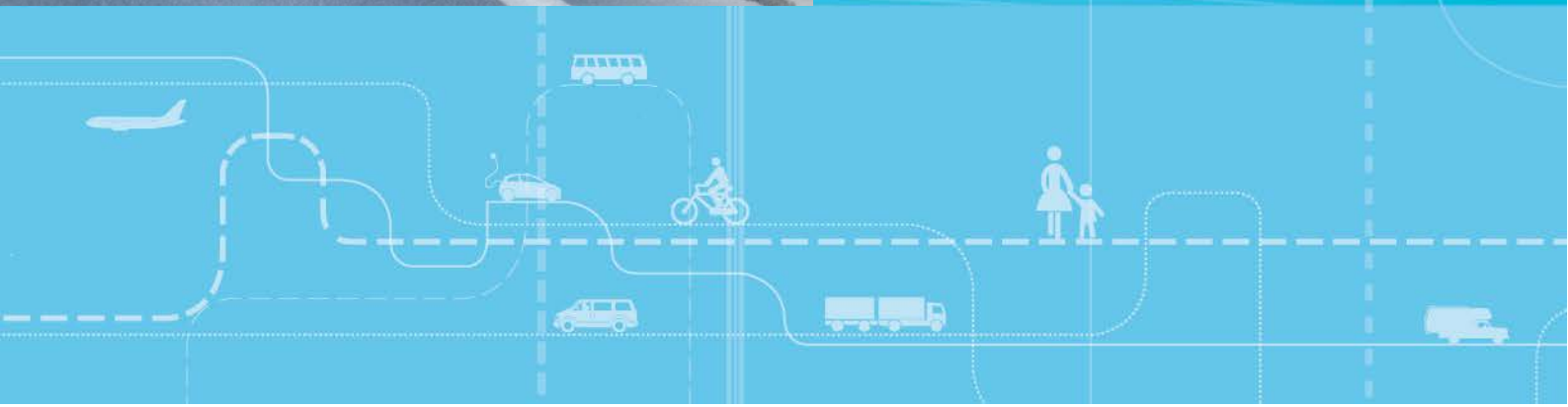


# Tilskuddsordninger for reduisert bilbruk





# Tilskuddsordninger for redusert bilbruk

Vibeke Nenseth

Alice Ciccone

Forsidebilde: Shutterstock

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:** Tilskuddsordninger for redusert bilbruk

**Title:** Subsidy schemes for reduced car use

**Forfattere:** Vibeke Nenseth  
Alice Ciccone

**Dato:** 07.2020

**TØI-rapport:** 1776/2020

**Sider:** 41

**ISSN elektronisk:** 2535-5104

**ISBN elektronisk:** 978-82-480-2170-4

**Finansieringskilde:** Oslo kommune – Klimaetaten

**Authors:** Vibeke Nenseth  
Alice Ciccone

**Date:** 07.2020

**TØI Report:** 1776/2020

**Pages:** 41

**ISSN:** 2535-5104

**ISBN Electronic:** 978-82-480-2170-4

**Financed by:** City of Oslo – Climate agency

**Prosjekt:** 4883-RedusertBil

**Prosjektleder:** Vibeke Nenseth

**Kvalitetsansvarlig:** Askill Harkjerr Halse  
22 Atferd og transport

**Emneord:** Tilskudd  
Virkemidler  
Redusert bilbruk  
Klimakutt

**Project:** 4883-ReducedCar

**Project Manager:** Vibeke Nenseth

**Quality Manager:** Askill Harkjerr Halse

**Research Area:** 22 Behaviour and Transport

**Keywords:** Subsidies  
Policy measures  
Reduced car use  
Climate action

#### Sammendrag:

TØI har på oppdrag fra Klimaetaten i Oslo kommune utredet det faglige grunnlaget for tilskuddsordninger for redusert bilbruk. Utredningen har hatt et firedelt formål: gi en oversikt over og presentere erfaringer med eksisterende tilskuddsordninger; tilby en faglig vurdering for hvordan slike tilskudd kan innrettes og hvilke hensyn som må tas; vurdere om en tilskuddsordning der bilen byttes inn vil ha ønsket effekt; og vurdere om hvorvidt tilskudd er et hensiktsmessig verktøy for redusert bilbruk. Utredningen er basert på tre kilder: en litteratur- og policygjennomgang; en fokusgruppe med sentrale aktører på feltet og en enkel nettsurvey til alle bydelene i Oslo. Kunnskapsinnhentingen viser at tilskudd som politisk virkemiddel har appell, men mindre treffsikker måloppfyllelse – særlig tilskudd rettet mot uønsket atferd, som redusert bilbruk. Tilskudd rettet mot bilbrukens alternativer kan bakes inn i sammensatte mobilitetspakker. Nye tilskuddsordninger kan dra veksler på nyere termer og mekanismer som økobonus, klimabelønning og miljøavgifter til fordeling.

The Climate agency in the City of Oslo engaged TØI to provide a knowledge base and evaluation of subsidy schemes for reduced car use. The task has had a four-fold objective: to provide a state-of-the-art and present experiences with established subsidy schemes; to provide a knowledge-based evaluation of how to organize such schemes – under which concerns; to consider the effectiveness of a subsidy scheme where the car is substituted, and the appropriateness of subsidies aiming at reduced car use. The evaluation is based on three sources: a literature and policy review; a focus group and a small survey to the politicians and administration in Oslo's 15 urban districts. Subsidy as a policy measure has a strong appeal, however, with less certain goal achievement. That goes particularly for subsidies oriented towards unwanted behaviour, such as car use. Subsidies oriented towards the alternatives to car use could easily be embedded in complex mobility packages. Innovative subsidy schemes could lean to new terms and mechanisms like ecobonus, climate rewards and carbon fees and dividends.

**Language of report:** Norwegian

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Klimaetaten i Oslo kommune fikk i oppdrag fra Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel å «...vurdere det faglige grunnlaget for en tilskuddsordning som kan bidra til redusert biltrafikk, inkludert også om innbyggerne kan bytte inn bilen mot for eksempel kollektivreiser». I april lyse Klimaetaten ut en minikonkurranse om å kunne gi en faglig vurdering om hvorvidt og hvordan tilskudd er egnet som virkemiddel for å redusere biltrafikk i Oslo. TØI fikk oppgaven som besvares i foreliggende rapport.

Rapporten er skrevet av TØI-forskerne Alice Ciccone og Vibeke Nenseth med sistnevnte som prosjektleder. Alice Ciccone har gjennomgått internasjonal forskningslitteratur mens Vibeke Nenseth har gjennomgått aktuelle norske policydokumenter og gjennomført nettsurveyen. I tillegg har TØI-forsker Vibeke Milch bistått som referent på fokusgruppemøtet og tidligere TØI-forsker Arvid Strand med å gjennomgå den statlige tilskuddsordningen Klimasats.

Prosjektet har dratt veksler på nyttige utvekslinger med oppdragsgiver underveis – med prosjektets kontaktperson, Sigurd Oland Nedrelid og seniorrådgiverne Margrethe Lunder og Bergljot Tjønn. Forskningsleder Askill Halse Harkjerr har stått for TØIs kvalitetssikring, og sekretær Trude Kvalsvik har klargjort og ferdigstilt rapporten for publisering.

Oslo, juli 2020

Transportøkonomisk institutt

*Gunnar Lindberg*  
Direktør

*Trine M. Dale*  
Avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Avgrensninger og ordforklaringer.....	1
1.3	Metodevalg .....	2
1.4	Rapportstruktur .....	2
<b>2</b>	<b>Tilskudd for redusert bilbruk – ordninger og erfaringer</b> .....	<b>3</b>
2.1	Tilskudd som politisk virkemiddel.....	3
2.2	Etablerte økonomiske tilskuddsordninger for redusert bilbruk .....	7
2.3	«Jeg kjører grønt»-kampanjer .....	12
2.4	Forskningslitteratur om tilskudd for redusert bilbruk .....	12
2.5	Oversikt over ulike tilskuddsordninger .....	14
2.6	Fokusgruppe om tilskuddsordninger.....	15
<b>3</b>	<b>Tilskudd for redusert bilbruk – synspunkter fra bydelene</b> .....	<b>17</b>
3.1	Nettsurvey .....	17
3.2	Metode, rekruttering og utvalg .....	18
3.3	Problemvurdering og behov for tiltak.....	19
3.4	Ulike typer tilskuddsordninger .....	21
<b>4</b>	<b>Diskusjon og vurdering av ulike tilskuddsordninger</b> .....	<b>25</b>
4.1	Hvordan kan tilskudd innrettes .....	25
4.2	Mulige nye policypakker for fremme alternativer til bilbruk.....	26
4.3	Nye tilskuddstermer: økobonus og klimabelønning til fordeling.....	26
4.4	Tilskudd som effektivt verktøy for redusert biltrafikk.....	27
4.5	Videre forskning om mulige effekter av ulike tilskuddsordninger .....	28
<b>5</b>	<b>Referanser</b> .....	<b>29</b>
	<b>Vedlegg</b> .....	<b>33</b>
	<b>Vedlegg I: Oversikt over gjennomgått internasjonal forskninglitteratur</b> .....	<b>33</b>
	<b>Vedlegg II: Spørsmål i nettsurveyen</b> .....	<b>38</b>
	<b>Vedlegg III: Svar på åpne spørsmål</b> .....	<b>39</b>





## Sammendrag

# Tilskuddsordninger for redusert bilbruk

TØI rapport 1776/2020  
Forfattere: Vibeke Nenseth og Alice Ciccone  
Oslo 2020 41 sider

TØI har på oppdrag fra Klimaetaten i Oslo kommune utredet det faglige grunnlaget for tilskuddsordninger for redusert bilbruk. Utredningen har hatt et firedelt formål: gi en oversikt over og presentere erfaringer med eksisterende tilskuddsordninger; tilby en faglig vurdering for hvordan slike tilskudd kan innrettes og hvilke hensyn som må tas; vurdere om en tilskuddsordning der bilen byttes inn vil ha ønsket effekt; og vurdere om hvorvidt tilskudd er et hensiktsmessig verktøy for redusert bilbruk. Utredningen er basert på tre kilder: en litteratur- og policygjennomgang; en fokusgruppe med sentrale aktører på feltet og en enkel nettsurvey til alle bydelene i Oslo. Kunnskapsinnhentingen viser at tilskudd som politisk virkemiddel har appell, men mindre treffsikker måloppfyllelse – særlig tilskudd rettet mot uønsket atferd, som redusert bilbruk. Tilskudd rettet mot bilbrukens alternativer kan med fordel bakes inn i sammensatte policy- eller mobilitetspakker. Nye tilskuddsordninger kan dra veksler på nyere termer og mekanismer som økobonus, klimabelønning og miljøavgifter til fordeling.

Klimaetaten i Oslo kommune har fra Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel fått i oppdrag å «... vurdere det faglige grunnlaget for en tilskuddsordning som kan bidra til redusert biltrafikk, inkludert også om innbyggerne kan bytte inn bilen mot for eksempel kollektivreiser». Klimaetaten har derfor etterspurt en faglig vurdering om hvorvidt og hvordan tilskudd er egnet som virkemiddel for å redusere biltrafikk i Oslo.

Utløsningen av oppdraget presenterte følgende fire formål med den faglige utredningen:

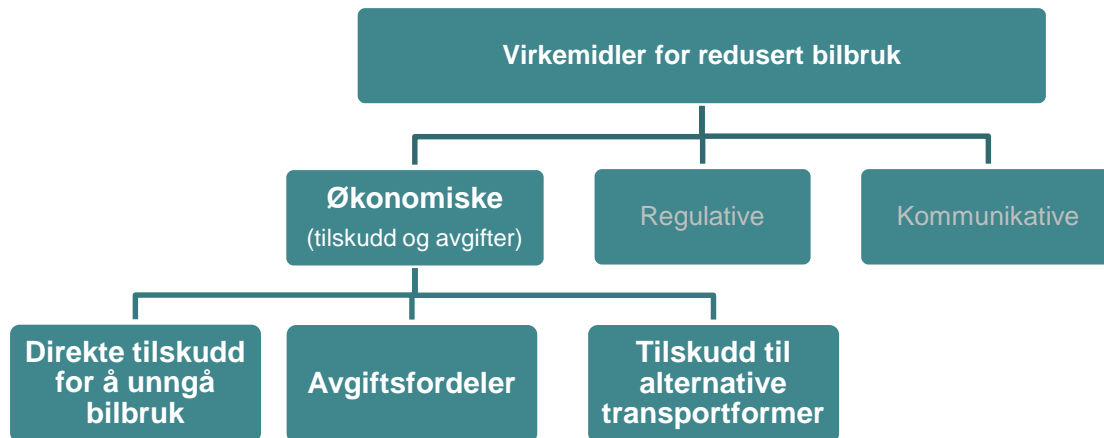
- en oversikt over eksisterende tilskuddsordninger for redusert biltrafikk, det vil si å tilby et relevant kunnskapsgrunnlag og erfaringer med slike tilskudd
- en faglig vurdering av hvordan slike tilskudd kan innrettes, og hvilke hensyn man må ta i innrettingen av tilskuddsordningene
- en vurdering av om en tilskuddsordning der innbyggere kan bytte inn bilen mot for eksempel kollektivreiser, bildeling eller el-varesykkel vil ha ønsket og kostnadseffektiv effekt.
- en anbefaling om hvorvidt tilskudd er et hensiktsmessig verktøy for redusert biltrafikk

### **Tilskudd som politisk virkemiddel**

Tilskuddsordninger er et politisk virkemiddel som tilbyr økonomisk støtte – subsidier - til individer, kollektiver og bedrifter for å kunne påvirke atferd og aktiviteter i ønsket retning. Redusert biltrafikk i Oslo er i seg selv et virkemiddel for å oppfylle klimaforpliktelsene og redusere lokal miljøbelastning og helseskadelige utslipp, samt unngå trengsel, frigjøre plass og bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende. Politiske virkemidler deles gjerne grovt inn i *økonomiske*, *regulative* og *kommunikative* – gulrot, pisk og appell. Så vel politisk som sosialt og psykologisk blir politiske styringsmidler i form av *positive insentiver* – ulike typer gulrotter slik som tilskudd er – stort sett holdt fram som de mest fordelaktige, fordi de vil kunne appellere bredt. Fordelen med økonomiske virkemidler som ofte blir framhevet, hva enten de dreier seg om subsidier eller skatter og avgifter, som ofte blir framhevet, er økonomisk effektivitet: evnen til å få fram ønsket effekt (reduksjon av

trafikk, utslipp, osv.) der det er *billigst* å gjøre det. Ulempene kan være uheldige *fordelingsvirkninger*, siden økonomiske insentiver vil kunne ha svært ulike konsekvenser for ulike sosiale grupper.

Økonomiske virkemiddel er tilskudd/subsidier eller skatter/avgifter. Tilskudd for redusert bilbruk kan videre deles inn i *direkte* tilskudd som søker å påvirke redusert bilbruk, eller *avgiftsfordeler* når en bruker alternativer til bil, som er et økonomisk virkemiddel som kan sammenlignes med tilskudd. Dessuten er en betydelig gruppe *indirekte* tilskudd det er alternative transportformer til bilbruk som subsidieres. Se figur S1.



Figur S.1: Politiske virkemidler for redusert bilbruk, med vekt på de økonomiske.

### Etablerte tilskuddsordning for redusert bilbruk

Kunnskapsinnhenting er basert på forskningslitteratur- og policygjennomgang. Etablerte norske tilskuddsordninger med sikte på redusert bilbruk er Oslo kommunes klima- og energifond rettet mot enkeltpersoner og bedrifter, samt den statlige tilskuddsordningen 'Klimasats' rettet mot kommunene.

Evalueringer viser at Klimasats utløser innsats og aktivitet hos stønadsmottakerne som ikke ville skjedd uten støtten. Det er også en god gjennomføring – 90 prosent av prosjektene med bevilgninger er gjennomført eller på gang.

Gjennomgangen av internasjonal forskningslitteratur viser at det er få tilskuddsordninger som *direkte* retter seg mot redusert bilbruk. Det har vært ordninger som belønner det å kjøre utenom rushtid. Derimot er det en del ordninger som retter seg mot redusert *bilhold*, mest kjent som ulike vrakpantordninger. Det vil si ordninger som retter seg mot å bytte ut gamle biler – med andre ord, uten at ordningen stimulerer *redusert* bilbruk, siden det dreier seg om å erstatte den gamle med en ny bil med lavere utslipp. Det er mye erfaringer å trekke ut om ulike avgiftsfordeler til bilkjøpere som følger opp politiske intensjoner – om for eksempel økte elbilandeler. Litteraturen herfra viser ikke minst hvor effektive avgiftsfordeler kan være for å vri transportforbruk, men det lite som omhandler avgiftsfordeler til de som velger ikke-bilbruk.

Derimot er det en rekke studier som evaluerer tilskudd og økonomiske insentiver for å fremme alternativer til bilbruk: støtte til kollektivreiser, sykling og gåing, delemobilitet.

## Hvordan kan tilskuddordninger med sikte på redusert bilbruk innrettes

Fra litteratur- og policygjennomgangen så langt synes det særlig å være to hovedpoeng som kan trekkes ut for å vurdere hvordan tilskudd for redusert bilbruk kan innrettes:

*For det første* er det et særtrekk ved disse tilskuddsordningene som er i søkelyset her – tilskudd for redusert bilbruk – at det er den uønskete atferden, det man søker å redusere eller unngå – som det først og fremst fokuseres på, i hvert fall verbalt. På mange måter virker det lettere både å kommunisere og organisere det å fremme og heller understøtte det man faktisk søker å oppnå. Det er som vi har sett også i tråd med økonomiske innsikter som sier at det er mer effektivt å rette innsats direkte mot det en vil oppnå.

*For det andre* virker det som om rene tilskuddsordninger ikke (lenger) er så aktuelle; det er snarere økonomiske tilskudd og insentiver i *kombinasjon* med andre virkemidler som nå gjør seg langt mer gjeldende. Tilskuddsordninger framstår nå stadig mer som en del av sammensatte policypakker – som i ulike mobilitetspakker for å fremme alternativer til bilbruk. Om det er en empirisk kjensgjerning at virkemidler nå i stadig større grad pakkes sammen, er det også grunn til å anta at det også skyldes at policymiks blir mer slagkraftig og virksom enn bare enkelttiltak hver for seg.

## Måloppfyllelse og kosnadseffektivitet

Kunnskapsinnhentingene gjort herfra viser at tilskuddsordninger snarere bør rettes inn mot det en ønsker å oppnå – et bærekraftig klima og miljø - ikke hva en skal unngå. Derfor bør innretningen utformes for **å fremme bilbrukens alternativer** – det å sykle, gå, bruke kollektivtransport eller delemobilitet. Samtidig ser rene økonomiske tilskudd ut til å være mindre virksomme enn når de bakes inn som tilskudd - som del av en sammensatt **mobilitetspakke** som også inkluderer restriktive og kommunikative tiltak.

Et sentralt punkt i kunnskapsinnhentingene har også vært å se mulige *nye* tilskuddsordninger – med mulig overføringsverdi for Oslo generelt og/eller for bydelene spesielt. Så vel i litteraturen som i fokusgruppediskusjonen blir verdien av å koble tilskuddsordninger, som del av en policymiks, vektlagt.

En rekke initiativ med *mobilitets- eller policypakker med sikte på redusert bilbruk* er allerede på gang en rekke steder: Et sammensatt tilbud med å tilby ett års *gratis kollektivtransport og bildelingsmedlemskap* til innbyggere som kvitter seg med fossilbilen er allerede lansert politisk i Oslo. Flere byer har utviklet *lokale mobilitetspunkter* i bydels- og delbydelssentre (ved kollektivknutepunkt) som tilbyr utlån/leie av bysykler, elsykler, lastesykler, eventuelt elbiler, sammen med digitale informasjonstavler med sanntidsinformasjon for kollektivtransport vil kunne lanseres sammen med omkringliggende bilfrie soner

I forlengelsen av det siste punktet, lokale mobilitetspunkter, er det nærliggende å se tilskuddsordninger også i sammenheng med et annet mobilitetsinitiativ som rulles ut i stor skala i Oslo for tiden, nemlig såkalte *hjertesoner* rundt skolene (bilfrie soner rundt skolene, for at elevene skulle kunne gå, sykle eller bli fulgt – men ikke kjørt til skolen. Hjertesoneprosjektet er således både et miljø-, trafikksikkerhets- og folkehelseiltak

I fokusgruppediskusjonen ble det også framhevet at tilskuddsordninger med fordel kunne kobles på alt det Oslo har gjort de seneste årene på å fremme sykkel og gange. Men det kan virke som om alle infrastrukturiltakene er lite kjent. En tilskuddsordning vil kunne gi det lille dyttet – nugget – som skal til for at infrastruktur for aktiv mobilitet (gågater, sykkelveier, sykkelparkering og -servicepunkter) blir tatt mer i bruk

### ***Tilskudd som hensiktsmessig verktøy for redusert bilbruk***

Som et positivt økonomisk insentiv – en gulrot – har tilskuddsordninger bred appell. Like fullt oppgir bydelsrepresentanter i en nettsurvey sendt ut i prosjektets regi, at tilskuddsordninger ikke har nevneverdig oppslutning. Argumentene går på at transportvalg skyldes mer enn økonomi. Kunnskapsinnhenting har også fått fram at tilskuddsordninger for redusert bilbruk stadig mer lanseres i regi av policypakker, antakelig fordi policymiks anses å være mer virkningsfullt enn isolerte tilskudd.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Klimaetaten i Oslo kommune har fra Byrådsavdelingen for miljø og samferdsel fått i oppdrag å «... vurdere det faglige grunnlaget for en tilskuddsordning som kan bidra til redusert biltrafikk, inkludert også om innbyggerne kan bytte inn bilen mot for eksempel kollektivreiser». Klimaetaten har derfor etterspurt en faglig vurdering om hvorvidt og hvordan tilskudd er egnet som virkemiddel for å redusere biltrafikk i Oslo.

Utlysningen av oppdraget presenterte følgende fire formål med den faglige utredningen:

- en oversikt over eksisterende tilskuddsordninger for redusert biltrafikk, det vil si å tilby et relevant kunnskapsgrunnlag og erfaringer med slike tilskudd
- en faglig vurdering av hvordan slike tilskudd kan innrettes, og hvilke hensyn man må ta i innrettingen av tilskuddsordningene
- en vurdering av om en tilskuddsordning der innbyggere kan bytte inn bilen mot for eksempel kollektivreiser, bildeling eller el-vare sykkel vil ha ønsket og kostnadseffektiv effekt.
- en anbefaling om hvorvidt tilskudd er et hensiktsmessig verktøy for redusert biltrafikk

## 1.2 Avgrensninger og ordforklaringer

Det ble tidlig avklart at oppdraget skulle dreie seg hovedsakelig om tilskuddsordninger for redusert **privatbilbruk**, ikke om redusert biltrafikk generelt. Det siste ville også ha omfattet gods- og varetrafikk. Samtidig ble det presisert at det skulle dreie seg om redusert trafikk fra alle typer biler, inkludert elbiler. Det handler om individuelle tilskudd, til enkeltpersoner eller bedrifter/virksomheter. Den omfattende litteraturen om offentlige tilskudd til kollektivtransport faller følgelig utenom.

Utredningen skal omfatte så vel *byomfattende* som tilskuddsordninger rettet mot *bydelene*. Bydelsnivået ble særlig aktualisert i siste byrådsplattform fra høsten 2019 der det heter: «For å støtte innbyggere og bedrifter som velger miljøvennlige løsninger, styrker vi kommunens klimafond. Byrådet vil særlig satse på tiltak i ytre by, i samarbeid med bydelsutvalgene».

Med '**tilskudd**' menes her *materielle tilskudd*, eventuelt tilskudd til materiell, ikke begrenset til bare pengeoverføringer i form av kontanter. Det er i tråd med at **tilskuddsordninger** stort sett dreier seg om materielle insentiver eller subsidier, det vil si «...«ordninger» fra myndighetene som gir en gruppe forbrukere eller produsenter en fordel ved å gi dem et tillegg til inntektene eller redusere kostnadene». (Menon, 2020) siterer (OECD, 2018).

**Subsidier** er også nærmere avklart i tolloven prg. 10-4<sup>1</sup>: «Med subsidier menes økonomiske bidrag fra offentlig myndighet når det gis en fordel ved at det offentliges praksis innebærer direkte pengeoverføringer (gave, lån, kapitaltilførsel mv.), eller potensielle direkte overføringer av penger eller

<sup>1</sup> <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2007-12-21-119>

*forpliktelser (lånegarantier mv.), offentlige krav som ellers er forfalt, frafaller eller ikke innkreves, det offentlige leverer varer eller yter tjenester ut over generell infrastruktur ...»*

I rapporten vil vi senere gjennomgå andre nærliggende termer, som det er grunn til å se dagens og ikke minst nyere klima- og miljøpolitiske tilskuddsordninger i lys av, så som eksempelvis *økobonus*, *miljøbonus*, *klimabelønning* og *miljø- eller karbonavgift til fordeling*.

### 1.3 Metodevalg

Utredningen er basert på tre hovedkilder: forskningslitteratur og policydokumenter; en fokusgruppediskusjon i regi av prosjektet, samt en liten nettsurvey til Oslos bydeler for å kartlegge bydelenes synspunkter på denne typen tilskuddsordninger. Med utgangspunkt i en kort prosjektperiode (i mai og juni 2020) har vi fulgt følgende tredelte prosjektopplegg:

- i) En **kunnskapsstatus** (state-of-the-art) basert på litteraturstudie av internasjonale forskningsartikler og norske forskningsrapporter og policy-dokumenter og annen grå litteratur (utredninger, politiske program/plattformer; saksframlegg, o.a.)
- ii) En **fokusgruppe** som vil si en strukturert gruppediskusjon ( gjerne med 6-10 deltakere) som her var utvalgte sakkyndige fra forvaltning og forskning (valgt ut i samråd med Klimaetaten) med sikte på en systematisk utveksling av erfaringer med ulike tilskuddsordninger for å fremme alternativer til bilbruk. Fokusgruppemøtet ble avholdt den 4.6 og hadde deltakere fra Klimasats-sekretariatet i Miljødirektoratet; Byrådsavdelingen for Miljø og Samferdsel; Bymiljøetaten; Klimaetaten og fra TØI. TØI hadde også referent- og moderator-rollen.
- iii) En enkel **nettsurvey** til Oslos 15 bydeler for å kartlegge ønske om og muligheter for å kunne delta i senere tilskuddsordninger for å fremme redusert bilbruk i egen bydel. Selv om tids- og kostnadsrammene i dette prosjektet ikke har tillatt større spørreundersøkelser til potensielle brukergrupper i befolkningen, har vi forespurt administrasjon og politikere på bydelsnivå for å kartlegge synspunkter fra forvaltningsnivået som står nærmest innbyggerne.

### 1.4 Rapportstruktur

Etter det første introduksjonskapitlet ser vi i kapittel 2 først kort på økonomiske tilskuddsordninger som politisk virkemiddel, før vi ser nærmere på hvilke økonomiske tilskuddsordninger som har vært brukt for å fremme redusert bilbruk. For å få fram et relevant kunnskapsgrunnlag og ulike erfaringer med tilskudd, har vi først gått gjennom erfaringene med dagens og tidligere lignende tilskuddsordninger for å bidra til redusert biltrafikk eller fremme alternativer til bilbruk. Særlig relevant har selvfølgelig Oslos klima- og energifonds egen tilskuddsordning vært - [klimatilskudd.no/](https://www.klimatilskudd.no/). Men vi har også søkt å dekke andre offentlige tilskuddsordninger for å redusere biltrafikken, som eksempelvis den omfattende statlige tilskuddsordningen, Klimasats, i regi av Miljødirektoratet.

Kapitlet inneholder også en oppdatert kunnskapsstatus basert på en systematisk litteraturgjennomgang av relevante norske og internasjonale evalueringer av tilskuddsordninger for redusert biltrafikk. Kapittel 3 presenterer resultatene fra nettsurveyen om synspunkter på tilskuddsordninger sendt til alle bydelene. Kapittel 4 oppsummerer blant annet ved hjelp av argumenter fra fokusgruppediskusjonen, og vurderer hvordan ulike tilskuddsordninger kan innrettes ut fra ulike tilsiktete så vel som mulig utilsiktede konsekvenser.

## 2 Tilskudd for redusert bilbruk – ordninger og erfaringer

### 2.1 Tilskudd som politisk virkemiddel

Tilskuddsordninger er et politisk virkemiddel som tilbyr økonomisk støtte – *subsidi*er - til individer, kollektiver og bedrifter for å kunne påvirke atferd og aktiviteter i ønsket retning. Redusert biltrafikk i Oslo er i seg selv et tiltak for å oppfylle klimaforpliktelsene og redusere lokal miljøbelastning og helseskadelige utslipp, samt unngå trengsel, frigjøre plass og bedre forholdene for gående, syklende og kollektivreisende.

Politiske virkemidler deles gjerne grovt inn i *økonomiske*, *regulative* og *kommunikative*. Det dreier seg om forskjellen mellom å overtale, overprøve eller overbevise. Kort sagt, mellom gulrot, pisk eller appell. Tilskudd utgjør sammen med skatter, avgifter og kvotehandling ulike typer *økonomiske* virkemidler (Fridstrøm & Alfsen, 2014). *Regulative* virkemidler er lover og forskrifter, standarder, terskelverdier og soner (Bemelmans-Videc, Rist, & Vedung, 1998; Dalkmann & Brannigan, 2007) – som innen trafikkregulering stort sett vil dreie seg om innkjørings-, farts- og parkeringsbestemmelser. *Kommunikative* virkemidler har tradisjonelt vært forbundet med informasjon, opplysningsarbeid og offentlige kampanjer, men har etter hvert fått et bredere nedslag med vekt på såkalt *myke* styringsformer som påvirkning, bevisstgjøring, agendasetting og samskaping gjennom høringer, brukerinvolvering og medvirkning innen ulike sosiale eller politiske nettverk.

Økonomifaget har vært opptatt av veitransportens negative samfunnskonsekvenser, og hvordan politiske tiltak skal kunne internalisere disse eksternalitetene – ulykkene, køene, utslippene, o.a. Det skjelles gjerne mellom *direkte-reguleringer* (kommando og kontroll) som for eksempel utslippsstandarder på den ene siden opp mot *pris- og markedsinsentiver* på den annen. Det siste kan være ulike *fiskale* virkemidler, som for eksempel CO<sub>2</sub>-(karbon)-avgifter. Fiskale virkemidler er utbredt når det gjelder veitransport, siden de er billige og for en stor del enkle å iverksette. De omfatter blant annet bruk av skatter og avgifter med sikte på å utligne gapet mellom private og samfunnsmessige kostnader – og skal i prinsippet kunne føre til kostnadseffektive markedsløsninger. De omfatter ikke minst også positive insentiver (gulrøtter) som tar sikte på å lokke fram og stimulere ønsket atferd, som for eksempel tilskuddsordninger som *vrakpant* for gamle biler og *avgiftsfordeler* ved kjøp av lavutslipps- og drivstoffgjerrige biler, o.a.

Ikke minst på miljøfeltet og i bærekraftsammenheng har (mikro)økonomiske mekanismer hatt et betydelig gjennomslag de siste tiårene, kanskje aller mest kjent gjennom *'forurenser-betaler'*-prinsippet (PPP: polluter-pays-principle). Det har gitt muligheten til å innrette individuelle valg inn mot anerkjente, kollektive mål og dermed fremme bærekraft. Den største fordelene med denne typen virkemidler er økonomisk *effektivitet*: evnen til å fordele byrden fra den vridningen som eksempelvis en avgiftsbelastning innebærer, og således få fram en reduksjon (av trafikk, utslipp, osv.) der det er *billigst* å gjøre det. Ulempene kan imidlertid være sosial urettferdighet og uheldige *fordelingsvirkninger*, siden økonomiske virkemidler kan ha høyst ulike konsekvenser for ulike sosiale grupper. Politiske markedsløsninger vil dermed kunne møte store utfordringer når det gjelder politisk gjennomførbarhet. (ClimateAdapt, 2019). Det skulle være nok å nevne det franske gultest-

opprøret, som startet som en motstand mot økte drivstoffavgifter, eller norsk bompengedebatt.

Skatte- og *avgiftsfordeler* er en spesiell form for økonomiske tilskudd. Avgiftsfritak er et svært virksomt tiltak for å stimulere bilbruk og bilhold i ønsket retning, slik ikke minst den norske elbilpolitikken har vært et eksempel på. Selv om det er en terminologisk diskusjon mellom økonomer – om avgiftsfordeler *egentlig* er subsidiering eller ikke (Fridstrøm, 2019; Skonhoft & Skarstein, 2019) – er det opplagt sentralt også å se på *avgiftsfordeler* når ulike tilskuddsordninger for redusert bilbruk skal vurderes. Eksempelvis vil høye parkeringsavgifter – i bysentre, kjøpesentre, butikker, ved idretts- og svømmehaller, ved ulike arrangement – opplagt kunne ha en bilbruksdempende effekt.

I praktisk politikk vil det imidlertid sjelden være snakk om utelukkende bruk av økonomiske virkemidler alene, de inngår gjerne i en *bred mix* sammen med andre politiske virkemidler. Det kan skjelnes bredt mellom

- i) kombinasjoner av økonomiske politiske virkemidler som del av ulike samlede *polycypakker*, og
- ii) en blanding med *andre typer policy-virkemidler*, inkludert regulering, oppmerksomhetsskaping, opplysning/informasjon, o.a.. (ClimateAdapt, 2019)

Så vel politisk som sosialt og psykologisk blir politiske styringsmidler i form av *positive insentiver* – ulike typer gulrøtter slik som tilskudd er – stort sett holdt fram som de mest fordelaktige, fordi de appellerer bredt og dermed har høy legitimitet. Samtidig blir også tilskuddsordninger i stadig større grad pakket sammen i mer helhetlige polycypakker, blant annet fordi det som skal påvirkes – som for eksempel transportvalg - gjerne også er sammensatt av ulike faktorer og ulike motiv.

### 2.1.1 Direkte og indirekte økonomiske tilskudd

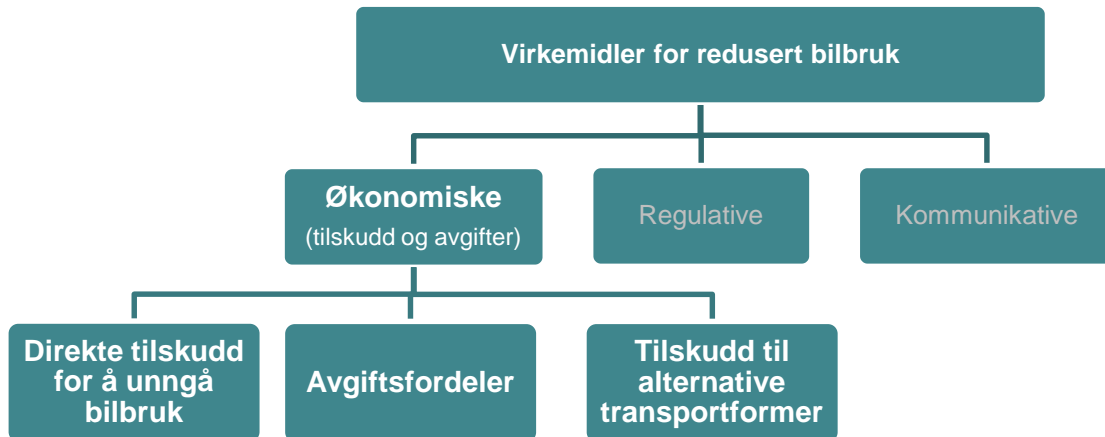
Også økonomiske tilskudd kan kategoriseres ytterligere. Ett skille går mellom *direkte tilskudd* for å påvirke ønsket atferd – eller indirekte tilskudd for å påvirke alternative handlingsvalg. Det er et velkjent problem ved bruk av økonomiske virkemidler at problemet må angripes *direkte*, for å unngå utilsiktede konsekvenser. Når ønsket er å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp, er det derfor mest effektivt å angripe selve det som forårsaker utslippet direkte. (Skonhoft & Skarstein, 2019).

Samtidig kan det vise seg vanskelig å kommunisere positive økonomiske insentiver eller subsidier for å *stimulere ikke-bruk*, slik tilfellet vil være med direkte tilskudd for redusert bilbruk. Direkte tilskudd for redusert *bilhold* er imidlertid lettere å kunne etablere – eksempelvis som ulike typer *vrakepantordninger* som tilbys de som kvitter seg med en bil.

Langt lettere enn å finne eksempler på *direkte* tilskudd for redusert bilbruk, er det å peke på en rekke *indirekte tilskuddsordninger* for redusert bilbruk: det vil si tilskudd for å fremme *alternativer til bilbruk*: så som tilskudd i form av reduserte priser på kollektivtransport, tilskudd til sykling eller til delemobilitet (bildeling, samkjøring, bysykler). Når det gjelder tilskudd til alternative transportformer til bilbruk, kan også disse differensieres: Dreier det seg om tilskudd til selve *bruken* – til kollektivreisen eller bildelingsturen, eller dreier det seg om tilskudd til materiell eller tilrettelegging – så som tilskudd til elsykkel/-lastesykkel eller tilskudd til oppstillingsplass eller sykkelparkering.



Figur 1 oppsummerer denne kategoriseringen.



Figur 1: Politiske virkemidler for redusert bilbruk, med vekt på de økonomiske.

### 2.1.2 Tilskudd i lys av strategier for bærekraftig mobilitet

Det er også interessant å se hvordan tilskudd som politisk virkemiddel kan klassifiseres i lys av veletablerte strategier for bærekraftig mobilitet, slik som de såkalte A-S-I-strategiene: Avoid-Shift-Improve (EEA, 2011):

*Avoid*-strategien dreier seg om redusert transportomfang ved å unngå eller oppheve behovet for selve reisen overhodet (som f.eks. ved videomøter og hjemmekontor). Når det gjelder tilskudd for å unngå eller redusere bilbruk, vil det kunne dreie seg om å *premiere ikke-bruk av bil*, gjennom eksempelvis vrakpant, prisavslag/avgiftsfordeler ved nødvendig innkjøp, o.a.

*Shift*-strategien går ut på å endre transportmåte ved å få til en overgang fra miljø- og trafikkbelastende transportformer – som skaper køer, krever energi, gir utslipp eller tar areal – til mindre belastende og mer miljøvennlig mobilitet. Det vil hovedsakelig dreie seg om alternativer til privat bilbruk: det være seg kollektivtransport, delemobilitet (samkjøring eller bildeling) eller fysisk aktiv mobilitet (å gå eller sykle) eller andre former for mikromobilitet (med kjøretøy < 500 kg, f.eks. elsparkesykler). Når det gjelder tilskudd til å skifte til alternative transportformer (enn bruk av bil), vil det dreie seg om å *belønne bruk av kollektivtransport, sykkel eller gange*.

*Improve*-strategien handler for en stor del om teknologiske forbedringer – som fram til nå hovedsakelig har dreid seg bedre drivstoff- og kjøretøyteknologi, spesielt elektrifisering. Framover vil teknologiske transportforbedringer opplagt for en stor del dreie seg om videre digitalisering og automatisering, som for eksempel automatisering av kjøretøy og stadig mer digitale mobilitetstjenester, som for eksempel ulike mobilitetstjenestepakker som MaaS (mobility-as-a-service). Når det gjelder tilskudd til teknologi eller nytt materiell for å redusere bilbruk, er det nærliggende å peke på *tilskudd til nytt materiell eller infrastruktur* for å stimulere alternativer til bilbruk (f.eks. el(laste)sykler, sykkeloppstillingsplass, etc.).

Tabell 1 oppsummerer denne kategoriseringen:

Tabell 1: Virkemidler for redusert bilbruk, i lys av strategiene for bærekraftig mobilitet (unngå-skifte-forbedre).

Redusere/unngå bilbruk	Tilskuddsordninger for ikke-bilhold/-bruk (vrakpant, o.a.)
Skifte til alternative transportmåter	Støtte til (reduserte priser på) kollektivreiser, bildelingsbruk, o.a.

Redusere/unngå bilbruk	Tilskuddsordninger for ikke-bilhold/-bruk (vrakpant, o.a.)
Forbedre materiell/teknologi	Støtte til materiell, produkter, sykkel-/biledingsoppstillingplasser og lignende infrastruktur

### 2.1.3 Insentiver i form av nugging

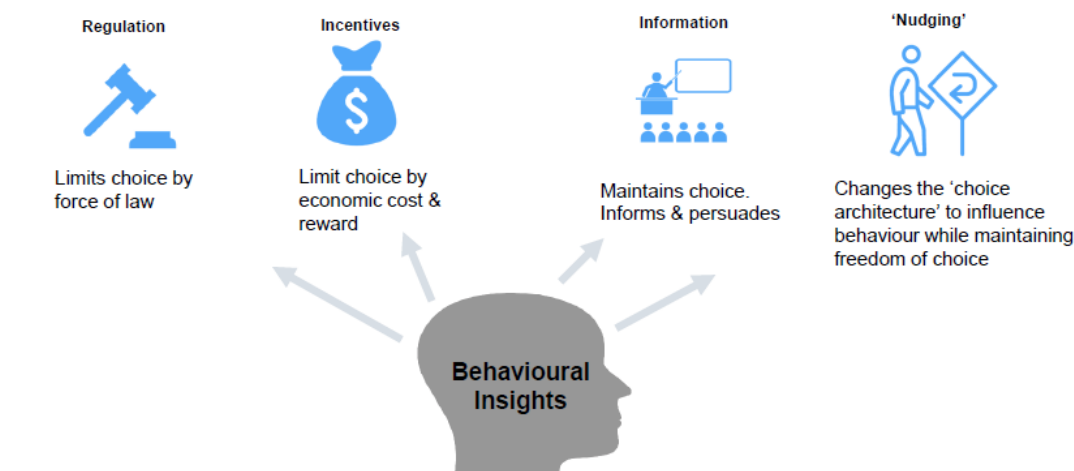
Psykologiske tilnærminger påpeker at straff og belønning har svært ulike effekter når det gjelder motivering, og at ulike insentiver kan stimulere og forsterke atferdsendringer (Smith, 2003). Gjennom eksperimenter og spillteoretiske simuleringer viser litteraturen positive effekter av så vel straff som belønning for å fremme samarbeid (Andreoni, Harbaugh, & Vesterlund, 2003; Fehr & Gächter, 2000). Særlig spiller *positiv* tilrettelegging en avgjørende rolle (Andreoni, 1995). Selv om klassisk økonomi har understreket restriktive virkemidler som mest effektive, ikke minst for å begrense bilbruk, har nyere atferdsøkonomiske og eksperimentelle tilnærminger vist at atferd også er styrt av en *begrenset rasjonalitet* og kognitiv oversikt, og sterkt influert av følelser og vaner (DellaVigna, 2009). Det har lenge vært en etablert innsikt i nærliggende fag som sosiologi og statsvitenskap. Det er imidlertid atferdsøkonomiske tilnærminger med vekt på nugging som har hatt et betydelig gjennomslag også i transportforskningen særlig det siste tiåret. Ikke minst har bidraget fra Thaler og Sunstein, som ganske enkelt het «Nudge», fra 2008 hatt stor innflytelse. Her bestemmes ‘nudging’ – dulting eller nugging<sup>2</sup> på norsk – som: ”A nudge is any aspect of the choice architecture that alters behavior in a predictable way without forbidding any options or significantly changing their economic incentives. A nudge must be easy and cheap to avoid” (Thaler & Sunstein, 2008). I forskningen plasseres ‘nudging’ gjerne i en liberal-paternalistisk politisk tradisjon med en aktiv tilrettelegging av såkalt ‘valgarkitektur’. Velkjente eksempler er mindre tallerkener for å unngå matsvinn, aktiv bortvelging av muligheter, for eksempel ved organdonasjon eller klimakvoter ved flyreiser, o.a.: Det vil si en tradisjon der valgfrihet opprettholdes mens det institusjonelt aktivt søkes å styre folk til valg som «er best for dem» og/eller for å oppnå kollektive eller samfunnsmessige mål.

En av ulempene med nugging er at det er designet for å påvirke individers atferd gjennom intuitive og impulsive prosesser, og derfor ikke berører det mer grunnleggende problemet med atferdsendring. Nugging fungerer best på atferd som er så å si uintensjonal eller automatisk i en kontrollert situasjon (det som kalles System 1, i atferdspsykologen Kahnemans terminologi). Det fungerer følgelig dårlig i valgsituasjoner som er avhengig av mer *intensjonale* og *refleksive* prosesser (Kahnemans System 2).<sup>3</sup> Dessuten vil nugging i liten grad kunne endre individers kunnskap, holdninger og verdier mot mer bærekraftige mobilitetsvalg. Sett opp mot mer klassiske inndelinger – økonomiske insentiver; reguleringer og kommunikative virkemidler - kan denne typen nugging eller dulting plasseres på denne måten, se figur 2:

<sup>2</sup> <https://naob.no/ordbok/nugge>: gni; skubbe (til); nappe (i); støte, dytte (til) for å gjøre oppmerksom på noe e.l. [Norsk Akademisk Ordbok]

<sup>3</sup> <https://suebehaviouraldesign.com/kahneman-fast-slow-thinking/>

## Traditional policy tools



© The Behavioural Insights Team

Figur 2: Nudging sett opp mot økonomiske, regulative og kommunikative virkemidler (<https://www.bi.team/>)

I denne sammenhengen er det særlig relevant å se ulike former for nugging for redusert bilbruk opp mot ulike tilskuddsordninger. Hvis det eksempelvis dreier seg om finansielle insentiver som å kunne *samle poeng eller tjene penger* når en velger det som er ønsket fra myndighetenes side – for eksempel som alternativer til bilbruk – vil det for en stor del ligne på en tilskuddsordning. Derfor er nugging og (små) økonomiske tilskudd i mange sammenhenger vanskelige å skille.

Men ofte er det kanskje mer et teoretisk eller analytisk problem enn et praktisk. Forskning om nye transportvalg eller mobilitetsendringer understreker at det særlig skjer ved endringer i betydelige kontekster for den enkelte, som eksempelvis når en står overfor større endringer knyttet til arbeid, familie eller bolig (Nenseth & Klimek, 2019). Nugging til endret mobilitet vil kanskje være særlig aktuelt i slike situasjoner. De kjente norske tilskuddsordningene for redusert bilbruk har dessuten så langt stort sett dreid seg om en brøkdel – ofte rundt en femdel – av hva den nye aktiviteten faktisk koster og kan i så måte sies å fungere som et pådytt.

## 2.2 Etablerte økonomiske tilskuddsordninger for redusert bilbruk

### 2.2.1 Tilskudd for redusert bilbruk - ett av flere tiltak

Siden det brede klimaforliket i Stortinget i 2008, videreført i 2012, har det vært et bredt tverrpolitisk mål om nullvekst i privatbilbruk for de større norske byområdene generelt og for Oslo spesielt. En rekke økonomiske, regulative og kommunikative tiltak er satt i verk i Oslo for redusert bilbruk, der direkte økonomiske tilskudd utgjør bare en brøkdel.

## Oslo kommunes klima- og energifond

Siden klimaetaten ble opprettet i 2016 har den også vært ansvarlig for klima- og energifondet. Av Klima- og energifondets støtteordninger som mer eller mindre direkte tar sikte på å fremme målet om redusert bilbruk er de mest kjente og relevante de følgende:

**Elsykkelstøtte** – som utgjorde en pott på 5 millioner kroner i 2016. Målet med støtteordningen var å få langt flere til å velge elsykkel framfor bil. Denne tilskuddsordningen var ett av flere initiativer kommunen satte i gang for å oppnå et mål om en sykkelandel på 25 prosent innen 2025. Støtteordningen utgjorde 25 prosent av kostnadene for elsykkel, med en maks på 5000 kr. Evalueringen av tilskuddsordningen viste at ordningen hadde fungert svært godt ut fra målsetningen om å stimulere til økt kjøp av elsykler, økt sykkelbruk og reduserte klimagassutslipp (Fyhri, Sundfør, & Weber, 2016). TØIs evaluering viste at folk øker sin sykkelbruk med mellom 12 og 18 km per uke, dersom de bytter ut sin vanlige sykkel, med en elsykkel. Det betyr at elsykler kan bidra til at sykkelandelen (sykling som andel av alle reiste kilometer) kan doble seg.

Elsykkeltilskuddet på 5 millioner kroner gikk raskt tom i 2016, men helt nylig i finansutvalgets møte om revidert budsjett 2020 - ble det tatt til orde for å **relansere elsykkelstøtte** nå i 2020 igjen med midler fra Klimafondet (5,5 millioner kroner). Det er ventet at dette forslaget vil gå gjennom i bystyrebehandlingen 24.6 (basert på en enighet mellom byrådspartiene og Rødt). I den foreløpige politiske behandlingen er det likevel blitt pekt på problemet med 2016-tildelingen falt ut nokså skjevfordelt – den tilmålte potten gikk til alle de som søkte først, stort sett til folk som allerede hadde planlagt å kjøpe seg en elsykkel. Og ikke minst – til folk som neppe hadde nevneverdig behov for den kommunale støtten til å realisere kjøpet sitt, jf medieoppslag fra den gang om «*elsykkelstøtte til samfunnstopper*»<sup>4</sup>. Den nye elsykkelstøtten vil ta hensyn til disse innvendingene.

**Sykkelparkering** i borettslag og sameier. Det er så vidt vi kjenner til ikke foretatt noen direkte evaluering av denne tilskuddsordningen, men en tidligere evaluering av sykkel-parkering ved bussholdeplasser viste at sykkel-parkeringsanlegg bidro til betydelig flere reisende som parkerer syklene sine, men at konkurranseflaten mot bil ikke ble endret (Lervåg & Jørgensen, 2007).

**Støtte til ellastesykkel** – en evaluering fra 2018, ikke av selve tilskuddsordningen, men av oppstartperioden med ellastesykkel i Oslo, påpeker offentlig sektors viktige tilretteleggende rolle både i form av reguleringer og uttesting (Ørving, Fossheim, Weber, & Andersen, 2018).

### 2.2.2 Policydokumenter i eInnsyn

Ved hjelp av mulighetene for å søke på offentlige dokumenter gjennom søkeplattformen eInnsyn - <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/einnsyn/id604997/> har vi søkt å få oversikt over andre norske tilskuddsordninger for redusert bilbruk. Vi brukte her søkeordene 'tilskudd' sammen med uttrykk som ' redusert bilbruk' og fikk fram bare sju treff fra norske kommuner, som vist i tabellen under, der enkelte av treffene omhandler samme tiltak. (Såpass få treff indikerer jo at å bruke eInnsyn som søkeplattform for tematiske søk på saker som i dette tilfellet, ikke fungerer helt godt).

---

<sup>4</sup> Jf oppslag som dette: [Elsykkel-penger gikk til samfunnstopper](#), Aftenposten 5.4.2016

INGÅENDE DOKUMENT	29.05.2019	Sak: 2019/1167 - Støtte til klimasatsing i kommunene 2019 - Klimasats
Tildeling av tilskudd - Redusere bilbruk og øke gang / sykkel - Sortland		
Fylkesmannen i Nordland   Publiseringsdato: 04.06.2019   Fra: Miljødirektoratet   Til: Fylkesmannen i Nordland   <a href="#">Se saken</a>		
UTGÅENDE DOKUMENT	29.05.2019	Sak: 2019/3403 - Klimasats - Søknad om støtte til klimasatsing i kommunene 2019 - Tiltakspakke: redusere bilbruk
Tildeling av tilskudd - Tiltakspakke: redusere bilbruk og øke gang/sykkel.		
Miljødirektoratet   Publiseringsdato: 11.06.2019   Fra: Miljødirektoratet   Til: Sortland Kommune / Suorttá Souhkan   <a href="#">Se saken</a>		
UTGÅENDE DOKUMENT	20.06.2017	Sak: 2017/2077 - Klimasats - Søknad om støtte til klimasatsing i Alta kommune 2017 - Mobilitetstiltak i Alta for red
Tilsagn - søknad om tilskudd - Mobilitetstiltak i Alta for redusert bilbruk - Avtalenummer 17010983		
Miljødirektoratet   Publiseringsdato: 13.07.2017   Fra: Miljødirektoratet   Til: Alta kommune   <a href="#">Se saken</a>		
INGÅENDE DOKUMENT	15.02.2017	Sak: 2017/692 - Alta kommune - klimasats - tilskudd til klimasatsing i kommunene - 2017
Søknad om tilskudd til klimasatsing i kommunene 2017 - mobilitetstiltak i Alta for redusert bilbruk		
Fylkesmannen i Finnmark (frem til 01.01.2019)   Publiseringsdato: 22.02.2017   Fra: Alta kommune   Til: Fylkesmannen i Finnmark   <a href="#">Se saken</a>		
UTGÅENDE DOKUMENT	25.10.2016	Sak: 2016/5533 - Klimasats - Søknad om støtte til klimasatsing i Asker kommune 2016 - Mobilitetsarbeid for redus
Tilsagn - søknad om tilskudd til mobilitetsarbeid for redusert bilbruk i Asker - Avtalenummer 16011160		
Miljødirektoratet   Publiseringsdato: 03.11.2016   Fra: Miljødirektoratet   Til: Asker kommune   <a href="#">Se saken</a>		
INGÅENDE DOKUMENT	30.06.2016	Sak: 2016/9277 - Klimasats - Støtte til klimasatsing i kommunene 2016 - kopi av søknader og vedtak - Miljødirekto
Søknad om tilskudd 2016 - Mobilitetsarbeid for redusert bilbruk - med vedlegg - klimasatsing i kommunene - kopi av brev til Miljødirektoratet		
Fylkesmannen i Oslo og Akershus (frem til 01.01.2019)   Publiseringsdato: 27.07.2016   Fra: Asker kommune   Til: Fylkesmannen i Oslo og Akershus   <a href="#">Se saken</a>		
INGÅENDE DOKUMENT	22.06.2016	Sak: 2016/9277 - Klimasats - Støtte til klimasatsing i kommunene 2016 - kopi av søknader og vedtak - Miljødirekto
Søknad om tilskudd 2016 - Mobilitetsarbeid for redusert bilbruk - klimasatsing i kommunene - kopi av brev til Miljødirektoratet		
Fylkesmannen i Oslo og Akershus (frem til 01.01.2019)   Publiseringsdato: 13.07.2016   Fra: Asker kommune   Til: Fylkesmannen i Oslo og Akershus   <a href="#">Se saken</a>		

Selv om eInnsyn opplagt er en viktig og åpen kanal for å søke dokumentasjon om politiske saksframlegg og vedtak, viser imidlertid oversikten som kom fram her at den ikke omfatter alle offentlige tilskuddsordninger for redusert bilbruk.

### 2.2.3 Klimasats i kommunene

Alle treffene i eInnsyn dreide seg følgelig om den samme tilskuddsordningen, nemlig den statlige tilskuddsordningen «Klimasats – støtte til klimasatsing i kommunene». Den omfatter en rekke støtteordninger for miljøvennlig mobilitet og redusert bilbruk, men er ikke helt sammenlignbar med Klima- og energifondets tilskuddsordning som jo retter seg mot bedrifter og enkeltpersoner, mens Klimasats er en støtteordning for kommunene.

Klimasats ble initiert av Miljødirektoratet i 2016 med formål å «*bidra til reduksjon av klimagassutslipp og omstilling til lavutslippsamfunnet*». Ordningen kan også støtte kunnskapsoppbygging og utredning av framtidige tiltak. Støtten skal være utløsende og ordningen skal prioritere prosjekter som ellers ikke ville blitt gjennomført. Ordningen blir administrert av Miljødirektoratet og finansieres gjennom bevilgninger fra Klima- og miljødepartementet. I 2019 ble det satt av 200 mill. kroner på statsbudsjettet, samt 25 mill. kroner øremerket til å realisere lavutslipps- og nullutslipps-hurtigbåter, gjennom tilskudd til fylkeskommunenes innkjøpsprosesser. Kommuner og fylkeskommuner, og kommunale foretak kan søke om midler.

En gulrot-ordning som dette har bred appell, og allerede første året (2016) kom det inn 332 søknader med totalt søknadsbeløp 414 millioner kroner. Knappt 120 tiltak fikk tildelt i alt 98 millioner. I de etterfølgende årene var antallet søknader ganske stabilt (323/252 i henholdsvis 2017 og 2018), men økte sterkt i 2019 (574 søknader). Etter fire år med «klimasats» er mer enn 1500 søknader levert med 1,6 milliarder i søknadsbeløp. Det er innvilget støtte til knapt 1000 tiltak – med totalt støttebeløp på 630 millioner. Ifølge Miljødirektoratet jobber i dag to av tre kommuner med klimasatsstøtte. Gjennomføringskraften i kommunene har vært god – 90 prosent av de tiltakene som er blitt tildelt midler, er blitt gjennomført.

Ordningen har et bredt sikte, og søknadene er dermed innrettet mot svært ulike temaer. Av relevans i vår sammenheng er først og fremst tiltak rettet mot *fastleggelse av eller etablering av rammebetingelser for transport* (eksempelvis planer for lokalisering av ulike aktiviteter i tettsteder, gang- og sykkelveier, parkeringsmuligheter for sykkel, tilbud om leie av elsykler, mm) og tiltak rettet mot å få til endringer i reiseatferd – først og fremst redusert bruk av bil.

Et eksempel er Røyken kommunes søknad om å utvide sykkelparkeringstilbudet ved Røyken stasjon fra 18 til 60 plasser. Eller søknaden «*Reis Smart hver dag i Levanger*» der restriktive tiltak overfor bilen (parkeringsrestriksjoner) kombineres med tiltak som fremmer bruk av gange, sykkel og kollektivtransport – økt sykkelparkeringskapasitet og bysykkelordning.

Av tiltak som er mest relevante for redusert bilbruk vil vi anta er søknader katalogisert av Miljødirektoratet under overskrifter som *arealplanlegging*, *transportplanlegging*, *reisevaner* og *sykkel*. Dette er søknader vi vil anta representerer tiltak som fastlegger/påvirker tilgjengelig infrastruktur og som gjør forsøk på å påvirke den enkelte innbyggers reiseatferd. Samtidig er *Klimasats* en langt mer vidtfavnende ordning enn det som går på bilbruk. En rekke typer søknader er derfor ikke relevant i vår sammenheng, så som eksempelvis energiprosjekter, etablering av ladepunkter for elbil, en rekke forprosjekter for bygg, biogassprosjekter samt avfalls- og deponiprosjekter.

Tiltak for å påvirke transportomfang og transportmiddelbruk er mange, Søknadene er også mangefasettete; fra forprosjekter for å finne ut hvor en gangvei eller en gangbro bør lokaliseres, til etablering av slike anlegg, til støtte til innkjøp av et transportmiddel som elsykkel eller el-lastesykkel til utlån eller internt bruk blant kommunens ansatte.

En søknad som «*Mobilitetsplan Slemmestad*» (Røyken kommune) illustrerer mangfoldet av tiltak. Siktemålet med tiltakene i søknaden er å redusere bruken av bil på reiser fra Slemmestad til Oslo. Tiltaket omfatter så ulike tiltak som utslippsfrie ferjer mot Oslo, førerløse elektriske busser samt etablering av infrastruktur i Slemmestad for låsing og lading av elsykler.

Det kanskje aller viktigste leddet i påvirkningen av reiseatferd er å etablere rammebetingelser den reisende skal være undergitt; veinettet, gang- og sykkelveinettet, bystrukturen (hvordan bolig- og næringsområdene er lokalisert relativt til hverandre). Dette siste fastlegger hvor langt det er nødvendig å reise for å realisere ulike behov – nå en arbeidsplass, utføre handelsærender, besøke venner og kjente, utføre fritidsaktiviteter, mm.

Det er vel anerkjent og etablert kunnskap at aktivitetens lokalisering i bystrukturen – og bysamfunnets geografiske utstrekning, dets kompakthet eller utspredding – er avgjørende og hvilken transportmengde som kreves for å få bysamfunnet til å fungere, og de oppofrelser som kreves av bysamfunnet for å kunne tilrettelegge for ulike transportmåter eller transportformer. Det er rimelig at kategorien *arealplanlegging* kan fange opp tiltak med slik innretning. Søknaden «*Klimaeffekt av fortetting i Kongsberg*» er et slikt eksempel. Den dreier seg om lokal tilpasning av allmenn tilgjengelig kunnskap. Et annet eksempel er søknaden «*Stryn – aktiv og attraktiv*» der kommunen ønsket å få til endret transportomfang ved å få utredet gunstig lokalisering av boliger og næringsvirksomhet. Rapporteringen fra prosjektet betonte imidlertid denne problemstillingen i liten grad

Kategorien 'reisevaner' vil vi tro fanger inn tiltak innrettet mot å påvirke transportatferden, det å få flere til å gå, sykle, reise kollektivt, og det å velge bort bilen i hverdagen. Et eksempel er søknaden «*Mobilitetsarbeid for redusert bilbruk i Asker*» der en søker å tilrettelegge på ulike måter for mindre bilbruk blant brukere av en barnehage - ved innkjøp og utlån av el-transportsykler, god atkomst for gående og syklende, god sykkelparkering og lav parkeringsdekning for bil. Et annet eksempel er i teorien søknaden «*5minutters bygda*» fra

Lyngen kommune. Innretningen av prosjektet har imidlertid vært å etablere infrastruktur som fortau, sykkelkur, elsykkelutlån og gatebelysning. Slik infrastruktur er etablert og effektene av dette må antas være positiv for mer miljøvennlig transport. Kommunen påpeker at elsykkelutleien har satt elsykkelen på den lokale dagsordenen.

Tabell 2 viser bevilget beløp og antall søknader i årene 2016-187 (hentet fra tabell 3 i Menons sluttrapport fra følgeevalueringen (Bruvoll, Høiseth-Gilje, Grorud, & Aamo, 2019).

Tabell 2: Klimasats. antall søknader, tildelinger og bevilget beløp 2016-18.

	Søknadsbeløp, mill. kroner	Innvilget beløp, mill. kroner (%)	Antall søknader	Antall innvilgede søknader (%)
2016	419	96 (23 %)	332	141 (42 %)
2017	323	150 (46 %)	330	187 (58 %)
2018	318	148 (47 %)	335	254 (72 %)

Ifølge Menons evalueringsrapport ble det signalisert muligheter for å søke om tilskudd innenfor fem ulike kategorier:

1. Klimavennlig areal- og transportplanlegging (Areal- og transportplanlegging)
2. Klimavennlig transport – gjennomføring av tiltak (Tiltak transport)
3. Klimagassreducerende tiltak i andre sektorer – gjennomføring (Tiltak andre sektorer)
4. Forprosjekt for klimagassreducerende tiltak – komme fra ord til handling (Forprosjekter)
5. Interkommunale nettverk for kompetanseheving og erfaringsdeling (Nettverk)

Flest søknader kom det alle årene innenfor «tiltak transport» - ladeinfrastruktur, sykkeltiltak. Deretter i kategorien «tiltak andre sektorer» - først og fremst planlegging av og tiltak i byggsektoren. Prosjekter i alle fylker fikk innvilget støtte i 2017 og 2018. Til sammen har om lag 160 ulike kommuner og alle fylkeskommuner fått tilskudd til å iverksette klimatiltak. Sentrale erfaringer som kommer til uttrykk i evalueringsrapporten fra 2016-tildelingen er blant annet:

Det er utfordrende å måle utslippseffekter – først og fremst på grunn av kort prosjektid  
 Det er høy grad av addisjonaltet – det vil si at Klimasats utløser innsats og handlinger hos støttmottakerne som ikke ville skjedd dersom støtten ikke var blitt gitt  
 Det er god gjennomføring - 90 prosent av prosjekter med bevilgning er gjennomført eller iverksetting igangsatt.

Videre synes det klart, ifølge Menon-evaluererne, at søkerne som fikk tilsagn mente at tilskuddet har bidratt til å øke politisk bevissthet om prosjektene og særlig til å løfte fram klimaprojekter i kommunen. Kommunene ga også uttrykk for at Klimasats bidro til at klima får høyere status i kommunen som tema og satsingsområde, både i administrasjonen og blant de folkevalgte. Det betyr at tilskuddene kan ha langsiktige virkninger utover de direkte effektene som utløses av de enkelte tiltakene. Ordningen virker også til å heve kompetansen i kommunene og til nye klimatiltak, og har spredningseffekter til andre kommuner.



## 2.3 «Jeg kjører grønt»-kampanjer

TØI har også gjennom tidligere evalueringer av «*Jeg kjører grønt*»-kampanjer sett på ulike måter å vurdere effekter av offentlig sektors (byers) innsats for å få redusert privatbilbruk (Christiansen & Strand, 2011; Strand, 2008).

Enkelte norske byer var tidlig ute med å lansere støtteordninger for å fremme redusert bilbruk. I Kristiansand ble det så tidlig som i 2008 lansert en «jeg-kjører-grønt»-kampanje som gikk ut på å få endret transportmiddelfordelingen med sikte på mindre avhengighet av privatbilen. Kampanjen gikk ut på å få arbeidstakere som i hovedsak brukte bil til og fra jobb til å redusere bilbruken til fordel for å gå, sykle eller ta buss. Ansatte ved 12 større bedrifter i Kristiansand ble tilbudt gratis månedskort for buss eller en 'sykkelpakke' (blant annet med avansert treningstøy og annet sykkelutstyr, for å motivere dem til å endre reisevaner. Rundt 400 ble med på kampanjen, fire av fem valgte sykkelpakken. (Strand, 2008). Utgangspunktet, og forutsetningen for å delta, var at deltakerne lot bilen stå i én måned og i stedet reiser til arbeid til fots, med sykkel eller kollektivtransport. Målgruppa var også her de som vanligvis kjørte bil til arbeid. I dette tilfellet er det definert til dem som vanligvis kjører bil minst tre ganger i uka.

Et par år senere gjennomførte også Tromsø en nokså tilsvarende «jeg-kjører-grønt»-kampanje. (Christiansen & Strand, 2011). Begge disse kampanjene gav positive erfaringer som resulterte i endrete reisevaner, i hvert fall midlertidig. Til tross for potensiell overføringsverdi til andre byer, ble det ikke andre likelydende kampanjer i andre byer. Det er likevel en rekke nyere tiltak som ligner, som eksempelvis hjem-jobb-hjem-mobilitetsordninger i Rogaland og Trøndelag som er ordninger som retter seg særlig mot bedriftsmarkedet. Et fellestrekk ved nyere mobilitetsordninger er at tilskuddsordninger bakes inn som en del av mer sammensatte policypakker.

## 2.4 Forskningslitteratur om tilskudd for redusert bilbruk

Gjennomgangen av forskningslitteratur – *state-of-the-art* på feltet – gir en oversikt over litteratur som fokuserer på insentiver eller subsidier for redusert bilbruk. Det kan være direkte tilskudd eller indirekte ved å stimulere alternativer til bilbruk: som for eksempel subsidiering av kollektivtransport, insentiver for å sykle, o.l. Som vi har vært inne på, er det få eksempler på *direkte tilskudd* for å redusere bilbruk.

Forskningslitteraturgjennomgangen er gjort gjennom søk på Google og forskningsøkestedene Google Scholar og Science-Direct. Vi søkte ved hjelp av kombinasjoner av nøkkelord fra følgende liste: «*subsidy, policy, incentives, reduced car driving, car use*». Kriterier for å inkludere litteratur var at publikasjonen inneholdt en formell analyse eller evaluering av et tiltak eller en intervensjon – med et hovedformål å redusere bilbruk. For å avgrense har vi hovedsakelig tatt med litteratur etter 2000; i vestlige land (USA og Europa) og basert på kvantitative metoder. Avgrensningene viste seg imidlertid å være i overkant strenge, derfor ble kriteriene etter hvert lempet på slik at også annen litteratur med potensielt interessante funn kunne bli inkludert.

Flere forsøk er eksperimenter som går ut på å *belønne redusert bilbruk* særlig i rushtid, sammenlignet med konvensjonelle restriktive tiltak om kjøprising og (bompenge)-avgifter. Et eksempel er *Spitsmijden-eksperimentet*, som er en feltstudie i Nederland der deltakerne ble møtt med daglige belønninger – penger eller mobilbruk (smartphone) – for å unngå å kjøre i morgenrushet (Knockaert, et al 2012). Deltakerne fikk belønningen ved å kjøre enten før eller etter rushet – eller ved å velge en annen transportform eller ved å velge å jobbe hjemmefra. Ved å overvåke bilskilt med kamera, ble 2300 biler som kjørte minst tre ganger i uka i morgenrushet på en svært trafikkert (A12-)motorvei kartlagt. Mange artikler som har



studert effektene av dette eksperimentet, fra ulike tilnærminger, konkluderer med betydelige atferdsendringer. Like fullt er dette ett av svært få lignende studier. Så langt tilbake som i 1970 var det et annet eksempel som belønnet reduksjon i bilbruk gjennom et lotterilignende eksperiment. (Foxy & Hake, 1977).

## Vrakpant-ordninger

Vrakpant-ordninger vil være tilskuddsordninger som direkte retter seg mot reduksjon i bilbruk, ved at selve bilholdet opphører. En tidligere TØI-studie har evaluert vrakpant som klimatililtak (Fridstrøm, 2013). Studien viser at vrakpant vil bidra til en vesentlig foryngelse av bilparken, men vil ikke redusere klimagassutslippene, og anses dermed ikke som et egnet klimatililtak sett i lys av bilens livsløpsperspektiv. Vrakpantordninger vil heller ikke nødvendigvis redusere bilbruken, siden bileiere vel så gjerne skaffer seg en ny bil. Det vil kreve omfattende kontrollordninger for å sikre at vrakpantordninger gjør at vrakpantmottakere ikke faktisk bruker bil.

Vrakpantordninger retter seg direkte mot gamle biler, som er ansvarlige for relativt sett høyere utslipp enn nyere biler. Den umiddelbare fordelene ved vrakpant-ordninger er følgelig at en blir raskere kvitt biler med større utslipp. (Evans, 2008). Likevel kan det påpekes at vrakpant-insentiver kan føre til at enkelte beholder bilene sine i lang tid for at de skal nå vrakpantalder. (Alberini, Edelstein, & McConnell, 1994). Tilsvarende viser andre studier at vrakpant-ordning kan virke mot sin hensikt – har perverse konsekvenser – ved at gamle biler blir mer verdifulle med vrakpant-premie enn uten. (de Palma & Kilani, 2008). Det kan også være betydelige kostnader for myndighetene i å forvalte en vrakpant-ordning – både selve tilskuddet samt de administrative kostnadene.

Men det pågår stadig forsøk med vrakpant-ordninger for å fremme redusert bilbruk. I Storbritannias bilby Coventry pågår for tiden en forsøk med formål om å redusere biltrafikk og forbedre luftkvalitet ved å tilby bilbrukere å vrake bilen til fordel for kollektivtransport, drosjer eller bysykler. De som er villig til å skifte får betydelige tilskudd (opp mot 3000 pund) til å bruke på alternativer til bil – i form av en slags «mobilitetstjeneste-kreditt». Et vesentlig aspekt ved Coventry-ordningen er at vrakpanten ikke skal være et insentiv til å bytte ut en gammel bil og erstatte den med en ny, men at det er selve bilen og dermed bilbruken som skal erstattes. Denne vrakpant-ordningen administreres regionalt og finansieres av transportministeriet, med formål å utvikle og teste ny transportteknologi og nye transporttjenester innenfor en Future Mobility Zone grant. «Mobilitetskreditten» blir tilbudt via en smarttelefon-app der deltakerne kan planlegge og bestille sine daglige reiser.<sup>5</sup>

## Avgiftsfordeler ved kjøp av nye biler

Mange studier behandler avgifter ved kjøp av bil, der det særlig er litteraturen om avgiftsfordelene ved kjøp av elbiler som har vært i fokus, ikke minst i norsk sammenheng. I denne litteraturen blir gjerne skillet mellom skatter, avgifter og subsidier vektlagt med ulike og til dels motstridende konsekvenser for bilsalget.

Flere artikler dreier seg om etterskuddsvise (ex-post) evalueringsstudier som viser at CO<sub>2</sub>-differensierte avgifter på kjøp av nye biler har betydelige effekter på kjøpsbeslutninger både i Norge og i utlandet (Ciccone, 2018; Gerlagh, Van Den Bijgaart, Nijland, & Michielsen, 2018; Yan & Eskeland, 2018). På samme måte påvirker også tilskudd forbrukernes beslutninger, og muligens enda mer enn skatt og avgifter (Soldani & Ciccone, 2019). Dessuten

<sup>5</sup> <https://www.forbes.com/sites/carltonreid/2020/02/22/motorists-switching-to-bikes-and-buses-to-be-gifted-with-3000-annual-car-scrappage-sweeteners/#89b7e032042d>

rapporterer noen artikler om perverse konsekvenser: økte utslipp, økte kostnader til statsbudsjettet og lengre kjøreavstander når subsidier og skattefritak blir implementert (D'Haultfoeuille, Givord, & Boutin, 2011) og (Holtmark & Skonhoft, 2014).

## Insentiver til å bruke alternativer

Det er også en rekke studier som evaluerer tilskudd og økonomiske insentiver for å fremme alternativer til bilbruk – som kollektivtransport eller sykling. Kampanjer og aksjoner som gratis-buss og sykle-til-jobben-ordninger synes gjennomgående å ha svært positiv oppslutning, selv om disse studiene ofte er begrenset til å studere bare spesifikke målgrupper, noe som gjør det vanskelig å dra generelle slutninger som kunne gjelde for andre befolkningsgrupper eller i andre land eller kontekster.

Noen få litteraturgjennomganger legger vekt på at det neppe er én enkelt metode som er den mest effektive for å fremme det å sykle eller gå, men at det snarere er flere faktorer som må være til stede. I forlengelsen av det, viser generelt mye forskning at det særlig er *kombinasjon* av virkemidler som er mest virksomme, ikke noe enkeltvirkemiddel isolert (Piatkowski, Marshall, & Krizek, 2019).

## 2.5 Oversikt over ulike tilskuddsordninger

Som en oppsummering fra kunnskapsinnhentingene, viser tabell 3 en oversikt over aktuelle tilskuddsordninger som på ulike måter kan sies å rette seg mot å nå målet om redusert bilbruk:

Tabell 3: Tilskuddsordninger for redusert bilbruk.

	Tilskudd for redusert bilbruk	målgruppe
Oslo kommunes Klima- og energifond	Aktiv til jobb: tilskudd til tiltak som legger til rette for ansatte som ønsker å gå, løpe eller sykle til jobben.	bedrifter
	Sykkelparkering: tilskudd til å bygge trygg sykkelparkering i sameie/borettslag	borettslag/sameier
	Vrakpant for parkeringsplass: tilskudd til å bruke parkeringsplassene på jobb på helt nye måter	bedrifter
	Trygg sykkelparkering: tilskudd til å etablere trygg og tørr parkering for sykler på jobb	bedrifter
	Oslos smarteste jobbreise: prosjekter som fører til at flere ansatte reiser klimavennlig til jobb	bedrifter
	Elektrisk lastesykkel for bedrifter: tilskudd til kjøp av elektrisk lastesykkel	bedrifter
Klimasats – støtte til klimasatsing i kommunene	Utvidet sykkelparkeringstilbud ved Røyken stasjon	Røyken kommune
	Mobilitetsplan – Slemmestad bl.a. infrastruktur for å låse/lade elsykler, førerløse elbusser, utslippsfrie ferger	Røyken kommune
	Reis smart hver dag – Levanger: bilparkeringsrestriksjoner kombinert med økt sykkelparkeringskapasitet og bysykler	Levanger kommune
	Klimaeffekt ved fortetting i Kongsberg – bilbruksreduksjon gjennom arealbruksendringer	Kongsberg kommune
	Stryn – aktiv og attraktiv: endret bilbruk gjennom relokalisering av boliger og næring	Stryn kommune
	Mobilitetsarbeid for redusert bilbruk i Asker - mindre bilbruk blant brukere av barnehage (utlån av ellastesykler, god atkomst for gående og syklende, god sykkelparkering, m lav parkeringsdekning for bil)	Asker kommune
Andre evalueringer	5-minuttersbygda – utlån av elsykler samt tilrettelegging ved hjelp av fysisk infrastruktur (fortau, sykkelkur, gatebelysning)	Lyngen kommune
	«Jeg kjører grønt» – kampanjer (2008, 2010): gratis månedskort for buss, sykkelutstyrs pakke i kampanjeperioden	Kristiansand, Tromsø
	Belønning av redusert bilbruk i rushtiden – økonomisk belønning (penger eller betalt mobilbruk) til bilbrukere som unngår å kjøre i rushtiden	Spitsmijden, Nederland
	Vrakpantordning som tilbyr vrakpant til bileiere som kvitter seg med bilen til fordel for en «mobilitetsjeneste-kreditt» som kan brukes på kollektivtransport, drosjer eller bysykler	Coventry, UK

I vedlegg I gis en tabellarisk oversikt over den litteraturen som vi har gjennomgått. Her presenteres i tillegg til forfatter, år og tittel også en kort notis om metode og studiens hovedresultater.

## 2.6 Fokusgruppe om tilskuddsordninger

Også fokusgruppe-diskusjonen som ble avholdt i regi av prosjektet, fikk fram viktige synspunkter på og erfaringer med norske tilskuddsordninger fra sentrale aktører på feltet. Deltakerne var fra så vel forskning som forvaltning og fra både statlig og kommunalt nivå: Klimasats-sekretariatet i Miljødirektoratet; Byrådsavdeling for miljø og samferdsel; Bymiljøetaten og Klimaetaten og fra Transportøkonomisk institutt.

Diskusjonen ble introdusert med følgende hovedspørsmål med oppfølging (probing) - samtaleguide:

- 1 Hva er fordelene ved tilskudd
  - a. *Lettvint? Når alle/ mange? Treffsikkert? Kostnadseffektivt?*
- 2 Hva er ulempene ved tilskudd?
  - a. *For dyrt? Favoriserer ulikt? Noen utilsiktede/perverse effekter?*
- 3 Hvordan bør tilskuddsordningene innrettes?
  - a. *Erfaringer med ulike tilskuddsordninger?*
  - b. *Hvilke fungerer (ikke)? Hvorfor (ikke)?*
  - c. *Hva med økobonus eller klimabelønning for kommunens tjenester, innenfor kommunens ansvarsområder?*
  - d. *Lettere å få til i bydelens regi?*

Av momenter fra fokusgruppe-diskusjonen kan nevnes:

Det er ikke helt enkelt å gi tilskudd til «...noe vi i utgangspunktet ikke ønsker»

Framfor å gi tilskudd til å fjerne parkeringsplasser, burde en kanskje heller gi tilskudd til å bygge noe nytt på den: Folk antar da «...at det er noe hyggelig, men egentlig [er det] bilrestriktivt. Kanskje det er mer effektivt med bilrestriktivt enn å fremme miljøvennlige former for transport?»

Mange tilskuddsordninger i dag kan allerede sies å være en del av en policy-miks, for eksempel mobilitetspakker og MaaS [mobility-as-a-service]

Både mobilitetspakker med MaaS, lastesykler og bildelingspakker, elsparkesykkel, kollektivbillett – det kan være mange ting i en slik pakke – som kunne erstatte bilen for mange familier

Det skal mye til for at en tilskuddsordning er lettvinnt – enten lettvinnt for bruker eller lettvinnt for forvaltning; vanskelig å få til begge. Det krever mye oppfølging.

Mange avveininger med tilskuddsordninger – om de er treffsikre, om de faktisk fører til klimakutt. Restriktive tiltak får mer (negativ) oppmerksomhet, mens tilskuddsordninger ofte ikke får oppslag – mediedekning - i det hele tatt.

De store virkemidlene for å påvirke privatbilisme dreier seg om avgifter – men det er jo Stortingets ansvar

Det er ikke bare å bygge infrastruktur, man trenger mer fokus på for eksempel *wayfinding*. Mange kjenner ikke til sykkelinfrastrukturen som finnes. Det som bidrar til å rekrutterer nye syklistar har særlig vært bysykkelordningen og elsykler.

Det har vært prøvd med tilskuddsordning til allmennheten, men virker som den slo for bredt – mange som hadde hatt råd som fikk støtte.

Kanskje burde man kombinere kampanje med tilskudd?

Muligens kunne en hatt støtte til elektrisk lastesykkel som en tilskuddsordning. Men hvordan vet man om det egentlig erstatter bilbruk – vanskelig å kontrollere.

Et spørsmål er om det skal - eller ikke skal - være tilskudd fordi noen i utgangspunkt har råd til å kjøpe elsykkel eller om tilskudd heller skal være en utløsende faktor.

Tilskudd kan innrettes geografisk i ulike områder – eller rettet mot ulike målgrupper eller ulike arbeidsplasser/bedrifter.

Det er vanskelig å kontrollere misbruk av ordningene – at ordningene faktisk reduserer bilbruk. Lettere å kontrollere bilhold enn bilbruk.

Det finnes ordninger (bl.a. Island) der det får utslag på lønsslippen om en velger klimavennlige løsninger. Kontrollen ligger på arbeidsgivernivå; kanskje vanskeligere for folk å lyve for arbeidsgiver enn for kommunen?

Korona har ført til at vi har noen måneder på å snu oss rundt og finne tilskuddsordninger som passer den nye tilværelsen når vi skal tilbake til det normale – kampanjer og testing av elsykkel kan være noe. Også hjelp til å fikse sykkelen kan være et PR-perspektiv. Tiltak som kan gagne mange som kan være på plass allerede i august. Samtidig: Korona har ført til at mange bedrifter nå tilrettelegger for at ansatte skal kunne kjøre bil til jobb, for å unngå kollektivtransport.

Det er en del tilskuddsordninger som motvirkes av uhensiktsmessige skatteregler; når arbeidsgivere tilbyr månedskort eller sykkel skattlegges det, men ikke gratis parkeringsplass.

Det er også uheldig at arbeidsgiver sitter med kontrollansvaret.

Når det gjelder infrastruktur, er Oslo maks på levering, men mange kjenner ikke til infrastrukturen som finnes. En tilskuddsordning kan være den pushen.

Det er en urettferdighet i det å sponse dem som kunne hatt råd til å kjøpe (f.eks. en elsykkel)

Bildeling har en rekke samfunnsøkonomiske fordeler – at en bruker bil. Kunne det f.eks. tilbys en informasjonspakke om bysykkel, kart, elsykkel og tilbydere av bildelere til nyinflyttete til byen?

Informasjonskampanje kombinert med tilskuddsordning kan gripe rett inn i hverdagen til folk – da er bildeling et viktig tiltak.

Viktig ikke å skape et mer tungvint liv for folk.

Innpakningen av tilskuddsordninger er viktige – for at det skal oppleves rettferdig.

## 3 Tilskudd for redusert bilbruk – synspunkter fra bydelene

Byrådsplattformen for Oslo 2019-2023 tar til orde for å styrke kommunens klimafond – for å støtte innbyggere og bedrifter som velger miljøvennlige løsninger. Her presiseres det videre at byrådet særlig vil satse på tiltak i ytre by, i samarbeid med bydelsutvalgene. De ti ytre bydelene er Søndre Nordstrand, Nordstrand og Østensjø, fire i Groruddalen (Stovner, Grorud, Alna, Bjerke), samt de vestlige Nordre Aker, Vestre Aker og Ullern.

Som en del av kunnskapsinnhenting har vi derfor i prosjektets regi sendt en enkel nettsurvey til bydelene for å høste inn synspunkter på tilskuddsordninger for redusert bilbruk.

### 3.1 Nettsurvey

Nettsurveyen ble sendt den 9.6 til Oslos 15 bydelsadministrasjoner med forespørsel om den kunne bli videresendt til hver av bydelsutvalgsrepresentantene. Følgende invitasjon ble sendt med én ukes svarfrist:

*«På oppdrag for Klimaetaten utreder TØI ulike tilskuddsordninger for redusert bilbruk i Oslo. Tilskuddsordningene under Klima- og energifondet er et viktig virkemiddel i kommunens og bydelenes arbeid for å nå målet om reduksjon i biltrafikk frem mot 2030.*

*Gjennom denne enkle nettsurveyen ønsker vi å kartlegge synspunkter fra bydelene om redusert biltrafikk i egen bydel. Det er også kommentarfelt der bydelene kan komme med egne innspill. Bydelene står nær innbyggerne, og kjenner best til lokale muligheter og utfordringer.*

*Undersøkelsen er anonym. Vi vil ikke kunne vite hvem som svarer hva. Det er bare hvilken bydel du representerer som er interessant. Det er ønskelig med ett svar fra den enkelte bydelsadministrasjon, og så mange svar som mulig fra representantene (eller varaene) i bydelsutvalget. Vi ber vennligst bydelsadministrasjonene videresende denne invitasjonen til sine bydelspolitikere i bydelsutvalget (eventuelt til vara hvis den faste representanten er forhindret fra å svare). Samtidig ville det være ønskelig med ett svar fra bydelsadministrasjonen selv – fra bydelsdirektøren eller den som bydelsdirektøren delegerer til.*

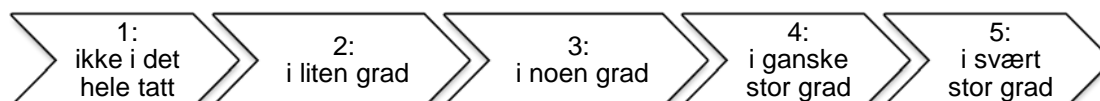
*Bydeler med flest svar blir naturlig nok best representert. På forhånd tusen takk for hjelp til å få innspill fra bydelspolitikere på disse spørsmålene!*

*Her er [lenke til nettsurveyen](#) som vi ber om å bli videresendt så snart som mulig. Vi vil gjerne ha svar på surveyen helst i løpet av denne uken (og senest innen tirsdag 16.6.).*

## 3.2 Metode, rekruttering og utvalg

Vi stilte spørsmål om problemforståelsen – i hvilken grad og under hvilke forhold respondentene anså biltrafikken som et problem i egen bydel, og om i hvilken grad de så det som et behov for tiltak for å redusere bilbruk i egen bydel. Videre stilte vi spørsmål som gikk eksplisitt på ulike typer tilskuddsordninger – priser på kollektivtransport, støtte til innkjøp av el- eller lastesykkel; prisavslag/avgiftsfordeler til ikke-bilbrukere lokalt og belønning til bileiere som kvitter seg med egen bil. Vi spurte også om de anså det som ønskelig at bedrifter og privatpersoner fikk tilskudd fra klimafondet for å få redusert bilbruken i egne bydel.

Alle disse spørsmålene kunne besvares på en gradert (Likert-) skala med fem trinn:



I tillegg var det to åpne spørsmål som kunne besvares med egne ord for å sikre mer fyllestgjørende formuleringer enn det prekodete svaralternativer gir anledning til.

- Har du forslag til eventuelle tilskudd som kunne være aktuelle lokalt?
- Har du andre kommentarer til undersøkelsen?

Nettsurveyen ble utarbeidet i programmet Quenchtec/Survey Design. Invitasjonsmail med lenke til undersøkelsen ble sendt ut til postmottaksadressen i hver av Oslos 15 bydeler (til [postmottak@<bydel>.oslo.kommune.no](mailto:postmottak@<bydel>.oslo.kommune.no)) med forespørsel om at bydelsadministrasjonen svarte selv (ett svar – fra bydelsdirektør eller den som bydelsdirektøren delegerte til) og samtidig videresendte invitasjonen med lenke til undersøkelsen til de 15 bydelsutvalgsrepresentantene (eventuelt til vara hvis den faste representanten var forhindret).

Det er opplagt at en utsending til et upersonlig «postmottak», og enda mindre via en tottrinns indirekte utsending, ikke er av de gunstigste for å nå ønskete respondenter. Selv om epostadresser til så vel bydelsadministrasjon som til bydelsutvalgspolitikere er tilgjengelige på bydelenes nettsider, tillot ikke prosjektets rammer en såpass tidskrevende rekrutteringsmåte som det ville være å hente ut epostadressene én og én. Det lot seg likevel gjøre å gjennomføre en enkel nettsurvey på kort tid, derfor ble denne enkle måten å nå ut til bydelene valgt.

Tabell 4: Svar fra bydelene.

	frekvens	prosent
Alna	5	6,3
Bjerke	4	5,0
Frogner	9	11,3
Gamle Oslo	1	1,3
Grorud	9	11,3
Grünerløkka	4	5,0
Nordre Aker	3	3,8
Nordstrand	17	21,3
Sagene	2	2,5
St.Hanshaugen	5	6,3
Stovner	1	1,3
Søndre Nordstrand	3	3,8
Ullern	2	2,5
Vestre Aker	8	10,0
Østsjø	7	8,8
Total	80	100,0

Det kom inn 80 svar fra 15 bydeler, av totalt 240 mulige, som gir en svarprosent på 33 prosent. Til å være en nettsurvey – som i tillegg er i sendt ut i totrinn - først til «postmottak» der det ble bedt om videresending - er det faktisk et ganske bra resultat. Nettsurveyen sendt ut generelt til befolkningen kommer sjelden over 10 prosent uten forhåndsrekruttering. Bare i én bydel, Nordstrand, var svarprosenten 100 prosent – det vil si at alle som har fått skjemaet, har svart. Samtidig var det grunn til å anta at det var mer nærliggende for de mottakerne surveyen var tiltenkt – bydelsadministrasjon og -politikere – å svare på en undersøkelse fra kommunens klimaetat enn andre. Siden vi ikke kjenner personlig bakgrunnsinformasjon, som kjønn, alder, stilling eller parti, har vi ikke mulighet til å sjekke skjevheter i frafallet – om de som har svart, avviker systematisk fra hele «universet» som fikk lenken fra alle bydelene.

Tabell 4 viser antall svar fra hver bydel og fordelingen dem imellom.

Det sier seg selv at de som har svart i bydeler som bare har avgitt 1 eller 2 svar, har fått uforholdsmessig stort gjennomslag i bydelsoversiktene vi presenterer under. Med unntak av svarene fra bydel Nordstrand, vil det ikke være snakk om representativitet fra noen av bydelene. Like fullt er svarene interessante som synspunkter på slike ordninger. Samtidig kan det være grunn til å gå ut fra at de som har svart er de som er mest interessert i tematikken, det være seg om de er spesielt positivt eller negativt innstilt til tiltak og tilskudd for redusert bilbruk.

### 3.3 Problemvurdering og behov for tiltak

De første spørsmålene tok sikte på å kartlegge i hvilken grad biltrafikk ble vurdert som et problem lokalt – og hvorvidt respondentene anså at det ville være behov for tiltak for å redusere bilbruk i egen bydel.

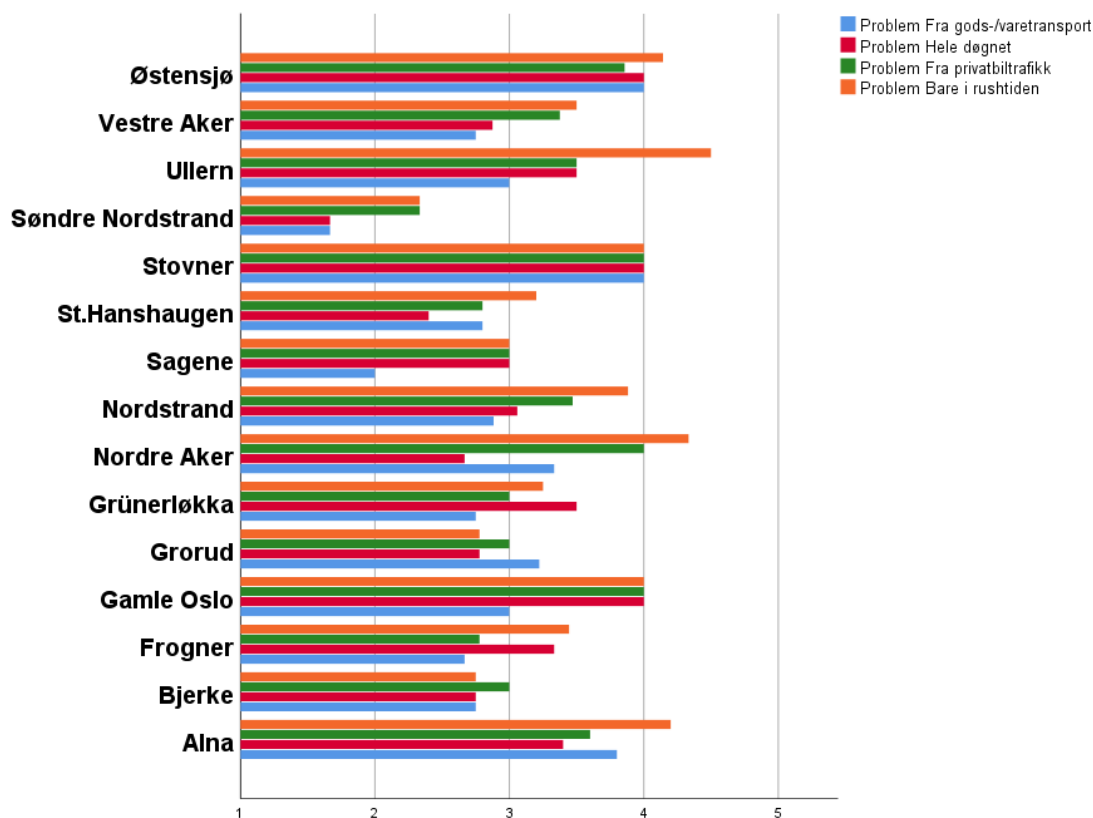
Tabell 5 viser gjennomsnittsskåren for svarene på «*si hvilken grad og under hvilke forhold vurderer du at biltrafikken er et problem i din bydel*». Synspunktene gikk på ulike forhold – om det var et problem bare i rushtiden, hele døgnet, bare fra gods- og varetrafikk eller fra privatbiltrafikk. Skalaen varierer som nevnt fra 1 (ikke i det hele tatt) til 5 (i svært stor grad) der 3 blir en nøytral mellomkategori. Vi ser at det er biltrafikk «bare i rushtiden» som vurderes som det største problemet, mens trafikk fra gods- og varetransport vurderes som det minst problematiske.

Tabell 5 Ulike forhold der biltrafikk vurderes som et problem. Gjennomsnitt (1-5).

	N	Mean
Problem Bare i rushtiden	80	3,54
Problem Fra privatbiltrafikk	80	3,26
Problem Hele døgnet	80	3,08
Problem Fra gods-/varetransport	80	2,99

Prosentfordelt er det 56 prosent som oppgir at biltrafikk i ganske og svært stor grad er et problem bare i rushtiden, mens 48 prosent vurderer det (i ganske og svært stor grad) som et problem fra privatbiltrafikk; 44 prosent ser det som et problem hele døgnet, mens 33 prosent ser det som et problem hovedsakelig fra gods-/varetrafikken.

Det er naturlig nok en del variasjon mellom bydelsrepresentantene i disse synspunktene (Figur 3). Selv om trafikken fra gods-/varetransport vurderes jevnt over som minst problematisk, er det illustrerende er det er størst i Alna, der landets største godsterminal er lokalisert. Av alle bydelene ser det ut til å være minst opplevde problem med biltrafikk i Søndre Nordstrand, mens Østensjø og Nordre Aker rapporterer om de største problemene. Verdt å merke er kanskje at det ikke ser ut til å være noen systematisk forskjell mellom svarene fra ytre og indre bydeler i dette spørsmålet.



Figur 3: Synspunkter på biltrafikk som et problem., under ulike forhold. Bydelsvis. Gjennomsnitt (1-5).

Sammen med denne problemvurderingen er det interessant å se i hvilken grad respondentene vurderer behov for tiltak for å redusere bilbruk i egen bydel (Tabell 6). Gjennomsnittsskåren er her 3,24 – det vil si at det i snitt vurderes som et noe større behov enn ikke. 30 prosent oppgir at de ikke ser behov i det hele tatt, eller bare i liten grad ser behov for tiltak i egen bydel, mens 45 prosent gir uttrykk for at de i ganske eller svært stor grad ser et slikt behov.



Tabell 6: Behov for tiltak for å redusere bilbruk. Svarfordeling.

	Frequency	Percent
Ikke i det hele tatt	15	18,8
I liten grad	9	11,3
I noen grad	20	25,0
I ganske stor grad	14	17,5
I svært stor grad	22	27,5
Total	80	100,0

### 3.4 Ulike typer tilskuddsordninger

Et neste spørsmål gikk på vurdering av ulike tilskuddsordninger – både velkjente som reduserte priser på kollektivtransport og konkret støtte til materiell – elsykler og lastesykler og et direkte tilskudd for redusert bilhold, som vrakpant. Vi inkluderte også nye typer tilskudd som fungerer som miljøbelønning – en *miljø-* eller *økobonus* – når en unngår bilbruk, etter mønster av *karbon- eller miljøavgift til fordeling* som kunne tenkes å kunne brukes lokalt. I tillegg til fire prekodete svarkategorier, inkluderte vi et åpent felt der respondentene kunne svare med egne ord. Svaralternativene var som følger:

Reduserte priser på kollektivtransport

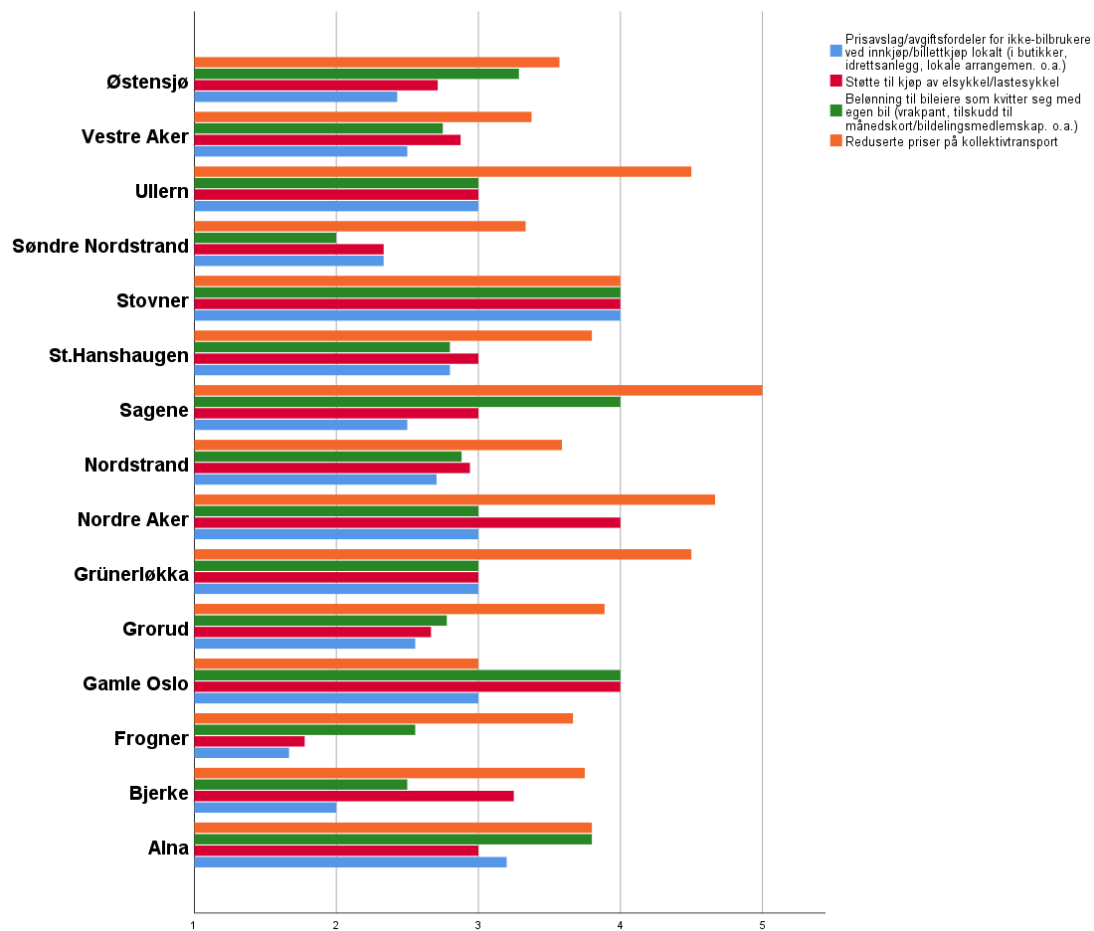
Støtte til kjøp av elsykkel/lastesykkel

Prisavslag/avgiftsfordeler for ikke-bilbrukere ved innkjøp/billett kjøp lokalt (i butikker, idrettsanlegg, lokale arrangement, o.a.)

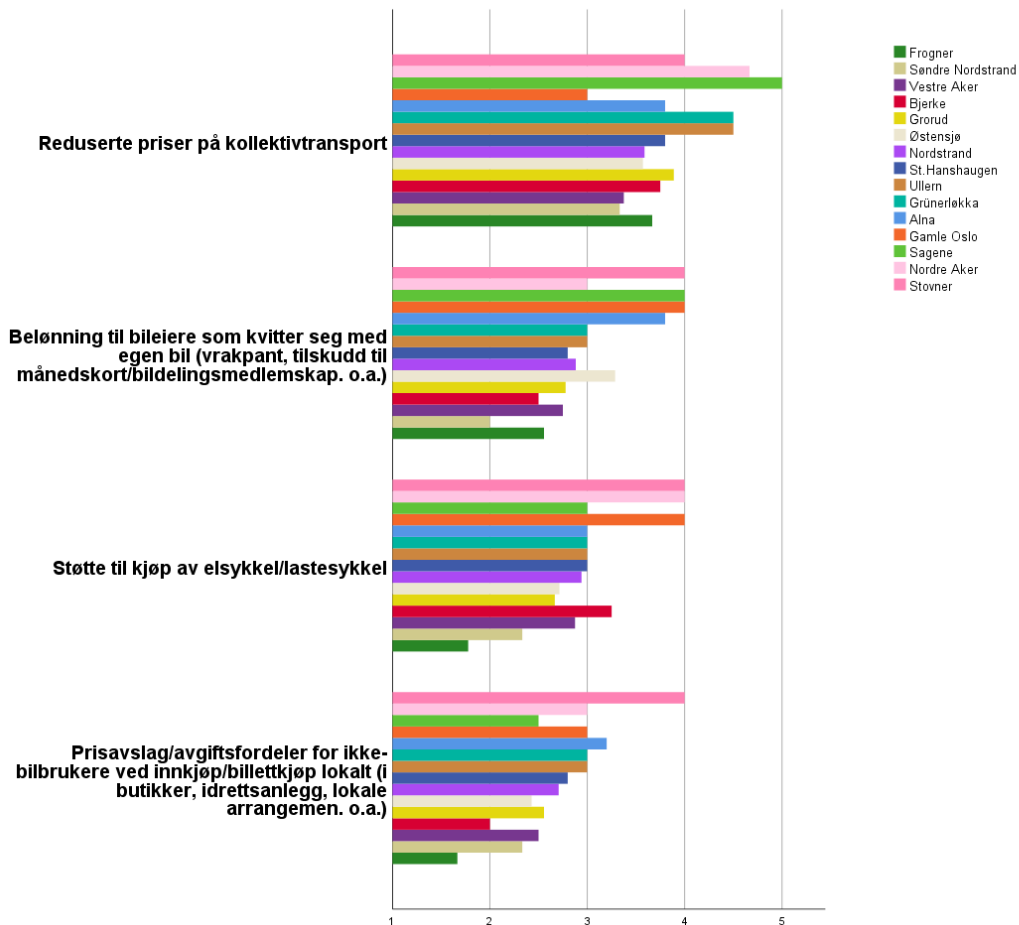
Belønning til bileiere som kvitter seg med egen bil (vrakpant, tilskudd til månedskort/bildelingsmedlemskap. o.a.)

Annet, hva...

Figurene under viser svarene på disse vurderingene først fordelt bydelmessig (figur 4), mens neste figur viser hvordan bydelene varierer innen hver påstand (figur 5). Vi ser at det er «*reduserte priser på kollektivtransport*» som får høyest skåre, mens en eventuell nyordning som prisavslag/ avgiftsfordeler for ikke-bilbrukere får lavest. Det virker ikke som det er nevneverdig variasjon mellom bydelene på disse utsagnene, heller ingen systematisk variasjon mellom ytre og indre (sentrums-)bydeler.



Figur 4: Vurdering av ulike typer tilskudd for redusert bilbruk. Synpunkter fra bydelene. Bydelsvis. Gjennomsnitt 1-5



Figur 5: Vurdering av ulike typer tilskudd for redusert bilbruk. Synpunkter fra bydelene. Fordelt etter type tilskudd. Gjennomsnitt 1-5

### 3.4.1 Forslag til eventuelle tilskudd som kunne være aktuelle lokalt

For dette spørsmålet var det, som nevnt, lagt inn et åpent svaralternativ der respondentene kunne svare med egne ord på forslag til tilskuddsordninger som kunne redusert bilbruk i egen bydel. Ikke alle foreslår *tilskudd*, men svarer heller generelt om tiltak for redusert bilbruk. Og av tiltak er det klart *kollektivtransport* som framheves, reduserte priser eller gratisbuss. Mange er dessuten opptatt av parkering – så vel beboerparkering og færre parkeringsplasser som å legge til rette for bedre parkeringsmuligheter. Og noen forslag er generelle miljøtiltak, ikke om bilbruk. I Vedlegg II gjengis hvert av svarene, enkelte også affekt-preget.

### 3.4.2 Tilskudd fra Klimafondet?

Vi spurte også i hvilken grad det ville være ønskelig at bedrifter og privatpersoner får tilskudd fra klimafondet for å få redusert bilbruk i egen bydel.

Her er gjennomsnittsskåren 2.9 det vil si så vidt under den nøytrale midtkategorien (3). Tabell 7 viser antall svar for hver verdi. Det er med andre ord ikke et sterkt ønske i bydelene om en tilskuddsordning av denne typen. Standpunktet her virker dessuten relativt polarisert - 36 prosent mener det ikke (ikke i det hele tatt eller i liten grad) er ønskelig med tilskudd, mens samme prosentandel mener det i (ganske eller svært) stor grad er ønskelig.

Tabell 7: Ønskelig med tilskudd for redusert bilbruk i bydelen? Svarfordeling

	Frequency	Percent
Ikke i det hele tatt	12	15,0
I liten grad	17	21,3
I noen grad	22	27,5
I ganske stor grad	18	22,5
I svært stor grad	11	13,8
Total	80	100,0

### 3.4.3 Andre kommentarer til undersøkelsen

Et siste spørsmål i nettsurveyen var om respondentene hadde kommentarer til undersøkelsen – som var en åpen svarkategori. Det var både negative og positive kommentarer til undersøkelsen. Vi kan legge merke til at flere av kommentarene går på at økonomiske tilskudd ikke er så helt avgjørende.

Alle svarene framkommer i Vedlegg III.

## 4 Diskusjon og vurdering av ulike tilskuddsordninger

### 4.1 Hvordan kan tilskudd innrettes

Fra litteratur- og policygjennomgangen så langt synes det særlig å være to hovedpoeng som kan trekkes ut for å vurdere hvordan tilskudd for redusert bilbruk kan innrettes:

*For det første* er det et særtrekk ved disse tilskuddsordningene som er i søkelyset her – tilskudd for redusert bilbruk – at det er den uønskete atferden, det man søker å redusere eller unngå – som det først og fremst fokuseres på. En ting er det kommunikative: at det virker uheldig å sette det som er uønsket i søkelyset, framfor å legge vekt på det positive ved alternativene. Det er lettere både å kommunisere og organisere det å fremme og understøtte *direkte* det man søker å oppnå. En annen sak er den økonomiske innsikten i at det er mer effektivt å fremme direkte det man ønsker å oppnå – klima- og miljøkvaliteter gjennom mer bruk av sykkel, gange, kollektiv og delemobilitet - framfor å tilby støtte til «ikke-bruk» av bil.

*For det andre* virker det som om rene tilskuddsordninger ikke (lenger) er så aktuelle; det er snarere økonomiske tilskudd og insentiver i *kombinasjon* med andre virkemidler som nå gjør seg langt mer gjeldende. Det kan være flere grunner til at økonomiske insentiver alene ikke er så virksomme. Flere i nettsurveyen gir uttrykk for at det ikke er penger som er så avgjørende: «*Ikke bare penger som betyr noe*» og «*Det er andre tiltak enn økonomi som virker*». Det kan også ha å gjøre med et velstandsfenomen at rene tilskudd eller materiell belønning ikke betyr så mye, spesielt ikke i en norsk kontekst. Vi så også at oppslutning om tilskuddsordninger som et virkemiddel heller ikke var så stor. Siden dagens mobilitetsvalg er så sammensatt motivert – av så vel kostnader, praktisk lettvinthet og livsstilsvalg («costs, convenience&conviction»), vil det også være rimelig at politiske tiltak er sammensatte. Derfor framstår tilskuddsordninger nå stadig mer som en del av sammensatte policypakker – som i ulike mobilitetspakker/-tjenester for å fremme alternativer til bilbruk. Om det er en empirisk kjensgjerning at virkemidler nå i stadig større grad pakkes sammen, er det også grunn til å anta at det også skyldes at policymiks blir mer slagkraftig og virksom enn bare enkelttiltak hver for seg.

Også i fokusgruppa ble det framhevet at mange mobilitetstiltak er preget av policymiks – gjennom mobilitetspakker, MAAS (mobility-as-a-service) og bildelingspakker, der det gis tilgang til mange forskjellige mobilitetsformer som passer den dagen en trenger det.

En innretning ville da kunne være å utforme tilskuddsordninger som først og fremst søker **å fremme bilbrukens alternativer** – det å sykle, gå, bruke kollektivtransport eller delemobilitet og som samtidig baker inn tilskudd som del av en sammensatt **mobilitetspakke** som også inkluderer andre typer tiltak (et pågående arbeid i Ruter vurderer nettopp det).

## 4.2 Mulige nye policypakker for fremme alternativer til bilbruk

Den tidligere gjennomgangen har vist til *eksisterende tilskuddsordninger* for redusert bilbruk. Et sentralt punkt i kunnskapsinnhentingene har også vært å se mulige *nye tilskuddsordninger* – med mulig overføringsverdi for Oslo generelt og/eller for bydelene spesielt. Så vel i litteraturen som i fokusgruppediskusjonen blir verdien av å koble tilskuddsordninger som del av en policymiks vektlagt. Det er flere pågående initiativ og satsinger som innebærer *policypakker med sikte på redusert bilbruk* som er utviklet på noen steder eller i andre byer:

Et sammensatt mobilitetspakketilbud med å tilby ett års *gratis kollektivtransport og bildelingsmedlemskap* til innbyggere som kvitter seg med fossilbilen er allerede lansert politisk (i Miljøpartiet De Grønnes Oslo-program 2019-23)

Utvikling av *lokale mobilitetspunkter* i bydels- og delbydelsentre (ved kollektivknutepunkt) som tilbyr utlån/leie av bysykler, elsykler, lastesykler, eventuelt debiler, sammen med digitale informasjonstavler med sanntidsinformasjon for kollektivtransport vil kunne lanseres sammen med omkringliggende bilfrie soner. Slike mobilitetspunkter er utviklet i Stavanger og Bergen og Oslo har et første lokalisert på Filipstad

I forlengelsen av det siste punktet, lokale mobilitetspunkter, er det nærliggende å se tilskuddsordninger også i sammenheng med et annet mobilitetsinitiativ som rulles ut i stor skala i Oslo for tiden, nemlig såkalte *hjertesoner* rundt skolene (bilfri soner rundt skolene, for at elevene skulle kunne gå, sykle eller bli fulgt – men ikke kjørt til skolen. Hjertesoneprosjektet er således både et miljø-, trafikksikkerhets- og folkehelseiltak

Tilskudd kan knyttes til mobilitetspakker til arbeidsgivere – eller et geografisk område som et nabolag – og samtidig kombinere det med informasjonskampanje (i fokusgruppa ble kampanjen «Cycling to London» nevnt som en illustrasjon)

I fokusgruppediskusjonen ble det også framhevet at tilskuddsordninger med fordel kunne kobles på alt det Oslo har gjort de seneste årene på å fremme sykkel og gange. Men det kan virke som om alle infrastrukturiltakene er lite kjent – en tilskuddsordning kunne gi det lille dyttet – nugget – som skal til for at infrastrukturen (sykkelveiene, -parkeringen, -servicepunktene) blir tatt mer kjent og tatt i bruk.

## 4.3 Nye tilskuddstermer: økobonus og klimabelønning til fordeling

I norsk sammenheng har det vært lite snakk om ulike *økobonus* eller *miljøbonus* i forbindelse med transport. Én kilde omtaler økobonus som en belønningsordning for godstransport som går over fra vei til sjø eller bane (Wangness 2020, om økonomiske virkemidler tiltakskatalogen.no)<sup>6</sup>. Et eksempel på en ordning der termen '*ecobonus*' blir brukt er der italienske myndigheter tilbyr å betale opp til 30 prosent av kostnadene når transportører velger sjøveien framfor landeveien med gods. Ellers vitner litteraturen om at det særlig synes å være i en tysktalende kontekst at termen '*økobonus*' blir mye brukt.

Det skulle være få hindringer i veien for at ikke *prisavslag* og *økonomiske insentiver* som fremmer miljøvennlig mobilitet kunne myntes på samme måte – som en miljøbonus eller klimabelønning som aktivt understøtter overgangen til miljø- og klimavennlig mobilitet

<sup>6</sup> <https://www.tiltak.no/0-overordnede-virkemidler/0-2-okonomiske-virkemidler/o-2-9/>

eller annen forbrukeratferd. Det kan for eksempel dreie seg om *støtte til månedskort* eller *syklegodtgjørelse til arbeidstakere* o.l.

Et problem med slike ordninger er imidlertid *kontroll*-aspektet – hvordan får man monitorert at godtgjørelsen faktisk brukes til det den er myntet på. Med nye digitale sensor-apper og tracke-utstyr som kan tracke bilbruken skulle det likevel etter hvert være mulig å tilby tilskudd eller belønning til enkeltpersoner (eller bedrifter) som påviselig reduserer bilbruken. I tillegg til kontroll-kostnadene sier det seg selv at slike monitoreringsmekanismer innebærer betydelig personvernproblematikk.

I en mer overordnet forstand er det også en viss mulighet for å få kunne monitorere bileieres bilbruk gjennom de jevnlige *periodiske kjøretøykontrollene* (EU-kontrollen) og dermed innrette tilskudds- eller belønningsordninger ut fra disse. Når veiprising etter hvert kan realiseres, vil også det gi en mulighet for å kunne monitorere bilbruk direkte.

En nyere tilskuddsordning som er mye diskutert er det som er mye omtalt som *karbonavgift-til-fordeling*, forkortet KAF – eller også kalt klimabelønning til fordeling (på engelsk *carbon-fee-and-dividend*). Opphavsmannen skal være den amerikanske klimaforskeren James Hansen som har ønsket seg et økonomisk effektivt virkemiddel som kutter utslipp – og som samtidig er rettferdig. (Guldberg 2018). Enkelt sagt er det en slags robin-hood-avgift på karbon. Det vil si at forbruk med karbon- eller klimakonsekvenser (eller miljøbelastende forbruk generelt) avgiftsbelegges – som en *miljøernavgift*, en ny type MVA. Poenget er imidlertid at denne avgiften ikke skal inngå i noen offentlig proveny – avgiften skal tvert om deles uavkortet tilbake til hele populasjonen.

Det er selvfølgelig ikke helt enkelt å se for seg en slik klimabelønning eller miljøbonus til fordeling skulle kunne innrettes i storskala innenfor et nasjonalt skatte- og avgiftssystem uten utilsiktede fordelingsvirkninger med behov for en rekke modifiseringer. Men det er mulig å tenke seg småskala-uttestinger lokalt – der eksempel bedrifter, butikker, virksomheter og arrangement tar inn betydelige parkeringsavgifter som så igjen uavkortet går tilbake til prisavslag på innkjøp eller adgangsbillett. Da ville de som ikke bruker bil få igjen mest og dermed belønne de som ikke bruker bil. En tilskuddsordning kunne eventuelt stimulere en slik omfordelende avgift ytterligere som en økonomisk starthjelp.

#### 4.4 Tilskudd som effektivt verktøy for redusert biltrafikk

Om økonomiske tilskudd er effektive i samfunnsøkonomisk forstand, avhenger både av hvor kostbare og hvor virkningsfulle de er. Vurdering av kostnaden må være tydelig på hva som er faktiske samfunnsøkonomiske kostnader, altså tap av ressurser. Fridstrøm og Østli (2017) påpeker for eksempel at en stor del av avgiftstapet ved elbilpolitikken kun utgjør en overføring fra det offentlige til bileierne, og dermed ikke er en netto samfunnsøkonomisk kostnad. Den samfunnsøkonomiske kostnaden består av at noen av bilkjøperne kjøper en bil som de ellers ikke ville ha valgt (vridning).

Dersom skatte- og avgiftssystemet ellers er tilnærmet optimalt, er det normalt mer effektivt å skatt- eller avgiftsbelegge den aktiviteten en vil begrense, for eksempel biltrafikk, enn å subsidiere alternativene. Ettersom alternativene ikke er perfekte substitutter for privatbil, vil noe av den økte bruken av disse komme i tillegg til, og ikke som erstatning for bilreiser. Dette avhenger av de såkalte krysselastisitetene (Wardman mfl. 2018).

## 4.5 Videre forskning om mulige effekter av ulike tilskuddsordninger

Som ved all politiske tiltak og ikke minst ved innføring av nye må oppmerksomheten særlig rettes inn mot mulig *utilsiktete, negative virkninger*. Ett eksempel kan være en vrakpantordning der én i husholdningen vraker sin bil, men der en annen i samme familie kjøper seg ny bil. Et annet eksempel er effekten av gratis eller svært billig kollektivtilbud som fører til at busser og baner fylles opp av de som tidligere gikk eller syklet. Enkelte utilsiktete effekter er dessuten perverse – i den forstand at det er selve tiltaket som mer enn utligner ønsket effekt – som f.eks. hvis bilbruken faktisk øker. En velkjent negativ effekt er såkalte tilbakeslagseffekter (*rebound effects*) der tiltaket etter en tid mister sin effekt og opprinnelig tilstand reetableres, eller at tiltaket spises opp av atferdsendring. Dét kan skje ved midlertidige mobilitetstiltak eller -pakker som for eksempel «jeg-kjører-grønt»-kampanjer o.l. Det er fullt mulig at midlertidige tilsynsordninger som stimulerer alternativer til bilbruk over tid kan gi slike tilbakeslag – med mindre de kombineres i mer permanente policypakker med andre mer restriktive, fysiske og kommunikative tiltak. Hvordan slike mobiletpakker kan utformes og innrettes krever opplagt nærmere utprøving og pilotering. Det er samtidig all grunn til også å dra veksler på erfaringene fra koronasituasjonen – som fokusgruppa var opptatt av – som langt på vei kunne ses som et naturlig eksperiment for hvor fort reisevaner faktisk kunne endres.



## 5 Referanser

- Alberini, A., Edelman, D., & McConnell, V. D. (1994). Will speeding the retirement of old cars improve air quality. *Resources;(United States)*, 115.
- Andreoni, J. (1995). Warm-glow versus cold-prickle: the effects of positive and negative framing on cooperation in experiments. *The Quarterly Journal of Economics*, 110(1), 1-21.
- Andreoni, J., Harbaugh, W., & Vesterlund, L. (2003). The carrot or the stick: Rewards, punishments, and cooperation. *American Economic Review*, 93(3), 893-902.
- Bamberg, S., & Möser, G. (2007). Why are work travel plans effective? Comparing conclusions from narrative and meta-analytical research synthesis. *Transportation*, 34(6), 647-666.
- Bamberg, S., & Schmidt, P. (1999). Regulating transport: behavioural changes in the field. *Journal of Consumer Policy*, 22(4), 479-509.
- Bemelmans-Videc, M.-L., Rist, R. C., & Vedung, E. (Eds.). (1998). *Carrots, Sticks, and Sermons: Policy Instruments and Their Evaluation* New Brunswick Transaction Publishers
- Ben-Elia, E., & Ettema, D. (2011a). Changing commuters' behavior using rewards: A study of rush-hour avoidance. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 14(5), 354-368.
- Ben-Elia, E., & Ettema, D. (2011b). Rewarding rush-hour avoidance: A study of commuters' travel behavior. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(7), 567-582.
- Bruvoll, A., Høiseth-Gilje, K., Grorud, C., & Aamo, A. (2019). SLUTTRAPPORT FØLGEEVALUERING AV KLIMASATS TILDELINGER 2016-2018 Menon nr.80/2019: Menon.
- Bunde, J. (1997). The BikeBusters from Århus, Denmark: "We'll park our cars for 200 years . . . In R. Tolley (Ed.), *The greening of urban transport: planning for walking and cycling in European cities*. London: Wiley.
- Cairns, S., Newson, C., & Davis, A. (2010). Understanding successful workplace travel initiatives in the UK. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(7), 473-494.
- Caulfield, B., & Leahy, J. (2011). Learning to cycle again: examining the benefits of providing tax-free loans to purchase new bicycles. *Research in Transportation Business & Management*, 2, 42-47.
- Cherry, T. L., Kallbekken, S., & Kroll, S. (2012). The acceptability of efficiency-enhancing environmental taxes, subsidies and regulation: An experimental investigation. *Environmental Science & Policy*, 16, 90-96.  
doi:<https://doi.org/10.1016/j.envsci.2011.11.007>
- Christiansen, P., & Strand, A. (2011). Evaluering av kampanjen "Jeg kjører grønt" i Tromsø *TØI-rapport 1173/2011*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Ciccone, A. (2018). Environmental effects of a vehicle tax reform: empirical evidence from Norway. *Transport Policy*, 69, 141-157.

- ClimateAdapt. (2019). Economic incentives for behavioural change: Climate-ADAPT: A partnership between the European Commission and the European Environment Agency (EEA).
- D'Haultfoeuille, X., Givord, P., & Boutin, X. (2011). The Environmental Effect of Green Taxation: the Case of the French Bonus/Malus.
- Dalkmann, H., & Brannigan, C. (2007). Transport and Climate Change. Module 5e: Sustainable Transport: A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GTZ)* Eschborn: GTZ.
- de Palma, A., & Kilani, M. (2008). Regulation in the automobile industry. *International Journal of Industrial Organization*, 26(1), 150-167.
- DellaVigna, S. (2009). Psychology and economics: Evidence from the field. *Journal of Economic Literature*, 47(2), 315-372.
- EEA. (2011). Laying the foundations for greener transport. TERM 2011: Transport indicators tracking progress towards environmental targets in Europe *TERM (Transport and Environment Reporting Mechanism)*. Copenhagen: European Environmental Agency.
- Eriksson, L., Nordlund, A. M., & Garvill, J. (2010). Expected car use reduction in response to structural travel demand management measures. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 13(5), 329-342.
- Fehr, E., & Gächter, S. (2000). Cooperation and punishment in public goods experiments. *American Economic Review*, 90(4), 980-994.
- Foxx, R., & Hake, D. (1977). Gasoline conservation: A procedure for measuring and reducing the driving of college students. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 10(1), 61-74.
- Fridstrøm, L. (2013). Vrakpant som klimatiltak. TØI-rapport 1292/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Fridstrøm, L. (2019). Oppsiktsvekkende vellykket. Klassekampen 19.10.19.
- Fridstrøm, L., & Alfsen, K. (2014). Veggen mot klimavennlig transport. TØI-rapport 1321/2014. Oslo: TØI/Cicero.
- Fujii, S., & Kitamura, R. (2003). What does a one-month free bus ticket do to habitual drivers? An experimental analysis of habit and attitude change. *Transportation*, 30(1), 81-95.
- Fyhri, A., Sundfør, H. B., & Weber, C. (2016). Effekt av tilskuddsordning for elsykkel i Oslo på sykkelbruk, transportmiddelfordeling og CO2 utslipp *TØI-rapport 1498/2016*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gerlagh, R., Van Den Bijgaart, I., Nijland, H., & Michielsen, T. (2018). Fiscal Policy and CO2 Emissions of New Passenger Cars in the EU. *Environmental and resource economics*, 69(1), 103-134.
- Holtmark, B., & Skonhoft, A. (2014). The Norwegian support and subsidy policy of electric cars. Should it be adopted by other countries? *Environmental Science & Policy*, 42, 160-168. doi:<http://dx.doi.org/10.1016/j.envsci.2014.06.006>
- Knockaert, J., Tseng, Y.-Y., Verhoef, E. T., & Rouwendal, J. (2012). The Spitsmijden experiment: A reward to battle congestion. *Transport Policy*, 24, 260-272.
- Lervåg, L.-E., & Jørgensen, E. A. (2007). Sykkelparkering ved kollektivholdeplasser. En litteraturstudie *N-04/07 Notat*. Trondheim: SINTEF.
- Mackett, R. L. (2001). Policies to attract drivers out of their cars for short trips. *Transport Policy*, 8(4), 295-306.

- Madsen, J. C. O. (2002). BikeBus' ters.
- Menon. (2020). Kartlegging av støtteordninger med negative konsekvenser for naturmangfold. Rapport Menon Economics. Oslo: Menon Economics.
- Nenseth, V., & Klimek, B. (2019). Mobilitetsendringer som følge av nye handelskonsepter. TØI-rapport 1720/2019.
- OECD. (2018). OECD (2018): Removing Environmentally Harmful Subsidies: an exploration of the issues. G7 Workshop on Environmentally Harmful Subsidies and Environmental Fiscal Reforms. Rome, 14-15 March 2017: OECD.
- Piatkowski, D. P., Marshall, W. E., & Krizek, K. J. (2019). Carrots versus sticks: assessing intervention effectiveness and implementation challenges for active transport. *Journal of Planning Education and Research*, 39(1), 50-64.
- Skonhoft, A., & Skarstein, R. (2019). Den feilslåtte elbilpolitikken. In K. 15.10.19 (Ed.).
- Smith, E. E. (2003). *Atkinson & Hilgard's introduction to psychology*: Wadsworth Publishing Company.
- Soldani, E., & Ciccone, A. (2019). Stick or Carrot? Asymmetric Responses to Vehicle Registration Taxes in Norway. *Asymmetric Responses to Vehicle Registration Taxes in Norway (December 19, 2019)*.
- Strand, A. (2008). Evaluering av kampanjen "Jeg kjører grønt" TØI-rapport 966/2008. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Thøgersen, J., & Møller, B. (2008). Breaking car use habits: The effectiveness of a free one-month travelcard. *Transportation*, 35(3), 329-345. doi:10.1007/s11116-008-9160-1
- Yan, S., & Eskeland, G. S. (2018). Greening the vehicle fleet: Norway's CO2-Differentiated registration tax. *Journal of Environmental Economics and Management*, 91, 247-262.
- Ørving, T., Fossheim, K., Weber, C., & Andersen, J. (2018). Evaluering av oppstartsperioden for varelevering med lastesykkel - et pilotprosjekt i Oslo TØI-rapport 1619/2018.



# Vedlegg

## Vedlegg I: Oversikt over gjennomgått internasjonal forskningslitteratur

Paper	Method/approach	Policy measure	Result
(Ben-Elia & Ettema, 2011a)	The Spitsmijden <i>experiment</i> : extensive reward in real world conditions on a congested motorway corridor in the Netherlands. Self-reported logbook data, which included not only car travel but also non-car travel and provide a description of each day travel choice. The collected data, complemented with pre and post measurement surveys, were analyzed using longitudinal techniques and mixed logistic regression.	Direct monetary or in-kind (a mobile phone) rewards to avoid rush hour driving. Participants could earn a reward by driving to work earlier or later, by switching to another mode or by teleworking.	The reward is the main extrinsic motivation for discouraging rush-hour driving. The monetary reward exhibits diminishing sensitivity, whereas the in-kind reward (a mobile phone that participants could keep) has also endowment qualities. Although the reward influences the motivation to avoid the rush-hour, the choice how to change behavior is influenced by factors including education, scheduling, habitual behavior, attitudes, and travel information availability.
(Ben-Elia & Ettema, 2011b)	Collected data: daily logbook filled in online by the participants, including pre and post-test measurements (self-reported). Analysis: mixed discrete choice model	The Spitsmijden experiment Monetary or in-kind rewards to avoid rush hour driving	The results suggest that rewards can be effective tools in changing commuting behavior. Specifically, rewards reduce the shares of rush-hour driving, shift driving to off-peak times and increase the shares of public transport, cycling and working from home.
(Knockaert, Tseng, Verhoef, & Rouwendal, 2012)	Discrete choice models describe the commuter's behaviour with respect to departure time and transport mode choice. Traditional scheduling approach: rush-hour travellers trade off travel time for schedule delay disutility. Study how equilibrium shifts upon the introduction of a reward. Estimate value of travel and schedule delay.	The Spitsmijden experiment Monetary or in-kind rewards to avoid rush hour driving	Results show that rewards can be used as an effective policy instrument. Shifting departure time is likely to be a more important behavioural response to policies for congestion relief than a modal shift or teleworking
(Foxx & Hake, 1977)	Experimental (control-treatment) study. Two conditions: (a) a baseline in which no consequences were attached to driving behavior, and (b) a month-long lottery in which participants were rewarded for decreasing their percentage of average miles driven per day relative to their initial baseline average.	A company-based lottery was used to reduce the number of nonessential miles employees drove their personal cars each day	During the lottery condition, the treated group reduced their average daily mileage by 11.6% relative to their initial baseline (7.85 miles per employee per day) while the control group increased their average mileage by 21.29%. The study was almost cost-effective because the experimentals' gas savings (\$75) was within \$4 of the cost of motivating them to reduce their mileage (\$79).

Paper	Method/approach	Policy measure	Result
(de Palma & Kilani, 2008)	Policies that stimulate replacement of cars are based on the assumption that if people replace their cars frequently the market for new cars is active and economic activity is stimulated in general, and that new cars produce less emissions than older ones so that fast replacement reduces pollution. Model for car ownership and replacement. It focuses on consumers decision deriving an optimal replacement strategy for each type of consumer and the demand function for new cars.	Scrapping premium of old cars. This instrument has been used in the last two decades by a number of European governments	Subsidy increases the "value" of old cars, so a typical consumer may delay the replacement of his car because its future price will not decrease so much (compared to the case where the policy is not implemented). Even if the policy is used for a limited period, consumers will be uncertain about its possible use in the future, and the value of old cars still increases. Pollution is then higher and the market of new cars is harmed. Moreover, also gasoline taxes deliver similar results: they reduce travel distance but have also a negative impact on car ownership and replacement: the higher is the price of gasoline, the higher is the replacement time and so is the average age of cars.
(Alberini et al., 1994)	Old cars (manufactured before 1980) make up a relatively small percentage of the car fleet, but their removal from the road could eliminate a large percentage of some emissions. This is why states have expressed interest in running accelerated vehicle-retirement (AVR) programs. There is controversy about just how cost-effective AVR programs are likely to be	Accelerated vehicle-retirement (AVR) programs.	Cost-effectiveness of such programs depends on how the cars they enlist differ from the rest of the old-car fleet, as well as on the programs' size, duration, and location. Moreover, scrappage incentives may lead some individuals to keep their vehicles longer so as to reach the age at which they become eligible for the scrappage scheme.
(Soldani & Ciccone, 2019)	Vehicle registrations have been shown to strongly react to tax reforms aimed at reducing CO2 emissions from passengers' cars, but these effects are found to not be equally strong for positive and negative tax changes. Econometric reduced form models analysis.	Tax and feebates on the purchase of new cars	Multiple vehicle registration tax (VRT) reforms in Norway are leveraged to study the effect positive and negative tax changes, within car model. New car registrations react to tax cuts and fee-bates significantly more than to tax increases. The estimated elasticity is -1.99 for VRT decreases and 0.77 for increases.
(D'Haultfoeuille et al., 2011)	In 2008, France reformed its vehicle registration tax introducing a feebate system to reduce emissions from car use (new car purchase tax). Simple model to relate car choice and mileage. We then estimate this model, using both the exhaustive dataset of car registrations and a recent transportation survey which provides information on individual journeys.	Feebate on the purchase of new cars (financial incentives: a rebate is subtracted from the price of vehicles that consume fuel at a low rate, while a fee is added to the price of those that consume fuel at a high rate. The less polluting cars benefited from a price reduction of up to 1,000 euros, while the most polluting ones were subject to a taxation of 2,600 euros.	Average decrease of 5% in CO2 emissions is estimated in the short run, but the generosity of the subsidy increased the sales of new cars by 13% leading to an important increase in manufacturing and traveling emissions and cost 285 million euro to the state budget. Hence, authors stress that such policies may be efficient tools for reducing CO2 emissions (French consumers do react to the feebate in their car choice), but should be designed with care to achieve their primary goal
(Holtmark & Skonhoft, 2014)	In Norway, the sales of electric vehicles (EV) have increased dramatically over the last few years, much more than in other	Tax exemptions for EV as well as various driving privileges, like the use of bus and collective lanes in	Due to the subsidies, driving an EV implies very low costs to the owner on the margin, probably leading to more driving at the expense of

Paper	Method/approach	Policy measure	Result
	countries also benefiting from incentives.	cities, exemption from parking fees in city centers and often battery charging at zero cost	public transport and cycling. Moreover, because most EVs' driving range is low, the policy gives Norwegian households (with high incomes) incentives to purchase a second car, again stimulating the use of private cars instead of public transport and cycling. Main conclusion is that the Norwegian EV subsidy policy should be ended as soon as possible, and that this policy certainly should not be implemented by other countries.
Bunde (1997 ) Madsen (2002)	BikeBus'ters pilot project. Participants were given a new bicycle and bus tickets free for a year, as well as other services, in exchange for signing a contract promising to reduce driving;	new bicycle and bus	Bicycling for "everyday trips" increased from 8% to 40%, while bicycling to work increased from ~15% to ~60%. They ride twice as much as the average population, and their health is better. Note: this intervention was very expensive experiment and it is not clear that the randomization was done correctly.
Cairns, Newson, and Davis (2010)	Review of 20 "best practice" case studies Work commuters from different organizations of various size (between 245 and 7700)	Workplace travel planning (a package of measures that the employer puts in place to encourage sustainable commuting)	Cut commuter driving (number of commuter cars per 100 staff) by an average of 18%. Parking management emerged as being the single most important factor determining the degree of success. Starting levels of car use, age and organization location were not good nor critical predictors.
Bamberg and Möser (2007)	Quantitative meta-analysis of 44 studies ("best" and "normal" practice)		The meta-analysis provides only limited support for the conclusion in Cairns et al. (2010) that addressing parking is the hallmark of successful work travel plans. It indicates that site and organizational factors (size, organizational type, lower paid staff, proportion of women employed, the age of the workforce, or site location) as well as characteristics of the monitoring process are significant predictors of effective work travel plans.
Caulfield and Leahy (2011)	Surveys of people who used the scheme to evaluate perception and opinion of/on the intervention.	Cycle to Work Scheme. Employees can save up to 51% on purchase of a new bike.	Among those who already owned a bicycle, 40% cycle to work every day and 68% cycle to work at least once a week. Among those who had not owned a bicycle in the past four to six years, 13% said they cycle to work every day and 57% cycle at least once a week to work.

Paper	Method/approach	Policy measure	Result
			Moreover, 50% of individuals who had not owned a bicycle in four to six years and 54% of those that did not own a bicycle for more than seven years cycled for non-work trips at least once a week.
(Thøgersen & Møller, 2008)	Field experiment designed to test a tool aimed to stimulate drivers to skip the habitual choice of the car and consider using public transport instead.  About 1,000 car drivers participated in the experiment either as experimental subjects, or as control subjects.	Subsidy to increase use of public transport. Participants received a free one-month public transport travelcard	The intervention had a significant impact on drivers' use of public transport and it also neutralized the impact of car driving habits on mode choice. However, in the longer run (i.e., four months after the experiment) experimental subjects did not use public transport more than control subjects. Hence, it seems that although many car drivers choose travel mode habitually, their final choice is consistent with their informed preferences, given the current price-quality relationships of the various options.
(Eriksson, Nordlund, & Garvill, 2010).	Selecting the appropriate travel demand management (TDM) measures aiming to reduce the environmental problems associated with private transportation demands a thorough understanding of the behavioral consequences of different measures.  Scenario based study: expected car use reduction in response to one push measure (i.e. raised tax on fossil fuel), one pull measure (i.e. improved public transport), and a combination of the two. Experimental design: the measures were hypothetical and examined by means of scenarios	Improved public transport by subsidizing a reduced fare on buses and trains up to 50%, increased trip frequency on PT and raised tax on fossil fuel (50% cost increase)	Results demonstrated that the combined measure led to larger expected car use reduction compared to the measures evaluated individually.
(Mackett, 2001)	Policies and personal actions that might attract motorists out of their cars onto the alternatives for short trip.  The analysis is based on the results of surveys.	Improvements to bus routes and frequency, cost of travel reduced, bus information improved, improvements to cycling facilities	The most significant action to reduce the number of car trips would be to improve public transport. The potential impact of the implementation of all the actions identified on the number of short car trips nationally is calculated
(Bamberg & Schmidt, 1999)	Conceptual framework which aims at relating, in a systematic way, the development of macro or meso level environmental policies to the empirical evaluation of such policies at the level of individual actors.  Three-wave panel study intended to evaluate the effects of two transport policy interventions (a drastic price reduction for public transport and the introduction of a new bus route)	Two transport policy interventions: drastic price reduction for public transport and the introduction of a new bus route	The price reduction seems to have had the effect of raising the motivation especially of car-using students to re-evaluate their travel mode choice. The semester ticket has stimulated them to give more attention to the question, whether the now "free" public transport might not be a better alternative for their daily travel to and from the university. However, the impact of the price reduction varies with perceived quality of other available means. Saving money cannot compensate for the drawbacks



Paper	Method/approach	Policy measure	Result
			caused by the poor quality of the regional bus system.
(Fujii & Kitamura, 2003)	The aim of this study was to investigate whether a temporary structural change would induce a lasting increase in drivers' public transport use. An experiment targeting 43 drivers was carried out, in which a one-month free bus ticket was given to 23 drivers in an experimental group but not to 20 drivers in a control group. Attitudes toward, habits of, and frequency of using automobile and bus were measured immediately before, immediately after, and one month after the one-month long intervention.	Incentive: one-month free bus ticket	The results showed that attitudes toward bus were more positive and that the frequency of bus use increased, whereas the habits of using automobile decreased from before the intervention, even one month after the intervention period. Furthermore, the increase in habitual bus use had the largest effect on the increase in the frequency of bus use. The results suggest that a temporary structural change, such as offering auto drivers a temporary free bus ticket, may be an important travel demand management tool for converting automotive travel demand to public-transport travel demand.
(Cherry, Kallbekken, & Kroll, 2012)	Public opposition to efficiency-enhancing policies is a significant barrier to addressing many environmental challenges. Market experiment to explore the acceptability of three types of instruments: Pigouvian taxes and subsidies, and quantity regulation. Previous work suggests that opposition is heightened when the instrument is viewed as coercive. By controlling for material interests, we are able to more precisely isolate such behavioral influences on relative acceptability.	Acceptability vs efficiency in a laboratory experiment	Voters supported subsidies significantly more than taxes while supporting quantity regulation significantly less than taxes. This is consistent with norms against coercive policy instruments. Concerning a possible trade-off between acceptability and efficiency, estimates indicate differences across instruments. Support for regulation relative to not having any policy in place increases considerably if inefficient half measures are proposed instead of efficient full measures. This is less true for taxes and subsidies.

## Vedlegg II: Spørsmål i nettsurveyen

### Nettsurvey – spørsmål:

I hvilken grad og under hvilke forhold vil du si at biltrafikken er et problem i din bydel?

- Hele døgnet
- Bare i rush-tiden
- Fra gods-/varetrafikk
- Fra personbiltrafikk
- I hvilken grad ser du et behov for tiltak for å redusere bilbruk i din bydel?
- I hvilken grad vurderer du følgende økonomiske virkemidler for å redusere bilbruken som hensiktsmessige
  - Reduserte priser på kollektivtransport
  - Støtte til kjøp av elsykkel/lastesykkel
  - Prisavslag/avgiftsfordeler for ikke-bilbrukere ved innkjøp/billett kjøp lokalt (i butikker, idrettsanlegg, lokale arrangement, o.a.)
  - Belønning til bileiere som kvitter seg med egen bil (vrakpant, tilskudd til månedskort/bidlingsmedlemskap. o.a.)
- I hvilken grad er det ønskelig at bedrifter og privatpersoner får tilskudd fra klimafondet for å få redusert bilbruk i din bydel?
- Har du forslag til eventuelle tilskudd som kunne være aktuelle lokalt?
- Hvilken bydel representerer du?

Har du andre kommentarer til undersøkelsen?

## Vedlegg III: Svar på åpne spørsmål

### 1. Svar på åpent spørsmål: «Har du forslag til eventuelle tilskudd som kunne være aktuelle lokalt?»

Beboerparkering

Bedre sykkelveier, billigere kollektivtransport, fjerne gratisparkering, stimulere netthandel og hjemlevering av varer

Bilfrie soner rundt skoler, slik at det blir likt for alle foreldre.

Bysykler

Det viktigste for reduksjon i bilbruk i Vestre Aker, er et bedre kollektivtilbud.

Elsykkel

Fjerne Bomringen, beboerparkering og sykkelfelt. Opprettholde incentiver ved kjøp av elbil. Legge forholdene til rette for utvidet kantparkering uten avgift. Husk at bilen er et hjelpemiddel for de fleste - ikke en fiende.

Gratis «ringbusser» innen bydelen

Gratis buss/trikk/banetur hvis en har sykkel med. Så blir det ikke så vanskelig å motivere folk til å ta sykkene i utgangspunktet.

Gratis ELSykkel /cargo med plass til barna + regntrekk for familier med 4barn eller fler.

Gratis innfartsparkering nær kollektivknutepunkter innenfor bygrensen

Gratis kollektivtrafikk og hyppigere avganger. Økte priser i bomringen.

Gratis månedskort t bane/ buss i 3 mnd

Hvorfor skal det løses med tilskudd og ikke med bedre infrastruktur? Idiotisk!!!

Hyppigere avganger på kollektivtrafikk

Konkurrer med naboen om å bruke mindre strøm?

Lavere billettpriser på kollektivtransport

Mange barn vokser opp uten tilgang på sykkel, prioriter barn og unge fra ressursvake familier fremfor elsykkel-støtte.

Månedskort på kollektiv

Sykkel/trafikkurs for ungdommer på ungdomskolen og VGS.

Sykkelboder i borettslag, sykkelverksteder, tilpasset sykkelvask på feks bensinstasjoner

Sykkelparkeringer er ikke så vanlig rundt her. En må finne et tre eller skilt, eller la den stå uten å være låst til noe.

Til aleneforsørgere eller bevegelseshemmede som er avhengig av bil til å kunne bytte bil til mer miljøvennlig. Viktig å presisere at alle med bevegelseshemninger ikke automatisk går inn under handicap og deres rettigheter

Tilgang til reparasjon/sykkelvask (også vinter). Sikker sykkelparkering i borettslag.

Tilrettelegge for parkering for sykler og biler ved holdeplasser

Tilskudd for å droppe sigaretter - sneiper er en plastversting. Tilskudd for å samle inn søppel?

Tilskudd lading

Tilskudd som stimulerer folk til avhending av bilen de har. Subsidiert bilkollektiv

Tilskudd til elbil-kjøp, billigere kollektivbillett

Tilskudd til elsykkel/lastesykkel for bedrifter. Sykkelparkering under tak ved Skøyen stasjon.

Tilskudd til elsykler for privatpersoner

Tilskudd til trygge skoleveier og fremkommelighet for kollektivtrafikk.

Tilskudd til/evt krav om taxisjåfører og varetransport i indre by kjører elbil. Mindre støy, mindre lokal luftforurensing i områder der det bor mange, trangt.

Tiltak for å få flere til å sykle, sykkelparkering, sykkelveier mm. I tillegg enda bedre kollektivdekning

Utbygging av EL-ladningsinfrastruktur, på kommunal grunn  
Ved å betale parkeringsavg. får sjåfør gratis kollektivbillett og passasjer rabattert billett.  
Økt frekvens i kollektivtilbudet, særlig T-banens linje 1  
Åpne Løkkeveien og la bussene få tilbake bussfilen i Bygdøy Allé

## 2. Svar på åpent spørsmål: «Har du andre kommentarer til undersøkelsen?»

Altfor ensidig

Billigere ruterbilletter innen for en bydel

Bydelen har E6 som hovedfartsåren gjennom hele bydelen og der mye trafikk kom utenfor Oslo og inn til Oslo, døgnet rundt. I tillegg har vi Alnabruterminalen med tungtransport til og fra, døgnet rundt. Det er ikke da lett å få til lokale tiltak for å få ned den totale biltrafikken i bydel Alna

Bydelen har utfordringer med trafikk, men i hovedsak knyttet til gjennomfartsveiene samt rundt de ulike bydelssentrumene (Sæter, Holtet og Lambertseter)

Den tar kanskje litt for gitt at biltrafikk er et problem. Kunne spurt om biltrafikk også ga noen positivt....

Denne var rigga

Det bor mange med innvandrerbakgrunn i bydelen. Her kan bil være statussymbol og sykkelandelen er nok lav. Hvilke tiltak som er best egnet på denne målgruppen er jeg usikker på.

Det er andre tiltak enn økonomi som virker: fartsdumper, redusert fastgrense, enveiskjøring, osv

Det mangler ett alternativ om hyppigere avganger fra Grorud, som ett alternativ for å få folk over fra bil til kollektiv.

Det må bli dyrere å kjøre bil, øk bomsatsene og innfør generell veipricing.

Det var generelt få tiltak som var foreslått

En veldig ensidig undersøkelse, lite egnet for fornuftige svar på trafikkutfordringer

Fint initiativ, får vi rapport om hvordan dette følges opp?

Flere elbil-ladestasjoner

Få avgiftsbelagte store parkeringsplasser i bydelen, ergo bør det bli flere p-plasser som avgiftsbelegges, færre tilgjengelige p-plasser på arbeidsplasser

Godt kollektivtilbud og gode sykkelveier er kjempeviktig

Ikke bare penger som betyr noe

Ikke lag krig mellom bil, syklist og gående men respekter forskjellige behov. Folkehelsen avhenger av at vi ser alle

Kollektivtilbudet er nøkkelen for redusert bilbruk. Flere avganger, bedre dekning (bydelen har store områder som ligger så langt fra kollektivtilbud, at det er urealistisk å tro at disse ikke skal bruke bil.), bedre tilrettelagt kommunal og kommersiell infrastruktur, etc.

Lite relevant og virker konstruert for å få et ønsket resultat

Man må ikke behandle alle bydeler likt, for det er forskjell på de unge på Grünerløkka og de eldre i Ullern. Man må tenke på hva som er bærekraftig når det gjelder transport av mennesker og gods, og satse på trafikktrygghet og smidig samferdsel. Kort vei mellom holdeplasser, billige billetteter og ruter tilpasset brukerne er viktige virkemidler (jfr de rosa bussene for eldre).

Mange boligområder er avhengig av bil pga langt til kommunikasjonsstilbud

Nordstrand lider i stor grad av gjennomgangstrafikk. Derfor bør Kongsveien stenges helt eller delvis i rushtiden, unntatt for de som bor i området - når koronatiltakene er blitt løftet litt mer.

Ny T-bane tunnel gjennom Oslo må bygges nå.

Problemstillingene lite relevante og ingen av parameterne vil løse de reelle problemene.

Bortkastet "undersøkelse"!!

Riksvei 4 bør bygges om til kun 1 kjørefelt for bil og kan da få 1 felt for kollektiv – UTEN elbil - i begge retninger mellom Sinsenkrysset og Grorud. Veien er lokalvei for arbeidsreisende og disse må tvinges over på kollektiv.

Det eneste som virker er KØ - kostnad i bomring betyr lite..

Spm. om vrakpant, vil kunne være meget bra hvis det knyttes opp mot kjøp av el-bil  
Savner spm. om stenging av veier/ombygging og nedgradering av flerfeltsveier. Samt spm. om kollektivtrafikk og rutetilbud, og priser. Dette henger sammen. Mesteparten av biltrafikken er gjennomkjøring fra folk som ikke bor i bydelen. Derfor nytter det ikke med kun "belønning"/tilskudd.

Steng Ekebergveien over Ekebergsletta. Når KFUM Arena samt BSK og OIK sine nye anlegg med bla. stor videregående skole og fotballkamper på elitenivå står ferdig er det avgjørende at dette ikke er bilbasert. og da er stenging for biler eneste effektive tiltak.

Så stor politisk ballast og ledende spørsmål at svarene i undersøkelsen neppe blir representative

Tiltak i Grorud bydel må ses i sammenheng med levekår.

Tiltak som beboerparkering ble utelatt. Trafikkfarlige situasjoner skapes ved at villaveier er full av parkerte biler, også fremmedparkering. Mulig det er utenfor denne undersøkelsens formål. Gjennomgangstrafikk i boligstrøk er også et stort problem i bydelen.

Utviklingen viser at biltrafikken går ned, gange og kollektiv går opp. Økt kollektivsatsning i ytre bydel er løsningen. Sykkel vil bare delvis ta større reiseandeler. Større bevilgninger til fortau og sikre forhold for fotgjengere kombinert med økt kollektivfrekvens er svaret.

Veldig snever undersøkelse. En ting er det problemet det er at folk bruker bil, et mye større problem er parkeringen av biler. Gateparkering skaper et uoversiktig trafikkbilde og bidrar til at det mange steder er farlig å ferdes til fots i bydelen. Fjerning av gateparkering er det viktigste tiltaket som må på plass for å sikre de myke trafikantene.

Viktig undersøkelse som burde inkludere vanlig borger/ beboer i bydelen

## 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 verrfaglig miljø med rundt 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett 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](http://www.toi.no).

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://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 transporter 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](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)