



SMARTiNG

**Ingunn Saur Modahl
Anne Rønning**

Stiftelsen Østfoldforskning
OR 19.05
Februar 2005

www.sto.no

RAPPORTFORSIDE

Rapportnr: OR.19.05	ISBN nr: ISSN nr: 0803-6659	Rapporttype: Oppdragsrapport
Rapporttittel: SMARTiNG		Forfatter(e): Ingunn Saur Modahl og Anne Rønning
Prosjektnummer:	Prosjekttittel: SMARTiNG	
Oppdragsgiver(e): Oppdragsgivers referanse:		Miljøverndepartementet Peder Vold
Sammendrag <p>Dette prosjektet hadde som hovedmål å få fram kunnskap, gode eksempler og løsninger for å øke andelen personer som sykler eller går til og fra sitt arbeid. Denne kunnskapen skal videre benyttes i utforming av en oppfølgingsstrategi (fase II) for en <u>varig</u> etablering av SMART i Nedre Glomma.</p>		
Emneord: <ul style="list-style-type: none"> • Sykling • Arbeidsreiser • Miljøvennlig 	Tilgjengelighet: Åpen Denne side: Åpen Denne rapport: Åpen	Antall sider inkl. bilag: 46
Godkjent Dato: 08.02.2005		
		
_____ Forfatter	_____ Forskningsleder	

INNHALDSFORTEGNELSE

INNLEDNING	4
1 BAKGRUNN FOR OG GJENNOMFØRING AV PROSJEKTET	5
2 REISEVANER OG HOLDNINGER	8
2.1 NASJONALE/INTERNASJONALE ERFARINGER	8
2.2 LOKALE ERFARINGER - REISEVANEUNDERSØKELSE	11
2.2.1 Bakgrunn	12
2.2.2 Reisemåte.....	12
2.2.3 Drivkrefter og barrierer.....	13
2.2.4 Tiltak på arbeidsplassen.....	17
2.3 RESULTATER FRA SYKKEL- OG GÅAKSJONEN I PERIODEN MAI-SEPTEMBER 2004.....	18
3 TILTAK OG EFFEKTER.....	20
3.1 NASJONALE/INTERNASJONALE ERFARINGER	20
3.2 LOKALE ERFARINGER	25
4 REFERANSER	27
VEDLEGG 1 REISEVANEUNDERSØKELSE	29

INNLEDNING

Som oppfølging av St.meld. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder, har Regjeringen invitert kommuner, næringsliv og andre til samarbeid om pilotprosjekt på Sunne og miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser (SMART).

Pilotprosjektet har som mål å få fram gode eksempler på hvordan bedrifter i samarbeid med offentlige myndigheter kan finne løsninger for de ansattes transportbehov som fremmer økt bruk av miljøvennlige og helsefremmende transportformer. Videre er det et mål å avklare hvilke virkemidler og incentiver som kan bidra til slike transportformer. Det legges vekt på løsninger som gir gevinster både for bedriftene og samfunnet.

Stiftelsen Østfoldforskning (STØ) har fått ett tilskudd på 100 000 NOK fra Miljøverndepartementet til å etablere et pilotprosjekt i Nedre Glommaregionen, samt en tilleggsbevilgning på 50 000 NOK fra Østfold fylkeskommune hvorav 10 000 NOK er fra Folkehelseprogrammet.

Prosjektet har fått tittelen Sunne og Miljøvennlige Arbeids- og Tjenestereiser i Nedre Glomma – SMARTiNG.

Prosjektet har en klar to deling. En del som går på å få fram dokumentasjon overfor lokale myndigheter med fokus på hvordan tilrettelegge for sykkel/gange i kommunene. Den andre vinklingen er hvordan arbeidsgiver kan tilrettelegge og motivere til økt bruk av sykkel/gange ved arbeidsreiser. Herunder fysisk tilrettelegging, men også motivere hvordan sykkel/gange brukes som en faktor for å øke samhold og trivsel blant ansatte etc.

Prosjektet har som hovedmål å få fram kunnskap, gode eksempler og løsninger for å øke andelen personer som sykler eller går til og fra sitt arbeid. Denne kunnskapen skal videre benyttes i utforming av en oppfølgingsstrategi (fase II) for en varig etablering av SMART i Nedre Glomma.

Prosjektet hadde en opprinnelig budsjetttramme på 390 000 NOK. Av denne rammen ble det gitt tilsagn på 150 000 NOK. Dette medførte at mulighetene for en så bred tilnærning som en trenger for å kunne oppnå målet beskrevet over, ikke har latt seg gjennomføre.

Det er gitt klare signaler fra andre finansører at de ser positivt på å delfinansiere en fase II av SMARTiNG.

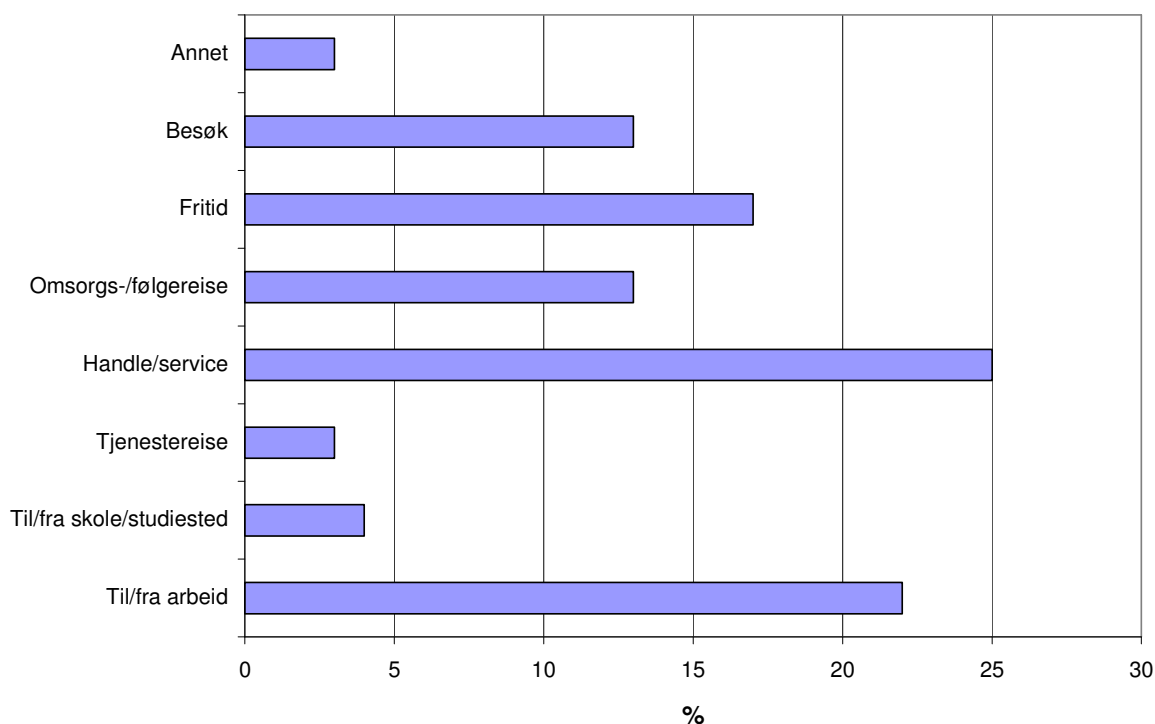
1 BAKGRUNN FOR OG GJENNOMFØRING AV PROSJEKTET

Transportøkonomisk Institutt gjennomfører reisevaneundersøkelser i Norge hvert fjerde år. I reisevaneundersøkelsen for 2001 (Denstadli og Hjorthol, 2002) er det gitt en oversikt over hvor mye vi reiser, med hvilke transportmidler og til hvilke formål.

Undersøkelsen viser at utfører 3,1 reise per dag i gjennomsnitt i løpet av ett år (alle over 13 år). De fleste reisene er korte- 40% er under 3 km.

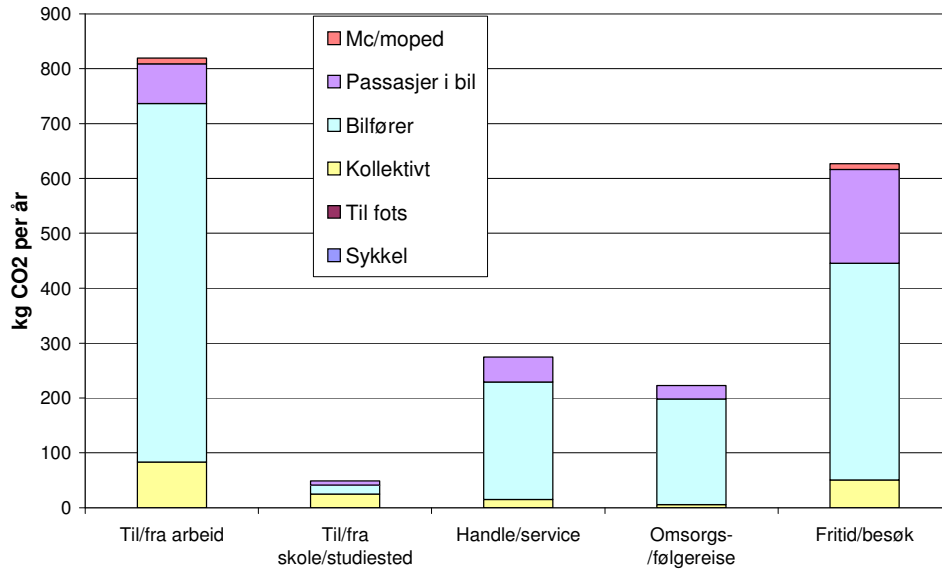
På korte reiser (under 10 km) er bil hovedtransportmiddel - 2 av 3 reiser foregår med bil.

I Figur 1 er det vist hva som oppgis som årsak til reisene.



Figur 1 Ulike årsaker til gjennomføring av reiser (Denstadli og Hjorthol, 2002).

I Figur 2 er det foretatt en beregning av hvor mye CO₂-utslipp som genereres som følge av disse reisene. Vi ser at bilkjøring til og fra jobb er en viktig bidragsyter til dette.



Figur 2 CO₂-utslipp per person og år relatert til daglige reiser, Rønning (2003).

Fire av ti som kjører bil til og fra jobb har en reiserute som er kortere enn 5 km

Reisevaneundersøkelsen som TØI gjennomfører er basert på en spørreskjemaundersøkelse fra ca. 1200 personer i Østfold. Denne studien kan derfor ikke sees på som et grunnlag alene for å vurdere hvordan bilde er for Østfold. Senere års trafikktegninger på vegnettet i Nedre Glomma-regionen viser en trafikkvekst betydelig over landsgjennomsnittet.

Når vi i tillegg ser på det faktum at Nedre Glomma-regionen har et klima og en topografi som muliggjør sykling i store deler av året, kan det se ut som om potensialet for sykkel/gange til jobb ikke er tatt ut.

Behov for dokumentasjon av utvikling og forståelse av drivkrefter og barrierer er viktige faktorer for å kunne foreta endringer i denne utviklingen. Prosjektets aktiviteter har derfor bestått av:

1. Klarlegging av
 - a) kunnskapsstatus og erfaringer fra andre tilsvarende satsninger - suksessfaktorer og hindringer
 - b) reisevaner blant deltakerne gjennom en spørreundersøkelse
2. Følge Den nasjonale sykkelaksjonen (3.mai – 30. sept.) for å stimulere til aktivitet og gi virksomheten mulighet til å få erfaring med å administrere en slik registrering, samt gi prosjektet informasjon om hvor mange som faktisk deltar.
3. Analyse/oppsummering av resultater i punkt 2 og 3

Prosjektene var forankret i noen utvalgte bedrifter. Tabell 1 viser en oversikt over disse.

Tabell 1 Deltagende virksomheter

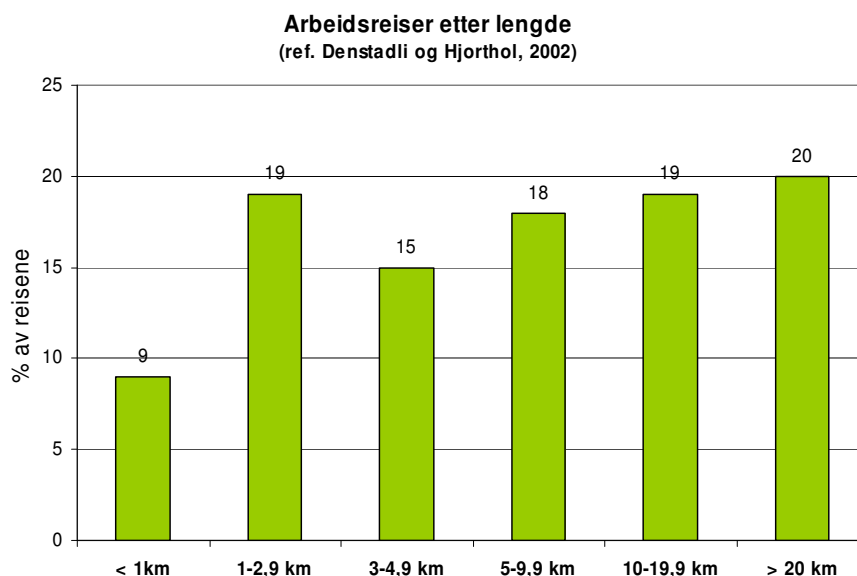
S.borg komm.: Sarpsborg sykehjem post 4	ØFK: Glemmen vgs
S.borg komm.: Tuneskipet Barnehage	ØFK: Askim vgs
S.borg komm.: Borg fys inst. AS	ØFK: Mysen vgs
S.borg komm.: Kantine	ØFK: Skjeberg folkehøgskole
S.borg komm.: Kurland bofellesskap	ØFK: Halden vgs avd Porsnes
S.borg komm.: Servicetorget	ØFK: Fylkeshuset
S.borg komm.: Hannestad dagsenter	ØFK: Borg vgs
S.borg komm.: Seksj. IKT/Tune Rådhus	ØFK: Halden vgs avd Risum
S.borg komm.: Tinlund Barneskole	ØFK: Malakoff vgs
S.borg komm.: Bygg og landbruk	ØFK: Fylkesbiblioteket
S.borg komm.: Astridsgt. Aktivitetssenter	Torvbyen: Free Record Shop
S.borg komm.: Teknisk/arealplanlegging/kart og geodata	Torvbyen: Galleri Emilie
S.borg komm.: Drift	Torvbyen: Glitter&Stas
S.borg komm.: Varteig skole	Torvbyen: Gudesen Conditori
S.borg komm.: Varteig skole renhold	Torvbyen: Helse-allergi&oppl.senter
S.borg komm.: Holtenga serviceleilighet	Torvbyen: Interoptik
S.borg komm.: Sentrum/Grålum Helsestasjon	Torvbyen: KappAhl
S.borg komm.: Lande skole	Torvbyen: Kid
S.borg komm.: Hannestad/Brevik sonekontor	Torvbyen: Kremmerhuset Ting & Sånt
S.borg komm.: Kemnerkontoret	Torvbyen: Life v/Lillettervet
S.borg komm.: Madam Arnesens Bofellesskap	Torvbyen: Life v/Mega
S.borg komm.: Brukersenter Barnevern	Torvbyen: Lindex
S.borg komm.: Kurland Barnehage	Torvbyen: Nille
S.borg komm.: Eplehagen Bofellesskap	Torvbyen: Presangen
S.borg komm.: Fritznerbakken Bosenter	Torvbyen: På Kjøkkenet
S.borg komm.: Regnskap, lønn og personal	Torvbyen: Quicky Isbar
S.borg komm.: Toppen Servicebase	Torvbyen: Studio Freestyler
S.borg komm.: Plan og økonomi	Torvbyen: The Body Shop
S.borg komm.: Brann/feiervesen	Torvbyen: Vero Moda
S.borg komm.: Fagforbundet	Torvbyen: Vita
S.borg komm.: Helse, Miljø og foreb.	Torvbyen: Ambjørnsen
S.borg komm.: Hvor?? Hvem??	Torvbyen: Wedins
Borgenhaugen posthandel	Torvbyen Drift AS
Folkets hus, Sarpsborg	Torvbyen: Gullkorn
Storbyen: Ultra	Torbyen: Thorn
Storbyen: Edwi's	Torvbyen: Rens på Timen AS
Storbyen: Saga Frisør	Torvbyen: Bjørklund
	STØ

2 REISEVANER OG HOLDNINGER

2.1 NASJONALE/INTERNASJONALE ERFARINGER

I Norge skjer 6% av reisene med sykkel (Lodden, 2002). I Sverige er dette tallet 12%, det er 17% i Danmark og 29% i Nederland. Selv om de fysiske forholdene (topografi, klima og befolkningstetthet) er ulike, viser erfaringer fra byer i Sverige at dette ikke alene kan forklare forskjellen.

Arbeidsreisene utgjør 22% av alle enkeltreiser (Denstadli og Hjorthol, 2002), men fordi de ofte gjentas på samme tid og strekning hver dag er de viktige når det gjelder å få til endringer i adferd. Hver sysselsatt gjør gjennomsnittlig 1,04 arbeidsreiser hver dag (inkludert lørdager og søndager) og reisen er om lag 14 km lang. Arbeidsreisen tar i snitt 21 minutt. 60% av arbeidsreisene er under 10 km, 43% er under 5 km og 28% er under 3 km, se Figur 3.



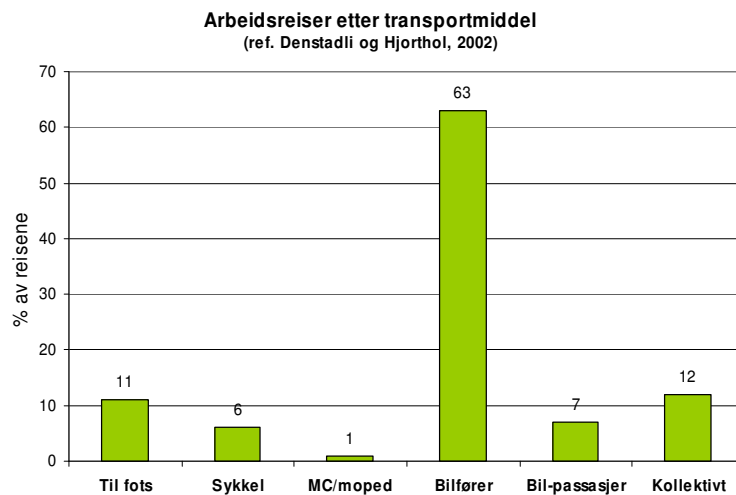
Figur 3 Arbeidsreiser etter lengde (ref. Denstadli og Hjorthol, 2002)

Ei generell avstandsgrense for sykling er anslått til rundt 5 km på landsbasis (Sørensen, 1999). Basert på dette, og uten andre hindringer enn avstand, vil 43% av arbeidsreisene kunne gjøres med sykkel i Norge.

Når det gjelder Fredrikstad bor hele 63% av befolkningen innenfor en avstand på 5 km fra sentrum (Sørensen, 1999). Selv om dette ikke nødvendigvis betyr at avstanden til jobb er under 5 km, indikerer det at en stor andel av de daglige reisene kan gjøres med sykkel.

Den absolutt mest brukte måten å foreta en arbeidsreise på, er med bil. 63% valgte bil til og fra jobb i 2001, se Figur 4. I tillegg var 7% av reisene som bilpassasjer. 11% gikk til og fra jobb mens 6% syklet. Summen av de som går eller sykler til jobb (17%) ligger altså langt under potensialet (basert på avstand) for gange og sykkel (43%).

Det er forskjell på kjønnene når det gjelder bilbruk; 71% av alle arbeidsreiser som gjøres av menn skjer med bil (som sjåfør) mens bare 56% av arbeidsreisene til kvinner skjer på denne måten (Denstadli og Hjorthol, 2002).



Figur 4 Arbeidsreiser etter transportmiddel (ref. Denstadli og Hjorthol, 2002)

Halvparten av alle bilreiser (som sjåfør) er kortere enn 5 km (Lodden, 2002). En grunn til at så mange korte reiser skjer med bil, er at de er en del av en lengre transportkjede. Transportøkonomisk Institutt (Lodden, 2002) har beregnet overføringspotensialet av disse bilreisene og funnet at 35% av alle korte bilreiser kan overføres til gange eller sykkel. Dette vil føre til at antall reiser til fots eller med sykkel øker med 37%.

Litt over hver tredje arbeidsreise blir kombinert med andre ærend, som oftest dagligvareinnkjøp eller henting/bringing av barn og lignende (Denstadli og Hjorthol, 2002). Hele **64%** av alle arbeidsreiser bli ikke kombinert med andre gjøremål. Det er disse reisene som enklest kan erstattes med gange og sykkelbruk.

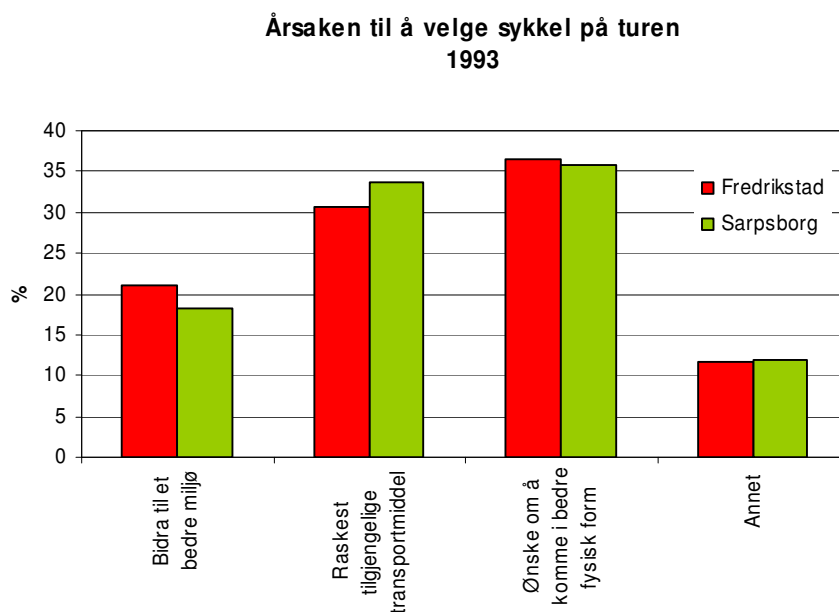
I følge Borger og Frøysadal (1994) er det mye som tyder på at folk ønsker å sykle mer, selv om de i praksis ikke gjør det. I deres etterundersøkelse i sykkelbyene Sandnes og

Tønsberg/Nøtterøy var det mange som sa at de syklet mer i 1994 enn i 1992, men undersøkelsen av faktisk sykling viste ingen signifikant økning. Det var derimot en reell økning i syklingen blant de som syklet fra før! I Sandnes var det først og fremst arbeidssyklisten som økte sykkelbruken. Også Stangeby (1997) mener det er størst potensial for økt bruk av gange/sykkel blant dem som veksler mellom å kjøre bil og å gå/sykle.

Sørensen (1999) viser til en reisevaneundersøkelse for Nedre Glomma-regionen fra 1998/99 som viser at sykkeltrafikken i regionen er halvert siden 1991/92. I de andre miljøbyene Bergen, Tromsø og Kristiansand har sykkeltrafikken stagnert eller økt. Klima og topografi tilsier at utviklingen i Nedre Glomma-regionen bør kunne snus.

Når man skal endre vaner til mennesker er det viktig å vite hvordan de prioriterer. De aller fleste opptrer nemlig ganske "egiotisk", og det er ikke så mange som tenker på miljø- eller samfunnsmessige konsekvenser når de står ovenfor daglige valg. En undersøkelse ved flyttingen av Vegdirektoratet i 2003 (Transport i by, 2004) viste at både de som gikk, syklet, kjørte bil og reiste kollektivt valgte transportmiddel ut fra at det var bekvem, behagelig eller lettvint. Gående og syklistene synes også det er viktig med mosjon og at det er hyggelig å gå/sykle, mens bilkjørerne fokuserer mer på tid. De fleste velger altså det transportmidlet som er enklest eller best for dem selv!

Dette kommer også fram i en spørreundersøkelse i Nedre Glomma-regionen fra 1993 (Statens vegvesen, 1993). Resultatene herfra viste at folk som syklet valgte dette for å komme i bedre fysisk form, tett fulgt av at sykkel var det raskest tilgjengelige transportmidlet. Miljøargumentet kom et godt stykke lenger ned (se Figur 5).



Figur 5 Årsaken til å velge sykkel på turen (Statens vegvesen, 1993)

Gjennomsnittsyklisten syklet 5,1 km i Fredrikstad og 5,5 km i Sarpsborg. Spørsmålet gjaldt alle sykkelreiser, ikke bare til og fra jobb. Arbeidsreisene sto for 50% av sykkelreisene i undersøkelsen.

At helse/fysisk aktivitet i seg selv er en viktig motivasjonsfaktor kommer også fram av evaluering av "Sykle til jobben"-aksjonen (NMBF, 2003) der 63% av de spurte oppga dette som den viktigste årsaken til at de deltok. På de neste plassene kom "flotte premier" (8%) og "konkurranse" (6%).

Når det gjelder tidsbruk, som bilister ofte fokuserer på, er det interessant å merke seg at bilister tror at bilturen tar 15% kortere tid enn det den faktisk gjør (Brög, 1991 (data henta fra TØI, 2000)). De tror også at den koster 45% mindre enn i virkeligheten. Samtidig tror de at kollektivtransport tar 32% lenger tid og koster 13% mer enn den virkelig gjør. Viss dette fremdeles holder stikk, er det en jobb å gjøre når det gjelder holdinger til pris og tid hos bilistene.

Holdningsundersøkelser viser at de fleste, både gang/sykkelbrukere og bilbrukere, liker å gå eller sykle (Stangeby, 1997). Gangturer er spesielt populært. Bilbrukere sykler stort sett i fritida, mens gang/sykkelbrukere ser mer på gange/sykling som et transportmiddel.

Ved flyttingen av Statens Hus i Trondheim viste det seg at tjenestereiser i arbeidstiden ofte forstyrrer reisemiddelvalget bort fra gange/sykkel og over på bil (Meland, 2002). Det viste seg også at det er vanskeligere å endre reisevanene til:

- personer med faste daglige ærend på veg mellom hjem og arbeidsplass
- personer som hører hjemme i barnefamilier

At man ikke kan ta med seg store og tunge ting er en av de viktigste barrierene også i andre land (Finland, Østerrike, Spania og Italia) (Stangeby, 1997). Andre viktige barrierer er dårlig utbygd sykkelvegnett og bakker/dårlig vær/forurensing.

2.2 LOKALE ERFARINGER - REISEVANEUNDERSØKELSE

Undersøkelsen ble gjennomført i mai 2004. Folk ble oppfordret til å svare elektronisk, men fikk også utdelt undersøkelsen i papirformat slik at de kunne sende inn i etterkant. Undersøkelsen ble distribuert av senterledelsen i Storbyen (Sarpsborg) og Torvbyen (Fredrikstad) i tillegg til ansatte ved utvalgte avdelinger i Fredrikstad kommune, Sarpsborg kommune og Østfold fylkeskommune. Spørreskjema ble også spredd via e-post lokalt. På grunn av distribusjonsformen er det ikke mulig å vite hvor mange som fikk tilbud om å delta i spørreundersøkelsen.

2.2.1 Bakgrunn

Av de som svarte var 65% kvinner og 35% menn. Hovedvekten av svarene kom fra mennesker i alderen 30-39 år og 40-49 (til sammen 58%). De aller fleste (67%) jobbet i kommune/fylkeskommune/stat.

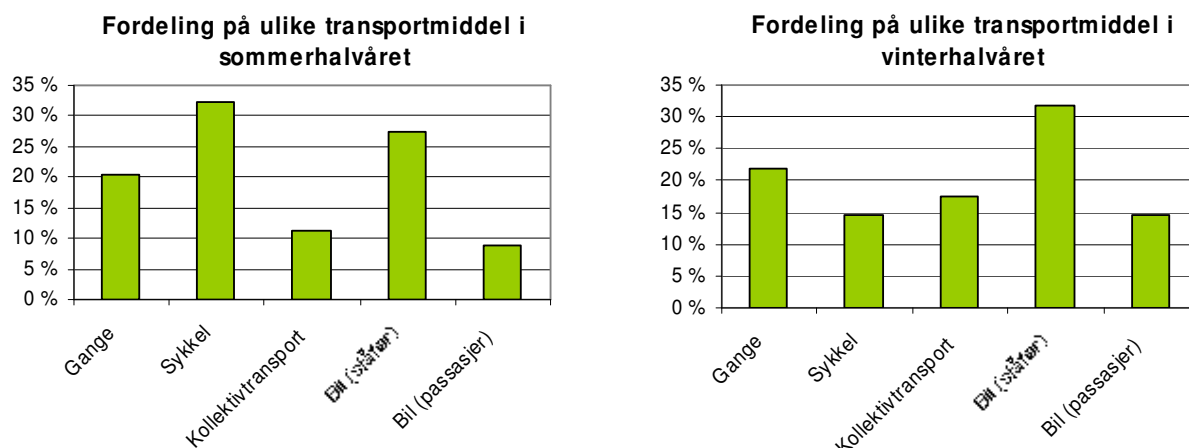
Hele 78% jobbet regelmessig dagtid, slik at det skal være relativt lett å få daglige rutiner. 93% av respondentene disponerte sykkel og 82% disponerte bil.

Generell avstandsgrense for sykling er anslått til rundt 5 km på landsbasis (Sørensen, 1999). Basert på dette vil 43% av Norges befolkning kunne sykle til jobb. I denne undersøkelsen hadde 15% en arbeidsveg på under 2 km og hele 61% hadde under 5 km til jobb. Undersøkelsen har derfor truffet de som i høyere grad bor nærmere jobb enn gjennomsnittet i Norge, og som derfor i utgangspunktet er mer motivert for gange/sykling.

60% av de som svarte oppga at de ble oppfordret til dette gjennom arbeidsgiver eller kolleger.

2.2.2 Reisemåte

Figur 6 viser fordelingen på ulike transportmidler til og fra jobb i sommer- og vinterhalvåret. Det er bil som blir mest brukt; 36% kjører eller sitter på bil i sommerhalvåret mens dette øker til 46% i vinterhalvåret. For sykling reduseres frekvensen fra 32% (sommer) til 16% (vinter). Andelen gående er tilnærmet konstant (21-22%).

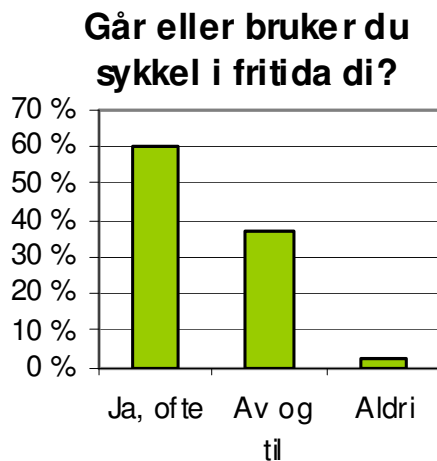


Figur 6 Reisemåte til jobb, sommer og vinter

Dersom en sammenligner med nasjonale tall ser det ut som om folk i Nedre Glomma-området både sykler og går mer enn gjennomsnittet (6% sykler og 11% går til jobb i Norge, ref. Denstadli og Hjorthol, 2002). Forskjellen her er så stor at det er usannsynlig at

spørreundersøkelsen gjenspeiler gjennomsnittet i Nedre Glomma. Sannsynligvis har vi fått svar fra de som i utgangspunktet er motiverte syklister/gående. Bilister har kanskje ikke følt at det var viktig at også de svarte.

Når det gjelder fritidsbruk oppgir 60% at de "ofte" sykler. Menn er i høyere grad "ofte" syklist enn kvinner, mens kvinner i større grad sykler "av og til". Det er veldig få (3%) som "aldri" sykler.

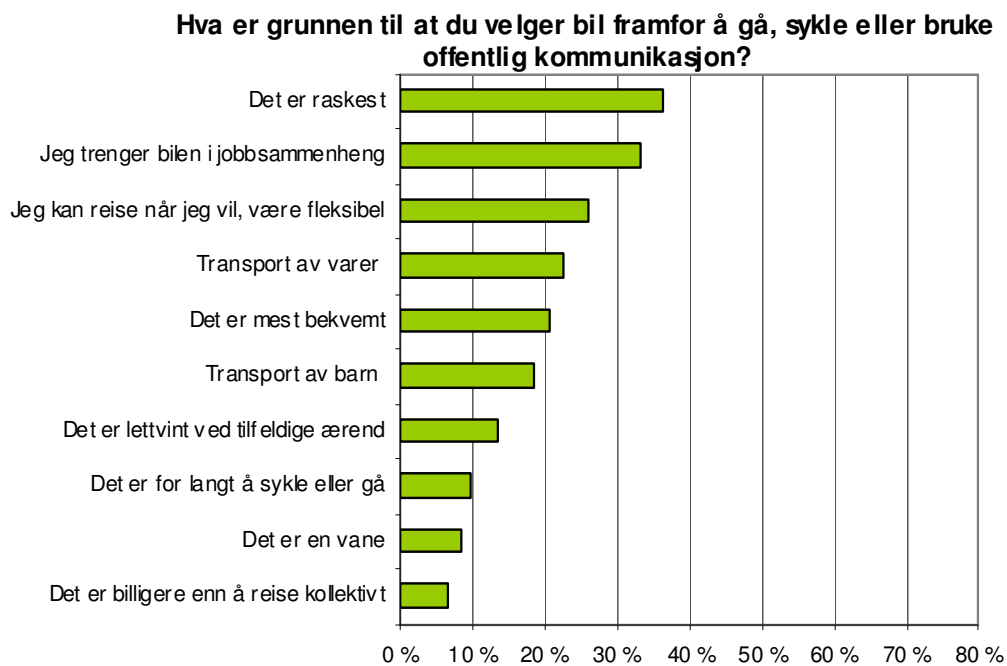


Figur 7 Sykkelbruk i fritida

2.2.3 Drivkrefter og barrierer

Figur 8 viser grunnene til at man velger bil framfor å gå, sykle eller bruke offentlig kommunikasjon. Her ble respondentene bedt om å krysse av en eller flere ferdig oppsatte alternativer. Man kan se at de viktigste grunnene til å velge bil er:

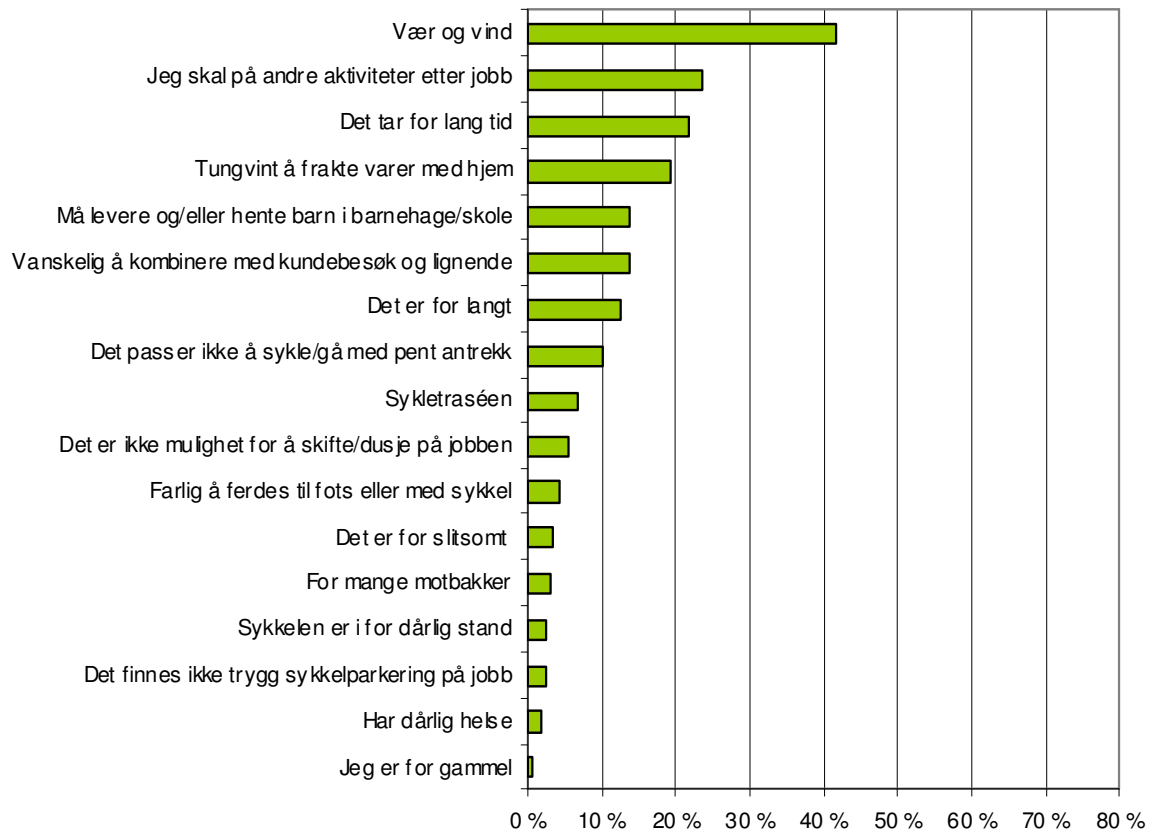
- Tid
- Jobb (trenger bilen i jobben)
- Frakt (av varer eller barn)



Figur 8 Hvorfor velge bil til og fra jobb?

Som et kontrollspørsmål ble respondentene også bedt om å oppgi grunnene til at de *valgte bort* sykling eller gange. Her blir "Vær og vind" oppgitt av så mange som 42% av de spurte! Men også her blir tid, frakt og jobb oppgitt som viktige faktorer.

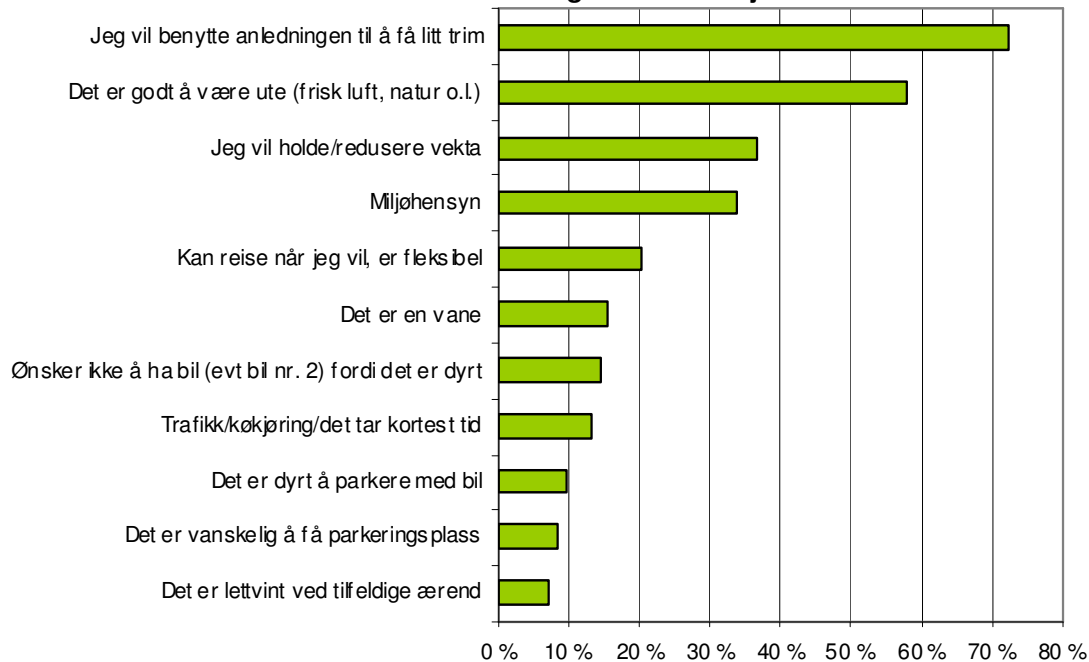
Hva er de viktigste grunnene til at du lar være å gå eller sykle til og fra jobb?



Figur 9 Hvorfor la være å gå eller sykle?

På spørsmål om hva som er grunnen til at man faktisk velger å gå eller sykle de gangene man gjør det, kommer helse og trivsel opp som de viktigste faktorene. Hele 72% har svart at ”Jeg vil benytte anledningen til å få litt trim” og 58% oppgir at ”Det er godt å være ute”. At det er dyrt å parkere eller vanskelig å få parkeringsplass kommer nesten sist.

Hva er grunnen til at du velger gange/sykkel framfor å bruke bil eller offentlig kommunikasjon?



Figur 10 Hvorfor gå eller sykle til og fra jobb?

Som en oppsummering kan vi si at de viktigste hindringene for sykling/gange til og fra jobb er:

- Tid
 - Bil oppfattes som raskest
 - Bil oppfattes som mest fleksibelt
 - Sykkel /gange tar for lang tid
- Jobb
 - Trenger bil i jobbsammenheng
 - Kundebesøk
 - Pent antrekk
- Holdninger
 - Vær og vind
 - Slitsomt, motbakker, sykkel i ustand

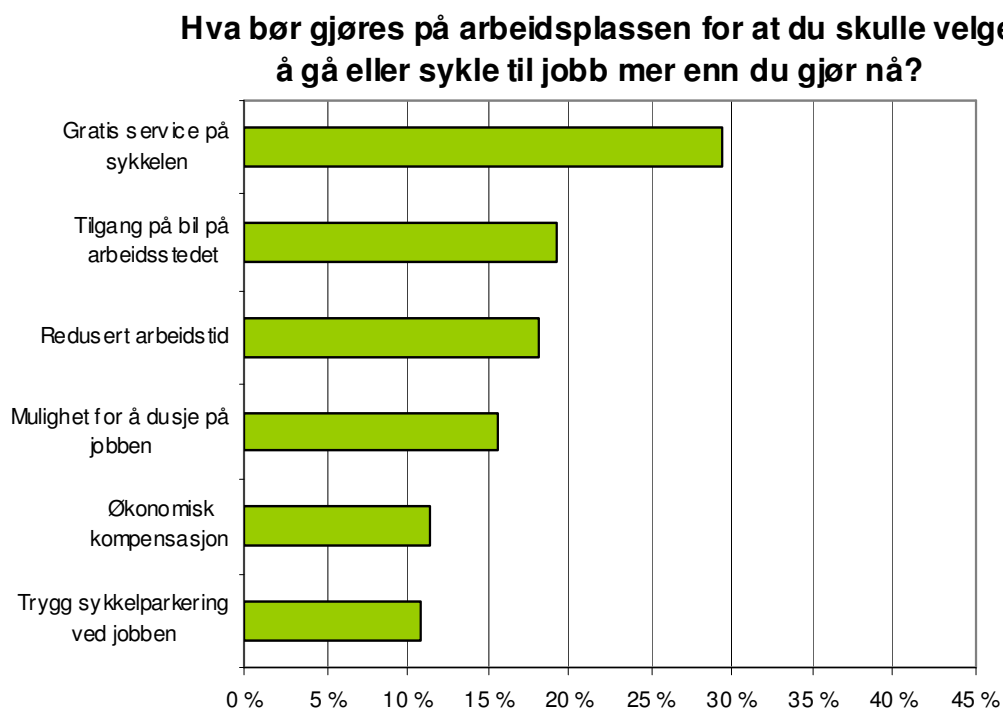
Den viktigste motivasjonsfaktoren er:

- Helse/trivsel
 - Trim
 - Godt å være ute
 - Holde/reducere vekta

Respondentene har mindre fokus på sykkeltrasé og om det er dusj/skiftemuligheter på jobb.

2.2.4 Tiltak på arbeidsplassen

Respondentene ble også best om å krysse av på en liste over aktuelle tiltak på arbeidsplassen som kunne motivere til økt gå- og sykkelbruk. Her ble tiltaket ”Gratis service på sykkelen” valgt av flest (30%), deretter kom ”Tilgang på bil på arbeidssstedet” (19%) og ”Redusert arbeidstid” (18%). Dette henger godt sammen med at det er holdninger, jobb og tid som er de viktigste hindringene (jamfør kapittel 2.2.3).

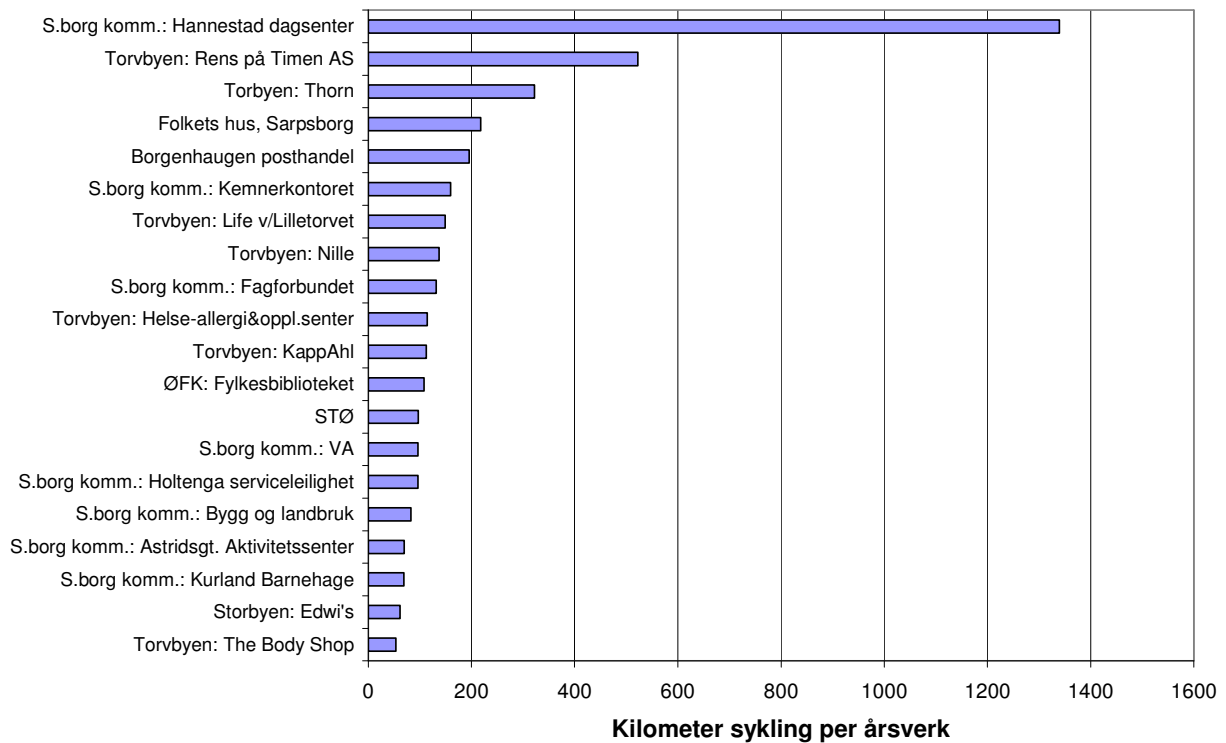


Figur 11 Tiltak på arbeidsplassen

2.3 RESULTATER FRA SYKKEL- OG GÅAKSJONEN I PERIODEN MAI- SEPTEMBER 2004

Det ble foretatt registrering av antall km syklet og gått fra 1. mai til 30. september 2004. Totalt deltok 75 virksomheter i denne registreringen. Dermed har 325 deltakere vært involvert i satsningen på sunne og miljøvennlige arbeidsreiser.

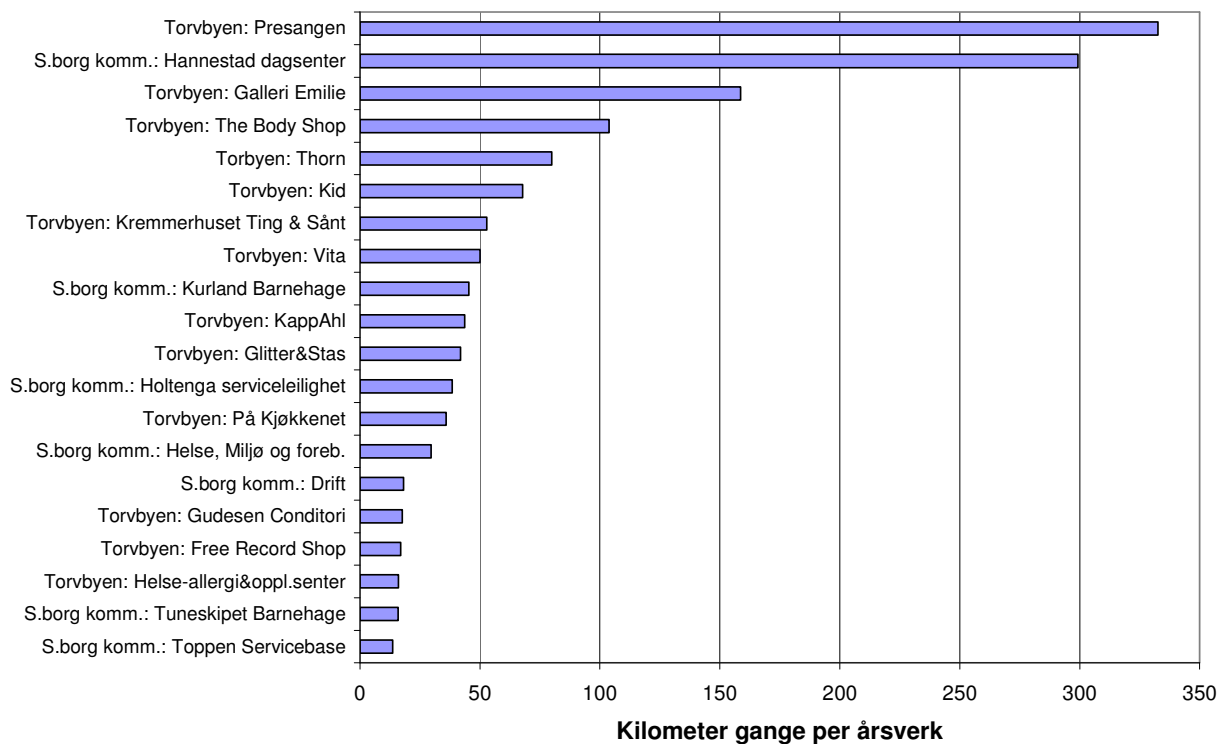
Figur 12 viser antall km sykling per årsverk fra de 20 beste virksomhetene.



Figur 12 Kilometer sykling per årsverk i perioden mai til september – 20 beste virksomheter.

Totalt har deltagerne tilbakelagt en distanse tilsvarende ca. 65.800 km på sykkel i perioden mai til september.

Figur 13 viser antall km gange per årsverk fra de 20 beste virksomhetene i perioden mai til september.



Figur 13 Kilometer gange per årsverk i perioden mai til september – 20 beste virksomheter.

Totalt har deltagerne gått en distanse tilsvarende ca. 11.400 km for å komme seg til og fra jobb i perioden mai til september.

Ved å sykle eller gå til jobben isteden for å kjøre bil, har deltakerne spart 15,1 tonn CO₂-utslipp. Dette tilsvarer CO₂-mengden som slippes ut fra fabrikker som produserer alle råmaterialer og fra transport som er nødvendig for å produsere produktene som vist under:

234 kontorstoler



560 000 melkekartonger



3 TILTAK OG EFFEKTER

3.1 NASJONALE/INTERNASJONALE ERFARINGER

Jorde (2004) viser til erfaring fra USA der det har vist seg at systematisk innsats over tid er viktig for å oppnå resultater i praksis når det gjelder mer miljøvennlig og helsefremmende transport i næringslivet. Markedsføring, ressurser og tid er altså viktige elementer. Jorde sier også at *”Det er synergien mellom ulike tiltak og arbeidsmåter, samt tålmodighet/varighet som gir resultater. Det er også viktig å målrette innsatsen mot motiverte bedrifter/ansatte, og ikke kaste bort innsatsen på de som uansett ikke vil endre sine transportvaner. Konkrete og godt kjente målsettinger er også essensielt, både for å kunne vise til resultater, reise/bevare interessen hos ledelsen i bedriftene, og skape eierskap, motivasjon og stolthet blant arbeidstakerne.”*

Fordi ulike tiltak kan egne seg for ulike bedrifter (avhengig av bl.a. lokalisering) og fordi konkrete målsettinger må baseres på kunnskap om nåsituasjonen, har det vist seg hensiktsmessig å bruke følgende opplegg som et utgangspunkt for bedrifter eller bedriftsklynger:

1. Intern reisevaneundersøkelse (kartlegge nåsituasjonen mht. transport)
2. Utarbeide mobilitetsstrategi (utarbeide ideer til tiltak for å få flere til å sykle/gå)
3. Informasjon og veiledning (hvilke tilbud og støtteordninger finnes?)
4. Etterundersøkelse (påvise endring)

Tiltakene kan grovt sett deles inn i fire grupper (Jorde, 2004):

- Fysisk tilrettelegging
(kommunen, transportselskap, bedriftsledelsen, eiendomsutviklere)
- Tilpassing av rammebetingelser (offentlige myndigheter)
- Endring av interne retningslinjer (bedriftsledelsen, fagforeningen)
- Informasjon og holdningsskapende arbeid
(transport-, miljø- og helsemyndigheter, kollektivselskaper, bedriftene)

Det er startet 5 andre pilotprosjekt på temaet ”Miljøvennlig og helsefremmende transport i næringslivet”. Alle disse satser nokså bredt når det gjelder tiltak, men de har ulikt fokus på hva som er de mest sentrale tiltaksområdene. Tabell 2 viser en kort oppsummering av prosjektene og hvilke tiltak de prioriterer.

Tabell 2 Pilotprosjektene for mer miljøvennlig og helsefremmende transport i næringslivet (Jorde, 2004)

	Prioritering			Karakteristikk	Mål og tiltak
	Fysisk til rettelegging	Interne retningslinjer	Informasjon		
Mobilitet i Nydalen	1	3	2	Mange bedrifter, samlet.	Legge til rette for redusert bilbruk og et mer mangfoldig mobilitetstilbud. Tiltak: bilpool, bysykkel, lagerhotell for datautstyr, samkjøring av budtjenester, bydelsfestival. Et lovende prosjekt i følge Jorde (2004).
SMART Oslo/ Groruddalen	2	3	1	Få bedrifter, samlet.	Økt bruk av kollektive og umotoriserte transportformer. Tiltak: mobilitetsrådgiving, nettbasert informasjon, forankring hos ledelsen, tiltaksplaner, miljøregnskap.
BBU Lillehammer	3	1	2	Få bedrifter, spredt.	Finne kreative og miljøeffektive transportløsninger. Tiltak: rekruttere bedrifter og sikre forankring, reisevaneundersøkelse, kartlegge aktuelle tiltak.
SMART Kristiansand	2	3	1	Mange bedrifter, spredt.	Øke andelen sykkel- og kollektivreiser i arbeidslivet med henholdsvis 25% ¹⁾ og 15% i løpet av 4 år. Tiltak: oppsøkende informasjons- og holdningsskapende arbeid, aksjoner ("tusenbein" og "sykle til jobben"), godtgjøringsordninger, reisevaneundersøkelser, busskort for tjenestereiser, deltids prosjektkoordinator, etablert "Folkehelseforum".
SMART Steinkjer	2	3	1	Mange bedrifter, spredt.	Øke andelen sykkel- og kollektivreiser i arbeidslivet med henholdsvis 25% og 15% i løpet av 4 år. Tiltak: informasjon, aksjoner og holdningsskapende arbeid, oppsøkende virksomhet, stort nettverk.

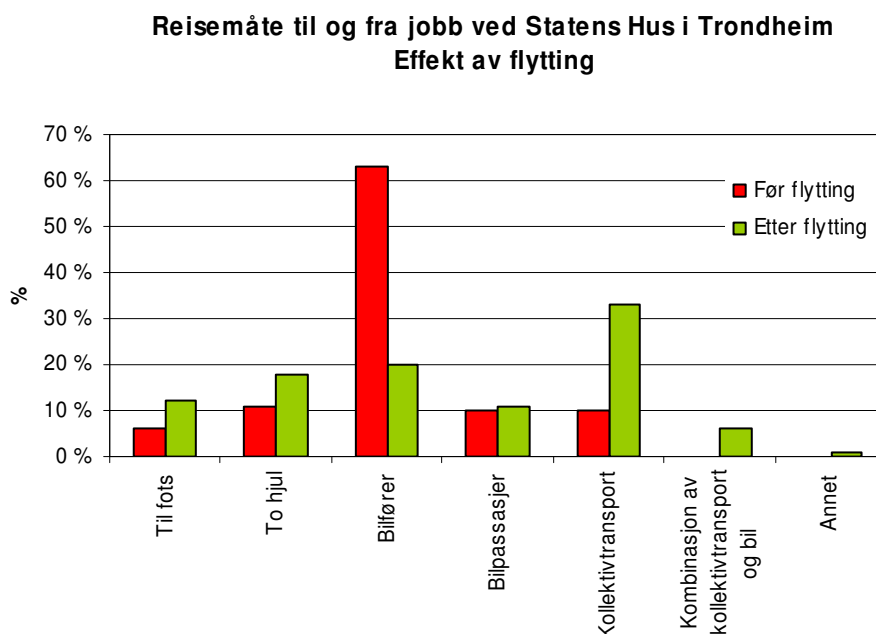
1) Målet vil trolig bli justert ned til 7%

Per januar 2004 var det få resultater og erfaringer tilgjengelig fra disse pilotprosjektene, og det ble jobbet mye med forankring, organisering, finansiering og utvikling av samarbeidskonstellasjoner. Kort oppsummert viser pilotprosjektene at (Jorde, 2004):

- Innsalgsarbeidet hos bedriftene kan være lettere i et geografisk avgrenset område, trolig på grunn av at gevinstpotensialet er større og lettere å nå.
- Mye tyder på at synergier kan oppnås ved parallell satsing på flere områder. Satsing på gange og sykkel må kombineres med virkemidler som demper ("straffer") bilbruk. Dette blir også påpekt av Borger og Frøysadal (1994).
- Det er viktig å involvere helsemyndigheter.
- Intensitet og kontinuitet er viktig i arbeidet med virksomhetsretta tiltak.
- Oppmerksomhet og tyngde fra det offentlige er nødvendig for at andre aktører skal prioritere satsing i slikt arbeid.

At tiltakene for økt bruk av kollektivtrafikk, sykkel og gange må kombineres med ”straff” for bruk av bil, kan flyttingen av Statens Hus i Trondheim være et eksempel på. Her ble flere etater flyttet fra mindre sentrale områder og samlokalisert på et sted med bedre kollektivtilbud og dårligere parkeringstilbud. Flyttingen førte til betydelige endringer i reisemiddelvalg for de ansatte (Meland, 2002). To av tre bilførerturer falt bort (en reduksjon på 67%), kollektivtransporten ble tredoblet og antallet gang- og sykkelturer ble doblet. En analyse viser at endringen kan spores tilbake til de reduserte parkeringsmulighetene, og at flertallet av de som endret reisevaner følte seg ”tvunget” til dette.

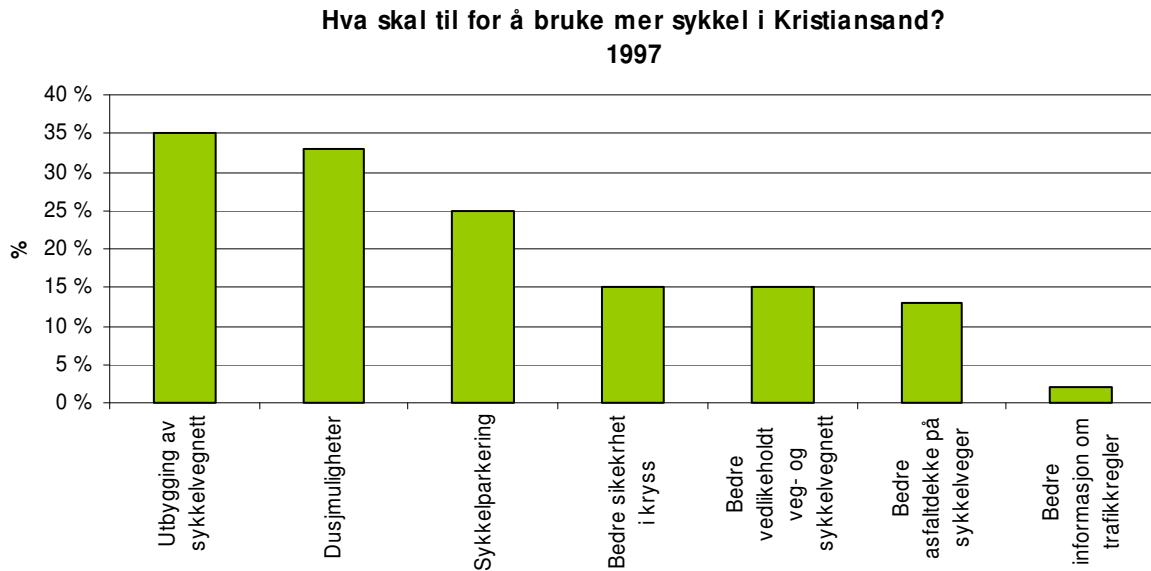
Figur 14 viser reisemåte til og fra jobb før og etter flyttingen av Statens Hus i Trondheim (Meland, 2002):



Figur 14 Reisemåte til og fra jobb ved Statens Hus i Trondheim

Resultatene fra Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (Denstadli og Hjorthol, 2002) viser at tilgang til parkeringsplass er viktig for om man kjører bil eller ikke. Hele 76% av de som har tilgang til gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, og der det alltid er ledig plass, bruker bil til jobb. Dersom det er begrenset plass faller bilbruken til 65% og dersom parkeringsplassen er avgiftsbelagt er det bare 52% som kjører bil til jobb. Ved bruk av avgiftsbelagt veg eller gate faller bilbruker ytterligere (til 37%). Undersøkelser over betalingsvillighet (Stangeby, 1997) viser at de som vanligvis kjører til jobb er villige til å betale nesten 30 kr per dag for å ”slippe” og sykle, dvs. at en parkeringsavgift over dette vil føre til at mange vil sette bilen hjemme.

I en undersøkelse i Kristiansand i 1997 ble folk spurt om hva som skulle til for at de skulle bruke sykkelen mer (Sørensen, 1999). Her kom utbygging av sykkelvegnett (dvs. større og mer sammenhengende sykkelvegnett) høyest opp sammen med dusjmuligheter. Resultatene er vist i Figur 15.



Figur 15 Hva skal til for å bruke mer sykkel i Kristiansand? (Sørensen, 1997)

”Sykle til jobben”-aksjonen er en årlig, landsdekkende mosjonskampanje i regi av Norges mosjons og bedriftsidrettsforbund (NMBF). Aksjonen ble arrangert første gang i 1973 og fra 1983 har den gått i sin nåværende form. Målet er å motivere flest mulig ansatte til å gå eller sykle til jobb. I 2003 gjennomførte NMBF en evaluering av aksjonen, og det viser seg at aksjonen har en positiv effekt på vanene til de som deltar i aksjonen; de går/sykler mer under og etter aksjonen enn de gjør i forkant. 10% av de som deltok gikk/syklet ikke til jobb før aksjonen starta, og halvparten av disse fortsatte å gå/sykle etter endt aksjonsperiode (NMBF, 2003). Andelen som gikk/syklet et par ganger i uken eller mer økte fra 75% før aksjonen til 91% under aksjonen. Etter aksjonen var denne andelen 83%. Noe av disse effektene kan forklares med at aksjonsperioden var fra 5.mai til 30.juni. Begynnelsen av mai er et naturlig tidspunkt å starte sykkelsesongen uansett om det er kampanje eller ikke, og det er også naturlig å fortsette etter 30.juni. I år er aksjonen forlenga til ut september, og det vil bli interessant å se resultatene fra en lignende evaluering av årets aksjon.

Tabell 3 viser en idéliste med aktuelle tiltak for sunne og mer miljøvennlige arbeids- og tjenestereiser. Enkelte tiltak har også fått en vurdering når det er funnet konkrete erfaringer med tiltaket.

Tabell 3 Tiltak for mer miljøvennlig og helsefremmende transport i næringslivet

	Tiltak	Vurdering	Eksempel	
Fysisk tilrettelegging (og vanskeliggjøring...)	Samarbeid mellom kollektivselskaper og bedrifter (ruter, rutetider)		Forus industriområde/Stavanger ¹⁾	
	Utbygging av sammenhengende sykkelvegnett	Viktig (Sørensen, 1999)		
	Fysisk utbedring av sykkelvegnett (fortauskanter, skilt, ...)		Groningen/Nederland, Naskov/Danmark ¹⁾	
	Vedlikehold av sykkelvegnettet (sommer og vinter)			
	Sykelbud og samordning av budtjenester		Flere firma i Oslo ¹⁾	
	Innfartsparkering for sykkel (Sykkelparkering ved kollektivholdeplasser)	Må være betydelig tidsgevinst ved å reise kollektivt (TØI, 2000).		
	Trygg sykkelparkering (stativ, overbygg, overvåking, vakt)	Viktig (Stangeby, 1997)	AOP/Stavanger ¹⁾	
	Garderobe og dusj	Viktig (Stangeby, 1997)		
	Bilpool			
	Bysykel		København, Sandnes, Trondheim, Drammen ¹⁾	
	Tjenestesykel		Oslo kommune, BASF Lunwigshafen ¹⁾	
	Sikkerhetssjekk og vedlikeholdskurs			
	Sykkelservice og reparasjon		Aker Maritim/ Stavanger ¹⁾	
	Trening, helsesjekk og kostholdskurs		Aker Offshore Partner ¹⁾	
	Sykelkart		Oslo kommune ¹⁾	
	Utstyr for video-/telefonmøter			
	Parkeringsavgifter	Effekt (10% nedgang i biltrafikk i København) (TØI, 2000)		
	Bilfri sentrumssone			
	Bomringer			
	Redusert parkeringsmulighet (antall plasser og betaling)	Stor effekt (Denstadli og Hjorthol, 2002)	Trondheim (Statens Hus)	
Ramme- betingelser	Miljøkrav til bilparken			
	Fradrag for gange/syling			
	Lokaliseringspolitikk			
	Bensinprisøkning			
Endring av interne	Økonomisk støtte til kollektivtransport			
	Godtgjøring for gange/sykelbruk		Bærum kommune ¹⁾	
	Tilskudd til kjøp av sykkel		Hunsfoss fabrikker/ Vennesla ¹⁾	
	Redusert godtgjøring for bruk av bil			
	Parkeringsstyring (betaling)			

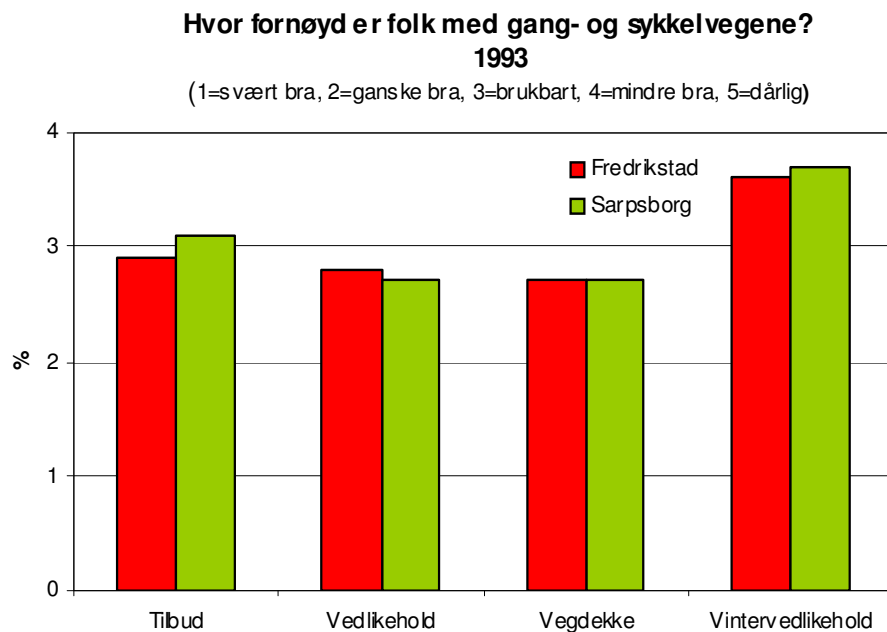
	Tidskompensasjon for gange/sykling	
	Policy for alternative arbeids- og tjenestereiser	Naturskyddsföreningen/Stockholm ¹⁾
	Godtgjøring for sykling	
Informasjon og holdningsskapend	Motivere til å begrense omfanget av lange tjenestereiser og påvirke reisemåten	
	Kameratkjøring og bildeleordninger	
	Kampanjer og konkurranser/premier	Viktig (NMBF, 2003)
	Mobilitetsrådgiving	

1) Eksempel hentet fra <http://arbeidsreiser.no> . Her finnes det også lenker til enkelte av eksemplene.

”Miljøhåndboken” fra Transportøkonomisk Institutt (TØI, 2000) inneholder disse tiltakene og ei rekke andre, med utfyllende beskrivelser av hvor tiltaket er egna, faktisk bruk, miljøeffekter, konsekvenser, kostnader, gjennomføringsansvar, utfordringer og referanser.

3.2 LOKALE ERFARINGER

I 1993 ble det gjennomført ei spørreundersøkelse om tilbud og vedlikehold av gang- og sykkelveger i Nedre Glomma-regionen (Statens vegvesen, 1993). Her ble de syklende spurt om hvor fornøyde de var. Både tilbudet av gang- og sykkelveger, normalt vedlikehold og vegdekke fikk karakteren ”brukbar”, mens folk ikke var så fornøyd med vintervedlikeholdet (”mindre bra”). Resultatene er også vist i Figur 16.



Figur 16 Hvor fornøyd er folk med gang- og sykkelvegene i Nedre Glomma-regionen? (Statens vegvesen, 1993)

I følge Areal og transportplan for Nedre Glomma (delrapport om gang- og sykkelveger, 1995) er det en utbredt oppfatning at man ikke kan sykle i Norge om vinteren. Helårssyklister mener derimot at det ikke er snø og kulde som hindrer sykkelbruk om vinteren, men derimot dårlig brøyting, manglende strøing og vårrengjøring. Bedre vintervedlikehold kunne kanskje fått flere syklister til å sykle hele året?

4 REFERANSER

Areal- og transportplan for Nedre Glomma. Delrapport "Arbeidsgruppe for gang og sykkelveger", 1995.

Borger, A. Og Frøysadal, E.: "Etterundersøkelser i sykkelbyene Sandnes og Tønsberg/Nøtterøy i 1994". Transportøkonomisk Institutt TØI-rapport 290/1995, Oslo 1994.

Brög, W.: "Marketig and Service Quality in Public Transport. Paris European Conference of Ministers of Transport. Round Table 1991.

Denstadli, J.M. og Hjorthol, M.: "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 – nøkkelrapport". Transportøkonomisk Institutt TØI-rapport 588/2002, ISBN 82-480-0277-2, august 2002.

Jorde, B.: "Miljøvennlig og helsefremmende transport i næringslivet: Kartlegging og analyse av aktiviteter og erfaringer i 5 pilotprosjekter, samt forslag til videre oppfølging og arbeid på området". Rapport for 1.fase, høsten 2003. NatUrban AS for Miljøverndepartementet, 12.januar 2004.

Lodden, U.B.: "Sykkelpotensialet i norske byer og tettsteder". Transportøkonomisk Institutt TØI-rapport 561/2002.

Meland, S.: "Bile til jobben – hvor vond er gammel vane å vende?" Artikkel on flyttingen av Statens Hus i Trondheim i Samferdsel nr 10, desember 2002.

NMBF/Norges mosjons- og bedriftsidrettsforbund: "Sykle til jobben –aksjonen 202-2003. Evaluering". August/september 2003.

Stangeby, I.: "Holdninger til å erstatte korte bilturer med gange eller sykkel". Transportøkonomisk Institutt TØI-rapport 370/1997.

Statens vegvesen: "Rapprt fra spørreundersøkelsen om tilbud og vedlikehold. Gang- og sykkelveger i Nedre Glomma-regionen". Oppfølging av TPNG – Gang-/sykkelgruppa. 1993.

Sørensen, P.: "Sykkel i Fredrikstad sentrum. En beskrivelse av mulige løsninger på forbindelsene fra innfartsårene inn mot sentrum". Rapporten viser til en undersøkelse "Kristiansandspakke 2" med figur utarbeidet av Civitas. Vista utredning AS, desember 1999.

Transport i by: ”Flytting av Vegdirektoratet”. Informasjon funnet på <http://transportiby.custompublish.com/index.php?id=123418&cat=6082&printable=1>

TØI: ”Miljøhåndboken. Trafikk og miljøtiltak i byer og tettsteder”. Forfattere: Marika Kolbenstveit, Trygve Solheim og Astrid Amundsen. ISBN 82-480-0147-4. Mars 2000.

Vedlegg 1 REISEVANEUNDERSØKELSE

SMARTiNG reisevaneundersøkelse vår 2004.

SMARTiNG står for Sunne og Miljøvennlige ARbeids- og Tjenestereiser i Nedre Glomma. Undersøkelsen er inndelt i 7 spørsmålsgrupper og tar totalt ca 5 minutter. Dersom du svarer innen 10.mai er du med i trekkingen av en flott premie!

Du kan også svare elektronisk ved å gå inn på:

<http://www.sto-projects.com/quest/visSkjema.asp?id=138>

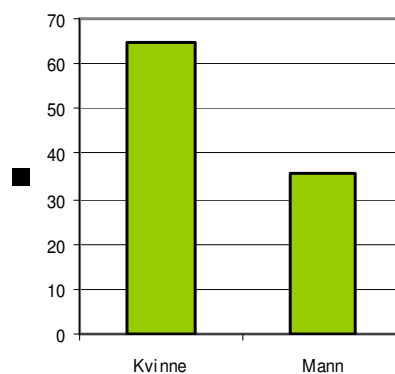
I. BAKGRUNN

1. Jeg er:

Kvinne

Mann

Jeg er...



2. Alder

Under 30 år

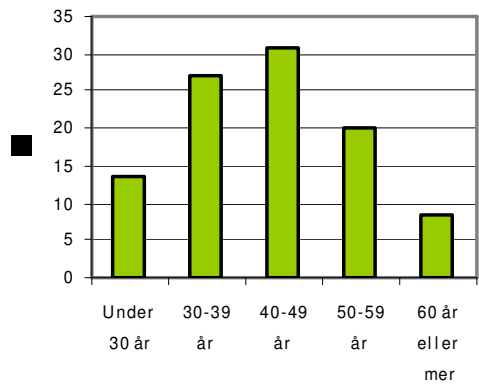
30-39 år

40-49 år

50-59 år

60 år eller mer

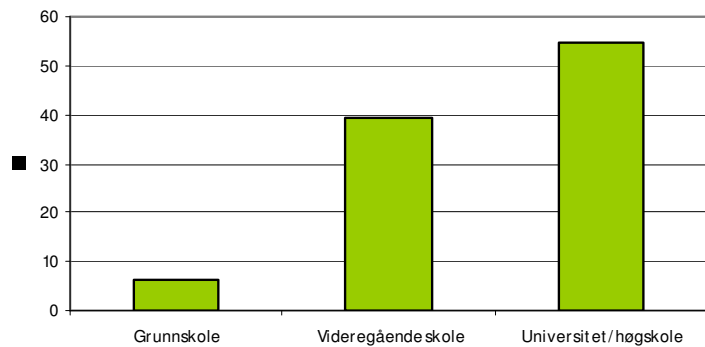
Alder



3. Utdanningsnivå

- Grunnskole
- Videregående skole
- Universitet/høgskole

Utdanningsnivå

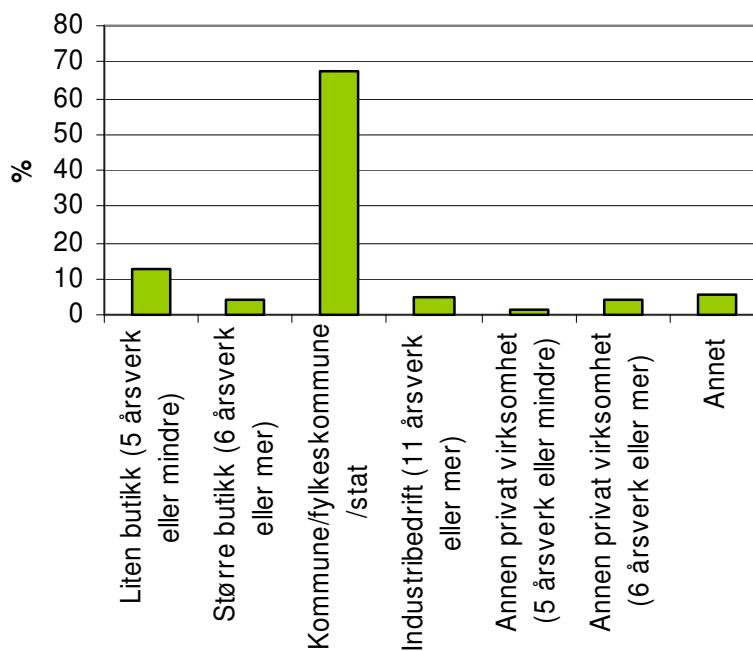


4. Hvor jobber du?

- Liten butikk (< 5 årsverk)
- Større butikk (5 årsverk eller mer)
- Kommune/fylkeskommune/stat
- Liten industribedrift (< 10 årsverk)

	Større industribedrift (10 årsverk eller mer)
	Annen privat virksomhet (< 5 årsverk)
	Annen privat virksomhet (5 årsverk eller mer)
	Annet

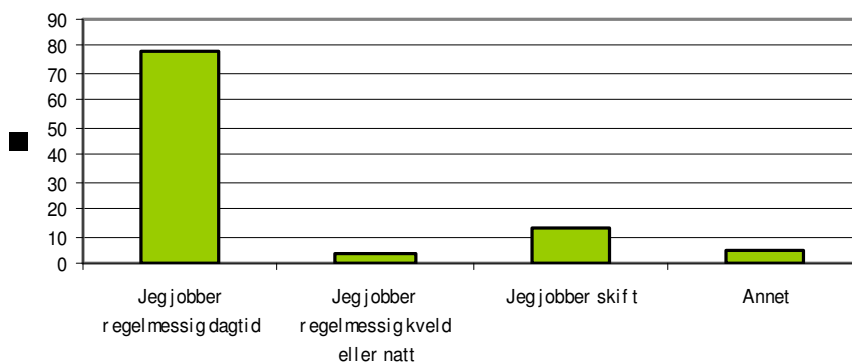
Hvor jobber du?



5. Arbeidstider

	Jeg jobber regelmessig dagtid
	Jeg jobber regelmessig kveld eller natt
	Jeg jobber skift
	Annet

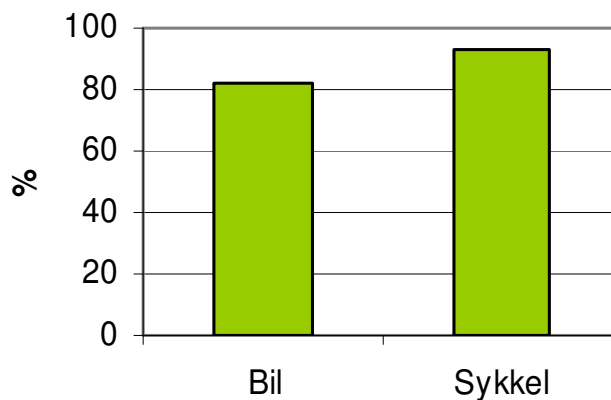
Arbeidstider



6. Disponerer du bil? Ja Nei

7. Disponerer du sykkel? Ja Nei

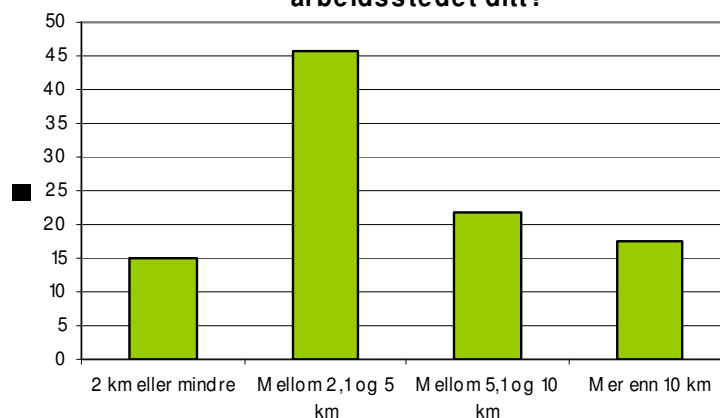
Jeg disponerer...



8. Hvor mange kilometer er det hjemmefra til arbeidsstedet ditt? Regn med eventuelle omveger for levering og henting av barn.

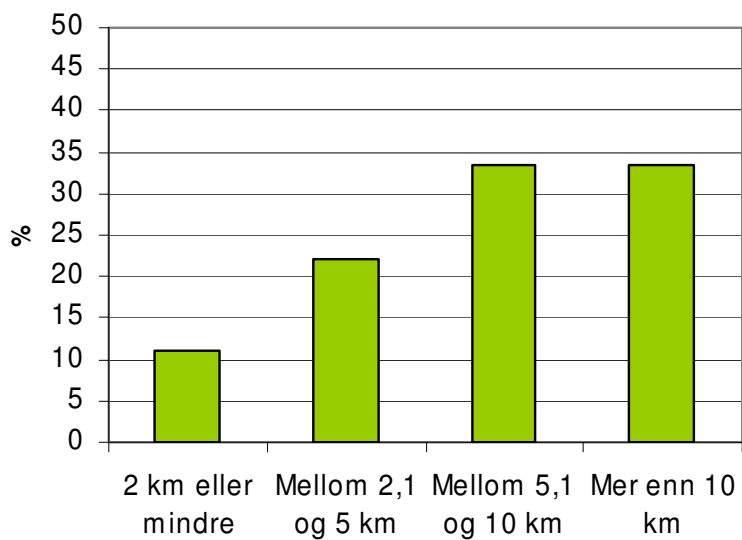
- 2 km eller mindre
- Mellom 2,1 og 5 km
- Mellom 5,1 og 10 km
- Mer enn 10 km

Hvor mange kilometer er det hjemmefra til arbejdsstedet ditt?



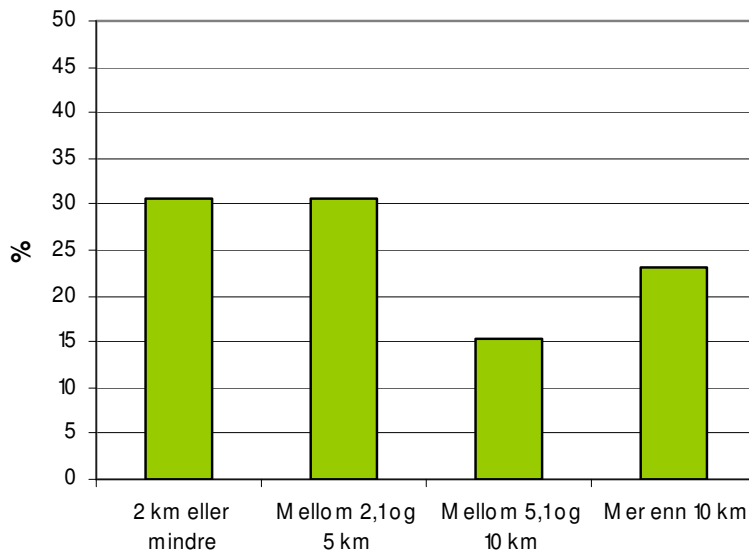
Hvor mange kilometer er det hjemmefra til arbejdsstedet ditt?

(Blant de som velger bil framfor gange, sykling og off.komm. fordi "Det er raskest")



Hvor mange kilometer er det hjemmefra til arbeidsstedet ditt?

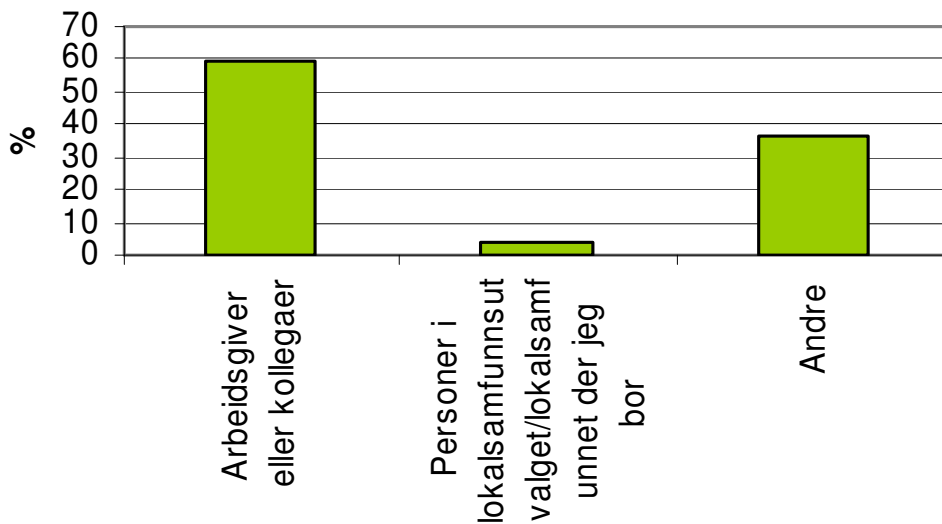
(Blant de som velger velge gange/sykkel framfor bil/off.komm på grunn av "Trafikk, køkjøring/det tar kortest tid")



9. Hvem har motivert deg til å svare på dette skjemaet?

- Arbeidsgiver/kollegaer
- Personer i lokalsamfunnsutvalget/lokalsamfunnet der jeg bor
- Andre

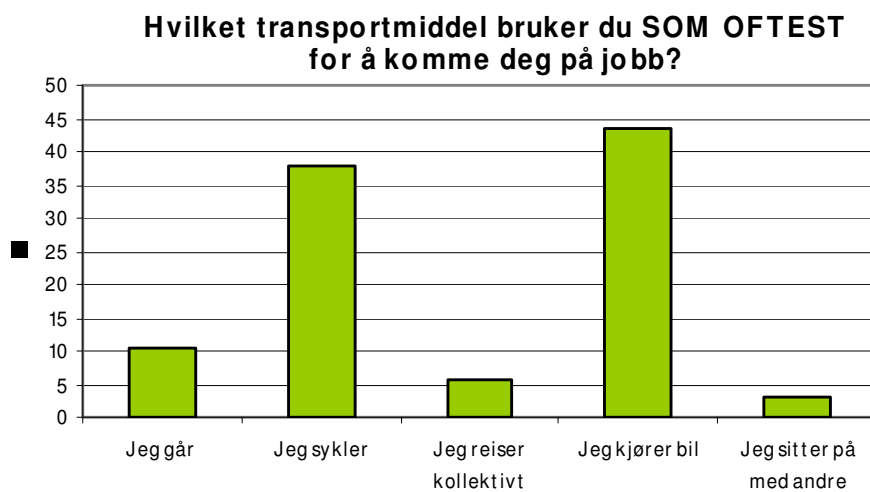
Hvem har motivert deg til å svare på dette skjemaet?



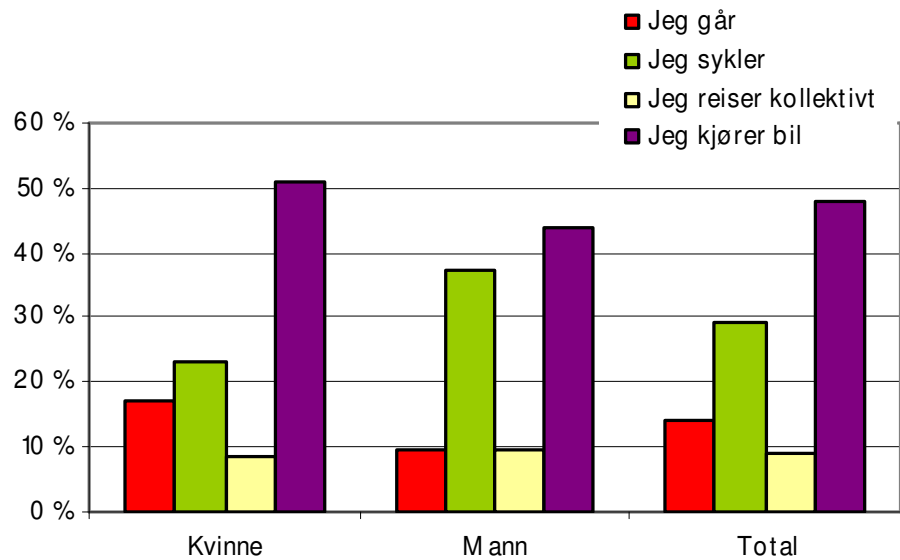
II. REISEMÅTE

10. Hvilket transportmiddel bruker du som oftest for å komme deg på jobb?

- Jeg går
- Jeg sykler
- Jeg reiser kollektivt
- Jeg kjører bil
- Jeg sitter på med andre



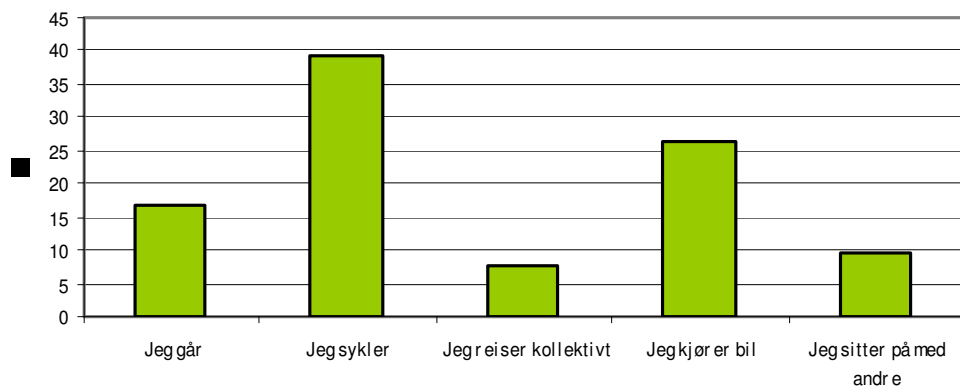
Hvilket transportmiddel bruker du SOM OFTEST for å komme deg på jobb?



11. Hvordan kommer du deg til jobb de andre dagene? Dvs. de dagene du ikke bruker transportmidlet oppgitt i spørsmål 10?

- Jeg går
- Jeg sykler
- Jeg reiser kollektivt
- Jeg kjører bil
- Jeg sitter på med andre

Hvordan kommer du deg til jobb de andre dagene?



Hvor ofte bruker du de ulike transportmidlene til og fra jobb? Sett kryss.

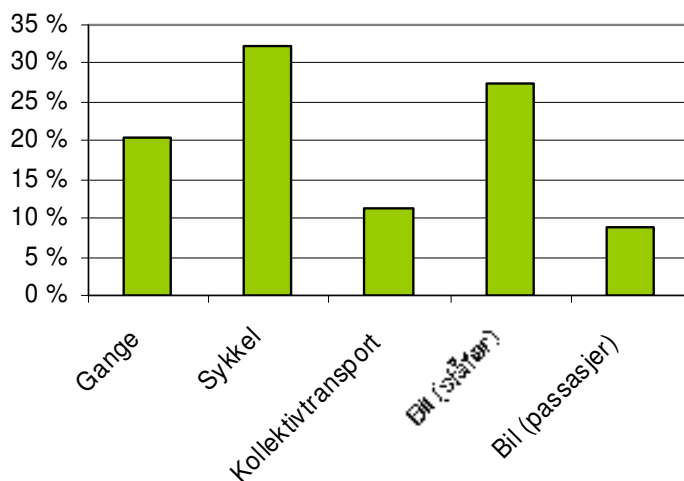
12. I sommerhalvåret bruker jeg:

	0%	20%	40%	60%	80%	100%
Gange	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Passasjer i bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

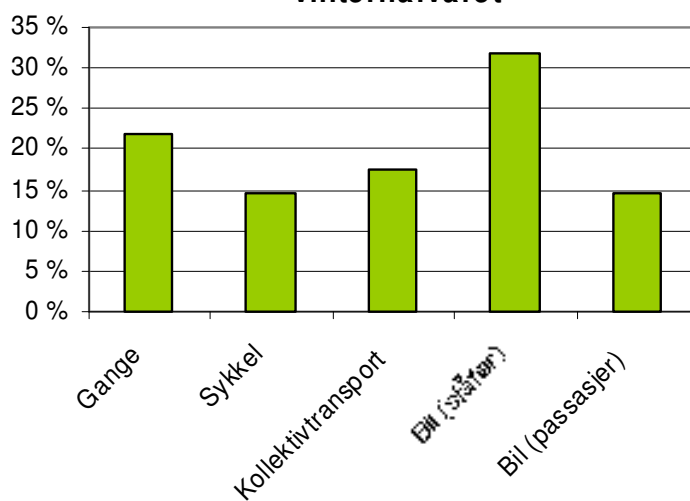
13. I vinterhalvåret bruker jeg:

	0%	20%	40%	60%	80%	100%
Gange	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Passasjer i bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Fordeling på ulike transportmiddel i sommerhalvåret



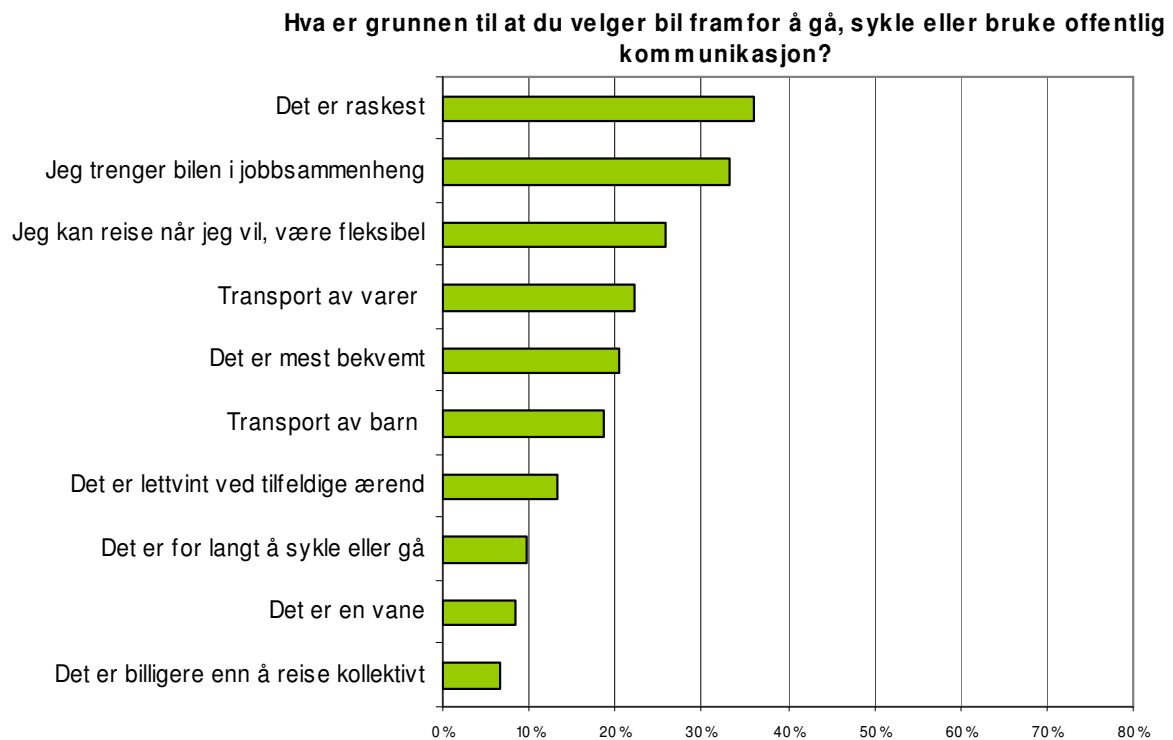
Fordeling på ulike transportmiddel i vinterhalvåret



III. DRIVKREFTER OG BARRIERER

14. De gangene du bruker bil til og fra jobb; hva er grunnen til at du velger bil framfor å gå, sykle eller bruke offentlig kommunikasjon?
Her kan du velge flere alternativer, sett kryss.

- A Jeg kan reise når jeg vil, være fleksibel
- B Det er billigere enn å reise kollektivt
- C Det er mest bekvemt
- D Det er den raskeste måten å komme seg til jobb på
- E Det er en vane
- F Jeg trenger bilen i jobbsammenheng
- G Transport av barn (f.eks til/fra barnehage)
- H Transport av varer (f.eks innkjøp i butikker)
- I Det er lettvent ved tilfeldige ærend (f.eks post, bank)
- J Det er for langt å sykle eller gå



15. De gangene du går eller sykler til og fra jobb; hva er grunnen til at du velger gange/sykkel framfor å bruke bil eller offentlig kommunikasjon?
Her kan du også velge flere alternativer, sett kryss.

- A Kan reise når jeg vil, er fleksibel
- B Ønsker ikke å ha bil (evt bil nr. 2) fordi det er dyrt
- C Det er dyrt å parkere med bil
- D Det er vanskelig å få parkeringsplass
- E Mye trafikk/vil unngå køkjøring/det tar kortest tid
- F Det er lettvent ved tilfeldige ærend (f.eks post, bank, innkjøp)
- G Det er en vane
- H Det er godt å være ute (oppleve frisk luft, natur o.l.)
- I Jeg vil benytte anledningen til å få litt trim
- J Jeg vil holde/ redusere vekta
- K Miljøhensyn

Hva er grunnen til at du velger gange/sykkel framfor å bruke bil eller offentlig kommunikasjon?



16. Om du bruker eller kunne tenke deg å bruke sykkel til jobben; finns det egen sykkelparkering?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Nei
<input type="checkbox"/>	Vet ikke

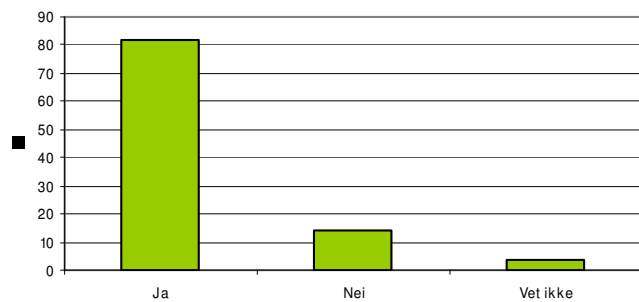
17. Finnes det egne sykkelveger eller traseer med lite trafikk til jobben?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Delvis
<input type="checkbox"/>	Nei
<input type="checkbox"/>	Vet ikke

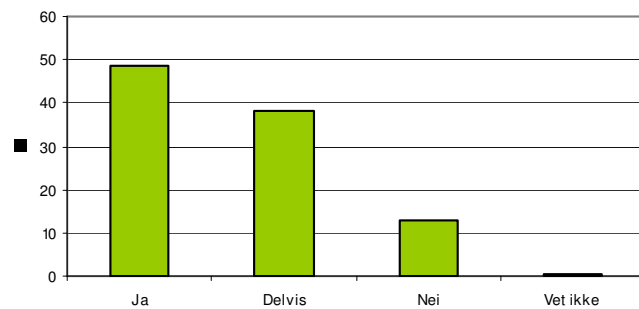
18. Finnes det muligheter for å skifte, evt. dusje, på jobben?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Nei
<input type="checkbox"/>	Vet ikke

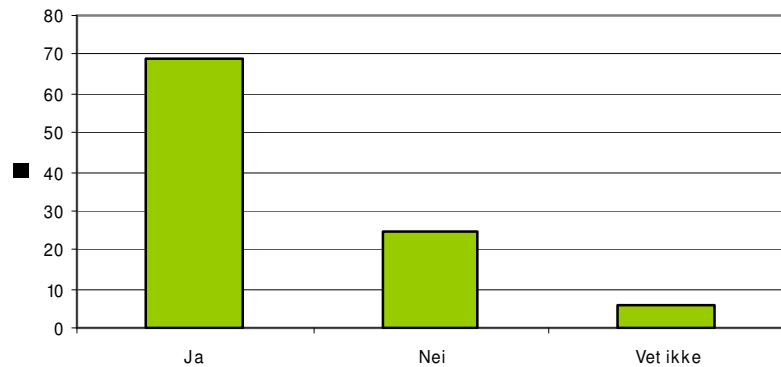
Om du bruker eller kunne tenke deg å bruke sykkel til jobben, finns det egen sykkelparkering?



Finnes det egne sykkelveger eller traseer med lite trafikk til jobben?



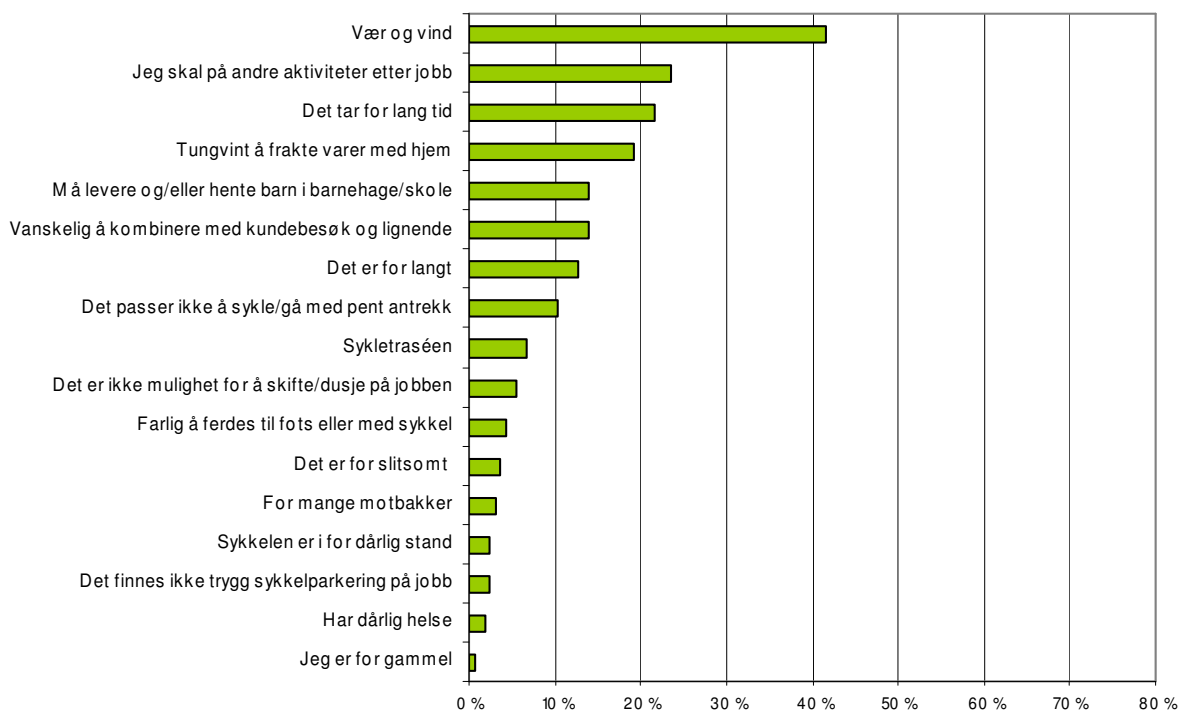
Finnes det muligheter for å skifte, evt. dusje, på jobben?



19. Hva er de viktigste grunnene til at du lar være å gå eller sykle til og fra jobb? Kryss gjerne av på flere alternativer.

- A Dårlig standard på sykletrasé, mange hindringer eller ufullstendig/manglende sykkelvegnett.
- B Farlig å ferdes til fots eller med sykkel
- C Det tar for lang tid
- D Det er for langt
- E Det finnes ikke trygg sykkelparkering på jobb
- F Det passer ikke å sykle/gå med pent antrekk
- G Vanskelig å kombinere med kundebesøk og lignende i jobbsammenheng
- H Det er ikke mulighet for å skifte/dusje på jobben
- I Vær og vind
- J For mange motbakker
- K Må levere og/eller hente barn i barnehage/skole
- L Tungvint å frakte varer med hjem
- M Jeg skal på andre aktiviteter etter jobb
- N Det er for slitsomt
- O Jeg er for gammel
- P Har dårlig helse
- Q Sykkelen er i for dårlig stand

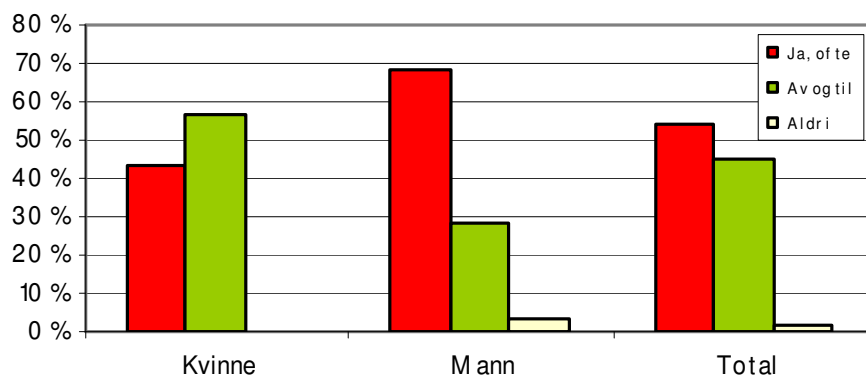
Hva er de viktigste grunnene til at du lar være å gå eller sykle til og fra jobb?



20. Går du eller bruker du sykkel i fritida di?

- Ja, ofte
- Av og til
- Aldri

Går eller bruker du sykkel i fritida di?



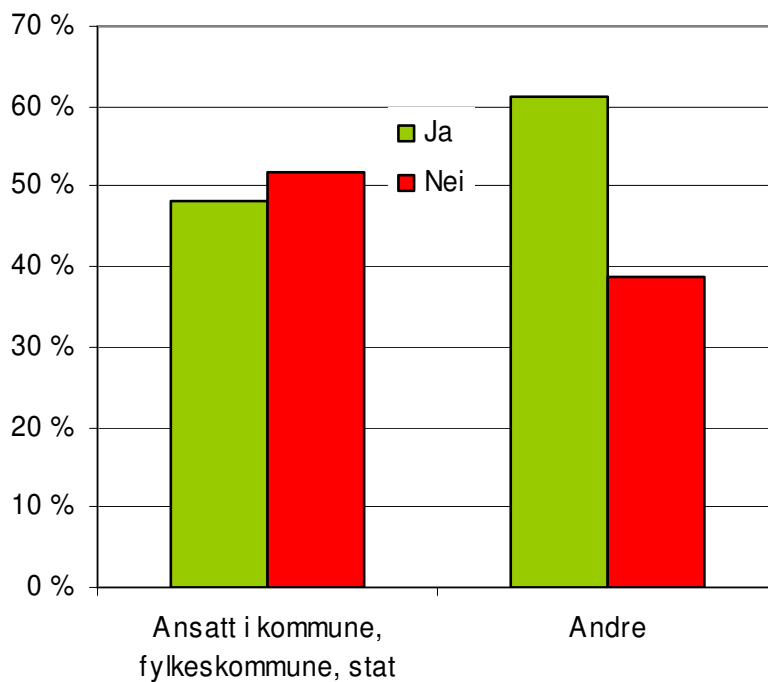
IV. TILTAK PÅ ARBEIDSPLASSEN

21. Prøver arbeidsgiveren din å oppfordre/motivere deg og dine kollegaer til å gå eller sykle mer til jobb?

<input type="checkbox"/>	Ja
<input type="checkbox"/>	Nei



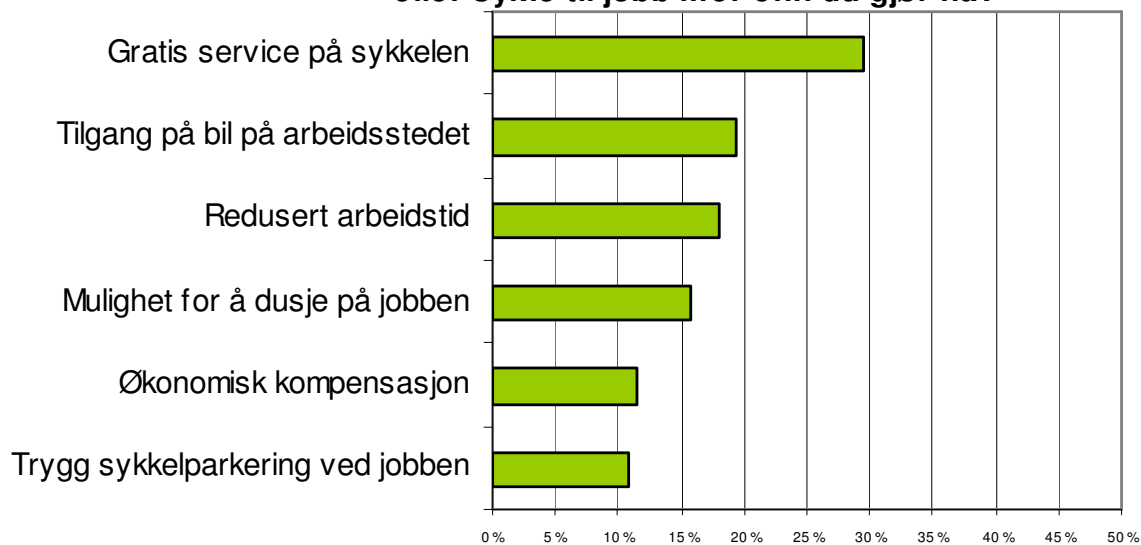
Prøver arbeidsgiveren din å oppfordre/motivere deg og dine kollegaer til å gå eller sykle mer til jobb?



22. Hva bør gjøres på arbeidsplassen for at du skulle velge å gå eller sykle til jobb mer enn du gjør nå? Sett gjerne flere kryss.

- A Økonomisk kompensasjon
- B Redusert arbeidstid
- C Trygg sykkelparkering ved jobben
- D Mulighet for å dusje på jobben
- E Tilgang på bil på arbeidsstedet for bruk i jobbsammenheng
- F Gratis service på sykkelen

Hva bør gjøres på arbeidsplassen for at du skulle velge å gå eller sykle til jobb mer enn du gjør nå?

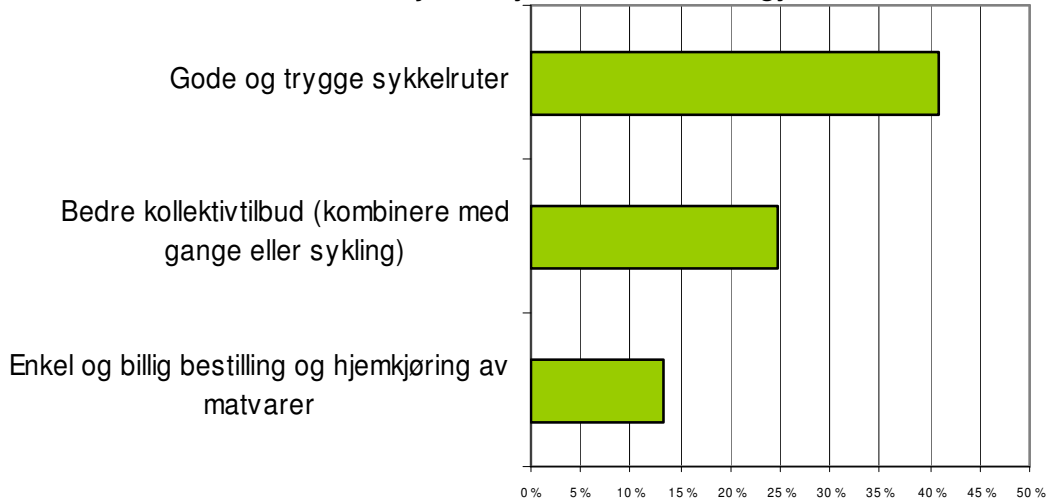


V. ANDRE TILTAK

23. Hva bør gjøres av andre tiltak for at du skulle velge å gå eller sykle til jobb mer enn du gjør nå? Sett gjerne flere kryss.

- A Bedre kollektivtilbud slik at jeg kunne kombinere det med gange eller sykling (inkl. mulighet for å ta med sykkel på kollektive transportmidler)
- B Gode og trygge sykkelruter
- C Enkel og billig bestilling og hjemkjøring av matvarer

Hva bør gjøres av andre tiltak for at du skulle velge å gå eller sykle til jobb mer enn du gjør nå?

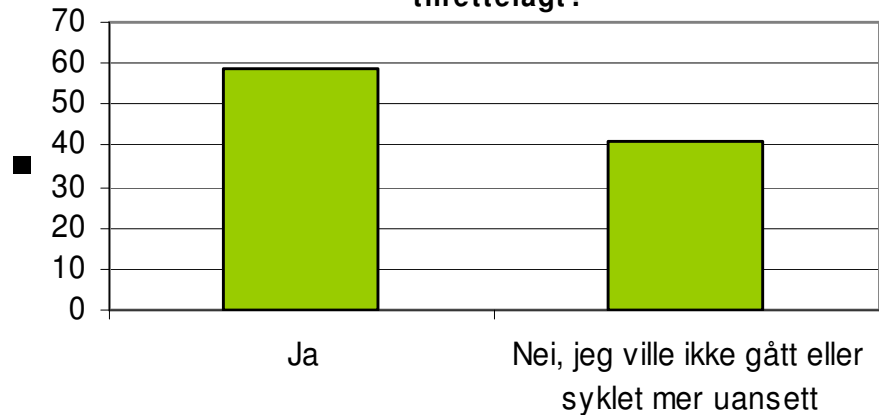


VI. KONKLUSJON

24. Kunne du tenke deg å gå eller sykle til jobb mer enn du gjør nå dersom forholdene blir bedre tilrettelagt?

- Ja
- Nei, jeg ville ikke gått eller syklet mer uansett

Kunne du tenke deg å gå eller sykle mer til jobb enn du gjør nå dersom forholdene blir bedre tilrettelagt?



VII. REGISTRERING

25. Dersom du skriver inn telefonnummeret ditt er du med i trekkingen av en flott premie! Oppgi privat- eller mobilnummer.

Takk for at du svarte!

Hilsen STØ - Stiftelsen Østfoldforskning (Prosjektleder for SMARTiNG)

Send skjemaet til: STØ v/Anne Rønning (tlf. 6935 1100)

Pb 276, 1601 Fredrikstad

eller bruk e-postadressa anne@sto.no eller faks 6934 2494