

Sammendrag:

Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørvika

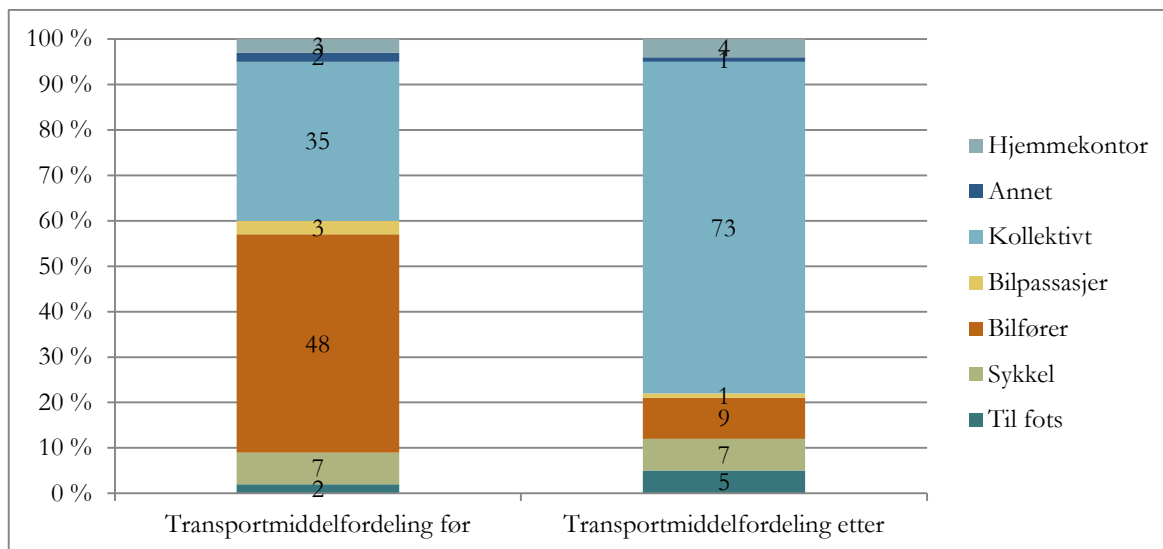
TØI rapport 1344/2014
Forfatter(e): Petter Christiansen og Tom Erik Julsrud
Oslo 2014, 62 sider

Flytting av Gjensidiges virksomhet fra Sollerud (Lysaker) til Schweigaardsgate har medført at bilførerandelen på reiser til og fra arbeid har blitt redusert fra 48 til 9 prosent. Kollektivandelen har økt fra 35 til 73 prosent. Dette er beregnet til å tilsvare 175 000 færre bilturer årlig. Bilandelen er også betydelig redusert for tjenestereiser. Noe av denne effekten dempes, ved at 11 prosent mener andre personer i husholdningen kjører mer som følge av at ansatte hos Gjensidige ikke lenger kjører bil. 40 prosent av de ansatte har fått mer enn 10 minutters lengre arbeidsreise (én vei). Likevel er ansatte omtrent like fornøyd med arbeidsreisen etter flytting. 15 prosent er ikke fornøyde med hvordan de klarer å fordele tid mellom familie og arbeid.

Gjensidiges flytting representerer et trekk som står i samsvar med transportmessige anbefalinger for byutvikling, der arbeidsplasser i større grad lokaliseres i nærhet til transportknutepunkter. Det er derfor av interesse å kartlegge hvilke effekter flyttingen har hatt på transport, og hva som er de ansattes erfaringer med overgang til et arbeidssted med godt kollektivtilbud, men med svært begrenset tilgang til parkering.

Mindre bilbruk og mer kollektivt for arbeidsreiser og tjenestereiser

Gjensidige flyttet til Norges største kollektivknutepunkt og er nå sentralt lokalisert i hovedstaden. Flyttingen medfører at rammevilkårene for å benytte bil er betraktelig dårligere. Det er få parkeringsplasser som tilbys av arbeidsgiver og framkommeligheten for bil er dårligere enn før. Dette har bidratt til en betydelig endring i transportmiddelfordelingen. Bilførerandelen er redusert fra 48 prosent til 9 prosent, mens kollektivandelen er økt fra 35 prosent til 73 prosent. Dette gjenspeiles av at det er en klar økning i andelen som har periodekort. Effekten er ikke bare begrenset til reiser til og fra arbeid. Også for reiser i arbeidet har det blitt en reduksjon i bilbruken. Gjensidige tilbyr også elbiler for tjenestereiser - noe som bidrar til å gjøre tjenestereisene mer miljøvennlige.



Med utgangspunkt i transportmiddelfordeling og reiselengde har vi beregnet endring i antall turer gjennomført med bil og kollektivtransport. Beregningen viser at det årlig blir minst 175 000 færre bilturer til og fra arbeid blant ansatte i Gjensidige. Det er i tillegg beregnet at utslippene fra bil med CO₂ og NO_x er redusert med 82 prosent.

	Førundersøkelse	Etterundersøkelse	Differanse
Antall reiser med bil per dag	947	177	-770
Antall reiser med kollektiv per dag	690	1440	749
Årlige reiser med bil	217709	40820	-176889
Årlige reiser med kollektiv	158746	331099	172353
Daglig personkilometer med bil	20095	4331	-15765
Daglig personkilometer med kollektiv	24364	34837	10473
Årlig personkilometer med bil	4621958	996018	-3625940
Årlig personkilometer med bil	5603734	8012591	2408857

Men noe økt bilbruk for andre familiemedlemmer

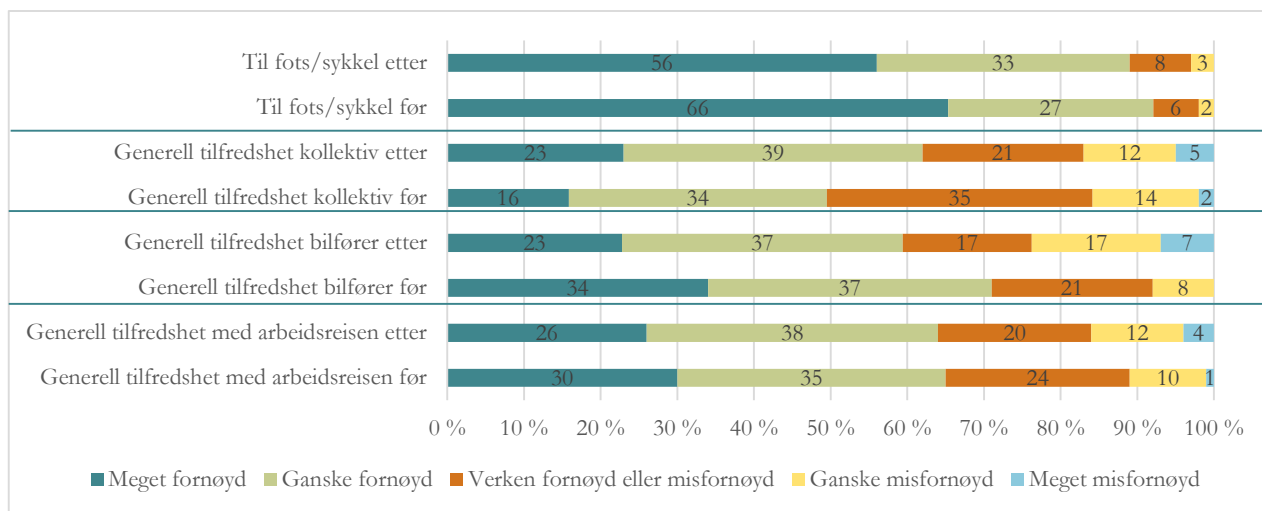
Bilbruken er redusert når en avgrensner analysen til utelukkende å se på de ansattes reisevaner. Bildet blir mer nyansert ved å ta hensyn til samlet bilbruk for de ansattes husholdninger. Det er fortsatt en betydelig reduksjon i bilbruken, men de som kjørte mindre bil ble også stilt spørsmål om andre i husholdningen kjører mer. 17 prosent av de disse mener andre personer i husholdninger kjører mer som følge av at de selv ikke lenger kjører til arbeid. Dette kan ha sammenheng med at husholdninger kan ha et transportbehov som nødvendiggjør bruk av bil. Husholdningen kan derfor ha omfordelt organiseringen av reiser. Et tegn på dette er at andelen som ikke utfører noen ærend har økt. En supplerende forklaring er at flyttingen har frigjort bruk av bilen for andre. På lengre sikt kan dette bidra til å redusere behovet for flere biler i husholdningene.

Små endringer i reisetid

Når en virksomhet flytter vil det som oftest ha positive effekter for noen og negative effekter for andre. Gjennomsnittlig reisetid før og etter Gjensidiges flytting illustrerer dette. I snitt bruker ansatte fem minutter lenger tid på arbeidsreisen etter flytting. Dette er som forventet, gitt at mange har byttet til kollektivtransport- som generelt tar noe lenger tid. Dette er likevel en relativt marginal endring og i snitt har flyttingen hatt begrenset effekter på reisetiden. 40 prosent har fått raskere reisevei og 40 prosent har fått mer enn ti minutter lengre reisevei. Omtrent én av ti oppgir at de må bruke minst 30 minutter ekstra. 61 prosent av disse er bosatt i Bærum og Asker, mens 15 prosent er bosatt i Oslo (vest). Flyttingen ser med andre ord ut til å ha medført størst endring i reisetid for ansatte som har bosted i nærheten av Sollerud.

Omtrent like fornøyd med arbeidsreisen

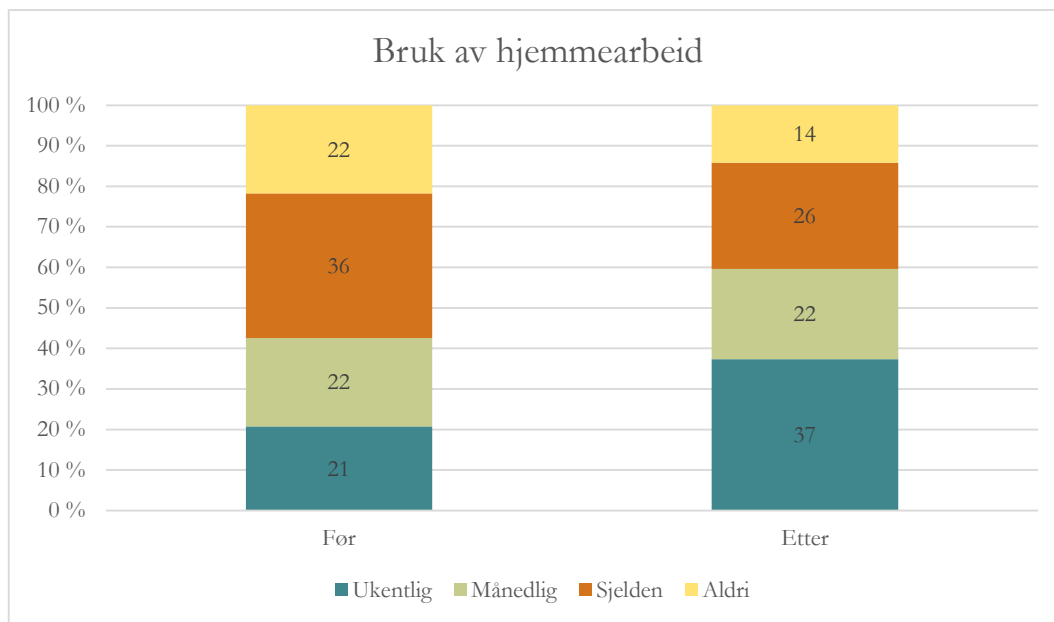
Et viktig suksesskriterium for flyttingen er at ansatte synes arbeidsreiser blir bedre, eller i det minste at reisen i sum ikke oppfattes som dårligere. Til tross for økning i reisetiden har det skjedd små endringer i den generelle tilfredsheten med arbeidsreisen. Dette er interessant sett i lys av de store endringene som har vært i reisemåte. Omtrent 65 prosent er fornøyd etter flytting, og det er på samme nivå som før flyttingen. Likevel har andelen som er meget fornøyd blitt mindre. Det er også flere som er misfornøyd – en økning fra 11 til 16 prosent. Det generelle bildet er uansett at det har vært små endringer i den generelle tilfredsheten med arbeidsreisen.



Mer hjemmearbeid

Det har blitt en klar endring i bruk av hjemmearbeid etter Gjensidige lokaliserer seg i Schweigaardsgata. 37 prosent oppgir at de ukentlig arbeider hjemmefra mot 21 prosent før flyttingen. Et stadig mer organisert fritidsliv for barn og unge og restriksjoner på bilbruk og kø kan, kombinert med at arbeidsgiver har økonomiske argumenter for fremme bruk av åpne kontorløsninger og såkalte «clean desk – free seating» ordninger, stimulere til økt bruk av hjemmearbeid.

I et samferdselsperspektiv har økt bruk av hjemmekontor en rekke positive ringvirkninger. For det første reduserer det transportbehovet i perioder på dagen der det er minst kapasitet i vegsystemet og kollektivtransporten. For det andre kan det bidra til å redusere utslipp ved at bilen ikke benyttes i det hele tatt. Slikt sett kan bruk av hjemmekontor være et virkemiddel som potensielt kan ha betydelig effekt innenfor samferdselsområdet.



Balanse mellom krav fra familie og jobb

Pendling og reiseavstand kan ha konsekvensene for sosialt liv og familie. I norsk sammenheng har det vært begrenset oppmerksomhet rundt hvordan et høyt nivå av mobilitet kan påvirke den enkelte arbeidstaker og hans eller hennes familiesituasjon. Det er en risiko for at arbeidstakere utsettes for motstridende krav og forventninger der lange arbeidsreiser figurerer som en venn for regional økonomisk utvikling, men som en fiende for familielivet. Denne undersøkelsen viser at 15 prosent av de ansatte ikke er fornøyde med hvordan de klarer å fordele tid og oppmerksomhet mellom jobb og familie. Resultatene tyder på at pendling kun utgjør én av flere delforklaringer for et slikt resultat.