



Oslo

Bymiljøetaten

Arbeidsreiser på sykkel

Evaluering av pilotprosjekt 2023

Innholdsfortegnelse

Sammendrag.....	3
1. Bakgrunn for prosjektet	3
1.1 Prosjektets mål	4
2. Gjennomføring av pilotprosjektet	4
2.1 Innsiktsfase	4
2.2 Innledende fase	8
2.3 Tilretteleggingsfase.....	11
2.4 Pilotfase.....	13
3. Resultater og evaluering	20
3.1 Metode for datainnsamling.....	20
3.2 Reisevaner	20
3.3 Opplevelse av tilrettelegging på arbeidsplassen	26
3.4 Evaluering av tiltak.....	28
3.5 Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass.....	37
3.6 Støtteordninger	37
4. Oppsummering og konklusjon	38
Delmål 1: Kartlegge, teste og evaluere effekten av ulike tiltak og faktorer som påvirker sykkelandelen på arbeidsreiser	38
Delmål 2: Innhente nok kunnskap til å kunne gi effektiv veiledning til virksomheter	39
Delmål 3: Innhente nok kunnskap til å kunne anbefale hvordan Oslo kommune bør jobbe videre med mål om økt sykkelandel på arbeidsreiser	40
5. Referanser	42
6. Vedlegg.....	43

Sammendrag

Hovedformålet med prosjektet har vært å få kunnskap om hvordan Oslo kommune best kan jobbe for å øke sykkelandelen på arbeidsreiser gjennom tiltak på arbeidsplasser. Helst skal økning i arbeidsreiser med sykkel skje til fordel for bil. For å få innsikt i hvordan kommunen bør gå frem, og lære mer om hvilke virkemidler som er mest effektive, har vi testet ulike tiltak hos fire virksomheter over et halvt år. I tillegg har vi innhentet erfaringer fra andre studier og lignende tilbud. De mest sentrale læringspunktene er som følger; 1) Å legge til rette for enkelt lån og kjøp av elsykler via arbeidsplassen er et særlig effektivt tiltak, gitt at det er trygg sykkelparkering både på arbeidsplassen og hjemme. 2) En kombinasjon av tiltak er viktig, og aktiv synliggjøring og kommunikasjon av sykkel som et attraktivt alternativ er avgjørende. Enkle og motiverende tiltak kan gi godt utbytte for relativt liten innsats. Eksempler på dette er aktivitetskonkurranser, tilbud om gratis sykkelreparasjon, plakater, sosiale arrangementer og lignende, samt tydelig kommunikasjon av tilbud på arbeidsplassen. 3) En del virksomheter mangler kunnskap, kapasitet og/eller økonomiske ressurser for å effektivt legge til rette for sykkel. Det er derfor et stort behov for rådgivning og tilpassede løsninger for å støtte virksomhetene i omstillingen. 4) For å redusere bilbruken vesentlig, er bilrestriktive tiltak avgjørende. Vi har erfart at det er begrenset vilje til å implementere slike tiltak i virksomheter, og anbefaler derfor at kommunen tar ansvar for å innføre slike tiltak.

1. Bakgrunn for prosjektet

Bymiljøetaten har hovedansvaret for å gjennomføre Sykkelstrategi for Oslo kommune 2015-2025. Sykkelstrategiens hovedmål er å øke sykkelandelen på hverdagsreiser til 16 prosent innen 2025¹. Under dette hovedmålet ligger noen delmål. For arbeidsreiser er målet en sykkelandel på 20 prosent². Bymiljøetaten skal også bidra til Oslo kommunes mål om å redusere biltrafikken med en tredjedel innen 2030. Sykkelandelen på arbeidsreiser lå i 2018 på 10 prosent (Prosam 2021)³.

For å nå kommunens mål, har Bymiljøetaten behov for mer innsikt om hva som kan få Oslos befolkning til å velge sykkel fremfor bil til jobb, og hva som er de mest effektive virkemidlene. I tillegg er det behov for å se nærmere på hvordan kommunen kan stimulere virksomheter til å få sine ansatte til å sykle mer. I inn- og utland er det utført ulike initiativer og prosjekter for å få flere til å sykle eller reise miljøvennlig til jobb. Oslo kommune har i begrenset grad gjennomført egne prosjekter med spesifikt mål om å øke sykkelandelen på arbeidsreiser.⁴ På bakgrunn av dette besluttet vi å gjennomføre et pilotprosjekt, der Bymiljøetaten inngikk samarbeid med et utvalg pilotvirksomheter. Prosjektets mål har vært å samle erfaring og kunnskap om hvordan Oslo kommune best kan jobbe for at flere skal kunne sykle til jobb. Dette inkluderer testing av ulike tiltak på arbeidsplassen, samt å se på forhold hjemme og på arbeidsreisen som kan påvirke muligheten eller interessen for å velge sykkel til jobben.

¹ Dette målet ble i 2019 oppjustert til 25 prosent.

² Målet om sykkelandel på arbeidsreiser ble ikke oppjustert i 2025, og samsvarer derfor ikke med økningen på den samlede sykkelandelen.

³ Dette var ferskeste tall ved prosjektets oppstart. I Prosams rapport fra 2023, som tar for seg endringer i reisevaner i Oslo og Viken under koronapandemien, kom det frem at sykkelandel på arbeidsreiser i Oslo i 2021 lå på 15 prosent.

⁴ Utover støtte- og tilskuddordninger.

Resultatene i rapporten er basert på både kvantitative og kvalitative undersøkelser. Vi gjennomførte to runder med reisevaneundersøkelser (RVU) hos pilotvirksomhetene i 2022 og 2023. I tillegg utførte vi mindre undersøkelser underveis i prosjektet i tilknytning til enkeltstående tiltak. Vi har også hatt flere runder med samtaler, intervjuer og fokusgrupper med ansatte og ledelsen i pilotvirksomhetene. Denne rapporten sammenstiller erfaringer og resultater fra pilotvirksomhetene. I tillegg refereres det til en del sekundære kilder fra innledende litteraturstudie og forundersøkelser.

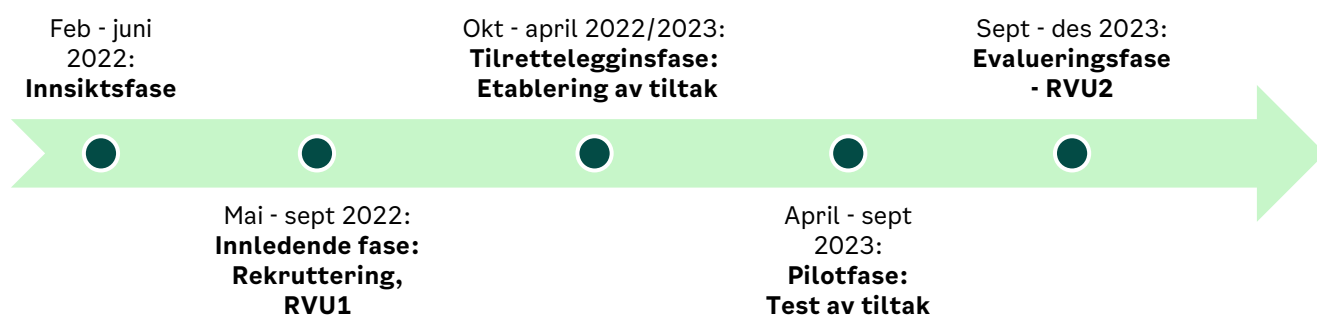
1.1 Prosjektets mål

Prosjektet ble satt opp som en pilot der vi tok utgangspunkt i følgende mål:

- **Overordnet mål**
Opparbeide et godt kunnskapsgrunnlag for at kommunen skal kunne jobbe målrettet og effektivt med å øke sykkelandelen på arbeidsreiser.
- **Delmål**
 - Kartlegge, teste og evaluere effekten av ulike tiltak og faktorer som påvirker sykkelandelen på arbeidsreiser⁵
 - Innhente kunnskap for effektiv veiledning til virksomheter
 - Innhente nok kunnskap til å kunne anbefale hvordan Oslo kommune bør jobbe videre med mål om økt andel sykkelandel arbeidsreiser

2. Gjennomføring av pilotprosjektet

Prosjektet ble delt inn i fire faser; innsiktsfase, innledende fase, tilretteleggingsfase og pilotfase (se figur 1). Virksomhetene ble rekruttert i den innledende fasen. I tilretteleggingsfasen ble tiltakene planlagt og tilrettelagt hos virksomhetene. Tiltakene ble testet i pilotfasen. Prosjektet ble til slutt evaluert.



2.1 Innsiktsfase

I innsiktsfasen gjennomførte vi en litteraturgjennomgang⁶ og intervjuer med relevante aktører. Disse aktørene inkluderer organisasjoner, virksomheter og kommuner som har gjennomført

⁵ Valg av tiltak var basert på funn fra studier, resultater fra reisevaneundersøkelser og tiltaksundersøkelse og dialog med ledelse og ansatte.

⁶ Noen relevante studier ble publisert i tidsrommet prosjektet pågikk. Blant annet *Reisevaner blant ansatte i Oslo kommune, status 2023 vs 2018* og *Endringer i reisevaner i Oslo og Viken under koronapandemien*.

tilsvarende prosjekter og testet tiltak for å få flere til å sykle til jobb. Med bakgrunn i innsiktsfasen kom vi frem til potensielle tiltak vi ønsket å teste i piloten.

2.1.1 Litteraturstudier og reisevaner i Oslo

Litteraturstudiene skulle i hovedsak belyse følgende temaer:

- Status på reiser i Oslo kommune. Hvem reiser og hvordan reiser de?
- Hvilke faktorer påvirker valg av transportmiddel til og fra jobb? Hva skal til for at sykkel kan være et alternativ for flere?
- Hvordan påvirker sykling den enkelte (helse, økonomi, tid, livskvalitet etc.)?
- Evaluering og anbefalinger av ulike tiltak som er blitt testet for å fremme sykling og redusere bilkjøring.
- Hva skal til for å endre reisevaner?

Relevante funn om reisevaner i Oslo:

- I flere år var sykkelandelen på arbeidsreiser nærmest uendret, men etter pandemien ser vi tendenser til at flere sykler til/fra arbeid, og sykkelandelen på arbeidsreiser økte til 15 prosent i 2021 (Prosam 2023).
- I 2022 var 85 prosent positive til at Oslo kommune jobber for at flere skal sykle. (Opinion for Bymiljøetaten 2022).
- En gjennomsnittlig arbeidsreise blant Oslos befolkning er 11 kilometer (Prosam 2021). Dette er en avstand som potensielt kan gjennomføres på sykkel, særlig med elsykkel. Gjennomsnittsturen på elsykkel på kommunale arbeidsreiser i Oslo var 7,5 km i 2023⁷. Flere studier viser imidlertid at gjennomsnittsturer på elsykkel kan ligge på rundt 10 km, og at potensialet er enda større. (N. F. Erik Bjørnson Lunke 2019) (Fearnley 2015) (Alberto Castro 2019).
- Mange korte arbeidsreiser blir tatt med bil i Oslo kommune. Nærmere halvparten av arbeidsreisene med bil er under 10 km.⁸
- De som har gratis parkering hos arbeidsgiver, kjører vesentlig mer til jobb enn de som må betale. Det er også en betydelig høyere andel som kjører bil til jobb blant de som betaler per måned sammenlignet med de som betaler per dag eller per time (Ingunn Opheim Ellis 2023).
- Blant ansatte i Oslo kommune benyttes elsykkel i stor grad til formål som tradisjonelt dekkes av bil, særlig innkjøpsreiser og følgereiser (henting/levering av barn)⁹.

Relevante funn om hva som påvirker folks valg av transportmiddel til jobb, og hva som kan bidra til å flere kan velge sykkelen:

- God sykkelparkering er en avgjørende faktor for at flere skal kunne sykle (Buehler 2019). 45 prosent av de som sykler i Oslo sykler mindre enn ønskelig, fordi de er redd for sykkeltyveri (Opinion for Bymiljøetaten 2022). Veksten i elsykkelbruk øker behovet for trygg sykkelparkering både hjemme og på jobb, (Hulda Tronstad 2021). Elsyklister

⁷ Funn fra datamateriale fra Reisevaner blant ansatte i Oslo kommune 2023. (Ingunn Opheim Ellis 2023)

⁸ Funn fra datamateriale fra Reisevaner blant ansatte i Oslo kommune 2023. (Ingunn Opheim Ellis 2023)

⁹ Funn fra datamateriale fra Reisevaner blant ansatte i Oslo kommune 2023. (Ingunn Opheim Ellis 2023)

stiller strengere krav til sykkeltilbud på arbeidsssted enn andre syklistere (Ingunn Opheim Ellis 2023).

- 57 prosent oppgir at bedre tilrettelegging for syklistere på jobben ville fått dem til å sykle mer (Opinion for Bymiljøetaten 2022).
- Flere studier peker på at god forankring i ledelse og blant ansatte i virksomheten er viktig for å endre kultur på arbeidsplass (Paal Sørensen, Grønn mobilitet - En mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i Region sør 2009) (Caroline D. Ditlev-Simonsen 2014) (Sustrans 2021).
- De som sykler til jobb er mest fornøyd med arbeidsreisen sin, er mest produktive på jobb, og i best humør når de kommer frem (A. C. Aslak Fyhri 2021).
- De som har elsykkel, sykler både lengre og oftere enn de som sykler med vanlig sykkel, og de sykler i større grad hele året. Særlig kvinner sykler mer hvis de har elsykkel. (Ingunn Opheim Ellis 2023), (Fearnley 2015)
- De som har elsykkel og lastesykkel oppgir størst endring i reisevaner de siste to år (Opinion for Bymiljøetaten 2022).
- Personbil er det transportmiddelet som i aller størst grad blir erstattet av elsykkel (Inga Margrete Ydersbond 2019). En undersøkelse viste at åtte av ti oppgir at de bruker bilen mindre etter at de kjøpte elsykkel (Hulda Tronstad 2021)
- Flere studier viser at det er stor sannsynlighet for at du kjøper elsykkel hvis du får mulighet til å teste først (Hulda Tronstad 2021), (Inga Margrete Ydersbond 2019), (H. B. Aslak Fyhri 2014).
- Fysisk helsegevinst er omtrent lik blant de som sykler elsykkel kontra de som sykler manuell sykkel. Dette er blant annet fordi elsyklistere sykler vesentlig lengre enn de med manuell sykkel (Alberto Castro 2019).
- Prisen på elsykler kan utgjøre en økonomisk barriere mot å skaffe seg elsykkel (Inga Margrete Ydersbond 2019).
- Tilgang til bilparkering på jobb har stor påvirkning på valg av transportform. Bilandelen på arbeidsreiser kan potensielt halveres når det er vanskelig å parkere (Petter Christiansen 2016). Mangel på parkeringsplass er mer effektivt for å begrense bilbruken enn avgiftsbelagt parkeringsplass (P. C. Erik Bjørnson Lunke 2018). For å få færre til å bruke bil til jobb er det nødvendig å ta i bruk både pisk og gulrot. Piskene kan f.eks. være dyrere og færre parkeringsplasser. (Paal Sørensen, Grønn mobilitet - En mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i Region sør 2009)

2.1.2 Erfaringsinnhenting

I innsiktsfasen hentet vi inn erfaringer fra ulike aktører som har gjennomført lignende prosjekter og piloter. Vi snakket med representanter fra blant annet Klimaetaten i Oslo kommune, HjemJobbHjem, Sykle til jobben-aksjonen, Ruter, Oslo Bysykkel, Asker kommune og Syklistenes landsforening (SLF), samt ulike aktører som tilbyr leasing og abonnement på elsykkel.

HjemJobbHjem

Konseptet HjemJobbHjem er opprinnelig et mobilitetstilbud rettet mot bedriftsmarkedet, og ble utviklet av mobilitetsselskapet Kolumbus på Nord-Jæren. HjemJobbHjem har som målsetting å redusere personbiltrafikken i byområdene gjennom å tilrettelegge for at flere velger å gå, sykle eller reise med kollektivtransport til og fra jobb. Konseptet tilbyr rabatt på kollektivbilletter, i tillegg til lokale tilpasninger; som rabatt på bysykkel, utlån av elsykler,

leasing av elsykler, sykkelSERVICE og lignende. Nedre Glomma og Trondheim har siden etablert egne, lokale versjoner av HjemJobbHjem. Vi intervjuet representanter fra alle de tre områdene. Det ble vurdert om vi skulle gå for en lokalt tilpasset HjemJobbHjem-løsning i pilotprosjektet. Grunnet vårt hovedmål om økt sykkelandel, og et ønske om å ikke låse oss til ett konsept, valgte vi å utvikle et eget prosjekt. En del av tiltakene vi har ønsket å teste sammenfaller imidlertid med de som er benyttet i HjemJobbHjem, og det har vært nyttig å hente inspirasjon og erfaring fra dette arbeidet.

Syklistforeningen (SLF)

Syklistforeningen er en ideell organisasjon som jobber for å bedre forholdene for hverdagssykling i Norge. De har mye erfaring med arbeidsreiser på sykkel via sin sertifiseringsordning Sykkelvennlig arbeidsplass¹⁰. Da vårt pilotprosjekt ble igangsatt, hadde SLF en avtale med Klimaetaten knyttet til kartlegging av tilrettelegging for aktive jobbreiser på kommunale arbeidsplasser. Med bakgrunn i dette, besluttet vi å inngå en samarbeidsavtale med SLF. De skulle blant annet bistå med kartlegging og befaringer hos de utvalgte virksomhetene, bistå i arbeidet med å utarbeide rapporter som gav grunnlag for planleggingsfasen, samt å sertifisere virksomhetene som sykkelvennlige arbeidsplasser når pilotprosjektet var over.

Klimaetaten

Klimaetaten i Oslo kommune tilbød i starten av prosjektet flere tilskudds- og støtteordninger for arbeidsplasser som ønsker å legge til rette for sykling til jobb. Private virksomheter kunne søke på følgende tilskuddordninger:

- **Trygg sykkelparkering på jobb:** Virksomheter kan motta tilskudd på inntil 1 000 kroner per ordinære sykkelparkeringsplass, og 3 000 kroner per lastesykkelparkeringsplass, begrenset til inntil 20 prosent av totalkostnaden for tiltaket.¹¹
- **Aktiv til jobb:** Gir støtte til virksomheter som vil tilrettelegge for sine aktive ansatte. Tilskudd på inntil 50 000 kroner, begrenset til inntil 20 prosent av totalkostnaden for tiltaket.¹²
- **Elektrisk lastesykkel til virksomheter:** Det gis tilskudd på inntil 15 prosent av kostnadene ved kjøp av sykkel. Virksomheten kan motta maksimalt 150 000 kroner i tilskudd.
- **Vrakpant på parkeringsplass:** Støtte til de som ønsker å erstatte parkeringsplasser på jobb med noe annet nyttig. Virksomheten kan motta tilskudd på inntil 10 000 kroner for kostnadene til tiltaket som etableres på den omgjorte parkeringsplassen, begrenset til 30 prosent av totalkostnaden for tiltaket.

Ved prosjektstart fantes støtteordningen "Grønn jobbreiseordning" for kommunale virksomheter. Denne gav støtte til tiltak som tilrettelegger for klimavennlige jobbreiser blant

¹⁰ Via Sykkelvennlig arbeidsplass gir SLF arbeidsplasser mulighet til å bli sertifisert som sykkelvennlige, med bakgrunn i ulike kriterier knyttet til blant annet sykkelparkering, garderober, tjenester og incentiver. De tilbyr også rådgivning knyttet til tilrettelegging for sykkel på arbeidsplassen. Sertifiseringsordningen ble lansert i 2017.

¹¹ Tilskuddsordningen ble avviklet i januar 2024.

¹² Tilskuddsordningen ble avviklet i januar 2024.

kommunalt ansatte, og hadde et tak på mellom 500 000,- og 1 million i støtte, avhengig av antall ansatte i virksomheten. Støtteordningen ble avvirket i løpet av 2023.

Vi hadde jevnlige møter med Klimaetaten i oppstartfasen, samt dialog underveis i prosjektet knyttet til deres tilskuddsordninger.

Grønn reiseavtale i Asker kommune

Asker kommune startet i 2022 et pilotprosjekt kalt Grønne reiseavtaler. Piloten omfatter ansatte i kommunen som jobber innen én kilometer fra Asker sentrum. I avtalen blir ansatte betalt for å ikke kjøre bil til jobb. Deltagerne forplikter seg til å ikke kjøre egen bil mer enn én dag i uken. Hvor mye man får utbetalt varierer fra 200 til 900 kroner per måned, avhengig av hvor langt unna jobb man bor, og om det er vinter eller sommer.. Det er de kommunale virksomhetene som selv dekker utgiftene ved avtalen. Asker kommune har også inngått en avtale om leasing av elsykler, som kan benyttes av alle kommunens ansatte. Dette er et populært tilbud.

Ruter

Kombinasjon av sykkel og kollektiv kan være et godt alternativ for de som reiser langt. Ruter har blant annet mål om å bidra til redusert biltrafikk, og er derfor interessert i å fremme sykkel. I 2019 gjennomførte de en pilot med et poengsystem, der de som går eller sykler kan tjene poeng, som så kan utløses i kollektivbilletter. Ruter har et mål om at Oslo bysykkel skal innlemmes i billettsystemet til Ruter. Per i dag vises bysykkelstativene i Ruter-appen.

Oslo Bysykkel

Bysykelordningen i Oslo er et samarbeid mellom Oslo kommune og Clear Channel Norway AS. Bysyklene er tilgjengelig på stativer som er plassert rundt i byen, hovedsakelig innenfor Ring 3. Oslo bysykkel tilbyr en ordning for private virksomheter, som gjør det enkelt for ansatte å benytte bysykkel. Dette kan være et godt tilbud for virksomheter som er lokalisert sentralt i Oslo.

Sykle til jobben

Sykle til jobben er en lavterskel aktivitetskonkurranse i regi av Bedriftsidretten, som bedrifter og kommuner kan delta i. Hensikten er å oppmuntre til aktive arbeidsreiser gjennom å registrere aktive reiser. De siste 20 årene har Sykle til jobben utviklet seg fra å være en ren sykkelaksjon til å bli en helhetlig aktivitetskonkurranse, der all type hverdagsaktivitet, både til jobb og ellers, blir premiert.

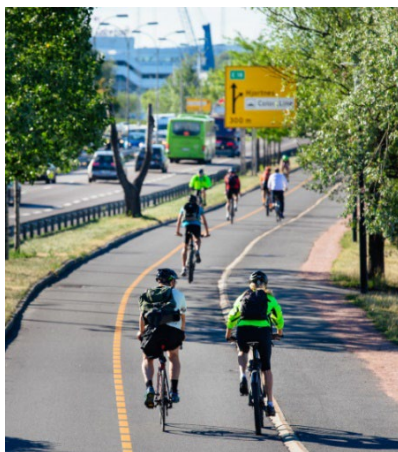
2.2 Innledende fase

Den innledende fasen av pilotprosjektet inkluderte rekruttering og valg av pilotvirksomheter for testing av ulike typer tiltak.

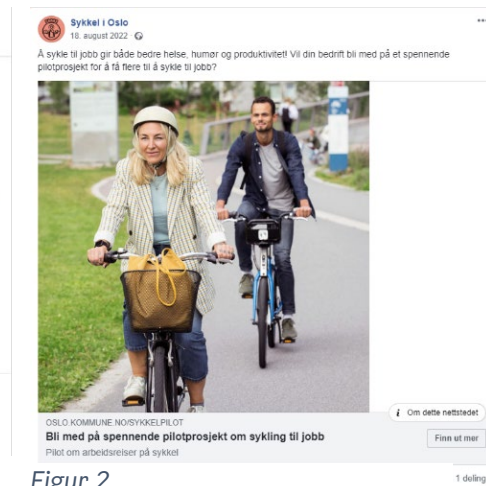
2.2.1 Rekruttering av pilotvirksomheter

I juni 2022 startet prosessen med å rekruttere virksomheter. Vi opprettet en underside på kommunens nettsted der vi informerte om prosjektet og hvor det var mulig for virksomheter å melde sin interesse.

For å lede potensielle virksomheter inn på nettsiden annonserte vi i Dagsavisen, Dagens Næringsliv og på sosiale medier (Facebook, Instagram, Workplace og LinkedIn) (figur 1,2 og 3). Det ble også sendt ut informasjon i nyhetsbrevet til Næring for klima.



Figur 1



Figur 2



Figur 3 Eksempel på digital annonse i Dagsavisen.

I tillegg til bred annonsering, brukte vi en del tid på å prøve å finne virksomheter selv. Dette var tidkrevende, og ga lite resultater. Vi endte opp med å kun intervjuer virksomheter som tok direkte kontakt med oss basert på markedsføringen. At en slik oppsøkende fremgangsmåte kan være utfordrende, er kjent fra lignende prosjekter.

For å skille ut relevante virksomheter, satte vi opp en liste med kriterier basert på egne vurderinger og erfaringer fra lignende prosjekter:

- Antall ansatte: 80-250¹³
- Reisevaner: En relativt høy andel ansatte benytter personbil til og fra jobb¹⁴

¹³ Basert på erfaring fra andre liknende kampanjer ble det valgt å prioritere mellomstore bedrifter. I veldig små bedrifter kan det være utfordrende å gjennomføre tiltak og i større bedrifter er avstanden ofte stor fra arbeidsgiver til arbeidstaker.

¹⁴ Vi prioriterte virksomheter med en relativt høy bilandel, da dette var brukergruppen vi i størst grad ønsket å endre.

- Motivasjon: Ønske om å endre reisevaner forankret innad i virksomheten¹⁵
- Potensial: Virksomheten har gode muligheter for å innføre ulike sykkel fremmende tiltak og løsninger¹⁶
- Variasjon: Geografisk spredning og variasjon i typer virksomheter.¹⁷

I utvelgelsesprosessen så vi også på hvor enkelt det var å sykle til arbeidsplassen og ansattes avstand til jobb¹⁸

Til sammen tok 20 virksomheter kontakt med ønske om å være med i piloten.¹⁹ Det var flest virksomheter innenfor helsesektoren som viste interesse. Motivasjonen til disse virksomhetene var i hovedsak knyttet til helse og miljø.

Vi gjennomførte møter med potensielle pilotvirksomheter fra juni til august 2022. Blant disse pekte åtte virksomheter seg ut som aktuelle. Disse fikk tilsendt reisevaneundersøkelser som ansatte ble bedt om å svare på.

2.2.2 Reisevaneundersøkelser

Reisevaneundersøkelser ble vurdert som viktig for å kunne evaluere effektene av pilotprosjektet. Flere av virksomhetene var også interesserte i resultatene.. Det ble sendt én undersøkelse (RVU1) i forkant av prosjektet i september 2022. Resultatene fra RVU1 var en viktig del av grunnlaget for utvelgelsen av pilotvirksomheter.

Vi utarbeidet et eget spørreskjema for reisevaneundersøkelsen. Klimaetaten og Syklistenes landsforening kom med tilbakemeldinger til undersøkelsene. Virksomhetene fikk også mulighet til å se gjennom og foreslå egne spørsmål knyttet til deres arbeidsplass.

I RVU1 ble ansatte spurt hvor ofte de benyttet ulike transportmidler til jobb og andre formål i sommerhalvåret, og hvor ofte den enkelte reiste til jobb. De fikk så spørsmål knyttet til bil- og sykkelhold, parkeringsmuligheter hjemme og på jobb, og deres oppfatning av sykkeltilretteleggingen på jobb. Deretter fikk de spørsmål om sykling; om barrierer, motivasjon og hva de så for seg at kunne få dem til å sykle mer. Avslutningsvis fikk de spørsmål om hvor langt unna jobb de bodde, samt kjønn, bosted, lønn og familiesituasjon.

I september 2023 ble det sendt en oppfølgende undersøkelse (RVU2), der deltagerne fikk mange av de samme spørsmålene som i RVU1, slik at det kunne være mulig å måle endring. I RVU2 ble det i tillegg stilt utfyllende spørsmål om endring i reisevaner og tiltakene som var gjennomført.

¹⁵ Studier viser at engasjement internt i virksomheten er et viktig bidrag til endring. Det er særlig viktig at ledelsen er engasjert.

¹⁶ Det måtte finnes areal for å kunne legge til rette for/utbedre sykkelparkering på arbeidsplassen, hvis god sykkelparkering ikke allerede var på plass. Noe om tilrettelegging i nærheten

¹⁷ Vi ønsket et variert utvalg av type virksomheter for å se hvordan tiltakene fungerte på ulike arbeidsplasser.

¹⁸ Avstand og trygghet er faktorer som påvirker om man ønsker å sykle, men siden vi ikke kunne påvirke disse forholdene i prosjektet, ønsket vi å prioritere virksomheter det var enkelt å sykle til og der ansatte relativt nærme arbeidsplassen.

¹⁹ Ingen av virksomhetene vi tok direkte kontakt med ønsket å være med i piloten.

2.2.3 Pilotvirksomheter

Vi valgte til slutt å gå videre med fire pilotvirksomheter. Vi prioriterte virksomheter med høy svarandel på reisevaneundersøkelsen. Dette gjorde vi for å få et best mulig kunnskapsgrunnlag om virksomhetene og de ansatte på forhånd, og for å ha bedre tallgrunnlag for å evaluere effekt av tiltakene. Alle virksomhetene som ble valgt hadde gode sykkelruter inn mot arbeidsplassen, enten som separate sykkelveier eller sykkelfelt, eller i form av boligggater med lite biltrafikk. I så måte hadde alle hadde et godt potensial om både økt sykkelandel og redusert bilandel.

Oversikt over pilotvirksomheter:

Virksomhet	Beskrivelse	Motivasjon
Foodtech	Utstyrsleverandør av storkjøkken og serveringssteder.	Ønsker økt fokus på bærekraft, særlig innen transport
Spir	Arbeids- og inkluderingsbedrift som leverer fagopplæring og bistår folk med å finne riktig jobb.	Ønsker å bli mer miljøvennlig og helsefremmende.
Stiftelsen Nordre Aasen	Ideell organisasjon som tilbyr helhetlige bo- og omsorgstjenester, samt habiliteringstjenester.	Ønsker at ansatte skal ha en aktiv reisevei til jobb og i jobb.
Midtåsenhjemmet	Kommunalt sykehjem i søndre del av Bydel Nordstrand.	Ønsker at de ansatte skal reise miljøvennlig.

2.3 Tilretteleggingsfase

Tilretteleggingsfasen innebar blant annet å gjennomføre fokusgruppeintervjuer for å bli bedre kjent med de ansattes behov, søke på tilskudd fra kommunens støtteordninger, inngå avtaler med eventuelle leasing- og utlånsordninger for elsykkel og få på plass sykkelparkering og eventuelt annen fysisk tilrettelegging.

2.3.1 Avtaler

Før pilotperioden måtte de fire virksomhetene signere en generell avtale med Bymiljøetaten. Avtalen inneholdt informasjon om prosjektet, roller og prosjektplan. Den henviste videre til en virksomhetsspesifikk tiltaksavtale. Denne skulle detaljere hvilke tiltak som skulle gjennomføres i hver enkelt virksomhet og fordele ansvar knyttet til utførelse og økonomi.

Tiltaksavtalen ble utarbeidet i samarbeid med hver enkelt virksomhet etter at befaringer med påfølgende kartleggingsrapport var gjennomført. BYM var hovedsakelig oppført som rådgivende part, mens virksomhetene var utførende. Vi ønsket at virksomhetene stod for så mye som mulig av gjennomføringen selv. Virksomhetene var også på de fleste punktene ansvarlig for økonomi, med unntak av sykkelsservice, kurs og utlån av elsykler, som BYM dekket for alle virksomhetene.²⁰

²⁰ Vi ønsket at prosjektet ble gjennomført økonomisk og praktisk så tett opp mot «virkeligheten» som mulig. Det at virksomhetene f.eks. søkte på tilskuddsordninger og gjorde anskaffelser selv, gjorde det enklere å få innsikt i deres opplevelse av prosessene og avdekke terskler.

2.3.2 Befaringer

Oktober 2023 gjennomførte vi befaringer i samarbeid med Syklistenes landsforening (SLF), for å kartlegge dagens sykkeltilrettelegging hos virksomhetene. Befaringene ble utført med utgangspunkt i SLFs rutiner og poengsystem knyttet til sertifiseringsordningen Sykkelvennlig arbeidsplass. På befaringene så vi blant annet på parkeringssituasjon for bil og sykkel og annen tilrettelegging, som dusj-/garderobe-fasiliteter, mulighet for enkel sykkel-service og lading av elsykkel.

2.3.3 Fokusgrupper

I arbeidet med å utvikle og teste tiltak, ønsket vi å hente innspill fra de ansatte i virksomhetene. Via reisevaneundersøkelsen rekrutterte vi en gruppe ansatte på hver arbeidsplass, som hadde svart at de kunne la seg kontakte. Vi benyttet verktøy fra *Design Thinking*; en metodikk som går ut på å sette brukeren og målgruppen i førersetet, ved å fortløpende spørre, forstå, teste, justere og forbedre ut fra brukernes behov. Et eksempel på dette var å etablere fokusgrupper med ansatte på hver enkelt arbeidsplass. Vi gjennomførte både individuelle intervjuer og gruppeworkshops, der vi brukertestet idéer og konsepter.

Vi hadde individuelle samtaler med 2-6 personer per virksomhet; et utvalg av ansatte som både syklet og ikke syklet i dag. Intervjuene gav oss nyttig kunnskap om deres reisevaner, barrierer, muligheter og utfordringer, samt innsikt om arbeidsplassen og kulturen blant de ansatte.

Intervjuobjektene ble senere intervjuet i to runder samlet som grupper. Noen ansatte ble også kontaktet i etterkant av prosjektet for kvalitative tilbakemeldinger til [evalueringen](#).

2.3.4 Rapport med anbefalinger

Basert på informasjon fra reisevaneundersøkelse, befaring, dialog med ledelse og fokusgrupper, utarbeidet SLF og BYM en rapport per virksomhet. Den tok utgangspunkt i SLFs sertifisering, men det ble gjort en del endringer i deres oppsett, både visuelt og innholdsmessig. I tillegg til informasjon om dagens status på arbeidsplassene, inkluderte rapportene anbefalinger om hva slags infrastruktur vi mente burde være på plass før pilotfasen, og hvilke tiltak vi anbefalte å teste hos virksomhetene.

2.3.5 Rigging av tiltak

Tre av virksomhetene ønsket å benytte tilskuddsordninger som tilbys av kommunen²¹. Virksomhetene fikk rådgivning fra oss underveis, men de bestemte selv hva de ønsket å søke om støtte til, og måtte gjennomføre søknadsprosessen selv²². De søkte blant annet om støtte til sykkel-parkering, utstyr til sykkel-service, ladeskap til elsykkel-batterier og bedriftssykler.

Infrastruktur

Et premiss for å kunne velge sykkel til jobb er et trygt sted å parkere sykkel. Det var derfor viktig å sørge for at dette var på plass hos virksomhetene før oppstart. Eksisterende sykkel-parkering hos virksomhetene varierte fra lite til helt fraværende. Mulighetene for å

²¹ Fra et prinsipielt ståsted hadde bedriftene ulikt syn på om de ønsket å søke om offentlige midler til slike formål.

²² Vi ønsket at prosjektet ble gjennomført økonomisk så tett opp mot «virkeligheten» som mulig for bedriftene, for å gi et realistisk bilde av prosessen. Det at bedriftene gikk gjennom søknadsprosessen gjorde det enklere å evaluere tilskuddsordningene kommunen allerede har.

etablere nytt varierte også, men alle virksomhetene fikk mulighet til å låne sykkelstativer med to låsepunkter og sykkelgarasjer av BYM i pilotperioden²³.

Hos noen av virksomhetene ble det også tilgjengeliggjort et sted med mulighet for å utføre enkel service på egen sykkel, og flere gikk til innkjøp av ladeskap for lading av elsykler. Alle virksomhetene hadde en ordning med garderobe og dusj som kunne benyttes av ansatte.

«Myke» tiltak

For å kartlegge interessen for ulike tiltak før oppstart, sendte vi ut en enkel undersøkelse til tre av virksomhetene i mars 2023²⁴. Der ble det kartlagt hvor mange som var interessert i kurs i enkelt vedlikehold av sykkel, kurs for å bli trygg i trafikken, leasing av elsykkel og gratis lån av elsykkel.

Vi inviterte fokusgruppene til gruppeintervjuer i to runder for å diskutere informasjons- og inspirasjonsmateriell vi hadde utarbeidet. De første gruppeintervjuene ble gjennomført på våren. På dette intervjuet fikk vi nyttige innspill knyttet til bildebruk, sykkelkart og informasjonsvideoer. På andre gruppeintervju i august 2023, fikk vi tilbakemeldinger på motivasjonsplakater, plakat om “sykkelvettregler” og mekkebrosjyre. Figur 4

2.4 Pilotfase

I pilotfasen skulle de ulike tiltakene testes hos virksomhetene. Fasen startet med et sosialt arrangement, en «kick-off», der ansatte ble informert om prosjektet og de ulike tilbudene.

Pilotfasen varte fra våren 2023 til høsten 2023. Tiltakene ble innført jevnt utover i pilotperioden og på noe ulike tidspunkter hos de forskjellige virksomhetene. Oversikten under inneholder informasjon om begrunnelse, planlegging og gjennomføring, samt praktiske erfaringer med de ulike tiltakene.

Utvelgelsen av tiltak ble gjort i samråd med pilotvirksomhetene, og baserer seg på funnene fra innsiktsfasen, reisevaneundersøkelsen, rapport og samtaler med fokusgrupper og ledelse. Enkelte tiltak ble ikke gjennomført, ettersom det var liten interesse blant virksomhetene (se 3.4.8 og 3.4.9)

2.4.1 Kick-off-arrangement

Beskrivelse	Et sosialt arrangement som markerte starten på prosjektet. De ansatte fikk tilbud om gratis sykkelservice og mulighet til å teste elsykler. I tillegg hadde vi en stand, der vi svarte på spørsmål og delte ut nyttig materiell og sykkeleffekter; som sykkelkart, sykkellykter, ringeklokker, og lappesett.
Begrunnelse	Et slikt arrangement skaper oppmerksomhet, gjør det enklere å komme i dialog med de ansatte og er erfaringsmessig ²⁵ et populært tiltak.

²³ Dette gjorde det mulig å få på plass grunnleggende sykkelparkering uten å være avhengig av søknadsprosessene knyttet til tilskuddsordningene og anskaffelser. Det gav også virksomhetene mulighet til å behovsteste plassering og antall plasser før virksomhetene gikk til innkjøp av permanente stativer.

²⁴ I RVU1 var det også spørsmål om hvilke tiltak respondentene så for seg at kunne få dem til å sykle mer.

²⁵ Basert på erfaringer fra blant annet HjemJobbHjem.

Planlegging og gjennomføring	• Tidspunkt: Uke 15 og 16, etter påske. • Kick-off ble planlagt i samarbeid med de enkelte virksomhetene. • Hos tre av fire virksomheter ble det planlagt en felles samling for ansatte i anledning lunsjpausen, der ledelsen og representanter fra BYM presenterte prosjektet.
Erfaringer	• Arrangementet fungerte godt som en tydelig start på pilotfasen. • Gratis utstyr og effekter, som sykkellykter, sykkelkart og ringeklokke var veldig populært. • Arrangementet skapte en felles arena hvor ansatte kunne møtes og snakke om sykkel. • Gratis sykkelverksted var populært hos alle fire virksomheter. • Det var nyttig å ha arrangementet på et sted som det var naturlig for ansatte å samles eller gå forbi. • Det var nyttig å stå på stand over flere timer, slik at ansatte kunne komme innom og snakke med oss når det passet dem i arbeidsdagen. • Det var veldig positivt at ansatte fikk mulighet til å teste elsykler, og nyttig at leverandør av utlånssykler og leasing var tilgjengelig for rådgivning. • Det var en fordel å ha arrangementet i april, da mange oppfatter dette som starten av «sykkelsesongen». • Det var hensiktsmessig å legge til rette for å kunne gjennomføre arrangementet under tak. • Det var nyttig for oss å møte de ansatte.

2.4.2 Gratis sykkelverksted vår og høst (med rabatt på piggdekk)

Beskrivelse	Et tilbud der de ansatte kunne ta med egen sykkel på jobb, og få utført enkel sykkelservice.
Begrunnelse	• Gratis sykkelreparasjon senker terskelen for å sette i stand en sykkel de ansatte allerede har, noe som igjen kan senke terskelen for å velge sykkel til jobb. • Sykkelverksted på jobb kan være nyttig med tanke på vedlikehold av virksomhetens sykler. • Vi vet fra tidligere kampanjer at det å senke terskelen for å teste vintersykling med piggdekk er et effektivt tiltak for å få folk til å sykle hele året.
Planlegging og gjennomføring	• Tidspunkt: Vår – uke 15 og 16, høst – uke 40 og 41. • Tjenesten ble kjøpt inn via Bymiljøetatens eksisterende rammeavtale for mobilt sykkelverksted. • Tilbudet ble gjennomført både i forbindelse med kick-off i april og i oktober, for å gi mulighet til å skifte til piggdekk før den første snøen.
Erfaringer	• Det var mange som benyttet seg av sykkelverkstedene hos alle fire virksomheter. • Rammeavtalen gjorde gjennomføringen enkel. • Sykkelverkstedet om våren var mest populært. • Det var nyttig å bestille tjenesten i god tid før gjennomføring, da sykkelverkstedene ofte har stor pågang. • Det var nyttig at ansatte kunne levere sykkel da de kom på jobb og hente når de skulle hjem igjen.

2.4.3 Utlån av elsykler

Beskrivelse	Tilbud til ansatte om gratis lån av elsykler i én måned.
Begrunnelse	• Erfaringer fra andre kampanjer og studier viser at mange som tester elsykler over en periode ønsker å skaffe seg egen elsykkel. • Studier viser at elsykkelbrukere sykler lenger og oftere enn de med vanlig sykkel, og at elsykkel har stort potensial for å erstatte bilbruk. • Endring av vaner tar tid, så vi ønsket å la de ansatte teste elsykkel over en lengre periode. Låneperioden ble derfor satt til én måned. • RVU1 og tiltaksundersøkelsene viste at det var stor interesse blant de ansatte i virksomhetene for å låne elsykkel. • De fleste oppgav avstand til jobb som grunn til at de ikke syklet til jobb, selv om de bodde innenfor rimelig sykkelavstand²⁶ fra arbeidsplassen. • Mange oppgav også «mange oppoverbakker» som grunn til å ikke sykle.
Planlegging og gjennomføring	• Tidspunkt: Start på utlån varierte mellom virksomhetene. Første periode startet uke 15, siste i uke 20. • Det ble inngått en avtale med Joule, en aktør som tilbyr abonnement på elsykkel.²⁷ • Ansatte ble informert om utlånsordningen via tiltaksundersøkelsen og på kick-off-arrangementene. • Totalt 32 ansatte fordelt på de fire virksomhetene fikk låne elsykler. • Det ble sendt ut en forundersøkelse til ansatte som fikk låne elsykkel for å kartlegge motivasjon, barrierer, mål for låneperioden og reisevaner i dag. • Premisset for å delta var at de satte seg mål for hvor ofte de ønsket å sykle og at de svarte på en etterundersøkelse mot slutten av låneperioden. De ble også oppfordret til å skrive reisedagbok underveis i låneperioden. • Spir valgte i etterkant av utlånsperioden å tilby subsidiering til de ansatte som ønsket å leie selv med 400,- per måned.
Erfaringer	• Det var veldig nyttig å være tidlig ute og holde av sykler hos leverandør. Vi forsøkte å gjennomføre en ny runde etter sommeren, men da var det ikke ledige sykler. • Det var gunstig å bruke en ekstern leverandør som hadde erfaring med korttidsutlån, og som fulgte opp de ansatte underveis når det kom til det tekniske. • Låneperioden ved to av virksomhetene startet med et par uker med snø og kaldt vær. Dette kan ha bidratt til at noen deltagere ikke kom ordentlig i gang i starten av testperioden. • Flere av de som lånte elsykler fortsatte å leie for egen regning etter prøveperioden.

2.4.4 Leasing av elsykler

Begrunnelse	Mulighet for ansatte å lease elsykkel gjennom arbeidsplassen. Fungerer i praksis som en gunstig nedbetalingsordning, med månedlig trekk fra lønn.
-------------	---

²⁶ Som vi lærte i innsiktsfasen, viser noen studier at gjennomsnittsturer på elsykkel ligger på rundt 10 km.

²⁷ Joule var i planleggingsfasen eneste aktør i Oslo som tilbød månedsleie (abonnement) på vanlige elsykler. Det har siden kommet flere aktører.

Begrunnelse	• Flere av de ansatte vi intervjuet gav uttrykk for at elsykkel var interessant, men at det var en for dyr investering. Leasing av elsykkel gir mulighet for å betale ned kostnaden via lønsslipp. • RVU1 viste stor interesse for leasing blant de ansatte. • Erfaringer fra blant annet HjemJobbHjem viser at leasing av elsykkel har vært en populær ordning blant ansatte. • Leasing over lønsslipp er enkelt for ansatte, fordi månedlig beløp trekkes direkte fra lønn. Denne løsningen gir gode rentebetingelser, og er derfor økonomisk gunstig.
Planlegging og gjennomføring	• Tidspunkt: Oppstart hos i Spir i mai og hos Nordre Aasen i august²⁸ • Virksomhetene tok selv ansvar for å innføre leasing via lønsslipp. For å forenkle prosessen for virksomhetene kontaktet vi tilbydere av leasing og utarbeidet en oversikt over disse. • Spir og Nordre Aasen valgte å inngå avtaler om leasing. I begge virksomhetene ble leasing kommunisert og presentert på kick-off og via e-post til ansatte. • Spir valgte å innføre en ordning der ansatte ble subsidiert med 400,- per måned dersom de ønsket å lease.
Erfaringer	• Spir og Nordre Aasen så for seg 1-2 perioder per år da de ansatte kunne registrere seg for leasing, men kun én ble gjennomført i pilotperioden. • Fem ansatte per virksomhet registrerte seg for leasing i registreringsperioden. • Leasing via lønsslipp kan være tidkrevende å sette opp. Lønnsansvarlig i virksomheten må være involvert. • Leasing bør planlegges tidlig. En av virksomhetene kom først i gang med leasingen i august, sent i pilotfasen. • Kommunale arbeidsplasser kan per 2023 ikke tilby leasing av elsykkel over lønsslipp. • En av de private virksomhetene ønsket ikke å tilby leasing, men heller gi støtte til kjøp av sykkel. • Til tross stor interesse for å lease elsykkel blant ansatte, var det færre som registrerte seg i pilotperioden enn først antatt.

2.4.5 Bedriftssykler

Beskrivelse	Sykler som disponeres av arbeidsplassen, og som kan benyttes av ansatte i eller utenfor arbeidstid.
Begrunnelse	• Hos flere av virksomhetene gjennomfører ansatte reiser i arbeidstiden (tjenestereiser). Mange av disse reisene gjøres med bil, og noen oppgir at de kjører bil <i>til</i> jobb fordi de trenger bil <i>i</i> jobb. • Bedriftssykler som ansatte kan benytte i arbeidstiden kan redusere behovet for å reise med bil til jobb. • Bedriftssykler kan også tilgjengeliggjøres for ansatte etter arbeidstid, slik at ansatte kan teste sykling til og fra jobb med elsykkel. • Sykler man mye i arbeidstiden, kan dette også inspirere til å benytte sykkel til og fra jobb eller på andre private reiser.

²⁸ Det var ønskelig å få på plass leasingtilbud så tidlig som mulig etter kick-off, men dette var utfordrende å få til.

Planlegging og gjennomføring	• Tre av virksomhetene valgte å gå til innkjøp av bedriftssykler. • Den kommunale virksomheten kjøpte inn tre sykler gjennom Oslo kommunes samkjøpsavtale, og fikk støtte til dette via Klimaetatens kommunale støtteordning (Grønn jobbreiseordning). • Spir og Nordre Aasen kjøpte inn bedriftssykler med støtte fra Klimaetatens tilskuddsordning Aktiv til jobb. • Alle tre virksomhetene ønsket at elsyklene både kunne benyttes i arbeidstiden og kunne lånes med hjem, for å senke terskelen for å teste elsykkel til og fra jobb. • På Midtåsenhjemmet skulle bedriftssyklene <i>kun</i> lånes med hjem. • På Spir og Nordre Aasen skulle syklene hovedsakelig benyttes i tjenestereiser, men med mulighet for å låne med hjem. • Alle virksomhetene fikk på plass et bookingsystem for syklene via Outlook-kalender. • Midtåsenhjemmet og Nordre Aasen valgte å kjøpe elsykler, mens Spir valgte en leieløsning.
Erfaringer	• Midtåsenhjemmet kom i gang med tilbudet allerede i mai, og syklene ble godt brukt i pilotperioden. • Spir og Nordre Aasen fikk syklene på plass i april, men de ble i all hovedsak benyttet til tjenestereiser i pilotperioden. Særlig på Nordre Aasen var dette et populært tilbud.²⁹ Begge virksomhetene fikk på plass et system for booking av elsyklene etter arbeidstid i september, altså helt på slutten av pilotperioden. • Det var noen utfordringer knyttet til forsikring av elsyklene hvis de ble lånt med hjem, med tanke på tyveri.

2.4.6 Mekkekurs

Beskrivelse	Et gratis kurstilbud der ansatte kunne lære enkel sykkel-service.
Begrunnelse	• For enkelte kan det være en stor terskel å ta sykkelen til verksted eller fikse den selv hvis den har punktert eller har mindre feil³⁰. Et mekkekurs kan senke terskelen for å gjøre enkel service på sykkelen selv, og redusere risikoen for at sykkelen støver ned i bod eller kjeller. • Tiltaksundersøkelsene våre viste stor interesse for mekkekurs blant de ansatte. • Et mekkekurs kan være en fin sosial aktivitet, som kan bidra positivt til en felles sykkelkultur på arbeidsplassen. • Kunnskap om enkel sykkelmekk hos ansatte kan spre seg videre blant kolleger.
Planlegging og gjennomføring	• Tidspunkt: Det ble arrangert tre kurs på to virksomheter i september og oktober. • I samarbeid med Birk Sport ble det utarbeidet et kurs i enkel sykkel-service, med fokus på dekkskift, enkel justering av bremsen og gir, samt vedlikehold og vask av sykkelen. Arbeidet med å få på plass mekkekurs startet våren 2023. Det ble gjennomført et testkurs med deltakere fra Bymiljøetaten i juni. • Det ble også utarbeidet en brosjyre med innhold basert på kurset.

²⁹ 23 prosent av de som i RVU2 svarte at de reiste i arbeidstiden hos Nordre Aasen, oppgav at de benyttet seg av virksomhetens elsykler.

³⁰ Dette ble bekreftet i intervjuer med ansatte.

	• Det var 6-8 deltakere per kurs. De ansatte hadde med egne sykler. De aller fleste som deltok på kursene var nybegynnere med relativt lite forhåndskunnskaper. • Det ble sendt ut en kort undersøkelse i etterkant til alle som deltok på kurset, for å samle inn tilbakemeldinger og evaluere tilbudet.
Erfaringer	• Alle som deltok svarte at de syntes det var enkelt å forstå kurset, og at kunnskapen de fikk var nyttig. • Nesten halvparten oppgav at de trodde kunnskapen de lærte på kurset kunne bidra til at de syklet mer. • Jevnt over var kursdeltagerne fornøyd med både kurset og brosjyren de mottok. • Det var tidkrevende å utvikle både kurset og mekkebrosjyren.

2.4.7 Motivasjon- og informasjonsmateriell

Beskrivelse	Plakater, videoer og tekst som skulle bidra til å motivere ansatte til å velge sykkel, og informere om aktuelle sykkelruter og regler i trafikken.
Begrunnelse	• Vi ønsket å teste motivasjons- og informasjonsmateriell med ulikt budskap for å se hvordan de ansatte opplevde dette. Plakatene skulle fungere som «dult»³¹ med forskjellige budskap som kunne treffe ulike ansatte. • Fra tidligere prosjekter har vi lært at mange ikke kjenner til sykkelruter i deres egne nærområder, særlig hvis de vanligvis benytter andre transportformer. Vi laget et eget sykkelkart tilpasset hver virksomhet, for å gjøre de ansatte bevisste på hvordan de enkelt kan sykle til arbeidsplassen, og gi dem råd om anbefalt sykkelrute. • Flere av de som ble intervjuet uttrykte at de er usikre på å sykle i trafikken. Det ble derfor laget en plakat som gav råd om adferd i trafikken og informerte om viktige trafikkregler.
Planlegging og gjennomføring	• Tidspunkt: Sykkelkart ble trykket og levert til virksomhetene i mai. Motivasjonsplakatene ble levert i starten av september. • Bymiljøetaten har tidligere produsert både sykkelkart, animasjonsvideoer om trafikkregler og motivasjonsplakater. Vi tok utgangspunkt i disse da vi utarbeidet nye plakater. • Før trykk inviterte vi fokusgruppene til å komme med tilbakemeldinger og innspill til de ulike plakatene. • Følgende plakater ble utarbeidet (se eksempler i figur 5): ○ Enkelt vedlikehold (for å henge ved pumpe/vask) ○ Sykkelkart med oversikt over lokale ruter ○ Plakat med trafikkregler og råd til samspill i trafikken ○ 7 ulike motivasjonsplakater med ulike budskap og bilder
Erfaringer	• Virksomhetene opplevde det nyttig å få veiledning til hvor plakatene kunne henge. • Både ansatte og ledelse gav positive tilbakemeldinger på å ha plakater rundt i virksomhetene. Plakatene ble særlig lest på steder der det er naturlig å vente, som i et kopirom. • Plakatene kom på plass sent i pilotperioden. • Ledelsen var veldig fornøyd med å få tilsendt ferdig utformet materiell. • Fokusgruppene var nyttige for å utvikle og tilpasse materialet.

³¹ Et «nudge» eller «dult» er en subtil form for påvirkning som kan hjelpe folk til å endre atferd på en positiv måte.

2.4.8 Aktivitetskonkurranse

Beskrivelse	En konkurranse blant de ansatte, som skulle bidra til å motivere flere til å sykle oftere til jobb.
Begrunnelse	• Konkurranser kan være motiverende og sosialt, og kan bidra til å øke engasjementet rundt sykling blant de ansatte. • En konkurranse kan være relativt enkel å gjennomføre, samtidig som det kan være en effektiv motivasjon for noen.
Planlegging og gjennomføring	• Foodtech var eneste virksomhet som gjennomførte en konkurranse knyttet til sykling blant de ansatte. • Konkurransen gikk over én måned på våren, og ble gjennomført igjen etter sommeren. De ansatte ble oppfordret til å notere på en lapp i resepsjonen hver dag de syklet til jobb. Både den som syklet mest og en vilkårlig deltager ble trukket ut som vinnere.
Erfaringer	• Konkurransen var enkel å gjennomføre og hadde, ifølge virksomheten, stor effekt. • I Foodtech var det konkurranse som i størst grad hadde bidratt til at ansatte syklet mer i 2023, ifølge besvarelsene i RVU2. • Flere virksomheter ønsket å gjennomføre konkurranser, men rakk ikke å gjøre dette i løpet av pilotperioden.

2.4.9 Sykkelopplæring

Beskrivelse	Et kurstilbud der ansatte kunne lære å bli trygge på sykkelen.
Begrunnelse	• I reisevaneundersøkelsene utrykte flere at de opplevde det utrygt å sykle i Oslo. • Svar fra tiltaksundersøkelsen viste at det var interesse for kurs for å bli trygg på sykkel. Et slikt kurs skulle belyse trafikkregler, gi økte sykkelferdigheter, kunnskap om elsykkel og lignende grunnkunnskaper.
Planlegging og gjennomføring	• SLF har tidligere gjennomført flere kurs i sykkelopplæring. De ble derfor kontaktet med forespørsel om å gjennomføre kurs hos virksomhetene. • Kursene ble planlagt i løpet av juni. • Grunnet lav interesse ble kurset ikke gjennomført hos noen av virksomhetene.
Erfaringer	• Til tross for uttalt interesse for sykkelopplæringskurs blant ansatte, var det utfordrende å rekruttere deltakere. Dette kan komme av flere årsaker: ○ To av virksomhetene har turnusarbeid med lite fleksibilitet. For noen falt kurset delvis i arbeidstid, for andre utenom. ○ Kurset varte to timer. Dette kan oppleves som lang tid når man er litt usikker på nytten av kurset. ○ Behovet kan ha falt bort når det ble mer fokus på sykling generelt på arbeidsplassen. De ansatte kan ha fått nyttig informasjon fra kolleger og annet informasjonsmaterieell på arbeidsplassen.

3. Resultater og evaluering

Dette kapittelet presenterer hovedfunn fra RVU og intervjuer, samt vår egen vurdering av planlagte og gjennomførte tiltak.

En kombinasjon av kvalitative og kvantitative undersøkelser har vært viktig for både å utforme og evaluere prosjektet. Vi gjennomførte enkeltintervjuer og gruppeintervjuer, i tillegg til reisevaneundersøkelser (RVU) før og etter pilotfasen. Noen funn er basert på våre egne erfaringer med tilrettelegging, veiledning og oppfølging av virksomhetene underveis.

3.1 Metode for datainnsamling

Datainnsamling om reisevaner er hentet fra RVU1, som ble gjennomført i september 2022, og RVU2, som ble gjennomført ett år senere.³² Virksomhetene sendte selv ut undersøkelsene. RVU1 hadde en svarprosent på drøyt 50 prosent (332 svar). Svarprosenten på RVU2 var omtrent 40 prosent (214 svar).³³ Selv om svarprosenten var lavere i RVU2, vurderte vi det likevel slik at resultatene kunne gi oss en pekepinn på om deltagerne hadde endret vaner i løpet av pilotperioden. RVU-ene ga oss også kunnskap om hvordan ansatte oppfattet og ble påvirket av tiltakene, og hvilke tanker de hadde i forkant av prosjektet. Undersøkelsene var anonyme, så det er ikke mulig å følge utviklingen fra RVU1 til RVU2 på individnivå.³⁴

I RVU1 etterlyste vi ansatte som kunne la seg kontakte for videre spørsmål knyttet til reisevaner. Det ble gjort et utvalg på 15 personer blant disse for å inkludere både de som syklet lite og mye. Disse ble intervjuet enkeltvis i november 2022. Vi kontaktet de samme personene for gruppeintervjuer i to omganger: Ett i mars 2023 og ett i august 2023. Enkelte av de ansatte, samt ledelsen i virksomhetene ble også intervjuet i etterkant av pilotperioden for å få kvalitativ innsikt i hvordan de opplevde å være med i piloten.

3.2 Reisevaner

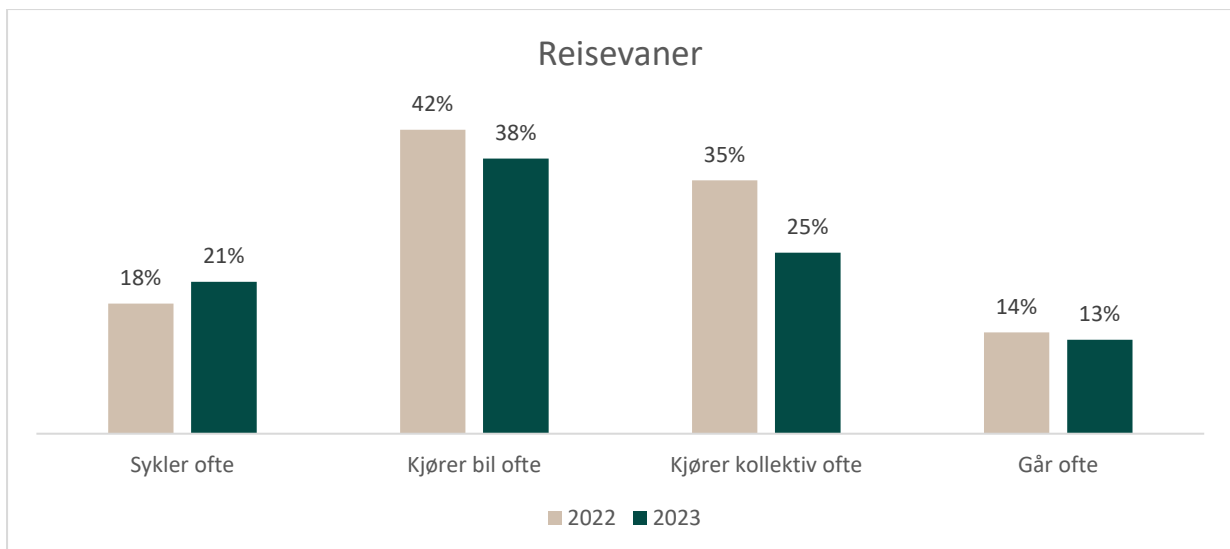
Et av målene for prosjektet var å se om tiltakene som ble gjennomført bidro til endring av reisevaner. En måte å måle dette på, var å spørre hvor ofte de ansatte brukte ulike transportmidler til jobb i innværende sommerhalvår.³⁵

³² Det var dårlig respons ved første utsendelse på begge RVUene, så det var flere runder med purring for å få tilfredsstillende svar. Det var særlig utfordrende å få svar på RVU2. Den ble sendt ut både per epost, per SMS, hengt opp QR-koder og kommunisert muntlig. Den lave svarprosenten kan komme av at ansatte opplevde RVU2 som mindre relevant siden de allerede hadde svart på RVU1. Noen kan også ha vært mer motivert til å svare på RVU1 fordi de ønsket å delta i prosjektet.

³³ Svarprosenten varierte på de fire virksomhetene. Det er noe usikkerhet knyttet til svarprosent, da det var vanskelig å få hva svar på akkurat hvor mange de to RVUene var sendt ut til på enkelte av virksomhetene.

³⁴ Det er noen ulikheter i de to respondentgruppene når det kommer til alder, kjønn og avstand til jobb. Vi ser en lavere andel kvinner blant de som svarte på RVU2 enn i RVU1 og at alderen til de som svarte i RVU2 er noe høyere. Det er også noe færre som bor nærmere enn i 10 km arbeidsplassen i RVU2 enn RVU1.

³⁵ Deltagerne ble bedt om å ta utgangspunkt i dagene de var på arbeidsplassen.



Tabell 1 Søylene angir andel respondenter som svarte at de benyttet nevnte transportmidler ofte eller svært ofte.

Vi så en liten økning i hvor mange som svarte at de har syklet ofte, og en nedgang i hvor mange som svarte at de aldri sykler. Samtidig var det en liten nedgang i andelen som svarte at de kjører bil ofte, og en oppgang i hvor mange som sier de aldri kjører bil. Det var også en nedgang i hvor mange som reiser med kollektivtransport³⁶. Selv om det ikke er stor økning i hvor mange som svarte at de sykler ofte, viser tallene en tendens til mer sykling og mindre bilkjøring til jobb i 2023.

20 prosent syklet mer

For å få en bedre indikasjon på om respondentene hadde endret vaner, spurte vi direkte om de syklet mer i 2023 enn før. Vi spurte også om de hadde endret transportmiddel i 2023, og om de hadde endret eller vurderte å endre transportmiddel fra bil til sykkel.

20 prosent svarte at de hadde syklet mer i år enn tidligere. 22 prosent svarte at de hadde endret transportform det siste året, og 11 prosent sa at de har endret eller vurderte å endre fra bil til sykkel.

Det er også verdt å merke seg at ledelsen i virksomhetene bekreftet at de merket et større fokus på sykling blant de ansatte underveis i pilotperioden, og flere observerte at det var en økning i antallet som syklet til jobb i 2023. Dette gav også ansatte vi intervjuet uttrykk for. Det støtter opp om at utviklingen vi ser i RVU-ene ikke er tilfeldig, men en konsekvens av faktiske endringer.

Kvinner har i større grad endret vaner

Vi ser at det er en større andel blant kvinner som oppga å ha syklet mer. 23 prosent av kvinner og 17 prosent av menn hadde syklet mer. Tallene tyder også på at det er størst reduksjon i

³⁶ Det har kun vært en nedgang i kollektivreisende hos virksomheten som har hatt et mål om at ansatte skal ha en aktiv reisevei.

bilkjøring hos kvinnene³⁷. Vi ser også en viss tendens til at en større andel respondenter under 40 år oppgav å ha syklet mer³⁸.

Det at kvinner i større grad endret vaner i dette prosjektet kan komme av flere ting:

- Vi lærte i intervjuene at synet på elsykkel er ulikt hos kvinner og menn. Menn uttrykte i større grad at sykkel var trening og elsykkel var "juks".

"Grunnen til at jeg hater elsykler er oppoverbakker, fordi de sykler forbi.»

"Det positive med sykling er treningseffekten..»

- Vi ønsket å nå ut til de som kjører bil, og har derfor fokusert lite på sykkel som treningsform, og mer på fordelene med elsykkel knyttet til tid og avstand, og at det er enkelt. Ut ifra tilbakemeldinger fra de ansatte kan det virke som om dette fokuset kan ha appellert mer til kvinner enn menn.
- Samlet sett var det større andel kvinner enn menn hos virksomhetene. For å gjøre kommunikasjonen mest mulig relevant for målgruppen, valgte vi å benytte illustrasjoner med en liten overvekt av kvinner på plakatene. Dette kan ha påvirket hvordan mannlige ansatte oppfattet budskapene.
- Det var flere kvinner enn menn som benyttet seg av de ulike tiltakene (f.eks. utlån av elsykkel). Disse har muligens i størst grad inspirert andre kvinner.

Større endring på sikt?

Endring av vaner tar tid, og det er mulig at vi ville sett enda større endringer dersom pilotperioden hadde vart lenger. Flere tiltak kom også sent i gang, noe som begrenset muligheten for effekt på ansatte i pilotperioden. I intervjuer høsten 2023 kom det eksempelvis frem at flere planla å kjøpe seg elsykkel eller benytte seg av arbeidsplassens tilbud om leasing av elsykkel i 2024.

Avstand er den største barrieren for å sykle til jobb

Avstand til arbeidsplassen er særlig relevant når det kommer til valg av transportmiddel.

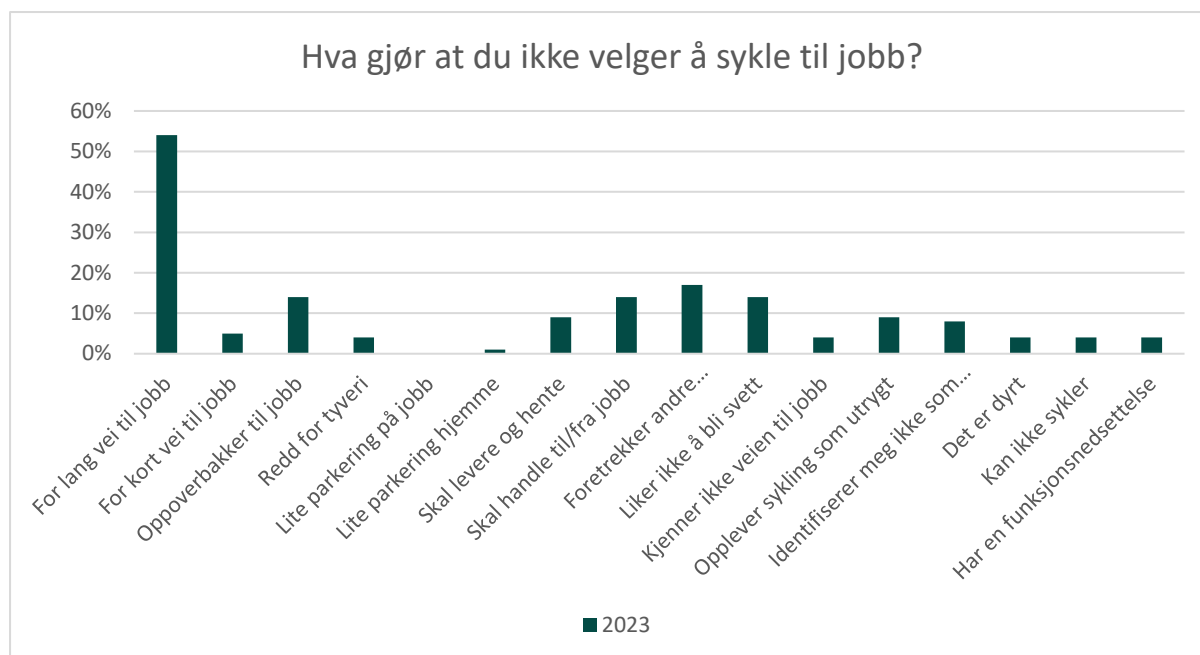
I RVU2 oppga 54 prosent at *avstanden* til arbeidsplassen er en årsak til at de ikke sykler til jobb.³⁹ 17 prosent svarte at de foretrekker andre transportmidler. 14 prosent oppga

³⁷ Andelen som svarte at de har kjørt bil ofte/svært ofte har redusert med 8 prosentpoeng blant kvinnene. De som oppga at de aldri kjører bil har økt med 8 prosentpoeng.

³⁸ 22 prosent under 40 år oppga å ha syklet mer.

³⁹ 58 prosent av de som har svart på RVU2 bor nærmere enn 10 km fra arbeidsplassen. 61 prosent har svart dette i RVU1.

oppoverbakker, at de handler til/fra jobb og/eller at de ikke liker å bli svette, som grunner til at de aldri eller svært sjelden sykler til jobb.



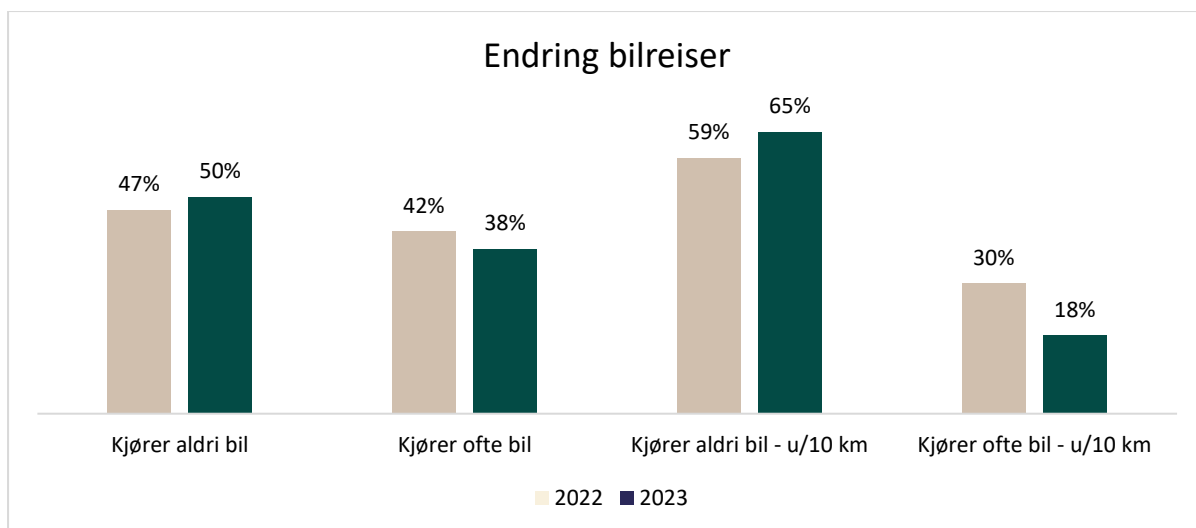
Tabell 2 Søylene viser andelen respondenter som oppga nevnte faktorer som årsak til at de ikke syklet til jobb.⁴⁰

Tiltakene hadde størst effekt på arbeidsreiser under 10 km

Siden avstand fremheves som en betydelig hindring, var det interessant å undersøke om effektene av tiltakene varierte avhengig av reiselengden. Vi så størst endring av reisevaner blant de som bor nærmere jobb enn 10 km⁴¹. Blant disse oppga 26 prosent at de har syklet mer i 2023 enn 2022. Vi ser også en tydeligere reduksjon i bilbruk i denne gruppen: Andelen respondenter som oppgav at de kjører bil ofte, gikk ned med 12 prosentpoeng, og andelen som svarte at de aldri kjører bil økte med 6 prosentpoeng. Vi ser en enda større endring hos de som bor nærmere enn 7 km.

⁴⁰ Spørsmålet gikk til de som har svart aldri eller 1 – svært sjelden på spørsmålet om hvor mye de sykler i sommerhalvåret.

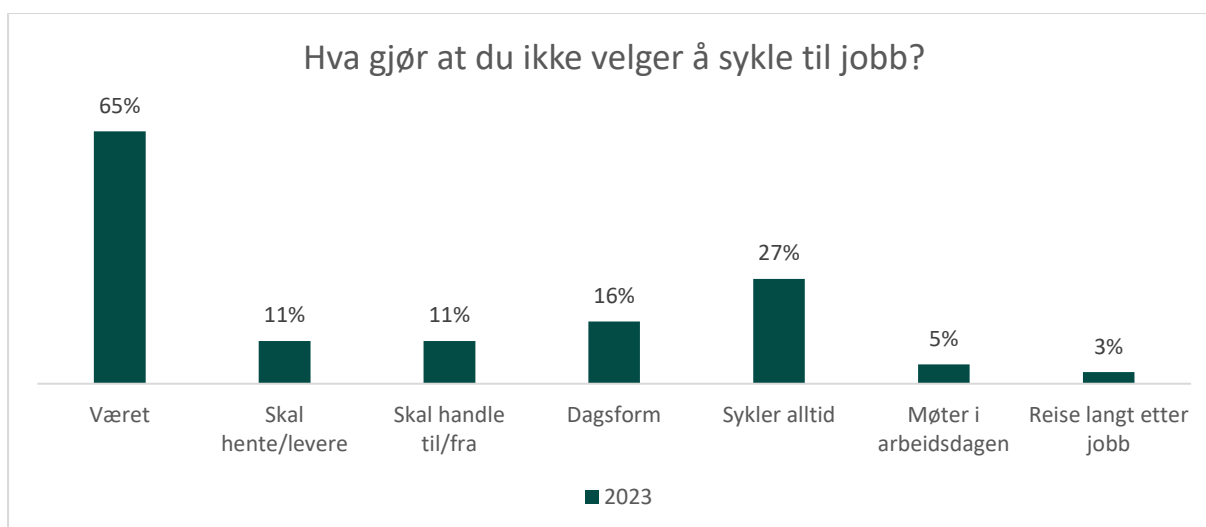
⁴¹ Dette samsvarer med funn i litteraturstudier.



Tabell 3 Søylene angir andel respondenter som svarte at de ofte/svært ofte eller aldri kjørte bil. Søyer til venstre viser samlede svar, søyer til høyre viser de som bor nærmere enn 10 km fra jobb.

Været største hinder blant de som sykler

De som sykler til jobb av og til eller ofte ble spurt om hva som hindret dem i å sykle. I denne gruppen var været det største hinderet. Samtidig så vi at jo mer de syklet, desto mindre opplevde de dette som hinder.

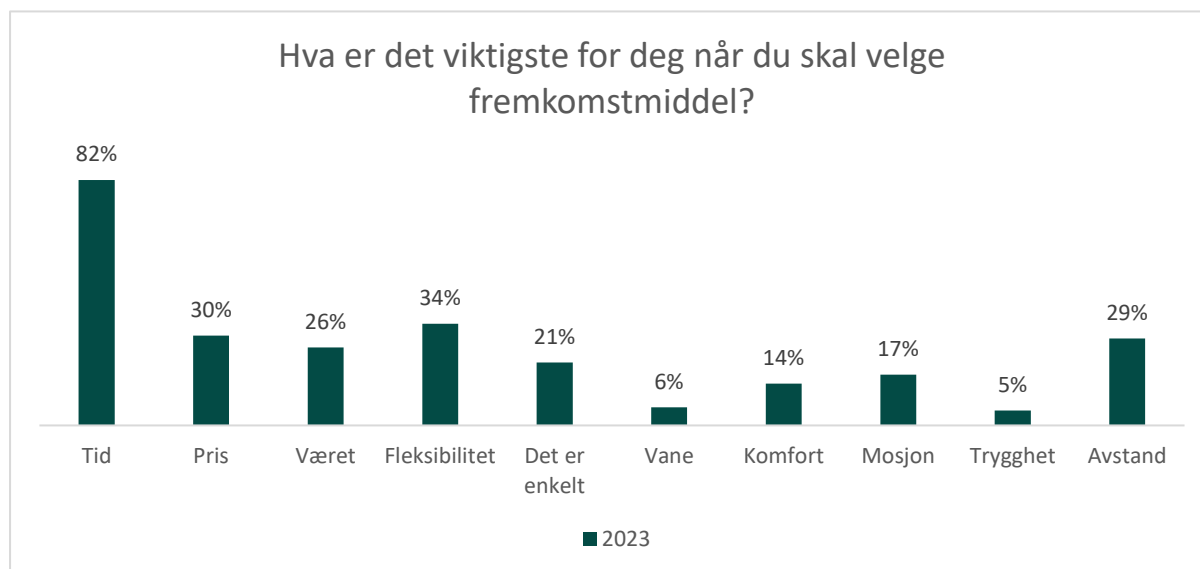


Tabell 4 Søylene angir andel respondenter som oppga respektive faktorer som årsak hvis de velger å ikke sykle til jobb.⁴²

⁴² Spørsmålet gikk til de som har svart fra 2 til 5 på spørsmålet på hvor mye de sykler i sommerhalvåret (5 er svært ofte og 1 er svært sjelden).

Årsaker til valg av transportmiddel er sammensatt

Valg av transportmiddel er styrt av mange faktorer, både bevisste og ubevisste⁴³. Samtidig ser vi noen tydelige tendenser ut fra hva respondentene selv oppgir som viktig. På spørsmål om hva de mener er det viktigste når de velger fremkomstmiddel, oppgis tid som den desidert viktigste faktoren. Dette er i tråd med funn fra en rekke andre undersøkelser.



Tabell 5 Søylene angir andel respondenter som oppga respektive faktorer som viktigst når de skal velge transportmiddel.⁴⁴

Tid, fleksibilitet og pris peker seg ut som de tre viktigste faktorene, men det er tydelig at flere aspekter påvirker de ansattes valg av transportmiddel. Dette ble bekreftet i de kvalitative intervjuene. De ansatte er en sammensatt gruppe med mange ulike behov og preferanser. Samtidig er det noen elementer som går igjen:

Avstand til jobb⁴⁵ og topografi fremheves i intervjuer med ansatte som grunner til å ikke sykle til jobb.

Det er bare en lang oppoverbakke på vei til jobb, og det er ikke alltid det er så veldig fristende.

Kulde og dårlig vær oppleves av flere som et hinder for å sykle. Det samme gjør behov for tilpassede klær.

⁴³ Selv om «vane» ikke oppgis av respondentene å være en viktig faktor når det kommer til valg av transportmiddel, viser forskning har at pendling ofte er en vane snarere enn et aktivt valg som tas hver dag. Å anerkjenne vaner som årsaken til valgene kan oppfattes som å fraskrive seg ansvar eller miste følelsen av kontroll over beslutningsprosessen, og man forklarer rettferdiggjøre gjerne sine rutiner ved å finne rasjonelle forklaringer. Men studier viser at vaner påvirker vår adferd mer enn vi tror.

⁴⁴ De kunne oppgi 1-3 alternativer.

⁴⁵ Ingen av de som ble intervjuet bor lengre enn 10 km fra arbeidsplassen.

Det som irriterer meg med sykling ofte er klærne man må ha på seg.

Jeg er ikke så glad i å gå ut i dårlig vær.

Flere oppgav at de ønsker å skaffe seg elsykkel, men at det er for dyrt.

Å kjøpe ny sykkel er såpass dyrt, at det ikke hadde vært noe aktuelt å gå til innkjøp av noe selv.

Jeg hadde orket å sykle fortsatt hvis jeg hadde hatt el(sykkel).

Noen oppgav at de opplever det som utrygt å sykle i Oslo, særlig i sentrum. Det som oppleves utrygt er gjerne andre syklende og kjørende som ikke viser hensyn.

Det er litt skummelt å kjøre ute i trafikken. Synes ikke syklister og bilister er så flinke alltid på trafikkregler.

Andre påpeker at de blir motivert av kollegaer, og at manglende tilrettelegging for vedlikehold av sykkelen på arbeidsplassen er en barriere mot å sykle:

Jeg hadde nok klart å sykle litt, men det blir en terskel når jeg først skal pumpe, olje, vaske osv.

Det hjelper å se andre kollegaer sykle, blir motivert av det.

3.3 Opplevelse av tilrettelegging på arbeidsplassen

I innsiktfasen lærte vi at god sykkelparkering er en grunnleggende faktor for å få flere til å velge sykkel til jobb. Dette var derfor noe vi bisto med å få på plass til pilotperioden, både i form av rådgivning og utlån av sykkelparkeringsstativer og -bokser. Tilretteleggingen for sykkel på arbeidsplassen kan også omfatte andre elementer, som dusj- og garderobefasiliteter⁴⁶, sykkelvask⁴⁷, ladeskap for elsykkel, utstyr til enkel sykkelservice, m.m.

I noen av de innledende intervjuene ble det nevnt at det manglet trygg sykkelparkering på arbeidsplassen, men at det er godt tilrettelagt for å kjøre og parkere bil.

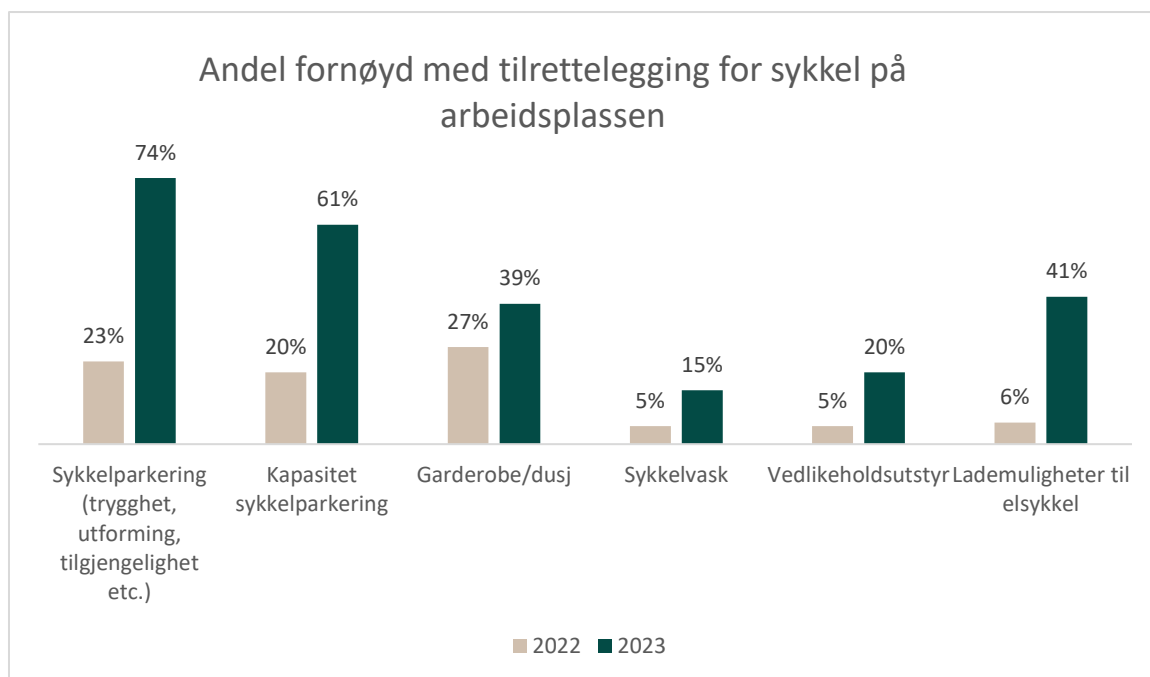
I praksis er det mer tilrettelagt for bil fremfor sykkel [på arbeidsplassen]

Det kom tydelig frem i RVU1 at mange var misfornøyd med fasilitetene i forkant av piloten. Det var også relativt mange som ikke kjente til fasilitetene som var på arbeidsplassen. Grafen

⁴⁶ Blant de som ikke sykler, oppga 14 prosent at det å bli svett er en terskel for å sykle til jobb. Tilgang til dusj- og garderobefasiliteter kan bidra til å senke denne terskelen.

⁴⁷ Sykkelvask kan være et nyttig tiltak for å legge til rette for at flere skal kunne sykle året rundt.

under viser hvor mange som oppgav at de var ganske fornøyde eller svært fornøyde med tilretteleggingen for sykkel på arbeidsplassen i 2022 og i 2023⁴⁸.



Tabell 6 Søylene angir andel respondenter som oppga at de er fornøyde med sykkeltilretteleggingen på arbeidsplassen.⁴⁹

Svarene viser at de ansatte var vesentlig mer fornøyde med tilretteleggingen på arbeidsplassen etter at det ble iverksatt tiltak. Særlig sykkelparkering oppleves bedre i 2023 enn i 2022. I RVU1 oppga 11 prosent at de ikke syklet til jobb på grunn av dårlig tilgang til god sykkelparkering på arbeidsplassen. Ingen svarte dette i RVU2.

Flere ansatte er også fornøyd med tilbud som ikke har endret seg. Dette kan tyde på at informasjon om arbeidsplassenes tilbud generelt har bedret seg noe underveis i pilotperioden.⁵⁰ Det er for øvrig en relativt høy andel som svarte «vet ikke» på enkelte av tiltakene som er innført, noe som kan indikere at det fortsatt er rom for forbedring når det kommer til kommunikasjon.

Virksomhetene fikk låne sykkelstativer fra Bymiljøetaten i pilotperioden. Dette var blant annet for å behovsprøve antallet stativer, la virksomhetene teste anbefalte A-stativer med to låsepunkter, samt å sørge for at sykkelparkering var på plass innen oppstart. I avsluttende intervjuer har ledelsen i alle virksomhetene uttrykt et behov for å beholde eller utvide kapasiteten på sykkelparkeringen, og at de planlegger å gå til innkjøp av egne stativer. Flere oppgav også at de ønsker å beholde den oppgraderte standarden på sykkelparkering med to låsepunkter.

⁴⁸ De som har svart at de aldri sykler fikk ikke dette spørsmålet.

⁴⁹ De som har svart at de aldri sykler, har ikke fått spørsmålet.

⁵⁰ Eksempelvis ble det gjort lite eller ingen forbedringer knyttet til sykkelvask og garderober, men flere er allikevel fornøyd.

3.4 Evaluering av tiltak

Et viktig mål med å prosjektere var å teste ulike tiltak, både for å få erfaring med gjennomføring (se 2.4 Pilotfase), men også for å lære mer om hvordan de ansatte opplevde tiltakene og hvordan de påvirket dem. Vi var også interessert i om det var noen tiltak som bidro direkte til at de syklet mer.



Tabell 7 Søylen angir andel respondenter som oppga at respektive tiltak bidro til at de syklet mer.⁵¹

Bedre sykkefasiliteter på arbeidsplassen⁵², lån av elsykkel, konkurranse⁵³ og inspirasjon fra kolleger/ledelse, er tiltakene flest oppga at bidro til at de hadde syklet mer i perioden.⁵⁴

3.4.1 Summen av tiltak er viktig

Både ansatte og ledelsen i virksomhetene fremhevet at det var den samlede innsatsen og summen av tiltakene som hadde bidratt til økt fokus på sykkel i pilotfasen, og at de ønsket å videreføre mange av tiltakene når pilotperioden var over.⁵⁵ Selv om det er viktig å betrakte tiltakene som en integrert helhet, er det interessant å analysere dem isolert sett.

3.4.2 Utlån av elsykler har stor effekt

Til sammen 32 ansatte benyttet seg av tilbudet med å låne elsykkel gratis i én måned.⁵⁶ Det gav oss en fin mulighet til å følge ansattes reisevaner over tid. Deltagerne fikk tilsendt undersøkelser både i forkant og i etterkant av låneperioden.

⁵¹ Respondentene hadde mulighet til å velge flere svaralternativ. Svaralternativene varierte noe mellom virksomhetene, siden virksomhetene hadde innført litt forskjellige typer/antall tiltak. Prosenten er basert på andelen som ble presentert for svaralternativet. De som svarte de aldri syklet, har ikke fått spørsmålet.

⁵² Dette bekrefter tidligere nevnt kunnskap om viktigheten av trygg sykkelparkering.

⁵³ Det var vel og merke få som ble presentert for dette alternativet og derfor 4 av 17 som svarte dette.

⁵⁴ Det er verdt å nevne at leasing kom i gang sent på en av to virksomheter der dette ble innført.

⁵⁵ Det kom for øvrig innspill om at enkelte av tiltakene burde vært på plass tidligere i pilotperioden, f.eks. motivasjonsplakater og leasing.

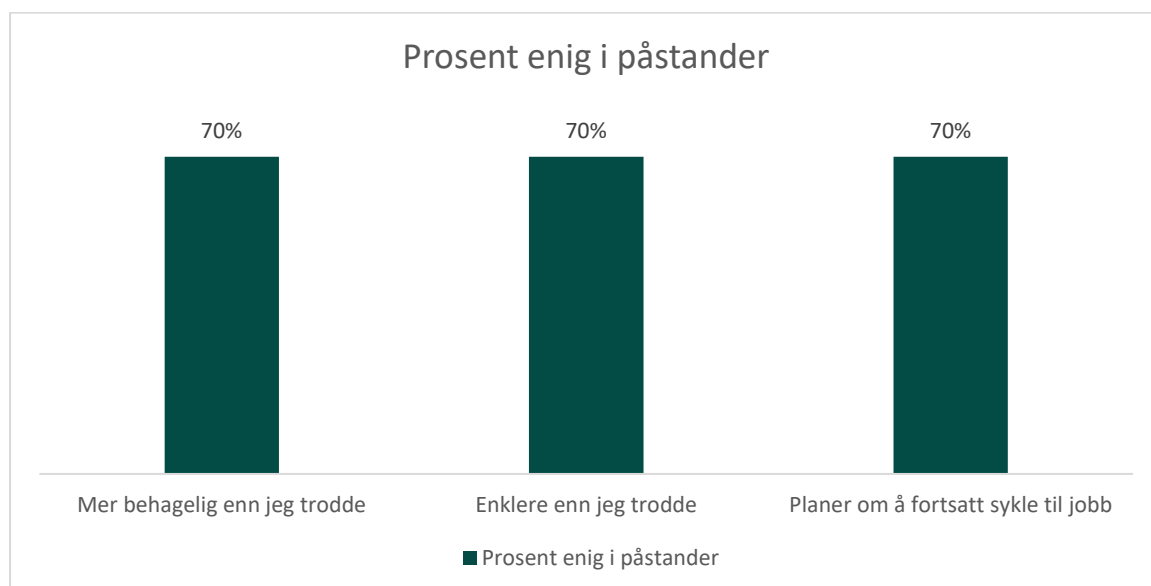
⁵⁶ Grunnet våre mål om å redusere bilreiser, ønsket vi å prioritere de som kjørte bil til vanlig, men for å sikre nok deltakelse valgte vi å tilby sykler til alle som ønsket å delta. 40 prosent av deltagerne kjørte mest bil til vanlig.

Låntakerne ble bedt om å skrive en enkel reisedagbok og sette seg egne mål, i tillegg til å svare på en undersøkelse. 67 prosent oppgav at de syklet ofte eller hver dag i låneperioden. 34 prosent svarte at de syklet mindre enn planlagt; av disse oppgav 40 prosent kaldt og dårlig vær⁵⁷ som årsak. Andre årsaker som ble nevnt var ærender før/etter jobb og dagsform. 37 prosent oppgav at de benyttet bil når de ikke syklet. Det var også flere som sa at dårlig sykkelparkering hjemme var et hinder.⁵⁸

Parkerer inne i egen kjellerbod hjemme. Litt knot med ned trapp og inn 2 dører.

Hjemme må jeg bære opp og ned av kjelleren og det gir en ekstra dørstokkmil. Det er tungt og upraktisk.

.. [sykkelen] måtte etter mye om og men trekkes opp [trappa] med bakhjulet først. Jeg tipper at jeg brukte 15 min på operasjonen.



Tabell 8 Søylene angir andelen av de som lånte elsykkel som sa seg enig i påstandene.

70 prosent svarte at det var enklere og mer behagelig å sykle enn antatt. Like mange oppgav at de ønsker å fortsette å sykle. Av disse svarte syv låntakere at de ønsket å leie sykkel videre for egen regning. Fire ønsket å kjøpe egen elsykkel og seks ønsket å lease via lønnslipp.⁵⁹ En annen effekt tiltaket hadde var at de med positive erfaringer ble "ambassadører" for tilbudet, og bidro til å motivere og inspirere flere til å teste elsykkel. Nesten alle hadde anbefalt elsykkel videre.

Generelt fikk vi gode tilbakemeldinger underveis i prøveperioden.

⁵⁷ Det snøvær i starten av låneperioden for flere av deltagerne.

⁵⁸ Joule hadde i utgangspunktet krav om innendørs/innelåst sykkelparkering for i abonnenter i deres vilkår. Dette er det mange som ikke har tilgang til, så vi ble enige om å heller kommunisere at de måtte ha tilgang til trygg sykkelparkering.

⁵⁹ 11 hadde fortsatt abonnementet to måneder senere. I desember hadde fem fortsatt abonnement. Noen av de som avsluttet hadde kjøpt egen sykkel eller startet å lease.

Det fungerer helt supert!! At jeg ikke har begynt før, det skjønner jeg ikke, for det er jo så gøy og enkelt.

Elsykkelen gjør det også lettere å sykle i regnvær og kulde, rett og slett fordi det «totale ubehaget» er noe lavere på en slik sykkel.

Enkelte av låntakerne som valgte de billigste lånesyklene gav uttrykk for at syklene hadde lite kraft. Noen av disse låntakerne hadde også tekniske utfordringer med syklene underveis i låneperioden. Dette kan gi mindre forutsigbarhet, som igjen kan føre til at man sykler mindre. Det kan derfor være hensiktsmessig å prioritere sykler av god kvalitet og med god motorkraft i slike utlånsordninger.

Vi fikk også bekreftet tidligere funn om at elsykkel kan være et godt alternativ på lengre reiser. Rundt en fjerdedel av de som lånte sykler bodde mellom 10 og 15 km fra arbeidsplassen. Blant disse oppgav de fleste at de hadde syklet mye mer i 2023 enn tidligere.

Det at ansatte fikk låne sykkel i en hel måned viste seg også å være gunstig. Det tar tid å endre vaner⁶⁰. Det kan også ta litt tid å bli vant til å sykle i trafikken hvis man ikke har erfaring.⁶¹ En lengre låneperiode gjorde også tilbudet mindre sårbart med tanke på vær, sykdom, eller andre ytre faktorer som kan ha påvirket valg av transportmiddel i låneperioden.

Hovedmålet med å tilby gratis utlån av elsykler var å gjøre det så enkelt som mulig å teste elsykkel over en periode. Samtidig er det gjerne slik at man føler en større grad av forpliktelse når man selv har investert penger, sammenlignet med det man får gratis. Det er derfor verdt å diskutere om det ville vært enda mer effektivt om de ansatte måtte betale en symbolsk sum for syklene i utlånsperioden.⁶² Dette stemmer overens med utleierens erfaring med at rabatterte tilbud leder til abonnementer på lang sikt i større grad enn gratistilbud. Det var vel og merke ikke et mål i seg selv at de ansatte skulle fortsette abonnementet for egen regning. Det at de ansatte selv inngikk avtale med leverandøren kan likevel ha bidratt til en følelse av eierskap⁶³ og forpliktelse, og at de derfor syklet mer i testperioden. Reisedagboken og å sette seg mål ble trukket frem som en drivende motivasjonsfaktorer i intervjuer med enkelte av de ansatte. Dette gjorde at de tok mer aktive valg når de skulle velge transportmiddel til jobb.

3.4.3 Motivasjons- og informasjonsmateriell

Vi samlet data og tilbakemeldinger fra de ansatte vedrørende motivasjons- og informasjonsmateriell i fire omganger; først gjennom to gruppeintervjuer med fokusgruppene, deretter i RVU2, og til slutt gjennom de kvalitative intervjuer ved slutten av prosjektet.

I gruppeintervjuene ønsket vi tilbakemeldinger på diverse informasjonsmateriell. I den første samtalen i mars 2023 fikk vi tilbakemeldinger på sykkeltips-brosjyre, video om regler i

⁶⁰ Ulik forskning viser at det tar mellom 21 og 66 dager å endre en vane. Enkelte forskere mener det kan ta flere måneder.

⁶¹ Dette ble nevnt i intervju med lånere. Det tok for øvrig ikke lang tid å komme inn i det.

⁶² "Sunk-cost effect": Individuer vil fortsette med en aktivitet man har betalt for, for å unngå å føle at pengene er sløst bort. Vi har en tendens til å følge opp en aktivitet hvis vi allerede har investert tid, krefter eller penger i det.

⁶³ "Endowment effect": Vi verdsetter et produkt høyere når vi føler eierskap til produktet.

trafikken, ulike bilder av forskjellige syklisttyper og sykkelkart tilpasset arbeidsplassen. I den andre samtalen, i august, fikk vi nyttige innspill til utkast på motivasjonsplakater, «sykkelvett»-plakat og mekkebrosjyre.

Vi lærte at budskap og bildebruk treffer ulike personer forskjellig. Gevinster i form av bedre økonomi, tid, helse og gleden ved å sykle ble trukket frem som inspirerende. Samtidig så vi at noe som oppleves inspirerende for enkelte, ikke er like motiverende for andre. Det er derfor hensiktsmessig å vurdere sammensetningen av ansatte når man skal utvikle og spre materiell, samtidig som man har et variert utvalg plakater med bilder og budskap som treffer bredt.

Selv om mange i RVU1 oppga at de motiveres av sykkel som et miljøvennlig transportmiddel, kan klimabudskap i kommunikasjon være utfordrende. Dette så vi også i fokusgruppene, da klimabudskapet opplevdes som minst inspirerende.⁶⁴ Det er også rimelig å anta at de som blir svært motivert av klimabudskap i større grad allerede har valgt et miljøvennlig transportmiddel fremfor bil. I RVU1 så vi at de som svarte at de aldri sykler i mindre grad oppga å bli motivert av at det å sykle kan bidra til å gjøre en innsats for klima og miljø.

De som allerede syklet responderte godt på budskap og bilder som var positivt vinklet, og opplevde at de kjente seg igjen i disse. De som ikke syklet, hadde på den andre siden litt problemer med å tro på budskap og bilder som er veldig optimistiske og glade. De som sjelden eller aldri sykler reagerte i størst grad på bilder med pent vær, da de mener det ikke gir et realistisk bilde av sykling. Det ble vel å merke også påpekt at bilder med syklende i dårlig vær ikke vil oppleves som inspirerende.

Det ble gjort et utvalgt blant plakaten som ble vist til fokusgruppene. Disse ble trykket opp og hengt på de forskjellige virksomhetene i august.

⁶⁴ Selv om miljøsaken engasjerer, er det ofte lang avstand til den enkeltes liv. Det er viktig å gjøre budskapet relevant for mottakeren. Kommunikasjon må belyse hvordan tiltak kan være med på å gjøre hverdagen litt bedre. *Effektiv klimakommunikasjon – Trender og fakta, 2018*



Figur 4 Eksempler på plakater som ble hengt opp hos virksomhetene.

I RVU2 spurte vi hvilke plakater respondentene opplevde som mest interessante og inspirerende. Jevnt over var plakaten godt likt, men særlig plakaten med budskap knyttet til økonomi (plakat 1), humør/helse (plakat 2), og kart over anbefalte sykkelruter (plakat 8) ble trukket frem som inspirerende. Også plakat med oversikt over trafikkregler (plakat 7), og plakat med ulike motiverende budskap (plakat 4) ble fremhevet.

Tilbakemeldinger fra kvalitative intervjuer med ansatte i november bekreftet at plakaten fungerte godt som en påminnelse om å sykle. Ledelsen i virksomhetene opplevde plakaten som en nyttig del av det større bildet og det samlede fokuset på å velge sykkel til jobb. Det kom tilbakemeldinger på at plakaten burde vært hengt opp tidligere i sesongen i sammenheng med kick-off.

3.4.4 Gratis sykkelverksted populært

Alle virksomhetene trakk frem gratis sykkelverksted om våren som særlig positivt, og flere ansatte/virksomheter uttrykte ønske om å gjenta dette i årene fremover. Tiltaket kan ha vært nyttig for å gi nytt liv til sykler som har stått glemt i kjellere og boder, og for å få de ansatte til å komme i gang med å sykle på våren. Selv om tiltaket alene ikke nødvendigvis er det som har størst effekt med tanke på varig endring av reisevaner, var det et synlig tiltak som bidro til at samtalen og interessen rundt å sykle til jobb kom i gang i starten av sesongen. Flere gav også uttrykk for at det var stor begeistring knyttet til sykkelproduktene som ble delt ut på samme arrangement (lykter, ringeklokker, mekkesett, sykkelkart med mer), og dette ble også et samtaleemne i ettertid.

3.4.5 Potensial med bedriftssykler

Tre av virksomhetene kjøpte inn tjeneste-elsykler. Hos én av virksomhetene ble syklene kun benyttet utenfor arbeidstid. På de to andre ble de kun benyttet i arbeidstiden⁶⁵. Bedriftssykler til bruk i arbeidstiden var et relativt populært tiltak, særlig hos én av virksomheter hvor dette

⁶⁵ Planen var å tilgjengeliggjøre syklene til lån av syklene etter arbeidstid også i disse virksomhetene, men dette tilbudet kom ikke på plass i løpet av pilotperioden.

ble innført. I intervjuer med ansatte ble dette trukket frem som et veldig godt tiltak, da ansatte i den aktuelle virksomheten gjennomførte mange korte reiser som enkelt kan tas med sykkel. De som benyttet seg av tilbudet var veldig fornøyd, men påpekte at det var et stort potensial for å få flere til å benytte seg av det.

«Tjenestesyklene har vært 10 av 10.» «Jeg tror det er endel som ikke har fått det med seg og ikke har bevisstheten på det.»

Bedriftssykler kan være et nyttig tiltak for at ansatte skal få oppleve hvor enkelt og behagelig det er å komme seg rundt på elsykkel, men det er noen viktige elementer som må være på plass:

- Syklene må være synlige: Hos flere av virksomhetene står bedriftssyklene i sykkelgarasjer der syklene ikke er synlige for de ansatte. Det er lett å glemme at det eksisterer et tilbud hvis man ikke jevnlig og aktivt kommuniserer det. Dette kan f.eks. løses ved at én eller flere av bedriftssyklene kan stå synlig tilgjengelig i resepsjonen der dette er mulig.
- Syklene må være tilgjengelige: Der syklene er parkert i en garasje med en nøkkel som må hentes et annet sted, kan terskelen fort bli høy for å benytte seg av dem. Det er også viktig å ha et enkelt booking-system, så de ansatte vet at den er tilgjengelig for når de skal benytte den.
- Det må være et godt system for lading av elsyklene: Opplever man at en sykkel man har booket har flatt batteri, kan dette fort oppleves som et uforutsigbart system. Det må derfor innføres rutiner for lading. Dette kan f.eks. være en oppgave knyttet til ansatte i resepsjonen. Eventuelt må det legges opp til lading av batteriet som enkelt kan gjøres av den som benytter sykkelen.
- Syklene bør kunne benyttes i all slags vær: Vi har sett at dårlig vær oppleves som en barriere for mange som sykler. Det kan være hensiktsmessig at virksomheten tilbyr utstyr, som regnponcho, for å senke terskelen for å benytte syklene i all slags vær.⁶⁶ Det er også viktig med piggdekk på bedriftssyklene om vinteren, slik at de kan benyttes hele året⁶⁷.

Andre barrierer som ble nevnt knyttet til bedriftssykler, er behovet for trygg sykkelparkering dit man skal reise.

I samtaler med ansatte og ledelse hos den ene virksomheten ble bedriftssyklene trukket frem som et viktig tiltak, men det ble påpekt at tilbudet først kom ordentlig på plass sent i prosjektet og at de ikke hadde markedsført tilbudet nok.

⁶⁶ Erfaring med tjenestesykler i Oslo kommune viste at tilgang til ekstrautstyr, som regnponcho og vanntette sykkelvesker, var populært og mye brukt (Inga Margrete Ydersbond 2019).

⁶⁷ Vi har gjennom undersøkelser knyttet til piggdekktilskudd erfart at piggdekk på sykkelen i stor grad senker terskelen for å sykle hele året.

Tilbud om å låne elsyklene hjem var populært hos virksomheten som innførte dette⁶⁸, men det er noe usikkerhet knyttet til om dette hovedsakelig ble et tilbud som ble benyttet mye av noen få⁶⁹. Det er også usikkert om lån av elsykkelen videre bidro til at de kjøpte sin egen sykkel.

3.4.6 Leasing av elsykkel over lønsslipp

I forkant av pilotperioden var leasing av elsykkel noe som ble etterspurt blant de ansatte i virksomhetene. Leasing ble innført i to virksomheter, men ble ikke benyttet av så mange i løpet av pilotperioden.⁷⁰ Dette kan komme av flere årsaker:

- Leasing kom sent i gang: Leasing via lønsslipp kan være tidkrevende å få på plass for en arbeidsplass. Av ulike årsaker kom tilbudet om leasing hos den ene virksomheten først i gang etter sommeren. Erfaringene fra de som tilbyr leasing er at de opplever flest registreringer tidligere i sesongen.
- Kommunikasjon: I samtaler med ansatte kom det frem noen svakheter i kommunikasjonen knyttet til leasing. På enkelte av virksomhetene var det generelt utfordrende å nå ut til ansatte med informasjon på grunn av mange deltidsansatte og derfor utfordrende internkommunikasjon. Samtaler med ansatte antydte også at det var noe uklart hvem leasing kunne være nyttig for og hvorfor leasing kunne passe for dem. Det hadde vært hensiktsmessig å fokusere på *hvorfor*, ikke bare *hvordan* i markedsføring av et slikt tilbud. Noen leasingtilbydere trakk frem at leasing var mest populært i virksomheter der det ble kommunisert med “store bokstaver”.
- Ta tiden til hjelp: Ifølge leasingtilbyderne er det vanlig med få påmeldte den første registreringsrunden, og at flere registrerer seg når ordningen har “satt seg”. Samtaler med ansatte og ledelse viste at det var flere som satt på gjerdet, og som hadde planer om å registrere seg våren 2024. Som vi lærte både i RVU2 og intervjuer med ansatte, er det gjerne inspirasjon fra kollegaer som er den største motivasjonsfaktoren, derfor er det mer sannsynlig at man registrerer seg hvis andre har meldt seg på og er fornøyd med tilbudet.
- Økonomi: Lønnsnivå og prisfølsomhet varierer veldig fra virksomhet til virksomhet. For noen vil tusen kroner i måneden oppleves som en høy terskel. Dette kom frem i både RVU2 og i intervjuer. Enkelte oppga dette som grunn til å ikke benytte seg av tilbudet, særlig fordi det er så lang bindingstid. Det kan være hensiktsmessig å involvere ansatte når en virksomhet skal bestemme seg for prismodell. F.eks. kan det for noen være hensiktsmessig med en lavere månedspris, mot at man får mulighet til å kjøpe ut sykkelen til en noe høyere sum. Delvis subsidiering via arbeidsplassen kan også være et virkemiddel, men da er det viktig å kommunisere dette tydelig ut. Det kan for øvrig være lite hensiktsmessig at en slik subsidiering går på bekostning av andre goder, særlig der man må velge mellom transportformer. Dette kan føre til at man velger bort sykkel hvis det ikke allerede er en vane.

Dialog med Hjemjobbhjem og andre som har tilbudt leasing over tid, samt leasingtilbydere, viser at leasing er et populært tilbud. Leasing kan løses på flere måter, både når det kommer

⁶⁸ Syklene syklet 1099 km og ble benyttet i 124 dager i løpet av ca 6 måneder.

⁶⁹ 29 prosent av de som svarte at de syklet i 2023, oppgav at lån av jobbens sykkel bidro til at de syklet mer, men det var relativt lav svarprosent på RVU2 i denne virksomheten, så her må man medberegne noe usikkerhet.

⁷⁰ Per november 2023 hadde fem ansatte per virksomhet registrerte seg.

til prismodell og tjenester. For enkelte vil også det å leie elsykkel være et bedre alternativ, f.eks. hvis de vet at de kun skal sykle om sommeren, eller er usikre på om elsykkel kan fungere for dem og vil teste det en periode. Et alternativ kan være at man via leasing-tilbyder eller arbeidsplassen får mulighet til å låne elsykler i en periode før man binder seg for en lenger periode.

3.4.7 Sosiale aktiviteter

RV2 viser at mange har blitt inspirert og motivert av kollegaer og ledelse. Sosiale aktiviteter knyttet til sykkel, kan derfor være hensiktsmessig. I denne piloten har vi latt virksomhetene styre hvorvidt de ønsker å utføre slike aktiviteter.

Aktivitetskonkurranse ble testet hos en av virksomhetene, og ble trukket fram som motiverende både i RVU2 og gjennom kvalitative intervjuer med ansatte. Det er viktig at slike konkurranser oppleves som motiverende også for de som ikke har mulighet til å sykle hver dag. En løsning kan være at både de som sykler mest og tilfeldige deltakere får mulighet til å vinne, slik at man motiveres til å både sykle mye og å sykle litt. Konkurransen bør være enkel å delta på.

Kick-off-arrangementene hos virksomhetene i forbindelse med prosjektstart fungerte også som et positivt, sosialt samlingspunkt. Disse bidro til å få i gang samtaler om sykling til jobb på arbeidsplassen. Å knytte sykkelSERVICE på våren til et sosialt arrangement kan være nyttig for å inspirere flere til å finne frem sykkel.

Andre sosiale tiltak som kan ha effekt, men som i mindre grad har blitt testet i denne piloten, er aktiviteter som skaper økt samhold og fellesskap, som for eksempel felles sykkel tur og andre organiserte sykkelaktiviteter.

3.4.8 Ønske om reisegodtgjørelse: Arbeidstid eller økonomisk kompensasjon

Vi vurderte også alternative tiltak som ikke ble inkludert i piloten. Kjøregodtgjørelse for sykling og mulighet for å regne sykling til jobb som en del av arbeidstiden er eksempler på dette. Det var betydelig interesse for begge alternativene i RVU1 og i intervjuer med de ansatte. Selv om dette ble kommunisert til virksomhetene, ble ikke slike tiltak iverksatt i pilotprosjektet. Særlig ble sykling som en del av arbeidstiden fremhevet som et ønsket tiltak blant de ansatte. Dette kan f.eks. løses ved at ansatte i virksomheter som har trening i arbeidstiden kan regne deler av turen til jobb som «trening». Ingen av virksomhetene i pilotprosjektet tilbød dette. Det er imidlertid utfordrende å gjennomføre dette i virksomheter med ansatte som jobber skift eller har begrenset fleksibilitet i arbeidstid, for eksempel i helseforetak. I slike organisasjoner kan kjøregodtgjørelse for sykling være et mer realistisk og foretrukket alternativ. Dette ble også påpekt av ansatte i intervjuer.

3.4.9 Utfordrende å innføre parkeringsrestriksjoner

Innsiktsfasen viste at det er nyttig å benytte både pisk og gulrot hvis man skal få ansatte til å velge sykkel fremfor bil. Alle fire pilotvirksomhetene tilbyr gratis parkering til de ansatte i varierende grad. Bilparkering på eller ved jobb er et premiss for å kunne kjøre bil til jobb, og studier viser at bilandelen halveres når det gjøres vanskeligere å parkere. Virksomhetene uttrykte at det ikke er ønskelig å fjerne eller endre betalingsmodell for parkering⁷¹, og

⁷¹ Tre av virksomhetene reduserte for øvrig mengden bilparkering noe, da det var behov for plassering av sykkelparkering.

begrunner dette med kveldsarbeid, behov for parkering til besøkende, at ansatte bor langt unna arbeidsplassen, behov for bil i arbeidstiden, og at de ønsket gulrot, ikke pisk. Hvis det skal innføres parkeringsrestriksjoner på arbeidsplasser, kan det være hensiktsmessig at en tredjepart, f.eks. en høyere myndighet, som kommunen, innfører dette for å unngå misnøye og konflikt rettet mot ledelsen lokalt.⁷² Dette gjelder særlig i mindre virksomheter der ledelsen er tett på de ansatte.

3.4.10 Kommunikasjon av tiltak

Generelt ser vi viktigheten av god kommunikasjon internt i virksomhetene. Ikke alle ansatte fikk med seg de ulike tilbudene i pilotprosjektet, eller forstod hva de innebar og hvorfor dette var nyttig for dem.

«Jeg snakket høyt om at jeg [lånte] elsykkel og da sa flere "hæ, det ville jeg også gjøre". De hadde ikke fått med seg det heller.»

Særlig i virksomheter der ansatte jobber lite foran skjerm, eller der det er mange deltidsansatte og turnusarbeid, kan det være utfordrende å få ut viktig informasjon om nye tilbud for de ansatte.⁷³ Det er også viktig at ansatte ikke bare får vite om at tilbudene eksisterer, men også *hvorfor* dette kan være relevant for dem.

En annen måte ledelsen kan påvirke de ansattes vaner på, er å tydelig kommunisere de ulike tilbudene spesielt til nyansatte. Pendling er en vane, ikke et aktivt valg man tar hver dag, og man ser ikke etter alternativer uten god grunn. Ny reisevei som følge av jobbskifte eller flytting fører til at et nytt aktivt valg må tas knyttet til transportmiddel på arbeidsreisen. Dette gir god mulighet til å påvirke valget den nyansatte tar.

3.4.11 Viktig med veiledning og støtte for å gjennomføre tiltak

Ledelsen i alle virksomhetene har oppgitt både underveis i pilotprosjektet og i avslutningssamtalene at mange av tiltakene og tilbudene ville vært vanskelig å få til uten hjelp og støtte. Mange av tiltakene var også helt nye og ukjente for virksomhetene. De hadde derfor stort behov for veiledning underveis. De fleste av virksomhetene har også uttalt at de ønsker å videreføre noen eller flere av tilbudene etter prosjektperioden, som blant annet sykkelverksted, leie/leasing av elsykler og bedriftssykler. De har også fått et klarere bilde av hvordan de kan jobbe videre med å utbedre fysisk tilrettelegging basert på våre innspill og rapporter. Flere har uttrykt at det kunne vært ønskelig med mer veiledning i fremtiden.

Selv om det var et stort ønske om å satse mer på sykkel i alle virksomhetene, oppgir de at de aldri ville kommet særlig langt uten at Bymiljøetaten har vært aktive pådrivere og stilt krav til gjennomføring. Å tilrettelegge for sykkel kan være ressurskrevende, og for mange virksomheter vil dette komme i tillegg til vanlige arbeidsoppgaver. "Overskuddsprosjekter" som dette kan derfor bli lavere prioritert i den store sammenhengen. Vi har derfor ønsket å gjøre gjennomføring av tiltak så enkelt som mulig, gjennom å ha dialog med leverandører, tilby

⁷² Dette kom blant annet frem som et innspill fra intervjuer med ledelse.

⁷³ En løsning, som ble trukket frem i et intervju, kan være å lage informative og motiverende flyere som kan være tilgjengelige på fysiske fellesmøter.

informasjon og ressurser og utvikle ferdigproduserte maler og materiell. Dette har virksomhetene satt stor pris på.

3.5 Sertifisering av sykkelvennlig arbeidsplass

Alle virksomhetene ble sertifisert som sykkelvennlig arbeidsplass av Syklistenes Landsforening (SLF) både før etter pilotperioden var over.⁷⁴ De fikk alle en markant økning i poeng sammenliknet med før piloten, men alle har likevel en del å jobbe med for å nå helt opp.

SLF registrerte stor endring i ledelsen i virksomhetene både når det kommer til holdninger, motivasjon og forståelse av hva som skal for å bli en sykkelvennlig arbeidsplass.

3.6 Støtteordninger

Da prosjektet kom i gang hadde Klimaetaten flere ulike tilskuddsordninger som var relevante for måloppnåelse i dette prosjektet. Vi ønsket å se på hvordan virksomhetene opplevde søknadsprosessen og verdien av tilskuddet.

Grønn jobbreiseordning har vært en støtteordning for kommunale virksomheter. Det var kun én kommunal virksomhet i pilotprosjektet. Midtåsenhjemmet opplevde søknadsprosessen som relativt enkel å forstå, men påpekte at det var veldig nyttig at vi bistod med utarbeidelse og innspill før den ble sendt inn. Virksomheten hadde ikke hørt om støtteordningen før pilotprosjektet, men de mente støtten var essensiell for å kunne tilrettelegge bedre for sykkel for de ansatte.

Aktiv til jobb, Trygg sykkelparkering på jobb, Vrakpant for parkeringsplass og Elektrisk lastesykkel for virksomheter er alle tilskuddsordninger som private virksomheter har kunnet søke på. To virksomheter benyttet seg både av «Aktiv til jobb» og «Trygg sykkelparkering på jobb». Begge virksomhetene opplevde søknadsprosessen og rapporteringen i etterkant som tungvint, og var usikre på om arbeidet var verdt det, ettersom støtten var såpass lav. De opplevde at tilskuddet ikke bidro til å være den ekstra dytten som skal til for at man gjør et større innkjøp, siden de opplevde prosessen tung i forhold til utbyttet.

Tilskuddsordningen *Sykkelparkering i borettslag og sameier*, er veldig relevant for å øke andelen arbeidsreiser på sykkel, siden tilnærmet alle reiser til jobb starter hjemme. I RVU1 oppgav ca. 20 prosent at de ikke hadde trygg sykkelparkering hjemme. Flere av disse etterlyste bedre sykkelparkering, og oppgav at de ikke syklet fordi de ikke hadde trygg sykkelparkering hjemme. Noen av dem som lånte elsykkel via Joule, oppgav mangel på sykkelparkering hjemme som et problem. Vi anbefalte flere av disse å ta kontakt med styret i eget borettslag. Vi oversendte informasjon om de ulike tilskuddsordningene knyttet til sykkelparkering som eksisterer i dag, slik at de kunne videreformidle dette.⁷⁵

⁷⁴ Virksomhetene ble sertifisert til henholdsvis sølv og bronse.

⁷⁵ Det var dessverre ikke kapasitet til å følge opp dette videre med borettslagene i pilotperioden. Det er satt i gang et arbeid med et kunnskapsgrunnlag for trygg sykkelparkering der disse problemstillingene vil tas tak i. Der vil det være mulig å se nærmere på hvilke hindre borettslag møter på tilknyttet etablering av trykk sykkelparkering.

4. Oppsummering og konklusjon

Formålet med prosjektet har vært å samle erfaring og kunnskap om hvordan Oslo kommune best kan jobbe for å øke sykkelandelen på arbeidsreiser. I dette har vi inkludert flere delmål som støtter opp om det overordnede målet. I det følgende vil se på de viktigste resultatene fra hvert delmål.

Delmål 1: Kartlegge, teste og evaluere effekten av ulike tiltak og faktorer som påvirker sykkelandelen på arbeidsreiser

En essensiell del av dette prosjektet har vært å undersøke hvilke sykkelfremmende tiltak som fungerer best blant virksomheter i Oslo. Dette har vi gjort over en pilotperiode på seks måneder, hvor vi jobbet tett opp mot fire pilotvirksomheter, og testet sykkelfremmende tiltak. I forkant av pilotperioden gjorde vi et grundig kartleggingsarbeid for å samle kunnskap og planlegge hvilke tiltak vi ønsket å teste.

Kartlegging og testing av tiltak

I arbeidet med å kartlegge relevante tiltak gjennomførte vi litteraturstudier og samtaler med andre som har innført lignende tiltak og/eller kartlegginger. Vi fikk også nyttige innspill fra RVU1, og samtaler med fokusgrupper og ledelsen i pilotvirksomhetene. Basert på dette arbeidet, og gjennom dialog med virksomhetene, kom vi frem til hvilke tiltak som skulle testes i hver virksomhet.

Gjennom innsiktsfasen identifiserte vi at tiltak som fremmer elsykkel er særlig velegnet til å få flere til å sykle, og endre reisevaner fra bil til sykkel. Dette kommer av at elsykkel kan bidra til å senke terskler knyttet til avstand, topografi og tidsbruk. Flere studier viser at gjennomsnittlig avstand på en elsykkelreise er 10 km. Dette samsvarer godt med gjennomsnittsavstanden på en arbeidsreise i Oslo, som er på 11 km.

I tillegg til ulike initiativer knyttet til elsykkel, testet vi en rekke andre potensielt effektive tiltak. Dette inkluderte fysisk tilrettelegging, som å etablere tilgang på god og trygg sykkelparkering på jobb, samt aktiviteter knyttet til motivasjon og inspirasjon, for eksempel sykkel-service og informasjonsmateriell. Utover dette ønsket vi å teste incentiver som gjør det mindre attraktivt å kjøre bil og mer fristende å sykle. Slike tiltak inkluderer parkeringsrestriksjoner, kjøregodtgjørelse for sykkel og sykling til jobb som en del av arbeidstiden. Det var imidlertid ingen virksomheter som var særlig villige til å gjennomføre slike tiltak.

Effekt av tiltak

Det tar tid å endre vaner. Det er derfor vanskelig å konkludere om varig effekt av tiltakene vi har innført⁷⁶. Enkelte tiltak ble også innført sent i prosessen, og har ikke nødvendigvis påvirket resultatet i betydelig grad.⁷⁷ Til tross for dette ser vi tydelige tendenser til at flere har begynt å sykle i løpet av perioden. Reisevaneundersøkelsen viser at en femtedel av de ansatte syklet mer i 2023 enn året før. På reiser under ti kilometer ser vi også en vesentlig dreining fra bil til

⁷⁶ Det kunne i så måte vært interessant å følge virksomhetene videre og se om effekten styrker seg over tid.

⁷⁷ Ledelsen i de ulike virksomhetene gav uttrykk for at det først var i 2024 at de kommer seg ordentlig i gang med tiltakene de har fått på plass, og at pilotfasen i 2023 har fungert som en *rigge* fase for de ulike tilbudene.

sykkel. I avsluttende samtaler bekrefter ansatte og ledelse at de opplever at langt flere sykler til jobb og at sykling har blitt et mer omtalt tema på arbeidsplassen.

Enkelte tiltak vi har testet virker å ha hatt større effekt enn andre. Tiltakene som ble innført knyttet til elsykkel har på mange vis bekreftet funnene fra kartleggingsfasen, om at elsykkel bidrar til å senke terskler og øke potensialet for at flere sykler til jobb. Blant de som testet elsykkel over en lengre periode, var tilbakemeldingene gjennomgående positive. De ansatte som lånte elsykkel oppga i all hovedsak dette som grunn til at de syklet mer i pilotperioden. En vesentlig andel ønsket å fortsette å sykle til jobb etter pilotperioden, noe som indikerer en langvarig effekt. Også tilbud om å låne elektriske bedriftssykler var populært.

Resultatene viser at trygg og god sykkelparkering, både inne og ute, er viktig for å gjøre sykkel mer attraktivt på arbeidsreiser. Dette gjelder særlig for bruk av elsykkel, som for mange er en betydelig investering, og skaper økt behov for trygg oppbevaring. Fysisk tilrettelegging bør imidlertid kombineres med andre tiltak som får de ansatte opp på sykkelen.

Motivasjonstiltak kan inspirere og øke fokuset på sykkel blant de ansatte. Sykkelverksted om våren var veldig populært, og i kombinasjon med et kick-off-arrangement bidro dette til å få de ansatte til å komme i gang med sykling etter vintersesongen. Mange ansatte fremhever at de ble inspirert og motivert av kollegaer og ledelse. Dette kan tyde på at tiltakene har hatt en ambassadøreffekt, gjennom at de som lånte elsykler, deltok på sykkelverksted, aktivitetskonkurranse, o.l. fikk et økt sykkelengasjement, som forplantet seg videre til andre ansatte. Informasjons- og motivasjonsmateriell har vært et godt supplement for å holde sykkelinteressen oppe over tid.

Samlet sett viser resultatene at flere har begynt å sykle, og spesielt tiltakene knyttet til elsykkel har bidratt positivt til denne utviklingen. Samtidig ser vi at det ikke er nok med ett enkelttiltak for å øke sykkelandelen vesentlig. Det er den samlede innsatsen og summen av tiltak som har gitt en større utløsende effekt.

Delmål 2: Innhente nok kunnskap til å kunne gi effektiv veiledning til virksomheter
Et viktig mål i dette prosjektet var å se nærmere på hvordan kommunen kan gi mest mulig hensiktsmessig og effektiv veiledning til virksomheter. I det følgende skal vi se på hvilke erfaringer vi sitter igjen med og hva vi anbefaler i videre arbeid med oppfølging av virksomheter.

Erfaringer fra å veilede og følge opp virksomheter

Det har vært arbeidskrevende å starte opp en helt ny ordning som inkluderer veiledning, oppfølging og igangsetting av sykkelvennlige tiltak i virksomheter. Det er imidlertid verdt å påpeke at vi ser stort potensial i å effektivisere og standardisere en slik ordning på en måte som gjør den enklere å oppskalere og videreføre over tid.

Vi har erfart at veiledning er svært nyttig, og i noen tilfeller helt essensielt, for å få pilotvirksomhetene til å komme i gang og opprettholde sykkelvennlighetsarbeidet. Denne type satsing kan være ressurskrevende for en virksomhet, og kommer oftest i tillegg til vanlige arbeidsoppgaver. Ledelsen i virksomhetene opplevde det som positivt at vi var aktive pådrivere, og at vi satte opp tidsplaner og sendte ut påminnelser om hva som måtte gjøres. Videre har vi bidratt til å senke tersklene for gjennomføring, gjennom blant annet å kartlegge

tilbydere/leverandører av leasing og leie av elsykkel, arrangere aktiviteter, utvikle materiell og sørge for utlån og montering av parkeringsstativer.

Vi har også hatt meget god nytte av å snakke med fokusgrupper og fra intervjuer med ansatte. De ansatte har bidratt med et annet perspektiv enn ledelsen. Fokusgruppene har kommet med nyttige innspill til hvordan vi skal legge opp tiltakene, innsikt i situasjonen på arbeidsplassen og ulike behov.

Videre arbeid med å veilede og følge opp virksomheter

For å kunne tilby en rådgivningstjeneste som gir gode resultater, må den både møte virksomheter i startfasen og underveis i prosessen. Rådgiving og veiledning er i mange tilfeller essensielt for at tiltak skal komme på plass, og for å inspirere og motivere til å holde sykkelsatsingen gående.

For å redusere arbeidsomfanget knyttet til veiledning og oppfølging av bedriftene, kan en løsning være å opprette en ressursbank/ressursportal på nett. En slik bør være åpen og tilgjengelig for alle og inneholde standardiserte løsninger, informasjonsmateriell og forslag til tiltak. Det kan det være nyttig å utvikle en skriftlig veileder som del av ressursbanken. Denne kan benyttes inn i arbeidet med å rekruttere og inspirere virksomheter til å komme i gang. Veilederen kan inneholde enkle instruksjoner for hvordan virksomheter mest effektivt kan legge til rette for at flere kan sykle til jobb, og anbefale tiltak og prosess. Veilederen kan trykkes opp, men bør også bearbeides i et digitalt format som et tilskudd til ressursbanken.

Delmål 3: Innhente nok kunnskap til å kunne anbefale hvordan Oslo kommune bør jobbe videre med mål om økt sykkelandel på arbeidsreiser

I det følgende skal vi se på hvordan Oslo kommune kan styrke arbeidet med å øke sykkelandelen på arbeidsreiser, basert på erfaringene fra dette prosjektet.

Nyttig med økonomiske insentiver

For enkelte virksomheter er økonomisk støtte et viktig premiss for at det skal være mulig å gjøre tiltak. Gjennom dette prosjektet har vi imidlertid erfart at det er lite kjennskap til kommunens støtte- og tilskuddsordninger, og at støtten oppleves som lav og prosessen som tungvint og uforutsigbar.

Vi anbefaler at det etableres nye støtte- og tilskuddsordninger for tiltak som legger til rette for aktive reiser, både for kommunale og private virksomheter, samt for borettslag og sameier. For at disse skal fungere bedre enn i dag, må støtten være relativt høy, søknadsprosessen enkel og intuitiv, og ordningene må kommuniseres tydelig og aktivt.

Det er også verdt å påpeke at økonomiske tilskudd fungerer best når de bakes inn som del av en sammensatt mobilitetspakke som også inkluderer restriktive og kommunikative tiltak (Ciccone 2020).

Kombinasjonsreiser

Mange velger bort sykkel fordi de opplever at de har for lang reisevei til jobb. Det kan derfor være hensiktsmessig å vurdere mulighetene for et mer helhetlig mobilitetstilbud. Gjennom å legge til rette for å enklere kombinere sykkel og kollektiv, vil man kunne bidra til kommunens mål om redusert biltrafikk, også på de lengste reisene.

Oslo kommune må gjør mer for egne ansatte

Som den største arbeidsgiveren i Oslo bør kommunen gjøre mer for å motivere egne ansatte til å sykle.⁷⁸ Dette kan direkte bidra til å øke sykkelandelen, samtidig som kommunen kan være et forbilde for andre virksomheter. Ettersom kommunen består av mange ulike arbeids- og tjenestesteder, bør det gjøres et samlet og målrettet løft for å tilrettelegge disse for sykkel. I tillegg til tilrettelegging og gjeninnføring av økonomiske støtteordninger, bør det gjøres mer for å veilede kommunale virksomheter, forenkle prosessene og igangsette tiltak som motiverer flere til å sykle. Det bør også opprettes et leasing- eller lånetilbud for kommunalt ansatte som ønsker å teste elsykkel til jobb.

Mange kommunale arbeidsplasser har fortsatt gode ordninger for de som ønsker å kjøre bil til arbeidsplassen. Vi anbefaler at Oslo kommune gjør et foregangsarbeid med å omdisponere areal og midler som i dag gjør det attraktivt å kjøre bil, til å innføre tiltak som gjør det mer gunstig å benytte mer klimavennlige transportmidler.

Nasjonalt regelverk må støtte mål om økt sykling

Hvis sykkel i større grad skal ta over for personbil på arbeidsreiser, bør det gjøres nasjonale grep som gjør det mer gunstig å benytte sykkel fremfor bil til jobb. Oslo kommune bør i så måte være en aktiv pådriver opp mot nasjonale myndigheter og endring av regelverk. Momsfritak på elsykkel og mulighet for elsykkel-leasing trukket fra bruttolønn⁷⁹ er tiltak som vil bidra til å senke terskelen for å kjøpe egen sykkel. I dagens skattesystem favoriseres bilbruk fremfor aktiv og miljøvennlig transport. Arbeidsgiver kan tilby skattefrie fordeler for ansatte, som gratis parkeringsplasser for bil, mens tiltak for å øke arbeidsreiser med gange og sykkel medfører skatteplikt. Oslo kommune bør legge press på å få endret regelverket for fordelsbeskatning, slik at det blir mulig for arbeidsgivere å gi ansatte insentiver for aktive og miljøvennlige arbeidsreiser.⁸⁰

⁷⁸ I Sykkelstrategien står det blant annet at «Noe av det første Oslo kommune kan gjøre for å lykkes med å engasjere hele byen i sykkelsatsingen, er å starte med seg selv» og at kommunale etater og virksomheter bør tilby gode sykkel fasiliteter.

⁷⁹ Slik det gjøres i Danmark og Sverige.

⁸⁰ I dag anses f.eks. utlån av sykler og sykkel service som skattepliktige fordeler. Samtidig praktiseres ikke gratis bilparkering til ansatte som en skattepliktig fordel.

5. Referanser

- Alberto Castro, Mailin Gaupp-Berghausen, Evi Dons, Arnout Standaert, Michelle Laeremans, Anna Clark, Esther Anaya-Boig, Tom Cole-Hunter m.fl. 2019. "Physical activity of electric bicycle users compared to conventional bicycle users and non-cyclists."
- Aslak Fyhri, Alice Ciccone, Katrine Karlsen, Claire Papaix. 2021. "Hvordan på virker aktiv transport reiseopplevelse, humør og produktivitet? ."
- Aslak Fyhri, Hanne Beate Sundfør. 2014. *Elsykkel - hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?* . TØI rapport 1325/2014.
- Buehler, E. Heinen og R. 2019. " Bicycle parking: a systematic review of scientific literature on parking behaviour, parking preferences, and their influence on cycling and travel behaviour."
- Caroline D. Ditlev-Simonsen, Fred Wenstøp. 2014. "Hva tror de ansatte skal til for motivere til å sykle til og fra jobb?" *Magma*.
- Ciccone, Vibeke Nenseth og Alice. 2020. *Tilskuddsordninger for redusert bilbruk*. TØI rapport 1776/2020.
- Erik Bjørnson Lunke, Nils Fearnley. 2019. *Generalisert reisetid - Hvordan oppleves arbeidsreiser i norske byer?* . TØI rapport 1712/2019.
- Erik Bjørnson Lunke, Petter Christiansen, Tom Erik Julsrud m. 2018. *Klimavennlige jobbreiser*. TØI-rapport 1632/2018 .
- Fearnley, Aslak Fyhri og Nils. 2015. "Effects of e-bikes on bicycle use and mode share."
- Hulda Tronstad, Helene Busengdal. 2021. *Elsyklisten*. Norsk Elbilforening .
- Inga Margrete Ydersbond, Knut Veisten. 2019. *Klimaeffekt av elsykler* . TØI rapport 1691/2019.
- Ingunn Opheim Ellis, Vibeke Nenseth, Erik Bjørnson Lunke, Petter Christiansen. 2023. *Reisevaner blant ansatte i Oslo kommune, status 2023 vs 2018*. TØI rapport 1964/2023.
- Nils Fearnley, Aslak Fyhri. 2015. "Effects of e-bikes on bicycle use and mode share."
- Opinion for Bymiljøetaten . 2022. "Holdningsundersøkelse om sykling i Oslo ."
- Petter Christiansen, Jan Usterud Hanssen, Eva-Gurine Skartland, Nils Fearnley. 2016. *Parkering – virkemidler og effekter*. TØI-rapport 1493/2016.
- Prosam. 2023. "Endringer i reisevaner i Oslo og Viken under koronapandemien."
- Prosam. 2021. *Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelse 2018/19*. Ruter/PROSAM.
- Prosam. 2015. *Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14* . Ruter/PROSAM.

Paal Sørensen, Bjørn Sandelien. 2009. *Grønn mobilitet - En mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i Region sør*. Statens vegvesen Vegdirektoratet.

Paal Sørensen, Bjørn Sandelien. 2009. *Grønn mobilitet - En mulighetsstudie om mobilitetsrådgivning i Region sør*. Vegdirektoratet.

Sustrans. 2021. *Guidance for local authorities on promoting an active return to work*. Sustrans, Department for Transport.

6. Vedlegg

Reisevaneundersøkelse september 2022 (RVU1)

1. Arbeidsreiser

Dette er en undersøkelse om dine reisevaner. Med undersøkelsen ønsker vi å lære mer om hvorfor du reiser slik du gjør, og hva som skal til for at flere kan velge sykkelen til jobb.

Undersøkelsen tar ca. 5-7 minutter. Besvarelsen er anonym.

2. Hvor ofte pleier du å benytte følgende transportmidler til jobb i sommerhalvåret (april til september)? Ta utgangspunkt i dagene du faktisk reiser til jobb.

	1 - Svært sjelden	2	3	4	5 - Svært ofte	Aldri	Vet ikke/vil ikke svare
Bil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sykkel (vanlig sykkel, elsykkel, bysykkel)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sparkesykkel (vanlig, el)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kollektiv transport	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

t (buss,
T-bane,
trikk,
tog, båt)

Jeg går ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

3. Hvor ofte pleier du å benytte følgende transportmidler til andre formål i sommerhalvåret (april til september)?

	1 - Svært sjelden	2	3	4	5 - Svært ofte	Aldri	Vet ikke/vil ikke svare
Bil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sykkel (vanlig sykkel, elsykkel, bysykkel)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sparkesykkel (vanlig, el)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kollektiv transport (buss, T-bane, trikk, tog, båt)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Jeg går	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. Hvor mange dager i uken reiser du vanligvis til arbeidsplassen?

4 dager eller mer	3 dager	2 dager	1 dag	Sjeldnere	Vet ikke/vil ikke svare
☐	☐	☐	☐	☐	☐

5. Hva er det viktigste for deg når du skal velge fremkomstmiddel? (maks 3 svar mulig)

- ☐ Tid
- ☐ Pris
- ☐ Vær
- ☐ Fleksibilitet
- ☐ Det er enkelt
- ☐ Vane
- ☐ Komfort
- ☐ Mosjon
- ☐ Trygghet
- ☐ Lengde på reise

Annet, vennligst spesifiser

6. Har du førerkort?

Ja

☐

Nei - Gå til 10

☐

7. Eier eller disponerer du bil? (flere svar mulig)

Ja, elbil/hybridbil

☐

Ja, fossilbil

☐

Ja, via delebilordning

☐

Nei

☐

Annet, vennligst spesifiser

8. Har du tilgang på bilparkering hjemme? (flere svar mulig)

Ja, parkering på egen tomt	Ja, gratis parkering i gata	Ja, beboerparkering i gata	Nei, begrenset
☐	☐	☐	☐

Annet, vennligst spesifiser

9. Har du tilgang til bilparkering på jobb? (flere svar mulig)

Ja, gratis parkering	Ja, betalt parkering	Ja, parkering i gata	Nei, begrenset	Vet ikke
☐	☐	☐	☐	☐

Annet, vennligst spesifiser

10. Reiser du i arbeidstiden? (flere svar mulig)

- ☐ Ja, med egen bil
- ☐ Ja, med arbeidsplassens bil
- ☐ Ja, med taxi
- ☐ Ja, med sykkel
- ☐ Ja, med kollektivtransport
- ☐ Nei

Annet, vennligst spesifiser

11. Eier eller disponerer du sykkel? (flere svar mulig)

Ja, vanlig sykkel	Ja, el-sykkel	Ja, lastesykkel	Ja, abonnement på bysykkel	Nei
-------------------	---------------	-----------------	----------------------------	-----

☐
☐
☐
☐
☐

Annet, vennligst spesifiser

12. Har du tilgang på god sykkelparkering hjemme?

Ja

Nei

Vet ikke

☐
☐
☐

13. Har du tilgang til sykkelparkering på jobb? (flere svar mulig)

Ja, innendørs

Ja, utendørs

Nei

Vet ikke

☐
☐
☐
☐

14. Hvor fornøyd er du med dagens tilrettelegging for sykkel på jobb?

	1 - Svært misfornøyd	2	3	4	5 - Svært fornøyd	Vet ikke
Sykkelparkering (trygghet, utforming, tilgjengelighet etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kapasitet på sykkelparkering	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Garderobe /dusj	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sykkelvask	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vedlikeholdsutstyr (pumpe, olje etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Lademulig
heter til
elsykkel

☐☐☐☐☐☐

15. Hvor lenge har du syklet i Oslo?

Kortere enn ett år

☐

Mellom ett og to år

☐

Lengre enn to år

☐

Vet ikke/Vil ikke svare

☐

16. Hva hindrer deg eventuelt i å velge sykkel når du skal til jobb? (flere svar mulig)

☐

Været

☐

Jeg skal levere/hente barn i barnehage/skole

☐

Jeg skal handle på vei til/fra jobb

☐

Dagsform

☐

Jeg sykler alltid til jobb

Annet, vennligst spesifiser

17. Hva gjør at du ikke velger å sykle til jobb? (flere svar mulig)

☐

Jeg har for lang vei til jobb

☐

Jeg har for kort vei til jobb

☐

Mange oppoverbakker

☐

Redd for at egen sykkel skal bli stjålet

☐

Dårlig tilgang til god sykkelparkering på jobb

☐

Dårlig tilgang til god sykkelparkering hjemme

☐

Jeg skal levere/hente barn i barnehage/skole

☐

Jeg skal handle på vei til/fra jobb

- ☐ Jeg foretrekker andre transportmidler
- ☐ Liker ikke å bli svett
- ☐ Kjenner ikke sykkelruten til jobb
- ☐ Opplever det som utrygt å sykle i Oslo
- ☐ Identifiserer meg ikke som syklist
- ☐ Jeg synes det er for dyrt med sykkel
- ☐ Jeg kan ikke sykle
- ☐ Jeg har en funksjonsnedsettelse
- ☐ Vet ikke

Annet, vennligst spesifiser

18. Hva hindrer deg i å velge sykkel når du skal til andre formål? (flere svar mulig)

- ☐ Lengde på reise
- ☐ Været
- ☐ Mange oppoverbakker
- ☐ Jeg skal reise videre med andre transportmidler
- ☐ Jeg skal reise med andre som ikke sykler
- ☐ Lite tilgang til trygg sykkelparkering dit jeg skal
- ☐ Manglende tilrettelegging for sykkel

Annet, vennligst spesifiser

19. I hvor stor grad opplever du følgende budskap som motiverende for å sykle til jobb?

«Når jeg sykler til jobb...

	1 Ikke i det hele tatt	2	3	4	5 I svært stor grad	Vet ikke
...gjør jeg en innsats for klima og miljøet"	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...slipper jeg kø"	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...får jeg et pusterom i hverdagen"	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...sparer jeg penger"	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...kommer jeg i bedre form"	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...blir jeg sjeldnere syk og lever lenger"	☐	☐	☐	☐	☐	☐
...blir jeg gladere og mer produktiv på jobb"	☐	☐	☐	☐	☐	☐

20. Hva kunne fått deg til å begynne å sykle/sykle mer til jobb?

21. Hvilke alternativ kan få deg til å begynne å sykle/sykle mer til jobb? (Maks tre svar mulig)

- ☐ Bedre sykkelfasiliteter på jobben (bedre sykkelparkering, dusj, sykkelvask)
- ☐ Leasing av elsykkel gjennom jobb
- ☐ Teste elsykkel gratis gjennom jobb
- ☐ Aktivitetskonkurranse med premier
- ☐ Sykling til og fra jobb regnes som arbeidstid
- ☐ Kjøregodtgjørelse for å sykle til jobb
- ☐ Gratis sykkelservice på jobb
- ☐ Kurs og opplæring
- ☐ Vet ikke/ikke relevant

22. Hvor langt unna jobb bor du? (Ta gjerne utgangspunkt i Googles korteste reiserute med bil)

- ☐ Under 1 km
- ☐ 1—2,9 km
- ☐ 3—4,9 km
- ☐ 5—6,9 km
- ☐ 7—9,9 km
- ☐ 10—15 km
- ☐ Over 15 km

23. Hvor lang tid bruker du vanligvis på å reise til jobb i sommerhalvåret? (Dør til dør)

- ☐ Under ti minutter
- ☐ Mellom 10 og 20 minutter
- ☐ Mellom 20 og 30 minutter
- ☐ Mellom 30 og 45 minutter

☐ Over 45 minutter

☐ Vet ikke

24. Vi ønsker å komme i kontakt med ansatte som kan la seg intervju om sine reisevaner. Skriv ned din e-postadresse hvis du syns det er ok at vi kontakter deg.

25. Litt om deg til slutt

26. Hvor bor du?

By del Aln a	By del Bje rke	By del Fro gner	By del Ga ml e Osl o	By del Gr oru d	By del Gr ün erl øk ka	By del No rdr e Ak er	By del No rds tra nd	By del Sa ge ne	By del St. Ha ns ha ug en (in klu der t se ntr um)	By del Sto vn er	By del Sø ndr e No rds tra nd	By del Ull ern	By del Ve str e Ak er	By del Øst en sjø	Ute nfo r Osl o	Vet ikk e /vil ikk e op pgi
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

27. Kjønn

Kvinne

☐

Mann

☐

Annet/Vet ikke

☐

28. Alder

☐ -----

29. Bor det barn under 18 år i husholdningen?

Ja, 0-6 år

☐

Ja, 7-12 år

☐

Ja, 13-18 år

☐

Nei

☐

Ønsker ikke
svare

☐

30. Sivilstatus

Singel

☐

Gift/Samboer

☐

Annet

☐

31. Hva er din årsinntekt før skatt? (NOK)

	200 000 – 299 000 kr	300 000 – 399 000 kr	400 000 – 499 000 kr	500 000 – 599 000 kr	600 000 – 699 000 kr	700 000 – 799 000 kr	800 000 – 899 000 kr	900 000 – 999 000 kr	1 000 000 kr eller mer	Vet ikke/vil ikke oppgi
Under 200 000 kr	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

32. Takk for at du deltok i undersøkelsen!

Les mer om tips og råd til sykling her: oslo.kommune.no/sykkel

Følg @sykkeloslo på Facebook / Instagram

Reisevaneundersøkelse september 2023 (RVU2)

1. Arbeidsreiser Spir

Dette er en etterundersøkelse om dine reisevaner. Med undersøkelsen ønsker vi å lære mer om hvorfor du reiser slik du gjør, og hvordan du har opplevd ulike tiltak på din arbeidsplass for å få flere til å sykle.

Undersøkelsen tar ca 6-8 minutter. Besvarelsen er anonym.

2. Hvor mange dager i uken reiser du vanligvis til jobb?

4 dager eller mer	3 dager	2 dager	1 dag	Sjeldnere	Vet ikke/vil ikke svare
☐	☐	☐	☐	☐	☐

3. Hvor ofte benyttet du følgende transportmidler til jobb april til september i år?

Ta utgangspunkt i dagene du faktisk reiser til jobb.

	1 - Svært sjelden	2	3	4	5 - Svært ofte	Aldri	Vet ikke/vil ikke svare
Bil	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sykkel (vanlig sykkel, elsykkel, bysykkel)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sparkesykkel (vanlig, el)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kollektiv transport (buss, T-bane, trikk, tog, båt)	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Jeg går	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

4. Hva slags type bil benytter du vanligvis til jobb?

Fossilbil	Elbil	Hybrid
☐	☐	☐

Annet, vennligst spesifiser

5. Hvilke(t) transportmiddel benytter du oftest til jobb?

Buss

☐

Trikk

☐

Tog

☐

T-bane

☐

6. Hvor lenge har du syklet i Oslo?

Begynte å sykle i år

☐

Mellom ett og to år

☐

Lengre enn to år

☐

Vet ikke/Vil ikke svare

☐

7. Hva er det viktigste for deg når du skal velge fremkomstmiddel? (Maks 3 svar mulig)

☐

Tid

☐

Pris

☐

Været

☐

Fleksibilitet

☐

Det er enkelt

☐

Vane

☐

Komfort

☐

Mosjon

☐

Trygghet

☐

Avstand

Annet, vennligst spesifiser

8. Har du endret transportmiddel til jobb i år?

- ☐ Ja, helt
- ☐ Ja, delvis
- ☐ Nei, men jeg ønsker å endre måten jeg reiser til jobb helt eller delvis - Gå til 10
- ☐ Nei, og jeg ønsker heller ikke å endre transportform - Gå til 11
- ☐ Vet ikke - Gå til 10

Annet, vennligst spesifiser - Gå til 10

9. Hva bestod endringen i? (Vennligst spesifiser)

10. Vurderer du å endre transportmiddel fra bil til sykkel?

Ja, jeg har allerede
gjort det helt eller
delvis

☐

Ja, jeg vurderer å
gjøre det

☐

Nei, jeg vurderer ikke
å gjøre det

☐

Vet ikke

☐

Annet, vennligst spesifiser

11. Har du syklet mer til jobb i år enn i fjor?

Ja, mye mer

☐

Ja, noe mer

☐

Nei

☐

Vet ikke

☐

Annet, vennligst spesifiser

12. Eier eller disponerer du sykkel? (Flere svar mulig)

- ☐ Ja, vanlig sykkel
- ☐ Ja, el-sykkel
- ☐ Ja, lastesykkel
- ☐ Ja, abonnement på bysykkel (Oslo Bysykkel eller Lime)
- ☐ Ja, abonnement på elsykkel
- ☐ Ja, leaser elsykkel
- ☐ Nei

Annet, vennligst spesifiser

13. Hva gjør at du ikke velger å sykle til jobb (oftere)? (Flere svar mulig)

- ☐ Jeg har for lang vei til jobb
- ☐ Jeg har for kort vei til jobb
- ☐ Mange oppoverbakker
- ☐ Redd for at egen sykkel skal bli stjålet
- ☐ Dårlig tilgang til god sykkelparkering på jobb
- ☐ Dårlig tilgang til god sykkelparkering hjemme
- ☐ Jeg skal levere/hente barn i barnehage/skole
- ☐ Jeg skal handle på vei til/fra jobb

- ☐ Jeg foretrekker andre transportmidler
- ☐ Liker ikke å bli svett
- ☐ Kjenner ikke sykkelruten til jobb
- ☐ Opplever det som utrygt å sykle i Oslo
- ☐ Identifiserer meg ikke som syklist
- ☐ Jeg synes det er for dyrt med sykkel
- ☐ Jeg kan ikke sykle
- ☐ Jeg har en funksjonsnedsettelse
- ☐ Vet ikke

Annet, vennligst spesifiser

14. Hva kunne eventuelt fått deg til å begynne å sykle/sykle mer til jobb?

15. Hva hindrer deg eventuelt i å velge sykkel når du skal til jobb? (Flere svar mulig)

- ☐ Været
- ☐ Jeg skal levere/hente barn i barnehage/skole
- ☐ Jeg skal handle på vei til/fra jobb

- ☐ Dagsform
- ☐ Jeg sykler alltid til jobb

Annet, vennligst spesifiser

16. Reiser du i arbeidstiden (f.eks. til eksterne møter)? (Flere svar mulig)

- ☐ Ja, med egen bil
- ☐ Ja, med arbeidsplassens bil
- ☐ Ja, med taxi
- ☐ Ja, med sykkel
- ☐ Ja, med arbeidsplassens sykler
- ☐ Ja, med kollektivtransport
- ☐ Nei

Annet, vennligst spesifiser

17. Hvor fornøyd er du med dagens tilrettelegging for sykkel på jobb?

	1 - Svært misfornøyd	2	3	4	5 - Svært fornøyd	Vet ikke
Sykkelpar kering (trygghet, utforming, tilgjengel ighet etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Kapasitet på sykkelpar kering	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Garderobe /dusj	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sykkelvask	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Vedlikeholdsutstyr (pumpe, olje etc.)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Lademulighet til elsykkel	☐	☐	☐	☐	☐	☐

18. Har du tilgang på god sykkelparkering hjemme?

Ja

☐

Nei

☐

Vet ikke

☐

19. Har du benyttet deg av følgende? (Flere svar mulig)

- ☐ Lån av elsykkel gratis i en måned via Joule
- ☐ Rabattert abonnement på elsykkel via Joule
- ☐ Leasing av elsykkel via jobb
- ☐ Lån av arbeidsplassens elsykler i arbeidstid
- ☐ Lån av arbeidsplassens elsykler etter arbeidstid
- ☐ Gratis sykkelservice på jobb
- ☐ Mekkekurs
- ☐ Nei

20. Hvorfor har du ikke benyttet deg av noen av tiltakene?

21. Bidro noe av følgende til at du begynte å sykle/sykle mer til jobb i 2023? (Flere svar mulig)

- ☐ Bedre sykkelfasiliteter på jobben (bedre sykkelparkering, tørkeskap)
- ☐ Leasing av elsykkel gjennom jobb
- ☐ Lån/leie av elsykkel via Joule
- ☐ Lån av arbeidsplassens elsykler
- ☐ Gratis sykkelservice på jobb
- ☐ Sykkelinformasjon på arbeidsplassen (kart, plakater, digitalt o.l.)
- ☐ Inspirasjon fra kollegaer/ledelse
- ☐ Vet ikke/ikke relevant

Annet, vennligst spesifiser

22. Har du innspill til de ulike tiltakene for sykkel som har vært det siste halvåret på din bedrift?

23. Har du sett en eller flere av disse plakatene på din arbeidsplass? (Klikk på bildet for større versjon)

Ja

☐

Nei

☐

Vet ikke

☐

24. Hvilke av disse plakatene opplever du som mest inspirerende/interessante? Har du eventuelt andre kommentarer?

25. Har du syklet om vinteren?

Ja

☐

Nei - Gå til 27

☐

26. Hvor mange vintre har du syklet tidligere?

1

☐

2-4

☐

5+

☐

27. I hvor stor grad opplever du følgende faktorer som hindringer for å sykle om vinteren?

	1- Ikke i det hele tatt	2	3	4	5 - I svært stor grad	Vet ikke
Kulde	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Snøvær	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mangelfull brøyting	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Glatte veier	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Behov for ekstrautstyr/spesialklær	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Veisalt	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Dårlig luftkvalitet	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Mangel på kunnskap om vintersykli ng	☐	☐	☐	☐	☐	☐

28. Litt om deg til slutt

29. Hvor bor du?

By del Aln a	By del Bje rke	By del Fro gn er	By del Ga ml e Osl o	By del Gr oru d	By del Gr ün erl øk ka	By del No rdr e Ak er	By del No rds tra nd	By del Sa ge ne	By del St. Ha ns ha ug en (in klu der t se ntr um)	By del Sto vn er	By del Sø ndr e No rds tra nd	By del Ull ern	By del Ve str e Ak er	By del Øst en sjø	Ute nfo r Osl o	Vet ikk e /vil ikk e op pgi
☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐

30. Hvor langt unna jobb bor du? (Ta gjerne utgangspunkt i Googles korteste reiserute med bil)

- ☐ Under 1 km
- ☐ 1—2,9 km
- ☐ 3—4,9 km
- ☐ 5—6,9 km

- ☐ 7—9,9 km
- ☐ 10—15 km
- ☐ Over 15 km

31. Kjønn

Kvinne

☐

Mann

☐

Annet/Ønsker ikke å svare

☐

32. Alder

☐

33. Bor det barn under 18 år i husholdningen?

(Oppgi gjerne flere svar)

Ja, 0-6 år

☐

Ja, 7-12 år

☐

Ja, 13-18 år

☐

Nei

☐

Ønsker ikke
svare

☐

34. Takk for at du deltok i undersøkelsen!

Les mer om tips og råd til sykling her: oslo.kommune.no/sykkel

Følg @sykkeloslo på Facebook / Instagram