

Sammendrag:

Næringslivets persontransporter

Formålet med dette prosjektet har vært å bedre kunnskapen om næringslivets personreiser, herunder hvilke problemer næringslivet erfarer og hvordan disse eventuelt kan løses. Arbeidet består av tre delprosjekter. I delprosjekt 1 belyses problemstillinger knyttet til næringslivets interregionale og internasjonale reiser, med særlig vekt på flyreiser. Delprosjekt 2 tar for seg reiser i arbeid i byer, med et spesielt fokus på trafikale problemer som yrkesutøvere innen håndverksfagene møter i hverdagen. I delprosjekt 3 ses det nærmere på noen sentrale problemstillinger knyttet til pendling og tilgang på arbeidskraft.

Delprosjekt 1: Næringslivets forretningsreiser og markedskommunikasjon

God tilgjengelighet og gode kommunikasjoner er av stor betydning for næringslivets utviklingsmuligheter og konkurransevne. Spesielt gjelder dette for mange norske næringer som har en relativt perifer lokalisering, både i nasjonal og internasjonal sammenheng. Delprosjekt 1 vurderer næringslivets erfaringer med infrastruktur og tilbud knyttet til interregionale og internasjonale reiser. Datagrunnet er basert på personlige intervjuer med ledere i 13 utvalgte foretak i ulike deler av landet, kombinert med en internettundersøkelse til ansatte i bedriftene.

Undersøkelsen viser at foretakene er svært avhengige av å reise. Reiser er viktig både i kontakten med kunder og leverandører, men den geografiske organiseringen av virksomhetene genererer også mye reiseaktivitet. Flere av selskapene er globale virksomheter, med en ledelsesstruktur som krysser landegrenser. Knapphet på spesialisert kompetanse fører til stor reisevirksomhet for nøkkelpersoner, som benyttes til ulike oppdrag og operasjoner på foretakenes lokaliteter rundt om i verden.

Reiseomfanget forventes å øke i årene fremover, noe som er knyttet til økt fokus på utenlandske markeder. Telefon- og videokonferanser betraktes som et alternativ til reiser i de tilfeller hvor man kjenner hverandre fra før, som for eksempel i forbindelse med ledermøter og statusoppdateringer, men utover dette fremheves behovet for å møtes ansikt til ansikt.

Mange opplever reisevirksomheten som belastende. De som reiser mye er også de som er minst fornøyd med flytilbudet. Mer enn reisekostnadene er det betydningen av å komme raskt fram som fremheves som viktig. Både flere direkteruter, redusert ventetid gjennom mer effektive flyplasser og større pålitelighet som følge av færre forsinkelser er avgjørende for å bedre situasjonen for de reisende.

Nettopp på grunn av all tiden som går med til annet enn effektiv flytid, fremhever flere at tog kan være et alternativ på utvalgte distanser, gitt at den samlede reisetiden ikke er mye lengre enn tiden det tar å fly, inkludert tilbringetid og ventetid.

Delprosjekt 2: Reiser i arbeid i byer

Mye av næringslivets persontransporter foregår i byer. Trafikale flaskehalser som køer og mangel på parkeringsplasser kan føre til forsinkelser, redusert effektivitet og høyere kostnader for næringslivet. Delprosjekt 2 vurderer næringslivets erfaringer med trafikkforholdene i Oslo og Akershus. I prosjektet er det gjennomført en spørreundersøkelse blant håndverkere som daglig ferdes på veiene, samt en mindre undersøkelse blant øvrige yrkesaktive som reiser i arbeid.

Køer og mangel på parkeringsplasser er et stort problem for håndverkere i Oslo og Akershus. Tre av fire erfarer at kø og parkeringsproblemer skaper stress i arbeidsdagen. Om lag 60 prosent oppgir at de daglig eller ukentlig kommer for sent til avtaler på grunn av at kjøretiden blir lengre enn beregnet, og nesten to av tre kommer daglig eller ukentlig for sent fordi det tar lang tid å finne parkeringsplass. Problemer knyttet til køer og mangel på parkeringsplasser er størst i de indre delene av Oslo. Åtte av ti respondenter svarer at mangel på parkeringsplasser representerer et svært stort problem i Oslo sentrum, og to av tre mener kø på ettermiddagstid er et svært stort problem i denne delen av byen. Tilgangen på parkeringsplass bedres jo lenger ut fra sentrum man kommer, i de ytre delene av Oslo og i Akershus oppleves dette som et relative lite problem. Kø om morgenen og ettermiddagen er imidlertid som problematisk i hele Oslo-området, Akershus inkludert.

Halvparten mener at det vil være veldig positivt for deres arbeidssituasjon om flere reiser kollektivt til arbeid, men de aller fleste mener det ikke vil hjelpe på arbeidssituasjonen om det innføres rushtidsavgift.

Delprosjekt 3: Næringslivets behov knyttet til pendling

God rekruttering av kvalifisert arbeidskraft er viktig for næringslivets konkurransevne. Innenfor regional- og samferdselspolitikken er man opptatt av hvordan utbygging av veinettet kan utvide omlandene rundt sentrene og derigjennom bidra til bedre tilgang på arbeidskraft.

Det er imidlertid relativt begrenset hva som kan oppnås med en slik strategi. Selv om man legger til grunn en relativt klar oppgradering av veinettet, viser beregningene som er gjort her at pendlingspotensialet øker lite. Årsakene til dette er at veinettet innenfor pendlingsomlandene rundt regionsentrene allerede har en høy standard. I tillegg kommer at reisetidsforkortelsene først og fremst gir effekt i områder med få bosatte eller i de ytre delene av omlandet der reisemotstanden er høy. Disse vurderingene har gyldighet når vi forutsetter bruk av bil til arbeidsreisen. Dette er den mest vanlige reisemåten til arbeid. Bortsett fra til arbeidsplasser i de største byene, brukes bil til over 95 prosent av de motoriserte arbeidsreisene.

Det fins imidlertid unntak. Særlig gjelder dette det sentrale Østlandsområdet der hurtiggående intercitytog bidrar til at pendlingsområdet rundt Oslo stadig øker. Etter hvert inkluderer pendlingsområdet her både Fredrikstad, Tønsberg og Hamar. Også i områder der det er realistisk med utbygging av et nytt veinett med betydelig reisetidsforkorting, kan det forventes noe større virkninger forutsatt at tiltakene berører områder med relativt tett bosetting.