



J.post ID: 22/26387

Vedlegg: Sykkelhotell – erfaringer og anbefaling

Innhold

Sammendrag og anbefaling	1
Bakgrunn	2
Erfaringer med bygging og drift av sykkelhotell Kolsås.....	2
Erfaring med sykkelskap i Bærum	3
Erfaringer fra andre sykkelhotell.....	3
Konklusjon.....	5

SAMMENDRAG OG ANBEFALING

Som del av tilretteleggingen for økt sykkelbruk har Bærum kommune etablert ekstra tyverisikret sykkelparkering ved kollektivholdeplasser i form av sykkelhotell og sykkelskap i 2020/2021. Sykkelskap finnes på Østerås, Jar og Gjettum T-banestasjoner, mens sykkelhotell ble åpnet ved Kolsås T-banestasjon sommeren 2021. I tillegg har Bane NOR et sykkelhotell ved Sandvika stasjon.

Etablering av sykkelhotell også ved Østerås T-banestasjon har ligget i Handlingsplan sykkel og i Klimastrategiens handlingsplan. Det er i dette notatet beskrevet behovsvurderinger og erfaringer så langt med sykkelhoteller i Bærum og enkelte andre steder som grunnlag for å anbefale hvordan Bærum kommune framover bør tilrettelegge for sikker offentlig sykkelparkering ved kollektivholdeplasser.

Bruken av sykkelhotellet og sykkelskapene har foreløpig vært liten. Kostnadene ved å etablere og tilby sikker sykkelparkering har vist seg å være høy pr. plass ved sykkelhotell, mens sykkelskap er betydelig rimeligere.

Konklusjon og anbefaling

Behov for sykkelparkering i sykkelhotell eller annen form for innelåst sykkelparkering er vanskelig å vurdere ut fra foreløpige erfaringer i Bærum bl.a. pga. unormalt lite reiseomfang i 2020 og 2021, men bruken av sykkelhotellet og sykkelskapene viser at det er en interesse for slikt tilbud.

Tradisjonelle sykkelhotell i kommunal regi har foreløpig vist seg å ikke gi tilstrekkelig sikkerhet mot tyveri. Ved bruk av kostbare sykler vil brukeren ofte ønske høyere grad av sikkerhet slik man f.eks. kan få ved individuelle låsbare skap. Å sykle hele veien i mangel av trygg sykkelparkering på

kollektivholdeplass, er ikke et alternativ for alle. Trygg sykkelparkering på holdeplass er derfor et viktig tiltak for å få flere til å sykle deler av veien.

Bærum kommune bør avvente å bygge og drifte flere sykkelhotell. Der det identifiseres behov for å tilby ekstra tyverisikret sykkelparkering vurderes sykkelskap eller kjøp av andre tilsvarende tjenester i markedet ved å stille funksjonskrav til produktet/tjenesten.

BAKGRUNN

Bærum kommunes sykkelstrategi har spesielt fokus på de korte reisene og sykling som en del av reisen. Det pekes på at sykkelhotell flere steder kan være en god løsning. Hensikten med å etablere sykkelhotell i kommunal regi har vært å tilby sykkelparkering som gjør det mer attraktivt å sykle til kollektivholdeplass ved at sykkelen kan parkeres innelåst under tak. I tillegg til sykkelhotellet som er bygget ved Kolsås T, har det ligget i handlingsplan sykkel bygging av sykkelhotell på Østerås T. I tillegg er det utprøvd sykkelskap på enkelte stasjoner.

I vedtak 10.05.2021 i FSK-sak 48/21 Handlingsplan sykkel 2021-2024 - Rapportering 2020, bes KD utrede behovet for og kostnader ved å utvide tilbudet av sykkelhotell/sykkelbokser til flere T-banestasjoner og kollektivknutepunkt. I vedtak 25.08.2021 i FSK-sak 202/21 Klimastrategiens handlingsplan 2021 - status og justeringer, bes det om en evaluering av bruken av sykkelhotellet på Kolsås og utplasserte sykkelbokser før det etableres sykkelhotell på Østerås. Basert på prisen for sykkelhotellet på Kolsås bes det om politisk behandling før det inngås kontrakt om oppføring av sykkelhotell på Østerås.

Dette notatet beskriver behovsvurderinger og erfaringer så langt med sykkelhoteller i Bærum og enkelte andre steder som grunnlag for å anbefale hvordan Bærum kommune framover bør tilrettelegge for sikker offentlig sykkelparkering ved kollektivholdeplasser.

ERFARINGER MED BYGGING OG DRIFT AV SYKKELHOTELL KOLSÅS

Sykelhotellet på Kolsås ble bygget etter en konseptvurdering av løsninger som kunne dekke behovet for trygg sykkelparkering på holdeplass. Sykkelhotellet på Kolsås stasjon åpnet i juni 2021.

Det er bygget et plassbygd tradisjonelt sykkelhotell. Totalkostnaden for etablering av sykkelhotellet var ca. 8 mill. kr.

Bygningen har plass til 32 sykler i to-etasjes stativ, 10 sykler som kan låses til A-stativ samt to plasser til ekstra store sykler. Bygningen har separat inngang og utgang og skyvedøren låses opp med en app hvor man oppretter en bruker med tilknytning til et bankkort. Det er 24 timers gratis parkering. Kommunen har avtale om app-tjenesten med firmaet Bikely (som også er leverandøren av sykkelskapene som kommunen leier).

Det er ikke installert kameraovervåkning, men det er søkt om dette. Fasaden består av aluminiumsplater, perforert med stort mønster for å sikre gjennomsiktighet og sosial kontroll. Innvendig belysning står på hele døgnet.

Etter ferdigstilling av sykkelhotellet har det vært behov for en del oppfølging både mht. reklamasjonsaker og drift, bl.a. problemer med dører/trekkesnorer inkludert hærverk og mange henvendelser fra brukere. Det er inngått en avtale med Bikely om oppfølging av kundehenvendelser og formidling av behov for driftsoppfølging. Bærum kommune har foreløpig

ukentlig rutine for drift, tilsyn og renhold. Det vurderes om det er behov for en vekteravtale for oppfølgingsbehov utenom kontortid samt beredskapsavtaler i tilknytning til feil på dører.

Driftsavtalen med Bikely medfører en kostnad på ca. 120 000 kr/år. for lisens + 2000 kr/time ved utrykning. Ved innføring av videoovervåkning vil det også påløpe en driftskostnad for dette. Utover driftskostnadene har det påløpt kostnader for reparasjoner etter hærverk.

Det er rapportert minst 5 tyverier av sykler fra hotellet siden åpningen. Det er ikke kjent hvordan tyvene har kommet seg inn. Alle som registrerer bruker i appen har tilgang til hotellet. Eventuell kameraovervåkning kan ha avskrekkende effekt. Eventuell oppklaring forutsetter prioritering fra politiet.

Pga. driftsutfordringer med dører og hærverk har sykkelhotellet hatt kort driftstid mht. å kunne evaluere bruken av hotellet sammenliknet med bruken av sykkelboksene som var utplassert ved stasjonen tidligere. Pandemisituasjonen de siste årene gir også utfordringer med å kunne vurdere og sammenlikne bruken av de ulike sykkelparkeringsfasilitetene. Siden sykkelhotellet åpnet i juni 2021 har det hatt 80 brukere som til sammen har parkert 555 ganger.

ERFARING MED SYKKELSKAP I BÆRUM

I januar 2020 ble det satt opp 20 sykkelboks ved Kolsås stasjon og 10 boks ved Østerås stasjon. Skapene bookes og åpnes med app fra Bikely og er gratis å bruke i 12 timer. Skapene er mobile og krever ikke tilknytning til strøm. 10 av skapene fra Kolsås stasjon ble flyttet til Gjettum og 10 til Jar i november 2020 pga. byggingen av sykkelhotellet på Kolsås.

Nedenfor vises omfanget av bruken av disse i sommersesongene 2020 og 2021 (unntatt juli) med gjennomsnittlig antall parkerte sykler pr. mnd.

Lokasjon	2020		2021		Totalt antall brukere	Aktive brukere høst 2021
	Pr. mnd. apr - jun	Pr. mnd. aug - okt	Pr. mnd. apr - jun	Pr. mnd. aug - okt		
Kolsås	-	200	-	-	71	-
Østerås	5	20	32	51	45	22
Gjettum	-	-	13	16	33	15
Jar	-	-	11	51	26	19

Tallene viser at det er en interesse for å parkere sykkel tyverisikkert. Utviklingen i bruk på Østerås viser at det tar tid før et tilbud blir kjent og gradvis tatt mer i bruk. Med dagens bruk er det rikelig kapasitet i sykkelboksene sammenliknet med etterspørselen. De to siste årene viser imidlertid ikke en normalsituasjon siden mange har hatt hjemmekontor og flere har unngått kollektivtransport og kanskje heller syklet hele veien.

For serviceavtale og lisens for app for de 30 sykkelboksene fra Bikely betaler Bærum kommune til sammen 75 000 kr pr/år. Skapene eies av Bærum kommune og kostet 960 000 kr for 3 moduler á 10 boks.

ERFARINGER FRA ANDRE SYKKELHOTELL

Bane NOR har bygget sykkelhotell ved mange stasjoner og er forespurt om deres erfaringer med sykkelhoteller¹. Sykkelhotellene har vært kostbare å bygge og det har vært vurdert om det er

¹ Informasjon er innhentet fra Jonn Eggerud, Regionleder stasjoner Stor-Oslo i Bane NOR Eiendom, 08.12.2021

mulig å bygge mer standardiserte løsninger for å få ned kostnadene. Det har vist seg vanskelig å få til da tomt- og grunnforholdene er forskjellige for hvert sted og kommunene har ulike ønsker om utformingen i byggesak. For å forebygge tyveri, hærverk samt holde driftskostnadene nede er det lagt vekt på robusthet, f.eks. slik at det ikke er mulig å kutte kabler til dører og kameraer.

Behovsvurderingene mht. hvor det bygges og dimensjonering er dels basert på innspill fra kommunene og syklistene samt vurdering av bruk av eksisterende sykkelparkering ved stasjonene og en overdimensjonering for å imøtekomme framtidige behov. Bane NOR har valgt å ikke bygge sykkelbokser fordi det er arealkrevende.

Det erfares varierende bruk av sykkelhotellene fra sted til sted og gjennom året. Det anslås 50-60 % belegg på det meste i sommerhalvåret, mens utendørs sykkelparkering samtidig kan være helt full.

Driftskostnadene for sykkelhotellene er ca. 70 000 kr/år pr. bygg. Dette omfatter bl.a. drift og tilsyn, renhold, videoovervåking inkl. service samt vektorordning. Vektore som dekker stasjonsområdet har ca. 8 besøk daglig innom stasjonens sykkelhotell.

Dørene til sykkelhotellene åpnes med Bane NOR sin app og koster 50 kr for 30 dagers tilgang. For å forebygge tyverier er det videoovervåking, god belysning og transparente vegger. Det oppleves likevel tyverier. Bane NOR vurderer å kreve bruk av BankID for å bruke appen for å heve terskelen for å skaffe seg tilgang. Det vurderes også å øke prisen og samordne med app for bilparkering.

I 2018 fikk Bane NOR gjort en evaluering av sykkelhotell og sykkelparkering ved 6 togstasjoner². Undersøkelser viste også da mange ledige plasser i sykkelhotellene (34 % belegg), mens vanlige stativer på stasjonene hadde svært høy bruk (104 %). I brukerundersøkelser uttrykte noen brukere skepsis til sikkerheten i sykkelhotellene samt skepsis til hvor effektiv videoovervåkingen er til å forhindre sykkeltyverier. Det var også en utbredt utilfredshet med dørene til sykkelhotellene og brukere hadde opplevd funksjonsproblemer med dørene. Brukere var misfornøyde med bruk av to-høydestativer siden disse gjør det vanskelig å få sykler opp i øverste etasje og det kan være vanskelig å komme til både oppe og nede for å få plassert og låst sykkelen. Evalueringsrapporten anbefalte at det bør settes en minimumsstørrelse for hvor stor en stasjon skal være før sykkelhotell er relevant; på mindre stasjoner ble det anbefalt vanlig sykkelparkering supplert med individuelle sykkelbokser.

Sykelhotellet på Oslo S som ble bygget i 2017 er finansiert og driftet av Oslo kommune. Dette åpnes med en egen app fra Oslo kommune og koster 50 kr for 30 dager. Dette sykkelhotellet har 6-700 aktive brukere og har vært åpnet 15000 ganger i 2021. Sykkelhotellet er kameraovervåket og tilknyttet vektorordningen på Oslo S. Det registreres likevel noen tyverier.

Oslo kommune³ har under bygging sykkelhotell på Grorud T og Ryen T. Disse er til sammen forventet å koste 17,5 mill. kr. Byggene vil få kameraovervåking. Det jobbes med en driftsavtale med Sporveien. Oslo kommune har ikke planer for flere sykkelhoteller.

² Gehl, 2018, Evaluering av sykkelhotell & sykkelparkering ved togstasjonen

³ Informasjon om Oslo kommunes sykkelhoteller er innhentet fra Carl Fredrik Salicath, sykkelplanlegger i Mobilitetsdivisjonen, Bymiljøetaten Oslo kommune 21.12.2021

KONKLUSJON

Behov for sykkelparkering i sykkelhotell eller annen form for innelåst sykkelparkering er vanskelig å vurdere ut fra foreløpige erfaringer i Bærum bl.a. pga. unormalt lite reiseomfang i 2020 og 2021, men bruken av sykkelhotellet og sykkelskapene viser at det er en interesse for slikt tilbud.

Tradisjonelle sykkelhotell i kommunal regi har foreløpig vist seg å ikke gi tilstrekkelig sikkerhet mot tyveri. Ved bruk av kostbare sykler vil brukeren ofte ønske høyere grad av sikkerhet slik man f.eks. kan få ved individuelle låsbare skap. Å sykle hele veien i mangel av trygg sykkelparkering på kollektivholdeplass, er ikke et alternativ for alle. Trygg sykkelparkering er et viktig tiltak for å få flere til å sykle deler av veien.

Bærum kommune bør avvente å bygge og drifte flere sykkelhotell. Der det identifiseres behov for å tilby ekstra tyverisikret sykkelparkering anbefales det heller å vurdere sykkelskap eller å kjøpe andre tilsvarende tjenester i markedet ved å stille funksjonskrav til produktet/tjenesten.