



Oslo

Bymiljøetaten

Utlånsordning for lastesykler i samarbeid med BUA



Erfaringsrapport og evaluering av
pilotprosjekt 2021/2022

Sammendrag

Om prosjektet

I dette pilotprosjektet har Bymiljøetaten ønsket å teste en helårs utlånsordning for lastesykler, med formål å bevisstgjøre flere av Oslos innbyggere om lastesykkelen som et allsidig, konkurransedyktig og miljøvennlig alternativ til bilbruk, særlig for barnefamilier.

I 2021 ble det kjøpt inn fire lastesykler av høy kvalitet, og det ble opprettet et samarbeid med BUA, som er en nasjonal ideell organisasjon, som tilbyr lån av fritidsutstyr gratis. Bymiljøetaten har stått for investeringsansvar og vedlikehold/service, mens BUA har vært ansvarlig for utlån av syklene. Prosjektet har mottatt støtte fra Miljødirektoratet.

Erfaringer fra pilotprosjektet

Bymiljøetatens erfaringer viser at en låneordning for lastesykler kan fungere meget godt som et tiltak i arbeidet med å utvikle Oslo som en sykkelby for alle. Vurderingene om å inngå et driftssamarbeid med BUA, som har solid erfaring med utlån av fritidsutstyr, har stort sett vist seg å fungere svært godt. Samarbeidet har løst mange av utfordringene knyttet til ressursbruk og administrasjon, noe som ville vært krevende hvis Bymiljøetaten skulle driftet tilbudet selv.

Responsen i media og sosiale medier har vært meget god. I det hele tatt virker det som at prosjektet har blitt oppfattet av allmennheten som utelukkende positivt. BUA-filialene har erfart at lastesyklene er veldig populære låneobjekter.

Til tross for jevnt over svært gode tilbakemeldinger og erfaringer har prosjektet møtt på noen utfordringer underveis. Behov for verkstedtjenester har ført til redusert tilbud i perioder. Den største utfordringen har imidlertid vært å sikre ansvarlig bruk av syklene og risiko for tyveri.

Funn fra brukerevaluering

Svarene fra undersøkelsen viser at vi har nådd ut til den tilsiktede målgruppen – de som vurderer om lastesykkel kan være noe for dem. Størstedelen har benyttet sykkelen til familiebruk. Videre viser svarene at låntakerne opplever at lastesykkelen bidrar til en god transporthverdag, og at den reduserer deres behov for å kjøre bil.

Låneperioden har gjort brukerne til «lastesykkel-ambassadører», ved at de har snakket varmt om tilbudet og lastesykkel som transportmiddel til venner og bekjente. Flere oppgir at de vurderer sterkt å kjøpe sin egen. Mange mener at utlånstilbudet burde vært utvidet og gjort tilgjengelig for flere.

Videreføring av låneordningen

På bakgrunn av positive erfaringer og tilbakemeldinger etter ett års drift, ble det høsten 2022 besluttet at Bymiljøetaten skulle opprettholde og oppskalere lånetilbudet i samarbeid med BUA. For å gjøre driften mer forutsigbar ble avtalen omgjort fra ettårig til en treårig avtale, og krav om evaluering ble fjernet. Det er gjort innkjøp av sikrere låser og sporingsenheter til alle syklene, for å sikre bedre mot tyveri.

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	1
Bakgrunn for prosjektet.....	3
Prosjektets formål.....	3
Om rapporten	3
1. Gjennomføring av pilotprosjektet	4
1.1 Prosjektinitiering	4
Finansiering	4
Innledende samarbeid med Deichman (DEB)	4
Samarbeid med BUA.....	4
1.2 Organisering av prosjektet.....	5
Formalisering og juridiske avklaringer	5
Innkjøp av sykler	6
Verkstedtjenester.....	7
1.3 Pilotperioden	7
1.4 Videreføring og oppskalering.....	8
2. Brukerevaluering.....	10
2.1 Utlånsstatistikk	10
2.2 Brukerundersøkelse	11
Om undersøkelsen	11
Funn fra spørreundersøkelsen	11
3. Erfaringer	13
3.1 Godt samarbeid med BUA	13
3.2 Organisering av piloten	13
3.3 Leverandøravtaler	14
3.4 Omtale og tilbakemeldinger	14
3.5 Tyveri og andre utfordringer ved utlån	14
3.6 Samlet vurdering av prosjektet.....	15
Vedlegg.....	16
Egenerklæring for lån	16
Brukerevaluering 2021/2022.....	17

Bakgrunn for prosjektet

Dette prosjektet har utspring i Oslo kommunes deltagelse i EU-prosjektet Horizon 2020 “City Changer Cargo Bike (CCCB)”, som pågikk fra 2018-2022. Det overordnede målet med CCCB var å øke lastesykkelbruken i Europa.

Et tiltak som var foreslått i prosjektet CCCB var å opprette en utlånsordning for elektriske lastesykler. Dette ønsket Bymiljøetaten å teste. Etaten inngikk i 2021 et samarbeid med BUA for å utføre et pilotprosjekt. Bymiljøetaten har stått for investeringsansvar og vedlikehold/service, mens BUA har vært ansvarlig for utlån av syklene.

Prosjektets pilotperiode strakk seg over ett år, og brukerevalueringen baserer seg på tidsrommet fra oppstart av lånetilbud i september 2021 til september 2022.

Prosjektets formål

Formålet med pilotprosjektet er å synliggjøre lastesykkelen som et allsidig, konkurransedyktig og miljøvennlig alternativ til bilbruk på kortere reiser. Hovedmålgruppen er barnefamilier, men utlånsordningen kan benyttes av alle over 23 år.

Prosjektet er forankret i Oslos sykkelstrategi 2015-2025, hvor visjonen er å gjøre Oslo til en sykkelby for alle. I tillegg støtter prosjektet opp under klimastrategiens mål om reduserte klimagassutslipp og lokal forurensing ved å tilgjengeliggjøre et reelt alternativ til bil. Mindre bilbruk gir også økt trafikksikkerhet for gående og syklende, reduserte veidriftskostnader og frigjør veiareal i boligområder til andre formål.

Om rapporten

Rapporten er delt inn i tre deler. Den første tar for seg gjennomføring av pilotprosjektet, om hvordan Bymiljøetaten kom i gang, organiserte og gjennomførte piloten.

Den andre delen er en brukerevaluering som gjennomgår utlånsstatistikk og svar fra spørreundersøkelsen som ble sendt ut til låntakere i pilotperioden.

Brukerundersøkelsen bidrar til å gi svar på hvorvidt vi har klart å treffe riktig målgruppe og om pilotprosjektet har bidratt til å realisere CCCB-prosjektets formål.

Den siste delen inneholder våre erfaringer fra å utvikle en utlånsordning for lastesykler i samarbeid med BUA.

1. Gjennomføring av pilotprosjektet

1.1 Prosjektinitiering

Før prosjektet kunne komme i gang var det nødvendig å etablere et samarbeid med andre som har erfaring med utlån og avklare hvordan prosjektet skulle finansieres.

Finansiering

For å finansiere prosjektet søkte Bymiljøetaten midler fra Miljødirektoratets Klimasats-ordning til innkjøp av lastesykler. Bymiljøetaten fikk innvilget søknaden i juni 2019. Miljødirektoratet ga støtte til inntil 50% av kostnaden ved innkjøp av sykler og tilbehør, og maksimalt 25 000 kr per sykkel for lastesykkel/transportsykkel. Arbeidstimer knyttet til gjennomføring av prosjektet ble kostnadsført på CCCB-prosjektet. Øvrige kostnader skulle finansieres gjennom Bymiljøetatens eget investeringsbudsjett. Da koronapandemien brøt ut, ble prosjektet lagt på is fram til slutten av 2020, og midlene ble overført til 2021.

Innledende samarbeid med Deichman (DEB)

Selv om en låneordning for lastesykler var nytt i Oslo, var det allerede etablert et lignende tilbud ved Trondheim bibliotek i 2019. Med inspirasjon fra denne ordningen, opprettet Bymiljøetaten dialog med Deichman bibliotek (DEB) sentralt og lokale filialer, som var positive til å gå inn i et samarbeid.

Lastesykler er imidlertid en dyr investering, så det var et krav fra Bymiljøetatens side at syklene fikk stå trygt og tørt i perioder når de ikke var i bruk. Ettersom DEB-filialene ikke kunne stille med trygg avsatt plass til syklene, ønsket man å anskaffe lastesykkelbokser, som var mulig å plassere ute. Til tross for god dialog med DEB, skulle det vise seg at det ikke var mulig å gjennomføre denne anskaffelsen. Samarbeidet ble derfor oppløst våren 2021.

Samarbeid med BUA

Parallelt med samarbeidsplanene med DEB, var Bymiljøetaten i dialog med BUA for å vurdere en lignende utlånsordning for sykkelvogner. BUA er en nasjonal ideell organisasjon, og har som formål å bidra til inkludering og økt deltakelse i helsefremmende aktiviteter for barn og unge, uavhengig av sosioøkonomisk status. I Oslo har BUA-nettverket flere filialer spredt utover byen, som står for utlån av sports- og fritidsutstyr. Noen filialer drives av bydelsadministrasjonene, mens resten drives av andre aktører.

Samarbeidet innebar at Bymiljøetaten skulle stå for finansiering av sykkelvogner, og BUA for utlån. Bymiljøetaten opplevde entusiasme fra BUA sentralt, og det var stor interesse for sykkelvogner hos flere BUA-filialer. Til tross for at dette var et mindre tiltak, hadde det mange fellesnevnerne med en utlånsordning for lastesykler. Begge ordningene skulle være gratis, rette seg mot barnefamilier, og inspirere til mindre bilkjøring på kortere reiser med barn. BUA ble derfor vurdert som et godt alternativ

til Deichman dersom samarbeidet med biblioteket skulle vise seg å falle igjennom. Da dette skjedde våren 2021 ble BUA kontaktet, og fikk tilbud om å utvide samarbeidet til å inkludere lastesykler. BUA sentralt var positive til dette, og arbeidet gikk i gang med å etablere kontakt med aktuelle filialer med plass til å oppbevare syklene og kapasitet til å administrere utlån.



BUA er en nasjonal stiftelse som driver med utlån av sports- og fritidsutstyr. Foto: BUA Grünerløkka

1.2 Organisering av prosjektet

I forkant av pilotperioden var det nødvendig å avklare og formalisere samarbeidet med BUA, planlegge drift og gjøre nødvendige innkjøp.

Formalisering og juridiske avklaringer

Ettersom dette var et nytt prosjekt med en ekstern samarbeidspartner, var det nødvendig å gjøre en vurdering av juridiske hensyn. På bakgrunn av disse vurderingene ble det avgjort at lastesyklene burde være i Bymiljøetatsens eie, selv om de skulle disponeres og administreres av utlånssentralene. Videre ble det vurdert at det var mest hensiktsmessig å samarbeide med bydelsdrevne BUA-filialer i pilotperioden, slik at kommunen formelt sett stod som både eier og ansvarlig for drift og utlån. Et samarbeid med andre aktører ville vært mer tidskrevende å få på plass og avklare juridisk.

Fordi Oslo kommune er selvassurandør kunne det ikke tegnes forsikring for syklene. Det ble besluttet at kostnader knyttet til uforutsette skader på syklene eller tap av sykler skulle dekkes av Bymiljøetaten. For å redusere risikoen for at dette skulle skje, ble det laget en egenerklæring som låntakere måtte signere før bruk. Dette skjemaet

kom i tillegg til BUAs standard lånevilkår, og ble utarbeidet i samarbeid med BUA sentralt og filialene, og nøye vurdert av juridisk avdeling i Bymiljøetaten. På bakgrunn av vurderinger i samråd med BUA ble det satt en minimumsalder på 23 år for lån av syklene. Dette ble gjort for å treffe best mulig på målgruppen, som var barnefamilier, og for å redusere risikoen for tap/skade. Lånetid ble satt til maks 7 dager, i tråd med BUA sine vanlige utlånsvilkår.

Et annet grep som ble foreslått for å sikre bedre mot tap, var å installere en sporingsenhet i syklene. Av juridiske personvern hensyn fordret dette at sporingen ble tydelig opplyst om, og at låntakerne godtok dette i egenerklæringen. Det var viktig at dette ble administrert av BUA-filialene, siden det var de som skulle stå for utlån og gjøre avtale med låntakeren.

Det var ikke nødvendig å gjennomføre en anskaffelsesprosess i forbindelse med innkjøp av lastesyklene, ettersom Oslo kommune i denne perioden hadde en samkjøpsavtale med en sykkelleverandør. diskutert om det var andre konkurransehensyn å ta stilling til i prosjektet, med tanke på at tilbudet skulle være gratis. Ettersom det ikke fantes lignende ordninger, og at prosjektet var av begrenset størrelse, ble det vurdert at ordningen ikke ville påvirke eventuelle tilbydere eller leverandører i negativ forstand.

I samråd med BUA sentralt tok Bymiljøetaten kontakt med følgende filialer, som alle er driftet av bydelsadministrasjoner i Oslo kommune: BUA Løren/Grünerløkka, BUA Nordre Aker, BUA Østensjø og Frigo (Friluftssenteret i Gamle Oslo). Hver filial fikk tilbud om å disponere en lastesykkel hver og 1-2 sykkelvogner. Alle filialene ønsket å inngå et samarbeid. Foruten filialene som fikk lastesykler ble det kjøpt inn to sykkelvogner til utlån hos BUA Ullern.

Samarbeidsavtalene mellom BUA-filialene og Bymiljøetaten ble signert sommeren 2021.

Innkjøp av sykler

Lastesyklene som skulle lånes ut ble anskaffet gjennom Oslo kommunes samkjøpsavtale, og var blant markedets beste longtail-sykler. Valget falt på en longtail-modell fordi syklene har plass til to barn bak og mulighet for sidevesker, og er dermed et godt valg for barnefamilier. I tillegg er longtail-sykler relativt likt utformet som vanlige sykler, noe som gjør de enkle å manøvrere for uerfarne "lastesyklister". Slike sykler er også mindre plasskrevende enn modeller med kasse foran eller bak. I tillegg til syklene ble det kjøpt inn nødvendig tilbehør, som hjelmer, solide låser og sidebagger til oppbevaring. Syklene ble foliert med logoer og teksten "Lån meg".

Ytterligere innkjøp i pilotperioden skulle avklares og finansieres av Bymiljøetaten etter innspill fra BUA.



Syklene som ble kjøpt inn var godt tilpasset barnefamilier. Foto: Bymiljøetaten

Verkstedtjenester

Det var Bymiljøetatens ønske at utlånsordningen skulle være et helårstilbud, i tråd med sykkelstrategiens mål om å øke vintersykling. Det ble derfor kjøpt inn piggdekk til alle syklene. I henhold til avtalen med BUA skulle Bymiljøetaten ha ansvar for å finansiere og bestille verkstedtjenester i forbindelse med omlegging av dekk og service/reparasjon. BUA skulle være initiativtaker ved behov for enkeltstående verkstedtjenester utover enkelt vedlikehold.

Parallelt med planleggingen av piloten jobbet Bymiljøetaten med å få på plass en rammeavtale for sykkelreparasjon og sykkelservice. Denne avtalen var ikke på plass i begynnelsen av pilotperioden, så de første verkstedtjenestene ble utført av en annen leverandør på kommunens samkjøpsavtale.

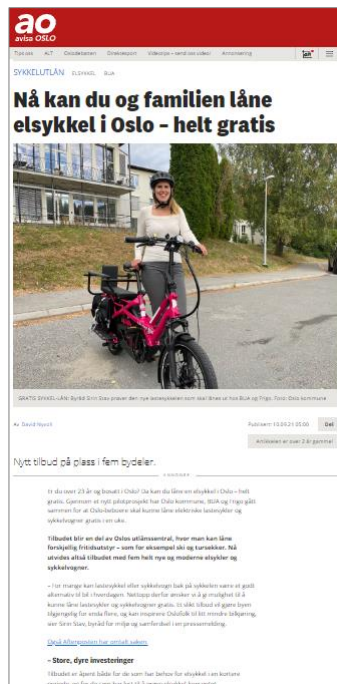
I november 2021 inngikk Bymiljøetaten en rammeavtale med sykkelleverandøren Norgård Sport (Birk), som i resten av pilotperioden ble benyttet når lastesyklene hadde behov for verkstedtjenester og dekkskifte.

1.3 Pilotperioden

Lastesyklene ble levert og klargjort for utlån sensommeren 2021. Tidlig høst ble det gjennomført et lanseringsarrangement i samarbeid med en barnehage. Dette markerte starten på pilotperioden for utlån av elektriske lastesykler. Alle BUA-filialene stilte med sykler på arrangementet, og pressen var invitert. Daværende byråd for miljø og samferdsel i Oslo, Sirin Stav, var også til stede for å promotere tilbudet. Det ble sendt ut en pressemelding og produsert video og bilder, som ble delt i BUAs og Bymiljøetatens egne kanaler.



Aftenposten, 08.09.2021



Avisa Oslo, 10.09.2021



Nordre Aker Budstikke, 25.09.2021

Underveis i pilotperioden var det BUA som sto for den daglige driften, og det var relativt lite behov for driftsoppfølging fra Bymiljøetatens side. Det ble gjennomført noen statusmøter underveis i perioden, og BUA-filialene sendte evalueringsdata til Bymiljøetaten på jevnlig basis. Foruten dette, var det kun ved reparasjon eller service at det var behov for involvering fra Bymiljøetaten.

Pilotperioden varte til september 2022. Underveis rapporterte BUA-filialene om stor interesse og lange ventelister for lån av lastesyklene. De eneste uheldige hendelsene i pilotperioden var forsinkelser knyttet til høstservice og omlegging til piggdekk, samt behov for enkelte reparasjoner, som gjorde at tilbudet var redusert i noen tidsrom.

1.4 Videreføring og oppskalering

Et stykke ut i pilotperioden ble det utarbeidet en rapport til Miljødirektoratet med foreløpige erfaringer og funn fra brukerundersøkelsen. I denne rapporten kunne Bymiljøetaten vise til gode resultater, både erfaringsmessig og basert på utlånstall og tilbakemeldinger fra brukerne. Da pilotperioden nærmet seg slutten, og dette inntrykket ikke hadde endret seg, besluttet Bymiljøetaten å initiere en videreføring og oppskalering av tilbudet.

Vinteren 2022/2023 tok Bymiljøetaten kontakt med BUA-filialene som allerede hadde sykler, og et knippe andre bydelsdrevne BUA-filialer. Tre filialer ønsket å fortsette med utlån av lastesykler, og tre nye filialer kom til. For å gjøre driften mer forutsigbar, ble samarbeidsavtalen omgjort fra ettårig til en treårig avtale. Foruten dette var avtalen tilnærmet lik den som hadde blitt utviklet til pilotperioden.

Bymiljøetaten kjøpte inn åtte nye sykler med mulighet for frakt av yngre barn (1-3 år) og feste av sykkelvogn bak. BUA Grünerløkka og Frigo ønsket å oppskalere tilbudet

med en sykkel til, og BUA Nordstrand, BUA Bjerke og BUA Hovseter fikk to sykler hver. Det skulle ta over et halvt år før syklene ble levert av leverandør. Det utvidede tilbudet kom derfor i gang først sensommeren 2023.



Det ble kjøpt inn 8 nye lastesykler med mulighet for å frakte yngre barn i 2023. Foto: Bymiljøetaten

2. Brukerevaluering

Prosjektets pilotperiode strakk seg fra september 2021 til september 2022. Det er i dette tidsrommet det er hentet inn data til brukerevalueringen. Det er gjennomført to typer datainnsamling for å vurdere hvordan tiltaket har fungert og hvilke effekter det har:

- 1) Alle BUA-filialene fikk et Excel-skjema som de skulle fylle ut ved utlån, slik at det kunne føres statistikk over antall utlån og kilometer syklet.
- 2) Det ble sendt ut en spørreundersøkelse til alle låntakere som hadde akseptert dette på forhånd.

2.1 Utlånsstatistikk

Tabellen under viser oversikt over antall kilometer syklene har blitt brukt per utlånssted og per måned. I tillegg viser nederste rad antall utlån totalt i perioden per utlånssted. Det ble ikke levert tilfredsstillende data fra den ene filialen, så statistikken er basert på de tre andre BUA-filialene.

Måned (2021/2022)	FRIGO	Nordre Aker	Grünerløkka/Løren	SUM	Gj. snitt
Sep	244	89	133	466	155
Okt	97	141	279	517	172
Nov	161	62	51	274	91
Des	0	0	67	67	22
Jan	58	81	114	253	84
Feb	44	143	189	376	125
Mar	158	23	101	282	94
Apr	138	115	130	383	128
Mai	211	273	143	627	209
Jun	Stengt	127	106	233	78
Jul	Stengt	150	82	232	77
Aug	209	207	198	614	205
Sep	149	76	101	326	109
<u>Totalt</u>	<u>1469</u>	<u>1487</u>	<u>1694</u>	<u>4650</u>	<u>1550</u>

Det ble registrert totalt 81 utlån i pilotperioden, og syklene var som hovedregel lånt ut syv dager av gangen. Det er store variasjoner i hvor mye hver enkelt person syklet per lån. Personen som syklet kortest syklet kun 2 km, mens personen som syklet lengst tilbakela 207 km. Gjennomsnittlig antall km syklet per låneperiode var 58 km. Totalt ble 4650 km tilbakelagt i løpet av perioden.

Oversikten viser at syklene ble godt brukt i pilotperioden. Syklene ble mer brukt i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret. Generelt sykler folk mer sommerstid, men det er

også verdt å nevne at forsinkelser knyttet til omlegging til piggdekk på høsten, samt enkeltreparasjoner, reduserte tilbudet i enkelte tidsrom.

2.2 Brukerundersøkelse

Om undersøkelsen

Formålet med utlånsordningen var å inspirere til bruk av lastesykkel som alternativ til bil. For å få kunnskap om dette og andre effekter, ble det laget en spørreundersøkelse for å kartlegge erfaringer og bruk blant låntakerne.

Ved utlån av lastesyklene ble låntakerne spurt av BUA-representanten om de kunne tenke seg å svare på en spørreundersøkelse. E-postadressen til de som samtykket ble oversendt Bymiljøetaten, som sendte ut undersøkelsen til nye låntakerne en gang i måneden. På denne måten gikk det maks én måned fra en person hadde lånt en lastesykkel til hen fikk tilsendt spørreundersøkelsen – som gjør det sannsynlig at brukerne fortsatt hadde låneperioden relativt friskt i minnet når de skulle svare på spørsmålene.

Av totalt 81 utlån besvarte 19 låntakere hele undersøkelsen. Dette utgjør 23% av alle låntakerne. Svarprosenten er i seg selv ikke spesielt lav sammenlignet med andre spørreundersøkelser, men det absolutte antallet svar er likevel så lavt at resultatene må tolkes med forsiktighet. For nærmere innsikt i svarene, se vedlagt rapport.

Funn fra spørreundersøkelsen

Alle brukerne var veldig fornøyde med at det var opprettet et tilbud der de kunne låne lastesykkel. Flertallet hadde aldri syklet med lastesykkel før, og lånte lastesykkelen helt eller delvis fordi de vurderte å kjøpe seg en egen lastesykkel. Det varierte hvor mye de brukte sykkelen i låneperioden, der noen bare brukte den «litt», mens andre brukte den «veldig mye». Ca. halvparten av respondentene oppga at andre i deres husstand også hadde syklet med lastesykkelen, som viser at utlånsordningen har nådd ut til flere enn de 81 personene som har lånt sykkelen. Størstedelen av brukerne hadde brukt sykkelen til å hente/bringe/følge barn (73%). De andre reisemålene som sykkelen var blitt brukt mest til var henholdsvis fritidsreiser (63%), innkjøpsreiser (53%) og arbeidsreiser (47%).

Respondentene fikk spørsmål om hvordan de hadde reist dersom de ikke hadde lånt lastesykkelen, hvor flere svar var mulig. Sykkelen erstattet i størst grad kollektivreiser (58%), etterfulgt av gange (42%), sykkel (42%) og bil (37%). Blant de som svarte at lastesykkelen erstattet bilreiser, oppga de fleste at den erstattet bilen i stor (27%) eller veldig stor (57%) grad. Nesten alle respondentene hadde førerkort og tilgang til enten eiet eller leaset bil i sin husholdning.

Selv om låntakerne generelt sett var veldig fornøyde, så kom det også frem i undersøkelsen at det finnes potensial for at utlånsordningen kan bli bedre. Blant annet mente flere at nettsidene til BUA burde hatt et bedre bookingsystem. Det var

dessuten et sterkt ønske om at det burde bli flere lastesykler tilgjengelig for lån, siden det var så lang ventetid - og dermed vanskelig å få lånt. Det ble også trukket frem at det hadde vært fint med en lastekurv foran på sykkel. Et annet ønske var at låntakerne burde få informasjon i etterkant om forskjellige lastesykkeltyper og lenker til steder med informasjon om lastesykler. Dette vil være til videre hjelp for de som vurderer å kjøpe en lastesykkel, men som kanskje ikke kjenner så mye til de ulike mulighetene.

Utlånsordningen har også hatt en form for «ambassadør-effekt», ettersom nesten alle svarte at de har anbefalt lastesykkel til andre, og flertallet oppga at de hadde anbefalt det til mange. Med tanke på at de fleste hadde ingen eller liten erfaring med lastesykler fra før, kan det virke som at utlånsordningen gjør at folk raskt får øynene opp for at lastesykkelen kan dekke et stort omfang av det daglige reise- og fraktbehovet.

I fritekstbesvarelsene kommenterte mange hvor godt lastesykkel fungerte i deres hverdag. Nedenfor er noen utvalgte sitater fra respondentene:

«Lastesykkel er det eneste som funker til alle ærend/reiser jeg driver med. Lastesykkel erstatter kollektiv, bil, vanlig sykkel og gåturer.»

«Lettere og komme seg fra sted til sted. Slippe kø, bom og bensinpenger. Alltid ha en plass og sitte for barn slik at man slipper å stå i bussen. God mosjon.»

«Enkelt, fleksibelt og miljøvennlig. Gøy fremkomstmiddel for barn.»

«Det var praktisk og tidsbesparende i forhold til kollektivt og i stedet for å gå»

«Effektiv og rask reisemåte»

«Det var fantastisk og ga oss mye frihet og glede.»

«Fantastisk tilbud! Håper dere fortsetter med tilbudet, utvider det, og klarer å gjøre det kjent for mange flere!»

Svarene i undersøkelsen viser at tilbudet ga mersmak for låntakerne. Flertallet oppga at det var veldig sannsynlig at de kom til å låne lastesykkel igjen, og flere også oppga at det var høy sannsynlighet for at de kom til å skaffe seg en egen lastesykkel.

3. Erfaringer

Dette kapitlet oppsummerer Bymiljøetatens erfaringer fra prosjektet, og tar for seg hvordan utlånsordningen for lastesykler i samarbeid med BUA har fungert. Vi deler også våre tanker om veien videre.

3.1 Godt samarbeid med BUA

Prosjektet hadde vært krevende hvis Bymiljøetaten skulle driftet tilbudet selv. Et driftssamarbeid med BUA, som har solid erfaring med utlån av fritidsutstyr, har fungert svært godt. BUA har vist seg som en fleksibel organisasjon, som har kommet med gode og raske tilbakemeldinger og innspill. Fra innledende kontakt til formalisert samarbeid og oppstart av lånetilbudet, tok det under et halvt år. Da pilotperioden først kom i gang, ble det utover i perioden mindre og mindre behov for oppfølging og administrasjon. Bymiljøetaten har primært blitt kontaktet hvis det har vært noe feil med sykkelen, og det har vært behov for verkstedtjenester.

Ettersom BUA-filialene driver ideelt uten inntjening, er de avhengig av bidrag og støtte til drift og utstyr. De har få eller ingen muligheter til å gjøre innkjøp eller drifte noe som krever større kostnader. For begge parter har derfor dette vært en gjensidig gunstig ordning, hvor Bymiljøetaten har stilt med økonomiske ressurser til innkjøp og driftskostnader, mens BUA har tatt ansvar for utlån og administrasjon.

Det var en fordel å ha en forankring hos BUA sentralt gjennom hele prosjektperioden, selv om samarbeidet ble kontraktsfestet med de enkelte filialene. Det at BUA sentralt stilte med en ressurs var nyttig i arbeidet med å avtalefeste samarbeidet, utvikle en felles forståelse, planlegge lansering og tilpasse innkjøp av sykler.

I hovedsak er det deltidsansatt ungdom som jobber med utlån av utstyr i BUA-filialene. Det var viktig at disse fikk god opplæring for å kunne informerelåntakere om hvordan syklene skulle behandles for å redusere risiko for tap og skader. Dette har imidlertid vist seg å være et sårbart system til tider (se 3.5).

3.2 Organisering av piloten

Selv om det tok noe tid å komme i gang med utlånsstilbudet, var det meget nyttig å ha på plass et solid fundament i forkant av selve pilotperioden. Det er grunn til å tro at arbeidet som ble lagt ned i Bymiljøetaten med juridiske vurderinger av risiko og mulige utfordringer har bidratt til at pilotprosjektet har møtt på relativt få problemer underveis.

Det ble gjort et grundig arbeid med å formalisere ansvarsfordeling mellom Bymiljøetaten og BUA i en felles samarbeidsavtale. Det har ikke vært knyttet usikkerhet til punkter i avtalen underveis, og da samarbeidet ble videreført etter pilotperioden, var det ikke behov for større endringer i avtaleteksten. Egenerklæringen til bruk ved utlån har vært en ekstra sikkerhet når man låner ut noe

så kostbart som en lastesykkel. Egenerklæringen har også vært viktig for å komme i kontakt med brukere og få evaluert tilbudet.

3.3 Leverandøravtaler

Det var en stor fordel å kunne benytte kommunens avtaler for innkjøp av sykler og verkstedtjenester. Dette har spart Bymiljøetaten for mye tid og administrasjon. Etter bestilling av sykler tok det imidlertid lang tid før leverandøren fikk syklene levert fra utlandet. Det er stor etterspørsel etter lastesykler, så det var nødvendig å beregne god tid på å få syklene på plass til utlån. Ettersom Bymiljøetaten administrerte innkjøpet, hadde ikke BUA full oversikt over hva som var kjøpt inn og skulle leveres. Det viste seg etter hvert at leverandøren ikke hadde levert alt av utstyr, blant annet piggdekk, noe som førte til noen forsinkelser i prosjektet.

I et prosjekt som dette er det viktig at syklene er funksjonelle og i drift. Det var derfor veldig nyttig å få på plass en rammeavtale for verkstedtjenester i løpet av perioden. Rammeavtalen har gjort det mulig å bestille høst- og vårservice i god tid på forhånd, og at verkstedet er tilgjengelig for å håndtere enkeltoppdrag ved skader/reparasjoner på syklene.

Administrativt kunne det vært mer effektivt om BUA og verkstedet hadde mer direkte kommunikasjon. Samtidig ser vi at det har vært nyttig å ha et bindeledd i Bymiljøetaten, som kan ta seg av eventuelle finansielle avklaringer, sette opp oppdragsbeskrivelser og ha overblikk over behovet. Etter at Bymiljøetaten hadde gjort sine vurderinger og bestilt oppdrag fra verkstedet, ble det opprettet direkte kontakt mellom verkstedet og BUA-filialene for å avtale tid og sted.

3.4 Omtale og tilbakemeldinger

Vi opplevde kun positiv omtale av prosjektet ved lansering, både i media og i sosiale medier. I det hele tatt virker det som at prosjektet har blitt oppfattet av allmennheten som utelukkende positivt. De gode tilbakemeldingene kan komme av at dette er en type delemobilitet som er åpen for alle, uten kostnader for låntakerne, og som er administrert gjennom etablerte og erfarne utlånskontorer.

Tilbakemeldingene fra BUA-filialene er at lastesyklene har vært veldig populære låneobjekter. Populariteten bekreftes også gjennom brukerundersøkelsen.

3.5 Tyveri og andre utfordringer ved utlån

En av de største risikofaktorene som ble identifisert i dette prosjektet, var faren for tyveri/tap av sykler og utstyr. I 2022 ble det anmeldt over 6000 sykkeltyverier i Oslo, og med tanke på at lastesyklene i dette prosjektet er kostbare, har det vært vanskelig å eliminere enhver risiko for tyveri. I tillegg er det å låne ut sykler til privatpersoner i seg selv et ekstra risikoelement. Selv om brukerne av syklene må identifisere seg selv, og underskriver på at sykkelens skal oppbevares trygt i låneperioden, er det umulig å

ha full oversikt over om dette faktisk blir etterlevd. Bymiljøetaten er også avhengig av at de ansatte i BUA følger rutinene og informerer godt nok om bruk av sykkelen.

Selv om det ikke skjedde noen negative hendelser eller tyverier i selve pilotperioden, har vi erfart slike hendelser i ettertid. Like etter pilotperioden ble en av syklene stjålet. BUA forsøkte å følge opp saken med låntakeren for å få tyveriet politianmeldt i tråd med BUAs retningslinjer, men det var vanskelig å opprettholde dialogen. Det ble vurdert politianmeldelse av låntakeren, da det var mistanke om brudd på vilkårene i låneavtalen. Saken ble etter hvert henlagt fra Bymiljøetatens side, og sykkelen avskrevet som tapt.

I senere tid har også en av de nye syklene har blitt stjålet. Denne sykkelen ble stjålet til tross for at låntakeren hadde fulgt vilkårene for utlån, ved å låse sykkelen i innelåst bakgård og fjerne batteriet. Låntakeren anmeldte selv saken til politiet. Sykkelen er ansett som tapt, med lav sannsynlighet for at den kommer til rette.

En annen sykkel var savnet i en periode. Denne sykkelen ble ikke levert tilbake etter endt lånetid, og det var vanskelig å oppnå kontakt med låntaker. Til tross for gjentatte purringer ble sykkelen ikke levert tilbake. Sykkelen ble funnet igjen ettersom BUA hadde installert flere sporingsenheter på sykkelen, og dermed kunne finne eksakt lokasjon.

Opprinnelig ble det avtalt med BUA at sporing av syklene er noe filialene selv skal ta stilling til og administrere. På bakgrunn av den senere tids hendelser valgte Bymiljøetaten imidlertid å gå til innkjøp av sporingsenheter til alle syklene. Etter at prosjektet kom i gang i 2021 har det kommet en rekke bedre sporingsløsninger på markedet, og Bymiljøetaten har nå installert slike i alle utlånssyklene. Det er også gjort innkjøp av noen av de mest solide låsene på markedet, som skal bidra til ekstra sikkerhet. Bymiljøetaten vil også gjøre en ny vurdering av mulighetene for å forsikre syklene.

3.6 Samlet vurdering av prosjektet

Samlet sett er Bymiljøetaten godt fornøyd med resultatene fra pilotprosjektet. Svarene fra brukerundersøkelsen viser at vi har nådd ut til ønsket målgruppe – familier og andre vurderer om lastesykkel kan løse transportbehov i hverdagen. Låntakerne opplever at lastesykkelen bidrar til en god transporthverdag. Flere vurderer sterkt å kjøpe sin egen, og mener at tilbudet burde vært utvidet og gjort tilgjengelig for flere.

Organiseringen av prosjektet har også fungert godt. Bymiljøetaten og BUA har hatt et velfungerende samarbeid, og det har vært ønskelig fra begge parter å videreføre utlånssordningen. På bakgrunn av de positive erfaringene fra prosjektet er samarbeidet forlenget og utvidet. Ved utløp av forlenget avtaleperiode vil det gjøres en ny vurdering av tilbudet og samarbeidet mellom Bymiljøetaten og BUA.

Vedlegg

Egenerklæring for lån

Lån av lastesykkel

1. Når du forlater sykkelen skal du alltid:
 - Ta med deg batteriet
 - Låse sykkelrammen og ett hjul med kjettingen i noe som ikke er flyttbart
2. Lastesykkelen skal oppbevares i en låst garasje eller innendørs over natten. Alternativt kan den oppbevares på et trygt sted ute, for eksempel i en låst bakgård hvor primært beboere kan komme inn. OBS! Lastesykkelen skal aldri oppbevares på gateplan eller på offentlig sted over natten.
3. BUA sine lastesykler har en verdi fra 20 000,- til 70 000,-. Hvis lastesykkel eller annet utstyr blir stjålet under lånetiden (eks. lader/batteri), må låntaker selv anmelde tyveriet til politiet og fremlegge bekreftelse fra politiet til BUA.
4. Låntaker er selv ansvarlig for skader som kan oppstå ved bruk av sykkelen. All ferdsel skjer på eget ansvar. Låntaker og andre brukere oppfordres til å bruke hjelm ved sykling.
5. Låntaker og andre brukere av sykkelen må være over 23 år.
6. Låntaker godtar at lastesykkelen kan spores. Enkelte lastesykler har en innebygd GPS-sporingsenhet som sporer og lagrer lokasjonsopplysninger om leietakers bevegelser ved bruk av syklene. GPS-sporingen skal kun benyttes for å spore opp syklene i forbindelse med tyveri og tap av syklene, og vil ikke bli benyttet til andre formål.
7. Lading av batteriet skal skje innendørs og under tilsyn. Lading over natten frarådes. Eventuelle skader som oppstår dersom laderen/batteriet tar fyr er låntakers ansvar. Lading skal kun gjøres med medfølgende lader.
8. Utlån av lastesykler gjøres i samarbeid med Bymiljøetaten i Oslo. Låntaker godtar at e-postadressen som er oppført deles med Bymiljøetaten og at låntaker kan kontaktes i forbindelse med evaluering av ordningen.

(Sted), _____/_____/_____

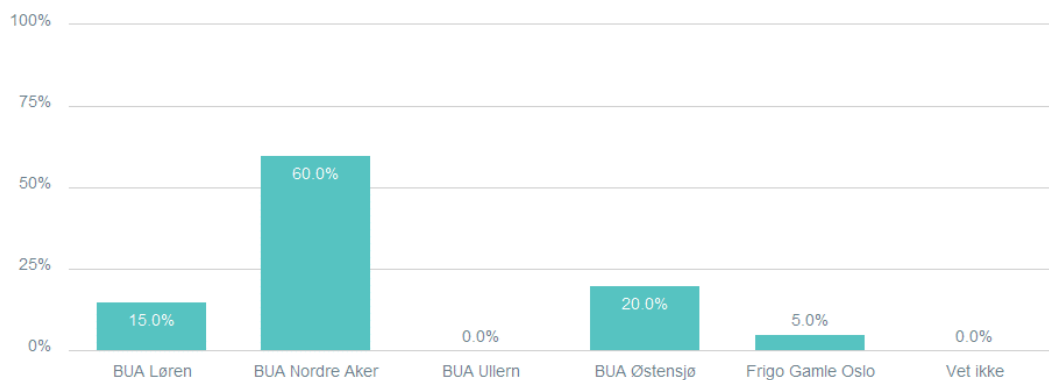
NAVN MED BLOKKBOKSTAVER _____

Telefon _____

Underskrift _____

Brukerevaluering 2021/2022

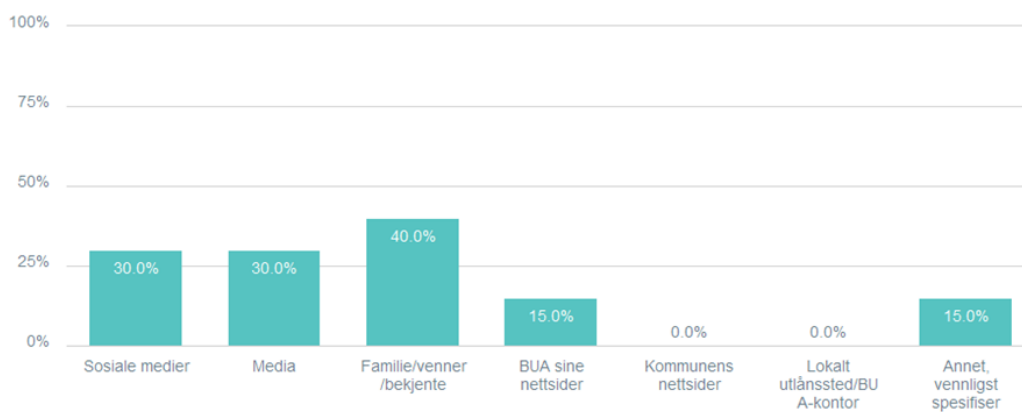
Hvor har du lånt lastesykkel/sykkelvogn?



Total

20

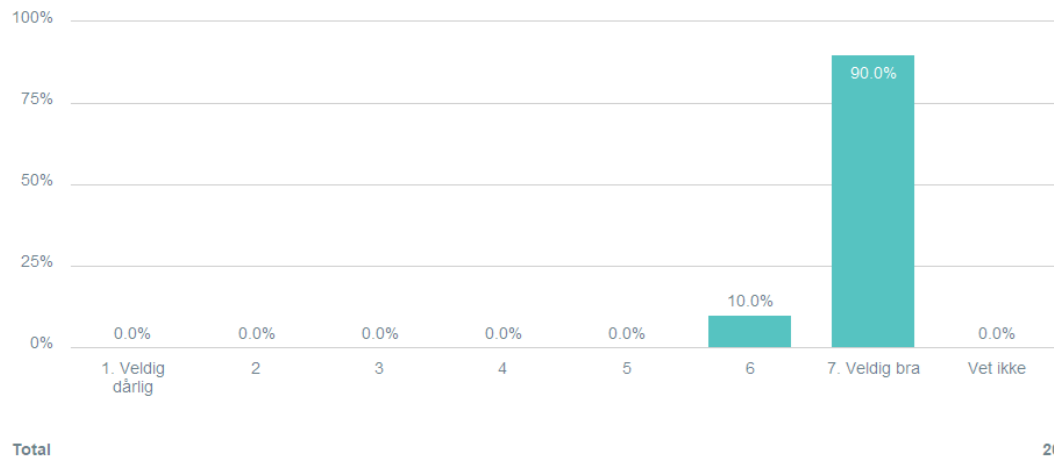
Hvor hørte du om muligheten for å låne lastesykkel/sykkelvogn hos BUA/Frigo?



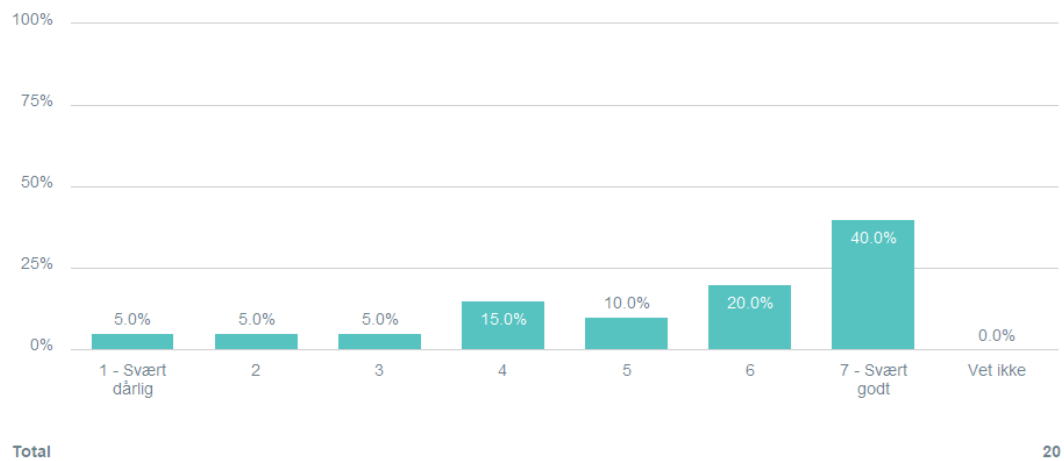
Total

20

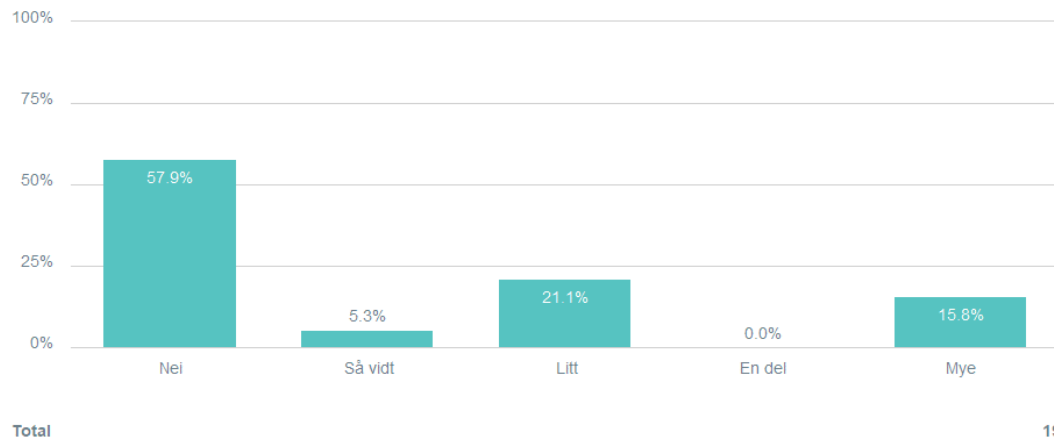
Hva synes du om tilbudet om å kunne låne lastesykkel/sykkelvogn?



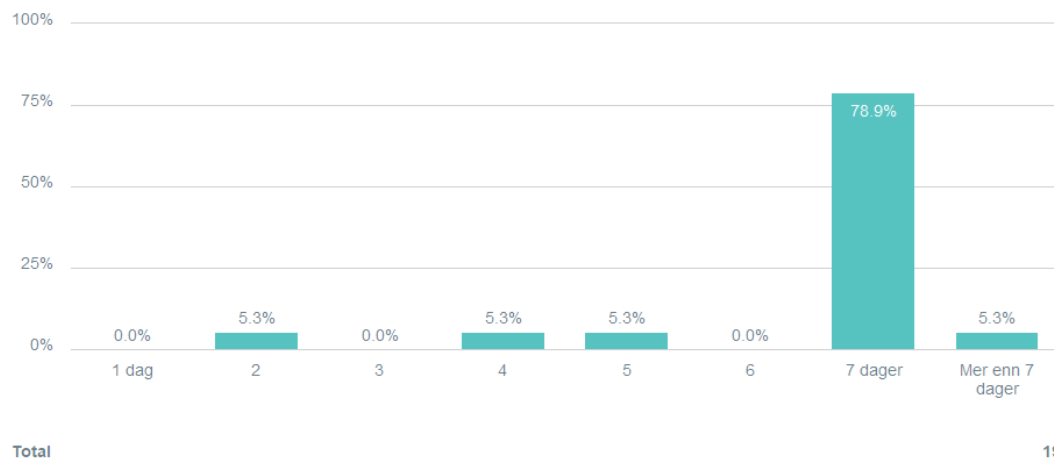
Hvor godt synes du prosessen med å låne lastesykkel/sykkelvogn fungerer? (Booking, henting og levering.)



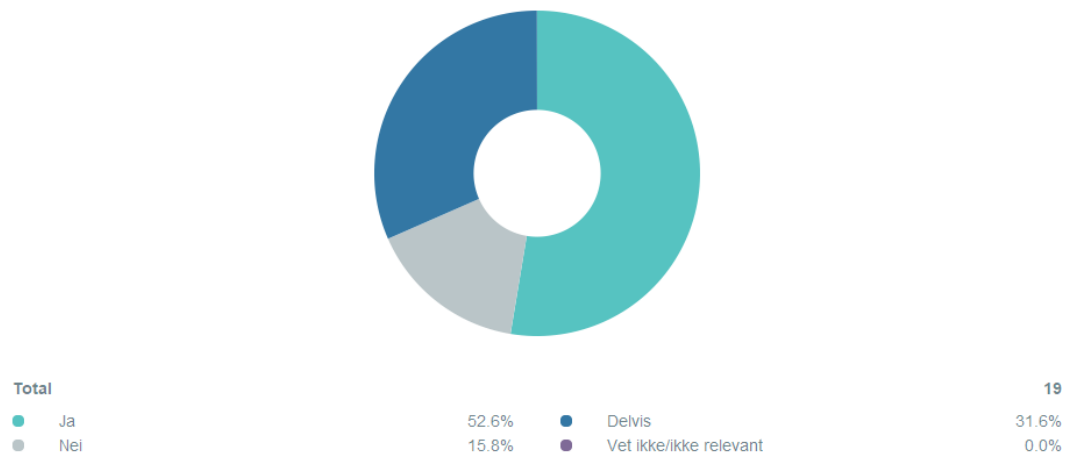
Har du syklet med lastesykkel tidligere?



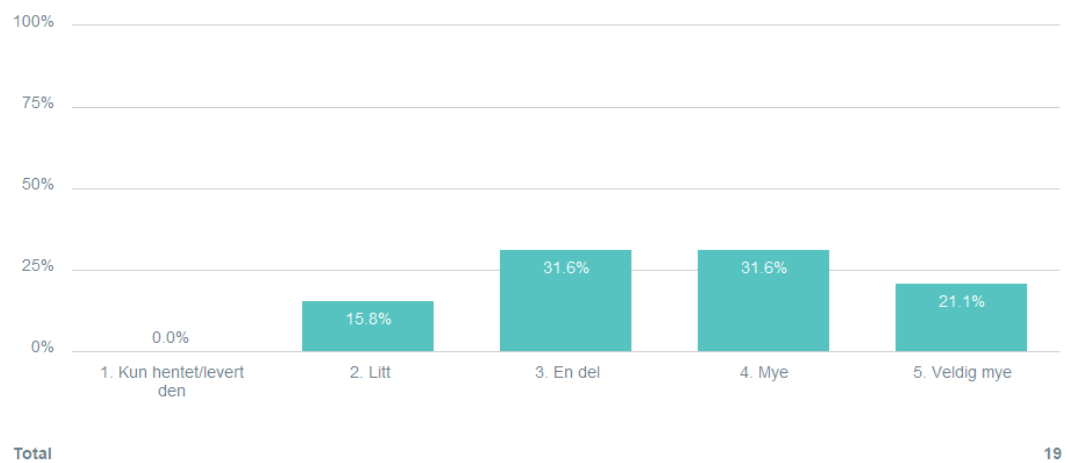
Hvor mange dager lånte du lastesykkelen?



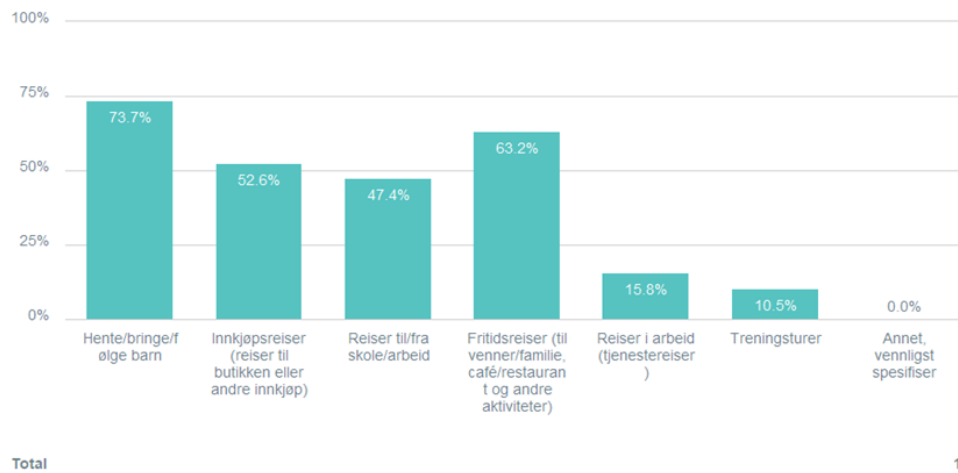
Lånte du lastesykkelen for å teste ut om det kan være aktuelt for deg/dere å skaffe en egen?



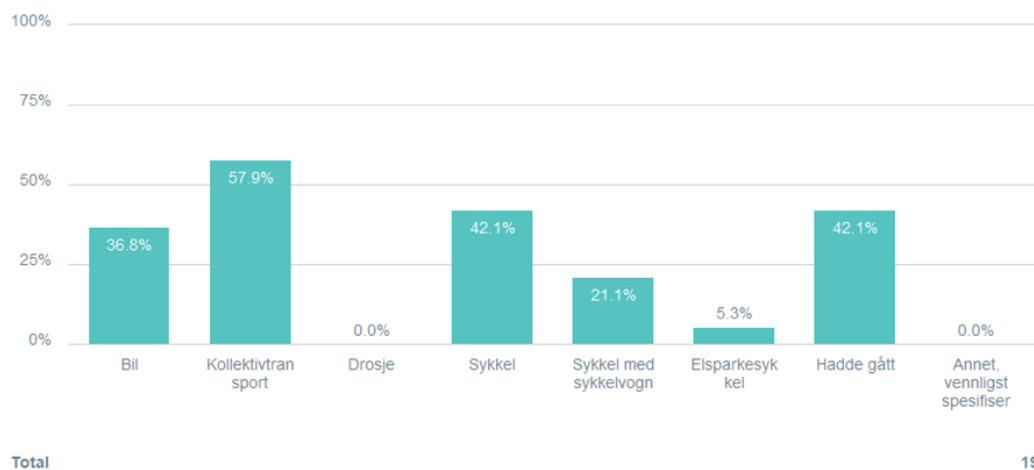
Hvor mye brukte du lastesykkelen i låneperioden?



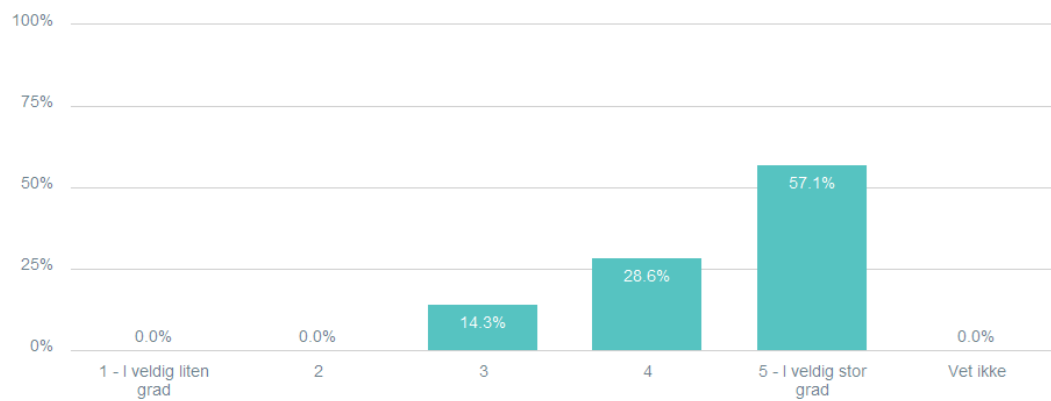
Hva slags type reiser har du brukt lastesykkelen til?



Hvis du ikke hadde lånt lastesykkelen, hvilke av de følgende transportformene hadde du brukt mest i stedet? Maks 3 svaralternativer.



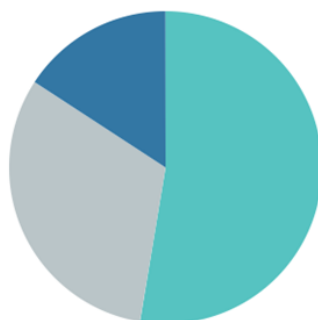
I hvor stor grad erstattet lastesykkelen turer du ellers ville reist med bil?



Total

7

Reiste du mer da du hadde lastesykkelen enn du normalt ville ha gjort?



Total

- Ja
- Nei
- Vet ikke

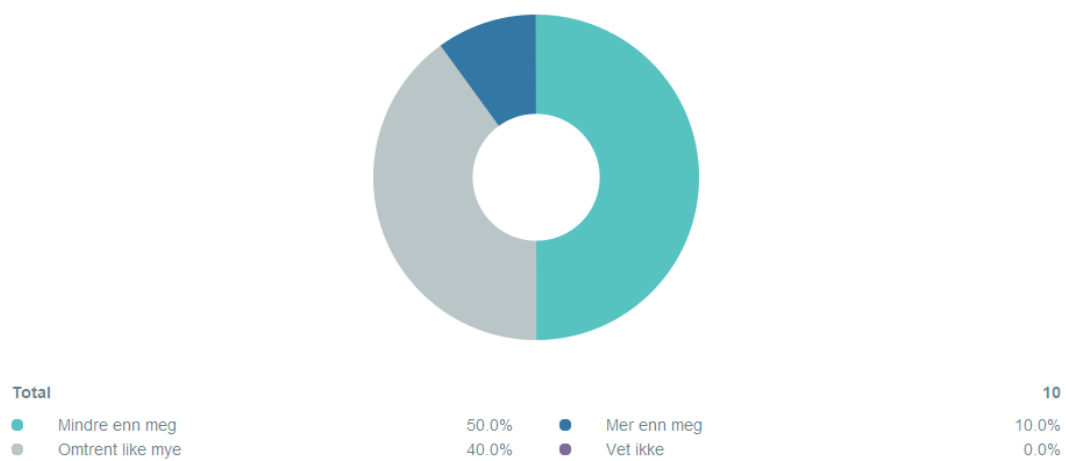
19

52.6%
31.6%
15.8%

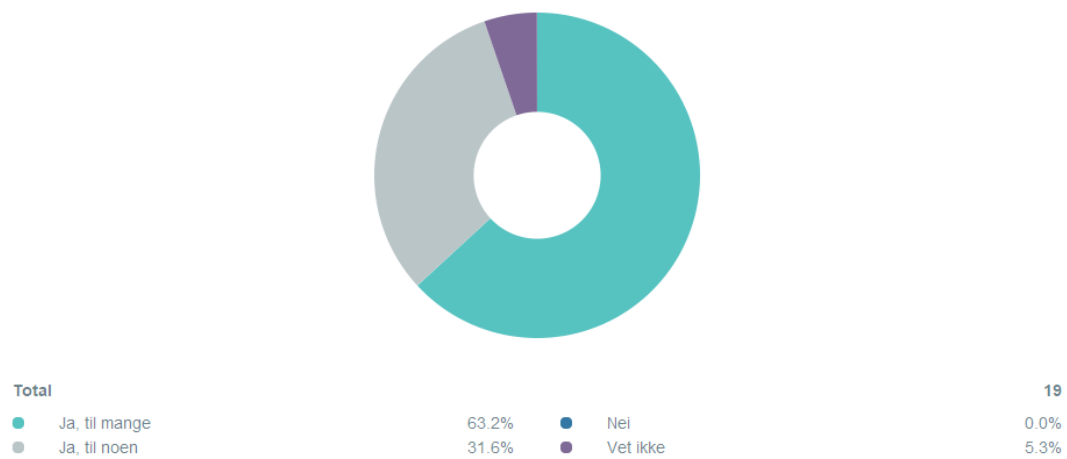
Har andre i din husstand eller familie syklet med lastesykkelen?



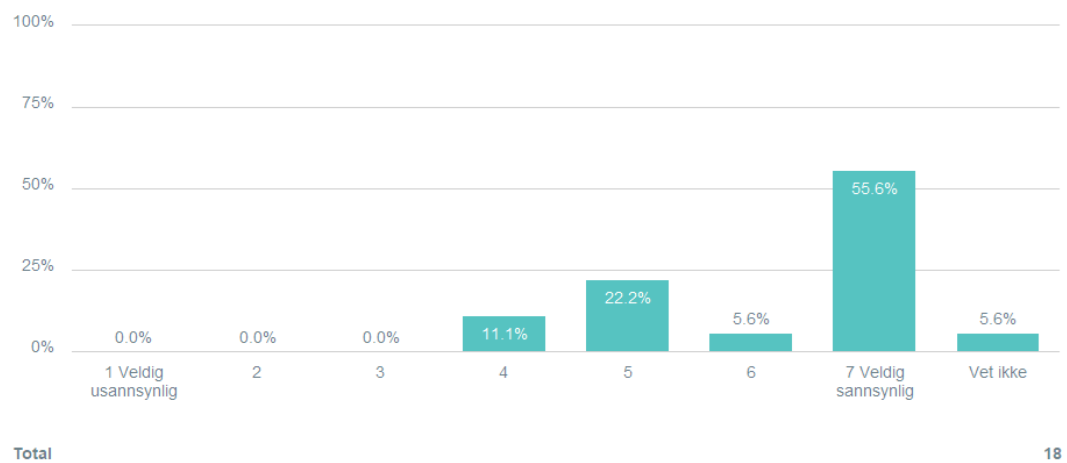
Hvor mye har den/de andre brukt lastesykkelen?



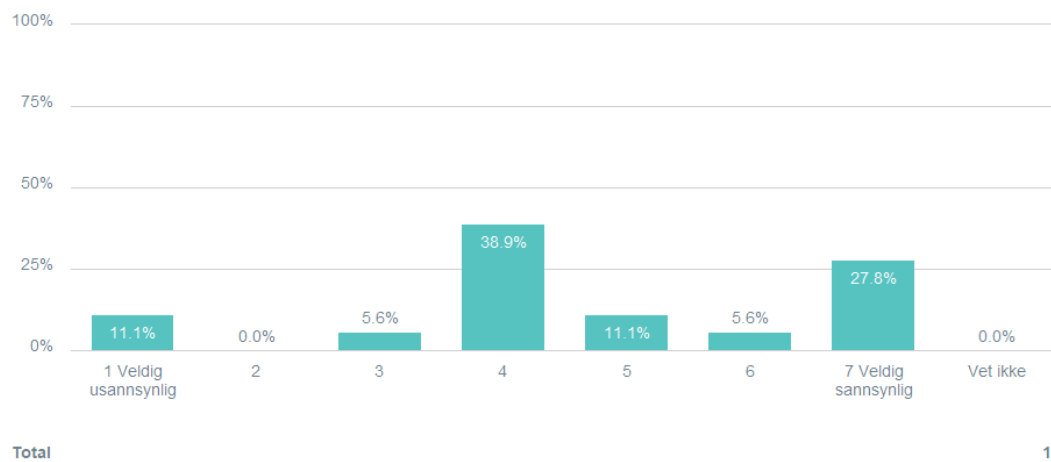
Har du anbefalt lastesykkel til andre?



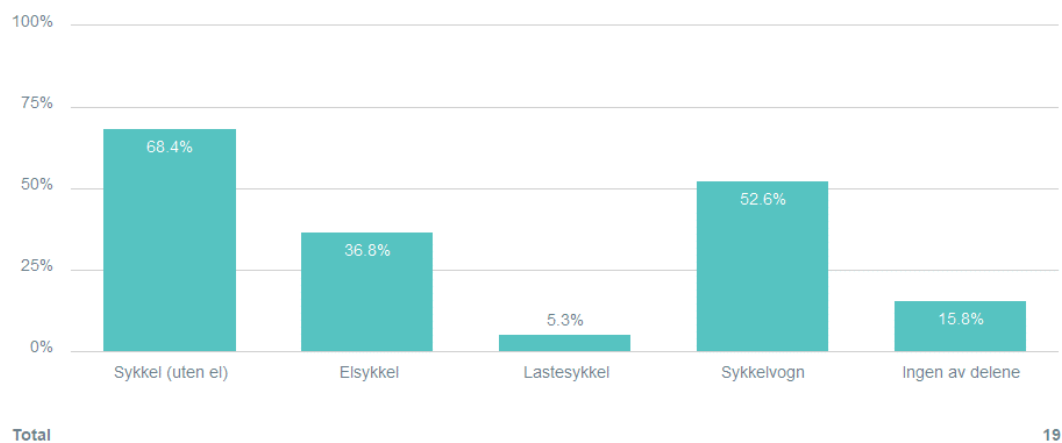
Hvor sannsynlig er det at du kommer til å låne lastesykkel igjen?



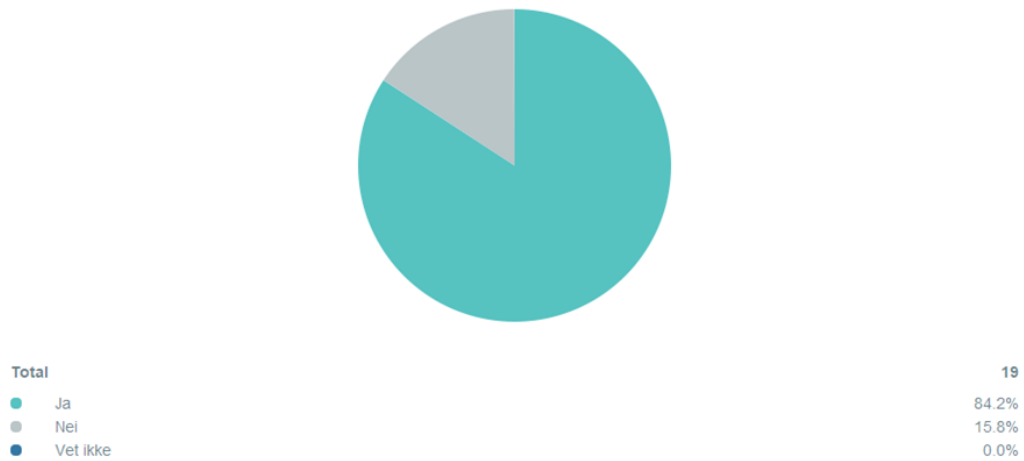
Hvor sannsynlig er det at du kommer til å få deg en egen lastesykkel?



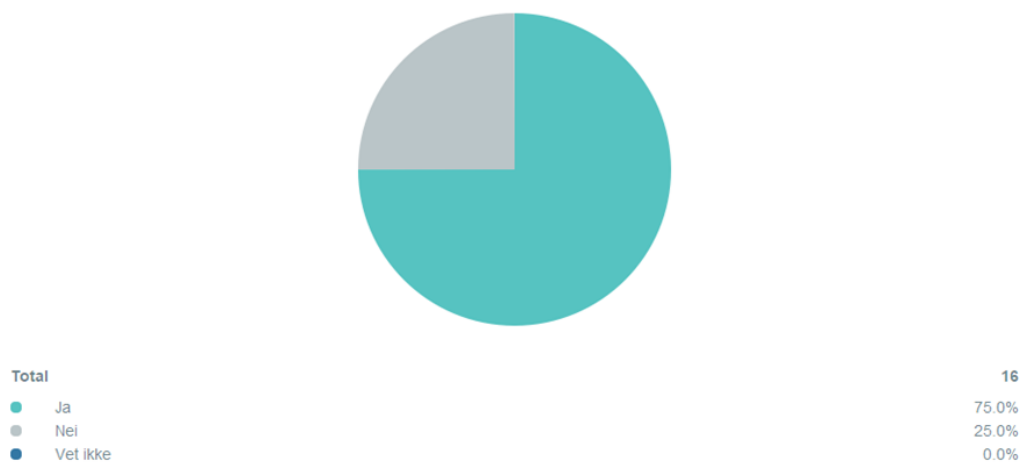
Hvilke av de følgende har du tilgang til i din husholdning?



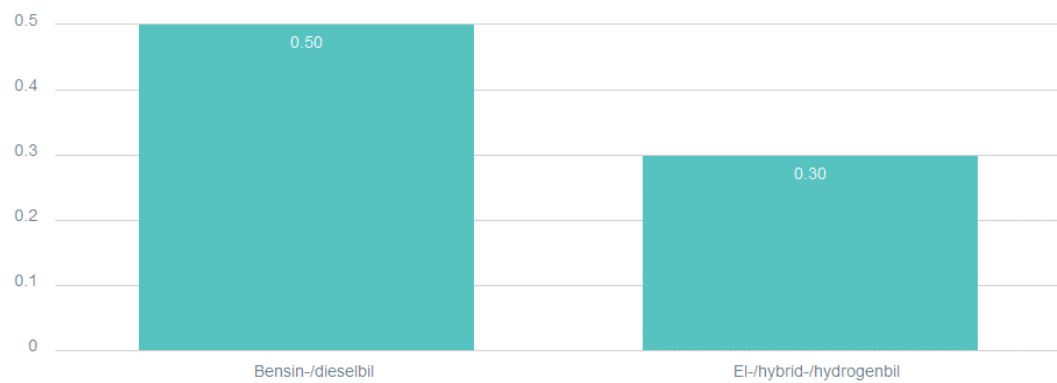
Har du førerkort for bil?



Har du tilgang til eiet eller leaset bil i din husholdning?



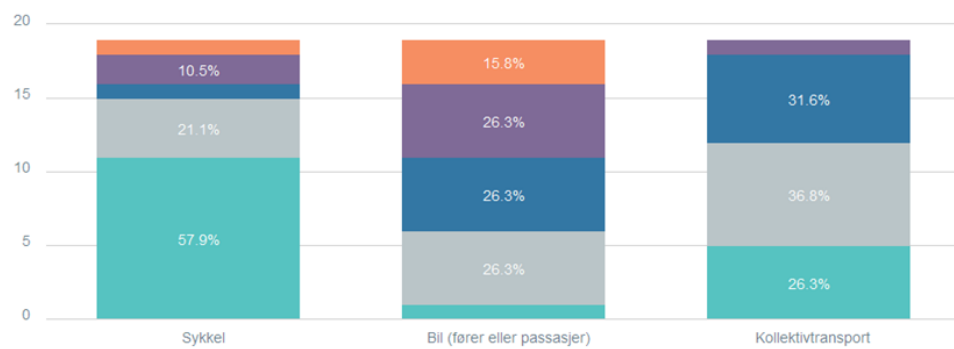
Hvor mange av følgende biler eier eller leaser du eller andre i husholdningen?



Total

12

Hvor ofte pleier du å benytte følgende transportmidler i sommerhalvåret (april til september)?



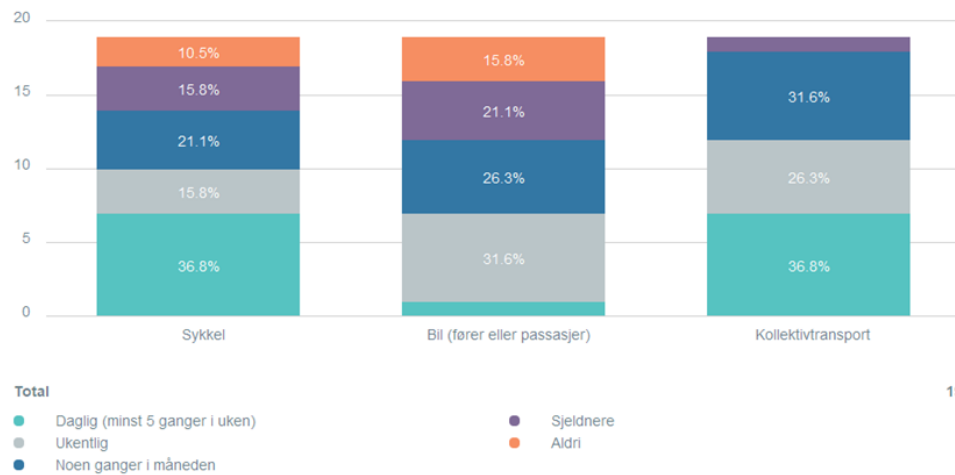
Total

19

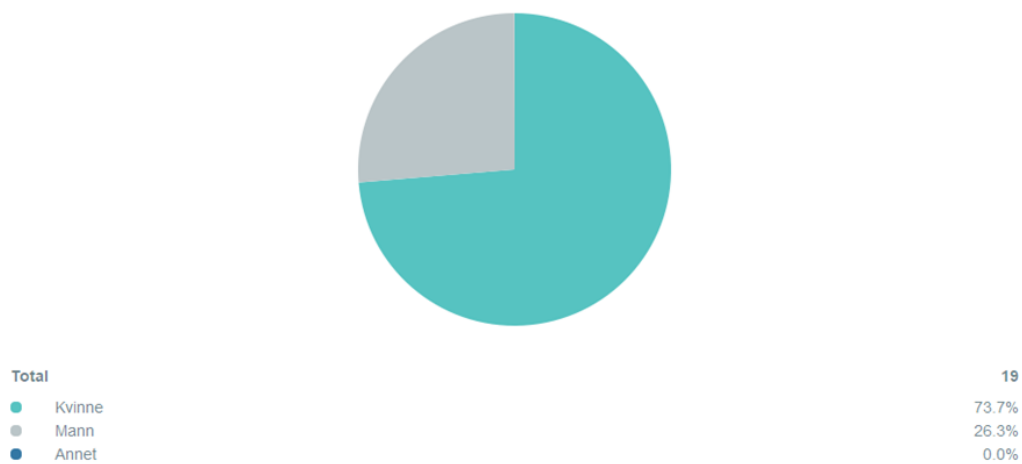
● Daglig (minst 5 ganger i uken)
● Ukentlig
● Noen ganger i måneden

● Sjeldnere
● Aldri

Hvor ofte pleier du å benytte følgende transportmidler i vinterhalvåret (oktober til mars)?



Kjønn?



Hvordan kunne låneprosessen ha blitt gjort bedre?

1. Veldig hyggelige folk som jobber der. Men nettsidene er ganske så ubrukelige. Det er helt bingo å gjette seg frem til akkurat når man kunne booke en sykkel - man må treffe akkurat i det det blir ledig og det må være riktige antall dager frem i tid _og_ det må også matche åpningsdagene til der man ønsker å reservere sykkelen fra. Feilmeldingene man får fra systemet er også vanskelige å tolke. Det bør opplyses i gui om at "sykkel er booka frem til dato og kan bookes fra dato:tidspunkt igjen".

2. Få inn flere lastesykler, så det blir lettere for flere og leie.

3. Det er Langangen ventelister på utlån av utstyr slik at man må vente leeeenge 1-2 mnd på ledig sykkel

Kan du dele noen ord med oss om hvorfor du lånte en lastesykkel i stedet for å reise på andre måter?

1. Vi har ikke bil og vurderer å kjøpe lastesykkel.

2. It is a very good alternative

3. Besøk av barnebarn med egen sykkel, men for små til å sykle hele turen.

4. Jeg had to barn, og vi pleier å reise med kollektivtransport. Med lastesykkel var vi mye mer fleksible og raskere for å nå steder som det tar mye tid til å nå med transport. For barna mine er det også mer gøy å site på sykkelen enn å sitte i bussen og de tåler en lengre reise på lastesykkelen enn i bussen. I tillegg slipper man litt stress om å rekke bussen eller hente lenge på neste. Det var fantastisk og ga oss mye frihet og glede.

5. Vi har allerede lastesykkel (kassesykkel) og skulle teste om longtail-lastesykkel passer like bra da barne vokser litt ut av kassesykkelen

6. Lastesykkel er det eneste som funker til alle ærend/reiser jeg driver med. Lastesykkel erstatter kollektivt, bil, vanlig sykkel og gåturer.

7. Vi sykler med to barn i sykkelvogn og det begynner å bli tungt, i tillegg går hente/levere raskere med elsykkel

8. Har ikke bil og hadde behov for å transportere tunge ting. Ønsket også å prøve med tanke på å kjøpe. Synd det er så dyrt.

9. Jeg har hatt en Terns lastesykkel som har blitt stjålet. Jeg har to barnehagebarn og ingen bil (har ikke lappen) Vi var helt avhengig av sykkelen vår i for å få hverdagen til å fungere, og da den ble stjålet var det fullstendig krise. At vi fikk låne BUA sin sykkel en uke reddet oss. Skulle gjerne ha lånt den lengre, og gjerne betalt for det også hvis det var en mulighet. Leie sykkel har vist seg å være svært vanskelig og absolutt et behov som i dag ikke dekkes i Oslo. Vi kommer til å låne ski og andre ting i fremtiden og takker for et utrolig bra tilbud. Jeg håper dere åpner flere steder i Oslo.

10. Lettere og komme seg fra sted til sted. Slippe kø, bom og bensinpenger. Alltid ha en plass og sitte for barn slik at man slipper å stå i bussen. God mosjon.

11. Enkelt, fleksibelt og miljøvennlig. Gøy fremkomstmiddel for barn.

12. Det var praktisk og tidsbesparende i forhold til kollektivt og istedet får å gå

13. Effektiv og rask reisemåte

Har du noen innspill du ønsker å dele om BUAs utlansordning av lastesykkel/sykkelvogn? Ris, ros, forbedringsmuligheter, annet?

1. Gjør den mer kjent, ha flere long tail sykler med barnesete, ha to batterier for mer kraft.

2. just to acknowledge and say thanks for everything

3. Veldig bra for min del å kunne bestille på forhånd på nettsiden!

4. Bra med andre slags lastesykkeler (kasse sykkel, 3hjul, etc)!

5. Fantastisk tilbud! Skulle ønske at lastesykkelen hadde frontbærer med kasse også, enklere for svippturer til å hive sekker, poser etc oppi. Håper dere fortsetter med tilbudet, utvider det, og klarer å gjøre det kjent for mange fler! Utlånsperioden kunne kanskje vært utvidet til to uker, en uke går fort og så har man kanskje ikke rukket å bruke den så mye og blitt så godt kjent med sykkelen som man hadde tenkt til. Hvis formålet er å nudge til eget innkjøp kunne man gitt litt info om andre lastesykkeltyper etter endt låneperiode. Sykkelen er tung og ikke spesielt rask, og dyr i innkjøp. Og/eller lenker til mer info, lastesykkelforum på Facebook feks. Der er det mange som utveksler erfaringer om ulike typer, diskuterer tilleggsutstyr, barneseter etc. God kilde til research før evt innkjøp.

6. Topp tilbud! Men få de som leverer nettsidene til å bruketeste sidene - de trenger absolutt en oppgradering!

7. Vanskelig å få lånt, stor pågang og en hjemmeside som ikke fungerer bra. Måtte hente og levere på dagtid da vi først fikk booket, ikke ideelt. Ellers veldig bra tjeneste

8. Skulle ønske det var mulighet til å låne oftere ref lange ventelister. Ønsker at Ensjø også lånte ut større lastesykkel

9. Lastesykkelen burde ha frontbærer og ikke sidevesker. Det er vanskelig å få brukt sideveskene når man har to barn bak. Det var vanskelig å få booket sykkelen, brukte mange uker på å få det til. Superhyggelig og behjelpelig betjening. Fantastisk tilbud som jeg kommer til å benytte meg av igjen. Håper på flere steder

10. Alt var strålende, men kunne blitt andre bedre med flere mulige tidspunkter for å returnere lånet.

11. Skulle ønske det var flere sukker så man kunne låne oftere evt låne lengre foreksempel 2 uker i strekk

Noe annet du ønsker å dele med oss?

1. Topp ordning!

2. no

3. Flott ordning med gratis utlån. Takk for lånet :-)

4. Takk