

Coraz większa część ludności świata mieszka w miastach. Przetransportowanie wszystkich ludzi do ich dokładnego celu jest niemożliwe, a zatem mało prawdopodobne jest, aby problem odległości między wyjściem ze środka transportu a ostatecznym celem w śródmiejskich dzielnicach biznesowych zmniejszył się. W międzyczasie, w inteligentnych miastach, mobilność zmienia się przez nowe technologie mikromobilności, takie jak współdzielone hulajnogi elektryczne i rowery. Miasta są również ograniczone zasobami, i często polepszenie położenia jednej grupy może odbyć się tylko kosztem drugiej. Głównym celem tego projektu jest oszacowanie wpływu na dobrobyt określonych charakterystyk spaceru od parkingu do celu przez użytkowników mobilności – mając daną odległość, przeszkody od dokładnego celu, i łatwość znalezienia parkingu. Jak różni się to od obecnego stanu, z niepotrzebującymi docków e-hulajnogami i stosunkowo szeroko rozmieszczonymi rowerami?

Rynek e-hulajnóg doświadcza gwałtownego wzrostu. Po wprowadzeniu współdzielonych e-hulajnóg w Stanach Zjednoczonych w 2017, od razu rozpoczęły się badania nad ich skutkami, takimi jak (nie)przyjazność środowisku i zagrożenia dla pieszych oraz użytkowników e-hulajnóg. Ekonomia e-hulajnóg jest niedostatecznie zbadanym tematem z ogromnymi konsekwencjami dla miast, szczególnie jeśli tempo wzrostu rynku e-hulajnóg nie zwolni.

Główne pytanie badawcze to: **jaka jest różnica we wzroście dobrobytu między systemami bez stacji i ze stacjami?** Wyceny chodzenia na krótkich dystansach byłyby uzyskane za pomocą eksperymentu wyboru dyskretnego, zaplanowanego z pomocą danych dotyczących celów e-hulajnóg, istniejących parkingów rowerowych, istniejących stacji współdzielonych rowerów oraz publicznie dostępnych map. Wpływ na dobrobyt będzie zmierzony przez połączenie tych wycen z ujawnionymi danymi o użytkowaniu rowerów i e-hulajnóg: miejsca parkingowe e-hulajnóg przedstawiają dokładne cele, które ich użytkownicy chcą odwiedzić. Ograniczenie, aby mogli zaparkować tylko w wyznaczonych miejscach zmusiłoby ich do spaceru, a nadwyżka, którą obecnie osiągają z możliwości zaparkowania gdziekolwiek może być obliczona przez zsumowanie wycen. Podobnie, użytkownicy współdzielonych rowerów mogliby zaparkować bliżej swoich celów, które są nieznane – ale mogą być przybliżone celami e-hulajnóg w okolicach stacji.

Spodziewamy się dowiedzieć o wycenach charakterystyk krótkich spacerów często wymaganych podczas dojazdów w kontekście mikromobilności. Po połączeniu z rzeczywistymi danymi, faktyczny wpływ e-hulajnóg na dobrobyt konsumentów zostanie zmierzony. Wyniki projektu powinny być interesujące dla decydentów. Konkretna kwota, o którą ograniczenia parking e-hulajnóg zmniejszyłyby dobrobyt powinna być uwzględniona w całościowej ocenie polityk transportowych, szczególnie jeśli zostałyby połączona z innymi badaniami – np. o efektach zdrowotnych, estetyce miast, wycenie dróg na metr kwadratowy lub statystykach bezpieczeństwa na drogach. Wyceny mogą też być użyte w sposób niezwiązany z mikromobilnością – jeśli ludzie mieliby znacznie większą skłonność do zapłaty za uniknięcie przejścia dla pieszych bez sygnalizacji świetlnej niż z sygnalizacją, inżynieria ruchu może się dostosować, aby usunąć przejścia bez sygnalizacji gdzie to tylko możliwe.