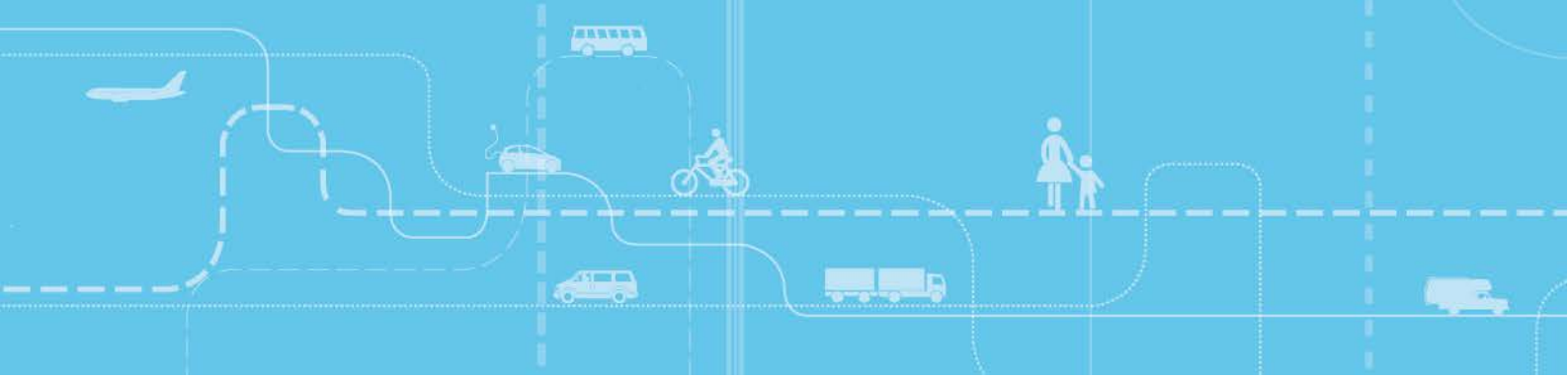
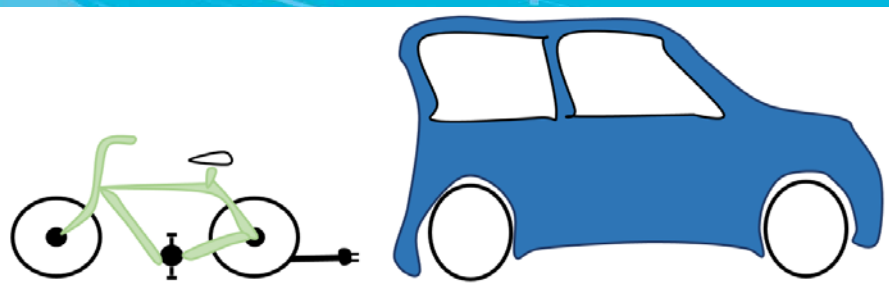


Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO₂ utslipp



Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO₂ utslipp

Aslak Fyhri
Hanne Beate Sundfør
Christian Weber

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO₂ utslipp

Forfattere: Aslak Fyhri
Hanne Beate Sundfør
Christian Weber

Dato: 08.2016

TØI-rapport: 1498/2016

Sider: 78

ISBN elektronisk: 978-82-480-1726-4

ISSN: 0808-1190

Finansieringskilder: Oslo kommune
Enova

Prosjekt: 3959 – Gi sykkelen et dytt

Prosjektleder: Aslak Fyhri

Kvalitetsansvarlig: Knut Veisten

Fagfelt: Miljø og klima

Emneord: Elsykkel
Før- etteranalyse
Sykkelandel

Title: Effect of subvention program for electric bicycle in Oslo on bicycle use, transport distribution and CO₂ emissions

Authors: Aslak Fyhri
Hanne Beate Sundfør
Christian Weber

Date: 08.2016

TØI Report: 1498/2016

Pages: 78

ISBN Electronic: 978-82-480-1726-4

ISSN: 0808-1190

Financed by: Oslo County Council
Enova

Project: 3959 – Gi sykkelen et dytt

Project Manager: Aslak Fyhri

Quality Manager: Knut Veisten

Research Area: Environment and Climate

Keywords: Before-and-after study
Bicycle

Sammendrag:

Elsykler bidrar til at folk øker sin sykkelbruk med mellom 12 og 18 km per uke, dersom de bytter ut sin vanlige sykkel, med en elsykkel. Dette betyr at sykkelandelen (sykling som andel av alle reiste km) kan doble seg sammenlignet med dagens nivå for folk som får støtte til en slik elsykkel. Dette viser data fra den hittil største undersøkelsen som er gjort av elsykkelens effekt på transportmiddelbruk, hvor til sammen 669 nybakte elsykkeleiere er blitt intervjuet. Undersøkelsen er også unik siden transportmiddelbruken i tillegg ble målt ved hjelp av en mobil app som måler alle reiser. Samlet sett viste disse dataene at CO₂ utslippet ble redusert med et sted mellom 440 og 720 gram per dag for hver deltager som fikk støtte til å kjøpe elsykkel av kommunen.

Summary:

E-bikes contribute to an increase in peoples bicycle use by between 12 and 18 km per week, if they replace their usual bike, with an e-bike. This means that the bike share (cycling as a proportion of all traveled kilometers) could double compared with the current level, for people who get support for buying an e-bike. This is according to data from the largest ever survey done on e-bikes effect on transport mode, where a total of 669 freshly baked e-bike owners have been interviewed. This survey is also unique since the transport usage also was measured using a mobile app (measuring all trips). Overall, these data showed that CO₂ emissions were reduced by somewhere between 440 and 720 grams per day for each participant that received support by the municipality to buy an e-bike.

Language of report: Norwegian

*Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

*Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no*

Forord

Oslo kommune ved Klima- og energiprogrammet har i første halvdel av 2016 gjennomført et forsøk med sponning av elsykler. TØI har gjennom sitt prosjekt Sykkeldytten, finansiert av ENOVA og Oslo kommunens klima- og energiprogram, påtatt seg å evaluere denne ordningen. Prosjektleder hos TØI har vært Aslak Fyhri. Hanne Beate Sundfør har designet opplegget og gjennomført datainnsamling av surveydata. Christian Weber har vært ansvarlig for datainnsamling med Sense.DAT. Analyser og skriving av denne rapporten er gjort av Aslak Fyhri og Hanne Beate Sundfør. Kontaktpersoner hos Klima- og energiprogrammet har vært Kia Kriens Haavi og Anders Brage Mikkelsen.

Oslo, august 2016
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Michael Wöblke Jøger Sørensen
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Summary

1	Innledning	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Problemstillinger.....	1
2	Metodetilnærming og analyse	2
2.1	Måling av sykkelaktivitet.....	2
2.2	Prosedyre for datainnsamling.....	2
2.3	Utvalget ved baseline (T0).....	6
2.4	Tidspunkt for besvarelser.....	6
2.5	Kjøp av elsykkel, tidspunkter og prisklasse.....	7
3	Resultater	1
3.1	Ulike typer utvalg gir ulike typer tolkninger.....	1
3.2	Sykkelbruk i forsituasjonen.....	1
3.3	I hvilken grad har støtteordningen motivert folk til å kjøpe elsykkel?.....	2
3.4	Endring i sykkelbruk (uke).....	3
3.5	Endring i transportmiddelfordeling.....	6
3.6	Resultater fra reiseappen Sense.DAT.....	8
4	Anslag på reduserte klimagassutslipp	11
5	Oppsummerende diskusjon	13
6	Konklusjon	15
7	Referanser	16
	Vedlegg	17
	Vedlegg 1: Tabeller	18
	Vedlegg 2: Informasjon til deltakere	22
	Vedlegg 3: App	24
	Vedlegg 4: Spørreskjema	25

Sammendrag

Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO₂ utslipp

TOI rapport 1498/2016

Forfattere: Aslak Fyhri, Hanne Beate Sundfør og Christian Weber

Oslo 2016 78 sider

Elsykler bidrar til at folk øker sin sykkelbruk med mellom 12 og 18 km per uke, dersom de bytter ut sin vanlige sykkel, med en elsykkel. Dette betyr at sykkelandelen (sykling som andel av alle reiste kilometer) kan doble seg sammenlignet med dagens nivå for folk som får støtte til en slik elsykkel. Dette viser data fra den hittil største undersøkelsen som er gjort av elsykkelens effekt på transportmiddelbruk, hvor til sammen 669 nybakte elsykkeleiere er blitt intervjuet. Undersøkelsen er også unik siden transportmiddelbruken i tillegg ble målt ved hjelp av en mobil app som måler alle reiser. Samlet sett viste disse dataene at CO₂-utslippet ble redusert med et sted mellom 440 og 720 gram per dag for hver deltager som fikk støtte til å kjøpe elsykkel av kommunen.

Bakgrunn

Støtteordningen for elsykkel i Oslo ble annonsert kort tid etter at den nye byrådet overtok i oktober 2015. Målet med støtteordningen er å få langt flere til å velge elsykkel fremfor bil. Dette er ett av flere initiativer kommunen setter i gang for å oppnå et mål om en sykkelandel på 25 prosent innen 2025.

Detaljene om programmet ble annonsert via media i januar 2016. Søkere skulle sende sin søknad elektronisk. Støtteordningen utgjorde 25 prosent av kostnadene for elsykkel, med en maks på 5000 kr. Budsjettet for programmet var stort nok til å betale for 1000 elsykler. De eneste kriteriene som måtte fylles var at søkeren måtte være bosatt i Oslo, sykkelens måtte være godkjent som elsykkel (maks 25 km/t) og registreres i Falck sykkelregister ved kjøp. Søkerne måtte også svare på et spørreskjema i forkant av at elsykkelen ble tatt i bruk.

Hovedmålet med dette prosjektet er å dokumentere effekten denne støtteordningen for elsykler på klimagassutslipp.

Problemstillingene som må besvares for å oppnå dette hovedformålet er

- Hva er støtteordningens effekt på folks ønske om å kjøpe elsykkel?
- Hvor stor økning i sykkelbruken kan vi finne hos de som får tilgang til elsykkel gjennom ordningen sammenlignet med en kontrollgruppe som ikke får tilgang til elsykkel?
- Hvor stor reduksjon i CO₂ utslipp gjennom overgang fra motorisert til ikke-motorisert transport får vi i forsøksgruppa, sammenlignet med kontrollgruppa?

I tillegg er det interessant å vite noe om hvordan ordningen har virket inn på markedet for elsykler. Svarene på disse problemstillingene vil være del av et beslutningsgrunnlag for om, og eventuelt hvordan, ordningen kan videreføres.

Metode

Spørreundersøkelser

Totalt ble tre runder med datainnsamling ved bruk av spørreskjema gjennomført: Førundersøkelse (T0); mellomundersøkelse (T1) og etterundersøkelse (T2). T0 varte fra 5. januar til 5. mai, T1 varte fra april til mai, og T2 varte fra 26. mai til 3. juni (2016).

Det første spørreskjemaet ved T0, inneholdt spørsmål om:

- Sykkelbruk til transport og trening
- Omfanget av daglig fysisk aktivitet
- Intensjoner for økt sykkelbruk, økt fysisk aktivitet og redusert bilbruk
- Oppfattet atferdskontroll for sykling (self-efficacy)
- Bakgrunnsvariabler
- Interesse for å teste en mobilapplikasjon

Spørreskjemaet inneholdt også en reisedagbok, der det skulle gjøres rede for alle reiser (kilometer, formål og transportmiddel) som var gjort i løpet av gårsdagen.

Det andre spørreskjemaet (T1) var en forkortet versjon av spørreskjema fra T0, der hovedfokus var på sykkelbruk sist uke, samt reisedagboken.

I det siste spørreskjemaet (T2) fikk respondentene reisedagboken på nytt, samt de samme spørsmålene om intensjoner, etc. som de hadde fått ved T0. I tillegg var det noen spesifikke spørsmål til dem som hadde kjøpt elsykkelen (dato for kjøp, utnyttelse av ekstra kraft og forventinger til bruk).

Som kontrollgruppe ble i underkant av 10 000 syklister fra Oslo trukket fra Falck sykkelregister. Disse fikk invitasjon til å delta i en undersøkelse om daglige reiser og sykkelbruk (tilsvarende spørreskjemaet til elsyklistene). Til kontrollgruppa var det også spørsmål om ønske om å kjøpe en elsykkel. Disse mottok også spørreskjemaer ved T1 og T2.

For å se hvilken effekt tiltaket har hatt på sykkelbruk og transport distribusjon, må vi vite hvordan de som søkte om støtte ville ha reist uten tiltaket. Hensikten med kontrollgruppe er ikke å være representativ, men å vise hvordan de ville syklet uten tiltaket. Hvilke grupper vi velger å sammenligne har ulike implikasjoner for hvordan vi kan tolke resultatene. I tabell S 1 har vi listet opp de ulike utvalgene vi kan dele opp i.

Tabell S 1: Ulike grupper for sammenligning.

Kortnavn	Beskrivelse	Antall
F1	De som har søkt om elsykkelstøtte ved T0	884
F2	De fra F1 som har kjøpt elsykkel mellom T0 og T2	669
K1	De i kontrollutvalget som ønsker å kjøpe elsykkel	993
K2	De i kontrollutvalget som ikke ønsker å kjøpe elsykkel	1237
K3	Alle i kontrollutvalget	2230
Kf4	De fra F1 som ikke har kjøpt elsykkel ved T2	215
EL	De fra F1 (142) og K3 (177) som allerede har elsykkel ved T0	319

I denne sammenhengen, er det rimelig å sammenligne hele gruppen (F2), med en tilsvarende gruppe, dvs. K1. Vi vet imidlertid at mange av dem som hadde fått

tilsagnsstøtte ikke enda hadde kjøpt elsykkel ved T2 (31 prosent). Dersom alle disse inkluderes i forsøksgruppa vil effekten av tiltaket tynges ut, sammenlignet med hva det vil være på lengre sikt (flere kjøpt elsykler). Ved å bruke dem som ikke enda har kjøpt elsykkel (KF4) som en egen kontrollgruppe får vi en kontrollgruppe som i utgangspunktet ligner mer på F2, og som har vært like motivert til å kjøpe en elsykkel.

Appdata

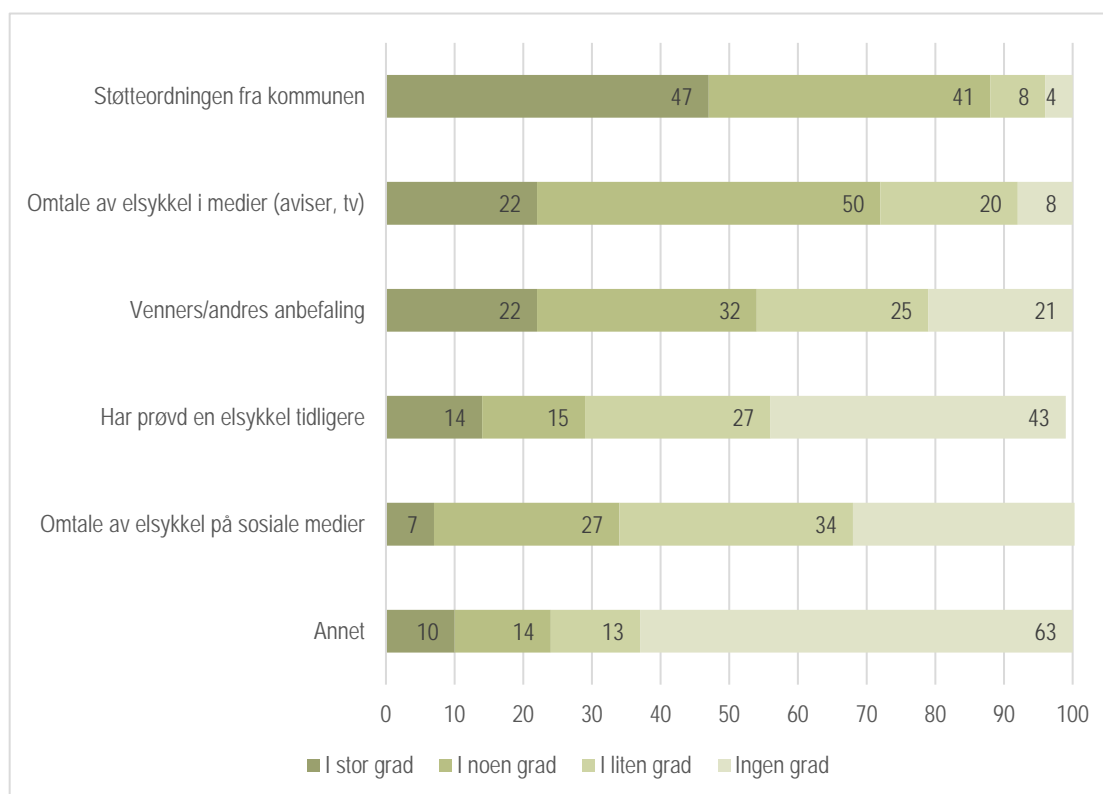
Parallelt med datainnsamlingen ved spørreskjema ble også reiseappen Sense.DAT brukt. Rekrutteringen til appen ble gjort på slutten av spørreskjemaet ved T0. Totalt var det 376 i forsøksgruppa og 1 000 i kontrollgruppa som sa ja til å være med å teste Sense.DAT.

Informasjon om programmet og informasjon og innlogging ble sendt via e-post.

Resultater fra spørreundersøkelsen

I hvilken grad har støtteordningen motivert folk til å kjøpe elsykkel?

Figur S 1 viser hvordan folks svar på spørsmålet «I hvilken grad har følgende forhold påvirket ditt valg om å kjøpe elsykkel?» fordeler seg, gradert fra i stor grad til i ingen grad.



Figur S 1: Faktorer som har ført til at man kjøper elsykkel. Grad av påvirkning. Prosent. N=830.

Den klart viktigste enkeltfaktoren er støtteordningen fra kommunen. Omtrent halvparten mente at dette hadde påvirket dem i svært stor grad, og ytterligere 41 prosent mente at det hadde påvirket dem i noen grad. Det var kun 4 prosent som mente at denne støtten ikke

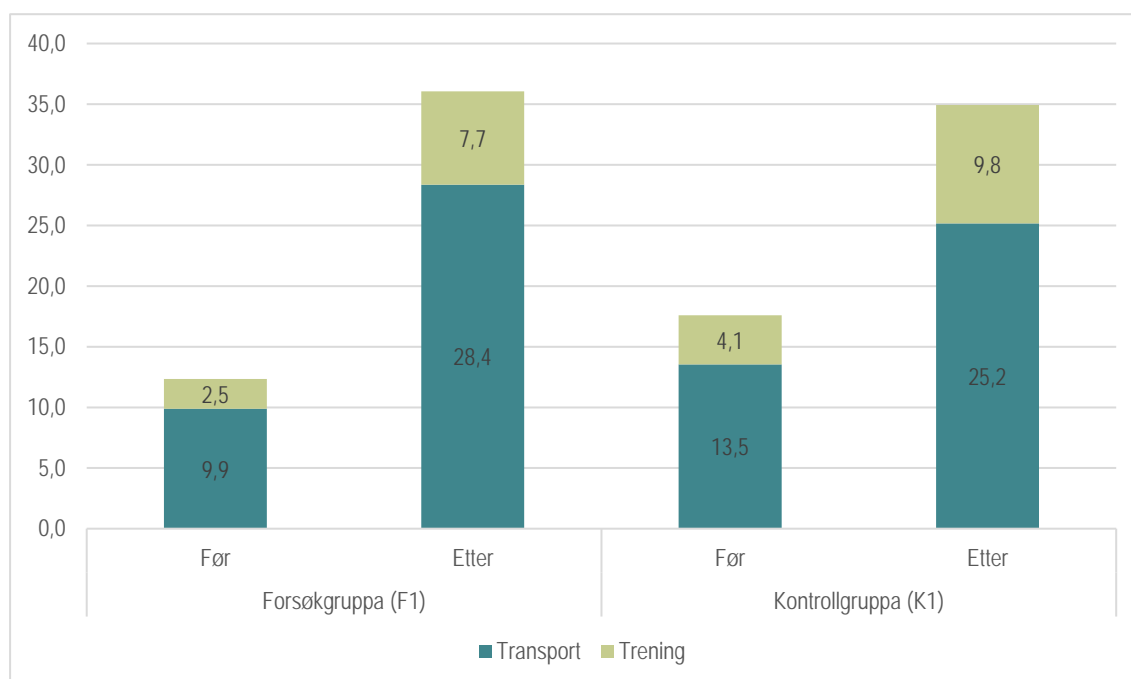
hadde påvirket dem. Også omtale av elsykler i medier ble trukket frem som en viktig påvirkningsfaktor.

Salgstall for elsykler er samlet inn. Disse er beheftet med stor usikkerhet, men salgsresultatene fra leverandører i Oslo viser at det har vært en økning av salget i Oslo på mellom ca. 50 og 90 %, mot en økning på under 30 % rapportert i andre byer.

Endring i sykkelbruk (uke)

For å kunne bedre sammenligne elsyklistene og kontrollgruppa, må vi kontrollere for startdato (det var en skjevhet i tidspunktet for besvarelse på førundersøkelsen mellom forsøksgruppa og kontrollgruppa). I tillegg må vi teste om endringene i seg selv er statistisk signifikante, og om forskjellen i endringer er signifikant¹.

Figur S 2 viser antall kilometer syklet for transport og trening før og etter for forsøksgruppa (F1) og kontrollgruppa (K1).

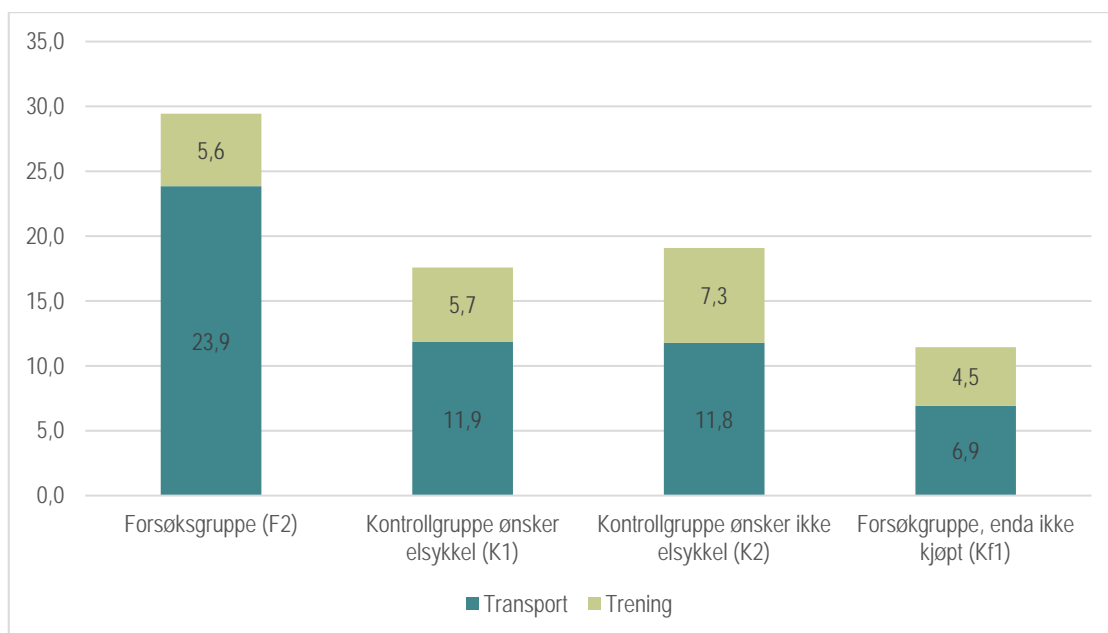


Figur S 2: Sykkelbruk (kilometer per uke) for transport og trening før (T0) og etter (T2) for forsøksgruppa (F1) og kontrollgruppa (K1) Estimerte gjennomsnitt (startdato som kovariant).

Begge gruppene har hatt en statistisk signifikant økning i sykkelbruken i perioden. Dette gjelder både for transport og trening. Økningen er imidlertid signifikant større for forsøksgruppa enn for kontrollgruppa. I dette tilfellet vil effekten kunne beregnes til å være en økning i sykkelbruken på 37 prosent (6,4 km x 100/17,3 km).

Figur S 3 viser endring i antall kilometer per uke syklet for transport og trening før og etter for forsøksgruppa (F2) og kontrollgruppene (K1, K2 og Kf1).

¹ Parvis ANOVA, med startdato som kovariant



Figur S 3: Endring i sykkelbruk (kilometer per uke) for transport og trening fra T0 til T2, for ulike delutvalg (grupper). Estimerte gjennomsnitt (startdato som kovariant).

Sykelstøtte-søkerne (forsøksgruppa) som har kjøpt elsykkel (F2) har den klart største økningen i sykkelbruk i perioden (23,9 km i transportsykling og 5,6 km i treningssykling). Det er kun økningen i transportsykling som er forskjellig mellom de ulike gruppene, og som dermed bidrar til den relative endringen til fordel for forsøksgruppa (F2).

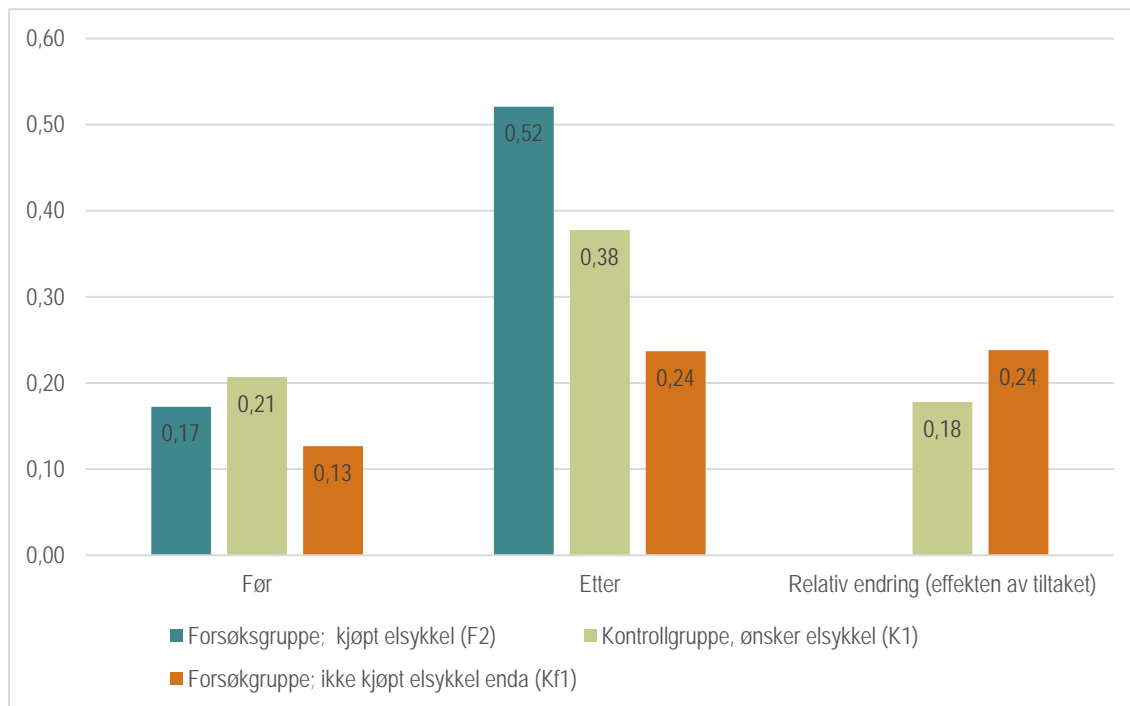
Til sammenligning med kontrollgruppa Kf1, kan virkningen bli beregnet for å være en økning i sykkelbruk på 157 prosent (18 km x 100/11,4 km). Sammenlignet med kontrollgruppa som ønsker en elsykkel (K1) er endringen 67 prosent.

Endring i transportmiddelfordeling

Deltagerne besvarte en reisedagbok der de ble bedt om å beskrive transportmiddel, formål, distanse syklet og tid brukt i en matrise. Transportmiddel kunne være gange, sykkel, elsykkel, moped / motorsykkel, kollektivtransport og privat bil.

Dem som har søkt om støtte har økt sykkelbruken sin med 30 prosent, på bekostning av både gange (- 4 prosentpoeng), kollektivt (-10 prosentpoeng) og bilkjøring (- 16 prosentpoeng) fra T0 til T2. Kontrollgruppa har også økt sin sykkelandel (med 15 prosentpoeng). Mesteparten av dette har skjedd på bekostning av kollektivreiser (-11 prosentpoeng).

Figur S 4 viser antall kilometer reist med hvert transportmiddel på reisedagen for de som har søkt støtte og for kontrollgruppa (K1).



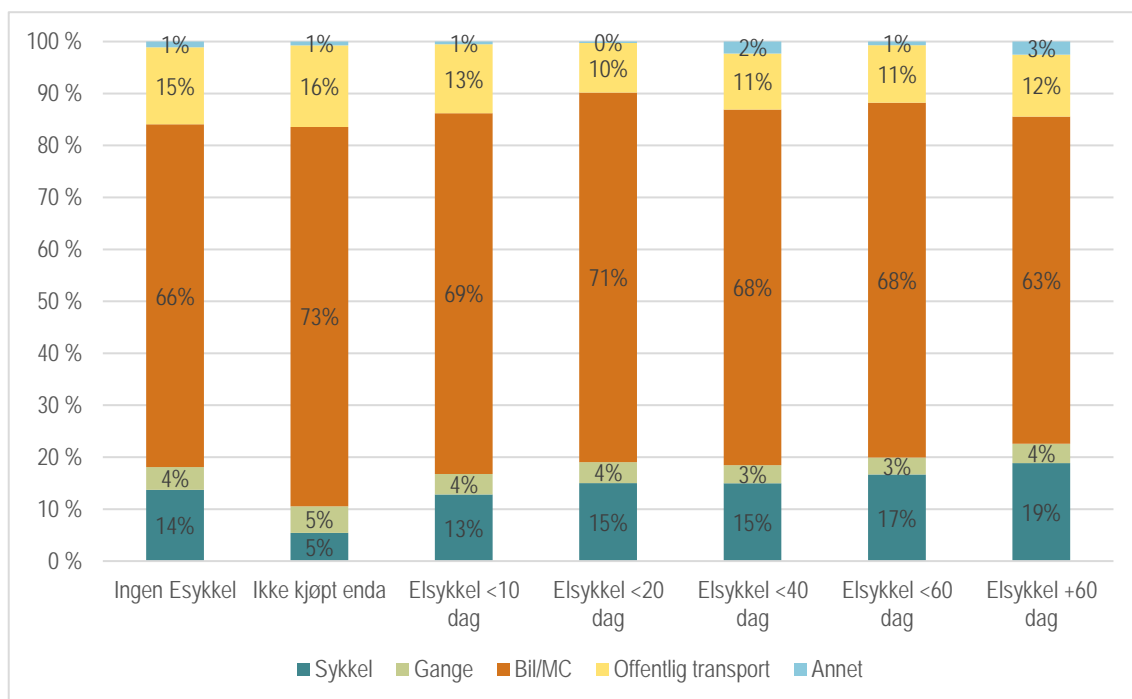
Figur S 4: Sykkelandel ved T0 for forsøksgruppe (F2) og kontrollgruppene K1 og Kf1. NB! Ikke justert for svartidspunkt.

De som har kjøpt en elsykkel har økt sin sykkelandel fra 17 prosent til 52 prosent av alle reiste kilometer, mens kontrollgruppa K1 viste en økning på 21-38 prosentpoeng, og Kf1 viste en økning på 13-24 prosentpoeng. Den relative forskjellen mellom endringen for F2 og de andre to gruppene kan tolkes som en effekt av tiltaket (helt til høyre i figur S 4). Avhengig av hvilken gruppe vi sammenligner denne effekten med er det en økning i sykkelandelen på 18 prosentpoeng (sammenlignet med K1), eller 24 prosentpoeng (sammenlignet med Kf1). Dette representerer igjen en økning i sykkelandel på mellom 47 ($18 \times 100/38$) og 100 ($24 \times 100/24$) prosent.

Resultater fra Sense.DAT

Det var totalt 619 deltagere som hadde brukt appen (Sense.DAT), av disse var 153 fra forsøksgruppa, 233 fra kontrollgruppa som ønsker et elsykkel (K1) og 233 fra kontrollgruppa som ikke ønsket en elsykkel (K2). Antall turer registrert i perioden løp fra 1 til 471, med en medianverdi på 174 turer.

Det totale antallet turer registrert var 863 201. Disse turene ble delt i sju kategorier. Figur S 5 viser hvordan det totale antallet kilometer reist er fordelt for de ulike brukergruppene.



Figur S 5: Reisemiddelfordeling (km) for reiser etter ulike brukergrupper (eierskap av elsykkel i et gitt antall dager). Prosent. N=863 201.

Omtrent to tredjedeler av all transport (målt som kilometer) registrert i perioden er gjort ved bil. For turene gjennomført før kjøp av elsykkel, er så mye som 73 prosent gjort ved bil og 5 prosent ved sykkel. Sykkelandelen øker så med økende lengde av eierskap opp til en maksimum på 19 prosent for de som har eid en elsykkel i mer enn 60 dager. Økningen vises hovedsakelig gjennom nedgangen i bilbruk.

En utfordring med analysen ovenfor, er at den ikke tar høyde for sesongvariasjonen i sykkelbruken (flere personer vil eie en elsykkel på slutten av perioden). For å ta høyde for dette ble turene delt i to kategorier; dem gjennomført av en elsykkeleier, og dem gjennomført av en potensielt framtidig elsykkeleier. tabell S 2 viser totale meter reist, og sykkelandeler (rekalkulert fra *estimerte marginal means* (ANOVA)).

Tabell S 2: Distanse per tur (meter), antall turer med og uten sykkel for brukere som har kjøpt elsykkel, og for brukere som ikke har kjøpt elsykkel enda. Sykkelandel, prosent. Registreringsuke som kovariat.

		Ikke kjøpt enda	Kjøpt
Ikke sykkel	Distanse per tur, meter	8 897	11 002
	Turer	1 270	14 345
	Total	11 299 222	157 826 588
Sykkel	Distanse per tur, meter	2 937	4 667
	Turer	197	6 204
	Total	578 501	28 951 946
Sum	Total	11 877 723	186 778 534
	Sykkelandel	5 %	16 %

Gjennomsnittsturen med sykkel er 2,9 kilometer i den framtidige gruppen av elsykkeiere. Når vi multipliserer turenes gjennomsnittslengde med antall turer og deler det på den totale distansen reist, finner vi at de framtidige elsykkeleierene har en sykkelandel på 5 prosent, og elsykkeleierene (hovedsakelig de same personene) har en sykkelandel på 16 prosent.

Effekt på klimagassutslipp

For å beregne de mulige effektene av elsykkel på klimagassutslippene ser vi på endringen i motorisert ferdsel som følge av forsøket. Vi legger noen forutsetninger til grunn for å komme frem til CO₂ utslippene (basert på tidligere estimater).

- Biler slipper ut 200 gram CO₂ / kilometer i Oslo
- Offentlig transport i Oslo slipper ut i gjennomsnitt (uavhengig av type transport) 35 gram CO₂ per personkilometer

Når vi beregner endringene i reiser med kollektivt og med bil, tar vi utgangspunkt samlet antall reiste kilometer på reisedagen. Som vi har vært inne på er det litt variasjon i hva slags tall vi får, avhengig av hvilke grupper vi bruker til å sammenligne. Vi regner derfor ut gjennomsnittet av verdiene for forsøksgruppe F1 og F2, og sammenligner med snittet av kontrollgruppe K1 og Kf2. I gjennomsnitt har deltagerne i forsøket redusert sine CO₂ utslipp med 437 gram per dag sammenlignet med kontrollgruppa (dvs 87 kg per år).

En annen måte å beregne CO₂-reduksjoner er ved å benytte data fra appen Sense.DAT. Vi har brukt de samme forutsetningene som ovenfor, og har beregnet de totale CO₂-utslipp fra bil og offentlig transport som følge av alle turer registrert av sense.DAT (Tabell S 3).

Tabell S 3: Totalt CO₂ utslipp, totalt antall reiste kilometer og CO₂ utslipp per kilometer reist for prospektive elsykkel kjøpere og dem som ikke har kjøpt en elsykkel enda.

	CO ₂ totalt	Reiste kilometer	CO ₂ /km
Fremtidige kjøpere	1 847 952	11 905 804	155
Har kjøpt elsykkel	23 898 137	174 041 966	137

Det gjennomsnittlige CO₂-utslippet fra transport er redusert fra 155 til 137 gram per kilometer reist (11 prosent), som et resultat av å eie elsykkel. Gitt at den gjennomsnittlige innbygger i Oslo reiser 40,2 kilometer per dag (i henhold til Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU)), utgjør dette en potensiell besparelse på 720 gram CO₂ per dag, og 144 kilogram per år per person (gitt en sykkel sesong på 200 dager).

Støtteordningen har, gjennom redusert bruk av motorisert transport, bidratt til å redusere klimagassutslippene blant de som har mottatt den. Vi har beregnet reduksjonen i CO₂ som følge av tiltaket til å være på 18 gram per reiste km (CO₂ utslipp fordelt på all transport). En annen måte å beskrive dette på er at den årlige besparelsen i CO₂ kan estimeres til å ligge i nedre del av et intervall mellom 87 og 144 kilogram CO₂ per elsykkel (gitt en sykkel sesong på 200 dager). Dette innebærer igjen en kostnad på mellom 5000,- og 8000,- per redusert tonn CO₂ utslipp (gitt at støtten på 5000,- fordeles utover en levetid av elsykkelen på 7 år).

Summary

Effect of subvention program for e-bikes in Oslo on bicycle use, transport distribution and CO₂ emissions

TOI Report 1498/2016

Authors: Aslak Fybri, Hanne Beate Sundfør and Christian Weber

Oslo 2016 78 pages Norwegian language

E-bikes contribute to an increase in peoples bicycle use by between 12 and 18 km per week, if they replace their usual bike, with an e-bike. This means that the bike share (cycling as a proportion of all travelled kilometres) could double compared with the current level, for people who get support for buying an e-bike. This is according to data from the largest ever survey done on e-bikes effect on transport mode, where a total of 669 freshly baked e-bike owners have been interviewed. This survey is also unique since the transport usage also was measured using a mobile app (measuring all trips). Overall, these data showed that CO₂ emissions were reduced by somewhere between 440 and 720 grams per day for each participant that received support by the municipality to buy an e-bike.

Background

The subvention program in Oslo was first announced quite shortly after the new city government took over offices in October 2015. The details about the program was announced via media in January 2016. Applicants were to submit their application online. The subvention amounted to 25 percent of cost of e-bike, max 500 €. The budget of the program was large enough to pay for 1000 e-bikes. The only conditions that had to be filled were that the applicant had to live in Oslo, the bike had to be an approved e-bike (PEDELEC), it had to be registered in an insurance registry (to locate bicycles based on their frame number in the case of theft) and they had to respond to a questionnaire prior to using the e-bike. The quota of 1000 applicants filled quite fast, and a stop in new applications was announced on the 1st of February.

A challenge with studying cycling activity in Norway is the large seasonal variation in cycling use. Figure S 1 shows monthly cycling share (of total kilometres travelled) the in Norway.

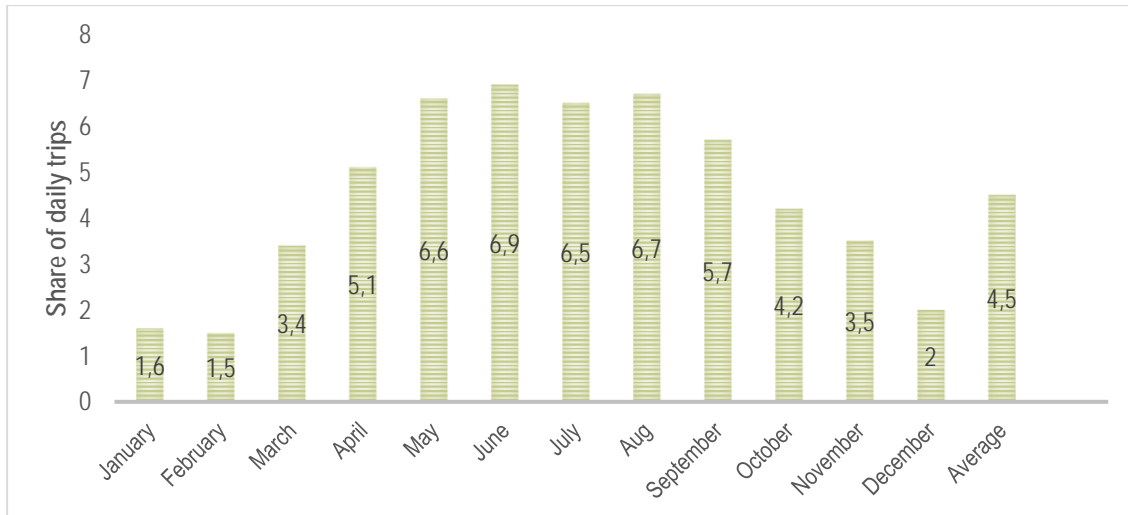


Figure S 1: Seasonal variation in bicycle use. Source National Travel Behavior Survey (Hjorthol et al. 2014).

As we see, the cycling share is as low as one percent in the winter months and then increases in April and May, with rising temperatures and decreasing snow, up to around six percent. Since the current study is conducted in the same time period as this natural seasonal variation, we need to take this into account when assessing the effect of the e-bike on cycling activity. In order to do this properly we need to have a control group that resembles the test group as much as possible, but that are not provided with an e-bike. The control group needs to be measured on the same variables, and at the same time as the test group.

The main objective of this project is to document the effect of aid for e-bikes on market share and emissions. In order to achieve this main goal the following research questions need to be answered:

- What is subvention scheme's impact on people's desire to buy an e-bike?
- How big increase in bicycle use can we find among those who have access to an e-bike through the program compared to a control group that did not have access to e-bike?
- How big a shift do we get from motorized to non-motorized transport for the trial group compared with the control group?
- What are the climate effects of the program?
- What are the implications of a continuation of the scheme?

In this project we have used two methods to examine participants' transport mode, a series of surveys, and a separate app that measures all journeys.

Methods

Survey

Data was collected during a series of surveys and using two applications that measured transport mode in the period. The design of the study plan was quite complex. This section outlines briefly the most important parts of the procedure, as well as a brief description of the participants in the sample.

Three rounds of data collection with questionnaires were conducted: A preliminary study (T0), a mid-term survey (T1) and an after study (T2). T0 lasted from January 5th to May 5th 2016, T1 lasted from April to May, and T2 lasted from May 26th to June 3th.

In the first questionnaire (T0), respondents were asked questions including:

- Bicycle use for transport and training
- Scope of daily physical activity
- Intentions for increased bicycle use, increased physical activity and reduced car use
- Perceived behavioral control for cycling (self-efficacy)
- Background variables

The survey also contained a travel diary, which started with a text explaining the participant about how to define a trip, meaning that it should have a given purpose. The first question was whether the participant had some travel outside the home yesterday. They were then asked to describe transport, purpose, distance cycled and time spent in a question matrix. Transport mode could be walk, bike, e-bike, moped / motorcycles, public transport and private car. 14 categories of purpose were used, obtained from the National Travel Survey (RVU).

The second questionnaire (T1) was a shortened version of the questionnaire from T0, where the main focus was bicycle use last week, and travel diary.

In the last questionnaire (T2) respondents conducted the travel diary anew, and answered the same questions about intentions, etc. that they had received in T0. In addition, there were questions to those who had purchased (and used e-bike) concerning:

- Date of purchase (and use) of e-bike
- How they exploited the extra power of the engine
- How expectations had been met regarding the use of the e-bike

As a control group 10 000 cyclists from Oslo were drawn from Falck national registry of bicycle owners. These received invitation to participate in a survey on daily travel and bicycle use. In the questionnaire there was a question about the desire to buy e-bike - to have a comparable control group to the trial group. Also those who had no desire to buy an e-bike were involved in further assessments. The response rate for the preliminary study (T0) were 23 percent for the control group and 78 percent for the trial group.

There are about 60 percent men in the trial group which has been granted an e-bike (F1). This is somewhat higher than the control group consisting of those who are interested in electric bicycle (K1) where 49 percent are men, but comparable with the entire control group. The age distribution is roughly equal between the control groups and the trial group F1, but the average age is higher in the trial group.

Most of the control group samples have answered the preliminary study at week 11 and the subsequent weeks, while most in F1 have responded at week 14 and the following weeks. This bias in response time could affect the results, and is something we must take into account when we look at the impact on bicycle use for the different groups later.

To see what effect the measure has had on bicycle use and transport distribution, we need to know how those who applied for support would have travelled without the measure. Which groups we choose to compare, effect how we can interpret the results (Table S 1).

Table S 1: Different groups for comparison.

Short name	Description	Number
F1	Those who applied for subvention at T0	884
F2	Those from F1 who had bought an e-bike between T0 and T2	669
K1	Those in the control group who wants to buy an e-bike	993
K2	Those in the control group who not wish to buy an e-bike	1237
K3	All in the control groups	2230
Kf4	Those from F1 who has not bought an e-bike at T2	215
EL	Those from F1 (142) and K3 (177) who already had an e-bike at T0	319

In this context, it is reasonable to compare this entire group (F2), with a similar group, i.e. K1. However, we know that many of the participants have not had time to buy the e-bike yet (31 percent had not bought an e-bike in the trial period). To include all of these in the trial group will therefore dilute the effect of the measure, compared to what it will be in the longer term. By using this group (KF4) as a separate control group we therefore have a second control group that basically is somewhat similar to F2, and who have been just as motivated to buy an e-bike.

App data

Parallel to this, we also used the app Sense.DAT, and for some respondents the app Moves. At the end of the questionnaire (T0), we recruited people to use Sense. DAT. Overall, it was 377 in the test group and 926 in the control group who said yes to participate by using Sense.DAT (in addition 21 said yes to use Moves)¹. Not all who said yes to participate followed up.

Information about the application and login-information was sent through e-mail. There were also a web-site for support². Dates of recruitment and the number in the control- and trial groups (e-bike) are given in Table S 2.

Table S 2: Dates of recruitment and the number in the control- and trial groups.

Date	Control	E-bike
31.03.2016	681	68
08.04.2016	16	138
18.04.2016	229	15
26.04.2016		62
02.05.2016		37
03.05.2016		46
20.05.2016		11
Total	926	377

The users (and non-users) received an e-mail May 12th. The purpose of the mail was to give our users information about of what data we had to this point, as well as a call for more to sign up.

¹ Responded to the questionnaire prior to Sense.DAT being an option

² www.toi.no/sensedat

Results from survey

To what extent did the scheme motivate people to buy an e-bike?

Everyone who had applied to the scheme were given the question “To what extent did the following factors influence your decision to buy an e-bike?”

Figure S 2 shows how peoples responses are distributed, on a scale from to a large degree to no degree.

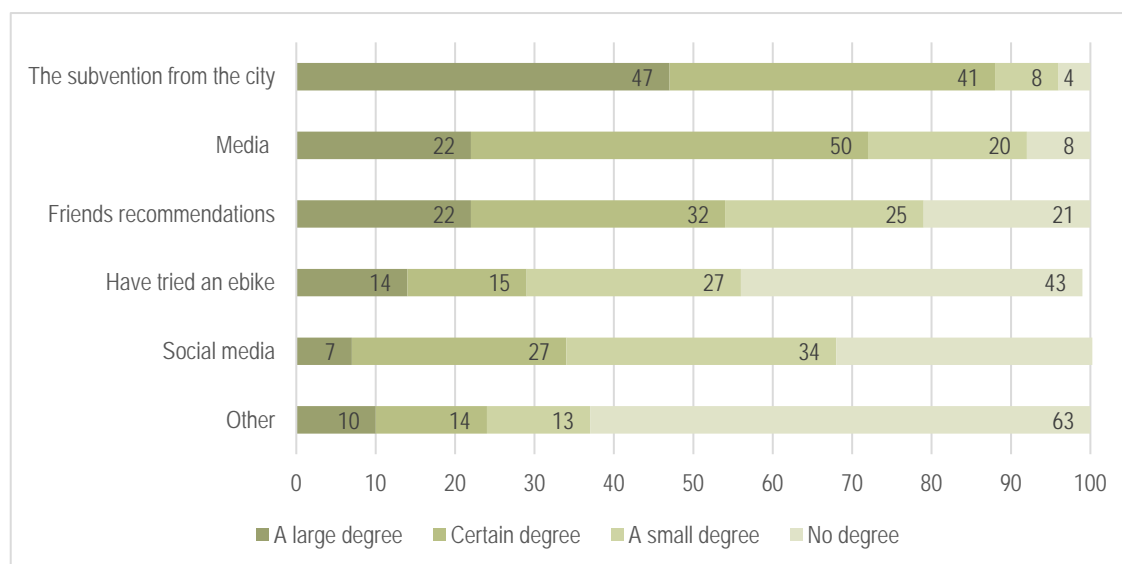


Figure S 2: Factors that influence decision to purchase an e-bike. Degree of influence. Percent. N=830.

The most important single factor is this funding from the municipality. About half felt that this had affected them to a very large extent, and a further 41 percent thought that it had influenced them to some extent. There were only 4 percent who believed that this support had not affected them. Also mention of e-bikes in media was seen as a major influence.

Weekly cycling activity before and after e-bike purchase (kms)

In order to better compare the two samples, we must control for start date. In addition, we test whether the changes are statistically significant, and the difference in changes between groups are significant. We therefore performed a pairwise ANOVA, with start date as a covariate.

Figure S 3 shows number of km cycled for transport and exercise (one week) before the trial (T0) and at T2 for the trial group (F1) and control group (K1).

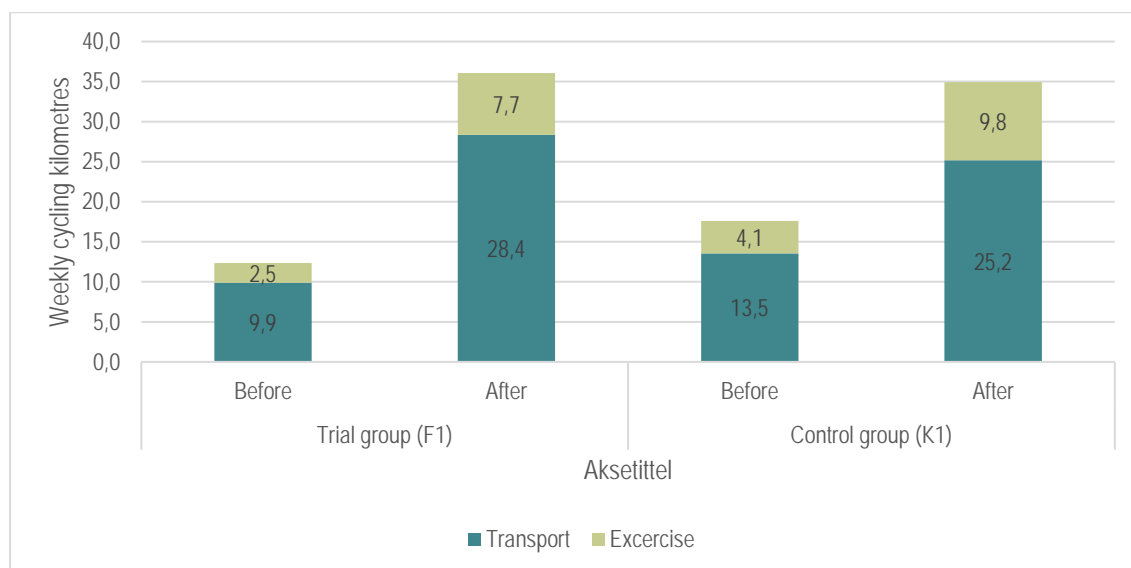


Figure S 3: Bicycle activity (km) for exercise and transport for trial group (F1) and control group (K1) at T0 and T2. Estimated means (start date as covariate).

Both groups had a statistically significant increase in bicycle use in the period. This applies both to transport and training. The increase is, however, significantly greater for trials group than for the control group ($F(1,1514)=15,871, p=0,01$). In this case the effect is calculated to be an increase in bicycle use of 37 percent ($6.4 \text{ km} \times 100 / 17.3 \text{ km}$).

Figure S 4 shows the change in the number of kilometres cycled for transport and training from before to after for experimental group (F2) and control groups (K1, K2 and Kf1).

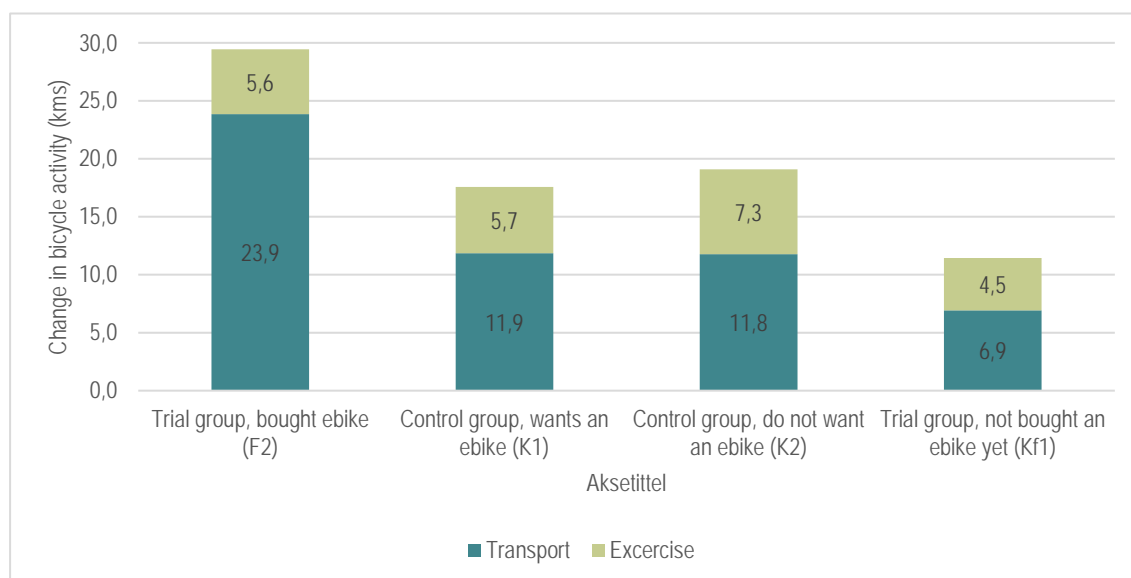


Figure S 4: Change in bicycle activity (kilometres) for exercise and transport for trial group (F2) and control groups (K1, K2 and Kf1) from T0 to T2. Estimated means (start date as covariate).

Bicycle Support applicants who have purchased an e-bike (F2) has by far the largest increase in bicycle use in the period (23.9 km in transport cycling and 5.6 km in exercise cycling). Only the increase in transport cycling differs between the different groups, and contributes to the relative change in favour of the bicycle support applicants.

In the comparison with the control group Kf1, the effect could be calculated to be an increase in bicycle use of 157 percent ($18 \text{ km} \times 100 / 11.4 \text{ km}$). Compared with the control sample wishing an electric bicycle (K1) the change is 67 percent.

Effects of e-bikes- cycling share (km's) before and after

The participants answered a travel diary. The first question was whether the participant had some travel outside the home yesterday. They were then asked to describe transport, purpose, distance cycled and time spent in a matrix. Mode of transport could be walking, bike, electric bicycle, moped / motorcycles, public transport and private car.

Those who have applied for a subvention have increased their bicycle usage by 30 percentage points, at the expense of both walking (- 4 percentage points), public transport (-10 percentage points) and car use (- 16 percentage points) from T0 to T2. The control group also increased their cycling share (15 percentage points). Most of this has happened at the expense of public transport (-11 percentage points).

Figure S 5 shows the change in cycling shares at T0 and at T2 for the test group (F2) and the control groups K1 and Kf1.

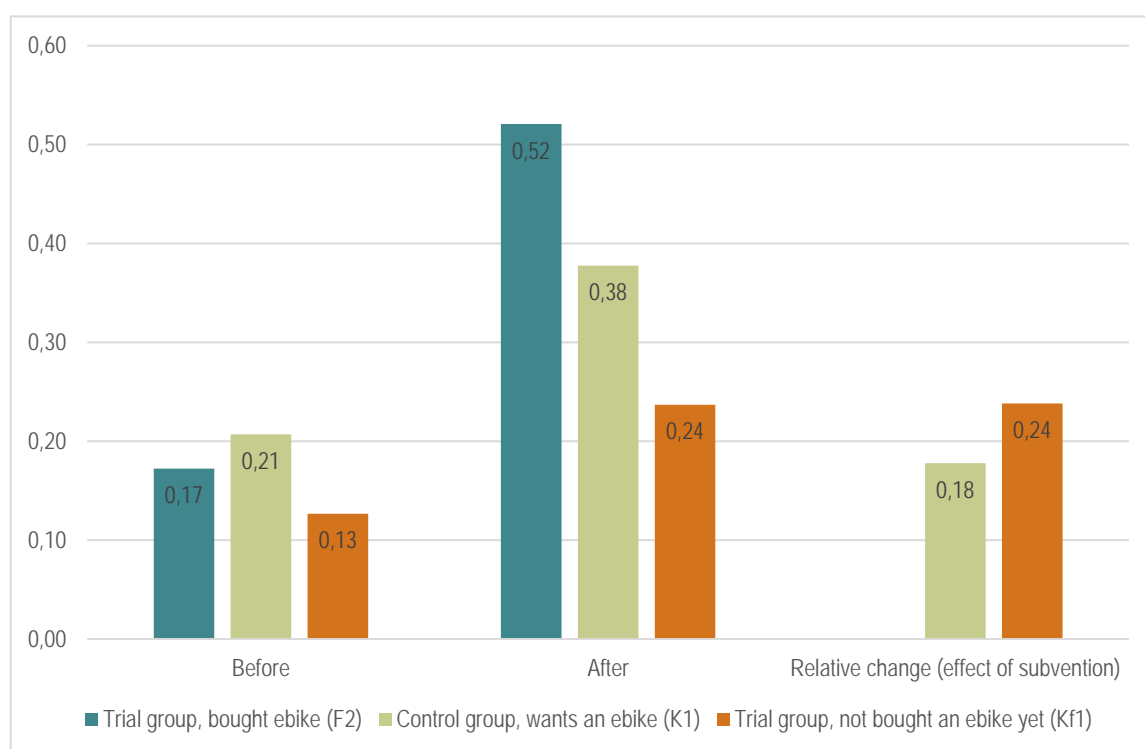


Figure S 5: Cycling share at T0 and T2 for those who have applied for subvention (trial group) (F2) and the control group (K1 and Kf1). Not adjusted for start date.

Those who have purchased an e-bike have increased their bicycle share from 17 percent to 52 percent of all travelled kilometres, while control sample K1 showed an increase from 21 to 38 percent, and Kf1 showed an increase from 13 to 24 percent. The relative difference between the change among F2 and the other two groups can be interpreted as the effect of the measure (far right in figure S 5). Depending on which group we compare this effect is an increase in bicycle share of 18 percentage points (compared to K1), or 24 percentage points (compared to Kf1). This again represents an increase in bicycle share of between 47 ($18 \text{ km} \times 100 / 38 \text{ km}$) and 100 ($24 \text{ km} \times 100 / 24 \text{ km}$) percent.

Results from the mobile app Sense.dat

All in all, 619 participants had used the app, of these 153 were from the trial group, 233 were from the control group who wanted an e-bike (K1) and 233 were from the control group who did not want an e-bike (K2). The number of trips recorded in the period (May and June) ranged from 1 trip to 471 trips, with a median value of 174 trips. The lower 10th percentile was 106 trips the 90th percentile was at 254 trips.

In the following, data are analysed with trips as unit of measurement (and not respondents as we did in the previous sections).

The total number of trips recorded was 863 201. We divided the trips into seven groups, according to the e-bike ownership status of the user at the time of recording (see figure S 6). The no e-bike group is by far the largest, with 677 253 of all the trips (78 percent), and the Not bought yet and E-bike <10 days are the smallest with some 12 000 trips each (1 percent).

Figure S 6 shows how the total amount of kilometres travelled can be distributed for these different user groups.

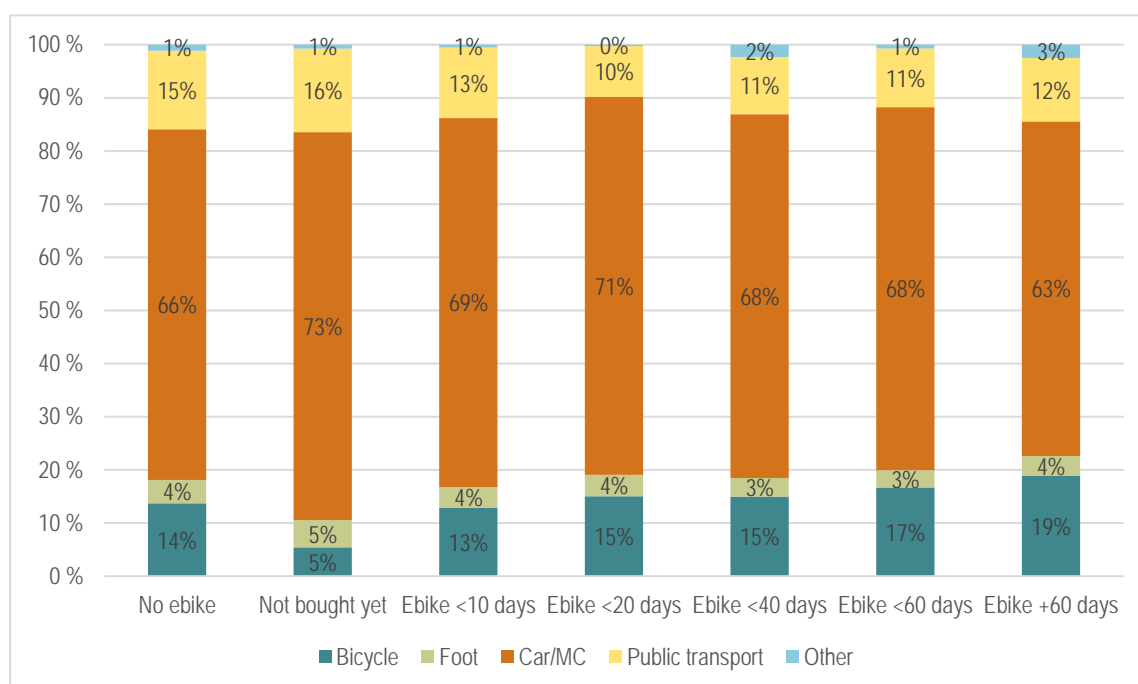


Figure S 6: Mode share (kilometres) for trips by different user groups. Percent. N=863 201.

Approximately two third of all transport (measured as kilometres) covered in the period is done by car. For trips conducted prior to having bought an e-bike, as much as 73 percent are done by car and 5 percent are done with a bicycle. The cycling share then increases with increased length of ownership up to a maximum of 19 percent for those who have owned an e-bike for more than 60 days. The increase is mainly mirrored in a decreased share of car use.

A challenge with the analysis above, is that it does not take into account the seasonal variation in cycling use. Since the variable e-bike purchase is not independent of time of year (more people will own an e-bike at the end of the period), this might influence our results.

In order to account for this, we divided the trips into two: Those conducted by an e-bike owner, and those conducted by a prospective e-bike owner.

We then performed a univariate ANOVA, with week of recording as a covariate. Dependent variable was meters travelled, fixed factors were bicycle/non-bicycle trips. The actual ANOVA results were not of interest here, but the estimated marginal means can be recalculated into total metres travelled, and subsequently into cycling shares (Table S 3).

Table S 3: Distance per trip (meters), number of trips with and without a bicycle for users who have bought an e-bike, and for users who have not yet bought one. Cycling share, percent. Recording week as covariate.

		Not bought yet	Bought
Not bike	Distance per trip, meters	8 897	11 002
	Trips	1 270	14 345
	Total	11 299 222	157 826 588
Bike	Distance per trip, meters	2 937	4 667
	Trips	197	6 204
	Total	578 501	28 951 946
Sum	Total	11 877 723	186 778 534
	Cycling share	5 %	16 %

The average trip with a bicycle is 2.9 kilometre in the prospective group, and 4.7 in e-bike owner group. When we multiply the average trip length with the number of trips and divide with the total travelled distance, we find that prospective e-bike owners have a cycling share of 5 percent, and e-bike owners (mostly the same people) have a cycling share of 16 percent.

Climate effects

In order to estimate the possible effects of the e-bike subvention on greenhouse gas emissions, we look at the change in motorized traffic as a result of the trial. We make some assumptions to obtain CO₂ emissions, based on previous estimates:

- Cars emit 200g CO₂ / kilometre in Oslo
- Public transport in Oslo emits on average (regardless of type of transport) 35 grams of CO₂ per person-kilometres.

Note that we have not taken into account the type of public transport that people use. Electrified public transport emit less CO₂ than motorized (buses), but we assume that are participants' use of types of public transport has the same mix as the average population of Oslo.

When we calculate changes in travel by public transport and by car, our starting point is total amount of transport kilometres produces on the registration day of the diary. As mentioned, depending on which groups we use to compare, we get slightly differing estimates. We have therefore calculated the average of the values of the test group F1 and F2, and compare these with the average of control groups K1 and KF2. On average, participants in the trial group reduced their CO₂ emissions by 707 grams per day. Compared with a reduction of 270 grams per day in the control group, this gives an actual reduction resulting from the e-bike at 437 grams per day. The annual savings in CO₂ can be estimated to 87 kilograms of CO₂ per e-bike. We here assume that the bikes are in use 200 days per year.

Another way of estimating CO₂ reductions is by utilising the data from the app sense.dat. We have used the same assumptions as above, and have calculated the total CO₂ emissions from car and public transport resulting from all their trips recorded by sense.dat (Table S 4).

Table S 4: Total CO₂ emissions, total travelled kilometers and CO₂ emissions per kilometer travelled for prospective e-bike buyers and people who have bought an e-bike. Grams.

	CO ₂ total	Travelled kilometres	CO ₂ /km
Prospective buyers	1 847 952	11 905 804	155
Have bought e-bike	23 898 137	174 041 966	137

The average CO₂ emission from transport is reduced from 155 to 137 grams per kilometres travelled (11 percent), as a function of owning the e-bike. Given that the average inhabitant of Oslo travels 40.2 kilometres per day (according to the national travel survey), this amounts to a potential saving of 720 grams of CO₂ per day, and 144 kilograms per year per person (given a cycling season of 200 days). A likely estimate for future e-bike purchasers is a therefore a reduction in CO₂ emissions in the region of 87 to 144 kilograms per year, based on the fact that they e-bike purchasers have a somewhat lower daily transport need than the average population.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Oslo kommune har satt seg ambisiøse klimamål, og ønsker å bidra i arbeidet med å snu trenden med global oppvarming. Byregjeringserklæringen av 19. oktober 2015 vedtok å opprette en støtteordning for kjøp av elsykkel for byens innbyggere. Målet er å få langt flere til å velge elsykkel fremfor bil. Dette er ett av flere initiativer kommunen setter i gang for å oppnå et mål om en sykkelandel på 25 prosent innen 2025. En viktig måleparameter for ordningen er endring i CO₂ utslipp. En annen viktig parameter er fysisk aktivitet. Selv om elsykkel i Oslo primært er tenkte som et klimatiltak, er økt omfang av aktiv transport et viktig virkemiddel for å oppnå folkehelse-målsetninger om økt fysisk aktivitet i befolkningen.

På veien mot det grønne skiftet dukker det opp et sett av ordninger hvor brukerne selv må søke om og dokumentere effektene av tiltaket. Det er av stor verdi å etablere «best practice»- kunnskap om hvordan de kan organiseres. I en tidlig fase, og gitt den korte tidshorizonten fra bestemmelse til gjennomføring, var det hensiktsmessig å etablere støtteordningen som et pilotprosjekt. Målet er en mest mulig evidensbasert ordning, der det åpnes for justeringer i lys av tidlige erfaringer.

Arbeidet med å utarbeide og gjennomføre ordningen kom i gang på slutten av året 2015, hvorpå detaljene om programmet ble annonsert via media i januar 2016. Søkerne skulle sende inn søknaden elektronisk. Støtten utgjorde 25 prosent av kostnadene for en elsykkel (maks 5 000 kr) og budsjettet for programmet var stort nok til å betale for 1000 elsykler. Kriteriene som måtte fylles for å få innvilget støtte var:

- Søker bosatt i Oslo
- Sykkelen godkjent som en elsykkel (maksimum 25 km/t) og registreres i Falck Sykkelregister ved kjøp
- Besvarelse av et spørreskjema før de tok elsykkelen i bruk

Kvoten ble fylt ganske fort, og en stopp i tildelingene ble annonsert allerede 1. februar.

1.2 Problemstillinger

Hovedmålet for dette prosjektet er å dokumentere effekten av støtteordning for elsykler på klimautslipp. Problemstillingene som besvares for å oppnå dette hovedmålet er:

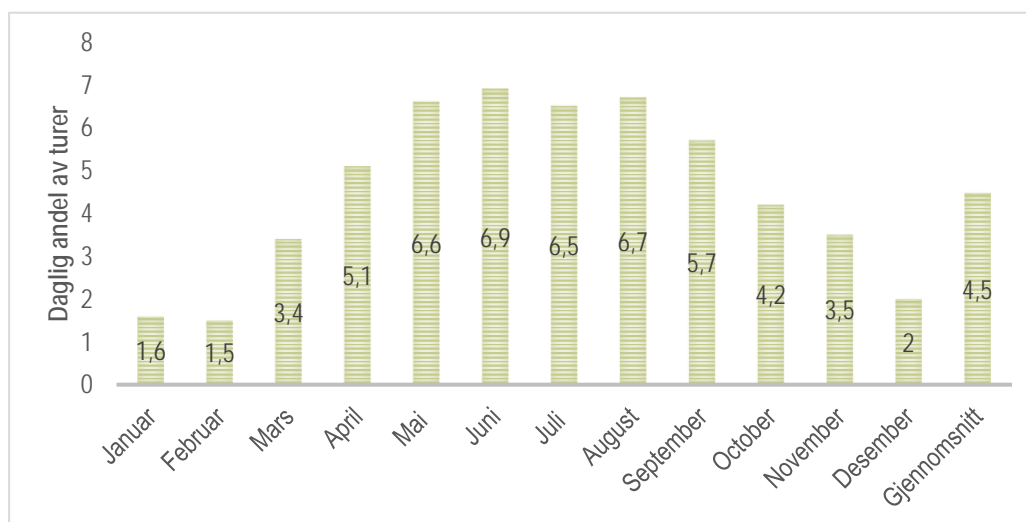
- Hva er støtteordningens effekt på folks ønske om å kjøpe elsykkel?
- Hvor stor økning i sykkelbruken kan vi finne hos de som får tilgang til elsykkel gjennom ordningen sammenlignet med en kontrollgruppe som ikke får tilgang til elsykkel?
- Hvor stor reduksjon i CO₂ utslipp gjennom overgang fra motorisert til ikke-motorisert transport finner vi i forsøksgruppa, sammenlignet med kontrollgruppa?

Svarene på disse problemstillingene vil være del av et beslutningsgrunnlag for om, og eventuelt hvordan, ordningen kan videreføres.

2 Metodetilnærming og analyse

2.1 Måling av sykkelaktivitet

En utfordring med å studere sykkelaktiviteten i Norge er den store sesongvariasjonen i sykkelbruk. Figur 1 viser månedlig sykkelandel (av totalt km reist) i Norge.



Figur 1: Sesongvariasjon i sykkelbruk (prosent av alle turer). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) (Hjortbol et al. 2014).

Som vi ser av figur 1 ovenfor er sykkelandelen under to prosent i vintermånedene. I april og mai øker den med stigende temperatur (og mindre snø) opp til omtrent sju prosent. Etersom denne studien er gjennomført i samme tidsperiode som denne naturlige sesongvariasjon, må vi ta hensyn til dette ved vurdering av effekten av elsykkel på sykkelaktivitet. For å håndtere dette trengs en kontrollgruppe som ligner forsøksgruppa, foruten forskjellen at de ikke er utstyrt med en elsykkel. Kontrollgruppa må måles på de samme variablene, og i det samme tidsrommet som elsykkelene (forsøksgruppa).

2.2 Prosedyre for datainnsamling

Opplegget for datainnsamlingen var relativt komplisert, og er utførlig beskrevet i et eget TØI arbeidsdokument (Sundfør 2016). Her gjengis kort de viktigste delene av prosedyren, samt en kort beskrivelse av deltagerne i utvalgene.

I prosjektet har vi brukt to målemetoder for å undersøke deltagerens transportmiddelbruk: En serie spørreundersøkelser, og en egen app som målte alle reiser (i deler av datainnsamlingsperioden). For elsykkelene var som nevnt det å svare på en førundersøkelse (T0) et av kriteriene som måtte oppfylles for å få utbetalt støtte. Utfyllingen av spørreskjema var således ikke frivillig, men det var valget om å benytte seg av tilsagnet. På grunn av denne «ufrivilligheten» ble undersøkelsen for elsykkelene meldt til Datatilsynet

(etter råd fra Norsk senter for forskningsdata, NSD), med kontrakt mellom Oslo kommune og Transportøkonomisk institutt for behandling av personopplysninger.

Spørreskjema til kontrollgruppa og registrering av geografiske data er meldt og godkjent av NSD. Brukerne ble informert om formål med kartleggingen og det var mulig å trekke seg fra datainnsamlingen uten å oppgi grunn.

En mer detaljert beskrivelse av datainnsamlingen for de ulike utvalgene (forsøksgruppe og kontrollgruppe) er beskrevet nedenfor.

Spørreskjema

Alt i alt ble det brukt tre web-baserte spørreskjemaer: Førundersøkelse (T0), mellomundersøkelse (T1) og etterundersøkelse (T2).

I det første spørreskjemaet (T0) ble respondentene blant annet spurt om:

- Sykkelbruk for transport og trening
- Omfang av daglig fysisk aktivitet
- Intensjoner for økt sykkelbruk, økt fysisk aktivitet og redusert bilbruk
- Oppfattet atferdskontroll for sykling (mestringstro)
- Bakgrunnsvariabler
- Interesse for å teste ut en mobilapp for å registrere reiser

Skjemaet inneholdt også en reisedagbok, som startet med en tekst som forklarte deltakeren om hvordan man skal definere en tur, altså at den skulle ha et gitt formål. Det første spørsmålet var om deltakeren hadde noen reiser utenfor hjemmet i går. Deretter ble de bedt om å beskrive transportmiddel, formål, distanse og tid brukt i en matrise. Transportmiddel kunne være gange, sykkel, elsykkel, moped / motorsykkel, kollektivtransport og privat bil. 14 kategorier av formål ble brukt, hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU).

Det andre spørreskjemaet (T1) var en forkortet versjon av spørreskjema fra T0, der hovedfokus var på sykkelbruk sist uke, samt reisedagboken.

I det siste spørreskjemaet (T2) fikk respondentene reisedagboken på nytt, samt de samme spørsmålene om intensjoner, etc. som de hadde fått i T0. I tillegg var det spørsmål til dem som hadde kjøpt (og tatt i bruk elsykkelen) om:

- Dato for kjøp (og bruk) av elsykkelen
- Hvordan utnyttet den ekstra kraften i motoren
- Hvordan forventningene har stått til bruken av elsykkelen

Forsøks- og kontrollgrupper

Forsøksgruppe: de med tilsagnsstøtte

Fra begynnelsen av januar var det mulig for dem som hadde fått tilsagn på støtte fra kommunen å svare på undersøkelsen via TØI hjemmeside¹. Den 15. mars fikk alle med tilsagn tilsendt en e-post fra Oslo kommune med nærmere informasjon og en direkte lenke til undersøkelsen. Totalt var det 1 048 søknader som fikk tilsagn. Disse fikk beskjed om å svare på førundersøkelsen, før de tok elsykkelen i bruk. Innen 1. april var det kun kommet

¹ www.toi.no/osloelsyssel

inn 182 svar. Noen hadde ikke fått med seg at de skulle svare, og en del hadde fortsatt ikke kjøpt seg elsykkel. To purrerunder ble gjennomført. Siste svarfrist for førundersøkelsen (ved baseline, T0) var 5. mai. Svarprosent var 85 (890/1048).

Mellomundersøkelsen (T1) ble sendt ut til dem som ikke ønsket å være med å teste ut mobilappen. Dataene fra denne undersøkelsen blir ikke presentert i denne rapporten.

Etterundersøkelsen (T2) ble sendt ut til alle elsyklistene der det forelå svar fra førundersøkelsen (890). Invitasjonen ble sendt 26.05 med én ukes svarfrist (01.06). Purring ble sendt 1. juni med endelig frist 3. juni. Svarprosent var 78 (631/890).

Kontrollgruppe 1: søkere, uten støtte

Deltakere i kontrollgruppa ble rekruttert på flere måter. Dem som hadde søkt Oslo kommune, men for sent til få tilskudd fikk tilsendt en invitasjon til å delta i en kartlegging. Ved å delta i kartleggingen var de med i en trekning for å få sponset hele elsykkelen (verdi 15 000 kr + 5 000 kr for førundersøkelse).

I tillegg rekrutterte vi personer via Facebook-siden til Klima og Energiprogrammet. Innsalgsteksten var «Fikk du ikke støtte til elsykkel? Fortvil ikke. Hva med å få hele sykkel sponset?». Innen 15. mars hadde 73 personer meldt sin interesse. Disse fikk tilsendt en invitasjon per e-post med invitasjon til kartleggingen. Etter denne datoen ble folk rekruttert direkte til undersøkelsen, via en popup-lenke.

Kontrollgruppe 2: Falck

Et utvalg syklistere (9 824) ble også trukket fra Falck sine medlemsregistre (Oslo). Disse mottok invitasjon til å være med i en undersøkelse om daglige reiser og sykkelbruk. I spørreskjemaet var det et spørsmål om ønske om å kjøpe elsykkel – for å ha en sammenlignbar kontrollgruppe til elsyklistene (K1). De som ikke hadde ønske om å kjøpe elsykkel var også med i den videre kartleggingen (K2). Disse ble tilsendt invitasjonen 15. mars, med en purrerunde fire uker etter.

Svarprosent på førundersøkelsen for kontrollgruppene var 23 (2 242/9 937).

Mellomundersøkelsen (T1) ble, som for forsøksgruppa, kun sendt ut til dem som ikke ønsket å være med å teste ut appen. Dataene fra denne undersøkelsen blir ikke presentert i denne rapporten.

Etterundersøkelsen (T2) ble sendt ut til alle i kontrollgruppa som hadde samtykket til å oppgi kontaktinformasjon og ønsket å være med videre. Av de 2 242 som hadde svart på førundersøkelsen var det 804² som ikke ville kontaktes igjen (bruttoutvalg på 1 442). Invitasjonen ble sendt 26. mai med en ukes svarfrist (1. juni). Purring ble sendt 1. juni med endelig frist 3. juni. Svarprosent var 62 (890/1442).

Appdata

Rekruttering

På slutten av spørreskjemaet ved T0 rekrutterte vi personer til å være med å kartlegge reisene sine via en app på mobiltelefonen. Totalt var det 377 av elsyklistene og 926 i kontrollgruppa som ønsket å være med å teste ut reiseappen *Sense.DAT* (i tillegg var det 21 personer som sa ja til å bruke appen *Moves*)³

² 409 ville ikke oppgi kontaktinfo, videre var det 395 som ikke ville kontaktes igjen for dette formål

³ Svarte på spørreskjemaet før *Sense.DAT* var en opsjon.

Informasjon om applikasjonen og påloggingsinfo ble sendt via e-post. Interesserte og deres kontaktinformasjon ble hentet fortløpende etter som svarene på undersøkelsen kom inn. Datoer for utsendinger og antall i kontroll og forsøk er angitt i tabell 1.

Tabell 1: Oversikt over utsendinger (informasjon og innlogging) for rekruttering til Sense.DAT.

Dato	Kontroll	Forsøk
31.03.2016	681	68
08.04.2016	16	138
18.04.2016	229	15
26.04.2016	-	62
02.05.2016	-	37
03.05.2016	-	46
20.05.2016	-	11
Totalt	926	377

Ikke alle i kontrollgruppa som var interessert i å teste appen har mottatt invitasjon. Siste rekruttering i kontrollgruppa ble gjort 18. april, trolig er det dem som har svart etter dette som ikke har blitt med i utvalget. Per 1. april var det 390 brukere. En «status-e-post» (se vedlegg 3) ble sendt til brukerne (og ikke-brukerne) den 12. mai. Det var to formål med denne e-posten: (1) Å følge opp dem som hadde startet å registrere reisene ved å informere om hvilke data vi hadde til nå; (2) rekruttere flere brukere). Totalt var det 79 personer som gav beskjed om at de ønsket å melde seg av.

Informasjon og support

Alle brukerne fikk tilsendt en informasjonsmail (se vedlegg 2). En support/informasjonside ble opprettet⁴ og henvendelser per e-post ble fortløpende besvart.

⁴ www.toi.no/sensedat

2.3 Utvalget ved baseline (T0)

Tabell 2 gir en oversikt over bakgrunnsvariabler for de ulike utvalgene ved baseline (T0).

Tabell 2: Bakgrunnsvariabler for utvalget. Hentet ved forundersøkelsen. Prosent (foruten aldersgjennomsnitt).

	Tilsagn Elsykkel (F1)	Interessert elsykkel (K1)	Ikke interessert elsykkel (K2)	Alle kontroll (K3)
Mann	59	49	62	56
Yrkesaktiv	81	83	91	87
Går på skole, studerer	2	3	2	2
Annet	16	14	7	10
Tilgang bil	88	85	85	85
Tilgang MC/moped	11	11	5	8
Tilgang vanlig sykkel	88	97	99	98
Tilgang elsykkel⁵	10	2	1	9
Under 25 år		1	1	1
25-40 år	34	37	29	32
41-55 år	34	35	46	42
56-70 år	26	23	22	23
71 år og over	5	4	2	3
Alder	48,6	47,0	47,2	47,4
Antall	890	824	1239	2242

Det er om lag 60 prosent menn i forsøksgruppa som har fått tilsagn om elsykkel (F1). Dette er noe høyere enn i kontrollgruppa som er interessert i elsykkel (K1) hvor 49 prosent er menn, men sammenlignbart med hele kontrollgruppa. Aldersfordelingen er noenlunde lik mellom kontrollgruppene og F1, men snittalderen er høyere i forsøksgruppa. I forsøksgruppa har 88 prosent tilgang på vanlig sykkel.

2.4 Tidspunkt for besvarelser

Undersøkelsene er sendt ut i flere omganger, og deltagerne har kunnet svare på den når de har ønsket. Siden forsøket har foregått på vårparten, når sykkelbruken uansett stiger for hver uke, er svartidspunktet en viktig faktor å ta hensyn til.

Tabell 3 viser i hvilken uke respondenter i de ulike utvalgene har svart på forundersøkelsen.

⁵ Disse blir i noen av analysene holdt utenfor som en egen gruppe.

Tabell 3: Tidspunkt (ukenr) for besvarelsen av T0 i de ulike utvalgene. Prosent.

0	Sykelstøtte- søkere (F1)	Kontrollutvalg ønsker elsykel (K1)	Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel (K2)	Alle (K3)
3	0,5 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
4	0,8 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
5	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
6	1,1 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %
7	1,0 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %
8	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
9	0,9 %	0,0 %	0,0 %	0,3 %
10	0,6 %	0,0 %	0,0 %	0,2 %
11	7,1 %	55,7 %	57,9 %	42,8 %
12	4,2 %	9,5 %	9,5 %	8,0 %
13	3,2 %	3,4 %	4,1 %	3,6 %
14	43,7 %	1,3 %	1,2 %	13,3 %
15	4,1 %	0,4 %	0,5 %	1,5 %
16	17,4 %	28,9 %	25,9 %	24,5 %
17	1,7 %	0,5 %	0,7 %	0,9 %
18	12,1 %	0,2 %	0,2 %	3,6 %
19	0,2 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
20	0,2 %	0,0 %	0,0 %	0,1 %
	100 %	100 %	100 %	100 %
I alt	891	1 001	1 239	3 131

De fleste i kontrollutvalgene har besvart førundersøkelsen i uke 11 og de påfølgende ukene, mens de fleste i F1 har svart i uke 14 og ukene etter dette. Denne skjevheten i svartidspunkt vil kunne påvirke resultatene, og er noe vi må ta hensyn til når vi skal se på effekten på sykkelbruk for de ulike gruppene senere. Ved T2 var det ingen skjevhet i svartidspunkt mellom forsøksgruppa og kontrollgruppa.

2.5 Kjøp av elsykkel, tidspunkter og prisklasse

Ved T2 var det 416 (66 prosent) som oppgav å ha kjøpt elsykkel. Videre var det 31 prosent som oppgav at de kom til å kjøpe, og 3 prosent som sa de ikke kom til å benytte seg av tilsagnet. For nærmere beskrivelse av benyttelse av tilsagn se tabell V9.

Tabell 4 og tabell 5 viser henholdsvis oversikt over måneder for tidspunktet for kjøp av elsykkel og prisklassene for elsyklene som er kjøpt (ved T2).

Tabell 4: Oversikt prisklasse elsyklister. Prosent.

Priskategori	%
Under 15 000	4 %
15 001- 20 000	9 %
20 001- 25 000	17 %
25 001- 30 000	20 %
Over 30 000	16 %
Kjøpt elsykkel (N)	416

Tabell 5: Oversikt over måneder for kjøp av elsykkel i forsøksgruppa. Prosent.

Måned	%
Januar-februar	15
Mars	21
April	38
Mai	26
Juni	-
N	416

Av de 416 som oppgav ved T2 å ha kjøpt elsykkel var det 64 prosent som hadde kjøpt elsykkelen i løpet av april og mai. 37 prosent hadde kjøpt sykkel i prissjiktet 20 000 til 30 000 kr.

3 Resultater

3.1 Ulike typer utvalg gir ulike typer tolkninger

For å se på hvilken effekt ordningen med støtte til elsykkel-kjøp har hatt på sykkelbruk og transportmiddelfordeling, ser vi på endringer fra T0 til T2 for ulike grupper av utvalget. Hvilke grupper vi velger å sammenligne har ulike implikasjoner for hvordan vi kan tolke resultatene. Nedenfor har vi listet opp de ulike utvalgene vi kan dele opp i (tabell 6). Det er viktig å huske at hensikten med kontrollgrupper ikke er å være representativ, men å vise hvordan folk ville syklet uten tiltaket.

Tabell 6: De ulike utvalgene for sammenligning.

Kortnavn	Beskrivelse	Antall
F1	De som har søkt om elsykkelstøtte ved T0	884
F2	De fra F1 som har kjøpt elsykkel mellom T0 og T2	669
K1	De i kontrollutvalget som ønsker å kjøpe elsykkel	993
K2	De i kontrollutvalget som ikke ønsker å kjøpe elsykkel	1237
K3	Alle i kontrollutvalget	2230
Kf4	De fra F1 som ikke har kjøpt elsykkel ved T2	215
EL	De fra F1 (142) og K3 (177) som allerede har elsykkel ved T0	319

For å se på hvilken effekt tiltaket har på sykkelbruk og transportmiddelfordeling, må vi vite hvordan de som har søkt om støtte ville reist uten at tiltaket fantes. I denne sammenhengen er det et rimelig valg å sammenligne hele denne gruppen (F2), med en gruppe som ligner mest mulig, dvs. K1. Imidlertid så vet vi at mange av deltagerne ikke har rukket å kjøpe seg elsykkel enda. Som vi så i avsnitt 2.6 var det 31 prosent som kom til å kjøpe sykkel. Det å inkludere disse i forsøksgruppa vil derfor utvanne effekten av tiltaket, sammenlignet med hva den vil være på litt lenger sikt. Ved å bruke denne gruppen (Kf4) som en egen kontrollgruppe får vi derfor en gruppe som i utgangspunktet er relativt lik F2, og som har vært like motivert til å kjøpe en elsykkel.

Om vi heller ønsker å se på effekten av å få tilgang til en elsykkel, uavhengig av støtteordningen, må vi rendyrke forsøksgruppa enda mer, og utelate dem som eide en elsykkel på forhånd (EL). Dette blir ikke gjort i denne omgang.

3.2 Sykkelbruk i førsituasjonen

Deltagerne ble spurt hvor mye de syklet i løpet av 2015 (antall måneder, antall km i en typisk uke i april og i juni) og hvor mange km de syklet for transport og for trening i uken før de svarte ved T0. Det var 34 prosent i F1-gruppen som hadde syklet i forrige uke, 32 prosent i K3 gruppen, og 53 prosent i K2-gruppen (tabell V1).

Tabell 7 viser gjennomsnittsverdiene for de ulike gruppene. Sykkelbruk inkluderer elsykkelbruk for de som har brukt dette (2 stk i F1 og 169 stk i gruppen som har elsykkel). V 2 viser sykkelbruken i de ulike utvalgene i 2015 fordelt på vanlig sykkel og elsykkel. De som ikke har syklet har fått verdien 0.

Tabell 7: Sykkelbruk i forsituasjonen ved T0. Gjennomsnitt (måneder og km).

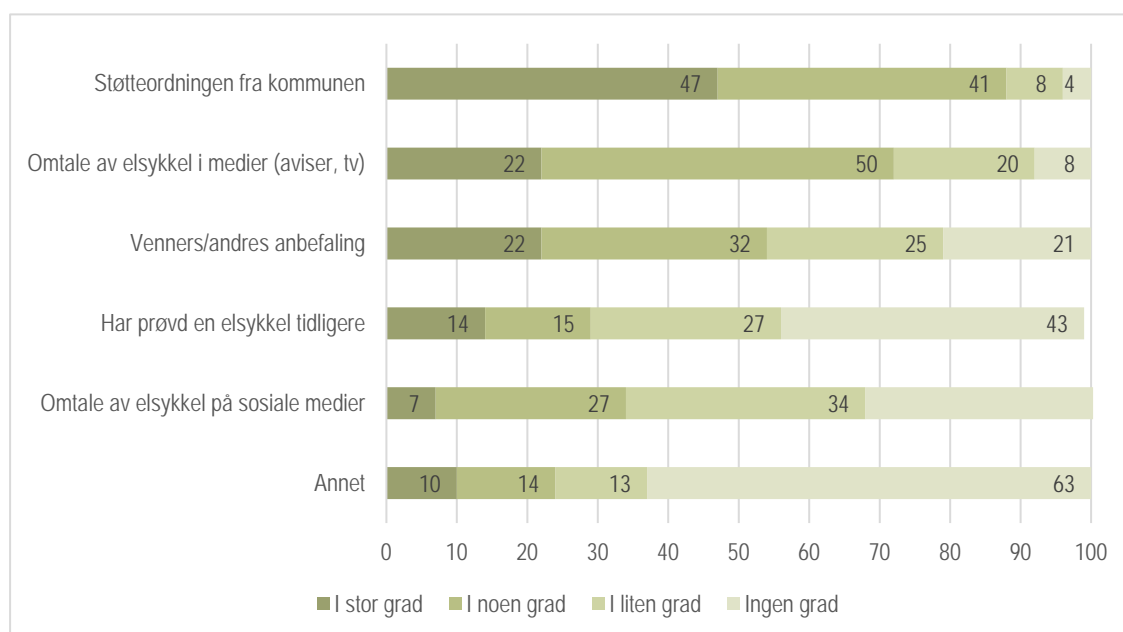
	Sykkelstøtte- søkere (F1)	Ønsker elsykkel (K1)	Ønsker ikke elsykkel (K2)	Har Elsykkel EL	Alle
Måneder syklet 2015	4,8	5,5	7,6	7,0	6,3
Km syklet i april 2015	9,1	10,3	11,6	13,6	10,9
Km syklet i juni 2015	11,9	13,1	11,8	15,9	12,6
Km syklet sist uke, transport	7,5	8,9	19,8	23,9	14,4
Km syklet sist uke, trening	3,0	3,6	9,9	3,0	5,9
Antall	742	816	1237	319	3114

De som har søkt om støtte sykler betydelig mindre enn de andre gruppene, både når vi ser på antall måneder syklet, antall km syklet i 2015, og antall km syklet for transport i forrige uke. Når det gjelder sykling for trening, ser vi at støttesøkerne ikke skiller seg så mye fra de i kontrollgruppa som ønsker seg elsykkel, eller de som allerede har elsykkel.

3.3 I hvilken grad har støtteordningen motivert folk til å kjøpe elsykkel?

Alle som hadde søkt støtte fikk ved T0 spørsmålet «I hvilken grad har følgende forhold påvirket ditt valg om å kjøpe elsykkel?».

Figur 2 viser hvordan folks svar fordeler seg, gradert fra i stor grad til i ingen grad.



Figur 2: Faktorer som har ført til at man kjøper elsykkel. Grad av påvirkning. Prosent. N=830.

Den klart viktigste enkeltfaktoren er støtteordningen fra kommunen. Om lag halvparten mente at dette hadde påvirket dem i svært stor grad, og ytterligere 41 prosent mente at det hadde påvirket dem i noen grad. Det var kun 4 prosent som mente at denne støtten ikke hadde påvirket dem. Også omtale av elsykler i medier ble trukket frem som en viktig påvirkningsfaktor.

3.3.1 Innvirkning på markedet

I tillegg til folks egne angivelser av i hvor stor grad støtteordningen har påvirket dem, kan det være interessant å se hvordan støtteordningen har påvirket salgstallene for elsykler. En utfordring er at det ikke finnes offentlig tilgjengelige salgstall. Vi har imidlertid kontaktet leverandører i Oslo og i andre byer og sammenlignet det de oppgir av endringer fra 2015 til 2016 (første halvdel av året). Noen leverandører hatt oppgitt faktiske salgstall, mens andre har bare angitt en prosentvis endring. Vi kan ikke oppgi selve tallene, men kun oppsummere dem på et aggregert nivå. Resultatene er ikke entydige, og de spriker ganske mye. Muligens er de sårbare for mange forhold. Leverandørene nevner selv: introduksjon av nye modeller, bevisst markedsføring, en ny konkurrent i nabolaget, at man selv har åpnet en ny filial osv.

Resultatene fra individuelle leverandører viser at det har vært en stor økning av salget i Oslo, på mellom ca. 50 og 90 % økning. Resultater fra individuell leverandører i andre byer viser alt fra en nedgang (to leverandører) til en økning på 30 prosent. Dette tyder på at tilskuddet har hatt en betydning. En landsdekkende leverandør melder om en økning av salget for hele landet på 117 %, og en økning på 131 % i Oslo, noe som støtter antagelsen om at ordningen har ført til at det har blitt solgt flere elsykler¹. I og med at elsykkelen er en forbruksvare med prisfølsomhet på samme måte som andre varer er det liten grunn til å tro at et prisavslag på opp mot 5000,- kroner *ikke* skulle innvirke på folks etterspørsel.

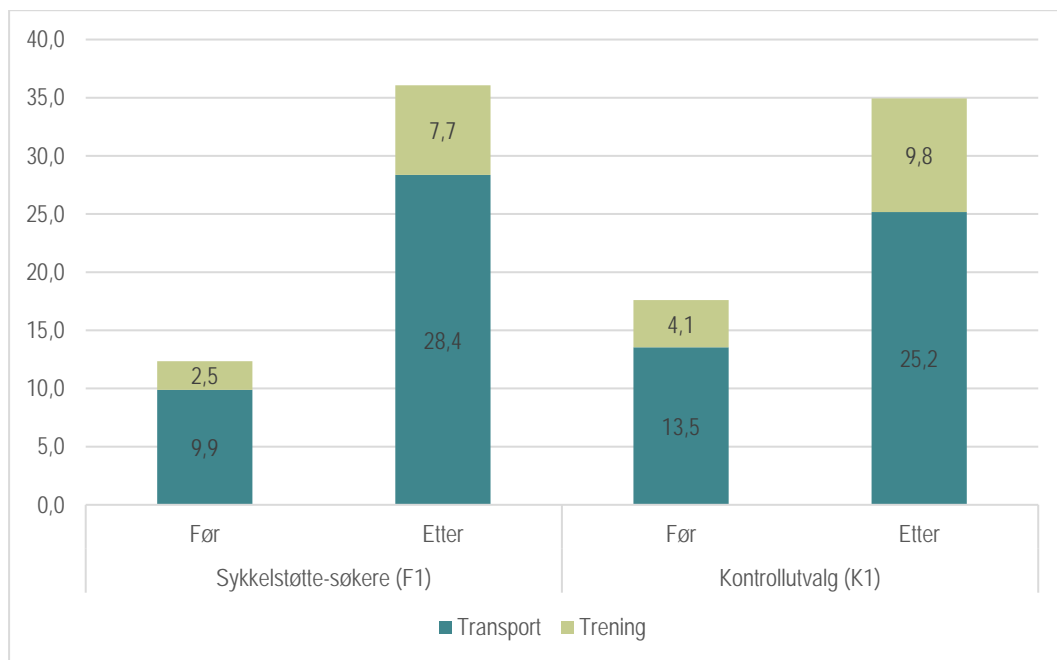
3.4 Endring i sykkelbruk (uke)

Både sykkelstøttesøkere (forsøksgruppa) og kontrollutvalget (kontrollgruppene) har hatt en økning i sykkelbruken i løpet av perioden, både for trening og transport, når vi ser på tallene uten å ta hensyn til når folk har svart (tabell V3 og tabell V4).

For å kunne bedre sammenligne de to utvalgene, må vi kontrollere for startdato. I tillegg må vi teste om endringene i seg selv er statistisk signifikante, og om forskjellen i endringer er signifikant. Vi har derfor gjennomført en parvis ANOVA, med startdato som kovariant.

Figur 3 viser antall km syklet for transport og trening før og etter for forsøksgruppe (F1) og kontrollgruppe (K1).

¹ En annen landsdekkende leverandør rapporterte om *lavere* salgsøkning i Oslo enn resten av landet. Men denne leverandøren hadde åpnet flere varehus i andre byer enn Oslo i løpet av året, slik at tallene fra 2015 til 2016 kan ikke sammenlignes direkte.



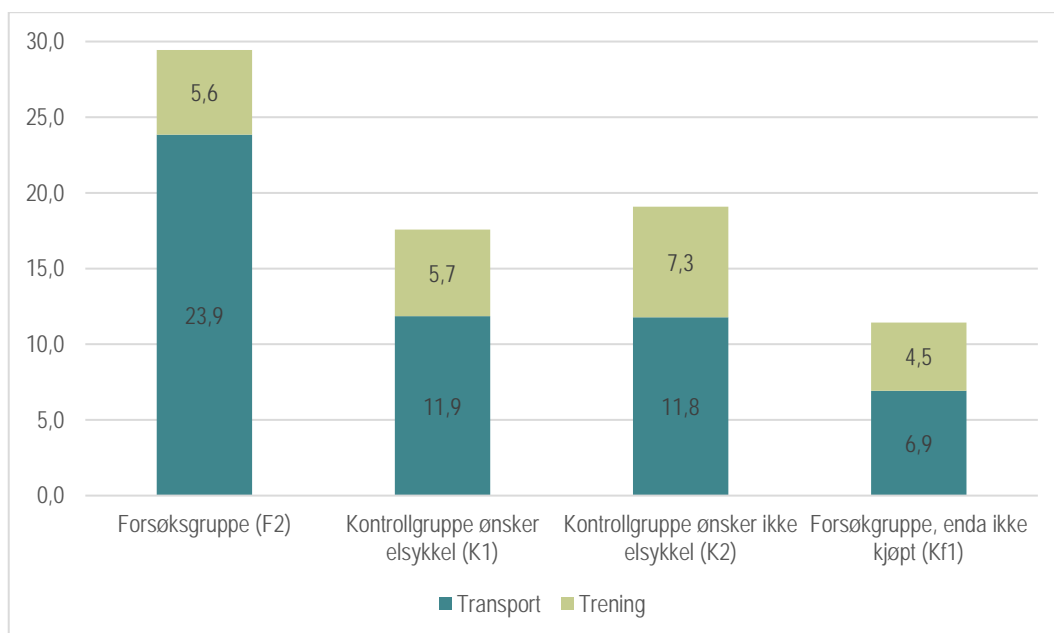
Figur 3: Sykkelbruk (kilometer per uke) for transport og trening før og etter for forsøksgruppe (F1) og kontrollgruppe (K1) Estimerte gjennomsnitt (startdato som kovariant).

Begge gruppene har hatt en statistisk signifikant økning i sykkelbruken i perioden. Dette gjelder både for transport og trening. Økningen er imidlertid signifikant større for forsøksgruppa enn for kontrollgruppa ($F(1,1514)=15,871, p=0,01$). Totalt sett har forsøksgruppa økt sin sykkelbruk med 23,7 km mens kontrollgruppa har økt den med 17,3 km i perioden. Differansen mellom disse økningene er på 6,4 km i favør av sykkelstøtteutvalget. En måte å beregne effekten av tiltaket er å anta at støttesøkerne ville hatt samme økning i sykkelbruken på våren som de andre, og at differansen i økningstallet vi finner kommer fra elsykkelstøtten. I dette tilfellet vil effekten kunne beregnes til å være en økning i sykkelbruken på 37 prosent ($6,4 \text{ km} \cdot 100 / 17,3 \text{ km}$).

Som vi var inne på i avsnitt vil den ovenstående analysen, kunne gi et litt for konservativt estimat på tiltakets effekt, da en del av søkerne ikke har rukket å kjøpe seg elsykkel enda.

For å se på effekten av tiltaket isolert sett, kan vi sammenligne de som har kjøpt elsykkel mellom T0 og T2, med de andre gruppene.

Figur 4 viser endring i antall km syklet for transport og trening før og etter for forsøksgruppe (F2) og kontrollgruppene (K1, K2 og Kf1).



Figur 4: Endring i sykkelbruk (kilometer per uke) for transport og trening fra T0 til T2, for ulike delutvalg (grupper). Estimerte gjennomsnitt (startdato som kovariant).

Forsøksgruppa som har kjøpt elsykkel (F2) har den klart største økningen i sykkelbruk i perioden (23,9 km i transportsykling og 5,6 km i treningssykling). Det er kun økningen i transportsykling som er forskjellig mellom de ulike gruppene, og som dermed bidrar til den relative endringen til fordel for sykkelstøtte-søkerne.

Tabell 8 viser de samme tallene oppsummert, og som differanser mellom gruppen F2 og de andre gruppene.

Tabell 8: Samlet økning i sykkelbruken (kilometer per uke) fra T0 til T2, differanse mellom F2 og de andre gruppene som km og som prosent. Estimerte gjennomsnitt (startdato som kovariant).

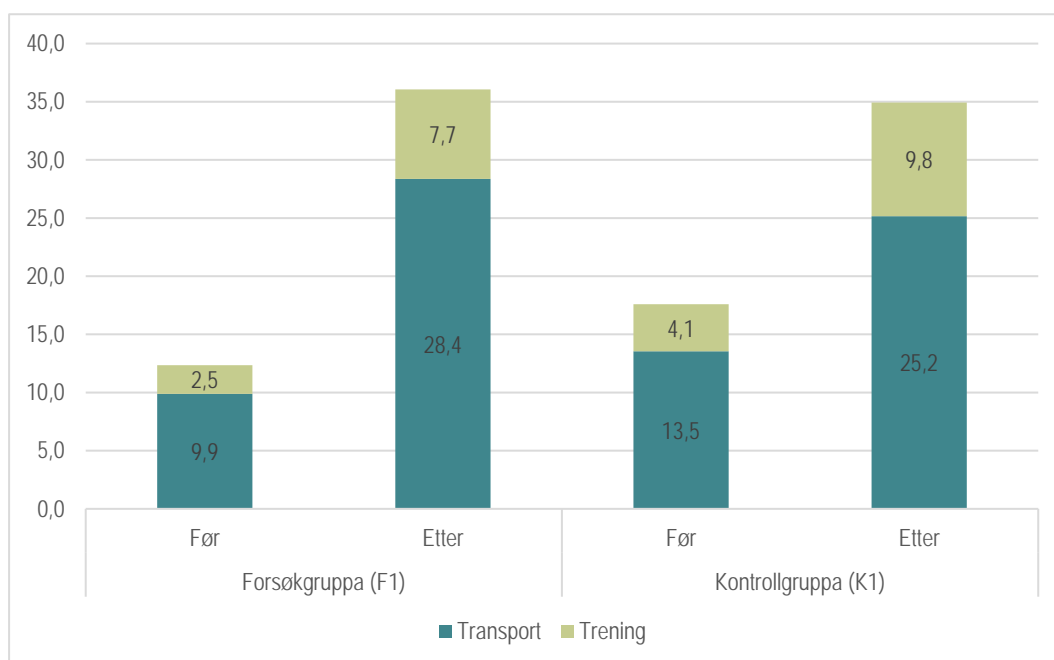
	Sum, økt sykling	Differanse til F2, km	Differanse til F2, prosent	Antall
Kjøpt elsykkel (F2)	29,4			332
Kontrollutvalg ønsker elsykkel (K1)	17,6	11,9	67	344
Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel (K2)	19,1	10,3	54	474
Støttesøker, enda ikke kjøpt (Kf1)	11,4	18,0	157	214

Den største forskjellen i økt sykkelbruk finner vi mellom F2 og Kf1 (29.4 - 11.4 km= 18 km). I dette tilfellet vil effekten kunne beregnes til å være en økning i sykkelbruken på 157 prosent (18 km*100/11.4 km). Sammenlignet med kontrollutvalget som ønsker elsykkel er endringen på 67 prosent.

3.5 Endring i transportmiddelfordeling

Deltagerne besvarte en reisedagbok. Det første spørsmålet var om deltakeren hadde noen reiser utenfor hjemmet i går. Deretter ble de bedt om å beskrive transportmiddel, formål, distanse syklet og tid brukt i en matrise. Transportmiddel kunne være gange, sykkel, elsykkel, moped / motorsykkel, kollektivtransport og privat bil.

Figur 5 viser antall km reist med hvert transportmiddel på reisedagen for de som har søkt støtte og for kontrollutvalget (K1).

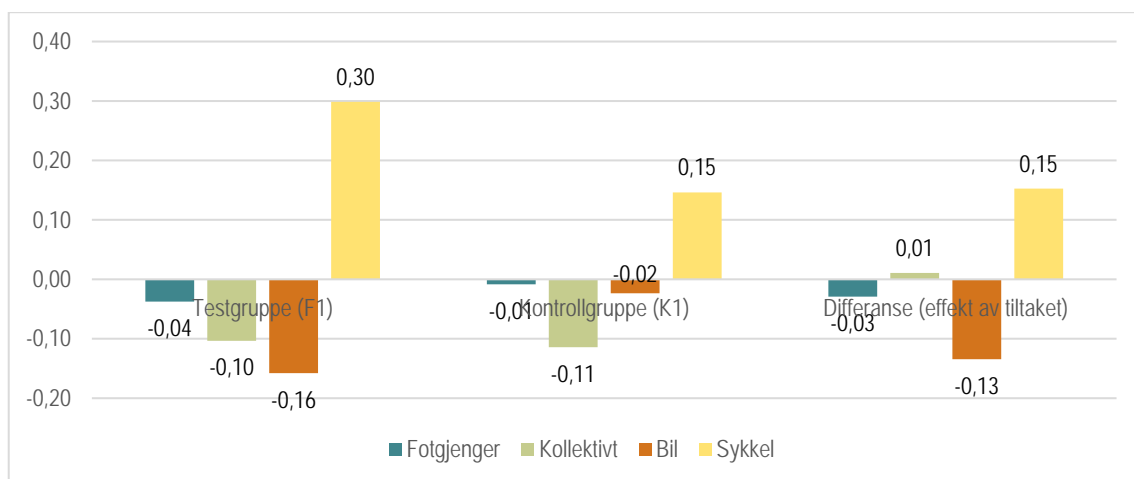


Figur 5: Antall km per dag reist med hvert reisemiddel ved T0 og T2 for de som har søkt støtte (F1) og for kontrollutvalget (K1). Estimerte gjennomsnitt (startdato som kovariant).

De som har søkt om støtte går mindre, kjører mindre kollektivt og reiser mindre med bil ved T2 enn de gjorde ved T0. Bilbruken er redusert fra 10,2 til 7,0 km i snitt per dag.

Sykkelbruken har økt fra 2,7 km til 8,8 km i gjennomsnitt. For kontrollutvalget ser vi at det er mindre reiser med kollektivt og mer reiser med sykkel fra T0 til T2. Sykkelbruken øker fra 3,4 til 6,9 km. Kontrollgruppa har ikke hatt noen endring av bilbruken.

Som vi ser er det flere endringer som skjer i reisemåter fra T0 til T2 for disse to gruppene. For å få et riktigere bilde av effekten av tiltaket må vi derfor ta hensyn til dette i analysen. I det følgende har vi derfor sett på antall km reist med sykkel, bil og bil/kollektivt, som andeler av totalt antall km reist, og på endringene i disse. V 6 og tabell V7 viser hvordan disse andelene ser ut ved T0 og ved T2 og hvordan de har endret seg. Endringene er oppsummert i Figur 6.



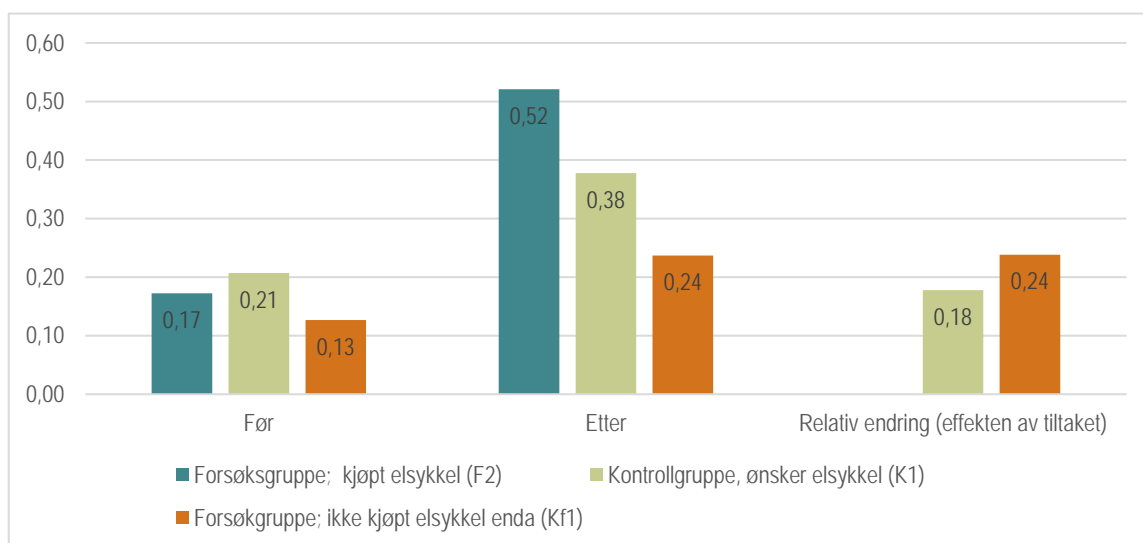
Figur 6: Endring i andel av alle reiste km med ulike transportmidler fra T0 til T2. Prosentpoeng. Estimerte gjennomsnitt (startdato som kovariant).

De som har søkt om støtte har økt sykkelbruken med 30 prosent, på bekostning av både gange (- 4 prosent), kollektivt (-10 prosent) og bilkjøring (- 16 prosent) fra T0 til T2. Kontrollgruppa har også økt sin sykkelandel (med 15 prosent). Mesteparten av dette har skjedd på bekostning av kollektivreiser (-11 prosent).

For å estimere effekten av tiltaket må vi igjen anta at forsøksgruppa ville hatt en endring tilsvarende kontrollgruppa, og beregne effekten som differansen mellom de to utviklingsbanene (helt til høyre i figur 6). Støtteordningen har, ut fra en slik tolkning, ført til en økning i sykkelandelen (som reiste km) på 15 prosentpoeng, og en reduksjon i bilandelen på 13 prosentpoeng.

For å se på effekten av tiltaket isolert sett, kan vi sammenligne de som har kjøpt elsykkel mellom T0 og T2, med de andre gruppene. Disse tallene er gjengitt i tabell V8. De som har kjøpt elsykkel har økt sin sykkelbruk fra 3 til 10.2 km i snitt, kontrollgruppe K1 har økt den fra 3,3 til 7 og kontrollgruppe Kf1 har økt den fra 2,4 til 3,7 km.

Figur 7 viser endring sykkelandelen ved T0 og ved T2 for forsøksgruppe (F2) og kontrollgruppene K1 og Kf1.

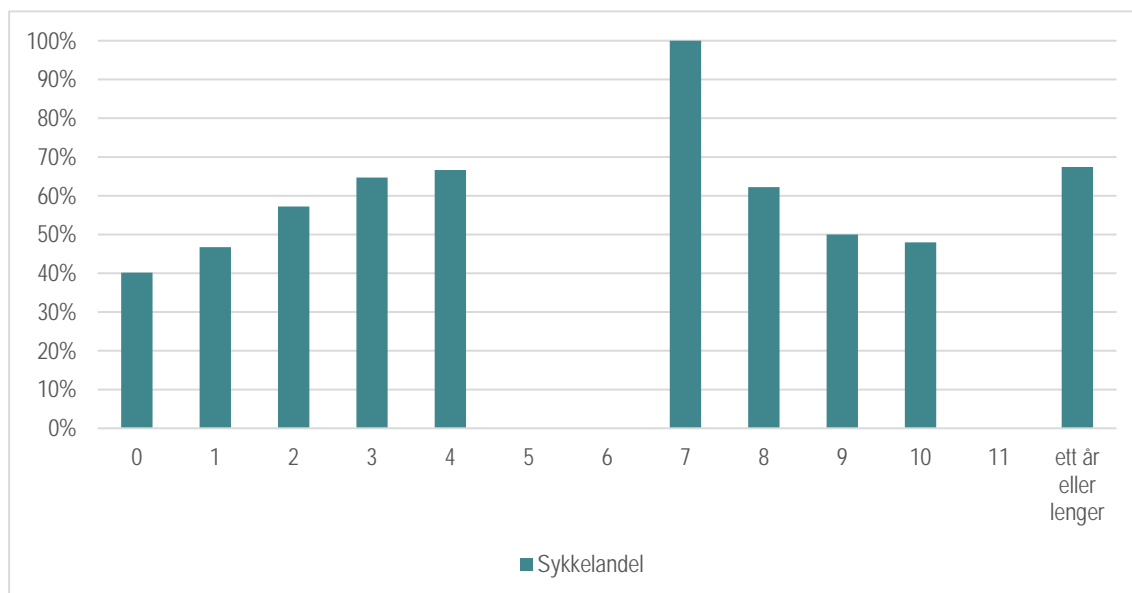


Figur 7: Sykkelandel ved T0 for forsøksgruppe (F2) og kontrollgruppene K1 og Kf1. NB! Ikke justert for svartidspunkt.

De som har kjøpt elsykkel har økt sin sykkelandel fra 17 prosent til 52 prosent av alle reiste km, mens kontrollutvalg K1 har hatt en økning fra 21 til 38 prosent, og Kf1 har hatt en økning fra 13 til 24 prosent. Den relative differansen mellom endringen hos F2 og de andre to gruppene kan tolkes som effekten av tiltaket (helt til høyre i figur 7). Avhengig av hvilken gruppe vi sammenligner med er denne effekten en økning av sykkelandelen på 18 prosentpoeng (sammenlignet med K1), eller på 24 prosentpoeng (sammenlignet med Kf1). Dette igjen tilsvarer en økning i sykkelandelen på mellom 47 (18 km x 100/38 km) og 100 (24 km x 100/24 km) prosent.

Det er viktig å merke seg at resultatene over *ikke* tar hensyn til svartidspunkt. Som vi har sett tidligere, påvirker svartidspunktet resultatene i favør av større effekt av tiltaket. Disse estimatene er derfor noe lavere enn de reelle endringene.

Et moment vi har nevnt, men som vi ikke har tatt hensyn til er effekten av eietid på bruk av elsykkelen. Figur 8 viser sykkelandelen i etter antall måneder man har eid elsykkelen uavhengig om man har mottatt støtte eller ikke.



Figur 8: Sykkelandel etter antall måneder man har eid elsykkelen. Forsøks- og kontrollgruppe

Det er få deltagere bak hver av søylene, så figuren må tolkes med en viss forsiktighet, men sykkelandelen ser ut til å øke for hver måned frem til det har gått syv måneder, for så å falle igjen. Ser vi på dem som har eid elsykkelen mer enn ett år, ligger sykkelandelen på over 60 prosent av alle reiste km. Det er altså rimelig å anta at de effektene vi har målt i denne undersøkelsen, vil øke noe med tiden.

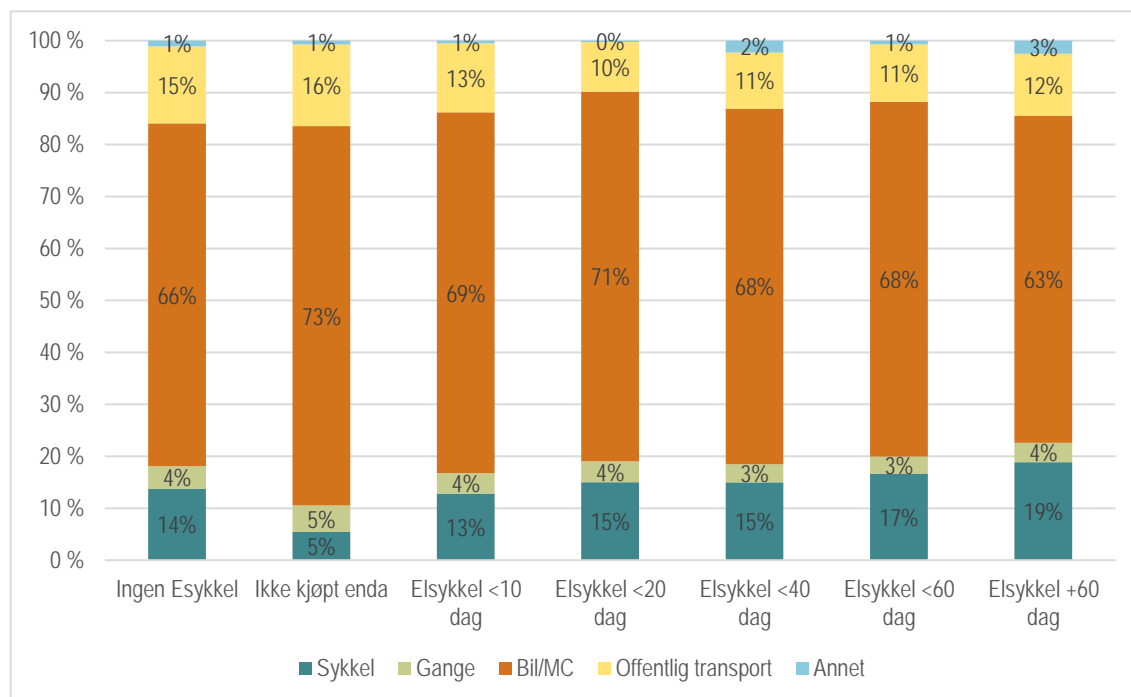
3.6 Resultater fra reiseappen Sense.DAT

Det var totalt 619 deltagere som hadde brukt appen, av disse var 153 fra forsøksgruppa, 233 fra kontrollgruppa som ønsker et elsykkel (K1) og 233 var fra kontrollgruppa som ikke ønsket en elsykkel (K2). Antall turer registrert i perioden (mai og juni) løp fra 1 til 471, med en medianverdi på 174 turer. Den nedre 10-persentilen var 106 turer og den øvre 90-persentilen var på 254 turer.

I det følgende er data analysert med turer som måleenhet (og ikke respondenter slik som er gjort i de tidligere analysene av surveydata).

Det totale antallet turer registrert var 863 201. Vi delte disse turene inn i sju grupper, basert på eierskap av elsykkel hos bruker ved tidspunktet for registreringen (se figur 8). Gruppen av dem som ikke hadde elsykkel (Ingen elsykkel) var størst, med 677 253 av alle reisene (78 prosent), og Ikke kjøpt enda og Elsykkel <10 dager var de minste med omtrent 12 000 turer hver (1 prosent).

Figur 9 viser hvordan det totale antallet km reist er fordelt for de ulike brukergruppene.



Figur 9: Reisemiddelfordeling (km) for reiser etter ulike brukergrupper. Prosent. N=863 201.

Omtrent to tredjedeler av all transport (målt som km) registrert i perioden er gjort ved bil. For turene gjennomført før kjøp av elsykkel, så mye som 73 prosent er gjort ved bruk av bil og 5 prosent ved sykkel. Sykkelandelen øker så med økende lengde av eierskap opp til en maksimum på 19 prosent for de som har eid en elsykkel i mer enn 60 dager. Økningen vises hovedsakelig gjennom nedgangen i bilbruk.

En utfordring med analysen ovenfor, er at den ikke tar høyde for sesongvariasjonen i sykkelbruken. Etersom variabelen elsykkelkjøp ikke er uavhengig av tid på året (flere personer vil eie en elsykkel på slutten av perioden), kan dette potensielt påvirke resultatene presentert ovenfor.

For å ta høyde for dette, delte vi turene i to kategorier; de gjennomført av en elsykkeleier, og dem gjennomført av en potensielt framtidig elsykkeleier. En univariat ANOVA ble gjennomført, med uken for registrering som en kovariat. Avhengig variabel var meter reist, fixed factors var sykkeltur/ikke-sykkeltur. De faktiske ANOVA-resultatene er for dette formål ikke av interesse, men de *estimerte marginal means* kan rekalkuleres til totale meter reist, og deretter til sykkelandeler (Tabell 9).

Tabell 9: Distanse per tur (meter), antall turer med og uten sykkel for brukere som har kjøpt elsykkel, og for brukere som ikke har kjøpt elsykkel enda. Sykkelandel, prosent. Registreringsuke som kovariat.

		Ikke kjøpt enda	Kjøpt
Ikke sykkel	Distanse per tur, meter	8 897	11 002
	Turer	1 270	14 345
	Total	11 299 222	157 826 588
Sykkel	Distanse per tur, meter	2 937	4 667
	Turer	197	6 204
	Total	578 501	28 951 946
	Total	11 877 723	186 778 534
	Sykkelandel	5 %	16 %

Gjennomsnittsturen med sykkel er 2,9 km i den framtidige gruppen av elsykkeleiere. Når vi multipliserer turenes gjennomsnittslengde med antall turer og deler det på den totale distansen reist, finner vi at de framtidige elsykkeleierene har en sykkelandel på 5 prosent, og elsykkeleierene (hovedsakelig de samme personene) har en sykkelandel på 16 prosent.

4 Anslag på reduserte klimagassutslipp

For å beregne de mulige effektene av elsykkel på klimagassutslippene ser vi på endringen i motorisert ferdsel som følge av forsøket. Vi legger noen forutsetninger (basert på tidligere estimater) til grunn for å komme frem til CO₂-utslippene.

Bil

Et grovt anslag, basert på tidligere beregninger av Hagman et al. (2011) og TØI Arbeidsdokument 50579/2014 er at biler slipper ut 200 g CO₂ per kjørte km. Nyere biler har langt lavere utslipp, men når vi tar hensyn til at den eksisterende bilparken består av flest eldre biler, og til at mange av de bilreisene vi her snakker om foregår i tettbygde områder, og i rushtiden, er nok 200 g et relativt konservativt estimat. For eksempel vil en eldre bensinbil i bykjøring slippe ut ca. 230 g CO₂ per km (Hagman et al. 2011).

Kollektivreiser

Vi spurte ikke hva slags kollektivtransportmiddel folk brukte. Vi har tatt utgangspunkt i Ruters Årsrapport for 2012 (Ruter 2012). I følge denne slipper Ruter AS ut 61 761 tonn CO₂ per år, og produserer 1719 mill personkilometer (pkm). Dette gir et gjennomsnittlig utslipp per personkm på 35 gram CO₂. Ruter oppgir selv at bussene slipper ut 58 gram per personkm, men vi har her valgt å fordele utslippene på alle personkm, også de med skinnegående transport. En annen beregning viser at bybusser slipper ut om lag 900 gram CO₂/km (Hagman et al. 2011). Vi antar et passasjerbelegg på 15 personer. Dette gir et utslipp på 60 gram/pkm. Antar vi at halvparten av kollektivreisene foregår med buss versus trikk/T-bane/tog, gir dette 900 gram CO₂/2/15 = 30 gram CO₂ per km. Altså et relativt samsvarende resultat.

Når vi beregner endringene i reiser med kollektivt og med bil, tar vi utgangspunkt samlet antall reiste km på reisedagen. Som vi har vært inne på er det litt variasjon i hva slags tall vi får, avhengig av hvilke grupper vi bruker til å sammenligne. Vi regner derfor ut gjennomsnittet av verdiene for forsøksgruppe F1 og F2, og sammenligner med snittet av kontrollgruppe K1 og Kf2. Beregningene av antall km og CO₂ utslipp kan sees i Vedlegg 1, Tabell 9. Disse tallene er oppsummert i tabell 10.

Tabell 10: Utslipp av CO₂ (gram) per km med kollektivt og med bil før og etter, samt endring i totalt utslipp av CO₂ (gram).

	Snitt forsøksgrupper (F1 og F2)		Snitt, kontroll (K1, Kf1)	
	Før	Etter	Før	Etter
Kollektivt	179	83	229	201
Bil	1991	1380	2000	1758
Sum	2170	1463	2228	1958
Endring		-707		-270

I gjennomsnitt har deltagerne i forsøket redusert sine CO₂ utslipp med 707 gram per dag. Sammenlignet med en reduksjon på 270 gram per dag i kontrollgruppa, gir dette en faktisk reduksjon som følge av tiltaket på 437 gram per dag, dvs. 17 gram per reiste km.

En annen måte å beregne CO₂-reduksjoner er ved å benytte resultatene fra appen Sense.DAT. Vi har brukt de samme forutsetninger som ovenfor, og har beregnet de totale CO₂-utslipp fra bil og offentlig transport som følge av alle turer registrert av sense.DAT (tabell 11).

Tabell 11: Totalt CO₂ utslipp, totalt antall reiste km og CO₂ utslipp per km reist for prospektive elsykkel kjøpere og dem som ikke har kjøpt en elsykkel enda.

	CO ₂ totalt	Reiste km	CO ₂ /km
Fremtidige kjøpere	1 847 952	11 905 804	155
Har kjøpt elsykkel	23 898 137	174 041 966	137

Det gjennomsnittlige CO₂-utslippet fra transport er redusert fra 155 til 137 gram per km reist (11 prosent), som et resultat av å eie elsykkel. Det er interessant å merke seg at denne endringen kan beregnes til å tilsvare 18 gram per reiste km, som altså er nesten det samme som vi fant med survey-dataene.

Med utgangspunkt i den transportmiddelbruken vi finner i forsøks- og kontrollgruppa kan den årlige besparelsen i CO₂ estimeres til 87 kilogram CO₂ per elsykkel. Vi legger da til grunn at syklene brukes i 200 av årets 365 dager. Men om forsøket skal videreføres til en bredere befolkning, kan det hende at det er riktigere å bruke andre tall for reisemiddelfordeling. Den gjennomsnittlige innbygger i Oslo reiser 40,2 km per dag (i henhold til den Nasjonale reisevaneundersøkelse (Hjorthol et al. 2014). Tar vi dette som et utgangspunkt vil en videreføring av ordningen bidra til en potensiell besparelse på 720 gram CO₂ per dag, og 144 kilogram per år per person (gitt en sykkel sesong på 200 dager).

5 Oppsummerende diskusjon

Så mange som halvparten av de spurte hadde i stor grad hadde latt seg påvirke av støtteordningen i sin beslutning om å kjøpe elsykkel, ytterligere 41 prosent hadde latt seg påvirke i noen grad. Ordningen har altså fungert svært godt ut fra målsetningen om å stimulere til økt *kjøp* av elsykler. Markedstallene vi har innhentet gir ikke noe entydig bilde av hvor stor salgsøkning Oslo har hatt sammenlignet med andre byer, men det er rimelig å anta at tilskuddet har ført til økt salg. Spørsmålet blir så om ordningen også har fungert ut fra målsetningen om økt sykkelbruk og reduserte klimagassutslipp.

For å besvare dette har vi undersøkt effekten av støtteordningen ved hjelp av flere spørsmål som er besvart før og etter at man kjøpte elsykkelen.

Det vi finner i denne studien, og som vi har funnet før og som er relativt uomtvistelig (Fyhri & Sundfør 2014; Fyhri & Fearnley 2015), er at de som skaffer seg en elsykkel, øker sin sykkelbruk og reduserer sin bruk av bil betydelig. *Hvor stor* denne endringen er, krever imidlertid litt plass for å beskrive.

I og med at undersøkelsen er gjennomført om våren, hvor sykkelbruken naturlig øker, må man se på endringer i både forsøks- og kontrollgruppa når man skal tolke resultatene. Som vi har vært inne på er det imidlertid ikke rett frem hvilken gruppe som skal velges som forsøks-gruppe og hvilke som skal være kontrollgruppe i analysene.

Ved å velge alle som har søkt om støtte, får vi med folk som ikke har rukket å kjøpe sykkel enda, og dette bidrar til å «vanne ut» resultatene litt. På den annen side, er det ikke slik at ordningen appellerer til alle, og vi ser at noen av de som søker ikke kjøper seg elsykkel allikevel. Vi kan derfor anta at effekten vi får av å kun se på de har kjøpt seg en elsykkel som følge av tiltaket er kunstig høy i forhold til hva effekten er i hele populasjonen. Et annet moment som også kan bidra til tolkningen er hvor representativ kontrollgruppa er for forsøksgruppa. I denne rapporten har vi brukt deltagere i Falck sykkelregister som kontrollgruppe. Disse har muligens en høyere sykkelbruk (i dette tilfellet en større økning om våren) enn gjennomsnittbefolkningen, altså den populasjonen de som har søkt om støtte er «trukket» fra. De støttesøkerne som ikke har kjøpt seg elsykkel har for eksempel en langt lavere økning i sykkelbruken enn Falck-medlemmene, noe som støtter opp under en slik antagelse. Hva som er riktig analysemåte blir til syvende og sist et tolkningsspørsmål.

På spørsmålet om hvor mye man syklet sist uke, fant vi at de som fikk støtte syklet 23,7 km mer i ettersituasjonen enn de gjorde før de kjøpte elsykkel. Trekker vi fra økningen på 17,3 km som de allikevel ville økt sykkelbruken på grunn av at våren kom (ifølge tallene fra kontrollgruppa), gir dette en økning i sykkelbruken på 6,4 km per uke (dvs. 33 prosent). Dette er et konservativt estimat på effekten, siden det inkluderer de som ikke har kjøpt seg sykkel enda. Hvis vi kun ser på de som har kjøpt elsykkel som følge av tiltaket, og sammenligner med de andre, finner vi at differansen til de andre gruppene ligger på mellom 12 og 18 km i uka, noe som tilsvarer en økning på mellom 67 og 157 prosent). En rimelig antagelse er at effekten av tiltaket vil ligge et sted mellom disse ytterpunktene, og heller over en 100 prosent økning i sykkelbruken (syklede kilometer), enn under.

For å se på tiltakets klimaeffekt må vi se på endringer i reisemiddelfordeling. De som har søkt om støtte har økt sykkelbruken med 30 prosent, på bekostning av både gange (- 4 prosent), kollektivt (-10 prosent) og bilkjøring (- 16 prosent). Sammenlignet med en utvikling som forventet (basert på kontrollgruppa) tilsvarer dette en økning i sykkelandelen (som reiste km) på 15 prosentpoeng, og en reduksjon i bilandelen på 13 prosentpoeng. Igjen kan vi si at dette er et konservativt estimat, siden de som ikke har kjøpt elsykkel er inkludert.

Et mindre konservativt estimat er at effekten av tiltaket er en økning av sykkelandelen på mellom 18 prosentpoeng og 24 prosentpoeng (sammenlignet med Kf1), noe som igjen tilsvarer en økning på mellom 47 og 100 prosent.

Disse resultatene er basert på de første 1 000 som søkte om støtte. En kan innvende at disse er mer motiverte enn søkere på en eventuelt fremtidig ordning. Samtidig viser tidligere studier (Fyhri & Fearnley 2015) at effekten av å eie en elsykkel øker med økt eietid, hvilket også våre resultater bygger opp under. Dette vil kunne bidra til større effekter enn vi her har målt.

Grunnet skjevhet i tidspunkt for besvarelse av førundersøkelsen mellom forsøksgruppa og kontrollgruppa er startdato kontrollert for det i de fleste analysene, men ikke alle. Kontroll for svartidspunktet påvirker resultatene i favør av større effekt av tiltaket. Når vi ikke tar høyde for startdato finner vi en mindre økning i sykkelbruk for forsøksgruppa. Eksempelvis er den relative økningen for forsøksgruppa 6,4 km (med kontroll for startdato) og 1,9 km (uten kontroll for startdato); jmfør figur 4.

De effektene vi har målt på sykkelbruk og sykkelandel er svært store, men de er i samsvar med de vi har målt ved tidligere forsøk med elsykkel (Fyhri & Sundfør 2014). Støtteordningen har gitt positive bidrag til å redusere klimagassutslippene blant de som har mottatt den. Vi har beregnet reduksjonen i CO₂ som følge av tiltaket til å være på 17.5 gram per reiste km i gjennomsnitt (snittet av resultatene fra survey og app-dataene. Hvor mye dette utgjør i en større populasjon, vil avhenge av denne populasjonens eksisterende reisemønster. Tar vi utgangspunkt i de reisene vi har registrert hos våre brukere, utgjør dette 437 gram per dag. Overfører vi det til en gjennomsnittlig Oslo-befolkning utgjør det 720 gram per dag (våre deltagere reiser altså litt mindre enn gjennomsnittsbefolkningen). Dette betyr igjen en årlig besparelse av CO₂ på mellom 87 og 144 kilogram per år per person (gitt en sykkel sesong på 200 dager). I og med at fremtidige søkere til elsykkelstøtte ventelig vil ligne mer på de eksisterende søkerne enn på en «gjennomsnitts-Osloborger», er det ventelig at en fremtidig effekt er nærmere 87 enn 144 kilogram per år.

Antar vi at en elsykkel har en levetid på 7 år, vil dette innebære et sted mellom 5000 og 8000 kroner per redusert tonn CO₂. Siden fremtidige kjøpere av elsykkel ventelig vil ligne mer på de som allerede har kjøpt, enn på gjennomsnittsbefolkningen, kan en anta at det er et estimat på fremtidig effekt ligger nærmere 87 enn 144 kilogram, og altså nærmere 8000 kroner enn 5000 for ett tonn reduksjon i CO₂.

Hvor mange som vil benytte seg av en fremtidig støtteordning er vanskelig å predikere, men det er ingen grunn til å tro at effektene av en eventuell videreføring vil være mindre enn de vi her har funnet. Fremtidige studier, med lengre dataserier, vil kunne gi sikrere tall på hva den faktiske effekten av et slikt tiltak er.

6 Konklusjon

Ordningen har fungert svært godt ut fra målsetningen om å stimulere til økt kjøp av elsykler. Ordningen har også har fungert svært godt ut fra målsetningen om økt sykkelbruk og reduserte klimagassutslipp.

Et *konservativt* estimat er at støtten har ført til en økning i sykkelbruken på 6.4 km per uke per deltager. En mer rimelig antagelse er at effekten av tiltaket ligger på mellom 12 og 18 km uka i økt sykkelbruk. Dette igjen tilsvarer en økning i *andelen av all transport som foregår på sykkel* på mellom 18 prosentpoeng og 24 prosentpoeng, noe som igjen tilsvarer omtrent en *dobling av sykkelandelen*. Disse funnene er i samsvar med tidligere funn.

Støtteordningen har, gjennom redusert bruk av motorisert transport, bidratt til å redusere klimagassutslippene blant de som har mottatt den. Vi har beregnet reduksjonen i CO₂ som følge av tiltaket til å være på 18 gram per reiste km (CO₂ utslipp fordelt på all transport) En annen måte å beskrive dette på er at den årlige besparelsen i CO₂ kan estimeres til å ligge i nedre del av et intervall mellom 87 og 144 kilogram CO₂ per elsykkel (gitt en sykkelsesong på 200 dager). Dette innebærer igjen en kostnad på mellom 5000,- og 8000,- per redusert tonn CO₂ utslipp (gitt at støtten på 5000,- fordeles utover en levetid av elsykkelen på 7 år).

7 Referanser

- Fyhri, A. & Sundfør, H. B. (2014). Elsykler - hvem kjøper dem og hvilken effekt har de?, 1325/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt (TØI).
- Fyhri, A. & Fearnley, N. (2015). Effects of e-bikes on bicycle use and mode share. *Transportation Research Part D-Transport and Environment*, 36: 45-52.
- Hagman, R., Gjerstad, K. I. & Amundsen, A. H. (2011). NO₂-utslipp fra kjøretøyparken i norske storbyer - utfordringer og muligheter frem mot 2025, TØI rapport 1168/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø. & Uteng, T. P. (2014). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 - nøkkelrapport TØI rapport 1383/2014. Oslo: Transportøkonomisk institutt
- Ruter. (2012). Årsrapport 2012. Tilgjengelig fra: https://ruter.no/globalassets/dokumenter/aarsrapporter/arsrapport_2012_ruter_korr.pdf
- Sundfør, H. B. (2016). *Tilskuddsordning Elsykkel Oslo våren 2016 - spørreundersøkelser og Sense.DAT*. Oslo: Transportøkonomisk institutt. Upublisert manuskript.

Vedlegg

Vedlegg 1: Tabeller

Tabell V1: Deltagere i de ulike utvalgene som har syklet i løpet av siste uke. Prosent.

		utvalg3			
		Sykelstøtte- søkere	Kontrollutvalg ønsker elsykkel	Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel	Har Elsykkel
Har du syklet i løpet av den siste uka?	Ja	33,9	32,0	53,3	67,7
	Nei	66,1	68,0	46,7	32,3
	Total	742	816	1237	319

Tabell V 1: Sykkelbruk i forsituasjonen ved T0. Gjennomsnitt antall km i April og Juni 2015 på vanlig sykkel (alle) og på elsykkel (kun de som har brukt elsykkel).

Report utvalg3		Omtrent hvor mange km syklet du på vanlig sykkel... ...en typisk uke i april i fjor (2015)?	Omtrent hvor mange km syklet du på vanlig sykkel... ...en typisk uke i juni i fjor (2015)?	Omtrent hvor mange km syklet du på elsykkel... ...en typisk uke i april i fjor (2015)?	Omtrent hvor mange km syklet du på elsykkel... ...en typisk uke i juni i fjor (2015)?
Sykelstøtte- søkere	Mean	3,80	4,86	6,50	8,00
	N	742	742	2	2
	Std. Deviation	3,086	3,272	,707	2,828
Kontrollutvalg ønsker elsykkel	Mean	4,56	5,61	7,00	4,67
	N	815	815	3	3
	Std. Deviation	3,273	3,264	3,606	3,512
Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel	Mean	6,46	7,43		
	N	1237	1237		
	Std. Deviation	3,421	3,039		
Har Elsykkel	Mean	4,38	4,98	4,82	6,04
	N	319	319	169	169
	Std. Deviation	3,347	3,499	3,670	3,676
Total	Mean	5,11	6,09	4,88	6,03
	N	3113	3113	174	174
	Std. Deviation	3,483	3,394	3,653	3,659

Tabell V 2: Sykkelbruk før og etter for sykkelstøtte-søkere og kontrollgruppe. Km per uke for transport.

Descriptive Statistics				
	utvalg2	Mean	Std. Deviation	N
Omtrent hvor langt syklet du sist uke (i løpet av de 7 siste dagene)? (Skriv 0 dersom du ikke syklet for formålet beskrevet) Sykling til/fra arbeid, skole eller andre transportformål , km	Sykelstøtte-søkere	10,65	23,077	628
	Kontrollutvalg ønsker elsykkel	13,09	25,401	415
	Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel	25,19	32,918	474
	Total	15,86	27,841	1517
Omtrent hvor langt syklet du sist uke (i løpet av de 7 siste dagene)? (Skriv 0 dersom du ikke syklet for formålet beskrevet) Sykling til/fra arbeid, skole eller andre transportformål , km	Sykelstøtte-søkere	27,77	34,569	628
	Kontrollutvalg ønsker elsykkel	25,52	32,463	415
	Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel	37,74	39,533	474
	Total	30,27	35,998	1517

V 3: Sykkelbruk før og etter for sykkelstøtte-søkere og kontrollgruppe. Km per uke for trening.

Descriptive Statistics				
	utvalg2	Mean	Std. Deviation	N
Omtrent hvor langt syklet du sist uke (i løpet av de 7 siste dagene)? (Skriv 0 dersom du ikke syklet for formålet beskrevet) Sykling for trening (utenom det du evt. har nevnt over), km	Sykelstøtte-søkere	3,16	16,736	628
	Kontrollutvalg ønsker elsykkel	3,64	24,359	415
	Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel	10,21	48,324	474
	Total	5,49	31,885	1517
Omtrent hvor langt syklet du sist uke (i løpet av de 7 siste dagene)? (Skriv 0 dersom du ikke syklet for formålet beskrevet) Sykling for trening (utenom det du evt. har nevnt over), km	Sykelstøtte-søkere	7,59	21,782	628
	Kontrollutvalg ønsker elsykkel	9,83	33,585	415
	Kontrollutvalg ønsker ikke elsykkel	18,15	42,328	474
	Total	11,50	32,926	1517

V 4: Transportmiddelbruk på reisedagen for de som har søkt om støtte, og kontrollutvalgene (K1 og K2). Km.

		Fotgjenger	Kollektivt	Bil	Sykel	Antall
Sykelstøtte (F1)	Før	2,5	4,9	10,2	2,7	401
	Etter	1,7	2,8	7,0	8,8	
Kontrollutvalg (K1)	Før	2,4	7,6	7,8	3,4	310
	Etter	2,4	5,5	7,8	6,9	
Kontrollutvalg (K2)	Før	2,9	5,0	7,4	6,2	348
	Etter	2,4	4,4	5,6	9,2	

V 5: Transportmiddelbruk på reisedagen for de som har søkt om støtte (F1). Km før, andel av alle km før, andel av alle km etter og endring andel.

	Før (km)	Før andel	Etter, andel	Endring i andel
Fotgjenger	2,5	12	8	-4
Kollektivt	4,9	24	14	-10
Bil	10,2	50	34	-16
Sykkel	2,7	13	43	30
Totalt	20,3	100	100	

V 6: Transportmiddelbruk på reisedagen for kontrollgruppa (K1). Km før, andel av alle km før, andel av alle km etter og endring andel.

	Før (km)	Før andel	Etter, andel	Endring i andel
Fotgjenger	1,7	8	11	2
Kollektivt	2,8	14	25	11
Bil	7,0	35	34	0
Sykkel	8,8	44	31	-13
Totalt	20,4	100	100	

V 7: Transportmiddelbruk på reisedagen for de som har kjøpt elsykkel, og kontrollutvalgene (K1 og Kf1). Km.
NB! Ikke justert for svartidspunkt

		Gåing	Kollektivt	Bil	Sykkel	Elsykkel	Alle reiser	Antall
Kjøpt elsykkel (F2)	Før	2,4	5,3	9,7	1,5	1,4	20,6	335
	Etter	1,4	1,9	6,8	2,7	7,5	20,5	
Kontrollutvalg, ønsker elsykkel (K1)	Før	2,6	7,0	7,7	2,5	0,7	20,6	351
	Etter	2,4	5,3	7,7	5,4	1,7	22,5	
Støttesøkere ikke kjøpt enda (Kf1)	Før	2,5	5,4	12,2	2,3	0,1	22,6	160
	Etter	2,2	5,9	9,8	3,3	0,4	21,7	

Tabell V9: Oversikt over tilsagn, kjøp av elsykkel og benyttelse av tilsagn

	N	%		Antall for %
Fikk tilsagn på støtte	1030	100 %		
Svarte ved T0	890	86 %		1030
Svarte ikke ved T0 (ikke oppfylt krav)	140	14 %	Benytter seg ikke av tilsagn - ikke oppfylt krav	
Totalt antall svar ved T2	631	71 %		890
Ikke svart T2 (av dem svart ved T1)	259	29 %	Disse vet vi ikke om har kjøpt, eller om ikke kommer til å benytte tilsagnet	
Har kjøpt elsykkel ved T2	416	66 %	Av dem som har svart ved T2	568
Kommer til å kjøpe elsykkel	198	31 %		
Kommer ikke til å benytte tilsagnet	17	3 %		
Sikkert at ikke benytter seg ikke av tilsagnet	157	15 %	Oppgitt i etterundersøkelse + ikke oppfylt krav	1030
Usikkert om benytter seg av tilsagnet	259	25 %	Ikke svart ved T2	
Sikkert at benytter seg av tilsagnet	614	60 %	Har kjøpt + sier de kommer til å kjøpe	

Tabell V10: Beregningene av antall km og CO₂ utslipp

	Snitt forsøksgrupper (F1 og F2)				Snitt, kontroll (K1, Kf1)			
	Km		CO ₂		Km		CO ₂	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
Fotgjenger	2,4	1,6			2,5	2,3		
Kollektivt	5,1	2,4	178,8	82,8	6,5	5,7	228,7	200,6
Bil	10,0	6,9	1991,0	1380,3	10,0	8,8	1999,6	1757,7
Sykkel	2,9	9,5			2,9	5,3		
Sum	20,3	20,3	2169,8	1463,1	21,9	22,1	2228,4	1958,3
Endring		0,0		-706,7		0,2		-270,1

Vedlegg 2: Informasjon til deltakere

Survey

Elsyklister



The screenshot shows the TØI website header with the logo and navigation menu. The main content area features a survey titled "Tilskudd til kjøp av elsykkel - Oslo kommune". The text explains that respondents need their case number and email address. A link is provided to start the survey. Below this, there is a section titled "Forskning i bevegelse" with logos for TØI, CIENS, SAFER, and social media icons. A footer bar contains the text "Personvern og informasjonskapsler".

Fra: Postmottak [<mailto:postmottak@ene.oslo.kommune.no>]
Sendt: 16. mars 2016 12:53
Emne: Spørreundersøkelse del 1 – Tilskudd elsykkel Oslo

Hei,

Da tilskuddsordningen er et prøveprosjekt der Oslo kommune skal vurdere effekten av tiltaket, trenger vi ved ferdigmelding at det dokumenteres besvarelse på del 1 av en spørreundersøkelse. Kvittering sendes automatisk til Klima- og energiprogrammet, med kopi (per e-post) til deg. Dersom du ikke lengre ønsker å benytte tilsagnet kan du se bort fra denne henvendelsen.

For å komme til undersøkelsen - klikk på denne lenken [LENKE](#)

I spørreskjemaet blir du bedt om å fylle ut **ditt saksnummer** og **din e-post**. Eksempel på saksnummer er: P12345. E-postadressene vil bli oppbevart atskilt fra svarene på skjemaet.

Dersom du har spørsmål angående spørreskjemaet, kan du kontakte Aslak Fyhri (af@toi.no) eller Hanne Beate Sundfør (hbs@toi.no) ved Transportøkonomisk institutt.

Ved andre spørsmål om støtteordningen og innsending av dokumentasjon, kan du kontakte Enøkmailen (enok@reinertsen.no) i Oslo kommune.

Med vennlig hilsen

Klima- og energiprogrammet
Oslo kommune

Sentralbord: 02 180

Tenk på miljøet og ikke skriv ut denne e-posten hvis du ikke må

Opplysningene behandles konfidensielt. Transportøkonomisk institutt (TØI) står ansvarlig for databehandlingen. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av MI Pro (www.mipro.net). TØI får utlevert data fra MI Pro uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Oslo kommune sitter med koblingsnøkkelen. Alle personopplysninger anonymiseres når prosjektet er ferdigstilt, senest 31.12.2016. Resultatene rapporteres i en slik form at enkeltpersoner kan ikke identifiseres. Undersøkelsen er meldt til Datatilsynet.

Kontrollgruppe Falck

Spørreundersøkelse om sykkelbruk og daglige reiser

Transportøkonomisk institutt gjennomfører en spørreundersøkelse om sykkelbruk og daglige reiser. Vi samarbeider med Falck Sykkelregister som har trukket et utvalg av sine medlemmer, som vi nå ber om å være med og svare på et spørreskjema.

Ved å svare på *denne undersøkelsen* er du med i trekningen av et **gavekort på 5 000 kr**. Ved *også å svare på en del 2* av undersøkelsen har du **muligheten til å vinne en elsykkel til en verdi av 15 000 kr**.

Deltakelsene er frivillig og man kan trekke seg når som helst uten å oppgi grunn.

For å komme til undersøkelsen, klikk på lenken nedenfor

[LENKE](#)

Vi ber deg svare på undersøkelsen så raskt som mulig. Dersom du ikke har svart innen noen uker vil du motta en påminnelse.

Tidsbruk: ca. 10 minutter.

Dersom du har spørsmål angående undersøkelsen, kan du kontakte Hanne Beate Sundfør (hbs@toi.no) eller Aslak Fyhri (af@toi.no) ved Transportøkonomisk institutt. Du kan lese mer om Transportøkonomisk institutt på våre hjemmesider (www.toi.no).

Med vennlig hilsen

for Transportøkonomisk institutt,

Hanne Beate Sundfør

Opplysningene behandles konfidensielt. Transportøkonomisk institutt (TØI) står ansvarlig for databehandlingen. Den tekniske registreringen av svarene på spørreskjemaundersøkelsen foretas av MI Pro (www.mipro.net). TØI får utlevert data fra MI Pro uten tilknytning til IP-adressene til dem som svarer. Alle personopplysninger anonymiseres når prosjektet er ferdigstilt, senest 31.12.2016. Resultatene rapporteres i en slik form at enkeltpersoner kan ikke identifiseres. Undersøkelsen er meldt til datatilsynet.

Hvis kortlenken ikke fungerer åpne en web-leser og skriv/klipp inn hele adressen: [lenke](#)

Vedlegg 3: App

Rekruttering og innloggingsinformasjon

Hei,

Du svarte nylig på en spørreundersøkelse om sykkelbruk. Her oppgav du å være interessert i å teste ut en ny app.

Hva kreves?

Du må ha en iPhone eller Android- smarttelefon og bære denne med deg utendørs hele tiden. Posisjonstjenester (GPS og WiFi) må være slått på.

Nedlastning og installasjon

Last ned appen Sense.DAT fra App Store eller Google play. Hvis du ikke finner programmet skriv både «Sensedat» og «mobidot» i søkefeltet. Du kan også bruke disse lenkene:



Etter nedlastning åpne Sense.DAT. Skriv inn følgende i påloggingsvinduet (dette åpnes automatisk):



domain: «**domain**»
name: «**username**»
password: «**password**»

Korreksjon av dataene

Vi vil gjerne at du, i starten, sjekker dine registrerte reiser. Appen bruker litt tid på å vurdere reisene dine, så vent gjerne én dag før du gjør endringer. Om du ser noe som ikke stemmer, vennligst korrigere dette, ved å klikke på redigeringsknappen (en blyant). Du finner detaljert framgangsmåte på www.toi.no/sensedat.

Appen lærer av dine korreksjoner, og blir bedre til å gjette hvor og hvordan du reiser.

Spørsmål?

Du finner svar på ofte stilte spørsmål på www.toi.no/sensedat

For generelle henvendelser, send mail til Hanne Beate Sundfør (movesdata@toi.no).

For direkte support for appen, send mail (engelsk) til Peter van der Mede ved DAT.mobility, Nederland (pvdmede@dat.nl).

For avmelding: Dersom du ønsker å trekke deg fra tilbudet er det fint om du gir oss beskjed slik at andre kan få mulighet. Videre send denne mailen til movesdata@toi.no og skriv «Avmelding Sense.DAT» i emnefeltet.

Med vennlig hilsen, for Transportøkonomisk institutt

Hanne Beate Sundfør |

Vedlegg 4: Spørreskjema

Baseline (T0) Elsyklister

Undersøkelse Elsykkel Oslo versjon 2 Preview of version 11.0

ID:Informasjon_alle	
startdato_1	Dato for oppstart av intervjuet
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* ♦ afilla:sys_date c □□□□□□□□ 1 Fylles inn automatisk	
starttid	Tid for oppstart av intervjuet
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* ♦ afilla:sys_timenowf c □□□□□□ 1 Fylles inn automatisk	
random	Randomvariabel
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* ♦ afilla:sys_random c □□□□□□ 1 Fylles inn automatisk	
respondent	Respondentnummer til matching
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:script.mktimerandom(\starttid.a.1,\random.a.1) ♦ afilla:sys_range c □□□□□□□□ 1 Genereres automatisk	
Information	
Velkommen til del 1 av kartleggingen i forbindelse med tilskuddsordningen for elsykkel	
Say	
Først ber vi deg fylle ut noen opplysninger som skal med i kvitteringen for besvart undersøkelse	
saksnummer	Fyll inn saksnummer (oppgitt i tilsagnsbrev) Eksempel på saksnummer er: P12345
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* Open	
epost	Fyll inn e-postadressen din. Kopi av kvitteringen sendes til denne adressen. Kvitteringen blir automatisk sendt til Oslo kommune (postmottak@ene.oslo.kommune.no). (bruk samme e-postadresse som ved kommunikasjon med Oslo kommune)
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* Open	

Preview of 'Undersokelse Elsykkel Oslo versjon 2', version 11.0. Created 20.05.2016, 10.56

ID:Bakgrunn	
Say	
Først litt om deg	
Kjonn	Er du mann eller kvinne?
♦ range:*	
Mann	<input type="radio"/> 1
Kvinne	<input type="radio"/> 2
Arstall	Hvilket år er du født?
♦ range:1916:1998	
Skriv inn årstall <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	
Hovedbes	Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?
♦ range:*	
Yrkesaktiv	<input type="radio"/> 1
Går på skole, studerer	<input type="radio"/> 2
Pensjonist, AFP el.l.	<input type="radio"/> 3
Hjemmeværende/ Omsorgsarbeid hjemme	<input type="radio"/> 4
Fødsels-permisjon	<input type="radio"/> 5
Langvarig sykmeldt eller ufør	<input type="radio"/> 6
Arbeidsledig, uten inntekt	<input type="radio"/> 7
Annet	<input type="radio"/> 8
Tilgang	Eier du eller har du tilgang til...
♦ range:*	
	Eier ikke Eier ikke, men har tilgang Eier, men sjelden tilgang Eier, og har god tilgang
	1 2 3 4
...bil	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1
...MC/Moped	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 2
... vanlig sykkel	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 3

Preview of 'Undersøkelse Elsykkel Oslo versjon 2', version 11.0. Created 20.05.2016, 10.56

transport_arb	Hva var ditt hovedtransportmiddel (det du reiste lengst med) ved dine daglige transportreiser...						
<ul style="list-style-type: none"> • range: 4:5 1;7 try \Tilgang.a.1=2:4 2 try \Tilgang.a.2=2:4 3;6 try \Tilgang.a.3=2:4 							
	Bil 1	MC/moped 2	Sykkel 3	Gange 4	Offentlig transport 5	Elsykkel 6	
...en typisk uke i april i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...en typisk uke i juni i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
...en typisk uke i september i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
AntKm	Omtrent hvor lang er reiseveien din hjemmefra til arbeid/skole?						
<ul style="list-style-type: none"> • filter:(\Hovedbes.a=1) (\Hovedbes.a=2) • range:* 							
i kilometer, en vei							<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Vaner_bil	Ta stilling til følgende påstand A bruke bil på mine daglige transportreiser er noe...						
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 							
	1 Passer ikke 1	2 2	3 3	4 4	5 5	6 6	7 Passer helt 7
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1
...jeg gjør automatisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 2
Vaner_sykkel	Ta stilling til følgende påstand A bruke sykkel på mine daglige transportreiser er noe...						
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 							
	1 Passer ikke 1	2 2	3 3	4 4	5 5	6 6	7 Passer helt 7
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1
...jeg gjør automatisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 2
PBH_innsats	Hvor mye innsats kreves av deg for å benytte sykkelen på dine hverdagsreiser, dersom du bestemmer deg for det?						
1 Svært liten innsats							<input type="radio"/> 1
2							<input type="radio"/> 2
3							<input type="radio"/> 3
4							<input type="radio"/> 4
5							<input type="radio"/> 5
6							<input type="radio"/> 6
7 Svært stor innsats							<input type="radio"/> 7

Preview of 'Undersøkelse Elsykkel Oslo versjon 2', version 11.0. Created 20.05.2016, 10.56

PBH_kontroll	Hvor stor frihet har du til å velge om du skal sykle på dine hverdagsreiser, dersom du bestemmer deg for det?	
	1 Svært liten frihet	<input type="radio"/> 1
	2	<input type="radio"/> 2
	3	<input type="radio"/> 3
	4	<input type="radio"/> 4
	5	<input type="radio"/> 5
	6	<input type="radio"/> 6
	7 Svært stor frihet	<input type="radio"/> 7

Say
Ta stilling til følgende påstander

Intensjon_sykk el	Jeg ønsker å sykle mer i den nærmeste fremtiden	
	1 Helt uenig	<input type="radio"/> 1
	2	<input type="radio"/> 2
	3	<input type="radio"/> 3
	4	<input type="radio"/> 4
	5	<input type="radio"/> 5
	6	<input type="radio"/> 6
	7 Helt enig	<input type="radio"/> 7

Intensjon_bil	Jeg ønsker å kjøre mindre bil i den nærmeste fremtiden	
	1 Helt uenig	<input type="radio"/> 1
	2	<input type="radio"/> 2
	3	<input type="radio"/> 3
	4	<input type="radio"/> 4
	5	<input type="radio"/> 5
	6	<input type="radio"/> 6
	7 Helt enig	<input type="radio"/> 7

Preview of 'Undersokelse Elsykkel Oslo versjon 2', version 11.0. Created 20.05.2016, 10.56

ID:tidligere_el	
Say	
Vi ønsker å vite litt om dine tidligere erfaringer med elsykkel og hvor langt du har kommet i kjøpeprosessen av elsykkelen du har fått støtte til	
Erfaring_EL	Hadde du tilgang til elsykkel før du søkte om støtte til elsykkel?
<ul style="list-style-type: none"> • range:* • exclusive:yes 	
Eide ikke	<input type="radio"/> 1
Eide ikke, men hadde tilgang	<input type="radio"/> 2
Eide, men sjelden tilgang	<input type="radio"/> 3
Eide, og hadde god tilgang	<input type="radio"/> 4
kjøpt_EL	Hvor langt har du kommet i kjøpeprosessen av elsykkelen, som du har mottatt støtte for?
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 	
Jeg har ikke kjøpt meg elsykkel enda	<input type="radio"/> 1
Jeg har kjøpt, men ikke enda tatt i bruk	<input type="radio"/> 2
Jeg har kjøpt, og allerede tatt i bruk	<input type="radio"/> 3
HentetEL	Hvor lenge er det siden du tok i bruk elsykkelen, som du har mottatt støtte for?
<ul style="list-style-type: none"> • filter:\kjopt_EL.a=3 • range:* 	
Mindre enn en uke siden	<input type="radio"/> 1
1-2 uker siden	<input type="radio"/> 2
3-4 uker siden	<input type="radio"/> 3
5- 6 uker siden	<input type="radio"/> 4
7-8 uker siden	<input type="radio"/> 5
9-10 uker side	<input type="radio"/> 6
mer enn 10 uker siden	<input type="radio"/> 7

ID:Sykkelbruk_2015										
Say										
Vi vil gjerne vite litt om sykkelbruken din i fjor (2015)										
sykkel_2015	Omtrent hvor mange kilometer syklet du på vanlig sykkel...									
♦ range:*										
	jeg sykle t ikke	1-5 km	6-10 km	11- 15 km	16-20 km	21- 25 km	26- 30 km	31- 35 km	36- 40 km	40 +
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
...en typisk uke i april i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...en typisk uke i juni i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...en typisk uke i september i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
sykkel_2015_E L	Omtrent hvor mange kilometer syklet du på elsykkel...									
♦ filter:(\transport_arb.a.1=6)(\transport_arb.a.2=6)(\transport_arb.a.3=6)(\Erfa ring_EL.a=2)(\Erfaring_EL.a=3)(\Erfaring_EL.a=4)										
♦ range:*										
	Ingen	1-5 km	6-10 km	11- 15 km	16-20 km	21- 25 km	26- 30 km	31- 35 km	36- 40 km	40 +
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
...en typisk uke i april i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...en typisk uke i juni i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
...en typisk uke i september i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Preview of 'Undersokelse Elsykkel Oslo versjon 2', version 11.0. Created 20.05.2016, 10.56

ID:sykelbruk																																	
SykMnd	Hvor mange måneder syklet du i fjor?																																
• range:0:12 Antall måneder <input type="text"/> <input type="text"/> 1																																	
Formal	Til hvilke formål syklet du i fjor?																																
Kun (mest) trening	<input type="radio"/> 1																																
Kun (mest) for å komme fra A til B (transportformål)	<input type="radio"/> 2																																
Til trening og for å komme fra A til B (transportformål)	<input type="radio"/> 3																																
Til andre formål	<input type="radio"/> 4																																
Jeg syklet ikke i fjor	<input type="radio"/> 5																																
SykUka	Hvor ofte syklet du på denne tiden av året i fjor (2015) for...																																
• range:* <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mer enn 4 dager i uka</th> <th>2 til 4 dager i uka</th> <th>1 dag i uka</th> <th>1 til 3 dager i måneden</th> <th>Sjeldnere</th> <th>Aldri</th> <th></th> </tr> <tr> <th></th> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>...transport</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>...trening/rekreasjon</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>			Mer enn 4 dager i uka	2 til 4 dager i uka	1 dag i uka	1 til 3 dager i måneden	Sjeldnere	Aldri			1	2	3	4	5	6		...transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1	...trening/rekreasjon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
	Mer enn 4 dager i uka	2 til 4 dager i uka	1 dag i uka	1 til 3 dager i måneden	Sjeldnere	Aldri																											
	1	2	3	4	5	6																											
...transport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1																										
...trening/rekreasjon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2																										
Say																																	
Så litt om sykkel sykkelbruken din i år																																	
syklet_sist_uk	Har du syklet i løpet av den siste uka?																																
• range:* Ja <input type="radio"/> 1																																	
• skip:fullspm_1 Nei <input type="radio"/> 2																																	
SykKm	Omtrent hvor langt syklet du sist uke (i løpet av de 7 siste dagene)? (Skriv 0 dersom du ikke syklet for formålet beskrevet)																																
• range:0:999 Sykling til/fra arbeid, skole eller andre transportformål, kilometer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1 Sykling for trening (utenom det du evt har nevnt over), kilometer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 2																																	

ID:Gange	
fyllspn_1	fyllspn_1
<ul style="list-style-type: none"> • range:* • afilla:sys_timenowf c <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1 <p>Fylles inn automatisk</p>	
Information	
<ul style="list-style-type: none"> • filter:\syklet_sist_uke.a=1 Vi ønsker nå å vite litt om hvor mye tid du har brukt på å være fysisk aktiv den siste uka, utover sykkelreisene dine. Tenk på de aktivitetene du har gjort på fritiden din for rekreasjon eller trening. • filter:\syklet_sist_uke.a=1 Ikke inkluderer aktiviteter du allerede har oppgitt (sykling for trening og/eller transport) • filter:\syklet_sist_uke.a=2 Vi ønsker nå å vite litt om hvor mye tid du har brukt på å være fysisk aktiv den siste uka. Tenk på de aktivitetene du har gjort på fritiden din for rekreasjon eller trening. 	
GangeTid_IPA Q2	Hvor ofte har du gått mer enn 20 minutter i løpet av den siste uka (i løpet av de siste 7 dagene) ? Vi tenker både på gange for transport og for rekreasjon.
<ul style="list-style-type: none"> • range:0:300 <p>Antall ganger <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1</p>	

ID:IPAQFysAk	
Say	
<ul style="list-style-type: none"> • filter:lsyklet_sist_uke.a=1 Husk: Ikke inkluder aktiviteter du allerede har oppgitt tidligere i skjemaet (sykling for trening og/eller transport)	
IPAQ	Hvor mange dager i løpet av de siste 7 dagene har du utført ulike former for fysisk aktivitet? Med middels anstrengende mener vi aktivitet som får deg til puste litt mer enn vanlig: rask gange, lett jogging, rolig ballspill, osv. Med meget anstrengende mener vi aktivitet som får deg til å puste mye mer enn vanlig: aerobics, tunge løft, rask løping osv. Ta bare med aktiviteter over 10 minutters varighet
<ul style="list-style-type: none"> • range:0:7 	
Antall dager , middels anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> 1	
Antall dager , meget anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> 2	
IPAQ_1	Hvor mange timer i løpet av de siste 7 dagene har du brukt totalt på å gjøre ulike former for fysisk aktivitet? Med middels anstrengende mener vi aktivitet som får deg til puste litt mer enn vanlig: rask gange, lett jogging, rolig ballspill, osv. Med meget anstrengende mener vi aktivitet som får deg til å puste mye mer enn vanlig: aerobics, tunge løft, rask løping osv. Ta bare med aktiviteter over 10 minutters varighet
<ul style="list-style-type: none"> • range:0:20 	
Antall timer middels anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1	
Antall timer meget anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2	

ID:Dagbok	
Say	
Vi ønsker å vite hvordan du beveget deg utenfor boligen din i går.	
ReiseDagen	Tenk på alle slags reiser du tok, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Ikke glem å ta med korte gang- eller sykkelturner Legg merke til at en reise kan bestå av flere TURER. Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet. Som et eksempel, en reise hjemmefra via barnehage til jobb er to turer. Tur 1 har reiseformål "Hente-/bringe-/følgereise". Tur 2 har reiseformål "Reise til/fra arbeid". Hadde du noen reiser utenfor hjemmet i går?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

ID:Dagbok1
filter:\ReiseDagen.a=1

Dagbok_2.A		Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går. Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.														
		Turens formål														
		Reise til/fra arbeid	Reise til/fra skole	Reise i arbeid	Innkjøp – dagligvarer o.l.	Div ærend – bank/post, reisebyrå etc.	Medisinske tjenester – lege/sykehus, tannlege	Hente/bringe/følge reisende	Besøk hos familie, venner, sykebesøk	Fritidsreiser, teater, restaurant, pub, sport arrangement, mv.	Organiserte fritidsaktiviteter; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	Treningsområde	Lengre reise – hyttetur, og lignende	Annet formål	HJEM	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
Tur 1		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	1
Tur 2		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	2
Tur 3		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	3
Tur 4		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	4
Tur 5		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	5
Tur 6		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	6

Dagbok_2.B		Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går. Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.						
		Transportmiddel						
		Til fots hele veien	Sykkel	El-sykkel	Moped	Bil	Kollektivtransport	
		1	2	3	4	5	6	
Tur 1		○	○	○	○	○	○	1
Tur 2		○	○	○	○	○	○	2
Tur 3		○	○	○	○	○	○	3
Tur 4		○	○	○	○	○	○	4
Tur 5		○	○	○	○	○	○	5
Tur 6		○	○	○	○	○	○	6

Dagbok_2.C	Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går. Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet. Antall kilometer	
Tur 1	<input type="text"/>	<input type="text"/> 1
Tur 2	<input type="text"/>	<input type="text"/> 2
Tur 3	<input type="text"/>	<input type="text"/> 3
Tur 4	<input type="text"/>	<input type="text"/> 4
Tur 5	<input type="text"/>	<input type="text"/> 5
Tur 6	<input type="text"/>	<input type="text"/> 6

Dagbok_2.D	Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går. Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet. Tidsforbruk, antall minutter	
Tur 1	<input type="text"/>	<input type="text"/> 1
Tur 2	<input type="text"/>	<input type="text"/> 2
Tur 3	<input type="text"/>	<input type="text"/> 3
Tur 4	<input type="text"/>	<input type="text"/> 4
Tur 5	<input type="text"/>	<input type="text"/> 5
Tur 6	<input type="text"/>	<input type="text"/> 6

FlereTurer	Hadde du flere enn seks turer i går?	
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Dagbok_2.a.6=* ♦ range:* 		
Ja	<input type="radio"/>	1
Nei	<input type="radio"/>	2

ID:Forventinger_EL								
Information								
Vi ønsker å vite litt om hvilke forventninger og ønsker som ligger bak kjøpet av en elsykkel. Her følger noen påstander som vi vil at du skal ta stilling til:								
grunner_EL	Jeg bestemte meg for å kjøpe en elsykkel fordi...							
• range:*	1 Helt uenig 1	2	3	4	5	6	7 Helt enig 7	
... jeg ønsker å sykle i terreng som virket for bratt for å sykle eller gå	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
... jeg synes det gir en god følelse å sykle med en elsykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
... jeg sparer tid på en elsykkel sammenlignet med andre reisemidler /reisealternativer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
... jeg ønsker å bruke mer tid utendørs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
... jeg ønsker å transportere ting, dyr eller mennesker med elsykkelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
... jeg ønsker å bli mer aktiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
... jeg ønsker å redusere utslipp (luftforurensning, klimagasser) og gjøre noe som er miljøvennlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
... andre grunner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
andre_grunner_EL	Hvilke andre grunner tenker du på?							
* filter:(\grunner_EL.a.8=2)(\grunner_EL.a.8=2)(\grunner_EL.a.8=3)(\grunner_EL.a.8=4)(\grunner_EL.a.8=5)(\grunner_EL.a.8=6)(\grunner_EL.a.8=7)								
Open								

forhold_EL	I hvilken grad har følgende forhold påvirket ditt valg om å kjøpe elsykkel?				
• range:*					
	Ingen grad 1	I liten grad 2	I noen grad 3	I stor grad 4	
Har prøvd en elsykkel tidligere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Støtteordningen fra kommunen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Omtale av elsykkel i medier (aviser, tv)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Omtale av elsykkel på sosiale medier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Venners/andres anbefaling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Annet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

annet_forhold	Hvilke andre andre forhold tenker du på?
• filter:(\forhold_EL.a.6=1) (\forhold_EL.a.6=2) (\forhold_EL.a.6=3) (\forhold_EL.a.6=4)	
	Open

ID:Avslutning	
Say	
For den resterende kartleggingen er det 2 alternativer:	
alternativ	<p>Vi har utviklet en helt ny og spennende app som sparer tid for deg og oss! Appen registrerer dine daglige reiser, helt automatisk. Du kan følge med (om du vil), eller du kan la kjøre i bakgrunnen uten å løfte en finger. Appen er optimalisert for å bruke minst mulig strøm. Det er enkelt både for deg, og for oss - da det gir oss viktig informasjon om daglige reiser i Oslo. Dataene deles anonymt med TØI.</p> <p>Vi vil gjerne at du bruker denne for neste del av datainnsamlingen. Mer informasjon kommer over påske (i uke 13).</p> <p>Du kan gå inn på lenken nedenfor for å sjekke ut applikasjonen (side åpnes i nytt vindu).</p> <p>Du må velge et av alternativene nedenfor for å slutføre undersøkelsen.</p>
<p>• range:*</p> <p>Ja, jeg vil være med å teste ut en ny app <input type="radio"/> 1</p> <p>Jeg vil heller svare på 3 undersøkelser <input type="radio"/> 2</p>	
hvorfor_ikke	Vi ønsker gjerne å vite årsaken til at du ikke ønsker å bruke appen? (klikk på neste dersom du ikke ønsker å svare)
<p>• filter:\alternativ.a=2</p> <p style="text-align: right;">Open</p>	
Kommentarer	Har du noen kommentarer til undersøkelsen kan du skrive dem her:
<p>Klikk neste for å komme til kvitteringssiden</p> <p style="text-align: right;">Open</p>	
sluttid	Tid for avslutning av intervjuet
<p>• range:*</p> <p>• afilla:sys_timenowf c <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1</p> <p>Fylles inn automatisk</p>	
brukttid	Tid brukt på intervjuet
<p>• range:*</p> <p>• afilla:sys_elapsedtime c <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1</p> <p>Fylles inn automatisk</p>	

Preview of 'Undersokelse Elsykkel Oslo versjon 2', version 11.0. Created 20.05.2016, 10.56

ID:Kvittering

tid2	Tidspunkt
<ul style="list-style-type: none"> • range:* • afilla:sys_timenowf c tid	<input style="width: 60px; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> 1
<ul style="list-style-type: none"> • afilla:sys_date c dato	<input style="width: 60px; height: 15px; border: 1px solid black;" type="text"/> 2

Information

- **exit:**yes
- **filter:**\alternativ.a=1
- **mailto:**script:concat2(\epost.a,',postmottak@ene.oslo.kommune.no')
- **redirect:**https://www.toi.no
- **status:**COMPLETE

Elsykkel Oslo: Kvittering for utfylt spørreskjema nr. 1
 Prøvekampanje: Tilskudd til kjøp av elsykkel
 Denne kvitteringen er dokumentasjon på besvart spørreskjema 1. Kvittering er sendt direkte til Oslo kommune.

Saksnummer:
 Dato for besvarelse:
 Unikt kontrollnummer:
 E-post for tilsendt kvittering:
 Vi sender deg informasjon om appen innen en uke.
 Fram til da kan du lese mer om den på
<http://www.dat.nl/en/products/sensedat/>

Klikk
 neste
 for å avslutte undersøkelsen

Information

- **exit:**yes
- **filter:**\alternativ.a=2
- **mailto:**script:concat2(\epost.a,',postmottak@ene.oslo.kommune.no')
- **redirect:**https://www.toi.no
- **status:**COMPLETE

Elsykkel Oslo: Kvittering for utfylt spørreskjema nr. 1
 Prøvekampanje: Tilskudd til kjøp av elsykkel
 Denne kvitteringen er dokumentasjon på besvart spørreskjema 1. Kvittering er sendt direkte til Oslo kommune.

Saksnummer:
 Dato for besvarelse:
 Unikt kontrollnummer:
 E-post for tilsendt kvittering:

Klikk
 neste
 for å avslutte undersøkelsen

Preview of 'Undersokelse Elsykkel Oslo versjon 2', version 11.0. Created 20.05.2016, 10.56

Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel Preview of version 4.0

ID:Informasjon_alle	
startdato_1	Dato for oppstart av intervjuet
<ul style="list-style-type: none">• range:*• afilla:sys_date c Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
starttid	Tid for oppstart av intervjuet
<ul style="list-style-type: none">• range:*• afilla:sys_timenowf c Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
random	Randomvariabel
<ul style="list-style-type: none">• range:*• afilla:sys_random c Fylles inn automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
respondent	Respondentnummer til matching
<ul style="list-style-type: none">• range:script:mktimerandom(\starttid.a.1,\random.a.1)• afilla:sys_range c Genereres automatisk	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Information	
Spørreundersøkelse om dine daglige reiser og sykkelbruk	

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

ID:Bakgrunn					
Say					
Først litt om deg					
Kjonn	Er du mann eller kvinne?				
♦ range:*					
Mann	<input type="radio"/> 1				
Kvinne	<input type="radio"/> 2				
Arstall	Hvilket år er du født?				
♦ range:1916:1998					
Skriv inn årstall <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1					
Arstall_1	Hva er postnummeret ditt?				
♦ range:0001:9999					
Skriv inn postnummer <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1					
Hovedbes	Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?				
♦ range:*					
Yrkesaktiv	<input type="radio"/> 1				
Går på skole, studerer	<input type="radio"/> 2				
Pensjonist, AFP el.l.	<input type="radio"/> 3				
Hjemmeværende/ Omsorgsarbeid hjemme	<input type="radio"/> 4				
Fødsels-permisjon	<input type="radio"/> 5				
Langvarig sykmeldt eller ufør	<input type="radio"/> 6				
Arbeidsledig, uten inntekt	<input type="radio"/> 7				
Annet	<input type="radio"/> 8				
Tilgang	Eier du eller har du tilgang til...				
♦ range:*					
	Eier ikke	Eier ikke, men har tilgang	Eier, men sjelden tilgang	Eier, og har god tilgang	
	1	2	3	4	
...bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...MC/Moped	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
... sykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
... elsykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

transport_arb	Hva var ditt hovedtransportmiddel (det du reiste lengst med) ved dine daglige transportreiser...						
<ul style="list-style-type: none"> • range:4:5 1 try \Tilgang.a.1=2:4 2 try \Tilgang.a.2=2:4 3 try \Tilgang.a.3=2:4 6 try \Tilgang.a.4=2:4 							
	Bil 1	MC/moped 2	Sykkel 3	Gange 4	Offentlig transport 5	Elsykkel 6	
...en typisk uke i april i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...en typisk uke i juni i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
...en typisk uke i september i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3

AntKm	Omtrent hvor lang er reiseveien din hjemmefra til arbeid/skole?
<ul style="list-style-type: none"> • filter:(\Hovedbes.a=1)(\Hovedbes.a=2) • range:* 	
i kilometer, en vei	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Vaner_bil	Ta stilling til følgende påstand Å bruke bil på mine daglige transportreiser er noe...							
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 								
	1 Passer ikke 1	2 2	3 3	4 4	5 5	6 6	7 Passer helt 7	
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...jeg gjør automatisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2

Vaner_sykkel	Ta stilling til følgende påstand Å bruke sykkel på mine daglige transportreiser er noe...							
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 								
	1 Passer ikke 1	2 2	3 3	4 4	5 5	6 6	7 Passer helt 7	
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...jeg gjør automatisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2

PBH_innsats	Hvor mye innsats kreves av deg for å benytte sykkelen på dine hverdagsreiser, dersom du bestemmer deg for det?
1 Svært liten innsats	<input type="radio"/> 1
2	<input type="radio"/> 2
3	<input type="radio"/> 3
4	<input type="radio"/> 4
5	<input type="radio"/> 5
6	<input type="radio"/> 6

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

PBH_innsats	Hvor mye innsats kreves av deg for å benytte sykkelen på dine hverdagsreiser, dersom du bestemmer deg for det?
7 Svært stor innsats	<input type="radio"/> 7

PBH_kontroll	Hvor stor frihet har du til å velge om du skal sykle på dine hverdagsreiser, dersom du bestemmer deg for det?
1 Svært liten frihet	<input type="radio"/> 1
2	<input type="radio"/> 2
3	<input type="radio"/> 3
4	<input type="radio"/> 4
5	<input type="radio"/> 5
6	<input type="radio"/> 6
7 Svært stor frihet	<input type="radio"/> 7

Say
Ta stilling til følgende påstander

Intensjon_sykk el	Jeg ønsker å sykle mer i den nærmeste fremtiden
1 Helt uenig	<input type="radio"/> 1
2	<input type="radio"/> 2
3	<input type="radio"/> 3
4	<input type="radio"/> 4
5	<input type="radio"/> 5
6	<input type="radio"/> 6
7 Helt enig	<input type="radio"/> 7

Intensjon_bil	Jeg ønsker å kjøre mindre bil i den nærmeste fremtiden
1 Helt uenig	<input type="radio"/> 1
2	<input type="radio"/> 2
3	<input type="radio"/> 3
4	<input type="radio"/> 4
5	<input type="radio"/> 5
6	<input type="radio"/> 6
7 Helt enig	<input type="radio"/> 7

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

ID:tidligere_el																															
Say																															
Vi ønsker å vite litt om dine erfaringer med elsykkel																															
HentetEL	Du har oppgitt at du eier en elsykkel, hvor lenge er det siden du tok i bruk denne?																														
<ul style="list-style-type: none"> • filter:(\Tilgang.a.4=3) (\Tilgang.a.4=4) • range:* 																															
Mindre enn en uke siden	<input type="radio"/> 1																														
1-2 uker siden	<input type="radio"/> 2																														
3-4 uker siden	<input type="radio"/> 3																														
5-6 uker siden	<input type="radio"/> 4																														
7-8 uker siden	<input type="radio"/> 5																														
9-10 uker side	<input type="radio"/> 6																														
mer enn 10 uker siden	<input type="radio"/> 7																														
Kunnskap_EL	Hvor mye vet du om elsykler?																														
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 																															
Ingenting	<input type="radio"/> 1																														
Lite	<input type="radio"/> 2																														
Noe	<input type="radio"/> 3																														
Mye	<input type="radio"/> 4																														
Svært mye	<input type="radio"/> 5																														
PaastElsyk	Ta stilling til følgende påstander																														
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 																															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Sant 1</th> <th>Usant 2</th> <th>Vet ikke 3</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Elsykler gjør at man slipper å trå rundt</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Elsykler er ikke lovlige i salg i Norge</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Motoren på en elsykkel virker kun når man trår rundt</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Motoren på en elsykkel kan oppnå samme hastighet som en moped</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Motoren på en elsykkel lades opp når man bremses</td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>5</td> </tr> </tbody> </table>		Sant 1	Usant 2	Vet ikke 3		Elsykler gjør at man slipper å trå rundt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1	Elsykler er ikke lovlige i salg i Norge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2	Motoren på en elsykkel virker kun når man trår rundt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3	Motoren på en elsykkel kan oppnå samme hastighet som en moped	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4	Motoren på en elsykkel lades opp når man bremses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
	Sant 1	Usant 2	Vet ikke 3																												
Elsykler gjør at man slipper å trå rundt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1																											
Elsykler er ikke lovlige i salg i Norge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2																											
Motoren på en elsykkel virker kun når man trår rundt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3																											
Motoren på en elsykkel kan oppnå samme hastighet som en moped	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4																											
Motoren på en elsykkel lades opp når man bremses	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5																											
Holdn_Elsykke I	Ta stilling til følgende påstander																														
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 																															
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>1 Helt uenig</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th>7 Helt enig</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> </tr> </tbody> </table>	1 Helt uenig	2	3	4	5	6	7 Helt enig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																
1 Helt uenig	2	3	4	5	6	7 Helt enig																									
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>																									

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

Holdn_Elsykke I	Ta stilling til følgende påstander							
	1	2	3	4	5	6	7	
Elsykler er tåpelige	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Folk kan like gjerne bruke elsykkel som vanlig sykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Elsykler er kun for folk med funksjonshemming	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Elsykler er ikke farligere enn andre sykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
De som kjøper seg elsykkel er late	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

Say
<p>♦ filter:(\Tilgang.a.4=1)(\Tilgang.a.4=2)</p> <p>En el-sykkel er en sykkel som har et lite oppladbart batteri og en hjelpemotor. Sykkelen er som en vanlig sykkel, men motoren bidrar når det er tungt å trå, som i motbakker, ved oppstart og motvind. Toppfarten til motoren er 25 km/t.</p>

kjope_EL	Hvis du skulle kjøpt deg en sykkel i dag, ville du vurdert elsykkel?
♦ filter:(\Tilgang.a.4=1)(\Tilgang.a.4=2)	
♦ range:*	
Ja, absolutt	<input type="radio"/> 1
Ja, kanskje	<input type="radio"/> 2
Tror ikke det	<input type="radio"/> 3
Nei, helt sikkert ikke	<input type="radio"/> 4
Vet ikke	<input type="radio"/> 5

ID:Sykkelbruk_2015										
Say										
Vi vil gjerne vite litt om sykkelbruken din i fjor (2015)										
sykkel_2015	Omtrent hvor mange kilometer syklet du på vanlig sykkel...									
<ul style="list-style-type: none"> • range:* 										
	jeg sykle t ikke	1-5 km	6-10 km	11- 15 km	16-20 km	21- 25 km	26- 30 km	31- 35 km	36- 40 km	40 +
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
...en typisk uke i april i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1
...en typisk uke i juni i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 2
...en typisk uke i september i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 3
sykkel_2015_E L	Omtrent hvor mange kilometer syklet du på elsykkel...									
<ul style="list-style-type: none"> • filter:(!transport_arb.a.1=6)(!transport_arb.a.2=6)(!transport_arb.a.3=6) • range:* 										
	jeg sykle t ikke	1-5 km	6-10 km	11- 15 km	16-20 km	21- 25 km	26- 30 km	31- 35 km	36- 40 km	40 +
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
...en typisk uke i april i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 1
...en typisk uke i juni i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 2
...en typisk uke i september i fjor (2015)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/> 3

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

ID:sykelbruk	
SykMnd	Hvor mange måneder syklet du i fjor?
♦ range:0:12	
Antall måneder	<input type="text" value="1"/>
Formal	Til hvilke formål syklet du i fjor?
Kun (mest) trening	<input type="radio"/> 1
Kun (mest) for å komme fra A til B (transportformål)	<input type="radio"/> 2
Til trening og for å komme fra A til B (transportformål)	<input type="radio"/> 3
Til andre formål	<input type="radio"/> 4
SykUka	Hvor ofte syklet du på denne tiden av året i fjor (2015) for...
♦ range:*	
	Mer enn 4 dager i uka 2 til 4 dager i uka 1 dag i uka 1 til 3 dager i måneden Sjeldnere Aldri
	1 2 3 4 5 6
...transport	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1
...trening/rekreasjon	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 2
Say	
Så litt om sykkel sykkelbruken din i år	
syklet_sist_uk e	Har du syklet i løpet av den siste uka?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
♦ skip:fullspm_1	<input type="radio"/> 2
Nei	
SyKkm	Omtrent hvor langt syklet du sist uke (i løpet av de 7 siste dagene)? (Skriv 0 dersom du ikke syklet for formålet beskrevet)
♦ range:0:999	
Sykling til/fra arbeid, skole eller andre transportformål, kilometer	<input type="text" value="1"/>
Sykling for trening (utenom det du evt har nevnt over), kilometer	<input type="text" value="2"/>

ID:Gange	
fyllspn_1	fyllspn_1
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* ♦ afilla:sys_timenowf c Fylles inn automatisk <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	
Information	
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\syklet_sist_uke.a=1 Vi ønsker nå å vite litt om hvor mye tid du har brukt på å være fysisk aktiv den siste uka, utover sykkelreisene dine. Tenk på de aktivitetene du har gjort på fritiden din for rekreasjon eller trening. ♦ filter:\syklet_sist_uke.a=1 Ikke inkluderer aktiviteter du allerede har oppgitt (sykling for trening og/eller transport) ♦ filter:\syklet_sist_uke.a=2 Vi ønsker nå å vite litt om hvor mye tid du har brukt på å være fysisk aktiv den siste uka. Tenk på de aktivitetene du har gjort på fritiden din for rekreasjon eller trening. 	
GangeTid_IPA Q2	Hvor ofte har du gått mer enn 20 minutter i løpet av den siste uka (i løpet av de siste 7 dagene) ?
Vi tenker både på gange for transport og for rekreasjon.	
<ul style="list-style-type: none"> ♦ range:0:300 Antall ganger <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

ID:IPAQFysAk	
Say	
<p>♦ filter:\syklet_sist_uke.a=1 Husk: Ikke inkludér aktiviteter du allerede har oppgitt tidligere i skjemaet (sykling for trening og/eller transport)</p>	
IPAQ	<p>Hvor mange dager i løpet av de siste 7 dagene har du utført ulike former for fysisk aktivitet?</p> <p>Med middels anstrengende mener vi aktivitet som får deg til puste litt mer enn vanlig: rask gange, lett jogging, rolig ballspill, osv. Med meget anstrengende mener vi aktivitet som får deg til å puste mye mer enn vanlig: aerobics, tunge løft, rask løping osv. Ta bare med aktiviteter over 10 minutters varighet</p>
♦ range: 0:7	
Antall dager , middels anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> 1	
Antall dager , meget anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> 2	
IPAQ_1	<p>Hvor mange timer i løpet av de siste 7 dagene har du brukt totalt på å gjøre ulike former for fysisk aktivitet?</p> <p>Med middels anstrengende mener vi aktivitet som får deg til puste litt mer enn vanlig: rask gange, lett jogging, rolig ballspill, osv. Med meget anstrengende mener vi aktivitet som får deg til å puste mye mer enn vanlig: aerobics, tunge løft, rask løping osv. Ta bare med aktiviteter over 10 minutters varighet</p>
♦ range: 0:20	
Antall timer middels anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1	
Antall timer meget anstrengende (utenom sykkelreiser) <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2	

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

ID:Dagbok	
Say	
Vi ønsker å vite hvordan du beveget deg utenfor boligen din i går.	
ReiseDagen	Tenk på alle slags reiser du tok, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Ikke glem å ta med korte gang- eller sykkelturet Legg merke til at en reise kan bestå av flere TURER. Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet. Som et eksempel, en reise hjemmefra via barnehage til jobb er to turer. Tur 1 har reisemål "Hente-/bringe-/følgerise". Tur 2 har reisemål "Reise til/fra arbeid". Hadde du noen reiser utenfor hjemmet i går?
• range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

ID:Dagbok1
filter:\ReiseDagen.a=1

Dagbok_2.A Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går.
Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.

Turens formål

	Reise til/fra arbeid	Reise til/fra skole	Reise i arbeid	Innkjøp – dagligvarer o.l.	Div ærend – bank/post, reisebyrå etc.	Medisinske tjenester – sykehus, tannlege	Hente-/bringe/følge reisende	Besøk – privat besøk hos familie, venner, sykebesøk	Fritidsreise – kino, teater, restaurant, pub, sport sarra, nge, ment, mv	Organisert fritidsaktivitet; musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	Trenings/ mosjon / luftehund som hovedformål	Lengre reise – hyttetur, ferie og lignende	Annet formål	HJEM
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Tur 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dagbok_2.B Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går.
Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.

Transportmiddel

	Til fots hele veien	Sykkel	Ei-sykkel	Moped	Bil	Kollektivtransport	
	1	2	3	4	5	6	
Tur 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe Ei-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

Dagbok_2.C	
Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går. Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.	
Antall kilometer	
Tur 1	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Tur 2	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 2
Tur 3	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 3
Tur 4	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 4
Tur 5	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 5
Tur 6	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 6

Dagbok_2.D	
Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går. Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.	
Tidsforbruk, antall minutter	
Tur 1	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Tur 2	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 2
Tur 3	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 3
Tur 4	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 4
Tur 5	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 5
Tur 6	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 6

FlereTurer	Hadde du flere enn seks turer i går?
<ul style="list-style-type: none"> • filter:\Dagbok_2.a.6=* • range:* 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

ID:Forventinger_EL_onske
filter:(\kjope_EL.a=1)(\kjope_EL.a=2)

Information

Du har oppgitt at du ville vurdert å kjøpe elsykkel. Vi ønsker å vite litt om hvilke forventninger og ønsker som ligger bak en slik vurdering. Her følger noen påstander som vi vil at du skal ta stilling til:

grunner_EL_kontroll	Jeg kan tenke meg å kjøpe en elsykkel fordi...							
♦ range:*								
	1 Helt uenig	2	3	4	5	6	7 Helt enig	
	1	2	3	4	5	6	7	
... jeg ønsker å sykle i terreng som virker for bratt for å sykle eller gå	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
... jeg synes det gir en god følelse å sykle med en elsykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
... jeg sparer tid på en elsykkel sammenlignet med andre reisemidler /reisealternativer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
... jeg ønsker å bruke mer tid utendørs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
... jeg ønsker å transportere ting, dyr eller mennesker med elsykkelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
... jeg ønsker å bli mer aktiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
... jeg ønsker å redusere utslipp (lufforurensning, klimagasser) og gjøre noe som er miljøvennlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
... andre grunner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

andre_grunner_EL_kontroll Hvilke andre grunner tenker du på?

♦ filter:(\grunner_EL_kontroll.a.8=2)(\grunner_EL_kontroll.a.8=2)(\grunner_EL_kontroll.a.8=3)(\grunner_EL_kontroll.a.8=4)(\grunner_EL_kontroll.a.8=5)(\grunner_EL_kontroll.a.8=6)(\grunner_EL_kontroll.a.8=7)

Fyll inn her: Open

forhold_EL_kontroll	I hvilken grad påvirker følgende forhold ønsket om å kjøpe elsykkel?				
• range:*					
	Ingen grad	I liten grad	I noen grad	I stor grad	
	1	2	3	4	
Har prøvd en elsykkel tidligere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Støtteordning (tilskudd)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Omtale av elsykkel i medier (aviser, tv)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Omtale av elsykkel på sosiale medier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Venners/andres anbefaling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Annet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

annet_forhold_kontroll	Hvilke andre andre forhold tenker du på?
•	
filter: (\forhold_EL_kontroll.a.6=1){(\forhold_EL_kontroll.a.6=2){(\forhold_EL_kontroll.a.6=3){(\forhold_EL_kontroll.a.6=4)	
Fyll inn her:	Open

ID:Forventinger_EL_kjøpt
filter:(\Tilgang.a.4=3)(\Tilgang.a.4=4)

Information

Du har oppgitt at du eier en elsykkel. Vi ønsker å vite litt om hvilke forventninger og ønsker som ligger bak kjøpet. Her følger noen påstander som vi ønsker at du skal ta stilling til:

grunner_EL_k	Jeg bestemte meg for å kjøpe en elsykkel fordi...							
♦ range:*	1 Helt uenig	2	3	4	5	6	7 Helt enig	
	1	2	3	4	5	6	7	
... jeg ønsker å sykle i terreng som virket for bratt for å sykle eller gå	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
... jeg synes det gir en god følelse å sykle med en elsykkel	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
... jeg sparer tid på en elsykkel sammenlignet med andre reisemidler /reisealternativer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
... jeg ønsker å bruke mer tid utendørs	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
... jeg ønsker å transportere ting, dyr eller mennesker med elsykkelen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
... jeg ønsker å bli mer aktiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
... jeg ønsker å redusere utslipp (luftforurensning, klimagasser) og gjøre noe som er miljøvennlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
... andre grunner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

andre_grunner_EL_k **Hvilke andre grunner tenker du på?**

♦ filter:(\grunner_EL_k.a.8=2)(\grunner_EL_k.a.8=2)(\grunner_EL_k.a.8=3)(\grunner_EL_k.a.8=4)(\grunner_EL_k.a.8=5)(\grunner_EL_k.a.8=6)(\grunner_EL_k.a.8=7)

Fyll inn her: Open

forhold_EL_k	I hvilken grad har følgende forhold påvirket ditt valg om å kjøpe elsykkel?				
• range:*					
	Ingen grad 1	I liten grad 2	I noen grad 3	I stor grad 4	
Har prøvd en elsykkel tidligere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Omtale av elsykkel i medier (aviser, tv)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Omtale av elsykkel på sosiale medier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Venners/andres anbefaling	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Annet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

annet_forhold_k	Hvilke andre andre forhold tenker du på?
• filter:(\forhold_EL_k.a.5=2)(\forhold_EL_k.a.5=3)(\forhold_EL_k.a.5=4)	
Fyll inn her:	Open

ID:apper	
Say	
Vi ønsker også å vite litt om din erfaring med apper (til mobiltelefon)	
bruk_app	Bruker du noen av disse appene for å registrere aktiviteten din? Her er det mulig å merke av flere alternativ
♦ range:*	
LifeLog	<input type="checkbox"/> 1
Moves	<input type="checkbox"/> 2
Strava	<input type="checkbox"/> 3
RunKeeper	<input type="checkbox"/> 4
Sporty (TV2)	<input type="checkbox"/> 5
♦ exclusive:yes	
Vet ikke hva en app er/bruker ikke app for å registrere aktivitet	<input type="radio"/> 6
Annen aktivitetsapp	Open

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe EI-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

ID:Avslutning	
Say	
For å få gode data trenger vi at du også er med i en etterundersøkelse. Ved å delta også i denne undersøkelsen vil du være med i trekningen av en elsykkel til en verdi av 15 000.	
alternativ	<p>Vi har utviklet en helt ny og spennende app som sparer tid for deg og oss! Appen registrerer dine daglige reiser, helt automatisk. Du kan følge med (om du vil), eller du kan la kjøre i bakgrunnen uten å løfte en finger. Appen er optimalisert for å bruke minst mulig strøm. Vi vil gjerne at du bruker denne for neste del av datainnsamlingen.</p> <p>Du kan gå inn på lenken nedenfor for å sjekke ut applikasjonen (side åpnes i nytt vindu).</p> <p>Du må velge et av alternativene nedenfor for å slutføre undersøkelsen.</p>
<p>• range:*</p> <p>Ja, jeg vil være med å teste ut en ny app <input type="radio"/> 1</p> <p>Jeg vil heller svare på 3 undersøkelser <input type="radio"/> 2</p> <p>Jeg ønsker ikke å kontaktes igjen for dette formål <input type="radio"/> 3</p>	
hvorfor_ikke	Vi ønsker gjerne å vite årsaken til at du ikke ønsker å bruke appen? (klikk på neste dersom du ikke ønsker å svare)
<p>• filter:\alternativ.a=2</p> <p>Skriv her: <input type="text"/> Open</p>	
Say	
For å trekning av gavekort og for å gi informasjon om oppløsningen (dersom du har markert dette som alternativ) trenger vi at du oppgir e-postadressen din.	
samtykke	Samtykke kontaktinfo
<p>• range:*</p> <p>Jeg ønsker å oppgi kontaktinfo <input type="radio"/> 1</p> <p>• skip:Kommentarer</p> <p>Jeg ønsker IKKE å oppgi kontaktinfo <input type="radio"/> 2</p>	
epost	Fyll inn e-postadressen din.
<p>Skriv inn e-postadressen din <input type="text"/> Open</p> <p>Gjenta e-postadressen <input type="text"/> Open</p>	
kontakt	Er det i orden at vi kontakter deg senere med spørsmål om å delta i andre undersøkelser ved Transportøkonomisk institutt?
<p>• range:*</p> <p>Ja <input type="radio"/> 1</p> <p>Nei <input type="radio"/> 2</p>	

Preview of 'Undersøkelse kontrollgruppe El-sykkel', version 4.0. Created 11.07.2016, 09.17

Etterundersøkelse (T2) Elsyklister

Etterundersøkelse (T2) Elsykkel Oslo Preview of version 4.0

ID:Informasjon_alle	
startdato	Dato for oppstart av intervjuet
◆ range:*	
◆ afilla:sys_date c	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Fylles inn automatisk	
starttid	Tid for oppstart av intervjuet
◆ range:*	
◆ afilla:sys_timenowf c	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Fylles inn automatisk	
saksnummer_fyll	Fyll inn saksnummer (oppgitt i tilsagnsbrev) Eksempel på saksnummer er: P12345
◆ range:*	
Saksnummer	<input type="text"/> Open
rekruttering_app	Svaralternativ
◆ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Moves	<input type="radio"/> 3
Information	
Velkommen til siste del av kartleggingen i forbindelse med tilskuddsordningen for elsykkel	

ID:tidligere_el

kjopt_EL	Hvor langt har du kommet i kjøpeprosessen av elsykkelen, som du har mottatt støtte for?
♦ range:*	
Jeg har ikke kjøpt meg elsykkel	<input type="radio"/> 1
Jeg har kjøpt, men ikke enda tatt i bruk	<input type="radio"/> 2
Jeg har kjøpt, og tatt i bruk	<input type="radio"/> 3

ID: datoer_el filter:\kjopt_EL.a=2:3	
Dato_elsykkel_kjop	Dato
♦ filter:\kjopt_EL.a=2 \kjopt_EL.a=3 Velg dato for når du kjøpte elsykkelen Open	
dato_kjop_ca	Du lot feltet for dato stå tomt. Hvor lenge er det omtrent (i uker) siden du tok i bruk elsykkelen, som du har mottatt støtte for?
♦ filter:\Dato_elsykkel_kjop.a=- ♦ range:*	
Mindre enn en uke siden	<input type="radio"/> 1
1-2 uker siden	<input type="radio"/> 2
3-4 uker siden	<input type="radio"/> 3
5- 6 uker siden	<input type="radio"/> 4
7-8 uker siden	<input type="radio"/> 5
9-10 uker siden	<input type="radio"/> 6
mer enn 10 uker siden	<input type="radio"/> 7
Dato_elsykkel	Dato
♦ filter:\kjopt_EL.a=3 Velg dato for når du tok elsykkelen i bruk Open	
HentetEL	Du lot feltet for dato stå tomt. Hvor lenge er det omtrent (i uker) siden du tok i bruk elsykkelen, som du har mottatt støtte for?
♦ filter:\Dato_elsykkel.a=- ♦ range:*	
Mindre enn en uke siden	<input type="radio"/> 1
1-2 uker siden	<input type="radio"/> 2
3-4 uker siden	<input type="radio"/> 3
5- 6 uker siden	<input type="radio"/> 4
7-8 uker siden	<input type="radio"/> 5
9-10 uker siden	<input type="radio"/> 6
mer enn 10 uker siden	<input type="radio"/> 7
prisklasse	I hvilken prisklasse ligger sykkelen du har kjøpt?
♦ range:*	
Under 15 000	<input type="radio"/> 1
15 001- 20 000	<input type="radio"/> 2
20 001- 25 000	<input type="radio"/> 3
25 001- 30 000	<input type="radio"/> 4
Over 30 000	<input type="radio"/> 5

ID:Bakgrunn

transport_arb | **Hva var ditt hovedtransportmiddel (det du reiste lengst med) ved dine daglige transportreiser...**

♦ range:*	Bil	MC/moped	Sykkel	Gange	Offentlig transport	Elsykkel	
	1	2	3	4	5	6	
...en typisk uke i april i år (2016)?	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

Say
Ta stilling til følgende påstand

Vaner_bil | **Å bruke bil på mine daglige transportreiser er noe...**

♦ range:*	1 Passer ikke	2	3	4	5	6	7 Passer helt	
	1	2	3	4	5	6	7	
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...jeg gjør automatisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2

Say
Ta stilling til følgende påstand

Vaner_sykkel | **Å bruke sykkel på mine daglige transportreiser er noe...**

♦ range:*	1 Passer ikke	2	3	4	5	6	7 Passer helt	
	1	2	3	4	5	6	7	
...jeg gjør uten å tenke meg om	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...jeg gjør automatisk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2

PBH_innsats | **Hvor mye innsats kreves av deg for å benytte sykkel på dine hverdagsreiser, dersom du bestemmer deg for det?**

1 Svært liten innsats	<input type="radio"/>	1
2	<input type="radio"/>	2
3	<input type="radio"/>	3
4	<input type="radio"/>	4
5	<input type="radio"/>	5
6	<input type="radio"/>	6
7 Svært stor innsats	<input type="radio"/>	7

PBH_kontroll	Hvor stor frihet har du til å velge om du skal sykle på dine hverdagsreiser, dersom du bestemmer deg for det?
1	Svært liten frihet <input type="radio"/> 1
2	<input type="radio"/> 2
3	<input type="radio"/> 3
4	<input type="radio"/> 4
5	<input type="radio"/> 5
6	<input type="radio"/> 6
7	Svært stor frihet <input type="radio"/> 7

plan_kjøpe	Når omtrent har du planer om å kjøpe elsykkelen du har mottatt støtte for?
♦ range:*	
Innen en uke	<input type="radio"/> 1
om 1-2 uker	<input type="radio"/> 2
om 3-4 uker	<input type="radio"/> 3
om 5- 6 uker	<input type="radio"/> 4
om 7-8 uker	<input type="radio"/> 5
om 9-10 uker	<input type="radio"/> 6
om mer enn 10 uker	<input type="radio"/> 7
Jeg kommer ikke til å benytte meg av støtten	<input type="radio"/> 8

ID:sykkelbruk	
Say	
Så litt om sykkelbruken din den siste uka	
syklet_sist_uk e	Har du syklet i løpet av den siste uka?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
♦ skip:fillspm_1	
Nei	<input type="radio"/> 2
SykKm	Omtrent hvor langt syklet du sist uke (i løpet av de 7 siste dagene)? (Skriv 0 dersom du ikke syklet for formålet beskrevet)
♦ range:0:999	
Sykling til/fra arbeid, skole eller andre transportformål, kilometer	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Sykling for trening (utenom det du evt har nevnt over), kilometer	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 2

ID:Gange	
fillspm_1	fillspm_1
♦ range:*	
♦ afilla:sys_timenowf c	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Fylles inn automatisk	
Information	
♦ filter:\syklet_sist_uke.a=1 Vi ønsker nå å vite litt om hvor mye tid du har brukt på å være fysisk aktiv den siste uka, utover sykkelreisene dine. Tenk på de aktivitetene du har gjort på fritiden din for rekreasjon eller trening.	
♦ filter:\syklet_sist_uke.a=1 Ikke inkluderer aktiviteter du allerede har oppgitt (sykling for trening og/eller transport)	
♦ filter:\syklet_sist_uke.a=2 Vi ønsker nå å vite litt om hvor mye tid du har brukt på å være fysisk aktiv den siste uka. Tenk på de aktivitetene du har gjort på fritiden din for rekreasjon eller trening.	
GangeTid_IPA Q2	Hvor ofte har du gått mer enn 20 minutter i løpet av den siste uka (i løpet av de siste 7 dagene) ? Vi tenker både på gange for transport og for rekreasjon.
♦ range:0:300	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Antall ganger	

ID:IPAQFysAk

Say

♦ filter:\syklet_sist_uke a=1
 Husk: Ikke inkluder aktiviteter du allerede har oppgitt tidligere i skjemaet (sykling for trening og/eller transport)

IPAQ	<p>Hvor mange dager i løpet av de siste 7 dagene har du utført ulike former for fysisk aktivitet?</p> <p>Med middels anstrengende mener vi aktivitet som får deg til puste litt mer enn vanlig: rask gange, lett jogging, rolig ballspill, osv. Med meget anstrengende mener vi aktivitet som får deg til å puste mye mer enn vanlig: aerobics, tunge løft, rask løping osv. Ta bare med aktiviteter over 10 minutters varighet</p>
-------------	--

♦ range:0:7

Antall dager , middels anstrengende (utenom sykkelreiser)	<input type="checkbox"/> 1
Antall dager , meget anstrengende (utenom sykkelreiser)	<input type="checkbox"/> 2

IPAQ_1	<p>Hvor mange timer i løpet av de siste 7 dagene har du brukt totalt på å gjøre ulike former for fysisk aktivitet?</p> <p>Med middels anstrengende mener vi aktivitet som får deg til puste litt mer enn vanlig: rask gange, lett jogging, rolig ballspill, osv. Med meget anstrengende mener vi aktivitet som får deg til å puste mye mer enn vanlig: aerobics, tunge løft, rask løping osv. Ta bare med aktiviteter over 10 minutters varighet</p>
---------------	---

♦ range:0:20

Antall timer middels anstrengende (utenom sykkelreiser)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Antall timer meget anstrengende (utenom sykkelreiser)	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 2

ID:Dagbok	
Say	
Vi ønsker å vite hvordan du beveget deg utenfor boligen din i går.	
ReiseDagen	Tenk på alle slags reiser du tok, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Ikke glem å ta med korte gang- eller sykkelturner Legg merke til at en reise kan bestå av flere TURER. Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet. Som et eksempel, en reise hjemmefra via barnehage til jobb er to turer. Tur 1 har reiseformål "Hente-/bringe-/følgereise". Tur 2 har reiseformål "Reise til/fra arbeid". Hadde du noen reiser utenfor hjemmet i går?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

ID:Dagbok1
filter:\ReiseDagen.a=1

Dagbok_2.A Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går.
Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.

Turens formål

	Reise til/fra arbeid	Reise til/fra skole	Reise i arbeid	Innkjøp - dagligvarer o.l.	Div ærend - bank/post, reisebyrå etc.	Medisinske tjenester - lege/sykehus, tannlege	Henting - følger eise	Besøk - privat besøk hos familie, venner, sykebesøk	Fritidsreise - kino, teater, restaurant, pub, sportsarrangement, mv.	Organiserte fritidsaktiviteter, musikk, idrett, trening, organisasjoner mv.	Trenings-/ mosjon / luftehund som hovedformål	Lengre reise - hyttetur, ferie og lignende	Annet formål	HJEM
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Tur 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dagbok_2.B Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går.
Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.

Transportmiddel

	Til fots hele veien	Sykkel	El-sykkel	Moped	Bil	Kollektivtransport
	1	2	3	4	5	6
Tur 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Tur 6	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Dagbok_2.C Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går.
Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet.

Antall kilometer

Tur 1	<input type="text"/>	1
Tur 2	<input type="text"/>	2
Tur 3	<input type="text"/>	3
Tur 4	<input type="text"/>	4
Tur 5	<input type="text"/>	5
Tur 6	<input type="text"/>	6

Dagbok_2.D	Nå vil vi at du skal gjøre rede for alle turene dine i går. Husk at hver gang du stopper for å utføre et gjøremål, regner vi en tur for avsluttet. Tidsforbruk, antall minutter
Tur 1	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Tur 2	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 2
Tur 3	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 3
Tur 4	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 4
Tur 5	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 5
Tur 6	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 6

FlereTurer	Hadde du flere enn seks turer i går?
♦ filter:\Dagbok_2 a.6=*	
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

ID: EIEval filter:\kjopt_EL a=3

Say
Så litt om bruken din av elsykkelen

TypeTur	Til hva slags turer har du brukt elsykkelen mest?
♦ range:*	
Jobb- /skolereiser	<input type="radio"/> 1
Ærend/handleturer	<input type="radio"/> 2
Turer på fritida, trening, rekreasjonsturer	<input type="radio"/> 3

AndreBrukt	Har noen andre enn deg brukt elsykkelen?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
♦ skip:SykOftere Nei	<input type="radio"/> 2

AndreProsent	Hvor stor andel av syklingen, i prosent, har vært gjort av ANDRE enn deg? (angi et estimat)
♦ range:0:100	
Prosent	<input type="text" value=""/> <input type="text" value=""/> 1

SykOftere	Har elsykkelen ført til at du sykler oftere enn før?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

SykLenger	Har elsykkelen ført til at du sykler lenger turer enn før?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

mer_forventet	Har du brukt elsykkelen mer enn du trodde du skulle?
♦ range:*	
Nei, mindre	<input type="radio"/> 1
Nei, som forventet	<input type="radio"/> 2
Ja, litt mer	<input type="radio"/> 3
Ja, mye mer	<input type="radio"/> 4

EkstraKraft	Når du har syklet, hvordan har du utnyttet den ekstra kraften i motoren?							
◆ range:*	1 svært liten grad	2	3	4	5	6	7 svært stor grad	
	1	2	3	4	5	6	7	
Syklet lenger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Syklet fortere på flatmark	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Syklet fortere i bakker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Syklet opp bakker du ellers ikke ville syklet i	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Syklet med bagasje (transport av ting, dyr eller mennesker)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Syklet som før, men med mindre energibruk (blitt mindre svett)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

forventninger	I hvilken grad har elsykkelen møtt dine forventninger om å ...						
◆ range:*	Mye mindre enn forventet	Mindre enn forventet	Som forventet	Mer enn forventet	Mye mer enn forventet	Hadde ingen forventning	
	1	2	3	4	5	6	
...sykle fortere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
...sykle lengre	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
...sykle oftere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
...spare tid, sammenlignet med andre reisealternativer	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
...bli mindre svett	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
...bruke mindre bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
...bli mer aktiv	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

ID:TekstEI filter:\kjopt_EL.a=3	
Fordel	Hva har vært den største fordelene med elsykkelen?
	Open
Ulemper	Har det vært noen ulemper? Hvilke?
	Open
EIKomment	Har du andre kommentarer om el-sykkelen?
	Open

ID:Deltatt_app filter:\rekruttering_app.a=1	
Information	
Du registrerte i førundersøkelsen at du var interessert i å teste ut reiseappen Sense.DAT. Her følger noen spørsmål om bruken av denne.	
brukt_app	Har du brukt reiseappen (Sense.DAT)?
♦ range:*	
Ja, og har den fortsatt installert	<input type="radio"/> 1
Ja, men jeg har nå avinstallert den	<input type="radio"/> 2
Nei	<input type="radio"/> 3
grunn_ikkebruk	Hva var årsaken(e) til at du ikke tok i bruk appen?
♦ filter:\brukt_app.a=3	
♦ range:*	
Jeg glemte det	<input type="checkbox"/> 1
Ikke kompatibel telefon	<input type="checkbox"/> 2
Personvern	<input type="checkbox"/> 3
Fikk ikke tilstrekkelig support	<input type="checkbox"/> 4
Annet	<input type="checkbox"/> 5
grunn_annet	Hvilke andre årsaker? Klikk deg videre dersom du ikke ønsker å utdype
♦ filter:\grunn_ikkebruk.a=5	
Skriv her:	Open
grunn_avinstallert	Hva var årsaken(e) til at du avinstallerte den?
♦ filter:\brukt_app.a=2	
♦ range:*	
Batterikapasitet	<input type="checkbox"/> 1
Misfornøyd med appens nøyaktighet	<input type="checkbox"/> 2
Personvern	<input type="checkbox"/> 3
Fikk ikke tilstrekkelig support	<input type="checkbox"/> 4
Annet	<input type="checkbox"/> 5

grunn_annet_2	Hvilke andre årsaker? Klikk deg videre dersom du ikke ønsker å utdype
♦ filter:\grunn_avinstallert.a=5	
Skriv her: Open	

korreksjoner	Har du korrigert noe av følgende?
♦ filter:\brukt_app.a=1 \brukt_app.a=2	
♦ range:*	
	Ja, hele tiden Ja, i starten Ja, mot slutten Nei
	1 2 3 4
Reisemiddel	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1
Reiseformål	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 2

app_fornoyd	I hvilken grad er du enig i følgende påstander?
♦ filter:\brukt_app.a=1 \brukt_app.a=2	
♦ range:*	
	1 Helt uenig 2 3 4 5 6 7 Helt enig Vet ikke
	1 2 3 4 5 6 7 8
Det har vært gøy å bruke appen	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 1
Bruk av appen har gått utover telefonens batterikapasitet	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 2
Appen lærer av mine korrigeringer	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 3
Appen er nøyaktig i sin beskrivelse av mine reiser	<input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> <input type="radio"/> 4

Kommentarer_app	Har du noen andre kommentarer til applikasjonen?
Skriv her: Open	

ID:Avslutning	
Kommentarer	Har du noen kommentarer til selve undersøkelsen kan du skrive dem her:
Skriv her:	Open
kontakt	<p>Takk for deltakelsen i kartleggingen! For spørsmål om utbetaling av støtte, ta kontakt med Oslo kommune. Du har nå gjennomført den obligatoriske delen av undersøkelsen. Vi er allikevel interessert i å vite mer om hvordan elsykkelen brukes over lengre tid. Er det i orden at vi kontakter deg om noen måneder med invitasjon til en oppfølgingsundersøkelse?</p>
♦ range:*	
Ja, jeg ønsker å kontaktes	<input type="radio"/> 1
Nei, jeg ønsker ikke å kontaktes	<input type="radio"/> 2
sluttid	Tid for avslutning av intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_timenowf c	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Fylles inn automatisk	
bruktid	Tid brukt på intervjuet
♦ range:*	
♦ afilla:sys_elapsedtime c	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1
Fylles inn automatisk	

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no