



Oslo

Bymiljøetaten

Sykkelgarasjer

Evaluering av pilotprosjekt

for at
sykler!



Oslo

Innhold

1. Innledning	2
2. Bakgrunn og mål	2
3. Sykkelgarasjer	2
4. Gjennomføring	3
4.1 Gjennomføring i faser	4
4.2 Økonomi og ressursbruk	7
5. Evaluering	7
5.1 Metode	7
5.2 Bymiljøetatens internevaluering	8
5.3 Brukerevaluering	9
5.3.1 Funn fra brukerevaluering	11
5.4 Funn om allmennhetens oppfattelse	14
6. Diskusjon	16
6.1 Hvor godt har sykkelgarasjene fungert?	17
6.2 Nytteeffekter	18
6.3 Kostnader, ressursbruk og andre ulemper	18
6.4 Alternative løsninger	20
6.5 Bør løsningen tas i bruk i BYMs videre arbeid med sykkelparkering?	21
7. Konklusjon	21

1. Innledning

Dette er en evaluering av pilotprosjektet "Sykkelgarasjer". Rapporten gir en kort redegjørelse for gjennomføringen av pilotprosjektet, samt Bymiljøetatens og brukernes erfaringer. Rapporten gir en oversikt over fordeler og ulemper knyttet til etablering av sykkelgarasjer og lastesykkelgarasjer på veigrunn i kommunal regi, og kommer med en anbefaling/konklusjon med utgangspunkt i erfaringene fra pilotprosjektet.

2. Bakgrunn og mål

Det er et politisk mål at flere reiser i Oslo skal gjøres på sykkel. Trygg og tilgjengelig sykkelparkering er viktig for at Oslo skal være godt tilrettelagt for sykling, og for at sykkelen skal være et attraktiv transportalternativ. I mange boenheter er det imidlertid begrenset med parkeringsfasiliteter, samtidig som det er store utfordringer med tyveri av sykler og tilhørende utstyr i Oslo by; i 2020 ble det stjålet over 6 600 sykler i Oslo. I Bymiljøetatens holdningsundersøkelse om sykling i Oslo (2022) svarer 45 prosent at risikoen for sykkeltyveri gjør at de sykler mindre enn de selv ønsker. I samme undersøkelse svarer 36 prosent at de syns det er enkelt å finne sykkelparkering i Oslo. I motsetning til andre områder av sykkelsatsingen, har innbyggernes tilfredshet med sykkelparkering ikke økt vesentlig.

For å gjøre det enklere å velge sykkel, ønsket Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (MOS) i 2018 at Bymiljøetaten (BYM) skulle vurdere om det var mulig å forbeholde noen av de kommunale parkeringsarealene i beboersonene til sykkelparkering. Tilrettelegging for parkering av lastesykler var spesielt nevnt i bestillingen fra MOS.

Med utgangspunkt i bestillingen, besluttet BYM å gjennomføre en pilotstudie med utplassering av sykkelgarasjer som skulle disponeres av beboere og borettslag eller sameier. For å ha et geografisk avgrenset område å forholde seg til i testfasen, var det ønskelig å samlokalisere garasjene innenfor en bydel. Alle garasjene ble derfor plassert i bydel Sagene. Målet med piloten var å undersøke om utendørs sykkelgarasjer plassert på offentlig veigrunn kan være et godt tiltak for å bidra til mål om tryggere sykkelparkering for flere, for dermed å gjøre det mer attraktivt å velge sykkelen.

3. Sykkelgarasjer

Lastesykler er tunge og ekstra vanskelige å manøvrere i smale trappeoppganger. Det var derfor av særskilt interesse for BYM å undersøke hvordan tilgangen til en

lastesykkelgarasje påvirket sykkelbruken. Det var også ønskelig å teste ulike typer låsemekanismer for garasjene; ordinære nøkler, åpning via en app eller chip. BYM valgte å gå videre med to typer sykkelgarasjer:

- *Sykkelgarasjer*: sykkelbokser med plass til fem sykler og tilgang for flere brukere. Garasjene som ble valgt måler 2,05 x 2,25 x 1,4 meter, se figur 1.
- *Lastesykkelgarasjer*: bokser med plass til én lastesykkel og tilgang for én bruker. Lastesykkelgarasjene som ble valgt måler 2,8 x 1,3 x 1,3 meter, se figur 2.



Figur 1: Sykkelgarasje med plass til fem sykler



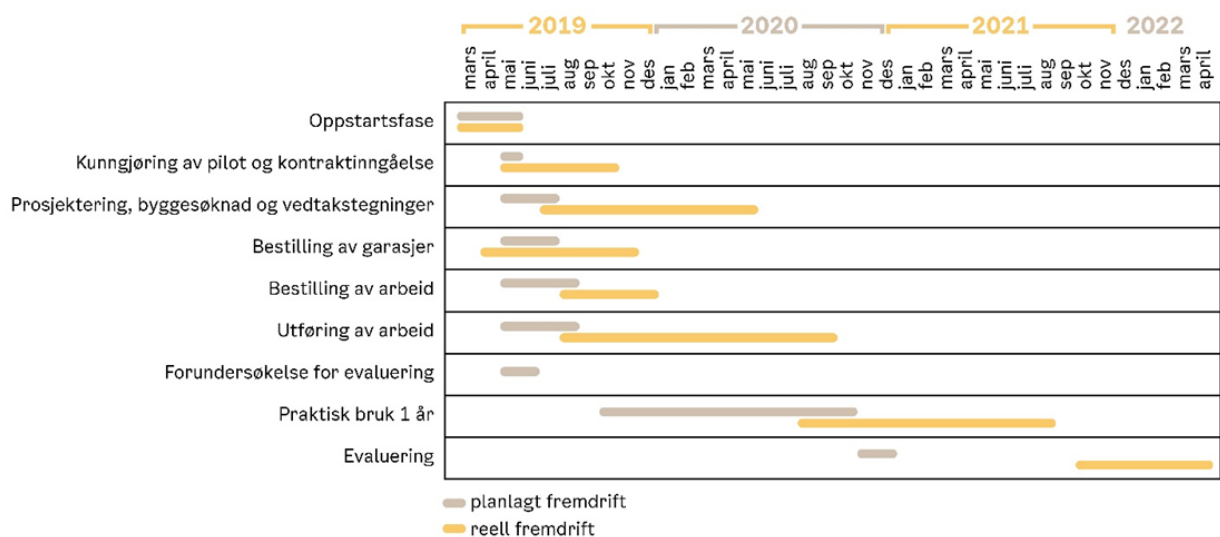
Figur 2: Lastesykkelgarasje med plass til én lastesykkel

4. Gjennomføring

Innbyggere og sameier/borettslag på Sagene ble invitert til å delta i pilotstudien. Sameier/borettslag ville få tilgang til sykkelgarasjer med plass til inntil fem sykler, og enkeltstående privatpersoner ville få tilgang til hver sin lastesykkelgarasje. Det ble planlagt før- og etterundersøkelser i form av møter, spørreundersøkelser og intervjuer med brukerne og representanter fra sameiene/borettslagene.

Pilotprosjektet skulle opprinnelig vare fra våren 2019 til høsten 2020.

Fremdriftsplanen i figur 3 viser både planlagt og reell fremdrift. Forsinkelsen på omtrent 16 måneder skyldes utfordringer med å få satt opp og overlevert garasjene under de tidlige fasene av Covid-19-pandemien.



Figur 3: Planlagt og faktisk fremdrift i pilotprosjektet Sykkelgarasjer

4.1 Gjennomføring i faser

Oppstartsfase:

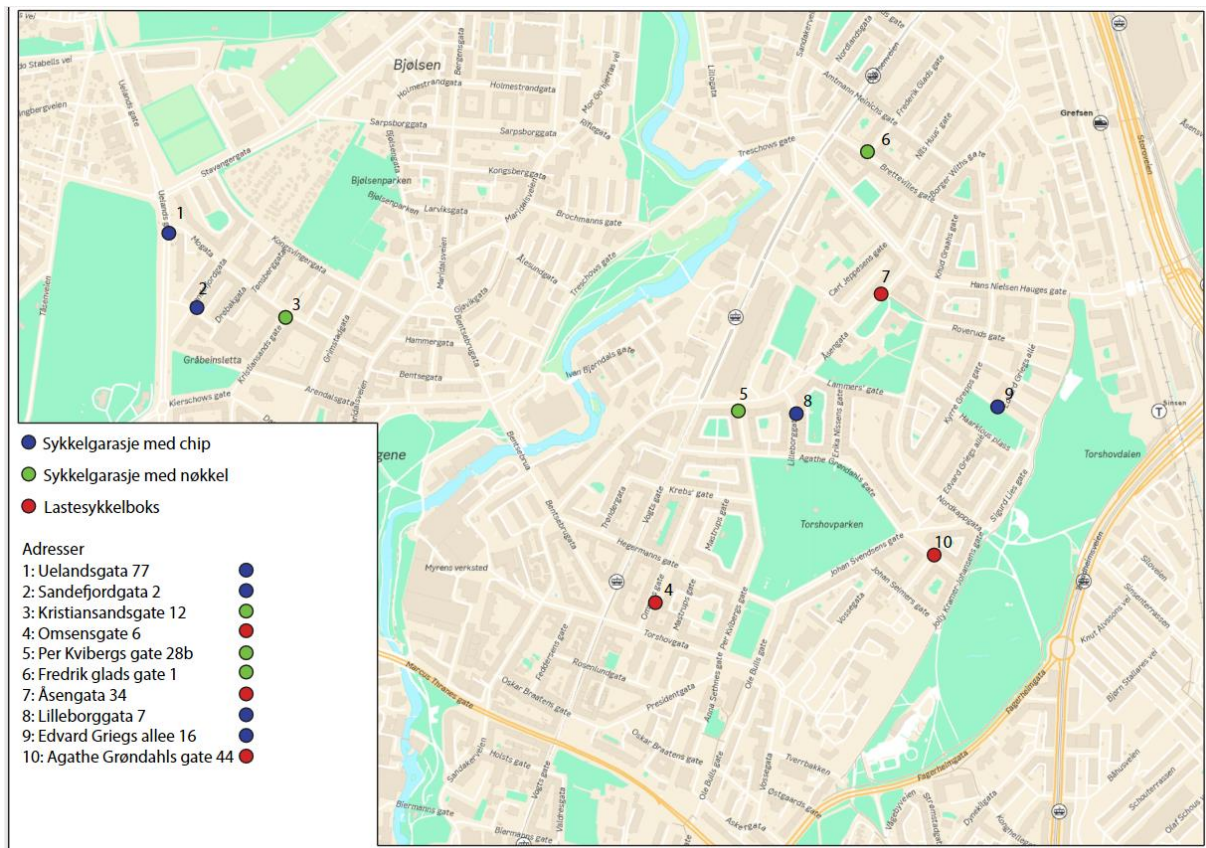
I denne fasen ble ressursbehovene kartlagt, og behovet for inkludering og avklaring internt i BYM og med andre etater ble identifisert. Planlegging av anskaffelsen av sykkelgarasjene og valg av informasjonskanaler for nabovarsler og informasjon om pilotprosjektet ble også gjort i denne fasen.

Kunngjøring av pilot og kontraktsinngåelse:

Piloten ble kunngjort via BYMs Facebook-side «Sykkel i Oslo», samt på Bymiljøetatens nyhetsrom-nettside. Det var også nyhetssaker om prosjektet i avisa Vårt Oslo og lokalavisa Sagene Avis. Piloten åpnet for at alle borettslag, sameier og beboere i Sagene bydel kunne søke om deltakelse. Søknadsprosessen ble gjennomført i juni 2019. BYM mottok totalt 45 søknader om sykkelgarasjer fra sameier og borettslag, og seks privatpersoner søkte om få teste lastesykkelgarasjer. Flere av borettslagene og sameiene søkte om å få tilgang til flere sykkelgarasjer, og totalt ble det uttrykt ønske om over 100 sykkelgarasjer.

I utvelgelsen av deltakere til piloten var det essensielt at det fantes offentlige parkeringsplasser i nær tilknytning til søker. I tillegg var det viktig å unngå gater der sykkelgarasjene kunne komme i konflikt med andre planlagte prosjekter. Prosjektet etterstrebet også å spre garasjene mest mulig ut over bydelen for å inkludere ulike borettslag, og for at omgjøring av bilparkeringsplasser ikke skulle konsentreres til et lite område.

Pilotprosjektet endte til slutt opp med elleve deltakende borettslag og privatpersoner fordelt på syv sykkelgarasjer og fire lastesykkelgarasjer, se kart. Alle deltakende borettslag og privatpersoner signerte kontrakt med BYM. Blant annet regulerte kontrakten hvilket ansvar kontraktspart hadde for generelt vedlikehold, snørydding og søppelplukking rundt garasjene i prøveperioden. Deres ansvarsområde ble avgrenset til innenfor beskyttelsesbøylene på hver side av garasjene. Brukerne har også hatt ansvar for skader forårsaket av brukeren. Skader påført av andre, for eksempel påkjørsler etc, falt ikke innenfor deres ansvarsområde.



Figur 4: Oversikt over sykkelgarasjene. I Omsens gate var det to lastesykkelgarasjer.

Prosjektering, byggesøknad og vedtakstegninger:

Arbeidet med å få prosjektert og godkjent alle plasseringene av garasjene ble utført parallelt med utvelgelsen av deltakerne. Trafikksikkerhet, forurensing, veidrift og kulturminner var noe av det som måtte tas hensyn til i denne prosessen.

Ettersom etableringen av garasjene skulle skje på offentlig veiareal, var det nødvendig å gjøre nye skiltvedtak på hver lokasjon.

Sykkelgarasjer på offentlig veigrunn er søknadspliktig etter Plan- og bygningsloven, og avhengig av dispensasjon fra reguleringsformålet vei/offentlig kjørebane. Alle garasjene fikk godkjent midlertidig byggetillatelse med to års varighet. Som følge av

at det ble stilt ulike krav til dokumentasjon, ble tillatelsene tildelt på ulike tidspunkt og utløp mellom mai og august 2022.

Anskaffelse av garasjer:

Ved oppstarten av pilotprosjektet var sykkelgarasjer svært lite utprøvd i Norge, og BYM mistenkte at omfanget av tilgjengelige produkter var lavt. Det ble derfor gjennomført en markedsundersøkelse i forkant av anskaffelsen. For sykkelgarasjene viste det seg å være to tilgjengelige produkter i markedet, mens lastesykkelgarasjene måtte spesiallages for piloten.

Det ble besluttet å kjøpe inn syv sykkelgarasjer og fem lastesykkelgarasjer. Antallet lastesykkelgarasjer som ble utplassert ble siden redusert til fire, fordi en deltaker trakk seg. Antallet ble ansett som hensiktsmessig for å gi god innsikt i hvordan ulike typer garasjer og låser fungerer, og gi tilstrekkelig med brukererfaringer til å få en god evaluering.

Det ble bestemt å teste to ulike låseløsninger for sykkelgarasjene; tradisjonelle låser med nøkler på tre garasjer og chip-baserte låser på fire garasjer. Låsesystemet på lastesykkelgarasjene hadde mulighet for å åpnes med bruk av tradisjonelle nøkler, med elektronisk chip eller mobilapp. Valget falt på førstnevnte for å redusere sannsynligheten for tekniske feil på låssystemet.

Bestilling og utføring av monteringsarbeider:

De valgte plassene ble opparbeidet med betongfundament, reasfaltert og benyttet som vanlig bilparkeringsplass inntil opprigging av garasjene. Garasjene ble montert av BYMs områdeentreprenører, som har erfaring med å jobbe på veiareal.

Forundersøkelse for evaluering:

I forbindelse med oppstart av prosjektet var den opprinnelige planen å gjennomføre forundersøkelser i form av intervjuer, i tillegg til et fellesmøte med alle deltakerne. Ideen var å samle informasjon før og etter bruk. Fellesmøtet var planlagt gjennomført i mars 2020, men måtte avlyses på grunn av koronapandemien og gjeldende smitteverntiltak. Før-undersøkelsene/intervjuene ble også avlyst som følge av pandemien og det medfølgende behov for omprioriteringer av ressurser internt i BYM.

Praktisk bruk av garasjene 1 år:

Ved prosjektets oppstart var det ønskelig at garasjene ble testet gjennom to hele vintersesonger for å undersøke hvor robuste og pålitelige garasjene ville være i kulde. Ettersom de siste garasjene ble levert ett år etter opprinnelig utplasseringsdato ble det kun mulig å teste gjennom én vintersesong.

Evaluering:

Evalueringen av garasjene var opprinnelig tenkt gjennomført høsten 2021, og prosjektet skulle fortsette videre inntil nedrigging våren 2022. Evalueringen skulle bestå av en spørreundersøkelse til brukerne samt organisatorene i

borettslagene/sameiene, samt Bymiljøetatens interne vurderinger av prosjektet. Evalueringen er først og fremst forsinket grunnet den sene oppstarten av prosjektet, som skapte ringvirkninger i alle påfølgende faser. Evalueringen har også dratt ut i tid fordi det viste seg vanskelig å få svar på spørreundersøkelsene.

4.2 Økonomi og ressursbruk

Den opprinnelige styringsrammen til prosjektet var på kr 4 millioner, men de totale utgiftene endte på kr 6,774 mill. Kostnadsøkningen kom som følge av at prosjektet ble langt mer ressurskrevende enn forventet.

Stykkpris for innkjøp av sykkelgarasjene var kr 75 000 for enhetene med chip som låsemekanisme og kr 68 000 for enhetene med nøkkel som låsemekanisme. Lastesykkelgarasjene kostet kr 48 000 per stk.

5. Evaluering

5.1 Metode

Evalueringen av sykkelgarasjene har to hovedfokusområder. Det første fokusområdet baserer seg først og fremst på BYMs interne vurderinger av hvordan prosessen med anskaffelse, utplassering og organisering har fungert. Sykkelgarasjer er et pilotprosjekt, som innebærer at det ikke finnes noen eksisterende rutiner for hvordan kommunen skal jobbe for å få dette på plass. Det er derfor viktig å vurdere hvilken ressursbruk dette krever fra kommunens side – både i pilotprosjektet som sådan, og i en eventuell forlengelse. Hvordan har de ulike prosessene fungert? Hvilke utfordringer har man støtt på underveis, og i hvilken grad kan eventuelt videre arbeid med sykkelgarasjer organiseres på en effektiv måte internt i kommunen? For å svare ut disse spørsmålene, benyttes erfaringsrapportering fra de som har jobbet mest med prosjektet. Dette er beskrevet i kapittel 5.2 *Bymiljøetatens internevaluering*.

Det andre fokusområdet knytter seg opp til hvordan sykkelgarasjene fungerer etter at de har blitt utplassert. Har sykkelgarasjene fungert slik de skal, og hvordan har den interne organiseringen og driften fungert for borettslagene/sameiene? Har sykkelgarasjene blitt tatt i bruk, og har syklene stått trygt? Har de påvirket brukernes reisevaner og sykkelbruk? For å få svar på disse spørsmålene, ble det laget spørreundersøkelser rettet mot både brukerne av sykkelgarasjene og mot organisatorene i borettslaget/sameiet. Dette er beskrevet i kapittel 5.3 *Brukerevaluering*.

Det ble besluttet å ikke gjennomføre kvalitative intervjuer med brukerne og organisatorene på grunn av manglende kapasitet i BYM.

I tillegg til de to fokusområdene, har det også blitt gjort noen vurderinger knyttet til hvordan prosjektet er oppfattet av allmennheten. Dette er viktig, fordi omdømme kan påvirke både etterspørsel etter- og bruk av sykkelgarasjer. Vurderingene som er gjort baserer seg på omtale i sosiale og tradisjonelle medier, henvendelser til BYM og tilbakemeldinger fra brukerne gjennom spørreundersøkelsen. Dette er nærmere beskrevet under punkt 5.4 *Funn om allmennhetens oppfattelse*.

5.2 Bymiljøetatens internevaluering

Et pilotprosjekt skal blant annet avdekke feil og utfordringer ved designet til et prosjekt. Det ligger derfor i pilotprosjektets natur at ikke alt går på skinner. Dette var heller ikke forventningen til BYM da piloten ble igangsatt. Studien har imidlertid kastet lys over forhold som ingen hadde forutsett; forhold som har resultert i at det har vært mye mer ressurs- og tidkrevende å gjennomføre piloten enn først antatt.

Først og fremst må det pekes på at det byråkratiske systemet i Norge per dags dato ikke støtter opp under denne typen installasjoner. Under nåværende lovforståelse åpnes det ikke for noen forenklet prosess for å få etablert sykkelgarasjer på offentlig areal med permanent godkjenning. For å få på plass en permanent løsning er det usikkert hvordan man skal gå frem, ettersom Plan- og bygningsloven ikke er laget for å regulere bygninger på offentlig gate- og veigrunn.

For å få på plass sykkelgarasjer og lastesykkelgarasjer i pilotprosjektet måtte alle plasseringene omsøkes hos Plan- og bygningsetaten (PBE) som midlertidige tiltak. BYM hadde ikke juridisk myndighet til å søke om dette selv, og måtte derfor benytte konsultentselskap som ansvarlig søker. I forkant av søknadene ble alle plasseringene godkjent internt i BYM av egen fagavdeling på trafikk sikkerhet, men har blitt overprøvd med andre krav fra PBE i søknadsprosessen. Det har også vært forholdsvis strenge krav til detaljeringen i søknadstegningene for hver enkelt plassering, og krav til ytterligere dokumentasjon og oppklaringer varierte fra sted til sted. Den krevende prosessen for hver garasje har bidratt til at ressursbruken har blitt mye høyere enn først antatt.

Pilotprosjektet har vist seg å være betydelig mer ressurskrevende enn BYM antok før oppstart. BYM har derfor ikke kunnet følge opp deltakerne i piloten så tett som ønskelig, eller hatt like hyppig oversyn av garasjene som det reelle behovet tilsa. Ressursutfordringene i BYM har blant annet gjort seg utslag i lang saksbehandlingstid, samt en enkeltstående hendelse der en av beskyttelsesbøylene ved en av garasjene ble ødelagt uten at dette ble utbedret.

Et annet viktig moment er at BYM ikke etterprøvde det reelle behovet de som søkte om å delta i pilotprosjektet hadde for trygg sykkelparkering. Behovet ble vurdert ut fra søkerens egenrapportering i søknaden. I gjennomføringsfasen kom det frem at flere deltakere allerede hadde tilgang på det som kan klassifiseres som 'trygg sykkelparkering' i sine bakgårder. Dette ble også poengtert i form av klager fra andre

innbyggere i bydelen. En storskala etterprøving av behov ville av flere årsaker vært svært ressurskrevende fra BYMs side, og var årsaken til at dette ikke ble gjort.

Koronapandemien har uten tvil bidratt til at flere aspekter ved piloten har blitt mer utfordrende. Først og fremst har oppfølgingen av deltakerne blitt svært redusert, primært som en følge av smittevernregler, men også fordi avdelingen måtte rigge seg om under pandemien og utføre ulike hastetiltak, herunder midlertidig sykkelparkering ved test- og vaksinasjonssentre.

En annen utfordring var at det var store forsinkelser i frakt, montering og utplassering av sykkelgarasjene, som innebar at også oppriggingen ble kraftig forsinket. Dette gjorde at piloten kom i gang senere enn planlagt, noe som fikk ringeffekter for hele piloten. Pandemien førte også til lengre behandlingstid for søknader, og utfordringer med å raskt få tak på korrekt informasjon.

Under planlegging av prosjektet ble det vurdert som hensiktsmessig å ha både lastesykkelgarasjer og sykkelgarasjer. Det ble valgt å skaffe et relativt stort antall for å få erfaring med begge produkttypene, for å kunne teste ut ulike låsemekanismer og for å få et bredere erfaringsgrunnlag om hvordan garasjene. Antallet som ble anskaffet har vært godt egnet for dette formålet, men det ville vært en fordel å ha hatt færre garasjer for å redusere tid og kost forbundet med etablering, montering, oppfølging og ikke minst når tekniske utfordringer ved de enkeltstående garasjene måtte utbedres. Færre garasjer kunne også ha bidratt til bedre oppfølging av de ulike garasjene og deltakerne.

Sykkelgarasjene med tradisjonelle nøkler var relativt enkle å sette opp og ta i bruk. For sykkelgarasjene som ble levert med nøkkelchip lyktes det ikke å formatere chipene til hver enkelt garasje. Gjennom piloten har derfor alle med chip kunnet åpne alle garasjene, og ikke kun den garasjen deltaker har sin sykkel i.

Samlet sett er BYMs vurdering at piloten har identifisert en rekke utfordringer og problematikker som det har vært vanskelig å finne gode løsninger for. Utfordringene er knyttet til mange ulike forhold, blant annet organisatoriske, prosessuelle, juridiske og praktiske, og har medført svært høy ressursbruk fra kommunens side

5.3 Brukerevaluering

For å finne ut av hvordan sykkelgarasjer fungerer fra et brukerperspektiv, ble det laget to varianter av en spørreundersøkelse, hvor den ene var rettet mot de som hadde fått tilgang til en lastesykkelgarasje, og den andre mot de som hadde tilgang til en delt sykkelgarasje. Det var i stor grad de samme spørsmålene i de to brukerundersøkelsene, men for å ivareta anonymiteten til de fire personene som hadde fått tilgang til en lastesykkelgarasje, ble noen spørsmål kuttet for at det ikke skulle være mulig å identifisere respondentene.

Tema for brukerundersøkelsene var kartlegging av:

- Bruken av sykkelgarasjene
- Reisevaner og sykling
- Hvordan garasjene har fungert teknisk og organisatorisk
- Brukertilfredshet

Det ble også laget en spørreundersøkelse som rettet seg mot de i borettslaget/sameiet som hadde ansvar for intern organisering av sykkelgarasjene for å kartlegge erfaringer med bruk, organisering og drift fra deres perspektiv.

Gjennom kontrakten for lastesykkelgarasjene forpliktet brukerne seg til å besvare brukerundersøkelser i kontraktsperioden. For de delte sykkelgarasjene ble det stilt krav om at «leietakeren [kontaktpersonen] plikter å dele tilsendte brukerundersøkelser med brukerne av leieobjektet [sykkelgarasjen] og beboerne i borettslaget/sameiet».

Spørreundersøkelsene ble laget i programmet «Enalyzer», og ble lansert i midten av november 2021. Ettersom BYM hadde epostadressen til brukerne av lastesykkelgarasjene ble undersøkelsen sendt direkte til dem, mens det ble laget en lenke som kontaktpersonen i borettslagene/sameiene skulle videresende til brukerne av sykkelgarasjene. Årsaken til at BYM ikke hadde epost-adressene til de med tilgang til sykkelgarasjer var fordi borettslagene/sameiene selv stod for den interne organiseringen av sykkelgarasjene.

Ved den opprinnelige svarfristen 30.11.21, hadde det kommet inn svært få besvarelser. Det ble sendt ut påminnelser direkte til brukerne av lastesykkelgarasjene, og brev til kontaktpersonene for å minne om undersøkelsen og deres kontraktfestede forpliktelse. I midten av januar ble spørreundersøkelsen avsluttet. Da hadde tre av fire personer svart på spørreundersøkelsen om lastesykkelgarasjene, og seks personer om de delte sykkelgarasjene. Det er usikkert hvor mange som har hatt tilgang til en sykkelgarasje i løpet av pilotperioden siden nøklene ble administrert av borettslagene/sameiene. Et minimumsanslag er at 35 personer har hatt tilgang til sykkelgarasjene, en beregning som baserer seg på at det ikke ble foretatt noen utskiftninger underveis. Dette innebærer i så fall en svarprosent på 17 %. Ingen av de syv kontaktpersonene eller andre organisatorer hadde svart på undersøkelsen rettet mot dem.

Den lave svarprosenten blant de med tilgang til de delte sykkelgarasjene kan både komme som følge av at enkelte av BYMs kontaktpersoner har latt være å videresende spørreundersøkelsen¹, og av at brukerne kan ha latt være å svare. Manglende svar kan ha mange årsaker, men ettersom deltakerne gjennom å delta i prosjektet fikk en gratis

¹ Basert på hvor respondentene oppga at deres sykkelgarasje var plassert, så kan så mange som 4 av 7 kontaktpersoner ha latt være å gjøre dette.

ytelse fra kommunen, var det i utgangspunktet forventet at flere ville svare som en motytelse. At dette ikke var tilfellet kan tolkes som at det er liten interesse for sykkelgarasjer blant kontaktpersoner og brukere, men det kan også være et uttrykk for misnøye med manglende informasjon og responstid fra BYM gjennom prosjektperioden. Det er videre sannsynlig at et krav i kontrakten om at brukerne måtte svare på undersøkelser ville ha økt svarprosenten. Slik ordlyden i kontrakten er formulert er det kun pålagt å formidle evalueringen til deltakerne.

5.3.1 Funn fra brukerevaluering

Med totalt ni svar, er det begrenset hvor mye man kan trekke ut fra svarene, og beskrivelsene under må tolkes med forsiktighet. Der ikke annet er nevnt benyttes svar fra begge brukerundersøkelsene samlet.

Bruk av sykkelgarasjene:

Alle respondentene oppga at de hadde brukt sykkelgarasjen til å parkere en eller flere av syklene sine, og sykkelgarasjen ble i stor grad brukt året rundt. Blant de som oppga at de har flere sykler, var det sykkelen som har vært tilgjengelig i sykkelgarasjen som har blitt brukt mest. De som hadde tilgang til lastesykkelgarasje benyttet den mest til lastesykkelen, og de delte den med andre i sin husstand. En respondent oppga å lagre andre ting i sykkelgarasjen enn sin egen lastesykkel: «Barnas sykler, hjelmer, sykkelpumper og (snø)spade.»

Reisevaner og sykling:

Blant respondentene oppga de fleste at de hadde syklet enten daglig eller ukentlig i sommerhalvåret, og noe mindre i vinterhalvåret. Bare én av de ni respondentene hadde ikke syklet i det hele tatt i løpet av vinteren. Flere oppga at de hadde endret sykkelvanene sine pga. korona, der noen hadde syklet mer, mens andre hadde syklet mindre enn vanlig.

Halvparten av respondentene sa seg enige i at sykkelgarasjen hadde bidratt til at de syklet mer i vinterhalvåret enn de ellers hadde gjort, mens nesten ingen sa det samme om sommerhalvåret.

Hvordan de delte sykkelgarasjene har fungert teknisk og organisatorisk:

Det kom flere innspill på at størrelse og utforming av sykkelgarasjene ikke fungerte optimalt. En bruker monterte kurv foran på sykkelen, og erfarte at det dermed ble for trangt og krøkkete å få sykkelen inn til at hen ønsket å fortsette å bruke garasjen. En annen påpekte at hullene i sykkelgarasjen gjorde at sykkelen ikke stod tørt og beskyttet ved regn/snø, noe som medfører slitasje på sykkelen. Andre innspill om utformingen var:

- *Plasseringssystemet er ikke helt optimalt til tross for nivåforskjeller på stativene. Dagens styrer er så brede at plassen er begrenset selv for 5 sykler.*

- *Sykkелgarasjen er litt for liten. Lav kapasitet. Man må likevel parkere syklene våre i egne kjellere.*

Det som flest hadde noe å utsette på, var låsemekanismen. Fem av seks hadde tilgang til en sykkelgarasje med brikke/chip som låsemekanisme, mens én hadde tilgang til en sykkelgarasje med nøkkel. Basert på fritekstbesvarelsene kom det frem at det både oppstod problemer med å få opp låsen, at sykkelgarasjen ble fastlåst dersom den ble smelt for hardt igjen, og at det særlig på vinteren var perioder der låsen ikke låste seg automatisk slik den skulle.

Alle oppga at organiseringen av sykkelgarasje-bruken hadde vært god internt i borettslaget/sameiet, og at det hadde fungert bra eller veldig bra å dele sykkelgarasjen med andre. De fleste mente også at driften av sykkelgarasjen og det nærmeste området rundt (renhold, søppelfjerning, snørydding, o.l.) hadde vært bra. Det ble imidlertid påpekt av en person at skiltet ved sykkelgarasjen hadde blitt kjørt/rygget ned uten å ha blitt reparert eller erstattet, og at det "tydet på at tilsynet fra kommunens side hadde vært ikke-eksisterende".

Hvordan lastesykkелgarasjene har fungert teknisk og organisatorisk:

Det var brukerne selv som hadde ansvar for drift av sykkelgarasjen og det nærmeste området rundt. To av tre syntes dette fungerte greit, mens en person syntes det var litt utfordrende fordi garasjen var utsatt for tagging og det ofte ble kastet søppel oppå garasjen, noe brukeren antok kunne komme av at garasjen «ligner litt på en søppelcontainer».

Angående størrelse og utforming, oppga to personer at det var ganske lett å få lastesykkelen inn og ut, mens én syntes det var litt vanskelig. Årsaken til dette var at hen syntes at garasjen var litt for lav, og at metallskinnen i midten var unødvendig og til hinder for å få inn sykler med brede dekk og/eller flere sykler ved siden av hverandre.

Alle med lastesykkелgarasje hadde nøkkel som låsemekanisme, og de oppga at dette fungerte veldig bra. Det var derimot et sterkt ønske om enten en ekstra nøkkel eller en annen type løsning for lås slik at logistikken med lastesykkelen skulle bli enklere innad i familien.

En av brukerne trakk frem at prosjektgjennomføringen fra Bymiljøetatens side ikke hadde vært tilstrekkelig, både på grunn av forsinkelser i prosjektet, og som følge av dårlig kommunikasjon underveis.

Brukertilfredshet:

Alle respondentene oppga at sykkelen hadde stått trygt i sykkelgarasjen i betydning av at den ikke hadde blitt stjålet, utsatt for hærverk eller lignende.

Alle med lastesykkelgarasje følte seg trygge på at sykkelstod trygt, mens det var et par stykker med tilgang til delt sykkelgarasje som følte seg noe utrygge på det. Den ene personen forklarte at utryggheten kom som følge av utfordringene de hadde med låsemekanismen en periode som gjorde at de ikke fikk låst sykkelgarasjen, mens den andre personen forventet at «alt blir stjålet en eller annen gang».

De fleste oppga at de hadde innboforsikring som dekker skade/tap av sykkelstod, og oppga også at de hadde en egen sykkeforsikring.

Flertallet oppga at de hadde opplevd ubehagelige situasjoner som følge av andre folks reaksjoner på sykkelgarasjen. En person fortalte at naboer mente de ikke var varslet om plasseringen, mens flere hadde opplevd å høre at det er en udemokratisk ordning fordi det benyttes mye plass som kun noen få brukere drar nytte av. Brukerne hadde også opplevd å få kritikk for at estetikken var dårlig. Respondentene var til dels enige i kritikken. Ingen av dem hadde latt reaksjonene påvirke hvor mye de syklet, men en av personene med tilgang til lastesykkelgarasje hadde benyttet sykkelgarasjen litt mindre som følge av de negative tilbakemeldingene.

På tross av enkelte utfordringer med låsemekanismen, utformingen av garasjene og negative reaksjoner fra andre, kan det synes som at brukerne likevel var godt fornøyde. På det åpne spørsmålet «hvilken verdi har det for deg å ha tilgang til en sykkelgarasje?», svarte de det følgende:

Det er viktig. De to siste årene før sykkelgarasjen kom ble vi frastjålet 3 elektriske lastesykler verdt til sammen over 200 000 kroner, men etter at sykkelgarasjen ble satt opp har vi ikke hatt problemer med tyveri. Nå har vi 2 d yre lastesykler som står trygt uten å bli stjålet og har derfor solgt bilen og baserer oss nå på lastesykler som vårt primære transportmiddel hele året.

Alternativet er å bære sykler ned en kjellertrapp hver dag. I vårt borettslag er det dessverre ikke plass til felles sykkelgarasje.

Man får en sikker og lett tilgjengelig parkeringsmulighet til sin sykkel.

Kjempeverdi, men det blir for usolidarisk for de som ikke har tilgang.

Meget stor. Sjansen for at sykkelstod blir stjålet synker. Det er et bra sted å oppbevare sykkelstod. Sparer plass i boden.

Det har vært til stor hjelp og jeg setter stor pris på å ha tilgangen til garasjen. Jeg ville ellers måtte bære sykkelstod opp trapp fra kjeller. Det er også viktig for meg å vite at sykkelstod står trygt.

*Det er en stor verdi. Det forenkler hverdagen til tross for at jeg bruker sykkel
daglig hele året også uten. Jeg har nok allikevel brukt den oftere på kortere tur
er, hvor jeg ellers ville latt sykkel stå i kjelleren. Er alt i alt veldig fornøyd.*

5.4 Funn om allmennhetens oppfattelse

Tradisjonell medieomtale, kommentarer i sosiale medier og direkte henvendelser til kommunen er nyttige kilder for å få et oversiktsbilde av allmennhetens oppfattelse av sykkelgarasjene og lastesykkelgarasjene. Et forbehold er at det som regel er de med sterke, og gjerne negative, meninger om en sak som gjør sin stemme hørt.

To saker i henholdsvis Sagene Avis og Vårt Oslo omtalte pilotprosjektet før det ble satt i gang. Sakene hadde en positiv omtale av piloten, med et «løp og søk»-fokus, der Sirin Stav, som da satt i bydelsutvalget i bydel Sagene, ble intervjuet om hvor viktig det er med trygg sykkelparkering. Formålet med sakene var primært å gi informasjon om piloten og rapporterte om søknadsfristen for potensielle deltakere.

I forbindelse med etableringen av sykkelgarasjene ble det sendt ut nabovarsel til de som bor i området for å informere om prosjektet. Nabovarselet resulterte i 27 henvendelser, hvorav 16 negative, 11 positive og 4 nøytrale. Innholdet i henvendelsene er oppsummert i tabellen under:

Negative	16
<i>Stygt design</i>	<i>1</i>
<i>Frykt for at garasjen skal påvirke verdien av leilighetene</i>	<i>1</i>
<i>Unødvendig tiltak</i>	<i>7</i>
<i>Bekymring for støy ved opp-/innlåsing på kvelds- og nattestid</i>	<i>2</i>
<i>Kritisk mot å fjerne bilparkering</i>	<i>5</i>
Positive	11
<i>Positiv, hadde ønsket å delta</i>	<i>8</i>
<i>Positiv</i>	<i>3</i>
Nøytrale	4
<i>Generelle spørsmål</i>	<i>4</i>

Under pilotperioden har medieomtalen begrenset seg til ett avisoppslag i Sagene Avis, som i stor grad gjengir klager fra beboere i Omsens gate. Piloten har verken blitt kritisert eller løftet opp i stor grad på sosiale medier. Det er mulig at piloten har gått under radaren for folk flest, fordi det har vært lite medieomtale. En alternativ forklaring er at folk flest har lite å utsette på prosjektet. BYM la ut et innlegg på

Facebook-siden «Sykkel i Oslo» etter at sykkelgarasjene ble satt ut, for å opplyse om prosjektet som var i gang. Innlegget ble kommentert 32 ganger. Diskusjonene handlet om hvorvidt sykkelgarasjene var pene eller ikke, men også hvorfor de iblant står tomme, samt hva tiltaket koster kommunen og hva nytten er. Det var også noen som ønsket tilgang til en sykkelgarasje selv, og lurte på hva som skulle til for å få delta i prosjektet.

Når det gjelder lokal oppfattelse av pilotprosjektet, så har Bymiljøetaten mottatt en rekke henvendelser gjennom prosjektperioden, hvor meningene har vært delte. I Omsens gate har BYM mottatt 5 klager og 2 andre henvendelser. Klagene omhandler primært påstander om feil bruk av sykkelgarasjene (oppbevaring av utstyr fremfor sykler), klager på at det estetiske uttrykket bryter med de historiske Torshov-kvartalene, og klager på at det fjernes ytterligere parkeringsplasser for beboerne. Spesielt én innbygger hevdet at garasjene ble svært lite brukt, og at det er usolidarisk bruk av offentlige arealer. En henvendelse handlet om mulig innbrudd i en av sykkelgarasjene, mens en annen henvendelse etterlyste kostnadsoverslag på innkjøp av sykkelgarasjene. Flere påpekte at de fleste sameiene og borettslagene i dette området hadde store bakgårder og selv tok ansvar for sykkelparkering. I Omsens gate ble det også rettet fire klager og spørsmål til Brann- og redningsetaten (BRE) om hvorvidt fremkommeligheten for utrykningskjøretøyer var ivarettatt i gaten etter etableringen av sykkelgarasjene.

I Sandefjordgata mottok BYM 3 klager. 2 klaget på fjerningen av parkeringsplasser og 1 mente at plasseringen i Sandefjordgata var ulogisk fordi det var for langt å gå til boksen for de aktuelle deltakerne. BYM mottok også en bekymringsmelding i forkant av prosjektet vedrørende det estetiske uttrykket av sykkelgarasjen fra en innbygger som hadde stuevindu rett ved boksens planlagte plassering.

I Brochmanns gate har BYM mottatt 2 klager, 1 bekymringsmelding og 1 positiv henvendelse. Klagene retter seg mot fjerning av bilparkeringsplasser og innbyggerne mener at det er tilstrekkelig med sykkelparkering i borettslagene. Den positive kommentaren viser imidlertid at dette ikke er tilfelle; «Jeg ser frem til sikker sykkelparkering, det er behov for dette – spesielt på vinteren». Bekymringsmeldingen i forkant av prosjektet handlet om støy på kvelds- og nattestid. Etter at sykkelgarasjene ble satt ut har BYM ikke mottatt noen klager på støy.

I Kristiansandgata mottok BYM 3 henvendelser og 1 klage. Innbyggeren som klaget mente at det ikke var behov for mer sykkelparkering i området og at det var sløsing med penger. De tre henvendelsene var imidlertid svært positive til forslaget og mente at det var nødvendig og ønskelig med flere steder å parkere syklene sine. En innbygger poengterte at hun endelig kunne kjøpe elsykkel, noe hun hadde avventet med da hun ikke klarte å bære sykkelopp og ned i kjellerboden sin.

I Lilleborggata mottok BYM 1 bekymringsmelding vedrørende støy på kvelds- og nattestid. Etter at sykkelgarasjen ble satt ut har ingen ytterligere klage eller henvendelse kommet inn.

I tillegg mottok piloten 2 klager og 3 henvendelser. Klagene rettet seg mot den politiske satsningen på sykkel i byen og vanskeliggjøringen av bilbruk for privatpersoner. Én innbygger kontaktet BYM for å spørre om mulighet til å være med i evalueringen, en annen ønsket å få informasjon om kostnadsoverslaget for å skaffe seg privat boks, mens en person i Bærum ønsket å høre om det fantes liknende piloter i sin kommune.

BYM har ikke mottatt noen klager eller henvendelser på de øvrige sykkelgarasjene og lastesykkelboksene. Etterspørselen i pilotprosjektet har imidlertid vært høy. BYM mottok om lag 20 henvendelser fra folk som ønsket å søke etter at søknadsfristen hadde gått ut, og 11 henvendelser fra borettslag i nærheten av utsatte sykkelgarasjer som ønsket å dele med de andre borettslagene. Tre andre bydeler henvendte seg til BYM med forespørsel om deltakelse i piloten. BYM mottok også henvendelser fra to aksjeselskap som ønsket å tilby trygg sykkelparkering for sine ansatte.

6. Diskusjon

Hensikten med pilotprosjektet var å teste ut om utendørs sykkelgarasjer plassert på offentlig veigrunn kan være et godt tiltak for å bidra til mål om tryggere sykkelparkering for flere, og dermed gjøre det mer attraktivt å sykle. I dette kapittelet diskuteres det om løsningen bør tas i bruk i BYMs videre arbeid med sykkelparkering, med bakgrunn i erfaringene og resultatene oppnådd gjennom pilotperioden.

Overordnet kan man si at hvorvidt dette er et godt tiltak for kommunen å benytte ressurser på, avhenger av hvorvidt nytten av sykkelgarasjer er større enn kostnadene. Da må man se på hvor godt sykkelgarasjene fungerer og beskytter mot tyveri og hærverk, hvilken verdi det har for brukeren å ha tilgang til en sykkelgarasje, og hvilke effekter det har for omfanget av sykling. Dette må deretter veies opp mot utgifter, ressursbruk og eventuelle negative effekter.

Enkelte faktorer bidrar til noe usikkerhet rundt hvor generaliserbare resultatene fra pilotprosjektet er. Det var relativt store forsinkelser i prosjektet, mye som følge av pandemien, og dette medførte at utprøvingsperioden ble kortere enn planlagt og ressursbruken noe større. Pandemien gjorde dessuten at sykkelgarasjene ikke ble testet ut i en periode med normal reiseaktivitet. Det var også en utfordring at det var få som svarte på brukerundersøkelsene, noe som bidrar til å svekke kvaliteten på vurderingene av nyttesiden. Tross usikkerhetene mener BYM å ha fått nok erfaring og kunnskap gjennom pilotprosjektet til å komme med en tydelig konklusjon/anbefaling.

6.1 Hvor godt har sykkelgarasjene fungert?

Et grunnleggende premiss som må være på plass dersom sykkelgarasjer skal kunne bidra til et bedre og tryggere sykkelparkeringstilbud, er at de fungerer etter sin hensikt. Det innebærer at garasjene må beskytte godt mot tyveri og hærverk, samt mot vær og vind. Derneft, så bør sykkelgarasjen være brukervennlig for at den skal være attraktiv å benytte i hverdagen.

Med hensyn til beskyttelse mot tyveri og hærverk, ser det ut til at sykkelgarasjene har fungert godt, men ikke problemfritt. I løpet av pilotperioden var det ingen av låntakerne som kontaktet BYM for å rapportere om hærverk eller tyveri, og de som svarte på brukerundersøkelsen oppga at deres sykkel hadde stått trygt. Det var imidlertid flere problemer med låsesystemene som bidro til å redusere sannsynligheten for at syklene stod trygt.

Fra brukerundersøkelsen kom det frem at brukere av de delte sykkelgarasjene bare var middels fornøyd med låssystemet, og en person trakk frem at det særlig vinterstid hadde vært perioder der låsen ikke låste seg automatisk slik den skulle når den ble lukket. Om dette gjaldt flere enn én sykkelgarasje er uvisst. Det var også flere som opplevde at dørene til sykkelgarasjene tilsynelatende vilkårlig gikk i lås og ikke lot seg åpne. Det viste seg at dørene til garasjene kunne hekte seg fast i rammene dersom de ble lukket med for mye kraft, men dette ble løst ved å slipe vekk deler av to metallstykker på hver side av garasjedørene. En tredje utfordring var at det, tross flere forsøk og feilsøking, ikke fungerte å formatere chip-nøkler. Dermed kunne alle med chip-nøkkel åpne alle garasjene med chip-løsning.

De som hadde tilgang til lastesykkelgarasjene hadde ikke tilsvarende utfordringer med låssystemet. Alle disse hadde nøkkellås, og oppga å være godt fornøyd med hvordan låsen fungerte, selv om de gjerne kunne tenkt seg flere nøkler eller en annen form for åpningsmekanisme for enklere logistikk internt i husstanden.

Når det gjelder beskyttelse mot været, kom det kun inn én henvendelse om at sykkelgarasjene ikke beskyttet godt nok mot været. Denne personen påpekte i brukerundersøkelsen at de delte sykkelgarasjene har hull på sidene som danner et mønster, og at det tidvis hadde snødd og regnet gjennom disse og inn i garasjen. Det er sannsynlig at dette også har skjedd med de andre delte sykkelgarasjene under enkelte værforhold, men lastesykkelgarasjene var på sin side konstruert med helt tette vegger.

Utover dette kom det frem at den innvendige møbleringen og størrelse på begge de to typene sykkelgarasjer kunne ha vært bedre, da det opplevdes som trangt og knotete, og sykler med kurv fikk ikke plass i de delte sykkelgarasjene.

Borettslagenes/sameienenes organisering fungerte imidlertid godt, basert på tilbakemeldinger i brukerundersøkelsen.

Oppsummert ser det ut til at sykkelgarasjene har fungert greit, men at det er flere ting som må på plass for at de skal fungere godt. Særlig gjelder dette låssystemet på de delte sykkelgarasjene. Fordi garasjene kun ble benyttet i ett år, kan det være at det finnes flere tekniske utfordringer som ville ha blitt oppdaget ved lengre tids bruk.

6.2 Nytteeffekter

Ikke alle boenheter har et godt sykkelparkeringstilbud. Det kan resultere i at flere velger å parkere eller oppbevare syklene sine i kjeller, på loft eller i egen leilighet for å unngå tyveri og hærverk, noe som øker terskelen for å ta frem sykkelen. En sykkelgarasje kan gjøre at folk tør å la sykkelen stå ute, og at det blir enklere og mer sømløst for brukerne å benytte sykkelen oftere.

For å undersøke om sykkelgarasjer kan bidra til økt omfang av sykling, med alle de positive nytteeffektene det fører til for både samfunn og individ, ble det stilt flere spørsmål om dette i brukerundersøkelsen. Blant de som svarte, mente nesten alle at sykkelgarasjen ikke hadde gjort at de syklet mer enn de uansett hadde gjort i sommerhalvåret, men for vinterhalvåret sa om lag halvparten at sykkelgarasjen hadde gjort at de hadde syklet mer enn ellers. Dersom disse svarene er representative, innebærer det at sykkelgarasjer til en viss grad kan bidra til økt sykling, og hovedsakelig i vinterhalvåret. Det kan tenkes at sykkelgarasjen gjør at man i mindre grad velger å sette vekk sykkelen for vinteren, slik at sykkelen er tilgjengelig de vinterdagene man ønsker å sykle. Ettersom det var så få respondenter er det imidlertid ikke mulig å trekke en klar konklusjon om dette.

Det som derimot kom tydeligere frem, var at folk satte stor pris på å ha tilgang til en sykkelgarasje, på tross av at de aller fleste oppga at de hadde sykkeforsikring gjennom innboforsikringen, og noen også hadde en egen sykkeforsikring. Noe av den opplevde verdien kommer antagelig som følge av den reduserte sannsynligheten for å måtte betale egenandelen, men det som ble trukket frem av respondentene var ikke den økonomiske utgiften ved et eventuelt tyveri, men verdien av å føle at sykkelen stod trygt samtidig som den var lett tilgjengelig og dermed enkel å belage seg på i transporthverdagen.

6.3 Kostnader, ressursbruk og andre ulemper

Den opprinnelige styringsrammen til prosjektet var på kr 4 millioner, men de totale utgiftene endte på kr 6,774 millioner. Kostnadsøkningen kom som følge av at prosjektet ble langt mer ressurskrevende enn forventet. Kostnaden for innkjøp av selve sykkelgarasjene kom på kr 696 000, og de utgjorde om lag 10 % av de totale kostnadene. Sykkelgarasjene kostet i snitt kr 64 000 per stykk, men med merkostnadene for ressursbruken knyttet til søknadsprosess, fundamentering, montering m.m. endte sykkelgarasjene opp med å koste kommunen rundt kr 615 000 per stykk i stedet. Kostnaden per parkeringsplass i de delte sykkelgarasjene ble på

om lag 125 000 kr, mens kostnaden per parkeringsplass for lastesykkelgarasjene kom på 600 000 kr.

Det er ikke overraskende at et pilotprosjekt kan bli dyrere enn forventet, ettersom det ikke finnes et godt erfaringsgrunnlag å basere anslaget på. Basert på de erfaringene som er gjort gjennom piloten er det likevel lite sannsynlig at det vil være mulig å effektivisere ressursbruken ved en slik løsning i særlig grad.

Ved en videreføring av konseptet med sykkelgarasje-tilbud på offentlig grunn vil det i stor grad fortsatt være behov for å gå gjennom de samme prosessene og delaktivitetene som i pilotprosjektet. Det må gjøres et arbeid med å prioritere hvor det skal settes opp sykkelgarasjer, herunder sørge for at behov for god trafiksikkerhet, fremkommelighet, drift, skiltplaner, mv. blir koordinert og ivaretatt, i tillegg til at det må gjøres et koordineringsarbeid for at garasjene ikke kommer i konflikt med andre prosjekter. Det må gjennomføres en eller flere anskaffelser av sykkelgarasjer, grunnarbeider og fundamentering må på plass, det må utarbeides SHA-planer, mv.

Det kom frem i pilotprosjektet at det var flere av de som fikk tildelt sykkelgarasje som hadde hatt plass på eget areal til god sykkelparkering. Dersom det skal gjennomføres en reell behovsprøving i en eventuell videreføring av tiltaket, for å sørge for at de som har størst behov for sykkelgarasjer blir prioritert, vil dette bidra til å øke den kommunale ressursbruken ytterligere. Under pilotperioden var det tydelig at BYM ikke hadde nok ressurser til å følge opp de 11 sykkelgarasjene, og flere av brukerne uttrykte misnøye med oppfølgingen. Det vil derfor være nødvendig å benytte mer ressurser på oppfølging og drift/retting av feil for at brukerne skal kunne få et pålitelig tilbud. Dette vil i så fall være en type én-til-én servicefunksjon overfor byens innbyggere som Bymiljøetaten ikke er rigget for å utøve.

I tillegg må det gjøres et arbeid med å få på plass nødvendige tillatelser fra Plan- og bygningsetaten. I pilotprosjektet måtte det søkes om midlertidig tillatelse for hver enkelt sykkelgarasje, og det varierte hvilke dokumentasjonskrav som ble stilt, noe som bidro til at det ble en omfattende prosess. Det er imidlertid uvisst om, eller hvordan, det er mulig å få en permanent tillatelse, fordi regelverket i Plan- og bygningsloven ikke er utformet for å regulere bygninger på offentlig gate-/veigrunn.

Utover ressursbruken som må til for å etablere sykkelgarasjer på offentlig gategrunn, og usikkerheten rundt PBL, finnes det også andre ulemper. Sykkelgarasjene gjør det mer krevende å drifte veiarealet på en god måte, og plasseringen godt synlig i gaten gjør at de er utsatt for tagging, hærverk og forsøpling. At sykkelgarasjene blir benyttet av én eller noen få personer innebærer videre en form for privatisering av det offentlige rom. Dette var det flere som uttrykte misnøye med under pilotperioden, da de opplevde det som en urettferdig bruk av det som er ellers ville fungert som et fellesgode. Det var også flere som trakk frem at det estetiske uttrykket forringet området.

En ytterligere grunn til at det ikke er tilrådelig å ha sykkelgarasjer på offentlig gategrunn er at det fra flere av brukerne ble uttrykt ønske om bedre plass og høyere sykkelgarasjer for økt brukervennlighet og for at alle typer sykler (med tilbehør) skulle få plass. For å kunne plassere faste installasjoner på parkeringsplasser er det imidlertid maksimumskrav for størrelse for å ivareta siktlinjer og trafiksikkerhet, og garasjene i pilotprosjektet var allerede helt på grensen av det som kunne tillates.

6.4 Alternative løsninger

Underveis i pilotperioden har BYM blitt kontaktet av aktører i det private markedet som ønsker å drive med utleie av trygge sykkelparkeringsløsninger, og som ville høre om det var mulighet for samarbeid med kommunen om dette. Disse aktørene har hatt andre løsninger for lås med mobilapp, booking, osv. som kan gi mer fleksible tilbud enn det BYM har vært i stand til å anskaffe.

Et viktig poeng å merke seg, er at dersom slike firmaer skal få tilgang til offentlig gategrunn, så vil det fortsatt innebære en høy ressursbruk for kommunen, fordi det vil være behov for kommunen å gjennomføre mange av de samme prosessene knyttet til valg av parkeringsplasser, koordinering, skilting, prosess opp mot PBE, mv. I tillegg vil det innebære de samme ulempene for drift og vedlikehold av gatene.

Det er likevel verdt å utforske hvordan og i hvilken grad denne typen aktører kan bidra til et bedre sykkelparkeringstilbud i Oslo. Dette bør imidlertid ses i sammenheng med en mer helhetlig plan for sykkelparkeringstilbudet, slik at kommunen kan bidra til å dekke de ulike typene behov for sykkelparkering, samtidig som offentlig areal blir forvaltet på en god måte.

Når det gjelder alternative løsninger for øke tilgangen på trygg sykkelparkering for flere ved deres bosted, så kan dette gjøres allerede nå gjennom å styrke Klimaetatens (KLI) støtteordning for sykkelparkering i borettslag og sameier. Tilskuddet dekker i dag 20 prosent av utgiftene ved bygging, og maksimalt kr 100 000 kroner per borettslag eller sameie. Sykkelgarasjer er en av parkeringsløsningene som KLI spesifikt trekker frem som en løsning i deres tilhørende «Guide for god sykkelparkering for borettslag og sameier».

Dagens tilskuddsnivå innebærer at det er en stor kostnad for borettslaget å etablere sykkelparkering selv om man mottar tilskudd. Det kan være vanskelig å få vedtatt bygging av sykkelparkering, siden det vil konkurrere mot andre behov i borettslaget. Ifølge KLI's årsberetning ble det i fjor gitt 58 tilsagn om tilskudd til sykkelparkering i borettslag, og av disse ble kun 16 benyttet. Med økt støtte, eventuelt også bedre kjennskap til ordningen, vil sannsynligheten for at flere borettslag og sameier vil tilrettelegge for trygg sykkelparkering øke.

En forbedret tilskuddsordning vil være en mer hensiktsmessig og ressurseffektiv måte å gi flere tilgang til trygg sykkelparkering ved boenheter på enn å basere seg på

modellen som er testet i pilotprosjektet. Etablering av sykkelgarasjer på offentlig gategrunn krever mye ressurser. Et forenklet regnestykke som baserer seg på kostnaden i pilotprosjektet viser at til den kostnaden BYM måtte ut med for å tilby 11 sykkelgarasjer, kunne kommunen i stedet ha sponset 100 % av kostnadene til 38 sykkelgarasjer plassert på privat eiendom gjennom å gi tilskudd. Selv om dette er noe stilisert, gir det likevel en pekepinn på hvor mye mer kostnadseffektiv en tilskuddsordning er i forhold til løsningen som ble testet ut i pilotprosjektet.

Andre fordeler med å satse på en forbedret tilskuddsordning er at det også fjerner driftsulemper og andre ulemper knyttet til å ha sykkelgarasjer plassert på offentlig gategrunn. En opptrapping av tilskuddsordningen kan gjøres raskt og effektivt, siden det baserer seg på et etablert system, og det gir en større fleksibilitet for borettslagene til å velge den løsningen som passer dem best. Gjennom pilotprosjektet erfarte Bymiljøetaten at det var mange som ønsket å ha sykkelgarasjen plassert på borettslagets egen grunn, og som hadde god plass til det.

6.5 Bør løsningen tas i bruk i BYMs videre arbeid med sykkelparkering?

Hensikten med pilotprosjektet var å teste ut løsninger for sykkelparkering som sørger for at sykkelen står trygt og tilgjengelig. Ideen er at et bedre tilbud på dette området vil kunne stimulere til at flere velger sykkel som reisemodus. Selv om lav svarprosent gjorde at det ikke var mulig å konkludere med at sykkelgarasjene førte til mer sykling, så har folk behov for trygg og tilgjengelig sykkelparkering der de bor, og det kom frem at deltakerne satte stor pris på å ha tilgang til en sykkelgarasje. Stadig mer forskning viser dessuten at el-sykler bidrar til økt sykling og at det kan erstatte bilkjøring, men uten trygg sykkelparkering vil mange kvie seg for å kjøpe en dyr elsykkel eller lastesykkel.

Pilotprosjektet viser at sykkelgarasjer kan bidra til at flere velger sykkelen oftere, og at dette virkemiddelet isolert sett ikke er dårlig. Prosjektet har samtidig gjort det tydelig at det å skulle tilby slike sykkelgarasjer *på offentlig gategrunn* er svært ressurskrevende for kommunen, og det er derfor BYMs oppfatning at nytten ikke står til kostnadene, særlig med tanke på at det finnes et alternativ som i stor grad kan tilby den samme nytten, men til en lavere kostnad og som ikke krever bruk av offentlig gategrunn. Ulempene for vedrift og -vedlikehold, samt utfordringene knyttet til Plan- og bygningslovens utforming, bidrar ytterligere til å forsterke oppfatningen om at løsningen i pilotprosjektet ikke bør videreføres.

7. Konklusjon

Etter gjennomføring av pilotprosjekt "Sykkelgarasjer", anbefaler Bymiljøetaten at denne løsningen ikke tas i bruk videre. Årsaken er at plassering av sykkelgarasjer på offentlig gategrunn er svært ressurs- og kostnadskrevende for kommunen. I tillegg

krever organiseringen behov for én-til-én servicefunksjon overfor brukerne, noe som i seg selv er kostnadskrevende og kommer få innbyggere til nytte.

Det vil være langt mer kostnadseffektivt å benytte kommunens eksisterende tilskuddsordning for sykkelparkering i borettslag og sameier for å bidra til mer og tryggere sykkelparkering der folk bor. Bymiljøetaten anbefaler at det gjøres en vurdering av om denne tilskuddsordningen bør trappes opp eller justeres.

Utover dette mener Bymiljøetaten at det er behov for å jobbe mer strategisk og målrettet med sykkelparkering fra kommunens side, og anbefaler at etaten gis ressurser til å utarbeide et kunnskapsgrunnlag og en plan som staker ut retningen for dette arbeidet.