

Sammendrag:

Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken

Høsten 2006 flyttet åtte forskningsinstitutter (CIENS-instituttene) fra forskjellige steder i Oslo til et felles CIENS-bygg i Forskningsparken på Blindern. Det ble gjennomført reisevaneundersøkelser før og etter flyttingen (i september 2006 og september 2007), både for å bidra med nye data om hvordan lokalisering av arbeidsplasser påvirker reisevaner ved arbeidsreiser, og for å avklare om flyttingen medførte vesentlige reisemessige ulemper for ansatte. I etterundersøkelsen ble også andre ansatte i Forskningsparken inkludert i reisevaneundersøkelsen, både fordi disse har andre parkeringsbetingelser enn CIENS-ansatte, og for å fungere som kontrollgruppe.

De tre reisevaneundersøkelsene ble alle gjennomført som internettbaserte spørreskjemaundersøkelser. Det ble stilt spørsmål om hvordan de ansatte vanligvis reiser og om hvordan de reiste (transportmiddelvalg, bytter, tidsbruk) den dagen de besvarte undersøkelsen. Det ble også stilt spørsmål for å fremskaffe antatt vesentlig bakgrunnsinformasjon. I etterundersøkelsen spurte vi om hvordan de hadde endret reisevaner på grunn av flyttingen, og om den nye arbeidsreisen opplevdes som bedre eller verre enn forventet. I undersøkelsene ble det også stilt en rekke holdningsspørsmål. Svar på noen av disse holdningsspørsmålene er tatt med i denne rapporten.

Det som gjør denne studien spesielt interessant, er at åtte bedrifter flyttet fra forskjellige lokaliseringer i Oslo til samme lokalisering. I tillegg til at endringene i lokalisering i bystrukturen var til dels vesentlig forskjellige bedriftene i mellom, var også endringene i tilgang til parkeringsplasser, kollektivtransport og muligheter for å gå og sykle forskjellige.

Omlokaliseringen medførte forbedret kollektivtilbud og forverret parkeringstilgang for ansatte i de fleste av instituttene. Dette skulle i følge teorien på området medføre reduserte bilandeler på arbeidsreisen, noe som viste seg å stemme. Bilførerandelen for CIENS-ansatte totalt sett ble redusert fra 36 % før flyttingen til 20 % etter flyttingen, kollektivandelen økte fra 30 til 39 % og sykkelandelen fra 24 til 29 %. Andelen gangtrafikk forble den samme, 6 %. I Forskningsparken utenom CIENS-instituttene var bilførerandelen 34 %, kollektivandelen 36 %, sykkelandelen 19 % og gangandelen 7 %.

Transportmiddelfordelingen i de forskjellige CIENS-instituttene ble likere hverandre etter flyttingen. Analysen av endringer i de forskjellige bedriftene konkluderte med at endringene i alle de tre rammebetingelsene; lokalisering i bystruktur, kollektivtilbud og parkeringstilgang, hadde bidratt til den store

reduksjonen i bilandel. Det er sannsynligvis summen av alle endringene som har bidratt til at reduksjonen i bilandel er så stor.

Når vi sammenligner transportmiddelfordelingen blant ansatte i CIENS-instituttene med andre reisevaneundersøkelser, finner vi at bilandelen blant ansatte i CIENS-instituttene er vesentlig lavere enn forventet blant ansatte i bedrifter lokalisert så langt fra sentrum. Vi forklarer dette med ”sentrumslignende rammebetingelser for arbeidsreisen” – godt kollektivtilbud og lite tilrettelagt parkering.

Vi fant at de ansatte var mer fornøyde med sin nye arbeidsreise enn de trodde de ville bli før flyttingen (manglende tilgang på tilrettelagt parkering ble ansett som negativt av mange). Det var flere som opplevde at arbeidsreisen var blitt bedre enn som opplevde at den var blitt verre. Vi fant også at de som går/kan gå til jobben er mest fornøyd med arbeidsreisen sin, etterfulgt av de som sykler, de som reiser kollektivt og til slutt de som kjører bil. Dette gjelder både for CIENS-ansatte og for ansatte i Forskningsparken for øvrig.

I følge ’Parkeringsnormer for næring og offentlige formål i Oslo – Veiledningshefte’, skal parkeringsnormene ivareta to til dels motstridende hensyn: 1) Parkeringsnormen skal sikre tilstrekkelig parkering for næring og kunder for å unngå urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø, og 2) Bidra til at færre velger bil til arbeidsplassen, særlig til sentrale områder. Punkt 2 er tillagt størst vekt, blant annet ved at det er innført maksimumsnormer for alle næringer og områder. I CIENS-instituttene har man lagt seg ned mot minimumsnormen. Vi har forsøkt å belyse om normen fungerer som forutsatt for ansatte i CIENS-bedriftene. Vår analyse bygger på en kort gjennomgang av data fra reisevaneundersøkelsene. Spørsmålet må studeres grundigere enn vi har hatt anledning til her om man skal kunne gi gode svar.

Datsett for tre ulike parkeringssituasjoner ble analysert; CIENS-bedriftene i førsituasjonen, CIENS-bedriftene etter samlokalisering i Forskningsparken og ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-bedriftene.

De fleste CIENS-bedriftene hadde ubegrenset tilgang på gratis parkering i førsituasjonen, med unntak av TØI-ansatte som hadde tilgang til et begrenset antall parkeringsplasser som de måtte betale for (kr 25 per dag), og NINA som hadde et begrenset antall gratis parkeringsplasser. Vi sammenlignet data for parkeringstilgang og for transportmiddelvalg i førsituasjonen, men kunne ikke trekke noen klare slutninger ut fra dette. met.no og NIBR, som hadde lavest og tredje lavest bilandel på arbeidsreisen, hadde 100 % gratis parkeringsdekning ved arbeidssted. NIVA-ansatte, med høyest bilandel, hadde også 100 % parkeringsdekning. TØI, hvor kun 7 % av de som kjørte oppga å ha parkert på gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver, hadde nest høyest bilandel.

En sammenligning av før- og ettersituasjonen i CIENS-instituttene, hvor bilandelen ble redusert fra 36 % til 20 % samtidig som parkeringstilgangen ble redusert, tyder på at redusert parkeringstilgang likevel bidrar til redusert bilbruk. Dette styrkes når vi sammenligner bilandelen blant CIENS-ansatte med bilandelen blant andre med arbeidssted i Forskningsparken. Blant de sistnevnte er tilgangen til tilrettelagt parkering bedre og bilandelen høyere (34 %). Ut fra dette er det nærliggende å mene at endret tilgang på tilrettelagt parkering har vært en

medvirkende årsak til at bilandelen blant CIENS-ansatte gikk så kraftig ned etter flyttingen til Forskningsparken.

Et annet spørsmål er om man anser belastningen fra CIENS-ansattes parkering i nærmiljøene som en urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø. Andelen av CIENS-ansatte som parkerer langs offentlig vei/gate i nærheten gikk opp fra 3 % i førsituasjonen til 61 % i ettersituasjonen. Samtidig er antallet biler som belaster nærmiljøet med kjøring redusert, blant annet på grunn av parkeringsrestriksjonene. Vi kom frem til at 58 biler tilhørende CIENS-ansatte parkeres i gater/veier i nærheten. Hvorvidt dette er å anse som en vesentlig ulempe for nærmiljøet kan diskuteres, og avhenger blant annet av hvilke typer gater og nærmiljøer det er snakk om, og om det er andre bedrifter i området som også belaster disse gatene/veiene med parkering (hvilket det er i dette området). Det avhenger også av om man anser at parkering på offentlig gate/vei skal være eksklusivt for bosatte i området. I så tilfelle ville det ha store implikasjoner for regulering av gateparkeringen generelt i byen.

Et annet interessant spørsmål er hva som kjennetegner dem som velger forskjellige transportmidler, eller hva som er viktige betingelser for valg av transportmiddel på arbeidsreisen.

Vi fant klare forskjeller mellom hvordan bosatte i forskjellige deler av byområdet reiser til og fra jobben i Forskningsparken (her omtales kun CIENS-ansatte). De som går mest, bor i Oslo indre vest (30 % gangandel) og Oslo ytre vest, altså nærmest Forskningsparken. De som sykler mest er de som bor i Oslo indre øst (57 % sykkelandel), Oslo indre vest og Oslo ytre nord. Dette virker også logisk i forhold til reiselengde. De som reiser mest kollektivt, bor utenfor Oslo og Akershus (74 % kollektivandel), og i de ytre delene av Oslo og Akershus. Unntaket er de som bor i Oslo ytre nord (som sykler mye), samt de som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest. Disse bruker bil i langt høyere grad enn de øvrige (47 % bilandel i Oslo ytre vest). Sammenhengene mellom bosted og transportmiddelvalg kan dermed sies å være omtrent som forventet. De som har korte avstander går og sykler mer enn de andre, mens de som bor langt borte i størst grad reiser kollektivt.

Hvorfor de som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest kjører bil i så mye større grad enn de øvrige, er et interessant spørsmål. Et raskt blick på sporveiskartet viser at kollektivtilbudet kan ha vanskeligheter med å konkurrere med bilen på reiser fra disse områdene til Forskningsparken, spesielt fordi de som bor her, bor spredt i større grad enn øvrige i Osloområdet (og dermed må forventes å ha lengre avstander fra hjemmet til nærmeste brukbare kollektivtilbud), og at de slipper de verste forsinkelsene på veinettet som de som må reise gjennom byen (fra sør eller øst) må forholde seg til. Til sammen påvirker disse faktorene reisetidsforskjellene i bilens favør.

Vi fant at CIENS-ansatte som hentet eller leverte barn i skole eller barnehage den gjeldende dagen, hadde noe høyere bilandel (25 %) enn gjennomsnittet (20 %). Når vi så på transportmiddelvalg i forhold til alder, fant vi at de eldste gruppene av arbeidstakere kjører mest bil, de yngste og de eldste reiser mest kollektivt og de i mellom sykler mest. Gangandelene er relativt like i de forskjellige aldersgruppene. Menn sykler mer og reiser mindre kollektivt enn kvinner, mens kvinner sykler mindre og reiser mer kollektivt enn menn.

Bilhold er en vanskelig variabel å forholde seg til. Man anser ofte at det er sterk sammenheng mellom bilhold og valg av bil som transportmiddel, altså at de som har bil velger å kjøre bil. Dette stemmer nok til en viss grad. Samtidig kan man hevde at det er dem som har mest behov for bil som kjøper bil, altså at det er variabler som beliggenhet av arbeidssted og bosted, samt kvaliteten på transportsystemene, som bestemmer bilbehovet og dermed bilhold og bilbruk. I denne undersøkelsen fant vi at 67 % av de CIENS-ansatte og 56 % av ansatte i Forskningsparken for øvrig som ikke kjørte bil til jobben den gjeldende dagen, oppga at det stod en bil hjemme som de kunne ha brukt på arbeidsreisen. I våre analyser fant vi, som forventet, klare sammenhenger mellom transportmiddelvalg og bilhold. Jo flere biler i husholdet, dess lavere gangandeler, sykkelandeler og kollektivandeler, og jo høyere bilandeler.

Vi har dermed funnet at det er samvariasjon mellom flere av de variablene vi undersøkte og transportmiddelvalg. Selv om holdninger sannsynligvis spiller en viss rolle, vil vi si at boligens beliggenhet i forhold til arbeidsstedet, samt kvaliteter ved transportsystemene (spesielt for bil og kollektivtrafikk) har størst betydning for transportmiddelvalg på arbeidsreisen. Analysen av hva som kjennetegner brukere av forskjellige transportmidler viser dermed at byområdets struktur (tetthet, lokalisering av funksjoner) og transportmidlenes kvaliteter (frekvens, flatedekning og framføringshastighet for kollektivtrafikk, kø og reiselengde med bil, korte avstander for sykkel og gange) har stor betydning for transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser. Dermed har vi ikke funnet ut noe nytt, men bekreftet at dette gjelder også på arbeidsreiser til arbeidsplasser beliggende i ytterkanten av den indre by, dersom det etableres ”sentrumslignede betingelser”, og ikke kun i sentrum.