



Prosjektbeskrivelse Prøvekjøre elsykkel

Bergen/Hordaland 2016 -2019

prøvekjøre 

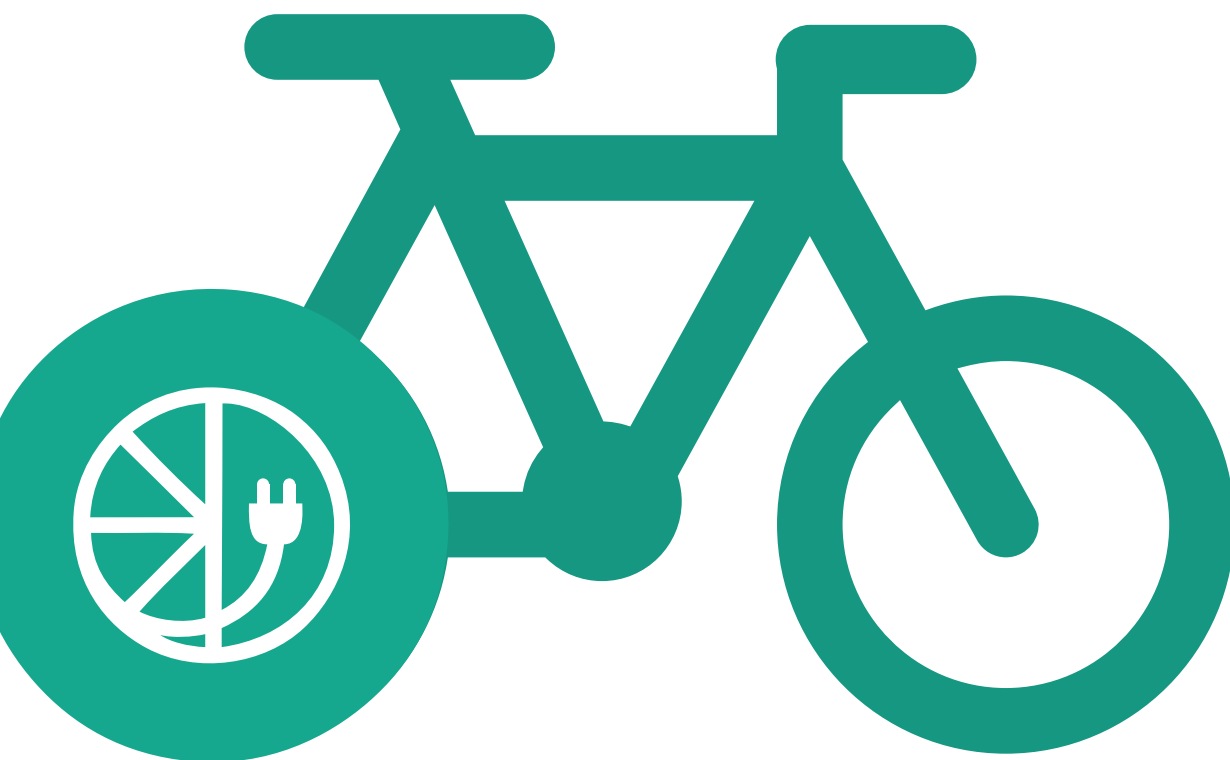


Foto på forsiden: Matt S. ([flickr.com/booksnake.](https://www.flickr.com/photos/booksnake/)), Antoine K. ([flickr.com/ktoine](https://www.flickr.com/photos/ktoine/)), Verb1der ([flickr.com/verb1derproductions](https://www.flickr.com/photos/verb1derproductions/)), Wen-Cheng Liu ([flickr.com/liuwencheng](https://www.flickr.com/photos/liuwencheng/)) og Naturvernforbundet Hordaland. Alle med tillatelse fra avbildede/eiere/fotografer. Foto s. 5: NeliO ([flickr.com/neliofilipe](https://www.flickr.com/photos/neliofilipe/)). Foto s. 14: Dieze ([flickr.com/_dieze](https://www.flickr.com/photos/_dieze/)) og Lauren Rushing ([flickr.com/white_ribbons](https://www.flickr.com/photos/white_ribbons/)).



«Prøvekjøre elsykkel» er et prosjekt som synliggjør bærekraftige transportløsninger gjennom å informere om praktiske løsninger, helse- og miljøfordeler, trygg adferd i trafikken - og ved å la folk prøvekjøre elsykkel. Elsykkelen er et alternativ til bil og kan være jokeren i flere kabaler. Den kan senke veitrafikkens klimagassutslipp, redusere støy og få flere i daglig aktivitet. Det er godt for både folk, bedrifter og samfunn.

Prosjektet drives av Naturvernforbundet Hordaland, med støtte fra kommuner, fylkeskommune, stat, bedrifter, fond og frivillige. Et mangfold av støttespillere kommuniserer at elsykkel og andre bærekraftige transportløsninger passer for ulike mennesker.

INNHOOLD

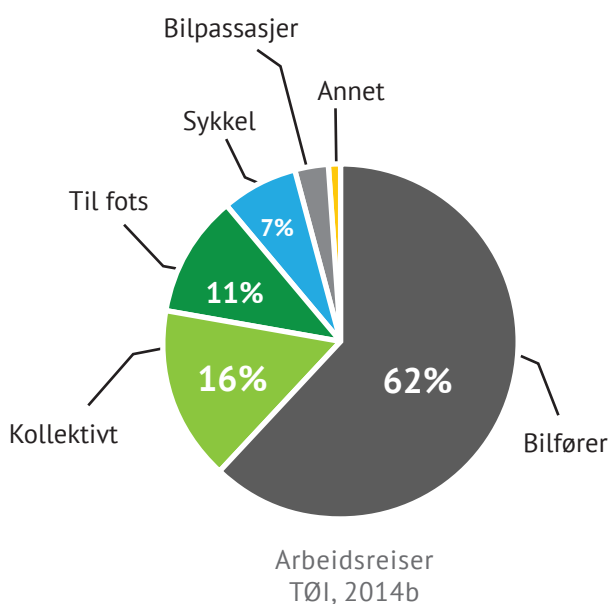
1. Bakgrunn.....	s. 4
2. Mål og tiltak.....	s.10
3. Målgruppe.....	s.14
4. Naturvernforbundets rolle.....	s. 15
5. Samarbeidspartnere.....	s. 16
6. Finansiering.....	s.20
7. Forutsetninger og risiko.....	s. 21
8. Kvalitetssikring.....	s. 22
9. Litteratur	s.23

1. Bakgrunn

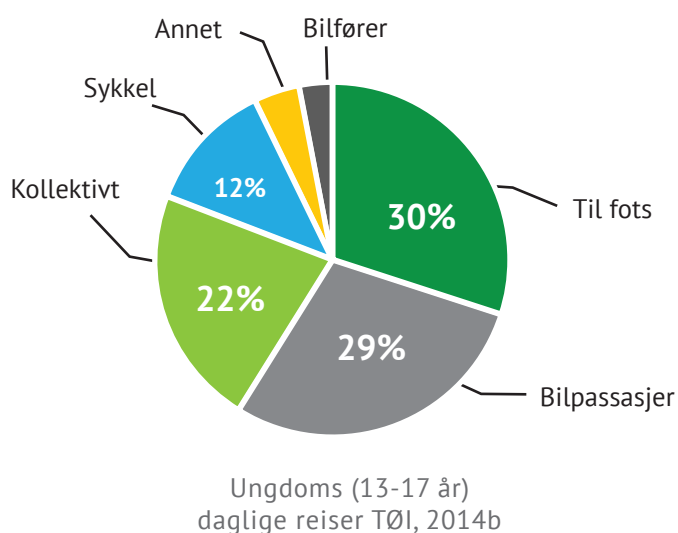
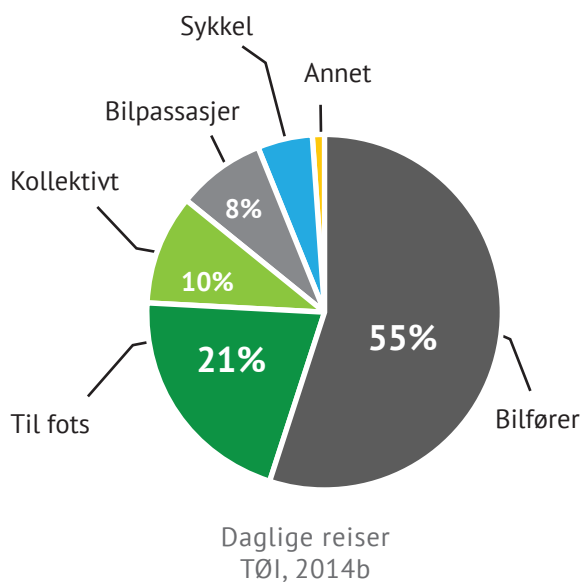
Reisevaner

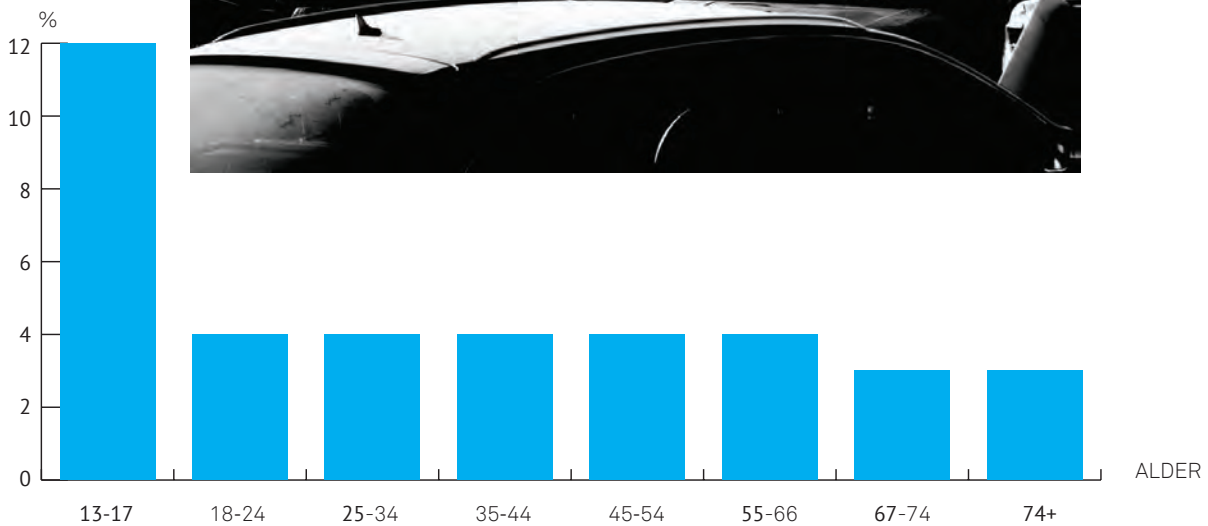
Bilen dominerer

«Bilen er en integrert del av vårt hverdagsliv og vårt kulturelle miljø. Den er en gjenstand som de aller fleste i vårt samfunn tar for gitt, og som de færreste synes de kan klare seg uten»



Slik skrev Randi J. Hjorthol i rapporten *Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre* i 2006 (TØI, 2006). Tallenes tale er klar: bilen er fortsatt den dominerende reiseformen på daglige reiser i Norge. I *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen* fra 2014 kan Transportøkonomisk institutt (TØI) fortelle oss at 55% av de daglige reisene gjøres som bilfører, og 8% som passasjer. 21% av reisene er til fots, 10% kollektivt, 5% på sykkel og 1% annet. Dette er gjennomsnittet av alle grupper - ungdom og voksne. Dersom vi ser på arbeidsreiser, er andelen reiser som bilfører enda høyere - den er på hele 62%. Få oppgir at de trenger bilen i arbeidet, men mange opplever at avgangene i kollektivtilbudet er for få til å benytte seg av det (TØI, 2014b). Sykling er imidlertid mer populært på jobbreisen, men dette gjelder ikke alle steder i landet. I Bergen ligger sykkelandelen kun på 3%.





Sykkelandelen på daglige reiser
TØI, 2014b

Ungdoms reisevaner

Ungdom (13-17 år) er den gruppen som sykler oftest i det daglige (12%), men når de blir voksne går sykkelandelen drastisk ned til 4%. Og der holder den seg stabilt lavt.

Det er en klar sammenheng mellom antall førerkort i husholdningen og bilhold - jo flere førerkort, jo flere biler. 90% lever i en husholdning med bil, og 45% har minst to biler.

Reisevaneundersøkelsen fra 2001 kunne melde at interessen for å ta førerkort har gått ned blant unge voksne mellom 28-24 år. I 1992 tok 82% førerkort og i 2001 var førerkortandelen blant unge gått ned til 73% (TØI, 2001). Men ser vi på hele befolkningen i samme periode, har førerkortandelen gått opp, fra 77% til 80%. Økningen fortsatte i årene fram til 2009 da 86% av den voksne befolkningen hadde førerkort. I 2014 ble det målt

en nedgang til 84%.

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 kommer det frem at det i 1992 var 12% blant den voksne befolkningen som verken hadde førerkort eller tilgang på bil. Denne andelen har sunket siden og i dag er den kun på 5% (TØI, 14b).

Lengre reiseavstander

Gjennomsnittlig reiselengde til jobb er 14.9 km. For mange er denne avstanden for lang med vanlig sykkel – men den blir mer overkommelig med elsykkel. Avstanden på de daglige reisene har blitt lengre siden 1992, noe som gjør elsykkelen mer aktuell for mange. Samtidig er det mange korte bilreiser som også kunne blitt erstattet med vanlig sykkel. 45% av bilreisene er under 5 km (TØI 2014b).

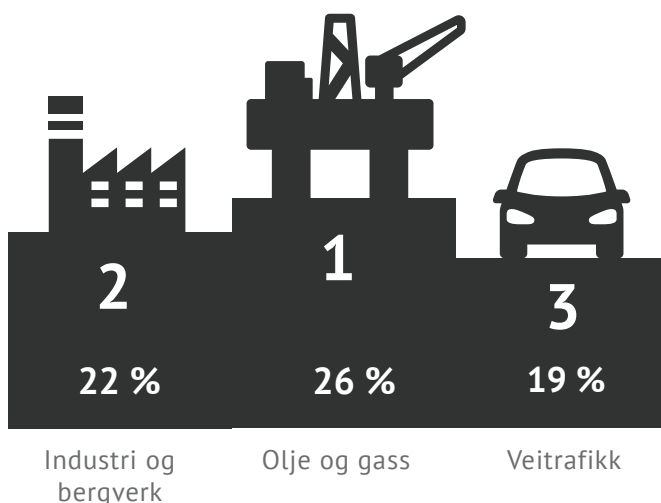
Fortsette som før?

Bilholdet og privatbilismen i norske byer er ikke bærekraftig. Vi står overfor store utfordringer knyttet til folkehelse, forurensning og trafikkavvikling.

Klimagassutslipp

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).

Klimagassutslipp 2013



(SSB 2015)

Luftforurensning

Veitrafikk er en av de største kildene til både svevestøv og nitrogendioksid i uteluften. Det finnes en rekke befolkningsundersøkelser som viser en sammenheng mellom svevestøvnivåer i uteluften, og sykkelighet og dødelighet (Lacasaña, Esplugues, & Ballester, 2005). Dieserbiler er den største kilden til nitrogendioksid, som er spesielt assosiert med luftveisinfeksjoner (Beelen, 2008). Antall dieserbiler har økt fra 20 til 80 prosent fra 2004 til 2015.

I Bergen er vi spesielt utsatt for å puste inn forurenset luft, siden byen er mye preget av værphenomenet inversjon. Fjellene som omringer sentrum, spesielt på kalde vintersdager, gjør at luften over byen blir liggende og svevestøv (PM) og NO₂ legger seg som et lokk over byen (Mæland, 2010).

Støy

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).

Befolkningsvekst

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 forurensning og klimagassutslipp, og økte kostnader i helsevesenet.



Elsykler
forlenger
sykkelens
rekkevidde og
inngår i lengre
transportkjeder
enn det vanlige
sykler gjør.



Alternativer til bil

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)). I meldingen oppgis det som et mål å prioritere tiltak som styrker kollektivtilbudet og tilrettelegger for sykkel.

Elsykkelens fordeler

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. Elsykler kan løse mye av dette problemet fordi den forlenger sykkelens rekkevidde og inngår 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 elsykler 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. Elsykkel 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 elsyklister 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 elsykkel (2014a).

Gevinst ved økt (el)sykling

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 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 elsykkel gir helsegevinst (Den norske legeförening, 2013). Elsykkelen kan gjøre inngangen til et mer aktivt liv enklere, ettersom man kan justere hvor mye drahjelp man ønsker fra motoren. Særlig for unge kan den bidra til økt mobilitet, selvstendighet og gi mestring og aktivisering - som er godt for helsen.

Å få flere over fra bil til elsykkel reduserer også behovet for veikapasitet, som gir store samfunnsmessige og miljømessige besparelser.

Forskning har vist at når flere sykler, øker tryggheten for den enkelte på sykkel. Dette kalles SiN-effekten, etter begrepet «Safety in Numbers». Denne effekten kan forsterkes og reduseres etter kvaliteten på infrastruktur og trafikkkultur (TØI, 2016).

Endring av reisevaner

Store, fine ord

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. I rapporten «Norsk sykkelpolitikk - på vei» trekkes det frem at sykkel har fått retorisk gjennomslag i norsk politikk, men at det er et gap mellom mål og realisering. Årsakene er «Svak organisering, manglende planproduksjon og lav prioritering av investeringsmidler». Det er behov for tiltak som normaliserer sykkel som transportform (TØI, 2015).

Det er viktig
at alternativene
til bil fremstår som
et helt naturlig og
vanlig valg.

Helt normale alternativer

Sykkel kan gi mer forutsigbar reisetid og betydelig helsegevinst, men mange oppfatter det som tungvint og utrygt. Motbakker kan gjøre sykling utfordrende. Og liten synlighet av mangfoldet av sykkelmodeller svekker forståelsen for hva sykler kan brukes til og hvem syklene passer for (TØI 2014b). Ulike mennesker trenger ulike transportløsninger, men mange vet ikke hvilke løsninger som finnes og føler ikke at syklistidentiteten passer dem.

For at ungdom skal velge annerledes enn sine foreldre, er det «viktig at alternativene til bil framstår som et helt naturlig og vanlig valg» (TØI, 2006, 21).

For å få flere til å sykle er det behov for satsing på infrastruktur som øker fremkommeligheten til sykkel og høyner statusen til syklist, samt langsiktige kampanjer som gjør synliggjør mangfoldet av transportløsninger og gjør sykkel til et normalt alternativ for alle. Sykkel er ikke bare sport, men også transport.



Konseptet Prøvekjøre

Prøv en elsykkel

«Prøvekjøre elsykkel Bergen/Hordaland» gir praktisk erfaring med bærekraftige transportløsninger. Vi tilbyr prøvekjøring av elsykkel i virksomheter, på offentlige arrangement og på prøvekjøre.no for å hjelpe bilister å endre reisevaner. Tanken er at gjennom å prøve alternativene, får folk testet egen reisevei og mulighet til å lettere endre egne reisevaner.

Ny målgruppe: ungdom

Nå ønsker vi å undersøke hvordan elever i videregående skole kan få bedre kjennskap og erfaring med bærekraftige alternativer til personbil. Det er viktig å normalisere alternativer til bilbruk og gi unge mestring, aktivitet og traffikkopplæring for et bærekraftig samfunn.

Resultater

Resultater viser at prosjektet har effekt. I 2015 gjennomførte vi en spørreundersøkelse blant brukere som har prøvekjørt elsykkel i en uke. 30 % av dem begynte å bruke nye bærekraftige transportmidler. De fleste har begynt å bruke elsykkel (41%), og resterende 59% har benyttet andre alternativer. Det var 105 av 200 som svarte på spørreundersøkelsen og 44 % av disse brukte bil i forkant av ukesprøvekjøringen. Fram til 31.12.2015 var det registrert 855 enkeltturer med elsykkel, og 378 ukesprøvekjøring.

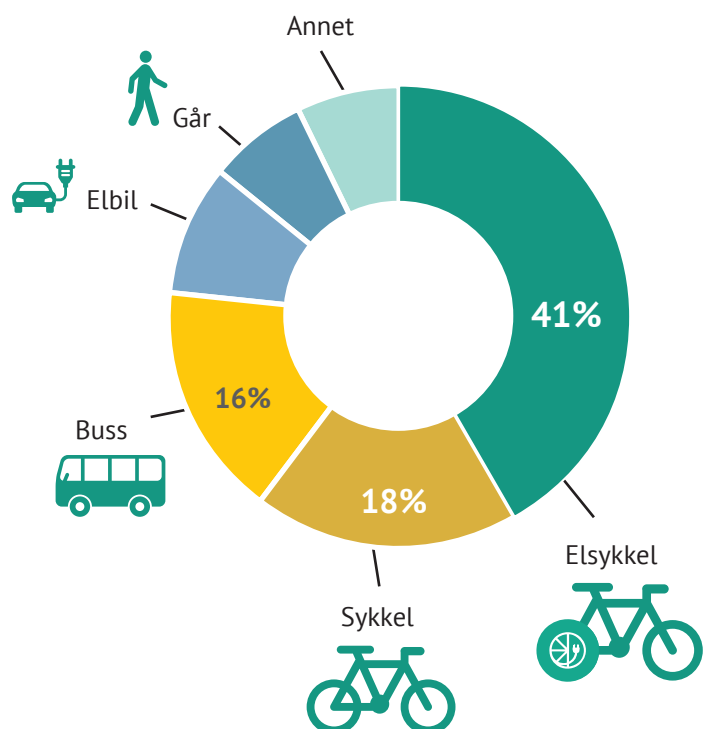
Resultater etter 1 uke prøvekjøring av elsykkel

24 % har kjøpt elsykkel

30 % har endret reisevaner

47 % vurderer å skaffe elsykkel

Ny transportbruk blant de 30% som endret vaner



2. Mål og tiltak

Overordnet mål

Bidra til renere luft, bedre folkehelse og tryggere trafikk gjennom å gi kunnskap og praktisk erfaring med elsykkel og andre bærekraftige transportformer.



Fem delmål for regionen

1: Gi ansatte erfaring med bærekraftig transport

- Fortsette arbeidet med ansatte i virksomheter.
- Planlegge og gjennomføre elsykkeldag med prøvekjøring for ansatte.
- Tilby ukes prøvekjøring gjennom prøvekjøre.no.
- Kartlegge og godkjenne sykkelbutikker på stedene hvor prosjektet skal igangsettes.
- Lage elsykkelfortellinger (filmer) i samarbeid med samarbeidspartnere.
- Dokumentere antall gjennomførte prøvekjøringer på elsykkeldager.
- Skaffe finansiering til prosjektet.
- Skaffe kampanjeutstyr og materiell.

2: Mangfoldiggjøre syklist-identiteten

- Sørgе for at bilder, tekster og video fra prøvekjøringer spres i flere kanaler.
- Vise mangfoldig sykkelidentitet i praksis.
- Motivere virksomheter til å investere i egne elsykler.
- Jobbe for å få sykkelbutikker til å ta inn hjelmer og regnbeskyttelse for stilfull hverdagssykling.
- Spre stilfulle refleksløsninger som gjør syklister mer synlige i trafikken.



3: Gjøre det enklere for bilister å endre reisevaner

- Øke kjennskapen til nettsiden prøvekjøre.no blant virksomheter og befolkning i regionen.
- Bidra til bedre sykkelforhold (f.eks gjennom å holde politikere oppdatert på forskning, gi konkrete forslag til sykkelstier, parkering og fasiliteter).

4: Gi ungdom erfaring med bærekraftig transport

- Undersøke hvordan elever i videregående skole kan få bedre kjennskap og erfaring med bærekraftige alternativ til personbil og trygg ferdsel i trafikken.
- Gi erfaring med bruk av bærekraftige transportmidler inkludert trafikkopplæring.

5: Videreutvikle prosjektet og drive kompetanseheving

- Kartlegge og inngå samarbeid med forhandlere og virksomheter som gir flere mulighet til å prøvekjøre bærekraftige transportformer.
- Gjøre bestilling av elsykkel mulig i et nytt område og teste ut effekten av ulike tiltak for hvordan tilbudet gjøres kjent.
- Delta på relevante kurs og konferanser.
- Drive opplæring av frivillige og ansatte i samarbeidsbutikker.

Fellesfunksjoner

«Nettsider og fellesfunksjoner» er arbeid som på sikt kan deles på flere regionale prosjekt. Kostnadene kan dermed bli lavere når prosjektet utvides. Nummeret på delmålene som dekkes står i parentes.

Prosjektkoordinator jobber for å oppfylle de fem delmålene. Fellesfunksjonene (s. 12) skal også oppfylles. Dette er tjenester som vil være til nytte for flere dersom prosjektet utvides til flere regioner.

Kommunikasjon

- Design og oppdatering av grafisk materiell (1).
- Hjelp til med å spre sykkelfortellinger (2).
- Produsere fire profesjonelle videosnutter med et mangfold kjente og ukjente mennesker som bruker elsykkel eller transportsykkel (2).
- Utvikle og spre informasjon på nett og i

sykkelbutikker om god sykkelkultur, trafikkregler, vedlikeholdsbehov, hastighet og batterilevetid for elsykler (3, 4).

Nettsiden prøvekjøre.no

- Drifte nettsiden prøvekjøre.no slik at den kan brukes der hvor prosjektet utvides (1, 5)
- Lage innhold på nettsiden som øker sannsynligheten for at søk etter prøvekjøring av bil fører til interesse for elsykkel. (3).
- Videreutvikle nettsiden for alle som trenger kjøps- og bruksveiledning for elsykler (3).
- Videreutvikle produktbasen med transport- og elsykler som er tilgjengelige hos sykkelbutikkene vi samarbeider med (3).

Finansiering

- Inntekter fra enkeltpersoner som prøvekjører bidrar til å dekke fellesfunksjonene. Resten finansieres av direkte støtte eller deles på regionale prosjekt. (1, 5).

Analyse og rapportering

- Gjennomføre spørreundersøkelse blant brukere på prøvekjøre.no for å måle endring i reisevaner (1, 5).
- Kartlegge og vurdere hvordan vi kan motivere brukere til å fortsette å sykle (4).
- Dialog med potensielle samarbeidspartnere og mulighet for nye regionale prosjekt. (5).
- Samle, analysere og publisere resultatene fra det nasjonale prosjektet (1, 5).

Kompetanseheving

- Følge opp elsykkelimportører (1, 5).
- Drive opplæring og følge opp samarbeidspartnere og frivillige (1, 5).
- Delta på relevante kurs og konferanser (5).

Målsettinger, prosjektaktiviteter og resultater justeres i forhold til ekstern finansiering.



Arbeidsfordeling

Regionalt prosjekt

Hvem: Regional prosjektkoordinator + frivillige

Ansvar for: Nå målene (s. 10-11) i egen region.

Kommunikasjon

Samarbeide med regionale virksomheter og sykkelbutikker om regionale arrangementer. Kontakt med regionale medier. Produsere filmer og foto som spres i regionen.

Nettsiden prøvekjøre.no

Publisere regionalt innhold på prøvekjøre.no og på sosiale medier.

Finansiering

Skaffe inntekter til prosjektet gjennom regionale støtteordninger og samarbeidspartnere.

Analyse og rapportering

Rapportere miljøresultater og prosjektrekskap.

Kompetanseheving

Opplæring av egne frivillige, samt ansatte i regionens samarbeidsbutikker.

Fellesfunksjoner

Hvem: Nasjonal prosjektkoordinator

Ansvar for: Gjennomføre alle fellesfunksjoner.

Kommunikasjon

Designere materiell. Bidra til å spre informasjon og kampanjer.

Nettsiden prøvekjøre.no

Drifte, videreutvikle og lage felles innhold til prøvekjøre.no.

Finansiering

Skaffe inntekter til fellesfunksjonene og rapportere miljøresultater og prosjektrekskap. Felleskostnadene fordeles på regionale eller lokaleprosjekt.

Analyse og rapportering

Gjennomføre spørreundersøkelser og analysere svarene. Alle resultater publiseres i årsrapport. Kvalitetssikre sykkelbutikker. Kartlegge hvordan prosjektet kan forbedres og utvides.

3. Målgrupper



Voksne som...

- ...ofte bruker bil.
- ... synes vanlig sykkel er for tungvint.
- ... ikke kan/vil komme svelt eller sliten fram til jobb.
- ... har reiseavstander under 20 km.

Voksne kan få en mer aktiv hverdag. Bilbruk som erstattes med bærekraftig transport er økonomisk. Gjennom nettside og aksjoner kan de bli mer bevisste og trygge trafikkanter. Ved å prøve alternativene selv kan etablerte holdninger til daglige reiser endres.



Ungdommer som...

- ...synes vanlig sykkel er for tungvint
- ...ofte blir kjørt til aktiviteter.
- ... vanligvis ikke sykler.
- ... vurderer å ta bilsertifikat.
- ... har reiseavstander under 20 km.

Ungdommene kan få større grad av selvstendighet, livutfoldelse, aktivisering og mestring. Det er helsefremmende. Gjennom trafikkopplæringen lærer de god sykkelkultur og blir tryggere trafikkanter. Tidlig utprøving av ulike reisemåter legger grunnlaget for gode holdninger til mobilitet.

4. Naturvern- forbundets rolle



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

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 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.



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



Samarbeidspartnerene i piloten. Fra venstre: Jørgen Hovind i Naturvernforbundet, Jostein Søfteland konserndirektør organisasjon i BKK, Tom-Christer Nilsen, Torbjørn Lien fra G-sport Bergen Storsenter, Nils Tore Skogland i Naturvernforbundet, Gunnar Irgens og Christian Dale fra BOA sykler, Petter Øyn i Transnova, Einar Grieg sykkelsjef i Bergen kommune, Borghilde Lovise Feet og Alexander Strømme i NEOLab. Foto: Kristin Rørvik.

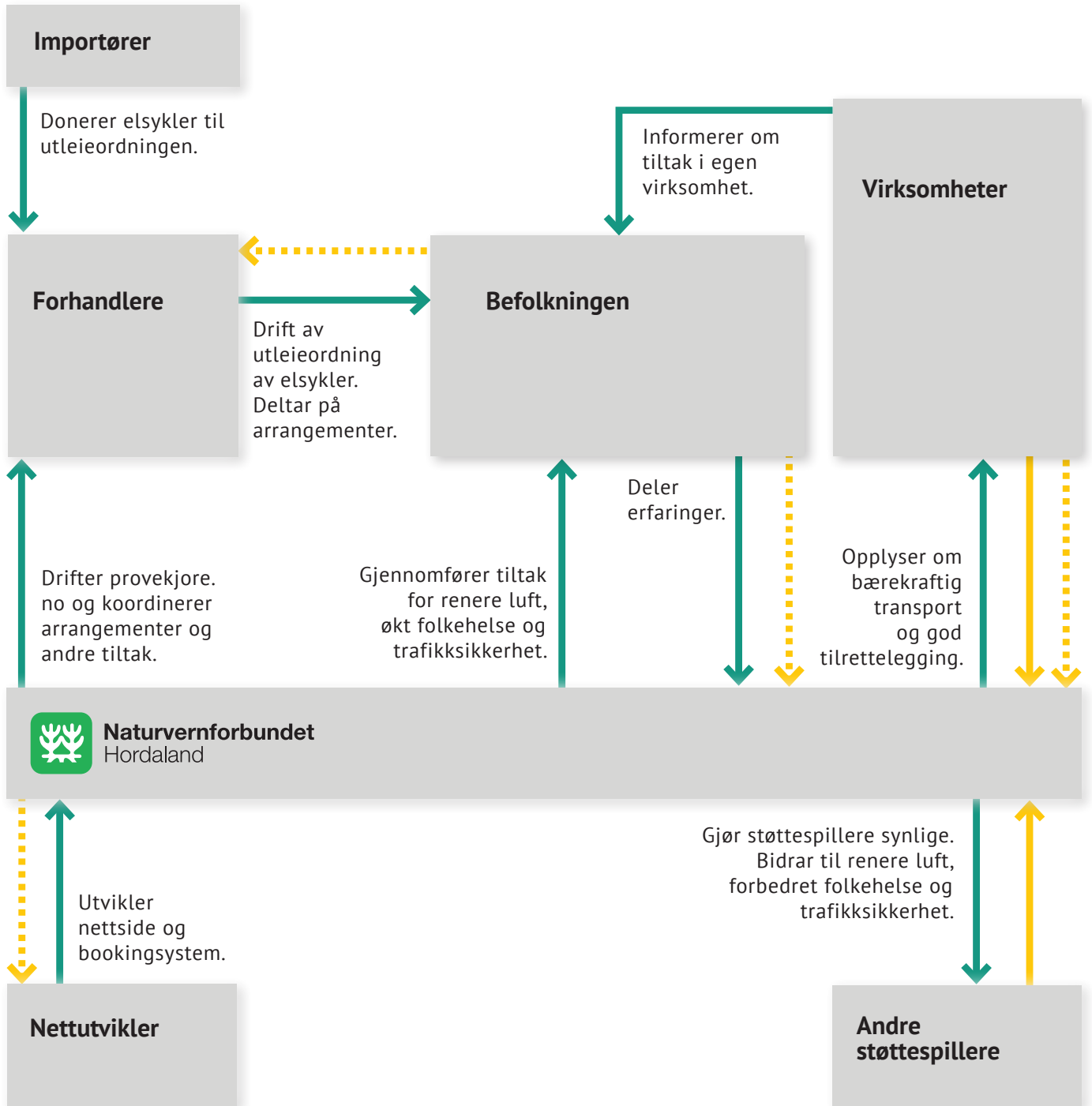
5. Samarbeids- partnere

For å oppnå kommunale, regionale og nasjonale målsettinger om økt sykling og mindre bruk av personbiler, må flere aktører jobbe sammen. Gjennom pilotprosjektet «Prøvekjøre.no - fra bilist til elsyklist» ble det inngått samarbeid med:

- Importører (Horten Sykkelsport og Stian Sport)
- Forhandlere (BoA Sykler, G-Sport)
- Nettutvikler (Neolab by Knowit)
- Virksomheter (Bergen kommune, BKK, DnB, Helse Bergen, Hordaland fylkeskommune, Nordea Liv)
- Andre støttespillere (Rieberfondene, Transnova)

Importørene har bidratt med oppdaterte elsykler i utleiesystemet som forhandlerne driver. Nettutvikler utviklet nettsiden prøvekjøre.no sammen med prosjektets ansatte i Naturvernforbundet Hordaland. Virksomhetene kjøpte tiltak for økt bærekraftig transport fra prosjektet og noen av dem ga allmenntilgjengelig støtte. Andre støttespillere har gitt økonomisk støtte og bidratt med elsykler til prosjektet.

Dette pilotprosjektet dannet mønsteret for den videre utviklingen av «Prøvekjøre elsykkel». Vi vil fortsette samarbeidet. Oversikten på motsatt side viser organiseringen av prosjektet i dag.





Importører og forhandlere

Samarbeidet med sykkelbutikkene og importørene er essensielt for prosjektet. Disse har spisskompetanse på elsykler og kan yte god service til nye sykkelbrukere. God service er avgjørende for å få et godt inntrykk av prosjektet, samarbeidspartnere og det å sykle. Derfor vil vi kartlegge sykkelbutikker i regionen før vi utvider til flere steder. Vi setter kvalitetskrav til kompetanse, referanser, utvalg av kvalitets-elsykler og god økonomi. Sykkelbutikkene tar seg av utleie, mens Naturvernforbundet drifter prosjekt og bookingsystem. Å kunne tilby ukes leie av elsykkel gjennom prøvekjøre.no gjør det mulig for folk å prøve nye reiseruter og bli trygge på hvordan elsykkelen 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 elsykkeldager og andre arrangementer.



Nettsideutvikler

I piloten samarbeidet Prøvekjøre med Neolab by Knowit, et konseptutviklingsbyrå. Sammen utviklet vi nettsiden prøvekjøre.no. I ettertid har vi samarbeidet med Dvergsdal IT for å videreutvikle siden. Den inneholder blant annet en produktvelgerguide og bookingside for elsykler. Vi ønsker å videreutvikle nettsiden slik at den oppfordrer - og gjør det enklere - for flere til å endre reisevaner. Dette vil vi blant annet gjøre gjennom å drifte bookingsiden slik at den fungerer på alle steder hvor prosjektet er aktivt, informere om trafiksikker sykkelkultur og vedlikehold, samt spre videoer av ulike mennesker som reiser bærekraftig.



Virksomheter og andre støttespillere

Vi inviterer til en dugnad for å synliggjøre bærekraftig transport. Prøvekjøre elsykkel er et tiltak for å få til dette. Vi ønsker kommuner, fylker, bedrifter og videregående skoler som Prøvekjørepartnere og støttespillere.

Støttespillere gir allmennnyttig støtte, mens Prøvekjørepartnere betaler for at ansatte kan delta på elsykkeldag med prøvekjøring. Det produseres vanligvis en film med ledelsen og de ansatte får prøvekjøre en uke i ettertid. Prøvekjørepartnere kan også bidra med allmennnyttig støtte til prosjektene regionalt og/eller nasjonalt.

Et mangfold av ulike støttespillere kan styrke prosjektet og vise at elsykkel passer for ulike mennesker.



6. Finansiering

Spleiselag

Finansiering av prosjektet skjer gjennom et spleiselag mellom kommune, fylke, stat og virksomheter. Mange arbeidstimer legges i tillegg inn fra sykkelbutikkene og frivillige i Naturvernforbundet. For å gjøre prosjektet tilgjengelig til flere steder i regionen, er offentlig støtte essensielt.

Fellesfunksjoner

Som oversikten på side 17 viser, er en del av kostnadene i prosjektet «fellesfunksjoner». Dette vil si oppgaver som er felles for alle regionale prosjekter (se s. 12). Når prosjektet utvides til flere regioner, vil denne kostnaden minske for det enkelte regionale prosjekt.

Ekstrainntekter

Resultatene fra arbeidet så langt viser at prosjektet også genererte inntekter fra ukes prøvekjøring av

enkeltpersoner. Vi har lagt oss på en lav ukes leie (350 kr) for å gjøre terskelen for å prøvekjøre så lav som mulig. Disse inntektene er derfor beskjedne, men inngår for å dekke litt av kostnadene med nettsidene og fellesfunksjonene.

God oversikt

For å sikre at prosjektstøtten brukes til riktig formål, fører ansatte all tidsbruk og kostnader på riktig tematisk og områdespesifikt prosjekt. Om prosjektstøtten økes, kan innsatsen styrkes og flere miljøresultater innfris. Dersom budsjettet ikke går i balanse, må innsats, målsettinger og tiltak begrenses. Årsrapport med resultater og regnskap for hvert prosjekt sendes ut til samarbeidspartnere og støttespillere.

Betaling for tiltak

Verdikoder for ukesprøvekjøring av elsykkel, elsykkeldag, foredrag, stand, materiellpakke for promotering, support for bestilling på nettsiden, filminnspilling, oppfølgingsarrangement ++

+ moms
25%

Allmennyttig støtte

Videreutvikling og utvidelse av prosjektet.

7. Forutsetninger og risiko

Forutsetninger

- Godt samarbeid med sykkelbutikkene.
- Skape nye samarbeid med kvalitets-sykkelbutikker på stedene i regionen hvor prosjektet utvider.
- Skaffe nok Prøvekjørepartnere som vil gjennomføre tiltak.
- Aktive frivillige som har tid til å bidra i arbeidstid.
- Tilstrekkelig økonomisk støtte.

Faktorer som senker risikoen

- Gode erfaringer i prosjektet så langt.
- Allerede opparbeidet samarbeid med to sykkelimportører og tre sykkelbutikker i Bergen.
- Elsykkel begynner å bli 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.

8. Kvalitetssikring

Det legges opp til en intern kvalitetssikring av prosjektet underveis. Styret i Naturvernforbundet Hordaland skal hvert år bli forelagt status for kampanjearbeidet for å sikre framdrift i kampanjen. Prosjektet publiserer en årsrapport med oversikt over aktiviteter, resultater fra spørreundersøkelse og regnskap. Den vil bli sendt til støttespillere og samarbeidspartnere. Dessuten skal de støttespillerne som ønsker det kunne delta i prosjektets referansegruppe. Alle rapporter vil bli tilgjengelige på våre nettsider.

9. Litteratur

- Beelen, R., Hoek, G., Brandt, et al (2008). *Long-Term Effects of Traffic-Related Air Pollution on Mortality in a Dutch Cohort (NLCS-AIR Study)*. (2), 196-202. Hentet fra: <http://search.proquest.com/docview/222619074?accountid=8579>
- Den norske legeforening (2013). *Elsykkel til jobb gir treningseffekt*. Hentet fra: www.tidsskriftet.no/article/3059062
- Lacasaña, M., Esplugues, A., & Ballester, F. (2005). Exposure to ambient air pollution and prenatal and early childhood health effects. *European Journal of Epidemiology*, 20(2), 183-199.
- 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=
- Miljødirektoratet (2014). *Støy fra veitrafikk*. Hentet fra: www.miljostatus.no/Tema/Stoy/De-viktigste-stoykildene/Stoy-fra-veitrafikk/
- Mæland, J. G. (2010). *Forebyggende Helsearbeid: Folkehelsearbeid i teori og praksis*. Universitetsforlaget.
- SSB (2015) *Utslipp av klimagasser, 1990 – 2013, endelige tall*. Hentet fra: 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
- 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
- TØI (2001) RVU 2001. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. UNGDOM OG SKOLEREISER. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=1902>
- TØI (2006) *Bilens betydning for barns og unges aktivitetsmønstre*. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=3893>
- 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
- TØI (2015) *Norsk sykkelpolitikk - på vei*. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=41877>
- TØI (2016) *Safety in Numbers - uncovering the mechanisms of interplay in urban transport*. Hentet fra: <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=42927>
- TØI (2011). *Grunnprognoser for personalttransport 2010- 2060*. Hentet fra: 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
- 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

provekjore.no



@provekjore

#provekjore #elsykkel

