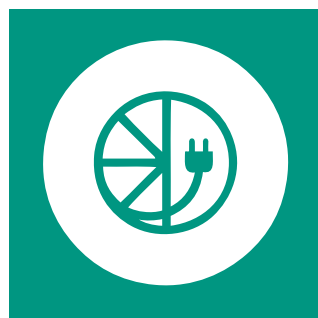
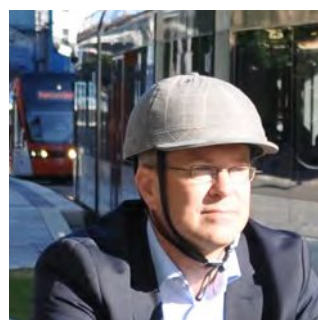


Har du sett
el-sykel-
smilet?



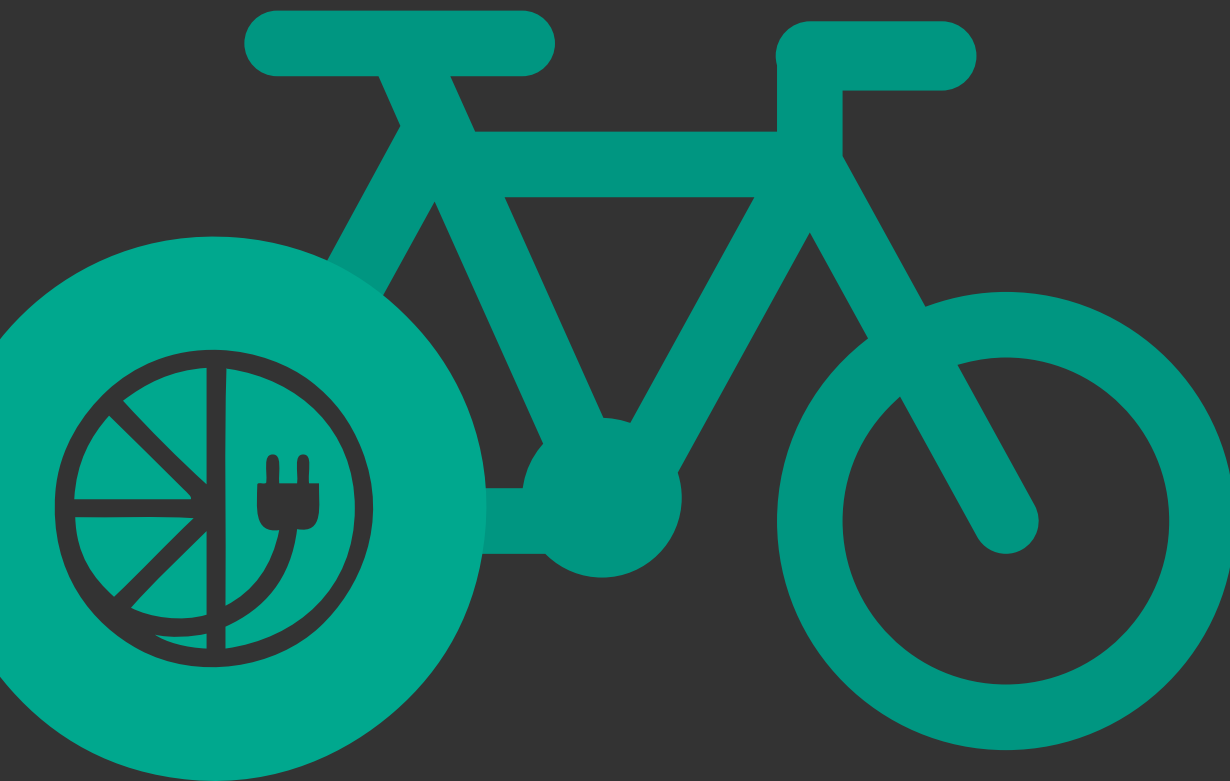
PROSJEKTBEKRIVELSE
prøvekjøre **no** **el-sykkel**
2015 -2020



PILOT:
Prøvekjøre
- fra bilist til
el-sykklist



Prøvekjøre el-sykkel
er en videreutvikling av arbeidet fra piloten.





«Prøvekjøre» er et prosjekt som synliggjør el-sykkel som et alternativ til bil gjennom å la folk prøvekjøre selv. El-sykkelen kan være jokeren i flere kabaler.

El-sykkelen kan senke veitrafikkens klimagassutslipp, redusere støyen og forkorte lange køer til og fra jobb. Bilister som går over til el-sykkel blir mer aktive og får en positiv helsegevinst. Det er godt for både folk og bedrifter.

Prosjektet drives av Naturvernforbundet, med støtte fra kommuner, fylkeskommune, stat, bedrifter, fond og enkeltpersoner.

INNHold

1. Innledning.....	s. 5
2. Bakgrunn.....	s. 6
3. Mål og tiltak.....	s. 10
4. Målgruppe.....	s. 14
5. Naturvernforbundets rolle.....	s. 15
6. Samarbeidspartnere.....	s. 16
7. Finansiering.....	s. 20
8. Forutsetninger og risiko.....	s. 24
9. Kvalitetssikring.....	s. 24
10. Referanseliste	s. 25



1

Innledning

Reisevaner i dag

Bilholdet og privatbilismen i norske byer er ikke bærekraftig. Resultatet er helseskadelig byluft, klimagassutslipp og trafikkorker – også for kollektivreisende. I Norge utgjør arbeidsreiser 19 – 25 % av de daglige reisene og 70 % av disse skjer med bil. Få oppgir at de trenger bilen i arbeidet, men opplever at avgangene i kollektivtilbudet er for få til å benytte seg av det. I 2009 bodde 85 % av befolkningen en husholdning med minst én bil. (TØI, 2009).

Kollektivtilbudet oppleves aller best i Oslo, med en økt andel fra 31 – 40 % de siste ti årene. Andelen kollektivbruk har også økt i de andre større byene, mens det er mindre brukt i resten av landet. For å løse utfordringene må flere kjenne til og ta i bruk mangfoldet av miljøvennlig transportløsninger.

Sykkel kan gi mer forutsigbar reisetid og betydelig helsegevinst, men mange oppfatter det som tungvint og utrygt. Motbakker kan gjøre sykling utfordrende. Samtidig er det kommet nye elektriske sykler og transportsykler på markedet, som kan øke sykkelens attraktivitet og rekkevidde. Det er imidlertid få virksomheter som har tatt dette i bruk i Norge. Liten synlighet av mangfoldet av sykkelmodeller svekker forståelsen for hva sykler kan brukes til og hvem syklene passer for. I dag er det kun 4 % av befolkningen som er syklister og det å sykle knyttes i stor grad opp mot det å trene – ikke å transportere (TØI 2009).

For å løse utfordringene må flere kjenne til og ta i bruk mangfoldet av miljøvennlig transportløsninger.

Gi folk erfaring

Om flere får erfaring med sykkel og ser på det som et transportmiddel framfor trening, kan sykling bli en aktuell transportløsning for langt flere. Dette vil bidra til å styrke sykkelsatsingen, fremme flere miljøvennlige reiser og gi bedre plass på veiene til nytte- og kollektivtransport.

2

Bakgrunn

Ulempene med stor veitrafikk

Norske byer står overfor store utfordringer knyttet til folkehelse, forurensing og trafikkavvikling. I 2013 stod veitrafikk alene for 10,1 mill tonn av klimagassutslippene, som utgjør 19 % av klimagassutslippene i Norge. Veitrafikk er den tredje største kilden til klimagassutslipp, og er i liten endring sammenlignet med 2012. Siden 1990 har økningen

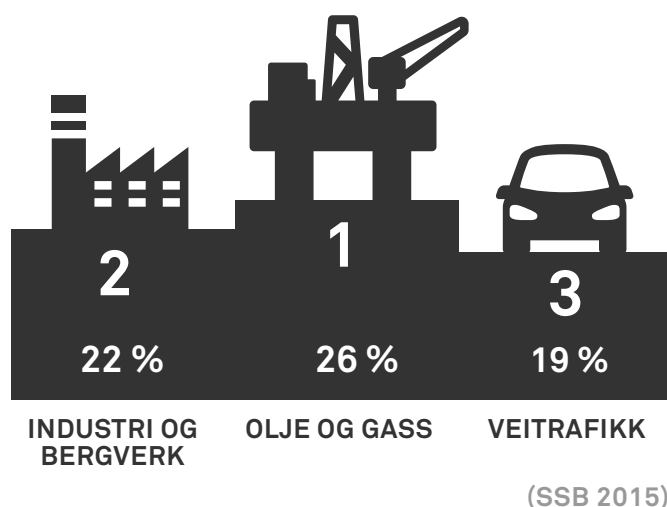
vært på hele 30 %. SSB forklarer økningen med flere antall kjørte kilometer. Den svake økningen de siste årene forklares blant annet med en overgang til mer energieffektive kjøretøy (SSB, 2015).

Veitrafikk gir også støyplager, og i 2011 var omtrent 1,2 millioner i Norge utsatt for støy fra veitrafikk som går over anbefalingene på 55 dBA (Miljødirektoratet, 2014) Veitrafikken er forventet å vokse med 13 % frem mot 2014 (TØI, 2011). Denne trenden avspeiler seg i dårligere livskvalitet, økt lokal forurensing og klimagassutslipp, og økte kostnader i helsevesenet. Skal vi møte klimautfordringen, må reisevaner endres til mer energi- og miljøvennlige alternativ. Og vi trenger sterkere lut. Klimaforliket har som mål at «veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange» (Meld. St. 21 (2011–2012) (2012). I meldingen oppgis det som et mål å prioritere tiltak som styrker kollektivtilbudet og tilrettelegging for sykkel.

Fordelene med sykkel

Sykling er et godt miljøvennlig alternativ. Samtidig advarer TØI i rapporten «Sykkelandeler og trafikkmengder med bil» 2010 om at satsing på økt sykling bidrar minimalt til å redusere biltrafikken i rushtiden. Selv ved en større økning i andelen

KLIMAGASSUTSLIPP 2013



syklende blir effekten på rushtidstrafikken moderat fordi gjennomsnittlig arbeidsreiser er lengre enn det som de fleste ønsker å sykle (2010). El-sykler forlenger sykkelens rekkevidde og kan inngå i lengre transportkjeder enn det vanlige sykler gjør. Dette støttes blant annet av en metastudie gjennomført av det EU-finansierte prosjektet Go Pedelec og Intelligent Energy Europe, som konkluderer med at europeisk satsing på markedsintroduksjon av el-sykler gir redusert belastning på miljøet. Hovedsakelig på grunn av dens evne til å erstatte forurensende biler og dermed redusere bilkøene mer enn vanlige sykler kan gjøre. El-sykler kan bli jokeren i overgangen til et mer bærekraftig transportsystem.

I rapporten «Elsykler – hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?» konkluderer TØI med at elsyklistere har en svært positiv opplevelse av å bruke elsykkel. De sykler også langt mer enn de ellers ville gjort, og er mer villig til å betale prisen av en el-sykkel (2014). Dette bekreftes også i erfaringene fra pilotprosjektet «Prøvekjøre - fra bilist til el-syklist», hvor 19 % oppgir at de har kjøpt og brukt el-sykkel etter en ukes prøvekjøring av el-sykkel. Hele 61 % av disse erstatter bil med el-sykkel. Det er kun 12 % som ikke vurderer å skaffe seg el-sykkel. Det er også verdt å merke seg at hele 28 % sier at prøvekjøringen har endret reisevanene.

Sykling er arealeffektivt, klimavennlig og gir positive helsegevinster. Regelmessig fysisk aktivitet som sykling gir store helsemessige gevinster. Den totale helsegevinsten ved å velge aktiv transport er beregnet til 52 kr per kilometer for gående og 26 kr for syklende (Sund & Mihle, 2014). Ansatte i aktivitet gir også bedre prestasjoner på arbeidsplassen (Den norske legeforening, 2012). Helsemyndighetene advarer om at mindre fysisk aktivitet kan gi dårligere

PILOTPROSJEKTET PRØVEKJØRE.NO

ETTER EN UKES PRØVEKJØRING

19 %

Har kjøpt el-sykkel*

28 %

Har endret reisevaner

12 %

Vurderer ikke skaffe el-sykkel

* 62 % av disse har erstattet bilen med el-sykkel

livskvalitet og oppfordrer til økt daglig bevegelse for å gi befolkningen flere år med god helse. Også el-sykkel gir helsegevinst (Den norske legeforening, 2013). El-sykkelen kan gjøre inngangen til et mer aktivt liv enklere, ettersom man kan justere hvor mye drahjelp man ønsker fra motoren. Å få flere over fra bil til el-sykkel reduserer også behovet for veikapasitet, som gir store samfunnsmessige og miljømessige besparelser.

El-sykler forlenger sykkelens rekkevidde og kan inngå i lengre transportkjeder enn det vanlige sykler gjør.



Reisemønsteret til mange i Norge er godt egnet for sykling. Gjennomsnittlig reiselengde til jobb er 14.9 km – en avstand som er overkommelig med el-sykkel. 57 % av jobbreisene er under 10 km, mens det kun er 6 % som sykler til jobb (TØI 2011). Potensielt kan alle disse reisene foregå på el-sykkel. I nasjonal sykkelstrategi er målsettingen å oppnå en sykkelandel på 8 % innen 2019 (Statens Vegvesen, 2007). Målsettingen er verken ambisiøs eller tilstrekkelig, likevel vil en slik økning ikke skje uten mange gode tiltak for endre reisevaner. Å endre reisevaner forutsetter at det finnes gode alternative reisemåter, og det kreves at disse alternativene blir kjent og tas i bruk jevnlig. Opprettholdelse av mer miljøvennlige reisevaner krever tilrettelegging og kampanjer for å gjøre flere klar over løsningene. Mange opplever at innsatsen som kreves for å reise miljøvennlig er større enn utbyttet, og kjører heller bil. Ulike mennesker

Fra pilotprosjektet

Karen Nybø og Christian Hanse Hordaland fylkeskommune fikk prøvekjøre el-sykler da Prøvekjøre ble lansert for Hordaland fylkeskommune. Bergen kommunes sykkelsjef Einar Grieg var også med på arrangementet.

trenger ulike transportløsninger, men mange vet ikke hvilke løsninger som finnes.

Samarbeid

For å oppnå kommunale, regionale og nasjonale målsettinger om økt sykling og mindre bruk av personbiler, må flere aktører jobbe sammen. Pilotprosjektet «Prøvekjøre.no - fra bilist til el-syklist» bidro til økt samarbeid for å fremme det miljøvennlig og helsefremmende transportmiddelet sykkelen. Våre samarbeidspartnere var Bergen kommune, BOA sykler, BKK, DnB, G-Sport, Helse Bergen, Horten Sykkelsport, Neolab by Knowit, Nordea Liv, Transnova, Hordaland fylkeskommune, Rieberfondene og Stian Sport. Dette pilotprosjektet dannet mønsteret den nasjonale utrulling av prosjektet.

I 2008 startet Naturvernforbundet Hordaland opp prosjektet Oljefri.no i samarbeid med Bergen kommune og BKK, og i dag drives prosjektet i samarbeid med Naturvernforbundet sentralt, fylkeslag, kommuner og bedrifter i Akershus, Oslo, Hordaland, Stavangerregionen, Kristiansandsregionen og Trondheimsregionen. På sikt kan *Prøvekjøre el-sykkel* også bli et nasjonalt prosjekt etter modell fra Oljefri.no.



3

Mål og tiltak

Overordnet mål

Bidra til renere luft, bedre folkehelse og mindre kjøring gjennom å gi flere bilister erfaring med el-sykkel og andre bærekraftige transportformer.

Delmål

1

Utvide prosjektet til 10 byer i løpet av de fire første årene.

TILTAK NASJONALT PROSJEKT

- Kartlegge hvilke steder prosjektet kan utvides og muligheten for lokale samarbeidspartnere.
- Kartlegge og godkjenne sykkelbutikker i byene hvor prosjektet skal utvides til og følge opp el-sykkelimportører.
- Drive opplæring og oppfølging av lokale koordinatører.
- Design av materiell til de lokale prosjektene
- Videreutvikle og drifte nettsiden prøvekjøre.no slik at man kan booke ukes prøvekjøring på flere steder.
- Samle, analysere og publisere resultatene fra det nasjonale og de lokale prosjektene. Gjøre dette tilgjengelig for alle.

TILTAK LOKALE PROSJEKTER

- Bidra til lokal finansiering og organisering av prosjektet.
- Skaffe kampanjeutstyr og materiell
- Samarbeide med minst 5 virksomheter årlig og planlegge og gjennomføre el-sykkeldag med prøvekjøring for ansatte. Installere el-sykkelutstilling. Tilby ukes prøvekjøring gjennom prøvekjøre.no.
- Lage el-sykkelfortellinger (filmer) i samarbeid med Prøvekjørepartnere.
- La innbyggere få prøvekjøring gratis på offentlige el-sykkeldager.
- Dokumentere antall gjennomførte prøvekjøringer på el-sykkeldager.

«El-sykkelsmilet»
Et uttrykk som ble etablert i piloten. Begrepet viser til det smilet som kommer av gleden ved å prøve el-sykkel for første gang.



2

Mangfoldiggjøre sykkelidentiteten slik at flere bilister lettere kan begynne å sykle.

TILTAK NASJONALT PROSJEKT

- Koordinere nasjonale kampanjer i sosiale medier der rollemodeller og vanlige folk står fram som syklister.
- Produsere fire profesjonelle videosnutter med et mangfold kjente og ukjente mennesketyper og klesstiler som bruker el-sykkel eller transportsykkel.
- Lage materiell (som sykkelskilt og buttons) som viser at man har endret reisevaner.
- Hjelp lokale koordinatører med å spre sykkelfortellinger.
- Jobbe for å la sykkelbutikker ta inn hjelmer og regnbeskyttelse for stilfull hverdags sykling.
- Jobbe for å få leasingselskaper til å tilby utleie av transportsykler og el-sykler til virksomheter, samt at forsikringsselskaper tilbyr relevante bedriftsforsikring for syklene.
- Dokumentere og analysere presseoppslag om el-sykkel i de ulike byene hvor det finnes lokale Prøvekjøre-prosjekter. Undersøke om «syklistidentiteten» har endret seg.

TILTAK LOKALE PROSJEKTER

- Leverer bilder, tekster og video fra prøvekjøringer slik at det kan spres i flere kanaler.
- Vise mangfoldig sykkelidentitet i praksis.
- Påvirke bedrifter til å investere i el-sykler.

3

Gjøre det enklere for bilister å endre reisevaner og få oversikt over alternative reisemåter.

TILTAK NASJONALT PROSJEKT

- Videreutvikle prøvekjøre.no til å bli en informasjonsportal for alle som trenger kjøps- og bruksveiledning for el-sykler.
- Videreutvikle en norsk produkt database med transport- og el-sykler som er tilgjengelige hos sykkelbutikkene vi samarbeider med. Forbrukertester linkes til produktene.
- Lage innhold på nettsiden prøvekjøre.no som øker sannsynligheten for at de som søker etter prøvekjøring av bil også finner relevante sykkelalternativ.

TILTAK LOKALE PROSJEKTER

- Spre kjennskapen om nettsiden prøvekjøre.no blant virksomheter og befolkning lokalt.
- Drive opplæring av egne frivillige, slik at de på stand formidler alternative reisemåter på en god og profesjonell måte.



◀ **Fra pilotprosjektet**
El-sykkelsmilet var godt synlig under prøvekjøringen

4

Bidra til at de som har prøvekjørt fortsetter med dette på permanent basis.

TILTAK NASJONALT PROSJEKT

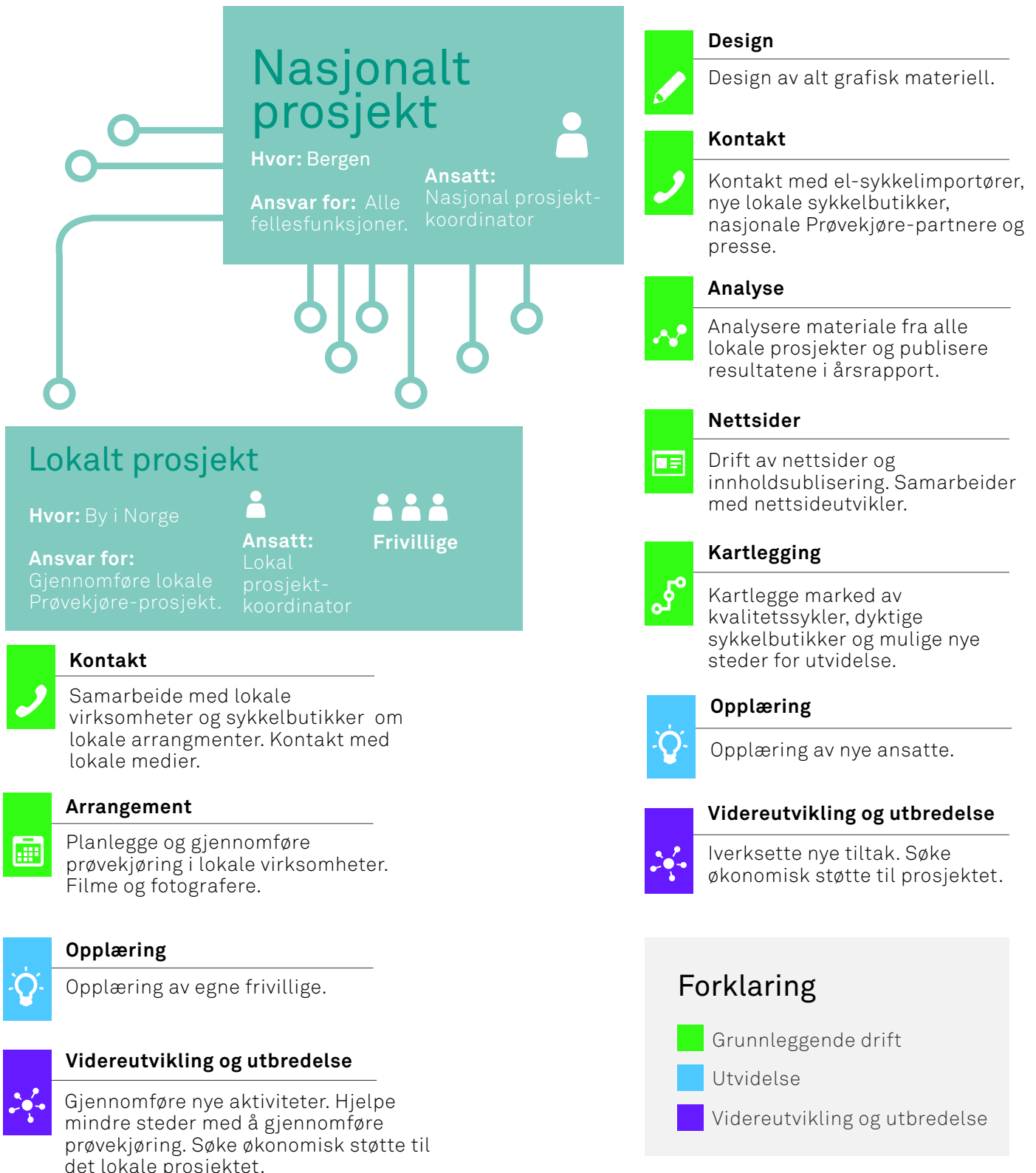
- Utvikle og spre info på nett og i sykkelbutikker om god sykkelkultur, trafikkregler, vedlikeholdsbehov, hastighet og batterilevetid.
- Kartlegge og vurdere om vi kan ta i bruk systemer for å motivere brukere til å fortsette å sykle.
- Gjennomføre spørreundersøkelse blant brukere på prøvekjøre.no for å se om det har skjedd endring i reisevaner.

TILTAK LOKALE PROSJEKTER

- Formidle fordelene med bærekraftig transport og melde inn forbedringer til relevante myndigheter.
- Være aktiv i sosiale medier og i lokalaviser.
- Frem snakke mangfoldet av bærekraftige transportløsninger.



Arbeidsfordeling





4 Målgruppe

Vi ønsker å nå bilister som synes vanlig sykkel er for tungvint å bruke og de vil ikke å komme utslitt fram til møter. De liker å styre egen tid og ønsker god helse. De har også en en reiseavstand på under 20 km til jobb, som gjør det mulig å erstatte bil med el-sykkel.

En måte å nå disse på er gjennom arbeidsplasser. Virksomhetene vi ønsker kontakt med har som mål å bli mer bærekraftig og redusere arbeidsreiser med bil. Å fremme miljøvennlige valg er en naturlig del av bedriftens profil. For å nå flest mulig ønsker vi å rette oss inn mot virksomheter av middels til stor størrelse.

Fra pilotprosjektet
Fylkesordfører i Hordaland Tom-Charter Nilsen
har gått fra å være bilist til å bli el-syklist.



5

Naturvern- forbundets rolle

Naturvernforbundet jobber for å skape et samfunn i økologisk balanse. Innen transportområdet må samfunnet planlegges slik at transportbehovet reduseres og enhetene som beveger seg har lavest mulig vekt og høyest mulig energieffektivitet uten forurensning.

Naturvernforbundet har en systemtilnærming til utfordringen, der ulike transportformer må spille sammen for å sikre bærekraftig bevegelse med lavt energiforbruk. På denne måten fremmes summen av enkeltbidrag i stedet for enkeltinteresser.

Naturvernforbundet har høy troverdighet innen klima- og energispørsmål. 60 % av befolkningen har stor eller meget stor tillit til at

Kombinasjonen mellom å ha engasjerte frivillige og ansatte gjør det enklere å gjennomføre miljøtiltak.



Frivillighet

Naturvernforbundet har 20 000 frivillige fordelt på over 100 fylkes- og lokallag. Frivillige er en stor ressurs!



Naturvernforbundet

Naturvernforbundet tar en aktiv rolle for å redusere utslipp av klimagasser. Det er Naturvernforbundet (60 %) og Bellona (58 %) som har størst tillit i befolkningen (TNS Gallup 2013). Slik tillit gir Naturvernforbundet store muligheter, men også et stort ansvar.

Naturvernforbundet har kompetanse og troverdighet til å fremme gode løsninger og tiltak som øker bruken av bærekraftige transportformer. Kombinasjonen mellom å ha engasjerte frivillige og ansatte gjør det enklere å gjennomføre miljøtiltak.

Å la innbyggere få prøve velfungerende miljøløsninger og invitere dem til å bli med i Naturvernforbundet, kan skape økt engasjement blant innbyggerne og økt støtte til politikere som fremmer bærekraftige løsninger.



 Samarbeidspartnere
fra piloten.

6 Samarbeids- partnere

Prosjektet *Prøvekjøre el-sykkel* vil samarbeide videre med kommuner, fylker, stat, virksomheter, sykkelbutikker, sykkelpimportører, fond og nettsideutvikler. Oversikten på neste side viser organiseringen av samarbeidspartner, nasjonalt og lokalt i prosjektet. Dette er en videreutvikling av organiseringen fra piloten, som viste seg å fungere godt. Denne modellen er basert på at samarbeidet skal skje godt og effektivt også når prosjektet utvides til flere steder.

Sykkelbutikker og importører

Samarbeidet med sykkelbutikkene og importørene er essensielt for prosjektet. Disse har spisskompetanse om el-sykler og kan yte god service til nye sykkelbrukere. God service er avgjørende for å få et godt inntrykk av el-sykkel og prosjektet og samarbeidspartnerne. Derfor vil vi gjøre en grundig kartlegging av sykkelbutikker i byene hvor vi utvider prosjektet. Vi setter kvalitetskrav til kompetanse, gode referanser, utvalget av kvalitets-el-sykler og god økonomi hos sykkelbutikkene.

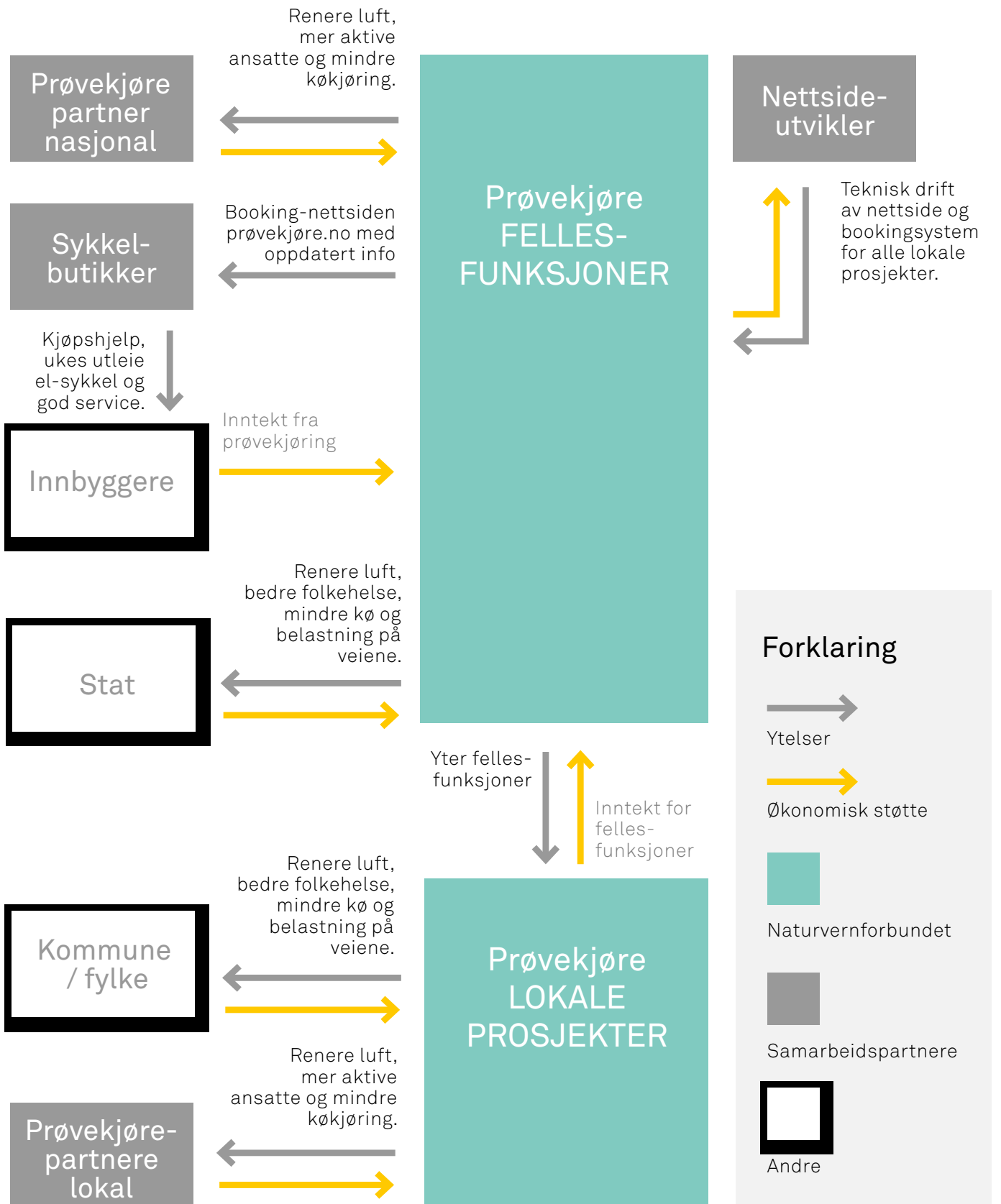
Sykkelbutikkene tar seg av utleie, mens Naturvernforbundet drifter bookingsystemet. Å kunne tilby ukes leie av el-sykkel gjennom prøvekjøre.no får folk prøve sine reiseruter og bli trygg på sykkelen i sitt eget tempo.

Sykkelbutikkene får omtale og kontakt med en ny kundegruppe. Deres butikker og sykkelmodeller vises på nettsiden prøvekjøre.no, og de får delta på el-sykkeldager.

Nettsideutvikler

I piloten samarbeidet *Prøvekjøre* med Neolab, et konseptutviklingsbyrå av Knowit. Sammen utviklet vi nettsiden prøvekjøre.no. Denne nettsiden inneholder blant annet en produktvelgerguide og bookingside for el-sykler. I dag fungerer den for Bergen, men skal utvides slik at alle funksjonene vil fungere i byene hvor prosjektet utvides.

Vi ønsker også å videreutvikle nettsiden slik at den kan bli en side som motiverer folk til å fortsette å bruke el-sykkel, bidra med kunnskap om vedlikehold og god sykkelkultur i trafikken.



Prøvekjørepartnere

Vi inviterer kommuner, fylker og bedrifter som Prøvekjøre-partnere. De betaler for at ansatte kan delta på el-sykkeldag, det blir produsert film med ledelsen og at de ansatte får prøvekjøre i ettertid. Dessuten bidrar de med allmennyttig støtte til lokale og nasjonale Prøvekjøre-prosjekt.

Pris Prøvekjørepartner NASJONAL....180 000,- Prøvekjørepartner LOKAL.....80 000,- Prøvekjørepartner LOKAL mini.....25 000,-	+	Allmennyttig støtte til prosjektet
Til prøvekjøring i bedriften	+ Moms 25%	Bidrar til at flere innbyggere får prøvekjøre el-syssel

Ytelser

Prøvekjørepartner NASJONAL

Film og medier

- Filming av virksomhetens leder som prøvekjører el-syssel. Forarbeid + redigering.
- Spredning av filmen i medier, sosiale medier, prøvekjøre.no og naturvernforbundet.no.

Promotering og prøvekjøring

- Lage markedsføringsmateriell om el-sykkeldagen til trykk og nett.
- Lage en utstilling om el-syssel som installeres i 3 av bedriftens avdelinger (ulike byer).
- Planlegge og gjennomføre el-sykkeldag i 3 av bedriftens avdelinger. La ansatte få prøvekjøre.
- La ansatte bestille en ukes gratis prøvekjøring i inneværende år.

Logoplassering

- Logo på alle brosjyrer i de byene *Prøvekjøre el-syssel* drives, samt på forsiden av prøvekjøre.no og logo nede på alle sidene.

Dette gjelder i de årene som virksomheten støtter prosjektet. Når støtteåret/ne over er omme får virksomheten logoen sin på en takkeside, sortert etter type støtteordning.

Prøvekjøre LOKALT

Film og medier

- Filming av virksomhetens leder som prøvekjører el-sykkel. Forarbeid + redigering.
- Spredning av filmen i medier, sosiale medier, prøvekjøre.no og naturvernforbundet.no.

Promotering og prøvekjøring

- Lage markedsføringsmateriell til trykk og nett.
- Lage en utstilling om el-sykkel som installeres i bedriften.
- Planlegge og gjennomføre elsykkel-dag i bedriften. La ansatte få prøvekjøre.
- La ansatte bestille en ukes gratis prøvekjøring i inneværende år.

Logoplassering

- Logo på alle brosjyrer i byen de støtter.
- Logo på de regionale sidene på prøvekjøre.no
- Virksomhetens navn (tekst, ikke logo) på alle sidene på prøvekjøre.no.

Dette gjelder i de årene som virksomheten støtter prosjektet. Når støtteåret/ne over er omme får virksomheten logoen sin på en takkeside, sortert etter type støtteordning.

Prøvekjørepartner LOKAL mini

Prøvekjøring

- Gjennomføre prøvekjøring i virksomheten en dag*.
- 20 ansatte får verdikode for en ukes prøvekjøring.

Logoplassering

- Virksomhetens navn (tekst, ikke logo) på alle sidene på prøvekjøre.no.

Dette gjelder i de årene som virksomheten støtter prosjektet. Når støtteåret/ne over er omme får virksomheten logoen sin på en takkeside, sortert etter type støtteordning.

*Virksomheten må selv markedsføre arrangementet blant egne ansatte

7

Finansiering

Målet på noen få års sikt er å gjøre prosjektet uavhengig av støtte fra kommune, fylke og stat. Dette ønsker vi å få til gjennom samarbeidet med Prøvekjørepartnere.

For å komme i gang på flere steder er støtten fra tilskuddsordninger essensielt for å gjøre *Prøvekjøre eI-sykkel* tilgjengelig rundt om i landet.

Resultatene fra Prøvekjøre-piloten viste oss at prosjektet også genererte inntekter fra ukens prøvekjøring av enkeltpersoner. Vi har lagt oss på en lav ukens leie (350 kr) for å gjøre terskelen for å prøvekjøre så lav som mulig. Disse inntektene er derfor beskjedne.

Som oversikten på side 17 viser, vil det nasjonale prosjektet også få inntekter for «fellesfunksjoner».

Dette er støtte for en andel av de oppgavene som det nasjonale prosjektet skal bidra med til alle de lokale prosjektene (se side 13). Dersom det nasjonale prosjektet får inn nok midler kan man på sikt redusere denne bidraget.

Budsjett for det lokale prosjektet i Hordaland

UTGIFTER	2015	2016	2017	2018
Arbeidstjenester prosjekt (fellesfunksjoner for en andel av kostnadene for det nasjonale prøvekjøre-prosjektet)	85000	85000	85000	85000
Prosjektarbeid (lønn og indirekte kostnader 450 kr/t): Samarbeid med lokale prøvekjørepartnere og planlegging og gjennomføring av arrangement, kontakt med lokale medier, gjennomføre offentlige prøvekjøringer, fotografering/filming, rapportering)	466650	443025	443025	443025
Utstyr (profilklær, regnbeskyttelse, skilt til sykler, rollup til partnere og sykkelbutikker)	62250	10400	10400	10400
Reisekostnader (Hordaland)	10000	10000	10000	10000
Materiell (brosjyre/sykelkart, plakater, buttons og diverse)	14300	14300	14300	14300
Aktiviteter: deltakeravgift, økologiske boller/servering til utstilling, standskostnader og lignende	5000	5000	8000	8000
Revisjon	3500	3500	3500	3500
SUM UTGIFTER	643200	567725	570725	570725

INNEKTER	2015	2016	2017	2018
Overføringer	0	0	0	0
Avgiftspliktig inntekt (prøvekjøring for ansatte, prøvekjørepartnere lokale)	400000	400000	400000	475000
Tilskudd/refusjoner (allmennyttig støtte fra partnere, offentlige instanser og fond)	243200	167725	170725	95725
SUM INNEKTER	643200	567725	570725	570725

BALANSE	0	0	0	0
----------------	----------	----------	----------	----------

Budsjett for det nasjonale prosjektet

UTGIFTER	2015	2016	2017	2018
Prosjektarbeid (lønn og indirekte kostnader 450 kr/t) for å drive <i>Prøvekjøre el-sykkel</i> nasjonalt. Bidra med innhold til nettsidene. Samarbeid med sykkelbutikker/sykkelimportører for utlån av el-sykler i de lokale prosjektene. PR og mediaarbeid. Skrivning og filming av gode transporthistorier til nettsidene. Opplæring av nye lokale prosjekt-koordinatorer. Kompetansebygging. Koordinering, kartlegging, finansiering, rapportering og prosjektutvikling.	767542	1121850	1466100	1684800
Reisekostnader (møter med samarbeidspartnere og lokale prosjektledere)	48000	48000	48000	48000
Annonsering og profilering (markedsføring og drift av nettsider)	35045	35045	55045	75045
Arbeidstjenester prosjekt (utvikling av nettsider og andre eksterne tjenester)	50000	30000	30000	15000
Aktiviteter (møtekostnader, deltageravgift)	10000	10000	10000	10000
SUM UTGIFTER	910587	1244895	1609145	1832845

INNETEKTER	2015	2016	2017	2018
Overføringer		4412	184517	242845
Avgiftspliktig inntekt (enkeltpersoner prøvekjørere en uke)	30000	90000	135000	150000
Avgiftspliktig inntekt (prøvekjøring for ansatte, prøvekjørepartnere nasjonal)	360000	540000	540000	540000
Avgiftsfrie inntekter (fra nye medlemmer i Naturvernforbundet)	15000	30000	45000	50000
Tilskudd/refusjoner (allmennyttig støtte fra Prøvekjøre-partnere, offentlige instanser og fond)	255000	255000	182473	
Tilskudd/refusjoner (inntekt fra de lokale prosjektene for arbeid fellesfunksjoner)	255000	510000	765000	850000
SUM INNETEKTER	915000	1429412	1851990	1832845
BALANSE	4412	184517	242845	0,5

8

Forutsetninger og risiko

Forutsetninger:

- samarbeid med kvalitetssykelbutikker i byene hvor prosjektet utvider.
- skaffe nok Prøvekjøre-partnere.
- nok aktive frivillige lokalt.
- offentlig støtte de første årene i prosjektet .

Faktorer som senker risikoen:

- Gode erfaringer fra pilotprosjektet i Bergen.
- Allerede opparbeidet samarbeid med sykkelimportører og sykkelbutikker.
- En felles nasjonal koordinator senker kostnadene og skaper kontinuitet i prosjektet.
- Sykkel er godt kjent som et miljøvennlig tiltak og har tiltrukket seg mye oppmerksomhet i mediene.
- Prosjektet er delt i moduler, hvor ekstra aktivitet kun settes i gang om det finnes ekstra midler.
- Naturvernforbundets frivillige gjør prosjektet fleksibelt med tanke på utvidelse av aktiviteter på forholdsvis kort varsel.

9

Kvalitetssikring

Det legges opp til en intern kvalitetssikring av prosjektet underveis. De lokale koordinatorene rapporterer hvert halvår til nasjonal koordinator. Styret i Naturvernforbundet Hordaland (hvor nasjonal koordinator er plassert) skal hvert halvår bli forelagt status for kampanjearbeidet. På den måten vil man kunne sikre framdrift i kampanjen. Det vil også

foregå en årlig rapportering til samarbeidspartnerne i prosjektet med både aktivitetsrapport og økonomisk rapport fra foregående år. Dessuten skal de støttespillerne som ønsker det kunne delta i prosjektets referansegruppe. Alle rapporter vil bli tilgjengelige på våre nettsider.

10

Referanseliste

- Den norske legeforening (2013). *Elsykkel til jobb gir treningseffekt*. Hentet fra: <http://tidsskriftet.no/article/3059062>
- Meld. St. 21 (2011–2012). (2012). *Norsk klimapolitikk*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/meld-st-21-2011-2012/id679374/?docId=STM201120120021000DDDEPIS&ch=1&q=>
- Miljødirektoratet (2014). *Støy fra veitrafikk*. Hentet fra: <http://www.miljostatus.no/Tema/Stoy/De-viktigste-stoykildene/Stoy-fra-vei-trafikk/>
- SSB (2015) *Utslipp av klimagasser, 1990 – 2013, endelige tall*. Hentet fra: <http://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn/aar-endelige>
- Statens Vegvesen (2007) *Nasjonal sykkelstrategi - attraktivt å sykle for alle*. Hentet fra: http://www.vegvesen.no/_attachment/98891
- Sund, I. B & A. Mihle (2014) 'Statens vegvesen delte ut hundrelapper', NRK, 15. september. Hentet fra: <http://www.nrk.no/ostlandssendingen/delte-ut-hundrelapper-1.11933602>
- TØI (2006) *Arbeids- og tjenestereiser*. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2006/856-2006/856-hele%20rapporten%20el.pdf>
- TØI (2009) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - Nøkkelrapport. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2011/1130-2011/1130-2011-el.pdf>
- TØI (2010) *Sykkelandeler og trafikkmengder med bil*. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2010/1115-2010/1115-2010-el.pdf>
- TØI (2011). *Grunnprognoser for persontransport 2010- 2060*. Hentet fra: http://www.ntp.dep.no/Transportanalyser/Transportanalyser+grunnprognoser/_attachment/502990/binary/814005?_ts=1400ff3ed78
- TØI (2014) *Elsykler – hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?* Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1325-2014/Sam-1325-2014.pdf>

www.provekjore.no

@provekjore
#provekjore #elsykkkel

