

Sammendrag:

Pust – en konkurranse om å reise miljøvennlig til jobb

TOI rapport 1275/2013

Forfatter(e): Randi Hjortbol, Liva Vågane, Jon Martin Denstadli, Rolf Hagman

Oslo 2013, 42 sider

Konkurransen mellom bedrifter for å få de ansatte til å reise miljøvennlig til jobben rekrutterte først og fremst de som allerede reiste kollektivt, gikk eller syklet. Bergens Tidende inviterte ansatte i bedrifter i Hordaland til å være med på konkurransen PUST for å spare bylufta i Bergen ved å reise miljøvennlig til og fra jobb. Konkurransen foregikk mellom 4. februar og 22. mars i år. De som deltok i undersøkelsen knyttet til konkurransen kjørte i utgangspunktet mye mindre bil til jobb enn den jevne bergenser. Likevel var det sju prosent av konkurrentene som klarte å gå over fra bil til å reise kollektivt, gå eller sykle, noe mer enn i kontrollgruppen. I løpet av konkurranseperioden økte også belegget i bilene noe, dvs at flere reiste sammen. Samlet ga det en reduksjon i utslipp av CO2 på ca 15 prosent, samt reduksjon i avgasspartikler, nitrogenoksider og nitrogendioksid. Deltakerne i PUST har også mer miljøvennlige verdier og holdninger enn hva den jevne bergenser har.

Kan en konkurranse stimulere til endring i reisevaner?

I hvilken grad vil konkurranse mellom bedrifter få de ansatte til å endre sin reisemåte til arbeid? Hva er de klimamessige virkninger av endringen? I fall de ansatte endrer reisemåten, vil dette ha effekt over lengre tid? Disse spørsmålene ble reist innledningsvis i prosjektet som er dokumentert i denne rapporten.

En ytterligere problemstilling som vokste fram etter som konkurransen gikk, er spørsmålet om hvem som rekrutteres til å delta, og motivene disse har: Er det de som ser at de lett kan tjene på å være med, fordi de allerede er i en slik situasjon at de enkelt kan oppfylle kravene om å reise miljøvennlig? Er det de som tror at de kan "vinne" noe selv på å delta, for eksempel at dette er en anledning til å endre vaner, samtidig som de gjør noe sammen med kollegaer?

Konkurranseperioden strakk seg fra 4. februar til 22. mars 2013. Forespørsel gikk til en rekke bedrifter i Bergen og omegn, og de ansatte ble invitert til å registrere sine arbeidsreiser i denne perioden. Deltakerne opprettet en egen profil på avisens nettside hvor reisene kunne registreres. Deltakelse kostet kr 99 per person.

I løpet av de ukene som konkurransen pågikk, var det om å gjøre å reise flest mulig "grønne kilometer" til og fra jobb. Disse reisene ble registrert på den enkeltes profil for å oppnå poeng. Det som ble regnet som grønne jobbreiser var gange, sykkel, buss, tog, bybane, samkjøring (minimum to personer), el-bil og andre el-kjøretøy, ferge og båt.

Resultatene av registreringen ble oppdatert daglig, slik at de ansatte kunne følge med hvordan deres bedrift lå an i konkurransen om klima- og miljøvennlig arbeidsreiser.

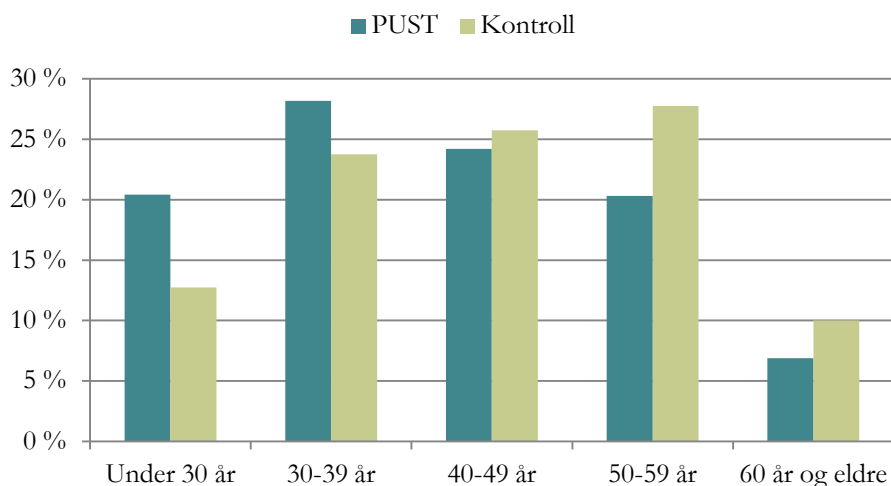
Bedriftenes poengsum/ranking ble regnet ut fra gjennomsnittlig antall grønne kilometer reist per deltaker fra bedriften.

Det var altså ikke endring i reisemåte, men ”miljøriktig” reisemåte som ble premiert. Det betyr at de som allerede reiste miljøvennlig til arbeidet, hadde et forsprang på de som måtte gjøre forandringer i sin reisemåte.

I forbindelse med konkurransen gjennomførte Transportøkonomisk institutt (TØI) en undersøkelse blant konkurrentene ved starten av konkurransen (førundersøkelsen) og mot slutten av konkurransen. For å ha et sammenlikningsgrunnlag ble det i tillegg trukket en kontrollgruppe som fikk noen av de samme spørsmålene.

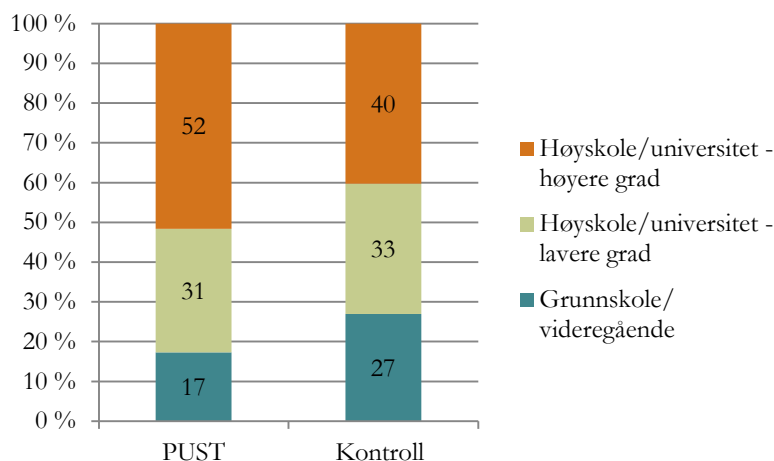
Pust-deltakerne er ikke helt som den jevne bergenser

PUST-deltakerne er i gjennomsnitt 41 år, mens kontrollgruppen har en gjennomsnittsalder som er tre år høyere. Figur S.1 viser aldersfordelingen i de to gruppene for førundersøkelsen. Aldersfordelingen blant PUST-deltakerne er omtrent den samme for dem som deltok i før-undersøkelsen som blant dem som deltok i begge undersøkelsene, mens i kontrollgruppen er det blitt enda færre under 30 år i etterundersøkelsen.



Figur S.1 Aldersfordeling på deltakerne i førundersøkelsen. Prosent

Blant PUST-deltakerne er 51 prosent kvinner, i kontrollgruppen 43 prosent. PUST-deltakerne har gjennomgående høyere utdanning enn kontrollgruppen. Omtrent halvparten av dem har høyere universitets- eller høyskoleutdanning, blant kontrollgruppen gjelder dette 40 prosent, figur S.2.



Figur S.1: Utdanning for deltakerne i forundersøkelsen. Prosent

PUST-deltakerne har i større grad enn kontrollgruppen arbeidsplassene sine konsentrert til sentrum og Ytrebygda (Sandslø/Kokstad). Fordeling av bosted er mer lik, men noen flere PUST-deltakere bor i Årstad bydel, en sentralt lokalisert bydel.

PUST-deltakerne har andre holdninger enn den jevne bergenser

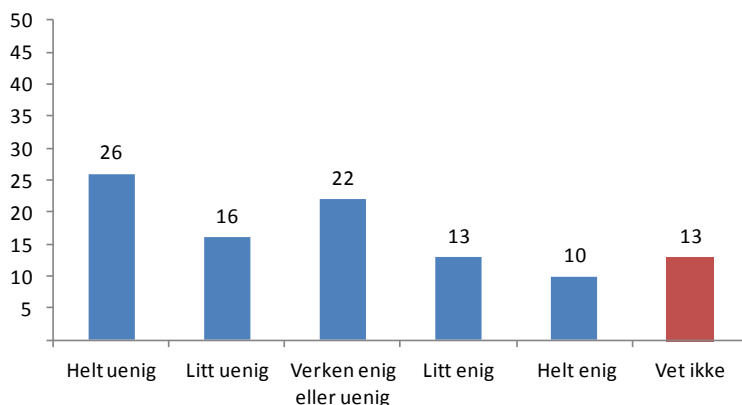
I tillegg til lokalisering av bolig og arbeidsplass, tilgang til kollektivtransport, avstand til arbeid og egne ressurser vil også normer og holdninger være med på å bestemme hvilke transportmidler som velges på arbeidsreisen. I undersøkelsen er derfor også slike faktorer kartlagt.

Sammenlikningen mellom PUST-deltakerne og kontrollgruppen viser med klar tydelighet at PUST-deltakerne er annerledes også når det gjelder holdninger og normer. PUST-deltakerne mener at miljø- og helseproblemene knyttet til bilbruk og biltrafikk er mer alvorlige enn hva kontrollgruppen gjør. De er i mindre grad enn kontrollgruppen vanebilister, og bilen inngår ikke som en del av den daglige rutinen på samme måte som for de andre. De har en positiv holdning til å gå, sykle og å reise kollektivt, og de har intensjoner om å reise mer miljøvennlig enn det de allerede gjør. De sosiale og personlige normene knyttet til begrensninger i bilbruk er sterkere blant PUST-deltakerne enn i kontrollgruppen.

Ingen sterk forankring av PUST i bedriftene

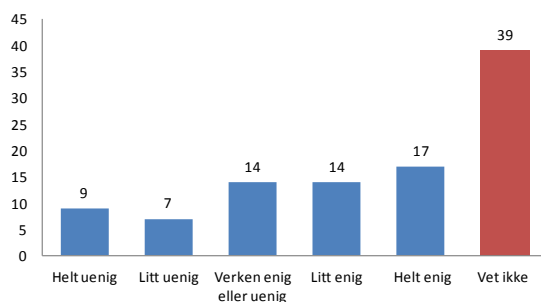
Man kan anta at jo mer oppmerksomhet konkurransen får internt i bedriftene som deltar, både fra ledelsens side og mellom kollegaer, dess større deltakelse og bedre forankring av konkurransen vil man oppnå.

Det er bare 10 prosent som er helt enig i at ”PUST er et samtaletema blant de ansatte”, og så mange som 42 prosent som er litt eller helt uenig, figur S.3.



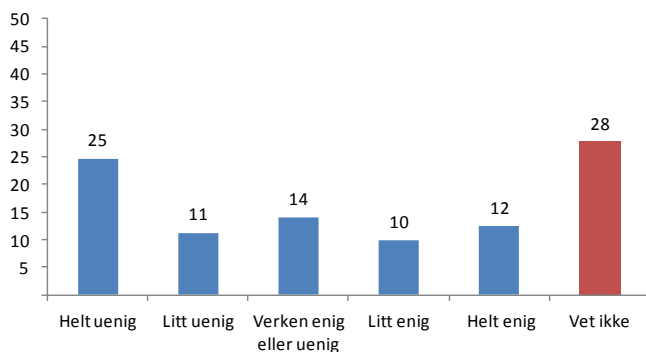
Figur S.3 Grad av enighet om utsagnet – PUST er et samtaletema blant de ansatte. Prosent N=1028

At mange på samme arbeidsplass deltar i en slik konkurranse kan virke ansporende og motiverende på den enkeltes ønske om å være med, og på innsatsen gjennom konkurranseperioden. Resultatene i figur S.4 kan tyde på at deltakelsen ikke er så høy, 17 prosent sier at de er helt enige i påstanden om at mange av kollegaene deltar i PUST. Nærmere 40 prosent svarer at de ikke vet om det er mange som er med i konkurransen.



Figur S.4 Grad av enighet om utsagnet – Mange av mine kollegaer deltar i PUST. Prosent N=1028

Ledelsens innstilling til en slik konkurranse vil også kunne ha betydning for deltakelse og innsats. Figur S.5 viser svar på utsagnet – ”Ledelsen forventer at de ansatte deltar i PUST”. Resultatet tyder på at forventningene fra ledelsen er relativt svake, bare 12 prosent er helt enig i at man opplever at ledelsen forventer at de ansatte deltar i PUST. Nesten en tredel kjenner ikke til om det finnes noen forventninger fra ledelsen.

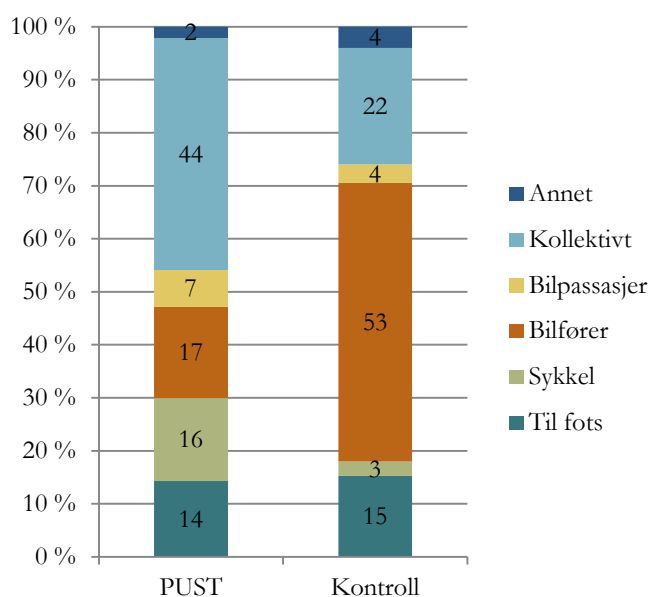


Figur S.5 Grad av enighet om utsagnet – Ledelsen forventer at de ansatte deltar i PUST. Prosent N=1028

Svarene over gir ikke inntrykk av at PUST er godt forankret i bedriften, verken på ledelsesnivå eller på kollegialt nivå. Relativt høye andeler som ikke kjenner til hva slags forventninger bedriften/ledelsen har og dårlig kjennskap til om kollegaene deltar, samt at det ikke er noe stort samtaletema blant de ansatte, tyder på at det er en mer individualisert konkurransesituasjon enn hva som kunne forventes. Rundt 60 prosent sier de selv tok initiativ til å delta i konkurransen.

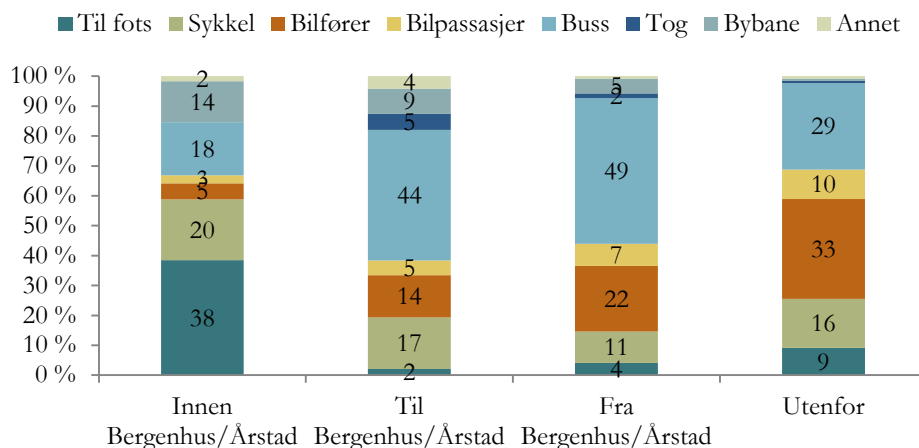
Godt utgangspunkt – beskjeden endring

Bare 17 prosent av PUST-deltakerne kjørte selv bil til og fra jobben da konkurransen startet, figur S.6. Til sammenlikning var mer enn halvparten av kontrollgruppen bilførere. Hele 44 prosent av PUST-deltakerne reiste kollektivt før konkurransen startet, dobbelt så stor andel som i kontrollgruppen.



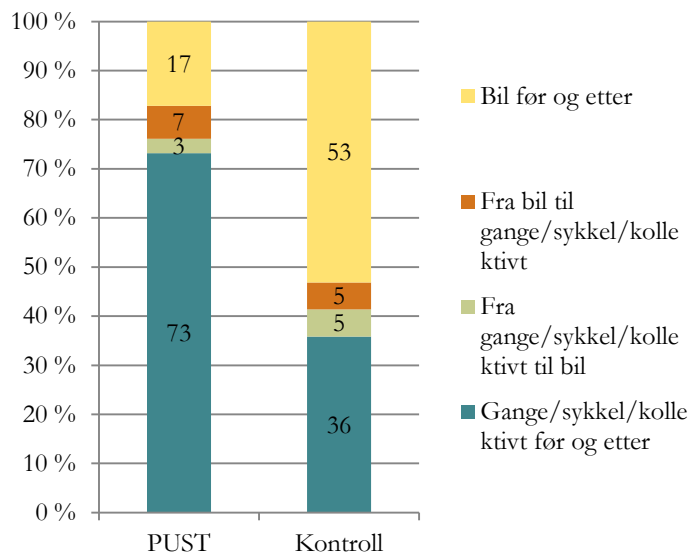
Figur S.6: Vanligste hovedtransportmiddel de siste to ukene før PUST startet. Alle som var med i forundersøkelsen. Prosent

Hvor man bor og hvor man jobber vil selvsagt spille en rolle for hvilket transportmiddel man velger. Mer enn halvparten av de som bor og arbeider i sentrale områder går og sykler, figur S.7. Bilandelen øker når arbeidsplassen er lokalisert lengre fra sentrum.



Figur S.7 Vanligste hovedtransportmiddel for PUST-deltakerne de siste to ukene før PUST startet etter retning på arbeidsreisen. Prosent

Hva har så skjedd i perioden? Figur S.8 viser endringer i transportmiddelbruken i løpet av konkurranseperioden for PUST-deltakerne og kontrollgruppen. Vi ser at 73 prosent av PUST-deltakerne har gått, syklet eller reist kollektiv både før konkurransen startet og ved slutten av konkurranseperioden. For kontrollgruppen er samme andel 36 prosent. I PUST-gruppa har 7 prosent gått over fra bil til mer miljøvennlige transportmidler, mens 5 prosent i kontrollgruppa har gjort det samme.



Figur S.8: Endringer i transportmiddelbruken fra de to ukene før PUST startet til de siste ukene i PUST. Prosent.

Vi har beregnet utslipp for bilbrukere i løpet av en arbeidsuke for vanligste hovedtransportmiddel de siste to ukene. Utslippet er fordelt på alle som var i bilen, og vi har tatt hensyn til hvilken type bil (årsmodell og type drivstoff) som er brukt. Økt belegg i bilen i tillegg til den relativt beskjedne nedgangen i andelen bilførere er den viktigste grunnen til at vi ser at PUST-deltakerne har redusert sitt utslipp med 15-20 prosent, tabell S.1. For kontrollgruppen er endringen liten, og de har som nevnt et helt annet utgangspunkt enn PUST-deltakerne.

Tabell S.1 Utslipp fra bil pr. arbeidsuke fordelt på alle respondentene.

	CO ₂ (kg) Karbon- dioksid	Klima- påvirkning ¹ CO ₂ (kg)	PM (g) Avgass- partikler	NO _x (g) Nitrogen- oksider	NO ₂ (g) Nitrogen- dioksid
PUST – før	3,6	4,0	0,3	7,7	1,9
PUST – etter	3,0	3,2	0,2	6,7	1,6
Endring	-18,0 %	-18,0 %	-21,0 %	-13,1 %	-15,3 %
Kontroll – før	11,0	12,0	0,4	22,4	7,0
Kontroll – etter	11,0	11,9	0,4	22,1	6,9
Endring	-0,2 %	-0,2 %	1,8 %	-1,2 %	-0,7 %

En konkurranse for dem som allerede reiser miljøvennlig?

Resultatene som er presentert i denne rapporten viser at deltakerne som deltok i PUST var annerledes enn kontrollgruppen. I motsetning til den jevne bergenser reiser en liten andel av PUST-deltakerne med bil. Mens mer enn halvparten av bergensere flest selv kjører bil til jobben, var det mindre enn hver femte av deltakerne i PUST-undersøkelsen som hadde dette som utgangspunkt da konkurransen startet.

Konkurransereglene var slik at man skulle registrere antall ”miljøvennlige” reisekilometer på arbeidsreisen, og da hadde de som allerede reiste miljøvennlig et særlig godt utgangspunkt og høy motivasjon for å delta i konkurransen. Kjører man derimot bil, har lang vei til jobben og det ikke er et spesielt godt kollektivtilbud, vil motivasjonen for å delta være betydelig lavere. Det vil kreve en vesentlig innsats for å la bilen stå hjemme og finne fram sykkelen eller ta bussen, alternativt sitte på med en kollega. I utgangspunktet ble altså rekrutteringen til konkurransen skjev. De som meldte seg på var de som allerede reiste miljøvennlig. For de fleste var det ikke nødvendig å endre reisemåten til jobben for å oppnå poeng i konkurransen.

På tross av det ble det likevel en miljøforbedring blant deltakerne, i første rekke fordi belegget i bilene økte i tillegg til at sju prosent gikk over fra å bruke bil til å gå, sykle eller reise kollektivt mot fem prosent i kontrollgruppen. PUST-deltakerne var også godt motivert gjennom en miljøbevissthet som var sterkere enn hva kontrollgruppen ga uttrykk for.

¹ CO₂-utslipp i livsløpsperspektiv