

# Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Ahus?





# Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Ahus?

Tom Erik Julsrud, Liva Vågane, Randi Hjorthol

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:** Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Ahus?

**Forfattere:** Tom Erik Julsrud  
Liva Vågane  
Randi Hjorthol

**Dato:** 03.2013

**TØI rapport:** 1257/2013

**Sider** 42

**ISBN Elektronisk:** 978-82-480-1423-2

**ISSN** 0808-1190

**Finansieringskilde:** Akershus fylkeskommune  
Akershus universitetssykehus  
Regionalt forskningsfond Hovedstaden  
Ruter AS

**Prosjekt:** 3848 Hvordan kan arbeidsreisene gjøres miljø- og klimavennlige?

**Prosjektleder:** Randi Hjorthol

**Kvalitetsansvarlig:** Frode Longva

**Emneord:** Arbeidsreiser  
Forprosjekt  
Miljø  
Tiltak  
Reisevaner

#### **Sammendrag:**

I dette forprosjektet er arbeidsreisene til ansatte ved Akershus universitetssykehus kartlagt med tanke på mulig reduksjon av bilbruk. Ca 1900 ansatte har besvart en internettbasert spørreundersøkelse der de har gitt opplysninger om arbeidsreisen sommer og vinter og opplyst om hvilke tiltak de mener bør iverksettes for at de kan endre sine reisevaner. Resultatene viser at over 60 prosent bruker bil til arbeidet i dag, men at det er et potensial for endring. En halvering i bilbruken vil redusere CO2-utslippet per person per uke med 10 kg. Det er store variasjoner både i transportmiddelbruk og oppfatninger om tiltak etter hvor de ansatte er bosatt. Jo lengre unna de bor, dess mindre fornøyd er de med arbeidsreisen.

**Title:** How can commuting to Akershus University Hospital become more environmentally friendly?

**Author(s):** Tom Erik Julsrud  
Liva Vågane  
Randi Hjorthol

**Date:** 03.2013

**TØI report:** 1257/2013

**Pages** 42

**ISBN Electronic:** 978-82-480-1423-2

**ISSN** 0808-1190

**Financed by:** Akershus County Council  
Akershus University Hospital  
RuterAS  
The Regional Research Fund of the Metropolitan Area

**Project:** 3848 How can commuting become more climat and environmentally friendly?

**Project manager:** Randi Hjorthol

**Quality manager:** Frode Longva

**Key words:** Environment  
Measures  
Pre project  
Travel habits  
Work travels

#### **Summary:**

In this pre project commuting of the employees working at Akershus University Hospital has been mapped to study the potential of reduced commuting by car. About 1900 employees having answered an Internet based survey about their commuting summer and winter, they have also provided information about measures that might change their commuting habits. The survey shows that more than 60 percent drive to work, but there is a potential for change in a more environmentally friendly direction. There are great variations in travel mode and in attitudes towards policy measures, depending on where the respondents live. People with long commuting times are more dissatisfied with their work trip than those who travel shorter.

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

Institute of Transport Economics  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Forprosjektet *Hvordan kan arbeidsreisene gjøres miljø- og klimavennlige?* er finansiert av Regionalt forskningsfond Hovedstaden og Akershus fylkeskommune, avdeling for samferdsel og transport. I tillegg har Akershus universitetssykehus og Ruter AS bidratt med arbeidsinnsats.

Rapporten *Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Ahus?* dokumenterer arbeidet som er gjort i dette forprosjektet, først og fremst basert på en spørreundersøkelse blant ansatte på Ahus. Gjennomføringen av denne undersøkelsen har vært gjort i nært samarbeid med avdelingssjef Alf Christian Jørgensen ved Akershus universitetssykehus, som har organisert kontakten med de ansatte. Han har også bidratt med informasjon om forhold ved sykehuset. Hans innsats har vært til uvurderlig hjelp i gjennomføringen av prosjektet. Sammen med Alf Christian Jørgensen har Kjersti Midttun, Ruter AS og Jonas Tysland, Akershus fylkeskommune kommentert utkast til denne rapporten.

Rapporten er skrevet av forskerne Tom Erik Julsrud, Liva Vågane og forskningsleder Randi Hjorthol, med sistnevnte som prosjektleder. Avdelingsleder Frode Longva har kvalitetssikret arbeidet.

Oslo, mars 2013  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Frode Longva*  
avdelingsleder



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Arbeidsreiser i endring.....	1
1.2	Ahus på Lørenskog.....	2
1.3	Målsetting for rapporten.....	3
<b>2</b>	<b>Metode og analyse</b> .....	<b>4</b>
2.1	Opplegg for datainnsamling.....	4
2.2	Kjennetegn ved utvalget.....	4
<b>3</b>	<b>Bosted og pendlingsruter</b> .....	<b>7</b>
3.1	Hvor mange arbeider ved Ahus på Lørenskog? .....	7
3.2	Nesten halvparten av de ansatte bor i Oslo eller Lørenskog.....	8
3.3	Mange nye ansatte fra Oslo fra 2010 til 2011.....	9
<b>4</b>	<b>Reise- og arbeidstider</b> .....	<b>12</b>
4.1	Reisetid.....	12
4.2	Gjøremål underveis.....	13
4.3	Ankomst- og avreisetidspunkter .....	14
<b>5</b>	<b>Valg av transportmiddel</b> .....	<b>17</b>
<b>6</b>	<b>Tilfredshet med arbeidsreisen</b> .....	<b>23</b>
<b>7</b>	<b>Motiver og barrierer for reduksjon i bilbruk</b> .....	<b>26</b>
<b>8</b>	<b>Møtereiser</b> .....	<b>29</b>
<b>9</b>	<b>Tiltaksvurderinger og holdninger</b> .....	<b>31</b>
9.1	Kunnskap om kollektivtilbudet, interesse for omstillinger og effekt av redusert bilbruk.....	31
9.2	Tiltaksvurderinger.....	33
9.3	Ansattes egne forslag til nye tiltak.....	35
9.4	Arbeidsreisens betydning for bosted og stabilitet.....	36
<b>10</b>	<b>Oppsummering og konklusjon</b> .....	<b>39</b>
10.1	Oppsummering.....	39
10.2	Konklusjoner.....	40
<b>11</b>	<b>Litteratur</b> .....	<b>42</b>

Vedlegg 1: Tiltaksforslag

Vedlegg 2: Spørreskjema





**Sammendrag:**

# Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Ahus?

TOI rapport 1257/2013  
Forfatter(e): Tom Erik Julsrud, Liva Vågane, Randi Hjortbol  
Oslo 2013, 42 sider

*Så mange som 65 prosent av de ansatte på Akershus universitetsbus, Ahus, bruker bil til jobben på sykehuset i Lørenskog. De tre viktigste grunnene til at de bruker bil er, ifølge de ansatte selv, at kollektivtilbudet er for dårlig utbygd mellom der de selv bor og arbeidsplassen, at det går raskt med bil, og at bilen gir dem fleksibilitet. Selv om de ansatte må betale for parkeringsplass på jobben, er avgiften relativt lav, kr 20 per dag. Det som kan få de ansatte til å skifte over fra bil til kollektivtransport, er at de kan slippe å bytte transportmiddel underveis på reisen, at reisetiden med kollektivtransport kan bli kortere, og at de kan tilbys flere avganger. Sykkelveier som gir raskere mulighet for sykling, bedre tilrettelegging og økonomisk belønning fra arbeidsgiver er tiltak som de ansatte mener må til for at de kan sykle til jobben i større utstrekning enn i dag. En halvering i bilbruken vil i gjennomsnitt redusere CO<sub>2</sub>-utslippet per person per uke med 10 kg.*

## Spørreundersøkelse blant ansatte

Kan arbeidsreisene gjøres mer miljøvennlige? Hva er det som gjør at mange bruker bil på arbeidsreisen til en så stor arbeidsplass som Ahus, og hvilke tiltak må til for at denne andelen kan reduseres? Dette var utgangspunktet for forprosjektet er dokumentert i denne rapporten.

Universitetssykehuset i Oslo og Akershus (Ahus) er et lokal- og områdesykehus som leverer helsetjenester til ca 455 000 mennesker i Follo, på Romerike, Rømskog i Østfold, samt de tre nordligste bydelene i Oslo. Med om lag 8346 ansatte i 2011 er dette en av de viktigste arbeidsplassene i fylket, og både ansatte og pasienter er avhengig av et velfungerende transportsystem. De ansatte på Ahus er bosatt over et stort geografisk område, med hovedtyngde i Oslo og Lørenskog.

For å få kunnskap om de ansattes arbeidsreise og muligheter for å endre reisemåte, ble det gjennomført en internett-basert undersøkelse. Undersøkelsen er gjennomført som en åpen e-post basert spørreundersøkelse rettet til alle ansatte ved Ahus. Et elektronisk spørreskjema ble sendt ut i uke 50/2012, og den var åpen i 10 uker frem til slutten av uke 7/2013. 6000 personer har mottatt undersøkelsen. Totalt ble det returnert 1908 korrekt utfylte skjema, noe som tilsier en svarprosent på ca. 30 prosent.

## Reisetid og transportmiddelbruk

I gjennomsnitt bruker ansatte på Ahus i underkant av en halvtime på sin arbeidsreise. Vel 36 prosent benytter mindre enn 20 minutter og 60 prosent mindre enn 40 minutter. Ansatte som bor i Lørenskog og Rælingen bruker knapt 15 minutter, mens

ansatte i Oslo bruker i gjennomsnitt mellom 20 og 30 minutter. Lengst tid - over 40 minutter – bruker ansatte bosatt på Follo og øvre Romerike.

Kollektivtransportene tar lengre tid enn bil for alle, men forskjellene er størst for ansatte som bor i Oslo og Nedre Romerike. En kollektivreise fra Oslo tar i gjennomsnitt en halv time lenger enn en bilreise.

En stor majoritet av de ansatte på Ahus bruker bil til jobben, 65 prosent kjører selv, 5 prosent sitter på, 21 reiser kollektivt og resten sykler eller går (8 prosent).

Fra Oslo er andelen som kjører bil høyest for bosatte i de nord-vestlige bydelene, og den er også relativt høy for bosatte i de sydlige bydelene. Ellers er det særlig høye andeler som reiser med bil fra Nedre Romerike og Follo.

De som bor i Oslo reiser oftest med kollektivtransport til Ahus. Halvparten av de bosatte i indre Oslo reiser kollektivt, noe som er den høyeste kollektivandelen. I Lørenskog er det 39 prosent som går til jobb og 5 prosent som sykler.

Bilbrukernes viktigste årsak til sitt reisemiddelvalg er at det er et for dårlig utbygd kollektivtilbud. Mange hevder også at bilen er raskere og mer fleksibel enn kollektivtransportene. Mangel på bil er den viktigste grunnen til at folk reiser kollektivt, nesten halvparten har det som viktigste begrunnelse

De som sykler eller går er mest fornøyde med sin arbeidsreisen, mens de som reiser kollektivt er de minst fornøyde. Bosatte i Lørenskog og i de nære kommunene som Rælingen, Skedsmo samt Groruddalen er de som er mest fornøyde med sin arbeidsreise, noe som også kan ha sammenheng med reisetid i tillegg til transportmiddelbruk. De minst fornøyde kommer fra bosteder/kommuner med høy bilbruk og relativt høy kollektivandel, dvs Oslo Nord/Vest, Indre Oslo, Follo og på Romerike. Bosatte på Romerike er minst fornøyd med antall avganger på kollektivtrafikken.

## **Muligheter for å bytte reisemåte**

Blant dagens bilførere angis færre bytter av transportmiddel som viktigste tiltak for å få de til å bytte til kollektivtransport. De neste tiltakene som prioriteres er kortere reisetid, flere avganger og lavere takster.

Mange av de ansatte på Ahus bor i sykkelavstand til jobben men benytter likevel bil. Forhold som kan tenkes å få denne gruppen til å sykle er spesielt sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling, bedre tilrettelegging for å sykle mellom vedkommendes bolig og arbeidsplassen, samt økonomisk belønning fra arbeidsgiveren.

Om lag 30 prosent av de ansatte er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet. Nær halvparten er imidlertid ikke tilfreds. Samlet sett indikerer dette at det er mange som ønsker seg et bedre kollektivtilbud enn det de har i dag.

Halvparten av alle bilførere er enig eller helt enig i at de ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet. Dette indikerer at det er en betydelig vilje til omstilling av egne reisevaner blant mange av dagens bilister.

Når det gjelder kollektivforbedringer er det særlig lavere priser på kollektivtransporter, en endring i takstsonene og ny T-baneforbindelse til Lørenskog som mange ansatte fremhever. Dette er tiltak som ønskes i like stor grad av kollektivbrukere, syklister/fotgjengere og bilførere.

## **Tiltak på arbeidsplassen og flytting nærmere**

Når det gjelder tiltak som Ahus selv kan initiere, er det belønningsordninger for ansatte som reiser miljøvennlig som har bredest oppslutning. Mange ønsker også at det legges bedre til rette for syklende på arbeidsplassen gjennom utbygging av garderobeforhold, parkeringsmuligheter for sykkel, med mer. Det er også et ønske blant mange om å få utbedret eksisterende sykkel- og gangveger, og/eller bygget nye.

De fleste av de ansatte på Ahus er fornøyd med sin arbeidsreise, og mener at denne bidrar til at de er tilfreds med sitt arbeid. Samtidig er det over 20 prosent av de ansatte som indikerer at arbeidsreisen gjør at de ser etter annet arbeid nærmere bostedet, og seks prosent sier at de vurderer å flytte nærmere Ahus som følge av arbeidsreisen. Dette gjelder spesielt for ansatte bosatt i Indre Oslo, Oslo nord/vest og på Øvre Romerike.

## **Halvering av bilbruken gir CO<sub>2</sub>-gevinst**

For å få en formening om hvilken effekt omstillingsviljen vil ha, har vi beregnet CO<sub>2</sub>-utslipp på arbeidsreisen med utgangspunkt i arbeidsreisens lengde.<sup>1</sup> I denne sammenhengen har vi forutsatt at transportmidler utenom bil og buss har nullutslipp. For bil har vi forutsatt et utslipp 200 g CO<sub>2</sub> pr. km, bilpassasjer dividert på en faktor på 1,5 (siden vi må anta at en del av sjåførene skal videre) og drosje multiplisert med 2. Buss er forutsatt 900 g CO<sub>2</sub> pr. km fordelt på 30 passasjerer. Hvis vi legger til grunn i snitt 9 arbeidsreiser (reisen til arbeid og reisen fra teller som to reiser) pr. uke, gir dette et CO<sub>2</sub>-utslipp på 25,8 kilo pr. person, hvorav bilførernes bidrag utgjør 23,9 kilo.

Dersom halvparten av bilførerne fordeles på andre transportmidler (på samme måte som "ikke-bilførerne" er fordelt), reduseres bilførerandelen til 32 prosent, og utslippet reduseres ned til 16,0 kilo pr. person. 10 kg spart CO<sub>2</sub> per person ukentlig blir betydelige summer når det multipliseres opp med antall ansatte og over året.

---

<sup>1</sup> Respondentene er ikke spurt om reiselengde. I stedet har vi beregnet avstand langs vei fra AHUS til grunnkretsen midt i postsonen man er bosatt.



# 1 Innledning

## 1.1 Arbeidsreiser i endring

I følge Statistisk sentralbyrås prognoser for befolkningsvekst kan en anta at Akershus vil ha 763 892 innbyggere i året 2040. Dette tilsier en befolkningsvekst på 37,3 prosent i forhold til dagens nivå. Oslo vil vokse fra 613 000 innbyggere i 2012 til 832 000 i 2040 (SSB 2012). En slik vekst vil sette nye krav til et transportsystem som allerede er under sterkt press. Trafikkbelastninger i forbindelse med arbeidsreiser utgjør en helt sentral utfordring i denne forbindelse. I dag gjennomføres over 60 prosent av arbeidsreisene til de ytre delene av Oslo med bil, og opp til 75 prosent av arbeidsreisene foretatt til kommuner i Akershus (Gripsrud og Vågane 2007; Vågane m fl. 2011). Veksten i befolkningen i Oslo og Akershus kan forventes å generere flere arbeidsreiser med bil, spesielt til områder med mye næringsvirksomhet, høy konsentrasjon av arbeidsplasser og ugunstig lokalisering i forhold til kollektivtilbud.

Uten iverksettelse av trafikkdempende tiltak vil utviklingen medføre mer kødannelse og lav fremkommelighet i områder med høy konsentrasjon av arbeidsplasser, med risiko for videre fortettinger av trafikken til andre områder. En tiltagende overbelastning av transportsystemene i rushtiden vil gi betydelige negative konsekvenser for fremkommelighet, næringsutvikling, helse og livskvalitet (Whitelegg 1997). Det vil også gjøre det vanskelig å nå Oslo bystyres mål om 50 prosent reduksjon i klimagasser i 2030 i forhold til 1991 (Oslo\_kommune 2010).

Det er derfor av stor betydning å iverksette tiltak for å oppnå varige endringer i arbeidsreiser, spesielt i de delene av Oslo og Akershus som har mye næringsaktivitet og høy arbeidsplasskonsentrasjon. Det er påkrevet med tiltak som gjør det mer attraktivt å benytte kollektive transportmidler, gange og sykkel ("gulrot"), men også tiltak som gjør privatbilen mindre attraktiv ("pisk"). Ambisjonene på dette området er lagt innenfor transportetatens forslag til Nasjonal Transportplan (NTP) for 2014-23 (Avinor et al. 2012), der det foreslås at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Tilsvarende mål fins for hovedstadsregionen, som i Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060 om å ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk (Ruter 2011). Det er også definert klare mål om reduksjon av globale og lokale miljøbelastninger fra transportsektoren i en rekke strategiske dokumenter, som Stortingsmeldingen om norsk klimapolitikk og Miljøverndepartementets prosjekt "Framtidens byer" (Miljøverndepartementet 2012a; Miljøverndepartementet 2012b).

Virksomheter med mange ansatte rår over tiltak som i betydelig grad kan bidra til å redusere arbeidsreisene (Hansen 2003; Julsrud og Christiansen 2012). Det er derfor viktig at ikke bare kommunene engasjerer seg i arbeidet med å få til omstillinger i arbeidsreisene, men også større virksomhetene som er lokalisert i områder med mye trafikk. Denne rapporten retter oppmerksomheten mot Ahus som er en av de største arbeidsplassene i Lørenskog kommune i Akershus.

## 1.2 Ahus på Lørenskog

Universitetssykehuset i Oslo og Akershus (Ahus) er et lokal- og områdesykehus som leverer helsetjenester til ca 455 000 mennesker i Follo, på Romerike, Rømskog i Østfold, samt de tre nordligste bydelene i Oslo. Med om lag 8346 ansatte i 2011 er dette en av de viktigste arbeidsplassene i fylket, og både ansatte og pasienter er avhengig av et velfungerende transportsystem.

Ahus består av sykehuset på Nordbyhagen, Lillestrøm sykehus, Stensby sykehus (Eidsvoll), Ski sykehus, avdelinger for psykisk helsevern ved Skytta i Nittedal, Gaustad i Oslo og Bråten og Lurud i Skedsmo, distriktpsikiatriske sentre, barne- og ungdomspsikiatriske poliklinikker og ruspoliklinikker i Jessheim, Lillestrøm, Grorud, Furuset og Ski. Denne undersøkelsen vil i all hovedsak rette seg mot ansatte på Nordbyhagen, ettersom denne avdelingen har størstedelen av de ansatte og således generere mest trafikk. Nordbyhagen er også det geografiske området som står i fokus for forprosjektet som analysene er en del av.

Ahus har vært igjennom et betydelig omstillingsprosess i løpet av de siste årene. I 2011 ble nedslagsfotet til sykehuset utvidet samtidig som antallet ansatte økte. Fra 2009 til 2001 økte antall ansatte fra 4851 til 8346, mens antallet pasienter økte fra 233 871 til 302952.<sup>1</sup> Bare i 2011 fikk Ahus ca. 1500 nye medarbeidere. Endringene har representert store utfordringer for sykehuset, noe som har medført betydelig omtale i presse og media<sup>2</sup>. Samtidig har endringene også hatt konsekvenser for transportsystemene som har måttet håndtere et stort antall nye reisende, spesielt fra Oslo.



Figur 1.1 Kart over Nordbyhagen og nærmeste bussholdeplasser

Ahus er lokalisert på Norbyhagen i Lørenskog kommune, om lag 2 km sør for riksveg 159 (Strømsveien). Adkomst med bil fra Oslo eller nordfra vil i de fleste tilfeller være via E6 til Lørenskog og deretter riksvei 159 til Nordbyhagen. Reisetid med bil fra Oslo sentrum er ca. 20 minutter utenfor rushtiden.

<sup>1</sup> Somatiske pasienter ved poliklinikk, døgnopphold og dagopphold (Ahus årsberetning 2011)

<sup>2</sup> Se for eksempel: <http://www.nrk.no/nyheter/distrikt/ostlandssendingen/1.10860706>;  
<http://www.vg.no/nyheter/innenriks/artikkel.php?artid=10060158>

Nærmeste togstopp er Fjellhamar stasjon som ligger ca 15 minutters gange fra sykehuset. Nærmeste busstopp heter "Akershus universitetssykehus" ved Sykehusveien rett utenfor sykehuset (Figur 1.1). Her stopper bussrutene 361, 411, 872 og 401. Langs Gamleveien på østsiden av sykehuset finnes holdeplassene "Glitnegården" og "Hovelsrudveien" som betjenes av rutene 361 og 411.

### **1.3 Målsetting for rapporten**

Formålet med rapporten er todelt. På den ene side skal det gjennomføres en forholdsvis detaljert kartlegging av hvordan de ansatte ved sykehuset reiser til og fra jobben, og beskrivelser av pendlingsstrømmene mellom bosted og Ahus. På den annen side skal det, på bakgrunn av disse opplysningene, fremmes konkrete forslag til tiltak som kan iverksettes for å få en høyere andel til å reise miljøvennlig til arbeidet. I denne sammenheng vil "miljøvennlig" innebære sykling, gåing og bruk av kollektivtransport (særlig buss og tog).

I det neste kapitlet vil vi redegjøre nærmere for forskningsmetoder og data, før vi i de påfølgende kapitlene belyser sentrale tema knyttet til ansattes reisevaner. I kapittel 10 vil vi oppsummere hovedfunn og trekke konklusjoner basert på de fremlagte resultater.

## 2 Metode og analyse

### 2.1 Opplegg for datainnsamling

Undersøkelsen er gjennomført som en åpen e-post basert spørreundersøkelse<sup>3</sup> rettet til alle ansatte ved Ahus. Et elektronisk spørreskjema ble sendt ut i uke 50/2012, og den var åpen i 10 uker frem til slutten av uke 7/2013. Spørreskjema finnes i *vedlegg 2*. Opplegget innebærer at den elektroniske lenken til spørreskjemaet har blitt distribuert videre av nøkkelpersoner på sykehuset.

Ved bruk av denne typen åpne undersøkelser har en mindre kontroll med hvor mange som mottar skjemaet, og det kan være vanskelig å fastsette hvor mange som faktisk har mottatt henvendelsen. Ut fra det totale antallet ansatte på sykehuset kan vi imidlertid anslå at ca. 8000 personer har mottatt undersøkelsen. Totalt ble det returnert 1908 korrekt utfylte skjema, noe som tilsier en svarprosent på ca. 23 prosent. Dette er på linje med det som er vanlig når det gjelder denne typen undersøkelser.

I tillegg har vi benyttet registerdata fra Statistisk sentralbyrå sin sysselsettingsstatistikk for å kartlegge bosted for de som arbeider ved Ahus på Lørenskog. Dette er nærmere beskrevet i kapittel 3.

En sentral del av undersøkelsen er tallfesting av antallet reiser til og fra Ahus fordelt på ulike typer transportmidler. Vi har her fulgt samme prosedyre som benyttes i de nasjonale reisevaneundersøkelsene, ved å kartlegge reisemåte en tilfeldig valgt dag for et større antall brukere (se Vågane m fl. 2011). Informantenes har også oppgitt deres vanligste reisemåte sommer og vinter.

### 2.2 Kjennetegn ved utvalget

Hoveddelen av de ansatte som svarte jobber på sykehuset på Nordbyhagen (1597). Et mindre antall ansatte (311) jobber på andre avdelinger enn hovedsykehuset på Nordbyhagen. Den siste gruppen vil bli holdt utenfor de delene av undersøkelsen som fokuserer på transport i området rundt Nordbyhagen..

---

<sup>3</sup> Programpakken *MI Pro Research Studio 5* er blitt benyttet for å hente inn data.



Tabell 2.1 Respondenter etter kjønn og alder (N=1908)

Alder	Kjønn		Totalt
	Kvinne	Mann	
Under 30	83	18	100
30-39	73	27	100
40-49	77	23	100
50-59	80	20	100
60 eller eldre	79	21	100
<b>Totalt</b>	<b>77</b>	<b>23</b>	<b>100</b>

Tabell 2.2 Respondenter etter utdannelsesnivå og ansettelsestid. Prosent\*\*\* (N=1908)

	Ansettelsestid					Total
	1 år eller mindre	1-2 år	3-5 år	6-10 år	10 år eller mer	
Grunnskole/videregående	7	15	12	15	51	100
U&H lavere (<12)	89	20	19	18	35	100
U&H høyere (<15)	13	21	18	19	28	100
<b>Totalt</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>35</b>	<b>100</b>

\*\*\*=p&lt; 0.001

Det er et flertall kvinner som har besvart undersøkelsen; tre av fire respondenter i utvalget er kvinner. Andelen kvinner blant ansatte på Ahus er 77,5 prosent, så kjønnsfordelingen er i samsvar med de faktiske forholdene. Som visst i tabell 2.1 er fordelingen nokså lik i alle alderskategorier.

Vel 20 prosent av informantene oppgir at de innehar lederstillinger, og av disse er ca. halvparten mellomledere og tre prosent toppledere.

Ahus er en utpreget kunnskapsvirksomhet, der nær 80 prosent har utdanning på universits- eller høyskolenivå. Som i mange andre kunnskapsbedrifter er ansettelsestiden kortere for de med høyere formell kompetanse. I Ahus har over 50 prosent av de med høyere utdanning jobbet på sykehuset i mindre enn fem år. Tilsvarende tall for de med utdanning på nivå med grunn- og videregående skole er 34 prosent (Se tabell 2.2).

En stor andel av de ansatte har skiftordninger. I utvalget var det 62 prosent som jobbet dagskift, 4 prosent natt- og 4 prosent kveldsskift. Like mange oppga at de ikke hadde noen spesielle skift. Vel hver fjerde informant oppga å veksle mellom ulike typer skiftordninger innenfor regelmessige perioder. Dette betyr at det i mange tilfeller er de samme personene som veksler mellom kvelds-, natt- og dagskift.

Tabell 2.3 Respondenter etter kjønn og skiftordning, Prosent

	Skiftordning					Total
	Dag	Kveld	Natt	Ingen spesielle	Veksler	
Kvinne	62	4	4	3	27	100
Mann	62	2	3	7	26	100
<b>Totalt</b>	<b>62</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>27</b>	<b>100</b>

Tabell 2.4 Respondenter etter kjønn og arbeidsdager per uke. Prosent\*\*\*

	Arbeidsdager per uke							
	1	2	3	4	5	6	7	
Kvinne	0	10	70	17	72	2	1	100
Mann	0	0	20	6	85	5	1	100
Totalt	0	10	5	14	75	2	1	100

\*\*\*=p< 0.001

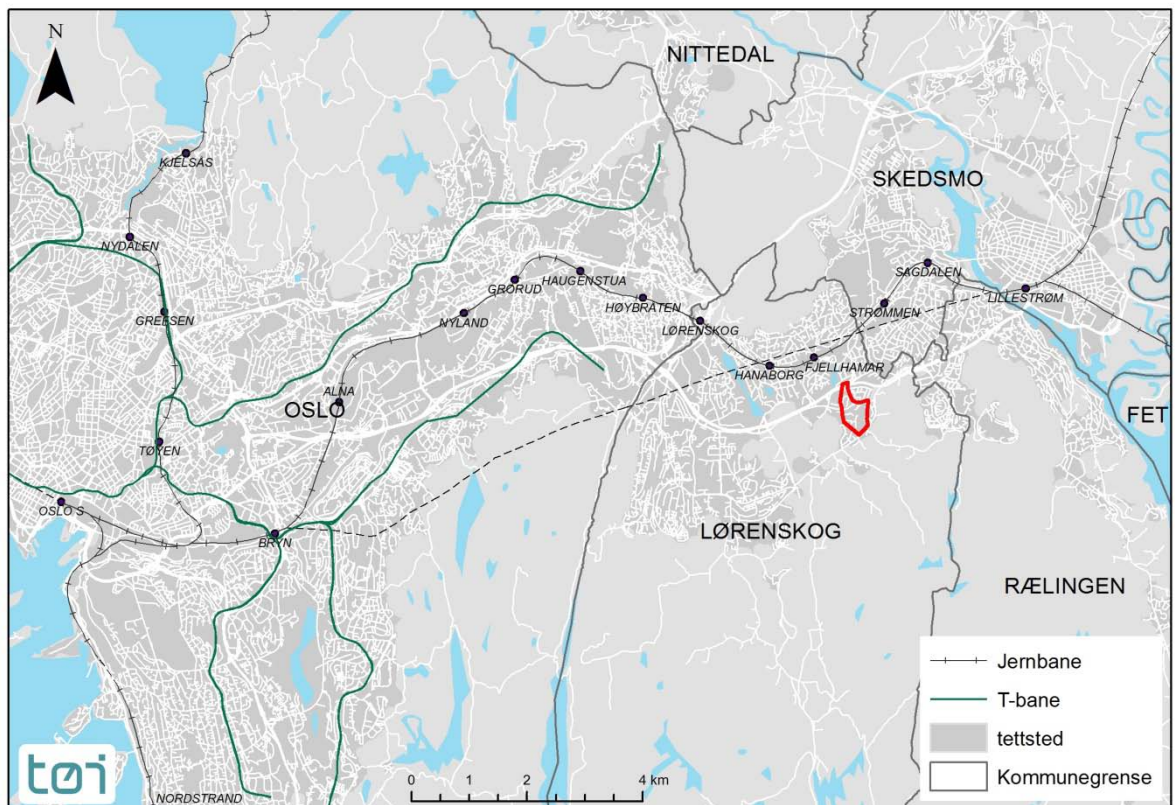
Tre av fire arbeidstagerne i undersøkelsen reiser vanligvis til jobben på Ahus fem dager i uken, mens vel 20 prosent jobber færre dager i uken.

Det er signifikante forskjeller mellom menn og kvinner når det gjelder arbeidstid; hver fjerde kvinne jobber mindre enn fem dager i uken, mens dette gjelder mindre enn 10 prosent av mennene.

## 3 Bosted og pendlingsruter

Hvor man bor legger sterke føringer for hvordan man kommer seg på arbeid. Kort avstand gjør at det er enkelt å gå eller sykle, og bor man nær kollektivknutepunkt blir det enklere å reise kollektivt.

For å kartlegge hvor de som arbeider ved AHUS på Lørenskog bor, har vi brukt spesialkjøringer fra SSBs registerbaserte sysselsetningsstatistikk. For å avgrense til dem som arbeider ved sykehuset i Nordbyhagen har vi brukt de som er registrert med arbeidssted i grunnkrets "02300602 Sentralsykehuset" (se kart 3.1). Vi har valgt å ta med alle, uavhengig av arbeidsbrøk. Når vi i det videre bruker "ansatte ved AHUS på Lørenskog" er det disse vi tenker på.



Figur 3.1: Kart over området. Grunnkrets "02300602 Sentralsykehuset" er markert med rødt.

### 3.1 Hvor mange arbeider ved Ahus på Lørenskog?

Tall fra den siste årsrapporten fra Ahus sier at det var rundt 8 300 ansatte i 2011 (Tabell 3.1). Registertallene viser drøyt 4 800 ansatt i den aktuelle grunnkretsen 4. kvartal 2011. Tallene i årsrapporten skiller ikke på arbeidssted, og inkluderer også Ahus-ansatte som arbeider andre steder enn i Nordbyhagen på Lørenskog.

Registertallene inkluderer også eventuelt andre som er registrert med arbeidssted innenfor kretsen, men som ikke er ansatt ved Ahus.

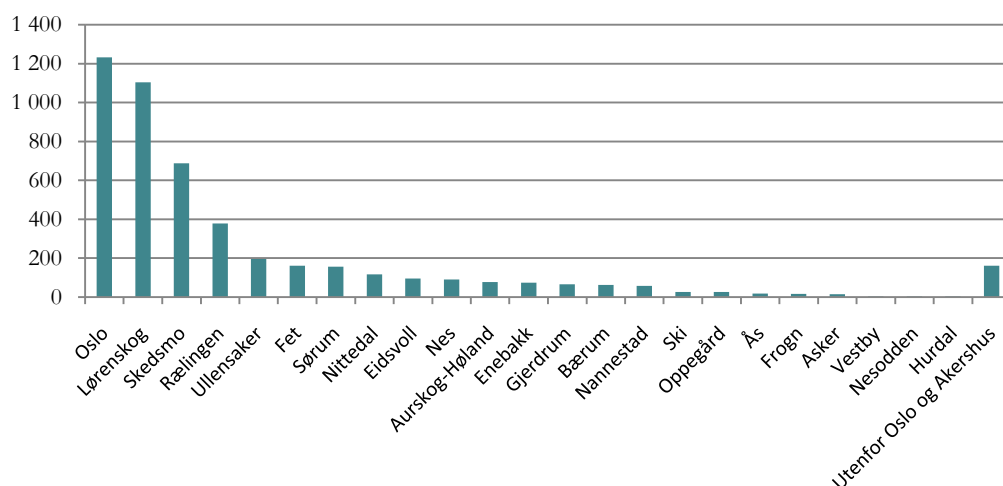
Tabell 3.1: Antall ansatte ved Ahus

	Ahus' årsrapport 2011	Ahus' årsrapport 2010	Register – krets Sentralsykehuset
2011	8 346		4 828
2010	5 397	4 649	3 836
2009	4 851	4 851	
2008		4 689	3 844
...			
2001			2 773

### 3.2 Nesten halvparten av de ansatte bor i Oslo eller Lørenskog

De ansatte på sykehuset i Lørenskog bor først og fremst i Lørenskog, Oslo, Rælingen og Skedsmo (Figur 3.1/Tabell 3.3). Disse fire kommunene huser 70 prosent av de ansatte. I tillegg bor mange i Ullensaker, Sørum og Fet. Bærum, Enebakk, Nittedal, Gjerdrum, Nannestad, Eidsvoll, Nes og Aurskog-Høland står for mesteparten av de resterende.

Totalt er det rundt 1 500 som må krysse grensa mellom Oslo og Lørenskog på veg til og fra arbeid. De som bor i Oslo er spredt over hele byen, men det er relativt mange som er bosatt i (øvre deler av) Groruddalen.



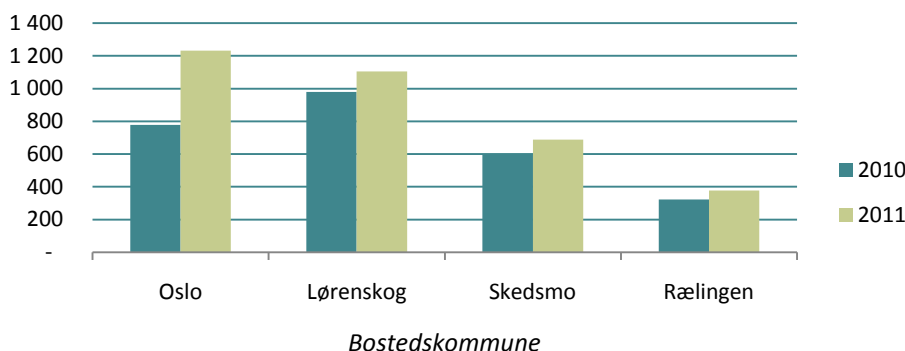
Figur 3.1: Antall ansatte ved Ahus på Lørenskog etter bokommune. SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk, 4. kvartal 2011

Tabell 3.2: Antall ansatte ved Abus på Lørenskog etter boområde. SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk, 4. kvartal 2011

Område	Antall
<b>Nedre Romerike</b>	<b>2 683</b>
Lørenskog	1 104
Skedsmo	688
Rælingen	378
Øvrige	513
<b>Oslo</b>	<b>1 232</b>
Oslo øst (Groruddalen)	415
Indre Oslo	406
Oslo vest/nord	203
Oslo sør	195
<b>Follo</b>	<b>169</b>
<b>Øvre Romerike</b>	<b>506</b>
<b>Asker/Bærum</b>	<b>77</b>
<b>Utenfor Oslo og Akershus</b>	<b>161</b>

### 3.3 Mange nye ansatte fra Oslo fra 2010 til 2011

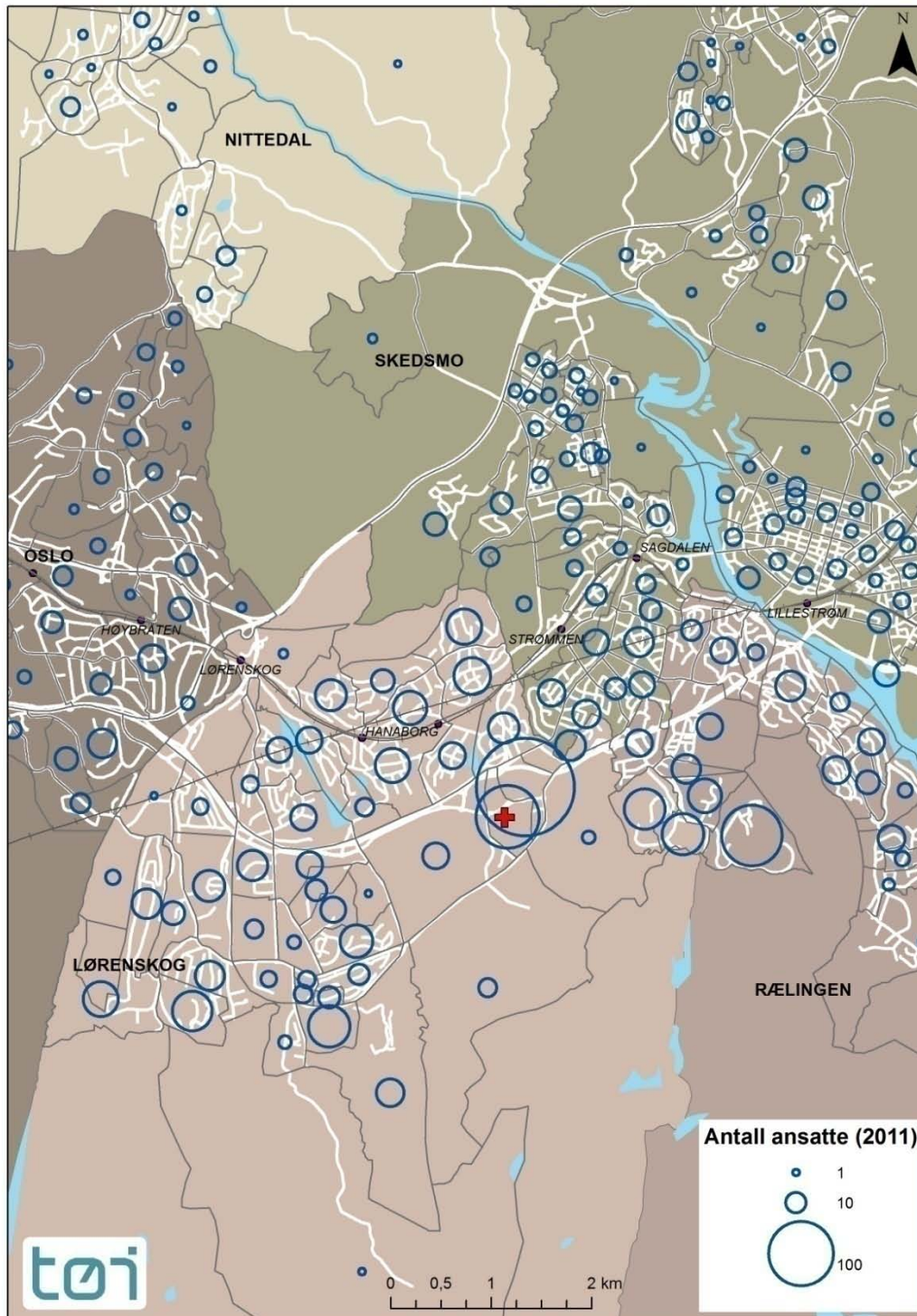
Det har vært en del endringer i sykehusstrukturen i området i de siste årene. Mellom 2010 og 2011 ble det, som vi har sett ca. 1 000 flere ansatt i kretsen, i følge registertall. Mesteparten av økningen er personer bosatt i Oslo og i Lørenskog. Lørenskog er blitt forbigått av Oslo som den viktigste bostedskommunen for de ansatte, figur 3.3. Registertallene gjelder for 4. kvartal 2011, og det kan være grunn til å anta at en del av dem som er bosatt i Oslo tidligere har hatt kortere arbeidsreise, og velger derfor (eller har allerede valgt) å flytte til Lørenskog eller andre områder nærmere sykehuset



Figur 3.3: Antall ansatte ved Abus på Lørenskog fra de fire viktigste bokommunene. SSBs registerbaserte sysselsettingsstatistikk, 4. kvartal 2010 og 2011.







Figur 3.5: Antall ansatte ved Abus på Lørenskog etter delområde. SSBs registerbaserte sysselsetningsstatistikk 4. kvartal 2011

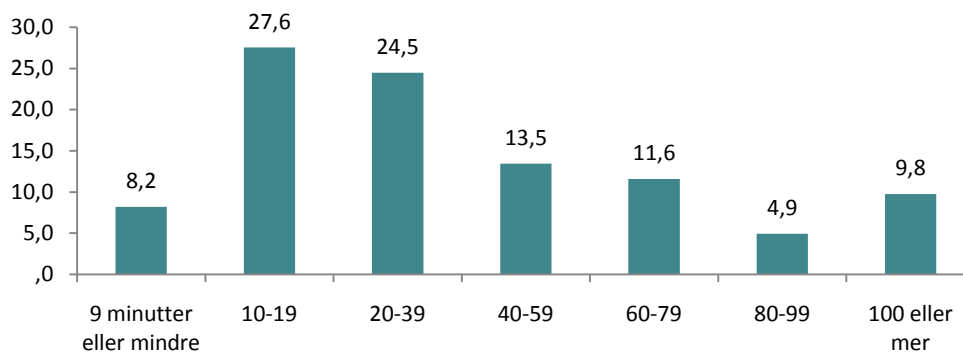
## 4 Reise- og arbeidstider

### 4.1 Reisetid

I gjennomsnitt bruker ansatte på Ahus i underkant av en halvtime på sin arbeidsreise. Til sammenligning er det anslått at en gjennomsnittelig arbeidsreise i Norge er på 24 minutter (Vågane m fl. 2011). Vel 36 prosent bruker mindre enn 20 minutter og 60 prosent mindre enn 40 minutter (Se figur 4.1).

Det er åpenbart store variasjoner i reisetid avhengig av bosted. Ansatte som bor i Lørenskog og Rælingen bruker snaut 15 minutter, mens for ansatte i Oslo ligger gjennomsnittet på mellom 20 og 30 minutter (Tabell 4.1). Bosatte i de ytre delene av Oslo bruker alle kortere tid enn de som er bosatt i indre Oslo. Ansatte bosatt på Follo og øvre Romerike bruker over 40 minutter jobbreisen. De som bor utenfor de omkringliggende kommunene bruker i gjennomsnitt ca. en time, men her er variasjonene betydelige.

De som reiser kollektivt bruker generelt lenger tid enn de som kjører bil. Forskjellene mellom disse transportformene er imidlertid ikke lik for de ulike bostedsområdene. Som vist i tabell 4.2 tar kollektivtransportene ca 7 minutter lenger tid enn bil for ansatte i Skedsmo og Rælingen. For ansatte bosatt i Oslo er differansen på nær en halv time, tilsvarende en økning på 130 prosent.



Figur 4.1. Oppgitt reisetid for ansatte på Ahus. Minutter én vei fratrukket tid for eventuelle ærender. Prosent.



Tabell 4.1. Bosted og reisetid i minutter (Én vei fratrukket tid til eventuelle ærender) Gjennomsnitt.

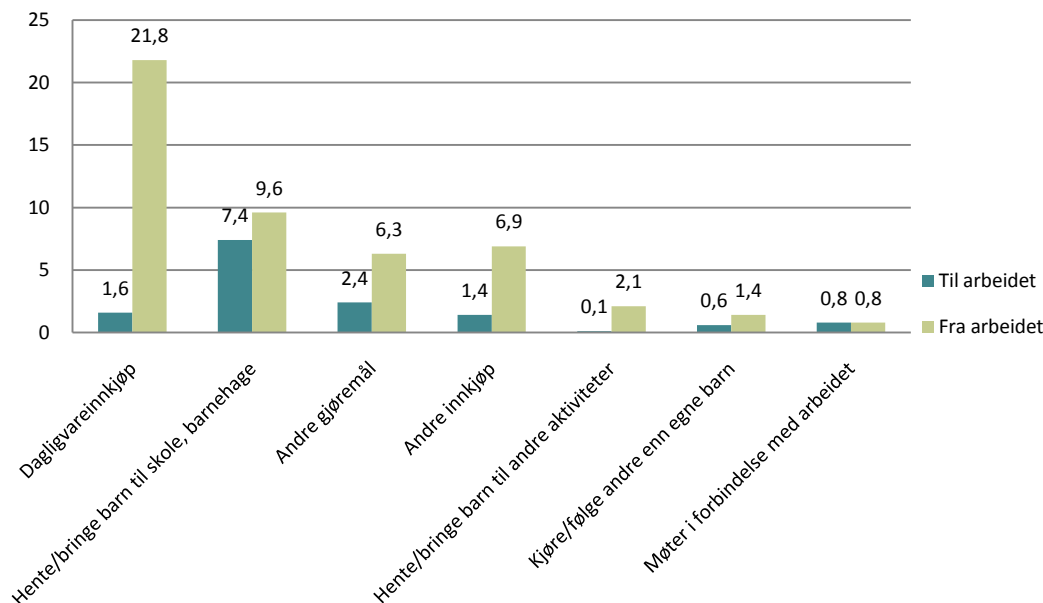
Bosted	Minutter	N	St. avvik	% av Total
Indre Oslo	36	171	18	14
Oslo nord/vest	29	93	13	6
Oslo øst (Groruddalen)	21	132	13	6
Oslo syd	30	72	18	5
Lørenskog	14	264	10	8
Rælingen	15	122	7	4
Skedsmo	18	206	10	8
Follo	44	69	18	7
Nedre Romerike ellers	32	195	14	14
Øvre Romerike	45	196	16	20
Annet	58	67	33	9
Total	28	1587	20	100

Tabell 4.2 Reisetid for ansatte etter bosted og transportmiddel. Gjennomsnitt

	Bil	Kollektiv	Sykkel	Bil/koll. differanse	Bil/koll differanse %
Oslo	21	49	45	28	133
Nedre Romerike ellers	30	55	-	25	83
Annet	51	88	-	37	73
Lørenskog	11	18	17	7	64
Follo	41	65	-	24	59
Øvre Romerike	42	62	50	20	48
Skedsmo	16	23	33	7	44
Rælingen	12	17	23	5	42

## 4.2 Gjøremaal underveis

På undersøkelsesdagen hadde drøyt hver tredje informant gjennomført gjøremaal på vei til eller fra arbeidet. Dette er noe mindre enn for landsgjennomsnittet som ligger på omtrent 50 prosent (Vågane m fl 2011). Det var ingen forskjeller på menn og kvinner. Flest gjøremaal ble utført på vei hjem for alle typer gjøremaal, og over 20 prosent hadde gjennomført innkjøp av dagligvarer på vei hjem. Mellom 7 og 10 prosent av de ansatte leverte eller hentet barn til skole eller barnehage på undersøkelsesdagen.



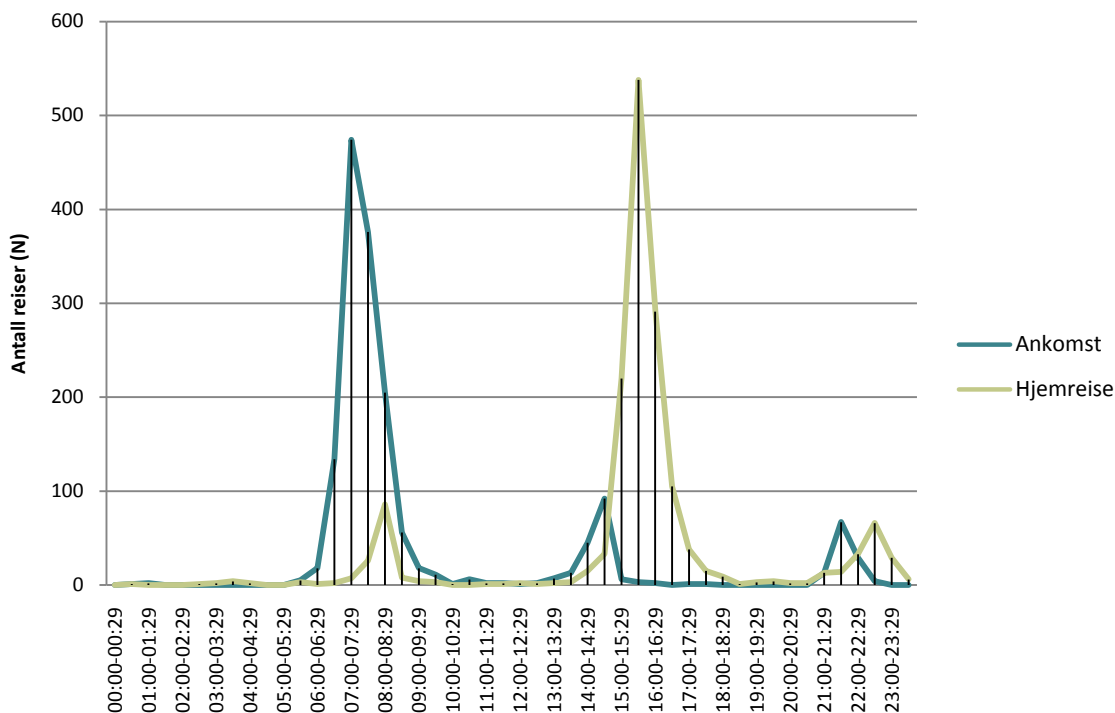
Figur 4.2. Gjøremål på vei til eller fra arbeidet. Prosent. (N= 1597)

### 4.3 Ankomst- og avreisetidspunkter

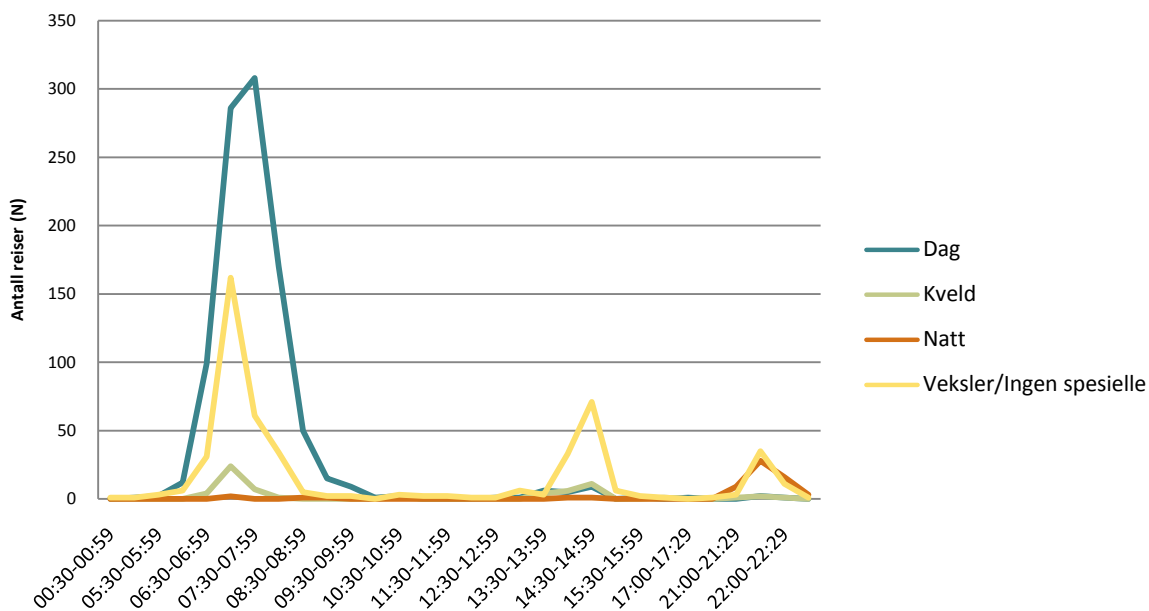
Reisene til og fra sykehuset på Lørenskog foretas til ulike tider av døgnet. De største belastningene for transportsystemene er i perioden 06:00-08:30 da mange ankommer sykehuset, og i perioden 15:00-17:30 da mange reiser hjem (se figur 4.3). En liten topp med ankomst- og hjemreiser er det også på kvelden for de som jobber skift i perioden 21:00-23:00.

For dagskiftene er det tydelige toppunkter i trafikken klokken 07:30-08:00 (ankomst) og 16:00-16:30 (hjemreiser). For de øvrige skiftordningene variere dette noe mer, men tre toppunkter kan likevel fremheves for ankomst og avreise: for ankomstreisene er dette i tidsintervallene 06:30-07:00, 14:30-14:50 og 21:00-21:30; for hjemreiser i intervallene 08:00-08:29, 15:30-15:59 og 22:30-22:59 (se figur 4.4).

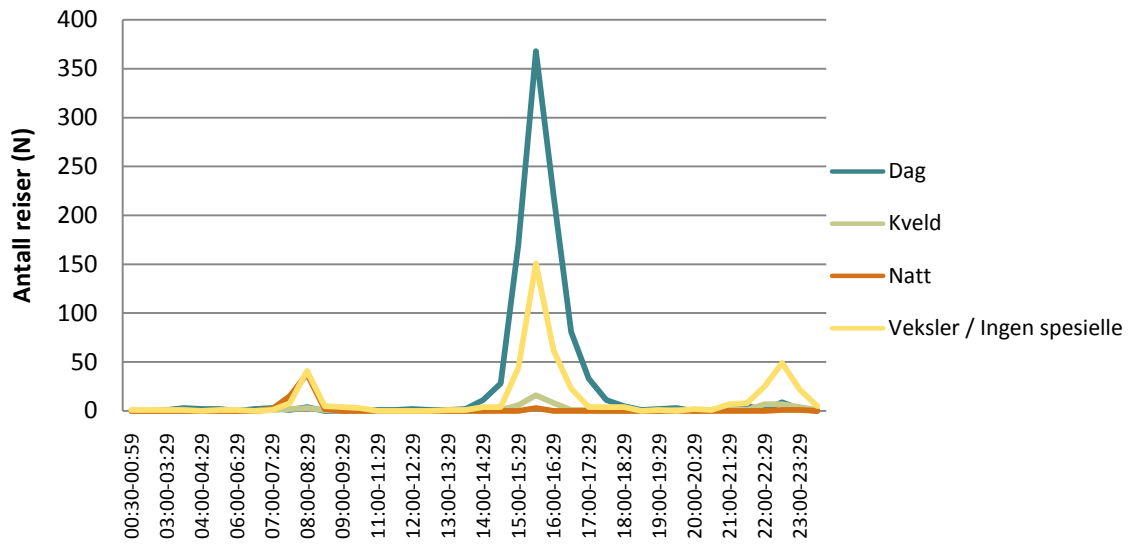
Med tanke på kollektivbetjening er disse reisetoppene av interesse.



Figur 4.3. Ankomst- og hjemreisetidspunkt for alle ansatte på Abus på Lørenskog. Antall reiser. (N= 1597)



Figur 4.4. Ankomsttidspunkt for ansatte med ulike skiftordninger. Antall reiser. (N= 1597)



Figur 4.4. Avreisetidspunkt for ansatte med ulike skift ordninger. Antall reiser. (N= 1597)

## 5 Valg av transportmiddel

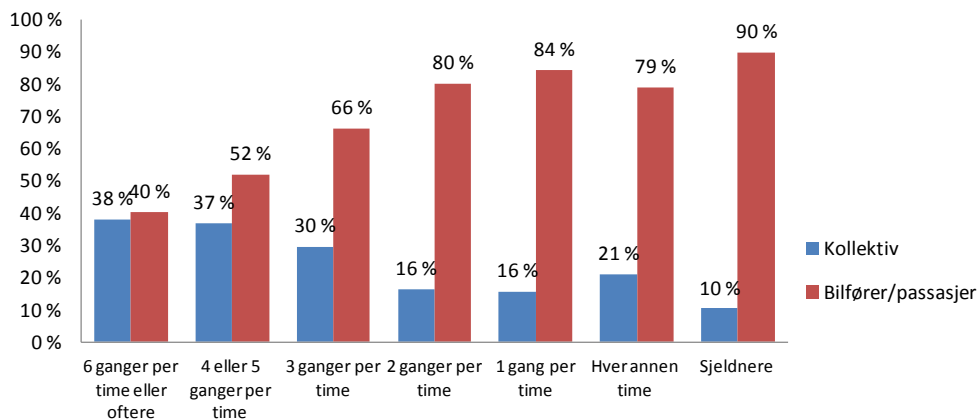
En stor majoritet av de ansatte på Ahus bruker bil til jobben, 65 prosent kjører selv, 5 prosent sitter på, 21 reiser kollektivt og resten sykler eller går (8 prosent).

Tabell 5.1 viser andel bilførere og kollektivreisene fordelt på bosted. Så mange som en tredel av de som bor i Oslo reiser kollektivt. Halvparten av de bosatte i indre Oslo reiser kollektivt, noe som er den høyeste kollektivandelen. Fra Oslo er andelen som kjører selv høyest for bosatte i de nord-vestlige bydelene (87 prosent), og den er også relativt høy for bosatte i de sydlige bydelene (76 prosent).

Bosatte i Lørenskog skiller seg ut med 44 prosent som går eller sykler til jobb og en lav andel som benytter bil (37 prosent). Bosatte i Rælingen har en høy andel som går eller sykler, 15 prosent, mens bilandelen ellers er svært høy. Ellers er det høye andeler som reiser med bil fra Nedre Romerike og Follo, henholdsvis 89 og 84 prosent.

Tabell 5.1 Transportmiddel på arbeidsreisen etter bosted. Prosent

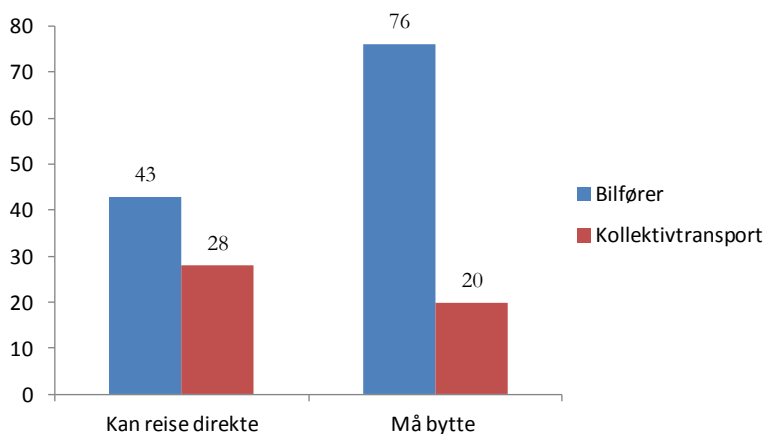
Bosted	Til				Sum	Antall
	fots/sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt		
Indre Oslo	0	48	2	50	100	171
Oslo nord/vest	0	87	0	13	100	93
Oslo øst (Groruddalen)	2	64	6	27	100	132
Oslo syd	0	76	0	24	100	72
Lørenskog	44	37	5	14	100	264
Rælingen	15	54	13	18	100	122
Skedsmo	4	65	7	24	100	206
Follo	0	84	3	14	100	69
Nedre Romerike ellers	0	89	6	6	100	195
Øvre Romerike	0	76	7	17	100	196
Annet	0	73	0	27	100	67
Alle	8	65	5	21	100	1587



Figur 5.1 Andel som reiser kollektivt og med bil til arbeid etter frekvens på kollektivtilbudet. Prosent

Andelen som reiser kollektivt avtar merkbart når frekvensen på avgangene på buss, bane eller tog avtar, figur 5.1, fra nærmere 40 prosent når det er mer enn fire ganger per time til 16 prosent når avgangene ikke er mer enn én per time. Bruk av bil viser en motsatt sammenheng, der andelen sjåfører og passasjerer øker med færre avganger på nærmeste kollektivtilbud.

Det samme gjelder når man må bytte transportmiddel underveis, som vist i figur 5.2. Bilandelen øker betraktelig når man må bytte kollektivtransportmiddel underveis. Et sykehus har døgnkontinuerlig drift og dermed skiftarbeid. Dette påvirker også reisemåten til arbeid. De som arbeider nattskift har betydelig høyere bilbruk enn de som har dag- eller kveldsskift, tabell 5.2. De reiser til og fra jobben når kollektivtilbudet er dårligst.



Figur 5.2 Andel som reiser som bilfører eller kollektivt til arbeid etter om man må bytte kollektivtransportmiddel underveis. Prosent

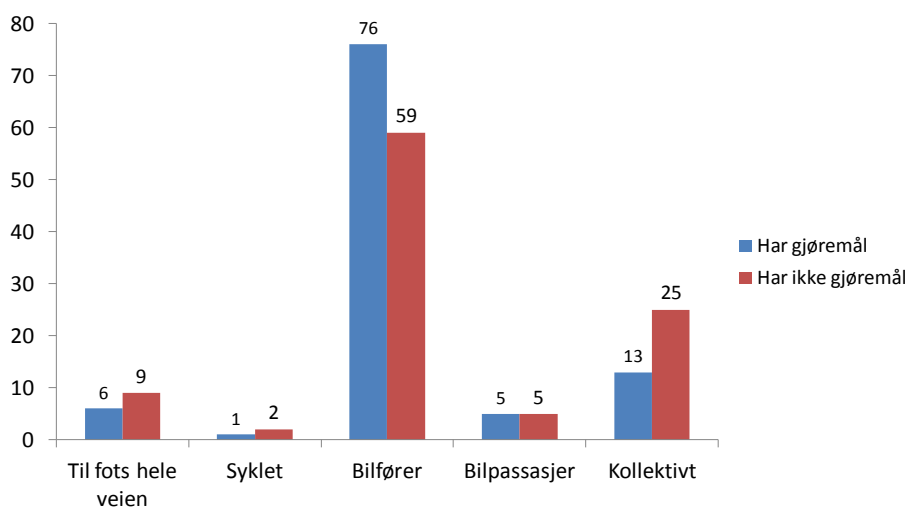
Tabell 5.2 Transportmiddel på siste arbeidsreise til jobb etter arbeidstidsordning. Prosent\*\*\*

Transportmiddel	Dagskift	Kveldsskift	Nattskift	Ingen spesielle	Veksler
Til fots hele veien	8	10	7	11	7
Syklet	2	0	2	2	1
Bilfører	63	57	77	73	68
Bilpassasjer	7	2	5	1	2
Kollektivt	21	32	10	14	22
Sum	100	100	100	100	100
Antall	982	63	62	66	424

\*\*\* p &lt; 0.001

Gjøremål til eller fra arbeidet er også med på å betinge valg av transportmiddel, omtrent en tredel har slike ærend. Figur 5.3 viser at de som har slike gjøremål eller ærend i større grad enn de som ikke har det kjører bil og benytter seg mindre av kollektivtilbudet. Det vanligste gjøremålet er innkjøp på vei fra jobb, i overkant av 20 prosent gjør det. Ellers er det i underkant av 10 prosent som følger og henter barn i barnehage og skole.

Bil er den vanlige transportmåten både for kvinner og menn, selv om kvinner vanligvis har dårligere tilgang til bil enn menn (Vågane m fl. 2011). Kvinner reiser oftere kollektivt og kjører sjeldnere selv enn menn, mens menn sykler noe mer.



Figur 5.3 Transportmiddel på siste arbeidsreise etter om man har gjøremål på vei til eller fra arbeid. Prosent

Tabell 5.2 Transportmiddel på siste arbeidsreise til jobb etter kjønn. Prosent\*\*

Transportmiddel	Kvinne	Mann
Til fots hele veien	8	7
Syklet	1	4
Bilfører	64	68
Bilpassasjer	6	3
Kollektivt	22	18
Sum	100	100
Antall	1226	371

\*\* p < .01

Tabell 5.3 Transportmiddel på siste arbeidsreise til jobb etter alder. Prosent\*\*\*

Transportmiddel	Under 30 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Til fots hele veien	8	4	9	9	13
Syklet	0	1	2	2	4
Bilfører	43	74	70	62	54
Bilpassasjer	5	4	5	6	5
Kollektivt	44	17	15	20	24
Sum	100	100	100	100	100
Antall	183	430	467	384	133

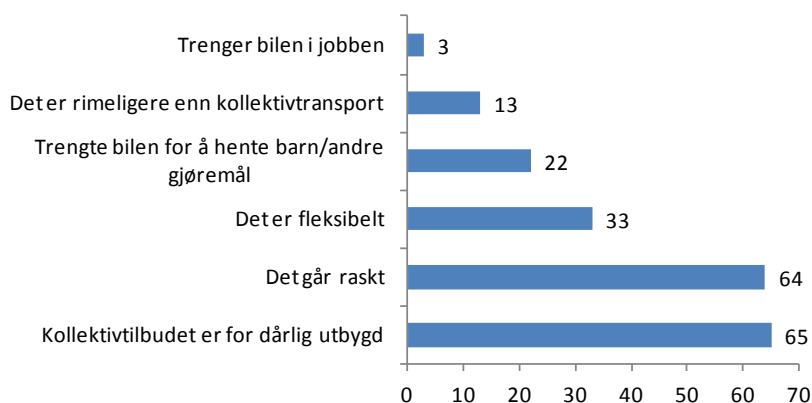
\*\*\* p < .001

Transportmiddelbruken varierer etter alder, tabell 5.3. De yngste, de under 30 år, reiser mer kollektivt enn de eldre. Bilbruken er høyest blant 30-åringene, og den avtar noe med stigende alder.

Mer enn 90 prosent parkerer på en parkeringsplass som disponeres av de ansatte på Ahus. Betaling for parkeringen varierer noe, fra noen plasser som er gratis opp til kr 400 per måned. Ahus har 1500 parkeringsplasser for ansatte og 160 reservert plasser. I tillegg kommer 33 HC-plasser. De ansatte betaler kr 20 kr per døgn, kr 60 per uke og kr 200 per måned. Reservert plass etter anbefaling fra avdelingsdirektør koster kr 400 per måned. Man må kunne si at parkeringsavgiftene er meget moderate.

For dårlig utbygd kollektivtilbud er det hyppigste svaret på hvorfor man bruker bil til arbeidet, figur 5.4. Det er raskt og fleksibelt er de to neste grunnene. En femtedel sier at de trenger bilen for å hente og bringe andre, mens bare tre prosent sier de trenger bilen i jobben.





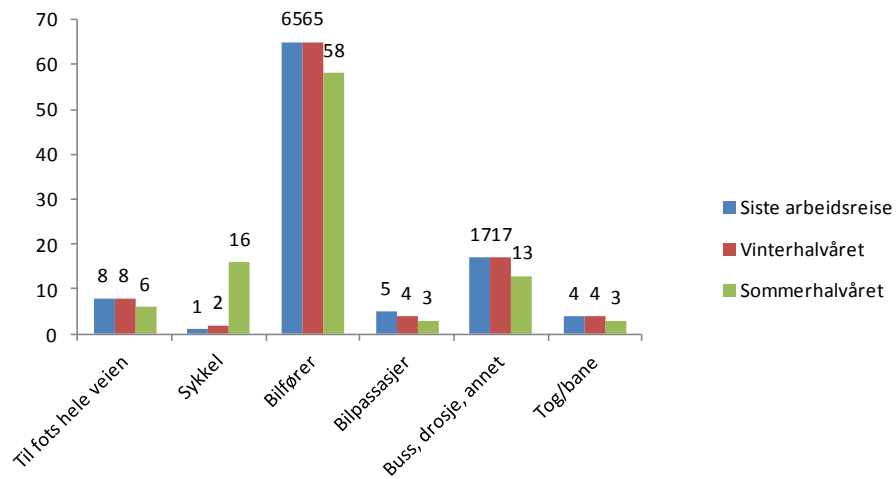
Figur 5.4 De viktigste grunnene til å bruke bil på arbeid. Prosent



Figur 5.5 De viktigste grunnene til å reise kollektivt til arbeid. Prosent

Mangel på bil er den viktigste grunnen til at folk reiser kollektivt, nesten halvparten har det som viktigste begrunnelse, figur 5.5. Det er bosatte i indre deler av Oslo som svarer dette oftest, men også bosatte i andre deler av Oslo (bortsett fra nord/vest) har dette som begrunnelse for å reise kollektivt. Godt og vel en tredel sier at det er miljøvennlig, ca. 30 prosent mener det er rimeligere enn å kjøre bil og omtrent den samme andelen sier det er raskere og at de unngår køkjøring.

Svarene over er knyttet til den siste arbeidsreisen. I tillegg ble det også stilt spørsmål om hvordan man vanligvis reiste til jobben om vinteren og i sommerhalvåret. Figur 5.6 viser at den viktigste forskjellen på sommer og vinter er at sykkelandelen øker betraktelig fra vinter til sommer, fra 1-2 prosent til 16 prosent. Det er først og fremst bilbruken som avtar, men det er også en reduksjon i andelen som reiser kollektivt.



Figur 5.6 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen, den siste, vanligvis på vinterhalvåret og sommerhalvåret. Prosent

## 6 Tilfredshet med arbeidsreisen

De ansatte ble spurt om hvor fornøyde de var med den siste arbeidsreisen. I dette kapitlet skal vi se nærmere på i hvilken grad dette har sammenheng med transportmiddelbruk, reisetid og hvor vedkommende bor. Vi skal også se nærmere på hvilke aspekter ved arbeidsreisen som det er misnøye med.

Tabell 6.1 Hvor fornøyd man er med siste arbeidsreise etter transportmiddel. Prosent\*\*\*

Transportmiddel	Meget fornøyd	Ganske fornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske misfornøyd	Meget misfornøyd	Sum	Antall
Alle	31	31	26	9	3	100	1597
Til fots hele veien	66	18	14	1	1	100	127
Syklet	52	30	17	0	0	100	23
Bilfører	29	32	29	8	3	100	1034
Bilpassasjer	52	18	22	3	5	100	81
Kollektivt	18	39	24	14	5	100	332

\*\*\*  $p < 0.001$

Mer enn 60 prosent er meget eller ganske fornøyd med den sin arbeidsreise, tabell 6.1. Det er ikke mer enn 12 prosent som er misfornøyd.

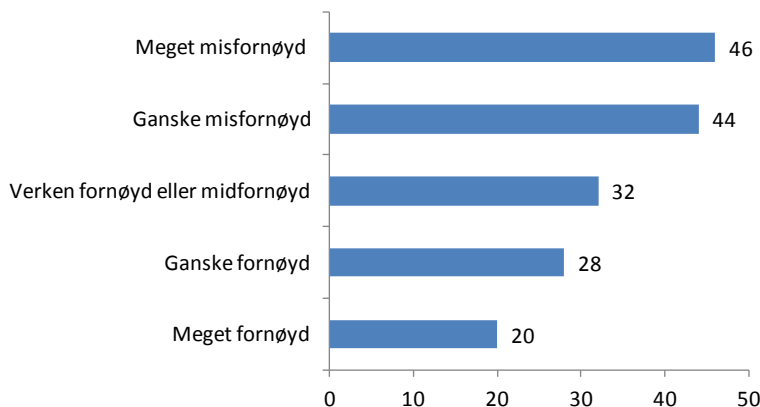
De som går er mest fornøyde med arbeidsreisen, mens de som reiser kollektivt er de minst fornøyde, tabell 6.1. Dette er kanskje et uttrykk for at den første gruppa har full kontroll over egen reise, mens kollektivtrafikanter er helt prisgitt andre, det være seg om bussen eller banen er i rute, om annen trafikk er til hinder osv. Tabellen viser også at syklistene også er fornøyde med sin arbeidsreise, men de er relativt få. Bilpassasjerene er mer fornøyde enn bilførerne. Det er den sistnevnte gruppa som har den krevende jobben med å manøvrere i trafikken, og takle problemer som oppstår. Passasjerer spiller vanligvis en passiv rolle.

Tabell 6.2 viser hvordan fornøydhet og misnøye er fordelt etter bosted. Bosatte i Lørenskog og i de nære kommunene som Rælingen, Skedsmo, samt Groruddalen er de som er mest fornøyde med sin arbeidsreise, noe som også kan ha sammenheng med reisetid i tillegg til transportmiddelbruk. De som er misfornøyde kommer fra bosteder/kommuner med høy bilbruk og relativt høy kollektivandel.

Tabell 6.2 Hvor fornøyd man er med siste arbeidsreise etter transportmiddel. Prosent\*\*\*

Bosted	Meget fornøyd	Ganske fornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske misfornøyd	Meget misfornøyd	Sum	Antall
Alle	31	31	26	9	3	100	1597
Indre Oslo	19	32	30	14	5	100	171
Oslo nord/vest	19	29	36	9	8	100	93
Oslo øst (Groruddalen)	38	30	23	7	2	100	132
Oslo syd	33	42	22	1	1	100	72
Lørenskog	51	28	15	4	2	100	264
Rælingen	56	27	15	2	1	100	122
Skedsmo	36	36	20	5	2	100	206
Follo	22	30	30	12	6	100	69
Nedre Romerike ellers	17	32	37	10	4	100	195
Øvre Romerike	17	31	33	15	4	100	196
Annet	16	31	31	18	3	100	67

\*\*\* p < 0.001



Figur 6.1 Hvor fornøyd man er med siste arbeidsreise etter tidsbruk på reisen etter reisetid i minutter. Prosent.

Figur 6.1 viser at hvor fornøyd etter misfornøyd man er med arbeidsreisen har klar sammenheng med tiden som brukes på reisen. De som har i underkant av 30 minutters arbeidsreise (én vei) er fornøyd med arbeidsreisen, og de som har 20 minutter er meget fornøyd. Til sammenlikning er den gjennomsnittlige arbeidsreisen på landsbasis 24 minutter (Vågane m fl. 2011).

Hva er det de arbeidsreisende er misfornøyd med? I tabell 6.3 viser vi ulike aspekter ved arbeidsreisen de ansatte er misfornøyd med. Kostnader er det som kommer øverst på listen, deretter klima og miljø, antall avganger og frekvens på kollektivtransporten. De som reiser kollektivt er mest misfornøyd med kostnadene knyttet til arbeidsreisen. Bilførerne er de som oftest gi uttrykk for klima- og

miljøaspektet, muligheten for å utnytte reisetiden og parkeringsforholdene. De som går og sykler er minst misfornøyde.

Tabell 6.3. Hvor misfornøyd (svært eller ganske) man er med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter transportmiddel. Prosent

Transportmiddel	Reisetiden***	Parkeringsforholdene***	Antall kollavganger***	Kapasitet på kolltrans***	Mulighet for å utnytte reisetid***	Kostnader***	Klima og miljø***	Mulighet til å kople av***
Alle	18	23	35	30	25	38	37	17
Til fots hele veien	8	10	7	4	8	11	6	6
Syklet	4	13	4	4	9	4	4	9
Bilfører	15	29	39	34	30	39	47	20
Bilpassasjer	17	17	15	24	16	35	23	15
Kollektivt	34	8	37	31	19	47	5	14

\*\*\* p < 0.001

Tabell 6.4. Hvor misfornøyd (svært eller ganske) man er med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter bosted. Prosent\*\*\*

Transportmiddel	Reisetiden	Parkeringsforholdene	Antall kollavganger	Kapasitet på kolltrans	Mulighet for å utnytte reisetid	Kostnader	Klima og miljø	Mulighet til å kople av
Alle	18	23	35	30	25	38	37	17
Indre Oslo	<b>36</b>	20	35	36	33	49	31	19
Oslo nord/vest	13	<b>34</b>	39	39	<b>48</b>	48	<b>58</b>	30
Oslo øst (Groruddalen)	9	16	28	27	17	38	30	10
Oslo syd	11	19	35	36	29	40	43	13
Lørenskog	9	14	13	9	10	21	16	8
Rælingen	7	17	22	11	7	22	21	5
Skedsmo	8	27	20	23	16	30	24	13
Follo	38	20	45	42	33	44	37	25
Nedre Romerike ellers	22	28	<b>55</b>	<b>47</b>	31	43	47	23
Øvre Romerike	29	<b>29</b>	<b>55</b>	42	33	53	47	<b>32</b>
Annet	<b>42</b>	21	52	<b>51</b>	<b>48</b>	<b>73</b>	40	21

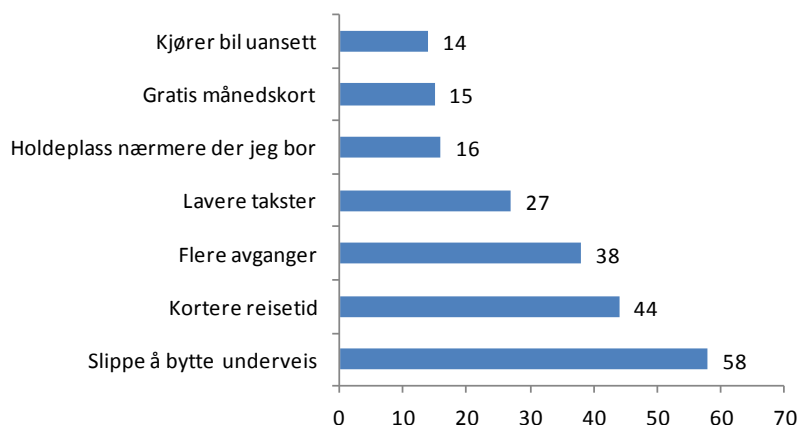
\*\*\* p < 0.001

Ser vi på hvordan misnøyen er fordelt etter bosted, finner vi at bosatte under Annet (bosatte i Asker, Bærum og utenfor Oslo og Akershus) er de som er minst fornøyde med reisetiden, sammen med bosatte i indre Oslo, tabell 6.4. Parkeringsforholdene vekker størst misnøye blant bosatte i Oslo nord/vest og bosatte på Øvre Romerike, begge områder med høy bilandel. Bosatte både på Øvre og Nedre Romerike er de som er mest misfornøyde med antall avganger på kollektivtrafikken. Kapasiteten er det bosatte under rubrikken annen som klager på. Det er den samme gruppen som også er misfornøyde med kostnadene og muligheten for å utnytte reisetiden. Bosatte i Oslo nord/vest er klima- og miljøbekymret, mens bosatte på Øvre Romerike er mer misfornøyde enn andre når det gjelder muligheten til å kunne slappe av på arbeidsreisen

## 7 Motiver og barrierer for reduksjon i bilbruk

I kapittel 5 så vi at en stor andel av de ansatte – 65 prosent- bruker bil til arbeidet. Den viktigste grunnen til at de valgte bilen var at kollektivtilbudet var for dårlig utbygd og at det går raskt med bil.

Er det mulig å skifte til andre transportmiddel enn bil, og hva må i så fall til for at det skal skje? Figur 7.1 viser hva som respondentene mener må til for at de som sier de vanligvis bruker bil om vinteren kan tenke seg å skifte til kollektivtransport.



Figur 7.1 Tiltak som respondentene mener skal til for at vinterbilister skal skifte over til kollektivtransport. Prosent

Det aller viktigste forholdet er at man slipper å skifte transportmiddel underveis. Nesten 60 prosent av bilførerne mener dette. De neste tiltakene som prioriteres er kortere reisetid, flere avganger og lavere takster. Andre studier tyder på at reisetid er noe av det viktigste når det gjelder valg av kollektivtransport (f eks Engebretsen og Christiansen 2011) Uansett hva som gjøres, er det 14 prosent som hevder at de kjører bil likevel. Hvilke bindinger disse har, vet vi ikke.

Det er en god del variasjoner i vektlegging av tiltak etter hvor de ansatte bor (tabell 7.1). Det er særlig bosatte i Oslo Nord/vest som framhever det å slippe å bytte transportmiddel som et viktig tiltak for å gå over fra bil til kollektivt. Men også bosatte i andre områder, som Oslo syd, Follo og Øvre og Nedre Romerike, nevner dette tiltaket som en forutsetning for å reise kollektivt. Kortere reisetid er viktig for bosatte i Indre Oslo og Oslo Nord/vest, samt de som er bosatte i Asker og Bærum. Dette henger til dels sammen med at disse også må bytte transportmiddel. Bosatte både i Øvre og Nedre Romerike etterlyser flere avganger, mens bosatte i Oslo øst (Groruddalen) ønsker holdeplasser nærmere boligen. Bosatte i Skedsmo og Rælingen er de som oftest nevner gratis månedskort som et ønsket tiltak. Det er også den gruppen som oftest sier at de vil kjøre bil uansett, sammen med innbyggere i Lørenskog og Rælingen.

Tabell 7.1 Tiltak som skal til for at vinterbilister skal skifte over til kollektivtransport etter bosted. Prosent

Bosted	Slippe å bytte	Kortere reisetid	Flere avganger	Lavere takster	Nærmere holdeplass	Gratis månedskort	Kjører uansett
Indre Oslo	58	73	42	25	11	7	11
Oslo nord/vest	84	75	25	21	17	7	3
Oslo øst (Groruddalen)	46	51	28	40	32	21	10
Oslo syd	78	69	26	18	7	13	7
Lørenskog	8	19	28	44	26	19	23
Rælingen	24	16	42	32	1	24	24
Skedsmo	37	23	33	29	12	26	25
Follo	79	48	43	17	10	12	10
Nedre Romerike ellers	80	44	52	26	11	13	8
Øvre Romerike	76	42	47	19	25	9	12
Annet	62	60	32	17	9	15	13

Tabell 7.2 viser at det ikke er så store forskjeller mellom kvinner og menn på hvilke tiltak de prioriterer. Menn prioriterer kortere reisetid enn kvinner, men det er en tendens til å kvinner oftere enn menn ønsker å slippe å bytte transportmiddel, få flere avganger, lavere takster og nærmere holdeplass.

Det er også noen forskjeller mellom aldersgruppene når det gjelder prioritering av tiltak, tabell 7.3. Gruppen 30-39 år er de som oftest sier at å slippe å bytte transportmiddel er viktig for at de skal kunne tenke seg å gå over fra bil til kollektivtransport. Den samme aldersgruppen ønsker også oftest kortere reisetid. De yngste prioriterer flere avganger og gratis månedskort oftere enn andre aldersgrupper. De eldste ønsker holdeplass nærmere hjemmet. Det er de eldste som også oftest sier at de kjører uansett. Ellers er det relativt små variasjoner mellom aldersgruppene.

Tabell 7.2 Tiltak som skal til for at vinterbilister skal skifte over til kollektivtransport etter kjønn. Prosent

Bosted	Slippe å bytte	Kortere reisetid	Flere avganger	Lavere takster	Nærmere holdeplass	Gratis månedskort	Kjører uansett
Kvinne	59	41	39	28	17	15	14
Mann	55	53	35	24	12	16	12
Alle	58	44	38	27	16	15	14

Tabell 7.3 Tiltak som skal til for at vinterbilister skal skifte over til kollektivtransport etter alder. Prosent

Bosted	Slippe å bytte	Kortere reisetid	Flere avganger	Lavere takster	Nærmere holdeplass	Gratis måneds-kort	Kjørør uansett
Under 30 år	58	38	47	28	12	35	11
30-39 år	63	51	38	26	17	16	14
40-49 år	57	45	39	24	14	13	14
50-59 år	54	41	35	32	17	13	13
60 år +	52	33	32	26	19	8	18
Alle	58	44	38	27	16	15	14

Til de som vanligvis ikke sykler på sommerstid og som bor i Lørenskog, Oslo, Skedsmo og Rølingen er det stilt spørsmål om hva som må til for at de kunne tenke seg å sykle til arbeidet.

Figur 7.2 viser at nesten halvparten av denne gruppen vurderer at de bor for langt unna til at de kan sykle. De tiltakene som nevnes hyppigst er sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling, bedre tilrettelegging for å sykle mellom vedkommendes bolig og arbeidsplassen, samt økonomisk belønning fra arbeidsgiveren. Antall som svarer på dette spørsmålet er så få at det ikke er grunnlag for å se nærmere på hva som karakteriserer dem.

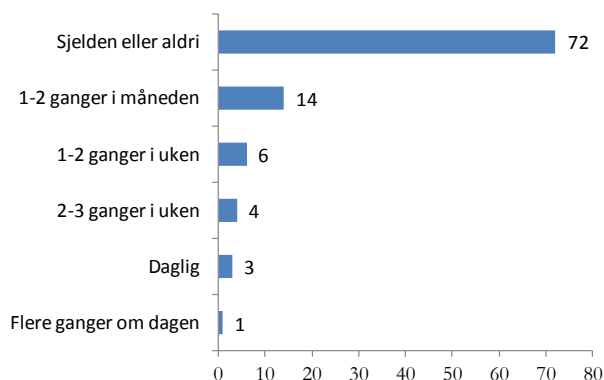


Figur 7.2 Tiltak for å kunne begynne å sykle om sommeren, bosatte i Oslo, Lørenskog, Skedsmo og Rølingen. Prosent



## 8 Møtereiser

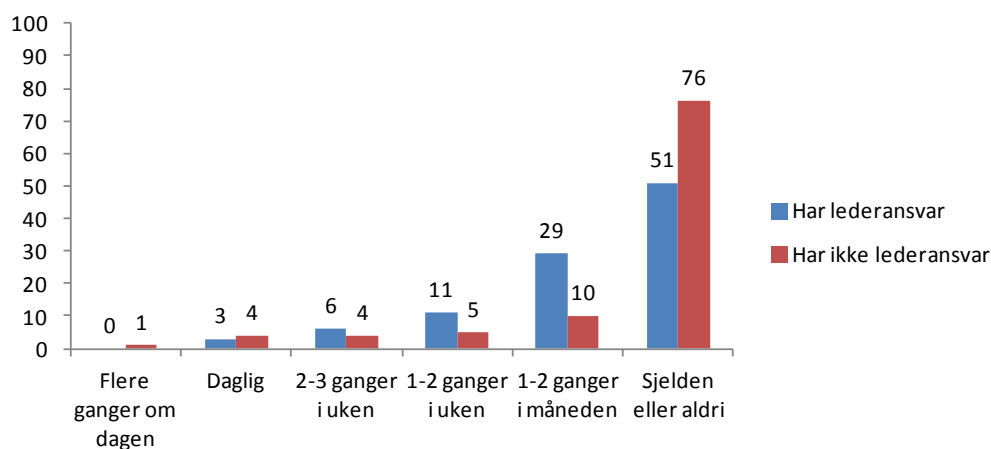
Tjenestereiser eller møtereiser er en del av manges arbeidsdag. Sett i forhold til alle daglige reiser utgjør tjenestereiser en relativt beskjeden andel (Vågane m fl. 2011). Hvor vanlig tjeneste- eller møtereiser er på et sykehus har vi liten kunnskap om. Vi har ingen tilsvarende organisasjoner å sammenlikne med. Ahus har dessuten lokalisering flere steder, noe som kan bety noe reisevirksomhet mellom disse stedene.



Figur 8.1 Hvor ofte man har møter utenfor arbeidsplassen. Prosent

Figur 8.1 tyder på at det er lite ekstern møtevirksomhet for de aller fleste sykehusansatte. Om lag 14 prosent har møter en eller flere ganger per uke, og omtrent like mange har møter 1-2 ganger i måneden.

Den relativt lave møtevirksomheten kan ha sammenheng med utvalget som har svart på undersøkelsen, men det kan også være reelt, at en sykehusorganisasjon først og fremst er en internt rettet virksomhet.



Figur 8.2 Hvor ofte man har møter utenfor arbeidsplassen etter ledelsesansvar. Prosent

Møtevirksomheten er større for de mindre avdelingene utenfor Ahus på Nordbyhagen. For sistnevnte sted er det vel 28 prosent som har hatt reiser i løpet av arbeidstiden (1-2 ganger i måneden eller oftere), mens for ansatte ved de andre avdelingene er det over 60 prosent som har slike reiser (Tabell 8.1). Det er altså åpenbart vanligere at ansatte ute i avdelingene reiser for å ha møter på Ahus enn motsatt.

Tabell 8.1 Andel som har foretatt reiser utenfor den vanlige arbeidsplassen i løpet av arbeidstiden, etter daglig arbeidssted. Prosent

Arbeidssted	Møtereiser 1-2 ganger i måneden eller oftere	Sjelden eller aldri møtereiser	
AHUS på Lørenskog	28	72	100
Annet sted	62	38	100
Total	34	66	100

Ledelsesansvar og stillingstype kan ha betydning for den eksterne aktiviteten. Figur 8.2 viser at de med lederansvar har flere eksterne møter enn de som ikke har ledelsesansvar, men vi ser også at så mange som halvparten av de med ledelsesansvar sjelden eller aldri har eksterne møter. Det er toppledere og prosjektledere som har flest møter av denne typen.

De ansatte ble også spurt om hvordan de vanligvis reiser til slike møter. Svarene fordeler seg som følger:

Bil 79 prosent  
Buss 26 prosent  
Tog 14 prosent  
Går 9 prosent  
Sykler 4 prosent  
Drosje 4 prosent

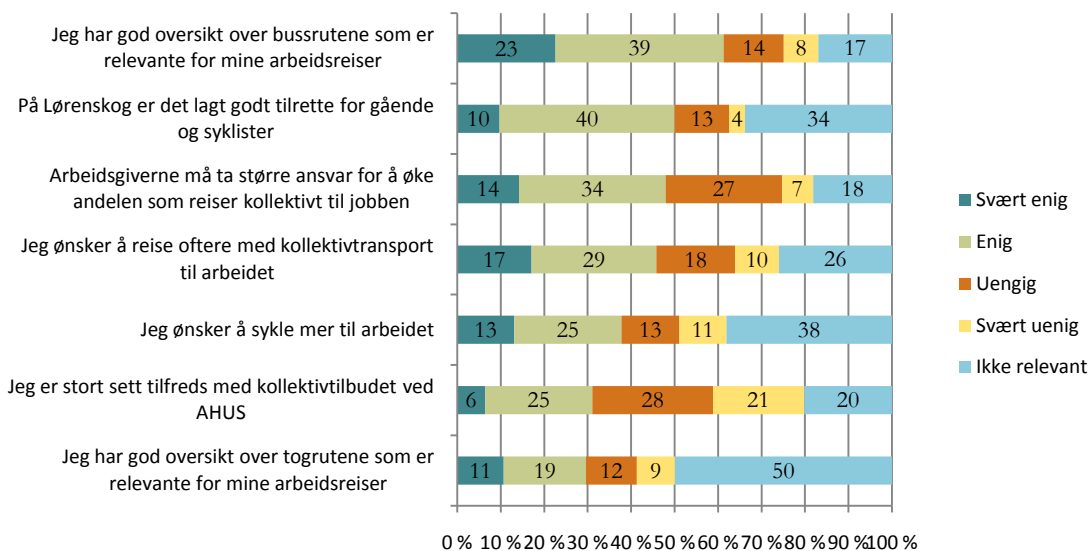
Det er altså et stort flertall av dagens reiser som gjøres med bil alene, eller i kombinasjon med andre transportmidler.

## 9 Tiltaksvurderinger og holdninger

### 9.1 Kunnskap om kollektivtilbudet, interesse for omstillinger og effekt av redusert bilbruk

Det er store variasjoner i hva slags holdninger de ansatte på Ahus har til sin daglige arbeidsreise og det eksisterende transporttilbudet. Som vist i figur 9.1 nedenfor er om lag 30 prosent av de ansatts stort sett tilfreds med kollektivtilbudet. Nær halvparten er imidlertid *ikke* tilfreds. Samlet sett indikerer dette at det er mange som ønsker seg et bedre kollektivtilbud enn det de har i dag.

Vi ser også at det er et tydelig ønske om å legge om til mer miljøvennlige arbeidsreiser. Totalt er det 46 prosent som ønsker å reise oftere med kollektivt og 38 prosent som ønsker å sykle oftere til jobben. Informantene ved Ahus har generelt større oversikt over bussrutene enn togrutene. Blant de som anser dette som relevante transportmidler, er det mer enn dobbelt så mange som hevder de har god oversikt over bussrutene enn over togrutene. Halvparten av alle på Ahus er godt fornøyd med hvordan området på Lørenskog er lagt til rette for gående og syklister, og andelen er betydelig større om vi ser bort fra de som sier at dette ikke er relevant for dem.



Figur 9.1 Holdninger til kollektivtilbudet. Prosent

Tabell 9.1. Andel som er helt enig og helt enig i holdningsutsagn etter hovedtransportmiddel på siste arbeidsreise. Prosent

	Gående og syklist	Bilførere og passasjerer	Kollektivreisende	Totalt
Jeg har god oversikt over togrutene som er relevante for mine arbeidsreiser***	22	28	40	30
Jeg er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet ved ÅHUS***	50	22	53	31
Jeg ønsker å sykle mer til arbeidet*	47	37	37	38
Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet***	15	50	45	46
Arbeidsgiverne må ta større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt til jobben***	49	43	63	48
På Lørenskog er det lagt godt tilrette for gående og syklist***	77	47	49	50
Jeg har god oversikt over bussrutene som er relevante for mine arbeidsreiser***	49	53	96	61

\*\*\* p < 0.001

Om vi ser nærmere på holdningsvariasjoner mellom bilbrukere, kollektivreisende og syklist/fotgjengere, ser vi at det er en større andel av syklistene som er fornøyd med tilrettelegging for syklist og gående enn blant bilister og kollektivreisende (Se tabell 10.1). Det er også slik at bilførere er langt mindre tilfreds med kollektivtilbudet enn kollektivbrukerne selv. Dette kan skyldes manglende kjennskap til tilbudet, eller at de kjører bil nettopp fordi de opplever å ha et dårlig kollektivtilbud der de bor.

Det er ellers interessant å merke seg at ønsket om å reise mer med kollektivtransport og sykle/gå er like stor blant bilførere og kollektivbrukere. Halvparten av alle bilførere er enig /helt enig i at de ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet. Dette indikerer at det er en betydelig vilje til omstilling av egne reisevaner blant mange av dagens bilister.

For å få en formening om hvilken effekt omstillingsviljen vil ha, har vi beregnet CO<sub>2</sub>-utslipp på arbeidsreisen med utgangspunkt i arbeidsreisens lengde.<sup>4</sup> I denne sammenhengen har vi forutsatt at transportmidler utenom bil og buss har nullutslipp. For bil har vi forutsatt et utslipp 200 g CO<sub>2</sub> pr. km, bilpassasjer dividert på en faktor på 1,5 (siden vi må anta at en del av sjåførene skal videre) og drosje multiplisert med 2. Buss er forutsatt 900 g CO<sub>2</sub> pr. km fordelt på 30 passasjerer. Hvis vi legger til grunn i snitt 9 arbeidsreiser (reisen til arbeid og reisen fra teller som to reiser) pr. uke, gir dette et CO<sub>2</sub>-utslipp på 25,8 kilo pr. person, hvorav bilførernes bidrag utgjør 23,9 kilo.

Dersom halvparten av bilførerne fordeles på andre transportmidler (på samme måte som "ikke-bilførerne" er fordelt), reduseres bilførerandelen til 32 prosent, og utslippet reduseres ned til 16,0 kilo pr. person. 10 kg spart CO<sub>2</sub> per person ukentlig blir betydelige summer når det multipliseres opp med antall ansatte og over året.

<sup>4</sup> Respondentene er ikke spurt om reiselengde. I stedet har vi beregnet avstand langs vei fra ÅHUS til grunnkretsen midt i postsonen man er bosatt.

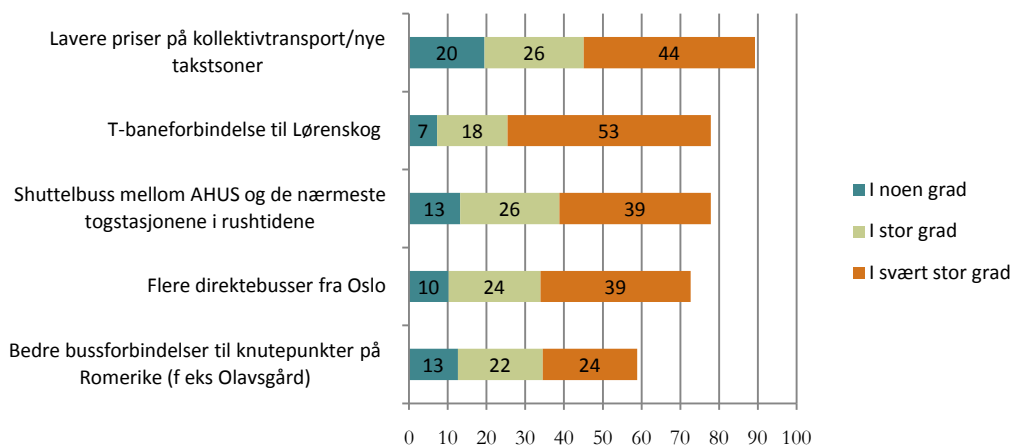
Tabell 9.2 Gjennomsnittlig utslipp av CO<sub>2</sub> per person per uke blant ansatt på Abus etter dagens transportmiddelfordeling og med en fordeling der halvparten av bilførerne fordeles på andre transportmidler. Kg

Transportmiddelfordeling på arbeidsreisen	I dag	Halvparten av bilførerne fordelt på andre transportmidler
Til fots/sykkel	9 %	18 %
Bilfører	65 %	32 %
Bilpassasjer	5 %	10 %
Buss	17 %	33 %
Tog/trikk/bane	3 %	7 %
Annet	0 %	0 %
	100 %	100 %
Ukentlig CO <sub>2</sub> -utslipp pr. pers ((kg)	25,8 kg	16,0 kg

## 9.2 Tiltaksvurderinger

På en liste over fem sentrale tiltak for å bedre transporttilbudet er det særlig lavere priser på kollektivtransporter og en (eventuell) endring i takstsonene som mange ønsker seg, figur 9.2. Om lag 70 prosent vil i stor eller svært stor grad ønske denne typen forbedringer. Like mange ønsker en ny T-bane forbindelse til Lørenskog. Noen færre, 65 prosent, synes at en tilbringerbuss fra togstasjonene ville være en viktig eller svært viktig forbedring av kollektivtilbudet. Det er også meget høy oppslutning om utsagnet om å etablere flere direkteavganger fra Oslo.

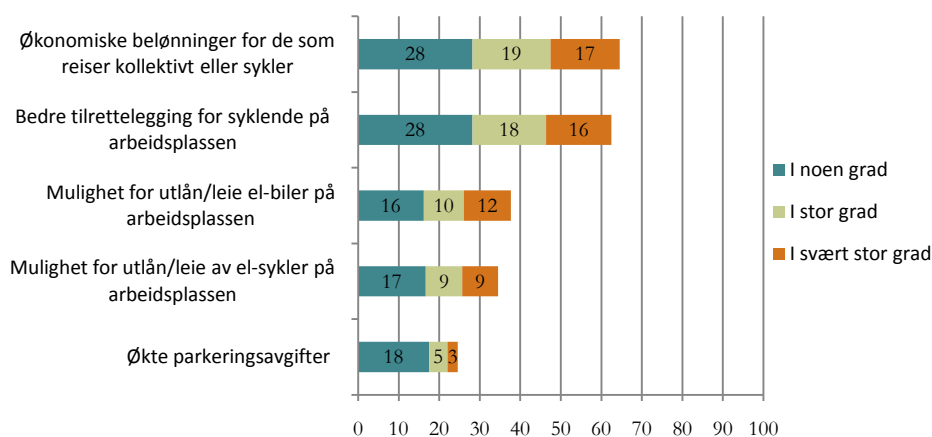
Som vist i tabell 9.2 er de kollektivreisende generelt noe mer opptatt av disse tiltakene enn de øvrige. Likevel er ulikhetene her små, spesielt for utvikling av bedre bussforbindelser til knutepunkter på Romerike, utbygging av tilbringerbuss forbindelser og en ny T-bane til Lørenskog. Det er langs disse tiltakene ingen signifikante forskjeller mellom kollektivbrukere, syklist/fotgjengere eller bilførere.



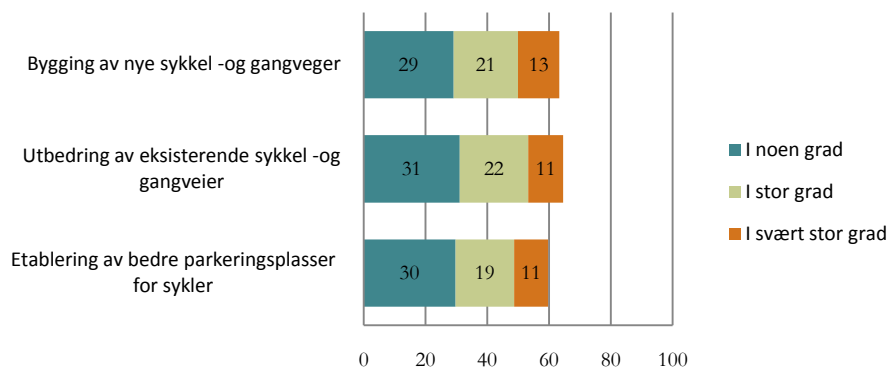
Figur 9.2 Holdninger til aktuelle tiltak for å styrke kollektivtransportene. Prosent

Figur 9.3 oppsummerer ansattes holdninger til noen aktuelle tiltak som Ahus selv kan initiere. Størst tilslutning får tiltak som belønner ansatte som bruker kollektivtransport, sykkel eller gange. Over 36 prosent ønsker i stor eller svært stor grad å se denne typen tiltak iverksatt på Ahus. Nesten like mange synes at det er viktig å legge bedre til rette for syklende på arbeidsplassen. Interessen for utleie av el-sykler og el-biler er mer dempet, men det er likevel rundt 20 prosent som mener at dette i stor/svært stor grad er et viktig tiltak. Oppslutningen om å økte parkeringsavgiftene er som ventet lav; kun syv prosent ønsker i stor eller svært stor grad dette tiltaket.

Bilistene er i mindre grad interessert i denne typen tiltak, og spesielt ordninger der miljøriktige arbeidsreiser belønnes økonomisk, eller der en legger bedre til rette for sykling på arbeidsplassene (Tabell 9.2).



Figur 9.3 Holdninger til aktuelle tiltak initiert av Ahus. Prosent



Figur 9.4 Holdninger til aktuelle tiltak for å bedre sykkelforholdene. Prosent

Tabell 9.3. Andel som er helt enig og helt enig i holdningsutsagn etter hovedtransportmiddel på siste arbeidsreise. Prosent

	Viktig/svært viktig tiltak			
	Gående og syklist	Bilførere og passasjerer	Kollektiv-reisende	Alle
Etablering av bedre parkeringsplasser for sykler***	47	26	37	30
Utbedring av eksisterende sykkel -og gangveier*	35	33	36	34
Bygging av nye sykkel -og gangveger*	35	33	37	34
Økte parkeringsavgifter***	9	5	12	7
Mulighet for utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen***	23	15	24	18
Mulighet for utlån/leie el-biler på arbeidsplassen**	18	20	25	22
Bedre tilrettelegging for syklende på arbeidsplassen***	45	30	43	34
Økonomiske belønninger for de som reiser kollektivt eller sykler***	45	29	57	36
Bedre bussforbindelser til knutepunkter på Romerike (f eks Olavsgård)	49	46	47	46
Flere direktebusser fra Oslo***	57	60	75	63
Shuttlebuss mellom AHUS og de nærmeste togstasjonene i rushtidene	61	64	69	65
T-baneforbindelse til Lørenskog	70	69	76	71
Lavere priser på kollektivtransport/nye takstsoner***	74	66	82	70

\*\*\* p &lt; 0.001

Når det gjelder tiltak som er spesielt rettet mot å bedre forholdene for syklende, ønsker hver tredje ansatt å få utbedret eksisterende sykkel- og gangveger, eller bygget nye veger (Figur 9.4). Omtrent like mange ønsker å få etablert bedre sykkelparkingsplasser på Ahus. Det er betydelig oppslutning rundt det å bygge flere sykkelveger og gangveger også blant dagens bilpendlere (Se tabell 9.3).

### 9.3 Ansattes egne forslag til nye tiltak

De ansatte ble spurt om å komme med egne forslag til tiltak som kan tenkes å bidra til bedre eller mer miljøvennlige reiser ved Ahus. Svarene her fordelte seg i noen hovedkategorier som i sin helhet finnes i *vedlegg 1*. Her skal noen hovedpunkter kort fremholdes.

Mange oppfatt av at det burde opprettes nye bussruter og stoppesteder. Mange ønsket direktebusser fra Oslo sentralstasjon. Det ble uttrykt ønsker om bedre bussforbindelse til Ahus fra Nittedal, Groruddalen, Oppegård og Fjerdingby.

Det var dessuten mange som tok til orde for at bussforbindelsene i større grad måtte tilpasses arbeidstidene. En informant hevder for eksempel at:

”Direkterute 363 fra Blindern via RV4 til Gullhaug/Tømte går ikke tidlig nok til å rekke dagvakter. Første buss ankommer 07:17 og det er for sent når en skal skifte og rekke dagvakt 07:30.”

Utover dette ønsket mange hyppigere bussavganger, spesielt om kveldene og i helgene. Mange begynner klokken 08:00 på lørdager og søndager og dette oppgis å være problematisk når en kommer med buss og/eller tog. En ansatt skriver at dagens rutetilbud i helgene gjør at vedkommende tidvis må overnatte på sykehuset, noe som igjen går ut over arbeidet som utføres på dagtid.

Mange gir uttrykk for at de ønsker billigere reiser og spesielt at sonestrukturen burde endres, slik at Ahus kommer innenfor sone 1. Dette ville gitt rimeligere månedskort for ansatte som bor i Oslo og vestover.

Når det gjelder sykkelforholdene, nevner mange at sykkelparkeringen bør bli bedre, med muligheter for å låse fast syklene. Flere oppgir å fått sykkelen frastjålet på området. Det er også ønske om bedre sykkel- og gangveger mellom Ahus og Fjellhamar og langs fylkesvei 120 mot Enebakk.

## 9.4 Arbeidsreisens betydning for bosted og stabilitet

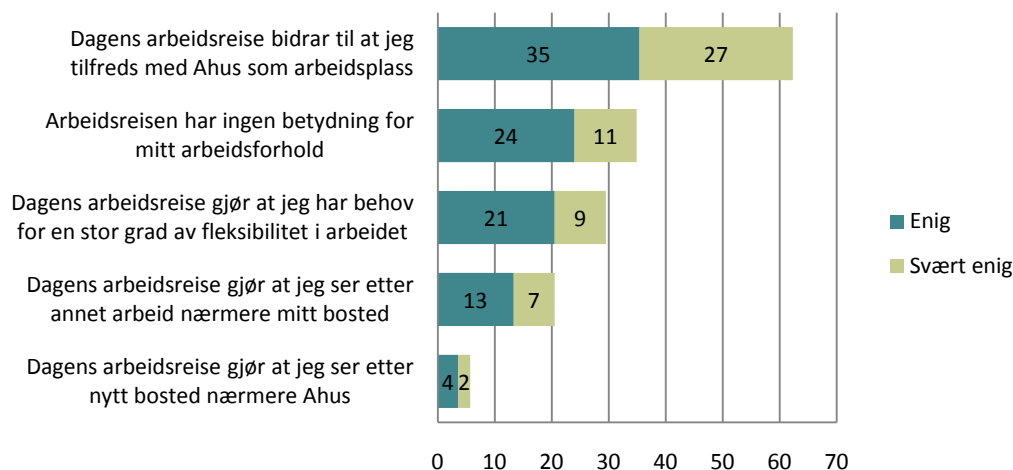
En belastende arbeidsreise kan utløse et ønske om å søke bolig nærmere arbeidsplassen, eller å finne annet arbeid nærmere bostedet. Som vist i figur 9.5 er majoriteten av de ansatte fornøyd med sin arbeidsreise, og 62 prosent sier at dagens arbeidsreise bidrar til at de er tilfreds med sitt arbeid på Ahus. 35 prosent mener at arbeidsreisen ikke har noen betydning for deres arbeidsforhold.

Samtidig er det over 20 prosent av de ansatte som indikerer at arbeidsreisen gjør at de ser etter annet arbeid nærmere bostedet. Det er betydelig færre som tenker seg å flytte nærmere Ahus som følge av arbeidsreisen, denne andelen er på 6 prosent. Nær 30 prosent hevder at arbeidsreisen gjør at de har behov for en stor grad av fleksibilitet i arbeidet.

Tabell 9.4 viser at det i større grad er de nyansatte som vurderer å søke nytt arbeid nærmere bostedet. Hver tredje ansatt som har jobbet mindre enn to år på Ahus er i stor eller svært stor grad enig i utsagnet om at de ser etter nytt arbeid nærmere bostedet. For de som har vært ansatt i mer enn 10 år er andelen under 10 prosent. Denne gruppen er også mest tilfreds med sin arbeidsreise.

Det er signifikante variasjoner i hva slags holdninger ansatte har på dette feltet knyttet til hvor de bor. Tabell 9.5 viser prosentandelene som er enige/helt enige i utsagnene om å endre arbeid, flytte nærmere jobben, og behov for fleksibilitet i arbeidet fordelt etter tolv sentrale boområder. Mens godt over 40 prosent av alle i Indre Oslo og Oslo nord/vest er enige i dette utsagnet, gjelder dette kun for tre prosent av de som bor i Lørenskog og under to prosent av de som bor i Rælingen. Foruten de nevnte områdene i Oslo er det mange i Follo og på Romerike som vurderer å bytte arbeid på grunn av arbeidsreisen.





Figur 9.5 Holdninger til kollektivtilbudet. Prosent

Tabell 9.4. Fordeling av informanter etter holdninger til bosted, arbeid og fleksibilitet etter tid ansatt på Ahus. Prosent. Svært enige?

Ansattid	Søker arbeid nærmere bosted***	Søker bosted nærmere Ahus***	Behov for fleksibilitet i arbeidet***	Tilfreds med reisen***	N
Ett år eller mindre	35	9	35	52	165
1-2 år	32	10	35	53	297
3-5 år	22	6	31	57	265
6-10 år	22	4	32	60	268
Mer enn 10 år	10	3	23	73	602
<b>Totalt</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>29</b>	<b>62</b>	<b>1597</b>

\*\*\* p &lt; 0.001

Det er færre som vurderer mulighetene for å flytte til en bolig nærmere Ahus, men holdningene til å bytte bolig er likevel sterkt korrelert med holdningene til jobbytte ( $p < 0.01$ ). Størst interesse for dette finner en blant ansatte som bor øst og syd i Oslo, der rundt 10 prosent samtykker i stor eller svært stor grad til at de ser etter en bolig nærmere Ahus.

Ansatte som bor i avstand til Ahus indikerer også de i større grad er avhengige av fleksibilitet i arbeidet på grunn av arbeidsreisen. Sterkest kommer dette til uttrykk blant de som bor i Follo, Øvre Romerike, og utenfor noen av de nevnte områdene der over halvparten sier de er avhengige av høy grad av fleksibilitet i arbeidet på grunn av reiseveien.

Tabell 9.5 Fordeling av informanter etter holdninger til bosted, arbeid og fleksibilitet etter bostedsområde. Prosent. ” Svært enige ”

Bosted	Søker arbeid nærmere bosted***	Søker bosted nærmere Ahus**	Behov for fleksibilitet i arbeidet***	Tilfreds med reisen***	N
Indre Oslo	43	9	36	42	171
Oslo nord/vest	48	5	41	24	93
Oslo øst (Groruddalen)	14	11	22	73	132
Oslo syd	10	8	28	56	72
Lørenskog	3	4	13	88	264
Rælingen	2	1	15	93	122
Skedsmo	4	2	15	86	206
Follo	29	7	49	43	69
Nedre Romerike ellers	19	7	38	53	195
Øvre Romerike	36	4	46	42	196
Annet	51	12	60	28	67
<b>Totalt</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>62</b>	<b>1587</b>

\*\*\* p < 0.001

## 10 Oppsummering og konklusjon

### 10.1 Oppsummering

- De ansatte på sykehuset på Nordbyhagen bor først og fremst i Lørenskog, Oslo, Rælingen og Skedsmo. Disse fire kommunene huser 70 prosent av de ansatte. I tillegg bor mange i Ullensaker, Sørumsand og Fet. De som bor i Oslo er spredt over hele byen, men det er relativt mange som er bosatt i øvre deler av Groruddalen.
- Det har vært en del endringer i sykehusstrukturen i området i de siste årene. I perioden 2010 til 2011 ble det ca. 1 000 flere ansatt i kretsen. Mesteparten av økningen er personer bosatt i Oslo og i Lørenskog.
- I gjennomsnitt bruker ansatte på Ahus i underkant av en halvtime på sin arbeidsreise. Vel 36 prosent bruker mindre enn 20 minutter og 60 prosent mindre enn 40 minutter. Ansatte som bor i Lørenskog og Rælingen bruker knapt 15 minutter, mens ansatte i Oslo bruker i gjennomsnitt mellom 20 og 30 minutter. Lengst tid - over 40 minutter – bruker ansatte bosatt på Follo og øvre Romerike.
- Kollektivtransportene tar lengre tid enn bil for alle, men forskjellene er størst for ansatte som bor i Oslo og Nedre Romerike. En kollektivreise fra Oslo tar i gjennomsnitt en halv time lenger enn en bilreise.
- En stor majoritet av de ansatte på Ahus bruker bil til jobben, 65 prosent kjører selv, 5 prosent sitter på, 21 reiser kollektivt og resten sykler eller går (8 prosent).
- De som bor i Oslo reiser oftest med kollektivtransport til Ahus. Halvparten av de bosatte i indre Oslo reiser kollektivt, noe som representerer den høyeste kollektivandelen. I Lørenskog er det 39 prosent som går til jobb og 5 prosent som sykler.
- Fra Oslo er andelen som kjører bil høyest for bosatte i de nord-vestlige bydelene, og den er også relativt høy for bosatte i de sydlige bydelene. Ellers er det særlig høye andeler som reiser med bil fra Nedre Romerike og Follo.
- Bilbrukernes viktigste årsak til sitt reisemiddelvalg er at det er et for dårlig utbygd kollektivtilbud. Mange hevder også at bilen er raskere og mer fleksibel enn kollektivtransportene. Mangel på bil er den viktigste grunnen til at folk reiser kollektivt, nesten halvparten har det som viktigste begrunnelse.
- De som sykler eller går er mest fornøyde med sin arbeidsreise, mens de som reiser kollektivt er de minst fornøyde. Bosatte i Lørenskog og i de nære kommunene som Rælingen, Skedsmo samt Groruddalen er de som er mest fornøyde med sin arbeidsreise, noe som også kan ha sammenheng med reisetid i tillegg til transportmiddelbruk. De minst fornøyde kommer fra bosteder/kommuner med høy bilbruk og relativt høy kollektivandel, dvs Oslo Nord/Vest, Indre Oslo, Follo og på Romerike. Bosatte på Romerike er minst fornøyde med antall avganger på kollektivtrafikken.

- Blant dagens bilførere angis færre bytter av transportmiddel som viktigste tiltak for å få de til å bytte til kollektivtransport. De neste tiltakene som prioriteres er kortere reisetid, flere avganger og lavere takster.
- Mange av de ansatte på Ahus bor i sykkelavstand til jobben men bruker likevel bil. Forhold som kan tenkes å få denne gruppen til å sykle er spesielt sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling, bedre tilrettelegging for å sykle mellom vedkommendes bolig og arbeidsplassen, samt økonomisk belønning fra arbeidsgiveren.
- Om lag 30 prosent av de ansatte er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet. Nær halvparten er imidlertid ikke tilfreds. Samlet sett indikerer dette at det er mange som ønsker seg et bedre kollektivtilbud enn det de har i dag.
- Halvparten av alle bilførere er enig eller helt enig i at de ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet. Dette indikerer at det er en betydelig vilje til omstilling av egne reisevaner blant mange av dagens bilister.
- Når det gjelder kollektivforbedringer er det særlig lavere priser på kollektivtransporter, en endring i takstsonene og ny T-baneforbindelse til Lørenskog som mange ansatte fremhever. Mange ønsker også flere direktebuss fra Oslo. Dette er tiltak som ønskes i like stor grad av kollektivbrukere, syklister/fotgjengere og bilførere.
- Når det gjelder tiltak som Ahus selv kan initiere, er det belønningsordninger for ansatte som reiser miljøvennlig som har bredest oppslutning. Mange ønsker også at det legges bedre til rette for syklende på arbeidsplassen gjennom utbygging av garderobeforhold, parkeringsmuligheter for sykkel, med mer. Det er også et ønske blant mange om å få utbedret eksisterende sykkel- og gangveger, og/eller bygget nye.
- Nær 80 prosent av alle reisene som gjøres i arbeidstiden ved Ahus gjøres i dag med bil. En større andel av disse vil kunne gjennomføres miljøvennlig ved å legge til rette for økt tilgang til el-biler, el-sykler, eller lignende.
- De fleste av de ansatte på Ahus er fornøyd med sin arbeidsreise, og mener at denne bidrar til at de er tilfreds med sitt arbeid. Samtidig er det over 20 prosent av de ansatte som indikerer at arbeidsreisen gjør at de ser etter annet arbeid nærmere bostedet, og 6 prosent indikerer at de vurderer å flytte nærmere Ahus som følge av arbeidsreisen. Dette gjelder spesielt for ansatte bosatt i Indre Oslo, Oslo nord/vest og på Øvre Romerike.

## 10.2 Konklusjoner

- Ahus er en stor og viktig arbeidsplass i Akershus og Oslo, og sykehuset på Nordbyhagen er reisemålet for tusenvis av daglige arbeidsreiser i regionen. For at sykehuset skal fungere tilfredsstillende, er det nødvendig med et godt kollektivt transportsystem som gjør det mulig for flest mulig å reise på en miljøvennlig måte. Denne rapporten har pekt på en del områder der det kan gjøres en innsats for å gjøre arbeidsreisene mer miljøvennlige.
- Undersøkelsen har vist at det er særlig høye bilandeler blant ansatte som bor i de nord-vestlige og sydlige deler av Oslo, samt i Nedre Romerike (unntatt Lørenskog) og Follo. Ansatte i disse områdene er også i minst grad fornøyd med det eksisterende kollektivtilbudet, og det er spesielt behovet for

hyppigere avganger og flere direktelinjer som fremheves. Det bør vurderes om kollektivtilbudet innenfor disse områdene i dag er tilfredsstillende.

- Kollektivandelene er spesielt høye blant de mange ansatte som bor i de indre delene av Oslo. Reisende fra disse områdene er også blant de som bruker lengst tid på sine arbeidsreiser, og de er dessuten i minst grad tilfredse med sin arbeidsreise. Det bør vurderes om tilbudet til disse reisende i dag er godt nok, eller om det bør etableres et tilbud som kan gi de mer effektive arbeidsreiser.
- Mange oppgir at de ikke er fornøyd med dagens takststruktur, og det er sterke ønsker om en annen soneinndeling som kan gi billigere månedskort. Sammen med en utbygging av en shuttelbuss-linje mellom Ahus og de nærmeste togstasjonene kan dette representere en viktig forbedring for kollektivbrukerne.
- En betydelig andel av de som bor på Lørenskog sykler og går til jobben, spesielt på sommerstid. Andelene er også relativt høye for Rælingen. Potensialet for å redusere bilbruk er trolig høyt om en legger bedre til rette for syklende på arbeidsplassen, og bygger gode sykkel- og gangveger.
- Bruken av kollektivtransport påvirkes i sterk grad av frekvensen på avgangene i det aktuelle området, og muligheten for å reise uten mange bytter. Vi har også sett at andelene som reiser med bil er høyere for ansatte som har natt- og kveldskift. Det bør vurderes i hvilken grad det kollektivtilbudet som i dag betjener sykehusets ansatte må tilpasses bedre til gjeldende arbeidstider. Det bør også vurderes å utvide rutetilbudet i helger og kvelder for å fange opp et større antall av sykehusets arbeidsreiser.
- Tilgangen til et godt transporttilbud har betydning for den enkelte, men også sykehusets mulighet for å få tilgang på (og beholde) kompetente medarbeidere. Det fremgår av rapporten at interessen for å søke nytt arbeid er størst i områdene der kollektivtransportene også er dårlig utviklet. For Ahus vil en styrking av kollektivtilbudet trolig være viktig for å beholde kompetente medarbeidere, spesielt de som er bosatt i de indre og nord-vestlige delene av Oslo.
- Vi har beregnet at dersom halvparten av de som i dag kjører bil på arbeidsreisen fordeles på andre transportmidler (på samme måte som ”ikke-bilførerne” er fordelt), reduseres bilførerandelen til 32 prosent, og utslippet reduseres fra ca 26 kg CO<sub>2</sub> ned til et 16 kilo CO<sub>2</sub> pr. person per uke. Det innebærer en stor klimagevinst når vi multipliserer med antall ansatte og over et helt år.

# 11 Litteratur

- Avinor, Jernbaneverket, Kystverket, and Statens Vegvesen. 2012. "Forslag til Nasjonal transportplan 2014-2023."
- Engebreetsen, Ø., Christiansen, P. (2011) Bystruktur og transport. En studie av personreiser i byer og tettsteder. TØI rapport 1178/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Gripsrud, Mattias, and Live Vågane. 2007. "Reisevaner i Oslo og Akershus." *TØI rapport 910/2007*.
- Hansen, Jan Usterud. 2003. "Bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang." *TØI rapport 639/2003*.
- Julsrud, Tom, and Petter Christiansen. 2012. "Med gode virkemidler kan arbeidsgivere lykkes: Stimulerer ansatte til å la bilen stå." in *Samferdsel*. Miljøverndepartementet. 2012a. "Framtidens byer." <http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/om-framtidens-byer.html?id=548028>.
- . 2012b. "Norsk klimapolitikk." *Melding til Stortinget 21 (2011 - 2012)*. Oslo\_kommune. 2010. "Fremtidens byer for lavere klimagassutslipp og bedre bymiljø. Handlingsprogram for Oslo 2010 - 2014."
- Ruter. 2011. "K2012. Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012–2060." *Ruterrapport 10*.
- SSB. 2012. "Befolkningsframskrivninger. Nasjonale og regionale tall, 2012-2100. Rask utvikling mot 6 millioner innbyggere ". Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Vågane, Liva, I. Brechan, and R. Hjorthol. 2011. "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport " *Norwegian Institute of Transport Economics (1130/2011)*.
- Whitelegg, John. 1997. *Critical Mass. Transport, Environment and Society in the Twenty-first Century*. London: Pluto Press.

# **Vedlegg 1**

**Tiltaksforslag**





# Tiltaksforslag

## Nye takstsoner

- 1. AHUS ligger akkurat ut av sone 1, som er svært irriterende. Da får man inntrykk at ruter vil tjene på dem, som jobber på AHUS. Månedskort er betydelig dyrere for en 2 soner kort. Da kunne man innføre et unntak for AHUS ansatte. 2. Klinisk personell (S)
- Å kunne bruke Ruter-kortet uten å måtte betale ekstrabillett utenfor Oslo.
- Ahus bør inkluderes i sone1 Oslo, mange ansatte boende i oslo. tror flere ville reist kollektivt hvis man slapp å betale for to soner... sone 1 ble jo utvidet til Lørenskog kirke (?) Ahus bør dermed kunne inngå i Stor-Oslo.
- Ahus burde ligge i sone 1. Dette ville sikkert ført til at kollektivreise var et mer attraktivt alternativ for alle som bor i Oslo. Både Fornebu og Østerås i Bærum ligger etter siste takstomlegging i sone 1, så dette burde være mulig. Prisforskjellen er
- Ahus inn i sone 1 .Mange flere direktebusser fra Oslo. MANGE FLERE DIREKTEBUSSE TIL OSLO ETTER AFTENVAKT!!!
- Ahus inn i sone 1!

## Nye bussruter/stoppesteder

- 1: Det MÅ gå an å benytte direktelinjer Oslo-AHUS t/r! 2: Det må gå hyppigere avganger mellom kl. 15:30-17 AHUS-Oslo (direktelinjer)3: Det må være flere avganger mellom kl. 13-15 mellom Oslo-AHUS (direktelinjer). 4: Det må være flere avganger mellom 21:3
- 418 bør gå direkte fra Helsfyr til Ahus. Tar av fra motorveien unødvendig tidlig. Ellers Veldig fornøyd med innføring av buss 418! Betyr mye
- 418 bussen var en synlig forbedring. Men kollektiv tilbud kan bli enda bedre.
- alle 418 buss til Oslo burde stoppe ved Løvenstad, ikke bare enkelte
- antall bussavganger tidlig i helgen. Må kjøre bil ettersom det ikke går busser så tidlig som kl.7 i retning Lillestrøm (411 mot Lillestrøm), disse bussene kjører først kl.8-9. Da har man ikke noe annet valg enn å bli kjørt.
- At 411 fra Oslo er på Ahus før tidligv 07.30 i helga
- At direkte rute 363 fra Blindern via R4 til Gulhaug/Tømte går tidlig nok til å rekke dagvakter. Første buss ankommer 07.17 det er for sent når en skal skifte og rekke dagvakt 07.30. Samt flere avganger ettermiddag/kveld og retur.
- Bedre halvtimes rutene til Ahus slik at de er her i god tid til halve og hele timer, f.eks kl 06.45, 07.15, 7.45, 8.15. Alle begynner på jobb halve og hele timer. Fra Fjerdingby (rute 872 og 501) har kollektivtilbudet blitt mye verre. Bussene derfra er
- Bedre rutetider i helgene, må rise svært tidlig på jobb. Søndag er tilbudet ikke-eksisterende hvis en begynner på jobb kl 07.30.
- bedre rutetilbud i helgene
- Bedre kollektivtransport fra Nittedal til Ahus
- Bedre kollektivtransport tilbud for ansatte fra Nittedal, hyppigere bussavganger. Bussruter som går direkte fra Nittedal - til Ahus.
- Bedre kollektivtilbud på morgenen i helgen. Det går ingen kollektivtransport fra min adresse til Ahus på lørdag og søndag morgen. På vinterstid må jeg gå, evt ta drosje til jobb.
- BEDRE KOORDINERING PÅ BUSSENE SOM KJØRER PÅ TVERS I GRORUDDALEN, f.eks mellom Grorud og Ahus. Omleggingen som nettopp er utført har gjort det MYE VANSKLELIGERE og TIDKREVENDE. Bussene koordineres ikke og det blitt helt håpløst. Skjønner ikke hva de tenker
- Bedre kollektivt tilbud for de som bor i Oppegård.
- Bedre kollektivtilbud fra Groruddalen til Ahus. For egen del er det kun ca 15 min kjøretid med bil, men med kollektivt må jeg regne 55 minutter fra jeg går hjemmefra. Det er nesten halvannen time spart i reisetid, hver dag.

- Bedre kollektivtilbud via Olavsgaard for Øvre Romerike. Det er ikke eksisterende i dag. Fra Vormsund er pr. i dag kun bil interessant!
- Bedre kollektivmuligheter på tvers, dvs retning Grorud og Nittedal.
- Bedre utbygd kollektiv til Nittedal
- bedre utbygd kollektivtilbud spesielt for de som bor i Oslo
- 1: T-bane. 2: Flere direktebusser. 3: Bedre garderobefasiliteter (sykling)
- Absolutt utbygging av t-banelinje fra Oslo til AHUS.

#### Utvidet kollektivtilbud i helger og kvelder

- Alle som bor innen 30 km skal ha max 40 minutter reisetid med kollektiv til arbeid. Busser fra Oslo på flere steder. Ringveien.
- arbeidsruter, tilknyttet til arbeidsstart/slutt
- At rutene tilpasses arbeidstiden. Tidligere var lokalbussen fra Rælingen på Ahus 10 min før hver halve time. Det passet perfekt. Nå er de endret slik at bussen er her akkurat hel og halv time. Bruker derfor nesten en halv time lenger hver dag om morgenen
- Bedre og fler busser på ettermiddagen når man skal hjem. Ofte veldig fulle busser som er forsinket, og ofte må man vente en halv time til neste buss.
- Bedre bussavganger kveldstid (etter kl 22!!!)
- Bedre bussforbindelser fra knutepunkter, også i helger.
- bedre busskorrespondanse i helgene.
- Bedre busstilbud om morgenen lørdag og søndag. Arbeidet begynner kl.08 og det er ikke mulighet for å rekke dette med buss.
- Bedre dekning i forhold til alle vaktskifter alle dager, også helger og kvelder.
- bedre forbindelser på buss i helgene
- Bedre kollektiv tilbud til sykehuset i helger og helligdager
- Bedre kollektivtilbudet helger og høytider. Da går det ingen busser hjem etter nattevakter
- Bedre kollektivtilbud
- Bedre kollektivtilbud knyttet til vaktskiftene i helger og etter nattevakter
- Bedre og billigere kollektivtilbud. Flere bussavganger spes på ettermiddagen ( etter 15.30)
- Bedre og billigere kollektivtilbud. Spesielt rundt 15.30 da er alltid bussene overfulle og ikke alltid en får plass på bussen.
- bedre punktlighet på bussrutene, tidligere bussavganger i helgene
- bedre tilgjengelighet med buss, oftere og tidligere avganger, spesielt helg.
- Bedret kollektivtilbud om kvelden etter kl. 20 (kveldsvakt) på hverdager, i helgen og helligdager
- bedret tilbud i vaktskiftetidene lør og søn
- Bedre bussforbindelser i helgene, når du begynner kl.7 på morran lørdag og søndag er det dårlig. Spesielt søndag.
- Bedre kollektivtrafikk, flere avganger, spesielt på helg og sent på kveldene. Dårlig tilbud gjør at jeg ofte må sove på arbeidsplassen, noe som ødelegger søvnkvaliteten og som igjen påvirker mitt arbeid.

#### Flere direkteruter/flere avganger

- Bedre kollektivtilbud er viktigst for meg. Må bytte to ganger og bruker 1 time hver vei m buss, 20 min med bil
- Bedre kollektivforbindelser, færre bytter til Romerikskommuner
- bedre kollektivtilbud med direkte busser
- Bedre kollektivtilbud, direktebusser fra Oslo, lavere pris på månedskort
- Bedre direkteruter. I dag ville jeg brukt 90 minutter ekstra/dag!
- Bedre kollektivtilbud - bedre kjøremønster (2innkjøringer) til parkeringshus

- Bedre utbygget motorsykkelparkering. Fler direktebusser fra Oslo.
- Å slippe venting på tog i Lillestrøm, slippe ståplass på bussen

### Reduserte kostnader

- Bedre utbygget kollektivtilbud, samt lavere priser
- Billig kollektivreise tilbud.
- Billigere billettpriser (for månedskort).
- billigere kollektivtrafikk. Det koster 72; for en reise i 2013, som i 2011 kostet meg 32; pga. en regel som gjaldt tidligere( innenfor 6km reisevei). Det er over 100% prisøkning!!!!
- Billigere kollektivtransport
- Billigere kollektivtransport.
- billigare kollektiv transport, mange avganger+ flere direkte busser.

### Bedre parkering av sykkel

- bedre overvåking av sykkelparkeringssteder. Mye tyveri hvert år.
- Bedre overvåkning/innlåsing av sykler. MASSE tyverier!!
- Bedre parkering mulighet til sykler/ Bygg overtaket / Varme garderobe som vi kan henge opp våte klærne.
- Bedre sykkelparkering nær inngang
- bedret sykkeparkering - mange sykler stjeles her! samt at det er tidkrevende å parkere i parkeringshuset - der er det alltid kø inn og ut morgen og ettermiddag. det gjør at jeg stadig kommer for sent på jobb.
- Bevoktet sykkelparkering med mulighet for service på sykler og skikkelig ivaretagelse av sykler (som er dyre om du kjøper noen som skal sykle langt og ofte). Gå foran med et eksempel som er bedre enn i foreksempel Danmark og Holland.

### Nye gang- og sykkelveger

- Bedre gangveier mellom fjelhammar og Ahus. Det er farlig glatt om vinteren.
- bedre vedlikehold av gang og sykkelveier året rundt, bedre måking, strø etc.
- Begre strøing og snøbrøting på gangveier
- Bedre busstilbud. Bygge gangveier på de trafikkerte veiene uten gangvei.
- Adskilt sykleveier som i Nederland, Sverige og Danmark
- Bedre kollektiv trafikk. Bedre sykkelvei fra Oslo. Hvor skal jeg sykle?
- Bedre sykkelstier/gangvei Fylkesvei 120 mot Enebakk!!!
- Bedret sykkelforbindelse mellom Oslo og AHUS.

### Forbedringer på arbeidsplassen

- Avsatt tid til dusj i arbeidstiden ved sykling/jogging til jobb.
- ahusbusser som plukket opp ansatte
- Alle ansatte får årskort for buss/tbane + shuttlebuss til tbane
- Ansatte som kjører kollektivt burde ha en avtale der en betaler mine for mndkort, for vi som reiser over 2-3 takstsoner.
- Belønning til dem som sykler/går
- Bedre premiering av de som sykler og går til jobben. Dagens "sykle til jobben" er for lite på en så stor arbeidsplass.

## Nye parkeringsordninger

- Bedre parkering for biler ved ungdomspsykiatrisk akuttmottak.
- Bedre system for parkeringsavgift. Når man allerede har betalt årsavgift i parkeringshuset, er det jo like greit å ta bilen om sommeren også...
- Bedre veier gir mindre kø.
- Behovsprøvd parkeringstillatelse

# Vedlegg 2

## Spørreskjema



# AHUS3

Preview of version 2.0

# Table of contents

TOC



Information
Du starter nå reisevaneundersøkelsen som Transportøkonomisk institutt gjennomfører blant ansatte ved AHUS på Lørenskog. Dine svar er verdifulle for oss, så vennligst besvar alle spørsmål så godt det lar seg gjøre. Dersom du ønsker å være med i trekningen av gavekort må du legge inn ditt mobilnummer helt til slutt. På forhånd takk for hjelpen!

Arbeidssted	Hvor jobber du til daglig?
♦ range:*	
AHUS på Lørenskog	<input type="radio"/> 1
Annet sted	<input type="radio"/> 2

Annetsted	Vennligst skriv hvor du jobber til daglig:
♦ filter:\Arbeidssted.a=2	
	<a href="#">Open</a>

Alder	Hva er din alder?
♦ range:*	
Alder	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

Kjonn	Er du kvinne eller mann?
♦ range:*	
Kvinne	<input type="radio"/> 1
Mann	<input type="radio"/> 2

Kommune	Hvilken kommune bor du i?
Asker	<input type="radio"/> 1
Aurskog-Høland	<input type="radio"/> 2
Bærum	<input type="radio"/> 3
Eidsvoll	<input type="radio"/> 4
Enebakk	<input type="radio"/> 5
Fet	<input type="radio"/> 6
Frogn	<input type="radio"/> 7
Gjerdrum	<input type="radio"/> 8
Hurdal	<input type="radio"/> 9
Lørenskog	<input type="radio"/> 10
Nannestad	<input type="radio"/> 11
Nes	<input type="radio"/> 12
Nesodden	<input type="radio"/> 13
Nittedal	<input type="radio"/> 14

Kommune	Hvilken kommune bor du i?
Oppegård	<input type="radio"/> 15
Oslo	<input type="radio"/> 16
Rælingen	<input type="radio"/> 17
Skedsmo	<input type="radio"/> 18
Ski	<input type="radio"/> 19
Sørum	<input type="radio"/> 20
Ullensaker	<input type="radio"/> 21
Vestby	<input type="radio"/> 22
Ås	<input type="radio"/> 23
Annen	<input type="radio"/> 24

Postnr	Hva er postnummeret der du bor?
♦ range:*	
Postnr.	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Botid	Hvor lenge har du bodd på din nåværende bostedsadresse?
♦ range:*	
	1
Ett år eller mindre	<input type="radio"/> 1
1-2 år	<input type="radio"/> 2
3-5 år	<input type="radio"/> 3
6-10 år	<input type="radio"/> 4
Mer enn 10 år	<input type="radio"/> 5

Ansattid	Hvor lenge har du jobbet på AHUS?
♦ range:*	
Ett år eller mindre	<input type="radio"/> 1
1-2 år	<input type="radio"/> 2
3-5 år	<input type="radio"/> 3
6-10 år	<input type="radio"/> 4
Mer enn 10 år	<input type="radio"/> 5

Utdannelse	Hva er din høyeste fullførte utdanning?
♦ range:*	
Grunnskole	<input type="radio"/> 1
Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år	<input type="radio"/> 2

Utdannelse	Hva er din høyeste fullførte utdanning?
	Videregående allmennfaglig/-gymnas - inntil 12 år <input type="radio"/> 3
	Høyskole/universitet - lavere grad - inntil 15 år <input type="radio"/> 4
	Høyskole/universitet - høyere grad - 16 år og mer <input type="radio"/> 5

Leder	Har du lederansvar i din stilling, slik at andre arbeider under din ledelse, eller at din stilling på annen måte er en overordnet stilling?
♦ range:*	
	Ja <input type="radio"/> 1
	Nei <input type="radio"/> 2

AHUSstilling	Hvilken betegnelse passer for din stilling?
♦ filter:\Leder.a=1	
♦ range:	
	Toppleder <input type="radio"/> 1
	Mellomleder <input type="radio"/> 2
	Arbeidsleder <input type="radio"/> 3
	Prosjektleder <input type="radio"/> 4
	Annen <input type="radio"/> 5

Transportmiddel	Hvilke transportmidler brukte du når du reiste på jobb til AHUS i dag? Om du ikke har foretatt noen reise i dag, tenk på sist gang du foretok denne reisen. Kryss av for ulike reisemåter.
	Til fots hele veien <input type="checkbox"/> 1
	Syklet <input type="checkbox"/> 2
	Motorsykkkel eller moped <input type="checkbox"/> 3
	Bil, fører <input type="checkbox"/> 4
	Bil, passasjer <input type="checkbox"/> 5
	Drosje <input type="checkbox"/> 6
	Buss <input type="checkbox"/> 7
	Tog <input type="checkbox"/> 8
	Trikk/Bane <input type="checkbox"/> 9
	Annet <input type="checkbox"/> 10

Hovedtransport	Du har indikert at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med (i avstand)?
♦ filter:\Transportmiddel.a=#2:10	
♦ range:*	
	Til fots hele veien <input type="radio"/> 1

Hovedtransport	Du har indikert at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med (i avstand)?
Syklet	<input type="radio"/> 2
Motorsykkkel eller moped	<input type="radio"/> 3
Bil, fører	<input type="radio"/> 4
Bil, passasjer	<input type="radio"/> 5
Drosje	<input type="radio"/> 6
Buss	<input type="radio"/> 7
Tog	<input type="radio"/> 8
Trikk/Bane	<input type="radio"/> 9
Annet	<input type="radio"/> 10

Reisetid	Hvor lang tid brukte du på reisen til arbeidet (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage eller eventuelle andre ærend)?
♦ range:*	
Minutter	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Ankomsttid	Når ankom du AHUS i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer AHUS.
♦ range:*	
	Tidspunkt
	1
00:00-00:29	<input type="radio"/> 1
00:30-00:59	<input type="radio"/> 2
01:00-01:29	<input type="radio"/> 3
01:30-01:59	<input type="radio"/> 4
02:00-02:29	<input type="radio"/> 5
02:30-02:59	<input type="radio"/> 6
03:00-03:29	<input type="radio"/> 7
03:30-03:59	<input type="radio"/> 8
04:00-04:29	<input type="radio"/> 9
04:30-04:59	<input type="radio"/> 10
05:00-05:29	<input type="radio"/> 11
05:30-05:59	<input type="radio"/> 12
06:00-06:29	<input type="radio"/> 13
06:30-06:59	<input type="radio"/> 14
07:00-07:29	<input type="radio"/> 15
07:30-07:59	<input type="radio"/> 16

Ankomsttid	Når ankom du AHUS i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer AHUS.
08:00-08:29	<input type="radio"/> 17
08:30-08:59	<input type="radio"/> 18
09:00-09:29	<input type="radio"/> 19
09:30-09:59	<input type="radio"/> 20
10:00-10:29	<input type="radio"/> 21
10:30-10:59	<input type="radio"/> 22
11:00-11:29	<input type="radio"/> 23
11:30-11:59	<input type="radio"/> 24
12:00-12:29	<input type="radio"/> 25
12:30-12:59	<input type="radio"/> 26
13:00-13:29	<input type="radio"/> 27
13:30-13:59	<input type="radio"/> 28
14:00-14:29	<input type="radio"/> 29
14:30-14:59	<input type="radio"/> 30
15:00-15:29	<input type="radio"/> 31
15:30-15:59	<input type="radio"/> 32
16:00-16:29	<input type="radio"/> 33
16:30-16:59	<input type="radio"/> 34
17:00-17:29	<input type="radio"/> 35
17:30-17:59	<input type="radio"/> 36
18:00-18:29	<input type="radio"/> 37
18:30-18:59	<input type="radio"/> 38
19:00-19:29	<input type="radio"/> 39
19:30-19:59	<input type="radio"/> 40
20:00-20:29	<input type="radio"/> 41
20:30-20:59	<input type="radio"/> 42
21:00-21:29	<input type="radio"/> 43
21:30-21:59	<input type="radio"/> 44
22:00-22:29	<input type="radio"/> 45
22:30-22:59	<input type="radio"/> 46
23:00-23:29	<input type="radio"/> 47
23:30-23:59	<input type="radio"/> 48

Avreisetid	Når forlot du AHUS? Om du ikke har foretatt denne reisen ennå, tenk på når du forventer/planlegger å gjøre dette.	
♦ range:*	Tidspunkt 1	
00:00-00:29	<input type="radio"/>	1
00:30-00:59	<input type="radio"/>	2
01:00-01:29	<input type="radio"/>	3
01:30-01:59	<input type="radio"/>	4
02:00-02:29	<input type="radio"/>	5
02:30-02:59	<input type="radio"/>	6
03:00-03:29	<input type="radio"/>	7
03:30-03:59	<input type="radio"/>	8
04:00-04:29	<input type="radio"/>	9
04:30-04:59	<input type="radio"/>	10
05:00-05:29	<input type="radio"/>	11
05:30-05:59	<input type="radio"/>	12
06:00-06:29	<input type="radio"/>	13
06:30-06:59	<input type="radio"/>	14
07:00-07:29	<input type="radio"/>	15
07:30-07:59	<input type="radio"/>	16
08:00-08:29	<input type="radio"/>	17
08:30-08:59	<input type="radio"/>	18
09:00-09:29	<input type="radio"/>	19
09:30-09:59	<input type="radio"/>	20
10:00-10:29	<input type="radio"/>	21
10:30-10:59	<input type="radio"/>	22
11:00-11:29	<input type="radio"/>	23
11:30-11:59	<input type="radio"/>	24
12:00-12:29	<input type="radio"/>	25
12:30-12:59	<input type="radio"/>	26
13:00-13:29	<input type="radio"/>	27
13:30-13:59	<input type="radio"/>	28
14:00-14:29	<input type="radio"/>	29
14:30-14:59	<input type="radio"/>	30

Avreisetid	Når forlot du AHUS? Om du ikke har foretatt denne reisen ennå, tenk på når du forventer/planlegger å gjøre dette.
15:00-15:29	<input type="radio"/> 31
15:30-15:59	<input type="radio"/> 32
16:00-16:29	<input type="radio"/> 33
16:30-16:59	<input type="radio"/> 34
17:00-17:29	<input type="radio"/> 35
17:30-17:59	<input type="radio"/> 36
18:00-18:29	<input type="radio"/> 37
18:30-18:59	<input type="radio"/> 38
19:00-19:29	<input type="radio"/> 39
19:30-19:59	<input type="radio"/> 40
20:00-20:29	<input type="radio"/> 41
20:30-20:59	<input type="radio"/> 42
21:00-21:29	<input type="radio"/> 43
21:30-21:59	<input type="radio"/> 44
22:00-22:29	<input type="radio"/> 45
22:30-22:59	<input type="radio"/> 46
23:00-23:29	<input type="radio"/> 47
23:30-23:59	<input type="radio"/> 48

Gjøremål	Utførte du noen gjøremål på vei til jobben i dag, eller planlegger du å utføre noen gjøremål på veien hjem? Om du ikke har vært på jobben i dag, tenk på sist gang du var på jobben.
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke/husker ikke	<input type="radio"/> 3

Gjøremalttype	Hvilke typer gjøremål gjorde du på vei til eller fra arbeidet? Flere svar kan merkes av
♦ filter:\Gjøremal.a=1	
	Til arbeidet      Fra arbeidet
	1                      2
Møter i tilknytning til arbeidet	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 1
Dagligvareinnkjøp	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 2
Andre innkjøp	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 3
Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 4

Gjøremalttype	Hvilke typer gjøremål gjorde du på vei til eller fra arbeidet? Flere svar kan merkes av
Hente/bringe barn til/fra andre aktiviteter, gjøremål	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 5
Kjøre/følge andre (enn egne barn) for ulike gjøremål	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 6
Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet)	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 7

Bilmotiver	Hva var grunnen til at du valgte å kjøre bil i dag? Kryss av for inntill tre grunner.
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Transportmiddel.a=4</li> <li>♦ range:#1:3</li> </ul>	
Det går raskt	<input type="checkbox"/> 1
Trengte bilen for å hente/bringe barn eller andre gjøremål	<input type="checkbox"/> 2
Bilen gir meg en mulighet for å koble av	<input type="checkbox"/> 3
Kollektivtilbudet er for dårlig utbygd	<input type="checkbox"/> 4
Gammel vane/rutine	<input type="checkbox"/> 5
Trenger bilen i jobben	<input type="checkbox"/> 6
Jeg liker å kjøre bil	<input type="checkbox"/> 7
Dårlig vær	<input type="checkbox"/> 8
Det er rimeligere enn kollektiv transport	<input type="checkbox"/> 9
Det er fleksibelt	<input type="checkbox"/> 10
Benyttet bil til kollektivknutepunkt (togstasjon, el.l.)	<input type="checkbox"/> 11
Annen årsak	<input type="checkbox"/> 12

Annetmotiv	Du har svart at det er en annen årsak til at du benyttet bil i dag. Vennligst spesifiser årsak
♦ filter:\Bilmotiver.a=10	
Open	

Kollmotiver	Hva var grunnen til at du valgte å reise kollektivt til jobben i dag? Kryss av for inntill tre grunner.
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Transportmiddel.a=7;8;9</li> <li>♦ range:#1:3</li> </ul>	
Det er miljøvennlig	<input type="checkbox"/> 1
Det går raskt -slipper køkjøring	<input type="checkbox"/> 2
Det gir mulighet for å kople av underveis	<input type="checkbox"/> 3
Det gir mulighet for å jobbe underveis	<input type="checkbox"/> 4
Jeg liker å kjøre tog/buss	<input type="checkbox"/> 5
Det er rimeligere enn bil	<input type="checkbox"/> 6
Dårlig vær	<input type="checkbox"/> 7



Kollmotiver	Hva var grunnen til at du valgte å reise kollektivt til jobben i dag? Kryss av for inntill tre grunner.
Gammel vane/rutine	<input type="checkbox"/> 8
Har ikke tilgang til bil/har ikke førerkort	<input type="checkbox"/> 9
Annen årsak	<input type="checkbox"/> 10

Annetkollmotiv	Du har svart at det er en annen årsak til at du benyttet kollektivtransport i dag. Vennligst spesifiser årsak
♦ filter:\Kollmotiver.a=9	
Open	

Sykkelmotiv	Hva var grunnen til at du syklet til jobben i dag? Kryss av for inntill tre grunner.
♦ filter:\Transportmiddel.a=2	
♦ range:#1:3	
Det gir mosjon/trening	<input type="checkbox"/> 1
Det er rimelig	<input type="checkbox"/> 2
Det går raskt	<input type="checkbox"/> 3
Det er miljøvennlig	<input type="checkbox"/> 4
Jeg liker å sykle	<input type="checkbox"/> 5
Kollektivtilbudet er for dårlig der jeg bor	<input type="checkbox"/> 6
Gammel vane/rutine	<input type="checkbox"/> 7
Har ikke tilgang til bil/har ikke førerkort	<input type="checkbox"/> 8
Benyttet sykkel til kollektivknutepunkt (togstasjon el,l)	<input type="checkbox"/> 9
Annet	<input type="checkbox"/> 10

AnnetSykkelmotiv	Du har svart at det er en annen årsak til at du benyttet sykkel i dag. Vennligst spesifiser årsak
♦ filter:\Sykkelmotiv.a=10	
Open	

Trans_vinter	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på arbeidsreisen i denne tiden av året (vinterhalvåret)? Merk kun for ett alternativ. Dersom du vanligvis bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.
♦ range:*	
Til fots	<input type="radio"/> 1
Sykkel	<input type="radio"/> 2
Motorsykkel/moped	<input type="radio"/> 3
Bil, som sjåfør	<input type="radio"/> 4
Bil, som passasjer	<input type="radio"/> 5

Trans_vinter	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på arbeidsreisen i denne tiden av året (vinterhalvåret)? Merk kun for ett alternativ. Dersom du vanligvis bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.
Drosje	<input type="radio"/> 6
Buss	<input type="radio"/> 7
Tog	<input type="radio"/> 8
Annet	<input type="radio"/> 9

Trans_sommer	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på arbeidsreisen i sommerhalvåret? Merk kun for ett alternativ. Dersom du vanligvis bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.
♦ range:*	
Til fots	<input type="radio"/> 1
Sykkel	<input type="radio"/> 2
Motorsykkel/moped	<input type="radio"/> 3
Bil, som sjåfør	<input type="radio"/> 4
Bil, som passasjer	<input type="radio"/> 5
Drosje	<input type="radio"/> 6
Buss	<input type="radio"/> 7
Tog	<input type="radio"/> 8
Annet	<input type="radio"/> 9

Avstandkol	Hvor langt er det fra der du bor til nærmeste stoppested på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?
♦ range:*	
250 meter eller mindre	<input type="radio"/> 1
251-499 meter	<input type="radio"/> 2
500m – 1,0 km	<input type="radio"/> 3
1,1 – 1,5 km	<input type="radio"/> 4
1,6 – 2,0 km	<input type="radio"/> 5
2,1 – 3,0 km	<input type="radio"/> 6
Mer enn 3 km	<input type="radio"/> 7
Fins ikke kollektivtilbud	<input type="radio"/> 8
Vet ikke	<input type="radio"/> 9

Avganger	Hvor mange avganger per time er det på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7	
♦ range:*	

Avganger	Hvor mange avganger per time er det på det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?
6 ganger per time eller oftere	<input type="radio"/> 1
4 eller 5 ganger per time	<input type="radio"/> 2
3 ganger per time	<input type="radio"/> 3
2 ganger per time	<input type="radio"/> 4
1 gang per time	<input type="radio"/> 5
Hver annen time	<input type="radio"/> 6
Sjeldnere	<input type="radio"/> 7
Vet ikke	<input type="radio"/> 8

Overgang	Kan du reise direkte til jobben med kollektivtransport, eller må du bytte?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Kan reise direkte	<input type="radio"/> 1
Må bytte	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Periodekort	Har du periodekort for buss og/eller tog?
♦ range:*	
Årskort	<input type="radio"/> 1
Månedskort	<input type="radio"/> 2
Reisekort	<input type="radio"/> 3
Ukekort	<input type="radio"/> 4
Annet periodekort (dagskort el.l)	<input type="radio"/> 5
Har ikke periodekort	<input type="radio"/> 6

Forerkort	Har du førerkort for bil?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:!\Transportmiddel.a=4</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Biltilgang	Har du tilgang til bil som du kunne brukt på arbeidsreisen din i dag?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Forerkort.a=1</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke/kanskje	<input type="radio"/> 3

Parksted	Hvor parkerte du bilen du brukte til jobben i dag eller forrige gang du dro til AHUS med bil?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Transportmiddel.a=4</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Parkeringsplass som disponeres av de ansatte på AHUS	<input type="radio"/> 1
På besøkparkeringsplass tilknyttet AHUS	<input type="radio"/> 2
Langs offentlig vei/gate i nærheten av AHUS med avgift	<input type="radio"/> 3
Langs offentlig vei/gate i nærheten av AHUS uten avgift	<input type="radio"/> 4
Ved innfartsparkeringsplass (togstasjon, el.l)	<input type="radio"/> 5
Jeg parkerte langt unna arbeidsplassen	<input type="radio"/> 6
Annet	<input type="radio"/> 7

Pkostnad	Hvem betaler for din parkeringsplass?
<ul style="list-style-type: none"> <li>♦ filter:\Parksted.a=1;2;3;4;5</li> <li>♦ range:*</li> </ul>	
Jeg betaler alt selv	<input type="radio"/> 1
Arbeidsgiver betaler for min parkeringsplass	<input type="radio"/> 2
Jeg betaler en viss andel av parkeringskostnadene, og arbeidsgiver dekker det øvrige	<input type="radio"/> 3
Vet ikke	<input type="radio"/> 4

Tilfreds	Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd var du med din siste arbeidsreise?
♦ range:*	
Meget fornøyd	<input type="radio"/> 1
Ganske fornøyd	<input type="radio"/> 2
Verken fornøyd eller misfornøyd	<input type="radio"/> 3
Ganske misfornøyd	<input type="radio"/> 4
Meget misfornøyd	<input type="radio"/> 5

Tilfredsomsrader	Hvor fornøyd eller misfornøyd var du med følgende aspekter ved din siste arbeidsreise?						
♦ range:*							
	Svært misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske fornøyd	Meget fornøyd	Vet ikke/ikke relevant	
	1	2	3	4	5	6	
Reisetiden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Parkeringsforholdene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Antall kollektivavganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Kapasitet på	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4

Tilfredsomsr	Hvor fornøyd eller misfornøyd var du med følgende aspekter ved din siste arbeidsreise?						
kollektivtransport							
Mulighet for å utnytte reisetiden til arbeid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Kostnader	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Innvirkning på miljø og klima	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Mulighet for å koble av	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8

Motereiser	Hvor ofte foretar du vanligvis reiser utenfor din arbeidsplass i løpet av arbeidstiden?	
♦ range:*		
Flere ganger om dagen	<input type="radio"/>	1
Daglig	<input type="radio"/>	2
2-3 ganger i uken	<input type="radio"/>	3
1-2 ganger i uken	<input type="radio"/>	4
1-2 ganger i måneden	<input type="radio"/>	5
Sjelden eller aldri	<input type="radio"/>	6

Motetrans	Hvordan reiser du vanligvis til og fra møter i arbeidstiden utenfor AHUS? Kryss av inntill tre reisemåter.	
♦ filter:\Motereiser.a=1;2;3;4;5		
♦ range:#1:3		
Med bil	<input type="checkbox"/>	1
Med buss	<input type="checkbox"/>	2
Med tog	<input type="checkbox"/>	3
Med drosje	<input type="checkbox"/>	4
Jeg sykler	<input type="checkbox"/>	5
Jeg går	<input type="checkbox"/>	6
Annet	<input type="checkbox"/>	7

Vintersykkel	Du har svart at du sykler om sommeren, men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler vinterstid? Merk av inntill tre årsaker.	
♦ filter:\Trans_sommer.a=2&\Trans_vinter.a=1;3;4;5;6;7;8;9		
♦ range:#1:3		
For kaldt/ubehagelig	<input type="checkbox"/>	1
Økt risiko for ulykker	<input type="checkbox"/>	2
Har ikke godt nok utstyr til sykkelen (vinterdekk, ol)	<input type="checkbox"/>	3
For dårlig brøyting av veiene	<input type="checkbox"/>	4

Vintersykkel	Du har svart at du sykler om sommeren, men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler vinterstid? Merk av inntill tre årsaker.
For dårlig vedlikehold av veibanen (strøing, salting)	<input type="checkbox"/> 5
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/> 6
Annet	<input type="checkbox"/> 7

AnnetVintersykkel	Du har svart at det er andre årsaker til at du ikke sykler om vinteren. Vennligst spesifiser årsak nedenfor
♦ filter:\Vintersykkel.a=7	
Open	

Vintergange	Du har svart at du går om sommeren, men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke går vinterstid? Merk av inntill tre årsaker.
♦ filter:\Trans_sommer.a=1&\Trans_vinter.a=2;3;4;5;6;7;8;9	
♦ range:#1:3	
Det er for kaldt/ubehagelig	<input type="checkbox"/> 1
Økt risiko for ulykker	<input type="checkbox"/> 2
For dårlig vedlikehold av veidekke (strøing/salting)	<input type="checkbox"/> 3
For dårlig brøyting	<input type="checkbox"/> 4
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/> 5
Annet	<input type="checkbox"/> 6

Motivkol	Du har svart at du vanligvis bruker bil til jobb om vinteren. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av inntill tre tiltak
♦ filter:\Trans_vinter.a=4;5;6	
♦ range:#1:3	
Holdeplass nærmere der jeg bor	<input type="checkbox"/> 1
Holdeplass nærmere jobben	<input type="checkbox"/> 2
Flere avganger	<input type="checkbox"/> 3
Færre forsinkelser	<input type="checkbox"/> 4
Kortere reisetid	<input type="checkbox"/> 5
Slippe å bytte buss (eller tog/buss) underveis	<input type="checkbox"/> 6
Flere sitteplasser	<input type="checkbox"/> 7
Mer komfortable busser/tog	<input type="checkbox"/> 8
Bedre service	<input type="checkbox"/> 9
Lavere takster	<input type="checkbox"/> 10
Gratis månedskort	<input type="checkbox"/> 11
Dårligere tilgang på parkeringsplasser ved jobben	<input type="checkbox"/> 12
Økte parkeringsavgifter for bil på jobben	<input type="checkbox"/> 13

Motivkol	Du har svart at du vanligvis bruker bil til jobb om vinteren. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av inntill tre tiltak	
Vesentlig mer kostbart drivstoff (bensin/diesel)	<input type="checkbox"/>	14
♦ <b>exclusive:</b> yes Nei, jeg vil uansett kjøre bil	<input type="radio"/>	15

Motivgange	Du har svart at du vanligvis ikke går (hele veien) til jobb i sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å gå? Merk av inntill tre tiltak.	
♦ <b>filter:</b> \Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9&\Kommune.a=10;17;18 ♦ <b>range:</b> #1:3		
Flere gangveier	<input type="checkbox"/>	1
Bedre veilys	<input type="checkbox"/>	2
Flere trafikksikre krysninger	<input type="checkbox"/>	3
Flere fotgjengerfelt	<input type="checkbox"/>	4
Mer beplantning, hvilebenker etc (estetisk/miljømessig opprusting)	<input type="checkbox"/>	5
Økonomisk belønning fra arbeidsgiver	<input type="checkbox"/>	6
Annet	<input type="checkbox"/>	7
♦ <b>exclusive:</b> yes Ikke aktuelt - bor for langt unna	<input type="radio"/>	8

Motivsykkel	Du har svart at du vanligvis ikke sykler til jobb på sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å sykle? Merk av inntill tre tiltak.	
♦ <b>filter:</b> \Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9&\Kommune.a=10;17;18;16 ♦ <b>range:</b> #1:3		
Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling	<input type="checkbox"/>	1
Flere forkjørsreguleringer for sykkelveiene	<input type="checkbox"/>	2
Bedre belysning av sykkelveger	<input type="checkbox"/>	3
Flere gang/sykelbruer	<input type="checkbox"/>	4
Bedre tilrettelegging for sykling mellom mitt bosted og arbeidsplassen	<input type="checkbox"/>	5
Bedre tilrettelegging for sykkelbruk på arbeidsplassen (sykkelparkering, garderobeanlegg etc)	<input type="checkbox"/>	6
Bedre vedlikehold av sykkelveiene (tetting av hull, brøyting, strøing, feiing)	<input type="checkbox"/>	7
Økonomisk belønning fra arbeidsgiver	<input type="checkbox"/>	8
Annet	<input type="checkbox"/>	9
♦ <b>exclusive:</b> yes Ikke aktuelt – bor for langt unna	<input type="radio"/>	10

Hold_generell	Vennligst angi hvor enig eller uenig du er i følgende utsagn:				
♦ <b>range:</b> *					
	Svært uenig	Uenig	Enig	Svært enig	Ikke relevant
	1	2	3	4	5
Jeg er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet ved AHUS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
					1

Hold generell	Vennligst angi hvor enig eller uenig du er i følgende utsagn:					
Arbeidsgiverne må ta større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt til jobben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg har god oversikt over bussrutene som er relevante for mine arbeidsreiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Jeg har god oversikt over togrutene som er relevante for mine arbeidsreiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
På Lørenskog er det lagt godt tilrette for gående og syklist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Jeg ønsker å sykle mer til arbeidet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

Hold tiltak	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å få ansatte ved AHUS til å reise mer miljøvennlig til jobben?					
♦ range:*						
	Ikke i det hele tatt	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	
Utbedring av eksisterende sykkel -og gangveier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Bygging av nye sykkel -og gangveger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Etablering av bedre parkeringsplasser for sykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Økte parkeringsavgifter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Økonomiske belønninger for de som reiser kollektivt eller sykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Lavere priser på kollektivtransport/nye takstsoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Flere direktebusser fra Oslo	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
T-baneforbindelse til Lørenskog	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Bedre bussforbindelser til knutepunkter på Romerike (f eks Olavsgård)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Shuttelbuss mellom AHUS og de nærmeste togstasjonene i rushtidene	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10
Mulighet for utlån/leie el-biler på arbeidsplassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	11
Mulighet for utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	12
Bedre tilrettelegging for syklende på arbeidsplassen (garderobe, dusj, tørkeskap, o.l.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	13

Forslag	Dersom du har forslag til tiltak som kan tenkes å bidra til bedre eller mer miljøvennlige arbeidsreiser ved AHUS, vennligst skriv de ned nedenfor.

Open



Arbeidsforhold	I hvilken grad har arbeidsreisen betydning for ditt valg av arbeidsplass og bosted?					
♦ range:*						
	Svært uenig 1	Uenig 2	Enig 3	Svært enig 4	Vet ikke 5	
Dagens arbeidsreise gjør at jeg ser etter annet arbeid nærmere mitt bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Dagens arbeidsreise gjør at jeg ser etter nytt bosted nærmere AHUS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Dagens arbeidsreise bidrar til at jeg er tilfreds med AHUS som arbeidsplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Dagens arbeidsreise gjør at jeg har behov for en stor grad av fleksibilitet i mitt arbeid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Arbeidsreisen har ingen betydning for mitt arbeidsforhold	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

Dager	Hvor mange dager arbeider du vanligvis per uke?
♦ range:*	
Antall dager	<input type="text"/> 1

Timer	Hvor mange timer arbeider du vanligvis per uke?
♦ range:*	
Antall timer	<input type="text"/> <input type="text"/> 1

Skift	Hva slags skift jobber du vanligvis på?
♦ range:*	
Dag	<input type="radio"/> 1
Kveld	<input type="radio"/> 2
Natt	<input type="radio"/> 3
Ingen spesielle	<input type="radio"/> 4
Veksler i regelmessige perioder (vennligst beskriv)	<input type="radio"/> 5

SkiftBeskrivelse	Beskriv hvordan din skiftordning vanligvis er:
♦ filter:\Skift.a=5	
	<a href="#">Open</a>
	<a href="#">Open</a>

Insentiv	Dersom du vil være med i trekningen av fem gavekort til en verdi av kr 1000,- vennligst før opp ditt telefonnummer i feltet nedenfor.
	<a href="#">Open</a>

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

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se [www.ciens.no](http://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](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)