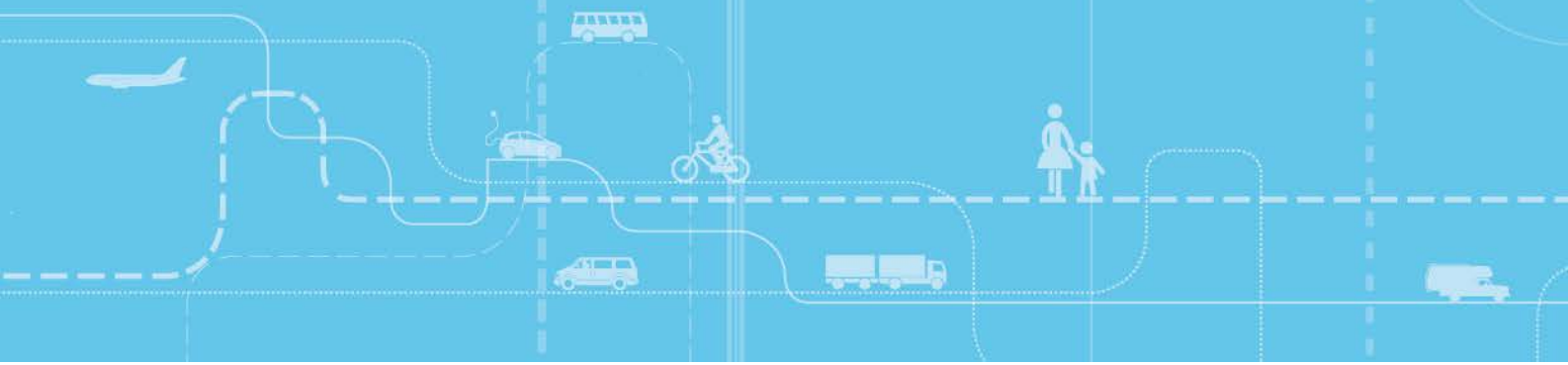


Arbeidsreiser til Nydalen. Eksempelet BI



Arbeidsreiser til Nydalen. Eksempelet BI

Randi Hjorthol, Tom Erik Julsrud og 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 Nydalen. Eksempelet BI

Title: Commuting to Nydalen. The case of BI

Forfattere: Randi Hjorthol
Tom Erik Julsrud
Liva Vågane

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

Dato: 09.2014

Date: 09.2014

TØI rapport: 1348/2014

TØI report: 1348/2014

Sider 47

Pages 47

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1560-4

ISBN Electronic: 978-82-480-1560-4

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

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

Financed by: Akershus County Council
Municipality of Oslo
Regionalt forskningsfond Hovedstaden
RuterAS
The Norwegian National Rail
Administration
The Norwegian Public Roads
Administration, Eastern Region

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: Ansatte
Arbeidsreise
Endring
Nydalen
Studenter
Tiltak

Key words: Change
Commuting
Employees
Measures
Nydalen
Students

Sammendrag:

Ansatte og studenter ved Handelshøyskolen BI i Nydalen har svart på en internetbasert spørreundersøkelse om sine arbeidsreiser og tiltak for å redusere bilbruk. Lokaliseringen i Nydalen gjør det gunstig å reise kollektivt. Blant de ansatte er det 43 prosent som reiser kollektivt, mens hele 75 prosent av studentene tar buss eller bane. En tredel av de ansatte kjører bil, mens bare én prosent blant studentene gjør det. Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 19 km og reisetiden 33 minutter. For studentene er reisen til BI i gjennomsnitt 9 km og reisetiden 23 minutter. De viktigste grunnene til å bruke bil til jobb for de ansatte er at det går raskt, er fleksibelt og at de skal hente eller bringe barn til skole og barnehage. Det er likevel 38 prosent av bilbrukerne som sier de kunne tenke seg å reise kollektivt oftere. Dersom denne gruppen endrer reisemåte vil det bety en reduksjon av CO₂-utslippet på 32 prosent.

Summary:

An internet based survey on commuting and measures for reduction of car use is carried out among students and employees at BI Norwegian business School. About 100 students and 300 employees responded. Among the employees 43 percent travel by public transport, 75 percent of the students. 33 percent of the employees go by car, only one percent of the students. The average commuting distance is 19 km for employees and 9 km for the students. The travel time is respectively 33 min and 23 min. The main reasons for using the car is time saving, flexibility, and taking children to school and day care. 38 percent of the car users said that they wanted to travel more often by public transport. A change in travel mode for this group from car to other modes will reduce the emission of CO₂ with 32 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 trafikknutepunkter*. Prosjektet er finansiert av det Regionale forskningsfond hovedstaden, Akershus fylkeskommune, Ruter AS, Jernbaneverket, Oslo kommune, bymiljøetaten og Statens vegvesen region øst. I tillegg til denne undersøkelsen på Handelshøyskolen BI i Nydalen gjennomføres det bedriftsundersøkelser i Lørenskog (Ahus), Linderud (Siemens), Blindern (Universitetet i Oslo), Fornebu (Statoil) og Oslo sentrum.

Resultatene som presenteres her, er først og fremst basert på en spørreundersøkelse som ble gjennomført blant ansatte og studenter ved BI. Spørreskjemaet ble utarbeidet i samarbeid med representanter fra de ansatte, og vi vil takke Miljø- og prosjektkoordinator Hanne Vetaas og Markedsanalytiker Hanna Gläbe for godt samarbeid. De har bidratt med informasjon om institusjonen, kommentert spørreskjema og sørget for kontakt med ansatte og studenter, slik at de kunne besvare spørreskjemaet elektronisk.

Rapporten er skrevet av Randi Hjorthol, Liva Vågane og Tom Erik Julsrud, med sistnevnte som prosjektleder. Avdelingsleder Frode Longva har kvalitetssikret arbeidet. Tove Ekstrøm har hatt ansvar for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, september 2014
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Innledning | 1 |
| 1.1 | Arbeidsreisens betydning for Oslo/Akershus..... | 1 |
| 1.2 | BI i Nydalen | 2 |
| 1.3 | Bosted for de som arbeider i Nydalen..... | 3 |
| 1.4 | Innholdet i rapporten..... | 4 |
| 2 | Metode og data | 6 |
| 2.1 | Spørreundersøkelse blant studenter og ansatte..... | 6 |
| 2.2 | Noen kjennetegn ved utvalgene | 6 |
| 3 | Arbeidstid og fleksibilitet | 10 |
| 3.1 | Ukentlig arbeidstid og arbeidets lokalisering | 10 |
| 3.2 | Ankomst og avreise..... | 13 |
| 4 | Transportmiddelbruk, reiselengder og tidsbruk | 16 |
| 4.1 | Transportmiddelbruk..... | 16 |
| 4.2 | Reiselengde og tidsbruk..... | 19 |
| 4.3 | Motiver for valg av reisemåte | 21 |
| 4.4 | Ærend underveis til eller fra arbeidet..... | 23 |
| 5 | Reiser i forbindelse med arbeid og videokonferanser | 25 |
| 5.1 | Omfang av møtereiser | 25 |
| 5.2 | Transportmiddelbruk på møtereiser..... | 26 |
| 5.3 | Lange reiser i forbindelse med arbeidet | 26 |
| 5.4 | Videomøter..... | 27 |
| 6 | Opplevelse av arbeidsreisen | 29 |
| 6.1 | Opplevelse av den siste arbeidsreisen..... | 29 |
| 7 | Hva må til for å endre reisevaner? | 33 |
| 7.1 | Tiltak for mindre bilbruk..... | 33 |
| 7.2 | Grunner til ikke å sykle..... | 34 |
| 7.3 | Tiltak for sykling..... | 35 |
| 8 | Holdning til tiltak | 37 |
| 8.1 | Kunnskap om kollektivtilbudet og intensjoner om endring av reisemåte | 37 |
| 8.2 | Tiltak for å få de ansatte til å reise mer miljøvennlig | 40 |
| 8.3 | Arbeidsreisens betydning | 44 |
| | Referanser | 47 |

Vedlegg: spørreskjema

Sammendrag:

Arbeidsreiser til Nydalen. Eksempelet BI

TØI rapport 1348/2014
Forfatter(e): Randi Hjorthol, Tom Erik Julsrud, Lina Vågane
Oslo 2014, 47 sider

Ansatte og studenter ved Handelshøyskolen BI i Nydalen har svart på en internetbasert spørreundersøkelse om sine arbeidsreiser og tiltak for å redusere bilbruk. Lokaliseringen i Nydalen gjør det gunstig å reise kollektivt. Blant de ansatte er det 43 prosent som reiser kollektivt, mens hele 75 prosent av studentene tar buss eller bane. En tredel av de ansatte kjører bil, mens bare én prosent blant studentene gjør det. Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 19 km og reisetiden 33 minutter. For studentene er reisen til BI i gjennomsnitt 9 km og reisetiden 23 minutter. De viktigste grunnene til å bruke bil til jobb for de ansatte er at det går raskt, er fleksibelt og at de skal hente eller bringe barn til skole og barnehage. Det er likevel 38 prosent av bilbrukerne som sier de kunne tenke seg å reise kollektivt oftere. Dersom denne gruppen endrer reisemåte vil det bety en reduksjon av CO₂-utslippet på 32 prosent.

Spørreundersøkelse blant ansatte og studenter ved BI

BI er én blant flere bedrifter som er lokalisert i Nydalen. Det spesielle ved BI er at det er en utdanningsinstitusjon med mange studenter. Institusjonen har tett under 20 000 studenter, hvorav ca halvparten er lokalisert i Nydalen. Ved utgangen av 2013 hadde BI totalt 831 ansatte, av disse var 412 administrativt ansatte og 419 vitenskapelig ansatte.

BI i Nydalen er godt lokalisert med tanke på tilgjengelighet til/fra det kollektive reisetilbudet. Nydalen T-banestasjon og diverse bussruter betjener Handelshøyskolen. Det er heller ikke langt fra Nydalen togstasjon. De ansatte har gratis parkering.

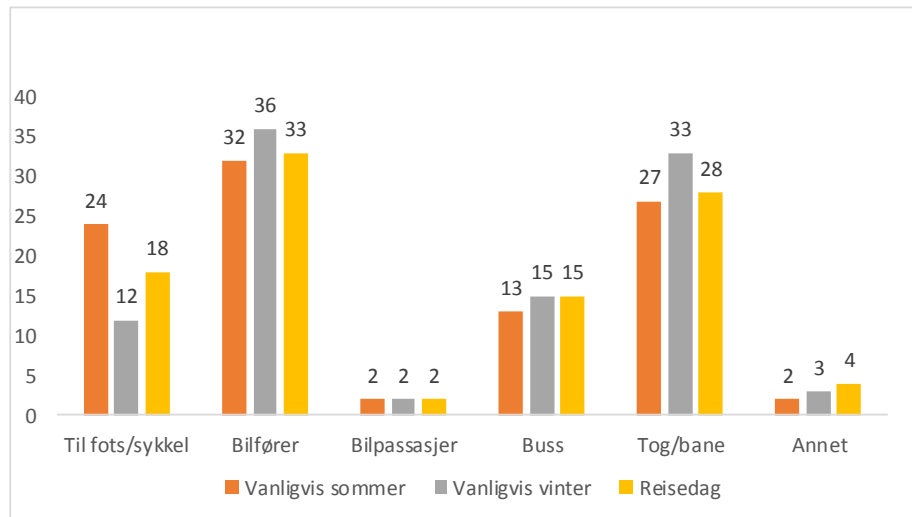
For å få kunnskap om arbeidsreisene til de ansatte og studentene, og deres holdninger til tiltak for å gjøre arbeidsreisene mer miljøvennlige, ble det gjennomført en internetbasert spørreundersøkelse. I samarbeid med BI ble det sendt ut invitasjon til ansatte og studenter i mai 2014.

I hvilken grad svarene fra utvalgene av ansatte og studenter er representative for andre bedrifter i Nydalen har vi ikke noe grunnlag for å si, men når det gjelder det kollektive transporttilbudet og infrastruktur for transport ellers, er forholdene ganske like.

Transportmiddelbruk

Blant de ansatte er det 33 prosent som kjører bil, 43 prosent reiser kollektivt, mens resten går eller sykler. Mer enn 70 prosent av studentene reiser kollektivt, 15 prosent går, mens bare tre prosent sykler. Sykkelandelen blant de ansatte er høyere, 11 prosent.

Figur S.1 viser hvordan reisemåten for de ansatte varierer etter årstid. Den største forskjellen på vinter og sommer er at andelen som sykler og går (først og fremst sykler) er dobbelt så stor i sommerhalvåret som om vinteren. På vinterstid fordeler disse seg både på bil og kollektive reisemåter.



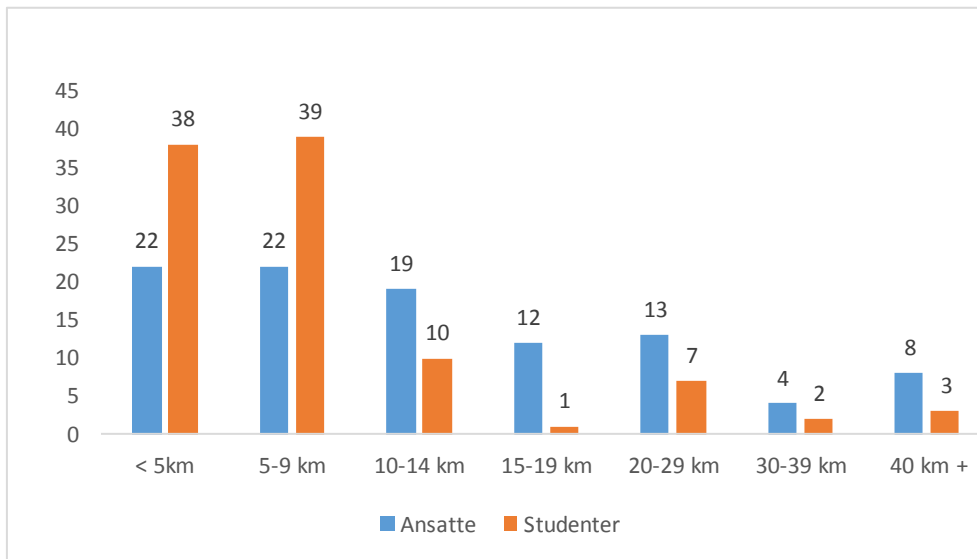
Figur S.1 Reisemåte til arbeid på reisedagen, vanligvis i sommer- og vinterhalvåret for ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Kvinner reiser mer kollektivt enn menn, mens menn kjører oftere bil og sykler/går mer enn kvinner. Bilbruken er høyest i aldersgruppen 50-59 år, mens de under 30 år sykler og går mer enn andre aldersgrupper. Andelen som reiser kollektivt er høyest blant de yngste.

De som er bosatt i Oslo, bortsett fra i de sydlige områdene, sykler og går mer til jobb enn bosatte andre steder. Bosatte i Asker og Bærum bruker oftere bil enn andre. Bosatte i indre sone av Oslo og de som bor i Buskerud/Telemark/Vestfold er de mest ivrige bussbrukerne, mens tog og bane har relativt høye andeler både innenfor byen og i omegnsområder. Å gå og sykle foregår naturlig nok på de kortere distansene. Når arbeidsreisen er under fem km sykler eller går halvparten. Bilbruken er høyest på avstander mellom 20 og 30 km. Buss brukes på alle distanser, mens bruk av bane(tog) er høyest på de lengste avstandene.

Reiselengde og tidsbruk

Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 19 km og reisetiden 33 minutter. For studentene er reisen til BI i gjennomsnitt 9 km og reisetiden 23 minutter. Da regnes reiselengde og reisetid fra dør til dør. På landsbasis er den gjennomsnittlige arbeidsreisen 15 km og 24 minutter (fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, Vågane m fl 2011). Bosatte i Oslos omegnskommuner har en reiselengde på 20 km og tidsbruken er 30 minutter. Dette er nært opptil det de ansatte på BI har. Det er også likt tidsbruken og reiselengden til de ansatte ved Statoil på Fornebu.

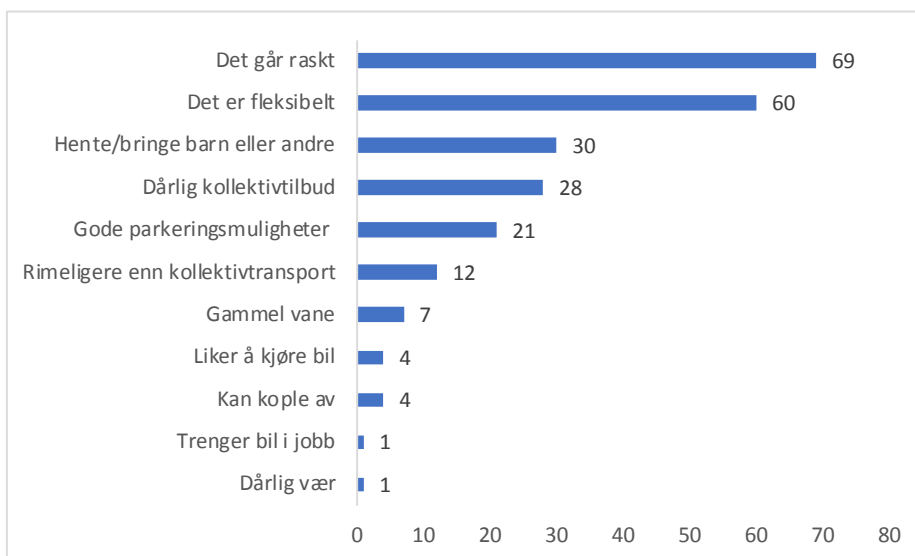


Figur S.2 Arbeidsreisens lengde i km for ansatte og studenter ved BI 2014. Prosent. Ansatte N=298, Studenter N=102. Prosent.

Figur S.2 viser reiselengde fra boligen til BI for ansatte og studenter. Mens 44 prosent av de ansatte har en reiselengde under 10 km, har så mange som 77 prosent av studentene denne avstanden, og nesten 40 prosent av dem har en reise til BI som er kortere enn fem kilometer.

Motiver for valg av reisemåte

Den aller viktigste grunnen for de ansatte til å velge bilen er at det går raskt, nesten 70 prosent svarer det, figur S.3. Dernest er det fleksibiliteten bilen gir som framheves, og at man trenger bilen for å hente eller bringe barn til skole eller barnehage. Nesten 30 prosent bruker bil fordi de mener kollektivtilbudet er for dårlig der de bor, og hver femte nevner gode parkeringsmuligheter som grunn.



Figur S.3 Grunner til å velge bil på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=97. Prosent

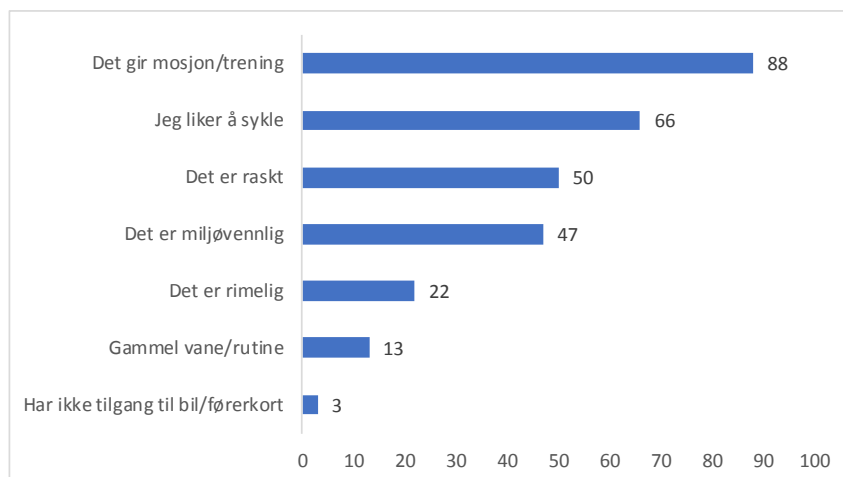
De tre viktigste grunnene til å reise kollektivt for de ansatte ved BI er at det går raskt/man slipper køkjøring, det er miljøvennlig og kollektivreisen gir mulighet til å kople av underveis, figur S.4.

I tillegg sier hver fjerde kollektivreisende at de liker å reise med buss og bane, mens bare fire prosent av bilbrukerne sier at de liker å kjøre bil. Litt over 20 prosent mangler bil eller førerkort, og er dermed tvunget til å bruke kollektive reisemåter eller gang/sykkel.



Figur S.4 Grunner til å velge kollektivtransport på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=129. Prosent

De tre mest nevnte grunnene til å sykle er at det gir mosjon og fungerer som trening, at de liker å sykle og halvparten sykler fordi de kommer fort fram.

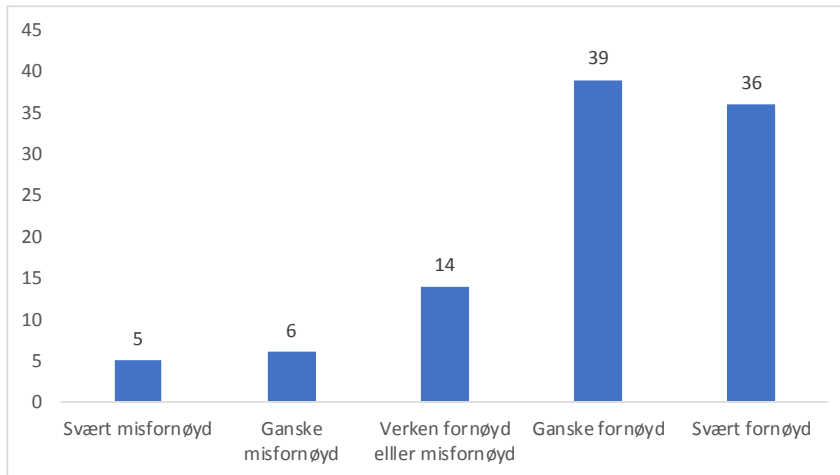


Figur S.5 Grunner til å velge sykkel på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=32. Prosent

Opplevelse av arbeidsreisen

De ansatte ble spurt om hvor fornøyd de var med den siste arbeidsreisen. Så mange som 75 prosent svarte at de var ganske eller svært fornøyd, figur S.6. Dette er betydelig

flere enn ved Siemens og Statoil.

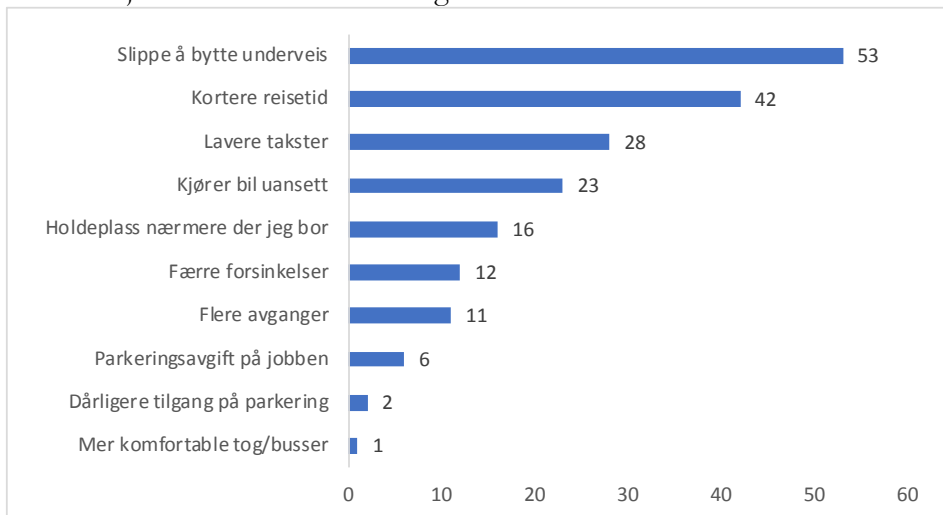


Figur S.6 Opplevelse av den siste arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Bosatte i indre del av Oslo og de som bor i Oslo nord/vest har den høyeste andelen som er svært fornøyd. Bosatte utenfor byen er jevnt over mindre fornøyde enn de som bor innenfor Oslos grenser. De som går og sykler er mer fornøyde enn bilførere og kollektivreisende. Tilfredshet med arbeidsreisen øker med både avtakende lengde og tidsbruk. Samtidig er de med de lengste reisene (30 km +) mindre misfornøyde enn de med reiselengder mellom 15 og 30 km,

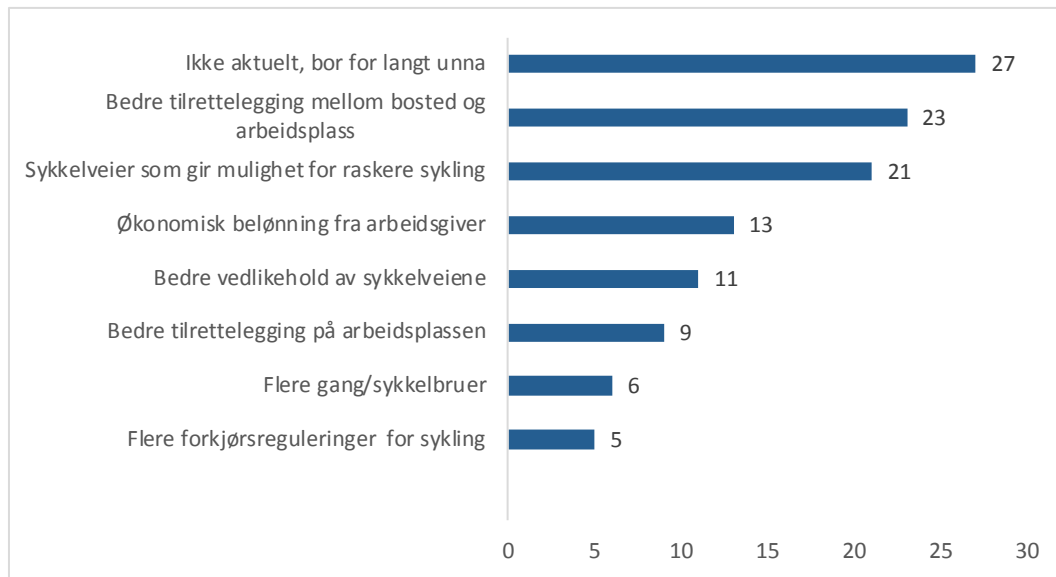
Tiltak for mer kollektivbruk og sykling

De som vanligvis bruker bil om sommeren fikk spørsmål om hva som kunne få dem til å reise kollektivt i stedet. De tre viktigste tiltakene er det å slippe å bytte underveis, få kortere reisetid og lavere takster, figur S.7. Det er så mange som 23 prosent som sier at de vil kjøre bil uansett forbedringer av kollektivtilbudet.



Figur S.7 Tiltak som kan få flere av dem som vanligvis bruker bil om sommeren til å reise kollektivt, ansatte ved BI 2014. Tre tiltak kunne nevnes. N=99. Prosent.

Hva er det som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret? Dette spørsmålet ble stilt til dem som hadde en arbeidsreise som var kortere enn 20 km og som vanligvis ikke syklet i sommerhalvåret.



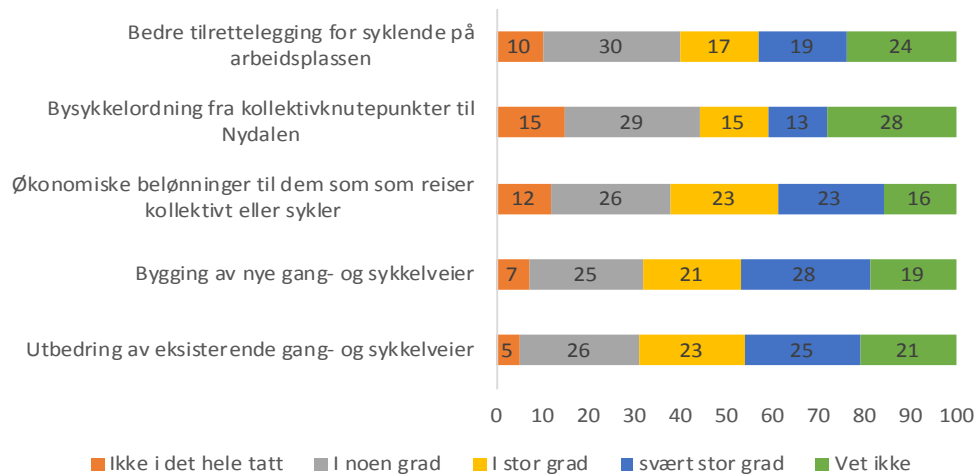
Figur S.8 Tiltak som ansatte ved BI 2014 sier må til for at de skal sykle på jobb. Spørsmål til dem som vanligvis ikke sykler om sommeren og som har kortere enn 20 km til arbeidet. N=174. Prosent.

Mer enn en fjerdedel av denne gruppen synes det er for langt å sykle, figur S.8. Omtrent en femtedel etterlyser bedre tilrettelegging for sykling mellom bostedet og arbeidsplassen, samt sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling. Det er relativt få som mener økonomisk belønning fra arbeidsgiver vil motivere for mer sykling.

Spesifikke tiltak

Figur S.9 viser holdning til ulike tiltak knyttet til sykling. Utbedring av eksisterende gang- og sykkelveier samt bygging av nye er de tiltakene de ansatte ved BI har størst tro på. Omtrent halvparten har stor eller svært stor grad av enighet om at disse tiltakene vil ha virkning.

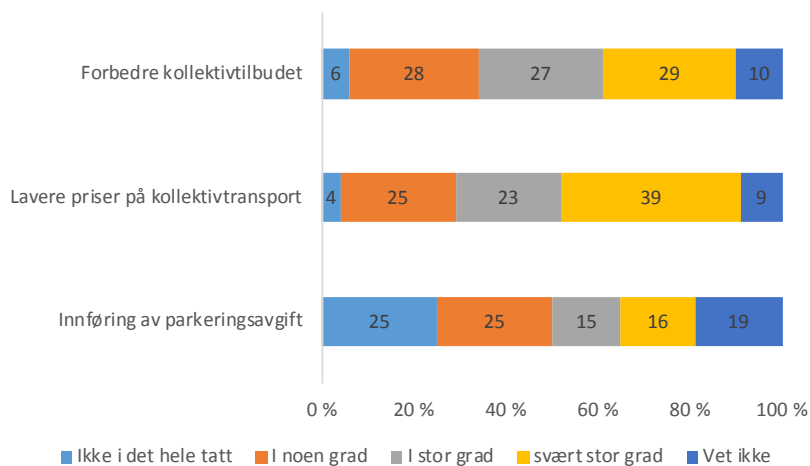
I det åpne kommentarfeltet ble det etterlyst sammenhengende sykkelveier, flere sykkelveier, og tilrettelegging for sykling i sentrum. Noen mente at det ikke først og fremst var Nydalen som var et problem for syklistene, men generelt dårlige sykkelforhold i Oslo. Dette gjelder både utforming, skilting og informasjon.



Figur S.9 Grad av enighet om ulike sykkeltiltak for å få ansatte ved BI til å reise mer miljøvennlig, ansatte 2014. Prosent. N=298.

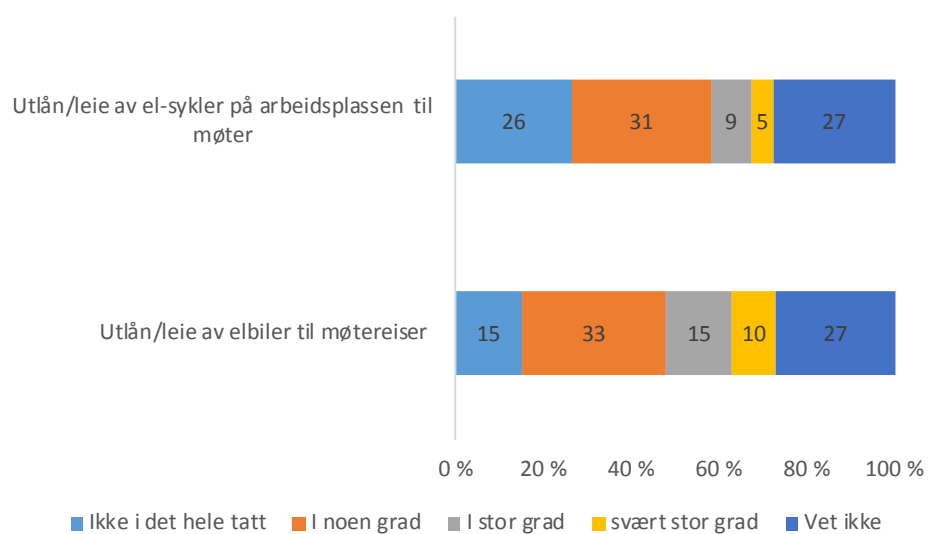
På åpent spørsmål om sykkeltiltak var det flere som mente at kapasiteten i garderobe og dusj var for dårlig på sommerstid. Det var liten plass til å oppbevare klær og trangt i dusjen. Det var også flere som mente at sykkelparkeringen burde bli bedre. I tillegg ble det nevnt sykkelservice på arbeidsplassen, slik at man kan få hjelp til å skifte dekk mv. Videre ble det foreslått sykkelbru over Ringveien ved Ullevål stadium, bedre skilting av sykkelveier, tilskudd til sykkel til de som ønsker å sykle, på samme måte som de som kjører elbil får gratis strøm og avgifts-reduksjon og/eller tilskudd for kjøp av el-sykler.

Det er stor oppslutning om forbedring av kollektivtilbudet og reduksjon av prisene, figur S.10. Så mange som en fjerdedel mener at innføring av parkeringsavgift ikke er noe godt tiltak for å få folk til å reise mer miljøvennlig, og ytterligere en femtedel er usikre på om det vil ha noen virkning.



Figur S.10 Grad av enighet om ulike tiltak knyttet til kollektivtilbud og innføring av parkeringsavgift. Ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

De ansatte ble spurt om i hvilken grad de mente at lån/utleie av el-sykler og elbiler ville være gode tiltak for å stimulere til mer miljøvennlige møtereiser i arbeidstiden. I forhold til de andre tiltakene som er vurdert, er det relativt mange som ikke synes dette er noen bra tiltak eller de er usikre på om de er det, S.11. Dette kan ha sammenheng med at de aller fleste bruker T-banen når de skal på eksterne møter.



Figur S.11 Grad av enighet om at utleie/lån av el-sykler og elbiler til møtereiser vil være gode tiltak, ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent

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. 21 (2011-2012) 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 begrensninger 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, eller 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.

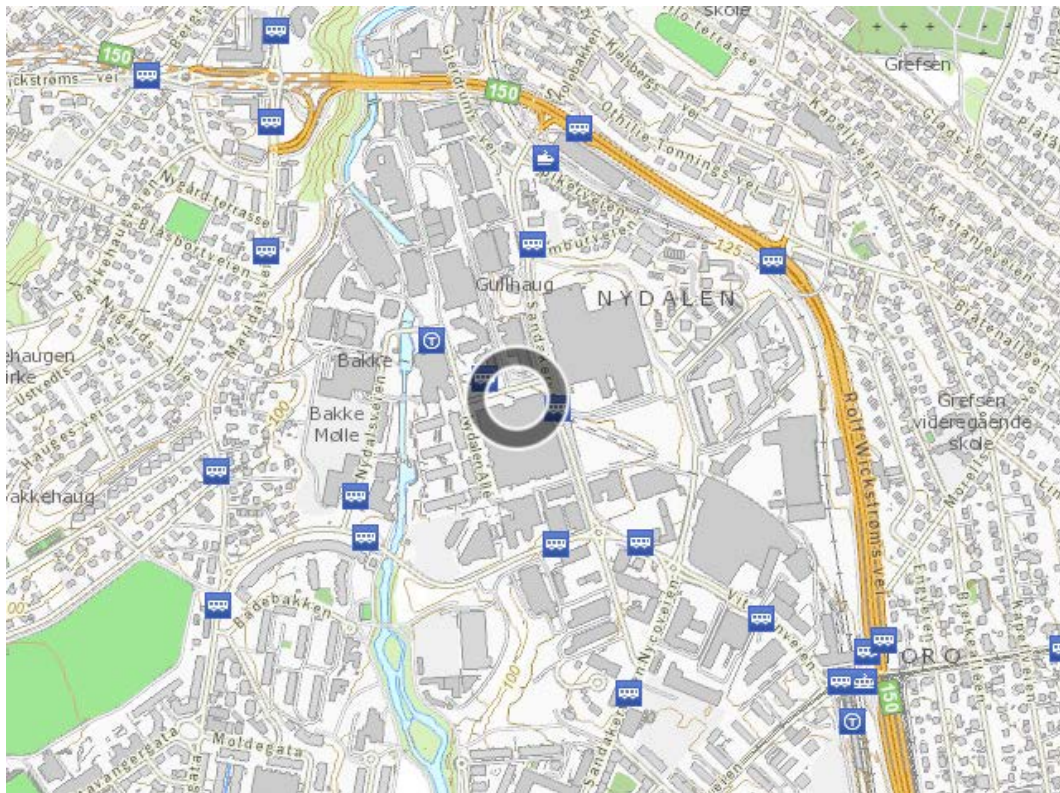
Denne rapporten skal bidra med detaljert kunnskap om arbeidsreisene, forholdene for å velge reisemåter og oppfatningene ansatte og studenter på Handelshøyskolen BI i Nydalen har om hvilke forbedringer de offentlige planmyndigheter, transportselskapene, de selv og arbeidsplassen/studiestedet kan bidra med. Ansatte og studenter ved BI representerer et eksempel på arbeidstakere/studenter som

jobber og studerer i Nydalen. De er ikke nødvendigvis representative for andre som arbeider eller studerer i dette området.

1.2 BI i Nydalen

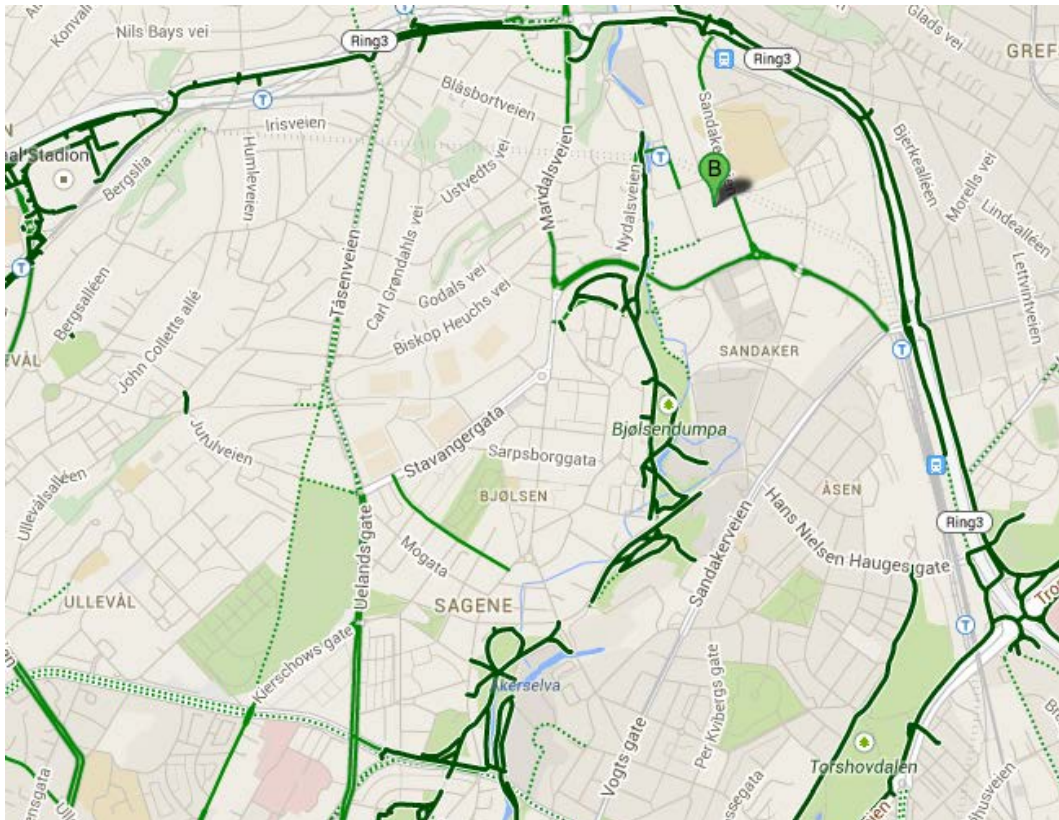
Handelshøyskolen BI består av fire studiesteder, foruten Oslo er det avdelinger i Bergen, Trondheim og Stavanger (BIs Årsrapport 2013). Institusjonen har tett under 20 000 studenter, hvorav ca halvparten er lokalisert i Nydalen. Ved utgangen av 2013 hadde BI totalt 831 ansatte, av disse var 412 administrativt ansatte og 419 vitenskapelig ansatte. Blant de faglige ansatte var det 28 prosent kvinner og 72 prosent menn. Fordelingen mellom kjønnene blant de administrativt ansatte var 69 prosent kvinner og 31 prosent menn. Antall ansatte i Nydalen er ca 650. BIs faglige medarbeidere er organisert i åtte institutter med tilknyttede forskningscentre.

BI i Nydalen er godt lokalisert med tanke på tilgjengelighet til/fra det kollektive reisetilbudet, figur 1.1. Nydalen T-banestasjon og diverse bussruter betjener Handelshøyskolen. Det er heller ikke langt fra Nydalen togstasjon.



Figur 1.1 Handelshøyskolen BI i Nydalen. Kart: Ruter.no

Figur 1.2 Viser sykkelmulighetene rundt BI.



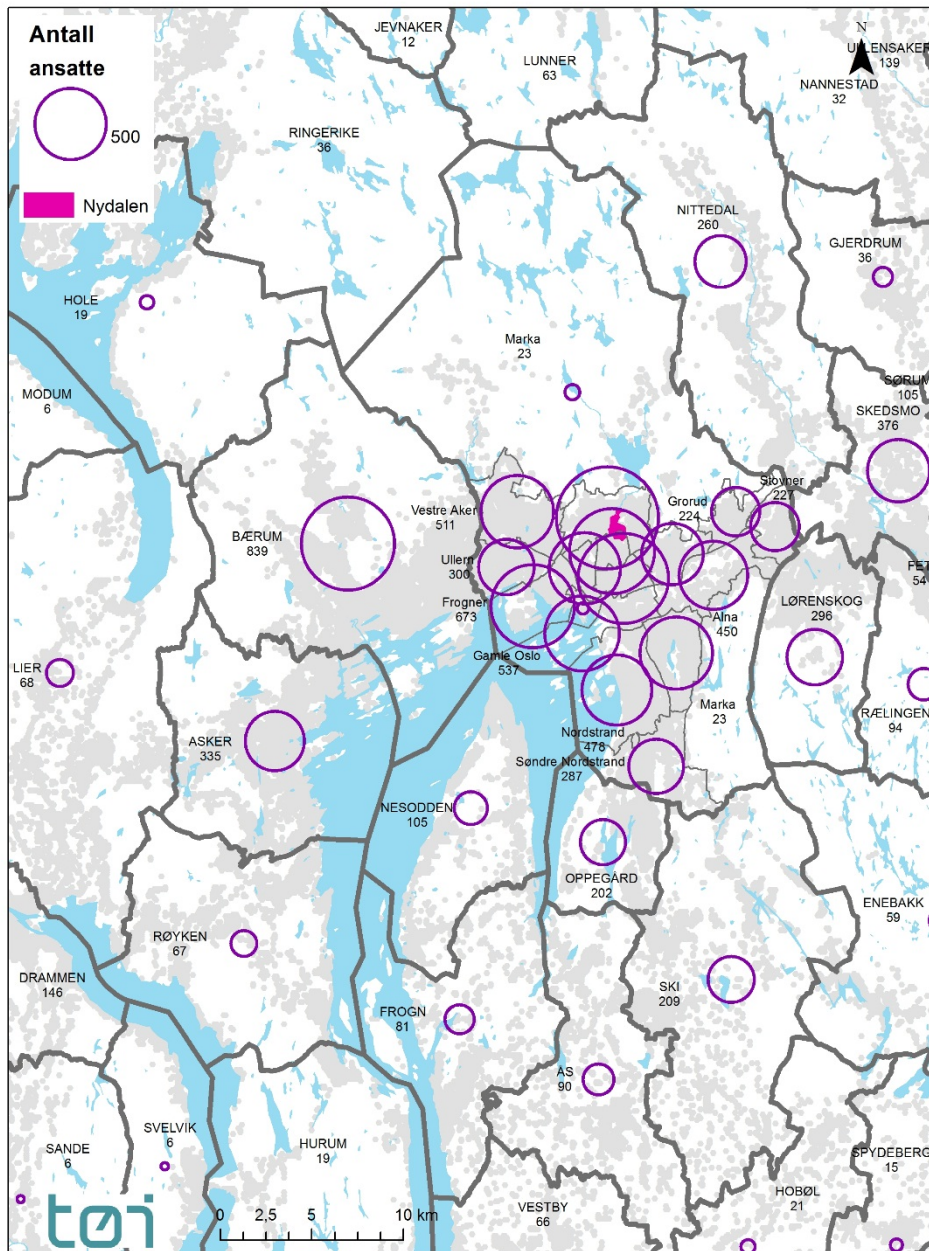
Figur 1.2 Sykkelveinettet rundt Nydalen. BIs lokalisering er markert med B. Kart: Google Maps

BI har siden 2010 vært sertifisert som Miljøfyrtårn og de registrerer årlig utslipp av CO₂ i et klimaregnskap. Bedriften har som langsiktig mål å redusere sine klimautslipp, med 30 prosent innen 2018 blant annet gjennom å utvikle mer miljøvennlige arbeidsreiser blant ansatte og studenter.

1.3 Bosted for de som arbeider i Nydalen

For å få et inntrykk av hvor de ansatte på BI bor, har vi tatt utgangspunkt i sysselsatte med arbeidssted i grunnkrets Nydalen, markert med lilla farge i figur 1.3. De ansatte er så fordelt etter antall i bostedskommunen og bydel i Oslo. Kilde for disse dataene er Statistisk sentralbyrås registerbaserte sysselsettingstall for 4. kvartal 2012. Her er det tatt med personer med minst 30 timers arbeidsuke. Det betyr at det i tillegg er en del ansatte med kortere arbeidstid som også reiser til Nydalen, samt alle studentene.

Kartet viser at hovedtyngden av de ansatte innenfor dette området er bosatt i Oslo. Mange er også bosatte i Bærum og Asker, og det er en relativt stor spredning av de ansatte til flere kommuner i alle retninger.



Figur 1.3 Antall sysselsatte med arbeidssted i Nydalen grunnkrets. Sirkelene representerer antall i bostedskommunen (bydel i Oslo). Kilde: SSBs registerbaserte sysselsettingstall 4. kvartal 2012. Personer med minst 30 timers arbeidsuke.

1.4 Innholdet i rapporten

Kapittel to omhandler metode og data for denne undersøkelsen. I kapittel tre tar vi opp arbeidstid og fleksibilitet. Kapittel fire inneholder analyser av transportmiddelbruk, reiselengder, tidsbruk, ærend underveis på arbeidsreisen og motiver for valg av reisemåte. I kapittel fem er reiser i forbindelse med arbeid og videokonferanser tema. Opplevelse av arbeidsreisen omtales i kapittel seks. Kapittel

sju presenterer tiltak for mindre bilbruk, og kapittel åtte dreier seg om holdning til ulike tiltak for å gjøre arbeidsreisen mer miljøvennlig.

2 Metode og data

2.1 Spørreundersøkelse blant studenter og ansatte

For å få opplysninger om arbeidsreisen, opplevelse av de transportmessige forholdene og hvilke tiltak de ønsket seg ble det gjennomført en nettbasert spørreundersøkelse blant studenter og ansatte. Spørreskjemaet ble utarbeidet i samarbeid med representanter for de ansatte, og det ble laget både en norsk og en engelsk versjon (Vedlegg 1 og 2).

I og med at undersøkelsen inngikk i et større forskningsprosjekt (se forordet), var hovedstammen i skjemaet ferdig før samarbeidet med BI begynte.

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, samt 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 og 2.

Undersøkelsen ble gjennomført ved at invitasjon til å delta for de ansatte ble sendt ut til ansatte i Nydalen., totalt 850 personer. I alt var det 298 ansatte som besvarte undersøkelsen, noe som ga en svarprosent på 35 prosent. Når det gjaldt studentene ble undersøkelsen sendt til heltidsstudenter ved Nydalen tilknyttet studentforeningene, ved at en lenke ble lagt ut på en web-portal for studenter. Den begrensede distribusjonen betyr at det er vanskelig å få en oversikt over hvor mange som hadde sett denne invitasjonen. Antall som svarte var lavt, 102 personer. Med så få respondenter, kan vi vanskelig si at disse er representative for studentene som helhet. Resultatene må derfor sees som en illustrasjon på en del studenters tilpasning og holdninger og derfor brukes med forsiktighet.

Undersøkelsen ble distribuert i siste uke av mai, og lå åpen i tre uker. Alle studenter og ansatte som besvarte spørreskjemaet hadde mulighet for å vinne en iPad. Det var mulig å besvare undersøkelsen både på norsk og engelsk.

I det videre vil vi presentere resultater fra de ansatte og studentene parallelt der det er rimelig. Ikke alle spørsmålene er like, slik at det vil variere i hvilken grad denne sam-presentasjonen kan gjøres. Studentenes svar vil i hovedsak bli brukt i kapitlene 2-4.

2.2 Noen kjennetegn ved utvalgene

Handelshøyskolen BI er en stor utdanningsinstitusjon med en økonomisk innretning i undervisning og forskning. Som vi viste i innledningen, er fordelingen mellom de administrativ og faglig ansatte ganske lik, men kvinneandelen er mye høyere blant dem som arbeider i administrasjonen enn blant dem som er faglig ansatt. Etableringen i Nydalen skjedde i 2005, altså for ni år siden.

Tabell 2.1 viser utdanningsnivå, arbeidsområde/stilling og ansettelsestid for de ansatte. Over 90 prosent har høyskole eller universitetsutdannelse, ikke overraskende på en utdanningsinstitusjon. Tabellen viser at utvalget som har svart på undersøkelse er skjevt når det gjelder arbeidsområde/stilling. De administrativt ansatte er overrepresentert, mens de vitenskapelig ansatte er underrepresentert. Årsaken til dette kan vi ikke si noe om. Nærmere 40 prosent har arbeidet ved BI i mer enn 10 år. Det betyr at de har fulgt med da BI flyttet til Nydalen, og dermed fått en endret arbeidsreise. Andre kan også ha endret arbeidsreisen i løpet av denne perioden ved skifte av bolig.

Tabell 2.1 Utdanning, arbeidsområde og ansettelsestid for ansatte ved BI 2014. Prosent

| Kjennetegn | Prosent | Antall |
|-----------------------------------|---------|--------|
| <i>Utdanning</i> | | |
| Videregående skole | 8 | 25 |
| Høyskole/universitet, lavere grad | 27 | 80 |
| Høyskole/universitet, høyere grad | 65 | 193 |
| Sum | 100 | 298 |
| <i>Stilling</i> | | |
| Vitenskapelig ansatt | 30 | 90 |
| Teknisk/administrativt ansatt | 68 | 200 |
| Annet | 2 | 5 |
| Sum | 100 | 295 |
| <i>Ansettelsestid</i> | | |
| < 1 år | 11 | 34 |
| 1-2 år | 13 | 40 |
| 3-5 år | 20 | 60 |
| 6-10 år | 16 | 47 |
| > 10 år | 39 | 117 |
| Sum | 100 | 298 |

Tabell 2.2 viser kjønns- og alderssammensetningen for de ansatte ved BI. Utvalget gjenspeiler at det er en overvekt av de administrativt ansatte som har svart på undersøkelsen og har dermed fått en overvekt av kvinner. I hvilken grad alderssammensetningen i utvalget gir en god representasjon av de ansatte har vi ikke grunnlag for å si noe om. I dette utvalget er 35 prosent fra 50 år og eldre.

Tabell 2.2 Kjønn og alder for ansatte ved BI 2014. Prosent

| Kjønn og alder | Prosent | Antall |
|----------------|---------|--------|
| <i>Kjønn</i> | | |
| Kvinne | 61 | 181 |
| Mann | 39 | 117 |
| Sum | 100 | 298 |
| <i>Alder</i> | | |
| <30 år | 7 | 21 |
| 30-39 år | 30 | 88 |
| 40-49 år | 28 | 83 |
| 50-59 år | 22 | 67 |
| 60 + år | 13 | 39 |
| Sum | 100 | 298 |

Nesten 100 prosent av studentene er under 30 år i studentutvalget, og 52 prosent av dem er kvinner, 48 prosent er menn.

Tabell 2.3 viser bosted og botid for både ansatte og studenter.

Som vist i figur 1.3 bor ansatte i Nydalen til en stor grad innenfor byens grense og i de vestlige kommunene. Dette ser vi enda tydeligere blant ansatte og studenter ved BI. Mer enn 40 prosent bor i indre Oslo og i Oslo nord/vest, altså nær Nydalen. Nesten en fjerdedel bor i nabokommunene Bærum og Asker. Når det gjelder studentene i dette utvalget bor mer enn 80 prosent i indre by og Oslo nord/vest, altså i relativt nær avstand til studiestedet. Bare 12 prosent bor utenfor Oslo. En stor del av de ansatte, 40 prosent, har bodd på samme sted i over ti år. De har med andre ord ikke byttet bolig i forbindelse med relokaliseringen av BI. For studentenes del er bildet annerledes, omtrent tre fjerdedeler av dem har bodd på samme sted mindre enn tre år.

Tabell 2.3 Bosted og botid for ansatte og studenter ved BI 2014. Prosent

| Bosted og botid | Ansatte | | Studenter | |
|----------------------------------|---------|--------|-----------|--------|
| | Prosent | Antall | Prosent | Antall |
| <i>Bosted</i> | | | | |
| Indre Oslo | 22 | 64 | 63 | 64 |
| Oslo nord/vest | 20 | 58 | 19 | 20 |
| Oslo øst | 8 | 24 | 3 | 3 |
| Oslo syd | 8 | 24 | 3 | 3 |
| Østfold/Follo | 7 | 21 | | |
| Asker og Bærum | 23 | 68 | | |
| Romerike/Hadeland | 5 | 16 | | |
| Buskerud/Vestfold/Telemark | 4 | 13 | | |
| Annet bosted | 3 | 8 | 12 | 12 |
| Sum | 100 | 296 | 100 | 102 |
| <i>Botid på nåværende bosted</i> | | | | |
| Mindre enn 1 år | 11 | 34 | 39 | 40 |
| 1-2 år | 13 | 40 | 36 | 37 |
| 3-5 år | 20 | 60 | 12 | 1 |
| 6-10 år | 16 | 47 | 4 | 4 |
| Mer enn 10 år | 40 | 117 | 9 | 9 |
| Sum | 100 | 298 | 100 | 102 |

De aller fleste ansatte har førerkort og bil. Sammenliknet med bosatte i Oslo fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2009 er andelen noe høyere ved BI (Vågane m fl 2011). Førerkortandelen blant studentene ligger omtrent på samme nivå som for aldersgruppen 18-24 år på landsbasis (Vågane m fl op cit). I underkant av halvparten av disse studentene har tilgang til bil.

Tabell 2.3 Førerkort og bil blant ansatte og studenter ved BI 2014. Prosent

| Førerkort og bil | Ansatte | | Studenter | |
|---------------------|---------|--------|-----------|--------|
| | Prosent | Antall | Prosent | Antall |
| <i>Førerkort</i> | | | | |
| Har førerkort | 92 | 274 | 76 | 77 |
| Har bil | 82 | 245 | 45 | 46 |
| <i>Antall biler</i> | | | | |
| 0 | 18 | 53 | 55 | 56 |
| 1 | 48 | 143 | 26 | 26 |
| 2 | 30 | 88 | 14 | 14 |
| 3+ | 2 | 14 | 5 | 6 |

Blant de ansatte er det 21 som har elbil og fem som har en hybridbil. Blant de ansatte er det 77 prosent som sier at de har tilgang til bil som de kunne ha brukt på arbeidsreisen den aktuelle dagen de svarer for. Blant studentene er den tilsvarende andelen 27 prosent.

3 Arbeidstid og fleksibilitet

3.1 Ukentlig arbeidstid og arbeidets lokalisering

Tabell 3.1 viser ukentlig arbeidstid for de ansatte og for studenter. En større andel av studentene har en arbeidstid under 37 timer per uke enn de ansatte. Men vi ser at også nesten halvparten av de ansatte arbeider mindre enn 37 timer per uke.

Tabell 3.1 Ukentlig arbeidstid for ansatte og studenter ved BI 2014. Prosent

| Ansatte og studenter | Ukentlig arbeidstid | | | Antall |
|----------------------|---------------------|-------------|------------|--------|
| | < 37 timer | 37-40 timer | > 40 timer | |
| Ansatte | 48 | 32 | 21 | 298 |
| Studenter | 56 | 23 | 22 | 102 |

Den gjennomsnittlige arbeidstiden for de ansatte er 37 timer. Dette er noe lengre enn hva den gjennomsnittlige yrkesbefolkningen har, ca 35 timer per uke (SSBs arbeidskraftundersøkelser).

Arbeidstiden varierer etter kjønn, utdanning og arbeid/stilling, tabell 3.2. Menn har lengre arbeidstid enn kvinner. Arbeidstiden øker med utdanning, og vitenskapelig ansatte har lengre arbeidstid enn de med administrativt arbeid.

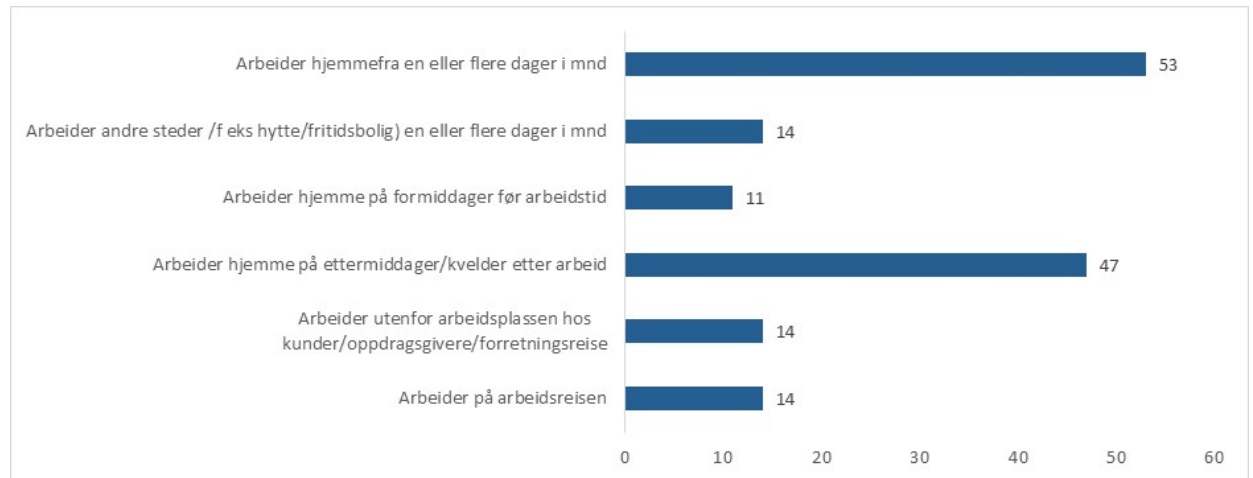
Tabell 3.2 Ukentlig arbeidstid etter kjønn, utdanning og stillingstype for ansatte ved BI 2014. Prosent

| Kjønn, utdanning, ledelsesfunksjon | Ukentlig arbeidstid | | | Antall |
|------------------------------------|---------------------|-------------|------------|--------|
| | < 37 timer | 37-40 timer | > 40 timer | |
| <i>Kjønn **</i> | | | | |
| Kvinne | 51 | 34 | 14 | 181 |
| Mann | 42 | 27 | 31 | 117 |
| <i>Utdanning ***</i> | | | | |
| Videregående inntil 12 år | 68 | 32 | 0 | 25 |
| Høyskole/universitet lavere grad | 68 | 26 | 6 | 80 |
| Høyskole/universitet, høyere grad | 37 | 34 | 29 | 193 |
| <i>Stillingstype ***</i> | | | | |
| Vitenskapelig ansatt | 17 | 38 | 45 | 90 |
| Administrativt ansatt | 62 | 28 | 10 | 200 |
| Annen | 60 | 40 | 0 | 5 |
| <i>Alle</i> | 48 | 32 | 21 | 298 |

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

I likhet med de andre bedriftene (Siemens og Statoil) som hittil har vært med i undersøkelsen har de ansatte mulighet til å arbeide andre steder enn på den ordinære arbeidsplassen. Figur 3.1 viser at mer enn halvparten arbeider én eller flere dager i måneden hjemmefra. Tilgang til informasjons- og kommunikasjonsteknologi har gjort arbeidsoppgavene mindre både steds- og tidsuavhengige. Det er et potensial for

reduksjon i antall arbeidsreiser ved å jobbe hjemme hele dager. For de som har lang arbeidsreise kan hjemmearbeid være en løsning for å spare tid og transportomkostninger.



Figur 3.1 Arbeider på andre steder enn den vanlige arbeidsplassen av og til. Ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

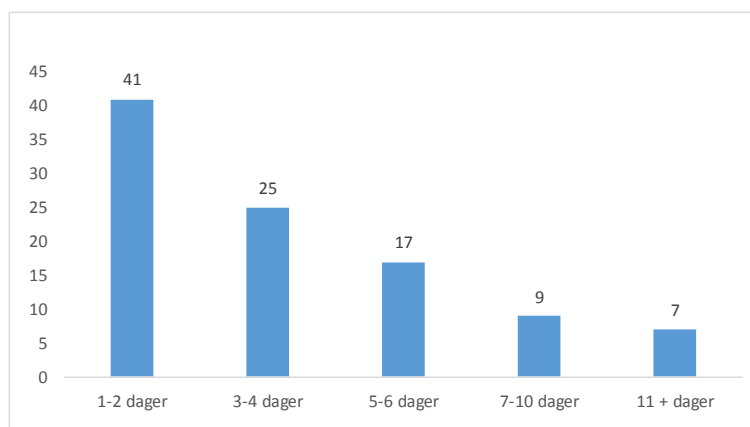
Tabell 3.2 viser at det er signifikant sammenheng mellom arbeidstid og om man arbeider hele dager hjemmefra eller andre steder, og om man arbeider på kveldstid hjemmefra. Tilbøyeligheten til å gjøre dette øker med arbeidstid. Derimot er det ingen sammenheng mellom «fjernarbeid» og arbeidsreisens lengde. For dette utvalget er det ikke reiselengde som er viktig for å jobbe andre steder enn på den vanlige arbeidsplassen. De vitenskapelig ansatte arbeider hele dager hjemmefra og andre steder i mye større utstrekning enn de administrativt ansatte. Dette kan ha sammenheng med at behovet for å være tilstede på arbeidsplassen er ulikt i disse to gruppene. Når det gjelder å arbeide hjemmefra om ettermiddagen og på kveldstid er det ikke noen forskjell mellom dem.

Tabell 3.2 Arbeider hjemmefra og fra andre steder enn arbeidsplassen etter ukentlig arbeidstid, arbeidsreisens lengde og stilling. Ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

| | Arbeider hele dager hjemmefra | Arbeider hele dager fra andre steder | Arbeider hjemmefra ettermiddag/kveldstid |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------------------|--|
| <i>Ukentlig arbeidstid</i> | ** | * | * |
| < 37 timer | 44 | 8 | 40 |
| 37-40 timer | 54 | 17 | 49 |
| > 40 timer | 73 | 23 | 61 |
| <i>Reiselengde til jobb</i> | | | |
| < 5 km | 52 | 14 | 48 |
| 5-9 km | 58 | 15 | 47 |
| 10-14 km | 42 | 11 | 42 |
| 15-19 km | 57 | 14 | 49 |
| 20-29 km | 54 | 15 | 49 |
| 30-39 km | 58 | 17 | 50 |
| 40 + km | 58 | 12 | 54 |
| <i>Stilling</i> | *** | *** | |
| Vitenskapelig ansatt | 74 | 27 | 54 |
| Administrativt ansatt | 43 | 8 | 45 |

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

De som arbeider hele dager hjemmefra eller andre steder utenom den vanlige arbeidsplassen gjør dette 4,3 dager per måned, tabell 3.3. Det vanligste er å arbeide 1-2 dager per måned, figur 3.2. Hver fjerde arbeider 3-4 dager, altså ca en gang i uka.



Figur 3.2 Antall hele dager de ansatte på BI arbeider utenfor den vanlige arbeidsplassen per måned, 2014. N=157. Prosent

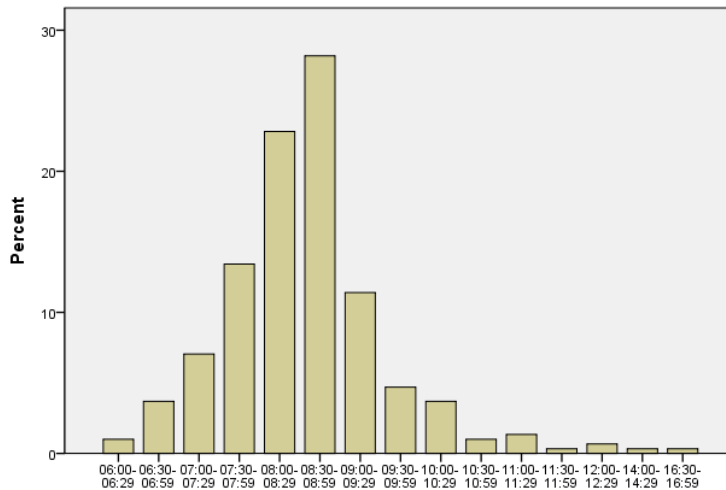
Det er en tendens til at når arbeidstiden øker, øker også antall hele dager man jobber utenfor den vanlige arbeidsplassen, tabell 3.3, men sammenhengen er ikke signifikant. Når det gjelder forholdet mellom reiselengde og antall hele dager man arbeider hjemmefra eller andre steder, er det ingen sammenheng. Det er altså ikke primært for å redusere reiseomfanget at de ansatte jobber hjemme. Fra annen forskning vet vi at motivene for å arbeide hjemme er flere. I tillegg til en lang arbeidsreise kan det være tidspress, muligheten til å kontrollere arbeidssituasjonen, bedre konsentrasjonsmuligheter og praktiske grunner (Hjorthol 2005).

Tabell 3.3 Gjennomsnittlig antall hele arbeidsdager utenfor den vanlige arbeidsplassen per måned etter ukentlig arbeidstid og reiselengde til arbeid. Ansatte ved BI 2014. Antall dager

| | Gjennomsnittlig antall hele arbeidsdager per måned utenfor den vanlige arbeidsplassen | Antall |
|-----------------------------|---|--------|
| <i>Alle</i> | 4,3 | 157 |
| <i>Ukentlig arbeidstid</i> | | |
| < 37 timer | 3,8 | 59 |
| 37-40 timer | 4,0 | 53 |
| > 40 timer | 5,4 | 45 |
| <i>Reiselengde til jobb</i> | | |
| < 5 km | 3,7 | 33 |
| 5-9 km | 5,6 | 38 |
| 10-14 km | 2,8 | 24 |
| 15-19 km | 5,2 | 21 |
| 20-29 km | 3,7 | 19 |
| 30-39 km | 2,4 | 7 |
| 40 + km | 5,2 | 15 |

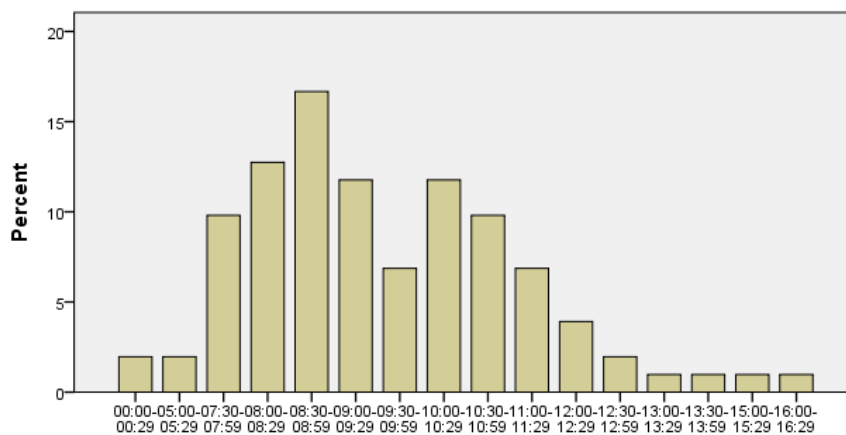
3.2 Ankomst og avreise

Ankomst og avreise forteller om belastning i transportsystemet, både på veg og i kollektivtransporten. Figurene 3.3 og 3.4 viser når de ansatte og studentene kommer til arbeidsplassen. De ansatte ankommer BI innenfor en mer konsentrert tidsperiode enn studentene. Mellom kl 0800 og kl 0900 kommer ca 50 prosent av de ansatte, og når klokka er 9 har omtrent 75 prosent ankommet.



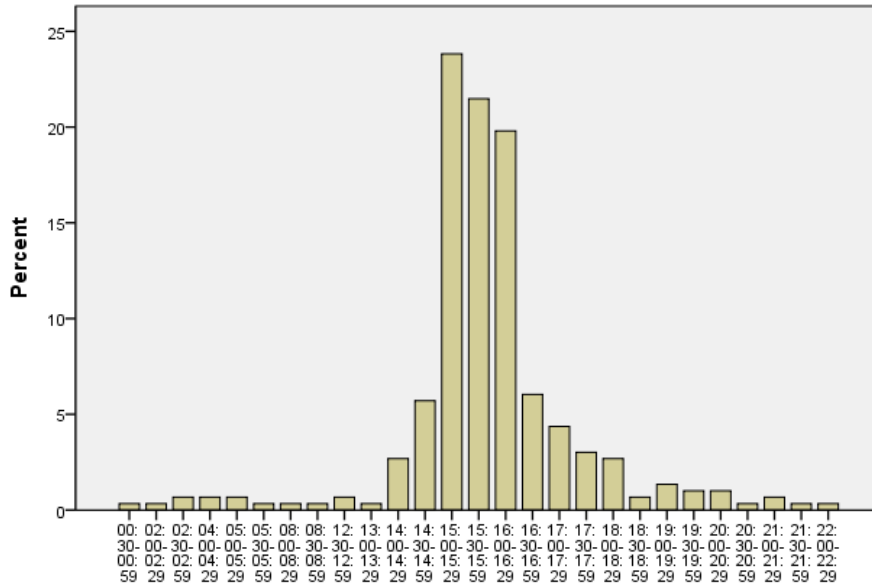
Figur 3.3 Ankomsttid til arbeid for ansatte på BI 2014. N=298. Prosent

Som figur 3.4 viser, er studentenes ankomstmønster mye mer spredt.

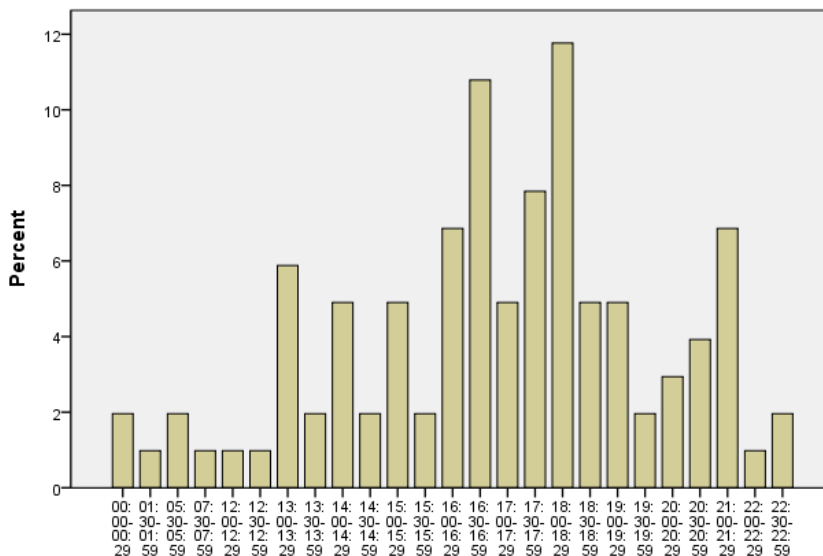


Figur 3.4 Ankomsttid til arbeid/ studier for studenter på BI 2014. N=102. Prosent

Det samme mønstret viser seg for avreisetidspunkt, figur 3.5 og figur 3.6. Konsentrasjon i avreisetid er tydelig for de ansatte, der i overkant av 60 prosent forlater arbeidet mellom kl 1500 og kl 1630. Studentenes avreisetidspunkter er spredt over ettermiddagen og kvelden. Dette betyr at behovet for transport til og fra studiestedet ikke bare er knyttet til rushtidene.



Figur 3.5 Avreisetid fra arbeid for ansatte på BI 2014. N=298. Prosent



Figur 3.6 Avreisetid fra arbeid/studier for studenter på BI 2014. N=102. Prosent

For å unngå køproblemer kan en fleksibel arbeidstid brukes til å tilpasse reisetidene til tidspunkt når trafikken er mindre enn midt i rushtidene. Ansatte ved Siemens på Linderud og Statoil på Fornebu tilpasset reisetidene. Bosatte utenfor Oslo, og de som hadde lange arbeidsreiser kom og reiste tidligst (Hjorthol m fl 2013, Hjorthol m fl 2014).

Tabellene 3.4 og 3.5 viser ankomst- og avreisetidspunkt for de ansatte ved BI etter hvor de bor. Det er en tendens til at bosatte i Østfold/Follo og Romerike/Hadeland kommer noe tidligere enn bosatte andre steder, men forskjellene er ikke signifikante, tabell 3.4.

Tabell 3.4 Ankomsttidspunkt etter bosted for ansatte på BI 2014. Prosent

| | Ankomsttidspunkt | | | Antall |
|----------------------------|------------------|-----------|---------------|--------|
| | Før 0730 | 0730-0859 | 0900 og etter | |
| <i>Bosted</i> | | | | |
| Indre Oslo | 3 | 63 | 34 | 64 |
| Oslo nord/vest | 2 | 76 | 22 | 58 |
| Oslo øst | 0 | 88 | 12 | 24 |
| Oslo syd | 4 | 75 | 21 | 24 |
| Østfold/Follo | 14 | 62 | 24 | 21 |
| Asker og Bærum | 7 | 71 | 22 | 68 |
| Romerike/Hadeland | 13 | 75 | 12 | 16 |
| Buskerud/Vestfold/Telemark | 0 | 85 | 15 | 13 |
| Annet bosted | 0 | 75 | 25 | 8 |
| Alle | 5 | 72 | 23 | 296 |

Det er også en tendens til at bosatte utenfor Oslo (og i tillegg bosatte i Oslo syd) forlater arbeidet tidligere enn de som bor innenfor byens grenser. I neste kapittel skal vi se nærmere på sammenhengen blant annet mellom bosted og reisemåte til arbeid.

Tabell 3.5 Avreisetidspunkt etter bosted for ansatte ved BI 2014. Prosent

| | Avreisetidspunkt | | | Antall |
|----------------------------|------------------|--------------|------------------|--------|
| | Før kl 1600 | Kl 1600-1729 | Kl 1730 og etter | |
| <i>Bosted *</i> | | | | |
| Indre Oslo | 50 | 31 | 19 | 64 |
| Oslo nord/vest | 53 | 29 | 17 | 58 |
| Oslo øst | 46 | 46 | 8 | 24 |
| Oslo syd | 67 | 29 | 4 | 24 |
| Østfold/Follo | 62 | 24 | 14 | 21 |
| Asker og Bærum | 65 | 32 | 3 | 68 |
| Romerike/Hadeland | 69 | 25 | 6 | 16 |
| Buskerud/Vestfold/Telemark | 85 | 15 | 0 | 13 |
| Annet bosted | 50 | 13 | 37 | 8 |
| Alle | 58 | 30 | 12 | 296 |

* $p < 0.05$

4 Transportmiddelbruk, reiselengder og tidsbruk

4.1 Transportmiddelbruk

Handelshøyskolen BI har en god lokalisering med tanke på bruk av kollektivtransport. T-bane, flere bussruter og tog gir flere valgmuligheter til å komme seg til arbeidsplassen/studiestedet. Ruter har et pilotprosjekt ved BI – *Hentepunkt* – som gjør det mulig å hente billetter kjøpt på nett på BI. Blant de ansatte er det 41 prosent som kjenner til ordningen, men bare åtte prosent av dem bruker den. Av de studentene som har svart er det 37 prosent som kjenner til ordningen, men ingen av dem bruker den. BI disponerer 279 parkeringsplasser for de ansatte og ingen for studenter.

Ser vi hvert transportmiddel for seg er bil som fører og T-bane like mye brukt. De aller fleste av de ansatte parkerer på parkeringsplass som disponeres av de ansatte og som betales av arbeidsgiver. Slår vi sammen de kollektive reisemåtene, er det så mange som 72 prosent som brukte et eller annet kollektivt transportmiddel på arbeidsreisen.

Tabell 4.1 Reisemåte til arbeid for ansatte ved BI 2014. Alle transportmidler som ble brukt. Prosent

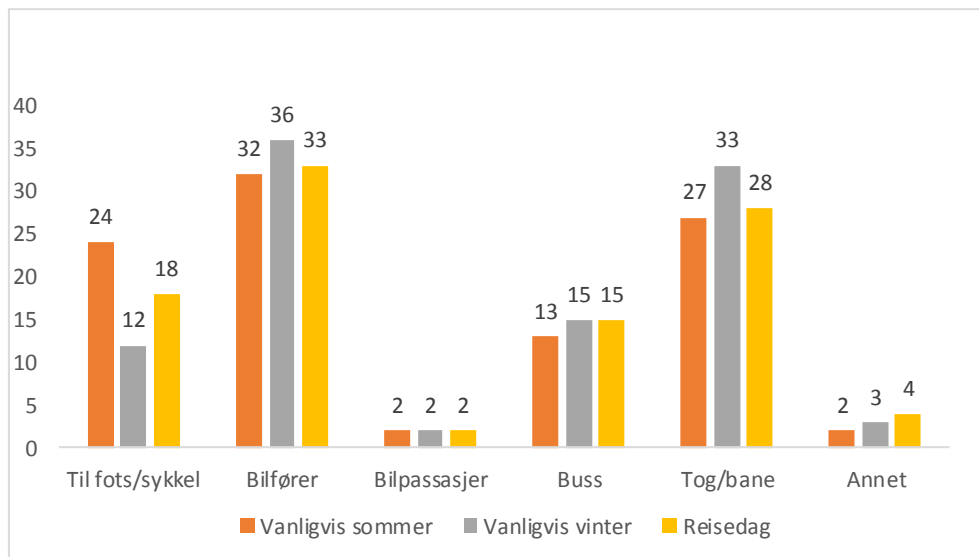
| Transportmiddel | Prosent | Antall |
|---------------------|---------|--------|
| Til fots hele veien | 9 | 27 |
| Syklet | 13 | 38 |
| Motorsykkkel, moped | 1 | 2 |
| Bilfører | 36 | 108 |
| Bilpassasjer | 4 | 12 |
| Drosje | 0 | 0 |
| Buss | 20 | 58 |
| Tog | 12 | 37 |
| Trikk | 4 | 11 |
| T-bane | 36 | 106 |
| Annet | 4 | 11 |

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2009 viste at 31 prosent av de bosatte innenfor Oslos grenser kjørte bil selv til arbeidet, mens 62 prosent av bosatte i omegnskommunene kjørte bil (Vågane m fl 2011). Omtrent 60 prosent av de ansatte ved BI bor i Oslo og 40 prosent i omegnskommunene, så bilandelen er lavere enn gjennomsnittet. Ser vi på hovedtransportmiddelet (det man reiser lengst med) som ble brukt, ligger bilførerandelen på 33 prosent, mens 43 prosent av de ansatte reiser kollektivt, tabell 4.2. Mer enn 70 prosent av studentene reiser kollektivt, 15 prosent går, mens bare tre prosent sykler. Sykkelandelen blant de ansatte er høyere, 11 prosent.

Tabell 4.2 Reisemåte til arbeid for ansatte og studenter ved BI 2014. Hovedtransportmiddel - det man reiste lengst med. Prosent

| Transportmiddel | Ansatte | | Studenter | |
|---------------------|---------|--------|-----------|--------|
| | Prosent | Antall | Prosent | Antall |
| Til fots hele veien | 7 | 20 | 15 | 15 |
| Syklet | 11 | 43 | 3 | 3 |
| Motorsykkkel, moped | 1 | 2 | 2 | 2 |
| Bilfører | 33 | 97 | 1 | 1 |
| Bilpassasjer | 2 | 7 | 0 | 0 |
| Drosje | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Buss (rutebuss) | 15 | 45 | 28 | 29 |
| Tog | 11 | 32 | 7 | 7 |
| Trikk | 2 | 6 | 3 | 3 |
| T-bane | 15 | 46 | 34 | 35 |
| Annet | 3 | 11 | 6 | 6 |
| Sum | 100 | 298 | 100 | 102 |

Figur 4.1 viser hvordan reisemåten for de ansatte varierer etter årstid. Den største forskjellen på vinter og sommer er at andelen som sykler og går (først og fremst sykler) er dobbelt så stor i sommerhalvåret som om vinteren. På vinterstid fordeler disse seg både på bil og kollektive reisemåter.



Figur 4.1 Reisemåte til arbeid på reisedagen, vanligvis i sommer- og vinterhalvåret for ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Bruk av transportmiddel varierer etter kjønn, alder, bosted og reiselengde, tabell 4.3. Kvinner reiser mer kollektivt enn menn, mens menn kjører oftere bil og sykler/går mer enn kvinner. Bilbruken er høyest i aldersgruppen 50-59 år, mens de under 30 år sykler og går mer enn andre aldersgrupper. Andelen som reiser kollektivt er høyest blant de yngste.

De som er bosatt i Oslo, bortsett fra i de sydlige områdene, sykler og går mer til jobb enn bosatte andre steder. Bosatte i Asker og Bærum bruker oftere bil enn andre. Bosatte i indre sone av Oslo og de som bor i Buskerud/Telemark/Vestfold er de

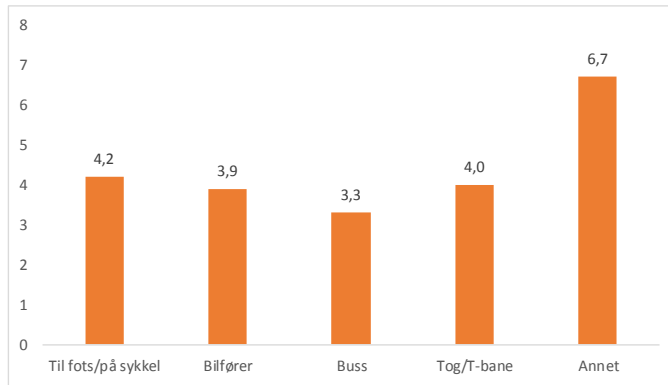
mest ivrige bussbrukerne, mens tog og bane har relativt høye andeler både innenfor byen og i omegnsområder. Å gå og sykle foregår naturlig nok på de kortere distansene. Når arbeidsreisen er under fem km sykler eller går halvparten. Bilbruken er høyest på avstander mellom 20 og 30 km. Buss brukes på alle distanser, mens bruk av bane(tog) er høyest på de lengste avstandene.

Tabell 4.3 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen for ansatte ved BI etter kjønn, alder, bosted og reiselengde. Prosent.

| | Til fots/sykkel | Bilfører | Bil- passasjer | Buss | Tog/ bane | Annet | Antall |
|----------------------------|--------------------|----------|-------------------|------|--------------|-------|--------|
| <i>Alle</i> | 18 | 33 | 2 | 15 | 28 | 3 | 298 |
| <i>Kjønn**</i> | | | | | | | |
| Kvinne | 13 | 37 | 3 | 19 | 26 | 2 | 181 |
| Mann | 26 | 27 | 1 | 9 | 32 | 5 | 117 |
| <i>Alder**</i> | | | | | | | |
| <30 år | 24 | 0 | 10 | 38 | 14 | 14 | 21 |
| 30-39 år | 17 | 32 | 3 | 19 | 28 | 0 | 88 |
| 40-49 år | 22 | 33 | 1 | 10 | 33 | 2 | 83 |
| 50-59 år | 13 | 43 | 2 | 15 | 24 | 3 | 67 |
| 60 + år | 15 | 39 | 0 | 5 | 33 | 8 | 39 |
| <i>Bosted***</i> | | | | | | | |
| Indre sone, Oslo | 33 | 6 | 2 | 28 | 30 | 2 | 64 |
| Oslo nord/vest | 28 | 38 | 2 | 16 | 17 | 0 | 58 |
| Oslo øst | 33 | 17 | 4 | 17 | 25 | 4 | 24 |
| Oslo syd | 0 | 42 | 0 | 8 | 50 | 0 | 24 |
| Follo/Østfold | 0 | 29 | 0 | 10 | 33 | 29 | 21 |
| Bærum/Asker | 6 | 62 | 3 | 6 | 22 | 2 | 68 |
| Romerike/Hadeland | 6 | 44 | 0 | 6 | 44 | 0 | 16 |
| Buskerud/Vestfold/Telemark | 0 | 8 | 0 | 31 | 62 | 0 | 13 |
| Annet bosted | 38 | 38 | 25 | 0 | 0 | 0 | 8 |
| <i>Reiselengde***</i> | | | | | | | |
| < 5 km | 51 | 15 | 2 | 22 | 9 | 2 | 65 |
| 5-9 km | 21 | 24 | 2 | 20 | 30 | 3 | 66 |
| 10-14 km | 6 | 42 | 6 | 9 | 38 | 0 | 55 |
| 15-19 km | 6 | 43 | 3 | 11 | 29 | 9 | 35 |
| 20-29 km | 3 | 64 | 3 | 10 | 21 | 0 | 39 |
| 30-39 km | 0 | 33 | 0 | 17 | 42 | 8 | 12 |
| 40 + km | 0 | 23 | 0 | 12 | 54 | 12 | 26 |

** p< 0.01 *** p< 0.001

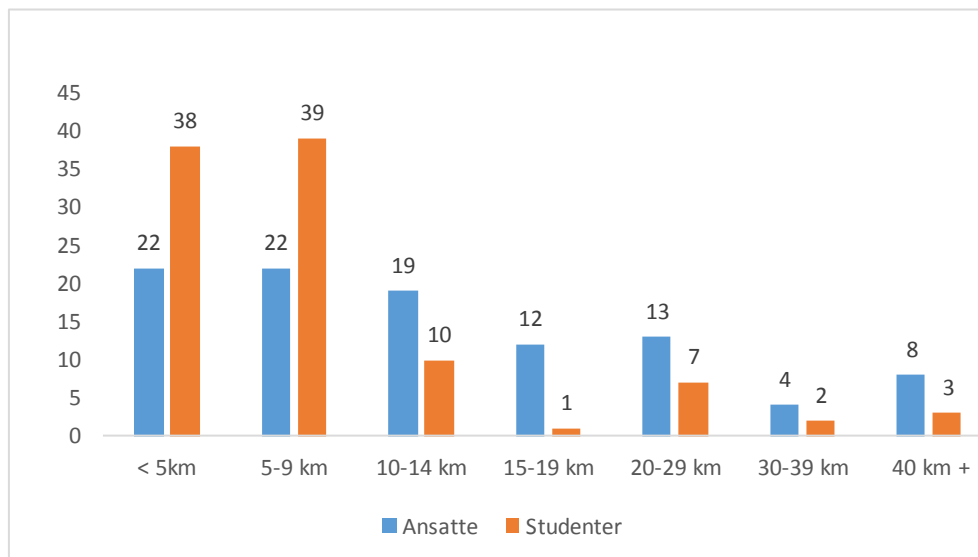
I kapittel 2 undersøkte vi omfanget av arbeid utenfor den vanlige arbeidsplassen. Figur 4.2 viser at det ikke er noen signifikant sammenheng mellom reisemåte og om man arbeider andre steder, selv om det er en tendens til at de som faller i kategorien annet jobber flere dager andre steder, men disse utgjør en svært liten gruppe (sju personer).



Figur 4.2 Transportmiddelbruk etter antall dager de ansatte ved BI arbeidet hele dager andre steder enn den vanlige arbeidsplassen, 2014. Antall dager. N=171

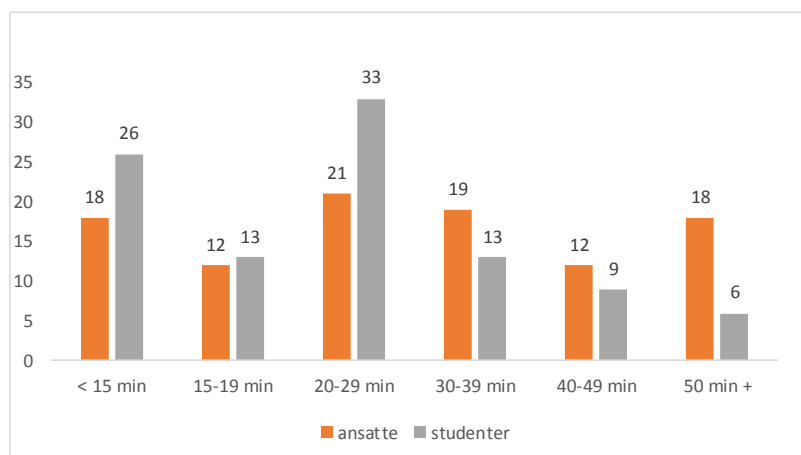
4.2 Reiselengde og tidsbruk

Den gjennomsnittlige reiselengden for de ansattes arbeidsreise er 19 km og reisetiden 33 minutter. For studentene er reisen til BI i gjennomsnitt 9 km og reisetiden 23 minutter. Da regnes reiselengde og reisetid fra dør til dør. På landsbasis er den gjennomsnittlige arbeidsreisen 15 km og 24 minuttet (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 2011). Dette er nær opptil det de ansatte på BI har. Det er også likt tidsbruk og reiselengde til de ansatte ved Statoil på Fornebu (Hjorthol m fl 2014).



Figur 4.3 Arbeidsreisens lengde i km for ansatte og studenter ved BI 2014. Prosent. Ansatte N=298, Studenter N=102. Prosent.

Figur 4.3 viser reiselengde fra boligen til BI for ansatte og studenter. Mens 44 prosent av de ansatte har en reiselengde under 10 km, har så mange som 77 prosent av studentene denne avstanden, og nesten 40 prosent av dem har en arbeidsreise/studiereise som er kortere enn fem kilometer.



Figur 4.4 Arbeidsreisens lengde i minutter for ansatte og studenter ved BI 2014. Prosent. Ansatte N=298, Studenter N=102. Prosent.

Mens 30 prosent av de ansatte har under 20 minutter fra der de bor til arbeidsplassen, er det 39 prosent av studentene som bruker mindre enn 20 minutter til BI. Omtrent tre fjerdedeler av studentene bruker mindre enn 30 minutter til studiestedet, mens ca 40 prosent av de ansatte har tilsvarende reisetid.

Tabell 4.4 Gjennomsnittlig reiselengde, reisetid og hastighet for ansatte ved BI 2014 etter kjønn, alder, bosted og transportmiddelbruk. Km og minutter

| | Reiselengde, km | Reisetid, min. | Hastighet km/time | Antall |
|----------------------------|--------------------|-------------------|----------------------|--------|
| Alle | 16 | 32 | 30 | 298 |
| <i>Kjønn</i> | | | | |
| Kvinne | 15 | 31 | 29 | 181 |
| Mann | 17 | 34 | 30 | 117 |
| <i>Alder</i> | *** | *** | | |
| <30 år | 6 | 21 | 17 | 21 |
| 30-39 år | 10 | 27 | 22 | 88 |
| 40-49 år | 16 | 29 | 33 | 83 |
| 50-59 år | 25 | 44 | 34 | 67 |
| 60 + år | 18 | 36 | 30 | 39 |
| <i>Bosted</i> | *** | *** | | |
| Oslo indre sone | 5 | 21 | 14 | 64 |
| Oslo nord/vest | 6 | 17 | 21 | 58 |
| Oslo øst | 7 | 26 | 16 | 24 |
| Oslo syd | 12 | 37 | 19 | 24 |
| Østfold/Follo | 49 | 69 | 42 | 21 |
| Bærum/Asker | 19 | 36 | 32 | 68 |
| Romerike/Hadeland | 22 | 37 | 36 | 16 |
| Buskerud/Vestfold/Telemark | 45 | 62 | 44 | 13 |
| Annet bosted | 36 | 43 | 50 | 8 |
| <i>Transportmiddel</i> | *** | *** | | |
| Til fots/sykkel | 5 | 21 | 14 | 53 |
| Bil | 18 | 26 | 42 | 106 |
| Buss | 13 | 31 | 25 | 45 |
| Tog/bane | 21 | 45 | 28 | 84 |
| Annet | 25 | 54 | 28 | 10 |

*** p< 0.001

Tabell 4.4 viser at reisetid og reiselengde varierer etter bosted og bruk av transportmiddel for de ansatte. At de også varierer med alder kan ha sammenheng med hvor ulike aldersgrupper bor. Halvparten av de som er under 30 år bor i indre sone i Oslo. Selv om det er en tendens til at menn har lengre reiselengde og reisetid enn kvinner, er forskjellene ikke signifikante. Det er bosatte i Østfold/Follo og i Buskerud/Vestfold/Telemark som har de lengste arbeidsreisene. I mange tilfeller er dette togreisende.

4.3 Motiver for valg av reisemåte

De som kjørte bil ble spurt om hvilke grunner som var de viktigste for at de valgte bilen på den aktuelle reisedagen. De kunne merke av for inntil tre grunner. Den aller viktigste grunnen for de ansatte til at bilen velges er at det går raskt, nesten 70 prosent svarer det, figur 4.5. Dernest er det fleksibiliteten bilen gir som framheves, og at man trenger bilen for å hente eller bringe barn til skole eller barnehage. De to første grunnene er de samme ansatte ved Siemens og Statoil oppga (Hjorthol m fl 2013, 2014). Nesten 30 prosent bruker bil fordi de mener kollektivtilbudet er for dårlig der de bor, og hver femte nevner gode parkeringsmuligheter som grunn. De ansatte ved BI har, i likhet med de ansatte ved Siemens og Statoil, gode parkeringsmuligheter, med plasser som bedriften disponerer, og som betales av arbeidsgiver.

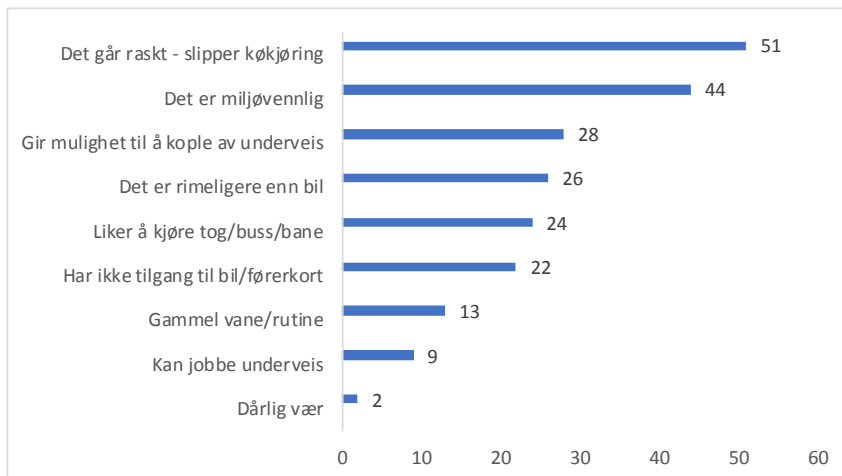


Figur 4.5 Grunner til å velge bil på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=97. Prosent

Det er små variasjoner i begrunnelse for bilbruk etter kjønn, alder og bosted. Det er en tendens til at kvinner mer enn menn begrunner bilbruk med behovet for å følge og hente barn, men forskjellen er ikke signifikant (dette er et lite utvalg). Andelen som angir dårlig kollektivtilbud som grunn til å bruke bil er signifikant høyere for bosatte i Østfold/Follo (67 prosent) enn i andre områder. Ellers er det ubetydelige variasjoner mellom gruppene.

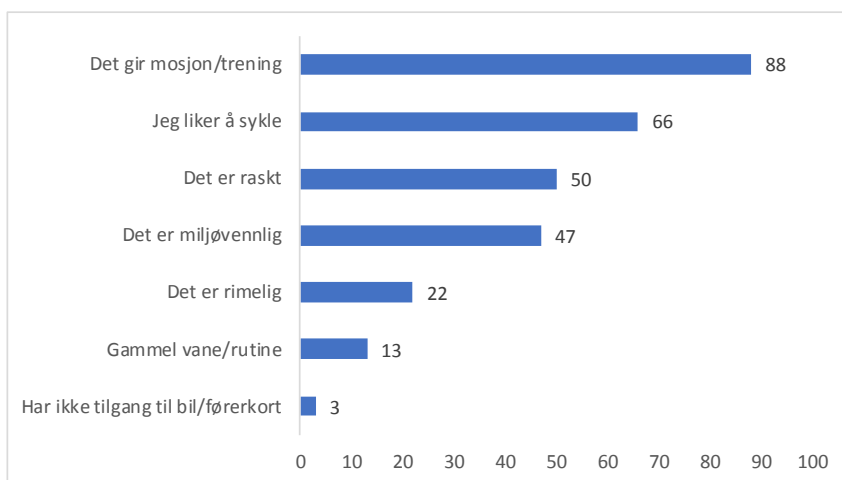
De tre viktigste grunnene til å reise kollektivt for de ansatte ved BI er at det går raskt/man slipper køkjøring, det er miljøvennlig og kollektivreisen gir mulighet til å kople av underveis, figur 4.6.

Det er interessant å se at hastighet/det å slippe køkjøring er den viktigste begrunnelsen både for å velge bil og kollektivtransport. Det er denne egenskapen de to transportmidlene i særlig grad konkurrerer på. I tillegg sier hver fjerde kollektivreisende at de liker å reise med buss og bane, mens bare fire prosent av bilbrukerne sier at de liker å kjøre bil. Litt over 20 prosent mangler bil eller førerkort, og er dermed tvunget til å bruke kollektive reisemåter eller gang/sykkel.



Figur 4.6 Grunner til å velge kollektivtransport på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=129. Prosent

Det er liten variasjon mellom hvor de ansatte er bosatte og hva de begrunner kollektivvalget med. Når det gjelder muligheten til å kople av på reisen nevnes dette oftere av de som bor i Østfold/Follo, Oslo syd og Asker/Bærum enn bosatte i andre områder. Dette har sammenheng med reiselengde, det er på de lange avstandene at det er mest vanlig å oppgi dette som grunn.



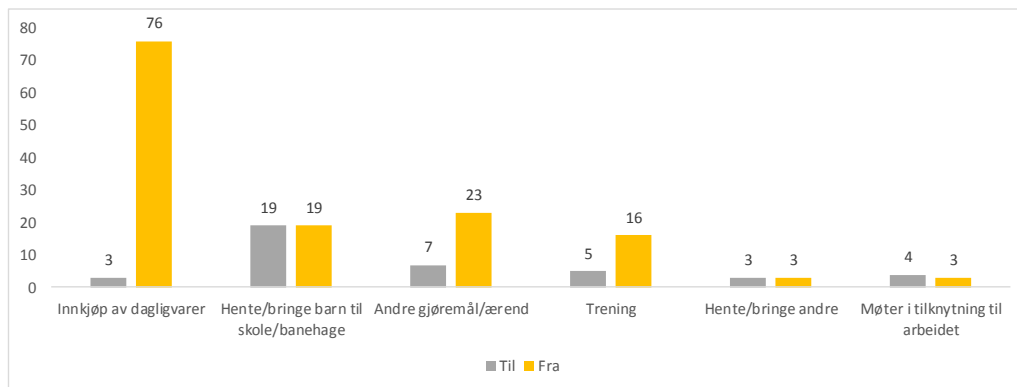
Figur 4.7 Grunner til å velge sykkel på arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. Inntil tre grunner kunne nevnes. N=32. Prosent

De tre mest nevnte grunnene til å sykle er at det gir mosjon og fungerer som trening, nesten 90 prosent sier det, figur 4.7. To av tre sier de liker å sykle og halvparten sykler fordi de kommer fort fram, det er raskt. Bosatte i «nærområdet», Oslo nord/vest legger mer vekt på denne siste begrunnelsen enn bosatte andre steder. Ellers er det ikke noen signifikante forskjeller verken etter bosted, kjønn eller alder.

Begrunnelser for å reise kollektivt og å sykle til BI er i hovedsak like det de ansatte ved Siemens og Statoil gir (Hjorthol m fl 2013, Hjorthol m fl 2014).

4.4 Ærend underveis til eller fra arbeidet

I undersøkelsen spørres de ansatte om de kombinerer arbeidsreisen med andre gjøremål, både på vei til og fra arbeidet. Ca halvparten kombinerer arbeidsreisen med ulike typer av ærend, 52 prosent.



Figur 4.8 Gjøremål på vei til og fra arbeidet for ansatte ved BI 2014. De som har minst ett ærend. N=155. Prosent.

Figur 4.8 viser at tre av fire handler dagligvarer på vei fra jobben. Dette er langt flere enn hva de ansatte ved Statoil og Siemens gjør (Hjorthol m fl 2013, 2014). Omtrent en femtedel bringer og henter barn i barnehage og skole og har andre ærend på vei fra jobb. Trening på vei fra jobb er også ganske vanlig.

Tabell 4.5 viser at det ikke er signifikante forskjeller når det gjelder dagligvareinnkjøp og henting/bringing av barn til barnehage eller skole, verken mellom kvinner og menn, etter reisemåte eller bosted. Det er imidlertid en tendens til at kvinner gjør flere av disse ærendene enn menn, noe som også var tilfelle blant ansatte ved Statoil.

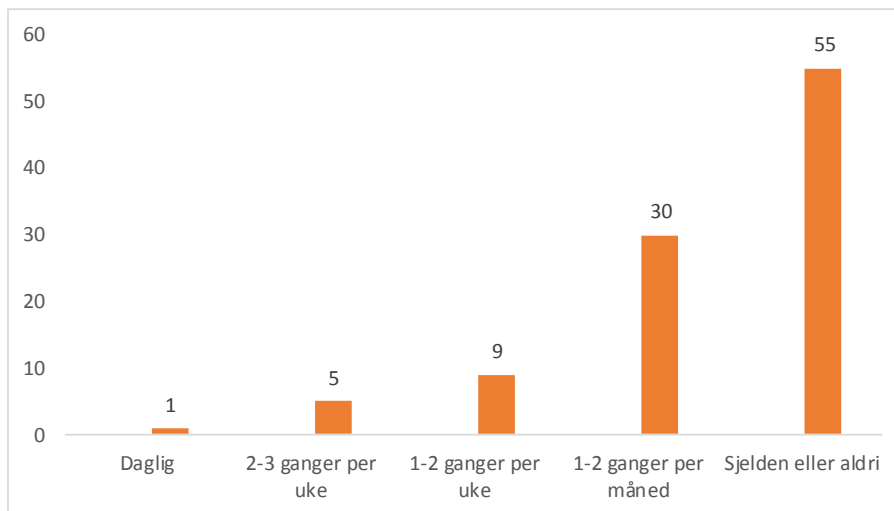
Tabell 4.5 Gjøremål på vei til og fra arbeid etter kjønn, reisemåte og bosted for ansatte ved BI 2012. N=155. Prosent.

| | Dagligvareinnkjøp fra jobb | Bringe barn til barnehage/skole | Hente barn på skole/barnehage |
|------------------|-------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|
| <i>Kjønn</i> | | | |
| Kvinne | 77 | 21 | 22 |
| Mann | 73 | 16 | 14 |
| <i>Reisemåte</i> | | | |
| Til fots/sykkel | 70 | 17 | 22 |
| Bil | 80 | 20 | 23 |
| Kollektivt | 72 | 20 | 15 |
| <i>Bosted</i> | | | |
| Indre Oslo | 70 | 14 | 16 |
| Oslo nord/vest | 80 | 17 | 20 |
| Oslo øst/syd | 74 | 26 | 22 |
| Annet bosted | 78 | 20 | 29 |

5 Reiser i forbindelse med arbeid og bruk av videomøter

5.1 Omfang av møtereiser

På spørsmål om hvor ofte de ansatte har møter utenfor arbeidsplassen svarer 55 prosent at de sjelden eller aldri har slike møter, figur 5.1.



Figur 5.1 Omfang av møtevirksomhet utenfor arbeidsplassen for de ansatte ved BI 2014. N=295. Prosent.

De vitenskapelig ansatte har hyppigere møtevirksomhet enn de som arbeider i administrasjonen, tabell 5.1. Mens en tredjedel av de vitenskapelig ansatte har opp til 1-2 møter ukentlig, er det ikke mer enn seks prosent av de administrativt ansatte som har så hyppig eksterne møter.

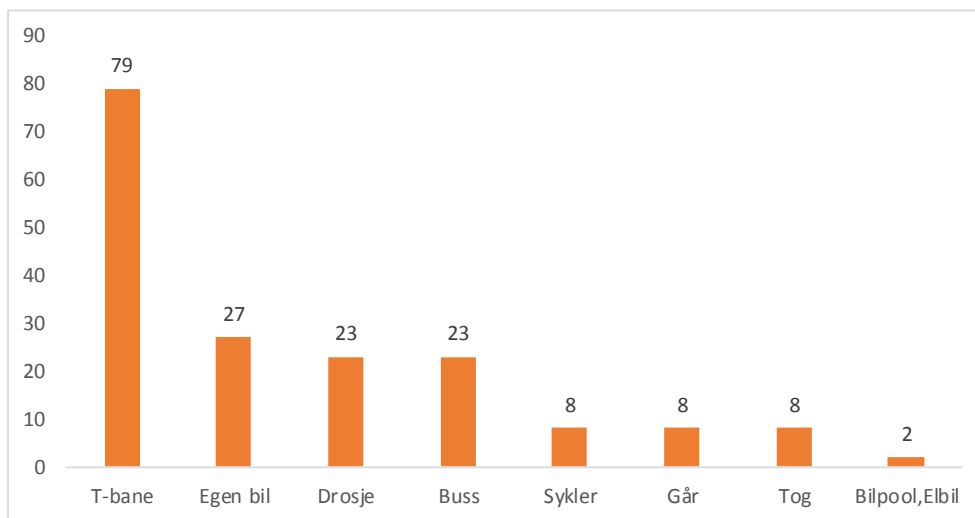
Tabell 5.1 Omfang av møtevirksomhet utenfor arbeidsplassen etter arbeidsfunksjon for ansatte ved BI 2014. N=295. Prosent. ***

| Arbeidsfunksjon | Minst 2-3 ganger i uken | 1-2 ganger i uken | 1-2 ganger i måneden | Sjelden eller aldri | Sum | Antall |
|------------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|---------------------|-----|--------|
| Vitenskapelig ansatte | 12 | 21 | 37 | 30 | 100 | 90 |
| Administrativt ansatte | 2 | 4 | 28 | 66 | 100 | 200 |
| Annen funksjon | - | - | - | - | - | 5 |
| Alle | 1 | 5 | 9 | 30 | 55 | 295 |

*** $p < 0.001$

5.2 Transportmiddelbruk på møtereiser

Siden dette er eksterne møter er det interessant å vite hvordan de ansatte reiser. De kunne oppgi inntil tre reisemåter. Summen i figur 5.2 blir derfor ikke 100.

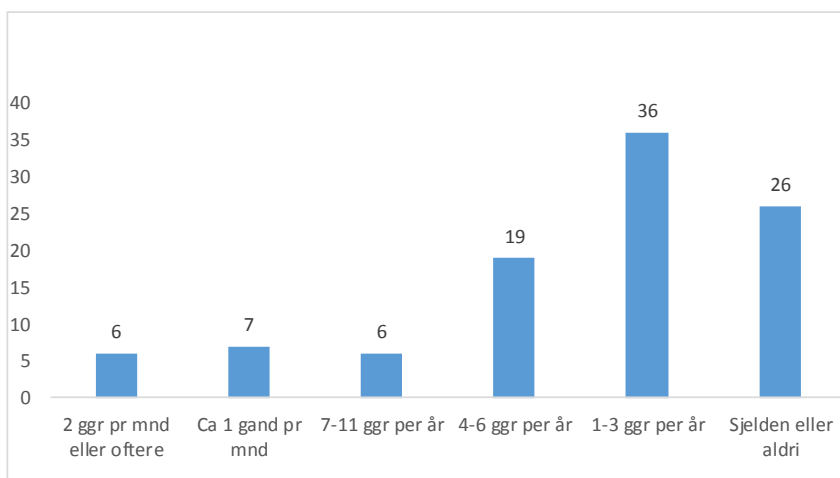


Figur 5.2 Reisemåte i tilknytning til møter utenfor arbeidsplassen for ansatte ved BI 2014. De som har minst 1-2 møter per måned. Inntil tre reisemåter kunne nevnes. N=121. Prosent.

Nesten 80 prosent av de ansatte bruker T-banen når de skal på eksterne møter. Dette er helt annerledes enn de som jobber på Linderud (Hjorthol m fl 2013) og Fornebu (Hjorthol m fl 2014), der egen bil er det mest vanlige. På BI er det mindre enn 30 prosent som bruker bil. Drosje og buss er like vanlig, 23 prosent.

5.3 Lange reiser i forbindelse med arbeidet

De ansatte ble spurt om hvor ofte de vanligvis hadde lange reiser (reiselengde over 100 km eller til utlandet).



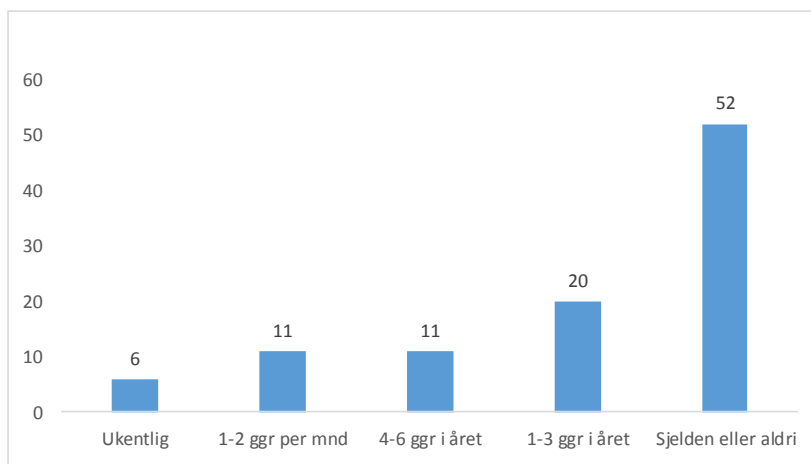
Figur 5.3 Antall ganger ansatte ved BI har reiser til utlandet eller reiser over 100km. 2014. N=297. Prosent.

Omfanget av lange reiser er ikke stor blant de ansatte. I overkant av en tredjedel har slike reiser 1-3 ganger i året, og en fjerdedel har sjelden eller aldri slike reiser. Nesten 90 prosent svarer at de brukte fly på den siste reisen, og bare fire prosent brukte tog.

På spørsmål om denne reisen kunne vært erstattet med et videomøte (Skype, Cisco, Lync eller liknende), svarte bare fem prosent bekreftende.

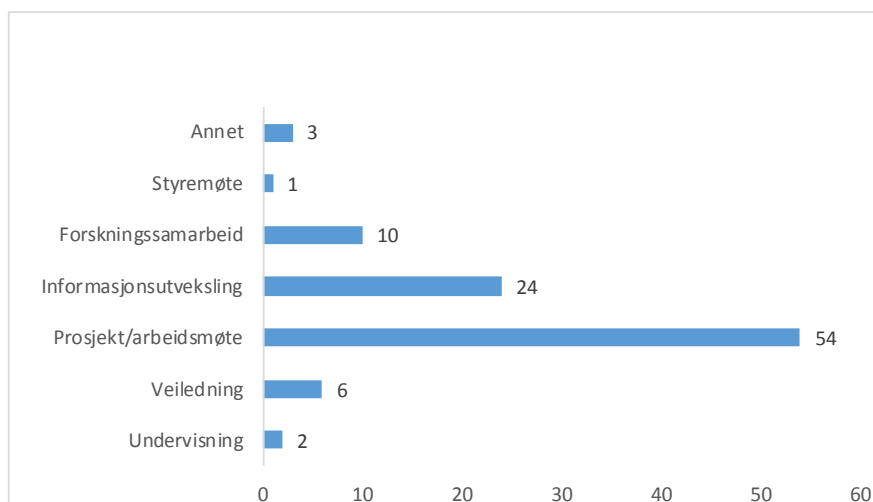
5.4 Videomøter

På spørsmål om hvor mange ganger de ansatte har deltatt på videomøte svarte over halvparten at de sjelden eller aldri hadde gjort det, figur 5.4. Mindre enn 20 prosent gjorde dette 1-2 ganger per måned eller oftere.



Figur 5.4 Antall ganger ansatte ved BI 2014 har deltatt i videomøter. N=298. Prosent.

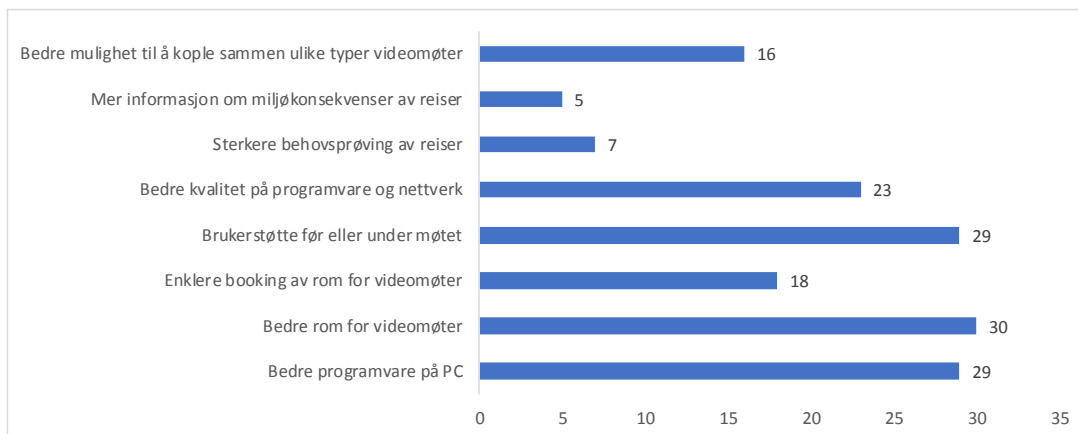
Arbeidsmøte eller prosjektmøte var hovedformålet med det siste videomøtet de ansatte deltok i, figur 5,5. Det nest vanligste formålet var informasjonsutveksling. Dette er i overensstemmelse med funn fra andre studier (Denstadli et al 2012).



Figur 5.5 Hovedformål med siste videomøte for ansatte ved BI 2014. N=142. Prosent.

I overkant av 60 prosent av tilfellene satt de andre deltakerne i Norge, mens i 28 prosent av møtene var de andre deltakerne lokalisert til utlandet. I de resterende møtene var det deltakere både innen- og utenlands.

Videokonferanser har et potensial for å erstatte en del reisevirksomhet, men forholdene må ligge til rette for å dra nytte av det. De ansatte ved BI ble spurt om hvilke tiltak de syntes skulle iverksettes for at det skulle bli mer attraktivt å bruke videomøter.



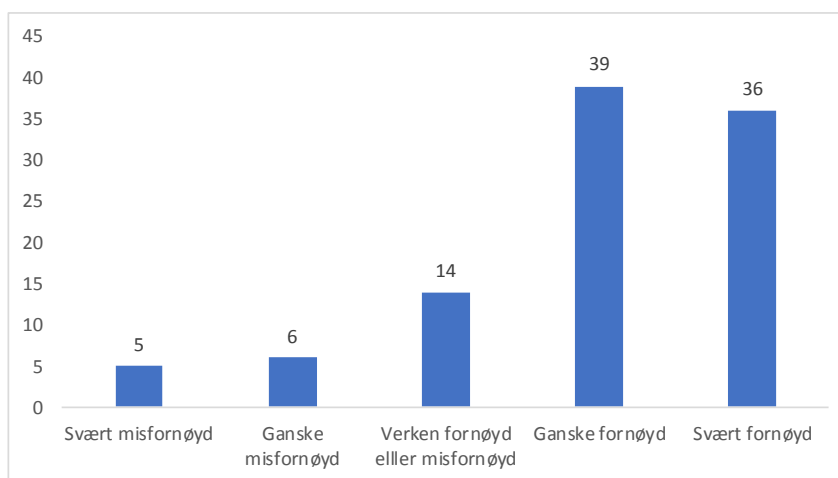
Figur 5.6 Mening om tiltak for å gjøre videomøter mer attraktive blant ansatte ved BI 2014. De som har deltatt i videomøter 1-2 ganger per måned eller sjeldnere. N=280. Prosent.

Det vanligste som etterlyses er bedre programvare for videomøte på PC, bedre møterom for videokonferanser og brukerstøtte før eller under møtet, figur 5.6.

6 Opplevelse av arbeidsreisen

6.1 Opplevelse av den siste arbeidsreisen

De ansatte ble spurt om hvor fornøyd de var med den siste arbeidsreisen. Så mange som 75 prosent svarte at de var ganske eller svært fornøyd. Dette er betydelig flere enn hva de ansatte ved Siemens og Statoil uttrykte (Hjorthol m fl 2013, Hjorthol m fl 2014).



Figur 6.1 Opplevelse av den siste arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Hvor fornøyd de ansatte ved BI er varierer etter bosted, reisemåte til arbeid, reisetid og reiselengde, tabell 6.1. Bosatte i indre del av Oslo og de som bor i Oslo nord/vest har den høyeste andelen som er svært fornøyd. Bosatte utenfor byen er jevnt over mindre fornøyd enn de som bor innenfor Oslos grenser. De som går og sykler er mer fornøyd enn bilførere og kollektivreisende. Tilfredshet med arbeidsreisen øker med både avtakende lengde og tidsbruk. Samtidig er de med de lengste reisene (30 km +) mindre misfornøyd enn de med reiselengder mellom 15 og 30 km,

Tabell 6.1 Tilfredshet med den siste arbeidsreisen etter bosted, transportmiddelbruk, reisetid og avstand blant ansatte ved BI 2014 Prosent.

| | Meget misfornøyd | Ganske misfornøyd | Verken fornøyd eller misfornøyd | Ganske fornøyd | Svært fornøyd | Sum | Antall |
|---------------------------|---------------------|----------------------|---------------------------------------|-------------------|------------------|-----|--------|
| <i>Alle</i> | | | | | | 100 | 296 |
| <i>Bosted **</i> | | | | | | | |
| Indre Oslo | 2 | 3 | 12 | 36 | 47 | 100 | 64 |
| Oslo nord/vest | 5 | 2 | 12 | 26 | 55 | 100 | 58 |
| Oslo øst | 0 | 8 | 21 | 38 | 33 | 100 | 24 |
| Oslo syd | 4 | 21 | 8 | 33 | 33 | 100 | 24 |
| Follo/Østfold | 5 | 0 | 14 | 76 | 5 | 100 | 21 |
| Bærum/Asker | 7 | 7 | 16 | 44 | 25 | 100 | 68 |
| Annet bosted | 8 | 5 | 16 | 43 | 27 | 100 | 37 |
| <i>Transportmiddel **</i> | | | | | | | |
| Til fots/sykel | 4 | 4 | 9 | 23 | 60 | 100 | 53 |
| Bil | 8 | 8 | 15 | 34 | 35 | 100 | 106 |
| Kollektivt | 3 | 6 | 15 | 49 | 27 | 100 | 139 |
| <i>Reisetid ***</i> | | | | | | | |
| < 15 min | 4 | 6 | 11 | 24 | 55 | 100 | 54 |
| 15-19 min | 6 | 0 | 18 | 29 | 47 | 100 | 34 |
| 20-29 min | 5 | 3 | 11 | 34 | 46 | 100 | 62 |
| 30-39 min | 7 | 10 | 9 | 45 | 29 | 100 | 58 |
| 40-49 min | 3 | 19 | 17 | 47 | 14 | 100 | 36 |
| 50+ min | 4 | 2 | 23 | 56 | 15 | 100 | 52 |
| <i>Reiselengde **</i> | | | | | | | |
| < 5 km | 3 | 3 | 15 | 26 | 52 | 100 | 65 |
| 5-9 km | 1 | 8 | 6 | 38 | 47 | 100 | 66 |
| 10-14 km | 5 | 9 | 16 | 35 | 34 | 100 | 55 |
| 15-19 km | 11 | 9 | 17 | 43 | 20 | 100 | 35 |
| 20-29 km | 10 | 8 | 20 | 41 | 21 | 100 | 39 |
| 30-39 km | 0 | 0 | 8 | 75 | 17 | 100 | 12 |
| 40 + km | 0 | 4 | 15 | 62 | 19 | 100 | 26 |

p< 0.01, *p<0.001

Tabell 6.2 viser hvilke forhold de ansatte ved BI er fornøyde eller misfornøyde med. De ansatte er svært fornøyde med parkeringsforholdene, for de det er relevant for. Når det gjelder de andre forholdene som er tatt opp i tabell 6.2, er de ansatte jevnt over mer fornøyde enn misfornøyde. Dette gjelder kollektivtilbudet, mulighet til å kople av og trafikkflyt underveis. Sammenliknet med ansatte ved Statoil og Siemens er ansatte ved BI mer fornøyde med arbeidsreisen sin enn dem (Hjorthol m fl 2013, Hjorthol m fl 2014).

Tabell 6.2 Fornøyd/misfornøyd med aspekter ved siste arbeidsreise, ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

| Aspekter ved arbeidsreisen | Meget misfornøyd | Ganske misfornøyd | Verken fornøyd eller misfornøyd | Ganske fornøyd | Svært fornøyd | Vet ikke/ikke relevant | Sum |
|--|------------------|-------------------|---------------------------------|----------------|---------------|------------------------|-----|
| Reisetid | 5 | 13 | 12 | 31 | 37 | 2 | 100 |
| Parkeringsforholdene | 1 | 1 | 8 | 8 | 39 | 43 | 100 |
| Antall kollektivavganger | 3 | 13 | 15 | 21 | 19 | 30 | 100 |
| Kapasitet på kollektivtransporten | 5 | 12 | 14 | 23 | 15 | 31 | 100 |
| Mulighet til å utnytte reisetiden til arbeid | 9 | 9 | 24 | 15 | 9 | 35 | 100 |
| Kostnader | 6 | 15 | 31 | 23 | 19 | 6 | 100 |
| Innvirkning på klima og miljø | 4 | 9 | 22 | 21 | 33 | 10 | 100 |
| Mulighet for å kople av | 4 | 9 | 17 | 35 | 26 | 9 | 100 |
| Trafikkflyt underveis | 12 | 9 | 17 | 35 | 26 | 9 | 100 |

Tabell 6.3 viser at det er de kollektivreisende som er minst fornøyde med reisetiden, men det er en mindre andel av de ansatte ved BI som er misfornøyde enn ansatte ved Siemens og Statoil. Bilbrukerne og de kollektivreisende har den samme oppfatningen om antall avganger og kapasiteten på kollektivtransporten, omtrent hver femte er misfornøyde med begge forholdene. Det er heller ikke noe forskjell mellom disse to reisegruppene når det gjelder misnøye med kostnadene knyttet til arbeidsreisen. Bilistene er, ikke overraskende, mest misfornøyde med innvirkning på klima og miljø. De er også mer misfornøyde med trafikkflyten enn de to andre gruppene. De som går og sykler til jobben er de minst misfornøyde.

Tabell 6.3 Andel svært eller noe misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter reisemåte, ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

| Transportmiddel | Reisetiden** | Parkeringsforholdene | Antall koll-avganger* | Kapasitet på koll trans* | Mulighet for å utnytte reisetid | Kostnader | Innvirkning på klima og miljø*** | Mulighet til å kople av | Trafikkflyt underveis* |
|-----------------|--------------|----------------------|-----------------------|--------------------------|---------------------------------|-----------|----------------------------------|-------------------------|------------------------|
| Alle | 18 | 2 | 16 | 17 | 18 | 21 | 14 | 12 | 13 |
| Til fots/sykkel | 6 | 2 | 4 | 4 | 9 | 9 | 9 | 11 | 9 |
| Bil | 16 | 3 | 17 | 21 | 22 | 23 | 28 | 9 | 20 |
| Kollektivt | 25 | 1 | 20 | 20 | 18 | 24 | 4 | 14 | 9 |

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

Tabell 6.4 viser at bosatte i Oslo syd er mest misfornøyde kapasitet, antall avganger på kollektivtransporten og trafikkflyten underveis. Sammen med bosatte i Østfold/Follo er de også mest misfornøyd med reisetiden. Bosatte i indre Oslo er generelt mist misfornøyde med disse forholdene ved arbeidsreisen.

Tabell 6.4 Andel svært eller noe misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter bosted, ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent

| Bosted | Reise- tiden * | Parker- ingsfor- holdene | Antall koll- avganger ** | Kapa-sitet på koll trans ** | Mulighet for å utnytte reisetid * | Kost- nad * | Klima og miljø * | Mulighet til å kople av | Trafikkflyt underveis *** |
|-----------------|----------------------|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------|---|-------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| Alle | 18 | 2 | 16 | 17 | 18 | 21 | 14 | 12 | 13 |
| Indre Oslo | 8 | 2 | 11 | 5 | 9 | 22 | 5 | 11 | 2 |
| Oslo nord/vest | 10 | 2 | 9 | 12 | 12 | 12 | 19 | 10 | 5 |
| Oslo øst | 21 | 0 | 13 | 17 | 33 | 13 | 13 | 17 | 17 |
| Oslo syd | 29 | 0 | 46 | 42 | 25 | 17 | 13 | 21 | 33 |
| Follo/Østfold | 29 | 0 | 5 | 24 | 14 | 29 | 0 | 5 | 5 |
| Asker/ Bærum | 25 | 2 | 19 | 22 | 18 | 19 | 16 | 7 | 22 |
| Annet bosted | 19 | 8 | 19 | 19 | 30 | 40 | 24 | 19 | 16 |

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

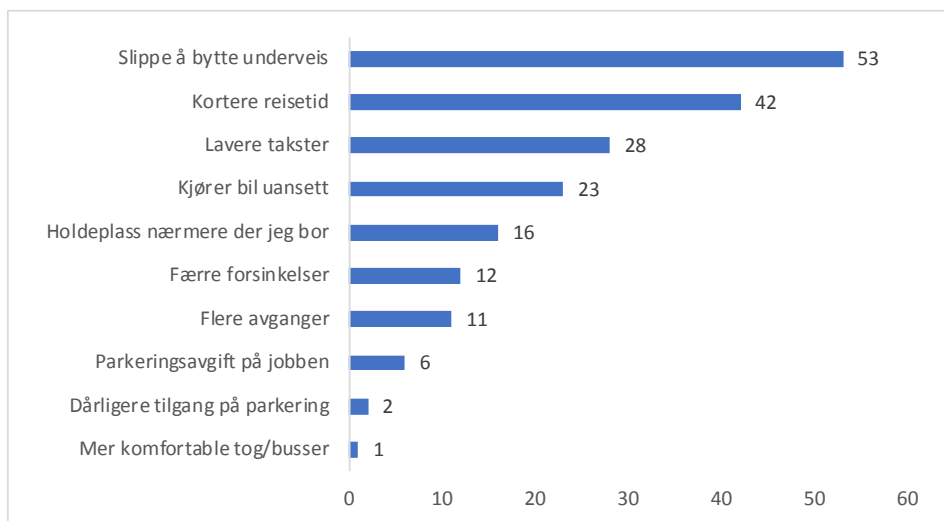
7 Hva må til for å endre reisevaner?

7.1 Tiltak for mindre bilbruk

En tredjedel av de ansatte kjører bil til arbeidet på registereringsdagen, jf figur 4.1. Andelen er litt høyere i vinterhalvåret og noe lavere om sommeren. De viktigste grunnene til å kjøre bil er at det går raskt, at det er fleksibelt og at de skal hente eller bringe barn, jf figur 4.5.

De som vanligvis bruker bil om sommeren fikk spørsmål om hva som kunne få dem til å reise kollektivt i stedet. De tre viktigste tiltakene er det å slippe å bytte underveis, få kortere reisetid og lavere takster, figur 7.1. De fleste som bor utenbys og mange bosatte utenfor indre by må bytte transportmiddel, og det betyr ventetid og dermed ekstra reisetid. Ansatte ved Statoil og Siemens hadde også disse to forholdene på topp.

Det er så mange som 23 prosent som sier at de vil kjøre bil uansett forbedringer av kollektivtilbudet. Som figur 4.5 viste er det så mange som 30 prosent som sier de bruker bil fordi de må bringe eller hente barn, mens det er få som bruker bil i jobb.



Figur 7.1 Tiltak som kan få flere av dem som vanligvis bruker bil om sommeren til å reise kollektivt, ansatte ved BI 2014. Tre tiltak kunne nevnes. N=99. Prosent.

Antallet som har svart på dette spørsmålet er så vidt lavt at det ikke gir grunnlag for å undersøke forskjeller mellom ulike bosteder.

Betingelsene for å reise kollektivt varierer svært mye etter hvor de ansatte bor, tabell 7.1 En stor andel av de bosatte innenfor byens grenser og i Asker og Bærum har én km eller kortere vei til den nærmeste holdeplassen for kollektivtransport, mens en betydelig lavere andel har så kort avstand i andre områder. Når det gjelder antall avganger per time er det bosatte innenfor Oslos grenser som har det beste tilbudet. Det er imidlertid bare i indre sone at en stor majoritet, 80 prosent, kan reise direkte

til arbeidsplassen uten å måtte skifte transportmiddel. I Follo/Østfold er det ingen som kan det, i Asker og Bærum bare tre prosent.

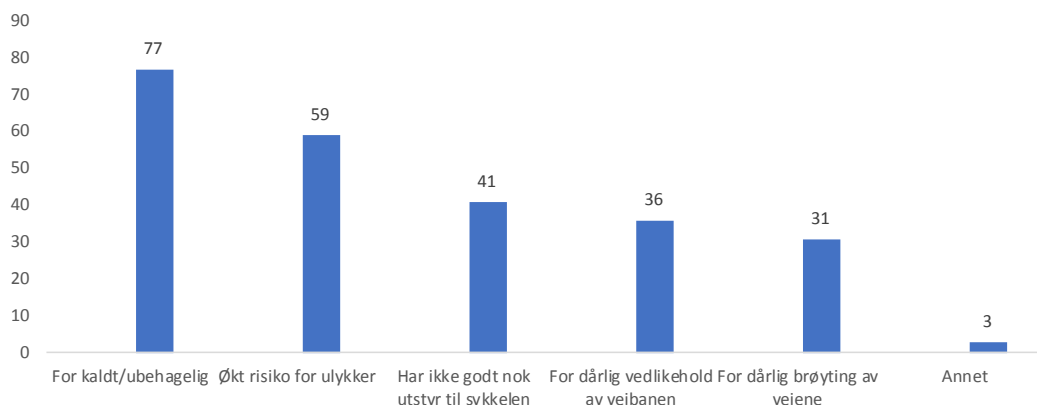
Tabell 7.1 Avstand til holdeplass, avganger per time og direkte reise etter bosted for ansatte ved BI 2014. N=296. Prosent.

| Bosted | Én km eller kortere til holdeplass ** | Avganger minst tre ganger per time *** | Kan reise direkte til jobb med kollektivtransport *** |
|----------------|--|---|--|
| Alle | 84 | 73 | 34 |
| Indre Oslo | 91 | 100 | 80 |
| Oslo nord/vest | 88 | 78 | 43 |
| Oslo øst | 88 | 96 | 21 |
| Oslo syd | 92 | 67 | 38 |
| Follo/Østfold | 62 | 52 | 0 |
| Asker/Bærum | 85 | 60 | 3 |
| Annet bosted | 68 | 41 | 18 |

p<0.01*p<0.001

7.2 Grunner til ikke å sykle om vinteren

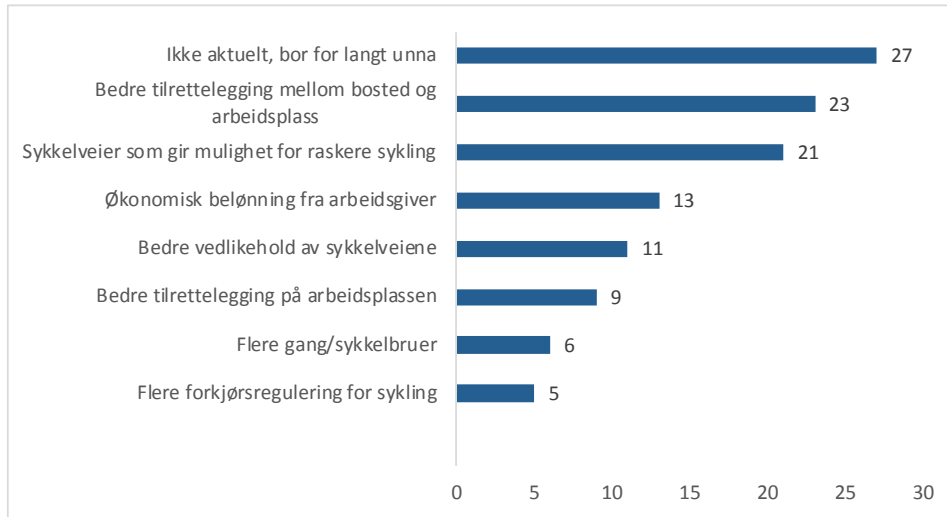
Litt over 10 prosent syklet på registreringsdagen, 16 prosent sier sykkel er den vanligste reisemåten i sommerhalvåret, mens bare tre prosent har sykkel som den vanligste reisemåten på vinterstid. Figur 7.2 viser de viktigste grunnene til at sommersyklister ikke sykler på vinterstid. Den alt overveiende grunnen er at det er for kaldt og ubehagelig. Dernest mener nesten 60 prosent at det er økt risiko for ulykker på vinterstid. Dette kan også ha sammenheng med at vedlikeholdet av veiene og snøryddingen er for dårlig, noe som ca hver tredje mener er tilfelle. Nesten halvparten har ikke godt nok utstyr til å sykle på vinterføre, men det er noe som de fleste kan skaffe seg dersom de er motivert for å sykle på denne årstiden.



Figur 7.2 Grunner til ikke å sykle på vinterstid. De som sykler om sommeren. Tre grunner kunne nevnes. Ansatte ved BI 2014. N=39. Prosent.

7.3 Tiltak for sykling

Hva er det som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret? Dette spørsmålet ble stilt til dem som hadde en arbeidsreise som var kortere enn 20 km og som vanligvis ikke syklet i sommerhalvåret.



Figur 7.3 Tiltak som ansatte ved BI 2014 sier må til for at de skal sykle på jobb. Spørsmål til dem som vanligvis ikke sykler om sommeren og som har kortere enn 20 km til arbeidet. N=174. Prosent.

Mer enn en fjerdedel av denne gruppen synes det er for langt å sykle, figur 7.3. Omtrent en femtedel etterlyser bedre tilrettelegging for sykling mellom bostedet og arbeidsplassen, samt sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling. Det er relativt få som mener økonomisk belønning fra arbeidsgiver vil motivere for mer sykling.

Hvordan varierer ønsker om tiltak etter bosted, reiselengde og egenskaper ved de ansatte som kjønn og alder?

Tabell 7.3 Tiltak som kan få de ansatte til å sykle mer i sommerhalvåret. Stilt til dem som har arbeidsreise kortere enn 20 km. Ansatte ved BI 2014. Inntil tre tiltak kunne merkes av. Prosent. N=174.

| Bosted, reiselengde, alder og kjønn | Bedre tilrettelegging mellom bosted og arbeid | Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling | Ikke aktuelt, bor for langt unna |
|-------------------------------------|---|--|----------------------------------|
| Alle | 23 | 20 | 27 |
| <i>Bosted</i> | | | *** |
| Indre Oslo | 34 | 16 | 5 |
| Oslo nord/vest | 16 | 11 | 27 |
| Oslo syd/øst | 17 | 33 | 31 |
| Annet bosted | 25 | 25 | 46 |
| <i>Reiselengde</i> | | ** | *** |
| < 5 km | 15 | 2 | 4 |
| 5-9 km | 31 | 33 | 13 |
| 10-14 km | 18 | 26 | 42 |
| 15-19 km | 31 | 22 | 56 |
| <i>Aldersgruppe</i> | | | *** |
| < 30 år | 38 | 19 | 6 |
| 30-39 år | 22 | 22 | 21 |
| 40-49 år | 23 | 27 | 14 |
| 50-59 år | 18 | 12 | 46 |
| 60 + år | 22 | 17 | 57 |
| <i>Kjønn</i> | | | |
| Kvinne | 24 | 20 | 29 |
| Mann | 22 | 22 | 23 |

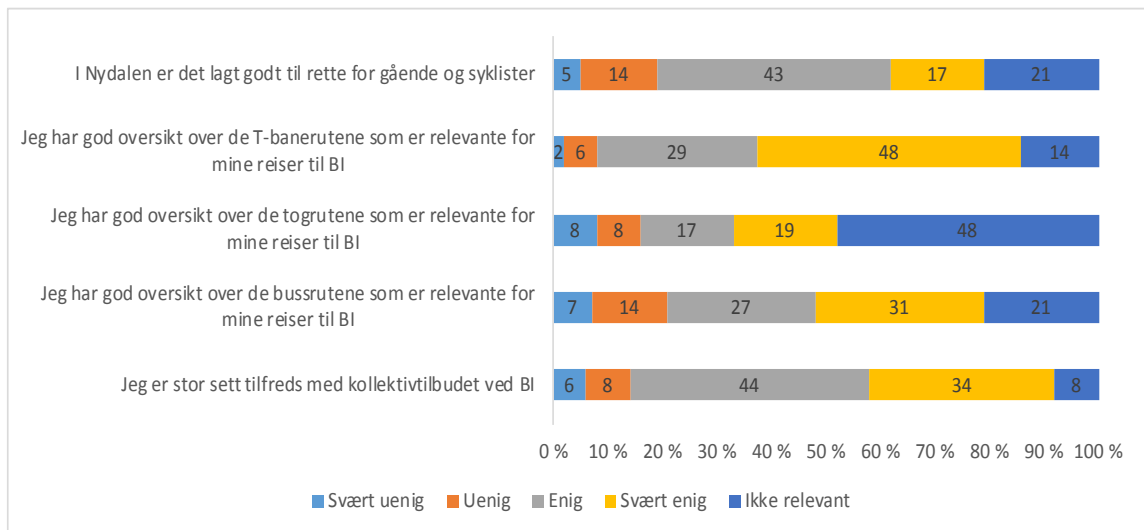
** p< 0.01, ***p< 0.001

Når det gjelder bedre tilrettelegging mellom bosted og arbeidsplass er det ingen forskjell i oppfatning verken etter bosted, reiselengde, alder eller kjønn, tabell 7.3. Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling ønskes mindre av de som har kort reiselengde (under fem kilometer) enn de som har lengre arbeidsreise. Oppfatningen om at arbeidsreisen er for lang til å sykle har først og fremst sammenheng med reiselengde. På lengder mellom 10 og 15 km er det 42 prosent som synes det er for langt, og 56 prosent synes det er for langt på lengder mellom 15 og 19 km. Bosted gjenspeiler i hovedsak reiselengder, og mange unge bor sentralt, så det er reiselengden snarere enn alderen som er utslagsgivende.

8 Holdninger til tiltak

8.1 Kunnskap om kollektivtilbudet og intensjoner om endring av reisemåte

God kunnskap om det kollektive reisetilbudet er forutsetningen for å kunne velge «riktig» reisemåte til arbeidsplassen. De ansatte ved BI mener de i hovedsak har god oversikt over det kollektive reisetilbudet som er relevant for dem. Dette gjelder særlig T-banen, som har relevans for de aller fleste, figur 8.1, men i noe mindre grad for bussrutene. Nesten 80 prosent av de ansatte er tilfreds med kollektivtilbudet ved BI.



Figur 8.1 Kunnskap om og tilfredsheit med kollektivtilbudet hos ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent

Nesten halvparten av de ansatte opplever ikke togtilbudet som relevant for deres arbeidsreise. 60 prosent er enige om at det er godt lagt til rette for fotgjengere og syklister i Nydalen.

Varierer kunnskapen om tilbudet etter hvor de ansatte er bosatt?

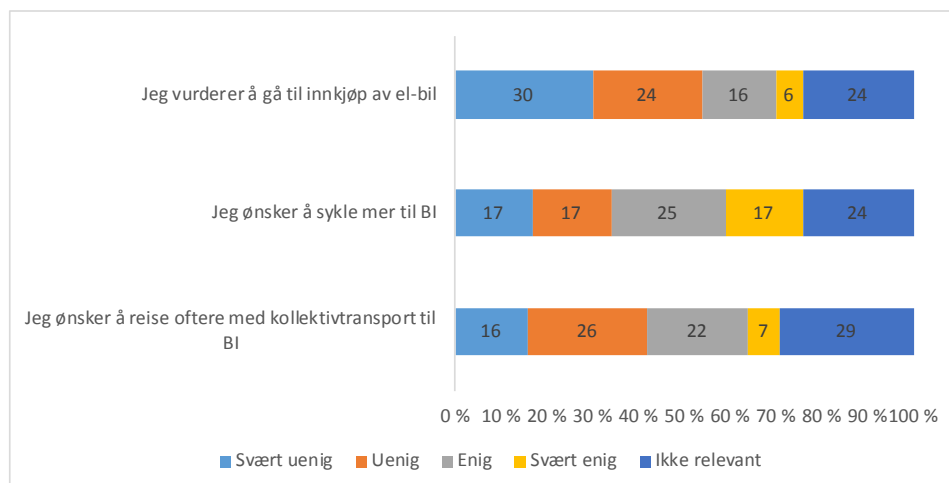
Tabell 8.1 Har oversikt over kollektivtilbudene etter bosted. Ansatte ved BI 2014. N=296. Prosent.

| | Oslo indre sone | Oslo nord/vest | Oslo øst/syd | Asker/Bærum | Andre bosteder | Alle | Antall |
|--|-----------------|----------------|--------------|-------------|----------------|------|--------|
| <i>Har god oversikt over T-baneruter ***</i> | | | | | | | |
| Uenig/svært uenig | 3 | 3 | 6 | 13 | 14 | 8 | 24 |
| Enig/svært enig | 77 | 69 | 92 | 82 | 71 | 78 | 230 |
| Ikke relevant | 20 | 28 | 2 | 4 | 15 | 14 | 42 |
| <i>Har god oversikt over bussruter ***</i> | | | | | | | |
| Uenig/svært uenig | 8 | 15 | 17 | 35 | 28 | 21 | 62 |
| Enig/svært enig | 81 | 47 | 62 | 47 | 53 | 58 | 172 |
| Ikke relevant | 11 | 38 | 21 | 18 | 19 | 21 | 62 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 296 |
| <i>Har god oversikt over togrutene ***</i> | | | | | | | |
| Uenig/svært uenig | 11 | 12 | 23 | 22 | 16 | 17 | 49 |
| Enig/svært enig | 23 | 16 | 27 | 47 | 62 | 35 | 105 |
| Ikke relevant | 66 | 72 | 50 | 31 | 22 | 48 | 142 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 296 |

*** p < 0.001

Tabell 8.1 viser at kunnskap om T-bane, tog-ruter og bussruter ser ut til å variere med bosted på litt ulike måter. Når det gjelder T-banerutene er det flere som svarer benektende på at de har oversikt utenfor enn innfor byens grenser. Det gjelder også for bussrutene. Når det gjelder oversikt over tog-ruter er det flere blant bosatte i Oslo som svarer at dette ikke er relevant for dem enn de som bor utenfor byen. Bosatte i Asker/Bærum og det som er klassifisert som andre bosteder har best oversikt. Målrettet informasjon er viktig hvis man skal få de ansatte over til kollektive reisemåter.

Hvilken interesse er det for å endre reisevanene?



Figur 8.2 Holdning til å sykle, reise mer kollektivt og vurdere innkjøp av elbil blant ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Godt og vel 40 prosent av de ansatte ønsker å sykle mer til jobben og nesten 30 prosent ønsker å reise mer kollektivt, men det er også mange som ikke ønsker det eller ikke opplever et slikt skifte som relevant. Det er atskillig flere som ikke vurderer å skaffe seg en elbil enn som vurderer det. Resultatene når det gjelder vurdering av elbilkjøp er omtrent de samme som for de ansatte ved Statoil (Hjorthol m fl 2014).

Tabell 8.2 *Ønsker om å reise mer kollektivt og sykle til arbeidet, samt vurdering av kjøp av elbil etter bosted. Ansatte ved BI 2014. N=296. Prosent*

| | Oslo indre sone | Oslo nord/vest | Oslo øst/syd | Asker/Bærum | Andre bosteder | Alle | Antall |
|---|-----------------|----------------|--------------|-------------|----------------|------|--------|
| <i>Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til arbeidet **</i> | | | | | | | |
| Uenig/svært uenig | 44 | 45 | 44 | 46 | 33 | 42 | 125 |
| Enig/svært enig | 19 | 29 | 27 | 41 | 24 | 28 | 84 |
| Ikke relevant | 38 | 26 | 29 | 13 | 43 | 30 | 87 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 296 |
| <i>Jeg ønsker å sykle mer til arbeidet ***</i> | | | | | | | |
| Uenig/svært uenig | 25 | 35 | 29 | 44 | 36 | 34 | 101 |
| Enig/svært enig | 61 | 43 | 60 | 25 | 22 | 42 | 123 |
| Ikke relevant | 14 | 22 | 10 | 31 | 41 | 24 | 72 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 296 |
| <i>Jeg vurderer å gå til innkjøp av elbil</i> | | | | | | | |
| Uenig/svært uenig | 55 | 45 | 67 | 43 | 64 | 54 | 159 |
| Enig/svært enig | 22 | 29 | 21 | 25 | 12 | 22 | 65 |
| Ikke relevant | 23 | 26 | 12 | 32 | 24 | 24 | 72 |
| | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 296 |

*** $p < 0.001$

Tabell 8.2 viser det er noe variasjon i ønsket om å reise mer kollektivt og det å sykle til jobb etter hvor de ansatte bor. Siden mange allerede reiser kollektivt, er det ikke relevant for en god del. Bosatte i Asker og Bærum er de som har den høyeste andelen som ønsker å reise mer kollektivt. Det er bosatte innenfor byens grenser som ønsker å sykle mer. Når det gjelder vurdering av kjøp av elbil er det ingen forskjell etter bosted.

Blant de som bruker bil på arbeidsreisen er det 38 prosent som sier at de ønsker å reise mer kollektivt.

For å få en formening om hvilken effekt omstillingsviljen vil kunne 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 gjennomsnitt ni arbeidsreiser (reisen til arbeid og reisen fra teller som to reiser) pr. uke, gir dette et CO₂-utslipp på 11,9 kg pr. person per uke.

Dersom 38 prosent av bilførerne (som sier de ønsker å reise mer kollektivt) fordeles på andre transportmidler (på samme måte som "ikke-bilførerne" er fordelt), reduseres bilførerandelen til 20 prosent, og utslippet reduseres ned til 8.1 kilo pr.

person. Det vil si at det spares 3,8 kg CO₂ per uke per person, dvs en reduksjon på 32 prosent. Dette blir betydelige mengder når det multipliseres opp med antall ansatte over hele året.

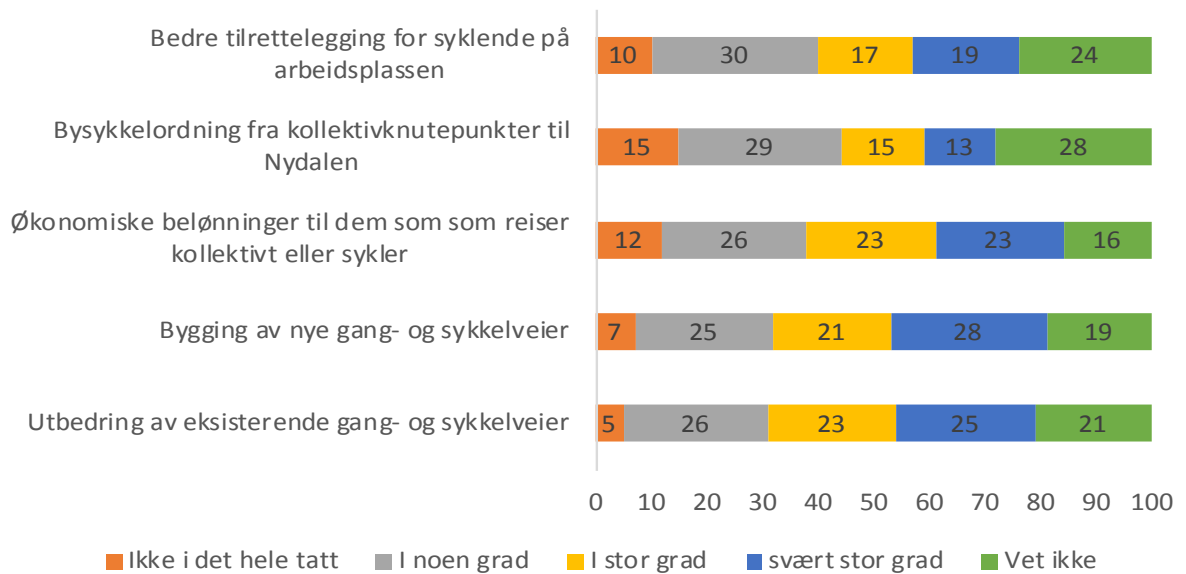
Tabell 8.3 Gjennomsnittlig utslipp av CO₂ per person per uke blant ansatte på BI 2014 etter dagens transportmiddelfordeling og med en fordeling der 38 prosent av bilførerne fordeles på andre transportmidler. Prosent, km, kg.

| Transportmiddelfordeling på arbeidsreisen | I dag % | Reiselengde i km | 38 prosent av bilførerne er fordelt på andre transportmidler | |
|--|---------|------------------|--|--------|
| | | | | % |
| Til fots/sykel | 18 | 4,6 | | 21 |
| Bilfører | 33 | 18,9 | | 20 |
| Bilpassasjer | 2 | 11,9 | | 3 |
| Buss | 15 | 13,0 | | 18 |
| Tog/trikk/bane | 28 | 20,8 | | 34 |
| Annet | 4 | 25,2 | | 4 |
| Ukentlig CO ₂ -utslipp per person per uke | | 11,9 kg | | 8,1 kg |

8.2 Tiltak for å få de ansatte til å reise mer miljøvennlig

De ansatte fikk spørsmål om hvilke tiltak som ville være viktig for at de skulle reise mer miljøvennlig til jobben. De ble presentert for en rekke tiltak som de ble bedt om å vurdere. Figur 8.3 viser holdning til ulike tiltak knyttet til sykling. Utbedring av eksisterende gang- og sykkelveier samt bygging av nye er de tiltakene de ansatte ved BI har størst tro på. Omtrent halvparten har stor eller svært stor grad av enighet om at disse tiltakene vil ha virkning. Nesten like mange er i stor eller svært stor grad enige i at økonomisk belønning til dem som sykler eller reiser kollektivt vil bidra til at de ansatte vil reise mer miljøvennlig. Dette er omtrent det samme som de ansatte ved Statoil mente (Hjorthol m fl 2014).

I det åpne kommentarfeltet ble det etterlyst sammenhengende sykkelveier, flere sykkelveier, og tilrettelegging for sykling i sentrum. Noen mente at det ikke først og fremst var Nydalen som var et problem for syklistene, men generelt dårlige sykkelforhold i Oslo. Dette gjelder både utforming, skilting og informasjon.



Figur 8.3 Grad av enighet om ulike sykkeltiltak for å få ansatte ved BI til å reise mer miljøvennlig, ansatte 2014. Prosent. N=298.

De ansatte er noe mer tvilende til effekten av bysykkelordning i Nydalen, 28 prosent er usikre. Noe av det samme gjelder tilrettelegging for de syklende på arbeidsplassen, i form av bedre garderobe- og dusjforhold. På åpent spørsmål om sykkeltiltak var det flere som mente at kapasiteten i garderobe og dusj var for dårlig på sommerstid. Det var liten plass til å oppbevare klær og trangt i dusjen. Det var også flere som mente at sykkelparkeringen burde bli bedre.

Tabell 8.4 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for sykling etter bosted, ansatte ved BI 2014. Prosent.

| Tiltak for sykling | Oslo indre sone | Oslo nord/vest | Oslo øst/syd | Asker/Bærum | Andre bosteder | Alle | Antall |
|--|-----------------|----------------|--------------|-------------|----------------|------|--------|
| Bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen | 47 | 31 | 40 | 34 | 28 | 36 | 296 |
| Bysykkelordning fra kollektivknutepunkter til Nydalen*** | 50 | 24 | 27 | 25 | 12 | 28 | 296 |
| Økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler* | 48 | 43 | 42 | 44 | 50 | 46 | 296 |
| Bygging av nye gang-sykkelveier** | 63 | 48 | 63 | 44 | 31 | 49 | 296 |
| Utbedring av eksisterende sykkel- og gangveier*** | 64 | 40 | 54 | 50 | 26 | 47 | 296 |

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

Troen på at utbedring av eksisterende gang- og sykkelveier og bygging av nye er størst blant de som bor i Oslo indre sone og de sørøstlige deler av byen, tabell 8.4.

Det kan tyde på at forbindelsene fra disse områdene til Nydalen trenger forbedring. Bosatte i indre by er også mest interessert i at bysykkelordningen utvides til Nydalen. Slik det er nå finnes bysykler bare innenfor Ring 2, mens BI ligger utenfor.

Når det gjelder økonomisk belønning til de som sykler eller reiser kollektivt, er det svært små forskjeller ett bosted. Det samme gjelder for bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen, selv om det er en tendens til at bosatte i Oslo indre by legger mer vekt på dette enn andre.

Oppslutningen om tiltak for sykling har sammenheng med hvordan de ansatte reiser til jobben. Tabell 8.5 viser at de som går eller sykler er mer positivt innstilt til sykkeltiltak enn særlig de som bruker bil og de som reiser kollektivt. Bortsett fra økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler, gjelder dette alle tiltakene som er presentert. Bilbrukerne er minst positive, noe som kanskje kan tolkes som at de ikke ser seg selv som potensielle syklister på arbeidsreisen.

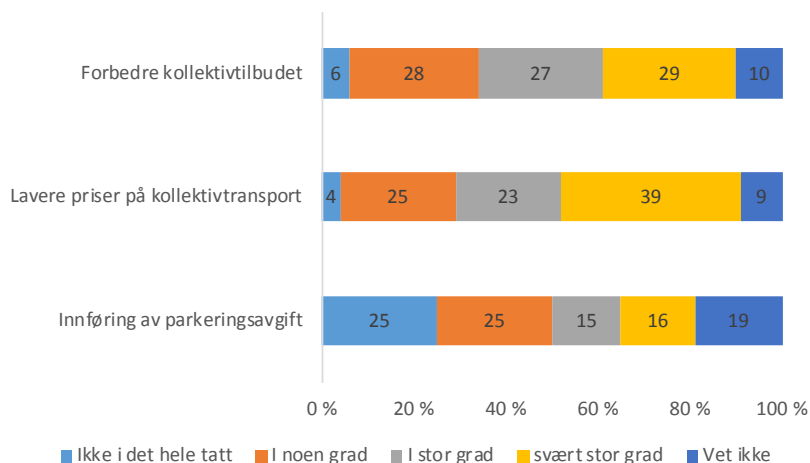
Tabell 8.5 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for sykling etter transportmiddelbruk. Prosent.

| Tiltak for sykling | Til fots/sykel | Bil | Kollektivt | Alle | Antall |
|---|----------------|-----|------------|------|--------|
| Bedre tilrettelegging for sykling på arbeidsplassen * | 47 | 28 | 38 | 36 | 298 |
| Bysykelordning fra kollektivknutepunkter til Nydalen * | 40 | 21 | 30 | 29 | 298 |
| Økonomisk belønning til de som reiser kollektivt eller sykler | 45 | 41 | 50 | 46 | 298 |
| Bygging av nye gang- sykkelveier ** | 62 | 37 | 54 | 49 | 298 |
| Utbedring av eksisterende sykkel- og gangveier * | 60 | 39 | 50 | 47 | 298 |

* $p < 0.05$, ** $p < 0.01$

I tillegg til disse tiltakene ble det nevnt sykkelservice på arbeidsplassen, slik at man kan få hjelp til å skifte dekk mv. Videre ble det foreslått sykkelbru over Ringveien ved Ullevål stadium, bedre skilting av sykkelveier, tilskudd til sykkel til de som ønsker på sykle, på samme måte som de som kjører elbil får gratis strøm og avgiftsreduksjon og/eller tilskudd for kjøp av el-sykler.

Det er stor oppslutning om forbedring av kollektivtilbudet og reduksjon av prisene, figur 8.4. Så mange som en fjerdedel mener at innføring av parkeringsavgift ikke er noe godt tiltak for å få folk til å reise mer miljøvennlig, og ytterligere en femtedel er usikre på om det vil ha noen virkning.



Figur 8.4 Grad av enighet om ulike tiltak knyttet til kollektivtilbud og innføring av parkeringsavgift. Ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent.

Det er små variasjoner i holdning til disse tiltakene etter hvor de ansatte bor, tabell 8.6. Bosatte i Asker og Bærum uttrykker større interesse for forbedring av kollektivtilbudet enn bosatte andre steder.

Tabell 8.6 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for kollektivtransport og innføring av parkeringsavgift etter bosted, ansatte ved BI 2014. Prosent.

| Tiltak for kollektivtransport | Oslo indre sone | Oslo nord/vest | Oslo øst/syd | Asker/Bærum | Andre bosteder | Alle | Antall |
|---------------------------------------|-----------------|----------------|--------------|-------------|----------------|------|--------|
| Lavere priser på kollektivtransporten | 59 | 55 | 67 | 65 | 62 | 62 | 296 |
| Forbedre kollektivtilbudet* | 41 | 52 | 60 | 66 | 57 | 55 | 296 |
| Innføring av parkeringsavgift | 42 | 31 | 21 | 34 | 22 | 31 | 296 |

* $p < 0.05$

De som bruker kollektive transportmidler og de som kjører bil har noe større tro på lavere priser for å få folk til å reise kollektivt enn fotgjengere og syklister, tabell 8.7. Forbedring av kollektivtilbudet er det enighet om uansett reisemåte. Når det gjelder innføring av parkeringsavgift er bilkjørerne, ikke overraskende, minst positive.

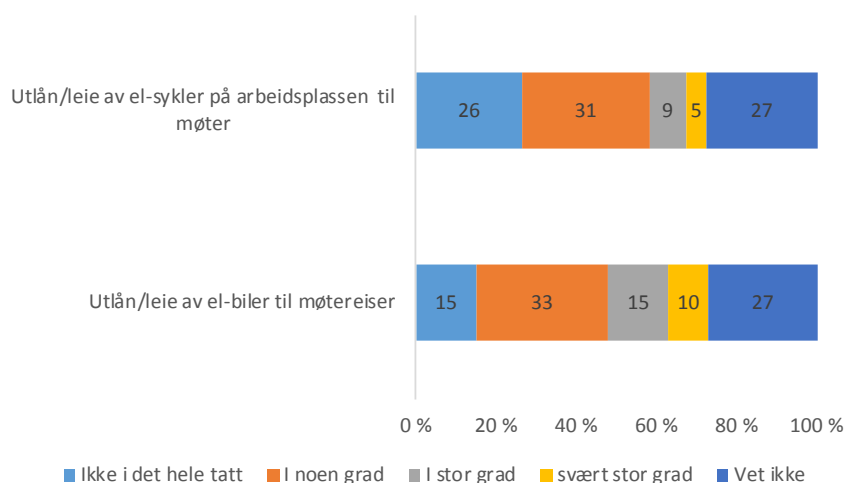
Tabell 8.7 Stor og svært stor grad av enighet om tiltak for kollektivtransport etter transportmiddelbruk, ansatte ved BI 2014. Prosent.

| Tiltak for kollektivtransport | Til fots/sykkel | Bil | Kollektivt | Alle | Antall |
|--|-----------------|-----|------------|------|--------|
| Lavere priser på kollektivtransporten* | 40 | 59 | 59 | 55 | 298 |
| Forbedre kollektivtilbudet | 59 | 55 | 68 | 62 | 298 |
| Innføring av parkeringsavgift** | 36 | 21 | 37 | 31 | 298 |

* $p < 0.05$, ** $p < 0.01$

De ansatte kunne komme med forslag i tillegg de som ble presentert i spørreskjemaet. Flere ønsket gratis månedskort eller sponning av månedskort, bl a ved å fjerne gratis parkering. Det ble foreslått kollektivfelt ut av byen mot Drammen. Slik det er nå forsinkes bussene av bilene. Det kom også en del konkrete forslag som flere avganger på bussene på Ringveien, direkteruter fra Asker og Bærum, flere avganger på lokaltoget, flere avganger på T-banen i rushtida, linje 3 bør gå til Sinsen i stedet for å stoppe på Storo, passe på å holde rulletrappen på Nydalen T-basestasjon i gang, var noe av det som ble nevnt.

De ansatte ble spurt om i hvilken grad de mente at lån/utleie av el-sykler og elbiler ville være gode tiltak. I forhold til de andre tiltakene som er vurdert, er det relativt mange som ikke synes dette er noen bra tiltak eller de er usikre på om de er det. Dette kan ha sammenheng med at de aller fleste bruker T-banen når de skal på eksterne møter (jf figur 5.2).



Figur 8.5 Grad av enighet om at utleie/lån av el-sykler og elbiler til møtereiser vil være gode tiltak, ansatte ved BI 2014. N=298. Prosent

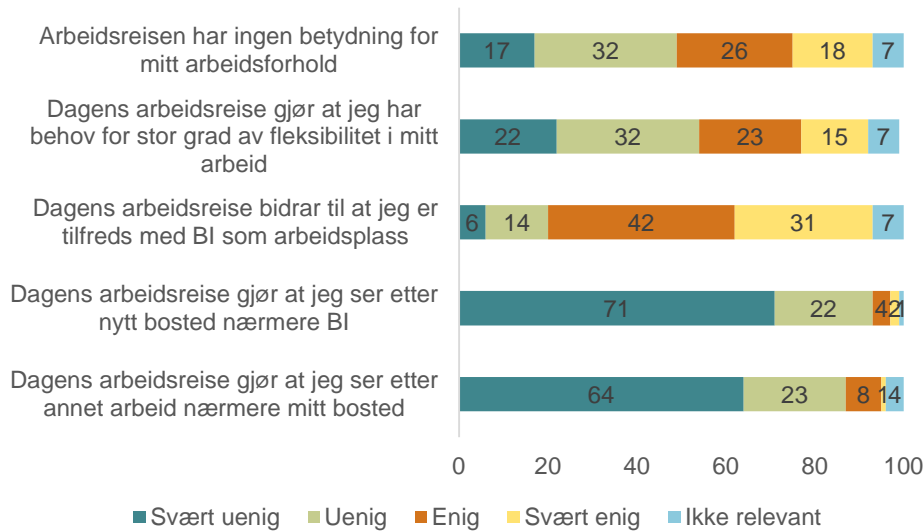
Det er ingen signifikante forskjeller i holdning til disse tiltakene verken etter bosted eller transportmiddel.

Selv om det ikke er så mange som har elbil, ble det likevel nevnt av flere at det er behov for flere ladepunkter på parkeringsplassen.

8.3 Arbeidsreisens betydning

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 reisemåte. En lang og strevsom arbeidsreise kan skape ønske om forandring enten ved at man flytter nærmere arbeidsplassen eller ved at man velger arbeid nærmere boligen.

Figur 8.6 viser hvilke svar de ansatte ga om forhold som er knyttet til arbeidsreisen, valg av bosted og lokalisering av arbeidsplass.



Figur 8.6 Grad av enighet knyttet til ulike aspekter ved arbeidsreisen for ansatte ved BI 2014. N=297. Prosent

Omtrent halvparten er uenige i at arbeidsreisen ikke har noen betydning for arbeidsforholdet. Det er litt færre enn hva de ansatte ved Statoil og Siemens svarte. Det er ikke slik at arbeidsreisen gjør at det er behov for stor grad av fleksibilitet i arbeidet, det er færre som er uenig enn enig i utsagnet. Mer enn 70 prosent sier at dagens arbeidsreise bidrar til at de er tilfreds med BI som arbeidsplass, og her tenker vi først og fremst på lokalisering. Andelen tilfredse er høyere blant ansatte på BI enn de på Statoil (Hjorthol m fl 2014). Det er svært få som sier at arbeidsreisen gjør at de ser seg om etter ny bolig nærmere arbeidsplassen eller annet arbeid nærmere boligen.

Når det gjelder oppfatningen om at arbeidsreisen gjør at man ser seg om etter ny bolig nærmere BI eller nytt arbeid nærmere boligen, er det ingen signifikante forskjeller etter hvor folk bor, hva slags reisemåte til har til arbeid, reisetid eller reiselengde, tabell 8.8. Når det gjelder opplevelsen av at arbeidsreisen medfører behov for fleksibilitet i arbeidet er det derimot store forskjeller. Dette behovet øker med lengde og tidsbruk på reisen. De som bor utenfor Oslo indre sone og de nordvestlige bydelene har større behov enn de som bor innenfor disse bydelene, og bilistene og kollektivbrukerne har større behov enn de som går og sykler. Det meste av dette henger sammen med reiselengden. Når arbeidsreisen øker i lengde, blir usikkerheten større når det gjelder ankomst til arbeidet.

Tabell 8.8 Enig/ svært enig i endring i arbeid eller bolig, og behov for fleksibilitet etter bosted, transportmiddelbruk, reisetid og avstand. Ansatte ved BI 2014. Prosent.

| | Arbeidsreisen gjør at jeg ser etter arbeid nærmere bostedet | Arbeidsreisen gjør at jeg ser etter nytt bosted nærmere BI | Arbeidsreisen gjør at jeg har behov for fleksibilitet i arbeidet | Antall |
|-----------------|---|--|--|--------|
| Alle | 9 | 6 | 38 | 295 |
| Bosted | * | | *** | |
| Indre Oslo | 2 | 9 | 22 | 64 |
| Oslo nord/vest | 5 | 2 | 19 | 58 |
| Oslo syd/øst | 8 | 6 | 42 | 48 |
| Asker/Bærum | 15 | 8 | 54 | 67 |
| Annet bosted | 14 | 5 | 55 | 58 |
| Transportmiddel | | | ** | |
| Til fots/sykkel | 4 | 4 | 19 | 53 |
| Bil | 13 | 5 | 46 | 105 |
| Kollektivt | 7 | 8 | 40 | 139 |
| Reisetid | | | *** | |
| < 15 min | 7 | 9 | 20 | 54 |
| 15-19 min | 3 | 3 | 21 | 34 |
| 20-29 min | 10 | 5 | 26 | 61 |
| 30-39 min | 5 | 2 | 49 | 58 |
| 40-49 min | 11 | 11 | 64 | 36 |
| 50+ min | 12 | 8 | 62 | 52 |
| Reiselengde | | | *** | |
| < 5 km | 6 | 8 | 15 | 65 |
| 5-9 km | 5 | 5 | 20 | 66 |
| 10-14 km | 6 | 4 | 42 | 55 |
| 15-19 km | 11 | 6 | 40 | 35 |
| 20-29 km | 13 | 11 | 63 | 38 |
| 30-39 km | 17 | 0 | 83 | 12 |
| 40 + km | 19 | 8 | 77 | 26 |

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

Referanser

- Denstadli, J. M., Julsrud, T. E., & Hjorthol, R. (2012). Videoconference as a mode of communication: A comparison of the use of videoconferencing and face-to-face meetings. *Journal of Business and Technical Communication*, 26(1), 65-91.
- Hanssen, J. U. (2003) *Bedrifiers tiltak for å begrense bilbruk og transportomfang*. TØI rapport 639/2003. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R. 2005. The relation between motives and frequency of telework: A qualitative study from the Oslo region on telework and transport effects. In: Timmermans, H (ed) *Progress in Activity-Based Analysis*. Amsterdam: Elsevier.
- Hjorthol, R., Vågane, L. (2014) Allocation of tasks, arrangement of working hours and commuting in different Norwegian household. *Journal of Transport Geography*, 35, 75-83.
- Hjorthol, R., Julsrud, T. E., Vågane, L. (2013) Arbeidsreiser til Linderud. Eksempel Siemens. TØI rapport 1288/2013. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, R., Julsrud, T. E., Vågane, L. (2013) Arbeidsreiser til Fornebu. Eksempel Statoil. TØI rapport 1320/2014. 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.
- 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.

New BI

Preview of version 1.6

Table of contents

TOC

| Information |
|--|
| Du starter nå reisevaneundersøkelsen som Transportøkonomisk institutt gjennomfører blant studenter og ansatte ved BI i Nydalen. Dine svar er verdifulle for oss, så vennligst besvar alle spørsmål så godt det lar seg gjøre. På forhånd takk for hjelpen! |

| AnsattStudent | Er du ansatt eller student ved BI? |
|---------------|------------------------------------|
| ♦ range:* | |
| Ansatt | <input type="radio"/> 1 |
| Student | <input type="radio"/> 2 |

| 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:* | |
| | 1 |
| Ett år eller mindre | <input type="radio"/> 1 |
| 1-2 år | <input type="radio"/> 2 |
| 3-5 år | <input type="radio"/> 3 |
| 6-10 år | <input type="radio"/> 4 |
| Mer enn 10 år | <input type="radio"/> 5 |

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

| Utdannelse | Hva er din høyeste fullførte utdanning? |
|--|---|
| ♦ range:* | |
| Grunnskole | <input type="radio"/> 1 |
| Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole - inntil 12 år | <input type="radio"/> 2 |
| Videregående allmennfaglig/-gymnas - inntil 12 år | <input type="radio"/> 3 |
| Høgskole/universitet - lavere grad - inntil 15 år | <input type="radio"/> 4 |
| Høgskole/universitet - høyere grad - 16 år og mer | <input type="radio"/> 5 |

| Stilling | Hvilken betegnelse passer for din stilling? |
|-------------------------------|---|
| ♦ filter:\AnsattStudent.a=1 | |
| ♦ range: | |
| Vitenskapelig ansatt | <input type="radio"/> 1 |
| Teknisk/administrativt ansatt | <input type="radio"/> 2 |
| Annen | <input type="radio"/> 3 |

| Forekort | Har du førerkort for bil? |
|-----------|---------------------------|
| ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

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

| Bilantall | Hvor mange biler er det i din husholdning? |
|-----------------------------|--|
| ♦ filter:\Eiebil.a=1 | |
| ♦ range:* | |
| Vennligst angi antall biler | <input type="text"/> 1 |

| Drivstoff | Hva slags drivstoff benytter bilen(e)? | | | | |
|-----------------------------|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| ♦ 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 |

| Drivstoff | Hva slags drivstoff benytter bilen(e)? |
|--------------------------------------|---|
| ♦ 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 reisen til BI 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? |
|--|---|
| ♦ filter:\AnsattStudent.a=1 ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 3 |

| Transportmidd el.A | Hvilke transportmidler brukte du når du reiste på jobb til BI i dag? Om du ikke har foretatt noen reise i dag, tenk på sist gang du foretok denne reisen. Merk av for alle reisemåter. |
|--------------------------|--|
| Til fots hele veien | <input type="checkbox"/> 1 |
| Syklet | <input type="checkbox"/> 2 |
| Motorsykkkel eller moped | <input type="checkbox"/> 3 |
| Bil, fører | <input type="checkbox"/> 4 |
| Bil, passasjer | <input type="checkbox"/> 5 |
| Drosje | <input type="checkbox"/> 6 |
| Buss (Rutebuss) | <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 |

| Transportmidd el.B | Du har svart at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med (i avstand)? |
|--|--|
| ♦ filter:\Transportmiddel.a=#2:3 ♦ range:\Transportmiddel.a | |
| Til fots hele veien | <input type="radio"/> 1 |
| Syklet | <input type="radio"/> 2 |

| Transportmidd el.B | Du har svart at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med (i avstand)? |
|--------------------------|--|
| 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 (Rutebuss) | <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 |

| Elbil | Benyttet du el-bil til jobben i dag? |
|--|--------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter: (\Transportmiddel.a=4)&(\Drivstoff.a.1=3 \Drivstoff.a.2=3 \Drivstoff.a.3=3 \Drivstoff.a.4=3 \Drivstoff.a.5=3) ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| Hybridbil | Benyttet du hybrid bil til jobben i dag? |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter: (\Transportmiddel.a=4)&(\Drivstoff.a.1=2 \Drivstoff.a.2=2 \Drivstoff.a.3=2 \Drivstoff.a.4=2 \Drivstoff.a.5=2) ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| Kollsiste | Brukte du kollektivtransport den siste delen av reisen til BI? |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter: \Transportmiddel.a=7;8;9;10;11 ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| Reisetid | Hvor lang tid brukte du på reisen til BI (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 |

| Antattreisetid | Du har svart at du reiste med bil til BI. Hvor lang tid tror du det ville ha tatt om du hadde benyttet kollektivtransport? |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter: \Transportmiddel.b=4;5;6 ♦ range:* | |
| Skriv inn antatt reisetid i minutter én vei: | |
| | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1 |

| Avstand | Hvor langt er det fra der du bor til BI? Vennligst anslå avstanden i kilometer (én vei): |
|-----------|--|
| ♦ range:* | |
| Kilometer | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1 |

| Ankomsttid | Når kom du til BI i Nydalen i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer. |
|-------------|---|
| ♦ range:* | |
| | Tidspunkt 1 |
| 00:00-00:29 | <input type="radio"/> 1 |
| 00:30-00:59 | <input type="radio"/> 2 |
| 01:00-01:29 | <input type="radio"/> 3 |
| 01:30-01:59 | <input type="radio"/> 4 |
| 02:00-02:29 | <input type="radio"/> 5 |
| 02:30-02:59 | <input type="radio"/> 6 |
| 03:00-03:29 | <input type="radio"/> 7 |
| 03:30-03:59 | <input type="radio"/> 8 |
| 04:00-04:29 | <input type="radio"/> 9 |
| 04:30-04:59 | <input type="radio"/> 10 |
| 05:00-05:29 | <input type="radio"/> 11 |
| 05:30-05:59 | <input type="radio"/> 12 |
| 06:00-06:29 | <input type="radio"/> 13 |
| 06:30-06:59 | <input type="radio"/> 14 |
| 07:00-07:29 | <input type="radio"/> 15 |
| 07:30-07:59 | <input type="radio"/> 16 |
| 08:00-08:29 | <input type="radio"/> 17 |
| 08:30-08:59 | <input type="radio"/> 18 |
| 09:00-09:29 | <input type="radio"/> 19 |
| 09:30-09:59 | <input type="radio"/> 20 |
| 10:00-10:29 | <input type="radio"/> 21 |
| 10:30-10:59 | <input type="radio"/> 22 |
| 11:00-11:29 | <input type="radio"/> 23 |
| 11:30-11:59 | <input type="radio"/> 24 |
| 12:00-12:29 | <input type="radio"/> 25 |
| 12:30-12:59 | <input type="radio"/> 26 |
| 13:00-13:29 | <input type="radio"/> 27 |

| Ankomsttid | Når kom du til BI i Nydalen i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer. |
|-------------|---|
| 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 BI i Nydalen 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 |
| 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 |

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

| Avreisetid | Når forlot du BI i Nydalen i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen ennå, tenk på når du forventer/planlegger å gjøre dette. |
|-------------|---|
| 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 BI 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 BI? Flere svar kan merkes av | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------------|-------------------|-------------------|--|----------------------------------|--------------------------|--------------------------|---|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---|--|--------------------------|--------------------------|---|---|--------------------------|--------------------------|---|--|--------------------------|--------------------------|---|---------|--------------------------|--------------------------|---|---|--------------------------|--------------------------|---|
| ♦ filter:\Gjoremal.a=1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <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 og andre innkjøp</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Hente/bringe barn til/fra andre aktiviteter, gjøremål</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Kjøre/følge andre (enn egne barn) til ulike gjøremål</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>Trening</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>6</td> </tr> <tr> <td>Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet)</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td>7</td> </tr> </tbody> </table> | | Til arbeidet 1 | Fra arbeidet 2 | | Møter i tilknytning til arbeidet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1 | Dagligvareinnkjøp og andre innkjøp | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 2 | Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 3 | Hente/bringe barn til/fra andre aktiviteter, gjøremål | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 4 | Kjøre/følge andre (enn egne barn) til ulike gjøremål | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 5 | Trening | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 6 | Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 7 |
| | Til arbeidet 1 | Fra arbeidet 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Møter i tilknytning til arbeidet | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Dagligvareinnkjøp og andre innkjøp | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Hente/bringe barn til/fra andre aktiviteter, gjøremål | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kjøre/følge andre (enn egne barn) til ulike gjøremål | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Trening | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet) | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | 7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Bilmotiver | Hva var grunnen til at du valgte å kjøre bil i dag? Merk av for inntil tre grunner. |
|--|---|
| ♦ filter:\Transportmiddel.a=4 | |
| ♦ range:#1:3 | |
| ♦ rot:r | |
| Det går raskt | <input type="checkbox"/> 1 |
| Trengte bilen for å hente/bringe barn eller andre gjøremål | <input type="checkbox"/> 2 |

| Bilmotiver | Hva var grunnen til at du valgte å kjøre bil i dag? Merk av for inntil tre grunner. |
|--|---|
| 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 |
| ♦ rot:n 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=13 | Open |

| Parksted | Hvor parkerte du bilen du brukte i dag eller forrige gang du dro til BI med bil? |
|---|--|
| ♦ filter:\Transportmiddel.a=4 ♦ range:* | |
| Parkeringsplass som disponeres av de ansatte | <input type="radio"/> 1 |
| Parkeringsplass som disponeres av studenter | <input type="radio"/> 2 |
| På besøkparkering tilknyttet BI | <input type="radio"/> 3 |
| Langs offentlig vei/gate i nærheten av BI med avgift | <input type="radio"/> 4 |
| Langs offentlig vei/gate i nærheten av BI uten avgift | <input type="radio"/> 5 |
| Ved innfartsparkering (togstasjon, el.l.) | <input type="radio"/> 6 |
| Jeg parkerte langt unna BI | <input type="radio"/> 7 |
| Annet | <input type="radio"/> 8 |

| Pkostnad | Hvem betaler for din parkeringsplass? |
|--|---------------------------------------|
| ♦ filter:\AnsattStudent.a=1 ♦ range:* | |
| Jeg betaler alt selv | <input type="radio"/> 1 |
| Arbeidsgiver betaler for min parkeringsplass | <input type="radio"/> 2 |
| Jeg betaler en viss andel av parkeringskostnadene, og arbeidsgiver dekker det øvrige | <input type="radio"/> 3 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 4 |

| Kollmotiver | Hva var grunnen til at du valgte å reise kollektivt til BI i dag? Merk av for inntil tre grunner. |
|---|---|
| ♦ filter:\Transportmiddel.a=7;8;9;10;11 ♦ range:#1:3 | |
| ♦ rot:r 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/bane | <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 |
| ♦ rot:n 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 BI i dag? Merk av for inntil tre grunner. |
|--|--|
| ♦ filter:\Transportmiddel.a=2 ♦ range:#1:3 | |
| ♦ rot:r 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 |
| ♦ rot:n 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 | |

| | |
|-------------------------|--|
| AnnetSykkelmotiv | Du har svart at det er en annen årsak til at du benyttet sykkel i dag. Vennligst spesifiser årsak |
| Open | |

| | |
|---------------------|--|
| Trans_vinter | Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på reisen til BI i vinterhalvåret? Merk kun for ett alternativ. Dersom du vanligvis bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med. |
| ♦ range:* | |
| ♦ rot:n | ○ 1 |
| Til fots | |
| Sykkel | ○ 2 |
| Motorsykkel/moped | ○ 3 |
| Bil, som sjåfør | ○ 4 |
| Bil, som passasjer | ○ 5 |
| Drosje | ○ 6 |
| Buss (Rutebuss) | ○ 7 |
| Tog | ○ 8 |
| T-bane | ○ 9 |
| Trikk | ○ 10 |
| Annet | ○ 11 |

| | |
|---------------------|--|
| Trans_sommer | Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på reisen til BI 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 | ○ 1 |
| Sykkel | ○ 2 |
| Motorsykkel/moped | ○ 3 |
| Bil, som sjåfør | ○ 4 |
| Bil, som passasjer | ○ 5 |
| Drosje | ○ 6 |
| Buss (Rutebuss) | ○ 7 |
| Tog | ○ 8 |
| T-bane | ○ 9 |
| Trikk | ○ 10 |
| Annet | ○ 11 |

| | |
|-------------------|--|
| Avstandkol | Hvor langt er det fra der du bor til nærmeste stoppested for det kollektivtilbudet du kan bruke til BI? |
| ♦ range:* | |

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

| Periodekort2 | Hvilken type kort har du? |
|---|---------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Periodekort1.a=1 ♦ range:* | |
| Periodekort 30 dager eller mer | <input type="radio"/> 1 |
| 7-dagers kort | <input type="radio"/> 2 |
| 24 timers kort | <input type="radio"/> 3 |
| Andre korttyper | <input type="radio"/> 4 |
| Ukekort | <input type="radio"/> 5 |

| Tilfreds | Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd var du med din siste reise til BI? |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ 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 reise til BI? | | | | | |
|---|--|-----------------------|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ range:* | | | | | | |
| | Svært misfornøyd | Ganske misfornøyd | Verken fornøyd eller misfornøyd | Ganske fornøyd | Svært fornøyd | Vet ikke/ikke relevant |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| ♦ rot:r | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 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 |
| Trafikkflyt underveis | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> 9 |

| Motereiser | Hvor ofte har du møter utenfor din arbeidsplass i løpet av arbeidstiden? |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\AnsattStudent.a=1 ♦ range:* | |

| Motereiser | Hvor ofte har du møter utenfor din arbeidsplass i løpet av arbeidstiden? |
|-----------------------|--|
| 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. |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Motereiser.a=1;2;3;4;5 ♦ range:#1:3 | |
| Egen bil | <input type="checkbox"/> 1 |
| Bilpool – Elbil | <input type="checkbox"/> 2 |
| Buss | <input type="checkbox"/> 3 |
| Tog | <input type="checkbox"/> 4 |
| T-bane | <input type="checkbox"/> 5 |
| Drosje | <input type="checkbox"/> 6 |
| Jeg sykler | <input type="checkbox"/> 7 |
| Jeg går | <input type="checkbox"/> 8 |
| Annet | <input type="checkbox"/> 9 |

| Vintersykkel | Du har svart at du sykler om sommeren, men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler vinterstid? Merk av inntil tre årsaker. |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Trans_sommer.a=2&\Trans_vinter.a=1;3;4;5;6;7;8;9;10;11 ♦ range:#1:3 | |
| ♦ rot:r | |
| 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 |
| ♦ rot:n | |
| Annet | <input type="checkbox"/> 7 |

| AnnetVintersy kkel | 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. | |
|--|---|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Trans_sommer.a=1&\Trans_vinter.a=2;3;4;5;6;7;8;9;10;11 ♦ range:#1:3 | | |
| ♦ rot:r | | <input type="checkbox"/> 1 |
| Det er for kaldt/ubehagelig | | |
| 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 |
| ♦ rot:n | | <input type="checkbox"/> 6 |
| Annet | | |

| Motivkol | Du har svart at du vanligvis bruker bil til BI om sommeren. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av inntil tre tiltak | |
|--|---|-----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Trans_sommer.a=4;5;6 ♦ range:#1:3 | | |
| | | <input type="checkbox"/> 1 |
| Holdeplass nærmere der jeg bor | | |
| 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 BI i sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å gå? Merk av inntil tre tiltak. | |
|---|--|----------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9;10;11&\Avstand.a.1=0:5 ♦ range:#1:3 | | |
| ♦ rot:r | | <input type="checkbox"/> 1 |
| Flere gangveier | | |

| Motivgange | Du har svart at du vanligvis ikke går (hele veien) til BI i sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å gå? Merk av inntil tre tiltak. | |
|--|--|---|
| Bedre veilys | <input type="checkbox"/> | 2 |
| Flere trafikksikre krysninger | <input type="checkbox"/> | 3 |
| Flere fotgjengerfelt | <input type="checkbox"/> | 4 |
| Mer beplantning, hvilebenker etc (estetisk/miljømessig opprusting) | <input type="checkbox"/> | 5 |
| Økonomisk belønning fra arbeidsgiver | <input type="checkbox"/> | 6 |
| ♦ rot:n Annet | <input type="checkbox"/> | 7 |
| ♦ exclusive:yes Ikke aktuelt - bor for langt unna | <input type="radio"/> | 8 |

| Motivsykkel | Du har svart at du vanligvis ikke sykler til BI 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;10;11&Avstand.a.1=0:20 ♦ range:#1:3 | | |
| Sykkelveier som gir mulighet for raskere sykling | <input type="checkbox"/> | 1 |
| Flere forkjørsreguleringer for sykkelveiene | <input type="checkbox"/> | 2 |
| Bedre belysning av sykkelveger | <input type="checkbox"/> | 3 |
| Flere gang/sykelbruer | <input type="checkbox"/> | 4 |
| Bedre tilrettelegging for sykling mellom mitt bosted og arbeidsplassen | <input type="checkbox"/> | 5 |
| Bedre tilrettelegging for sykkelbruk på arbeidsplassen (sykkelparkering, garderobeanlegg etc) | <input type="checkbox"/> | 6 |
| Bedre vedlikehold av sykkelveiene (tetting av hull, brøyting, strøing, feiing) | <input type="checkbox"/> | 7 |
| Økonomisk belønning fra arbeidsgiver | <input type="checkbox"/> | 8 |
| Annet | <input type="checkbox"/> | 9 |
| ♦ exclusive:yes Ikke aktuelt – bor for langt unna | <input type="radio"/> | 10 |

| 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 | |
| ♦ rot:r | | | | | | |
| Jeg er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet ved BI | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 1 |
| Arbeidsgiverne må ta større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt til jobben | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 2 |
| Jeg har god oversikt over bussrutene som er relevante for mine arbeidsreiser | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 3 |
| Jeg har god oversikt over togrutene som er relevante for mine reiser til BI | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 4 |

| Hold_generell | Vennligst angi hvor enig eller uenig du er i følgende utsagn: | | | | | |
|--|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| Jeg har god oversikt over T-banerutene som er relevante for mine reiser til BI | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 5 |
| I Nydalen 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 BI | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 7 |
| Jeg ønsker å sykle mer til BI | <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 og studenter ved BI i Nydalen 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 | |
| ♦ rot:r | | | | | | |
| 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 |
| Økonomisk belønning 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 |
| Bysykel-ordning fra kollektivknutepunkter til Nydalen | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 7 |
| Bedre tilrettelegging for syklende på BI (parkering, garderobe, dusj, tørkeskap, ol) | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | 8 |

| Holdn_tiltak2 | I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å få ansatte ved BI til å reise mer miljøvennlig til jobben? | | | | | |
|--|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| ♦ filter:\AnsattStudent.a=1 | | | | | | |
| ♦ range:* | | | | | | |
| | Ikke i det hele tatt | I noen grad | I stor grad | I svært stor grad | Vet ikke | |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |
| ♦ rot:r | | | | | | |
| 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 |

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

Open

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

| | | | | | | |
|---|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|---|
| Arbeidsforhold | I hvilken grad har arbeidsreisen betydning for ditt valg av arbeidsplass og bosted? | | | | | |
| ♦ filter: \AnsattStudent.a=1 | | | | | | |
| ♦ 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 BI | <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 BI 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 |

| | | |
|---------------------|---|---|
| Arbeidsdager | Hvor mange dager arbeider eller studerer du vanligvis per uke? | |
| ♦ range: * | | |
| Antall dager | <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> | 1 |

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

| | | |
|--|--|---|
| Fjernarbeid | Hender det at du utfører arbeid utenfor din vanlige arbeidsplass? | |
| ♦ filter: \AnsattStudent.a=1 | | |
| ♦ 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 | <input type="radio"/> | 7 |
| Nei, aldri | | |

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

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

| Langereiser | Hvor ofte drar du vanligvis på lengre reiser i forbindelser med ditt arbeid (reiselengde over 100 km eller til utlandet)? |
|--|---|
| ♦ filter:\AnsattStudent.a=1 ♦ range:* | |
| 2 ganger per måned eller oftere | <input type="radio"/> 1 |
| Omtrent 1 gang i måneden | <input type="radio"/> 2 |
| 7-11 ganger i året | <input type="radio"/> 3 |
| 4-6 ganger i året | <input type="radio"/> 4 |
| 1-3 ganger i året | <input type="radio"/> 5 |
| Sjelden eller aldri | <input type="radio"/> 6 |

| Langreistrans | Hvilke transportmiddel brukte du sist du var på en slik reise? |
|--|--|
| ♦ filter:\Langereiser.a=1;2;3;4;5 ♦ range:* | |
| Fly | <input type="radio"/> 1 |
| Tog | <input type="radio"/> 2 |
| Buss | <input type="radio"/> 3 |
| Bil | <input type="radio"/> 4 |
| Annet | <input type="radio"/> 5 |

| Videoerstatte | Kunne denne lengre reisen vært erstattet av et videomøte (Cisco, Skype, Lync, el.l.)? |
|--|---|
| ♦ filter:\Langereiser.a=1;2;3;4;5 ♦ range:* | |
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |
| Vet ikke | <input type="radio"/> 3 |

| Videofrekvens | Hvor ofte har du deltatt i videomøter det siste året? |
|----------------------|---|
| ♦ range:* | |
| Daglig | <input type="radio"/> 1 |
| Ukentlig | <input type="radio"/> 2 |
| 1-2 ganger i måneden | <input type="radio"/> 3 |
| 4-6 ganger i året | <input type="radio"/> 4 |
| 1-3 ganger i året | <input type="radio"/> 5 |
| Sjelden eller aldri | <input type="radio"/> 6 |

| Videotiltak | Hvilke tiltak mener du vil gjøre det mer attraktivt for deg å bruke videomøter? |
|--|---|
| ♦ filter:\Videofrekvens.a=3;4;5;6 ♦ range:* | |
| Bedre programvare for videomøte på PC | <input type="checkbox"/> 1 |
| Bedre møterom for videomøter | <input type="checkbox"/> 2 |
| Enklere booking av rom utrustet for videomøter | <input type="checkbox"/> 3 |
| Brukerstøtte i forkant eller under møtet | <input type="checkbox"/> 4 |
| Bedre kvalitet på programvare og nettverk | <input type="checkbox"/> 5 |
| Sterkere behovsprøving av reiser | <input type="checkbox"/> 6 |
| Mer informasjon om miljøkonsekvenser av reiser | <input type="checkbox"/> 7 |
| Bedre mulighet for å kople sammen ulike typer videomøter | <input type="checkbox"/> 8 |
| Annet | <input type="checkbox"/> 9 |

| Videoformal | Hva var hovedformålet med det siste videomøtet du deltok i? |
|--|---|
| ♦ filter:\Videofrekvens.a=1;2;3;4;5 ♦ range:* | |
| Undervisning | <input type="radio"/> 1 |
| Veiledning | <input type="radio"/> 2 |
| Prosjekt/arbeidsmøte | <input type="radio"/> 3 |
| Oppdatering/ informasjonsutveksling | <input type="radio"/> 4 |
| Forskningssamarbeid | <input type="radio"/> 5 |
| Styremøte | <input type="radio"/> 6 |
| Annet | <input type="radio"/> 7 |

| Videolokasjon | Satt de andre deltakerne i ditt siste møte i Norge eller i utlandet? |
|--|--|
| ♦ filter:\Videofrekvens.a=1;2;3;4;5 ♦ range:* | |
| I Norge | <input type="radio"/> 1 |
| I utlandet | <input type="radio"/> 2 |
| Både i Norge og utlandet | <input type="radio"/> 3 |

| Hentepunkt | Kjenner du til Ruters pilotprosjekt -Hentepunkt- som gjør det mulig å hente billetter kjøpt på nett på BI? |
|---------------------------|--|
| ♦ range:* | |
| Ja kjenner til det | <input type="radio"/> 1 |
| Nei, kjennet ikke til det | <input type="radio"/> 2 |

| BenyttetHente | Har du benyttet dette tilbudet? |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| ♦ filter:\Hentepunkt.a=1 ♦ range:* | |

| BenyttetHente | Har du benyttet dette tilbudet? |
|---------------|---------------------------------|
| Ja | <input type="radio"/> 1 |
| Nei | <input type="radio"/> 2 |

| Insentiv | Dersom du vil være med i trekningen av iPad vennligst før opp ditt mobiltelefonnummer i feltet nedenfor. |
|----------|--|
| | <input type="text"/> |

| Information |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">♦ exit:yes♦ redirect:http://www.toi.no/♦ status:COMPLETE <p>Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på spørsmålene!</p> |

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