

2018

SmartBike Bærum



SmartBike Bærum



Innledning

Klimastrategi 2030 er Bærums plan for håndtere klimautfordringene vi står overfor og forpliktelsene til å nå de langsiktige klimamålene. Strategien har klare mål for å redusere klimagassutslippene i Bærum og få flere til å velge kollektiv, sykkel eller gange fremfor bil.

- **60 prosent av personreiser skal være med kollektiv, sykkel eller gange i 2025. Samtidig skal sykkelandelen være 7 prosent (3 prosent i 2017). Allerede i 2020 skal andelen kommunalt ansatte som reiser med kollektiv, sykkel eller gange til jobb være 57 prosent.**

SmartBike Bærum er ett av flere tiltak for å nå målene i Klimastrategi 2030.

Det er smart å sykle, for miljøet og for folkehelsen. Halvparten av Bærums innbyggere jobber i Bærum. Fra reisevaneundersøkelser for Bærum vet vi at mange av reisene som foretas i Bærum er reiser under 5 km. Erfaring viser at potensialet for å få folk over på sykkel er størst for reiser mellom 2 - 5 km. Bærums landskap preges av store høydeforskjeller. Vanlig sykkel vurderes derfor ikke som et fremkomstmiddel for mange. Elsykkel øker rekkevidden og reduserer barrieren for å sykle.

SmartBike Bærum er en elsykkelpool for bedrifter i Bærum og tjenestesteder i kommunen. Gjennom SmartBike Bærum ønsker Bærum kommune å se at flere velger sykkel foran bil til og fra jobb ved at bedrifter og tjenestesteder i kommunen enkelt kan låne elsykler en periode uten kostnader.

Prosjektet har vært et samarbeidsprosjekt mellom SmartCity Bærum, Klimaklok-programmet i Bærum kommune og Bærum Arbeidssenter. SmartCity Bærum og klimaklok har koordinert låneordningen det første året. Prosjektet videreføres og driften er lagt til Serviceenheten i Bærum kommune.

Utlån av elsyklene har blitt fulgt opp av spørreundersøkelser som er sendt ut i etterkant av låneperioden. Denne rapporten er en sammenstilling av erfaringer fra spørreundersøkelser.

Noer erfaringer etter 1 års drift av SmartBike Bærum:

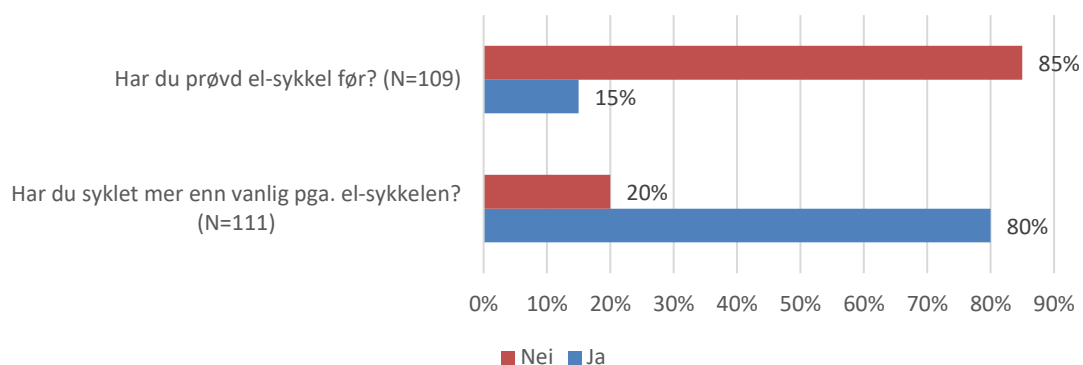
- Hele 29 bedrifter i Bærum og enheter i Bærum kommune med til sammen 225 testbrukere har deltatt i ordningen.
- Hovederfaringene viser at rundt 60 prosent kan tenke seg å kjøpe en el-sykkel etter å ha testet SmartBike, og de færreste hadde prøvd el-sykkel før denne ordningen. I snitt har hver el-syklist syklet 13 km hver dag.
- El-sykkelen har i hovedsak erstattet egen bilbruk til/fra jobb, og en stor andel opplever at de kommer raskere frem enn med buss/tog eller bil. Ny brukere av el-sykkel mener at syklene er tunge og trenger plass.
- El-syklistene råder Bærum kommune om å lage kontinuerlige sykkelveier som skiller gående fra syklende, i tillegg til å trygge krysningspunkter. Rundt 40 prosent kan tenke seg en deleordning for el-sykler, som for eksempel en sykkelpool/bysykkelordning.

Analyse av SmartBike undersøkelsen

1. El-sykkell brukere

Resultatene fra undersøkelsen viser at 85 prosent av de som lånte el-sykkel gjennom SmartBike ikke hadde prøvd en el-sykkel før låneperioden. Et stort flertall av de som har lånt el-sykkel (80 prosent) føler at de har syklet mer enn vanlig på grunn av el-sykkel (Figur 1).

Figur 1: el-sykkell bruk



2. El-sykkell bruk

Totalt har syklene vært lånt ut til 225 brukere. I snitt har låntagerne disponert syklene i overkant av 9 dager og har syklet omtrent 13 km hver dag.

Tabell 1: el-sykkell bruk

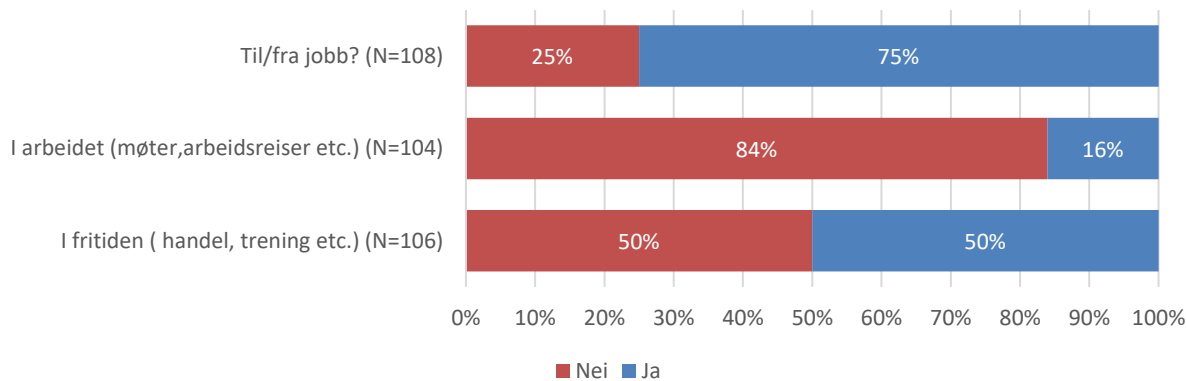
Hvor mange dager (i siste 14 dager) har du disponert el-sykkel? (N=112)	9,14
Hvor langt har du vanligvis syklet hver dag (km.) (N=111)	12,95

3. Har el-sykkelen erstattet egen bilbruk?

El-sykling har i stor grad erstattet bilkjøring til og fra jobb. Hele 75 prosent av brukerne har syklet til/fra jobb i låneperioden og 50 prosent har benyttet el-sykkelen i fritiden. Vi ser

samtidig at kun 17 prosent har benyttet el-sykkelen knyttet til arbeidsmøter eller jobbrelaterte reiser. (Figur 2).

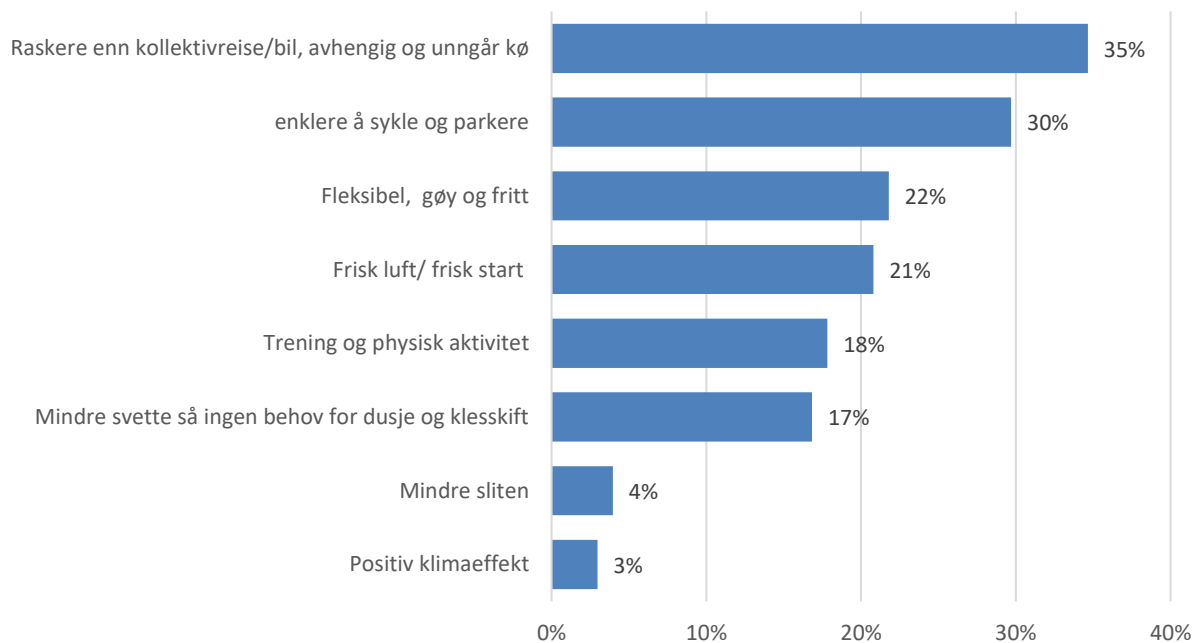
Figur 2: Hvis el-sykkelen har erstattet egen bilbruk



4. Hvilke fordeler har du opplevd ved bruk av el-sykkel?

Hele 35 prosent av de som har lånt el-sykkel opplever at det er raskere å benytte el-sykkel enn å bruke kollektiv eller bil. Videre trekkes frem fordeler som at man unngår kø, det er enkelt å sykle og parkere sykkelen, og ikke minst at det er gøy! (Figur 3).

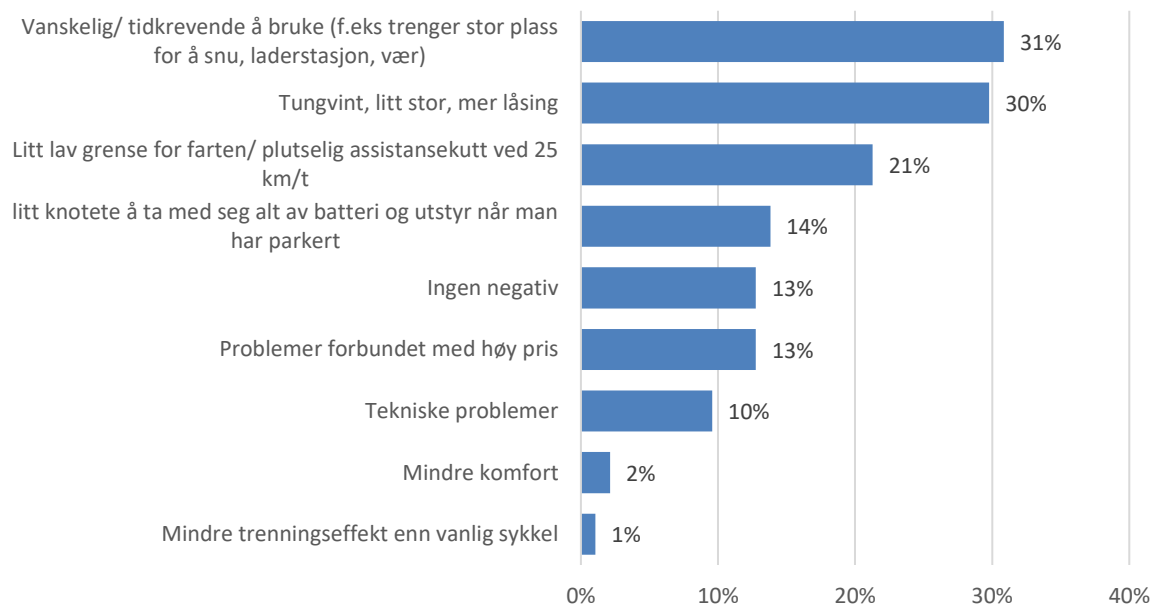
Figur 3: Fordeler ved bruk av el-sykkel



5. Hvilke ulemper har du opplevd ved bruk av el-sykkel?

Den største ulempen forbundet med bruk av el-sykkel som rapporteres, er at den oppleves som vanskelig å bruke. Det trekkes frem ulemper som at den trenger stor plass for å snu, mangel på trygge parkeringsområder og ladestasjoner, bruk av tid på å ordne med lader, batteri, låse osv. Det oppleves som tungvint å låse el-sykkelen.

Figur 4: Ulemper ved bruk av el-sykkel (N=94)



21 prosent svarte at de opplevde ulempe med grense for farten. De mener at 25 km/t blir for sakte med lastesykkel, og det blir veldig tung hvis man vil sykle raskere fordi motoren kutter hjelpen.

6. Hvordan er det å være syklist i Bærum?

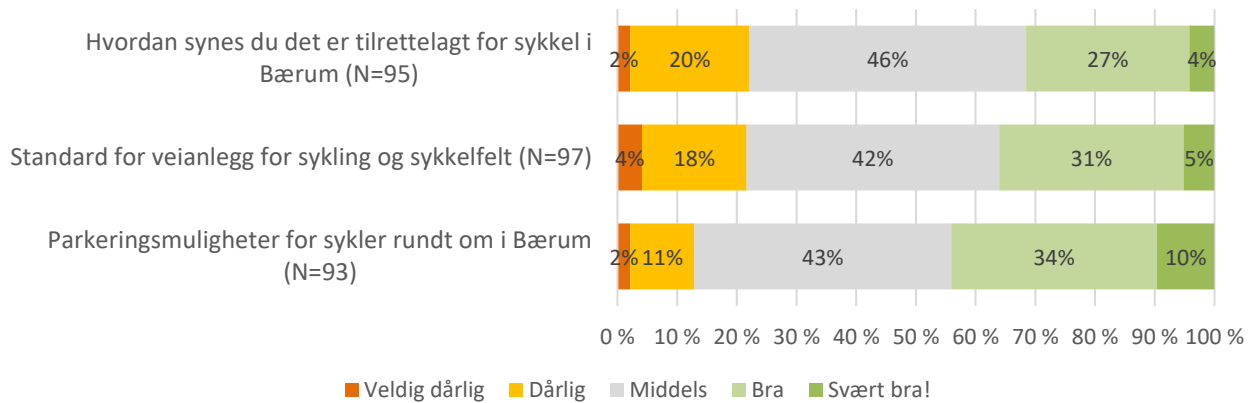
El-syklene har vært utlånt til flere steder i Bærum og brukerne har sannsynligvis benyttet flere ulike sykkelveier. Resultatene viser at det er stor spredning i hvordan de opplever å være syklist i Bærum.

31 prosent mener at tilrettelegging for sykkel i Bærum er bra/svært bra, mens 22 prosent svarer at tilretteleggingen er dårlig/veldig dårlig.

36 prosent mener at standarden for veianlegg er bra/veldig bra, mens 22 prosent opplever at den er veldig dårlig/dårlig.

44 prosent mener at parkeringsmuligheter for sykler rundt om i Bærum er bra/svært bra, mens 13 prosent mener at parkeringsmulighetene er dårlig/veldig dårlig (Figur 5).

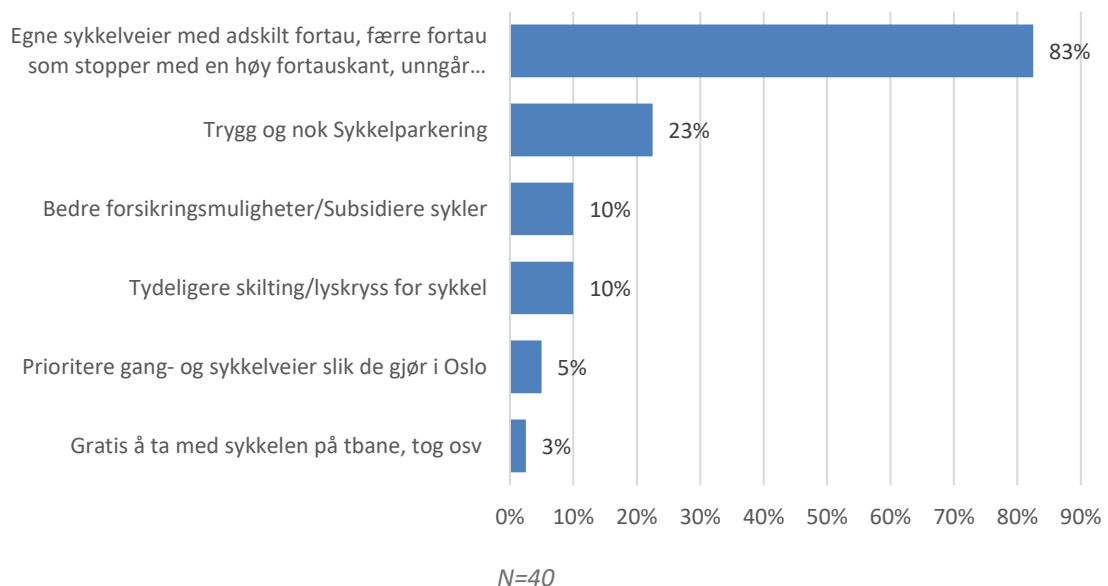
Figur 5: Hvordan er det å være syklist i Bærum



7. Tilrettelegges for økt sykkelandel i Bærum

I undersøkelsen har vi også bedt om forslag til hvordan det kan tilrettelegges bedre for å øke sykkelandelen i Bærum. De fleste peker på fysisk tilrettelegging gjennom flere og egne (kontinuerlige) sykkelveier med adskilt fortau for gående. I tillegg peker el-syklistene på at alle kryss må være bedre tilrettelagt for syklende og ikke ha fortauskanter som gjør at syklistene må løfte sykkelen opp. (Figur 6).

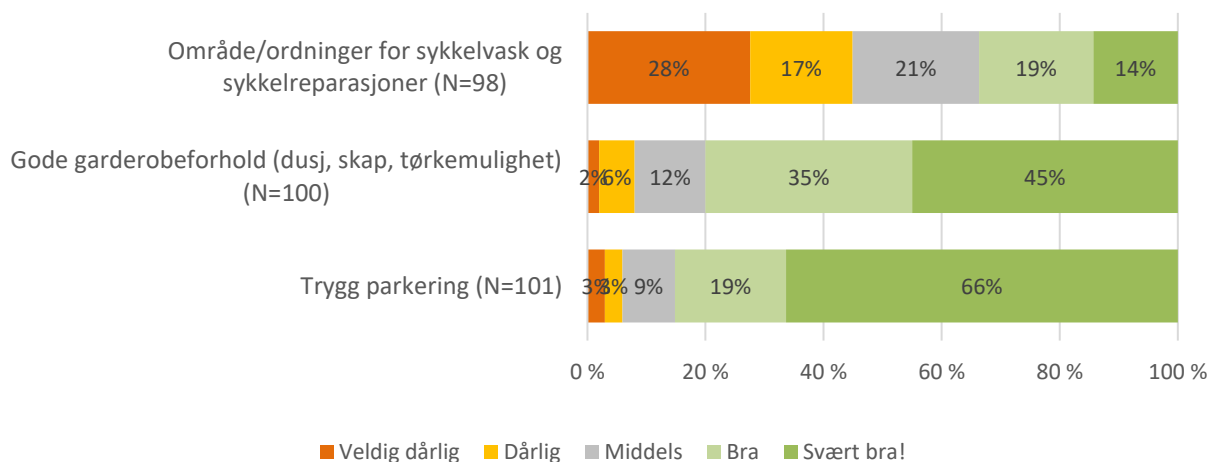
Figur 6: Hvordan kan det tilrettelegges for mer sykling i Bærum



Vi har også bedt om tilbakemelding på hvordan bedriftene har tilrettelagt sine lokaler for syklende. 80 prosent mener at tilrettelegging med gode gardroberforhold er bra/svært bra, og hele 85 prosent opplever at tilrettelegging i forhold til trygg parkering ved arbeidsplassen er bra eller svært bra.

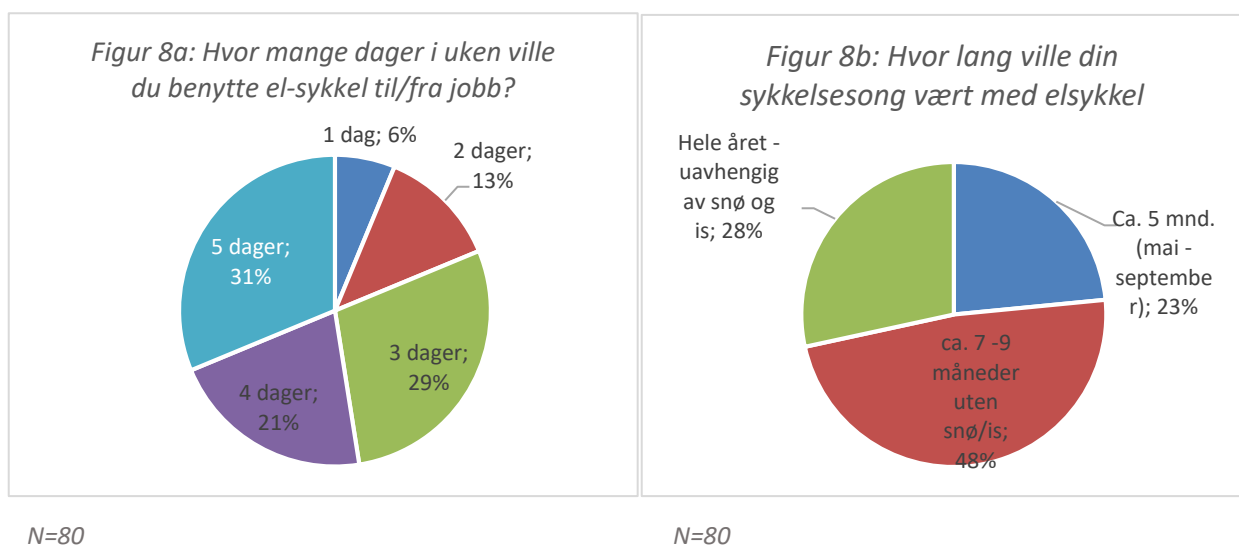
45 prosent opplever at det er dårlig/veldig dårlig tilrettelagt på arbeidsplassen for sykkelvask og sykkelreparasjoner (figur 7). Videre svarer 44 prosent av respondentene at bedriftens fasiliteter er avgjørende for eventuelt kjøp av el-sykkel.

Figur 7: Andre opplevelser



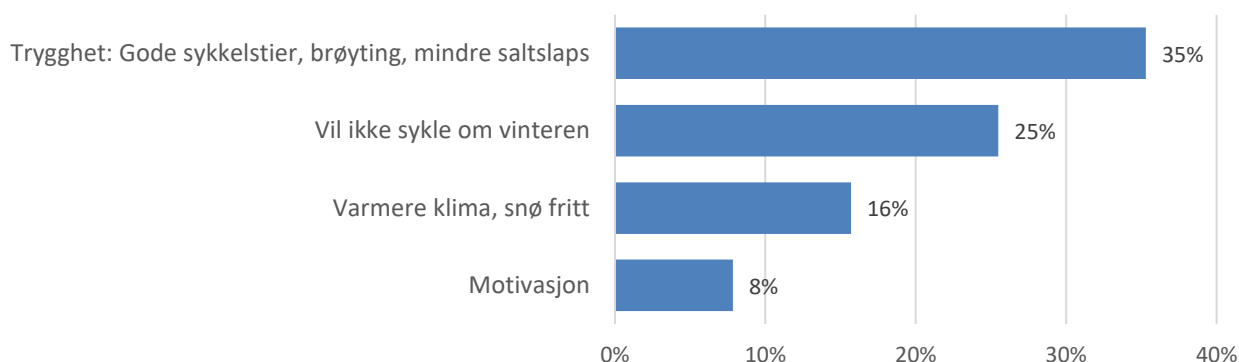
8. Forventet el-sykkel bruk framover

Omtrent halvparten av el-syklistene (52 prosent) svarer at dersom de hadde hatt en el-sykkel, så ville den brukes regelmessig, 4 dager eller mer i en uke. Nærmere halvparten (48 prosent) mener at de ville hatt en sykkelsesong mellom 7-9 måneder uten snø/is med el-sykkel (Figur 8).



På spørsmål om helårssykling sier rundt en tredjedel at de ikke vil sykle om vinteren (28 prosent) uansett, men hele 35 prosent mener at godt vedlikehold og trygghet vil de kunne tenke seg å sykle om vinteren.

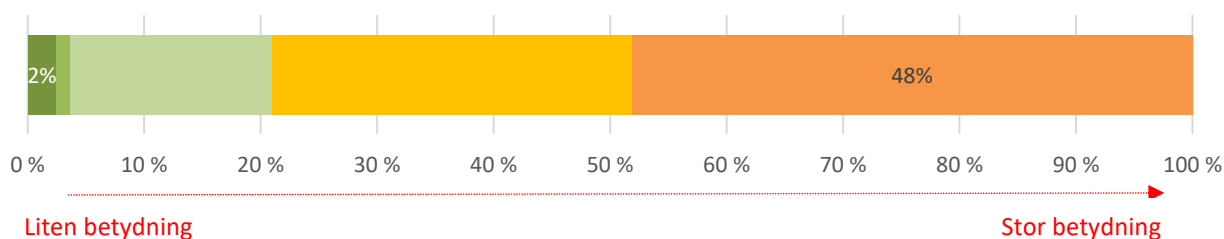
Figur 9: Hva skal til for at du skal sykle hele året (både med og uten el-sykkel)
N=51



9. Forventninger om å kjøpe en el-sykkel

For 48 prosent er prisen for en el-sykkel av stor betydning i forhold til å kjøpe egen el-sykkel. Halvparten av alle testbrukerne opplever at kjøp av el-sykkel er dyrt (Figur 10).

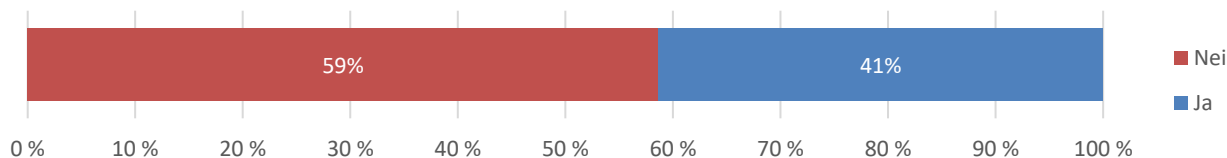
Figur 10: Hvor stor betydning har prisen på el-sykkel for at du ønsker å kjøpe?
(N=81)



10. Delingsøkonomi – er det interessant?

Vi har også undersøkt om deleordninger i nabolaget er interessert i å dele på en el-sykkel. Vi ser at hele 41 prosent kunne tenke seg å dele på el-sykkel, dersom det finnes et el-sykkelkonsept tilsvarende bilpool-ordninger/Nabobil etc (Figur 11).

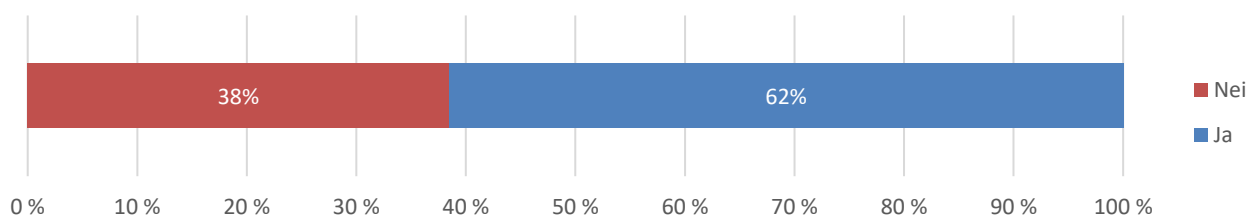
Figur 11: Med tanke på delingsøkonomi - kan du være interessert i å dele el-sykkel med naboen f.eks samme konsept som bilpool-ordninger/Nabobil etc? (N=75)



11. Har SmartBike bidratt til at du kommer til å kjøpe deg en elsykkel?

Hele 62 prosent av respondentene føler at SmartBike har bidratt til at de kommer til å kjøpe en elsykkel (Figur 12).

Figur 12: Har SmartBike Bærum bidratt til at du kommer til å kjøpe deg en elsykkel? (N=91)



12. Har du innspill til veistrekninger som bør oppgraderes i Bærum?

Låntagerne hadde flere innspill til konkrete veistrekninger som kan tilrettelegges bedre for syklistene og innspill knyttet til konkrete tiltak. Ett av innspillene var blant annet forslag etablere/tilrettelegge noen alternative ruter eksempelvis: Skytterdalen - Ankerveien - Fossum - Bogstad/Røa – som kan sykles nesten uten å være på trafikkert vei.

Noen av strekningene som nevnes er:

- Sandvika – Lysaker / Lysaker Sandvika:
 - Kontinuerlig sykkelrute
 - Bedre oppmerking
 - Opplevs uoversiktlig
- Lysaker
 - Lysakerlokket

- Sykkelbro fra Frantzebråtveien til Lysakerlokket (forlenges over til gang og sykkelveien på oversiden av utkjøringen fra Drammensveien 288)
- Lysaker - Høvik Sandviksveien:
 - Sandvika mot Blommenholm
 - Mellom Solvik og Sandvika
 - Nordsiden av E18 – Høvikveien – Dragveien (mangler god forbindelse mellom Sandvika og Bekkestua)
- Vollsveien fra Lysaker til Øvre Jar
- Nadderudveien: Eikeli vgs - Bekkestua
- Gamle Ringeriksvei mellom Bekkestua og Stabekk (mange utkjørsler, ønsker eget sykkel felt i veibanen)
- Brynsveien
- Griniveien
- Øygaardveien
- Bærumsveien
- Professor Kohts vei
- Bjerkelundsveien/Nordveien
 - Høye fortauskanter og brede stenlagte felt (bidrar til konflikt mellom syklist og fotgjengere/skolebarn, smal veibane bidrar til konflikt mellom syklist og bilist)
- Sandvika – Vøyenenga
- Presteveien
- Jong til Engervannet
- Kveldsroveien/Markalleen
- Elias Smiths vei i Sandvika
- Sykkelveien langs Skuiveien fra Grinibråten – Emma Hjorts vei
- Skui – Bekkestua

Innspill til konkrete tiltak som fremheves i av el-syklistene:

- Tydeligere skilting, gjerne lyskryss for sykkel
- Egne sykkel felt, adskilt fra fortau
- Sykkelparkering
- Oppgradere sykkel-infrastrukturen
- Vedlikehold og feiing av gang- og sykkelveier
- Gode overganger mellom fortau og bilvei, unngå høye kantsteiner, lag felt/avfasing i kantsteinen