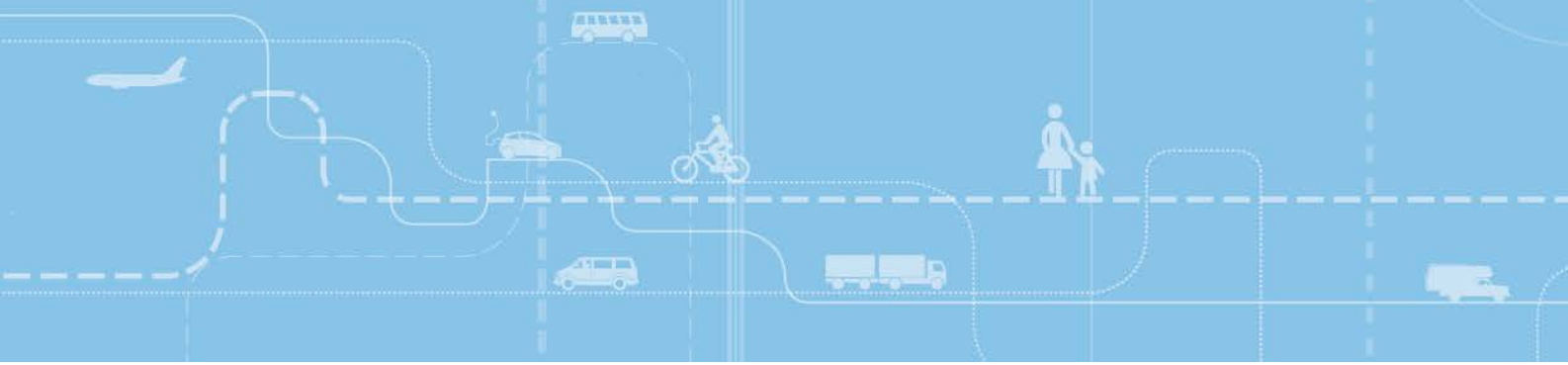


Arbeidsreiser til Linderud. Eksempelet Siemens



Arbeidsreiser til Linderud. Eksempelet Siemens

Randi Hjorthol, Tom Erik Julsrud, Liva Vågane

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: Arbeidsreiser til Linderud. Eksempelet Siemens

Title: Commuting to Linderud. The case of Siemens

Forfattere: Randi Hjorthol
Tom Erik Julsrud
Liva Vågane

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

Dato: 11.2013

Date: 11.2013

TØI rapport: 1288/2013

TØI report: 1288/2013

Sider 45

Pages 45

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1479-9

ISBN Electronic: 978-82-480-1479-9

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Akershus fylkeskommune
Jernbaneverket
Regionalt forskningsfond Hovedstaden
Ruter AS
Statens vegvesen Region Øst

Financed by: Akershus County Council
RuterAS
The Norwegian National Rail
Administration
The Norwegian Public Roads
Administration, Eastern Region
The Regional Research Fund of the
Metropolitan Area

Prosjekt: 3993 - Reisevaneendring i Oslo og Akershus

Project: 3993

Prosjektleder: Tom Erik Julsrud

Project manager: Tom Erik Julsrud

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Arbeidsreiser
Miljøvennlig
Oslo/Akershus
Tiltak

Key words: Commuting
Measures
Oslo/Akershus
Sustainable

Sammendrag:

En nettbasert undersøkelse om ulike aspekter ved arbeidsreisen er gjennomført blant ansatte ved Siemens på Linderud. Så mange som 68 prosent av de ansatte bruker bil på arbeidsreisen, 10 prosent sykler eller går og resten bruker kollektive reisemåter. De ansatte er bosatt i et stort geografisk område. For å kunne reise kollektivt må svært mange bytte underveis, noe som øker reisetiden. Nesten halvparten sier at grunnen til at de bruker bil er at det kollektive tilbudet er for dårlig. Adkomsten med buss eller bane til bedriften kan bedres med bedre gangvei fra T-banen og flytting av busstopp. Nesten 40 prosent av de som kjører bil kunne tenke seg å reise mer kollektivt. Dersom det ble realisert, ville man redusere CO₂ utslippet med 34 prosent.

Summary:

An internet based survey on commuting are carried out among employees at Siemens, Linderud. As many as 68 percent commute by car, 10 percent use the bike and the rest go by public transport. The employees live in a large geographical area, so using public transport often imply changing bus or train, which increases travel time. Nearly half of the employees say that the reason for using the car is that the public transport supply is too poor. Access by bus or metro to the company can be better with an increased quality on pathways from the Metro-station and the train station and relocation of a bus stop. Nearly 40 percent of those commuting by car could be interested in using the public transport more if the supply would be better. If this is realized, the emission of CO₂ would be reduced with 34 percent.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

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

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

Forord

Denne rapporten er del av prosjektet *Reisevaneendring i Oslo og Akershus. Analyser av sentrale trafikkutepunkter*. Prosjektet er finansiert av det Regionale forskningsfond hovedstaden, Akershus fylkeskommune, Ruter AS, Jernbaneverket og Statens vegvesen region øst.

Resultatene som presenteres her er først og fremst basert på en spørreundersøkelse som ble gjennomført blant de ansatte ved Siemens hovedkvarter på Linderud i Oslo. Spørreskjemaet ble utarbeidet i nært samarbeid med representanter fra de ansatte, og vi vil særlig takke Ann Hilde Veastad, Jan Ivar Pettersen, Unni Seierstad og Sissel Hellene for godt samarbeid. De har bidratt med informasjon om bedriften, kommentert spørreskjema og sørget for kontakt med de ansatte, slik at spørreskjemaet kunne sendes elektronisk til dem.

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

Oslo, november 2013
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Arbeidsreisens betydning for Oslo/Akershus.....	1
1.2	Siemens på Linderud.....	2
1.3	Bosted for de som arbeider i Linderudområdet.....	4
1.4	Innholdet i rapporten.....	5
2	Metode og data	6
2.1	Spørreundersøkelse blant de ansatte.....	6
2.2	Kjennetegn ved utvalget, bakgrunnsvariabler og bosted.....	6
3	Arbeidstid og fleksibilitet	9
3.1	Arbeidstid og arbeidets lokalisering.....	9
3.2	Ankomst og avreise.....	11
4	Transportmiddelbruk og reiselengde	14
4.1	Transportmiddelbruk.....	14
4.2	Reiselengde og tidsbruk.....	16
4.3	Motiver for valg av reisemåte	18
4.4	Ærend underveis.....	20
5	Reiser i forbindelse med arbeid	21
5.1	Omfang av møtereiser	21
5.2	Transportmiddelbruk på møtereiser	21
6	Opplevelse av arbeidsreisen og muligheter for endring	23
6.1	Opplevelse av arbeidsreisen.....	23
7	Hva må til for å endre reisevaner?	27
7.1	Tiltak for mindre bilbruk.....	27
7.2	Grunner til å sykle eller ikke	29
8	Vurdering av og holdning til tiltak	31
8.1	Kunnskap om transporttilbud og intensjoner om endring i reisemåte	31
8.2	Tiltak for å få ansatte til å reise mer miljøvennlig.....	34
8.3	Arbeidsreisens betydning for den enkelte.....	38
8.4	Kontorbytte og parkering.....	40
9	Oppsummering og tiltak	42
9.1	Oppsummering.....	42
9.2	Foreslåtte tiltak.....	43
	Referanser	45

Vedlegg 1 Spørreskjema

Sammendrag:

Arbeidsreiser til Linderud. Eksempelet Siemens

TOI rapport 1288/2013
Forfatter(e): Randi Hjorthol, Tom Erik Julsrud, Lina Vågane
Oslo 2013, 45 sider

Så mange som 68 prosent av de ansatte på Siemens bruker bil på arbeidsreisen, 10 prosent sykler eller går og resten bruker kollektive reisemåter. Siemens er lokalisert på Linderud og ligger mellom Østre Aker vei og T-banen i Groruddalen på den andre siden. Begrunnelsen for å bruke bil er først og fremst knyttet til reisetid. De ansatte er bosatt i et stort geografisk område. For å kunne reise kollektivt må svært mange bytte underveis, noe som øker reisetiden. Nesten halvparten sier at grunnen til at de bruker bil er at det kollektive tilbudet er for dårlig. Adkomsten med buss eller bane til bedriften kan bedres med bedre gangvei fra T-banen og flytting av busstopp. Uansett tiltak som gjøres vil likevel en fjerdedel av de ansatte bruke bil til jobb, en del trenger det i jobben og andre bruker bilen til å følge barn til skole og barnehage. Blant de som deltok i undersøkelsen var det 14 personer som hadde el-bil og 10 hadde hybridbil. Omtrent 30 prosent sier at de kan være interessert i å skaffe seg en el-bil og det ble etterhvert flere ladestasjoner/punkter. Nesten 40 prosent av de som kjører bil kunne tenke seg å reise mer kollektivt. Dersom det ble realisert, ville man kunne spare ca 11 kg CO₂ per uke per person.

Spørreundersøkelse blant ansatte på Siemens

Siemens representerer en bedrift som er lokalisert i Oslos ytre sone nordøst. Bedriften ligger i et område med flere andre bedrifter, men det finnes også boligbebyggelse relativt nær. Kollektivtilbudet består først og fremst av busslinjer langs Østre Aker vei og Linje 5 på T-banen, som går gjennom Groruddalen. I tillegg er det tog-stasjon på Alna og busser på Trondheimsveien, begge i relativt lang gangavstand (15-20 minutter).

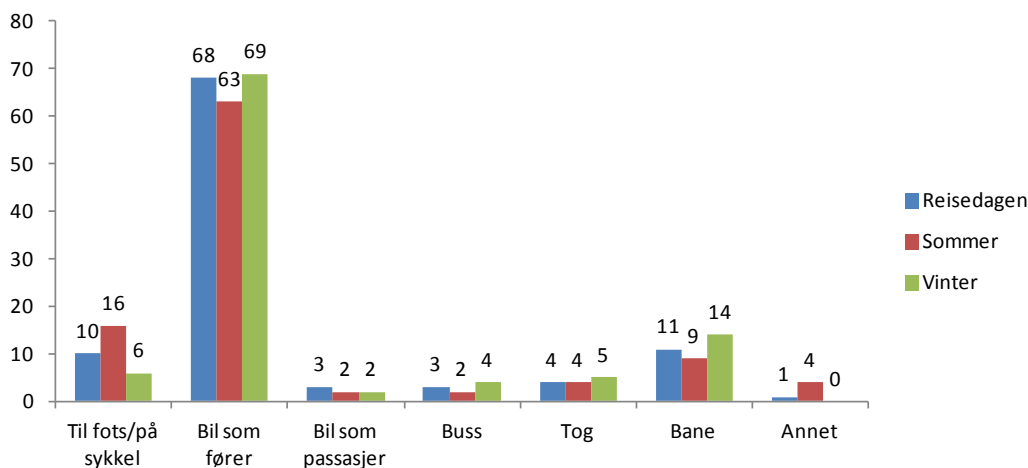
For å få kunnskap om arbeidsreisene til de ansatte og hvilke tiltak de mente måtte til for eventuelt å endre reisemåte ble det gjennomført en internettbasert undersøkelse. Det elektroniske spørreskjemaet ble sendt ut til de ca 750 ansatte i midten av oktober. En purring ble sendt ut etter en uke. Det ble returnert 425 skjema, noe som ga en svarprosent på 57.

I hvilken grad de ansatte er representative for andre arbeidstakere i området kan vi ikke si med sikkerhet, men når det gjelder de ytre faktorene, som kollektivtilbud, gang-sykkelveier og veinettet for øvrig er forholdene ganske like.

Transportmiddelbruk og reiselengde

På Siemens er andelen som kjører selv 68 prosent på registreringsdagen, litt høyere på vinterstid og noe lavere om sommeren, figur S.1 Selv om bedriften ligger relativt

nær T-banen, er det ikke flere enn 11 prosent som bruker den. Ruter anslår gangavstanden til 400 m, men det forutsetter at man går mellom boligblokkene der borettslaget har satt opp skilt med gjennomgang forbudt. I realiteten er derfor gangavstanden betydelig lenger. Til sammen er det 10 prosent som sykler eller går. De ansatte har gratis parkering, og de aller fleste av de som kjører bil parkerer på arbeidsplassens område.

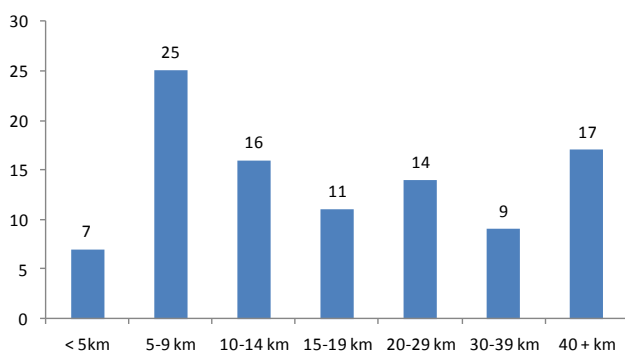


Figur S.1 Reisemåte til arbeid på reisedagen, vanligvis i sommerhalvåret og vinterhalvåret. Prosent N=424

Menn kjører noe mer bil enn kvinner, mens kvinner er bilpassasjer og bruker T-banen oftere enn menn. De yngre aldersgruppene bruker bil mindre enn de eldre, de reiser mer med T-bane. Ansatte fra 60 år og over er oftest bilførere.

Bosted har stor betydning for hvordan reisemåten til arbeid er. Bosatte i indre sone av Oslo bruker bilen sjeldnest, mens de som bor i ytre sone av Oslo i nord/vest og bosatte utenfor Oslo har høyest bilbrukerandeler. Bosatte i indre sone er de som oftest bruker banen, mens bosatte i Oslo øst er de som oftest går eller sykler. Mer enn halvparten av de som har en reiselengde kortere enn 5 km går eller sykler til jobb. Bilbruken øker med reiselengde, fra 33 prosent bilførere på reiser under 5 km til 82 prosent på lengder fra 40 km og over. T-banen brukes mest på arbeidsreisene mellom 5 og 10 km, mens toget er vanligst på reiselengder på 30 km og lengre. Bruken av buss er liten og spredd på de fleste reiselengder.

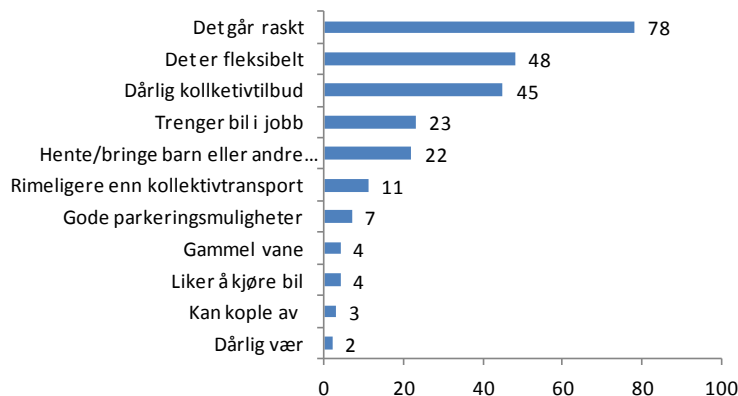
Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 24 km og reisetiden er 32 minutter. Selv om gjennomsnittslengden på arbeidsreisen er lang, viser figur S.2 at en tredel av de ansatte har kortere enn 10 km til jobben. I den andre enden er det en fjerdedel som har arbeidsreise som er lengre enn 30 km.



Figur S.2 Reiselengde på arbeidsreisen i km. Prosent N=424

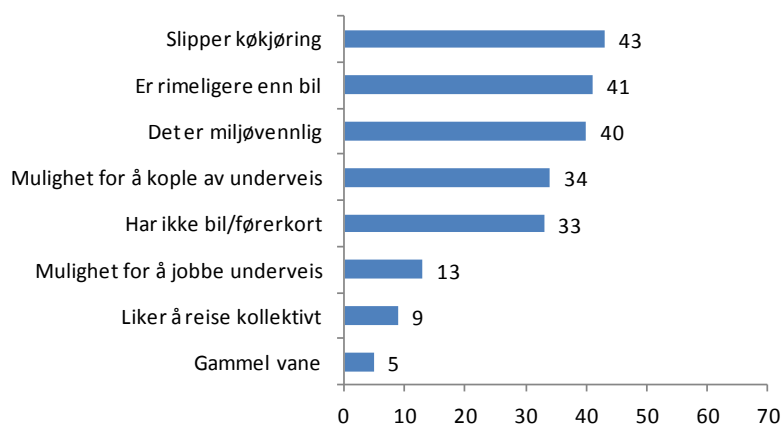
Grunner til å velge ulike transportmidler

Den aller viktigste grunnen til at bilen velges er at det går raskt, figur S.3. Derneft er det fleksibiliteten som framheves og at kollektivtilbudet ikke er bra nok.



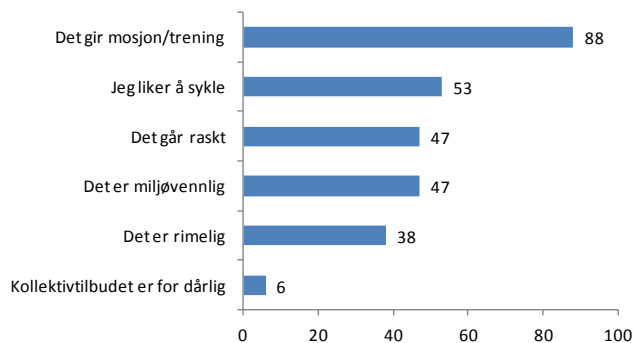
Figur S.3 Grunner til å velge bil på arbeidsreisen. Prosent N=286.

Når det gjelder de to første grunnene er dette motiver for valg av bil som er felles for alle aldersgrupper, både for kvinner og menn og bosatte i alle områder. Dårlig kollektivtilbud nevnes oftere av de som er bosatt utenfor Oslo, og hyppigst av de som er bosatt sør-øst for Oslo, i Folloregionen og Østfold. Den fjerde viktigste grunnen til å velge bil til arbeidet er at man trenger bilen i jobb.



Figur S.4 Grunner til å reise kollektivt til arbeid. N=75. Prosent

De tre viktigste grunnene til å velge kollektivt på arbeidsreisen er å slippe køkjøring, særlig gjelder dette ansatte som bor sør eller vest for Oslo, at det er rimeligere enn å bruke bil og at det er miljøvennlig.



Figur S.5 Grunner til å sykle til arbeid. Prosent. N=32.

Den viktigste grunnen de ansatte oppgir for å velge sykkel på arbeidsreisen er at det gir mosjon. I motsetning til de to andre reisemåtene er det en stor andel som sier at de liker å sykle.

Opplevelse av arbeidsreisen og mulighet for endring

Flertallet av de ansatte er fornøyde med arbeidsreisen, men det er en del forhold folk er misfornøyde med, og dette varierer særlig etter hvor de bor, tabell S.1.

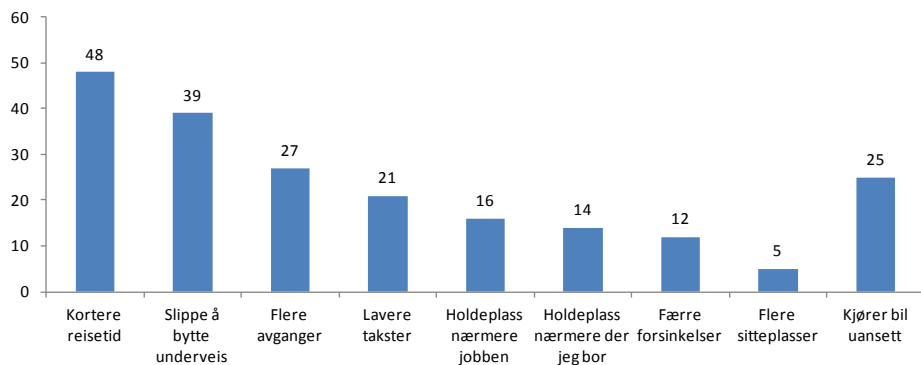
Tabell S.1 Andel svært eller noe misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter bosted. Prosent N=423

Bosted	Reise- tiden***	Antall kollav- ganger***	Kapasitet på koll trans***	Mulighet for å utnytte reisetid*	Kost- nader*	Mulighet til å kople av
Alle	23	27	26	23	34	11
Indre Oslo	20	15	16	17	28	9
Oslo nord/vest	14	23	26	26	26	11
Oslo øst (Grorud- dalen)	10	11	15	19	29	10
Oslo syd	31	20	26	29	26	6
Follo/Øst-fold	59	41	48	43	52	21
Vest for Oslo	38	35	42	29	46	10
Romerike	9	37	26	21	30	11
Annet bosted	(40)	(0)	(0)	(0)	(70)	(20)

* p < 0.05, ** p < 0.01, *** p < 0.001, kji kvadrat-test

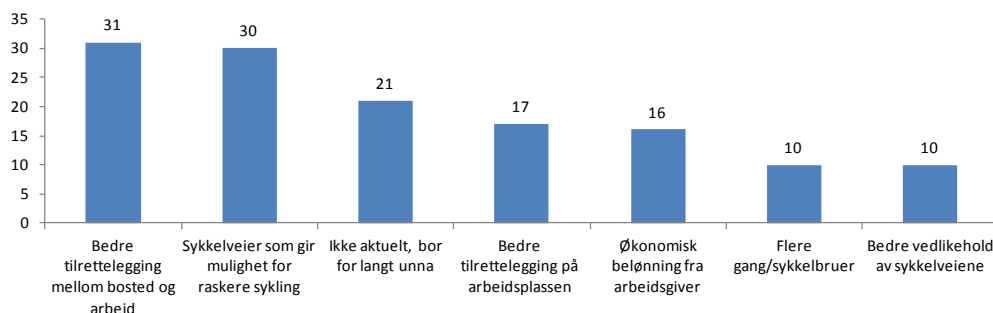
Bosatte i Follo/Østfold er de som er minst fornøyde med de fleste aspektene ved arbeidsreisen som er tatt opp her. De er betydelig med misfornøyde med reisetiden enn bosatte i andre områder. Det samme gjelder kvaliteten på kollektivtilbudet, kostnadene og muligheten til å utnytte reisetiden underveis.

Opp mot 40 prosent sier at de kunne tenke seg å reise mer kollektivt enn hva de gjør, men det forutsetter at det skjer forbedringer. De som bruker bil sier at for å endre til kollektivt må reisetiden bli kortere, man må slippe å bytte underveis og det må bli flere avganger, figur S.6. En fjerdedel kjører bil uansett.



Figur S.6 Tiltak som kan få flere av dem som bruker bil om sommeren til å reise kollektivt. Inntil tre tiltak kunne merkes av. Prosent. N=278.

Omtrent like mange sier de kunne tenke seg å sykle mer enn hva de gjør, men også her er det flere tiltak som ønskes: Bedre forhold for sykling mellom bolig og arbeidsplass, sykkelveier som gir mulighet for å sykle raskt og tilrettelegging på arbeidsplassen i form av dusj, garderobe og sikker sykkelparkering, figur S.7.



Figur S.7 Tiltak som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret. Stilt til dem som har arbeidsreise kortere enn 20 km. Inntil tre tiltak kunne merkes av. Prosent. N=202.

Tiltak som foreslås

Gang og sykkel

På overordnet planleggingsnivå dreide det seg om bedring av sykkelforholdene generelt. Men også forslag til konkrete strekninger der man ønsker bedre forhold: Gang- og sykkelvei på R120 mot Nannestad, komplett sykkelsti Linderud-Lørenskog og utbedring av gang- sykkelvei ved Siemens.

Bysykkelstativer på Vollebekk og i bydel Bjerke var ytterligere et konkret forslag.

Tiltak knyttet til bedriften, og som ble nevnt av flere var muligheten til å parkere trygt innendørs, og at det finnes gode dusj og garderobeforhold. Det ble også foreslått at sykle-til-jobben-kampanjen kunne kombineres med kampanjer også for kjøp av sykkel.

Kollektivtransport

Tiltak knyttet til forbedring av kollektivtilbudet omfatter mange forslag. Nedkorting av reisetiden var det generelle tiltaket som var viktig for at mange kan tenke seg å reise kollektivt. Å unngå bytte underveis og dårlig samordning mellom bane og buss ble fremhevet. Forbedring av gangveien fra T-banestasjonen på Linderud, flytting og utbedring av bussholdeplasser, samt bedre tilgjengelighet til de aktuelle jernbanestasjonene ble fremhevet. Tilgjengeligheten fra og til kollektivholdeplasser i dag oppleves som lite tilfredsstillende.

Bedre kollektivtransport på tvers av Groruddalen etterlyses, og én foreslår også en ytre T-banering. Mange må i dag inn til sentrum og så tilbake med T-banen til Linderud i stedet for å kunne reise mer direkte. ”Det som tar 10 minutter med bil, tar 50 minutter med kollektivtransport”. T-bane til Gjelleråsen og Hagan i Nittedal er også foreslått.

Gratis parkering ved jernbanestasjonene for de som bruker tog ble foreslått for å øke togbruken. Bedre gangvei fra stasjonen på Alna ble også etterlyst.

Flere og hyppigere bussruter langs Østre Aker vei nordfra er et ønske. Mange av de ansatte bor i Romerike. Det ble også foreslått en egen buss fra områder hvor det bor mange Siemensansatte.

Lavere takster på kollektivtransporten, subsidiering av månedskort fra arbeidsgivers side og belønning for å reise kollektivt var forslag som kom fra flere. I dag er gratis parkering ikke skattepliktig, mens f.eks. gratis månedskort er det.

Forslag om belønninger og subsidiering av reisemåter er sterkt knyttet til hvordan man selv reiser.

1 Innledning

1.1 Arbeidsreisens betydning for Oslo/Akershus

Oslo og Akershus er et område under sterk utvikling. Fram mot 2040 regner en med en betydelig befolkningsvekst. Ifølge prognosene til Statistisk sentralbyrå vil innbyggertallet i disse to fylkene øke med ca 35 prosent i denne perioden og utgjøre ca 1,6 millioner i 2040 (SSB 2012). Veksten i antall innbyggere har konsekvenser for flere samfunnsmessige områder, ikke minst for transport, både av mennesker og varer. I den Nasjonale transportplanen for 2014 til 2023 er målsettingen at veksten i persontransporten, som befolkningsveksten i storbyregionen medfører, skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (Meld. St 26 (2012-2013): 139). Tilsvarende mål fins for hovedstadsregionen, som i Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060 om å ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk (Ruter 2011). Det er også definert klare mål om reduksjon av globale og lokale miljøbelastninger fra transportsektoren i en rekke strategiske dokumenter, som Stortingsmeldingen om norsk klimapolitikk (Meld St. 31 (2012-2013) og Miljøverndepartementets prosjekt ”Framtidens byer” (Miljøverndepartementet 2012).

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

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

Denne rapporten skal bidra med detaljert kunnskap om arbeidsreisene, forholdene for å velge reisemåter og oppfatningene de ansatte på Linderud, eksemplifisert ved Siemens, har om hvilke forbedringer de offentlige planmyndigheter, transportselskapene, de selv og bedriften kan bidra med.

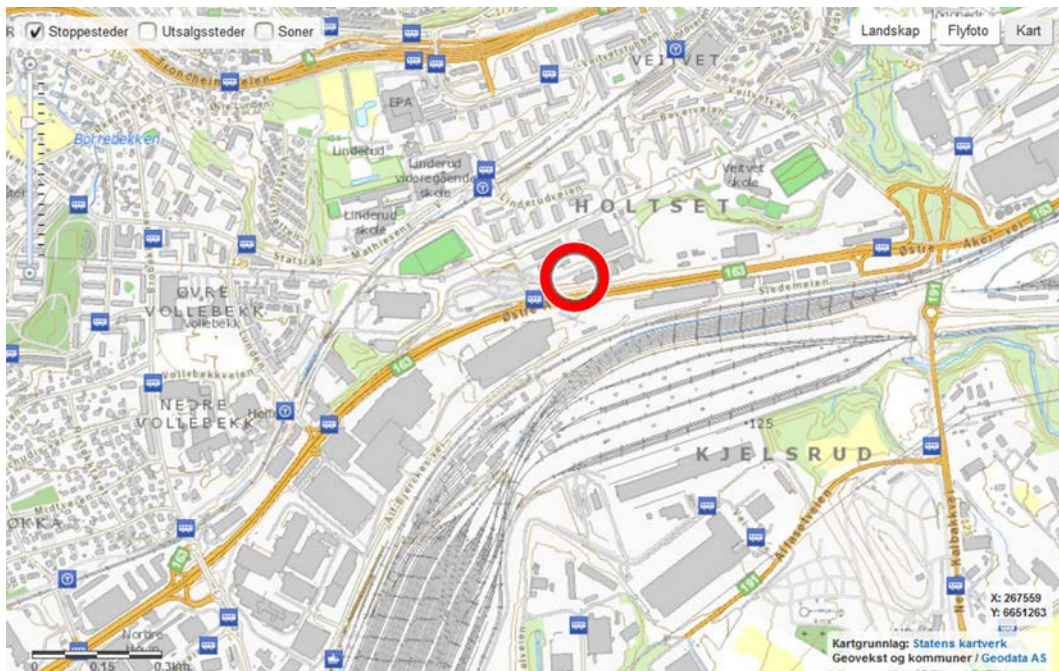
1.2 Siemens på Linderud

Siemens AG er et verdensomspennende tysk industrikonsern, særlig kjent som produsent av elektronikkprodukter og forbruksvarer. I Norge ligger hovedkvarteret på Linderud i Oslo, i søndre del av Groruddalen. I dag er det ca 750 ansatte ved dette hovedkvarteret. I desember 2013 skal Siemens flytte inn i et nybygg ved siden av det eksisterende bygget. Nybygget vil ha plass til ca 900 ansatte. Dette bygget inngår i en plan om å utvikle området til en forretningspark for høyteknologibedrifter. Det er private eiendomsutviklere (FG Eiendom og Winta Eiendom) som står bak dette prosjektet.

Siemens på Linderud har adresse Østre Aker vei 90, og har egen avkjøring fra veien. Se figur 1.1. Østre Aker vei hadde i 2009, i et snitt ved bygrensen, en ÅDT (årsdøgnstrafikk) på 25 900.

Østre Aker vei 90 ligger innenfor bomringen. Likevel er eneste adkomstmulighet med bil til området betinget av at bilistene som kommer fra området innenfor bomringen eller som kjører igjennom Oslo - må kjøre ut av bomringen for så å kjøre igjennom bomringen for å komme inn til Siemens. Den praktiske konsekvensen av dette er at "alle må betale bomavgift" for å kjøre til Siemens. Dersom rushtidsprising innføres i Oslo, vil alle ansatte i Siemens som kjører til jobben måtte betale rushtidsavgift.

Siemens opplyser at de i dag disponerer nok parkeringsplasser til alle ansatte som ønsker å kjøre bil til arbeidet. Alt i alt må det konstateres at en lokalisering og parkeringsdekningen gir god tilgjengelighet med bil.

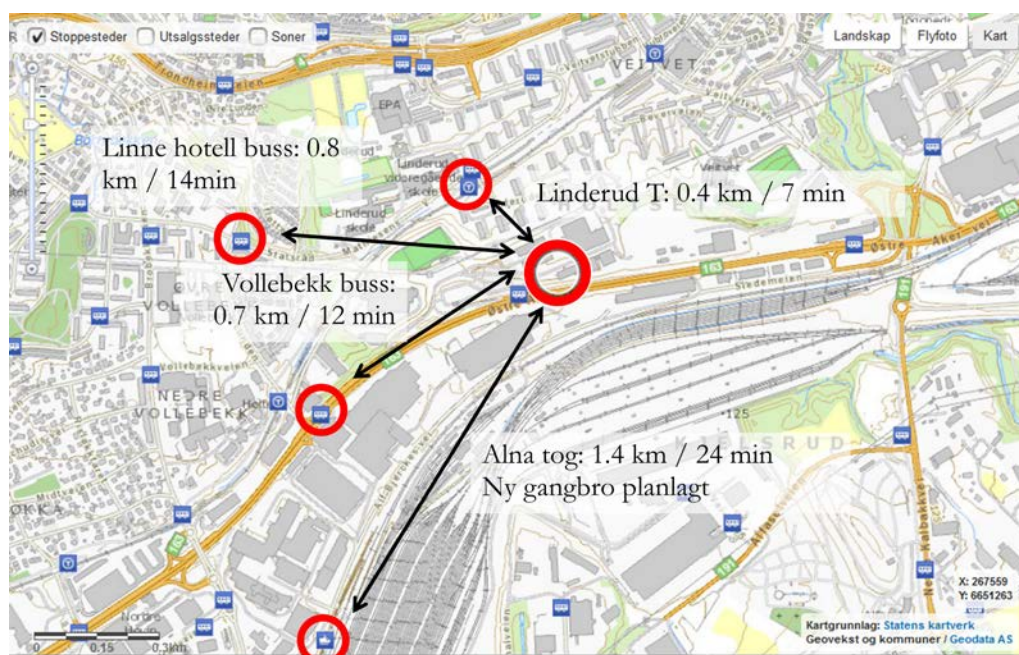


Figur 1.1: Siemens, Linderud. Kart: www.ruter.no

Kollektivtilgjengeligheten til Siemens ser god ut ved et blikk på kartet i figur 1.1. Ruters reiseplanlegger beregner gangavstander og -tider som vist i figur 1.2. Ruter anslår gangavstanden til 400 m (7 minutters gange), men det forutsetter at man går mellom boligblokkene der borettslaget har satt opp skilt med gjennomgang forbudt. I

realiteten er derfor gangavstanden betydelig lenger. T-banens linje 5 (Østerås–Vestli) kjøres vanligvis med åtte avganger i timen på dagtid.

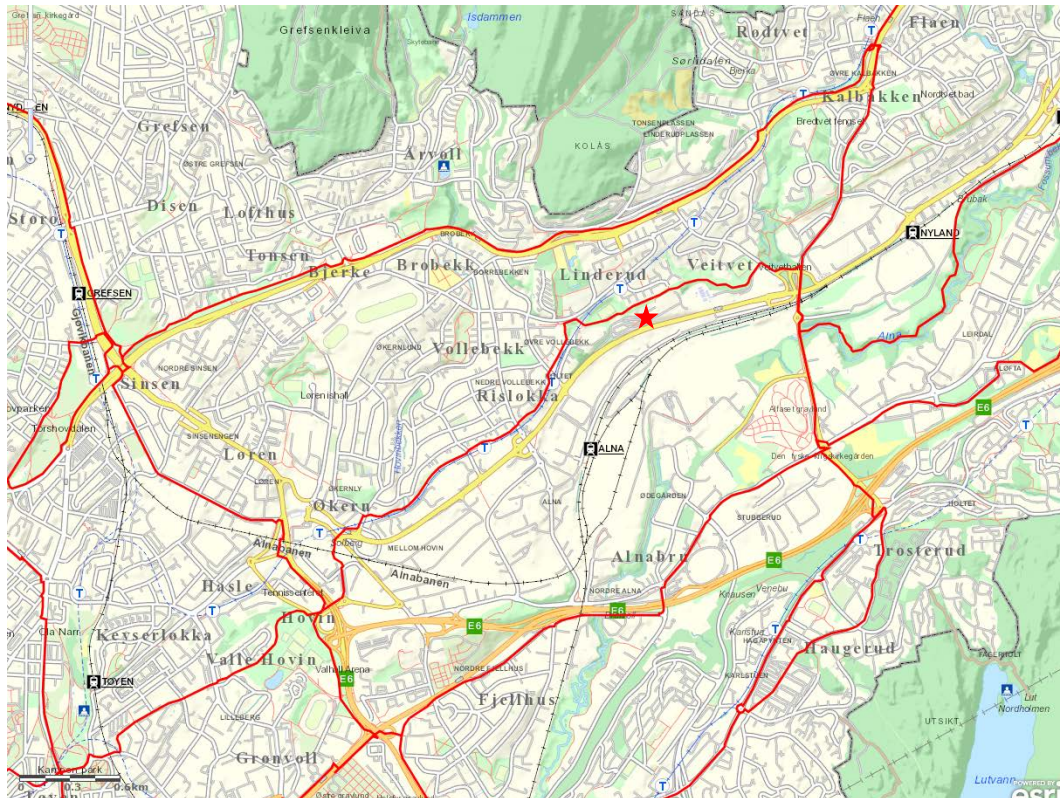
Med unntak av bussen som stopper på holdeplassen ”Siemens”, er busstilbudet i 10-15 minutters gangavstand fra Siemens. Togstasjonen er 1,4 km eller 24 minutter unna ved gange. Den vanskelige tilgjengeligheten, særlig til toget, skyldes Østre Aker vei, som er vanskelig å krysse. En ny gangbro er planlagt, men den vil likevel ikke bøte på det grunnleggende problemet, at avstanden til stasjonen er lang. Togtilbudet består i to avganger i timen på NSBs linje L1 Spikkestad-Lillestrøm, med noen ekstra avganger mellom Lillestrøm og Skøyen i rushtidene.



Figur 1.2: Avstander mellom kollektivtransporttilbudet i området og Siemens.

Nedre Linderud og Siemens' beliggenhet er godt knyttet mot Oslos sykkelveinett, figur 1.3.

Tilgjengeligheten til fots avhenger av hvor man kommer fra. Øst-vest langs nordsiden av Østre Aker vei har god atkomst, men høy fart og mye tungtrafikk skaper, ifølge ansatte ved Siemens, utrygghet for de som går der. Jernbanelinjene, godsterminalen og Østre Aker vei utgjør store barrierer for bevegelser nord-syd.

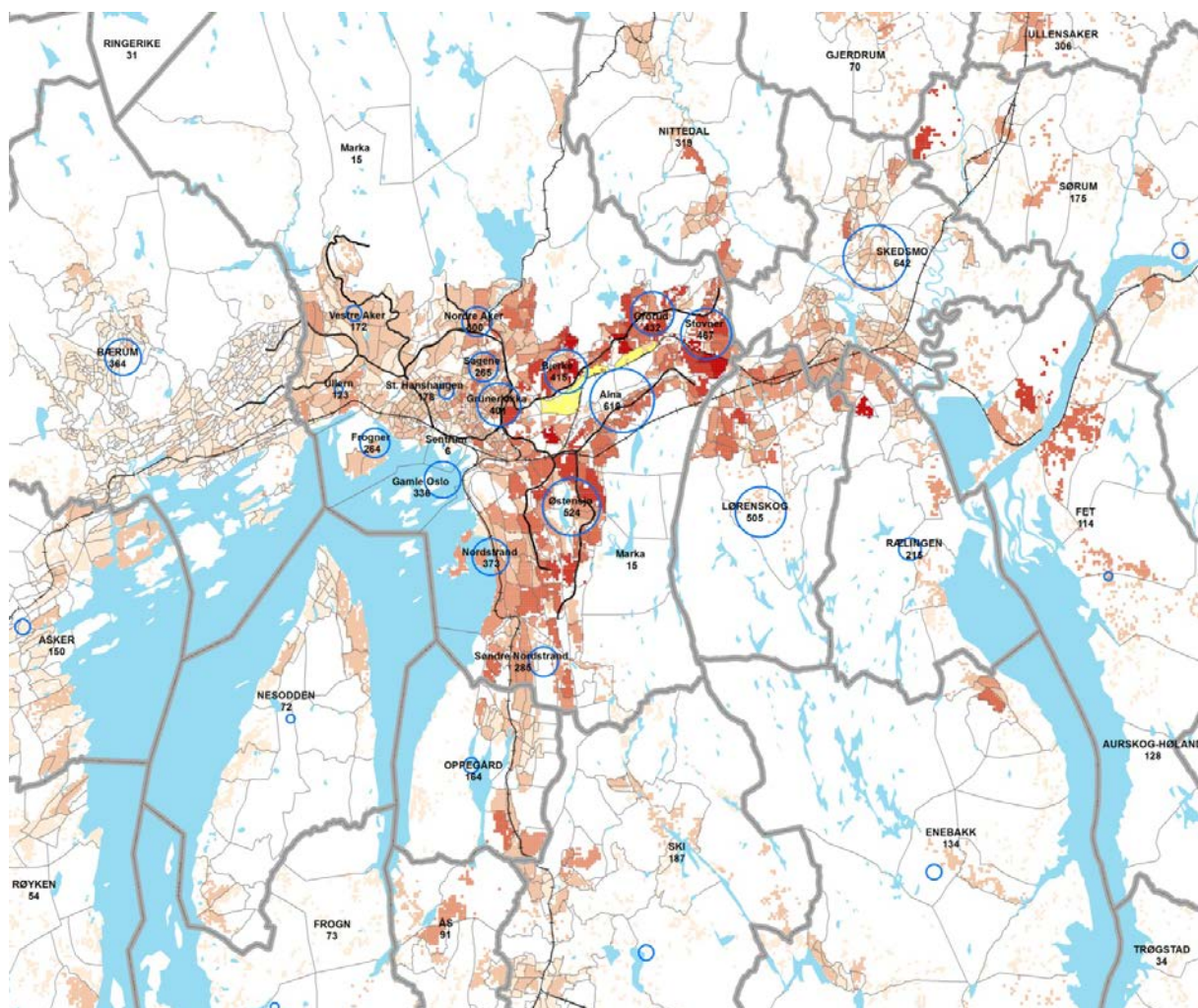


Figur 1.3: Sykkelveinett Oslo nord/øst. Røde linjer er sykkelveier. Siemens' beliggenhet markert med stjerne. Kart: Bymiljøetaten/Argis

1.3 Bosted for de som arbeider i Linderudområdet

For å få et inntrykk av hvor alle ansatte som arbeider i Linderudområdet bor, har vi tatt utgangspunkt i tre grunnkretser i/rundt Linderud (markert med gult i kartet i figur 1.4) og registerdata fra Statistisk sentralbyrå over sysselsatte.

Kartet i figur 1.4 viser den geografiske spredningen av de sysselsattes bosted i Linderudområdet. Selv om hovedtyngden ligger i nordøst og sør, rekrutteres de som arbeider i området fra et stort geografisk omland.



Figur 1.4: Antall som er ansatt i de tre grunnkretsene merket med gult. De blå sirkelene representerer antall i kommunen eller bydelen (Oslo). Befyede områder er fargelagt etter antall i grunnkretsene. Kilde: SSBs registerbaserte sysselsettingstall 4. kvartal 2012. Personer med minst 30 timers arbeidsuke.

1.4 Innholdet i rapporten

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

2 Metode og data

2.1 Spørreundersøkelse blant de ansatte

For å hente inn opplysninger om arbeidsreisen og de ulike temaene ble det gjennomført en internettbasert spørreundersøkelse blant de ca 750 ansatte. Spørreskjemaet ble utarbeidet i samarbeid med representanter for de ansatte. I og med at undersøkelsen inngikk i et større forskningsprosjekt, der tilsvarende spørreundersøkelser gjøres i seks områder av regionen, var hovedstammen i skjemaet ferdig før diskusjonene med Siemens startet.

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

Undersøkelsen ble gjennomført ved at invitasjon til å delta ble sendt ut via e-postadresser til hver enkelt ansatt i uke 40. Det ble sendt påminning uka etter. Totalt var det 425 som svarte, en svarprosent på 57. Ikke alle har svart på alle spørsmålene, slik at N, som indikerer antall i tabeller og figurer, vil variere noe.

Fordi T-banens linje 5 var under utbedring en periode av sommeren, og det ble kjørt "buss for bane" i denne perioden, ble gjennomføringen av undersøkelsen utsatt til T-banetrafikken gikk som normalt. I hvilken grad denne buss-perioden hadde innvirkning på de ansattes bruk av T-banen etterpå, har vi ikke noe grunnlag for å vurdere.

2.2 Kjennetegn ved utvalget, bakgrunnsvariabler og bosted

Siemens er et globalt selskap med teknologisk basis. Dette preger også sammensetningen av de ansatte. Tabell 2.1 viser sammensetningen av de ansatte etter utdanning og arbeidsfunksjon.

Tabell 2.1 Utdanning, arbeidsområde og ansettelsestid. Prosent

Kjennetegn	Prosent	Antall
<i>Utdanning</i>		
Videregående skole	18	77
Høyskole/universitet, lavere grad	40	170
Høyskole/universitet, høyere grad	42	178
Sum	100	425
<i>Arbeidsområde/funksjon</i>		
Leder	18	75
Prosjektleder	7	31
Engineering	25	108
Service/drift	11	48
Administrasjon	13	54
Salg	13	53
Annet	13	56
Sum	100	425
<i>Ansettelsestid</i>		
< 3 år	22	99
3-5 år	12	50
6-10 år	23	96
>10 år	44	186
Sum	100	425

Mer enn 80 prosent av de ansatte har høyskole-/eller universitetsutdannelse. Det viktigste arbeidsområdet er engineering, noe som indikerer et teknologisk grunnlag i bedriften. Ansettelsestiden forteller om en relativt stabil arbeidsstokk med mer enn 40 prosent som har arbeidet i bedriften i mer enn 10 år.

Tabell 2.2 Kjønn, alder og bosted. Prosent

Kjennetegn	Prosent	Antall
<i>Kjønn</i>		
Kvinne	25	104
Mann	75	320
Sum	100	424
<i>Alder</i>		
<30 år	8	33
30-39 år	22	93
40-49 år	35	151
50-59 år	24	101
60 + år	11	46
Sum	100	424
<i>Bosted</i>		
Indre Oslo	18	76
Oslo nord/vest	8	35
Oslo øst (Groruddalen)	15	62
Oslo syd	9	35
Østfold/Follo	10	44
Vest for Oslo	11	48
Romerike	27	113
Annet bosted	2	10
Sum	100	423

Tabell 2.2 viser at Siemens er en mannsdominert arbeidsplass, tre av fire ansatte er menn. En tredjedel av dem er i 40-årene og 30 prosent er under 30 år. Det er en stor geografisk spredning av de ansatte. I overkant av halvparten er bosatt innenfor Oslos grenser, nesten en tredjedel bor på Romerike, nordøst for Siemens, og omtrent

10 prosent bor i henholdsvis Follo/Østfold og på vestsiden av Oslo (fra Bærum og sørover til Vestfold). 42 prosent har bodd mer enn 10 år på samme sted.

Tabell 2.3 Førerkort og bil. Prosent

Kjennetegn	Prosent	Antall
Har førerkort	97	410
Har bil	92	391
<i>Antall biler</i>		
0	8	35
1	44	186
2	43	183
3+	5	21
Sum	100	425

Nær 100 prosent har førerkort og over 90 prosent har bil i husholdet, og nesten halvparten har to eller flere biler. Til sammen eies det 14 elektriske biler og 10 hybridbiler av de ansatte (de som har svart).

3 Arbeidstid og fleksibilitet

3.1 Arbeidstid og arbeidets lokalisering

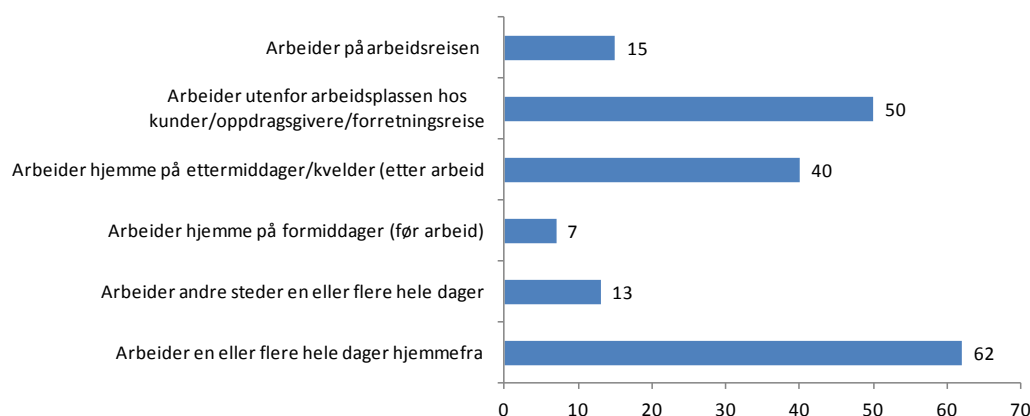
På spørsmål om ukentlig arbeidstid, er det så mange som 60 prosent som sier de vanligvis arbeider mellom 37 og 40 timer. Bare sju prosent har kortere arbeidstid, mens 33 prosent arbeider lenger enn 40 timer per uke. Dette er lengre arbeidstid enn hva gjennomsnittsbefolkningen har (SSB arbeidskraftundersøkelsene). Det er små forskjeller i arbeidstid etter utdanning og kjønn, men tabell 3.1 viser at arbeidstid har sammenheng med reisetid. Arbeidstiden øker med reiselengden. De som har en ukentlig arbeidstid på mer enn 40 timer, har også de lengste arbeidsreisene.

Tabell 3.1 Gjennomsnittlig reiselengde mellom hjem og arbeid etter ukentlig arbeidstid. Km **

Ukentlig arbeidstid	Reiselengde i km	Antall
< 37 timer	20,2	30
37-40 timer	21,3	254
> 40 timer	29,8	140
Gjennomsnitt	24,0	424

** < 0.01, t-test

De ansatte ved Siemens har anledning til å arbeide hjemme i stedet for å komme på jobben hver dag, og over 60 prosent benytter seg av denne muligheten av og til, figur 3.1. Godt over 10 prosent jobber også fra andre steder, som hytte eller fritidsbolig av og til. I tillegg til å erstatte arbeidsreisen med fjernarbeid fra hytte eller bolig, er det også mange som arbeider deler av dagen hos kunder, hjemme om kvelden eller på formiddagen, eller på arbeidsreisen. Det er med andre ord en stor variasjon når det gjelder hvor arbeidet blir gjort.



Figur 3.1 Arbeider andre steder enn på den vanlige arbeidsplassen av og til. Prosent. N=424.

De som arbeider hjemmefra eller fra andre steder enn arbeidsplassen, er også de som har lengst arbeidstid, tabell 3.2. Det er derimot ikke signifikante forskjeller mellom de som har forskjellig reiselengde til arbeidet når det gjelder å arbeide hjemmefra eller

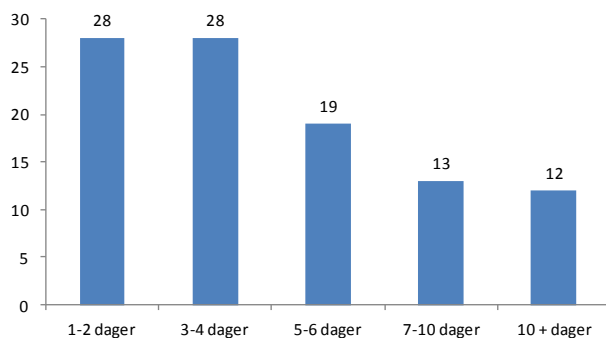
andre steder utenfor arbeidsplassen. Det er en tendens til at de med de lengste arbeidsreisene arbeider mer hjemme, men forskjellen er ikke signifikant.

Tabell 3.2 Arbeider hjemmefra og fra andre steder enn arbeidsplassen etter ukentlig arbeidstid og arbeidsreisens lengde. Prosent N=424

	Arbeider hele dager hjemmefra	Arbeider hele dager fra andre steder	Arbeider hjemmefra ettermiddag/kveldstid
<i>Ukentlig arbeidstid</i>			
< 37 timer	43	10	23
37-40 timer	63	10	32
> 40 timer	65	20	58
<i>Reiselengde til jobb</i>			
< 5 km	60	10	40
5-9 km	60	12	45
10-14 km	61	13	42
15-19 km	55	9	38
20-29 km	61	15	33
30-39 km	61	8	29
40 + km	73	21	44

[†] p < .08 * p < 0.05 *** p < 0.001, kjikvadrat-test

Det mest vanlige er å arbeide i gjennomsnitt færre enn fem hele dager i måneden utenfor den vanlige arbeidsplassen, figur 3.2. Opp mot 30 prosent arbeider henholdsvis 1-2 og 3-4 dager per måned. Selv om mange arbeider hjemmefra eller på andre steder, er antallet hele dager ikke så mange.



Figur 3.2 Antall hele dager man arbeider utenfor den vanlige arbeidsplassen per måned. De som arbeider utenfor den vanlige arbeidsplassen. Prosent N=255

Gjennomsnittlig antall hele dager de ansatte arbeider utenfor arbeidsplassen tenderer mot å øke med økende arbeidstid, men forskjellene her er ikke signifikante, tabell 3.3.

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

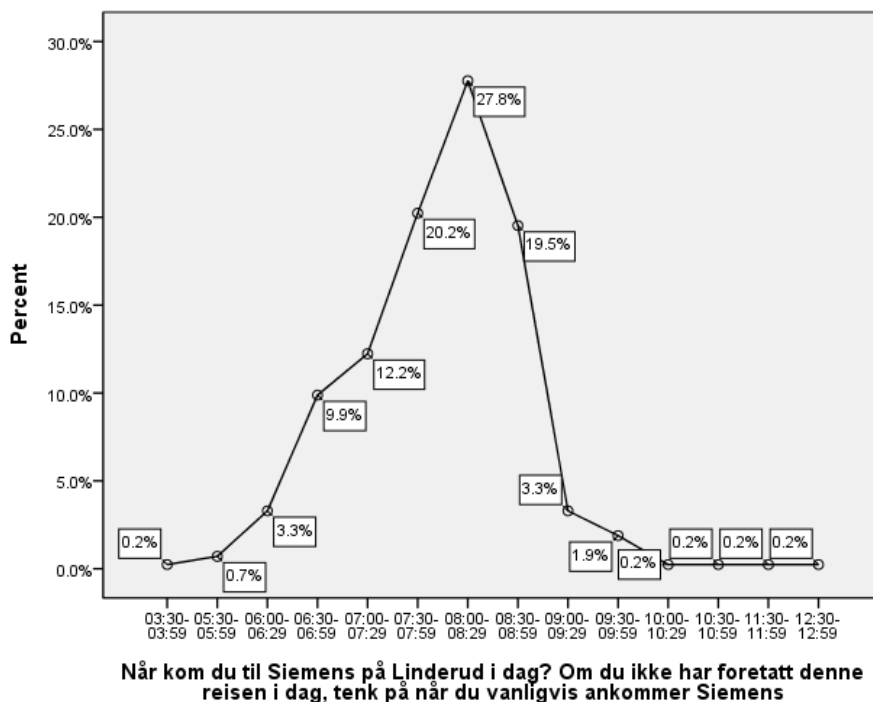
	Gjennomsnittlig antall hele arbeidsdager utenfor den vanlige arbeidsplassen	Antall
<i>Alle</i>	5,0	255
<i>Ukentlig arbeidstid</i>		
< 37 timer	4,6	13
37-40 timer	4,8	156
> 40 timer	5,3	86
<i>Reiselengde til jobb</i>	**	
< 5 km	4,4	18
5-9 km	4,3	63
10-14 km	3,7	42
15-19 km	5,1	25
20-29 km	5,1	36
30-39 km	6,1	21
40 + km	6,4	50

** p < 0.01, t-test

Tabell 3.3 viser imidlertid at antall dager de ansatte arbeider utenfor arbeidsplassen øker med reiselengde til jobb. Arbeidsreisen blir i større grad byttet ut med arbeidsdager hjemme for de som har lange arbeidsreiser enn for de som har kortere. Men vi ser også at de som har arbeidsreiser kortere enn fem km arbeider hjemmefra ca én gang i uka. Det er med andre ord ikke bare reiselengden som har betydning for om man velger en slik tilpasning. Muligheten til å arbeide hjemme har også en transportmessig positiv virkning dersom den reduserer bilbaserte arbeidsreiser. Vi skal komme tilbake til reisemåter og hvor arbeidet foregår i kapittel fire.

3.2 Ankomst og avreise

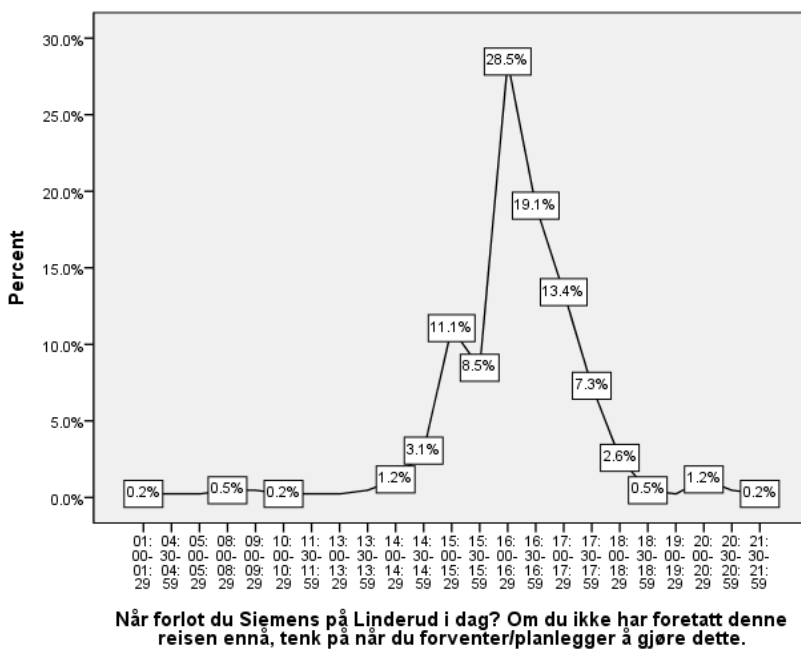
Når de ansatte kommer til arbeidsplassen og reiser hjem er interessant å få kunnskap om med tanke på bruk av og tilrettelegging for kollektive reisemåter.



Figur 3.3 Ankomst til arbeid. Prosent

Figur 3.3 viser når de ansatte kommer på jobb, dette var på dagen de svarte på spørreundersøkelsen. Den høyeste toppen, 28 prosent, kommer mellom 0800 og 0830, 26 prosent kommer før 7.30. Når klokken er 9 har 94 prosent ankommet. Fleksitiden de ansatte har brukes først og fremst til å komme tidlig.

En tilsvarende topp finner man om ettermiddagen, der 29 prosent reiser fra jobben mellom kl 1600 og 1630, figur 3.4. Når klokka er 1730 har nesten 90 prosent av de ansatte forlatt jobben. Disse figurene viser at hovedmengden av arbeidsreisene foregår i det som kan betegnes rushtid, både om morgenen og ettermiddagen.



Figur 3.4 Avreise fra arbeid. Prosent.

Er det forskjell på hvordan de ansatte utnytter fleksitiden etter hvor de bor? Tabell 3.4 viser at det er tydelige forskjeller mellom de som bor innenfor og utenfor Oslo bys grenser. Dette gjelder særlig for ankomsttiden. De som bor utenbys kommer betydelig tidligere enn bosatte innenfor byens grenser. Mer enn en tredel av dem er på plass før kl 0730. Forskjellene er ikke så store om ettermiddagen, selv om det er en klar tendens til at bosatte utenbys reiser fra arbeidsplassen tidligere enn de som bor innenfor byens grenser.

Tabell 3.4 Ankomst – og avreisetidspunkt etter bosted. Prosent

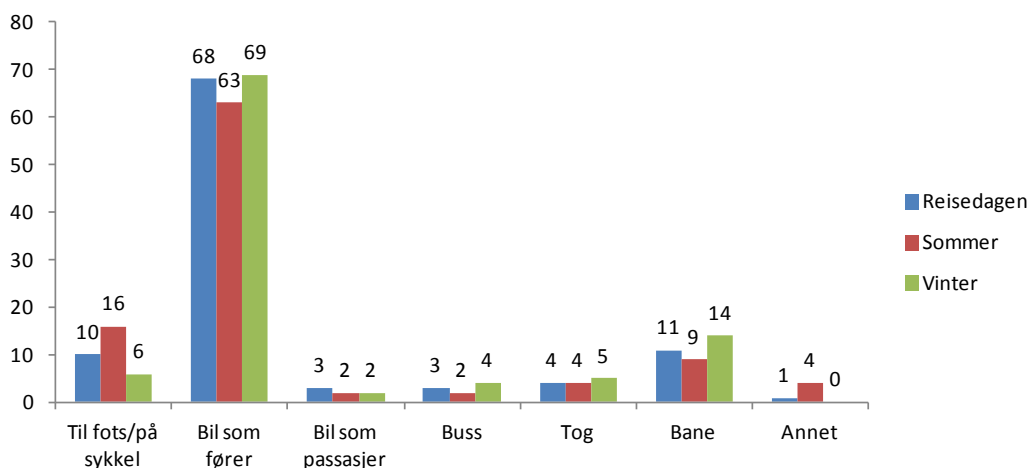
	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst (Groruddalen)	Oslo syd	Utenfor Oslo	Alle	Antall
<i>Ankomsttidspunkt**</i>							
Før kl 0730	15	15	12	14	35	26	112
Kl 0730-0859	79	79	71	77	59	68	287
Kl 0900 og etter	7	6	7	9	6	6	26
<i>Avreisetidspunkt'</i>							
Før kl 1600	16	15	24	26	33	27	113
Kl 1600-1729	68	65	66	63	56	61	259
Kl 1730 og etter	16	21	10	11	11	13	53

' p < 0.09 ** p < 0.01, kji kvadrat-test

4 Transportmiddelbruk og reiselengde

4.1 Transportmiddelbruk

Siemens ligger i den ytre sonen av Oslo. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viste at 31 prosent av de bosatte innenfor Oslos grenser brukte bil på arbeidsreisen (kjørte selv), mens 62 prosent av bosatte i Oslos omegnskommuner kjørte til arbeidet (Vågane m fl. 2011). På Siemens er andelen som kjører selv 68 prosent på registreringsdagen, litt høyere på vinterstid og noe lavere om sommeren, figur 4.1 Selv om bedriften ligger relativt nær T-banen, er det ikke flere enn 11 prosent som bruker den. Til sammen er det 10 prosent som sykler eller går. De ansatte har gratis parkering, og de aller fleste av de som kjører bil parkerer på arbeidsplassens område.



Figur 4.1 Reisemåte til arbeid på reisedagen, vanligvis i sommerhalvåret og vinterhalvåret. Prosent N=424

Transportmiddelbruken varierer imidlertid både etter kjønn, alder, bosted og reiselengde, tabell 4.1. Det er også gjort analyser av ankomsttidspunkt, men det gir ingen signifikante forskjeller i reisemåte. Forskjellene mellom kvinner og menn er relativt små, men signifikante. Menn kjører noe mer bil enn kvinner, mens kvinner er bilpassasjer og bruker T-banen oftere enn menn. De yngre aldersgruppene bruker bil mindre enn de eldre, de reiser mer med T-bane. Ansatte fra 60 år og over er oftere bilførere enn andre.

Bosted har stor betydning for hvordan reisemåten til arbeid er. Bosatte i indre sone av Oslo bruker bilen sjeldnest, mens de som bor i ytre sone av Oslo i nord/vest og bosatte utenfor Oslo, særlig Romerike, har høyest bilbrukerandeler. Bosatte i indre sone er de som oftest bruker T-banen, mens bosatte i Oslo øst er de som oftest går eller sykler. Sammenhengen mellom reiselengde og transportmiddelbruk er sterk. Mer enn halvparten av de som har en reiselengde kortere enn 5 km går eller sykler til

jobb. Bilbruken øker med reiselengde, fra 33 prosent bilførere på reiser under 5 km til 82 prosent på lengder fra 40 km og over. T-banen brukes mest på arbeidsreiser mellom 5 og 10 km, mens toget er vanligst på reiselengder på 30 km og lengre. Bruken av buss er liten og spredd på de fleste reiselengder.

Det viser seg at når man kommer og drar fra jobben har ikke betydning for hvilket transportmiddel som velges.

Tabell 4.1 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen etter kjønn, alder, bosted og reiselengde. Prosent.

	Til fots/sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Buss	Tog	Bane	Annet	Antall
<i>Alle</i>	10	68	3	3	4	11	1	421
<i>Kjønn*</i>								
Kvinne	9	65	5	4	1	16	0	103
Mann	10	69	2	2	5	9	2	317
<i>Alder *</i>								
<30 år	9	44	3	3	6	34	0	32
30-39 år	11	66	3	1	3	14	2	93
40-49 år	11	72	1	4	3	7	3	150
50-59 år	11	68	4	3	6	7	1	100
60 + år	2	78	4	0	4	11	0	45
<i>Bosted ***</i>								
Indre sone,								
Oslo	8	43	1	4	3	40	1	75
Oslo Nord/vest	9	81	3	0	0	6	0	32
Oslo øst								
(Groruddalen)	24	57	6	2	0	10	1	62
Oslo syd	15	59	0	0	6	21	0	34
Follo/Østfold	5	75	0	5	11	0	4	44
Vest for Oslo	4	68	4	2	13	2	6	47
Romerike	6	87	3	4	1	0	0	113
Annet bosted	(0)	(80)	(0)	(0)	(20)	(0)	(0)	10
<i>Reiselengde ***</i>								
< 5 km	53	33	3	0	0	10	0	30
5-9 km	11	56	6	3	1	23	1	106
10-14 km	10	73	1	1	0	13	1	69
15-19 km	7	73	4	2	2	11	0	45
20-29 km	3	75	3	5	7	3	3	61
30-39 km	3	76	0	3	11	3	5	37
40 + km	0	82	0	3	11	3	1	73

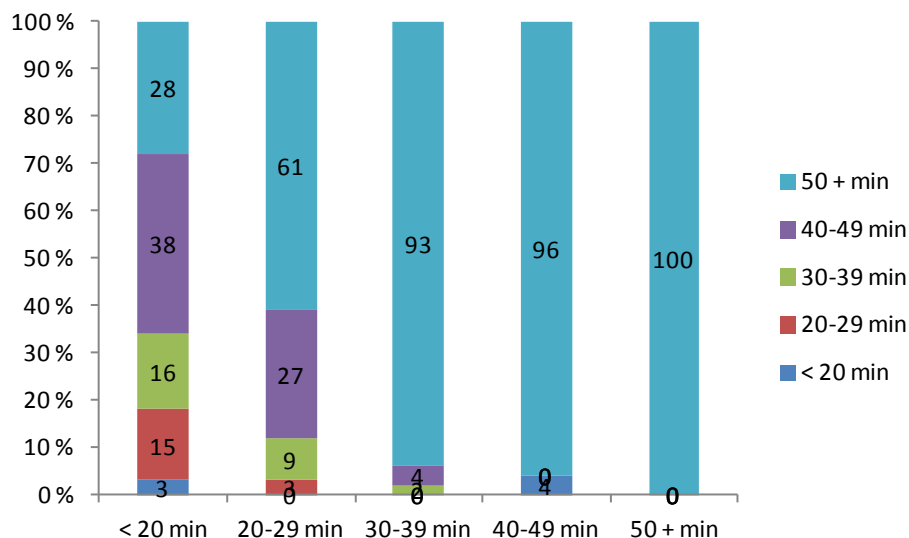
* $p < 0.05$ *** $p < 0.001$, kjiqvadrat-test

De som reiser kollektivt går først og fremst av på T-banestasjonen på Linderud (87 prosent), 5 prosent bruker bussholdeplassen på Østre Aker vei, 4 prosent busstopp på Trondheimsveien (Linderudsletta) og de resterende bruker ulike stoppesteder.

De som brukte bil fikk spørsmål om hvor lang reisetiden ville ha vært dersom de skulle bruke kollektive reisemåter. Figur 4.2 viser at det er betydelige tidsøkninger dersom bilistene skulle endre reisemåte fra bil til buss eller bane. Av de som bruker mindre enn 20 minutter med bil, var det bare tre prosent som ville være innenfor det samme tidsintervallet med kollektivt. 15 prosent ville fått ca 10 minutter lengre reise, 16 prosent ville ligget i tidsintervallet 30-39 minutter, og hele 38 prosent regner med at en alternativ kollektivreise ville ha tatt 40-49 minutter.

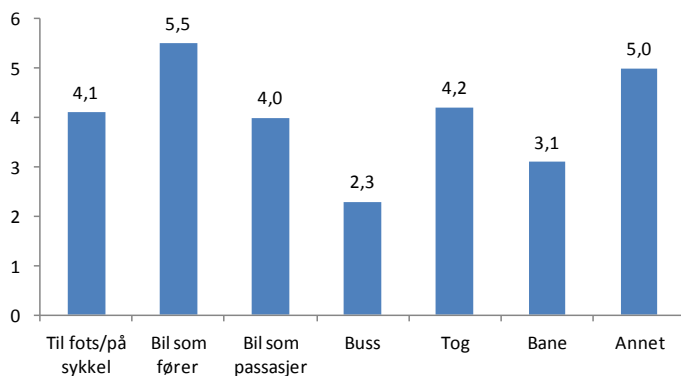
Den samme tendensen finner vi for de andre reisetidsintervallene. De oppgitte reisetidene med kollektivtransport kan være noe usikre, og kanskje noe lengre enn hva de er i virkeligheten. Hovedsaken er imidlertid at de som bruker bilen har denne

oppfatningen av tidsbruken med buss eller bane. Det er det som styrer hvordan de velger reisemåte.



Figur 4.2 Antatt reisetid med kollektivtransport etter reisetid med bil (x-aksen). Prosent. N=310.

I kapittel 2 så vi på omfanget av arbeid utenfor den ordinære arbeidsplassen. Figur 4.2 viser sammenhengen mellom reisemåte til arbeid og antall hele dager per måned man jobber utenfor den vanlige arbeidsplassen. Ikke alle dager er nødvendigvis hjemmefra, figur 3.1 viser at ca 60 prosent er det. Figuren viser at de som arbeider flest dager utenfor arbeidsplassen også kjører bil til jobben. Dersom disse dagene foregår som arbeid hjemmefra, spares det 27,5 prosent av de bilbaserte arbeidsreisene sammenliknet med en situasjon der alt arbeid skulle bli gjort på arbeidsplassen.

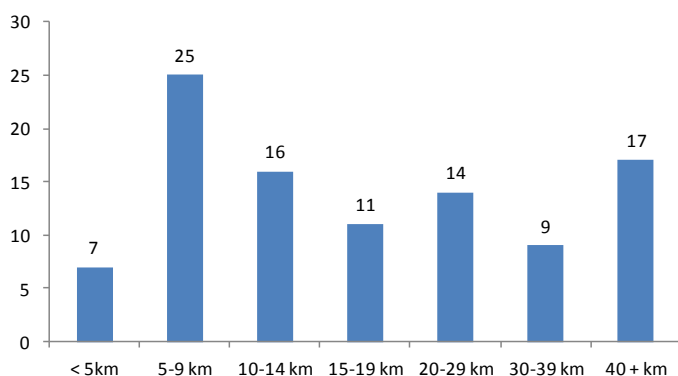


Figur 4. 2 Antall dager per måned jobbet på andre steder enn den vanlige arbeidsplassen. Prosent N=255.

4.2 Reiselengde og tidsbruk

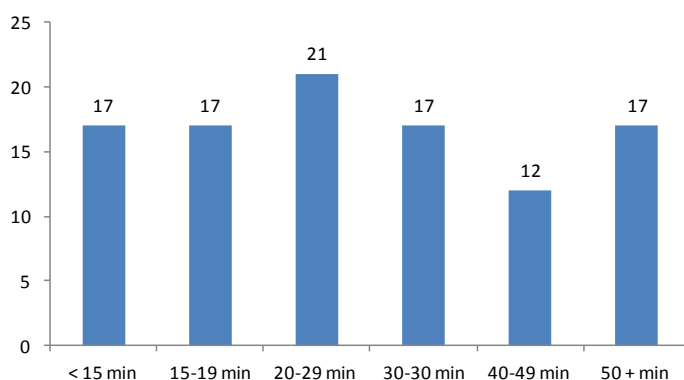
Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 24 km og reisetiden er 32 minutter. Reiselengde og reisetid regnes fra dør til dør. På landsbasis er arbeidsreisen i gjennomsnitt 15 km og tar 24 minutter (resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009) (Vågane m. fl 2011). Bosatte i Oslos

omegnskommuner har en reiselengde på 20 km og tidsbruken er 30 minutter (Vågane m fl ibid), arbeidsreiser som er mer på linje med de ansatte på Siemens (som er bosatte både i og utenfor Oslo).



Figur 4.3 Reiselengde på arbeidsreisen i km. Prosent N=424

Selv om gjennomsnittslengden på arbeidsreisen er lang, viser figur 4.3 at en tredel av de ansatte har kortere enn 10 km til jobben. I den andre enden er det en firedel som har arbeidsreise som er lengre enn 30 km.



Figur 4.4 tidsbruk på arbeidsreisen i minutter. Prosent N= 424.

En tredel har en reisetid på mindre enn 20 minutter, mens nesten en tredel bruker 40 minutter eller mer på reisen, figur 4.4.

Reiselengde og reisetid varierer etter kjønn, bosted og transportmiddel, tabell 4.2. Kvinner har kortere arbeidsreise enn menn. De bruker også langsommere transportmidler. Når det gjelder alder er det ikke noen forskjeller i reiselengde eller reisetid. Bosted og transportmiddel, derimot, har stor betydning. De som bor i Oslo øst (Groruddalen) har kortest både reiselengde og reisetid, men også lavest hastighet fordi mange sykler eller går. De lengste (og raskeste) arbeidsreisene har de som bor utenfor byens grenser. De som reiser med tog har de lengste arbeidsreisene. De som bruker bil ligger omtrent på gjennomsnittet når det gjelder reiselengde, men de har en reisehastighet som er nesten dobbelt så hurtig som de som bruker bussen. Her må man huske på at reisetiden regnes fra dør til dør, slik at hastigheten med de kollektive transportmidlene inkluderer også gang- og ventetid.

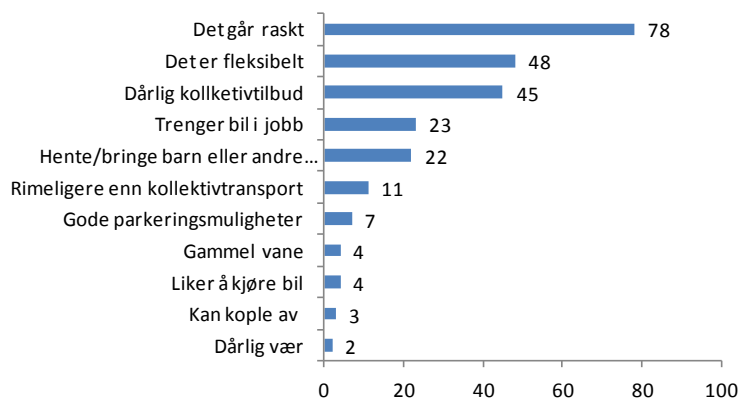
Tabell 4.2 Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid etter kjønn, alder, bosted og transportmiddelbruk. Km og minutter

	Reiselengde, km	Reisetid, min.	Hastighet km/time	Antall
<i>Alle</i>	24	32	45	424
<i>Kjønn</i>	**	*		104
Kvinne	18	27	40	320
Mann	26	34	46	
<i>Alder</i>				
<30 år	25	35	43	33
30-39 år	20	29	41	93
40-49 år	27	35	46	151
50-59 år	23	31	45	101
60 + år	22	30	44	46
<i>Bosted</i>	***	***		
Indre sone, Oslo	11	25	26	75
Oslo Nord/vest	12	21	34	34
Oslo øst (Groruddalen)	6	14	25	62
Oslo syd	18	33	33	35
Utenfor Oslo	36	41	53	219
<i>Transportmiddel</i>	***	***		
Til fots/sykkel	8	26	18	41
Bilfører	26	28	56	286
Bilpassasjer	11	15	44	12
Buss	23	48	29	11
Tog	57	78	44	18
Bane	15	37	24	46
Annet	27	61	27	7

* p < 0.05 *** p < 0.001

4.3 Motiver for valg av reisemåte

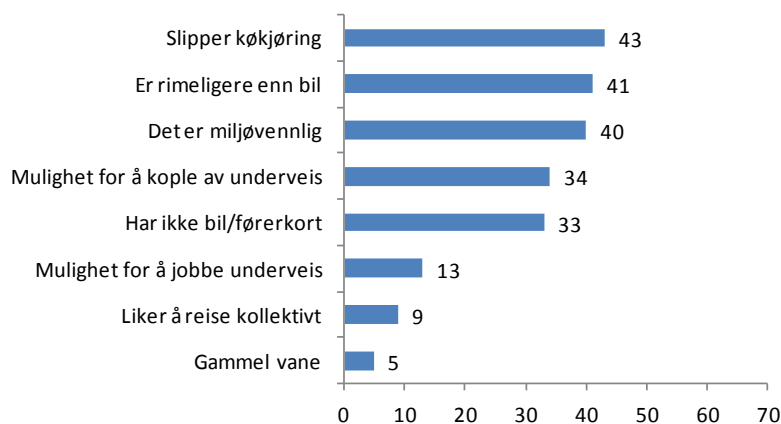
De som kjørte bil ble spurt om hvilke grunner som var viktigst for at de valgte bilen på den aktuelle reisedagen. De kunne merke av for inntil tre grunner. Den aller viktigste grunnen til at bilen velges er at det går raskt, figur 4.5. Dernest er det fleksibiliteten som framheves og at kollektivtilbudet ikke er bra nok.



Figur 4.5 Grunner til å velge bil på arbeidsreisen. Inntil tre grunner kunne nevnes. Prosent N=286.

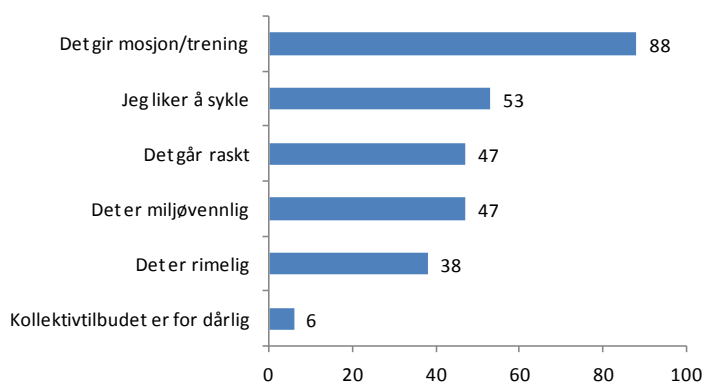
Når det gjelder de to første grunnene er dette motiver for valg av bil som er felles for alle aldersgrupper, både for kvinner og menn og bosatte i alle områder. Dårlig

kollektivtilbud nevnes oftere av de som er bosatt utenfor Oslo, og hyppigst av de som er bosatt sør-øst for Oslo, i Folloregionen og Østfold. Den fjerde viktigste grunnen til å velge bil til arbeidet er at man trenger bilen i jobb. Menn har en slik type jobb at de trenger bilen mer enn kvinner (27 prosent versus 8 prosent). De andre grunnene nevnes av relativt få.



Figur 4.6 Grunner til å reise kollektivt til arbeid. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=75. Prosent

De tre viktigste grunnene til å velge kollektivt på arbeidsreisen er å slippe køkjøring, særlig gjelder dette ansatte som bor sør eller vest for Oslo, at det er rimeligere enn å bruke bil og at det er miljøvennlig, figur 4.6. Omtrent en tredjedel begrunner valget med at de har mulighet til å kople av underveis og en tilsvarende andel reiser kollektivt fordi de ikke har tilgang til bil og førerkort.

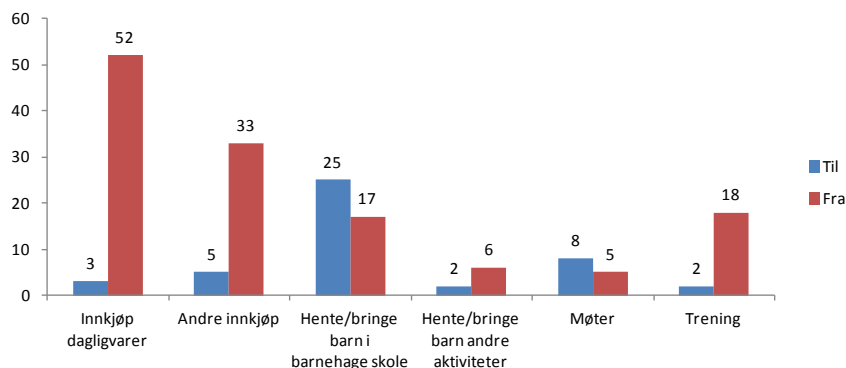


Figur 4.7 Grunner til å sykle til arbeid. Inntil tre grunner kunne nevnes. Prosent. N=32.

Den viktigste grunnen de ansatte oppgir for å velge sykkel på arbeidsreisen er at det gir mosjon. I motsetning til de to andre reisemåtene er det en stor andel som sier at de liker å sykle (men antallet som sykler er lite). Andre viktige grunner er at det går raskt (de som bor i Groruddalen) og at det er miljøvennlig. Det er imidlertid få av de ansatte som sykler. Vi skal komme tilbake til hva som kan motivere til mer sykling i kapittel seks.

4.4 Ærend underveis

Ærend underveis til eller fra jobben er vanlig, så mange som 42 prosent utførte et eller annet gjøremål på vei til jobb eller planlegger å gjøre det på tilbakeveien.



Figur 4.8 Gjøremål og ærend på vei til og fra arbeid. Prosent. N=178.

Det er dagligvareinnkjøp, andre innkjøp og henting og bringing av barn i skole og barnehage som er de vanligste gjøremålene i tilknytning til arbeidsreisen, figur 4.8.

I tabell 4.3 ser vi nærmere på variasjonene i disse vanligste gjøremålene etter reisemåte til jobb og bosted. Det er flere menn enn kvinner som følger barn til barnehage eller skole blant de ansatte på Siemens. De nasjonale reisevaneundersøkelsene viser at kvinner har noen flere slike følgereiser enn menn (Vågane m fl. 2011). Vi vet imidlertid ikke hva slags familiesituasjon de ansatte på Siemens er i. Det kan f eks være slik at menn oftere tilhører en barnefamilie enn hva de kvinnelige ansatte gjør. Tabellen viser også at det er en tendens til at kvinner oftere handler dagligvarer på vei hjem fra jobb enn hva menn gjør. Det viser seg at reisemåten har liten sammenheng med de forskjellige gjøremålene. Det er en tendens til at de som reiser kollektivt oftere handler dagligvarer på vei hjem, men forskjellen er ikke signifikant (prosentueringsgrunlaget er lite). Den tilsynelatende forskjellen etter bosted når det gjelder dagligvareinnkjøp er heller ikke signifikant, men det er en tendens til at bosatte i indre bydeler oftere en bosatte andre steder handler på veien hjem.

Tabell 4.3 Gjøremål på vei til og fra arbeid etter reisemåte og bosted. Prosent. N=178

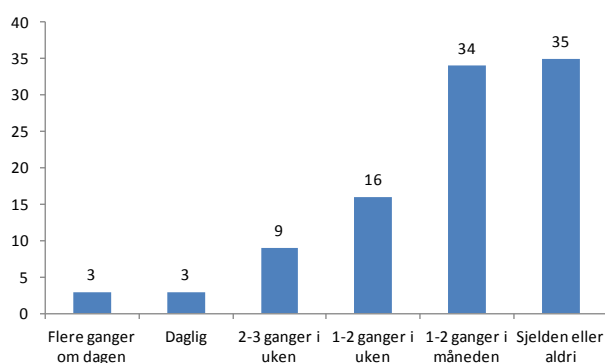
	Dagligvareinnkjøp fra jobb	Andre innkjøp fra jobb	Bringe barn til barnehage/skole	Hente barn på skole/barnehage
Kjønn			*	
Kvinne	61	35	13	13
Mann	49	32	29	18
Reisemåte				
Til fots/sykkel	31	31	15	31
Bil	51	33	26	17
Kollektivt	70	30	20	10
Bosted				
Indre Oslo	74	30	26	17
Oslo nord/vest	38	31	38	19
Oslo øst (Groruddalen)	41	35	29	24
Oslo syd	62	23	31	31
Utenfor Oslo	51	34	20	12

* $p < 0.05$, kji kvadrat-test

5 Reiser i forbindelse med arbeid

5.1 Omfang av møtereiser

Som vi viste i forrige kapittel har en del av de ansatte møter på vei til eller fra arbeidet. På spørsmål om hvor ofte man har møter utenfor arbeidsplassen i løpet av arbeidstiden svarer omtrent en tredjedel at det skjer minst e1-2 ganger i uken, ytterligere en tredjedel har møter én til to ganger i måneden, mens den siste tredjedelen har den typen møter sjelden eller aldri, figur 5.1.



Figur 5.1 Omfang av møtevirksomhet utenfor arbeidsplassen. Prosent. N=425

Møtevirksomheten varierer etter arbeidsfunksjon, tabell 5.1. De som arbeider med salg og service har den hyppigste møtevirksomheten, mens ansatte i administrative funksjoner reiser minst i forbindelse med møtevirksomhet.

Tabell 5.1 Omfang av møtevirksomhet utenfor arbeidsplassen etter arbeidsfunksjon. Prosent. N=425.

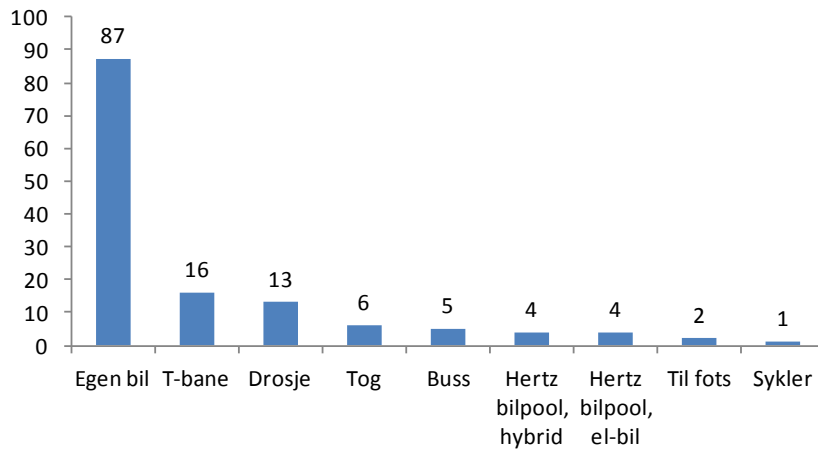
Arbeidsfunksjon	Minst 1-2 ganger i uken	1-2 ganger i måneden	Sjelden eller aldri	Sum
Leder	40	41	19	100
Prosjektleder	39	42	19	100
Engineering	13	54	33	100
Service/drift	65	8	27	100
Administrasjon	5	30	65	100
Salg	72	17	11	100
Annen	9	21	70	100
Alle	31	34	35	100

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

5.2 Transportmiddelbruk på møtereiser

Hvordan disse reisene foregår er interessant ut fra transportmessige hensyn. Ser vi nærmere på de som har slike møter minst 1-2 ganger per uke, viser det seg at de i alt

overveiende grad bruker bil, figur 5.2. De ansatte kunne svare inntil tre reisemåter, så resultatet summerer seg ikke til 100.



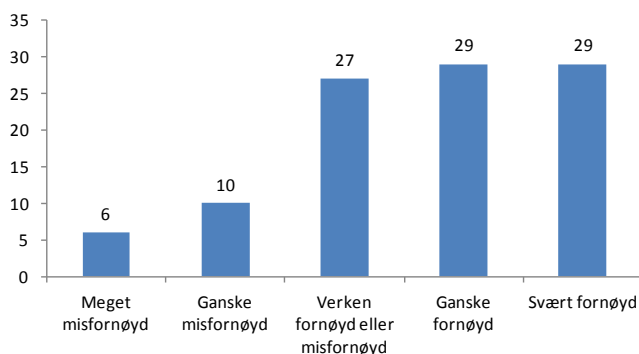
Figur 5.2 Reisemåte i tilknytning til møter utenfor arbeidsplassen for de som har minst 1-2 møter per uke. Inntil tre reisemåter kunne gis. Prosent. N=133.

Den helt dominerende reisemåten er egen bil. Nesten 90 prosent velger den når de skal på møter, figur 5.2. 16 prosent bruker T-banen og 13 prosent tar drosje. Det er ikke spurt om hvor disse møtene foregår, hvor lang reisen er eller om det er vanlig at flere reiser sammen, så det er vanskelig å vurdere i hvilken grad det hadde vært mulig og tidsmessig konkurransedyktig å velge en annen reisemåte enn bil.

6 Opplevelse av arbeidsreisen og muligheter for endring

6.1 Opplevelse av arbeidsreisen

På et generelt spørsmål om hvor fornøyd eller misfornøyd man var med den siste arbeidsreisen, svarte omtrent 60 prosent ganske eller svært fornøyd, figur 6.1. Mindre enn 20 prosent er misfornøyd med arbeidsreisen sin. Dette resultatet er svært likt det som de ansatte på Ahus ga uttrykk for (Julsrud m. fl 2013).



Figur 6.1 Opplevelse av den siste arbeidsreisen. Prosent. N=425.

Hvor fornøyd de ansatte på Siemens er med arbeidsreisen har sammenheng med reisemåte, reiselengde, reisetid og bosted, tabell 6.1. Disse faktorene henger også sammen. Bosatte i Groruddalen, hvor Siemens ligger, er mest fornøyd med arbeidsreisen. De som kan gå eller sykle til jobben er mer fornøyd enn de som reiser på annen måte. Kollektivreisende er de minst fornøyd. Tabell 6.1 viser at kort reisetid og reiselengde oppfattes positivt. Lang reiselengde (fra 40 km og oppover) og reisetid som er lenger enn 30 minutter oppleves negativt. Dette er de samme faktorene som ansatte på Ahus la vekt på når de vurderte hvor fornøyd eller misfornøyd de var med sin arbeidsreise (Julsrud m f. 2013).

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

	Meget misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd	Sum	Antall
<i>Alle</i>	6	10	27	28	100	425	
<i>Bosted *</i>							
Indre Oslo	8	9	21	33	29	100	76
Oslo nord/vest	3	17	17	43	20	100	35
Oslo øst (Groruddalen)	8	7	21	19	45	100	62
Oslo syd	6	6	34	23	31	100	35
Follo/Østfold	5	20	30	36	9	100	44
Vest for Oslo	6	4	29	38	23	100	48
Romerike	4	10	31	23	32	100	113
Annet bosted	(0)	(20)	(40)	(10)	(30)	100	10
<i>Transportmiddel ***</i>							
Til fots/sykkel	10	5	5	31	49	100	41
Bil	5	9	28	26	32	100	303
Kollektivt	7	14	33	36	10	100	77
<i>Reisetid ***</i>							
< 15 min	4	8	19	21	48	100	73
15-19 min	10	4	19	20	47	100	70
20-29 min	8	8	21	38	25	100	87
30-39 min	4	11	27	25	33	100	73
40-49 min	2	18	35	33	12	100	51
50+ min	4	14	42	34	6	100	71
<i>Reiselengde **</i>							
< 5 km	7	3	20	17	53	100	30
5-9 km	8	12	20	31	29	100	107
10-14 km	7	6	17	26	44	100	69
15-19 km	9	13	23	23	32	100	47
20-29 km	2	13	31	30	24	100	61
30-39 km	3	10	29	40	18	100	38
40 + km	4	9	44	29	14	100	73

* p< 0.05, **p< 0.01, ***p<0.001, kjikvadrat-test

Hvilke aspekter ved arbeidsreisen er det de ansatte er fornøyde eller misfornøyde med? Tabell 6.2 viser at de ansatte er fornøyde med parkeringsforholdene, men mindre fornøyd med kostnadene knyttet til arbeidsreisen. Tabellen viser også at forhold knyttet til kollektivtrafikken ikke oppleves som relevante for svært mange.

Tabell 6.2 Fornøyd/misfornøyd med aspekter ved siste arbeidsreise. Prosent. N=425.

Aspekter ved arbeidsreisen	Meget misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd	Vet ikke/ikke relevant	Sum
Reisetid	9	13	16	23	37	1	100
Parkeringsforholdene	3	4	7	23	41	22	100
Antall kollektivavganger	10	16	15	17	7	37	100
Kapasitet på kollektivtransporten	9	17	16	16	6	37	100
Mulighet til å utnytte arbeidstiden til arbeid	13	11	22	10	6	38	100
Kostnader	10	24	34	14	8	10	100
Innvirkning på klima og miljø	5	14	40	13	14	14	100
Mulighet for å kople av	4	7	28	29	15	17	100

Ser vi på hvordan misnøyen med arbeidsreisen er fordelt etter reisemåte, viser tabell 6.3 at de som reiser kollektivt er mest misfornøyd med reisetiden, mens de som kjører bil er mest misfornøyd med frekvensen på kollektivtilbudet, muligheten for å utnytte reisetiden og innvirkningen på klima og miljø. De som går eller sykler er jevnt over minst misfornøyd med disse aspektene ved arbeidsreisen.

Tabell 6.3 Andel svært eller noe misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter reisemåte. Prosent N=421

Transportmiddel	Reisetiden ***	Parkeringsforholdene	Antall kollavganger**	Kapasitet på koll trans	Mulighet for å utnytte reisetid*	Kostnader	Innvirkning på klima og miljø***	Mulighet til å kople av
Alle	22	7	27	26	23	34	19	11
Til fots/sykkel	5	7	2	12	10	22	2	5
Bil	19	8	29	27	27	37	24	11
Kollektivt	43	3	26	26	18	27	7	13

* p < 0.05, **p < 0.01, ***p < 0.001, kjikvadrat-test

Tabell 6.4 viser hvordan misnøyen med disse aspektene ved arbeidsreisen er fordelt etter bosted. Bosatte i Follo/Østfold er de som er minst fornøyd med de fleste aspektene ved arbeidsreisen som er tatt opp her. De er betydelig mer misfornøyd med reisetiden enn bosatte i andre områder. Det samme gjelder kvaliteten på kollektivtilbudet, kostnadene og muligheten til å utnytte reisetiden underveis. Som vi viste i kapittel 4, tabell 4.1 er det 11 prosent som bruker tog og fem prosent som reiser med buss fra dette området. Også bosatte som bor vest for Oslo (både i nabokommuner og kommuner litt lenger unna) er mer misfornøyd enn bosatte i de fleste andre områder. Dette gjelder stort sett de samme forholdene som bosatte i Follo/Østfold nevner. 13 prosent av bosatte i dette området bruker tog til jobben.

Tabell 6.4 Andel svært eller noe misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter bosted. Prosent
N=423

Bosted	Reise- tiden***	Parker- ingsfor- holdene	Antall kollav- ganger***	Kapasitet på koll trans***	Mulighet for å utnytte reisetid*	Kost- nader**	Klima og miljø**	Mulighet til å koppe av
Alle	23	7	27	26	23	34	19	11
Indre Oslo	20	8	15	16	17	28	9	9
Oslo nord/vest	14	6	23	26	26	26	20	11
Oslo øst (Grorud-dalen)	10	7	11	15	19	29	7	10
Oslo syd	31	11	20	26	29	26	20	6
Follo/Øst-fold	59	7	41	48	43	52	34	21
Vest for Oslo	38	13	35	42	29	46	25	10
Romerike	9	4	37	26	21	30	22	11
Annet bosted	(40)	(0)	(0)	(0)	(0)	(70)	(20)	(20)

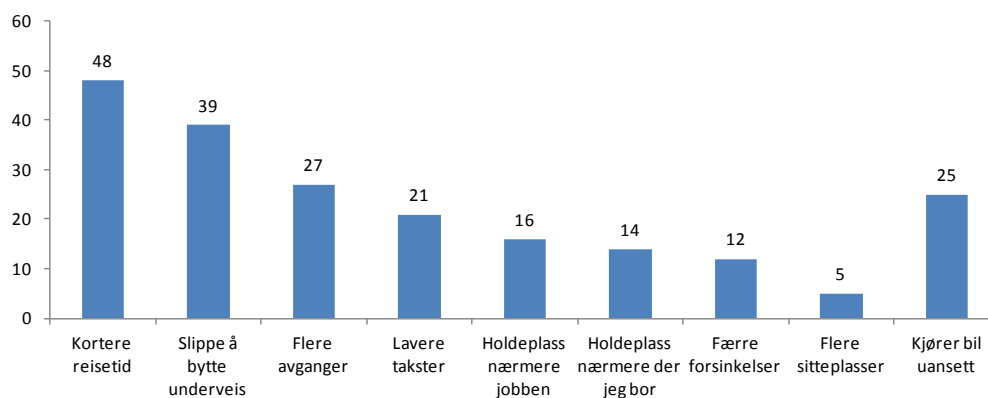
* p < 0.05, **p < 0.01, ***p < 0.001, kjkvadrat-test

7 Hva må til for å endre reisevaner?

7.1 Tiltak for mindre bilbruk

I kapittel fire viste vi at nesten 70 prosent av de ansatte på Siemens bruker bil på arbeidsreisen, med litt variasjoner etter årstid. De viktigste grunnene til at de bruker bil er at det går raskt, at det er fleksibelt og at kollektivtilbudet ikke er bra nok.

De som sier at de bruker bil om sommeren fikk spørsmålet om hva som kunne få dem til å velge kollektivtransport i stedet for bil. Man kunne nevne inntil tre tiltak.



Figur 7.1 Tiltak som kan få flere av dem som bruker bil om sommeren til å reise kollektivt. Inntil tre tiltak kunne merkes av. Prosent. N=278.

Kortere reisetid er det viktigste tiltaket, nesten halvparten nevner dette. Slippe å bytte buss eller bane underveis på reisen og flere avganger er de neste viktigste. Uansett tiltak er det så mange som en fjerdedel som vil kjøre bil uansett. Som vi så i kapittel fire er det nesten like mange som sier de trenger bil i jobben, og omtrent en femtedel som bruker bilen i forbindelse med henting og bringing av barn.

Tabell 7.1 Tiltak som må til for å få sommerbilister til å reise kollektivt etter bosted. Prosent N=277

Bosted	Kortere reisetid	Slippe å bytte underveis**	Flere avganger**	Kjører bil uansett
Alle	48	39	27	25
Indre Oslo	48	24	3	31
Oslo nord/vest	32	18	14	36
Oslo øst				
(Grorud-dalen)	43	26	20	31
Oslo syd	64	59	14	18
Follo/Øst-fold	69	34	31	22
Vest for Oslo	42	61	24	27
Romerike	45	46	41	18
Annet bosted	(63)	(13)	(38)	(38)

**p< 0.01, kjikvadrat-test

Resultatene i tabell 7.1 viser fordelingen av disse tiltakene etter bosted. Det er en tendens til at bosatte i sør-korridoren (Oslo syd og Follo/Østfold) etterlyser kortere reisetid, men forskjellene er ikke signifikante. Bosatte vest for Oslo er de som oftest framhever det å slippe å bytte underveis, tett fulgt av bosatte i Oslo syd. Flere avganger etterlyses av bosatte på Romerike. Når det gjelder de som vil kjøre bil uansett, kommer de fra alle områdene. Det er ikke signifikante forskjeller mellom bostedsområdene.

Tabell 7.2 Tiltak som må til for å få sommerbilister til å reise kollektivt etter reiselengde. Prosent N=278

Bosted	Kortere reisetid	Slippe å bytte underveis	Flere avganger*	Kjører bil uansett
Alle	48	39	27	25
< 5 km	(25)	(13)	(13)	(50)
5-9 km	46	31	12	25
10-14 km	41	39	21	23
15-19 km	56	41	32	18
20-29 km	51	31	29	31
30-39 km	47	53	40	23
40 + km	53	50	36	22

* $p < 0.05$, kjikvadrat-test

Reiseavstand har mindre betydning for hvilke tiltak som prioriteres. Når det gjelder ønsket om kortere reisetid er det ingen forskjeller, tabell 7.2. Selv om det er en tendens til at de som har lange arbeidsreiser vektlegger det å slippe å bytte transportmiddel underveis, er forskjellene ikke signifikante. Etterlysning av flere avganger øker derimot med reiseavstand, og er en indikasjon på at tilbudet blir dårligere jo lenger ut i distriktet man kommer. Andelen som sier at de kjører bil uansett varierer ikke signifikant etter reiselengde.

Betingelsene for å reise kollektivt til arbeid varierer mye etter bosted. Tabell 7.3 viser avstand til holdeplass, frekvens på buss eller bane og om man kan reise direkte til arbeidsplassen med kollektivtransport uten å bytte. Her er det klare forskjeller mellom bostedsområdene. Tilbudet er best for de som bor innenfor bygrensen, og særlig i de indre bydelene. Det er bare snaut en tredjedel som har direkte forbindelse hjemmefra til jobben med kollektivtransport. Blant bosatte i Oslo øst (Groruddalen) kan 60 prosent reise direkte til jobb med kollektivtransport. Ingen av de som er bosatt i Oslo syd eller i Follo/Østfold har denne muligheten.

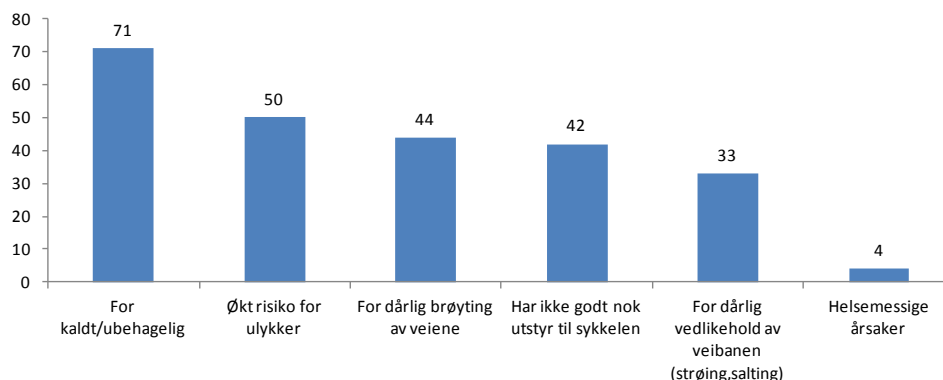
Tabell 7.3 Avstand til holdeplass, avganger per time og direkte reise etter bosted. Prosent. N=416

Bosted	En km eller kortere til holdeplass***	Avganger minst tre ganger per time***	Kan reise direkte til jobb med kollektivtransport***
Alle	74	58	31
Indre Oslo	95	92	45
Oslo nord/vest	86	86	40
Oslo øst (Groruddalen)	73	85	60
Oslo syd	91	91	0
Follo/Østfold	61	30	0
Vest for Oslo	63	44	10
Romerike	66	23	34
Annet bosted	(20)	(11)	(22)

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

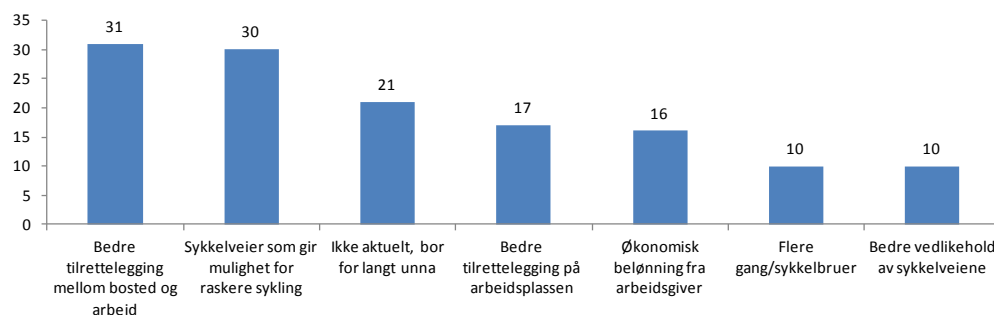
7.2 Grunner til å sykle eller ikke

Det er bare en liten andel som sykler (8 prosent), og ennå færre sykler om vinteren. Den viktigste grunnen til at sommersyklistene ikke sykler på vinterstid er at det oppleves som for kaldt og ubehagelig, figur 7.2. Økt risiko for ulykker og dårlig brøyting er de neste grunnene som nevnes.



Figur 7.2. Grunner til ikke å sykle på vinterstid. De som sykler om sommeren. Prosent. N=48.

Hva er det som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret? Bedre forhold for sykling mellom bolig og arbeidsplass, sykkelveier som gir mulighet for å sykle raskt og tilrettelegging på arbeidsplassen i form av dusj, garderobe og sikker sykkelparkering, figur 7.3. Det er likevel så mange som 20 prosent som synes at avstanden (opp til 20 km) er for lang for å sykle.



Figur 7.3 Tiltak som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret. Stilt til dem som har arbeidsreise kortere enn 20 km og som vanligvis ikke sykler. Inntil tre tiltak kunne merkes av. Prosent. N=202.

Er det variasjoner mellom grupper når det gjelder hvilke tiltak de ansatte ønsker? Tabell 7.1 viser variasjon mellom bosteder. Vi har slått sammen bostedene utenfor byens grenser fordi antallet er for lite til en videre inndeling. Hovedmengden av disse er bosatt på Romerike, de nærmeste utenbys fra. Tabellen viser også forskjeller mellom aldersgrupper og mellom kvinner og menn.

Tabell 7.1 Tiltak som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret. Stilt til dem som har arbeidsreise kortere enn 20 km. Inntil tre tiltak kunne merkes av. Prosent. N=200.

	Bedre tilrettelegging mellom bosted og arbeid	Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling	Bedre tilrettelegging på arbeidsplassen	Ikke aktuelt, bor for langt unna
Alle	32	31	17	22
<i>Bosted</i>				**
Indre Oslo	40	27	23	20
Oslo nord/vest	23	36	18	27
Oslo øst (Groruddalen)	23	25	18	8
Oslo syd	30	35	17	22
Annet bosted	34	36	6	34
<i>Aldersgruppe</i>			**	**
< 30 år	53	47	21	26
30-39 år	30	30	30	10
40-49 år	36	33	22	20
50-59 år	28	28	6	20
60 + år	15	19	0	44
<i>Kjønn</i>		**		
Kvinne	33	19	13	27
Mann	30	36	19	18

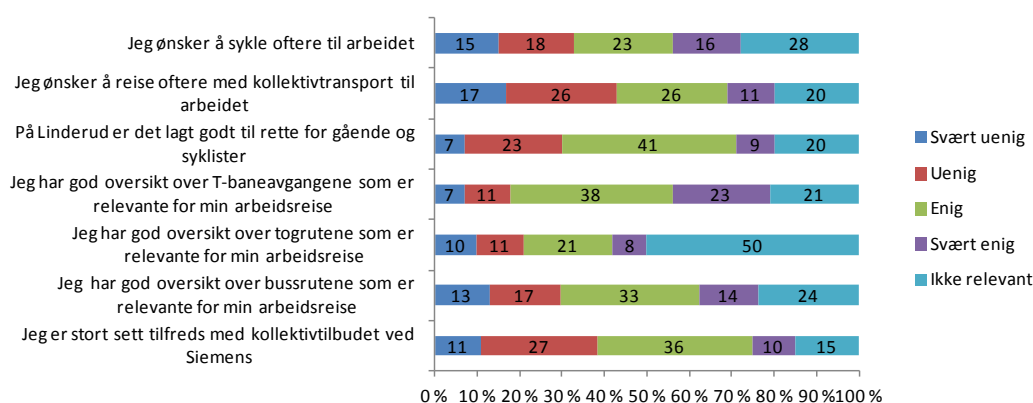
** p < 0.01, kji kvadrat-test

Bortsett fra at avstanden mellom bosted og arbeidsplass gjør det mer uaktuelt å sykle for dem som bor utenfor Oslo enn for dem som bor innenfor, er det ingen signifikante forskjeller når det gjelder vurderingen av disse tiltakene for sykling. Det er en tendens til at yngre legger vekt på disse tiltakene enn de eldre, mens en større andel på de på 60 år og eldre sier at sykling ikke er aktuelt fordi de bor for langt unna. Ansatte fra 60 år og oppover har ikke lengre arbeidsreise i gjennomsnitt enn yngre, så dette er den opplevde avstanden det er snakk om. Menn er noe mer interessert i å få sykkelveier som gir mulighet til å sykle raskt enn kvinner, ellers er det ikke signifikante forskjeller mellom kjønnene.

8 Vurdering av og holdning til tiltak

8.1 Kunnskap om transporttilbud og intensjoner om endring i reisemåte

De ansatte fikk en rekke spørsmål knyttet til deres oppfatning av det kollektive reisetilbudet til arbeidsplassen og deres intensjoner om å reise mer kollektivt, gå eller sykle. Figur 8.1 viser hvilke oppfatninger de ansatte har.



Figur 8.1 Intensjon om å reise mer med kollektivtransport og sykkel, kunnskap om og holdning til kollektivtilbudet. Prosent. N=425.

Ser vi først på intensjonen om å reise mer kollektivt og sykle oftere, viser det seg at for mange (henholdsvis 20 og 28 prosent) oppleves dette ikke relevant. Noen bor for langt unna til å sykle, som vi så tidligere, mange finner at det kollektive alternativet er for tidkrevende eller at kollektivtransport ikke er aktuelt fordi de trenger bilen i arbeidet. Likevel er det flere som sier de kunne ønske både å sykle mer og å reise mer kollektivt (henholdsvis 39 prosent og 37 prosent), men som det ble sagt i forrige kapittel, bedre forhold for sykling og raskere kollektivtransport er en forutsetning.

På de generelle spørsmålene om forholdene rundt Siemens og på Linderud når det gjelder gående og syklister, er det flere som er positive enn negative, mens det er omtrent like mange som er tilfredse som utilfredse med kollektivtilbudet i nærområdet til arbeidsplassen.

Når det gjelder kunnskap om rutene for buss, tog og T-bane er det relativt mange som svarer at de ikke har god oversikt (henholdsvis 30 prosent, 21 prosent og 18 prosent) i tillegg til dem det ikke er relevant for. Informasjon om tilbudet er viktig både for å kunne bruke det og for å kunne vurdere det i forhold til alternative reisemåter.

Hvordan er oversikten over rutetilbudene i de forskjellige bostedsområdene? Når det gjelder oversikten over bussrutene som er relevante for arbeidsreisen, er det omtrent halvparten som sier de har god oversikt, og det er liten variasjon mellom områdene, tabell 8.1 Trekker man fra de som sier at dette ikke er relevant for dem, øker andelen

som mener de har god oversikt, men vi har ikke gjort det her fordi hva som er relevant eller ikke på ett tidspunkt kan endres med endrede betingelser.

Når det gjelder å ha god oversikt over T-baneavgangene er det signifikant forskjell mellom bostedsområdene. De som bor nord og vest i Oslo og bosatte utenfor byen er de som har dårligst oversikt. Av de som er bosatt i Oslo er bilandelen høyest for dem som bor nord/vest i byen, og ofte er det slik at man ikke skaffer seg informasjon om alternative reisemåter dersom man ikke trenger det eller har tenkt å skifte transportmiddel.

Tabell 8.1 Har oversikt over kollektivtilbudene etter bosted. Prosent. N=423

	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst (Groruddalen)	Oslo syd	Utenfor Oslo	Alle	Antall
<i>Har god oversikt over bussruter</i>							
Uenig/svært uenig	22	31	32	28	31	30	126
Enig/svært enig	55	40	47	46	45	46	197
Ikke relevant	22	29	21	26	24	24	100
<i>Har god oversikt over T-baneavganger***</i>							
Uenig/svært uenig	13	26	14	11	21	18	76
Enig/svært enig	82	60	68	83	49	62	260
Ikke relevant	5	14	18	6	30	21	87
<i>Har god oversikt over togrutene ***</i>							
Uenig/svært uenig	17	26	16	20	23	21	88
Enig/svært enig	18	14	15	26	40	29	123
Ikke relevant	65	60	69	54	37	50	212

*** p < 0.001

En majoritet av de som bor innenfor byens grenser oppfatter det ikke relevant å ha oversikt over togtider, det er få av dem som kan bruke toget. Tog er mer relevant for bosatte utenfor byens grenser, men det er likevel mange av dem som ikke har oversikt over rutetidene for toget. Det gjelder i enda større grad for de som er bosatt i Oslo syd.

For alle de tre kollektive reisemåtene er det et informasjonsbehov. Mange mangler oversikt over rutetilbudene. En del opplever at noen reisemåter ikke er relevante for dem, men mangel på kunnskap om tilbudene kan også være en grunn til at de ikke ses på som relevante.

Hvor bor de som har intensjoner om å reise mer kollektivt og å sykle oftere? Tabell 8.2 viser at det er liten variasjon mellom bosatte i de ulike områdene når det gjelder intensjonen om å reise mer kollektivt. Det er en tendens til at bosatte i Groruddalen i noe mindre grad ønsker å reise mer kollektivt, men dette er en gruppe som allerede går og sykler mer enn andre, så en overgang til buss eller bane er mindre interessant i et klimaperspektiv. Det er også en tendens til at bosatte i Oslo nord/vest er mer interessert i å reise mer kollektivt, men forskjellene er ikke signifikante.

Når det gjelder ønsket om å sykle mer er det færre som opplever det som relevant blant de som er bosatte utenfor byens grenser. Bosatte i de nærmeste Romerikskommunene er i sykkelavstand, så resultatet i tabell 8.2 viser at også omtrent en fjerdedel av de utenbys bosatte ønsker å sykle mer. Det er noe variasjon mellom områdene innenfor Oslo, men tallgrunnlaget gjør at forskjellene ikke er signifikante.

Tabell 8.2 Har intensjon om å reise mer kollektivt og sykle oftere etter bosted. Prosent. N=423

	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst (Groruddalen)	Oslo syd	Utenfor Oslo	Alle	Antall
<i>Ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet</i>							
Uenig/svært uenig	37	40	50	49	43	43	183
Enig/svært enig	37	46	24	34	40	37	156
Ikke relevant	26	14	26	17	17	20	84
<i>Ønsker å sykle mer til arbeidet ***</i>							
Uenig/svært uenig	34	29	26	29	37	33	141
Enig/svært enig	47	51	55	60	26	39	165
Ikke relevant	18	20	19	11	37	28	117

*** p < 0.001

Ser vi nærmere på hvilken oppfatning bilbrukerne har når det gjelder å reise kollektivt, viser det seg at 38 prosent av dem er enige/svært enige i at de ønsker å reise mer kollektivt.

For å få en formening om hvilken effekt omstillingsviljen vil ha, har vi beregnet CO₂-utslipp på arbeidsreisen med utgangspunkt i arbeidsreisens lengde og transportmiddel. I denne sammenhengen har vi forutsatt at transportmidler utenom bil og buss har nullutslipp. For bil har vi forutsatt et utslipp 200 g CO₂ pr. km, bilpassasjer dividert på en faktor på 1,5 (siden vi må anta at en del av sjåførene skal videre). Buss er forutsatt 900 g CO₂ pr. km fordelt på 30 passasjerer. Hvis vi legger til grunn i snitt 9 arbeidsreiser (reisen til arbeid og reisen fra teller som to reiser) pr. uke, gir dette et CO₂-utslipp på pr. person, hvorav bilførernes bidrag utgjør kilo.

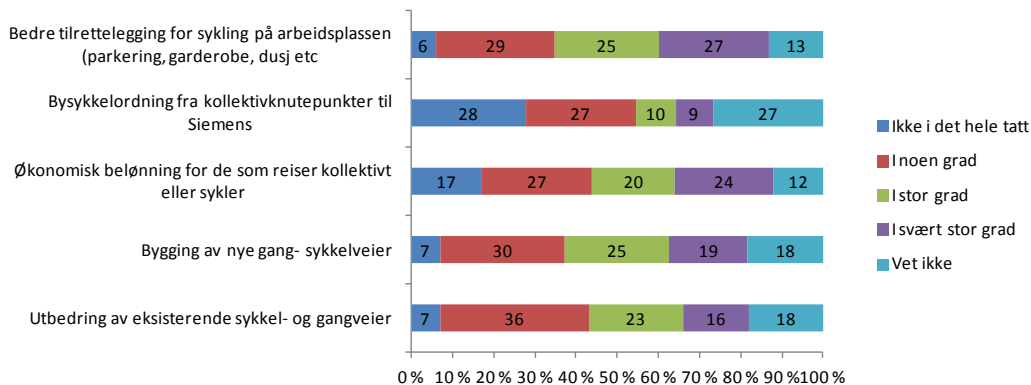
Dersom 38 prosent av bilførerne fordeles på andre transportmidler (på samme måte som "ikke-bilførerne" er fordelt), reduseres bilførerandelen til 42 prosent, og utslippet reduseres ned til 21,3 kilo pr. person. Det vil si at det spares 11,3 kg CO₂ per uke per person, dvs en reduksjon på 34 prosent. Dette blir betydelige mengder når det multipliseres opp med antall ansatte over hele året.

Tabell 8.3 Gjennomsnittlig utslipp av CO₂ per person per uke blant ansatte på Siemens etter dagens transportmiddelfordeling og med en fordeling der 38 prosent av bilførerne fordeles på andre transportmidler.
Kg

Transportmiddelfordeling på arbeidsreisen	I dag	Reiselengde i km	38 prosent av bilførerne er fordelt på andre transportmidler
Til fots/sykkel	10	8,2	18
Bilfører	68	26,2	42
Bilpassasjer	3	11,4	5
Buss	3	22,6	5
Tog/trikk/bane	15	27,0	27
Annet	2	26,6	3
Ukentlig CO ₂ -utslipp per person per uke	32,6 kg		21,3 kg

8.2 Tiltak for å få ansatte til å reise mer miljøvennlig

De ansatte fikk spørsmål om hvilke tiltak de trodde ville ha positiv innvirkning på ansattes bruk av sykkel og kollektivtransport. Figur 8.2 viser i hvilken grad de ansatte mener disse tiltakene er gode for å få ansatte til å sykle mer.



Figur 8.2 Grad av enighet om ulike tiltak for sykling. Prosent. N=425.

For de fleste av tiltakene som er presentert i figur 8.2 er det en relativt stor andel som sier de ikke vet om tiltaket vil ha noen effekt. Særlig gjelder det forslaget om bysykkelordning fra kollektivknutepunkter til Siemens. Dette er også det tiltaket som får minst oppslutning. Grunnen kan være at avstandene fra de nærmeste buss- og baneholdeplassene er for korte til at ”bryet” med å ta ut en sykkel ikke er verdt spart tidsgevinst. Derimot er bedre tilrettelegging for sykklistene på arbeidsplassen i form av parkering, gode garderobeforhold, dusj etc, tiltak som de ansatte mener vil ha betydning. Bygging av nye gang-og sykkelveier, samt utbedring av de eksisterende er det stor oppslutning om, men den er nesten hver femte som ikke vet om dette er gode tiltak. Økonomisk belønning til de som sykler eller reiser kollektivt er det nesten hver femte som stiller seg negative til, men likevel omtrent en fjerdedel som har stor tro på.

Hvem er det som er mest opptatt av tilrettelegging for sykling?

Tabell 8.4 viser variasjoner i grad av enighet om tiltak etter hvor de ansatte bor. Selv om mange er enige i at bedre tilrettelegging på arbeidsplassen er bra, er det større grad av enighet om dette tiltaket blant dem som bor i Groruddalen og i indre sone av byen enn blant bosatte i andre deler av området. Det samme gjelder for bysykkelordning fra kollektivknutepunktene. Økonomiske belønning til dem som sykler eller reiser kollektivt får minst oppslutning fra bosatte utenbys, de som stort sett har dårligst mulighet for å sykle og som også i hovedsak har det dårligste tilbudet på kollektivtransport. Når det gjelder utbedring av det eksisterende sykkelveinettet, er bosatte i Oslo øst mest positive, de sykler også mest. Det er derimot ingen forskjeller mellom bostedsområdene når det gjelder bygging av nye gang-sykkelveier.

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

Tiltak for sykling	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst (Groruddalen)	Oslo syd	Utenfor Oslo	Alle	Antall
Bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen*	61	49	63	57	45	52	423
Bysykelordning fra kollektivknutepunkter til Siemens*	28	20	23	9	15	18	423
Økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler**	54	57	52	54	34	44	423
Bygging av nye gang- sykkelveier	53	46	55	40	39	44	423
Utbedring av eksisterende sykkel- og gangveier**	43	40	56	34	33	38	423

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

Oppslutningen om tiltak har sammenheng med situasjonen der man selv bor og hvordan man selv reiser, som tabell 8.5 viser. Bort sett fra utbedring av det eksisterende gang- og sykkelveinettet er det klart at de som bruker bil til jobben er mindre positive til sykkeltiltak enn de som selv sykler, går eller reiser kollektivt.

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

Tiltak for sykling	Til fots/sykel	Bil	Kollektivt	Alle	Antall
Bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen ***	81	55	39	52	421
Bysykelordning fra kollektivknutepunkter til Siemens *	32	15	23	18	421
Økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler***	73	34	66	44	421
Bygging av nye gang- sykkelveier **	63	40	49	44	421
Utbedring av eksisterende sykkel- og gangveier '	51	35	44	39	421

'p < 0.07, * p < 0.05, ** p < 0.01, kjikvadrat-test

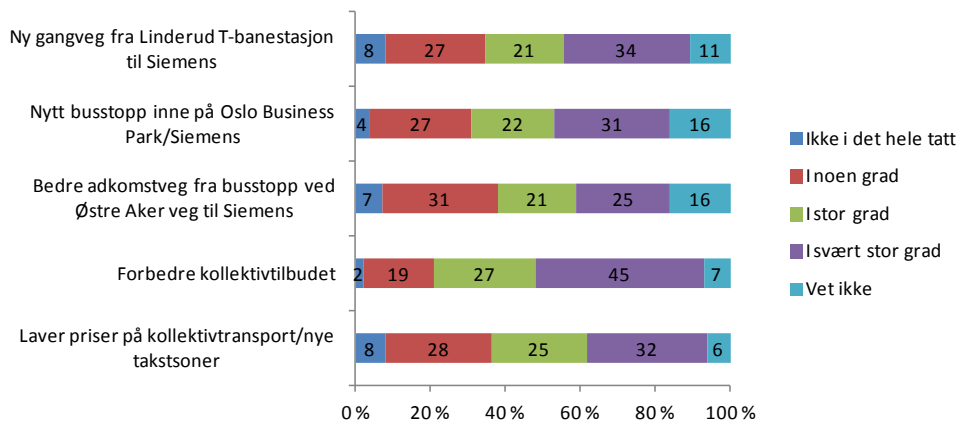
I spørreundersøkelsen ble de som svarte oppfordret til å komme med forslag som kunne tenkes å bidra til mer miljøvennlig arbeidsreise for de ansatte. Når det gjaldt sykling var dette tiltak på forskjellige beslutningsnivåer.

På overordnet planleggingsnivå dreide det seg om bedring av sykkelforholdene generelt. Men også forslag til konkrete strekninger der man ønsker bedre forhold: Gang- og sykkelvei på R120 mot Nannestad, komplett sykkelsti Linderud-Lørenskog og utbedring av gang- sykkelvei ved Siemens.

Bysykelstativer på Vollebekk og i bydel Bjerke var ytterligere et konkret forslag.

Tiltak knyttet til bedriften, og som ble nevnt av flere i tillegg til direkte spørsmål i skjemaet, var muligheten til å parkere sykkel trygt innendørs, at det finnes gode dusj og garderobeforhold. Det ble også foreslått at sykle til jobben-kampanjen kunne kombineres med kampanjer også for kjøp av sykkel.

Når det gjelder tiltak knyttet til kollektivtransport, er det å forbedre kollektivtilbudet generelt som har størst oppslutning, figur 8.3. De andre tiltakene som bedre gangveier og fra de lokale holdeplassene, samt nytt busstopp og lavere priser får omtrent samme oppslutning.



Figur 8.3 Grad av enighet om ulike tiltak knyttet til kollektivtransport. Prosent. N=425

Det er ingen forskjell i oppfatning mellom bostedene når det gjelder ønsket om nytt busstopp inne på området og lavere priser, tabell 8.6. Ny gangveg fra T-banen er det mindre interesse for blant bosatte utenfor byen og i Oslo nord/vest enn blant bosatte fra andre deler av byen. Forbedring av kollektivtilbudet er ønsket av flere utenfor byens grenser enn innenfor.

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

Tiltak for kollektivtransport	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst (Groruddalen)	Oslo syd	Utenfor Oslo	Alle	Antall
Ny gangveg fra Linderud T-banestasjon til Siemens **	70	51	65	60	47	55	423
Nytt busstopp inne på OsloBusiness Park/Siemens	54	40	58	49	54	53	423
Bedre adkomstveg fra busstopp ved Østre Aker veg til Siemens *	53	29	37	34	45	46	423
Forbedre kollektivtilbudet *	66	69	63	60	79	72	423
Laver priser på kollektivtransport/nye takstsoner	63	49	68	49	55	57	423

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

Bortsett fra den generelle forbedringen av kollektivtilbudet, der 75 prosent av bilistene mener det er viktig, og nytt busstopp inne på bedriftsområdet, er de som kjører bil jevnt over mindre enige i tiltak rettet mot kollektivtransporten enn hva de andre trafikantene er, tabell 8.7.

Tabell 8.7 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for kollektivtransport etter transportmiddel. Prosent.

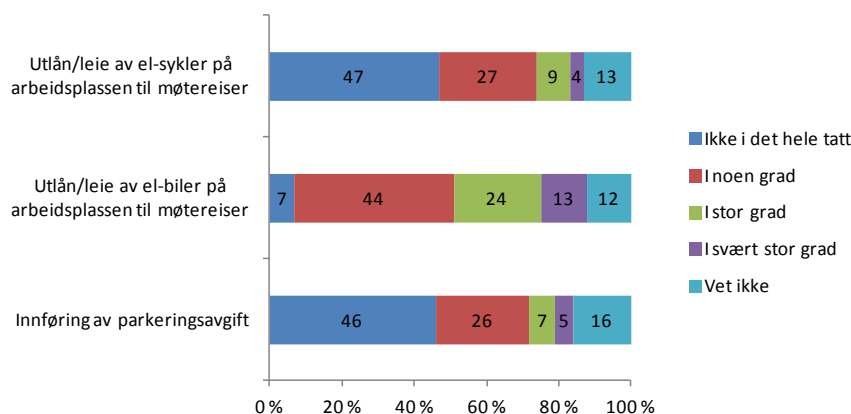
Tiltak for kollektivtransport	Til				Antall
	fots/sykkel	Bil	Kollektivt	Alle	
Ny gangveg fra Linderud T-banestasjon til Siemens **	78	46	79	55	421
Nytt busstopp inne på OsloBusiness Park/Siemens	54	53	56	53	421
Bedre adkomstveg fra busstopp ved Østre Aker veg til Siemens **	61	40	61	46	421
Forbedre kollektivtilbudet *	54	75	68	72	421
Lavere priser på kollektivtransport/nye takstsoner	59	55	69	58	421

[†]p<0.07, * p< 0.05, ** p< 0.01, kjikvadrat-test

Tiltak knyttet til forbedring av kollektivtilbudet omfatter mange forslag. Nedkorting av reisetiden var det generelle tiltaket som var viktig for at mange kan tenke seg å reise kollektivt. Bytte underveis og dårlig samordning mellom bane og buss gjør kollektivtransporten lite attraktiv. Forbedring av gangveien fra T-banestasjonen på Linderud, flytting og utbedring av bussholdeplasser samt bedre tilgjengelighet til de aktuelle jernbanestasjonene ble gjentatt av i de åpne spørsmålene. Tilgjengeligheten fra og til kollektivholdeplasser i dag oppleves som lite tilfredsstillende.

Bedre kollektivtransport på tvers av Groruddalen etterlyses, og én foreslår også en ytre T-banering. Mange må i dag inn til sentrum og så tilbake med T-banen til Linderud i stedet for å kunne reise mer direkte. ”Det som tar 10 minutter med bil, tar 50 minutter med kollektivtransport”. T-bane til Gjelleråsen og Hagan i Nittedal er også et forslag. Flere og hyppigere bussruter langs Østre Aker vei nordfra er et ønske. Mange av de ansatte bor i Romerike. Det ble også foreslått en egen buss fra områder hvor det bor mange Siemensansatte. Lavere takster på kollektivtransporten, subsidiering av månedskort fra arbeidsgivers side og belønning for å reise kollektivt var forslag fra noen.

De ansatte ble også spurt om å ta stilling til utlån av el- sykler og el-biler, samt innføring av parkeringsavgift. Når det gjaldt det siste tiltaket, parkeringsavgift, er nesten halvparten av de ansatte helt uenige i en eventuell innføring av dette, figur 8.4. De ansatte er heller ikke positive til utlån av el-sykler som kan brukes til møtereiser, derimot er holdningen til utlån av el-biler til møtereiser mye mer positiv.



Figur 8.4 Grad av enighet når det gjelder tiltak. Prosent. N=425

Bortsett fra innføring av parkeringsavgift, der bosatte i Oslo nord/vest og de som bor utenfor byen er minst positivt innstilt, er det ikke signifikante forskjeller i holdning til utlån/leie av el-bil eller el-sykler, tabell 8.8.

Tabell 8.8 Stor og svært stor grad av enighet om ulike tiltak etter bosted. Prosent.

Andre tiltak	Oslo indre sone	Oslo nord/vest	Oslo øst (Groruddalen)	Oslo syd	Utenfor Oslo	Alle	Antall
Utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen til møtereiser	17	6	15	17	12	13	423
Utlån/leie av el-biler på arbeidsplassen til møtereiser	36	43	42	40	36	38	423
Innføring av parkeringsavgift*	20	9	15	23	8	13	423

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

De som bruker bil på arbeidsreisen er betydelig mer negative til parkeringsavgift enn andre trafikanter, tabell 8.9. Ikke overraskende - det er få som liker å miste et "frynsegode".

Tabell 8.9 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak. Prosent.

Tiltak for kollektivtransport	Til fots/sykkel	Bil	Kollektivt	Alle	Antall
Utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen til møtereiser *	20	13	12	13	421
Utlån/leie av el-biler på arbeidsplassen til møtereiser	44	37	36	38	421
Innføring av parkeringsavgift***	27	8	23	13	421

[†] $p < 0.07$, * $p < 0.05$, ** $p < 0.01$, kjikvadrat-test

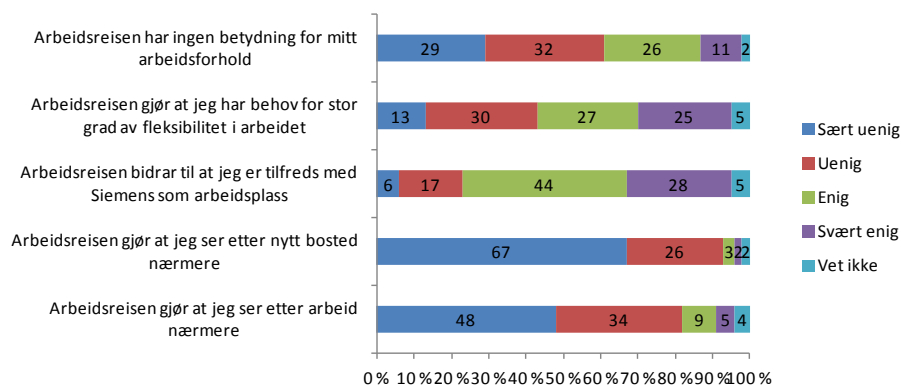
Holdningen til utleie av el-sykler er noe mer positivt blant de som sykler eller går enn blant de andre arbeidsreisende, mens det ikke er signifikante forskjeller når det gjelder holdning til utlån av el-bil til møtereiser.

På de åpne spørsmålene kom det fram at el-bil pool for utleie, flere ladestasjoner for el-biler, subsidiering av el-biler og forhandling om gunstige kjøpsavtaler med bilforhandlere var tiltak flere var interessert i.

8.3 Arbeidsreisens betydning for den enkelte

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

De ansatte fikk fem spørsmål knyttet til arbeidsreisen, og figur 8.5 viser svarene som ble gitt.



Figur 8.5 Grad av enighet knyttet til aspekter ved arbeidsreisen. Prosent. N=424

Mer enn 60 prosent er uenige i at arbeidsreisen ikke har noen betydning for arbeidsforholdet. Reiselengde og hvordan den kan gjennomføres er viktig for flertallet av de ansatte. Som vi så i kapittel seks er flertallet fornøyd med arbeidsreisen, og figur 8.5 viser at mange mener at arbeidsreisen bidrar til at man er tilfreds med Siemens som arbeidsplass.

Resultatene i figur 8.5 viser imidlertid at omtrent halvparten er enige i at arbeidsreisen gjør at man har behov for fleksibilitet i arbeidet. Lange arbeidsreiser i en storby kan være uforutsigbare når det gjelder tiden de tar. Forsinkelser i kollektivsystemet og køer på vegnettet bidrar til dette. Selv om arbeidsreisen krever fleksibilitet, er det likevel svært få som ser seg om etter ny bolig nærmere jobben eller ny jobb nærmere bostedet. Som vi så i kapittel to, er Siemens arbeidsstokk relativt stabil, mange har vært der i flere år.

Hva kjennetegner de som ønsker endring eller er opptatt av at arbeidsreisen bidrar til at det er behov for stor grad av fleksibilitet i arbeidet?

Tabell 8.10 viser at det først og fremst er de som har de lengste arbeidsreisene som ser etter arbeid nærmere bostedet. Analysen viser også at de som reiser kollektivt mer enn andre ønsker en annen jobb nærmere bostedet. Disse to forholdene henger til en viss grad sammen. Sammenliknet med ansatte på Ahus er det en mindre andel som ser seg om etter nytt arbeid nær bostedet, 14 prosent mot 20 prosent, (Julsrud m fl. 2013). Dette kan ha sammenheng med flere forhold knyttet til selve arbeidet og arbeidsplassen, ikke bare selve arbeidsreisen.

Tabell 8.10 viser også at det særlig er de som er bosatte utenfor Oslo, og som dermed har lange arbeidsreiser både i distanse og tidsbruk som opplever at arbeidsreisen bidrar til at det er behov for fleksibilitet i arbeidet. De ansatte har fleksitid, og vi så i kapittel tre at denne utnyttes først og fremst til å forskyve arbeidstiden til tidligere start og slutt. Ønsket om å få godkjent reisetid som arbeidstid, ble nevnt som et av tiltakene for å øke muligheten for å reise kollektivt for de som har lange reiser.

Tabell 8.10 Enig/svært enig i endring i arbeid eller bolig etter bosted, transportmiddelbruk, reisetid og avstand. Prosent.

	Arbeidsreisen gjør at jeg ser etter arbeid nærmere bostedet - Enig	Arbeidsreisen gjør at jeg ser etter nytt bosted nærmere Siemens – Enig	Arbeidsreisen gjør at jeg har behov for fleksibilitet i arbeidet	Antall
Alle	14	5	52	422
Bosted	*	*	***	
Indre Oslo	15	12	32	76
Oslo nord/vest	11	3	43	35
Oslo øst (Groruddalen)	3	2	36	61
Oslo syd	9	9	43	35
Annet bosted	18	4	67	215
Transportmiddel		***		
Til fots/sykkel	15	12	43	41
Bil	12	2	53	303
Kollektivt	22	13	52	77
Reisetid	***	**	***	
< 15 min	4	0	31	73
15-19 min	1	0	37	70
20-29 min	16	8	47	87
30-39 min	8	6	49	73
40-49 min	18	4	63	51
50+ min	37	13	89	71
Reiselengde	***		***	
< 5 km	3	0	30	30
5-9 km	6	6	29	107
10-14 km	16	4	32	69
15-19 km	6	6	55	47
20-29 km	16	7	64	61
30-39 km	16	5	79	38
40 + km	30	6	86	73

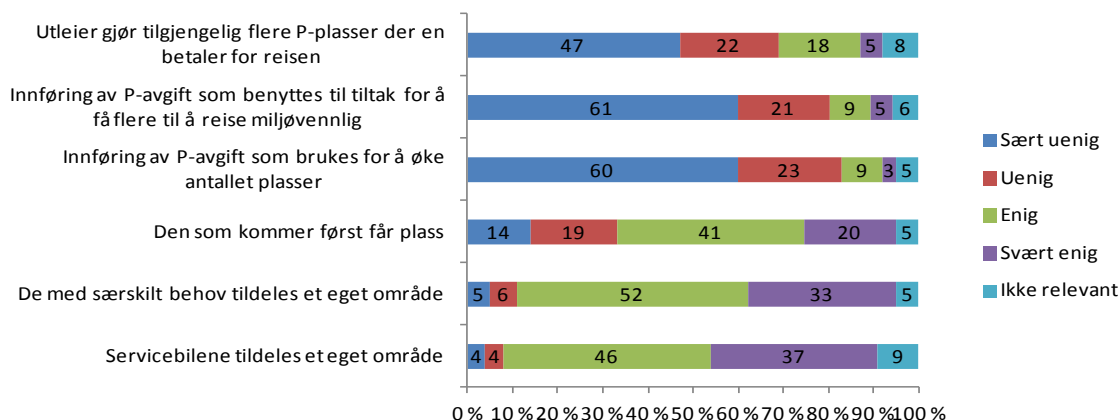
* p< 0.05, **p< 0.01, ***p<0.001

8.4 Kontorbytte og parkering

Siemens skal over i et nybygg på samme område i januar 2014. I undersøkelsen ble de ansatte spurt om de trodde at dette ville få noen betydning for deres arbeidsreise. Tre fjerdedeler mente at dette ikke ville ha noen betydning. De resterende delte seg i to, de som sa de ikke visste og de som trodde det ville ha en betydning.

Det disse var opptatt av var i første rekke den nye organiseringen av arbeidet i landskap, noe som de mente at for egen del ville føre til at de ville arbeide mer hjemmefra. Det var også en del som fryktet at det ville bli for få parkeringsplasser, og at det snarere ville bety mer hjemmearbeid enn et skifte over til andre reisemåter dersom ikke kollektivtilbudet ble bedre.

Når det gjelder prinsipper for fordeling av parkeringsplasser er meningene noe delte, figur 8.6.



Figur 8.6 Prinsipper for fordeling av parkeringsplasser hvis behovet er større enn de Siemens har til rådighet. Prosent. N=425.

Det er høy grad av enighet om at servicebilene og de med særskilte behov (noe som ikke er spesifisert) tildeles et eget område for parkering. Godt og vel 60 prosent mener at først-til-mølla prinsippet bør gjelde. Derimot er det stor uenighet om eventuell innføring av parkeringsavgift, enten ved at utleier gjør flere P-plasser tilgjengelig som det betales for, at P-avgiften skal brukes til tiltak for å få flere til å reise miljøvennlig eller bruk av P-avgift for å øke antallet parkeringsplasser.

9 Oppsummering og tiltak

9.1 Oppsummering

Siemens er et globalt selskap med teknologisk basis. Dette preger også sammensetningen av de ansatte. Mer enn 80 prosent av de ansatte har høy-skole-/eller universitetsutdannelse. Ansettelsestiden forteller om en relativt stabil arbeidsstokk med mer enn 40 prosent som har arbeidet i bedriften i mer enn 10 år. Siemens er en mannsdominert arbeidsplass, tre av fire ansatte er menn.

Det er en stor geografisk spredning av de ansatte. I overkant av halvparten er bosatte innenfor Oslos grenser, nesten en tredjedel bor på Romerike, nordøst for Siemens, og omtrent 10 prosent bor i henholdsvis Follo/Østfold og på vestsiden av Oslo (fra Bærum og sørover til Vestfold). 42 prosent har bodd mer enn 10 år på samme sted.

Så mange som 60 prosent sier de vanligvis arbeider mellom 37 og 40 timer i uka. Reiselengden øker med arbeidstiden. De som har en ukentlig arbeidstid på mer enn 40 timer, har også de lengste arbeidsreisene. De ansatte ved Siemens har anledning til å arbeide hjemme, og over 60 prosent benytter seg av denne muligheten. Det mest vanlige er å arbeide i gjennomsnitt færre enn fem hele dager i måneden utenfor den vanlige arbeidsplassen.

Antall dager de ansatte arbeider utenfor arbeidsplassen øker med reiselengde til jobb. Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 24 km og reisetiden er 32 minutter. Arbeidsreisen blir i større grad byttet ut med arbeidsdager hjemme for de som har lange arbeidsreiser enn for de som har korte. Men også de som har arbeidsreiser kortere enn fem km arbeider hjemmefra ca én gang i uka.

På Siemens er andelen som kjører bil til jobb 68 prosent, litt høyere på vinterstid og noe lavere om sommeren. Selv om bedriften ligger relativt nær T-banen, er det ikke flere enn 11 prosent som bruker den. Til sammen er det 10 prosent som sykler eller går. De ansatte har gratis parkering, og de aller fleste av de som kjører bil parkerer på arbeidsplassens område.

Bosatte i indre sone av Oslo bruker bilen sjeldnest, mens de som bor i ytre sone av Oslo i nord/vest og bosatte utenfor Oslo har høyest bilbrukerandeler. Bosatte i indre sone er de som oftest bruker banen, mens bosatte i Oslo øst er de som oftest går eller sykler. Mer enn halvparten av de som har en reiselengde kortere enn 5 km går eller sykler til jobb. Bilbruken øker med reiselengde, fra 33 prosent bilførere på reiser under 5 km til 82 prosent på lengder fra 40 km og over. T-banen brukes mest på arbeidsreiser mellom 5 og 10 km, mens toget er vanligst på reiselengder fra 30 km. Bruken av buss er liten og spredd på de fleste reiselengder.

De som reiser kollektivt går først og fremst av på T-banestasjonen på Linderud (87 prosent), 5 prosent bruker bussholdeplassen på Østre Aker vei, 4 prosent busstopp på Trondheimsveien (Linderudsletta) og de resterende bruker ulike stoppesteder.

Dersom bilistene skulle endre reisemåte fra bil til buss eller bane mener de at reisetiden vil øke betydelig. Av de som bruker mindre enn 20 minutter med bil, var det bare tre prosent som ville være innenfor det samme tidsintervallet med

kollektivtransport. Hele 38 prosent regner med at en alternativ kollektivreise ville ha tatt 40-49 minutter.

De tre viktigste grunnene til at bilen velges er at det går raskt, at det er fleksibelt og at kollektivtilbudet ikke er bra nok.

Det er likevel 38 prosent av bilistene som kunne tenke seg å bruke kollektivtransporten mer (forutsatt at den ble forbedret). Et enkelt regnestykke viser at dersom disse bilførerne fordeles på andre transportmidler reduseres utslippet med 34 prosent. Dette blir betydelige mengder når det multipliseres opp med antall ansatte over hele året.

De tre viktigste grunnene til å velge kollektivt på arbeidsreisen er å slippe køkjøring, særlig gjelder dette ansatte som bor sør eller vest for Oslo, at det er rimeligere enn å bruke bil og at det er miljøvennlig. Omtrent en tredjedel begrunner valget med at de har mulighet til å kople av underveis og en tilsvarende andel reiser kollektivt fordi de ikke har tilgang til bil og/eller førerkort.

Den viktigste grunnen de ansatte oppgir for å velge sykkel på arbeidsreisen er at det gir mosjon. I motsetning til de to andre reisemåtene er det en stor andel som sier at de liker å sykle. Andre viktige grunner er at det går raskt og at det er miljøvennlig. Det er imidlertid få av de ansatte som sykler.

Hvor fornøyde de ansatte på Siemens er med arbeidsreisen har sammenheng med reisemåte, reiselengde, reisetid og bosted. Bosatte i Groruddalen, hvor Siemens ligger, er mest fornøyde med arbeidsreisen. De som kan gå eller sykle til jobben er mer fornøyde enn de som reiser på annen måte. Kollektivreisende er de minst fornøyde. Kort reisetid og reiselengde oppfattes positivt. Minst fornøyde er bosatte i Follo/Østfold.

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

Tre fjerdedeler av de ansatte mente at flytting til nye lokaler ikke ville ha noen betydning for arbeidsreisen. De resterende delte seg i to like deler, de som sa de ikke visste og de som trodde det ville ha en betydning. Det disse var opptatt av var i første rekke den nye organiseringen av arbeidet i landskap, noe som de mente ville føre til at de ville arbeide mer hjemmefra. Det var også en del som fryktet at det ville bli for få parkeringsplasser, og at dette snarere ville bety mer hjemmearbeid enn et skifte over til andre reisemåter. Rundt 80 prosent var helt uenige i en eventuell innføring av parkeringsavgift dersom behovet for parkering ble større enn det aktuelle tilbudet.

Som en uttrykte det – de ansatte vil ha positive insentiver i stedet for straff.

9.2 Foreslåtte tiltak

Gang og sykkel

På overordnet planleggingsnivå dreide det seg om bedring av sykkelforholdene generelt. Men også forslag til konkrete strekninger der man ønsker bedre forhold:

Gang- og sykkelvei på R120 mot Nannestad, komplett sykkelsti Linderud-Lørenskog og utbedring av gang- sykkelvei ved Siemens.

Bysykkelstativer på Vollebekk og i bydel Bjerke var ytterligere et konkret forslag.

Tiltak knyttet til bedriften, og som ble nevnt av flere var muligheten til å parkere trygt innendørs, at det finnes gode dusj og garderobeforhold. Det ble også foreslått at sykle til jobben-kampanjen kunne kombineres med kampanjer også for kjøp av sykkel.

Kollektivtransport

Tiltak knyttet til forbedring av kollektivtilbudet omfatter mange forslag. Nedkorting av reisetiden var det generelle tiltaket som var viktig for at mange kan tenke seg å reise kollektivt. Å unngå bytte underveis og bedre samordning mellom bane og buss ble fremhevet. Forbedring av gangveien fra T-banestasjonen på Linderud, flytting og utbedring av bussholdeplasser samt bedre tilgjengelighet til de aktuelle jernbanestasjonene ble fremhevet. Tilgjengeligheten fra og til kollektivholdeplasser i dag oppleves som lite tilfredsstillende.

Bedre kollektivtransport på tvers av Groruddalen etterlyses, og én foreslår også en ytre T-banering. Mange må i dag inn til sentrum og så tilbake med T-banen til Linderud i stedet for å kunne reise mer direkte. ”Det som tar 10 minutter med bil, tar 50 minutter med kollektivtransport”. T-bane til Gjelleråsen og Hagan i Nittedal er også foreslått.

Gratis parkering ved jernbanestasjonene for de som bruker tog ble foreslått for å øke togbruken. Bedre gangvei fra stasjonen på Alna ble også etterlyst.

Flere og hyppigere bussruter langs Østre Aker vei nordfra er et ønske. Mange av de ansatte bor i Romerike. Det ble også foreslått en egen buss fra områder hvor det bor mange Siemensansatte.

Lavere takster på kollektivtransporten, subsidiering av månedskort fra arbeidsgivers side og belønning for å reise kollektivt var forslag som kom fra flere. I dag er gratis parkering ikke skattepliktig, mens f eks gratis månedskort er det.

Forslag om belønninger og subsidiering av reisemåter er sterkt knyttet til hvordan man selv reiser.

Andre forslag

Flere pekte på at de var avhengige av bilen i jobb, og at selv om kollektivtilbudet ble bedre, ville det være uaktuelt å skifte fra bil til kollektivt eller sykkel. Men muligheten til mer miljøvennlige biler er et alternativ.

Foreløpig er det ikke så mange av de ansatte som har elektriske biler, men på utsagnet ”jeg vurderer å gå til innkjøp av el-bil” var ca 30 prosent av de ansatte enige. Det betyr jo ikke at så mange vil kjøpe slik bil, men det forteller at relativt mange er interessert. Med de gunstige ordningene el-bileiere har i Norge (f eks fri kjøring i kollektivfelt, gratis gjennom bomstasjonene, fritak for engangsavgift og mva) vil el-bil være attraktivt særlig for bosatte vest og sør for Oslo. Flere etterlyste bedre tilgang på ladestasjoner eller ladeplasser for el-biler, samt at bedriften skulle kunne medvirke til gode avtaler med forhandlere av miljøvennlige biler.

Referanser

- Hanssen, J. U. (2003) *Bedrifters tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang*. TØI rapport 639/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Julsrud, T. E., Christiansen, P. (2012). Med gode virkemidler kan arbeidsgivere lykkes: Stimulerer ansatte til å la bilen stå. *Samferdsel*.
- Julsrud, T. E., Vågane, L., Hjorthol, R. (2013) *Hva skal til for å få mer miljøvennlige arbeidsreiser til Abus?* TØI-rapport 1257/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Meld. St. 21 (2011-2012) *Norsk klimapolitikk*. Det kongelige miljøverndepartement. Oslo.
- Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Det kongelige samferdselsdepartement. Oslo.
- Meld. St. 26 (2012-2013) *Nasjonal transportplan 2014-2023*. Melding til Stortinget. Det kongelige Samferdselsdepartement.
- Meld. St. 33 (2012-2013) *Klimatilpasning i Norge*. Det kongelige miljøverndepartement. Oslo.
- Miljøverndepartementet. (2012) *Framtidens byer*.
<http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidensbyer/om-framtidensbyer.html?id=548028>.
- Oslo kommune. (2010). *Framtidens byer for lavere klimagassutslipp og bedre bymiljø*. Handlingsprogram for Oslo 2010 - 2014.
- Ruter (2011) K 2012. *Ruters strategiske kollektivplan 2012-2060*. Ruterrapport 2011:10. Oslo.
- SSB (2012) *Befolkningsframskrivninger. Nasjonale og regionale tall, 2012-2100. Rask utvikling mot 6 millioner innbyggere*. Oslo: Statistisk sentralbyrå.
- Vågane (2012) *Fra A til B (via C). Reiseelementer, enkeltreiser og reisekjeder*. TØI rapport 1199/2012. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vågane, L., Brechan, I., Hjorthol, R. (2011) *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport*. TØI-rapport 1130/2011. Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg 1

Spørreskjema

Information	
Du starter nå reisevaneundersøkelsen som Transportøkonomisk institutt gjennomfører blant ansatte ved Siemens på Linderud. Dine svar er verdifulle for oss, så vennligst besvar alle spørsmål så godt det lar seg gjøre. På forhånd takk for hjelpen!	

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

Annetsted	Vennligst skriv hvor du jobber til daglig:
♦ filter:\Arbeidssted.a=2	
Open	

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

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

Botid	Hvor lenge har du bodd på din nåværende bostedsadresse?
♦ 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

Ansattid	Hvor lenge har du jobbet ved Siemens på Linderud?
♦ range:*	
Ett år eller mindre	<input type="radio"/> 1
1-2 år	<input type="radio"/> 2

Ansattid	Hvor lenge har du jobbet ved Siemens på Linderud?
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
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

Funksjon	Hva er ditt sentrale arbeidsområde/funksjon
♦ range:*	
Leder	<input type="radio"/> 1
Prosjektleder	<input type="radio"/> 2
Engineering	<input type="radio"/> 3
Service/idriftsettelse	<input type="radio"/> 4
Administrasjon	<input type="radio"/> 5
Salg	<input type="radio"/> 6
Annet	<input type="radio"/> 7

Transportmiddel.A	Hvilke transportmidler brukte du når du reiste på jobb til Siemens i dag? Om du ikke har foretatt noen reise i dag, tenk på sist gang du foretok denne reisen. Merk av for ulike reisemåter.
Til fots hele veien	<input type="checkbox"/> 1
Syklet	<input type="checkbox"/> 2
Motorsykkle 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	<input type="checkbox"/> 9
T-bane	<input type="checkbox"/> 10
Annet	<input type="checkbox"/> 11

Transportmiddel. el.B	Du har svart at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med (i avstand)?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=#2:3 ♦ range:\Transportmiddel.a 	
Til fots hele veien	<input type="radio"/> 1
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	<input type="radio"/> 9
T-bane	<input type="radio"/> 10
Annet	<input type="radio"/> 11

Kollsiste	Brukte du kollektivtransport den siste delen av reisen til Siemens?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=7;8;9;10 ♦ range:* 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Holdeplass	Hvilken holdeplass gikk du av på?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Kollsiste.a=1 ♦ range:* 	
Busstopp Østre Aker vei (Siemens)	<input type="radio"/> 1
Busstopp Trondheimsveien (Linderudsletta)	<input type="radio"/> 2
Busstopp Veitvedt	<input type="radio"/> 3
T-bane stopp Linderud	<input type="radio"/> 4
T-bane stopp Vollebekk	<input type="radio"/> 5
T-bane Veitvedt	<input type="radio"/> 6
Togstasjon Alna	<input type="radio"/> 7
Annen holdeplass	<input type="radio"/> 8

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

Antatireisetid	Du har svart at du reiste med bil til jobben. Hvor lang tid tror du det ville ha tatt om du hadde benyttet kollektivtransport?
-----------------------	---

- ♦ filter:\Transportmiddel.a=4;5;6
- ♦ range:*

Skriv inn antatt reisetid i minutter én vei:

 1

Avstand	Hvor langt er det fra der du bor til arbeidsplassen? Vennligst anslå avstanden i kilometer (kun én vei):
----------------	---

- ♦ range:*

Kilometer

 1

Ankomsttid	Når kom du til Siemens på Linderud i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer Siemens
-------------------	--

- ♦ 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

Ankomsttid	Når kom du til Siemens på Linderud i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer Siemens
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 Siemens på Linderud i dag? 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

Avreisetid	Når forlot du Siemens på Linderud i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen ennå, tenk på når du forventer/planlegger å gjøre dette.	
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
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

Avreisetid	Når forlot du Siemens på Linderud i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen ennå, tenk på når du forventer/planlegger å gjøre dette.
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

Gjoremål	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

Gjoremåltype	Hvilke typer gjøremål gjorde du på vei til eller fra arbeidet? Flere svar kan merkes av																																				
♦ filter:\Gjoremal.a=1																																					
	<table border="0"> <thead> <tr> <th></th> <th>Til arbeidet 1</th> <th>Fra arbeidet 2</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Møter i tilknytning til arbeidet</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Dagligvareinnkjøp</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Andre innkjøp</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Hente/bringe barn til/fra andre aktiviteter, gjøremål</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Kjøre/følge andre (enn egne barn) for ulike gjøremål</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Trening</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet)</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table>		Til arbeidet 1	Fra arbeidet 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	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	Trening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7	Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8
	Til arbeidet 1	Fra arbeidet 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																																		
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																																		
Trening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7																																		
Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	8																																		

Bilmotiver	Hva var grunnen til at du valgte å kjøre bil i dag? Merk av for inntil tre grunner.
♦ filter:\Transportmiddel.a=4 ♦ range:#1:3	
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
Gode parkeringsmuligheter på arbeidsplassen	<input type="checkbox"/> 12
Annen årsak	<input type="checkbox"/> 13

Annetmotiv	Du har svart at det er en annen årsak til at du benyttet bil i dag. Vennligst spesifiser årsak
♦ filter:\Bilmotiver.a=12	
	Open

Parksted	Hvor parkerte du bilen du brukte i dag eller forrige gang du dro til Siemens med bil?
♦ filter:\Transportmiddel.a=4 ♦ range:*	
Parkeringsplass som disponeres av de ansatte	<input type="radio"/> 1
På besøkparkering tilknyttet Siemens	<input type="radio"/> 2
Langs offentlig vei/gate i nærheten av Siemens med avgift	<input type="radio"/> 3
Langs offentlig vei/gate i nærheten av Siemens uten avgift	<input type="radio"/> 4
Ved innfartsparkering (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?
♦ filter:\Transportmiddel.a=4 ♦ range:*	
Jeg betaler alt selv	<input type="radio"/> 1

Pkostnad	Hvem betaler for din parkeringsplass?
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

Kollmotiver	Hva var grunnen til at du valgte å reise kollektivt til jobben i dag? Merk av for inntil tre grunner.
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=7;8;9;10 ♦ range:#1:3 	
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
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=10	
	Open

Sykkelmotiv	Hva var grunnen til at du syklet til jobben i dag? Merk av for inntil tre grunner.
<ul style="list-style-type: none"> ♦ 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 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
Drosje	<input type="radio"/> 6
Buss	<input type="radio"/> 7
Tog	<input type="radio"/> 8
T-bane	<input type="radio"/> 9
Trikk	<input type="radio"/> 10
Annet	<input type="radio"/> 11

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
T-bane	<input type="radio"/> 9
Trikk	<input type="radio"/> 10
Annet	<input type="radio"/> 11

Avstandkol	Hvor langt er det fra der du bor til nærmeste stoppested for det kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?
-------------------	--

Avstandkol	Hvor langt er det fra der du bor til nærmeste stoppested for 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:*	
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?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7	
♦ range:*	
Kan reise direkte	<input type="radio"/> 1
Må bytte	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Periodekort1	Har du flerreisekort, periodekort, månedskort eller lignende for reiser med kollektivtransport?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Periodekort2	Hvilken type kort har du?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Periodekort1.a=1 ♦ range:* 	
Periodekort for minst 30 dager	<input type="radio"/> 1
Periodekort for 1-29 dager	<input type="radio"/> 2
Flerreisekort, reisekonto, reise penger, klippekort etc.	<input type="radio"/> 3
Ukekort	<input type="radio"/> 4
Skolekort	<input type="radio"/> 5
TT-kort	<input type="radio"/> 6
Fribillett/frikort	<input type="radio"/> 7
Andre korttyper	<input type="radio"/> 8

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

Eiebil	Har dere tilgang på bil i deres husholdning?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Bilantall	Hvor mange biler er det i din husholdning?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Eiebil.a=1 ♦ range:* 	
Vennligst angi antall biler	<input type="text"/> 1

Drivstoff	Hva slags drivstoff benytter bilen?				
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Bilantall.a.1=1:9 ♦ range:* 					
	Bensin/Diesel	Hybrid	EL-bil	Annet	
	1	2	3	4	
Bil 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
♦ filter:\Bilantall.a.1=2:9 Bil 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
♦ filter:\Bilantall.a.1=3:9 Bil 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
♦ filter:\Bilantall.a.1=4:9 Bil 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
♦ filter:\Bilantall.a.1=5:9 Bil 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5

Biltilgang	Har du tilgang til bil som du kunne brukt på arbeidsreisen din i dag?
♦ filter:\Forerkort.a=1	
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke/kanskje	<input type="radio"/> 3

Bilordning	Har du en ordning der du får fast godtgjørelse av arbeidsgiver for din bilbruk?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

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

Tilfredsområde	Hvor fornøyd eller misfornøyd var du med følgende aspekter ved din siste arbeidsreise?						
♦ range:*							
	Svært misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske fornøyd	Svært 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 kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
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 har du møter 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 slike møter? Kryss av inntil tre reisemåter.
♦ filter:\Motereiser.a=1;2;3;4;5	
♦ range:#1:3	
Egen bil	<input type="checkbox"/> 1
Hertz bilpool – hybrid	<input type="checkbox"/> 2
Hertz bilpool – Elbil	<input type="checkbox"/> 3
Buss	<input type="checkbox"/> 4
Tog	<input type="checkbox"/> 5
T-bane	<input type="checkbox"/> 6
Drosje	<input type="checkbox"/> 7
Jeg sykler	<input type="checkbox"/> 8
Jeg går	<input type="checkbox"/> 9
Annet	<input type="checkbox"/> 10

Vintersyssel	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 inntil 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
For dårlig vedlikehold av veibanen (strøing, salting)	<input type="checkbox"/> 5
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/> 6
Annet	<input type="checkbox"/> 7

AnnetVintersyssel	Du har svart at det er andre årsaker til at du ikke sykler om vinteren. Vennligst spesifiser årsak nedenfor
-------------------	---

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 inntil 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 sommeren. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av inntil tre tiltak
♦ filter:\Trans_sommer.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
Parkeringsavgifter for bil på jobben	<input type="checkbox"/> 13
Vesentlig mer kostbart drivstoff (bensin/diesel)	<input type="checkbox"/> 14
♦ exclusive:yes	<input type="radio"/> 15
Nei, jeg vil uansett kjøre bil	

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 inntil tre tiltak.
♦ filter:\Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9;10&\Avstand.a.1=0:5	

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 inntil tre tiltak.	
♦ range:#1:3		
Flere gangveier	<input type="checkbox"/>	1
Bedre veilys	<input type="checkbox"/>	2
Flere trafiksikre 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
♦ exclusive:yes	<input type="radio"/>	8
Ikke aktuelt - bor for langt unna		

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 inntil tre tiltak.	
♦ filter:\Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9&\Avstand.a.1=0:20		
♦ range:#1:3		
Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling	<input type="checkbox"/>	1
Flere forkjørreguleringer for sykkelveiene	<input type="checkbox"/>	2
Bedre belysning av sykkelveger	<input type="checkbox"/>	3
Flere gang/sykkelbruer	<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
♦ exclusive:yes	<input type="radio"/>	10
Ikke aktuelt – bor for langt unna		

Hold_generell	Vennligst angi hvor enig eller uenig du er i følgende utsagn:				
♦ range:*					
	Svært uenig	Uenig	Enig	Svært enig	Ikke relevant
	1	2	3	4	5
Jeg er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet ved Siemens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
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"/>
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"/>
Jeg har god oversikt over T-bane avgangene som er relevante for mine arbeidsreiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hold generell	Vennligst angi hvor enig eller uenig du er i følgende utsagn:					
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"/>	5
På Linderud er det lagt godt tilrette for gående og syklister	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg ønsker å sykle mer til arbeidet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Jeg vurderer å gå til innkjøp av el-bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9

Hold tiltak	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å få ansatte ved Siemens 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
Innføring av parkeringsavgift	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Økonomiske belønninger for de som reiser kollektivt eller sykler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Lavere priser på kollektivtransport/nye takstsoner	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Forbedre kollektivtilbudet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Bisykkel-ordning fra kollektivknutepunkter til Siemens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

Holdn tiltak2	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å få ansatte ved Siemens 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	
Utlån/leie el-biler på arbeidsplassen til møtereiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen til møtereiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Bedre tilrettelegging for syklende på arbeidsplassen (parkering, garderobe, dusj, tørkeskap, o.l.).	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Bedre adkomstveg fra busstopp ved Østre Aker veg til Siemens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Nytt busstopp nærmere Siemens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Ny gangveg fra Linderud T-banestasjon til Siemens	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

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

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

Arbeidsforhold	I hvilken grad har arbeidsreisen betydning for ditt valg av arbeidsplass og bosted?					
♦ range:*						
	Svært uenig	Uenig	Enig	Svært enig	Vet ikke	
	1	2	3	4	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 Siemens	<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 Siemens 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" value=""/> 1

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

Fjernarbeid	Hender det at du utfører arbeid utenfor din vanlige arbeidsplass?
♦ range:*	
Ja, én eller flere hele dager i måneden hjemmefra	<input type="checkbox"/> 1
Ja, en eller flere dager i måneden på andre steder enn i eget hjem (hytte, fritidsbolig, o.l.)	<input type="checkbox"/> 2
Ja, på formiddager hjemmefra	<input type="checkbox"/> 3
Ja, på ettermiddager og kveldstid hjemmefra	<input type="checkbox"/> 4
Ja, på oppdrag hos kunder eller på forretningsreise	<input type="checkbox"/> 5
Ja, underveis på arbeidsreisen	<input type="checkbox"/> 6
♦ exclusive:yes Nei, aldri	<input type="radio"/> 7

Antdager	Hvor mange hele dager per måned jobber du andre steder enn på din vanlige arbeidsplass?
♦ filter:\Fjernarbeid.a=1;2	
♦ range:*	

Antdager	Hvor mange hele dager per måned jobber du andre steder enn på din vanlige arbeidsplass?
Anslå antall dager per måned <input type="text"/> <input type="text"/> 1	

Nybygg	Tror du flyttingen til nybygget vil påvirke dine reiser til/fra arbeidet?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

Nybyggspes	På hvilken måte tror du flyttingen til nybygget vil påvirke din reise?
♦ filter:\Nybygg.a=1	
	Open
	Open
	Open

Parkmangel	Hva er din holdning til hvordan parkeringsplasser bør fordeles, dersom det skulle vise seg at behovet er større enn det Siemens har til rådighet:					
♦ range:*						
	Svært uenig	Uenig	Enig	Svært enig	Ikke relevant	
	1	2	3	4	5	
Servicebilene tildeles et eget område	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
De med særskilt behov tildeles et eget område	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Den som kommer først får plass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Innføring av P-avgift som benyttes for å øke antallet plasser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Innføring av P-avgift som benyttes til tiltak for å få flere til å reise miljøvennlig	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Utleier gjør tilgjengelig flere P-plasser der en betaler for bruken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

Transportøkonomisk institutt (TØI) Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

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

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

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

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

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

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

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