

Sammendrag

Klimavennlige jobbreiser i Oslo kommune

TØI rapport 1632/2018

Forfattere: Erik Bjørnson Lunke, Petter Christiansen, Tom Erik Julsrud, Iratxe Landa Mata, Kåre H. Skollerud

Oslo 2018 126 sider

For å nå Oslo kommunes klimamål skal Klimaetaten i Oslo utrede fire tiltakspakker. En av disse tiltakspakkene retter seg mot jobbreiser. I dette prosjektet har vi undersøkt reisevanene til de ansatte i Oslo kommune, og beregnet CO₂-utslipp fra jobbreiser foretatt med bil og fly. Våre beregninger viser at jobbreiser med bil og fly til sammen har et utslipp på 9 100 tonn CO₂ per år. Litt over seks prosent av dette utslippet kommer fra flyreiser.

Utslippet per ansatt er høyere blant ansatte som jobber innen driftsvirksomheter enn ansatte i skoler, barnehager, sykehjem og kontor. Samtidig er det en liten del av de ansatte som jobber i driftsykker. For å få til store utslippskutt vil det derfor være mest hensiktsmessig å rette tiltak mot de virksomhetene som har mange ansatte, som Utdanningsetaten og Sykehjemsetaten. Vi finner også at utslippsnivået er høyere blant arbeidsplasser i ytre by, og tiltak her vil derfor være mer effektive enn tiltak mot arbeidsplasser i indre by.

Våre vurderinger tilsier at parkeringsrestriksjoner vil være de mest effektive tiltakene for å redusere bilbruken. Parkeringsmulighetene på de kommunale arbeidsplassene er svært gode i dag, og de aller fleste ansatte har mulighet til å parkere bilen på arbeidsplassen. Vi mener også at parkeringsrestriksjoner bør kombineres med andre tiltak, som redusert pris på kollektivbillett, bedre garderobeforhold for syklende, elektriske kjøretøy for tjenestereiser og bedre muligheter for hjemmekontor og telefon-/videomøter.

Vi har også foreslått noen konkrete tiltakspakker, rettet mot arbeidsplasser innen ulike sektorer i ulike deler byen. Med de foreslåtte tiltakspakkene vil man kunne redusere utslippet fra arbeidsreiser med 221 tonn CO₂ per år, uten at det vil medføre for store ulemper for de ansatte som må bruke andre transportmidler enn bilen. Det er mulig å få til en større utslippsreduksjon med tiltak rettet mot andre arbeidsplasser, og med kraftigere tiltak, men dette vil trolig medføre større ulemper for de ansatte med tanke på økt reisetid og lignende.

Formålet med dette prosjektet har vært å kartlegge Oslo kommunes ansattes reisevaner på jobbreiser, og å vurdere ulike tiltak og virkemidler for å redusere CO₂-utslippet fra jobbreisene. Som et ledd i arbeidet med å nå Oslo kommunes klimamål skal det etableres en tiltakspakke knyttet til jobbreiser i Oslo kommune. I den forbindelse har TØI, på oppdrag for Klimaetaten, gjennomført dette prosjektet.

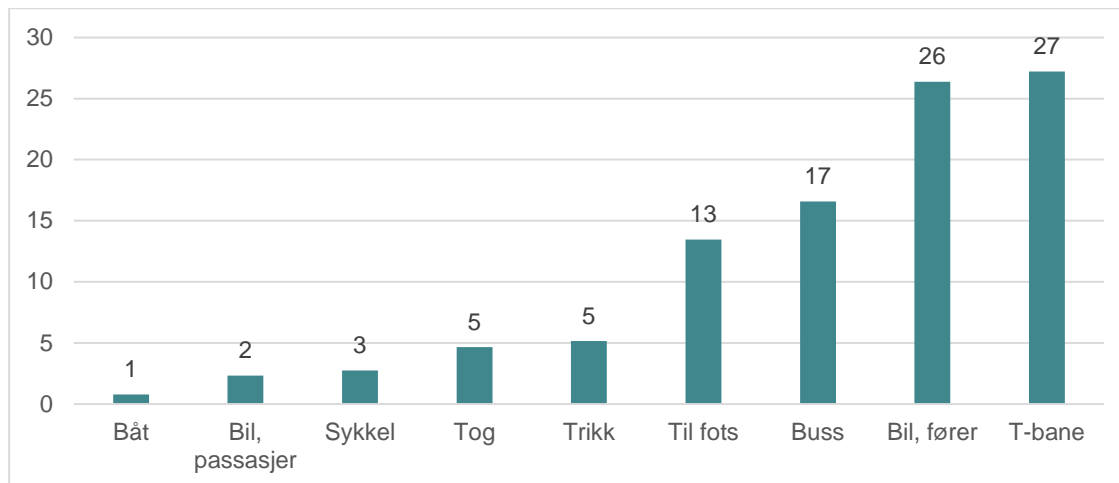
Vi har undersøkt to typer jobbreiser i dette prosjektet, arbeidsreiser og tjenestereiser. Arbeidsreiser er reiser til og fra jobb, mens tjenestereiser er jobbrelaterte reiser i arbeidstiden.

Vi har gjennomført tre undersøkelser for å svare på problemstillingene. Vi har undersøkt infrastrukturen på kommunens arbeidsteder, særlig med tanke på parkeringsforhold og tilrettelegging for sykkel. Videre har vi gjennomført en reisevaneundersøkelse blant kommunens ansatte. Reisevaneundersøkelsen har kartlagt hvordan de ansatte reiser til jobb, hvilke muligheter de har for å velge alternative transportmidler, hyppigheten av tjenestereiser, samt deres vilje til endring som følge av at tiltak innføres. Vi har også studert noen av kommunens arbeidsteder mer i detalj, ved å gjennomføre intervjuer med noen av de ansatte.

Oslo kommune består av 50 forskjellige virksomheter og ca. 1 200 forskjellige arbeidsteder. Til sammen er det omtrent 50 000 ansatte i kommunen.

Mange reiser kollektivt

Resultatene fra reisevaneundersøkelsen viser at mange av kommunens ansatte bruker kollektivtransport til og fra jobb. Samtidig er det over en fjerdedel av de ansatte som kjører bil.



Figur S.1: Hovedtransportmiddel på arbeidsreisen forrige gang reisen ble foretatt. Prosent.

Det er større bilbruk blant ansatte bosatt i ytre Oslo og i andre fylker enn Oslo, enn blant de som bor i indre by. Også når det gjelder arbeidsstedets beliggenhet ser vi en forskjell: Ansatte som jobber i indre by bruker mer kollektivtransport, mens ansatte på arbeidssteder i ytre by i større grad kjører bil.

Bilbruken på arbeidsreiser er mer utbredt blant ansatte med driftsoppgaver, enn blant ansatte i skoler og barnehager, kontor og i omsorgsykker.

Når vi ser på transportmiddelbruk på sommer og vinter, endres mønsteret noe. Bruk av bil og kollektivtransport er lavere på sommeren enn vinteren. På sommeren er det betydelig flere som sykler til jobb.

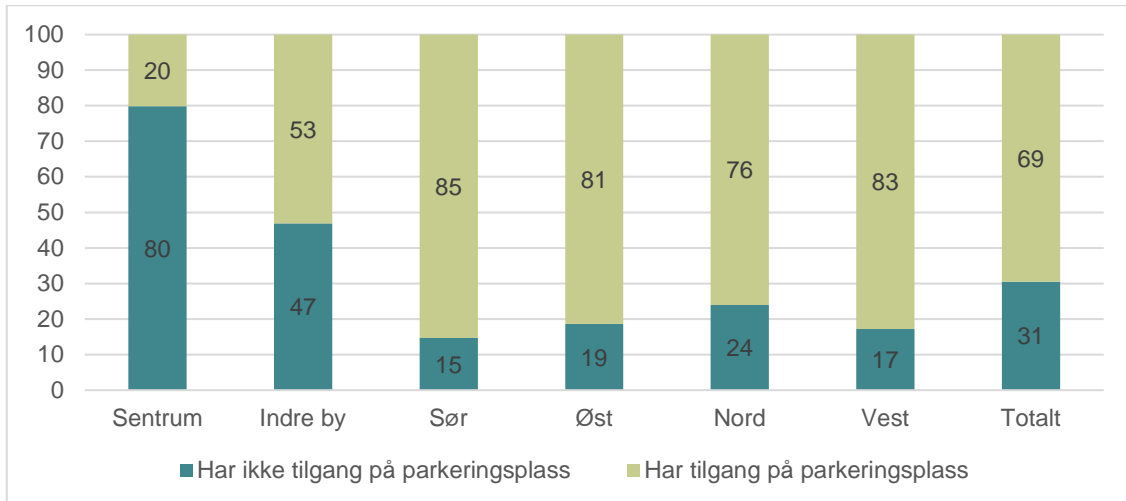
Vi har også undersøkt hvilke gjøremål de ansatte foretar på vei til og fra jobb. Innkjøp og å følge barn til barnehage eller skole er de vanligste gjøremålene, og det er en større andel bilister som foretar slike gjøremål enn blant brukere av andre transportmidler. Samtidig foretar nesten halvparten av fotgjengere, syklistene og kollektivbrukere også gjøremål som innkjøp og følgereiser på vei til eller fra arbeid. Dette tyder på at bilbruk ikke er en nødvendighet for å kunne foreta gjøremål på veien.

Blant alle arbeidsreiser foretatt med bil (som fører eller passasjer) er det 15 prosent som er foretatt med elbil.

De ansatte har god tilgang på parkering

Vi har undersøkt tilgangen de ansatte har på parkering, både gjennom infrastrukturundersøkelsen og ved å spørre de ansatte hvordan de opplever parkeringstilbudet på sin arbeidsplass. Resultatene viser at parkeringstilgangen er ganske god. De fleste arbeidsstedene som har svart på infrastrukturundersøkelsen svarer at de disponerer egne parkeringsplasser for sine ansatte. De som ikke disponerer egne plasser oppgir at det finnes parkeringsmuligheter for de ansatte i nærheten av arbeidsstedet. Det er et mindretall av arbeidsplassene som har avgiftsbelagt parkering for sine ansatte.

De ansattes opplevde parkeringstilgang er også god. Ca. en tredjedel av de ansatte som har tilgang på bil sier at de ikke har mulighet til å parkere på arbeidsplassen. 80 prosent av disse har også tilgang på gratis parkering. Den opplevde parkeringstilgangen er generelt bedre på arbeidsplasser i ytre by enn i indre by, som vist i figuren nedenfor.

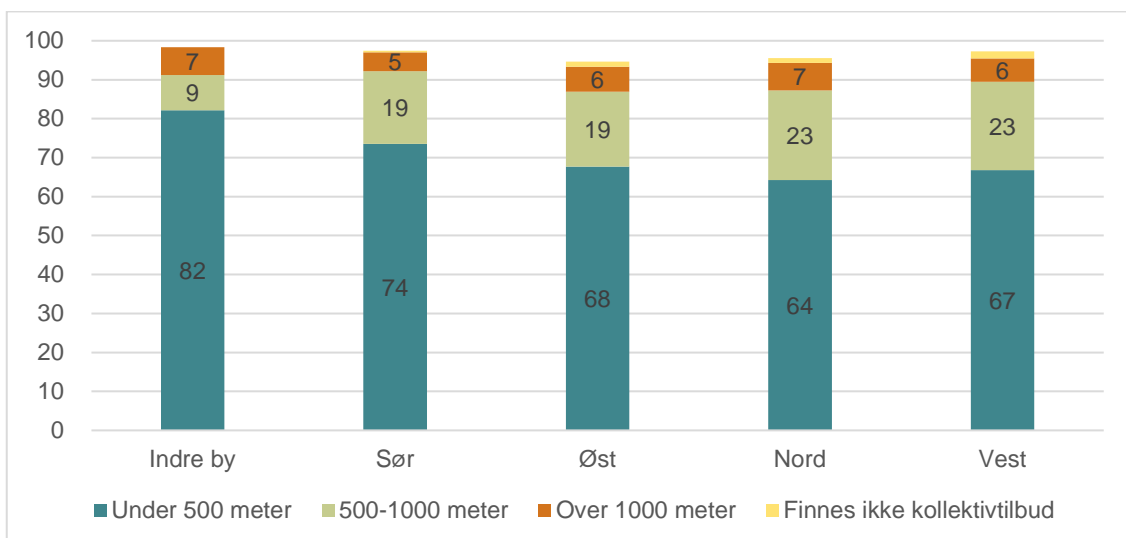


Figur S.2: Opplevde parkeringstilgang på arbeidsplassen, fordelt på hvor de ansatte arbeider. Prosent.

Samtidig viser begge spørreundersøkelsene at mange arbeidsplasser mangler lademuligheter for elbiler.

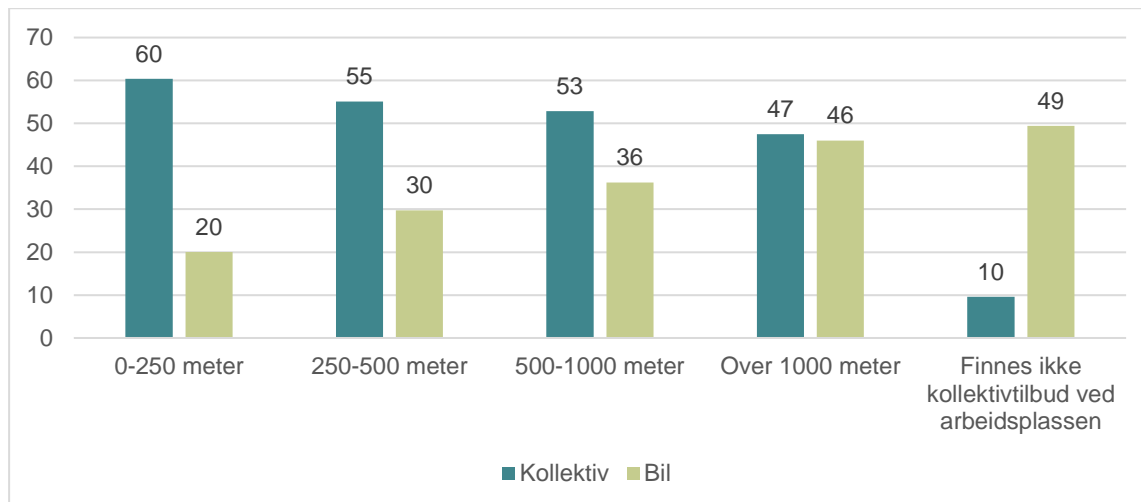
Kollektivtilgangen er god, spesielt i indre by

De fleste arbeidsstedene i kommunen har god tilgang på kollektivtransport, men tilgangen er noe bedre i indre by enn i ytre by. Blant arbeidsplasser i indre by er det over 80 prosent som har under 500 meter å gå til nærmeste holdeplass, og tre fjerdedeler av de ansatte kan reise direkte til arbeid uten å bytte kollektivtransportmiddel underveis. Blant arbeidssteder i ytre by er avstanden til holdeplass generelt lenger, og de ansatte må i større grad bytte transportmiddel på reisen.



Figur S.3: Avstand til nærmeste holdeplass ved arbeidsstedet. Fordelt på arbeidsstedets beliggenhet. Prosent.

Vi har også sett at kollektivtilgang har en sammenheng med valg av transportmiddel. Det er mer bilbruk blant ansatte med lang avstand til kollektivholdeplass.



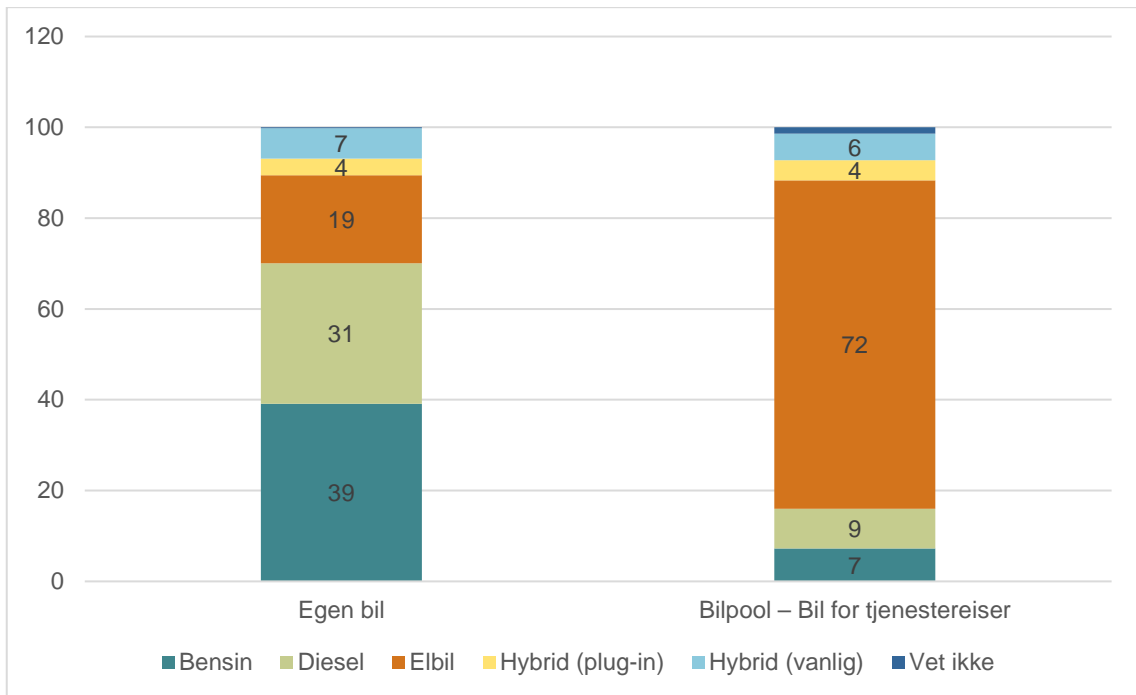
Figur S.4: Avstand til nærmeste holdeplass fra arbeidsplass og andeler som bruker kollektivtransport og bil til arbeid. Prosent.

Pasientbesøk og møter er vanligste formål for tjenestereiser

Videre har vi undersøkt hvilke tjenestereiser de ansatte foretar, altså jobbrelevante reiser. Vi har spurt om hvilke formål tjenestereisene har, hvor ofte de reiser og hvilke transportmidler de bruker. Omtrent halvparten av de ansatte svarer at de foretar tjenestereiser, men de fleste av disse reiser relativt sjeldent.

Det er særlig pasientbesøk og møter som foretas ofte av de ansatte, og nærmere 40 prosent svarer at de bruker bil på tjenestereisene. Bruk av fossildrevne biler er mindre utbredt på tjenestereiser enn på arbeidsreiser. På tjenestereiser er det over 30 prosent som bruker elbil, og ti prosent som bruker hybridbil. Samtidig blir over halvparten av reisene foretatt med fossildrevne biler, noe som tyder på et potensial for utslippskutt med mer elektrifisering av bilparken.

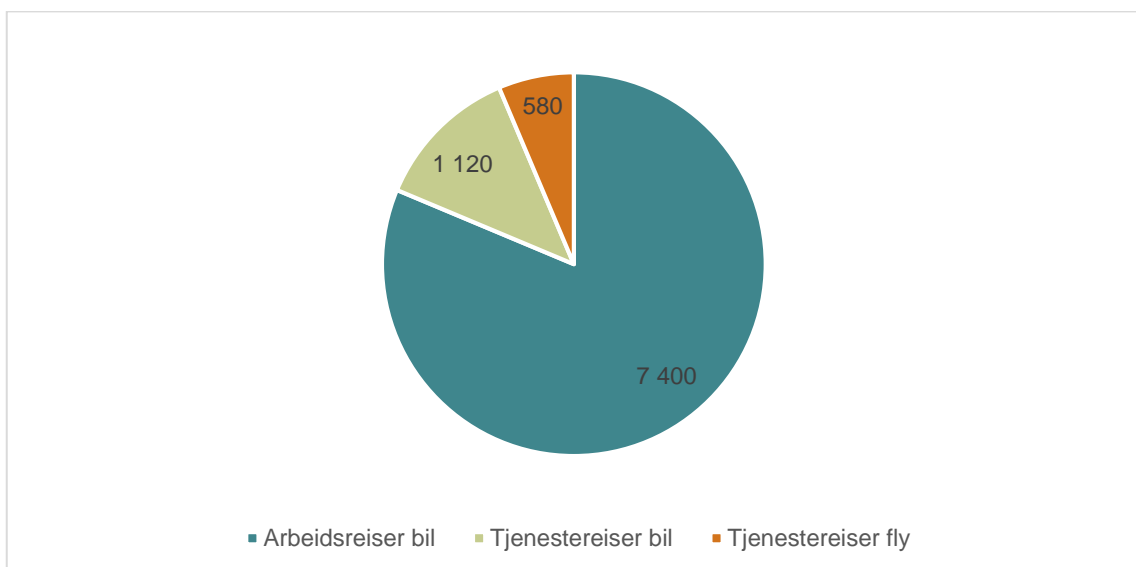
Vi har videre sett at en del bruker egen bil til tjenestereiser. I omsorgssektoren, der det foretas mange tjenestereiser, er det 13 prosent som svarer at de bruker egen bil. I tillegg ser vi at bruken av fossildrevne biler er betydelig høyere når tjenestereisene foretas med egen bil enn når det brukes en bil fra bilpool. Blant de som bruker egen bil er det 19 prosent som bruker elbil. Blant brukere av bilpoolbiler er det hele 72 prosent som bruker elektriske biler.



Figur S.5: Andeler av biler med ulikt drivstoff, fordelt på egen bil og bil fra bilpool. Prosent.

Mest CO₂-utslipp fra arbeidsreiser

Med utgangspunkt i resultatene fra undersøkelsene har vi beregnet CO₂-utslippet fra de ansattes jobbreiser foretatt med bil og fly. Vi har ikke gjort noen egen beregning av utslipp fra kollektivtransport. Til sammen har vi funnet et utslipp på 9 100 tonn CO₂ per år fra bil- og flyreiser.



Figur S.6: Totalt årlig CO₂-utslipp (tonn) fra ulike typer reiser.

Det er arbeidsreisene som står for størst del av det totale utslippet: Til sammen 7 400 tonn CO₂. Det er større bilbruk og dermed også mer utslipp blant ansatte på arbeidssteder i ytre by. Vi har også sett at ansatte med driftsoppgaver har et større utslipp per ansatt enn andre

ansatte. Samtidig er det en liten del som er i denne kategorien. Når vi har sammenlignet kommunens virksomheter ser vi at det er virksomhetene med mange ansatte som står for størst totalt utslipp. Totalt utslipp er størst fra Utdanningsetaten (1 800 tonn CO₂) og Sykehjemsetaten (450 tonn CO₂).

Fra tjenestereiser foretatt med bil finner vi et totalt utslipp på 1 120 tonn CO₂ per år, mens flyreiser står for totalt 580 tonn CO₂ per år.

Mange ønsker å endre transportmiddel

Blant de ansatte som bruker bil på arbeidsreiser er det en del som sier at de ønsker å reise oftere med andre transportmidler. 40 prosent ønsker å sykle oftere, og nærmere 35 prosent ønsker å reise oftere med kollektivtransport.

Samtidig oppgir bilbrukerne at det gjerne er effektivitet, mangel på godt kollektivtilbud og gjøremål på veien som er årsakene til at de bruker bil. Bedre og mer effektiv kollektivtransport kunne derfor minimert ulempene med redusert bilbruk.

Når vi har spurt om holdninger til ulike tiltak, er det flest som svarer at redusert pris på kollektivbillett ville ført til at de reiste mindre med bil. Også bedre lademuligheter for elbil, tilbud av elbiler på tjenestereiser og bedre garderobeforhold er tiltak som mange er positive til. Tiltak rettet mot parkering, redusere antallet plasser og øke avgifter, er de som får minst oppslutning blant de ansatte.

Parkeringsrestriksjoner bør prioriteres

Selv om tiltak rundt parkeringsrestriksjoner oppfattes som mindre effektive av de ansatte viser forskning at det er denne typen tiltak som gjerne har størst effekt. Våre funn viser også at parkeringstilgangen på kommunens arbeidssteder er svært god. Det bør vurderes om man skal innføre eller øke parkeringsavgift, eller om man skal redusere antallet parkeringsplasser. Eventuelt kan noen parkeringsplasser på arbeidsstedene reserveres for elbiler eller biler brukt til samkjøring. Andre, mer positive tiltak, bør innføres i kombinasjon med parkeringstiltak for at de skal kunne bidra til en endring.

Vi anbefaler derfor fire tiltakspakker (Tabell S-1) som er rettet mot ulike yrkestyper og ulike deler av byen. Disse er valgt ut fordi det er de som gir mest reduksjon med minst ulemper for de ansatte. For å få til enda større utslippskutt kan det vurderes å innføre lignende eller andre tiltak også i andre deler av Oslo.

Tabell S.1: Forslag til tiltakspakker.

	Målgruppe	Parkerings- restriksjoner	El-kjøretøy til tjeneste- reiser	Sykling	Kollektiv- transport	Hjemme- kontor	Effekt (tonn CO ₂ per år)		Rettet mot sone
							Høy	Lav	
1	Kontor	X		X		X	277	51	Indre by og sentrum
2	Omsorg	X	X				350	58	Ytre øst og sør
3	Skoler og barnehager	X		X			168	95	Ytre vest
4	Drifts- oppgaver	X	X		X		194	17	Indre by og ytre øst
	Sum						989	221	

Vi har beregnet to ulike effekter av tiltak. Disse er definert av om man innfører moderate eller sterke tiltak, og avhenger av om det bare er bilbrukere med lett tilgang på sykkel/kollektivtransport som slutter å kjøre bil eller om man også får de med dårligere tilgang på kollektivtransport til å la bilen stå. Den høye effekten, med sterke tiltak, medfører derfor større ulemper for de ansatte med tanke på ugunstige arbeidsreiser og økt tidsbruk.

På omsorgs- og driftsbaserte arbeidsplasser kan tilbud av elbiler og elsykler til tjenestereiser være et effektivt tiltak. Vi vet at mange tjenestereiser foretas med fossildrevne biler, og mange ansatte bruker også egen bil til tjenestereiser. På disse arbeidsplassene foretas det også mange tjenestereiser.

Tiltak som gjør det lettere å sykle til jobb, som bedre garderobeforhold og sikker sykkelparkering, kan være effektive på skoler og barnehager. Vi vet at mange ansatte på disse arbeidsplassene ønsker å sykle mer til jobb, samtidig som mange mangler garderobefasiliteter.

Tiltak som gjør det lettere å ha hjemmekontor bør innføres på kontorrelaterte arbeidsplasser. Bedre teknologi og kunnskap kan gjøre det lettere for de ansatte både å jobbe hjemmefra og å gjennomføre møter via video. Dette kan bidra til å redusere antallet tjenestereiser, og kanskje spesielt flyreiser.