

Virkningsfulle tiltak for mer miljøvennlige arbeidsreiser i byer og tettsteder

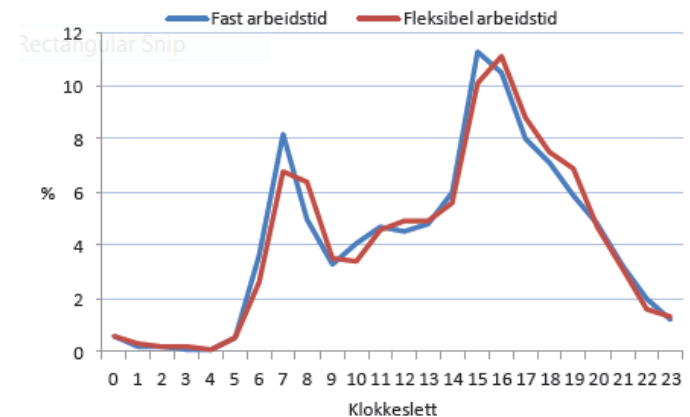
Eller hvordan få Thomas til å endre sine reisevaner?

Tom Erik Julsrud

tej@toi.no

Arbeidsreiser – en voksende transportutfordring for byer og tettsteder

- Skaper fortetninger i byenes transportårer
 - Om lag hver femte reise er en pendlingsreise
 - De fleste arbeidsreisene gjøres på avgrensede tider på døgnet (20% starter mellom 07:00 og 08:00)
 - Pendlingsreiser presser dimensjoneringen av transportsystemene
- Vokser i omfang
 - Vekst i antallet yrkesaktive og økt tilflytting til byene (Spesielt i omegnskommunene)
 - Generell økning i bruken av bil (fra 1985-2009: 56-61%).
 - Arbeidsreisene blir stadig lengre (fra 1985-2009: 10.6-13.8 km).



Starttidspunkt på arbeidsreisene etter arbeidstidsordning. 2009, prosent

Utfordring: Hvordan få Thomas til å reise kollektivt til jobben?

- Det er positive tendenser når det gjelder bruk av tog, buss og bane i sentrumsnære strøk
 - Vekst i andelen som bruker kollektivtransport til jobben i Oslo kommune siste 10 år (1991-2009: fra 31 - 40 prosent)
- Likevel - antallet bilpendlere er økende
 - Mange kjenner dette på kroppen allerede i dag
 - Bilpendleren Thomas ser ingen annen løsning enn å stå opp tidligere...
- Om vi skal unngå trafikkaos og forverring av miljøet må bilpendlere i større grad benytte kollektivtilbud
 - Betydelige omstillinger er nødvendig blant bilpendlerne
- Hva skal til for å få denne store gruppen til å endre sine reisevaner?
 - Hvem er bilpendlerne?
 - Hvilke muligheter har de for å endre på reisevanene?
 - Hvordan få bilbrukerne til å endre på sin atferd?

”Jeg har stått i den voksende bilkøen på Fetveien i 10 år og kjent på fortvilelsen, forbannelsen og håpløsheten (...) Å stå i kø ble så meningsløst at jeg nå står tidligere opp.”

Står opp tidlig, sparer en time
Bilpendler på motorvei Z2. I Thomas Ulviks bil, blir så fort køen at han står opp en time tidligere. Det gjør livet mye lettere.

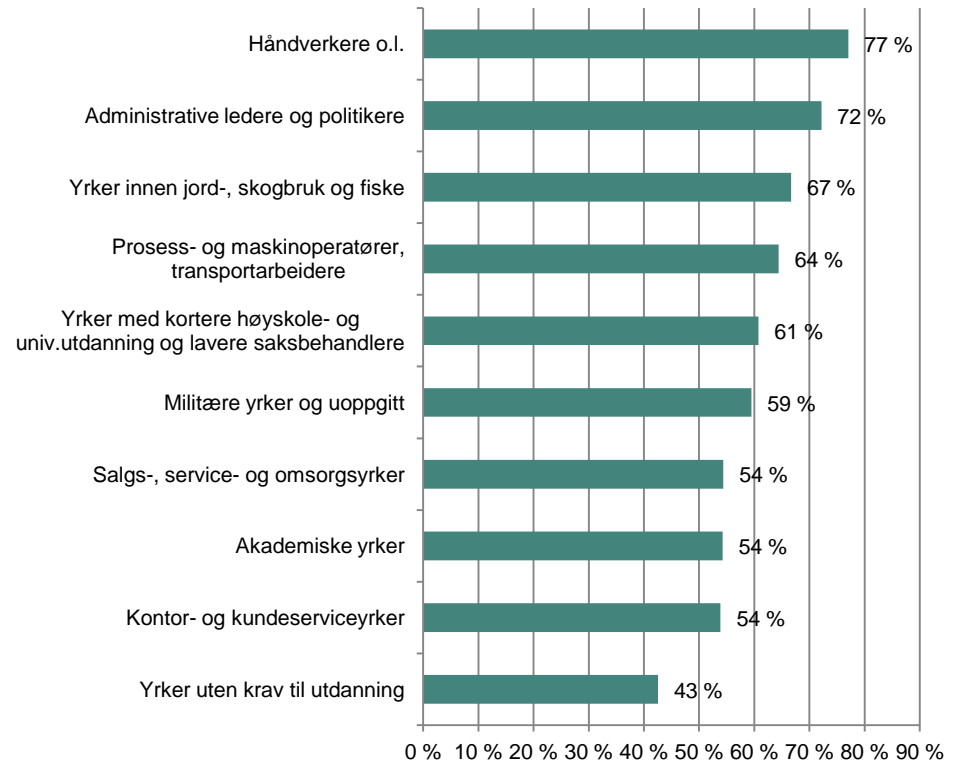
BIL TIL SALGS?
3 ÅRS GARANTIFRI
150,-

ROMERIKESTORGET

ROMERIKESTORGET
I en årrekke har bilbrukerne i Romerike Glad og trist på den voksende biltrafikken på Fetveien. Tidligere arbeidet vi...

Bilpendlerne - en sammensatt gruppe

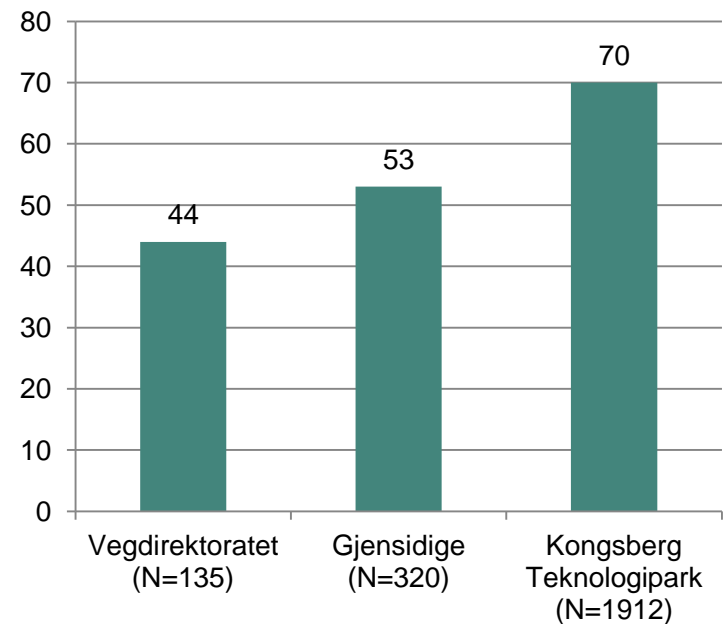
- **Husholdning**
 - Større andel familier med små barn (70% bilbruk i familier med barn under 7 år)
 - Større andel menn (63% bilbruk blant menn - 56 % kvinner)
- **Yrke/næring**
 - Størst andel blant håndverkere, administrative ledere og innen primærnæringer (77% bilbruk blant håndverkere)
 - Større andel som har middels eller høyere husholdningsinntekt (67% bilbruk blant husholdninger med 600 000-800 000)
- **Geografi**
 - Større andel som bor i omegnskommunene til de store byene (63% bilbruk i Oslos omegnskommuner)



Prosent som benyttet bil som viktigste transportmiddel til arbeidet innenfor ulike næringer (RVU 2009).

Mange bilister har mulighet for å la bilen stå...

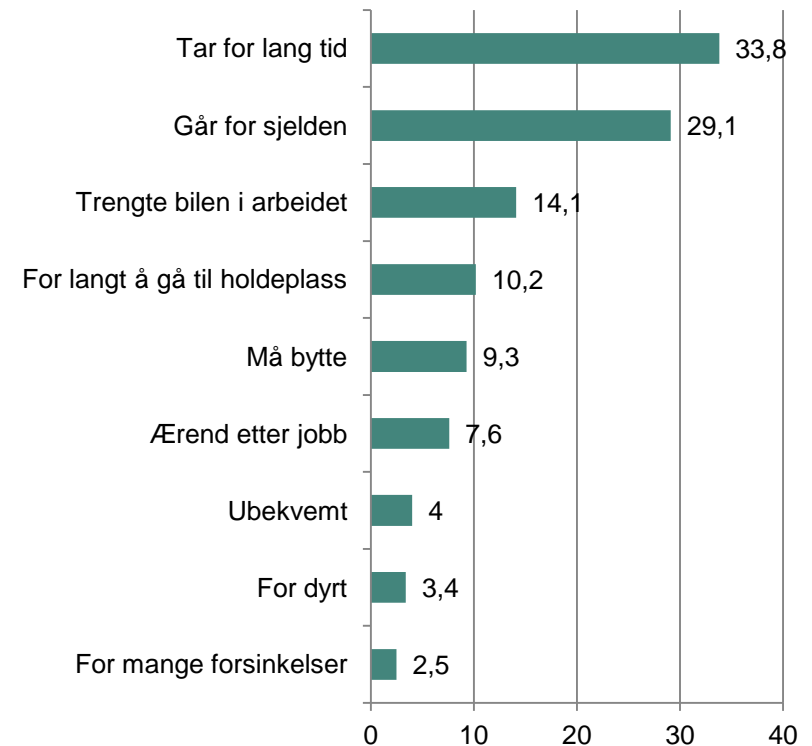
- Flere forhold begrenser bilpendlernes mulighetene for å bruke kollektivtransport
 - Pendlingsruter hvor det er et dårlig utbygd kollektivtilbud
 - Varierende arbeidstid/sted
 - Bruk av bil til varetransport i arbeidet
 - Ærender underveis
 - Helsemessige forhold
- Likevel trolig en betydelig andel som har mulighet for å bytte
 - Studier i norske virksomheter tyder på at 40 - 70 prosent vil reise kollektivt til jobben dersom forholdene legges bedre til rette
 - En undersøkelse av langpendlere innenfor Intercity triangelet fant at vel halvparten av dagens bilbrukerne kunne tenke seg å benytte tog (Engebretsen m fl 2012)



Andel bilister i tre i ulike virksomheter som kan tenke seg å reise kollektivt til jobben dersom forholdene legges bedre til rette.

Hva er de (egentlige) årsakene til bilpendling?

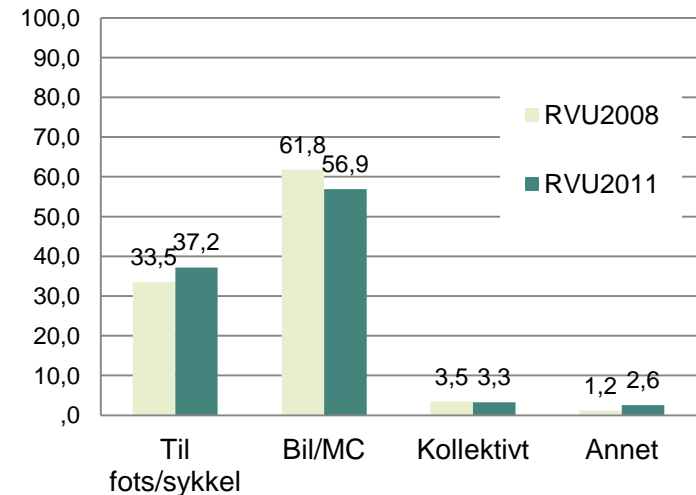
- Tidsbruk og effektivitet angis som begrunnelser for bilbruk
 - Kollektivtransporten anses for å være for tidkrevende og tungvindt
 - Resultater fra motivstudier forteller om oppfattede fordeler med bilbruk, men lite om hva som skal til for å få til en endringer
- Arbeidsreiser er styrt av vaner
 - Vaner er en form for rutinepreget atferd som fremkommer under stabile og forutsigbare omgivelser.
 - Vanskelig å endre uten betydelige forandringer i bevissthet og/eller livssituasjon
- Bedre rutetilbud er nødvendig – men ikke tilstrekkelig- for å få til endring
 - Må kombineres med vanebrytende intervensjoner
 - Vanebrytende intervensjoner vil ofte innebære kampanjer tilknyttet arbeidsplasser



Bilbrukeres motiver for ikke å benytte kollektivtransport (RVU 2009)

I: Kampanje med lokalt tilpasset transporttilbud

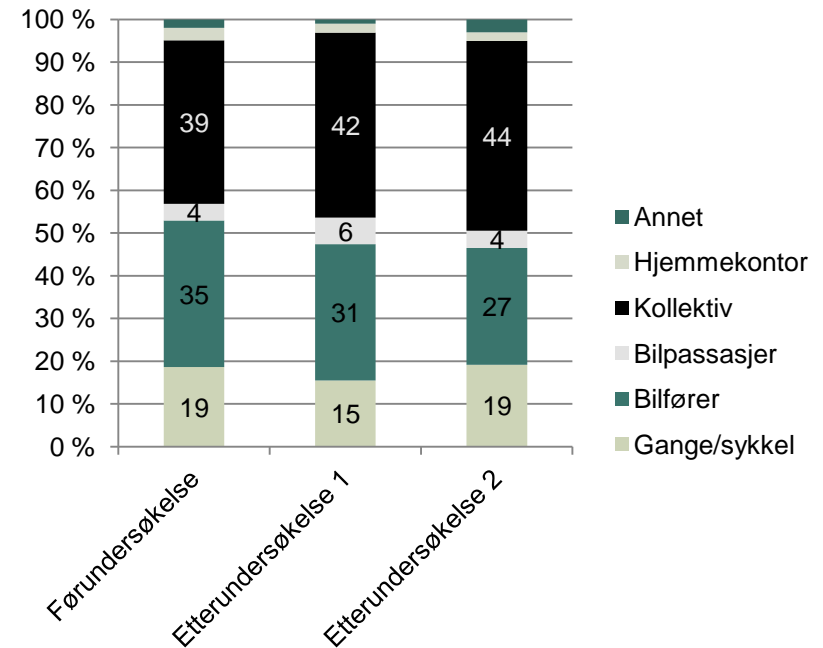
- Kongsberg Teknologipark
 - TØI har vurdert transportbruken for arbeidsreisene i KT i 2008 og 2011
 - Innføring av tilpassede tiltak i regi av Teknologiparken (etter 2008)
 - Interne bedriftskampanjer
 - Nye bussruter og holdeplasser basert på pendlingsvolumer
 - Ny gang- og sykkelbro over Lågen
 - Utbedring av flere sykkelveger
 - Sammenligning av vanligste reisemåte sommerstid 2008 og 2011 indikerte signifikante endringer.
 - Vekst i andelen som sykler/går på 3-4%
 - Reduksjon i bilkjøring på 4-5%
 - Kollektivandel uendret
 - Endringen fant sted samtidig med at andelen ansatte utenfor kommunen økte!



II: Kampanje med innføring av parkeringsavgifter

▪ Vegdirektoratet

- Lokalisert på Brynseng i Oslo- et område der kollektivtilbudet er godt utbygd
- Innførte parkeringsavgift på 25 kr per dag høsten 2011 for alle ansatte
- Lokale bedriftskampanjer for å øke kollektivbruk
- TØI evaluerte tiltakets betydning for reisevaner og holdninger i tre omganger i perioden 2011-2012
- Resultatene indikerer reduksjoner i bilbruk og økte kollektivandeler:
 - Reiser med bil ble redusert fra 35-27%
 - Kollektivandelene økte fra 39-44%
 - Ca 100 færre biler i parkeringshuset (Våren 2012)
 - Mer positive holdninger til P-avgift etter innføringen
- En høyere avgift kunne trolig gitt vesentlig høyere reduksjoner

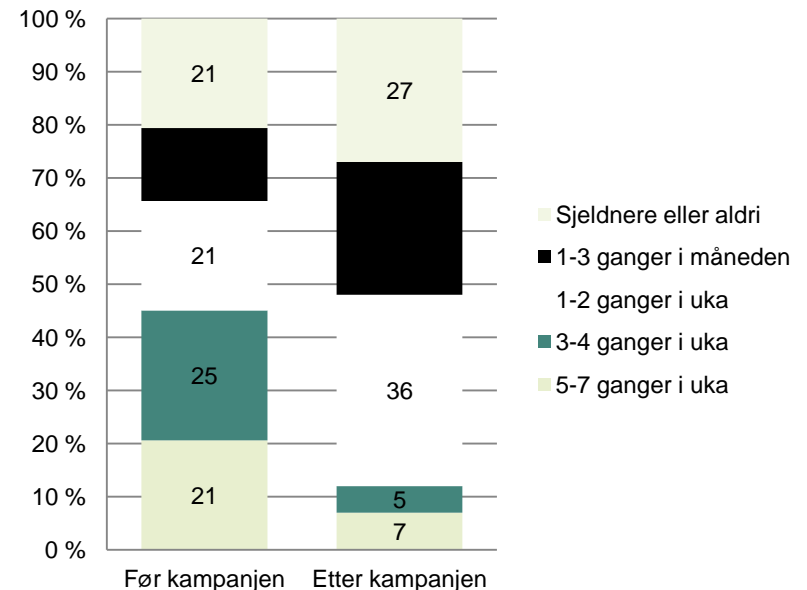


Transportmiddelbruk før og etter kampanjen. Prosent

III: Kampanje med belønningssystem

▪ Tromsø Fylkeskommune

- Gjennomførte i 2011 kampanjen "jeg kjører grønt" der bilister ble belønnet med sykkelutstyr til en verdi av 1000, eller gratis månedskort for å la bilen stå i én måned.
- Totalt 94 personer deltok i kampanjen. Effekten av kampanjen ble evaluert av TØI i to omganger
- Studien indikerer at belønningssystemet ga betydelig reduksjon i bilbruk, også etter tre måneder.
 - Andelen som reiste med bil mer enn tre dager i uken ble redusert fra 46 til 12 prosent
 - Tre av fire hevdet at kampanjen har gjort at de kjører mindre bil enn tidligere
- "Gammel vane" ble fremhevet som viktigste grunn til ikke å bruke kollektiv eller sykle/gå før oppstart



Andeler bilbruk før og etter kampanjen. Prosent

Oppsummering

- Bilpendling er en voksende utfordring for byer og tettsteder - aktive tiltak er nødvendig rundt de store byene
- For å få til atferdsendring må forbedringer i kollektivtilbudet kombineres med vanebrytende tiltak.
- Bilpendlere - som Thomas - trenger et dytt i ryggen. Virksomheter med mange ansatte er viktige medspillere for å iverksette vanebrytende intervensjoner
- Ulike typer tiltak har vist seg virksomme:
 - Utvikling og forbedringer av det lokale transporttilbudet
 - Sanksjonering av daglig bilbruk
 - Direkte belønninger av miljøvennlige pendlingsmåter

- Nye TØI-prosjekter om reisevaneendringer
 - Nytt treårig RFF- støttet prosjekt for å studerer reisevaneendring innenfor seks soner i Oslo/Akershus. Inkludere bl a Universitetet, Statoil, Siemens og AHUS.
 - Betydningen av "bedriftskonkurrans" for å initiere endringer i reisevaner blant bilpendlere i Hordaland. Samarbeid med Bergens Tidene.
 - PUST-kampanjen starter i dag!



Nå kan du gjøre bylufta bedre

BT lanserer ny konkurranse: Nå skal bergensbedrifter kappes om å reise miljøvennlig.

AVJ Camilla Abamath
Publert: 11. jan 2013 11:10 Oppdatert: 15. jan 2013 11:10

I PUST skal bergensbedrifter konkurrere om å bidra til bedre byluft ved å reise miljøvennlig til og fra jobb.

Facebook
Twitter
E-post

FAKTA

Hvordan blir du med?

- 1. Møtt dem på konkurransen nå til avsnitt

<http://pust.bt.no/>

Publikasjoner og referanser

- Christiansen, P. (2012). *Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet*. Oslo, Transportøkonomisk Institutt (TØI-rapport 1225/2012).
 - Christiansen, P., Strand, A. (2008). *Evaluering av kampanjen "jeg kjører grønt"* i Tromsø (TØI-rapport 1172/2011).
 - Christiansen P. Julsrud, T. et al (2012). *Førundersøkelse av Gjensidiges omløslisering*. Oslo, Transportøkonomisk institutt. (Arbeidsdokument 50176).
 - Engebretsen, Ø. (2008). *Reisevaneundersøkelse 2008. Kongsberg Næringspark*. Oslo, Transportøkonomisk Institutt (TØI-rapport 947/2008).
 - Hjorthol, R. (2012). *Endringer i befolkningens reisevaner i en 25-års periode – trender og drivkrefter*. Transportøkonomisk Institutt. (TØI-rapport 1190/2012).
 - Julsrud, T. E. (2011). *Reisevaneundersøkelse for Kongsberg Teknologipark og Kongsberg kommune*. Oslo, Transportøkonomisk institutt (TØI rapport 1161/2011).
 - Vågane, L., I. Brechan, et al. (2011). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*. (TØI-rapport 1190/2012). Oslo, Transportøkonomisk Institutt.
-