

Regionalt hyrcykelsystem i Gävleborg

Utvärdering av pilotprojektet
Förslag på affärsmodell



Titel: Regionalt hyrcykelsystem i Gävleborg –
Utvärdering av pilotprojekt, förslag på affärsmodell

Författare: Michael Koucky

Medverkande: Anna Zajc, Hanna Ljungblad

Uppdragsgivare: Region Gävleborg

Kontaktpersoner: Michael Koucky, Koucky & Partners AB
Love Sjöberg, Region Gävleborg

Uppdragsnummer: 16008

Fastställd Region Gävleborg 2017-10-12

Bild på framsida: Gävle kommun

Sammanfattning

Mobilitetskontoret Gävleborg - som är en del av Region Gävleborgs arbete med mobilitetsfrågor - har i samverkan med det regionala nätverket för hållbart resande som målsättning att införa låncyklar vid de regionala tågstationerna för att öka tillgängligheten för tågresenärer.

Denna rapport redovisar utvärderingen av ett pilotprojekt om att införa låncyklar vid regionala tågstationer som genomfördes 2016 samt ger förslag på möjliga affärsmodeller för ett regionalt låncykelsystem.

De mest centrala slutsatser från pilotprojektet är:

- Användarna är positiva till systemet, det fungerar och har potential att skalas upp
- Hyrcyklarna används mest för resor mellan 2-4 km från stationen
- Tydliga instruktioner samt en lätt tillgänglig service/kundtjänstfunktion behövs
- Betalningsviljan bedöms ligga mellan 100-200 SEK/månad för arbetspendlare
- De flesta arbetspendlare verkar föredra en månads-/årsavgift och ingen eller låg avgift per användning

Deltagarna i pilotförsöket var i huvudsak arbetspendlare och därför kan inte resultaten direkt överföras på sällananvändare och turister. För dessa grupper är troligen en annan betalmodell mer intressant, utan fast månads-/säsongavgift men med högre avgift per hyrtillfälle.

Ett regionalt hyrcykelsystem skulle öka tillgängligheten och attraktiviteten att välja kollektivtrafik för resor i Gävleborg, både för arbetspendlare och besökare. Helst ska hyrcyklarna ses som en naturlig förlängning av tågresan. För en uppskalning till ett permanent system rekommenderas att ett enhetligt system etableras i hela regionen och att samma teknik som i pilotprojektet. I ett första steg rekommenderas att hyrcyklarna etableras på de 10 största tågstationer i regionen och att totalt mellan 135-150 cyklar ingår i systemet. Visar det sig att systemet är framgångsrikt och efterfrågan är större än antalet tillgängliga cyklar kan utbudet utvidgas allt eftersom.

Den rekommenderade huvudmannen för ett regionalt hyrcykelsystem är X-trafik. Detta för att hyrcyklarna erbjuder en naturlig fortsättning av tågresor och för att X-trafik redan har en professionell organisation som erbjuder restjänster i regionen. Att X-trafik är huvudman ger systemet både legitimitet och en trygghet för kunderna, men skapar även en rad synergieffekter som är svåra att uppnå annars, exempelvis avseende kundtjänst, försäljning och marknadsföring. Det är osannolikt att en fristående, privat verksamhet är intresserad av att vara huvudman. Detta både för att det är svårt att ett regionalt hyrcykelsystem i sig själv ska generera tillräcklig lönsamhet, men även för att en fristående aktör saknar både synergieffekter med andra verksamheter kring tågstationerna och de indirekta vinsterna i form av ökat intresse för eller nöjdhet med kollektivtrafiken.

Ett regionalt hyrcykelsystem bedöms i ett första skede inte kunna drivas kostnadstäckande. Ett system med ca 150 cyklar på 10 tågstationer uppskattas generera ett underskott på 0,6 – 1 Mkr per år om investerings- och uppstartskostnaden räknas med. Intäkterna bedöms kunna täcka ca 50 % av de årliga driftskostnaderna, en subventioneringsgrad som kan jämföras med annan kollektivtrafik. Ju längre tid systemet kan drivas och ju större det blir med fortsatt god beläggning, ju mindre blir det förväntade underskottet.

Innehållsförteckning

1. INLEDNING.....	5
1.1 INTRODUKTION.....	5
1.2 BAKGRUND OCH TIDIGARE STEG.....	5
1.3 SYFTE OCH MÅL.....	6
1.4 METODIK	6
2. UTVÄRDERING AV PILOTPROJEKTET.....	7
2.1 INTRODUKTION.....	7
2.2 METODIK	7
2.3 RESULTAT AV ENKÄTSTUDIEN.....	8
2.4 RESULTAT AV INTERVJUER.....	19
2.5 SLUTSATSER.....	20
3. AFFÄRSMODELLER	21
3.1 INTRODUKTION	21
3.2 FÖRSLAG PÅ SYSTEMUTFORMNING OCH STORLEK	21
3.3 FUNKTIONER SOM BEHÖVS	22
3.4 DRIFTSFORMER – LÄMPLIGA HUVUDMÅN.....	25
3.5 KOSTNADER.....	26
3.6 FÖRSLAG PÅ PRISMODELL OCH FÖRVÄNTADE HYRESINTÄKTER.....	28
3.7 SUMMERING, TOTALEKONOMI.....	30
4. SLUTSATSER OCH REKOMMENDATIONER.....	31
BILAGA 1 ANVÄNDARENKÄT	33

1. Inledning

1.1 INTRODUKTION

Mobilitetskontoret Gävleborg - som är en del av Region Gävleborgs arbete med mobilitetsfrågor - har i samverkan med det regionala nätverket för hållbart resande som målsättning att införa låncyklar vid de regionala tågstationerna för att öka tillgängligheten för tågresenärer. Denna rapport redovisar utvärderingen av ett pilotprojekt som genomfördes 2017 samt ger förslag på möjliga affärsmodeller för ett regionalt låncykelsystem.

1.2 BAKGRUND OCH TIDIGARE STEG

Tåget är i många avseenden överlägset bilen för tjänsteresor och arbetspendling men även fritidsresor över längre avstånd. Tågresans akilleshäla i konkurrensen med bilen är ofta de förhållandevis korta sträckorna från resans start till tågstationen och från målstationen till slutmålet. Möjligheten att hyra en cykel vid tågstationer kan minska detta hinder och underlätta för tågresenärer att snabbt nå sina slutmål.

Region Gävleborg (tidigare Landstinget Gävleborg) har därför under hösten 2013 initierat en förstudie för att undersöka möjligheten att införa ett regionalt hyrcykelsystem vid tågstationer i länet¹. Som målgrupper för hyrcykelsystemet utpekades i första hand tjänsteresenärer och arbetspendlare, i andra hand besökare och turister. I förstudien finns grova uppskattningar om kostnader och möjliga intäkter.

Under våren/sommaren 2016 genomförde det regionala Mobilitetskontoret Gävleborg ett pilotprojekt med 23 låncyklar som placerades vid Gävle, Hudviksvalls och Söderhamns station. Cyklarna var utrustade med ett elektroniskt lås som möjliggör att boka och låsa upp cyklarna genom en telefonapp. Tekniken valdes för att den är förhållandevis prisvärd, erbjuder tillgång till cyklar dygnet runt och är enkelt skalbart. Cyklarna hyrades för försöksperioden av en lokal cykelbutik. Ett 50-tal frivilliga testpersoner deltog i försöket som var kostnadsfritt för deltagarna.

Målsättningen är att få till ett permanent system som är öppet för allmänheten på flertalet orter i Gävleborg. I denna rapport sammanställs utvärderingsresultaten från pilotprojektet. Vidare presenteras förslag på tänkbara affärsmodeller för ett större och mer permanent regionalt hyrcykelsystem som baseras på den i pilotprojektet valda tekniken, samt rekommendationer för vidare steg. Det rekommenderas att utöver denna rapport även läsa förstudien för ytterligare bakgrundsinformation.

¹ Koucky, M. (2014) Regionalt hyrcykelsystem i Gävleborg, Förstudie. Landstinget Gävleborg

1.3 SYFTE OCH MÅL

Syftet med rapporten är att ge Region Gävleborg ett underlag för vidare steg för att etablera ett regionalt hyrcykelsystem baserat på resultaten från det genomförda pilotprojektet.

Konkreta mål är en utvärdering av erfarenheter från pilotprojektet samt att utveckla förslag till affärsmodeller för ett permanent införande av ett regionalt hyrcykelsystem.

1.4 METODIK

Utvärdering av pilotprojektet genomfördes genom en enkätundersökning bland deltagarna samt intervjuer med cykel- och systemleverantören. I utvecklingen av affärsmodellen tas hänsyn till resultaten från pilotprojektet avseende betalningsvilja och prisstruktur samt krav på systemet. Kostnadsuppskattningarna bygger på leverantörsuppgifter eller uppgifter från litteraturen.

2. Utvärdering av pilotprojektet

2.1 INTRODUKTION

Under perioden april till juni 2016 genomfördes ett pilotprojekt med hyrcyklar utplacerade vid Gävle, Hudviksvalls och Söderhamns station. Totalt ingick 23 cyklar i försöket. Cyklarna placerades i cykelställ i närheten till ingångarna till tågstationerna. Cyklarna hyrdes för försöksperioden av en lokal cykelhandlare (Posa cykel/Tomas Holmqvist AB) och var klassiska damcyklar av märket Pilen, dvs. inte cyklar som var specialanpassade för uthyrnings- eller länecykelverksamhet. Service och underhåll ingick i hyran, däremot inte större reparationer eller cykeltvätt.

Som boknings- och låsningssystem valdes teknik av företaget Donkey Republic i Danmark. Systemet består av ett elektroniskt lås som är utrustad med Bluetooth-teknik och kan kommunicera med moderna mobiltelefoner. Bokning och betalning samt upplåsning av cyklarna sker genom en app i användarnas mobiltelefon. Användarna behöver själva ladda ner appen och registrera sig som användare och ange sina kredit-/betalkortuppgifter. Se www.donkey.bike för en vidare beskrivning av boknings- och låssystemet. Cyklarna kan under hyrtiden låsas och parkeras på valfri plats, men ska efter hyrtillfället återlämnas till utlämningsstället. Så länge en cykel inte är återlämnad anses hyrperioden som pågående. Appen skickar position och status av återlämnade cyklar till systemets server och cykeln syns då som tillgängligt för förnyad uthyrning.

I pilotprojektet ingick 50 frivilliga försökspersoner, främst tågpendlare. Ingen hyreskostnad togs ut under pilotprojektet.

2.2 METODIK

Utvärderingen baseras i huvudsak på en enkätundersökning bland de deltagande i pilotprojektet. Under utvecklingen av enkätfrågorna intervjuades en deltagare för att testa enkäten och inhämta synpunkter på viktiga aspekter. Förutom specifika enkätfrågor gavs de svarande möjlighet att lämna ytterligare kommentarer och fritextsvar. Enkäten skickades elektroniskt ut till samtliga deltagare i pilotprojektet. Se bilaga 1 för enkätfrågorna samt fritextsvar.

Utöver enkätundersökningen genomfördes vidare uppföljande intervjuer med leverantören för låssystemet och för hyrcyklarna.

2.3 RESULTAT AV ENKÄTSTUDIEN

Nedan presenteras resultaten från enkätstudien. Författarens tolkningar och kommentarer följer resultaten och märks med kursiv stil.

Svarsfrekvens.

Totalt har 31 av de tillfrågade 50 deltagare besvarat enkäten, en svarsfrekvens på 62 %.

Bakgrund om de svarande, tillgång till cykel

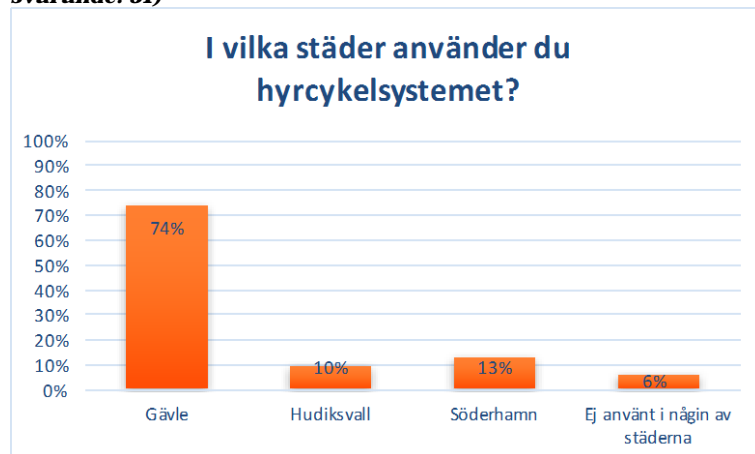
- Fördelningen mellan män och kvinnor i svarsgruppen var jämn, 15 kvinnor och 16 män.
- 29 % var under 30 år, 71 % i åldersgruppen 30-65 år. Inga svarande var över 65 år.
- 90 % av de svarande hade tillgång till en egen cykel hemma.

Att åldersgruppen över 65 år inte var representerad i studien beror troligen mest på att deltagarna rekryterades bland arbetspendlare.

Användning av hyrcyklarna

De allra flesta har använt systemet i Gävle. Endast en av de svarande har använt systemet i mer än en stad. Två av de svarande (6 %) hade inte använt systemet i någon stad.

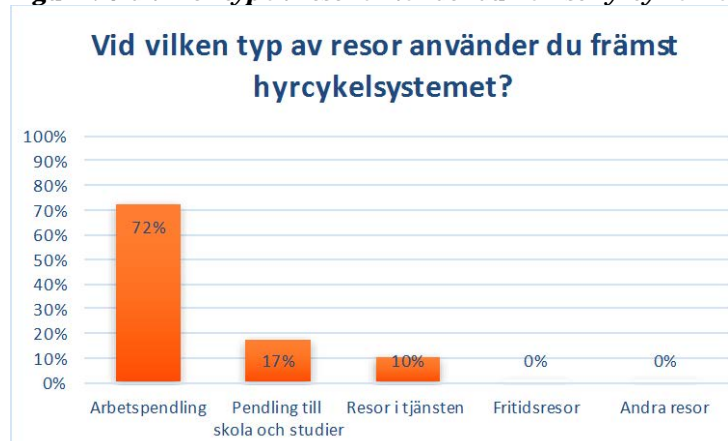
Figur 1: I vilken stad använder du hyrcykelsystemet? (Flera svar möjliga) (Antal svarande: 31)



Gävle var den största uthyrningsstationen, men är även den orten med mest inpendling i regionen. Den stora skillnaden i användning mellan orterna innebär att stationsstorleken/antalet cyklar behöver vara olika på olika tågstationer, möjligen i proportion till antalet avstigande.

Det klart vanligaste användningsområdet har varit arbetspendling, följt av pendling till skola studier och resor i tjänsten.

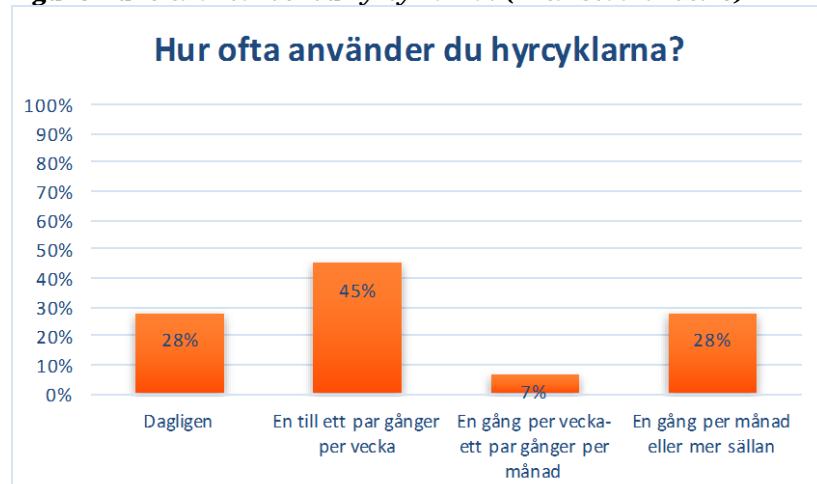
Figur 2: Vid vilken typ av resor använder du främst hyrcyklarna? (Antal svarande:29)



Resultatet kan antas i stor utsträckning vara orsakat av urvalet vid rekrytering av deltagarna, men det kan antas att även ett permanent system i huvudsak kommer att användas av arbetspendlare. Trots det skeva urvalet förekom även uthyrning för tjänsteresor. Det är troligt att ett permanent system i viss mån även kan komma användas för fritidsresor.

De flesta svarande (73 %) använde systemet ofta, minst en gång per vecka eller oftare.

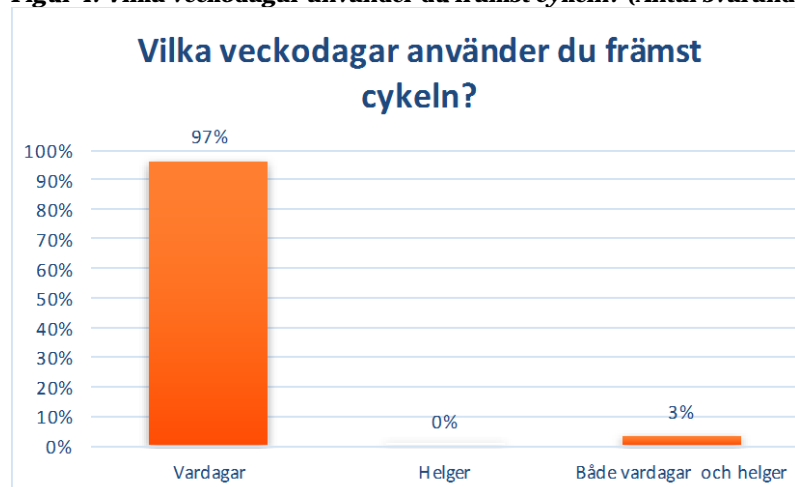
Figur 3 Hur ofta använder du hyrcyklarna? (Antal svarande:29)



Resultatet tyder på att många användare vände sig vid hyrcyklarna, att systemet fungerade och att möjligheten att använda en hyrcykel upplevdes som en förbättring jämfört med situationen innan.

Nästan samtliga använde hyrcyklarna uteslutande på vardagar, under helgdagar användes cyklarna i princip inte alls.

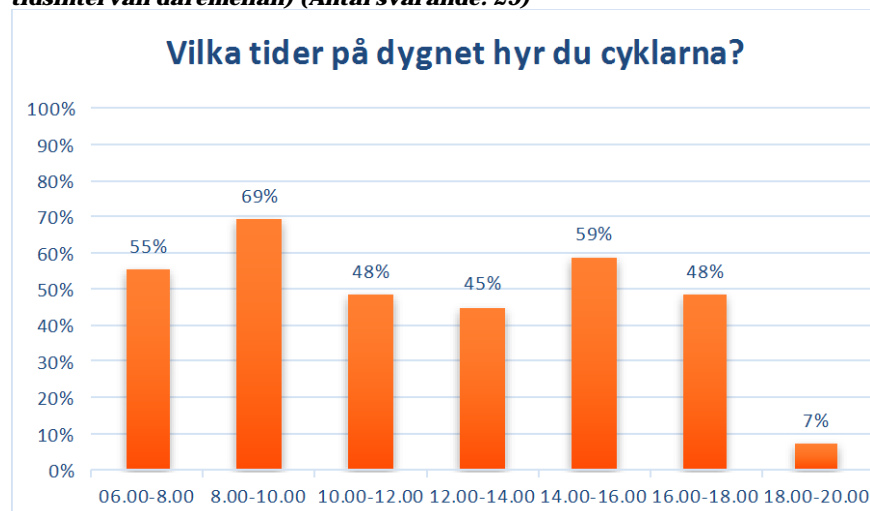
Figur 4: Vilka veckodagar använder du främst cykeln? (Antal svarande: 29)



Resultatet kan antas i stor utsträckning vara påverkat av urvalet av deltagarna som rekryterades bland arbetspendlare. I ett mer permanent system kan en högre andel av helganvändning antas. Resultaten visar även att gruppen arbetspendlare och turister/helgbesökare kan komplettera varandra väl gällande utnyttjandet av cyklarna.

När det gäller klockslag som de svarande använder hyrcyklarna är spridningen relativt hög, men med toppar under morgontimmarna (8-10), samt tidig eftermiddag (14-16).

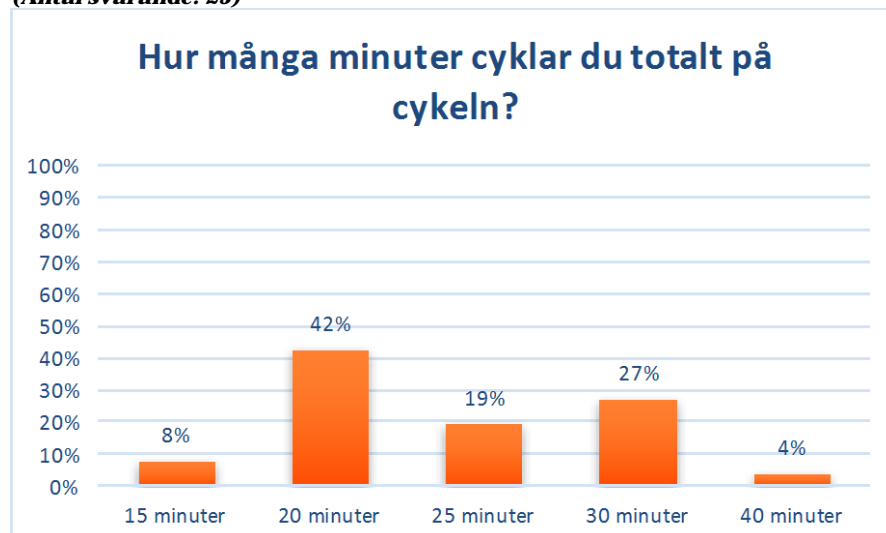
Figur 5: Vilka tider på dygnet hyr du cyklarna? (Flera alternativ möjliga, om du t.ex. hämtar ut cykeln kl. 8.00 och lämnar tillbaka den kl. 17.00, kryssa i samtliga tidsintervall däremellan) (Antal svarande: 29)



Resultatet följer behovet av arbetspendlare för resan till och från arbetet på morgonen respektive kvällen. Det är dock mindre tydligt än förväntad, cyklarna används även mitt på dagen. Nästan ingen uthyrning har skett på kvällarna, vilket kan förklaras med urvalet av deltagarna och att cyklarna i huvudsak användes för arbetspendling.

Vanligen användes hyrcyklarna för resor under 20-30 minuter per hyrtillfälle. Den verkliga reshastigheten är okänd, men antaget en cykelhastighet på 15 km/tim motsvarar 15 minuter ca 4 km (2 km enkel väg), 20 minuter 5 km (2,5 km enkel väg), 30 minuter 7,5 km (ca 4 km enkel väg) och 40 minuter 10 km. Cyklarna användes därmed nästan uteslutande för resor till målpunkter på 2-4 km avstånd från stationen.

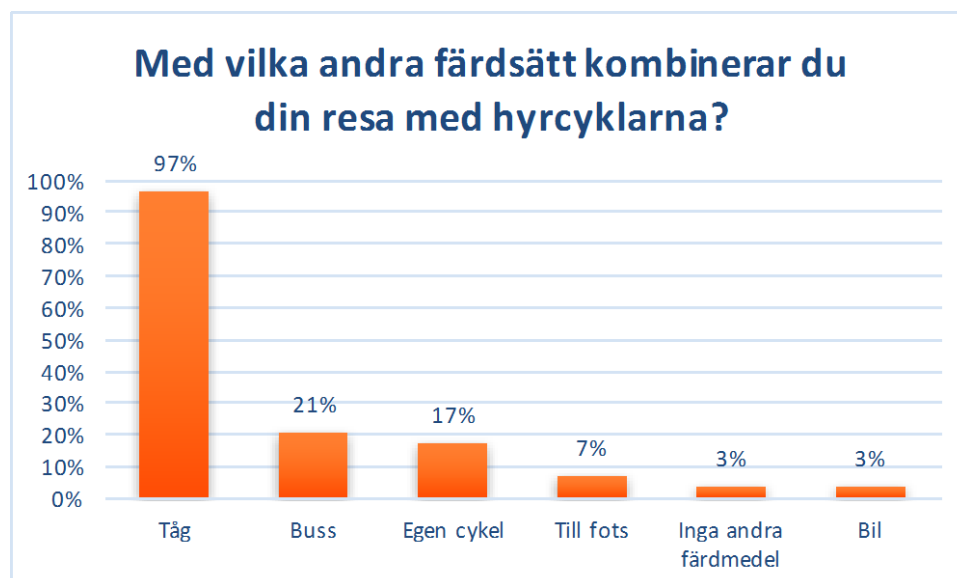
Figur 6: När du hyrt cykeln, uppskattningsvis hur många minuter cyklar du totalt på cykeln? (Om du t.ex. cyklar fram och tillbaka till arbetsplatsen, lägg samman tiden för dit- och tillbakaresa). Ange ditt svar i siffror med antal minuter. (Antal svarande: 25)



Resultatet visar att hyrcyklarna primärt verkar vara attraktiva för arbetspendlare som har sin arbetsplats på 2-4 km från stationen. Vid bedömningen av det potentiella intresset för hyrcyklar för pendlare bör därmed undersökas hur många arbetsplatser som finns inom det avståndsspannet från stationen, och om många av dessa är svåra att nå med kollektivtrafik.

Nästan samtliga av de svarande kombinerade resan med hyrcyklarna med tågresa. Även kombinationer med andra färdssätt så som buss eller egen cykel förekom. Endast en av de svarande (3 %) kombinerar inte resan med några andra färdssätt.

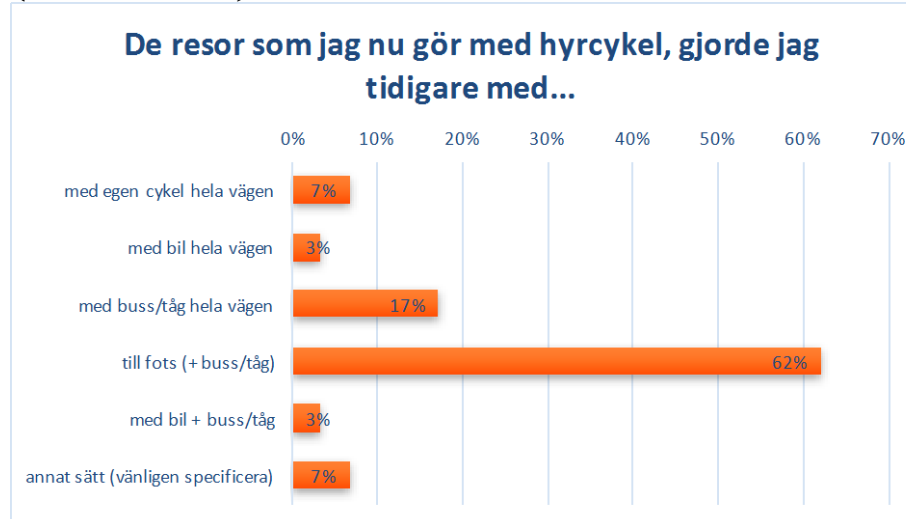
Figur 7: Med vilka andra färdssätt kombinerar du din resa med hyrcyklarna? (T.ex. om du åker tåg från din hemort och sedan tar hyrcykeln i Gävle/Hudiksvall/Söderhamn till din arbetsplats, ange tåg. Flera alternativ möjliga) (Antal svarande: 29)



Resultatet är förväntat eftersom cyklarna var placerade vid tågstationen och systemet är upplagd som komplement till primärt tågresor. Undersökningen visar dock att även kombinationen med buss förekommer.

Resorna som gjordes med hyrcyklarna gjordes tidigare i huvudsak till fots, följd av buss.

Figur 8: De resor som jag nu gör med hyrcykel (+ av. annat färdmedel) gjorde jag tidigare i huvudsak...
(Antal svarande: 29)

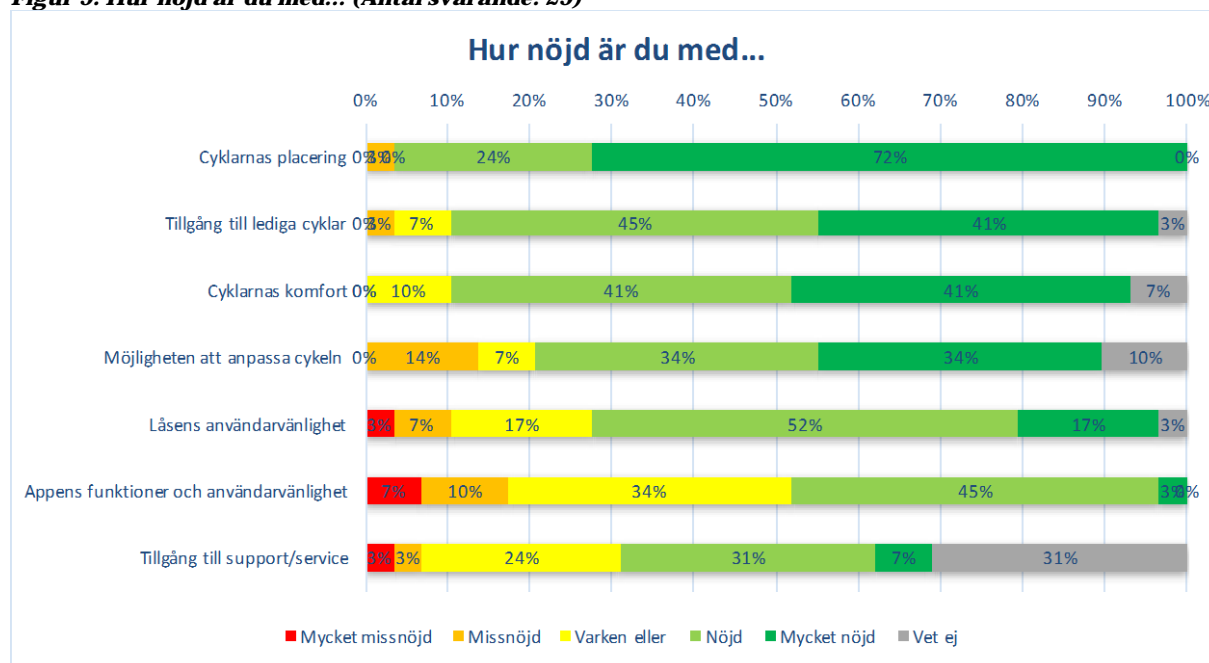


Hyrcyklarna ersatte i pilotprojektet primärt en promenad från/till tågstationen vilket kan antas ha lett till tidsvinster för användarna. Endast en förhållandevis liten del av cykelresorna (17 %) ersatte en bussresa, vilket tyder på att hyrcyklarna inte primärt är en konkurrent för lokaltrafiken, men används på sträckor där kollektivtrafiken inte är ett alternativ.

Nöjdhet med systemet

Nöjdheten bland användarna av hyrcykelsystemet är överlag hög, särskilt gällande cyklarnas placering, tillgång till lediga cyklar och cyklarnas komfort. Minst nöjda var användarna med appens funktioner och användarvänlighet, följt av låsens användarvänlighet. Även gällande tillgång till hjälp, exempelvis genom en kundtjänst, fanns ett missnöje bland flera svarande.

Figur 9: Hur nöjd är du med... (Antal svarande: 29)



Resultaten visar att användarna i många avseenden var nöjda med systemet i pilotprojektet, men att det delvis fanns svårigheter med låsen och appens användarvänlighet. Även gällande tillgång till support finns förbättringspotential.

Hjälmanvändning

71% av de svarande upplever inget behov av att kunna låna cykelhjälm tillsammans med hyrcykeln. Bland de som hade föredragit att låna hjälm, har närmare hälften med sig egen hjälm idag.

Figur 10: Vilket påstående om hjälmanvändning stämmer bäst in på dig? (Antal svarande: 31)



Att hyra ut hjälmar ihop med låncyklar är svårt att lösa eftersom hjälmens storlek och passform är individuell, vilket medför att cyklarna inte enkelt kan utrustas med varsin hjälm. Samtidigt verkar inte efterfrågan på att kunna låna en hjälm särskilt stort och av de som ville använda hjälm löste en majoritet av användarna det genom att ta med sig en egen.

Betalningsvilja och betalningsupplägg

Om hyrcykelsystemet efter detta genomförda pilotprojektet skulle drivas vidare mot en kostnad, skulle de allra flesta svarande vara beredda att betala för det.

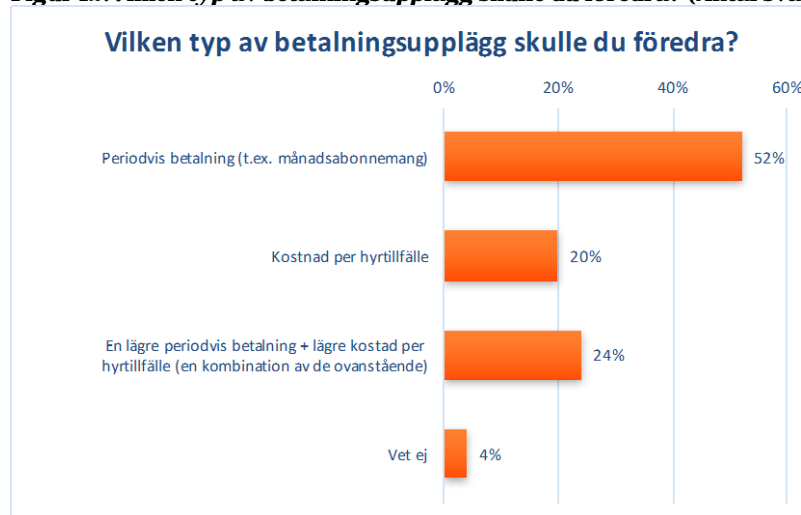
Figur 11: Om hyrcykelsystemet efter detta genomförda pilotprojektet skulle drivas vidare mot en kostnad, skulle du vara intresserad av att betala för att hyra cyklarna då? (Antal svarande: 31)



Resultatet kan tolkas som att hyrcyklarna uppfyllde ett verkligt behov som värderas av en majoritet av användarna.

Drygt hälften av de svarande skulle föredra en periodvis betalning framför kostnad per hyrtillfälle. En fjärdedel skulle föredra en kombination av periodvis betalning samt kostnad per hyrtillfälle. Vid periodvis betalning uppger också samtliga (25 svarande) att de skulle vara intresserade av att koppla hyrcykelsystemet till kort/abonnemang hos kollektivtrafiken.

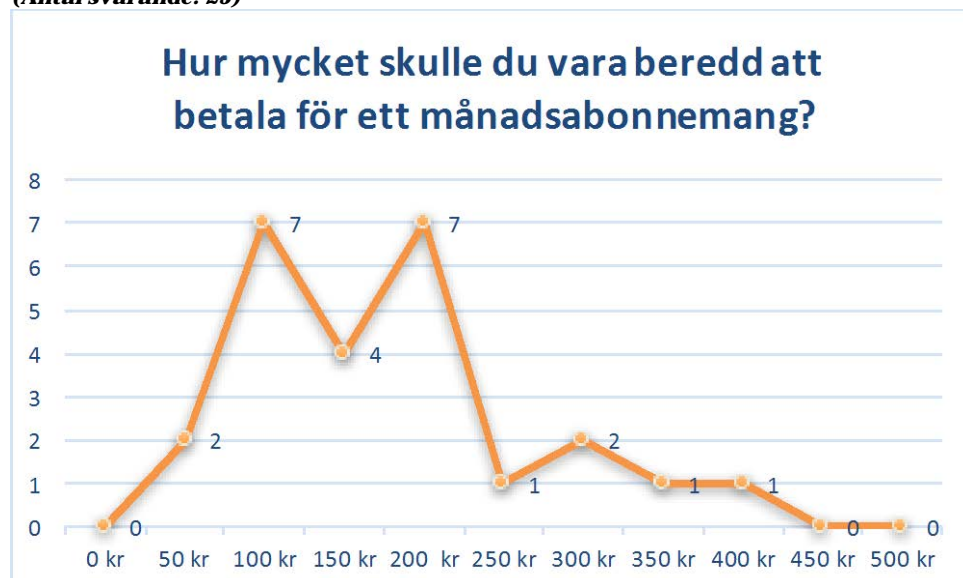
Figur 12: Vilken typ av betalningsupplägg skulle du föredra? (Antal svarande: 25)



Resultatet kan tolkas som att en tydlig majoritet av de svarande (76 %) skulle vara beredd att betala en månads- eller säsongsavgift för att använda systemet, mot en lägre eller ingen kostnad per hyrtillfälle. Det är dock viktigt att beakta att urvalsgruppen var arbetspendlare och resultatet kan förväntas vara annorlunda för användargrupper som enbart använder hyrcyklarna ibland.

För ett månadsabonnemang uppger de flesta att de skulle vara beredda att betala mellan 100-200 SEK. (Medelvärdet är 180, medianvärde 150 SEK.)

Figur 13: Vid periodvis betalning, hur mycket skulle du som mest vara beredd att betala för ett månadsabonnemang på hyrcykelsystemet? Ange med siffror antal kronor (SEK). (Antal svarande: 25)

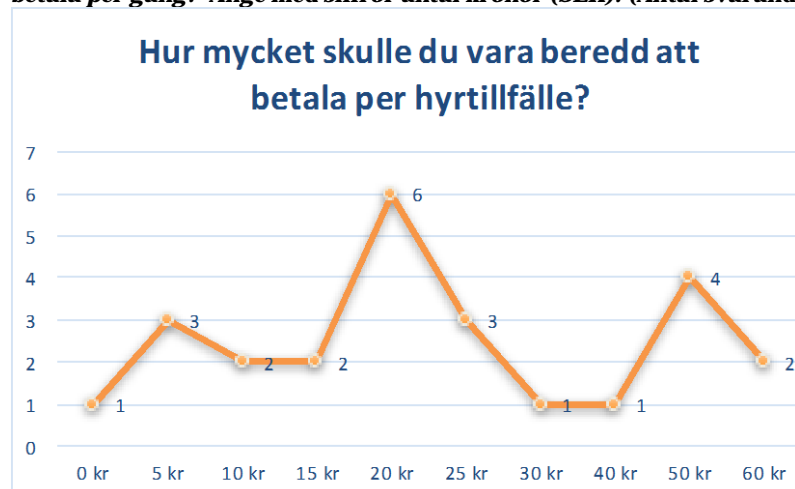


Den angivna betalningsviljan är förhållandevis hög. Här tolkas svaret som en totalkostnad per månad, där avgiften per användning är noll respektive som totalkostnad per månad, dvs. den fasta avgiften plus den rörliga hyreskostnaden per månad.

Den angivna betalningsviljan behöver även jämföras med kostnaden för alternativet att ha en egen cykel stående vid stationen. En hyrcykel erbjuder fördelen att någon annan ansvarar för service och underhåll och tar stöldrisken, samtidigt som en egen (begagnad) stationscykel kan vara en billigare lösning för dagliga användare. Vid prissättningen krävs ett ställningstagande om syftet med systemet avseende arbetspendlare. Om syftet är att arbetspendlare ska ha möjligheten att pröva att cykla från stationen till arbetet, men att dagliga användare motiveras att skaffa en egen stationscykel, så bör prissättningen vara sådan att en egen cykel på sikt blir det mer prisvärda alternativet.

När det gäller betalningsvilja per hyrtillfälle uppger en fjärdedel att det är beredda att betala som mest 20 SEK. Drygt var femte kan tänka sig en högre kostnad på mellan 50-60 SEK per hyrtillfälle. (Medelvärde 26, medianvärde 20 SEK.)

Figur 14: Vid betalning per hyrtillfälle, hur mycket skulle du som mest vara beredd att betala per gång? Ange med siffror antal kronor (SEK). (Antal svarande: 25)

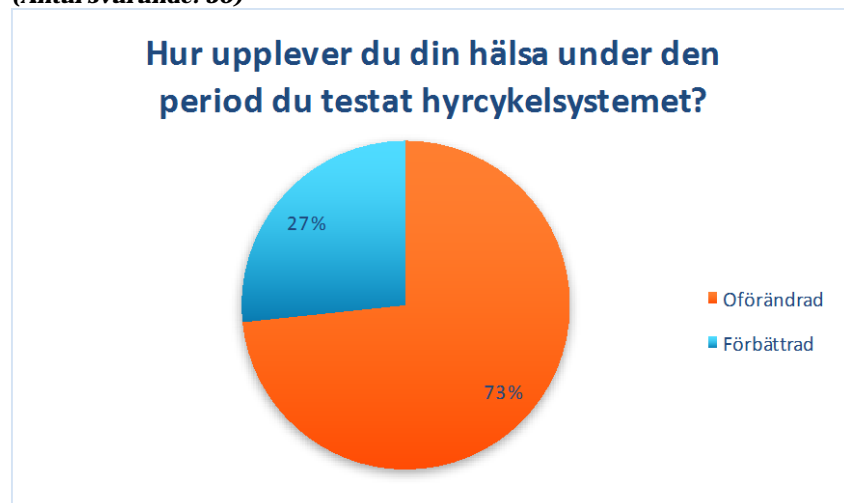


Det stora spannet i betalningsvilja kan troligen tolkas utifrån användningsmönster, där sällananvändare eller användare där cykeln ersätter en taxi- eller kollektivtrafikresa kan antas ha högre betalningsvilja än användare som ersätter en gångresa.

Hälsa

27 % upplever att deras hälsa har förbättrats under perioden som de testat hyrcykelsystemet.

Figur 15: Hur upplever du din hälsa under den period som du testat hyrcykelsystemet? (Antal svarande: 30)



Övriga synpunkter

Deltagarna gavs möjlighet att inkomma med ytterligare kommentarer och synpunkter i fritext. Dessa finns i sin helhet i bilaga 1. Generellt var flera av de svarande positiva till systemet. Viktig kritik har varit att:

- appen och låssystemet inte alltid har fungerat tillförlitligt
- det saknades support och möjligheten att enkelt få hjälp eller att rapportera skador
- cyklarna inte var i bra skick och behöver servas regelbundet
- det är viktigt att det finns tillräckligt med cyklar
- avbokning ska vara möjlig
- cykelns nummer behöver vara bättre synligt för att enkelt kunna hitta en bokad cykel
- cyklarna behöver vara lättare att ställa in i stället

Fritextsvaren ger en generell positiv bild, men tyder på en rad områden som behöver beaktas inför införandet av ett permanent system: En lätt tillgänglig och svensktalande support dit användare kan ringa i fall de har ett problem eller vill rapportera en skada bedöms som en viktig servicefunktion. Appens och låssystemets tillförlitlighet och användarvänlighet behöver utvecklas (enligt uppgifter från Donkey Republic har flera uppdateringar och förbättringar skett sedan pilotförsöket). Sadelhöjden på cyklarna ska vara enkel att ställa in och cykelns nummer behöver bli mer synligt. Vidare krävs välfungerande rutiner för att regelbundet rengöra och serva cyklarna så att de är i gott skick.

2.4 RESULTAT AV INTERVJUER

Telefonintervjuer genomfördes med Saulius Zilenas från Donkey Republic, leverantören av läs- och bokningssystemet, samt leverantören av cyklarna som har använts i försöket (Tomas Holmqvist, Posa Cykel).

Systemleverantör

Företrädaren för Donkey Republic var i stort nöjd med pilotförsöket och angav att det för det mesta har fungerat bra, men uppgav även att det har förekommit problem i enstaka fall då cykelns läs har haft svårt att kommunicera med användarens mobiltelefon eller att återlämningen i appen inte har fungerat. Sedan pilotförsöket ska appen, men även läset, ha genomgått flera uppdateringar och förbättringar vilket ska ha ökat tillförlitligheten och användarvänligheten. Avsaknaden av en lokal supportfunktion lyftes fram som en brist, eftersom användarna i pilotförsöket har behövt vända sig till Donkey Republic i Danmark för att få hjälp vilket delvis har lett till fördröjningar och kommunikationsproblem.

Cykelleverantör

Tomas Holmqvist, ägaren till Posa cykel, anser att försöket har fungerat bra och att cyklarna var väl lämpade för uppgiften. Han bedömer att det inte behövs specialcyklar anpassade för lånecykelsystem för ett hyrcykelsystem i Gävleborg, vanliga robusta cyklar med komponenter av god kvalitet räcker. Risker att komponenter stjäls från cyklarna bedöms som förhållandevis liten, så att det är inte motiverat att satsa på komponenter som kräver specialverktyg för att skruva av, vilket är vanligt i större lånecykelsystem.

Servicebehovet under försöksperioden var begränsat till att laga en punktering samt ett böjt framhjul som troligen har vandaliserats av en förbipasserande när cykeln var parkerad. Tomas betonade vikten av regelbundet underhåll och även att cyklarna pumpas regelbundet. Posa cykel är intresserade av att leverera både cyklar och servicetjänster för ett utökat system, men kan inte tänka sig att driva hyrcykelsystemet i egen regi. Helst ska cyklarna levereras till verkstaden för schemalagt underhåll eller akuta reparationer. Alternativt kan servicearbetet utgå från en central samlingspunkt, exempelvis Gävle central, dit de cyklar som behöver service transporteras av en annan aktör. Posa cykel kan hämta upp och levererar färdigservade och reparerade cyklar till samlingspunkten för vidare distribution ut i regionen

Posa cykel hyr idag även ut cyklar till turister, men ser ingen konflikt i att hyrcykelsystemet även skulle bli tillgänglig för turister.

2.5 SLUTSATSER

Pilotprojektet har bidragit med relevanta erfarenheter för införandet av ett mer permanent hyrcykelsystem. Det generella omdömet av det valda systemet och cyklarna är positivt och samtidigt pekar försöket på ett antal områden som kräver förbättringar. De mest centrala slutsatser är:

- Systemet fungerar och har potential att skalas upp
- Hyrcyklarna används mest för resor mellan 2-4 km från stationen
- En lätt tillgänglig service/kundtjänstfunktion på svenska rekommenderas
- Cyklarna behöver servas och underhållas regelbundet och alltid vara i bra skick
- Den valda cykelmodellen – en vanlig, robust damcykel – fungerar för ändamålet.
- Betalningsviljan bedöms ligga mellan 100-200 SEK/månad för arbetspendlare
- De flesta arbetspendlare verkar föredra en månads-/årsavgift och ingen eller låg avgift per användning
- Tydliga användarinstruktioner rekommenderas för att undvika svårigheter med användningen

Ska ett större regionalt hyrcykelsystem införas behöver huvudmannen ta ställning till om syftet med systemet är att permanent tillhandahålla hyrcyklar till arbetspendlare eller om regelbundna användare ska ha incitament att skaffa en egen cykel som står parkerad vid målstationen. Beslutet har betydelse för vilken prissättning som är lämplig men har även konsekvenser för dimensioneringen av systemet.

Deltagarna i pilotförsöket var i huvudsak arbetspendlare och därför kan inte resultaten direkt överföras på sällananvändare och turister. För dessa grupper är troligen en annan betalmodell mer intressant, utan fast månads-/säsongavgift men med högre avgift per hyrtillfälle.

3. Affärsmodeller

3.1 INTRODUKTION

I detta kapitel presenteras förslag på hur en uppskalning av pilotprojektet till ett regionalt hyrcykelsystem kan organiseras i form av tänkbara affärsmodeller. Utgångspunkten är förstudien *Regionalt Hyrcykelsystem Gävleborg* (Koucky, 2014) som kompletteras utifrån erfarenheterna från pilotförsöket och med uppdaterade beräkningar. En frågeställning som behandlas särskilt är frågan om organisationsform – vem som är lämplig huvudman och utförare samt för- och nackdelen av olika scenarier gällande driftsform.

Utgångspunkterna är:

- samma teknik som har använts under pilotprojektet ska användas vid en uppskalning
- ett enhetligt system ska etableras i hela regionen, inte olika lokala lösningar

3.2 FÖRSLAG PÅ SYSTEMUTFORMNING OCH STORLEK

Som utgångspunkt för kostnadsuppskattningar och för beskrivningen av organisationen föreslås en storlek av systemet så som det beskrivs i den tidigare förstudien, dvs. med 10 cyklar vid de mindre stationer och fler i större orter. De allra minsta orterna med en tågstation undantas i detta skede, men kan få låncyklar i ett framtida steg. Totalt innebär det att hyrcyklarna etableras på 10 tågstationer och att totalt mellan 135-150 cyklar ingår i systemet – se även tabell 1. Den exakta fördelningen av cyklarna mellan de olika stationer ska ses som indikation och kan anpassas efter behovet genom omflyttning av cyklar. Vid varje station bör ca 10 % av cyklarna förvaras otillgängligt för användare som reserv för att snabbt kunna ersätta en trasig cykel eller vid behov av service. Antalet cyklar som är tillgängliga för användare är därmed något mindre än angivet.

Tabell 1: Förslag på antalet hyrcyklar vid olika stationer för pilotfasen och uppstartsfasen.

Ort (I de fall tätorten inte är centralort i kommunen anges kommunen inom parantes)	Antal invånare ²	Bedömning, prioriterat för hyrcykelsystem	Förslag på antal cyklar i uppstartsskede
Bollnäs	12 842	Ja	15
Gävle	71 033	Ja	30-40
Hofors	6 681	Ja	
Hudiksvall	15 015	Ja	15
Iggesund (Hudiksvalls kommun)	3 392	Ja	10
Ljusdal	6 230	Ja	10
Järvsö (Ljusdals kommun)	1 407	Ja; primärt turism	10
Ockelbo	2 724	Ja	10
Sandviken	22 965	Ja	20-25
Söderhamn	11 761	Ja	15
Totalt			135-150

² SCB Folkmängd per tätort, år 2010.

Visar det sig att systemet är framgångsrikt och efterfrågan är större än antalet tillgängliga cyklar kan utbudet utvidgas allt eftersom.

Cyklarna ska placeras vid dedikerade ställ i omedelbar närhet till tågstationerna, gärna under tak för att minska utsattheten för regn och snö. Helst ska cyklarna kunna låsas fast i ställen, exempelvis med hjälp av en fastmonterad vajer eller kedja som kan låsas i cykelns elektroniska lås.

Systemet ska helst vara tillgängligt året runt, men vid en eventuell period med tydligt minskad efterfrågan kan antalet cyklar reduceras. Den perioden kan med fördel användas för planlagt underhåll av cyklarna. Ställen för lånecyklarna behöver utmärkas tydligt och information om systemet behöver finnas på plats.

Målgruppen för hyrcykelsystemet är tågresenärer som vill fortsätta sin resa från stationen med cykel – arbetspendlare, personer på tjänsteresa men även besökare och turister. Bokning och betalning samt upplåsning av cyklarna sker genom en app i användarnas mobiltelefon. Användarna behöver själva ladda ner appen och registrera sig som användare och ange sina kredit-/betalkortuppgifter. Se www.donkey.bike för en vidare beskrivning av boknings- och låssystemet. Cyklarna kan under hyrtiden låsas och parkeras på valfri plats, men ska efter hyrtillfället återlämnas till utlämningsstället. Så länge en cykel inte är återlämnad anses hyrperioden som pågående.

3.3 FUNKTIONER SOM BEHÖVS

För att kunna driva ett hyrcykelsystem som beskrivet ovan behöver ett antal funktioner finnas på plats utöver själva cyklarna, ställen och bokningssystemet, oavsett driftsform eller huvudman:

Regelbundet och schemalagt underhåll

I ett framgångsrikt hyrcykelsystem används cyklarna i stort sett dagligen och för att behålla dem i gott skick behöver regelbunden, schemalagd service planeras. Vidare parkeras cyklarna utomhus, vilket ytterligare ökar underhållsbehovet samt ökar risken för att de utsätts för vandalism. Dessa problem kan dock minimeras genom parkering under tak och lämplig lokalisering och ställ. Behovet av schemalagt underhåll bedöms vara två gånger per år och omfattar, utöver kontroll, smörjning och justeringar även att utslitna delar som bromsklossar, vajrar eller drev ersätts och hjul riktas. Schemalagt underhåll utförs enklast i en professionell cykelverkstad. Detta innebär att cyklarna behöver förflyttas från tågstationen och återlämnas efter utförd service.

Tidsåtgången för funktionen uppskattas till minst två timmar per cykel och år, vid 150 cyklar motsvarande 300 arbetstimmar årligen.

Beredskap för akuta reparationer

Förutom planerat underhåll behövs även beredskap och kapacitet att utföra akuta reparationer. Större akuta reparationer utförs enklast i en professionell cykelverkstad, mindre reparationer (exempelvis en punktering) kan möjligen utföras på plats. Akuta reparationer behöver dock inte utföras direkt, den berörda cykeln kan under tiden ersättas med en reservcykel. Tidsåtgången för akuta reparationer är svår att uppskatta. Här antas att var femte cykel har behov av en akut reparationsinsats under året och att den tar en halv timme att åtgärda. Vid 150 cyklar motsvarar det 15 arbetstimmar årligen.

Regelbunden, schemalagd cykeltvätt, städning och pumpning.

För att vara en högkvalitativ tjänst behöver hyrcyklarna inte bara vara mekaniskt välfungerande, men även rena, iordningställda och välpumpade. Detta gäller även parkeringen för hyrcyklarna. Därför krävs regelbunden städning av cyklarna, ställen och omgivningen och möjligen även pumpning. Städningen av cyklarna och parkeringsområdet kan vara en separat funktion eller en utökning av vad som ingår i den befintliga städningen av stationsområdet. I uppdraget ska även ingå att rapportera akuta problem med cyklar. Pumpningen kan möjligen överlämnas i viss mån till användarna ifall det finns tydliga instruktioner och en lämplig cykelpump vid uthyrningsstället.

Tidsåtgången för cykeltvätt och städning av parkeringen samt omgivning är starkt beroende om den ansvarige behöver ta sig till en tågstation enbart för den uppgiften eller om den kan ingå i andra städuppdrag. Antas en kort städning varannan vecka med en tidsåtgång på en minut per cykel motsvarar det 5 timmar per månad, 60 timmar per år.

Kundtjänst, servicetelefon

Pilotprojektet visade tydlig att det finns behov för en svensktalande kundtjänst eller servicetelefon dit användare kan vända sig vid behov. Det kan handla om hjälp att komma igång med bokningar, problem med appen eller låset eller för att rapportera fel eller skador. Det är inte troligt att en kundtjänstfunktion kommer att användas av många kunder till systemet, men den är trots det viktig för att ge användarna trygghet och stöd vid problem.

Tidsåtgången för en kundtjänstfunktion är svår att uppskatta, men bedöms som låg efter en introduktionen. Rimligen utför den ansvariga personen även andra kundtjänstfunktioner. Ihop med introduktion och utbildning uppskattas behovet till enstaka timmar per månad, förslagsvis 5 timmar per månad, 60 timmar per år.

Informationsmaterial

Informationsmaterial om hyrcykelsystemet behövs både fysiskt på plats vid stationerna men även digitalt. Materialet ska beskriva funktionen och kostnaderna men även vart man ska vända sig för hjälp eller för att anmäla problem.

Försäljning

Registreringen som ny kund och bokning och hyra av en cykel hanterar användaren själv med hjälp av telefonappen. Donkey Republics system medger dock inte möjligheten att exempelvis köpa en månads- eller årskort eller rabatter direkt i telefonen. Däremot finns möjligheten att som administratör registrera en användare som "prenumerant", med en annan pristabell – se även avsnittet 3.4. Försäljningen av månads- eller årsabonnemang är därmed en egen aktivitet som kräver antingen en webbfunktion med betalningsmöjlighet, försäljningsställen eller försäljning genom en kundtjänstfunktion per telefon. Försäljningen kan även omfatta viss rådgivning.

Antas att försäljningen av månads- eller årsabonnemang i huvudsak sköts manuellt, exempelvis vid en biljettförsäljningskassa, krävs en viss tidsinsats för utbildning av de ansvariga säljare samt tidståtgången för själva försäljningen. Totalt uppskattas tidsåtgången till fem minuter per försäljningstillfälle. Antalet försäljningstillfällen beror på om månads- eller års-/säsongabonnemang säljes, hur ofta dessa behöver förnyas och om det användaren enkelt kan förlänga sitt abonnemang själv på internet. Antalet möjliga månads- och årsabonnemang begränsas av antalet cyklar i fall god tillgänglighet ska säkerställas. Här antas att 50 % av prenumeranterna väljer års-/säsongkort, 50 % månadskort, och att månadskorten säljs 10 månader om året.

Totala tidsåtgången för försäljningen bedöms därmed ligga i storleksordningen 90-100 timmar per år, plus eventuell utbildning av säljpersonalen³. Tidsåtgången för försäljning kan minskas avsevärt om enbart års-/säsongskort erbjuds.

Transport av cyklar

En utmaning med ett regionalt hyrcykelsystem kring tågstationer är att cyklarna finns fördelat över ett geografiskt stort område och kan behöva transporteras, exempelvis till en serviceverkstad. Teoretiskt är detta möjligt med tåg, men troligen behövs möjligheten att transportera cyklar med en lättare lastbil till och från stationerna.

Tidsåtgången för en transport av cyklarna är svår att uppskatta, men det bedöms att transportbehovet kan koncentreras till 1-2 tillfällen per månad. Med in- och utlastning bedöms tidsåtgången i snitt till en timme per station och tillfälle, dvs. vid 10 stationer 10-20 timmar per månad, 120-240 timmar per år.

Ledarskap, koordinering

För att driva ett regionalt hyrcykelsystem behövs en ansvarig som löpande leder arbetet med systemet, kontrollerar leverantörernas insatser, står som kontaktperson för leverantörer och kunder och löpande utvecklar tjänsten. Uppgiften bedöms omfatta en 25 %-tjänst, möjligen mer i uppstartsfasen.

Omfattning

I tabell 2 summeras de grova tidsuppskattningar för kringfunktioner till hyrcykelsystemet, utifrån ett system med 150 cyklar.

Tabell 2: Uppskattning av tidsåtgången för servicefunktioner kring hyrcykelsystemet.

Aktivitet	Per cykel och år, timmar	Per år, för 150 cyklar, timmar
Schemalagt underhåll	2 timmar	300 timmar
Akuta reparationer	6 minuter	15 timmar
Tvätt, renhållning	24 minuter	60 timmar
Kundtjänst	24 minuter	60 timmar
Försäljning	37 minuter	90-100 timmar
Cykeltransport	1-2 timmar	120-240 timmar
Ledarskap, koordineringsfunktion	3 timmar	400 timmar
Totalt	ca 7-8 timmar	1 045 -1 175 timmar

Totalt bedöms arbetsinsatsen för driften av systemet ligga på motsvarande cirka en halvtidstjänst, dock fördelat på olika funktioner som inte givetvis kan tillhandahållas av samma person.

³ Om det som högst säljs 1,5 abonnemang per cykel för att säkerställa god tillgänglighet innebär det ca 100 års-/säsongskort och ca 1000 månadsabonnemang (100/månad x 10 månader), dvs. 1 100 försäljningstillfällen med kundkontakt.

3.4 DRIFTSFORMER – LÄMPLIGA HUVUDMÄN

En aktör ansvarar för hela systemet

En förutsättning för att åstadkomma ett regionalt hyrcykelsystem är att den upplevs som en enhetlig produkt och organiseras som en helhet, snarare än särskilda lösningar för varje ort. Annars riskerar de mindre tågstationerna att förbli helt utan hyrcyklar. Vidare krävs en viss volym för att kunna hitta intresserade leverantörer och en rationell driftsform. Att hantera systemet och därmed uppnå en viss skala i upphandlingen av hårdvara och tjänster är en förutsättning för att ens hitta intresserade leverantörer och kunna tillhandahålla hög servicekvalitet.

En central fråga att ta ställning till är vem som ska vara huvudman och avsändare gentemot kund. Det är osannolikt att en fristående, privat verksamhet är intresserad av att vara huvudman. Detta både för att det är svårt att ett regionalt hyrcykelsystem i sig själv ska generera tillräcklig lönsamhet (se avsnittet *totalekonomi*), men även för att en fristående aktör saknar både synergieffekter med andra verksamheter kring tågstationerna och de indirekta vinsterna i form av ökat intresse för eller nöjdhet med kollektivtrafiken.

Den i första hand tänkbara huvudmannen är kollektivtrafiken, X-trafik, inom Region vilket även betonades i förstudien. Hyrcyklarna riktar sig till tågresenärer och kan ses som en utökad tjänst till X-trafiks befintliga kunder, systemet kan även motivera fler resenärer att välja att resa med tåg. X-trafik har redan en befintlig, professionell organisation för att tillhandahålla restjänster och att hantera kunder och betalningar. X-trafik är därmed den organisationen med flest potentiella synergieffekter, särskilt avseende försäljning och kundtjänst, funktioner som kan vara svåra för en annan aktör att tillhandahålla enbart för hyrcyklarna. Även gällande installation, rengöring av stationerna och marknadsföring finns möjlighet till synergier för X-trafik som ingen annan aktör har. Det är därför tveklöst bäst både utifrån ett kund- såväl som ur ett kostnadsperspektiv om X-trafik blir huvudman för systemet. Detta innebär dock inte att X-trafik behöver överta samtliga funktioner själv, exempelvis kan underhåll och transport av cyklar vara upphandlad.

Att placera huvudmannskapet inom någon annan del av Region Gävleborg bedöms inte som möjligt. Den främsta utmaningen i ett sådant koncept är att det inte finns någon befintlig organisation att bemöta rese kunder, att då X-trafiks synergieffekter uteblir och att det inte är en lika naturlig avsändare gentemot kunderna.

Ett annat alternativ som berörts är att andra delar av Region Gävleborg är huvudman för systemet. Det bedöms inte som möjligt i dagsläget då det i organisationen inte finns någon verksamhet som har ett uppdrag som är förenligt med en sådan uppgift. Och det finns ingen annan del av Region Gävleborg som har en befintlig organisation att bemöta rese kunder och så saknas X-trafiks synergieffekter. Därtill är det inte en lika naturlig avsändare gentemot kunderna.

Utförandeorganisation

Det är i grunden möjligt att bygga upp en helt egen utförarorganisation för hyrcykelsystemet i Region Gävleborgs regi, men det är troligen varken kostnadseffektivt eller kan byggas upp snabbt.

Därför rekommenderas att en rad funktioner upphandlas för systemet som helhet, främst service och underhåll av cyklarna, transport av cyklar och möjligen även cykeltvätt och renhållning. Detta skulle innebära att en entreprenör ansvarar för att serva och reparera cyklarna för hela systemet, men även hämta och lämna de vid respektive tågstation. Att dela upp underhållsfunktionen på olika leverantörer, exempelvis per ort, rekommenderas inte. Detta för att det försvårar att säkerställa en enhetlig kvalitet av tjänsten och ökar administrationen, vidare är det osäker om det går att hitta lämpliga utförare på varje ort.

Funktioner som innebär en kundrelation – marknadsföring, försäljning, kundtjänst – rekommenderas att behålla i huvudmannens regi.

3.5 KOSTNADER

Investeringskostnader, engångskostnader

I tabell 3 sammanställs de uppskattade investerings- eller engångskostnader för ett regionalt hyrcykelsystem med 150 cyklar. Kostnadsuppgifterna baseras på leverantörsuppgifter och uppskattningar och ska ses som indikation snarare än exakta värden. Exempelvis kan inköpskostnaden för cyklarna variera utifrån vilka specifika krav som ställs. Under uppstartsfasen krävs vidare interna resurser för projektledning, upphandling mm. som totalt uppskattas till ca 400 timmar under startåret.

Tabell 3: Uppskattning av investerings- och engångskostnaderna för etableringen av ett regionalt hyrcykelsystem med 150 cyklar.

Aktivitet	Per cykel	Totalt för 150 cyklar, timmar
Hyrcyklar	5-7 000 kr	750-1 050 000 kr
Elektroniskt läs	1 000 kr	150 000 kr
Cykelställ (med/utan tak)	1 000-2 000 kr	150- 300 000 kr
Omgivningsarbeten, belysning kring cykelparkeringen, skyltning (här antagen till 20 000 kr/plats)		200 000 kr
Uppstartskostnad bokningssystem, anpassningar, startmöte – uppskattning, kan variera kraftigt utifrån behoven		50 000 kr
Utbildning kundtjänst, försäljningspersonal; här uppskattat till 4 timmar, 15 personer med en timkostnad på 300 kr, utbildningskostnad mm., totalt 30 000 kr		30 000 kr
Intern projektledning, koordinering, förankring, upphandlingar, här uppskattat till 400 timmar a 400 kr		160 000 kr
Totalt	10 – 13 000 kr	1 490 000 – 1 940 000 kr

Observera att cykelställen har lång livslängd och kan användas även ifall hyrcykelsystemet skulle avvecklas. Utöver de ovan angivna punkterna kan kostnader för den initiala marknadsföringen samt anpassningar av informationsmaterial (exempelvis hemsidor) tillkomma. Totalt uppskattas behovet av investeringar och engångskostnader ligga mellan 1,5-2 Mkr. För en eventuell budgetering rekommenderas att använda 2 Mkr.

Löpande kostnader

I tabell 4 sammanställs de uppskattade årliga driftskostnader. Observera att organisationsformen kan ha viss påverkan på driftskostnaderna utifrån i vilken utsträckning synergieffekter med andra aktiviteter kan utnyttjas. Under löpande kostnader tas även kostnaden för en produktansvarig för hyrcykelsystemet på 25 % med. Vidare ingår en löpande avgift till den föreslagna leverantören av boknings-, läs- och betalssystemet (Donkey Republic). Avgiften är uppskattat och är vanligtvis 20-25 % av hyresintäkterna för cyklarna men behöver bestämmas i förhandlingar med leverantören.

Tabell 4: Uppskattning av årliga driftskostnader för etableringen av ett regionalt hyrcykelsystem med 150 cyklar.

Aktivitet	Per cykel	Totalt för 150 cyklar
Schemalagt underhåll, 2 timmar/cykel, 500 kr/tim (inkl. verkstad, mm)	1 000 kr	150 000 kr
Akuta reparationer och reservdelar	50 kr + 100 kr	22 500 kr
Tvätt, renhållning, 400 kr/tim	160 kr	24 000 kr
Kundtjänst, 500 kr/tim	200 kr	30 000 kr
Försäljning, 500 kr/tim	310 kr	46 500 kr
Cykeltransport, inkl. fordonskostnader, 500 kr/tim	500-1 000 kr	75-150 000 kr
Löpande marknadsföringskostnader, t.ex. informationsmaterial, hemsida mm		100 000 kr
Samordning, projektledarskap, 25 %, 400 timmar à 400 kr/tim		160 000 kr
Drift/licenskostnad IT/bokningssystem,	1 000 kr	150 000 kr
Totalt		758 000 – 833 000 kr
Inklusive säkerhetsmarginal 10-20 %	6 000 – 7 500 kr	800 000 – 1 Mkr

Sammanlagd bedöms den årliga driftskostnaden ligga mellan 800 000- 1 Mkr om viss säkerhetsmarginal för kostnadsökningar eller oväntade utgifter räknas med. I ett system med totalt 150 cyklar, varav 10 % hålls i reserv, innebär det att driftskostnaden behöver fördelas på 135 cyklar och förväntas ligga mellan 6 000 och 7 500 kr per cykel och år. Observera att en del kostnader är fasta och inte påverkas av flottans storlek, vilket innebär att kostnaden per cykel kan öka eller minska när antalet cyklar i systemet förändras.

3.6 FÖRSLAG PÅ PRISMODELL OCH FÖRVÄNTADE HYRESINTÄKTER

Betalningsviljan och den efterfrågade betalningsmodellen skiljer sig mellan olika målgrupper.

Sällananvändare, turister

Sällananvändare som turister eller besökare är inte intresserade av abonnemangslösningar, men har förhållandevis hög betalningsvilja för att hyra en cykel under några timmar eller en dag. För den gruppen erbjuder möjligheten att hyra en cykel även en upplevelse och ett tillfälle att fritt upptäcka orten eller omgivningen och även besöka ställen som är svårtillgängliga med kollektivtrafik eller för långt borta för att gå. Även besökare på tjänsteresa kan antas ha förhållandevis hög betalningsvilja eftersom alternativet till cykeln är taxi eller kollektivtrafik. En utgångspunkt för prissättningen kan vara prissättningen för hyrcyklar i andra städer. Dyrghyra för en hyrcykel som riktar sig mot turister varierar mellan 100 och 200 kr per dag i olika nordiska städer⁴. En annan utgångspunkt är priset för kollektivtrafik som ligger runt 144 kr för ett 24-timmars kort hos X-trafik eller 29 kr per enkelresa inom en zon (x-trafik.se). Här antas ett dagspris på 80 kr/dag för uthyrning till turister och besökare som rimligt.

Målgruppen bedöms ha störst efterfråga på cyklar under semestersäsongen samt på helger och konkurrerar inte om kapacitet med arbetspendlare som behöver cykeln under arbetsdagar. Storleken på efterfrågan på hyrcyklar bland besökare är svår att förutse. I orter med stort antal besökare kan uthyrningsgraden vara 30-50 dagar per år, men betydligt mindre i orter med färre besökare. Här antas att varje cykel i genomsnitt hyrs ut under 20 heldagar per år till turister och besökare och därmed genererar en hyresintäkt på 1 600 kr/år.

Arbetspendlare

Resultaten från pilotprojektet visar att arbetspendlare föredrar en prenumerationslösning med en fast månads- eller årskostnad och ingen eller låg kostnad per hyrtillfälle. Donkey Republics system medger en sådan möjlighet genom att kunna lista registrerade användare som "prenumeranter" för vilka en annan prismodell gäller än för andra användare. Registreringen kan inte göras av användaren själv men görs av Donkey Republics systemadministratörer. Detta möjliggör en försäljning av prenumerationer, exempelvis genom X-trafik, som sedan skickar kunduppgifterna till Donkey Republic för registrering. Så snart en kund är registrerad som prenumerant i systemet är det den gruppens priser som gäller. Kostnaden kan om så önskas sättas så lågt som till noll kronor per hyrtillfälle.

Betalningsviljan per månad angavs av de flesta deltagare i utvärderingen mellan 100 och 200 kr per månad, men då antas att den totala hyrkostnaden och inga ytterligare kostnader tillkommer. Efterfrågan kan förväntas vara mindre under vintermånaderna. För att minska transaktionskostnaderna är det att föredra att sälja säsons- eller årsabonnemang snarare än månadskort, och då kan en viss rabatt jämfört med månadskorten förväntas. Här antas en genomsnittlig betalningsvilja på 1 500 kr/år för ett årskort, motsvarande 125 kr per månad. Eftersom arbetspendlare kräver hög tillgänglighet till cyklarna och kan antas cykla nästan dagligen behöver antalet sålda abonnemang begränsas, alternativt antalet cyklar utökas i takt med försäljningen av abonnemang. Här antas en maximal försäljning av 1,3 abonnemang per tillgänglig cykel för att säkerställa god

⁴ Exempelvis Stockholm, från 200 kr/dag (cykelstallet.se), Oslo från 100 NOK/dag (vikingbikingoslo.com), Köpenhamn från 90 DKK/dag (donkey.bike) och Göteborg 130 kr (donkey.bike).

tillgänglighet. Faktorn kan komma att behöva justeras utifrån den upplevda tillgängligheten till cyklar.

Vid försäljning av 1,3 abonnemang per cykel och ett pris på 1 500 kr/år genererar varje uthyrningsbar cykel hyresintäkter på 1 950 kr/år.

Sammanställning hyresintäkter

I tabell 5 sammanställs de förväntade hyresintäkterna utifrån ovan beskrivna antaganden. Observera att ca 10 % av cyklarna används som reserv och är inte tillgängliga för uthyrning, vilket innebär att enbart 135 av 150 cyklar genererar intäkter.

Tabell 5: Uppskattning av årliga hyresintäkter från ett hyrcykelsystem med 150 cyklar, varav 135 är tillgängliga.

Aktivitet	Per cykel	Totalt för 135 tillgängliga cyklar
Intäkter från uthyrning till turister, sällanbesökare	1 600 kr	216 000 kr
Intäkter från arbetspendlare, prenumeranter	1 950 kr	263 250 kr
Totalt	3 550 kr	479 250 kr

Sammanlagt förväntas hyrcykelsystemet generera hyresintäkter i storleksordningen 3-4 000 kr per cykel och år, mellan 400 och 500 000 kr per år för hela systemet.

3.7 SUMMERING, TOTALEKONOMI

De förväntade initialkostnader (investeringar, uppstartskostnader) för ett regionalt hyrcykelsystem i Gävleborg uppskattas till 1,5-2 Mkr, motsvarande 10-13 000 kr per cykel. Årskostnaden för den investeringen beror på systemets förväntade livslängd och kapitalkostnader. I det föreslagna upplägget underhålls cyklarna väl och systemet antas ha en ekonomisk livslängd på 5 år. Med en antagen kapitalkostnad på 2 % årligen innebär det en årskostnad på 330 – 440 000 kr per år under fem år.

I tabell 6 sammanställs hyrcykelsystemets totalekonomi.

Tabell 6: Uppskattning av hyrcykelsystemets totalekonomi.

	Per tillgänglig cykel (135)	Totalt för hela systemet, per år
Investerings- och uppstartskostnad, 1,5-2 Mkr totalt, per år vid en ekonomisk livslängd på 5 år och 2 % kapitalkostnad	2 500 – 3 300 kr	330 – 440 000 kr
Förväntad årlig driftskostnad, inklusive säkerhetsmarginal	6 000 – 7 500 kr	800 000 – 1 Mkr
Totalkostnad, per år	8 500 – 11 000 kr	1,13 – 1,44 Mkr
Förväntade hyresintäkter per år	3 550 kr	479 250 kr
Nettokostnad	5 000 – 7 500 kr	650 750 – 960 000 kr
Täckningsgrad (inkomster/kostnader)		33 - 42 %

Sammanställningen visar att systemet kan förväntas täcka sina driftskostnader med ca 50 % genom intäkter. Om även investerings- och uppstartskostnaden räknas in, sjunker täckningsgraden till 33-42 %. Ska systemet vara kostnadstäckande behöver hyresintäkterna mer än fördubblas vilket inte bedöms som realistiskt givet den i utvärderingen angivna betalningsviljan. Kan systemet växa med god beläggning ökar intäkterna i större utsträckning än kostnaderna vilket kan förbättra systemets lönsamhet.

Det är tydligt att ett regionalt hyrcykelsystem så som det beskrivs här inte kan vara ekonomiskt självbärande. Däremot kan det generera indirekta vinster som ökat attraktivitet för kollektivtrafiken och därmed ökande intäkter från biljettförsäljning, ökad kundnöjdhet, bättre tillgänglighet för besökare och turister. Vidare kan kombinationen tåg-kollektivtrafik vara ett alternativ som lockar vissa arbetspendlare från att använda bil till att kollektivtrafiken, med tillhörande miljö-, trängsel- och hälsoeffekter till följd. I vilken utsträckning hyrcykelsystemet kan förväntas bidra till minskat bilresande kan dock inte avgöras i denna undersökning.

Kostnaderna för hyrcykelsystemet måste därmed vägas mot både marknadsföringseffekten för kollektivtrafiken och de andra beskrivna vinsterna.

4. Slutsatser och rekommendationer

Ett regionalt hyrcykelsystem skulle öka tillgängligheten och attraktiviteten att välja kollektivtrafik för resor i Gävleborg, både för arbetspendlare och besökare. Helst ska hyrcyklarna ses som en naturlig förlängning av tågresan. Liknande system som det påtänkta för Gävleborg finns idag inte i Sverige, däremot finns ett jämförbart system i Nederländerna (OV Fiets) och drivs där av det nationella tågbolaget. Region Gävleborg skulle därmed inta en pionjärroll för en ny modell för intermodalt resande i Sverige.

Ett regionalt hyrcykelsystem bedöms dock inte i ett första skede kunna drivas kostnadstäckande. Ett system med ca 150 cyklar på 10 tågstationer uppskattas generera ett underskott på 0,6 – 1 Mkr per år om investerings- och uppstartskostnaden räknas med. Intäkterna bedöms kunna täcka ca 50 % av de årliga driftskostnaderna, en subventioneringsgrad som kan jämföras med annan kollektivtrafik. Ju längre tid systemet kan drivas och ju större det blir med fortsatt god beläggning, ju mindre blir det förväntade underskottet.

Om systemet ska införas eller ej behöver vägas mot fördelarna i form av ökad attraktivitet och serviceutbud för kollektivtrafikresenärer och andra positiva effekter som förbättrad tillgänglighet, minskat bilresande och hälsoeffekter.

Det klart rekommenderade huvudmannskapet för ett regionalt hyrcykelsystem är att det kopplas till kollektivtrafiken inom Region Gävleborg, det vill säga X-trafik. Detta för att hyrcyklarna erbjuder en naturlig fortsättning av tågresor och för att X-trafik redan har en professionell organisation som erbjuder restjänster i regionen. Att X-trafik är huvudman ger systemet både legitimitet och en trygghet för kunderna, men skapar även en rad synergieffekter som är svåra att uppnå annars, exempelvis avseende kundtjänst, försäljning och marknadsföring.

Att en privat entreprenör erbjuder hela systemet som tjänst bedöms inte som realistiskt i dagsläget. Tjänsten kräver en kombination av olika funktioner (cykelunderhåll, försäljning, kundtjänst, anläggning av cykelparkeringar mm) som är svåra att enkelt förena i en organisation och tröskeln att bygga upp en lokal försäljnings- och kundtjänstorganisation som är fristående från X-trafik är kostsam i förhållande till de förväntade intäkterna.

Däremot är det tänkbart och även önskvärt att upphandla stora delar av drifts- och underhållsarbetet av en entreprenör, möjligen kombinerat med upphandlingen av cyklarna. Den upphandlade tjänsten skulle kunna innehålla ansvar för service och underhåll av samtliga cyklar i systemet, möjligen även städning och renhållning kring stationerna. Leverantören behöver kunna erbjuda kapacitet för cykelservice- och reparation men även transport av cyklar och regelbundna kontroller hos samtliga stationer.

Hur stort intresset för hyrcyklarna kan förväntas bli är okänt, men utifrån de totalt sett positiva omdömen från pilotprojektet kan antas att det kan finnas en tydlig efterfråga för tjänsten, inte minst bland pendlare. Om ett regionalt hyrcykelsystem införs i Gävleborg rekommenderas därför en löpande utvärdering så att utbudet men även prissättningen kan anpassas efterfrågan. De kan visa sig att de här antagna prismodellerna och beläggnings-antaganden behöver anpassas.

För den löpande utvärderingen men framförallt för att professionellt samordna driften rekommenderas vid införandet av ett hyrcykelsystem att en dedikerad tjänst som produktansvarig skapas hos huvudmannen, föredragsvis X-trafik. Den personen ska ha som ansvar att löpande samordna arbetet med hyrcyklarna, säkerställa kvaliteten av tjänsten men även arbeta med utveckling och marknadsföring. I startåret bedöms behovet motsvara cirka en halvtidstjänst, därefter en 25 %-tjänst.

Bilaga 1 Användarenkät

BAKGRUNDSFRÅGOR

Jag är:

- Man
- Kvinna
- Annat

Hur gammal är du?

- Under 20 år
- 20-34 år
- 35-49 år
- 50 – 64 år
- Över 65 år

Har du tillgång till egen cykel?

- Ja
- Nej

ANVÄNDNING

I vilken stad använder du hyrcykelsystemet?

(Flera svar möjliga)

- Gävle
- Hudiksvall
- Söderhamn

Vid vilken typ av resor använder du främst hyrcykelsystemet?

- Arbetspendling
- Resor i tjänsten
- Pendling till skola och studier
- Fritidsresor
- Andra resor (vänligen specificera)

Hur ofta använder du hyrcyklarna?

- Dagligen
- En till ett par gånger per vecka
- En gång per vecka-ett par gånger per månad
- En gång per månad eller mer sällan

Vilka veckodagar använder du främst cykeln?

- Vardagar
- Helger
- Både vardagar och helger

Vilka tider på dygnet hyr du cyklarna?

(Flera alternativ möjliga, om du tex. hämtar ut cykeln kl. 8.00 och lämnar tillbaka den kl. 17.00, kryssa i samtliga tidsintervall däremellan)

- 06.00-8.00
- 8.00-10.00
- 10.00-12.00
- 12.00-14.00
- 14.00-16.00
- 16.00-18.00
- 18.00-20.00

Utgå ifrån ett för dig vanligt hyrtillfälle, uppskattningsvis hur många minuter cyklar du totalt på cykeln?

(Om du t.ex. cyklar fram och tillbaka till arbetsplatsen, lägg samman tiden för dit- och tillbakaresa)

FRISVAR (lägg in *minuter* efter frisvarsrutan samt möjliggörs endast för siffror och ej text i rutan)

Med vilka andra färdmedel kombinerar du din resa med hyrcyklarna?

(T.ex. om du åker tåg från din hemort och sedan tar hyrcykeln i Gävle/Hudiksvall/Söderhamn till din arbetsplats, ange tåg. Flera alternativ möjliga)

- Tåg
- Buss
- Egen cykel
- Till fots
- Inga andra färdmedel
- Annat (vänligen specificera)

De resor som jag nu gör med hyrcykel (+ av. annat färdmedel) gjorde jag tidigare i huvudsak...

- till fots hela vägen
- med egen cykel hela vägen
- med bil hela vägen
- med buss/tåg hela vägen
- till fots + buss/tåg
- med bil + buss/tåg
- annat sätt (vänligen specificera)

NÖJDHET - ÖVERGRIPANDE

Hur nöjd är du med...

(Skala mycket missnöjd, missnöjd, varken eller, nöjd, mycket nöjd + Vet ej)

- Cyklarnas placering
- Tillgång till lediga cyklar
- Cyklarnas komfort
- Möjligheten att anpassa cykeln till mina behov (höja sänka sadeln etc.)
- Låsens användarvänlighet
- Appens funktioner och användarvänlighet
- Tillgång till support/service

KRINGTJÄNSTER

Vilket påstående om hjälmanvändning stämmer bäst in på dig?

- Jag tar med mig egen hjälm när jag cyklar på hyrcyklarna och är nöjd med detta.
- Jag tar med mig egen hjälm när jag cyklar på hyrcyklarna, men hade föredragit att låna cykelhjälm tillsammans med hyrcykeln
- Jag använder inte hjälm när jag cyklar på hyrcyklarna och är nöjd med detta
- Jag använder inte hjälm när jag cyklar på lånecyklarna, men hade föredragit att låna cykelhjälm tillsammans med hyrcykeln

BETALNINGSVILJA

Om hyrcykelsystemet efter detta genomförda pilotprojektet skulle drivas vidare mot en kostnad, skulle du vara intresserad av att betala för att hyra cyklarna då?

- Ja
- Nej (Överhoppningslogik, hoppa över resterande frågor under *Betalningsvilja*, om en möjligt med överhoppningslogik, lägg in hänvisning att gå vidare till fråga under *Övrigt*)

Vilken typ av betalningsupplägg skulle du föredra?

- Periodvis betalning (t.ex. månadsabonnemang)
- Betalning per hyrtillfälle
- Möjlighet till både periodvis betalning och per hyrtillfälle
- Vet ej

Vid periodvis betalning, hur mycket skulle du som mest vara beredd att betala för ett månadsabonnemang på hyrcykelsystemet? Svara ärligt.

FRISVAR (lägg in *kr* efter frisvarsrutan samt möjliggörs endast för siffror och ej text i rutan)

Vid betalning per hyrtillfälle, hur mycket skulle du som mest vara beredd att betala per per gång? Svara ärligt.

FRISVAR (lägg in *kr* efter frisvarsrutan samt möjliggörs endast för siffror och ej text i rutan)

Om det var möjligt att koppla användningen av hyrcykelsystemet till kort/abonnemang hos kollektivtrafiken, hade detta varit intressant för dig?

- Ja
- Nej

ÖVRIGT

Har du några synpunkter, kommentarer eller önskemål kring lånecykelsystemet som du vill dela med dig av? Vad fungerar bra och vad fungerar mindre bra? Berätta gärna!

INKOMNA KOMMENTARER UNDER ÖVRIGT

Har du några synpunkter, kommentarer eller önskemål kring låncykelsystemet som du vill dela med dig av? Vad fungerar bra och vad fungerar mindre bra? Berätta gärna!

Har aldrig fått det hela att fungera! Dålig support! Har laddat hem appen, lyckats boka en cykel efter lite besvär! När jag sen skulle låsa upp cykeln så fungerade det inte! Fick ingen kontakt med cykeln! Tackade nej till att vara test person!
Hade varit bra om det gick att prata med någon här i närheten som är insatt i systemet, inte så lätt att ringa support i Danmark!

Lite synpunkter på appen: Varför behöver man avboka cykeln när hyrtiden är slut?

Gamla hyrningar borde försvinna alltså läggas i historik efter ett tag

Allmänt: Låsvajern har olika längd. Bra med samma längd till alla cyklar, lite längre

Ju längre försöket har pågått, desto svårare att få tag i en cykel. Behövt boka minst en vecka i förväg.

Pendlar man vill man vara säker på att få en cykel, speciellt om man betalar.

Låsen krånglar i bland.

Går ej att avsluta bokning i bland

Enklare och tydligare i appen. Tips vid bokning att välja tid så om man kommer tidigt inte behöver stå och vänta på plats till klockslaget.

Lär av de orter som systemet funkar i.

Pumpstation vid uthyrningsplatsen vore bra att ha tillgång till.

Smidigt med appen, men vad händer om mobilen laddar ur eller går sönder.

Kan man logga in för att avsluta pågående abonnemang via en annans mobil?

Vad ska man göra om man krockar, cykeln skadas eller går sönder under uthyrningstiden. Local

Repairman Emergency Number?

Mycket bra med vajer, gärna lång.

Smidigt att kunna boka i förväg.

Geografiska gränser? Regler och reglementen, för framförande av cykel, något oklart för maximalt avstånd från uthyrningsplatsen.

Frageställningen, om jag hyr den en vecka får jag då lov att cykel semestra i annan kommun, region eller landskap, har uppkommit. Riktlinjer vaga...

En oerhört positiv och bra erfarenhet i det stora hela!!! Som överviktig, konditionslös kvinna i

medelåldern, undrar jag om en uppföljning av de faktiskt positiva fysiska konsekvenser som

cykeluthyrningen har, kan komma att göras vetenskapligt i samarbete med hälsobefrämjande enheter inom kommun. Olika målgrupper kan på det sättet uppföljas som en extra bonus för kommunen, utöver den service som cykeluthyrningen utgör. Bra för regionens profil och ett säljargument.

Bra att man kan boka långt i förväg så man får en cykel. Mindre bra är att cyklarna blev oerhört slitna efter några veckor och aldrig blev servade på kvällar/helger. Annars ett väldigt bra koncept, fungerade mycket bra med att låsa upp den i appen.

Cyklarnas nummer är väl dolt, svårt att förstå vilken cykel jag skulle ta första gången jag hyrde. Fick gå runt och testa låsa upp alla cyklar.

Vid flera tillfällen har jag inte kunnat lämna tillbaka cykeln, trots att jag parkerat den rätt. Kan bero på problem med GPS-signalerna, vilket kan bero på att cyklarna är placerade under ett kraftigt tak vid järnvägsstationen i Gävle.

Låssystemet är mycket smidigt, det går snabbt att låsa och låsa upp cykeln.

Jag skulle föredra att betala månadsvis för en pendelcykel, men då är jag samtidigt orolig att folk kommer att boka upp cyklar för hela månader. Om det inte kommer att finnas cyklar för alla pendlare kanske man ska spärra möjligheten att hyra för längre period för dessa.

Har vid flera tillfällen haft svårt att hyra cykel. Appen hittar ingen cykel. Oklart varför. Kontakt med internet finns från telefon/app. Några funderingar: Som pendlare vill man ju vara säker på att det finns en cykel tillgänglig när man kommer på morgonen. Men i mitt fall behöver jag den kanske 25 - 30 minuter om dagen i normalfallet, så resterande tid skulle den vara tillgänglig för andra om de går att ordna. Ingen punktering vid något tillfälle men en pump/kompressor att fylla på luft med i närheten

vore en bra idé.

Innan cykeln så tog jag ofta bilen från Söderhamn till Gävle eftersom det är 30 min promenad från station. Med cykel blir tiden lika mellan tåg och bil som färdstätt till jobbet. Och då har jag valt tåg. Det här har höjt min livskvalité eftersom jag nu kan jobba på tåget och även hinna koppla av på ett bättre sätt än i bil. Även billigare och mer miljövänligt. Att promenera på sommarhalvåret känns inte aktuellt (svettigt, långt, tar tid) och då har cykeln varit perfekt.

Appen blev bättre när senaste sökningen ligger kvar som standard (Gävle som stad).

Tror dock att det här endast är hållbart i längden om man får hyra per månad för en lägre summa. Annars tror jag folk inte kommer hyra.

Tack för ett bra initiativ!

Måste gå att avboka på relativt kort varsel utan att behöva gå över supporten

Sadel och styre måste kunna höjas betydligt enklare

Enkelt system för betalning är jätteviktigt om det ska fungera för pendlare

Jag kunde aldrig lämna tillbaka en lånad cykel, utan jag var tvungen att skicka ett mejl till support varje gång så de fick avsluta den åt mig. Det kändes dumt då det ibland gick över min "lånetid" vilket jag antar drabbar nästkommande lånare (och om det kostat pengar hade det blivit väldigt dyrt för mig).

Vid ett par tillfällen har jag inte lyckats hämta ut min cykel då appen inte kunnat connecta till någon av cyklarna, det har gjort att jag blivit sen vid tillfällena och smått irriterad och utan cykel.

Men annars har det varit suveränt att låna cykel och det har näst intill alltid funnits en cykel att låna.

Det jag saknar i appen är en avbokningsmöjlighet eller en möjlighet att ändra sin redan bokade cykel. (Det kanske finns, men jag har då inte lyckats hitta den). Vid något tillfälle har jag bokat en cykel som jag sedan inte behövt och då inte kunnat avboka, var då tvungen att skicka ett mejl till support för att få bort bokningen.

Krängligt med appen, fick det inte att fungera. :-)

Det hände vid några tillfällen att det inte gick att låsa upp cykeln trots att jag hade en bokning. Då gick jag till skolan ist..

Man var även tvungen att boka i god tid var att vara säker på att det skulle finnas lediga cyklar.

Hittade inte några anvisningar för hur man skulle avboka cykeln i appen heller.

Skulle var en bra löneförmån för pendlare!

Ibland problem att öppna/ låsa cyklarna med appen vilket gjorde att jag fick maila supporten som löste det till mig.

Hej,

Thanks for the free bicycle. I think the cost should be reasonable, there should be more stations in the Gävle city which we can get (leave the cycle. For example, under the working time, the bicycle was parked with no use, but if there are more stations (similar to other cities in Europe), people can get the nearest bicycle and leave it there for others to use. This way, makes it more economy and efficient and more availability for people.

There can be also set like, the first hour (or half hour) for free and then costs little afterward. As much as it gets cheaper, surely will be more used, more healthy people and time saving!

Thanks again



Koucky & Partners AB, Kastellgatan 1, 413 07 Göteborg
Telefon: 031- 80 80 50
www.koucky.se