

Sammendrag:

Arbeidsreiser til Nydalen. Eksempelet BI

TØI rapport 1348/2014
Forfatter(e): Randi Hjorthol, Tom Erik Julsrud, Lina Vågane
Oslo 2014, 47 sider

Ansatte og studenter ved Handelshøyskolen BI i Nydalen har svart på en internetbasert spørreundersøkelse om sine arbeidsreiser og tiltak for å redusere bilbruk. Lokaliseringen i Nydalen gjør det gunstig å reise kollektivt. Blant de ansatte er det 43 prosent som reiser kollektivt, mens hele 75 prosent av studentene tar buss eller bane. En tredel av de ansatte kjører bil, mens bare én prosent blant studentene gjør det. Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 19 km og reisetiden 33 minutter. For studentene er reisen til BI i gjennomsnitt 9 km og reisetiden 23 minutter. De viktigste grunnene til å bruke bil til jobb for de ansatte er at det går raskt, er fleksibelt og at de skal hente eller bringe barn til skole og barnehage. Det er likevel 38 prosent av bilbrukerne som sier de kunne tenke seg å reise kollektivt oftere. Dersom denne gruppen endrer reisemåte vil det bety en reduksjon av CO₂-utslippet på 32 prosent.

Spørreundersøkelse blant ansatte og studenter ved BI

BI er én blant flere bedrifter som er lokalisert i Nydalen. Det spesielle ved BI er at det er en utdanningsinstitusjon med mange studenter. Institusjonen har tett under 20 000 studenter, hvorav ca halvparten er lokalisert i Nydalen. Ved utgangen av 2013 hadde BI totalt 831 ansatte, av disse var 412 administrativt ansatte og 419 vitenskapelig ansatte.

BI i Nydalen er godt lokalisert med tanke på tilgjengelighet til/fra det kollektive reisetilbudet. Nydalen T-banestasjon og diverse bussruter betjener Handelshøyskolen. Det er heller ikke langt fra Nydalen togstasjon. De ansatte har gratis parkering.

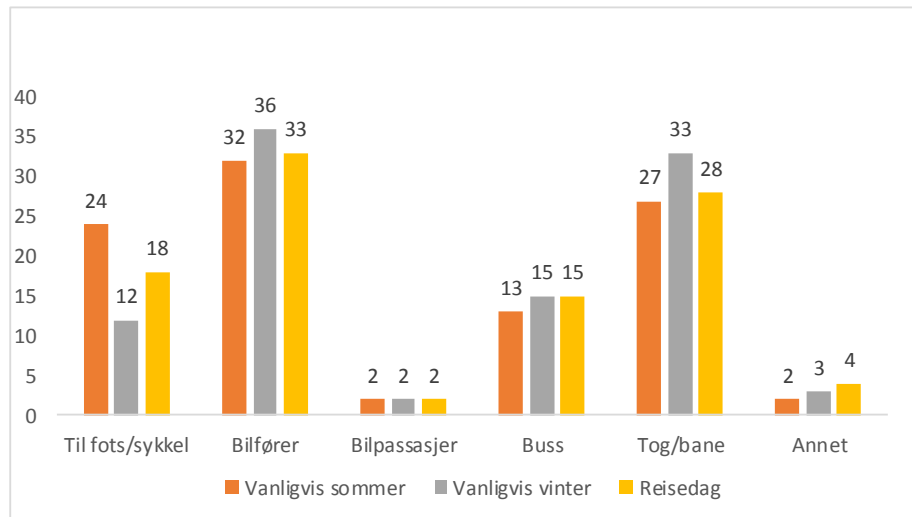
For å få kunnskap om arbeidsreisene til de ansatte og studentene, og deres holdninger til tiltak for å gjøre arbeidsreisene mer miljøvennlige, ble det gjennomført en internetbasert spørreundersøkelse. I samarbeid med BI ble det sendt ut invitasjon til ansatte og studenter i mai 2014.

I hvilken grad svarene fra utvalgene av ansatte og studenter er representative for andre bedrifter i Nydalen har vi ikke noe grunnlag for å si, men når det gjelder det kollektive transporttilbudet og infrastruktur for transport ellers, er forholdene ganske like.

Transportmiddelbruk

Blant de ansatte er det 33 prosent som kjører bil, 43 prosent reiser kollektivt, mens resten går eller sykler. Mer enn 70 prosent av studentene reiser kollektivt, 15 prosent går, mens bare tre prosent sykler. Sykkelandelen blant de ansatte er høyere, 11 prosent.

Figur S.1 viser hvordan reisemåten for de ansatte varierer etter årstid. Den største forskjellen på vinter og sommer er at andelen som sykler og går (først og fremst sykler) er dobbelt så stor i sommerhalvåret som om vinteren. På vinterstid fordeler disse seg både på bil og kollektive reisemåter.



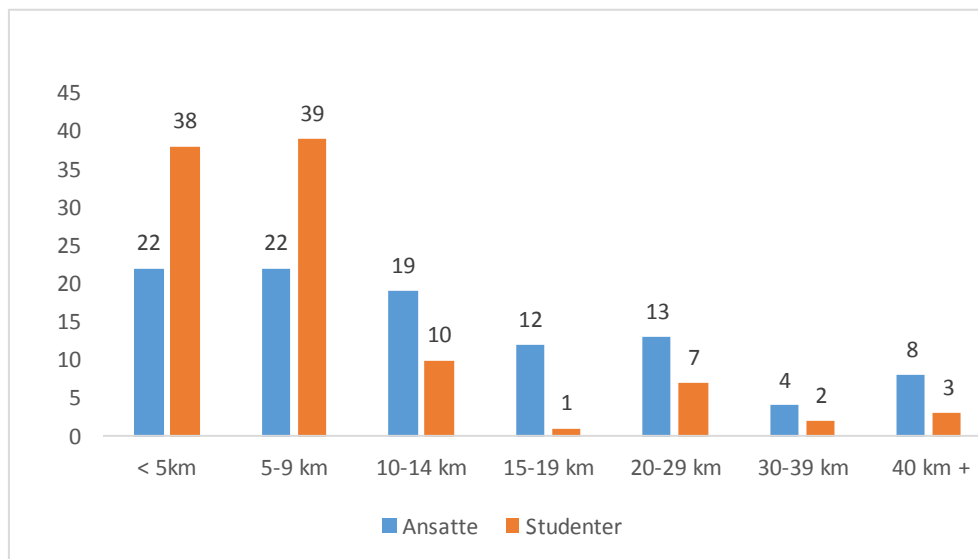
Figur S.1 Reisemåte til arbeid på reisedagen, vanligvis i sommer- og vinterhalvåret for ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Kvinner reiser mer kollektivt enn menn, mens menn kjører oftere bil og sykler/går mer enn kvinner. Bilbruken er høyest i aldersgruppen 50-59 år, mens de under 30 år sykler og går mer enn andre aldersgrupper. Andelen som reiser kollektivt er høyest blant de yngste.

De som er bosatt i Oslo, bortsett fra i de sydlige områdene, sykler og går mer til jobb enn bosatte andre steder. Bosatte i Asker og Bærum bruker oftere bil enn andre. Bosatte i indre sone av Oslo og de som bor i Buskerud/Telemark/Vestfold er de mest ivrige bussbrukerne, mens tog og bane har relativt høye andeler både innenfor byen og i omegnsområder. Å gå og sykle foregår naturlig nok på de kortere distansene. Når arbeidsreisen er under fem km sykler eller går halvparten. Bilbruken er høyest på avstander mellom 20 og 30 km. Buss brukes på alle distanser, mens bruk av bane(tog) er høyest på de lengste avstandene.

Reiselengde og tidsbruk

Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 19 km og reisetiden 33 minutter. For studentene er reisen til BI i gjennomsnitt 9 km og reisetiden 23 minutter. Da regnes reiselengde og reisetid fra dør til dør. På landsbasis er den gjennomsnittlige arbeidsreisen 15 km og 24 minutter (fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, Vågane m fl 2011). Bosatte i Oslos omegnskommuner har en reiselengde på 20 km og tidsbruken er 30 minutter. Dette er nært opptil det de ansatte på BI har. Det er også likt tidsbruken og reiselengden til de ansatte ved Statoil på Fornebu.

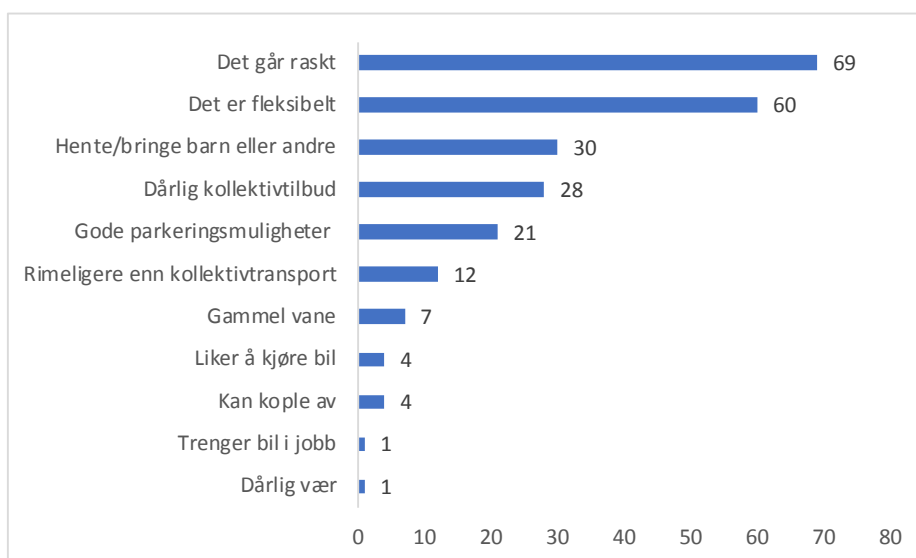


Figur S.2 Arbeidsreisens lengde i km for ansatte og studenter ved BI 2014. Prosent. Ansatte N=298, Studenter N=102. Prosent.

Figur S.2 viser reiselengde fra boligen til BI for ansatte og studenter. Mens 44 prosent av de ansatte har en reiselengde under 10 km, har så mange som 77 prosent av studentene denne avstanden, og nesten 40 prosent av dem har en reise til BI som er kortere enn fem kilometer.

Motiver for valg av reisemåte

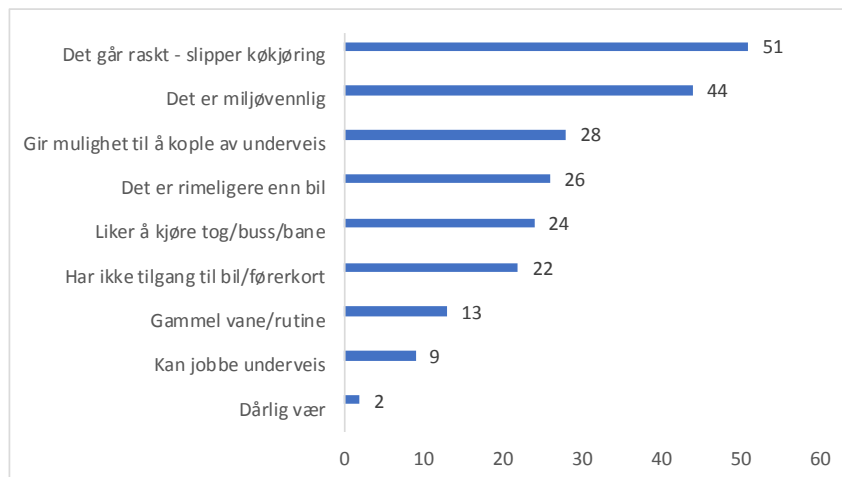
Den aller viktigste grunnen for de ansatte til å velge bilen er at det går raskt, nesten 70 prosent svarer det, figur S.3. Dernest er det fleksibiliteten bilen gir som framheves, og at man trenger bilen for å hente eller bringe barn til skole eller barnehage. Nesten 30 prosent bruker bil fordi de mener kollektivtilbudet er for dårlig der de bor, og hver femte nevner gode parkeringsmuligheter som grunn.



Figur S.3 Grunner til å velge bil på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=97. Prosent

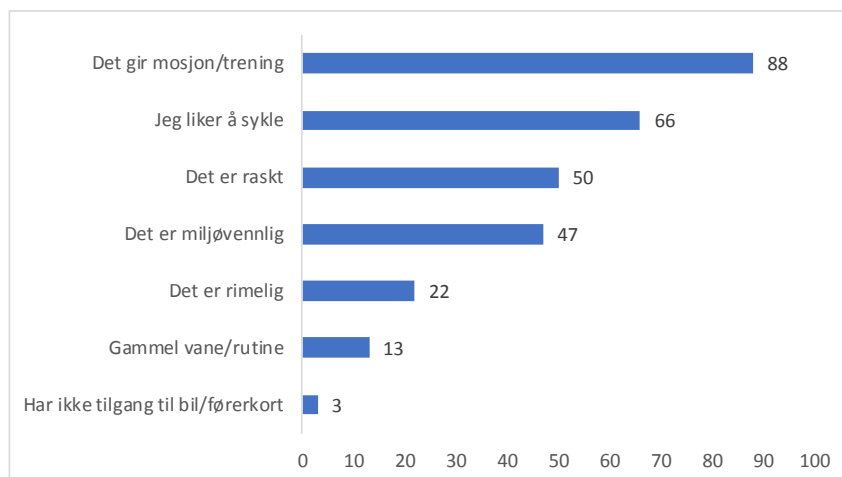
De tre viktigste grunnene til å reise kollektivt for de ansatte ved BI er at det går raskt/man slipper køkjøring, det er miljøvennlig og kollektivreisen gir mulighet til å kople av underveis, figur S.4.

I tillegg sier hver fjerde kollektivreisende at de liker å reise med buss og bane, mens bare fire prosent av bilbrukerne sier at de liker å kjøre bil. Litt over 20 prosent mangler bil eller førerkort, og er dermed tvunget til å bruke kollektive reisemåter eller gang/sykkel.



Figur S.4 Grunner til å velge kollektivtransport på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=129. Prosent

De tre mest nevnte grunnene til å sykle er at det gir mosjon og fungerer som trening, at de liker å sykle og halvparten sykler fordi de kommer fort fram.

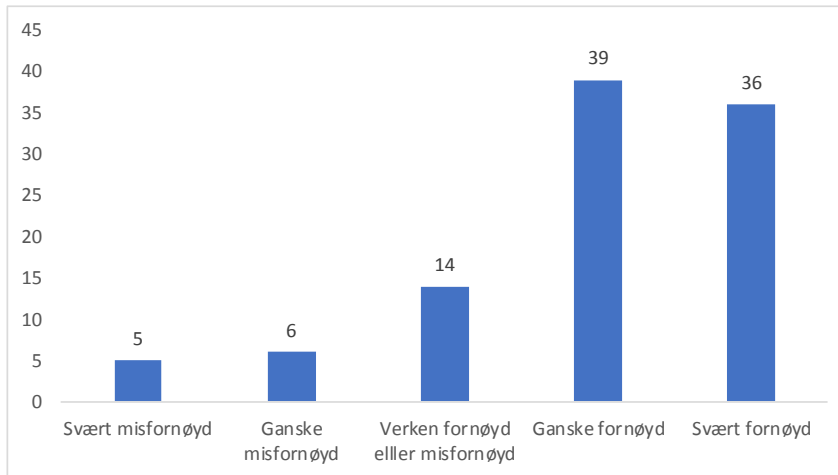


Figur S.5 Grunner til å velge sykkel på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=32. Prosent

Opplevelse av arbeidsreisen

De ansatte ble spurt om hvor fornøyd de var med den siste arbeidsreisen. Så mange som 75 prosent svarte at de var ganske eller svært fornøyd, figur S.6. Dette er betydelig

flere enn ved Siemens og Statoil.

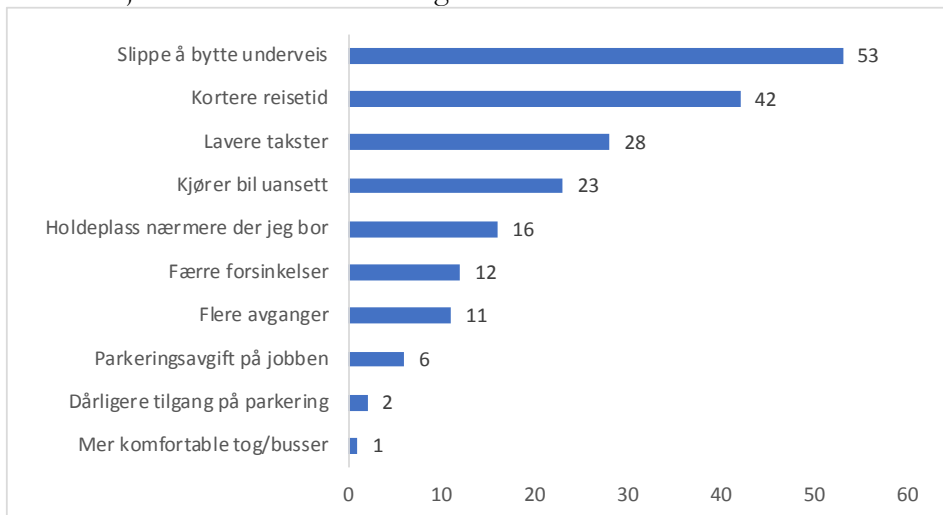


Figur S.6 Opplevelse av den siste arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Bosatte i indre del av Oslo og de som bor i Oslo nord/vest har den høyeste andelen som er svært fornøyd. Bosatte utenfor byen er jevnt over mindre fornøyde enn de som bor innenfor Oslos grenser. De som går og sykler er mer fornøyde enn bilførere og kollektivreisende. Tilfredshet med arbeidsreisen øker med både avtakende lengde og tidsbruk. Samtidig er de med de lengste reisene (30 km +) mindre misfornøyde enn de med reiselengder mellom 15 og 30 km,

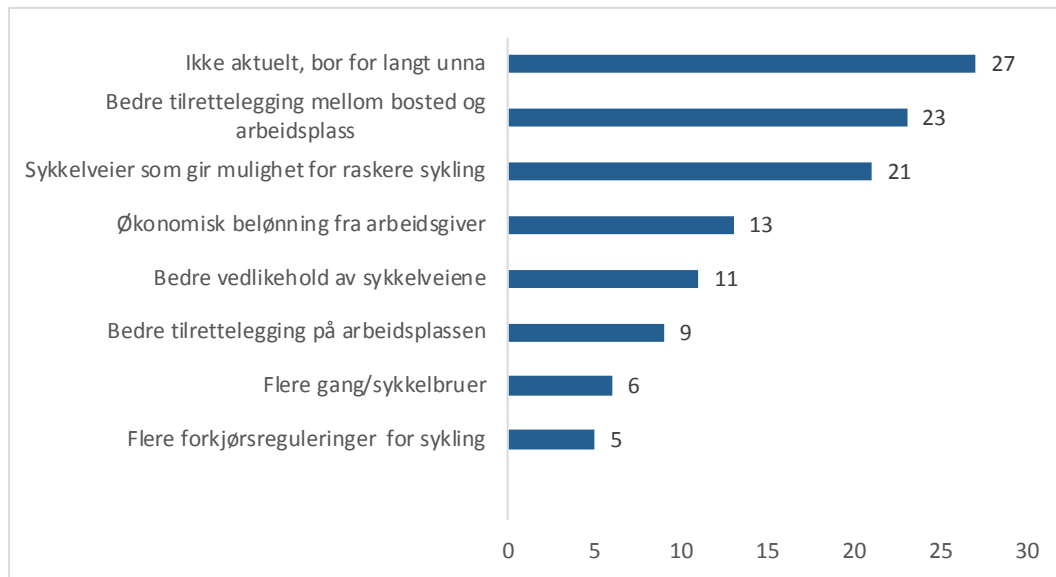
Tiltak for mer kollektivbruk og sykling

De som vanligvis bruker bil om sommeren fikk spørsmål om hva som kunne få dem til å reise kollektivt i stedet. De tre viktigste tiltakene er det å slippe å bytte underveis, få kortere reisetid og lavere takster, figur S.7. Det er så mange som 23 prosent som sier at de vil kjøre bil uansett forbedringer av kollektivtilbudet.



Figur S.7 Tiltak som kan få flere av dem som vanligvis bruker bil om sommeren til å reise kollektivt, ansatte ved BI 2014. Tre tiltak kunne nevnes. N=99. Prosent.

Hva er det som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret? Dette spørsmålet ble stilt til dem som hadde en arbeidsreise som var kortere enn 20 km og som vanligvis ikke syklet i sommerhalvåret.



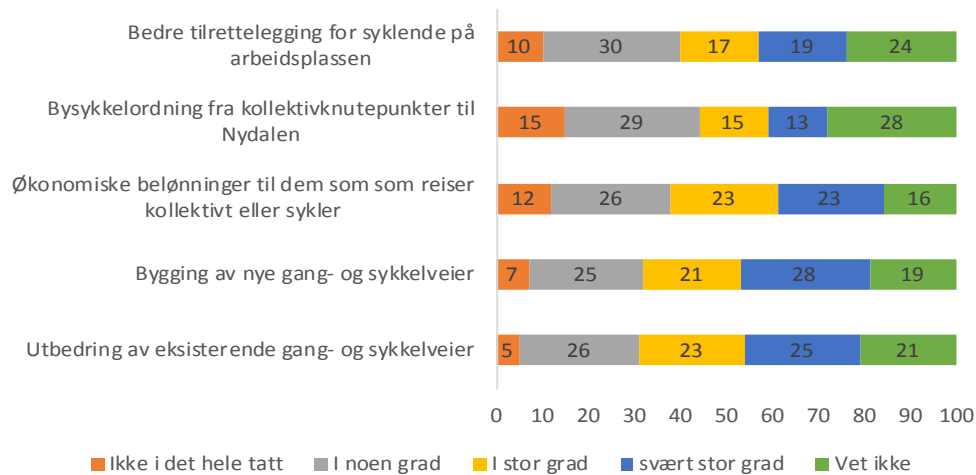
Figur S.8 Tiltak som ansatte ved BI 2014 sier må til for at de skal sykle på jobb. Spørsmål til dem som vanligvis ikke sykler om sommeren og som har kortere enn 20 km til arbeidet. N=174. Prosent.

Mer enn en fjerdedel av denne gruppen synes det er for langt å sykle, figur S.8. Omtrent en femtedel etterlyser bedre tilrettelegging for sykling mellom bostedet og arbeidsplassen, samt sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling. Det er relativt få som mener økonomisk belønning fra arbeidsgiver vil motivere for mer sykling.

Spesifikke tiltak

Figur S.9 viser holdning til ulike tiltak knyttet til sykling. Utbedring av eksisterende gang- og sykkelveier samt bygging av nye er de tiltakene de ansatte ved BI har størst tro på. Omtrent halvparten har stor eller svært stor grad av enighet om at disse tiltakene vil ha virkning.

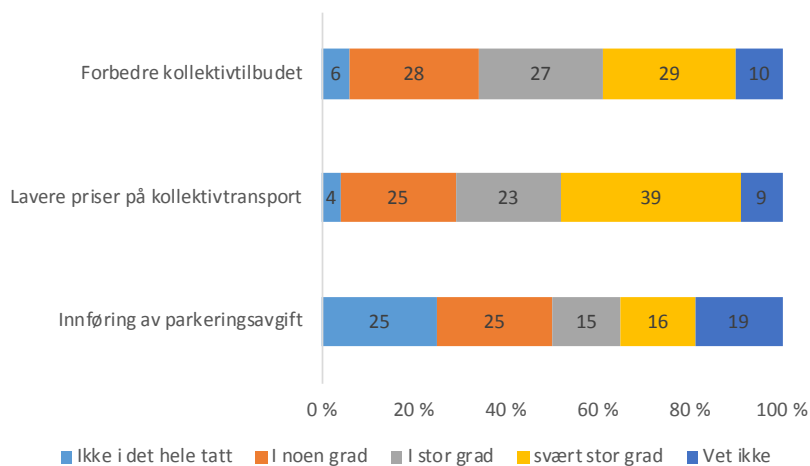
I det åpne kommentarfeltet ble det etterlyst sammenhengende sykkelveier, flere sykkelveier, og tilrettelegging for sykling i sentrum. Noen mente at det ikke først og fremst var Nydalen som var et problem for syklistene, men generelt dårlige sykkelforhold i Oslo. Dette gjelder både utforming, skilting og informasjon.



Figur S.9 Grad av enighet om ulike sykkeltiltak for å få ansatte ved BI til å reise mer miljøvennlig, ansatte 2014. Prosent. N=298.

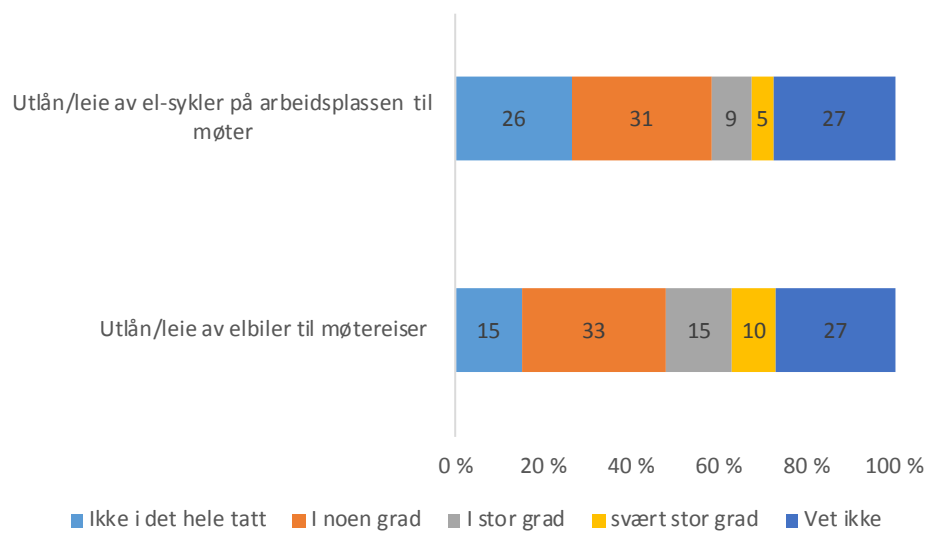
På åpent spørsmål om sykkeltiltak var det flere som mente at kapasiteten i garderobe og dusj var for dårlig på sommerstid. Det var liten plass til å oppbevare klær og trangt i dusjen. Det var også flere som mente at sykkelparkeringen burde bli bedre. I tillegg ble det nevnt sykkelservice på arbeidsplassen, slik at man kan få hjelp til å skifte dekk mv. Videre ble det foreslått sykkelbru over Ringveien ved Ullevål stadium, bedre skilting av sykkelveier, tilskudd til sykkel til de som ønsker å sykle, på samme måte som de som kjører elbil får gratis strøm og avgifts-reduksjon og/eller tilskudd for kjøp av el-sykler.

Det er stor oppslutning om forbedring av kollektivtilbudet og reduksjon av prisene, figur S.10. Så mange som en fjerdedel mener at innføring av parkeringsavgift ikke er noe godt tiltak for å få folk til å reise mer miljøvennlig, og ytterligere en femtedel er usikre på om det vil ha noen virkning.



Figur S.10 Grad av enighet om ulike tiltak knyttet til kollektivtilbud og innføring av parkeringsavgift. Ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

De ansatte ble spurt om i hvilken grad de mente at lån/utleie av el-sykler og elbiler ville være gode tiltak for å stimulere til mer miljøvennlige møtereiser i arbeidstiden. I forhold til de andre tiltakene som er vurdert, er det relativt mange som ikke synes dette er noen bra tiltak eller de er usikre på om de er det, S.11. Dette kan ha sammenheng med at de aller fleste bruker T-banen når de skal på eksterne møter.



Figur S.11 Grad av enighet om at utleie/lån av el-sykler og elbiler til møtereiser vil være gode tiltak, ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent