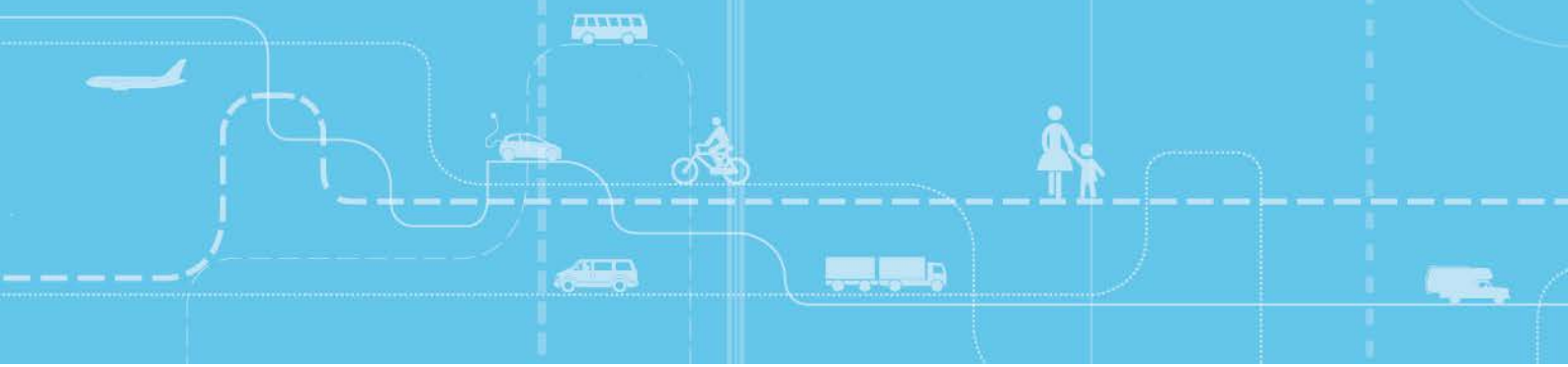


Arbeidsreiser til Fornebu

Eksempelet Statoil



Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Arbeidsreisens betydning for Oslo/Akershus.....	1
1.2	Statoil på Fornebu.....	2
1.3	Bosted for de som arbeider på Fornebu.....	3
1.4	Innholdet i rapporten.....	4
2	Metode og data	5
2.1	Spørreundersøkelse blant de ansatte.....	5
2.2	Kjennetegn ved utvalget, bakgrunnsvariabler og bosted.....	5
3	Arbeidstid og fleksibilitet	8
3.1	Ukentlig arbeidstid og arbeidets lokalisering.....	8
3.2	Ankomst og avreise.....	11
4	Transportmiddelbruk, reiselengder og tidsbruk	13
4.1	Transportmiddelbruk.....	13
4.2	Reiselengde og tidsbruk.....	16
4.3	Motiver for valg av reisemåte.....	18
4.4	Ærend underveis til eller fra arbeid.....	20
5	Reiser i forbindelse med arbeid	22
5.1	Omfang av møtereiser.....	22
5.2	Transportmiddelbruk på møtereiser.....	23
6	Opplevelse av arbeidsreisen	24
6.1	Opplevelse av arbeidsreisen.....	24
7	Hva må til for å endre reisevaner?	28
7.1	Tiltak for mindre bilbruk.....	28
7.2	Grunner til å sykle.....	30
8	Holdning til tiltak	32
8.1	Kunnskap om transporttilbud og intensjoner om endringer av reisemåte.....	32
8.2	Tiltak for å få de ansatte til å reise mer miljøvennlig.....	34
8.3	Arbeidsreisens betydning for den enkelte.....	40
9	Oppsummering og tiltak	43
9.1	Oppsummering.....	43
9.2	Tiltak.....	44
	Referanser	46
	Vedlegg 1 Spørreskjema	47

1 Innledning

1.1 Arbeidsreisens betydning for Oslo/Akershus

Oslo og Akershus er et område under sterk utvikling. Fram mot 2040 regner en med en betydelig befolkningsvekst. Ifølge prognosene til Statistisk sentralbyrå vil innbyggertallet i disse to fylkene øke med ca 35 prosent i denne perioden og utgjøre ca 1,6 millioner i 2040 (SSB 2012). Veksten i antall innbyggere har konsekvenser for flere samfunnsmessige områder, ikke minst for transport, både av mennesker og varer. I den Nasjonale transportplanen for 2014 til 2023 er målsettingen at veksten i persontransporten, som befolkningsveksten i storbyregionen medfører, skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (Meld. St 26 (2012-2013): 139). Tilsvarende mål fins for hovedstadsregionen, som i Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060 om å ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk (Ruter 2011). Det er også definert klare mål om reduksjon av globale og lokale miljøbelastninger fra transportsektoren i en rekke strategiske dokumenter, som Stortingsmeldingen om norsk klimapolitikk (Meld St. 21 (2011-2012) og Miljøverndepartementets prosjekt ”Framtidens byer” (Miljøverndepartementet 2012).

Arbeidsreisene utgjør ca 20 prosent av de daglige reisene når man ser dem enkeltvis (Vågane m fl. 2011) og inngår i 25 prosent av reisekjedene (Vågane 2012). Kjennetegnet ved arbeidsreisene er at de foregår omtrent på samme tid og mellom de samme stedene hver dag. Det gjør at arbeidsreisene er forutsigbare på en helt annen måte enn hva de fleste andre daglige reiser er. Forutsigbarheten betyr at dette er reiser som det er mulig å planlegge og tilrettelegge for, til en viss grad. I en storbyregion som Oslo og Akershus er det imidlertid vanskelig å sørge for at alle kombinasjoner av bosted og arbeidsplasser kan betjenes med et godt kollektivtilbud eller ha sammenbindende sykkelnett, men jo bedre kunnskap man har om befolkningens arbeidsreiser, deres ressurser og begrensninger og betingelser som finnes for å velge reisemåte for de ulike bosteds- og arbeidsplasskombinasjonene, jo bedre vil tilretteleggingen kunne bli.

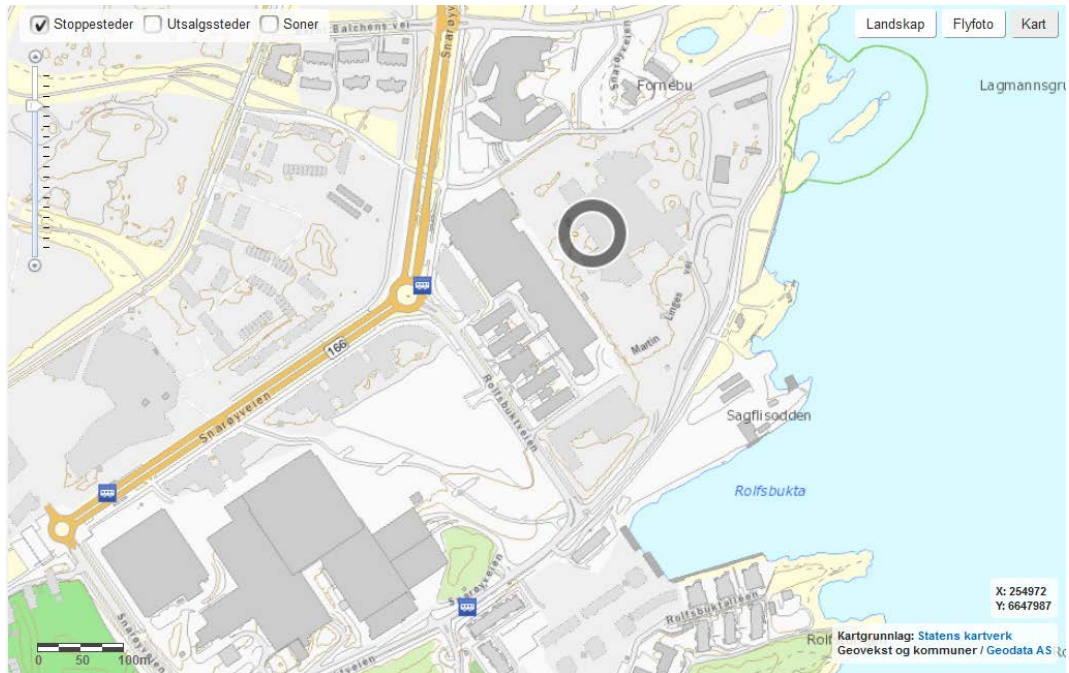
Det er ikke bare de offentlige planmyndighetene og transportselskapene som kan legge til rette for mer miljøvennlige reisemåter. Også de ulike bedriftene kan bidra, enten enkeltvis, eller også i samarbeid med planmyndigheter og transportselskapene. Virksomheter rår over en del virkemidler som kan være med på å endre reisemåte til jobb (f eks Hanssen 2003, Julsrud og Christiansen 2012). Dette kan være tilrettelegging for sykling (sikker sykkelparkering, garderobe og dusjmuligheter etc), tilskudd til kollektivkort (skattepliktig), ulike typer av belønningsordninger, men også restriksjoner i form av begrenset eller avgiftsbelagt parkering.

Denne rapporten skal bidra med detaljert kunnskap om arbeidsreisene, forholdene for å velge reisemåter og oppfatningene de ansatte på Fornebu har om hvilke forbedringer de offentlige planmyndigheter, transportselskapene, de selv og bedriften kan bidra med. Ansatte ved Statoil representerer et eksempel på arbeidstakere som jobber på Fornebu. De er ikke nødvendigvis representative for andre som arbeider i dette området.

1.2 Statoil på Fornebu

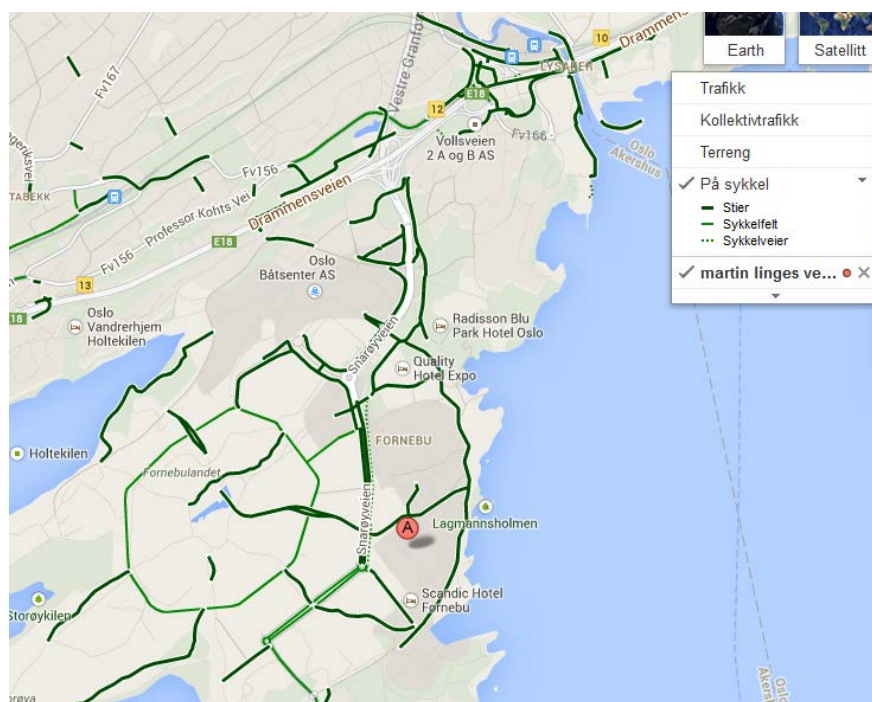
Statoil er et internasjonalt olje- og gasselskap med hovedkontor i Stavanger. Statoils kontor på Fornebu har omtrent 1850 ansatte. Adressen er Martin Linges vei 33.

Fra bussholdeplassen "IT Fornebu" er det, ifølge Ruter.no, ca 0,5 km gangavstand, eller 9 minutter til Statoils kontor i Martin Linges vei 33, figur 1.1. Bussholdeplassen betjener 14 busslinjer. Mellom Lysaker og IT Fornebu går det busser bortimot kontinuerlig i rushperiodene, og reisetiden er ca 6 minutter, men ifølge de ansatte (i spørreundersøkelsen som presenteres i denne rapporten) kan det ta inntil 30 minutter i rushtiden pga av køproblemer.



Figur 1.1: Statoil på Fornebu. Kart: ruter.no

Kartet på figur 1.2 viser sykkelveinettet slik det er lagt inn i Google Maps.

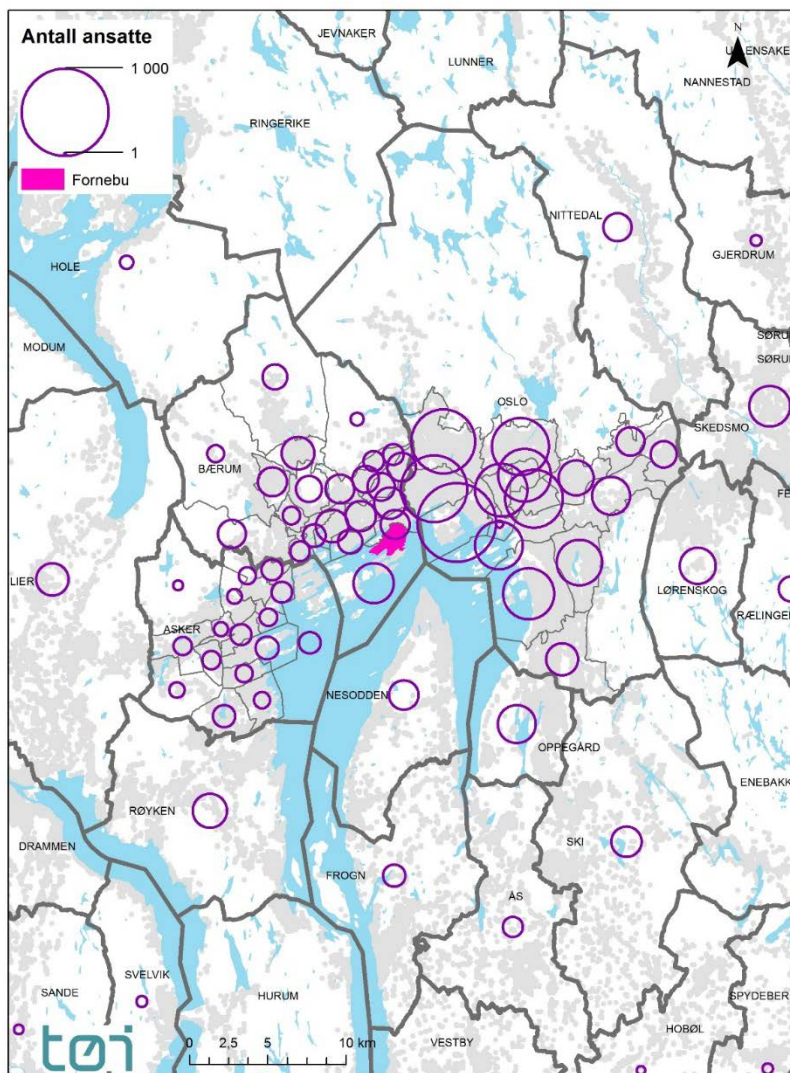


Figur 1.2: Sykkelinettet på Fornebu. Statoils adresse markert med A. Kart: Google Maps.

1.3 Bosted for de som arbeider på Fornebu

For å få et inntrykk av hvor de ansatte på Fornebu er bosatt, har vi tatt utgangspunkt i sysselsatte med arbeidssted i grunnkrets «Snarøya 11», markert med lilla i figur 1.3. De ansatte er så fordelt etter antall i bostedskommunen (bydel i Oslo og delområde i Asker og Bærum). Kilde for disse dataene er Statistisk sentralbyrås registerbaserte sysselsettingstall for 4. kvartal i 2012. Her er det tatt med personer med minst 30 timers arbeidsuke, dvs at det i tillegg er en del ansatte med kortere arbeidstid som også reiser ut til Fornebu.

Kartet i figur 1.3 viser at hovedtyngden av de ansatte til denne grunnkretsen kommer fra Oslos indre og nordre deler, samt Asker og Bærum. Figuren viser imidlertid at det er en stor spredning av ansatte til mange kommuner. Når det gjelder de ansatte ved Statoil, og hvor de er bosatt mer i detalj, kommer vi tilbake til det i kapittel 2.



Figur 1.3 Antall sysselsatte med arbeidssted på Fornebu (grunnkrets «Snarøya 11»). Sirklene representerer antall i bostedskommunen (bydel i Oslo, delområde i Asker og Bærum). Kilde: SSBs registerbaserte sysselsettingstall 4. kvartal 2012. Personer med minst 30 timers arbeidsuke.

1.4 Innholdet i rapporten

I kapittel to beskrives metode og data som er brukt som grunnlag for resultatene som er presentert i denne rapporten, samt kjennetegn ved de som arbeider ved Statoil (de som har svart på spørreundersøkelsen). Kapittel tre dreier seg om arbeidstid og muligheter for fleksibilitet. I kapittel fire viser vi hvordan de ansatte reiser til arbeidet, aktiviteter i tilknytning til arbeidsreisen og reiselengden de forskjellige har. Kapittel fem tar opp annen reisevirksomhet i tilknytning til arbeidet, omfang og transportmiddelbruk. I kapittel seks ser vi nærmere på hvordan de ansatte opplever dagens arbeidsreise og hvilke grunner de har for de valgene de gjør. I kapittel sju presenterer vi de ansattes vurdering av dagens transporttilbud og hvilke tiltak de mener må til for å redusere bilbruken og få en overgang til mer kollektivbruk, gåing og sykling. Kapittel åtte omhandler intensjoner om endring av reisemåter og holdning og forslag til ulike tiltak. I kapittel ni summeres resultatene.

2 Metode og data

2.1 Spørreundersøkelse blant de ansatte

For å hente inn opplysninger om arbeidsreisen og de ulike temaene ble det gjennomført en internettbasert spørreundersøkelse blant de ca 1850 ansatte. Spørreskjemaet ble utarbeidet i samarbeid med representanter for de ansatte. I og med at undersøkelsen inngikk i et større forskningsprosjekt, der tilsvarende spørreundersøkelser gjøres i seks områder av regionen (se forordet), var hovedstammen i skjemaet ferdig før diskusjonene med Statoil startet.

Hoveddelen av spørreundersøkelsen dreier seg om arbeidsreisen; hvor lang den er, transportmiddelbruken, ærend i forbindelse med arbeidsreisen, variasjoner etter årstid. I tillegg fins det spørsmål som dreier seg om holdninger til ulike tiltak, det være seg tiltak knyttet til arbeidssituasjonen, tilgjengelighet fra veisystemet og kollektivtilbudet, samt mer generelle tiltak. I tillegg er det bakgrunnsinformasjon om de ansatte, som alder, utdanning, kjønn osv. Det er også stilt spørsmål som knyttes til arbeidssituasjon og posisjon. Spørreskjemaet finnes som vedlegg 1.

Undersøkelsen ble gjennomført ved at invitasjon til å delta ble sendt ut via e-postadresser til hver enkelt ansatt i uke seks 2014. Dette ble gjort av Statoil selv. Det ble sendt puring ca to uker etter. Totalt var det 1000 ansatte som svarte, noe som gir en svarprosent på 54. Ikke alle har svart på alle spørsmålene, slik at N, som indikerer antall i tabeller og figurer, vil variere noe.

2.2 Kjennetegn ved utvalget, bakgrunnsvariabler og bosted

Statoil er et internasjonalt energiselskap (olje og gass) med virksomhet i mer enn 30 land og over 20 000 ansatte på verdensbasis (Statoils årsberetning for 2012). Det norske hovedkvarteret er lokalisert i Stavanger. Antall ansatte på Fornebu er ca 1850 (opplysning fra kontaktpersoner i forbindelse med undersøkelsen). Statoil er en bedrift der ansatte har høy kompetanse og utdanning. Dette gjenspeiles i tabell 2.1.

Tre av fire har høyskole eller universitetsutdanning av høyere grad. Tabell 2.1 viser også at 44 prosent har ledelsesansvar, først og fremst i form av prosjektledelse eller en annen form for mellomledelse. Utvalget i undersøkelsen ser ut til å representere ledere på alle nivåer.

Tabell 2.1 Utdanning, arbeidsområde og ansettelsestid. Prosent

Kjennetegn	Prosent	Antall
<i>Utdanning</i>		
Videregående skole	6	63
Høyskole/universitet, lavere grad	19	189
Høyskole/universitet, høyere grad	75	748
Sum	100	1000
<i>Har ledelsesansvar</i>		
Ja	44	441
Nei	56	559
Sum	100	1000
<i>Type ledelsesansvar</i>		
Toppleder	3	11
Mellomleder	35	156
Arbeidsleder	13	55
Prosjektleder	30	133
Annen type	19	85
Sum	100	440

Statoil er en mannsdominert arbeidsplass med 60 prosent menn og 40 prosent kvinner, tabell 2.2. Aldersmessig er mer enn 40 prosent av de ansatte over 50 år, og bare fire prosent under 30 år. Gjennomsnittsalderen er 46 år.

Tabell 2.2 Kjønn, alder og bosted. Prosent

Kjønn og alder	Prosent	Antall
<i>Kjønn</i>		
Kvinne	40	398
Mann	60	602
Sum	100	1000
<i>Alder</i>		
<30 år	4	38
30-39 år	25	254
40-49 år	28	276
50-59 år	33	329
60 + år	10	103
Sum	100	1000

En stor andel av de ansatte kommer fra de indre og nord-vestlige delene av Oslo, samt fra Asker og Bærum kommune. Til sammen utgjør dette nesten tre fjerdedeler av de ansatte. I tabellen har vi slått sammen Buskerud, Vestfold og Telemark, men de fleste i denne kategorien er bosatt i kommuner i Buskerud, som Drammen, Røyken og Lier. Dette betyr at en stor andel av de ansatte kommer reisende vestfra, mens det er få som kommer øst- og nordenfor Oslo.

Tabell 2.3 Bosted og botid. Prosent

Bosted og botid		
<i>Bosted</i>		
Indre Oslo	19	192
Oslo nord/vest	19	196
Oslo øst	3	26
Oslo syd	4	40
Østfold/Follo	5	47
Asker og Bærum	35	352
Romerike/Hadeland	4	43
Buskerud/Vestfold/Telemark	9	86
Annet bosted	2	17
Sum	100	999
<i>Botid på nåværende bosted</i>		
Mindre enn 1 år	8	79
1-2 år	16	158
3-5 år	21	205
6-10 år	18	176
Mer enn 10 år	38	382
Sum	100	1000

Nærmere 40 prosent har bodd mer enn 10 år på samme sted, tabell 2.3, mens 45 prosent har bodd mindre enn fem år i nåværende bolig. Statoil flyttet til Fornebu i 2012, så det kan være noen som har tilpasset bosted til den nye lokaliseringen av arbeidsplassen.

De aller fleste har førerkort og bil, tabell 2.4. Det er så mange som 45 prosent som har to eller flere biler.

Tabell 2.4 Førerkort og bil. Prosent

Kjennetegn	Prosent	Antall
Har førerkort	97	1000
Har bil	91	1000
<i>Antall biler</i>		
0	9	94
1	46	460
2	39	388
3+	6	58
Sum	100	909

Det finnes 73 elbiler og 27 hybridbiler blant de ansatte. Bare en av dem som har elbil har den som eneste bil. Alle andre har enten en hybridbil, bensin- eller dieseldrevet bil i tillegg.

3 Arbeidstid og fleksibilitet

3.1 Ukentlig arbeidstid og arbeidets lokalisering

På spørsmål om ukentlig arbeidstid, er det så mange som 63 prosent som sier de vanligvis arbeider mellom 37 og 40 timer. Bare åtte prosent har kortere arbeidstid, mens 29 prosent arbeider lenger enn 40 timer per uke. Den gjennomsnittlige arbeidsuken er på 40 timer. Dette er lengre arbeidstid enn hva gjennomsnittsbefolkningen har, ca 35 timer per uke (SSBs arbeidskraftundersøkelsene).

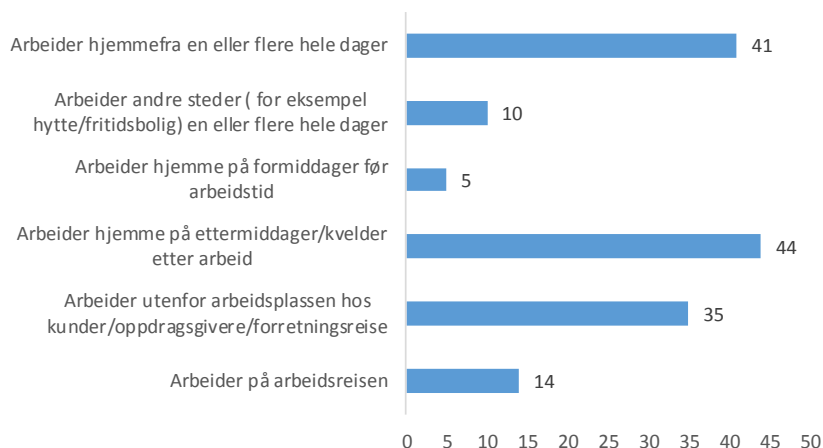
Arbeidstiden varierer blant annet etter kjønn, utdanning og ledelsesfunksjon, tabell 3.1. De som har den lengste arbeidstiden er menn, de som har høy utdanning og personer med ledelsesfunksjoner, tabell 3.1.

Tabell 3.1 Ukentlig arbeidstid etter kjønn, utdanning og ledelsesfunksjon. Prosent

Kjønn, utdanning, ledelsesfunksjon	Ukentlig arbeidstid			Antall
	< 37 timer	37-40 timer	> 40 timer	
<i>Kjønn **</i>				
Kvinne	11	63	26	398
Mann	5	63	32	602
<i>Utdanning **</i>				
Videregående inntil 12 år	16	73	11	63
Høyskole/universitet lavere grad	9	68	23	189
Høyskole/universitet	7	60	33	748
<i>Har ledelsesansvar ***</i>				
Ja	5	49	46	441
Nei	10	74	17	559
<i>Alle</i>	8	63	29	1000

** p < 0.01, *** p < 0.001, kji kvadrat-test

De ansatte ved Statoil har, i likhet med ansatte ved Siemens (som er en av de andre bedriftene som inngår i prosjektet), mulighet til å arbeide hjemmefra. Figur 3.1 viser at omtrent 40 prosent arbeider hjemmefra hele dager av og til, en noe lavere andel enn på Siemens (Hjorthol m fl. 2013). I tillegg arbeider 10 prosent hele dager på hytta eller i fritidsboligen, mens hver tredje arbeider hos kunder, oppdragsgivere e.l Ved siden av den vanlige arbeidsdagen på jobben, er det nesten halvparten som jobber hjemme før eller, aller vanligst, etter ordinær arbeidsdag. Dette er omtrent den samme andelen som på Siemens. Det er heller ikke uvanlig å arbeide underveis på arbeidsreisen, 14 prosent sier de gjør det.



Figur 3.1 Arbeider andre steder enn på den vanlige arbeidsplassen av og til. Prosent N=1000

Figur 3.1 viser at arbeidsinnsatsen foregår på mange steder. Informasjons- og kommunikasjonsteknologien har gjort tid og sted mindre viktig når det gjelder å utføre arbeid. Spørsmålet er om reiselengde eller arbeidstid har sammenheng med om arbeidet foregår på andre steder. Reisetiden kan for eksempel utnyttes til å jobbe dersom man reiser kollektivt. Har man lang arbeidsreise kan det være aktuelt å jobbe hjemmefra noen dager for å spare tid og eventuelt anstrengelse.

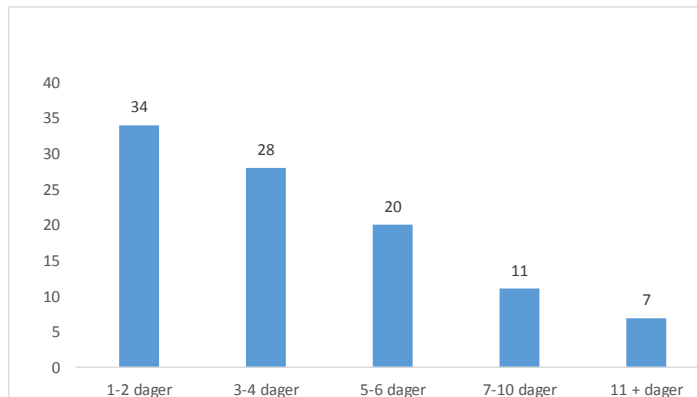
Tabell 3.2 viser at når det gjelder arbeidstid er det ingen signifikant forskjell på hvor mange som jobber hjemme hele dager, men de som har lang arbeidstid arbeider oftere hele dager fra andre steder, og arbeider oftere på ettermiddags- og kveldstid enn de med kortere arbeidstid. Tabell 3.2 viser også at det er en klar sammenheng mellom arbeidsreisens lengde og i hvilken grad de ansatte jobber hjemme hele dager. De som har lange arbeidsreiser arbeider oftere hele arbeidsdager hjemme, nesten 60 prosent, men det er også en tredel av de som har arbeidsreiser kortere enn fem km som jobber hjemme hele dager av og til. Det altså ikke bare for å redusere reiseomfanget at de ansatte jobber hjemme. Fra annen forskning vet vi at motivene for å arbeide hjemme er flere. I tillegg til en lang arbeidsreise kan det være tidspress, muligheten til å kontrollere arbeidssituasjonen, bedre konsentrasjonsmuligheter og praktiske grunner (Hjorthol 2005).

Tabell 3.2 Arbeider hjemmefra og fra andre steder enn arbeidsplassen etter ukentlig arbeidstid og arbeidsreisens lengde. N=999 Prosent

	Arbeider hele dager hjemmefra	Arbeider hele dager fra andre steder	Arbeider hjemmefra ettermiddag/kveldstid
<i>Ukentlig arbeidstid</i>		**	***
< 37 timer	32	7	34
37-40 timer	41	8	40
> 40 timer	43	14	56
<i>Reiselengde til jobb</i>	**		
< 5 km	34	10	45
5-9 km	35	10	46
10-14 km	36	8	47
15-19 km	42	11	41
20-29 km	46	9	40
30-39 km	55	9	43
40 + km	57	9	43

** p < 0.01 *** p < 0.001

De som arbeider hele dager andre steder gjør dette i gjennomsnitt 4,5 dager per måned. Det vanligste er 1-2 dager i måneden, figur 3.2. Det er nærmere 40 prosent som arbeider andre steder enn den vanlige arbeidsplassen mer enn fem ganger i måneden, altså ca en gang per uke.



Figur 3.2 Antall hele dager de ansatte arbeider utenfor den vanlige arbeidsplassen per måned. Prosent N=454

Når arbeidstiden øker, øker også gjennomsnittlig antall hele dager de ansatte arbeider utenfor den vanlige arbeidsplassen på Fornebu, tabell 3.3. Tabellen viser også at antall dager de ansatte arbeider utenfor arbeidsplassen øker med reiselengde til jobb. Arbeidsreisen blir i større grad byttet ut med arbeidsdager hjemme (eller andre steder) for de som har lange arbeidsreiser enn for de som har kortere. Men vi ser også at de som har arbeidsreiser kortere enn fem km arbeider hjemmefra nesten tre ganger per måned. Det er med andre ord ikke bare reiselengden som har betydning for om man velger en slik tilpasning. Muligheten til å arbeide hjemme har også en transportmessig positiv virkning dersom den reduserer bilbaserte arbeidsreiser. På arbeidsreisene over 10 km kan en grovt sett regne med at en arbeidsreise tur/retur forsvinner per uke, dvs 20 prosent av arbeidsreisene. Dette viser hvor stor betydning fleksibiliteten i arbeidets organisering har for trafikkmengdene. Valg av transportmiddel vil være avgjørende for utslipp av klima- og miljøskadelige gasser.

Tabell 3.3 Gjennomsnittlig antall hele arbeidsdager utenfor den vanlige arbeidsplassen per måned etter ukentlig arbeidstid og reiselengde til arbeid. Antall dager

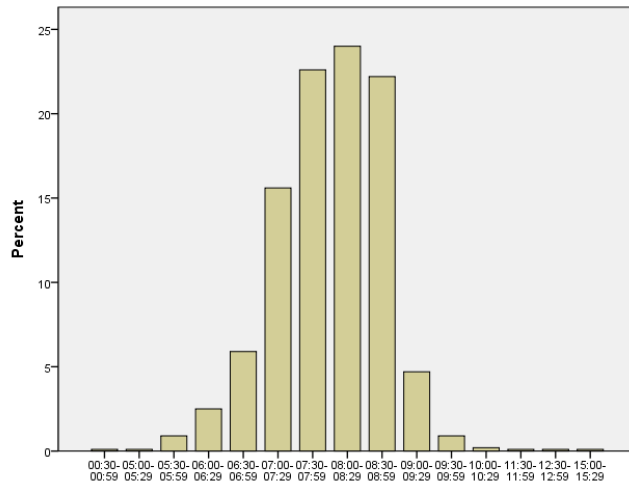
	Gjennomsnittlig antall hele arbeidsdager per måned utenfor den vanlige arbeidsplassen	Antall
Alle	4,5	454
Ukentlig arbeidstid	**	
< 37 timer	3,3	27
37-40 timer	4,0	280
> 40 timer	5,7	147
Reiselengde til jobb	**	
< 5 km	2,9	28
5-9 km	3,9	111
10-14 km	4,3	93
15-19 km	4,4	69
20-29 km	4,7	57
30-39 km	4,9	33
40 + km	6,3	63

** p < 0.01

Vi skal komme tilbake til reisemåter og hvor arbeidet foregår i kapittel fire.

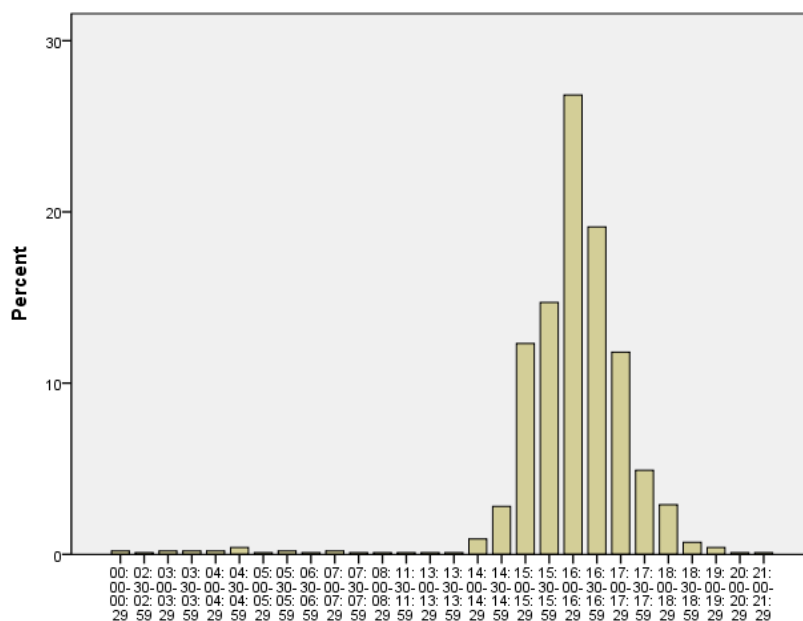
3.2 Ankomst og avreise

Ankomst og avreise forteller om belastning i transportsystemet, både på veg og i kollektivtransporten. Omtrent 25 prosent av de ansatte ved Statoil kommer på jobb før kl 0730, og færre enn 10 prosent kommer etter kl 9, figur 3.3 og tabell 3.4. Den største toppen er mellom 0800 og 0830, da i underkant av 25 prosent ankommer.



Figur 3.3 Ankomst til arbeid. N=998 Prosent

Ettermiddagsrushet har sin høyeste topp mellom 1600 og 1630, figur 3.4. En tredel slutter før kl 16, mens ni prosent reiser fra arbeidet etter kl 1730.



Figur 3.4 Avreise fra arbeid. N=998 Prosent

Ankomst- og avreisetidspunkt varierer etter hvor de ansatte er bosatt. Bosatte i Østfold/Follo, Romerike/Hadeland og fylkene Buskerud, Telemark og Vestfold – de som har de lengste arbeidsreisene – er de som både kommer og reiser tidligst, tabell 3.4 og tabell 3.5. Dette er antakelig en måte å unngå rushtrafikken på, både på vei og i kollektivtrafikken. Den samme tendensen fant man også blant de ansatte ved Simens på Linderud (Hjorthol m fl 2013). Bosatte i Oslo og Asker og Bærum, som har de korteste arbeidsreisene, kommer til og forlater arbeidet innenfor toppunktene av rushtiden.

Tabell 3.4 Ankomsttidspunkt etter bosted. Prosent

	Ankomsttidspunkt			Total
	Før 0730	0730-0859	0900 og etter	
<i>Bosted ***</i>				
Indre Oslo	15	78	7	192
Oslo nord/vest	17	77	6	196
Oslo øst	15	65	19	26
Oslo syd	25	70	5	40
Østfold/Follo	49	47	4	47
Asker og Bærum	26	68	5	352
Romerike/Hadeland	44	54	2	43
Buskerud/Vestfold/Telemark	40	57	3	86
Annet bosted	29	53	18	17
Alle	25	69	6	998

*** p< 0.001

Tabell 3.4 Avreisetidspunkt etter bosted. Prosent

	Avreisetidspunkt			Antall
	Før kl 1600	Kl 1600-1729	Kl 1730 og etter	
<i>Bosted ***</i>				
Indre Oslo	21	68	11	192
Oslo nord/vest	28	61	11	196
Oslo øst	31	61	8	26
Oslo syd	38	53	10	40
Østfold/Follo	64	30	6	47
Asker og Bærum	32	61	7	352
Romerike/Hadeland	50	43	7	43
Buskerud/Vestfold/Telemark	50	43	7	86
Annet bosted	12	41	47	17
Alle	33	58	9	998

*** p< 0.001

4 Transportmiddelbruk, reiselengder og tidsbruk

4.1 Transportmiddelbruk

Statoils lokalisering på Fornebu betyr at alle (som ikke bor på Fornebu) må reise via Snarøyveien, som tar av fra Drammensveien, E 18. Statoil har en egen bedriftsbuss som går hvert 20. minutt i rushtiden (fra kl 06.30-ca 0900 om morgenen og fra ca kl 1500-kl 1800 om ettermiddagen) fra Oslo S (Fred Olsens gate) om morgenen og returnerer til Wessels plass om ettermiddagen. Bussen har flere holdeplasser, og stopper på Wessels plass, Universitetet, Frogner kirke, Skøyen, Lysaker og Fornebu.

Dette tilbudet brukes ofte i kombinasjon med andre reisemåter. I tabell 4.1 ser vi alle reisemåter de ansatte bruker til jobb, mens tabell 4.2 viser det transportmidlet de reiser lengst med.

Den mest brukte reisemåten er bil som fører, både som enkeltreisemåte og som hovedtransportmiddel. De aller fleste av de ansatte parkerer på parkeringsplass som disponeres av de ansatte og som betales av arbeidsgiver. Tabell 4.1 og 4.2 viser at buss særlig brukes i kombinasjon med andre reisemåter. Mens 16 prosent har brukt Statoilbussen til jobben på reisedagen, er det ikke mer enn sju prosent som har den som hovedtransportmiddel (det som man reiste lengst med).

Tabell 4.1 Reisemåte til arbeid. Alle transportmidler som ble brukt. Prosent

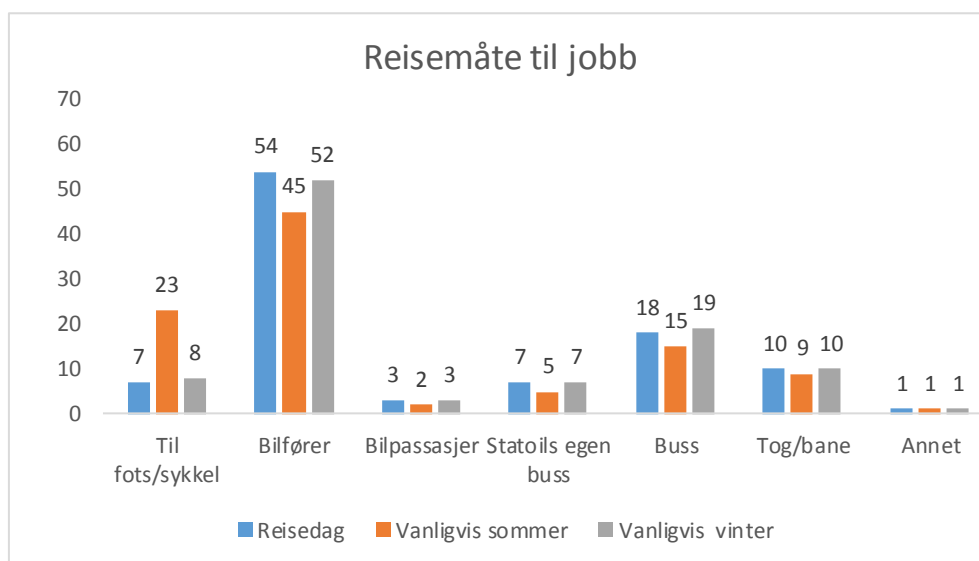
Transportmiddel	Prosent	Antall
Til fots hele veien	4	37
Syklet	7	70
Motorsykkkel, moped	-	3
Bilfører	55	553
Bilpassasjer	5	45
Drosje	1	7
Statoil-buss	16	156
Buss (rutebuss)	28	279
Tog	10	101
Trikk	1	13
T-bane	3	29
Annet	2	21

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viste at 31 prosent av de bosatte innenfor Oslos grenser kjørte bil selv til arbeidet, mens 62 prosent av bosatte i omegnskommunene kjørte bil (Vågane m fl 2011). Blant de ansatte på Statoil bor ca halvparten i Oslo og den andre halvparten i omegnskommunene, med en overvekt i Asker og Bærum, jf tabell 2.3. De har en bilbruk som er lavere enn «omegnsbeboere» ellers, men høyere enn bosatte i Oslo.

Tabell 4.2 Reisemåte til arbeid. Hovedtransportmiddel - det man reiste lengst med. Prosent

Transportmiddel	Prosent	Antall
Til fots hele veien	3	27
Syklet	4	40
Motorsykkkel, moped	-	1
Bilfører	54	526
Bilpassasjer	3	34
Drosje	-	1
Statoil-buss	7	74
Buss (rutebuss)	18	173
Tog	9	87
Trikk	1	9
T-bane	0	0
Annet	1	10
Sum	100	982

Figur 4.1 viser hvordan reisemåten varierer etter årstid. Det som er særlig interessant med ansatte på Statoil, er den store andelen som sykler (og går) i sommerhalvåret. Over 20 prosent sier at sykkel/gange er den vanligste reisemåten om sommeren. Det er først og fremst bilbruken som reduseres til fordel for sykkel (mer enn gange) i sommerhalvåret.



Figur 4.1 Reisemåte til jobb på reisedagen, vanligvis i sommer- og vinterhalvåret. Prosent

Av de 60 som oppgir at de har elbil, er det så mange som 85 prosent som brukte den til arbeidet på reisedagen. Muligheten for å kjøre gratis gjennom bomstasjonene og benytte kollektivfeltene gjør det gunstig å bruke den til jobb, særlig hvis de kommer vestfra.

Transportmiddelbruken varierer etter kjønn, alder, bosted og reiselengde, tabell 4.3. Kvinner kjører mer buss og sykler noe mindre enn menn. De kjører også noe mindre bil, men forskjellene er små. Dette er i samsvar med resultater fra nasjonale reisevaneundersøkelser (Vågane m fl. 2011). Bilførerandelen er lavest for de under 40 år. Det er denne gruppen som kjører mest buss. Gang/sykkelandelen er høyest blant bosatte i Asker og Bærum. De har samtidig en høy bilandel og en relativt lav andel

som er kollektivtrafikanter. Det er også høy bilandel blant de som bor i Oslo øst og nord/vest. Tog og bane brukes mest av bosatte i Østfold/Follo, Romerike/Hadeland samt Buskerud/Telemark og Vestfold. Dette har igjen sammenheng med reiselengde. Det er på de lange reiselengdene over 20 km at tog er en viktig reisemåte.

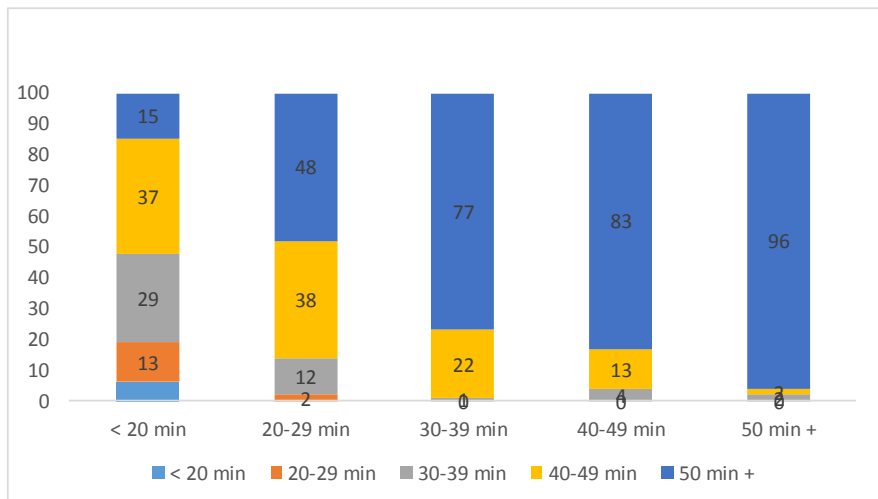
Tabell 4.3 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter kjønn, alder, bosted og reiselengde. Prosent.

	Til fots/sykel	Bilfører	Bil- passasjer	Statoil- buss	Buss	Tog/ bane	Annet	Antall
<i>Alle</i>	7	54	3	7	18	10	1	982
<i>Kjønn**</i>								
Kvinne	5	52	5	8	22	8	1	392
Mann	8	55	3	7	15	11	1	590
<i>Alder***</i>								
<30 år	3	27	8	8	51	3	0	37
30-39 år	8	45	1	10	26	10	0	247
40-49 år	7	61	4	6	13	8	1	272
50-59 år	7	57	4	8	11	11	1	324
60 + år	3	56	4	4	20	12	2	102
<i>Bosted***</i>								
Indre sone, Oslo	5	30	1	22	41	1	0	186
Oslo nord/vest	6	64	4	11	14	0	1	195
Oslo øst	0	78	0	0	13	9	0	23
Oslo syd	2	52	5	5	13	23	0	40
Follo/Østfold	0	38	6	0	9	34	13	47
Bærum/Asker	13	63	5	1	11	7	0	349
Romerike/Hadeland	0	58	0	0	5	35	2	43
Buskerud/Vestfold/Telemark	0	48	0	1	19	32	0	84
<i>Reiselengde***</i>								
< 5 km	39	36	3	11	9	1	1	70
5-9 km	10	50	4	15	19	0	2	278
10-14 km	4	58	5	6	25	1	1	225
15-19 km	2	66	4	3	16	9	0	142
20-29 km	0	56	2	4	16	23	0	113
30-39 km	0	68	0	2	11	19	0	53
40 + km	0	41	3	0	10	44	3	101

** p< 0.01 *** p< 0.001

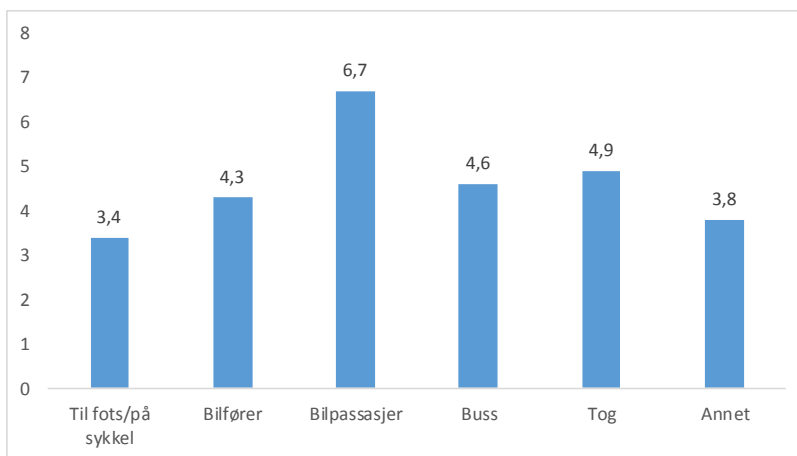
De som kjørte bil til jobben fikk spørsmål om hvor lang reisetiden ville ha vært dersom de skulle bruke kollektive transportmidler i stedet. Anslaget over reisetid er den ansattes egen vurdering, og er ikke basert på faktiske målinger. Figur 4.2 viser at det er betydelig tidsøkning i reisetid dersom bilførerene skulle endre reisemåte. Av de som bruker mindre enn 20 minutter med bil, er det bare 6 prosent som ville være innenfor det samme tidsintervallet med buss eller bane. Omtrent halvparten av denne bilistgruppen ville få en reisetid på over 40 minutter ved et skifte fra bil til kollektivt, etter deres egen oppfatning.

Den samme tendensen finner vi for de andre reisetidsintervallene. I bare noen få prosent av tilfellene blant de som har de lengste reisetidene med bil, kan de spare noe ved å bytte ut bilen med buss eller bane. De oppgitte reisetidene med kollektivtransport kan være usikre, og kanskje noe lengre enn hva de er i virkeligheten. Med tanke på potensialet for å skifte transportmiddel er det imidlertid den enkeltes oppfatning av alternativet som er avgjørende.



Figur 4.2 Antatt reisetid med kollektivtransport etter reisetid med bil (x-aksen). Prosent. N=525.

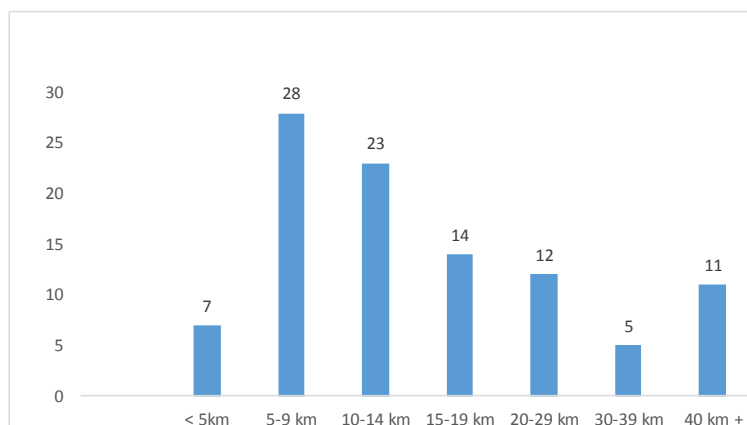
I kapittel 2 så vi på omfanget av arbeid utenfor den vanlige arbeidsplassen. Figur 4.3 viser sammenhengen mellom reisemåte til arbeid og antall dager man jobber utenfor den vanlige arbeidsplassen. Det er ingen signifikant sammenheng mellom reisemåte og om man arbeider andre steder, selv om det er en tendens til at de som sitter på med andre har noen flere dager utenfor arbeidsplassen enn de som reiser på annen måte, men de utgjør en liten gruppe.



Figur 4.3 Transportmiddelbruk etter antall dager per måned en jobbet andre steder enn den vanlige arbeidsplassen. Antall. N=450

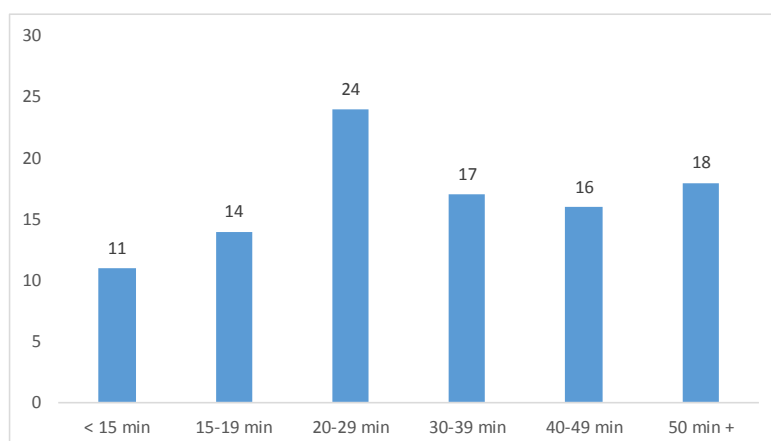
4.2 Reiselengde og tidsbruk

Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 19 km og reisetiden 33 minutter. Da regnes reiselengde og reisetid fra dør til dør. På landsbasis er den gjennomsnittlige arbeidsreisen 15 km og 24 minuttet (fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, Vågane m fl 2011). Bosatte i Oslos omegnskommuner har en reiselengde på 20 km og tidsbruken er 30 minutter (Vågane m fl 2011). Dette er nær opptil det de ansatte på Statoil har.



Figur 4.4 Reiselengde på arbeidsreisen. Prosent N=1000

Figur 4.4 viser at den vanligste reiselengden er mellom fem og ti km, og at en tredjedel har kortere enn 10 km til jobb, mens omtrent en fjerdedel har over 20 km.



Figur 4.5 Reisetid på arbeidsreisen i minutter. Prosent N=1000

Hver fjerde ansatt har en reisetid til arbeidet under 20 minutter, figur 4.5. Den mest typiske reisetiden ligger mellom 20-29 minutter. Godt over en tredjedel bruker mer enn 40 minutter.

Reiselengde varierer først og fremst etter hvor de ansatte bor, tabell 4.2, med de korteste arbeidsreisene for de som er bosatt i de indre og nordvestlige områdene av Oslo og i Asker og Bærum. De lengste reisene har de som er bosatt i fylkene sørover, på begge sider av Oslofjorden. Kvinner har kortere arbeidsreise enn menn, noe som vi finner igjen både nasjonalt og internasjonalt (Vågane m fl 2011, Hjorthol og Vågane 2014). Det vil si at de rekrutteres i et mer begrenset geografisk omland enn hva menn gjør. Det er også en tendens til at de yngre har kortere arbeidsreise enn de eldre. Reiselengdene gjenspeiles i stor grad i transportmiddelbruken, med lange reiser for de som bruker toget.

Når det gjelder reisetid er det forskjeller etter bosted og reisemåte. De som bor lengst unna bruker stort sett også lengst tid, selv om hastigheten de reiser med er høyest for de som bor lengst unna. Selv om kvinner har kortere reiselengde enn menn, bruker de omtrent like lang tid. Kvinner bruker langsommere reisemåter enn menn.

Det er ikke mange som har elbil, men av de 60 som har oppgitt at de har det, er det 51 som bruker den til arbeid. Tabell 4.4 viser også at det er disse som kommer raskest fram sammenliknet med andre reisemåter, med en gjennomsnittlig hastighet på 51 km/time. Til sammenlikning er bilførernes hastighet 44 km/time (elbilene er inkludert her). El-bilførerne har både fordelen til bilen ved å kunne reise fra dør til dør og til bussen gjennom muligheten til å kunne bruke kollektivfeltene.

Tabell 4.4 Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid etter kjønn, alder, bosted og transportmiddelbruk. Km og minutter

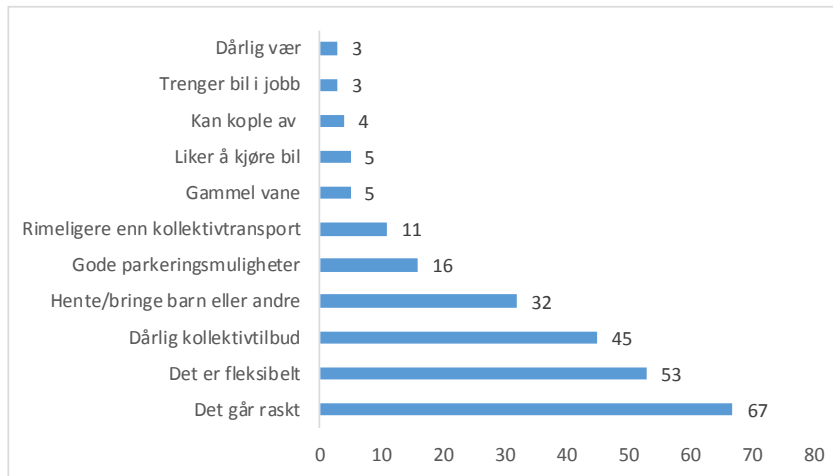
	Reiselengde, km	Reisetid, min.	Hastighet km/time	Antall
Alle	19	33	34	994
<i>Kjønn</i>	***			
Kvinne	15	32	28	397
Mann	21	33	38	597
<i>Alder</i>	**			
<30 år	13	35	22	38
30-39 år	15	32	28	254
40-49 år	19	31	37	274
50-59 år	21	34	37	327
60 + år	23	36	38	101
<i>Bosted</i>	***	***		
Oslo indre sone	11	31	21	192
Oslo nord/vest	9	21	26	196
Oslo øst	19	38	30	26
Oslo syd	18	39	28	40
Østfold/Follo	51	66	46	47
Bærum/Asker	11	26	25	352
Romerike/Hadeland	45	52	52	43
Buskerud/Vestfold/Telemark	58	64	54	84
Annet bosted	18	29	37	13
<i>Transportmiddel</i>	***	***		
Til fots/sykkel	6	24	15	67
Bilfører	19	26	44	525
Bilpassasjer	14	24	35	34
Buss	14	37	23	247
Tog/bane	46	66	42	87
Annet	20	51	24	18
<i>Brukte El-bil til jobb (har el-bil)</i>		**		
Ja	22	26	51	51
Nei	27	42	24	9

** p< 0.01 *** p< 0.001

4.3 Motiver for valg av reisemåte

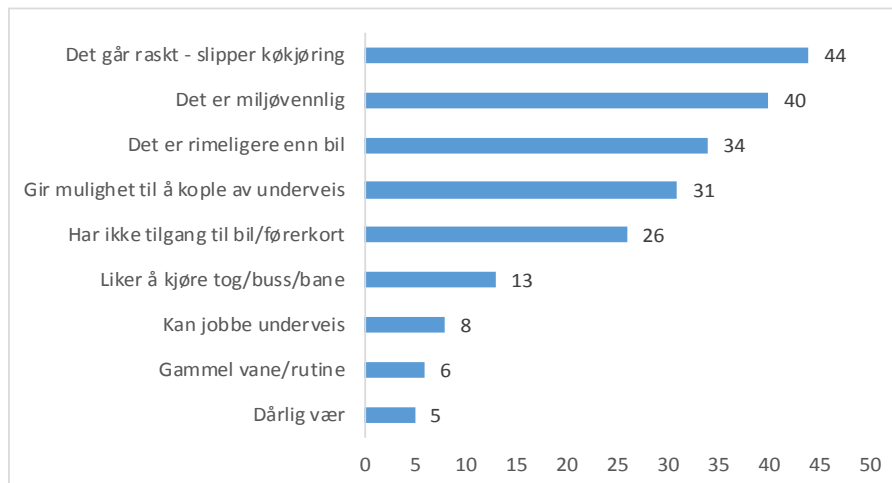
De som kjørte bil ble spurt om hvilke grunner som var de viktigste for at de valgte bilen på den aktuelle reisedagen. De kunne merke av for inntil tre grunner. Den aller viktigste grunnen til at bilen velges er at det går raskt, figur 4.6. Dernest er det fleksibiliteten bilen gir som framheves og at kollektivtilbudet ikke er bra nok. Dette er de samme tre grunnene som de ansatte ved Siemens ga (Hjorthol m fl 2013). En tredjedel sier at de bruker bil fordi de skal hente/bringe barn eller andre, mens nesten hver femte nevner gode parkeringsmuligheter som grunn. Parkeringsmulighetene ved

Statoil er gode, med plasser som bedriften disponerer, og som betales av arbeidsgiver.



Figur 4.6 Grunner til å velge bil på arbeidsreisen. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=526

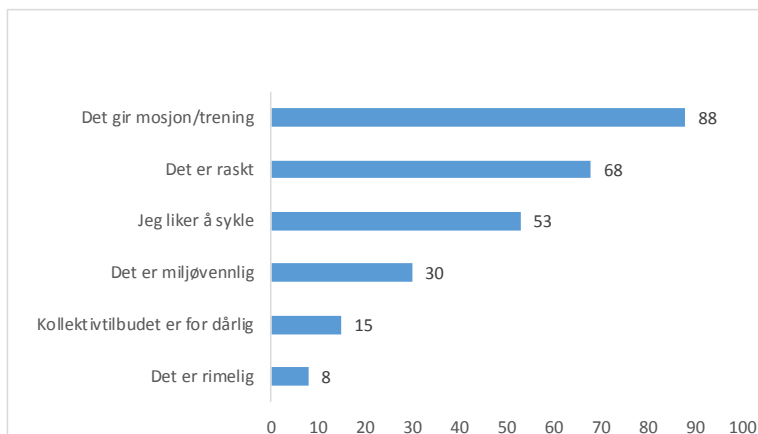
Menn synes det er viktigere at det går raskt enn kvinner (71 % mot 59 %, $p < 0.01$), mens kvinner oftere bruker bil enn menn fordi de har behov for å hente og bringe barn eller andre (37% mot 29%, $p < 0.05$). Når det gjelder fleksibilitet, er det ingen forskjell verken etter kjønn, alder eller bosted. De som velger bilen pga dårlig kollektivtilbud bor oftere i Østfold/Follo (61%), Romerike/Hadeland (68%) og Buskerud/Telemark/Vestfold (63%).



Figur 4.7 Grunner til å reise kollektivt til arbeid. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=344.

De tre viktigste grunnene til å reise kollektivt er å slippe køkjøring, at det går raskt, at det er miljøvennlig og rimeligere enn bil, figur 4.7. Det er særlig bosatte i Buskerud/Telemark/Vestfold som velger kollektivt for å slippe køkjøring (73%, $p < 0.001$). Bosatte i Oslo syd og Romerike/Hadeland nevner oftere enn bosatte i andre områder at det er rimeligere å bruke tog/buss eller bane enn bil (60 %, $p < 0,01$). Omtrent en tredjedel begrunner bruken av kollektivtransport med at det gir mulighet til å kople av underveis, mens en av fire har ikke bil eller førerkort, og er dermed nødt til å bruke det kollektive tilbudet. Årsakene til å velge kollektive

reisemåter er i hovedsak de samme for ansatte på Statoil som det var for de ansatte på Siemens på Linderud (Hjorthol m fl 2013).

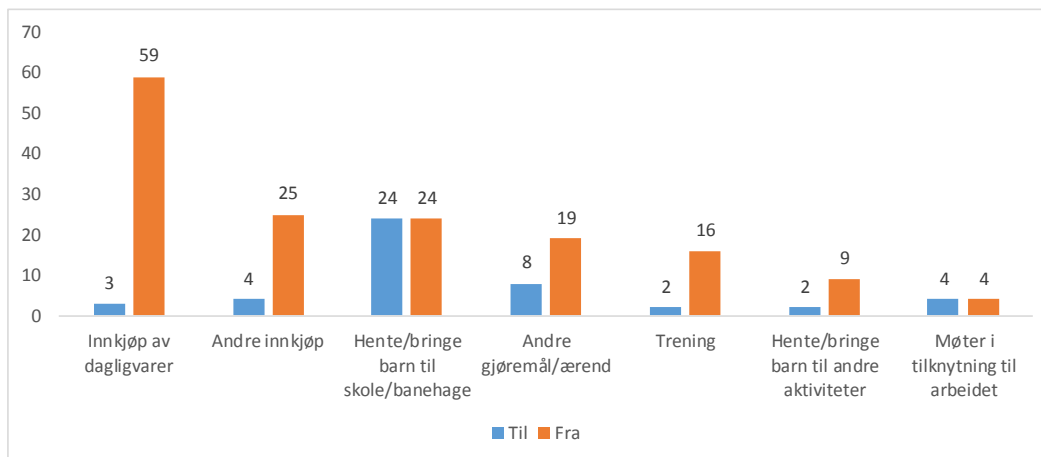


Figur 4.8 Grunner til å sykle til arbeid. Inntil tre årsaker kunne nevnes. N=40

De tre viktigste grunnene til å velge sykkel på arbeidsreisen er at det gir god mosjon/trening, det er raskt og at man liker å sykle. I motsetning til de to andre reisemåtene er det en stor andel som sier de liker det transportmiddelet de bruker (men det er få som sykler). Det er små variasjoner etter alder, kjønn og bosted.

4.4 Ærend underveis til eller fra arbeid

Mange kombinerer arbeidsreisen med ulike typer av gjøremål eller ærend, 41 prosent gjør dette enten til eller fra arbeid.



Figur 4.9 Gjøremål på vei til eller fra arbeid. De som har et eller flere gjøremål. Prosent. N=413

Det vanligste er innkjøp av dagligvarer og andre varer på vei fra jobb, samt å hente og bringe barn til skole eller barnehage både til og fra arbeid. Nesten hver femte kombinerer arbeidsreisen med andre ærend og 16 prosent trener på vei fra jobben.

Tabell 4.3 viser at det er forskjell på kvinner og menn når det gjelder disse gjøremålene. Kvinner gjør oftere innkjøp på vei fra jobb enn menn, og de henter også oftere barn på skole eller i barnehage enn menn. Derimot er det ingen forskjell

når det gjelder å følge barn *til* barnehagen. At kvinner oftere henter barn enn menn gjør, kan ha sammenheng med at de har kortere arbeidstid, eller at de har kortere arbeidstid fordi de må hente barn.

Tabell 4.5 Gjøremål på vei til og fra arbeid etter reisemåte og bosted. Prosent. N=413

	Dagligvareinnkjøp fra jobb	Andre innkjøp fra jobb	Bringe barn til barnehage/skole	Hente barn på skole/barnehage
<i>Kjønn</i>	**	*		*
Kvinne	67	30	23	29
Mann	53	22	24	21
<i>Reisemåte</i>				
Til fots/sykkel	40	8	40	27
Bil	61	25	24	25
Kollektivt	52	28	16	17
<i>Bosted</i>			*	
Indre Oslo	51	36	14	16
Oslo nord/vest	65	20	29	29
Oslo øst/syd	55	19	36	36
Bærum/Asker	63	25	24	25
Annet bosted	47	28	15	15

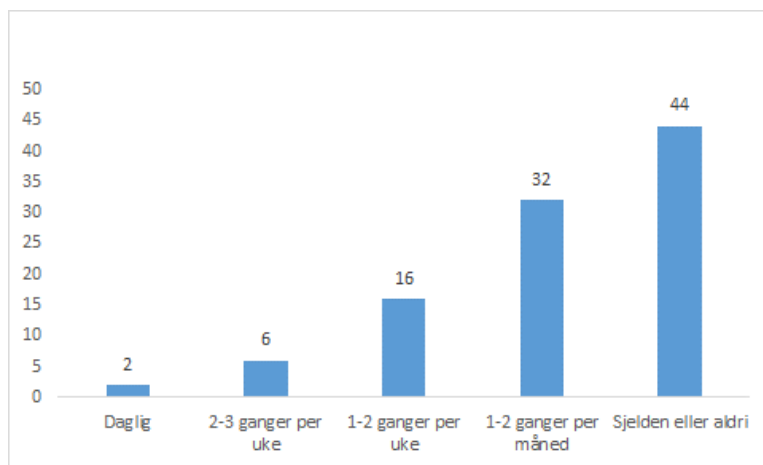
* p < 0.05, ** p < 0.01

Reisemåte og bosted har ikke signifikant sammenheng med disse gjøremålene (bortsett noen flere i Oslo syd/øst som følger barn i barnehage/skole, men dette har sammenheng med hvor barnefamilier bor), tabell 4.5.

5 Reiser i forbindelse med arbeid

5.1 Omfang av møtereiser

Bare en liten del av de ansatte har møter på vei til eller fra arbeid, figur 4.9. På spørsmål om hvor ofte de ansatte har møter utenfor arbeidsplassen på Fornebu, er det relativt få som har det oftere enn 1-2 ganger per måned, og så mange som 44 prosent sier at de sjelden eller aldri har eksterne møter, figur 5.1.



Figur 5.1 Omfang av møtevirksomhet utenfor arbeidsplassen. Prosent. N=999

Møtevirksomheten varierer etter arbeidsfunksjon, tabell 5.1. Ansatte med lederfunksjon har hyppigere møtevirksomhet enn de som ikke har det. Det er ikke signifikante forskjeller mellom de ulike ledergruppene når det gjelder slik møtevirksomhet.

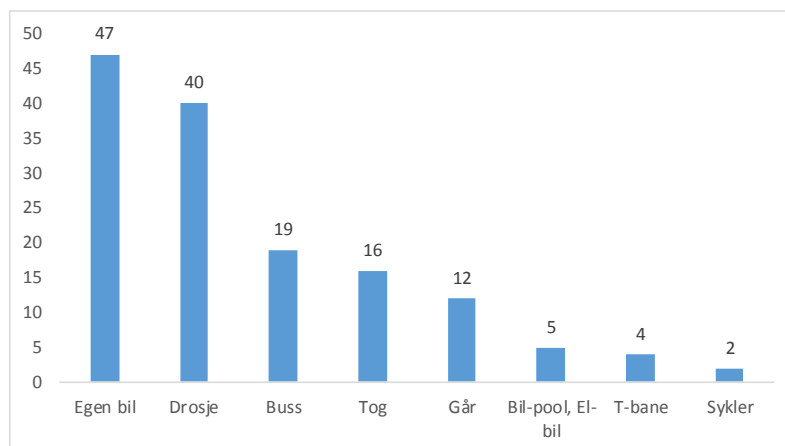
Tabell 5.1 Omfang av møtevirksomhet utenfor arbeidsplassen etter arbeidsfunksjon. Prosent. N=999 ***

Arbeidsfunksjon	Minst 2-3 ganger i uken	1-2 ganger i uken	1-2 ganger i måneden	Sjelden eller aldri	Sum	Antall
Toppleder	9	27	28	36	100	11
Mellomleder	11	19	38	32	100	156
Arbeidsleder	7	26	36	31	100	55
Prosjektleder	7	25	33	35	100	133
Annen leder	15	17	35	33	100	85
Ikke lederfunksjon	6	11	29	54	100	559
Alle	8	16	32	44	100	999

*** $p < 0.001$

5.2 Transportmiddelbruk på møtereiser

Siden disse møtene foregår på dagtid utenfor arbeidsplassen, er transportmiddelbruken av interesse. De ansatte kunne svare inntil tre reisemåter slik at summen i figur 5.2 blir ikke 100.



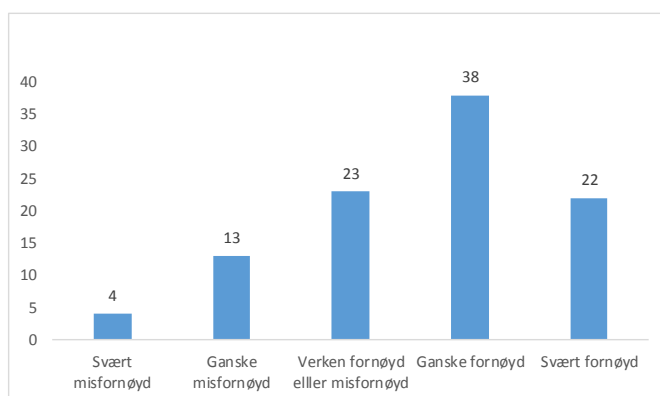
Figur 5.2 Reisemåte i tilknytning til møter utenfor arbeidsplassen. De som har minst 1-2 møter per måned. Inntil tre reisemåter kunne nevnes. Prosent. N=554.

Nesten halvparten sier at de kjører egen bil når de skal på eksterne møter, og 40 prosent bruker drosje. Buss og tog er også vanlige reisemåter. Det er ikke spurt om hvor disse møtene foregår, hvor lang reisen er eller om det er vanlig at flere reiser sammen, så det er vanskelig å vurdere om flere kunne ha valgt en annen reisemåte enn egen bil.

6 Opplevelse av arbeidsreisen

6.1 Opplevelse av arbeidsreisen

De ansatte ble spurt hvor generelt fornøyde eller misfornøyde de var med den siste arbeidsreisen. Så mange som 60 prosent svarte at de var ganske eller svært fornøyde med arbeidsreisen, mens bare 17 prosent var misfornøyde. Dette er omtrent det samme som de ansatte ved Siemens ga uttrykk for (Hjorthol m fl 2013).



Figur 6.1 Opplevelse av den siste arbeidsreisen. Prosent. N=999.

Hvor fornøyde de ansatte ved Statoil er med arbeidsreisen varierer etter bosted, reisetid, reiselengde og transportmiddelbruk, tabell 6.1. Dette henger delvis sammen, men tidsbruk er det som ser ut til å bety mest. Når reisetiden er under 30 minutter én vei er det en stor majoritet som er fornøyde med arbeidsreisen, mens 20-25 prosent av de som har en reisetid på 40 minutter eller lengre er meget eller ganske misfornøyde. Tabell 6.1 viser at de som går eller sykler er mer fornøyde med arbeidsreisen enn de som reiser kollektivt eller kjører bil. De sistnevnte er minst fornøyde.

Tabell 6.1 Tilfredshet med arbeidsreisen etter bosted, transportmiddelbruk, reisetid og avstand. Prosent.

	Meget misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd	Sum	Antall
<i>Alle</i>	4	13	23	38	22	100	998
<i>Bosted **</i>							
Indre Oslo	6	13	24	39	18	100	192
Oslo nord/vest	4	8	18	39	31	100	196
Oslo øst	0	19	23	39	19	100	26
Oslo syd	3	17	33	27	20	100	40
Follo/Østfold	2	23	36	32	6	100	47
Bærum/Asker	3	12	23	37	25	100	352
Romerike/Hadeland	5	19	21	41	14	100	42
Busker/Vestf/Telem	4	19	15	50	13	100	86
Annet bosted	6	6	24	35	29	100	17
<i>Transportmiddel ***</i>							
Til fots/sykkel	6	3	10	42	39	100	67
Bil	3	14	21	37	25	100	562
Kollektivt	4	15	27	40	14	100	352
<i>Reisetid ***</i>							
< 15 min	3	5	9	34	49	100	105
15-19 min	6	10	15	33	35	100	144
20-29 min	3	9	19	43	26	100	244
30-39 min	4	14	26	41	15	100	166
40-49 min	4	17	33	37	9	100	163
50+ min	2	23	29	38	8	100	177
<i>Reiselengde **</i>							
< 5 km	7	7	14	31	41	100	71
5-9 km	4	9	21	41	25	100	280
10-14 km	6	15	21	37	21	100	230
15-19 km	1	15	26	32	26	100	144
20-29 km	1	14	27	43	15	100	116
30-39 km	6	15	29	33	17	100	52
40 + km	3	21	23	43	10	100	106

p< 0.01, *p<0.001

Hvilke egenskaper ved arbeidsreisen er det de ansatte ved Statoil er fornøyde eller misfornøyde med?

De ansatte er godt fornøyde med parkeringsforholdene ved arbeidsplassen, tabell 6.2. De er også ganske fornøyde med antall avganger på kollektivtransporten, men mindre fornøyde med kapasiteten. En god del er også fornøyde med at de har muligheten til å kople av underveis, mens over 30 prosent er misfornøyde med trafikkflyten ut til Statoil.

Tabell 6.2 Fornøyd/misfornøyd med aspekter ved siste arbeidsreise. Prosent. N=999.

Aspekter ved arbeidsreisen	Meget misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd	Vet ikke/ikke relevant	Sum
Reisetid	9	17	20	28	24	2	100
Parkeringsforholdene	1	2	10	16	41	29	100
Antall kollektivavganger	9	13	17	21	11	29	100
Kapasitet på kollektivtransporten	17	19	15	12	7	29	100
Mulighet til å utnytte reisetiden til arbeid	10	13	27	12	6	32	100
Kostnader	6	18	35	19	15	6	100
Innvirkning på klima og miljø	4	13	33	19	19	11	100
Mulighet for å kople av	5	11	26	29	18	11	100
Trafikkflyt underveis	12	19	18	32	15	4	100

Tabell 6.3 viser at det er de kollektivreisende som er minst fornøyde med reisetiden, kapasiteten på kollektivtransporten, mulighet for å utnytte reisetiden og til å kople av underveis. De to siste forholdene har antakelig sammenheng med at det er dårlig kapasitet, som skaper trengsel på buss og bane. De som kjører bil er misfornøyde med antall avganger på kollektivtransporten, hvilken innvirkning de har på klima og miljø og trafikkflyten underveis. De som kommer til jobben til fots eller på sykkel er de som er sjeldnest misfornøyde med disse forholdene.

Tabell 6.3 Andel svært eller noe misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter reisemåte. Prosent N=982

Transport-middel	Reise-tiden ***	Parker-ingsforholdene	Antall koll-avganger	Kapasitet på koll trans ***	Mulighet for å ut-nytte reisetid**	Kost-nader*	Innvirk-ning på klima og miljø***	Mulighet til å kople av***	Trafikkflyt underveis
Alle	26	4	22	35	24	23	17	15	31
Til fots/sykkel	9	8	16	12	10	10	10	15	24
Bil	24	4	25	32	22	25	25	11	34
Kollektivt	34	2	20	45	29	23	6	23	28

p< 0.01, *p<0.001

Tabell 6.4 viser hvordan misnøyen med disse aspektene ved arbeidsreisen er i de forskjellige bostedsområdene. Bosatte i de sørøstlige områdene, Follo/Østfold og Oslo syd, er de som er mest misfornøyde med arbeidsreisen. For bosatte i Follo/Østfold er det særlig reisetid, antall avganger på kollektivtrafikken og kostnader som oppfattes negativt. For bosatte i de sørlige delene av Oslo er det kapasiteten på kollektivtransporten og manglende mulighet til å utnytte reisetiden de er særlig misfornøyde med. Bosatte i de indre delene av Oslo uttrykker mer misnøye med muligheten til å kople av underveis og trafikkflyten enn bosatte andre steder.

Tabell 6.4 Andel svært eller noe misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter bosted. Prosent
N=999

Bosted	Reise- tiden ***	Parker- ingsfor- holdene	Antall koll- avganger ***	Kapa- sitet på koll trans ***	Mulighet for å utnytte reisetid **	Kost- nad ***	Klima og miljø *	Mulighet til å kople av **	Trafikkflyt underveis *
Alle	27	4	22	36	24	24	17	16	31
Indre Oslo	27	2	16	47	29	20	12	26	40
Oslo nord/vest	11	3	15	33	23	20	19	15	21
Oslo øst	42	4	23	31	23	39	19	15	23
Oslo syd	48	8	25	53	35	33	15	20	38
Follo/Øst-fold	49	6	40	45	34	43	17	19	34
Asker/ Bærum	25	4	24	30	17	21	21	10	33
Romerike/Hadel and	37	5	30	30	16	26	26	14	28
Busker/Vestf/ Telem	36	7	31	40	31	37	7	17	27
Annet bosted	29	0	6	11	24	18	6	12	35

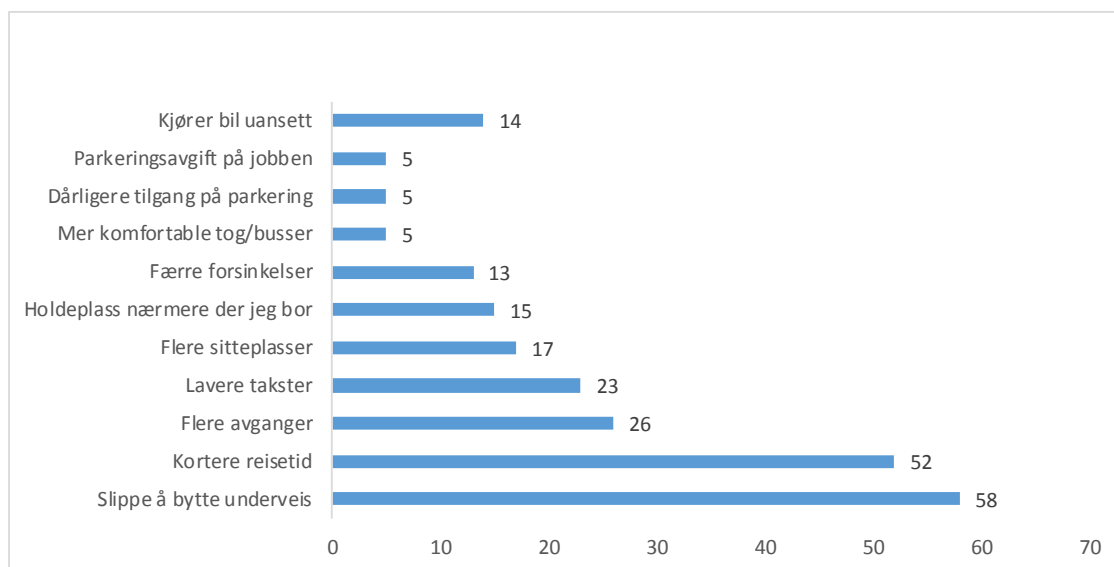
* p< 0.05, **p< 0.01, ***p<0.001

7 Hva må til for å endre reisevaner?

7.1 Tiltak for mindre bilbruk

Rundt halvparten av de ansatte ved Statoil kjører bil til og fra jobb, med litt variasjoner etter årstid. De viktigste grunnene til at bilen blir valgt er at det går raskt, det er fleksibelt og at kollektivtilbudet der de bor er for dårlig (figur 4.6).

De som sa de kjørte bil om sommeren fikk spørsmål om hva som kunne få dem til å velge kollektivtransport i stedet. Inntil tre forhold kunne nevnes. Figur 7.1 viser at det å slippe å bytte transportmiddel er det viktigste, dernest kommer kortere reisetid. To tredjedeler må bytte transportmiddel dersom de skal reise kollektivt til Fornebu. Disse to forholdene skiller seg ut sammenliknet med andre potensielle tiltak, og er de samme som ansatte ved Siemens på Linderud nevnte, bare i omvendt rekkefølge (Hjorthol m fl 2013). Dernest kommer flere avganger og lavere takster, flere sitteplasser og holdeplass nærmere boligen.



Figur 7.1 Tiltak som kan få flere av dem som kjører bil om sommeren til å reise kollektivt. Tre tiltak kunne nevnes. Prosent. N=429

Uansett tiltak svarte 14 prosent at de ville kjøre bil likevel, en lavere andel enn hva de ansatte på Siemens svarte (25 prosent, Hjorthol m fl *ibid.*). På Siemens var det flere som trengte bil i jobb enn hva de gjør på Statoil.

Tabell 7.1 viser hvordan de tre viktigste tiltakene varierer mellom de ulike områdene. Kortere reisetid nevnes oftest av bosatte i Oslo syd og øst. Å slippe bytte underveis vektlegges av beboere i Oslo syd, men også i områdene rundt Oslo i nord og vest oppleves dette som viktig. Flere avganger etterlyses først og fremst av bosatte utenfor Oslo. De som sier at de kjører bil uansett er bosatte på Romerike/Hadeland og i fylkene i sørvest.

Tabell 7.1 Tiltak som må til for å få sommerbilister til å reise kollektivt etter bosted. Prosent N=429

Bosted	Kortere reisetid ***	Slippe å bytte underveis **	Flere avganger **	Kjører bil uansett ***
Alle	52	58	26	14
Indre Oslo	56	36	16	11
Oslo nord/vest	62	50	19	15
Oslo øst	93	57	0	7
Oslo syd	79	100	21	0
Follo/Østfold	67	48	33	10
Asker/Bærum	42	65	35	12
Romerike/Hadeland	39	65	35	22
Busker/Vestf/Telem	46	60	20	23

p< 0.01, *p< 0.001

Betingelsene for å reise kollektivt varierer mye etter bosted. Tabell 7.2 viser andeler som har én km eller kortere til nærmeste holdeplass, kollektivtilbud med minst tre avganger per time og de som kan reise direkte til jobb med kollektivtransport uten å bytte.

Tabell 7.2 Avstand til holdeplass, avganger per time og direkte reise etter bosted. Prosent. N=982

Bosted	En km eller kortere til holdeplass ***	Avganger minst tre ganger per time ***	Kan reise direkte til jobb med kollektivtransport ***
Alle	79	69	32
Indre Oslo	90	94	65
Oslo nord/vest	84	89	43
Oslo øst	85	89	31
Oslo syd	83	85	0
Follo/Østfold	49	38	0
Asker/Bærum	82	59	23
Romerike/Hadeland	62	34	2
Busker/Vestf/Telem	57	31	10
Annet bosted	82	75	63

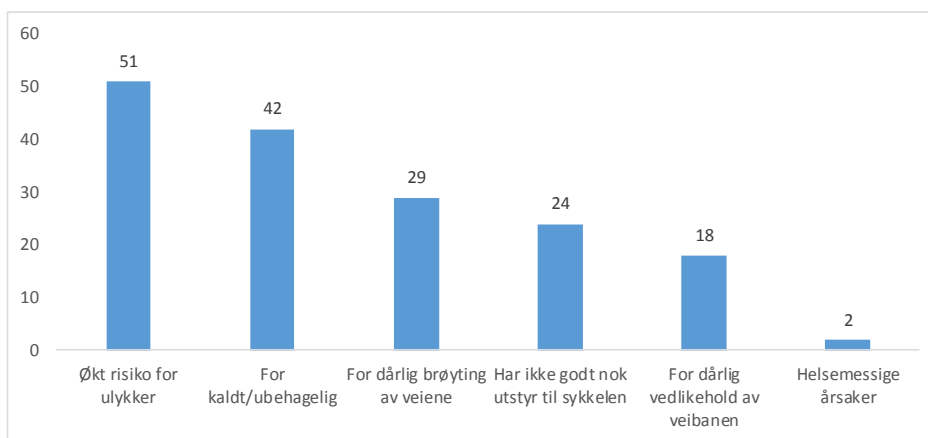
***p< 0.001

Mer enn 80 prosent av de som bor i Oslo eller Asker og Bærum har mindre enn én km til nærmeste holdeplass. I gjennomsnitt tar det ca 10 minutter å gå en km. Lenger utover i bostedsområdene er det 50-60 prosent av de bosatte som har såpass kort vei til nærmeste buss eller bane, lavest andel i Follo/Østfold med 49 prosent.

Hyppighet i avganger viser også det samme mønsteret, med det aller beste tilbudet innenfor Oslos grenser, og mye dårligere utover i omegn fylkene. Bosatte i Asker og Bærum kommer i en mellomposisjon. En viktig grunn til å velge kollektivt eller ikke er i hvilken grad man kan reise direkte til jobben hjemmefra. Å måtte bytte underveis reduserer attraktiviteten til å bruke buss eller bane. Det er bare blant bosatte i de indre delene av Oslo hvor mer enn halvparten kan reise direkte. I de andre bostedsområdene er dette mye mer sjeldent, snarere unntaket enn regelen.

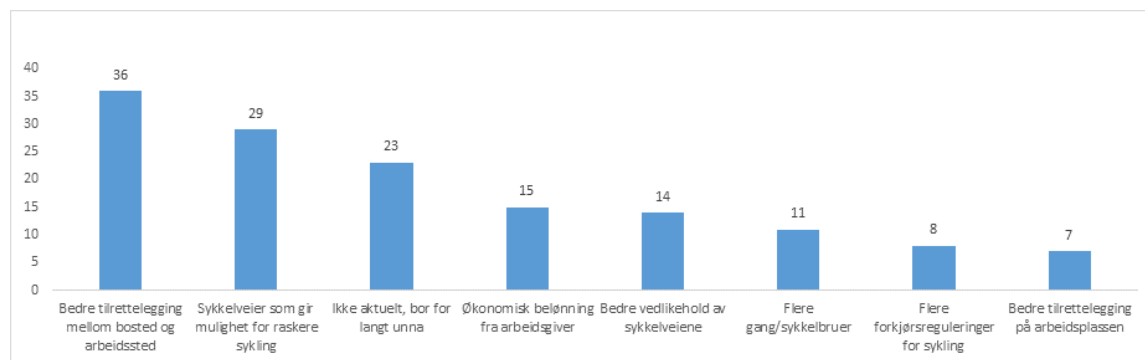
7.2 Grunner til å sykle

Det er relativt få som sykler, men andelen øker på sommerstid. Sommersyklistene ble spurt hvorfor de ikke syklet på vinterstid. Figur 7.2 viser at omtrent halvparten sier at økt risiko for ulykker er en viktig grunn til at de ikke sykler på vinterstid. Mange mener at det rett og slett er for kaldt og ubehagelig, og nesten 30 prosent mener at det er for dårlig brøyting av veiene. En del utdyper disse grunnene og sier at sykkelveinettet er for dårlig utbygd. De mener det er farlig nok om sommeren og uakseptabelt om vinteren. Det er for bratt oppoverbakke hjem slik at i kombinasjon med glatt og ubrøytede veier blir det altfor ineffektivt. Levering og henting i barnehage blir for tungt med sykkel og barnevogn i vinterstid. Noen synes også at kombinasjonen av mye trafikk, forurensning og skitten snø gjør det ukomfortabelt og plagsomt å sykle om vinteren.



Figur 7.2 Grunner til ikke å sykle på vinterstid. De som sykler om sommeren. Tre grunner kunne bli merket av. Prosent. N=215

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. Bedre tilrettelegging for sykling mellom der de bor og ut til Fornebu og sykkelveier som gir mulighet til å sykle raskt er de to viktigste tiltakene de ansatte etterlyser. Økonomisk belønning fra arbeidsgiver for å sykle, bedre vedlikehold og flere gang- og sykkelbruer kommer deretter. På denne reiseavstanden, altså kortere enn 20 km, er det nesten hver fjerde som synes det er for langt å sykle.



Figur 7.3 Tiltak som de ansatte sier må til for at de skal sykle til jobb. Spørsmål stil til dem som har arbeidsreise kortere enn 20 km og som vanligvis ikke sykler i sommerhalvåret. Prosent. N=517

Hvordan varierer ønsker om tiltak etter bosted, reiselengde og egenskaper ved de ansatte som kjønn og alder?

Tabell 7.3 viser at det først og fremst er reiselengde som avgjør oppfatningen om disse to sykkeltiltakene, og om de ansatte mener det er for langt å sykle eller ikke. Både når det gjelder ønsket om tilrettelegging mellom der de bor og arbeidsplassen og sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling uttrykkes det oftere når reiselengden øker. Bosatte i indre deler av Oslo er de som oftere enn bosatte i andre områder etterlyser bedre tilrettelegging mellom bosted og arbeid. Andelen som sier at det er uaktuelt å sykle til arbeid har klar sammenheng med reiselengde, og tabellen viser at ca 40 prosent mener det er for langt å sykle når avstanden til arbeid er 15-19 km. Alder har også betydning for hvor langt man vil sykle, det er en økning i andelen som mener det er for langt med stigende alder.

Tabell 7.3 Tiltak som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret. Stilt til dem som har arbeidsreise kortere enn 20 km. Inntil tre tiltak kunne merkes av. Prosent. N=517.

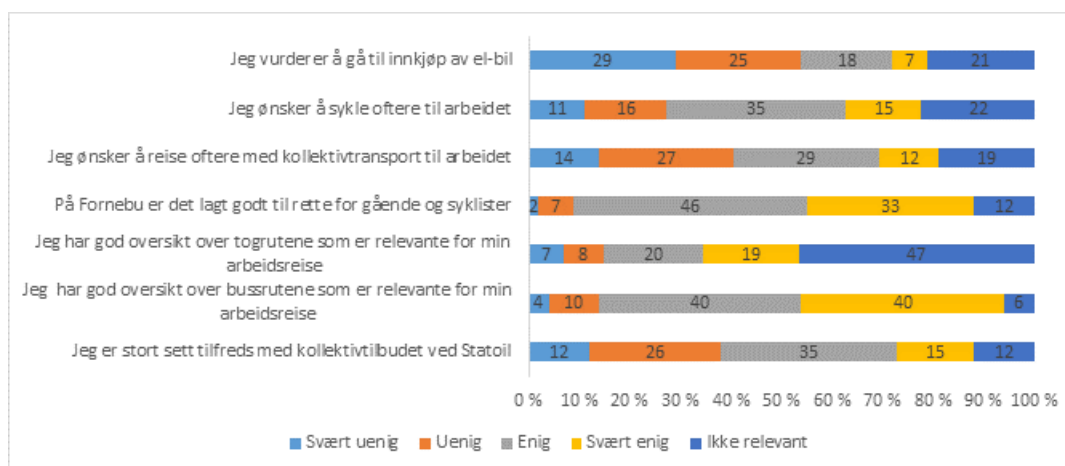
Bosted, reiselengde, alder og kjønn	Bedre tilrettelegging mellom bosted og arbeid	Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling	Ikke aktuelt, bor for langt unna
Alle		29	
<i>Bosted</i>	**		***
Indre Oslo	46	34	19
Oslo nord/vest	39	34	13
Oslo øst/øst	30	17	53
Asker/Bærum	30	26	28
Annet bosted	18	17	24
<i>Reiselengde</i>	**	*	***
< 5 km	20	17	15
5-9 km	31	25	16
10-14 km	46	36	19
15-19 km	34	30	41
<i>Aldersgruppe</i>	*		**
< 30 år	44	44	19
30-39 år	45	35	15
40-49 år	27	25	27
50-59 år	32	29	24
60 + år	40	20	36
<i>Kjønn</i>		*	*
Kvinne	33	24	27
Mann	38	33	20

* p< 0.05, ** p< 0.01, ***p< 0.001

8 Holdning til tiltak

8.1 Kunnskap om transporttilbud og intensjoner om endringer av reisemåte

De ansatte ble presentert for en rekke utsagn knyttet til deres oppfatning av det kollektive reisetilbudet til arbeidsplassen, deres ønsker om å reise mer kollektivt, å sykle oftere og om de hadde vurdert å gå til innkjøp av el-bil. Figur 8.1 viser holdningen til disse utsagnene.



Figur 8.1 Kunnskap om kollektivtilbudet og holdning til å reise mer kollektivt og sykle oftere. Prosent. N=999

Halvparten av de ansatte sier at de ønsker å sykle mer til arbeidet. Ser vi bort fra den gruppen som ikke oppfatter sykling som relevant for dem, er andelen enda høyere. Omtrent 40 prosent av de ansatte er enige i at de ønsker å reise kollektivt oftere, men 20 prosent oppfatter ikke dette som relevant for dem. Det kan være fordi tilbudet er for dårlig, at reisetiden blir uforholdsmessige lang eller at de går eller sykler og dermed ikke har behov for å reise kollektivt.

For dem det er relevant for, har de fleste bra oversikt over buss og togtilbudet, men nærmere 40 prosent er ikke tilfreds med kollektivtilbudet ved Statoil. Et stort flertall er midlertid enige i at det er bra tilrettelagt for gående og syklister på Fornebu. Hver fjerde vurderer å anskaffe seg en el-bil. Det er omtrent på samme nivå som de ansatte ved Siemens uttrykte (Hjorthol m fl 2013).

Togtilbudet oppleves som ikke relevant for nesten halvparten av de ansatte ved Statoil. Tabell 8.1 viser at det er stor variasjon etter hvor de ansatte bor. Toget er mest aktuelt for de som bor i de sør-østlige delene av Oslo og bosatte i andre kommuner utenom Asker/Bærum. Det er likevel en god del som ikke har oversikt over togtilbudet, selv om det kan være relevant for dem.

Når det gjelder busstilbudet se det ut til at det er bedre kjent for de fleste, selv om det også her er variasjoner etter bostedsområde. Dette kan ha sammenheng med at alle

som reiser kollektivt er avhengig av buss på den siste etappen ut til Fornebu. De som bor i Oslo, og særlig i de indre delene av byen, har bedre oversikt over bussrutene enn bosatte i andre kommuner.

Tabell 8.1 Har oversikt over kollektivtilbudene etter bosted. Prosent. N=999

	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst/syd	Asker/Bærum	Andre bosteder	Alle	Antall
<i>Har god oversikt over bussruter ***</i>							
Uenig/svært uenig	9	13	9	19	14	14	141
Enig/svært enig	90	82	89	74	75	80	797
Ikke relevant	1	5	2	7	11	6	61
	100	100	100	100	100	100	999
<i>Har god oversikt over togrutene ***</i>							
Uenig/svært uenig	16	15	14	16	11	15	145
Enig/svært enig	26	19	52	37	67	38	381
Ikke relevant	58	66	35	47	22	47	473
	100	100	100	100	100	100	999

*** p< 0.001

Hvor bor de som kan tenke seg å reise mer kollektivt, sykle oftere og vurderer å gå til innkjøp av el-bil? Bosatte i Oslo syd og øst er den gruppen som oftest sier de ønsker å bruke kollektivtransport mer, tabell 8.2. Bosatte i de andre områdene ligger mellom 35-40 prosent, med litt varierende grad av svar om relevans.

De som er bosatte i Oslo indre sone og i Oslo nord/vest er de som oftest sier de ønsker å sykle mer til arbeidet. Også andelen i Asker og Bærum som ønsker dette er relativt høy.

Når det gjelder vurderingen av el-bil kjøp er det ingen variasjon mellom bostedsområdene. Interessen er stort sett den samme.

Tabell 8.2 Ønsker om å reise mer kollektivt og sykle til arbeidet, samt vurdering av kjøp av elbil etter bosted. Prosent. N=999

	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst/syd	Asker/Bærum	Andre bosteder	Alle	Antall
<i>Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet ***</i>							
Uenig/svært uenig	37	44	38	43	34	40	402
Enig/svært enig	36	45	57	39	38	41	405
Ikke relevant	27	11	5	18	28	19	192
	100	100	100	100	100	100	999
<i>Jeg ønsker å sykle mer til arbeidet ***</i>							
Uenig/svært uenig	28	26	35	26	30	28	274
Enig/svært enig	59	68	41	54	19	50	502
Ikke relevant	13	6	24	20	51	22	223
	100	100	100	100	100	100	999
<i>Jeg vurderer å gå til innkjøp av elbil</i>							
Uenig/svært uenig	55	59	50	54	47	54	536
Enig/svært enig	24	26	30	25	23	25	249
Ikke relevant	21	15	20	21	30	21	214
	100	100	100	100	100	100	999

*** p< 0.001

Ser vi nærmere på hvilken oppfatning bilførerne har når det gjelder å reise kollektivt, er det 45 prosent av dem som ønsker å reise mer kollektivt.

For å få en formening om hvilken effekt omstillingsviljen vil ha, har vi beregnet CO₂-utslipp på arbeidsreisen med utgangspunkt i arbeidsreisens lengde og transportmiddel. I denne sammenhengen har vi forutsatt at transportmidler utenom bil og buss har nullutslipp. For bil har vi forutsatt et utslipp 200 g CO₂ pr. km, bilpassasjer dividert på en faktor på 1,5 (siden vi må anta at en del av sjåførene skal videre). Buss er forutsatt 900 g CO₂ pr. km fordelt på 30 passasjerer. Hvis vi legger til grunn i gjennomsnitt ni arbeidsreiser (reisen til arbeid og reisen fra teller som to reiser) pr. uke, gir dette et CO₂-utslipp på 19,6 kg pr. person.

Dersom 45 prosent av bilførerne (som sier de ønsker å reise mer kollektivt) fordeles på andre transportmidler (på samme måte som ”ikke-bilførerne” er fordelt), reduseres bilførerandelen til 29 prosent, og utslippet reduseres ned til 12,5 kilo pr. person. Det vil si at det spares 7,1 kg CO₂ per uke per person, dvs en reduksjon på 36 prosent. Dette blir betydelige mengder når det multipliseres opp med antall ansatte over hele året.

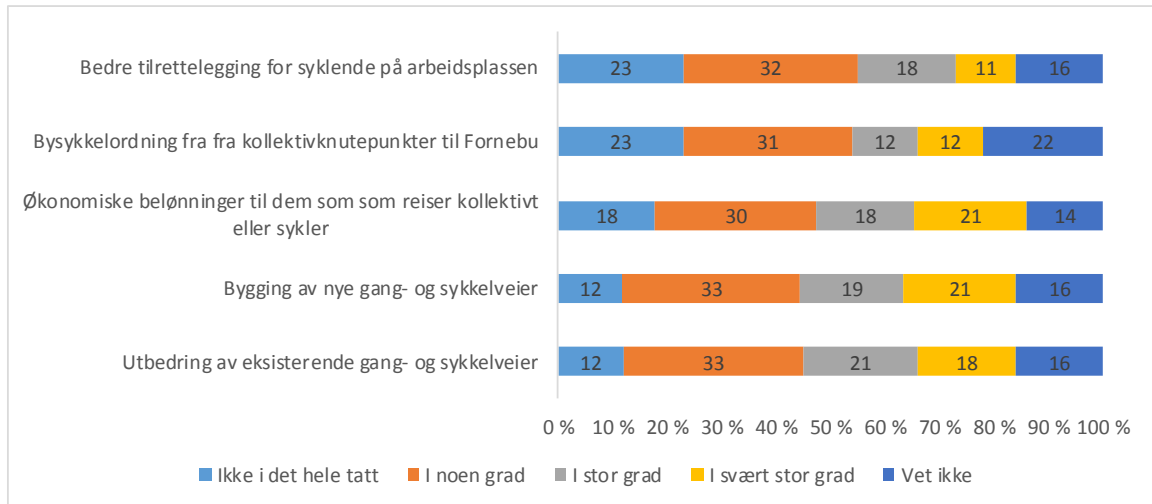
Tabell 8.3 Gjennomsnittlig utslipp av CO₂ per person per uke blant ansatte på Statoil etter dagens transportmiddelfordeling og med en fordeling der 45 prosent av bilførerne fordeles på andre transportmidler. Kg

Transportmiddelfordeling på arbeidsreisen	I dag %	Reiselengde i km	45 prosent av bilførerne er fordelt på andre transportmidler	
				%
Til fots/sykkkel	7	6		11
Bilfører	53	19		29
Bilpassasjer	3	14		5
Buss	26	14		39
Tog/trikk/bane	10	46		15
Annet	1	20		2
Ukentlig CO ₂ -utslipp per person per uke		19,6 kg		12,5 kg

8.2 Tiltak for å få de ansatte til å reise mer miljøvennlig

De ansatte fikk spørsmål om hvilke tiltak som ville være viktige for at de ansatte på Fornebu skulle reise mer miljøvennlig enn hva de gjorde i dag. De ble presentert for en rekke tiltak som de ble bedt om vurdere.

Figur 8.2 viser tiltak som er knyttet til sykling. Utbygging og utbedring av eksisterende gang – og sykkelveinett er virkemidler de ansatte ser som viktigst, rundt 74 prosent er enig i det. Nesten 40 prosent har i stor eller svært stor grad tro på at økonomisk belønning har betydning for å få ansatte til å sykle eller reise mer kollektivt. Bysykkelloordning fra kollektivknutepunkter til Fornebu er det omtrent 60 prosent som har tro på. Det samme gjelder tilrettelegging på arbeidsplassen for de syklende, slik som bedre garderobe- og dusjforhold.



Figur 8.2 Grad av enighet om ulike sykkeltiltak for å få ansatte til å reise mer miljøvennlig. Prosent. N=1000

Hvor bor de som er opptatt av tilrettelegging for sykling? Tabell 8.4 viser at de som er opptatt av utbedring av gang- sykkelveinettet og at det blir bygget nye sykkelveier er bosatt i Asker og Bærum, samt i Oslos indre deler og i de nordlige og vestlige områdene av byen. Det er noen flere i de indre delene av Oslo enn i andre områder som synes at økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler er et godt virkemiddel. Det er også den samme gruppen som oftest gir uttrykk for at en bysykelordning kunne være et godt virkemiddel, men forskjellene mellom bostedsgruppene er små. Det samme gjelder spørsmålet om bedre tilrettelegging for de syklende på arbeidsplassen. I første rekke er det de som sykler minst, bosatte utenfor Oslo, Asker og Bærum, som gir minst tilslutning til virkemidler for sykling.

Tabell 8.4 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for sykling etter bosted. Prosent.

Tiltak for sykling	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst/syd	Asker/Bærum	Andre bosteder	Alle	Antall
Bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen*	32	35	36	29	20	30	999
Bysykelordning fra kollektivknutepunkter til Fornebu *	33	26	21	22	20	25	998
Økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler*	48	35	41	37	33	38	998
Bygging av nye gang- sykkelveier***	47	43	36	45	21	40	998
Utbedring av eksisterende sykkel- og gangveier***	45	44	33	44	20	39	998

* p< 0.05, ** p< 0.01, kjikvadrat-test

Oppslutningen om tiltak for sykling har klar sammenheng med hvordan de ansatte reiser til jobben. Tabell 8.5 viser at de som går eller sykler er mye mer positivt innstilt til sykkeltiltak enn de som reiser kollektivt eller bruker bil. Dette gjelder alle tiltakene som er presentert. Bilbrukerne er minst positive, noe som kanskje kan tolkes som at de heller ikke ser seg selv som potensielle syklistere på arbeidsreisen.

Tabell 8.5 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for sykling etter transportmiddelbruk. Prosent.

Tiltak for sykling	Til				Antall
	fots/sykkel	Bil	Kollektivt	Alle	
Bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen ***	58	26	30	29	982
Bysykelordning fra kollektivknutepunkter til Fornebu ***	40	16	35	24	981
Økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler***	64	29	46	38	981
Bygging av nye gang-sykkelveier ***	64	36	41	39	981
Utbedring av eksisterende sykkel- og gangveier ***	66	36	39	39	981

*** $p < 0.01$, kjiqvadrattest

På det åpne spørsmålet om forslag til tiltak som kan tenkes å bidra til bedre eller mer miljøvennlig arbeidsreiser, var det flere som nevnte sykkelrelaterte tiltak. Det var en generell etterlysning etter bedre sykkelveinett og bedre vedlikehold, særlig på vinterstid. Som vi så i kapittel 4 er det mange flere som sykler på sommerstid enn om vinteren. Flere pekte på at mangelfull snørydding gjorde det vanskelig eller nærmest umulig å sykle om vinteren. Gang- og sykkelveiene ble brukt til snødepot, ifølge flere av de ansatte.

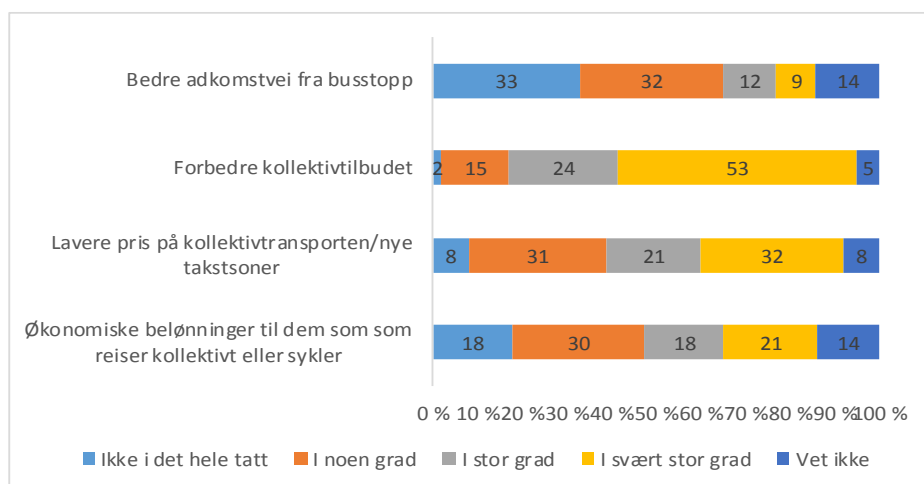
I sine forslag om forbedring av sykkelveinettet har de ansatte konkrete forslag til strekninger som bør forbedres. Det gjelder for eksempel strekninger fra Oslo øst – sentrum- og ut til Lysaker, fra Røa til Lysaker, Haslum til Høvik, sykkelvei fra Jar og fra Aker brygge og ut til Fornebu.

Flere pekte på at det kunne være en fordel å dele sykkelveiene i en bane for de «normalsyklende» og en for de som sykler hurtig, samtidig ble det også påpekt at det var viktig å skille de gående fra de som syklet.

Det var flere som mente at forholdene på arbeidsplassen kunne forbedres. Større og bedre garderobeskap, gjerne faste skap, og større tørkerom ble etterlyst. Sikrere parkering for sykkelene ble nevnt. En ville gjerne kunne sykle rett inn til parkeringen, slik bilistene gjorde. Tak over sykkelstativet var et annet ønske.

Gratis eller sterkt subsidiert sykkel og skattefradrag for bruk av sykkel til arbeid var ytterligere forslag. Kompensasjon i form av opptjent avspasering ved sykling til jobb et annet.

Figur 8.3 viser i hvilken grad de ansatte mener ulike tiltak knyttet til kollektivtransporten er viktig. En generell forbedring av tilbudet er det aller viktigste. Dernest kommer lavere pris på kollektivtransporten eller nye takstsoner. Adkomsten fra holdeplassen ser ut til å fungere bra.



Figur 8.3 Grad av enighet om ulike tiltak for kollektivtransport for å få ansatte til å reise mer miljøvennlig. Prosent. N=1000

Det er få variasjoner i holdning til kollektivtiltak etter bosted, tabell 8.6.

Tabell 8.6 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for å bedre kollektivtilbudet etter bosted. Prosent.

Tiltak for kollektivtransport	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst/syd	Asker/Bærum	Andre bosteder	Alle	Antall
Bedre adkomstveg fra busstopp	30	20	26	16	22	21	999
Forbedre kollektivtilbudet	77	78	86	79	72	78	998
Lavere priser på kollektivtransport/nye takstsoner *	51	44	50	57	58	53	998

* p< 0.05

Når det gjelder å bruke lavere pris på kollektivtransporten som et virkemiddel for å få folk til å reise mer miljøvennlig, mener de som reiser kollektivt eller går og sykler at dette er viktigere enn hva bilistene gjør, tabell 8.7. Det samme gjelder forbedring av adkomstveien fra busstoppet. Alle er imidlertid enige i at tilbudet bør forbedres.

Tabell 8.7 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for å bedre kollektivtilbudet etter bosted. Prosent.

Tiltak for kollektivtransport	Til fots/sykkel	Bil	Kollektivt	Alle	Antall
Bedre adkomstveg fra busstopp***	18	17	29	21	981
Forbedre kollektivtilbudet	84	79	75	78	981
Lavere priser på kollektivtransport/nye takstsoner**	55	49	59	53	981

** p< 0.01, *** p< 0.001, kjikvadrat-test

Gjentakende klager er at bussene er fulle, de blir forsinket av den andre trafikken og at det mangler kollektivfelt mellom Lysaker og ut på Fornebu og vestover på ettermiddagen

Lag kollektivfelt for bare buss - hva er vitsen med å sitte i kø i buss?

Dette utsagnet er representativt for mange som har kommentarer til kollektivtilbudet og hvorfor de ikke bruker det.

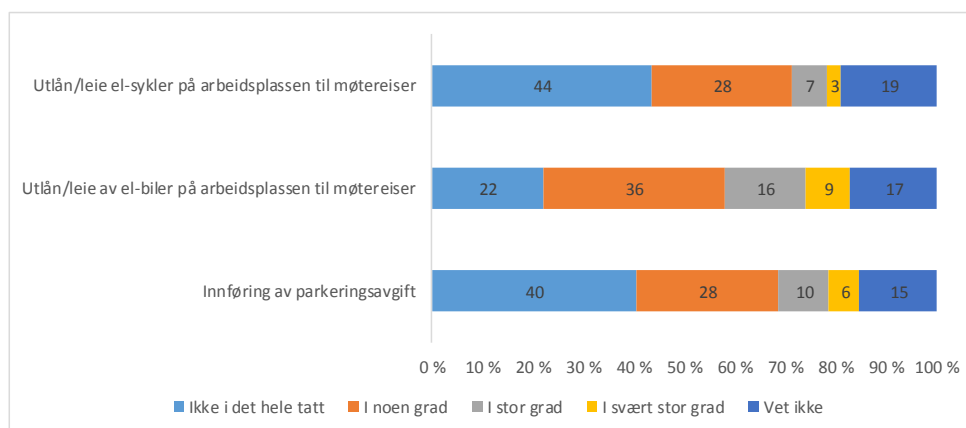
Mange sier som denne ansatte: *Noe må gjøres lokalt på Fornebu så bussen slipper å stå i kø i opptil 30 min. Det betyr stor forsinkelse dersom man skal nå korresponderende buss eller tog på Lysaker. Reisetiden blir svært uforutsigbar*

Det etterlyses flere direktelinjer fra flere retninger. Direkte linjer fra Bærum verk, og andre steder i Bærum og fra nordvest i Oslo nevnes. For de som kommer nord- og østfra går de fleste bussene gjennom sentrum, slik at reisetiden blir ekstra lang.

Kapasiteten er for dårlig på mange av rutene, og man opplever at bussene kjører forbi, eller man står «som sild i tønne». Også på toget opplever folk at det er fullt.

De som kan benytte det. er svært fornøyde med Statoils eget busstilbud, men kunne også tenke seg hyppigere avganger, og gjerne en rute vestfra også. Et forslag som kom var at de store selskapene på Fornebu burde inngå et samarbeid om busstilbud til sine ansatte. Som kartet i kapittel 1, figur 1.3 viser, er hovedtyngden av de som arbeider på Fornebu bosatt på strekningen Asker/Bærum og Oslo nord/vest og indre sone.

Det etterlyses tak på bussholdeplasser slik at man slipper å bli våt når man venter, og sponning av månedskort/årskort på buss/tog er tiltak som vil få flere til å reise kollektivt er det en del som mener.



Figur 8.4 Grad av enighet om ulike tiltak for å få ansatte til å reise mer miljøvennlig. Prosent. N=1000

De ansatte ble også spurt om de trodde at utlån eller leie av el-sykler eller el-biler, samt innføring av parkeringsavgift ville være egnede virkemidler for å få de ansatte til å reise mer miljøvennlig til arbeidet og på møtereiser. Det var liten positiv respons på parkeringsavgift og tilbudet om el-sykler. Det var noe større tro på utlån/leie av el-biler til bruk for møtereiser.

Tabell 8.8 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for mer miljøvennlig reiseaktivitet. Prosent.

Tiltak	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst/syd	Asker/Bærum	Andre bosteder	Alle	Antall
Utlån/leie av el-sykler til møtevirkosomhet	13	11	6	9	8	10	999
Utlån/leie av el-biler til møtevirkosomhet	26	20	24	26	28	25	999
Innføring av parkeringsavgift **	26	16	15	14	12	16	998

** p< 0.01, kjiqvadrat-test

Når det gjelder utlån eller leie av elektriske kjøretøy er det ingen forskjell i oppfatning mellom de ulike bostedsområdene, tabell 8.8 eller etter reisemåte til jobb, tabell 8.9. Derimot er det signifikante forskjeller i oppfatning om at innføring av parkeringsavgift er et godt virkemiddel i denne sammenhengen. De som bor i indre sone av Oslo er mer positive enn bosatte i andre områder, tabell 8.8, og de som reiser kollektivt, går eller sykler til jobb er mer positive enn de som bruker bil, tabell 8.9.

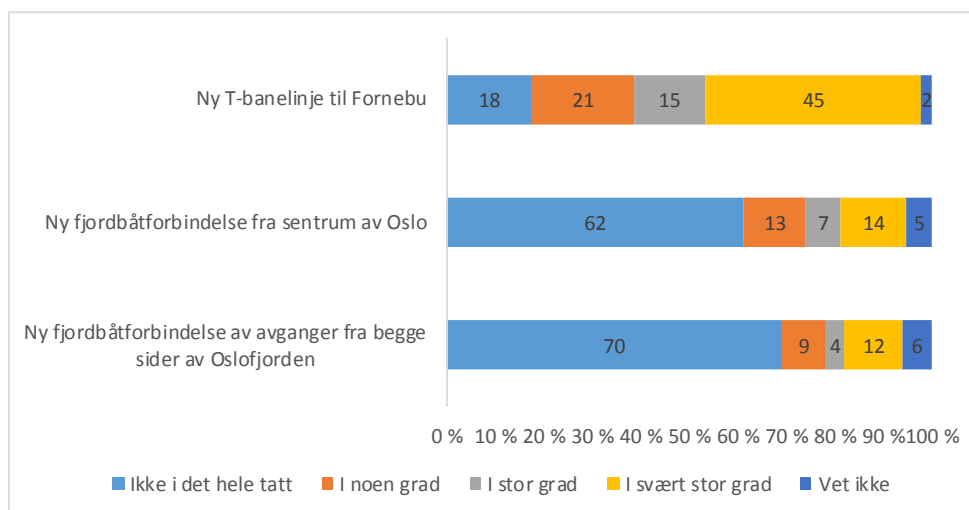
Tabell 8.9 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for mer miljøvennlig reiseaktivitet. Prosent.

Tiltak for kollektivtransport	Til				Antall
	fots/sykkel	Bil	Kollektivt	Alle	
Utlån/leie av el-sykler til møtevirksomhet	15	7	12	10	982
Utlån/leie av el-biler til møtevirksomhet	31	23	27	25	982
Innføring av parkeringsavgift***	25	11	23	16	981

** p< 0.01, *** p< 0.001, kjiqkvadrat-test

Det har lenge vært diskutert forbedring av kollektivtilbudet ut til Fornebu. T-baneforbindelse ligger nå inne som forslag i Oslopakke 3, og den nåværende regjeringen har signalisert 50 prosent støtte til finansiering. Samtidig har det også vært drøftet om ulike varianter av båtforbindelser kan være en løsning.

De ansatte fikk spørsmål om disse alternativene. Figur 8.5 viser at omtrent 80 prosent har tro på at en ny T-banelinje vil være en aktuell reisemåte for dem. Når det gjelder båtforbindelsene er oppslutningen mye mindre. Mellom 60 og 70 prosent sier at dette ikke er aktuelle reisemåter for dem. Av de to båtforbindelsene er det ruten fra sentrum som har størst oppslutning, med ca en tredjedel som mener at dette kan være av interesse for dem.



Figur 8.5 Grad av enighet om nye transporttilbud til Fornebu. Prosent. N=1000

Bosatte i Asker, Bærum og det som her er kalt andre bosteder (først og fremst Follo/Østfold) er de som er mest positive til fjordbåtforbindelse med avganger fra begge sider av Oslofjorden, mens bosatte i indre sone av Oslo og Oslo øst og sør ser fjordbåtforbindelse fra Oslo sentrum som aktuelt for dem tabell 8.10. Bosatte i de vestlige kommunene vil gjerne ha gode parkeringsmuligheter fra båthavnene – f eks Vollen, Slemmestad eller Hvalstrand.

Tabell 8.10 Stor og svært stor grad av enighet om nye transporttiltak. Prosent.

Tiltak	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst/syd	Asker/Bærum	Andre bosteder	Alle	Antall
Ny fjordbåtforbindelse med avganger fra begge sider av Oslofjorden**	12	3	14	21	26	16	999
Ny fjordbåtforbindelse fra sentrum***	44	12	44	10	19	21	999
Ny T-baneforbindelse til Fornebu***	80	64	80	36	70	60	999

** p < 0.01, *** p < 0.001

Oppslutningen om T-bane er størst blant de bosatte i de indre og sørøstlige delene av Oslo, men også nesten 40 prosent av bosatte i Asker og Bærum ser at en ny T-banelinje vil være en fordel for dem også, tabell 8.11.

Tabell 8.11 Stor og svært stor grad av enighet om nye transporttiltak. Prosent.

Tiltak for kollektivtransport	Til fots/sykkel	Bil	Kollektivt	Alle	Antall
Ny fjordbåtforbindelse med avganger fra begge sider av Oslofjorden	16	15	17	16	982
Ny fjordbåtforbindelse fra sentrum***	24	14	31	21	982
Ny T-baneforbindelse til Fornebu***	54	49	77	59	982

*** p < 0.001, kji kvadrat-test

Men som tabell 8.11 viser, er det blant dem som allerede reiser kollektivt at oppslutningen om T-bane til Fornebu er høyest. Halvparten av bilbrukerne er også positive. Sitatene under illustrerer holdningen til majoriteten av de ansatte.

T-bane, T-bane, T-bane.

Det viktigste tiltaket er en T-bane til Fornebu. buss kan aldri bli et tilfredsstillende tilbud.

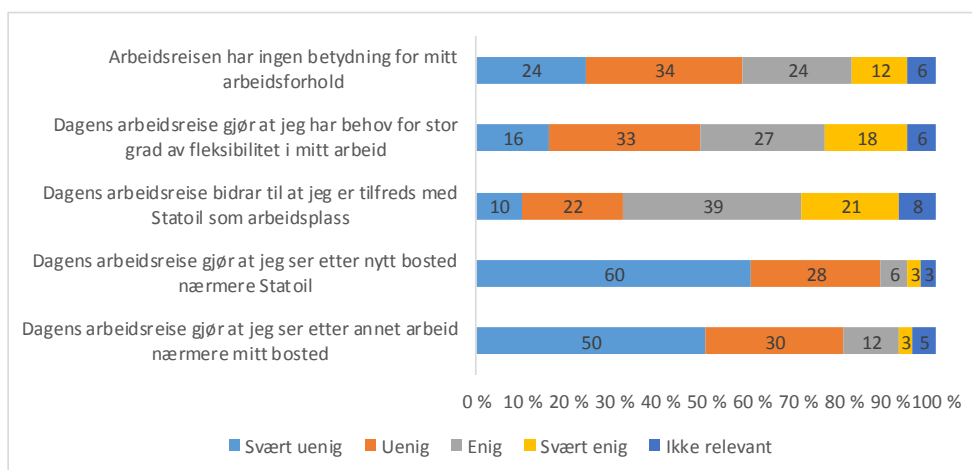
T-banelinje reduserer antall busser og dermed også reisetid inn mot og ut fra Fornebu i tillegg til å gjøre det lettere for de som bor nær t-banelinjen å ta bane i stedet for bil.

T-Bane så fort som mulig.

8.3 Arbeidsreisens betydning for den enkelte

Innledningsvis pekte vi på at arbeidsreisene har stor betydning for bysamfunnet. For den enkelte er den også viktig. Den gjentas nesten hver dag, og kan være en belastning både når det gjelder tidsbruk og selve reisen. En lang og strevsom arbeidsreise kan skape ønske om forandring enten ved at man flytter nærmere jobben eller at man velger jobb nærmere boligen.

Figur 8.6 viser hvilke svar de ansatte ga om forhold som er knyttet til arbeidsreisen og valg av bosted og lokalisering av arbeidsplass.



Figur 8.6 grad av enighet knyttet til ulike aspekter ved arbeidsreisen. Prosent. N=1000

Nesten 60 prosent av de ansatte er uenige i at arbeidsreisen ikke har noen betydning for arbeidsforholdet. Som vist i kapittel seks, var flertallet fornøyd med arbeidsreisen, og 60 prosent sier at dagens arbeidsreise bidrar til at de er tilfreds med Statoil som arbeidsplass.

Tabell 8.12 Enig/ svært enig i endring i arbeid eller bolig etter bosted, transportmiddelbruk, reisetid og anstand. Prosent.

	Arbeidsreisen gjør at jeg ser etter arbeid nærmere bostedet	Arbeidsreisen gjør at jeg ser etter nytt bosted nærmere Statoil	Arbeidsreisen gjør at jeg har behov for fleksibilitet i arbeidet	Antall
<i>Alle</i>	15	9	45	999
<i>Bosted</i>	***	***	***	
Indre Oslo	19	15	38	192
Oslo nord/vest	5	2	32	196
Oslo syd/øst	23	18	64	66
Asker/Bærum	10	7	42	352
Annet bosted	28	13	67	193
<i>Transportmiddel</i>	**		*	
Til fots/sykkel	15	10	28	67
Bil	11	8	46	561
Kollektivt	20	11	47	354
<i>Reisetid</i>	***	***	***	
< 15 min	2	3	26	103
15-19 min	5	3	31	143
20-29 min	10	7	40	244
30-39 min	21	11	46	166
40-49 min	18	12	49	163
50+ min	29	17	71	177
<i>Reiselengde</i>	***	***	***	
< 5 km	6	7	21	71
5-9 km	6	4	28	280
10-14 km	11	9	45	230
15-19 km	17	8	47	144
20-29 km	23	18	61	116
30-39 km	36	13	72	53
40 + km	32	15	75	103

* p< 0.05, **p< 0.01, ***p<0.001

Det er få som ser seg om etter ny jobb eller bolig pga arbeidsreisen. Nesten halvparten sier imidlertid at arbeidsreisen de har gjør at de har behov for stor grad av fleksibilitet i arbeidet.

Det er først og fremst de som har lange arbeidsreiser, enten i km eller i minutter, som ser seg om, enten etter nytt arbeid nærmere bostedet eller bolig nærmere Statoil, tabell 8.10. Når reisetiden én vei er mer enn 30 minutter, er det 20-30 prosent som vurderer arbeid nærmere bostedet. Det er imidlertid færre med tilsvarende reisetid som vurderer bolig nærmere Statoil.

De som er bosatte i Oslos sydlige og østlige deler er de som oftest ser seg om etter nytt bosted nærmere Statoil, mens de som har bosted utenfor Oslo, Asker og Bærum vurderer oftest arbeid nærmere bostedet.

Det er reiselengden som er utslagsgivende når det gjelder behovet for fleksibilitet i arbeidet. Lange arbeidsreiser skaper større usikkerhet når det gjelder ankomst til jobben, og gjør at man dermed har behov for fleksibilitet i arbeidet. Tabell 8.10 viser at de som reiser kollektivt har en tendens til å vurdere endring av arbeidslokalisering mer enn de som reiser på annen måte, men forskjellene er små.

9 Oppsummering og tiltak

9.1 Oppsummering

Statoil er et internasjonalt energiselskap (olje og gass) med virksomhet i mer enn 30 land og over 20 000 ansatte på verdensbasis (Statoils årsberetning for 2012). Det norske hovedkvarteret er lokalisert i Stavanger. Antall ansatte på Fornebu er ca 1850 (opplysning fra kontaktpersoner i forbindelse med undersøkelsen).

Statoil er en bedrift der ansatte har høy kompetanse og utdanning. Tre av fire har høyskole eller universitetsutdanning av høyere grad. Statoil er en mannsdominert arbeidsplass med 60 prosent menn og 40 prosent kvinner.

En stor andel av de ansatte kommer fra de indre og nord-vestlige delene av Oslo, samt fra Asker og Bærum kommune. Til sammen utgjør dette nesten tre fjerdedeler av de ansatte. Av de som kommer fra Buskerud, Vestfold og Telemark, er de fleste fra kommuner i Buskerud, som Drammen, Røyken og Lier. Det kommer også noen fra Østfold/ Follo og Romerike/Hadeland, men det er relativt få. Dette betyr at en stor andel av de ansatte kommer reisende vestfra i tillegg til de som kommer fra Oslo, mens det er få som kommer sørøst- og nordfor Oslo.

Den gjennomsnittlige arbeidstiden blant de ansatte er 40 timer per uke, noe som er over gjennomsnittet på landsbasis som er 35 timer. De ansatte ved Statoil har mulighet til å arbeide hjemmefra. Omtrent 40 prosent arbeider hjemmefra hele dager av og til. I tillegg arbeider 10 prosent hele dager på hytta eller i fritidsboligen, mens hver tredje arbeider hos kunder, oppdragsgivere eller lignende. Ved siden av den vanlige arbeidsdagen på jobben, er det nesten halvparten som jobber hjemme før eller, aller vanligst, etter ordinær arbeidsdag.

Andelen som selv kjører bil til jobb er 53 prosent, litt varierende med årstid. Til sammen 26 prosent bruker buss, 8 prosent Statoils egen buss og 18 prosent vanlig rutebuss. I tillegg bruker 10 prosent toget. Mens 8 prosent vanligvis sykler eller går på vinterstid, øker dette til 23 prosent om sommeren, mesteparten av dette er sykling. Det er først og fremst bilbruken som reduseres til fordel for sykkel i sommerhalvåret.

Kvinner kjører mer buss og sykler noe mindre enn menn. De kjører også noe mindre bil, men forskjellene er små. Bilførerandelen er lavest for de under 40 år. Det er denne gruppen som kjører mest buss. Gang/sykkelandelen er høyest blant bosatte i Asker og Bærum. De har samtidig en høy bilandel og relativt lav andel som er kollektivtrafikanter. Det er også høy bilandel blant de som bor i Oslo øst og nord/vest. Tog og bane brukes mest av bosatte i Østfold/Follo, Romerike/Hadeland samt Buskerud/Telemark og Vestfold. Dette har igjen sammenheng med reiselengde. Det er på de lange reiselengdene over 20 km at tog er en viktig reisemåte.

Dersom de som kjørte bil til jobben skulle bruke kollektive reisemåter i stedet, ville reisetiden øke betydelig. Av de som for eksempel bruker mindre enn 20 minutter med bil, er det bare 6 prosent som ville være innenfor det samme tidsintervallet med buss eller bane. Omtrent halvparten av denne bilistgruppen ville få en reisetid på over 40 minutter ved et skifte fra bil til kollektivt, etter deres egen oppfatning.

Anslaget over reisetid er den ansattes egen vurdering, og ikke basert på faktiske målinger.

De tre viktigste grunnene til at bilen velges er at det går raskt (67 prosent), at det er fleksibelt (53 prosent) og at kollektivtilbudet ikke er bra nok (45 prosent).

Det er likevel 45 prosent av bilistene som kunne tenke seg å bruke kollektivtransporten mer (forutsatt at den ble forbedret). Et enkelt regnestykke viser at dersom disse bilførerene fordeles på andre transportmidler reduseres utslippet med 36 prosent.

De tre viktigste grunnene til å velge kollektivt på arbeidsreisen er å slippe køkjøring (44 prosent), særlig gjelder dette ansatte som bor i Buskerud, Telemark eller Vestfold, at det er miljøvennlig (40 prosent) og at det er rimeligere enn å bruke bil (34 prosent). Omtrent en tredjedel begrunner valget med at de har mulighet til å kople av underveis og ca en fjerdedel reiser kollektivt fordi de ikke har tilgang til bil og/eller førerkort.

Den viktigste grunnen de ansatte oppgir for å velge sykkel på arbeidsreisen er at det gir mosjon/trening (88 prosent). 68 prosent sier det er raskt. I motsetning til de to andre reisemåtene er det en stor andel som sier at de liker å sykle (53 prosent).

Hvor fornøyde de ansatte ved Statoil er med arbeidsreisen varierer etter bosted, reisetid, reiselengde og transportmiddelbruk. Disse faktorene henger delvis sammen, men tidsbruk er det som ser ut til å bety mest. Når reisetiden er under 30 minutter er det en stor majoritet som er fornøyde med arbeidsreisen, mens 20-25 prosent av dem som har en reisetid på 40 minutter eller lengre er meget eller ganske misfornøyde. De som går eller sykler er mer fornøyde med arbeidsreisen enn de som reiser kollektivt eller kjører bil. De sistnevnte er minst fornøyde.

Arbeidsreisen har betydning for flertallet av de ansatte. Omtrent halvparten er enige i at arbeidsreisen gjør at man har behov for fleksibilitet i arbeidet. Selv om arbeidsreisen krever fleksibilitet, er det likevel svært få som ser seg om etter ny bolig nærmere jobben eller ny jobb nærmere bostedet. Først og fremst gjelder dette folk med svært lang avstand til jobben.

9.2 Tiltak

Tiltakene de ansatte har vurdert og selv foreslått er først og fremst knyttet til sykkel/gange og til kollektive reisetilbud.

Sykkel/gange

Myndighetenes ansvar

Interessen for å sykle mer enn i dag er stor hos de ansatte på Statoil. Halvparten sier at ønsker å sykle mer enn de gjør i dag, og sykkelandelen om sommeren er ganske stor.

Viktige tiltak er utbygging av et sammenhengende sykkelveinett og utbedring av det som allerede finnes. Sykkelveier fra Oslo øst – sentrum- og ut til Lysaker, fra Røa til Lysaker, Haslum til Høvik, sykkelvei fra Jar og fra Aker brygge og ut til Fornebu er strekninger som er ønsket.

Flere pekte på at det kunne være en fordel å dele sykkelveiene i en bane for de «normalsyklende» og en for de som sykler hurtig, samtidig som det er viktig å skille de gående fra de som syklet.

Bysykkelordning på Lysaker og andre kollektivknutepunkter er foreslått.

Arbeidsgivernes ansvar

Det var flere som mente at forholdene på arbeidsplassen kunne forbedres. Større og bedre garderobeskap, gjerne faste skap, og større tørkerom ble etterlyst. Sikrere og bedre parkering for sykkelen og tak over sykkelstativet var også ønsket.

Gratis eller sterkt subsidiert sykkel og skattefradrag for bruk av sykkel til arbeid var ytterligere forslag.

Utlån av el-sykler på arbeidsplassen til møtereiser får relativt stor oppslutning.

Kompensasjon i form av opptjent avspasering ved sykling til jobb et annet.

Kollektivtilbud

Myndigheter/selskaper

Det ble etterlyst bedre kollektivtilbud generelt. Det ønskes flere direktelinjer fra ulike retninger. Direkte linjer fra Bærum verk, og andre steder i Bærum og fra nordvest i Oslo neves. For de som kommer nord- og østfra går de fleste bussene gjennom sentrum, slik at reisetiden blir ekstra lang.

Kapasiteten er for dårlig på mange av rutene, og man opplever at bussene kjører forbi, eller man står «som sild i tønne». Også på toget opplever folk at det er fullt.

Det aller viktigste tiltaket for å forbedre kollektivtilbudet til Fornebu er imidlertid ny T-banelinje. Det mest aktuelle er en linje fra Majorstua via Lysaker og ut til Fornebulandet.

En del er også interessert i båttilbud, enten fra sentrum av Oslo eventuelt fra begge sider av Oslofjorden.

Arbeidsgiver

De som bruker Statoils eget busstilbud er svært fornøyde, men kunne tenke seg hyppigere avganger, og gjerne en rute vestfra også. Et forslag er at de store selskapene på Fornebu burde inngå et samarbeid om busstilbud til sine ansatte. Hovedtyngden av de som arbeider på Fornebu bosatt på strekningen Asker/Bærum og Oslo nord/vest + indre sone.

Andre tiltak

Selv om det ikke var flere enn 60 av de som svarte på undersøkelsen som hadde elbil, var det likevel flere som etterlyste flere ladestasjoner for elektriske kjøretøy. Omtrent en fjerdedel vurderte å kjøpe el-bil. Med de gunstige ordningene el-bileiere har i Norge (f eks fri kjøring i kollektivfelt, gratis gjennom bomstasjonene, fritak for engangsavgift og mva) vil el-bil være attraktivt særlig for bosatte vest og sør for Oslo.

Referanser

- Hanssen, J. U. (2003) *Bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang*. TØI rapport 639/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. 2005. The relation between motives and frequency of telework: A qualitative study from the Oslo region on telework and transport effects. In: Timmermans, H (ed) *Progress in Activity-Based Analysis*. Amsterdam: Elsevier.
- Hjorthol, R., Vågane, L. (2014) Allocation of tasks, arrangement of working hours and commuting in different Norwegian household. *Journal of Transport Geography*, 35, 75-83.
- Hjorthol, R., Julsrud, T. E., Vågane, L. (2013) Arbeidsreiser til Linderud. Eksempelet Siemens. TØI rapport 1288/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Julsrud, T. E., Christiansen, P. (2012). Med gode virkemidler kan arbeidsgivere lykkes: Stimulerer ansatte til å la bilen stå. *Samferdsel*.
- Julsrud, T. E., Vågane, L., Hjorthol, R. (2013) *Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Abus?* TØI-rapport 1257/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Meld. St. 21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk*. Det kongelige miljøverndepartement. Oslo.
- Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Det kongelige samferdselsdepartement. Oslo.
- Miljøverndepartementet. (2012) *Framtidens byer*.
<http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/om-framtidensbyer.html?id=548028>.
- Oslo kommune. (2010). *Fremtidens byer for lavere klimagassutslipp og bedre bymiljø*. Handlingsprogram for Oslo 2010 - 2014.
- Ruter (2011) K 2012. *Ruters strategiske kollektivplan 2012-2060*. Ruterrapport 2011:10. Oslo.
- SSB (2012) *Befolkningsframskrivninger. Nasjonale og regionale tall, 2012-2100. Rask utvikling mot 6 millioner innbyggere*. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Vågane (2012) *Fra A til B (via C). Reiseelementer, enkeltreiser og reisekjeder*. TØI rapport 1199/2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vågane, L., Brechan, I., Hjorthol, R. (2011) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg 1 Spørreskjema

