

RVU Aibel Haugesund

Reisevaneundersøkelse blant ansatte i Aibel Haugesund

Forfatter:

Stian Brosvik Bayer

Rapport 22-2021, NORCE Samfunn



Rapporttittel	Reisevaneundersøkelse blant ansatte i Aibel Haugesund
Prosjektnummer	P-103531
Institusjon	NORCE Samfunn, Klima, miljø og bærekraftig utvikling
Oppdragsgiver	Aibel Haugesund
Gradering	Åpen
Rapportnr	22-2021
ISBN	978-82-8408-172-4
Antall sider	59
Publiseringsdato	August 2021
CC-lisens	CC BY 4.0
Sitering	Bayer, S. B. (2021) «Reisevaneundersøkelse blant ansatte i Aibel Haugesund» Rapport 22-2021 Norce Helse og samfunn
Bildekreditering	Birger Hovland/Haugesund Luftfoto AS
Geografisk område	Haugesund, Haugalandet
Stikkord	Transportmiddelfordeling, reisen til/fra arbeid, Haugesund, Parkeringsavgift, Covid-19, Redusert bilbruk

Sammendrag

Denne rapporten presenterer resultatene fra en reisevaneundersøkelse som ble gjennomført blant ansatte i Aibel avdeling Haugesund i mai 2021. Formålet med undersøkelsen er å øke kunnskapen om trafikken som skapes av aktiviteten ved Aibel Haugesund, samt identifisere potensialet for å overføre antall som kjører bil til/fra Aibel Haugesund til sykling, gange eller reise med buss.

Forord

Denne rapporten dokumenterer en reisevaneundersøkelse gjennomført blant ansatte ved Aibel Haugesund og er utført på oppdrag av Aibel Haugesund. Formålet med undersøkelsen er å avdekke hvordan de ansatte reiser til og fra arbeid, samt hvilke faktorer som påvirker og potensielt kan endre denne valgsituasjonen.

Prosjektet er meldt til Personvernombudet for forskning, Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS som har vurdert at behandlingen av personopplysninger i dette prosjektet er i samsvar med personvernregelverket.

Prosjektet er gjennomført av seniorforsker i NORCE, Stian Brosvik Bayer og kvalitetssikret av Forskningsleder Einar Leknes. Oppdragsgivers kontaktperson er Mira Helen Tvedt (Aibel Haugesund). Hun har bistått med utforming av utsendingstekst, oversendelse av kontaktinformasjon og kommentarer til rapporten. I tillegg har Kristin Frostmann Lundenes, Frode Midtbø og Ole Sandvik (Alle Aibel Haugesund) deltatt på oppstartsmøtet og kommet med innspill til utforming av problemstillinger og spørsmål. Vi takker for godt samarbeid. Forfatter av rapporten er ansvarlig for eventuelle feil og mangler som måtte forekomme.

Stavanger 30 august 2021

Stian Brosvik Bayer

Prosjektleder

Innhold

Forord	III
Sammendrag	V
1. Innledning	1
2. Metode, datainnsamling og representativitet	2
2.1. Datainnsamling.....	2
2.2. Representativitet.....	3
3. Tilgang til transportmiddel og valgmuligheter for reisen til og fra arbeid	7
3.1. Tilgang til transportmidler.....	7
3.2. Avstand mellom bo- og arbeidssted	13
3.3. Muligheter for å velge reisemiddel	13
4. Transportmiddelvalg.....	16
4.1. Transportmiddelvalg undersøkelsesdag	16
4.2. Transportmiddelvalg undersøkelsesdag og siste arbeidsdag for de med hjemmekontor.....	18
4.3. Transportmiddelvalg i sommer- og vinterhalvåret	20
5. Parkeringsforhold og garderobefasiliteter	23
6. Effekten av mulige tiltak for å redusere bruk av bil på reisen mellom bosted og Aibel Haugesund	27
6.1. Restriktive tiltak - Innføring av betalingsparkering på Risøy.....	27
6.2. Positive tiltak.....	29
6.3. Motivasjon for reduksjon av bilbruk	36
Vedlegg 1 - Spørreskjema	39

Sammendrag

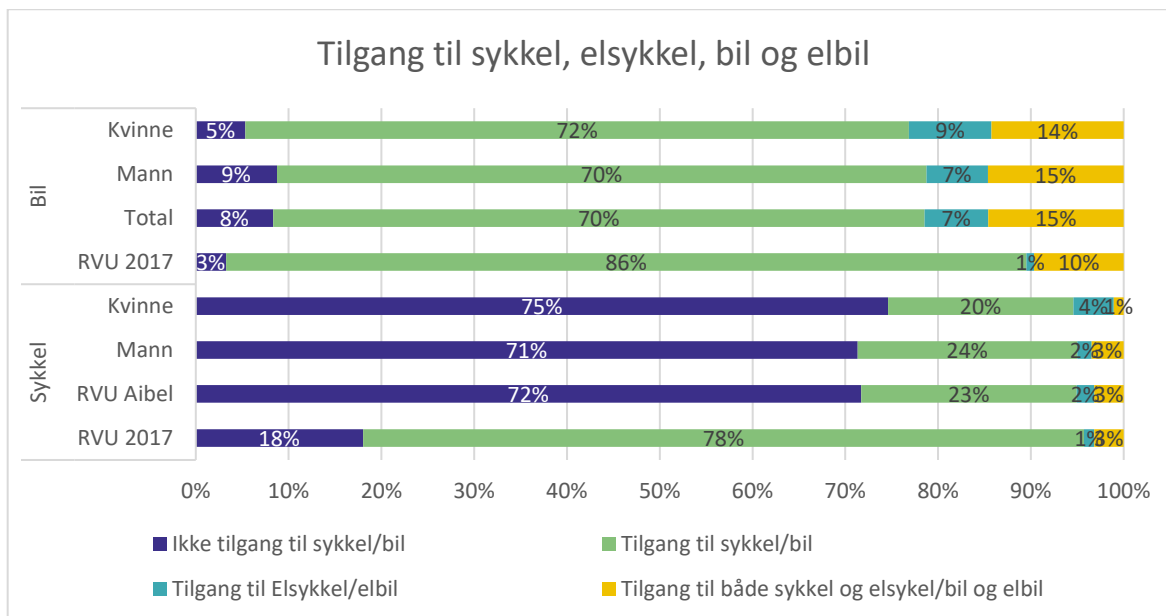
Denne rapporten presenterer resultatene fra en reisevaneundersøkelse som ble gjennomført blant ansatte i Aibel avdeling Haugesund i mai 2021. Formålet med undersøkelsen er å øke kunnskapen om trafikken som skapes av aktiviteten ved Aibel Haugesund, samt identifisere potensialet for å overføre antall som kjører bil til/fra Aibel Haugesund til sykling, gange eller reise med buss.

I rapporten redegjøres det for metode, datainnsamling og undersøkelsens representativitet. Videre gis det en oversikt over respondentens tilgang til transportmidler, og på bakgrunn av svarene identifiseres transportvalgmulighetene. I kapittel 4 presenteres transportmiddelfordelingen på undersøkelsesdagen, samt hovedtransportmiddelvalg i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

Datainnsamlingen foregikk som en web-undersøkelse der respondentene ble kontaktet per epost med informasjon om undersøkelsen og med lenke til spørreskjemaet (se vedlegg). Etter å ha utelatt besvarelser med for få svar består utvalget av besvarelser fra 859 respondenter, som gir en svarandel på 43 prosent av de 1986 som mottok undersøkelsen.

Vi mottok kun 18 svar blant ansatte med Kårstø som arbeidssted. Disse kjørte i hovedsak bil til/fra Kårstø. Denne gruppen utelates videre, slik at utvalget i analysene utelukkende består av ansatte ved Aibel Haugesund som har arbeidssted på Risøy.

Respondentenes tilgang til transportmidler ble avdekket spørsmål der de skulle krysse av for hvorvidt de disponerer transportmidlene fossilbil, elbil, moped/MV/ATV, sykkel, elsykkel og annet og bruker dem til/fra arbeid (figur 3-1). Dette spørsmålet fungerte dårlig, da mange ikke oppdaget skillet mellom raden «disponerer» og «bruker til/fra arbeid», slik at det i stor grad er andelen som bruker transportmidlet til/fra arbeid som vises i figuren under.

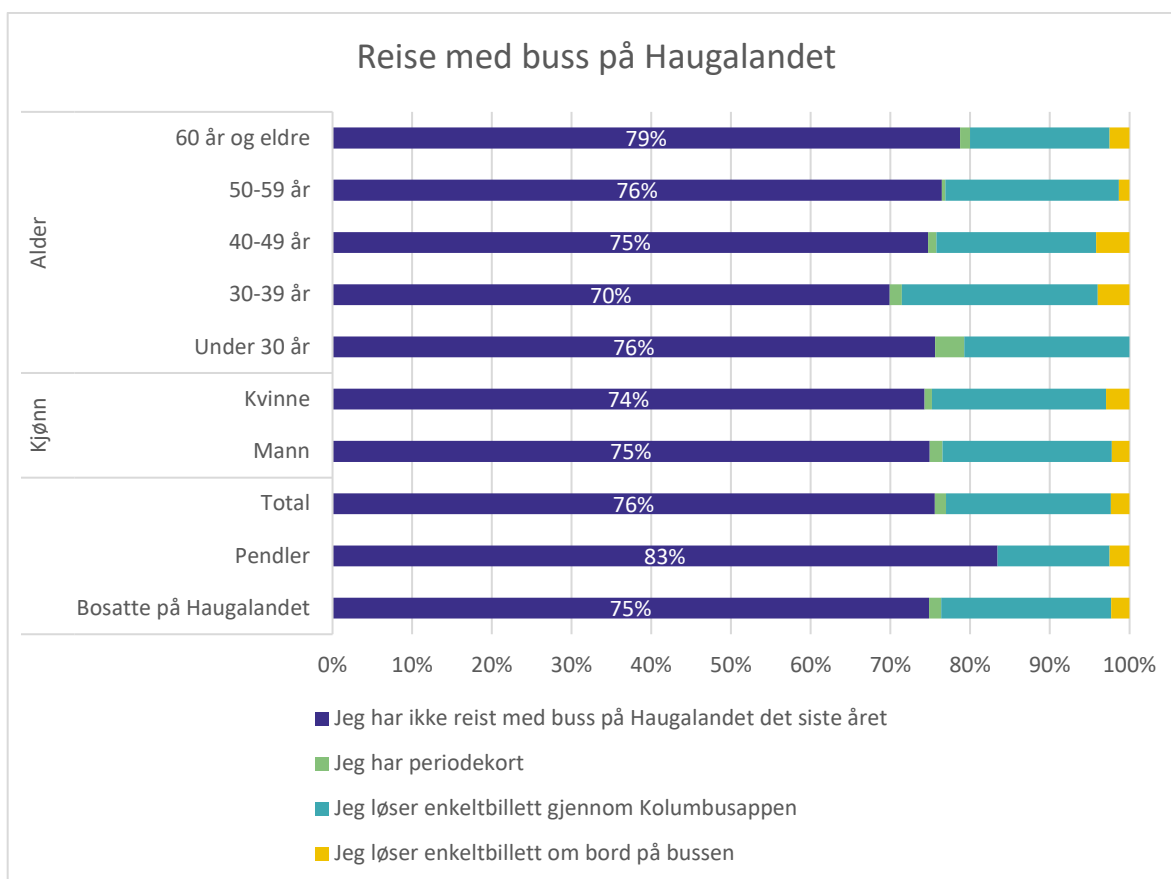


Figur 0-1 Tilgang til sykkel, elsykkel, fossil- og elbil blant ansatte i Aibel Haugesund Risøy bosatt på Haugalandet etter kjønn

9 prosent av alle menn og 5 prosent av alle kvinner ansatt i Aibel og bosatt på Haugalandet disponerte ikke bil. Det er ingen kjønnsforskjeller i andelen som disponerer elbil. Fra RVU Haugalandet oppgav 3 prosent av de yrkesaktive på Haugalandet at de ikke disponerer bil, uendret

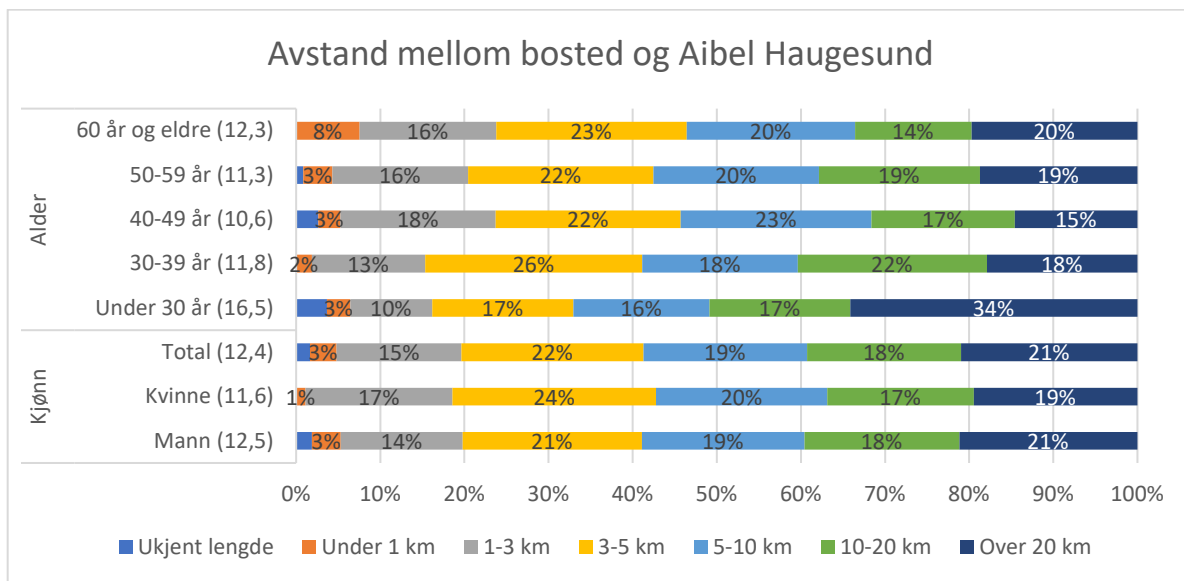
fra 2011. Her oppgav 11 prosent de disponerte elbil. Blant ansatte ved Aibel Haugesund disponerer 22 prosent elbil.

Fra RVU Haugalandet oppgav 82 prosent av yrkesaktive på Haugalandet at de disponerer sykkel i 2017, marginalt ned fra 83 prosent i 2011. Tilsvarende andel blant ansatte i Aibel og bosatt på Haugalandet var kun 28 prosent. Det ser dermed ut til at figuren stedet illustrerer at spørsmålet om disponering av transportmidler først og fremst fanger opp de som faktisk bruker det aktuelle transportmiddelet til/fra arbeid og det er sannsynligvis mest korrekt å bruke fordelingen fra RVU 2017 som et anslag for andelen som disponerer bil og sykkel blant ansatte ved Aibel Haugesund.



Figur 0-2 Bruk av buss på Haugalandet blant ansatte i Aibel Haugesund bosatt på Haugalandet

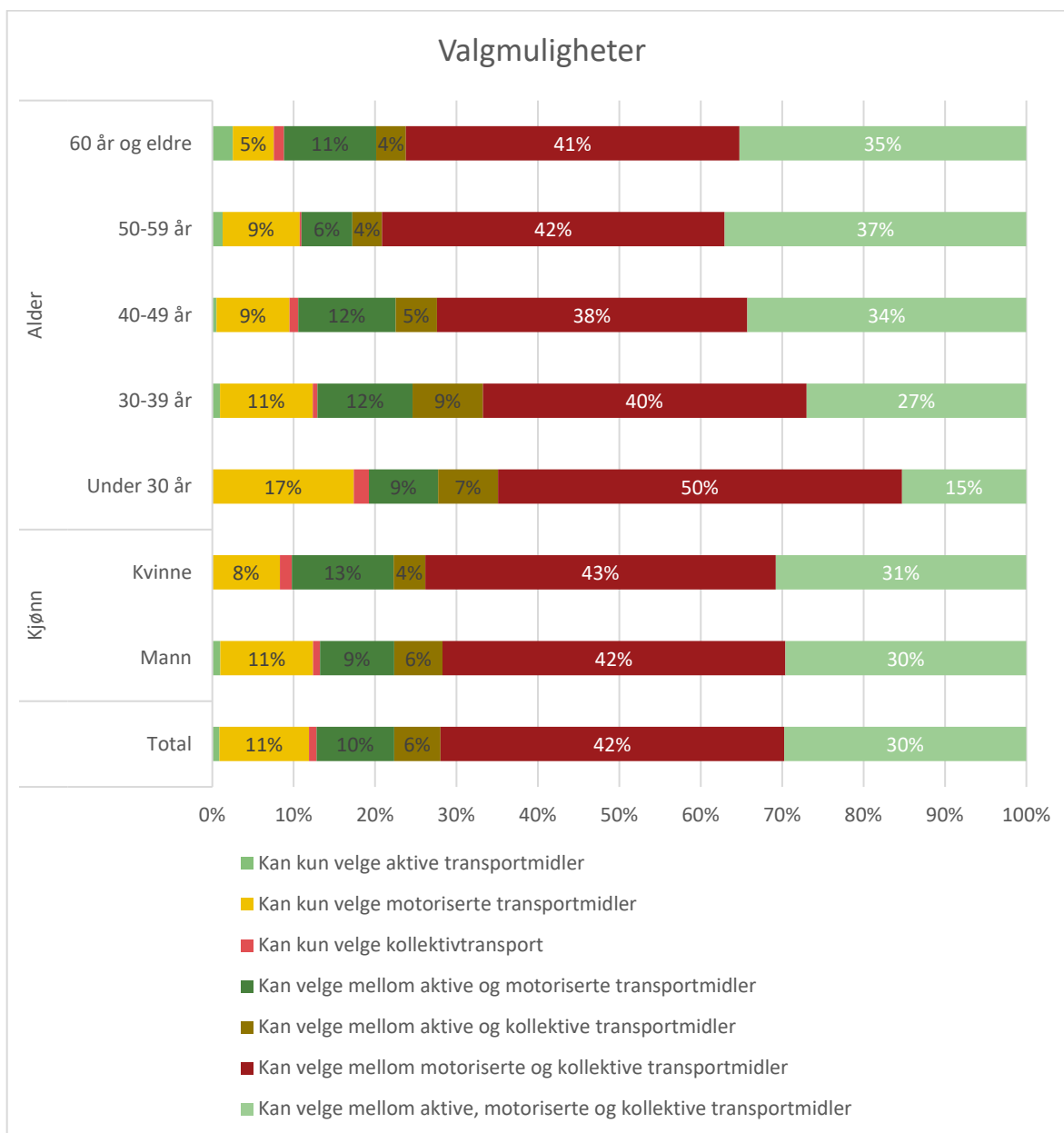
76 prosent av utvalget hadde ikke reist kollektivt på Haugalandet det siste året, 75 prosent blant bosatte og 83 prosent blant de som bor i pendlerbolig. Det er ingen signifikante kjønnsforskjeller i bruk av kollektivtransport i utvalget, mens aldersgruppen 30-39 år er de som i størst grad har brukt kollektivtransport det siste året. Svarene på dette spørsmålet om kollektivbruk er trolig noe påvirket av Covid-19-restriksjoner, siden ett av tiltakene var en anbefaling om å ikke bruke kollektivtransport dersom det eksisterer alternative transportmåter.



Figur 0-3 Fordeling av utvalget fordelt på kjønn og alder etter avstand mellom bosted og Aibel Hagesund (gjennomsnittslengde for gruppen i parentes)

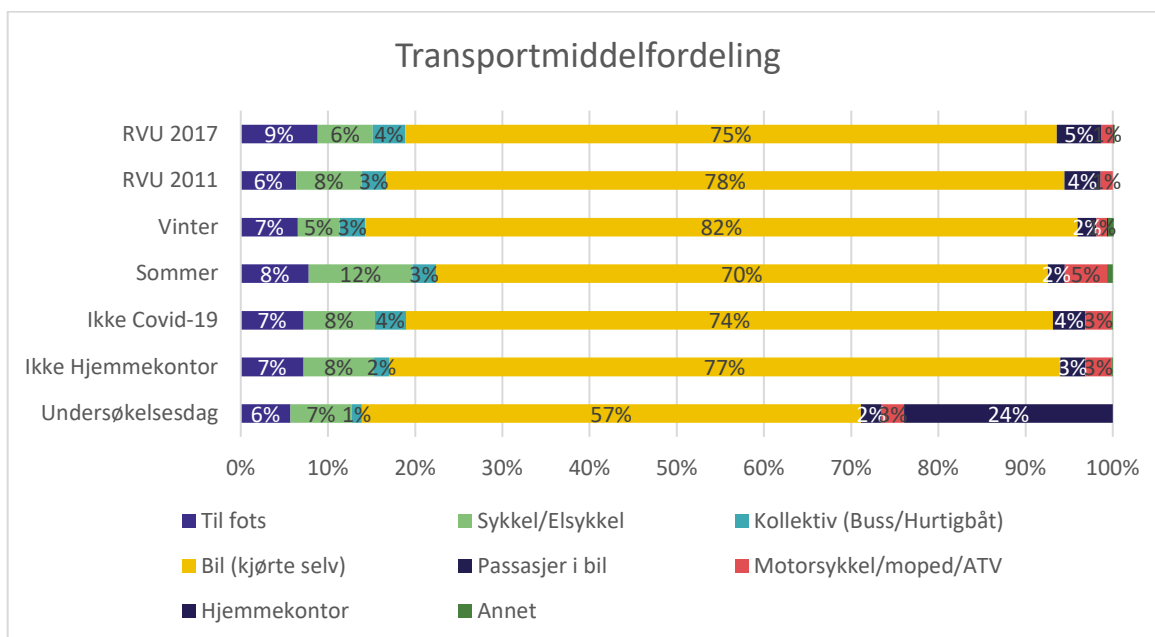
Fordeles ansatte ved Aibel Hagesund som er bosatt på Haugalandet etter avstand fra bosted til Risøy er rundt 40 prosent av de ansatte er bosatt slik at avstanden til Risøy er 5 km eller kortere. Dette er en avstand de fleste er fysisk i stand til å gå eller sykle daglig. Aldersgruppen under 30 år har signifikant lengre reisevei enn øvrige aldersgrupper, med en snittlengde på 16,5 km mot total snittlengde på 12,4 km. Kvinner er bosatt i snitt 0,9 km nærmere Risøy enn menn.

De ansattes valgmuligheter er identifisert ut fra tilgang til transportmidler, avstand mellom bo- og arbeidssted, og reisetid med kollektivtransport.



Figur 0-4 Valgmuligheter for reisen til/fra arbeid blant ansatte ved Aibel Haugesund etter kjønn og alder

Det er få forskjeller i valgmuligheter mellom kjønn og blant ulike aldersgrupper. Andelen som kun kan velge motoriserte transportmidler er lavere blant kvinner enn menn og høyest i aldersgruppen under 30 år. Grunnen til disse forskjellene er i hovedsak hvor de ansatte er bosatt i forhold til Risøy. En høyere andel blant kvinner er bosatt under 5 km fra Risøy, og alle i denne gruppen antas å ha mulighet til å gå eller sykle. En høyere andel blant de under 30 år er bosatt over 20 km fra Risøy, og denne gruppen har i mindre grad tilgang til andre transportmidler enn bil/moped/MC/ATV.



Figur 0-5 Transportmiddelfordeling for reisen til/fra arbeid blant bosatte på Haugalandet og for ansatte på Risøy på undersøkelsesdagen. Kilde RVU Aibel og RVU Haugalandet

Figuren over viser transportmiddelfordeling for reisen til/fra arbeid blant bosatte på Haugalandet for ansatte på Risøy på undersøkelsesdagen, siste dag til arbeid for de med hjemmekontor, uten Covid-19-restriksjoner, samt vanligste transportmiddel sommer- og vinterhalvår. I tillegg vises transportmiddelfordeling blant yrkesaktive på Haugalandet for 2011 og 2017.

På undersøkelsesdagen gikk 6 prosent av de ansatte, 7 prosent syklet, kun 1 prosent brukte buss, 57 prosent var bilførere, 2 prosent bilpassasjer og 3 prosent kjørte MC/moped/ATV. Hele 24 prosent av de ansatte bosatt på Haugalandet jobbet hjemmefra.

Erstattes kategorien hjemmekontor med transportmiddel sist gang vedkommende reiste til arbeid, øker andelen som velger å gå fra 6 til 7 prosent, sykkel øker fra 7 til 8 prosent, kollektiv fra 1 til 2 prosent, mens bilførere øker fra 57 til hele 77 prosent. Andelen bilpassasjer og moped/MC/ATV er tilnærmet uendret. Så godt som alle (97 prosent) av de som jobbet hjemmefra på undersøkelsesdagen kjørte altså bil på den siste gjennomførte turen til arbeid.

Anbefaling om å unngå kollektive transportmidler påvirket ikke transportmiddelfordelingen for reiser til arbeid på undersøkelsesdagen i nevneverdig grad. Grunnen til dette er at andelen som enten reiser kollektivt eller som bilpassasjer også i en normalsituasjon er svært lav. Andelen som reiser kollektivt, hadde vært 4 prosent i stedet for 2 prosent og andelen bilpassasjer, hadde vært 4 prosent i stedet for 3 prosent. De fleste som ville valgt buss eller å være bilpassasjer om det ikke hadde vært for Covid-19, kjørte i stedet bil på undersøkelsesdagen.

Andelen som kjører bil til jobb på Risøy er 12 prosentpoeng høyere i vinterhalvåret, da 82 prosent er bilførere, enn i sommerhalvåret blant de som er bosatt på Haugalandet. Av de som velger annerledes i sommerhalvåret, der majoriteten sykler og nest flest kjører moped/MC/ATV, bytter samtlige over til bil i vinterhalvåret.

Sammenlignes transportmiddelfordeling for reiser til/fra arbeid fra RVU Haugalandet 2017 med RVU Aibel Haugesund er det kun marginale forskjeller. Om en sammenligner med ikke-covid-19-

fordelingen, som blir det mest korrekte, er andelen som går til Risøy 3 prosent lavere enn blant alle yrkesaktive bosatt på Haugalandet, mens andelen som sykler er 2 prosentpoeng høyere.

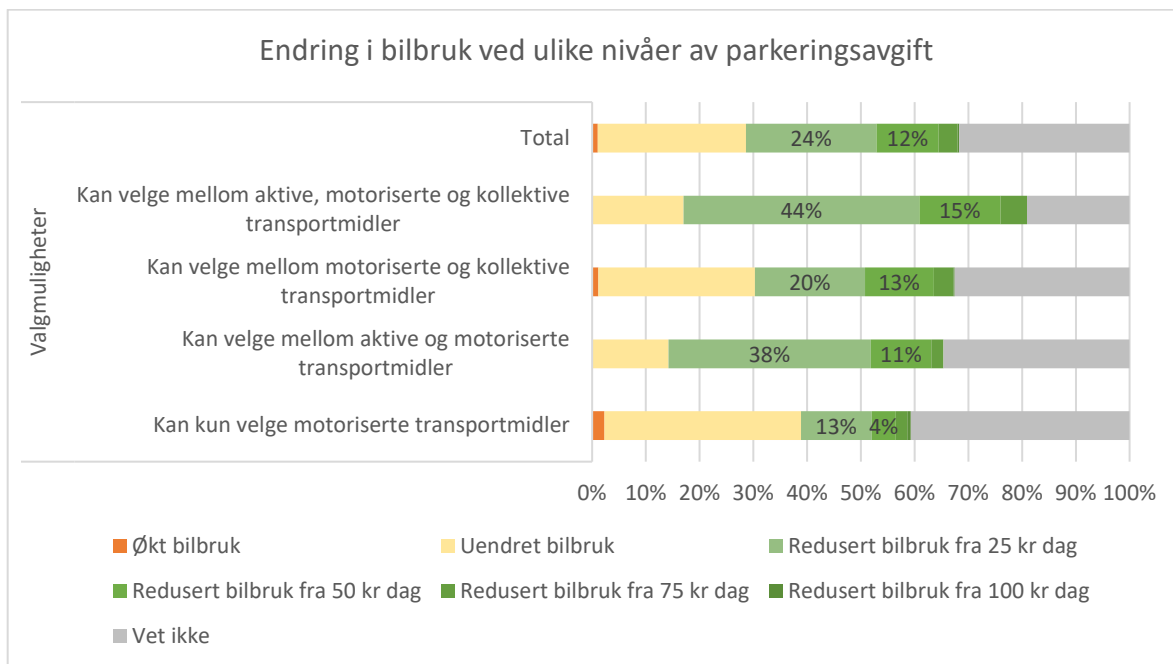
På spørsmål om hvor fornøyd de ansatte er med ulike transportfasiliteter ved Aibel Hugesund ser vi at hvor godt informert respondentene er om de ulike transportfasilitetene avhenger i stor grad av hvilke transportmidler som benyttes. De som hovedsakelig kjører bil er best informert om parkeringsforhold for bil, mens de som sykler er best informert om parkeringsforhold for sykkel og gjerne også garderobefasilitetene. Samtidig er det slik at hvor fornøyd en er med de enkelte fasilitetene er med på å styre transportmiddelvalget. Bilister er de som er mest fornøyd med parkeringsforholdene for bil, og tilsvarende ser en blant syklister. Også de som er mest fornøyd med tilrettelegging av kollektivtransport, er de som faktisk reiste kollektivt.

Totalt er det parkeringsforholdene for bil flest er fornøyd med, hele 46 prosent av respondentene svarer dette. 24 prosent er nøytral, mens 22 prosent er misfornøyd. Kun 7 prosent har ingen kunnskap om parkeringsforholdene for bil ved Aibel Hugesund. 38 prosent oppgir at de er fornøyd med parkeringsforholdene for sykkel, mens kun 4 prosent er misfornøyd. Også 38 prosent er fornøyd med garderobefasilitetene, men her er en større andel misfornøyd, 15 prosent. Kun 10 prosent svarer at de er fornøyd med tilrettelegging for å bruke kollektivtransport. Her er det verdt å merke seg at blant de få som faktisk reiste kollektivt på undersøkelsesdagen er 8 av 9 respondenter fornøyd og kun en misfornøyd. Svært lav kollektivandel er uansett et klart tegn på at tilrettelegging for bruk av kollektivtransport per i dag ikke er god nok for at flertallet skal velge dette transportalternativet.

Spørsmålene i denne delen av sammendraget er utelukkende stilt til de som kjører bil når de skal til/fra Risøy.

Spørsmålet respondentene svarte på var «Hvordan ville din bilbruk til og fra arbeid endret seg dersom du måtte betale følgende sum i parkeringsavgift for garantert ledig plass?». Første kategori var 25 kr per dag, og summen økte med 25 kroner i de påfølgende kategoriene til 100 kr per dag. For hver pris oppgav respondenten om summen ville ført til økt, uendret, litt redusert eller vesentlig redusert bilbruk.

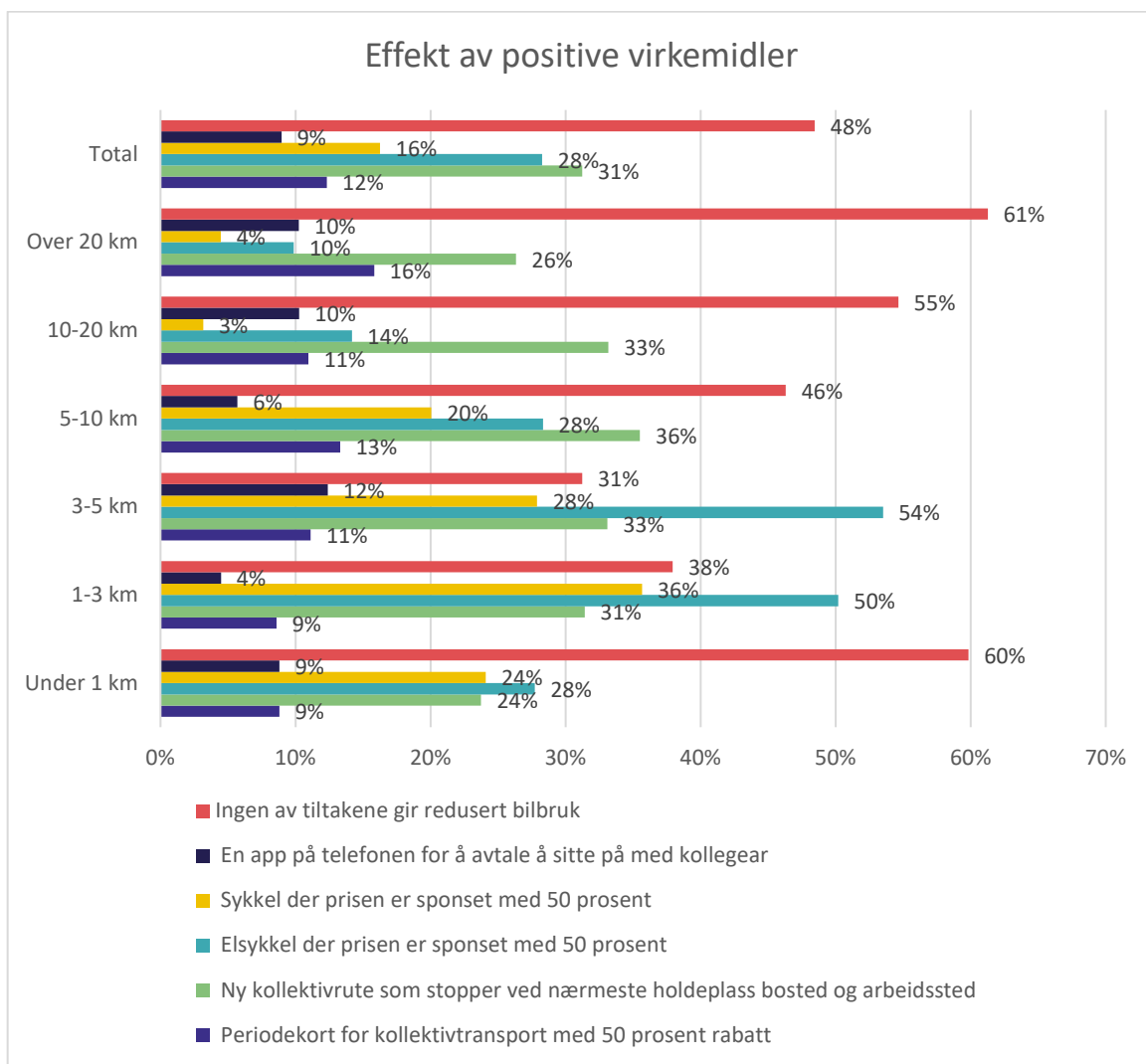
Svarene kodet slik at figuren viser fra hvilket beløp reduksjonen i bilbruk finner sted. Et lite mindretall (1 prosent) oppgir at de ville kjøre oftere bil til/fra arbeid enn i dag, også om prisen for parkering ble satt til 100 kr per dag.



Figur 0-6 Effekt av betalingsparkering blant de som i dag kjører til Aibel Haugesund etter transportmiddelvalgmuligheter

28 prosent oppgav uendret bilbruk uavhengig av prisnivå, mens 32 prosent av bilistene ikke visste hvordan de ville tilpasse seg en eventuell innføring av betaling for parkering på Risøy. 24 prosent av alle bilister svarte at de ville redusere bilbruken allerede om prisen ble satt til 25 kr per dag. En doubling av prisen til 50 kroner per dag ville ført til redusert bilbruk blant ytterligere 12 prosent av bilistene. En økning av prisen utover dette ville kun ført til reduksjon i bilbruk blant ytterligere 4 prosent av bilistene. De som ikke har alternative transportmidler enn bil oppgir i langt større grad uendret bilbruk (37 prosent) eller usikkerhet (41 prosent) som svar på hvordan de kommer til å tilpasse seg innføring av parkeringsavgifter, og tiltaket gir langt mindre effekt i denne gruppen. Respondenter som også har kollektivtransport som alternativ oppgir i noe større grad at de kommer til å redusere bilbruken, mens det er et klart skille til dem som også kan gå eller sykle. I denne gruppen har innføring av parkeringsavgift vesentlig større effekt.

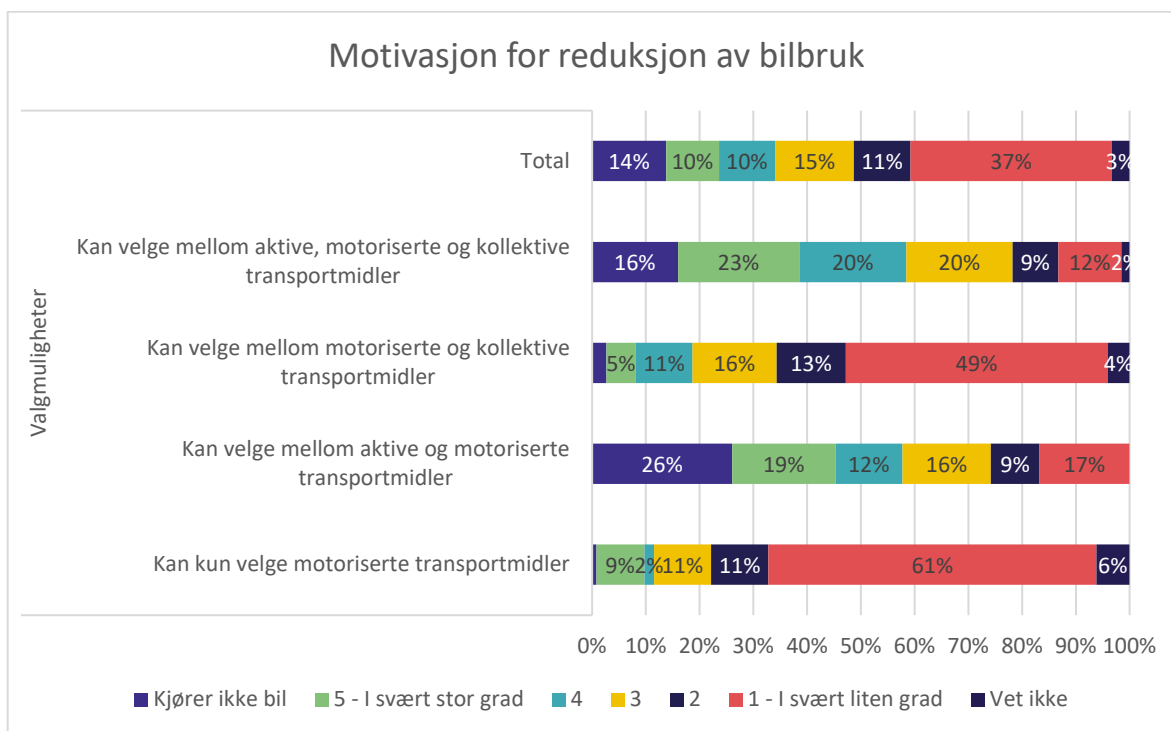
De i utvalget som kjører bil til Risøy ble spurt om å vurdere tiltakene 50 prosent rabatt/sponsing av periodekort for kollektiv, sykkel og elsykkel, samt opprettelsen av en ny direkte kollektivrute mellom holdeplass bosted og arbeidssted og app for å avtale samkjøring med kollegaer, etter i hvilken grad de ville bidratt til redusert bilbruk. Hvert tiltak ble vurdert på skalaen fra 1 (i svært liten grad) til 5 (i svært stor grad) som i figurene er kodet om slik at 4 og 5 vil si at tiltaket gir effekt, mens 3 og lavere verdi gir ingen effekt. I tillegg viser figuren andelen bilister som oppgir at ingen av disse tiltakene ville gitt effekt.



Figur 0-7 Vurdering av effekten til positive tiltak for reduksjon i bilbruk etter avstand mellom bosted og Risøy

48 prosent oppgir at ingen av de fem vurderte tiltakene hadde bidratt til reduksjon i bilbruk på reisen til/fra arbeid. Etablering av en kollektiv rute med stopp nærmeste holdeplass bo- og arbeidssted er det tiltaket som flest oppgir ville bidratt til redusert bilbruk. Dette gjelder for 31 prosent av alle som kjører bil til/fra arbeid. 28 prosent av bilistene oppgir at subsidiert elsykkel ville ført til reduksjon i bilbruk. Langt færre, kun 16 prosent, oppgir at subsidiert sykkel ville redusert bilbruken. Kun 12 prosent oppgir at periodekort som koster halvparten av dagens pris ville ført til redusert bilbruk. Det minst virkningsfulle av tiltakene er innføring av en samkjøringsapp, 9 prosent oppgav at dette ville ført til en reduksjon i bilbruken.

De fem vurderte tiltakene oppgis å gi høyest effekt blant de som bor 3-5 km unna Risøy. Over halvparten oppgir at elsykkel til halv pris ville ført til redusert bilbruk, en tredjedel svarte tilsvarende for bedret kollektivtilbud, mens også halv pris for vanlig sykkel ville bidratt til reduksjon blant 28 prosent. Deretter øker andelen som oppgir at ingen av tiltakene gir redusert bilbruk med avstand til Risøy.



Figur 0-8 Motivasjon for å redusere egen bilbruk til/fra jobb etter valgmuligheter

Totalt er 20 prosent av utvalget svært motivert eller motivert for å redusere bilbruk til/fra jobb, som vil si at de enten har svart enten «I svært stor» eller «stor grad» på spørsmålet «I hvilken grad er du motivert for å la bilen stå en eller flere dager i uken når du skal til og fra jobb?». Andelen er litt lavere blant menn (19 prosent) og vesentlig høyere blant kvinner (28 prosent). Motivasjonen for redusert bilbruk er lavest blant de som ikke har andre alternativ, etterfulgt av de som kun kan velge mellom bil og kollektiv. Henholdsvis 61 og 49 prosent i disse to gruppene oppgir at de i svært liten grad er motivert for redusert bilbruk. Til sammenligning er det kun 17 prosent blant de som kan velge mellom bil og aktive, og 12 prosent blant de som har alle tre valgmuligheter som svarer det samme. Motivasjon øker med andre ord med reelle valgmuligheter.

1. Innledning

Denne rapporten presenterer resultatene fra en reisevaneundersøkelse som ble gjennomført blant ansatte i Aibel avdeling Haugesund i mai 2021. Bakgrunnen for undersøkelsen er tiltagende trafikale problemer i Haugesund sentrum. Inntrykket er at reiser til og fra Aibel Haugesund på Risøy bidrar til trafikkproblemene fordi trafikken er konsentrert over korte perioder og andelen av ansatte som kjører bil er svært høy. Tidvis er det også utfordrende for ansatte og besøkende å finne ledig parkeringsplasser på Risøy. Av den grunn er det et behov for økt kunnskap om trafikken som skapes av aktiviteten ved Aibel Haugesund og om potensiale for at bilkjøring kan endres til sykling, gange eller reise med buss, noe som kan bidra til mindre kø og samtidig vil lette parkeringsutfordringene på Risøy.

På grunn av tiltak for å unngå spredning av Covid-19-viruset arbeidet mange av respondentene hjemmefra i undersøkelsesperioden, mens andre unngikk å reise med buss. Det er tatt hensyn til dette på spørsmål om transportmiddelvalg til og fra arbeid, men vi er likevel usikre på hvordan disse Covid-tiltakene har påvirket de øvrige svarene. Dette drøftes i rapporten.

I kapittel 2 redegjøres det for metode og datainnsamling, samt at undersøkelsens representativitet vurderes ut fra fordeling av kjønn, alder og bosted i totalpopulasjonen sammenlignet med utvalget. Kapittel 3 gir en oversikt over respondentens tilgang til transportmidler, og på bakgrunn av svarene identifiseres transportvalgmulighetene. I kapittel 4 presenteres transportmiddelfordelingen på undersøkelsesdagen, samt hovedtransportmiddelvalg i hhv. sommer- og vinterhalvåret.

Kapittel 5 gir et innblikk i respondentenes syn på hvordan de mener Aibel Haugesund har tilrettelagt for bruk av bil (parkering), kollektivtransport og sykling/gange (sykkelparkering og garderobefasiliteter). Kapittel 6 fokuserer utelukkende på de som kjører bil til og fra Risøy. Disse får spørsmål om endring i bilbruk dersom det innføres ulike nivå av betalingsparkering, og hvilke positive tiltak som kunne bidratt til redusert bilbruk. Kapitlet avsluttes med en analyse av motivasjonen til å la bilen stå på reisen til/fra jobb.

2. Metode, datainnsamling og representativitet

2.1. Datainnsamling

Datainnsamlingen foregikk som en web-undersøkelse der respondentene ble kontaktet per epost med informasjon om undersøkelsen (bakgrunn, hvem som gjennomfører undersøkelsen, type spørsmål etc.) og med lenke til spørreskjemaet.

Undersøkelsen ble sendt ut første gang om morgenen 12.05.2021 til totalt 2040 unike epostadresser, både fast ansatte og innleide ved Aibel Haugesund. Av disse mottok vi 54 returmeldinger grunnet ugyldig epostadresse. Tas disse bort er undersøkelsen sendt ut til 1986 epostadresser. Om morgenen 19. mai og 25. mai ble det sendt ut påminnelser til de som ikke besvarte i første runde. Senest innleverte svar i utvalget ble mottatt 26. mai på tross av at endelig svarfrist var satt til 28. mai. 68 prosent av svarene ble mottatt innen første purring, 20 prosent innen siste purring og 12 prosent innen undersøkelsen ble avsluttet.

I forkant ble det estimert at skjemaet tok rundt 10 minutter å besvare, og 61 prosent av utvalget besvarte undersøkelsen innen den tid. Ytterligere 18 prosent hadde besvart undersøkelsen innen 15 minutter, mens de resterende (18 prosent) brukte over 15 minutter på besvarelsen. 2,5 prosent av besvarelsene ble aldri fullført. Her er svarene beholdt om de har svart på transportmiddelvalg til/fra arbeid.

Majoriteten av de som mottok undersøkelsen har Aibel Haugesund på Risøy som arbeidssted. Undersøkelsen er utarbeidet med tanke på situasjonen for denne gruppen. Blant de som mottok undersøkelsen var det også et ukjent mindretall som har sitt arbeidsted helt eller delvis andre steder, enten offshore, på Kårstø eller andre landanlegg i Norge. For å skille disse ut ble det først stilt et flervalgs spørsmål om arbeidssted med nevnte avkryssingsmuligheter. Om ikke Aibel Haugesund (Risøy) eller Kårstø ble valgt, ble følgende tekst vist:

«Du må ha Risøy eller Kårstø som arbeidssted for at du skal være i målgruppen til denne undersøkelsen. Om du arbeider ved Kårstø kan enkelte av spørsmålene oppleves som mindre relevant. Jobber du utelukkende offshore eller ved et annet landanlegg i Norge, er du ikke i målgruppen til denne undersøkelsen og sendes til siste spørsmål når du klikker "neste" Om du huket av feil boks kan du gå tilbake til forrige spørsmål og korrigere svaret ditt.»

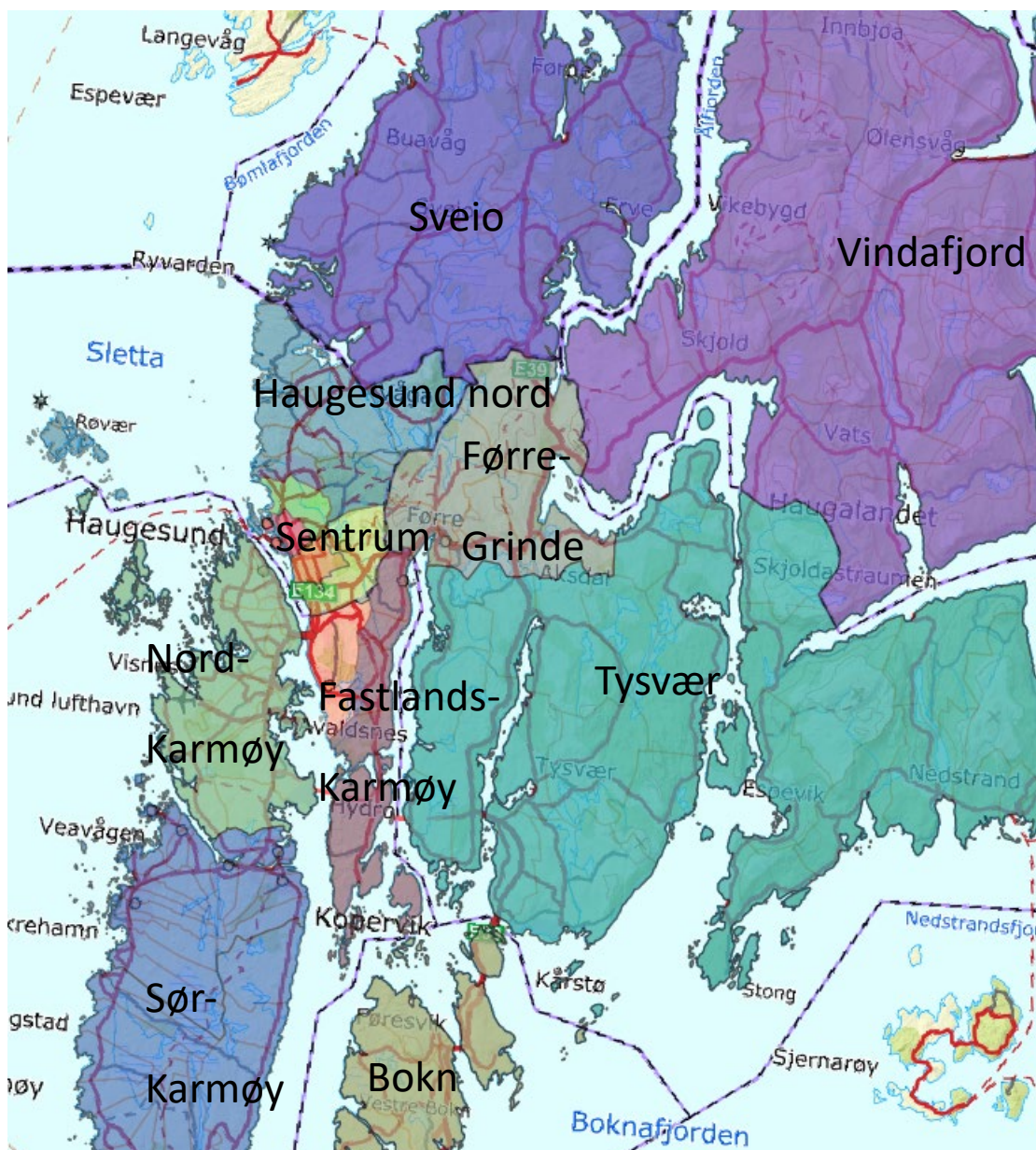
Etter å ha utelatt besvarelser med for få svar (inkludert de som sluses ut av skjemaet) består utvalget av besvarelser fra 859 respondenter, som gir en svarandel på 43 prosent av de 1986 som mottok undersøkelsen.

Vi mottok kun 18 svar blant ansatte med Kårstø som arbeidssted, hvorav 3 som bor i pendlerbolig. Dette er vanligvis for få svar til å generalisere, men blant de 15 som var bosatt i regionen kjørte 14 bil og en motorsykkel til arbeid på undersøkelsesdagen. Vi kan dermed likevel konkludere med at transportmiddelvalget blant ansatte på Kårstø i hovedsak er bil. Denne gruppen utelates i de videre analysene, slik at utvalget videre utelukkende består av ansatte ved Aibel Haugesund som har arbeidssted på Risøy.

2.2. Representativitet

Informasjon om totalpopulasjonen er oversendt som en liste med oversikt over de ansatte etter kjønn, alder og bostedspoststed fra kontaktperson i Aibel Haugesund. Det som skiller denne listen fra epostlisten som ble brukt til utsending av undersøkelsen er at den ikke inkluderer innleid personell.

For å vurdere representativitet etter bosted, brukes den geografiske inndelingen vist i kartet under. Inndelingen er valgt for å få tilstrekkelig antall respondenter i hver geografisk sone (minst 50), samtidig som det er en ofte brukt inndeling. En variant av denne inndelingen er blant annet brukt i rapporten «Reisevaneundersøkelse Haugalandet 2011 og 2017» (Bayer 2018).



Figur 2-1 Kart som viser valgt geografisk inndeling av Haugalandet

Tabellen under viser antall ansatte fordelt på bosted fra ansattlisten og fra utvalget. Ansattlisten inneholdt kun informasjon om poststed, slik at det ikke var mulig å dele Haugesund inn i tilsvarende soner som benyttes videre i rapporten, fordi alle poststeder heter Haugesund uavhengig av postnummer. De med bostedspostnummer utenfor Haugalandet er kategorisert som pendlere i ansattlisten, mens dette er angitt av spørsmål i skjema om bosituasjon for utvalget. Bosatte i øvrige kommuner på Haugalandet enn Karmøy, Haugesund og Førre-Grinde-delen av Tysvær er kategorisert som bosatt i omegnskommuner på Haugalandet.

Tabell 2-1 Antall ansatte i utvalg og totalpopulasjon etter bosted

Bostad	Ansattliste	Prosent	Utvalg	Prosent
Haugesund Sentrum			89	11%
Haugesund Nord			122	15%
Rossabø-Hemmingstad			79	9%
Sakkestad-Skåredalen			87	10%
Haugesund (sum av bosteder over)	726	43%	377	45%
Fastlands-Karmøy	180	11%	88	10%
Nord-Karmøy	116	7%	57	7%
Sør-Karmøy	292	17%	117	14%
Førre-Grinde	78	5%	61	7%
Omegnskommuner Haugalandet	204	12%	69	8%
Pendler	100	6%	72	9%
Total	1696		841	100%

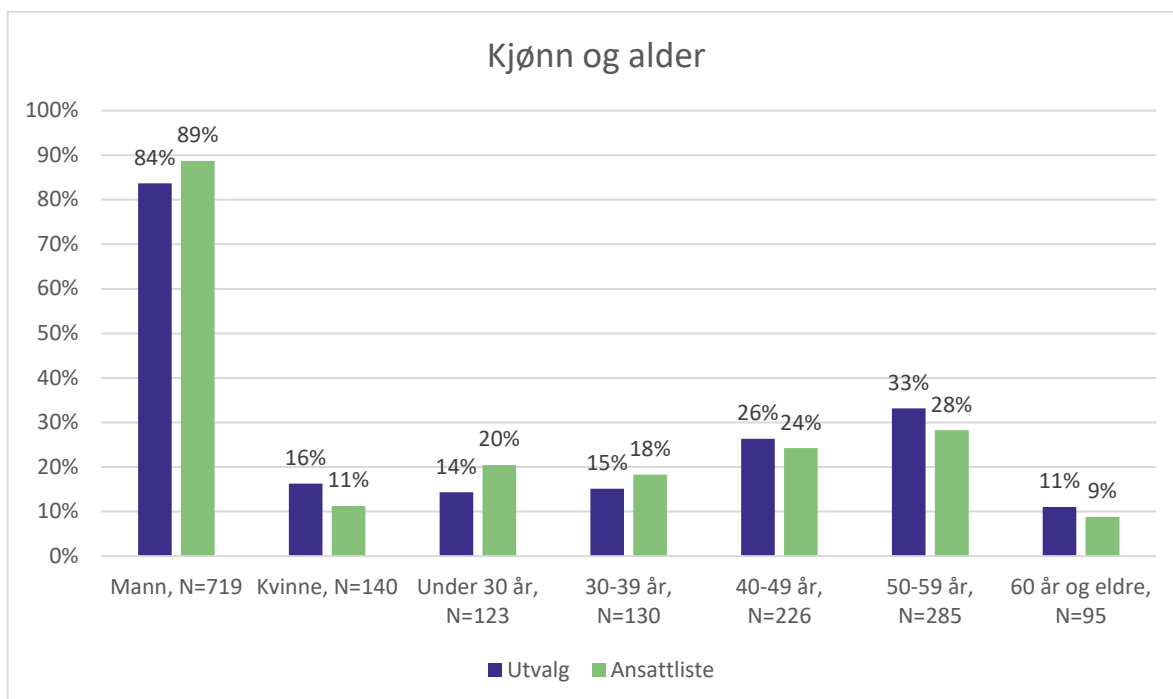
Sammenlignes fordelingen av de ansatte etter bosted i totalpopulasjonen med utvalget, er det kun mindre avvik. I utvalget er bosatte i Haugesund og Førre-Grinde overrepresentert med 2 prosentpoeng. Samtidig utgjør pendlere 9 prosent av utvalget, men kun 6 prosent i ansattlistene. Dette kan forklares med at ansattlisten ikke inkluderer innleid arbeidskraft, samt at innleide i større grad er bosatt andre steder enn på Haugalandet, og bor i pendlerbolig, enn fast ansatte. Bosatte på Sør-Karmøy og i omegnskommuner på Haugalandet er underrepresentert i utvalget med hhv. 3 og 4 prosentpoeng sammenlignet med ansattlisten. Avvikene er såpass lave at det mest sannsynlig ikke er systematisk underrepresentasjon av respondenter i utvalget etter hvor de er bosatt.

Siden utvalgsstørrelsen tillater det, og for å få fram variasjoner i svarfordelinger internt i Haugesund kommune, har vi i de videre analysene valgt å dele Haugesund kommune inn i fire omtrent like store områder etter antall respondenter ved å gruppere bostedspostnummer. Soneinndelingen for sonene Haugesund Sentrum, Haugesund Nord, Rossabø-Hemmingstad, Sakkestad-Skåredalen er vist i kartet under. Her er også lokasjonen til Aibel Haugesund angitt som en fabrikkbygning på Risøy i sonen Haugesund sentrum.



Figur 2-2 Kart som viser valgt geografisk inndeling av Haugesund

Figur 2-3 på neste side viser fordeling av utvalget etter kjønn og alder, samt tilsvarende fordeling i ansattlisten. Ut fra figuren kan vi lese at Aibel Haugesund er en mannsdominert arbeidsplass, der menn utgjør hele 84 prosent av utvalget. Sammenlignet med kjønnsfordelingen fra ansattlisten, der menn utgjør 89 prosent, er andelen menn underrepresentert med 5 prosentpoeng. Også fordelt på alder er det avvik i fordelingen mellom utvalg og ansattlisten, der yngre aldersgrupper er underrepresentert og eldre tilsvarende overrepresentert.



Figur 2-3 Kjønn- og aldersfordeling i utvalget og fra ansattlisten.

For å unngå skjevheter i svarfordelingene som presenteres i de påfølgende kapitlene på grunn av overrepresentasjon av kvinner og eldre i utvalget, har vi utarbeidet en vekt som både korrigerer for kjønn og alder. Når vektene benyttes, blir kjønns- og aldersfordelingen i utvalget identisk med fordelingen fra ansattlisten i figur 2-3. Tabellen under viser vekt-koeffisienten for de ulike aldersgruppene. I grove trekk illegges svarene fra menn under 40 år større vekt, mens svarene fra menn over 60 år og kvinner over 30 år vektas ned.

Tabell 2-2 Vekt-koeffisienter etter kjønn og aldersgrupper.

	Mann	Kvinne
Under 30 år	1,52	0,99
30-39 år	1,30	0,85
40-49 år	0,97	0,66
50-59 år	0,92	0,51
60 år og eldre	0,80	0,71

3. Tilgang til transportmiddel og valgmuligheter for reisen til og fra arbeid

Formålet med dette kapitlet er å avdekke hvilke valgmuligheter de ansatte ved Aibel Haugesund har når de velger transportmiddel på reisen til og fra arbeid. Dette avhenger blant annet av hvilke transportmidler som er til disposisjon, hvorvidt det er satt opp kollektivtilbud fra bostedet mot Haugesund, og avstand mellom bo- og arbeidssted. Sistnevnte fordi muligheten for å gå eller sykle reduseres med økende avstand.

3.1. Tilgang til transportmidler

Respondentenes tilgang til transportmidler ble avdekket gjennom et dobbelt matrisespørsmål der de skulle krysse av for hvorvidt de disponerer transportmidlene fossilbil, elbil, moped/MV/ATV, sykkel, elsykkel og annet og bruker dem til/fra arbeid (figur 3-1).

Hvilke kjøretøy (i brukbar stand) disponerer du og hvilke bruker du på arbeidsreisen?

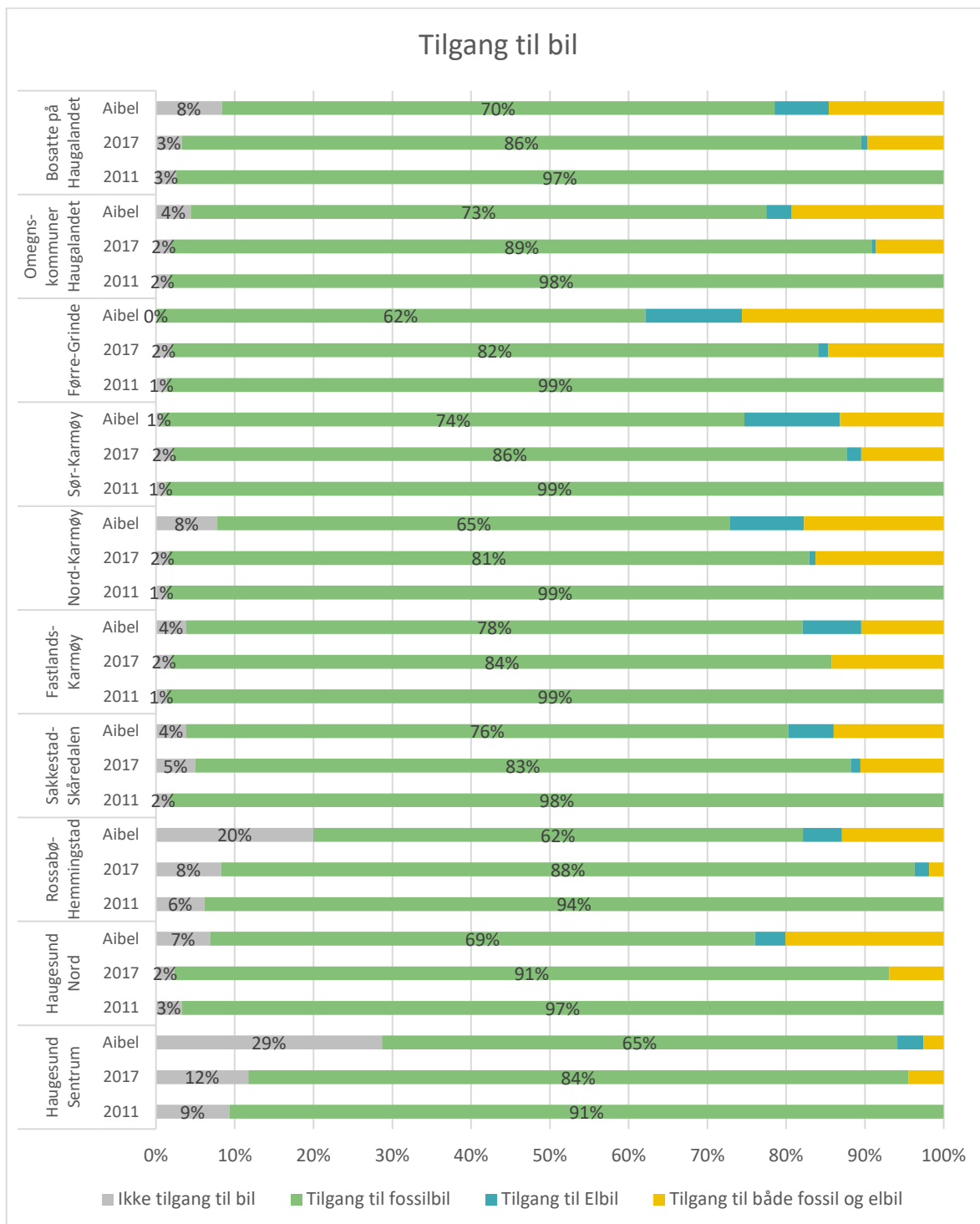
	Disponerer	Bruker til/fra arbeid
Fossilbil (bensin, diesel eller hybrid)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elbil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Moped/Mopedbil/ATV/Motorsykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elsykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Figur 3-1 Spørsmål om tilgang til transportmidler, slik det ble stilt i web-skjema

Dette spørsmålet fungerte dårlig, da mange ikke oppdaget skillet mellom raden «disponerer» og «bruker til/fra arbeid». Sammenlignes transportmiddeltilgang i utvalget med yrkesaktive fra RVU Haugalandet 2017 (Bayer 2018) er det tydelig at mange kun har oppgitt de transportmidlene de bruker til/fra arbeid, og ikke alle de disponerer. Vi har korrigert i ettertid, slik at de som har krysset av for bruk av transportmiddel også får kryss på disponerer.

Måten spørsmålet ble stilt på gjorde også at det ikke var mulig å legge inn en validering som sikrer at respondentene svarte før de klikket seg videre til neste spørsmål. Dette har bidratt til at dette spørsmålet i større grad er ubesvart. Der det er mulig å avdekke transportmiddeltilgang gjennom svar på transportmiddelvalg til/fra arbeid, har vi gjort dette.

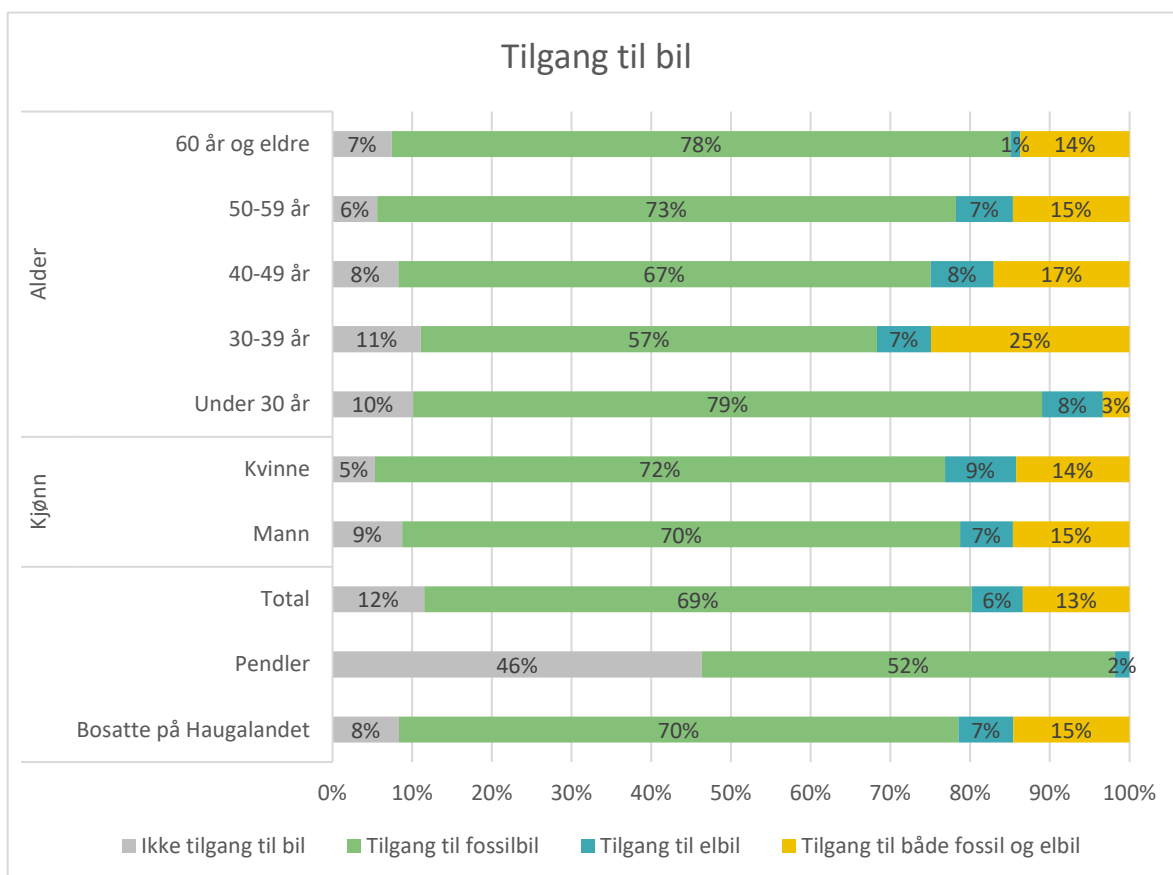
Korrigeringsene gjør at bruk av transportmidler til/fra arbeid er korrekt, mens disponering av transportmidler i flere tilfeller kun avdekkes om det blir brukt på reisen til/fra arbeid.



Figur 3-2 Tilgang til fossil- og elbil etter bosted blant ansatte i Aibel og yrkesaktive på Haugalandet i 2011 og 2017 (Kilde RVU Haugalandet 2017)

I 2017 oppgav 97 prosent av de yrkesaktive på Haugalandet at de disponerer bil, uendret fra 2011. 11 prosent disponerte også elbil. Blant ansatte i Aibel Haugesund som er bosatt på Haugalandet, oppgir 92 prosent at de disponerer bil, mens 22 prosent av disse disponerer elbil. Andelen yrkesaktive som disponerer elbil på Haugalandet er med andre ord fordoblet fra høsten 2017 til våren 2021, mens andelen som kun disponerer elbil er sjudoblet.

De som ikke disponerer bil, er i hovedsak bosatt sentralt i Haugesund, enten i Haugesund sentrum eller Rossabø-Hemmingstad. Fra RVU Haugalandet utgjorde denne gruppen 12 prosent blant bosatte i Haugesund sentrum og 8 prosent blant bosatte i Rossabø-Hemmingstad, som er en økning på hhv. 3 og 2 prosentpoeng fra 2011-undersøkelsen. Tilsvarende andel blant ansatte i Aibel Haugesund var hele 29 og 20 prosent. Høyst sannsynlig er det en betydelig andel i disse to gruppene som disponerer bil, men sjelden/aldri bruker den på reisen til/fra arbeid. På Haugalandet for øvrig disponerer over 96 prosent av alle yrkesaktive bil, både blant ansatte i Aibel og RVU Haugalandet.



Figur 3-3 Tilgang til fossil- og elbil blant ansatte i Aibel Haugesund etter kjønn, alder og bosituasjon.

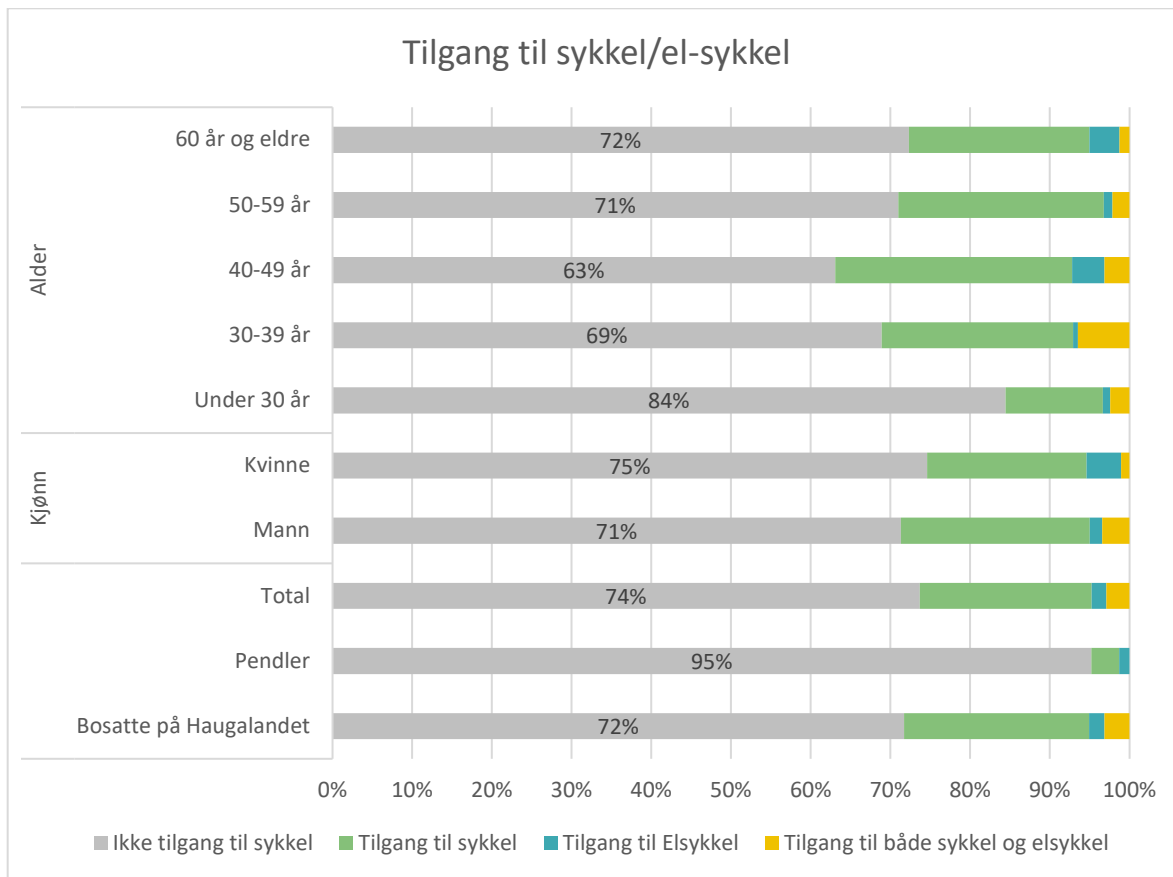
Det er først og fremst de som bor i pendlerbolig som oppgir at de ikke disponerer bil når de oppholder seg i regionen, hele 46 prosent. Denne gruppen er holdt utenfor i alders- og kjønnsfordelingen. 9 prosent av alle menn og 5 prosent av alle kvinner ansatt i Aibel og bosatt på Haugalandet disponerte ikke bil. Fordelt etter alder er det de under 40 år som i minst grad disponerer bil, 11 prosent i aldersgruppen 30-39 år og 10 prosent i aldersgruppen under 30 år. Blant de over 40 år er det mellom 6 og 8 prosent som ikke disponerer bil. Andelen som disponerer elbil er høyest i aldersgruppen 30-39 år, der 32 prosent disponerer elbil. Blant de under 30 år er tilsvarende andel kun 11 prosent. Det er ingen kjønnsforskjeller i andelen som disponerer elbil.



Figur 3-4 Tilgang til sykkel- og elsykkel etter bosted blant ansatte i Aibel og yrkesaktive på Haugalandet i 2011 og 2017 (Kilde RVU Haugalandet 2017)

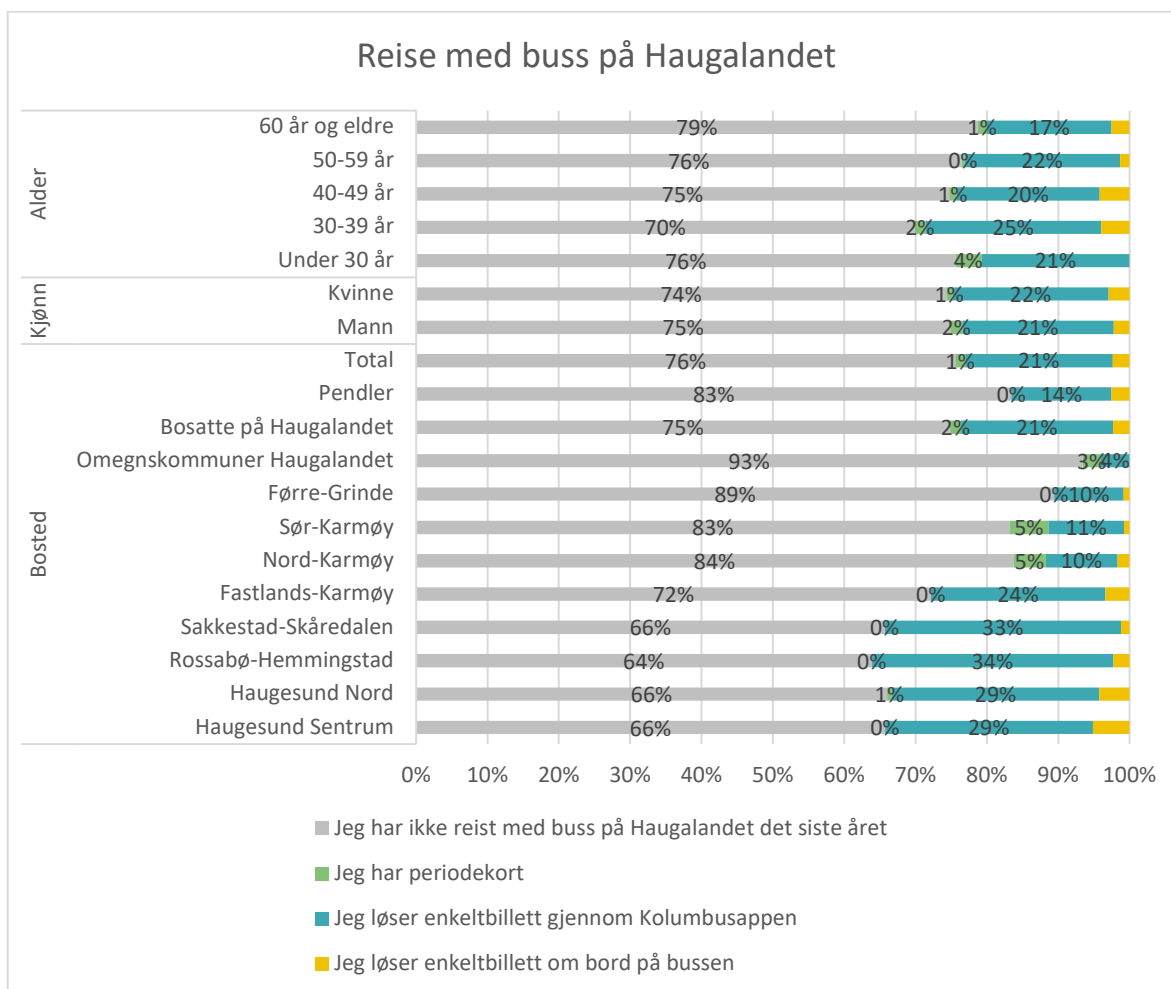
Figuren over var ment å vise andelen som disponerer/ikke disponerer sykkel/elsykkel blant ansatte i Aibel Haugesund, sammenlignet med tilsvarende fordeling blant yrkesaktive på Haugalandet generelt. Fra RVU Haugalandet oppgav 82 prosent av yrkesaktive på Haugalandet at de disponerer sykkel i 2017, marginalt ned fra 83 prosent i 2011. Tilsvarende andel blant ansatte i Aibel og bosatt på Haugalandet var kun 28 prosent. Det ser dermed ut til at figuren stedet illustrerer at spørsmålet om disponering av transportmidler først og fremst fanger opp de som faktisk bruker det aktuelle

transportmiddelet til/fra arbeid og det er sannsynligvis mest korrekt å bruke fordelingen fra RVU 2017 som et anslag for andelen som disponerer sykkel blant ansatte ved Aibel Haugesund. Andelen som disponerer elsykkel virker sammenlignbar mellom RVU Aibel og RVU Haugalandet 2017.



Figur 3-5 Sykling blant ansatte i Aibel Haugesund etter kjønn, alder og bosituasjon.

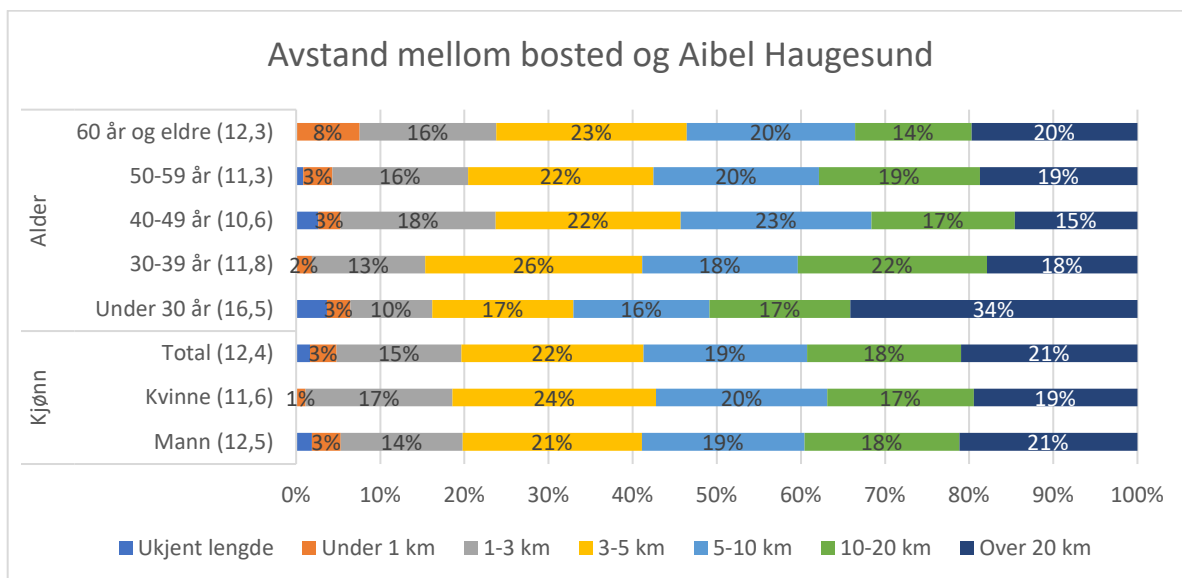
Figuren over gir heller oversikt over andelen som aldri sykler til/fra arbeid enn andelen som ikke disponerer sykkel. 95 prosent av pendlerne oppgir at de ikke disponerer sykkel i regionen. I likhet med figur 3-3 holdes pendlerne utenfor i kjønns- og aldersfordelingen. De som i minst grad har tilgang til sykkel (evt. i minst grad sykler til arbeid) er aldersgruppen under 30 år. De påfølgende aldersgruppene, 30-39 år og særlig 40-49 år, er de høyest andel har tilgang til sykkel og elsykkel.



Figur 3-6 Bruk av buss på Haugalandet blant ansatte i Aibel Haugesund

76 prosent av utvalget hadde ikke reist kollektivt på Haugalandet det siste året, 75 prosent blant bosatte og 83 prosent blant de som bor i pendlerbolig. Andelen som har reist kollektivt det siste året er høyest blant bosatte i Haugesund kommune, mellom 34-36 prosent avhengig av bostedsbydel. På den andre enden av skalaen finner vi bosatte i omegnskommunene på Haugalandet, her oppgav kun 7 prosent at de hadde brukt kollektivtransport det siste året. Svært få ansatte ved Aibel Haugesund har periodekort for kollektivtransport, noe som kjennetegner daglig bruk. I all hovedsak var disse bosatt på Karmøy. Det er ingen signifikante kjønnsforskjeller i bruk av kollektivtransport i utvalget, mens aldersgruppen 30-39 år er de som i størst grad har brukt kollektivtransport det siste året. Svarene på dette spørsmålet om kollektivbruk er trolig noe påvirket av Covid-19-restriksjoner, siden ett av tiltakene var en anbefaling om å ikke bruke kollektivtransport dersom det eksisterer alternative transportmåter.

3.2. Avstand mellom bo- og arbeidssted



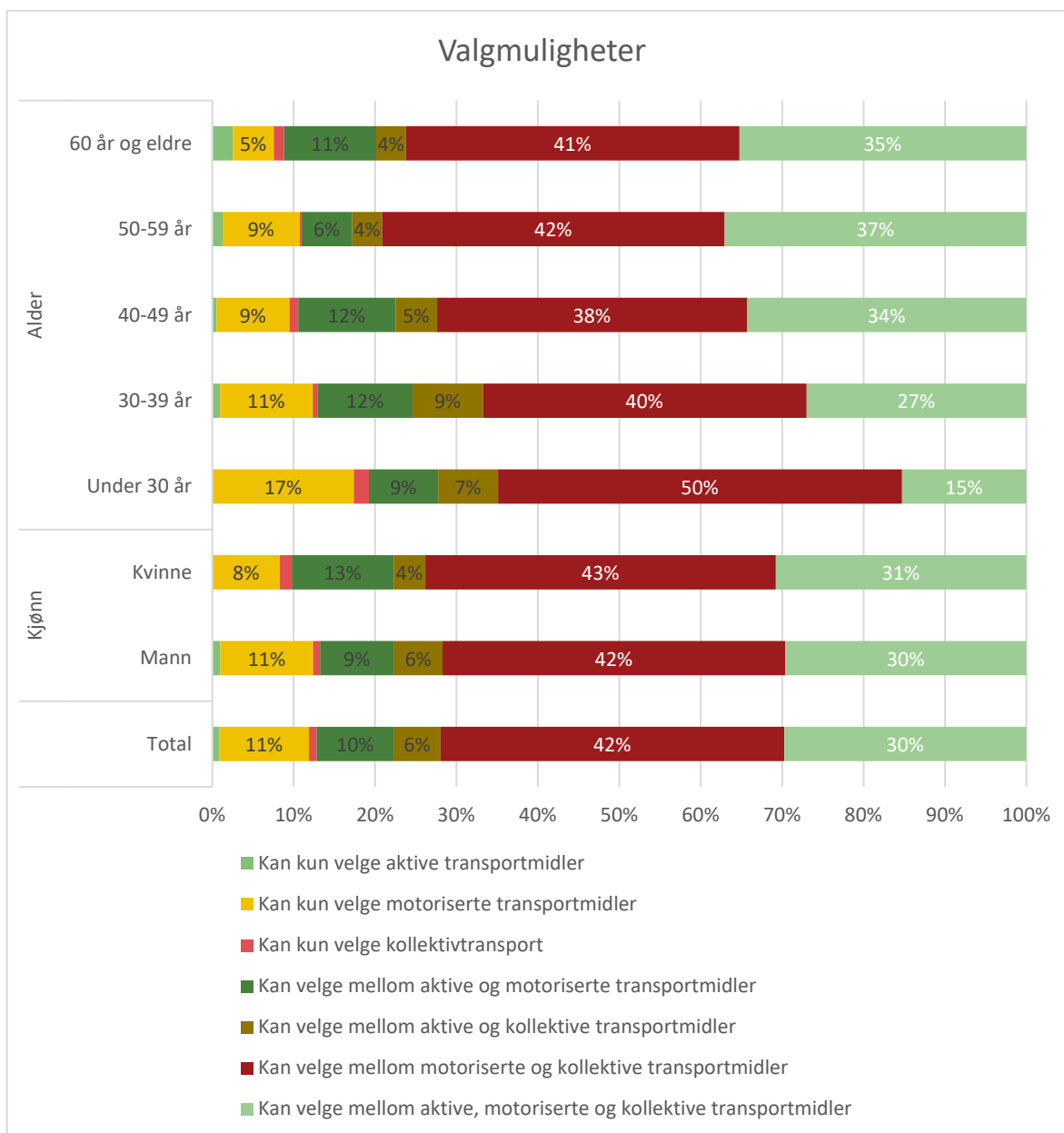
Figur 3-7 Fordeling av utvalget fordelt på kjønn og alder etter avstand mellom bosted og Aibel Haugesund (gjennomsnittslengde for gruppen i parentes)

Figuren over viser fordelingen av ansatte ved Aibel Haugesund som er bosatt på Haugalandet etter avstand fra bosted til Risøy. Rundt 40 prosent av de ansatte er bosatt slik at avstanden til Risøy er 5 km eller kortere. Dette er en avstand de fleste er fysisk i stand til å gå eller sykle daglig.

Aldersgruppen under 30 år har signifikant lengre reisevei enn øvrige aldersgrupper, med en snittlengde på 16,5 km mot total snittlengde på 12,4 km. Kvinner er bosatt i snitt 0,9 km nærmere Risøy enn menn.

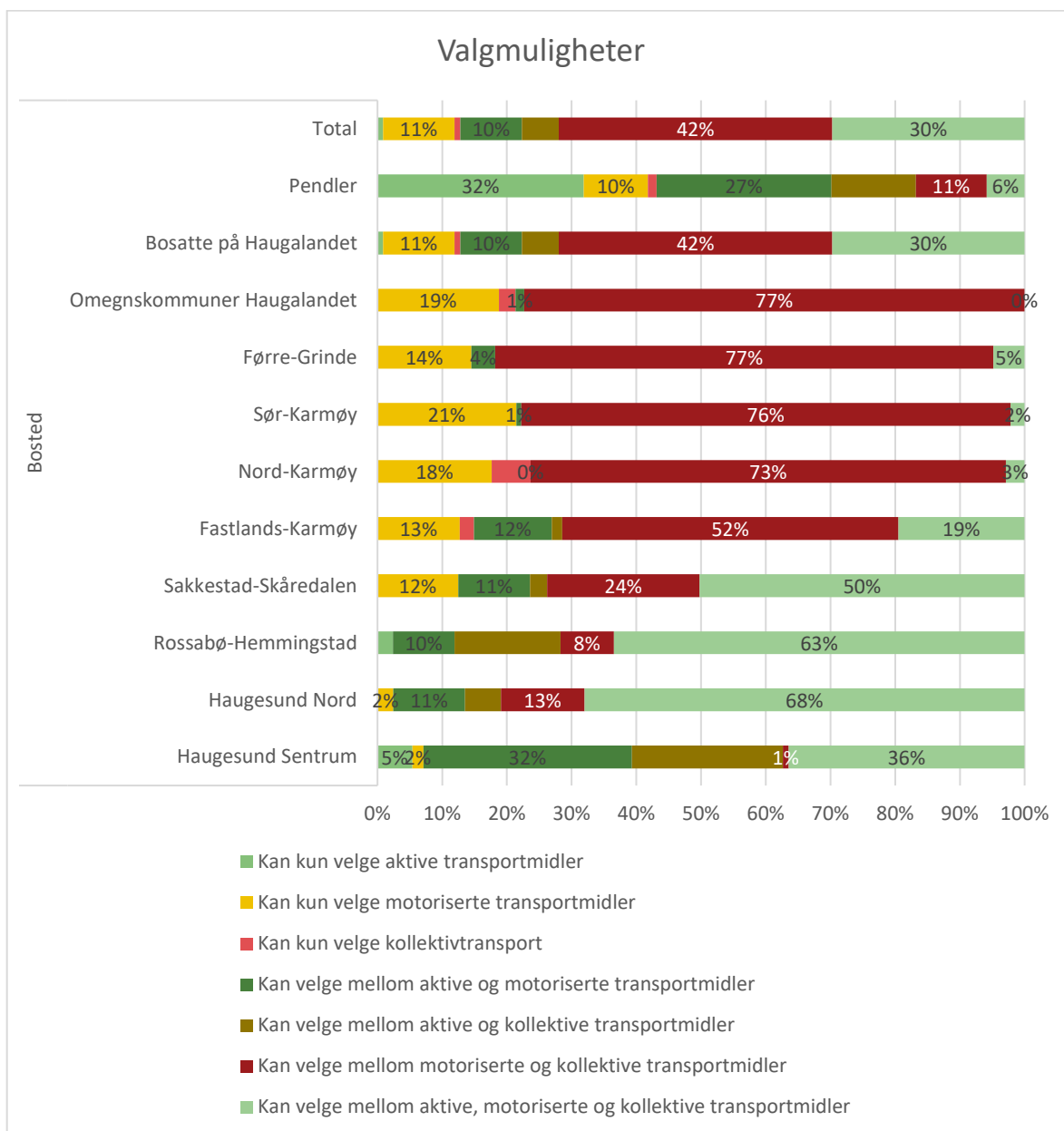
3.3. Muligheter for å velge reisemiddel

De ansattes valgmuligheter er identifisert ut fra tilgang til transportmidler, avstand mellom bo- og arbeidssted, og reisetid med kollektivtransport. I tillegg har vi sett på faktisk transportmiddelvalg, for å sikre at valgte transportmiddel er inkludert i valgmulighetene. Alle som er bosatt kortere enn 5 km unna Risøy antas å ha gange eller sykling som en valgmulighet. I tillegg vil de som oppgir at de går eller sykler ha denne muligheten selv om de bor over 5 km unna. Alle som disponerer bil, moped/mc/ATV vil få motoriserte transportmidler som valgmulighet, mens alle som har angitt reisetid med kollektivtransport eller oppgitt bruk av kollektivtransport har fått denne lagt til som valgmulighet.



Figur 3-8 Valgmuligheter for reisen til/fra arbeid blant ansatte ved Aibel Haugesund etter kjønn og alder.

Den gruppen som ikke har andre valgmuligheter og kun kan velge motoriserte transportmidler er det vanskeligst å få til å redusere bilbruken. Også de som kun kan velge mellom motoriserte og kollektive transportmidler vil som regel foretrekke motoriserte transportmidler. Utvalget har omtrent lik fordeling i valgmuligheter om det fordeles etter kjønn og alder, med unntak av aldersgruppen under 30 år. Fordi denne gruppen bor lenger unna Aibel Haugesund enn de øvrige aldersgruppene (figur 3-7) har færre i denne gruppen aktive transportmidler (gange eller sykling) som valgmulighet.



Figur 3-9 Valgmuligheter for reisen til/fra arbeid blant ansatte ved Aibel Haugesund etter bosted.

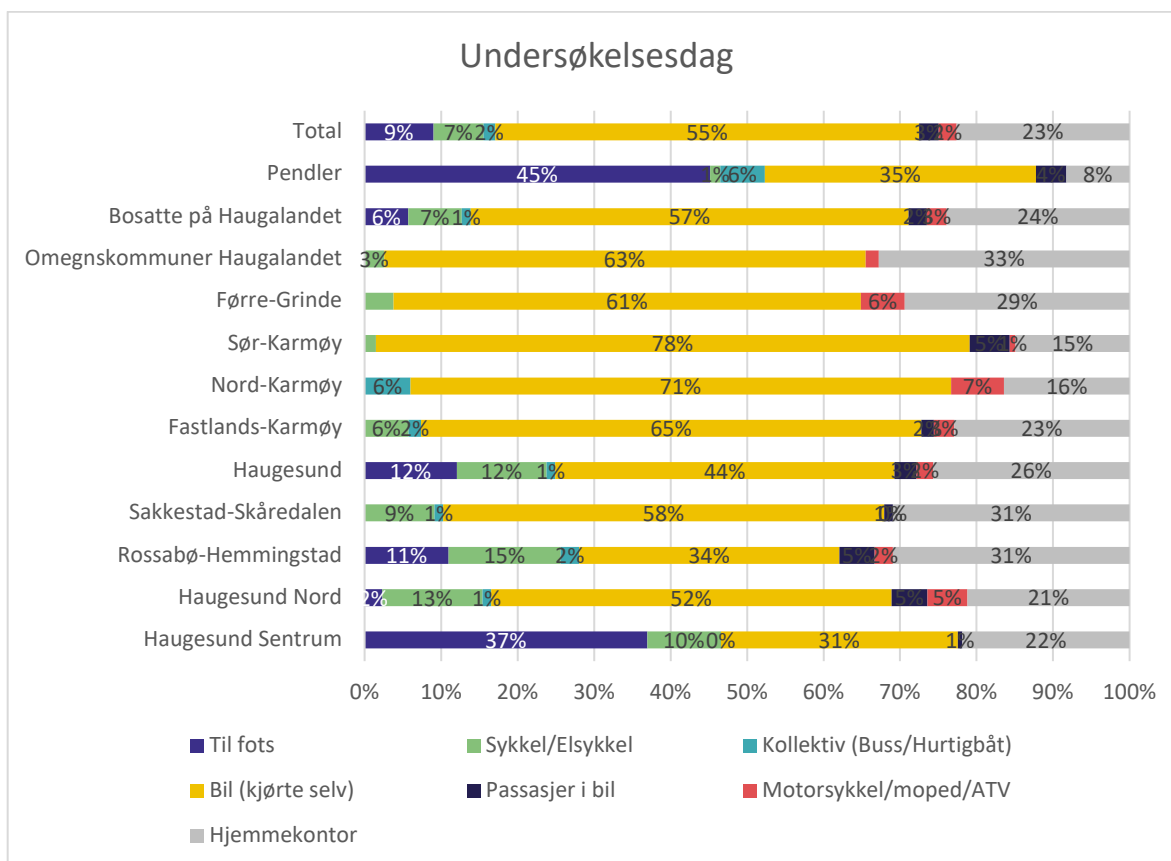
Bosatte i Haugesund kommune har flest valgmuligheter og dermed enklest anledning til å velge andre transportmidler enn bil. Gruppene som oftest velger bil, (de som har det som eneste alternativ og de som kan velge mellom motorisert og kollektiv), utgjør kun 3 prosent av bosatte i Haugesund sentrum, 8 prosent i Rossabø-Hemmingstad, 15 prosent i Haugesund nord og 36 % blant bosatte i Sakkestad-Skåredalen. Denne gruppen utgjør 65 prosent blant bosatte på fastlandsdelen av Karmøy og over 90 prosent blant bosatte på Haugalandet for øvrig.

4. Transportmiddelvalg

Som nevnt innledningsvis var undersøkelsesperioden preget av tiltak for å begrense spredning av Covid-19. Dette påvirker blant annet transportmiddelfordelingen for reisen til/fra arbeid observert på undersøkelsesdagen. 23 prosent svarte at de arbeidet hjemmefra, mens også kollektiv- og bilpassasjerandelen var lavere enn den hadde vært under normale forhold. Spørsmål om transportmiddelvalg er stilt slik at vi både fanger opp effekten av covid-19-tiltakene, hvordan de med hjemmekontor hadde reist, og hvorvidt noen hadde reist annerledes om det ikke hadde vært Covid-19-restriksjoner. I tillegg er det stilt spørsmål om hyppigst brukte transportmiddel for sommer- og vinterhalvåret for å avdekke sesongvariasjoner i transportmiddelfordelingen.

4.1. Transportmiddelvalg undersøkelsesdag

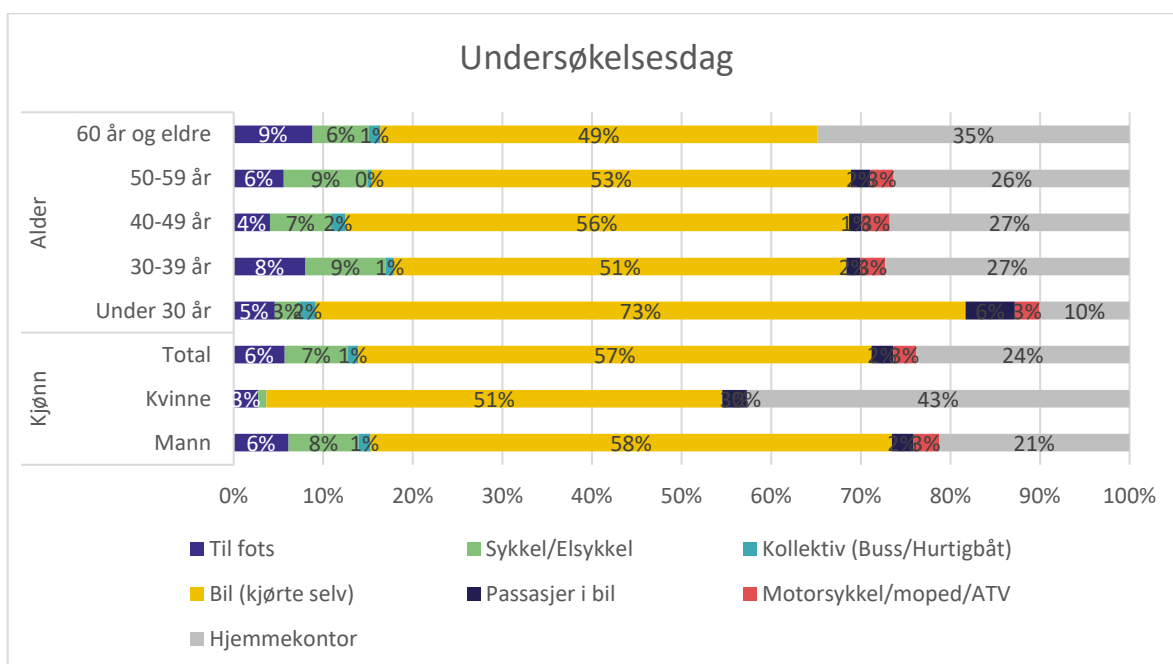
Figuren under viser fordelingen av transportmiddelvalg til arbeid for den dagen undersøkelsen ble gjennomført for utvalget. 9 prosent av de ansatte gikk, 7 prosent syklet, kun 2 prosent brukte buss, 55 prosent var bilfører, 3 prosent bilpassasjer og 2 prosent kjørte MC/moped/ATV. Hele 23 prosent av de ansatte jobbet hjemmefra på undersøkelsesdagen.



Figur 4-1 Transportmiddelfordeling undersøkelsesdag blant ansatte i Aibel Haugesund etter bosted

I forrige kapittel viste vi hvordan muligheten for å velge transportmiddel varierte etter bosted på Haugalandet. Stort sett var det bosatte i Haugesund kommune som bodde nært nok til at gange og sykling var et alternativ. Dette ser vi igjen i transportmiddelfordelingen, majoriteten av de som går

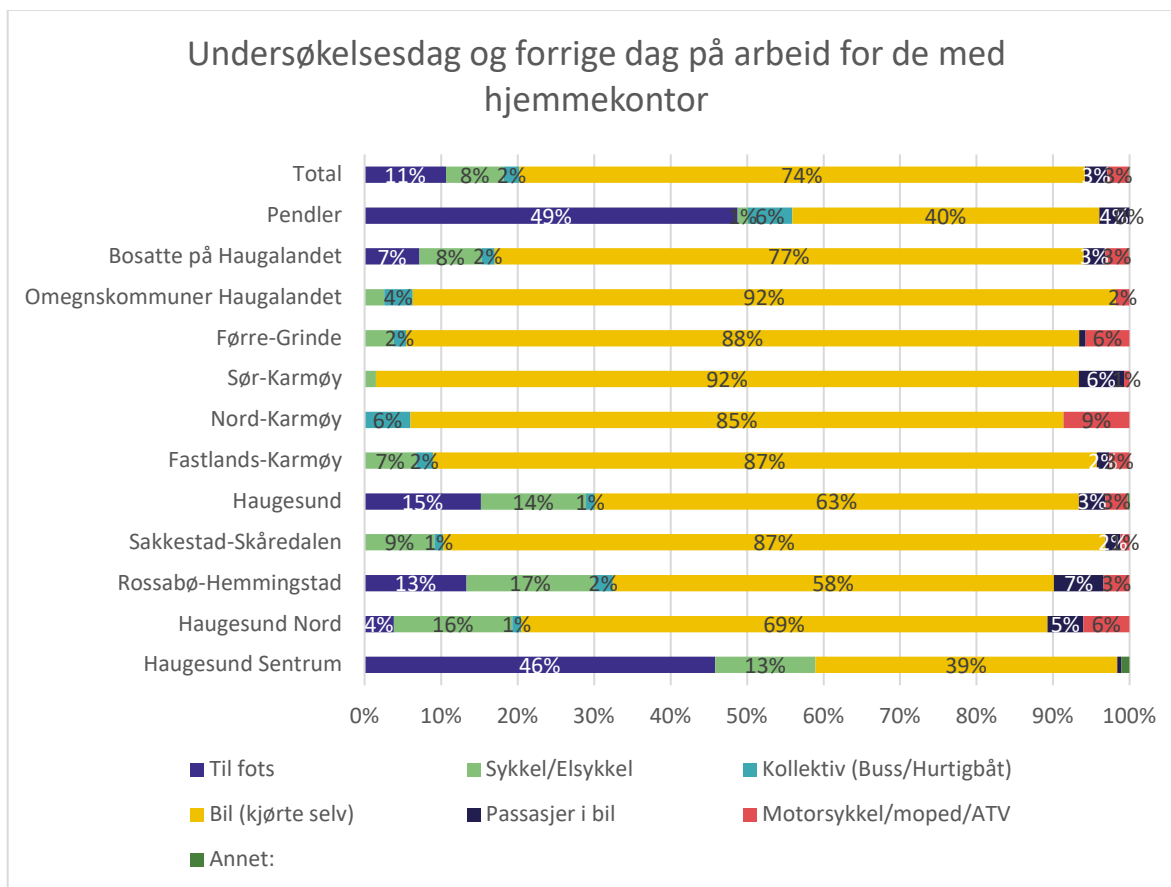
eller sykler på reisen til jobb er bosatt i Haugesund kommune. For pendlere, der en stor del er bosatt i pendlerbolig på Risøy, går 45 prosent til arbeid. Dette er med på å dra den totale til gå-andelen opp fra 6 til 9 prosent. De som bor nærmest Risøy, altså i Haugesund sentrum, er de som i størst grad går eller sykler blant de som er bosatt i regionen. 37 prosent går og ytterligere 10 prosent sykler til arbeid. Bosatte i Rossabø-Hemmingsstad har nest høyest andel som går eller sykler, 11 prosent til fots og 15 prosent som sykler. Blant bosatte i de øvrige delene av Haugesund kommune var det knapt noen som gikk til Risøy, men 13 prosent av de som bor i Haugesund Nord og 9 prosent av de som bor på Sakkestad-Skåredalen syklet til arbeid på undersøkelsesdagen.



Figur 4-2 Transportmiddelfordeling undersøkelsesdag blant ansatte i Aibel Haugesund bosatt i regionen etter kjønn og alder

Andelen som jobbet hjemmefra på undersøkelsesdagen er høyere blant kvinner (43 prosent) og aldergruppen over 60 år (35 prosent) enn totalutvalget (24 prosent) og lavest blant aldersgruppen under 30 år (10 prosent). Gruppen som i størst grad kjørte bil til arbeid, er de under 30 år, hele 73 prosent. Lav andel hjemmekontor og at denne gruppen i snitt har lengre reisevei til arbeid er medvirkende årsaker til dette. Oppsummert er det relativt høy andel som gikk eller syklet og svært få som valgte buss på undersøkelsesdagen, uavhengig av alder. Menn valgte i langt større grad å sykle eller gå (14 prosent) enn kvinner (4 prosent).

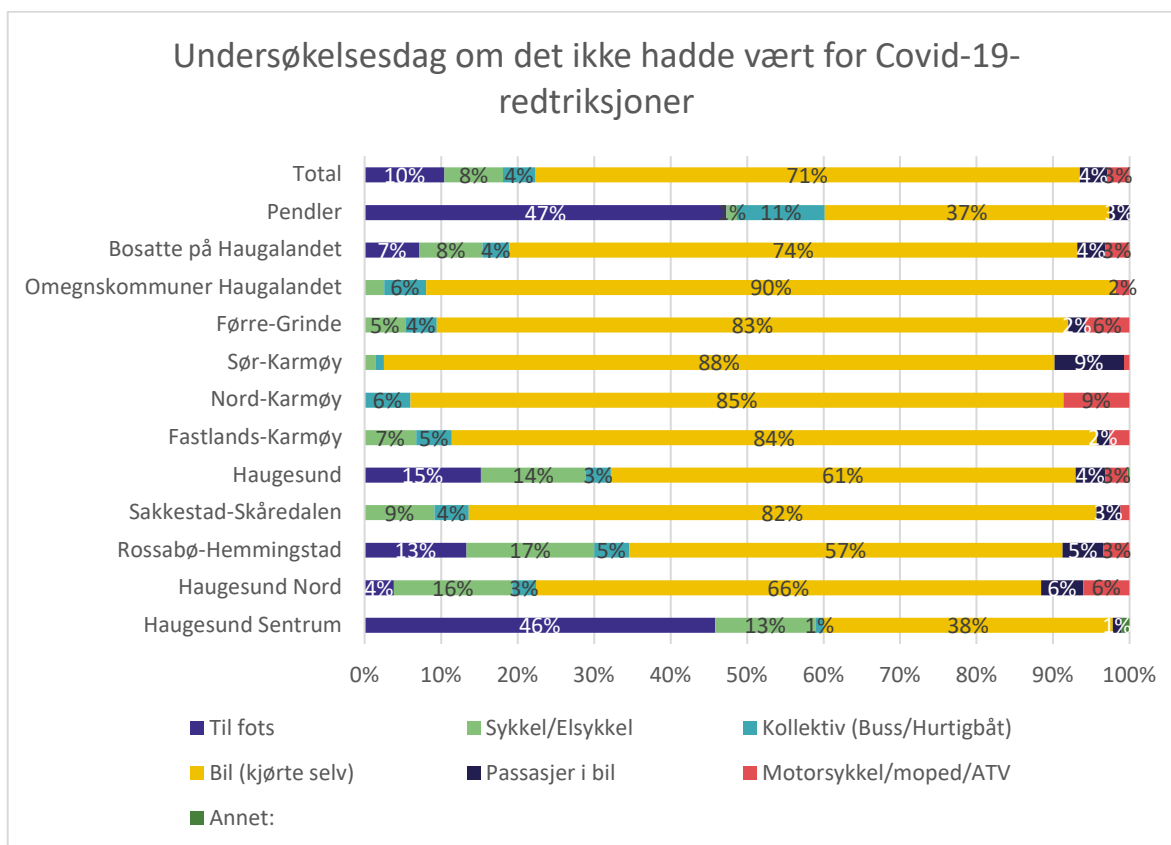
4.2. Transportmiddelvalg undersøkelsesdag og siste arbeidsdag for de med hjemmekontor



Figur 4-3 Transportmiddelfordeling undersøkelsesdag/forrige dag blant ansatte i Aibel Haugesund etter bosted

Erstattes kategorien hjemmekontor med transportmiddel sist gang vedkommende reiste til arbeid, øker andelen som velger å gå fra 9 til 11 prosent, sykkel øker fra 7 til 8 prosent, kollektiv er uendret på 2 prosent, mens bilfører øker fra 55 til hele 74 prosent. Andelen bilpassasjer og moped/MC/ATV er tilnærmet uendret. Så godt som alle (97 prosent) av de som jobbet hjemmefra på undersøkelsesdagen kjørte altså bil på den siste gjennomførte turen til arbeid. Det kan dermed virke som at hjemmekontor er en langt mer attraktiv løsning for de som vanligvis kjører bil til arbeid enn de som velger andre transportformer. En alternativ forklaring kan være at de med stillinger der hjemmekontor er mulig (kontor) i langt større grad velger bil til vanlig enn de som ikke hadde anledning til hjemmekontor.

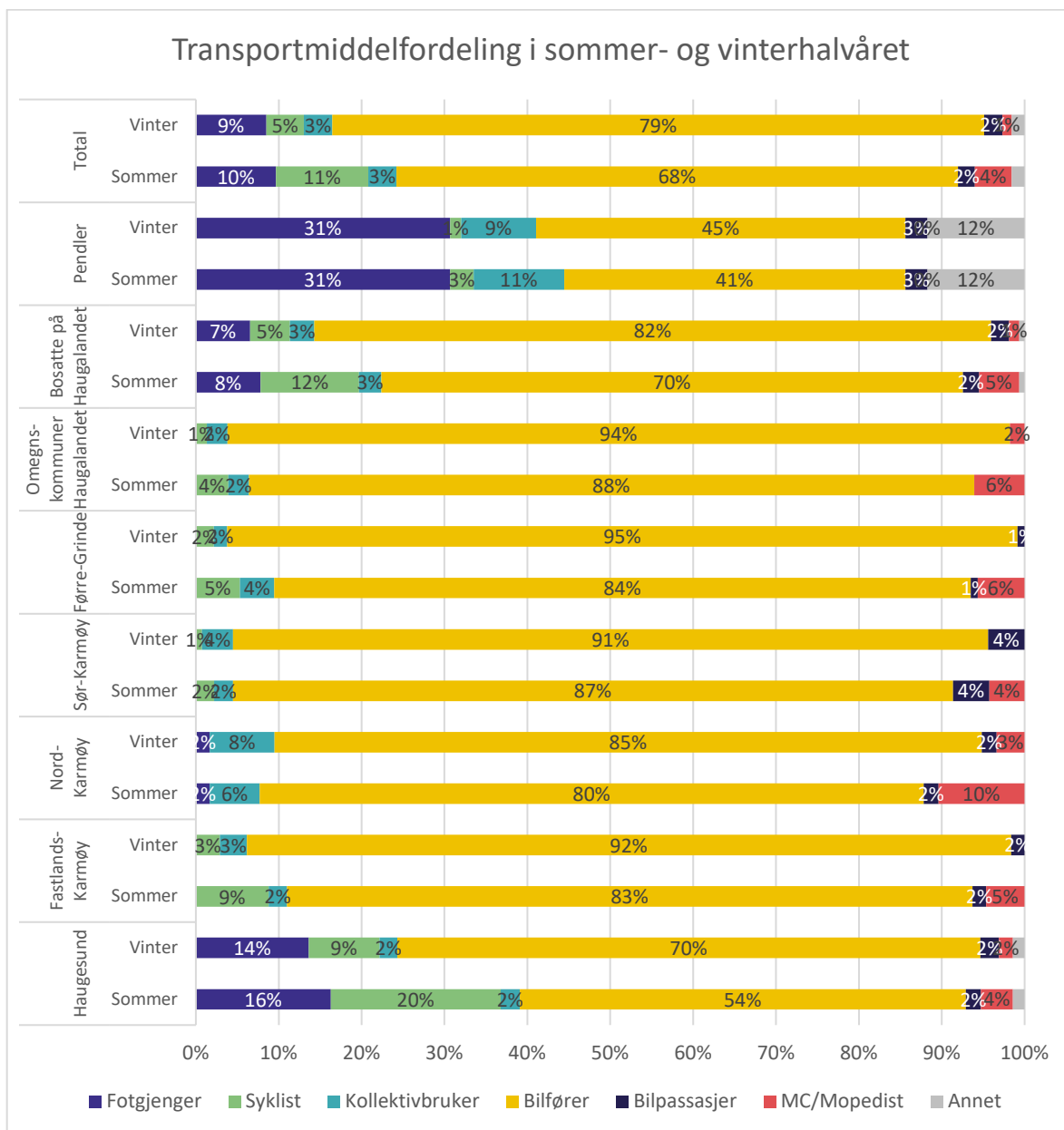
Det kan imidlertid tenkes at transportmiddelfordelingen også er påvirket av anbefalingen om å unngå kollektive transportmidler. Respondentene ble av den grunn spurt om de hadde valgt annet transportmiddel i en normalsituasjon. Figur 4-4 viser transportmiddelfordelingen når det korrigeres for midlertidig endrede transportmiddelvalg som skyldes Covid-19.



Figur 4-4 Transportmiddelfordeling undersøkelsesdag korrigeret for Covid-19-restriksjoner blant ansatte i Aibel Haugesund etter bosted

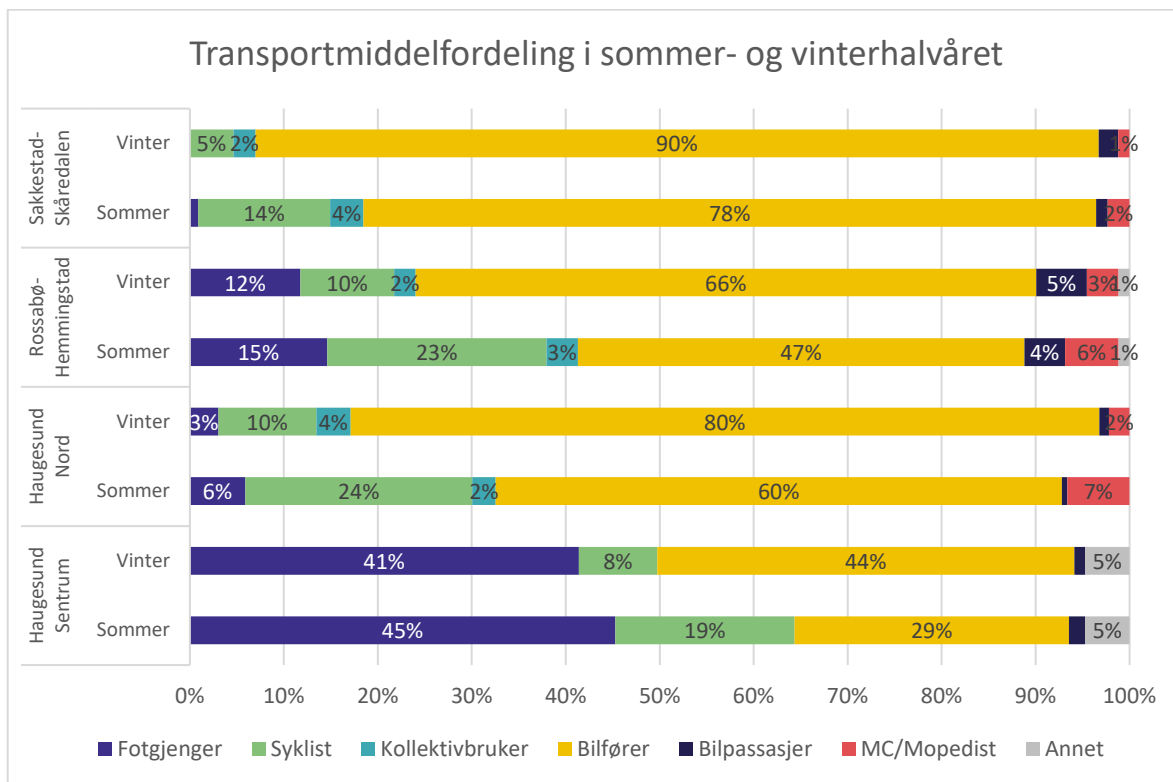
Anbefaling om å unngå kollektive transportmidler påvirket ikke transportmiddelfordelingen for reiser til arbeid på undersøkelsesdagen i nevneverdig grad. Grunnen til dette er at andelen som enten reiser kollektivt eller som bilpassasjer også i en normalsituasjon er svært lav. Andelen som reiser kollektivt, hadde vært 4 prosent i stedet for 2 prosent og andelen bilpassasjer, hadde vært 4 prosent i stedet for 3 prosent. De fleste som ville valgt buss eller å være bilpassasjer om det ikke hadde vært for Covid-19, kjørte i stedet bil på undersøkelsesdagen.

4.3. Transportmiddelvalg i sommer- og vinterhalvåret

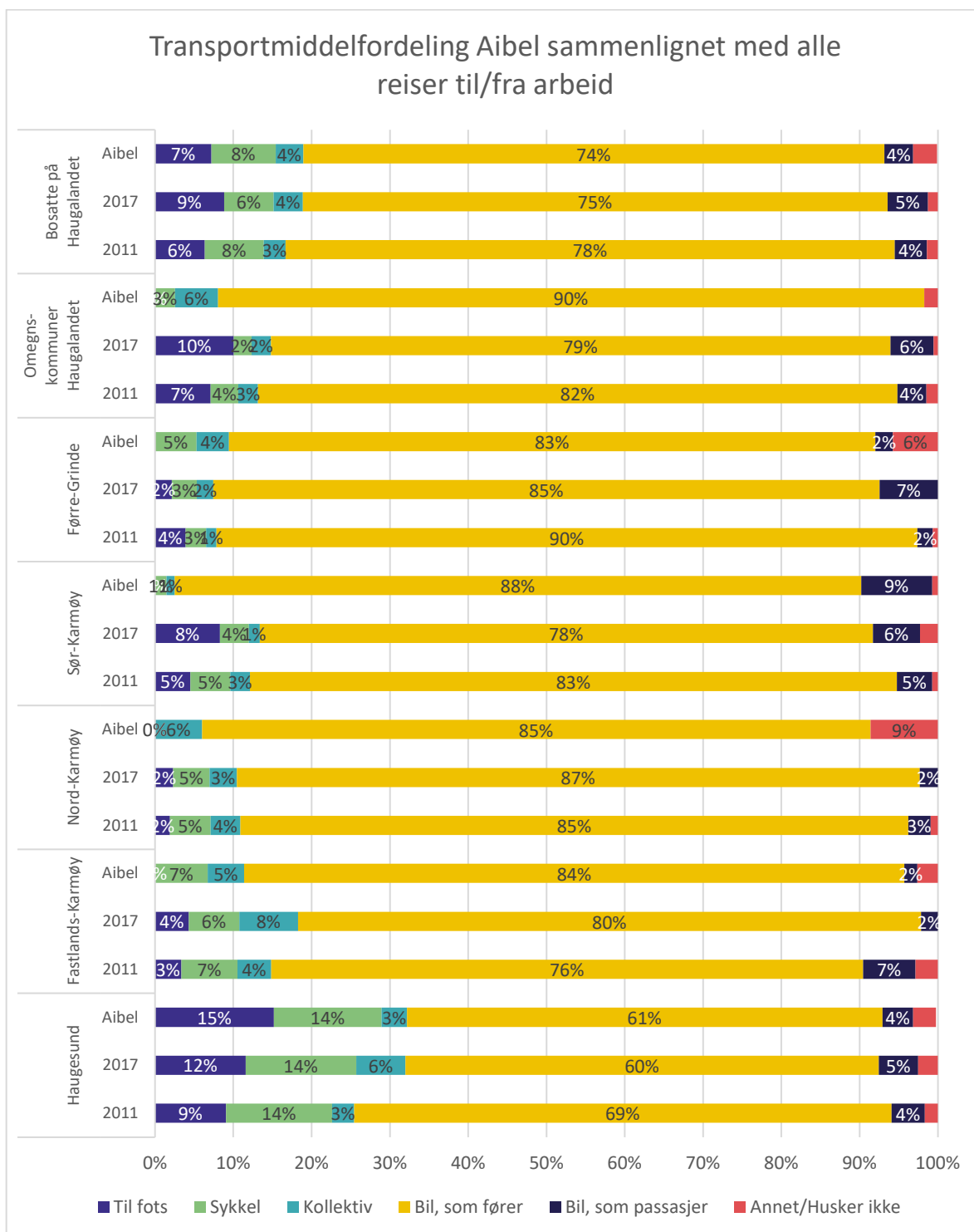


Figur 4-5 Transportmiddelfordeling mest brukte transportmiddel i sommer- og vinterhalvåret blant ansatte i Aibel Haugesund etter bosted

Andelen som kjører bil til jobb på Risøy er 11 prosentpoeng høyere i vinterhalvåret, da 79 prosent er bilfører, enn i sommerhalvåret. Ser en bort fra pendlerne øker forskjellen til 12 prosentpoeng, hele 82 prosent av de som er bosatt på Haugalandet kjører bil til Risøy i vinterhalvåret. Av de som velger annerledes i sommerhalvåret, der majoriteten sykler og nest flest kjører moped/MC/ATV, bytter samtlige over til bil i vinterhalvåret. Dette betyr samtidig at forskjell i transportmiddelfordeling mellom sommer- og vinterhalvåret er størst der andelen som sykler er høyest, som er Haugesund og fastlands-Karmøy. Figur 4-6 viser sesongvariasjonene internt i Haugesund kommune, der en observerer de samme trekkene som i figur 4-5.



Figur 4-6 Transportmiddelfordeling mest brukte transportmiddel i sommer- og vinterhalvåret blant ansatte i Aibel Haugesund etter bosted Haugesund



Figur 4-7 Transportmiddelfordeling for reisen til arbeid RVU Haugalandet og undersøkelsesdag korrigert for Covid-19-restriksjoner blant ansatte i Aibel Haugesund etter bosted

Sammenlignes transportmiddelfordeling for reiser til/fra arbeid fra RVU Haugalandet 2017 med RVU Aibel Haugesund er det kun marginale forskjeller. Fordelt etter bosted på Haugalandet skyldes forskjellene at en sammenligner reiser til en bestemt lokasjon i RVU Aibel Haugesund med snittet av arbeidstedslokasjoner i RVU Haugalandet.

5. Parkeringsforhold og garderobefasiliteter

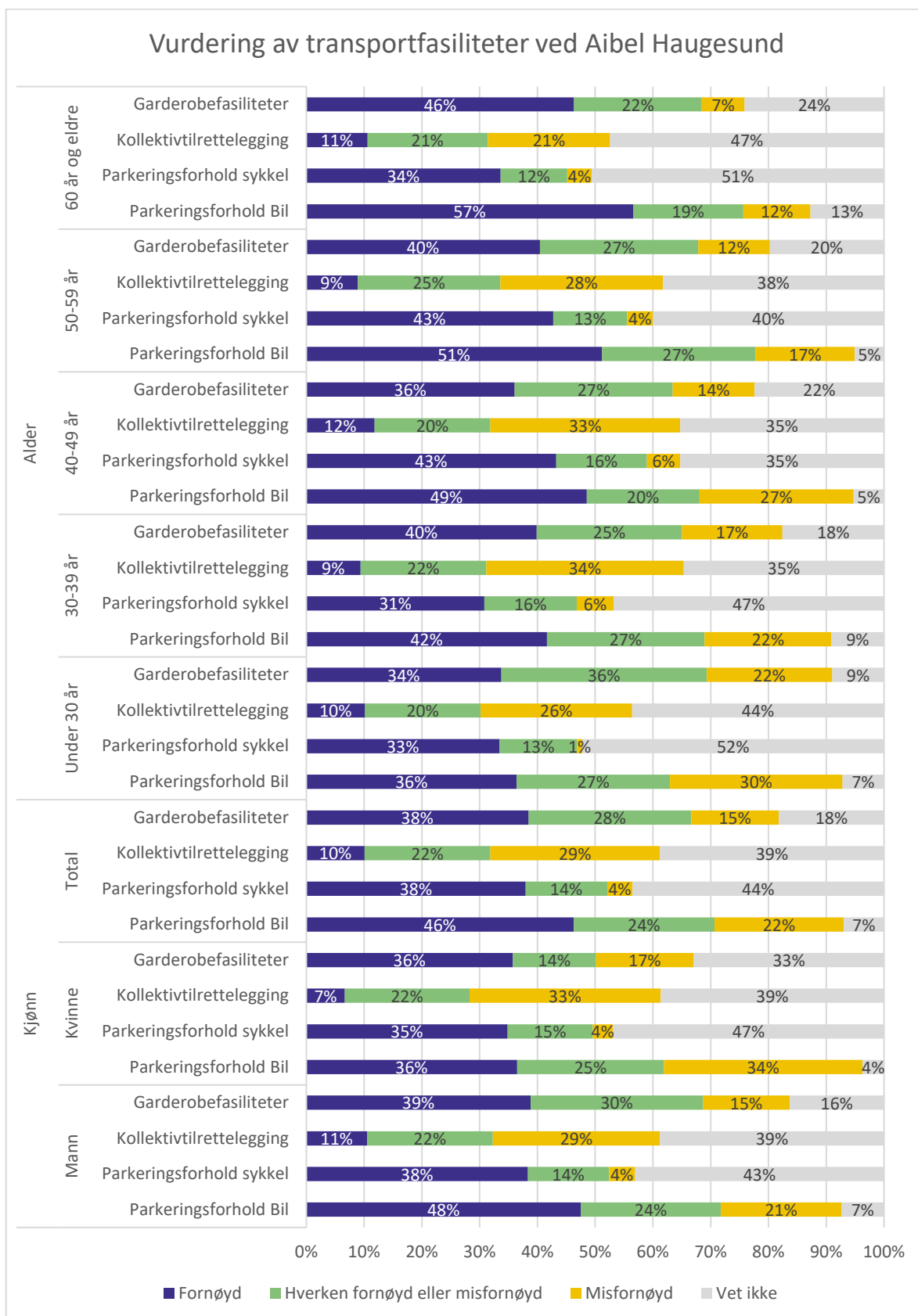
Spørreskjemaet inneholdt spørsmål om hvor fornøyd de ansatte er med ulike transportfasilitetene ved Aibel Haugesund. Hvor godt informert respondentene er om de ulike transportfasilitetene avhenger i stor grad av hvilke transportmidler som benyttes. De som hovedsakelig kjører bil er best informert om parkeringsforhold for bil, mens de som sykler er best informert om parkeringsforhold for sykkel og gjerne også garderobefasilitetene. Samtidig er det slik at hvor fornøyd en er med den enkelte fasiliteten er med på å styre transportmiddelvalget. Bilister er de som er mest fornøyd med parkeringsforholdene for bil, og tilsvarende ser en blant syklister. Også de som er mest fornøyd med tilrettelegging av kollektivtransport, er de som faktisk reiste kollektivt. De som er misfornøyd, velger i stedet bil.

Totalt viser figur 5-1 at det er parkeringsforholdene for bil flest er fornøyd med, hele 46 prosent av respondentene svarer dette. 24 prosent er nøytral, mens 22 prosent er misfornøyd. Kun 7 prosent har ingen kunnskap om parkeringsforholdene for bil ved Aibel Haugesund. 38 prosent oppgir at de er fornøyd med parkeringsforholdene for sykkel, mens kun 4 prosent er misfornøyd. Fordelingen påvirkes av at relativt få sykler til Risøy, og hele 47 prosent svarte «vet ikke» på dette spørsmålet. En respondent rapporterte om «mangel på sykkelstativ ved min bygning».

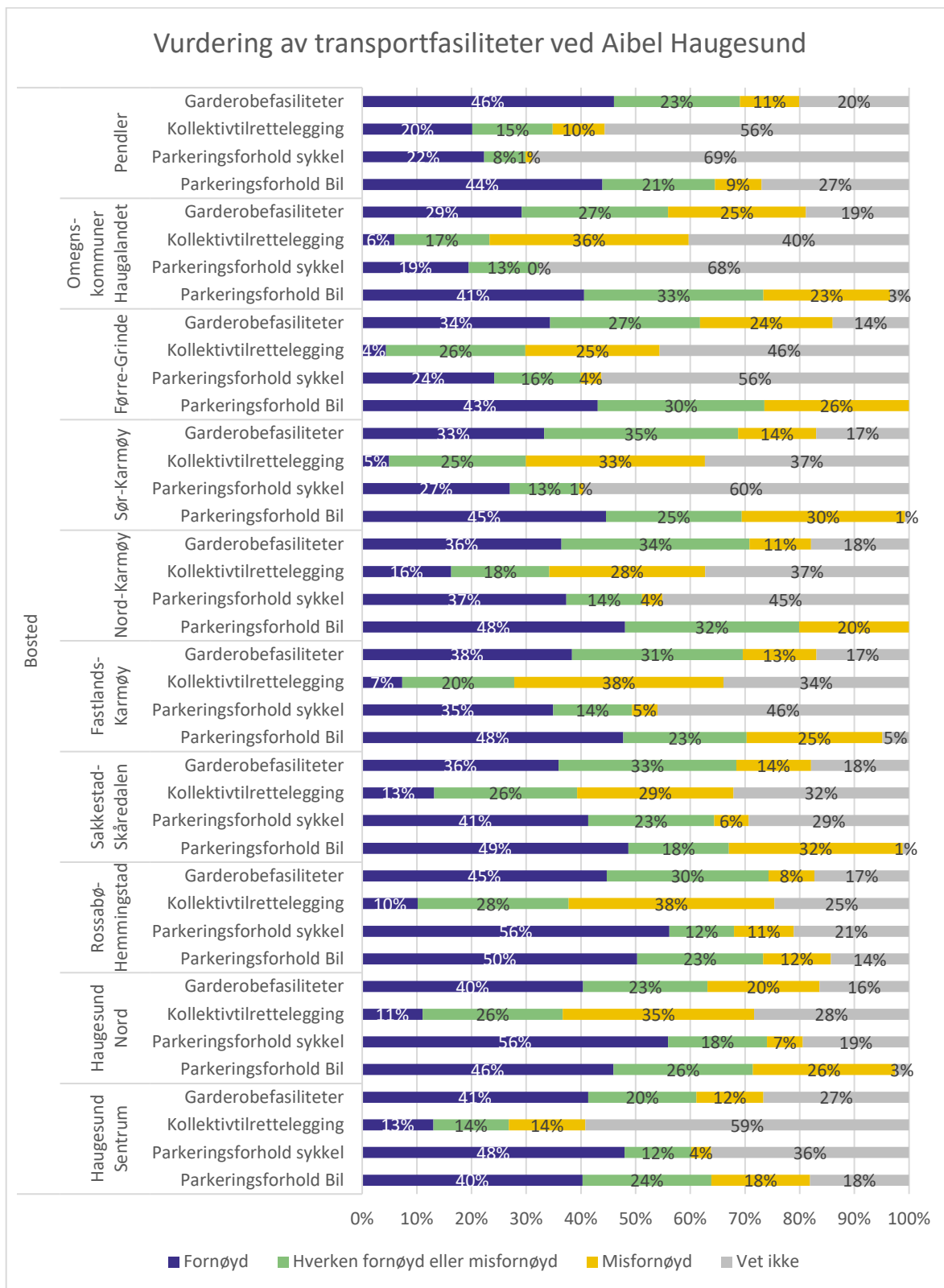
Også 38 prosent er fornøyd med garderobefasilitetene, men her er en større andel misfornøyd, 15 prosent. En av respondentene mener at det burde vært bedre mulighet for å dusje når en kommer på jobb: «hvis du går eller sykler er det bare noen gamle dusjkabinetter som står ved siden av toalettene med minimal plass til å skifte». En annen svarer følgende: «Det er ofte enklere å bare ta bilen de dagene det er skikkelig dritt vær. Innendørs sykkelparkering og personlige varmeskap vil jo hjelpe. Det nytter ikke med garderobeskap til få ansatte. Enten må alle som vil få, eller så må dere få til en slags varmehall for klestørking». Disse kommentarene indikerer at det er potensial for forbedring av garderobefasiliteter.

Kun 10 prosent svarer at de er fornøyd med tilrettelegging for å bruke kollektivtransport. Her er det verdt å merke seg at blant de få som faktisk reiste kollektivt på undersøkelsesdagen er 8 av 9 respondenter fornøyd og kun en misfornøyd. Svært lav kollektivandel er uansett et klart tegn på at tilrettelegging for bruk av kollektivtransport per i dag ikke er god nok for at flertallet skal velge dette transportalternativet.

Foruten at transportmiddelvalg i stor grad påvirker hvilke vurderinger de ansatte gjør av transportfasilitetene, er det kun mindre systematiske forskjeller når en ser på andre forklaringsvariabler. Menn er generelt noe mer fornøyd med transportfasilitetene enn kvinner og eldre er mer fornøyd enn yngre.

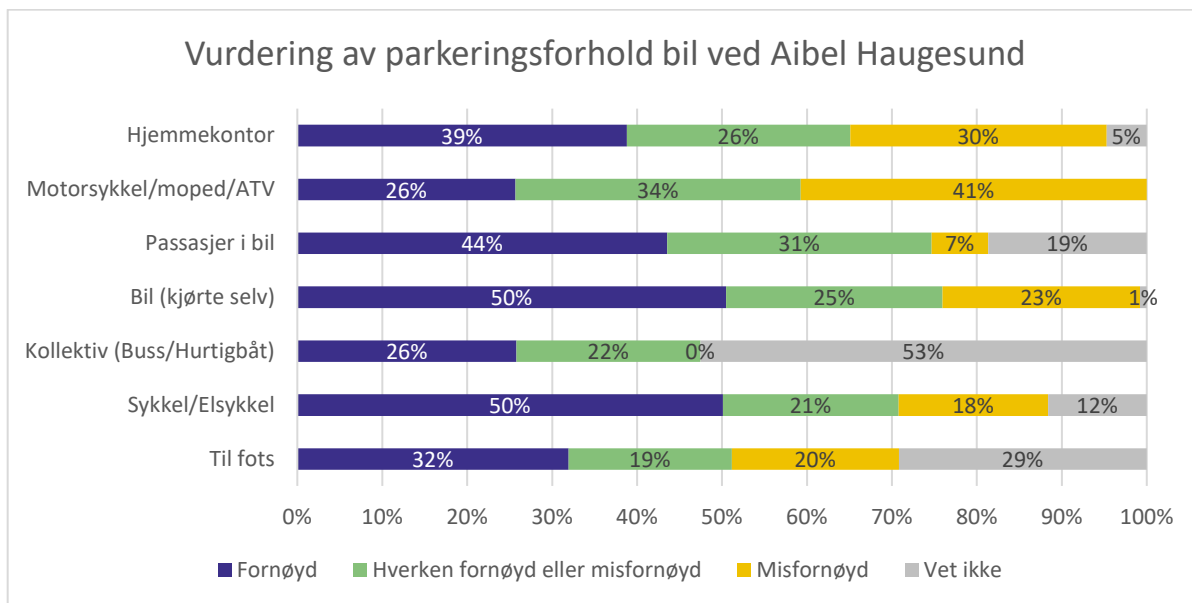


Figur 5-1 Vurdering av transportfasiliteter ved Aibel Haugesund etter kjønn og alder



Figur 5-2 Vurdering av transportfasiliteter ved Aibel Haugesund etter bosted

Variasjoner mellom bosted er i stor grad forårsaket av tilsvarende variasjoner i transportmiddelvalg.



Figur 5-3 Vurdering av parkeringsforhold for bil ved Aibel Haugesund etter transportmiddelvalg på undersøkelsesdagen

Denne figuren er tatt med for å støtte oppunder hypotesen om at de som velger hjemmekontor i utgangspunktet er mindre fornøyd med arbeidsreisen enn resten av utvalget. Mens 50 prosent av de som kjørte bil på undersøkelsesdagen er fornøyd med parkeringsforholdene for bil, gjelder dette kun 39 prosent av dem som hadde hjemmekontor (som også hovedsakelig er bilister).

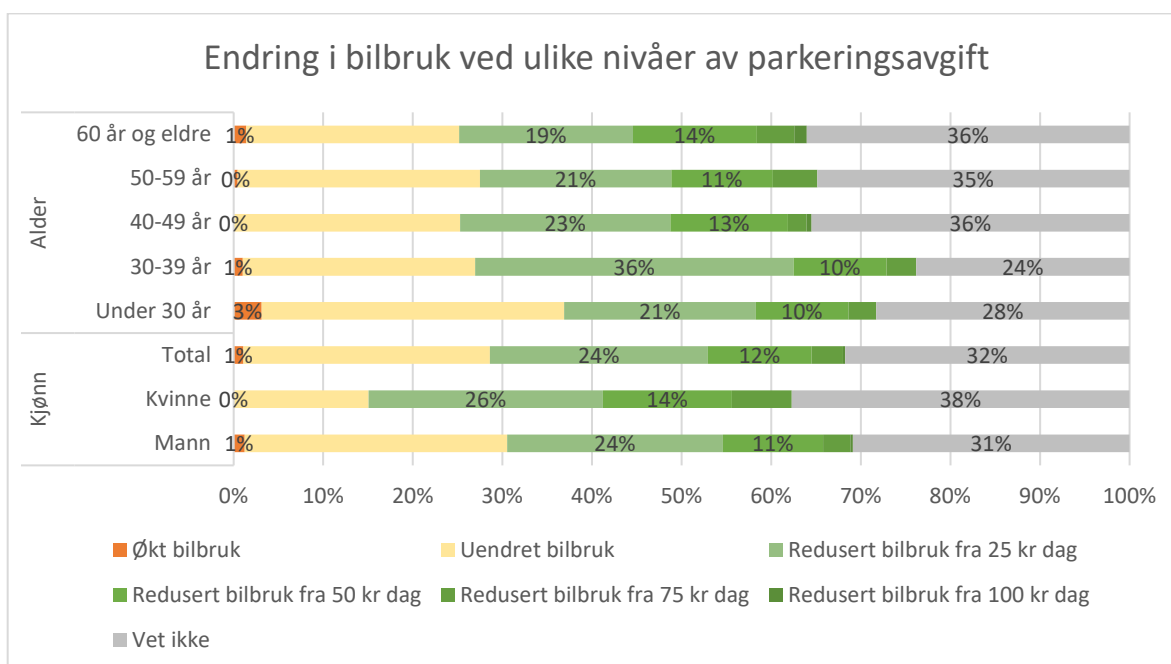
6. Effekten av mulige tiltak for å redusere bruk av bil på reisen mellom bosted og Aibel Haugesund

Spørsmålene i denne delen av rapporten er utelukkende stilt til de som kjører bil når de skal til/fra Risøy. Merk at det er kun de som aldri har kjørt bil til Risøy som ikke fikk disse spørsmålene, dvs. at de som hovedsakelig sykler, men svarte at de har brukt bil til arbeid i spørsmål om transportmiddeltilgang også har svart på spørsmålene.

6.1. Restriktive tiltak - Innføring av betalingsparkering på Risøy

Restriktive tiltak har som formål å redusere bilbruk gjennom å øke kostnaden eller ulempene med å velge bil. Eksempler på eksisterende restriktive tiltak som gjaldt i undersøkelsesperioden er særavgift på drivstoff og bomringen på Haugalandet. Også innføring av betalingsparkering på arbeidssted eller fjerning av parkeringsplasser anses som restriktive virkemidler.

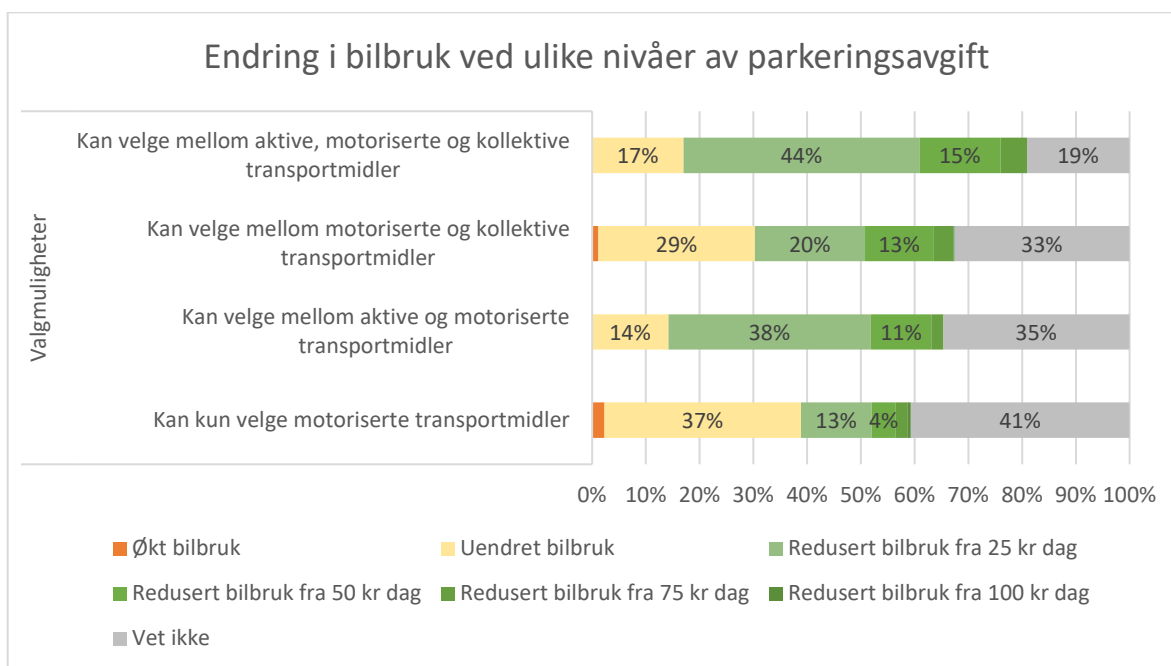
Her føles det viktig å presisere at det er ingen planer om å innføre betalingsparkering ved Risøy. En del av respondentene uttrykte bekymring angående dette, og enkelte opplyste at bytte av jobb kunne være aktuelt om det ble innført. Formålet med spørsmålet var utelukkende å avdekke effekten en eventuell parkeringsavgift ville fått.



Figur 6-1 Effekt av betalingsparkering blant de som i dag kjører til Aibel Haugesund etter kjønn og alder

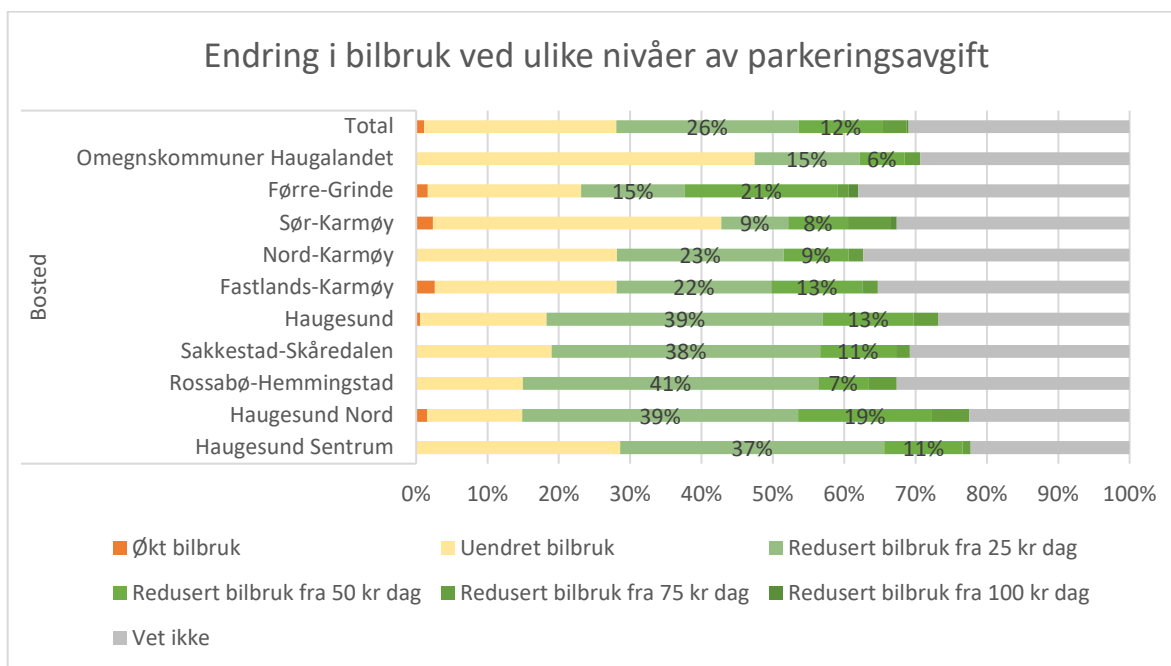
Spørsmålet respondentene svarte på var «Hvordan ville din bilbruk til og fra arbeid endret seg dersom du måtte betale følgende sum i parkeringsavgift for garantert ledig plass?». Første kategori var 25 kr per dag, og summen økte med 25 kroner i de påfølgende kategoriene til 100 kr per dag. For hver pris oppgav respondenten om summen ville ført til økt, uendret, litt redusert eller vesentlig redusert bilbruk. I figur 6-1 er svarene kodet slik at den viser fra hvilket beløp reduksjonen i bilbruk finner sted. Et lite mindretall (1 prosent) mente at de ville kjøre oftere bil

til/fra arbeid enn i dag, selv om prisen for parkering ble satt til 100 kr per dag. 28 prosent oppgav uendret bilbruk uavhengig av prisnivå, mens 32 prosent av bilistene ikke visste hvordan de ville tilpasse seg en eventuell innføring av betaling for parkering på Risøy. 24 prosent av alle bilister svarte at de ville redusere bilbruken allerede om prisen ble satt til 25 kr per dag. En doubling av prisen til 50 kroner per dag ville ført til redusert bilbruk blant ytterligere 12 prosent av bilistene. En økning av prisen utover dette ville kun ført til reduksjon i bilbruk blant ytterligere 4 prosent av bilistene. Aldersgruppen 30-39 år er de som oppgav størst reduksjon i bilbruk dersom en parkeringsavgift hadde blitt innført. 36 prosent i denne gruppen ville redusert ved 25 kr og ytterligere 10 prosent ved 50 kr.



Figur 6-2 Effekt av betalingsparkering blant de som i dag kjører til Aibel Haugesund etter transportmiddelvalgmuligheter

I figuren over er respons ved innføring av parkeringsavgift fordelt etter valgmulighetene bilistene har, og illustrerer utfordringen med å ta i bruk restriktive virkemidler. De som ikke har alternative transportmidler enn bil oppgir i langt større grad uendret bilbruk (37 prosent) eller usikkerhet (41 prosent) som svar på hvordan de kommer til å tilpasse seg innføring av parkeringsavgifter, og tiltaket gir langt mindre effekt i denne gruppen. Respondenter som også har kollektivtransport som alternativ oppgir i noe større grad at de kommer til å redusere bilbruken, mens det er et klart skille til dem som også kan gå eller sykle. I denne gruppen har innføring av parkeringsavgift vesentlig større effekt.

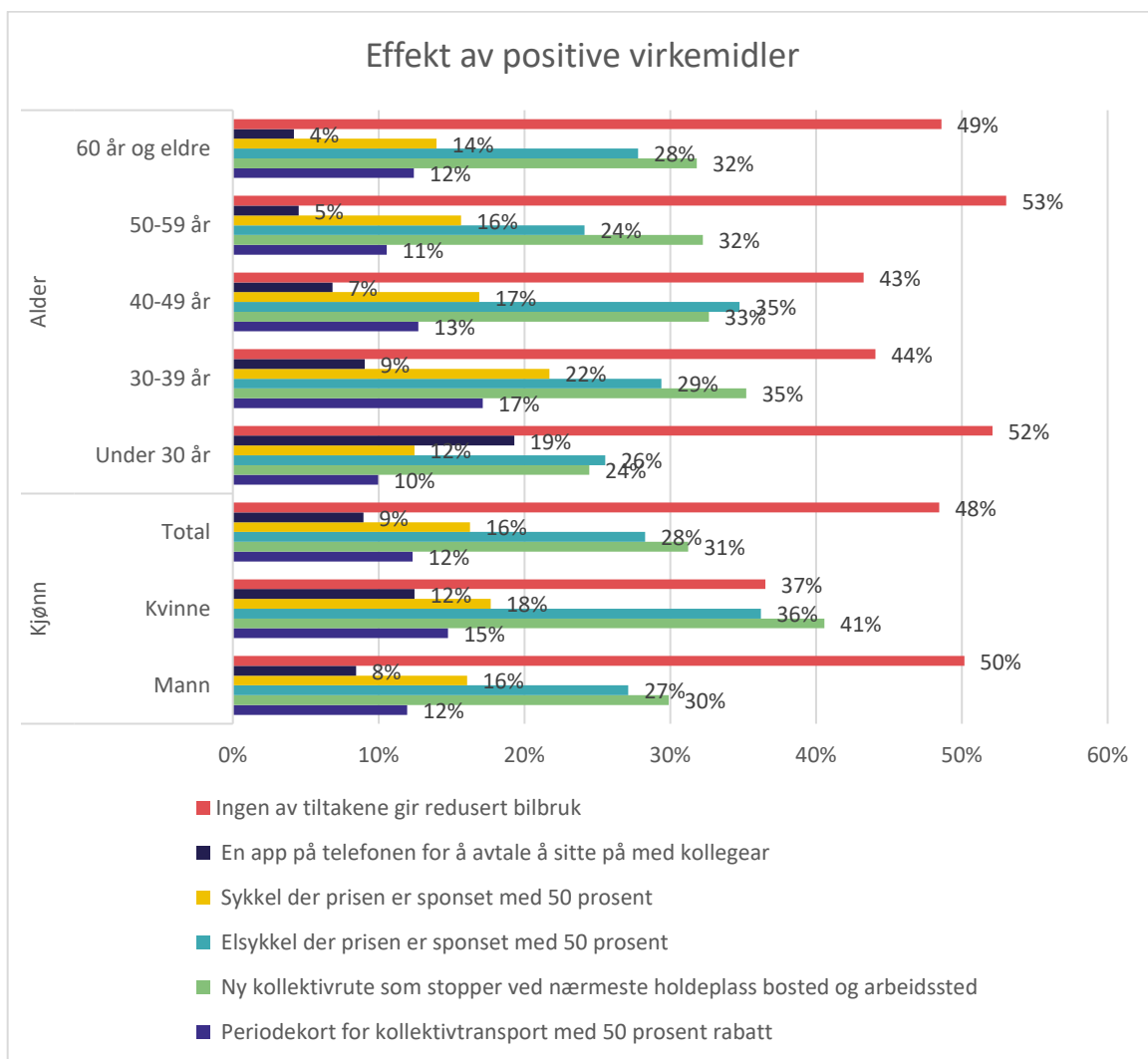


Figur 6-3 Effekt av betalingsparkering blant de som i dag kjører til Aibel Haugesund etter bosted

Innføring av parkeringsavgift på Risøy ville gitt størst reduksjon i bilbruk blant bosatte i Haugesund. Grunnen er at det i stor grad er bosatte i Haugesund som bor nært nok Risøy til at gange og sykling er aktuelt. Dette indikerer samtidig at gåing og sykling anses som et mer attraktivt alternativ til bil enn dagens kollektivtilbud. Bosatte i omegnskommunene på Haugalandet og på Sør-Karmøy er de som i minst grad ville latt seg påvirke av innføring av parkeringsavgifter, fordi de i liten grad har alternativ til bil samt at kollektivtilbudet til Risøy er relativt dårligst.

6.2. Positive tiltak

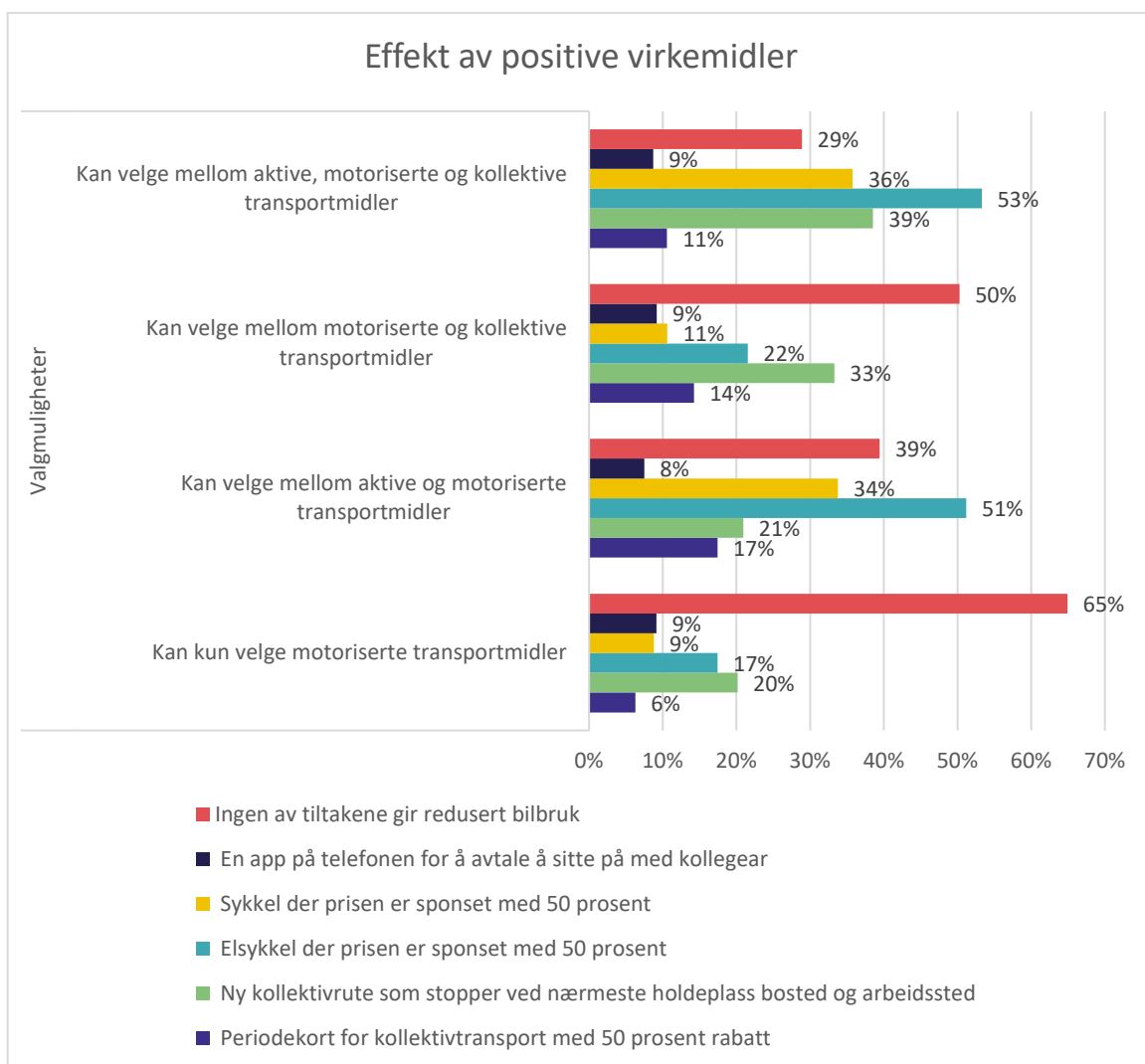
Positive tiltak har det til felles at de skal legge til rette for redusert bilbruk uten å øke kostnadene eller ulempene for bilbruk. De i utvalget som kjører bil til Risøy ble spurt om å vurdere tiltakene 50 prosent rabatt/sponsing av periodekort for kollektiv, sykkel og elsykkel, samt opprettelsen av en ny direkte kollektivrute mellom holdeplass bosted og arbeidssted og app for å avtale samkjøring med kollegaer, etter i hvilken grad de ville bidratt til redusert bilbruk. Akkurat disse tiltakene ble spurt om fordi varianter av dem tilbys HJH-bedrifter på Nord-Jæren. Det er av den grunn interessant å avdekke om effekten kan bli annerledes på Haugalandet. Hvert tiltak ble vurdert på skalaen fra 1 (i svært liten grad) til 5 (I svært stor grad) som i figurene er kodet om slik at 4 og 5 vil si at tiltaket gir effekt, mens 3 og lavere verdi gir ingen effekt. I tillegg viser figuren andelen bilister som oppgir at ingen av disse tiltakene ville gitt effekt.



Figur 6-4 Vurdering av effekten til positive tiltak for reduksjon i bilbruk etter kjønn og alder

48 prosent oppgir at ingen av de fem vurderte tiltakene hadde bidratt til reduksjon i bilbruk på reisen til/fra arbeid. Etablering av en kollektiv rute med stopp nærmeste holdeplass bo- og arbeidssted er det tiltaket som flest oppgir ville bidratt til redusert bilbruk. Dette gjelder for 31 prosent av alle som kjører bil til/fra arbeid. Dessverre er dette samtidig det dyreste og dermed minst gjennomførbare positive tiltaket for å redusere bilbruken. 28 prosent av bilistene oppgir at subsidiert elsykkel ville ført til reduksjon i bilbruk. For aldersgruppen 40-49 år gjelder dette 35 prosent. Langt færre, kun 16 prosent, oppgir at subsidiert sykkel ville redusert bilbruken. Dette tiltaket ville gi størst effekt i aldersgruppen 30-39 år, med 22 prosent. Kun 12 prosent oppgir at periodekort som koster halvparten av dagens pris ville ført til redusert bilbruk. Da dette ble innført som tiltak blant bedrifter på Nord-Jæren, reduserte hele 27 prosent av bilistene bilbruken. Dette indikerer at det er selve kollektivtilbudet og ikke prisen som gjør at de fleste ikke reiser kollektivt til Risøy. Det minst virkningsfulle av tiltakene er innføring av en samkjøringsapp, 9 prosent oppgav at dette ville ført til en reduksjon i bilbruken. Her er det store aldersvariasjoner, kun 4 prosent i aldersgruppen over 60 år vurderer dette som effektivt, mens hele 19 prosent av de under 30 år svarer det samme. Siden Aibel Haugesund er en stor arbeidsplass med høy bilførerandel, og av den grunn har mange potensielle samkjøringsmuligheter blant ansatte, samt at det er relativt

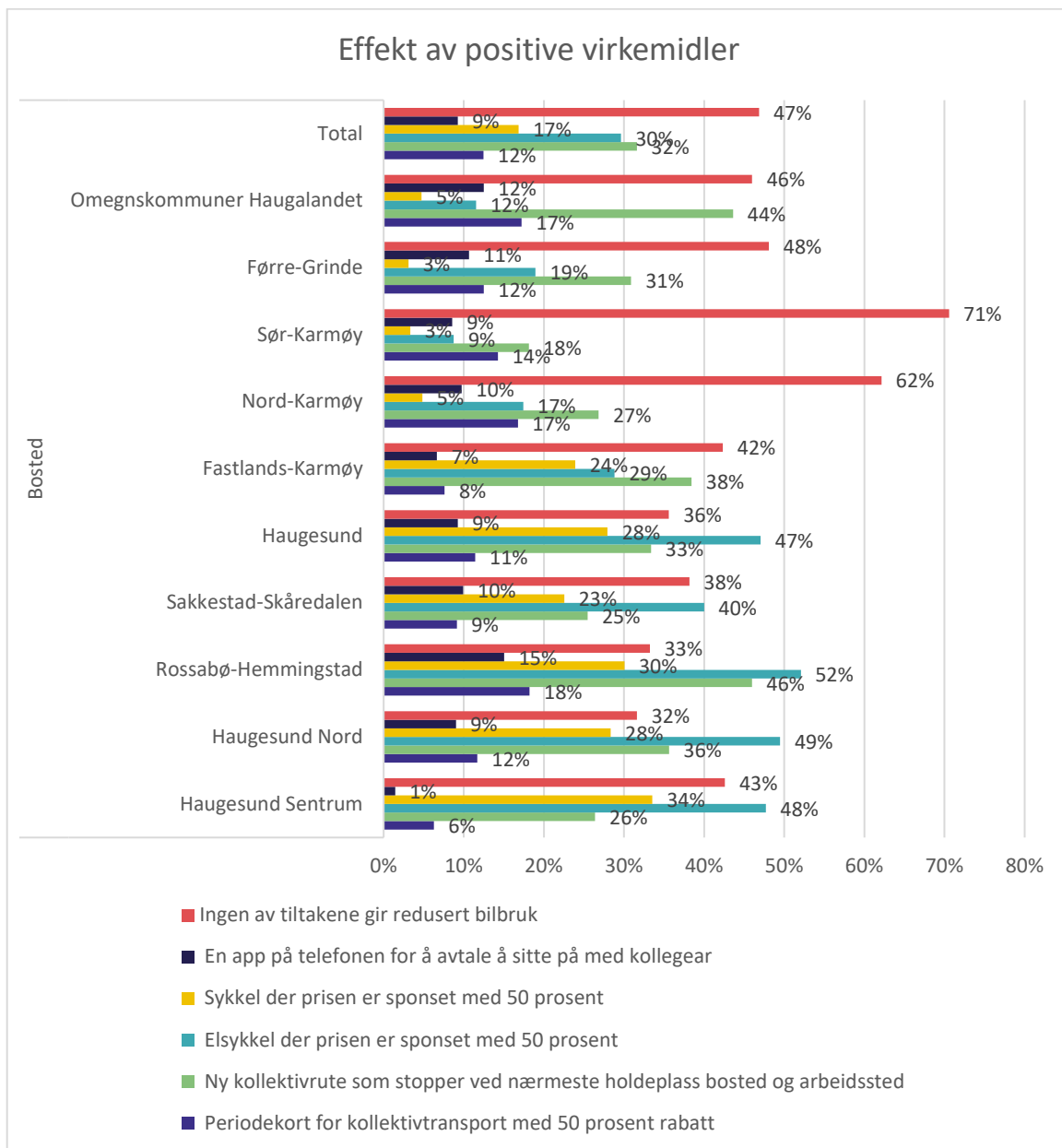
enkelt å bli enig om felles bruk av en app for de som ønsker å samkjøre/tilby skyss, bør dette tiltaket likevel vurderes siden det er lite ressurskrevende å innføre.



Figur 6-5 Vurdering av effekten til positive tiltak for reduksjon i bilbruk etter nåværende valgmuligheter

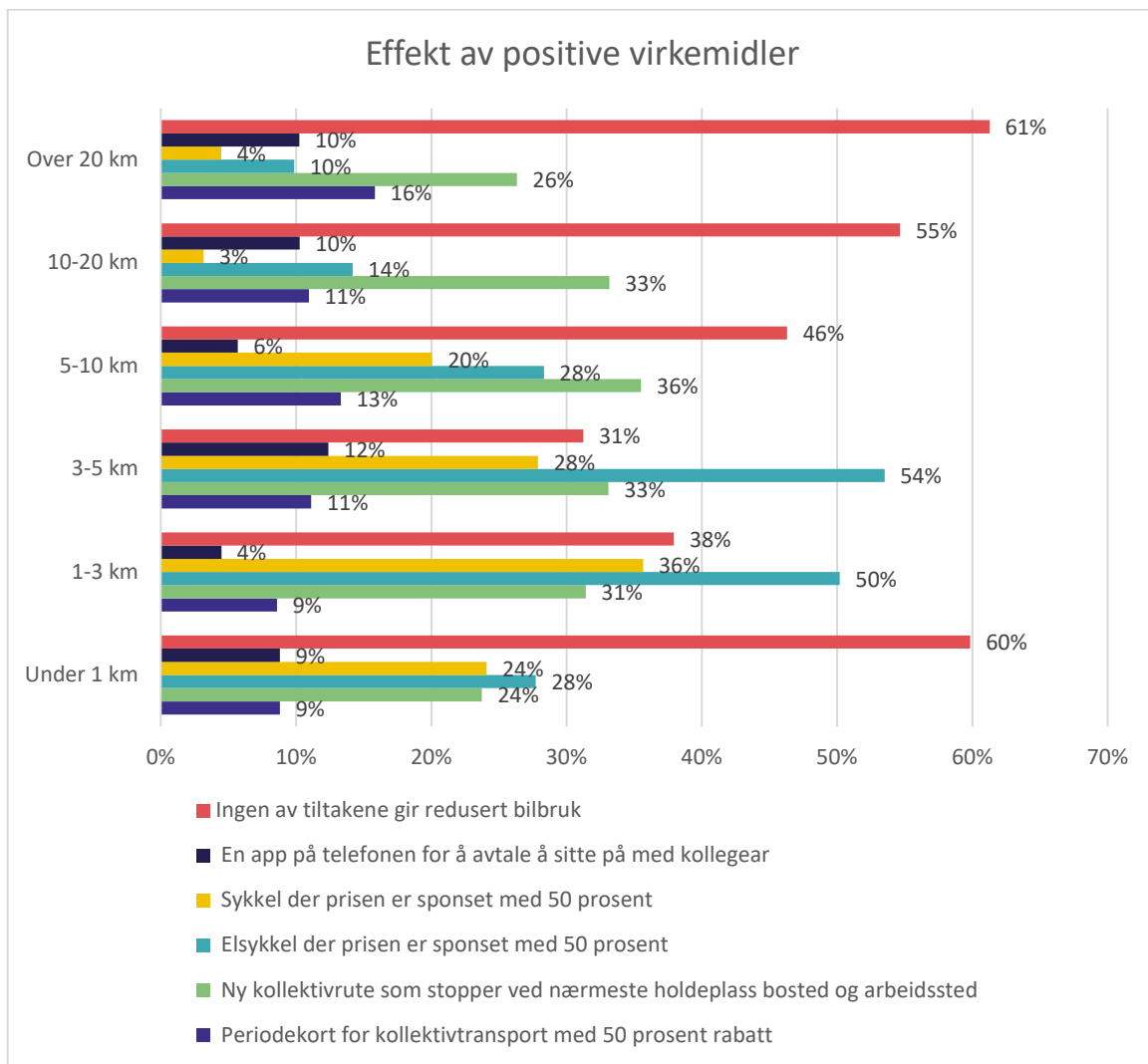
Gruppen som kun har bil som alternativ er de som i størst grad svarte at ingen av tiltakene ville gitt redusert bilbruk, hele 65 prosent. Dette gjaldt 50 prosent av de som har kollektiv og bil som alternativ. Her oppgav 33 prosent at et forbedret kollektivtilbud ville gitt reduksjon i bilbruken. De som bor nært nok Risøy til å ha aktive transportmidler i valgsettet sitt identifiserte i langt større grad positive tiltak som redusert bilbruk. Kun 39 prosent av de som kan velge mellom bil og aktiv, og 29 prosent av de som har alle tre valgmuligheter svarte at ingen av tiltakene ville ført til reduksjon i bilbruk. Over halvparten i denne gruppen oppgir at subsidiert elsykkel ville gitt reduksjon i bilbruk.

Andelen som svarer at en samkjøringsapp vil føre til redusert bilbruk påvirkes ikke av antall eller type valgmuligheter.



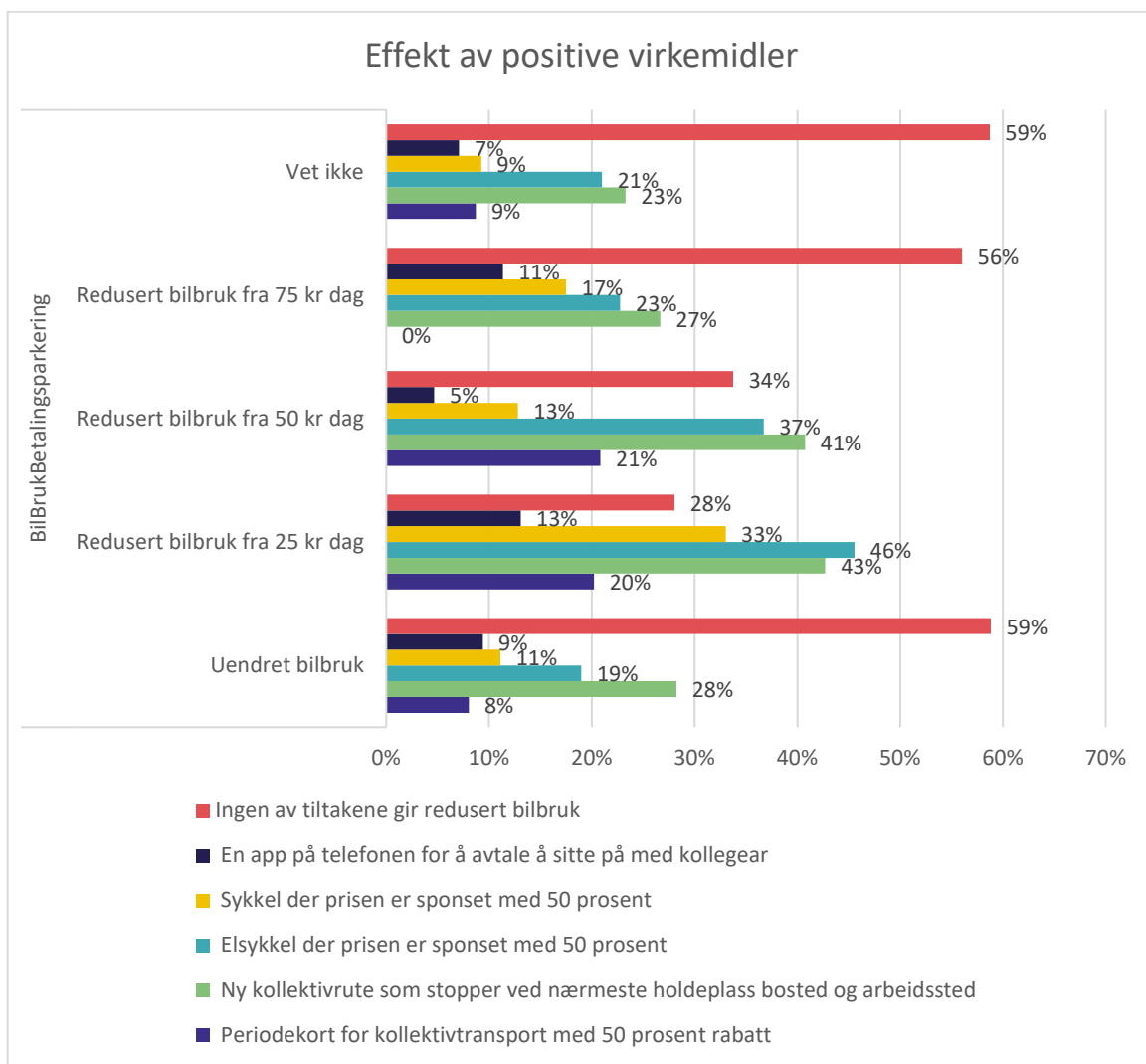
Figur 6-6 Vurdering av effekten til positive tiltak for reduksjon i bilbruk etter bosted

Bosatte i Haugesund og på fastlandsdelen av Karmøy oppgir i størst grad at de fem tiltakene vil føre til redusert bilbruk. Hele 47 prosent av bosatte i Haugesund sier at de ville redusert bilbruken til/fra Risøy om de fikk tilbud å kjøpe elsykkel til halv pris. Bedre kollektivtilbud ville ført til redusert bilbruk blant en størst andel av bosatte i omegnskommune på Haugalandet og fastlandsdelen av Karmøy, med hhv. 44 og 38 prosent. Bosatte på Karmøy er de som i minst grad oppgir at de fem vurderte tiltakene ville ført til redusert bilbruk, 71 prosent blant de som på sør på Karmøy og 62 prosent blant de som bor nord på Karmøy.



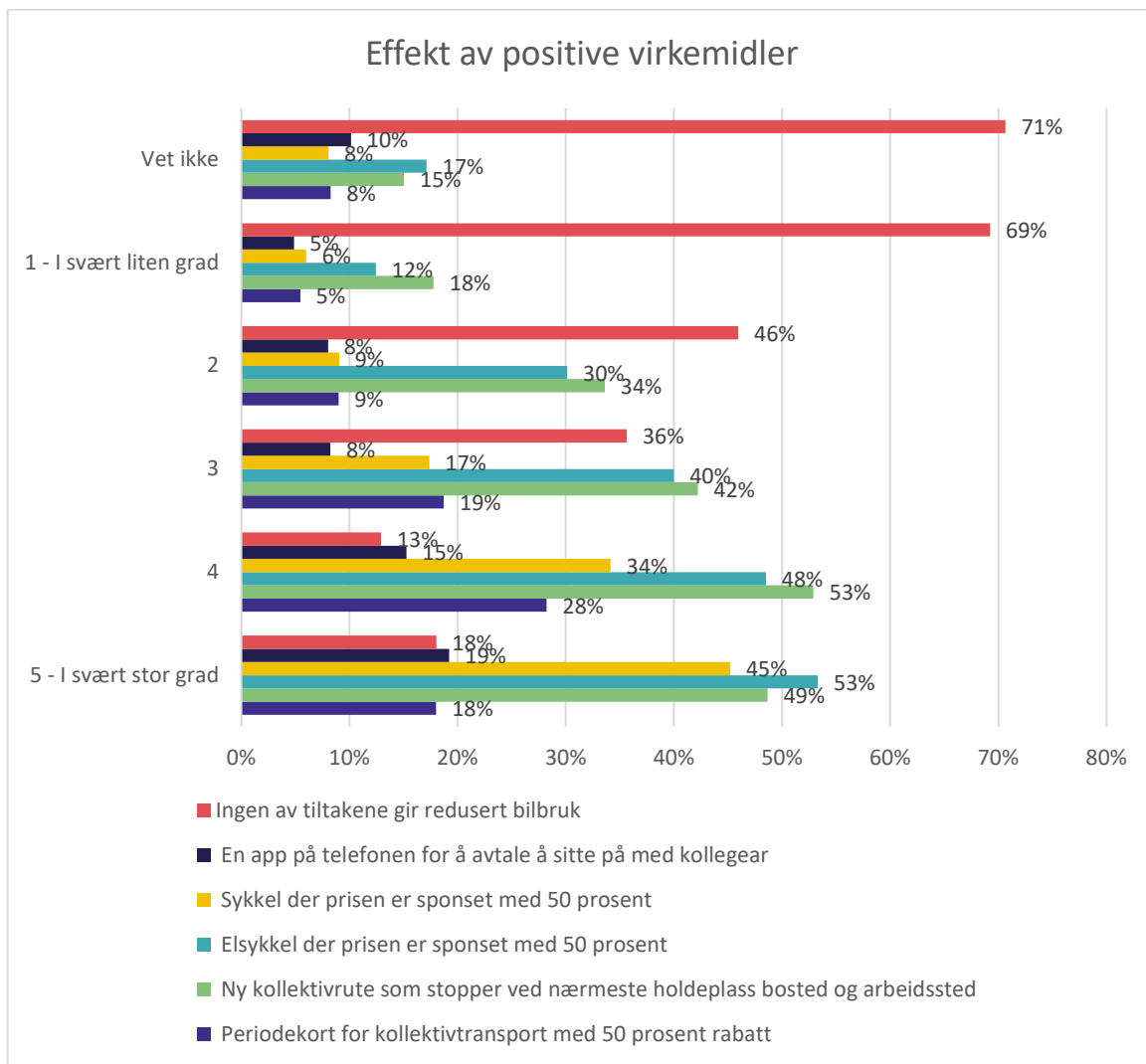
Figur 6-7 Vurdering av effekten til positive tiltak for reduksjon i bilbruk etter avstand mellom bosted og Risøy

De fem vurderte tiltakene oppgis å gi høyest effekt blant de som bor 3-5 km unna Risøy. Over halvparten oppgir at elsykkel til halv pris ville ført til redusert bilbruk, en tredjedel svarte tilsvarende for bedret kollektivtilbud, mens også halv pris for vanlig sykkel ville bidratt til reduksjon blant 28 prosent. Deretter øker andelen som oppgir at ingen av tiltakene gir redusert bilbruk med avstand til Risøy.



Figur 6-8 Vurdering av effekten til positive tiltak for reduksjon i bilbruk etter hvordan de tilpasser seg betalingsparkering

De mest «endringsvillige» dersom det innføres betalingsparkering, de som ville redusert bilbruk om det innføres betalingsparkering på 25 og 50 kr per dag, er samtidig den gruppen som i størst grad oppgir at de fem positive tiltakene også hadde ført til reduksjon i bilbruk.

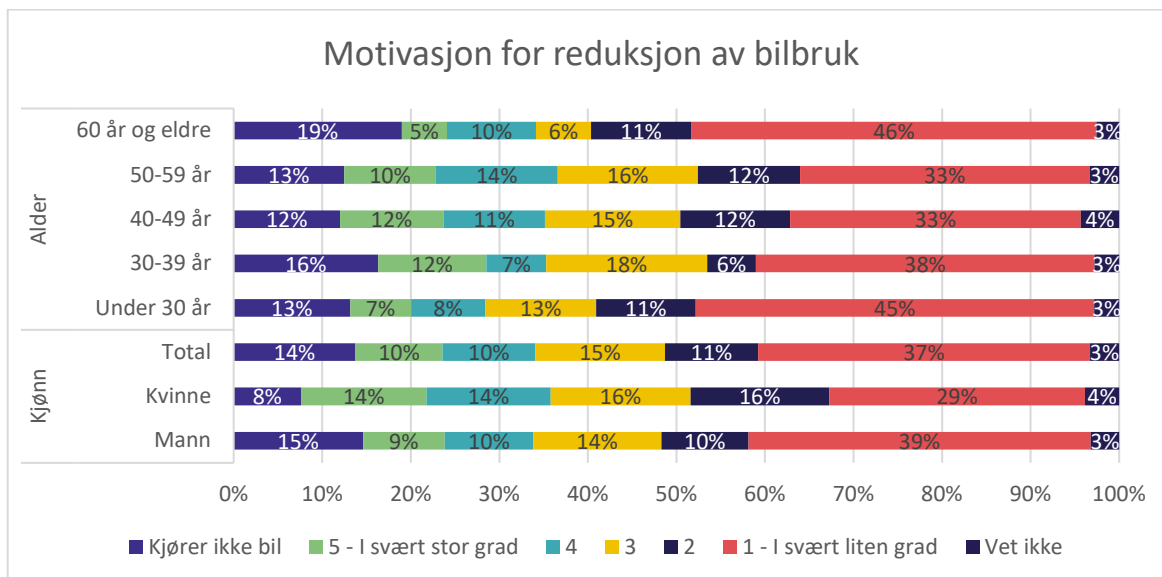


Figur 6-9 Vurdering av effekten til positive tiltak for reduksjon i bilbruk etter motivasjon

Dette spørsmålet, «I hvilken grad er du motivert for å la bilen stå en eller flere dager i uken når du skal til og fra jobb?» ble stilt til slutt, etter vurdering av tiltak og egne forslag til tiltak. Av figuren kommer det klart fram at motivasjon er en viktig forklaring for hvordan de fem tiltakene ble vurdert av de som kjører bil til/fra Risøy. 70 prosent av de som i svært liten grad er motivert til å redusere bilbruken oppgir at ingen av tiltakene gir effekt. Omtrent lik fordeling ser en blant de som svarte «vet ikke», som nok kan tolkes som lav motivasjon. Deretter ser en at andelen som oppgir at ingen av tiltakene gir effekt reduseres når motivasjonen øker.

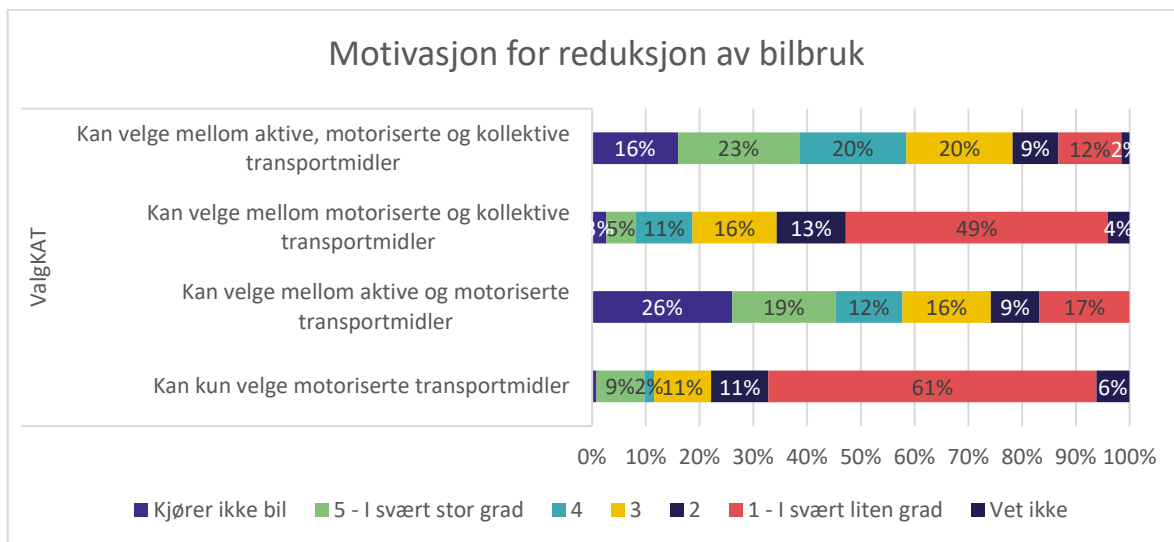
Isolert sett er motivasjon til å redusere bilbruk viktig for hvor stor effekten av både restriktive og positive tiltak blir. Men siden det samtidig er en sammenheng mellom motivasjon og valgmuligheter, så er det uklart hvorvidt det er motivasjon eller valgmuligheter som er den reelle bakenforliggende forklaringen for hvor stor effekten av både restriktive og positive tiltak blir.

6.3. Motivasjon for reduksjon av bilbruk



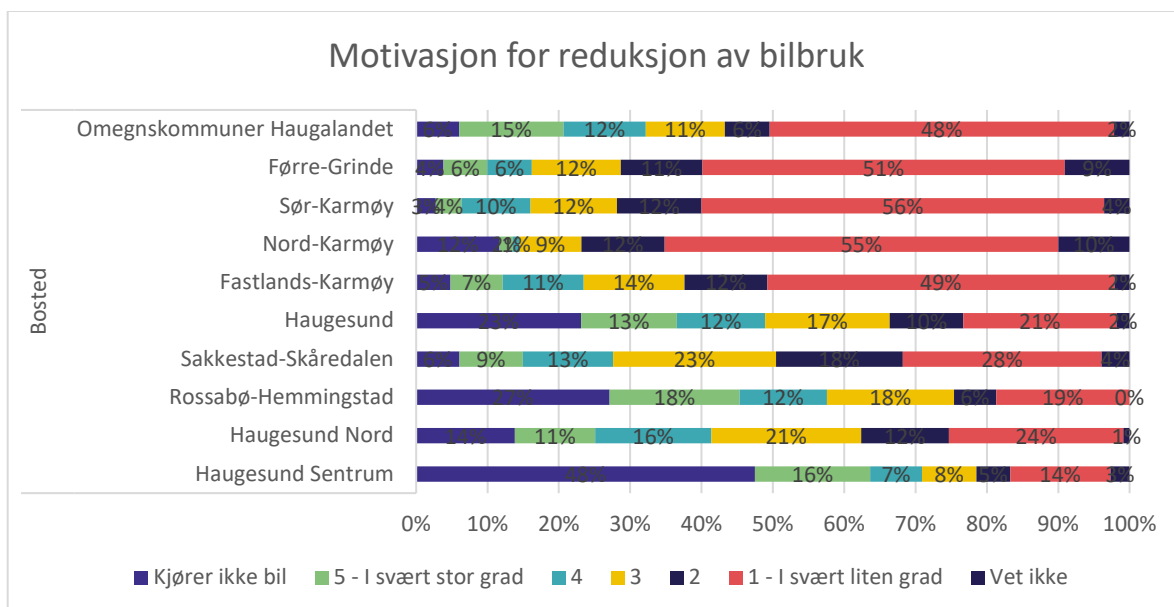
Figur 6-10 Motivasjon for å redusere egen bilbruk til/fra jobb etter kjønn og alder

Totalt er 20 prosent av utvalget svært motivert eller motivert for å redusere bilbruk til/fra jobb, som vil si at de enten har svart enten «I svært stor» eller «stor grad» på spørsmålet «I hvilken grad er du motivert for å la bilen stå en eller flere dager i uken når du skal til og fra jobb?». Andelen er litt lavere blant menn (19 prosent) og vesentlig høyere blant kvinner (28 prosent). Fordelt etter alder er det den eldste og yngste aldersgruppen som i minst grad er motivert til redusert bilbruk, mens de mellom 40 og 59 år oppgir høyest motivasjon.



Figur 6-11 Motivasjon for å redusere egen bilbruk til/fra jobb etter valgmuligheter

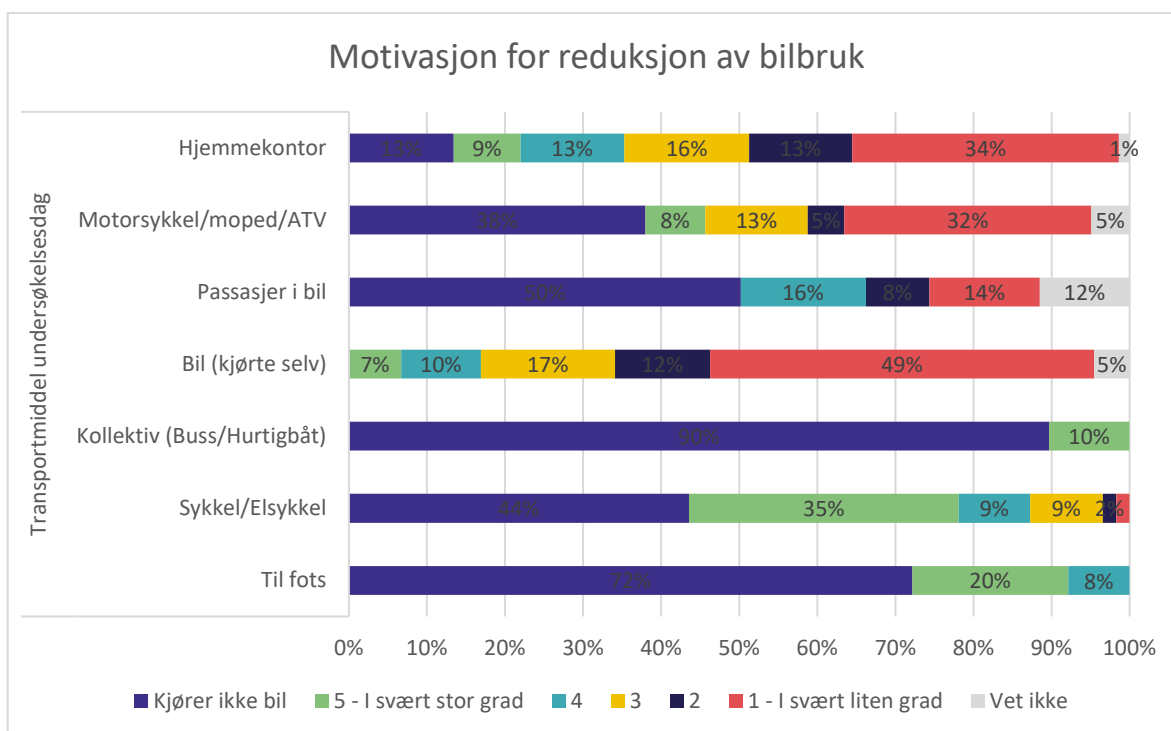
Figuren over viser at motivasjonen for redusert bilbruk er lavest blant de som ikke har andre alternativ, etterfulgt av de som kun kan velge mellom bil og kollektiv. Henholdsvis 61 og 49 prosent i disse to gruppene oppgir at de i svært liten grad er motivert for redusert bilbruk. Til sammenligning er det kun 17 prosent blant de som kan velge mellom bil og aktive, og 12 prosent blant de som har alle tre valgmuligheter som svarer det samme. Motivasjon øker med andre ord med reelle valgmuligheter.



Figur 6-12 Motivasjon for å redusere egen bilbruk til/fra jobb etter bosted

Bosatte i Haugesund er mest motivert, mens bosatte på Karmøy er minst motivert til reduksjon i bilbruk. Den bakenforliggende forklaringen er at bosatte i Haugesund har flest valgmuligheter, mens bosatte på Karmøy er blant dem med færrest valgmuligheter av transportmidler til/fra Risøy.

Bosatte i omegnskommuner på Haugalandet er imidlertid mer motivert for redusert bilbruk enn bosatte på Karmøy, og dette på tross av at de har enda dårligere valgmuligheter.



Figur 6-13 Motivasjon for å redusere egen bilbruk til/fra jobb etter transportmiddelvalg på undersøkelsesdagen

Denne figuren er lagt ved i hovedsak for å sammenligne de som kjørte bil med de som hadde hjemmekontor. De med hjemmekontor er i marginalt større grad motivert til å la bilen stå, men forskjellen er såpass liten at dette kan skyldes tilfeldigheter. Gjennomgående er det de som allerede lar bilen stå (de som syklet, gikk eller kjørte kollektiv på undersøkelsesdagen) som i størst grad er motivert.

Vedlegg 1 - Spørreskjema

Arbeidssted (Om du har flere arbeidssteder, f.eks. jobber både offshore og på land, sett kryss for alle steder)

- (1) Risøy
(4) Kårstø
(2) Offshore
(3) Annet sted/landanlegg: _____

Om ikke 1 eller 4:

Du må ha Risøy eller Kårstø som arbeidssted for at du skal være i målgruppen til denne undersøkelsen.

Om du arbeider ved Kårstø kan enkelte av spørsmålene oppleves som mindre relevant.

Jobber du utelukkende offshore eller ved et annet landanlegg i Norge, er du ikke i målgruppen til denne undersøkelsen og sendes til siste spørsmål når du klikker "neste"

Om du huket av feil boks kan du gå tilbake til forrige spørsmål og korrigere svaret ditt.

Kjønn

- (1) Mann
(2) Kvinne

Fødselsår

Ansettelsesforhold

- (1) Fast ansatt
(3) Innleid

Hva er din bosituasjon?

- (1) Bosatt i regionen
(2) Bosatt annet sted - bor i brakkeleir på Risøy når jeg jobber ved Aibel
(3) Bosatt annet sted – bor pendlerbolig/annen innkvartering når jeg jobber ved Aibel

Hvilket postnummer har din bostedsadresse?

Hvilket postnummer har adressen til din pendlerbolig? (Postnummeret for Risøy er 5527)

Hvilke kjøretøy (i brukbar stand) disponerer du og hvilke bruker du på arbeidsreisen?

	Disponerer	Bruker til/fra arbeid
Fossilbil (bensin eller diesel)	(1) <input type="checkbox"/>	(1) <input type="checkbox"/>
Elbil	(1) <input type="checkbox"/>	(1) <input type="checkbox"/>
Moped/Mopedbil/ATV/Motorsykkel	(1) <input type="checkbox"/>	(1) <input type="checkbox"/>
Sykkel	(1) <input type="checkbox"/>	(1) <input type="checkbox"/>
Elsykkel	(1) <input type="checkbox"/>	(1) <input type="checkbox"/>
Annet	(1) <input type="checkbox"/>	(1) <input type="checkbox"/>

Hvordan reiser du med buss på Haugalandet? (Svar for sist gang du reiste med buss dette året)

- (1) Jeg har ikke reist med buss på Haugalandet det siste året
- (2) Jeg har periodekort
- (3) Jeg løser enkeltbillett gjennom Kolumbusappen
- (4) Jeg løser enkeltbillett om bord på bussen

Reisen mellom bosted og arbeidssted

Om det ikke spørres eksplisitt om dagens situasjon, svar ut fra en normalsituasjon uten Covid-19 restriksjoner.

Hvor ofte reiser du mellom bosted og arbeidssted en vanlig arbeidsuke?

- (1) 6 dager i uken eller oftere
- (2) 5 dager i uken
- (3) 4 dager i uken
- (4) 3 dager i uken
- (5) 2 dager i uken
- (6) 1 dag i uken

Hvordan reiste du til jobb i dag? (Hvis du benyttet flere transportmidler, velg det transportmidlet du reiste lengst med i avstand)

- (1) Til fots
- (2) Sykkel/Elsykkel
- (3) Kollektiv (Buss/Hurtigbåt)
- (4) Bil (kjørte selv)
- (5) Passasjer i bil
- (6) Motorsykkel/moped/ATV
- (7) Hjemmekontor
- (8) Annet: _____

Hvordan reiste du sist gang du reiste til ditt oppgitte arbeidssted? (Hvis du benyttet flere transportmidler, velg det transportmidlet du reiste lengst med i avstand)

- (1) Til fots
- (2) Sykkel/Elsykkel
- (3) Kollektiv (Buss/Hurtigbåt)
- (4) Bil (kjørte selv)
- (5) Passasjer i bil
- (6) Motorsykkel/moped
- (7) Annet: _____

Ville ditt reisvalg vært annerledes om det ikke hadde vært for Covid-19-restriksjoner?

- (1) Nei

- (2) Ja, da ville jeg brukt kollektivtransport
- (3) Ja, da ville jeg vært bilpassasjer
- (4) Ja, da ville jeg reist som følger (skriv inn reisemåte): _____
- (5) Vet ikke

Hvor ofte hender det at du har stopp på veien mellom bosted og arbeidssted (f.eks. for å levere/hente barn, handle eller pga. andre fritidsaktiviteter)?

- (1) Alltid
- (2) En eller noen dager i uken
- (3) En eller noen dager i måneden
- (4) Sjeldnere
- (5) Aldri

For å besvare følgende spørsmål anbefaler vi å bruke Google sin ruteplanlegger

Hvor langt er det fra der du bor til din arbeidsplass? _____
(antall kilometer)

Hvor lang tid tar det vanligvis å kjøre bil denne distansen? _____
(antall minutter)

Hvor lang tid tar det vanligvis å reise med buss denne distansen? (antall minutter) _____

I en normalsituasjon, for reisene til og fra jobb betegner jeg meg først og fremst som...

	Fotgjenger	Syklist	Kollektivbr uker	Bilfører	Bilpassasj er	MC/Moped ist	Annet
I sommerhalvåret	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>
I vinterhalvåret	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>	(7) <input type="checkbox"/>

Hvor fornøyd er du med følgende forhold ved ditt arbeidssted?

	Svært fornøyd	Fornøyd	Hverken fornøyd eller misfornøyd	Misfornøyd	Svært misfornøyd	Vet ikke
Parkeringsforhold for bil	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Parkeringsforhold for sykkel	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Tilrettelegging for bruk av kollektivtransport	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Garderobefasiliteter	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

Hvordan ville din bilbruk til og fra arbeid endret seg dersom du måtte betale følgende sum i parkeringsavgift for garantert ledig plass?

	Økt bilbruk (med minst 1 dag i uken)	uendret bilbruk	litt redusert bilbruk (med 1-2 dager i uken)	vesentlig redusert bilbruk (med 3-5 dager i uken)
25 kr/dag	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
50 kr/dag	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
75 kr/dag	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>
100 kr/dag	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>

I hvilken grad ville følgende tiltak bidra til at du reduserte bruk av bil til og fra arbeid?

	5 - I svært stor grad	4	3	2	1 - I svært liten grad	Vet ikke
Periodekort for kollektivtransport med 50 prosent rabatt	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Ny kollektivrute som stopper ved nærmeste holdeplass bosted og arbeidssted	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

	5 - I svært stor grad	4	3	2	1 - I svært liten grad	Vet ikke
Elsykkel der prisen er sponset med 50 prosent	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
Sykkel der prisen er sponset med 50 prosent	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>
En app på telefonen for å avtale å sitte på med kollegear	(1) <input type="checkbox"/>	(2) <input type="checkbox"/>	(3) <input type="checkbox"/>	(4) <input type="checkbox"/>	(5) <input type="checkbox"/>	(6) <input type="checkbox"/>

Har du forslag til tiltak som bidrar til redusert bilbruk?

I hvilken grad ønsker du å la bilen stå en eller flere dager i uken når du skal til og fra jobb?

- (1) 5 - I svært stor grad
 (2) 4
 (3) 3
 (4) 2
 (5) 1 - I svært liten grad
 (6) Vet ikke

Det var siste spørsmål. Hvis du har noe du vil legge til kan du skrive dette her. Takk for at du tok deg tid til å besvare spørreskjemaet!
