



Oslo

Piggdekktilskudd

Evaluering av Oslo kommunes piggdekktilskudd
vinteren 2020/2021.

Foto: Jarli og Jordan
Design/layout: Bymiljøetaten
Etterarbeid tekst: Bymiljøetaten
Ansvarlige: Bymiljøetaten/Klimaetaten

Innholdsfortegnelse

Om tilskuddsordningen	4
Forundersøkelse	5
Respondenter	5
Kjønn	5
Bosted.....	5
Transportmidler	5
Tidligere erfaring med vintersykling	5
Motivasjon	5
Etterundersøkelse	6
Respondenter	6
Kjønn	6
Bydeler	6
Inntekt.....	7
Reiseomfang	7
Effekt av tilskuddet	8
Piggdekktilskuddet senker barrierer for helårssykling	9
Endring i reisevaner.....	11
Evaluerings av tilskuddsordningen	12
Konklusjon	14
Viktige tiltak	14
Covid-19	15
Flere sykler.....	15

Om tilskuddsordningen

Bymiljøetaten har ved flere anledninger gjennomført kampanjer med utdeling av piggdekk til ferske vintersyklister, sist til 200 studenter høsten 2018. Erfaringer fra disse kampanjene har vist at mange har fordommer knyttet til vintersykling. Vi har sett at det å gi folk mulighet til å teste vintersykling med piggdekk, er svært effektivt når det kom til å bryte ned disse fordommene og bidra til at flere ønsker å sykle året rundt.

Høsten 2020 ble Oslos befolkning oppfordret til å unngå bruk av kollektivtransport for å minske spredningen av covid-19. For å unngå en stor overgang fra kollektivtransport til privatbil, og heller få flere til å velge sykkelen, anbefalte Bymiljøetaten å opprette en tilskuddsordning for piggdekk. Som et koronatiltak besluttet derfor Klimaetaten å lansere dette i oktober 2020.

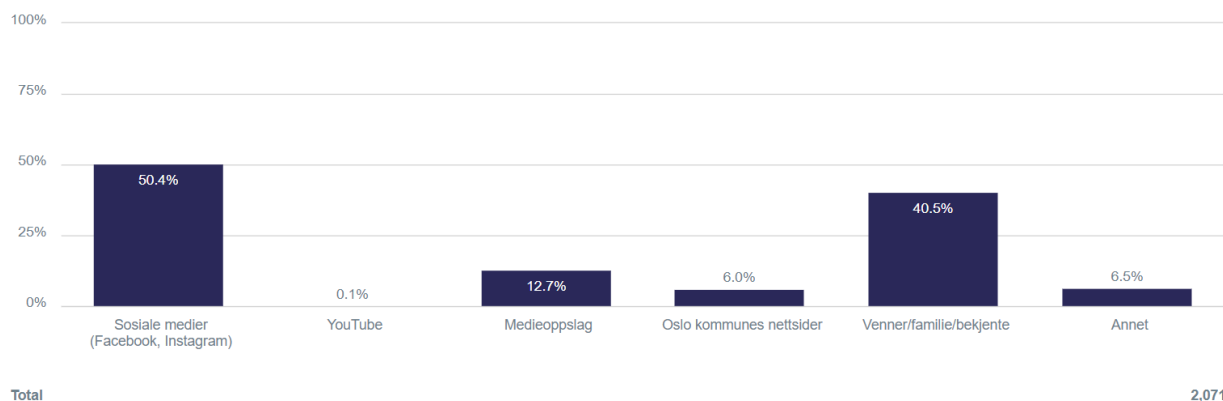
Tilsagnet gav mulighet til å få refundert deler av utgiftene knyttet til innkjøp av piggdekk, mot kvittering. Det ble gitt tilskudd til 50 prosent av kostnadene forbundet med å skifte til piggdekk, inkludert dekk og vinterservice på sykkelen. Maksimalgrense ble satt til totalt 1500 kroner.

Det ble opprinnelig satt en grense på 1000 tilsagn. Tilbudet var imidlertid svært populært, og allerede etter få timer var det kommet inn over 1000 søknader. Tilskuddet ble derfor utvidet betraktelig. I løpet av en uke var det nye taket nådd og muligheten for å søke ble stanset. På grunn av den store etterspørselen et det rimelig å anta at flere ville søkt hvis det var mulig. Til sammen 5533 fikk til slutt tilsagnsbrev med mulighet for å få dekket deler av sine utgifter. Av disse var det 3377 som benyttet seg av tilskuddet.

Tilskuddet ble kommunisert av både Klimaetaten og Bymiljøetaten, gjennom tradisjonelle medier og annonsering i sosiale medier med korte animerte videosnutter.

De fleste fikk med seg tilskuddsordningen i sosiale medier (50 prosent). Hele 41 prosent fikk imidlertid høre om ordningen gjennom venner og bekjente, noe som viser at tilskuddsordningen engasjerte og ble snakket om.

Hvor hørte du om muligheten til å søke tilskudd for piggdekk? (Flere svar mulig)



Bymiljøetaten utarbeidet to spørreundersøkelser der én ble sendt ut sammen med tilsagnsbrevet oktober/november 2020 og én ble sendt ut i månedsskifte mars/april 2021. Hovedformålet med undersøkelsene var å se hvilken effekt kampanjen hadde og lære om erfaringer fra ferske vintersyklister. I denne evalueringen ser vi nærmere på hvordan tilskuddsordningen påvirket dem, og på effekten av piggdekktilskuddet.

Forundersøkelse (november 2020)

Respondenter

Til sammen 2060 fullførte forundersøkelsen. Dette inkluderer både de som benyttet seg av tilskuddet og ikke gjorde det.

Kjønn

56 prosent av de som fikk tilsagn var kvinner.

Bosted

De som søkte tilskudd bor spredt ut over hele byen, men med hovedvekt i de sentrale bydelene. Det var færrest søkere i Oslo øst og Oslo sør.

Transportmidler

14 prosent oppga at de tidligere alltid har hatt månedskort på kollektivtransport, mens 33 prosent aldri benytter månedskort. Blant de som har syklet om vinteren før, bruker 53 prosent aldri månedskort.

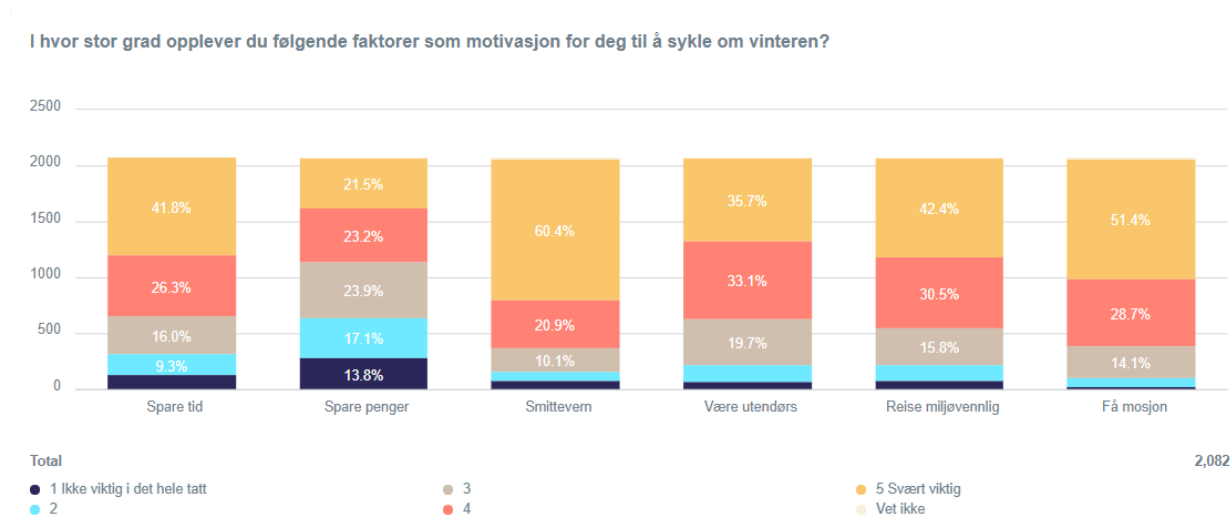
Tidligere erfaringer med vintersykling

74 prosent av de som fikk tilsagn svarte at de ikke har syklet på vinteren før. Av de som har syklet før, har 65 prosent syklet to vintre eller mer. 47 prosent syklet for øvrig kun 1-2 ganger i uka eller sjeldnere forrige vinter. De er altså ikke nødvendigvis erfarne vintersyklister, eller har syklet dager med snøvær og glatt føre. Kun halvparten av de som har vintersyklet tidligere oppgir at de har syklet med piggdekk.¹

Motivasjon

Smittevern har vært den største motivasjonen til å sykle i forkant av vinteren. 81 prosent oppgir dette som motivasjon, hvorav 60 prosent oppgir det som svært viktig. Å få mosjon, å reise miljøvennlig og å spare tid er de tre nest største motivasjonsfaktorene.

¹ Det å få de som har syklet om vinteren tidligere til å begynne å sykle med piggdekk, kan også gi en gevinst når det kommer til trafiksikkerhet.



Blant de som har syklet tidligere vintre var smittevern i mindre grad en motivasjon, mens alle de andre faktorene i større grad var motiverende. Desto mer de syklet forrige vinter, desto høyere rangerte de motivasjonsfaktorene. Blant de som syklet 5 dager i uken eller mer forrige vinter, var å spare tid (87 prosent) og få mosjon (86 prosent) de største motivasjonsfaktorene.

Etterundersøkelse (mars 2021)

Respondenter

Til sammen 1824 personer fullførte etterundersøkelsen. Undersøkelsen ble sendt ut til både de som benyttet seg av tilskuddet og personer som fikk tilsagn, men ikke benyttet seg av tilbudet.

88 prosent av respondentene svarer at de har syklet denne vinteren, hvorav 94 prosent syklet med piggdekk (1506 personer). Det er i hovedsak de som syklet med piggdekk vi tar utgangspunkt i når vi sammenlikner resultatene før og etter vinteren.

Kjønn

Det var en forholdsvis jevn kjønnsfordeling blant de som benyttet seg av tilskuddet, med en liten overvekt av kvinner (53 prosent kvinner). 63 prosent av de som ikke har syklet tidligere vintre er kvinner, så de er også i større grad ferske vintersyklister.

Bydeler

De som benyttet seg av tilskuddet bor spredt over hele byen. Høyest andel finner vi imidlertid i Bydel Gamle Oslo (13,6 prosent), Bydel Nordre Aker (12,2 prosent), Bydel Sagene (11,9 prosent), Bydel Grünerløkka (11,8 prosent) og Bydel Østensjø (9,8 prosent). Færrest kommer fra Bydel Stovner (1 prosent), Bydel Søndre Nordstrand (2,5 prosent) Bydel Grorud (2,5 prosent) og Bydel Alna (3,7 prosent).

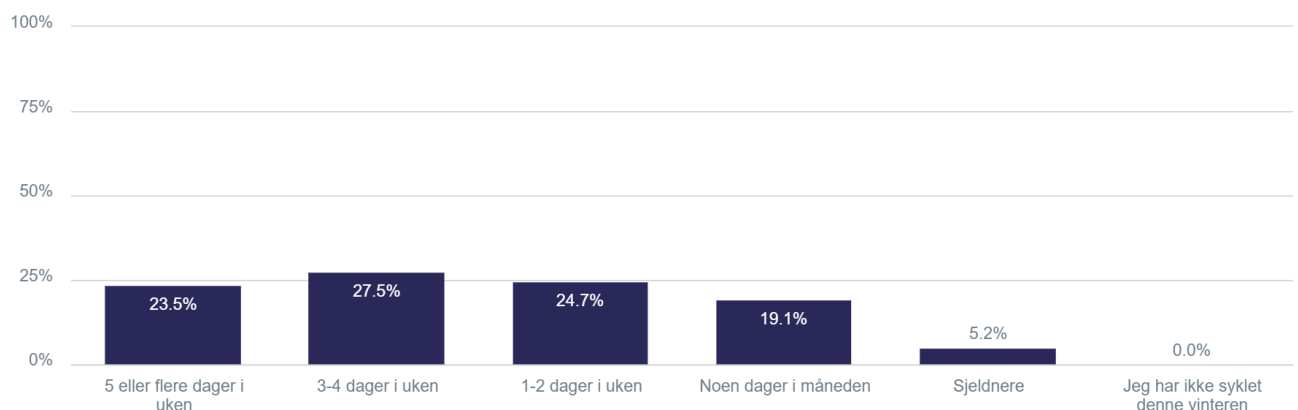
Inntekt

De aller fleste som mottok tilskudd tjener mellom 500 00 og 600 000 i året (23 prosent), mens 21 prosent tjener mellom 600 000 og 699 000. 18 prosent tjener under 500 000. Blant de nye vintersyklistene er gjennomsnittsinntekten lavere enn blant de som har syklet tidligere vintre.

Reiseomfang

24 prosent av de som syklet med piggdekk oppgir at de syklet 5 eller flere dager i uken denne vinteren. 76 prosent svarer at de syklet minst ukentlig.

Hvor ofte har du syklet denne vinteren?



Total Har du syklet med piggdekk i vinter?: Ja

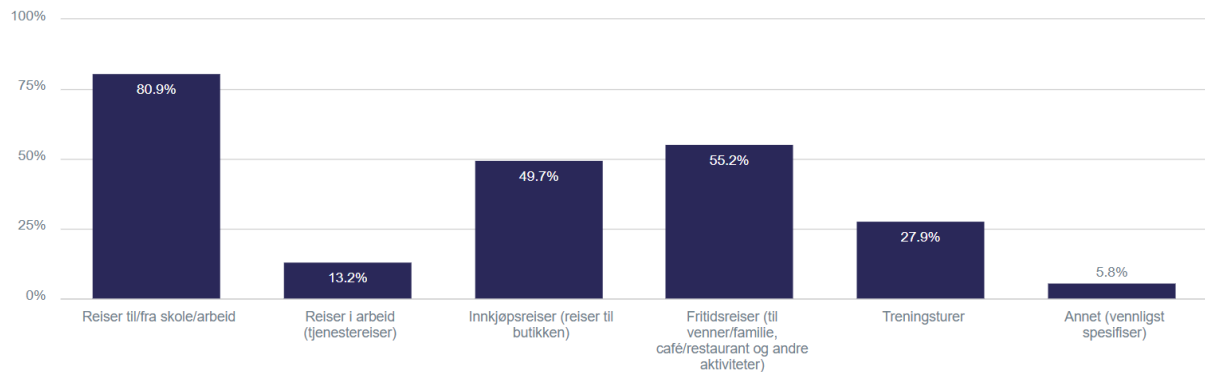
1,588

I foregående kampanjer har det vært en større andel som syklet 5 eller flere ganger i uken. At denne prosenten er lavere i år kan komme av at mange av respondentene har hatt hjemmekontor og oppgir at de har syklet mindre enn forventet på grunn av covid-19. 45 prosent av de som vintersyklet svarer at de har syklet mindre enn ventet. Blant disse oppgir 84 prosent covid-19 som årsak. 4 prosent oppgir at årsaken er ødelagt, punktert eller frastjålet sykkel, og 5 prosent at sykdom eller skade har hindret dem i å sykle. Til tross for mindre sykling enn forventet har likevel 68 prosent syklet mer enn tidligere det siste året, på grunn av covid-19.

12 prosent av de som deltok i undersøkelsen har ikke syklet denne vinteren. De fleste av disse oppgir mindre reiser på grunn av covid-19 som årsak til at de ikke har syklet (60 prosent). 8 prosent av de som ikke syklet har enten hatt ødelagt eller frastjålet sykkel, og 11 prosent oppgir at sykdom eller skade har hindret dem i å sykle. Av de som svarte annet, nevnes blant annet kulde, snø og is som årsaker til at de ikke ønsket å prøve sykling om vinteren.

Reiser til og fra skole/arbeid har vært den vanligste reisen, og 81 prosent har benyttet sykkelen til dette. 55 prosent har benyttet sykkelen til fritidsreiser og 50 prosent til innkjøp.

Hva slags type reiser har du brukt sykkelen til i vinter? (Flere svar mulig)



Total Har du syklet med piggdekk i vinter?: Ja

1,579

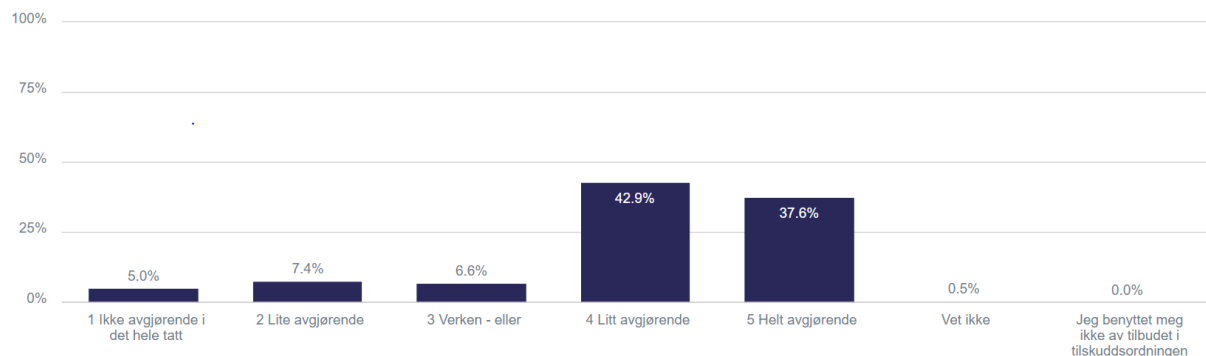
35 prosent av de som syklet med piggdekk svarer at de kun har jobbet eller studert hjemmefra denne vinteren, 41 prosent har jobbet delvis hjemmefra og 22 prosent har ikke hatt hjemmekontor. De som ikke har hatt hjemmekontor er de som har syklet mest - 52 prosent av disse har syklet 5 dager i uken eller mer. De har også i størst grad svart at sykkelen har erstattet kollektivreiser.

Effekt av tilskuddet

Undersøkelser fra tidligere piggdekk-kampanjer har vist at det er mange fordommer knyttet til vintersykling. Kampanjene har i stor grad bidratt til å bryte ned disse. Vi var derfor spent på å se hvor tydelige disse tendensene slår ut i en større kampanje. Vi ønsket også å se på hvor relevant en slik tilskuddsordning kan være for valg av sykkel som transportmiddel om vinteren, og om dette kan føre til varig endring. Resultatene bekrefter i stor grad tidligere funn.

80 prosent av respondentene oppga i forundersøkelsen at de allerede hadde vurdert å sykle denne vinteren før de fikk vite om kampanjen. Av de som ikke har syklet tidligere vintre svarer 78 prosent dette. Samtidig svarte 81 prosent av de ferske vintersyklistene som benyttet seg av tilskuddet at dette var litt eller helt avgjørende for at de syklet om vinteren.

Hvor avgjørende var tilskuddsordningen for at du har syklet i vinter?

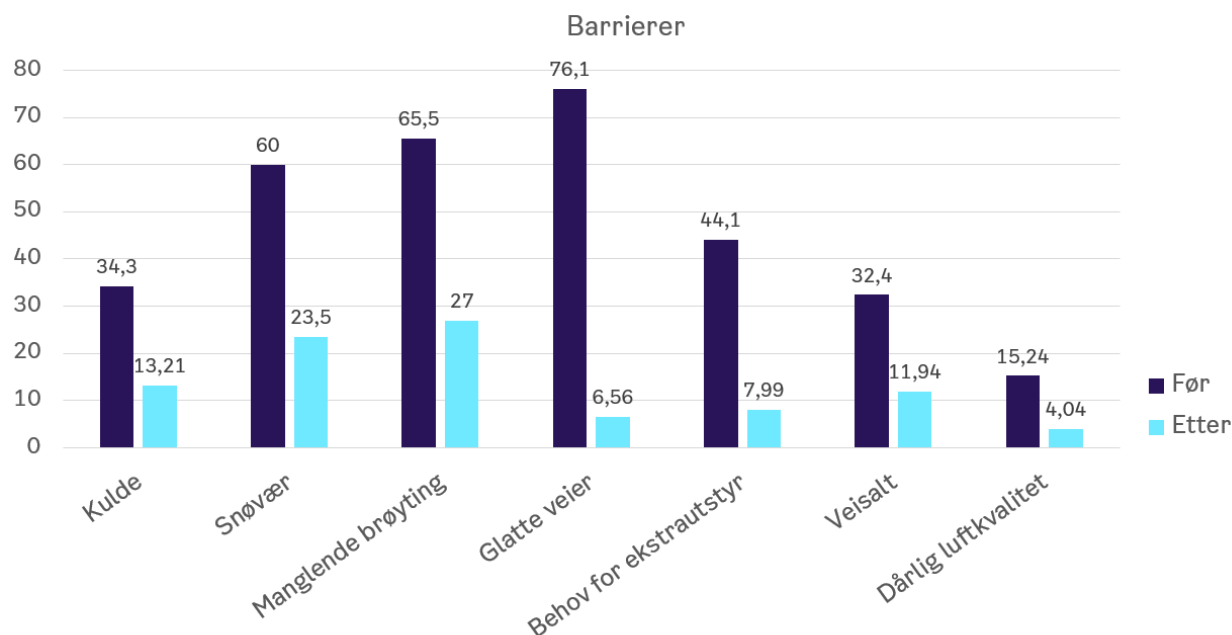


Dette ser vi også i fritekstbesvarelsene, der mange uttrykker at de ikke ville syklet hvis det ikke var for tilskuddsordningen. Selv blant de som har syklet tidligere vintre oppgir 52 prosent at tilskuddsordningen var litt eller helt avgjørende for at de syklet denne vinteren.

Piggdekktilskuddet senker barrierer for helårssykling

I undersøkelsene ble det stilt flere spørsmål om barrierer knyttet til å sykle vinterstid. Glatte veier og mangelfull brøyting ble nevnt som de største barrierene for å sykle om vinteren i forundersøkelsen. Blant de som ikke hadde erfaring med vintersykling fra før oppgir hele 76 prosent glatte veier som en barriere. Det som i minst grad ble oppfattet som barrierer var dårlig luftkvalitet, kulde og kunnskap om sykling. Blant de som har syklet tidligere var det vesentlig færre som opplevde de forskjellige faktorene som barrierer.

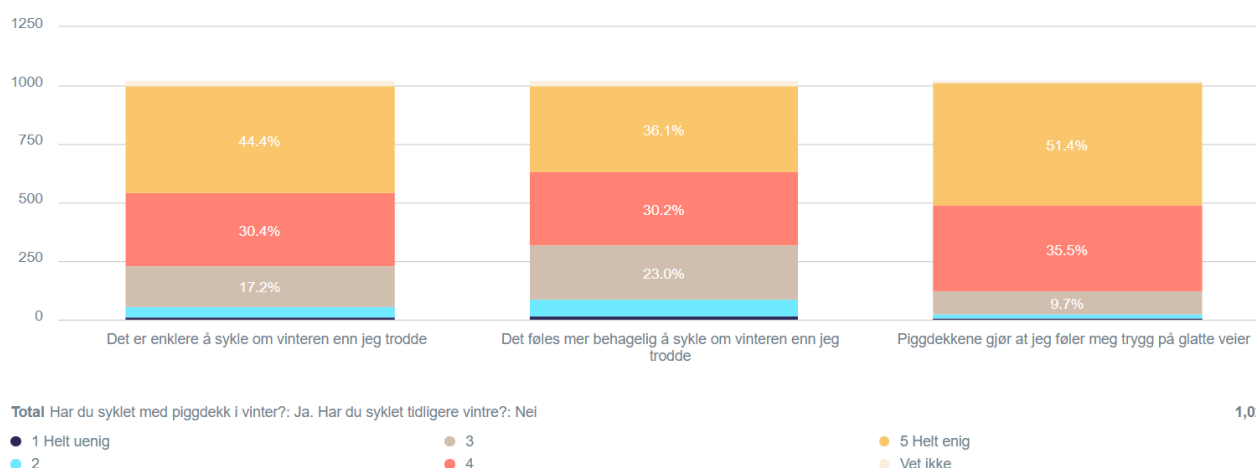
Etter vinteren har oppfatningene knyttet til barrierer endret seg betraktelig. Blant de som syklet ukentlig ble alle hindrene vurdert som vesentlig mindre etter at de hadde syklet på vinteren. Den største endringen er knyttet til i hvor stor grad de oppfatter at «glatte veier» er noe som hindrer dem fra å sykle vinterstid. Før de fikk prøvd vintersykling, var dette regnet som det største hinderet, men etter å ha syklet med piggdekk en vinter, mener kun 7 prosent at dette var et hinder. Det er også tydelig at jo mer de syklet denne vinteren, jo mindre har de opplevd de nevnte faktorene som hindre. Alle hindrene oppleves mindre blant de som har syklet 5 dager i uken eller mer, med unntak av manglende brøyting, som er noe høyere. Hindrene oppleves også som noe høyere blant de som har syklet sjeldnere enn én gang i uken.



Tabellen viser prosentandel som har svart noe eller svært stor grad.

Alt i alt er det tydelig at ferske vintersyklister opplever vintersykling enklere og tryggere enn forventet.

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:



75 prosent av de ferske vintersyklistene svarte etter vinteren at det var enklere enn de trodde, mens 66 prosent oppga at det var mer behagelig enn de trodde. 87 prosent av de som ikke har syklet om vinteren før svarer at piggdekkene gjorde at de følte seg trygge på glatte veier.

Desto mer respondentene syklet i vinter, desto mer enige er de i påstandene. Blant de som har syklet ukentlig eller mer synes 83 prosent at det var enklere å sykle om vinteren enn de trodde,

74 prosent syntes det var mer behagelig og 90 prosent oppgir at piggdekkene gjør at de føler seg trygge på glatte veier. Blant de som syklet 5 eller flere dager i uken er tendensen enda tydeligere. De som har tidligere erfaring med vintersykling er ikke like overrasket over hvor enkelt det er, men føler seg desto tryggere med piggdekk på glatte veier (92 prosent er enig i dette).

60,3 prosent av de som har syklet ukentlig eller mer sa seg uenig i at det føles utrygt å sykle om vinteren (kun 15 prosent er enig). 57 prosent er uenige i at det er vanskelig å holde varmen.

Det som i størst grad oppleves som et faktisk hinder etter å ha syklet om vinteren er manglende brøyting (27 prosent svarte dette), men kun 13 prosent svarer at de syns at brøytingen av sykkelveinettet har vært litt eller svært dårlig i vinter. Snøfall er det flest oppgir som grunn til at de lot være å sykle. 18 prosent var litt eller helt enige i at de lot være å sykle da det snødde mye og 45 prosent svarer at de lot være å sykle dagene etter kraftig snøfall. 10 prosent lot være å sykle da det var glatt og 31 prosent lot være å sykle da det var kaldere enn 10 minus grader. Dette tyder på at det i all hovedsak er dagene med store snøfall som oppleves som et hinder for enkelte som syklet denne vinteren. Dette bekrefter viktigheten av å drifte og brøyte sykkelveinettet etter høy standard.

Det er for øvrig relevant å se på hvor ofte i løpet av en vinter det kommer store snøfall. I Oslo sender Metrologisk institutt ut gult farevarsel ved snøfall på 5-10 mm². I Oslo faller det mer enn 5 mm snø gjennomsnittlig 8,4 dager i løpet av et år. Av disse dagene utgjør snøfall på mer enn 10 mm snø, kun 2,4 dager.³ Selv om store snøfall oppleves som et hinder, utgjør dette altså ikke en stor del av vinteren. Dette kan være en av årsakene til at folk opplever vintersykling enklere og mer behagelig enn de hadde trodd, og at barrierene knyttet til brøyting og snøfall også gikk betraktelig ned etter at de fikk erfart det.

Endring i reisevaner

Respondentene ble spurt om hvilket transportmiddel sykkelens i størst grad har erstattet. Hele 70 prosent svarer at sykkelens i størst grad har erstattet kollektivreise. ⁴ 89 prosent har ikke hatt månedskort denne vinteren.

Mange oppgir smittevern som motivasjon til at de har syklet denne vinteren, som sannsynligvis er hovedårsaken til at sykkelens har erstattet mange kollektivreise. Erfarne vintersyklister, som i mindre grad har hatt smittevern som motivasjon, svarte i mindre grad at sykkelens har erstattet kollektiv. Det at mange har valgt sykkel fremfor kollektiv henger godt sammen med flere av målene med tilskuddsordningen — å redusere smittespredning på kollektivtransport, og samtidig unngå en stor overgang fra kollektivtransport til privatbil.

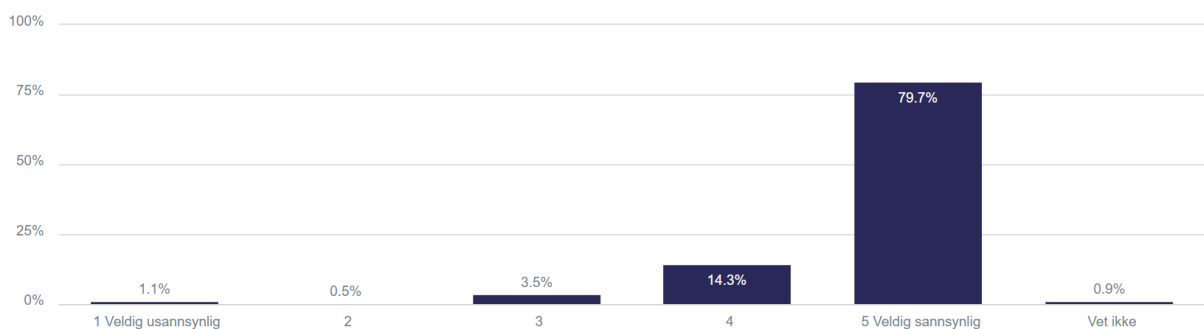
² <https://www.met.no/vaer-og-klima/ekstremvaervarsler-og-andre-farevarsler/vaerfenomener-som-kan-gi-farevarsel-fra-met/sno>

³ <https://snl.no/sn%C3%B8>

⁴ At sykkelens i størst grad har erstattet kollektiv, utelukker ikke at sykkelens også kan ha erstattet bilkjøring hos de samme respondentene.

Foruten kollektiv svarer 16 prosent at sykkel i størst grad erstattet bilen. Blant de som har syklet tidligere vintre er tallet 19. 7 prosent svarer at de i hovedsak har byttet til sykkel fremfor å gå.

Hele 94 prosent av de som har syklet med piggdekk svarer at det er sannsynlig at de kommer til å sykle neste vinter, hvorav 80 prosent sier at det er veldig sannsynlig. Kun 1,1 prosent sier at det er veldig lite sannsynlig at de kommer til å sykle neste vinter. Resultatet viser at respondentene har opplevd det positivt å sykle på vinteren, noe som i lengre perspektiv kan bidra til å endre folks reisevaner. Det kan være interessant å gjenta undersøkelsen etter neste vinter for å måle langtidsvirkningen når arbeidssituasjonen for mange sannsynligvis er normalisert.



Det er også verdt å nevne at hele 85 prosent av respondentene har anbefalt vintersykling til andre etter å ha prøvd det selv. Vi når derfor ut til flere enn de som har fått tilskudd, noe som kan tyde på at tilskuddsordningen har hatt en viktig ambassadøreffekt. For mange kan det være viktigere hva venner og familie anbefaler enn hva kommunen oppfordrer folk til å gjøre.

Evaluering av tilskuddsordningen

De aller fleste som kjøpte piggdekk som følge av tilsagnet var ferske syklister og svarte at tilskuddet var avgjørende for at de syklet denne vinteren. Dette viser nytteverdien av en slik tilskuddsordning. Det er imidlertid verdt å se nærmere på hvordan ordningen fungerte i praksis, på hva som har fungert bra og hva som kunne vært forbedret.

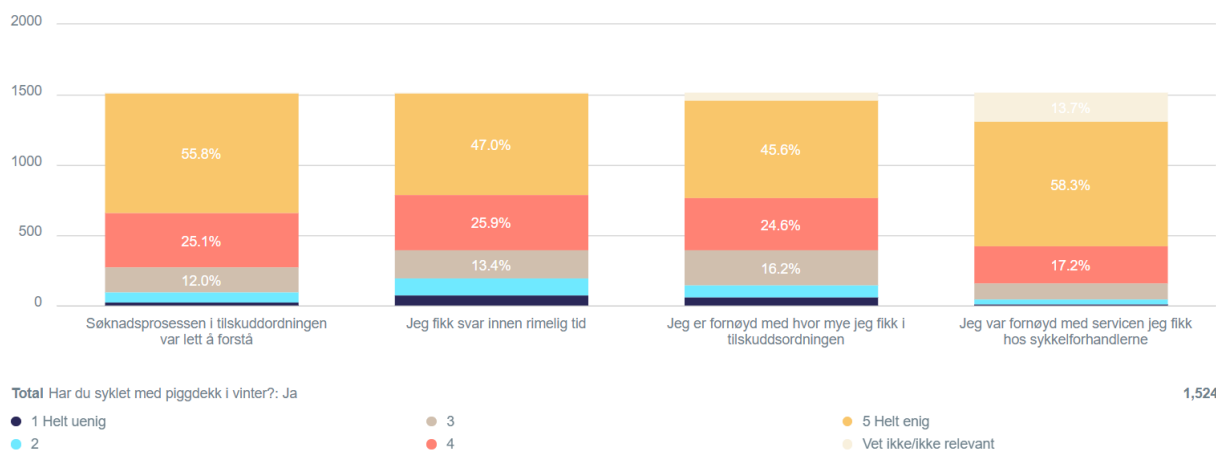
Blant de som fikk tilsagn var det 3377 som benyttet seg av tilskuddet, altså 61 prosent av de som fikk tilsagnsbrev. De aller fleste som har svart på undersøkelsen har syklet denne vinteren, og kun 6 prosent av disse hadde ikke benyttet seg av tilskuddsordningen. Vi har derfor ikke svar fra de fleste som ikke benyttet seg av tilbudet. De svarene vi har fått kan likevel gi en indikasjon på hva som kan være årsakene til at de ikke gjorde det.

Blant de som ikke benyttet seg av tilskuddet svarte flest at de ikke rakk fristen, som gikk ut tre måneder etter mottatt tilsagnsbrev. Dette skjedde både fordi folk glemte å få tilbake pengene, og fordi noen opplevde at behovet for å kjøpe piggdekk ikke kom før fristen var ute. Endel mottok

tilsagnsbrevet etter at de hadde kjøpt piggdekk, og ettersom ordningen ikke hadde tilbakevirkende kraft fikk de ikke benyttet seg av tilskuddet. Noen opplevde at butikkene var stengt på grunn av covid-19 og at de derfor ikke fikk kjøpt piggdekk. Ellers nevnes blant annet hjemmekontor, ødelagt/feil sykkel og at de heller benyttet vinterbysykel som årsaker.

De som benyttet seg av tilskuddet var for øvrig generelt veldig fornøyd med tilbudet og søknadsprosessen.

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander:



85 prosent sa seg enig i at tilskuddsordningen var lett å forstå, og var generelt fornøyd med hvor mye de fikk, hvor fort de fikk svar og hvor fornøyd de var med tilskuddsordningen.

I fritekstbesvarelsene kom det også frem at veldig mange var fornøyd med tilskuddet. Mange skriver at dette var en veldig god ordning og det siste lille dyttet de trengte for å ta valget om å begynne å vintersykle. Flere ønsker at ordningen gjentas og eventuelt utvides – både når det kommer til varighet, antall mottakere og størrelse på beløp. Støtte til annet utstyr som gjør det enklere å sykle om vinteren, er også etterspurt.

En del påpekte for øvrig at saksgangen var kronglete og treg, og noen hadde enda ikke fått tilbake pengene fra tilskuddet da de svarte på undersøkelsen. Flere hadde også kjøpt piggdekk etter at de søkte, men før de mottok tilsagnsbrevet, og var misfornøyd med at det ikke hadde tilbakevirkende kraft.



Konklusjon

Viktig tiltak

Resultatene fra undersøkelsene viser at tiltak som gir folk mulighet til å teste piggdekk på sykkel fungerer like godt i stor skala som i de mindre kampanjene vi tidligere har gjennomført. Etterspørselen var stor og det er sannsynlig at flere ville søkt, hadde de hatt mulighet.

Funnene bekrefter tendensen vi har sett i tidligere kampanjer. Det er fordommer fremfor faktiske barrierer som hindrer flere fra å sykle om vinteren. En av de viktigste grunnene til at mange kvier seg for å sykle på vinteren er at de er redde for glatte veier. Etter å ha syklet med piggdekk om vinteren, vurderes glatte veier som en betraktelig mindre barriere. Respondentene føler seg trygge når de syklet med piggdekk på glatte veier. Store snøfall oppgis fortsatt som et hinder for noen. Det å gjøre det mulig å teste piggdekk på vinteren er derfor å anse som et viktig tiltak som et supplement til høystandard drift av sykkelveinettet om vinteren.

Det at så mange som 81 prosent svarte at tilskuddsordningen var avgjørende for at de syklet denne vinteren, viser at mange trenger et ekstra dytt for å teste helårssykling, og at rabatt på piggdekk og service kan være det lille dyttet som trengs.

Tiltak som dette kan også ha en langvarig effekt. Hele 94 prosent av de som syklet med piggdekk denne vinteren oppgir at det er sannsynlig at de kommer til å sykle neste vinter. Dette samsvarer

også med en tilsvarende tilskuddsordning gjennomført i Trondheim denne vinteren, hvor 99 prosent svarer at de vil fortsette å sykle om vinteren.⁵

Covid-19

Bakgrunnen for piggdekktilskuddet var en oppfordring til å reise mindre kollektiv på grunn av smittevern. Derfor var et av hovedmålene å motivere folk til å heller velge sykkel, fremfor privatbil. Ordningen har i stor grad lyktes i å nå dette målet, da de fleste svarte at sykkel har erstattet kollektivreiser. De som ikke har hatt hjemmekontor har syklet mest.

Covid-19 har påvirket resultatene på flere måter, og mye tyder på at pandemien har ført til flere syklist, men færre reiser per syklende. Covid-19 har fungert som et ekstra påskudd for å sykle for å unngå smitte, og svært mange sier at de har syklet mer gjennom hele året på grunn av pandemien. Mange av de som oppgir at de syklet mye i løpet av 2020, svarer også at de sjelden syklet tidligere. Det ble for øvrig innført strengere tiltak i Oslo etter at tilskuddsordningen ble lansert, og mange svarer at de syklet mindre enn forventet på grunn av dette. Mange har hatt hjemmekontor, og med stengte butikker og fritidsaktiviteter har behovet for å reise for mange falt bort.

Det ville vært interessant å se hvordan en bred tilskuddsordning som dette ville fungert et år der samfunnet fungerer som normalt.

Flere sykler

Resultatene viser at tiltak som motiverer til å prøve å sykle med piggdekk på vinteren er effektive for å få flere til å bli helårssyklister. Tiltakene kan også ha effekt ut over personene som får støtte til piggdekk. Nesten halvparten av de som fikk tilsagn fikk med seg piggdekktilskuddet via venner og bekjente, som viser hvor stor effekt «jungeltelegrafen» kan ha. Så mange som 85 prosent har anbefalt vintersykling videre til venner. En ordning som dette kan derfor ha stort nedslagsfelt utover de som faktisk får støtte.

Et av målene i sykkelstrategien er at andelen vintersyklister skal øke til 30 prosent av sykkelandelen i sommerhalvåret. En tilskuddsordning i denne skalaen kan ha stor innvirkning på å nå dette målet.

Undersøkelsen viser dessuten at sykkel i størst grad ble brukt til jobb og skole. Altså kan tiltaket også bidra til å nå målet om at andelen arbeidsreiser skal øke til 20 prosent, og i forlengelsen av dette føre oss nærmere målet om totalt 16 prosent sykkelandel i Oslo.

⁵ <https://miljopakken.no/nyheter/flere-vintersyklet-med-stotte-til-piggdekk>

