BILFRI HVERDAG I SLEMMESTAD

ET PILOTPROSJEKT VED ASKER KOMMUNE

Foto: Øystein Tveter

RAPPORT

Endrava AS

Revisjon: 00

Dato: 09.07.2020

Rapport #01	Revisjon A
Publiseringsdato:	
Forfattere: • Sigrid Møyner Hohle • Rebecca Briedis • Eric Rambech	**For mer informasjon, kontakt:** Sigrid Møyner Hohle sigrid@endrava.com +47 95733060

THIS IS A CLIMATE-POSITIVE REPORT

In cooperation with CHOOOSE, we compensate for our own CO2 emissions through supporting climate-friendly projects around the world.

To go the extra mile, we actually compensate for more than what we emit.

This makes Endrava's work climate positive ♥

CLIMATE POSITIVE
POWERED BY
CHOOOSE
a cooler world

LISTE OVER FIGURER 5

1. SAMMENDRAG 6

2. BAKGRUNN 6

3. TILNÆRMING OG METODE 7

3.1. Rekruttering av deltakere 8

3.2. Tildeling av utstyr 9

3.3. Loggbok og intensjonserklæring 9

3.4. Prøveperioden og korona 9

3.5. Evaluering og erfaringsinnhenting 10

4. RESULTATER FRA PRØVEPERIODEN 11

4.1. Hovedfunn 11

4.2. Deltakernes motivasjon og forventninger 12

4.3. Endring i transportbruk og holdninger 13

Faktisk transportbruk 13

Vaner 15

Holdninger til transportmidler 16

4.4. Deltakernes erfaringer 17

Tilfredshet 17

Prosjektet 17

Utstyret 18

4.5. Deltakernes tanker om framtiden 19

4.6. Deltakernes forslag for å redusere bilkjøring 21

Forslag for mindre bilkjøring i Asker 21

Forslag for ny Bilfri hverdag-kampanje 22

5. DISKUSJON OG VEIEN VIDERE 23

5.1. Endring av vaner 23

5.2. Sosiale normer 26

5.3. Erfaring fra tilsvarende studier 26

5.4. Endravas forslag 27

6. KONKLUSJON 28

APPENDIX A: REKRUTTERING AV DELTAKERE 29

APPENDIX B: INTERESSESKJEMA FOR REKRUTTERING AV DELTAKERE 31

APPENDIX C: SPØRRESKJEMA 1 TIL DELTAKERNE: PRE-STUDIE 33

APPENDIX D: SPØRRESKJEMA 2 TIL DELTAKERNE: MIDT-STUDIE 40

APPENDIX E: SPØRRESKJEMA 3 TIL DELTAKERNE: POST-STUDIE 43

APPENDIX F: TILBAKEMELDINGER OM TILSTAND PÅ SYKKELVEIER I ASKER 54

LISTE OVER FIGURER

Figur 1. Gjennomsnittlig bruk av transportmidler til ulike aktiviteter blant de åtte deltakerne......14

Figur 2 – Deltakernes bilbruk gjennom prøveperiodens første og andre halvdel.....15

Figur 3 - Deltakernes vurdering av ulike transportmidler etter prøveperioden. 17

Figur 4. Deltakernes intensjoner om transportbruk etter prøveperioden, gjennomsnitt......19

1. SAMMENDRAG

Slemmestad er et tettsted med litt avstand til hovedstaden uten umiddelbar tilgang til hverken trikk eller t-bane, og bilbruken er derfor høy. Slemmestad er et sentrum i vekst og det er behov for å tenke helt nytt i planleggingen av et bilfritt sentrum. Det er en ambisjon at Slemmestad skal bli en 'plussby' og da vil måten innbyggerne transporterer seg fra A til B være viktig. Mobilitetsplanen for Slemmestad inkluderer strategier for hvordan bilbruken kan reduseres. Et av elementene i mobilitetsplanen var å gjennomføre et tiltak med noen husholdninger i Slemmestad, såkalte "pilotfamilier", som får teste alternativer til privatbilen i en begrenset periode. Målet med prosjektet var å hente erfaringer om hvordan det fungerer å leve bilfritt i Slemmestad i dag, få innspill om hva Asker kommune kan gjøre for å gjøre det enklere for innbyggere å la bilen stå, og forhåpentligvis skape noen gode opplevelser med å leve et bilfritt liv.

Våren 2020 fikk 13 innbyggere i Slemmestad låne utstyr som skulle gjøre det enklere for dem å redusere bilbruken til et minimum i en periode på åtte uker, gjennom prosjektet Bilfri hverdag. Elsykler, sykkelvogn, sykkelklær og periodekort på kollektivtransport var noe av utstyret som Asker kommune lånte ut, etter deltakernes individuelle ønsker om hva som skulle til for at nettopp de skulle kutte bilbruken. Deltakernes erfaringer og transportbruk ble dokumentert gjennom spørreskjemaer og telefonsamtaler, og er oppsummert i denne rapporten.

Som mest positivt med å ha levd med minimal bilbruk, trekker deltakerne fram frisk luft, trening, gode opplevelser alene og med familien, mindre kostnader, at det for noen går raskere enn å kjøre bil til og fra jobb, og at det er befriende å slippe å bruke bil. Som mest negativt trekker de fram at innkjøp er tungvint, dårlig tilrettelegging for syklister, at det er surt å sykle i regn, og for noen tar det lenger tid å sykle enn å kjøre bil.

Prosjektet resulterte i mindre bilbruk og mer bruk av elsykkel enn før prøveperioden startet. De fleste opplevde å ha endret transportvaner etter å ha vært med på prosjektet, og tror de vil kjøre mindre bil og mer elsykkel når perioden er over, sammenlignet med før den startet. Flere av deltakerne ønsket å kjøpe elsykkel etter prosjektslutt, og oppga det å få teste utstyr og å få erfaring med å sykle på elsykkel som "svært viktige" faktorer i avgjørelsen.

Bedre, flere og tryggere sykkelveier er det viktigste forbedringspotensialet deltakerne peker på for å få flere Asker- og Slemmestad-innbyggere til å kjøre mindre bil. I tillegg nevnes tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle og å gi flere innbyggere mulighet til å teste sykkelutstyr og kollektivtransport. Det kom også inn flere forslag om bedre tilrettelegging på arbeidsplasser, insentivordninger på linje med elbilpolitikken, og muligheter for å få folk til å teste sykling og kollektivtilbud.

Tidligere studier viser at det ikke holder med holdninger og intensjoner når en sterk vane skal endres. Det må et realt dytt til. Innføringen av et slikt pilotprosjekt i andre kommuner kan ha stor effekt når det gjelder å få flere til å få øynene opp for andre transportmuligheter. Prosjektet har vært vellykket og har potensielt bidratt til en varig endring av deltakernes transportvaner og er et positivt bidrag i mobilitetsstrategien til Asker og Slemmestad. Disse erfaringene blir nyttige når Asker nå skal legge til rette for mindre bilbruk blant innbyggerne i framtiden, og også for andre kommuner og tettsteder som ønsker å legge til rette for mindre bilbruk.

2. BAKGRUNN

Utslippene fra tidligere Røyken kommune (nå Asker kommune) kommer hovedsakelig fra transportsektoren, med mer enn 55 % fra veitrafikk alene[1]. Slemmestad er et tettsted med litt avstand til hovedstaden uten umiddelbar tilgang til hverken trikk eller t-bane. Bilbruken er derfor høy og en betydelig andel av pendlerreiser skjer med bil. I Røyken kommune skjer 63 % av all transport med bil. Innen veitrafikk spesielt står personbiler for 65 % av utslippene. Personbilen er derfor en betydelig utslippskilde, som det nå finnes flere gode alternativer til.

Når tidligere Røyken kommune satser på Slemmestad som et sentrum i vekst og skal bygge 1300 nye boliger, er det behov for å tenke helt nytt i planleggingen av et bilfritt sentrum. Det er en ambisjon at Slemmestad skal bli en 'plussby' hvor denne utbyggingen ikke bare skal ha energibruk og CO2-regnskapet i null, men utbyggingen skal også ha et positivt bidrag. Her vil måten innbyggerne transporterer seg fra A til B være viktig, og ambisjonen er at bilbruken skal bli redusert til et minimum. Det er altså et stort potensiale for å få flere innbyggere i Slemmestad til å erstatte biltransport med kollektivt, sykkel eller gange, dersom det legges til rette for det.

Røyken kommune fikk vinteren 2018/2019 utarbeidet en mobilitetsplan for Slemmestad. Mobilitetsplanen er en strategi for konkretisering og gjennomføring av Røyken kommunes planer for å utvikle klima- og miljøvennlig og innovativ mobilitet i Slemmestad[2]. Elementene i mobilitetsplanen skal styrke mobilitetsløsninger som gir alternativer som er minst like attraktive som privatbil. I sykkelstrategien til nye Asker kommune er et av målene å oppnå en sykkelandel på 8 % innen 2026 og 12 % innen 2030. Synlige effekter skal oppnås på kort tid ved å få flere til å sykle, øke fremkommeligheten for syklistene og bedre trafikksikkerheten. Sykkel må bli, og oppfattes som, et lettvint, trygt og effektivt transportmiddel, i tillegg til et fint trenings- og rekreasjonsmiddel.[3]

En av anbefalingene fra mobilitetsplanen var å gjennomføre et tiltak med noen husholdninger i Slemmestad, såkalte "pilotfamilier", som får teste alternativer til privatbilen i en begrenset periode. Et slikt prosjekt vil skape en arena for å utvikle, teste og høste erfaring på hvordan transportbehovet kan reduseres uten at det går på bekostning av mobilitet. Erfaringene fra en slik pilotarena kan ha stor overføringsverdi i arbeidet med mobilitet i Nye Asker kommune. Røyken fikk tilslag på Klimasats-midler for å gjennomføre et pilotprosjekt hvor familier skulle få teste utstyr som ville gjøre det enklere for dem å redusere bruk av privatbil en periode.

Målet med prosjektet var å hente erfaringer om hvordan det fungerer å leve bilfritt i Slemmestad i dag, få innspill om hva Asker kommune kan gjøre for å gjøre det enklere for innbyggere å la bilen stå, og forhåpentligvis skape noen gode opplevelser med å leve et bilfritt liv.

3. TILNÆRMING OG METODE

Konsulentselskapet Endrava fikk i oppdrag å gjennomføre pilotprosjektet som ble kalt "Bilfri hverdag", for Asker kommune. Endrava rekrutterte deltakere, organiserte prosjektet og hentet inn erfaringer og evalueringer. Asker kommune anskaffet utstyr til deltakerne.

I prosjektet fikk seks familier og individer, 13 totalt, fra Slemmestad og omegn muligheten til å leve bilfritt i åtte uker våren 2020, mot at de fikk låne diverse utstyr fra Asker kommune. Deltakernes erfaringer og transportbruk ble dokumentert gjennom spørreskjemaer og telefonsamtaler, og er oppsummert i denne.

[1] Miljødirektoratet (2019). *Utslipp av klimagasser i kommuner og fylker.*
[2] Røyken kommune (2019). *Mobilitetsplan for Slemmestad*. Klimasats prosjekt.
[3] Asker kommune (2020). *Vi skal bli en sykkelkommune.* Nettside. Tilgjengelig her

rapporten. Dette kapittelet omhandler metodikken bak pilotprosjektet og hvordan menneskene ble rekruttert, inkludert, og hvordan erfaringshøstingen ble gjort.

3.1. REKRUTTERING AV DELTAKERE

Informasjon om prosjektet ble lagt ut på Asker kommunes nettsider og delt på kommunens Facebook-sider i januar 2020 (se Appendix A). Både familier og enkeltpersoner bosatt i Slemmestad kommune ble oppfordret til å bli med på prosjektet, under overskriften "Bor du i Slemmestad og har lyst på en utfordring? Da kan du bli med på vårt nye pilotprosjekt!". Interesserte deltakere fylte ut et online spørreskjema (se Appendix B), hvor de blant annet oppga nåværende transportvaner, holdninger til sykling og til klimaendringer, ønsker for utstyr og hvor mye de kunne tenke seg å kutte bilbruk. De fikk følgende informasjon om kvalifikasjoner, hva de ville blitt tilbudt, og forpliktelser:

Kvalifikasjonene for å være med:

- Du er bosatt i Slemmestad.
- Du kan delta som individ, par eller familie.
- Du bruker i dag i stor grad privatbil til en eller flere av følgende aktiviteter: 1) jobb (hele eller deler av veien), 2) levering på skole/barnehage, 3) fritidsaktiviteter, 4) handling og andre ærend.
- Du er villig til erstatte denne bilbruken med andre alternativer i mars og april 2020 (unntak for påsken).

Deltakerne ble tilbudt følgende:

Ett eller flere av følgende verktøy som tilpasses til dine/deres transportbehov. Par og familier som deltar kan få tilgang til flere verktøy (f.eks. to elsykler og månedskort til hele familien):

- Lån av elsykkel, vanlig sykkel, elvaresykkel og/eller elsparkesykkel
- Periodekort til kollektivtransport.
- Tilgang til gratis sykkelservice.
- Annet sykkelutstyr (f.eks. barnesete, sykkelvogn, lys, klær, sykkelkart, refleksvest og/eller piggdekk).

Deltakerne forpliktet seg til følgende:

- Signere intensjonserklæring om at du så langt som mulig vil unngå å kjøre bil i prøveperioden, med unntak av påsken.
- Delta på informasjonsmøte i Slemmestad i begynnelsen av februar.
- Svare på tre korte online spørreskjemaer og en telefonsamtale om erfaringer med prosjektet.
- Samtykke til at resultatene fra spørreskjema og telefonsamtaler offentliggjøres i en rapport i etterkant av prosjektet. Deltakerne vil være anonymisert i rapporten.

Det var 25 personer/familier som meldte sin interesse for å delta i prosjektet, hvorav om lag halvparten ønsket å delta alene og halvparten som familie. Blant disse ble tre individer og tre familier valgt ut. Totalt ble åtte voksne (fire menn og fire kvinner, gjennomsnittsalder 39,9 år) og fem barn (i alderen 2-11 år) med, og fikk låne utstyr mot å leve i stor grad bilfritt i perioden.

For å sikre nok interesserte deltakere, ble det åpnet opp for at folk fortsatt kunne bruke bilen noe i prosjektperioden. I informasjonen om prosjektet ble det opplyst om at de som var villige til å kutte bilbruk helt ville prioriteres, men interesserte deltakere kunne angi om de i prøveperioden kunne tenke seg å bruke

bil “ikke i det hele tatt”, “kun unntaksvis (1-3 ganger i måneden)”, “av og til (1-2 ganger i uken)” eller “sjeldnere enn i dag”. Siden kun tre personer kunne tenke seg å ikke kjøre bil i det hele tatt, fikk også tre som kunne tenke seg å kjøre “kun unntaksvis” delta. Deltakerne representerte en miks av bosted, bekymring for klimaendringer og transportbehov, for å tilstrebe et godt grunnlag for erfaringsoverføring.

3.2. Tildeling av utstyr

De utvalgte deltakerne ble tilsendt en liste over utstyr de kunne velge blant, og fikk komme med ønsker om hva de ville trenge for å erstatte bilen. Etter en anbudskonkurranse leverte Scushi elsykler og sykkelutstyr til deltakerne, mens Greenspeed leverte el-sparkesykler. Månedskort og kort med reisepenger ble kjøpt fra Ruter.

Til sammen fikk deltakerne låne følgende:

- Seks el-sykler med lys, lås, sykkelveske, sykkelverktøy og hjelmer til barn og voksne
- Fire el-sparkesykler med lås og lys
- To sykkelvogner med lås og lys
- Ett barnesete til sykkel
- Diverse sykkelklær (refleksvest, jakke, bukse, buff, lue, hansker, fotposer, beskyttelsestrekk til sykler etc)
- Månedskort og/eller reisekort (enkeltbeløp som kunne brukes fritt) med Ruter

3.3. Loggbok og intensjonserklæring

Det ble holdt et informasjonsmøte i Slemmestad før utlevering av utstyr, hvor det ble orientert om prosjektet. Her ble det også delt ut en “loggbok”. Dette skjemaet skulle deltakerne legge i bilen(e) sin(e), og føre opp eventuell bilbruk i prøveperioden, med strekning og formål for turen. Formålet med loggboken var både å samle informasjon om faktisk transportbruk, men også at det skulle virke som en insentiv for deltakerne å følge med på bilbruken og måtte gjennom et lite ekstra steg før de kjørte bil.

I tillegg signerte deltakerne en intensjonserklæring hvor deltakerne bekreftet at de “så langt det lar seg gjøre, ikke skal kjøre bil i perioden …”. Dette var for å styrke følelsen av forpliktelse hos deltakerne.

3.4. Prøveperioden og korona

Prøveperioden når deltakerne skulle leve bilfritt så langt det lot seg gjøre varte i åtte uker, fra 27. april til 19. juni 2020.[4]

Flere av deltakerne hadde i denne perioden endrede transportbehov som følge av koronaepidemien. Permitteringer, hjemmekontor, stengte barnehager og skoler og oppfordring om ikke å reise kollektivt, reduserte både det totale transportbehovet, og gjorde det vanskeligere å la bilen stå til de ærendene man hadde, fordi kollektivtransport skulle unngås. Derfor ble deltakerne oppfordret til å teste utstyret og begrense bilbruken der de kunne. Derimot ble det verken forventet at de skulle ha en fullstendig bilfri

[4] Opprinnelig prøveperiode var satt fra 23. mars til 22. mai, men ble utsatt på til 27. april til 19. juni på grunn av endringene som kom i kjølvannet av koronaepidemien. Deltakerne fikk utlevert utstyret 19. mars som opprinnelig planlagt, og fikk teste det fram til midten av august 2020, fordi mange hadde fått endret transportbehovene under prøveperioden som følge av koronarestriksjoner. Den “offisielle” prøveperioden hvor deltakerne skulle prøve å la bilen stå, var kun 27. april til 19. juni.

hverdag, eller at erfaringene fra prøveperioden skulle bli direkte overførbare til en “normal” transporthverdag i Slemmestad.

3.5. EVALUERING OG ERFARINGSINNHENTING

Effekten av prosjektet ble målt og erfaringer hentet inn gjennom spørreskjemaer og telefonsamtaler. Deltakerne svarte på tre spørreskjemaer, hvor det ble spurt om følgende:

- **Pre-studie**: En spørreundersøkelse før testperioden startet, om daværende transportbruk og holdninger. På spørsmål om transportbruk, ble deltakerne bedt om å svare på hvordan det var før endringer som følge av korona (Appendix B).
- **Midt-studie**: En spørreundersøkelse midtveis i testperioden, om transportbruk og erfaringer i første halvdel av prøveperioden (Appendix C).
- **Post-studie**: En spørreundersøkelse rett etter testperioden, om transportbruk og erfaringer i siste halvdel av prøveperioden og totalt, samt motivasjon og intensjoner til å fortsette å bruke mindre bil (Appendix D).

Transportbruk og holdninger (effekt). En del av spørsmålene i pre-, midt- og poststudien var identiske, for å undersøke endringer i transportbruk og -holdninger. Siden kun prosjektets åtte voksne deltakere svarte på spørreskjemaet, er det ikke grunnlag for å trekke statistisk signifikante slutninger om effekten av prosjektet. Resultatene kan likevel gi en pekepinn på hvor mye deltakerne lot bilen stå til fordel for andre transportmidler. Deltakerne svarte også i siste spørreskjema på spørsmål om hva de tenkte om framtidig transportbruk, og om de hadde planer om å kjøpe seg elsykkel når perioden var ferdig.

Tilfredshet og forslag (erfaringsinnhenting). Deltakerne ble underveis og til slutt spurt om hvor fornøyde de var med prosjektet, hva som var lett og vanskelig med å leve bilfritt, og om forslag til hvordan det vil bli enklere å benytte mindre bil i Asker.

I telefonsamtaler midtveis og rett etter testperioden fikk deltakerne mulighet til å fortelle om andre erfaringer de hadde gjort seg, og gi flere tilbakemeldinger. Utvalgte sitater fra disse telefonsamtalene og fra åpne spørsmål i spørreskjemaene er trukket fram i turkise bokser i resultatdelen i denne rapporten.

4. RESULTATER FRA PRØVEPERIODEN

I kapittel 4 blir funnene fra prøveperioden presentert. Deltakernes motivasjon og forventninger prosjektet presenteres sammen med deres endringer i transportbruk og holdninger etter prøveperioden. Deltakernes erfaringer for prosjektet og tanker om fremtiden kommer også inn her.

4.1. HOVEDFUNN

- **Bilbruk:** Deltakerne kjørte mindre bil og mer elsykkel i prøveperioden enn før prøveperioden startet. Likevel kjørte alle deltakerne noe bil i løpet av perioden.
- **Tilfredshet:** Deltakerne var fornøyde med å delta på Bilfri hverdag og med utstyret de fikk låne.
- **Vaner:** De fleste opplevde å ha endret transportvaner etter å ha vært med på prosjektet, og tror de vil kjøre mindre bil og mer elsykkel når perioden er over, sammenlignet med før den startet. De fleste var mer motivert til å kjøre mindre bil etter å ha vært med på prosjektet.
- **Prøveperioden**: Åtte uker ble vurdert som minimumslengde for å teste utstyr og etablere nye rutiner. Noen syns prøveperioden kunne vært enda lenger.

Foto tatt av deltaker

- **Forbedringspotensiale:** Bedre, flere og tryggere sykkelveier er det viktigste forbedringspotensialet deltakerne peker på for å få flere Asker- og Slemmestad-innbyggere til å kjøre mindre bil. I tillegg nevnes tiltak som gjør det mer attraktivt å sykle (for eksempel sykling som trening i arbeidstiden, bonus for sykling på jobb), og å gi flere innbyggere mulighet til å teste sykkelutstyr og kollektivtransport (for eksempel flere Bilfri hverdag-kampanjer, kampanje med vintersykling og utlån av elsykler i regi av kommunen)
- **Korona:** Restriksjoner og endringer som følge av koronaepidemien påvirket alle deltakeres transportbehov i prøveperioden. For mange ble det vanskeligere å unngå å kjøre bil for å få hverdagen til å gå opp, kollektivtransport ble benyttet mindre enn planlagt, og permitteringer, hjemmekontor og stengte skoler og barnehager førte til mindre transportbehov til disse formålene. Resultatene av prosjektet er naturlig nok påvirket av dette.

Foto tatt av deltaker

4.2. DELTAKERNES MOTIVASJON OG FORVENTNINGER

I forkant av prøveperioden oppga deltakerne hvorfor de ønsket å være med på prosjektet. Svarene inkluderte et ønske om å finne ut om det lot seg gjøre å leve bilfritt, at elsykler er en stor investering, og at det er kjekt teste før man eventuelt kjøper en selv, miljømessige grunner, bedre helse og frisk luft.

Motivasjon for å delta
(utvalgte sitater fra spørreskjema)

"El-sykler med kapasiteten vi trenger er dyrt, og forsøksordningen ville være et godt påskudd til å virkelig teste om dette praktisk lar seg gjennomføre i hverdagen."

"Finne ut om måter å bruke bilen mindre i området, av miljømessige grunner."

"Ser at syklingen også bidrar til bedre helse. Gi barna et nærere forhold til å bruke sykkel i det daglige."

"Jeg/vi har lenge tenkt at med 2stk el-sykler og vogn ville vi kunne latt bilen stå i høy grad. Vi har sett på det som et ønskemål, da vi er miljøbevisste og også ønsker mer mosjon og luft i en tettpakket uke."

"Siden det er usikkert på om vi faktisk vil klare å benytte sykkel til jobb i "all slags vær" , eller i hvor stor grad vi vil få benyttet syklene, så er det en for stor kostnad å investere i (selv brukt fra Finn.no) før man er sikre. Ser på dette prosjektet som en virkelig flott mulighet til å teste det ut."

På spørsmål om forventninger til Bilfri hverdag-perioden, trodde deltakerne at det kunne bli vanskelig å bryte vaner og tidsmessig utfordrende å kutte bilbruk, men at de ville komme i bedre form og at det skulle bli kjekt å sykle på solskinnsdager. De forventet å få erfaring med om det er praktisk mulig å gjennomføre hverdagen med sykkelbruk, finne gode ruter til faste aktiviteter/jobb og bli trygg på kollektivalternativer, og håpet også prosjektet ville føre til bedre kollektivtilbud og sykkelvei i Asker.

Forventinger til prosjektet
(utvalgte sitater fra spørreskjema)

"Håper at dette hjelper kommunen å finne løsninger for en hverdag med mindre biltrafikk i området, forbedre stier og sykkelveier (inkl.belysning om vinteren på disse) slik at folk/barn kan sykle lettere og tryggere."

"Håper sykkelopplevelsen langs Slemmestadveien blir ok, litt "gratis" trening, kunne bidra med innspill til hva som er viktig for å tilrettelegge for sykling."

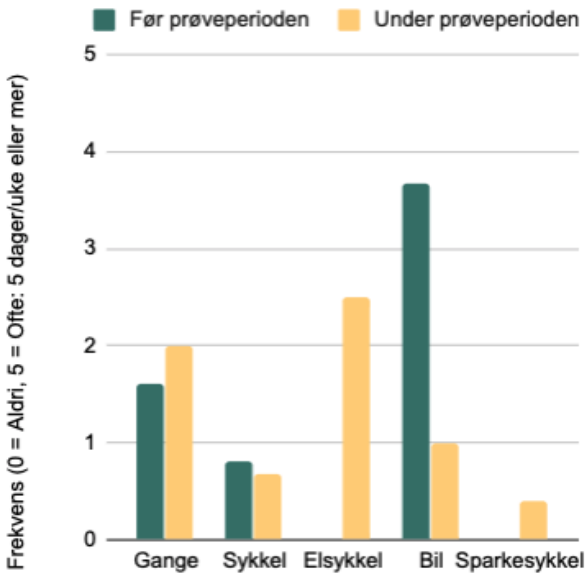
"Skaffe erfaring knyttet til om det er praktisk mulig å gjennomføre hverdagen med sykkelbruk. Jeg er spent på om det er forenlig med barnehage-logistikken."

"Nå har situasjonen endret seg for meg, siden jeg er permittert. Men jeg hadde forventninger om at det i mars skulle bli tøft å sykle i all slags vær til arbeid. Også forventet jeg at det skulle bli veldig kjekt på solskinnsdager. Jeg forventet å få bedre form, og mer energi å gi i hverdagen. Og jeg forventet å finne ut om dette er noe vår familie kan satse på."

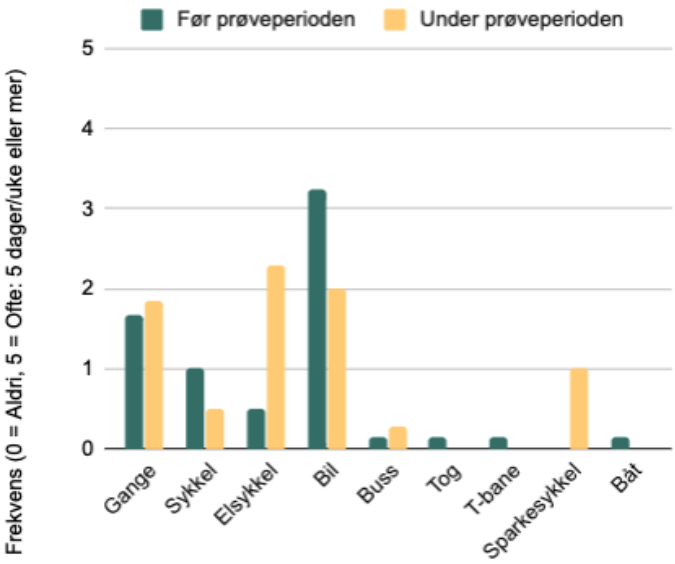
4.3. ENDRING I TRANSPORTBRUK OG HOLDNINGER

FAKTISK TRANSPORTBRUK

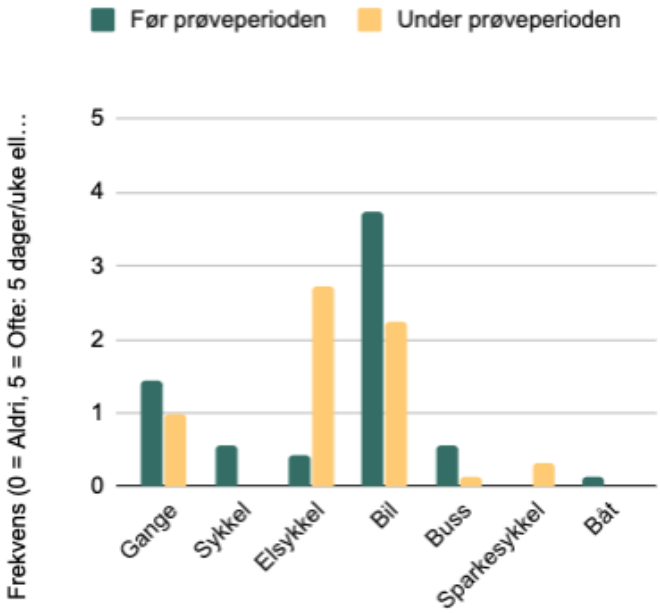
Deltakerne rapporterte at de brukte elsykkel mer til alle aktiviteter under prøveperioden sammenlignet med før prøveperioden (se Figurer 1-5). Før prøveperioden dominerte bil som transportmiddel til både jobb, barnehage/skole, fritidsaktiviteter, mathandel og andre aktiviteter. Under prøveperioden dominerte elsykkel og gange til alle aktiviteter, mens bil ble brukt betydelig mindre enn tidligere.



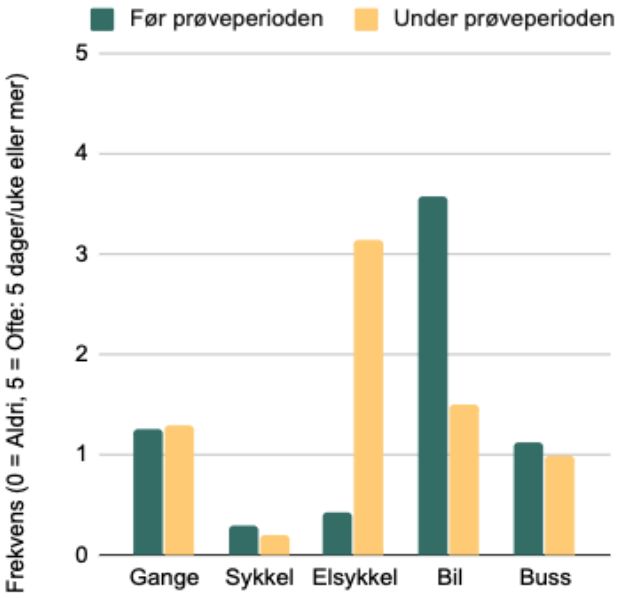
Transportmiddel brukt til barnehage og skole N = 8



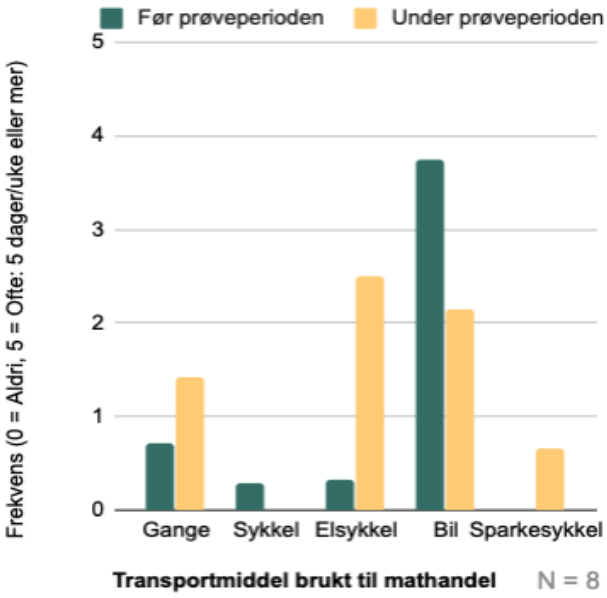
Transportmiddel brukt til fritidsaktiviteter N = 8



Transportmiddel brukt til andre aktiviteter N = 8



Transportmiddel brukt til jobb N = 8



Figur 1. Gjennomsnittlig bruk av transportmidler til ulike aktiviteter blant de åtte deltakerne.

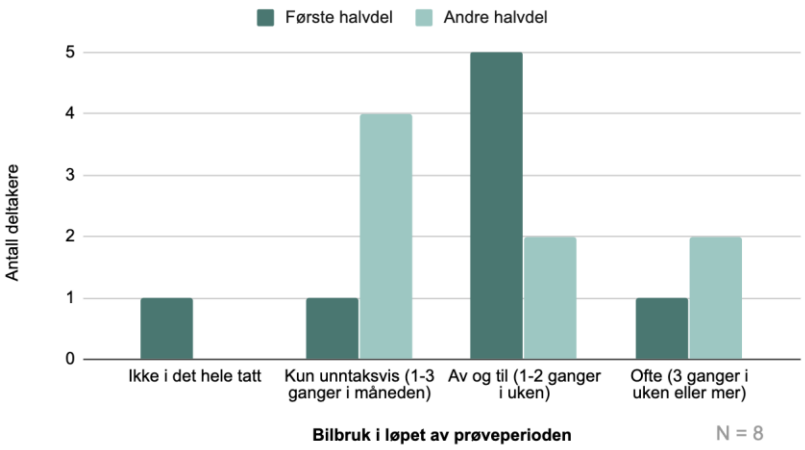
Nedgangen i bilbruken ses også i penger brukt på drivstoff. Før prøveperioden brukte deltakerne i snitt 406 kroner ukentlig på drivstoff, sammenlignet med 221 kroner ukentlig de fire første ukene og 238 kroner ukentlig de siste fire ukene av prøveperioden.

Erfaringer med å delta på Bilfri hverdag
(utvalgte sitater fra spørreskjema og intervjuer)

- *Vi har redusert bilbruken veldig. Jeg sykler stort sett til jobb daglig, bortsett fra noe turnusarbeid - jeg sykler ikke på nettene.*
- *Jeg har brukt elsykkelen til alt og ikke kjørt bil siden perioden startet (midtveis-intervju).*
- *Vi har virkelig tatt i bruk syklene og vognen og redusert mye av bilbruken, spesielt knyttet til fritidsreiser. Vi sykler hele Asker rundt, strender, til marka og mer. Ungene elsker livet i vogna. Men fra Slemmestad og utover Røyken og Hurumlandet sykler vi aldri, da det mangler gang- og sykkelveier. Det er for skummelt med barn i vogn.*
- *I forkant var jeg skeptisk til tre ting: 1) Regnvær/kaldt. 2) Kommer jeg til å orke å skifte og sette meg på sykkelen etter kveldsmøter? 3) Handling. Men det har faktisk gått kjempebra! Jeg har bare brukt bilen to ganger siden jeg overtok sykkelen (for 2 måneder siden). Selv om jeg trodde motivasjonen ville dale litt med surt regnvær, har det fungert overraskende fint. Jeg har også syklet hjem fra to kveldsmøter, og det gikk også greit (midtveis-intervju)*
- *Jeg sykler til og fra jobb, men med livet som innsats til tider. Det er mange bilister som ikke er så obs, så som syklist må man være fokusert.*

- *Det har vært enkelt å kjøre lite bil. Det er sommer og fint vær, det hjelper. Vi har syklet og gått mye. Det handler om god planlegging. Vi har handlet litt på butikken hver gang vi går tur på ettermiddagene, så trenger vi ikke å handle med bil som vi gjorde før.*
- *Nå har sønnen på 11 år vært helt selvstendig, vi har ikke hentet eller levert ham denne perioden som vi pleier. Han har brukt el-sparkesykkelen til alle aktiviteter.*
- *Jeg har blitt helt sykkelfrelst, jeg, nå! Jeg har syklet fra køen i den deilige varmen til og fra jobb hver dag, og syns det går kjempefint.*
- *Man må ikke ha dusj på jobb om man har elsykkel. Jeg har satt sykkelen på full styrke til jobb. Da blir jeg ikke så overopphetet og rød, og trenger bare å skifte klær.*
- *Det handler om å planlegge hverdagen så det er enkelt å gjennomføre. Vi må for eksempel legge inn i tidsplanen at man trenger ti minutter ekstra om morgenen eller andre steder man skal. Det har gjort at vi føler at vi får mer ro over oss.*

Deltakerne syns det var mer enkelt enn vanskelig å leve i stor grad bilfritt (*M* = 3.4 for de første fire ukene og *M* = 3.5 for de siste fire ukene, hvor 1 = svært vanskelig og 5 = svært enkelt). Likevel oppga altså de fleste deltakerne noe bilbruk i både første og andre halvdel av prøveperioden (se Figur 2). Bilbruken ble blant annet oppgitt å være til innkjøp av store/tunge varer, for å komme seg til steder med manglende gang- og sykkelvei, til steder man vanligvis kunne reist kollektivt, men ikke ønsket det nå på grunn av koronaviruset, til turnusarbeid og steder det ble for langt å sykle, som på hytta og ferieturer.



Figur 2 – Deltakernes bilbruk gjennom prøveperiodens første og andre halvdel

VANER

Etter at prøveperioden var over, oppga de fleste deltakerne at de minst "i noen grad" opplevde å ha endret transportvaner etter å ha vært med på prosjektet (M = 3.6, der 1 = i svært liten grad og 5 = i svært stor grad). I intervjuene i etterkant av perioden understreket alle at det var fint å ha en prøveperiode på minst åtte uker, for virkelig å etablere nye rutiner. Noen mente prøveperioden kunne ha vært enda lenger, for virkelig å få på plass ny vane.

Om endring av vaner
(utvalgte sitater fra intervju)

"Det tok noen dager å finne en god rutine for å sykle. I starten lette jeg rundt etter alt jeg skulle ha om morgenen. Det tok dessuten noen dager å finne litt alternative veier til jobb. En prøveperiode på to måneder er ikke så dumt, da får man virkelig testet ut hvordan det er."

"Det gikk ganske raskt å komme inn i nye vaner, det skjedde egentlig med en gang. Det hjalp at prøveperioden var på våren."

"Jeg syns åtte uker ble litt kort. Tre måneder kunne vært greit - det tar litt tid å endre vaner. Det tok en måneds tid å få endret vanen og slutte å kjøre bil, og etter to måneder var det helt greit. Da trengte jeg ikke bilen mer."

"Det tok litt tid i starten å skjønne hvordan å sykle på lag med batteriet. Jeg sleit litt i oppoverbakker, før jeg skjønte at jeg måtte gire ned for å bedre effekt av batteriet."

"Jeg syns åtte uker er fin lengde på prøveperioden. Jeg synes ikke syklingen har blitt en vane før siste 2-3 ukene. Nå er jeg helt inne i sykkelverdenen og det går på autopilot. Jeg vet akkurat hva skal ha på når jeg sykler fram og tilbake fra jobb, hvordan pakke enkelt, jeg har en skifterutine. Og jeg vet akkurat hvor lang tid jeg må beregne for å rekke morgenmøte, når det er mye trafikk og når jeg må sykle for å unngå å møte skolebarn på fortauet."

"Nå har vi hatt syklene i tre måneder[5]. Det er fin lengde på prøveperioden. Det tar litt tid å bli kjent med mulighetene. Dessuten blir man veldig gira helt i starten, men så flater det kanskje mer ut."

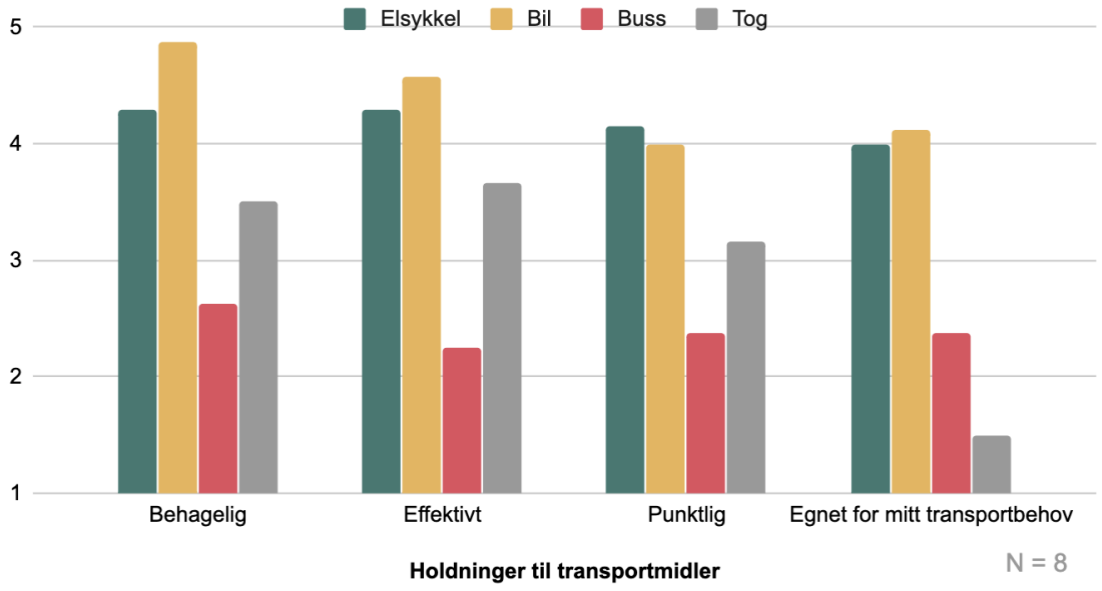
HOLDNINGER TIL TRANSPORTMIDLER

Deltakerne gjennomgikk ikke noen store endringer i holdninger til transportmidler i prøveperioden. Både før og etter prøveperioden var de generelt mest positive til gange, sykkel og elsykkel som transportmidler, og mest negative til bil, buss, sparkesykkel og moped/motorsykkel.

I spesifikke vurderinger av ulike transportmidler var det også lite forskjell i vurderinger gjort før og etter prøveperioden. Figur 7 viser derfor svarene fra etter at prøveperioden var ferdig. Her ble både bil og elsykkel vurdert som behagelig, effektivt, punktlig og egnet for deltakernes transportbehov. Bil ble vurdert som aller mest behagelig og effektivt, men elsykkel ble vurdert som like punktlig og egnet for deres transportbehov som bil. Tog ble også vurdert som relativt behagelig, effektivt og punktlig, mens buss fikk lavere skårer. Buss og tog ble vurdert som relativt dårlig egnet for deltakernes transportbehov.

Foto tatt av deltaker

[5] Deltakernes prøveperiode var på åtte uker, men de fikk utlevert utstyret fire uker før prøveperioden startet, på grunn av COVID-19-situasjonen.



Figur 3 - Deltakernes vurdering av ulike transportmidler etter prøveperioden.

4.4. DELTAKERNES ERFARINGER

TILFREDSHET

Prosjektet

De fleste deltakerne var "svært fornøyd" eller "fornøyd" med å ha vært med på prosjektet (M = 4.3, der 1 = svært misfornøyd og 5 = svært fornøyd).

Som mest positivt med å ha levd med minimal bilbruk, trekker deltakerne fram frisk luft, trening, gode opplevelser alene og med familien, mindre kostnader, at det for noen går raskere enn å kjøre bil til og fra jobb, og at det er befriende å slippe å bruke bil.

Som mest negativt trekker de fram at innkjøp er tungvint, dårlig tilrettelegging for syklister, at det er surt å sykle i regn, og for noen tar det lenger tid å sykle enn å kjøre bil.

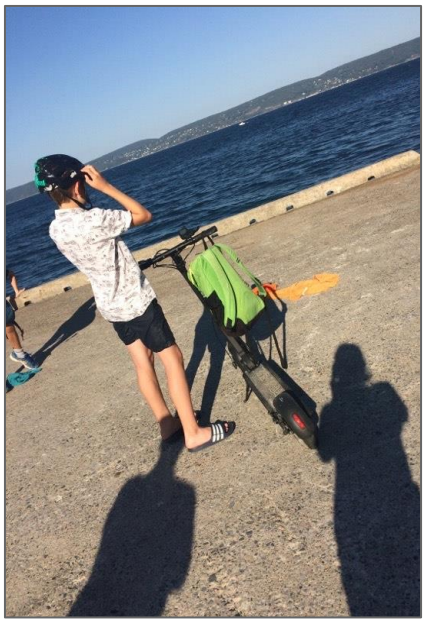


Foto tatt av deltaker

Positive og negative erfaringer med å leve nesten bilfritt (utvalgte sitater fra spørreskjemaer og intervjuer)	
Mest positivt	**Mest negativt**
• *Frisk luft, det går raskere enn å kjøre i kø og hverdagsmosjon* • *Det føles godt å kunne sykle (bevege seg, være ute, og redusere utslipp).* • *Mindre bilkostnader* • *Jeg synes det er befriende å slippe bilen (men så er bilen god å ha når det er nødvendig). Jeg senker skuldrene mer, og synes det gir merverdi til familielivet, på flere måter, å kunne prioritere tid til å sykle.* • *Fint å sykle ...så lenge det er vår og fint vær.* • *Jeg merker at jeg har kommet i bedre form. Jeg ble litt støl og sliten i starten, men nå går det mye bedre.* • *Vi har vært på mange fine turer med familien, og fått prøvd nye steder ute. Vi har syklet til Valstrand og langt ut til Høvikodden, steder man ikke kommer fram til med bil, og som hadde vært for langt med vanlig sykkel.* • *Jeg har kommet i bedre form. Man får en del hjelp av elsykkelen, men det er likevel masse bevegelse.* • *Barna syns det er helt topp å bli syklet til barnehagen i sykkelvogn.* • *Selv om jeg ikke blir veldig svett, føler jeg at jeg får beveget meg masse. Jeg er definitivt blitt i bedre form, for jeg syns det var mye tyngre å sykle i starten, nå syns jeg det er lekende lett.* • *Jeg sparer både tid og penger på å sykle til jobb. Jeg slipper også å betale for parkering på jobb.*	• *Koordinere skole og to turnuser med det å sykle til og fra.* • *Ikke alle steder man kan reise til uten bil.* • *Bruker mer tid, for eksempel på handling.* • *Tungvint å gjennomføre større innkjøp med sykkel. Vi kommer til å anskaffe lastetralle når vi kjøper egne sykler.* • *Dårlig tilrettelagt for sykling langs vegene. Ikke tilrettelagt for trygg parkering av sykler ved butikker etc.* • *Det er alltid litt surt å sykle når det regner, men jeg prøver å få det til da også.* • *Ikke plass til mye bagasje* • *Hvis man handler mye, må man ta flere turer til butikken* • *Ser at det er tilfeller hvor bil er "nødvendig" mtp til tidsbesparelse eller utrygg framkomst for sykkel. Eksempelvis for å dra inn til Oslo (tar 40 min med bil, istedenfor 1t30 min med kollektivi), eller destinasjoner uten sykkelvei. Det er ikke noe særlig når man har barn i sykkelvogn.* • *Hvis du skal handle mye blir det litt tungvindt med elsykkel. Men jeg har bare endret vanene litt. Jeg tar en ekstra tur på butikken i stedet for å handle så mye hver gang.*

Utstyret

Deltakerne oppgir å være fornøyde med utstyret. De aller fleste er “fornøyd” eller “svært fornøyd” (M = 4.4, der 1 = svært misfornøyd og 5 = svært fornøyd). Som positivt trekkes det fram at elsyklene er enkle å bruke og fungerer godt, og at sykkelvognene er praktiske til frakt av både barn og varer. Som negativt trekker noen fram at syklene er tunge, problemer med at kjedet ryker og slitasje på bremseklosser, og at sykkelklærne ikke var tilstrekkelig for kjølige dager. El-sparkesyklene fungerte fint for barn, men ikke like godt for voksne opp grusete bakker.

Kommentarer til utstyret
(utvalgte sitater fra spørreskjema og intervjuer)

"Stødig sykkel, lang rekkevidde, god kvalitet."

"Vi har hatt lite bruk for el-sparkesyklene. De er for svake for de grusete oppoverbakkene opp til oss. Men sønnen vår på 11 år har brukt sin el-sparkesykkel masse. Han er lettere, så da funker det bedre."

"Sykkelvogn er topp til å frakte alt vi trenger for lengre turer og handling. Man kan ha fiskeutstyr, ved til bål og alt mulig oppi. Vi sykler med ett barn på sykkelsetet og ett i vogna."

"Syklene og vognene er av god kvalitet og dette er motiverende å benytte i hverdagen."

"Glad vi har fått låne sykkelvesker. De er praktiske i sykkelhverdagen."

"Når det blir kaldt vet jeg at jeg må ordne meg varmere utstyr for å kunne gjennomføre sykling."

"Sykkelen er utrolig tung å sykle uten hjelpemotor, og har gått tregt på flatmark. Jeg sykler raskere med vanlig sykkel så lenge det er flatt og nedover."

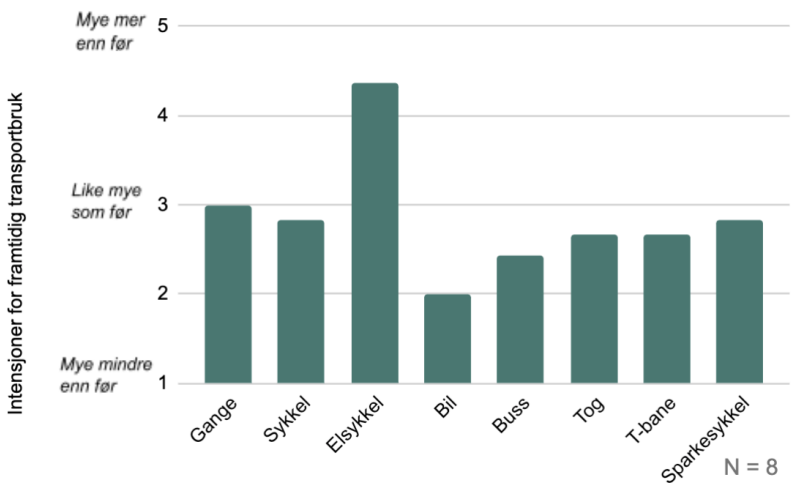
"Utstyret har funka kjempebra. Det er enkelt og intuitivt. Jeg har bestemt meg for å kjøpe samme elsykkel når perioden er over."

"Kunne jeg valgt igjen, hadde jeg nok valgt lastesykkel i stedet for elsykkel. Da kunne jeg hatt sønnen oppi der, og brukt sykkelen til å laste varer også."

"Pakken med sykkelklær burde nok ha vært oppgradert da det blir litt tynt tidlig om våren."

"Til daglig transport av to barn, i ganske krappe bakker opp og ned, er jeg usikker på om det er andre sykler som egner seg enda bedre?"

4.5. DELTAKERNES TANKER OM FRAMTIDEN



Deltakerne var blitt motivert til å kjøre mindre bil, og mange ønsket å kjøpe seg elsykkel etter at Bilfri hverdag var over. De fleste hadde tenkt å transportere seg mer med elsykkel og mindre med bil i fremtiden, sammenlignet med før Bilfri hverdag startet. I intervjuer og kommentarer kom det derimot fram at vintersykling fremstår som en stor bøyg, og mindre aktuelt for de fleste.

Figur 4. Deltakernes intensjoner om transportbruk etter prøveperioden, gjennomsnitt.

De fleste deltakerne var “noe mer” eller “mye mer” motivert til å kjøre mindre bil nå, sammenlignet med før perioden startet. De fleste oppga også at de ville bruke elsykkel noe eller mye mer i fremtiden, sammenlignet med før perioden, og at de ville bruke bil noe eller mye mindre enn før.

Foto tatt av deltaker

De fleste oppga at det var “sannsynlig” eller “svært sannsynlig” at de ville skaffe seg elsykkel når prøveperioden var over (M = 3.4, der 1 = svært usannsynlig og 4 = svært sannsynlig). Flere oppgir både det å få teste utstyr gjennom Bilfri hverdag, og å få erfaring med å sykle på elsykkel over en lang periode gjennom Bilfri hverdag, som “svært viktige” faktorer i avgjørelsen om å kjøpe elsykkel. Å få rabatt på kjøp av elsykkel når perioden var ferdig oppgis å være en mindre viktig faktor[6].

I spørreskjema og intervjuer trekker flere fram at det var enkelt å kjøre lite bil når det var vår og varmt og tørt vær, men at de er mer skeptiske om det vil la seg gjennomføre når det blir vinter og snø.

Bilbruk i framtiden

(utvalgte sitater fra spørreskjema og intervjuer)

“Jeg er virkelig motivert til å kjøpe elsykkel når prøveperioden er ferdig. Jeg har til og med begynt å se på sykler.”

“Jeg vet ikke hvor mye jeg vil sykle framover. Det er veldig enkelt å sykle nå når er tørt og varmt. Fra høsten når blir kaldere og vått kommer jeg nok ikke til å fortsette å sykle, i alle fall ikke når det blir snø. Det tar for lang tid, og jeg tror ikke jeg vil føle meg trygg, med brøytekanter og lite plass på veiene allerede.”

“Vi er blitt motivert til å kjøre mindre bil om sommeren. Jeg er nok ikke like motivert hvis det snør og er kaldt.”

“Om jeg vil satse på vintersykling blir avhengig av føre. Jeg vil helst sykle fra april til oktober.”

“Jeg hadde aldri i min villeste fantasi sett for meg at jeg skulle bli vintersyklist. Nå kan jeg se for meg det. Jeg er motivert til å sykle så lenge som mulig etter høsten.”

“Etter å ha testet elsykkel, har jeg fått trygghet at dette er noe jeg kan bruke penger på, for jeg kommer til å fortsette å sykle.”

“Vi har absolutt blitt motivert til å kjøre mindre bil enn før. Når vi leverer tilbake utstyret, blir det nok mer bilkjøring igjen. Men vi kommer til å kjøpe elsykler etter hvert, i stedet for bil nummer to.”

[6] Deltakerne fikk tilbud om 3000 kroner i rabatt på opprinnelig salgspris om de ville kjøpe syklene de testet fra leverandøren.

4.6. DELTAKERNES FORSLAG FOR Å REDUSERE BILKJØRING

Etter å ha latt bilen stå i åtte uker, har deltakerne en rekke forslag til hvordan det kan gjøres enklere for andre i Asker å kjøre mindre bil, til fordel for mer sykling, gåing og kollektivbruk. Nedenfor følger tilbakemeldinger om 1) hvordan legge til rette for mindre bilkjøring i Asker kommune, 2) forslag til en eventuell ny Bilfri hverdag-kampanje i Asker eller andre steder, og 3) tips til individer som har lyst til å begynne å sykle. Deltakernes mer konkrete innspill til strekninger i Asker som bør forbedres, finnes i Appendix E.

FORSLAG FOR MINDRE BILKJØRING I ASKER

Flere og bedre sykkelveier og egne sykkelfelt, er tilbakemeldingene som går igjen for å få flere over på sykkel i Asker. Det kom derimot også inn flere forslag om bedre tilrettelegging på arbeidsplasser, insentivordninger på linje med elbilpolitikken, og muligheter for å få folk til å teste sykling og kollektivtilbud.

Innspill for mindre bilkjøring i Asker/Slemmestad
(utvalgte sitater fra spørreskjema og intervjuer)

1. **Bedre sykkelveier og tilrettelegging for syklister**

"Det er litt dårlig tilrettelagt for sykkel i Slemmestad og ut i Røyken. Her må man sykle sammen med bilene."

"Veien jeg sykler til jobb (Slemmestadveien fra Slemmestad til Holmen) er ført opp som en av hovedsykkelveiene på Asker kommunes hjemmesider. Hvis det er standarden på hovedsykkelvei, vil det ikke bli mye sykling. Noen strekninger er fine, men det er varierende kvalitet og vedlikehold og mye kryssende trafikk. Man sykler på kombinert gang- og sykkelvei, så man må passe på de gående, som ikke alltid følger med på hva som foregår. Hvis man skal få mange til å sykle, bør hovedveiene hvor flest sykler ha egen sykkelvei."

"Det første man kan gjøre langs Slemmestadveien er å feie. Det er masse grus og kvist i veien. Det andre er å rydde vegetasjon langs sykkelveien, så det ikke gror busker ut i veien."

"Viken må forbedre busstilbudet slik at ikke alt er rettet mot å frakte folk fra "bygda" til Oslo."

"Det bør først og fremst legges mer til rette for syklistene, i form av bedre gang- og sykkelstier langs hovedveinettet, spesielt utover Røyken og Hurum. Dette hemmet oss i å sykle til å populære fritidssteder, og vi tok bilen. Videre bør det langs de virkelige store veiene som Slemmestadveien og Røykenveien være eget sykkelfelt. Det er skummelt å sykle langs både vei og fortau. Mange syklister sykler i samme tidsperiode som det er skolebarn langs veien. Det blir lite effektivt med sykkel dersom en skal senke farten ned mot gangfart ved hver fotgjenger."

"En del av veiene må asfalteres og ombygges med bruer og tunneler, sånn at man ikke må stoppe ved hver eneste fotgjengerfelt. Fra Slemmestad til Vetre må man gå av sykkelen mange ganger og til slutt blir det kjedelig og tar mye tid."

"De store begrensningene for at flere sykler ligger i infrastrukturen. Jeg sykler tre mil til Oslo fordi det er sykkelvei og man kjører trygt. Men jeg velger å kjøre bil hvis jeg skal to kilometer ut til Nærsnes, fordi det ikke er infrastruktur der."

"Det bør være flere sykkelparkeringsplasser ved bussholdeplasser, der man trygt og enkelt kan låse fast sykler under tak."

forts. Innspill for mindre bilkjøring i Asker/Slemmestad
(utvalgte sitater fra spørreskjema og intervjuer)

2. **Bedre kollektivtilbud**

"Nå er mange avganger med bussen fra Slemmestad. Det går en buss hvert femte minutt om morgenen. Ved å ha to busser med avgang samtidig, hvert 10. minutt, kan bussene betjene hver sine holdeplasser som gjør at bussene sparer en del tid (stopper da på 11 holdeplasser istedenfor 22). Påstigning sone 1 i retning Oslo må bli forbudt etter IKEA og Holmen da det er mange andre busser og tog ved Lysaker.

"Kollektivt fungerer veldig greit i Slemmestad. Bussene går ofte."

3. **Bedre tilrettelegging på arbeidsplasser og butikker**

"Det kunne vært flere garderober på arbeidsplassen min. Det er ofte kø."

"Det er litt mangel på gode steder å parkere og låse fast sykler, både på arbeidssteder og på butikker. Ofte får man bare låse fast framhjulet, da kan resten bli stjålet."

"Arbeidsplasser burde hatt goder eller kompensasjon hvis man sykler til jobb. 5000 i året for å ikke bruke bil? Eller ekstra fridager?"

4. **Insentivordninger og annet**

"Det bør vurderes pakker med avgiftsfritak og/eller andre økonomiske insentiver på innkjøp av elsykkel, på samme måte som elbiler."

"En god ide kan være å innføre røykeforbud på bussholdeplasser."

"Invitere til deltakelse i prosjekter som dette. La innbyggerne erfare at kollektivreise/el-sykkel kan være velfungerende og nyttig for dem. Gi tilskudd til dette i prøveperioder."

"Jeg skulle ønske "alle" fikk testet livet med sykkel og kollektivtrafikk."

"Enklere tilgang på bildelingstjenester i området som Hyre eller lignende. Da kunne vi antakelig solgt vår bil og basert oss på kortidsleie de dagene det blir absolutt nødvendig."

FORSLAG FOR NY BILFRI HVERDAG-KAMPANJE

Dersom Asker kommune eller andre skal gjennomføre en ny kampanje for å redusere bilbruk, har deltakerne flere forslag til forbedringer. De foreslår at det kunne gis mer opplæring i bruk av syklene under utlevering og å inkludere lån av elbil i prøveperioden. Flere trekker fram som positivt at perioden var på våren, da været gjorde det enkelt og motiverende å sykle, men foreslår en "Fase 2" med testing av vintersykling for de som har blitt veldig motivert til å sykle.

Innspill til framtidige Bilfri hverdag-kampanjer
(utvalgte sitater fra spørreskjema og intervjuer)

"Gjerne testperiode også på høst/vinter for å prøve piggdekk"

"Alle med sykler bør få en liten praktisk gjennomgang av vedlikehold man kan utføre selv. Videre bør klespakken vurderes, det er rufsete å sykle i regnvær høst og vår, og dette er faktisk en stor del av utstyrsinvestering for en hverdagssyklist som bør inngå i testingen for å se den økonomiske helheten."

"Det kunne vært tilgang på bilkollektivløsninger, fortrinnsvis elbiler, i Slemmestad."

"Markedsfør det enda bedre, så enda flere snakker om det. Prøv å la deltakerne gjøre seg erfaringer i surt og fint vær."

"Kjør et prosjekt med go-pro på hjelmen. Da kan man få dokumentert situasjoner som viser hvordan det faktisk er å sykle her."

"Det er lurt å kjøre prøveperioden mellom april og juli for å få folk motivert til å starte. Det har bare blitt deiligere og deiligere å sykle jo mindre klær man trenger. Så kan heller folk få teste på vinteren i tillegg etterpå."

"Det er fint med variasjon i årstidene i prøveperioden. Det er noe helt annet å sykle nå på sommeren enn i februar/mars."

"Det er lurt å legge inn faste tider for oppstramming på nye sykler. Vi merket ganske fort etter at det hadde gått 200 km at de begynte å knirke litt og trengte justering på bremser og gir."

"Loggbok bør overføres til neste gang også. Man kunne ført bilkjøring her allerede fra man ble plukket ut, for å følge utviklingen."

"Det hadde vært fint å få litt mer opplæring i bruk av elsyklene. For eksempel at man bør gire ned når man skal opp en bratt bakke, så får man mer hjelp av motoren."

5. DISKUSJON OG VEIEN VIDERE

Her diskuteres resultatene i lys av litteratur om endring av vaner og sosiale normer, og vi drøfter implikasjoner dette og tilsvarende prosjekter har for Asker kommunes mobilitetssatsning.

5.1. ENDRING AV VANER

Vaner er utnevnt som en av hovedbarrierene for å redusere klimaendringer, fordi mange av vanene som er knyttet til utslipp av klimagasser er vanskelige og tidkrevende å endre[7]. Bilbruk er et eksempel på en vane som er særlig motstandsdyktig mot endring[8].

[7] Gifford, R. (2011). The dragons of inaction: psychological barriers that limit climate change mitigation and adaptation. American Psychologist, 66(4), 290.
[8] Eriksson, L., Garvill, J., & Nordlund, A. M. (2008). Interrupting habitual car use: The importance of car habit strength and moral motivation for personal car use reduction. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 11(1), 10-23.

Vil man endre en sterk vane, holder det ikke med holdninger og intensjoner. Det må en real dytt til[9], og et helt sentralt steg er å teste ny atferd (se Tabell 1 for nøkkelsteg for å etablere miljøvennlige vaner)[10]. Prøveordninger som Bilfri hverdag, hvor man både får låne det man trenger for å leve bilfritt, og forplikter seg til å endre atferd sammen med flere andre, kan være en slik dytt mange trenger. Som en deltaker i Bilfri hverdag sa etter endt periode: "*Jeg skulle ønske "alle" fikk testet livet med sykkel og kollektivtrafikk*".

Studier tyder på at å teste ut alternativ transport i en periode kan ha god effekt for å endre transportvaner også på sikt. En japansk studie fulgte opp pendlere som i en periode på åtte dager ikke kunne kjøre bil fordi motorveien var stengt. Bilkjørerne som byttet til kollektivtransport i denne perioden, benyttet kollektivtransport oftere ett år etter, sammenlignet med dem som ikke hadde byttet til kollektivtransport i perioden[11]. Dersom folk hadde *overvurdert* hvor lang tid det faktisk ville ta å reise med kollektivtransport, hadde de også større sjanse for å reise kollektivt når veien åpnet igjen[12].

Foto tatt av deltaker

Dermed kan det å midlertidig få bilkjørere til å bruke alternative transportmidler med kampanjer som Bilfri hverdag gi langvarige reduksjoner i bilbruk. Slike intervensjoner kan særlig være effektive dersom erfaringen med det alternative transportmiddelet blir mer positiv enn antatt (f.eks. går raskere enn antatt).

For at vaner skal endres, er det derimot helt nødvendig at det finnes gode alternative handlingsmåter[10]. For å slutte å kjøre bil, må reelle alternativer finnes og oppleves som trygge og gode. Dette viser tilbakemeldingene fra deltakerne i Bilfri hverdag. Mange valgte å bruke bilen på strekninger der det ikke var egne sykkelveier. Som en deltaker beskriver det: *"De store begrensningene for at flere sykler ligger i infrastrukturen. Jeg sykler tre mil til Oslo fordi det er sykkelvei og man kjører trygt. Men jeg velger å kjøre bil hvis jeg skal to kilometer ut til Nærsnes, fordi det ikke er infrastruktur der".* Dermed er det nødvendig at kampanjer for å redusere innbyggeres transportbruk går hånd i hånd med forbedring av infrastruktur for å sykle eller reise kollektivt.

[9] Gifford, R. (2011). The dragons of inaction: psychological barriers that limit climate change mitigation and adaptation. American Psychologist, 66(4), 290.

[10] Dahlstrand, U., & Biel, A. (1997). Pro-Environmental Habits: Propensity Levels in Behavioral Change. *Journal of applied social psychology*, *27*(7), 588-601.

[11] Fujii, S., & Gärling, T. (2003). Development of script-based travel mode choice after forced change. *Transportation research part F: Traffic psychology and behaviour*, *6*(2), 117-124.

[12] Fujii, S., Gärling, T., & Kitamura, R. (2001). Changes in drivers' perceptions and use of public transport during a freeway closure: Effects of temporary structural change on cooperation in a real-life social dilemma. *Environment and Behavior, 33*(6), 796-808.

Tabell 1 – Modell for å endre atferd til miljøvennlig vane (Dahlstrand & Biel, 1997)

Hindrende faktorer	Nøkkelsteg for å etablere miljøvennlig vane	Fremmende faktorer
Sterkt etablert, gammel vane		Priming av miljøvennlig vane
	1. Aktivering (f.eks. bli oppmerksom på at bilkjøring er et klimaproblem)	Oppfatning av at andre har miljøvennlig atferd
	2. Rette oppmerksomhet mot nåværende atferd	Spesifikk informasjon om nåværende atferd og negative miljøkonsekvenser
Negative antakelser om alternativet	3. Overveie alternativ løsning	Tydelige, eksisterende alternativer
Mangel på spesifikk kunnskap	4. Planlegge ny atferd	Klare instruksjoner om prosedyre
Fysiske hindre	5. Teste ny atferd	
Uforventede negative konsekvenser	6. Evaluering av ny atferd	Positive tilbakemeldinger
	7. Etablering av ny vane	

I tillegg tar etablering av nye vaner tid. En studie fant at det vanligvis tok 66 dager (median) før folks nye vaner ble automatisert, med et spenn på 18 til 254 dager[13]. Dette var noe av bakgrunnen for at prøveperioden i Bilfri hverdag ble satt til så lenge som åtte uker. Ifølge deltakerne trengtes denne tiden for å etablere nye vaner, og prøveperioden kunne gjerne ha vært enda lenger.

Et viktig kjennetegn ved vaner, er at de er enklere å endre når beslutningskonteksten endres. Det vil for eksempel si når folk flytter, endrer status fra student til arbeidstaker eller skifter kontorlokasjon. I slike situasjoner er man mer villig til å ta hensyn til ny informasjon, og det er mer sannsynlig at man prøver ut ulike alternativer. En studie fant at blant folk som nylig hadde flyttet og til vanlig kjørte mye bil, hadde en enkel og billig intervensjon for å få folk til å teste kollektivtransport svært god effekt. Et informasjonshefte om byens kollektivtransport og én dag med gratis kollektivtransport førte til en stor økning i bruk av offentlig transport blant deltakerne seks uker etter[14]. Forfatterne konkluderer med at situasjoner hvor folk møter nye beslutningskontekster er et godt tidspunkt for å få dem til å endre transportvaner.

Det åpner seg dermed et viktig vindu for endring i det folk gjennomgår endringer i livet for øvrig. Når man gjennomfører kampanjer med mål om å endre folks atferd, kan det være ekstra effektivt om man legger dem til en slik fase – enten det er når folk kommer flyttende til kommunen, bytter jobb eller flytter barna fra barnehage til skole.

[13] Lally, P., Van Jaarsveld, C. H., Potts, H. W., & Wardle, J. (2010). How are habits formed: Modelling habit formation in the real world. *European Journal of Social Psychology*, *40*(6), 998-1009.

[14] Bamberg, S., Rölle, D. & Weber, C. (2003). Does habitual car use not lead to more resistance to change on travel mode? *Transportation*, 30, 97-108.

5.2. SOSIALE NORMER

I tillegg til å endre transportvaner hos deltakerne, kan kampanjer som Bilfri hverdag ha ringvirkninger. Mennesker er sosiale vesener, og en av de viktigste driverne for folks atferd er hva de rundt dem gjør – og særlig mennesker de identifiserer seg med. Eksempler på miljøvennlig atferd som "smitter" er når naboen installerer solcellepaneler[15] eller bruker mindre strøm enn deg[16], de andre hotellgjestene bruker håndkleet sitt mer enn en gang[17], eller andelen med elbil blant dem rundt deg er høy[18,19]. Som vist i Tabell 1, er oppfatningen av at andre allerede gjør noe, en viktig tidlig faktor for å endre vaner.

Dessuten er sosiale normer i seg selv viktig for at ny atferd man tester ut blir til en varig vane. Som Tabell 1 viser, er positiv tilbakemelding viktig for å fortsette med ny atferd. Dette kan være tilbakemelding om at det man gjør har positive konsekvenser (for eksempel på klimagassutslipp eller egen helse), men også at andre er villige til å prøve ut den nye atferden. Får man positive tilbakemeldinger fra andre når man sykler til jobb og opplever at man inspirerer andre, kan det motivere til å fortsette.

Dermed kan kampanjer som Bilfri hverdag føre til atferdsendring ikke bare hos deltakerne, men også hos folk som ser dem sykle eller hører deres erfaringer. Fordi deltakernes erfaringer kan inspirere til endring, er det viktig å spre gode historier om dem som lar bilen stå, for eksempel i media og sosiale medier. Fordi vi særlig påvirkes av hva de som ligner oss gjør, kan det være viktig å ha deltakere som representerer ulike grupperinger – for eksempel når det gjelder sosioøkonomisk status, alder/livsfase og klimaengasjement, om man vil nå så mange som mulig. Slik informasjon kan også bidra til at de nye vanene vedlikeholdes hos deltakerne, fordi vanen styrkes av å inspirere andre.

Foto tatt av deltaker

5.3. ERFARING FRA TILSVARENDE STUDIER

Det er flere mobilitetsprosjekt på gang i ulike kommuner i Norge og det satses stort på å få flere til å la bilen stå, og benytte seg av alternative transportmidler. Innbyggerne i Sarpsborg og Fredrikstad fikk være med på et tilsvarende opplegg våren 2018, gjennom et samarbeid mellom Bypakke Nedre Glomma og cChange.[20] Der rapporterte deltakerne om at prosjektet endret deres antakelser om et liv med mindre bilbruk. De fikk nye perspektiv på et bilfritt liv og økt bevissthet rundt de positive sidene ved å la bilen stå

[15] Curtius, H. C., Hille, S. L., Berger, C., Hahnel, U. J. J., & Wüstenhagen, R. (2018). Shotgun or snowball approach? Accelerating the diffusion of rooftop solar photovoltaics through peer effects and social norms. *Energy Policy*, 118, 596-602.

[16] Schultz, P. W., Nolan, J. M., Cialdini, R. B., Goldstein, N. J., & Griskevicius, V. (2007). The constructive, destructive, and reconstructive power of social norms. *Psychological Science*, 18(5), 429-434.

[17] Goldstein, N. J., Cialdini, R. B., & Griskevicius, V. (2008). A room with a viewpoint: Using social norms to motivate environmental conservation in hotels. Journal of consumer Research, 35(3), 472-482.

[18] Kim, J., Rasouli, S., & Timmermans, H. (2014). Expanding scope of hybrid choice models allowing for mixture of social influences and latent attitudes: Application to intended purchase of electric cars. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 69, 71–85.

[19] Mau, P., Eyzaguirre, J., Jaccard, M., Collins-Dodd, C., & Tiedemann, K. (2008). The "neighbor effect": Simulating dynamics in consumer preferences for new vehicle technologies. Ecological Economics, 68(1–2), 504–516. doi: 10.1016/j.ecolecon.2008.05.007

[20] Sygna, L. og Aarskog, T. (2018). *cHverdagen - Kunnskap til veien videre.* Rapport fra cChange. på oppdrag fra Bypakke Nedre Glomma

oftere. De rapporterte til og med om økt miljøengasjement, også i saker som ikke omhandler mobilitet! Ni måneder etter prosjektslutt rapporterte 70 % av deltakerne at vaner var helt eller delvis endret. Grunner til å fortsette med endringen var helse-, miljø- og økonomirelaterte.

cChange oppdaget at effekten av å angripe endring som et eksperiment vises ved at nesten samtlige deltakere ble overrasket av hva de oppdaget i løpet av prosjektet. Det ble rapportert om en tydelig endring i bevissthet knyttet til et liv med mindre bilbruk, samt en bedre forståelse for hvordan deltakerne selv kan spille en større rolle for mer bærekraftig mobilitet. Deltakerne forstod hvilken kraft som ligger i de bevisste valgene de tar og hvordan dette kan være med å skape endring. De så også hvilket potensiale de har til å inspirere andre.[21]

I tillegg til slike eksperiment finnes det ulike ordninger som skal oppfordre mennesker til å la bilen stå. Hjemjobbhjem er en mobilitetsordning rettet mot bedriftsmarkedet på Nord-Jæren. Bedrifter som er med får rabatterte billettpriser på kollektivtransport og de ansatte blir oppfordret til å sykle eller gå til jobb. Denne ordningen har ført til mange positive, personlige historier om mennesker som går mer og har fått en bedre helse siden de startet prosjektet.[22]

Erfaringer fra EPOMM (European Platform on Mobility Management) i Europa viser at mange virksomheter har gjennomført tiltak, og de fleste viser gode resultater med en reduksjon i bilbruk på 10-20 %. Erfaringer fra deres studier viser at for å oppnå en reduksjon i bilbruk på opp mot 50 %, må spesielt parkeringstilbudet vurderes og bli mer restriktivt.[23]

5.4. ENDRAVAS FORSLAG

Etter å ha organisert og evaluert Bilfri hverdag i Slemmestad, har også Endrava noen innspill til hvordan tilsvarende kampanjer i Asker eller andre steder kunne gjennomføres enda bedre.

1. **Standardisert utstyrspakke.** En del tid gikk med til å samle inn spesifikke ønsker fra deltakerne til sykler, type og størrelse for sykkelklær og annet sykkelutstyr og type reiseskort. Et mindre utvalg utstyr, for eksempel en basis “elsykkelpakke vår”, “elsykkelpakke vinter”, hvor deltakerne kun velger størrelse for sykkelklær, og om de ønsker tilleggsutstyr som barnesete og sykkelvogn, ville gjort prosessen enklere.
2. **Flere deltakere og lengre måling.** Dersom man ønsker å finne ut mer om effekten av slike kampanjer, også når det ikke er koronarestriksjoner, kan man rekruttere et større utvalg deltakere og følge dem over lenger tid. Deltakerne kunne fått loggbok hvor de fører bilkjøring både en stund før, underveis og etter at perioden er ferdig. Man kan også be dem føre loggbok i en periode for eksempel et år etter, for å undersøke langtidseffekter på samme årstid.
3. **Tidspunkt**. Mange deltakere trakk fram at det var enklere å sykle i deres prøveperiode (mai og juni) enn de forventet det ville være på høsten. De mente dette var positivt, fordi det ga dem en god opplevelse som motiverte dem til å fortsette. En prøveperiode lagt til vår/sommer kan derfor være hensiktsmessig for å sikre at transportendringen gjennomføres, og for å etablere nye vaner. For å hente mer varierte erfaringer og undersøke om en bilfri hverdag lar seg gjennomføre hele året, kunne man derimot kjørt en kampanje høst/vinter for de spesielt motiverte.

[21] Sygna, L. og Aarskog, T. (2018). *cHverdagen - Kunnskap til veien videre.* Rapport fra cChange. på oppdrag fra Bypakke Nedre Glomma
[22] Hjemjobbhjem. Tilgjengelig her
[23] EPOMM. Nettside. Tilgjengelig her

4. **Kampanje for jobbpendling.** Deltakerne rapporterte sjelden om bilbruk til og fra jobb i ordinær tid. Bilen ble oftest brukt til "spesielle anledninger" der den var vanskelig å unngå, som til frakt av store varer, til lengre turer og nattevakter. Samtidig er det i rushtiden det er størst press på trafikken. En framtidig kampanje kunne derfor fokusere på å la bilen stå til og fra jobb i ordinær arbeidstid. Dette kan være det mest hjelpsomme for trafikken, og samtidig det mest realistiske for deltakerne å gjennomføre.

6. KONKLUSJON

I kampanjen Bilfri hverdag fikk åtte voksne og fem barn i Slemmestad prøve å endre transportvaner i åtte uker, gjennom å låne elsykkelutstyr og få gratis kollektivtransport. Resultatet var at alle kjørte mindre bil enn de gjorde før perioden startet, og de fleste var motivert til å kjøre mindre bil også når perioden var over. I tillegg rapporterte deltakerne om en rekke positive, men også negative erfaringer med sin nye hverdag.

Studier viser at det ikke holder med holdninger og intensjoner når en sterk vane skal endres. Det må et realt dytt til. Innføringen av et slikt pilotprosjekt i andre kommuner kan ha stor effekt når det gjelder å få flere til å få øynene opp for andre transportmuligheter. Her kan man også få et større utbytte ved at deltakere i et prosjekt sprer de nye erfaringene sine med venner og kollegaer i sin bekjentskapskrets.

Samtidig har dette prosjektet også vist at kommunen har en rolle i å tilrettelegge for at familier kan benytte seg av kollektivtransport eller sykle. Hvor ofte bussen går og om hovedveien er tilrettelagt for sykler har mye å si for om mennesker vil fortsette å benytte seg av disse transportmidlene. Deltakernes tilbakemeldinger tilsa at viljen ofte kan være til stede, men at veiene kan være farlige og lite tilrettelagt for sykkel.

Avslutningsvis har prosjektet vært vellykket og potensielt bidratt til en varig endring av deltakernes transportvaner og er et positivt bidrag i mobilitetsstrategien til Asker og Slemmestad. Disse erfaringene blir nyttige når Asker nå skal legge til rette for mindre bilbruk blant innbyggerne i framtiden, og også for andre kommuner og tettsteder som ønsker å legge til rette for mindre bilbruk.

APPENDIX A: REKRUTTERING AV DELTAKERE

Følgende tekst ble publisert som nyhetssak på Asker kommunes hjemmeside 9. januar 2020. Nyhetssaken ble også publisert på Asker kommunes Facebook-side.

Test en bilfri hverdag i Slemmestad

Bor du i Slemmestad og har lyst på en utfordring? Da kan du bli med på vårt nye pilotprosjekt!

Våren 2020 skal Asker kommune gjennomføre et pilotprosjekt hvor noen av Slemmestads innbyggere får teste ulike løsninger som skal gjøre det enklere å klare seg uten bil i hverdagen. Vi inviterer fem familier, par, eller individer til å teste alternativer til privatbil i mars og april 2020.

De utvalgte deltakerne får låne en skreddersydd pakke bestående av for eksempel elsykkel eller andre el-kjøretøy og sykkelvogn. I tillegg får de gratis månedskort til kollektivtransport, gratis sykkelreparasjon og annet sykkelutstyr dersom det er aktuelt. I bytte lover de å i størst mulig grad avstå fra å kjøre bil i perioden, og å dele sine erfaringer med kommunen.

Om prosjektet:
I Slemmestad skal det i årene framover skje en fremtidsrettet byutvikling med fokus på konkrete løsninger som bidrar til å redusere CO2-utslippene i området. Samtidig er bilbruken i Røyken og Slemmestad i dag høy. Det er derfor et mål å få ned privatbilbruken i Slemmestad, og legge til rette for at flere velger sykkel, gange og kollektivtransport. Redusert bilbruk vil også skape et hyggeligere Slemmestad med mindre trafikk og kø, mindre støy, bedre luft og bedre helse.

Kommunen ønsker derfor å undersøke hva som kan gjøre det enklere for innbyggerne å kutte ned på privatbilbruk. I den forbindelse vil vi rekruttere et utvalg Slemmestad-innbyggere til å teste en bilfri hverdag i to måneder (mars og april 2020).

Målet med prosjektet er å høre innbyggernes erfaringer med en bilfri hverdag. Hva likte de best? Hva var utfordringene? Hva gjorde det enklere å ikke kjøre bil? Hvordan kan kommunen legge bedre til rette for mindre bilkjøring i Slemmestad?

Dette får deltakerne:

Ett eller flere av følgende verktøy som tilpasses til dine/deres transportbehov. Par og familier som deltar kan få tilgang til flere verktøy (f.eks. to elsykler og månedskort til hele familien).

- Lån av elsykkel, vanlig sykkel, elvaresykkel og/eller elsparkesykkel
- Periodekort til kollektivtransport.
- Tilgang til gratis sykkelservice.
- Annet sykkelutstyr (f.eks. barnesete, sykkelvogn, lys, klær, sykkelkart, refleksvest og/eller piggdekk).

Kvalifikasjoner for å være med:
- Du er bosatt i Slemmestad.
- Du kan delta som individ, par eller familie.
- Du bruker i dag i stor grad privatbil til en eller flere av følgende aktiviteter: 1) jobb (hele eller deler av veien), 2) levering på skole/barnehage, 3) fritidsaktiviteter, 4) handling og andre ærend.
- Du er villig til erstatte denne bilbruken med andre alternativer i mars og april 2020 (unntak for påsken).

Dette forplikter du deg til:

- Signere intensjonserklæring om at du så langt som mulig vil unngå å kjøre bil i prøveperioden, med unntak av påsken.
- Delta på informasjonsmøte i Slemmestad i begynnelsen av februar.
- Svare på tre korte online spørreskjemaer og en telefonsamtale om erfaringer med prosjektet.
- Samtykke til at resultatene fra spørreskjema og telefonsamtaler offentliggjøres i en rapport i etterkant av prosjektet. Deltakerne vil være anonymisert i rapporten.

Bli med og gjør Slemmestad til et hyggeligere sted å bo! Er du interessert i å delta, kan du fylle ut et kort spørreskjema her (ca. 5 minutter). Deltakere velges ut i løpet av januar, og inviteres til et informasjonsmøte som holdes i begynnelsen av februar.

APPENDIX B: INTERESSESKJEMA FOR REKRUTTERING AV DELTAKERE

Følgende spørreskjema ble lagd i Google Forms, og linket til via nyhetssaken på Asker kommunes nettsted (Appendix A).

Interesseskjema for bilfri hverdag i Slemmestad

Våren 2020 skal Asker kommune gjennomføre et prosjekt hvor noen av Slemmestads innbyggere får teste ut el-kjøretøy og/eller andre løsninger som gjør det enklere å ikke bruke bil i en periode på to måneder (mars og april). I bytte vil de i størst mulig grad avstå fra å kjøre bil i perioden, og dele erfaringer med kommunen underveis og i etterkant av prosjektet. Fem familier, par eller individer vil velges ut til å delta. Dette er et spørreskjema for interesserte.

Les mer om prosjektet her: (link til Asker kommunes nettsak)

De som er villige til å kutte bilbruk helt i perioden, vil prioriteres. Det tar omtrent fem minutter å svare på spørreskjemaet. Svarene vil brukes for å velge ut deltakere. Resultatene vil også kunne brukes anonymisert i en rapport om prosjektet.

Personlig informasjon

1. Navn: _____
2. E-post: _____
3. Telefonnummer: _____
4. Adresse: _____

Hvem ønsker å delta?

5. Ønsker du å delta i prosjektet alene, eller sammen med andre?

   ◯ Alene
   ◯ Som familie
   ◯ Som par

6. Hvis du ønsker å delta som familie, skriv antall barn i familien og deres alder.
   _____

Transportbehov

Hva er ditt transportbehov i dag? Beskriv hvilke reiser du gjør i løpet av en typisk uke og hvilket transportmiddel du pleier å bruke. Hvis du ønsker å delta som par, beskriv transportbehov for både deg og partner. Hvis du ønsker å delta som familie, beskriv transportbehovet til hele familien. Spesifiser transport til jobb, skole/barnehage, fritidsaktiviteter, innkjøp og annet.

For eksempel: "Vi bruker bilen daglig. Jeg pendler med båten til Oslo, og kjører bil eller går til båten. Mannen min jobber i Asker og kjører bil hit. Barna går i barnehage og skole i Slemmestad, og vi bringer og henter dem med bil på vei til jobb. Barna går på fotballtrening på Slemmestad stadion og ridning på Dikemark to kvelder i uken. Hit tar vi av og til buss, men ofte kjører vi bil. Vi pleier å handle mat 2-3 ganger i uken i Slemmestad sentrum, da kjører vi oftest bil. I helgene drar vi av og til på hytta i Nesbyen, da kjører vi bil."

7. Beskriv ditt/deres transportbehov i løpet av en typisk uke.
   _____
   _____
   _____
   _____

8. Hvor mange biler har du/dere?

_____

Ønsker for utstyr

Hver deltaker vil i prøveperioden få tilgang til en pakke med løsninger til en viss verdi, med utgangspunkt i sine transportbehov og ønsker. Vennligst angi hvilke av løsningene nedenfor du kan være interessert i å teste. Dette er kun en uforpliktende interessekartlegging. Endelig innhold i testpakken bestemmes i samarbeid med de utvalgte deltakerne.

9. Vennligst kryss av for hvilke verktøy som kan være aktuelle for dere.

   - ☐ Elsykkel
   - ☐ Vanlig sykkel
   - ☐ Elsparkesykkel
   - ☐ El-lastesykkel
   - ☐ Månedskort til kollektivtransport
   - ☐ Piggdekk til sykkel
   - ☐ Barnesete til sykkel
   - ☐ Sykkelvogn
   - ☐ Sykkelutstyr, f.eks.: Sykkellys, sykkelklær, refleksvest
   - ☐ Gratis sykkelservice

10. Har du forslag til andre verktøy/løsninger som ville gjort det enklere for deg/dere å ikke kjøre bil?

    _____

11. Vi ønsker å rekruttere de som er villige til å teste to måneder uten bil (mars og april 2020). I hvor stor grad er du villig til å ikke kjøre bil i denne perioden?

    - ○ Jeg kan tenke meg å ikke bruke bil i det hele tatt (unntak for påskeferien)
    - ○ Jeg kan tenke meg å bruke bil kun unntaksvis (1-3 ganger i måneden)
    - ○ Jeg kan tenke meg å bruke bil kun av og til (1-2 ganger i uken)
    - ○ Jeg kan tenke meg å bruke bil sjeldnere enn jeg gjør i dag

Holdninger

Til slutt ønsker vi at du svarer på noen generelle holdningsspørsmål.

12. I hvilken grad bekymrer du deg for klimaendringer?

    - ○ Ikke i det hele tatt
    - ○ Litt
    - ○ Ganske
    - ○ Veldig
    - ○ Vet ikke

13. Hvor enig er du i følgende påstand: Vi bør prioritere plass til fotgjengere og syklister framfor privatbilister.

    - ○ Stemmer svært dårlig
    - ○ Stemmer ganske dårlig
    - ○ Stemmer verken dårlig eller godt
    - ○ Stemmer ganske godt
    - ○ Stemmer svært godt
    - ○ Vet ikke

Annet

14. Har du noen andre kommentarer i forbindelse med prosjektet?

    _____

    _____

APPENDIX C: SPØRRESKJEMA 1 TIL DELTAKERNE: PRE-STUDIE

Følgende spørreskjema ble lagd i Google Forms. Alle deltakerne i prosjektet fikk link til spørreskjemaet på mail, og ble bedt om å fylle ut før prøveperioden startet (senest 26. april 2020).

Spørreundersøkelse til deltakere i Bilfri hverdag

Dette er en spørreundersøkelse til deltakerne på prosjektet Bilfri hverdag i Slemmestad. Her ønsker vi å få vite litt mer om deltakerne når det gjelder nåværende transportbruk og holdninger.

Dette er den første av tre spørreundersøkelser. Den andre kommer midtveis i prøveperioden, og den tredje på slutten av prøveperioden.

Dersom dere er et par som deltar i prosjektet, ønsker vi at begge svarer på hvert sitt spørreskjema.

Resultatene fra undersøkelsen vil kunne brukes anonymisert i en rapport om prosjektet. Vi trenger navnet ditt for å sammenligne svarene gitt før og etter prøveperioden, men vil ikke bruke navnet i den endelige rapporten.

For spørsmål, ta kontakt med sigrid@endrava.com, mobil 95733060.

1. Samtykke
   - ◯ Jeg godtar at svarene i undersøkelsen brukes anonymisert i en rapport om Bilfri hverdag-prosjektet
   - ◯ Jeg godtar IKKE at svarene i undersøkelsen brukes anonymisert i en rapport om Bilfri hverdag-prosjektet

Personlig informasjon og motivasjon

2. Navn: _____

3. Alder: _____

4. Deltar du som par/familie i prosjektet? I så fall, hvem deltar du sammen med (navn på partner)?

   _____

5. Hvorfor ønsket du å være med på dette prosjektet? (skriv gjerne flere grunner)

   _____
   _____
   _____
   _____

6. Hva er forventningene dine til prosjektet? (skriv gjerne flere forventninger, både positive og negative)

   _____
   _____
   _____
   _____

Nåværende transportbruk

Hva er transportbruken din i dag? Beskriv hvilke transportmidler du bruker for å reise til formålene nevnt under, i løpet av en typisk måned. Med "dager" menes hvor mange dager du benytter dette transportmiddelet i det hele tatt, uavhengig av om du bruker det få eller mange ganger i løpet av en dag.

7. Når du reiser på jobb, hvor ofte bruker du de følgende transportmidlene?

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

8. Når du reiser til fritidsaktiviteter, hvor ofte bruker du de følgende transportmidlene?

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

9. Når du reiser til barnehage/skole, hvor ofte bruker du de følgende transportmidlene?

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

10. Når du reiser for å handle mat, hvor ofte bruker du de følgende transportmidlene?

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

11. Når du reiser på andre type reiser, som besøk, sosiale aktiviteter eller handling utover matinnkjøp, hvor ofte bruker du de følgende transportmidlene?

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

12. Hvor mange biler har du/dere i husstanden? _____
13. Hvilken bilmodell har du/dere? (Skriv eventuelt flere) _____
14. Hvor mye penger bruker du/dere på drivstoff i løpet av en typisk uke? _____

Holdninger til ulike transportmidler

Her ønsker vi å høre hvilke holdninger du har til ulike transportmidler.

15. Hvor negativ eller positiv er du til følgende transportmidler, generelt sett?

	Svært negativ	Litt negativ	Litt positiv	Svært positiv
Gange				
Sykkel				
Elsykkel				
Bil				
Buss				
Tog				
T-bane				
Sparkesykkel				
Moped/motorsykkel				
Båt				

Vennligst angi hvor enig du er i følgende påstander om ulike transportmidler.

Spesifikasjon av begrepene:

BEHAGELIG: Komfortabelt, gir en god opplevelse

EFFEKTIVT: Tar meg fra A til Å raskt, uten at jeg kaster bort for mye tid

PUNKTLIG: Kommer når det skal, jeg vet hvor lang tid reisen vil ta

EGNET FOR MITT TRANSPORTBEHOV: Finnes på strekninger jeg reiser, passer å bruke på noen av mine reiser

16. Gange er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

17. Vanlig sykkel er ...

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

18. Elsykkel er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

19. Bil er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

20. Buss er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

21. Tog er ...

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

22. I hvilken grad bekymrer du deg for klimaendringer?

- ◯ Ikke i det hele tatt
- ◯ Litt
- ◯ Ganske
- ◯ Veldig
- ◯ Vet ikke

23. Hvor enig er du i følgende påstand: Vi bør prioritere plass til fotgjengere og syklister framfor privatbilister.

- ◯ Stemmer svært dårlig
- ◯ Stemmer ganske dårlig
- ◯ Stemmer verken dårlig eller godt
- ◯ Stemmer ganske godt
- ◯ Stemmer svært godt
- ◯ Vet ikke

Kommentarer

24. Har du kommentarer til spørreundersøkelsen eller prosjektet?

_____

_____

_____

APPENDIX D: SPØRRESKJEMA 2 TIL DELTAKERNE: MIDT-STUDIE

Følgende spørreskjema ble lagd i Google Forms. Alle deltakerne i prosjektet fikk link til spørreskjemaet på mail, og ble bedt om å fylle ut midtveis i prøveperioden (senest 27. mai 2020).

Spørreundersøkelse til deltakere i Bilfri hverdag: Midt-studie

Dette er den andre av tre spørreundersøkelser til deltakerne på prosjektet Bilfri hverdag i Slemmestad.

Den siste spørreundersøkelsen kommer på slutten av prøveperioden.

Dersom dere er et par som deltar i prosjektet, ønsker vi at begge svarer på hvert sitt spørreskjema.

Resultatene fra undersøkelsen vil kunne brukes anonymisert i en rapport om prosjektet. Vi trenger navnet ditt for å sammenligne svarene gitt før, under og etter prøveperioden, men vil ikke bruke navnet i den endelige rapporten.

For spørsmål, ta kontakt med sigrid@endrava.com, mobil 95733060.

Samtykke

- ◯ Jeg godtar at svarene i undersøkelsen brukes anonymisert i en rapport om Bilfri hverdag-prosjektet
- ◯ Jeg godtar IKKE at svarene i undersøkelsen brukes anonymisert i en rapport om Bilfri hverdag-prosjektet

Personlig informasjon og motivasjon

Navn: _____

Erfaringer med Bilfri hverdag

Vi ønsker å høre om erfaringene du har hatt med Bilfri hverdag-prosjektet til nå.

1. Hvor fornøyd eller misfornøyd har du vært med å være med på Bilfri hverdag til nå?
   - ◯ Svært misfornøyd
   - ◯ Misfornøyd
   - ◯ Verken fornøyd eller misfornøyd
   - ◯ Fornøyd
   - ◯ Svært fornøyd

2. Hvor mye har du kjørt bil siden prøveperioden startet 27. april?
   - ◯ Ikke i det hele tatt
   - ◯ Kun unntaksvis (1-3 ganger i måneden)
   - ◯ Av og til (1-2 ganger i uken)
   - ◯ Ofte (3 ganger i uken eller mer)

3. Hva har eventuelt hindret deg fra å leve bilfritt?

   _____

   _____

4. Hvor vanskelig eller enkelt har det foreløpig vært å leve (i stor grad) bilfritt?
- ◯ Svært vanskelig
- ◯ Ganske vanskelig
- ◯ Verken eller
- ◯ Ganske enkelt
- ◯ Svært enkelt

5. Hva har vært mest positivt med å leve (i stor grad) bilfritt?

6. Hva har vært mest negativt med å leve (i stor grad) bilfritt?

7. Hva ville gjort det enklere å kjøre mindre bil i perioden?

8. I hvor stor grad er transportbehovene dine endret som følge av koronasituasjonen i prøveperioden?
- ◯ De er helt uendret
- ◯ De er noe endret
- ◯ De er en del endret
- ◯ De er helt endret

9. For hvilke aktiviteter har transportbehovet endret seg pga korona? Spesifiser hva som har endret seg, for eksempel for transport til jobb, skole, barnehage, fritidsaktiviteter. For eksempel: "Jeg må nå kjøre til jobb i stedet for å ta buss."

10. Hvor misfornøyd eller fornøyd er du med utstyret du/dere låner?
- ◯ Svært misfornøyd
- ◯ Misfornøyd
- ◯ Verken fornøyd eller misfornøyd
- ◯ Fornøyd
- ◯ Svært fornøyd

11. Har du andre kommentarer til utstyret?

_____
_____
_____

Drivstoff

12. Hvor mye penger bruker har du/dere brukt på drivstoff per uke siden prøveperioden startet 27. april?

_____

Kommentarer

13. Har du kommentarer til spørreundersøkelsen eller prosjektet?

_____
_____
_____

APPENDIX E: SPØRRESKJEMA 3 TIL DELTAKERNE: POST-STUDIE

Følgende spørreskjema ble lagd i Google Forms. Alle deltakerne i prosjektet fikk link til spørreskjemaet på mail, og ble bedt om å fylle ut ved slutten av prøveperioden (senest 22. juni 2020).

Spørreundersøkelse til deltakere i Bilfri hverdag

Dette er siste av tre spørreundersøkelser til deltakerne på prosjektet Bilfri hverdag i Slemmestad. Her ønsker vi å høre hvilke erfaringer dere har gjort dere i prøveperioden. Dersom dere er et par som deltar i prosjektet, ønsker vi at begge svarer på hvert sitt spørreskjema.
Resultatene fra undersøkelsen vil kunne brukes anonymisert i en rapport om prosjektet. Vi trenger navnet ditt for å sammenligne svarene gitt før og etter prøveperioden, men vil ikke bruke navnet i den endelige rapporten.
For spørsmål, ta kontakt med sigrid@endrava.com, mobil 95733060

Samtykke

- ◯ Jeg godtar at svarene i undersøkelsen brukes anonymisert i en rapport om Bilfri hverdag-prosjektet
- ◯ Jeg godtar IKKE at svarene i undersøkelsen brukes anonymisert i en rapport om Bilfri hverdag-prosjektet

Personlig informasjon og motivasjon

Navn: _____

Erfaringer med Bilfri hverdag

Vi ønsker å høre om erfaringene du har hatt med Bilfri hverdag-prosjektet.

1. Hvor fornøyd eller misfornøyd har du vært med å være med på Bilfri hverdag?
   - ◯ Svært misfornøyd
   - ◯ Misfornøyd
   - ◯ Verken fornøyd eller misfornøyd
   - ◯ Fornøyd
   - ◯ Svært fornøyd

2. I hvilken grad opplever du at du har etablert nye transportvaner etter å ha vært med på Bilfri hverdag?
   - ◯ I svært liten grad
   - ◯ I liten grad
   - ◯ I noen grad
   - ◯ I stor grad
   - ◯ I svært stor grad

3. Sammenlignet med før du ble med på prosjektet, hvor motivert er du til å redusere bilbruken i framtiden?
   - ◯ Mye mindre motivert
   - ◯ Noe mindre motivert
   - ◯ Like motivert
   - ◯ Noe mer motivert

- ◯ Mye mer motivert

4. Hvor mye har du kjørt bil de siste fire ukene (fra 25. mai til 19. juni)?
   - ◯ Ikke i det hele tatt
   - ◯ Kun unntaksvis (1-3 ganger i måneden)
   - ◯ Av og til (1-2 ganger i uken)
   - ◯ Ofte (3 ganger i uken eller mer)

5. Sammenlignet med før du ble med på prosjektet, hvor motivert er du til å redusere bilbruken i framtiden?
   - ◯ Mye mindre motivert
   - ◯ Noe mindre motivert
   - ◯ Like motivert
   - ◯ Noe mer motivert
   - ◯ Mye mer motivert

6. Hva har eventuelt hindret deg fra å leve bilfritt de siste fire ukene?

   _____
   _____
   _____

7. Hvor vanskelig eller enkelt har det foreløpig vært å leve (i stor grad) bilfritt de siste fire ukene?
   - ◯ Svært vanskelig
   - ◯ Ganske vanskelig
   - ◯ Verken eller
   - ◯ Ganske enkelt
   - ◯ Svært enkelt

8. Hva har vært mest positivt med å leve (i stor grad) bilfritt?

_____
_____
_____

9. Hva har vært mest negativt med å leve (i stor grad) bilfritt?

_____
_____
_____

10. I hvor stor grad er transportbehovene dine endret som følge av koronasituasjonen i siste halvdel av prøveperioden (fra 25. mai - 19. juni)?
    - ◯ Helt uendret
    - ◯ Noe endret
    - ◯ En del endret
    - ◯ Helt endret

11. For hvilke aktiviteter har transportbehovet endret seg pga korona? Spesifiser hva som har endret seg, for eksempel for transport til jobb, skole, barnehage, fritidsaktiviteter. For eksempel: "Jeg må nå kjøre til jobb i stedet for å ta buss."

_____
_____
_____

12. Hvor misfornøyd eller fornøyd er du med utstyret du/dere låner?
- ◯ Svært misfornøyd
- ◯ Misfornøyd
- ◯ Verken fornøyd eller misfornøyd
- ◯ Fornøyd
- ◯ Svært fornøyd

13. Har du andre kommentarer til utstyret? Hva fungerte bra, og hva fungerte mindre bra?

_____
_____
_____

Innspill til kommunen

14. Hva kan Asker kommune gjøre for å legge bedre til rette for at innbyggere i Asker/Slemmestad skal sykle, gå og reise kollektivt mer, og kjøre mindre bil?

_____
_____
_____

15. Har du noen praktiske tips til andre individer/familier som ønsker å kjøre mindre bil?

_____
_____
_____

16. Hvis et lignende prosjekt som Bilfri hverdag skal gjennomføres igjen, har du forslag til hvordan det kunne blitt gjort bedre?

_____
_____
_____

Transportbruk

Hva har vært transportbruken din siden prøveperioden startet? Beskriv hvilke transportmidler du har brukt for å reise til formålene nevnt under, i løpet av prøveperioden. Med "dager" menes hvor mange dager du har benyttet dette transportmiddelet i det hele tatt, uavhengig av om du har brukt det få eller mange ganger i løpet av en dag.

Hvis det er noen formål du ikke har reist til (for eksempel grunnet hjemmekontor), kan du hoppe over det spørsmålet.

Når du har reist på jobb, hvor ofte har du brukt de følgende transportmidlene?

Mark only one oval per row.

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

Når du har reist til fritidsaktiviteter, hvor ofte har du brukt de følgende transportmidlene?

Mark only one oval per row.

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

Når du har reist til barnehage/skole, hvor ofte har du brukt de følgende transportmidlene?

Mark only one oval per row.

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

Når du har reist for å handle mat, hvor ofte har du brukt de følgende transportmidlene?

Mark only one oval per row.

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

Når du har reist på andre type reiser, som besøk, sosiale aktiviteter eller handling utover matinnkjøp, hvor ofte har du brukt de følgende transportmidlene?

Mark only one oval per row.

	Aldri	Sjelden (mindre enn 1 dag i måneden)	Ganske sjelden (1-3 dager i måneden)	Av og til (1-2 dager i uken)	Ganske ofte (3-4 dager i uken)	Ofte (minst 5 dager i uken)
Gange						
Sykkel						
Elsykkel						
Bil						
Buss						
Tog						
T-bane						
Sparkesykkel						
Moped/motorsykkel						
Båt						

17. Hvor mye penger bruker har du/dere brukt på drivstoff per uke siden prøveperioden startet 27. april?

_____

Framtidig transportbruk

Vi er nå interessert i å høre hva du tenker om din framtidige transportbruk. Se for deg hvordan du ønsker å reise når hverdagen er tilbake, og det ikke er koronarestriksjoner på reiseaktivitet.

18. I hvor stor grad ønsker du å benytte følgende transportmidler, sammenlignet med før prøveperioden?

	Mye mindre enn før	Noe mindre enn før	Like mye som før	Noe mer enn før	Mye mer enn før
Gange					
Sykkel					
Elsykkel					
Bil					
Buss					
Tog					
T-bane					
Sparkesykkel					
Moped/motorsykkel					
Båt					

19. Jeg vil skaffe meg elsykkel når prøveperioden er ferdig.

- ○ Svært usannsynlig
- ○ Usannsynlig
- ○ Sannsynlig
- ○ Svært sannsynlig

20. Hvor viktig var følgende faktorer for at du ønsker å kjøpe elsykkel?

	Ikke viktig i det hele tatt	Litt viktig	Viktig	Svært viktig
Å få teste utstyr gjennom Bilfri hverdag				
Å få rabatt hos Scushi				
Å få erfaring med å sykle på elsykkel over en lang periode gjennom Bilfri hverdag				

21. Spesifiser eventuelt andre faktorer som er viktige for at du nå ønsker å kjøpe elsykkel.

_____

_____

_____

Holdninger til ulike transportmidler

Her ønsker vi å høre hvilke holdninger du har til ulike transportmidler.

24. Hvor negativ eller positiv er du til følgende transportmidler, generelt sett?

	Svært negativ	Litt negativ	Litt positiv	Svært positiv
Gange				
Sykkel				
Elsykkel				
Bil				
Buss				
Tog				
T-bane				
Sparkesykkel				
Moped/motorsykkel				
Båt				

Vennligst angi hvor enig du er i følgende påstander om ulike transportmidler.

Spesifikasjon av begrepene:

BEHAGELIG: Komfortabelt, gir en god opplevelse

EFFEKTIVT: Tar meg fra A til Å raskt, uten at jeg kaster bort for mye tid

PUNKTLIG: Kommer når det skal, jeg vet hvor lang tid reisen vil ta

EGNET FOR MITT TRANSPORTBEHOV: Finnes på strekninger jeg reiser, passer å bruke på noen av mine reiser

25. Gange er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

26. Vanlig sykkel er ...

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

27. Elsykkel er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

28. Bil er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

29. Buss er …

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig						
Effektivt						
Punktlig						
Egnet for mitt transportbehov						

30. Tog er ...

	I svært liten grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Behagelig	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Effektivt	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Punktlig	◯	◯	◯	◯	◯	◯
Egnet for mitt transportbehov	◯	◯	◯	◯	◯	◯

Holdninger

Til slutt ønsker vi at du svarer på noen generelle holdningsspørsmål.

31. I hvilken grad bekymrer du deg for klimaendringer?

    ◯ Ikke i det hele tatt
    ◯ Litt
    ◯ Ganske
    ◯ Veldig
    ◯ Vet ikke

32. Hvor enig er du i følgende påstand: Vi bør prioritere plass til fotgjengere og syklister framfor privatbilister.

    ◯ Stemmer svært dårlig
    ◯ Stemmer ganske dårlig
    ◯ Stemmer verken dårlig eller godt
    ◯ Stemmer ganske godt
    ◯ Stemmer svært godt
    ◯ Vet ikke

Kommentarer

33. Har du kommentarer til spørreundersøkelsen eller prosjektet?

    _____
    _____
    _____

APPENDIX F: TILBAKEMELDINGER OM TILSTAND PÅ SYKKELVEIER I ASKER

Noen av deltakerne kom med konkrete tilbakemeldinger om hvordan det fungerte å sykle på de ulike strekningene på reiseveien sin, oppsummert i tabellen nedenfor.

Område	Kommentar
Circle K Slemmestad - Nilsemarka (sti)	Vanskelige forhold for sykkel, sparkesykkel og barnevogn. Grusen har regnet bort.
Bøveien - Heggedal	Savner gang- og sykkelvei fra Bøveien til Heggedal. Ikke hyggelig å sykle her.
Nærsnes - Slependen	Gang- og sykkelveier er ok å bruke mellom 6.30-7.30 , lite fotgjengere.
Nærsnes - Slemmestad	Uggen sykkevei, biler ligger tett på, buss legger seg inn ubehagelig tett på.
Slependen - Nærsnes	13.30 -17.00: Gang- og sykkelveier. Generelt mye folk og sykler, det oppstår lett farlige situasjoner.
Slemmestad - Almedalsveien	Fins "sykkelvei", egentlig fortau. Mye krysninger med vei og parkering. Utrygt. På morgenen er det best å sykle i veien. På ettermiddagen føles fortau tryggest , men konflikt med fotgjengere.
Almedalsveien - Vollen	Grei sykkelvei , men farlige utkjørsler: x Hampengen x Høymyrmarka - ekstremt dårlig sikt
Vollen - Vollenveien til Strandengveien	Sykkelvei er smal , egentlig bare fortau. Dårlig egnet for sykling. Farlige utkjørsler: x Strandengveien x G.M Brydes vei
x Strandengveien til x Åsliveien :	Ok sykkevei, men ved Åsliveien bråstopper sykkelveien, man må ut i trafikken eller bruke sebrastiper ved Furua. Ikke skilting
Åsliveien - Blakstadmarka	Ille! Overhodet ikke tilrettelagt, mangler sykkelvei, delvis fortau. Mye trafikk, avkjørsler med kryssende biler , mye fotgjengere. Fortauet foran Bunnpris er en parkeringsplass. Rett og slett en svært farlig strekning.
Blakstadmarka - Skytterveien	OK, men farlig avkjørsel ved Mølla dekk.
Skytterveien - Konglungveien	Undergang er smal og uoversiktlig. Ved Vettre skole mangler skilting. Jeg endte opp på hovedveien. Det tok flere dager før jeg oppdaget sykkelveien forbi skolen. Sykkelveien går gjennom skolegården, der det normalt vil være mange barn.
Konglungveien - Hvalstrand	Relativt bra, men farlig utkjørsel fra Leangbukta. Smalt parti (ca. én meter bredt) på vei ned til Leangbukta. Her er det i tillegg flere meter høyt stup på yttersiden.
Hvalstrand - Holmen	Bra. Men ned mot Holmenkrysset blir det smalere og man må over et busstopp midt i bakken. Skummelt.
Holmenkrysset	Skumle, smale, glatte broer. Farlige, uoversiktlige underganger, kryssende biltrafikk. På sjøsiden er det tilsynelatende en sykkelvei. Denne ender på en parkering ved båthavna og man blir presset ut på Fekjan.

Fekjan - Holmen til Bellevue	Sykkelvei som kan brukes, men for smal . Her er det stor trafikk av sykler og forgjengere begge veier. I tillegg flere utkjørsler med svært dårlig sikt og sykkelveien er en parkeringsplass ved Vardenær gartneri.
Bellevue - IKEA, Nesbruveien	Ingen sykkelvei, men 40 sone og liten trafikk. OK.
Toern - IKEA Nesbruveien	Totalt nærmere 70 farlige punkter denne 15 km lange strekningen, derav noen skikkelig stygge "feller". ● Mange bussholdeplasser ● Mange utkjøringer med lite eller null sikt ● Det er dessverre kun korte deler av strekningen som egner seg godt til sykkelpendling. ● For å gjøre sykling trygg, må det bygges sykkelveier - separert fra gående **Viktigste utbedringer slik jeg ser det:** ● Blakstad ● Slemmestad - Bjerkås ● Vollen ● Holmen - Bellevue ● Fjerne sykkelvei over busstopp ● Sanere farlige krysninger / utkjørsler ● Vettre skole **Enkle tiltak som kan gjøres:** ● siktforbedring i kryss ● tydeligere trafikkregler, syklende er i dag kjørende når det passer - dvs på gangvei/fortau. Men forsøker du opptre som kjørende ved å bruke veien , blir man trakassert av en del bilister

About Endrava

Endrava is a consulting company based in Oslo, Norway. We support organisations and businesses in reducing their greenhouse gas emissions.

Read more at www.endrava.com

Company name: Endrava AS
Registration date: 07-09-2016
Org nbr.: NO 917 685 908 MVA
Address: Øvre Slottsgate 3, 0157 Oslo, Norway