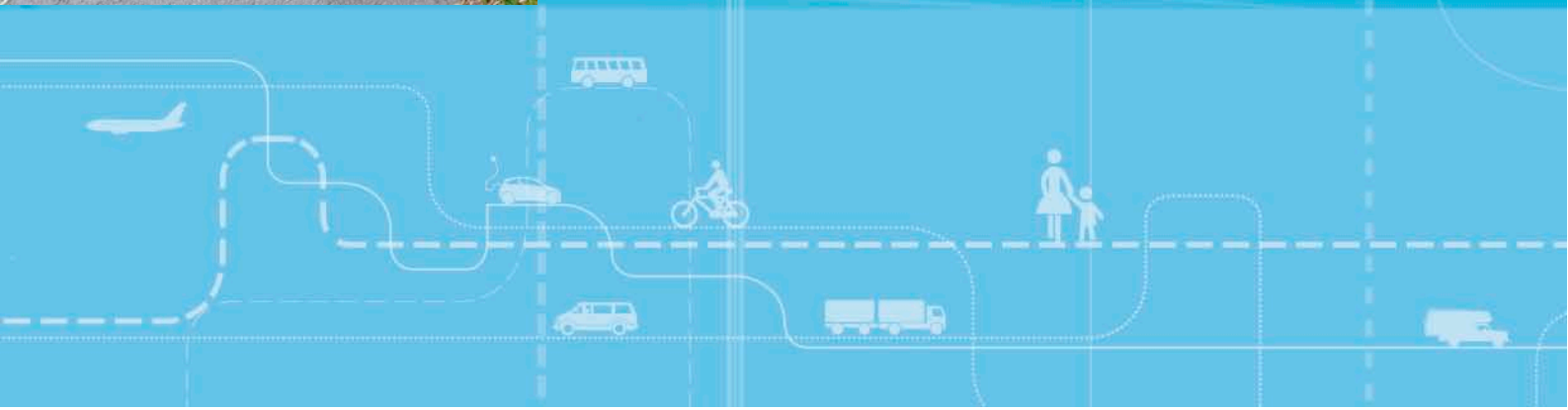


Reisevaner blant ansatte på UMB



Reisevaner blant ansatte på UMB

Aud Tennøy

Kjersti Visnes Øksenholt

Forsidebildet er tatt av Håkon Sparre, UMB

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 blant ansatte på UMB

Title: Travel behaviour among UMB employees

Forfattere: Aud Tennøy
Kjersti Visnes Øksenholt

Author(s): Aud Tennøy
Kjersti Visnes Øksenholt

Dato: 12.2012

Date: 12.2012

TØI rapport: 1245/2012

TØI report: 1245/2012

Sider 31

Pages 31

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1402-7

ISBN Electronic: 978-82-480-1402-7

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Transportøkonomisk institutt

Financed by: Institute of Transport Economics

Prosjekt: 3668 - Fagfelt 6

Project: 3668 - Fagfelt 6

Prosjektleder: Aud Tennøy

Project manager: Aud Tennøy

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Arbeidsreiser

Key words: Commuting

Reisevaner

Bicycling

Sykkel

Satisfaction

Tilfredshet

Travel behaviour

Transportmiddelfordeling

Travel resources

Sammendrag:

I september 2009 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse blant ansatte ved Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB) i Ås. Undersøkelsen viste at 59 % av respondentene kjørte bil til jobb, 5 % var passasjerer i bil, 22 % syklet, 8 % reiste kollektivt, og 6 % gikk. De ansatte som bor i Ås, sykler mest, går mest og bruker minst bil på arbeidsreisen. De som bor i Akershus utenom Ås eller i Østfold, bruker i hovedsak bil. De som bor i Oslo, er de ivrigste kollektivbrukerne, selv om et flertall kjører bil. De som sykler, legger i hovedsak vekt på at sykkelveien skal være trygg og trivelig. 94 % av dem som går og 89 % av dem som sykler, er fornøyde eller strålende fornøyde med arbeidsreisen sin.

Summary:

In September 2009 a travel survey was conducted among employees at the Norwegian University of Life Sciences (UMB) in Ås south-east of Oslo. The survey showed that 59 % of the respondents commuted by car, 5 % were car passengers, 22 % were bicycling, 8 % travelled by public transport, while 6 % walked. Those living in Ås walk and bicycle the most, and are the least frequent drivers. Those living in Akershus and Østfold mostly travel by car. Those living in Oslo are the most frequent public transport users, even though the majority drive a car. Those who bicycle put emphasis on a safe and pleasant path. 94 % of those who walk and 89 % of those who bicycle are satisfied or very satisfied with their commute.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

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

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

Forord

I september 2009 ble det gjennomført en undersøkelse om arbeidsreisevanene blant ansatte på Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB). UMB ligger i Ås kommune i Akershus fylke, ca. 40 km syd for Oslo. Undersøkelsen ble gjennomført som en internettbasert undersøkelse som ble sendt til alle ansatte via krypterte e-post adresser. Denne rapporten oppsummerer resultatene fra undersøkelsen.

Forskningsleder Aud Tennøy har vært prosjektleder for arbeidet. Hun har gjennomført undersøkelsen, analysert mesteparten av materialet og skrevet deler av rapporten. Forsker Kjersti Visnes Øksenholt har gjort utfyllende analyser, produsert mesteparten av figurene og skrevet deler av rapporten. Avdelingsleder Frode Longva har kvalitetssikret arbeidet fra TØI sin side.

Arbeidet er delvis finansiert gjennom Tennøys doktorgradsarbeid og delvis ved hjelp av interne midler fra Transportøkonomisk institutt.

En stor takk rettes til de ansatte på UMB som besvarte undersøkelsen.

Oslo, desember 2012
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Bakgrunn	1
1.1	Introduksjon.....	1
1.2	Hensikt og innhold.....	1
1.3	UMBs beliggenhet.....	2
1.4	Utvalgets representativitet.....	3
2	Mange bor i eller nær Ås	4
3	Transportmiddelfordeling på arbeidsreisen	6
3.1	Transportmiddelfordelingen varierer med bosted.....	6
3.2	Samvariasjon mellom bilbruk og bilhold	6
3.3	Hvorfor man velger bil.....	7
4	Mange kollektivreisende bruker tog	8
5	Syklistene legger mest vekt på trygghet	9
5.1	Sykle på sykkelvei eller i veibanen?	9
5.2	Raskt eller trivelig?.....	9
5.3	Hinder, irritasjon og plager	10
5.4	Vintersykling	11
6	Store variasjoner i fornøydhet med arbeidsreiser	12
7	Reisevaner på UMB sammenlignet med andre steder	15
7.1	Sammenligning med reisevaner til andre arbeidssteder	15
7.2	Forklaringer av reisevaner på arbeidsreiser til UMB	17
	Referanser	18
	Vedlegg 1: Representativitet	19
	Vedlegg 2: Spørsmål og frekvensfordeling	20

Sammendrag:**Reisevaner blant ansatte på UMB**

TØI rapport 1245/2012

Forfattere: Aud Tennøy og Kjersti Visnes Øksenholt

Oslo 2012, 31 sider

I denne rapporten presenteres en reisevaneundersøkelse gjennomført blant ansatte på Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB) i Ås, 40 km syd for Oslo. Undersøkelsen viste at 59 % av respondentene kjører bil til jobb, og at bilbruken varierer med de ansattes bosted. 22 % syklet, 8 % reiste kollektivt, og 6 % gikk. Undersøkelsen viser også at de som har kort arbeidsreise og kan velge å gå eller sykle til jobb, er langt mer fornøyde med sin arbeidsreise enn de som har lang reisevei og må velge bil eller kollektivtransport. Kollektivtilbudet til og fra Ås er dårlig. Syklistene oppgir at de velger trygge og trivelige sykkeleruter til jobb fremfor raskeste vei. 7 % av respondentene sykler også om vinteren.

I september 2009 ble det gjennomført en undersøkelse for å kartlegge reisevaner på arbeidsreiser for ansatte på UMB. UMB ligger i Ås kommune i Akershus fylke, ca. 40 km syd for Oslo. Undersøkelsen ble gjennomført som en internettbasert undersøkelse som ble sendt til alle ansatte via krypterte e-post adresser. 476 personer svarte på undersøkelsen, noe som ga en svarprosent på 35 %. Utvalget ble vurdert å være representativt.

Reisevanedata er svært nyttig kunnskap i forskning om hvordan lokalisering av aktiviteter og utvikling av forskjellige deler av transportsystemet (for biltrafikk, kollektivtrafikk, sykling, gange) påvirker reisevaner. Man er, og har i flere tiår vært, spesielt opptatt av hva slags areal- og transportutvikling som påvirker de totale biltrafikkmengdene. Denne kunnskapen brukes i areal- og transportplanleggingen på statlig, regionalt og kommunalt nivå.

En hypotese i planteorien er at arbeidsplasser med høye eller spesielle kompetansekrav vil trekke arbeidstakere fra et stort omland. Det var derfor overraskende at 43 % av dem som svarte på undersøkelsen, bor i Ås kommune, og 24 % i Follo-området for øvrig (som må regnes som nærområdet til UMB). Kun 16 % bor i Oslo og 11 % i Østfold. En sammenligning av ansatte med kort og lang ansettelsestid på UMB viste at en langt høyere andel av dem som bor nær UMB enn dem som bor lengre borte, har jobbet der lenge. Dette kan tyde på at de som jobber lenge på et sted, tenderer til å flytte nærmere arbeidsstedet. Eventuelt kan det tyde på at de som bor nært arbeidsstedet, fortsetter å jobbe der, mens de som bor langt borte og/eller har lang reisevei, velger å bytte arbeidssted.

Undersøkelsen viste at 59 % av respondentene kjørte bil til jobb, 5 % var passasjerer i bil, 22 % syklet, 8 % reiste kollektivt, og 6 % gikk. De ansatte som bor i Ås sykler mest, går mest og bruker minst bil på arbeidsreisen. De som bor i Follo utenom Ås og i Østfold, har høyest bilandel på arbeidsreisene. De som bor i Oslo, har høyest kollektivandel (29 %), selv om flertallet kjører bil.

Vi fant også at det er samvariasjon mellom høyt bilhold og høy bilandel. Likevel velger 41 % av de ansatte å ikke bruke bil til jobb. Av disse har hele 65 % oppgitt at 'det står en bil hjemme som de kunne brukt på arbeidsreisen'. Når det er samvariasjon mellom bilhold og bilbruk er årsaksforklaringen sannsynligvis at de som

har bruk for bil og må bruke bil i daglige gjøremål (blant annet på grunn av lange avstander og dårlig kollektivtilbud), velger å skaffe seg bil.

Den lave kollektivandelen kan forklares med at kollektivdekningen til UMB er dårlig. Mange må bytte kollektivmiddel. Kun 33 % av respondentene som reiste kollektivt, benyttet ett kollektivmiddel, mens 42 % byttet kollektivmiddel én gang, 11 % to ganger, og hele 14 % byttet kollektivmiddel tre eller flere ganger. 89 % hadde benyttet tog, 44 % buss, 22 % T-bane og 8 % trikk på deler av sin reise.

Vi gjennomførte noe grundigere studier av opplevelsen av reisen blant dem som sykler til jobb. 55 % av syklisterne oppgir at de legger mest vekt på at det skal være trygt og trivelig når de velger sin sykkelrute, mens 38 % legger mest vekt på at det skal ta kort tid. Hele 83 % av dem som sykler, bor innenfor 5 km fra UMB, og 53 % har 3 km eller mindre til arbeidet. Kun 16 % av turene er lengre enn 5 km. Man kan derfor tenke seg at tidsbruken blant disse uansett ikke er stor, og at det er derfor det blir lagt større vekt på trygghet og trivsel langs sykkelruten. 35 % av syklisterne oppgir at de vanligvis bruker sykkel på arbeidsreisen også om vinteren. Dersom dette er representativt for de ansatte på UMB, betyr det at 7 % av de ansatte på UMB sykler til og fra jobb om vinteren.

Vi undersøkte også hvem som er mest fornøyd med sin arbeidsreise. Vi fant at de som bor i Ås og i Follo for øvrig er mest fornøyd med arbeidsreisen sin, mens de som bor i Oslo og Østfold er mindre fornøyd. Dette har tydelig sammenheng med hvor lang tid man bruker på arbeidsreisen, og med valgfriheten når det gjelder transportmidler. De som bruker 15 min eller mindre, er klart mest fornøyd med arbeidsreisen sin. Ingen av dem som bruker mer enn 45 minutter, er strålende fornøyd med arbeidsreisen. 97 % av dem som går, og 89 % av dem som sykler, er fornøyd eller strålende fornøyd med arbeidsreisen. For kollektivtransport og bil er de samme tallene henholdsvis 36 % og 53 %.

Vi sammenlignet arbeidsreisene blant ansatte på UMB med arbeidsreisene blant ansatte i CIENS-instituttene på Blindern i Oslo og blant ansatte i Storo/Nydalen-området. Sammenligningen bekrefter planteoriens hypoteser om at de som bor nær arbeidsstedet, går og sykler i langt høyere grad enn de som bor langt fra arbeidsstedet, at de som har godt kollektivtilbud bruker kollektivtrafikk mer enn de som har dårlig kollektivtilbud, og at de som opplever restriksjoner mot biltrafikk (kø, parkeringsrestriksjoner) velger bil på arbeidsreisen i mindre grad enn de som ikke har slike restriksjoner.

Det betyr at dersom man bygger nye arbeidsplasser på steder med god tilgjengelighet med bil, dårlig kollektivdekning og få bosatte i gang- og sykkelavstand, vil man få langt høyere bilandeler på arbeidsreisene enn om man bygger nye arbeidsplasser i lokaliteter med dårlig biltilgjengelighet, god kollektivdekning og mange bosatte i gang- og sykkelavstand. Det er viktig kunnskap for planleggere og politikere som søker å bidra til mindre biltrafikk og lavere klimagassutslipp fra transport.

1 Bakgrunn

1.1 Introduksjon

I september 2009 ble det gjennomført en undersøkelse for å kartlegge reisevanene på arbeidsreiser for ansatte på Universitetet for miljø- og biovitenskap (UMB).

Undersøkelsen ble gjennomført som en internettbasert undersøkelse som ble sendt til alle ansatte via krypterte e-post adresser. 476 personer svarte på undersøkelsen, noe som ga en svarprosent på 35 %.

Resultatene publiseres her slik at de kan være til nytte for planleggere og forskere som vil bruke funnene når de lager planer eller når de skal gjøre sammenlignende studier av reisevaner til og fra arbeidsplasser med ulik beliggenhet.

1.2 Hensikt og innhold

Reisevanedata er svært nyttig kunnskap i forskning om hvordan lokalisering av aktiviteter og utvikling av forskjellige deler av transportsystemet (for biltrafikk, kollektivtrafikk, sykling, gange) påvirker reisevaner. Man er, og har i flere tiår vært, spesielt opptatt av hva slags areal- og transportutvikling som påvirker de totale biltrafikkmengdene. Denne kunnskapen brukes i areal- og transportplanleggingen på statlig, regionalt og kommunalt nivå.

I forskningen på dette feltet brukes reisevanedata blant annet i komparative analyser, hvor man sammenligner reisevaner til og fra for eksempel arbeidsplasser (eller boliger, handlesteder eller annet) med forskjellig beliggenhet og/eller forskjellige transportmessige betingelser for valg av transportmiddel på arbeidsreisen. Slike transportmessige betingelser kan være kollektivtilbud, parkeringstilgang og om arbeidsstedet ligger i gang- og sykkelavstand til store befolkningsmengder.

Denne forskningen brukes i praktisk areal- og transportplanlegging, både for å utrede og planlegge hvordan byer og tettsteder bør utvikles for å oppnå for eksempel lavere bilavhengighet og bilbruk, og for å bedre kunne utrede konsekvenser av forskjellige alternative utviklingsretninger eller av enkeltprosjekter.

Med dagens kunnskap om hvordan klimagassutslippene kan påvirke miljøet på jorda og livsbetingelsene for alt som lever her, er dette mer aktuelt enn noen gang. Transport står for ca 30 % av klimagassutslippene i Norge (NOU 2006:18) og er sammen med petroleumsindustrien den raskest voksende utslippskilden.

I rapporten beskriver vi funnene fra reisevaneundersøkelsen på UMB. Vi har gjennomført analyser for å beskrive hvordan reisevaner varierer med bostedets lokalisering i forhold til arbeidsstedet og med bilhold, samt hvordan fornøydhet med arbeidsreisen varierer med bosted, tidsbruk på arbeidsreise og transportmiddel på arbeidsreisen. Disse funnene er sammenlignet med funn i andre lignende undersøkelser. Videre har vi spurt hvorfor bilførerne velger bil på arbeidsreisen.

Vi har også gjort noe grundigere undersøkelser av syklistenes opplevelser av arbeidsreisen. Vi har blant annet spurt om de velger raskeste vei eller om de

vektlegger trygg og trivelig sykkelvei sterkest, om de sykler på i tilrettelagte sykkelanlegg eller i veibanen, samt hvilke hindre, irritasjoner og plager de opplever på sin sykkelvei. Vi har også kartlagt hvor stor andel som sykler om vinteren.

1.3 UMBs beliggenhet

UMBs beliggenhet i forhold til tunge befolkningskonsentrasjoner, samt hvilke transportmidler som forbinder befolkningskonsentrasjonene med UMB og kvaliteten på disse, er nødvendig kontekstuell informasjon dersom andre skal bruke våre funn i sammenlignende analyser. Vi har derfor redegjort for dette her, og diskutert det grundigere i kapittel 7.

UMB ligger i Ås kommune i Akershus fylke, ca. 40 km syd for Oslo (se kart, figur 1). Det er togforbindelse til Ås fra Oslo og Moss, samt til Ski stasjon (9 km fra UMB) fra indre Østfold. Det går også en buss hvert 15. min fra Ski stasjon via Ås stasjon til UMB. I tillegg kjøres det regionbusser i Akershus.



Figur 1: Lokalisering av UMB (kart fra Statens Kartverk - norgeskart.no).

1.4 Utvalgets representativitet

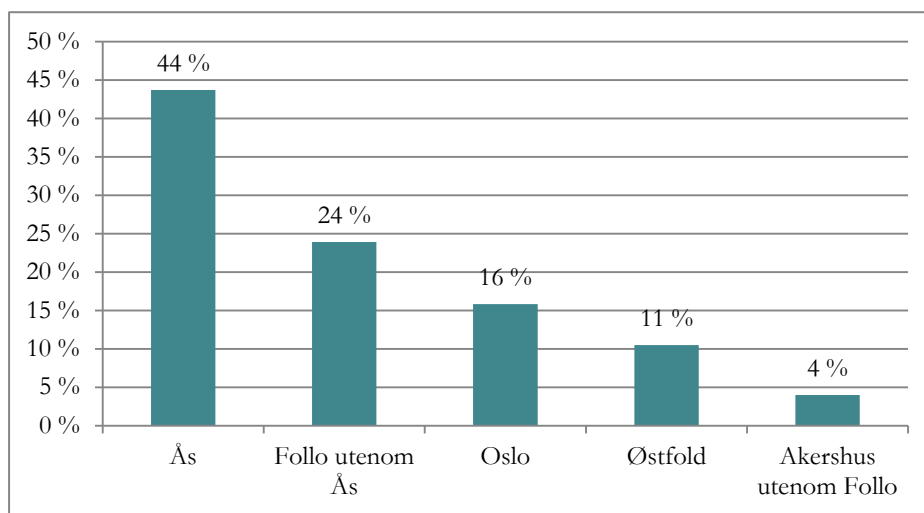
Representativiteten for undersøkelsen har blitt undersøkt med tanke på kjønn, alder og hvor man er ansatt ved UMB. Vi fant at det var en svak overvekt av kvinner blant de som svarte på undersøkelsen i forhold til kjønnsfordelingen på UMB (51 % kvinner blant respondentene mot 47 % kvinner blant ansatte), at det er en svak underrepresentasjon av den eldste gruppen (60 år og over) og at det er en viss overrepresentasjon av ansatte i sentraladministrasjonen i forhold til dem som arbeider ved et institutt eller et senter. Alle sammenligningsdata er 2008-tall hentet fra Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste (NSD) 2009, se vedlegg 1.

Det er ikke korrigert for disse avvikene. Dette skyldes i hovedsak at vi ikke kan undersøke representativitet for den variabelen som med stor sannsynlighet vil gi størst utslag, nemlig bosted, siden vi ikke har tilgjengelige data for UMB-ansattes bostedskommune. Det er lite meningsfullt å korrigere for mindre avvik i variable som har liten betydning for resultatene når vi vet at representativiteten er usikker med tanke på variable som kan ha stor betydning (bosted). Vi kjenner imidlertid ikke til noen grunner til at utvalget skulle være skjevt med tanke på bosted.

Det at vi ikke kjenner representativiteten med tanke på bosted gjør at vi ikke kan vite om skjevt utvalg med tanke på bosted kan ha ført til feil resultater med tanke på den totale transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser for ansatte på UMB.

2 Mange bor i eller nær Ås

En hypotese i planteorien er at arbeidsplasser med høye eller spesielle kompetansekrav vil trekke arbeidstakere fra et stort omland. Det begrunnes med at folk med spesiell kompetanse vil være sjeldent forekommende, og dermed må forventes å være spredt over relativt store områder. Det var derfor overraskende å finne at så mange som 68 % av de som svarte på undersøkelsen bor i Ås eller Folloområdet (som må betegnes som i nærheten av UMB). 16 % bor i Oslo, 11 % i Østfold og 4 % i Akershus utenom Follo (i hovedsak i Akershus vest)(figur 2). De 4 % som bor Akershus utenom Follo utgjør en så liten andel av respondentene at vi i det videre ikke oppgir fordelinger på Akershus utenom Follo. Respondentene er likevel inkludert i totaltall.



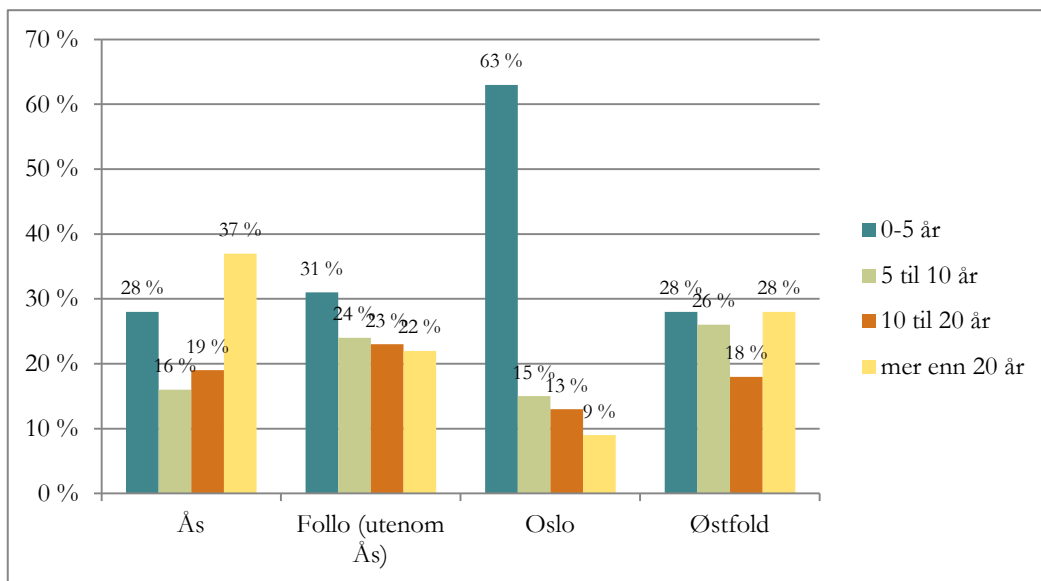
Figur 2: Hvor respondentene bor (N=476).

Når vi sammenligner administrativt ansatte, vitenskapelig ansatte og teknisk personell finner vi likevel forventede forskjeller. Mens 78 % av de administrativt ansatte og 80 % av teknisk personell bor i Ås eller Follo for øvrig, er det 67 % av vitenskapelig ansatte som gjør det samme. 23 % av disse bor i Oslo (tabell 1).

Tabell 1: Bosted og ansettelsesforhold (N=465).

	Ås	Follo for øvrig (utenom Ås)	Oslo	Østfold
Administrativt ansatt	41 %	38 %	7 %	14 %
Vitenskapelig ansatt	43 %	24 %	23 %	6 %
Teknisk personell	53 %	27 %	3 %	17 %
Annet	23 %	23 %	31 %	23 %

Når vi ser på bosted for de som har vært ansatt på UMB i lang og kort tid, ser vi at de som bor nærmest UMB (i ÅS) i gjennomsnitt har vært ansatt lengst på Ås. Deretter følger Follo og til slutt Oslo. Blant de som bor i Oslo har hele 63 % vært ansatt på UMB i 0 til 5 år.



Figur 3: Hvor lenge respondentene har vært ansatt ved UMB versus hvor de bor (N=458).

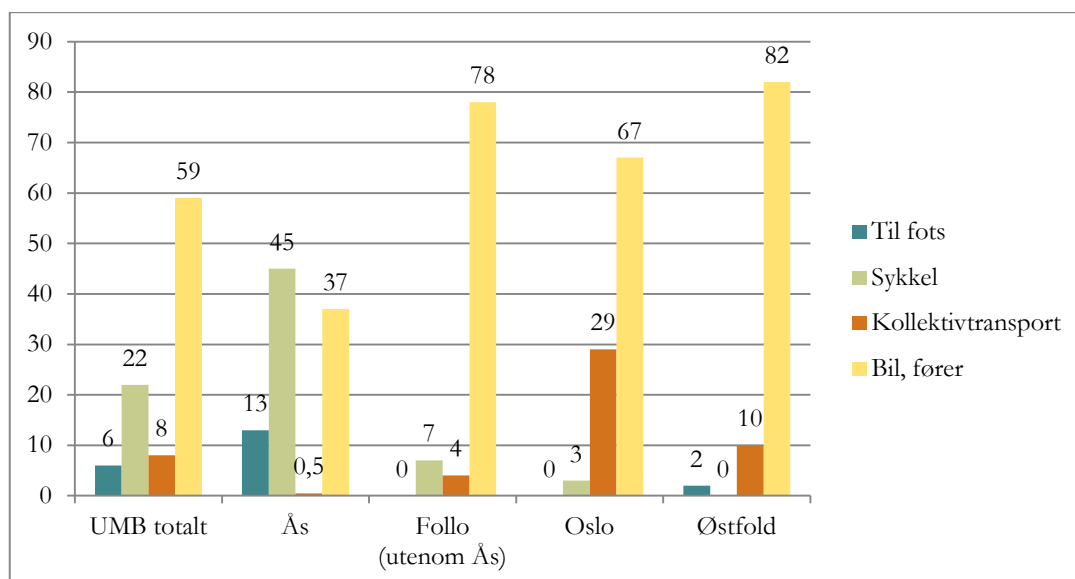
Dette kan tyde på at de som jobber lenge på et sted tenderer til å flytte nærmere arbeidsstedet. Eventuelt kan det tyde på at de som bor nært arbeidsstedet fortsetter å jobbe der, mens de som bor lang borte og/eller har lang reisevei velger å bytte arbeidssted.

3 Transportmiddelfordeling på arbeidsreisen

3.1 Transportmiddelfordelingen varierer med bosted

Undersøkelsen viste at 59 % av respondentene kjørte bil til jobb, 5 % var passasjerer i bil, 22 % syklet, 8 % reiste kollektivt og 6 % gikk.

Hvordan de ansatte reiser til jobb varierer med hvor de bor (figur 4). De ansatte som bor i Ås sykler mest, går mest og bruker minst bil på arbeidsreisen. De som bor i Follo utenom Ås og i Østfold bruker bil mest. De som bor i Oslo er de ivrigste kollektivbrukerne (29 %), selv om flertallet kjører bil.

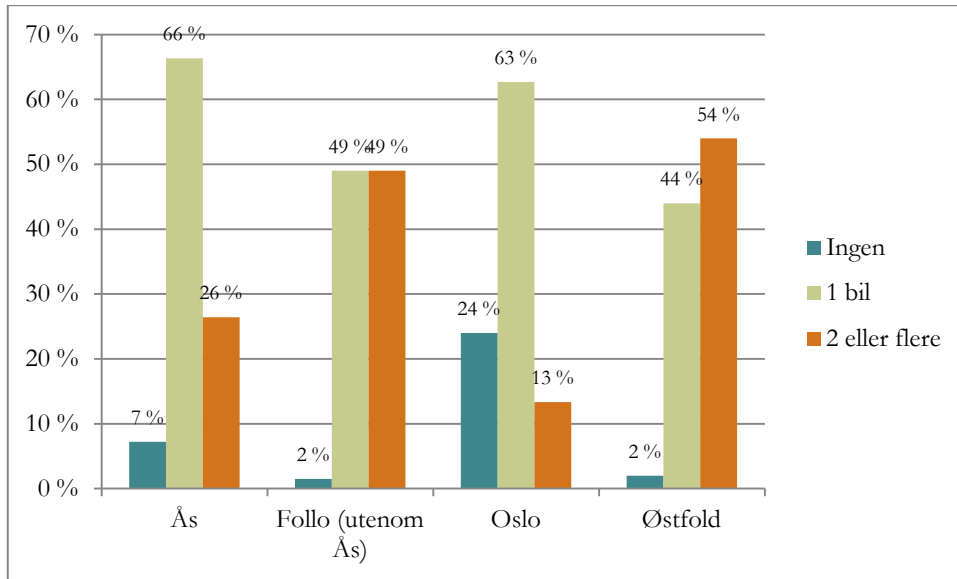


Figur 4: Forskjeller i reisevaner avhengig av bosted (N=458, oppgitt i prosent). De som var passasjerer i bil og de som svarte 'annet' er ikke vist i figuren.

3.2 Samvariasjon mellom bilbruk og bilhold

Når vi ser på bilhold, finner vi at respondentene fra Oslo har lavest bilhold, deretter følger respondentene fra Ås, mens respondentene fra Østfold og Follo utenom Ås har høyest bilhold (se figur 5). Det er altså samvariasjon mellom områder med høyt bilhold og områder med høy andel bilbruk på arbeidsreiser.

Det er likevel lite sannsynlig at bilholdet, i hvert fall 'mangel på bil', kan forklare at mange (41 %) velger å ikke kjøre bil. Av dem som har oppgitt at de ikke har brukt bil på arbeidsreisen sin, har hele 65 % oppgitt at "det står en bil hjemme som de kunne brukt på arbeidsreisen".



Figur 5: Bilhold ut ifra bosted (N=458, oppgitt i prosent).

3.3 Hvorfor man velger bil

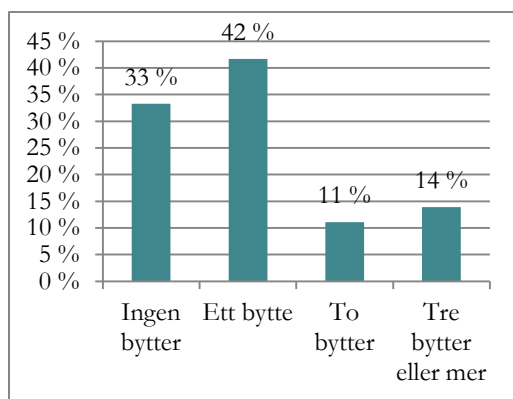
Vi spurt også de som brukte bil på arbeidsreisen om hva som er den viktigste grunnen til at de velger bil. Flest av dem som kjører bil oppgir at grunnen til at de velger bil i stedet for andre transportmidler er at dette er raskest og mest effektivt, og at andre alternativer er for tidkrevende eller plundrete. Få oppgir at viktigste grunn for å velge bil er at de trenger bilen i jobb eller at de liker best å kjøre bil (tabell 2).

Tabell 2: Svar på følgende spørsmål: "Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene til at du velger bil i stedet for andre transportmidler?" (N=251).

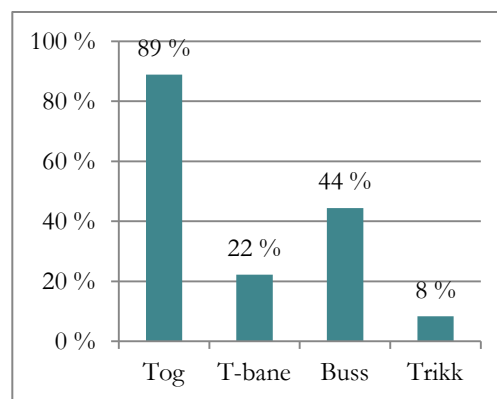
Svaralternativ	Uviktig/ ikke riktig	Viktig/ riktig	Viktigst/ mest riktig	Annet	Totalt
Jeg har ikke andre alternativer enn å kjøre bil, å reise kollektiv, med sykkel eller å gå tar for lang tid og/eller er for plundrete for meg	20 %	25 %	52 %	3 %	100 %
Jeg utfører ofte ærender (handle, besøk, trening, hente og levere barn) på veien, og dette krever at jeg benytter bil	31 %	34 %	28 %	7 %	100 %
Kun bil gir den fleksibiliteten jeg har behov for	27 %	45 %	23 %	5 %	100 %
Jeg har ofte behov for å benytte bilen i forbindelse med jobb	66 %	18 %	6 %	10 %	100 %
Bil er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for meg	9 %	36 %	52 %	3 %	100 %
Jeg liker best å kjøre bil	60 %	19 %	7 %	14 %	100 %

4 Mange kollektivreisende bruker tog

Kun 8 % oppga at de reiste kollektivt til jobb. Dette er kanskje ikke overraskende, gitt at kun 33 % av de som reiste kollektivt benyttet ett kollektivmiddel, mens 42 % byttet kollektivmiddel én gang, 11 % to ganger og hele 14 % oppga at de byttet kollektivmiddel tre eller flere ganger (figur 6). Av de kollektivreisende hadde 89 % benyttet tog, 44 % buss, 22 % T-bane og 8 % trikk på deler av sin reise (figur 7).



Figur 6: Hvor mange bytter måtte de kollektivreisende gjennomføre? (N=36).



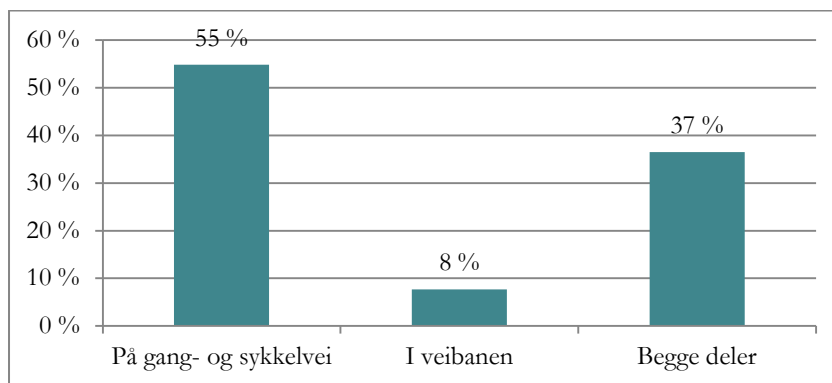
Figur 7: Hvilken type transportmiddel benyttet de kollektivreisende seg av? (N=36).

De som har benyttet T-bane og trikk vet vi at kommer fra Oslo-området. Vi har også funnet at ca. 2/3 av dem som oppgir at de bruker buss, så vel som tog, bor i Oslo.

5 Syklistene legger mest vekt på trygghet

5.1 Sykle på sykkelvei eller i veibanen?

Av syklistene oppgir 55 % at de hovedsaklig sykler på tilrettelagt sykkelvei, mens 8 % hovedsaklig sykler i veibanen. For 37 % av syklistene foregår sykkelturen på en blanding av sykkelanlegg og veibane (figur 8).

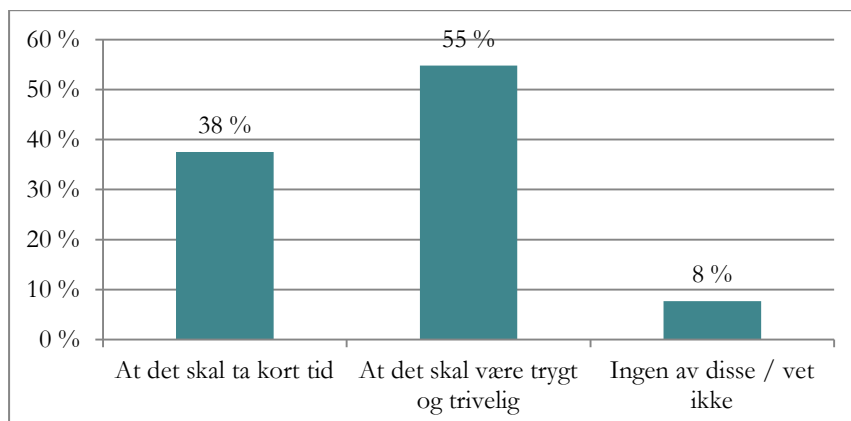


Figur 8: Hvor respondentene hovedsaklig sykler på arbeidsreisen (N = 104).

Respondentene ble bedt om å beskrive sykkelveien sin. Sykkelturene foregår på alt fra turveier gjennom skogen, på grusveier, på veier gjennom boligfelt, på gang- og sykkelstier og i veibanen på større veier og riksveier.

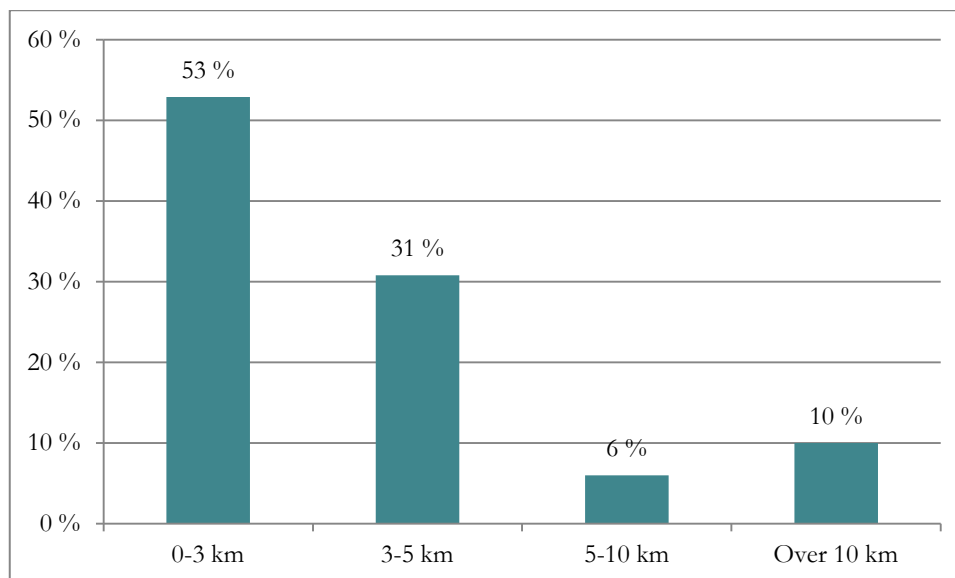
5.2 Raskt eller trivelig?

Vi ønsket også å ta rede på om syklistene legger mest vekt på trygghet eller at det skal gå fort. 55 % av syklistene oppgir at de legger mest vekt på at det skal være trygt og trivelig når de velger sin sykkelrute, mens 38 % legger mest vekt på at det skal ta kort tid (figur 9).



Figur 9: Hva legger du mest vekt på i valg av sykkelrute? (N = 104).

Respondentene ble bedt om å kommentere sine valg i forbindelse med sykling, trygghet og tidsforbruk på reisen. De aller fleste respondentene som har sagt noe om sine valg, legger vekt på at sykkelveien deres er trivelig og trygg. Flere sier også at det er viktig at man ikke taper for mye tid på å velge sykkel. Hele 84 % av de som sykler bor innenfor 5 km fra UMB, og for 53 % er arbeidsreisen 3 km eller kortere. Kun 16 % av turene er lengre enn 5 km (figur 10).



Figur 10: Lengde på sykkelturene, en vei (N=104).

Man kan derfor tenke seg at tidsbruken blant de fleste av de som sykler til jobb uansett ikke er stor, og at det er derfor det blir lagt større vekt på trygghet og trivsel langs sykkelruten. Vi har plukket ut noen kommentarer som kan være representative for denne gruppen.

”Kort tid er naturligvis også viktig for at sykkel skal være et realistisk alternativ, men [at det er] trygt og trivelig har førsteprioritet”.

”[Det er en] kombinasjon/ balanse mellom tidsforbruk, trygghet og trivsel”.

”Tar stort sett korteste vei – som også er trygg og trivelig!”

Blant faktorene som får sykklistene til å velge veibanen fremfor tilrettelagt gang- og sykkelvei ble det oppgitt av sykling i veibanen er raskere, at sykkelveien er kronglete og lang, og at manglende brøyting på gang- og sykkelvei tvinger sykklistene ut i veibanen. Videre fører komforthensyn, fotgjengertrafikk og stengsler/bommer på gang- og sykkelvei til at enkelte av og til velger å sykle i veibanen.

5.3 Hinder, irritasjon og plager

Sykklistene ble også spurt om visse faktorer er til ”vesentlig hinder, irritasjon eller plage” for dem på sykkelturen til og fra jobb. 34 % svarte at deres sykkelrute er meget bra, og hadde ingenting å klage over (tabell 3). Blant de faktorene som flest krysset av for finner vi dårlig dekke på gang- og sykkelanlegg, fare på grunn av biltrafikk og fotgjengere i gang- og sykkelanleggene. Faktorer som omveier og manglende sykkelanlegg oppleves som vesentlige ulemper av få av respondentene.

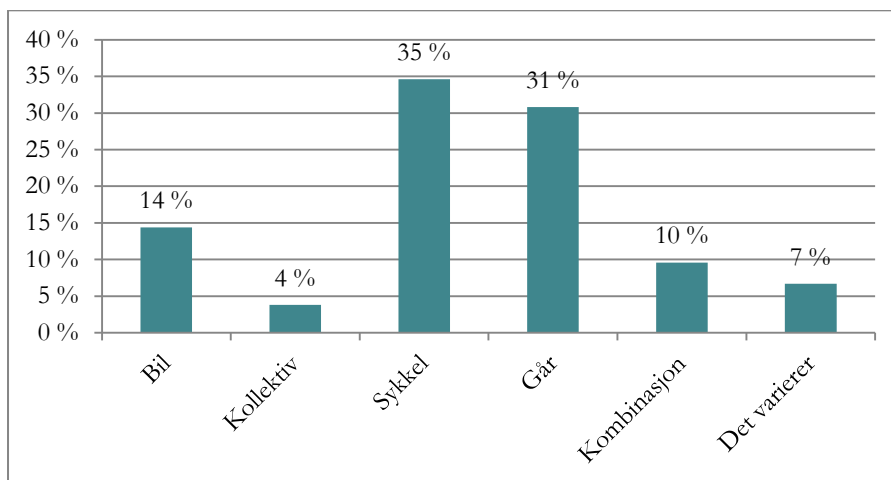
Tabell 3: Svar på følgende spørsmål: "Opplever du at noen av de følgende faktorene er til vesentlig hinder, irritasjon eller plage for deg når du sykler til og fra jobb på denne tiden av året? Merk av de viktigste." (N=104). Respondentene kunne krysse på flere alternativer.

Svaralternativ	Andel
Ingen av disse, min sykkelrute er meget bra!	34 %
Huller, ujevnt dekke etc. i gang- og sykkelanlegg	30 %
Fare på grunn av biltrafikk (at du opplever det som farlig for deg å sykle på grunn av trafikken)	28 %
Fotgjengere i gang- og sykkelanleggene	26 %
Andre syklister i gang- og sykkelanleggene	14 %
Støy, forurensing etc. fra biltrafikk	11 %
Grus etc. i gang- og sykkelanlegg	11 %
At det mangler sykkelanlegg	10 %
Huller, ujevnt dekke etc. på veiskulder (der du sykler)	9 %
Grus etc. på veiskulder (der du sykler)	2 %
Omveier	2 %
Vet ikke/har ingen mening om dette/ikke relevant	4 %
Andre enn disse	5 %

Når respondentene ble bedt om å mer utfyllende og fritt beskrive mangler ved sykkelveien sin, blir det pekt på en rekke ulike mangler. Sykkelvei mangler kveldslys, det er uoversiktlige innkjørsler og kryss, det er manglende merking av gang- og sykkelvei, manglende tilrettelegging for syklister og hull og skader i asfalten.

5.4 Vintersykling

35 % av syklistene oppgir at de vanligvis bruker sykkel på arbeidsreisen også om vinteren. 31 % går om vinteren, 14 % kjører bil og 4 % reiser kollektivt (figur 11). Om våre respondenter er representative for de ansatte på UMB, betyr det at totalt 7 % av de ansatte på UMB sykler om vinteren.

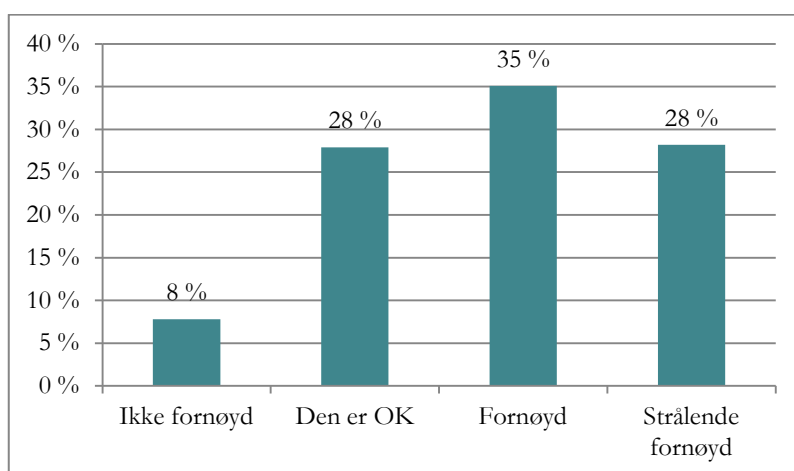


Figur 11: Hvordan de som oppga at de syklet på undersøkelsesdagen oppgir at de reiser vinterstid (N=104).

På landsbasis foregår 3 % av alle reiser om vinteren med sykkel (Vågane 2006). På CIENS-instituttene (forskningsinstitutte), beliggende på Blindern i Oslo, er foregått 13 % av arbeidsreisene med sykkel om vinteren (Tennøy og Lowry 2008).

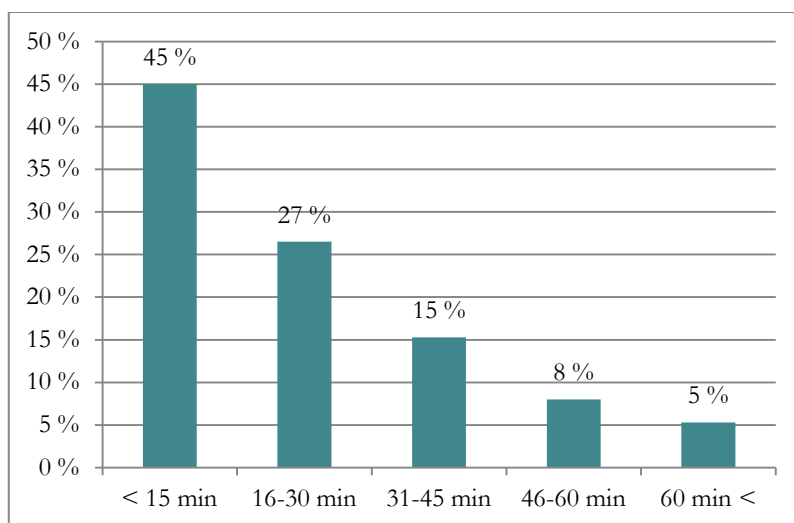
6 Store variasjoner i fornøydhet med arbeidsreiser

I undersøkelsen spurte vi hvor fornøyde de UMB-ansatte er med arbeidsreisen på denne tiden av året. 63 % oppga å være fornøyde eller strålende fornøyde med arbeidsreisen og 28 % at arbeidsreisen er OK, mens 8 % ikke er fornøyd med arbeidsreisen sin (figur 12).



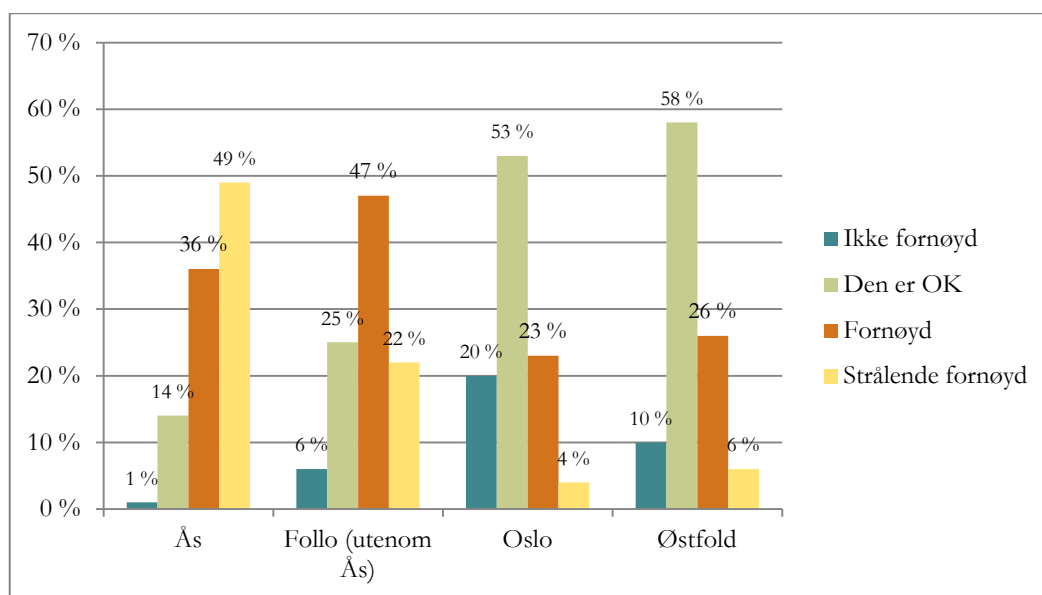
Figur 12: Hvor fornøyd er du med din arbeidsreise? (N=476)

45 % av de som svarte bruker 15 minutter eller mindre på arbeidsreisen hver vei, 27 % mellom 15 og 30 minutter, 23 % mellom 30 og 60 minutter og 5 % mer enn en time (figur 13).



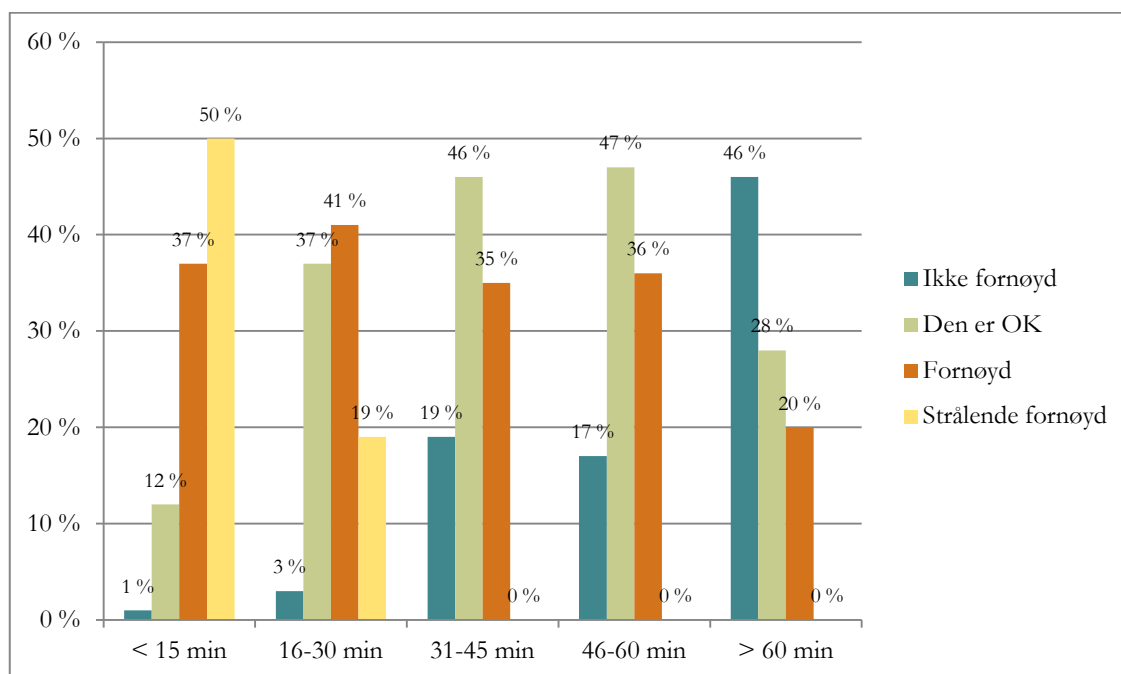
Figur 13: Hvor lang tid bruker du på arbeidsreisen, fra dør til dør én vei? (N=476)

Ikke overraskende er de som bor i Ås og Follo for øvrig mest fornøyd med arbeidsreisen sin. Til sammen 85 % av dem som bor i Ås og 69 % av dem som bor i Follo for øvrig er fornøyde eller strålende fornøyde. Få av dem som bor i Oslo og Østfold er fornøyd eller strålende fornøyd med sin arbeidsreise (figur 14).



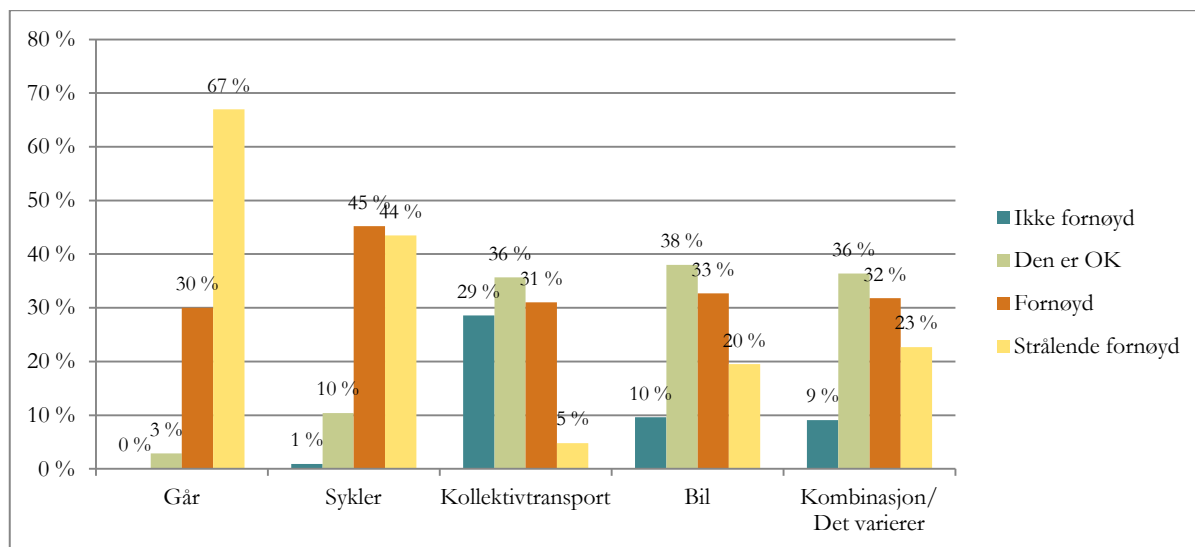
Figur 14: Hvor fornøyd man er med arbeidsreisen ut ifra hvor man bor (N=458, oppgitt i prosent, avrundet).

Dette har tydelig sammenheng med hvor lang tid man bruker på arbeidsreisen (figur 15). De som bruker 15 min eller mindre er de som er klart mest fornøyd med arbeidsreisen sin. Ingen av dem som bruker mer enn 45 minutter er strålende fornøyd med arbeidsreisen.



Figur 15: Hvor fornøyd man er ut ifra reisetid (N=476).

Hvis vi ser på hvor fornøyd respondentene er ut ifra hvilket transportmiddel de benytter, ser vi at de som går og sykler i størst grad er strålende fornøyd (figur 16). Til sammen er 97 % av dem som går og 89 % av de som sykler fornøyd eller strålende fornøyd. For kollektivtransport og bil er de samme tallene henholdsvis 36 % og 53 %. De som reiser kollektivt er de som er klart mest misfornøyd.



Figur 16: Hvor fornøyd man er med reisen ut fra transportmiddel (N=476, oppgitt i prosent, avrundet).

Som vi har sett tidligere, er det samvariasjon mellom bosted og transportmiddelvalg (figur 4). Man kan også forvente at det er samvariasjon mellom bosted og tidsbruk på arbeidsreisen og mellom tidsbruk på reisen (avstand) og valg av transportmiddel. Funnene vist i figurene over kunne dermed sammenfattes til at de som bor nær arbeidsstedet, og dermed har kort arbeidsreise og (dermed) kan velge å gå eller sykle til jobb, er mest fornøyd. De som må bruke lang tid på grunn av bostedets lokalisering i forhold til arbeidsstedet og på grunn av kvaliteten på de tilgjengelige reisevalgene, er minst fornøyd.

Disse funnene er i tråd med Christiansen m.fl. (ikke publisert)¹ sine funn. De undersøkte tilfredshet på arbeidsreisen blant ansatte på en større og sentralt lokalisert arbeidsplass i Oslo. Også her var de gående og syklende mest fornøyd med sin arbeidsreise, hele 93 % av de som gikk eller syklet til jobb var fornøyd eller meget fornøyd med arbeidsreisen. Bilførerne var i den undersøkelsen mer fornøyd enn kollektivtrafikanterne. Over 70 % av bilførerne fornøyd med sin arbeidsreise, mot 50 % av de kollektivreisende. De fant samtidig at tilfredsheten blant kollektivbrukerne økte betydelig med antall avganger, fra 60 % ved fire-fem avganger i timen til 85 % ved seks eller flere avganger i timen. De som kunne reise kollektivt uten bytte av transportmiddel generelt var mer fornøyd enn de som måtte gjennomføre bytter.

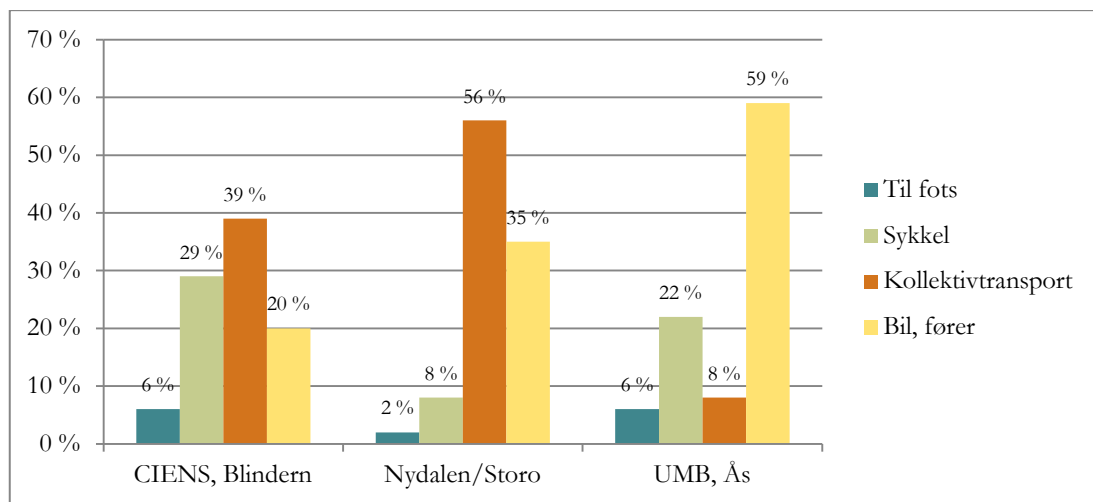
Dette avviker noe fra Tennøy og Lowry (2008) sine funn om tilfredshet blant ansatte på CIENS-instituttene. De fant at 46 % av dem som kan gå til arbeidsplassen var strålende fornøyd med arbeidsreisen sin, og at de var de mest fornøyd totalt sett. De nest mest fornøyd ansatte var de som syklet til jobb, fulgt av de som reiste kollektivt og til slutt de som kjørte bil. Dette kan ha sammenheng med at de ansatte ved CIENS i mindre grad har tilgang til gratis parkering enn det de ansatte ved UMB og i Christiansen m.fl. (ikke publisert) sin undersøkelse har.

¹ Denne undersøkelsen er del av et pågående arbeid på Transportøkonomisk institutt. Rapporten vil bli publisert på et senere tidspunkt.

7 Reisevaner på UMB sammenlignet med andre steder

7.1 Sammenligning med reisevaner til andre arbeidssteder

Når man sammenligner reisevanedata fra UMB med data for reisevaner til og fra CIENS-instituttene på Blindern (Tennøy og Lowry 2008) og arbeidsplasser i Nydalen og på Storo (Haakenaasen m.fl. 2007) som ligger ved ring 3 i Oslo, ser man klare forskjeller (figur 17).

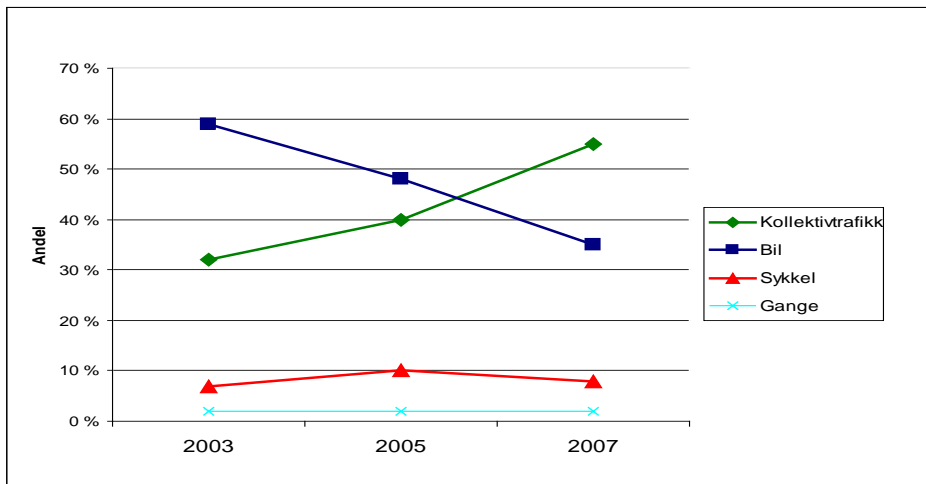


Figur 17: Reisevaner på arbeidsreiser blant ansatte i CIENS (september 2007), Nydalen/Storo (juni 2007) og UMB (september 2009) (oppgitt i prosent, avrundet). De som har angitt at de er passasjer i bil eller 'annet' er ikke vist i figuren.

Sammenligner man UMB med disse virksomhetene, kan man se en forskjell i reisemønstre. Det er tydelig at tilgjengelighet med kollektivtransport til UMB er dårligere, noe som gjenspeiles i det faktum at andelen kollektivtrafikanter er mye lavere enn de andre stedene. Dette har sammenheng med at CIENS-instituttene og Storo/Nydalen-området har et godt kollektivtilbud og er lokalisert i gang- og sykkelavstand fra store befolkningskonsentrasjoner.

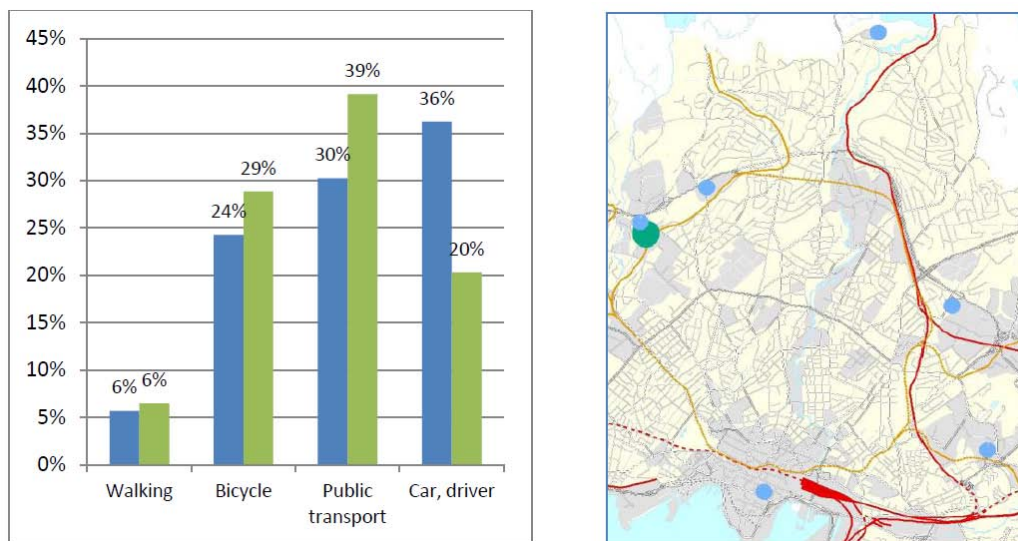
Dette kommer enda tydeligere frem når man ser på kartlegginger av endringer i reisevaner og transportmiddelvalg når det gjøres endringer i lokalisering eller i transportsystemene.

Haakenaasen m.fl. (2007) undersøkte reisevaner og transportmiddelvalg i Storo/Nydalen-området i Oslo før og etter at T-baneringen ble etablert (ferdigstilt i 2007). T-baneringen ga en markant bedring i kollektivtilbudet til området ved at de ga økte valgmuligheter, nye omstigningsmuligheter og bedre forbindelse til områder som tidligere lå litt i utkanten av kollektivsystemet. Det ble registrert en økning i kollektivandelen fra 35 % til 61 % på arbeidsreisene i Nydalen/Storo-området mellom 2003 og 2007. Samtidig sank andelen som kjørte bil på arbeidsreisen fra 65 % til 39 % (figur 18).



Figur 18: Evaluering av T-baneringen i Oslo (basert på Haakenaasen m.fl. 2007).

Da CIENS-instituttene samlokaliserte seg i Forskningsparken fikk flere arbeidstakere kortere reisevei til arbeidsplass, og dermed bedre muligheter for gange og sykling. Instituttene ligger i tillegg i nærheten av trikke- og T-banestopp. Etter flyttingen økte andelen som syklet fra 24 til 29 %, andelen som reiste kollektivt økte fra 30 % til 39 %, andelen som gikk forble den samme mens bilandelen ble redusert fra 36 % til 20 % (figur 19). En mer sentral lokalisering førte til at gang- og sykkelandelen økt blant de som bor nær Forskningsparken, mens de som bor litt lenger unna i større grad reiser kollektivt. En mer restriktiv parkeringspolitikk bidro også til at bilandelene gikk ned. Disse endringene har høyst sannsynlig også forsterket hverandre (Tennøy og Lowry 2008).



Figur 19: Endringer i reisevaner da åtte forskningsinstitutter flyttet fra forskjellige lokaliteter i Oslo til felles bygg i Forskningsparken i september 2006 (basert på Tennøy og Lowry 2008). Blått indikerer forsituasjonen og grønt ettersituasjonen.

7.2 Forklaringer av reisevaner på arbeidsreiser til UMB

Osloborgerne er de som reiser mest kollektivt av de ansatte på Ås, og de reiser som regel med tog (se figur 3). Likevel er det over dobbelt så mange av de fra Oslo som kjører bil. Reisetiden fra Oslo sentrum til Ås er ganske lik for både tog og bil, på rett under en halvtime. Likevel er det slik at de som reiser kollektivt må komme seg til og fra stasjonen i hver ende, mens de som kjører gjerne har parkert i nærheten av hjemmet. På UMB er det tilrettelagt parkering med parkeringsbevis for de ansatte². For de som reiser med tog vil reisetiden til Oslo S selvfølgelig variere avhengig av hvor de bor. Gangtid fra Ås stasjon til Universitetet varierer fra 15-30 min, avhengig av hvor på Campus du skal. Velger man å benytte buss tar dette ca. 5 min fra Ås stasjon, ekskludert ventetid (avgang hvert 15. min). Det er dessuten kun en togavgang per time mellom Oslo og Ås. Basert på dette er det ikke vanskelig å tenke seg at reisetiden én vei med kollektivtransport ofte vil være mer enn det dobbelte av tiden det tar med bil. Dette er, sammen med fri parkering på arbeidsstedet, et sterkt incentiv for å velge bilen.

Fri parkering og dårlig kollektivdekning er nok mye av forklaringen på at de som bor i Østfold og ellers i Akershus også velger bilen. De som bor i Moss eller i nærheten kan ta lokaltoget til Ås, mens de som bor i indre Østfold må ta tog til Ski og deretter komme seg de siste 9 km til Ås. Det er en bussrute som opererer i området mellom Ski stasjon og UMB. Denne bussen går hvert 15 min på dagtid, og bruker ca 20 min fra stasjonen til universitetet.

Vi ser at de som er bosatt i Ås er de ivrigste sykkelistene og de som går mest (totalt 58 %). Dette stemmer godt overens med teorien om areal- og transportplanlegging for redusert biltrafikk, som sier at korte avstander øker gang- og sykkelandelen. Vi kan se av figur 20 at UMB ligger forholdsvis sentralt lokalisert i Ås kommune. Det er likevel mange av de som bor i Ås (37 %) som velger å kjøre bil. Det kan dermed tenkes at enkelte av de ansatte som kjører, gjør dette fordi de bor et stykke unna UMB på plasser med dårligere kollektivdekning. God parkeringsdekning, gratis parkering og lite køer innebærer også at det er få fysiske restriksjoner mot å velge bil.



Figur 20: UMB sin lokalisering i Ås kommune (follokart.no).

² Dette ifølge UMB sine hjemmesider: ”Som ansatt ved UMB har du krav på blå oblat. Da kan du parkere på plasser skiltet for blå oblat og på parkeringsplasser merket som Fri parkering.”

Referanser

- Christiansen, Petter, Tom Erik Julsrud og Nils Gaute Voll (ikke publisert). Førundersøkelse av Gjensidiges omlokalisering. Arbeidsdokument.
- Haakenaasen, Bjørn, Faste Lynum og Kjetil Vrenne (2007): Evaluering av T-baneringen i Oslo. Før- og etterundersøkelser i områdene Storo, Nydalen, Sinsen og Carl Berner. PROSAM rapport 155. www.prosam.no
- Miljøverndepartementet (2006): Et klimavennlig Norge. NOU 2006:18.
- NSD (2009): Database for statistikk om høgre utdanning, http://dbh.nsd.uib.no/statistikk/kategori_ansatte.action, 27. oktober 2009
- Tennøy, Aud og Mike Lowry (2008): Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken. TØI rapport 997/2008. www.toi.no
- Vågane, L. (2006): Turer til fots og på sykkel. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. TØI rapport 858/2006. www.toi.no

Vedlegg 1: Representativitet

Representativiteten for undersøkelsen har blitt undersøkt med tanke på kjønn, alder og hvor man er ansatt ved UMB. Vi fant at det var en svak overvekt av kvinner blant de som svarte på undersøkelsen i forhold til kjønnsfordelingen på UMB (51 % kvinner blant respondentene mot 47 % kvinner blant ansatte), at det er en svak underrepresentasjon av den eldste gruppen (60 år og over) og at det er en viss overrepresentasjon av ansatte i sentraladministrasjonen i forhold til dem som arbeider ved et institutt eller et senter (alle sammenligningsdata er 2008-tall hentet fra NSD 2009), se tabellene under.

	RVU UMB	NSD 2009
Andel kvinner	51 %	47 %
Andel menn	49 %	53 %
Sum	100 %	100 %

Tabell 4: Representativitet, kjønn.

	RVU UMB	NSD 2009
29 og yngre	9 %	10 %
30-39	25 %	24 %
40-49	24 %	24 %
50-59	29 %	27 %
60-69	13 %	15 %
70 og eldre	0 %	0 %
Sum	100 %	100 %

Tabell 5: Representativitet, aldersfordeling.

	RVU UMB	NSD 2009
Institutt	78 %	75 %
Senter/andre enheter ³	7 %	6 %
Sentraladministrasjonen	13 %	19 %
Flere, vet ikke, annet	2 %	-
Sum	100 %	100 %

Tabell 6: Representativitet, hvor man er ansatt.

Det er ikke korrigert for disse avvikene. Dette skyldes i hovedsak at vi ikke kan undersøke representativitet for den variabelen som med stor sannsynlighet vil gi størst utslag, nemlig bosted, siden vi ikke har tilgjengelige data for UMB-ansattes bostedskommune. Det er lite meningsfullt å korrigere for mindre avvik i variable som har liten betydning for resultatene når vi vet at representativiteten er usikker med tanke på variable som kan ha stor betydning (bosted).

³ Dette er betegnelsen som NSD benytter.

Vedlegg 2: Spørsmål og frekvensfordeling

Først noen spørsmål om arbeidsreisen din.

hvilket transportmiddel bruker du oftest på arbeidsreisen på denne tiden av året? Mer for ett alternativ.

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid Jeg går	34	7,1	7,1	7,1
Jeg sykler	115	24,2	24,2	31,3
Jeg reiser kollektivt	42	8,8	8,8	40,1
Jeg kjører bil	251	52,7	52,7	92,9
Jeg er passasjer i bil	7	1,5	1,5	94,3
Jeg kjører motorsykkel eller moped	4	,8	,8	95,2
Jeg bruker flere av disse transportmidlene i kombinasjon (dersom du går en kort strekning til og fra kollektivmiddelet, Det varierer så mye at jeg ikke kan velge kun en kategori	11	2,3	2,3	97,5
Annet	1	,2	,2	99,8
Total	476	100,0	100,0	100,0

Spørsmål kun til de som oppga at de vanligvis kjører bil

Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene til at du velger bil i stedet for andre transportmidler? N=251.

Oppsummerende tabell. Detaljer finnes i de seks etterfølgende tabeller.

	Uviktig/ ikke riktig	Viktig/ riktig	Viktigst/ mest riktig	Annet
Jeg har ikke andre alternativer enn å kjøre bil, å reise kollektivt, med sykkel eller å gå tar for lang tid og/eller er for plundrete for meg	20	26	52	3
Jeg utfører ofte ærender (handle, besøk, trening, hente og levere barn) på veien, og dette krever at jeg benytter bil	31	34	28	6
Kun bil gir den fleksibiliteten jeg har behov for	27	45	23	5
Jeg har ofte behov for å benytte bilen i forbindelse med jobb	66	18	6	10
Bil er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for meg	9	36	52	3
Jeg liker best å kjøre bil	60	19	7	15

'Jeg har ikke andre alternativer enn å kjøre bil, å reise kollektiv, med sykkel eller å gå tar for lang tid og/eller er for plundrete for meg' : Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Uviktig/ikke riktig	50	10,5	19,9	19,9
	Viktig/riktig	64	13,4	25,5	45,4
	Viktigs t/mest riktig	130	27,3	51,8	97,2
	Ikke relevant/annet/vet ikke	7	1,5	2,8	100,0
	Total	251	52,7	100,0	
Missing	System	225	47,3		
Total		476	100,0		

Jeg utfører ofte ærender (handle, besøk, trening, hente og levere barn) på veien, og dette krever at jeg benytter bil' : Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene til at du velger bil i

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Uviktig/ikke riktig	78	16,4	31,1	31,1
	Viktig/riktig	86	18,1	34,3	65,3
	Viktigs t/mest riktig	71	14,9	28,3	93,6
	Ikke relevant/annet/vet ikke	16	3,4	6,4	100,0
	Total	251	52,7	100,0	
Missing	System	225	47,3		
Total		476	100,0		

Unn bil gir den fleksibiliteten jeg har behov for : Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene til at du velger bil i stedet for andre transportmidler?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Uviktig/ikke riktig	67	14,1	26,7	26,7
	Viktig/riktig	114	23,9	45,4	72,1
	Viktigs t/mest riktig	57	12,0	22,7	94,8
	Ikke relevant/annet/vet ikke	13	2,7	5,2	100,0
	Total	251	52,7	100,0	
Missing	System	225	47,3		
Total		476	100,0		

Jeg har ofte behov for å benytte bilen i forbindelse med jobb : Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene til at du velger bil i stedet for andre transportmidler?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Uviktig/ikke riktig	165	34,7	65,7	65,7
	Viktig/riktig	46	9,7	18,3	84,1
	Viktigst/mest riktig	16	3,4	6,4	90,4
	Ikke relevant/annet/vet ikke	24	5,0	9,6	100,0
	Total	251	52,7	100,0	
Missing	System	225	47,3		
Total		476	100,0		

Bil er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for meg : Du har oppgitt at vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunner til at du velger bil i stedet for andre transportmidler?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Uviktig/ikke riktig	22	4,6	8,8	8,8
	Viktig/riktig	90	18,9	35,9	44,6
	Viktigst/mest riktig	131	27,5	52,2	96,8
	Ikke relevant/annet/vet ikke	8	1,7	3,2	100,0
	Total	251	52,7	100,0	
Missing	System	225	47,3		
Total		476	100,0		

Jeg liker best å kjøre bil : Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreise denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene til at du velger bil i stedet for andre transportmidler?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Uviktig/ikke riktig	150	31,5	59,8	59,8
	Viktig/riktig	47	9,9	18,7	78,5
	Viktigst/mest riktig	17	3,6	6,8	85,3
	Ikke relevant/annet/vet ikke	37	7,8	14,7	100,0
	Total	251	52,7	100,0	
Missing	System	225	47,3		
Total		476	100,0		

Spørsmål til alle

Hvordan reiste du til arbeid i dag?

Ta utgangspunkt i den første dagen du er til stede (fysisk) på UMB etter at du mottok mailen med spørreundersøkelsen.

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Jeg gikk	27	5,7	5,7	5,7
Jeg syklet	104	21,8	21,8	27,5
Jeg reiste med kollektivtransport	36	7,6	7,6	35,1
Jeg kjørte bil	280	58,8	58,8	93,9
Jeg var passasjer i bil	24	5,0	5,0	98,9
Jeg kjørte motorsykkel eller moped	4	,8	,8	99,8
Annet	1	,2	,2	100,0
Total	476	100,0	100,0	

Spørsmål kun til de som syklet denne dagen

Hvilken av beskrivelsene under stemmer best med din sykkelvei på arbeidsreisen?

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid				
Jeg sykler hovedsakelig på gang- og sykkelvei eller lignende	57	12,0	54,8	54,8
Jeg sykler hovedsakelig i veibanen	8	1,7	7,7	62,5
Min sykkelrute består av en god blanding av sykling i veibanen og sykling på gang- og sykkelvei	38	8,0	36,5	99,0
Vet ikke/annet	1	,2	1,0	100,0
Total	104	21,8	100,0	
Missing				
System	372	78,2		
Total	476	100,0		

Opplever du at noen av de følgende faktorene er til vesentlig hinder, irritasjon eller plage for deg når du sykler til og fra jobb på denne tiden av året? Merk av de viktigste.

Oppsummerende tabell. Detaljer finnes i etterfølgende tabeller. N (for hele spørsmålet) = 104

Ingen av disse, min sykkelrute er meget bra!	34 %
Huller, ujevnt dekke etc. i gang- og sykkelanlegg	30 %
Fare på grunn av biltrafikk (at du opplever det som farlig for deg å sykle på grunn av trafikken)	28 %
Fotgjengere i gang- og sykkelanleggene	26 %
Andre syklistere i gang- og sykkelanleggene	14 %
Støy, forurensing etc. fra biltrafikk	11 %
Grus etc. i gang- og sykkelanlegg	11 %
At det mangler sykkelanlegg	10 %
Huller, ujevnt dekke etc. på veiskulder (der du sykler)	9 %
Andre enn disse	5 %
Vet ikke/har ingen mening om dette/ikke relevant	4 %
Omveier	2 %
Grus etc. på veiskulder (der du sykler)	2 %

hvilke av de følgende alternativene synes du best beskriver dine vurderinger med tanke på sykkeltrase?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg legger mest vekt på at det skal ta kort tid	39	8,2	37,5	37,5
	Jeg legger mest vekt på at det skal være trygt og trivelig	57	12,0	54,8	92,3
	Ingen av disse/vet ikke	8	1,7	7,7	100,0
	Total	104	21,8	100,0	
Missing	System	372	78,2		
Total		476	100,0		

Hvordan reiser du vanligvis til jobb om vinteren?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bil	15	3,2	14,4	14,4
	Kollektiv	4	,8	3,8	18,3
	Sykkel	36	7,6	34,6	52,9
	Går	32	6,7	30,8	83,7
	Kombinasjon av disse	10	2,1	9,6	93,3
	Det varierer	7	1,5	6,7	100,0
	Total	104	21,8	100,0	
Missing	System	372	78,2		
Total		476	100,0		

Hvor lang er sykkelturen din, en vei?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0-3 km	55	11,6	52,9	52,9
	3-5 km	32	6,7	30,8	83,7
	5-10 km	7	1,5	6,7	90,4
	10-20 km	8	1,7	7,7	98,1
	20 km eller lengre	2	,4	1,9	100,0
	Total	104	21,8	100,0	
Missing	System	372	78,2		
Total		476	100,0		

Spørsmål kun til de som reiste kollektivt denne dagen

Hvor mange bytter mellom kollektive transportmidler foretok du?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen bytter (jeg benyttet kun ett kollektivt transportmiddel)	12	2,5	33,3	33,3
	Ett bytte	15	3,2	41,7	75,0
	To bytter	4	,8	11,1	86,1
	Tre bytter eller mer	5	1,1	13,9	100,0
	Total	36	7,6	100,0	
Missing	System	440	92,4		
Total		476	100,0		

Spørsmål kun til de som reiste kollektivt, syklet eller gikk

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

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	109	22,9	65,3	65,3
	Nei	56	11,8	33,5	98,8
	Vet ikke	2	,4	1,2	100,0
	Total	167	35,1	100,0	
Missing	System	309	64,9		
Total		476	100,0		

Spørsmål til alle

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

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	15 minutter eller mindre	214	45,0	45,0	45,0
	16 - 30 minutter	126	26,5	26,5	71,4
	31 - 45 minutter	73	15,3	15,3	86,8
	46 - 60 minutter	38	8,0	8,0	94,7
	Mer enn en time	25	5,3	5,3	100,0
Total		476	100,0	100,0	

Alt i alt - hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din på denne tiden av året?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Arbeidsreisen min er helt forferdelig	2	,4	,4	,4
	Jeg er ikke fornøyd med arbeidsreisen min	37	7,8	7,8	8,2
	Arbeidsreisen min er OK	133	27,9	27,9	36,1
	Jeg er fornøyd med arbeidsreisen min	167	35,1	35,1	71,2
	Jeg er strålende fornøyd med arbeidsreisen min	134	28,2	28,2	99,4
	Vet ikke/har ikke noen mening/annet	3	,6	,6	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

**Så må vi ha litt bakgrunnsinformasjon.
Hva jobber du med?**

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Administrativt ansatt	116	24,4	24,4	24,4
	Vitenskapelig ansatt	266	55,9	55,9	80,3
	Teknisk personell	81	17,0	17,0	97,3
	Annet	13	2,7	2,7	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Hvor er du ansatt?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ved et institutt	371	77,9	77,9	77,9
	Ved et senter	32	6,7	6,7	84,7
	I sentraladministrasjonen	63	13,2	13,2	97,9
	Flere av disse	3	,6	,6	98,5
	Vet ikke/annet	7	1,5	1,5	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Hva er din arbeidsbrøk på UMB?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	100%	405	85,1	85,1	85,1
	75-99%	32	6,7	6,7	91,8
	50-74%	27	5,7	5,7	97,5
	25-49%	6	1,3	1,3	98,7
	0-24%	2	,4	,4	99,2
	Annet/vet ikke/det varierer	4	,8	,8	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Hvor ofte møter du vanligvis fysisk på UMB?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Stort sett daglig (i arbeidsuken)	377	79,2	79,2	79,2
	3 dager eller mer per uke	73	15,3	15,3	94,5
	1 - 2 dager per uke	10	2,1	2,1	96,6
	Mindre enn 1 dag per uke	3	,6	,6	97,3
	Det varierer så mye at det er vanskelig å svare innenfor kategoriene over	8	1,7	1,7	98,9
	Vet ikke/annet	5	1,1	1,1	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Hvor gammel er du?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	20 - 29 år	42	8,8	8,8	8,8
	30 - 39 år	118	24,8	24,8	33,6
	40 - 49 år	115	24,2	24,2	57,8
	50 - 59 år	138	29,0	29,0	86,8
	60 - 69 år	61	12,8	12,8	99,6
	70 år +	2	,4	,4	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Hvor lenge har du vært ansatt ved UMB?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0-5 år	164	34,5	34,5	34,5
	5-10 år	93	19,5	19,5	54,0
	10-20 år	91	19,1	19,1	73,1
	Mer enn 20 år	128	26,9	26,9	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

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

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ås	208	43,7	43,7	43,7
	Akershus (utenom Ås)	132	27,7	27,7	71,4
	Oslo	75	15,8	15,8	87,2
	Østfold	50	10,5	10,5	97,7
	Buskerud	4	,8	,8	98,5
	Andre fylker	7	1,5	1,5	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Hvilken del av Akershus?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Vestområdet (Asker, Bærum)	14	2,9	10,6	10,6
	Follo-området (Nesodden, Frogn, Oppegård, Ski, Vestby, Enebakk)	114	23,9	86,4	97,0
	Nedre Romerike (Nittedal, Skeds mo, Sørum, Lørenskog, Rælingen, Fet, Aurskog-Høland)	3	,6	2,3	99,2
	Øvre Romerike (Hurdal, Nannestad, Eidsvoll, Ullensaker, Nes)	1	,2	,8	100,0
	Total	132	27,7	100,0	
Missing	System	344	72,3		
Total		476	100,0		

Hvor i Oslo?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Oslo indre by (ca innenfor ring 2, samt den tette bybebyggelsen langs Akerselva til Storo)	32	6,7	42,7	42,7
	Oslo ytre vest (ca utenfor ring 2, og vest for Ullevål stadion)	6	1,3	8,0	50,7
	Oslo ytre nord (ca utenfor ring 2, og mellom Ullevål stadion og Bjerke travbane)	14	2,9	18,7	69,3
	Oslo ytre øst (Groruddalen, ca utenfor ring 2, og øst for Bjerke travbane)	8	1,7	10,7	80,0
	Oslo ytre sør (ca sør for Bispelokket/sentrum)	15	3,2	20,0	100,0
	Total	75	15,8	100,0	
Missing	System	401	84,2		
Total		476	100,0		

Hvor i Østfold?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Indre Østfold (Hobøl, Spydeberg, Trøgstad, Askim, Skiptvedt, Eidsberg, Rakkestad, Rømskog, Marker, Aremark)	18	3,8	36,0	36,0
	Ytre Østfold (Moss, Våler, Rygge, Råde, Fredrikstad, Sarpsborg, Halden, Hvaler)	32	6,7	64,0	100,0
	Total	50	10,5	100,0	
Missing	System	426	89,5		
Total		476	100,0		

Kjønn:

Du kan la være å svare (om du mener at summen av opplysninger gjør at din anonymitet trues).

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kvinne	236	49,6	49,6	49,6
	Mann	231	48,5	48,5	98,1
	Ønsker ikke å svare	9	1,9	1,9	100,0
Total		476	100,0	100,0	

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

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, hver dag	66	13,9	13,9	13,9
	Ja, ofte	40	8,4	8,4	22,3
	Ja, noen ganger	48	10,1	10,1	32,4
	Nei	322	67,6	67,6	100,0
Total		476	100,0	100,0	

Spørsmål til alle som ikke svarte "nei" på forrige spørsmål

Leverte du, eller skal du hente, barn i barnehage, skole e.l. i dag?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	97	20,4	63,0	63,0
	Nei	56	11,8	36,4	99,4
	Vet ikke	1	,2	,6	100,0
	Total	154	32,4	100,0	
Missing	System	322	67,6		
Total		476	100,0		

Spørsmål til alle

Hvor mange biler er det i husholdet?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen biler	36	7,6	7,6	7,6
	1 bil	279	58,6	58,6	66,2
	2 biler	142	29,8	29,8	96,0
	3 biler eller mer	19	4,0	4,0	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Har du førerkort for bil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	457	96,0	96,0	96,0
	Nei	19	4,0	4,0	100,0
	Total	476	100,0	100,0	

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

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

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

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

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

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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