

Sammendrag:**Reisevaner blant ansatte på UMB**

TØI rapport 1245/2012

Forfattere: Aud Tennøy og Kjersti Visnes Øksenholt
Oslo 2012, 31 sider

I denne rapporten presenteres en reisevaneundersøkelse gjennomført blant ansatte på Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB) i Ås, 40 km syd for Oslo. Undersøkelsen viste at 59 % av respondentene kjører bil til jobb, og at bilbruken varierer med de ansattes bosted. 22 % syklet, 8 % reiste kollektivt, og 6 % gikk. Undersøkelsen viser også at de som har kort arbeidsreise og kan velge å gå eller sykle til jobb, er langt mer fornøyde med sin arbeidsreise enn de som har lang reisevei og må velge bil eller kollektivtransport. Kollektivtilbudet til og fra Ås er dårlig. Syklistene oppgir at de velger trygge og trivelige sykkeleruter til jobb fremfor raskeste vei. 7 % av respondentene sykler også om vinteren.

I september 2009 ble det gjennomført en undersøkelse for å kartlegge reisevaner på arbeidsreiser for ansatte på UMB. UMB ligger i Ås kommune i Akershus fylke, ca. 40 km syd for Oslo. Undersøkelsen ble gjennomført som en internettbasert undersøkelse som ble sendt til alle ansatte via krypterte e-post adresser. 476 personer svarte på undersøkelsen, noe som ga en svarprosent på 35 %. Utvalget ble vurdert å være representativt.

Reisevanedata er svært nyttig kunnskap i forskning om hvordan lokalisering av aktiviteter og utvikling av forskjellige deler av transportsystemet (for biltrafikk, kollektivtrafikk, sykling, gange) påvirker reisevaner. Man er, og har i flere tiår vært, spesielt opptatt av hva slags areal- og transportutvikling som påvirker de totale biltrafikkmengdene. Denne kunnskapen brukes i areal- og transportplanleggingen på statlig, regionalt og kommunalt nivå.

En hypotese i planteorien er at arbeidsplasser med høye eller spesielle kompetansekrav vil trekke arbeidstakere fra et stort omland. Det var derfor overraskende at 43 % av dem som svarte på undersøkelsen, bor i Ås kommune, og 24 % i Follo-området for øvrig (som må regnes som nærområdet til UMB). Kun 16 % bor i Oslo og 11 % i Østfold. En sammenligning av ansatte med kort og lang ansettelsestid på UMB viste at en langt høyere andel av dem som bor nær UMB enn dem som bor lengre borte, har jobbet der lenge. Dette kan tyde på at de som jobber lenge på et sted, tenderer til å flytte nærmere arbeidsstedet. Eventuelt kan det tyde på at de som bor nært arbeidsstedet, fortsetter å jobbe der, mens de som bor langt borte og/eller har lang reisevei, velger å bytte arbeidssted.

Undersøkelsen viste at 59 % av respondentene kjørte bil til jobb, 5 % var passasjerer i bil, 22 % syklet, 8 % reiste kollektivt, og 6 % gikk. De ansatte som bor i Ås sykler mest, går mest og bruker minst bil på arbeidsreisen. De som bor i Follo utenom Ås og i Østfold, har høyest bilandel på arbeidsreisene. De som bor i Oslo, har høyest kollektivandel (29 %), selv om flertallet kjører bil.

Vi fant også at det er samvariasjon mellom høyt bilhold og høy bilandel. Likevel velger 41 % av de ansatte å ikke bruke bil til jobb. Av disse har hele 65 % oppgitt at 'det står en bil hjemme som de kunne brukt på arbeidsreisen'. Når det er samvariasjon mellom bilhold og bilbruk er årsaksforklaringen sannsynligvis at de som

har bruk for bil og må bruke bil i daglige gjøremål (blant annet på grunn av lange avstander og dårlig kollektivtilbud), velger å skaffe seg bil.

Den lave kollektivandelen kan forklares med at kollektivdekningen til UMB er dårlig. Mange må bytte kollektivmiddel. Kun 33 % av respondentene som reiste kollektivt, benyttet ett kollektivmiddel, mens 42 % byttet kollektivmiddel én gang, 11 % to ganger, og hele 14 % byttet kollektivmiddel tre eller flere ganger. 89 % hadde benyttet tog, 44 % buss, 22 % T-bane og 8 % trikk på deler av sin reise.

Vi gjennomførte noe grundigere studier av opplevelsen av reisen blant dem som sykler til jobb. 55 % av syklisterne oppgir at de legger mest vekt på at det skal være trygt og trivelig når de velger sin sykkelrute, mens 38 % legger mest vekt på at det skal ta kort tid. Hele 83 % av dem som sykler, bor innenfor 5 km fra UMB, og 53 % har 3 km eller mindre til arbeidet. Kun 16 % av turene er lengre enn 5 km. Man kan derfor tenke seg at tidsbruken blant disse uansett ikke er stor, og at det er derfor det blir lagt større vekt på trygghet og trivsel langs sykkelruten. 35 % av syklisterne oppgir at de vanligvis bruker sykkel på arbeidsreisen også om vinteren. Dersom dette er representativt for de ansatte på UMB, betyr det at 7 % av de ansatte på UMB sykler til og fra jobb om vinteren.

Vi undersøkte også hvem som er mest fornøyd med sin arbeidsreise. Vi fant at de som bor i Ås og i Follo for øvrig er mest fornøyd med arbeidsreisen sin, mens de som bor i Oslo og Østfold er mindre fornøyd. Dette har tydelig sammenheng med hvor lang tid man bruker på arbeidsreisen, og med valgfriheten når det gjelder transportmidler. De som bruker 15 min eller mindre, er klart mest fornøyd med arbeidsreisen sin. Ingen av dem som bruker mer enn 45 minutter, er strålende fornøyd med arbeidsreisen. 97 % av dem som går, og 89 % av dem som sykler, er fornøyd eller strålende fornøyd med arbeidsreisen. For kollektivtransport og bil er de samme tallene henholdsvis 36 % og 53 %.

Vi sammenlignet arbeidsreisene blant ansatte på UMB med arbeidsreisene blant ansatte i CIENS-instituttene på Blindern i Oslo og blant ansatte i Storo/Nydalen-området. Sammenligningen bekrefter planteoriens hypoteser om at de som bor nær arbeidsstedet, går og sykler i langt høyere grad enn de som bor langt fra arbeidsstedet, at de som har godt kollektivtilbud bruker kollektivtrafikk mer enn de som har dårlig kollektivtilbud, og at de som opplever restriksjoner mot biltrafikk (kø, parkeringsrestriksjoner) velger bil på arbeidsreisen i mindre grad enn de som ikke har slike restriksjoner.

Det betyr at dersom man bygger nye arbeidsplasser på steder med god tilgjengelighet med bil, dårlig kollektivdekning og få bosatte i gang- og sykkelavstand, vil man få langt høyere bilandeler på arbeidsreisene enn om man bygger nye arbeidsplasser i lokaliteter med dårlig biltilgjengelighet, god kollektivdekning og mange bosatte i gang- og sykkelavstand. Det er viktig kunnskap for planleggere og politikere som søker å bidra til mindre biltrafikk og lavere klimagassutslipp fra transport.