



Buskerudbyen

 vestregionen

Prosjektbeskrivelse: Elektriske bysykler Kongsberg – Bærum

Skrevet av: Nina Solberg og Trond Solem

Dato: 17.02.2017

1. Bakgrunn

Regjeringen har satt som mål at forventet vekst i persontransporten skal ivaretas av kollektivtransport, sykkel og gange.

En overgang til mer effektiv og klimavennlig transport avhenger et godt koordinert samspill mellom ulike transportmidler. Kollektivtransport sørger i dag for at den som reiser kommer seg et godt stykke nærmere sitt reisemål, men i svært mange tilfeller mangler den første/siste delstrekningen. Denne vil for mange være utslagsgivende for at privatbil velges framfor kollektiv-alternativet. Hvis den første og/eller siste delstrekningen kan gjøres effektivt og problemfri, vil dette hinderet reduseres. Skal målene om å redusere bruken av privatbil nås, må det etableres attraktive, alternative løsninger.

Nullvekstmålet ligger til grunn for Buskerudbyens egne mål, med blant annet estimat om at andelen kollektivreisende med buss og tog dobles innen 2023. Sykkelturer skal prioriteres i samme periode, med eget regionalt og lokalt sykkelvegnett er det et mål at også andelen syklende dobles (Kongsberg skal ha en 50 % økning). Med andre ord, det skal bli mye mer attraktivt å bruke sykkel for alle innbyggerne i de daglige reisene. I «Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet: Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett» fremgår det at det skal jobbes for et felles bysykkel-system, som en deløsning til utfordringen over.

Buskerudbyen har i samarbeid med Vestregionen benyttet 2016 til å undersøke hvilke aktører som kan bidra med/tilby sykler og infrastruktur i et utviklingsprosjekt, og et utvalg kommuner har testet ulike sykler.

Buskerudbyen inviterer nå, sammen med Vestregionen, kommunene i aksene Bærum – Kongsberg om å delta i utviklingen og gjennomføringen av prosjektet.

2. Overordnede mål

Formålet med prosjektet er å:

- Øke antallet/andelen som benytter sykkel helt eller delvis i jobbreiser, i jobbsammenheng og til private gjøremål
- Redusere innfartsparkeringen ved utvalgte knutepunkt
- Bidra til å gjøre bruk av kollektivtransport mer attraktivt, og bidra til å øke bruken av dette

3. Prosjekt mål

Prosjektet hovedmål er

- Å etablere et ordning med elektriske bysykler (delesykler) som kan bidra til at flere benytter sykkel som transportmiddel til og fra jobb, i jobbsammenheng og til andre daglige gjøremål.
- Ordningen skal etableres som et nettverk knyttet til knutepunktene i kollektivaksen Bærum – Kongsberg, med felles bookingsystem, abonnementsordninger, lade-infrastruktur og driftsorganisasjon.

- Det gjennomføres fullskala etablering innenfor prioriterte enkeltstrekninger/-områder i hver av de deltakende kommunene

Prosjektet vil ha hovedfokus på "last mile/first mile"-problematikken; dvs. distansen i starten og slutten av reiser i kombinasjon med kollektivtransport. Elektriske delesykler har også et stort potensial til fungere uavhengig av samspill med kollektivtransport. De mest aktuelle bruksområdene kan/vil være:

- Kortere reiser internt i byen/tettstedet/nærområdet
- Arbeidsreiser/tjenestereiser for offentlig virksomhet
- Arbeidsreiser/tjenestereiser for (større) private virksomheter

Med delesykler/bysykler åpner det seg større muligheter for fleksible reiser. Man kan velge å sykle den ene veien, og forlate sykkelen i en ladestasjon (eller et hvilket som helst sted), og forflytte seg på en annen måte på hjemreisen. Friheten og fleksibiliteten som ligger i sykkeldeling gjør at bruken i større grad kan tilpasses den enkeltes forskjellige reisebehov til ulike tider.

Prosjektet må også ta høyde for å avklare hvorvidt parkering/lading av private elektriske sykler skal inkluderes i løsningene som velges.

4. Prosjektdesign

Skal vi lykkes i å etablere et felles ordning med elektriske delesykler, må følgende forhold være oppfylt:

- Lade-infrastruktur inkl. låst parkering, må være felles
- Kvaliteten på syklene og styrken på motorene må tilfredsstille lokale behov
- Syklene må kunne reserveres fra smarttelefon og web, og syklene må kunne spores med GPS
- Billettsystem/abonnementsordning samkjøres med kollektivoperatørens systemer/priser

4.1 Lokale behov – lokale prosesser

Prosjektet skal utvikles gjennom lokale prosesser. Lokale forhold bestemmer når den enkelte kommune er klar til å etablere elektriske delesykler, hva slags (reise)behov som skal prioriteres, hvor delesyklene skal plasseres og hva man må ta spesielt hensyn til. Det forutsettes ikke at alle ladestasjoner/sykler skal utplasseres på et felles tidspunkt i alle deltakende kommuner, og det vil være mulig å etablere ladestasjoner og anskaffe flere sykler etter at prosjektet er gjennomført.

Hver kommune inviteres til å etablere sin egen prosjektorganisasjon som får følgende oppgaver:

- Avklare hvor de første delesyklene ønskes utplassert; herunder avklare behov, krav til syklenes beskaffenhet og mulig lokalisering av ladestasjoner/dokkingstasjoner.
- Bidra i valg av infrastruktur (krav til dokkingstasjoner og bookingsystem), anskaffelse av sykler, lade/dokkingssystem og bookingsystem, drift av ordningen (vedlikehold, reparasjoner og "ombæring")

Disse oppgavene utføres i tett samarbeid med prosjektgruppa og prosjektleder for hovedprosjektet.

4.2 Mulige samarbeidspartnere

Dokkingstasjonene for syklene skal utplasseres ved sentrale knutepunkt. Dette vil kreve avtaler med NSB, regionale kollektivselskap, Bane Nor og aktører som eier grunnen der sentrale bussholdeplasser er lokalisert. Flere av disse aktørene er også aktuelt å invitere inn i organisering og finansiering av prosjektet. Dette gjelder også enkelte større private og offentlige virksomheter.

4.3 Prosjektfaser

Prosjektet deles inn i følgende faser i perioden mars 2017 – desember 2018.

Fasene vil overlappe hverandre. Det skal være mulig å gjennomføre anskaffelser før avklaring av drift og vedlikehold er gjennomført. Dersom en kommune ønsker å etablere prosjekt og anskaffe sykler og infrastruktur i 2017, må kommunen ta høyde for å måtte justere, eventuelt bytte ut sykler og infrastruktur på et senere tidspunkt, samt å dekke kostnadene til drift fram til driftsorganisering i prosjektperioden er implementert. Dette forutsetter at kommunen som anskaffer sykler før drift og vedlikehold er avklart, tar ansvar for disse oppgavene i egen regi. Det vil uansett være ønskelig å samkjøre en slik tidlig anskaffelse med de oppgitte fasene så langt det lar seg gjøre.

Avklaringsfase mars 2017 – desember 2017

- Etablere prosjektorganisasjonen med sentralt og lokale ledd
- Avklare krav til sykkel og infrastruktur (system)
- Avklare hvordan drift og vedlikehold skal organiseres i prosjektperioden
- Avklare kostnader og ressursbehov
- Invitere kollektivselskaper og andre potensielle samarbeidspartnere
- Oppsummere om det er hensiktsmessig at det anskaffes felles delesykleravklare
Og hvordan anskaffelsen(e) og drift kan organiseres

Implementeringsfase januar 2018 – desember 2018

- Gjennomføre anskaffelsesprosess(er)
- Oppstart utplassering av sykler og ladestasjoner i tråd med kommunenes prioriteringer
- Etablere organisering for drifts- og vedlikehold for prosjektperioden (ut 2018)

Oppsummerende fase oktober 2018 – desember 2018

- Utarbeide anbefaling for hvordan prosjektet skal videreføres i permanent drift: herunder forslag til organisering av innkjøp, drift og videre oppskalering av tilbudet.

5. Organisering

Prosjekteier:	Buskerudbyen
Styringsgruppe:	2 fra Buskerudbyen og 2 fra Vestregionen
Prosjektgruppe:	Deltakende kommuners kontaktperson (lokal prosjektleder), samt en representant fra øvrige interessenter (jernbane, buss), grunneiere av knutepunkt./prioriterte omstigningspunkt, større virksomheter i regionen. Foreslår at eiendomsutviklerne ikke deltar.
Prosjektleder	Tilsettes av prosjekteier
Prosjektbeskrivelse:	Dette dokumentet utvikles løpende og tilpasses endringer og erfaringer fortløpende.

6. Finansieringsbehov i prosjektperioden

Buskerudbyen dekker kostnadene til prosjektledelse i prosjektperioden. Kommunene må stille med prosjektdeltager som kan bidra i prosjektgruppa fra 2017 og 2018.

2017: Ingen kostnader for deltagende kommuner

2018: Kostnader til anskaffelse og drift avklares gjennom 2017

Erfaringer fra lignende prosjekter viser at anskaffelseskostnad for 1 sykkel + 1 ladestasjon utgjør omtrent 50.000,-

Vedlegg:

Noen bakgrunnstall

Buskerudbyen er Norges femte største byregion og vokser nest raskest i landet. Legger vi til Asker er dette tallet enda større. Den forventede veksten i antall innbyggere fram til 2040 er på 33% og svært mye av dette vil komme rundt dagens bysentra og knutepunkter.

For å unngå at innbyggerveksten fører til ytterligere kø, kaos og økt belastning på miljøet er det vesentlig å sikre gode løsninger for kollektivtransport, sykling og gange. For å få til gode løsninger er det nødvendig å tenke på tvers av kommunegrensene - et samarbeid i hele regionen.

Sykkelandelen i hele Buskerudbyen var på 4% i 2013. Dette tallet angir andelen av alle hverdagsreiser der sykkelen er hovedtransportmiddel. Andelen varierer fra sted til sted. I Kongsberg alene er andelen høyere, 8% i 2013, mens sykkelandelen i Lier var på 1%. Asker har til sammenligning 4%.

Andelen reiser med kollektivtrafikk i Buskerudbyen i 2013 var på 8%, i Drammen noe høyere: 10%, mens andelen i Kongsberg er 4%.

Tilsvarende er personbilandelen høy. Hele 80% av reisene i Øvre Eiker ble gjort med bil. I Lier var dette tallet 75% i 2013. For hele området er tallet 69%.

Hvis veksten i antall innbyggere fordeler seg etter 2013-mønster vil det få store konsekvenser for luftkvalitet, støy og utslipp, det vil ha negativ innflytelse på folkehelsen for innbyggerne i kommunene og det vil skape store utfordringer for avviklingen av transport i området.