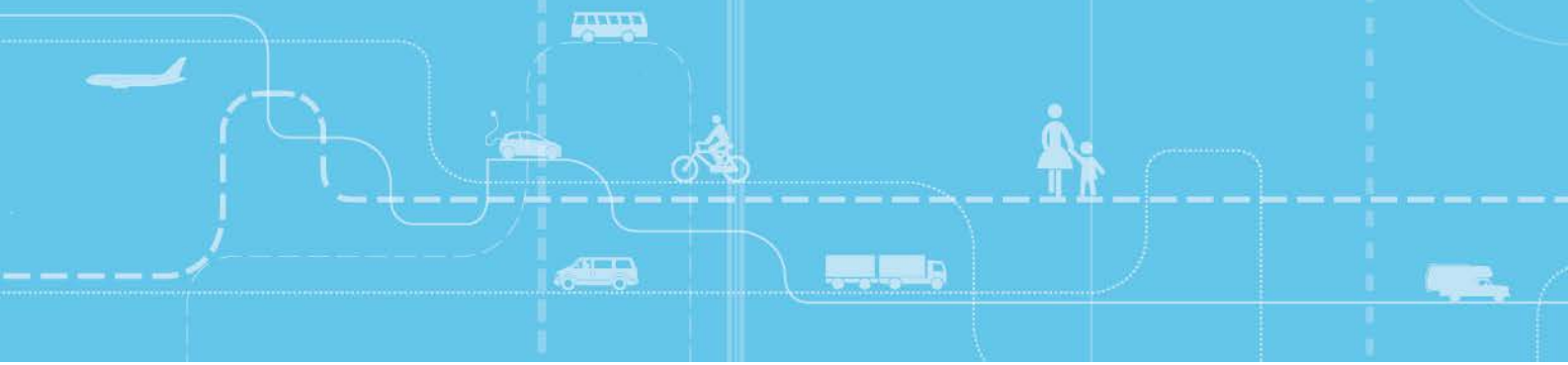


Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørvika



Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørvika

Petter Christiansen og Tom Erik Julsrud

Forsidefoto: Paul Paiewonsky

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-1554-3 Elektronisk versjon

Oslo, september 2014

Tittel: Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørnvika

Forfattere: Petter Christiansen
Tom Erik Julsrud

Dato: 09.2014

TØI rapport: 1344/2014

Sider 62

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1554-3

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Gjensidige Forsikring

Prosjekt: 3760 - Gjensidige flytting

Prosjektleder: Petter Christiansen

Kvalitetsansvarlig: Jon Martin Denstadli

Emneord: Før- etteranalyse
Omlokalisering
Reisevaner

Sammendrag:

Flytting av Gjensidiges virksomhet fra Sollerud (Lysaker) til Schweigaardsgate har medført en 39 prosentpoengs reduksjon i bilandelen på reiser til og fra arbeid. Kollektivandelen har økt med 38 prosentpoeng. Dette er beregnet til å tilsvare 175 000 færre bilturer årlig. Bilandelen er også betydelig redusert for tjenestereiser. Noe av denne effekten reduseres ved at 11 prosent mener andre personer i husholdningen kjører mer som følge av at ansatte hos Gjensidige ikke lenger kjører bil. 40 prosent av de ansatte har fått mer enn 10 minutters lengre arbeidsreise (én vei). Likevel er ansatte omtrent like fornøyd med arbeidsreisen etter flytting. 15 prosent er ikke fornøyd med hvordan de klarer å fordele tid mellom familie og arbeid

Title: Effects of relocation to a transport focal point

Author(s): Petter Christiansen
Tom Erik Julsrud

Date: 09.2014

TØI report: 1344/2014

Pages 62

ISBN Electronic: 978-82-480-1554-3

ISSN 0808-1190

Financed by: Gjensidige Insurance

Project: 3760

Project manager: Petter Christiansen

Quality manager: Jon Martin Denstadli

Key words: Before-and-after study
Relocation
Travel habits

Summary:

A relocation of Gjensidige Group has resulted in a 39 percent point reduction of car drivers traveling to and from work. Use of public transport has increased by 38 percentage points. There is also less car use on business travels. Some of the effect is offset since other members of the household use more car because the employees at Gjensidige are no longer driving. 40 percent of employees have gotten more than 10 minutes longer journey to work (one way) after the relocation. 15 percent are not satisfied with how they manage to divide time between family and work.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

I 1991 samlet Gjensidige store deler av sin administrasjon fra ulike steder i Oslo til et nytt administrasjonsbygg lokalisert på Sollerud ved Lysaker. Etter 20 år er hovedkontoret flyttet til Schweigaardsgate 21 nær Oslo S. Transportøkonomisk institutt har gjennomført en før- og etteranalyse. Førundersøkelsen ga innspill til tiltak som Gjensidige kunne gjennomføre for å lette overgangen til Schweigaards gate, mens etterundersøkelsen dokumenterer effektene knyttet til flyttingen ut fra et transportperspektiv.

Petter Christiansen og Tom Erik Julsrud har skrevet rapporten. Førstnevnte har vært prosjektleder. Nils Gaute Voll har laget kartene. Jon Martin Denstadli har vært kvalitetssikrer.

Vi vil takke Tor Hansson og Berit Wisth Kolltveit i Gjensidige som har vært interessert i få gjennomført denne undersøkelsen. De har også bidratt med kommentarer og bistått med data.

Oslo, september 2014
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Bakgrunn.....	1
1.1	Undersøkelsesopplegg.....	1
1.2	Svarprosent og representativitet.....	2
2	Sammenheng mellom arealstruktur, organisatoriske tiltak og reisevaner.	3
2.1	Lokalisering.....	3
2.2	Parkeringsforhold.....	4
2.3	Kollektivtilbudet.....	4
2.4	Organisatoriske tiltak.....	5
2.5	Hva kan vi forvente?.....	5
3	Kjennetegn ved de ansatte	7
3.1	Bosetting og avstand.....	7
3.2	Alder, kjønn, barn.....	8
3.2.1	Alder og kjønn.....	8
3.2.2	Husholdningsstørrelse og antall barn.....	9
4	Reisevaner	10
4.1	Transportmiddelfordeling undersøkelsesdag.....	10
4.2	Transportmiddelfordeling vinterhalvåret.....	11
4.2.1	Transportmiddelbruk etter geografi- før og etter flytting.....	12
4.2.2	Transportmiddelfordeling etter ærend.....	15
4.3	Transportressurser.....	17
4.4	Reisetid.....	18
4.4.1	Hvem har fått kortere eller lengre reisetid?.....	19
4.5	Parkering.....	19
4.6	Kollektivtilbud.....	20
4.6.1	Kollektivbytter.....	23
4.6.2	Periodekort.....	23
4.7	Hjemmearbeid.....	24
4.8	Positive og negative sider ved arbeidsreisen.....	25
4.9	Mindre bilbruk?.....	26
4.10	Tjenestereiser.....	27
4.11	Bruk av tiltak.....	28
4.12	Tilfredshet med tiltak.....	30
4.12.1	Kommentarer fra ansatte.....	30
5	Work-life balance og tilfredshet.....	32
5.1	Work-life balance.....	32
5.2	Tilfredshet med arbeidsreisen.....	34
5.2.1	Generell tilfredshet med arbeidsreisen.....	34
5.2.2	Hvem er misfornøyd?.....	35
5.2.3	Tilfredshet oppsummert.....	37
6	Effekter på redusert kjørelengde og utslipp	38

7	Konklusjon	42
7.1	Oppsummerende diskusjon	43
8	Kilder	46
Vedlegg 1	Tilfredshet	47
8.1.1	Reisetid.....	47
8.1.2	Parkeringsforholdene	48
8.1.3	Kollektivavganger.....	49
8.1.4	Kapasitet og kvalitet på kollektivtransporten.....	50
8.1.5	Utnytte reisetiden til å arbeide	51
8.1.6	Kostnader	51
8.1.7	Utslipp av klimagasser	52

Sammendrag:

Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørvika

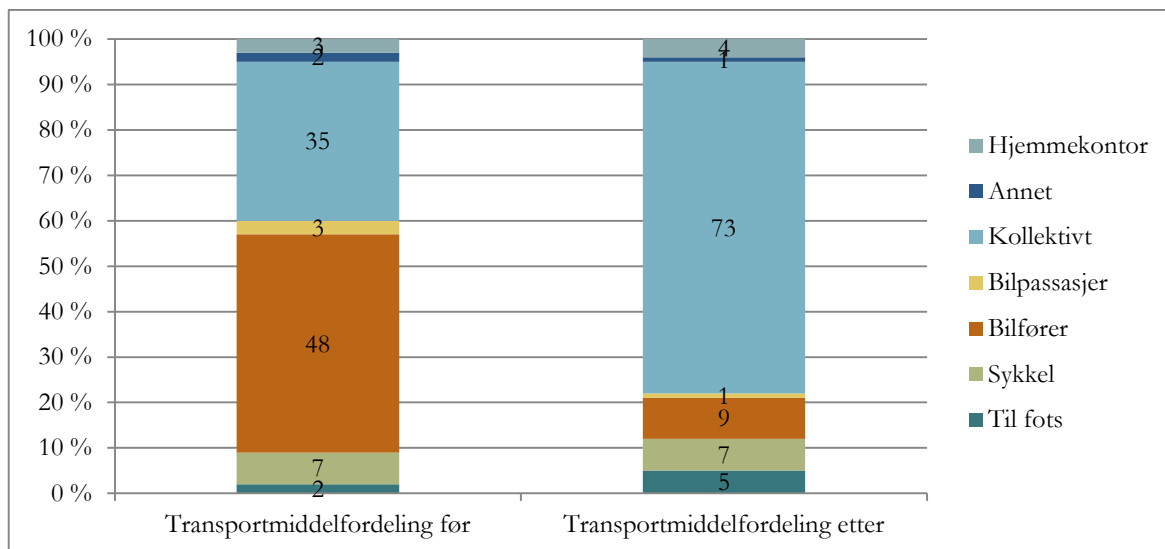
TØI rapport 1344/2014
Forfatter(e): Petter Christiansen og Tom Erik Julsrud
Oslo 2014, 62 sider

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

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

Mindre bilbruk og mer kollektivt for arbeidsreiser og tjenestereiser

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



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

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

Men noe økt bilbruk for andre familiemedlemmer

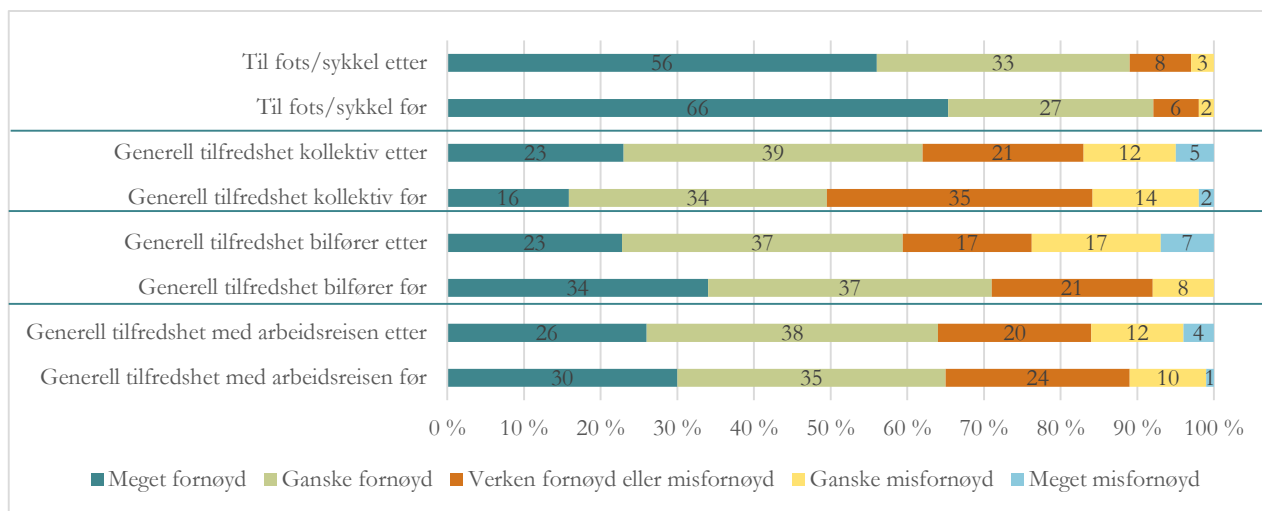
Bilbruken er redusert når en avgrensner analysen til utelukkende å se på de ansattes reisevaner. Bildet blir mer nyansert ved å ta hensyn til samlet bilbruk for de ansattes husholdninger. Det er fortsatt en betydelig reduksjon i bilbruken, men de som kjørte mindre bil ble også stilt spørsmål om andre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

Små endringer i reisetid

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

Omtrent like fornøyd med arbeidsreisen

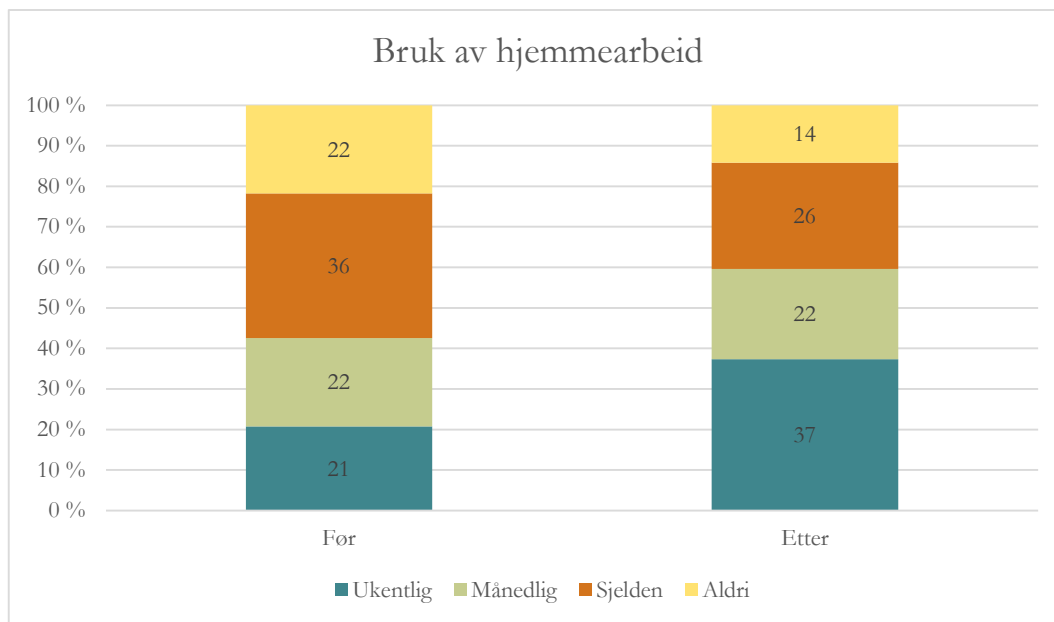
Et viktig suksesskriterium for flyttingen er at ansatte synes arbeidsreiser blir bedre, eller i det minste at reisen i sum ikke oppfattes som dårligere. Til tross for økning i reisetiden har det skjedd små endringer i den generelle tilfredsheten med arbeidsreisen. Dette er interessant sett i lys av de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



Mer hjemmearbeid

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

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



Balanse mellom krav fra familie og jobb

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

1 Bakgrunn

I 1991 samlet Gjensidige store deler av sin administrasjon fra ulike steder i Oslo til et nytt administrasjonsbygg lokalisert på Sollerud ved Lysaker. Etter 20 år er hovedkontoret flyttet tilbake til Oslo sentrum i Schweigaards gate 21 nær Oslo S. Gjensidige flyttet i 4. kvartal 2013.

En slik flytting kan forventes å ha betydning for de ansattes reisemønster som det er nyttig å dokumentere. I tillegg til å påvirke ansattes transportmiddelvalg og tidsbruk på arbeidsreisen, vil det kunne ha betydning for hvordan tjenestereiser gjøres og reisemåte (tilgjengelighet) for besøkende til virksomheten. På den ene siden vil en sterk reduksjon av antall parkeringsplasser som tilbys de ansatte trolig begrense muligheten til å benytte bil. På den andre siden innebærer flyttingen at Gjensidige er lokalisert ved et knutepunkt for kollektivtransporten i regionen. Summen av disse faktorene vil innvirke på de ansattes reisevaner, og bidra til å endre transportmiddelfordelingen i en mer miljøvennlig retning. I rapporten har vi undersøkt disse forholdene nærmere, og også beregnet hvilken effekt endringer i reisevaner og reiseavstander har når det gjelder bedriftens klimamessig fotavtrykk.

Rapporten er delt inn i tre deler. Den første delen omhandler informasjon om undersøkelsen og forhold som kan tenkes å påvirke transportmiddelfordelingen til arbeid (kapittel 1, 2 og 3). I den andre delen studeres kjennetegn blant ansatte og reisevaner etter antatte sentrale variabler (kapittel 4). I kapittel 5 fremlegges beregninger av redusert kjørelengde og reduksjoner i utslipp av CO₂. Til slutt oppsummeres og drøftes de samlede resultatene (kapittel 6).

1.1 Undersøkelsesopplegg

Undersøkelsesopplegget er basert på to spørreundersøkelser til ansatte, før og etter flytting. Den første undersøkelsen besto av spørsmål om bosted, reisevaner og holdninger til ulike tiltak for å fremme flere reiser til fots, sykkel eller med kollektiv. Dette danner grunnlag for senere å vurdere ulike effekter av flyttingen. I tillegg har førundersøkelsen hatt som formål å få fram forslag som ansatte mener er viktige å gjennomføre for å lette overgangen til en ny lokalisering. På undersøkelsestidspunktet for førundersøkelsen var det ikke avklart hvilke ansatte som skal flytte til Schweigaards gate. Derfor ble førundersøkelsen sendt til alle ansatte på Sollerud. De ansatte ble tildelt et id-nummer. Dette gjorde at vi i etterkant kunne velge ut ansatte som arbeider i Schweigaards gate og sammenligne hvordan de reiste før flytting. På denne måten fikk vi et direkte sammenligningsgrunnlag for å analysere endring i transportmiddelfordeling, kjørte kilometer med bil og utslipp.

Etterundersøkelsen har i stor grad vært basert på det første spørreskjemaet. Vi stilte spørsmål om bosted og reisevaner, samt hvordan ansatte mener overgangen til en ny reisevei har gått. Gjensidige har også innført flere tiltak som skal bidra til å lette overgangen fra bil til andre transportmåter. De ansatte ble derfor stilt spørsmål om

hva de synes om disse tiltakene, og om de har forslag til endringer som kan bedre arbeidsreisen.

For å registrere reisevaner har vi benyttet samme metode som i den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) (Vågane m.fl. 2009). Det innebærer at vi stiller spørsmål om hvordan ansatte reiste til arbeid på en gitt undersøkelsesdag. Med andre ord måler vi reisene på en tilfeldig dag. Dette antas å være representativt for reisemønsteret og dermed kan vi sammenligne endringer etter flytting. En høy svarprosent og lite variasjon i utenforliggende variabler (som nedbør, temperaturer, fungerende kollektivtilbud, osv) bidrar til å øke påliteligheten i resultatene.

1.2 Svarprosent og representativitet

Førundersøkelsen ble sendt ut til de ansatte 5. juni 2012, og det var mulig å svare fram til 25. juni. Det ble sendt ut en påminnelse til de som ikke hadde svart innen 11. juni. Totalt svarte 671 av 848 ansatte. Svarprosenten ble dermed på 79 prosent og må anses som svært høy. Vi har i tabell 1 kontrollert for systematiske skjevheter i datasettet, ved å sammenlikne med data fra virksomhetens egne registre. Det fremgår at det er svært små forskjeller, og utvalget kan derfor i stor grad anses for å være representativt når det gjelder kjønn, alder og ansiennitet.

Tabell 1. Representativitet førundersøkelse

	Svart undersøkelse	Alle ansatte
Kjønn (1. Mann, 2 Kvinne)	1,48	1,48
Alder (snitt)	46,1	46,2
Ansiennitet (snitt antall år)	12,8	13,1

Etterundersøkelsen ble sendt ut 5. mai 2014. Dette var omtrent et halvår etter flyttingen. Det relativt lange oppholdet kan en anta har gitt de ansatte tid til å venne seg til et nytt arbeidssted og reisemønster. Begge undersøkelsene ble gjennomført om våren. Totalt svarte 682 av 986 ansatte. Svarprosenten ble dermed på 69 prosent. I tabell 2 har vi kontrollert for systematiske skjevheter i etterundersøkelsen. I etterundersøkelsen hadde vi ikke informasjon om alder eller ansiennitet. Vi kontrollerte derfor for kjønn og bosted. I hovedsak er det små forskjeller og også etterundersøkelsen er i stor grad representativ når det gjelder disse variablene. Totalt var det 471 personer som svarte på begge undersøkelsene.

Tabell 2. Representativitet etterundersøkelse

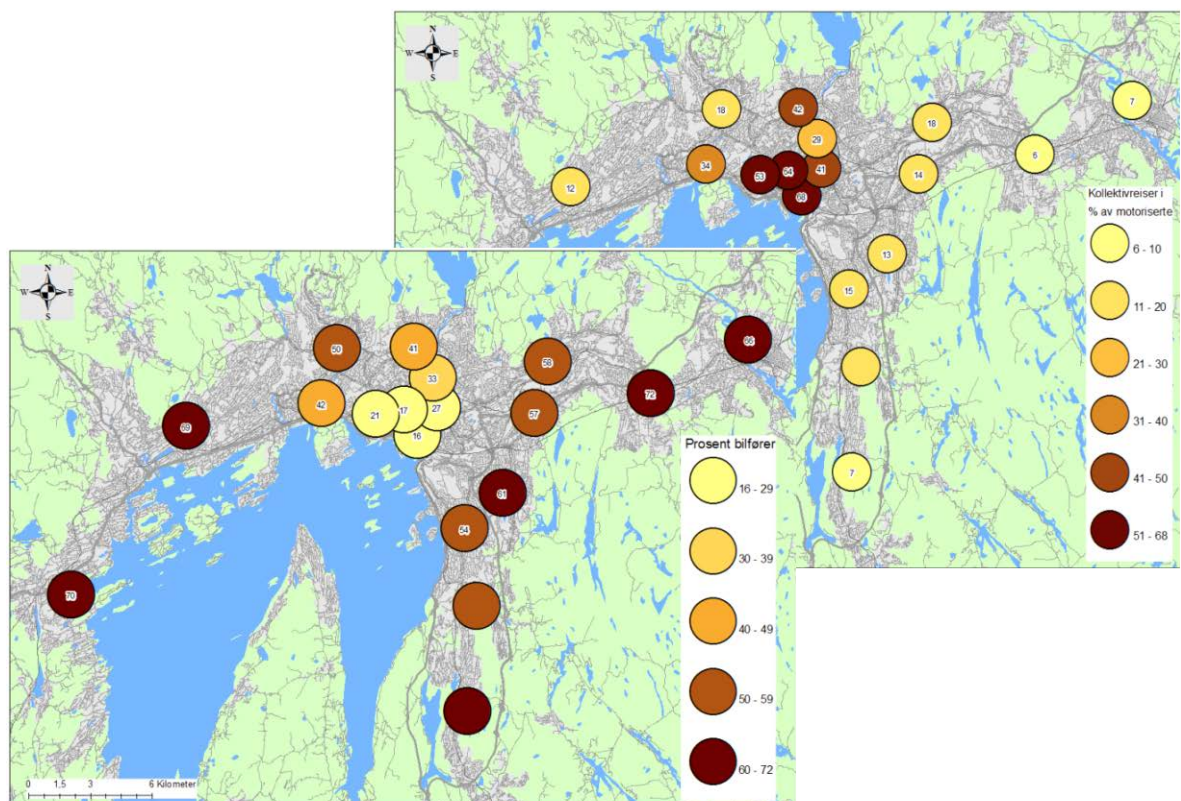
	Svart undersøkelse	Alle ansatte
Kjønn (1. Mann, 2 Kvinne)	1,48	1,46
Bosatt i Akershus	40,7	37,3
Bosatt i Oslo	42,2	41,8
Bosatt i Buskerud	8,8	8,1
Bosatt andre fylker	8,3	12,8

2 Sammenheng mellom arealstruktur, organisatoriske tiltak og reisevaner

2.1 Lokalisering

Start- og målpunktet for en reise påvirker reisemåte. Tidligere studier har vist at det er store variasjoner i reisemåte innenfor et tettsted (Engebretsen og Christiansen 2011). Reisemål i sentrum har lavere bilandel og høyere kollektivandel. Områder utenfor sentrum har betraktelig høyere bilandel og lavere kollektivandel.

Gjensidiges flytting er i et slikt perspektiv interessant. Sollerud er lokalisert i et område med en bilførerandel som i snitt er mellom 40 og 49 prosent (se figur 1). Figuren er ikke direkte sammenlignbar siden den inkluderer alle reiser (og ikke bare arbeidsreiser), men den gir likevel et godt bilde av bilbruken i de aktuelle områdene. Området Gjensidige har flyttet til kjennetegnes av betraktelig lavere bilførerandel (16-29 prosent).

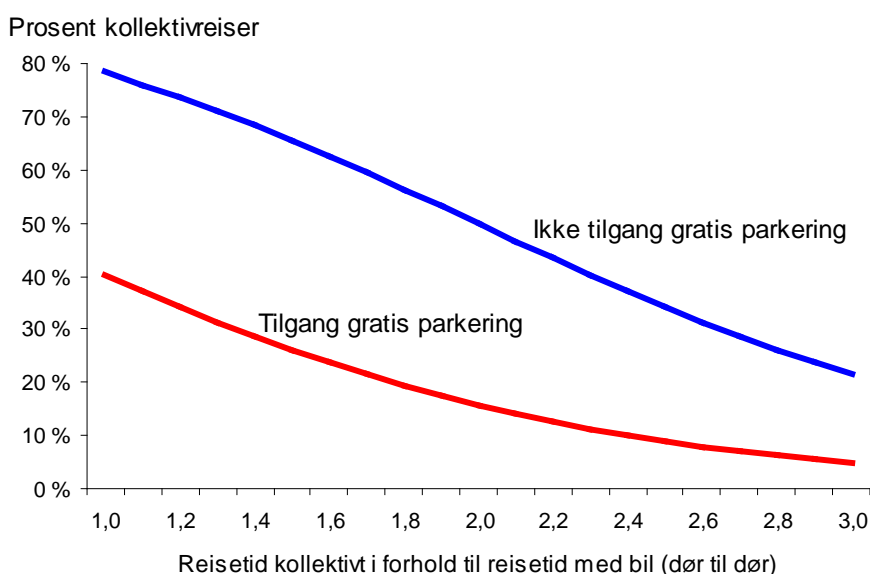


Figur 1. Andel reiser som bilfører (andel av alle reiser) og kollektivreisenes andel av motoriserte reiser etter reisemål i Oslo tettsted – ikke medberegnert reiser som ender i eget hjem. Omfatter reiser under 150 km foretatt av personer over 17 år. Prosent. (Engebretsen og Christiansen 2011:46)

2.2 Parkeringsforhold

Gjensidige tilbød sine ansatte mange gratis plasser på Sollerud. Antall parkeringsplasser i Schweigaards gate er imidlertid sterkt redusert. De som vil parkere, og som ikke har egen plass, må enten reservere plass hos Gjensidige eller finne ledig plass i områder rundt. Med andre ord er det blitt en betydelig reduksjon i antallet som kan parkerer gratis ved arbeidsplassen.

Tidligere studier indikerer at det er en klar sammenheng mellom tilgang til parkering og bruk av kollektivtransport på arbeidsreisene. En samlet analyse av data fra nasjonale og lokale reisevaneundersøkelser for Oslo tettsted viser sannsynligheten for kollektivbruk etter parkering og relativ reisetid. Andel kollektivreiser reduseres etter økende reisetidsforhold mellom bil og kollektivtransport og etter tilgang på gratis parkeringsplass ved arbeidsstedet. (Engebretsen 2003, 2006, Engebretsen og Christiansen 2011).



Figur 2. Andel kollektivreiser til arbeid i Oslo tettsted i 2001 etter reisetid med kollektivtransport i forhold til reisetid med bil i morgenrush og etter tilgang på parkeringsplass ved arbeidsstedet. Mandag-fredag. Beregningen gjelder personer med førerkort som har foretatt en reise som bilfører eller kollektivtrafikanter (på strekninger med kollektivtilbud). Prosent. Kilde: Engebretsen (2003, 2006).

Vegdirektoratet innførte en parkeringsavgift på 25 kroner daglig for sine ansatte i 2011. Dette medførte at omtrent 10 prosent reiste mindre med bil til arbeid (Christiansen 2012). Aksepten for avgiften økte også over tid.

2.3 Kollektivtilbudet

På Sollerud kunne ansatte reise kollektivt til arbeidsplassen med enten tog eller buss. Det tok omtrent 8 minutter å gå fra jernbanestasjonen på Lysaker til Gjensidige. Schweigaards gate 21 ligger i nær tilknytning til Oslo sentralstasjon. Det tar omtrent 10 minutter å gå fra stasjonen. Denne strekningen antas er benyttet av det store flertallet av ansatte som reiser kollektivt. Oslo S er et knutepunkt for tog, lokale og regionale busser, trikk og t-bane. Kollektivtilbudet tilsier at ansatte i utgangspunktet

får et bedre kollektivtilbud. Likevel vil dette være avhengig av bosted. Dette er noe vi kommer tilbake til senere i rapporten.

2.4 Organisasjonelle tiltak

Næringslivet spiller en viktig rolle i arbeidet med å utvikle mer miljøvennlige reiser i byer og tettsteder. I løpet av de siste årene har vi sett flere eksempler på at statlige og private virksomheter har iverksatt tiltak for å redusere bilkjøring knyttet til ansattes arbeidsreiser. Dette kan være motivasjonskampanjer med direkte belønningssystemer for de som velger å reise miljøriktig. Sykle til jobben kampanjer er blitt vanlig innenfor mange norske virksomheter de senere årene. Det å legge til rette for bruk av miljøriktige transportløsninger er også viktig, for eksempel ved å tilby dusj og garderobe for de som sykler eller går, eller å tilby bruk av el-biler for ansatte i arbeidstiden.

De beste resultatene får en gjerne når bedriftsinterne tiltak kombineres med statlige eller kommunale virkemidler. Et eksempel er utviklingen i Kongsberg der virksomhetene i Teknologiparken tok initiativ til å sette opp flere bussruter fra togstasjonen, etablere nye busstopp, og bygge nye sykkelveger i nærområdet til parken. Resultatet var en økning i andelen ansatte som gikk og syklet til jobb på 3-4 prosent i perioden 2008 til 2011, samtidig som andelen som kjørte bil gikk tilbake med 1-2 prosent (Julsrud, 2011).

2.5 Hva kan vi forvente?

Gjensidige har vedtatt retningslinjer for samfunnsansvar. Ett av områdene gjelder miljø og klima. I retningslinjene står det blant annet at:

Gjensidiges virksomhet skal ha minst mulig negativ innvirkning på det ytre miljø.

Gjensidige skal arbeide for å redusere sine klimautslipp og drive virksomheten energiøkonomisk, berunder gjenvinne avfall i størst mulig grad. Kontorer med flere enn 30 ansatte skal miljøsertifiseres.

Flyreiser og andre reiser skal baseres på en vurdering av behov, og sett i forhold til bruk av alternative møteformer som videokonferanser.

Det er en målsetting at flest mulig kunder og leverandører benytter seg av elektronisk kommunikasjon. Det skal årlig settes mål for andelen nye kunder som mottar elektroniske forsikringsdokumenter.

Gjensidige skal søke å bidra til å styrke samfunnets kunnskap om klimaendringenes påvirkning på miljøet gjennom forskning, informasjonsarbeid, bransjesamarbeid eller andre tiltak, avhengig av hvilke muligheter som foreligger.

Flyttingen innebærer en mulighet for å nå målet om reduserte klimagassutslipp ved å endre transportmiddelfordelingen for arbeidsreiser og tjenestereiser. Flyttingen bidrar

også til å utvikle ny forskningsbasert kunnskap om hvordan en organisatorisk endringsprosess kan bidra til reduksjon i klimagasser fra transport. Gjensidige flyttet til et sentrumsområde med høy konsentrasjon av boliger og næringer. Rammevilkårene for å benytte bil er betraktelig dårligere med tanke på at det er få parkeringsplasser og at bilførere må reise i et område med dårligere framkommelighet. Vi forventer derfor at bilandelen reduseres kraftig.

Dessuten er det mulig at flyttingen vil fremme mer miljøvennlige *reiser i løpet av* arbeidstiden. En mulig konsekvens er nettopp at ansatte bruker mindre bil til arbeid er at ansatte også benytter kollektivtransport til sine tjenestereiser. Videre vil en sentral lokalisering i sentrum bidra til at avstanden til møtene blir kortere og mulighetene for å gå eller sykle bli forbedret. Dermed kan det også være mindre behov for å bruke drosjer i forbindelse med arbeidet.

3 Kjennetegn ved de ansatte

3.1 Bosetting og avstand

Bosettingsmønsteret er en viktig faktor som kan ha betydning for hvordan ansatte opplever flyttingen. Det er naturlig at personer som får lenger reisetid vil være mer skeptiske til flyttingen, mens personer som får kortere reisetid vil være mer fornøyd.

Tabell 3 viser hvilket fylke ansatte i Gjensidige er bosatt før og etter flytting. Tabellen er basert på data fra de som besvarte undersøkelsene. En klar majoritet bor i Oslo og Akershus, 9 prosent bor i Buskerud, mens relativt få er bosatt i andre fylker. Generelt er kollektivtilbudet mer utbygget i sentrumsområdene, og personer bosatt i Oslo og Akershus kan antas å ha gode muligheter for å gjennomføre arbeidsreiser til sentrum uten bruk av bil. 16 prosent er bosatt i Bærum og 5 prosent er bosatt i Asker. Bosatte i disse kommunene vil trolig få en noe lengre reisevei etter flytting.

Tabell 3. Bosetting etter fylke. Prosent

Fylke	2012	2014
Akershus	43	41
Oslo	42	42
Vestfold	2	2
Østfold	3	3
Buskerud	9	9
Oppland	0,1	1,5

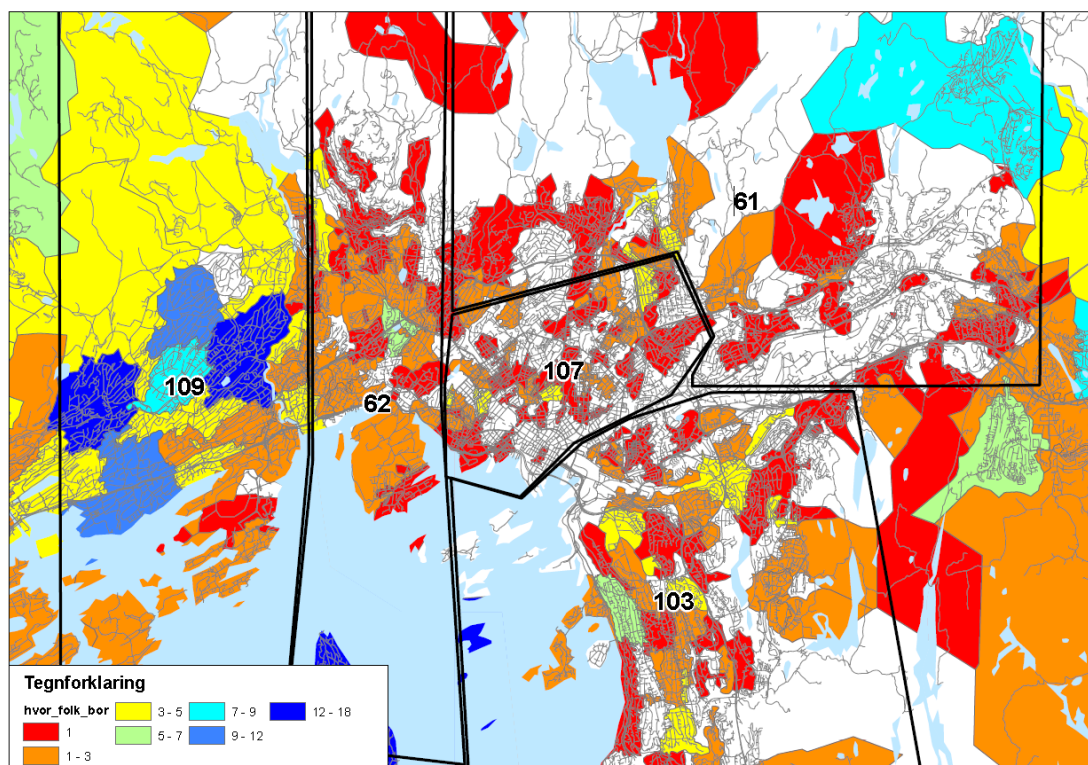
Tabell 4 viser den prosentvise fordelingen av avstand til arbeid langs vei, før og etter flytting. Da Gjensidige var lokalisert på Sollerud var 15 prosent bosatt innenfor en avstand på 5 kilometer fra arbeidsstedet. Disse hadde et godt utgangspunkt for å gå eller sykle til arbeid. Denne andelen er på omtrent samme nivå etter flyttingen til sentrum (14 prosent). Som før flyttingen antas flertallet å være avhengig av å benytte bil eller kollektivtransport.

Tabell 4. Kilometer langs vei til arbeid, før og etter flytting. Prosent

Antall kilometer	Andel førundersøkelse	Kumulativ prosent	Andel etterundersøkelse	Kumulativ prosent
0-3 km	6	6	6	6
4-5 km	9	15	8	14
6-10 km	21	36	22	36
11-15 km	13	49	14	49
16-20 km	10	59	11	59
21-25 km	9	68	9	68
26-30 km	7	75	7	75
30>	25	100	24	99

Kartet nedenfor illustrerer bosettingsmønsteret for bosatte i Oslo og omegn i førundersøkelsen, basert på postkoder (Kart 1). Rød farge betyr at det kun er én person bosatt i postsonen, mens blå farge betyr at mellom 12 og 18 personer bor i postsonen.

Bosettingsmønsteret viser at ansatte har bosted fordelt over store deler av Oslo, Bærum og Akershus, med konsentrasjoner innenfor Bærum og Nesodden. Kartet kan likevel være litt misvisende siden postsoner i Oslo sentrum er små. Derfor har vi summert hvor mange som er bosatt innenfor ulike soner.



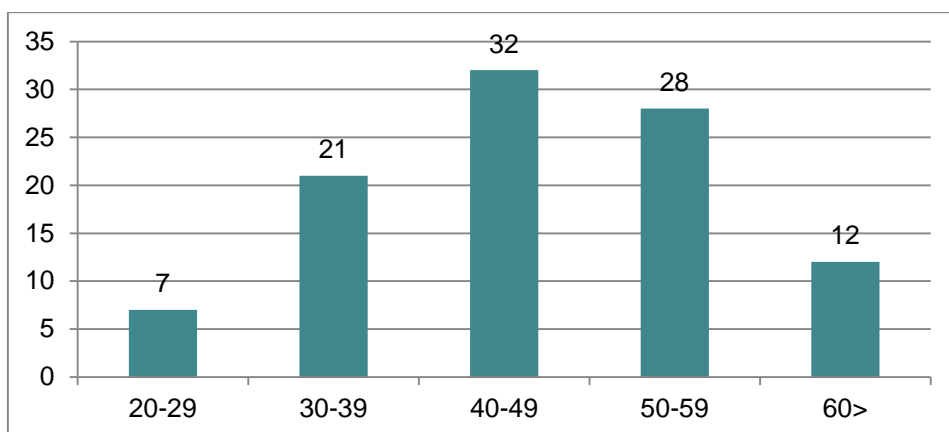
Kart 1. Bosetting etter postkode i Oslo og omegn.

3.2 Alder, kjønn, barn

I dette avsnittet vil vi beskrive nærmere på demografiske kjennetegn for ansatte i Gjensidige. Flere av disse variablene kan være viktig for å forklare effekter av flyttingen på transportmiddelbruk.

3.2.1 Alder og kjønn

Førundersøkelsen viste at en tredjedel av de ansatte er mellom 40 og 49 år, og de som er 40 år eller eldre utgjør over 70 prosent av arbeidsstokken. Videre er det en relativ jevn fordeling av menn og kvinner. Omtrent 52 prosent er menn, mens 48 prosent er kvinner.

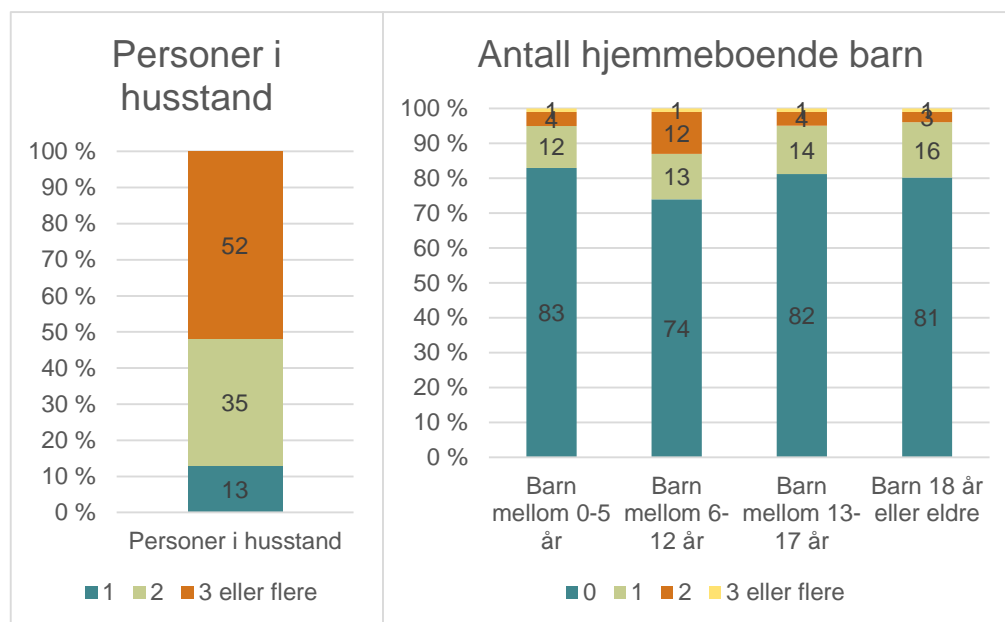


Figur 3. Aldersfordeling. Prosent

3.2.2 Husholdningsstørrelse og antall barn

Husstandens størrelse og antall barn er ofte viktige aspekter å kartlegge i transportundersøkelser. Det har blant annet sammenheng med at husholdninger med barn har større behov for følgereiser til skole, barnehage og fritidsaktiviteter. Erfaringsvis medfører dette betydelig høyere bilandel (Vågane m fl. 2011).

Flertallet har minst tre personer i husstanden, mens 13 prosent bor alene. 35 prosent har to personer i husstanden. Videre er fordelingen relativt jevn med tanke på antall barn. 16 prosent har barn i barnehagealder. Det er høyest andel barn i aldersgruppen 6 og 12 år.



Figur 4. Husholdningsstørrelse og antall barn. Prosent

For gruppen med barn i barnehage eller skolealder kan en anta at en omstilling fra bil til kollektiv kan bli mer utfordrende. Dette avhenger imidlertid av flere forhold. Blant annet familiens samlede tilgang til transportressurser, mulighetene for å omfordele følgereiser innenfor husholdningen og avstand til barnehage/skole.

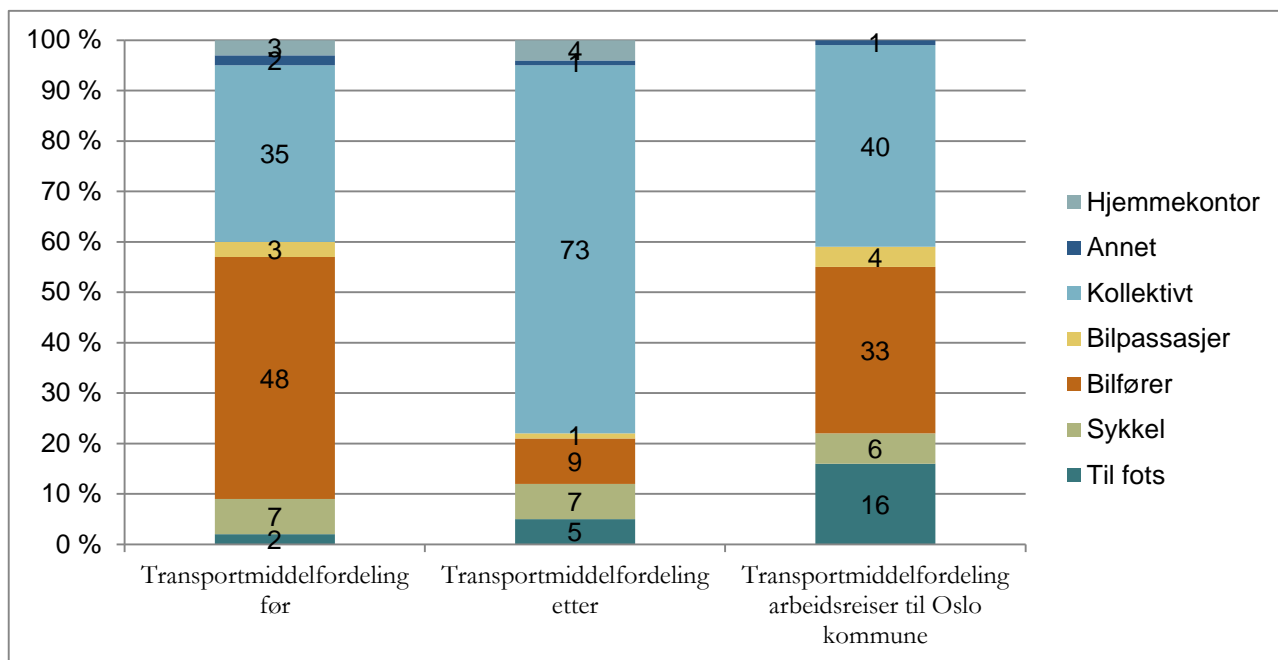
4 Reisevaner

4.1 Transportmiddelfordeling undersøkelsesdag

Vi skal her først se på transportmiddelfordelingen på undersøkelsesdagen. Her vil vi sammenligne transportmiddelfordelingen i Gjensidige med alle tall arbeidsreiser til Oslo fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (Vågane et al. 2011).

Det fremgår av figur 5 at nesten halvparten kjørte bil til arbeid da Gjensidige var lokalisert på Sollerud¹. Dette samsvarer med resultatene fra figur 1. Omlag 9 prosent gikk eller syklet, mens 35 prosent reiste kollektivt. Transportmiddelfordelingen skiller seg fra arbeidsreiser generelt til Oslo kommune² ved at bilandelen var høyere, samt at kollektiv-, sykkel- og gange var lavere.

Flyttingen fra Sollerud til Schweigaards gate har medført et markant skifte i transportmiddelfordelingen, og da spesielt for andelen som kjører bil og reiser kollektivt. Nesten halvparten kjørte bil før flytting, og denne andelen er redusert til ni prosent. Dette tilsvarer en reduksjon på over 80 prosent. I hovedsak har ansatte foretatt en endring fra bil til kollektivtransport – et naturlig resultat siden sykkel og reiser til fots forutsetter at en er bosatt i relativt nær tilknytning til arbeidsstedet. Andelen som går er også høyere etter flytting, mens sykkelandelen er stabil. Ti prosent av de som benyttet bil på deler eller hele reisen etter flytting hadde en el-bil.

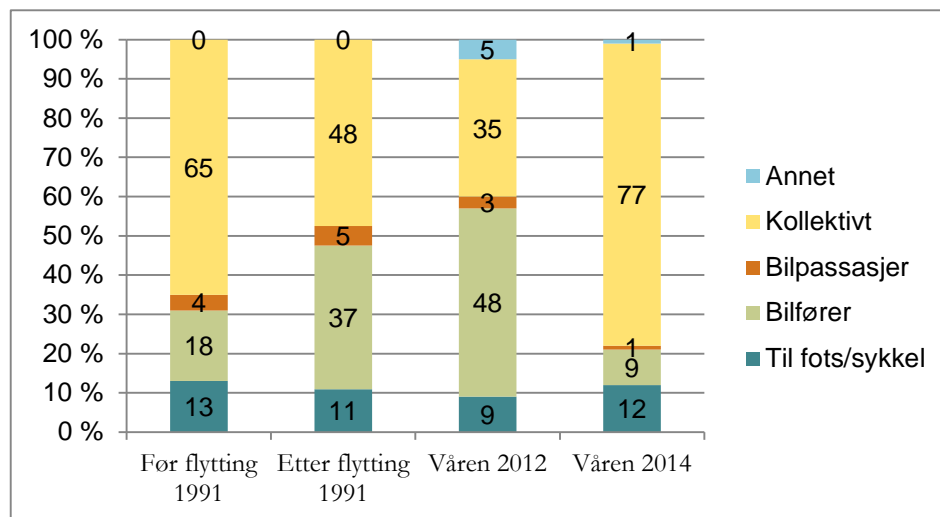


Figur 5. Transportmiddelfordeling til arbeid for ansatte i Gjensidige og arbeidsreiser til Oslo kommune.

¹ Det er tatt utgangspunkt i hovedtransportmiddel. Personer som har benyttet flere transportmidler registreres med det de har reist lengst med.

² Arbeidsreiser som ender i Oslo kommune uavhengig av hvilken kommune reisen startet.

Siden TØI allerede tidlig på 90-tallet gjorde en studie av reisevaner ved Gjensidige, kan vi ta et historisk blikk på utviklingen av reisevaner. I 1991 samlokaliserte Gjensidige sin administrasjon på Sollerud. Tidligere var administrasjonen fordelt på flere ulike adresser i Oslo. Vi ser av figur 6 at bilandelen økte betraktelig på bekostning av kollektiv og reiser til fots eller med sykkel da Gjensidige flyttet til Sollerud. I løpet av 20 år har denne tendensen blitt forsterket. Men med flyttingen til sentrum har Gjensidige fått en historisk lav bilandel og en historisk høy kollektivandel³. Bilførerandelen er redusert med 81 prosent.



Figur 6. Transportmiddelfordeling i Gjensidige 1991, 2012 og 2014. Prosent. (Kilde:Hanssen 1993)

4.2 Transportmiddelfordeling vinterhalvåret

Reisemåte vil ofte variere etter temperaturer og nedbør. I dette avsnittet vil vi undersøke hvordan ansattes reisemåter varierer mellom årstidene. Det kan være utfordrende for informantene i ettertid å rapportere nøyaktig bruken av ulike transportmidler. Det må derfor tas hensyn til at resultatene har økt usikkerhet.

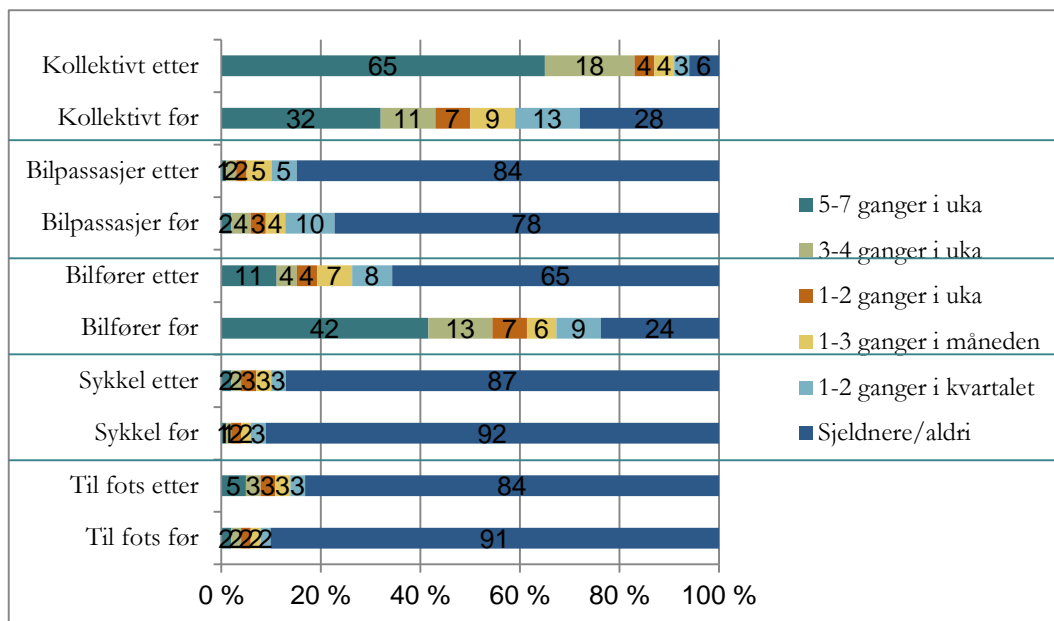
Som vist i figur 7 at det var mest vanlig å reise som bilfører og med kollektivtransport på vinteren da Gjensidige var lokalisert på Sollerud. Andelen som minst ukentlig gikk/syklet var lavest om vinteren. Figuren viser også at det var vanlig å skifte mellom transportmidler til/fra arbeidet.

Etter flyttingen har det skjedd en markant endring i transportmiddelfordelingen vinterstid, og spesielt innenfor kategoriene kollektiv og bilfører. Andelen som kjører bil til daglig er redusert fra 42 til 11 prosent, samtidig som andelen som sjelden eller aldri kjører bil har økt fra 24 til 65 prosent. Dette representerer en vesentlig reduksjon i bilbruk. Noe av bilbruken kan også forklares ved at bilen brukes på deler av en reise – for eksempel til en innfartsparkeringsplass.

Ut fra figur 7 har kollektivtransporten hatt den største veksten i daglige reiser etter flyttingen. Det kan ha flere forklaringer. Som vi har sett vil det for mange vil være for langt å gå eller sykle til arbeidet. For det andre er det godt dokumentert at

³ Transportmiddelfordelingen mellom figur 5 og 6 varierer fordi de med hjemmekontor er utelatt fra figur 7.

sykkelandelen er betraktelig lavere om vinteren. Likevel er det en økning i andelen som går eller sykler etter flyttingen.



Figur 7. Reisevaner vinter (mellom november og april) før og etter flytting.

4.2.1 Transportmiddelbruk etter geografi- før og etter flytting

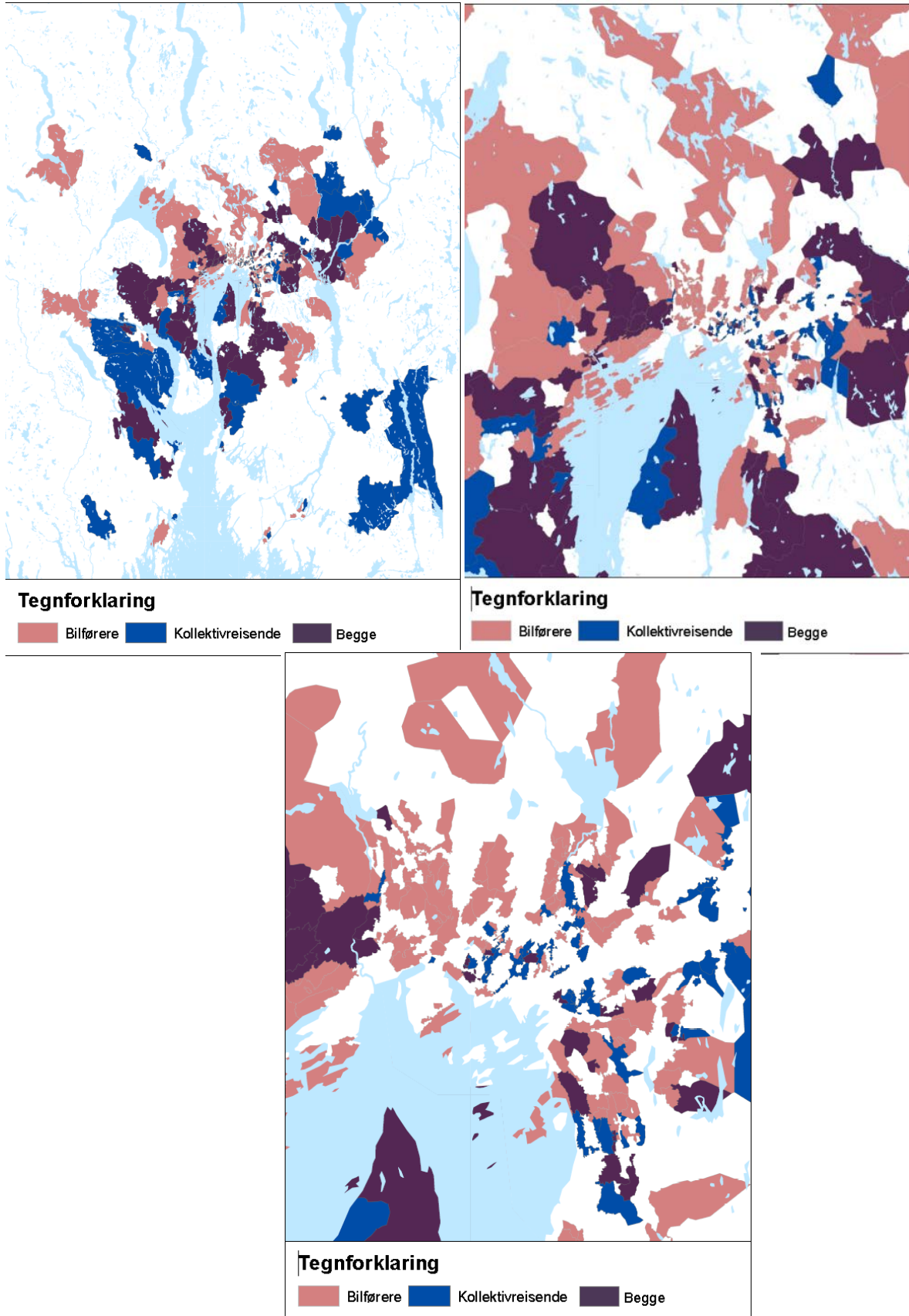
Kartene 2 og 3 nedenfor viser hvordan ansatte reiser etter postkode for bosted samt transportmiddelvalg før flytting. Kart 2 tar utgangspunkt i reiser til fots eller som syklende. Oransje farger farger viser postkoder hvor det er registrert at ansatte enten går eller sykler til arbeid.

Naturlig nok er det flest som går eller sykler i områder nær Sollerud før flyttingen. Det har sammenheng med avstand og reisetid. Likevel er det eksempler på ansatte som sykler i områder vest og øst med relativ lang sykkelavstand.



Kart 2. Syklende og gående etter bosted.

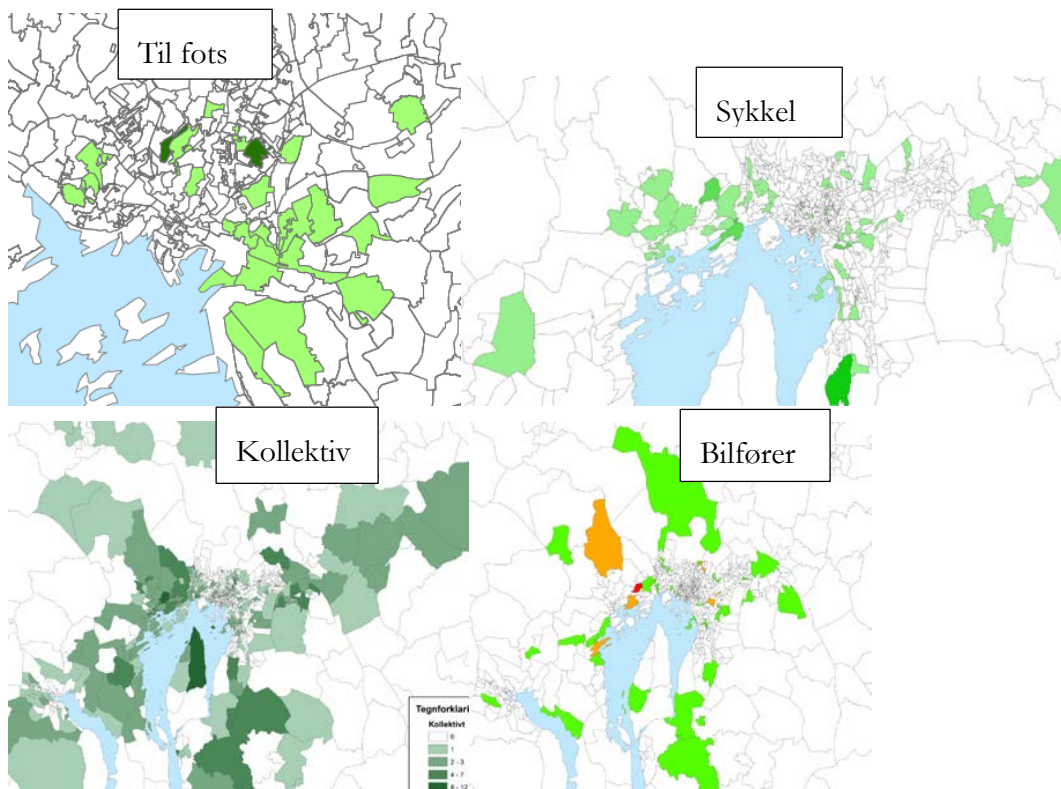
Kart 3 viser hvor bilførere og kollektivreisende var bosatt før flytting. Det er tatt utgangspunkt i postsonen til ansatte som reiste med disse transportmidlene på undersøkelsesdagen. Oransje farger viser postsoner hvor det kun ble registrert bilførere, mens blå farger viser postsoner hvor det kun ble registrert kollektivreisende. Lilla betyr at det er registrert både bilførere og kollektivt reisende. Bildet til venstre viser reisefordelingen i et større geografisk perspektiv. Dette inkluderer blant annet Drammen og Moss. Bildet til høyre fokuserer på Oslo og omegn, mens det nederste viser fordelingen i Oslo.



Kart 3. Bilførere og kollektivt reisende etter bosetting.

Et generelt trekk var at bosatte i sentrale områder utenfor Oslo stort sett reiste kollektivt. Dette gjaldt særlig for områder i Buskerud, Akershus og Østfold. Bilførerne var derimot i større grad bosatt i områder med nær tilknytning til Sollerud, samt i regioner nord og øst for Oslo. Et interessant trekk var at mange sentrumsnære områder med god kollektivdekning, og som er lokalisert i nær tilknytning til Sollerud, hadde høy bilbruk. De fleste av disse områdene har tilknytning til t-bane eller tog som kan transportere ansatte direkte til Oslo sentralstasjon.

Fordelingen er annerledes etter flyttingen. De som går er bosatt i nær avstand til Gjensidige. Syklistene er bosatt både øst og vest i Oslo, samt det er syklistene fra Bærum. Antall bilbrukere er redusert. Bilførerne er bosatt både sentralt i Oslo, men også i områder sør og vest for Oslo.



Kart 4. Transportmiddel etter bosted etter flytting.

4.2.2 Transportmiddelfordeling etter ærend

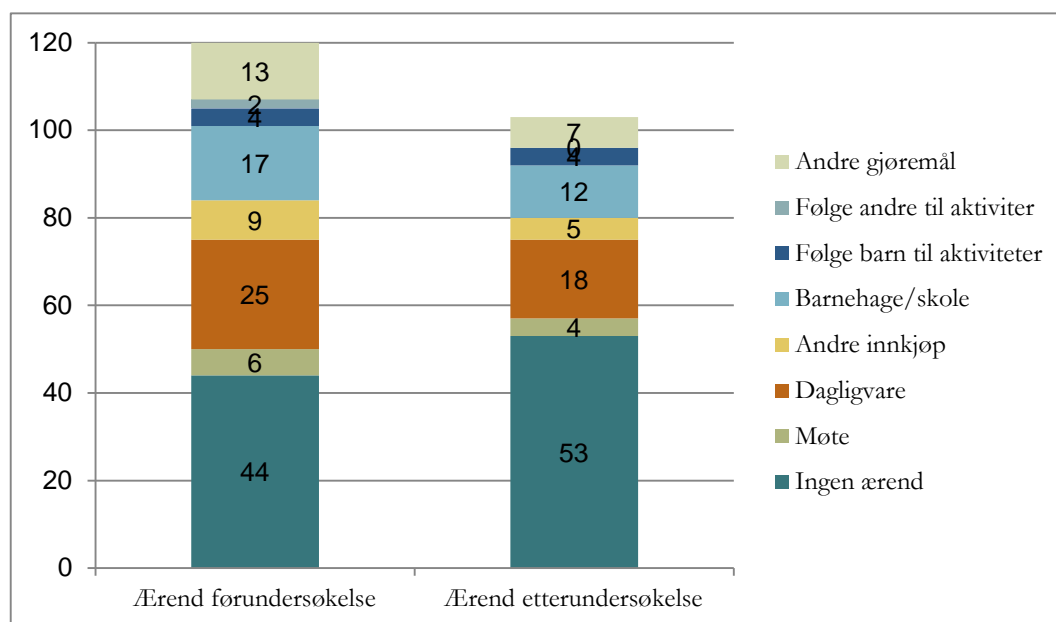
Arbeidsreisen kan kombineres med andre formål. Noen må hente barn i barnehage, mens andre igjen handler på vei til eller fra arbeid. Da Gjensidige var lokalisert på Sollerud hadde nær 60 prosent av de ansatte ærender i forbindelse med arbeidsreisen. Det var mest vanlig å handle, og omtrent en av fire foretok innkjøp av dagligvarer eller andre innkjøp til eller fra arbeid. Videre var det 23 prosent som hadde en form for følgereise. Følgereiser har gjerne mer bilbruk. Flest svarer at de hentet/fulgte/brakte barn til barnehage/skole, mens seks prosent fulgte barn eller andre til aktiviteter. Totalt var det 43 prosent som foretok kun ett ærend, mens 13 prosent foretok flere ærender på reisen.

Det er også verdt å påpeke at 6 prosent svarte at de hadde reist i møte til eller fra arbeidet på undersøkelsesdagen. Gjensidige er en stor bedrift og det er stor variasjon i arbeidsoppgavene. Noen arbeidet stort sett på Sollerud, mens andre i større grad var

avhengig av å dra på møter utenfor arbeidsplassen. Blant annet vil takstmenn og lignende kunne ha møter som gjør bil til et attraktivt transportmiddel.

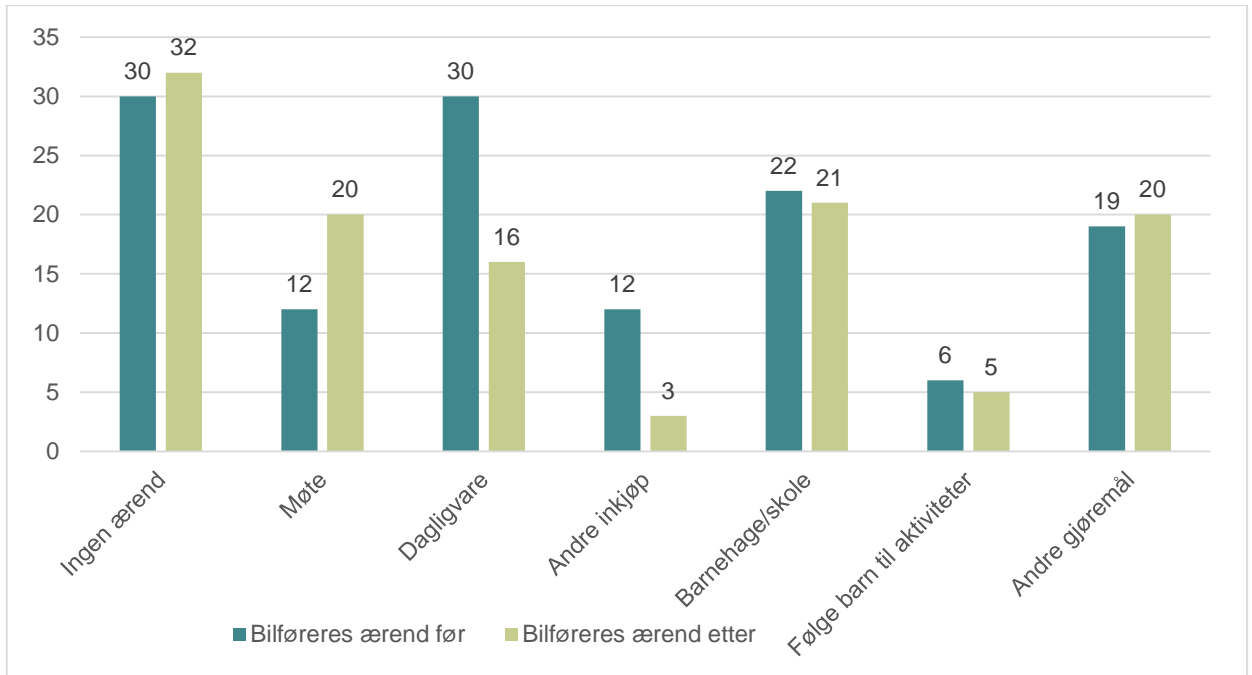
Flyttingen fra et område med god biltilgjengelighet til et område med dårlig biltilgjengelighet kan endre rammevilkårene for å foreta ærend i forbindelse med arbeidsreisen. Tradisjonelt har undersøkelser vist at bilbruken gjerne er høyere hvis det er stort behov for å utføres ærender underveis. Årsaksforholdet kan imidlertid gå i begge retninger -altså en bruker bil på grunn av at en skal gjennomføre ærender, eller at en foretar ærender fordi en bruker bil. Dårlig framkommelighet og høye kostnader knyttet til parkering kan gjøre det vanskeligere å handle eller foreta følgereiser. Ansatte kan tilpasse seg ved å eksempelvis la være å foreta et ærend eller overføre ansvaret til en annen person i husholdningen.

Etterundersøkelsen viste at det var 9 prosentpoeng høyere andel som ikke utførte ærend på vei hjem eller fra arbeid etter flyttingen. Det er en generell nedgang i andelen som foretar ærend uavhengig av formålet. Dette kan tyde på at andre i husholdningene har tatt over disse gjøremålene, eller at ansatte organiserer de daglige gjøremålene på andre måter etter flyttingen.



Figur 8. Ærend i forbindelse med arbeidsreisen. Flere svar mulig. Prosent.

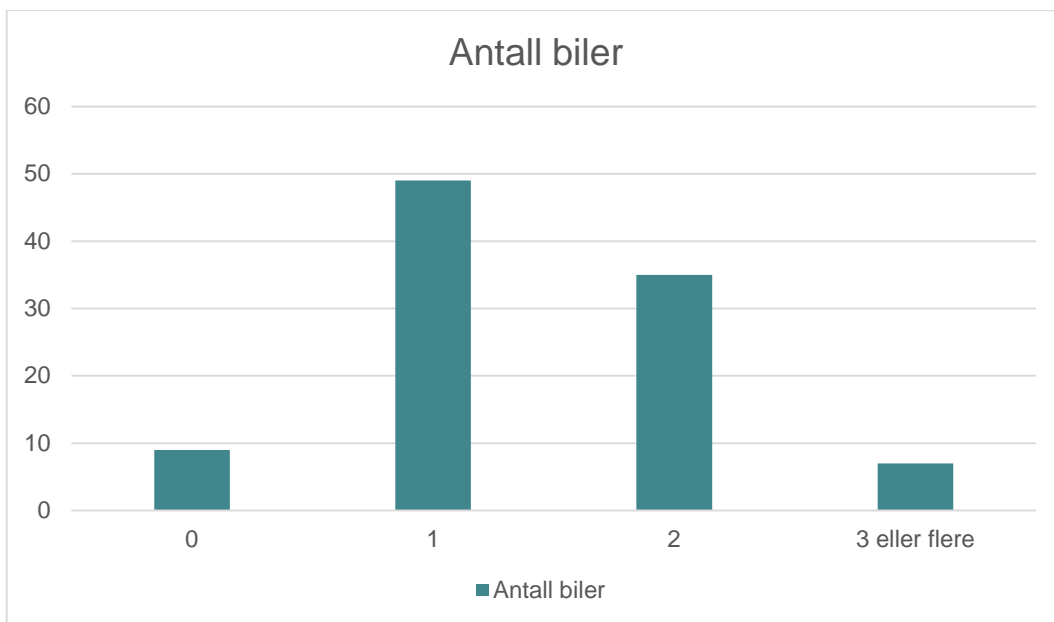
Hovedmønsteret i førundersøkelsen er at flertallet av de som bruker bil utfører ærend på vei hjem eller til arbeid. Den samme tendensen gjelder i etterundersøkelsen. Figur 9 viser at 32 prosent av bilførerne utfører ikke ærend. Den største forskjellen er at etter flytting er en betraktelig lavere andel av bilførere som handler dagligvarer eller andre innkjøp. Dette kan ha sammenheng med rammevilkårene for å kjøre bil. Parkeringskapasiteten er lav, og de som vil sikre seg ledig parkeringsplass må reservere plassen i forkant eller benytte et privat parkeringstilbud. Det er derfor mulig at bilen i større grad bare benyttes i tilfeller der behovet tilsier at bilen må brukes til arbeid. Terskelen for å kjøre bil har åpenbart blitt høyere.



Figur 9. Bilandel etter ærend. Prosent.

4.3 Transportressurser

I Gjensidige er det kun 3,6 prosent som ikke har førerkort. Blant de som ikke kjørte til arbeidet, svarte 74 prosent at de hadde bil tilgjengelig som de kunne brukt til arbeid i førundersøkelsen. Etter flyttingen hadde denne andelen økt til 88 prosent. Det er således ikke begrensninger i mulighetene til å kjøre som er hovedforklaringen for transportatferden. I stedet er det grunn til å tro at det er strukturelle forhold som spiller inn, kanskje spesielt begrensningene i parkering. Den økte andelen som har bil tilgjengelig kan forklares med at færre kjører bil til arbeid og at bilen derfor står tilgjengelig. En mulig tilpasning kan være at behovet for en (ekstra) bil reduseres eller at bilbruken overføres til en annen i husstanden. Figur 10 viser at kun 9 prosent ikke eier bil, mens 42 prosent har to eller flere biler.



Figur 10. Antall biler i husholdningen etter flytting. Prosent.

4.4 Reisetid

Flytting påvirker ikke bare reisemåte men også reisetid. Et sentralt spørsmål er om det i sum blir kortere eller lengre reisetid for alle ansatte. Figur 11 viser at ansatte i snitt brukte fem minutter lenger tid på arbeidsreisen etter flytting. Dette er som forventet, gitt at mange har byttet til kollektivtransport som generelt tar noe lenger tid. Dette er likevel en relativt marginal endring. Dermed har flyttingen i snitt hatt relativt begrenset effekter på reisetiden for de ansatte i Gjensidige.

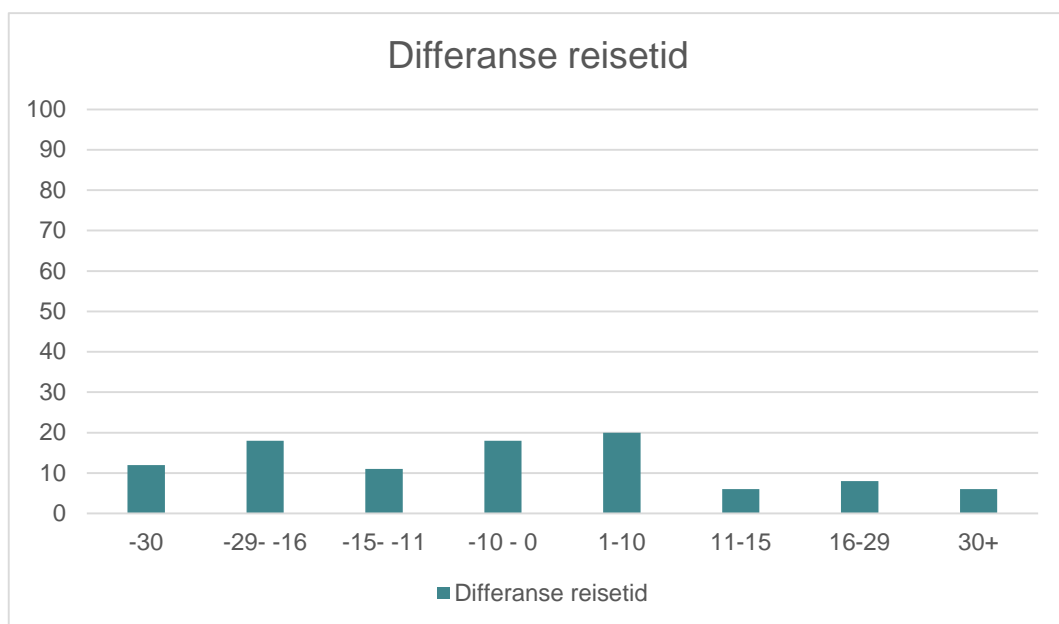


Figur 11. Gjennomsnittlig reisetid før og etter flytting. Minutter (per reisevei).

4.4.1 Hvem har fått kortere eller lengre reisetid?

En gjennomsnittlig fremstilling av reisetid skjuler at det kan være store variasjoner i endringene. Misnøyen med reisetiden kan være større jo lengre tid en må bruke på arbeidsreisen.

I figur 12 har vi tatt utgangspunkt i personer som har svart på begge undersøkelsene. Deretter har vi sammenlignet hvor lang tid de brukte på arbeidsreisen én vei i de to undersøkelsene og benyttet dette som grunnlag for å vurdere endring i reisetiden. Figuren viser at 40 prosent av de ansatte har fått raskere arbeidsreise etter flyttingen (positive verdier i figur 12). Høyest fordeling har kategoriene der det er ti minutter forskjell i positiv eller negativ forstand. Totalt innebærer dette at 60 prosent har fått kortere reisetid eller benytter maksimalt ti minutter ekstra på reisen. Men det betyr også at 40 prosent har fått minst ti minutter lengre reisetid. Omtrent én av ti oppgir at de må bruke minst 30 minutter ekstra⁴.



Figur 12. Differanse i reisetid etter reisetid på undersøkelsesdag før og etter flytting

4.5 Parkering

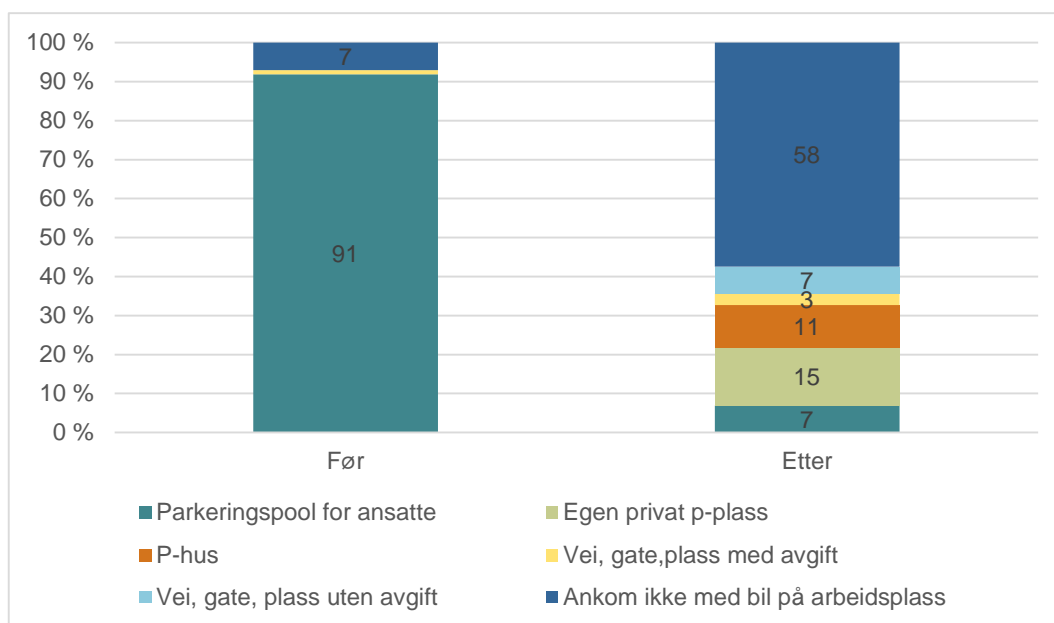
De som kjørte bil på hele eller deler av strekningen ble stilt spørsmål om hvor de parkerte bilen. Gjensidige har måtte forholde seg til strenge kommunale parkeringsnormer da de lokaliserte seg i Schweigaards gate. Parkeringsnormene tilsier at det maksimalt tillates 1,6 plasser per 1000 m². Dette utgjør som nevnt en radikal endring fra situasjonen på Sollerud der det var opparbeidet mange parkeringsplasser som også var gratis.

De som ønsker å kjøre bil hele veien må nå enten reservere plass for den aktuelle dagen de ønsker å kjøre, eller finne ledig parkeringsplass i et allment tilgjengelig parkeringshus i nærheten. Å parkere på det private markedet er imidlertid et kostbart

⁴ 61 prosent av disse er bosatt i Bærum og Asker, mens 15 prosent er bosatt i Oslo (vest). Med andre ord tyder dette på at flyttingen har medført størst endring i reisetid for ansatte som bodde i tilknytning til Sollerud. Vi har ikke kontrollert for om ansatte har flyttet i mellomtiden.

alternativ. Nærmeste parkeringshus ligger på Grønland (ca 200 meter fra Gjensidige) og her koster det 240 kroner per dag.

Hele 58 prosent av de som etter flytting benyttet bil oppgir at de ikke ankom med bil til arbeidsplassen⁵. Dette kan tolkes som at mange benyttet en innfartsparkering i tilknytning til jernbanestasjon eller bussholdeplass. De fleste blant de som kjørte bil hele veien oppgir at de har anskaffet egen privat parkeringsplass som bilen ble parkert ved. 11 prosent benyttet parkeringshus og 7 prosent benyttet parkeringspool reservert for ansatte når de har behov for bil. Like mange oppgir at de har funnet ledig og gratis plass på gategrunn. Dette innebærer at mange av bilbrukerne må gå et stykke for å komme til arbeidsplassen. De med elbil kan imidlertid parkere på offentlige tilgjengelige plasser uten å betale.



Figur 13. Parkeringssted for bil, før og etter flytting. Prosent.

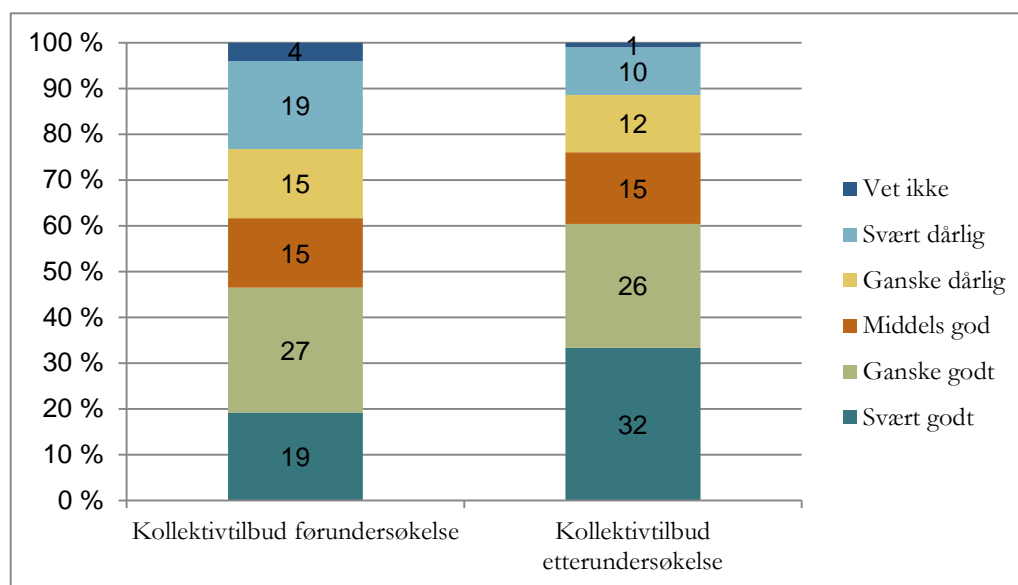
4.6 Kollektivtilbud

Kollektivtilbudet i tilknytning til bostedet er et annet viktig aspekt ved analyser av transportmiddelbruk. I spørreundersøkelsene stilte vi spørsmål om hvor mange avganger det er på kollektivtilbudet de kan bruke til arbeid, samt hvor mange minutter det tar å gå til nærmeste stoppested. Resultatene ble deretter kategorisert. *Svært godt kollektivtilbud* er definert som 6 eller flere avganger per time, samt mindre enn 10 minutter å gå. *Godt kollektivtilbud* er definert som mindre enn 10 minutter å gå, samt 4-5 avganger per time. *Middels godt kollektivtilbud* er definert som mellom 11 og 15 minutter til holdeplass og minst 4 avganger per time eller mindre enn 10 minutter til holdeplass og 2 avganger per time. *Dårlig kollektivtilbud* er definert som mer enn 10 minutter å gå og 2 avganger i timen, samt 3 avganger i timen og mellom 11 og 15 minutter å gå. *Svært dårlig kollektivtilbud* innebærer lavere frekvens og/eller lang vei til holdeplass.

⁵ Alle som benyttet bil på hele eller deler av reisen ble stilt spørsmål om hvor de parkerte bilen.

Som vist i figur 14 angir 58 prosent av de ansatte at de har et godt eller svært godt kollektivtilbud. I utgangspunktet bør denne gruppen ha gode rammevilkår for å reise kollektivt til arbeid. Videre svarer 22 prosent at de har et ganske eller svært dårlig kollektivtilbud.

Det er imidlertid nødvendig å påpeke at figuren viser hva de ansatte selv svarer om avstand og frekvens på kollektivtilbudet. Følgelig er det ikke en objektiv fremstilling av kvaliteten på kollektivtransporten. Dessuten er det lagt en relativt streng definisjon til grunn for beregningene. Det kan for eksempel ikke forventes at det går seks eller flere båtavganger i timen fra Nesodden. Det samme gjelder for ansatte bosatt i mer usentrale strøk. Videre er det tilrettelagt for innfartsparkering i tilknytning til de fleste jernbanestasjonene. Det gjør at pendlere kan kjøre bil til et kollektivt knutepunkt og kan bote på manglende kollektivtilbud ved boligen.



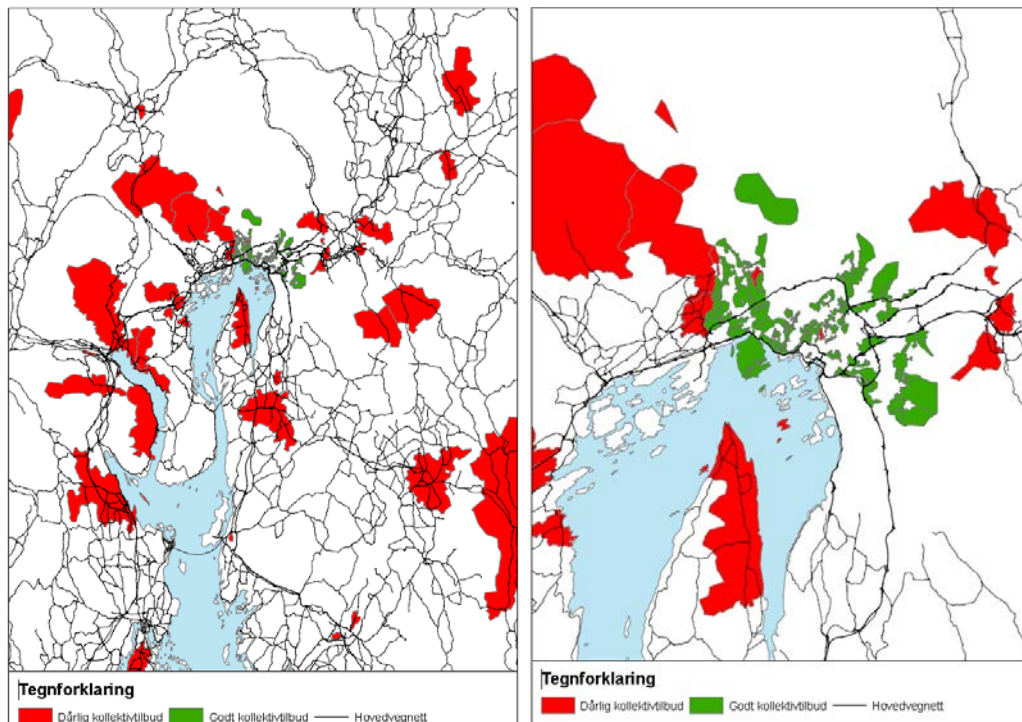
Figur 14. Kollektivtilbudet vurdert etter avgangsfrekvens og avstand til holdeplass.

Tabell 5 viser at det hovedsakelig er personer bosatt i lang avstand fra Sollerud som oppgir at de har et dårlig kollektivtilbud. Det har sammenheng med at frekvensen er lavere for reiser inn til Oslo. Likevel er det viktig å påpeke at det er innfartsparkeringstilbud rundt jernbaneholdeplasser generelt i regionen. Utfordringen er at de blir tidlig fulle. I et slikt perspektiv er rammevilkårene for å reise kollektivt bedre, selv om frekvensen på avganger er lavere enn i byområder og/eller avstand til nærmeste holdeplass er lang. Videre er det tegn på at enkelte ikke har et så dårlig kollektivtilbud som rapportert (med utgangspunkt i postkoden de er bosatt). Vi har likevel ikke foretatt en systematisk gjennomgang av bosted og kollektivtilbudet. Ansatte med godt kollektivtilbud er ikke overraskende hovedsakelig bosatt i Oslo eller Bærum.

Tabell 5. Kommunen ansatte er bosatt med dårlig eller godt kollektivtilbud. Prosent.

Kommune	Andel av ansatte med dårlig kollektivtilbud	Andel av ansatte med godt kollektivtilbud
Asker	5,9	2,8
Bærum	8,8	18,7
Drammen	5,9	
Horten	3,9	
Lier	5,9	
Lørenskog		3,3
Oslo	10,8	61,4
Oppegård		2,8
Røyken	3,9	
Skedsmo	2,9	2,6
Ski	2	1,8
Ås	3,9	
Andre kommuner	46	6,6
Sum	100 (N=102)	100 (N=391)

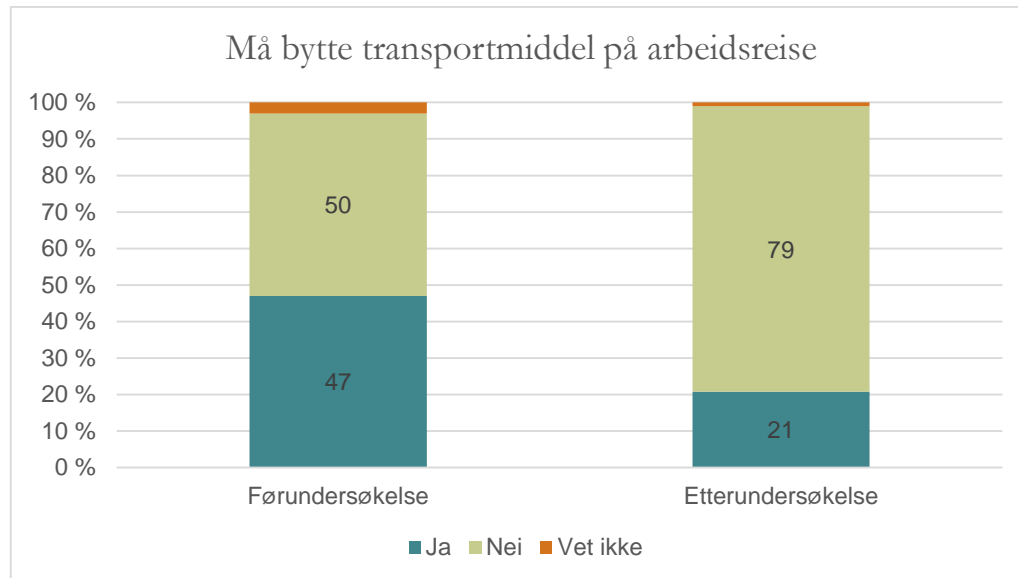
Kart 5 synliggjør postsonen til ansatte som rapporterer om et dårlig kollektivtilbud (basert på figur 14 og tabell 5). Det fremgår av kartene at det hovedsakelig er ansatte som er bosatt i utkanten av steder som Lier, Drammen og vestover i Bærum som rapporterer om dårlig kollektivtilbud. På østsiden er det blant annet områder i Groruddalen, Nesodden og Drøbak som rapporterer om dårlig kollektivtilbud.



Kart 5. Godt og dårlig kollektivtilbud etter bosted.

4.6.1 Kollektivbytter

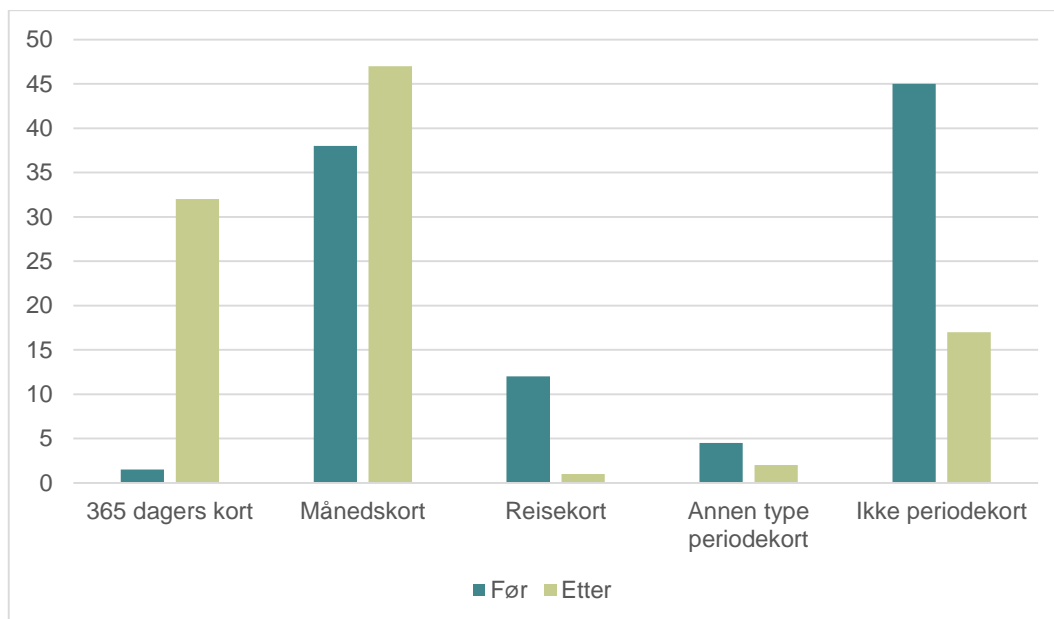
Å foreta et bytte på en reise kan anses som et uønsket element i en reisekjede. Tidligere studier har pekt på at dette ofte kan gjøre det mindre attraktivt å reise kollektivt. Det har blant annet sammenheng med at det kan øke reisetiden og øke usikkerheten ved om kollektivtransporten holder rutetiden. Da Gjensidige var lokalisert på Sollerud svarte 47 prosent at de må foreta et bytte hvis de skulle reise kollektivt til arbeid. Andelen har blitt redusert til 21 prosent etter flyttingen (figur 15). Dette viser at langs denne dimensjonen har arbeidsreisen blitt bedre for et flertall av ansatte. Noe av årsaken kan være at ansatte slipper omstigning ved Oslo sentralstasjon eller at de kan ta bussen direkte inn til Oslo sentrum.



Figur 15. Andel ansatte som må bytte transportmiddel på arbeidsreise hvis de reiser kollektivt før og etter flytting.

4.6.2 Periodekort

Gjensidige har oppnådd en stor økning i kollektivandelen for arbeidsreisene. Vi kan dermed forvente at langt flere personer vil ha periodekort på kollektivtransporten etter flyttingen. Gjensidige har i tillegg etablert en avtale med Ruter som gir mulighet til å kjøpe årskort som trekkes over lønna. Figur 16 viser også at over 30 prosent har årskort. 93 prosent av disse benytter muligheten til å betale årskortet via lønn. Det virker derfor som om dette har vært et vellykket tiltak som mange ansatte benytter seg av.



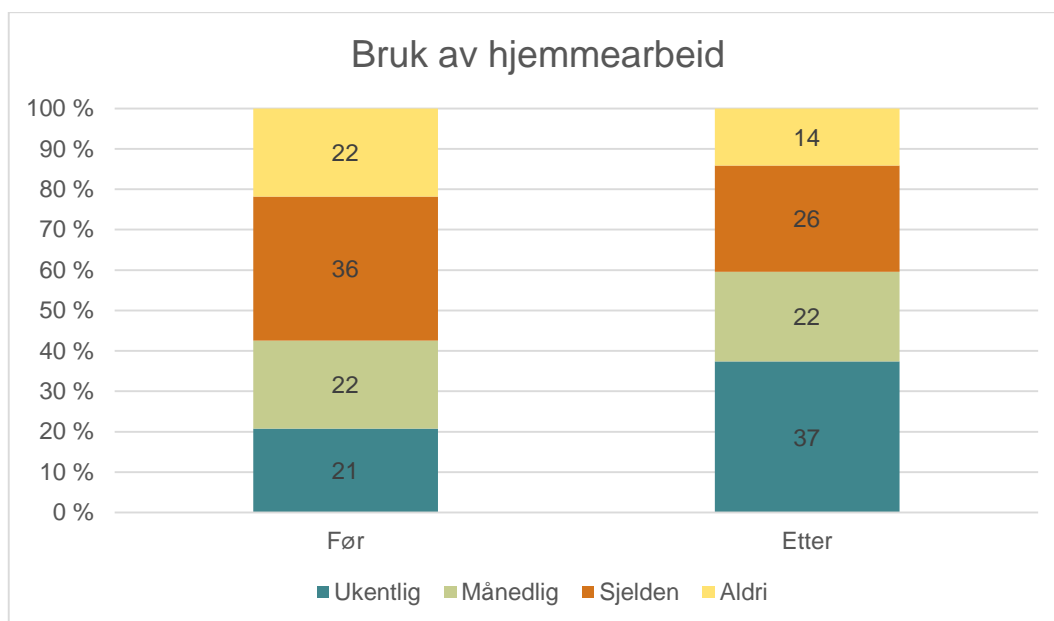
Figur 16. Ansattes bruk av kort til kollektivtransport før og etter flytting.

4.7 Hjemmearbeid

Det er flere drivkrefter som taler for økt bruk av hjemmearbeid i dagens arbeidsmarked. Utbygging av samferdsel og transport har gjort det enklere å bo lengre unna arbeidsplassen, og ny kommunikasjonsteknologi har bidratt til at mye arbeid kan utføres andre steder enn det tradisjonelle kontoret. Innenfor arbeidslivet har restriksjoner på bilbruk kombinert med at arbeidsgiver har økonomiske argumenter for fremme bruk av åpne kontorløsninger også stimulert til økt bruk av hjemmearbeid.

I førundersøkelsen fikk ansatte mulighet til å komme med forslag til tanker om tiltak som kunne lette flyttingen. Hjemmekontor var ett tiltak som ble fremhevet av mange. Før flyttingen oppga 21 prosent at de arbeidet ukentlig, mens 22 prosent svarte at de aldri jobbet hjemmefra. Det har blitt betydelig endret etter Gjensidige lokaliserte seg i Schweigaards gate. Nå er det 37 prosent som oppgir at de ukentlig arbeider hjemmefra, samt at kun 14 prosent svarer at de aldri benytter seg av et slikt tilbud.

En slik utvikling kan ha både positive og negative effekter som det ikke er rom for å belyse her. Men i et samferdselsperspektiv er det klart at økt bruk av hjemmekontor i overveiende grad vil ha positive ringvirkninger. For det første reduserer der transportbehovet i perioder på dagen der det er minst kapasitet i vegsystemet og kollektivtransporten. For det andre kan det bidra til å redusere utslipp ved at bilen ikke benyttes i det hele tatt. Slikt sett kan bruk av hjemmekontor være et virkemiddel som kan potensielt kan ha betydelig effekt innenfor samferdselsområdet. Det fremgår av de åpne spørsmålene, som omtales seinere i rapporten, at enkelte mener det burde tilrettelegges i enda større grad for hjemmearbeid ved Gjensidige



Figur 17. Bruk av hjemmekontor før og etter flytting. Prosent.

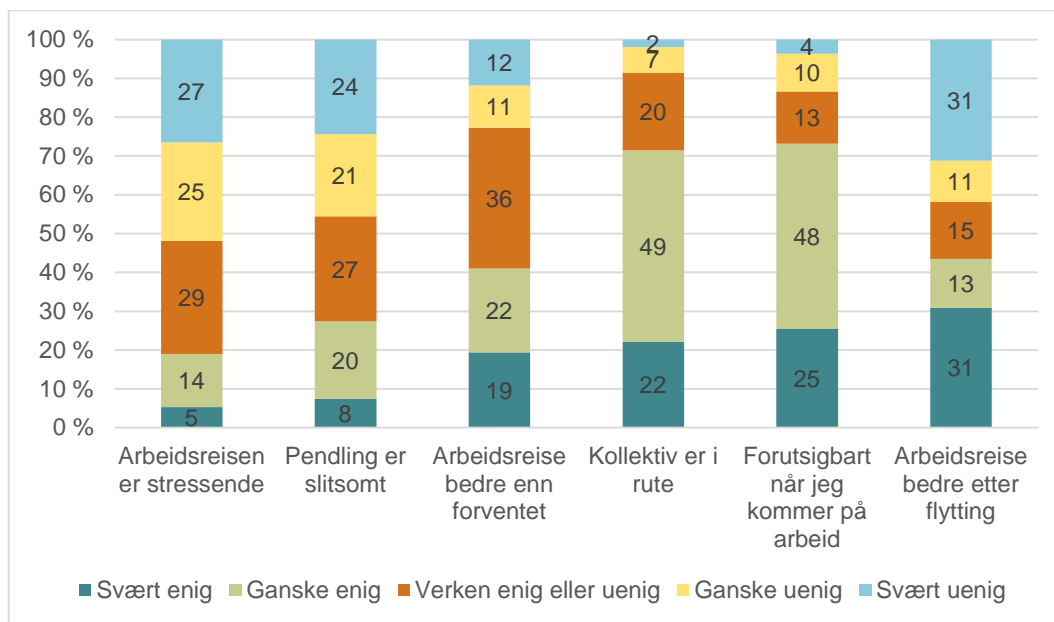
4.8 Positive og negative sider ved arbeidsreisen

I spørreundersøkelsen ble det stilt flere konkrete spørsmål om arbeidsreisen. Formålet var å kartlegge om det er momenter som oppleves som spesielt negative eller positive.

Det fremgår av figur 18 at 19 og 28 prosent sier seg enige i arbeidsreisen er stressende og at pendling er slitsomt. Disse momentene ble ikke kartlagt i førundersøkelsen. Vi kan derfor ikke sammenligne med situasjonen før flyttingen. 41 prosent oppgir at arbeidsreisen er bedre enn forventet.

Det ble også stilt spørsmål om kollektivtransporten stort sett er i rute, og om det er forutsigbar når de kommer til arbeid. Over 70 prosent er helt eller delvis enige i dette. Forutsigbarhet og punktlighet kan være nær beslektet. Hvis kollektivtransporten ikke er i rute blir det også mer usikkert når en ankommer arbeidsplassen. Overgangen til å reise kollektivt kan bli mindre utfordrende hvis kollektivtransporten oppleves pålitelig.

Ansatte ble også stilt spørsmål om arbeidsreisen har blitt bedre etter flyttingen. Hvorvidt arbeidsreisen har blitt bedre eller verre etter flyttingen kan antas å ha stor sammenheng med reisetiden før og etter flytting, samt om det vært nødvendig å skifte fra bil til kollektiv eller fra å gå eller sykle til å reise kollektivt. Tidligere har vi vist at flertallet har fått lengre reisetid. 44 prosent mener arbeidsreisen har blitt bedre, mens 42 prosent er uenig i dette.

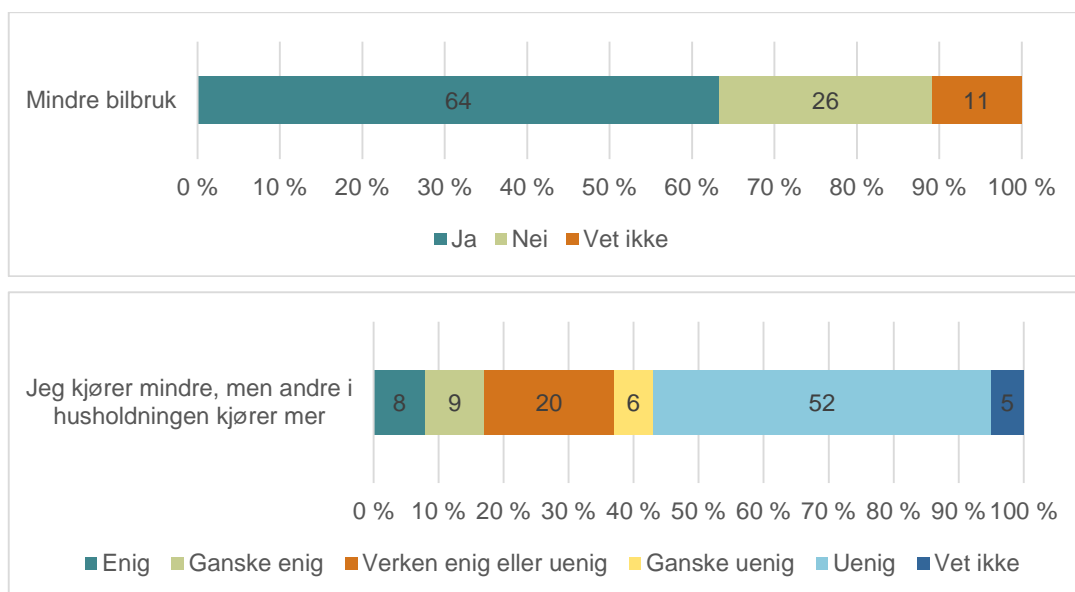


Figur 18. Aspekter ved arbeidsreisen (etter flytting). Prosent.

4.9 Mindre bilbruk?

Tradisjonelt har effekter av omlokaliseringer tatt utgangspunkt i en isolert analyse av ansattes endring i reisevaner. Det har ikke blitt tatt hensyn til at reduksjon i bilbruk fra én person i husholdningen kan motvirkes ved at samboer eller ektefelle kjører mer. Utgangspunktet vårt har vært at husholdninger kan ha et transportbehov som nødvendiggjør bruk av bil og at reduksjon i bilbruk til arbeid for en person kan frigjøre bruk av bilen for andre. Ved å ta hensyn til slike faktorer forsøker vi å dermed å ta et mer helhetlig perspektiv på effektene og se reisevaner i en større sammenheng.

I første omgang ble ansatte stilt spørsmål om de kjører mindre bil til arbeid etter flyttingen. Et klart flertall sier seg enig i dette. De som svarer nei til dette kan ha fortsatt med å reise kollektivt, gå eller sykle etter flyttingen. De som svarte bekreftende på at de kjører mindre ble også stilt spørsmål om andre i husholdningen kjører mer. 17 prosent av disse sier seg enig i påstanden og nyanserer således resultatet om redusert bilbruk blant ansatte. Dermed bør analyser om effekter av tiltak ta hensyn til at bilbruk kan øke for andre personer i husholdningen. I denne undersøkelsen har vi ikke noe grunnlag for å si hva bilen brukes mer til eller hvor lang turene er. Dermed er det vanskelig å si noe om størrelsen på effekten. Dette er momenter som bør vurderes i andre og lignende undersøkelser.



Figur 19. Bilbruk etter flytting. Prosent.

4.10 Tjenestereiser

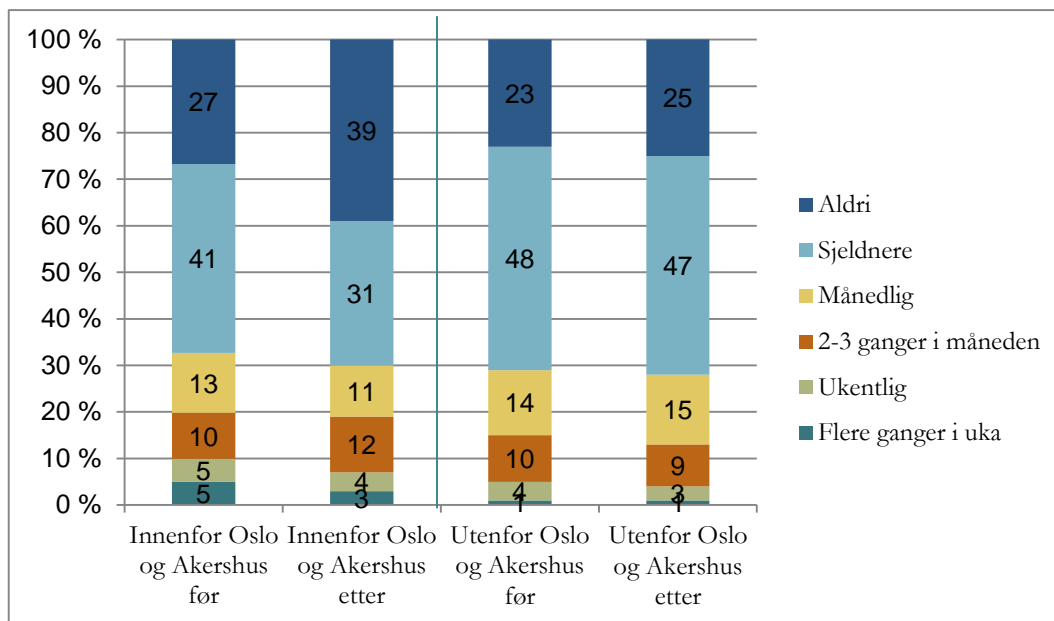
Flyttingen kan også påvirke hvordan ansatte reiser i arbeidet. Ansatte kan være mer tilbøyelig til å benytte bil til disse reisene når tilgjengeligheten til bil er god. Etter flytting er avstanden til møter i Oslo sentrum kortere, samtidig som tilgangen til kollektivnettet i utgangspunktet er bedre. Ved Sollerud kunne ansatte benytte tog og buss, mens de etter flyttingen har nær tilgang også til t-bane og trikk. Det er i tillegg gåavstand til møter i sentrum. Ansatte ble spurt om hvordan de reiser innenfor Oslo og Akershus, samt utenfor Oslo og Akershus. Utvalget ble spurt om hvilke transportmidler de vanligvis bruker og de kunne markere inntil to alternativer.

Figur 20 viser at flertallet av ansatte foretar tjenestereiser før og etter flytting. 60 prosent har etter flytting gjennomført tjenestereiser innenfor Oslo og Akershus minst én gang i måneden. Det er en noe lavere frekvens for tjenestereiser utenfor Oslo og Akershus. Transportmiddelfordelingen viser at det innenfor Oslo og Akershus var mest vanlig å reise som bilfører eller med drosje. 32 prosent av reisene var med kollektivtransport og 3 prosent med sykkel eller til fots. Etter flyttingen har bilandelen blitt redusert fra 37 til 15 prosent for tjenestereisene. Samtidig har kollektivbruken økt, spesielt bruk av t-bane, samt at 10 prosent av reisene er til fots. Ansatte har også mulighet til å låne elbil for slike reiser og 5 prosent svarer at de benytter dette tilbudet. Totalt sett viser dette at tjenestereisene har blitt mer miljøvennlig etter flyttingen.

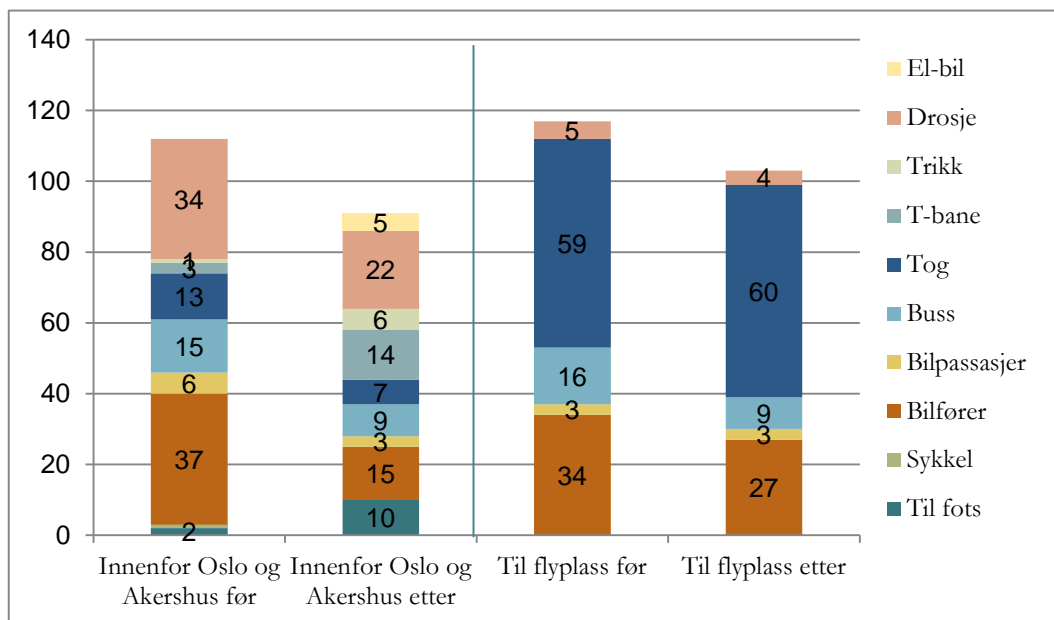
Men figuren viser ikke bare at reisene har blitt mer miljøvennlige. De indikerer også at det var betydelige drosjekostnader forbundet med de lokale tjenestereisene da Gjensidige var lokalisert på Sollerud. Etter flyttingen har andelen blitt mindre – noe som kan ha sammenheng med at avstanden til møtene blir kortere og at det er mer rasjonelt å gå eller sykle til møter. Dessuten kan kollektivtilbudet være et bedre alternativ. En konsekvens av flyttingen er at Gjensidige sparer reisekostnader knyttet til blant annet drosje.

Ansatte ble også spurt om hvordan de reiste til flyplassen i forbindelse med lenger tjenestereiser. Kollektivtransport er den dominerende transportformen både før og

etter flyttingen. Omtrent 60 prosent benyttet tog. 34 prosent av reisene ble foretatt som bilfører før flyttingen, mens andelen er redusert til 27 prosent etter. Flyttingen kan ha større påvirkning på reiser som foretas innenfor Oslo og Akershus sammenlignet med reiser til flyplass. Det har sammenheng med at reisen ofte starter ved arbeidsplassen for lokale reiser, mens reiser til flyplass kan starte fra bostedet.



Figur 20. Frekvens for tjenestereiser innenfor og utenfor Oslo og Akershus før og etter flytting. Prosent.



Figur 21. Transportmiddelfordeling på tjenestereiser før og etter flytting. Prosent.

4.11 Bruk av tiltak

Gjensidige har vært bevisst på at flyttingen vil medføre enkelte transportmessige utfordringer. Bedriften har søkt å tilrettelegge for en smidig overgang gjennom

iverksettelse av tiltak som ligger innenfor deres ansvarsområde. Denne undersøkelsen kan ses som et ledd i et slikt arbeid. De ansatte fikk blant annet mulighet til å komme med kommentarer og forslag til hvordan Gjensidige best mulig kunne lette overgangen. Disse ble rapportert til Gjensidige i et eget notat fra førundersøkelsen.

Gjensidige har opprettet en internettside som informerer om de forskjellige reisemulighetene. Her fremgår det at det finnes 364 sykkelparkeringer. I tillegg er det garderobeskap, tørkerom og garderobeskap, samt slange til spyling av sykkel.

Enkelte ansatte har arbeidsoppgaver som gjør at de må benytte bil i arbeidstiden. I den forbindelse er det utplassert tre elbiler som kan disponeres til tjenestekjøring.

Det er også en pool med p-plasser som kan reserveres når ansatte har spesielle behov for bil før, i eller etter normal arbeidstid.

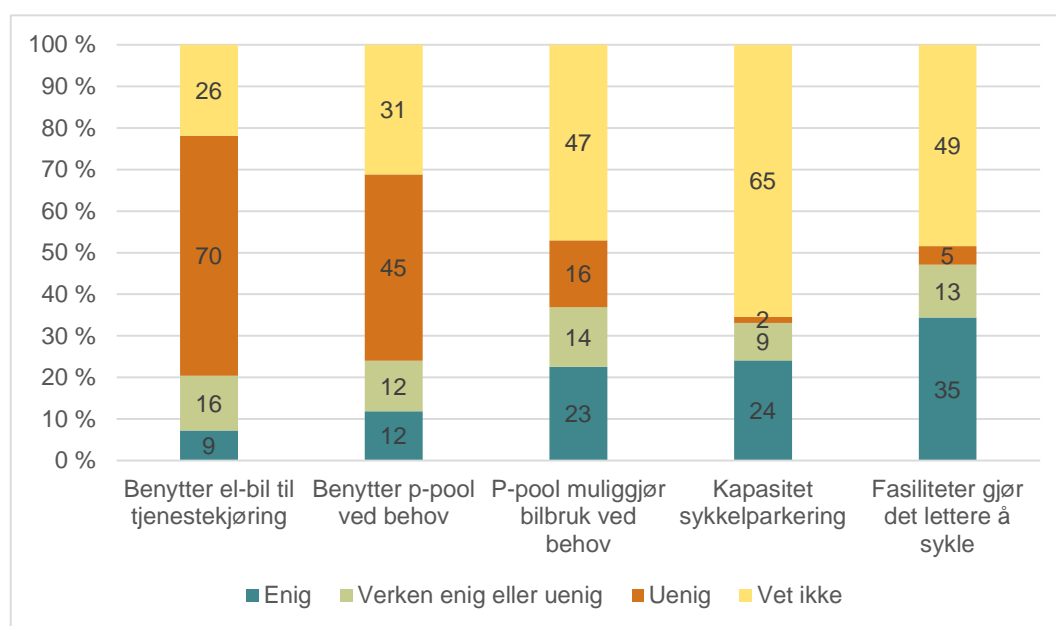
Tiltakene som er innført vil ikke være relevant for alle ansatte. Noen avdelinger har behov for å benytte bil til tjenestekjøring, mens det vil være lite aktuelt for andre avdelinger. Dette reflekteres i svarene. Kun et fåtall svarer at de benytter el-bil til tjenestekjøring. Det er også et mindretall som svarer at de benytter parkeringspool når de har behov for det. Men de ansatte mener i større grad at parkeringspool gjør det mulig å kjøre bil ved behov. Resultatet tyder på at ordningen kan fungere godt. Det har blant annet sammenheng med at etterspørselen etter parkeringsplasser er relativt lav. Dermed kan det bli mindre konkurranse om å få ledig plass hvis ansatte må kjøre bil til arbeid.

Sykkel



Egen sykkel: Det finnes 364 sykkelparkeringer på U1 i Huset vårt, disse deles med NSB. Adkomsten til parkeringen er fra lokalgangen bak bygget og ned til Varemottaket. Her finnes det en egen dør som er adgangsbegrenset med nøkkelkort for syklister. Videre sykler man gjennom garasjen, opp en rampe for å komme til selve sykkelparkeringen. Garderobeskap, tørkerom og garderobeskap finnes i U2. Det er slange til spyling av sykkel rett etter varemottaket i U1.

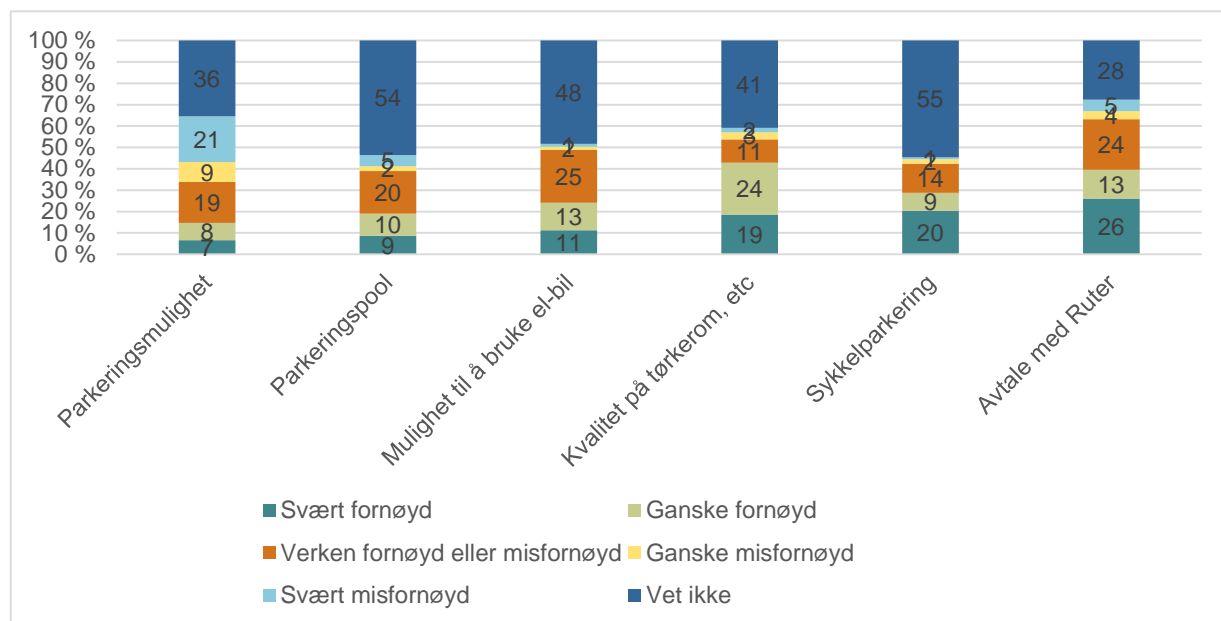
Bysykler: Et praktisk alternativ for deg som ikke har egen sykkel, eller bare ønsker å sykle den ene veien til eller fra jobb. Tilbudet går ut på at man låner en sykkel fra et av de 100 stativene rundt om i hele byen, for så å sette sykkel tilbake i et annet stativ nær destinasjonen. Abonnementet koster 100 kr for et år. De nærmeste bysykkel-stativene finnes i Oslogt, Helga Helgesens plass og Brugata. Finn ut mer om bysykkel [her](#).



Figur 22. Ansattes oppslutning om tiltak etter flytting. Prosent

4.12 Tilfredshet med tiltak

I og med at det er et mindretall som har benyttet seg av de nye transporttiltakene så er det også færre som har en klar positiv eller negativ formening om hvor fornøyde de er. Et flertall har ingen formening om de fornøyd eller misfornøyd med de forskjellige tilbudene og fasilitetene hos Gjensidige. Til tross for dette er ansatte i svært liten grad misfornøyd. De er stor grad fornøyd med tilbudene og spesielt med kvalitet på tørkerom, garderobe, etc og avtalen med Ruter om at årskort kan trekkes over lønn.



Figur 23. Tilfredshet med tiltak. Prosent

4.12.1 Kommentarer fra ansatte

Ansatte fikk mulighet til å komme med egne kommentarer i undersøkelsen. De åpne svarene gir mulighet for å fange opp synspunkter og holdninger som det ikke ble spurt om direkte i undersøkelsen. Dessuten er dette en mulighet for de ansatte til å gi uttrykk for hva de anser som viktig i forbindelse med arbeidsreisen og flyttingen.

Det er stor variasjon i besvarelsene og dette gjør det utfordrende å kategorisere åpne svar. Vi har imidlertid inndelt svarene i fire tematiske kategorier: (relativt) fornøyd med flytting, forslag til tiltak, (relativt) negativ til flytting og en «annet» kategori. Det er nødvendig å påpeke at enkelte av svarene har vært utfordrende å kategorisere og flere kunne vært plassert i flere av kategoriene.

De som er fornøyd fremhever hovedsakelig at de har fått kortere reisevei eller at de slipper å bytte kollektivtransport på arbeidsreisen. Enkelte fremhever også at de er fornøyd med nye lokaler.

Det er fremmet en rekke forslag til tiltak som kan forbedre reiseveien. Noen av disse forslagene går utenfor Gjensidige sitt ansvarsområde, men de illustrerer noen av utfordringene som er i kollektivsystemet. For eksempel «Skulle gjerne sykklet, men Nesoddbåten krever månedskort for sykkels» eller «Hvis man kunne gjøre noe for å bedre tilganger til perrongen fra den andre siden, ville det blitt bedre».

Men flere av de foreslåtte tiltakene er det mulig for Gjensidige å gjennomføre. Noen forslag omhandler tilrettelegging for elsykler og incentiver: «*Er det tilrettelagt for å lade el-sykkel?*», «*innkjøpsordning for elsykler hadde vært flott! Billigere månedskort hos Ruter*», «*Hva med å dele ut hjelm/sykkeltoy, etc med Gjensidige-logo til de som sykler? Så får man i tillegg markedsført Gjensidige*». Andre tiltak går spesifikt på garderobemulighetene: «*Dårlig garderobe og dusjmuligheter for de som sitter i Galleri Oslo dvs Schweigaardsgate*».

Andre forslag omhandler parkering: «*Sarner parkering for motorsykkel*», «*Jeg synes parkeringsordningen er veldig dyr. Skulle ønske at Gjensidige sponset deler av denne utgiften*», «*For oss som er avhengige av bil i jobbsammenheng burde det ligge mer til rette. Elbilene er oftere opptatt i kjernetiden og det blir for dyrt å disponere egen bil til jobb som skal brukes «innimellom», samtidig som vi betaler pendlerkort. En annen ting er at det er tvetydige signaler rundt dette med hjemmekontor. Det virker som dette er et ønsket alternativ fra Gjensidige sentralt, men i visse avdelinger så er dette er NEI-tema. Hva er grunnen til dette? Her burde det vært klare retningslinjer*». Sistnevnte kommentar tar opp både parkering og ordning med hjemmekontor. Flyttingen har medført i snitt medført lengre reisevei for de ansatte. Tidligere har vi også vist at det er utbredt bruk av hjemmekontor og andelen som arbeider hjemme er langt høyere enn da de var lokalisert på Sollerud. Likevel er det flere som peker på at de ønsker at det ble mer akseptert å arbeide hjemmefra.

Mange kommentarer er også relatert til det generelle kollektivtransporttilbudet. Eksempelvis blir det påpekt at kapasiteten er sprengt og det er for dårlig framkommelighet, etc.

Flyttingen har gjort arbeidsreisen lettere for noen og verre for andre. Det er flere som peker på at arbeidsreisen har blitt verre enn de som mener den har blitt bedre, og flere peker på at dette gjør de mer slitne, eller at hverdagen blir vanskeligere siden bilen må uansett brukes på reiser som foretas etter arbeidsdagen er over. Noen eksempler er: «*Etter at jeg har fått lengre reisevei har jeg blitt mer sliten når jeg kommer hjem*», «*For å opprettholde antall arbeidstimer per uke må jeg ta av tiden med familien. Det blir også mer jobbing på kveldstid og jeg er konstant stresset og utslitt. Flyttingen har bare vært negativ for mitt vedkommende. På samme tid har arbeidspresset økt. Min nye sjef er svært negativt innstilt til hjemmekontor og støtter det ikke. Jobbing hjemme på kveldstid og i helgene godtatt så lenge det kommer i tillegg til full arbeidsdag på kontoret, men ikke at man jobber mindre på kontoret som man tar igjen hjemme (...)*», og «*At det ikke går an å kjøre bil til jobb gjør benting og bringing av barn til et mareritt. I tillegg har reisetiden min blitt doblet pga. mangel på parkeringsplass*».

5 Work-life balance og tilfredshet

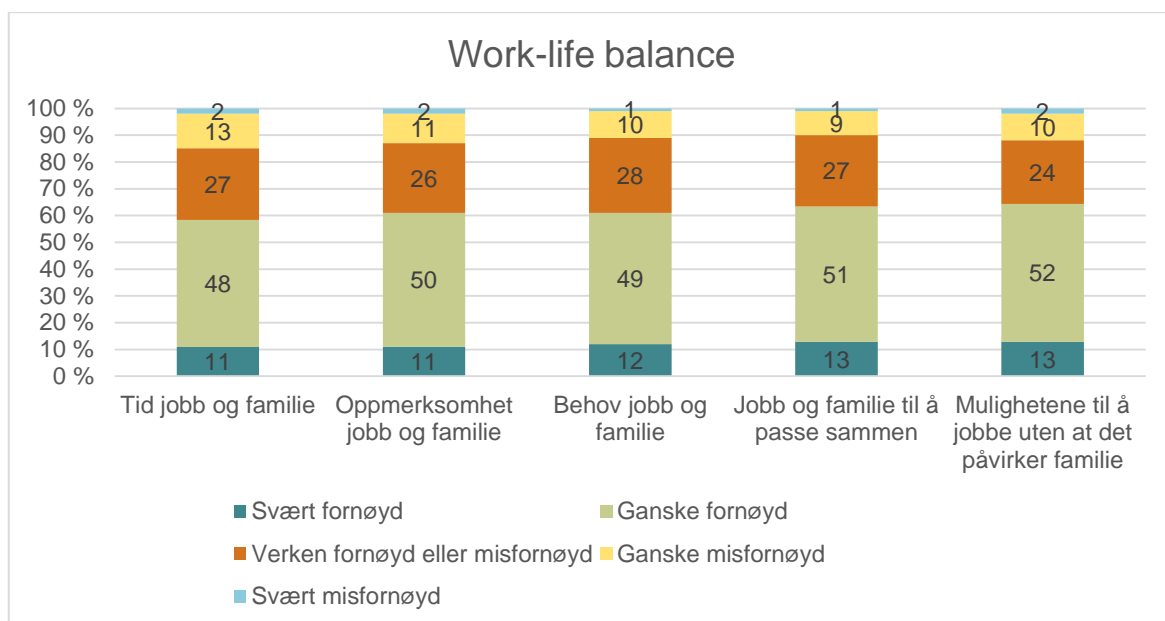
Etter hvert som lengden på arbeidsreiser har vært økende, har det også vært en voksende bekymring for de potensielle konsekvensen av dette for enkeltpersoner, husholdninger og sosialt liv. Vi har derfor forsøkt å kartlegge et slikt aspekt i denne rapporten. Dessuten har vi stilt spørsmål om tilfredshet med arbeidsreisen. Formålet har vært å studere hvordan den generelle tilfredsheten påvirkes av at en betydelig andel av sine ansatte måtte legge om sine reiser.

5.1 Work-life balance

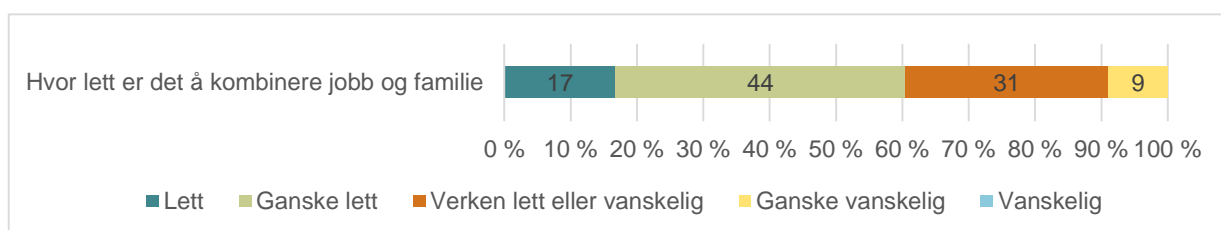
Etter hvert som lengden på arbeidsreiser har vært økende, har det også vært en voksende bekymring for de potensielle konsekvensen av dette for enkeltpersoner, husholdninger og sosialt liv.

For mange virksomheter er det en økende interesse for å sikre at de ansatte klarer å opprettholde en god balanse mellom arbeidslivets og privatlivets krav og forventninger. Arbeidsreisene er en viktig del av dette, ettersom tidkrevende pendlingsreiser kan gå utover mulighetene for å oppnå en god balanse i tilværelsen. De ansatte i Gjensidige ble i etterundersøkelsen stilt spørsmål om hvor fornøyd de er med sin balanse mellom arbeid og fritid, såkalt «work.-life balance». Fem hoveddimensjoner innenfor dette begrepet ble undersøkt (McNamara, Pitt-Catsoupes, Matz-Costa, Brown, & Valcour, 2013).

Figur 24 viser at flertallet av de ansatte mener de er fornøyd langs disse parameterne. Ettersom disse spørsmålene ikke ble stilt i førundersøkelsen kan vi ikke studere hvordan utviklingen har vært over tid. Likevel er det interessant å se at mellom 10 og 15 prosent mener at de ikke er fornøyd med balansen mellom arbeid og familie.



Figur 24. Work-life balance ut fra fem hoveddimensjoner.



Figur 25. Andelen som mener det er lett å kombinere jobb og familie.

Tabell 6 viser fordelingen langs en rekke variabler for å sammenligne forskjeller mellom de som var fornøyde og misfornøyde med hvordan de klarer å fordele tid mellom jobb og familie. De som er misfornøyde kjennetegnes blant annet av at de er kvinner, har høyere lønn, kjører bil og har fått lengre reisetid etter flytting.

Dette kan tyde på at det er en lang rekke faktorer som kan forklare forskjellen mellom de som er fornøyd eller misfornøyd med sin balanse. I denne rapporten er det ikke rom for å gå i dybden på temaet. Vi kan imidlertid konstatere at de misfornøyde i snitt har lengre avstand og bruker lengre tid på arbeidsreisen. Dette kan tyde på at pendling utgjør én av flere faktorer som kan forklare om ansatte opplever at det har en god balanse godt mellom krav fra jobb og familie.

Tabell 6. Likheter og forskjeller mellom de som er misfornøyd og fornøyd med hvordan de klarer å fordele tid mellom jobb og familie.

Faktorer	Fordeling misfornøyd	Fordeling fornøyd
Andel menn	46 %	53 %
Snitt lønn	728719	690310
Andel bilførere	21 %	6 %
Andel med lengre reisetid etter flytting	72 %	55 %
Snitt avstand mellom bosted og arbeid	30 km	20 km
Snitt reisetid på arbeidsreise	49 min	38 min
Andel single	16 %	20 %
Andel med partner i arbeid	78 %	63 %
Snitt arbeidstimer pr uke	44 timer	41 timer
Andel uten barn mellom 0-5 år	64 %	73 %
Andel uten barn mellom 6-12 år	62 %	62 %
Andel med lederstilling	20 %	15 %
Andel som aldri har hjemmekontor	9 %	13 %
Andel minst ukentlig tjenestereise utenfor Oslo	4 %	4 %
N	97	404

5.2 Tilfredshet med arbeidsreisen

Ansatte ble stilt spørsmål om hvor fornøyd de var med arbeidsreisen generelt, og ulike aspekter knyttet til denne. Slike variabler kan sammenlignes mellom transportmidler, og vi kan dermed studere om bilførere er mer fornøyd med arbeidsreiser i forhold til kollektivreisende. Videre kan variablene benyttes for å belyse om flyttingen har påvirkning på tilfredsheten. Ikke minst kan det avdekke hvem som er fornøyde eller misfornøyde med arbeidsreisen. Vi stilte spørsmål som blant annet omhandlet reisetid, avganger for kollektivtransport, kapasitet og kvalitet for kollektivtransport, kostnader og utslipp av klimagasser.

Vi vil her rapportere for den overordnede tilfredsheten, mens de analyser av ulike underkategoriene finnes i vedleggene.

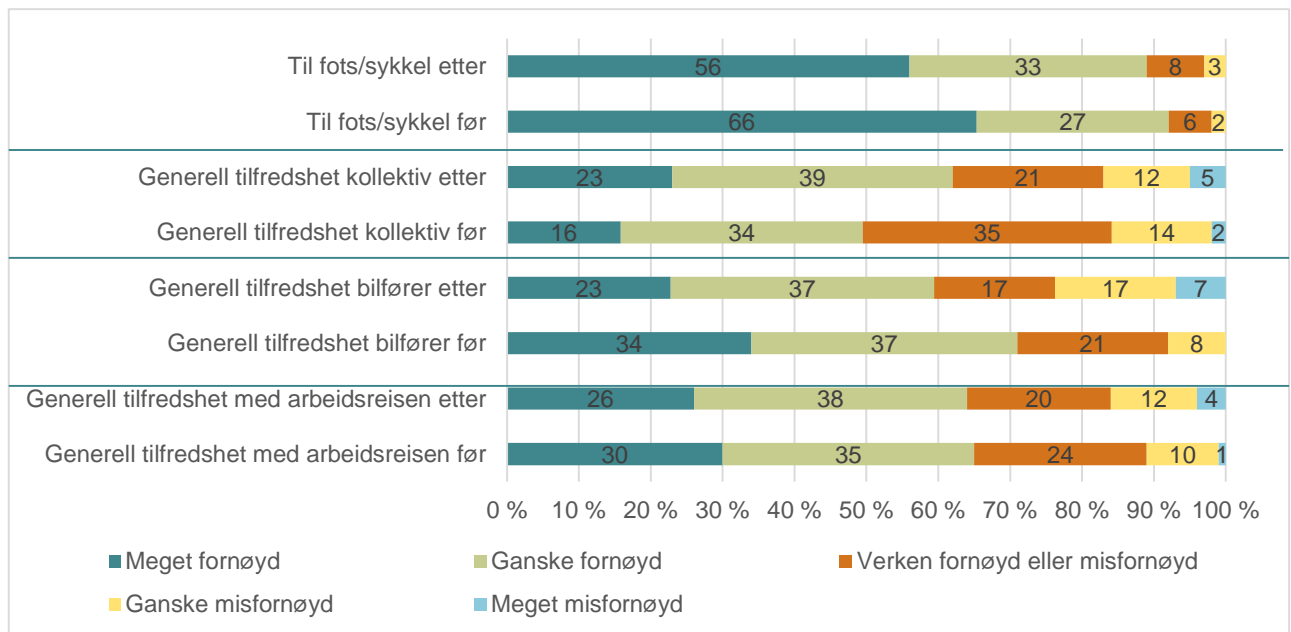
5.2.1 Generell tilfredshet med arbeidsreisen

Stort sett foretar ansatte ti arbeidsreiser i uka, og i snitt tar hver reise 35 minutter. Det betyr at ansatte i snitt bruker nesten 6 timer ukentlig på å reise til og fra arbeid. Med andre ord brukes det mye tid til arbeidsreiser.

Figur 26 viser at et klart flertall av ansatte var fornøyde med arbeidsreisen da de var lokalisert på Sollerud. Kun 11 prosent var ganske eller meget misfornøyd. Men tilfredsheten med arbeidsreisen var i stor grad betinget av hvilket transportmiddel de benyttet – noe som igjen er betinget av avstand mellom bolig og arbeidsplass. De som gikk eller syklet, og som dermed hadde kortest avstand, var klart mest fornøyd; over nitti prosent var fornøyde og hele 66 prosent var meget fornøyd. Ansatte som reiste kollektivt var minst fornøyd. Bilførere var stort sett fornøyd.

Resultatene fra førundersøkelsen kunne tyde på at flere ville bli misfornøyd etter flyttingen. Tidligere har vi vist at kollektivandelen har økt betraktelig etter flytting og de som reiste kollektivt var minst fornøyd med arbeidsreisen i førundersøkelsen. På den andre siden har vi også vist at andelen som må bytte hvis de reiser kollektivt har blitt redusert. Det kan bidra til å gjøre kollektivreisen bedre.

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



Figur 26. Generell tilfredshet med arbeidsreisen før og etter flytting. Prosent.

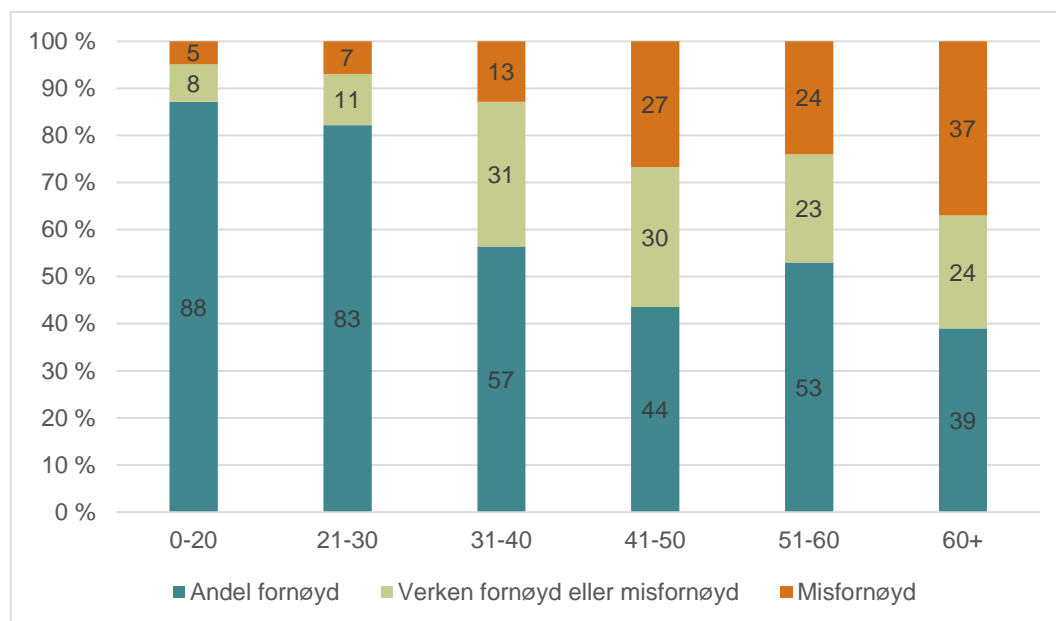
5.2.2 Hvem er misfornøyd?

I tabell 7 har vi fokusert på fire variabler som kan forklare hvem som er misfornøyd med arbeidsreisen; bosted, reisetid, kollektivtilbud og bilbruk. Tabell 7 viser at 33 prosent av de som er misfornøyd er bosatt i Bærum. Ansatte bosatt i denne kommunen er kanskje de som i størst grad har måtte endre reisemåte. Tidligere hadde de gode rammevilkår for å kjøre, reise kollektivt eller gå eller sykle. Nå er de i langt større grad utelukkende avhengig av kollektivtransport. Tabellen viser også at 62 prosent av de misfornøyd mener de kjører mindre bil enn før flyttingen. Bosatte i Oslo kommune utgjør i tillegg en betydelig andel av personer som er misfornøyd. Disse er hovedsakelig bosatt i områder som ligger i nær tilknytning til Lysaker, samt områder nord i Oslo med god biltilgjengelighet til Lysaker. Reisetiden virker til å være en viktig grunn for å forklare hvorfor ansatte er misfornøyd med arbeidsreisen. Dette kan ha nær sammenheng med at de som er misfornøyd stort sett er bosatt i områder som har fått lengre reisetid.

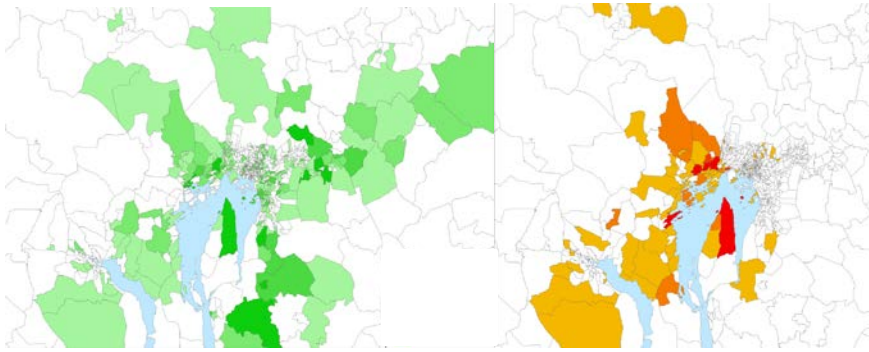
Tabell 7. Andel som er misfornøyd med sin arbeidsreise etter bosted, reisetid, kollektivtilbud og bilbruk etter flytting.

Faktorer	Fordeling
Bærum	33 %
Oslo	19 %
Asker	11 %
Nesodden	7 %
Lier	6 %
Røyken	6 %
Drammen	5 %
Snitt reisetid	54,5 min
Reisetid (1 meget fornøyd 5 meget misfornøyd)	4,5
Kapasitet kollektiv	3,1
Antall avganger	2,98
Kjører mindre bil	62 %

Reisetiden korrelerer med hvor fornøyd eller misfornøyd ansatte er med arbeidsreisen. Det er en tydelig nedgang i andelen som er fornøyd når reisetiden blir lengre enn en halvtime. Andelen som er misfornøyd øker også klart når reisetiden er lengre enn 40 minutter, men etter en time er det kun små endringer.



Figur 27. Andel fornøyd eller misfornøyd med arbeidsreisen etter reisetid.

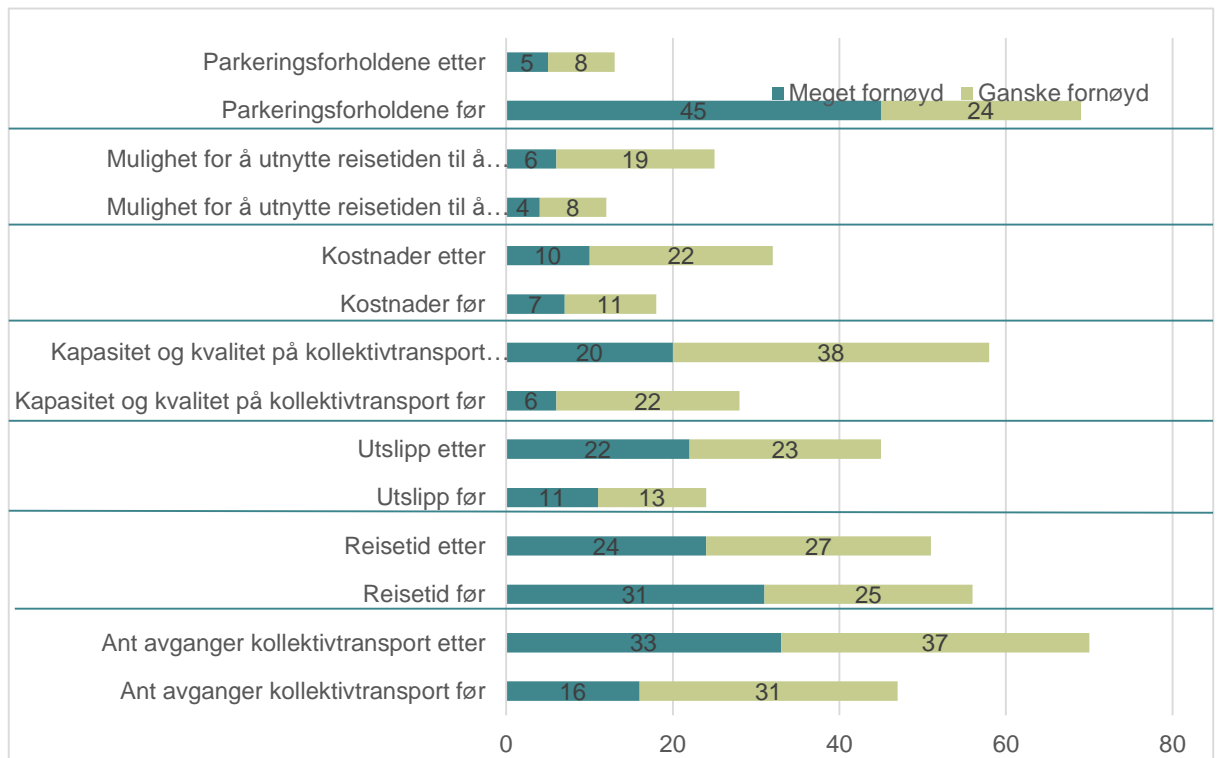


Kart 6. Fornøyd eller misfornøyd med arbeidsreisen etter bosted etter flytting.

5.2.3 Tilfredshet oppsummert

Figur 28 oppsummerer tilfredshet med ulike forhold til arbeidsreisen. Før flyttingen var det spesielt parkeringsforholdene og reisetiden de ansatte var fornøyd med. Nær 70 prosent var ganske eller meget fornøyd med parkeringsforholdene, og over halvparten med reisetiden. Minst tilfreds var en med kostnader knyttet til reisen og mulighetene for å utnytte reisetiden til arbeid.

Etter flyttingen er ansatte mest fornøyd med antall kollektivavganger og kapasitet og kvalitet på kollektivtransporten. Gjensidige er nå lokalisert i Norges største kollektivknutepunkt. All kollektivtransport, enten det gjelder t-bane, trikk, lokale busser, regionale busser eller tog betjener områder rundt Oslo S. Det bidrar til at ansatte har svært gode muligheter til å reise kollektivt. Minst fornøyd er de med parkeringstilgangen, noe som kan ses tolkes i lys av de svært begrensede mulighetene til å parkere.



Figur 28. Tilfredshet med forhold knyttet til arbeidsreisen før og etter flytting. Prosent.

6 Effekter på redusert kjørelengde og utslipp

Å flytte fra Sollerud til Schweigaards gate er en beslutning som potensielt kan ha betydelig effekter knyttet til miljø – selv om motivasjonen ikke nødvendigvis har vært styrt av miljøhensyn. Slikt sett kan flyttingen bidra til å styrke Gjensidiges målsetting om å redusere sine klimagassutslipp og å forårsake minst mulig negativ innvirkning på det ytre miljøet. Når det gjelder transport er effektene lettest å beregne for ansattes reiser på vei til og fra arbeidet. Men vi har også vist at flyttingen påvirker hvordan ansatte reiser i tjenesten, og dette er også relevant når en skal beregne miljøgevinster ved flyttingen.

Beregningsmodell og forutsetninger

I de neste avsnittene vil vi konsentrere oss om effektene på reiser til og fra arbeid. Det gjør vi ved å ta utgangspunkt i transportmiddelfordelingen og gjennomsnittlig reiseavstand for de ulike reisene. Ut fra våre data var det 848 ansatte da Gjensidige var lokalisert på Sollerud. Etter flyttingen til Oslo sentrum var det 986 ansatte. I beregningen forutsetter vi at det ville vært 986 ansatte hvis Gjensidige fortsatt var lokalisert på Sollerud. Vi vil kartlegge utvikling i antall reiser og hvordan personkilometer endres for ulike transportmidler. Dette danner grunnlag for å beregne endringer i utslipp. Det er i den forbindelse nødvendig å påpeke flere svakheter i beregningene. For det første er utslippene fra bil i sterk grad betinget av kjøretøytype og hastighet. Utslippene av CO₂ er mindre for dieserbiler (men de har høyere utslipp av NO_x) og køkjøring har langt høyere utslipp en kjøring i eksempelvis 50 km/t. Slike hensyn har vi ikke grunnlag for å vurdere i og med at vi ikke har stilt spørsmål om type kjøretøy eller om det var kø, etc på arbeidsreisen. I følge SSB var 42 % av personbilparken dieserbiler i 2012 og vi forutsetter at denne andelen er lik for ansatte i Gjensidige. For det andre har Gjensidige fått flere ansatte etter førundersøkelsen. Vi har i beregningen forutsatt at transportmiddelfordelingen ville vært den samme hvis de fortsatt var lokalisert på Sollerud. Svakheten er at vi ikke tar hensyn til at parkeringskapasiteten kunne blitt sprengt hvis flere kjørte bil. For det tredje har undersøkelsen vist at flere mener at en annen i husstanden har begynt å kjøre mer som følge av at de selv ikke lenger kjører bil til arbeid. Det bidrar i et samfunnsperspektiv til å redusere effekten av flyttingen. I vårt spørreskjema har vi ikke informasjon om hvor mye mer som blir kjørt og vi må derfor skjønnsmessig beregne de ekstra kjørte kilometerne. For det fjerde har vi kun beregnet endring i utslipp fra bilførere. Vi har ikke kompensert for økt utslipp fra buss og båt. For det femte har vi ikke kartlagt andelen med elbil i førundersøkelsen. Resultatene må derfor tolkes som retningsgivende og anslag på endringene. Tabell 8 viser forutsetninger og beregningsgrunnlag.

Tabell 8. Forutsetninger og beregningsgrunnlag.

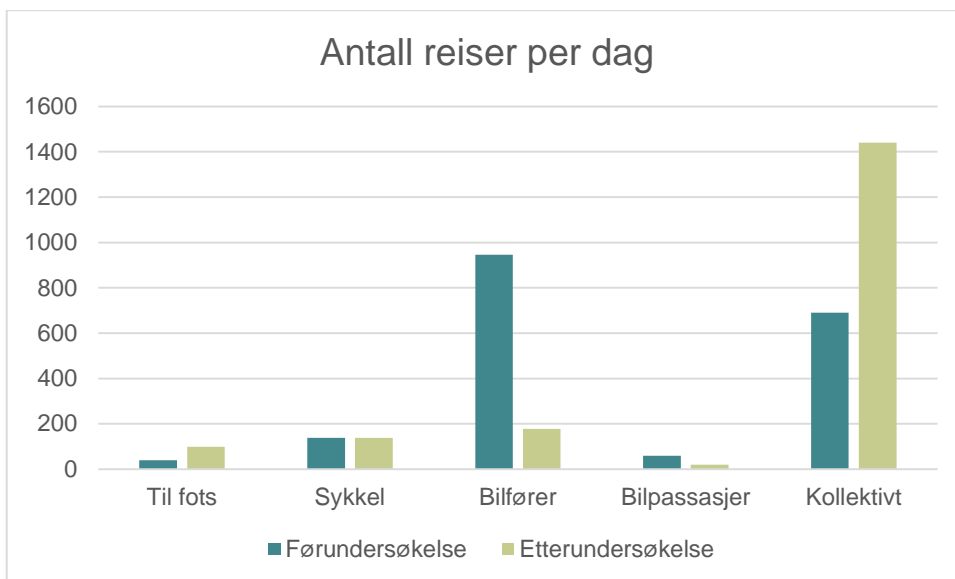
		Transportmiddelfordeling						
		Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Hjemmekontor
Førundersøkelse	Transportmiddelfordeling	2	7	48	3	35	2	3
Førundersøkelse	Snitt reiselengde	2,73	10,2	21,23	21,79	35,3	19,6	
Etterundersøkelse	Transportmiddelfordeling	5	7	9	1	73	1	4
	Snitt reiselengde	2,48	12,89	24,4	15,3	24,2	26,6	
Utslipp	CO2 g/km personbiler			169				
	CO2 g/km Diesebiler			133				
	Nox g/km Personbiler			0,28				
	Nox g/km Diesebiler			0,48				

Resultater⁶

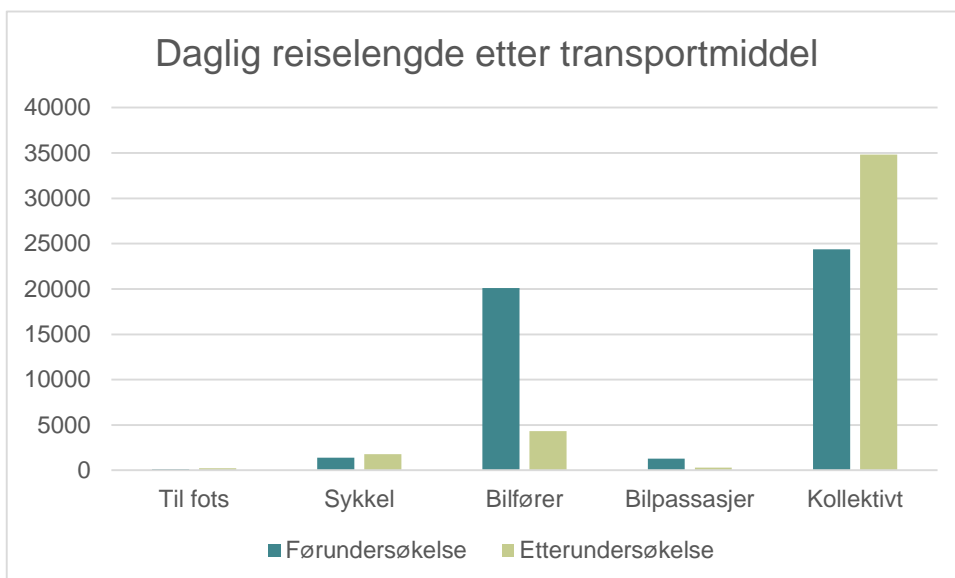
Som vist i figur 29 og 30 har det vært en markant endring i antall reiser foretatt med bil og kollektivtransport, samt i mengden personkilometer for ulike transportmidler. Antall daglige reiser som bilfører har blitt redusert fra 947 reiser (tur-retur) til 177. Per dag er det dermed 770 færre bilturer. Årlige innebærer det, med en forutsetning på 230 arbeidsdager, en reduksjon på 177 100 antall reiser som bilfører. Kollektivtransport har en motsatt utvikling. Antall daglige reiser med kollektivtransport har økt fra 690 til 1440 (749 flere kollektivturer per dag). Årlig gjennomføres det omtrent 172 000 flere kollektivreiser. Det er få eksempler på virksomheter som kan dokumentere en lignende omstilling i sine transportvaner på så kort tid.

Effekten er tilsvarende når det gjelder samlet personkilometer for ulike transportmidler. Vi har beregnet at bilførere daglig ville kjørt 20095 kilometer hvis Gjensidige fortsatt var lokalisert på Sollerud. Dette har blitt redusert til 4331 kilometer etter de flyttet. Årlig innebærer det en reduksjon på 3 625 940 personkilometer. Eller sagt på en annen måte: Reduksjonen tilsvarer nesten 750 turer fram og tilbake mellom Lindesnes og Nordkapp. Disse reisene er først og fremst erstattet av kollektivtransport som har langt lavere utslipp per person.

⁶ Det er tatt hensyn til endring i bruk av hjemmekontor og det forutsettes samme antall arbeidsdager før og etter flytting.



Figur 29. Beregnet antall daglige reiser etter transportmiddel.



Figur 30. Beregnet total daglig reiselengde etter transportmiddel.

Utslippene fra bil er betinget av kjøretøytype og hastighet, mens utslipp fra kollektivtransport varierer stort etter dekningsgrad og hvorvidt reisen foretas med buss, båt, t-bane, trikk eller tog. I vår beregning har vi tatt utgangspunkt i prosentmessig endring i utslipp fra bilførere. Den viser at utslippene fra bil har blitt redusert med 82 %. Vi har ikke tatt hensyn til at 11 prosent mener andre i husholdningen kjører mer som følge av flyttingen eller kompensert for økt utslipp fra buss og båt.

Tabell 9. Effekter på antall reiser og personkilometer.

	Førundersøkelse	Etterundersøkelse	Differanse
Antall reiser med bil per dag	947	177	-770
Antall reiser med kollektiv per dag	690	1440	749
Årlige reiser med bil	217709	40820	-176889
Årlige reiser med kollektiv	158746	331099	172353
Daglig personkilometer med bil	20095	4331	-15765
Daglig personkilometer med kollektiv	24364	34837	10473
Årlig personkilometer med bil	4621958	996018	-3625940
Årlig personkilometer med bil	5603734	8012591	2408857
Prosent reduksjon i utslipp fra bil		82 %	

7 Konklusjon

Mindre bilbruk og mer kollektivt for arbeidsreiser og tjenestereiser

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

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

Men noe økt bilbruk for andre familiemedlemmer

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

Små endringer i reisetid

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

Omtrent like fornøyd med arbeidsreisen

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

Mer hjemmearbeid

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

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

Balanse mellom krav fra familie og jobb

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

7.1 Oppsummerende diskusjon

En betydelig del av alle reiser som daglig foretas i byer og tettsteder, gjøres i forbindelse med arbeidet. På en vanlig dag er omtrent hver femte reise en arbeidsreise, og det store flertallet av disse reisene gjøres med privatbil (Vågane et al 2009). Videre gjennomføres arbeidsreiser stort sett i perioder av døgnet hvor kapasiteten i vegsystem og kollektivtransporten er begrenset.

Dersom en skal klare å nå politiske målsettinger om en mer bærekraftig transport i byer og tettsteder, er det en forutsetning at også virksomheter legger til rette for

dette. Virksomheter kan forsterke og supplere offentlige tiltak for mer bærekraftig mobilitet gjennom en rekke tiltak.

Selv om flyttingen i utgangspunktet ikke først og fremst var begrunnet i miljøhensyn har Gjensidige uansett gjennomført en rekke tiltak som tilrettelegger for å la bilen stå. Parkeringskapasiteten for Schweigaards gate er bestemt av Oslo kommune, men Gjensidige har innført flere viktige tiltak som forsterker og tilrettelegger for mer miljøriktig transport. Tiltakene omfatter blant annet mulighet for å låne elbil, mulighet for å reservere parkeringsplasser på dager de har behov, garderobe, tørkerom, dusjmulighet og avtale som gjør det mulig å kjøpe årskort hos Ruter gjennom trekk over lønn. Omstilling i reisemåte har vært stor for enkelte av de ansatte og det anses som en forutsetning for en smidig overgang at Gjensidige har hatt en velegnet strategi for å lette flyttingen.

Innenfor alle disse momentene er det viktig at det gjennomføres undersøkelser som henter innspill, forslag og erfaringer fra de ansatte. Førundersøkelsen var et ledd i det arbeidet. Erfaringene fra lignende omstillingsprosjekter, har vist at omstillinger som har god kontakt med de ansatte, kombinert med prosjektgruppe med deltakere fra ulike deler av organisasjonen, har bedre forutsetninger for å lykkes. Det gjør at virksomhetene i størst mulig grad kan nyttiggjøre seg av de erfaringer og kunnskapene som ansatte besitter, når det gjelder forhold ved arbeidsreisene og på arbeidsplassen.

Resultatene fra undersøkelsene dokumenterer at Gjensidiges flytteprosess har gitt effekter som er i samsvar med virksomhetens målsetting om samfunnsansvar innenfor transport og miljø. Bilandelen er redusert med 81 prosent og utslipp av CO₂ er beregnet til å være redusert med omtrent 82 prosent. Muligheten for å låne elbil er også et tiltak som bidrar til å nå målsettingene. Flyttingen kan sies å representere en tendens der større virksomheter søker å lokalisere seg mer sentralt, blant annet for å oppnå mer miljøriktige transportløsninger. Dette er en utvikling som samsvarer med lokale, regionale og nasjonale målsettinger og undersøkelsen viser at effektene samsvarer med ønsket utvikling (Miljø- og klimadepartementet 2012, Samferdselsdepartementet 2013)

Resultatene er også relevante i et større perspektiv. Ingen andre norske kommuner har så strenge maksimumsnormer på parkering som i Oslo sentrum (Christiansen et al 2013). Erfaringene fra denne undersøkelsen viser at ansatte og virksomheter klarer å tilpasse seg strenge parkeringsnormer. Samtidig illustrerer resultatene at både virksomheten selv og ansatte har behov for bil. Strenge maksimumsnormer kan skape incentiver for å opprette ordninger som regulerer bruken på en annen måte enn «førstemann-til- mølla prinsippet».

Samtidig er det antydninger i undersøkelsen om at omstillinger i reisevaner hos de ansatte kan ha visse «tilbakevirkende» effekter som i liten grad er belyst på dette feltet tidligere (Rietveld, 2011). Miljøgevinster ved reduksjon av bilbruk hos én person i husholdningen kan motvirkes ved at andre i familien kjører mer. Nettoeffekten er riktignok mest sannsynlig positiv og behovet for å ha flere biler i husholdninger kan bli redusert. Slike effekter vet vi likevel for lite om og bør studeres mer inngående i andre undersøkelser.

Vi vet også for lite om hvordan endringer i reisevaner og reisetid påvirker mulighetene til å balansere arbeid og privatliv. Ettersom transport og mobilitet tar en stadig større del av vår tid, er det viktig å innhente kunnskap om hvordan dette

påvirker arbeids- og familieliv. Også på dette feltet er det behov for mer inngående studier.

8 Kilder

- Christiansen, Petter, Kjersti Visnes Øksenholt og Jan Usterud Hanssen (2013) Evaluering av parkeringsnormene i Oslo kommune TØI rapport 1284/2013
- Christiansen, Petter (2012) Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet TØI rapport 1225/2012
- Christiansen, Petter og Arvid Strand (2011) Evaluering av kampanjen Jeg kjører grønt i Tromsø TØI rapport 1173/2011
- Engebretsen, Øystein og Petter Christiansen (2011) Bystruktur og transport. En studie av personreiser i byer og tettsteder TØI rapport 1178/2011
- Hanssen, Jan Usterud (1993) Transportmessige virkninger av næringsvirksomheters lokalisering TØI rapport 215/1993
- Julsrud, Tom Erik (2011) Reisevaneundersøkelse for Kongsberg Teknologipark og Kongsberg kommune TØI rapport 1161/2011
- McNamara, T. K., Pitt-Catsoupes, M., Matz-Costa, C., Brown, M., & Valcour, M. (2013). Across the continuum of satisfaction with work-family balance: Work hours, flexibility-fit, and work-family culture. *Social Science Research*, 42, 283-298.
- Miljø- og klimadepartementet (2012) Norsk klimapolitikk. Stortingsmelding 21
- Rietveld, P. (2011). Telework and the transition to lower energy use in transport: On the relevance of rebound effects. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 1, 146–151.
- Samferdselsdepartementet (2013) Nasjonal transportplan
- Strand (2008) Evaluering av kampanjen Jeg kjører grønt TØI rapport 966/2008
- Vågane, Liva m.fl. (2011) Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. Nøkkelrapport TØI rapport 1130/2011

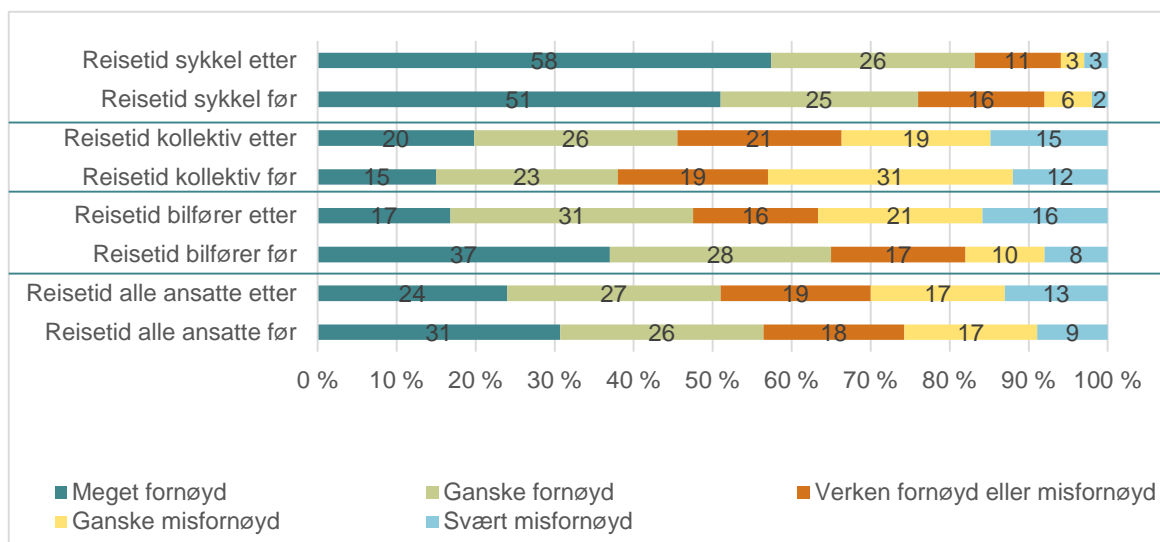
Vedlegg 1 Tilfredshet

8.1.1 Reisetid

Reisetiden er et sentralt aspekt for ansatte. Både samfunnsøkonomisk og individuelt er det ønskelig med en effektiv reise. Vi vil i dette avsnittet studere generelt om hvor ansatte er tilfreds med arbeidsreisen, hvordan det har forandret seg etter flytting, samt undersøke om det er forskjeller i tilfredshet mellom transportmidler og avstander.

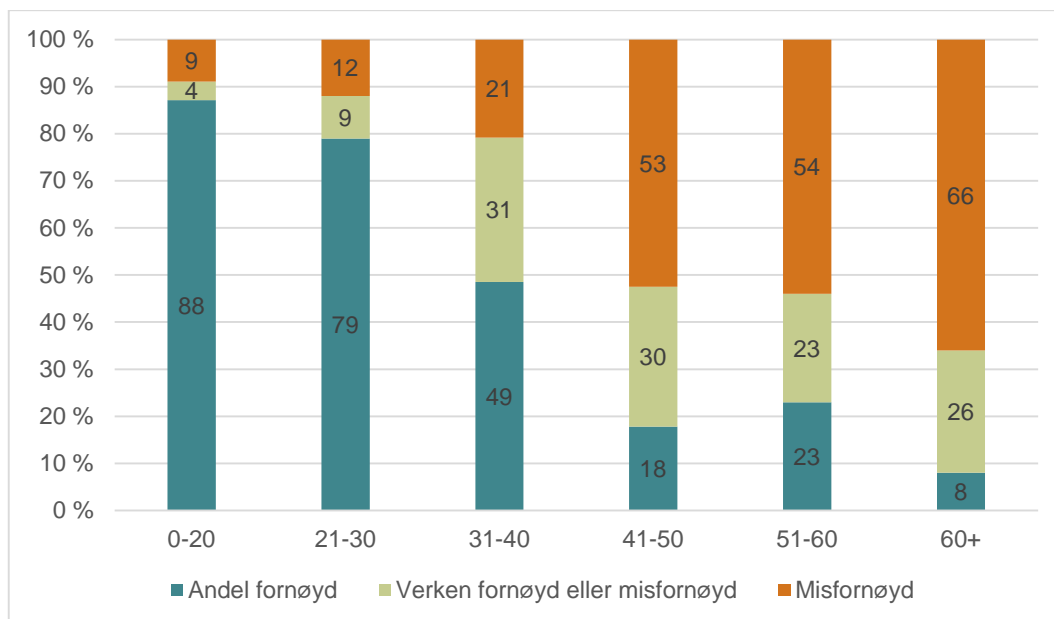
Figur 31 viser at ansatte generelt var ganske eller meget fornøyd med reisetiden da Gjensidige var lokalisert på Sollerud. 57 prosent svarte at de var fornøyd, mens 26 prosent var misfornøyd. Vi har også tatt utgangspunkt i transportmiddelet ansatte brukte til arbeid på undersøkelsesdagen våren 2012. Det fremgår at de som reiste med sykkel og som bilfører er mest fornøyd med reisetiden. 43 prosent av de som reiste kollektivt er derimot misfornøyd med reisetiden. Dette kan illustrere noe av hovedutfordringen for kollektivtransporten: bedre framkommelighet kan fremme raskere reisetid.

Flyttingen har ikke medført store endringer i tilfredshet med reisetiden. Andelen som er fornøyd med reisetiden blitt redusert fra 57 til 51, samt at andelen misfornøyd har økt fra 26 til 30 prosent. Mest fornøyd er de som sykler og minst fornøyd er de som reiser kollektivt. Til tross for dette er kollektivt reisende i større grad fornøyd med reisetiden enn tidligere.



Figur 31. Tilfredshet med reisetiden på arbeidsreisen etter transportmiddel til arbeid.

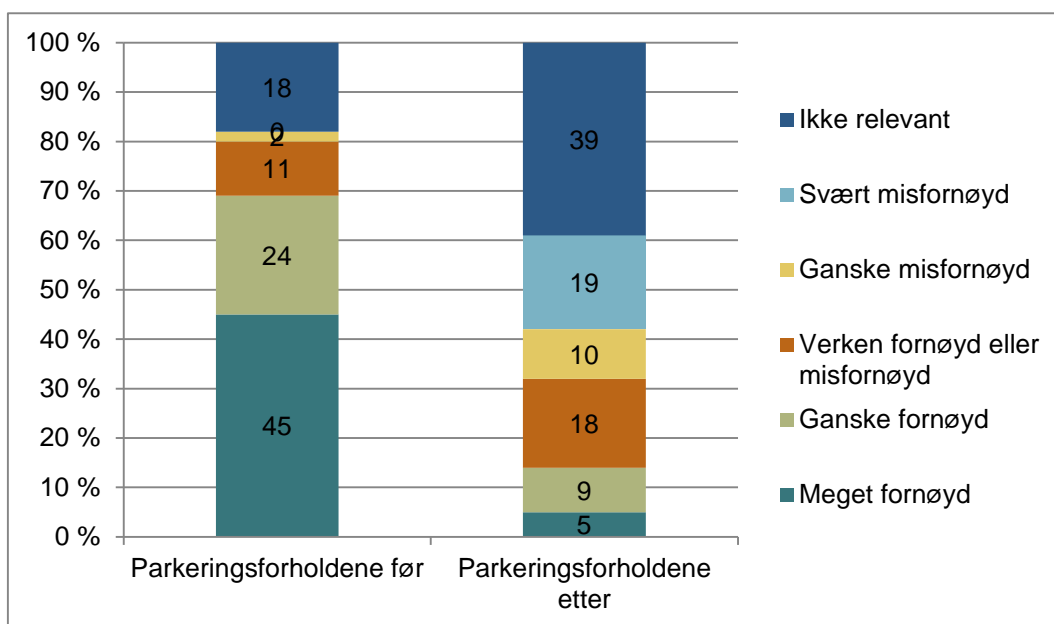
Figur 32 viser samme mønster som fordelingen som gjaldt tilfredshet generelt med arbeidsreisen. Forskjellen er at korrelasjonen er sterkere når det gjelder reisetid.



Figur 32. Tilfredshet med reisetiden på arbeidsreisen etter avstand til arbeid

8.1.2 Parkeringsforholdene

Gjensidige tilbød tidligere de ansatte gratis parkeringsplasser. Dermed er det også naturlig at de aller fleste ansatte var fornøyd med parkeringsforholdene. I Schweigaards gate derimot må Gjensidige forholde seg til strenge maksimalkrav til parkeringsdekningen. Ansatte har måttet omstille seg til en ny hverdag der mulighetene til å finne en gratis og ledig parkeringsplass ble sterkt redusert. De eneste mulighetene for å parkere bilen er å benytte muligheten til å reservere plass på dager der en har behov, leie parkeringsplass eller finne ledig plass langs gate eller vei. Tidligere undersøkelser har vist at det kan være betydelig motstand mot tiltak som reduserer parkeringstilgjengeligheten (Christiansen 2012). Det mest overraskende med figur 33 er derfor ikke at andelen misfornøyd har økt, men at motstanden ikke er høyere.

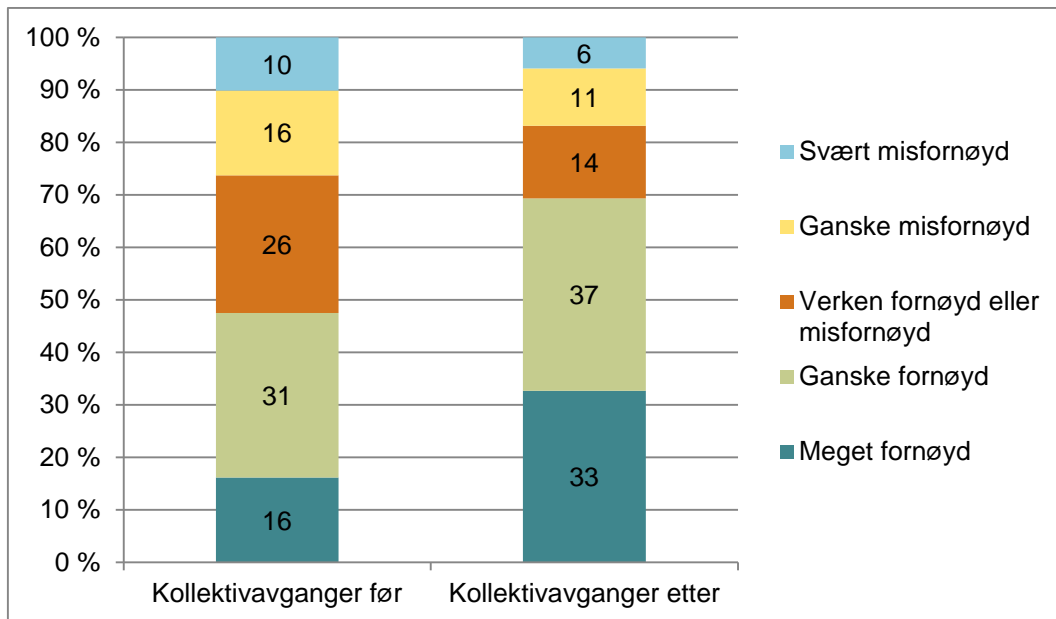


Figur 33. Tilfredshet med parkeringsforholdene.

8.1.3 Kollektivavganger

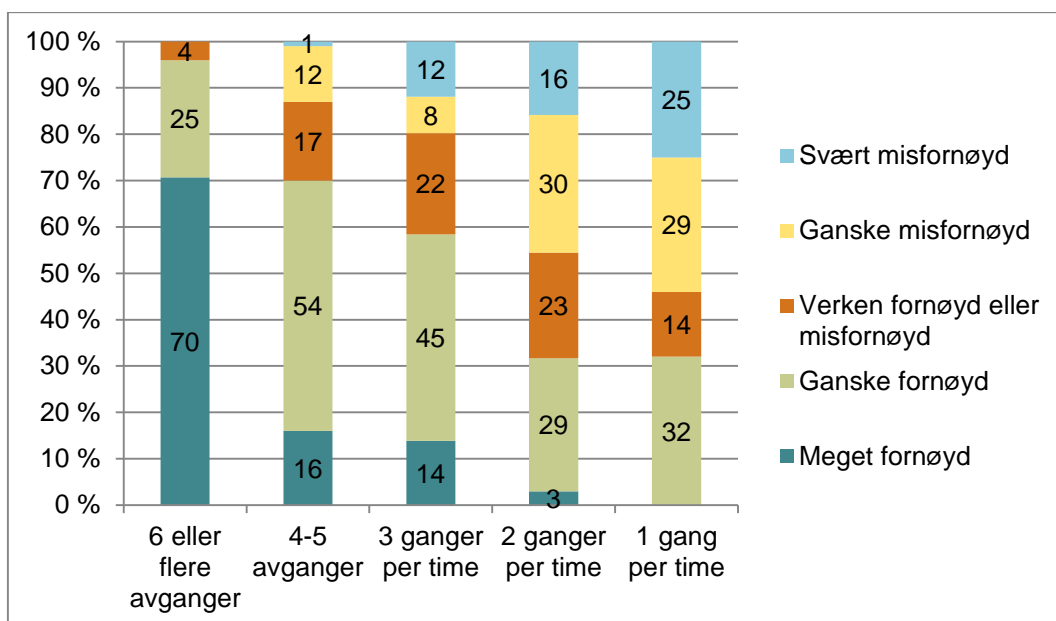
Frekvensen på kollektivtransporten er et sentralt element for å vurdere kollektivtilbudet. Høy frekvens innebærer at ansatte har mer fleksibilitet i når de reiser. Hyppige avganger kan bidra til at rutetabell blir overflødig og samtidig bidra til at flere reiser kollektivt. I utgangspunktet er det viktig at ansatte har et godt kollektivtilbud for å sikre at reisetiden og fleksibiliteten ikke forverres etter flytting fra Sollerud til Schweigaards gate.

Figur 34 viser at nesten halvparten av de ansatte er fornøyde med kollektivavgangene etter flytting. Det kan ha sammenheng med at flertallet er bosatt i Oslo og Akershus. Dette området kjennetegnes av høy frekvens på kollektivtransporten.



Figur 34. Tilfredshet med kollektivavganger

Vi kan også ta et blikk på om det er sammenheng mellom antall kollektivavganger ved bostedet og hvor tilfredse de er med tilbudet. Figuren viser at over 95 prosent er fornøyde hvis kollektivtransporten har et høyfrekvent tilbud med avgang minst hvert tiende minutt. 70 prosent fornøyde med 4-5 kollektivavganger. Andelen som er fornøyd synker med færre avganger.

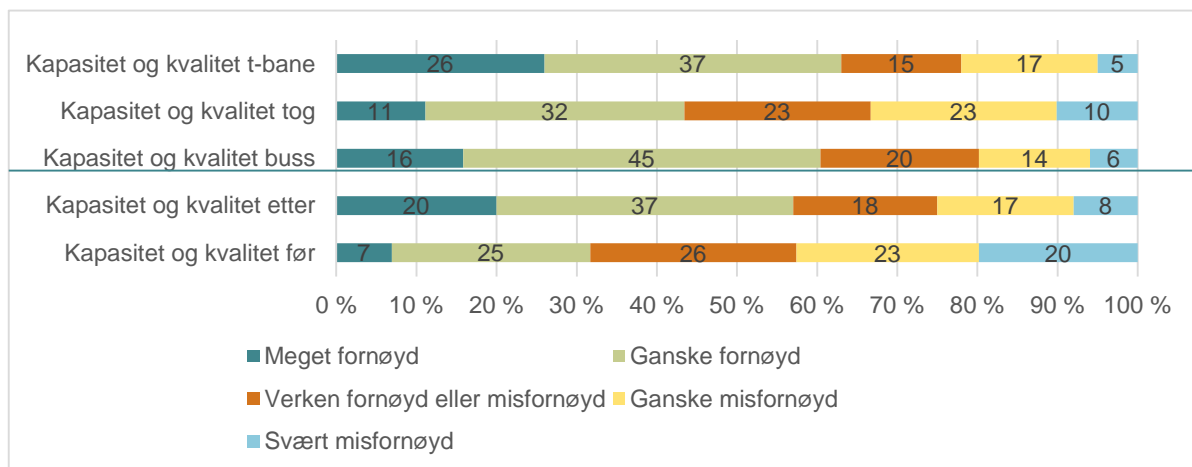


Figur 35. Tilfredshet med kollektivavganger etter antall kollektivavganger ved boligen.

8.1.4 Kapasitet og kvalitet på kollektivtransporten

Kapasitet og kvalitet på kollektivtransporten gir et uttrykk for om det er god plass på kollektivtransportene som benyttes. Fulle busser eller vogner er gjerne en kilde til at reisende er misfornøyd med kollektivtransporten. Variabelen kan også forstås som et generelt uttrykk for hvor fornøyd de er med kollektivtilbudet.

Kun 32 prosent svarte at de var fornøyd med kapasiteten og kvaliteten på kollektivtransporten og 43 prosent var misfornøyd før flyttingen. Andelen som er fornøyd med kapasitet og kvalitet har i etterkant økt betydelig. De som reiser med t-banen er mest fornøyd, mens togreisende er minst fornøyd. Med andre ord tyder dette på at personer bosatt i Oslo og Bærum opplever best kapasitet på kollektivtransporten, mens reisende med toget i langt større grad er misfornøyd med kapasitet. Ett av togenes fortrinn er at ansatte kan benytte tiden til å arbeide. Denne mulighetene kan bli redusert som følge av fulle vogner.



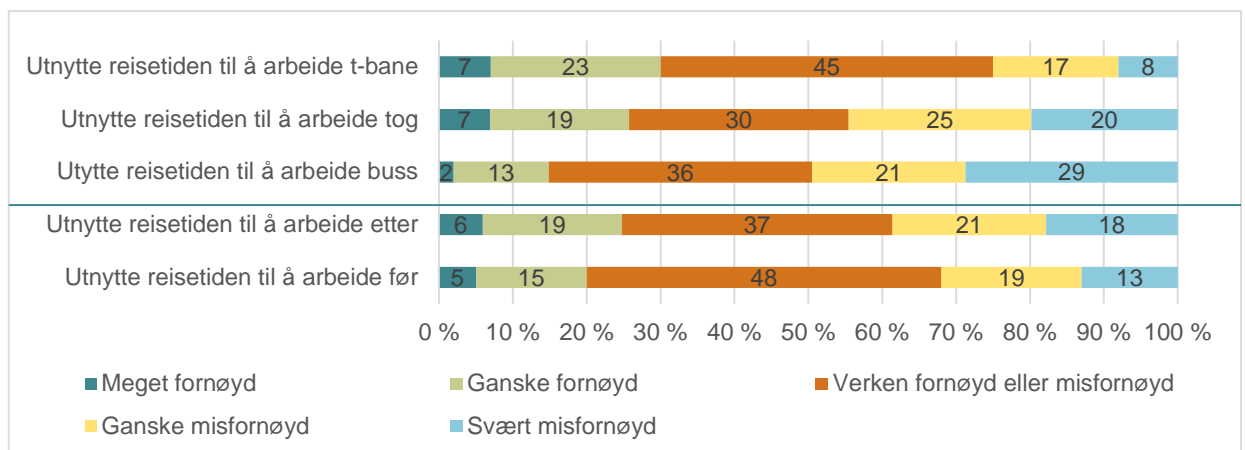
Figur 36. Tilfredshet med kapasitet og kvalitet på kollektivtransporten før og etter flytting. Prosent.

8.1.5 Utnytte reisetiden til å arbeide

Ansatte som pendler over lengre avstander vil ofte ha mulighet til å arbeide på arbeidsreisen. Effektivt kollektivtilbud, informasjonsteknologi og fleksibelt arbeidsliv er viktige forutsetninger for en slik utvikling. Yrkesaktive har i økende grad fått mulighet for å arbeide utenfor arbeidsplassen (for eksempel på hjemmekontor), samtidig som også mulighetene for å arbeide på arbeidsreisen er blitt forbedret. En studie av langpendlere rundt Oslo regionen viser at omfanget av arbeid hjemmefra øker med stigende avstand til arbeidet (Engebretsen et al 2012). Samme undersøkelse finner at mellom 30 og 50 prosent av pendlere på intercitystrekninger rundt Oslo benytter reisetiden til å arbeide.

Før flyttingen var ansatte verken fornøyd eller misfornøyd med å utnytte reisetiden til å arbeide. Dette kan ha flere årsaker. For det første var flere kollektivreiser såpass korte at det var mindre aktuelt å arbeide. Dessuten er det ingen t-bane til Lysaker. Det kan være mer aktuelt å arbeide på t-banen sammenlignet med for eksempel buss. Videre kan det også ha sammenheng med kapasiteten på kollektivtransporten.

Hvis ansatte kan benytte reisetiden til å arbeide så kan det kompensere for økt reisevei. Det fremgår av figuren at det er en viss økning i andelen som er fornøyd med muligheten til å utnytte kollektivreisen til å arbeide. Mest fornøyd er de som reiser med t-bane, mens bussreisende er minst fornøyd. Fordelingen kan tolkes i lys av kapasiteten til de ulike transportmåtene. Lokale busser har begrensede muligheter for at pendlere kan utføre arbeid. Det er blant annet sammenheng med kapasiteten og at slike reiser gjerne er relativt korte. Togreisende kan i prinsippet ha mye bedre muligheter. Toget har gratis internett og pendlere kan benytte pc til e-poster eller lignende. Likevel er de som reiser med t-bane mer fornøyd. Dette kan ha sammenheng med kapasitetsutfordringene knyttet til toget. I rushtid er det lite ledig kapasitet.



Figur 37. Tilfredshet med mulighet til å utnytte reisetiden til arbeid og transportmåte, før og etter flytting. Prosent.

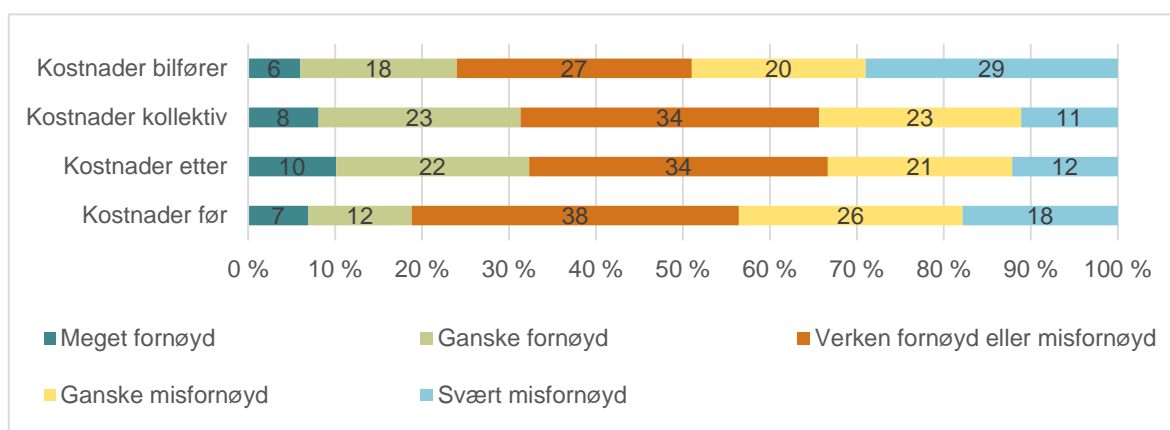
8.1.6 Kostnader

Alle reiser innebærer kostnader, men kostnadene varierer mellom reisemåter. Vi er derfor interessert i å studere hvor fornøyd eller misfornøyd ansatte er med kostnadene for ulike transportmidler. Dette er også et relevant aspekt når det gjelder flyttingen. Personer som vil fortsette å kjøre bil etter flytting må mest sannsynlig betale parkeringsplass til markedspris. Det vil innebære betydelige ekstra kostnader. På samme måte vil personer som begynner å reise kollektivt betale månedskort. En

slik kostnad kan være mer synlig sammenlignet med generelle kostnader for bilbruk. Det kan bidra til at reisende blir mer misfornøyd.

Det generelle bildet før flyttingen var at ansatte var misfornøyde med kostnadene, eller så var de verken fornøyd eller misfornøyd. De som reiste kollektivt var i større grad misfornøyd sammenlignet med de som var bilførere på undersøkelsesdagen. Det er vanskelig å forklare hvorfor flere var negative enn positive. Billettpriser for kollektivtransport, bompenger og avgift på drivstoff er noen naturlige momenter, men da de var lokalisert på Sollerud slapp ansatte å betale parkeringsavgift. Det er videre nødvendig å påpeke at mellom 34 og 45 prosent verken var fornøyd eller misfornøyd. Dette peker i retning av at en stor andel aksepterer kostnadene for ulike transportmidler.

Etter flyttingen er flere blitt mer fornøyd med kostnadene for arbeidsreisen. Fordelingen kan deles inn i tre like stor grupper. Omtrent en av tre er fornøyd, en av tre er verken fornøyd eller misfornøyd og en av tre er misfornøyd. Tidligere var kollektivt reisende mest misfornøyd med kostnadene, mens det etter flyttingen er de som kjører bil. Vi har ikke kartlagt hvorfor de er misfornøyd med kostnadene, men flyttingen har medført både høyere utgifter til eventuell parkering og at ansatte må passere bomringer for å kjøre inn til Oslo sentrum.



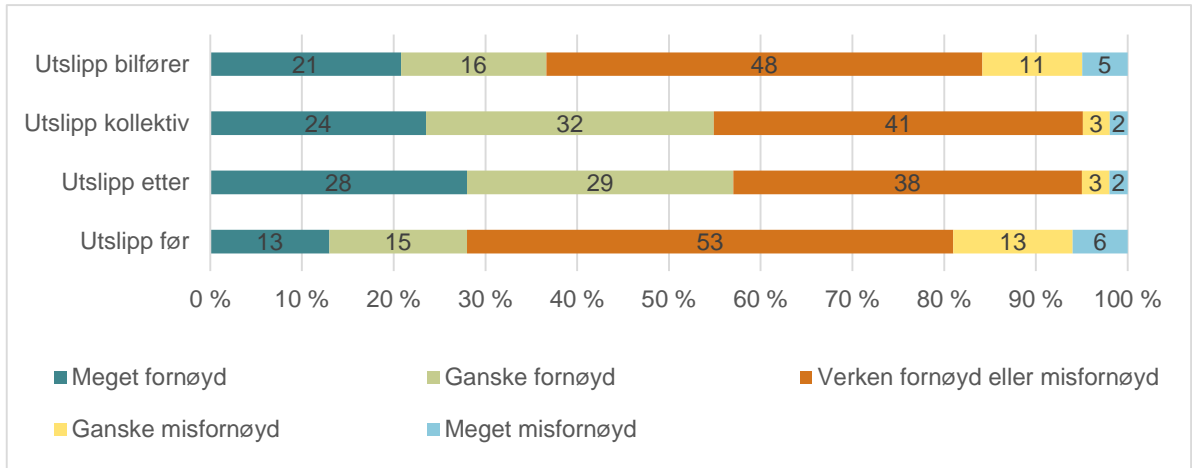
Figur 38. Tilfredshet med kostnader på arbeidsreisen, før og etter flytting. Prosent.

8.1.7 Utslipp av klimagasser

Utslippsmengden av klimagasser varierer mellom transportmidler. Bilførere som kjører alene har gjerne mer utslipp sammenlignet med kollektive transportmidler. Personer som går eller sykler har ingen utslipp. Det har både lokalt og nasjonalt vært tidvis stor oppmerksomhet mot at bilbruken bør begrenses. Ett av argumentene er nettopp at det reduserer lokale og globale utslipp. Ansatte som er fornøyd eller misfornøyd på dette området, kan en anta har en bevisst holdning til utslipp av klimagasser fra daglige transporter. Ansatte som verken er fornøyd eller misfornøyd kan delvis tolkes til å være mer indifferent.

Figur 39 viser at generelt var 28 prosent av de ansatte ganske eller meget fornøyd med utslipp før flyttingen. Kun 19 prosent var misfornøyd. Det store flertallet er verken fornøyd eller misfornøyd. Ut fra et slikt perspektiv er det lite som tyder på at utslipp er et tema som skaper god eller dårlig samvittighet. Etter flytting var andelen ganske og meget fornøyd økt til 57 prosent. Det kan ha sammenheng med økningen i kollektivandelen. Det utkrystalliserer seg større forskjeller når vi tar utgangspunkt i transportmiddelbruk til arbeid på undersøkelsesdagen. Personer som reiste kollektivt

var i langt større grad fornøyde med utslipp på arbeidsreisen. Vi har ikke grunnlag for å vurdere om de reiser kollektivt på grunn av at de har mindre utslipp eller om de blir fornøyde som følge av at de reiser kollektivt. Bilførere derimot er i større grad misfornøyd med utslipp. Økningen i antall personer som har el-bil kan redusere andelen som er misfornøyd blant bilførere.



Figur 39. Tilfredshet med utslipp av klimagasser før og etter flytting. Prosent

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafiksikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transport og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no