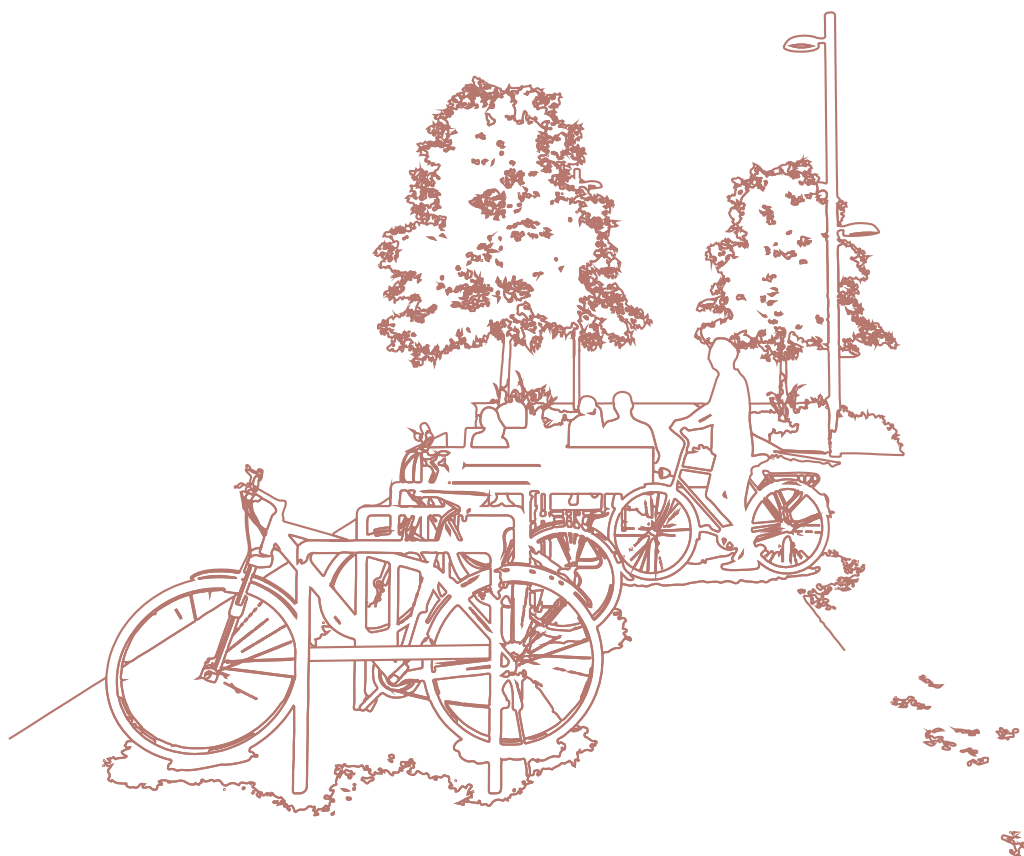


Oslo kommune ved Bymiljøetaten

KUNNSKAPSGRUNNLAG OM SYKKELPARKERING I OSLO

Forarbeid til strategisk arbeid med sykkelparkering





Oppdragsgiver:

Oslo kommune, Bymiljøetaten
Kim André Åtland Hansen

Rådgiver:

Norconsult Norge ASA, Kongens gate 21, NO-0153 OSLO

Oppdragsleder:

Kristin Brunborg Økland/ Synne Dækko Næss

Utarbeidet:

**Synne Dækko Næss (NO), Mari Andrine Hjorteset (NO),
Maria Johansen Greenidge (NO), Nora Berg Tveter (NO)**

Underleverandør:

Transportøkonomisk institutt (TØI)
Kjell Vegard Weyde, Aslak Fyhri

Rapportnavn:

Kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering i Oslo

Versjon:

1.3

Dato:

24.09.2024

Fagkontrollert: **Kristin Brunborg Økland**

Godkjent: **Kristin Brunborg Økland**



Bilde: Parkerte sykler i gate i sentrum av Oslo (Norconsult)



SAMMENDRAG

På oppdrag for Bymiljøetaten i Oslo har Norconsult og TØI utarbeidet et **kunnskapsgrunnlag** om sykkelparkering for Oslo kommune. **Formålet** med kunnskapsgrunnlaget er å kartlegge **eksisterende kunnskap**, avdekke **kunnskapshull**, og å arbeide for å få disse dekket med ny kunnskap. Videre er det et mål for arbeidet å kartlegge **dagens situasjon** for Oslo – hvordan er kapasiteten, kvaliteten og brukervennligheten ved dagens sykkelparkering, og i hvilken grad fremmer eller hindrer dette at folk velger sykkel på reiser i Oslo?

Prosess og faseinndeling

Det var et mål at kartleggingen skulle ha et særlig fokus på **brukerperspektiv**, og at det skulle være eksplorativt og utforske **nye løsninger**. Det har derfor vært et særlig fokus i arbeidet med kunnskapsgrunnlaget å snakke med aktører og brukere i Oslo, samt å kartlegge forhold relatert til sykkelparkering for Oslos befolkning på en kvantitativ og overordnet måte.

Arbeidet med kunnskapsgrunnlaget ble inndelt i fire faser – en oppstartsfase, en kartleggingsfase, en analysefase og en avsluttende fase. I løpet av oppstartsfasen ble det avholdt en workshop der sentrale aktører i Bymiljøetaten, Norconsult, Transportøkonomisk Institutt og andre kommunale virksomheter deltok. Formålet var å få et godt utgangspunkt for det videre arbeidet, og sikre at aktørene var omforent med formålet som lå til grunn for utlysningen. Det ble i forkant av workshopen gjennomført en analyse av grunnlagsdokumenter og førende dokumenter, samt en aktøranalyse som ble lagt til grunn for det videre arbeidet med kunnskapsinnhenting. Kartleggingsfasen besto av en litteraturstudie, en kvantitativ undersøkelse, intervjuer med aktører og brukere i tillegg til befaringer og observasjoner. I denne fasen ble det også gjennomført en workshop, der temaet var fremtidsscenarioer som kan tenkes å påvirke forhold relatert til fremtidig sykkelparkering.

Fordi det var ønskelig med en iterativ prosess i kunnskapsinnhenting, har det vært en del overlappt mellom fase to og tre, der analyse av funn medførte videre oppfølging av nye aktører og behov for ytterligere kunnskap. Denne rapporten er et resultat av datainnsamlingen, analysen og vurdering av ulike tiltak.

Litteraturgjennomgangen

Sykkelparkering er i liten grad omtalt i litteraturen, til tross for at sykkelen i all hovedsak står parkert i løpet av døgnet. Litteraturen fokuserer overordnet på sykling og sykkelinfrastruktur, mens sykkelparkering omtales ofte kun som en forklaringsvariabel. I den litteraturen som omhandler sykkelparkering eksplisitt, er fokuset i internasjonal litteratur i all hovedsak på sykkelparkering ved stasjonsområder og arbeidsplasser. Svært lite av forskningen omhandler forhold relatert til sykkelparkering hjemme eller i et områdeperspektiv.

Noen sentrale kunnskapshull ble avdekket i litteraturgjennomgangen. Eksisterende kunnskap avdekker i liten grad sammenhengen mellom tilbud og etterspørsel (i kontrast til forskning på bilparkering), og vi vet lite om faktorene som påvirker kvaliteten på sykkelparkering. Folks preferanser og betalingsvillighet er i liten grad belyst, særlig i en norsk kontekst. Videre gir litteraturgjennomgangen kun begrenset kunnskap om betydning av sykkeltyveri for sykling, og også her er kunnskapen fra Norge mangelfull.

Spørreundersøkelse

Et viktig poeng i kunnskapsgrunnlaget var å kartlegge i hvilken grad sykkelparkering var til hinder for at folk valgte sykkel i Oslo. For å kunne øke kunnskapen rundt dette var det behov for å innhente informasjon fra folk som ikke sykler i tillegg til de som allerede sykler. Det ble sendt ut en spørreundersøkelse til et representativt utvalg av befolkningen i Oslo. Denne omhandlet forhold om sykkelparkering hjemme, ved arbeidsplasser, ved kollektivholdeplasser og andre byområder, samt at den kartla sykkelleierskap, sykkelbruk og holdninger knyttet til sykkelparkering.



Overordnet viser den kvantitative undersøkelsen få signifikante sammenhenger mellom sykkelparkering og sykkelbruk. Det er flere mulige årsaker til dette, men en mulig tolkning er at respondentene undervurderer betydningen av sykkelparkering for egen sykkelbruk.

Undersøkelsen avdekker også at så mange som halvparten har opplevd å få egen sykkel eller en sykkel i husstanden stjålet. 60 prosent av tyveriene hadde funnet sted ved folks bolig. 30 prosent av respondentene oppga også at de ikke hadde låst sykkel sist gang de hadde parkert ved egen bolig. Overordnet viser resultatene at parkeringsfasilitetene er bedre for de som oppgir å bo i enebolig, mens folk som bor i leilighet i mindre grad er tilfreds med parkeringsmulighetene for sykkel.

Blant de som sykler, er det en stor andel som oppgir å bruke sykkel til arbeid. Nærmere halvparten av respondentene oppgir å ha tilgang til innendørs sykkelparkering på sitt arbeidssted, mens 34 prosent oppgir å ha utendørs sykkelparkering ved arbeidsted. Det er også en relativt stor andel som har andre fasiliteter på jobb som kan tenkes å fremme syklingens attraktivitet. Nesten 40 prosent har tilgang til garderobe med dusj, og omtrent 20 prosent har i tillegg mulighet for vask og stell av sykkel.

Videre avdekker spørreundersøkelsen svært begrenset bruk av sykkelparkering ved kollektivknutepunkt, der hele 84 prosent sier at de aldri eller svært sjeldent sykler til et knutepunkt. Undersøkelsen avdekker ikke hva bakgrunnen for dette er, for eksempel om det ikke er behov for parkering ved knutepunkt, eller om disse i liten grad benyttes grunnet dårlig tilrettelegging for parkering av sykkel. Sykkelhotellene benyttes i svært liten grad (kun to respondenter oppgir å ha parkert her). Parkering foregår i hovedsak på holdeplass eller stasjonsområde, eventuelt medbringes sykkel på reisemiddelet.

En av tre oppgir at de ikke parkerer sykkel i offentlige områder i Oslo. Sykler parkeres stort sett for relativt korte opphold i offentlige rom – mer enn halvparten av disse har en varighet på mindre enn 60 minutter.

Kvalitative intervjuer

Et annet sentralt poeng i kunnskapsinnhenting var å få økt innsikt i hvordan offentlige og private aktører arbeider med sykkelparkering i dag, samt å innhente brukerperspektiver fra folk som bruker sykkel i hverdagen.

Samtidig som den kvantitative undersøkelsen pågikk ble ulike aktører kontaktet, og intervjuer ble gjennomført med eiendomsutviklere og -forvalter, tilbydere av sykkelparkeringsløsninger, kollektivaktør, en interesseorganisasjon, borettslag samt 12 enkeltbrukere (sykklister). I forbindelse med noen av intervjuene ble det også gjennomført befaringer som har vært viktig for å illustrere ulike sykkelparkeringsfasiliteter.

For sykkelparkering ved bolig, varierer erfaringer og tilrettelegging i stor grad med type bolig. I Oslos småhusområder er det jevnt over større tilfredshet med parkeringsforholdene, og her er bilgarasje og boder viktige for parkering og oppbevaring av sykkel. For folk som bor i sentrale strøk, der areal knappheten er større, er parkeringsforholdene for sykkel dårligere. Sykkelparkering kommer ofte i konflikt med andre fellesarealer som er viktige for de som bor der, og det blir derfor utfordrende å tilrettelegge for dette på en tilfredsstillende måte. I nye boligbygg er gjeldende parkeringsnorm veiledende for omfanget av sykkelparkeringen. Det kan virke som at det var et behov for utvidelse av normen sammenlignet med gammel norm, da flere boligbygg bygget under tidligere norm opplever press på eksisterende sykkelparkering. Det er allikevel utfordringer knyttet til ny norm ifølge utbyggerne, da denne stiller svært høye forventninger til antall sykkelparkeringsplasser. Det oppleves som at norm om antall sykkelparkeringsplasser behandles som krav, uten at det stilles inngående krav til kvalitet. Dette ser ut til å gi seg utslag i at utbyggere plasserer stativer på suboptimale lokasjoner, i hovedsak utendørs og i parkeringskjeller, eller boder i kjeller uten trappefri adkomst. Dette til tross for at normen sier at sykkelparkering skal legges i første parkeringsplan med rampe eller annen adkomst som er tilpasset sykkel med sykkelvogn. At utendørs overbygd sykkelparkering inngår i samlet total bruksareal (BRA) for prosjektet, medfører at slike løsninger i liten grad anvendes.



Sykkelparkering ved arbeidsplass er svært viktig for de syklistene vi har snakket med, og dette bidrar til at valget om å sykle mer i hverdagen blir enklere å ta. Det stilles relativt høye krav til kvalitet på sykkelparkering her, da man daglig tilbringer mange timer på arbeidsplassen. Dette er noe utviklere også rapporterer om, disse opplever stadig høyere krav til sykkelparkering fra leietakere (arbeidsgivere) både til antall plasser og andre funksjoner, slik som garderobe, sykkelvask og -service.

For **sykkelparkering ved knutepunkt** underbygger funnene i de kvalitative intervjuene funnene fra den kvantitative undersøkelsen. Få respondenter ser ut til å ha et behov for parkering ved buss-, trikkeholdeplasser eller T-banestasjoner, mens de er mer tvilsomme til at sikkerheten er god nok ved togstasjoner. For lengre turer velges sykkel ofte bort som transportmiddel på første og siste del av reisen, men dette er ofte begrunnet med andre argumenter enn forhold ved sykkelparkeringen.

Offentlige byrom omfatter både offentlig tilgjengelige plasser og gater, samt offentlige rom driftet av private. Parkeringslengden har mye å si for hvor godt man anser tilretteleggingen å være, og generelt stilles det høyere forventninger til sikkerheten ved lengre parkeringsforhold. Generelt er brukerne skeptiske til å parkere i offentlige områder over lengre tid, særlig nattestid. Flere peker samtidig på manglende kapasitet i stativene, samt at det kan være vanskelig å lokalisere disse. Nærhet til målpunkt ser ut til å være viktigste faktor – man ønsker parkering der man skal, og villigheten til å gå fra parkering til målpunkt er generelt lav. Begge disse faktorene er delaktige i at mange har som strategi at de parkerer sykkelen til andre bymøbler, slik som gjerder, lyktestolper eller trær.

Vi har også fått tilgang til data fra NAF og Politiet for å kunne si noe om hvor i byen syklistene er mest utsatt for **sykkeltyveri**. Datamaterialet viser at det er en klar sammenheng mellom sentralitet og omfanget av (rapporterte) sykkeltyveri. Oslo S og områdene i nærheten peker seg ut som mest utsatte, og dette stemmer overens med tilbakemeldingene fra brukerne om at utendørs parkering i Oslo sentrum er lite attraktivt, men som oftest det eneste alternativet.

I analyse og drøftingskapitlet ser vi ulike funn opp mot hverandre og løfter tema som har behov for nærmere diskusjon eller nyansering. Temaene som diskuteres er:

- sammenheng mellom parkeringsutforming og bruk
- betalingsvillighet
- kompleksiteten ved sykkelparkering ved bolig
- parkering av sykkel ved knutepunkt
- behov for tilrettelagt og sikker parkering for ulike gjøremål og destinasjoner
- samarbeidsutfordringer mellom ulike kommunale enheter

Rapporten avsluttes med en oppsummering av hovedfunn og en oversikt over anbefalinger for Oslo kommunes videre arbeid med sykkelparkering.



Bilde: Parkering i sykkelgarasje (Norconsult)



INNHold

1 INNLEDNING	12
1.1 Bakgrunn og formål	12
1.2 Avgrensning	13
1.3 Rapportens oppbygning	13
1.4 Sentrale rammebetingelser og grunnlagsdokumenter	13
2 STATUS FOR KOMMUNENS ARBEID MED SYKKELPARKERING	20
3 OVERORDNET PROSESS OG METODISKE VALG	26
3.1 Fase 1 - innledende arbeid	27
3.2 Fase 2 - kartlegging	28
3.3 Fase 3 – sluttanalyse og tiltak	31
4 KARTLEGGING AV SYKKELPARKERING I OSLO - RESULTATER	34
4.1 Litteraturstudie	34
4.2 Funn fra workshop 2	35
4.3 Resultater fra survey	36
4.4 Data om sykkeltyveri fra NAF og Politiet	39
4.5 Data fra sykkelhotell på Oslo S, Grorud og Ryen	42
4.6 Resultater fra kvalitativ metode	44
4.6.1 Sykkelparkering ved bolig	46
4.6.2 Sykkelparkering på arbeidsplass	50
4.6.3 Sykkelparkering ved knutepunkt	52
4.6.4 Sykkelparkering i offentlig rom	54
4.6.5 Tyveri og sykkelparkering	56
4.6.6 Andre tema	57
4.6.7 Innovasjoner og nye løsninger	57



5 ANALYSE OG DRØFTING	62
5.1 Sammenheng mellom parkeringsutforming og bruk	62
5.2 Betalingsvillighet	64
5.3 Kompleksiteten ved sykkelparkering ved bolig	65
5.4 Parkering av sykkel ved knutepunkt	66
5.5 Behov for tilpasset og sikker parkering for ulike gjøremål og destinasjoner	67
5.6 Samarbeidsutfordringer mellom ulike kommunale enheter	68
 6 OPPSUMMERING OG VIDERE ARBEID	 72
6.1 Hovedfunn	72
6.2 Anbefalinger om videre arbeid	74
 7 VEDLEGG	 78

INNLEDNING



Bilde: Sykkelparkering i under tak (Norconsult)



1 INNLEDNING

1.1 BAKGRUNN OG FORMÅL

Oslo kommune har en målsetting om at biltrafikken skal reduseres med en tredel innen 2030 sammenlignet med 2015. Det skal prioriteres areal til gående, syklende og kollektivtrafikk framfor areal til biltrafikk og privatbiler.

I Hammersborgerklæringen 2023-2027 er tiltak for sykkel omtalt på følgende måte:

«Oslo skal være en by der det er attraktivt og trygt å sykle og gå hele året. Fravær av trygghet og et usammenhengende sykkelveinett er blant de største hindrene for at flere skal sykle. Byrådet vil fullføre et sammenhengende sykkelveinett av høy kvalitet, rydde opp i barrierene for syklende og gående i sentrum og sørge for flere trygge sykkelparkeringsplasser. I arbeidet med sykkelveinettet vil byrådet prioritere prosjekter og tiltak som har størst potensial for å øke sykkeltrafikken». Med hensyn til parkering vil byrådet «etablere og legge til rette for flere trygge sykkelparkeringsanlegg og servicestasjoner for sykler, der det også er tilbud om lading for elsykler».

Oslo kommunes sykkelstrategi for 2015-2025 har som formål å øke andelen sykkelreiser, både gjennom å legge til rette for at flere benytter sykkel som transportmiddel, men også for å få eksisterende syklistene til å velge sykkel til flere reiser. Visjonen i sykkelstrategien er at Oslo skal bli en sykkelby for alle, uavhengig av ferdigheter og alder. Det er definert tre overordnede mål i sykkelstrategien:

- Andelen sykkelreiser på hverdager skal øke til minst 25 prosent¹ innen 2025
- Sykkelvegnettet skal være tilgjengelig, fremkommelig og trafikksikkert
- Oslo skal oppleves som en trygg by å sykle i

Tilgang til sykkelparkering er viktig for at sykkel skal bli et konkurransedyktig transportmiddel, og for å sikre at byrommet holdes ryddig og framkommelig. Utendørs og innendørs

sykkelparkering både i offentlig og privat regi, utgjør det totale sykkelparkeringstilbudet i Oslo.

For å styrke det offentlig tilgjengelige sykkelparkeringstilbudet har kommunen etablert utendørs sykkelparkeringsstativer, i tillegg til å utvikle nettbaserte veiledere og tilskuddsordninger rettet mot husstander og virksomheter i offentlig og privat sektor. Det er likevel klare indikasjoner på at dagens sykkelparkeringstilbud ikke er tilstrekkelig. Til tross for store forbedringer i folks oppfatning om Oslo som sykkelby generelt sett, viser Bymiljøetatens holdningsundersøkelser at innbyggernes tilfredshet med sykkelparkering har holdt seg stabilt lav. Videre oppfattes sykkeltyverier fortsatt som et utbredt problem i Oslo.

For å finne årsakene til at sykkelparkeringstilbudet ikke oppleves tilstrekkelig, samt utforske muligheter for å sikre et mer helhetlig sykkelparkeringstilbud i Oslo, er det utarbeidet kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering. Kunnskapsgrunnlaget skulle legges til grunn for det videre strategiske arbeidet, der hensikten var å definere framtidig retning for kommunens arbeid med sykkelparkering.

I tiden kartleggingsarbeidet har pågått har det vært usikkert i hvilken form og innhold en eventuell sykkelparkeringsstrategi vil kunne ha, og hvordan kommunen skal jobbe videre med sykkelstrategien. I mai 2024 fikk Bymiljøetaten, sammen med Ruter og Klimaetaten, i oppdrag fra Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel å utarbeide et faglig grunnlag til **temaplan for grønn mobilitet**. Temaplanen skal peke på aktuelle tiltak og virkemidler for å nå Oslo kommunes mål om å fremme grønne mobilitetsløsninger, redusere klimagassutslipp fra transport, redusere biltrafikk og Oslo som klimarobust by. Mobilitetsplanen skal erstatte dagens sykkelstrategi for Oslo kommune, og med det forstås det at det ikke blir aktuelt å utarbeide en egen sykkelparkeringsstrategi eller sykkelstrategi, men at disse temaene skal inngå i en helhetlig plan for grønn mobilitet. Dette kunnskapsgrunnlaget vil derfor være et grunnlag

¹ Tallet ble oppjustert fra 16 til 25 prosent i 2019



for det videre arbeidet med temaplanen.

1.2 AVGRENSNING

I arbeidet med kunnskapsgrunnlaget har fokuset vært på å kartlegge status for sykkelparkering hjemme, på jobb og i det offentlige rom (inkludert kollektivstopp og knutepunkt). Når det gjelder offentlig rom har dette både inkludert sykkelparkering som er eid og driftet av Oslo kommune, og den som er eid og driftet av andre private aktører. Kartleggingen omfatter hele kommunen.

I og med at vi har benyttet en iterativ tilnærming, har det vært temaer som ikke har blitt utforsket. Vi har hatt begrenset fokus på følgende tre tema:

- Universell utforming – dette er noe vi har vært innom i enkelte intervjuer, men som vi mangler et helhetlig bilde av
- Eldre, barn- og unges perspektiv – samme som universell utforming så er dette noe vi har vært innom, men som vi har begrenset kunnskap om.
- Vinterdrift – vi har lite kunnskap om hvordan brukerne forholder seg til vinterdrift, annet enn at de som sykler hele året sier de sykler uansett uavhengig av tilgang på parkering.

1.3 RAPPORTENS OPPBYGNING

Rapporten er bygget opp med seks hovedkapitler. Resten av kapittel 1 tar for seg de viktigste rammebetingelsene og grunnlagsdokumentene for arbeidet. Kapittel 2 inneholder en beskrivelse av Oslo kommunes arbeid med sykkelparkering, blant annet hvilke typer oppgaver de ulike etatene har ansvar for. Kapittel 3 beskriver hvordan arbeidet med prosjektet har vært lagt opp og hva de ulike fasene har inneholdt. Kapittel 4 redegjør for funn i prosjektet gjort gjennom både kvalitative og kvantitative undersøkelser. I kapittel 5 blir funnene analysert og sett i

sammenheng med hverandre og evt. relevante grunnlagsdokumenter. Til slutt tar kapittel 6 for seg hovedfunn og anbefalinger for videre arbeid med sykkelparkering.

1.4 SENTRALE RAMMEBETINGELSER OG GRUNNLAGSDOKUMENTER

Det foreligger en rekke føringer og rammebetingelser for planlegging av sykkelparkering i Oslo. Grunnlagsdokumenter og rammebetingelser er beskrevet i vedlegg 1, og omfatter følgende dokumenter:

- Plan- og bygningsloven
- Forskrift om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn i Oslo
- Kommuneplanens arealdel – Oslo mot 2040 (høringsutgave)
- Kommuneplanens samfunnsdel – Oslo mot 2040 (vedtatt 2018)
- Klimastrategi for Oslo mot 2030 (vedtatt 2020)
- Oslos sykkelstrategi 2015-2025 (vedtatt 2015)
- Kartlegging av Oslosyklisten (2014)
- Plan for sykkelveinettet i Oslo (vedtatt 2018)
- Gatenormal for Oslo (2020)
- Parkeringsnorm for Oslo (vedtatt 2022)
- Oslostandarden for sykkeltilrettelegging (2017)
- Veileder for sykkelparkering i det offentlige rom (2019)
- Guide for god sykkelparkering for borettslag og sameier (2019)
- Veileder for sykkelvennlige bygg, Future Built (2017)
- Holdningsundersøkelse om sykling i Oslo 2024
- Evalueringsrapport Sykkelgarasjer



Juridisk bindende dokumenter

Juridisk bindende dokumenter er lover (primært plan- og bygningsloven), sentrale og lokale forskrifter og juridisk bindende planer (kommuneplanens arealdel og reguleringsplaner).

Plan og bygningsloven skal blant annet bidra til å samordne kommunale oppgaver og gi grunnlag for vedtak om byggetiltak. I 2019 vurderte Plan- og bygningsetaten (PBE) i Oslo om sykkelparkering er i tråd med reguleringsformålet parkering. De kom frem til at reguleringsformålet parkering ikke skiller mellom bilparkering og sykkelparkering, og kommunen står dermed fritt til å etablere ønsket parkeringsform på arealer som er regulert til parkering. Dette gjelder kun "åpne" parkeringsløsninger. Oppføring av sykkelkur/-boder på regulert veigrunn er avhengig av dispensasjon fra reguleringsformålet og er dermed søknadspliktig i henhold til plan- og bygningslovens §20-4.

Utleie av små elektriske kjøretøyer (f.eks. el-sparkesykler) på offentlig grunn er regulert gjennom egen forskrift. I henhold til forskriften kan utleie kun skje med tillatelse fra Oslo kommune, og har som formål å legge til rette for framkommelige og trygge offentlige rom, effektiv forvaltning, klimavennlige løsninger og godt miljø og lokalmiljø.

Kommuneplanens arealdel med tilhørende bestemmelser setter krav om framtidig satsing på sykkelparkering ved å avsette nødvendig areal til sykkelparkeringsinfrastruktur med tilstrekkelig kapasitet ved stasjoner og holdeplasser i tråd med parkeringsnorm, vedtatt i 2022. Parkeringsnormen krever minimum seks sykkelparkeringsplasser ved kollektivholdeplasser. Det er ikke differensiert mellom små, middels og store holdeplasser. I tillegg sier normen at kravet om sykkelparkeringsplasser «kan fravikes om det ikke er egnede arealer».

Planer, retningslinjer og veiledere

Planer og retningslinjer i Oslo kommune bygger opp om målet om å prioritere grønn mobilitet i Oslo kommune. I kommuneplanens samfunnsdel er det en målsetting om at det skal tilrettelegges for at man kan leve uten bil. Det skal legges opp til sykkelparkering ved større kollektivknutepunkt, og sykkelparkering skal prioriteres sammen med

parkering for el-bil, bildeling og beboerparkering. Klimastrategien støtter opp om kommuneplanens samfunnsdel og fastsetter at gange, sykkel og kollektiv skal være førstevalgene for reiser i Oslo. Det er satt mål i klimastrategien om å redusere biltrafikken med en tredjedel innen 2030 sammenlignet med 2015, med et delmål på 20 prosent innen 2023.

Sykelstrategi for Oslo 2015-2025 har som formål å øke sykkelandelen. Strategien bygger blant annet på kunnskap fra «Kartlegging av Oslosyklisten» fra 2014, som fant at satsing på sykkel hadde bred aksept blant befolkningen.

Plan for sykkelveinettet i Oslo 2015-2025 bygger opp om sykkelstrategien, og viser hvor det skal tilrettelegges for sykkel i Oslo. Planen viser trinnvis utbygging av et sammenhengende sykkelveinett, og er et resultat av en kartlegging av viktige målpunkt som skoler, kollektivholdeplasser, handel og arbeidsplasser. I planen omtales sykkelparkering slik: «For å oppnå økt sykkelandel er det viktig at det etableres sykkelparkeringsplasser ved målpunkt», uten noen nærmere spesifisering av antall eller kvalitet.

Krav om sykkeltilrettelegging og sykkelparkering er konkretisert i ulike normer og veiledere. I gatenormalen for Oslo er det krav om at det skal tilrettelegges for parkeringsplasser for sykkel og mikromobilitet i henhold til parkeringsnormen for Oslo og veileder for sykkelparkering i det offentlige rom. Gatenormalen har som et SKAL-krav¹ at sykkelparkering skal planlegges som del av gatestreking, og knyttes til kjørebanen og ikke plasseres på fortau. Videre er det et BØR-krav om synlig plassering så nært målpunkt som mulig, tilpasset syklistenes bevegelsesmønster og med 25 prosent overkapasitet, samt med mulighet for utvidelser.

Parkeringsnorm for Oslo setter krav om antall parkeringsplasser for sykkel basert på ulike kategorier for bebyggelse eller byggeformål, og stiller krav om at sykkelparkering skal være lett tilgjengelig med gode forbindelser til sykkelveinettet og sykkeltilrettelagte gater. Normen setter klare krav til kvantitet med noen føringer/krav til kvalitet. Utendørs parkeringsplasser som er offentlig tilgjengelig, skal være opplyst, lokalisert på et synlig sted og nær bygningens inngang.

¹ Det er et SKAL-krav for det som bygges eller skal overtas av Oslo kommune. Det er BØR-krav for private utbyggere.



Bilde: Sykkelparkering i Oslo sentrum (Norconsult)

GJELDENDE KRAV OG RETNINGSLINJER TIL SYKKELPARKERING

Der minimumsnormen gir en utbygging av minst ti sykkelparkeringsplasser gjelder følgende:

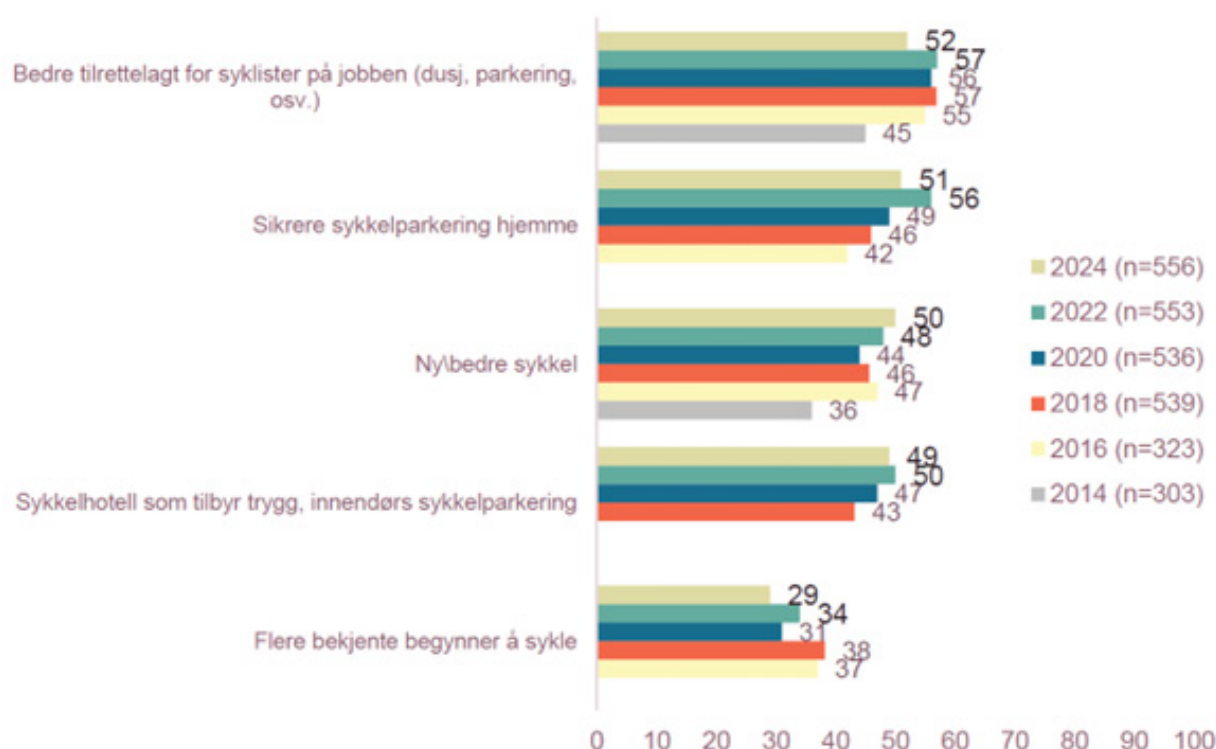
- Minst 50 prosent av sykkelparkeringsplassene skal være innvendig i bygg eller ha overbygg med belysning. Individuell bod regnes ikke som sykkelparkering. Arealer/plasser beregnet til langtidsparkering (for eksempel bolig og arbeidsplasser) bør være låsbare.
- Antall sykkelparkeringsplasser som er store nok til å parkere alle typer sykler (også sykkelvogner og lastesykler) skal være minst lik 15 prosent av minimumsnormen. Plassene skal være minst 1 meter i bredden og 2,5 meter i lengden. Det kan velges fleksible løsninger, der plassene også kan brukes til 2 ordinære sykler. Summen av ordinære plasser skal være lik eller større enn minimumsnormen.
- Der hvor parkeringsløsningen ikke er på bakkeplan eller i 1. etasje, skal den legges i første parkeringsplan. Det skal sikres adkomst via rampe eller bilheis/spesialheis dimensjonert for sykkelvogner og lastesykler.

- Etasjestativer bør være nedtrekkbare.
- For kategorien store boligbygg eller kontorbygg skal det settes av arealer til service for sykkel. Dette kan være i form av vaske- og reparasjonsareal for sykkel (med vann og sluk), oppbevaring av ekstrautstyr som verktøy, ekstradelar med mer.
- I kontorbygg bør det være garderobe og vaskested/vaskerom/dusjfasiliteter tilgjengelig.

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging omsetter Oslo kommunes målsettinger for sykkelandel på 25 prosent, og stiller blant annet følgende krav til sykkelparkering: God kvalitet og synlighet, riktig plassering, velfungerende stativ og montering, god kapasitet og gjerne mulighet for gradvis utvidelse, sikker og synlig parkering og drift og vedlikehold hensyntas.

I veileder for sykkelparkering i det offentlige rom konkretiseres Oslostandarden, og designprinsipper med tanke på dimensjoner, utforming og fargevalg spesifiseres. Mange viktige prinsipper fra Oslostandarden ble videreført i gatenormalen for Oslo.

Veileder for sykkelvennlige bygg, FutureBuilt, er særlig rettet mot FutureBuilt-prosjekter, men kan benyttes for økt tilrettelegging for sykkel i andre prosjekter. Veilederen omhandler hvordan attraktiv og trygg atkomst og gode parkeringsmuligheter for syklist kan sikres. Håndboken bygger på sykkelhåndboken, Statens vegvesen og BREEAM-NORs manual.



Figur 1.1 Svar på spørsmålet "Ville noe av følgende fått deg til å sykle mer?", stilt til de som ikke sykler i dag. (Kilde: Oslo kommunes holdningsundersøkelse 2024)

Annet grunnlag

Bymiljøetaten har siden 2014 gjennomført en holdningsundersøkelse om sykling hvert annet år. I 2024 er tallene fra de foregående undersøkelsene sammenlignet, og tallene viser at 47 prosent mener at risiko for sykkeltyveri er utslagsgivende for at man sykler mindre enn ønskelig. Over 50 prosent mener at bedre tilrettelegging for sykkelparkering på jobb, hjemme og i trygge sykkelhoteller vil kunne bidra til at de sykler mer. Tallene er stigende fra 2016 til 2022, mens for 2024 ser vi en nedgang fra 56 til 51 prosent. Tallene viser allikevel at forhold relatert til sykkelparkering hjemme er et viktig satsningsområde for å øke sykkelandelen fremover.

Det er gjennomført et pilotprosjekt om sykkelgarasjer i bydel Sagene, der målet var å «undersøke om 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 velge

sykkelen». Evalueringsrapport Sykkelgarasjer viser at føringene i plan- og bygningsloven, teknisk forskrift (TEK17) og byggesaksforskriften (SAK10) ikke gir mulighet for en forenklet prosess for etablering av sykkelgarasjer på offentlig areal med permanent godkjenning. Rapporten viser også at brukerne var fornøye med muligheten garasjene ga; trygg og lett tilgjengelig parkering av sykkel på gateplan, men begrenset til de få som har tilgang til tilbudet.

Oslo kommunes guide for god sykkelparkering for borettslag er ment å være et hjelpemiddel for borettslag og sameier til å velge riktig sykkelparkeringsløsning med god kvalitet og brukervennlighet. Veilederen gir tips om hvilke sykkelparkeringsløsninger som finnes, og hvilket arealbehov som kreves for ulike typer sykkelparkering.



Figur 1.2 Sykkelgarasjer fra pilotprosjektet på Sagene. Til venstre - sykkelgarasje for seks sykler, til høyre- lastesykkelboks for én tohjuls-
lastesykkel. (Foto: Bymiljøetaten)

STATUS FOR KOMMUNENS ARBEID MED SYKKELPARKERING



Bilde: Sykkelparkering i Oslo sentrum (Norconsult)



2 STATUS FOR KOMMUNENS ARBEID MED SYKKELPARKERING

Oslo kommunes arbeid med sykkel og sykkelparkering er forankret i Oslos sykkelstrategi 2015-2025, med tilhørende Plan for sykkelveinettet fra 2018. Det er flere ulike etater og foretak som er ansvarlige for, eller har mulighet for å påvirke byens sykkelparkeringstilbud. I kapittelet presenteres de viktigste partene i Oslo kommunes arbeid med sykkelparkering.

Bymiljøetaten (BYM) forvalter kommunens fellesarealer, som gater, torg, parker, friområder og idrettsanlegg, i tillegg til marka og indre Oslofjord. Som eier og forvalter av kommunens veier har etaten også ansvar for å vedlikeholde, oppgradere og etablere sykkelinfrastruktur, inkludert etablering av et offentlig tilgjengelig sykkelparkeringstilbud.

I 2018 lanserte Bymiljøetaten Veileder for sykkelparkering i det offentlige rom, som var en konkretisering av Oslostandarden for sykkeltilrettelegging. På det tidspunktet var Publicus den mest utbredte stativtypen i Oslo. Dette ble av Bymiljøetaten vurdert som uheldig ettersom denne stativtypen i liten grad er tilpasset elsykler og lastesykler. Den nye parkeringsveilederen stilte krav om bruk av A-stativer, som er mer tilgjengelig og tilbyr bedre støtte og låsemuligheter sammenlignet med Publicus. I 2019 fikk Bymiljøetaten i oppgave å etablere 600 nye og oppgraderte sykkelstativ med

Oslostandarden, og dette kan sees som starten på Bymiljøetatens nåværende tilnærming til å etablere et offentlig sykkelparkeringstilbud.

Målet for antall stativer satt ut i 2020 ble også satt til 600, i påfølgende år ble det redusert til 300 per år. Årsaken var at måltallet kun gjaldt stativer etablert på arealer som Bymiljøetaten selv forvalter, samtidig som etaten også samarbeidet med andre kommunale aktører om å etablere sykkelparkering på deres grunn. Bymiljøetatens samarbeid med **Undervisningsbygg (nå Oslobygg KF)** resulterte for eksempel i mer enn 2000 nye A-stativer ved skoler og undervisningsbygg i perioden 2018-2022. I tillegg finansierte Bymiljøetaten sykkelparkering ved barnehager og ulike andre kommunale tjenestesteder. Det overordnede målet har hele tiden vært å utbedre tilbudet for korttidsparkering i det offentlige rom. Samtidig har etaten mottatt bestillinger om å designe og bygge sykkelhotell ved kollektivknutepunkt, som resulterte i sykkelhotellene ved Oslo S (2017) og ved Ryen og Grorud T-banestasjoner (2023). Tilsvarende mottok Bymiljøetaten bestilling på å teste ut løsning med låsbare sykkelgarasjer på gategrunn, som resulterte i et pilotprosjekt hvor det ble satt opp sykkelgarasjer ved utvalgte borettslag og sameier i **Bydel Sagene** i perioden 2019-2020.

Måltall for 2024 er fortsatt 300 stativer i året, og



Figur 2.1 og Figur 2.2 Illustrasjon av ulike stativtyper. til venstre vises den svært mye brukte "Publicus", mens til høyre vises stativtypen Bymiljøetaten anvender, "A-stativ". (bilder tatt av Norconsult)



HVA KOSTER ARBEIDET MED SYKKELPARKERING I OSLO KOMMUNE?

Kostnad er en viktig faktor ved vurdering av ulike løsninger og tiltak. Ettersom det er ulike etater og foretak som bygger sykkelparkering i Oslo, og sykkelparkering bygges på ulikt vis, både som enkelttiltak og som del av større gateopprustninger, er det vanskelig å gi ett enkelt anslag for hva dette koster.

Bymiljøetaten opplyser om at pris for etablering av stativer normalt ligger på rundt **15 000 kr** per stativ. Dette omfatter selve stativet, arbeid med fundament/overflate, transport og oppsett. Med utgangspunkt i måltallet om 300 nye stativer per år på Bymiljøetatens grunn, utgjør dette en **estimert kostnad på 4,5 millioner kroner årlig**.

målet oppnås gjennom arbeid i ulike deler av Bymiljøetaten. I mange tilfeller etableres stativer som såkalte strakstiltak innenfor gjeldende regulering, basert på lokalkunnskap og innspill fra for eksempel publikum og bydeler. I andre tilfeller opprettes sykkelparkering som del av større prosjekter som gateopprustninger og bygging av nye idrettsanlegg. Bymiljøetaten forvalter kun sykkelparkeringen som har blitt satt opp på etatens egne arealer. Interaksjon med publikum foregår via sosiale medier, sentralt postmottak og Bymelding (app og nettside). I sistnevnte løsning kan publikum se sykkelstativene etaten har ansvar for, og melde inn eventuelle skader og feil. Innmeldte saker blir behandlet og ødelagte stativer blir erstattet med nye.

Plan- og bygningsetaten (PBE) spiller også en viktig rolle for sykkelparkeringstilbudet i Oslo. Som overordnet planmyndighet med ansvar for kommunens arealplanlegging og plan- og byggesaksbehandling har Plan- og bygningsetaten stor påvirkningskraft gjennom reguleringer, krav og veiledning til utbyggere. Overordnet arealplanlegging skal sikre et tilstrekkelig parkeringstilbud i for eksempel boligområder, næringsområder og på offentlige steder, mens byggesaksbehandling har stor innflytelse på sykkelparkeringsanlegg i nye bygg og rehabiliteringsprosjekter.

Plan- og bygningsetaten forvalter Parkeringsnormen fra 2022, er et viktig verktøy for hvordan forhold rundt parkering behandles og vurderes i nye planforslag. Normen omhandler hvor mange parkeringsplasser som skal etableres i nye plan- og byggeprosjekter. Normen gjelder for hele Oslo, med ulike føringer for ulike deler av byen. Kravene knyttet til kvalitet og parkeringsdekning er i utgangspunktet veiledende, men gjøres juridisk bindende når reguleringsplaner vedtas.

For sykkel stilles det minimumskrav til antall plasser basert på byggets bruksareal (BRA) og funksjon, for eksempel om det er boligbygg, kontor eller knyttet til handel og næring. Med hensyn til kvalitet stilles det blant annet krav til adkomstmuligheter, andel plasser innendørs eller under tak og hvor mange plasser som skal være tilrettelagt for større sykler som lastesykler og sykler med sykkelvogn.

Klimaetaten (KLI) er en fagetat med ansvar for oppfølging av Klimastrategi for Oslo 2020-2030, samt forvaltning av Klima- og energifondet. En sentral del av deres arbeid er å koordinere arbeidet med klimatilpasning og utslippsreduksjon i Oslo, samt drive med klimakommunikasjon for å inspirere til klimavennlig atferdsendring. Med hensyn til sykkelparkering har



Klimaetaten størst påvirkningskraft gjennom deres kommunikasjonsarbeid og tidligere insentivordninger i form av tilskudd til private og offentlige virksomheter. I denne sammenhengen vil vi løfte frem tre satsingsområder som særlig relevante:

- **Trygg sykkelparkering i borettslag og sameier:** Dette var en tilskuddsordning hvor private borettslag og sameier kunne søke om støtte til etablering og oppgradering av sykkelparkering for beboere¹.
- **Klimasmarte jobbreiser:** Dette var en større satsing som omfattet aktivitetskampanjer, sertifisering av arbeidsplasser og tilskuddsordningen Trygg sykkelparkering på jobb.
- **Grønn jobbreiseordning:** I likhet med Klimasmarte jobbreiser var dette en satsing med mål om økt omfang av miljøvennlige arbeidsreiser, men rettet mot kommunens egne arbeidsplasser og ansatte.

Samtidig som ordningene var aktive, hadde Klimaetaten tilgjengelig veiledere for sykkelparkering på deres nettsider. Dette omfattet veiledning for borettslag/sameier og bedrifter. Ordningene ble promotert i ulike kanaler, deriblant Klimaoslo.no og sosiale medier som Facebook, Snapchat og LinkedIn. Samtlige av Klimaetatens tilskudds-/støtteordninger rettet mot sykkelparkering ble lagt ned vinteren 2023/-24, med begrunnelse om at de hadde lavere potensial for utslippsreduksjon sammenlignet med andre ordninger i Klima- og miljøfondet.

Foruten de tre etatene nevnt over, er det flere store og små foretak og virksomheter i Oslo som direkte eller indirekte spiller viktige roller for byens sykkelparkeringsstilbud. Som transportleverandører er **Ruter** og **Sporveien** svært viktige for forholdet mellom sykkel og kollektiv og potensialet for kombinerte reiser. Særlig Sporveien har stor påvirkningskraft knyttet til tilrettelegging for sykkel ved stoppesteder og stasjonsområder for trikk og T-bane. Videre har Oslo kommune et eget eiendomsforetak som forvalter store deler av kommunens bygningsmasse;

Oslobygg KF spiller derfor en viktig rolle for sykkelparkeringsforholdene ved kommunens tjenestesteder og arbeidsplasser, og dermed sykkelpotensialet for en vesentlig andel av alle arbeidsreiser i Oslo.

¹ Basert på årsberetninger for 2021, 2022 og 2023, samt rapporten Geografisk analyse av klimaetatens tilskuddsordninger som omfattet tilsagn fra 2019-2020. Merk at tilsagn ikke nødvendigvis medfører faktisk utbetaling og oppgradering.



Bilde: Sykkelparkeringsgarasjer ved boliger (Norconsult)

OVERORDNET PROSESS OG METODISKE VALG

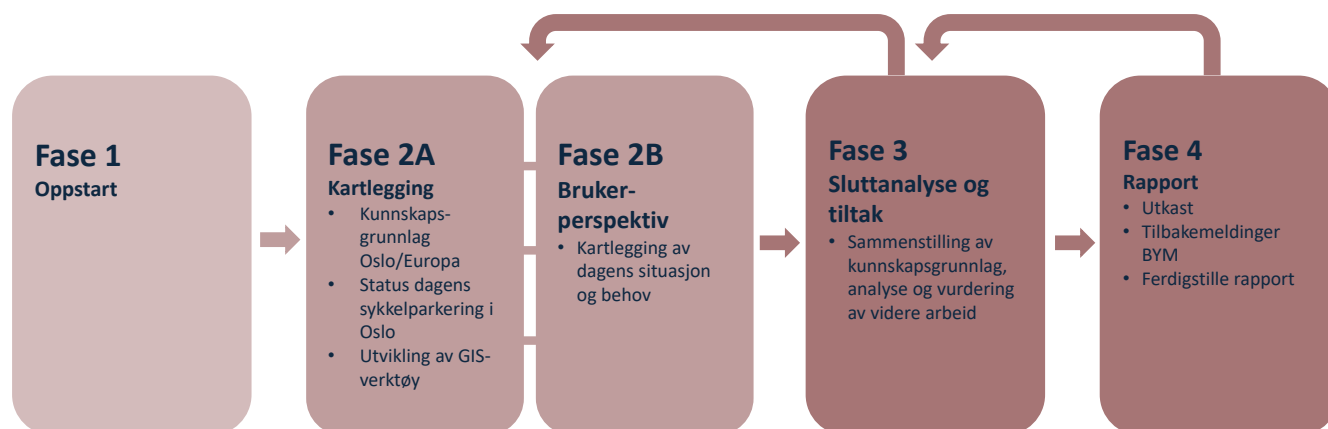




3 OVERORDNET PROSESS OG METODISKE VALG

Overordnet delte vi arbeidet inn i fire faser:

- Fase 1: Innledende arbeid
- Fase 2: Kartlegging og brukerperspektiv
- Fase 3: Sluttanalyse og tiltak
- Fase 4: Rapport



Figur 3.1 Intern prosessbeskrivelse for prosjektet.

Interne prosesser i Bymiljøetaten

I tillegg til prosessene og medvirkningsarbeidet som er gjort av Norconsult, har Bymiljøetaten ledet følgende forankringsprosesser:

- Det ble satt sammen en referansegruppe med deltakere fra Workshop 1. Alle som var med i Workshop 1 fikk tilbudet om å være inkludert i referansegruppen. Det ble gjennomført et referansegruppemøte i løpet av mai 2024 der foreløpige funn ble presentert for deltakerne og det var mulighet for komme med tilbakemeldinger og betraktninger rundt det som ble presentert. Tilbakemeldingene ble oppsummert av Bymiljøetaten og videreformidlet til Norconsult.
- Det ble gjennomført et møte med bydelene tirsdag 27. februar 2024. Det ble sendt en invitasjon til alle bydelene og følgende bydeler deltok i møtet; Bydel St Hanshaugen, Bydel Nordre Aker, Bydel Grünerløkka, Bydel Ullern, Bydel Frogner og Bydel Bjerke. Bydelene bidro med innsikt i hvordan det arbeides med sykkelparkering i bydelene, og det kom innspill om hva som oppleves som mest utfordrende når det gjelder sykkelparkering for hver enkelt bydel.



Iterativ prosess

Som overordnet metodisk tilnærming i dette prosjektet ble det valgt å ha en iterativ prosess. Det som kjennetegner en iterativ prosess er at prosjektet gjennomføres stegvis, der metodisk tilnærming tilpasses underveis, basert på kunnskap, innsikt og erfaringer som gjøres i prosjektet. Slik vil man gradvis avdekke ny kunnskap, og hva som er beste inngang for å tilnærme seg kunnskap man ikke besitter (kunnskapshull). I en slik prosess er det viktig med tett dialog med oppdragsgiver, der metode og fremgangsmåte justeres basert på funn i kartleggingen. Her fastsettes ikke det metodiske opplegget fra start, men foregår underveis, noe som enkelte ganger kan medføre korte tidsfrister, justeringer og tilpasninger.

Enkelte ganger kan det være utfordrende å rekruttere bidragsyttere, og det har vært nødvendig å gjøre tilpasninger og modereringer underveis. Enkelte planlagte aktiviteter har også vist seg vanskelig å få gjennomført, da tidsrammene har vært for smale. Et eksempel på en planlagt aktivitet vi ikke fikk gjennomført var å involvere en klasse fra Edvard Munch videregående skole til å arbeide med sykkelparkering fra deres perspektiv. Læreren var veldig positiv til å delta, men de hadde ikke rom i kalenderen før eksamen til å delta på et slikt opplegg.

Et annet eksempel var at vi ønsket å gjennomføre fokusgrupper med syklistere. Det viste seg å være svært utfordrende å rekruttere personer til disse, og vi endret derfor opplegget til å være enkeltintervjuer med personer, rekruttert fra «vintersyklistpanelet» til Bymiljøetaten og Facebook-siden «Sykkel i Oslo» som Bymiljøetaten administrerer.

Inspirasjonsforedrag

I løpet av prosjektperioden er det avholdt tre enkeltstående inspirasjonsforedrag og der representanter fra ulike fagavdelinger i Bymiljøetaten og viktige aktører ble invitert. Sykkelparkering er ofte et nedprioritert tema, og formålet med inspirasjonsforedragene var derfor å skape engasjement og interesse for sykkelparkering som et viktig bidrag til at sykkel skal bli et konkurransedyktig transportmiddel, og for å bidra til framkommelige og ryddige byrom. Inspirasjonsforedragene omhandlet sykkelparkeringsforskning, sykkeltyveri og inspirasjon fra Nederland.

3.1 FASE 1 - INNLEDENDE ARBEID

Det var viktig for Norconsult og Transportøkonomisk institutt å etablere et godt forarbeid og en god relasjon innad i prosjektgruppa tidlig i prosjektet. Dette ble forsøkt ivarettatt i den første fasen ved innhenting og gjennomgang av relevante dokumenter, samt ved å gjennomføre en innledende workshop (Workshop 1) for å bli bedre kjent, etablere felles rammer og forventninger til prosjektet.

I workshopen deltok ulike fagavdelinger i Bymiljøetaten, Klimaetaten, Ruter og Plan- og bygningsetaten i Oslo. Workshop 1 var inndelt i tre deler:

- Suksesskriterier for prosjektet
- Rammebetingelser
- Gjennomgang av foreløpig definerte oppgaver og verktøykasse

Grunnlagsdokumenter og sentrale rammebetingelser ble gjennomgått. Hensikten var å kartlegge sentrale føringer som ligger til grunn for den parkeringspolitikken som føres i dag.

Som del av det innledende arbeidet ble det også gjennomført en interessentanalyse som kartla aktører som bør være delaktige i prosjektet på ulike måter. I forkant av workshopen ble en aktørliste utarbeidet av Norconsult, og denne arbeidet vi videre med i workshopen. Listen ble supplert etter innspill fra deltakerne, noe som resulterte i en relativt omfattende og komplett oversikt. I etterkant av workshopen videreutviklet vi denne aktørlisten, der de ble gruppert etter type aktør, og grad av ønsket involvering.



3.2 FASE 2 - KARTLEGGING

Kunnskapen som kom frem i oppdragets første fase la føringer for metodeutforming i den andre fasen. Her ble det vurdert som hensiktsmessig med en kartlegging av eksisterende kunnskap, og å innhente erfaringer fra brukere, først gjennom en kvantitativ undersøkelse, og siden gjennom en workshop og kvalitative intervjuer.

Litteraturstudie

Å gjennomføre en litteraturstudie var hensiktsmessig for å kartlegge eksisterende forskning og kunnskap om sykkelparkering, effekt på sykling, preventive grep for sykkeltyveri og tilsvarende. I innledende fase ble det gjennomført en systematisk litteraturstudie som gjennomgikk forskning og «grå litteratur»¹ som omhandler sykkelparkering. Arbeidet ble oppsummert i notat. (Se vedlegg 2).

Workshop 2 – Fremtidens sykkelparkering

Formålet med Workshop 2 var å identifisere viktige trender og drivkrefter, samt avdekke muligheter og utfordringer som kan påvirke sykling generelt og sykkelparkering spesielt i Oslo. Eiendomsaktører, transportaktører, utdanningsinstitusjoner, byromsaktører og kommunale etater og interesseorganisasjoner deltok på workshopen. Avslutningsvis i workshopen pekte deltakerne på hvilke strategier de mente ville gi best forutsetninger og effekt. Workshop 2 er oppsummert i vedlegg 3 og hovedfunn er gjennomgått i 4.3. En PESTEL-analyse ble benyttet som utgangspunkt for sammenstilling av trender og drivkrefter innenfor transportsektoren generelt og for sykkel i Oslo spesielt. I en PESTEL-analyse sorteres trender og drivkrefter innenfor politiske, økonomiske, sosiokulturelle, teknologiske, miljømessige og juridiske trender og drivkrefter.

Statistikk over sykkeltyverier

I løpet av prosjektet har det vært kontakt med Politiet i Oslo og NAF for å få tilgang på deres oversikt over sykkeltyverier i Oslo. Begge har oversendt kartfestet data over hvor i Oslo det er stjålet sykler i 2023. Data fra NAF og Politiet dataregister for straffesaker blir redegjort for i kapittel 4.4.

Kvantitativ spørreundersøkelse

Det ble gjennomført en kvantitativ spørreundersøkelse for å få en bedre og overordnet forståelse av forhold relatert til sykkelparkering i Oslo. I denne undersøkelsen ble erfaringer, holdninger og bruk av sykkelparkering kartlagt. Typer av sykler og tilgang på sykkelparkeing ved hjem, arbeid og andre sentrale funksjoner ble også kartlagt. Et annet viktig punkt var å kartlegge omfang av sykkeltyveri blant respondentene, hvor disse forekom, og konsekvensene av disse. Transportøkonomisk institutt hadde hovedansvaret for utforming, utsending og analyse av denne.

Spørreundersøkelsen ble sendt ut til 15 000 personer, som ble trukket fra et representativt utvalg av byens innbyggere. 1963 personer svarte på undersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 13,1 prosent. Transportøkonomisk institutt har oppsummert funnene fra undersøkelsen i en delrapport (Se vedlegg 4). For en gjennomgang av hovedfunnene, se kapittel 4.3.

Kvalitative intervjuer: Aktørperspektivet

En svært viktig del av prosjektet har vært å intervju både aktører og organisasjoner som jobber med, bygger eller forvalter sykkelparkering. Arbeidet med intervjuene ble gjort parallelt med arbeidet med spørreundersøkelsen, der resultater fra undersøkelsen ble delvis analysert underveis for å gi innspill til kunnskapshull som burde dekkes og grupper som ville være aktuelle å prate med.

Det er gjennomført intervju/samtaler med følgende aktører og organisasjoner:

- Kommunale etater og virksomheter: Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten, Klimaetaten, Bydel St. Hanshaugen² (administrasjon og hjemmetjenesten)
- Andre offentlige etater: Politiet
- Eiendomsaktører: OBOS (utbygging og forvaltning), Avantor og Aspelien Ramm (Vulkan)
- Aktører innen innovativ sykkelparkering: Bikeloop og Baia Mobility

² Bydel St Hanshaugen ble valgt ut som representant for bydelene på bakgrunn av tilbakemeldinger i et eget møte med bydelene 27. februar. Bydelen ble vurdert til å være et interessant case, med høy tetthet, variasjon og bymessighet..

¹ Publisert litteratur som ikke er gjennomgått fagfellevurdering.



- Transportaktør: Bane NOR
- Medlemsorganisasjoner: Syklistforeningen og NAF

Aktørene over ble kontaktet fordi de ble vurdert som sentrale aktører innenfor arbeidet med sykkelparkering, samtidig som vi ønsket å belyse problemstillinger fra ulike innfallsvinkler. Det ble laget en omfattende interessentanalyse der alle de overnevnte aktørene var en del av analysen. Fordi vi hadde en utforskende metode, ble det laget en prioritert liste over aktører vi ønsket å komme i kontakt med. Alle de overnevnte aktørene var øverst på kontaktlisten.

I forbindelse med intervjuene og samtalene med aktører ble det også gjennomført befaringer/observasjoner av sykkelparkering for både næringsbygg og boliger. Disse befaringsene og observasjonene inngår i datamaterialet om brukerperspektivet (se under).

Kvalitative intervjuer: Brukerperspektivet

I bestillingen av kunnskapsgrunnlaget var det et mål å innhente brukerperspektiver fra folk som hadde erfaringer med å anvende sykkel og sykkelparkering i Oslo. Dette inkluderer å kartlegge status for hvordan brukere opplever og hvordan utviklere prioriterer og planlegger for sykkelparkering i Oslo. Videre var formålet å ha en eksplorativ tilnærming, for å se på nye løsninger, og hvordan utviklere og brukere vurderte disse. Formålet var også å finne ut av hvordan aktørene som utvikler slike løsninger opplever det å etablere disse i Oslo.

Med bakgrunn i dette ble det gjennomført 12 intervjuer med brukere. Deltakerne ble rekruttert gjennom en henvendelse til vintersyklistpanelet til Bymiljøetaten der vintersyklister har sagt ja til å bli kontaktet for henvendelser om sykling i Oslo. Det ble også lagt ut en henvendelse på Bymiljøetatens Facebook-side «Sykkel i Oslo», der mange meldte seg frivillige til å dele sine erfaringer med prosjektet. Deltakerne for intervjuer ble valgt ut med bakgrunn i en fritekst der de ble bedt om å beskrive seg selv som syklist. Vårt mål var å velge ut deltakere som bruker sykkel til ulike reiser og

som bor ulike steder i byen.

GIS-arbeid

Oppdatert oversikt over eksisterende sykkelparkering er viktig for å kunne jobbe videre med dette på en god måte. Oversikten kan gi et overblikk over dagens situasjon, den kan peke på mangler og behov for ulike områder i Oslo, og er viktig for effektiv drift av parkeringstilbudet. I arbeidet med kunnskapsgrunnlaget er det laget en oversikt over tilgjengelig datagrunnlag, gjort en vurdering av hvilke data som vil være nyttige for Bymiljøetaten og brukere, samt vurdert hvordan data bør samles inn i felt. Innenfor rammene av dette prosjektet var det ikke hensiktsmessig å gjennomføre registreringer. Målet var i stedet å bygge et rammeverk for kommunens kontinuerlige arbeid med sykkelparkering fremover.

Til nå har Bymiljøetatens hovedfokus omhandlet kartlegging av sykkelparkeringer i offentlig rom innenfor Ring 3. Registreringen er utført i ulike perioder de siste fem årene, med ulike metoder og framgangsmåte. Dette har ført til behov for å samle eksisterende data på ett sted, samt et omfattende kvalitetssikringsarbeid av de gjennomførte registreringene. En nøkkel til suksess i arbeidet med registreringen er å finne hvilke egenskaper som er de viktigste for å beskrive en sykkelparkering på en god nok måte, både for Bymiljøetaten og for brukere av tilbudet (syklister), da disse behovene skiller seg fra hverandre. Figur 3.2 viser hvilken type informasjon som er viktig å ha tilgjengelig for Bymiljøetaten og for brukere.

Verktøyet som skal benyttes til kartlegging av sykkelparkering bør utformes på en måte som muliggjør registrering av parkeringsplasser og parkeringsfasiliteter både hos offentlige og private aktører: i byrom, bygater, i borettslag og bygårder. Det bør ikke bare fokuseres på antall parkeringsplasser og kvantifiserbare parametere, men også gjøres en vurdering av egnethet og funksjonalitet for brukerne.



Egenskaper av sykkelparkering	BYM	Brukere
1. ID	Veldig viktig	Ikke relevant eller krevende å registrere
2. Etableringsår	Veldig viktig	Ikke relevant eller krevende å registrere
3. Forvaltningsansvar	Veldig viktig	Ikke relevant eller krevende å registrere
4. Opprettet (navn og dato)	Veldig viktig	Ikke relevant eller krevende å registrere
5. Kontroll (tilstand, kontrollert av, dato)	Veldig viktig	Ikke relevant eller krevende å registrere
6. Lokasjon (kartfestet)	Veldig viktig	Veldig viktig
7. Montering	Veldig viktig	Ikke relevant eller krevende å registrere
8. Dekke	Veldig viktig	Ikke relevant eller krevende å registrere
9. Stativtype (utforming, funksjon av stativ)	Veldig viktig	Veldig viktig
10. Antall stativ	Veldig viktig	Middels
11. Bilde(r)	Veldig viktig	Veldig viktig
12. Beligget i gate (torg, park, fortau,...)	Middels	Middels
13. Antall sykkelparkeringsplasser	Middels	Veldig viktig
14. Offentlig tilgjengelig	Middels	Veldig viktig
15. Tilpasser type sykler (vurder å samle med stativbeskrivelse)	Middels	Veldig viktig
16. Drift i vinterstid	Ikke relevant eller krevende å registrere	Ikke relevant eller krevende å registrere
17. Tak og skjerming	Middels	Veldig viktig
18. Status om parkering fungerer etter sin hensikt	Middels	Middels
19. Ladeinfrastruktur for elsykler	Middels	Middels
20. Sykkelservicestasjon, sykkelpumpe	Middels	Middels
21. Adkomst (beskriver vei og mulig brudd/trapp, bakkenivå,...)	Ikke relevant eller krevende å registrere	Veldig viktig
22. Låst/innelåst (tilgang, innendørs,...) eller abonnementsløsning	Ikke relevant eller krevende å registrere	Veldig viktig
23. Belysning	Ikke relevant eller krevende å registrere	Middels
24. Overvåkning	Ikke relevant eller krevende å registrere	Middels

Figur 3.2 Viktige egenskaper ved sykkelparkering og ulik relevans for hhv. Bymiljøetaten og brukere

Bymiljøetaten har behov for å utarbeide en metode for kartlegging av parkeringsbelegget for sykkelparkeringer i det offentlig rom (der Bymiljøetaten har ansvar for drift). Kartlegging av belegg viser i hvilken grad sykkelparkeringer er i bruk. Det er viktig å kartlegge både for representative dager (vanlige dager) og spesielle dager med høy etterspørsel. Ved registrering på travle dager er det viktig å både kartlegge sykler i stativ samt sykler som står parkert utenfor sykkelstativene for å fange opp behovet og eventuelt underbelegg.

Per i dag finnes det en del føringer på hvor og hvordan sykkelparkering bør etableres i gate, men det mangler overordnede føringer eller tydelige prioriteringer for hvor i byen det er størst behov for nyetableringer. Hvor det settes ut nye stativer i dag, er basert på innspill fra bydeler, innbyggere og andre institusjoner, i tillegg til lokalkunnskap hos de som jobber i Bymiljøetaten. Planleggerne har derfor ikke en fullstendig oversikt over hvor behovet for oppgradering og/eller nyetablering av

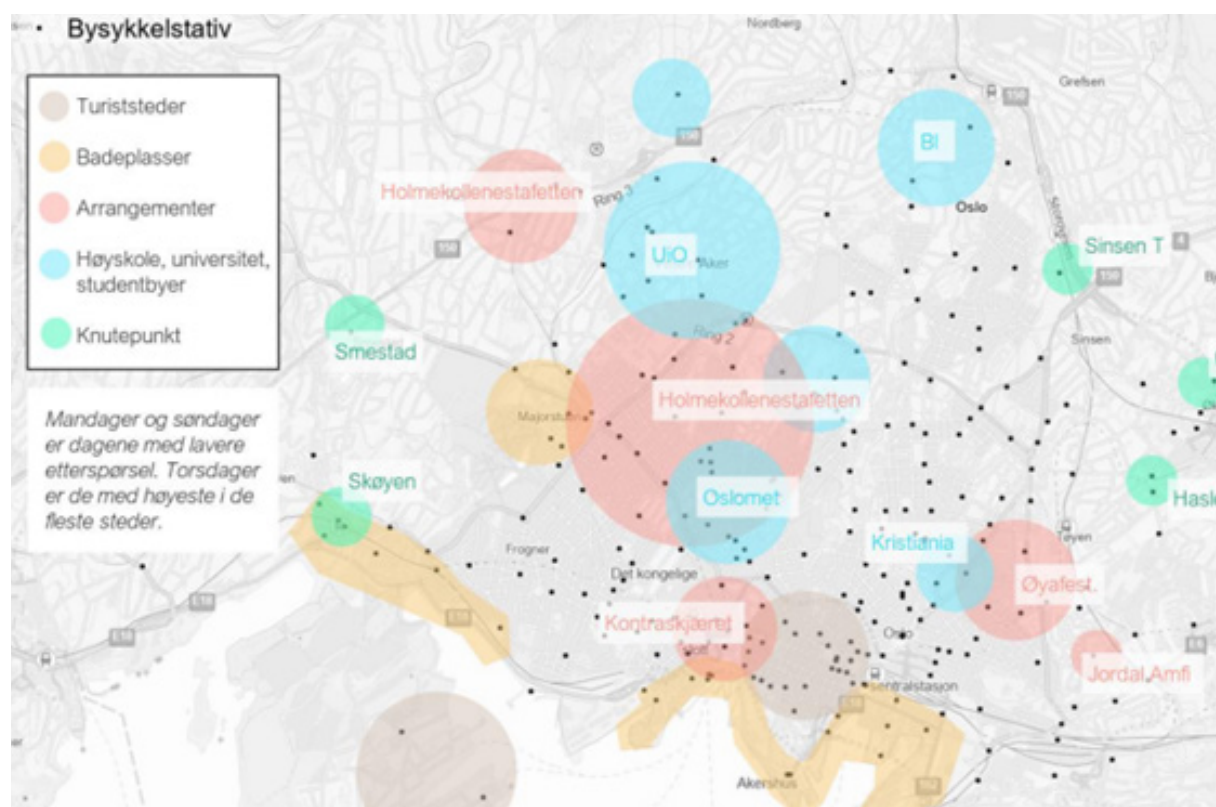
sykkelparkering er størst.

Figur 3.3 gir en oversikt over bruken av bysykler fra Oslo bysykkel. Kartet viser når på året og hvilke bysykkelstativer som har dager som skiller seg ut med høy etterspørsel. Dette kan gi en indikasjon om hvilke områder som kan være hensiktsmessige å kartlegge belegget for på de travleste dagene i løpet av året.

Bymiljøetaten registrerer i dag sykkelparkering i Oslo kommune ved bruk av Field Maps fra ESRI. Et kart som viser hvor man kan finne parkering, kan vises i en form for publikumsløsning: nettside, egen app eller integrert i andre apper (Ruter, EnTur, Google Maps e.l.). Publikumsløsningen bør gi muligheter for å sende innspill til Bymiljøetaten om sykkelparkering og behov rundt dette.

I samarbeid med Bymiljøetaten er det identifisert ulike målpunkt¹ som utløser behov for sykkelparkering, og som potensielt kan bidra til økt andel sykkelreiser. De valgte målpunktene er:

¹ Kollektivknutepunkt, handels- og tjenestetilbud, øvrig servicetilbud, idrettstilbud, utdanningsinstitusjoner, friluftstilbud, boligblokker, og områder med høy befolkningstetthet, arbeidsplasser og mange korte reiser.



Figur 3.3 Områder med bysykelstasjoner med høy bruk i enkelte dager. Farger gir en indikasjon på hvorfor det var høy bruk. Data fra mars 2023 til mars 2024. Kilde: Bysykel

- Ulike type servicetilbud: Disse representerer typiske målpunkt for reiser.
- Områder med stor befolkningstetthet og mange arbeidsplasser: Disse representerer potensial for sykling.
- Områder med mange korte reiser: Disse representerer reiser som kan gjennomføres med sykkel og dermed har potensial for sykling.
- Områder med boligblokker: Tett og høy bebyggelse representerer generelt et større behov for sykkelparkering.
- Sykkeltilrettelegging: Behov for sykkelparkering særlig i nærheten til sykkelveinett.

3.3 FASE 3 – SLUTTANALYSE OG TILTAK

Funnene fra fase 2 og 3 ble gjennomgått systematisk og gruppert innenfor temaene; parkering ved bolig, parkering ved arbeidsplass, parkering i offentlig rom, og parkering ved knutepunkt. Gjennom dette arbeidet fremkom viktigheten av tematikk rundt sykkeltyveri. Dette er derfor valgt belyst som eget tema i kapittel 4.

I kapittel 5 ble følgende temaer diskutert:

- Utforming og bruk
- Betalingsvillighet
- Komplexiteten ved sykkelparkering ved bolig
- Parkering ved knutepunkt
- Behov for tilpasset og sikker parkering
- Utfordringer i samarbeid mellom kommunale enheter.

Denne inndelingen ble valgt for å vise til kompleksiteten i datamaterialet, der ulike hensyn av og til er i konflikt med hverandre.

Basert på fremtredende tema i analysen er det blitt utarbeidet en liste over anbefalinger til videre arbeid. Hensikten er å vise hva Oslo kommune kan jobbe med fremover for å styrke sykkelparkeringstilbudet i Oslo, men også for å arbeide mer strategisk med sykkelparkering.

KARTLEGGING AV SYKKELPARKERING I OSLO - RESULTATER



Bilde: Sykkelparkering for en barnehage på Grünerløkka(Norconsult)



4 KARTLEGGING AV SYKKELPARKERING I OSLO RESULTATER

4.1 LITTERATURSTUDIE

Datatilfanget er begrenset

Litteraturstudien viser at det har vært mye forskning på sykkel og sykling, men at det har vært lite forskning på sykkelparkering – til tross for at sykler står parkert det meste av tiden. Mye av forskningen som foreligger omhandler sykling, og hvordan forhold relatert til sykkelparkering påvirker sykkelbruk. Studier som kartlegger sykkelparkering, og dets effekt på sykling, omhandler ofte parkeringsforhold på kollektivholdeplasser og kollektivknutepunkt, samt arbeidsplasser. Det er knapt noen studier som tar for seg parkeringsforhold hjemme, eller som ser på sykkelparkering overordnet for en by eller større geografisk område. Studiene som har blitt gjennomgått er stort sett fra andre land, og det er derfor et spørsmål om overføringsverdien til en norsk kontekst.

Dette vet vi fra litteraturen

Selv om det ikke har vært mye fokus på sykkelparkering i faglitteratur og «grå litteratur»¹, kommer det klart fram at sykkelparkering spiller en rolle i den helhetlige sykkelinfrastrukturen. Det virker også å foreligge positiv korrelasjon mellom kvalitetene ved sykkelparkeringen og sykling. Flere studier viser at sikker sykkelparkering ved stasjonsområder øker sannsynligheten for pendling med sykkel. Videre ser vi fra litteraturen en klar sammenheng mellom sykkelparkering og annen sykkeltilrettelegging på arbeidsplass og sannsynligheten for å velge sykkel som reisemiddel på arbeidsreiser.

Vi finner også ulike brukergrupper som etterlyser ulik type sykkelparkeringsinfrastruktur. Det er ulike preferanser når det gjelder avstand til målpunkt, betalingsvillighet og krav til funksjonalitet og sikkerhet. Dette avhenger også av type parkeringssituasjon – om det er korttids-, heldags-

eller langtidsparkering. Det bør derfor tilbys ulike typer sykkelparkering for å imøtekomme ulike behov og brukerpreferanser.

Frykt for tyveri og mangel på forsvarlig parkering forhindrer folk i stor grad fra å sykle, og lav bekymring for tyveri gir en nærmere doblett sannsynlighet for å sykle regelmessig. Vi vet også at parkeringens lokasjon og hvordan sykkelen låses til parkeringen har en effekt på hvor utsatte disse er for tyveri. Sykkelparkeringen bør blant annet plasseres synlig i bybildet, være godt opplyst, og ikke gjemmes bort.

Hva vi ikke vet fra litteraturen

Litteraturen som vi har gjennomgått gir ingen klare indikasjoner på sammenhengen mellom tilbud og etterspørsel. Dette står i skarp kontrast til forskning på bilparkering, der dette har fått mye oppmerksomhet. Vi finner noen eksempler fra litteraturen at det etter åpning av høykvalitets sykkelparkering har vært en langt høyere etterspørsel enn ventet, noe som kan tyde på at etterspørselen øker med økt tilbud. Det tyder på at den latente etterspørselen er større enn det som lar seg fange opp i undersøkelsene og/eller vurderingene som ble gjort på forhånd.

Selv om vi finner noe litteratur som undersøker sammenheng mellom parkeringskvaliteter og sykling, vet vi likevel lite om folks preferanser og betalingsvilje, og hvilke faktorer som påvirker sykkelparkering og kvaliteten på denne. Vi vet heller ikke noe særlig om behovet for tilrettelegging for de med nedsatt funksjonsevne, og behovene for de med større sykler.

Litteraturen som er gjennomgått er internasjonal, og fra andre land- og bykontekster enn den norske. Det var derfor helt sentralt i dette prosjektet å undersøke om kunnskapsgrunnlaget også er gyldig i en norsk kontekst, og hva vi kan finne ut av om kunnskapshullene fra Oslo og forhold relevant her.

¹ Grå litteratur er litteratur som ikke er publisert i formelle-kommersielle kanaler, slik som bøker og tidsskriftartikler og blir derfor ikke indeksert i aktuelle referansedatabaser for faget. (Kilde: <https://libguides.uia.no/systitt/grey-literature>)



Oppsummert finner vi med bakgrunn i litteraturstudien fem områder det er behov for økt kunnskap, eller økt kunnskap om den norske konteksten:

1. Hvordan sykkelparkeringsinfrastruktur påvirker sykling i Oslo – forhold ved hjemmet, arbeidsplasser og skoler, samt offentlige byrom
2. Sammenheng mellom parkeringsutforming og bruk – tilbud og etterspørsel, og hvordan kvalitet påvirker dette
3. Omfang og effekt av sykkeltyveri i Oslo
4. Syklisters preferanser og betalingsvillighet
5. Hvordan nye og innovative parkeringsløsninger kunne fungert i Oslo

For ytterligere innsikt henvises det til litteraturstudien vedlagt.



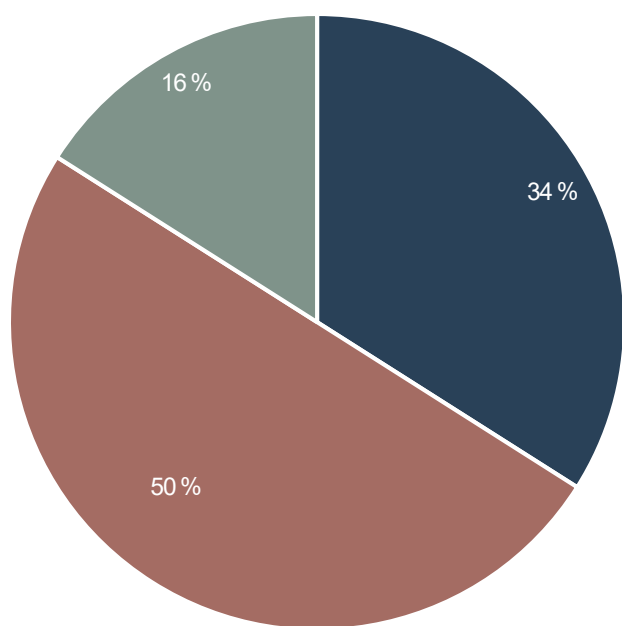
4.2 RESULTATER FRA SURVEY

Resultatene fra den kvantitative spørreundersøkelsen ga viktig ny kunnskap om sykkelparkering i Oslo. Undersøkelsen ble sendt ut til et representativt utvalg av befolkningen, uavhengig av sykkeleierskap og -bruk. Sammenlignet med befolkningen for øvrig, var det en høyere andel blant respondentene som bodde i enebolig (17,5 mot 8 prosent). Det var også noe høyere alder blant respondentene sammenlignet med gjennomsnittet for Oslo.

Blant respondentene var det 34 prosent som svarte at de aldri syklet mens 16 prosent svarte at de syklet hele året. 50 prosent oppgav at de syklet i sommerhalvåret. Spørsmålene tok utgangspunkt i den siste sykkelturen. Omtrent en tredjedel oppgir at de brukte en elsykkel sist sykkelstur, mens omtrent halvparten oppgir en klassisk/hybrid sykkel. Disse tallene er noe høyere enn det som kommer frem av reisevanedataene for Oslo, basert på den Nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2022 og 2023. Her er årsgjennomsnittet for

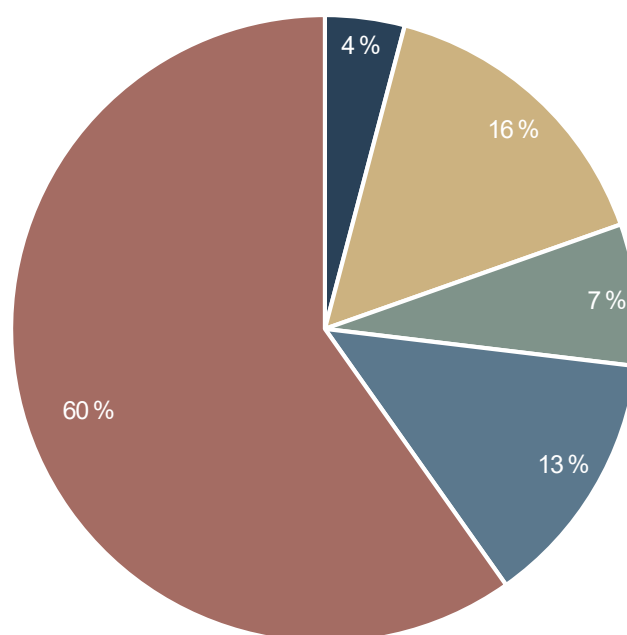
andelen som oppgir å aldri sykle 55 prosent, og for sommermånedene juni-august er andelen 41,5 prosent. Det kan altså tenkes at flere syklistene enn ikke-syklistene har valgt å delta i undersøkelsen. Ellers oppnådde undersøkelsen relativt god representativitet.

Garasje og bod oppgis som vanligste sted for parkering av sykkel hjemme (begge omtrent 27 prosent). Utendørs sykkelstativ (16 prosent) og sykkelkur (10 prosent) er også viktige sykkelparkeringsplasser for respondentene. Folk som bor i enebolig er jevnt over mer fornøyde med egne sykkelparkeringsfasiliteter sammenlignet med de som bor i andre boligtyper. Det er bosatte i leiligheter som i minst grad opplever sykkelparkeringen hjemme som god. Leilighet med åpen bakgård scorer lavest på opplevd trygghet, mens leilighet uten bakgård scorer lavt på tilgjengelighet. Leilighet med låst bakgård scorer lavest på om sykkelene er beskyttet mot vær og vind.



- Sykler ikke
- Sykler i sommerhalvåret
- Sykler hele året

Figur 4.1 Andel blant respondenter som sier at de ikke sykler, sykler i sommerhalvåret, samt sykler hele året. Prosentvis fordeling



- Husker ikke
- Utenfor butikk, kafe, museum, kino, treningssenter, andres hjem
- Kollektivknutepunkt
- Jobb/skole
- Hjemme

Figur 4.2 Prosentvis fordeling, om på hvilke lokasjoner man har fått frastjålet sykkel.



Dataene viser at det er en sammenheng mellom sykkelparkering hjemme og sykkelbruk, der bedre parkeringsfasiliteter øker sannsynligheten for sykling, men ikke sykkelfrekvens.

Det er mange i Oslo som har opplevd å bli frastjålet sykkel sin. Halvparten av respondentene i undersøkelsen oppgir å ha opplevd at de eller noen i husstanden har fått sin sykkel frastjålet, og ytterligere 12 prosent oppgir å ha fått deler av sykkel sin frastjålet. Blant disse har nær én av fire opplevd tre eller flere sykkeltyverier.

60 prosent av sykkeltyveriene skjer hjemme – allikevel oppgir omtrent en tredjedel at de ikke låste sykkel sin sist de parkerte hjemme. Vi ser også en sammenheng mellom sentralitet og sykkeltyverier. Det er flere som oppgir å ha fått frastjålet sykkel sin innenfor ring 2. Hele 63 prosent oppgir her å ha fått frastjålet hele eller deler av sykkel sin. Andelen utenfor ring 3 er 53 prosent. Når det kommer til rapportering av tyveri til politi og forsikringsselskap oppgir i underkant av halvparten å ha anmeldt forholdet til politiet (46 prosent), mens 40 prosent oppgir å ha meldt inn til forsikringsselskap. Mer enn halvparten av respondentene som har fått sykkel sin frastjålet, melder ikke fra om dette, noe som indikerer store mørketall i offentlige rapporteringer.

Når det gjelder hva slags type lås Oslosyklister bruker, svarer nesten halvparten at de bruker kabel/wirelås (44 prosent). Disse har normalt lav grad av sikring og er relativt enkle å bryte opp. En fjerdedel oppgir å bruke kjettinglås, som gir varierende grad av sikkerhet. Sikrere låstyper brukes av en mindre andel av respondentene. Foldelås, som gjerne anses som en av de tryggeste låstypene, brukes av kun 13 prosent av respondentene. 5,3 prosent oppgir å ikke låse sykkel sin sist.

Disse resultatene indikerer at mange undervurderer faren for sykkeltyveri generelt, og i tilknytning til hjemmet spesielt. Det gir oss også et bilde av at omfanget av sykkeltyverier er stort,



Figur 4.3 Typisk sykkelutforming i nyere borettslag. Det fremkommer i intervju med utbyggere at flere av man staig opplever tyverier i disse boligområdene, særlig like etter innflytting (bilde tatt av Norconsult).



Figur 4.4 To ulike låstyper. Øverst, bøylelås. Denne oppgir 14 prosent av respondentene å bruke. nederst i bildet vises kjettinglås, som 26 prosent oppgir å bruke (bilde tatt av Norconsult).



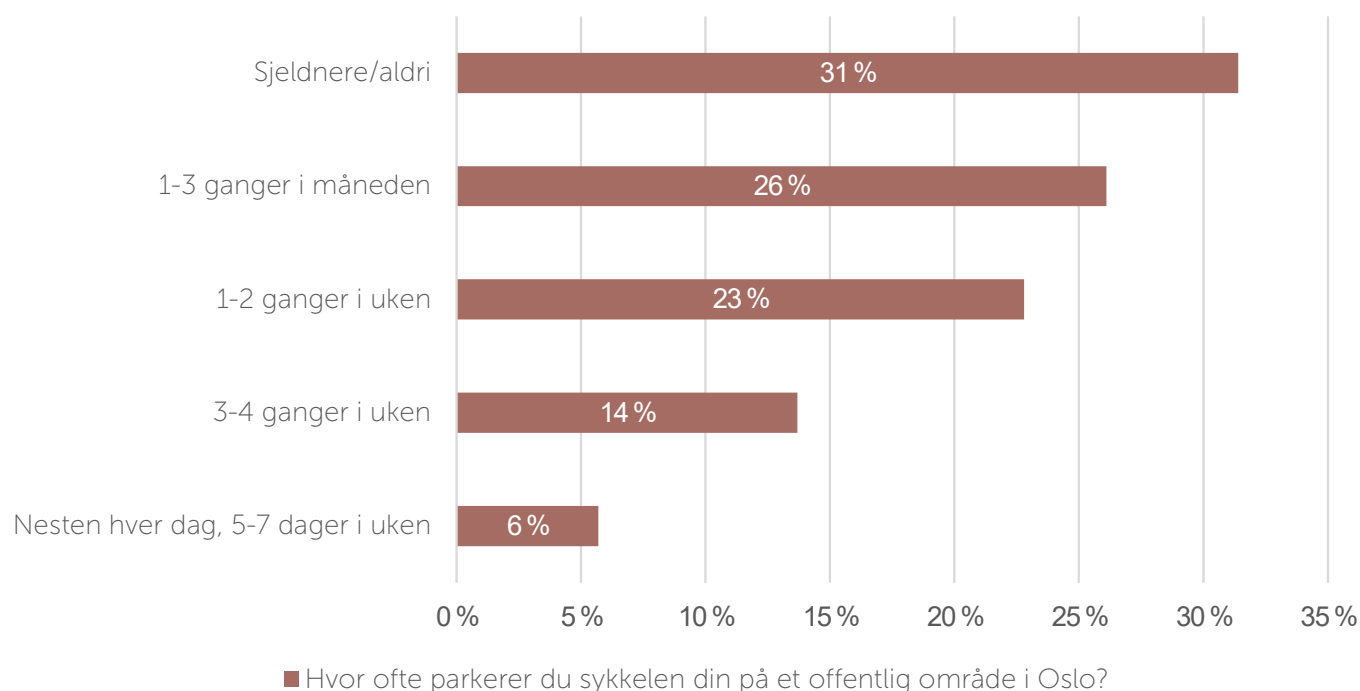
og at vi kanskje ikke har nok bevissthet rundt hvordan vi kan sikre oss mot tyverier. De mindre robuste låsene benyttes i stor grad, og det kan virke som mange ikke ønsker å prioritere tryggere sykkellåser, da disse ofte er kostbare.

En annen sentral arena for sykkelparkering er ved arbeidsplassen. Bedre forhold for sykkelparkering på jobb er positivt korrelert med økt sjanse for å sykle til jobb. Blant respondentene som oppgir at de sykler og har arbeids-/studiested i Oslo svarer 8 av 10 at de sykler til jobb minst én gang i måneden. 36 prosent sykler til jobb nesten hver dag. Omtrent halvparten av de som sykler og har arbeids- eller utdanningssted i Oslo, sier de har tilgang på innelåst sykkelparkering innendørs på jobben eller utdanningsstedet.

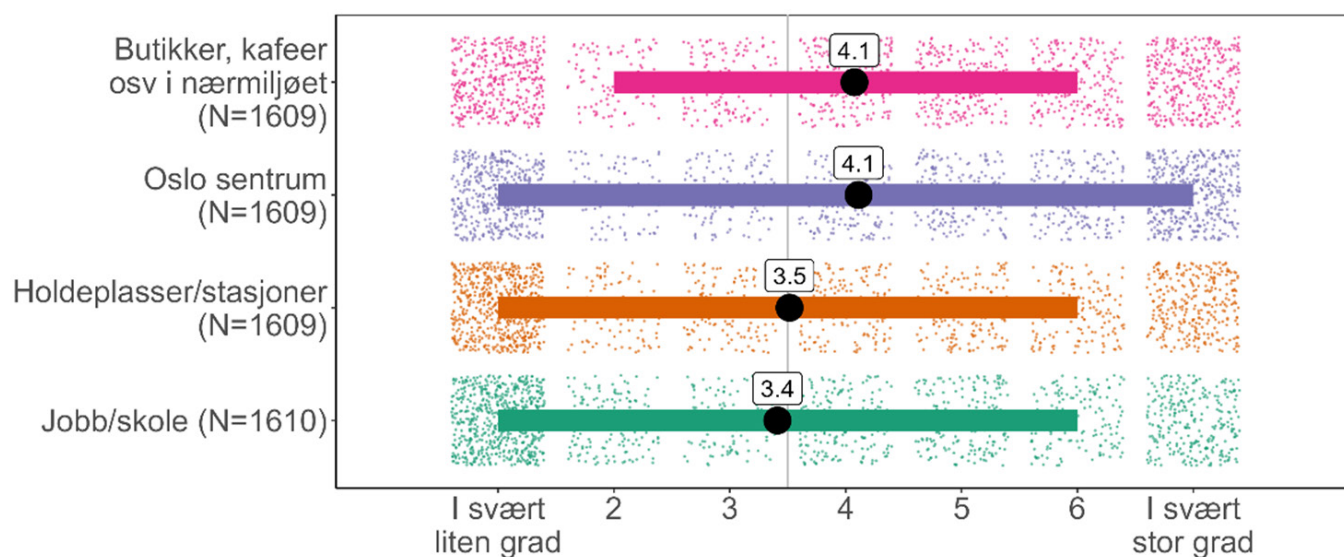
Et sentralt funn i undersøkelsen er at kollektivknutepunkt i liten grad oppgis som destinasjon for sykkelparkering. 84 prosent oppgir å aldri eller sjeldent parkere på et kollektivknutepunkt. Å bruke sykkel på delreiser, for så å bytte til kollektivt, gjøres i liten grad. Blant de som oppgir å ha syklet til en kollektivholdeplass, var det flest som parkerte sykkel ved T-banen. Undersøkelsen

avdekker marginal bruk av sykkelhotell blant respondentene, med kun to respondenter som oppgir å ha anvendt dette. Vi finner likevel at omtrent en av tre oppgir at man ville ha brukt sykkel oftere i kombinasjon med kollektivtransport om parkeringsmulighetene hadde vært bedre. Det kan altså virke til å være et potensial for økt omfang av delreiser gjennomført med sykkel og kollektivt, om parkeringsfasilitetene ble bedret ved stasjonsområdene. Det bemerkes at det ikke her ble spurt om flere ville gjennomført kombinerte reiser om det var enklere å ta sykkel med om bord på transportmiddelet.

Når det gjelder offentlige områder og gater, oppgir omtrent en tredjedel at de sjelden eller aldri parkerer i slike områder, eller benytter seg av sykkelparkering her. Blant de som parkerer i offentlige områder, foregår dette mest som kortere parkeringer under tre timer. 86 prosent oppgir dette for den siste gangen de parkerte i et offentlig område. Det er altså mange som i dag velger bort sykkelparkering i offentlige områder, med den konsekvens at man velger bort sykkel til fordel for andre transportformer på denne typen reiser.



Figur 4.5 Prosentvis fordeling over hvor ofte respondentene i den kvantitative spørreundersøkelsen om hvor ofte man parkerer sykkel i offentlige områder



Figur 4.6 Besvarelser, spørsmålet "I hvilken grad vil bedre og tryggere sykkelparkering bidra til at du sykler mer til følgende steder. Sort sirkel = gjennomsnitt, farget linje = 50 % av responsene.

På spørsmål om hva som kunne fremmet bruk av sykkelparkering på offentlig område, svarer 41 prosent «bedre utendørs sykkelstativ» og 22 prosent «innelåst sykkelparkering i egen bås». Det etterlyses altså sykkelparkering av en høyere kvalitet i offentlige byrom, og vi antar at dette vil kunne stimulere til økt sykkelbruk på byturer. Det er særlig skjerming mot vær og vind som skiller seg ut i negativ forstand, med en gjennomsnittsscore på 1.69 (skala fra 1-5). Også forhold som omfatter sikkerhet ("jeg er sikker på at sykkelstøtten står trygt") scorer lavt her, med et snitt på 2.61. Det at nærmere halvparten etterlyser bedre utendørs sykkelstativ, og omtrent en av fem etterlyser innelåst parkering viser at det er ulike preferanser blant folk, og for ulike ærend. Siden hovedvekten av parkering i offentlige rom foregår i kortere tidsperioder, er det naturlig å tenke seg at for disse kan bedre utendørs stativer oppleves hensiktsmessig, mens det for lengre parkeringer er ønskelig med en annen type parkering som tilbyr høyere grad av sikring og skjerming.

På spørsmålet om bedre og tryggere sykkelparkering ville kunne bidra til at folk valgte sykkel til flere destinasjoner, finner vi relativt stor

spredning i besvarelsene. Dette gjelder særlig for Oslo sentrum, som har flest besvarelser i begge ender av skalaen. Dette vitner om at for noen ville bedre parkeringsforhold sannsynligvis ført til at de oftere valgte å sykle, mens motsatt finner vi de som allikevel aldri ville ha gjort dette – både av parkeringsmessige og andre hensyn. For andre offentlige arealer i nærmiljøet ser vi at for en stor andel ville ikke dette hatt noen påvirkning (besvart med 1), mens over halvparten tror dette kunne hatt en positiv effekt (besvarelser mellom 4 og 7). For jobb og skole, samt holdeplasser og stasjoner ser vi en noe mer negativ holdning, men også her er det mange som sier at dette ville hatt en innvirkning. Det er viktig å huske på at for befolkningen overordnet, er det mange som aldri ville vurdere, eller har mulighet til å sykle i alle tilfeller. Det er derfor viktig å fokusere på de andelene som mener økt tilrettelegging ville hatt en effekt.



4.3 FUNN FRA WORKSHOP

I prosjektets andre workshop jobbet deltakerne med trender og drivkrefter innenfor transportsektoren fram mot 2040. Deltakerne anså følgende trender og drivkrefter som sikre:

- fortetting i byer/trangere bybilde
- klimaendringer og ekstremvær
- eldrebølgen
- kunstig intelligens, teknologisk utvikling og digitalisering

Følgende trender og drivkrefter anså deltakerne som usikre:

- delingsøkonomiens rolle
- geopolitisk uro/storkrig
- videreutvikling av bærekraft og grønn omstilling
- internasjonalt samarbeid og globalisering
- nye typer mikromobilitet

Det var flere likhetstrekk i de ulike gruppenes arbeid med å definere viktige og mindre viktige trender og drivkrefter, og utfordringer og muligheter knyttet til sykkel og sykkelparkering i Oslo. Resultatene av gruppearbeidet er derfor analysert samlet.

Tyveri anses som en stor utfordring, og vi ser at det er et ønske om trygg sykling og sykkelparkering. Det viser at det er viktig at tyverisikring blir høyt prioritert for at sykkelandelen skal gå opp. Dette var et tema som ble nevnt i alle oppgavene i workshopen. Mange av fremtidens sykler vil være dyrere, og det er et sterkt behov for trygg sykkelparkering. Miljø og klima anses som en sikker utfordring, men kan også tolkes som en mulighet for mer sykling (mindre snø og varmere klima).

Veien videre avhenger i stor grad av politiske prioriteringer og utviklingen av teknologi. PESTEL-analysen viser at teknologioptimismen til deltakerne i workshopen er sterk og hvor viktig de politiske målene og prioriteringene er for å lykkes. Fremtiden til sykkelparkering avhenger i stor grad av hvorvidt det blir en politisk prioritering å styrke sykkel bl.a. på bekostning av bil gjennom bedre sykkelinfrastruktur og offentlig tilrettelegging.

Avslutningsvis skulle deltakerne konkretisere og peke på hvilke strategier Oslo bør satse på for sykkelparkering fram til 2040, og stemme over hvilke strategier de hadde mest tro på. Deltakerne var enige om at å skape en felles digital plattform i form av felles og lett tilgjengelige veileder og prinsipper for alle sykkelaktører er den viktigste strategien, etterfulgt av å prioritere sykkel i byliv og boligutvikling.





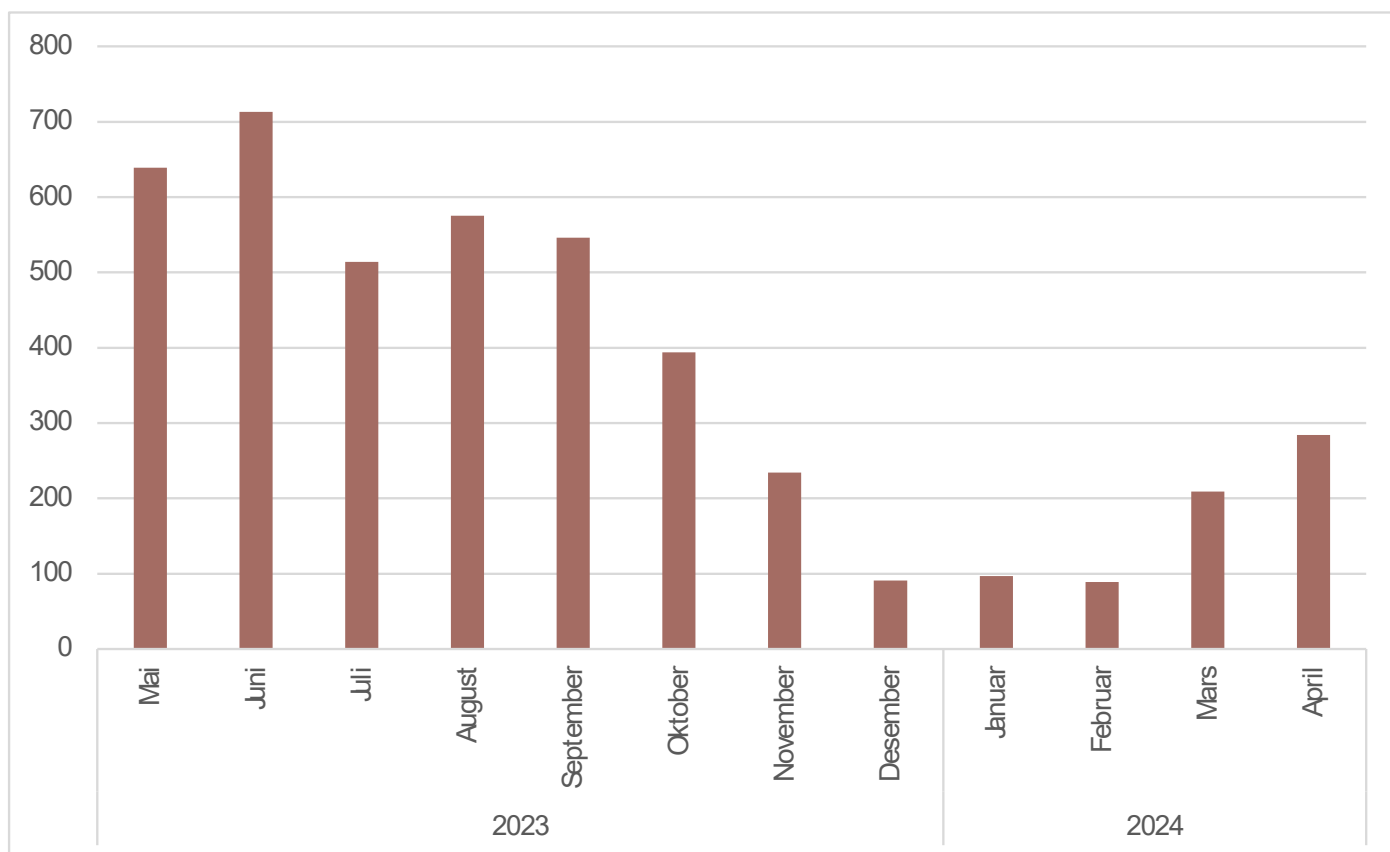
4.4 DATA OM SYKKELTYVERI FRA NAF OG POLITIET

Vi har vært i kontakt med både NAF og Politiet for å få tilgang på deres data over sykkeltyverier i Oslo. NAF har gitt oss tilgang til data over hvor i Oslo sykkeltyveriene som er rapportert til dem har funnet sted. Som en av tre sykkelregister var rådgiveren hos NAF opptatt av å påpeke at utvalget kun er for ca. en tredjedel av sykkeltyveriene som blir rapportert til sykkelregistrene. Det er heller ikke slik at alle sykkeltyverier blir rapportert til et register. I Figur 4.9 vises en varmekartframstilling av hvor i Oslo NAF registrerte sykkeltyverier i 2023.

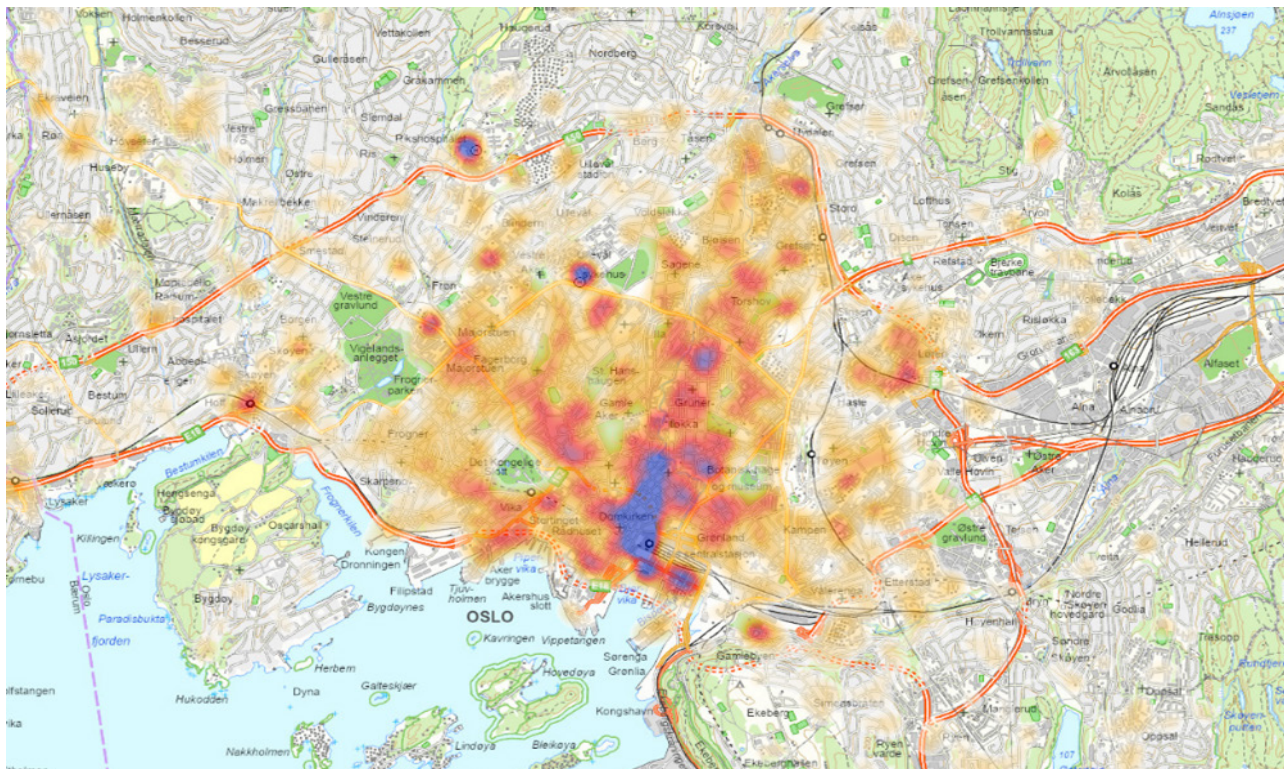
Fra Politiets dataregister for straffesaker, PAL straffesak, har vi fått innsyn i registrerte sykkeltyverier, samt innbrudd i bod i perioden mai 2023 til mai 2024. I denne perioden ble det anmeldt tyveri av 4385 sykler (vanlig og elsykkel) samt 291 elsparkesykler fra steder med allmenn tilgang (offentlig rom).

Høysesong for sykkeltyveri sammenfaller i stor grad med når det er sykkelsesong, i månedene mai til oktober. I denne perioden ble det i snitt anmeldt 563 sykkeltyveri per måned.

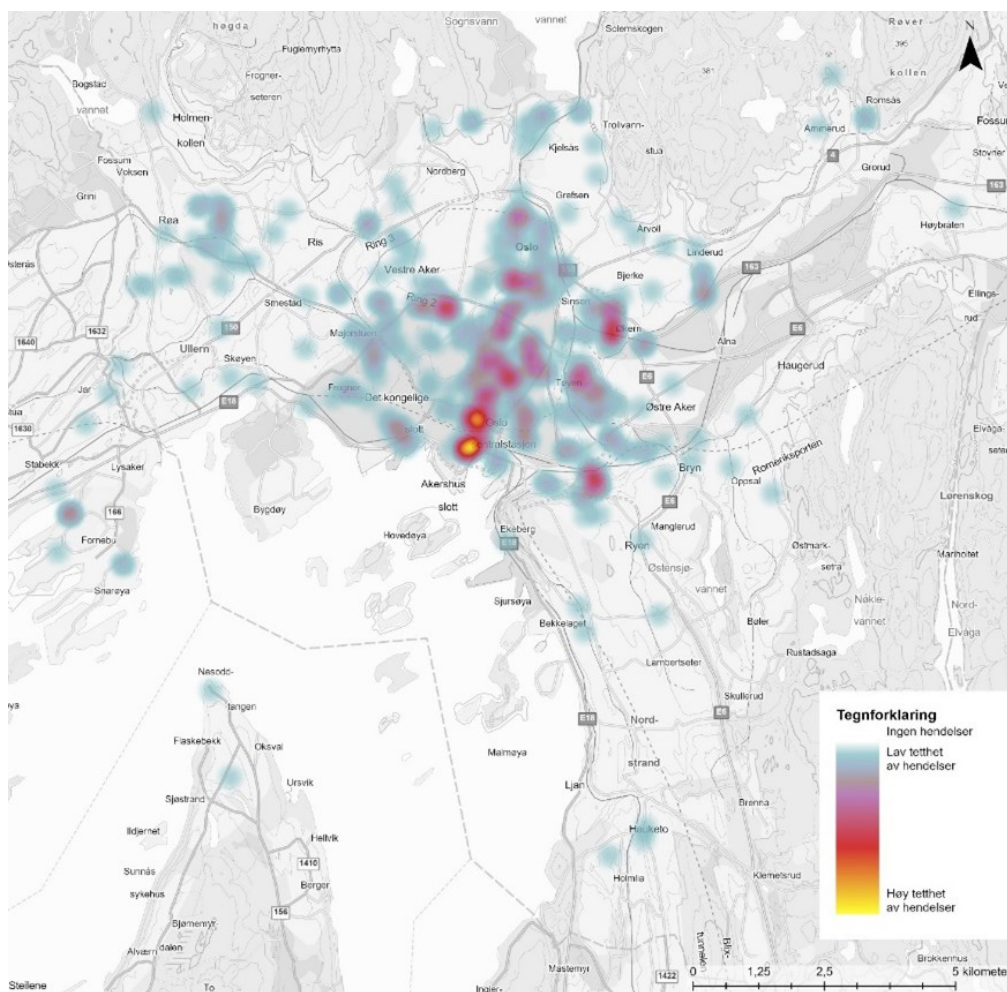
Det er verdt å merke seg at dette er anmeldte sykkeltyverier, mens den kvantitative spørreundersøkelsen indikerer at dette kun omfatter i underkant av halvparten av alle faktiske sykkeltyverier. Det er derfor rimelig å anta at det er store mørketall i tallene som rapporteres her, sammenlignet med den faktiske forekomsten.



Figur 4.7 Oversikt over anmeldte sykkeltyverier i perioden mai 2023-april 2024. Juni er måneden med høyest anmeldte saker, mens vintermånedene har langt lavere forekomst, sammenfallende med andelen sykler i bybildet (Kilde: Politiets dataregister for straffesaker).



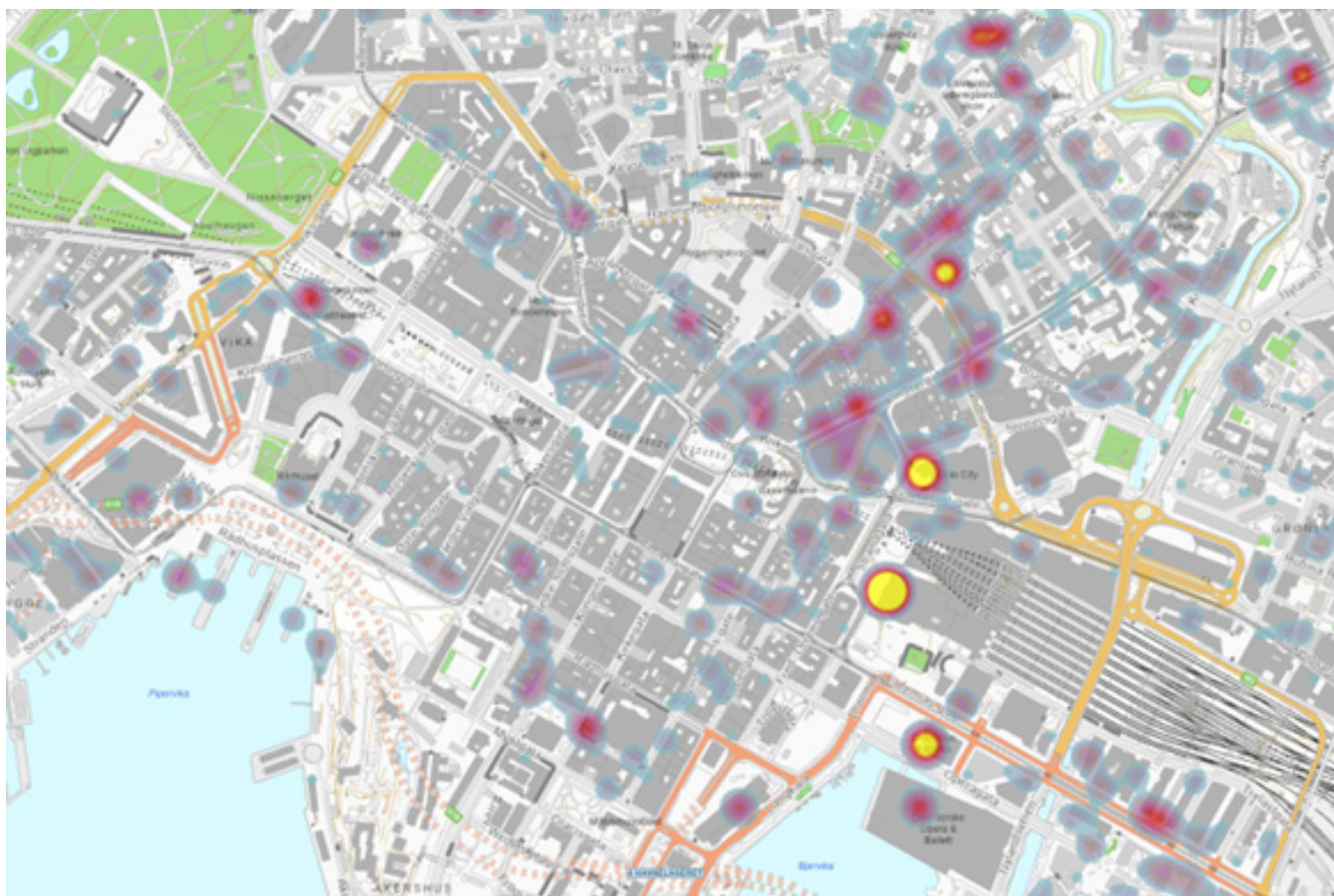
Figur 4.8 Heatmap over anmeldte sykkeltyverier i Oslo fra mai 2023-april 2024 (Kilde: Politiets dataregister for straffesaker).



Figur 4.9 Heatmap over steder i Oslo hvor det er rapportert sykkeltyveri til NAFs sykkelregister i 2023 (Kilde: NAF)



Kartene vi ser i Figur 4.8 og Figur 4.9 gir et overblikk over hvor registrerte sykkeltyverier i Oslo har funnet sted fra henholdsvis politiets dataregister for straffesaker og rapporterte sykkeltyverier i NAFs sykkelregister. De to kartene oppfattes som relativt sammenfallende, med flest innmeldte sykkeltyverier i sentrum av Oslo. Vi ser at enkelte områder går igjen i de to kartene, blant annet Grünerløkka og Ullevål sykehus. Figur 4.10 viser anmeldte sykkeltyverier i Oslo sentrum, og her ser vi at sykkelhotellet på Oslo S og Jernbanetorget virker å være spesielt utsatt for tyverier.



Figur 4.10 Heatmap over sykkeltyverier i Oslo sentrum fra mai 2023 - april 2024 (Kilde: Politiets dataregister for straffesaker)



4.5 DATA FRA SYKKELHOTELL PÅ OSLO S, GRORUD OG RYEN

Bymiljøetaten har ansvar for drift av sykkelhotellene på Oslo S, Grorud og Ryen. I forbindelse med dette prosjektet har vi fått tilgang til et utvalg abonnementsdata fra hotellene¹, i tillegg til en evalueringsrapport fra 2017 der brukere av hotellet ble spurt om sine opplevelser med sykkelhotellet på Oslo S.

Sykkelhotellet på Oslo S har kapasitet til ca. 160 sykler. Dette inkluderer fem plasser til lastesykler med egne stativer. På Grorud er det plass til ca. 58 sykler og 7 lastesykler. På Ryen er det plass til ca. 22 sykler og 3 lastesykler. Sykkelhotellene er utstyrt med sykkelpumper og servicestasjon for enkelt vedlikehold. Sykkelhotellet på Oslo S er kameraovervåket og tilknyttet vektorordningen på Oslo S. Sykkelhotellene på Grorud og Ryen er kameraovervåket og knyttet til Sporveiens driftssentral.

Det er en høyere terskel for brukerne å benytte sykkelhotell sammenlignet med utendørs stativer. Appbasert tilgang, pris og dørterskler kan oppleves som barrierer mot å ta sykkelhotell i bruk.

Antall solgte abonnementer i perioden november 2017 til mai 2024 vises i grafen i Figur 4.12. Her ser vi en jevn oppgang av antall solgte abonnementer i sommermånedene.

Videre viser tallene at sykkelhotellene har 5249 registrerte brukere (alle som har opprettet bruker) og 4169 gyldige abonnementer (antallet som har betalt for abonnement inneværende måned) for alle sykkelhotellene per. 10. juni 2024. Vi har også fått tallene over antall døråpninger for de tre hotellene fra februar 2024 til og med mai 2024. Tabellen for dette vises under (Figur 4.11), og vi kan se at sykkelhotellet på Oslo S har flest, og økende, antall døråpninger for årets første måneder. Døråpningene, som til en viss grad kan indikere bruk, er mer varierende for de to andre lokasjonene. Her må vi også huske på at det i teorien innebærer to døråpninger for hver sykkelturn – for å sette fra seg og for å hente sykkelen, men vi kan ikke se bort ifra at en døråpning gjør det mulig for flere brukere å gå inn samtidig.

Måned	Oslo S	Grorud	Ryen
Mai	3617	133	26
April	2774	65	61
Mars	1993	110	4
Februar	721	46	0

Figur 4.11 Antall ganger dørene til de ulike sykkelhotellene er blitt åpnet i perioden februar 2024 - mai 2024 (Kilde: Bymiljøetaten).

KOSTNADER KNYTTET TIL SYKKELHOTELL

Etablering av sykkelhotellet ved Oslo S kostet kr. 10 709 973 da det stod klart i 2017, og har en leiepris på 985.000 årlig. I tillegg foreligger en avtale om drift som koster kommunen 415 000 kr per år.

Sykkelhotellene på Ryen og Grorud kostet henholdsvis 9 252 592 kr og 6 607 502 kr å bygge (investeringskostnaden). Disse har en felles driftsavtale som er estimert til 150.000 per år per sykkelhotell, i tillegg til 21.300 kr for ekstra vinterdrift og vårrengjøring på Ryen. Retting av eventuelle avvik og feil, for eksempel som følge av hærverk, kommer i tillegg til dette. Abonnementene gir en viss driftsinntekt; i 2023 ble det opprettet 2933 abonnementer, som tilsier minimum 146.650 kr i inntekt (med utgangspunkt i at hvert abonnement kun var én måned).

¹ Begrensninger i systemet til Bymiljøetaten som henter ut data gjorde det ikke mulig å hente ut data om døråpninger før februar 2024



Det er gjennomført en spørreundersøkelse i forbindelse med oppstarten av sykkelhotellet å Oslo S. 34 prosent av de som ble invitert til å delta sendte inn en besvarelse, som utgjorde 18 respondenter. Brukerne hadde fått testet hotellet i en kort periode, men oppsummert sa brukerne at:

- Sykkelhotellet oppleves som trygt
- Det er vanskelig å finne frem til, og appen fungerer ikke optimalt.
- Det er et ønske å fjerne maksgrensen for å stå parkert, som i dag er på 72 timer

I dag er tilbakemelding fra driftskoordinator for sykkelhotellene i Bymiljøetaten at de mottar ukentlige henvendelser om innbruddsforsøk og tyverier i sykkelhotellene de har driftsansvar for.



Figur 4.12 Oversikt, abonnement til sykkelhotellene fra det første hotell åpnet i november 2017 (Kilde: Bymiljøetaten)

4.6 RESULTATER FRA KVALITATIV METODE

Resultatene som blir presentert i dette kapitlet er basert på samtaler med brukere og aktører, og gir uttrykk for deres erfaringer og synspunkter. Videre presenteres funn fra befaringer gjennomført i forbindelse med disse intervjuene. Hvordan aktører og brukere har blitt rekruttert er redegjort for i kapittel 3.2.

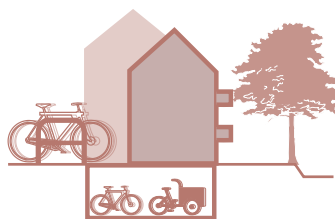
Sykkelparkering spiller en viktig rolle om man ønsker å få opp sykkelandelen i Oslo. I intervju med Syklistenes landsforbund (SLF) peker de på viktigheten av at det både må være nok sykkelparkering, og at den må være av en kvalitet som oppleves som tilfredsstillende, for eksempel med tanke på mulighet for å låse sykkel til ramme. De trekker også frem at det er viktig å huske på at «syklisten» omfatter ulike brukere, og det kan være store variasjoner i behov hos ulike syklistere. SLF ønsker også mer fokus på kategorisering av type parkering basert på om det er en korttids- eller langtidsparkering, og ulik utforming basert på denne kategorien.

Funnene under er strukturert etter fire ulike typer lokasjoner: sykkelparkering ved bolig, arbeidsplass, kollektivholdeplass og offentlige rom. Under hver lokasjon gjennomgås først hvilke type brukere som har gitt innspill. Dette er gjort for å lette lesbarheten til kapitlet, samtidig som det blir enklere å følge funnene videre inn i analysekapitlet.



Bilde: Sykkelparkering utenfor VIA Village i Vika (Norconsult)

Foodora



Sykkelparkering ved bolig

Hvordan det er tilrettelagt for sykkelparkering hjemme varierer mye, og er i stor grad avhengig av type bosted. I Oslo bor 73 prosent av befolkningen i leilighet eller blokk¹, der sykkelparkeringen ofte er del av boligenes fellesarealer. Gjennom befaringer og intervjuer fremkommer det at parkeringsfasilitetene i blokker varierer i svært stor grad, basert på om det er av nyere eller eldre byggeår, hvor store arealer man har til rådighet, samt om det har vært en prioritet for borettslagene/sameiene å tilrettelegge for sykkelparkering. For de som bor i enebolig, er dette noe som er opp til huseier å løse på egen tomt. For eneboliger er det svært vanlig å benytte garasje for de som har dette, mens andre parkerer i utvendig bod, kjeller eller andre områder på tomta. I ny småhusplan for Oslo legges det føringer for tilrettelegging for sykkelparkering, noe som kan være krevende i nyetablerte småhus, der arealene gjerne er begrenset, ettersom mye av utviklingen foregår gjennom fortetting i etablerte småhusområder.

Våre funn viser at det er en forskjell på hvilke utfordringer brukerne har med parkering avhengig av type bolig. De som bor i enebolig sier at de har bra sykkelparkering knyttet til boligen. Sykkelen parkeres i garasje eller i egen hage og ansvaret for å skaffe en trygg nok sykkelparkering er på brukeren selv. Videre ser vi at utfordringene knyttet til parkering i nye eller nyere boligprosjekter og i eldre eksisterende boligmasse er ulike. For sistnevnte er det også forskjell på om man bor i indre by (grovt sett innenfor ring 3) eller i blokkbebyggelse mer perifert i byen, selv om det er mange likheter for disse.

For boliger som bygges i dag, er det gjeldende parkeringsnorm som er veiledende for tilrettelegging for sykkelparkering. Gjeldende parkeringsnorm fastsetter at det for store boligbygg (flere enn fire boenheter) skal være tre sykkelparkeringsplasser per 100 m² BRA. I vår samtale med en representant for Plan- og bygningsetaten (PBE) ble det blant annet trukket frem at parkeringsnormen i stor grad er basert på en politisk bestilling og en vilje til å løfte Oslo

som sykkelby, heller enn forankret i kunnskap om behovet for sykkelparkering. Målet med normen var å sikre tilstrekkelig sykkelparkering fremover, men svakheten ved den er at den i svært liten grad tar hensyn til kvalitet på og plassering av parkeringen – det er først og fremst et mål å oppnå et høyt antall plasser.

I vår samtale med PBE ble det også understreket at parkeringsnormen er en norm og ikke et krav, men at denne ikke nødvendigvis blir behandlet slik i selve saksbehandlingen. Den er også bra for å bidra til den samfunnsutviklingen man ønsker, noe som kan være en av grunnene til at det blir behandlet strengt.

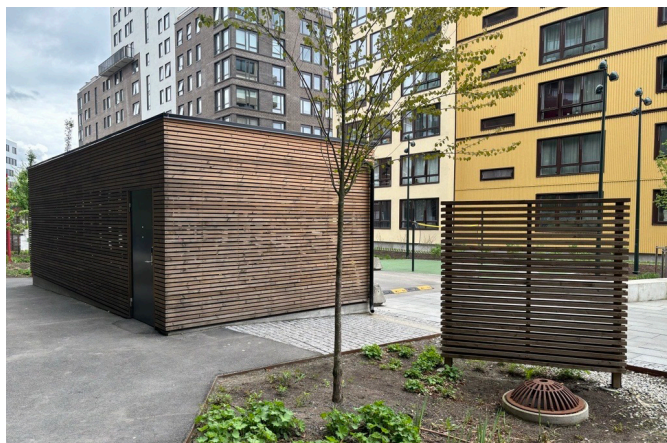
I den tette byen er det ofte flere ulike behov som skal dekkes i samme utbyggingsprosjekt. Blandingen av bolig, næring og kontor stiller ulike krav til funksjonalitet, kapasitet og tilrettelegging. Parkeringsnormen for sykkel er relativt lik for de tre formålene, med mellom 2,5 og 3 plasser per 100 m² BRA. Hva som anses som god parkering varierer i svært stor grad, basert på byggets funksjon.

Utviklere vi har snakket med mener at antallet sykkelplasser som det i dag legges opp til er altfor høyt, og at det per i dag ikke er behov for det antallet plasser som normen legger opp til. Spesielt gjelder dette for nye boligbygg. Kravet om antallet lastesykler oppleves som unødvendig høyt, og svært plasskrevende. OBOS forteller at de i flere prosjekter har opplevd at borettslagene ønsker å selge tilbake (to-etasjes) stativer som ikke tas i bruk. De mener dette bør løftes og analyseres med et mer helhetlig blikk, der man tar høyde for blant annet hvor mye ekstra betongbruk kravet utløser og andre vurderinger rundt klimagassutslipp. Det pekes på at mål om klimareduksjon blir vanskeligere å imøtekomme når krav om innvendig sykkelparkering medfører økt bruk av stål, betong og større arealbeslag.

Informantene trekker spesielt frem at om de skal bygge god og innelåst parkering i nye bygg, så oppleves det som eneste alternativet å plassere denne i kjeller. Om man ønsker å bygge innelåst,

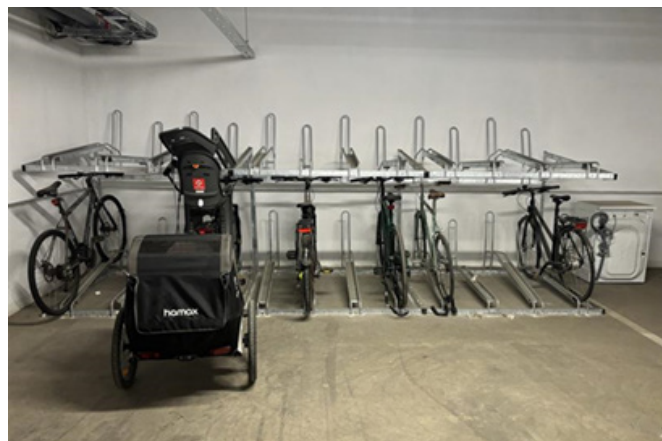
¹ [Kommunefakta – SSB](#)

men også overbygget sykkelparkering ute vil dette inngå i prosjektets samlede BRA, som ingen av aktørene ønsker. Dette gir løsninger der man for eksempel bygger en åpen pergola som har liten eller ingen funksjon, annet enn å innfri minimumsantall parkeringsplasser. Samtidig opplever utbyggerne at når det kommer til boligprosjekter er folk i mindre grad interessert i å betale for god sykkelparkering sammenlignet med parkering for bil. Med økende sykkelandel, samt dyrere sykler som i større grad fungerer som erstatning for privatbilen, er det en viss tro blant utviklerne på at dette også vil medføre økt betalingsvillighet for sykkelparkering av høyere kvalitet i nye boligprosjekter.



Figur 4.13 Utendørs sykkelkur med overbygg på Ulven. A-stativer i skuret. Overbygde sykkelkur er ikke vanlig i nye boligprosjekter, da dette inngår i prosjektets samlede BRA. (bilde tatt av Norconsult)

Utbyggere og eiendomsforvaltere etterspør en mer helhetlig tilnærming av ulike tiltak, samt lokale tilpasninger til norm, og i større grad skjønnsmessige vurderinger. Dette gjelder for alle typer formål. Det er ønskelig at kompensierende tiltak som kan fremme kvaliteten, og tilrettelegging for andre funksjoner, skal kunne redusere kravene (norm) som i dag stilles til antall plasser. På denne måten kunne man sikret sykkelparkeringsinfrastruktur som blir brukt, og som oppleves trygg. Mange av parkeringsplassene oppføres kun for å oppnå antall plasser, dette til tross for at utvikler vet at disse ikke vil bli brukt, er av en lavere funksjonalitetsgrad enn ønskelig, og går på bekostning av andre tiltak som beplantning og møblering. Det oppleves som svært krevende å hensynta funksjon, design, kvalitet og kvantitet. I dag oppleves prosessen med kommunen som lang og vanskelig, og man savner mulighetene til å kunne sette seg ned med kommunen og diskutere realitet, kompromiss og mer skreddersydde og helhetlige løsninger.



Figur 4.14 Illustrasjon av innvendig sykkelparkering i kjeller. Parkeringen her er ikke universelt utformet, alle sykler får ikke plass i stativet. Stativets annenetasje benyttes i liten grad. Det er ikke trappefri adkomst til boden, til tross for at dette er et nyoppført prosjekt. (bilde tatt av Norconsult)

Gjennom befaringer og observasjoner av boligbygg som er oppført med gjeldene parkeringsnorm fremstår det som at store arealer i kjeller står ubrukt med to-etasjes sykkelstativer. Sykkelparkeringen blir plassert på ugunstige steder i kjelleren fordi det skal «gå opp» med antall plasser som kreves. Vi har observert at helt nye leilighetsbygg har plassert sykkelparkering i kjeller der brukeren både må gå gjennom tunge brannører og opp/ned trapper. Sykkelparkeringen oppleves som forholdsvis trygg, selv om de mest tilgjengelige parkeringene i kjeller står sammen med bilparkeringen og er enkelt tilgjengelige om man kommer seg inn i garasjen.

I eldre og eksisterende blokkbebyggelse opplever flere av brukerne å ha mangelfull sykkelparkering hjemme. Dette gjelder spesielt de som bor i eldre borettslag i indre by. Felles for de som bor i borettslag er at det er lite kapasitet (få stativer og mange sykler) der de parkerer sykkel sin, enten det er innendørs eller utendørs. De som parkerer sykkel ute er spesielt opptatt av at det skal være mulig å låse sykkel til et trygt stativ og at det er god nok plass mellom parkerte sykler, samt nok plasser. Brukerne er for eksempel ikke spesielt opptatt av overbygget parkering siden sykkel «uansett står ute». Disse er også opptatt av at poenget med å sykle er at det skal være enkelt, derfor velger de å ikke bære tunge sykler opp og ned fra kjeller med flere tunge dører. Mange trekker fram at arealknapphet i fellesområder fører til at man ikke ønsker omfattende overbygg eller skur som tar av plass for lek og opphold.



Figur 4.15 Ved boliger som er oppført før gjeldende parkeringsnorm, er trygg sykkelparkering ofte mangelfull. Mange i Oslo benytter balkonger, svalganger og leiligheter for å oppbevare sykkelen på en trygg måte. (bilde tatt av Norconsult)

Beboere i bebyggelse som ble bygget med tidligere parkeringsnormer, forteller om stor knapphet i sykkelparkeringsfasilitetene. I tidligere byggetrinn på Ensjø, fraviker eksempelvis parkeringsinfrastrukturen som er etablert fra det faktiske behovet. Her er sykkelkur og -kjellere fulle, og mange tar med seg sykkel opp på balkong eller inn i leilighet. I disse prosjektene bor det mange småbarnsfamilier, og enkelte av sykkelkjurene som er etablert er siden omgjort til parkering for barnevogner. Ved mindre sameier av rekkehus, leiligheter og småhus kan det være krevende å få til etablering av sykkelparkering i fellesarealene. Argumentene her er ofte de samme som for beboere i bygårder – at dette vil gå på bekostning av andre funksjoner som er viktige fellesarealer, og at det ikke vil kunne etableres nok arealer så alle får sine behov dekket.

I andre sameier og borettslag i Oslo med mindre press på fellesområdene, slik som i drabantbyene i ytre by, der det er press på tilgjengelig parkering for bil, er det et potensial for å utbedre eksisterende sykkelparkeringsinfrastruktur. I samtaler med OBOS eiendomsforvaltning fremkommer det at arealknapphet ikke er et hinder mange steder, da en stor andel av disse har store utearealer mellom blokkene. I senere år er det blitt mer og mer vanlig for disse å ha økt fokus på sykkelparkering, både fordi man ønsker at fellesområdene skal fremstå pene og ryddige, og for å øke sikkerheten på eksisterende sykkelparkering. De observerer

også en økt fremvekst av større lastesykler, som for mange erstatter behovet for bil. Disse kan være mer krevende å tilrettelegge for, da de er plasskrevende og ofte krever en høy grad av sikkerhet.

For å gjøre sine borettslag mer fremtidsrettet og miljøvennlige, vedtok OBOS på generalforsamling i 2021 å tilbakeføre 250 MNOK til sine borettslag, gjennom et miljøfond, der borettslagene kan søke om å få en rekke bomiljø-, -klima og miljøtiltak dekket. Disse midlene kan blant annet brukes for å etablere sykkelkur eller sykkelstativ.

Forholdene for de som bor i selveier enebolig eller rekkehus er generelt bedre. Her er utfordringene størst hos de brukerne som bor i nye bygg. Der er det mindre fellesområder ute og innvendig lagringsplass i for eksempel kjeller er ofte mangelfull. For en av respondentene var dårlige parkeringsmuligheter ved foregående bosted (et relativt nytt bygg, oppført under gammel parkeringsnorm) ett av flere argumenter for flytting til enebolig. Blant de som bor i enebolig oppleves sykkelparkeringen som trygg. Brukerne parkerer i garasje eller hagebod.



Figur 4.16 Etablering av sykkelkur i glass i Hovin borettslag. Dette er ett av til sammen tre skur, med til sammen omtrent 80 plasser som er etablert i senere år, blant annet gjennom kommunale midler. (bilde tatt av Norconsult)



SYKKELPARKERING I HOVIN BORETTSLAG



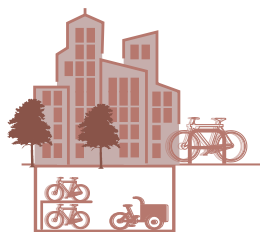
(Bilder tatt av Norconsult)

Hovin borettslag er et stort borettslag med 542 andelsleiligheter på Hasle i Oslo. Borettslaget har i de senere årene etablert tre store sykkelkur på tre ulike lokasjoner, med til sammen omtrent 80 parkeringsplasser for sykkel og lastesykkel. Dette ble bestemt av styret, da de opplevde stor etterspørsel etter trygg sykkelparkering blant sine beboere. I forkant av etablering var de svært plaget av sykkelraids om våren, der profesjonelle bander stjal et stort antall sykler. Dette opplevdes å være en hindring for at folk gikk til innkjøp av sykler, særlig større el-lastesykler, som ofte fungerer som en substitutt for bil for mange av familiene som bor i borettslaget.

De opplevde prosessen med å etablere disse som stort sett uproblematisk, og har i etterkant fått utelukkende positive tilbakemeldinger. Tilbakemeldinger til kommunen for å senke barrieren for andre borettslag å etablere tilsvarende infrastruktur, var at det bør være enklere å få oversikt over ulike tilskuddsordninger, og at søknaden til disse midlene bør være håndterbar for styremedlemmer å søke på. Eventuelle søknadsprosesser bør også være mulig å få bistand fra kommunen om. I tillegg vil veiledning i hvordan man kan etablere god og trygg parkering for ulike sykkeltyper være svært nyttig.

Borettslaget undersøker nå mulighetene for å utvide sykkelkursatsningen ytterligere, med et særlig fokus på å tilrettelegge for flere lastesykler. Skurene har også hatt en effekt på hvordan området fremstår, der det nå er mer organisert og ryddig, uten sykler som parkeres i benker, lyktestolper og annet bymøblement. Borettslaget tok et aktivt valg om at sykkelskurene skulle fremstå estetisk pene, og valgte derfor vegger av glass. Dette oppleves i tillegg å ha en sikkerhetsfunksjon, da det er mer krevende å «arbeide uforstyrret» for eventuelle tyver. Etter etableringen av skurene har de kun opplevd ett innbrudd, der noen knuste en rute og åpnet døren fra innsiden.

Det er stor etterspørsel etter parkeringsplassene, og disse tildeles beboere etter venteliste. Man får tildelt en nummerert plass, og betaler for denne på månedsbasis. Styret har valgt å skille på hvilken type plass man betaler for. Parkering i 2. etg i stativene er for vanlige sykler og er billigst, så betaler beboerne mer om de har elsykkel eller lastesykkel og skal stå i 1. etg eller ved dedikert lastesykkelstativ (A-stativ). Det er kun de som betaler for plasser i skurene som har tilgang til eget skur, og dørene åpnes med en appbasert løsning.



Sykkelparkering på arbeidsplass

God sykkelparkering på jobb er viktig for folk. Det er et ønske blant brukerne om at sykkelen skal stå trygt og helst innelåst når man er på jobb. Det kan virke som at den generelle trygghetsfølelsen er lavere for de som ikke har tilgang på trygg innendørs sykkelparkering, men som benytter seg av utendørs parkering og gateparkering. Dette gjelder spesielt om arbeidsssted er i Oslo sentrum. De som er veldig fornøyde med parkeringen på arbeidsplassen har også garderobefasiliteter som dusj, tørkerom og håndkleservice.

Få har foreløpig opplevd at det er kapasitetsproblemer på jobb, men flere er misfornøyde med typen stativ som tilbys. De som benytter større sykkeltyper, slik som longtail og lastesykler opplever noen ganger kapasitetsproblemer for sine sykkeltyper. Hos arbeidsgiver er det nesten alltid stativ i to etasjer, og mange med elsykkel kan ikke bruke annet enn første etasje. Det nevnes også at om man har brede dekk på sykkelen så passer de ikke i stativene. En bruker går så langt som å flytte andres sykler slik at han kan få plass på en av de to plassene der hans sykkel kan plasseres. En annen opplever også kapasitetsproblemer på sin arbeidsplass, da større sykkel krever mer tilpasset parkering, nær inngang. Det etterlyses en form for «booking» av stativer, for å sikre at det er plass. Informantene viser samtidig stor forståelse for at man velger den beste parkeringen når man kommer tidlig på jobb, det er svært få som velger å stå i 2.etasje i toetasjes stativ om det er ledig under. Flere som jobber i Oslo sentrum sier at de bruker parkeringen på jobb også på fritiden for å parkere trygt i sentrum.

En av informantene fortalte at sykkelparkering og andre sykkelfasiliteter var svært sentrale faktorer i søken etter ny jobb. Andre som ble intervjuet mente at god sykkelparkering på alle arbeidsplasser burde være et krav fra kommunen – i både eksisterende og nye bygg.

Når det gjelder næringsbygg, opplever også utbyggerne at det stilles svært høye krav fra potensielle leietakere om tilrettelagt

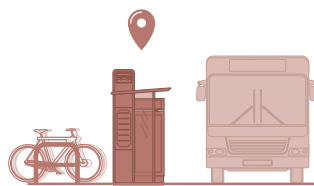
sykkelparkering og annen sykkelinfrastruktur for sine ansatte ved inngåelse av kontrakt. Dette oppleves som svært positivt for utviklerne. De opplever at kontorleietakerne er i forkant med å stille krav, og at dette er en viktig aktør for å sikre god sykkelparkering på arbeidsplasser. Når slike krav stilles blir utvikler nødt til å tilrettelegge. De som leier nye kontorlokaler forventer tilstrekkelig innendørs sykkelparkering med tilhørende funksjoner (garderober, sykkelvask). Leietaker er også villig til å betale for dette gjennom husleien. De som bygger nye næringsbygg sier også at de ikke har noen annen mulighet enn å benytte seg av stativer i to etasjer for å oppnå krav om antall plasser i parkeringsnormen.



Figur 4.17 og figur 4.18 Eksempler på sykkelparkeringer ved arbeidsplasser. Begge i forbindelse med parkeringskjeller. (bilder tatt av Norconsult)



Figur 4.19 Sykkelparkering for lastesykler ved en arbeidsplass i Nydalen. (bilde tatt av Norconsult)



Sykkelparkering ved knutepunkt

Sykkelparkering ved knutepunkt er inkludert i parkeringsnormen, men her skilles det ikke mellom type knutepunkt. Normen sier at det skal være minimum seks sykkelparkeringsplasser ved alle knutepunkt i kommunen, uavhengig av antall avganger og type reisemiddel. Det betyr at man i teorien kan planlegge helt nye T-banestasjoner på for eksempel Fornebubanen med kun seks sykkelparkeringsplasser.

Overordnet var tilbakemeldingene fra brukerne at de hadde få eller ingen sammensatte reiser. De aller fleste syklet hele veien dit de skulle, og hvis de brukte tog eller T-bane, så tok de med seg sykkel på reisemiddelet. Mange var skeptiske til å bruke sykkel om den måtte stå ute over natta, spesielt gjaldt dette på Oslo S, som ble trukket frem som det stedet de aller minst ville ha sykkel stående over natta. Om de skulle parkere sykkel over natten ville det kreve et tilbud med innelåst, innendørs parkering. En bruker som hadde benyttet seg av sykkelhotellet på Oslo S var fornøyd med tilbudet, mens de resterende brukerne var veldig skeptiske til tilbudet og mente at det nesten var som å gi fritt leide til sykkeltyvene.

Det er Bymiljøetaten som drifter sykkelhotellene på Oslo S, Grorud og Ryen og det er ikke gjennomført intervjuer for å hente ut erfaringer fra Bymiljøetaten. Data fra sykkelhotellene er redegjort for i kapittel 4.5.

Bane NOR er, i tillegg til Bymiljøetaten, en av aktørene som har mye erfaring med bygging og drift av sykkelhotell. I Oslo drifter Bane NOR kun Rosenholm sykkelhotell. Sykkelhotellene på Oslo S, Grorud og Ryen driftes av Oslo kommune.

Antall abonnementer på Rosenholm sykkelhotell i mars 2024 var 6, og det er 150 sykkelplasser. Brukerne av sykkelhotell på Rosenholm må betale 50 kr i måneden for parkering, mens pendlerparkering for bil er gratis. Bane NOR sier at frem til ca. 2017 var fokuset i deres arbeid med sykkel å øke kapasiteten på sykkelparkering ved alle sine stasjoner. Fokuset i 2024 er å være i forkant av etterspørselen fra publikum når det gjelder antall plasser til sykkel. Driftsansvarlige på de ulike stasjonene har oversikt over bruken av

sykkelplassene, og om disse begynner å fylles opp, så vurderes det om det skal settes opp flere. Byggingen av sykkelhotell ulike steder i landet oppleves først og fremst være et krav fra andre instanser for eksempel fylkeskommunen. Å tenke bærekraftig mobilitet i forbindelse med stasjonsutvikling blir ofte planleggerens jobb alene, og da kan overordnede målsetninger og ambisjoner noen ganger tapes på veien. Planleggerne må være «på» de som gjennomfører tiltak på stedet for å løfte viktigheten av for eksempel god sykkelparkering på stasjonene.

Erfaringen fra sykkelhotellene utenfor Oslo er at de ikke oppleves som trygge, og det er heller ikke noe Bane NOR har mulighet eller kapasitet til å ta tak i. De er tryggere enn utendørs stativer, men det er vanskelig å kartlegge eventuelt omfang av sykkeltyveri, da dette rapporteres som «diverse hæverk» i de interne systemene hos Bane NOR. Et alternativ kunne ifølge Bane NOR være å se på muligheter for ID-basert adgang, men det prioriteres ikke så lenge sykkeltyverier ikke prioriteres av politiet. Bane NORs representant savner en felles front for sykkel for å jobbe strategisk med sykkel og sykkelparkering overordnet.



Bilde: Sykkelparkering ved trikkestopp (Norconsult)



Sykkelparkering i offentlig rom

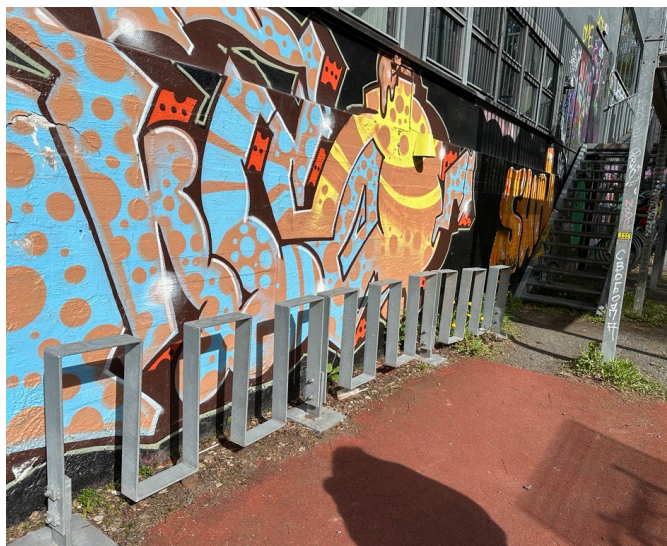
I samtaler med ulike aktører som både bygger og drifter offentlig tilgjengelig sykkelparkering på privat grunn, pekes det på at parkeringsnormen er utfordrende å oppfylle i tett by. Også her, som for boliger, sier utbyggere at normen etterleves som krav som må oppfylles for å få godkjent planforslaget. En aktør fortalte at de kom til enighet med Plan- og bygningsetaten om avvik fra norm ved oppføring av bysykkelstativ på planområdet. Ellers opplever aktørene at det er viktig for PBE at parkeringsnorm for sykkel etterleves. Dette kravet oppleves ofte som lite hensiktsmessig, og fokuset er på kvantitet (antall) heller enn å sikre stativer av god kvalitet med en gunstig intern beliggenhet. Flere av utbyggerne vi har intervjuet sa rett frem at de «bare plasserer dem et sted» for å oppfylle kravet, og at de er innforstått med at en del av parkeringen som er oppført ikke vil bli brukt fordi den er uhensiktsmessig plassert.

Det er et ønske fra utbyggere om at kommunen skal «gå i front» for tilrettelegging for sykkelparkering, samt å se på innovative løsninger både på funksjon og for å tilby et mer attraktivt tilbud i det offentlige rom. Her foreslås både lyssetting/ visuell profil for å synliggjøre og promotere parkering, og uttesting av nye teknologiske løsninger.

Deler av Oslo kommune bygger sykkelparkering i offentlig rom uten å være klar over hvilke stativtyper som helst skal brukes av Oslo kommune (A-stativ). Dette gjelder for eksempel for Bydel St. Hanshaugen som har ferdigstilt oppgradering Kristparken i 2024. Bydelen var ikke klar over Bymiljøetatens anbefaling av bruk av A-stativ og det var prosjektets landskapsarkitekt som var retningsgivende for hvilke sykkelstativ som ble valgt for oppgradering av parken. Ut ifra vår samtale med bydelene kan det virke som kunnskap om sykling og sykkelparkering i bydelene er personavhengig, og at man ikke nødvendigvis lener seg på ressurser i for eksempel Bymiljøetaten for veiledning når det gjelder utforming i nye prosjekter.

Når det kommer til ulike målpunkter i byen, er det litt ulike tilbakemeldinger avhengig av hvilken type sykkel informantene bruker mest. De som har lastesykkel av typen longtail eller kassesykkel (longfront) opplever utfordringer med å parkere sykkelen sin daglig. Også andre med «vanlige» el-sykler opplever at det er kapasitetsutfordringer fordi plassene ikke er tilpasset større sykler. De få plassene som er tilpasset er som oftest beslaglagt av «vanlige» sykler. Mange trekker også frem at stativene fylles opp med delte elsparkesykler som ikke har behov for låsing eller støtte i stativet.

Når det gjelder kapasitetsutfordringer, manglende



Figur 4.20 og Figur 4.21 Eksempel fra Vulkan på sykkelparkering som ikke anvendes, og kun er plassert ut for å oppnå antallskrav. (bilder tatt av Norconsult)



Figur 4.22 Parkering av delte elsparkesykler i A-stativ (bilde tatt av Norconsult)

sykkelstativ og sykkelstativ med lite hensiktsmessig utforming, så var det spesielt målpunktene matbutikk, treningssenter og kjøpesenter som ble trukket frem. Storo storsenter var et sted nesten alle brukerne har syklet til der de opplever kapasitetsutfordringer. Mindre bydelskjøpesenter som Sandaker og Stovner senter oppleves å ha henholdsvis manglende og feilplasserte stativ.

Flere av informantene var svært positive til en bedre integrering av sykkelparkering i en eksisterende kartløsning eller app. Dette tror de kan bidra til at de planlegger turen bedre i forkant, og at de oftere vil velge stativer enn å parkere ved andre gateelementer. Det var også ønske om mulighet til å reservere plass, få informasjon om type stativ, eksempelvis om de er tilpasset lange sykler.

Felles for alle brukerne er at om de ikke finner en passende sykkelparkeringsplass i stativ, så låser de sykkelen i andre objekter (stolper, gjerder, trær) og de med store lastesykler parkerer på fortau utenfor dit de skal. Alle brukerne var positive til A-stativene eller liknende stativer med samme funksjon. Flere trakk frem at sykkelstativer av typen

Publicus ikke var et foretrukket stativ. Dette er både fordi det er vanskeligere å låse til ramme og fordi det ikke passer alle typer sykler, i tillegg til at de ofte blir plassert med kort avstand, så det er vanskelig å komme til sykkelen for å låse den opp.

Generelt var tilbakemeldingen fra brukerne at de ikke ønsker å parkere sykkelen sin over lenger tid i sentrum av Oslo. Om de skal ut sent i Oslo sentrum ville de mest sannsynlig ikke valgt å sykle akkurat ved den anledningen. For at sykkelparkering i offentlige rom skal kunne anvendes til langtidsparkering, stilles det større krav til sikkerhet enn for korttidsparkering blant de intervjuede.

I bydel St. Hanshaugen var de opptatt av å tilrettelegge for økt byliv og grønn mobilitet. Dette ble i all hovedsak gjort gjennom omprioritering av gateareal og fjerning av p-plasser for bil. Fokuset på sykkelparkering spesifikt, virket ikke å være et tema det ble arbeidet spesifikt og aktivt med. Bydelen har for eksempel en støtteordning for byliv, men det er vurdert at sykkelparkering ikke oppfyller kriteriene for ordningen fordi tiltakene skal komme alle innbyggerne i bydelen til gode.



Kommunale standarder for sykkelparkering var ikke kjent for de vi snakket med. Dette er spesielt relevant med tanke på at bydelene drifter og oppgraderer/bygger parker. Inntrykket fra samtalen med ansatte i bydelen var at kunnskap og engasjement for sykkelparkering kan se ut til å være personavhengig; om bydelene har sykkelparkering på agendaen er avhengig av hver enkelt administrasjon.



Figur 4.23 og Figur 4.24 Sykkelparkering ved Universitetet i Oslo – Blindern og sykkel låst fast i lykttestolpe i Vogts gate. (bilder tatt av Norconsult)

Tyveri og sykkelparkering

Alle sykklistene som er intervjuet omtaler sykkeltyveri som et stort problem i Oslo, men strategien de tar i bruk for å håndtere dette er ulik. Flere har personlige erfaringer med å få sykkel frastjålet, mens andre har mer en opplevelse av at dette er noe som forekommer ofte. Blant de vi intervjuet, sykler de fleste så godt som over alt uten å ta hensyn til risiko for sykkeltyveri, eller lar dette være avgjørende for om de velger sykkel eller ikke. Disse har gjort en vurdering av at fare for tyveri ikke skal påvirke deres sykkelbruk. Her kan det se ut som det er sammenfallende med de som bruker sykkel som hovedtransportmiddel og er avhengig av den for å for eksempel hente og levere barn til barnehage, skole og aktiviteter. Noen tar en del forholdsregler som å plassere sykkelen synlig fra dit de skal (butikk, kafé), låser med flere og ulike låser eller har installert tracker på sykkelen. Flere forteller også at de har ulike sykler, som samlet sett dekker deres behov. Da velger de en rimeligere hybridsykkel over den kostbare lastesykkelen på turer man opplever parkeringssituasjonen som særlig utsatt. Mange opplyser også at de har egen sykkelforsikring, eller har sjekket at innboforsikringen deres dekker sykkeltyveri. Samtlige informanter er skeptiske til å parkere sykkelen sin ute i bybildet over natta pga. fare for tyveri. Her trekkes enkelte steder i sentrum frem som spesielt utsatte; Oslo S og tilgrensende områder i sentrum og på Grønland trekkes frem som områder de er spesielt skeptiske til å sette sykkelen sin over natta.

Alle vi har pratet med har vært engasjerte sykklister, som ofte er svært avhengige av sykkelen for å få hverdagslogistikken til å gå opp. Strategiene varierer mellom å velge å bruke sykkel uansett, med risiko for tyveri og med god forsikring, eller å være svært påpasselig med å parkere sykkelen trygt – for eksempel at man velger å parkere sykkel i leiligheten, eller på sykkelparkeringen på jobb, når man skal til byen. Alle de vi har pratet med sykler mye, og har sykkel som sitt førstevalg som transportmiddel. Til tross for suboptimale parkeringsforhold hjemme, har informantene funnet løsninger som man får til å fungere – enten det handler om gode forsikringsordninger for å sikre seg mot tyveri, trekk over sykkel vinterstid, eller å ta med seg sykkelen inn på kjøkkengulvet hver natt.



Respondentene som deltok i intervjuene var generelt opptatte av låser, og flere hadde satt seg inn i hvilke typer av låser som godkjennes av forsikringsselskapene. Basert på hva som fremkommer fra den kvantitative undersøkelsen, må disse sies å være mer opptatte av dette enn det befolkningen for øvrig ser ut til å være. Flere anvendte også to låser, slik at begge hjul og ramme kunne låses fast, og man benyttet da også ulike typer av lås, som krever ulike typer verktøy for å bryte opp. Dette ga dem en økt grad av trygghet i hverdagen, der de er svært avhengige av sykkel for mye av sitt transportarbeid.

Andre tema

I delkapitlene over har vi fokusert på destinasjonene hjemme, arbeid, knutepunkt og byrom. Her har hovedbrukeren vært i fokus – altså dem som bor eller arbeider et sted. Men mye av den ferdselen man utøver i byen er som besøkende, enten det er hjemme hos andre, eller i arbeidstiden – gjennom tjenestereiser og andre reiser i arbeidstiden.

Flere av informantene omtalte parkeringsmulighetene når man er på besøk hos familie og venner som utfordrende. Det kunne være vanskelig å vite hvor man kan sette fra seg sykkel trygt og forsvarlig. I indre by må syklene ofte plasseres i offentlige byrom, noe som oppleves som mindre trygt for lengre besøk.

Om sykkel skal kunne være det foretrukne reisemiddelet også i arbeidstid og jobbsammenheng, er flere avhengige av at de lokasjonene man skal reise til har tilgjengelig parkering for sykkel. Usikkerhet knyttet til om trygg sykkelparkering var tilgjengelig, eller om man måtte parkere i gaten, førte til at flere av informantene valgte andre transportmidler på disse turene. Enkelte hadde også en rimeligere sykkel som de kunne bruke på småturer, og som de hadde lavere terskel for å parkere i gate eller offentlig tilgjengelig område.

Innovasjoner og nye løsninger

Felles for de to aktørene vi har snakket med innenfor innovativ sykkelparkering, er at de er opptatt av å tilby brukerne alternativer til «ordinær» sykkelparkering. Det er viktig for dem å tilby løsninger som er og oppleves som trygge. Bikeloop er også opptatt av å tilby sykkelparkering som gir beskyttelse fra vær og vind og hvor man kan legge fra seg andre ting som man har med på tur, og evt. lade batteriet til sykkel. Begge aktørene er opptatt av å ivareta nye typer sykler i større grad, her har Bikeloop utviklet et eget tårn for større transportsykler. Begge selskapene opplever at det er utfordrende å etablere seg i Oslo kommune, og har måttet arbeide med private aktører eller i andre kommuner (spesielt Bærum) for å få testet ut sine løsninger på brukere.

Begge selskapene mener at de kan spille en rolle i å løfte sykkelparkeringstilbudet i Oslo, men at det tar tid å markedsføre for å få brukerne til å ville ta i bruk nye løsninger. Her mener de at Oslo kommune bør gå foran og evt. lage piloter slik at befolkningen kan teste om andre type parkeringer er noe for dem.

I intervjuene med syklistene ble det vist frem «nye» løsninger for tryggere sykkelparkering; et Bikeloop tårn, en sykkelboks fra Bikely og sykkelstativene med lås fra Baia Mobility. Responsen på de ulike stativene varierte i stor grad. Ikke alle brukerne var interessert i å teste eller ta i bruk nye løsninger. Tilbakemeldingene som gikk mest igjen, var at det fremstod som tungvinte og ikke estetisk appellerende løsninger, i tillegg til at det opplevdes som lite arealeffektivt. Etter samtale med forklaring omkring funksjon og fordelene ved løsningene (sikkerhet og tilgjengelighet) ble noen mer positive til å teste en ny eller alternativ type løsning.

Andre brukere var mer positive, og anså dette som et skritt i retning av å kunne tilrettelegge for tryggere sykkelparkering i byen. Disse respondentene syntes de så trygge ut (tryggere enn alternativer, slik som sykkelhotell og utendørs sykkelparkering), og at de kunne tenke seg slike løsninger på konkrete lokasjoner. Tilbakemeldingene på sykkel-tårnet var at denne virket å være en trygg løsning. Det ville kunne være aktuelt å benytte en slik løsning på egnede



steder, slik som fotballstadioner, knutepunkt og sentrale steder i byen, der man kunne gå videre til fots. Det var viktig for informantene at avluksene var store nok til å kunne romme både større sykler og eventuelle ekstrautstyr man måtte ha med.

Sykkelparkeringene fra Bikely ble vurdert til å kunne dekke andre behov enn sykkelstellet, og ble særlig fremhevet å kunne fungere for å bedre parkeringsforholdene hjemme. Flere anså allikevel disse som plasskrevende, og sa at slike løsninger derfor ikke ville være tilstrekkelig for å dekke behovene for parkering der de bodde.

Sykkelparkering med innebygd lås opplevdes som anvendelig og tryggere for enkelte, mens andre mente at disse ikke ville gi så mye ekstra, da de allikevel alltid hadde med egen lås.

Generelt for alle nye innovasjoner var informantene opptatte av at disse skulle være enkle å ta i bruk, uten noe behov for opplæring eller nedlastning av ulike applikasjoner. De som hadde noe erfaring med parkeringsløsningene nevnt over, hadde opplevd at terskelen for å ta de i bruk var for høy i dag.

Betalingsvilligheten for slike parkeringsløsninger var til stede, men flere pekte på at dette ikke burde være så dyrt at det var til hinder for bruk. Det ble blant annet pekt på at prisen ikke burde overstige prisen på å reise kollektivt, da det er et mål for kommunen å fremme sykling som transportmiddel. Om prisen var for høy burde det i alle fall delvis finansieres av kommunen.

Som tilbakemelding til Oslo kommune og Bymiljøetaten ville flere trekke frem at det heller var ønske om flere små parkeringsanlegg tett på målpunkt, heller enn større parkeringsplasser med mange stativer, lenger unna målpunkt. Dette var spesielt et ønske for korttids – og mellomlang parkering nært til målpunkt.



Bilde: Sykkelparkering med mulighet for lading (Norconsult)

ANALYSE & DRØFTING





5 ANALYSE OG DRØFTING

I dette kapitlet vil vi løfte noen funn som vi mener må diskuteres og nyanseres. Det kan være motstridende funn innenfor et tema som må diskuteres, eller at funnene må tolkes og diskuteres fra ulike ståsteder. Drøftingen skal sikre at det blir en rød tråd mellom funn og anbefalingene til videre arbeid som presenteres i neste kapittel. Vi har forsøkt å holde drøftingene innenfor temaene som blir løftet opp, men noen av temaene som blir behandlet vil dukke opp mer enn én gang fordi ting henger sammen og det er ikke alltid hensiktsmessig å begrense en forklaring eller argumentasjon.

Et av hovedformålene med studien var å kunne si mer om sammenhengene ved parkeringsforhold og om man velger å sykle. I undersøkelsen finner vi positivt signifikante sammenhenger mellom trygg, værsikker parkering hjemme, samt om man vet hvor man skal parkere sykkelen, med det å sykle. Ut over dette finner vi få signifikante sammenhenger mellom parkeringsforhold og sykling. Vi antar at dette delvis skyldes at man alltid får satt fra seg sykkelen et sted, i motsetning til bil. Feilparkering med bil, kan gi større konsekvenser i form av bot eller borttauing.

Sykkelparkering er heller ikke nødvendigvis det første man vurderer når man avgjør om man skal velge sykkel. Andre hensyn, slik som trygge sykkelveier, vær, logistikk, om man skal nyte alkohol eller andre forhold kan tilsvarende påvirke folks transportmiddelvalg, i tillegg til trygg sykkelparkering. Det er sannsynlig å tro at økt fokus på trygg og godt utformet sykkelparkering vil kunne påvirke flere til å sykle, særlig for turer der man i dag velger andre transportformer.

5.1 SAMMENHENG MELLOM PARKERINGSUTFORMING OG BRUK

Det er en klar sammenheng mellom sykkelparkeringens utforming og bruk. Det er også en sammenheng mellom plassbruk og funksjonalitet, der plasseffektive stativtyper ofte ikke oppfyller krav til universell utforming for ulike brukergrupper eller sykkeltyper, og der låsing til rammen kan være krevende.

Stativer som er lite brukervennlige kan fort bli stående tomme, som oppleves som lite hensiktsmessig. Dette fører til lite effektiv plassbruk, til tross for at stativtypen i utgangspunktet er plasseffektiv. Å oppføre sykkelparkering kun for å oppnå et høyt antall plasser, vil kunne medføre sykkelparkering av en lavere kvalitet, med en lite optimal plassering, og av en type som ikke egner seg til bruk for et mangfold av mennesker og sykkeltyper. På våre befaringer har vi ofte kommet over sykler som står parkert i stolper ved siden av sykkelstativer, heller enn i stativene som er oppført. Dette tyder på at stativene ikke fungerer etter hensikten, og at andre løsninger bør vurderes. Det anses som mer hensiktsmessig å ha stativer med god funksjonalitet, selv om dette betyr å gå ned på antallet plasser. Eksempler fra dette ser vi både i offentlige områder, ved arbeidsplasser og ved bolig.

Sykkelparkering i offentlige områder foregår stort sett i kortere tidsperioder – over 50 prosent av de som hadde parkert i offentlige områder sto parkert i mindre enn en time sist gang de syklet. Dette er typisk kortere ærend til butikker og kafeer. Parkeringene skjer nær målpunkt. Finnes det ikke egnede stativ vil det føre til villparkeringer til lyktestolper, skilt, gjerder, eller frittstående i gaten. Brukernes krav til sikkerhet er ofte lavere, da tidsomfanget reduserer folks antakelse om tyveririsiko. Villigheten til å gå fra parkering til målpunkt er ofte også svært lav.

Offentlige arealer som er privat eid, slik som parkeringsplasser og arealer utenfor butikker, treningssentre og annet, er ofte viktige målpunkter. Det er de samme kravene som stilles til disse målpunktene fra et brukerperspektiv, som for de som forvaltes av kommunen, med tanke på kapasitet, kvalitet og synlighet. Kvaliteten på eksisterende sykkelparkering og det som oppføres i dag er varierende. Strengere krav til funksjon fra kommunen kunne gjort sykkelparkeringstilbudet mer helhetlig og forutsigbart for syklistene. Tilbakemeldingene fra brukerne på parkering oppført og driftet av private sammenfaller med tilbakemeldingene for de kommunale stativene. Det som skilte seg ut var at mange savnet sykkelparkering (fordi det ikke



finnes) eller bedre sykkelparkering ved enkelte målpunkt. En gjennomgående tilbakemelding var at treningssentre og matbutikker var der informantene hadde mest utfordringer med å parkere. På treningssenter skal brukeren ofte være over en lengre periode, og matbutikker har svært lukkede fasader der de ikke kan se sykkelen fra innsiden.

Villigheten til å benytte stativet øker om det oppleves som tryggere enn ved å parkere i lyktestolper eller gjerder. Det bidrar også positivt om parkeringen er lett synlig i bybildet. En enhetlig visuell profil på sykkelparkeringen vil kunne bidra å promotere dette som et grønt mobilitetstiltak i bybildet. Flere av informantene opplever at det er krevende å finne god parkering i Oslo, og de benytter seg derfor ofte av andre gateelementer og møblering.

Stativtypen som anvendes av Bymiljøetaten, A-stativ, sikrer universell utforming, og er tilpasset alle sykkeltyper. A-stativ ser ut til å foretrekkes av brukerne for parkering i byrom. A-stativer egner seg svært godt i gatebildet og til korttidsparkering i offentlige rom. Med bakgrunn i funnene fra intervjuer og befaringer mener vi at det bør

arbeides med å erstatte mindre hensiktsmessig sykkelparkering med A-stativer. Det er en tydelig tilbakemelding at man ønsker mer parkering av god kvalitet, og at det må være god spredning på parkeringen, for å sikre kort avstand til målpunkt. For å unngå villparkerte sykler er det behov for at sykkelparkeringen tilpasses behovet til de syklende.

For parkeringer av lenger varighet fremkommer det skepsis fra intervjuene til å la sykkelen stå parkert utendørs ved ærender i sentrum. De som arbeider i sentrum benytter gjerne parkering på arbeidsplass for disse turene, mens andre benytter andre transportmidler for disse turene. For å sikre at flere tar sykkelen i bruk også til lengre besøk og ærend i byen, eller på kombinasjonsreiser med kollektiv, kan det være en mulighet å se på en forenkling av prosessen med å oppføre av A-stativ under tak¹. Dette kunne eksempelvis vært hensiktsmessig på enkelte tog- og T-banestasjoner, samt på konkrete målpunkt i byen. Også nye parkeringstyper, som sykkeltårn, kunne vært hensiktsmessig å etablere på enkelte

¹ I dag må sykkelparkering under tak søkes om til Plan- og bygningsetaten



Figur 5.1 Strategi ved fulle stativer er ofte andre gateelementer i nærheten. (bilde tatt av Norconsult)



målpunkt.

Med fremveksten av delte elsparkesykkel som transportmiddel, ser vi også at disse parkeres ved sykkelstativer, selv om det ikke er behov for å låse dem. Det er ikke hensiktsmessig at disse opptar arealer egnet for parkering av sykler. Slike arealer kan eksempelvis inngå i elsparkesykkelselskapenes soner hvor parkering ikke er lov. For parkering av private elsparkesykler kan behovet for tilpassede stativtyper vurderes.

For sykkelparkering ved bolig ser vi en klar sammenheng mellom kvalitet og bruk. Sykkelparkering med lav funksjonalitet eller som oppleves som utrygg benyttes i mindre grad. Gjeldende parkeringsnorm stiller høye krav til antall plasser, mens kvalitetskravet omhandler en blanding av overbygg/innendørs og utendørs parkering. Det kan være hensiktsmessig å gjøre en vurdering av om gjeldende norm imøtekommer de behovene som finnes, og om man kunne være tjent med et økt fokus på helhetstenkning, lokal tilpasning og at sykkelparkeringen som finnes fungerer etter hensikten.

På befaring ved et nyetablert boligbygg på Ulven, bygget under gjeldende parkeringsnorm, observerte vi god kapasitet ved mange av stativene, og at det var stor variasjon i hvilke stativer som ble benyttet og ikke. Det var etablert et sykkelstur i bakgården, og dette så ut til å være svært velfungerende og mye brukt. Inne i skuret var det oppført A-stativer, noe som gikk på bekostning av antallet plasser – men der alle plassene kunne benyttes av alle brukere og sykkeltyper. På byggets bakside var det oppført et svært høyt antall parkeringsplasser i to-etasjers stativ uten nedtrekksmulighet. Disse plassene var i all hovedsak ikke i bruk.

To-etasjers sykkelstativer er etter hvert blitt en mye brukt stativtype, og kan fungere godt etter hensikten. Stativet fungerer godt om det har mulighet for nedtrekk, og der man påser at avstanden mellom hver plass er tilstrekkelig for å kunne låse og låse opp sykkel uten store vanskeligheter.

Det vi imidlertid observerer er at de to-etasjers stativene som settes ut ikke oppfyller disse kravene. Avstanden mellom hver plass er smal, og det er svært krevende å komme til for å få låst sykkel på en forsvarlig måte. Det er også ofte for lavt mellom 1. og 2. etasje, noe som vanskeliggjør plassering av større sykler, sykler

med barnesete eller lignende. Tilsvarende kan det være problemer med avstanden mellom 2. etasje og tak, der vi har observert for kort avstand til ventilasjon eller sprinkleanlegg slik at enkelte plasser ikke kan benyttes. Vi har også observert at få benytter stativtyper med nedtrekksløsning, noe som gjør 2. etasje svært lite tilgjengelig for brukere med større sykkeltyper eller de som ikke klarer å løfte sykkel opp. Dette medfører et behov for overkapasitet i stativene, da 2. etasje sjeldent velges som førstevalg.

5.2 BETALINGSVILLIGHET

Overordnet viser dette kunnskapsgrunnlaget at det er lav betalingsvillighet blant folk for å få parkert sykkel sin. Dette henger nok sammen med det faktumet at man «alltid får satt fra seg sykkel» og at det er liten tradisjon for at sykkelparkering skal koste penger. Utbyggere sier at de gjerne skulle ha tilbudt bedre parkeringsløsninger for publikum, men at det ofte ikke kan forsvares fra et økonomisk perspektiv. Tilsvarende som for bil, har parkering ofte vært gratis. Blir dette tatt bort, møtes det med misnøye.

Det er allikevel en utvikling mot at flere og flere erstatter familiebil med familiesykkel – større og dyrere sykler, som familien er svært avhengige av for å få hverdagslogistikken til å gå opp. Videre er det en tendens at sykler stadig blir dyrere, og at mange går til innkjøp av elsykler og andre dyrere sykkeltyper. Dette skaper et behov for sikrere sykkelparkering og økt betalingsvillighet blant mange. De som ble intervjuet etterlyste trygg sykkelparkering i offentlige rom. De fleste vil være villige til å betale noe for slike tjenester. Enkelte anser timebetaling på 20–30 kroner som rimelig, mens andre ønsker seg abonnementsløsninger, eller andre former for betaling. I eksempelet sykle til fotballkamp, anslo informanten at det var ønskelig med betaling for å stå der i dette tidsrommet, og at eventuell sykkelparkering kunne vært innarbeidet i billettprisen. Sammenlignet med andre kostnader, var det ønskelig at det skulle lønne seg økonomisk å ta sykkel, sammenlignet med for eksempel billettprisen på kollektivreiser.

Det er altså en viss betalingsvillighet, men til en pris som er langt lavere enn det det koster å etablere slik parkering. En respondent mente at det å sikre slik parkering burde være kommunens oppgave, da dette er i tråd med målsetningene om økt sykkelandel.



Når det kommer til beboer- og besøksparkering, beskriver eiendomsutviklerne at det er lite eller ingen betalingsvilje for å betale for sykkelparkering utover minimumskravet. Her vil kostnaden for oppgradert sykkelparkering evt. legges til prisen for boligen. På nåværende tidspunkt er «ingen» villige til å betale ifølge eiendomsutviklerne. I vår samtale med Hovin borettslag har vi derimot avdekket at det finnes betalingsvillighet for god sykkelparkering i et eksisterende borettslag. Vi tolker disse funnene som at forståelsen for at behovet for parkering med høy kvalitet ved bolig er noe som trenger å modnes, og at oppfattelsen av betalingsvillighet for sykkelparkering vil endres med at behovet vokser. Her mener vi at tilbakemeldinger fra Hovin borettslag og flere av de 12 brukerne indikerer at dette henger sammen med økningen i antall lastesykler som erstatter bilen.

Vi ser en økt betalingsvillighet blant beboere som har behov for trygg sykkelparkering hjemme. I eksempelet fra Hovin borettslag har man innført en månedspris på fast sykkelparkering. Dette er innført for å sikre at beboerne faktisk bruker plassen, og for å sikre at de på venteliste blir tilbudt plass om de står ubrukte.

Fra Bymiljøetatens pilot om sykkelgarasjer på Sagene vet vi, til tross for at det var krevende å få på plass, at det ble positivt mottatt blant de som hadde tilbud om plass. Erfaringene herfra kan brukes videre, særlig for å kunne gi et tilbud til befolkningen som bor i tett by, og der fellesarealene ikke er egnet for å få etablert trygg sykkelparkering.

Eiendomsutviklere fortalte at fokuset på god sykkeltilrettelegging blir stadig viktigere i inngåelse av nye kontrakter med kontorleietakere. Her stiller leietakere krav til tilrettelagt sykkelparkering, garderobe, spylerom og andre fasiliteter for deres ansatte. Dette oppleves positivt selv om det utgjør en stor kostnad for utviklerne og ofte er utfordrende å få til i praksis. Det ligger mye økonomisk gevinst å etterkomme eventuelle krav, og på den måten er leietakerne viktige for å bedre sykkelforholdene på arbeidsplasser. Leietakerne beskrives av utviklere som foregangsfigurer for grønn mobilitet. Det ligger altså en betalingsvillighet hos arbeidsgivere når det kommer til god sykkelparkering i forbindelse med kontorlokaler.

Vi ser også fra spørreundersøkelsen at mange låser sykkelen sin med låser som er lite sikre og tradisjonelt sett billigere. Betalingsvilligheten fremstår som lav når det gjelder å sikre sykkelen sin mot tyveri via låsen.

5.3 KOMPLEKSITETEN VED SYKKELPARKERING VED BOLIG

Som nevnt tidligere bor i underkant av 1 av 4 av Oslos befolkning i enebolig, rekkehus eller tomannsbolig, mens 73 prosent av befolkningen bor i leilighet/ boligblokk. Hvordan man bor påvirker i stor grad tilgangen på sykkelparkeringsfasiliteter. For de som eier enebolig ligger ansvaret for å tilrettelegge for sykkelparkering på den enkelte, og mulighetene her vil nok variere i stor grad mellom folk som bor i samme boligtype.

For mange som bor i nyere blokkleiligheter har gjeldende parkeringsnormer ofte sikret et stort antall sykkelparkeringsplasser, mens kvaliteten på disse varierer mye. Her har våre samtaler og befaringer vist at det kan være mange sykkelparkeringsplasser som ikke er bruk og det omtales som «vanlig» at nybygde borettslag selger tilbake to-etasjes sykkelstativer til utbygger. Fra intervjuene med utbyggere erfarer vi at det oppleves som krevende å imøtekomme dagens norm for parkeringsdekning. Den standardiserte tilnærmingen til antall plasser, uten å ta høyde for boligtype, estimert antall beboere eller sosiokulturell sammensetning¹, medfører at normoppnåelse (antall plasser) går på bekostning av parkeringskvalitet og andre funksjoner. Sammensetningen av beboere og sted vil påvirke både behovet for antall sykkelparkeringsplasser, hvilke typer sykler det skal tilrettelegges for (andelen elsykler, lastesykler m.m.) og behovet for tiltak mot sykkeltyveri.

For eldre bygningsmasser er det krevende å tilrettelegge for sykkelparkering om man har begrenset tilgang til areal, for eksempel i bakgård. For typisk «etterkrigsbebyggelse» i områder utenfor sentrumskjernen har vi sett at det er lettere å bygge tilrettelagt sykkelparkering uten at det går utover fellesfunksjoner eller -arealer.

Resultatene fra den kvantitative

¹ Sosiokulturelle sammensetning kan for eksempel være om det er stor sannsynlighet for at det vil bo et overfall av barnefamilier (store leiligheter), enslige (små leiligheter) eller eldre (seniorleiligheter men også store leiligheter)



spørreundersøkelsen forteller oss at de fleste sykkeltyverier foregår ved hjemmet, og at mange unnlater å låse syklene sine her. Det er tydelig at mange opplever at sykkelen står tryggere hjemme enn det som er tilfellet, og at mange av sykkeltyveriene gjennomføres som innbrudd i garasjer, kjellerboder og hageboder. Mange antar nok at sykkelen står trygt på egen tomt, men tallene fra vår undersøkelse viser oss at omtrent 60 prosent av tyveriene gjennomføres her.

Vi ser fra våre funn at å sikre god sykkelparkering hjemme for Oslos befolkning er en kompleks oppgave. Det må arbeides med ulike tiltak basert både på type boliger og hvor i byen boligene er lokalisert.

5.4 PARKERING AV SYKKEL VED KNOTEPUNKT

Resultatene fra surveyen viser at sykler i liten grad parkeres ved holdeplass eller kollektivknutepunkt. Bruken av sykkelhotellene i Oslo er lav sammenliknet med kapasiteten på hotellene. Ut ifra våre funn ser vi at delreiser foretatt med sykkel i kombinasjon med kollektivreiser foretas i liten grad, og at den typiske sykkelreisen i Oslo gjelder for hele reisen. Vår tolkning av disse funnene tilsier at avstandene i Oslo egner seg gjennomført med sykkel fra hjem og helt frem til eksempelvis arbeidsplassen. Om man har gode sykkelparkeringsfasiliteter ved målpunkt, virker det å være få grunner til å parkere på eksempelvis T-banestasjon, for så å bytte til T-bane. Reiser til stasjon med sykkel er antakeligvis mer anvendt for lengre pendleravstander. Slike typer løsninger virker å være mer aktuelt på togstasjoner



Figur 5.2 Sykkelparkering på nyoppført boligprosjekt på Ulven. Her ser vi utendørs sykkelstativ som tilbyr et svært høyt antall plasser, men der brukerne velger andre løsninger. Arealet mellom hver plass tillater ikke enkel adkomst for låsing. Toetasjes stativ uten nedtrekksløsning. (bilde tatt av Norconsult)



lenger unna Oslo sentrum, kanskje i typiske «pendlerbyer», eller ved enkelte stopp som vil bli brukt av pendlere som bor i andre kommuner.

Intervjuene med syklistene underbygger funnene fra den kvantitative undersøkelsen. Sykkel var hovedtransportmiddel, og informantene bruker i liten grad sykkel i kombinasjon med kollektivt. Det var likevel flere som også kunne tenke seg å benytte sykkel i kombinasjon med lengre kollektivreiser, eksempelvis tog/flytog eller ferge. Samtidig var mange usikre på mulighetene for å parkere trygt ved knutepunkt, om parkeringen ville være tilrettelagt for de med større sykler, og om det ville være ledig kapasitet. Flere anså det som interessant med et slags bookingsystem, som kunne sikre dem plass. Om de visste at sykkel ville stå trygt på sykkelhotellet ved Oslo S, kunne det være aktuelt ved togreiser. Også fergeleiet på Rådhuskaia ble nevnt som en potensiell god lokasjon for trygg sykkelparkering. Flere nevnte at sykkelstasjon kunne vært et nyttig tilskudd her, eventuelt god dekning med A-stativer. Disse funnene underbygger at Oslo har mangel på trygg sykkelparkering som fungerer for langtidsparkering, både for dagpendlere, og for de som evt. reiser fra kollektivknutepunkt og er borte en eller flere netter.

Det er viktig å påpeke at ved utbygging av nye tog- og T-banestasjoner må sykkelparkering ivaretas i større grad enn det som legges opp til i parkeringsnormen, for eksempel i planleggingen av Fornebubanen. Vår evaluering er at gjeldende norm om seks plasser per holdeplass ikke fungerer etter hensikten. Antall p-plasser er svært lavt, samtidig som normen ikke differensierer mellom ulike typer holdeplasser eller geografiske lokasjoner. Det kan se ut til at det er et behov for å arbeide strategisk med holdeplass- og knutepunktutvikling fremover. Mens behovet for sykkelparkering kan være svært lavt på enkelte lokasjoner, eksempelvis et busstopp sentralt i Oslo, kan det være strategisk viktig å etablere langt flere stativer på et større knutepunkt, eller der stasjonen dekker et større geografisk område.

Analyser av behov og reisestrømmer til de enkelte holdeplassene/stasjonene bør legges til grunn for etablering av sykkelparkering, og parkeringsnormen bør differensiere mellom ulike kategorier basert på behov, geografisk lokalisering og potensialet for å endre folks reisemønster fra bil/buss tover til sykkel.

5.5 BEHOV FOR TILPASSET OG SIKKER PARKERING FOR ULIKE GJØREMÅL OG DESTINASJONER

Funnene fra kunnskapsgrunnlaget viser et behov for å legge til rette for ulike typer parkering for ulike typer gjøremål. Det som viser seg tydeligst, er forskjellen på behov når det gjelder kort- og langtidsparkering av sykkel. Dette handler både om brukernes opplevelser av behov til sikkerhet og funksjonalitet, samt faktisk omfang av tyveri ved ulike målpunkt.

Hva gjelder syklisters opplevelser av behov og sikkerhet ser vi stor variasjon i type parkering. For kortere opphold (de parkeringene som inntreffer oftest) er behovet for nærhet til målpunkt og effektivitet mest sentralt. Selv om brukerne i intervjuer vurderer sykkelparkeringsfasilitetene ved offentlige områder til å være lite attraktive/sikre, sier de også at det ofte er dårlig kapasitet ved disse. At mange bruker disse parkeringsplassene kan være ut fra et behov, heller enn at det er ønsket sted å parkere. Det kan føre til at brukerne får negative erfaringer, og at færre sykler dersom de blir nødt til å parkere på steder de opplever som lite egnet eller risikofylte for eksempel med tanke på tyveri. At over 30 prosent av respondentene i spørreundersøkelsen oppgir å aldri parkere sykkel sin i offentlige områder, kan tyde på at områdene oppleves for utrygge. Det kan også bety at mange i all hovedsak benytter sykkel på arbeidsreiser, og at man parkerer sykkel hjemme og på arbeidsplassen, og ikke gjør stopp underveis eller bruker sykkel til andre aktiviteter.

For lengre opphold er det større krav til sikkerhet, og tilsvarende høyere toleranse for å gå fra parkering til den endelige destinasjonen. Eksempelvis ved turer til Oslo sentrum med flere ærend og gjøremål, kan det være hensiktsmessig å sette fra seg sykkel ett sted, for så å gå videre rundt i byen. Om arbeidsplassen har en sentral lokasjon, har vi gjennom intervjuer avdekket at flere bruker sykkelparkeringen på jobb om de skal gjøre flere aktiviteter i sentrum. Vi mener dette viser et behov for trygg og innlåst sykkelparkering for brukere som skal parkere sykkel i en lengre periode. Parkering med et høyere sikkerhetsnivå kan potensielt fungere på tilsvarende måte som p-hus for biler fungerer. For at slike tilbud skal kunne fungere etter hensikten, er det helt vesentlig at det synliggjøres på en god



måte gjennom informasjon, kampanjearbeid, skilting eller andre virkemidler. For slik type parkering anser vi det også som hensiktsmessig å teste ut nye parkeringsløsninger, slik som sykkelstårn eller låsbare sykkelstativer.

Opplevelse av utrygghet er gjennomgående i hele datamaterialet. Alle som eier en sykkel må til enhver tid forholde seg til risikoen for at sykkelen kan bli stjålet, men brukerne takler dette på ulike måter. Fra statistikk fra NAF og Politiets dataregister for straffesaker ser vi at sykkeltyverier foregår i stor skala. Vi ser av datamaterialet at enkelte områder utpeker seg for å være særlig tyveriutsatte, og dette virker å påvirke folks oppfatning om disse stedene. Dette gjelder Oslo sentrum generelt, og områdene rundt Oslo S spesielt. Surveyen viser at 60 prosent har blitt frastjålet sykkel hjemme, og at sentrumsnære boliger er mest utsatt for tyveri. Disse funnene understreker behovet for å tilby sikker sykkelparkering i sentrum av Oslo i akseptabel gangavstand til viktige målpunkt.

5.6 SAMARBEIDSUTFORDRINGER MELLOM ULIKE KOMMUNALE ENHETER

I våre samtaler med kommunale aktører og organisasjoner fremkommer det at sykkelparkering ikke nødvendigvis er høyest oppe på prioriteringslisten. Viktigheten av å bygge sykkelparkering med høy kvalitet fremstår ikke forankret hos alle deler av kommunen. Engasjementet for sykkel og sykkelparkering utenfor Bymiljøetaten fremstår som personavhengig. Mange i Oslo kommune jobber med sykkelparkering, men er ikke klar over at det foreligger veiledere eller foretrukne sykkelstativer i kommunen.

Det kan se ut som at det er et resultat av at de ulike etatene ligger under ulike byrådsavdelinger og derfor også styres av forskjellige målsetninger. For å jobbe mer helhetlig og strategisk med sykkelparkering i Oslo kommune bør dette løftes på tvers av byrådsavdelinger. Samtidig kan Bymiljøetaten som hovedansvarlig for offentlig sykkelparkering jobbe «nedenfra» med samarbeid på tvers av etater.



Figur 5.3 Eksempel på sykkelparkering på restareal, uten sosial overvåking og med sykkelstativer som ikke gir en sikker låsing av sykler.
(bilde tatt av Norconsult)

OPPSUMMERING OG VIDERE ARBEID







6 OPPSUMMERING OG VIDERE ARBEID

I dette kapittelet omtales prosjektets viktigste funn samt anbefalinger for videre arbeid med sykkelparkering. Anbefalingene retter seg i all hovedsak mot Oslo kommune og Bymiljøetaten internt, men inkluderer også innspill om økt grad av samarbeid med andre aktører.

6.1 HOVEDFUNN

Når det gjelder offentlig tilgjengelig sykkelparkering, så er det viktigste funnet at ulik bruk krever ulik utforming. For kortere opphold er nærhet til målpunkt og mulighet til enkel parkering og låsing viktigst. For lengre opphold ser vi at trygghet er den klart viktigste faktoren. Det virker å være svært viktig med sykkelparkering nært målpunkt, da villigheten til å gå generelt sett er lav. En vanlig sykkeltur involverer i liten grad planlegging av hvor man skal parkere i forkant, man reiser til målpunkt – så leter man etter sykkelparkering. Dette gjelder spesielt for korttidsparkering. Sykkelparkering krever synlighet og kort avstand til målpunkt om man ønsker å unngå at brukerne benytter andre elementer til å låse fast sykkel, slik som skilt, takrenner, gjerder og trær. Samtidig finner vi at det kan være nyttig for flere med økt informasjon om nærmeste tilgjengelige sykkelparkering, både gjennom skilting i bybildet og som informasjon i kartapplikasjoner.

Funnene fra den kvantitative undersøkelsen viser at folk ikke nødvendigvis kobler at valg av sykkel som reisemiddel og tilgang på god sykkelparkering har en sammenheng. Samtidig viser samtaler vi har hatt med aktører og brukere at en vurdering om sykkelparkeringen oppleves som trygg, i sterk grad påvirker valget om å sykle. Det er svært viktig å jobbe videre med tilgangen til trygg, tilgjengelig og innelåst sykkelparkering.

Videre viser tall fra spørreundersøkelsen at svært få bruker sykkel i kombinasjon med kollektiv på sine reiser. Det knyttes usikkerhet til bakgrunnen for dette. En hypotese er at beboere i Oslo har færre kombinerte reiser med sykkel og kollektivtransport, og at en undersøkelse i omkringliggende kommuner ville gitt høyere tall for kombinerte reiser med sykkel

til kollektivknutepunkter. Det kan ha noe å gjøre med at Oslo er en relativt liten by, med relativt korte avstander, og at blant annet fremveksten av elsykkel bidrar til å senke terskelen for å gjennomføre hele reisen med sykkel. Det kan også henge sammen med at sykkelparkering ved viktige knutepunkter i dag ikke har tilstrekkelig kapasitet, eller ikke oppleves som trygg nok for å parkere der over lengre tid.

Halvparten av respondentene i spørreundersøkelsen har opplevd tyveri av egen eller et familiemedlems sykkel. I de kvalitative intervjuene er tilbakemelding fra brukerne en gjennomgående skepsis til å parkere sykkelen i offentlige rom i byen. Det er allikevel hjemme de fleste tyveriene forekommer – spørreundersøkelsen avdekker at 60 prosent av tyveriene foregår her.

Vi finner også at et svært høyt antall av respondentene i undersøkelsen låser sykkelen sin med en lite tyverisikker lås. Det kan allikevel virke som at det er stor variasjon her, da vi i dybdeintervjuene finner stor låsekompetanse og grad av bevissthet vedrørende sikkerhet, og at de intervjuede tar mange forholdsregler for at sykkelen ikke skal bli stjålet. Dette kan tyde på at det er de mest engasjerte syklistene som har høy kompetanse på tyverisikring, mens andre ikke er klar over at de bruker en lite tyverisikker lås.

Slik parkeringsnormen for Oslo kommune er utformet i dag, så blir fokuset i nye byggeprosjekter og ombygg å oppnå antall sykkelplasser, mens fokuset på kvalitet for brukerne oppleves som underordnet. Dette gir uheldige utfall for sykkelparkering, med plasser på feil sted og stativer som ikke fungerer på en hensiktsmessig måte. De få kravene til kvalitet som finnes, kan i enkelte situasjoner gi uheldige og uintenderte sideeffekter. Det gjelder særlig kravet om 50 prosent overbygget parkering som medfører at mesteparten av parkeringen etableres i kjellere, fordi det ellers vil inkluderes i prosjektets samlede BRA om den plasseres utendørs med tak.



Vi ser også, både gjennom spørreundersøkelse og intervjuer, at de som bor i indre by, med arealknapphet i bakgård/fellesområder, er de som er minst fornøyde med sykkelparkering hjemme. Her sier brukere i samtaler at de ikke ønsker at oppgradert sykkelparkering skal gå utover andre viktige fellesfunksjoner, som lekeområder og grøntareal.



Bilde: Sykkelparkering ved Stortinget T-bane stasjon (Norconsult)



6.2 ANBEFALINGER OM VIDERE ARBEID

A.

Fortsette arbeidet med å sette ut A-stativer på egnede steder for korttidsparkering, og samtidig jobbe med mulighetene for å sette ut A-stativer med overbygg for parkeringer over lengre tid.

B.

Ha fokus på og arbeide med å styrke samarbeid, samhandling og kunnskapsdeling om sykkelparkering innad i kommunen. Når kunnskapsgrunnlaget foreligger med tilhørende verktøy, for eksempel i GIS, vil det være enklere å jobbe mer strategisk med sykkelparkering på tvers av organisasjonen.

C.

Dagens parkeringsveileder og gatenormal bør oppdateres for å sikre at ny kunnskap om sykkelparkering integreres. Dette gjelder særlig forhold rundt etablering av sykkelparkering på fortau fremfor i veibanen. Det bør samtidig jobbes med informasjon om veilederen og gatenormalen, og hvordan de bør integreres i etatens planlegging og prosjekter.

D.

Evaluerer sykkelhotell – bruk og måloppnåelse.

E.

Jobbe aktivt for å styrke samarbeidet med andre offentlige og private aktører innen transport og eiendom. Bymiljøetaten har ansvar for parkering i offentlige rom – men ansvar for sykkelparkering andre steder (hjemme, ved knutepunkt mm.) er fordelt mellom større og mindre aktører. Her bør Bymiljøetaten ta en sterkere og mer aktiv rolle for å sikre god sykkelparkering, også for de arealene der de ikke har et direkte ansvar. Bymiljøetaten kunne for eksempel initiert et samarbeid med en større treningssenterkjede – en arena flere har pekt på at sykkelparkering ikke virker å bli prioritert.

F.

Kommunisere viktigheten av et differensiert parkeringstilbud. Kommunen må løfte frem hvorfor man bør ha ulike typer parkeringsløsninger, der det skilles mellom kort- og langtidsparkeringer, da dette fører med seg ulike behov. Pendlerparkering bør også vurderes på særlig egnede knutepunkt.

G.

Det bør vurderes om delte elsparkesykler skal kunne plasseres i stativer for sykkelparkering som er tilpasset ordinære sykler, da disse ikke har behov for å låses. Hvor disse bør parkeres bør i så fall, vurderes, slik at de ikke er til hinder for fremkommelighet i bybildet.



H.

Sykkelparkering bør i større grad integreres med annen sykkelinfrastruktur (kobling sykkelveier og -parkering). Dette for å sikre et helhetlig sykkelinfrastrukturtilbud der parkering inngår i større grad enn det gjør i dag. Eksempler på integrasjon kan være skilting til parkering eller at man bygger flere sykkelparkeringer i forbindelse med viktige strekninger og målpunkt langs sykkelveinettet.

I.

Bymiljøetaten må arbeide målrettet mot andre fagetater og deler av kommunen for å forankre kvalitetskrav. Dette kan for eksempel ivaretas på en bedre måte dersom Oslobygg og Sporveien har egne veiledere, eller i større grad integrerer Bymiljøetatens veileder i sitt arbeid.

J.

Det bør etableres en innledende dialog med parkeringstilbydere for å kartlegge hva som finnes av løsninger, hvor og hvordan dette har et potensiale og hvilke behov disse kan dekke.

K.

Nye løsninger bør testes gjennom piloteringer. Eksempler på mulige piloter, se tekstboks med forslag til piloter på side 79.

L.

Få bedre oversikt over dagens kommunale parkeringstilbud og hvordan denne blir brukt. Dette inkluderer:

1. Videreføring av arbeidet med kartlegging av eksisterende parkering med metodene som har blitt utarbeidet her.
2. Videreføre kartlegging av belegg/dekningsgrad, spesielt for sommerhalvåret, med de metodene som har blitt utarbeidet gjennom prosjektet.

M.

Teste ut metode og GIS-verktøy utarbeidet i forbindelse med kartleggingsprosjektet for å jobbe mer strategisk med plassering av sykkelstativ i byrom som Bymiljøetaten forvalter. GIS-løsningen kan være utgangspunkt for å teste ut ulike måter å innhente forslag fra publikum knyttet til sykkelparkering. Løsningen kan også kombineres med data om befolkningstetthet, reisestrømmer, målpunkt, tilgjengelig areal m.m. som data- og analysegrunnlag for strategier og konkrete tiltak. Digitale kart med data fra løsningen kan gjøres tilgjengelig for publikum, der informasjon om sted, fasiliteter, eventuelle kostnader m.m. opplyses om.

N.

Arbeide strategisk med knutepunkts- og holdeplassutvikling. Se på en differensiering av krav til sykkelparkering (norm), basert på type kollektivknutepunkt/ holdeplass.

O.

Arbeide med å heve kompetansen hos private aktører på hva som anses for å



være god sykkelparkering.

P.

(Gjen)opprette finansieringsordninger som kan incentivere utbygging av sikker sykkelparkering - ikke minst for borettslag.

Q.

Opprette en støtteordning for kjøp av sikker sykkellås (FG-godkjent) for enkeltbrukere.

R.

Utrede konsekvenser av parkeringsnorm for sykkel i samarbeid med Plan- og bygningsetaten. Følgende tema bør ses nærmere på for å vurdere evt. videre tiltak:

1. Konsekvenser for kvaliteten på parkeringen. Hvilke stativer velges for å oppnå norm? Hvordan slår normen ut for ulike brukere (eksempelvis beboere og besøkende)?
2. Konsekvenser for universell utforming
3. Konsekvenser for klima og miljø – om krav om overbygget parkering medfører økt bruk av betong og stål i kjeller. Evaluere mulighetene for å forenkle bygging av utendørs sykkelparkering i uterom (unnlatt BRA). Her kan miljøtiltak fungere kompensierende (eksempelvis grønne tak, klimatilpasning, naturmangfold).

S.

Fortsette arbeidet med å bygge sykkelkultur i Oslo, både med tanke på sykkelens plass i bybildet og befolkningens holdninger til sykkelbruk.

Tiltak kan for eksempel være:

1. Holdningsskapende arbeid. Hvordan parkerer man sykkel på en hensiktsmessig måte i bybildet? Hvilken lås er hensiktsmessig å bruke når? Hvordan forebygge sykkeltyveri på andre måter en låsing?
2. Bygge en «sykkelprofil» eller en «sykkelidentitet» for Oslo som er gjenkjennbar og signaliserer at ulike anlegg er for syklist. Eventuelt knytte farger og profil opp mot skilting av sykkelparkering.
3. Om det blir opprettet nye støtte-/finansieringsordninger for sykkelparkering eller låsing må disse kommuniseres ut til potensielle brukere i større omfang enn tidligere støtteordninger.

Generelt er det viktig i videre arbeid å ta innover seg noen tema som dette kunnskapsgrunnlaget ikke dekker, eller hvor vi har mangelfull informasjon. Om Bymiljøetaten eller andre for eksempel skal jobbe videre med piloter er det viktig at følgende tema blir utredet i planleggingen av tiltaket:

- Universell utforming
- Eldre, barn og unges perspektiv
- Vinterdrift
- Evaluering av sykkelhotell – bruk og måloppnåelse

FORSLAG TIL PILOTER



Bilde: Sykkelparkering ved Akershusstranda (Norconsult)

Alternativ bruk av 1. etasje og eventuelt ubrukte næringsarealer, der disse benyttes til sykkelparkering. Bymiljøetaten disponerer få arealer og bygninger. Uttesting bør derfor skje i samarbeid med Oslobygg KF og andre offentlige og private eiendomsbesittere.

Uttesting av alternative parkeringsløsninger som sykkeltårn eller sykkelbokser på strategiske steder i byen. Aktuelle steder for uttesting bør vurderes ut fra viktige og/eller attraktive målpunkt, tilgjengelige arealer og infrastruktur (strømforsyning, adkomst m.m.) og ressurser til oppsyn og vedlikehold. Aktuelle lokaliseringer er området rundt Oslo S, større T-banestasjoner (Nasjonalteateret, Majorstua, Helsfyr m.fl.), universitetet på Blindern, sykehusene og Aker brygge.

Midlertidige parkeringstiltak ved strategiske knutepunkt som oppleves som utrygge eller mangler sykkelparkering i deler av året når enkelte tilbud blir mer brukt. Aktuelle steder kan være:

Oslo S – her må det være en løsning som oppleves som tryggere enn sykkelforbeholdet som mange ikke vil bruke. Det kan for eksempel være å sette opp et sykkeltårn, eksempelvis løsning fra Bikeloop eller tilsvarende.

Akershusstranda i tilknytning til båtene ut til Øyene i Oslofjorden eller på Sørenga sommerstid. Her er det dårlig kapasitet for parkering av sykler og tiltaket kan være alt fra å indikere hvor man kan parkere på bygulvet til midlertidige (A-)stativer i sommermånedene.

Alternativ sykkelparkering ved for eksempel **store idrettsarenaer** for å stimulere til mer sykkelbruk. For eksempel nye løsninger, men også tilstrekkelig parkering når det er kamp og liknende.



7 VEDLEGG

1. Oppsummering fase 1 og workshop 1
2. Litteraturgjennomgang
3. Oppsummering workshop 2
4. Arbeidsdokument sykkelparkeringssurvey (TØI)
5. Notat GIS-arbeid
6. Oppsummering workshop 3



