

Utlånsordninger for elsykkel



Sykkelinfrastruktur er ikke tilstrekkelig for at flere skal begynne å sykle. Vaner må endres og fordommer må utfordres. Elsykler har en rekke fordeler som gjør sykling aktuelt på flere reiser for flere mennesker. En elsykkel er imidlertid en stor investering og en type sykkel ikke alle er kjent med. Ved å prøve elsykkel gratis i en periode kan vi erfare positive sider ved elsykkel, noe som kan bli startskuddet for å ønske å sykle mer, investere i egen elsykkel eller inngå en leieavtale av elsykkel. Med god tilrettelegging og kommunikasjon kan gratis utlån av elsykkel være et effektivt tiltak for å få flere til å sykle, også lenge etter at den gratis prøveperioden er avsluttet.

1 Problem og formål

Nasjonal transportplan for 2025 til 2036 viderefører målet om tjue prosent sykkelandel i byområder og åtte prosent sykkelandel på landsbasis. Selv om det har vært en betydelig satsing på sykkelinfrastruktur i byene de siste årene har sykkelandelen stort sett vært uendret (Samferdselsdepartementet 2024, 47). I Oslo vokste sykkelandelen på hverdagsreiser fra 6,2 prosent til 8,6 prosent mellom 2013/14 og 2022/24, en økning på 39

prosent (Norconsult, 2024b). Selv om det har vært en betydelig vekst, og økningen delvis kan tilskrives forbedring i infrastruktur, er det fortsatt stort potensial for sykkelbruk og det er neppe tilstrekkelig å se på infrastruktur alene.

Det må også være vilje i befolkningen til å utforske bruken av sykkel som transportmiddel, og til å bryte de transportvanene de har i dag (Gutiérrez m. fl. 2020). Hvis vi ikke sykler i hverdagen, vil vi ikke nødvendigvis få med oss at det skjer oppgraderinger av sykkelinfrastrukturen. Da vil antagelser om utrygghet og dårlig fremkommelighet heller enn faktiske forhold kunne være det som hindrer oss i å benytte sykkel. Videre kan det oppleves uklokt å investere i dyrt sykkelutstyr uten å vite om det å sykle er noe vi trives med. Antatte kostnader, tidsbruk og redusert effektivitet er blitt identifisert som hovedbarrierene for å bytte fra bil til sykkel, og informasjon og bevisstgjøring rundt bruk av sykkel trekkes frem som tiltak som kan motvirke bilkjøring som vane (Næss et al. 2024, 13).

En stor andel av den økonomiske satsingen for å få økt sykkeltrafikk er knyttet til fysisk veiinfrastruktur og veidrift, både nasjonalt og internasjonalt. Målsettingen for denne satsningen er å gjøre sykling tryggere, sikrere og relativt sett tidsbesparende. Selv om dette er svært viktige satsningsområder er ikke transportmiddelvalg kun et resultat av kalkuleerte valg basert på reisetid, privatøkonomi og ulykkesrisiko. Hvordan vi reiser i hverdagen handler i stor grad om andre aspekter, eksempelvis hva vi er vant med, hva andre rundt oss gjør, hva som oppleves behagelig, verdien av å være utendørs, hva som gir energi og håndtering av praktiske gjøremål (se for eksempel Cresswell og Merriman 2016, Schwanen m. fl. 2012, Spotswood m. fl. 2015). Av denne grunn burde tiltak rettet mot sykling også ta innover seg viktigheten av erfaringer med ulike transportformer og følelser knyttet til å bruke disse.

Å låne elsykkel kan gi personer som ikke sykler muligheten til å teste ut elsykkel som transportmiddel uten store personlige økonomiske investeringer. Flere studier viser at det er stor sannsynlighet for at du kjøper elsykkel hvis du får mulighet til å teste først (Tronstad og Busengdal 2021; Ydersbond og Veisten 2019; Næss et al. 2024; Ton og Duives 2021). Formålet med denne typen tiltak er å bidra til en varig økning i andelen sykkelreiser.

2 Beskrivelse av tiltaket

Målet med tiltaket er at førstehåndserfaring med teknologi vi ikke er vant med skal fungere som en dytt for å få flere av oss til å sykle mer. Utgangspunktet er erkjennelsen om at det å kjenne noe på kroppen og sanselige inntrykk er viktig for endring av praksis.

Utlånsordninger for elsykkel går ut på at personer kan låne elsykkel i en begrenset periode. Det kan være snakk om både noen dager eller flere måneder. I de fleste eksemplene vil låneperioden være et sted mellom en uke og en måned. Utlån kan eksempelvis skje gjennom arbeidsgiver, kommune eller ideelle organisasjoner.

Tiltaket går ut på å opprette muligheter for å låne elsykkel, og informere og *kommunisere* at slike muligheter eksisterer. For å nå ut til flest mennesker, og særlig for å nå ut til personer som ikke allerede sykler, er det viktig at tilbudet er kjent og blir gjort lett tilgjengelig. Organisasjoner som ønsker å nå ut til privatpersoner kan ha reklamekampanjer eller tydelig informasjon på sine nettsider. Arbeidsgivere som tilbyr utlån av elsykler til sine ansatte må

sørge for at de ansatte vet om denne muligheten.

Hvis tiltaket utføres av en arbeidsgiver, finnes det *flere muligheter for utforming*. Det er flere private aktører som tilbyr leie eller leasing av elsykler. En mulighet er at arbeidsgiver betaler for leie av elsykkel i en begrenset periode. Om låntaker har mulighet til å *forlenge abonnementet* på den samme sykkelen, kan dette bidra til at terskelen for å fortsette abonnementet er svært lav. En annen mulighet er at arbeidsgivere disponerer et antall elsykler som ansatte har mulighet til å benytte seg av *i og utenfor arbeidstiden*. Det er da igjen viktig at denne muligheten er godt kommunisert til de ansatte. I tillegg må det finnes gode systemer for utlån, slik at det ikke blir unødvendig store barrierer for å benytte seg av ordningen.

3 Supplerende tiltak

Alle tiltak som tilrettelegger for eller oppfordrer til sykling, er gode supplerende tiltak for at personer som får tilgang til å prøve elsykkel skal ha en positiv opplevelse og ønske å fortsette å sykle ([Tilrettelegging sykkel – Tiltakskatalog for transport og miljø](#)). Blant annet inkluderer slike tiltak utbygging av sykkelveinett, drift og vedlikehold, sykkelparkering og reparasjon. Generell drift og vedlikehold av sykkelanlegg er viktig for både komfort og trygghetsfølelse. Spesielt kan god vinterdrift være viktig for nye syklistar for å forebygge frykt for fall.

God og trygg sykkelparkering er viktig for opplevelsen av å sykle ([Sykkelparkering – Tiltakskatalog for transport og miljø](#), Norconsult 2024a). En stor andel av de som sykler i Oslo svarer at de sykler mindre enn ønskelig fordi de er redde for tyveri (Norconsult 2024a, 4). I en spørreundersøkelse blant arbeidstakere svarer også en stor andel at bedre tilrettelegging for syklistar på jobben ville fått dem til å sykle mer (Bymiljøetaten 2024b, 4). Arbeidsgivere som gir sine ansatte muligheten til å teste ut sykkel til arbeidsreiser burde derfor samtidig sikre at det er gode muligheter for trygg sykkelparkering på arbeidsplassen. Kostbare elsykler fører også til et økt behov for trygg sykkelparkering.

Gratis sykkelverksted om våren, enten i regi av arbeidsplasser for deres ansatte eller offentlig tilgjengelige, kan også være et godt supplerende tiltak. Som ny eller lite erfaren syklist kan mangel på kunnskap om hvordan vi setter i stand og vedlikeholder sykkelen være et hinder. Dette kan gratis sykkelverksted være med å bote på. I forbindelse med Bymiljøetaten i Oslos arbeidsreiseprosjekt fikk virksomhetene prøvd ut gratis sykkelverksted, og flere av virksomhetene og de ansatte uttrykte ønske om å gjenta dette årlig (Bymiljøetaten 2024b).

4 Hvor er tiltaket egnet

Tiltaket er egnet alle steder der reise med sykkel er aktuelt. Denne typen ordninger er ikke nødvendigvis kun egnet for byer, og kan også iverksettes på mindre steder. Ut ifra et bærekraftperspektiv er det særlig hensiktsmessig å utføre tiltaket slik at personer som vanligvis reiser med bil får muligheten til å prøve ut å reise de samme strekningene med elsykkel. Det er imidlertid også viktig å nå ut til folk som ikke kjører bil i dag, med formål om at de skal begynne eller fortsette å sykle heller enn å begynne å kjøre bil. I tillegg kan

elsykkel bidra til økt samfunnsdeltagelse for personer som har begrensede muligheter for transport av helsemessige, økonomiske eller andre grunner. Å nå ut til disse menneskene kan bidra til sosial bærekraft.

5 Faktisk bruk av tiltaket - Eksempler

Denne delen beskriver praktisk gjennomføring av noen konkrete prosjekter og piloter der utlån av elsykler har vært en sentral komponent, samt muligheter for lån av elsykler som finnes i dag.



Elsyklist. Foto:

[Jarli&Jordan](#) Utlånssykkel fra BUA. Foto: Bymiljøetaten.

Låne elsykler i en måned

I forbindelse med Bymiljøetatens i Oslo sitt prosjekt om arbeidsreiser på sykkel fikk ansatte i arbeidsplassene som deltok i prosjektet låne elsykler i en måned. Det ble inngått en avtale med Joule, som er en aktør som tilbyr abonnement på elsykkel. Totalt 32 ansatte fordelt på fire virksomheter fikk låne elsykler.

Det ble erfart at det var nyttig å være tidlig ute og holde av sykler hos leverandører, og at det var gunstig å bruke en ekstern leverandør som kunne følge opp de ansatte.

Virksomhetene fikk låne sykkelstativer fra Bymiljøetaten i denne perioden. Dette gjorde at en kunne behovsprøve antallet stativer, la virksomhetene teste anbefalte A-stativer med to låsepunkter, samt å sørge for at sykkelparkering var på plass innen oppstart (Bymiljøetaten 2024b).

Et viktig funn fra etterundersøkelsen var at deltagerne som lånte elsykkel gratis fortsatte å leie for egen regning etter prøveperioden var over. Rundt 70% av deltagerne svarte også at

de syns det var enklere og mer behagelig enn antatt å sykle, og at de hadde planer om å fortsette å sykle til jobb (Bymiljøetaten 2024b, 29). Flertallet mente også at det å låne elsykkel bidro til at de syklet mer året de fikk låne enn forrige år. I tillegg anbefalte de fleste elsykkel videre til andre, og mange fremhevet at inspirasjon fra kollegaer og ledelse var den viktigste faktoren til at de syklet mer. Dette tyder på at de som får låne elsykkel kan fungere som ambassadører som inspirerer andre til å prøve elsykkel.

Låne bedriftssykler i og utenfor arbeidstiden

Et annet tiltak som ble evaluert i Bymiljøetatens arbeidsreiserapport var muligheten til å låne bedriftssykler i og utenfor arbeidstiden. I rapporten understrekes viktigheten av at tilbudet om å låne elsykler er godt kommunisert og at elsyklene er lett tilgjengelige. Videre er det viktig at de ansatte enkelt kan reservere en sykkel, og at de kan være sikre på at batteriet er oppladet (Bymiljøetaten 2024b, 27).

Om muligheten til å låne en bedriftselsykkel førte til at noen valgte å kjøpe egen elsykkel er usikkert, men flere ansatte som benyttet seg av tilbudet uttrykte at de var veldig fornøyde (Bymiljøetaten 2024b, 27).

HjemJobbHjem - Låne elsykkel gratis i en periode

HjemJobbHjem i Nedre Glomma og i Trondheim tilbyr medlemsbedriftene å låne elsykkel gratis i en periode. I forbindelse med et helseprosjekt hos HjemJobbHjem Nordre Jæren har også en rekke personer som i utgangspunktet benyttet bil til og fra jobb, fått tilbud om å låne elsykkel i 12 uker (Kolumbus 2019; AtB 2023).

Av de 36 deltagerne som deltok i prosjektet i Nordre Jæren svarer et stort flertall at prosjektet har motivert dem til en varig endring, og over halvparten av jobbreisene skjer nå med sykkel (Kolumbus 2019). Ikke alle i prosjektet benyttet seg av tilbudet om å låne elsykkel. Enkelte gikk eller reiste kollektivt. Fra et utgangspunkt med 100% bruk av bil til arbeidsreiser var fordelingen ved prosjektets slutt 24% med buss og tog, 53% med sykkel, 14% til fots og 7% med bil.

Ulike organisasjoners utlån av elsykler til privatpersoner

Det finnes enkelte muligheter for gratis lån av elsykler for privatpersoner i Norge. Hos organisasjonen BUA kan vi låne elsykkel i opptil 7 dager. Flere biblioteker i Norge (Trondheim, Asker, Grenland m. fl.) låner også ut elsykler, og låneperioden ligger rundt 3-5 dager.

Utleie av elektriske lastesykler

Bymiljøetaten i Oslo har også hatt et pilotprosjekt med utlån av elektriske lastesykler i samarbeid med den ideelle organisasjonen BUA, som låner ut aktivitetsutstyr. Bymiljøetaten har kjøpt inn lastesykler av høy kvalitet, og BUA har hatt ansvar for å organisere utlån. De som lånte lastesykkel ble i etterkant bedt om å svare på en brukerundersøkelse. De fleste hadde ikke syklet med lastesykkel før og oppga at de lånte lastesykkelen fordi de vurderte å kjøpe seg en egen lastesykkel (BUA-rapport, 8). Flertallet som svarte på brukerundersøkelsen, svarte at det var veldig sannsynlig at de kom til å låne lastesykkel

igjen og mange svarte også at det var høy sannsynlighet for at de kom til å skaffe seg sin egen lastesykkel (Bymiljøetaten. 2024a, 9-10).

Utlån og støtteordninger til sykkelutstyr for vintersykling

Utover elsykler kan utlån og støtteordninger til sykkelutstyr være et godt tiltak rettet mot økt sykling. I likhet med elsykler, er det mange som ikke har forsøkt å sykle på vinteren med piggdekk. Vinteren 2020/2021 hadde Klimaetaten i Oslo kommune en tilskuddsordning der privatpersoner kunne få dekket inntil 50 prosent av kostnadene knyttet til kjøp og montering av piggdekk til sykkel (Oslo kommune). I forbindelse med dette ble det gjort en før- og etterundersøkelse. Her kom det fram at det er fordommer framfor fysiske barrierer som hindrer flere fra å sykle om vinteren. Det å ha prøvd å sykle med piggdekk gjorde at brukerne oppga at de følte seg trygg på glatte veier. Flere av de som fikk tilskudd til piggdekk syklet også påfølgende vinter og oppga at de planla å fortsette med dette vintrene fremover.

Dette tilsier at muligheten til å få testet ut en teknologi kan føre til varig adferdsendring og nye vaner. Selv om utlån av elsykler og støtte til piggdekk er ulikt innrettet, er de begge basert på en lignende begrunnelse, nemlig at førstehåndserfaring med teknologi en ikke er vant med kan fungere som en dytt for å få flere til å sykle mer. Til grunn for begge tiltakene ligger altså en erkjennelse om at det å kjenne noe på kroppen og sanselige inntrykk er viktig for endring av praksis.

Miljø- og klimavirkninger

Vi ser at de som har elsykkel, sykler både lengre og oftere enn de som sykler med vanlig sykkel, og de sykler i større grad hele året (Bymiljøetaten 2024b). Videre er personbil det transportmiddelet som i aller størst grad blir erstattet av elsykkel. I en undersøkelse utført av elbilforeningen oppgir 8 av 10 at de bruker bilen mindre etter at de kjøpte elsykkel (Ydersbond og Veisten 2019, 15; Tronstad og Busengdal 2021). Tiltak som fremmer bruken av elsykler istedenfor bil vil derfor ha positive konsekvenser for miljø og klima. Det er mulig å lese mer om effekten av elsykkelbruk i tiltaket ([Elektriske sykler og lastesykler til persontransport – Tiltakskatalog for transport og miljø](#)).

Noen studier som har undersøkt effekten av lån av elsykkel på reisevaner viser følgende:

- I tillegg til erfaringene Oslo kommune har gjort seg gjennom Arbeidsreiseprosjektet og utlån gjennom BUA, tyder flere undersøkelser og studier på positiv effekt av utlån. I undersøkelsen utført av elbilforeningen oppgir 81 prosent av respondentene at mulighet for å prøve elsykkel er viktig eller svært viktig som tiltak for å få flere til å kjøpe og/eller bruke elsykkel (Tronstad og Busengdal 2021).
- Det har også blitt utført flere studier der personer har fått låne elsykkel i en periode, både i Norge og i andre land. I forbindelse med en studie fikk 19 personer i Trondheim låne elsykler i to uker (Næss et al. 2024). Deltagerne ble kontaktet flere måneder etter at de hadde lånt elsyklene. På dette tidspunktet hadde 13 av 19 deltagere kjøpt sin egen elsykkel. Deltagerne beskrev også, uten unntak, elsykkel som noe positivt etter låneperioden.

- En annen studie fra Norge gikk ut på å gi småbarnsforeldre tilgang på ulike sykkeltyper (Bjørnarå et al. 2019). Disse småbarnsforeldre brukte mindre bil og uttrykte mer motivasjon for å sykle. Av de ulike sykkeltypene som ble testet var det særlig elsykler som hadde positiv effekt.
- I en studie fra Nederland fikk rundt 80 personer tilknyttet Delft University of Technology prøve ut elsykler i åtte uker (Ton og Duives 2021). Studien viste en tydelig sammenheng mellom å få låne elsykkel og en langsiktig økning i sykkelbruk og nedgang i bilbruk.

7 Andre virkninger

Å sykle mer, enten om det er med elsykkel eller vanlig sykkel, har også en rekke positive effekter for helse. For arbeidsgivere kan dette også føre til mer tilfredse og produktive ansatte. De som sykler eller kommer seg til jobb på en annen aktiv måte er nemlig mest fornøyd med arbeidsreisen sin, mest produktive på jobb, og i best humør når de kommer frem (Fyhri et al. 2023).

Fysisk helsegevinst er omtrent lik blant de som sykler elsykkel og de som sykler manuell sykkel. Dette er blant annet fordi elsyklister sykler vesentlig lengre enn de med manuell sykkel (Castro et al. 2019). Om bilreiser byttes ut med sykkelreiser vil dette også kunne ha positive effekter på støy, trafikksikkerhet og trivsel i byrom. I det hele tatt er andre positive virkninger av utlånsordninger overlappende med sykkelbruk mer generelt.

8 Kostnader

Tiltaket innebærer noen kostnader for virksomheten eller organisasjonen som utfører det, herunder kostnader knyttet til innkjøp av sykler og utstyr, vedlikehold, forsikring og administrasjon av utlånsordning. En annen løsning er å finansiere eller subsidiere leie av sykkel eller utstyr. Å abonnere på elsykkel koster per juni 2024 rundt 1000 kroner i måneden. Ellers finnes det allerede etablerte gratis låneordninger, for eksempel gjennom BUA eller biblioteker. Utover kostnader til utstyr, vedlikehold og forsikring, vil administrasjon og kommunikasjon av utlånsordninger kreve arbeidstid og ressurser. For mindre virksomheter kan det derfor være utfordrende å avsette nok arbeidstid til å drive slike tjenester.

Tiltaket kan imidlertid medføre kostnadsbesparelser også. Et eksempel er at vi kan spare arealbruk fordi vi har mindre behov for bilparkering. Videre har det blitt vist at sykling til arbeidsplassen kan føre til bedre helse og færre sykedager (Mytton, Panter og Ogilvie 2016). I tillegg kan aktive arbeidsreiser bidra til høyere produktivitet, og dermed kostnadsbesparelser for arbeidsplassen (Fyhri et al. 2023; Ma og Ye 2019).

9 Formelt ansvar

Utlån av elsykkel kan iverksettes av de som ønsker det. Det kan for eksempel være lokale myndigheter, ideelle organisasjoner eller arbeidsgivere.

10 Utfordringer og muligheter

Det kan være vanskelig å fastslå effekten av utlånsordninger helt presist. De som ønsker å delta i en slik ordning kan i utgangspunktet ha vurdert å kjøpe seg elsykkel, og det er derfor vanskelig å si i hvor stor grad det at de fikk prøve det ut i en periode var utslagsgivende. I TØIs undersøkelse fra 2014 ser vi at det ikke er noen statistisk signifikante forskjeller mellom de som fikk låne elsykkel og kontrollgruppen, som bare fikk informasjon om elsykkel, i deres holdninger til det å sykle etter prøveperioden (Fyhri og Sundfør 2014). Både de som hadde lånt og de som ikke hadde lånt elsykkel var mer positive etter perioden. Dette indikerer at bevisstgjøring i seg selv kan ha en effekt når det kommer til holdninger. I rapporten påpekes det at det tar tid å endre holdninger og vaner, og at testperioden på noen få uker muligens ikke var nok til å skape endring. Samtidig påpekes det at det å prøve en elsykkel har en positiv effekt på deltagernes betalingsvilje. Endringen hos lånerne var tydelig større enn endringen hos de som ikke lånte. Så det å la folk få prøve en elsykkel kan være et effektivt tiltak for å få flere til å kjøpe (Fyhri og Sundfør 2014, 24).

Tyveri er en risiko, og kan oppleves som en barriere. God sykkelparkering er derfor viktig. Det er imidlertid vanskelig å sikre at de som låner har gode sykkelparkeringsmuligheter hjemme, og enkelte bor kanskje slik at trygg sykkelparkering ikke er mulig. Sporing av syklene kan være en løsning på dette (Bymiljøetaten 2024a).

For at tiltaket skal være vellykket med tanke på klima- og helsegevinst, er det nødvendig å nå ut til personer som ellers hadde valgt bil.. Det er en fordel at overgangen fra låneperioden til at vi må betale for sykkel selv er så sømløs som mulig, slik det for eksempel var i opplegget knyttet til Bymiljøetatens prosjekt om arbeidsreiser. Her kunne arbeidstakerne velge å forlenge elsykkelabonnementet til redusert pris over lønsslipp. På denne måten sikrer vi at motivasjonen til å sykle etter prøveperioden faktisk fører til mer sykling.

11 Referanser

AtB. (2023). "Nina ble fire år yngre på fem uker." Oppdatert 28.08.2023. [Nina ble fire år yngre på fem uker – AtB](#)

Bjørnarå, H. B., Berntsen, S., te Velde, S. J., Fegran, L., Fyhri, A., Deforche, B., Andersen, L. B. og Bere; E. (2017). "From cars to bikes - the feasibility and effect of using e-bikes, longtail bikes and traditional bikes for transportation among parents of children attending kindergarten: design of a randomized cross-over trial". *BMC Public Health* 17, 981 (2017). <https://doi.org/10.1186/s12889-017-4995-z>

Bymiljøetaten. (2024a). "Utlånsordninger for lastesykler i samarbeid med BUA". [Evalueringsrapport utlånsordning for lastesykler.pdf \(oslo.kommune.no\)](#).

Bymiljøetaten. (2024b). "Arbeidsreiser på sykkel". [Evalueringsrapport arbeidsreiser.pdf \(oslo.kommune.no\)](#).

Castro, A., Gaupp-Berghausen, M., Dons, E., Standaert, A., Laeremans, M., Clark, A., Anaya-Boig E., et al. (2019). "Physical activity of electric bicycle users compared to conventional

bicycle users and non-cyclists: Insights based on health and transport data from an online survey in seven European cities". *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives* 1. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S259019821930017X>

Cresswell, T. og Merriman, P. (2016). «Introduction: Geographies of mobilities-practices, spaces, subjects.» *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects*. Routledge, 2016. 1-16.

Fyhri, A. og Sundfør, H. B. (2014). "Elsykkel – hvem vil kjøpe dem, og hvilken effekt har de?". *Transportøkonomisk institutt TØI rapport* 1325/2014. <https://www.toi.no/getfile.php/1336649-1402914081/Publikasjoner/T%C3%98I%20rapporter/2014/1325-2014/1325-2014-elektronisk.pdf>

Fyhri, A., Ciccone, A., Papaix, C. og Karlsen, K. (2023). "Does active transport lead to improved mood and performance? A panel study of travel changes during the Covid-19 lockdown in Norway". *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour* 94: 114-132. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2022.12.009>.

Gutiérrez, M., Hurtubia, R. og de Dios, J. Ortúzar. (2020). "The role of habit and the built environment in the willingness to commute by bicycle". *Travel Behaviour and Society* 20: 62-73.

Kolumbus. (2019). "Helseprosjekt i mål." Oppdatert 28.10.2019. [Helseprosjekt i mål \(kolumbus.no\)](https://www.kolumbus.no)

Ma, L. og Ye, R. (2019). "Does daily commuting behavior matter to employee productivity?". *Journal of Transport Geography* 76: 130-141. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.03.008>

Mytton, O. T., Panter, J. og Ogilvie, O. (2016). "Longitudinal associations of active commuting with wellbeing and sickness absence". *Preventive Medicine* 84: 19-26. <https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2015.12.010>

Norconsult. (2024a). "Kunnskapsgrunnlag om sykkelparkering: forarbeid til strategisk arbeid med sykkelparkering" (Norconsult på vegne av Bymiljøetaten i Oslo).

Norconsult. (2024b). «Reisevaneundersøkelse for Oslo Nøkkelrapport for 2022-2023» (Norconsult på vegne av Bymiljøetaten i Oslo)

Næss, R., Heidenreich, S. og Solbu, G. (2024). "Sensory and emotional dimensions of domesticating new technology: an experiment with new e-bike users in Norway". *Mobilities* 19(2): 312-328. <https://doi.org/10.1080/17450101.2023.2230372>

Oslo Kommune. U.Å. "Piggdekktilskudd Rapport om tilleggsundersøkelse Langtidseffekter av Oslo kommunes piggdekktilskudd vinteren". 2020/2021 <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13469449-1671619545/Tjenester%20og%20tilbud/Gate%2C%20transport%20og%20parkering/Sykkel/Sykkelstrategier%20og%20dokumenter/Evalueringer/Evaluering%20av%20piggdekktilskudd%202020-2021%3A%20tilleggsrapport%20langtidseffekter.pdf>

Samferdselsdepartementet. (2024) "Nasjonal transportplan 2025-2036.» St. meld. nr. 14 (2023-2024). Oslo: Samferdselsdepartementet, 2024. [Meld. St. 14 \(2023-2024\) \(regjeringen.no\)](#)

Schwanen, D. Banister, J. Anable. (2012). Rethinking habits and their role in behaviour change: the case of low-carbon mobility. *Journal of Transport Geography*, 24 (2012), s. 522-532

Spotswood, F., Chatterton, T., Tapp, A., Williams; D. (2015). Analysing cycling as a social practice: An empirical grounding for behaviour change. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 29 (C) (2015), pp. 22-33

Ton, D. og Duives, D. 2021. "Understanding long-term changes in commuter mode use of a pilot featuring free e-bike trials". *Transport Policy* 105: 134-144.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2021.03.010>

Tronstad, H. og Busengdal, H. (2022). "Elsyklisten 2021." *Norsk elbilforening*.
https://elbil.no/content/uploads/2022/03/Elsyklisten-2021_web.pdf

Ydersbond, I. M. og Veisten, K. (2019). "Klimaeffekten av elsykler". *Transportøkonomisk institutt TØI rapport 1691/2019*. <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=49973>