



TRANSPORT I BY
Etatsprosjekt Statens vegvesen

EVALUERING AV GRATIS PARKERINGSBUSSTILBUD
I BERGEN SENTRUM

STATENS VEGVESEN VEGDIREKTORATET

SLUTTRAPPORT

Emne:	Gratis parkeringsbuss i Bergen
Forfatter	Faste Lylum
Prosjektnr	105941 Asplan Viak AS
Rapportnavn	Evaluering av gratis Parkeringsbusstilbud i Bergen sentrum
Rapportnr	H2004-030 Asplan Viak AS 2004/11 Utbyggingsavdelingen Vegdirektoratet

FORORD

Asplan Viak har evaluert tilbudet med gratis Parkeringsbuss i Bergen på oppdrag for Statens vegvesen Vegdirektoratet v/Transportanalyseseksjonen. Prosjektet er tilknyttet Statens vegvesens etatsprosjekt "Transport i by" innenfor hovedområde1; Tilrettelegging for miljøtilpassede transportformer.

Prosjektansvarlig i Vegdirektoratet har vært Guro Berge.

Bergen Parkeringsselskap KF og Gaia Trafikk AS har bistått med innhenting av informasjon og tilrettelegging for gjennomføring av undersøkelsen.

I Asplan Viak er arbeidet i hovedsak utført av Audun Kvam (Asplan Viak Bergen), Randi Svånå og Faste Lynum med sistnevnte som prosjektleder.

Sandvika, 26.11.2004

For Asplan Viak AS

Faste Lynum
Prosjektleder

Bjørn Haakenaasen
Kvalitetssikrer

INNHOLD

FORORD.....	3
SAMMENDRAG	5
1 INNLEDNING	10
2 OM GRATISBUSSORDNINGEN	11
3 METODE OG GJENNOMFØRING.....	14
4 USIKKERHET OG FEILKILDER	16
5 RESULTATER.....	17
6 OPPSUMMERING OG VURDERINGER	25

SAMMENDRAG

Gratis Parkeringsbuss i pendel gjennom Bergen sentrum

I Bergen er det etablert et tilbud med gratis "Parkeringsbuss" som kjører i pendel gjennom sentrum fra ByGarasjen til Nøstet. Det er p-anlegg i begge endepunktene (ByGarasjen med 2.265 p-plasser og utendørs parkering ved Nøstet). Parkeringsbussen har avganger hvert 10. minutt og er gratis for alle, uavhengig av om passasjerene benytter p-anleggene. Bussene kjører fra 07.30 til 21.00 på hverdager og fra 09.00 til 17.00 på lørdager. Avstanden fra ByGarasjen til Torget er ca. 1 km. Videre fra Torget til Nøstet er det ca. 700 m.

Busstilbudet ble startet i sin nåværende form sommeren 2003. Bergen Parkeringselskap KF er ansvarlig for tilbudet og finansieringen mens Gaia Trafikk AS er operatør. Parkeringsbussen ble opprinnelig etablert som et virkemiddel for å utnytte ledig kapasitet i ByGarasjen, men miljømessige gevinster brukes også som argument for å opprettholde tilbudet.

Bussene er relativt små med plass til ca. 30 personer. Det er lagt vekt på design med turkise busser som synes godt i bybildet. Tilbudet har fått bred omtale i mediene.

Fra oppstarten i juni 2003 til slutten av 2003 økte antallet passasjerer med gratisbussen fra ca. 1.000 til ca. 1.700 reiser daglig.



Bilde 0-1: Parkeringsbussen er godt synlig i bybildet

Problemstilling

I bysentra er det ofte nødvendig og ønskelig å begrense bilbruken. Samtidig er det viktig å sikre sentrum god tilgjengelighet, blant annet for at forretningene i sentrum skal bli et konkurransedyktig alternativ til kjøpesentra i periferien. Så langt er det liten erfaring med gratisbussordninger i Norge. I Bergen er det gjennomført en postkortundersøkelse blant brukerne av Parkeringsbussen, for å avdekke om tilbudet har betydning for bilbruk og tilgjengelighet til sentrum.

Undersøkelsen ble gjennomført med utdeling av spørreskjema til passasjerer på Parkeringsbussen onsdag, fredag og lørdag i uke 19, 2004. 243 passasjerer besvarte skjemaet.

Konsekvenser av Parkeringsbusstilbudet – oppsummering av hovedpunkter

Positivt	Negativt
<ul style="list-style-type: none"> • Færre biler i sentrumsgatene: Undersøkelsen indikerer at Parkeringsbussen gir en reduksjon i antall bilturer i sentrumsgatene på ca. 200 daglig. Av disse er det ca. 80 % som fremdeles bruker bil, men som ikke kjører helt inn til reisemålet i sentrum. 20 % benytter nå kollektivtransport på hele reisen, men oppgir at de ville ha kjørt bil hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. • Parkeringsbussen bidrar til å øke sentrums attraktivitet: Undersøkelsen indikerer at Parkeringsbusstilbudet kan bidra til at noen velger Bergen sentrum framfor alternative reisemål i forbindelse med innkjøpsreiser. Ut fra undersøkelsen ville 80-90 personturer daglig gått til alternative reisemål om tilbudet ikke hadde eksistert. • Generell forbedring av trafikantenes transporttilbud: Parkeringsbussen bidrar til å heve kvaliteten på det samlede transporttilbudet i Bergen sentrum. • Parkeringsbussen som markedsfører av kollektivtransport for nye brukergrupper: Det er en betydelig andel av Parkeringsbussens brukere som sier at de i større grad enn før vurderer å reise kollektivt, også på reiser der Parkeringsbussen ikke er et alternativ. Blant disse er det mange som i liten grad benytter annen kollektivtransport i dag. 	<ul style="list-style-type: none"> • Noe flere biler på det øvrige vegnettet: Undersøkelsen indikerer en økning i antall bilturer utenfor sentrum på ca. 50 turer daglig. Dette skyldes at tilbudet om gratis Parkeringsbuss gjør det mer attraktivt å benytte bil inn mot Bergen sentrum, til parkeringsanlegg med god kapasitet.

I hvilke sammenhenger brukes Parkeringsbussen?

Parkeringsbussen er mye brukt både av de som arbeider, studerer og går på skole i sentrum, og i forbindelse med innkjøp. På hverdager er mer enn 40 % av passasjerene med Parkeringsbussen på veg til/fra arbeid eller skole/studiested, og 30 % er på innkjøpsreise. På lørdager er flertallet (63 %) av passasjerene med Parkeringsbussen på innkjøpsreise. Samtidig utgjør fritidsreisene (20 %) en vesentlig større andel av Parkeringsbussens passasjerer enn på hverdager.

Ikke bare Parkeringsbuss

Figur 0-1 gjengir hovedresultatene fra undersøkelsen, idet den i grove trekk illustrerer hvordan busstilbudets brukere reiser i dag, og hvordan de ville reist om tilbudet ikke hadde eksistert.

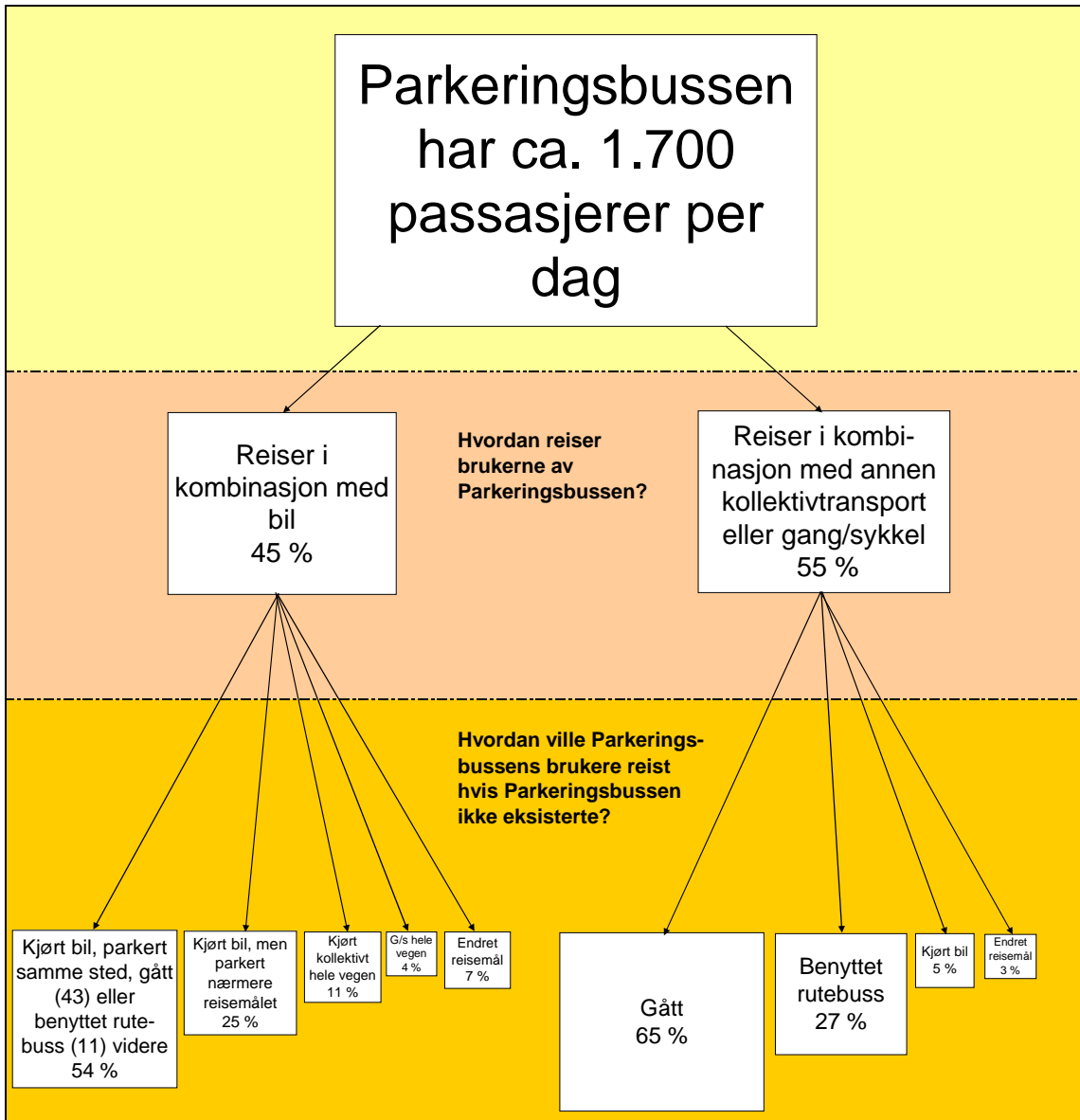
Figuren viser at under halvparten (45 %) av passasjerene benytter bussen som parkeringsbuss i den forstand at de benytter tilbudet i kombinasjon med privatbil. Resten (55 %) går, sykler eller kjører kollektivt for å komme til Parkeringsbussen.

Færre biler i sentrum, flere utenfor

Av de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med bil ville noe over halvparten parkert samme sted hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. De fleste ville da gått strekningen mellom p-anlegget og målpunktene i sentrum.

Det er også en betydelig andel (25 %) som svarer at alternativet hadde vært å kjøre bil, men parkere nærmere reisemålet. Denne andelen er høyest på innkjøpsreiser og lavest på reiser til/fra arbeid og skole/studiested, noe som blant annet kan forklares med at p-plassene i sentrum i stor grad er dyre korttidsplasser. 25 % tilsvarer i underkant av 200 personturer med bil. Forutsetter vi 1.2 personer per bil, indikerer dette en reduksjon av trafikken i sentrumsgatene på ca. 160 bilturer daglig.

Samtidig bidrar Parkeringsbussen til at en på kort tid og uten ekstra kostnader kan komme seg inn til sentrum fra parkeringsanlegg der det er enkelt å finne ledige plasser. At dette har betydning underbygges av at det var 57 % som oppga at de ville kjørt bil til Bergen sentrum oftere hvis det var lettere å finne p-plass. For noen kan Parkeringsbussen dermed føre til at det blir mer attraktivt å benytte bil inn mot Bergen sentrum, til parkeringsanlegg med god kapasitet. Ca. 15 % av de som kjører bil på deler av reisen oppgir at de ville ha kjørt kollektivt, gått eller syklet på hele reisen hvis gratisbusstilbudet ikke hadde eksistert. Dette indikerer at tilbudet bidrar til noe høyere bilbruk, ca. 90 bilturer per døgn, utenfor Bergen sentrum.



Figur 0-1: Hovedresultater fra undersøkelsen, antall reiser med Parkeringsbussen per dag

For de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med kollektivtransport og/eller gang/sykkel er bussen i første rekke et alternativ til å gå (65 %) eller benytte ordinær rutebuss (27 %). Noen få (5 %) svarer at de ville ha kjørt bil på hele reisen hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. For reisende i denne kategorien vil Parkeringsbussen bidra til redusert bilbruk både i og utenfor Bergen sentrum. Undersøkelsen indikerer at dette vil utgjøre en reduksjon på ca. 40 bilturer per døgn.

Noen flere innkjøpsreiser går til Bergen sentrum

Av de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med bil har 7 % oppgitt at de ville valgt et annet reisemål hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. For de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med kollektivtransport og/eller gang/sykkel er tilsvarende andel 3 %. I volum tilsvarer dette 80-90 personturer per døgn.

Alle passasjerene som sier at de ville valgt et annet reisemål hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss er på innkjøpsreise, dvs. at de i stor grad kunne valgt alternative reisemål. Ser en kun på brukerne av Parkeringsbussen som har oppgitt private innkjøp/handel som hovedformål for reisen, er det 11 % som sier at de ville valgt et alternativt reisemål hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss.

Forbedret transporttilbud

I tillegg til positive effekter knyttet til avlastning av vegnett og nye reisende til sentrum, viser oppslutningen om Parkeringsbussen at den bidrar til å heve kvaliteten på det samlede transporttilbudet i Bergen sentrum. Sammensetningen av Parkeringsbussens marked viser videre at totaltilbudet har blitt bedre både for reisende som benytter bussen i kombinasjon med bil, og for reisende som går/sykler eller kjører kollektivt på resten av reisen.

Parkeringspolitikk og tilgjengelighet til sentrum

I undersøkelsen er det kartlagt hvordan brukerne av Parkeringsbussen vurderer ulike faktorerets betydning for hvor attraktivt det er å bruke bil til Bergen sentrum. Resultatene viser at parkeringssituasjonen fremstår som en betydelig barriere. 61 % oppgir at de ville brukt bil til Bergen sentrum oftere hvis det var billigere å parkere, og 57 % hvis det var lettere å finne parkeringsplass. Til sammenlikning oppgir 41 % at de ville brukt bil til Bergen sentrum oftere hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss.

Undersøkelsen viser dermed at parkeringssituasjonen bidrar til å redusere bilbruken i Bergen sentrum, og at brukerne av Parkeringsbussen oppfatter den som et reelt alternativ til å kjøre bil helt inn i sentrumskjernen. Dette illustrerer at et tilbud om gratis parkeringsbuss kan være et ledd i en samlet strategi for å redusere biltrafikken i sentrum, fordi det bidrar til å opprettholde tilgjengeligheten for reisekategorier der korttids parkeringsplasser med høye avgifter ikke er et aktuelt alternativ.

Økte parkeringsinntekter i ByGarasjen

Fra oppstarten i juni 2003 har antallet brukere av ByGarasjen økt med ca. 40 %, noe som tilsvarer en økning på nærmere 1.000 biler per dag. Dette er sannsynligvis påvirket både av Parkeringsbusstilbudet og at det i den samme perioden er sanert mange parkeringsplasser på gategrunn i Bergen (ca. 300 i 2003-2004). Resultatene fra undersøkelsen indikerer at 10 – 20 % av økningen kan tilskrives Parkeringsbussen. Om en forutsetter 150 nye biler i ByGarasjen per døgn, og en avgift på 40 kr per bil, vil dette gi økte inntekter i ByGarasjen på 1.8 mill. kr per år. Til sammenlikning koster det ca. 3.2 mill. kr per år å drive Parkeringsbussen. Inntektene i ByGarasjen er nært knyttet til parkeringssituasjonen i sentrum. En utvikling med økende konkurranse om færre og dyrere parkeringsplasser i sentrum kan bidra både til å øke Parkeringsbussen trafikkgrunnlag og ByGarasjens inntekspotensiale.

1 INNLEDNING

I Bergen er det etablert et tilbud med gratis pendelbusser gjennom sentrum fra ByGarasjen (p-anlegget ved busstasjonen sør for sentrum) til Nøstet. Bussene (små busser) kjører hvert 10. minutt og er gratis for alle, uavhengig av om passasjerene benytter p-anlegget. Tilbudet ble startet i sin nåværende form sommeren 2003.

I Norge er det liten erfaring med gratisbussordninger. Det er derfor ønskelig å innhente kunnskap om hvordan slike løsninger kan påvirke reisemiddelvalg og reisemønstre. Dette vil være en relevant problemstilling også for de andre storbyene i Norge. Felles for disse byene er at det legges vekt på å begrense bilbruken i sentrum, samtidig som en ønsker å sikre sentrum god tilgjengelighet slik at det blir et konkurransedyktig alternativ til kjøpesentra i periferien.

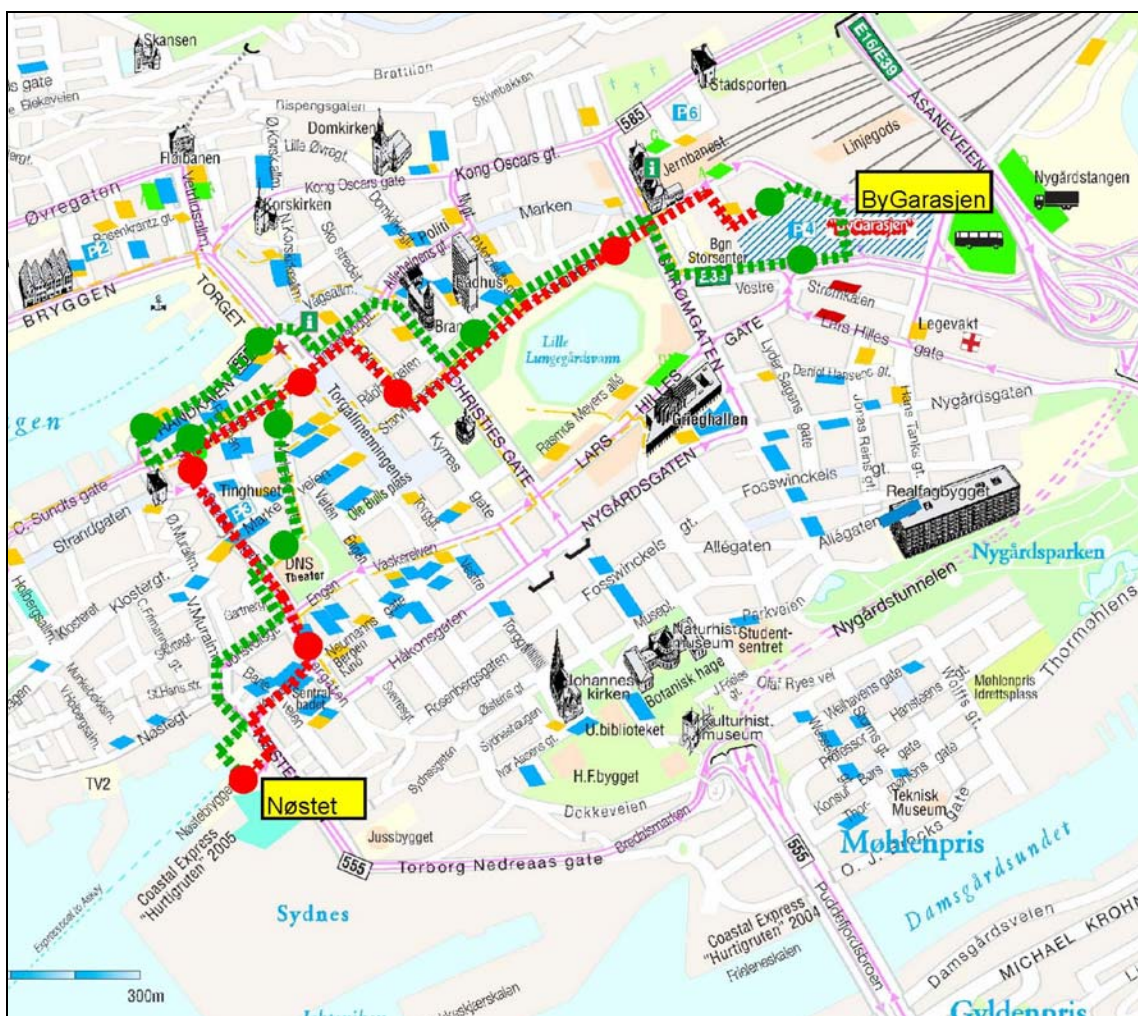
I undersøkelsen er det lagt vekt på avdekke følgende (hovedpunkter):

- **Valg av reisemål:** Har gratisbussordningen hatt betydning for reisemønstret? Gjennomføres det flere reiser til sentrum fordi trafikantene nå på kort tid og uten ekstra kostnader kan komme seg inn til sentrum fra parkeringsanlegg der det er enkelt å finne ledige plasser?
- **Valg av reisemiddel:** I hvilken grad har tiltaket påvirket reisemiddelfordelingen? Er busspassasjerene tidligere kollektivtrafikanter som nå kjører bil mesteparten av strekningen, er det reisende som tidligere gikk den samme strekningen, eller er det reisende som tidligere kjørte helt inn til sentrum med bil?

2 OM GRATISBUSSORDNINGEN

Generelt

Gratisbussen, markedsført som "Parkeringsbussen", pendler gjennom Bergen sentrum fra ByGarasjen til Nøstet. Det er p-anlegg i begge endepunktene (p-huset ByGarasjen med 2.265 p-plasser og utendørs parkering ved Nøstet). Bussene (små busser med plass til ca. 30 personer) kjører hvert 10. minutt og er gratis for alle uavhengig av om passasjerene benytter p-anlegget. Figur 2-1 viser hvor bussene kjører og stopper. Det er til sammen 13 holdeplasser (sum begge retninger) som betjenes etter behov. Avstanden fra ByGarasjen til Torget er ca. 1 km. Videre fra Torget til Nøstet er det ca. 700 m (gangavstand).



Figur 2-1: Parkeringsbussens trasé, fra ByGarasjen stiplet grønn, fra Nøstet stiplet rød, holdeplasser merket med henholdsvis grønne og røde prikker (kilde: Bergen Parkeringselskap KF)

Bussene kjører fra 07.30 til 21.00 på hverdager og fra 09.00 til 17.00 på lørdager. Parkeringsbussen kjører ikke på søndager.

Tilbudet ble startet i sin nåværende form i juni 2003. Det var et gratisbusstilbud også på forhånd, men dette tilbudet var mindre omfattende (kun mellom Bergen busstasjon og sentrum), mindre markedsført, og ikke atskilt som eget konsept.

Bergen Parkeringselskap KF er ansvarlig for busstilbudet og finansieringen mens Gaia Trafikk AS er operatør. Parkeringsbussen ble opprinnelig etablert som et virkemiddel for å utnytte ledig kapasitet i ByGarasjen, men miljømessige gevinster brukes også som argument for å opprettholde tilbudet.

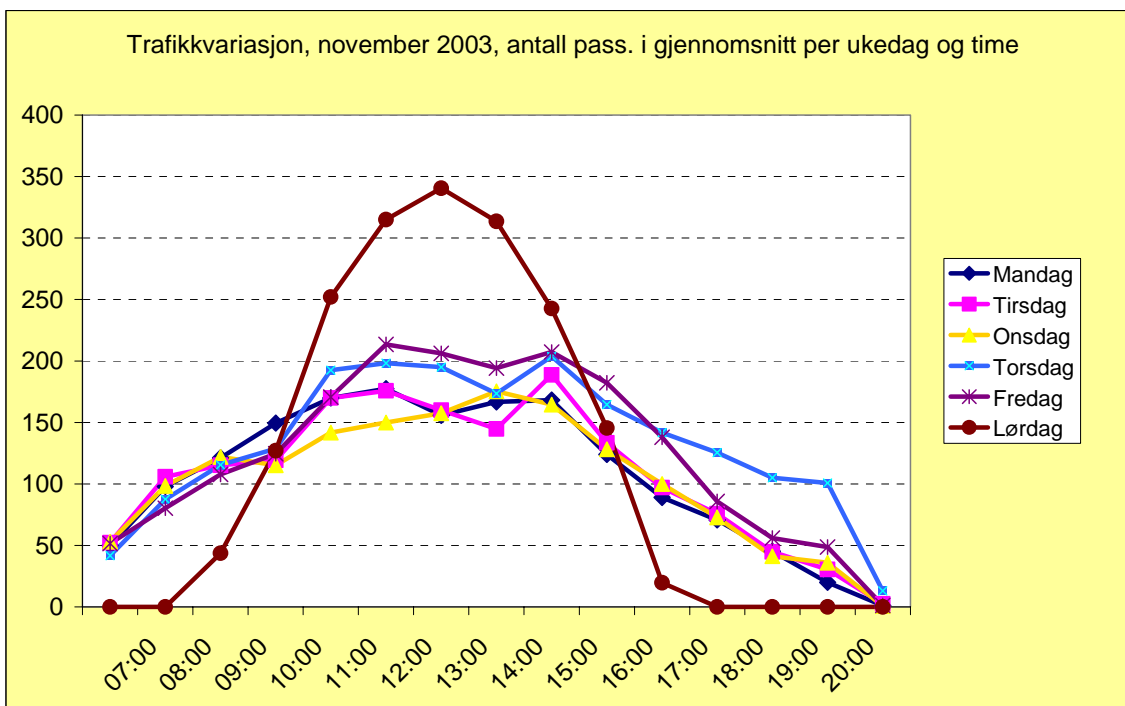
Tilbudet drives med tre busser som kjører kontinuerlig, samt en reservebuss. Tilbudet koster parkeringsselskapet 3,2 mill kr årlig.

Parkeringsstilbudet er markedsført som et eget konsept som skiller seg ut fra det ordinære rutebusstilbudet. Det er bl.a. lagt vekt på design, med turkise busser som synes i bybildet. Tilbudet har fått bred mediaomtale.

Både Busstasjonen og Jernbanestasjonen er lokalisert i området ved ByGarasjen. Det er derfor gode omstigningsmuligheter mellom Parkeringsbussen og andre kollektive transportmidler. At Parkeringsbussen i tillegg har en noe annen traséføring og flatedekning enn de andre bussrutene, forsterker dens betydning som supplement til det øvrige kollektivtilbudet i Bergen sentrum.

Passasjervolum og -utvikling

Figur 2-2 viser hvordan antall passasjerer varierte over dagen og uka i november 2003.



Figur 2-2: Passasjerstatistikk, november 2003

Figuren viser at lørdagene skiller seg ut med en topp midt på dagen, men totalt er passasjervolumet på lørdag omtrent som de øvrige dagene. De andre dagene er relativt like, men med noe økning utover i uka (torsdag/fredag).

Fra oppstarten i juni 2003 til slutten av 2003 økte antallet passasjerer med gratisbussen fra ca. 1.000 til ca. 1.700 reiser per dag. I den samme perioden har også bruken av ByGarasjen økt betydelig, men dette er sannsynligvis påvirket både av busstilbudet og at det i den samme perioden er sanert mange parkeringsplasser på gategrunn i Bergen (ca. 300 i 2003-2004).

Tidligere undersøkelser

I januar 2004 gjennomførte Bergen Parkeringssselskap KF en intervjuundersøkelse blant 81 passasjerer med Parkeringsbussen, for å få brukernes vurdering av kvaliteten på tilbudet. Undersøkelsen viste at 99 % hadde et godt helhetsinntrykk av Parkeringsbussen, og at 93 % opplevde servicen som god eller veldig god.

I undersøkelsen i januar gikk 46 % av reisene til/fra arbeid. 40 % av passasjerene benyttet bussen som ”parkeringsbuss”, dvs. i kombinasjon med bil.

3 METODE OG GJENNOMFØRING

Metode

Som nevnt innledningsvis har hovedhensikten med evalueringen vært å avdekke om gratisbussordningen har påvirket valg av reisemål og reisemiddel.

For å avdekke dette er det gjennomført en postkortundersøkelse blant brukerne av Parkeringsbussen. I undersøkelsen er det spurt om hvordan brukerne reiser i dag, og hvordan de ville ha reist om det ikke var tilbud om gratis Parkeringsbuss. I tillegg er det spurt om Parkeringsbussen har påvirket brukernes holdning til kollektivtransport generelt.

Spørreskjema er vedlagt (vedlegg 1).

I undersøkelsen er det primært fokusert på de som benytter tilbudet til eller fra endepunktene. Med dette utvalget er det regnet med at en fanger opp hovedtyngden av trafikken, og de fleste som benytter bussen i kombinasjon med bil, dvs. som ”parkeringsbuss” slik det ligger i begrepet. I tillegg fanger en i stor grad opp de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med andre kollektive transportmidler.

Undersøkelsesopplegget ble på forhånd drøftet med Bergen Parkeringsselskap KF og Gaia Trafikk AS.

Tid og sted

Undersøkelsen ble gjennomført blant reisende med Parkeringsbussen onsdag 5. mai, fredag 7. mai og lørdag 8. mai 2004 (uke 19). Onsdag og lørdag ble det utplassert mannskap som delte ut skjema til av- og påstigende passasjerer på endeholdeplassene ved ByGarasjen og Nøstet (én person på hvert sted). For reisende til/fra ByGarasjen er det to holdeplasser som kan benyttes, øst og vest for ByGarasjen. Skjemaene ble delt ut på endeholdeplassen på vestsiden, som i følge busselskapet var den mest trafikkerte. Lørdag 8. mai ble utdelingen på Nøstet flyttet til Strandgaten v/Torgallmenningen på ettermiddagen (pga. svært lite trafikk fra Nøstet på lørdager).

Skjemaene ble delt ut fra 08.00 til 17.00 onsdag og fra kl. 09.00 til 17.00 lørdag (bussene kjører fra 07.30 til 21.00 på hverdager og fra 09.00 til 17.00 på lørdager).

I tillegg ble det lagt ut spørreskjema på bussene fredag 7. mai, slik at de som ønsket å svare kunne ta med seg skjema på eget initiativ.

Skjemaene var ferdig frankerte slik at de kunne postlegges direkte etter at de var besvart. Skjemaene kunne i tillegg leveres inn på bussen.

Det ble delt ut til både på- og avstigende passasjerer fordi det er en betydelig andel som bare benytter Parkeringsbussen én veg (i intervjuundersøkelsen fra januar 2004 svarte ca. halvparten av respondentene at de bare benyttet Parkeringsbussen på én tur den aktuelle dagen). På innkjøpsreiser kan det for eksempel være naturlig å gå inn til sentrum og benytte bussen på returreisen med innkjøpte varer.

Markedsføring av undersøkelsen

Undersøkelsen ble markedsført gjennom oppslag på bussen uka før undersøkelsen. Tilbakemeldingene tyder på at det generelt var stor interesse for undersøkelsen.

For ytterligere å bidra til økt svarprosent ble det trukket ut 5 gevinster á 50 Flaxlodd blant de som deltok i undersøkelsen (og som oppga navn og telefonnummer).

Spesielle forhold på undersøkelsesdagene

Generelt: Undersøkelsesdagene ble av bussjåførene oppfattet som "normale"

Vær:

- Onsdag 5. mai: 10 – 14 grader, oppholdsvær på formiddagen, tidvis yr på ettermiddagen
- Fredag 7. mai: 18 – 20 grader, pent vær
- Lørdag 8. mai: 20 – 22 grader, pent vær (svært få passasjerer fra Nøstet på lørdag, så ut som om mange valgte å gå inn til sentrum på grunn av det fine været, utdeling derfor flyttet til Strandgaten v/Torgallmenningen fra 14.00 til 17.00)

Antall utdelte skjema og respons

Tabell 3-1 viser antall skjema ut og inn samt svarprosent på de tre undersøkelsesdagene.

Tabell 3-1: Oversikt over utdelte og innleverte skjema

Dag	Antall skjema ut	Antall skjema inn	Svarprosent
Onsdag 5. mai, 2004	411	131	32 %
Fredag 5. mai, 2004	81	52	64 %
Lørdag 5. mai, 2004	257	60	23 %
Sum, alle dager	749	243	32 %

Tabellen viser at svarandelen var klart høyest på fredag. Dette er som forventet da de som svarte på fredag tok med seg skjemaet på eget initiativ. Svarandelen er høyere på onsdag enn på lørdag. Dette kan skyldes at reisene på hverdager i større grad er reiser som foretas daglig (høyt innslag av reiser til/fra arbeid og skole/studiested) og at de reisende dermed engasjerer seg sterkere i tilbudet. På lørdager er en større andel av reisene innkjøpsreiser. De reisende kan da ha mer å bære på, noe som gjør det vanskeligere å ta med seg og fylle ut spørreskjemaet.

Selv om det er delt ut skjema både til av- og påstigende er det klart flest påstigende som har besvart skjemaet. Dette er som forventet da de avstigende ikke vil ha muligheten til å fylle ut skjemaet på bussen og levere det direkte. I tillegg vil en del av de avstigende ha fylt ut skjema i motsatt retning tidligere på dagen.

131 skjema inn på onsdag tilsvarer ca. 8 % av et totalt volum på 1.700 reiser per dag.

4 USIKKERHET OG FEILKILDER

Gjennomgangen av svarene viste at det er noe usikkerhet knyttet til angivelsen av start- og målpunkt for reisen. Dette skyldes at noen har tenkt på reisen som bussturen alene, og for eksempel angitt ByGarasjen som startpunkt for reisen i spørsmål 2, selv om de i spørsmål 4 oppgir at de ankom ByGarasjen med bil.

Det er også en del som har svart på spørsmål 9 (som kun skal besvares av passasjerer som reiste kollektivt, gikk eller syklet på første del av reisen) selv om de har benyttet bil på første del av reisen. Dette har imidlertid ingen betydning så lenge de har besvart spørsmål 8 riktig.

Problemene nevnt over indikerer at det ikke er alle som leser hjelpeteksten mellom spørsmålene. Bussturer av kort varighet og muligheten til å levere inn skjemaene på bussen kan ha bidratt til at enkelte har fylt ut skjemaene på bussen på litt for knapp tid (146 av de 243 respondentene leverte inn skjemaene på bussen).

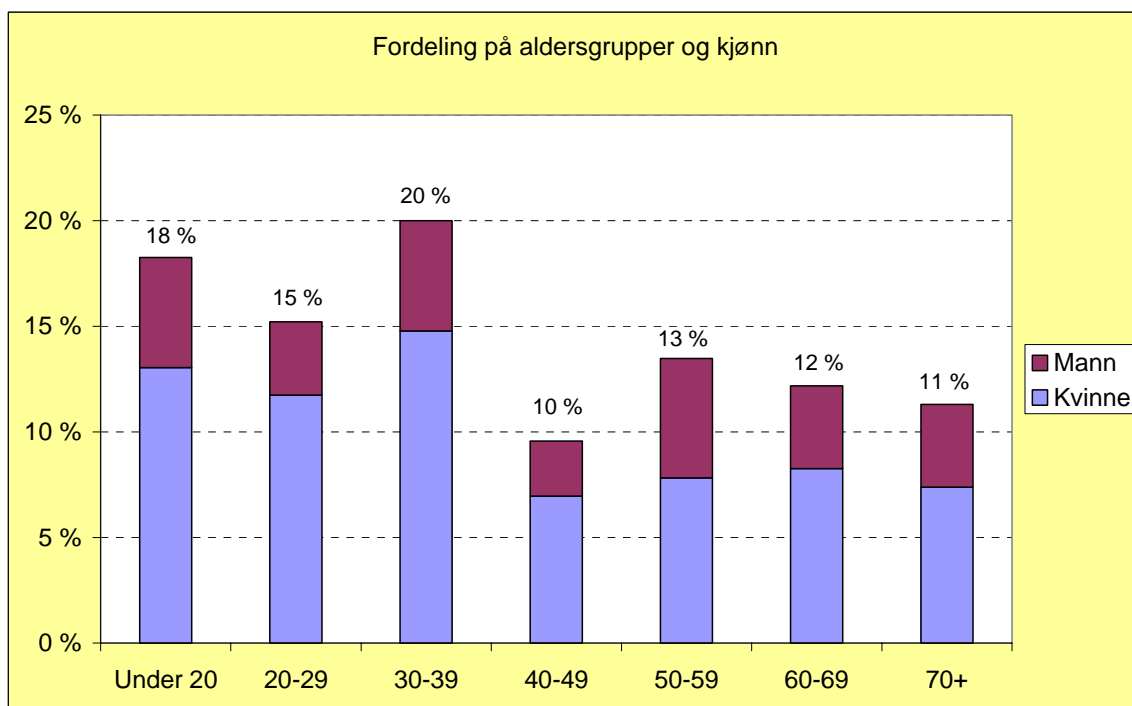


Bilde 4-1: Påstigning

5 RESULTATER

Kjønn og alder

71 % av svarene (172 av 243) var utfylt av kvinner. Kvinneandelen er dermed relativt høy sammenliknet med gjennomsnittet på kollektive transportmidler. I den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2001, TØI-rapport 588/2002, ble det på landsbasis registrert en kollektivandel på 10 % blant kvinner og 8 % blant menn. Figur 5-1 viser fordelingen på kjønn og alder.

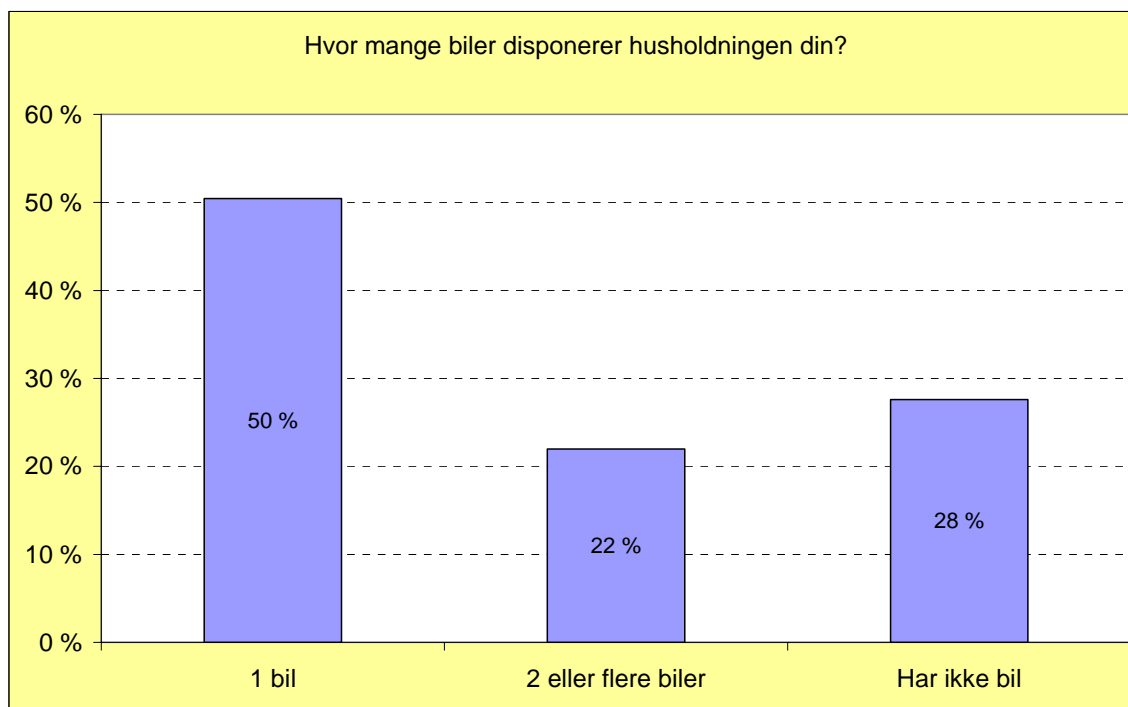


Figur 5-1: Fordeling på aldersgrupper (antall som har besvart spørsmålet = 230)

Figuren viser at det er en relativt høy andel reisende fra kategoriene under 40 år. Gjennomsnittsalderen er 42 år.

Bilhold

Figur 5-2 viser at halvparten av de reisende tilhørte husholdninger som disponerte én bil. Ca. 28 % tilhørte husholdninger uten bil, og ca. 22 % tilhørte husholdninger med to biler eller mer.



Figur 5-2: Antall biler disponert av husholdningen (antall som har besvart spørsmålet = 232)

Om reisen

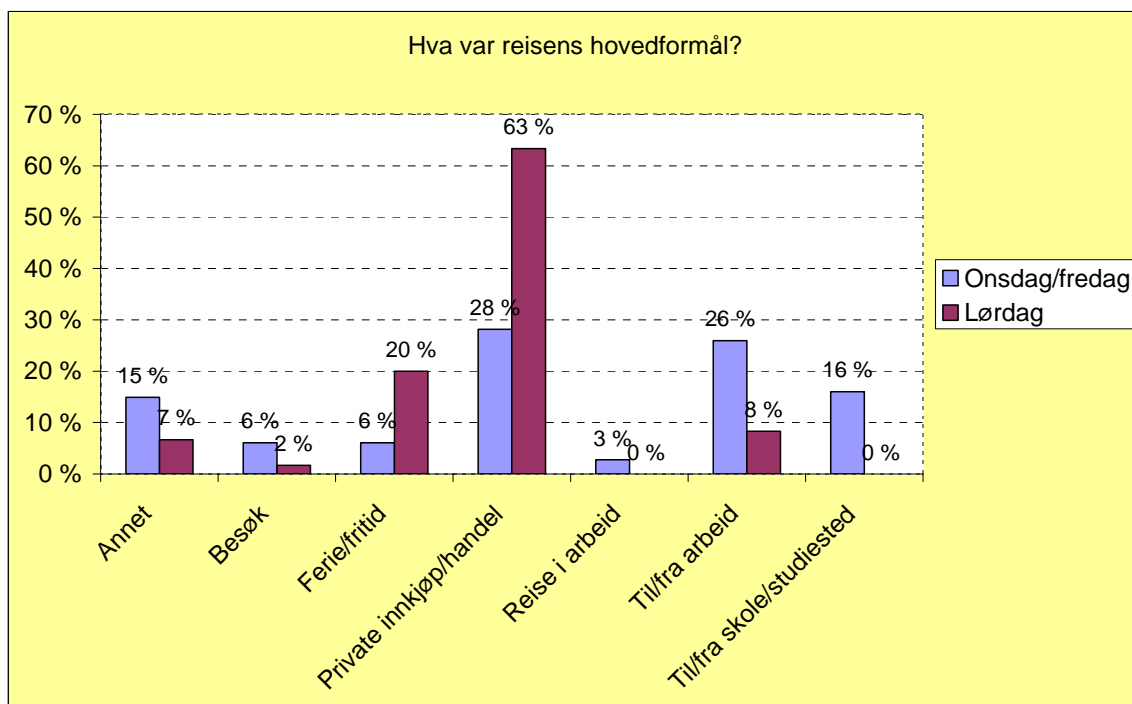
Undersøkelsesopplegget var lagt opp slik at en hovedsakelig fanget opp reisende med start- eller målpunkt på endeholdeplassene, og i større grad på- enn avstigende¹. 179 av de 243 som leverte inn spørreskjemaet gikk på Parkeringsbussen i ett av endepunktene (ByGarasjen eller Nøstet). Av de 179 gikk ca. 68 % på ved ByGarasjen og 32 % ved Nøstet.

Av de som gikk på ved ByGarasjen var det ca. én av fire som gikk av ved Blomstertorget. De andre holdeplassene hadde vesentlig lavere andeler.

Figur 5-3 viser hvordan reisene var fordelt på hovedformål. Figuren viser at reiser til/fra arbeid og skole/stuedsted utgjør over 40 % på onsdager og fredager. Innkjøpsreisene utgjør til sammenlikning 28 %. På lørdager dominerer innkjøpsreisene (63 %). I tillegg utgjør ferie-/fritidsreisene en betydelig større andel av reisene på lørdager enn på onsdager og fredager.

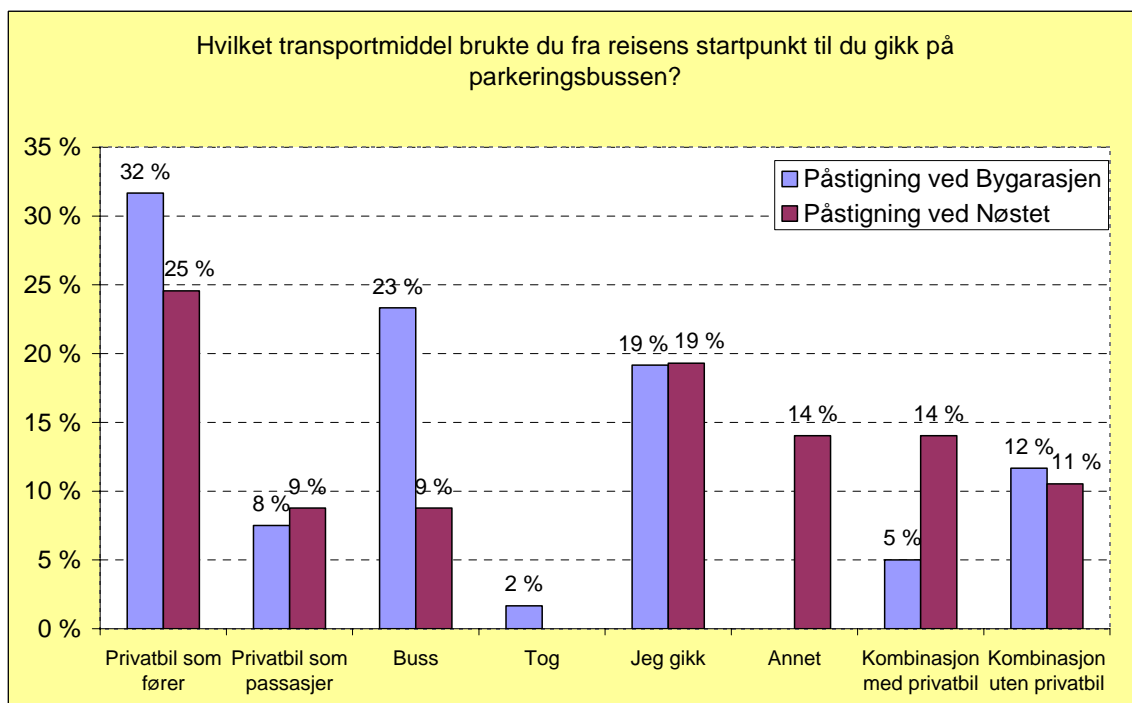
Til sammenlikning ble det i undersøkelsen i januar 2004 (81 respondenter) registrert til sammen 56 % totalt for kategoriene til/fra arbeid og til/fra skole/stuedsted.

¹ Brukere som får tilbud om skjema både ved påstigning på veg inn til sentrum og avstigning etter å ha returnert fra sentrum vil primært motta skjemaet ved påstigning og besvare skjemaet for turen inn til sentrum



Figur 5-3: Reisesenes fordeling på hovedformål (antall som har besvart spørsmålet = 241)

Figur 5-4 viser hvilke reisemidler respondentene som gikk på Parkeringsbussen i ett av endepunktene benyttet før de kom til bussholdeplassen.



Figur 5-4: Transportmiddel fra reises startpunkt til de gikk på Parkeringsbussen, påstigende i endepunktene ved ByGarasjen eller Nøstet (antall som har besvart spørsmålet = 177)

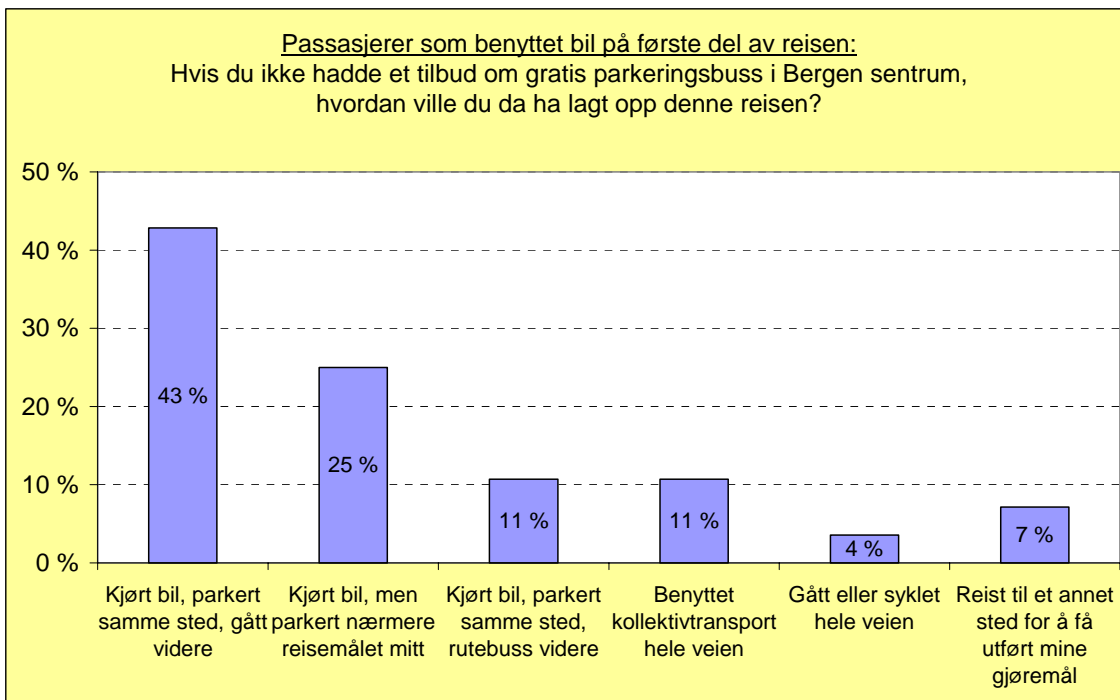
Blant de som gikk på Parkeringsbussen ved ByGarasjen benyttet ca. 45 % bil (som fører eller passasjer) på hele eller deler av reisen før de gikk på Parkeringsbussen. Ca. 35 % benyttet kollektivtransport. De resterende 20 % gikk hele strekningen til ByGarasjen.

Blant påstigende ved Nøstet var andelen som kun benyttet bil før de gikk på Parkeringsbussen noe lavere. Her var det imidlertid et betydelig anslag "annet" som i hovedsak var reisende som kom inn til Bergen med båt fra Askøy (Beinveien). Kombinasjonen bil/båt er også dominerende i kategorien "kombinasjon med privatbil" for brukere som gikk på bussen ved Nøstet.

Ca. 20 % av de som gikk på bussen på en av endeholdeplassene var med bussen helt fram til den andre endeholdeplassen. Det betyr at noen av de som for eksempel har gått til ByGarasjen i foregående figur kan ha bil parkert i parkeringsanlegget ved Nøstet, og at begrepet "Parkeringsbuss" derfor kan være dekkende for noe flere enn de som har angitt at de har brukt bil til for å komme til ByGarasjen. Vi vurderer det imidlertid som sannsynlig at den andelen som har oppgitt at de brukte bil for å komme til bussholdeplassene i endepunktene er tilnærmet lik andelen som benyttet bil til Bergen sentrum. Dette betyr at "Parkeringsbussen" frakter et betydelig antall reisende som ikke har med seg bil og parkerer før de går på, eller etter at de har gått av, Parkeringsbussen.

Alternative reisemuligheter

Figur 5-5 viser hva de som benyttet bil (som passasjer eller fører) før de gikk på bussen oppgir at de ville ha gjort hvis Parkeringsbusstilbudet ikke hadde eksistert.



Figur 5-5: Alternative reisemuligheter for reisende som benyttet bil på første del av reisen (antall som har besvart spørsmålet = 84)

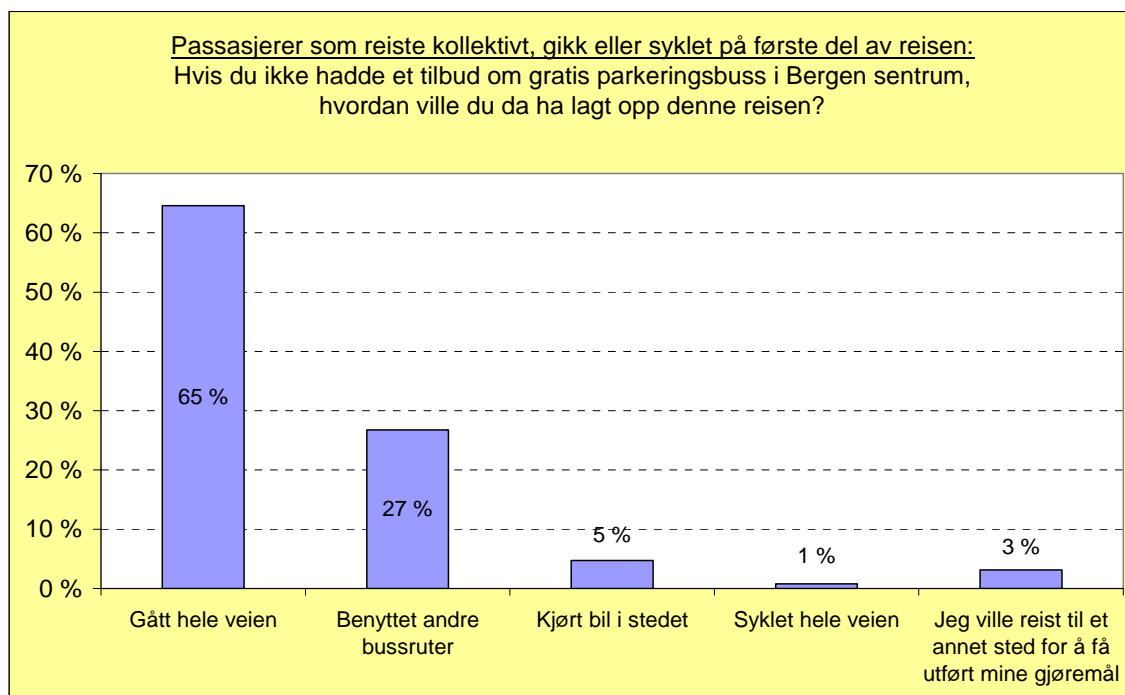
Figuren viser at noe over halvparten av de som kjørte bil før de gikk på Parkeringsbussen ville parkert på samme sted hvis de ikke hadde hatt Parkeringsbusstilbudet. For hovedtyngden av disse (80 %) ville alternativet vært å gå videre inn til sentrum. De resterende 20 %

ville benyttet rutebuss videre. Ca. 25 % oppgir at de ville kjørt bil videre og parkert nærmere reisemålet. Ca. 15 % oppgir at de ville ha byttet hovedtransportmiddel hvis de ikke hadde Parkeringsbusstilbudet, dvs. at de istedenfor å kjøre bil ville ha reist kollektivt, gått eller syklet hele veien.

Svarene varierer med reisehensikt. Blant de som oppgir at de alternativt ville kjørt bil, men parkert nærmere reisemålet er det en høy andel innkjøpsreiser og få reiser til/fra arbeid. De som oppgir at de alternativt ville benyttet kollektivtransport, gått eller syklet er fortrinnsvis reiser til/fra arbeid. Flere forhold kan bidra til å forklare denne forskjellen. P-plassene i sentrum er i stor grad dyre korttidsplasser, og derfor mer aktuelle på innkjøpsreiser enn på reiser til/fra arbeid, der bilen ofte er parkert hele arbeidsdagen. Det at en på innkjøpsreiser som regel skal frakte noe en har kjøpt inn, er også en av årsakene til at kollektivtransport generelt er mindre aktuelt enn på reiser til/fra arbeid. Videre vil det i forbindelse med innkjøpsreiser i langt større grad være aktuelt å velge et annet reisemål framfor å bytte transportmiddel hvis tilgjengeligheten med bil reduseres. At arbeidsreisene i stor grad foretas i rushtiden da kollektivtilbudet er best, trekker også i samme retning.

7 % av de som benyttet bil på første del av reisen sier at de ville valgt et annet reisemål hvis Parkeringsbusstilbudet ikke eksisterte. I denne gruppen har alle oppgitt private innkjøp/handel som hovedformål for reisen. Dette er også det eneste reisemålet der en kan regne med at ærendet i stor grad kan gjennomføres på alternative reisemål. Ser en kun på gruppen som har oppgitt private innkjøp/handel som hovedformål for reisen, øker andelen som sier at de ville valgt et annet reisemål til 15 %.

Figur 6-6 viser tilsvarende fordeling for resten av utvalget, dvs. de som ikke kjørte bil før de gikk på Parkeringsbussen.



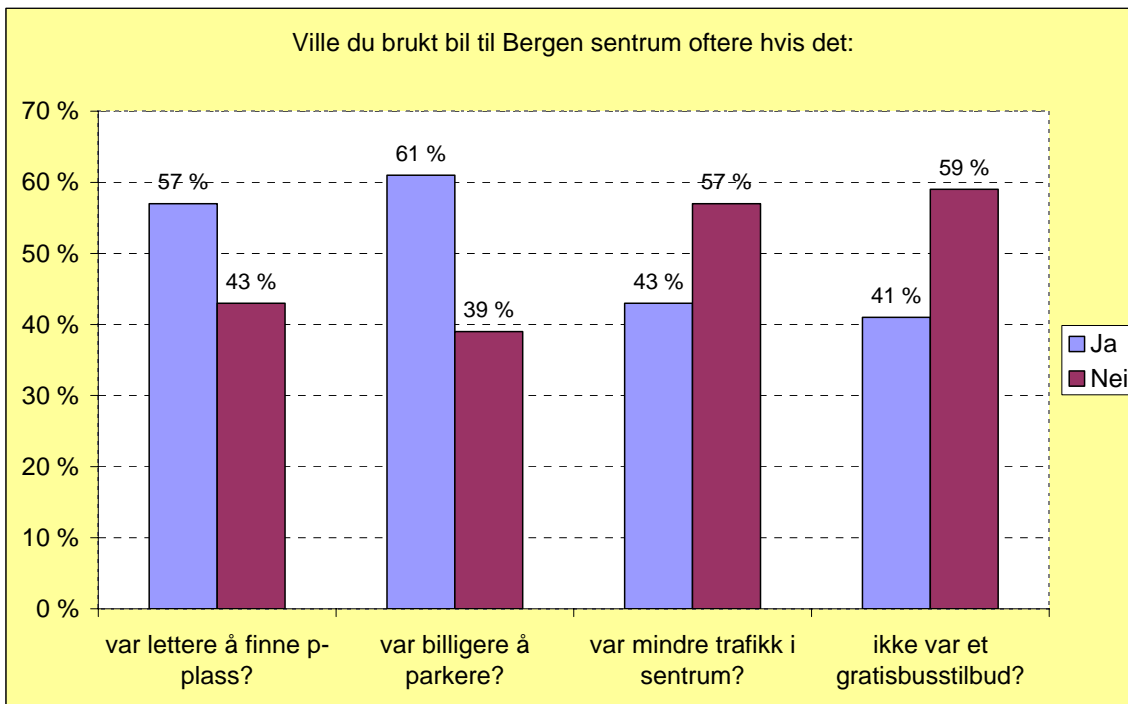
Figur 5-6: Alternative reisemuligheter for reisende som ikke benyttet bil på første del av reisen (antall som har besvart spørsmålet = 127)

For hovedtyngden (65 %) av respondentene i denne kategorien er Parkeringsbussen et alternativ til å gå. 27 % ville ha benyttet andre bussruter hvis Parkeringsbusstilbudet ikke eksisterte. 5 % (seks personer) oppgir at alternativet ville vært å kjøre bil.

Bilbruk og tilgjengelighet til Bergen sentrum

Figur 5-7 viser hvordan fire ulike forhold bidrar til å begrense respondentenes bilbruk i Bergen sentrum. Av de oppgitte forholdene oppfattes parkeringssituasjonen som den viktigste begrensingen. Ca. 40 % (100 respondenter) hevder at de ville ha benyttet bil til Bergen sentrum oftere hvis det var billigere å parkere. Omtrent like mange oppgir at de ville ha benyttet bil oftere hvis det var lettere å finne parkeringsplass.

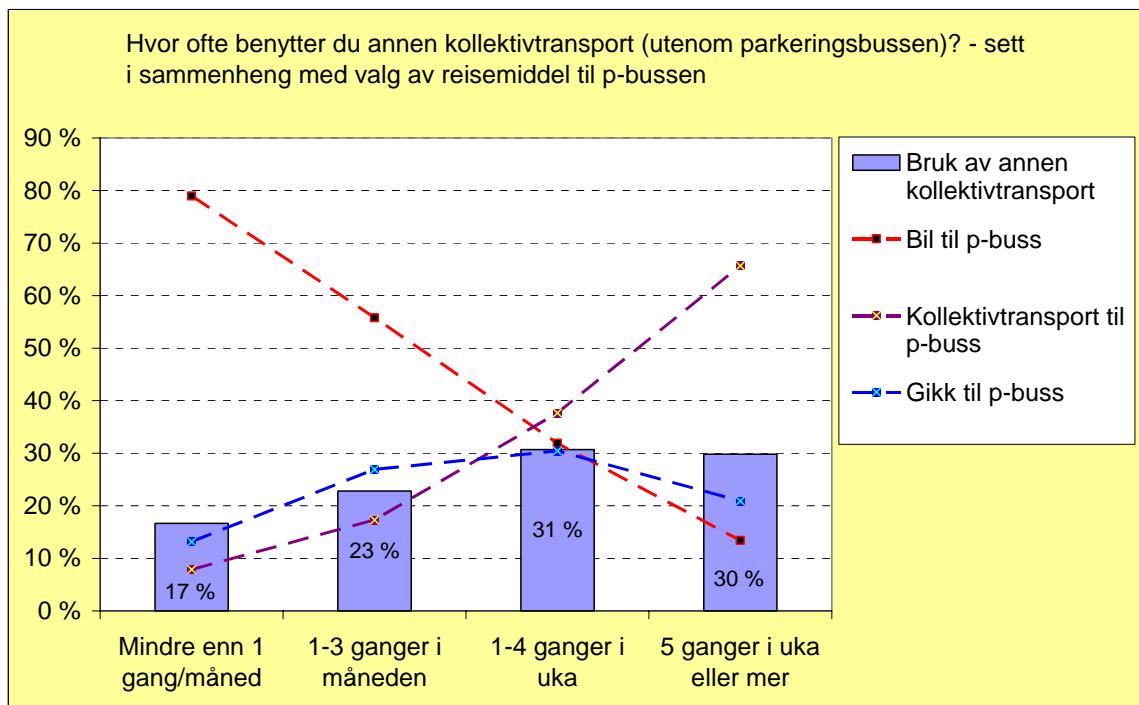
Ca. 25 % (60 respondenter) sier at de ville ha benyttet bil til Bergen sentrum oftere hvis det hadde vært mindre trafikk i sentrum. Like mange sier at det ville ha benyttet bil oftere hvis det ikke hadde vært et tilbud om gratis Parkeringsbuss. Dette er samme andel som sier at de ville kjørt bil, men parkert nærmere reisemålet, hvis det ikke hadde vært et tilbud om gratis Parkeringsbuss på undersøkelsesdagen.



Figur 5-7: Forhold som begrenser bilbruk i Bergen sentrum

Bruk av annen kollektivtransport

Figur 5-8 viser at ca. 60 % av Parkeringsbussens brukere benytter annen kollektivtransport ukentlig. Samtidig er en betydelig andel av Parkeringsbussens marked passasjerer som i relativt liten grad benytter annen kollektivtransport. 17 % bruker annen kollektivtransport mindre enn én gang per måned. I den sistnevnte gruppen brukes Parkeringsbussen fortrinnsvis i kombinasjon med bil (79 %). Blant de som benytter annen kollektivtransport daglig brukes Parkeringsbussen i stor grad i kombinasjon med annen kollektivtransport (65 %).

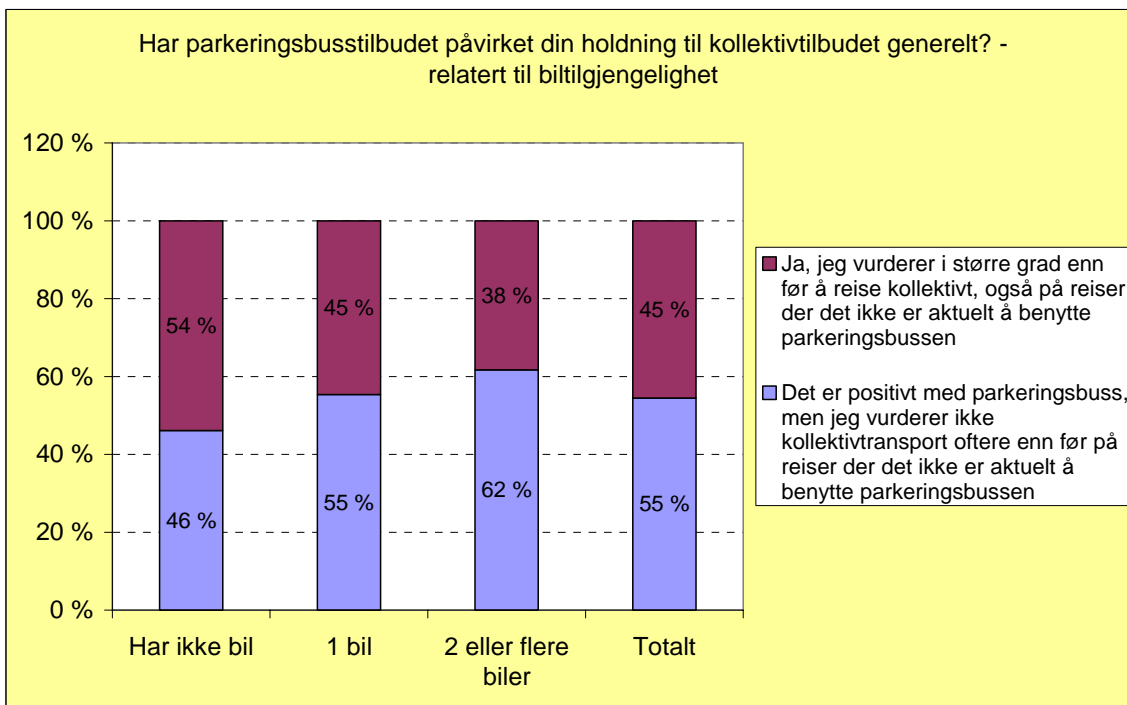


Figur 5-8: Bruk av annen kollektivtransport sett i sammenheng med valg av reisemiddel til Parkeringsbussen

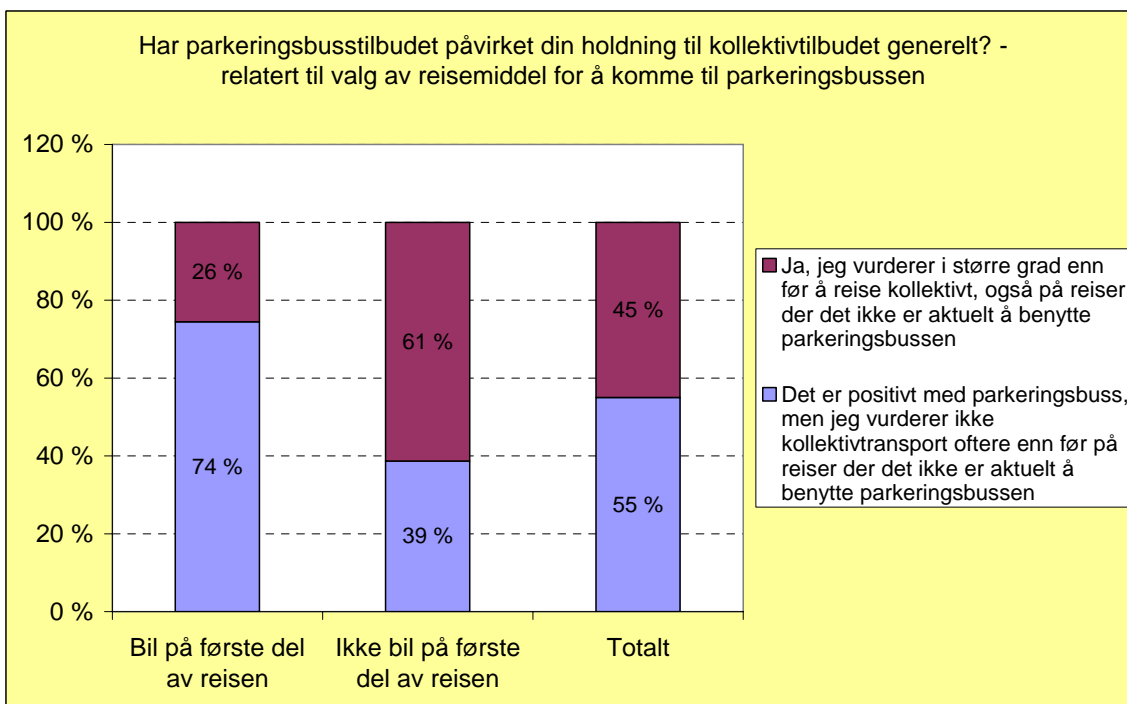
Parkeringsbuss og holdninger til kollektivtransport generelt

Figur 5-9 viser at det er en betydelig andel av Parkeringsbussens brukere som sier at de i større grad enn før vurderer å reise kollektivt, også på reiser der det ikke er aktuelt å benytte Parkeringsbussen. Andelen som sier dette er størst blant de som ikke har bil i husholdningen (54 %), men den er også betydelig blant de som har to eller flere biler til disposisjon (38 %). Den sistnevnte gruppen har også den høyeste andelen som oppgir at de sjelden benytter kollektivtransport (48 % svarer 1-3 ganger/måned eller mindre). Dette indikerer at Parkeringsbusstilbudet kan bidra til å markedsføre kollektivtransport for nye brukergrupper, og ha en positiv effekt for kollektivtransporten generelt.

Figur 5-10 viser tilsvarende at andelen som sier at de i større grad enn før vurderer å reise kollektivt er betydelig, både blant de som benyttet bil på første del av reisen, og de øvrige. Andelen er imidlertid klart høyere blant de som ikke benyttet bil på første del av reisen (61 % mot 26 %).



Figur 5-9: Parkeringsbusstilbudets betydning for holdninger til kollektivtilbudet generelt, relatert til antall biler i husholdningen



Figur 5-10: Parkeringsbusstilbudets betydning for holdninger til kollektivtilbudet generelt, relatert til valg av reisemiddel for å komme til Parkeringsbussen

6 OPPSUMMERING OG VURDERINGER

I hvilke sammenhenger brukes Parkeringsbussen?

Parkeringsbussen er mye brukt både av de som arbeider, studerer og går på skole i sentrum, og i forbindelse med innkjøp. På hverdager er mer enn 40 % av passasjerene med Parkeringsbussen på veg til/fra arbeid eller skole/studiested, og 30 % er på innkjøpsreise. På lørdager er flertallet (63 %) av passasjerene med Parkeringsbussen på innkjøpsreise. Samtidig utgjør fritidsreisene (20 %) en vesentlig større andel av Parkeringsbussens passasjerer enn på hverdager.

Ikke bare Parkeringsbuss

Figur 6-1 gjengir hovedresultatene fra undersøkelsen, idet den i grove trekk illustrerer hvordan busstilbudets brukere reiser i dag, og hvordan de ville reist om tilbudet ikke hadde eksistert.

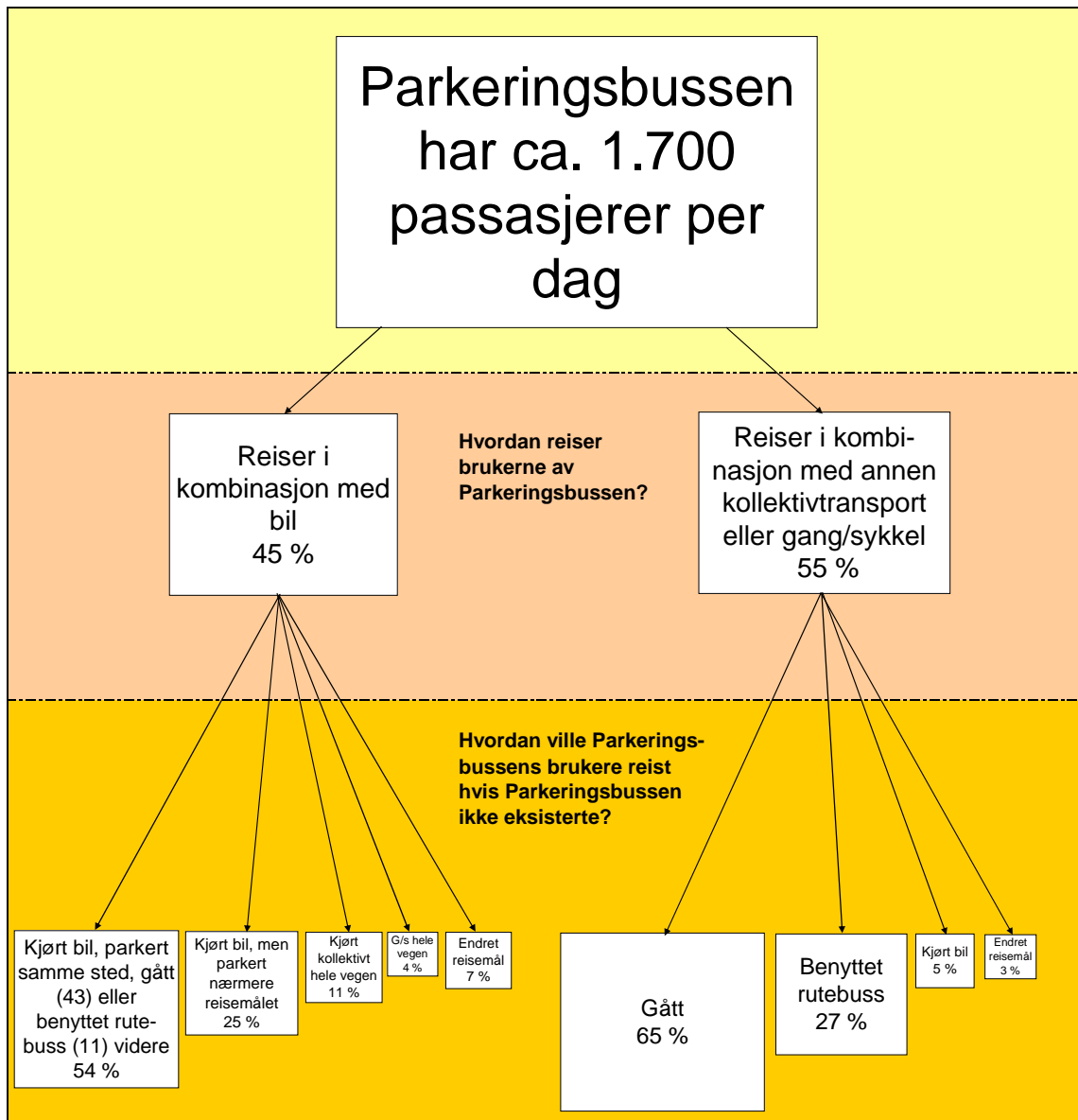
Figuren viser at under halvparten (45 %) av passasjerene benytter bussen som parkeringsbuss i den forstand at de benytter tilbudet i kombinasjon med privatbil. Resten (55 %) går, sykler eller kjører kollektivt for å komme til Parkeringsbussen.

Færre biler i sentrum, flere utenfor

Av de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med bil ville noe over halvparten parkert samme sted hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. De fleste ville da gått strekningen mellom p-anlegget og målpunkter i sentrum.

Det er også en betydelig andel (25 %) som svarer at alternativet hadde vært å kjøre bil, men parkere nærmere reisemålet. Denne andelen er høyest på innkjøpsreiser og lavest på reiser til/fra arbeid og skole/studiested, noe som blant annet kan forklares med at p-plassene i sentrum i stor grad er dyre korttidsplasser. 25 % tilsvarer i underkant av 200 personturer med bil. Forutsetter en 1.2 personer per bil, indikerer dette en reduksjon av trafikken i sentrumsgatene på ca. 160 bilturer daglig.

Samtidig bidrar Parkeringsbussen til at en på kort tid og uten ekstra kostnader kan komme seg inn til sentrum fra parkeringsanlegg der det er enkelt å finne ledige plasser. At dette har betydning underbygges av at det var 57 % som oppga at de ville kjørt bil til Bergen sentrum oftere hvis det var lettere å finne p-plass. For noen kan Parkeringsbussen dermed føre til at det blir mer attraktivt å benytte bil inn mot Bergen sentrum, til parkeringsanlegg med god kapasitet. Ca. 15 % av de som kjører bil på deler av reisen oppgir at de ville ha kjørt kollektivt, gått eller syklet på hele reisen hvis gratisbusstilbudet ikke hadde eksistert. Dette indikerer at tilbudet bidrar til noe høyere bilbruk, ca. 90 bilturer daglig, utenfor Bergen sentrum.



Figur 6-1: Hovedresultater fra undersøkelsen, antall reiser med Parkeringsbussen per dag

For de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med kollektivtransport og/eller gang/sykkel er bussen i første rekke et alternativ til å gå (65 %) eller benytte ordinær rutebuss (27 %). Noen få (5 %) svarer at de ville ha kjørt bil på hele reisen hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. For reisende i denne kategorien vil Parkeringsbussen bidra til redusert bilbruk både i og utenfor Bergen sentrum. Undersøkelsen indikerer at dette vil utgjøre en reduksjon på ca. 40 bilturer daglig.

Noen flere innkjøpsreiser går til Bergen sentrum

Av de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med bil har 7 % oppgitt at de ville valgt et annet reisemål hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. For de som benytter Parkeringsbussen i kombinasjon med kollektivtransport og/eller gang/sykkel er tilsvarende andel 3 %. I volum tilsvarer dette 80-90 personturer per døgn.

Alle passasjerene som sier at de ville valgt et annet reisemål hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss er på innkjøpsreise, dvs. at de i stor grad kunne valgt alternative reisemål. Ser en kun på brukerne av Parkeringsbussen som har oppgitt private innkjøp/handel som hovedformål for reisen, er det 11 % som sier at de ville valgt et alternativt reisemål hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss.

Forbedret transporttilbud

I tillegg til positive effekter knyttet til avlastning av vegnett og nye reisende til sentrum, viser oppslutningen om Parkeringsbussen at den bidrar til å heve kvaliteten på det samlede transporttilbudet i Bergen sentrum. Sammensetningen av Parkeringsbussens marked viser videre at totaltilbudet har blitt bedre både for reisende som benytter bussen i kombinasjon med bil, og for reisende som går/sykler eller kjører kollektivt på resten av reisen.

Positive og negative konsekvenser – oppsummering

Positivt	Negativt
<ul style="list-style-type: none"> • Færre biler i sentrumsgatene: Undersøkelsen indikerer at Parkeringsbussen gir en reduksjon i antall bilturer i sentrumsgatene på ca. 200 daglig. Av disse er det ca. 80 % som fremdeles bruker bil, men som ikke kjører helt inn til reisemålet i sentrum. 20 % benytter nå kollektivtransport på hele reisen, men oppgir at de ville ha kjørt bil hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss. • Parkeringsbussen bidrar til å øke sentrums attraktivitet: Undersøkelsen indikerer at Parkeringsbusstilbudet kan bidra til at noen velger Bergen sentrum framfor alternative reisemål i forbindelse med innkjøpsreiser. Ut fra undersøkelsen ville 80-90 personturer daglig gått til alternative reisemål om tilbudet ikke hadde eksistert. • Generell forbedring av trafikantenes transporttilbud: Parkeringsbussen bidrar til å heve kvaliteten på det samlede transporttilbudet i Bergen sentrum. • Parkeringsbussen som markedsfører av kollektivtransport for nye brukergrupper: Det er en betydelig andel av Parkeringsbussens brukere som sier at de i større grad enn før vurderer å reise kollektivt, også på reiser der Parkeringsbussen ikke er et alternativ. Blant disse er det mange som i liten grad benytter annen kollektivtransport i dag. 	<ul style="list-style-type: none"> • Noe flere biler på det øvrige vegnettet: Undersøkelsen indikerer en økning i antall bilturer utenfor sentrum på ca. 50 turer daglig. Dette skyldes at tilbudet om gratis Parkeringsbuss gjør det mer attraktivt å benytte bil inn mot Bergen sentrum, til parkeringsanlegg med god kapasitet.

Parkeringspolitikk og tilgjengelighet til sentrum

Kartleggingen av hvordan brukerne av Parkeringsbussen vurderer ulike faktorerers betydning for hvor attraktivt det er å bruke bil til Bergen sentrum viser at parkeringssituasjonen fremstår som en betydelig barriere. 61 % oppgir at de ville brukt bil til Bergen sentrum oftere hvis det var billigere å parkere, og 57 % hvis det var lettere å finne parkeringsplass. Til sammenlikning oppgir 41 % at de ville brukt bil til Bergen sentrum oftere hvis det ikke hadde vært tilbud om gratis Parkeringsbuss.

Undersøkelsen viser dermed at parkeringssituasjonen bidrar til å redusere bilbruken i Bergen sentrum, og at brukerne av Parkeringsbussen oppfatter den som et reelt alternativ til å kjøre bil helt inn i sentrumskjernen. Dette illustrerer at et tilbud om gratis parkeringsbuss kan være et ledd i en samlet strategi for å redusere biltrafikken i sentrum, fordi det bidrar til å opprettholde tilgjengeligheten for reise kategorier der korttids parkeringsplasser med høye avgifter ikke er et aktuelt alternativ.

Økte parkeringsinntekter i ByGarasjen

Fra oppstarten i juni 2003 har antallet brukere av ByGarasjen økt med ca. 40 %, noe som tilsvarer en økning på nærmere 1.000 biler per dag. Dette er sannsynligvis påvirket både av Parkeringsbusstilbudet og at det i den samme perioden er sanert mange parkeringsplasser på gategrunn i Bergen (ca. 300 i 2003-2004). Resultatene fra undersøkelsen indikerer at 10 – 20 % av økningen kan tilskrives Parkeringsbussen. Om en forutsetter 150 nye biler i ByGarasjen per døgn, og en avgift på 40 kr per bil, vil dette gi økte inntekter i ByGarasjen på 1.8 mill. kr per år. Til sammenlikning koster det ca. 3.2 mill. kr per år å drive Parkeringsbussen. Inntektene i ByGarasjen er nært knyttet til parkeringssituasjonen i sentrum. En utvikling med økende konkurranse om færre og dyrere parkeringsplasser i sentrum kan bidra både til å øke Parkeringsbussen trafikkgrunnlag og ByGarasjens inntektpotensiale.

Vedlegg

1. Spørreskjema
2. Oppslag på bussene (satt opp uka før undersøkelsen)

Vedlegg 1:



**Statens vegvesen
Vegdirektoratet**

Gratis parkeringsbuss i Bergen sentrum - spørreundersøkelse

Til passasjerer med parkeringsbussen:

Statens vegvesen ønsker å innhente kunnskap om hvordan parkeringsbussen inngår ved valg av reisemiddel og reisemål. Vi håper derfor at du vil bruke et par minutter på å fylle ut dette skjemaet. Som takk for hjelpen kan du få være med i trekningen av **5 gevinster á 50 Flaxlodd**.

Skjemaet er ferdig frankert og kan legges direkte i nærmeste postkasse. På forhånd takk for hjelpen!

Vennlig hilsen
Statens vegvesen Vegdirektoratet

1. Personalia

1a) Er du: *Kvinne* 1
Sett ett kryss! *Mann* 2

1b) Hvor gammel er du? _____ år

2. Om reisen

Med **reisen** mener vi hele den reisen du var i ferd med å gjennomføre da du mottok dette spørreskjemaet, fra startpunktet til endepunktet, og ikke bare den delen av reisen som foregikk med buss (Eks.: startet du reisen i hjemmet, oppgi hjemmeadresse)

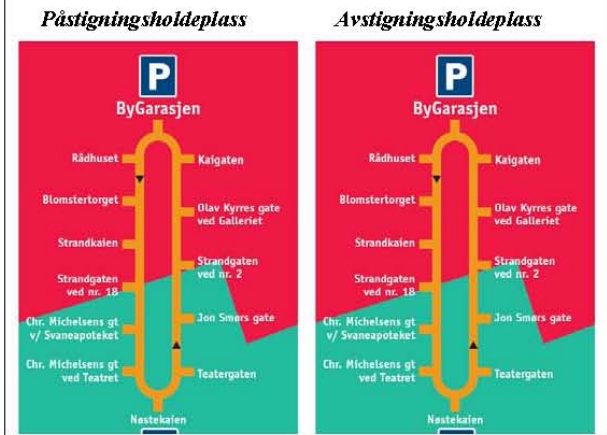
2)
Hvor startet denne reisen?
Gatenavn: _____
Postnr: _____ Sted: _____
Skriv inn mest mulig spesifikt!

3)
Når startet du denne reisen?
Skriv inn klokkeslett! _____ kl.

4) Hvilket transportmiddel brukte du fra reises startpunkt til du gikk på parkeringsbussen?
Sett ett eller flere kryss!

Privatbil som fører..... 1
Privatbil som passasjer... 2
Buss 3
Tog 4
Taxi 5
MC/moped..... 6
Sykkel 7
Jeg gikk 8
Annet, spesifiser 9

5) Kan du angi hvor du gikk (eller vil gå) av og på p-bussen på figurene under? Sett strek under:



6) Hva var endepunktet for reisen?
Gatenavn og ev. nr: _____
Postnr: _____ Sted: _____

Skriv inn mest mulig spesifikt!

7) Hva var reises hovedformål?
Sett ett kryss!

Til/fra arbeid..... 1
Til/fra skole/studiested 2
Reise i arbeid..... 3
Ferie/fritid..... 4
Private innkjøp/handel ... 5
Besøk..... 6
Annet, skriv inn..... 7

3. Alternative reisemuligheter

Spørsmål 8 skal kun besvares av passasjerer som benyttet bil på første del av denne reisen.

8) Hvis du ikke hadde et tilbud om gratis parkeringsbuss i Bergen sentrum, hvordan ville du da ha lagt opp denne reisen? (sett ett kryss!)

1. Benyttet kollektivtransport hele veien..... 1
2. Gått eller syklet hele veien..... 2
3. Reist til et annet sted for å få utført mine gjøremål..... 3
4. Kjørt bil, parkert samme sted, rutebuss videre..... 4
5. Kjørt bil, parkert samme sted, gått videre..... 5
6. Kjørt bil, parkert samme sted, taxi videre..... 6
7. Kjørt bil, men parkert nærmere reisemålet mitt 7

Spørsmål 9 skal kun besvares av passasjerer som reiste kollektivt, gikk eller syklet på første del av denne reisen (for de gikk på parkeringsbussen)

9) Hvis du ikke hadde et tilbud om gratis buss i Bergen sentrum, hvordan ville du da ha lagt opp denne reisen? (sett ett kryss!)

1. Benyttet andre bussruter 1
2. Kjørt bil i stedet..... 2
3. Syklet hele veien..... 3
4. Gått hele veien..... 4
5. Jeg ville reist til et annet sted for å få utført mine gjøremål..... 5

4. Generelt

10) Har parkeringsbusstilbudet påvirket din holdning til kollektivtilbudet generelt?

1. Ja, jeg vurderer i større grad enn før å reise kollektivt, også på reiser der det ikke er aktuelt å benytte parkeringsbussen..... 1
2. Det er positivt med gratis buss, men jeg vurderer ikke kollektivtransport oftere enn før på reiser der det ikke er aktuelt å benytte parkeringsbussen..... 2

11) Ville du brukt bil til Bergen sentrum oftere hvis det:

	Ja	Nei
Var lettere å finne p-plass.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Var billigere å parkere.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Var mindre trafikk i sentrum.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ikke var et gratisbusstilbud.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

12) Hvor ofte benytter du annen kollektivtransport (utenom parkeringsbussen)?

- Sett ett kryss!
- 5 ganger i uka eller mer... 1
- 1-4 ganger i uka... 2
- 1-3 ganger i måneden..... 3
- Mindre enn 1 gang/måned.. 4

13) Hvor mange biler disponerer husholdningen din?

- Har ikke bil... 1
- Sett ett kryss!
- 1 bil..... 2
- 2 eller flere biler..... 3

Dersom du ønsker å være med i trekningen av 5 gevinster á 50 Flaxlodd, skriv inn navn og tlf.nr. her:

Navn: _____

Telefonnummer: _____

Svarsending
 Avtalenummer 175210/5
 Asplan Viak AS
 Postboks 24
 1300 Sandvika

Kan sendes
 utfrankert.
 Adressen
 vil betale
 proloen

Vedlegg 2:



Statens vegvesen
Vegdirektoratet

Hva synes du om parkeringsbussen ?

Vegdirektoratet ønsker å gjennomføre en spørreundersøkelse om parkeringsbussen.

Formålet med undersøkelsen er å få mer kunnskap om hvordan bussen påvirker ditt reisemiddelvalg og reisemønster.

Det vil bli delt ut spørreskjemaer til påstigende passasjerer på utvalgte holdeplasser onsdag 5. mai og lørdag 8. mai.

Skjemaene kan du levere på bussen eller sende med posten.

Alle som deltar blir med i trekningen av 5 gevinster á 50 Flaxlodd.



Undersøkelsen gjennomføres av