

Piggdekktilskudd

Rapport om tilleggsundersøkelse

Langtidseffekter av Oslo kommunes
piggdekktilskudd vinteren 2020/2021

Innhold

Funn fra før- og etterundersøkelsene 2020/2021	3
Metode for evaluering	4
Demografiske forhold.....	5
Tidligere erfaring med vintersykling	5
Omfang av vintersykling.....	5
Varig endring i reisevaner	6
Reiseformål.....	6
I hvor stor grad sykkel erstattet andre transportformer	7
I hvor stor grad sykkel erstattet bilbruk.....	7
Motivasjonsfaktorer for sykling.....	8
Faktorer som hindrer sykling.....	8
Grunner til frafall.....	9
Andre effekter av tilskuddsordningen.....	10
De viktigste funnene fra tilleggsundersøkelsen.....	11
Konklusjon.....	11

Innledning

Vinteren 2020/2021 hadde Klimaetaten i Oslo kommune en tilskuddsordning der privatpersoner kunne få dekket inntil 50 prosent av kostnadene knyttet til kjøp og montering av piggdekk til sykkel. I forbindelse med dette ble det gjennomført før- og etterundersøkelser blant de som fikk tilsagn, for å undersøke deres erfaringer og opplevelser knyttet til vintersykling. Undersøkelsene viste at tilskuddsordningen var et godt virkemiddel for å få flere til å sykle om vinteren, men det var i begrenset grad mulig å undersøke langtidseffektene av ordningen. Våren 2022 ble det derfor distribuert en tilleggsundersøkelse til alle som hadde fått tilsagn, der hensikten var å undersøke effektene av tilskuddsordningen på lengre sikt. Denne rapporten gjengir hovedfunnene fra tilleggsundersøkelsen.

Funn fra før- og etterundersøkelsene 2020/2021

Våren 2021 ble resultater fra tilskuddsordningen presentert i rapporten «Piggdekktilskudd – Evaluering av Oslo kommune piggdekktilskudd vinteren 2020/2021». Denne viste blant annet at:

- *Det er fordommer fremfor faktiske barrierer som hindrer flere fra å sykle om vinteren.*
- *Frykt for glatte veier er en av de viktigste grunnene til at mange kvier seg for å sykle om vinteren. Etter å ha syklet med piggdekk én vinter, oppga de fleste å føle seg trygg på glatte veier.*
- *88 prosent svarte at de hadde syklet vinteren 2020/2021.*
- *Blant de som hadde syklet svarte 81 prosent at tilskuddsordningen var avgjørende for valget om å sykle den vinteren. Dette 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.*
- *85 prosent anbefalte vintersykling videre til venner, noe som viser at tilskuddsordningen potensielt kan bidra til at flere enn de som får støtte prøver vintersykling.*
- *Tiltak som dette kan ha en varig effekt. 94 prosent av de som syklet med piggdekk den vinteren oppga at det var sannsynlig at de ville sykle neste vinter også.*

Tilleggsundersøkelsen i 2022 bygger videre på før- og etterundersøkelsene fra 2020/2021, men med et spisset fokus på respondentenes reisevaner og transportmiddelbruk. I neste avsnitt redegjøres det for innretningen av tilskuddsordningen og undersøkelsene. Deretter følger resultatene.

Om tilskuddsordningen

Høsten 2020 ble Oslos befolkning oppfordret til å unngå bruk av kollektivtransport for å hindre 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 til sykkel. Klimaetaten, som forvalter flere tilskuddsordninger for kommunen, besluttet å lansere dette som et koronatiltak i oktober 2020. Ordningen ble kommunisert av Klimaetaten og Bymiljøetaten gjennom tradisjonelle og sosiale medier.

Selve ordningen ga mulighet til å få refundert 50 prosent av kostnadene knyttet til kjøp og bytte til piggdekk, med 1500 kroner som øvre beløpsgrense. Det var opprinnelig planlagt at inntil 1000 personer kunne få tilsagn. Fordi tilbudet var svært populært, og det i løpet av få timer var kommet inn over 1000 søknader, ble antall mulige tilsagn utvidet. I løpet av én uke hadde 5533 personer søkt og fått tilsagn, og det ble besluttet å avslutte søknadsmuligheten. Av de 5533 som søkte og fikk tilsagn, var det 3377 som benyttet tilsagnet og fikk refundert utgifter til kjøp og bytte av piggdekk.

Metode for evaluering

Alle som fikk tilsagn mottok to spørreundersøkelser, den første høsten/vinteren 2020 (førundersøkelse) og den andre våren 2021 (etterundersøkelse). Disse inneholdt spørsmål om erfaringer, holdninger og forventninger rundt vintersykling, samt praktiske forhold knyttet til selve tilskuddsordningen. I ettertid ble det besluttet å gjennomføre en tilleggsundersøkelse for å undersøke langtidseffekter av tilskuddsordningen.

Alle undersøkelsene (før-, etter- og tilleggsundersøkelsen) var digitale spørreskjemaer som ble distribuert av Klimaetaten til samtlige 5533 som hadde fått tilsagn, uavhengig av om de benyttet seg av tilsagnet eller ikke. Svarandelen for de ulike undersøkelsene er:

- Førundersøkelse 2020: 37 prosent (2060 respondenter)
- Etterundersøkelse 2021: 33 prosent (1824 respondenter)
- Tilleggsundersøkelse 2022: 30 prosent (1667 respondenter)

Flere forhold tilsier at svarene er representative for de som fikk tilsagn. For eksempel ser vi at demografisk sammensetning blant respondentene er svært lik for etterundersøkelsen og tilleggsundersøkelsen, og på noen spørsmål er det i praksis ingen endring i svarene fra 2021 til 2022. Basert på dette og svarandelen kan resultatene anses som representative for de som mottok og benyttet tilsagnet, og i stor grad representativt for populasjonen som helhet.

Resultater fra tilleggsundersøkelsen

Demografiske forhold

Kjønnsfordelingen er forholdsvis jevn blant de som svarte på tilleggsundersøkelsen, med en liten overvekt av kvinner (52,2 prosent). Respondentene har jevnt over høy utdanning, og 91,6 prosent oppgav å ha fullført utdanning på universitets-/høyskolenivå. Det er respondenter fra hele byen, men flest fra sentrale bydeler; for eksempel er andelene fra bydel Gamle Oslo og bydel Grünerløkka begge på 11,7 prosent, mens andelene fra bydel Søndre Nordstrand og bydel Grorud er henholdsvis 2,3 prosent og 2,2 prosent.

Tidligere erfaring med vintersykling

Tilleggsundersøkelsen viser at flertallet av de som begynte å sykle var uerfarne vintersyklister:

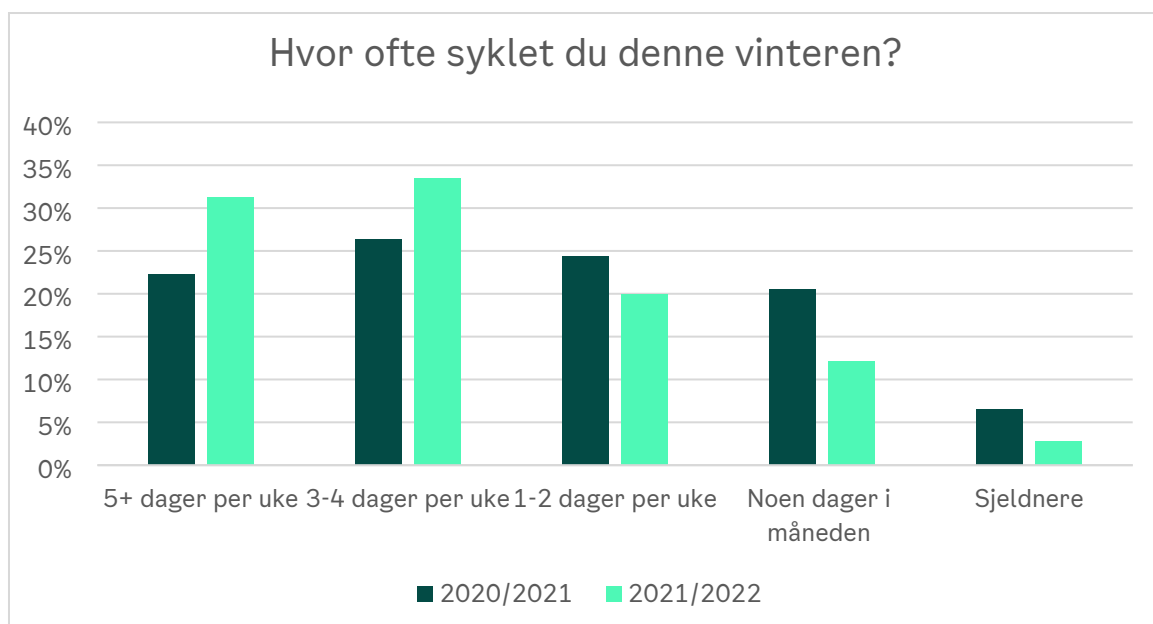
- 63,7 prosent av de som syklet den første vinteren hadde ingen tidligere erfaring med vintersykling. Blant kvinner i undersøkelsen var denne andelen 75,4 prosent.
- 60,4 prosent av de som syklet begge vintrene hadde ingen tidligere erfaring med vintersykling. Blant kvinner i undersøkelsen var denne andelen 72,9 prosent.

Dette viser at tilskuddsordningen i stor grad har bidratt til å rekruttere nye vintersyklister, og da spesielt kvinner. Resultatene er konsistente med de foregående undersøkelsene.

Omfang av vintersykling

I etterundersøkelsen fra 2021 svarte 87,7 prosent at de hadde syklet vinteren 2020/2021. Blant disse syklet nesten halvparten tre eller flere dager per uke gjennom vinteren. 92,9 prosent sa at det var sannsynlig eller veldig sannsynlig at de ville sykle den neste vinteren.

Tilleggsundersøkelsen viser at 84,9 prosent av de de som syklet den første vinteren fortsatte å sykle vinteren 2021/2022. Undersøkelsen viser også en økning på 16 prosentpoeng i hvor mange som brukte sykkelen tre eller flere dager per uke. Med andre ord var det et overveiende flertall som fortsatte å sykle, i tillegg til at omfanget av syklingen økte. Nesten to tredeler av de som syklet vinteren 2021/2022 brukte sykkelen tre eller flere dager per uke gjennom vinteren.

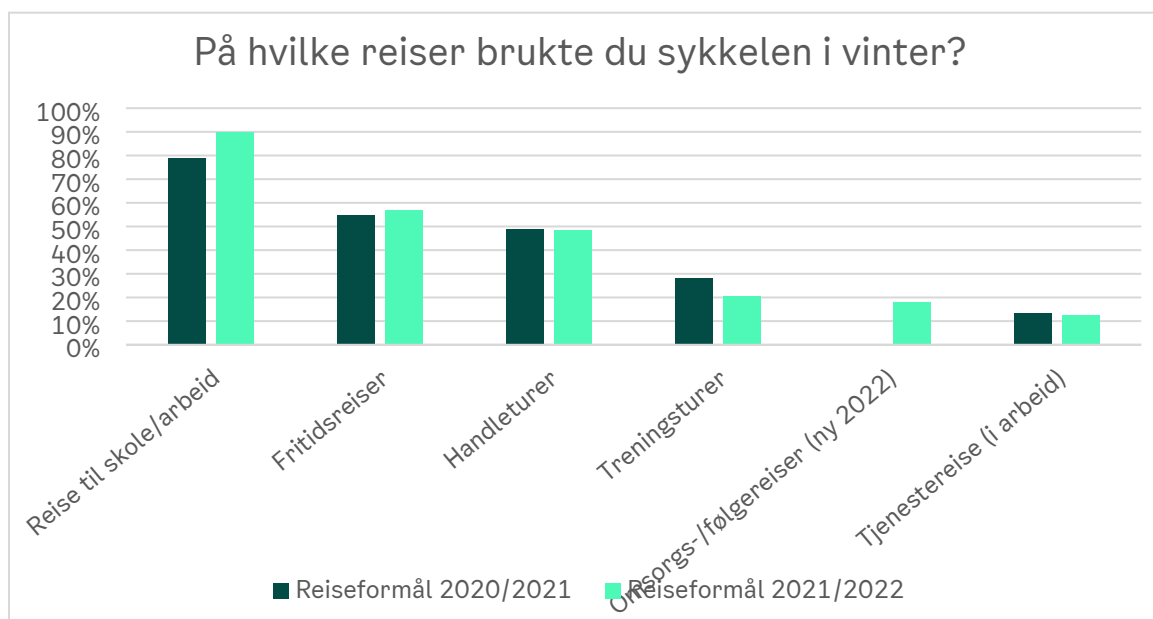


Varig endring i reisevaner

Blant de som oppgav å ha syklet begge vintrene, svarte 96 prosent at de planlegger å fortsette med dette kommende vinter. Dette er svært positive resultater med hensyn til langtidseffektene av piggdekktilskuddet, og kan tyde på at mange av respondentene har gjort vintersykling til en fast vane.

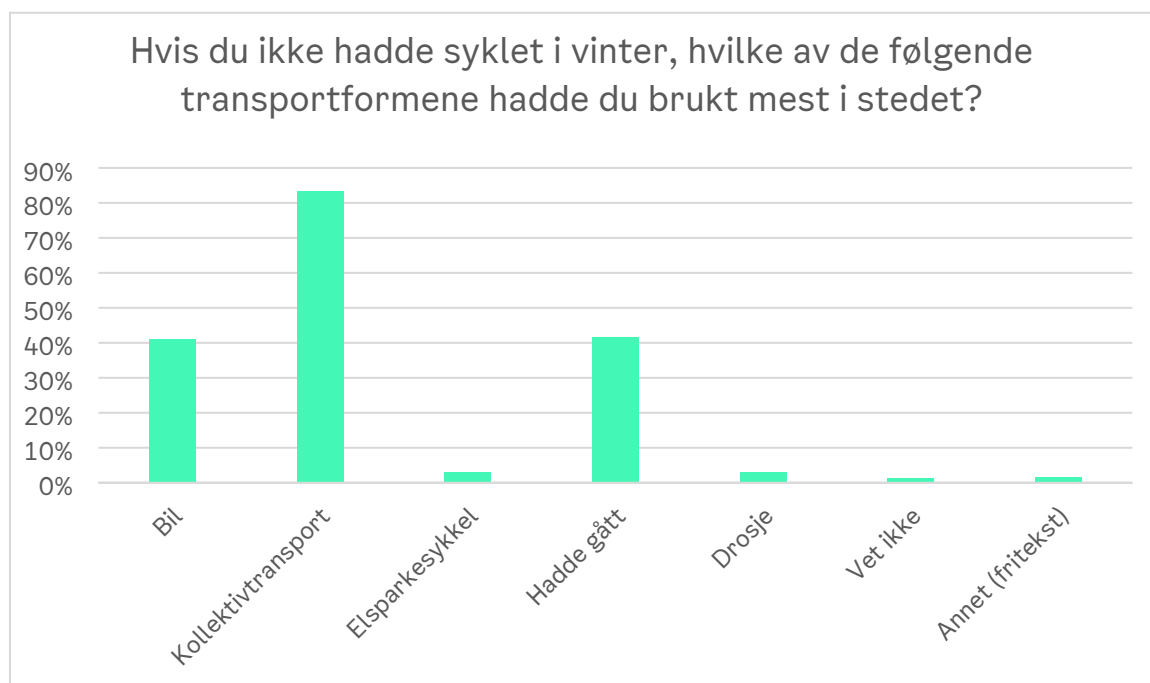
Reiseformål

De som svarte at de syklet ble i undersøkelse bedt om å velge ett eller flere ulike formål som de hadde brukt sykkelen til. Reiser til skole og arbeid var mest vanlig, etterfulgt av fritidsreiser og handleturer. Sammenlignet med resultatene etter den første vinteren var svarene i stor grad like, med unntak av at andelen arbeidsreiser økte med 11 prosentpoeng, og andelen treningsturer sank med 7,7 prosentpoeng. Disse endringene henger trolig sammen med at det var flere koronarestriksjoner den første vinteren, eksempelvis påbud om hjemmekontor og stengte treningssentre.



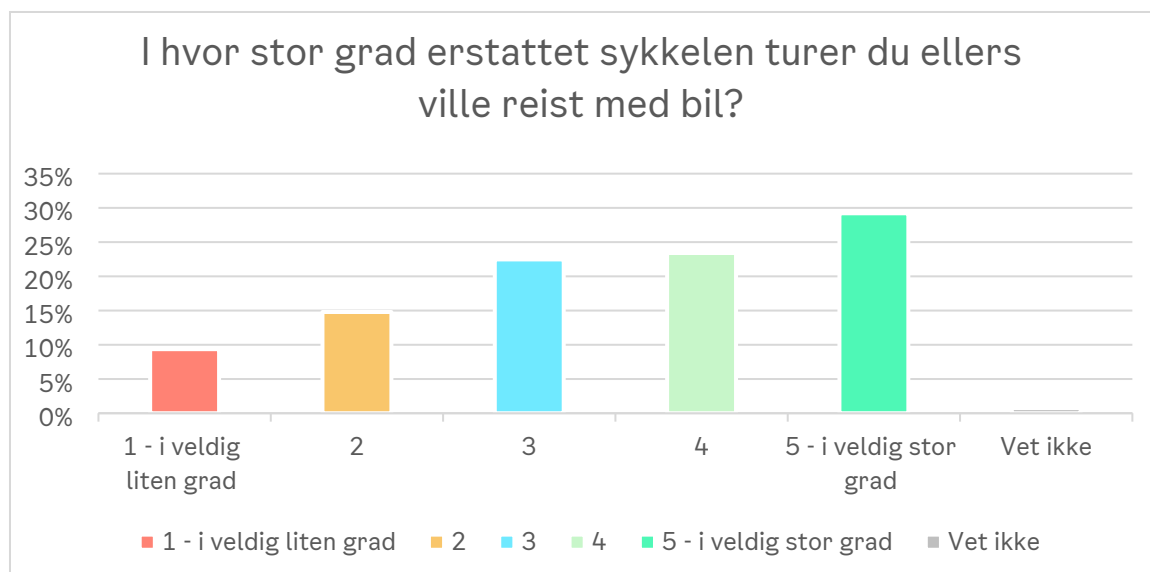
I hvor stor grad sykkel erstattet andre transportformer

Alle som syklet vinteren 2021/2022 fikk spørsmål om hvilke transportformer de ville brukt hvis de ikke hadde syklet. Svarene viser at kollektiv var den transportformen som i størst grad ble erstattet (83,3 prosent), etterfulgt av gange (41,5 prosent) og bil (41 prosent). Grafen under viser hva respondentene svarte.



I hvor stor grad sykkel erstattet bilbruk

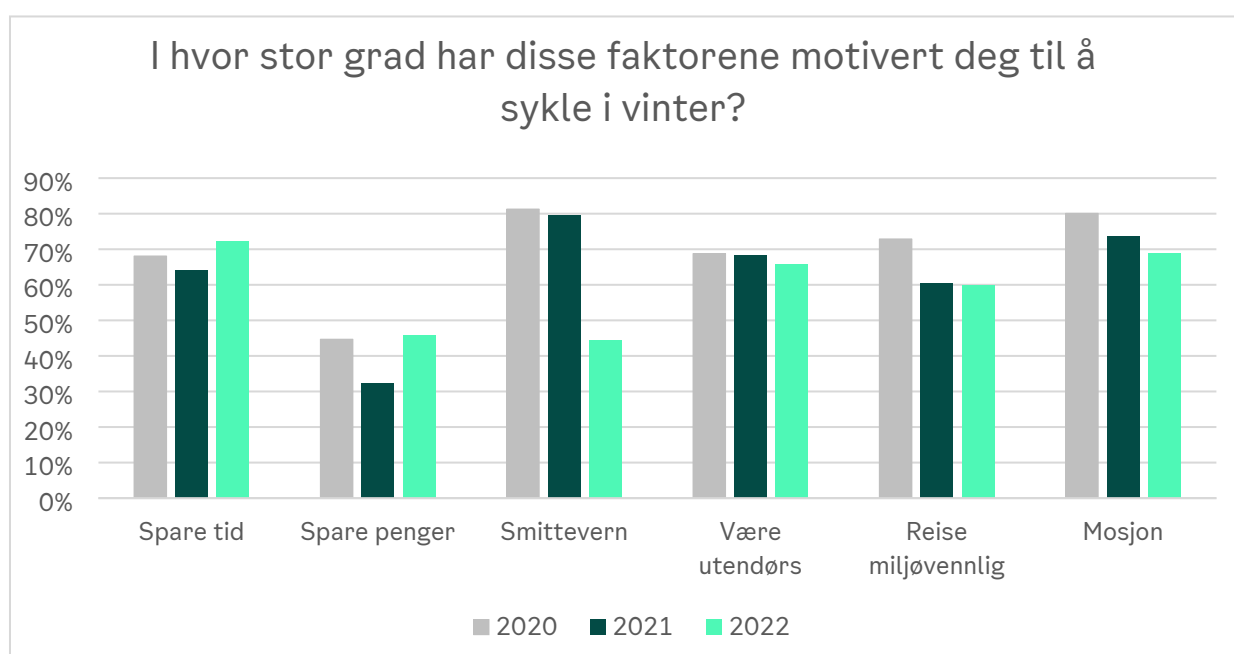
De som svarte at sykkel erstattet bil, fikk utdypende oppfølgingsspørsmål om dette. Litt over halvparten svarte at sykkel erstattet bil i stor eller veldig stor grad, mens omtrent en fjerdedel svarte at sykkel erstattet bil i liten eller veldig liten grad. På spørsmål om hva slags type bil de ville benyttet hvis de ikke hadde syklet, svarte 56 prosent at de ville benyttet fossildrevet bil (bensin/diesel).



Motivasjonsfaktorer for sykling

Alle som syklet ble bedt om å ta stilling til potensielle motivasjonsfaktorer. Resultatene viser at for vinteren 2021/2022 var tidsbesparelse den største motivasjonsfaktoren for å sykle, etterfulgt av mosjon og det å være utendørs. Smittevern var en langt mindre betydningsfull motivasjonsfaktor sammenlignet med vinteren før. Samlet viser dette at mange valgte å fortsette med vintersykling selv om pandemi i langt mindre grad var en avgjørende faktor.

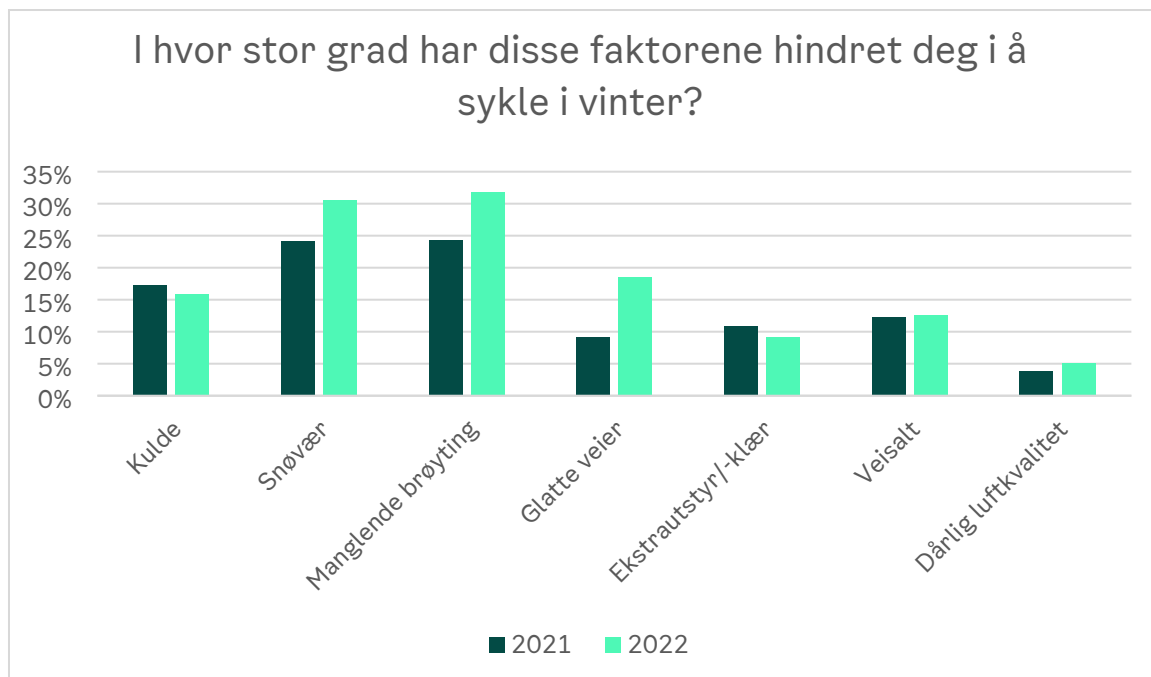
Grafen under viser hvor mange som svarte at de ulike faktorene i stor eller svært stor grad var motiverende, og sammenligner dette med resultatene fra førundersøkelsen (2020) og etterundersøkelsen (2021):



Faktorer som hindrer sykling

Tilsvarende som for motivasjonsfaktorene fikk alle som syklet spørsmål om hva som hindret dem fra å sykle enkelte dager. Manglende brøyting, snøvær og glatte veier var de største hindrene, og sammenlignet med vinteren 2020/2021 økte disse faktorene med inntil 7,5 prosentpoeng. Denne økningen henger trolig sammen med at vær- og føreforhold var mer utfordrende den andre vinteren sammenlignet med den første, noe som også gjorde brøyting og vinterdrift mer krevende.

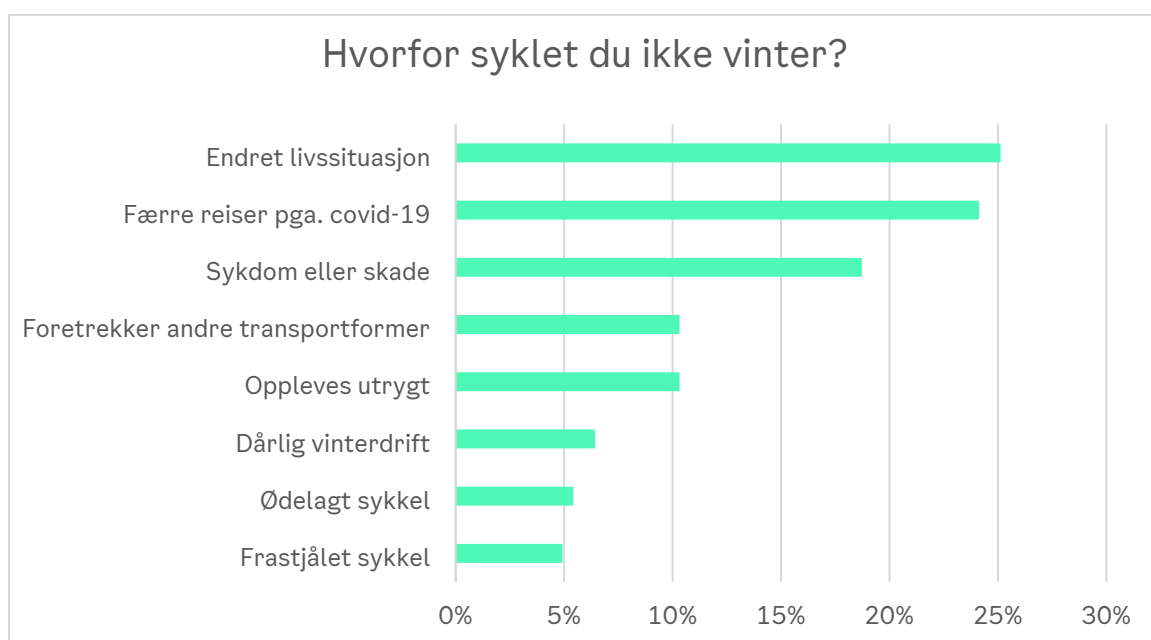
Grafen på neste side viser hvor mange som svarte at de ulike faktorene i stor eller svært stor grad forhindret dem fra å sykle, og sammenligner dette med resultatene fra etterundersøkelsen (2021):



Grunner til frafall

Alle som syklet den første vinteren, men ikke den andre, fikk spørsmål om årsakene til dette. Endret livssituasjon, færre reiser grunnet Covid-19-restriksjoner og sykdom eller skade var de mest avgjørende faktorene. Forhold rundt trygghet og vinterdrift var vesentlig mindre avgjørende. Mange brukte også fritekst til å forklare hvorfor de ikke syklet den andre vinteren, der noen vanlige årsaker var:

- graviditet og/eller foreldrepermisjon
- flytting og/eller nytt arbeidssted som gjorde sykling umulig eller unødvendig
- treghet/vansker med å bytte til piggdekk
- slitasje på sykkel på grunn av veisalt



Andre effekter av tilskuddsordningen

Basert på svarene fra tilleggsundersøkelsene og eksisterende data om reisevaner i Oslo, er det beregnet¹ at hver person som svarte at de syklet i stedet for å kjøre bil, i snitt kuttet sin bilbruk med 504 km i løpet av vinteren 2021/2022. For respondentene som helhet utgjør dette 168 300 km med bilkjøring. De som svarte at de ville brukt fossilbil hvis ikke de hadde syklet, kuttet sine utslipp med 62 kg Co2-ekvivalenter i løpet av vinteren 2021/2022. For tilskuddsordningen som helhet utgjør dette i underkant av 21 tonn Co2-ekvivalenter.

Selv om beregningene er heftet med usikkerhet, gir det likevel et realistisk bilde av hvor mye biltrafikk og utslipp tilskuddsordningen bidro til å redusere i løpet av vinteren 2021/2022. Disse reduksjonene forventes å akkumulere over tid, og den totale reduksjonen vil derfor være større om man regner trafikk- og utslippskutt over flere vintre.

I tillegg har overgangen fra sykkel til bil andre positive effekter som ikke er omtalt i detalj eller beregnet, eksempelvis mindre bilkø, reduksjon i svevestøv og slitasje på vei, samt helsegevinster som følge av mer aktiv transport.

Oppsummering og konklusjon

Før- og etterundersøkelsene fra 2020/2021 viser at tilskudd til kjøp og montering av piggdekk kan være et viktig virkemiddel for å få flere til å prøve vintersykling. Mange vegret seg i utgangspunktet for å teste vintersykling på grunn av glatte veier, men opplevde at vintersykling med piggdekk var både enklere og tryggere enn de hadde trodd. 87,7 prosent av de som deltok i etterundersøkelsen svarte at de hadde syklet den første vinteren, og blant disse svarte åtte av ti at tilskuddsordningen var en avgjørende faktor. Tilskuddsordningens popularitet vitner om at flere trolig ville søkt om tilskudd hvis de hadde hatt mulighet.

Tilleggsundersøkelsen i 2022 viser at det store flertallet av de som syklet vinteren 2020/2021 fortsatte å sykle vinteren 2021/2022. Dette gjelder også de som ikke hadde tidligere erfaring med vintersykling. Smittevern var en mindre avgjørende faktor for å sykle vinteren 2021/2022. Omfanget av sykling økte fra den første vinteren til den andre, på tross av mer krevende vær- og føreforhold. Nesten samtlige svarte at de planlegger å fortsette med vintersykling. Samlet viser undersøkelsene at tilskuddsordningen har vært et varig bidrag til at flere sykler vinterstid i Oslo.

¹ Beregningen av reiselengde og tilhørende utslippskutt er basert på følgende forutsetninger og antakelser: Beregningen av kutt i bilkjøring tar utgangspunkt i respondentene som svarte at sykkel i stor eller veldig stor grad erstattet turer med bil. Det er gjort en antagelse om at sykkel erstattet to tredeler av reisene som de normalt ville gjort med bil. Basert på spørsmålet om hvor ofte de hadde syklet, er det beregnet at disse respondentene i snitt brukte sykkelen 3,4 dager per uke. Data om antall daglige reiser og gjennomsnittlig reiselengde ble hentet fra siste tilgjengelige data om Oslo-befolkningens reisevaner, i rapporten «*PROSAM Rapport 242. Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19*». Ifølge denne rapporten foretar befolkningen i Oslo 2,94 reiser per dag, og en gjennomsnittlig sykkelreise i Oslo er 4,7 km lang. Beregning av reiselengde vinteren 2021/2022 gjelder for tidsrommet 1. desember 2021 til 31. mars 2022, med unntak av siste uken i desember. Dette utgjør 16 uker. Miljødirektoratets regneark «*Person og varebil – teknologi og kjørelengdetiltak*» er brukt for å beregne kutt av Co2-ekvivalenter. Dette legger til grunn at bensin-/dieseldrevet personbil i snitt medfører utslipp av 123 gram Co2-ekvivalenter per kjørte kilometer. For beregning av totale reiselengder og utslippskutt ble det lagt til grunn at svarene fra tilleggsundersøkelsen er representative for de 3377 som mottok og benyttet tilsagn til kjøp av piggdekk.

De viktigste funnene fra tilleggsundersøkelsen

- 84,9 prosent av de som syklet vinteren 2020/2021 fortsatte med vintersykling i 2021/2022.
- Fra første til andre vinter var det en 35,2 prosentpoeng nedgang i antallet som svarte at smittevern i stor eller veldig stor grad var en motiverende faktor for å sykle.
- 96 prosent av de som syklet begge vintrene svarte at de planlegger å fortsette med vintersykling.
- Omfanget av sykling økte fra den første vinteren til den andre. Nesten to tredeler brukte sykkelen tre eller flere dager per uke gjennom vinteren 2021/2022.
- 41 prosent svarte at de hadde brukt sykkel på reiser som de ellers ville gjort med bil. Blant disse svarte over halvparten at sykkelen hadde erstattet bil i stor eller veldig stor grad.
- 56 prosent av bilreisene som ble erstattet med sykkel ville vært utført med bensin- eller dieselbil.

Konklusjon

Tilleggsundersøkelsen forsterker og bekrefter flere av funnene fra før- og etterundersøkelsen, og viser at tilskudd til kjøp av piggdekk har en varig effekt på reisevaner. Undersøkelsen viser også at svært mange fortsatte å sykle om vinteren selv om smittevern i liten grad var en avgjørende motivasjonsfaktor, noe som indikerer at tilskudd til kjøp av piggdekk kan være et effektivt tiltak også i en normalsituasjon. Samlet viser undersøkelsene at tilskudd til kjøp av piggdekk er et effektivt tiltak for å få flere til å sykle hele året, og et positivt bidrag til å nå kommunens mål om økt sykkelandel, samt reduksjon i biltrafikk og klimagassutslipp.