



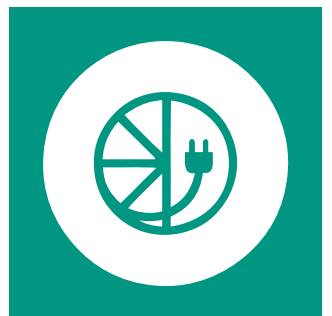
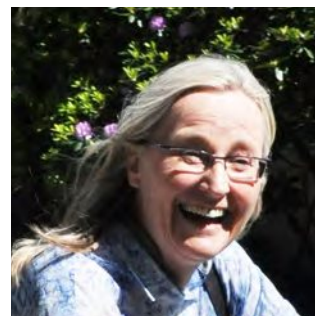
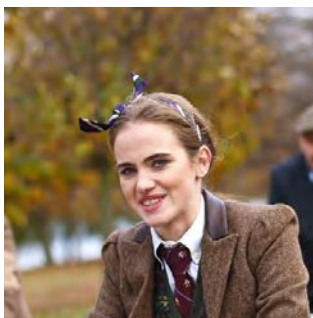
Har du sett  
el-sykel-  
smilet?



Prosjektbeskrivelse

# prøvekjøre<sup>no</sup> el-sykkkel

2015 -2018

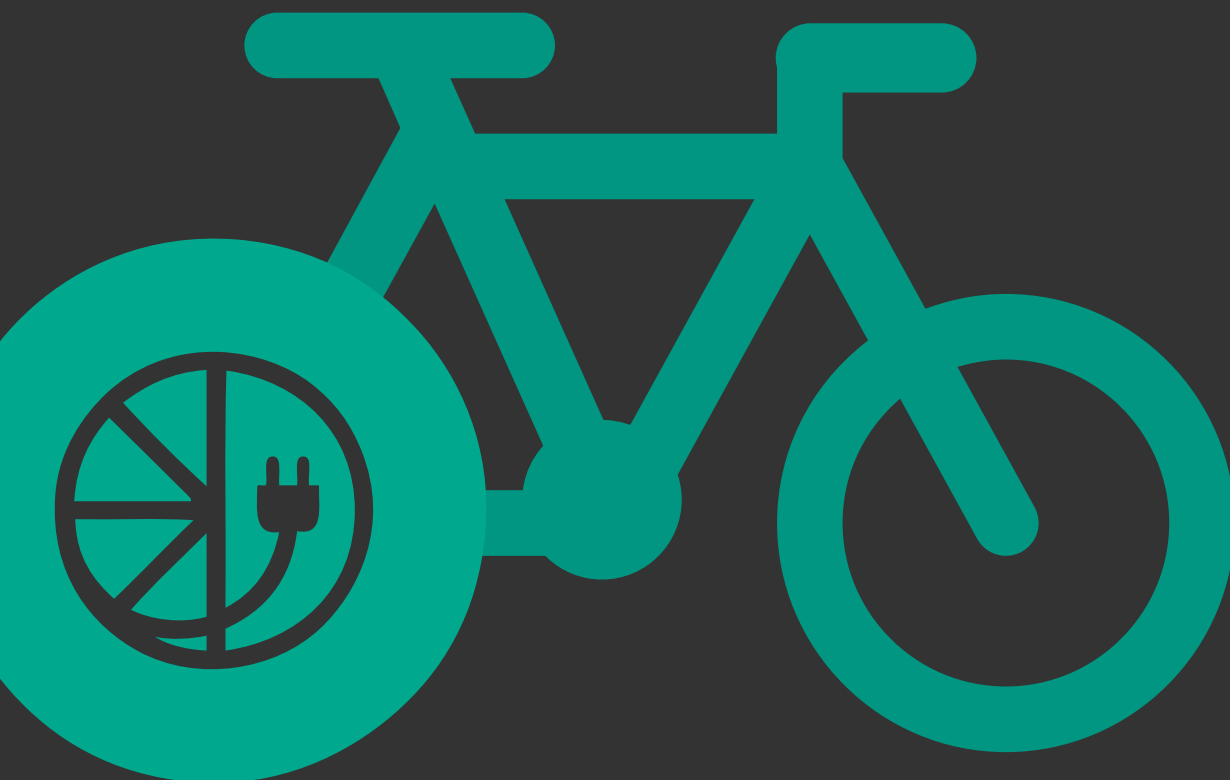


**PILOT:**  
Prøvekjøre.no  
- fra bilist til  
el-syklist



### Prøvekjøre el-sykkel

er en videreutvikling av arbeidet fra pilotprosjektet  
«Prøvekjøre.no - fra bilist til el-syklist»





«Prøvekjøre» er et prosjekt som synliggjør bærekraftige transportløsninger gjennom å la folk prøvekjøre selv. El-sykkelen er et alternativ til bil og 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, bedrifter og samfunn.

*Prøvekjøre el-sykkel* 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. 21
8. Forutsetninger og risiko.....	s. 22
9. Kvalitetssikring.....	s. 22
10. Referanseliste .....	s. 23



## 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 21% av de daglige reisene og 62% av dem skjer med bil. 16% reiser kollektivt, 11% går og 7% sykler til og fra jobb. Få oppgir at de trenger bilen i arbeidet, men mange opplever at avgangene i kollektivtilbudet er for få til å benytte seg av det. I 2014 bodde 88% av befolkningen i en husholdning med minst én bil. (TØI, 2014b).

Kollektivtilbudet oppleves aller best i Oslo. Hele 83 % er svært fornøyde med tilbudet, mot 64% svært fornøyde i Stavanger og Trondheim. I Bergen er 45% svært fornøyde. I mindre byer er 13% svært fornøyde, mens tallet ligger på 7% i resten av landet.

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 innbyggere og 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 5% av befolkningen som er syklist og det å sykle knyttes i stor grad opp mot det å trene – ikke å transportere (TØI 2014b).

For å få flere over til andre transportmåter enn bil, må de kjenne til mangfoldet av miljøvennlig transportløsninger.

## Gi folk erfaring

For å få flere over til andre transportmåter enn bil, må de kjenne til mangfoldet av miljøvennlig transportløsninger. Og om flere får erfaring med el-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

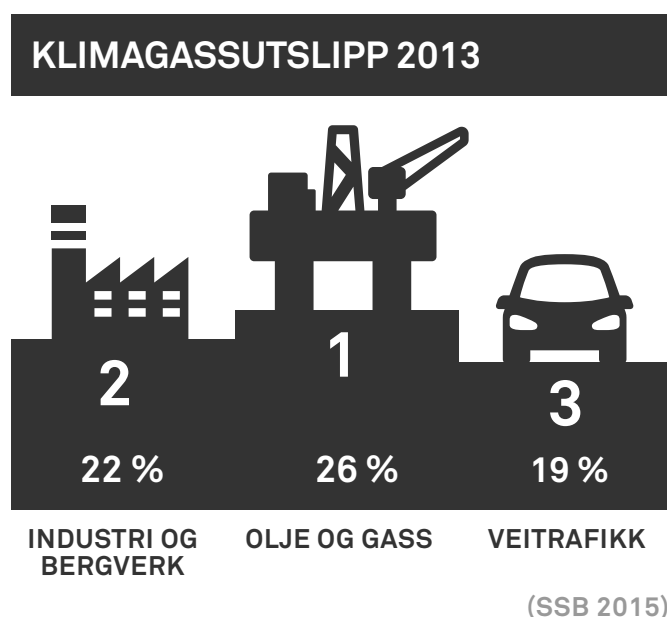
vært på hele 30%. SSB forklarer økningen med flere antall kjørte kilometer. Den svake økningen de siste årene forklares blant annet med en overgang til mer energieffektive kjøretøy (SSB, 2015).

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).

Beregninger viser at antall reiser vil øke med 19% fram til 2030, i takt med befolkningsveksten. Den største veksten vil skje med bil, mens sykkel beregnes å få lavest vekst (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. 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 tilrettelegger for sykkel.

### Fordelene med sykkel

Sykling er et godt miljøvennlig alternativ. Samtidig skriver 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 syklende blir effekten på rushtidstrafikken moderat fordi gjennomsnittlig arbeidsreiser er lengre enn det som de fleste tror det er mulig å sykle. El-sykler løser mye av dette problemet fordi den 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-sykkel 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 el-syklister har en svært positiv opplevelse av å bruke el-sykkel. De sykler også langt mer enn de ellers ville gjort, og er mer villig til å betale prisen av en el-sykkel (2014a). Dette bekreftes også i erfaringene fra pilotprosjektet «Prøvekjøre - fra bilist til el-syklist». 19% av de som prøvekjørt i en uke oppga at de har kjøpt og brukt el-sykkel, og 28% sier de har endret reisevaner. Blant de som kjøpte el-sykkel oppga hele 61% som erstattet bilen med el-sykkel. Det er også verdt å merke seg at kun er 12 % som ikke vurderer å skaffe seg el-sykkel.

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

## 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

aktivitet gir også bedre prestasjoner på arbeidsplassen (Den norske legeförening, 2012). Helsemyndighetene advarer om at mindre fysisk aktivitet kan gi dårligere livskvalitet og oppfordrer til økt daglig bevegelse for å gi innbyggerne flere år med god helse. Også el-sykkel gir helsegevinst (Den norske legeförening, 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-

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



sykkel reduserer også behovet for veikapasitet, som gir store samfunnsmessige og miljømessige besparelser.

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. 58% av jobbreisene er under 10 km, mens det kun er 7% som sykler til jobb (TØI 2014b). Potensielt kan de fleste 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 å endre reisevaner.

Å endre reisevaner forutsetter at det finnes gode alternative reisemåter som er kjent og tas i bruk jevnlig. Opprettholdelse av mer miljøvennlige reisevaner krever tilrettelegging og kampanjer. Mange opplever at innsatsen som kreves for å reise miljøvennlig er større enn utbyttet, og

### Fra pilotprosjektet

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

kjører heller bil. Ulike mennesker 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 miljøvennlige 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 kø-kjøring gjennom å gi flere bilister erfaring med el-sykkel og andre bærekraftige transportformer.

## Delmål

### 1

Utvide prosjektet til 5 regioner i løpet av de fire første årene.

#### TILTAK NASJONALT PROSJEKT

- Kartlegge hvilke steder prosjektet kan utvides og muligheten for regionale samarbeidspartnere.
- Kartlegge og godkjenne sykkelbutikker på stedene hvor prosjektet skal igangsettes og følge opp el-sykelimportører.
- Drive opplæring og oppfølging av regionale koordinatorene.
- 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 regionale prosjektene. Gjøre dette tilgjengelig for alle.

#### TILTAK REGIONALE PROSJEKTER

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

#### FLEKSIBILITET I REGIONALE PROSJEKTER

Det er prosjektkoordinator og frivillige i den enkelte region som vet hvor «skoen trykker». De kjenner best hvor utfordringene ligger og hvilke muligheter man har. Derfor kan de selv velge hvordan man vil arbeide - enten det er gjennom holdningskampanjer eller å gå veien gjennom politikken. Denne fleksibiliteten gjør det lettere å holde frivillige motiverte - og å bruke kompetansen på best mulig måte.

Målene kan nås på mange måter.

**«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 regionale koordinatorene med å spre sykkelfortellinger.
- Jobbe for å få sykkelbutikker til å ta inn hjelmer og regnbeskyttelse for stilfull hverdags sykling.

### TILTAK REGIONALE PROSJEKTER

- Leverer bilder, tekster og video fra prøvekjøringer slik at det kan spres i flere kanaler.
- Vise mangfoldig sykkelidentitet i praksis.
- Motivere virksomheter til å investere i egne 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 produktdatabase 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 el-sykkelalternativ.

### TILTAK REGIONALE PROSJEKTER

- Øke kjennskapen til nettsiden prøvekjøre.no blant virksomheter og befolkning i regionen.
- Drive opplæring av egne frivillige, slik at de har god kjennskap til bruk og vedlikehold av el-sykler.
- Bidra til bedre sykkelforhold (f.eks gjennom å holde politikere oppdatert på forskning, gi konkrete forslag til sykkelstier, parkering og fasiliteter).



◀ **Fra pilotprosjektet**  
El-sykkelsmilene var godt synlige under prøvekjøringen hos Bergen kommune.

## 4

Bidra til at de som har prøvekjørt fortsetter å sykle på permanent basis.

### TILTAK NASJONALT PROSJEKT

- Utvikle og spre informasjon på nett og i sykkelbutikker om god sykkelkultur, trafikkregler, vedlikeholdsbehov, hastighet og batterilevetid for el-sykler.
- Kartlegge og vurdere hvordan vi kan motivere brukere til å fortsette å sykle.
- Gjennomføre spørreundersøkelse blant brukere på [prøvekjore.no](http://prøvekjore.no) for å måle endring i reisevaner.

### TILTAK REGIONALE 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.

## 5

Videreutvikle prosjektet og drive kompetanseheving blant ansatte og frivillige.

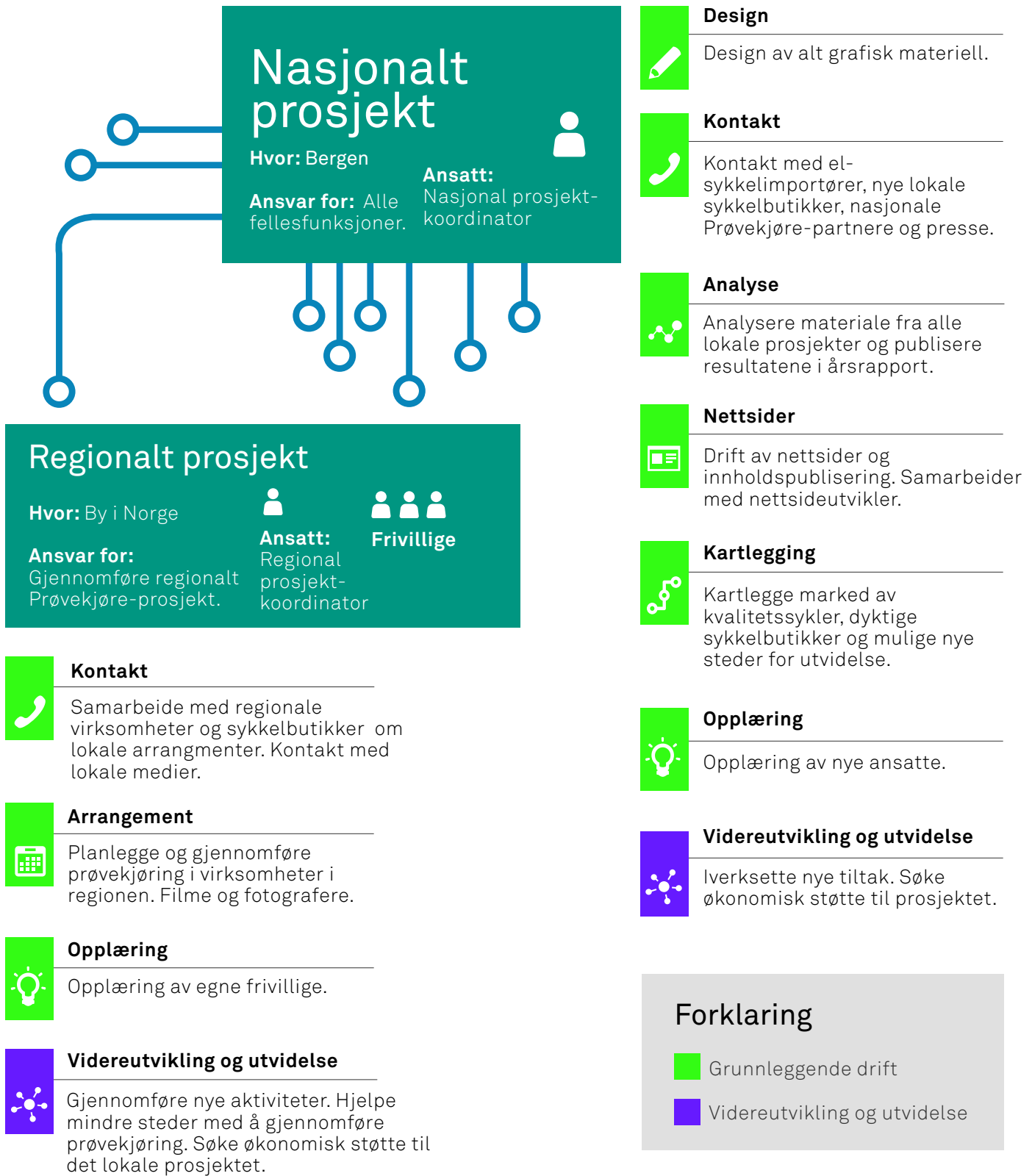
### TILTAK NASJONALT PROSJEKT

- Kartlegge og vurdere hvor og hvordan prosjektet kan utvides, samt jobbe med finansiering.
- Delta på relevante kurs og konferanser.

### TILTAK REGIONALE PROSJEKTER

- Delta på relevante kurs og konferanser.
- Drive opplæring av egne frivillige.

## Arbeidsfordeling





# 4 Målgruppe

Vi ønsker å nå bilister som synes vanlig sykkel er for tungvint å bruke og vil ikke komme svett og sliten fram til jobb. 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 enkelt å erstatte bil med el-sykkel.

Denne målgruppen kan vi nå gjennom ulike arbeidsplasser. Virksomheter med mål om å bli mer bærekraftig og erstatte andelen bilreiser med mer miljøvennlig og helsefremmende transport, blir prioritert. For å nå flest mulig arbeidstakere 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 størrelse og høyest mulig energieffektivitet uten forurensning.

Naturvernforbundet har en systemtilnærming til miljøutfordringene, der ulike transportformer må spille sammen for å sikre et mangfold av bærekraftig transport.

Naturvernforbundet har høy troverdighet innen klima- og energispørsmål. 60% av befolkningen har stor eller meget stor tillit til at Naturvernforbundet tar en aktiv rolle for å redusere utslipp av

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



### Frivillighet

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



### Naturvernforbundet

klimagasser. Blant miljøvernorganisasjoner er det 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 fortsette samarbeidet med kommuner, fylker, stat, virksomheter, sykkelbutikker, sykkelpåførere, fond og nettsideutvikler. Oversikten på neste side viser organiseringen av samarbeidspartnere, nasjonalt og lokalt i prosjektet. Dette er en videreutvikling av organiseringen fra piloten, som fungerte godt. Denne modellen er basert på tilsvarende samarbeid også når prosjektet utvides til flere steder.

## Sykkelbutikker og importører

Samarbeidet med sykkelbutikkene og importørene er essensielt for prosjektet. Disse har spisskompetanse på 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, referanser, utvalg av kvalitets-el-sykler og god økonomi.

Sykkelbutikkene tar seg av utleie, mens Naturvernforbundet drifter prosjekt og bookingsystem.

Å kunne tilby ukes leie av el-sykkel gjennom prøvekjøre.no gjør det mulig for folk å prøve nye reiseruter og bli trygg på hvordan el-sykkelen fungerer.

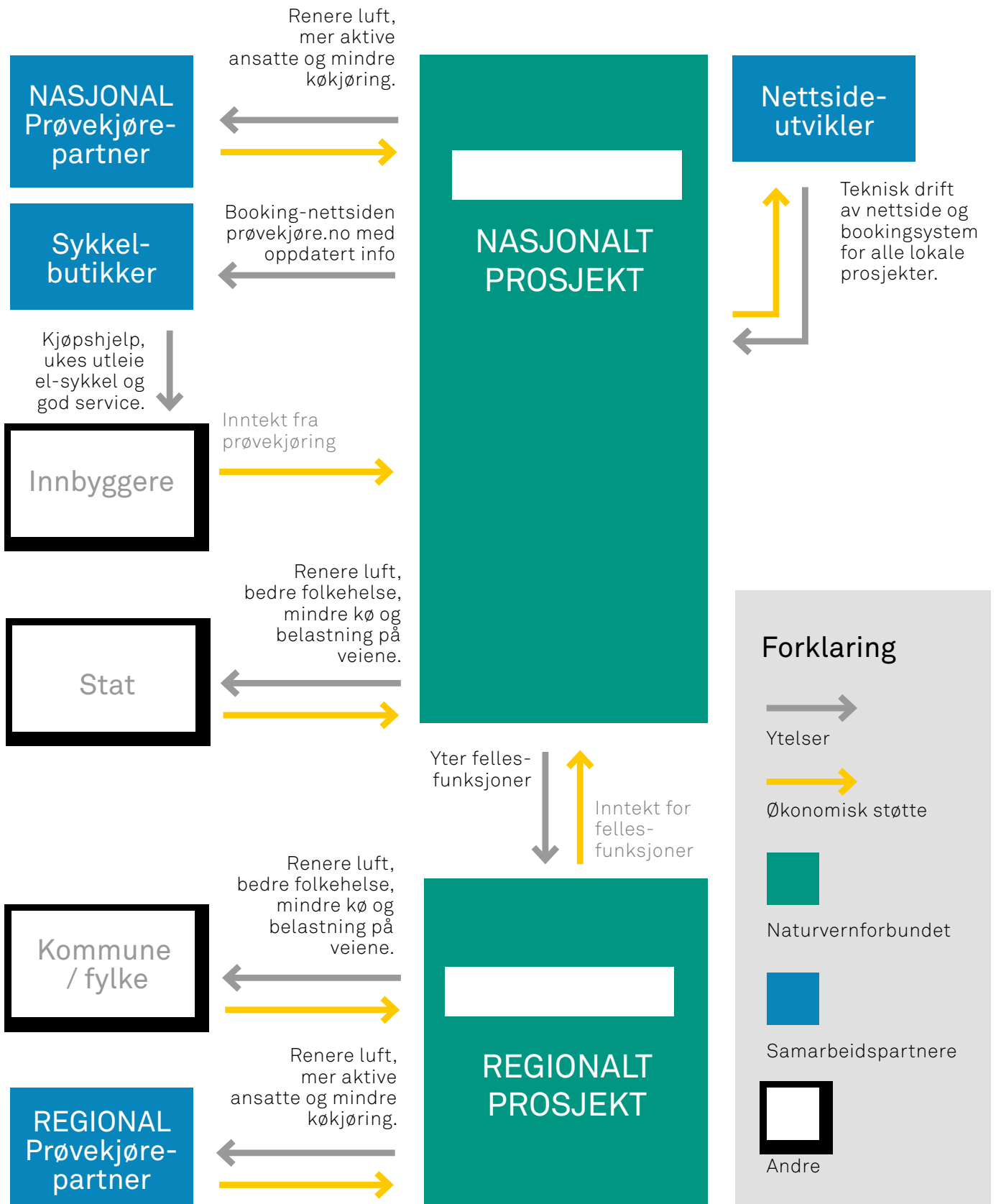
Til gjengjeld får sykkelbutikkene omtale og kontakt med en ny kundegruppe. Deres butikker og sykkelmodeller vises på nettsiden prøvekjøre.no, og de får delta på el-sykkeldager.

## Nettsideutvikler

I piloten samarbeidet Prøvekjøre med Neolab by Knowit, et konseptutviklingsbyrå. Sammen utviklet vi nettsiden prøvekjøre.no. Denne nettsiden inneholder blant annet en produktvelgerguide og bookingside for el-sykler. I dag kan man booke el-sykler i Bergen, men det skal utvides slik at alle funksjonene vil fungere i byene som inkluderes i prosjektet.

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 og støttespillere

Vi inviterer til en dugnad for å synliggjøre bærekraftig transport. *Prøvekjøre el-sykkel* er et tiltak for å få til dette. Vi ønsker kommuner, fylker og bedrifter som Prøvekjøre-partnere og støttespillere.

Støttespillere gir allmennyttig støtte, mens Prøvekjørepartnere betaler for at ansatte kan delta på el-sykkeldag med prøvekjøring. Det produseres vanligvis en film med ledelsen og de ansatte får

prøvekjøre en uke i ettertid. Prøvekjørepartnere kan også bidra med allmennyttig støtte til prosjektene regionalt og/eller nasjonalt.

Alle støttespillere blir kreditert som givere på materiell, ettersom hvor mye de bidrar.

### PRIS REGIONAL PRØVEKJØREPARTNER

**29 000,-** + **20 000,-** + **250,- x antall ansatte i en avdeling**  
ARRANGEMENT FILM UKES PRØVEKJØRING

### NASJONAL PRØVEKJØREPARTNER

**100 000,-** + **250,- x antall ansatte i to avdelinger**  
ARRANGEMENT TO STEDER FILM EKSTRA SYNLIGHET UKES PRØVEKJØRING

### STØTTESPILLERE

Gir allmennyttig støtte til nasjonalt prosjekt og/eller et regionalt prosjekt.

Til prøvekjøring i virksomheten

+ Moms 25%

Bidrar til at flere innbyggere får prøvekjøre el-sykkel på offentlige arrangementer.

### MINIMUM STØTTE I OPPSTARTSÅR

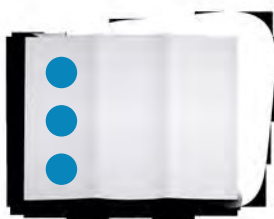
Det nasjonale prosjektet..... 760 000 kr  
Det enkelte regionale prosjekt.....680 000 kr

ÅRLIGE OPPGAVER	NASJONAL PRØVEKJØREPARTNER (3-ÅRIG AVTALE)	REGIONAL PRØVEKJØREPARTNER (2-ÅRIG AVTALE)
<b>Film og medier</b>		
Filming av virksomhetens leder (eller annen foregangsperson) som prøvekjører el-sykkel. Forarbeid og redigering.	✓	✓
<b>Promotering</b>		
Spredning av filmen i prøvekjøre.no, naturvernforbundet.no og presseskriv.	✓	✓
Lage markedsføringsmaterieil til trykk og nett.	✓	✓
Lage en utstilling om el-sykkel som installeres i virksomheten.	✓	✓
Installere utstillingen i en ekstra avdeling*	✓	-
Levere rollup og infomaterieil som opplyser om at ansatte får gratis prøvekjøring.	✓	✓
<b>Arrangement og prøvekjøring</b>		
Planlegge og gjennomføre el-sykkeldag i virksomheten.	✓	✓
Planlegge og gjennomføre el-sykkeldag i en ekstra avdeling*.	✓	-
La ansatte bestille en ukes gratis prøvekjøring i inneværende år.	✓	✓
La ansatte bestille en ukes gratis prøvekjøring i inneværende år i en ekstra avdeling*.	✓	-
<b>Logoplassering (nærmere forklart neste side)</b>		
1. Logo på alle trykksaker.	✓	-
2. Logo på øverste del av startsidene på prøvekjøre.no.	✓	-
3. Logo på de regionale sidene på prøvekjøre.no.	✓	I egen region
4. Logo på nederste del av startsidene på prøvekjøre.no.	✓	✓
5. Virksomhetens navn nederst på på bunntinjen på alle sider på prøvekjøre.no.	✓	✓
6. Logo av alle Prøvekjørepартnerne og støttespiller gjennom tidene på egen side på prøvekjøre.no	✓	✓

\* På steder hvor «Prøvekjøre el-sykkel» er etablert.

# Logoplassering

1. Alle trykksaker



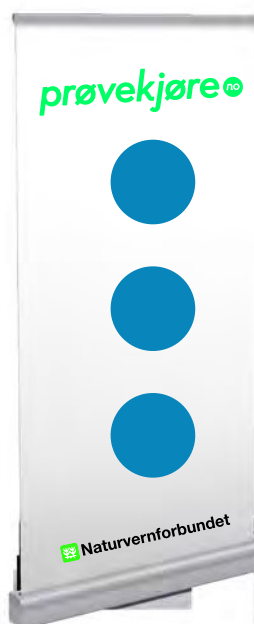
**Brosjyrer**  
Spres på arrangementer i regi av Prøvekjøre og Naturvernforbundet.



**Visitkort med h**  
for lån av el-sykkel  
Legges i resepsjonen hos alle prøvekjørepartnere som ønsker koden lett tilgjengelig for sine ansatte.

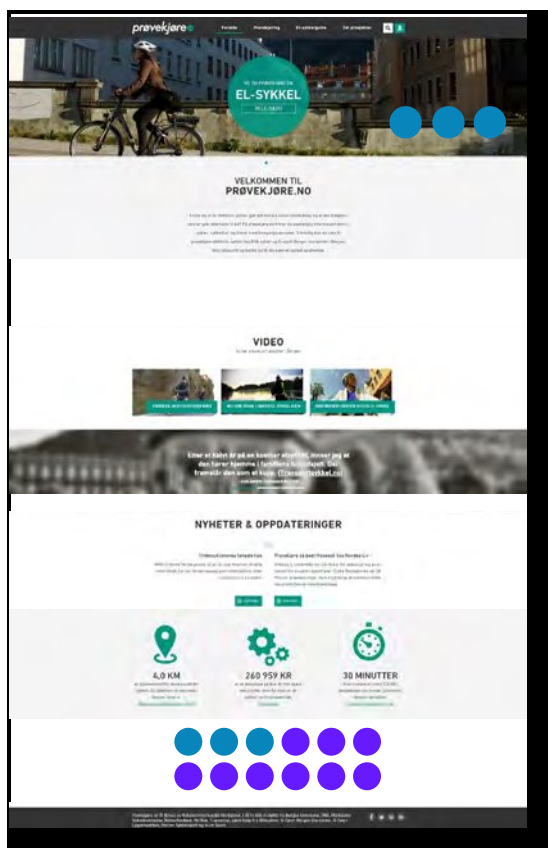


**Plakat**  
Spres i forkant av arrangementer i den aktuelle virksomhet, eller i offentligheten.



**Rollup**  
Brukes på våre arrangementer.

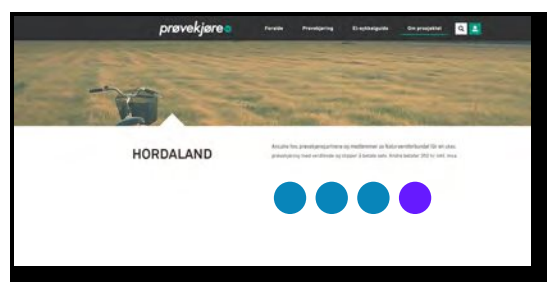
- Nasjonal Prøvekjørepartner
- Regional Prøvekjørepartner



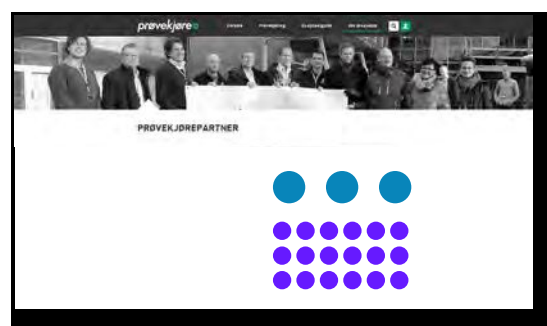
2. Øverst på startsidene.

4. Nederst på startsidene.

5. Bunnlinjen på alle sider.



3. Øverst på de regionale sidene.



6. Øverst på siden om Prøvekjørepartnere.

# 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, innbyggere og sykkelbransjen.

For å komme i gang på flere steder er støtten fra tilskuddsordninger essensielt for å gjøre *Prøvekjøre el-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 regionale prosjektene (se side 13). Dersom det nasjonale prosjektet får inn nok midler kan man på sikt redusere dette bidraget.

Hvert regionale prosjekt trenger minst 680 000 kr oppstartsstøtte fra regionale Prøvekjøre-partnere og støttespillere, mens det nasjonale prosjektet trenger minimum 760 000 i oppstartsstøtte.

# 8

## Forutsetninger og risiko

### Forutsetninger:

- Samarbeid med kvalitetssykelbutikker i byene hvor prosjektet utvider.
- Skaffe nok Prøvekjøre-partnere.
- Nok aktive frivillige regionalt.
- Offentlig støtte de første årene i prosjektet .

### Faktorer som senker risikoen:

- Gode erfaringer fra pilotprosjektet i Bergen.
- Allerede opparbeidet samarbeid med sykkelimportører og sykkelbutikker.
- Ved å ha en felles nasjonal koordinator senkes kostnadene og det skapes 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: [www.tidsskriftet.no/article/3059062](http://www.tidsskriftet.no/article/3059062)
- Meld. St. 21 (2011–2012). (2012). *Norsk klimapolitikk*.  
Hentet fra: [www.regjeringen.no/nb/dokumenter/meld-st-21-2011-2012/id679374/?docId=STM201120120021000DDDEPIS&ch=1&q=](http://www.regjeringen.no/nb/dokumenter/meld-st-21-2011-2012/id679374/?docId=STM201120120021000DDDEPIS&ch=1&q=)
- Miljødirektoratet (2014). *Støy fra veitrafikk*.  
Hentet fra: [www.miljostatus.no/Tema/Stoy/De-viktigste-stoykildene/Stoy-fra-veitrafikk/](http://www.miljostatus.no/Tema/Stoy/De-viktigste-stoykildene/Stoy-fra-veitrafikk/)
- SSB (2015) *Utslipp av klimagasser, 1990 – 2013, endelige tall*.  
Hentet fra: [www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn/aar-endelige](http://www.ssb.no/natur-og-miljo/statistikker/klimagassn/aar-endelige)
- Statens Vegvesen (2007) *Nasjonal sykkelstrategi - attraktivt å sykle for alle*.  
Hentet fra: [www.vegvesen.no/\\_attachment/98891](http://www.vegvesen.no/_attachment/98891)
- Sund, I. B & A. Mihle (2014) 'Statens vegvesen delte ut hundrelapper', NRK, 15. september.  
Hentet fra: [www.nrk.no/ostlandssendingen/delte-ut-hundrelapper-1.11933602](http://www.nrk.no/ostlandssendingen/delte-ut-hundrelapper-1.11933602)
- TØI (2006) *Arbeids- og tjenestereiser*.  
Hentet fra: [www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2006/856-2006/856-hele%20rapporten%20el.pdf](http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2006/856-2006/856-hele%20rapporten%20el.pdf)
- TØI (2010) *Sykkelandeler og trafikkmengder med bil*. Hentet fra:  
[www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2010/1115-2010/1115-2010-el.pdf](http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2010/1115-2010/1115-2010-el.pdf)
- TØI (2011). *Grunnprognoser for personaltransport 2010- 2060*.  
Hentet fra: [www.ntp.dep.no/Transportanalyser/Transportanalyser+grunnprognoser/\\_attachment/502990/binary/814005?\\_ts=1400ff3ed78](http://www.ntp.dep.no/Transportanalyser/Transportanalyser+grunnprognoser/_attachment/502990/binary/814005?_ts=1400ff3ed78)
- TØI (2014a) *Elsykler – hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?* Hentet fra:  
[www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1325-2014/Sam-1325-2014.pdf](http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1325-2014/Sam-1325-2014.pdf)
- TØI (2014b) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 - nøkkelrapport*.  
Hentet fra: [www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1383-2014/1383-2014-elektronisk.pdf](http://www.toi.no/getfile.php/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1383-2014/1383-2014-elektronisk.pdf)

[www.provekjore.no](http://www.provekjore.no)

@provekjore  
#provekjore #elsykkel

