



Reisevaner for ansatte i  
CIENS-bedriftene før og etter  
samlokalisering i Forskningsparken





# Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken

Aud Tennøy og Mike Lowry

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.

---

**Tittel:** Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken

**Forfatter(e):** Aud Tennøy; Mike Lowry

TØI rapport 997/2008  
Oslo, 2008-12  
111 sider

ISBN 978-82-480-0941-2 Elektronisk versjon  
ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

PROSAM; Miljøforskningssenteret; TØI

**Prosjekt:** 3253 Arbeidsreiseundersøkelser i forbindelse med flytting til CIENS-lokalene

**Prosjektleder:** Aud Tennøy

**Kvalitetsansvarlig:** Arvid Strand

**Emneord:**

Reisevaner; ansatte; relokalisering; transportmiddelfordeling

**Sammendrag:**

Høsten 2006 flyttet åtte forskningsinstitutter (CIENS-instituttene) fra forskjellige steder i Oslo til et felles bygg på Blindern. Det ble gjennomført reisevaneundersøkelser før og etter flyttingen. I denne rapporten er resultatene fra undersøkelsene oppsummert og analysert. Det er lagt mest vekt på å diskutere endringer i reisevaner ved arbeidsreisen og hvordan disse kan forklares, og å avklare om flyttingen medførte vesentlige reisemessige ulemper for ansatte. Det er også gjennomført analyser av hvilke konsekvenser parkeringsbegrensninger har, og av hva som kjennetegner dem som velger forskjellige typer transportmidler på arbeidsreisen. Relokaliseringen medførte en nedgang i bilandel fra 36 til 20 % på arbeidsreisen. De ansatte var mer fornøyde etter flyttingen enn de forventet før flyttingen. Alle data er inkludert i vedlegg. Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

**Title:** Travel survey among employees in the CIENS-institutes before and after relocation to Forskningsparken

**Author(s):** Aud Tennøy; Mike Lowry

TØI report 997/2008  
Oslo: 2008-12  
111 pages

ISBN 978-82-480-0941-2 Electronic version  
ISSN 0808-1190

**Financed by:**

PROSAM; CIENS; TOI

**Project:** 3253 Travel survey related to relocation to the CIENS-facilities

**Project manager:** Aud Tennøy

**Quality manager:** Arvid Strand

**Key words:**

Travel survey; employees; relocation; modal split

**Summary:**

In October 2006, the eight CIENS-institutes were relocated from different locations in Oslo to the same building at Blindern. Travel surveys were carried out before and after the relocation. In this report, results from the surveys are analysed and summarised, focusing on: Changes in travel behaviour and modal split, and why these occurred; The employees' reactions to these changes; Effects and consequences of travel restrictions are discussed, and; Characteristics of the ones choosing the different transport modes on their travel to work. The relocation led to a reduction in car share on work travels from 36 % to 20 %. The employees were more content with their new work travel than they expected to be before the relocation. All data are included in appendices. This report is available only in electronic version.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Høsten 2006 flyttet åtte forskningsinstitutter (CIENS-instituttene) fra forskjellige steder i Oslo til et felles CIENS-bygg i Forskningsparken på Blindern. Det ble gjennomført reisevaneundersøkelser før og etter flyttingen (i september 2006 og september 2007), både for å bidra med nye data om hvordan lokalisering av arbeidsplasser påvirker reisevaner ved arbeidsreiser, og for å avklare om flyttingen medførte vesentlige reisemessige ulemper for ansatte. I etterundersøkelsen ble også andre ansatte i Forskningsparken (ikke ansatte i CIENS-instituttene) inkludert i reisevaneundersøkelsen, både fordi disse har andre parkeringsbetingelser enn CIENS-ansatte, og for å fungere som kontrollgruppe.

Denne rapporten oppsummerer resultatene fra undersøkelsene. Det er lagt mest vekt på å diskutere endringer i reisevaner ved arbeidsreisen og hvordan disse kan forklares. Det er også gjennomført analyser av hvilke konsekvenser parkeringsbegrensninger har og av hva som kjennetegner dem som velger forskjellige typer transportmidler på arbeidsreisen. Alle data er inkludert i vedlegg.

PROSAM har bidratt med midler til publisering av denne rapporten, hovedsakelig fordi de innsamlede data er interessante i planleggingsammenheng. PROSAM har også fått tilgang til rådata fra undersøkelsene. Kontaktperson i PROSAM har vært Astrid Ådnes, Samferdsels-etaten i Oslo.

Undersøkelsene, analysene og rapporteringen er gjennomført av Transportøkonomisk institutt (TØI), med Aud Tennøy som prosjektleder. Hun har også gjennomført etterundersøkelsene, ledet og gjennomført deler av analysearbeidet og skrevet denne rapporten. Katrine N Kjørstad (nå Urbanet Analyse) gjennomførte datainnsamlingen i førundersøkelsen. Michael Lowry har deltatt i analysearbeidet og presentasjon av data. Avdelingsleder Arvid Strand har kvalitetssikret arbeidet fra TØIs side.

Takk til ansatte ved CIENS-instituttene og i Forskningsparken for øvrig som besvarte undersøkelsene.

Oslo, desember 2008

Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Arvid Strand*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

## Summary

<b>1 Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1 Bakgrunn.....	1
1.2 Problemstillinger.....	2
1.3 Metode og data.....	3
1.3.1 Gjennomføring av undersøkelsene .....	3
1.3.2 Datakvalitet.....	4
1.3.3 Analyser .....	7
<b>2 Endrede rammebetingelser ga redusert bilbruk på arbeidsreisen</b> .....	<b>8</b>
2.1 Bakgrunn.....	8
2.2 Flytting ga endrede rammebetingelser for transportmiddelvalg.....	8
2.3 Nesten halvert bilandel og likere reisevaner.....	9
2.4 Hva skyldes endringene? .....	11
2.5 Fortsatt klare forskjeller i bilbruk .....	13
2.6 Hvordan opplever de ansatte endringene? .....	14
2.7 De som kan gå og sykle er mest fornøyde .....	15
2.8 Sammenligning med andre reisevaneundersøkelser i Oslo .....	16
<b>3 Effekter av parkeringsrestriksjoner som bilreduserende virkemiddel</b> .....	<b>18</b>
3.1 Bakgrunn.....	18
3.2 Effekter av forskjellige parkeringsbetingelser på transportmiddelvalg.....	18
3.3 Konsekvenser for nærmiljøet.....	20
3.4 Konklusjon.....	21
<b>4 Hva kjennetegner brukerne av de forskjellige transportmidlene?</b> .....	<b>22</b>
4.1 Bakgrunn.....	22
4.2 Diskusjon i forhold til de forskjellige variablene .....	22
4.2.1 Bosted .....	22
4.2.2 Reisetid .....	25
4.2.3 Hente/levere barn i skole eller barnehage.....	27
4.2.4 Alder .....	27
4.2.5 Kjønn .....	29
4.2.6 Bilhold .....	29
4.3 Diskusjon i forhold til transportmiddel.....	30
4.3.1 Hva kjennetegner dem som bruker bil? .....	30
4.3.2 Hva kjennetegner dem som reiser kollektivt? .....	32
4.3.3 Hva kjennetegner dem som sykler?.....	34
4.3.4 Hva kjennetegner dem som går?.....	35
4.4 Konklusjon.....	35
<b>5 Referanser</b> .....	<b>36</b>
<b>Vedlegg 1</b> .....	<b>37</b>
Reisevaneundersøkelse september 2006 – førundersøkelse CIENS.....	37

Spørsmålene i undersøkelsen.....	37
Resultater .....	40
<b>Vedlegg 2.....</b>	<b>58</b>
Reisevaneundersøkelse september 2007 – Etterundersøkelse CIENS .....	58
Spørsmålene i undersøkelsen.....	58
Resultater .....	60
<b>Vedlegg 3.....</b>	<b>79</b>
Reisevaneundersøkelse september 2007 – Forskningsparken .....	79
Spørsmålene i undersøkelsen.....	79
Resultater .....	80
<b>Vedlegg 4.....</b>	<b>88</b>
Spørsmål stilt til dem som kjørte bil.....	88
Spørsmål til dem som reiste kollektivt .....	90
Spørsmål til dem de som syklet .....	91
<b>Vedlegg 5.....</b>	<b>92</b>
Noen nøkkeltall for CIENS-bedriftene .....	92



**Sammendrag:**

# **Reisevaner for ansatte i CIENS- bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken**

Høsten 2006 flyttet åtte forskningsinstitutter (CIENS-instituttene) fra forskjellige steder i Oslo til et felles CIENS-bygg i Forskningsparken på Blindern. Det ble gjennomført reisevaneundersøkelser før og etter flyttingen (i september 2006 og september 2007), både for å bidra med nye data om hvordan lokalisering av arbeidsplasser påvirker reisevaner ved arbeidsreiser, og for å avklare om flyttingen medførte vesentlige reisemessige ulemper for ansatte. I etterundersøkelsen ble også andre ansatte i Forskningsparken inkludert i reisevaneundersøkelsen, både fordi disse har andre parkeringsbetingelser enn CIENS-ansatte, og for å fungere som kontrollgruppe.

De tre reisevaneundersøkelsene ble alle gjennomført som internettbaserte spørreskjemaundersøkelser. Det ble stilt spørsmål om hvordan de ansatte vanligvis reiser og om hvordan de reiste (transportmiddelvalg, bytter, tidsbruk) den dagen de besvarte undersøkelsen. Det ble også stilt spørsmål for å fremskaffe antatt vesentlig bakgrunnsinformasjon. I etterundersøkelsen spurte vi om hvordan de hadde endret reisevaner på grunn av flyttingen, og om den nye arbeidsreisen opplevdes som bedre eller verre enn forventet. I undersøkelsene ble det også stilt en rekke holdningsspørsmål. Svar på noen av disse holdningsspørsmålene er tatt med i denne rapporten.

Det som gjør denne studien spesielt interessant, er at åtte bedrifter flyttet fra forskjellige lokaliseringer i Oslo til samme lokalisering. I tillegg til at endringene i lokalisering i bystrukturen var til dels vesentlig forskjellige bedriftene i mellom, var også endringene i tilgang til parkeringsplasser, kollektivtransport og muligheter for å gå og sykle forskjellige.

Omlokaliseringen medførte forbedret kollektivtilbud og forverret parkeringstilgang for ansatte i de fleste av instituttene. Dette skulle i følge teorien på området medføre reduserte bilandeler på arbeidsreisen, noe som viste seg å stemme. Bilførerandelen for CIENS-ansatte totalt sett ble redusert fra 36 % før flyttingen til 20 % etter flyttingen, kollektivandelen økte fra 30 til 39 % og sykkelandelen fra 24 til 29 %. Andelen gangtrafikk forble den samme, 6 %. I Forskningsparken utenom CIENS-instituttene var bilførerandelen 34 %, kollektivandelen 36 %, sykkelandelen 19 % og gangandelen 7 %.

Transportmiddelfordelingen i de forskjellige CIENS-instituttene ble likere hverandre etter flyttingen. Analysen av endringer i de forskjellige bedriftene konkluderte med at endringene i alle de tre rammebetingelsene; lokalisering i bystruktur, kollektivtilbud og parkeringstilgang, hadde bidratt til den store

reduksjonen i bilandel. Det er sannsynligvis summen av alle endringene som har bidratt til at reduksjonen i bilandel er så stor.

Når vi sammenligner transportmiddelfordelingen blant ansatte i CIENS-instituttene med andre reisevaneundersøkelser, finner vi at bilandelen blant ansatte i CIENS-instituttene er vesentlig lavere enn forventet blant ansatte i bedrifter lokalisert så langt fra sentrum. Vi forklarer dette med "sentrumslignende rammebetingelser for arbeidsreisen" – godt kollektivtilbud og lite tilrettelagt parkering.

Vi fant at de ansatte var mer fornøyde med sin nye arbeidsreise enn de trodde de ville bli før flyttingen (manglende tilgang på tilrettelagt parkering ble ansett som negativt av mange). Det var flere som opplevde at arbeidsreisen var blitt bedre enn som opplevde at den var blitt verre. Vi fant også at de som går/kan gå til jobben er mest fornøyd med arbeidsreisen sin, etterfulgt av de som sykler, de som reiser kollektivt og til slutt de som kjører bil. Dette gjelder både for CIENS-ansatte og for ansatte i Forskningsparken for øvrig.

I følge 'Parkeringsnormer for næring og offentlige formål i Oslo – Veiledningshefte', skal parkeringsnormene ivareta to til dels motstridende hensyn: 1) Parkeringsnormen skal sikre tilstrekkelig parkering for næring og kunder for å unngå urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø, og 2) Bidra til at færre velger bil til arbeidsplassen, særlig til sentrale områder. Punkt 2 er tillagt størst vekt, blant annet ved at det er innført maksimumsnormer for alle næringer og områder. I CIENS-instituttene har man lagt seg ned mot minimumsnormen. Vi har forsøkt å belyse om normen fungerer som forutsatt for ansatte i CIENS-bedriftene. Vår analyse bygger på en kort gjennomgang av data fra reisevaneundersøkelsene. Spørsmålet må studeres grundigere enn vi har hatt anledning til her om man skal kunne gi gode svar.

Datsett for tre ulike parkeringssituasjoner ble analysert; CIENS-bedriftene i førsituasjonen, CIENS-bedriftene etter samlokalisering i Forskningsparken og ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-bedriftene.

De fleste CIENS-bedriftene hadde ubegrenset tilgang på gratis parkering i førsituasjonen, med unntak av TØI-ansatte som hadde tilgang til et begrenset antall parkeringsplasser som de måtte betale for (kr 25 per dag), og NINA som hadde et begrenset antall gratis parkeringsplasser. Vi sammenlignet data for parkeringstilgang og for transportmiddelvalg i førsituasjonen, men kunne ikke trekke noen klare slutninger ut fra dette. met.no og NIBR, som hadde lavest og tredje lavest bilandel på arbeidsreisen, hadde 100 % gratis parkeringsdekning ved arbeidssted. NIVA-ansatte, med høyest bilandel, hadde også 100 % parkeringsdekning. TØI, hvor kun 7 % av de som kjørte oppga å ha parkert på gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver, hadde nest høyest bilandel.

En sammenligning av før- og ettersituasjonen i CIENS-instituttene, hvor bilandelen ble redusert fra 36 % til 20 % samtidig som parkeringstilgangen ble redusert, tyder på at redusert parkeringstilgang likevel bidrar til redusert bilbruk. Dette styrkes når vi sammenligner bilandelen blant CIENS-ansatte med bilandelen blant andre med arbeidssted i Forskningsparken. Blant de sistnevnte er tilgangen til tilrettelagt parkering bedre og bilandelen høyere (34 %). Ut fra dette er det nærliggende å mene at endret tilgang på tilrettelagt parkering har vært en

medvirkende årsak til at bilandelen blant CIENS-ansatte gikk så kraftig ned etter flyttingen til Forskningsparken.

Et annet spørsmål er om man anser belastningen fra CIENS-ansattes parkering i nærmiljøene som en urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø. Andelen av CIENS-ansatte som parkerer langs offentlig vei/gate i nærheten gikk opp fra 3 % i førsituasjonen til 61 % i ettersituasjonen. Samtidig er antallet biler som belaster nærmiljøet med kjøring redusert, blant annet på grunn av parkeringsrestriksjonene. Vi kom frem til at 58 biler tilhørende CIENS-ansatte parkeres i gater/veier i nærheten. Hvorvidt dette er å anse som en vesentlig ulempe for nærmiljøet kan diskuteres, og avhenger blant annet av hvilke typer gater og nærmiljøer det er snakk om, og om det er andre bedrifter i området som også belaster disse gatene/veiene med parkering (hvilket det er i dette området). Det avhenger også av om man anser at parkering på offentlig gate/vei skal være eksklusivt for bosatte i området. I så tilfelle ville det ha store implikasjoner for regulering av gateparkeringen generelt i byen.

Et annet interessant spørsmål er hva som kjennetegner dem som velger forskjellige transportmidler, eller hva som er viktige betingelser for valg av transportmiddel på arbeidsreisen.

Vi fant klare forskjeller mellom hvordan bosatte i forskjellige deler av byområdet reiser til og fra jobben i Forskningsparken (her omtales kun CIENS-ansatte). De som går mest, bor i Oslo indre vest (30 % gangandel) og Oslo ytre vest, altså nærmest Forskningsparken. De som sykler mest er de som bor i Oslo indre øst (57 % sykkelandel), Oslo indre vest og Oslo ytre nord. Dette virker også logisk i forhold til reiselengde. De som reiser mest kollektivt, bor utenfor Oslo og Akershus (74 % kollektivandel), og i de ytre delene av Oslo og Akershus. Unntaket er de som bor i Oslo ytre nord (som sykler mye), samt de som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest. Disse bruker bil i langt høyere grad enn de øvrige (47 % bilandel i Oslo ytre vest). Sammenhengene mellom bosted og transportmiddelvalg kan dermed sies å være omtrent som forventet. De som har korte avstander går og sykler mer enn de andre, mens de som bor langt borte i størst grad reiser kollektivt.

Hvorfor de som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest kjører bil i så mye større grad enn de øvrige, er et interessant spørsmål. Et raskt blick på sporveiskartet viser at kollektivtilbudet kan ha vanskeligheter med å konkurrere med bilen på reiser fra disse områdene til Forskningsparken, spesielt fordi de som bor her, bor spredt i større grad enn øvrige i Osloområdet (og dermed må forventes å ha lengre avstander fra hjemmet til nærmeste brukbare kollektivtilbud), og at de slipper de verste forsinkelsene på veinettet som de som må reise gjennom byen (fra sør eller øst) må forholde seg til. Til sammen påvirker disse faktorene reisetidsforskjellene i bilens favør.

Vi fant at CIENS-ansatte som hentet eller leverte barn i skole eller barnehage den gjeldende dagen, hadde noe høyere bilandel (25 %) enn gjennomsnittet (20 %). Når vi så på transportmiddelvalg i forhold til alder, fant vi at de eldste gruppene av arbeidstakere kjører mest bil, de yngste og de eldste reiser mest kollektivt og de i mellom sykler mest. Gangandelene er relativt like i de forskjellige aldersgruppene. Menn sykler mer og reiser mindre kollektivt enn kvinner, mens kvinner sykler mindre og reiser mer kollektivt enn menn.

Bilhold er en vanskelig variabel å forholde seg til. Man anser ofte at det er sterk sammenheng mellom bilhold og valg av bil som transportmiddel, altså at de som har bil velger å kjøre bil. Dette stemmer nok til en viss grad. Samtidig kan man hevde at det er dem som har mest behov for bil som kjøper bil, altså at det er variabler som beliggenhet av arbeidssted og bosted, samt kvaliteten på transportsystemene, som bestemmer bilbehovet og dermed bilhold og bilbruk. I denne undersøkelsen fant vi at 67 % av de CIENS-ansatte og 56 % av ansatte i Forskningsparken for øvrig som ikke kjørte bil til jobben den gjeldende dagen, oppga at det stod en bil hjemme som de kunne ha brukt på arbeidsreisen. I våre analyser fant vi, som forventet, klare sammenhenger mellom transportmiddelvalg og bilhold. Jo flere biler i husholdet, dess lavere gangandeler, sykkelandeler og kollektivandeler, og jo høyere bilandeler.

Vi har dermed funnet at det er samvariasjon mellom flere av de variablene vi undersøkte og transportmiddelvalg. Selv om holdninger sannsynligvis spiller en viss rolle, vil vi si at boligens beliggenhet i forhold til arbeidsstedet, samt kvaliteter ved transportsystemene (spesielt for bil og kollektivtrafikk) har størst betydning for transportmiddelvalg på arbeidsreisen. Analysen av hva som kjennetegner brukere av forskjellige transportmidler viser dermed at byområdets struktur (tetthet, lokalisering av funksjoner) og transportmidlenes kvaliteter (frekvens, flatedekning og framføringshastighet for kollektivtrafikk, kø og reiselengde med bil, korte avstander for sykkel og gange) har stor betydning for transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser. Dermed har vi ikke funnet ut noe nytt, men bekreftet at dette gjelder også på arbeidsreiser til arbeidsplasser beliggende i ytterkanten av den indre by, dersom det etableres ”sentrumslignede betingelser”, og ikke kun i sentrum.

**Summary:**

## **Travel survey among employees in the CIENS-institutes before and after relocation to Forskningsparken**

In October 2006, eight research institutes (the CIENS-institutes) were relocated from different locations in Oslo to the same building in the research centre called Forskningsparken. Forskningsparken is located at Blindern, about four kilometres from the city centre of Oslo. Travel surveys were carried out before and after the relocation (in September 2006 and September 2007). This was done in order to contribute with new data about the connections between location of working places and travel behaviour, and in order to clarify if the relocation caused substantial inconvenience connected to the affected employees' travels to work. Parallel to the follow-up study, a travel survey among employees located at Forskningsparken, but not working in any of the CIENS-institutes, was carried out. This group was included because they have other parking conditions than employees in the CIENS-institutes, and in order to constitute a control group.

The three travel surveys were carried out at the internet. Questions concerning how the employees usually travel to work, how they travelled this day, vital background information and questions about how they experienced the new travel to work route were included, as were questions concerning attitudes towards transport policy and transport means.

The situation discussed here is interesting because companies moved from locations with different characteristics regarding public transport services, parking access and location in the city structure, to a situation with equal conditions. In general, the public transport services were improved and the parking access reduced. According to the theory in the field, this should cause reduced car use among employees, which it did. The car share on work travels among CIENS-employees was reduced from 36 % to 20 %. The public transport share increased from 30 to 39 % and the bike share from 24 to 29 %. 6 % walked to and from work in both situations. Among others working at Forskningsparken in 2007, the car share was 34 %, the public transport share 36 %, the bicycle share 19 %, while 7 % were walking.

The modal split of the various CIENS-institutes became more equal after the relocation to the same building. Analyses carried out in order to discuss what caused the changes, based on analyses of changes in the different research institutes showed that changes in all three conditions; location in the urban structure, public transport services and parking access, contributed to the reduction of the car share. It was concluded that the combination of all three

changes explained why the reduction was so large (the car share was reduced by almost 50 %).

A comparison of the modal split among employees in the CIENS-institutes with other similar travel surveys showed that the car share among CIENS-employees was substantially lower than expected in companies located this far from the city centre. The “city centre” like conditions; good public transport services, poor parking facilities and a huge number of people living in walking and biking distances, were seen as an explanation for this.

The surveys showed that employees in the CIENS-institutes were more content with their new work travel than they expected to be before the relocation (reduced parking access was seen as negative by many). More employees reported that the work travel had become better than before than reported that it had become worse than before. We also found that those who walked (or could walk is maybe better) were most content with their work travel, followed by the ones bicycling, using public transport and at last the ones driving their car.

The parking standards of Oslo are supposed to ensure two objectives, which may be conflicting: 1) Secure that there is enough parking for employees and customers in order to avoid unreasonable burdens on surrounding local streets and neighbourhoods caused by parking, and 2) Contribute to reducing the number of employees that go to work by car. Point 2) is ascribed as more important, among others through the introduction of maximum parking norms. In CIENS, minimum standards were applied. We have tried to analyse whether the low parking accessibility have affected the modal split among CIENS-employees, and if it has resulted in unreasonable burdens on the nearby neighbourhoods.

Three sets of data covering three different situations were used in these analyses. These were the situation in the CIENS-institutes before the relocation, the situation in the CIENS-institutes after the relocation and the situation for other employees working at Forskningsparken (they have better parking access than people working for the CIENS-institutes).

Before the relocation, most of the CIENS-institutes had unlimited access to free parking for their employees. The exceptions were the TØI, which offered limited parking access and a claimed fee of 25 NOK per day, and NINA, which offered a limited number of free parking spaces. The comparison of parking facilities and modal split in the situation before the relocation led to no clear conclusions. The companies with lowest and third lowest car share (met.no and NIBR), offered unlimited and free parking. The same did the company with the highest car share, NIVA. TØI, with restricted parking space and a parking fee, had the second highest car share.

A comparison of the situation before and after the relocation, where the parking access and the car share were reduced simultaneously, pull in the direction that parking access do matter. This is strengthened when the car share among CIENS-employees with low parking access and 20 % car share are compared with other employees in the same building with better parking access and 34 % car share.

The next question is whether the parking restrictions results in unreasonable burdens on the nearby neighbourhoods caused by CIENS-employees parking in the nearby streets. The share of car driving CIENS-employees parking in local

streets increased from 3 % before relocation to 61 % after. The parking restrictions thus increase the pressure on nearby local streets. At the same time, the local traffic is reduced, compared to what it could have been without parking restrictions.

We have calculated that 58 cars belonging to car-driving CIENS-employees were parked in neighbourhood streets. Whether this is to be seen as an 'unreasonable burden' is debatable, and depends among others on whether employees in other companies park in the same streets (as they do here). It also depends on if one finds that parking in public streets should be exclusively for residents in the neighbourhood. If that is the case, this would have large implications for the regulation of street parking in the city in general.

Another interesting question is what characterises the users of different transport modes, or in other words what are important conditions causing different travel behaviour on travels to work.

We found clear differences in travel behaviour among CIENS-employees living at different residential locations. Those living in Oslo inner west (30 % of the trips to work by people living here is done by foot) and in Oslo outer west are walking most. These are the people living closest to Forskningsparken. Those using bike the most, are the ones that live in Oslo inner east (57 % bike), Oslo inner west and Oslo outer north. This also seems logical, in relation to travel lengths. Those using public transport the most, are the ones that live outside of Oslo and Akershus (74 % public transport share) and others living in the outer parts of Oslo and Akershus. The exceptions are the ones that live in Oslo outer north (which bike a lot) and the ones that live in Akershus west and Oslo outer west. The two latter groups drive by car to work to a much higher degree than other CIENS-employees (47 % car share among those living in Oslo outer west). The connections between residential location and choice of transport mode is thus as expected. Those having short distances between home and work walk and bike more than others, while the ones that travel the longest distances choose public transport.

Why the ones that live in Akershus west and Oslo outer west choose car to a much higher degree than the others, is an interesting question. A possible explanation is the combination of public transport standards and the congestion situation on the roads. The public transport services from the western part of the city to Forskningsparken do to a high degree go via the city centre and not directly to Forskningsparken. The urban structure is more spread out in the west, which results in longer walking distances to high standard public transport services. Those living west of Forskningsparken are also less hampered by congestion, since they don't have to drive through the city in order to reach Forskningsparken. In total, these conditions affect the travel time differences between the private car and public transport in favour of the car.

CIENS-employees that delivered or picked up children to/from school or kindergarten at the day of the survey reported a higher car use (25%) than the average (20 %). When travel behaviour and age were compared, we found that the oldest age groups use car more than the others. The youngest and the oldest groups use public transport more than the other, while the middle group use bike more than others. Men use bike more frequently than women, while women use public transport more frequently than men.

Car ownership is a problematic variable. It is often argued that there are strong connections between car ownership and the use of car – those that have a car choose to use it on travels of that reason. At the other hand, one could argue that the ones that need the car most buy cars, which means that variables like qualities of the transport systems and location of working place and home, decide car ownership and the use of the car. In the 2007 surveys, we found that 67 % of the CIENS-employees and 56 % of others with working place at Forskningsparken, which had travelled by other modes than car this day, reported that they had a car at home which they could have used this day (nobody else used it). We found, as expected, a strong connection between car ownership and car use. The more cars in the household, the higher car share on work travels.

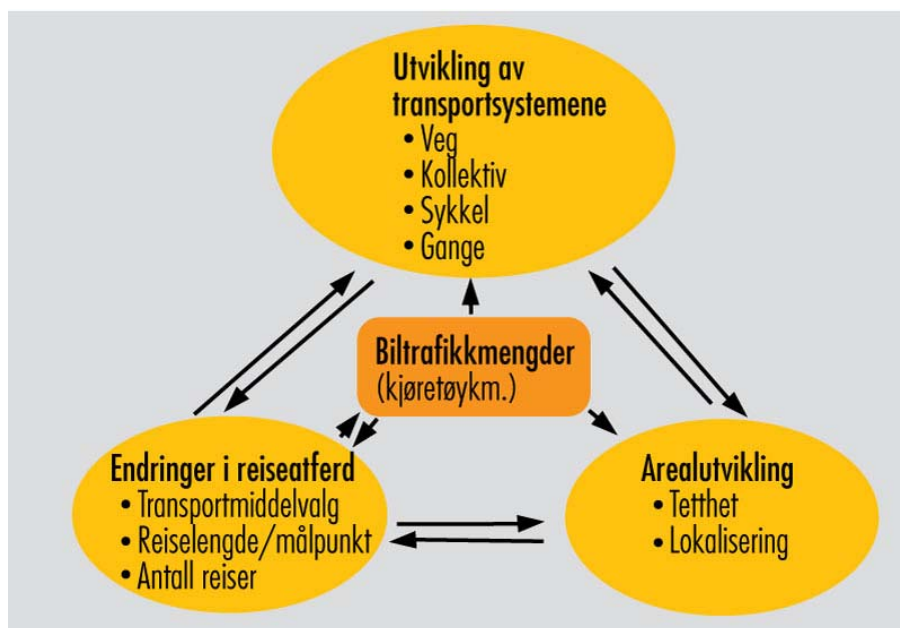
We have thus found that there are co-variation between modal choice and several of the variables we analysed. Attitudes do probably play a role, but based on our findings we will claim that the residential location in relation to the location of the working place, together with the qualities of the transport systems (especially car and public transport) play the major role in the modal choice on travels to work. Thus, we have found nothing new, but confirmed that this also works for work travels to working places located in the outer parts of the inner city, as long as ‘city centre like’ conditions (good public transport services, low parking accessibility) are established, and not only for city centres.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Det er vel dokumentert at det er dynamiske, komplekse og logiske sammenhenger mellom utvikling av arealbruk, transportsystemer, reiseatferd og biltrafikkmengder i by (se for eksempel Tennøy 2008, Noland og Lem 2002, Strømmen 2001, Cairns et al 1998, Kenworthy 1990). I forskningen om overordnet fysisk byplanlegging og samordnet areal- og transportplanlegging foregår det et kontinuerlig arbeid for å bidra til bedre kunnskap om *hvordan* og i *hvilken grad* reisevanene og trafikkmengdene varierer med lokalisering av forskjellige typer aktiviteter og med kvaliteten på forskjellige deler av transportsystemet i forskjellige kontekster. Slik kunnskap er nyttig og nødvendig i praktisk byplanlegging og byutvikling, hvor en viktig målsetting er å redusere biltrafikkmengdene, blant annet for å redusere klimagassutslippene fra transport.



TØI rapport 997/2008

Figur 1: Dynamiske, komplekse og logiske sammenhenger mellom utvikling av arealbruk, transportsystemer, reiseatferd og biltrafikkmengder.

I den planfaglige litteraturen er det tilsynelatende stor enighet om hvilke fysiske betingelser knyttet til arbeidssted som påvirker transportmiddelvalg på arbeidsreiser for ansatte. Flere undersøkelser av norske forhold bekrefter at dette gjelder også her. Strømmen (2001:243) fant at kollektivtilbud, parkeringsdekning og arbeidsplassens beliggenhet i bystrukturen påvirker de ansattes transportmiddelvalg. Forhold som øker bilbruken er blant annet god parkeringsdekning, økende avstand til lokalsenter og dårlig kollektivtilbud.

Tidligere reisevaneundersøkelser, som Melands (2002) undersøkelse av endringer i ansattes reisevaner da flere bedrifter flyttet fra mer perifer lokalisering til nye Statens hus i Trondheim sentrum, bekrefter dette. Denne flyttingen medførte vesentlige endringer i konkurransesituasjonen mellom transportmidlene (flere i gang- og sykkelavstand, bedre kollektivdekning, dårligere parkeringstilbud). Bilandelen ble redusert fra 63 % til 20 % (!), kollektivandelen økte fra 10 % til 33 % og gang- og sykkelandelen fra 17 % til 30 %. Flyttingen av Rikshospitalet fra Oslo sentrum til Gaustad ved Ring 3 (et steinkast fra Forskningsparken/Blindern) i Oslo medførte at bilandelen for ansatte på arbeidsreiser gikk opp fra 19 % til 39 %, at kollektivandelen gikk ned fra 53 % til 42 % og at gang- og sykkelandelen gikk ned fra 28 % til 19 % (Konst 2003). Parkeringsdekningen for ansatte på Rikshospitalet var på 0,33 p-plasser per ansatt da sykehuset åpnet (Tennøy 2003).

I situasjonen som er undersøkt i dette prosjektet, flyttet bedrifter fra forskjellige lokaliseringer i Oslo til samme lokalisering. I tillegg til at endringene i lokalisering i bystrukturen var til dels vesentlig forskjellige bedriftene i mellom, var også endringene i tilgang til parkeringsplasser, kollektivtransport og muligheter for å gå og sykle forskjellige. Dette gjorde denne situasjonen spesielt interessant å studere. I tillegg er dataene om reisevaner på arbeidsreiser i førsituasjonen og i ettersituasjonen interessante i seg selv, fordi de gir nye data om reisevaner på arbeidsreiser ved ulike lokaliseringer av arbeidsplassene.

## 1.2 Problemstillinger

Hovedfokus i prosjektet har vært å undersøke om, og i hvilken grad, endringer av lokalisering i bystruktur og i transportsystemene (parkeringstilgang, kollektivtilbud, muligheter for å gå og sykle) har påvirket ansattes reisevaner på arbeidsreiser. Det ble også lagt inn spørsmål i spørreskjemaene som skulle gjøre det mulig å diskutere hvorfor slike endringer skjer.

Et annet viktig spørsmål har vært hvordan disse endringene har påvirket arbeidsreisen og de ansattes opplevelse av denne. Vi spør for eksempel om redusert tilgang på parkeringsplass og dermed ”tvungen” overgang fra bil til andre transportmidler har medført at ansatte bruker lengre tid på arbeidsreisen i ettersituasjonen og om de opplever å ha en bedre eller verre arbeidsreise i ettersituasjonen enn i førsituasjonen.

Vi har også diskutert om og hvordan parkeringsrestriksjoner fungerer som biltrafikkbegrensende virkemiddel, og hvilke konsekvenser bruk av dette virkemiddelet har. Dette må imidlertid studeres grundigere enn vi har hatt anledning til her om man skal kunne gi gode svar.

Et annet interessant spørsmål er hva som kjennetegner dem som velger forskjellige transportmidler, eller sagt på en annen måte, hva som er viktige betingelser for at man velger det transportmiddelet man gjør.

## 1.3 Metode og data

### 1.3.1 Gjennomføring av undersøkelsene

I denne rapporten analyseres svar fra tre spørreundersøkelser. Det ble gjennomført en førundersøkelse blant ansatte i CIENS-instituttene i september 2006, rett før flyttingen. Denne ble fulgt opp med en etterundersøkelse i september 2007. Samtidig gjennomførte vi en spørreundersøkelse blant andre som har arbeidssted i Forskningsparken, men som ikke er ansatt i CIENS-instituttene. Dette ble gjort både fordi disse har andre parkeringsbetingelser enn CIENS-ansatte, og for at de skulle fungere som kontrollgruppe.

De tre reisevaneundersøkelsene som er rapportert og sammenlignet i denne rapporten ble alle gjennomført som internettbaserte spørreskjemaundersøkelser. I hovedsak skulle respondentene velge mellom forhåndsdefinerte svaralternativer, det var i liten grad åpning for mer kvalitative svar og vurderinger. Det var lagt inn muligheter for å sende utfyllende opplysninger til ansvarlige for undersøkelsene per e-post, men denne muligheten ble i liten grad benyttet.

Spørreskjemaene ble utarbeidet av TØI-forskere. Det ble stilt spørsmål om hvordan de ansatte vanligvis reiser og om hvordan de reiste (transportmiddelvalg, bytter, tidsbruk) den dagen de besvarte undersøkelsen, som vanlig er i slike undersøkelser. Det ble også stilt spørsmål for å fremskaffe antatt vesentlig bakgrunnsinformasjon som bosted, alder, biltilgang, om man henter/leverer barn etc. I tillegg stilte vi i førundersøkelsen spørsmål om hvilke forventninger de ansatte hadde til arbeidsreisen etter flytting. I etterundersøkelsen spurte vi om hvordan de hadde endret reisevaner på grunn av flyttingen, og om den nye arbeidsreisen opplevdes som bedre eller verre enn forventet. Både i de undersøkelsene som er rapportert her, og i påfølgende undersøkelser (som ikke er rapportert her) stilte vi en rekke holdningsspørsmål. Svar på noen av disse holdningsspørsmålene er tatt med i denne rapporten.

Spørreskjemaene ble sendt ut til ansatte basert på lister over ansattes e-postadresser som vi fikk fra de forskjellige instituttene og fra Forskningsparken. Vi går ut fra at listene fra CIENS-instituttene var relativt presise, selv om vi vet at disse listene også inneholder tidligere ansatte, ansatte i permisjon og ansatte som kun arbeider små brøker på den aktuelle arbeidsplassen. Vi fikk tilbakemelding fra en del respondenter om at de av slike og andre grunner ikke anså at de skulle svare på undersøkelsen. Den reelle svarprosenten i undersøkelsene til ansatte i CIENS-instituttene er dermed noe høyere enn den som er oppgitt i tabell 1 nedenfor.

Når det gjaldt ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-instituttene, viste det seg at e-postlisten vi benyttet inneholdt mange personer som ikke hadde arbeidsplass i Forskningsparken. Den oppgitte svarprosenten på 49 % er dermed sannsynligvis langt lavere enn den reelle. Dette har vi imidlertid ingen mulighet til å undersøke. Det er også en viss risiko for at personer som ikke har arbeidssted i Forskningsparken kan ha besvart undersøkelsen. Det fremkom tydelig at det var personer med arbeidssted i Forskningsparken som skulle svare, og vi antar derfor at det bare er et fåtall slike blant svarene.

Svarprosentene som er oppgitt her er beregnet som antall besvarte skjemaer i forhold til antall utsendte skjemaer.

Spørreskjemaene ble sendt ut tidlig i september 2006 og 2007 for å unngå at årstidsvariasjoner skulle ha innvirkning på transportmiddelvalgene. Det var ingenting ved vær-situasjonen i de aktuelle tidsrommene de to årene som skulle tilsi at respondentene gjorde spesielle valg i de periodene undersøkelsene pågikk.

Siden undersøkelsene ble gjennomført i de samme bedriftene med kun ett års mellomrom, er det i hovedsak de samme menneskene som har mottatt spørreskjema i før- og etterundersøkelsen. 84 % av dem som svarte på etterundersøkelsen oppga at de arbeidet på det samme instituttet også før flyttingen.

Vi benyttet to forskjellige dataverktøy i forbindelse med utsending av spørreskjema og innhenting av data. I førundersøkelsen og i undersøkelsen som gikk til ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-ansatte benyttet vi verktøyet Sawtooth. I etterundersøkelsen til CIENS-instituttene benyttet vi SPSS Dimensions. Det har ingen betydning for resultatene hvilke verktøy vi benyttet.

### 1.3.2 Datakvalitet

Svarprosentene på de tre undersøkelsene er oppgitt i tabell 1 nedenfor. Vi ser at svarprosenten varierer mellom 61 og 85 % i de forskjellige instituttene i førundersøkelsen og mellom 58 og 83 % i etterundersøkelsen. For CIENS totalt var svarprosenten på 73 % i førundersøkelsen og 71 % i etterundersøkelsen, noe som er bra, ikke minst med tanke på at de reelle svarprosentene er noe høyere (som tidligere beskrevet). Det er vanskelig å gi gode svar på hvorfor svarprosentene i de forskjellige instituttene varierer som de gjør. Svarprosenten for Forskningsparken utenom CIENS på 49 % er lav. Som tidligere forklart er den reelle svarprosenten her sannsynligvis vesentlig høyere, siden e-postlisten som vi sendte ut spørreundersøkelsen etter inneholdt mange som ikke har arbeidssted i Forskningsparken og som dermed heller ikke svarte på undersøkelsen.

Tabell 1: Svarprosjenter i de tre reisevaneundersøkelsene

	CIENS sep.06 N = 334	CIENS sep.07 N = 340	FP1 sep.07 N = 445
<i>Svarprosjenter<sup>2</sup></i>			
NIBR	61 %	73 %	-
NIVA	75 %	67 %	-
TØI	85 %	83 %	-
CICERO	66 %	45 %	-
met.no	73 %	67 %	-
NINA	83 %	58 %	-
CIENS totalt	73 %	71 %	-
Forskningsparken u/ CIENS	-	-	49 %

TØI rapport 997/2008

I tabell 2 har vi samlet informasjon om hvor stor andel av respondentene hvert institutt utgjorde i 2006 og 2007, alderssammensetningen i de tre undersøkelsene, bilholdet blant respondentene og bosted. Hovedinntrykket er at det er små forskjeller mellom før- og etterundersøkelsen i CIENS og mellom CIENS og Forskningsparken for øvrig i 2007-undersøkelsen. Vi anser at resultatforskjellen i de tre undersøkelsene neppe kan tilskrives forskjeller mellom respondentene i undersøkelsene med tanke på de variablene som er listet under.

<sup>1</sup> Ansatte i Forskningsparken, utenom CIENS-ansatte. Disse ble ikke spurt i undersøkelsen i september 2006.

<sup>2</sup> NILU og Institutt for Geofag er utelatt, da de har få eller ingen ansatte som har permanent arbeidsplass i CIENS-bygget.

Tabell 2: Antall respondenter, bosted, institutt-tilhørighet, alder og bilhold for respondentene i reisevaneundersøkelsene

	CIENS sep.06 N = 334	CIENS sep.07 N = 340	FP <sup>3</sup> sep.07 N = 445
<i>Institutt</i>			
NIBR	15 %	18 %	-
NIVA	32 %	29 %	-
TØI	22 %	21 %	-
Institutt for Geofag	0 %	3 %	-
CICERO	9 %	7 %	-
met.no	16 %	16 %	-
NINA	6 %	5 %	-
Total	100 %	99 %	-
<i>Alder</i>			
under 20 år	0 %	0 %	0
20 - 29 år	5 %	5 %	15 %
30 - 39 år	28 %	31 %	42 %
40 - 49 år	28 %	25 %	26 %
50 - 59 år	26 %	24 %	11 %
60 - 69 år	12 %	14 %	4 %
70 år +	1 %	1 %	1 %
Total	100 %	100 %	99 %
<i>Bilhold</i>			
Ingen biler	14 %	14 %	20 %
1 bil	64 %	63 %	54 %
2 biler	20 %	19 %	23 %
3 biler eller mer	2 %	1 %	2 %
Medlem i et bilkollektiv e.l.	-	2 %	1 %
Total	100 %	99 %	100 %
<i>Bosted</i>			
Utenfor Oslo og Akershus	- <sup>4</sup>	6 %	6 %
I Akershus nord/ øst	-	8 %	8 %
I Akershus sør	-	6 %	5 %
I Akershus vest	-	13 %	12 %
I Oslo ytre vest	-	9 %	10 %
I Oslo ytre nord	-	16 %	13 %
I Oslo ytre øst	-	9 %	12 %
I Oslo ytre sør	-	6 %	3 %
I Oslo indre vest	-	12 %	14 %
I Oslo indre øst	-	13 %	10 %
I Oslo sentrum (innenfor Ring 1)	-	4 %	8 %
Total	-	102 %	101 %

TØI rapport 997/2008

<sup>3</sup> Ansatte i Forskningsparken, utenom CIENS-ansatte. Disse ble ikke spurt i undersøkelsen i september 2006.

<sup>4</sup> I førundersøkelsen ble man bedt om å oppgi konkret adresse. Vi har foreløpig ikke hatt ressurser til å analysere dette i forhold til bostedskategoriene som ble brukt i etterundersøkelsen.

### **1.3.3 Analyser**

Data fra undersøkelsen er analysert i statistikkprogrammet SPSS. Det er i all hovedsak gjennomført enkle frekvensfordelingsanalyser, og frekvensfordelinger fra forskjellige undersøkelser er brukt i komparative analyser. For noen spørsmål har vi splittet svarene på institutter eller på transportmidler, for å kunne sammenligne forskjellige grupper. Det er også gjennomført enkle krysstabellinger.

## 2 Endrede rammebetingelser ga redusert bilbruk på arbeidsreisen

### 2.1 Bakgrunn

Blant de spørsmålene prosjektet skulle bidra til å svare på, er om og i hvilken grad endringer av lokalisering i bystruktur og i transportsystemene (parkeringstilgang, kollektivtilbud, muligheter for å gå og sykle) har påvirket ansattes reisevaner ved arbeidsreiser, og hvorfor slike endringer skjer. Et annet viktig spørsmål har vært hvordan disse endringene har påvirket arbeidsreisen og de ansattes opplevelse av denne. Disse spørsmålene er diskutert og forsøkt besvart under.

### 2.2 Flytting ga endrede rammebetingelser for transportmiddelvalg

De åtte forskningsinstituttene<sup>5</sup> var i førsituasjonen lokalisert på forskjellige steder i bystrukturen. Det var store likheter i rammebetingelsene for transportmiddelvalg på arbeidsreisen, men også en del ulikheter. Alle instituttene utenom NIVA og NINA var lokalisert rett innenfor Ring 3, helt i ytterkanten av den tette indre by, og i relativt lik avstand fra Oslo sentrum. NIVA var lokalisert på Kjelsås, ca 2,5 kilometer nord for Ring 3, mens NINA var lokalisert i sentrum.

Alle hadde ubegrenset tilgang til gratis parkering i førsituasjonen, utenom ansatte på TØI som både hadde begrenset antall parkeringsplasser til disposisjon og som måtte betale 25 kr/dag for å parkere og ansatte ved NINA som hadde begrenset tilgang til parkering. Når det gjelder kollektivtilbud, var variasjonene større.

NINA i Oslo sentrum og TØI med lokalisering i kollektivknutepunktet Helsefyrt hadde best kollektivdekning. CICERO og met.no, som var lokalisert i Blindernområdet, ble betjent av én t-banelinje, flere busslinjer og trikk (en viss gangavstand om man brukte trikk). NIVA på Kjelsås ble betjent av fire busslinjer (ca 10 bussavganger per time), to trikkelinjer og tog på Gjøvikbanen. NIBRs lokaler ble betjent av en busslinje på ring 3, samt av trikker og busser i Trondheimsveien (det var en vesentlig gangavstand fra holdeplass i Trondheimsveien).

I ettersituasjonen i Forskningsparken er lokaliseringen i bystrukturen relativt lik førsituasjonen, rett innenfor Ring 3, for de fleste instituttene. Unntakene er NINA som i ettersituasjonen er mindre sentralt lokalisert og NIVA som er mer sentralt lokalisert enn tidligere. Forskningsparken betjenes av tre t-banelinjer

---

<sup>5</sup> I realiteten må man vel snakke om seks eller syv, ikke åtte, forskningsinstitutter. NILU har kontorarbeidsplasser i CIENS-bygget, men disse benyttes mer sporadisk. Institutt for Geofag har Avdeling for Meteorologi og Oseanografi lokalisert i Forskningsparken, og veldig få fra dette instituttet har svart på reisevaneundersøkelsene. NILU og Institutt for Geofag omtales derfor ikke i den videre diskusjonen.



(kollektivringen ble satt i drift omtrent samtidig som forskningsinstituttene ble relokalisert), samt av to trikkelinjer og noen busslinjer. Dette betyr en vesentlig forbedring av kollektivtilbudet for alle instituttene, utenom for TØI og NINA som må sies å ha fått dårligere kollektivdekning. Parkeringstilgangen til avsatte plasser for ansatte er begrenset, utenom for CICERO og met.no, som kan parkere på universitetets parkeringsplasser. Det er også mulig å parkere i bolig-gater etc. i nærheten.

Tabell 3 oppsummerer endringene i fysiske rammebetingelser for transportmiddelvalg på arbeidsreisen for ansatte ved de forskjellige instituttene, relatert til rammebetingelser for valg av bil som transportmiddel.

*Tabell 3: Endringer i rammebetingelser for transportmiddelvalg på arbeidsreisen. + betyr at endringene burde medføre økt bilbruk, - at de burde medføre redusert bilbruk og = at rammebetingelsene ikke er vesentlig endret.*

	Lokalisering i bystruktur	Kollektivbetjening	Parkeringstilbud
NIVA	-	-	-
NIBR	=	-	-
TØI	=	+?	-
CICERO	=	-	=
Met.no	=	-	=
NINA	+	+	-

TØI rapport 997/2008

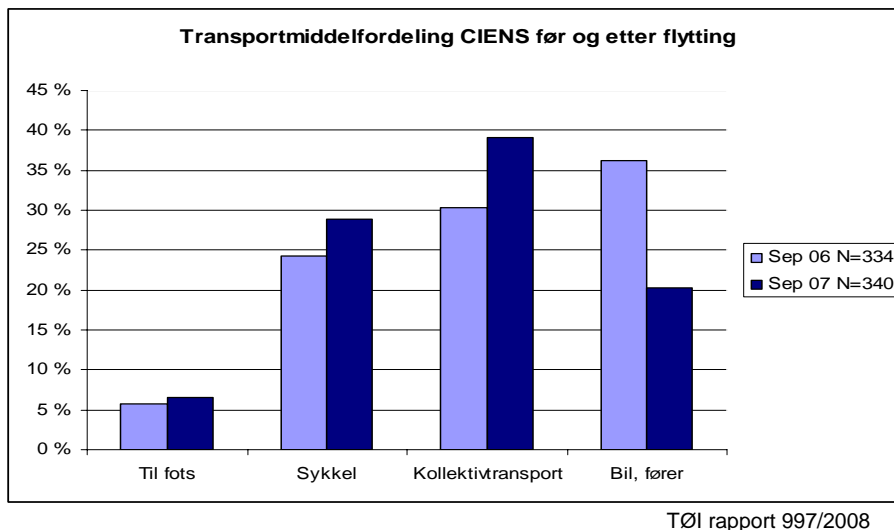
Summen av endringene presentert i tabellen tilsier at konkurranseforholdene for biltrafikken er svekket til fordel for de andre transportmidlene, og at biltrafikkandelen på arbeidsreisen burde gå ned. Større likhet i rammebetingelsene for transportmiddelvalg burde også tilsi at transportmiddelfordelingen i ettersituasjonen burde være likere instituttene i mellom enn i førsituasjonen.

En rekke andre faktorer enn fysiske faktorer tilknyttet arbeidsplasser påvirker også transportmiddelvalg ved arbeidsreisen. I den gitte situasjonen var det en relativt homogen type arbeidstakere som ble omlokalisert, det var i all hovedsak de samme menneskene som ble spurt i før- og etterundersøkelsene, og undersøkelsene ble gjennomført på samme tid av året med ett års mellomrom. Vi har undersøkt om det er forskjeller mellom respondentene i før- og etterundersøkelsen med tanke på institutt-tilhørighet, alder og bilhold, og funnet at det ikke er vesentlige forskjeller (se tabell 2). Vi mener derfor at det i hovedsak er endringer i de fysiske rammebetingelsene som bidrar til endringer i reisevaner og transportmiddelvalg i den undersøkte situasjonen.

## 2.3 Nesten halvert bilandel og likere reisevaner

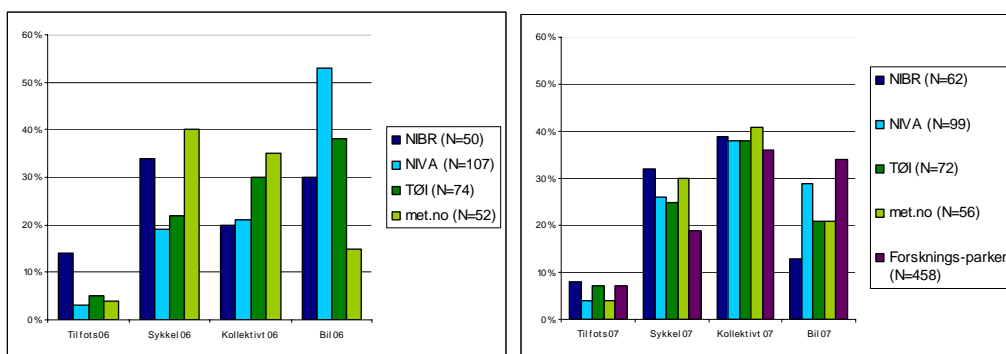
Hovedresultatet av undersøkelsen er, som forventet, at bilandelen blant ansatte i CIENS-instituttene ble redusert. Reduksjonen var totalt på 16 prosentpoeng, fra 36 % bilandel før flyttingen til 20 % etter flyttingen. Sykkelandelen gikk opp fra 24 til 29 %, mens kollektivandelen økte fra 30 til 39 %. Hele 91 % av CIENS-ansatte og 89 % av andre ansatte på Forskningsparken som reiste kollektivt hadde brukt T-banen. Gangandelen forble den samme; 6 %. Vi har valgt å holde de

andre transportalternativene (bilpassasjer, motorsykkel, flere transportmidler og annet) utenfor for å forenkle diskusjonen. Til sammen utgjør disse alternativene 4 % i førundersøkelsen og 5 % i etterundersøkelsen. NIVA- og TØI-ansattes overgang fra bil til andre transportmidler står for henholdsvis 54 % og 25 % av reduksjonen i antall bilturer.



Figur 2: Endringer i transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant CIENS-ansatte før og etter flytting til Forskningsparken.

Det viste seg også at instituttene ble mer like på hverandre med tanke på transportmiddel-fordeling ved arbeidsreiser (figur 2). Vi sammenlignet transportmiddelfordelingen for NIBR, NIVA, TØI og met.no. CICERO og NINA ble ikke inkludert i sammenligningen på grunn av lav svarprosent og/eller få svar. I førsituasjonen var det 11 prosentpoengs forskjell mellom gangandelen i instituttet med høyest andel (NIBR) og instituttet med lavest andel (NIVA), men denne forskjellen var redusert til 4 prosentpoeng i ettersituasjonen. For sykkelandelen ble forskjellen redusert fra 21 til 7 prosentpoeng, for kollektivandelen fra 15 til 2 prosentpoeng og for bilandelen fra 38 til 16 prosentpoeng.



Figur 3: Transportmiddelfordeling blant ansatte i instituttene ble likere etter flyttingen. Figuren til venstre viser 2006-fordelingen, og figuren til høyre 2007-fordelingen.

I tabell 4 har vi satt opp transportmiddelfordelingen blant ansatte i de forskjellige instituttene i 2006 og 2007 i detalj.

Tabell 4: Transportmiddelfordelingen i de forskjellige instituttene, samt CIENS totalt og Forskningsparken unntatt CIENS-ansatte i september 2006 og september 2007.

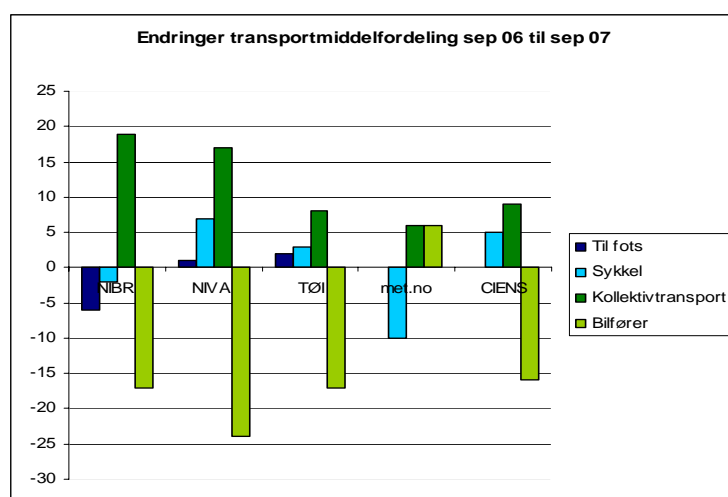
	Gange		Sykkel		Kollektivtransport		Bilfører	
	Sep 06	Sep 07	Sep 06	Sep 07	Sep 06	Sep 07	Sep 06	Sep 07
NIBR	14 %	8 %	34 %	32 %	20 %	39 %	30 %	13 %
NIVA	3 %	4 %	19 %	26 %	21 %	38 %	53 %	29 %
TØI	5 %	7 %	22 %	25 %	30 %	38 %	38 %	21 %
CICERO	6 %	8 %	16 %	25 %	55 %	58 %	23 %	8 %
Met.no	4 %	4 %	40 %	30 %	35 %	41 %	15 %	21 %
NINA	5 %	6 %	10 %	44 %	55 %	25 %	30 %	13 %
CIENS tot.	6 %	6 %	24 %	29 %	30 %	39 %	36 %	20 %
Forskningsparken <sup>6</sup>	-	7 %	-	19 %	-	36 %	-	34 %

TØI rapport 997/2008

## 2.4 Hva skyldes endringene?

Hva er utslagsgivende – endringer i parkeringstilbud, kollektivtilbud, beliggenhet i bystrukturen eller andre faktorer? Figur 4 og tabell 5 under illustrerer endringene i transportmiddelfordeling i de forskjellige instituttene. NIVA, som fikk vesentlig forbedret tilbud med tanke på andre transportmidler enn bil, og forverrede rammebetingelser for bruk av bil, reduserte bilandelen ved arbeidsreiser mest, med hele 24 prosentpoeng. NIVA, som fikk størst forbedring i beliggenhet i bystrukturen, fikk også størst økning i sykkelandelen.

NIBR og NIVA, som har fått størst forbedring i kollektivtilbudet, har også hatt størst økning i kollektivandel (hhv 19 og 17 prosentpoeng), noe som kan sies å bekrefte at standarden på kollektivtilbudet har vesentlig innflytelse.



TØI rapport 997/2008

Figur 4: Endringer i transportmiddelfordeling i instituttene fra september 2006 til september 2007.

<sup>6</sup> Ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-ansatte deltok ikke i førundersøkelsen.

Tabell 5: Endringer (i prosentpoeng) fra september 2006 til 2007 for de forskjellige transportmidlene

	Gange	Sykkel	Kollektiv-transport	Bil, fører
NIBR (N=50/62)	-6	-2	+ 19	- 17
NIVA (N=107/99)	+ 1	+ 7	+ 17	- 24
TØI (N=74/72)	+ 2	+ 3	+ 8	- 17
met.no (N=52/56)	0	- 10	+ 6	+ 6
CIENS (N=334/340)	0	+5	+9	- 16

TØI rapport 997/2008

Dette styrkes når vi ser på resultatene fra en reisevaneundersøkelse gjennomført blant arbeidstakere i Storo- og Nydalen-området i forbindelse med at t-baneringen ble satt i drift. Kollektivandelen økte og bilandelen ble redusert i takt med at tilbudet på t-baneringen ble etablert og utvidet<sup>7</sup> (PROSAM 2007). De ansatte oppgir å ha god tilgang til parkering i dette området. Tabell 6 viser endringene i transportmiddelfordelingen. BI-studentene er ikke inkludert i disse tallene.

Tabell 6: Endringer i transportmiddelfordelingen blant ansatte i Storo-Nydalen fra 2003 til 2007. Tallene er hentet fra PROSAM (2007).

	Kollektivtrafikk	Bil	Sykkel	Gange	Total
2003 (N=660)	32 %	59 %	7 %	2 %	100 %
2005 (N=692)	40 %	48 %	10 %	2 %	100 %
2007 (N=575)	55 %	35 %	8 %	2 %	100 %

Andre som arbeider i Forskningsparken (utenom CIENS-instituttene) har bedre tilgang på parkering enn ansatte i CIENS-instituttene, men ellers like fysiske rammebetingelser. Ansatte i Forskningsparken (utenom CIENS-ansatte) hadde i september 2007 en bilandel ved arbeidsreiser på 34 % mot CIENS 20 % (se figur 2), og har dermed omtrent den samme bilandelen som CIENS-ansatte hadde før flyttingen (36 %). Dette bekrefter at endringen i tilgang på parkering sannsynligvis også har hatt vesentlig innflytelse på endringer i reisevaner for CIENS-ansatte.

Det ser dermed ut til at alle de tre byplanfaktorene har hatt innflytelse på endringer i reisemiddelvalget, og den samtidige forbedringen i alle tre faktorene har sannsynligvis bidratt til at reduksjonen i bilandeler har blitt såpass stor som den er.

<sup>7</sup> Den vestlige delen av t-baneringen ble åpnet i 2003, mens den østlige delen åpnet august 2006. Da ble også frekvensen økt.

## 2.5 Fortsatt klare forskjeller i bilbruk

Selv om transportmiddelfordelingen er blitt langt likere i de forskjellige instituttene etter samlokaliseringen, finnes det fortsatt vesentlige forskjeller. Dette gjelder spesielt bilandelene. I ettersituasjonen er bilandelen blant NIVA-ansatte 29 %, mens den er 13 % blant NIBR-ansatte. Hvordan kan dette forklares?

NIVA-ansatte har høyere bilhold enn NIBR-ansatte, noe som kunne forklart dette. Samtidig svarer 63 % av de NIBR-ansatte og 77 % av de NIVA-ansatte som ikke har kjørt bil ved arbeidsreisen, at det står en bil hjemme som de kunne brukt ved arbeidsreisen denne dagen. Dette betyr at de fleste som har valgt å ikke kjøre bil har gjort dette valget på tross av at de kunne kjørt om de ønsket.

En annen nærliggende forklaring er forskjeller i bosettingsmønstre mellom instituttene. Ved å krysstabellere transportmiddelfordelingen for alle CIENS-ansatte med bosted, klassifiserte vi områdene i fire områder – områder hvor bilreiser er det vanligste, hvor kollektivreiser er det vanligste, hvor gang- og sykkelreiser er det vanligste og sentrum. Om ansattes bosted skulle forklare forskjellene mellom NIBR og NIVA med tanke på bilandel, burde en lavere andel av NIBR-ansatte enn CIENS-snippet bo i bilområder, mens en større andel av NIVA-ansatte enn snippet burde bo i bilområder. Det viste seg at NIBR-ansatte i noe mindre grad enn snippet (fire prosentpoeng) bor i bilområder, mens en langt høyere andel enn snippet bor i gang- og sykkelområder (13 prosentpoengs forskjell). Fordelingen av NIVA-ansatte på boligområder er omtrent som snippet. Andelen NIVA-ansatte som bor i bilområder er kun 2 prosentpoeng høyere enn CIENS-snippet. Forskjeller i de ansattes boliglokalisering kan dermed forklare litt av forskjellene mellom instituttene, men langt fra alt.

Tabell 7: Hvor stor andel av de ansatte ved forskjellige institutter er bosatt i forskjellige områder?

Bor i områder hvor flest bruker:	NIBR (N=50/62)	NIVA (N=107/99)	TØI (N=74/72)	CICERO( N=31/24)	met.no (N=52/56)	NINA (N=20/16)	CIENS (N=334/340)
Bil	18 %	24 %	17 %	33 %	18 %	44 %	22 %
Kollektiv	24 %	34 %	43 %	24 %	43 %	32 %	35 %
Gange og sykkel	54 %	40 %	35 %	34 %	36 %	25 %	41 %
Sentrum	5 %	1 %	6 %	8 %	4 %	0 %	4 %
Totalt	101 %	99 %	101 %	99 %	101 %	101 %	102 %

TØI rapport 997/2008

Når vi ser på holdninger blant ansatte i de forskjellige instituttene, finner vi samvariasjon mellom transportmiddelvalg og holdninger. Vi stilte i alt fire holdningsspørsmål, som handlet om hvilke transportmidler som foretrekkes og om hvilke transportmidler man mener skal prioriteres. På stort sett alle disse holdningsspørsmålene uttrykte NIBR-ansatte de minst bilvennlige holdninger, tett fulgt av met.no. NIVA-ansatte, fulgt av TØI-ansatte, uttrykte de mest bilvennlige holdningene. Dette kan også bidra til å forklare at met.no har lav bilandel på tross av god parkeringstilgang. Svarene på holdningsspørsmålene, totalt og fordelt på institutter, finnes i vedlegg 2 (spørsmål 30). Det må nevnes at holdninger gjerne er nært knyttet til handling, og dermed at "bilvennlige" holdninger kanskje like

gjernes kan forklares ved høy bilbruk som at bilbruk kan forklares ved bilvennlige holdninger.

Det er også nærliggende å peke på at vaner og innarbeidede mønstre kan ha vesentlig forklaringskraft. Mange på NIVA hadde vent seg til å bruke bil på arbeidsreisen, og disse må finne og venne seg til nye reisemønstre for å kunne gå over til andre transportmidler. Ca halvparten av de tidligere bilbrukerne ved NIVA har gjort nettopp dette. Den andre halvparten kjører fortsatt bil. Vi fant ingen tydelige sammenhenger mellom NIVA-ansattes bosted og hvorvidt de oppgir å bruke bil sjeldnere eller like ofte som før<sup>8</sup>.

## 2.6 Hvordan opplever de ansatte endringene?

Før flyttingen var det flere som hadde forventninger om at arbeidsreisen skulle bli dårligere etter flyttingen enn som trodde den skulle bli bedre, som tabell 8 viser. I ettersituasjonen er heldigvis opplevelsen motsatt, det er flere som mener at arbeidsreisen har blitt bedre enn før, enn som mener at den har blitt verre.

Tabell 8: Forventede endringer i arbeidsreise og opplevde endringer av arbeidsreise, alle CIENS-instituttene.

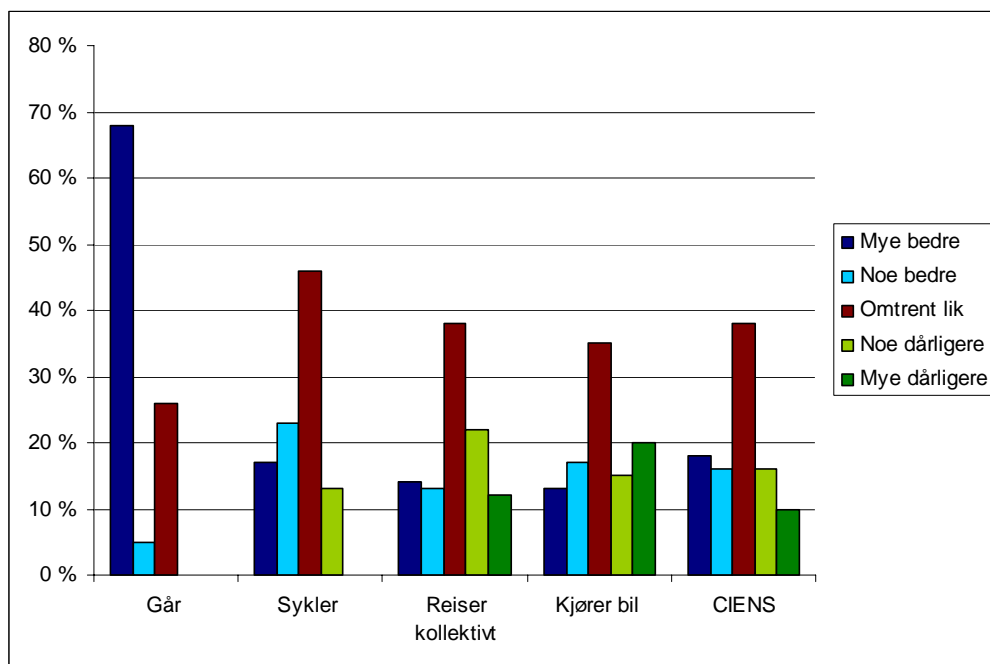
	Bedre	Som før	Dårligere
Sep 06: Tror du at arbeidsreisen din blir bedre eller dårligere enn i dag?	28 %	30 %	40 %
Sep 07: Har arbeidsreisen blitt bedre eller dårligere enn før?	34 %	38 %	26 %

TØI rapport 997/2008

En nærmere studie viser at TØI-ansatte er mest negative i ettersituasjonen, mens NIBR-ansatte er mest positive (se vedlegg 2 spørsmål 23). Dette samsvarer med at TØI-ansatte i større grad enn andre rapporterer å bruke lengre tid på arbeidsreisen enn før (se vedlegg 2 spørsmål 25). NIVA-ansatte utmerker seg ved at de i langt høyere grad enn de andre oppfatter at den nye arbeidsreisen ble bedre enn forventet.

Vi fant også at de som går og sykler i ettersituasjonen er langt mer positive til sin nye arbeidsreise enn de som reiser kollektivt eller kjører bil. Særlig de som går oppgir å ha fått kortere reisetid enn før. De som kjører bil i ettersituasjonen er overrepresentert både blant dem som mener at arbeidsreisen ble bedre enn forventet og blant dem som mener at arbeidsreisen ble verre enn forventet.

<sup>8</sup>NIVA-ansatte som bor i Akershus nord/øst og Oslo ytre øst oppgir i størst grad at de kjører bil like ofte som før, mens NIVA-ansatte som bor i Akershus vest og Oslo ytre sør oppgir i størst grad at de kjører bil sjeldnere enn før. Når tallmaterialet brytes ned på så detaljert nivå, blir antall besvarelser i hver kategori lave og resultatene usikre.



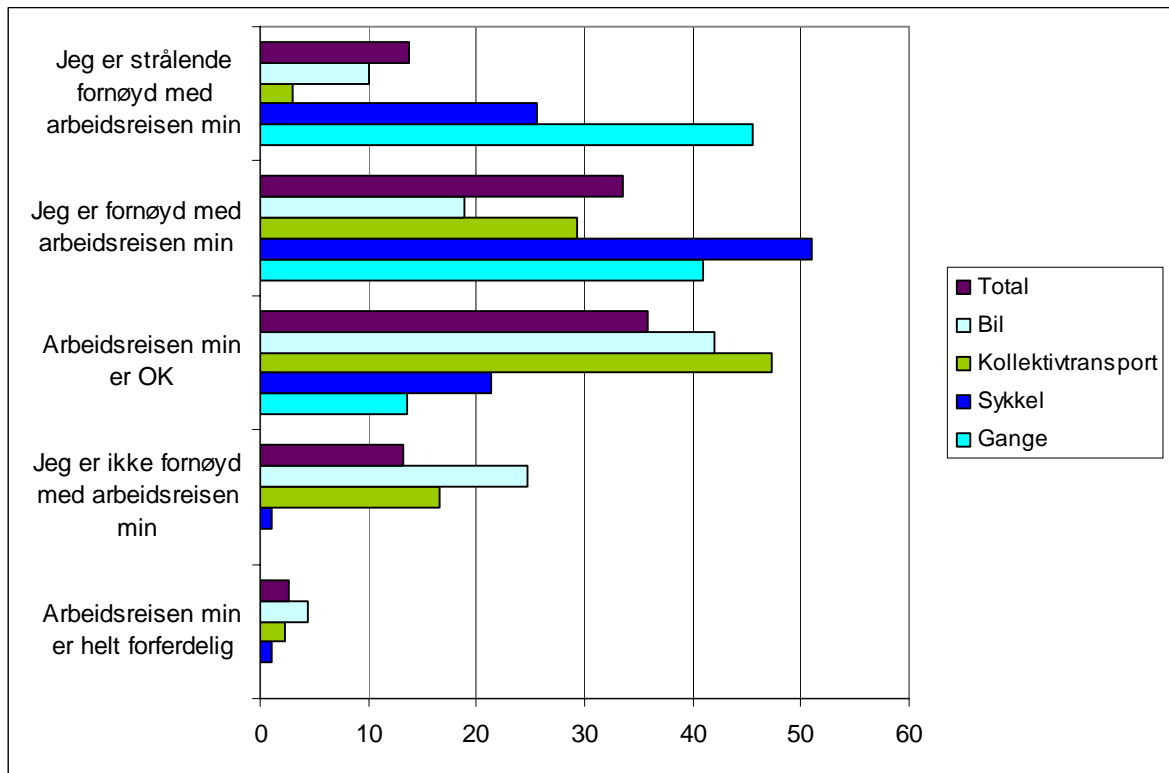
TØI rapport 997/2008

Figur 5: Har flyttingen til CIENS/Forskningsparken medført at din arbeidsreise har blitt bedre eller dårligere enn den var før flyttingen? Fordelt på transportmidler.

## 2.7 De som kan gå og sykle er mest fornøyde

Når vi sammenligner hvor fornøyde brukere av forskjellige transportmidler er, finner vi at de som går til jobb (eller kanskje 'kan gå til jobb' er en bedre betegnelse) er mest fornøyde med arbeidsreisen sin. Hele 46 % av dem som gikk til jobb den dagen reisevaneundersøkelsen ble gjennomført, svarte at "Jeg er strålende fornøyd med arbeidsreisen min". De som syklet til jobb var nest mest fornøyd med arbeidsreisen sin, deretter fulgte de som reiste kollektivt og til slutt de som kjørte bil. Det ser dermed ut til at det å "tvinge" ansatte over på andre transportmidler enn bil, eller kanskje å gi dem mulighet til å velge andre transportmidler, i hovedsak oppleves positivt for de ansatte (se vedlegg 2 spørsmål 11-b for detaljer).

Det samme mønsteret finner vi igjen blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS. De som går er mest fornøyde, deretter fulgte de som sykler, de som reiser kollektivt og til slutt de som kjører bil. Vi kan dermed ikke forklare at bilførere har lavest tilfredshet med dårlig parkeringstilgang, da ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-ansatte har relativt god parkeringstilgang.



TØI rapport 997/2008

Figur 6: Svarfordelingen på spørsmålet: Alt i alt – hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå?

## 2.8 Sammenligning med andre reisevaneundersøkelser i Oslo

Det er interessant å sammenligne reisevanene for ansatte i CIENS-instituttene og Forskningsparken for øvrig med reisevaner på arbeidsreiser i Oslo generelt. Vi kjenner ikke mange reisevaneundersøkelser som dekker Oslo og Akershus, og samtidig er brutt ned på delområder. PROSAMs reisevaneundersøkelse fra 2001 (Oslo Sporveier 2003) inneholder transportmiddelfordeling på arbeidsreiser til arbeidsplasser i forskjellige deler i Oslo, se tabell 9.

Tabell 9: Reisevaner på arbeidsreiser til arbeidsplasser beliggende forskjellige steder i Oslo. Tabellen er utarbeidet på grunnlag av data fra Oslo Sporveier (2003).

Bosatte i Oslo og Akershus						
Arbeidssted	Gange	Sykkel	Kollektivt	Bilfører	Annet	Sum
Oslo sentrum	12 %	9 %	56 %	20 %	23 %	100 %
Oslo, bydel 1-6	15 %	12 %	34 %	35 %	4 %	100 %
Oslo sør	12 %	1 %	27 %	54 %	6 %	100 %
Oslo øst	7 %	3 %	19 %	64 %	7 %	100 %
Oslo vest	6 %	5 %	31 %	52 %	6 %	100 %



I en rapport fra TØI (Engebretsen 2006) har man skilt ut transportmiddelbruken på arbeidsreiser til arbeidsplasser beliggende i forskjellig avstand fra sentrumskjernen, som vist i tabell 10 under.

Tabell 10: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter avstand fra arbeidsplass til sentrumskjernen (km luftlinje), Oslo tettsted 2005. Data er hentet fra (Engebretsen 2006).

Avstand fra Oslo sentrum	Til fots/sykkel	Kollektivt	Bil
0 – 1,5 km	22 %	50 %	28 %
1,6 – 3,0 km	25 %	33 %	42 %
3,1 – 6,0 km	10 %	27 %	62 %
6,1 – 12,0 km	10 %	20 %	70 %
12,1 km +	12 %	7 %	79 %

Når vi sammenligner reisevanene blant CIENS-ansatte med disse tallene, finner vi at bilbruken blant CIENS-ansatte (20 %) er meget lav. Den er for eksempel lavere enn bilbruken blant dem som arbeider 0 – 1,5 km fra Oslo sentrum.

Forskningsparken ligger ca 4 km fra Oslo sentrum i luftlinje. CIENS-ansatte burde dermed, i følge Engebretsen (2006), hatt en bilandel på mellom 42 % og 62 %. Når vi sammenligner med undersøkelsen fra Oslo Sporveier (2003), vil vi klassifisere Forskningsparkens beliggenhet til å være et sted mellom Bydel 1 – 6 (bilandel på 35 %) og Oslo Vest (bilandel på 52 %). Også i denne sammenhengen er bilbruken blant CIENS-ansatte meget lav, omtrent på nivå med dem som jobber i sentrum. Ansatte i Forskningsparken har også en bilandel som er lavere enn forventet ut fra beliggenheten.

En interessant observasjon er at ansatte i CIENS-instituttene, beliggende helt i ytterkanten av den tette, indre byen har en bilandel ned mot det man forventer i sentrum. Lave bilandeler i sentrum forklares gjerne med dårlig parkeringsdekning, god kollektivdekning og at mange bor i gang- og sykkelavstand fra arbeidsplassene der. Det kan se ut til at det i knutepunkter eller områder med god kollektivdekning, som Blindern/Forskningsparken, kan være mulig å redusere bilandelene på arbeidsreiser ned mot sentrumsnivå.

## 3 Effekter av parkeringsrestriksjoner som bilreduserende virkemiddel

### 3.1 Bakgrunn

CIENS-bedriftenes lokaler ligger i et område som i henhold til parkeringsnormen for næring i Oslo (Plan- og bygningsetaten 2004) er definert som knutepunkt, og som følger samme parkeringsnorm som den tette byen (parkeringsnormen deler byen i Sentrum, Den tette byen, Den åpne byen og Knutepunkter i den åpne byen). Parkeringsnormen for kontorbygg i Den tette byen og Knutepunkter er gitt som minimum to til maksimum syv parkeringsplasser per 1000 m<sup>2</sup> (BRA). Det har vært vanskelig å ta rede på nøyaktig hvor mange parkeringsplasser CIENS-bedriftene disponerer, blant annet fordi dette varierer (ansatte ved noen institutter har for eksempel muligheter til å benytte universitetets parkeringsplasser), men man har bevisst lagt seg ned mot minimumsnormen.

At arbeidsgiver velger å begrense parkeringstilgangen for ansatte, kan ha flere årsaker. En begrunnelse er at det er dyrt å bygge parkeringsplasser, mens miljøhensyn er en annen (man ønsker at de ansatte skal velge miljøvennlige alternativer).

I følge 'Parkeringsnormer for næring og offentlige formål i Oslo – Veiledningshefte' (Plan- og bygningsetaten 2004), skal parkeringsnormene ivareta to til dels motstridende hensyn: 1) Parkeringsnormen skal sikre tilstrekkelig parkering for næring og kunder for å unngå urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø, og 2) Bidra til at færre velger bil til arbeidsplassen, særlig til sentrale områder. Punkt 2 er tillagt størst vekt, blant annet ved at det er innført maksimumsnormer for alle næringer og områder.

Vi skal her kort forsøke å belyse om normen fungerer som forutsatt for ansatte i CIENS-bedriftene. Vi spør om begrenset parkeringstilgang har bidratt til at færre velger bil på arbeidsreisen, og om de lave parkeringsnormene har medført urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljøer. Analysen under bygger på en kort gjennomgang av data fra reisevaneundersøkelsene, og ikke på en omfattende analyse av temaet.

### 3.2 Effekter av forskjellige parkeringsbetingelser på transportmiddelvalg

Vi har datasett for tre ulike parkeringssituasjoner som kan sammenlignes, nemlig CIENS-bedriftene i førsituasjonen, CIENS-bedriftene etter samlokalisering i Forskningsparken og ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-bedriftene. Som beskrevet i kapittel 2, hadde de fleste CIENS-bedriftene ubegrenset tilgang på gratis parkering i førsituasjonen, med unntak av TØI-ansatte som både hadde tilgang til et begrenset antall parkeringsplasser og måtte betale kr 25 per dag og NINA som hadde et begrenset antall gratis parkeringsplasser. Tabell 11 under viser hvordan ansatte i CIENS-instituttene parkerte i førsituasjonen.

Tabell 11: Oversikt over bilandel og parkering for ansatte i CIENS-instituttene i førsituasjonen.

Institutt	Bilandel	Gratis parkering som disponeres av arbeidsgiver	Avgiftsbelagt parkering som disponeres av arbeidsgiver	Vei, gate, plass uten avgift	Annet sted
NIBR (N=15)	30 %	100 %	0 %	0 %	0 %
NIVA (N=62)	53 %	98 %	0 %	0 %	2 %
TØI (N=29)	38 %	7 %	83 %	7 %	3 %
CICERO (N=7)	23 %	86 %	0 %	0 %	14 %
met.no (N=8)	15 %	100 %	0 %	0 %	0 %
NINA (N=6)	30 %	50 %	0 %	17 %	33 %
CIENS tot. (N=127)	36 %	75 %	19 %	2 %	4 %

TØI rapport 997/2008

Det er vanskelig å trekke noen slutninger om sammenhenger mellom tilgang på parkering og valg av bil på arbeidsreisen ut fra denne oversikten. met.no og NIBR, som hadde lavest og tredje lavest bilandel på arbeidsreisen, hadde 100 % gratis parkeringsdekning ved arbeidssted. NIVA-ansatte, med høyest bilandel, hadde også nesten 100 % parkeringsdekning (de to manglende prosentene oppga å ha parkert ved holdeplass/stasjon). TØI, hvor kun 7 % av de som kjørte oppga å ha parkert på gratis parkeringsplass disponert av arbeidsgiver, var instituttet med nest høyest bilandel.

I ettersituasjonen har de fleste CIENS-ansatte begrenset tilgang på parkeringsplass tilrettelagt av arbeidsgiver (men relativt god tilgang til gateparkering og lignende som vi snart skal se). Unntakene er CICERO og met.no, som kan benytte parkeringsplassene for ansatte ved Universitetet i Oslo. Ansatte i Forskningsparken har generelt tilgang til et større antall parkeringsplasser tilknyttet Forskningsparken enn CIENS-ansatte. Det har vært vanskelig å få avklart nøyaktig hvor god parkeringstilgang disse har, men flere bedrifter og enkeltpersoner leier parkeringsplasser direkte av Forskningsparken. Mange ansatte i Forskningsparken utenom CIENS kan også bruke universitetets parkeringsplasser.

Som beskrevet i forrige kapittel, ble bilandelen blant CIENS-ansatte redusert fra 36 % i førsituasjonen til 20 % i ettersituasjonen, noe som ble forklart ved en kombinasjon av endret beliggenhet i bystrukturen, endret kollektivtilbud og endret parkeringstilgang. I ettersituasjonen, hvor CIENS-ansatte hadde en bilandel på 20 % (september 2007), hadde andre ansatte i Forskningsparken en bilandel på 34 %. Andelen som oppga å ha foretatt enn jobbrelatert arbeidsreise i arbeidstiden dagen før de besvarte spørreskjemaet (i en lignende undersøkelse i mars 2008) var omtrent lik (18 – 19 %). Ansatte i Forskningsparken oppga imidlertid i større grad å bruke bil på slike reiser enn CIENS-ansatte (40 % mot 20 %).

Tabell 12: Bilandel i de tre situasjonene.

	CIENS september 2006	CIENS september 2007	Forskningsparken september 2007
Bilandel	36 %	20 %	34 %

TØI rapport 997/2008

Ut fra dette er det nærliggende å tro at endret tilgang på tilrettelagt parkering har vært en medvirkende årsak til at bilandelen blant CIENS-ansatte gikk så kraftig ned etter flyttingen til Forskningsparken. Det at ansatte i Forskningsparken (utenom CIENS-ansatte), med bedre tilgang på tilrettelagt parkering enn CIENS-ansatte (men ellers like forhold med tanke på kollektivtilgang og beliggenhet i bystrukturen) har langt høyere bilandel understøtter dette. Samtidig trekker de manglende sammenhengene mellom parkeringsdekning og bilandel i førsituasjonen i motsatt retning. Det er vanskelig å trekke svært klare konklusjoner her.

I en lignende undersøkelse i juni 2008 spurte vi dem som vanligvis ikke kjører bil til og fra jobb, om de ville valgt bil oftere dersom tilgangen på parkeringsplass var bedre. Kun 6 % av de CIENS-ansatte og 4 % av de ansatte i Forskningsparken utenom CIENS svarte bekreftende på dette.

### 3.3 Konsekvenser for nærmiljøet

I tabell 13 har vi sammenfattet svarene fra de tre datasettene med tanke på hvor de som kjørte bil hadde parkert bilen den dagen de svarte på undersøkelsen.

Tabell 13: Hvor ansatte som kjørte bil parkerte bilen.

Parkert hvor	CIENS sep 06 (N=129)	CIENS sep 07 (N=69)	Forskningsparken sep 07 (N=152)
Gratis parkering som disponeres av arbeidsgiver	74 %	-	-
Avgiftsbelagt parkering som disponeres av arbeidsgiver	19 %	-	-
På parkeringsplass tilknyttet Forskningsparken/CIENS/instituttet	-	19 %	42 %
På parkeringsplass tilknyttet Universitetet	-	7 %	30 %
På annen parkeringsplass	-	12 %	7 %
Langs offentlig vei/gate i nærheten	3 %	61 %	17 %
Annet	4 %	1 %	4 %

TØI rapport 997/2008

Det mest interessante i denne sammenhengen er andelen som parkerer langs offentlig vei/gate i nærheten. Denne andelen gikk opp fra 3 % i førsituasjonen til 61 % i ettersituasjonen blant CIENS-ansatte, og var på 17 % blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-ansatte. Det er dermed en langt høyere andel av de bilkjørende CIENS-ansatte som belaster nærmiljøet med parkering etter at tilgangen til parkering på arbeidsstedet ble redusert. Samtidig er antallet biler som belaster nærmiljøet redusert.

Spørsmålet er så om man anser belastningen fra CIENS-ansattes parkering i nærmiljøene som en *urimelig belastning på nærliggende gater og nærmiljø*. Om vi tar utgangspunkt i at ingen av de 61 % som parkerer i gate/vei i nærheten, ville gjort det om det fantes tilrettelagt parkeringsplass ved arbeidsstedet, og at bilandelen blant de 28 % av ansatte som ikke har svart på undersøkelsen er omtrent som hos dem som har svart, kommer vi frem til at 58 biler tilhørende CIENS-ansatte parkeres i gater/veier i nærheten. Om dette er urimelig mye kan diskuteres, og avhenger blant annet av hvilke typer gater og nærmiljøer det er snakk om, og om det er andre bedrifter i området som også belaster disse gatene/veiene med parkering (hvilket det er i dette området). Det avhenger også av om man anser at parkering på offentlig gate/vei skal være eksklusivt for bosatte i området. I så tilfelle ville det ha store implikasjoner for regulering av gateparkeringen generelt i byen.

Man kan også argumentere for at parkeringsrestriksjonene bidrar til redusert trafikkbelastning i gater og veier i nærmiljøet. Om vi tar utgangspunkt i at bilandelen ville vært like høy i ettersituasjonen som i førsituasjonen om parkeringsrestriksjonene ikke var innført, har vi regnet oss frem til at nærmiljøet ville blitt belastet med 68 flere biler per dag om det var ubegrenset parkeringstilgang ved arbeidsstedet.

### 3.4 Konklusjon

Det er vanskelig å konkludere klart med tanke på om parkeringsbegrensningen har bidratt til lavere bilbruk og om det har bidratt til urimelig belastning på gater og veier i nærmiljøet. Vår vurdering er at parkeringsbegrensningene *sammen med* vesentlig forbedret kollektivtilbud og bedre beliggenhet i bystrukturen med tanke på gang- og sykkeltrafikk har bidratt til lavere bilbruk på arbeidsreiser blant ansatte i CIENS-instituttene. Vår vurdering er også at den medfølgende parkeringsbelastningen på nærområdene ikke er urimelig (men dette kan knapt vurderes objektivt), og at belastningen til en viss grad oppveies av at økningen i bilkjøring i nærområdet har blitt mindre enn den sannsynligvis ville blitt uten parkeringsbegrensninger.

## 4 Hva kjennetegner brukerne av de forskjellige transportmidlene?

### 4.1 Bakgrunn

Et interessant spørsmål er hvorfor folk velger de transportmidlene de gjør på arbeidsreisen; hva som er de viktige rammebetingelsene for valg av transportmiddel. I diskusjonen under har vi gjennomført enkle krysstabellinger mellom noen variable vi antar har innvirkning på transportmiddelvalg og hvordan respondentene oppgir å ha reist den dagen de svarte på undersøkelsen. De variablene vi har valgt å inkludere i analysen er bosted, reisetid, om man henter/følger barn til barnehage/skole, alder, kjønn og bilhold.

Vi har valgt å bruke svarene fra etterundersøkelsen for CIENS og fra Forskningsparken for øvrig (begge fra september 2007) i analysen. I tillegg har vi inkludert noen spørsmål om hvorfor folk velger som de gjør hentet fra andre reisevaneundersøkelser i CIENS og Forskningsparken for øvrig gjennomført på senere tidspunkt (flere opplysninger om disse spørsmålene finnes i vedlegg 4). CIENS-bedriftene og Forskningsparken for øvrig er analysert hver for seg og sammenlignet. Dette er gjort både fordi det ville medføre ekstra arbeid å slå datasettene sammen, og fordi det er interessant å se de to datasettene i forhold til hverandre.

Vi har valgt å holde andre alternativer enn bil, kollektivtrafikk, sykkel og gange (altså kategoriene bilpassasjer, motorsykkel, flere transportmidler og annet) utenfor for å forenkle diskusjonene. Til sammen utgjør disse alternativene 5 % av reisene blant CIENS-ansatte og 4 % blant ansatte i Forskningsparken for øvrig.

### 4.2 Diskusjon i forhold til de forskjellige variablene

#### 4.2.1 Bosted

Blant annet Næss (2006) har vist at boligens lokalisering har stor betydning for hvor langt man reiser og hvordan man reiser. Jo mer sentral lokalisering av boligen, dess kortere reiser og dess lavere bilandel, også på arbeidsreiser. Dette skyldes blant annet at sentral lokalisering gir kortere gjennomsnittsavstand til alle målpunkter i byområdet enn mer perifer lokalisering, spesielt til målpunkter som benyttes av mange (arbeidsplasser inkludert), da slike målpunkter gjerne er sentralt lokalisert. Lavere bilandel kan forklares med at sentral lokalisering gjør det mulig å gå og sykle til flere målpunkter (pga kortere avstander) og at kollektivtilbudet gjerne er bedre jo nærmere sentrum man kommer. Oslo Sporveier (2003) viser at dette også gjelder i Oslo-området.

Tabell 14: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser til alle arbeidsplasser, fordelt på bosted (fra Oslo sporveier 2003).

Bosted	Gange	Sykkel	Kollektivtransport			Total
			t	Bilfører	Annet	
Oslo indre by	17 %	11 %	36 %	32 %	4 %	100 %
Oslo sør	4 %	3 %	38 %	52 %	3 %	100 %
Oslo øst	6 %	4 %	37 %	49 %	4 %	100 %
Oslo vest	6 %	10 %	31 %	49 %	4 %	100 %
Akershus vest	4 %	4 %	21 %	65 %	6 %	100 %
Akershus sør	4 %	3 %	27 %	59 %	7 %	100 %
Øvre Romerike	2 %	4 %	11 %	75 %	8 %	100 %
Nedre Romerike	2 %	5 %	22 %	61 %	10 %	100 %

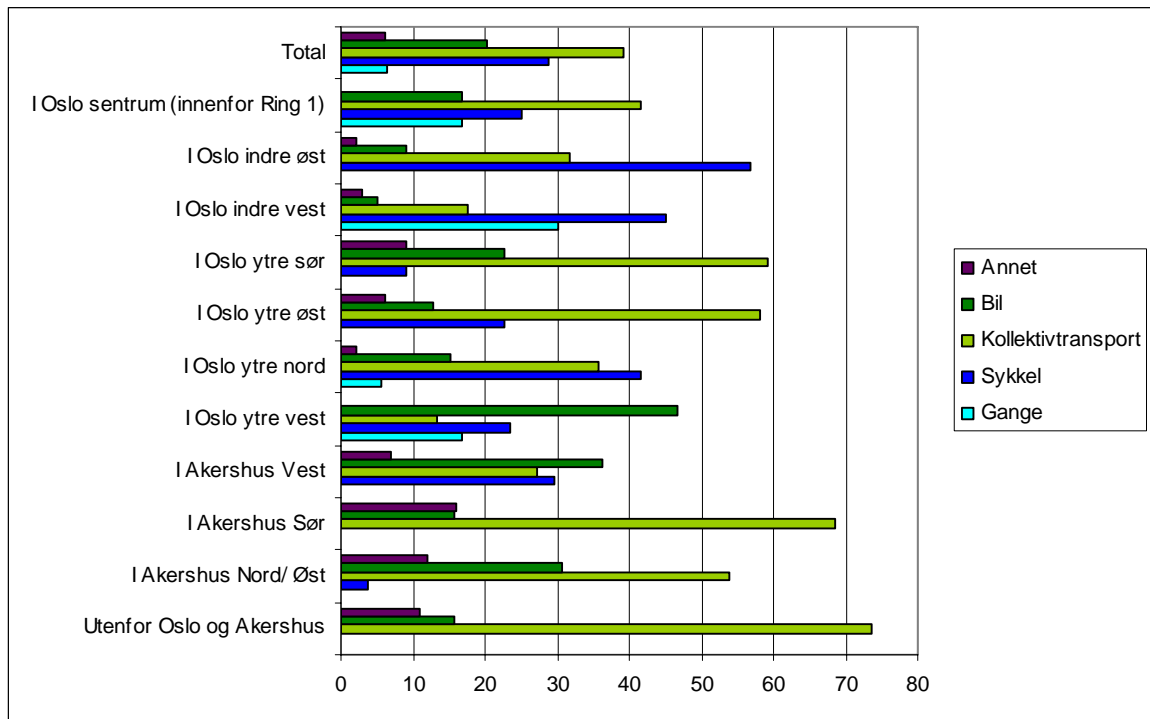
I vårt tilfelle kan vi forvente en forskyvning mot at de som bor nærmest Forskningsparken (i Oslo indre vest, ytre vest og ytre nord) går og sykler i stor grad.

Tabell 15 og figur 6 viser hvor stor andel av de som bor i forskjellige områder (av de CIENS-ansatte) som velger bil, kollektivtrafikk, sykkel og gange på arbeidsreisen.

Tabell 15: Transportmiddelfordelingen blant CIENS-ansatte i forhold til bosted. Uthevet tall viser det transportmiddelet som velges av den største andelen i det gitte området.

	Gange	Sykkel	Kollektivtransport			Total
			t	Bilfører	Annet	
Utenfor Oslo og Akershus	0 %	0 %	<b>74 %</b>	16 %	11 %	100 %
I Akershus nord/ øst	0 %	4 %	<b>54 %</b>	31 %	12 %	100 %
I Akershus sør	0 %	0 %	<b>68 %</b>	16 %	16 %	100 %
I Akershus vest	0 %	30 %	27 %	<b>36 %</b>	7 %	100 %
I Oslo ytre vest	17 %	23 %	13 %	<b>47 %</b>	0 %	100 %
I Oslo ytre nord	6 %	<b>42 %</b>	36 %	15 %	2 %	100 %
I Oslo ytre øst	0 %	23 %	<b>58 %</b>	13 %	6 %	100 %
I Oslo ytre sør	0 %	9 %	<b>59 %</b>	23 %	9 %	100 %
I Oslo indre vest	30 %	<b>45 %</b>	18 %	5 %	3 %	100 %
I Oslo indre øst	0 %	<b>57 %</b>	32 %	9 %	2 %	100 %
I Oslo sentrum (innenfor Ring 1)	17 %	25 %	<b>42 %</b>	17 %	0 %	100 %
Total (N=340)	6 %	29 %	<b>39 %</b>	20 %	6 %	100 %

TØI rapport 997/2008



TØI rapport 997/2008

Figur 7: Figuren viser det samme som tabellen over; transportmiddelfordelingen for bosatte i forskjellige deler av Oslo-området.

Tabell 15 viser at det er klare forskjeller mellom hvordan bosatte i forskjellige deler av byområdet reiser til og fra jobben i Forskningsparken. De som går mest, bor i Oslo indre vest (30 %) og Oslo ytre vest, altså nærmest Forskningsparken. De som sykler mest er de som bor i Oslo indre øst (57 % sykkelandel), Oslo indre vest og Oslo ytre nord. Dette virker også logisk i forhold til reiselengde. De som reiser mest kollektivt, bor utenfor Oslo og Akershus, og i de ytre delene av Oslo og Akershus. Unntaket er de som bor i Oslo ytre nord (som sykler mye), samt de som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest. Disse bruker bil i langt høyere grad enn de øvrige.

Når vi ser på område for område, finner vi at blant dem som bor i Oslo indre vest og øst, samt Oslo ytre nord, er det størst andel som sykler (det er sykkel som har den høyeste andelen av reisene). Blant dem som bor utenfor Oslo og Akershus, i Akershus nord/øst og sør og Oslo ytre øst og sør, er det størst andel som reiser kollektivt. Blant dem som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest er det flest som kjører bil. Oslo ytre vest utmerker seg også med svært lav kollektivandel.

Når vi ser på tallene for Forskningsparken utenom de CIENS-ansatte (se tabell 16), finner vi at tendensene i stor grad er de samme, men med noen unntak. Dette gjelder Akershus nord/øst og Oslo ytre nord, hvor det er flest som reiser med bil i Forskningsparken, mens det er flest som reiser hhv. med kollektivtrafikk og sykkel i CIENS. I Oslo indre øst er det flest som reiser kollektivt blant de ansatte i Forskningsparken, mens det er flest som sykler blant CIENS-ansatte. Vi ser også at bilandelen er omtrent lik blant de to gruppene blant de bosatte i ytre vest og i sentrum, mens det er 14 prosentpoengs forskjell mellom dem i gjennomsnitt.



Blant dem som bor utenfor Oslo og Akershus velger CIENS-ansatte kollektivtrafikk i langt høyere grad enn ansatte i Forskningsparken for øvrig.

Tabell 16: Transportmiddelfordelingen blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-ansatte i forhold til bosted. Uthevet tall viser det transportmiddelet som velges av den største andelen i det gitte området.

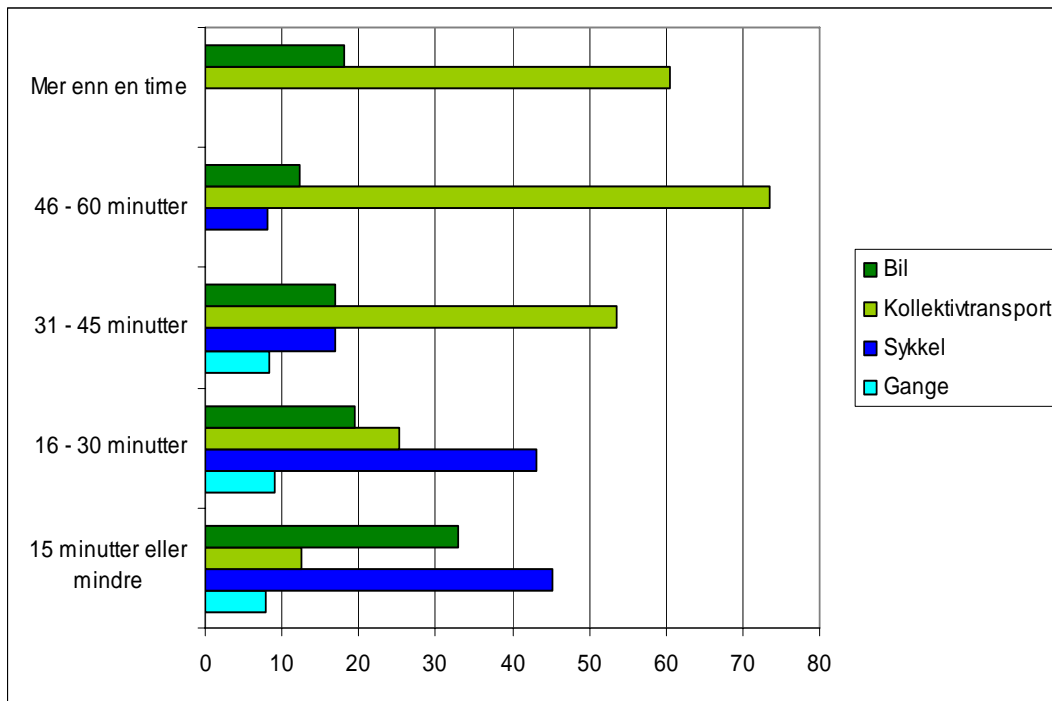
	Gange	Sykkel	Kollektivtransport	Bilfører	Annet	Total
Utenfor Oslo og Akershus	0 %	7 %	<b>46 %</b>	32 %	0 %	100 %
I Akershus nord/ øst	0 %	9 %	43 %	<b>49 %</b>	5 %	100 %
I Akershus sør	0 %	5 %	<b>50 %</b>	41 %	12 %	100 %
I Akershus vest	0 %	13 %	17 %	<b>58 %</b>	4 %	100 %
I Oslo ytre vest	14 %	30 %	9 %	<b>48 %</b>	0 %	100 %
I Oslo ytre nord	9 %	27 %	25 %	<b>36 %</b>	4 %	100 %
I Oslo ytre øst	2 %	10 %	<b>65 %</b>	23 %	0 %	100 %
I Oslo ytre sør	0 %	7 %	<b>60 %</b>	33 %	0 %	100 %
I Oslo indre vest	24 %	<b>32 %</b>	16 %	24 %	5 %	100 %
I Oslo indre øst	9 %	27 %	<b>49 %</b>	13 %	2 %	100 %
I Oslo sentrum (innenfor Ring 1)	6 %	20 %	<b>57 %</b>	17 %	0 %	100 %
Total (N=447)	7 %	19 %	<b>36 %</b>	34 %	3 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Sammenhengene mellom bosted og transportmiddelvalg kan dermed sies å være omtrent som forventet. De som har korte avstander går og sykler mer enn de andre, de som bor langt borte reiser i størst grad kollektivt. Hvorfor de som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest kjører bil i så mye større grad enn de øvrige, er et interessant spørsmål. Et raskt blick på sporveiskartet viser at kollektivtilbudet kan ha vanskeligheter med å konkurrere med bilen på reiser fra disse områdene til Forskningsparken, spesielt fordi de som bor her bor spredt i større grad enn øvrige i Osloområdet (og dermed må forventes å ha lengre avstander fra hjemmet til nærmeste brukbare kollektivtilbud), og at de slipper de verste forsinkelsene på veinettet som de som må reise gjennom byen (fra sør eller øst) må forholde seg til. Til sammen kan disse faktorene påvirke reisetidsforskjellene i bilens favør, spesielt for dem som bor på vestsiden.

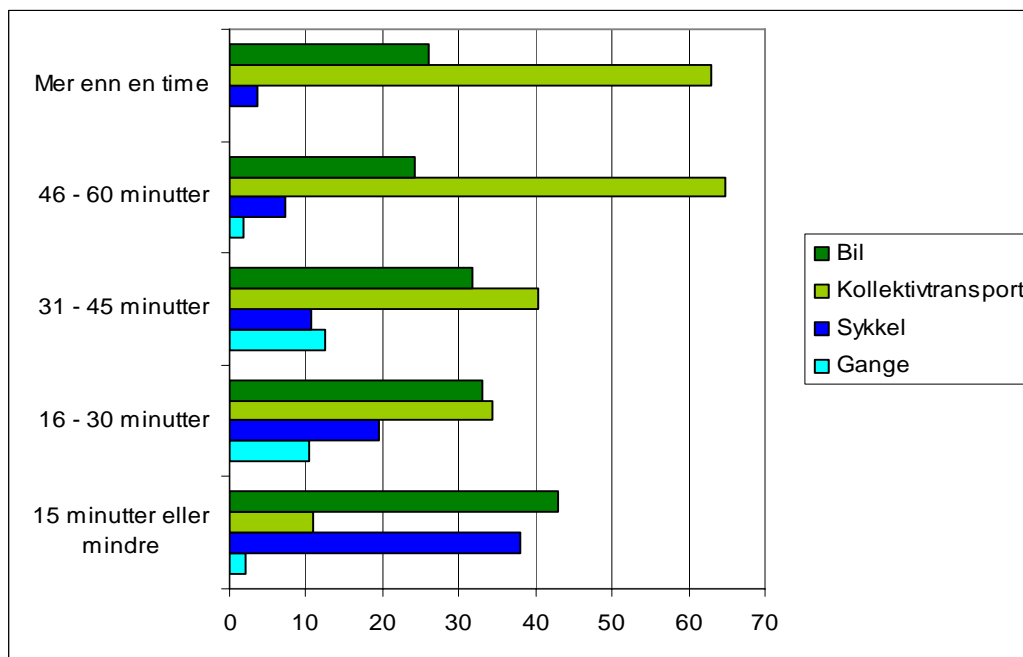
#### 4.2.2 Reisetid

Når vi ser på transportmiddelfordelingen i forhold til hvor lang tid ansatte i CIENS og Forskningsparken for øvrig bruker på arbeidsreisene, finner vi klare tendenser. Gangturene varer i all hovedsak 45 minutter eller mindre. Det samme gjelder sykkelturene, der vi ser en rask reduksjon i andel sykkelturer fra høye andeler på reiser inntil 30 minutter til 7-8 % på turer som varer 46 – 60 minutter. Kollektivreisene utgjør størst andel av de lange reisene, mens bilførerandelene er høyest på korte reiser og går jevnt nedover med økende reisetid. Disse tendensene er de samme både for ansatte i CIENS og for ansatte i Forskningsparken for øvrig, som vist i figurene 8 og 9. For tabeller, se spørsmål 8 i vedlegg 2 og 3.



TØI rapport 997/2008

Figur 8: Transportmiddelfordelingen blant CIENS-ansatte i forhold til hvor lang tid de bruker på arbeidsreisen.



TØI rapport 997/2008

Figur 9: Transportmiddelfordelingen blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS i forhold til hvor lang tid de bruker på arbeidsreisen.

### 4.2.3 Hente/levere barn i skole eller barnehage

Et argument som gjerne brukes for å legge til rette for bilbruk er at det er vanskelig for foreldre som skal hente og levere barn i barnehage/skole å få hverdagen til å gå opp uten å bruke bil på arbeidsreisen. Ut fra dette kan man forvente at de som henter og leverer barn i skole/barnehage i større grad enn andre benytter bil på arbeidsreisen.

Tabellene 17 og 18 viser hvor stor andel av dem som henter/leverer barn i skole/barnehage som velger bil, kollektivtrafikk, sykkel og gange på arbeidsreisen.

Tabell 17: Transportmiddelfordelingen blant dem som hentet/leverte barn i barnehagen eller på skolen den dagen de svarte på undersøkelsen, sammenlignet med gjennomsnittlig transportmiddelfordeling for CIENS-ansatte.

	Gange	Sykel	Kollektivtransport	Bilfører	Annet	Total
Hentet/leverte i dag (N=73)	3 %	26 %	40 %	25 %	6 %	100 %
CIENS totalt (N= 340)	6 %	29 %	39 %	20 %	6 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Tabell 18: Transportmiddelfordelingen blant dem som hentet/leverte barn i barnehagen eller på skolen den dagen de svarte på undersøkelsen, sammenlignet med gjennomsnittlig transportmiddelfordeling for ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-ansatte.

	Gange	Sykel	Kollektivtransport	Bilfører	Annet	Total
Hentet/leverte i dag (N=125)	3 %	18 %	26 %	50 %	3 %	100 %
Forskningsparke n totalt (N=448)	7 %	19 %	36 %	34 %	3 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Tabellene viser at blant dem som hentet eller leverte barn i skole eller barnehage den gjeldende dagen, var bilandelen høyere enn de var blant gjennomsnittet. Blant ansatte i Forskningsparken utenom de CIENS-ansatte var bilandelen langt høyere enn gjennomsnittet, 50 %. Blant disse var det spesielt kollektivandelen og gangandelen som var lavere enn gjennomsnittet. Blant CIENS-ansatte var gangandelen og i noen grad sykkelandelen lavere enn gjennomsnittet.

Det viser seg dermed at de som henter og leverer barn i skole eller barnehage kjører bil i større grad enn de som ikke gjør det. Blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS gjelder dette i stor grad, mens det gjelder i mindre grad for CIENS-ansatte. Vi har ingen god forklaring på denne forskjellen.

### 4.2.4 Alder

Vi vil også se på hvilke sammenhenger det er mellom alder og valg av transportmiddel. Tabellene 19 og 20 under viser hvor stor andel av personer i forskjellige aldersklasser som valgte bil, kollektivtrafikk, sykkel og gange på arbeidsreisen. Vi har tatt ut aldersklassene under 20 år og 70 år og eldre, da antall svar fra disse aldersgruppene av naturlige grunner var svært lave.

Tabell 19: Transportmiddelfordelingen blant CIENS-ansatte i forhold til alder.

	Gange	Sykkel	Kollektivtransport			Total
				Bilfører	Annet	
20 - 29 år	6 %	17 %	56 %	17 %	6 %	100 %
30 - 39 år	7 %	30 %	42 %	15 %	6 %	100 %
40 - 49 år	5 %	37 %	38 %	15 %	4 %	100 %
50 - 59 år	6 %	28 %	30 %	30 %	6 %	100 %
60 - 69 år	6 %	17 %	47 %	26 %	4 %	100 %
Total (N=340)	6 %	29 %	39 %	20 %	6 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Tabell 20: Transportmiddelfordelingen blant ansatte i Forskningsparken utenom de CIENS-ansatte i forhold til alder.

	Gange	Sykkel	Kollektivtransport			Total
				Bilfører	Annet	
20 - 29 år	9 %	18 %	54 %	16 %	0 %	100 %
30 - 39 år	7 %	20 %	38 %	32 %	4 %	100 %
40 - 49 år	6 %	19 %	29 %	40 %	7 %	100 %
50 - 59 år	8 %	23 %	19 %	46 %	4 %	100 %
60 - 69 år	0 %	12 %	47 %	41 %	0 %	100 %
Total (N=445)	7 %	19 %	36 %	34 %	3 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Av tabellene ser vi at det er relativt store forskjeller mellom aldersklassene, og at tendensene i stor grad er de samme blant CIENS-ansatte som blant ansatte i Forskningsparken for øvrig. Gangandelene er relativt like for aldersklassene i begge gruppene, med unntak av gruppen 60-69 år i Forskningsparken for øvrig (0 % gangandel). For begge gruppene er det de eldste og de yngste som i størst grad reiser kollektivt, mens det er dem i aldersklassen 50-59 år som i minst grad velger dette alternativet. Denne aldersklassen har høyest bilandel, fulgt av dem som er 60-69 år. I de yngre aldersklassene er bildet av de to gruppene forskjellige. Blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS har aldersgruppen 40-49 år omtrent like høy bilandel som dem på 60-69 år, hvorpå bilandelene faller med alderen. Blant CIENS-ansatte er bilandelene i aldersgruppene fra 49 år og nedover omtrent lik. Forskjellen mellom de to gruppene er påfallende blant dem som er 40-49 år, hvor bilandelen blant CIENS-ansatte er på 15 % mot 40 % blant i Forskningsparken for øvrig. Til gjengjeld reiser de CIENS-ansatte på 40-49 år mer kollektivt enn øvrige ansatte i Forskningsparken, og de sykler i langt høyere grad (37 % mot 19 %). Generelt er det de yngste og de eldste som sykler minst både i CIENS og i Forskningsparken for øvrig. Blant CIENS-ansatte er det de på 40-49 år som sykler mest blant de øvrige gruppene, mens sykkelbruken er omtrent lik i aldersgruppene 30-59 år blant ansatte i Forskningsparken for øvrig.

Hovedtrekkene ser dermed ut til å være at de eldste kjører mest bil, de yngste og de eldste reiser mest kollektivt og de i mellom sykler mest, mens gangandelene er relativt like i de forskjellige aldersgruppene.

#### 4.2.5 Kjønn

Fra andre undersøkelser (for eksempel Strømmen 2001), vet vi at det er forskjell på menns og kvinners transportmiddelvalg. Vi ville undersøke om dette også gjelder her. Tabellene 21 og 22 under viser hvor stor andel av mennene og av kvinnene som velger bil, kollektivtrafikk, sykkel og gange på arbeidsreisen.

Tabell 21: Transportmiddelfordelingen blant CIENS-ansatte i forhold til kjønn.

	Gange	Sykel	Kollektivtransport	Bilfører	Annet	Total
Kvinne	6 %	23 %	45 %	20 %	6 %	100 %
Mann	6 %	34 %	34 %	20 %	5 %	100 %
Total (N=335)	6 %	29 %	39 %	20 %	6 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Tabell 22: Transportmiddelfordelingen blant ansatte i Forskningsparken utenom de CIENS-ansatte i forhold til kjønn.

	Gange	Sykel	Kollektivtransport	Bilfører	Annet	Total
Kvinne	5 %	19 %	42 %	30 %	5 %	100 %
Mann	9 %	20 %	32 %	36 %	5 %	100 %
Total (N=442)	7 %	19 %	36 %	34 %	3 %	100 %

TØI rapport 997/2008

I begge gruppene er forskjellen mellom kjønnene påfallende og enkel – men det er en klar forskjell mellom gruppene. Blant ansatte i CIENS sykler menn mer og reiser mindre kollektivt enn kvinner og omvendt. I Forskningsparken for øvrig kjører menn mer bil og reiser mindre kollektivt enn kvinner, og omvendt. Kvinner reiser i begge tilfeller mer kollektivt og menn mer individuelt.

#### 4.2.6 Bilhold

Bilhold er en vanskelig variabel å forholde seg til. Man anser ofte at det er sterk sammenheng mellom bilhold og valg av bil som transportmiddel, altså at de som har bil velger å kjøre bil. Dette stemmer nok til en viss grad. Samtidig kan man hevde at det gjerne er dem som har mest behov for bil som kjøper bil, altså at det er variabler som beliggenhet av arbeidssted og bosted som bestemmer bilbehovet og dermed bilhold og bilbruk.

I denne undersøkelsen fant vi at 67 % av de CIENS-ansatte og 56 % av ansatte i Forskningsparken for øvrig som ikke kjørte bil til jobben den gjeldende dagen oppga at det stod en bil hjemme som de *kunne ha* brukt på arbeidsreisen.

Tabellene 23 og 24 under viser hvor stor andel av dem som har ingen, en, to og tre biler i husholdet som velger bil, kollektivtrafikk, sykkel og gange på arbeidsreisen.

Tabell 23: Transportmiddelfordelingen blant CIENS-ansatte i forhold til bilhold.

	Gange	Sykkel	Kollektivtransport	Bilfører	Annet	Total
0 biler (N=51)	14 %	31 %	51 %	0 %	2 %	100 %
En bil (N=214)	7 %	32 %	42 %	15 %	4 %	100 %
To biler (N=66)	2 %	15 %	20 %	53 %	11 %	100 %
Tre biler (N=4)	0 %	0 %	25 %	75 %	0 %	100 %
Bilkollektiv eller lignende (N=8)	0 %	63 %	37 %	0 %	0 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Tabell 24: Transportmiddelfordelingen blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS-ansatte i forhold til bilhold.

	Gange	Sykkel	Kollektivtransport	Bilfører	Annet	Total
0 biler (N=88)	18 %	28 %	52 %	0 %	1 %	100 %
En bil (N=241)	7 %	20 %	38 %	30 %	5 %	100 %
To biler (N= 103)	0 %	9 %	14 %	74 %	4 %	100 %
Tre biler (N=8)	0 %	9 %	14 %	74 %	0 %	100 %
Bilkollektiv eller lignende (N=5)	0 %	60 %	40 %	0 %	0 %	100 %

TØI rapport 997/2008

Tabellene viser at det, som forventet, er klare sammenhenger mellom transportmiddelvalg og bilhold. Jo flere biler i husholdet, dess lavere gangandeler, sykkelandeler og kollektivandeler, og jo høyere bilandeler.

### 4.3 Diskusjon i forhold til transportmiddel

Etter å ha gjennomført analysene over, bør vi være i stand til å si noe om hva som kjennetegner dem som velger de forskjellige transportmidlene – hva som er viktige rammebetingelser for valg av transportmiddel.

#### 4.3.1 Hva kjennetegner dem som bruker bil?

De som velger bil er den mest interessante gruppen i denne sammenhengen, siden det er bilbruken man ofte søker å redusere. Av de variablene vi har studert her, ser det ut til at det er boligens beliggenhet som er mest utslagsgivende for at folk velger bil på arbeidsreisen. Forskjellene mellom de laveste og de høyeste bilandelene i de forskjellige områdene var på hele 42 prosentpoeng for CIENS og 45 prosentpoeng for Forskningsparken for øvrig.

Når vi sammenlignet transportmiddelfordelingen, fant vi at de som bor i Akershus vest, i Oslo ytre vest og i Akershus nord/øst i størst grad bruker bil på arbeidsreisen. Kollektivbruken var spesielt lav blant dem som bor i de vestlige områdene. Dette forklarte vi med lite forsinkelser på bilreiser mellom disse områdene og Forskningsparken, relativt spredt bosetting i disse områdene (som gir lange gangavstander til kollektivmidlene) og utilfredsstillende tilgang på direkte kollektivruter. Til sammen bidrar god biltilgang og mindre god kollektivtilgang til en reisetidsforskjell mellom bil og kollektivtrafikk i bilens

favør. Bilandelene var lavest blant dem som bor i Oslo indre vest og Oslo indre øst, og som i hovedsak bor nær nok Forskningsparken til å gå eller sykle.

Når vi så på transportmiddelfordelingen i forhold til hvor lang tid de ansatte bruker på arbeidsreisene, fant vi at bilførerandelene går jevnt nedover med økende reisetid. Det var altså på de reisene som varte kortest at bilandelen var høyest. På lengre reiser er tydeligvis kollektivtrafikken et bedre alternativ for mange.

De som henter eller leverer barn i skole eller barnehage kjører bil i større grad enn de som ikke gjør det. Dette gjaldt i langt større grad for ansatte i Forskningsparken utenom CIENS enn for CIENS-ansatte. Blant ansatte i Forskningsparken kjører menn mer bil enn kvinner, blant CIENS-ansatte er bilandelene like. Ansatte i de eldste aldersgruppene benytter bil i større grad enn de yngre.

Vi inkluderte noen spørsmål om hvorfor de som velger å kjøre bil på arbeidsreisen velger dette i stedet for andre transportmidler. I senere reisevaneundersøkelser spurte vi hvorfor de som kjører bil velger dette transportmiddelet, og om hvorfor de ikke velger kollektivtransport i stedet (se vedlegg 4 for mer detaljerte data).

*Tabell 25: Under har vi oppgitt flere grunner for å velge å benytte bil på arbeidsreisen. Vi ønsker at du skal angi om de forskjellige grunnene er uviktig/ikke riktig, viktig/riktig eller viktigst/mest riktig for at du velger bil. Vi ønsker at du skal markere "viktigst/mest" for kun ett av alternativene. En viss andel valgte å ikke svare, denne andelen er ikke oppgitt her.*

	CIENS N=42			Forskningsparken for øvrig N=60		
	Uviktig/ ikke riktig	Viktig/ riktig	Viktigst/ mest riktig	Uviktig/ ikke riktig	Viktig/ riktig	Viktigst/ mest riktig
Jeg har ikke andre alternativer enn bil, å benytte kollektivtrafikk, sykle eller gå tar for lang tid og/eller er for plundrete for meg	31 %	31 %	26 %	13 %	35 %	33 %
Jeg utfører ofte forskjellige ærender på veien, og dette krever at jeg bruker bil	21 %	48 %	17 %	23 %	18 %	40 %
Kun bil gir den fleksibiliteten jeg har behov for	21 %	33 %	21 %	17 %	33 %	23 %
Jeg har ofte behov for å bruke bilen i forbindelse med jobb	71 %	5 %	0 %	50 %	17 %	15 %
Bil er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for meg	7 %	40 %	43 %	8 %	32 %	45 %
Jeg liker best å kjøre bil	43 %	19 %	17 %	40 %	22 %	15 %

TØI rapport 997/2008

Av tabell 25 over ser vi at den grunnen flest oppgir som mest viktig for at de velger bil, er at det er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for dem. Deretter følger, for CIENS-ansatte, at de ikke har andre alternativer. Begrunnelsen som nest flest ansatte i Forskningsparken for øvrig oppgir, er at de utfører

forskjellige ærend på veien. Av tabellen kan vi også lese at behov for bil i forbindelse med jobb ikke er en vesentlig grunn for å velge bil på arbeidsreisen. Mange er også uenige i at de velger bil fordi de liker best å kjøre bil. Hhv. 17 og 15 % oppgir likevel at dette er den viktigste grunnen for at de velger bilen.

Vi spurte også dem som kjørte bil på jobbreisen om hvorfor de ikke heller velger kollektivtransport. Dette skulle blant annet bidra til kunnskap om hvordan kollektivtransporten kan forbedres for å få enda flere til å reise kollektivt. Svarfordelingen er vist i tabell 26 under.

*Tabell 26: Hvorfor velger du ikke kollektivtransport på arbeidsreisen? Merk av for hvor uenig eller enig du er i påstandene. Fra RVU desember 2007. En viss andel valgte å ikke svare, denne andelen er ikke oppgitt her.*

	CIENS N=60			Forskningsparken for øvrig N=81		
	Enig eller helt enig	Verken eller	Uenig eller helt uenig	Enig eller helt enig	Verken eller	Uenig eller helt uenig
Rutetilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken er for dårlig	18 %	13 %	55 %	20 %	16 %	52 %
Det tar for lang tid for meg å reise kollektivt	13 %	7 %	70 %	8 %	6 %	79 %
Det er for dyrt å reise kollektivt	25 %	20 %	36 %	28 %	21 %	40 %
Jeg liker ikke å reise kollektivt	52 %	22 %	10 %	47 %	27 %	14 %
Det er andre grunner til at jeg ikke reiser kollektivt	15 %	5 %	50 %	25 %	9 %	37 %

Av tabellen fremgår det at de som kjører bil er mer uenige enn enige i at grunnen til at de ikke reiser kollektivt er at det for lang tid, at rutetilbudet er for dårlig eller at det er for dyrt. Den eneste påstanden flere er enige enn uenige i er at de ikke liker å reise kollektivt. Dette kan tolkes som at hovedgrunnen til at de som kjører bil ikke reiser kollektivt, er at de ikke liker å reise kollektivt.

Den typiske bilisten kan dermed sies å være en mann, som henter eller leverer barn i skole eller barnehage, som er over 50 år (interessant kombinasjon), som bor vest eller nord for Blindern og som bruker mindre enn 15 minutter på arbeidsreisen. Han bruker bil fordi dette er det enkleste og raskeste transportmiddelet for han, og han liker ikke å reise kollektivt.

#### 4.3.2 Hva kjennetegner dem som reiser kollektivt?

Kollektivtrafikk er det transportmiddelet som brukes av den største andelen av ansatte i CIENS og Forskningsparken for øvrig. Forskjellene mellom bilandelene i de forskjellige områdene var på hele 61 prosentpoeng for CIENS og 54 prosentpoeng for Forskningsparken for øvrig.

Når vi sammenlignet transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser til CIENS og Forskningsparken i forhold til hvor folk bor, fant vi at det er dem som bor i de



ytre delene av byområdet, og lengst borte fra CIENS/Forskningsparken (utenfor Oslo og Akershus, Akershus sør, Oslo ytre sør og øst, Akershus nord/øst) som i størst grad velger kollektivtrafikk på arbeidsreisen.

Når vi så på transportmiddelfordelingen i forhold til hvor lang tid ansatte i CIENS og Forskningsparken for øvrig bruker på arbeidsreisene, fant vi at kollektivreisene i stor grad var lange reiser. Kollektivandelene steg raskt jo lengre tid reisen varte. På reiser som varte i 46 – 60 minutter valgte 73 % av de CIENS-ansatte og 65 % av ansatte i Forskningsparken for øvrig å reise kollektivt. På de reisene som tok mindre enn 15 minutter utgjorde kollektivandelene hhv. 13 og 11 %.

Blant ansatte i Forskningsparken utenom CIENS var kollektivandelen vesentlig lavere (10 prosentpoeng) blant dem som hentet eller leverte barn i skole eller barnehage enn blant gjennomsnittet blant de ansatte. Kvinner reiser i større grad kollektivt enn menn (ca 10 prosentpoengs forskjell).

Vi ba dem som reiste kollektivt om å ta stilling til noen påstander om deres kollektivtilbud til og fra arbeid. Svartfordelingene er oppgitt under, se vedlegg 4 for mer detaljert informasjon.

*Tabell 27: Hvor enig eller uenig er du i de følgende påstandene om kollektivtilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken? Svar fra dem som reiser kollektivt til CIENS og Forskningsparken.*

	CIENS N=166			Forskningsparken for øvrig N=127		
	Enig eller helt enig	Verken eller	Uenig eller helt uenig	Enig eller helt enig	Verken eller	Uenig eller helt uenig
Rutetilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken er tilfredsstillende	84 %	6 %	9 %	78 %	8 %	15 %
Jeg opplever sjelden forsinkelser på arbeidsreisen	37 %	16 %	46 %	32 %	21 %	46 %
Kollektivtrafikken forsinkes ikke vesentlig av annen trafikk	60 %	13 %	25 %	62 %	13 %	22 %
Prisene ligger omtrent der de bør ligge	18 %	21 %	61 %	17 %	15 %	68 %
I det store og hele er jeg ganske fornøyd med kollektivtilbudet mitt på arbeidsreisen	59 %	26 %	15 %	57 %	23 %	21 %

TØI rapport 997/2008

Tendensene i svarfordelingen er ganske lik blant ansatte i CIENS og i Forskningsparken for øvrig. Størst andel er enig eller helt enig i at rutetilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken er tilfredsstillende, at kollektivtrafikken ikke forsinkes vesentlig av annen trafikk (mange bruker tog, og særlig t-bane) og at de i det store og hele er fornøyd med kollektivtilbudet. Flest er uenige eller helt uenige i at prisene på kollektivtrafikken ligger der de bør ligge, og at de sjelden opplever forsinkelser.

Den typiske kollektivreisende kan dermed oppsummeres til å være en kvinne, som ikke henter eller leverer barn i barnehage eller skole, som enten er yngre enn 30

eller eldre enn 60 år, som bor i de ytre byområdene eller utenfor byen, og som har lang arbeidsreise. Hun er i hovedsak fornøyd med kollektivtilbudet, men synes at prisene er for høye og at det er for mange forsinkelser.

#### 4.3.3 Hva kjennetegner dem som sykler?

Når vi sammenlignet transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser til CIENS og Forskningsparken i forhold til hvor folk bor, fant vi at det er de som bor i Oslo indre by og sentrum som sykler mest, samt de som bor i Akershus vest og Oslo ytre vest og ytre nord. Også her er det store forskjeller mellom områdene. Blant ansatte i CIENS sykler 57 % av dem som bor i Oslo indre øst, mens ingen som bor i Akershus sør eller utenfor Oslo og Akershus sykler (naturlig nok).

Dette rimer godt med hva vi fant da vi så på transportmiddelfordelingen i forhold til hvor lang tid ansatte i CIENS og Forskningsparken for øvrig bruker på arbeidsreisene. Vi fant at det er en rask reduksjon i andel sykkelturer med økende reisetid, fra svært høye andeler (45 % i CIENS og 38 % i Forskningsparken for øvrig) på reiser under 15 minutter, via hhv 43 % og 20 % på reiser fra 16 til 30 minutter til 17 og 11 % på reiser fra 31 minutter til 45 minutter.

Vi fant at det er de midtre aldersgruppene som sykler mest, og blant CIENS-ansatte gjelder dette spesielt dem som er 40-49 år. Blant ansatte i CIENS sykler menn mer enn kvinner, mens sykkelandelene var omtrent like blant ansatte i Forskningsparken for øvrig. Sykkelbruken viser ingen vesentlige forskjeller mellom dem som henter eller leverer barn og dem som ikke gjør det.

Vi ba dem som syklet om å svare på noen spørsmål om hvorfor de valgte sykkel i en reisevaneundersøkelse vi gjennomførte i desember 2007. Dette var ett av flere spørsmål som handlet om vintersykling, derav tidspunktet. Sykkelandelene i desember var på 13 % for CIENS og 7 % for Forskningsparken, og man kan gå ut fra at det er de mest hardcore syklistene som syklet denne dagen. Vi tar likevel med svarene deres her. Se vedlegg 4 for flere detaljer.

Tabell 28: Hvor enig eller uenig er du i at de følgende begrunnelsene er viktige for at du har velger sykkel som transportmiddel på arbeidsreisen?

	CIENS N=43			Forskningsparken for øvrig N=19		
	Enig eller helt enig	Verken eller	Uenig eller helt uenig	Enig eller helt enig	Verken eller	Uenig eller helt uenig
Med sykkel kommer jeg meg raskt til/fra jobb	97 %	0 %	2 %	95 %	0 %	5 %
Sykkelturen gir meg trening/trim i hverdagen	91 %	5 %	5 %	95 %	5 %	0 %
Sykling er miljøvennlig	95 %	2 %	2 %	100 %	0 %	0 %
Jeg sparer penger ved å velge sykkel	70 %	21 %	5 %	73 %	16 %	11 %

TØI rapport 997/2008

Vi spurte om syklistene var enige eller uenige i at fire opplistede begrunnelser var viktige for at de velger sykkel på arbeidsreisen. Mange var enige i at alle var gode grunner. Blant CIENS-ansatte var flest enige i at en viktig grunn for at de syklet var at de kommer seg raskt til og fra jobb, deretter at sykling er miljøvennlig, at de får trim i hverdagen og til slutt at de sparer penger. For ansatte i Forskningsparken for øvrig var rekkefølgen at det er miljøvennlig, at de får trim, at de kommer seg raskt frem og til slutt at de sparer penger.

Den mest typiske syklisten kan dermed sies å være en mann som jobber i Forskningsparken eller en person som jobber i CIENS, som er mellom 40 og 49 år, som bor i indre by eller sentrum og som bruker 30 minutter eller mindre på arbeidsreisen. Han eller hun ser mange gode grunner til å bruke sykkel på arbeidsreisen.

#### 4.3.4 Hva kjennetegner dem som går?

Når vi studerte transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser til CIENS og Forskningsparken i forhold til hvor folk bor, fant vi at det er dem som bor i Oslo ytre vest og Oslo indre vest, altså nærmest Forskningsparken, som i størst grad velger gange som transportmiddel. Vi fant at gangturene i all hovedsak varer i 45 minutter eller mindre. Vi hadde forventet større forskjeller mellom de helt korte turene og de lengre turene, og oppfatter det som overraskende at andelen gangturer er såpass lik på turer på under 15 minutter, 16-30 minutter og 31 – 45 minutter. Vi fant ingen vesentlige forskjeller mellom kjønn eller aldersklasser når det gjelder gående.

Den typisk gående er dermed en som bor relativt nær arbeidsstedet – naturlig nok.

## 4.4 Konklusjon

Vi har funnet at det er samvariasjon mellom flere av de variablene vi undersøkte og transportmiddelvalg. Selv om holdninger sannsynligvis spiller en viss rolle, vil vi si at boligens beliggenhet i forhold til arbeidsstedet, samt kvaliteter ved transportsystemene (spesielt for bil og kollektivtrafikk) har størst betydning for transportmiddelvalg på arbeidsreisen.

Denne analysen viser dermed at byområdets struktur (tetthet, lokalisering av funksjoner) og transportmidlenes kvaliteter (frekvens, flatedekning og framføringshastighet for kollektivtrafikk, kø og reiselengde med bil, korte avstander for sykkel og gange) har stor betydning for transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser. Dermed har vi ikke funnet ut noe nytt, men bekreftet at dette også gjelder for arbeidsplasser beliggende i ytterkanten av den indre by, dersom det etableres ”sentrumslignede betingelser” (godt kollektivtilbud, dårlig parkeringstilbud).

## 5 Referanser

- Cairns, Sally, C. Hass- Klau og Phil Goodwin (1998): *Traffic impact of highway capacity reductions: assessments of the evidence*. Landor publishing, London.
- Engebretsen, Øystein (2006): *Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005*. TØI rapport 868/2006
- Kenworthy, Jeffrey (1990): *Don't Shoot Me. I'm Only the Transport Planner*. Newman, Peter and Jeffrey Kenworthy, *Transport Energy Conservation*.
- Konst, Frode (2003): *Reisevaneundersøkelse Rikshospitalet før og etter flytting*. PROSAM Rapport nr. 95. <http://www.prosam.org/visrapport.html?data.did=135>
- Meland, Solveig (2002): *Bile til jobben – hvor vond er gammel vane å vende?* Samferdsel nr 10. Desember 2002.
- Næss, Petter (2006): *Urban Structure Matters. Residential location, car dependence and travel behaviour*. Routledge, London and New York.
- Noland, Robert B. og Lewison L. Lem (2002): *A Review of the Evidence for Induced Travel and Changes in Transportation and Environmental Policy in the US and the UK*. Transportation Research D, Vol. 7 (1) 1-26. [www.elsevier.com/locate/trd](http://www.elsevier.com/locate/trd)
- Oslo Sporveier (2003): *Reisevaner i Oslo og Akershus 2002. Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002*. PROSAM-rapport nr. 100
- Plan- og bygningsetaten i Oslo (2004): *Parkeringsnormer for næring og offentlige formål i Oslo – Veiledningshefte*.
- PROSAM (2007): *Evaluering av T-baneringen i Oslo. Før- og etterundersøkelser i områdene Storo, Nydalen, Sinsen og Carl Berner*. PROSAM rapport 155. <http://www.prosam.org/visrapport.html?data.did=304>
- Strømme, Kathrine (2001): *Rett virksomhet på rett sted – om virksomheters transportskapende egenskaper*. NTNU Trondheim, Doktoringeniøravhandling 2001:14, Institutt for by- og regionplanlegging.
- Tennøy, Aud (2003): *Prediksjoner og usikkerhet i trafikkfaglige rapporter i KU*. NIBR-rapport 2003:13.
- Tennøy, Aud (2008): *Veibyggingen er ikke et klimatiltak*. Samferdsel nr. 4 mai 2008.

# Vedlegg 1

## Reisevaneundersøkelse september 2006 – førundersøkelse CIENS

Undersøkelsen ble gjennomført blant ansatte i CIENS-instituttene kort tid før instituttene ble samlokalisert i Forskningsparken.

### Spørsmålene i undersøkelsen

1. Hvilket av instituttene jobber du på?
2. Hva er ditt arbeidsområde?
3. Jobber du heltid eller deltid? Angi din arbeidsbrøk i prosent
4. Hender det at du jobber hjemmefra?
5. Er du mann eller kvinne?
6. Hvor gammel er du?
7. Har du førerkort for bil?
8. Hva er din bostedsadresse?
9. Hvilke kollektive transportmidler kan du bruke, i dag, på reisen din mellom bosted og jobb?
10. Hvor mange personer er det totalt i husholdningen din, inkludert deg selv?
11. Hvor mange av disse er barn UNDER 18 år?
12. Hvor mange i husholdningen din har førerkort for bil, inkludert deg selv?
13. Hvor mange biler disponerer husholdningen din?
14. Når dro du hjemmefra i dag for å reise til jobb? Angi klokkeslett så nøyaktig som mulig (for eksempel 0805)
15. Når var du fremme på jobb? Angi klokkeslett så nøyaktig som mulig (for eksempel 0855)
16. Hadde du noen ærend underveis TIL arbeidssted i dag?
17. Hvor mye ekstra tid brukte du fordi du utførte dette ærendet?
18. Var det spesielle forhold som gjorde at reisen tok ekstra lang tid i dag?

19. Hvilke transportmidler benyttet du TIL jobben i dag? Kryss av for alle transportmåtene du benyttet.
20. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med?
21. Du har benyttet bil på arbeidsreisen i dag. Hvor parkerte du?
22. Du reiste kollektivt i dag. Hvor lenge ventet du på holdeplassen? Første holdeplass hvis du byttet underveis.
23. Er dette den måten du vanligvis reiser TIL jobben på denne tiden av året?
24. Hvilket hovedtransportmiddel benytter du vanligvis på denne tiden av året?
25. Hvilke hovedtransportmidler veksler du mellom på denne tiden av året? Kryss av for alle transportmåtene du bruker.
26. Har du noen av følgende ærend underveis FRA jobb i dag?
27. Skal du reise hjem fra arbeidssted med samme transportmiddel?
28. Hvilket hovedtransportmiddel skal du bruke på hjemreisen i dag?
29. Hva du skulle GÅ hele veien, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å GÅ mellom bosted og jobb.
30. Hvor ofte GÅR du hele veien til jobben på denne tiden av året?
31. Hvis du skulle SYKLE hele veien, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å SYKLE mellom bosted og jobb.
32. Hvor ofte SYKLER du til jobb på denne tiden av året?
33. Hvis du skulle reise kollektivt, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å reise KOLLEKTIVT mellom bosted og jobb.
34. Hvor ofte reiser du KOLLEKTIVT til jobb på denne tiden av året?
35. Hvis du skulle kjøre bil, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å kjøre bil mellom bosted og jobb.
36. Hvor ofte kjører du vanligvis BIL til jobb på denne tiden av året?
37. Gangtid fra bosted til holdeplassen
38. Gangtid fra holdeplassen til jobb
39. Hvor ofte går det kollektive transportmidlet?
40. Må du bytte underveis når du reiser kollektivt?
41. Hvor lang tid tar byttet/byttene? Samlet overgangstid inkludert venting.

42. **Hvor lang tid tar det å hente bilen ved boligen?**
43. **Hvor lang tid tar det å parkere og gå til jobb?**
44. **Hvilke muligheter har du til å parkere på jobb?**
45. **Har arbeidsgiver nok parkeringsplasser til at du alltid får plass når du benytter bil til jobb?**
46. **Hvis arbeidsgiver ikke har nok parkeringsplasser. Beskriv hvor og hvordan du parkerer når du ikke får parkert på arbeidsgivers plass.**
47. **Hva er hovedgrunnen til at du reiser til jobb som du gjør? Beskriv i boksen under.**
48. **Tror du din nye arbeidsreise blir bedre eller dårligere enn det den er i dag?**
49. **Vil flyttingen til CIENS føre til at du vil endre hovedtransportmåte på arbeidsreisen på denne tiden av året?**
50. **Hvordan tror du at du som oftest vil reise til jobb når du flytter til CIENS?**
51. **Hvor lang tid tror du din nye arbeidsreise vil ta? Angi total tid fra du går hjemmefra til du er på jobben.**
52. **Hvor vil du parkere bilen?**

## Resultater

Under følger frekvensfordeling for spørsmålene fortløpende, som i spørreskjemaet. For noen av spørsmålene har vi splittet svarene på institutter eller på transportmidler. Disse disaggregerte tabellene følger da direkte etter hovedtabellen for det gjeldende spørsmålet.

### 1. Hvilket av instituttene jobber du på?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	NIBR	52	14,7	14,9	14,9
	NIVA	110	31,1	31,5	46,4
	TØI	76	21,5	21,8	68,2
	Institutt for Geofysikk	1	,3	,3	68,5
	CICERO	33	9,3	9,5	77,9
	met.no	55	15,5	15,8	93,7
	NINA	22	6,2	6,3	100,0
	Total	349	98,6	100,0	
Missing	System	5	1,4		
Total		354	100,0		

### 2. Hva er ditt arbeidsområde?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Forskning/undervisning	251	70,9	71,9	71,9
	Laboratorium/teknisk forskningsarbeid	36	10,2	10,3	82,2
	Administrasjon	62	17,5	17,8	100,0
	Total	349	98,6	100,0	
Missing	System	5	1,4		
Total		354	100,0		



**3. Jobber du heltid eller deltid? Angi din arbeidsbrøk i prosent**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20	5	1,4	1,4	1,4
	25	3	,8	,9	2,3
	30	1	,3	,3	2,6
	40	5	1,4	1,4	4,0
	50	8	2,3	2,3	6,3
	60	3	,8	,9	7,2
	70	4	1,1	1,1	8,3
	75	1	,3	,3	8,6
	80	30	8,5	8,6	17,2
	83	1	,3	,3	17,5
	88	1	,3	,3	17,8
	90	7	2,0	2,0	19,8
	93	2	,6	,6	20,3
	93	6	1,7	1,7	22,1
	95	1	,3	,3	22,3
	100	271	76,6	77,7	100,0
	Total	349	98,6	100,0	
Missing	System	5	1,4		
Total		354	100,0		

**4. Hender det at du jobber hjemmefra?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, ukentlig	62	17,5	17,8	17,8
	Ja, månedlig	57	16,1	16,3	34,1
	Ja, men sjelden	123	34,7	35,2	69,3
	Nei, aldri	107	30,2	30,7	100,0
	Total	349	98,6	100,0	
Missing	System	5	1,4		
Total		354	100,0		

**5. Er du mann eller kvinne?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mann	189	53,4	55,6	55,6
	Kvinne	151	42,7	44,4	100,0
	Total	340	96,0	100,0	
Missing	System	14	4,0		
Total		354	100,0		

**6. Hvor gammel er du?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20 - 29 år	17	4,9	5,0	5,0
	30 - 39 år	94	27,1	27,8	32,8
	40 - 49 år	94	27,1	27,8	60,7
	50 - 59 år	87	25,1	25,7	86,4
	60 - 69 år	44	12,7	13,0	99,4
	70 år +	2	,6	,6	100,0
	Total	338	97,4	100,0	
Missing	System	9	2,6		
Total		347	100,0		

**7. Har du førerkort for bil?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	318	89,8	93,5	93,5
	Nei	22	6,2	6,5	100,0
	Total	340	96,0	100,0	
Missing	System	14	4,0		
Total		354	100,0		

**8. Hva er din bostedsadresse?**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**9. Hvilke kollektive transportmidler kan du bruke, i dag, på reisen din mellom bosted og jobb?**

	Antall	Prosentandel
Buss	234	69 %
Trikk	56	17 %
T-bane	191	57 %
Tog	56	17 %
Båt	9	3 %
Ingen kollektive transportmidler	28	8 %
Vet ikke/kjenner ikke til kollektivtilbudet	4	1 %
Valid N (listwise)		

**9-a. Hvilke kollektive transportmidler kan du bruke, i dag, på reisen din mellom bosted og jobb?**

	Buss	Trikk	T-bane	Tog	Båt	Ingen kollektive transportmidler	Vet ikke/kjenner ikke til kollektivtilbudet	N
NIBR	62 %	26 %	46 %	10 %	0 %	20 %	0 %	50
NIVA	80 %	8 %	26 %	23 %	1 %	8 %	4 %	107
TØI	71 %	12 %	78 %	11 %	1 %	1 %	0 %	76
CICERO	71 %	16 %	87 %	26 %	19 %	6 %	0 %	31
met.no	57 %	32 %	77 %	11 %	0 %	8 %	0 %	53
NINA	52 %	14 %	62 %	19 %	5 %	10 %	0 %	21

**10. Hvor mange personer er det totalt i husholdningen din, inkludert deg selv?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 0	2	,6	,6	,6
1	62	17,5	18,3	18,9
2	109	30,8	32,2	51,0
3	61	17,2	18,0	69,0
4	76	21,5	22,4	91,4
5	28	7,9	8,3	99,7
6	1	,3	,3	100,0
Total	339	95,8	100,0	
Missing System	15	4,2		
Total	354	100,0		

**11. Hvor mange av disse er barn UNDER 18 år?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid 0	184	52,0	54,3	54,3
1	68	19,2	20,1	74,3
2	64	18,1	18,9	93,2
3	21	5,9	6,2	99,4
4	2	,6	,6	100,0
Total	339	95,8	100,0	
Missing System	15	4,2		
Total	354	100,0		

**12. Hvor mange i husholdningen din har førerkort for bil, inkludert deg selv?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	14	4,0	4,1	4,1
	1	98	27,7	28,9	33,0
	2	202	57,1	59,6	92,6
	3	20	5,6	5,9	98,5
	4	5	1,4	1,5	100,0
	Total	339	95,8	100,0	
Missing	System	15	4,2		
Total		354	100,0		

**13. Hvor mange biler disponerer husholdningen din?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen	48	13,6	14,2	14,2
	En	219	61,9	64,6	78,8
	To	66	18,6	19,5	98,2
	Tre	6	1,7	1,8	100,0
	Total	339	95,8	100,0	
Missing	System	15	4,2		
Total		354	100,0		

**14. Når dro du hjemmefra i dag for å reise til jobb? Angi klokkeslett så nøyaktig som mulig (for eksempel 0805)**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**15. Når var du fremme på jobb? Angi klokkeslett så nøyaktig som mulig (for eksempel 0855)**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**15-a. Reisetid = (Spørsmål 15 – Spørsmål 14) – Spørsmål 17**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	15 minutter eller mindre	108	31,1	32,3	32,3
	16 - 30 minutter	114	32,9	34,1	66,5
	31 - 45 minutter	55	15,9	16,5	82,9
	46 - 60 minutter	27	7,8	8,1	91,0
	Mer enn en time	30	8,6	9,0	100,0
	Total	334	96,3	100,0	
Missing	System	13	3,7		
Total		347	100,0		

**15-b. Reisetid = (Spørsmål 15 – Spørsmål 14) – Spørsmål 17**

	15 minutter eller mindre	16 - 30 minutter	31 - 45 minutter	46 - 60 minutter	Mer enn en time	N
NIBR	40 %	34 %	12 %	6 %	8 %	50
NIVA	34 %	33 %	17 %	6 %	11 %	107
TØI	31 %	50 %	12 %	1 %	5 %	74
CICERO	32 %	23 %	19 %	13 %	13 %	31
met.no	31 %	27 %	21 %	13 %	8 %	52
NINA	15 %	20 %	25 %	30 %	10 %	20
CIENS	32 %	34 %	16 %	8 %	9 %	334

**16. Hadde du noen ærend underveis TIL arbeidssted i dag?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Møter ol tilknyttet arbeidet	2	,6	,6	,6
	Dagligvareinnkjøp	1	,3	,3	,9
	Bringe barn til barnehage/skole/SFO/dagma mma	34	9,6	10,1	11,0
	Bringe andre	4	1,1	1,2	12,2
	Andre ærend	8	2,3	2,4	14,6
	Nei	287	81,1	85,4	100,0
	Total	336	94,9	100,0	
Missing	System	18	5,1		
Total		354	100,0		

**17. Hvor mye ekstra tid brukte du fordi du utførte dette ærendet?**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**18. Var det spesielle forhold som gjorde at reisen tok ekstra lang tid i dag?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	309	87,3	92,0	92,0
	Ekstra mye kø	10	2,8	3,0	94,9
	Store forsinkelser i kollektivsystemet	5	1,4	1,5	96,4
	Annet, beskriv i boksen under	12	3,4	3,6	100,0
	Total	336	94,9	100,0	
Missing	System	18	5,1		
Total		354	100,0		

**19. Hvilke transportmidler benyttet du TIL jobben i dag? Kryss av for alle transportmåtene du benyttet.**

	Antall	Prosentandel
Til fots	68	20 %
Sykkel	80	24 %
Moped/motorsykkel	3	1 %
Bil, som fører	127	38 %
Bil, som passasjer	7	2 %
Kollektivt	104	31 %
Taxi	2	1 %
Annet	0	
Valid N (listwise)	334	

**20. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Til fots	19	5,5	5,7	5,7
	Sykkel	81	23,3	24,3	29,9
	Kollektivtransport	101	29,1	30,2	60,2
	Bil, fører	121	34,9	36,2	96,4
	Bil, passasjer	7	2,0	2,1	98,5
	Motorsykkel	3	,9	,9	99,4
	Annet	2	,6	,6	100,0
	Total	334	96,3	100,0	
Missing	System	13	3,7		
Total		347	100,0		

**20-a. Hvilket transportmiddel reiste du lengst med?**

	Til fots	Sykkel	Kollektivtransport	Bil, fører	Bil, passasjer	Motorsykkel	Annet	N
NIBR	14 %	34 %	20 %	30 %	0 %	0 %	2 %	50
NIVA	3 %	19 %	21 %	53 %	3 %	1 %	0 %	107
TØI	5 %	22 %	30 %	38 %	3 %	3 %	0 %	74
CICERO	6 %	16 %	55 %	23 %	0 %	0 %	0 %	31
met.no	4 %	40 %	35 %	15 %	4 %	0 %	2 %	52
NINA	5 %	10 %	55 %	30 %	0 %	0 %	0 %	20
CIENS	6 %	24 %	30 %	36 %	2 %	1 %	1 %	334

**21. Du har benyttet bil på arbeidsreisen i dag. Hvor parkerte du?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gratis parkering som disponeres av arbeidsgiver	96	27,1	74,4	74,4
	Avgiftsbelagt parkering som disponeres av arbeidsgiver	24	6,8	18,6	93,0
	Vei, gate, plass uten avgift	4	1,1	3,1	96,1
	Parkerte ved holdeplass/stasjon	2	,6	1,6	97,7
	Annet sted	3	,8	2,3	100,0
	Total	129	36,4	100,0	
Missing	System	225	63,6		
Total		354	100,0		

**21-a. Du har benyttet bil på arbeidsreisen i dag. Hvor parkerte du?**

	Gratis parkering som disponeres av arbeidsgiver	Avgiftsbelagt parkering som disponeres av arbeidsgiver	Vei, gate, plass uten avgift	Vei, gate, plass med avgift	Parkerte ved holdeplass/stasjon	Annet sted	N
NIBR	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	15
NIVA	98 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	62
TØI	7 %	83 %	7 %	0 %	3 %	0 %	29
CICERO	86 %	0 %	0 %	0 %	0 %	14 %	7
met.no	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	8
NINA	50 %	0 %	17 %	0 %	0 %	33 %	6
CIENS	75 %	19 %	2 %	0 %	2 %	2 %	127

**22. Du reiste kollektivt i dag. Hvor lenge ventet du på holdeplassen? Første holdeplass hvis du byttet underveis.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**23. Er dette den måten du vanligvis reiser TIL jobben på denne tiden av året?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	265	74,9	79,1	79,1
	Nei, reiser vanligvis med annet transportmiddel	25	7,1	7,5	86,6
	Nei, reiser vanligvis en annen rute, men med samme transportmiddel	2	,6	,6	87,2
	Nei, hadde spesielle ærend på vei til /fra jobben i dag	7	2,0	2,1	89,3
	Veksler mellom ulike transportmåter	36	10,2	10,7	100,0
	Total	335	94,6	100,0	
Missing	System	19	5,4		
Total		354	100,0		



**24. Hvilket hovedtransportmiddel benytter du vanligvis på denne tiden av året?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Sykkel	15	4,2	60,0	60,0
	Moped/motorsykkel	1	,3	4,0	64,0
	Bil, som fører	2	,6	8,0	72,0
	Kollektivt (buss, tog, trikk, T-bane, båt)	7	2,0	28,0	100,0
	Total	25	7,1	100,0	
Missing	System	329	92,9		
Total		354	100,0		

**25. Hvilke hovedtransportmidler veksler du mellom på denne tiden av året? Kryss av for alle transportmåtene du bruker.**

	Antall	Prosentandel
Til fots	8	22 %
Sykkel	27	75 %
Moped/motorsykkel	0	0 %
Bil, som fører	21	58 %
Bil, som passasjer	8	22 %
Kollektivt	26	72 %
Taxi	1	3 %
Annet	0	0 %
Valid N (listwise)	36	

**26. Har du noen av følgende ærend underveis FRA jobb i dag?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Møter ol tilknyttet arbeidet	4	1,1	1,2	1,2
	Dagligvareinnkjøp	93	26,3	28,0	29,2
	Hente barn fra barnehage/skole/SFO/dagma mma	30	8,5	9,0	38,3
	Hente andre	5	1,4	1,5	39,8
	Annet ærend	46	13,0	13,9	53,6
	Nei	154	43,5	46,4	100,0
	Total	332	93,8	100,0	
Missing	System	22	6,2		
Total		354	100,0		

**27. Skal du reise hjem fra arbeidssted med samme transportmiddel?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	306	86,4	91,9	91,9
	Nei	17	4,8	5,1	97,0
	Skal ikke hjem	3	,8	,9	97,9
	Vet ikke	7	2,0	2,1	100,0
	Total	333	94,1	100,0	
Missing	System	21	5,9		
Total		354	100,0		

**28. Hvilket hovedtransportmiddel skal du bruke på hjemreisen i dag?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Til fots	3	,8	17,6	17,6
	Sykkel	2	,6	11,8	29,4
	Bil, som fører	1	,3	5,9	35,3
	Bil, som passasjer	2	,6	11,8	47,1
	Kollektivt (buss, tog, trikk, T-bane, båt)	9	2,5	52,9	100,0
	Total	17	4,8	100,0	
Missing	System	337	95,2		
Total		354	100,0		

**29. Hva du skulle GÅ hele veien, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å GÅ mellom bosted og jobb.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**30. Hvor ofte GÅR du hele veien til jobben på denne tiden av året?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Daglig	11	3,1	3,3	3,3
	2-4 ganger i uken	9	2,5	2,7	6,0
	En gang i uken	7	2,0	2,1	8,1
	1-3 ganger i måneden	14	4,0	4,2	12,3
	Sjeldnere	38	10,7	11,4	23,8
	Aldri	253	71,5	76,2	100,0
	Total	332	93,8	100,0	
Missing	System	22	6,2		
Total		354	100,0		

- 31. Hvis du skulle SYKLE hele veien, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å SYKLE mellom bosted og jobb.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

- 32. Hvor ofte SYKLER du til jobb på denne tiden av året?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Daglig	65	18,4	19,6	19,6
	2-4 ganger i uken	55	15,5	16,6	36,1
	En gang i uken	16	4,5	4,8	41,0
	1-3 ganger i måneden	17	4,8	5,1	46,1
	Sjeldnere	25	7,1	7,5	53,6
	Aldri	154	43,5	46,4	100,0
	Total	332	93,8	100,0	
Missing	System	22	6,2		
Total		354	100,0		

- 33. Hvis du skulle reise kollektivt, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å reise KOLLEKTIVT mellom bosted og jobb.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

- 34. Hvor ofte reiser du KOLLEKTIVT til jobb på denne tiden av året?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Daglig	68	19,2	20,5	20,5
	2-4 ganger i uken	45	12,7	13,6	34,1
	En gang i uken	20	5,6	6,0	40,2
	1-3 ganger i måneden	50	14,1	15,1	55,3
	Sjeldnere	63	17,8	19,0	74,3
	Aldri	85	24,0	25,7	100,0
	Total	331	93,5	100,0	
Missing	System	23	6,5		
Total		354	100,0		

- 35. Hvis du skulle kjøre bil, hvor lang tid vil arbeidsreisen da ta? Angi i minutter tiden det vil ta å kjøre bil mellom bosted og jobb.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**36. Hvor ofte kjører du vanligvis BIL til jobb på denne tiden av året?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Daglig	71	20,1	21,5	21,5
	2-4 ganger i uken	48	13,6	14,5	36,0
	En gang i uken	30	8,5	9,1	45,0
	1-3 ganger i måneden	39	11,0	11,8	56,8
	Sjeldnere	59	16,7	17,8	74,6
	Aldri	84	23,7	25,4	100,0
	Total	331	93,5	100,0	
Missing	System	23	6,5		
Total		354	100,0		

**37. Gangtid fra bosted til holdeplassen**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**38. Gangtid fra holdeplassen til jobb**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**39. Hvor ofte går det kollektive transportmidlet?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Oftere enn hvert 10.minutt	31	8,8	17,0	17,0
	Hvert 10.minutt	34	9,6	18,7	35,7
	Hvert 15.minutt	73	20,6	40,1	75,8
	Hvert 20.minutt	6	1,7	3,3	79,1
	Hver halvtime	25	7,1	13,7	92,9
	Mer enn 30 minutter mellom avgangene	13	3,7	7,1	100,0
	Total	182	51,4	100,0	
Missing	System	172	48,6		
Total		354	100,0		

**40. Må du bytte underveis når du reiser kollektivt?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	108	30,5	59,3	59,3
	Ja, må bytte EN gang	65	18,4	35,7	95,1
	Ja, må bytte TO ganger	9	2,5	4,9	100,0
	Total	182	51,4	100,0	
Missing	System	172	48,6		
Total		354	100,0		

**41. Hvor lang tid tar byttet/byttene? Samlet overgangstid inkludert venting.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**42. Hvor lang tid tar det å hente bilen ved boligen?**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**43. Hvor lang tid tar det å parkere og gå til jobb?**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**44. Hvilke muligheter har du til å parkere på jobb?**

	Antall	Prosentandel
Gratis parkering som disponeres av arbeidsgiver	142	77 %
Avgiftsbelagt parkering som disponeres av arbeidsgiver	33	18 %
Vei, gate, plass uten avgift	7	4 %
Vei, gate, plass med avgift	5	3 %
Finnes ikke parkeringsmuligheter	3	2 %
Annet sted	3	2 %
Valid N (listwise)	185	

**45. Har arbeidsgiver nok parkeringsplasser til at du alltid får plass når du benytter bil til jobb?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja	150	42,4	80,6	80,6
Nei	36	10,2	19,4	100,0
Total	186	52,5	100,0	
Missing System	168	47,5		
Total	354	100,0		

**46. Hvis arbeidsgiver ikke har nok parkeringsplasser. Beskriv hvor og hvordan du parkerer når du ikke får parkert på arbeidsgivers plass.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**47. Hva er hovedgrunnen til at du reiser til jobb som du gjør? Beskriv i boksen under.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**48. Tror du din nye arbeidsreise blir bedre eller dårligere enn det den er i dag?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mye bedre	43	12,1	13,3	13,3
	Noe bedre	47	13,3	14,6	27,9
	Omtrent lik	97	27,4	30,0	57,9
	Noe dårligere	64	18,1	19,8	77,7
	Mye dårligere	66	18,6	20,4	98,1
	Vet ikke	6	1,7	1,9	100,0
	Total	323	91,2	100,0	
Missing	System	31	8,8		
Total		354	100,0		

**48-a. Tror du din nye arbeidsreise blir bedre eller dårligere enn det den er i dag?**

	Mye bedre	Noe bedre	Omtrent lik	Noe dårligere	Mye dårligere	Vet ikke	N
NIBR	25 %	23 %	29 %	17 %	4 %	2 %	48
NIVA	19 %	18 %	10 %	25 %	26 %	2 %	104
TØI	13 %	10 %	15 %	18 %	41 %	3 %	71
CICERO	3 %	13 %	65 %	10 %	6 %	3 %	31
met.no	0 %	6 %	76 %	16 %	2 %	0 %	49
NINA	5 %	15 %	25 %	30 %	25 %	0 %	20
CIENS	13 %	15 %	30 %	20 %	20 %	2 %	323

**49. Vil flyttingen til CIENS føre til at du vil endre hovedtransportmåte på arbeidsreisen på denne tiden av året?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	135	38,1	41,8	41,8
	Nei	166	46,9	51,4	93,2
	Vet ikke	22	6,2	6,8	100,0
	Total	323	91,2	100,0	
Missing	System	31	8,8		
Total		354	100,0		

**49-a. Vil flyttingen til CIENS føre til at du vil endre hovedtransportmåte på arbeidsreisen på denne tiden av året?**

	Ja	Nei	Vet ikke	N
NIBR	40 %	56 %	4 %	48
NIVA	61 %	33 %	7 %	104
TØI	54 %	39 %	7 %	71
CICERO	23 %	68 %	10 %	31
met.no	6 %	88 %	6 %	49
NINA	25 %	65 %	10 %	20
CIENS	42 %	51 %	7 %	323

**50. Hvordan tror du at du som oftest vil reise til jobb når du flytter til CIENS?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Gå	25	7,1	7,7	7,7
	Sykle	106	29,9	32,8	40,6
	Kollektivt	161	45,5	49,8	90,4
	Bil	18	5,1	5,6	96,0
	Vet ikke	13	3,7	4,0	100,0
	Total	323	91,2	100,0	
Missing	System	31	8,8		
Total		354	100,0		

**50-a. Hvordan tror du at du som oftest vil reise til jobb når du flytter til CIENS?**

	Gå	Sykle	Kollektivt	Bil	Vet ikke	N
NIBR	10 %	48 %	33 %	6 %	2 %	48
NIVA	7 %	37 %	47 %	4 %	6 %	104
TØI	10 %	24 %	61 %	4 %	1 %	71
CICERO	13 %	19 %	65 %	3 %	0 %	31
met.no	4 %	37 %	41 %	12 %	6 %	49
NINA	0 %	20 %	65 %	5 %	10 %	20
CIENS	8 %	33 %	50 %	6 %	4 %	323

**51. Hvor lang tid tror du din nye arbeidsreise vil ta? Angi total tid fra du går hjemmefra til du er på jobben.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	15 minutter eller mindre	52	15,0	16,1	16,1
	16-30 minutter	107	30,8	33,1	49,2
	31-45 minutter	77	22,2	23,8	73,1
	46-60 minutter	55	15,9	17,0	90,1
	mer enn en time	32	9,2	9,9	100,0
	Total	323	93,1	100,0	
Missing	System	24	6,9		
Total		347	100,0		

**52. Hvor vil du parkere bilen?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	I gatene i nærheten	8	2,3	44,4	44,4
	Vil leie P-plass i nærheten	1	,3	5,6	50,0
	Annet	9	2,5	50,0	100,0
	Total	18	5,1	100,0	
Missing	System	336	94,9		
Total		354	100,0		



**52-a. Hvor vil du parkere bilen?**

	I gatene i nærheten	Vil leie P-plass i nærheten	Annet	N
NIBR	33 %	0 %	67 %	3
NIVA	75 %	0 %	25 %	4
TØI	33 %	33 %	33 %	3
CICERO	0 %	0 %	100 %	1
met.no	33 %	0 %	67 %	6
NINA	100 %	0 %	0 %	1
CIENS	44 %	6 %	50 %	18

## Vedlegg 2

### Reisevaneundersøkelse september 2007 – Etterundersøkelse CIENS

Undersøkelsen ble gjennomført i underkant av et år etter at CIENS-instituttene ble samlokalisert i Forskningsparken.

#### Spørsmålene i undersøkelsen

1. Først noen spørsmål om arbeidsreisen din. Hvilket transportmiddel bruker du oftest på arbeidsreisen på denne tiden av året? Merk kun for ett alternativ.
2. Hvordan reiste du til arbeid i dag? Ta utgangspunkt i den første dagen du er til stede (fysisk) på kontoret i Forskningsparken etter at du mottok mailen med spørreundersøkelsen.
3. Hvilket kollektivt transportmiddel benytte du? Marker for forskjellige transportmidler dersom du benyttet flere transportmidler.
4. Hvor mange bytter mellom forskjellige transportmidler foretok du?
5. Du har oppgitt at du ikke kjørte bil til jobben i dag. Står det en bil hjemme som du kunne brukt på arbeidsreisen din?
6. Er bilen din parkert på avgiftsbelagt plass som du betaler selv?
7. Hvor parkerte du bilen i dag?
8. Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage etc.)?
9. Hvordan reiser du vanligvis når du skal ha møter i arbeidstiden utenfor huset (markér inntil to alternativer)?
10. Hender det at du jobber hjemmefra?
11. Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå?
12. Kjønn
13. Følger og/eller henter du barn til/fra skole eller barnehage?
14. Leverte eller hentet du barn i barnehage eller skole i går? Ta utgangspunkt i forrige arbeidsdag dersom du ikke var på jobb i går.
15. Hvor gammel er du?
16. Hvor bor du? Dersom du er ukependler, ta utgangspunkt i bosted ved arbeidsplassen.

17. Hva er ditt postnummer?
18. Har du noen sykdom, skade eller annen nedsettelse av funksjonsevne, midlertidig eller permanent, som gjør det vanskelig for deg å bruke noen av transportmidlene nevnt under?
19. Hvor mange biler er det i husholdet?
20. Hvilke transportmidler var involvert i denne reisekjeden? (referer til spørsmål 3)

Så har vi noen spørsmål som gjelder hvordan flyttingen av ditt arbeidssted til Forskningsparken har påvirket arbeidsreisen din.

21. Først - jobbet du på instituttet også før flyttingen?
22. Hvilket av instituttene jobber du på?
23. Har flyttingen til CIENS/Forskningsparken medført at din arbeidsreise har blitt bedre eller dårligere enn den var før flyttingen?
24. Har arbeidsreisen til og fra Forskningsparken blitt bedre eller verre enn du trodde før flyttingen?
25. Bruker du lengre eller kortere tid på arbeidsreisen nå enn før?
26. Har din bruk av bil på arbeidsreisen endret seg etter flyttingen til Forskningsparken?
27. Du kjører bil sjeldnere nå enn før. Hvilket transportmiddel har i hovedsak overtatt etter bilen, på denne tiden av året.
28. Du kjører bil oftere nå enn før. Hvilket transportmiddel brukte du hovedsakelig i stedet for bil før (på denne tiden av året)?
29. Hvilket av instituttene jobber du på?
30. Til slutt noen holdningsspørsmål. Ta stilling til utsagnene og merk av om du er enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller enig.

## Resultater

Under følger frekvensfordeling for spørsmålene fortløpende, som i spørreskjemaet. For noen av spørsmålene har vi splittet svarene på institutter eller på transportmidler. Disse disaggregerte tabellene følger da direkte etter hovedtabellen for det gjeldende spørsmålet.

1. Først noen spørsmål om arbeidsreisen din. Hvilket transportmiddel bruker du oftest på arbeidsreisen på denne tiden av året? Merk kun for ett alternativ.

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Jeg går	24	7,1	7,1	7,1
Jeg sykler	118	34,7	34,7	41,8
Jeg reiser kollektivt	118	34,7	34,7	76,5
Jeg kjører bil	58	17,1	17,1	93,5
Jeg er passasjer i bil	2	,6	,6	94,1
Jeg kjører motorsykkkel eller moped	3	,9	,9	95,0
Jeg bruker flere av disse transportmidlene i kombinasjon (dersom du går en kort strekning til og fra kollektivmiddelet, sett kollektivtransport)	17	5,0	5,0	100,0
Total	340	100,0	100,0	

2. Hvordan reiste du til arbeid i dag? Ta utgangspunkt i den første dagen du er til stede (fysisk) på kontoret i Forskningsparken etter at du mottok mailen med spørreundersøkelsen.

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Jeg gikk	22	6,5	6,5	6,5
Jeg syklet	98	28,8	28,8	35,3
Jeg reiste med kollektivtransport	133	39,1	39,1	74,4
Jeg kjørte bil	69	20,3	20,3	94,7
Jeg var passasjer i bil	3	,9	,9	95,6
Jeg kjørte motorsykkkel eller moped	2	,6	,6	96,2
Jeg brukte flere av disse transportmidlene (dersom du gikk en kort strekning til og fra kollektivmiddelet, krysser du for kollektivtransport)	11	3,2	3,2	99,4
Annet	2	,6	,6	100,0
Total	340	100,0	100,0	

**2-a. Hvordan reiste du til arbeid i dag? Ta utgangspunkt i den første dagen du er til stede (fysisk) på kontoret i Forskningsparken etter at du mottok mailen med spørreundersøkelsen.**

	Jeg gikk	Jeg syklet	Jeg reiste med kollektivtransport	Jeg kjørte bil	Jeg var passasjer i bil	Jeg kjørte motorsykkel eller moped	Jeg brukte flere av disse transportmidlene	Annet	N
NIBR	8 %	32 %	39 %	13 %	0 %	0 %	5 %	3 %	62
NIVA	4 %	26 %	38 %	29 %	0 %	1 %	1 %	0 %	99
TØI	7 %	25 %	38 %	21 %	0 %	1 %	8 %	0 %	72
Institutt for Geofag	30 %	30 %	30 %	10 %	0 %	0 %	0 %	0 %	10
CICERO	8 %	25 %	58 %	8 %	0 %	0 %	0 %	0 %	24
Met.no	4 %	30 %	41 %	21 %	4 %	0 %	0 %	0 %	56
NILU	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1
NINA	6 %	44 %	25 %	13 %	6 %	0 %	6 %	0 %	16
CIENS	6 %	29 %	39 %	20 %	1 %	1 %	3 %	1 %	340

**3. Hvilket kollektivt transportmiddel benytte du? Marker for forskjellige transportmidler dersom du benyttet flere transportmidler. Tabellen viser hvor stor andel av dem som reiste kollektivt som hadde brukt hvert av kollektivmidlene. Mange har brukt flere kollektivmidler.**

	Antall	Prosentandel
Tog	36	27 %
T-bane	121	91 %
Buss	38	29 %
Trikk	14	11 %
Valid N (listwise)	133	

**4. Hvor mange bytter mellom forskjellige transportmidler foretok du?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen (jeg benyttet kun ett kollektivt transportmiddel)	54	15,9	40,6	40,6
	Ett bytte	68	20,0	51,1	91,7
	To bytter	10	2,9	7,5	99,2
	Tre eller flere bytter	1	,3	,8	100,0
	Total	133	39,1	100,0	
Missing	System	207	60,9		
Total		340	100,0		

**5. Du har oppgitt at du ikke kjørte bil til jobben i dag. Står det en bil hjemme som du kunne brukt på arbeidsreisen din?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	169	49,7	66,8	66,8
	Nei	84	24,7	33,2	100,0
	Total	253	74,4	100,0	
Missing	System	87	25,6		
Total		340	100,0		

**6. Er bilen din parkert på avgiftsbelagt plass som du betaler selv?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	2	,6	2,9	2,9
	Nei	67	19,7	97,1	100,0
	Total	69	20,3	100,0	
Missing	System	271	79,7		
Total		340	100,0		

**6-a. Er bilen din parkert på avgiftsbelagt plass som du betaler selv?**

	Ja	Nei	N
NIBR	0 %	100 %	8
NIVA	3 %	97 %	29
TØI	7 %	93 %	15
Institutt for Geofag	0 %	100 %	1
CICERO	0 %	100 %	2
Met.no	0 %	100 %	12
NINA	0 %	100 %	2
CIENS	3 %	97 %	69

**7. Hvor parkerte du bilen i dag?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	På parkeringsplass tilknyttet Forskningsparken/CIENS/instituttet	13	3,8	18,8	18,8
	På parkeringsplass tilknyttet Universitetet	5	1,5	7,2	26,1
	På annen parkeringsplass	8	2,4	11,6	37,7
	Langs offentlig vei/gate i nærheten	42	12,4	60,9	98,6
	Annet	1	,3	1,4	100,0
	Total	69	20,3	100,0	
Missing	System	271	79,7		
Total		340	100,0		

**7-a. Hvor parkerte du bilen i dag?**

	På parkeringsplass tilknyttet Forskningsparken/CIENS/instituttet	På parkeringsplass tilknyttet Universitetet	På annen parkeringsplass	Langs offentlig vei/gate i nærheten	Annet	N
NIBR	0 %	0 %	25 %	75 %	0 %	8
NIVA	24 %	7 %	3 %	66 %	0 %	29
TØI	13 %	0 %	0 %	87 %	0 %	15
Institutt for Geofag	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	1
CICERO	0 %	50 %	50 %	0 %	0 %	2
Met.no	25 %	8 %	25 %	33 %	8 %	12
NINA	50 %	0 %	50 %	0 %	0 %	2
CIENS	19 %	7 %	12 %	61 %	1 %	69

**8. Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage etc.)?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	15 minutter eller mindre	64	18,8	18,8	18,8
	16 - 30 minutter	123	36,2	36,2	55,0
	31 - 45 minutter	71	20,9	20,9	75,9
	46 - 60 minutter	49	14,4	14,4	90,3
	Mer enn en time	33	9,7	9,7	100,0
	Total	340	100,0	100,0	

**8-a. Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage etc.)?**

	15 minutter eller mindre	16 - 30 minutter	31 - 45 minutter	46 - 60 minutter	Mer enn en time	N
NIBR	16 %	44 %	21 %	11 %	8 %	62
NIVA	17 %	43 %	17 %	12 %	10 %	99
TØI	21 %	29 %	24 %	14 %	13 %	72
Institutt for Geofag	30 %	20 %	20 %	30 %	0 %	10
CICERO	25 %	25 %	29 %	21 %	0 %	24
Met.no	21 %	30 %	23 %	16 %	9 %	56
NILU	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	1
NINA	6 %	38 %	13 %	19 %	25 %	16
CIENS	19 %	36 %	21 %	14 %	10 %	340

**8-a. Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage etc.)? Fordelt på transportmidler.**

	Gange	Sykkel	Kollektivtransport	Bil	Annet	Total
15 minutter eller mindre	8	45	13	33	2	100
16 - 30 minutter	9	43	25	20	4	100
31 - 45 minutter	8	17	54	17	4	100
46 - 60 minutter	0	8	73	12	6	100
Mer enn en time	0	0	61	18	21	100
Total	6	29	39	20	6	100



**9. Hvordan reiser du vanligvis når du skal ha møter i arbeidstiden utenfor huset (markér inntil to alternativer)?**

	Antall	Prosentandel
Med bil	68	20 %
Med kollektivtransport (t-bane, buss, trikk, tog)	278	82 %
Med drosje	18	5 %
Jeg sykler	48	14 %
Jeg går	21	6 %
Annet	6	2 %
Valid N (listwise)	340	

**10. Hender det at du jobber hjemmefra?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja, ukentlig	67	19,7	19,7	19,7
Ja, månedlig	58	17,1	17,1	36,8
Ja, men sjelden	118	34,7	34,7	71,5
Nei, aldri	97	28,5	28,5	100,0
Total	340	100,0	100,0	

**11. Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Arbeidsreisen min er helt forferdelig	9	2,6	2,6	2,6
Jeg er ikke fornøyd med arbeidsreisen min	45	13,2	13,2	15,9
Arbeidsreisen min er OK	122	35,9	35,9	51,8
Jeg er fornøyd med arbeidsreisen min	114	33,5	33,5	85,3
Jeg er strålende fornøyd med arbeidsreisen min	47	13,8	13,8	99,1
Vet ikke/har ikke noen mening	2	,6	,6	99,7
Annet	1	,3	,3	100,0
Total	340	100,0	100,0	

**11-a. Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå?**

	Arbeidsreisen min er helt forferdelig	Jeg er ikke fornøyd med arbeidsreisen min	Arbeidsreisen min er OK	Jeg er fornøyd med arbeidsreisen min	Jeg er strålende fornøyd med arbeidsreisen min	Vet ikke/har ikke noen mening	Annet	N
NIBR	2 %	11 %	24 %	37 %	26 %	0 %	0 %	62
NIVA	3 %	12 %	39 %	37 %	7 %	1 %	0 %	99
TØI	6 %	19 %	42 %	15 %	17 %	0 %	1 %	72
Institutt for Geofag	0 %	20 %	10 %	50 %	20 %	0 %	0 %	10
CICERO	0 %	8 %	46 %	42 %	4 %	0 %	0 %	24
Met.no	2 %	9 %	34 %	41 %	13 %	2 %	0 %	56
NILU	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	1
NINA	0 %	19 %	44 %	25 %	13 %	0 %	0 %	16
CIENS	3 %	13 %	36 %	34 %	14 %	1 %	0 %	340

**11-b. Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå? Fordelt på transportmidler.**

	Arbeidsreisen min er helt forferdelig	Jeg er ikke fornøyd med arbeidsreisen min	Arbeidsreisen min er OK	Jeg er fornøyd med arbeidsreisen min	Jeg er strålende fornøyd med arbeidsreisen min	Vet ikke/har ikke noen mening	Annet	N
Jeg gikk	0 %	0 %	14 %	41 %	45 %	0 %	0 %	22
Jeg syklet	1 %	1 %	21 %	51 %	26 %	0 %	0 %	98
Jeg reiste med kollektivtransport	2 %	17 %	47 %	29 %	3 %	2 %	0 %	133
Jeg kjørte bil	4 %	25 %	42 %	19 %	10 %	0 %	0 %	69
Jeg var passasjer i bil	0 %	0 %	67 %	33 %	0 %	0 %	0 %	3
Jeg kjørte motorsykkel eller moped	50 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2
Jeg brukte flere av disse transportmidlene	9 %	36 %	36 %	9 %	0 %	0 %	9 %	11
Annet	0 %	0 %	0 %	50 %	50 %	0 %	0 %	2
Alle	3 %	13 %	36 %	34 %	14 %	1 %	0 %	340

**12. Kjønn: Du kan la være å svare.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kvinne	148	43,5	44,2	44,2
	Mann	187	55,0	55,8	100,0
	Total	335	98,5	100,0	
Missing	No Answer	5	1,5		
Total		340	100,0		

**13. Følger og/eller henter du barn til/fra skole eller barnehage?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, hver dag	52	15,3	15,3	15,3
	Ja, ofte	21	6,2	6,2	21,5
	Ja, noen ganger	22	6,5	6,5	27,9
	Nei	245	72,1	72,1	100,0
	Total	340	100,0	100,0	

**14. Leverte eller hentet du barn i barnehage eller skole i går? Ta utgangspunkt i forrige arbeidsdag dersom du ikke var på jobb i går. Besvart kun av dem som oppga at de henter og/eller følger barn til skole/barnehage i forrige spørsmål.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	73	21,5	76,8	76,8
	Nei	22	6,5	23,2	100,0
	Total	95	27,9	100,0	
Missing	System	245	72,1		
Total		340	100,0		

**15. Hvor gammel er du?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20 - 29 år	18	5,3	5,3	5,3
	30 - 39 år	105	30,9	30,9	36,2
	40 - 49 år	84	24,7	24,7	60,9
	50 - 59 år	83	24,4	24,4	85,3
	60 - 69 år	47	13,8	13,8	99,1
	70 år +	3	,9	,9	100,0
	Total	340	100,0	100,0	

**16. Hvor bor du? Dersom du er ukependler, ta utgangspunkt i bosted ved arbeidsplassen.**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Utenfor Oslo og Akershus	19	5,6	5,6	5,6
I Akershus Nord/ Øst	26	7,6	7,6	13,2
I Akershus Sør	19	5,6	5,6	18,8
I Akershus Vest	44	12,9	12,9	31,8
I Oslo ytre vest	30	8,8	8,8	40,6
I Oslo ytre nord	53	15,6	15,6	56,2
I Oslo ytre øst	31	9,1	9,1	65,3
I Oslo ytre sør	22	6,5	6,5	71,8
I Oslo indre vest	40	11,8	11,8	83,5
I Oslo indre øst	44	12,9	12,9	96,5
I Oslo sentrum (innenfor Ring 1)	12	3,5	3,5	100,0
Total	340	100,0	100,0	

**17. Hva er ditt postnummer? Dette spørsmålet er tatt med i tilfelle vi vil se mer detaljer på geografi og lokalisering i forhold til transportmiddelvalg. Du kan la være å svare.**

Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.

**18. Har du noen sykdom, skade eller annen nedsettelse av funksjonsevne, midlertidig eller permanent, som gjør det vanskelig for deg å bruke noen av transportmidlene nevnt under? Du kan sette kryss ved flere av alternativene.**

	Antall	Prosentandel
Dette spørsmålet ønsker jeg ikke å svare på	10	3 %
Ja, jeg har problemer med å gå langt	11	3 %
Ja, jeg har problemer med å sykle	7	2 %
Ja, jeg har problemer med å bruke kollektive transportmidler	6	2 %
Ja, jeg har problemer med å kjøre bil	2	1 %
Nei	313	92 %
No Answer	0	0 %
Valid N (listwise)	340	

**19. Hvor mange biler er det i husholdet? Man kunne velge flere svaralternativer, for eksempel at det er 0 biler i husholdet, men at man er med i bilkollektiv. Derfor blir totalt antall svar større enn 100.**

	Antall	Prosentandel
Ingen biler	51	15 %
1 bil	214	63 %
2 biler	66	19 %
3 biler eller mer	4	1 %
Jeg er medlem i et bilkollektiv eller lignende	8	2 %
Valid N (listwise)	340	

**20. Hvilke transportmidler var involvert i denne reisekjeden?**

	Antall	Prosentandel
Bil som fører	4	36 %
Bil som passasjer	1	9 %
Kollektivtransport	10	91 %
Sykkel	2	18 %
Gange	4	36 %
Annet	0	0 %
Valid N (listwise)	11	

**21. Så har vi noen spørsmål som gjelder hvordan flyttingen av ditt arbeidssted til Forskningsparken har påvirket arbeidsreisen din. Først - jobbet du på instituttet også før flyttingen?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja, jeg jobbet på instituttet før flyttingen	287	84,4	84,4	84,4
Nei, jeg jobbet på ett av de andre CIENS-instituttene før fl	13	3,8	3,8	88,2
Nei, jeg jobbet et annet sted før flyttingen	40	11,8	11,8	100,0
Total	340	100,0	100,0	

**22. Hvilket av instituttene jobber du på?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid NIBR	62	18,2	18,2	18,2
NIVA	99	29,1	29,1	47,4
TØI	72	21,2	21,2	68,5
Institutt for Geofag	10	2,9	2,9	71,5
CICERO	24	7,1	7,1	78,5
met.no	56	16,5	16,5	95,0
NILU	1	,3	,3	95,3
NINA	16	4,7	4,7	100,0
Total	340	100,0	100,0	

**23. Har flyttingen til CIENS/Forskningsparken medført at din arbeidsreise har blitt bedre eller dårligere enn den var før flyttingen? Hele CIENS.**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Arbeidsreisen min har blitt mye bedre	54	15,9	18,0	18,0
Arbeidsreisen min har blitt noe bedre	49	14,4	16,3	34,3
Arbeidsreisen min er omtrent lik som før	115	33,8	38,3	72,7
Arbeidsreisen min har blitt noe dårligere	48	14,1	16,0	88,7
Arbeidsreisen min har blitt mye dårligere	31	9,1	10,3	99,0
Jeg vet ikke	3	,9	1,0	100,0
Total	300	88,2	100,0	
Missing System	40	11,8		
Total	340	100,0		

**23-a. Har flyttingen til CIENS/Forskningsparken medført at din arbeidsreise har blitt bedre eller dårligere enn den var før flyttingen? Fordelt på institutter.**

	Arbeids- reisen min har blitt mye bedre	Arbeids- reisen min har blitt noe bedre	Arbeids- reisen min er omtrent lik som før	Arbeids- reisen min har blitt noe dårligere	Arbeids- reisen min har blitt mye dårligere	Jeg vet ikke	N
NIBR	35 %	22 %	29 %	10 %	4 %	0 %	51
NIVA	25 %	24 %	14 %	24 %	11 %	1 %	91
TØI	15 %	10 %	26 %	23 %	26 %	2 %	62
Institutt for Geofag	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	10
CICERO	5 %	33 %	62 %	0 %	0 %	0 %	21
met.no	0 %	0 %	92 %	6 %	2 %	0 %	49
NILU	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1
NINA	13 %	20 %	20 %	27 %	13 %	7 %	15
CIENS	18 %	16 %	38 %	16 %	10 %	1 %	300

**23-b. Har flyttingen til CIENS/Forskningsparken medført at din arbeidsreise har blitt bedre eller dårligere enn den var før flyttingen? Fordelt på transportmidler.**

I ettersituasjonen	Arbeidsreise n min har blitt mye bedre	Arbeidsreise n min har blitt noe bedre	Arbeidsreise n min er omtrent lik som før	Arbeidsreise n min har blitt noe dårligere	Arbeidsreise n min har blitt mye dårligere	Jeg vet ikke	N
Jeg går	72 %	11 %	17 %	0 %	0 %	0 %	18
Jeg sykler	20 %	21 %	42 %	12 %	3 %	2 %	106
Jeg reiser kollektivt	14 %	12 %	41 %	20 %	12 %	1 %	106
Jeg kjører bil	10 %	15 %	37 %	19 %	19 %	0 %	52
Jeg er passasjer i bil	0 %	0 %	50 %	50 %	0 %	0 %	2
Jeg kjører motorsykkel eller moped	0 %	50 %	50 %	0 %	0 %	0 %	2
Jeg bruker flere av disse transportmidlene i kombinasjon	0 %	21 %	21 %	21 %	36 %	0 %	14
Alle	18 %	16 %	38 %	16 %	10 %	1 %	300

**24. Har arbeidsreisen til og fra Forskningsparken blitt bedre eller verre enn du trodde før flyttingen?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Den ble mye bedre enn forventet	5	1,5	1,7	1,7
	Den ble bedre enn forventet	30	8,8	10,0	11,7
	Den er omtrent som forventet	237	69,7	79,0	90,7
	Den ble verre enn forventet	16	4,7	5,3	96,0
	Den ble mye verre enn forventet	6	1,8	2,0	98,0
	Vet ikke/annet	6	1,8	2,0	100,0
	Total	300	88,2	100,0	
Missing	System	40	11,8		
Total		340	100,0		

**24-a. Har arbeidsreisen til og fra Forskningsparken blitt bedre eller verre enn du trodde før flyttingen? Fordelt på institutter.**

	Den ble mye bedre enn forventet	Den ble bedre enn forventet	Den er omtrent som forventet	Den ble verre enn forventet	Den ble mye verre enn forventet	Vet ikke/annet	N
NIBR	4 %	4 %	90 %	2 %	0 %	0 %	51
NIVA	3 %	20 %	65 %	5 %	3 %	3 %	91
TØI	0 %	8 %	74 %	11 %	3 %	3 %	62
Institutt for Geofag	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	10
CICERO	0 %	14 %	86 %	0 %	0 %	0 %	21
met.no	0 %	0 %	96 %	0 %	2 %	2 %	49
NILU	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1
NINA	0 %	7 %	73 %	20 %	0 %	0 %	15
CIENS	2 %	10 %	79 %	5 %	2 %	2 %	300

**25. Bruker du lengre eller kortere tid på arbeidsreisen nå enn før?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mye lengre tid	39	11,5	13,0	13,0
	Noe lengre tid	71	20,9	23,7	36,7
	Noe kortere tid	66	19,4	22,0	58,7
	Omtrent som før	98	28,8	32,7	91,3
	Mye kortere tid	26	7,6	8,7	100,0
	Total	300	88,2	100,0	
Missing	System	40	11,8		
Total		340	100,0		



**25-a. Bruker du lengre eller kortere tid på arbeidsreisen nå enn før? Fordelt på institutter.**

	Mye lengre tid	Noe lengre tid	Noe kortere tid	Omtrent som før	Mye kortere tid	N
NIBR	10 %	27 %	27 %	20 %	16 %	51
NIVA	11 %	31 %	30 %	18 %	11 %	91
TØI	32 %	23 %	15 %	21 %	10 %	62
Institutt for Geofag	0 %	20 %	0 %	80 %	0 %	10
CICERO	5 %	10 %	38 %	43 %	5 %	21
met.no	2 %	12 %	4 %	82 %	0 %	49
NILU	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	1
NINA	13 %	33 %	40 %	13 %	0 %	15
CIENS	13 %	24 %	22 %	33 %	9 %	300

**26. Har din bruk av bil på arbeidsreisen endret seg etter flyttingen til Forskningsparken?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei, jeg har ikke hatt som vane å bruke bil på arbeidsreisen	146	42,9	48,7	48,7
	Ja, jeg kjører bil oftere enn før	7	2,1	2,3	51,0
	Nei, jeg kjører bil like ofte som før	63	18,5	21,0	72,0
	Ja, jeg kjører bil sjeldnere enn før	84	24,7	28,0	100,0
	Total	300	88,2	100,0	
Missing	System	40	11,8		
Total		340	100,0		

**26-a. Har din bruk av bil på arbeidsreisen endret seg etter flyttingen til Forskningsparken? Fordelt på institutter.**

	Nei, jeg har ikke hatt som vane å bruke bil på arbeidsreisen	Ja, jeg kjører bil oftere enn før	Nei, jeg kjører bil like ofte som før	Ja, jeg kjører bil sjeldnere enn før	N
NIBR	61 %	2 %	10 %	27 %	51
NIVA	34 %	3 %	23 %	40 %	91
TØI	47 %	5 %	13 %	35 %	62
Institutt for Geofag	60 %	0 %	30 %	10 %	10
CICERO	62 %	0 %	19 %	19 %	21
met.no	53 %	0 %	39 %	8 %	49
NILU	0 %	0 %	0 %	100 %	1
NINA	67 %	0 %	20 %	13 %	15
CIENS	49 %	2 %	21 %	28 %	300

**27. Du kjører bil sjeldnere nå enn før. Hvilket transportmiddel har i hovedsak overtatt etter bilen, på denne tiden av året. Du kan kun velge ett alternativ.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går oftere enn før	7	2,1	8,3	8,3
	Jeg sykler oftere enn før	25	7,4	29,8	38,1
	Jeg kjører kollektivt oftere enn før	50	14,7	59,5	97,6
	Det er ingen vesentlig endring i mitt valg av transportmiddel på arbeidsreisen	2	,6	2,4	100,0
	Total	84	24,7	100,0	
Missing	System	256	75,3		
Total		340	100,0		

**27-a. Du kjører bil sjeldnere nå enn før. Hvilket transportmiddel har i hovedsak overtatt etter bilen, på denne tiden av året. Du kan kun velge ett alternativ. Fordelt på institutter.**

	Jeg går oftere enn før	Jeg sykler oftere enn før	Jeg kjører kollektivt oftere enn før	Det er ingen vesentlig endring i mitt valg av transportmiddel på arbeidsreisen	N
NIBR	14 %	21 %	64 %	0 %	14
NIVA	3 %	33 %	64 %	0 %	36
TØI	14 %	41 %	45 %	0 %	22
Institutt for Geofag	0 %	0 %	100 %	0 %	1
CICERO	25 %	0 %	50 %	25 %	4
met.no	0 %	0 %	100 %	0 %	4
NILU	0 %	100 %	0 %	0 %	1
NINA	0 %	0 %	50 %	50 %	2
CIENS	8 %	30 %	60 %	2 %	84

**28. Du kjører bil oftere nå enn før. Hvilket transportmiddel brukte du hovedsakelig i stedet for bil før (på denne tiden av året)?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg gikk oftere	2	,6	28,6	28,6
	Jeg syklet oftere	4	1,2	57,1	85,7
	Jeg kjørte oftere kollektivt	1	,3	14,3	100,0
	Total	7	2,1	100,0	
Missing	System	333	97,9		
Total		340	100,0		

**28-a. Du kjører bil oftere nå enn før. Hvilket transportmiddel brukte du hovedsakelig i stedet for bil før (på denne tiden av året)? Fordelt på institutter.**

	Jeg gikk oftere	Jeg syklet oftere	Jeg kjørte oftere kollektivt	N
NIBR	100 %	0 %	0 %	1
NIVA	33 %	67 %	0 %	3
TØI	0 %	67 %	33 %	3
CIENS	29 %	57 %	14 %	7

**29. Så må vi ha litt bakgrunnsinformasjon. Hvilket av instituttene jobber du på?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid NIBR	62	18,2	18,2	18,2
NIVA	99	29,1	29,1	47,4
TØI	72	21,2	21,2	68,5
Institutt for Geofag	10	2,9	2,9	71,5
CICERO	24	7,1	7,1	78,5
met.no	56	16,5	16,5	95,0
NILU	1	,3	,3	95,3
NINA	16	4,7	4,7	100,0
Total	340	100,0	100,0	

**30. Til Slutt noen holdningsspørsmål. Ta stilling til utsagnene og merk av om du er enig, delvis enig, verken enig eller uenig, delvis uenig eller enig.**

	Enig	Delvis enig	Verken enig eller uenig	Delvis uenig	Uenig	Vet ikke	N
Jeg forsøker å bruke andre transportmidler enn bil når det er mulig.	59 %	23 %	8 %	5 %	3 %	2 %	339
Jeg foretrekker å kjøre bil hvis det er mulig.	9 %	12 %	9 %	16 %	51 %	3 %	336
Penger brukt til veibygging burde heller vært brukt til å gjøre det enklere og bedre å gå, sykle og reise kollektivt.	42 %	32 %	13 %	7 %	5 %	1 %	339
Man burde bygge ut veinettet i Oslo-området for å redusere bilkøene	10 %	16 %	13 %	23 %	35 %	3 %	337

**30-a. Jeg forsøker å bruke andre transportmidler enn bil når det er mulig. Fordelt på institutter.**

	Enig	Delvis enig	Verken enig eller uenig	Delvis uenig	Uenig	Vet ikke	N
NIBR	74 %	16 %	6 %	0 %	2 %	2 %	62
NIVA	51 %	26 %	12 %	6 %	5 %	0 %	98
TØI	49 %	24 %	8 %	10 %	3 %	7 %	72
Institutt for Geofag	60 %	30 %	10 %	0 %	0 %	0 %	10
CICERO	58 %	21 %	13 %	4 %	4 %	0 %	24
met.no	66 %	27 %	2 %	4 %	0 %	2 %	56
NILU	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1
NINA	69 %	25 %	0 %	0 %	6 %	0 %	16
CIENS	59 %	23 %	8 %	5 %	3 %	2 %	339

**30-b. Jeg foretrekker å kjøre bil hvis det er mulig. Fordelt på institutter.**

	Enig	Delvis enig	Verken enig eller uenig	Delvis uenig	Uenig	Vet ikke	N
NIBR	2 %	5 %	8 %	18 %	65 %	3 %	62
NIVA	17 %	17 %	6 %	21 %	38 %	0 %	98
TØI	13 %	17 %	8 %	6 %	51 %	6 %	71
Institutt for Geofag	20 %	0 %	20 %	30 %	30 %	0 %	10
CICERO	0 %	8 %	13 %	13 %	63 %	4 %	24
met.no	2 %	11 %	11 %	17 %	56 %	4 %	54
NILU	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %	1
NINA	6 %	6 %	6 %	6 %	75 %	0 %	16
CIENS	9 %	12 %	9 %	16 %	51 %	3 %	336

**30-c. Penger brukt til veibygging burde heller vært brukt til å gjøre det enklere og bedre å gå, sykle og reise kollektivt. Fordelt på institutter.**

	Enig	Delvis enig	Verken enig eller uenig	Delvis uenig	Uenig	Vet ikke	N
NIBR	60 %	26 %	11 %	2 %	2 %	0 %	62
NIVA	29 %	36 %	12 %	11 %	8 %	3 %	99
TØI	31 %	38 %	20 %	6 %	3 %	3 %	71
Institutt for Geofag	20 %	30 %	10 %	40 %	0 %	0 %	10
CICERO	67 %	17 %	0 %	8 %	8 %	0 %	24
met.no	50 %	30 %	13 %	4 %	4 %	0 %	56
NILU	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1
NINA	56 %	25 %	13 %	0 %	6 %	0 %	16
CIENS	42 %	32 %	13 %	7 %	5 %	1 %	339

**30-d. Man burde bygge ut veinettet i Oslo-området for å redusere bilkøene. Fordelt på institutter.**

	Enig	Delvis enig	Verken enig eller uenig	Delvis uenig	Uenig	Vet ikke	N
NIBR	10 %	8 %	12 %	25 %	45 %	0 %	60
NIVA	18 %	22 %	12 %	22 %	23 %	2 %	99
TØI	4 %	15 %	13 %	21 %	41 %	6 %	71
Institutt for Geofag	10 %	10 %	40 %	10 %	30 %	0 %	10
CICERO	13 %	13 %	4 %	38 %	33 %	0 %	24
met.no	4 %	21 %	14 %	21 %	36 %	4 %	56
NILU	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %	1
NINA	13 %	6 %	13 %	13 %	50 %	6 %	16
CIENS	10 %	16 %	13 %	23 %	35 %	3 %	337

## Vedlegg 3

### Reisevaneundersøkelse september 2007 – Forskningsparken

#### Spørsmålene i undersøkelsen

1. Først noen spørsmål om arbeidsreisen din. Hvilket transportmiddel bruker du oftest på arbeidsreisen på denne tiden av året? Merk kun for ett alternativ.
2. Hvordan reiste du til arbeid i dag? Ta utgangspunkt i den første dagen du er til stede (fysisk) på kontoret i Forskningsparken etter at du mottok mailen med spørreundersøkelsen.
3. Hvilket kollektivt transportmiddel benytte du? Marker for forskjellige transportmidler dersom du benyttet flere transportmidler.
4. Hvor mange bytter mellom forskjellige transportmidler foretok du?
5. Du har oppgitt at du ikke kjørte bil til jobben i dag. Står det en bil hjemme som du kunne brukt på arbeidsreisen din?
6. Er bilen din parkert på avgiftsbelagt plass som du betaler selv?
7. Hvor parkerte du bilen i dag?
8. Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage etc.)?
9. Hvordan reiser du vanligvis når du skal ha møter i arbeidstiden utenfor huset?
10. Hender det at du jobber hjemmefra?
11. Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå?
12. Kjønn
13. Følger og/eller henter du barn til/fra skole eller barnehage?
14. Leverte eller hentet du barn i barnehage eller skole i går? Ta utgangspunkt i forrige arbeidsdag dersom du ikke var på jobb i går.
15. Hvor gammel er du?
16. Hvor bor du? Dersom du er ukependler, ta utgangspunkt i bosted ved arbeidsplassen.
17. Hva er ditt postnummer?
18. Har du noen sykdom, skade eller annen nedsettelse av funksjonsevne, midlertidig eller permanent, som gjør det vanskelig for deg å bruke noen av transportmidlene nevnt under? Du kan sette kryss ved flere av alternativene.
19. Hvor mange biler er det i husholdet? Man kunne velge flere svaralternativer, for eksempel at det er 0 biler i husholdet, men at man er med i bilkollektiv. Derfor blir totalt antall svar større enn 100.

## Resultater

Under følger frekvensfordeling for spørsmålene fortløpende, som i spørreskjemaet.

1. **Først noen spørsmål om arbeidsreisen din. Hvilket transportmiddel bruker du oftest på arbeidsreisen på denne tiden av året? Merk kun for ett alternativ.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	36	7,5	7,9	7,9
	Jeg sykler	89	18,5	19,4	27,3
	Jeg reiser kollektivt	158	32,8	34,5	61,8
	Jeg kjører bil	150	31,1	32,8	94,5
	Jeg er passasjer i bil	4	,8	,9	95,4
	Jeg kjører motorsykkkel eller moped	5	1,0	1,1	96,5
	Jeg bruker flere av disse transportmidlene i kombinasjon	16	3,3	3,5	100,0
	Total	458	95,0	100,0	
Missing	System	24	5,0		
Total		482	100,0		

2. **Hvordan reiste du til arbeid i dag? Ta utgangspunkt i den første dagen du er til stede (fysisk) på kontoret i Forskningsparken etter at du mottok mailen med spørreundersøkelsen.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg gikk	34	7,1	7,4	7,4
	Jeg syklet	87	18,0	19,0	26,4
	Jeg reiste kollektivt	163	33,8	35,6	62,0
	Jeg kjørte bil	156	32,4	34,1	96,1
	Jeg var passasjer i bil	6	1,2	1,3	97,4
	Jeg kjørte motorsykkkel eller moped	6	1,2	1,3	98,7
	Jeg brukte flere av disse transportmidlene	4	,8	,9	99,6
	Annet	2	,4	,4	100,0
Total	458	95,0	100,0		
Missing	System	24	5,0		
Total		482	100,0		



3. **Hvilket kollektivt transportmiddel benytte du? Marker for forskjellige transportmidler dersom du benyttet flere transportmidler. Tabellen viser hvor stor andel av dem som reiste kollektivt som hadde brukt hvert av kollektivmidlene. Mange har brukt flere kollektivmidler.**

	Antall	Prosentandel
Tog	31	19 %
T-bane	145	89 %
Buss	35	21 %
Trikk	22	13 %
Valid N	163	

4. **Hvor mange bytter mellom forskjellige transportmidler foretok du?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen (jeg benyttet kun ett kollektivt transportmiddel)	74	15,4	45,4	45,4
	Ett bytte	79	16,4	48,5	93,9
	To bytter	9	1,9	5,5	99,4
	Tre eller flere bytter	1	,2	,6	100,0
	Total	163	33,8	100,0	
Missing	System	319	66,2		
Total		482	100,0		

5. **Du har oppgitt at du ikke kjørte bil til jobben i dag. Står det en bil hjemme som du kunne brukt på arbeidsreisen din?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	157	32,6	55,9	55,9
	Nei	124	25,7	44,1	100,0
	Total	281	58,3	100,0	
Missing	System	201	41,7		
Total		482	100,0		

6. **Er bilen din parkert på avgiftsbelagt plass som du betaler selv?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	20	4,1	13,2	13,2
	Nei	132	27,4	86,8	100,0
	Total	152	31,5	100,0	
Missing	System	330	68,5		
Total		482	100,0		

**7. Hvor parkerte du bilen i dag?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	På parkeringsplass tilknyttet Forskningsparken	64	13,3	42,1	42,1
	På parkeringsplass tilknyttet Universitetet	45	9,3	29,6	71,7
	På annen parkeringsplass	11	2,3	7,2	78,9
	Langs offentlig vei/gate i nærheten	26	5,4	17,1	96,1
	Jeg leier parkeringsplass i nærheten	4	,8	2,6	98,7
	Annet	2	,4	1,3	100,0
	Total	152	31,5	100,0	
Missing	System	330	68,5		
Total		482	100,0		

**8. Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage etc.)?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	15 minutter eller mindre	100	20,7	22,3	22,3
	16 - 30 minutter	163	33,8	36,4	58,7
	31 - 45 minutter	104	21,6	23,2	81,9
	46 - 60 minutter	54	11,2	12,1	94,0
	Mer enn en time	27	5,6	6,0	100,0
	Total	448	92,9	100,0	
Missing	System	34	7,1		
Total		482	100,0		

**8-a. Hvor lang tid brukte du på arbeidsreisen i dag (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage etc.)? Fordelt på transportmidler.**

	Gange	Sykkel	Kollektivtransport	Bil	Annet	Total
15 minutter eller mindre	2	38	11	43	6	100
16 - 30 minutter	10	20	34	33	3	100
31 - 45 minutter	13	11	40	32	5	100
46 - 60 minutter	2	7	65	24	2	100
Mer enn en time	0	4	63	26	7	100
Total (N=448)	7	19	36	33	3	100

**9. Hvordan reiser du vanligvis når du skal ha møter i arbeidstiden utenfor huset (markér inntil to alternativer)?**

	Antall	Prosentandel
Med bil	179	40 %
Med kollektivtransport (t-bane, buss, trikk, tog)	282	63 %
Med drosje	63	14 %
Jeg sykler	52	12 %
Jeg går	62	14 %
Annet	15	3 %
Valid N (listwise)	447	

**10. Hender det at du jobber hjemmefra?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja, ukentlig	96	19,9	21,4	21,4
Ja, månedlig	77	16,0	17,2	38,6
Ja, men sjelden	139	28,8	31,0	69,6
Nei, aldri	136	28,2	30,4	100,0
Total	448	92,9	100,0	
Missing System	34	7,1		
Total	482	100,0		

**11. Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Arbeidsreisen min er helt forferdelig	7	1,5	1,6	1,6
Jeg er ikke fornøyd med arbeidsreisen min	78	16,2	17,4	19,0
Arbeidsreisen min er OK	156	32,4	34,9	53,9
Jeg er godt fornøyd med arbeidsreisen min	135	28,0	30,2	84,1
Jeg er strålende fornøyd med arbeidsreisen min	63	13,1	14,1	98,2
Vet ikke/har ikke noen mening	3	,6	,7	98,9
Annet	5	1,0	1,1	100,0
Total	447	92,7	100,0	
Missing System	35	7,3		
Total	482	100,0		

**11-a. Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din nå? Fordelt på transportmidler.**

	Arbeidsreisen min er helt forferdelig	Jeg er ikke fornøyd med arbeidsreisen min	Arbeidsreisen min er OK	Jeg er fornøyd med arbeidsreisen min	Jeg er strålende fornøyd med arbeidsreisen min	Vet ikke/har ikke noen mening	Annet	N
Jeg gikk	0 %	3 %	12 %	46 %	39 %	0 %	0 %	33
Jeg syklet	1 %	6 %	17 %	43 %	33 %	0 %	0 %	86
Jeg reiste med kollektivtransport	1 %	15 %	43 %	33 %	6 %	1 %	1 %	161
Jeg kjørte bil	2 %	29 %	41 %	17 %	7 %	1 %	2 %	150
Jeg var passasjer i bil	0 %	17 %	33 %	17 %	33 %	0 %	0 %	6
Jeg kjørte motorsykkel eller moped	0 %	20 %	40 %	40 %	0 %	0 %	0 %	5
Jeg brukte flere av disse transportmidlene	0 %	50 %	25 %	25 %	0 %	0 %	0 %	4
Annet	50 %	0 %	50 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2
Alle	2 %	17 %	35 %	30 %	14 %	1 %	1 %	447

**12. Kjønn: Du kan la være å svare.**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Kvinne	151	31,3	34,2	34,2
Mann	291	60,4	65,8	100,0
Total	442	91,7	100,0	
Missing System	40	8,3		
Total	482	100,0		

**13. Følger og/eller henter du barn til/fra skole eller barnehage?**

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Ja, hver dag	92	19,1	20,8	20,8
Ja, ofte	33	6,8	7,5	28,3
Ja, noen ganger	37	7,7	8,4	36,7
Nei	280	58,1	63,3	100,0
Total	442	91,7	100,0	
Missing System	40	8,3		
Total	482	100,0		

**14. Leverte eller hentet du barn i barnehage eller skole i går? Ta utgangpunkt i forrige arbeidsdag dersom du ikke var på jobb i går. Spørsmålet gikk kun til de som svarte ja på forrige spørsmål?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	125	25,9	28,1	28,1
	Nei	320	66,4	71,9	100,0
	Total	445	92,3	100,0	
Missing	System	37	7,7		
Total		482	100,0		

**15. Hvor gammel er du?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Under 20 år	1	,2	,2	,2
	Mellom 20 og 29 år	67	13,9	15,1	15,3
	Mellom 30 og 39 år	189	39,2	42,5	57,8
	Mellom 40 og 49 år	117	24,3	26,3	84,0
	Mellom 50 og 59 år	48	10,0	10,8	94,8
	Mellom 60 og 69 år	17	3,5	3,8	98,7
	70 år eller mer	6	1,2	1,3	100,0
	Total	445	92,3	100,0	
Missing	System	37	7,7		
Total		482	100,0		

**16. Hvor bor du? Dersom du er ukependler, ta utgangspunkt i bosted ved arbeidsplassen.**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg bor utenfor Oslo og Akershus	28	5,8	6,3	6,3
	Jeg bor i Akershus nord/øst	35	7,3	7,8	14,1
	Jeg bor i Akershus sør	22	4,6	4,9	19,0
	Jeg bor i Akershus vest	52	10,8	11,6	30,6
	Jeg bor i Oslo ytre vest (utenfor ring 2)	44	9,1	9,8	40,5
	Jeg bor i Oslo ytre nord (utenfor ring 2)	56	11,6	12,5	53,0
	Jeg bor i Oslo ytre øst (utenfor ring 2)	52	10,8	11,6	64,7
	Jeg bor i Oslo ytre sør (utenfor ring 2)	15	3,1	3,4	68,0
	Jeg bor i Oslo indre vest	63	13,1	14,1	82,1
	Jeg bor i Oslo indre øst	45	9,3	10,1	92,2
	Jeg bor i sentrum (innenfor ring 1)	35	7,3	7,8	100,0
	Total	447	92,7	100,0	
Missing	System	35	7,3		
Total		482	100,0		

**17. Hva er ditt postnummer? Dette spørsmålet er tatt med i tilfelle vi vil se mer detaljer på geografi og lokalisering i forhold til transportmiddelvalg. Du kan la være å svare.**

**Vi har valgt å ikke legge inn svarfordelingen på dette spørsmålet.**

18. Har du noen sykdom, skade eller annen nedsettelse av funksjonsevne, midlertidig eller permanent, som gjør det vanskelig for deg å bruke noen av transportmidlene nevnt under? Du kan sette kryss ved flere av alternativene.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg ønsker ikke å svare på dette spørsmålet	11	2,3	2,5	2,5
	Nei	413	85,7	92,8	95,3
	Ja, jeg har problemer med å gå langt	6	1,2	1,3	96,6
	Ja, jeg har problemer med å sykle	10	2,1	2,2	98,9
	Ja, jeg har problemer med å benytte kollektive transportmidler	4	,8	,9	99,8
	Ja, jeg har problemer med å kjøre bil	1	,2	,2	100,0
	Total	445	92,3	100,0	
Missing	System	37	7,7		
Total		482	100,0		

19. Hvor mange biler er det i husholdet? Man kunne velge flere svaralternativer, for eksempel at det er 0 biler i husholdet, men at man er med i bilkollektiv. Derfor blir totalt antall svar større enn 100.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen biler	88	18,3	19,8	19,8
	1 bil	241	50,0	54,2	73,9
	2 biler	103	21,4	23,1	97,1
	3 biler eller flere	8	1,7	1,8	98,9
	Jeg er medlem i et bilkollektiv e.l.	5	1,0	1,1	100,0
	Total	445	92,3	100,0	
Missing	System	37	7,7		
Total		482	100,0		

## Vedlegg 4

Vi inkluderte noen spørsmål om hvorfor de som velger å kjøre bil på arbeidsreisen velger dette i stedet for andre transportmidler.

### Spørsmål stilt til dem som kjørte bil

Fra RVU desember 2007

Hvorfor velger du ikke kollektivtransport på arbeidsreisen? Merk av for hvor uenig eller enig du er i påstandene under. Dersom du vanligvis bruker kollektivtransport på arbeidsreisen (eller ikke har lyst å svare) kan du la være å svare.

CIENS-ansatte	Helt enig	Enig	Verken enig eller uenig	Uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke relevant	No Answer	N
Rutetilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken er for dårlig	8 %	10 %	13 %	28 %	27 %	2 %	12 %	60
Det tar for lang tid for meg å reise kollektivt	5 %	8 %	7 %	23 %	47 %	0 %	10 %	60
Det er for dyrt å reise kollektivt	8 %	17 %	20 %	23 %	13 %	2 %	17 %	60
Jeg liker ikke å reise kollektivt	20 %	32 %	22 %	5 %	5 %	0 %	17 %	60
Det er andre grunner til at jeg ikke reiser kollektivt	12 %	3 %	5 %	20 %	30 %	15 %	15 %	60

Forskningsparken for øvrig	Helt enig	Enig	Verken enig eller uenig	Uenig	Helt uenig	Vet ikke/ikke relevant	No Answer	N
Rutetilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken er for dårlig	10 %	10 %	15 %	19 %	33 %	6 %	7 %	81
Det tar for lang tid for meg å reise kollektivt	4 %	4 %	6 %	32 %	47 %	2 %	5 %	81
Det er for dyrt å reise kollektivt	11 %	17 %	21 %	21 %	19 %	4 %	7 %	81
Jeg liker ikke å reise kollektivt	25 %	22 %	27 %	10 %	4 %	2 %	10 %	81
Det er andre grunner til at jeg ikke reiser kollektivt	16 %	9 %	9 %	12 %	25 %	22 %	7 %	81



Fra RVU mars 2008

Under har vi oppgitt flere grunner for å velge å benytte bil på arbeidsreisen. Vi ønsker at du skal angi om de forskjellige grunnene er uviktig/ikke riktig, viktig/riktig eller viktigst/mest riktig for at du velger bil. Vi ønsker at du skal markere ”viktigst/mest” for kun ett av alternativene.

CIENS-ansatte	Uviktig/ikke riktig	Viktig/riktig	Viktigst/mest riktig	No Answer	N
Jeg har ikke andre alternativer enn bil, å benytte kollektivtrafikk, sykle eller gå tar for lang tid og/eller er for plundrete for meg'	31 %	31 %	26 %	12 %	42
Jeg utfører ofte forskjellige ærender (handle, besøke gamle foreldre, trene, hente og levere barn i barnehage og skole etc.) på veien, og dette krever at jeg bruker bil'	21 %	48 %	17 %	14 %	42
Kun bil gir den fleksibiliteten jeg har behov for	21 %	33 %	21 %	24 %	42
Jeg har ofte behov for å bruke bilen i forbindelse med jobb	71 %	5 %	0 %	24 %	42
Bil er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for meg	7 %	40 %	43 %	10 %	42
Jeg liker best å kjøre bil	43 %	19 %	17 %	21 %	42
Annet	24 %	0 %	2 %	74 %	42

Forskningsparken for øvrig	Uviktig/ikke riktig	Viktig/riktig	Viktigst/mest riktig	No Answer	Total
Jeg har ikke andre alternativer enn bil, å benytte kollektivtrafikk, sykle eller gå tar for lang tid og/eller er for plundrete for meg'	13 %	35 %	33 %	18 %	60
Jeg utfører ofte forskjellige ærender (handle, besøke gamle foreldre, trene, hente og levere barn i barnehage og skole etc.) på veien, og dette krever at jeg bruker bil'	23 %	18 %	40 %	18 %	60
Kun bil gir den fleksibiliteten jeg har behov for	17 %	33 %	23 %	27 %	60
Jeg har ofte behov for å bruke bilen i forbindelse med jobb	50 %	17 %	15 %	18 %	60
Bil er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for meg	8 %	32 %	45 %	15 %	60
Jeg liker best å kjøre bil	40 %	22 %	15 %	23 %	60
Annet	35 %	7 %	7 %	52 %	60

## Spørsmål til dem som reiste kollektivt

Fra RVU desember 2007

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander om kollektivtilbudet ditt mellom hjemmet og Forskningsparken?

CIENS-ansatte	Verken enig eller uenig						N
	Helt enig	Enig	Uenig	Helt uenig	Vet ikke/annet		
Rutetilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken er tilfredsstillende	39 %	45 %	6 %	8 %	1 %	0 %	166
Jeg opplever sjelden forsinkelser på arbeidsreisen	12 %	25 %	16 %	32 %	14 %	1 %	166
Kollektivtrafikken forsinkes ikke vesentlig av annen trafikk	30 %	30 %	13 %	15 %	10 %	2 %	166
Prisene ligger omtrent der de bør ligge	3 %	15 %	21 %	45 %	16 %	0 %	166
I det store og hele er jeg ganske fornøyd med kollektivtilbudet mitt på arbeidsreisen	13 %	46 %	26 %	12 %	3 %	0 %	166

Forskningsparken for øvrig	Verken enig eller uenig						N
	Helt enig	Enig	Uenig	Helt uenig	Vet ikke/annet		
Rutetilbudet mellom hjemmet og Forskningsparken er tilfredsstillende	35 %	43 %	8 %	13 %	2 %	1 %	127
Jeg opplever sjelden forsinkelser på arbeidsreisen	7 %	25 %	21 %	31 %	15 %	1 %	127
Kollektivtrafikken forsinkes ikke vesentlig av annen trafikk	28 %	34 %	13 %	13 %	9 %	2 %	127
Prisene ligger omtrent der de bør ligge	2 %	15 %	15 %	42 %	26 %	0 %	127
I det store og hele er jeg ganske fornøyd med kollektivtilbudet mitt på arbeidsreisen	5 %	52 %	23 %	16 %	5 %	0 %	127

## Spørsmål til dem de som syklet

Fra RVU desember 2007

Hvor enig eller uenig er du i at de følgende begrunnelsene er viktige for at du har velger sykkel som transportmiddel på arbeidsreisen?

CIENS-ansatte	Helt enig	Enig	Verken enig eller uenig	Uenig	Helt uenig	Vet ikke/annet	N
Med sykkel kommer jeg meg raskt til/fra jobb	81 %	16 %	0 %	0 %	2 %	0 %	43
Sykkelturen gir meg trening/trim i hverdagen	56 %	35 %	5 %	0 %	5 %	0 %	43
Sykling er miljøvennlig	72 %	23 %	2 %	0 %	2 %	0 %	43
Jeg sparer penger ved å velge sykkel	42 %	28 %	21 %	0 %	5 %	5 %	43

Forskningsparken for øvrig	Helt enig	Enig	Verken enig eller uenig	Uenig	Helt uenig	Vet ikke/annet	N
Med sykkel kommer jeg meg raskt til/fra jobb	79 %	16 %	0 %	5 %	0 %	0 %	19
Sykkelturen gir meg trening/trim i hverdagen	63 %	32 %	5 %	0 %	0 %	0 %	19
Sykling er miljøvennlig	84 %	16 %	0 %	0 %	0 %	0 %	19
Jeg sparer penger ved å velge sykkel	47 %	26 %	16 %	11 %	0 %	0 %	19

## **Vedlegg 5**

### **Noen nøkkeltall for CIENS-bedriftene**

PROSAM ønsket at TØI skulle samle inn noen gitte nøkkeltall for CIENS-bedriftene. Disse er samlet her i vedlegg 5. NILU og Institutt for Geofag er utelatt, da de har få eller ingen ansatte som har permanent arbeidsplass i CIENS-bygget.

## Bedriftsdata – CIENS-bedrifter i RVU CIENS og Forskningsparken

### Etterundersøkelse september 2007

<b>Virksomhet:</b>	Norsk institutt for by- og regionforskning (NIBR)
<b>Om virksomheten:</b>	
Kommune:	Oslo
Sted:	Blindern
Antall ansatte:	77
Gulvareal totalt:	2475
Kontorareal (inkl. fellesareal og kantine) i m <sup>2</sup> :	2475
Kantine i m <sup>2</sup> :	Ikke registrert
Arkiv/lager i m <sup>2</sup> :	Ikke registrert
Annet i m <sup>2</sup> :	Ikke registrert
Antall ansatte per 100 m <sup>2</sup> kontorareal:	3,11
NACE-kode	Ikke registrert
<b>Undersøkelsestidspunkt:</b>	
År:	2007
Dag:	Uke 36 og 37
<b>Spørreundersøkelse blant ansatte:</b>	
Antall ansatte til stede per dag:	Ikke registrert
Andel til stede:	Ikke registrert
Antall svar:	62
<b>Spørreundersøkelse blant besøkende:</b>	
Antatt svarandel:	73 %
<b>Tellinger ved (alle) innganger i perioden:</b>	
	Ikke registrert
<b>Bakgrunnsdata reg. i undersøkelsen:</b>	
Antall p-plasser disponert av virksomheten:	0
Antall p-plasser disponert av virksomheten per ansatt:	0
Antall p-plasser reservert for besøkende:	25 (se under)
Er virksomhetens parkeringsplasser gratis å benytte:	-
Parkeringsordning for ansatte:	Ikke tilrettelagt parkering
Parkering som ikke disponeres av virksomheten:	God tilgang, ikke reg.

Antall personlige firmabiler:	Ikke registrert
Antall upersonlige firmabiler:	Ikke registrert

**Merknader:**

Det finnes 25 gjesteparkeringsplasser som disponeres av besøkende til alle bedriftene i Forskningsparken. Enkelte ansatte benytter også disse.

Det finnes felles kantine, møterom etc., arealer for disse er ikke oppgitt.

## Bedriftsdata – CIENS-bedrifter i RVU CIENS og Forskningsparken

### Etterundersøkelse september 2007

**Virksomhet:** Norsk institutt for vannforskning (NIVA)

#### Om virksomheten:

Kommune: Oslo  
 Sted: Blindern  
 Antall ansatte: 164  
 Gulvareal totalt: 5137  
 Kontorareal (inkl. fellesareal og kantine) i m<sup>2</sup>: 3484  
 Kantine i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Arkiv/lager i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Annet i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Antall ansatte per 100 m<sup>2</sup> kontorareal: 4,7  
 NACE-kode: Ikke registrert

#### Undersøkelsestidspunkt:

År: 2007  
 Dag: Uke 36 og 37

#### Spørreundersøkelse blant ansatte:

Antall ansatte til stede per dag: Ikke registrert  
 Andel til stede: Ikke registrert  
 Antall svar: 99

#### Spørreundersøkelse blant besøkende:

Antatt svarandel: 67 %

**Tellinger ved (alle) innganger i perioden:** Ikke registrert

#### Bakgrunnsdata reg. i undersøkelsen:

Antall p-plasser disponert av virksomheten: 2 (til feltbiler)  
 Antall p-plasser disponert av virksomheten per ansatt: 0  
 Antall p-plasser reservert for besøkende: 25 (se under)  
 Er virksomhetens parkeringsplasser gratis å benytte: -  
 Parkeringsordning for ansatte: Ikke tilrettelagt parkering  
 Parkering som ikke disponeres av virksomheten: God tilgang, ikke reg.

Antall personlige firmabiler:	Ikke registrert
Antall upersonlige firmabiler:	Ikke registrert

**Merknader:**

Det finnes 25 gjesteparkeringsplasser som disponeres av besøkende til alle bedriftene i Forskningsparken. Enkelte ansatte benytter også disse.

Det finnes felles kantine, møterom etc., arealer for disse er ikke oppgitt.



## Bedriftsdata – CIENS-bedrifter i RVU CIENS og Forskningsparken

### Etterundersøkelse september 2007

**Virksomhet:** Norsk institutt for naturforskning (NINA)

#### Om virksomheten:

Kommune: Oslo  
 Sted: Blindern  
 Antall ansatte: 24  
 Gulvareal totalt: 832  
 Kontorareal (inkl. fellesareal og kantine) i m<sup>2</sup>: 711  
 Kantine i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Arkiv/lager i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Annet i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Antall ansatte per 100 m<sup>2</sup> kontorareal: 3,4  
 NACE-kode: Ikke registrert

#### Undersøkelsestidspunkt:

År: 2007  
 Dag: Uke 36 og 37

#### Spørreundersøkelse blant ansatte:

Antall ansatte til stede per dag: Ikke registrert  
 Andel til stede: Ikke registrert  
 Antall svar: 16

#### Spørreundersøkelse blant besøkende:

Antatt svarandel: 58 %

**Tellinger ved (alle) innganger i perioden:** Ikke registrert

#### Bakgrunnsdata reg. i undersøkelsen:

Antall p-plasser disponert av virksomheten: 0  
 Antall p-plasser disponert av virksomheten per ansatt: 0  
 Antall p-plasser reservert for besøkende: 25 (se under)  
 Er virksomhetens parkeringsplasser gratis å benytte: -  
 Parkeringsordning for ansatte: Ikke tilrettelagt parkering  
 Parkering som ikke disponeres av virksomheten: God tilgang, ikke reg.

Antall personlige firmabiler:	Ikke registrert
-------------------------------	-----------------

Antall upersonlige firmabiler:	Ikke registrert
--------------------------------	-----------------

**Merknader:**

Det finnes 25 gjesteparkeringsplasser som disponeres av besøkende til alle bedriftene i Forskningsparken. Enkelte ansatte benytter også disse.

Det finnes felles kantine, møterom etc., arealer for disse er ikke oppgitt.

## Bedriftsdata – CIENS-bedrifter i RVU CIENS og Forskningsparken

### Etterundersøkelse september 2007

**Virksomhet:** CICERO

#### Om virksomheten:

Kommune: Oslo  
 Sted: Blindern  
 Antall ansatte: 65  
 Gulvareal totalt: 945  
 Kontorareal (inkl. fellesareal og kantine) i m<sup>2</sup>: 945  
 Kantine i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Arkiv/lager i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Annet i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Antall ansatte per 100 m<sup>2</sup> kontorareal: 6,9  
 NACE-kode: Ikke registrert

#### Undersøkelsestidspunkt:

År: 2007  
 Dag: Uke 36 og 37

#### Spørreundersøkelse blant ansatte:

Antall ansatte til stede per dag: Ikke registrert  
 Andel til stede: Ikke registrert  
 Antall svar: 24

#### Spørreundersøkelse blant besøkende:

Antatt svarandel: 45 %

**Tellinger ved (alle) innganger i perioden:** Ikke registrert

#### Bakgrunnsdata reg. i undersøkelsen:

Antall p-plasser disponert av virksomheten: 0  
 Antall p-plasser disponert av virksomheten per ansatt: 0  
 Antall p-plasser reservert for besøkende: 25 (se under)  
 Er virksomhetens parkeringsplasser gratis å benytte: -  
 Parkeringsordning for ansatte: Ikke tilrettelagt parkering  
 Parkering som ikke disponeres av virksomheten: God tilgang, ikke reg.

Antall personlige firmabiler: Ikke registrert

Antall upersonlige firmabiler:

Ikke registrert

**Merknader:**

Det finnes 25 gjesteparkeringsplasser som disponeres av besøkende til alle bedriftene i Forskningsparken. Enkelte ansatte benytter også disse.

Det finnes felles kantine, møterom etc., arealer for disse er ikke oppgitt.

## Bedriftsdata – CIENS-bedrifter i RVU CIENS og Forskningsparken

### Etterundersøkelse september 2007

**Virksomhet:** met.no

#### Om virksomheten:

Kommune: Oslo

Sted: Blindern

Antall ansatte: 81

Gulvareal totalt: 1840

Kontorareal (inkl. fellesareal og kantine) i m<sup>2</sup>: 1808

Kantine i m<sup>2</sup>: Ikke registrert

Arkiv/lager i m<sup>2</sup>: Ikke registrert

Annet i m<sup>2</sup>: Ikke registrert

Antall ansatte per 100 m<sup>2</sup> kontorareal: 4,5

NACE-kode: Ikke registrert

#### Undersøkelsestidspunkt:

År: 2007

Dag: Uke 36 og 37

#### Spørreundersøkelse blant ansatte:

Antall ansatte til stede per dag: Ikke registrert

Andel til stede: Ikke registrert

Antall svar: 56

#### Spørreundersøkelse blant besøkende:

Antatt svarandel: 67 %

**Tellinger ved (alle) innganger i perioden:** Ikke registrert

#### Bakgrunnsdata reg. i undersøkelsen:

Antall p-plasser disponert av virksomheten: 0

Antall p-plasser disponert av virksomheten per ansatt: 0

Antall p-plasser reservert for besøkende: 25 (se under)

Er virksomhetens parkeringsplasser gratis å benytte: -

Parkeringsordning for ansatte: Ikke tilrettelagt parkering

Parkering som ikke disponeres av virksomheten: God tilgang, ikke reg.

Antall personlige firmabiler: Ikke registrert

Antall upersonlige firmabiler:

Ikke registrert

**Merknader:**

Det finnes 25 gjesteparkeringsplasser som disponeres av besøkende til alle bedriftene i Forskningsparken. Enkelte ansatte benytter også disse.

Det finnes felles kantine, møterom etc., arealer for disse er ikke oppgitt.

## Bedriftsdata – CIENS-bedrifter i RVU CIENS og Forskningsparken

### Etterundersøkelse september 2007

**Virksomhet:** Transportøkonomisk institutt (TØI)

#### Om virksomheten:

Kommune: Oslo  
 Sted: Blindern  
 Antall ansatte: 90  
 Gulvareal totalt: 2255  
 Kontorareal (inkl. fellesareal og kantine) i m<sup>2</sup>: 2170  
 Kantine i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Arkiv/lager i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Annet i m<sup>2</sup>: Ikke registrert  
 Antall ansatte per 100 m<sup>2</sup> kontorareal: 4,1  
 NACE-kode: Ikke registrert

#### Undersøkelsestidspunkt:

År: 2007  
 Dag: Uke 36 og 37

#### Spørreundersøkelse blant ansatte:

Antall ansatte til stede per dag: Ikke registrert  
 Andel til stede: Ikke registrert  
 Antall svar: 72

#### Spørreundersøkelse blant besøkende:

Antatt svarandel: 83 %

**Tellinger ved (alle) innganger i perioden:** Ikke registrert

#### Bakgrunnsdata reg. i undersøkelsen:

Antall p-plasser disponert av virksomheten: 0  
 Antall p-plasser disponert av virksomheten per ansatt: 0  
 Antall p-plasser reservert for besøkende: 25 (se under)  
 Er virksomhetens parkeringsplasser gratis å benytte: -  
 Parkeringsordning for ansatte: Ikke tilrettelagt parkering  
 Parkering som ikke disponeres av virksomheten: God tilgang, ikke reg.

Antall personlige firmabiler:

Ikke registrert

Antall upersonlige firmabiler:

Ikke registrert

**Merknader:**

Det finnes 25 gjesteparkeringsplasser som disponeres av besøkende til alle bedriftene i Forskningsparken. Enkelte ansatte benytter også disse.

Det finnes felles kantine, møterom etc., arealer for disse er ikke oppgitt.



## Bedriftsdata – CIENS-bedrifter i RVU CIENS og Forskningsparken

### Etterundersøkelse september 2007

<b>Virksomhet:</b>	CIENS
<b>Om virksomheten:</b>	
Kommune:	Oslo
Sted:	Blindern
Antall ansatte:	504
Gulvareal totalt:	-
Kontorareal (inkl. fellesareal og kantine) i m <sup>2</sup> :	15105
Kantine i m <sup>2</sup> :	Ikke registrert
Arkiv/lager i m <sup>2</sup> :	Ikke registrert
Annet i m <sup>2</sup> :	Ikke registrert
Antall ansatte per 100 m <sup>2</sup> kontorareal:	3,3
NACE-kode	Ikke registrert
<b>Undersøkelsestidspunkt:</b>	
År:	2007
Dag:	Uke 36 og 37
<b>Spørreundersøkelse blant ansatte:</b>	
Antall ansatte til stede per dag:	Ikke registrert
Andel til stede:	Ikke registrert
Antall svar:	340
<b>Spørreundersøkelse blant besøkende:</b>	
Antatt svarandel:	71 %
<b>Tellinger ved (alle) innganger i perioden:</b>	Ikke registrert
<b>Bakgrunnsdata reg. i undersøkelsen:</b>	
Antall p-plasser disponert av virksomheten:	0
Antall p-plasser disponert av virksomheten per ansatt:	0
Antall p-plasser reservert for besøkende:	25 (se under)
Er virksomhetens parkeringsplasser gratis å benytte:	-
Parkeringsordning for ansatte:	Ikke tilrettelagt parkering
Parkering som ikke disponeres av virksomheten:	God tilgang, ikke reg.
Antall personlige firmabiler:	Ikke registrert

Antall upersonlige firmabiler:

Ikke registrert

**Merknader:**

Det finnes 25 gjesteparkeringsplasser som disponeres av besøkende til alle bedriftene i Forskningsparken. Enkelte ansatte benytter også disse.

Det finnes felles kantine, møterom etc., arealer for disse er ikke oppgitt.

PROSAM-RAPPORTER

NR	Tittel	Utgiver	Utgitt
1	Biltrafikkutviklingen i Oslo.	PBE	April 1987
2	Referat fra seminar 2. - 4. juni 1987 på Sundvollen hotell.	SVO	Desember 1987
3	Plan for maskinelle trafikktegn i Oslo m/vedlegg.	PBE	Desember 1987
4	Trafikkutvikling 1966 - 1987; Trafikkundersøkelser 1986 og -87 m/vedlegg.	PBE	April 1988
5	Trafikkundersøkelse Kirkeveiringen m/vedl. (teknisk rapport).	SVO	Mars 1988
6	Nummerskiltregistrering Nordstrandsområdet 20.april 1988.	SVO	Juni 1988
7	Soneinndeling i Oslo-området. NB! Ikke utgitt; info fås hos PBE/SVA		
8	Godstransport i transportanalyser. Litteraturstudier.	SVO	August 1988
9	Parkeringsbelegg og turproduksjon i parkeringshus 1987 og -88.	PBE	Januar 1989
10	NSB's hovedtelling 1987.	NSB	Januar 1989
11	Bygrensetelling høsten 1988.	SL	Januar 1989
12	Trafikkutvikling 1966 - 1988; Trafikkundersøkelser 1988.	PBE	Mai 1989
13	Referat fra seminar 11. - 13. oktober 1988 på Sundvollen hotell.	SVO	Juni 1989
14	Trafikkundersøkelser i nordøstregionen m/vedlegg (teknisk rapport).	SVA	Juli 1989
15	Godstransport på veg, begreper og metoder.	SVO	November 1989
16	NSB's lokal tog passasjetellinger høsten 1989.	NSB	Februar 1990
17	Bomstasjonstillinger OS og SL, høsten 1989.	SL/OS	Mai 1990
18	Trafikkutvikling 1966 - 1989; Trafikkundersøkelser 1989.	PBE	Juni 1990
19	Parkeringsundersøkelser. Trafikksjefens etat.	TSE	Desember 1990
20	Bygrense og bomstasjonstilling 1990 SL trafikk.	SL	Februar 1991
21	Bomstasjonstillinger høsten 1990 for Sporveiens linjenett.	OS	Mars 1991
22	Tilstandsbeskrivelse - Transportplan for Oslo og Akershus.	PBE	Mars 1992
23	Trafikkutvikling for Kjøretøy i Oslo 1966-1991. Trafikkundersøkelse i Oslo 1991.	OVV	Mai 1992
24	Privat og offentlig parkeringstilbud innefor Kirkeveiringen.	PBE	Oktober 1992
25	Samferdselsdata Oslo og Akershus 1991.	PBE	Desember 1992
26	Bygrensetelling høsten 1992. Kollektivtrafikk.	SL	April 1993
27	Vare og godstransport i Oslo og Akershus.	PBE	April 1993
28	Trafikkutvikling 1966 - 1992; Trafikkundersøkelser 1992.	OVV	Mai 1993
29	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1990, 91 og 92	OVV	April 1994
30	Nye variasjonskurver for Oslo med statistisk vurdering av telleopplegg.	SVA	September 1993
31	Plan for trafikktegn i Oslo 1994 - 1997.	OVV	August 1994
32	Fredrik II, transportanalyseverktøy for Oslo og Akershus.	PBE	August 1994
33	Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966 - 1993; Trafikkundersøkelse i Oslo 1993.	OVV	Oktober 1994
34	Referat fra seminar 26. og 27. oktober 1994 på Klækken hotell.	SVA	Desember 1994
35	Bygrensetelling høsten 1994. Kollektivtrafikk.	SL	Desember 1994
36	Bompengeringen. Holdningsundersøkelse 1989-94.	SVO	Desember 1994
37	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1992, 93 og 94	OVV	Januar 1995
38	Samferdselsdata Oslo og Akershus 1993	PBE	Mars 1995
39	Trafikkundersøkelse i Oslo 1994; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1994	OVV	Mai 1995
40	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-95	SVO	Desember 1995
41	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1993, 94 og 95	SE	April 1996
42	Trafikkundersøkelse i Oslo 1995; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1995	SE	April 1996
43	Innfartsparkering for bil i Oslo og Akershus per oktober 1995	AFK	April 1996
44	Sykkeltellinger over Henrik Ibsenringen vest, september 1994/95 -Vedlagt data fra sykkeltellinger	PBE	September 1996
45	PARIMO; Forbedret håndtering av kollektivtrafikk, inkl. Park and ride i EMMA	AFK	September 1996
46	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1994, 95 og 96	SE	Februar 1997
47	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1996	SVO	Februar 1997
48	Transportmodeller og nytte/kostnadsmetodikk	AFK	Mars 1997
49	Trafikktall 1996 Riksveger Fylkesveger	SVA	Mai 1997
50	Bygrensetellingen høsten 1996. Kollektivtrafikk	SL	Mai 1997
51	Trafikkundersøkelse i Oslo 1996; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1996	SVO	Mai 1997
52	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1997	SVO	Desember 1997
53	Plan for trafikktegn i Oslo 1998 - 2001	SE	Desember 1997
54	Sykkeltellinger i Oslo 1994 - 1997	PBE	Mars 1998
55	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1995,96 og 97	SE	Mai 1998
56	Markedsandeler - særlig rushtrafikken	OS	Mai 1998
57	Trafikkundersøkelse i Oslo 1997 Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1997	SVO	September 1998
58	Busstreikundersøkelsen - analyse av resultater	SVA	Desember 1998
59	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1998	SVO	Januar 1999
60	Forundersøkelse transport Gardermoen, Hovedrapport	SVO	Mars 1999
61	Forundersøkelse transport Gardermoen, Sammenstilling av temarapporter	SVO	Mars 1999
62	Arbeidsplassdata Oslo og Akershus 1997	PBE	Mars 1999
63	Trafikktall 1998, Riksveger, Fylkesveger	SVA	Mars 1999

64	Sykkeltellinger i Oslo 1998	PBE	April 1999
65	Elevplassdata Oslo og Akershus 1997	PBE	Juni 1999
66	Bilbeleggstellinger Oslo	SAM	Des 1999
67	Bompengeringen – Holdningsundersøkelse 1989 – 1999	SVO	Des 1999
68	Brukerbeskrivelse KOMODE med tilhørende programvare	SAM	Feb 2000
69	Bygrensetellingen 1998	SL	Jan 2000
70	Etterundersøkelse Gardermoen – Hovedrapport	SVA	Mai 2000
71	Etterundersøkelse Gardermoen – Tilleggsrapport	SVA	Mai 2000
72	Trafikkundersøkelse i Oslo 1999 Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1999	SVO	Juni 2000
73	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1997,98 og 99	SAM	Juni 2000
74	Trafikktall 1999, Riksveger, Fylkesveger	SVA	Juli 2000
75	Metodikk for registrering av fotgjengere	SAM	Sep 2000
76	Samferdselsdata for Oslo og Akershus	SAM	Sep 2000
77	FREDRIK → TRIPS	SAM	Okt 2000
78	Fremkommelighetmåling kollektivtrafikk GPS	SL	Okt 2000
79	Arealdata transportmodell Oslo/Akershus	PBE	Okt 2000
80	Brukerundersøkelsen PROSAM	AFK	Okt 2000
81	Sykkeltellinger i Oslo 1999 og 2000	PBE	Okt 2000
82	Bompengeringen – holdningsundersøkelse 1989-2000	SVO	Jan 2001
83	Analyse av framkommelighetsregistreringer på veier i Oslo og Akershus 1990-1999	SAM	Feb 2001
84	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus	SAM	Feb 2001
85	Grunnlag for nye volum/hastighets-funksjoner til transportmodellen for Oslo og Akershus	SVO	Mai 2001
86	Bygrensetellingen 2000	SL	Juni 2001
87	Trafikktall 2000 Akershus, riks- og fylkesveger	SVA	Nov 2001
88	Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer - forprosjekt	SAM	Aug 2001
89	Sykkeltellinger i Oslo 2001	PBE	Nov 2001
90	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2000	SAM	Des 2001
91	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2001	SVO	Jan 2002
92	Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer – test av datakvalitet fra ulike detektorer	SAM	Jan 2002
93	Plan for trafikktellinger i Oslo 2002-2005	SvO	Mars 2002
94	Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2000	OS	Okt 2002
95	RVU Rikshospitalet - før og etter flytting	VD	Okt 2002
96	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2002	SVO	Des 2002
97	Sykkeltellinger i Oslo 2002	SAM	Jan 2003
98	Forprosjekt Bruk av GPS i fremkommelighetsmålinger for bil	SAM	Jan 2003
99	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2001	SAM	Jan 2003
100	Reisevaner i Oslo og Akershus 2001 Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002	OS	Mars 2003
101	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2000–2002	SAM	Mars 2003
102	Fremkommelighetsregistrering regionbusser Oslo og Akershus 2002/03	SVRØ	Mars 2003
103	Turproduksjonsfaktorer for kontor og kjøpesenter	SVRØ	Mars 2003
104	Kollektivtilbudet i Osloregionen Trafikantenes verdsetting av tid	OS	April 2003
105	Fremkommelighet på utvalgte Buss- og trikkelinjer til AS Oslo Sporveier	OS	Juni 2003
106	Hovedresultater framkommelighet buss og trikk i Oslo og Akershus 2002/03	SVRØ	Juni 2003
107	SPOT i Kvadraturen – Før/etterundersøkelse	SAM	Okt 2003
108	Bygrensetellingen 2002	SL	Des 2003
109	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2003	SVRØ	Jan 2004
110	Telleplan sykkeltellinger i Oslo og Akershus 2005-2009	SAM	Feb 2004
111	Sykkeltellinger i Oslo 2003	PBE	Feb 2004
112	Metode for nyttekostnadsanalyser av knutepunkter og stasjoner	SVRØ/OP2	Mai 2005
113	Nye volum/delay-funksjoner til bruk i transportmodeller	SVRØ	Okt 2004
114	Bytte mellom kollektive transportmidler i Oslo og Akershus	SVRØ	Sept 2004
115	Trafikkundersøkelser i Oslo 2000 - 2002	SVRØ	Juni 2004
116	Reisematriser for det sentrale østlandsområdet – basert på RVU og tellinger 2001	VD	Okt 2004
117	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2002	SVRØ	Okt 2004
118	Trafikkundersøkelser i Akershus 2001 - 2003	SAM	Nov 2004
119	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2003	SAM	Nov 2004
120	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2004	SVRØ	Des 2004
121	Turproduksjonstall for dagligvarebutikker	SVRØ	Feb 2005
122	Tilrettelegging basismatriser	OS	Mai 2005
123	Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2003	OS	Mai 2005
124	Fakta om kollektivtransport i Oslo og Akershus	SVRØ	Juli 2005
125	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2003 og 2004	SVRØ/SAM	Juli 2005
126	Fremkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus - Registreringsdata fra SIS og Regbase	SVRØ	Sept 2005
127	Fremkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus - Kartpresentasjon	SVRØ	Okt 2005
128	Bygrensetellingen 2004 - Bil- og kollektivtelling 19.oktober 2004	SL	Nov 2005
129	Utforming av kollektivknutepunkt og byttsteder	SVRØ	Nov 2005
130	Trafikkundersøkelser i Oslo og Akershus 2004	SVRØ	Des 2005
131	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2004	SAM	Des 2005
132	T-bane til Nydalen-Storo. Før- og etterundersøkelser.	SAM	Jan 2006
133	Holdningsundersøkelse for bomringen 1989-2005	SVRØ	Jan 2006
134	Bruk av ATP-modellen i kollektivplanlegging. Busslinje 21 i Oslo	SAM	Feb 2006

*Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken*

135	Omlegging av fylkeskryssende busstraseer i Oslo sentrum. Før- og etterundersøkelser	SAM	Apr 2006
136	Telleplan 2006-2009	SAM	Juli 2006
137	Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus	SVRØ	Juli 2006
138	Før- og etterundersøkelser av kollektivtiltak - metodeveileder	SVRØ	Okt 2006
139	Holdningsundersøkelse for bomringen 1989-2006	SVRØ	Des 2006
140	Inndata til FREDRIK – oppdatering fra reisevaneundersøkelser 2001	OS	Des 2006
141	Trafikkregistreringer i Oslo og Akershus 2005	SVRØ	Des 2006
142	Arbeidsplasser og bosatte i Oslo og Akershus 2003 OG 2025	SVRØ/PBE	Des 2006
143	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2005	SAM	Des 2006
144	Testing og implementering av nye volume/delay-funksjoner i EMMA/Fredrik	SVRØ	Jan 2007
145	Sykkeltellinger i Oslo 2006	SAM	Jan 2007
146	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2005 og 2006	SAM	Jan 2007
147	Evaluering av Frem 2005	SVRØ	Des 2006
148	Uttak av data fra SIS	SAM	Jan 2007
149	Etablering av RTM for Oslo og omegn (RTM23+). Sammenstilling av resultater fra Fredrik, PRVU01 og RTM23+	SVRØ	April 2007
150	Fremkommelighet for trikk og buss	SVRØ	Mai 2007
151	Kollektivtrafikantenes byttemønster i Oslo og Akershus	SL	Juli 2007
152	Reisevaner i Oslo og Akershus		
153	Bruk av ATP-modellen til vurdering av busstrase og holdeplasmønster"	SL	Des 2007
154	Effekter av høystandard holdeplasser	SVRØ	Des 2007
155	Evaluering av T-baneringen. Før- og etterundersøkelser Nydalen, Storo og Sinsen	SAM	Des 2007
156	Samferdselsdata Oslo og Akershus 2006	SAM	Des 2007
157	Bruk av ATP-modellen i kollektivplanleggingen	SAM	Des 2007
158	Holdningsundersøkelse om bomringen i Oslo 1989-2007	SVRØ	Des 2007
159	Sykkeltelleplan	PBE	Jan 2008
160	Sykkeltellinger i Oslo 2007	PBE	Jan 2008
161	Fremkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus 2007	SVRØ	Mar 2008
162	Bygrensetellingen 2006	Ruter	Mar 2008
163	Trafikkregistreringer i Oslo og Akershus 2007	SVRØ	April 2008
164	Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken	TØI	Des 2008



### **PROSAM - RAPPORTER**

Over 70 fagrapporter om trafikk i Osloområdet kan lastes ned fritt på [www.prosam.org](http://www.prosam.org). Rapportene dekker mange tema innen samferdsel som trafikk tall, prognoser, framkommelighet, holdningsundersøkelser og transportmodeller. Det gis ut 10-15 nye rapporter hvert år.

### **PROSAM ATLAS**

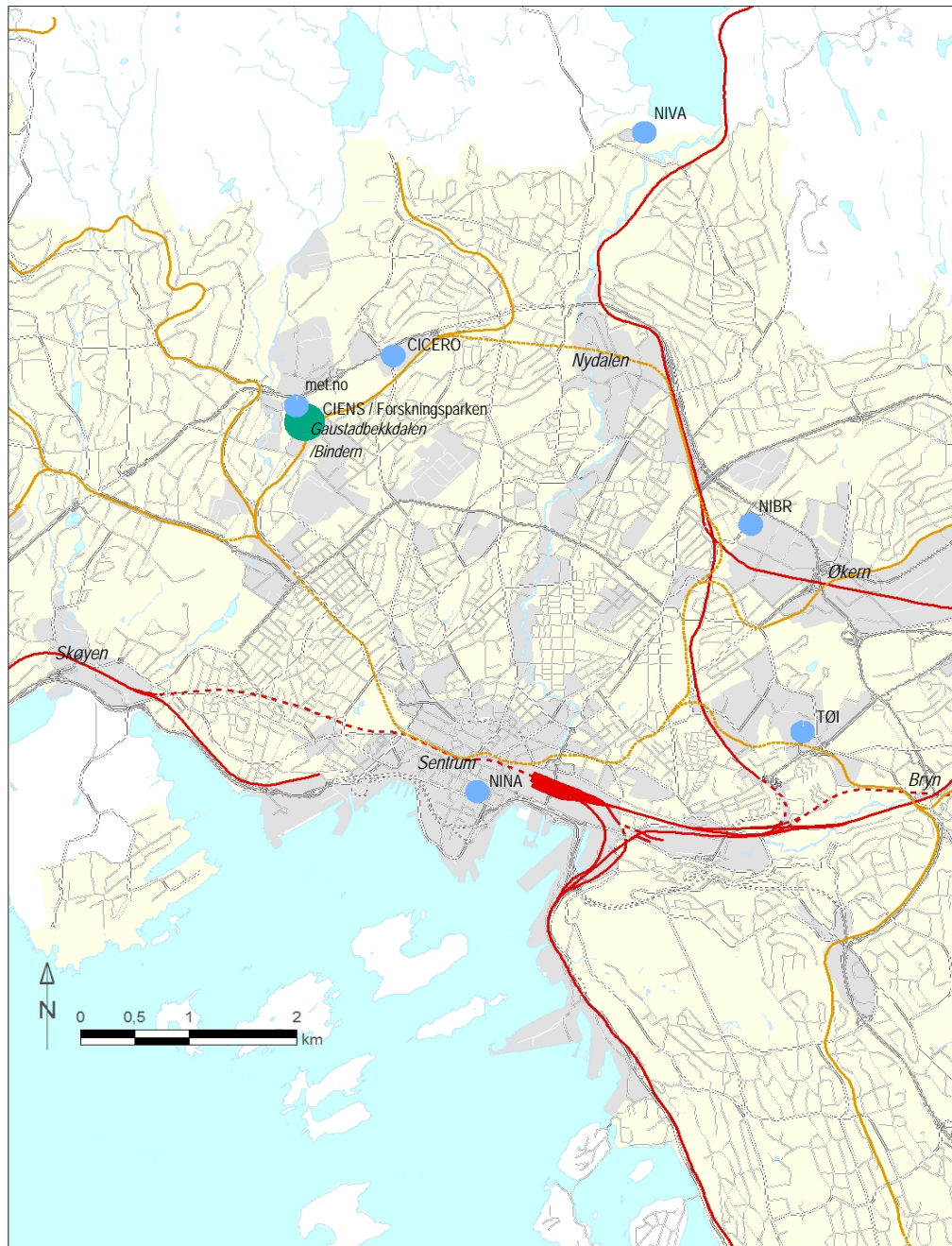
interaktive kart (gis) på internett med flere transporttema.

### **PROSAM NYHETSBREV**

sett deg på PROSAM mailingliste og bli oppdatert om nytt fra PROSAM (rapporter, kurs)

# Vedlegg 6

## Kartoversikt - bedriftenes lokalisering før/etter flytting



(blå punkt = tidligere lokaliseringer, grønt punkt = samlokalisering i Forskningsparken)

**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gautstadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo