

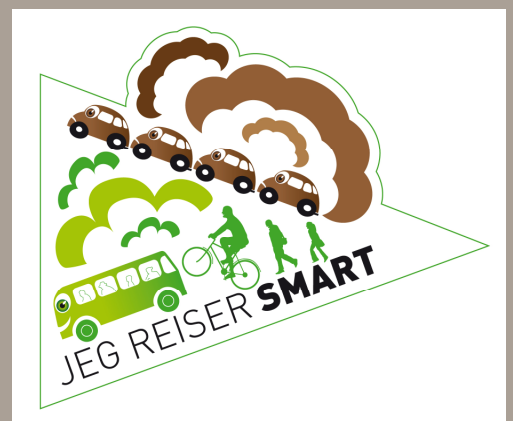
Evaluering av "Jeg reiser smart"- kampanjen

Spørreundersøkelse blant deltakere i
kampanjen

5. desember 2008 - 23. januar 2009

Oppdragsgiver: Bergen kommune
Samferdselsetaten

SMARTE REISEVANER
lønner seg



FORMÅL	Evaluering av "Jeg reiser smart"-kampanjen. Måle bruk av alternativt reisemiddel før, under og etter kampanjen, samt holdning til kampanjen
TIDSRUM FOR KAMPANJEN	Oktober 2008. (Noen startet noen dager før og noen i midten av okt). Værstatisikk for Bergen i okt 2008: 494 mm nedbør, normalen er 271 mm, temperatur gj snitt 8,0 grader, normalen er 8,6 grader
DATO FOR GJENNOMFØRING	5. desember 2008 – 23. januar 2009
DATAINNSAMLINGSMETODE	CATI telefonintervju
ANTALL INTERVJUER	500
UTVALG	Alle som har deltatt i kampanjen er forsøkt kontaktet. Det var i alt 901 som hadde registrert seg innen fristen for påmelding (31. september). Av disse klarte vi å få intervju med 500. 315 av deltakerne fikk vi av ulike årsaker ikke i tale i løpet av intervjuperioden. Vi fikk svarnekt fra 86 av deltakerne. Alt i alt fikk vi altså svar fra 55,5 % av deltakerne.
FEILMARGIN	Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer på +/- 1,2 – 2,9 prosentpoeng for hovedfrekvensene. Feilmarginene for undergrupper er større.
OPPDRAGSGIVER	Bergen Kommune Samferdselsetaten Evalueringen er finansiert av Statens vegvesen, Etatsprogrammet Miljøvennlig bytransport
KONTAKTPERSON	Kirsten Lysen
RESPONS KONSULENT	Idar Eidset
PROSJEKTNUMMER	20084903





Innhold

Innledning.....	4
Utvalgets sammensetning.....	5
Valg av reisealternativ.....	9
Reiseadferd før kampanjen.....	10
Motivasjon for å melde seg på kampanjen.....	18
Bruk av bil i kampanjeperioden.....	19
Erfaringer i kampanjeperioden.....	21
Effekt av kampanjen – før og etter.....	25
Konklusjon.....	32
Vedlegg: Spørreskjema.....	33

Evaluering av "Jeg reiser smart"-kampanjen

Innledning

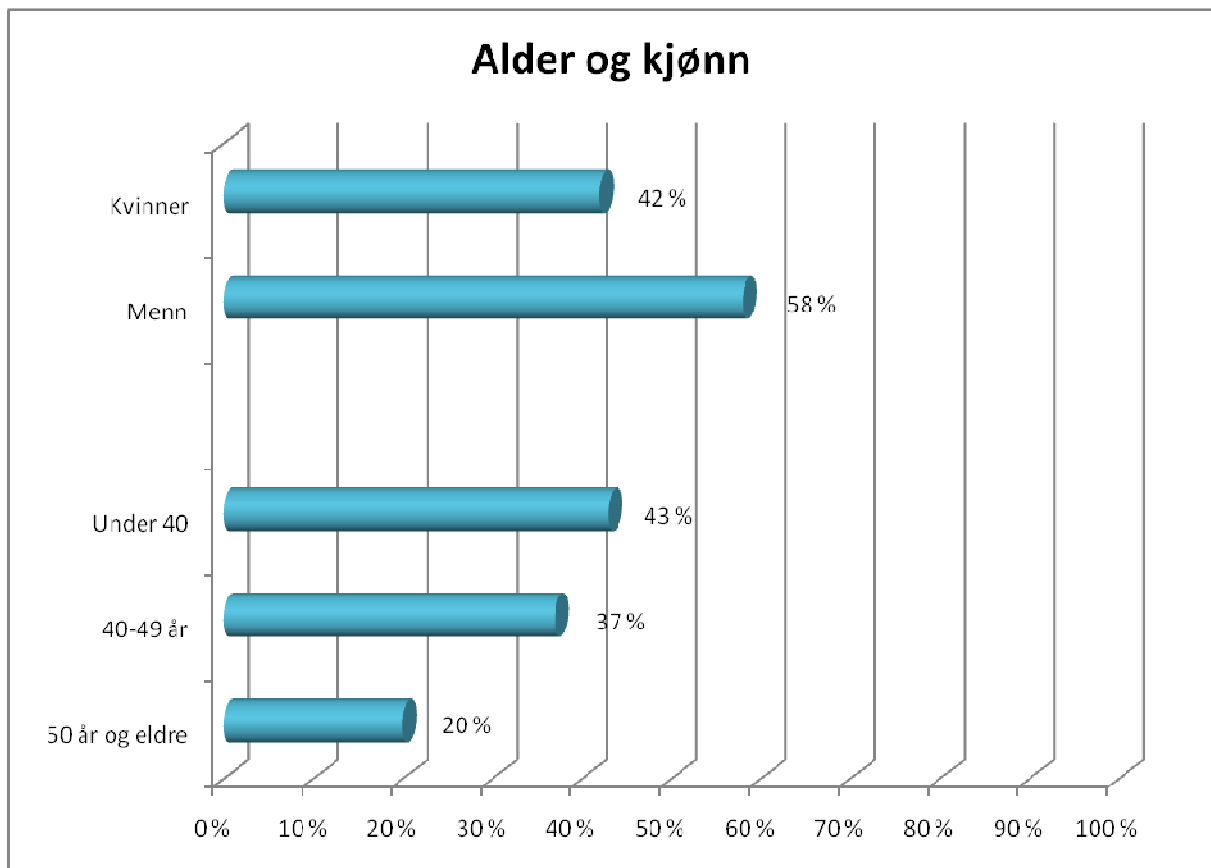
Bergen kommune gikk høsten 2008 ut med et tilbud til de ansatte i 40 bedrifter i områdene Sentrum, Bergensdalen, Sandsli og Kokstad om å delta i kampanjen "Jeg reiser smart". Forutsetningen for å delta var at en brukte bil 3 dager eller mer i uken for å komme seg til/fra jobb. Disse ble oppfordret til å velge en alternativ reisemåte for jobbreisen i en måned. En kunne velge om en ville gå, sykle eller reise kollektivt istedenfor å kjøre bil. De som meldte seg på kunne velge om de ville motta gratis busskort en måned, eller gang/sykkelutstyr til en verdi av 600 kr. Disse forpliktet seg da til å benytte det valgte reisealternativet minst 10 dager i løpet av den måneden kampanjen varte. Kampanjeperioden strakte seg fra 22. september – 31. oktober.

I begynnelsen av desember fikk Respons Analyse i oppdrag å gjennomføre en begrenset undersøkelse blant 200 deltakere, for å gi en første evaluering av effekten av kampanjen. Etter en drøy ukes intervjuing, ble formålet endret til å forsøke å intervju så mange som mulig av deltakerne. Dette gjorde at vi utvidet intervjuperioden til også å gjelde store deler av januar. Vi klarte å intervju til sammen 500 av de som hadde deltatt, altså 55,5 % av alle som hadde meldt seg på innen fristen for deltakelse.

Formålet med evalueringen var først og fremst å kartlegge effekten av kampanjen, både i selve kampanjeperioden, og i tiden etter at kampanjen var over. I tillegg hadde vi spørsmål om hvordan man så for seg transportmiddelbruken i det kommende året. Nedenfor presenterer vi resultatene fra undersøkelsen.

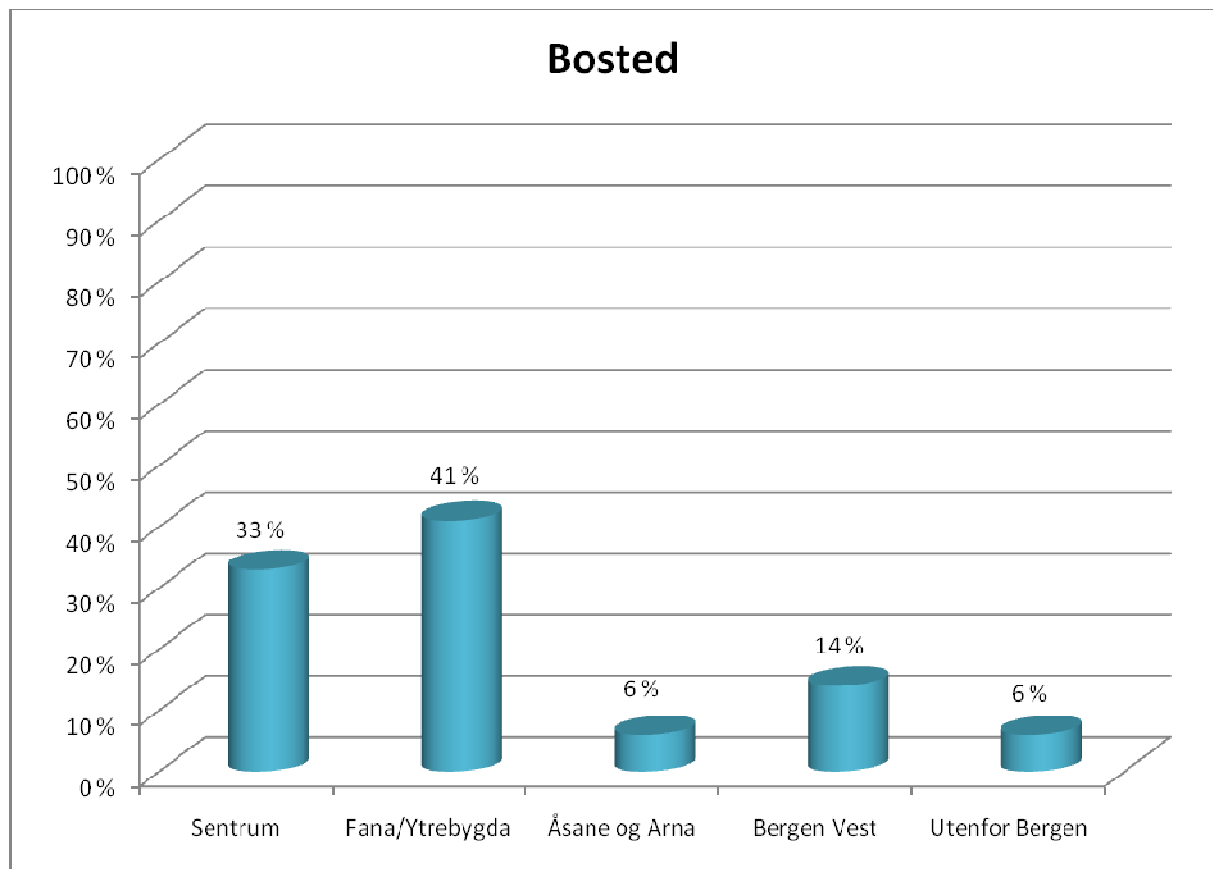
Utvalgets sammensetning

De første spørsmålene i undersøkelsen gikk først og fremst ut på å kartlegge bakgrunnsinformasjon om den enkelte. Nedenfor presenterer vi hvordan utvalget fordeler seg på de ulike bakgrunnsvariablene som er brukt i undersøkelsen.



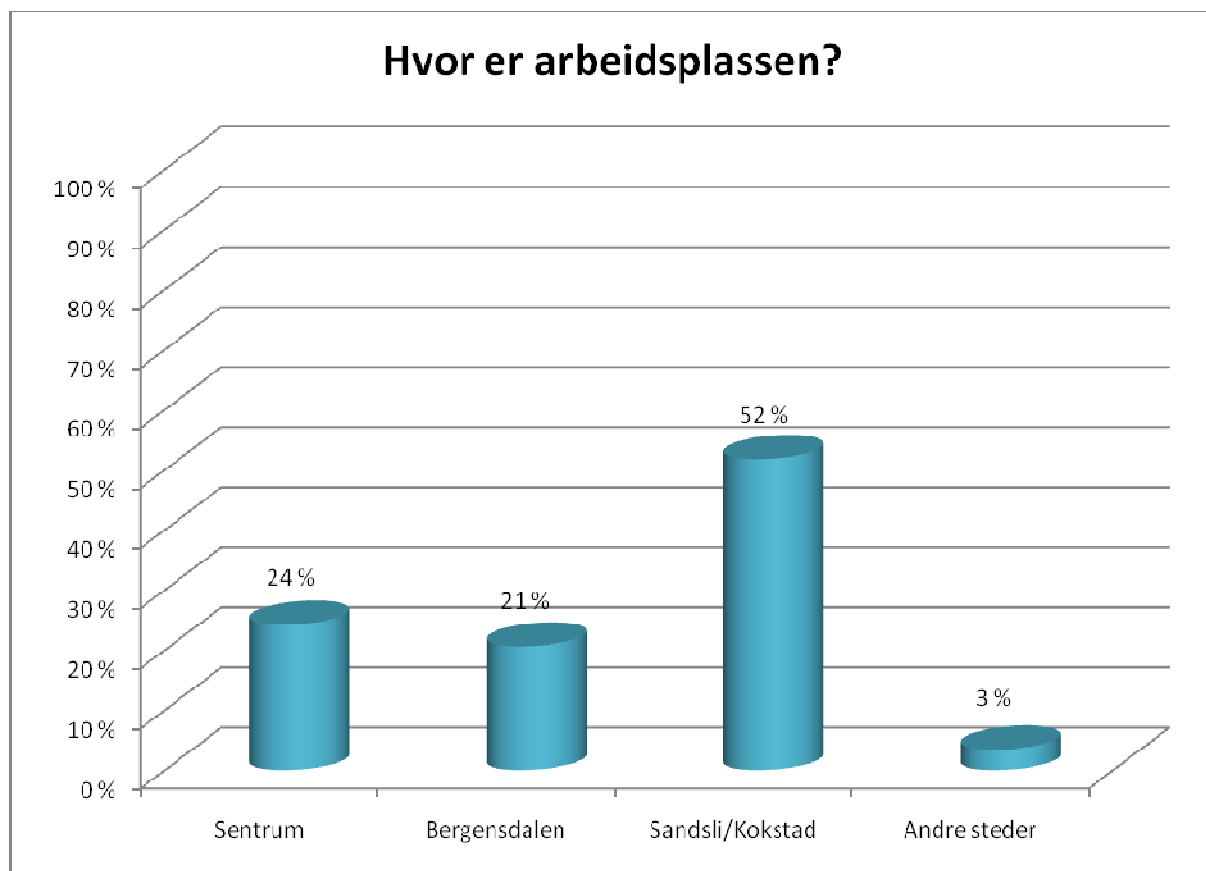
Vi ser at det er en liten overvekt av menn som har deltatt i kampanjen. Dette kan reflektere at det er flere menn som i utgangspunktet bruker bil til/fra jobb. Aldersmessig finner vi flest deltakere under 40 år. Mens 43 % er under 40 år, er det 20 % blant de som er over 50 år. 37 % er i aldersgruppen 40-49 år.

Når deltakerne registrerte seg oppga de adresse. På bakgrunn av postnummeret de da oppga, har vi laget en grov inndeling av bosted.



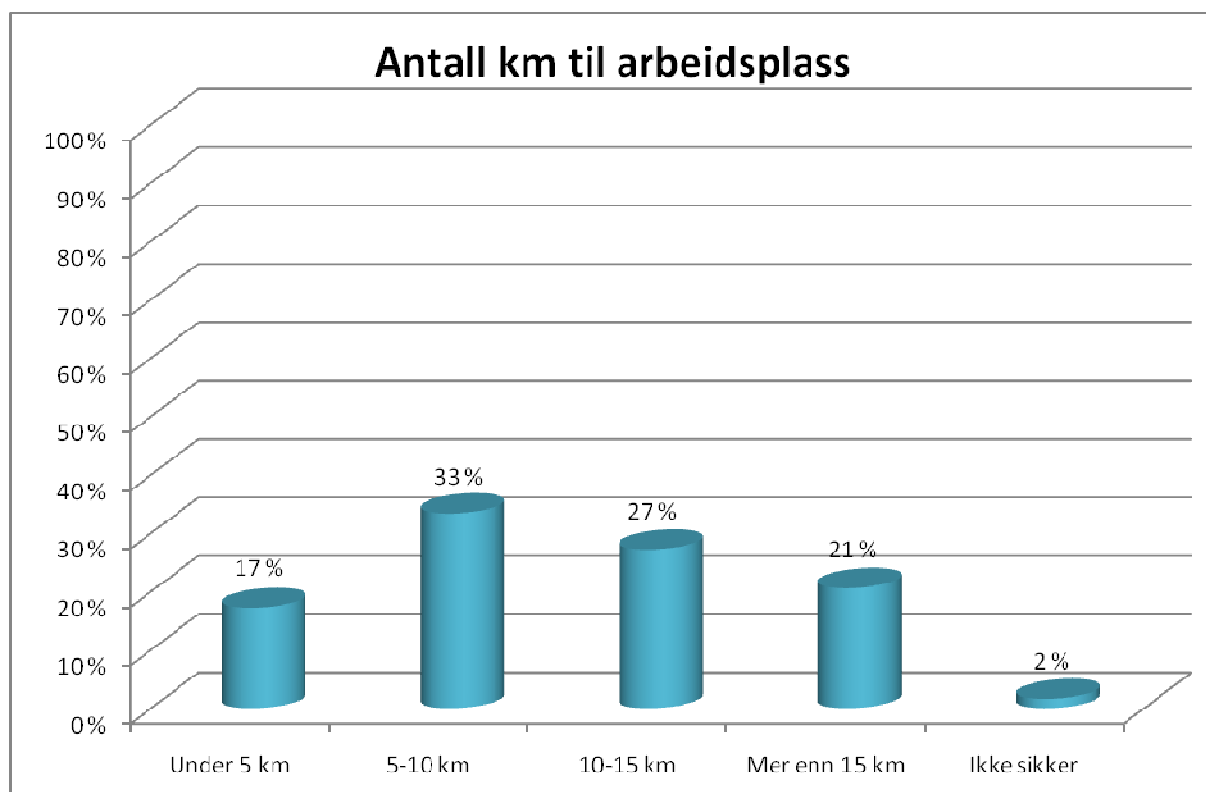
Denne inndelingen skal en kanskje ta med en liten klype salt, da det er litt uklart om alle har oppgitt hjemmeadressen sin. Det kan være at noen har oppgitt adressen på jobb.

Innledningsvis i undersøkelsen kartla vi hvor deltakerne hadde sin arbeidsplass. Dette ga følgende fordeling.



Drøyt halvparten av deltakerne har sin arbeidsplass på Sandsli/Kokstad. Omtrent 1/4 jobber i Sentrum, mens drøyt 1/5 har sin arbeidsplass i Bergensdalen. 3 % oppgir at de jobber andre steder.

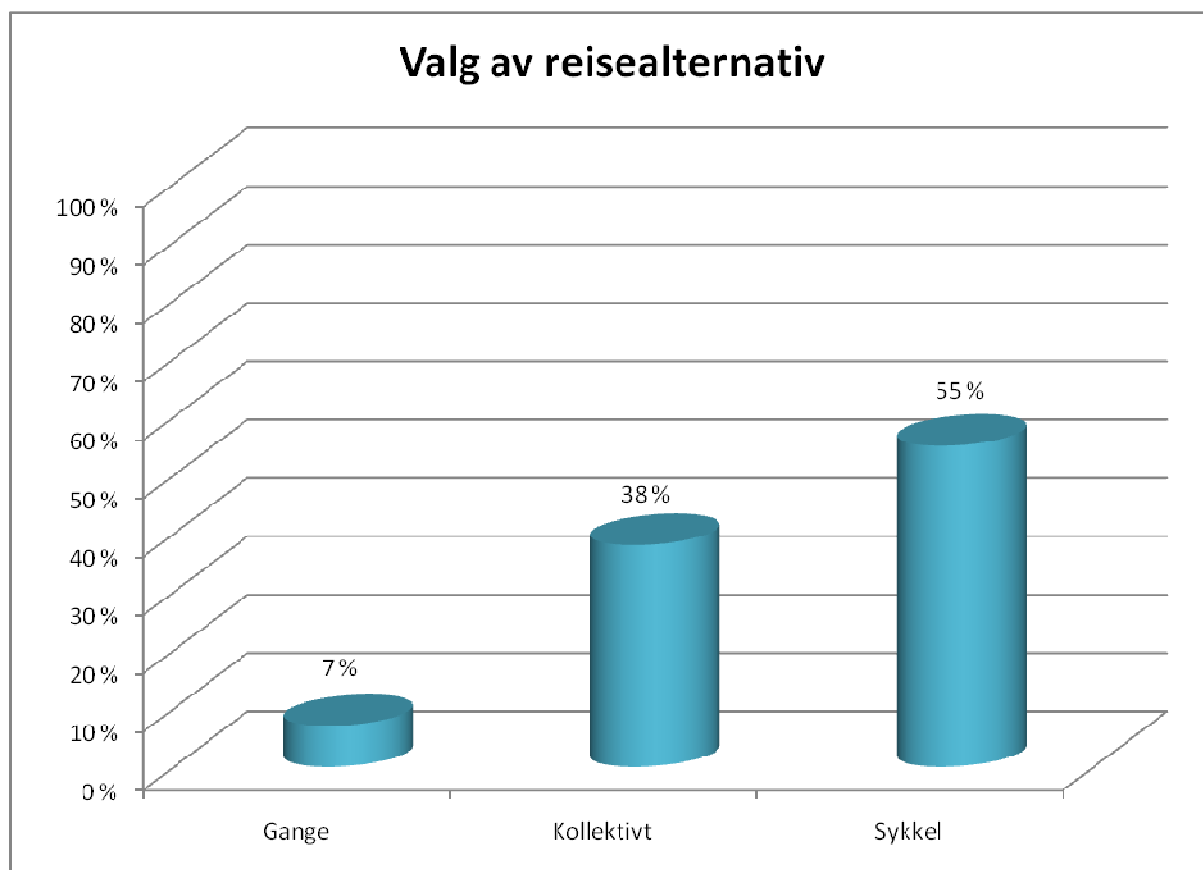
I spørsmål 2 spurte vi også hvor langt det er fra eget bosted til arbeidsplassen.



Dette viser at halvparten av deltakerne reiser inntil 10 km hver dag til arbeidsplassen. 17 % har en arbeidsreise på under 5 km, mens 33 % må reise mellom 5-10 km. 27 % reiser mellom 10-15 km, mens 21 % oppgir at de bor mer enn 15 km unna arbeidsplassen.

Valg av reisealternativ

Av de 901 som meldte seg på kampanjen valgte 9 % gange, 36 % buss, og 55 % sykkel. Figuren nedenfor viser hvordan de vi intervjuet fordeler seg på de samme valgalternativene.



Som vi ser er fordelingen av valgt transportalternativ i utvalget nesten identisk med fordelingen blant alle de 901 deltakerne. Dette er en sterk indikator på at de 500 vi har intervjuet er representative for alle 901.

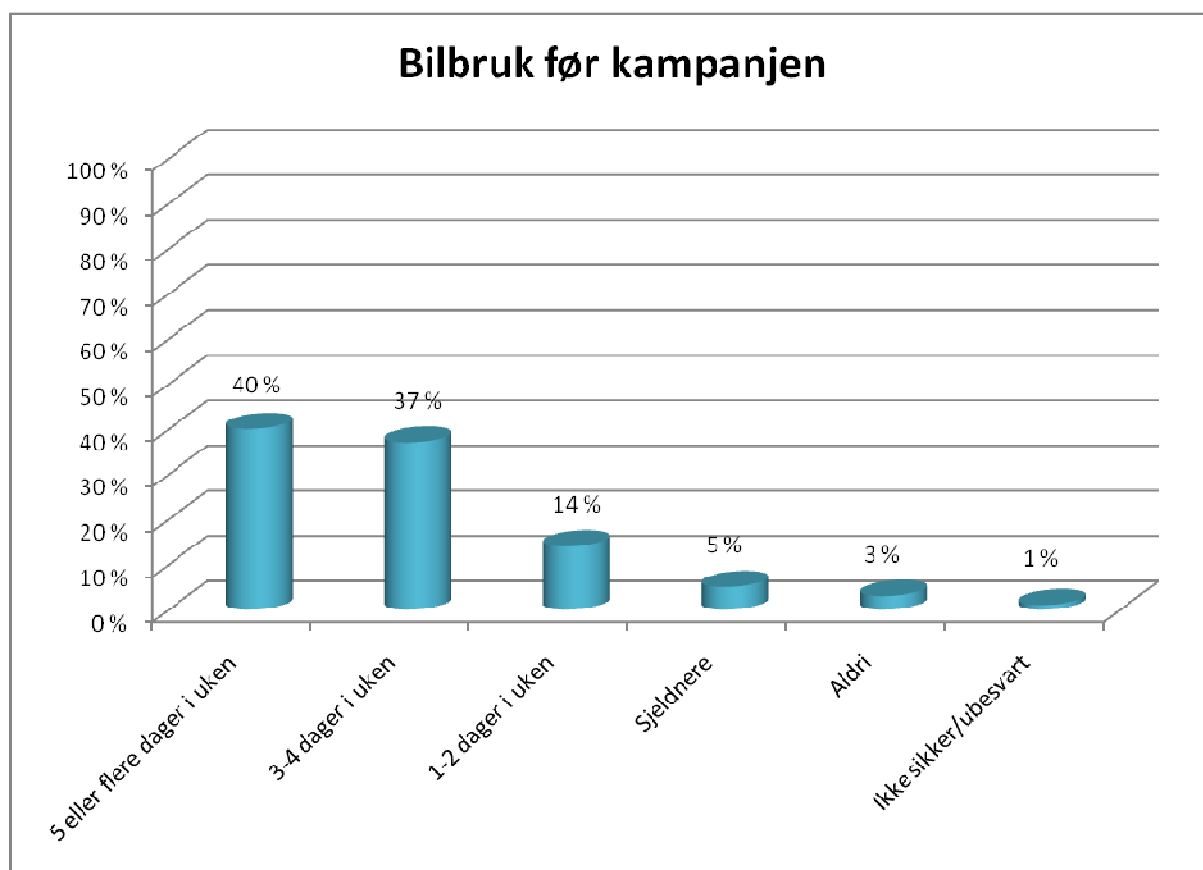
Brutt ned på kjønn, finner vi at 59 % av mennene har valgt sykkel, 35 % har valgt kollektivt, og 6 % har valgt gange. Tilsvarende andeler hos kvinnene er 49 % sykkel, 41 % kollektivt, og 10 % gange.

Det betyr at i gruppen som har valgt sykkel er 62 % menn og 38 % kvinner. I gruppen som har valgt kollektivt er 54 % menn og 46 % kvinner, mens i gruppen som har valgt gange er der 46 % menn og 54 % kvinner.

Det er en relativt klar sammenheng mellom valg av reisealternativ og avstand til arbeidsplassen. 30 % av de som bor under 5 km fra arbeidsteden har valgt gange, mens denne andelen dropper til 4 % blant de som bor mellom 5-10 km unna. Dette betyr at 70 % av de som har valgt gange bor under 5 km unna arbeidsplassen. Sykkelandelen er høy (mellom 57 og 63 %) i alle avstandskategoriene til vi kommer til de som bor mer enn 15 km unna. Blant disse går andelen som har valgt sykkel ned til 33 %. Bussandelen øker jo lenger vei man har til arbeidsplassen. 65 % av de som bor mer enn 15 km unna, har valgt buss som alternativ.

Reiseadferd før kampanjen

Kriteriet for å delta i kampanjen var at en brukte bil 3 eller flere ganger i uken til/fra jobb. Innledningsvis i undersøkelsen spurte vi spesifikt om hvor ofte de benyttet bilen til jobbreisen i tiden før kampanjen startet.

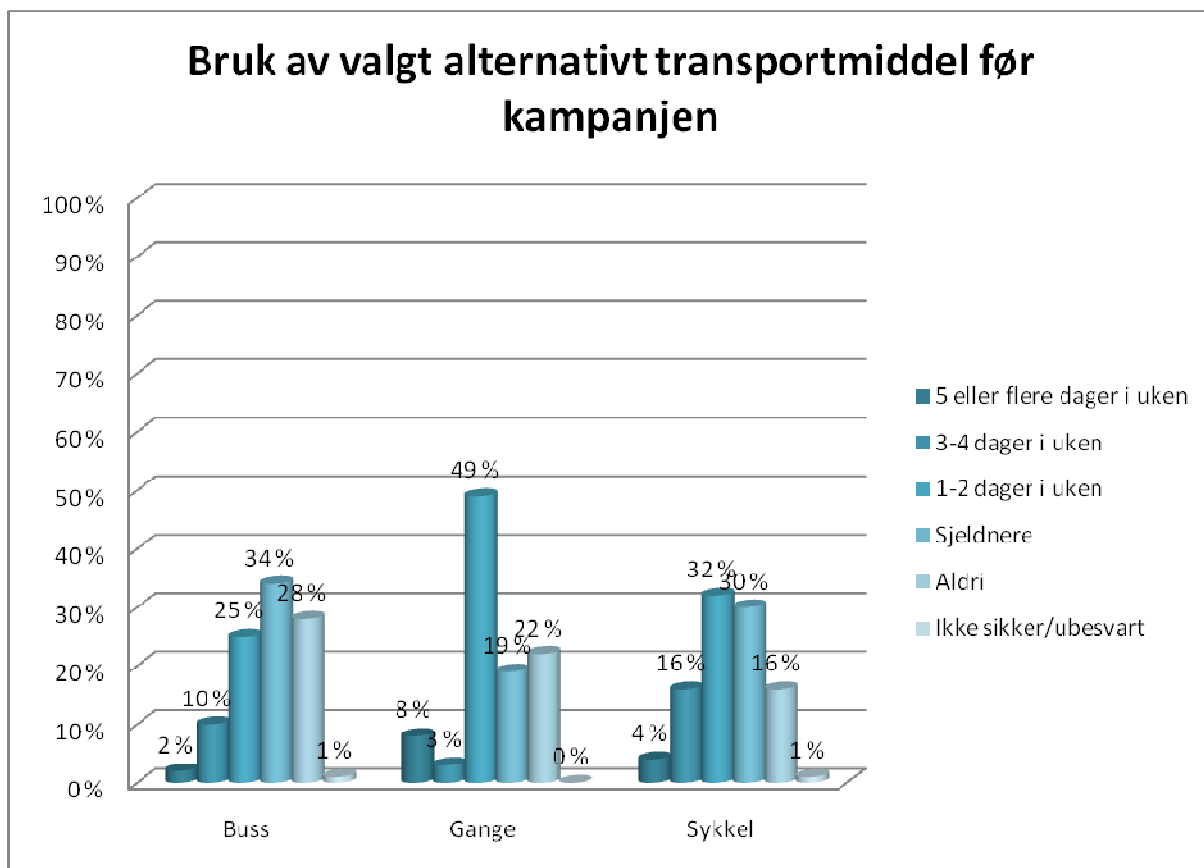


Dette viser at til sammen 77 % av deltakerne brukte bil til/fra jobb 3 dager eller mer i uken. Disse er relativt likelig fordelt på daglige bilbrukere og nesten daglige bilbrukere. Ytterligere 14 % oppga at de brukte bilen 1-2 dager i uken. Tar vi med disse kan vi si at 91 % av deltakerne brukte bil minst ukentlig. Der er altså 8 % av deltakerne som brukte bil sjelden eller aldri også før de deltok i kampanjen. Om dette beror på en misforståelse om hvem som kunne delta, eller om de deltok selv om de visste at de ikke fylte kriteriet, har vi ikke spurt om.

Størst andel som benyttet bil 3 dager eller mer i uken finner vi blant ansatte på Sandsli/Kokstad med 82 %, mens andelen er lavest blant ansatte i Sentrum med 68 %. Blant ansatte i Bergensdalen er denne andelen 75 %.

Vi fulgte så opp med spørsmål om hvor ofte de benyttet seg av den transportmåten de hadde valgt å bruke i kampanjen. Vi spurte altså de som hadde valgt buss om hvor ofte de benyttet buss før kampanjen, de som hadde valgt sykkel om hvor ofte de syklet før kampanjen, og de som hadde valgt gange om hvor ofte de gikk før de ble med i kampanjen. Dette sier noe om hvilken erfaring de hadde med det aktuelle transportmiddelet før de valgte å prøve det, og sånn sett hvor stor endring i vaner dette var for dem.

Figuren nedenfor viser hvor ofte deltakerne benyttet det alternative transportmiddelet de hadde valgt før kampanjen til jobbreiser.



Vi ser også her at mellom 10 og 20 % i hver av gruppene oppgir at de brukte det valgte transportmiddelet 3 dager eller oftere også før kampanjen. En skal imidlertid ikke se bort fra at en del av disse har brukt bil en vei og valgt det alternative transportmiddelet den andre veien.

Ser vi bort fra disse ser vi at det er blant de som har valgt å benytte bussen vi finner flest med lite erfaring fra å bruke buss tidligere. 28 % av disse oppgir at de aldri tok bussen før kampanjen startet. Ytterligere 34 % oppgir at de brukte buss sjeldnere enn ukentlig. Hvis vi kaller disse to andelene for sjeldne bussbrukere, kan vi si at 62 % av de som har valgt buss som transportalternativ, er sjeldne brukere fra tidligere. 25 % oppgir at de brukte buss 1-2 dager ukentlig også før kampanjen, mens 12 % brukte buss enda oftere. Dette betyr at 37 % brukte buss til jobbreise minst ukentlig før kampanjen

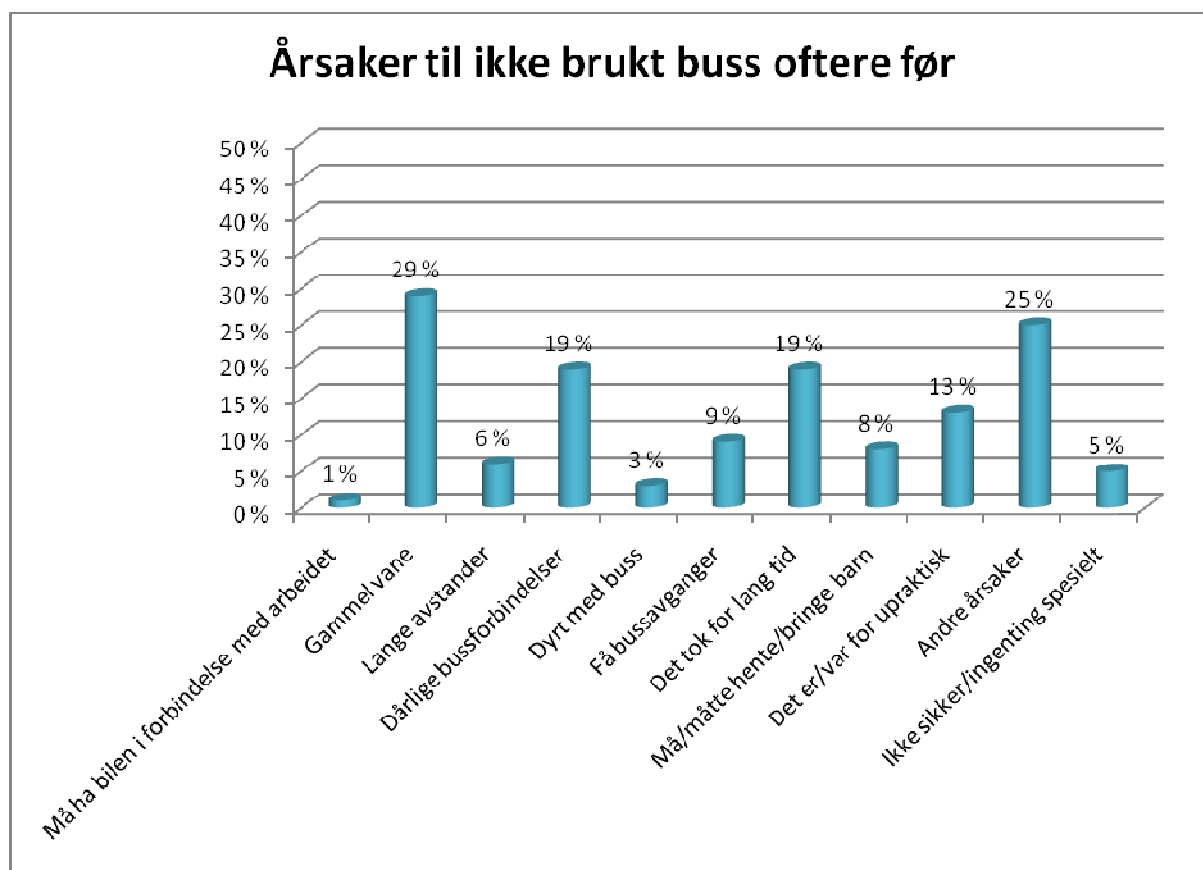
Ser vi på gruppen som har valgt gange finner vi en større andel som er kjent med å gå til/fra jobb. Halvparten av dem oppgir at de gikk 1-2 dager i uken også før kampanjen. Ytterligere 11 % gikk oftere. Vi kan altså slå fast at 60 % av de som har valgt gange også gikk på ukentlig basis før kampanjen. Det er imidlertid 22 % som svarer at de aldri gikk før kampanjestart, mens ytterligere 19 % svarer at de gikk sjeldnere enn ukentlig. Slår vi disse sammen kan vi si at 41 % av de som har valgt gange er sjeldne fotgjengere, eller personer med begrenset erfaring i å gå til/fra jobb.

Blant de som har valgt sykkel finner vi færrest som ikke har erfaring med å sykle til/fra

jobb i det hele tatt. Bare 16 % i denne gruppen oppgir at de aldri syklet til/fra jobb før kampanjestart. 52 % brukte sykkel på ukentlig basis allerede før kampanjen, herav 20 % 3 dager eller mer. Det er 46 % som havner i kategorien "sjeldne syklister", eller personer med begrenset erfaring med å sykle til/fra jobb.

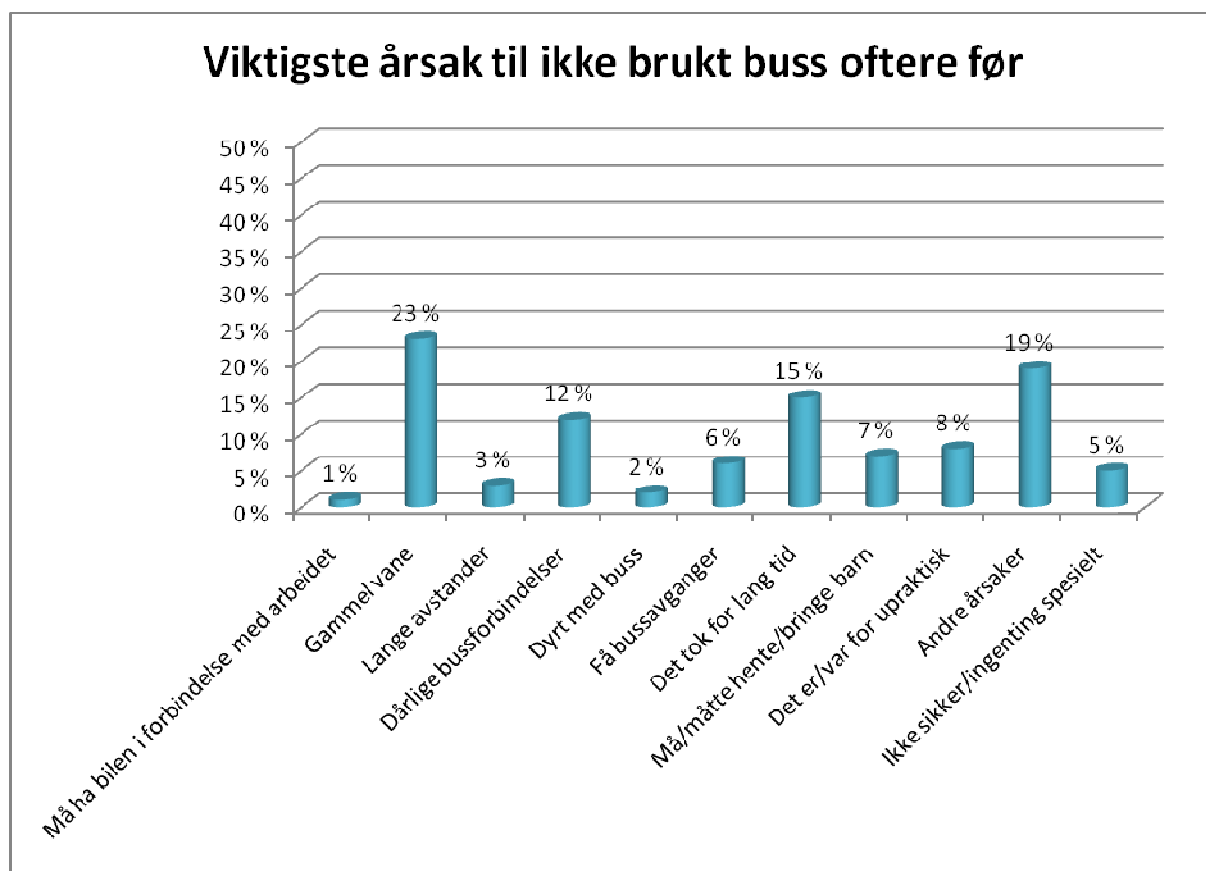
Alle i utvalget ble spurt om hvorfor de ikke brukte det valgte transportmiddelet oftere til/fra jobb før kampanjen. Først stilte vi spørsmålet slik at det var mulig å oppgi flere grunner (spørsmål 6). Dersom de oppga flere årsaker, ba vi dem om å velge den viktigste grunnen (spørsmål 7).

Først tok vi for oss de som hadde valgt buss, og ba dem oppgi grunnene til at de ikke hadde brukt buss oftere før kampanjen. Svarfordelingen nedenfor summerer seg til mer enn 100 %, siden man kunne oppgi flere årsaker.



Det er tre årsaker som skiller seg ut. 29 % oppgir gammel vane som en av årsakene til at de ikke har tatt buss oftere. 19 % peker på dårlige bussforbindelser. Det er også like mange som oppgir at det tok for lang tid som årsak. Det er imidlertid bare 1 % som oppgir at de trenger bilen i forbindelse med arbeidet, og bare 3 % at de oppfatter busstilbudet som dyrt. 25 % oppgir andre årsaker enn de som var forhåndskodet. En gjennomgang av disse svarene viser at det de selv kaller latskap og bekvemmelighet blir nevnt av en del. Også at de jobber en del i ukurante arbeidstider eller har mye overtid blir nevnt av en del.

Når vi ba dem vurdere hvilken årsak som var den viktigste får vi følgende fordeling.



Gammel vane er som vi ser den hyppigst nevnte årsaken også når vi spør om den viktigste, med tidsbruk og bussforbindelser som de nestviktigste.

På samme måte ba vi de som hadde valgt gange som transportmiddel om å oppgi hvorfor de ikke hadde gått oftere før kampanjen.



Gammel vane var den klart mest nevnte årsaken til at en ikke har gått oftere til/fra jobb før kampanjen. 46 % av dem som har valgt gange som alternativ oppgir dette som en av årsakene, mens 19 % peker på at det tar for lang tid å gå. Også her er det mange som oppgir andre årsaker enn de som var forhåndskodete. Det er først og fremst latskap/bekvemmelighet som oppgis her, sammen med dårlig vær.

Når de blir bedt om å oppgi den viktigste årsaken, får vi følgende fordeling.



Til slutt fikk de som hadde valgt sykkel som transportalternativ de samme spørsmålene.



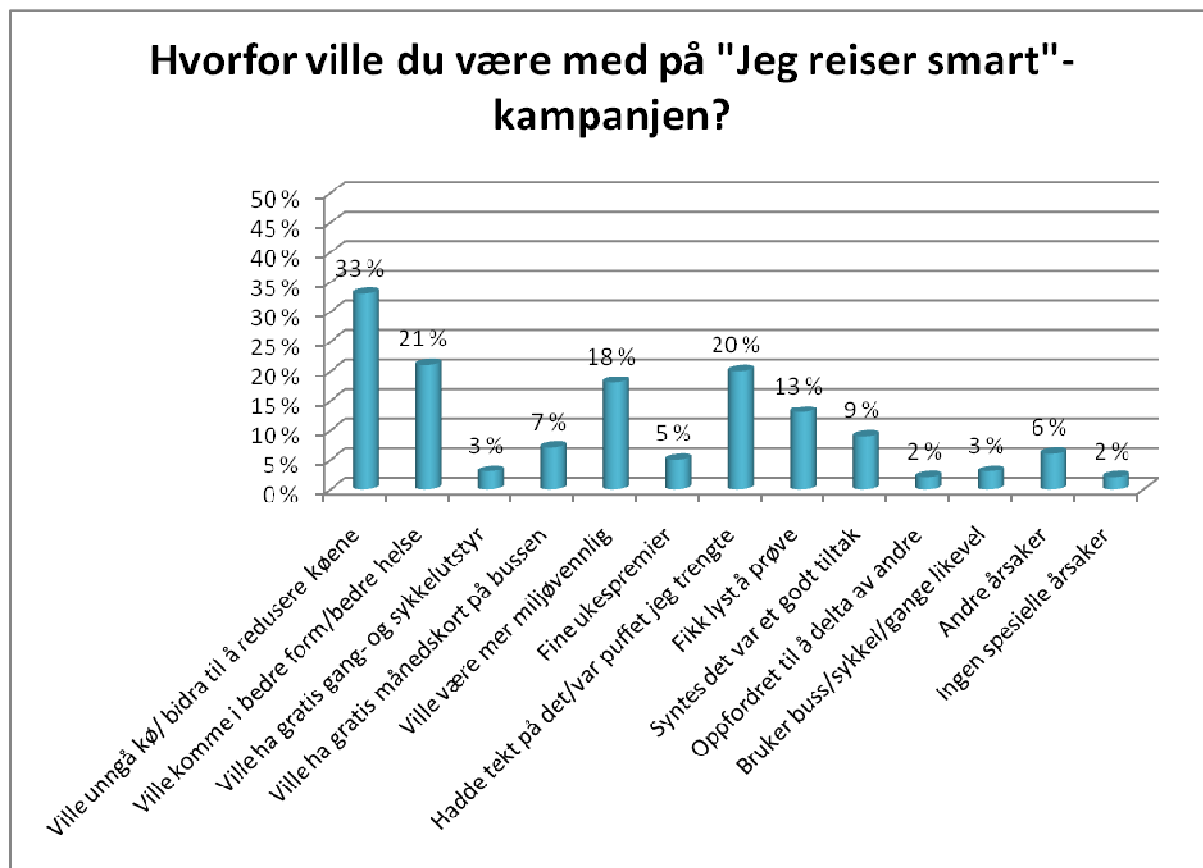
Også blant sykklistene er gammel vane den hyppigst nevnte årsaken til at de ikke har syklet oftere til/fra jobb før. Vi ser også at 11 % oppgir at det er vanskelig å kombinere henting og bringing av barn med sykkelbruk. 15 % oppgir at det er upraktisk. Dårlige sykkelveier er det bare 2 % som oppgir som grunn til ikke å ha syklet oftere før. Dette bør kanskje sees i sammenheng med at over halvparten av disse allerede syklet ukentlig før kampanjen, og at en således var vant til å sykle strekningen. Av andre årsaker er det igjen latskap/bekvemmelighet og dårlig vær som er hyppigst nevnt.

Når de ble bedt om å oppgi den viktigste grunnen, ga de følgende svar.



Motivasjon for å melde seg på kampanjen

Alle ble spurt om hvorfor en ville være med på "Jeg reiser smart"-kampanjen. Figuren nedenfor viser svarfordelingen på dette spørsmålet (spørsmål 3). Siden det var mulig å oppgi flere svar, summerer fordelingen seg til mer enn 100 %.



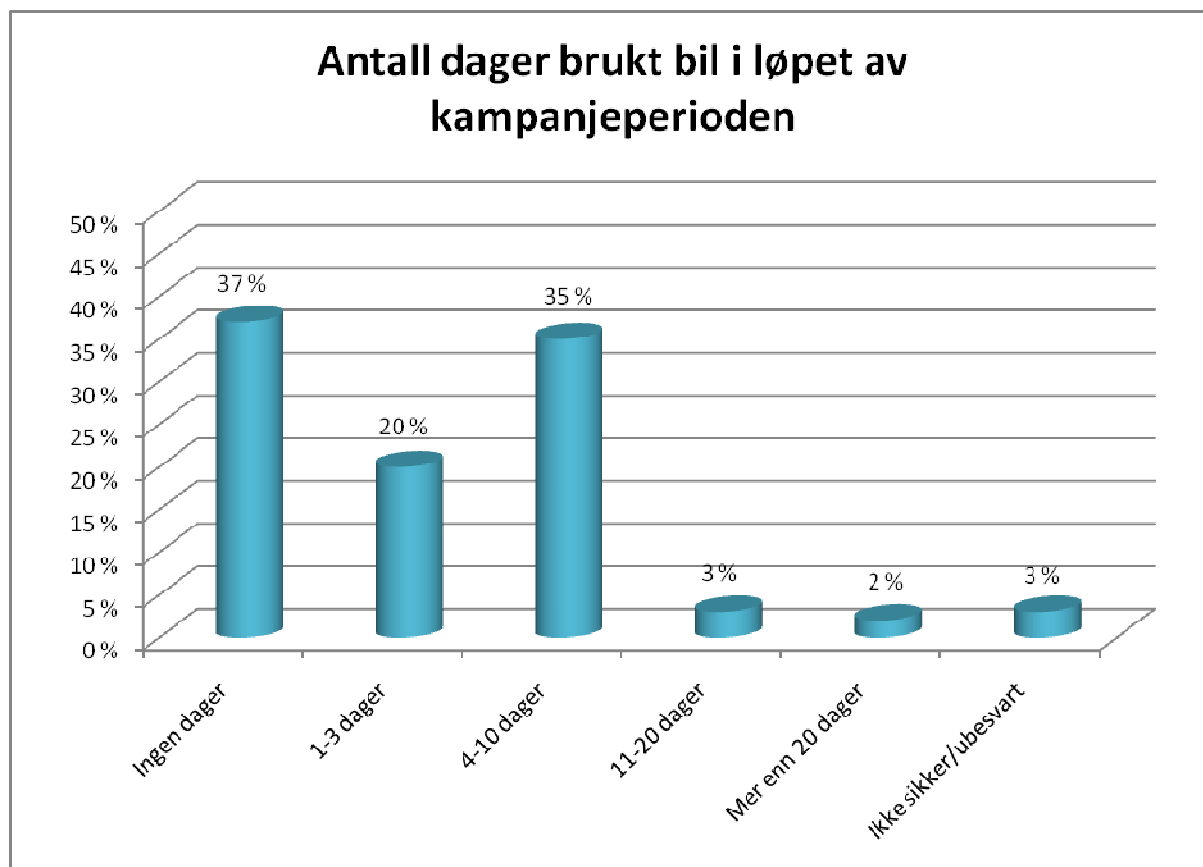
Den hyppigst nevnte motivasjonen for å delta i kampanjen er relatert til kø-problematikken. 33 % svarer at de vil unngå køene eller bidra til å redusere dem. Det er først og fremst blant de som velger kollektivt eller sykkel at dette blir nevnt. Ser vi det i forhold til hvor arbeidsplassen ligger, ser det ut som dette gjelder ansatte i alle de tre hovedområdene for kampanjen.

Ønsket om å komme i bedre form er den nest mest nevnte grunnen til å delta med 21 %. Dette gjelder naturlig nok i all hovedsak de som har valgt å sykle (34%) og gå (22%). 20% hadde tenkt å endre vanene likevel og oppgir at dette var puffet de trengte for å komme i gang. Også dette gjelder i første rekke de som har valgt gange (35 %) og sykkel (25 %). 18 % peker på at de ville være mer miljøvennlige. Det er få som oppgir gratis utstyr eller busskort som årsak til at de ville delta.

Kategorien andre årsaker var opprinnelig på 33 %. Vi har etterkodet de mest nevnte årsaken vi fant i denne kategorien. Mye av dette dreier seg om at de syntes det var et godt tiltak, og at de fikk lyst å prøve.

Bruk av bil i kampanjeperioden

I spørsmål 8 ble deltakerne spurt om de hadde kjørt bil til/fra jobb i kampanjeperioden, og i tilfelle hvor mange dager de hadde kjørt bil.



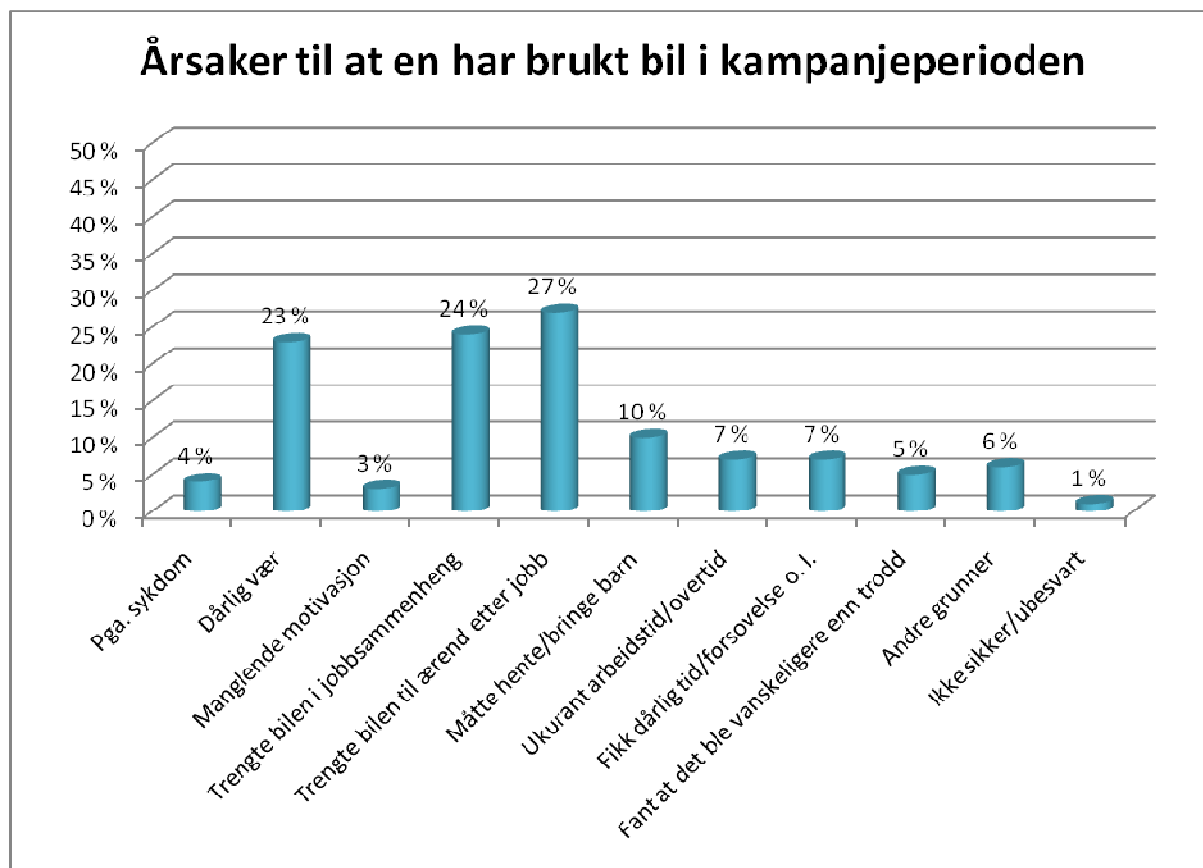
37 % har ikke kjørt bil til/fra jobb noen av dagene i kampanjeperioden. Ser vi bort fra de 3 % som svarer ikke sikker/ubesvart, har 60 % kjørt bil en eller flere ganger i perioden. De fleste har imidlertid begrenset dette til noen få dager. 20 % har brukt bilen 1-3 dager, mens ytterligere 35 % svarer at de har gjort det 4-10 dager. Dvs. at hvis kravet var at de skulle bruke det alternative transportmiddelet minst 10 dager i perioden, har og gitt at de har brukt det transportmiddelet de dagene de ikke har kjørt bil, kan vi si at over 90 % av de spurte har oppfylt dette kravet.

Ser vi dette i forhold til bilbruk før kampanjen, ser vi at de som før brukte bilen sjeldnere enn 3 dager i uken, i større grad ikke har brukt bilen i kampanjeperioden. 57 % av disse har ikke benyttet bil i perioden. Blant dem som brukte bil 3 eller flere dager i uken før kampanjen, svarer 32 % at de ikke har benyttet bilen noen av dagene i kampanjeperioden.

Høyest andel som har holdt seg unna bilen, finner vi blant de som har valgt buss som reisealternativ med 44 %. Blant de to andre gruppene er det 32 % som ikke har benyttet bil.

Ser vi dette i forhold til hvor de har sin arbeidsplass, finner vi at ansatte i området Sandsli/Kokstad i noe større grad ser ut til å ha brukt bilen i perioden. 43 % av de ansatte der har benyttet bilen mellom 4-10 dager.

De som oppga at de hadde benyttet bil til/fra jobb en eller flere dager, ble spurt om hva som var årsakene til dette.

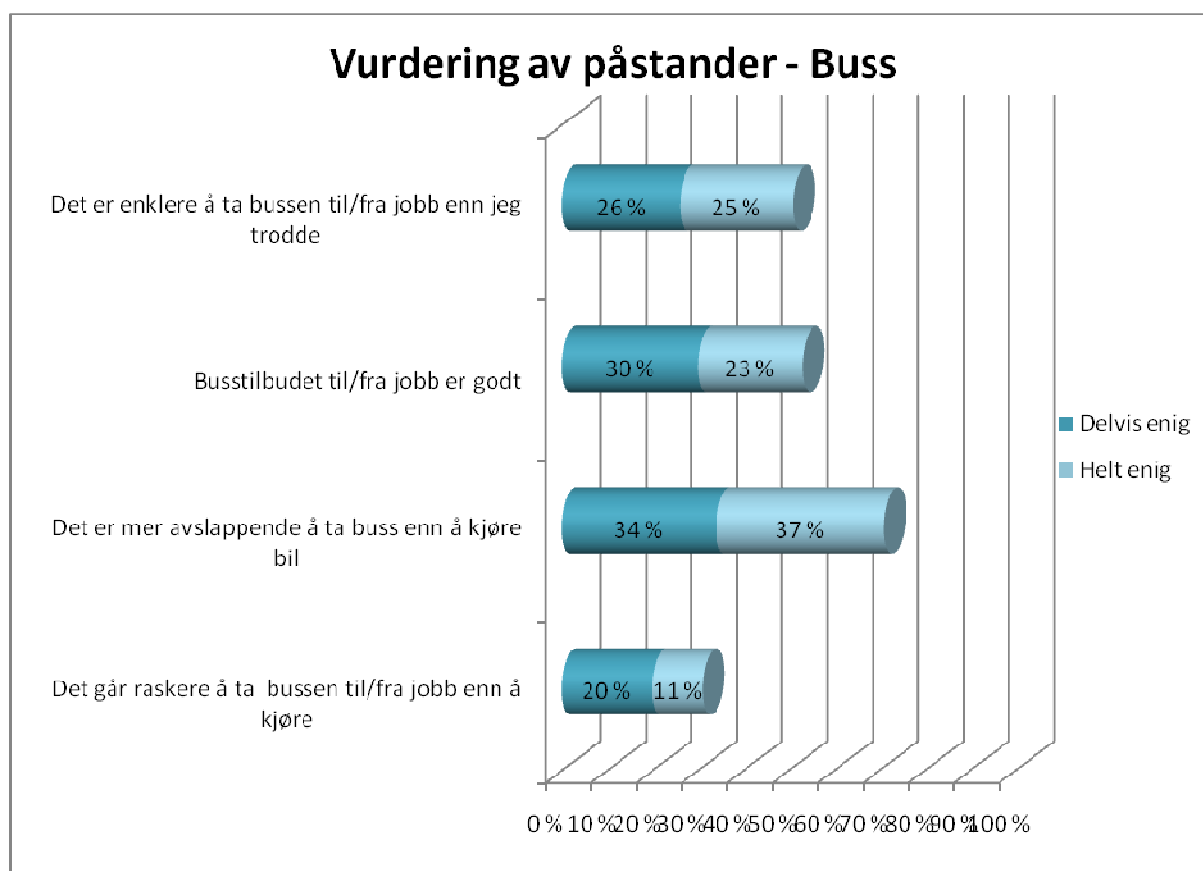


De hyppigst nevnte grunnene til at en har måttet benytte bil enkelte dager, er at en trengte bilen til ærend før eller etter jobb (27 %), at en trengte bilen i jobbsammenheng (24 %), eller at det var for dårlig vær. Sistnevnte gjelder i all hovedsak de som valgte å sykle eller gå. Andre årsaker som nevnes er at en måtte hente/bringe barn (10 %), at en hadde ukurant arbeidstid eller måtte jobbe overtid (7 %), eller at en rett og slett hadde for dårlig tid til å bruke den valgte reisemåten. 5 % oppgir at de fant det vanskeligere enn en hadde trodd. En del av dette gjelder bussbrukere som fant ut at busstilbudet ikke samsvarte med behovet en hadde.

Erfaringer under kampanjeperioden

To spørsmål i skjemaet forsøkte å måle erfaringer i løpet av kampanjen. I det ene ba vi deltakerne om å vurdere et sett av påstander om bruken av det nye transportmiddelet (spørsmål 10a-d). I det siste ba vi om en totalvurdering av hvordan de erfarte å være med i kampanjen (spørsmål 16).

Nedenfor presenteres vurderingene av de ulike påstandene fordelt på hvilket transportmiddel man hadde valgt. Vi presenter her andelene som svarer at de er helt eller delvis enig i de enkelte påstandene.

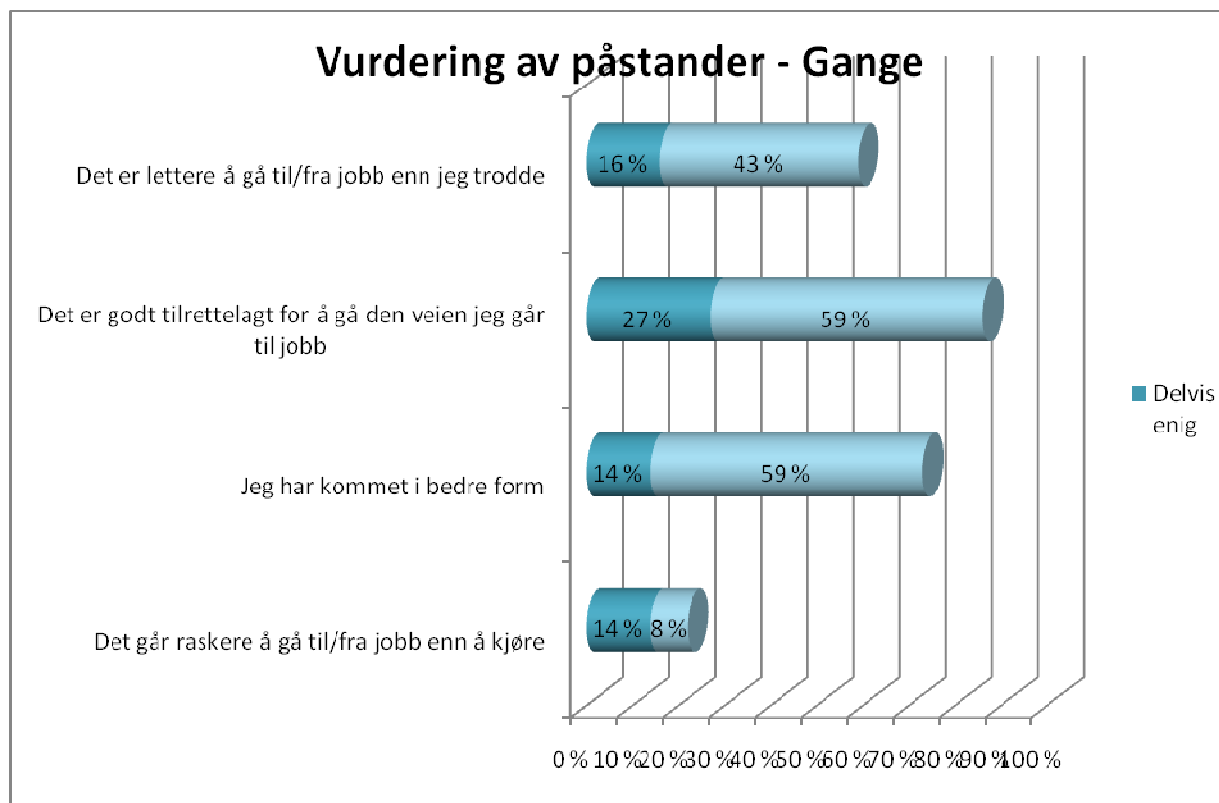


Den påstanden bussbrukerne i størst grad er enige i er den som går på at det er mer avslappende å ta buss enn å kjøre bil. 71 % av bussbrukerne er enige i denne påstanden. Dette gjelder også de av bussgruppen som før kampanjen kjørte bil hver dag. 73 % av disse er enige i påstanden.

Rundt halvparten av dem som har valgt buss har funnet ut at det er enklere å ta bussen til/fra jobb enn en på forhånd trodde. Like mange oppgir at busstilbudet på strekningen er godt. For begge disse påstandene er det faktisk de som før kjørte bil hver dag, som er mest enig (henholdsvis 61 og 54 %).

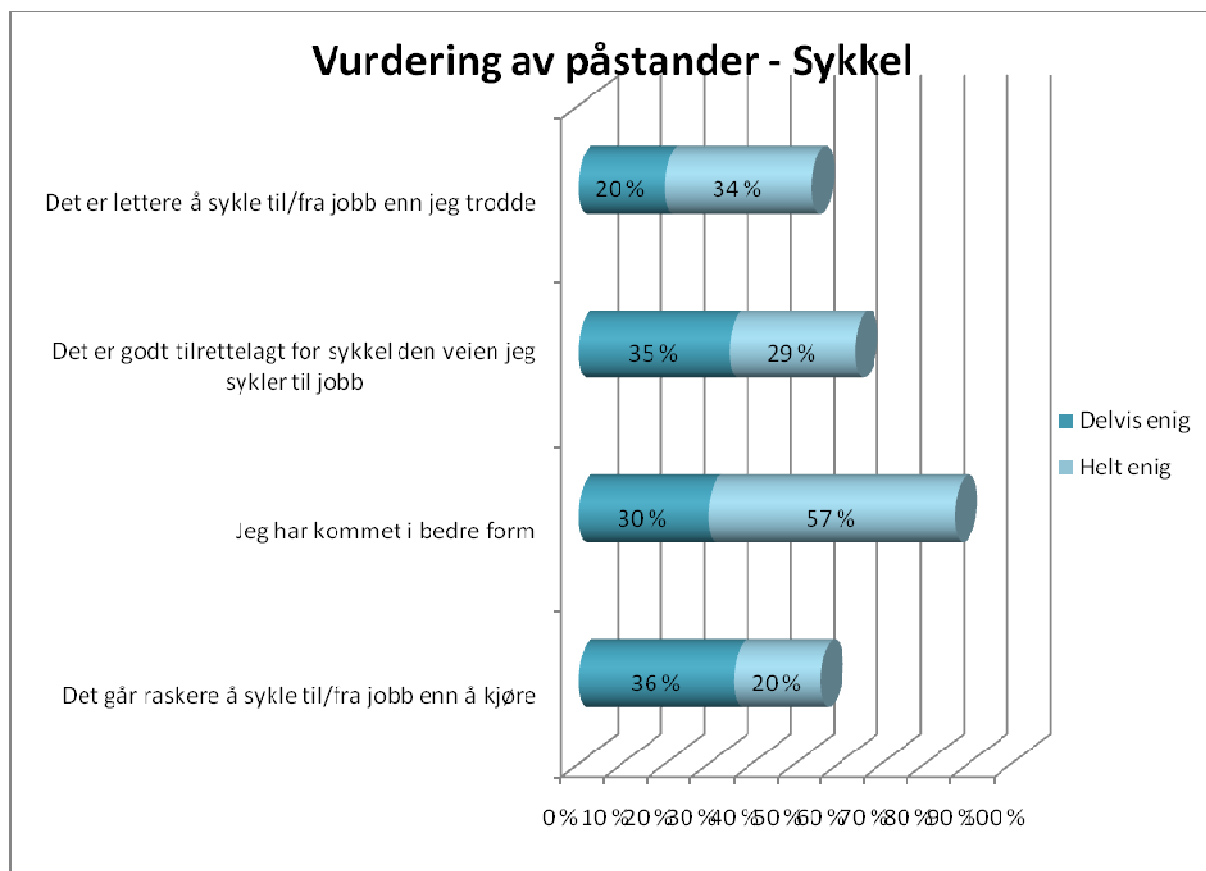
Derimot er det færre som er enige i at det går raskere med bussen enn å kjøre. 31 % er enige i denne påstanden. 61 % er uenige (helt eller delvis).

De som hadde valgt gange som transportalternativ, fikk følgende påstander.



Den påstanden de som har valgt gange er mest enig i er at det er godt tilrettelagt for å gå på strekningen de går til/fra jobb. 86 % er helt eller delvis enig i denne. Det er også 73 % som sier at de har kommet i bedre form av å gå til/fra jobb. 59 % har også funnet at det er lettere å gå til/fra jobb enn de trodde på forhånd. Derimot er det bare 22 % som er enige i påstanden om at det går raskere å gå enn å kjøre til/fra jobb.

De som hadde valgt sykkel som transportalternativ, fikk de samme type påstandene som de som hadde valgt gange.



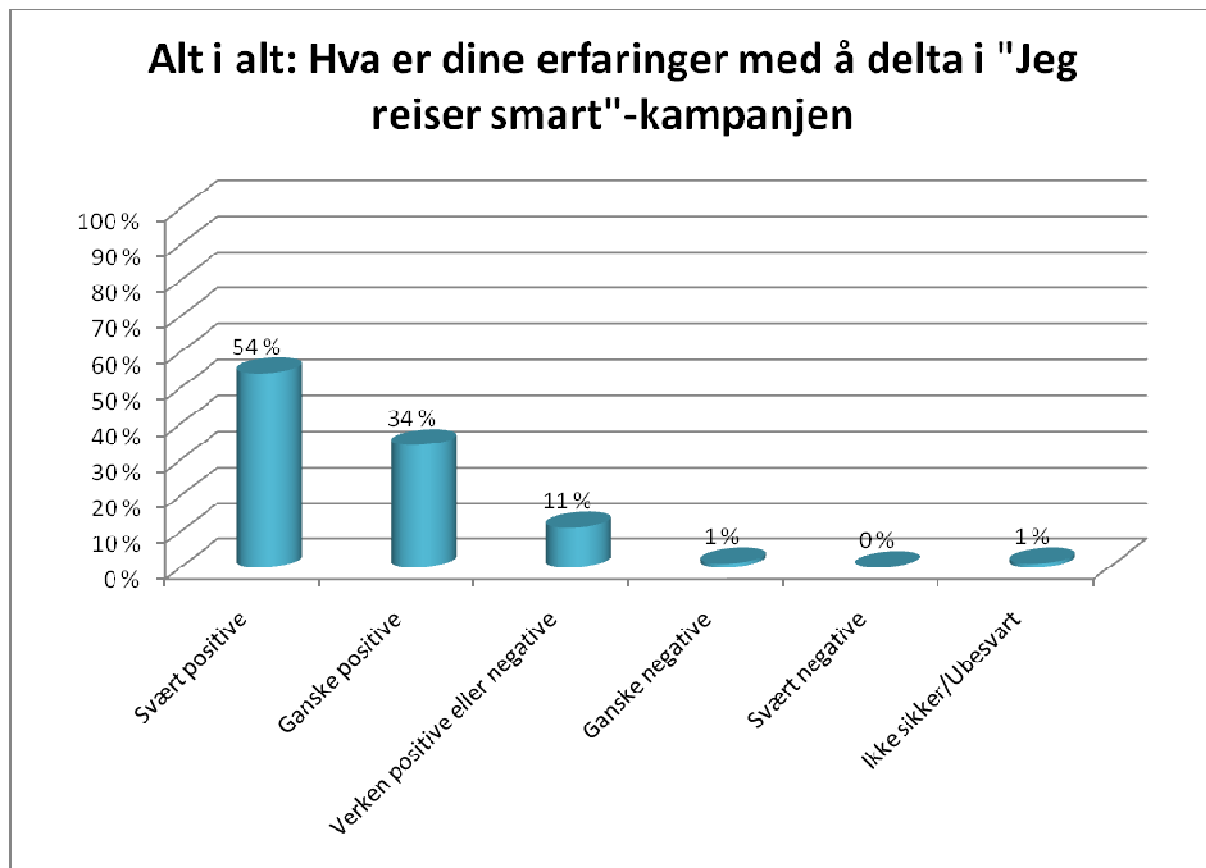
Også blant sykklistene er det mange som peker på at de har kommet i bedre form etter at de deltok i kampanjen. Hele 87 % er enige i dette. Blant de av sykklistene som før kampanjen kjørte bil til jobb hver dag, svarer 83 % at de har kommet i bedre form.

Flertallet (64 %) av de som har valgt sykkel oppfatter strekningen til jobb som godt tilrettelagt for sykkel. Det er imidlertid 28 % som svarer at de er uenige i denne påstanden. Det er særlig sykklistene som har sin arbeidsplass i sentrum som er uenige i denne påstanden. 42 % av disse er uenige i påstanden, mens 55 % er enige. Best ser forholdene ut til å være for de som jobber på Sandsli/Kokstad. Der svarer 71 % at de er enige i påstanden, mens 21 % er uenige. Blant sykklistene som jobber i Bergensdalen er 56 % enige og 34 % uenige i at det er godt tilrettelagt for sykling.

54 % finner det å sykle til/fra jobb lettere enn de trodde på forhånd. 63 % av de som før kampanjen kjørte bil hver dag er enige i denne påstanden.

Sammenlignet med de to andre gruppene, er det kun blant de som har valgt sykkel at flertallet (56 %) er enige i at det går raskere å bruke det valgte reisealternativet til/fra jobb enn å kjøre. Tilsvarende andeler hos de to andre gruppene var som vi har sett 31 % for buss og 22 % for gange. Det er imidlertid verdt å merke seg at andelen som er enig i påstanden, er litt lavere hos de som før kampanjen kjørte bil hver dag (45 %).

Helt til slutt i undersøkelsen spurte vi deltakerne om hvordan de vurderte erfaringene de hadde hatt med å delta i kampanjen.

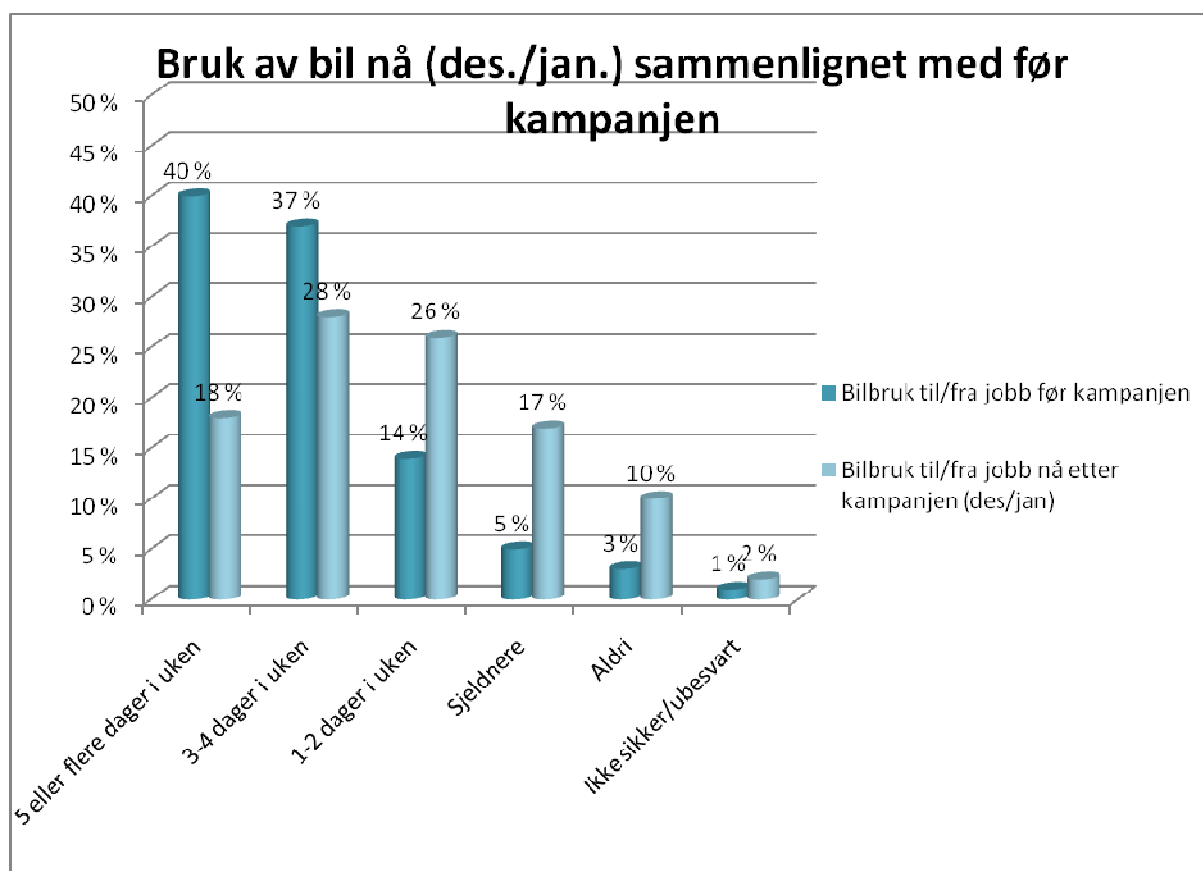


Som vi ser er deltakerne veldig fornøyd med kampanjen. Det er bare 1 % som oppgir at erfaringene har vært negative. 11 % har verken positive eller negative erfaringer, mens hele 88 % har positive erfaringer. 54 % har sågar svært positive erfaringer. Det er flest som har svært positive erfaringer blant syklisterne (58 %) og de som har valgt å gå (57 %). Blant de som har valgt buss er det 48 % som er svært positive. Dette jevner seg i hovedsak ut når vi inkluderer de som er ganske positive. Likevel er det blant bussbrukerne vi finner de få som har negative erfaringer.

Effekt av kampanjen – før og etter

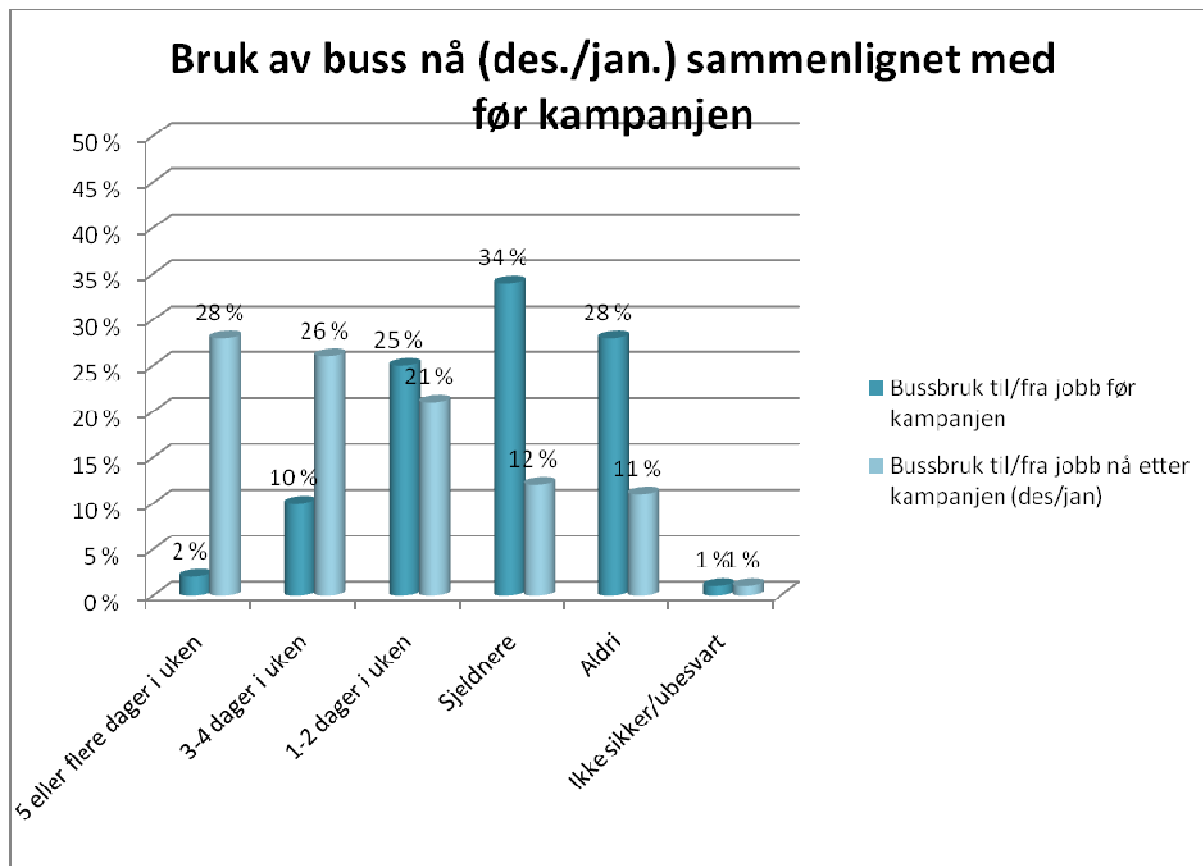
Det viktigste formålet med undersøkelsen var å forsøke å måle effekt av kampanjen. Hadde deltakelse i kampanjen gjort at en hadde endret reisevanene også etter kampanjen var over, og ville man også i fremtiden holde på de nye vanene?

Det første er enklest å måle. Vi spurte om hvor ofte en bruker bil til/fra jobb nå etter at kampanjen er over. Dette gjelder altså bilbruken i desember/januar. Nedenfor har vi sammenlignet bilbruken til/fra jobb før kampanjen og etter at kampanjen var over.



Den største effekten finner vi i andelen som kjører bil hver dag (5 dager eller mer i uka). Mens 40 % gjorde dette før kampanjen, er det nå 18 % som kjører hver dag. De som nå kjører hver dag er i all hovedsak ansatte som også kjørte hver dag før kampanjen. Vi ser imidlertid også en reduksjon i andelen som kjører 3-4 dager i uken. Denne går fra 37 % før kampanjen til 28 % etter kampanjen. Vi kan altså si at andelen kampanjedeltakere som kjører 3 dager eller mer i uken til jobb, er redusert fra 77 % til 46 %. Det er imidlertid ikke slik at man har slutte å bruke bilen. Det er bare 10 % som ikke har benyttet bil til arbeid i det hele tatt.

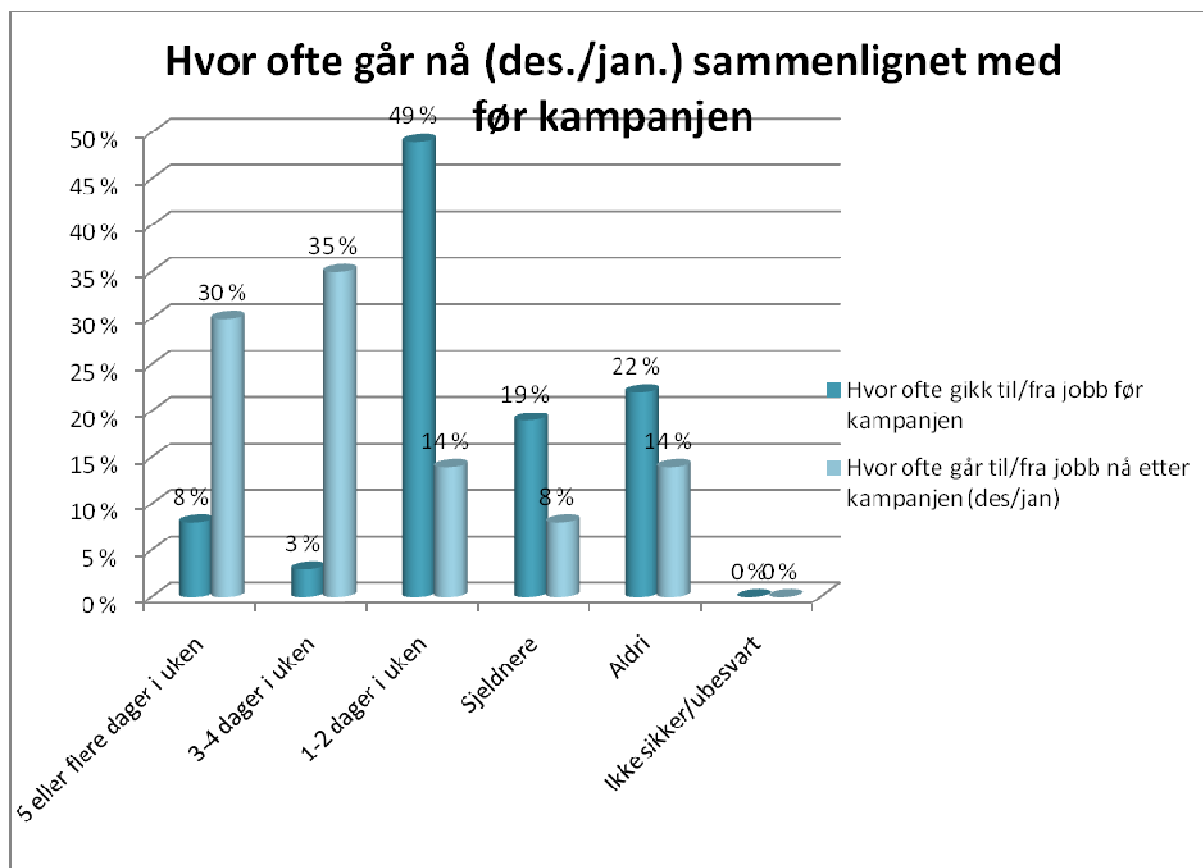
På samme måte tok vi for oss de som hadde valgt buss som transportmiddel, og spurte hvor ofte de brukte buss til/fra jobb nå etter at kampanjeperioden var over.



Over halvparten (54 %) har gått over til å bruke buss 3 dager eller mer i uken. Andelen som bruker buss til/fra arbeid 3 eller flere dager i uken har altså økt fra 12 % før kampanjen til 28 % etter kampanjen. Av disse bruker 28 % nå buss hver dag. 40 % av de som nå bruker buss hver dag, kjørte bil hver dag før kampanjen. Der er imidlertid også et visst tilbakefall.

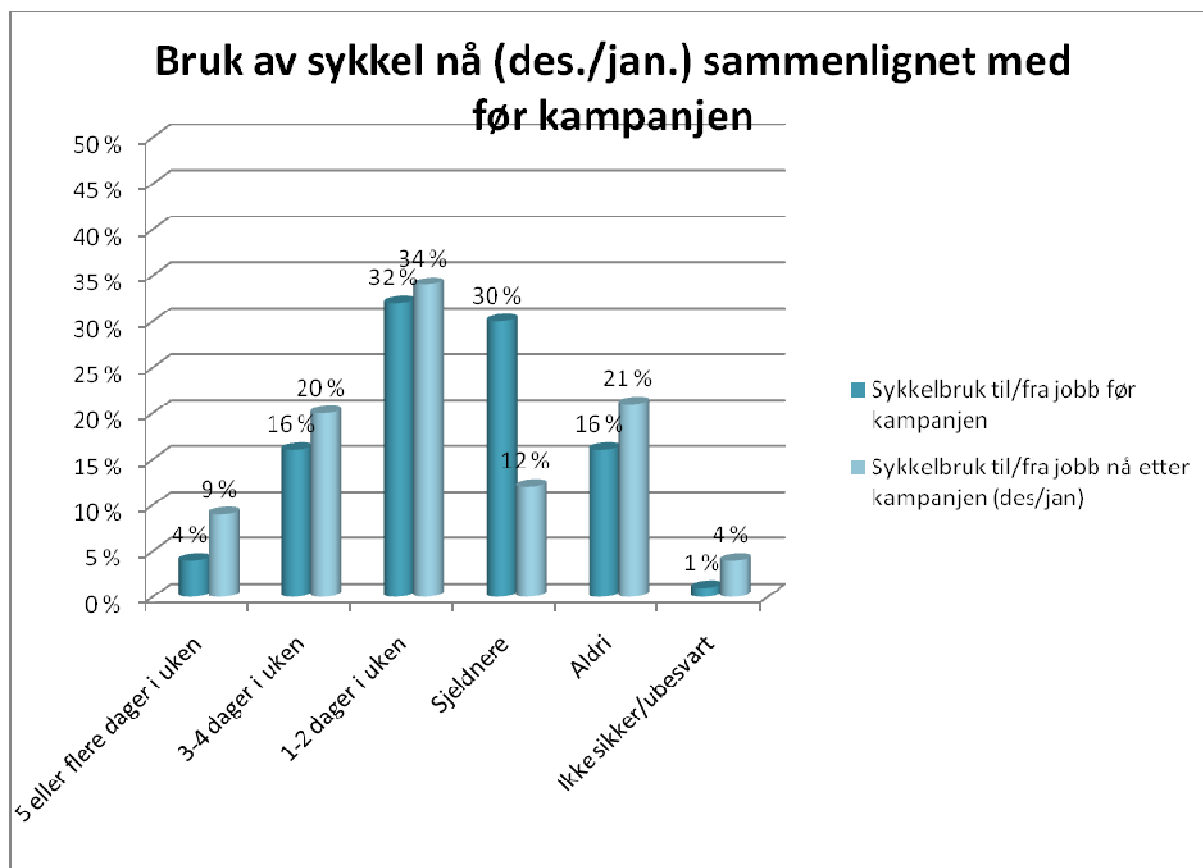
23 % av bussbrukerne har nå falt tilbake til å bruke bussen sjeldnere eller aldri.

Videre spurte vi de som hadde valgt gange som transportmiddel hvor ofte de gikk til/fra jobben nå etter kampanjen.



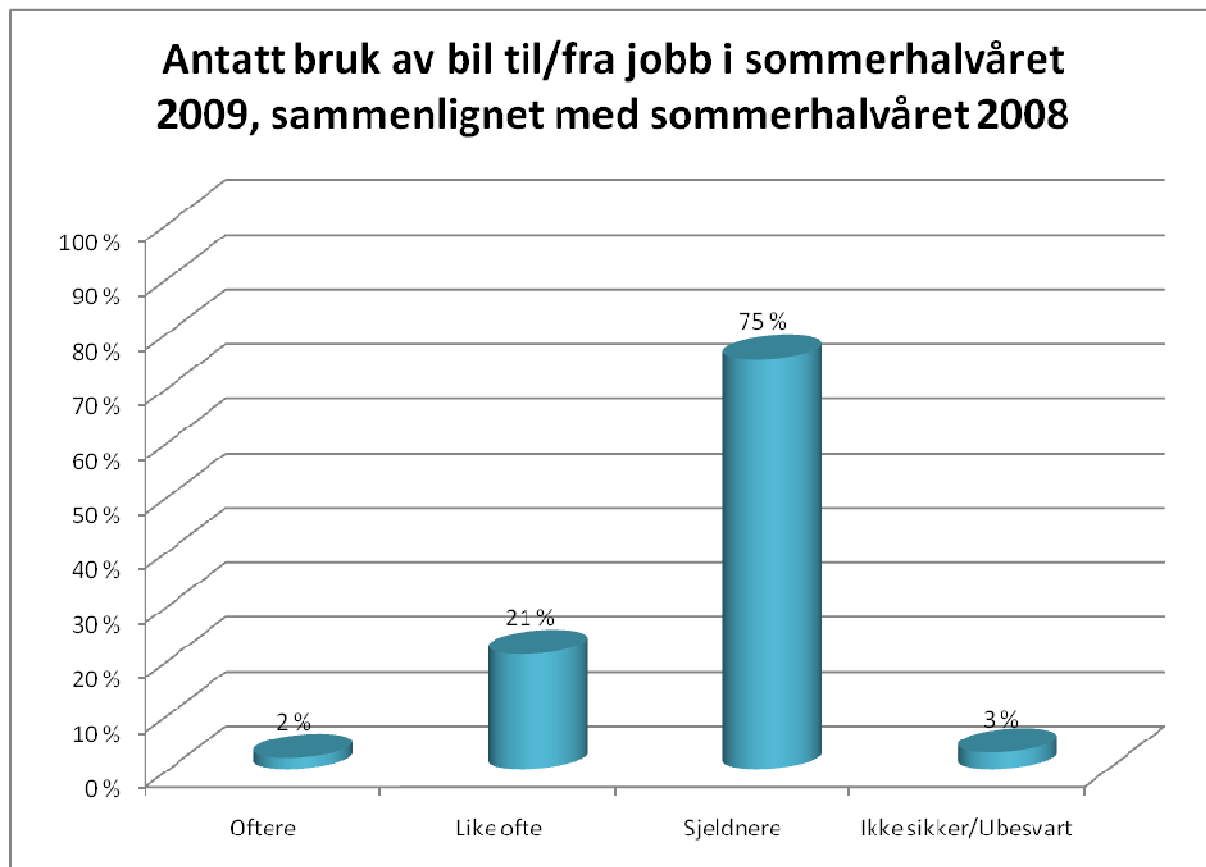
Den kanskje største umiddelbare effekten etter kampanjen finner vi blant de som valgte gange som transportalternativ. 30 % av disse går nå 5 dager eller mer til/fra jobb, mens ytterligere 35 % går 3-4 dager. Hele 65 % av dem går nå nesten hver dag i uka. Andelen som går nesten hver dag har altså økt fra 11 % før kampanjen til 65 % etter kampanjen. Tilbakefallet er på 22 %, som er omtrent som hos bussbrukerne.

Også sykkelbrukerne fikk det samme spørsmålet.



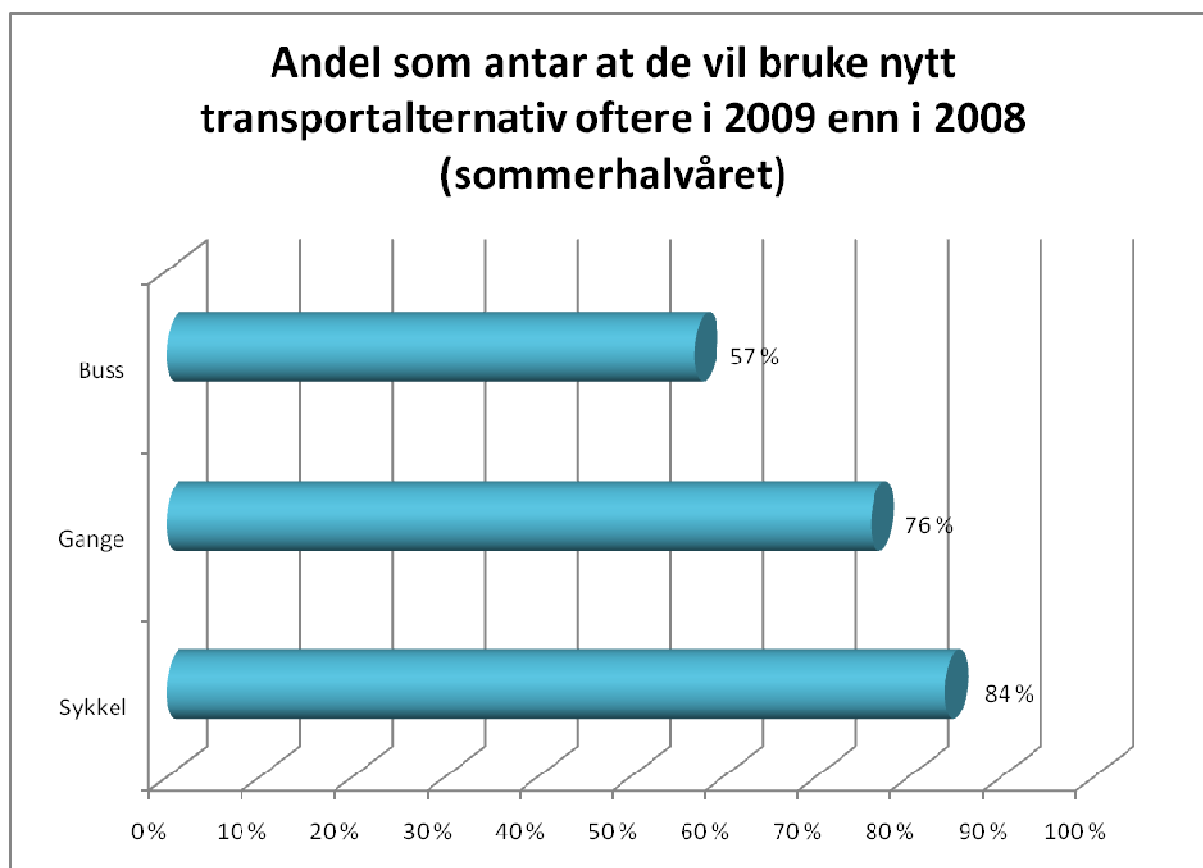
Den umiddelbare effekten av kampanjen ser ut til å være minst blant de som har valgt sykkel som alternativ. 29 % av dem oppgir at de nå sykler nesten hver dag i uken (3 eller flere dager). Denne andelen var 20 % før kampanjen. Tilbakefallet (de som svarer sjeldnere eller aldri) er her på 33 %. En skal imidlertid ta hensyn til at intervjuene er gjort i desember/januar måned, som vel er den verste tiden å sykle på. Som vi skal se på de neste sidene er det ingenting i veien med ambisjonene om å endre reisevaner blant de som har syklet.

I de siste spørsmålene i undersøkelsen så vi framover mot sommerhalvåret 2009. Dette definerte vi som perioden april-september. Her ønsket vi å måle framtidig adferd. Dette er vanskelig å måle nøyaktig, så vi ville først og fremst på en enkel måte måle hvilke ambisjoner de hadde i forhold til nye reisevaner. Først spurte vi om de trodde de ville reise med bil til og/eller fra jobb oftere i sommerhalvåret 2009 enn på samme tid i 2008, omtrent like ofte, eller sjeldnere enn i 2008?



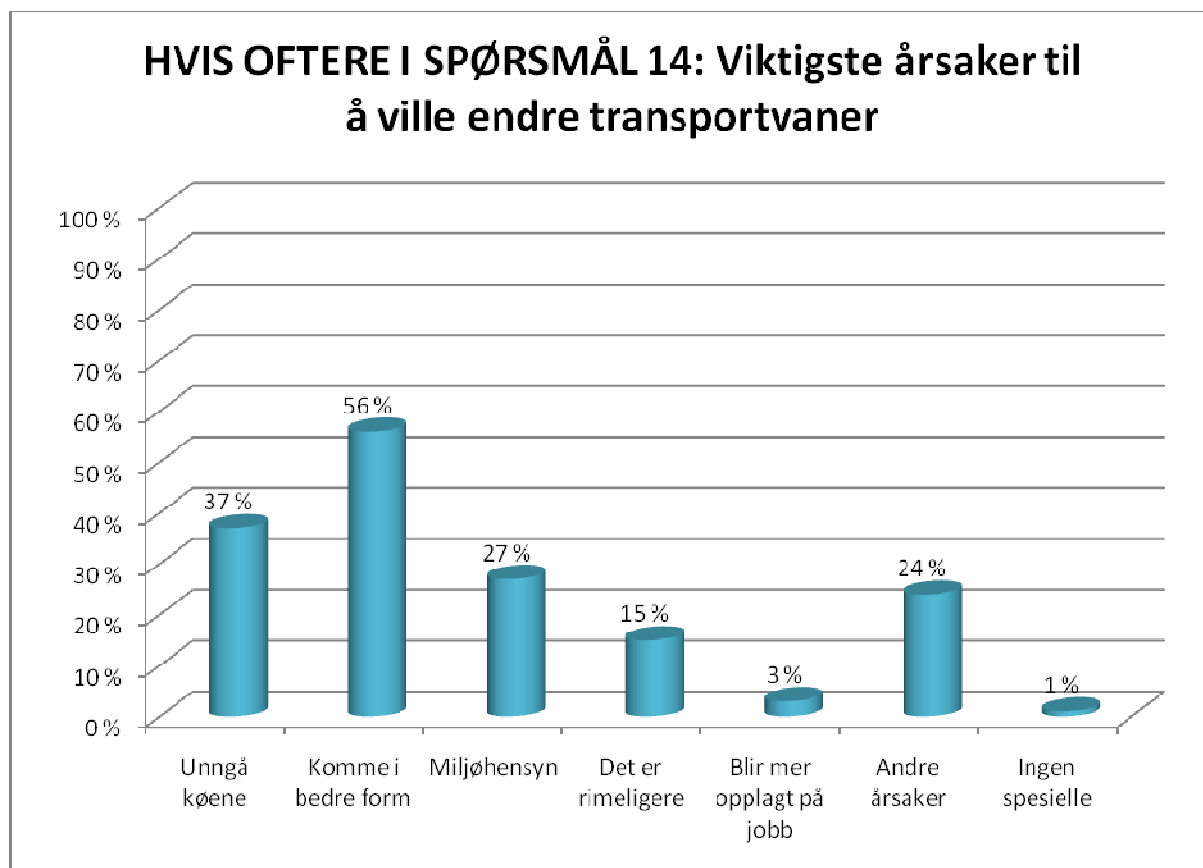
Svarfordelingen viser at 3/4 av deltakerne tror de vil bruke bil sjeldnere i 2009 enn før kampanjen i 2008. Her finner vi at andelen som sjeldnere vil bruke bil, er størst blant de som valgte sykkel som alternativt transportmiddel. 84 % av syklistene vil bruke bil sjeldnere, mens 70 % av de som har valgt gange svarer det samme. Størst tilbakefall finner vi blant bussbrukerne. Her svarer 33 % at de kommer til å kjøre bil like ofte (30 %) eller oftere (3 %), mens 62 % vil bruke bilen sjeldnere. Det er her lite forskjell avhengig av hvor de har sin arbeidsplass.

Hver av gruppene fikk i tillegg spørsmål om de ville bruke det valgte transportmiddelet oftere i sommerhalvåret 2009, sammenlignet med sommerhalvåret 2008. Dette sier noe om effekten deltakelse i kampanjen har hatt på ambisjonene om å reise smartere.



Det er altså blant syklistene ambisjonene om å endre reisevanene er størst. 84 % av de som har valgt sykkel i kampanjen, oppgir at de tror de kommer til å sykle oftere til/fra jobb i 2009. Dette bekrefter antagelsen om at den relativt lave effekten vi målte i adferden i desember/januar, nok i hovedsak skyldes årstiden. Vi ser også at 76 % av de som valgte gange tror de kommer til å gå oftere i sommerhalvåret 2009 enn i 2008. Lavest effekt finner vi blant de som i kampanjeperioden brukte buss. Likevel svarer 57 % også av disse at de tror de kommer til å bruke buss oftere. Dette bildet samsvarer i stor grad med svarfordelingen til de ulike gruppene i forhold til bruk av bil i foregående spørsmål. Samlet sett kan vi si at 73 % av de som har deltatt i kampanjen har ambisjoner om å endre transportvanene i 2009 i retning av smartere reisevaner.

De som svarte at de ville benytte det valgte transportmiddelet oftere i spørsmålet foran, fikk til slutt spørsmål om hvorfor de ønsket å endre transportvanene i 2009. Det er 366 deltakere som fikk dette spørsmålet.



Selv om 37 % av de spurte vil endre transportvanene sine for å unngå køene, er det først og fremst ønsket om å komme i bedre form som motiverer dem. 56 % av de som vil endre vanene oppgir dette som en av de viktigste årsakene. Dette gjelder først og fremst blant sykklistene, der 78 % oppgir dette som årsak. Blant de som har valgt gange oppgir 68 % dette som årsak. Miljøhensyn blir nevnt av 27 %. Dette er først og fremst et argument for de som har valgt buss (36 %). 15 % peker på at det er rimeligere å reise med det nye transportmiddelet. Igjen er det bussbrukerne som i størst grad oppgir dette som grunn (25 %).

Konklusjon

Resultatene fra undersøkelsen viser at kampanjen har gitt merkbart effekt på deltakernes reisevaner. Dette gjelder både umiddelbart i form av adferd før kampanjen og etter kampanjeslutt, og sannsynlig adferd i 2009 i form av antatt adferd.

Vi har sett at andelen som bruker bil til/fra arbeid 3 dager eller mer i uken er redusert fra 77 % til 46 %. For de som valgte bussalternativet har andelen som bruker buss til/fra arbeid 3 eller flere dager i uken altså økt fra 12 % før kampanjen til 54 % etter kampanjen. Tilsvarende har andelen blant de som valgte å gå økt fra 11 % til 65 %. Blant de som valgte sykkel er den umiddelbare effekten noe mer begrenset. Undersøkelsen viser at andelen som bruker sykkel 3 eller flere dager i uken har økt fra 20 til 29 %. At effekten er såpass begrenset blant syklistene, skyldes nok at tidspunktet det er spurt om er desember-januar. Dette er antagelig de dårligste månedene å sykle på i forhold til vær og føre.

Når vi ber deltakerne se fremover til sommerhalvåret 2009, ser vi at 73 % av alle svarer at de tror de kommer til å bruke det valgte transportalternativet oftere enn i samme periode i 2008. Disse andelene fordeler seg på 84 % blant de som valgte sykkel, 76 % blant de som valgte å gå, og 57 % blant de som valgte buss. Dette sier noe om hvilke intensjoner eller ambisjoner folk har, og ikke nødvendigvis hva den faktiske adferden blir. Det gir imidlertid et klart bilde på at de fleste har fått mersmak på det transportalternativet de valgte, og at de ser nytten i å fortsette med det. Blant annet svarer over halvparten i alle de tre gruppene at de fant det lettere/enklere å bruke det valgte transportalternativet enn de trodde på forhånd. Videre er det en motivasjon videre at de kommer i bedre form, og at de unngår køene. Det er også verdt å ta med at 9 av 10 deltakere har svært eller ganske positive erfaringer med å delta i kampanjen. Bare 1 % oppgir at erfaringene er negative.



Vedlegg: Spørreskjema

Undersøkelse blant deltakere i "Jeg reiser smart"-kampanjen
5. desember 2008 – 23. januar 2009

Introtekst

God kveld, mitt navn er... Og jeg ringer fra Respons i forbindelse med en evaluering vi gjennomfører blant deltakere i "Jeg reiser smart" kampanjen som ble gjennomført av Bergen kommune i høst. I den forbindelse ønsker jeg å snakke med <NAVN >

NÅR RETTE PERSON ER I TELEFONEN

GJENTA INTRO: Kan du tenke deg å sette at 6-7 minutter til å svare på noen spørsmål?

1. Først, hvor har du din arbeidsplass? Er det...

LES OPP

- 1: Sentrum
- 2: Bergensdalen
- 3: Sandsli/Kokstad
- 4: Andre steder

2. Hvor mange kilometer er det fra der du bor til arbeidsplassen?

LES OPP 1-4

- 1: Under 5 km
- 2: 5-10 km
- 3: 10-15 km
- 4: Mer enn 15 km
- 5: Ikke sikker

3. Hvorfor ville du være med på "Jeg reiser smart" kampanjen?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Ville unngå kø/bidra til å redusere køene
- 2: Ville komme i bedre form/bedre helse
- 3: Ville ha gratis gang- og sykkelutstyr
- 4: Ville ha gratis månedskort på bussen
- 5: Ville være mer miljøvennlig/Miljøhensyn
- 6: Fine ukespremier
- 7: Hadde lenge tenkt på å endre vaner likevel/Var puffet jeg trengte
- 8: Andre årsaker_____NOTER
- 9: Ingen spesielle

4. Hvis vi ser på tiden før du meldte deg på "Jeg reiser smart"-kampanjen, hvor ofte reiste du med bil til og/eller fra jobb? Var det

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS VALGT KOLLEKTIV SOM NY REISEMÅTE (STYRES AV UTVALGSFILEN)

5. Og hvor ofte reiste du med buss til og/eller fra jobb, før du meldte deg på "Jeg reiser smart"-kampanjen?

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS VALGT GANGE SOM NY REISEMÅTE (STYRES AV UTVALGSFILEN)

5. Og hvor ofte gikk du til og/eller fra jobb, før du meldte deg på "Jeg reiser smart"-kampanjen?

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS VALGT SYKKEL SOM NY REISEMÅTE (STYRES AV UTVALGSFILEN)

5. Og hvor ofte syklet du til og/eller fra jobb, før du meldte deg på "Jeg reiser smart"-kampanjen?

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

6. Før du ble med i kampanjen, hva var årsakene til at du ikke gikk/syklet/tok buss oftere til/fra jobb?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Må ha bilen i forbindelse med arbeidet
- 2: Gammel vane
- 3: Lange avstander
- 4: Dårlige bussforbindelser
- 5: Dyrt med buss
- 6: Få bussavganger
- 7: Dårlige sykkelveier/stier
- 8: Det tok for lang tid å gå/sykle/ta buss
- 9: Må/måtte levere/hente barn i barnehage/skole
- 10: Hadde ikke sykkelutstyr
- 11: Var i for dårlig form
- 12: Det er/var for upraktisk
- 13: Andre årsaker _____NOTER
- 14: Ikke sikker/Ingenting spesielt

HVIS FLERE ÅRSAKER I SPM 6

7. Hvilken av de årsakene du nettopp nevnte, var den viktigste grunnen?

ETT SVAR MULIG

- 1: Må ha bilen i forbindelse med arbeidet
- 2: Gammel vane
- 3: Lange avstander
- 4: Dårlige bussforbindelser
- 5: Dyrt med buss
- 6: Få bussavganger
- 7: Dårlige sykkelveier/stier
- 8: Det tok for lang tid å gå/sykle/ta buss
- 9: Må/måtte levere/hente barn i barnehage/skole
- 10: Hadde ikke sykkelutstyr
- 11: Var i for dårlig form
- 12: Det er/var for upraktisk
- 13: Andre årsaker _____NOTER
- 14: Ikke sikker/Ingenting spesielt

8. Hvis vi tenker på den perioden du har deltatt i "Jeg reiser smart"-kampanjen, reiste du med bil til eller fra jobb i kampanjeperioden?

I tilfelle, omtrent hvor mange dager skjedde dette?

NOTER ANTALL DAGER

0=INGEN (SVARER NEI PÅ SPØRSMÅLET)

99=IKKE SIKKE/UBESVART

HVIS KJØRT BIL I KAMPANJEPERIODEN

9. Hva var grunnen til at du kjørte bil noen av dagene i kampanjeperioden?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Pga. sykdom
- 2: Dårlig vær
- 3: Manglende motivasjon
- 4: Trengte bilen i jobbsammenheng
- 5: Andre grunner _____NOTER
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS SYKKEL

10. Jeg skal nå lese opp noen utsagn som jeg gjerne vil vite om du er enig eller uenig i.

a) Det går raskere å sykle til/fra jobb enn å kjøre

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker



b) Jeg har kommet i bedre form

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

c) Det er godt tilrettelagt for sykkel den veien jeg sykler til jobb

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

d) Det er lettere å sykle til/fra jobb enn jeg trodde

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

HVIS GANGE

10. Jeg skal nå lese opp noen utsagn som jeg gjerne vil vite om du er enig eller uenig i.

a) Det går raskere å gå til/fra jobb enn å kjøre

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

b) Jeg har kommet i bedre form

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker



c) Det er godt tilrettelagt for å gå den veien jeg går til jobb

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

d) Det er lettere å gå til/fra jobb enn jeg trodde

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

HVIS BUSS

10. Jeg skal nå lese opp noen utsagn som jeg gjerne vil vite om du er enig eller uenig i.

a) Det går raskere å ta bussen til/fra jobb enn å kjøre

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

b) Det er mer avslappende å ta buss enn å kjøre bil

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

c) Busstilbudet til/fra jobb er godt

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

d) Det er enklere å ta bussen til/fra jobb enn jeg trodde

LES OPP 1-5

- 1: Helt enig
- 2: Delvis enig
- 3: Verken enig eller uenig
- 4: Delvis uenig
- 5: Helt uenig
- 6: Ikke sikker

11. Hvis vi tenker på tiden nå etter at kampanjeperioden er over, hvor ofte reiser du med bil til og/eller fra jobb nå? Er det

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS GANGE

12. Og hvor ofte går du til og/eller fra jobb nå? Er det...

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS SYKKEL

12. Og hvor ofte sykler du til og/eller fra jobb nå? Er det...

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS BUSS

12. Og hvor ofte tar du buss til og/eller fra jobb nå? Er det...

LES OPP 1-5

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Sjeldnere
- 5: Aldri
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

13. Hvis vi ser framover i tid til sommerhalvåret neste år, dvs april-september, og sammenligner det med sommerhalvåret i 2008. Tror du at du vil reise med bil til og/eller fra jobb oftere enn i 2008, omtrent like ofte, eller sjeldnere enn i 2008?

- 1: Oftere
- 2: Like ofte
- 3: Sjeldnere
- 4: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS GANGE

14. Og på samme måte når det gjelder å gå til og eller fra jobb. Tror du at du vil gå oftere i sommerhalvåret 2009 enn sommerhalvåret 2008, vil du gå like ofte som i 2008, eller vil du gå sjeldnere til/fra jobb i 2009 enn i 2008?

- 1: Oftere
- 2: Like ofte
- 3: Sjeldnere
- 4: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS SYKKEL

14. Og på samme måte når det gjelder å sykle til og eller fra jobb. Tror du at du vil bruke sykkel oftere i sommerhalvåret 2009 enn sommerhalvåret 2008, vil du sykle like ofte som i 2008, eller vil du sykle sjeldnere til/fra jobb i 2009 enn i 2008?

- 1: Oftere
- 2: Like ofte
- 3: Sjeldnere
- 4: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS BUSS

14. Og på samme måte når det gjelder å ta buss til og eller fra jobb. Tror du at du vil ta buss oftere i sommerhalvåret 2009 enn sommerhalvåret 2008, vil du ta buss like ofte som i 2008, eller vil du ta buss sjeldnere til/fra jobb i 2009 enn i 2008?


- 1: Oftere
- 2: Like ofte
- 3: Sjeldnere
- 4: Ikke sikker/Ubesvart

HVIS OFTERE PÅ SPM 14

15. Hva er de viktigste grunnene til at du vil endre dine transportvaner til/fra jobb til neste år?

FLERE SVAR MULIG

- 1: Unngå køene/bidra til å redusere køene
- 2: Komme i bedre form/ få bedre helse
- 3: Vil være mer miljøvennlig/Miljøhensyn
- 4: Det er rimeligere å ta buss/gå/sykle
- 5: Jeg blir mer opplagt på jobb
- 6: Andre årsaker_____NOTER
- 7: Ingen spesielle



16. Alt i alt, hvordan er dine erfaringer med å delta i "Jeg reiser smart"-kampanjen? Er dine erfaringer...

LES OPP 1-5

- 1: Svært positive
- 2: Ganske positive
- 3: Verken positive eller negative
- 4: Ganske negative
- 5: Svært negative
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

17. Til slutt: Hvilket år er du født?

18. Registrer kjønn

- 1: Mann
- 2: Kvinne