

**Organisasjonsnummer:** 971183675  
**Foretaksnavn:** Utviklings- og kompetanseetaten  
**Navn:** Mariann Karlstad  
**Kontonummer:** 13150101454  
**Adresse:** Postboks 6538 Etterstad  
**Postnr.:** 0606 Oslo  
**Telefon:** 93640710  
**Mobiltelefon:** 93640710  
**E-post:** mariann.karlstad@uke.oslo.kommune.no

**Mottaker:** Miljødirektoratet  
**Kopimottaker:** Fylkesmannen i Oslo og Akershus

---

**SØKNAD**

**REFERANSENR.:** 16S0CE2F

---

## Støtte til merkostnader ved innkjøp av elsykler

**Type tiltak:** Klimavennlig transport - gjennomføring av tiltak

**Beskriv tiltaket, med vekt på hvem, hva, hvor og hvordan:**

Oslo kommune har ambisiøse klimamål. Vi skal redusere byens CO<sup>2</sup>- og svevestøvutslipp og bidra til å utvikle en by som er attraktiv, effektiv og tilgjengelig for alle. Både etableringen av bilfritt bymiljø og byrådets tiltak for å redusere trafikken rundt byen, øker behovet for å støtte opp om en klimavennlig infrastruktur. Bysykkelordningen er en suksess, støtteordningen for elsykkelkjøp til byens innbyggere ble uttømt i løpet av to uker. Vi trenger flere elsykler for effektiv kommunikasjon i bykjernen, mellom bydelene og i Stor-Oslo.

Sykkelen trenger drahjelp for å lokke oslofolk over fra firhjulinger i og utenfor arbeidstiden. Kommunens strategi for tjenestebiler slår fast at virksomhetene skal fortsette overgangen fra fossildrevne til nullutslippskjøretøy i byrådsperioden. Å erstatte tjenestebil med elsykkel gir også helsegevinst, profilerer Oslo på en ny måte, og reduserer kostnader.

Sykelstrategien til Oslo kommune slår fast at vi skal gå foran i etableringen av Oslo som en sykkelby for alle. Virksomhetene i kommunen viser at de har denne viljen. Sykkelprosjektet i kommunen har gjennomført en undersøkelse om interessen for innkjøp av kommunale elsykler, til overveldende respons. Oslo kommune v/Utviklings- og kompetanseetaten ønsker å fortsette dette arbeidet, og vil derfor etablere rammeavtale for elsykler.

Elsyklene skal komme i to ulike utforminger for å møte to ulike behov:

- Hjemmetjeneste/bydelstransport
- Kommunikasjon mellom bydelene/møtetransport, samt pendling/transport til og fra jobb

Oslo kommune v/Utviklings- og kompetanseetaten ønsker å gjøre mer enn å tilby kjøpshjelp for etater og bydeler. I tillegg til å inngå i kommunens rammeavtaler, ønsker vi at virksomhetene etablerer utlånsordning til medarbeidere som ønsker seg en smart, trygg og grønn elsykkel til veien til og fra jobb. Med elsyklene ønsker vi å legge til rette for en reell endring i transportmønsteret blant kommunens

medarbeidere - og innbyggere.

Forutsatt finansiell støtte, vil Oslo kommune v/Utviklings- og kompetanseetaten starte anskaffelsesprosessen i september, slik at elsyklene er klare for veien mars/april 2017. Pris på sykkelen avventes resultatet av anbudsutlysning, men basert på markedsundersøkelser forventes det en enhetskostnad på rundt kr 25 000. Oslo kommune søker om støtte for 50 % av merkostnadene for totalt 200 sykler. Totalt søker vi derfor om kr 2 500 000.

### **Hvordan vil tiltaket gi reduksjon i klimagassutslippene?**

Hensikten med innkjøp av elsykler er at de både skal anvendes i jobbsammenheng, og skal kunne utlånes privat - eksempelvis frem og tilbake fra jobben. Det er vanskelig å forutsi hva en elsykkel i praksis vil erstatte. Dette avhenger av den enkelte bruker, og hvilket transportmiddel denne tidligere brukte - eksempelvis vanlig sykkel, offentlig transport, elbil, bensinbil eller diesebil. Hovedfokuset for kommunen er imidlertid rettet imot de som anvender bil, og det vil bli gjennomført målrettet påvirkning og kommunikasjonsiltak imot denne gruppen.

Opplysninger fra Norsk Elbilforening har estimert en årlig besparelse på 820 kg CO<sub>2</sub> og 0,296 kg NO<sub>x</sub>, hvis en elsykkel erstatter en bensinbil med 20 km pr. arbeidsdag hele året, med unntak av ferie. 200 elsykler vil dermed gi en årlig besparelse på 164 000 kg CO<sub>2</sub> og 59,2 kg NO<sub>x</sub>.

Det er imidlertid usikkert om syklene vil bli anvendt hele året, som følge av værforholdene. Hvis det antas at syklene vil bli anvendt 75 % av tiden (tilsvarer 9 av 12 måneder) vil den årlige besparelse være på 123 000 kg CO<sub>2</sub> og 44,4 kg NO<sub>x</sub> (se tabell, vedlegg 1).

Opplysninger fra Norsk Elbilforening gir også estimat på årlig besparelse i forhold til dieserbiler (Se tabell, vedlegg 1).

### **Hvilke virkninger, i tillegg til reduksjon i klimagassutslipp, vil tiltaket ha?**

Ettersom hovedfokuset til kommunen vil være å implementere dette blant de som nå anvender bil, er det spesielt viktig å trekke frem ringvirkninger for denne målgruppen. Elsykkel gir god fremkommelighet og enkel bruk i mange tjenesteoppdrag. Uten behov for å finne parkeringsplass, vil man også kunne spare tid på mange oppdrag. Den bringer deg nærmere bymiljøet, og flere brukere av kommunale tjenester har rapportert at det er en hyggelig opplevelse å ta i mot en representant fra kommunen som kommer syklende, fremfor med bil. Det vil også være helsegevinst knyttet til økt mosjon.

### **FLERE SYKLISTER - EN BEDRE SYKKELKULTUR**

Kommunens sykkelstrategi fastslår at byens sykklister er ujevnt demografisk fordelt. Menn 35-65 dominerer. Andre grupper rapporterer at sykling i Oslo oppleves som utrygt. Eldre er overrepresentert på skadestatistikken. Erfaringer fra sykkelbyer som Amsterdam og København tyder på at Oslo ennå ikke har nok sykklister i gatene til å gjøre det trygt for de som finnes. Bilistene er ikke vant til sykklister ennå. Ved å fremme bruken av elsykler vil det bidra til flere sykklister i bybildet generelt, og nye målgrupper spesielt.

### **TERSKELN FOR Å SYKLE ER LAVERE MED ELSYKKEL**

Transportøkonomisk Institutt sin elsykkelrapport forteller oss at elsykkelen har større potensial for å få Oslo- og Akershus-beboere til å skifte fra fire til to hjul enn en tradisjonell sykkel. Årsaken er at terskelen for å velge sykkel er lavere, slik at den som har elsykkel, sykler oftere - og over lengre distanser. Oslos kompakte bykjerne og relativt brede gater gir stort potensial for sykkelen. Topografisk er byen enda bedre for elsykkel. Både sentrum og bykommunen preges av topper, hauger, åser og daler. Mange anser det som gunstig å kunne sykle uten å måtte bli slitne, varme og svette underveis.

### **RISIKOFAKTORER/UTFORDRINGER**

Vi ser ingen direkte negative virkninger, men er klar over at det er noen utfordringer knyttet til dette

arbeidet. Arbeid med motivasjon for bruk av elsykler blant kommunens virksomheter kan støte på utfordringer. Spesielt det å få opp interessen blant bilister fremfor de som allerede benytter fremkomstmidler med nullutslipp.

**Det er et mål at tiltakene som får støtte skal ha spredningspotensial og overføringsverdi til andre fagområder eller kommuner, og være nyskapende ved å prøve ut nye løsninger. Hvordan kan tiltaket bidra til noe av dette?**

Oslo kommune ønsker å gå foran som et godt eksempel for andre kommuner med bruk av elsykler. Med bakgrunn i byrådets ambisiøse mål og grønne fokus ser vi det som naturlig at Oslo kommune bør utvikle «beste-praksis»-løsninger på dette området. Ved å introdusere elsykler, vil vi legge til rette for en reell endring i transportmønsteret blant kommunens medarbeidere - og innbyggere. Videre ønsker vi å etablere utlånsordning for virksomhetene, til medarbeidere som ønsker seg en smart, trygg og grønn elsykkel til veien til og fra jobb. Dette vil bidra til viktige ringvirkninger for Oslo, og forhåpentligvis også synergieffekt mot andre kommuner.

**Tiltaket vil medføre endringer i aktivitet eller utslipp. I den grad det er mulig å tallfeste effekten av tiltaket bør det foretas registreringer eller tellinger før og etter tiltaket er gjennomført. Hvilke registreringer eller tellinger kan gjennomføres for å fange opp effekten av tiltaket?**

- Nøkkeltall på hvor mange virksomheter og ansatte som benytter seg av hjemmebruksordningen vil kunne rapporteres årlig.
- Virksomheter som er miljøsertifisert rapporterer vanligvis på årlig utslipp fra transport. Ved innføring av elsykler bør virksomhetene kunne innarbeide en rutine der de årlig rapporterer på bilbruk opp i mot elsykkel i tjeneste.
- Brukerundersøkelser kan gjennomføres blant virksomhetene, og si noe om endring i vaner, helseeffekter, samt generelle fordeler og ulemper. Dette vil være nyttig informasjon for alle foretak som vurderer å innføre elsykler på arbeidsplassen - i både offentlige og privat sektor.

**Hvordan er tiltaket politisk forankret?**

Byrådet ønsker at Oslo skal bli Europas miljøhovedstad, og vil derfor ha en lav terskel for å prøve ut nye ideer og løsninger når det kommer til klimavennlige tiltak. Spesielt er dette aktuelt innenfor transport, da nåværende trafikkbilde bidrar til at store deler av Oslos innbyggere jevnlig en helseskadelig luft, og folk med astma og lungesykdommer tvinges til å holde seg innendørs. Videre slår sykkelstrategien til Oslo kommune fast at kommunen skal gå foran i etableringen av Oslo som en sykkelby for alle.

## Gjennomføring

**Hvem skal eie og vedlikeholde tiltaket når tiltaket er gjennomført?**

Rammeavtalene for elsykler vil inngås av Oslo kommune v/Utviklings- og kompetanseetaten. Elsyklene vil deretter kjøpes inn og administreres av virksomhetene.

**Hva er forventede driftsoppgaver og årlige driftsutgifter?**

Syklene kan brukes som helårssykler, med bytte til piggdekk for de som ønsker det, eller lukkes inne utenfor sykkelsesongen. Syklene trenger ikke noe spesielt stativ, og klattlades under parkering på den enkelte virksomhet.

Vi ønsker å undersøke muligheten for å inkludere en lokal vedlikeholdsavtale, muligens som reservert kontrakt for kommunens arbeidsmarkedsbedrifter. Hvis ikke dette lar seg gjøre vil avtale om løpende vedlikehold gjøres med de lokale verkstedene rundt hver virksomhet.

Vedlikehold av motor, ramme, elektronikk etc. gjøres av leverandør.

For mer info, se gjennomføringsplan (vedlegg 2).

#### Når planlegges arbeidet startet og avsluttet?

Oppstart for å inngå rammeavtale: september 2016. Rammeavtale på plass: estimert mars/april 2017.  
Deretter bestilling fra virksomhetene, og etablering av utlånsordning.

#### Gjennomføringsplanen kan lastes opp som vedlegg eller beskrives nedenfor:

Gjennomføringsplan (se vedlegg 2).

## Annen finansiering

#### Beskriv hvorfor økonomisk støtte vil være utløsende for at tiltaket blir gjennomført:

Oslo kommune har ikke vedtatt et slikt prosjekt ennå. Det er større sjanse for å rulle ut planen som beskrevet med finansiering fra statlig hold.

Har tiltaket mottatt annen statlig støtte? Nei

Har tiltaket søkt annen statlig støtte, men ikke fått svar enda? Nei

Har tiltaket søkt annen statlig støtte, men ikke fått slik støtte? Nei

## Kostnadsoverslag / Budsjett

| Utgifter til gjennomføring av tiltaket  | Beløp uten mva   |
|---|------------------|
| Utarbeide rammeavtale og kontraktsoppfølging (estimerte administrasjonskostnader) | 200 000          |
| Innkjøp av elsykler (200 stk à 25 000)  | 5 000 000        |
| <b>Total sum</b>  | <b>5 200 000</b> |

## Finansiering

| Finansiering av tiltak                          | Beløp uten mva   |
|---|------------------|
| Samlet kostnad ved tiltak(ene)                  | 5 200 000        |
| - Andre offentlige tilskudd                     | 0                |
| - Annen finansiering                            | 0                |
| - Egne midler                                   | 2 700 000        |
| <b>= Omsøkt tilskudd fra miljøforvaltningen</b> | <b>2 500 000</b> |

#### Kan tiltaket/deler av tiltaket gjennomføres med mindre tilskudd enn omsøkt? Ja

Oslo kommune har ikke vedtatt et slikt prosjekt. Det er større sjanse for å rulle ut planen som beskrevet med finansiering fra statlig hold.

Deler av tiltaket kan gjennomføres dersom vi får mindre tilskudd enn omsøkt. Det er uansett ønskelig å få

noe støtte til dekning av merkostnader ved innkjøp av elsykler.

## Vedlegg

- 📎 Vedlegg 1\_potensial for utslippsreduksjon\_PDF.pdf (Annet)
- 📎 Vedlegg 2\_gjennomføringsplan\_PDF.pdf (Gjennomføringsplan)
- 📎 Vedlegg 3\_finansieringsplan\_PDF.pdf (Økonomi/Finansiering)

### **Merknad:**

Legger til koststed her, da vi ikke fikk lagt til i starten av søknaden:

Kontonummer til Utviklings- og kompetanseetaten: 13150101454

Koststed: 50840

Ta gjerne kontakt dersom dere skulle ha noen spørsmål til søknaden.

[sign] **Mariann Karlstad for Utviklings- og kompetanseetaten**

---

Lvert 23.06.2016