

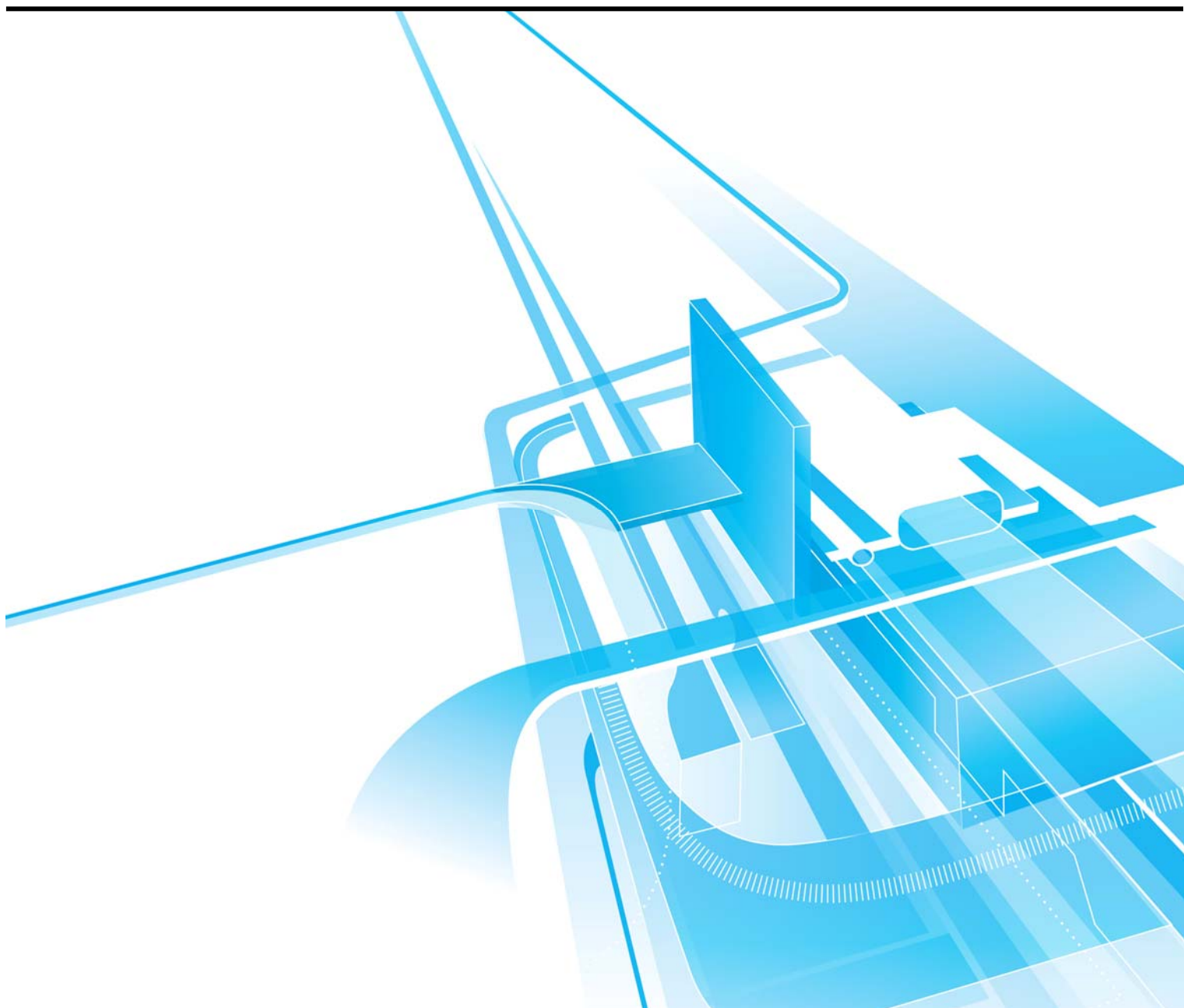
Notat

Ingunn Opheim Ellis

21 / 2009

Køprising i Bergensområdet?

Dokumentasjon av virksomhetsundersøkelsen



Forord

Notatet er en dokumentasjon av resultatene fra en undersøkelse blant offentlige og private virksomheter i Bergensområdet som ble gjennomført i august 2009.

Virksomhetsundersøkelsen er en del av en større utredning om kjøprising i Bergensområdet. Den konkrete bakgrunnen for utredningen av kjøprising i Bergen er følgende vedtak på hhv. lokalt og regionalt nivå:

”Bergen kommune vil utrede kjøprising basert på blant annet erfaringer fra Stockholm, London og andre europeiske byer, og sammenligne byene mht bosettingsmønster, arbeidsmarked, sosial infrastruktur og kollektivtilbud.” (Bystyret i Bergen, sak 71-08 Nasjonal transportplan, forslag fra transportetatene Høringsuttalelse)

”I samsvar med klimaforliket i på Stortinget og med tilvisning til belønningsordninga for betre kollektivtransport og mindre bilbruk, går fylkestinget inn for å utgreie kjøprising som eit virkemiddel for å dempe den framtidige trafikkeveksten i Bergensområdet.” (Fylkestinget i Hordaland, sak 31/08 – Høringsuttalelse til NTP)

Resultater og anbefalinger kan leses i hovedrapporten *Kjøprising i Bergensområdet? Hovedresultater, konklusjoner og anbefalinger*.

Oppdragsgiver for utredningen er Bergen kommune. Hordaland fylkeskommune har vært med på å finansiere utredningen, og har sammen med Bergen kommune og Statens vegvesen medvirket i en prosjektgruppe som har kommentert resultater underveis i prosessen.

Oslo 14. desember 2009

Urbanet Analyse

Ingunn Opheim Ellis



Innhold

Forord	1
1. Innledning	5
1.1 Kort om virksomhetene som har besvart undersøkelsen	5
2. Virksomhetenes transportomfang og kjøretøy.....	9
2.1 Virksomhetenes transportomfang	9
2.2 Virksomhetenes egne kjøretøy.....	11
3. Tilpasning til kø	15
3.1 Er virksomhetene berørt av kø i dag?.....	15
3.2 Tilpasning av transportvirksomheten for å unngå kø	17
4. Virksomhetenes syn på kjøprising	19
4.1 Synes virksomhetene kjøprising er positivt eller negativt?.....	19
4.2 Positive og negative sider ved kjøprising.....	22
4.3 Kjøprising – betydning for rekruttering	23
5. Hvis ordningen med bomstasjoner fortsetter etter 2014.....	25
5.1 Ulike modeller for plassering av bomstasjoner	25
5.2 Prioritering av inntekter fra en eventuell kjøprising	25
5.3 Prioritering mellom ulike typer tiltak	27
6. Rekruttering og lokalisering	29
6.1 Forhold som er viktige for rekruttering.....	29
6.2 Forhold som er viktige for lokalisering av virksomheten	30



1. Innledning

Bystyret og Fylkestinget har vedtatt å utrede kjøprising i Bergensområdet. Utredningen skal gi en faglig anbefaling om hvorvidt kjøprising kan gi bedre miljø og fremkommelighet i Bergen.

Konsekvenser for det lokale næringslivet er av stor interesse i den offentlige debatten. Transportbedrifter må betale en god del dersom det innføres kjøprising, samtidig som fremkommelighetsproblemer rammer næringslivets transporter i stor grad. Vi har derfor gjennomført en undersøkelse blant et representativt utvalg av bedrifter for å kartlegge hvordan de selv oppfatter konsekvensene av kjøprising, avhengig av i hvilken grad kjøprisingen vil berøre virksomheten.

Dette arbeidsnotatet dokumenterer resultatene fra denne virksomhetsundersøkelsen.

1.1 Kort om virksomhetene som har besvart undersøkelsen

Virksomhetsundersøkelsen ble sendt ut til medlemmer av Bergens Næringsråd, utvalgte medlemmer av NHO i Hordaland¹, samt til de offentlige virksomhetene i Bergen. Undersøkelsen var internettbasert, og henvendelsen om å delta i undersøkelsen ble sendt per e-post.

Det kom inn totalt 492 svar. Blant de private virksomhetene er svarandelen ca 25 prosent, og blant de offentlige virksomhetene er svarandelen på 47 prosent. 62 prosent av svarene er fra private virksomheter og 38 prosent er fra offentlige virksomheter.

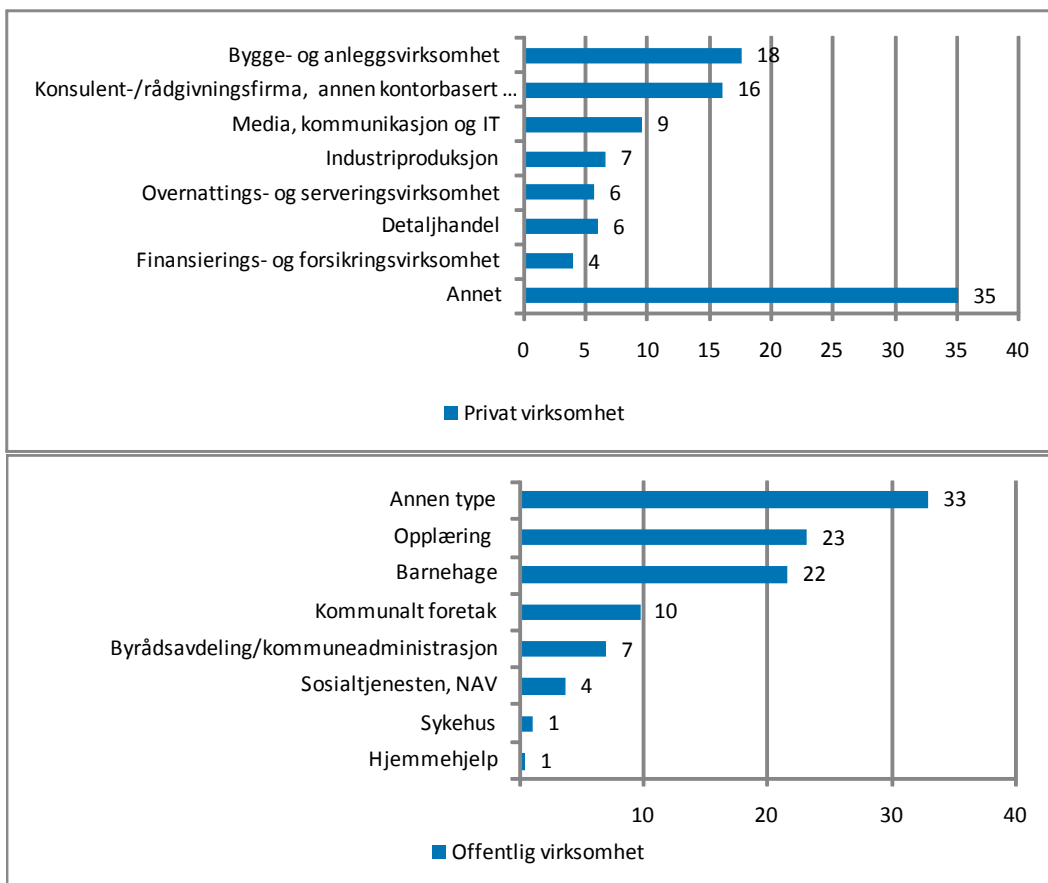
Tabell 1.1 Antall virksomheter som har besvart undersøkelsen

	Antall henvendelser sendt ut	Antall svar	Svarprosent
Bergens næringsråd	1120	276	25 %
NHO*	450	31	-
Offentlige virksomheter	390	185	47 %
Total		492	

* Mange av NHOs virksomheter er også medlem av Bergens næringsråd, og har dermed fått undersøkelsen og besvart den derifra. Det er derfor ikke mulig å beregne en reell svarprosent.

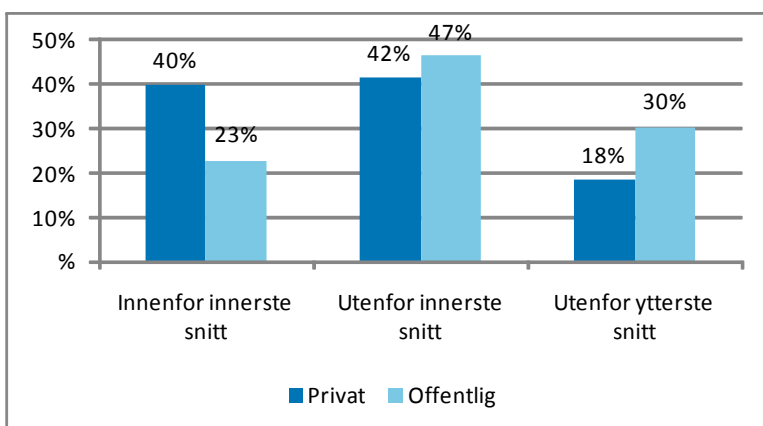
Figuren nedenfor viser hvilke type virksomheter som har besvart undersøkelsen. Blant de private virksomhetene er det bedrifter knyttet til bygge- og anleggsvirksomhet eller konsulent-/rådgivningsvirksomhet eller annen kontorbasert tjenesteteyting som dominerer. Blant offentlige virksomheter er det flest som oppgir opplæring eller barnehage.

¹ Bedrifter som tilhører Norsk Industri, Logistikk og transportindustriens landsforening avd. Bergen, NHO Reiseliv, EBA og TL.



Figur 1.1: Type virksomheter som har besvart undersøkelsen. N (private virksomheter) = 307 / N (offentlige virksomheter) = 185

40 prosent av de private virksomhetene som har besvart undersøkelsen, er lokalisert i sentrum av Bergen, dvs. innenfor det innerste bomsnittet. Offentlige virksomheter er i større grad lokalisert utenfor sentrum – 23 prosent av de offentlige virksomhetene er lokalisert innenfor det innerste bomsnittet.



Figur 1.2: Lokalisering av virksomhetene. N (private virksomheter) = 307 / N (offentlige virksomheter) = 185

Ansatte og omsetning

Blant de private virksomhetene er det mange små, og noen få store virksomheter, som har besvart undersøkelsen. 25 prosent av de private virksomhetene har 6 ansatte eller mindre, og halvparten har 16 ansatte eller mindre. Likevel har hver privat virksomhet i gjennomsnitt 121 ansatte. Dette skyldes at en virksomhet har 9500 ansatte, noe som trekker gjennomsnittet opp.

Blant de offentlige virksomhetene er ikke spredningen i antall ansatte like stor. 25 prosent av de offentlige virksomhetene har 19 ansatte eller mindre, og halvparten har 37 ansatte eller mindre. Gjennomsnittlig antall ansatte per virksomhet er likevel lavere enn blant de private virksomhetene – med 64 ansatte. Den offentlige bedriften med flest ansatte har 550 ansatte.

Det er også stor variasjon i virksomhetenes omsetning. Virksomheten med laveste omsetning har en omsetning på 0,04 millioner kroner per ansatt. 25 prosent av virksomhetene har en omsetning på 1 million eller mindre per ansatt, mens halvparten har en omsetning på 1,5 million eller mindre per ansatt. Gjennomsnittlig omsetning er på 4,3 millioner per ansatt. Virksomheten med høyest omsetning, har en omsetning på 250 millioner kroner per ansatt. Kun private virksomheter fikk spørsmål om omsetning.

Tabell 1.2: Oversikt over antall ansatte og omsetning blant virksomhetene som har svart på undersøkelsen

	Antall ansatte, private virksomheter	Antall ansatte, offentlige virksomheter	Omsetning pr ansatt ¹
Minimum	1	2	,04
25 prosent	6	19	1,0
Median	16	37	1,5
Gjennomsnitt	121	64	4,3
75 prosent	60	69	2,7
Maksimum	9500	550	250,0
N	307	183	292

¹ Kun private virksomheter fikk spørsmål om omsetning



2. Virksomhetenes transportomfang og kjøretøy

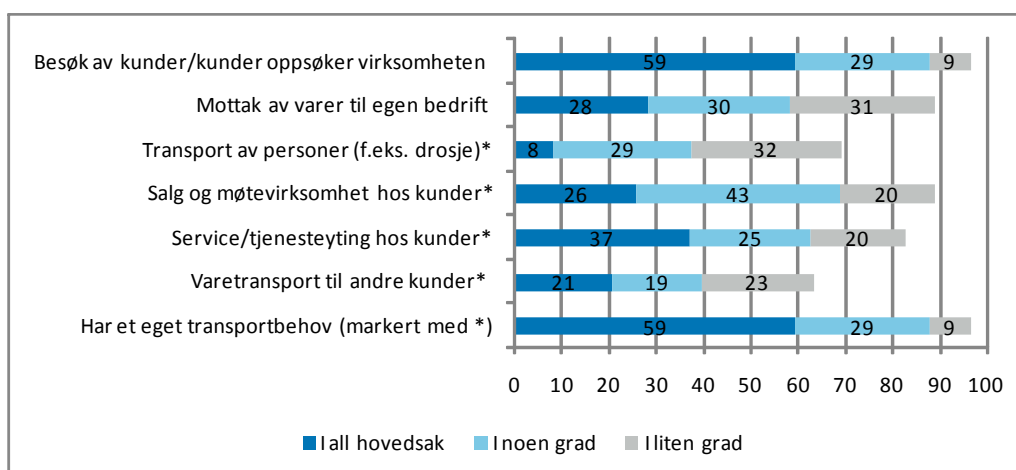
2.1 Virksomhetenes transportomgang

For å kartlegge virksomhetenes transportomgang, ble virksomhetene bedt om å angi i hvor stor grad de kjennetegnes av ulike typer transportbehov.

97 prosent av de **private virksomhetene** i undersøkelsen kjennetegnes av en eller annen form for eget transportbehov i større eller mindre grad, enten gjennom

- transport av personer (som for eksempel drosje) (69 prosent)
- salg og møtevirksomhet hos kunder (89 prosent)
- service/tjenesteyting hos kunder (82 prosent)
- varetransport til andre kunder (63 prosent)

I tillegg mottar flesteparten av virksomhetene kunder og/eller varer til egen bedrift.



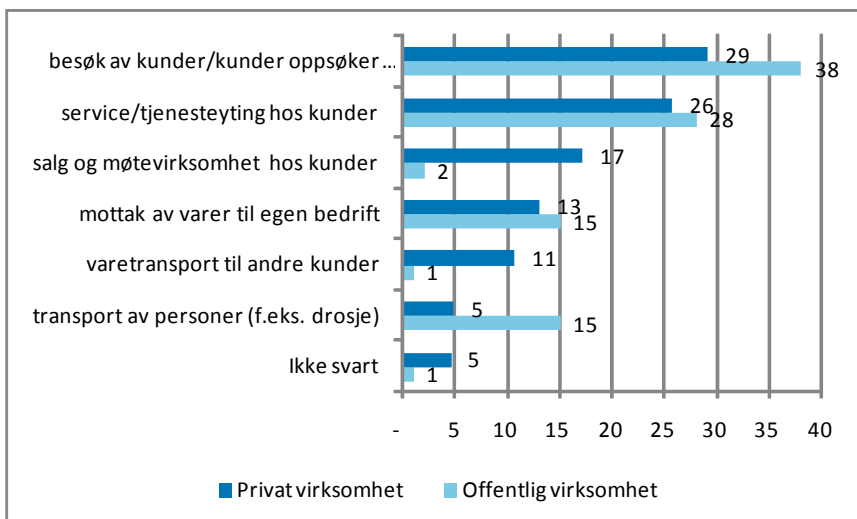
Figur 2.1: Private virksomheter: I hvor stor grad virksomheten har et eget transportbehov. Andel som svarer i all hovedsak, i noen grad og i liten grad (ikke i det hele tatt og vet ikke er utelatt fra figuren).

N (private virksomheter) = 307

Virksomhetene ble også bedt om å angi hvilke type transportbehov som først og fremst kjennetegnet virksomheten. 59 prosent av de private virksomhetene svarer at de først og fremst kjennetegnes ved å ha et eget transportbehov, enten gjennom

- service/tjenesteyting hos kunder (26 prosent),
- salg og møtevirksomhet hos kunder (17 prosent),
- varetransport til andre kunder (11 prosent),
- transport av personer som for eksempel drosje (5 prosent).

De resterende 41 prosent av virksomhetene kjennetegnes først og fremst ved at kunder oppsøker virksomheten (29 prosent) eller ved mottak av varer til virksomheten (13 prosent).

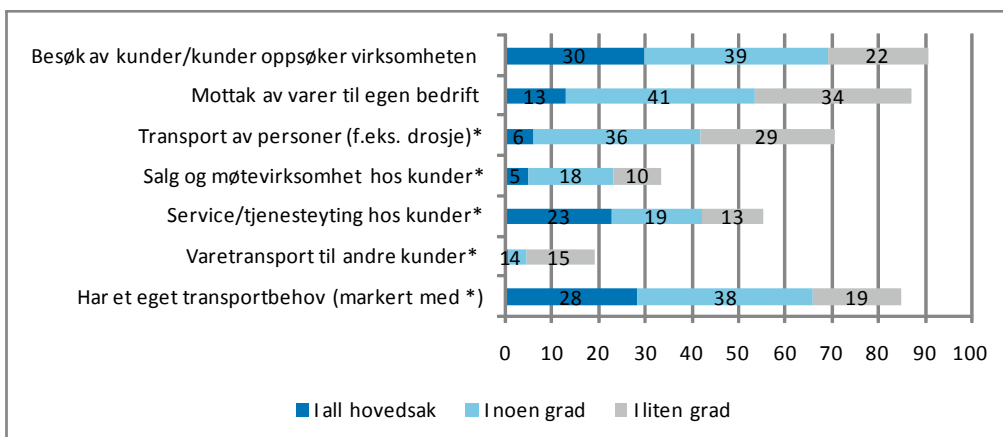


Figur 2.2: Hvilke av de ulike transportbehovene er det som først og fremst kjennetegner virksomheten? Svar blant de som har en form for eget transportbehov. N (private virksomheter) = 293 / N (offentlige virksomheter) = 164

De **offentlige virksomhetene** som har svart på undersøkelsen kjennetegnes i noe mindre grad ved å ha et eget transportbehov enn de private virksomhetene: 85 prosent har en eller annen form for et eget transportbehov (jf figur 2.3), og 46 prosent svarer at de *først og fremst* kjennetegnes ved å ha et eget transportbehov (jf figur 2.2), enten gjennom

- service/tjenesteyting hos kunder (28 prosent),
- salg og møtevirksomhet hos kunder (2 prosent),
- varetransport til andre kunder (1 prosent),
- transport av personer som for eksempel drosje (15 prosent).

De resterende 54 prosent av de offentlige virksomhetene kjennetegnes først og fremst ved at kunder oppsøker virksomheten (38 prosent) eller ved mottak av varer til egen bedrift (15 prosent).



Figur 2.3: Offentlige virksomheter: I hvor stor grad virksomheten har et eget transportbehov. Andel som svarer i all hovedsak, i noen grad og i liten grad (ikke i det hele tatt og vet ikke er utelatt fra figuren). N (offentlige virksomheter) = 185

2.2 Virksomhetenes egne kjøretøy

Antall biler

68 prosent av de private virksomhetene i undersøkelsen har egne kjøretøy, mens bare 30 prosent av de offentlige virksomhetene har egne kjøretøy. 98 prosent av de private virksomheter med egne kjøretøy har lette kjøretøy, og 29 prosent har tunge kjøretøy. Alle offentlige virksomheter med egne kjøretøy, har lette kjøretøy. I tillegg har 13 prosent tunge kjøretøy.

De private virksomhetene har i snitt 0,46 kjøretøy per ansatt (både lette og tunge). Virksomheten med flest kjøretøy per ansatt har 6,09 kjøretøy per ansatt.

De offentlige virksomhetene har i snitt 0,18 kjøretøy per ansatt (både tunge og lette). Virksomheten med flest kjøretøy har per ansatt har 0,89 kjøretøy per ansatt.

Tabell 2.1: Oversikt over virksomhetenes kjøretøy. Resultat blant virksomheter med egne/leasede kjøretøy

	Private virksomheter			Offentlige virksomheter		
	Antall lette kjøretøy per ansatt	Antall tunge kjøretøy per ansatt	Antall kjøretøy per ansatt - begge	Antall lette kjøretøy per ansatt	Antall tunge kjøretøy per ansatt	Antall kjøretøy per ansatt - begge
Minimum	0,00	0,00	0,002	0,01	0,00	0,01
25 prosent	0,07	0,00	0,11	0,04	0,00	0,05
Median	0,32	0,00	0,36	0,09	0,00	0,1
Gjennomsnitt	0,41	0,05	0,46	0,17	0,01	0,18
75 prosent	0,63	0,01	0,71	0,20	0,00	0,22
Maksimum	6,09	0,86	6,09	0,89	0,31	0,89
N	209	209	209	55	55	55

Kjørelengde

Gjennomsnittlig kjørelengde for de private virksomhetenes tunge kjøretøy er på 20 900 km per bil per år. 25 prosent av de private virksomhetenes tunge biler kjører 8 000 km eller kortere, mens 75 prosent kjører 25 000 km eller kortere. Den høyeste kjørelengden for tunge biler er på 130 000 per bil.

De private virksomhetenes lette kjøretøy går i snitt 16 700 km per år. 25 prosent av bilene går 8 000 km eller mindre, mens 75 prosent går 20 000 km eller mindre. Den høyeste kjørelengden for lette biler er på 137 000 km per bil.

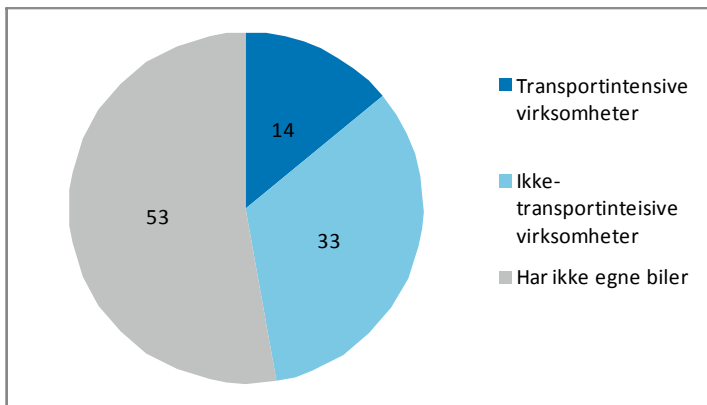
Det er kun fire offentlige virksomheter som har tunge biler med oppgitt kjørelengde. Disse bilene går i snitt 13 500 km per år. Offentlige virksomheters lette kjøretøy går i snitt 9 800 km per år. 25 prosent av bilene kjører 5 000 km eller mindre, mens 75 prosent av bilene kjører 14 000 km eller mindre. Den høyeste kjørelengden for offentlige virksomheters lette biler er på 22 500 km per år.

Tabell 2.2: Oversikt over kjørelengde pr kjøretøy. Resultat blant virksomheter som har egne/leasede kjøretøy.

	Private virksomheter		Offentlige virksomheter		Totalt	
	Kjørelengde per tung bil	Kjørelengde per lett bil	Kjørelengde per tung bil	Kjørelengde per lett bil	Kjørelengde per tung bil	Kjørelengde per lett bil
Minimum	1,0	,2	3,0	,5	1,0	0,2
25 prosent	8,0	8,0	3	5	8,0	6,7
Median	15,0	15,0	6,0	10,0	15,0	13,1
Gjennomsnitt	20,9	16,7	13,5	9,8	20,4	15,4
75 prosent	25,0	20,0	7,0	14,0	25,0	20,0
Maksimum	129,5	137,1	38,9	22,5	129,5	137,1
N	53	185	4	42	57	227

På bakgrunn av kjørelengde per ansatt er virksomhetene delt inn i transportintensive og ikke-transportintensive virksomheter. De transportintensive virksomhetene er definert til å være de 25 prosent av virksomhetene med egne/leasede kjøretøy som kjører lengst med henholdsvis tunge og lette biler, uavhengig av sektor (dvs. offentlig/privat). Dette gir følgende fordeling, jf figur 2.3:

- 14 prosent av alle virksomhetene i undersøkelsen klassifiseres som transportintensive virksomheter – dette er i all hovedsak private virksomheter
- 33 prosent av alle virksomhetene har egne kjøretøy, men er klassifisert som ikke-transportintensive virksomheter
- 53 prosent av virksomhetene har ikke egne kjøretøy – et flertall av disse er offentlige virksomheter



Figur 2.4: Klassifisering av virksomhetene etter hvor transport-intensive virksomhetene er. N=492

Autopass-avtaler

Om lag 80 prosent av de private virksomhetene har autopass-avtaler til bilene sine. 20 prosent av de private virksomhetenes har ikke autopass-avtale til sine biler: dette gjelder 21 prosent av de private virksomhetenes tunge biler, og 18 prosent av de lette bilene. 13 prosent av virksomhetene har færre autopass-avtaler enn de har biler. 64 prosent av de private virksomhetene har en autopass-avtale per tung bil, og 59 prosent har en autopass-avtale per lett bil. 3 prosent har flere autopass-avtaler for tunge biler enn de har tunge biler, og 10 prosent har flere autopass-avtaler for lette biler enn de har lette biler.

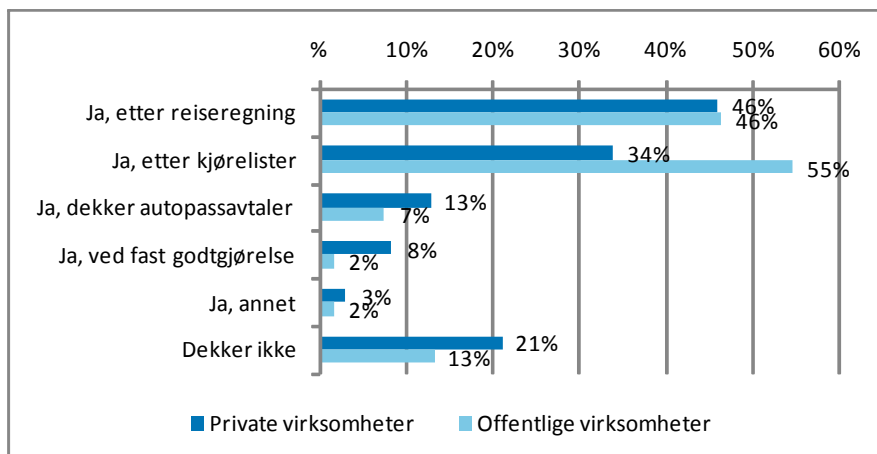
25 prosent av de offentlige virksomhetene har ingen autopass-avtaler til sine lette biler. 11 prosent har færre autopass-avtaler enn de har biler, og 60 prosent har en autopass-avtale per lett bil. 4 prosent har flere autopass-avtaler for lett bil enn de har lette biler. Det er bare fem offentlige virksomheter som har tunge biler, og oppgitt antall autopass-avtaler. Blant disse hadde tre virksomheter ingen autopassavtaler, mens to hadde en autopass-avtale per tung bil.

Tabell 2.3: Oversikt over antall autopassavtaler per kjøretøy.

Bomavtaler per bil:	Private		Offentlige	
	Tunge biler	Lette biler	Tunge biler	Lette biler
Ingen	21 %	18 %	60 %	25 %
Mellom 0,1 og 0,9 per bil	12 %	13 %	40 %	11 %
En per bil	64 %	59 %	-	60 %
Over en per bil	3 %	10 %	-	4 %
N	61	205	5	53,0

Private kjørekostnader

79 prosent av de private virksomhetene og 87 prosent av de offentlige virksomhetene dekker kjørekostnader for private biler.² Dette skjer i hovedsak gjennom reiseregning (46 prosent) og etter kjørelister (34 prosent av de private og 55 prosent av de offentlige). 13 prosent av de private virksomhetene og 7 prosent av de offentlige virksomhetene dekker autopass-avtaler. Det var mulig å oppgi flere svar.



Figur 2.5: Om virksomhetene dekker kjørekostnader for private biler, og evt. hvordan. Flere svar mulig. N (private virksomheter) = 137 / N (offentlige virksomheter) = 122

Gjennomsnittlig utbetaling til private kjørekostnader blant de private virksomhetene er kr. 7271 per ansatt. 25 prosent av de private virksomhetene betalte kr 513 eller mindre i kjøregodtgjørelser per ansatt i 2008. Halvparten betalte 2214 kr eller mindre og 75 prosent betalte 8333 kr eller mindre. Noen få virksomheter utbetaler høye beløp – 8 prosent av de private virksomhetene utbetalte over 30 000 i private kjøregodtgjørelser per ansatt, og maksimal utbetaling er på 45 000 kr per ansatt.

² Spørsmålet ble inkludert i spørreskjemaet etter at felt-perioden hadde begynt. Det vil si at de første virksomhetene som svarte på undersøkelsen, ikke fikk dette spørsmålet.

De offentlige virksomhetene utbetaler et lavere beløp i kjøregodtgjørelser per ansatt enn de private. Gjennomsnittlig utbetaling er på kr. 842 per ansatt. 25 prosent betalte 55 kr eller mindre i kjøregodtgjørelser per ansatt i 2008, halvparten betalte 317 kr eller mindre og 75 prosent betalte 842 kr eller mindre. Også blant de offentlige virksomhetene er det noen få som utbetaler relativt sett høye beløp – 13 prosent av de offentlige virksomhetene utbetalte over 2 000 i private kjøregodtgjørelser per ansatt, og maksimal utbetaling er på 6 674 kr per ansatt.

Tabell 2.4: Oversikt over utbetaling av private kjørekostnader.

	Utbetalt privat kjøregodtgjørelse per ansatt – privat virksomhet	Utbetalt privat kjøregodtgjørelse per ansatt – offentlig virksomhet	Utbetalt privat kjøregodtgjørelse etter omsetning – privat virksomhet
Minimum	32	9	3
25 prosent	513	55	478
Median	2 214	317	1 616
Gjennomsnitt	7 271	842	4 825
75 prosent	8 333	928	4 000
Maksimum	45 000	6 674	45 000
N	53	38	52

3. Tilpasning til kø

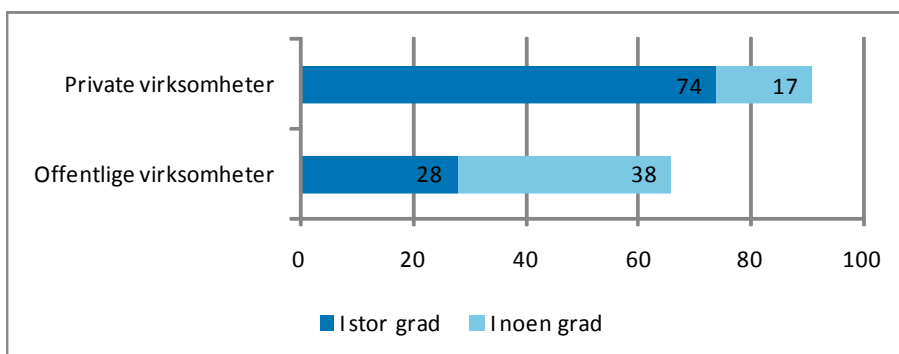
3.1 Er virksomhetene berørt av kø i dag?

Virksomhetene med egne/leasede kjøretøy fikk spørsmål om hvordan de i dag er berørt av kø, og hvordan de eventuelt tilpasser seg dagens køsituasjon.

Private virksomheter er berørt av kø i større grad enn offentlige virksomheter:

91 prosent av de private virksomhetene og 66 prosent av de offentlige virksomhetene er berørt av kø i stor eller noen grad på minst en av seks utvalgte strekninger:

- Nordre innfartsåre, Åsane sentrum – Nygårdstangen
- Flyplassvegen
- Søndre innfartsåre, Rådal – Nygårdstangen
- Ringveg vest, Bjørgevegen/Ytrebygdsvegen
- Fyllingsdalen – sentrum
- Vestre innfartsåre, Sotra/Askøy



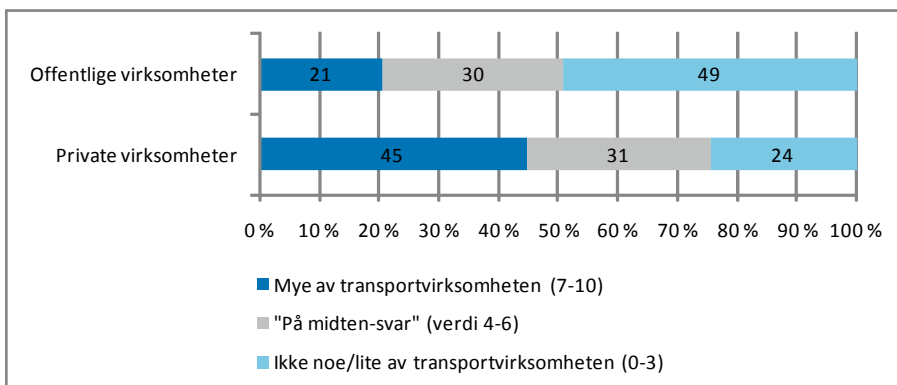
Figur 3.1: Andel av virksomhetene som er berørt av kø i stor eller noen grad på ulike strekninger. Svar blant de med egne/leasede kjøretøy. N= (private virksomheter) = 192 / N= (offentlige) 53

Tabellen nedenfor viser i hvilken grad virksomhetene er berørt av kø på de ulike strekningene. Her ser vi blant annet at 40 prosent av de private virksomhetene i stor grad er berørt av kø på søndre innfartsåre, Rådal-Nygårdstangen, mens bare 13 prosent av de offentlige virksomhetene er berørt av kø i stor grad på denne strekningen.

Tabell 3.1: I hvor stor grad virksomhetene er berørt av kø på ulike strekninger

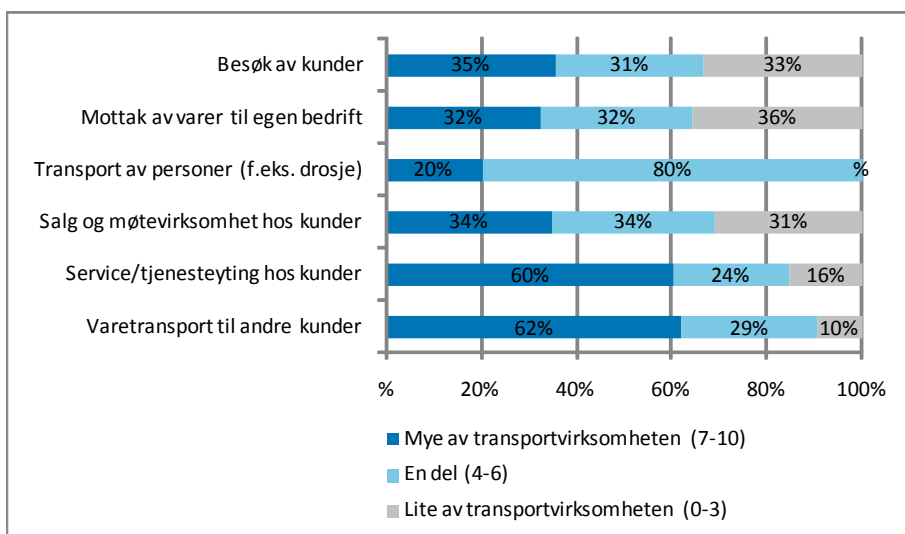
	Private virksomheter (N=192)					Offentlige virksomheter (N=53)				
	I stor grad	I noen grad	I liten grad	Ikke i det hele tatt	Vet ikke	I stor grad	I noen grad	I liten grad	Ikke i det hele tatt	Vet ikke
Vestre innfartsåre, Sotra/Askøy	25	33	21	18	3	13	11	32	36	8
Fyllingsdalen - sentrum	21	33	23	20	3	11	23	30	32	4
Ringveg vest, Bjørgeveien/Ytrebygdsveien	21	32	24	20	3	11	21	28	34	6
Søndre innfartsåre, Rådal - Nygårdstangen	40	28	19	10	3	13	22	21	38	6
Flyplassvegen	32	32	24	10	2	8	17	28	38	9
Nordre innfartsåre, Åsane sentrum - Nygårdstangen	33	24	22	19	2	9	23	24	38	6
Minst en av strekningene	74	17	7	1	1	28	38	19	13	2

Videre oppgir om lag halvparten av de private virksomhetene i undersøkelsen at de i stor grad har behov for å kjøre enten om ettermiddagen eller om morgenen, mens 24 prosent oppgir at de i liten grad har behov for å kjøre i rushtiden. 21 prosent av de offentlige virksomhetene oppgir at de kjører i rushtiden, mens halvparten i liten grad kjører i rushtiden.



Figur 3.2: Andel av virksomhetene som kjører i morgen- og/eller ettermiddagsrush. N=192 (private) / N= 53 (offentlige). Svar blant de med egne/leasede kjøretøy.

Virksomheter med ulike type transportbehov har behov for å kjøre i rushtiden i ulik grad. For eksempel har de private virksomhetene som i hovedsak kjennetegnes ved å drive varetransport til andre kunder eller service/tjenesteyting hos kunder behov for å kjøre i rushtiden i større grad enn andre typer private virksomheter.



Figur 3.3: Andel av de private virksomhetene som kjører i morgen- og/eller ettermiddagsrush, fordelt etter type transportbehov. N=192 (private). Svar blant de med egne/leasede kjøretøy.

Virksomheter hvor en stor andel av transportvirksomheten foregår i rushtiden er i større grad berørt av kø enn virksomheter hvor en mindre andel av transportvirksomheten foregår i rushtiden.³

For eksempel oppgir 87 prosent av de private virksomhetene som i stor grad kjører i rushtiden, at de i stor grad er berørt av kø, mens 46 prosent av de private virksomhetene som i liten grad kjører i rushtiden oppgir at de i stor grad er berørt av kø.

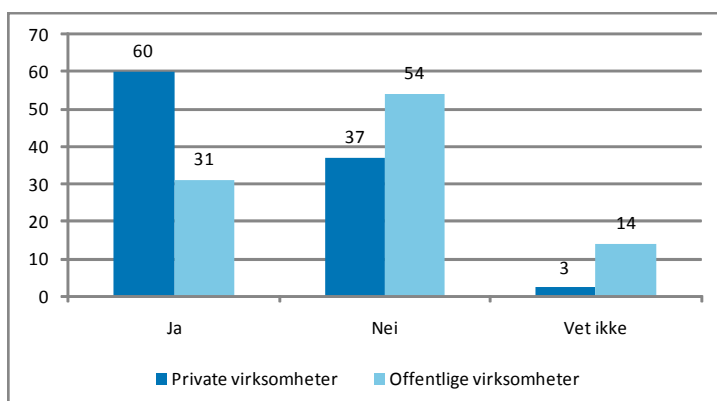
Tabell 3.2: I hvor stor grad virksomhetene er berørt av kø, fordelt etter i hvilken grad de kjører i rushtiden. Svar blant de med egne/leasede kjøretøy.

I hvor stor grad virksomheten kjører i rushtiden		I hvor stor grad virksomheten er berørt av kø				N(=100 %)
		Ikke i det hele tatt	I liten grad	I noen grad	I stor grad	
Privat virksomhet	I liten grad	2 %	22 %	30 %	46 %	46
	I noen grad	%	5 %	16 %	79 %	58
	I stor grad	1 %	%	12 %	87 %	86
Offentlig virksomhet	I liten grad	24 %	20 %	40 %	16 %	25
	I noen grad	%	25 %	38 %	38 %	16
	I stor grad	9 %	9 %	36 %	45 %	11

3.2 Tilpasning av transportvirksomheten for å unngå kø

60 prosent av de private virksomhetene tilpasser transportvirksomheten for å unngå kø/forsinkelser på en eller annen måte, mens 31 prosent av de offentlige virksomhetene tilpasser transportvirksomheten for å unngå kø.⁴

De fleste, både private og offentlige virksomheter, gjør dette ved å planlegge for at det meste av transporten skal foretas utenom tidspunkter med mye kø. Dette gjelder 85 prosent av de private og 82 prosent av de offentlige virksomhetene som tilpasser transportvirksomheten.



Figur 3.4: Tilpasses transportvirksomheten i dag for å unngå kø/forsinkelser? Svar blant de som først og fremst kjennetegnes ved å ha et eget transportbehov. N= 113 (private) / N= 35 (offentlige).

³ Det er en korrelasjon på 0,4 (pearsons's r) for private virksomheter og 0,3 for de offentlige.

⁴ Spørsmål gikk til de som svarer at de først og fremst kjennetegnes av en form for transportbehov i et tidligere spørsmål.

37 prosent av de private virksomhetene og 54 prosent av de offentlige virksomhetene tilpasser *ikke* transportvirksomheten for å unngå kø/forsinkelser.

De fleste virksomhetene tilpasser ikke transportvirksomheten for å unngå kø fordi de ikke har mulighet til å unngå å kjøre på tidspunkter og/eller strekninger med mye kø (dette gjelder 81 prosent av de private og 63 prosent av de offentlige virksomhetene som ikke tilpasser transportvirksomheten).

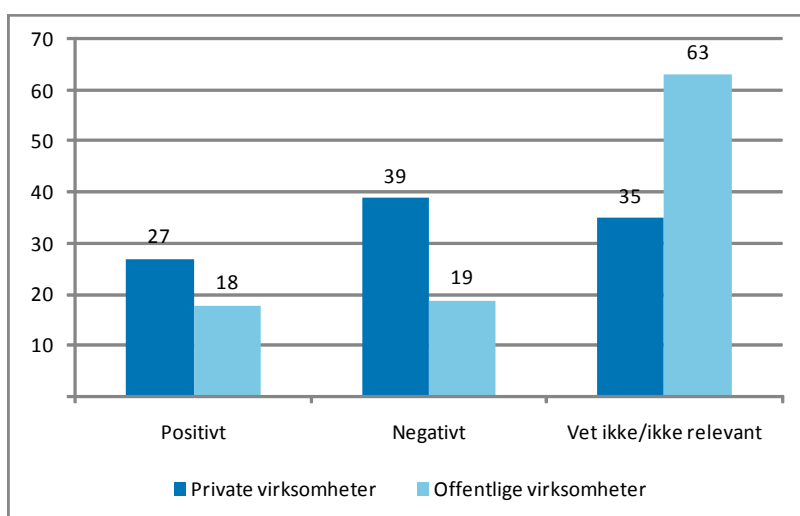
Men en del oppgir også at de ikke har behov for transportvirksomhet på tidspunkter/strekninger med mye kø. Offentlige virksomheter oppgir i større grad enn private virksomheter at de ikke har behov for transportvirksomhet på tidspunkter/strekninger med mye kø. Årsaken til dette er nok at offentlige virksomheter er mindre berørt av kø enn private virksomheter, og i mindre grad har behov for å kjøre i rushtiden.

4. Virksomhetenes syn på kjøprising

4.1 Synes virksomhetene kjøprising er positivt eller negativt?

27 prosent av de private virksomhetene vurderer kjøprising som positivt for virksomheten, totalt sett, mens 39 prosent vurderer kjøprising som negativt. 18 prosent av de offentlige virksomhetene vurderer kjøprising som positivt for virksomheten, mens 19 prosent vurderer kjøprising som negativt.

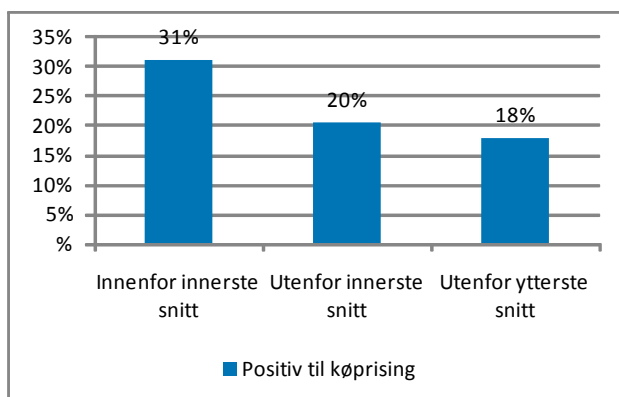
Det er en stor andel som ikke har tatt stilling til om kjøprising er positivt eller negativt for virksomheten. 35 prosent av de private virksomhetene har enten ikke tatt stilling, eller oppfatter problemstillingen som lite relevant for deres bedrift. Det samme gjelder hele 63 prosent av de offentlige virksomhetene.



Figur 4.1: Totalt sett: vil du vurdere kjøprising som positivt eller negativt for virksomheten du svarer på vegne av? N= 271 (private) / N= 170 (offentlige).

Egenskaper som kan forklare synet på kjøprising

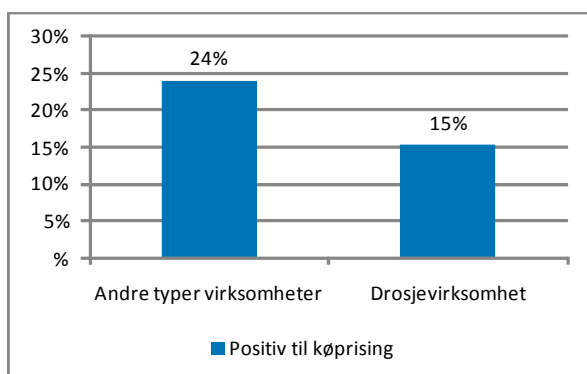
Det er en sammenheng mellom det å være positiv til kjøprising og lokalisering av virksomheten: Jo mer sentrumsnært virksomheten er lokalisert, jo høyere andel av virksomhetene er positive.



Figur 4.2: Prosentandel som er positiv til kjøprising etter hvor virksomheten er lokalisert.

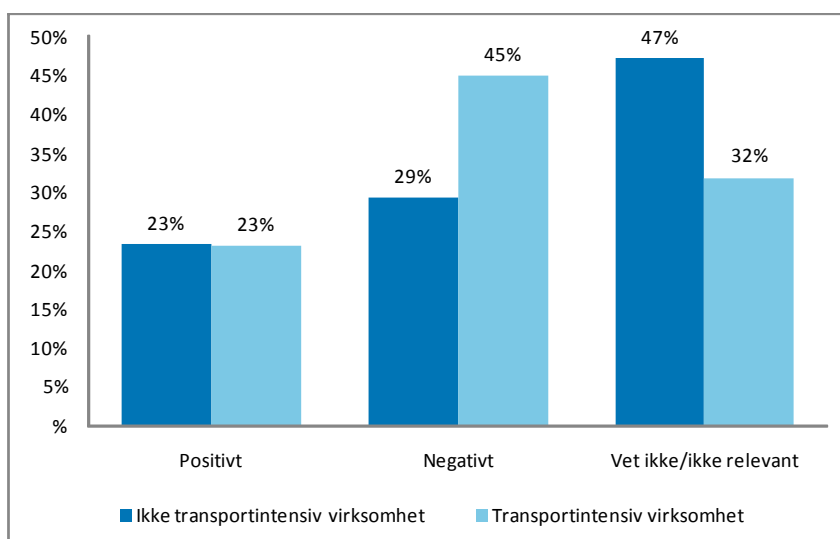
N (innenfor innerste snitt) = 161 / N (utenfor innerste snitt) = 210 / N (utenfor ytterste snitt) = 111

Videre er virksomheter som hovedsakelig driver med drosje-næring mindre positive til kjøprising enn andre typer virksomheter.



Figur 4.3: Prosentandel som er positiv til etter om virksomheten er drosje-næring eller annen type næring

Det samme gjelder de mest transportintensive næringene generelt: Blant disse er det 45 prosent som er negative, og 23 prosent som er positive til kjøprising. Blant andre virksomheter er 29 prosent negative, mens andelen positive er 23 prosent.

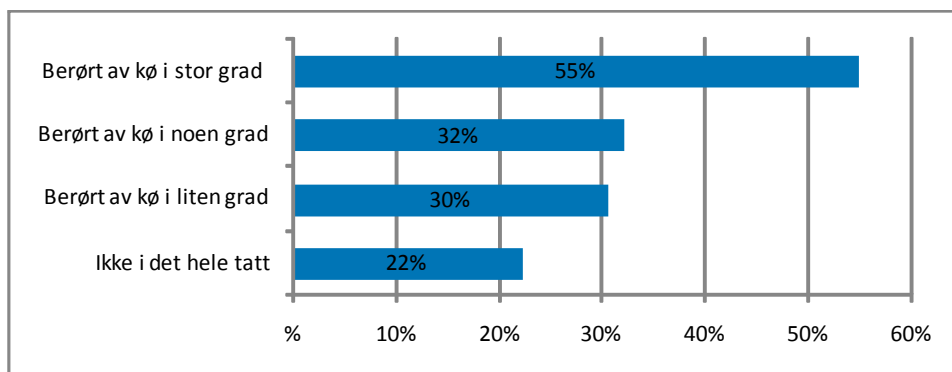


Figur 4.4: Synet på kjøprising etter hvor transportintensiv virksomheten er. Svar blant de som har egne/leasede kjøretøy. N (ikke transportintensiv)=423 / N (transportintensiv)=69.

Det er også en sammenheng mellom i hvor stor grad virksomheten er berørt av køer, og holdning til kjøprising. Blant virksomhetene som er berørt av kø i stor grad på minst én av strekningene som er presentert i undersøkelsen, mener 24 prosent at kjøprising totalt sett er positivt. 55 prosent mener at denne avgiften totalt sett er negativ for virksomheten.

Blant virksomhetene som i noen grad, eller i liten grad, er berørt av kø, er det flere som er positive – og færre som er negative - til kjøprising. Blant de som i liten eller ingen grad er berørt av kø er det flest som ikke vet – og som mener at problemstillingen ikke er relevant for virksomheten.

Denne forskjellen har sannsynligvis sammenheng med at det er virksomhetene som i dag er berørt av køene som vil ha de største kostnadene dersom kjøprising innføres.



Figur 4.5: Prosentandel som er negativ til kjøprising, etter i hvor stor grad virksomheten er berørt av kø. Svar blant de som har egne/leasede kjøretøy. N = 242.

Regresjonsanalyse

En logistisk regresjon blant alle virksomhetene viser at det bare er virksomheter som er lokalisert innenfor det innerste bomsnittet som er signifikant mer positive til kjøprising enn andre virksomheter, når det kontrolleres for andre variabler.

Tabell 4.1: Logistisk regresjon – sannsynlighet for å være positiv til kjøprising, blant alle virksomhetene (N=492)

	B	Sig.	Exp(B)
Offentlig vs privat virksomhet (0=off, 1=priv)	,368	,148	1,446
Grad av berørt av kø (kontinuerlig: 1-lav, 4,høy)	,071	,277	1,073
Transportintensiv virksomhet (0=nei, 1=ja)	-,269	,412	,764
Lokalisert innenfor innerste bomsnitt	,643	,030	1,902
Lokalisert utenfor innerste bomsnitt, men innenfor ytterste	,105	,720	1,111
Konstant	-1,795	,000	,166

En logistisk regresjon der kun private virksomhetene med egne biler er inkludert, viser at det bare er i hvilken grad disse virksomhetene er berørt av kø som har betydning for disse typer virksomheters syn på kjøprising, alt annet likt: jo større grad virksomhetene er berørt av kø, jo mindre positiv er de til kjøprising.

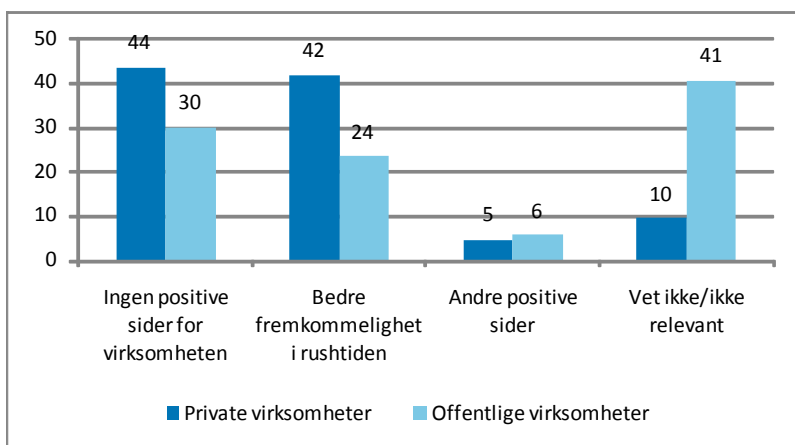
Tabell 4.2: Logistisk regresjon – sannsynlighet for å være positiv til kjøprising, blant private virksomheter med egne/leasede biler (N=190)

	B	Sig.	Exp(B)
Grad av berørt av kø (kontinuerlig: 1-lav, 4,høy)	-,495	,034	,609
Transportintensiv virksomhet (0=nei, 1=ja)	,063	,861	1,065
Lokalisert innenfor innerste bomsnitt	,189	,674	1,208
Lokalisert utenfor innerste bomsnitt, men innenfor ytterste	-,118	,784	,889
Konstant	,814	,359	2,258

4.2 Positive og negative sider ved kjøprising

Siden kjøprising både kan ha positive og negative sider for virksomhetene, ble det stilt spørsmål om virksomhetene i det hele tatt kunne se noen positive eller noen negative sider for virksomheten med en slik avgift, uavhengig av om de mener at bedriften totalt sett er tjent med kjøprising eller ikke.

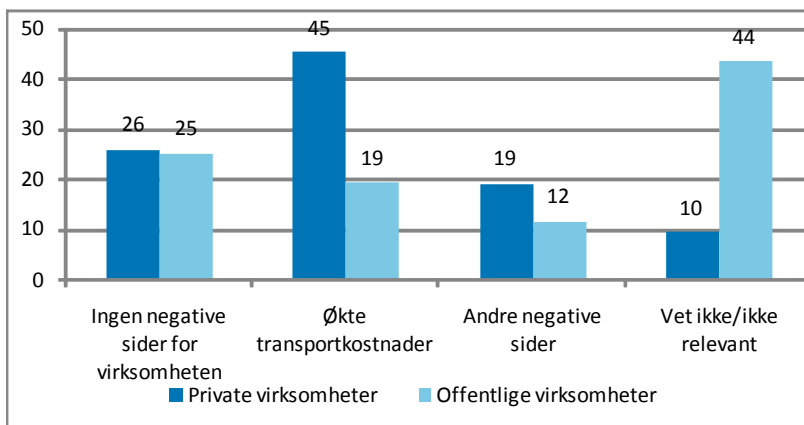
44 prosent av de private og 30 prosent av de offentlige virksomhetene ser ikke noen positive sider ved kjøprising. Samtidig har 41 prosent av de offentlige virksomhetene og 10 prosent av de private virksomhetene ikke tatt stilling til spørsmålet. Blant virksomhetene som mener at kjøprising vil ha positive sider, er det særlig bedre fremkommelighet som trekkes fram som positivt.



Figur 4.6: Hvilke positive sider kjøprising vil ha for virksomheten. N (private virksomheter)=271 / N (offentlige virksomheter)=171

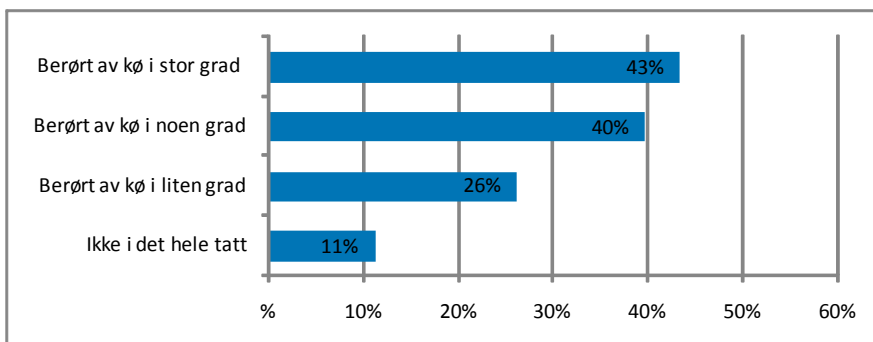
Andelen som mener at kjøprising ikke vil ha noen negative sider er omtrent like stor blant de private som de offentlige virksomhetene, hhv. 26 og 25 prosent. Av negative sider er det økte transportkostnader som nevnes i størst grad.

Også i disse spørsmålene er det tydelig at de offentlige virksomhetene anser seg mindre berørt av kjøprising enn de private virksomhetene: Over 40 prosent av de offentlige virksomhetene svarer at spørsmålene ikke er relevante.



Figur 4.7: Hvilke negative sider kjøprising vil ha for virksomheten. N (private virksomheter)=271 / N (offentlige virksomheter)=171

Virksomheter som er berørt av kø i stor grad vil ha størst nytte av kjøprising, dersom ordningen medfører at fremkommeligheten bedres. Dette gjenspeiles i svarene på spørsmål om negative og positive sider ved kjøprising. Det er flere av denne typen virksomheter som mener at kjøprising har fremkommelighetsgevinster. Både de som i stor og i noen grad er berørt av køer på minst én strekning mener i større grad enn andre virksomheter at kjøprising vil kunne gi økt fremkommelighet.



Figur 4.8: Prosentandelen som mener kjøprising vil medføre bedre fremkommelighet i rushtiden, etter i hvor stor grad virksomheten er berørt av kø. Svar blant de som har egne/leasede kjøretøy. N=242.

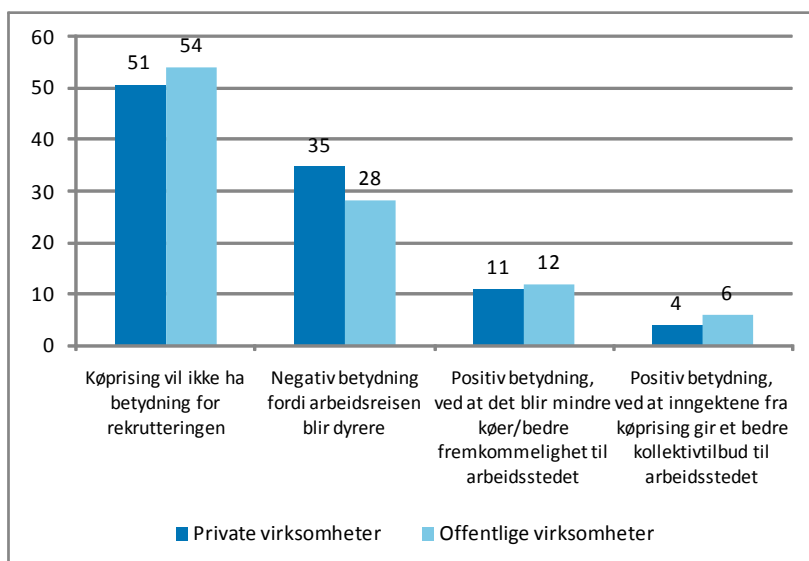
En logistisk regresjonsanalyse blant alle virksomhetene viser at i jo større grad man er berørt av kø, jo større er sannsynligheten for at man mener kjøprising vil ha fremkommelighetsgevinster, alt annet likt. Videre er det større sannsynlighet for å mene dette blant private virksomheter enn blant de offentlige, og blant virksomheter som er lokalisert innenfor det innerste bomsnittet.

Tabell 4.3: Logistisk regresjon – sannsynlighet for å mene at kjøprising har fremkommelighetsgevinster (N=492)

	B	Sig.	Exp(B)
Offentlig vs privat virksomhet (0=off, 1=priv)	,403	,091	1,496
Grad av berørt av kø (kontinuerlig: 1-lav, 4,høy)	,217	,000	1,242
Transportintensiv virksomhet (0=nei, 1=ja)	-,323	,276	,724
Lokalisert innenfor innerste bomsnitt	,911	,001	2,486
Lokalisert utenfor innerste bomsnitt, men innenfor ytterste	,314	,254	1,369
Konstant	-1,863	,000	,155

4.3 Kjøprising – betydning for rekruttering

Halvparten av både de private og de offentlige virksomhetene mener at kjøprising ikke vil ha noen betydning for rekruttering til virksomheten. Videre mener 35 prosent av de private og 28 prosent av de offentlige virksomhetene at kjøprising vil ha en negativ betydning for rekruttering fordi arbeidsreisen blir dyrere. 11-12 prosent mener kjøprising vil være positivt for rekruttering ved at det blir bedre fremkommelighet til arbeidsstedet, mens 4-6 prosent mener det vil være positivt gjennom å gi et bedre kollektivtilbud.



Figur 4.9: Køprisings betydning for rekruttering til virksomheten. N (private virksomheter) 271 / N (offentlige virksomheter) = 170.

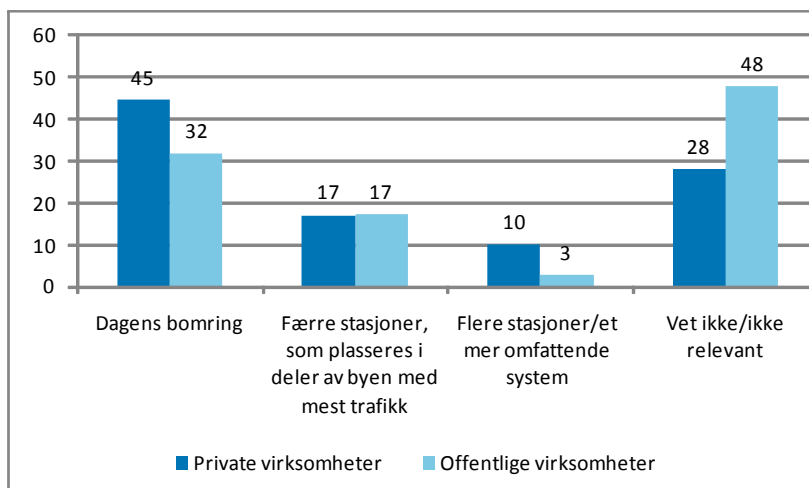
5. Hvis ordningen med bomstasjoner fortsetter etter 2014

Virksomhetene ble spurt om hvilke prinsipper de mener vil være best for plassering av bomstasjonene, dersom ordningen med bomstasjoner fortsetter etter 2014 (gitt at inntektene skal holdes samme nivå uansett). De ble også spurt om hvordan de ville prioritere inntekter fra en eventuell kjøprising.

5.1 Ulike modeller for plassering av bomstasjoner

I valget mellom ulike modeller for plassering av bomstasjoner, foretrekker et flertall av de som tar stilling til spørsmålet, dagens bomring. Omtrent halvparten av de private virksomhetene og 32 prosent av de offentlige virksomhetene foretrekker dette. 17 prosent – både blant de private og offentlige virksomhetene - ønsker seg færre bomstasjoner som plasseres i deler av byen med mest trafikk, mens 10 prosent av de private og tre prosent av de offentlige virksomhetene ønsker seg flere bomstasjoner.

En stor andel av virksomhetene har ikke tatt stilling til spørsmålet: 28 prosent de private og halvparten av de offentlige virksomhetene har ingen formening om spørsmålet.



Figur 5.1: Hvilke prinsipper vil være best for plassering av bomstasjonene for virksomheten du svarer på vegne av?
 N (private virksomheter) = 269 / N (offentlige virksomheter) = 167.

5.2 Prioritering av inntekter fra en eventuell kjøprising

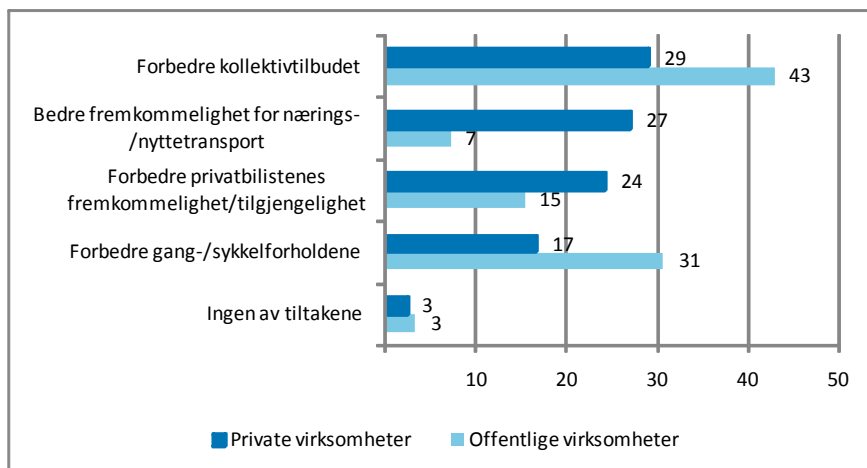
Virksomhetene ble bedt om å fordele inntektene fra en eventuell kjøprising på ulike forhåndsoppgitte tiltak, slik at summet skulle bli 100. De kunne prioritere mellom:

- tiltak for å forbedre kollektivtilbudet
- tiltak for å bedre fremkommelighet for nærings-/nyttetransport
- tiltak for å forbedre privatbilistenes fremkommelighet/tilgjengelighet
- tiltak for å forbedre gang- og sykkelforholdene, eller
- ingen av tiltakene

Blant de private virksomhetene får tiltak for å forbedre kollektivtrafikken høyest skåre, med en gjennomsnittsskåre på 29. Deretter følger tiltak for å forbedre fremkommeligheten for nærings-/nyttetransport, med en gjennomsnittsskåre på 27. Lavest gjennomsnittsskåre får tiltak for å forbedre gang- og sykkelforholdene, med 17.

3 prosent av virksomhetene ville ikke prioritere noen av de oppgitte tiltakene.

De offentlige virksomhetene prioriterer noe annerledes enn de private virksomhetene. Blant de offentlige virksomhetene er det også tiltak for å forbedre kollektivtilbudet som får høyest gjennomsnittsskåre, men gjennomsnittsskåren er langt høyere enn blant de private (43). Deretter følger tiltak for å forbedre gang- og sykkelforholdene, med en gjennomsnittsskåre på 31. Blant de offentlige virksomhetene er det tiltak for å forbedre fremkommelighet for nærings- og nyttetransport som får lavest gjennomsnittsskåre, med 7.



Figur 5.2: Fordeling av inntekter fra en eventuell kjøprising på ulike tiltak – gjennomsnittsskåre på en skala fra 0-100. N (private virksomheter) = 269 / N (offentlige virksomheter) = 167

Regresjonsanalyse

En regresjonsanalyse (OLS) viser at ulike typer virksomheter prioriterer disse tiltakene forskjellig. Offentlige virksomheter prioriterer i større grad tiltak for å forbedre gang- og sykkelforholdene og kollektivtiltak, også når det kontrolleres for andre mulige forklaringsvariabler. Private virksomheter prioriterer i større grad tiltak for å forbedre fremkommeligheten til privatbilister og næringstransport.

Virksomheter som er berørt av kø prioriterer i mindre grad forhold for å forbedre gang- og sykkelforholdene enn andre typer virksomheter, og i større grad tiltak for å forbedre fremkommeligheten for næringstransport.

Transportintensive virksomheter prioriterer tiltak for å forbedre fremkommeligheten for næringstransport i større grad enn andre virksomheter.

Virksomheter som først og fremst kjennetegnes ved at de driver med varetransport prioriterer tiltak for å forbedre gang- og sykkelforholdene i mindre grad enn andre typer virksomheter, og i større grad tiltak for å forbedre fremkommeligheten for næringstransport.

Virksomheter som først og fremst kjennetegnes ved at de driver salg og møtevirksomhet hos kunder prioriterer i større grad fremkommelighetstiltak for privatbilister enn andre typer virksomheter.

Tabell 5.1: OLS-regresjon – prioritering av inntekter fra kjøprising på ulike tiltak, etter type virksomhet. Tallene viser prosent endring i prioritering av tiltak mellom de gruppene, kontrollert for de andre forklaringsvariablene. Kun signifikante B-koeffisienter vises. N=492.

	Forbedre gang- og sykkel- forholdene	Forbedre kollektiv- tilbudet	Forbedre frem- kommelighet for privatbilister	Forbedre frem- kommelighet for næringstransport
Offentlig vs privat (0=off, 1=priv)	-9,2	-9,3	6,7	12,0
Berørt av kø (0=nei, 1=ja)	-7,2	-6,1	-	11,0
Transportintensiv virksomhet (0=nei, 1=ja)	-	-	-	7,5
Type næring: varetransport	-4,8	-	-	8,0
Type næring: tjenesteyting	-	-	-	-
Type næring: salg/møtevirksomhet	-	-	10,2	-
Type næring: drosje	-	-	-	-
Lokalisert innenfor innerste snitt	-	-	-	-
Lokalisert utenfor innerste snitt	-	-	-	-

5.3 Prioritering mellom ulike typer tiltak

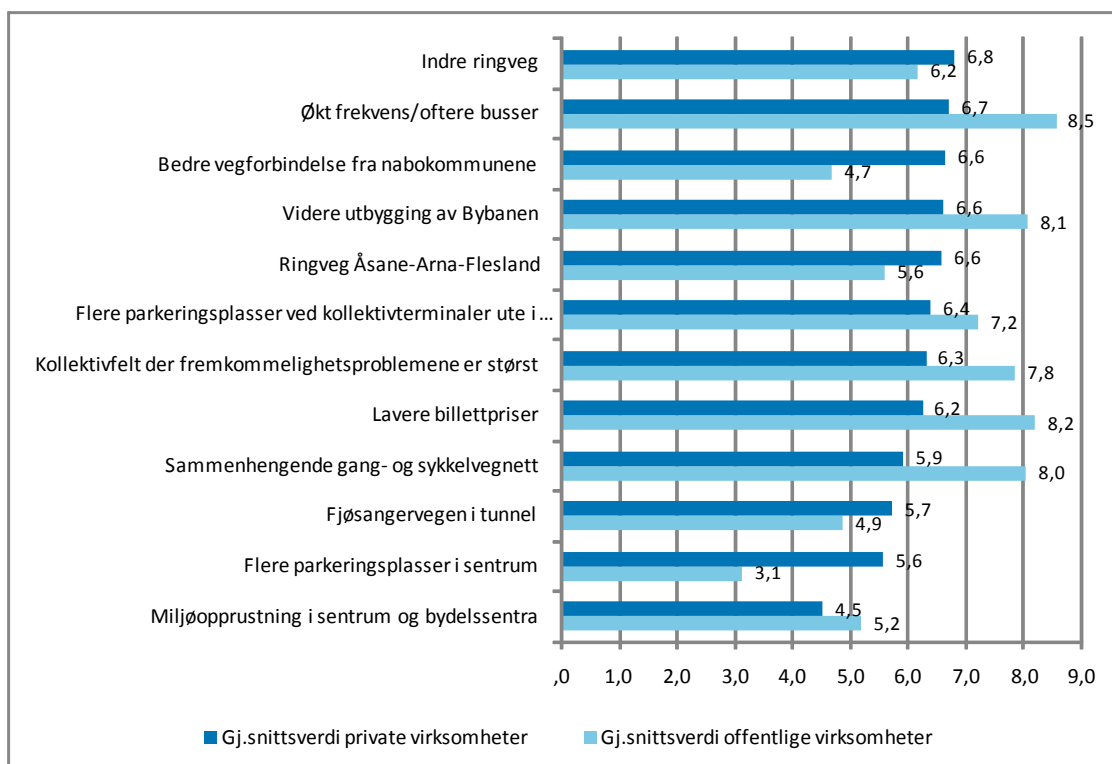
Videre ble virksomhetene bedt om å angi i hvor stor grad de ønsket at inntekter/deler av inntekter fra kjøprising skulle gå til en rekke opplistede tiltak, på en skala fra 0 til 10 (der 0 = ikke i det hele tatt, mens 10 = i stor grad). Offentlige og private virksomheter prioriterer forskjellig.

Virksomhetene prioriterer hovedsakelig veg-prosjekter høyere enn kollektivprosjekter, med unntak av økt frekvens i kollektivtransporten og videre utbygging av Bybanen. De tre tiltakene med høyest gjennomsnittsskåre blant de private virksomhetene er

1. Indre ringveg, som reduserer biltrafikk gjennom sentrum (6,8)
2. Økt frekvens/oftere busser (6,7)
3. Bedre vegforbindelse fra nabokommunene (6,6).

Offentlige virksomheter prioriterer kollektivtilbud i større grad. Offentlige virksomheter er også mer ”giver-glade”, ved at de generelt prioriterer mange av tiltakene høyt. De tre tiltakene med høyest gjennomsnittsskåre blant de offentlige virksomhetene er

1. Økt frekvens/oftere busser (8,5)
2. Lavere billettpriser (8,2)
3. Videre utbygging av Bybanen (8,1)



Figur 5.3: Prioritering av inntekter fra en eventuell køprising til ulike konkrete tiltak, gjennomsnittsskåre på en skala fra 0-10. N (private virksomheter) = 269 / N (offentlige virksomheter) = 167.

6. Rekruttering og lokalisering

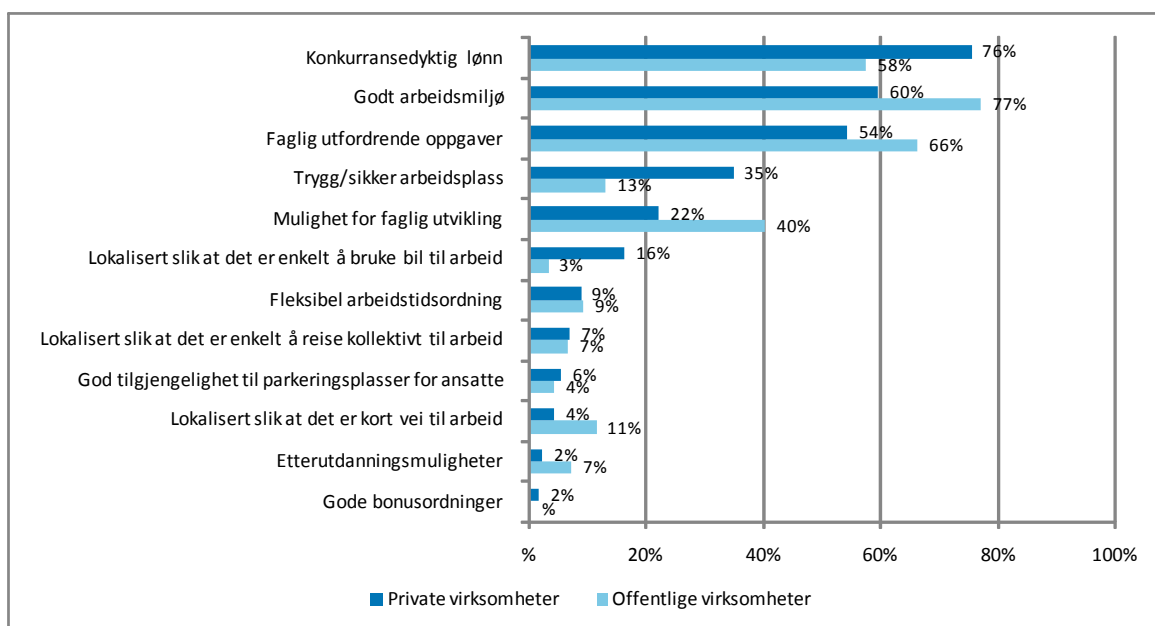
6.1 Forhold som er viktige for rekruttering

Virksomhetene ble bedt om å angi hvilke tre forhold som de anså som viktige for rekruttering til virksomheten. 76 prosent av de private virksomhetene oppgir konkurransedyktig lønn, 60 prosent oppgir godt arbeidsmiljø og 54 prosent oppgir faglig utfordrende arbeidsoppgaver.

De offentlige virksomhetene rangerer også konkurransedyktig lønn, godt arbeidsmiljø og faglig utfordrende arbeidsoppgaver som de tre viktigste forholdene, men i en noen annen rekkefølge.

Videre er de offentlige virksomhetene mer opptatt av mulighet for faglig utvikling enn de private virksomhetene. 40 prosent av de offentlige virksomhetene mener dette er en viktig faktor for rekruttering, mens 22 prosent av de private virksomhetene mener det samme.

Lokalisering av virksomheten er i liten grad nevnt som viktig for rekruttering, verken av de private og de offentlige virksomhetene. Bare seks prosent av de private og tre prosent av de offentlige virksomhetene oppgir lokalisering slik at det er enkelt å bruke bil til arbeid. To prosent av de private og syv prosent av de offentlige virksomhetene oppgir lokalisering slik at det er enkelt å reise kollektivt, og en prosent av de private og elleve prosent av de offentlige virksomhetene oppgir lokalisering slik at det er kort vei til arbeid.

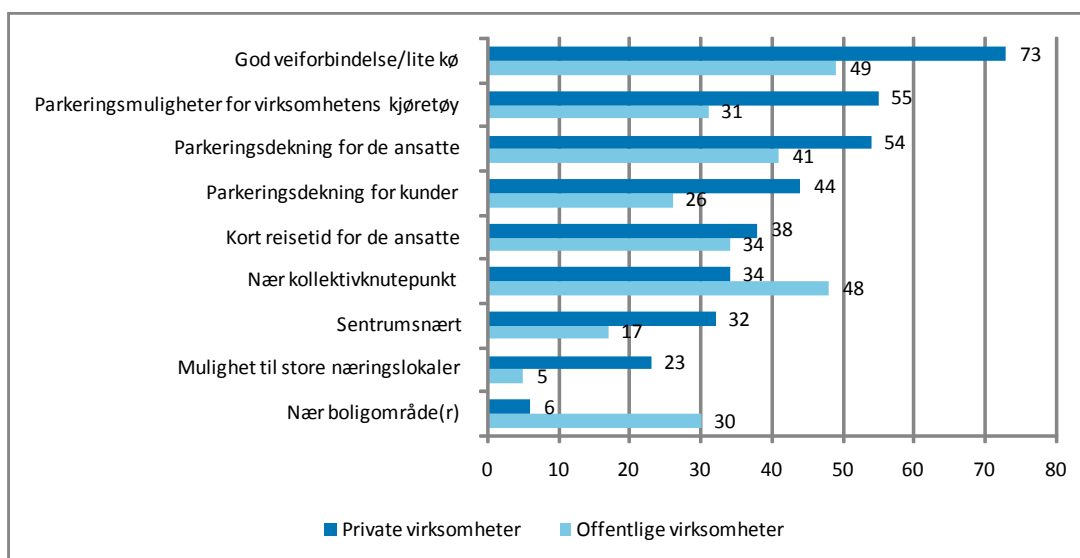


Figur 6.1: Forhold som anses som viktige for rekruttering til virksomheten. N (private virksomheter) = 307 / N (offentlige virksomheter) = 185.

6.2 Forhold som er viktige for lokalisering av virksomheten

Videre ble virksomhetene bedt om å angi hvor viktig ulike forhold er for lokalisering av virksomheten. Private virksomheter vektlegger i hovedsak gode veiforbindelser/lite kø og gode parkeringsmuligheter, både for virksomhetens egne kjøretøy, for ansatte og for kunder.

Offentlige virksomheter vektlegger disse forholdene noe annerledes. Også disse vektlegger gode veiforbindelser/lite kø. Nest høyest vektlegges at virksomheten er nær kollektivknutepunkt, og på tredjeplass kommer god parkeringsdekning for de ansatte.



Figur 6.2: Prosentandel som mener de ulike forholdene er viktige for lokalisering av virksomheten (i stor grad).
 N (private virksomheter) = 307 / N (offentlige virksomheter) = 185.

