

Sammendrag

Mer miljøvennlige arbeidsreiser i Oslo og Akershus: Scenarier og tiltak

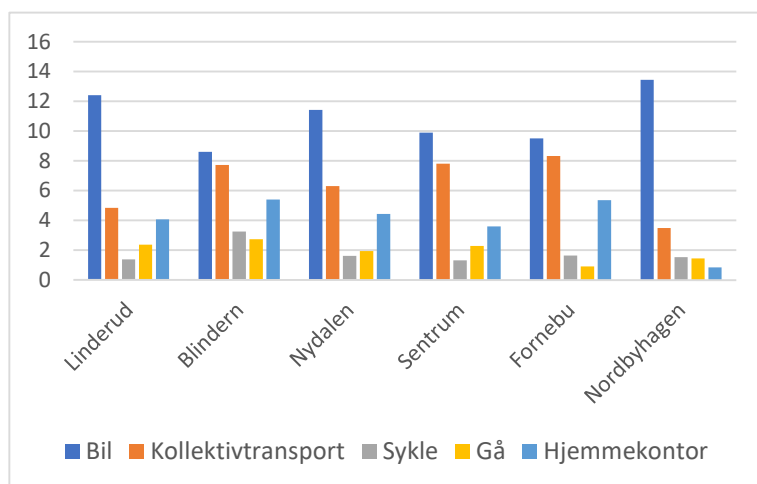
TØI rapport 1560/2017

Forfatter(e): Silvia Olsen, Tom Erik Julsrud, Farideh Ramjerdi, Frants Gundersen

Oslo 2017 114 sider

En analyse av seks trafikkknutepunkter i Oslo og Akershus har vist at det er betydelige forskjeller med hensyn til reisemiddelfordeling, reiseatferd og potensiale for reduksjoner i bilbruk. På bakgrunn av disse forskjellene vil ulike grupper av tiltak måtte iverksettes for å redusere bilbruken tilpasset hvert av knutepunktene. I rapporten fremsettes to alternative scenarier for Oslo og Akershus i 2030; holdningsscenariet og teknologiscenariet. Tiltak som antas å være viktige innenfor begge fremtidshorisontene er først og fremst; mer restriktiv parkeringspolitikk, økt frekvens i kollektivtransporten, forbedret infrastruktur som gir raskere reise/færre bytter, bedre koordinering av kollektivtransport ved knutepunkt, og tilrettelegging av infrastrukturen for sykkel/gange. Styrken på disse tiltakene, samt i hvilken grad de bør kombineres med andre typer av tiltak, vil imidlertid variere sterkt mellom de to scenariene.

Trafikkbelastninger i forbindelse med arbeidsreiser utgjør en sentral utfordring for Oslo og Akershus. Vekst i bilbasert pendling, spesielt fra Oslos tilgrensende kommuner forventes å gi nedsatt fremkommelighet og økte utslipp av klimagasser i årene fremover, dersom ikke effektive tiltak iverksettes. Denne rapporten presenterer analyser av seks utvalgte soner/knutepunkt i Oslo og Akershus med mye næringsvirksomhet og mange innpendlere. Dette er: Nordbyhagen, Fornebu, Nydalen, Linderud, Blindern og sentrumsområdet. Arbeidet fokuserer spesielt på mulighetene for å få flere av dagens bilister innenfor disse områdene til enten begynne å reise med kollektivtransport, sykle/gå eller øke omfanget med hjemmearbeidsdager.

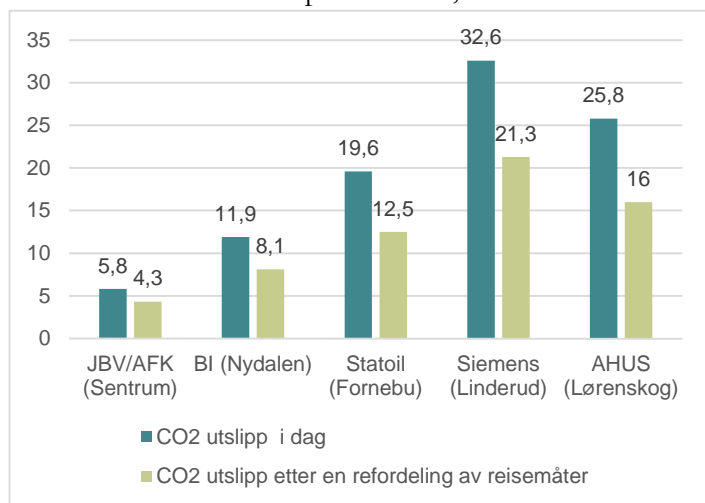


Figur S1: Reisemiddelvalg for arbeidsreisende til seks soner i Oslo/Akershus. Dager per måned (Gjennomsnitt)

For hver av sonene er det blitt gjennomført en *triangulering* av ulike analyseteknikker og metoder for å få en bredest mulig forståelse av situasjonen og utviklingsmulighetene. Dette inkluderer henholdsvis en generell analyse av pendlingsmønstre basert på pendlingsdata fra SSB; en samvalgsanalyse av et utvalg pendlere, og en analyse av reisevaner i en nøkkelvirksomhet. Til slutt er det også benyttet en Delfi-basert scenarieteknikk.

Samvalgsstudien (*Stated preference*) av innpendlere avdekket tiltak som vil kunne være særlig virkningsfulle. Disse viser blant annet at for reisende til Linderud kan et bedre kollektivtilbud med god tilgang fra hjem og arbeidsplass, få mange til å skifte fra bil til kollektivtransport. En slik effekt vil bli desto større dersom et bedret kollektivtilbud kombineres med økte parkeringsavgifter for de arbeidsreisende. For arbeidsreisende til Nydalen kan et styrket kollektivtilbud, med god tilgang fra hjem og arbeidsplass og færre bytter være effektivt, samt å sørge for bedret infrastruktur for syklende. El-biler kan være en attraktiv løsning her, spesielt dersom det også kombineres med fordelaktige lokale parkeringstiltak. I Sentrum vil en ytterligere innstramming i parkeringstilbudet være særlig effektivt. El-biler kan være en attraktiv løsning, men det bør i så fall understøttes med fordelaktige lokale parkeringstiltak. På Fornebu vil betydelige forbedringer av kollektivtilbudet og begrensninger i parkeringsmulighetene få mange til å bytte fra bil til kollektivtransport. I tillegg vil mange som i dag reiser med bil ønske å benytte mer hjemmekontor. Å tilrettelegge for mer bruk av el-bil gjennom lokale tiltak, spesielt rettet mot parkering, vil også være formålstjenlig. På Nordbyhagen vil et styrket kollektivtilbud, samt tiltak rettet mot parkering, bedre sykkelvei og fasiliteter på arbeidsplassen, kunne få flere reisende fra bil til kollektivtransport og sykkel. De fleste arbeidsreisende til denne sonen har ikke anledning til å jobbe hjemmefra, mest sannsynlig på grunn av yrke/arbeidsbeskrivelse. Å tilrettelegge for mer bruk av el-bil gjennom fordelaktige parkeringstiltak, vil antakeligvis være effektivt for dette området.

Innenfor hver sone har det også blitt gjort *dybdestudier av nøkkelbedrifter*, der individuelle, organisatoriske og geografiske forhold har blitt sett i sammenheng. Analysene viser blant annet at det lokale transporttilbudet, sammen med arbeidets innhold har stor betydning



Figur S2. Estimert Co2 utslipp i dag og etter en refordeling basert på bilbrukeres egne vurderinger av endringspotensial

for valg av transportmiddel til jobben. Resultater, med forslag til forbedringstiltak, er rapportert tilbake til alle virksomheter. På et overordnet nivå er sammenhengen mellom lengden på arbeidsreisen og kjennetegn ved arbeidsplassene i sonene blitt ytterligere utforsket. Disse analysene viser at arbeidstakerne er villig til å reise lengre til områder med virksomheter som er store, nye (særlig innflyttede, men også nyetablerte og nye stillinger i virksomheter) og virksomheter det er få av. Særlig unikheten

slår kraftig inn, og dette er uavhengig av det formelle kompetansenivået i bedriften. Det er betydelige variasjoner i bruken av privatbil spesielt knyttet til kollektivtilbudet der bedriften er lokalisert. Organisasjonsmessige tiltak, som tilgangen til gratis parkeringsplasser på jobben har også vesentlig betydning for bilbruken. Analysene viser at det eksisterer en sterk motivasjon i virksomhetene for å bytte fra bil til kollektiv, sykkel og gange. Dette vil kunne gi betydelige reduksjoner i CO₂-utslipp i virksomhetene, spesielt der bilbruken i dag er høy. For eksempel vil Siemens på Linderud kunne reduseres sine CO₂ utslipp fra 33 til 21 kg per person/uke, dersom de ansatte som ønsker å la bilen stå gjennomfører dette (se figur S2). Når det gjelder tiltak som bilbrukerne selv mener skal til for å la bilen bli hjemme, er det først og fremst kortere reisetid og færre bytter underveis, som fremholdes.

Basert på en litteraturgjennomgang av tidligere gjennomførte prognoser og fremtidsstudier, er det blitt utviklet ulike *scenarier* som beskriver utviklingen av transportstrukturer i Oslo og Akershus. Det ble først utviklet et «business as usual scenario» og deretter to alternative scenarier for Oslo og Akershus i 2030; «holdningsscenariet» og «teknologiscenariet». I holdningsscenariet har det liten grad funnet sted ytre endringer i samfunnet; bosettingsmønstre og sammensetningen av arbeidsplasser er ikke vesentlig annerledes fra i dag. Det har i noen grad vært en positiv realinntektsutvikling i befolkningen. Befolkningen er også blitt langt mer opptatte av miljø, noe som blant annet har bidratt til å gjøre el-sykler mer populære. I teknologiscenariet er en økt andel av befolkningen bosatt i sentrumsnære strøk i Oslo og Akershus, de har mer flytende grenser mellom jobb og fritid, og flere jobber innenfor høyteknologiske næringer. Befolkningsgruppen som jobber innenfor høyteknologiske næringer er likevel villige til å pendle langt. Samtidig finnes det en lavinntektsgruppe som i større grad enn i dag vil bo usentralt og med dårlige muligheter for fleksibel arbeidstid og bruk av hjemmekontor. Delingsøkonomien preger reisemiddelvalgene i høyere grad enn i dag.

Basert på de to scenariene er det konstruert *tiltaksplaner* for å nå NTPs målsetting om at all vekst i persontransporten skal tas med kollektiv, sykkel eller gange. Tiltak som er viktige innenfor begge fremtidshorisontene er; 1) Restriktiv parkeringspolitikk; 2) Økt frekvens i kollektivtransporten; 3) Ny infrastruktur som gir raskere reise/færre bytter; 4) Bedre koordinering av kollektivtransport ved knutepunkter; 5) Tilrettelegge infrastrukturen for sykkel/gange. Styrken på disse tiltakene, samt i hvilken grad de bør kombineres med andre typer av tiltak, variere imidlertid sterkt mellom scenariene. I holdningsscenariet bør man i sterkere grad enn ellers prioritere økt frekvens i kollektivtransporten, bedre koordinering av kollektivtransport ved knutepunkter, begrensning av parkeringsmuligheter, samt kjøprising. I teknologiscenariet bør man i sterkere grad enn ellers prioritere å tilrettelegge infrastrukturen for sykling/gåing, innfartsparkering for lavinntektsgrupper, å bygge ny infrastruktur for kollektivtransporten som gir en raskere reise med færre bytter, behovsbasert parkering, samt økt tilrettelegging for bildeling og samkjøring.