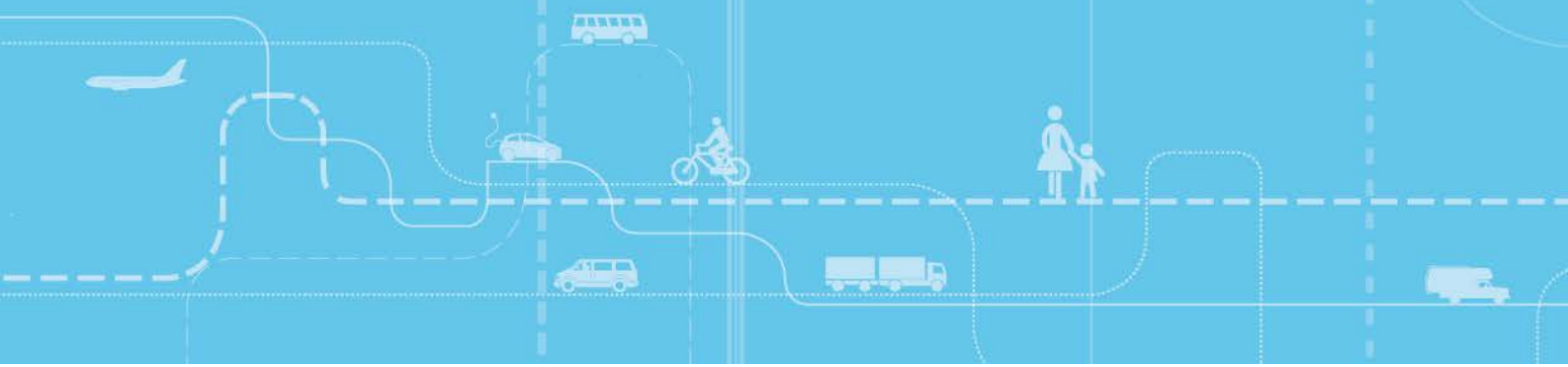


Arbeidsreiser til sentrum

En undersøkelse av Akershus
fylkeskommune og Jernbaneverket



Arbeidsreiser til sentrum

En undersøkelse av Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket

Tom Erik Julsrud, Randi Hjorthol, Frants Gundersen

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 sentrum. En undersøkelse av Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket

Forfattere: Tom Erik Julsrud
Randi Hjorthol
Frants Gundersen

Dato: 03.2015

TØI rapport: 1406/2015

Sider 62

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1623-6

ISSN 0808-1190

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

Prosjekt: 3993 - Reisevaneendring i Oslo og Akershus

Prosjektleder: Tom Erik Julsrud

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Emneord: Arbeidsreiser
Oslo
Pendling
Reisevaner

Sammendrag:

Basert på en spørreundersøkelse blant ansatte i Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket analyseres arbeidsreiser til og fra Oslo sentrum. Andelen som reiser med kollektivtransport er totalt sett høy for de ansatte i utvalget, sammenlignet med andre deler av Oslo og omegnskommunene. Jernbaneverket har imidlertid en større andel kollektivtransportbrukere, flere som er fornøyd med sin siste arbeidsreise og flere som benytter IKT-basert kommunikasjon for å redusere transportomfanget. De viktigste årsakene til forskjellene er trolig Jernbaneverkets subsidiering av kollektivreiser, ulike muligheter for parkering av egen bil på jobben og ulik geografisk lokalisering av virksomhetene innenfor sentrumsområdet. Studien inngår i et større prosjekt der arbeidsreiser i totalt seks virksomheter analyseres.

Title: Commuting to Oslo city center. A study of Akershus county administration and the Norwegian National Rail Administration.

Author(s): Tom Erik Julsrud
Randi Hjorthol
Frants Gundersen

Date: 03.2015

TØI report: 1406/2015

Pages 62

ISBN Electronic: 978-82-480-1623-6

ISSN 0808-1190

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

Project: 3993 - Reisevaneendring i Oslo og Akershus

Project manager: Tom Erik Julsrud

Quality manager: Frode Longva

Key words: Commuting
Oslo
Travel habits
Work travels

Summary:

The report presents results from a survey of commuters in Akershus county administration (ACA) and the Norwegian national rail administration (NNRA). Both companies are located in the centre of Oslo, with good access to public transportation. The shares travelling by public transport are high in both companies, compared to Oslo and adjacent municipalities. However, the NNRA has a larger share of public transport users, a larger proportion who are satisfied with their last commuting trip, and their employees use ICT -based communication more frequently to reduce work-related travels. The main reasons for the differences are probably due to the subsidising of public transport tickets in the NNRA, good parking facilities for car in the ACA and different geographical location of the organizations within the city centre.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

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

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

Forord

Denne rapporten er del av prosjektet *Reisevaneendring i Oslo og Akershus. Analyser av sentrale trafikkutepunkter*. Prosjektet er finansiert av det Regionale forskningsfond hovedstaden, Akershus fylkeskommune, Ruter AS, Jernbaneverket, Oslo kommune, bymiljøetaten og Statens vegvesen region øst. I tillegg til denne undersøkelsen i Oslo sentrum har det blitt gjennomført bedriftsundersøkelser i Lørenskog (Ahus), Linderud (Siemens), Blindern (Universitetet i Oslo), Fornebu (Statoil) og Nydalen (BI).

Resultatene som presenteres her, er først og fremst basert på en spørreundersøkelse som ble gjennomført blant ansatte i Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket. Spørreskjemaet ble utarbeidet i samarbeid med representanter fra de ansatte, og vi vil takke Randi Annika Holten, Jonas Foss Blakstad og Hrafnhildur Eydal i Akershus fylkeskommune og Maria Amundsen, Christoffer Serck-Hanssen, Bjørn Rotnes og Ragnvald Trønnes i Jernbaneverket for godt samarbeid. De har bidratt med informasjon om institusjonen, kommentert spørreskjema og sørget for kontakt med ansatte, slik at de kunne besvare spørreskjemaet elektronisk.

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

Oslo, mars 2015
Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Introduksjon.....	1
1.1	Arbeidsreisens betydning for Oslo/Akershus.....	1
1.2	Sentrum – et mål for mange pendlere på Østlandet	2
1.3	Jernbaneverket	3
1.4	Akershus fylkeskommune	4
1.5	Rapportens innhold.....	5
2	Metode og data	7
2.1	Spørreundersøkelse blant de ansatte.....	7
2.2	Kjennetegn ved utvalget, bakgrunnsvariabler og bosted.....	7
3	Arbeidstid og fleksibilitet.....	11
3.1	Ankomst og avreise.....	12
3.2	Fjernarbeid.....	14
4	Tilgang til transportressurser.....	18
4.1	Kollektivtilbudet.....	18
4.2	Periodekort.....	20
4.3	Bilhold.....	22
4.4	Parkering.....	24
5	Transportmiddelbruk og motivasjon	26
5.1	Reisemåte til arbeidet.....	26
5.2	Reiselengde og tidsbruk.....	30
5.3	Motiver for valg av reisemåte	33
5.4	Gjøremål underveis	35
6	Møtereiser, lange reiser og videomøter	37
6.1	Reiser i løpet av arbeidsdagen.....	37
6.2	Lengre arbeidsreiser	38
6.3	Videomøter.....	39
7	Tilfredshet med reisen	41
7.1	Tilfredshet med ulike aspekter.....	42
7.2	Reisens betydning for arbeid og bosted.....	45
8	Muligheter for endringer.....	48
8.1	Kunnskap og endringsvilje.....	48
8.1.1	Implikasjoner for CO2 -utslipp.....	50
8.2	Holdninger til generelle tiltak	50
8.3	Særskilte tiltak for å redusere bruk av privatbil.....	53
8.4	Særskilte tiltak for å øke andelen syklende og gående.....	54
8.5	Tiltaksforslag fra de ansatte	57
9	Oppsummering	58
10	Referanser.....	61

Vedlegg

Sammendrag:**Arbeidsreiser til sentrum**

En undersøkelse av Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket

TØI rapport 1406/2015

Forfatter(e): Tom E. Julsrud, Randi Hjortbol, Frants Gundersen

Oslo 2015, 62 sider

Oslo sentrum er et viktig mål for mange pendlere i andre deler av Oslo og tilgrensende fylker. Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket representerer to store virksomheter lokalisert i dette området, med generelt god kollektivtilgang for sine ansatte. Andelen som reiser med kollektivtransport er totalt sett høy for de ansatte i utvalget, sammenlignet med andre deler av Oslo og Oslos omegnskommuner. Jernbaneverket har imidlertid en større andel kollektivtransportbrukere, flere som er fornøyd med sin siste arbeidsreise og flere som benytter IKT-basert kommunikasjon for å redusere transportomfanget. De viktigste årsakene til forskjellene er trolig Jernbaneverkets subsidiering av kollektivreiser, ulike parkeringsordninger for bil og ulike geografisk lokalisering av virksomhetene i sentrum.

Ved hjelp av en internettbasert spørreundersøkelse er det gjennomført en spørreundersøkelse blant ansatte i Jernbaneverket og Akershus fylkeskommune. Totalt 794 personer svarte på undersøkelsen som ble distribuert i desember 2014, hvorav 255 jobbet i fylkeskommunen og 539 i Jernbaneverket. Begge virksomheter er lokalisert sentralt i sentrum av Oslo, men mens ansatte i fylkeskommunen er samlet på én enkelt adresse, er Jernbaneverkets ansatte lokalisert på seks ulike adresser i sentrum.

Lange reiser gir fleksibilitet i arbeidstid og mye fjernarbeid

Undersøkelsen finner at det er relativt mange som har lange reiseavstander i begge virksomheter, sett i forhold til Oslo og omegnskommunene. Gjennomsnittlig lengde på arbeidsreisene er på 28 kilometer. Til sammenligning er gjennomsnittlig lengde på arbeidsreiser i hele Oslo 11 km og 19 km for arbeidsreiser i Oslos omegnskommuner. De med lengre arbeidsreiser ankommer ofte tidligere på jobben enn de med kortere reisevei, samtidig som de også drar tidligere hjem. Trolig skyldes dette at langpendlerne tilpasser sine reiser så de kommer før rushtidstrafikken.

Utviklingen i retning av økende romlig fleksibilitet (f.eks. hjemmekontor og arbeid underveis på reiser) preger også arbeidsvanene i Jernbaneverket og fylkeskommunen. Totalt jobber omtrent hver tredje arbeidstager hjemme én eller flere dager i måneden, og like mange på kveldstid. Reisetiden har signifikant betydning for hvilke typer fjernarbeid som benyttes. For de med kortere reisetid er arbeid hjemme på for- og ettermiddager vanligst, mens de med lengre reisetid arbeider mer underveis. Det kan se ut som om mange av de med lengre reiser gjør unna mye av «hjemmearbeidet» underveis på reisen, mens de med kortere reiser gjør arbeidet om formiddagen eller på kveldstid.

Arbeid hele dager hjemmefra og oppdrag hos kunder, i andre avdelinger eller forretningsreiser, er mer vanlig i Jernbaneverket. Årsaken til at hjemmearbeid er mer utbredt her kan være at det her også er flere som har lange pendleravstander. I fylkeskommunen er det imidlertid noe mer vanlig å utføre arbeid hjemme på formiddager.

Mange reiser kollektivt til jobben

Totalt er det 80 prosent av de ansatte i Jernbaneverket og fylkeskommunen som reiser kollektivt til jobben. Dette er nesten dobbelt så mange som i Oslo for øvrig og over tre ganger så mange som for Oslos omegnskommuner. I Jernbaneverket er det tog som dominerer kollektivbruken; 55 prosent av de ansatte benytter dette til og fra jobb. I fylkeskommunen er det spesielt buss som er vanlig for de kollektivreisende, med ca 20 prosent daglige brukere.

Bilbruken er tilsvarende lav og totalt er det 8 prosent av de ansatte som kjører selv og 2 prosent som er passasjerer. Henholdsvis 6 og 11 prosent av de ansatte i Jernbaneverket og fylkeskommunen oppgir å ha benyttet bil (som sjåfør) på sin siste arbeidsreise. For Oslo for øvrig ligger bilandelen på over 30 prosent.

Andelen som sykler og går er imidlertid lavere enn for Oslo for øvrig. I Oslo er det 9 prosent som vanligvis sykler til jobb hele veien, mens dette ligger på under 4 prosent for Jernbaneverket og fylkeskommunen.

Parkeringsmuligheter påvirker bilbruken

De aller fleste i denne undersøkelse har et godt kollektivtilbud. Majoriteten av arbeidstagerne i sentrum har tre avganger per time eller oftere fra en holdeplass i nærheten av sitt bosted, og vel 70 prosent har én kilometer eller mindre til nærmeste holdeplass. De er en tydelig sammenheng mellom avstand til nærmeste holdeplass og valg av transportmiddel. Det er spesielt når avstanden blir tre kilometer eller mer at bilbruken tiltar.

I Jernbaneverket får alle ansatte tilbud om NSBs årskort som gir adgang til gratis reiser med tog i Norge. Dette gir de ansatte her et særlig insentiv for å reise kollektivt. Dette kortet har nesten alle gått til anskaffelse av, og det er særlig mye benyttet blant de med lang reisevei. Hver femte togreisende i Jernbaneverket ville ha byttet til bil om de ikke hadde hatt dette kortet.

Parkeringsmuligheter er ofte bestemmende for folks valg av reisemåte til jobben. Totalt 60 prosent av bilistene oppga at de hadde parkert ved en innfartsparkering, og 30 prosent på en parkeringsplass som disponeres av de ansatte. I fylkeskommunen er det 56 prosent av bilistene som parkerer på en plass arbeidsplassen disponerer, men bare 20 prosent av bilistene i Jernbaneverket som gjør dette. Her er det mye vanligere å parkere ved knutepunkter.

For ansatte i fylkeskommunen er det særlig de gode parkeringsmuligheter som er den viktigste grunnen til å benytte bil. For de kollektivreisende er det hurtighet og mulighetene for å slippe å stå i kø som er viktigste motiver, samt miljøgevinster. Syklistene begrunner sitt transportvalg ved at det er raskt, gir trening og mosjon og har god fremkommelighet. Ulikhetene i parkeringsmuligheter og tilgang til gratis kollektivreiser gir altså betydelige utslag i bruken av transportmidler til og fra jobb.

Reisemiddel til og fra jobb preger møtereisene

Reiser i arbeidstiden er utbredt og nær 40 prosent av ansatte i Jernbaneverket gjennomfører møtereiser én eller flere ganger i uken. I fylkeskommunen er andelen 30 prosent. Én viktig årsak til at det er vanligere å foreta reiser i løpet av dagen blant ansatte i Jernbaneverket er nok at denne virksomheten er spredt over flere adresser i Oslo sentrum. I fylkeskommunen indikerer ca 50 prosent at de benytter egen bil til møtene, mens i Jernbaneverket var bilandelen 15 prosent. Daglig transportmiddelbruk ser altså ut til å prege valg av transport til møter i løpet av dagen.

Lange arbeidsreiser er vanlig i begge virksomheter. På spørsmål om den siste lange reisen kunne vært erstattet av et videomøte svarte kun syv prosent bekreftende. I Jernbaneverket var det nær 50 prosent som hadde benyttet videomøter en eller flere ganger i løpet av den siste måneden, mens i fylkeskommunen var denne andelen ca 10 prosent. Dette har nok også sin forklaring i den ulike geografiske lokaliseringen i sentrum.

Syklistene er mest tilfreds med sine reiser

Tre av fire ansatte sier at de er ganske eller svært fornøyde med sin siste arbeidsreise, og kun 11 prosent er ganske eller meget misfornøyd. Ser vi på transportmiddelbruk, er det syklister og gående som er mest fornøyd, fulgt av kollektivtransportbrukere. Tilfredsheten med reisen er signifikant lavere for bilførerne.

Generelt er det klima- og miljøaspekter ved reisen, samt reisetid og trafikkflyt de reisende er mest fornøyd med, dette til tross for at begge virksomheter i landsmålestokk har relativt lange pendlingsreiser. Minst fornøyd er de med parkeringsforhold, og mulighet for å utnytte reisetiden til arbeid. I Jernbaneverket er de ansatte mer tilfreds enn fylkeskommunen med alle aspekter, unntatt parkeringsforholdene. Det er særlig ansatte bosatt syd i Oslo som er misfornøyd med kapasiteten på kollektivreisene, samt mulighetene for å kople av underveis.

Selv om de fleste er fornøyd med sin arbeidsreise, er det totalt 12 prosent som gir uttrykk for at dagens arbeidsreise gjør at de ser seg om etter annet arbeid nærmere boligen. For de med reisetider på 50 minutter eller mer, ser hver fjerde ansatte seg om etter arbeid nærmere hjemmet, og 13 prosent tenker på å flytte nærmere sin arbeidsplass i sentrum.

Mange ønsker å endre på sine reisevaner

Interessen for å reise mer med kollektivtransport og sykkel/gange er betydelig: Nesten én av tre ønsker å reise mer kollektivt og 40 prosent ønsker å sykle oftere. Nær 17 prosent vurderer å gå til innkjøp av el-bil.

Når det gjelder de større tiltakene som er under offentlig kontroll, er det spesielt forbedring av kollektivtilbudet som mange mener vil bidra til mer miljøvennlige reiser på sin arbeidsplass. For tiltak som er under kontroll av organisasjonene selv, mener ansatte i fylkeskommunen at tryggere sykkelparkering med bedre tyverisikring vil være særlig effektive virkemidler for å få flere til å sykle. Her mener også hver tredje ansatt at parkeringsavgifter i stor eller svært stor grad er viktig for å få flere til å reise miljøvennlig. Jernbaneverkets ansatte har også tro på at trygging av sykkelparkering vil være viktig for å få flere til å sykle, samt (ytterligere) økonomiske belønningsordninger.

Av de som i dag kjører med bil til jobben i Jernbaneverket og fylkeskommunen er det 40 prosent som ønsker å bytte til kollektivtransport. Dette ville i så fall bety en reduksjon i CO₂ utslippet med 32 prosent.

Flere kollektivavganger viktigere enn lave takster

Dagens bilbrukere mener at kortere reisetid og flere avganger vil være viktigste tiltak for å få flere av dagens bilister til å bytte til kollektivtransport, fulgt av bedre muligheter for å slippe å bytte transportmiddel underveis. Lavere takster er i denne sammenheng ikke det viktigste. Årsakene til at mange i dag ikke sykler er først og fremst trafikkrisikoen ved å sykle i byen, samt de dårlige sykkelvegene. Bedre tilrettelegging for sykling mellom hjem og arbeidsplass anser syklister som viktigste tiltak, og spesielt bedre sykkelveger og bedre/tryggere parkeringsmuligheter for sykkelen.

1 Introduksjon

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.

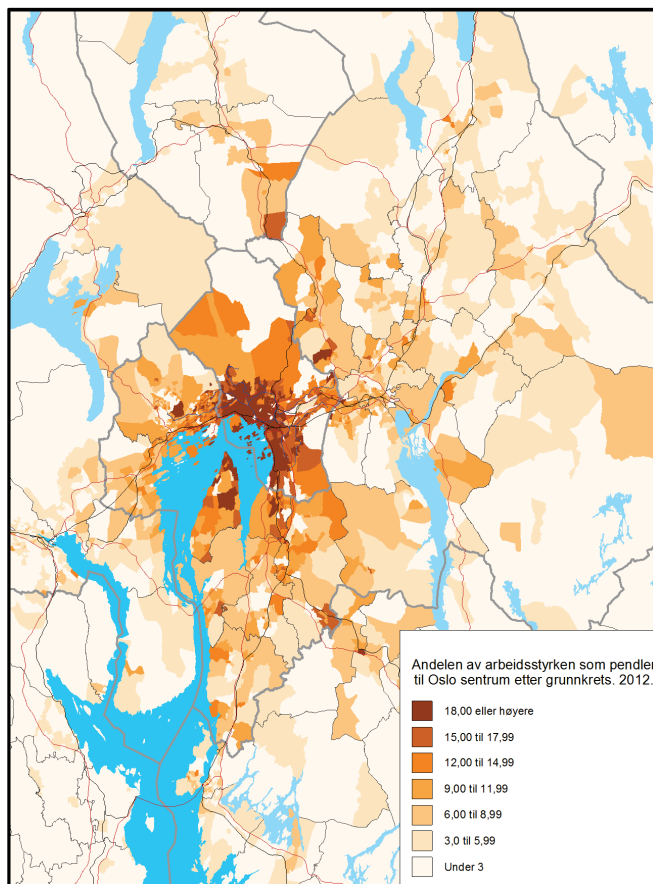
Det er ikke bare de offentlige planmyndighetene og transportselskapene som kan legge til rette for mer miljøvennlige reisemåter. Også offentlige og private virksomheter kan bidra - enkeltvis eller i samarbeid med planmyndigheter og transportselskaper. Virksomheter rår over flere viktige virkemidler som kan være med på å endre reisemåte til jobb (Hanssen 1993; Julsrud and Christiansen 2012). Dette kan være tilrettelegging for sykling (sikker sykkelparkering, garderobe og dusjmuligheter etc), tilskudd til kollektivkort, ulike typer av belønningsordninger, men også restriksjoner i form av begrenset eller avgiftsbelagt parkering.

Denne rapporten skal bidra med detaljert kunnskap om arbeidsreisene til sysselsatte i Oslo sentrum. Vi skal se på hvordan de vanligvis reiser, hvilke muligheter som finnes for å endre reisemåter og hvilke oppfatningene ansatte i sentrum har om aktuelle tiltak. Ansatte i henholdsvis Akershus fylkeskommune (AFK) og Jernbaneverket (JBV) vil bli benyttet som eksempelstudier på virksomheter som har mange ansatte i

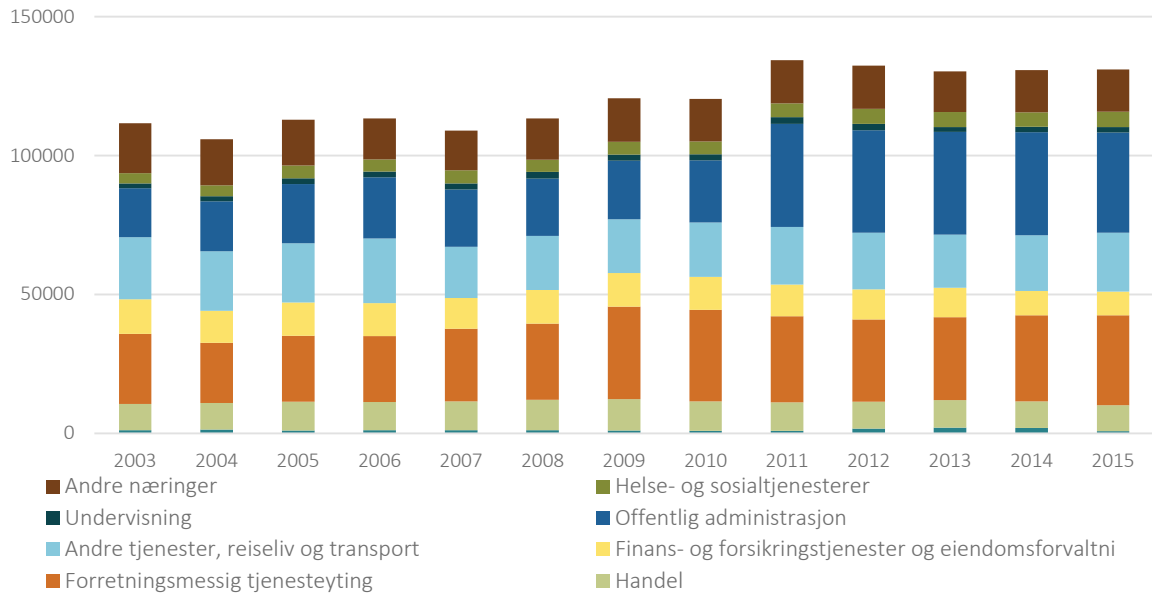
sentrumsområdet. Disse organisasjonene er eksempler på virksomheter som sentrale i arbeidet med å utvikle mer miljøvennlige arbeidsreiser i Oslo og Akershus. Det er imidlertid ikke slik at atferd og holdninger i disse virksomhetene nødvendigvis er representative for alle som jobber i dette området.

1.2 Sentrum – et mål for mange pendlere på Østlandet

Oslo er et viktig mål for mange av pendlerne i Østlands-området. Det er 167 000 som på daglig basis pendler inn til Oslo kommune (SSB, 2013), og dette tallet har vært økende de senere årene. I Oslo er *sentrumsområdet* viktig, ettersom en her finner mange store virksomheter, spesielt innen handel, service, finansiell tjenesteyting og offentlig administrasjon. Som det fremgår av figur 1.1 er det et stort omland av innpendling inn til Oslo sentrum fra de tiliggende grunnkretser. Selv om brorparten er fra andre områder i Oslo, er det også et stort tilfang pendlere fra Romerike, Asker, Bærum og Follo. Figur 1.1 angir nedslagsområdet for mange grunnkretser.



Figur 1.1 Andelen av arbeidsstyrken som pendler til Oslo sentrum etter grunnkrets, 2012. Prosent (Kilde: SSB)



Figur 1.2 Sysselsatte etter næring for Oslo sentrum, 2003 til 2015. Prosent (Kilde: SSB).

De nye arbeidsplassene i sentrumsområdet har spesielt kommet innen forretningsmessig tjenesteyting og offentlig administrasjon de siste 10 årene (Figur 1.2).

1.3 Jernbaneverket

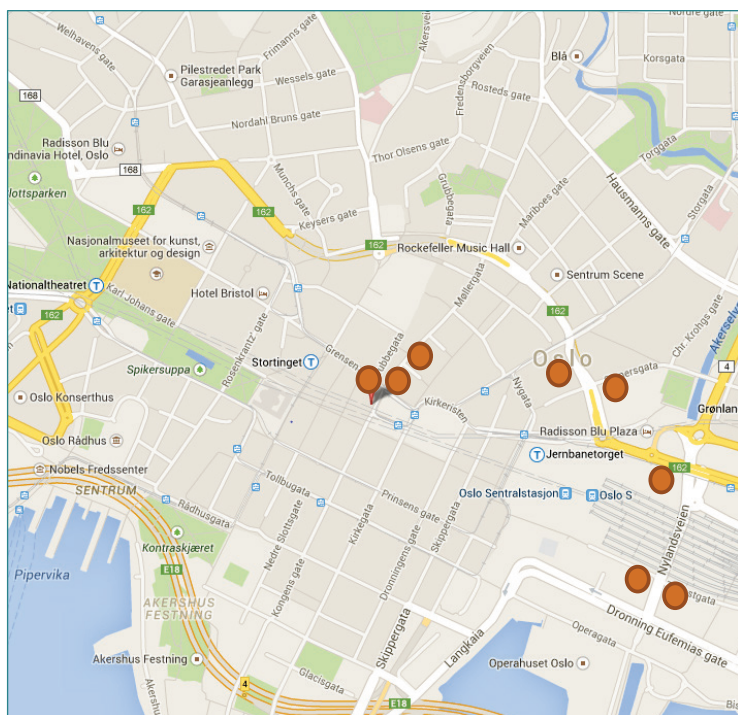
Jernbaneverket skal på vegne av staten drifte, vedlikeholde og bygge ut statens jernbaneinfrastruktur med tilhørende anlegg og innretninger. Jernbaneverket har ansvar for trafikkstyringen på det nasjonale jernbanenettet. Dette omfatter kapasitetsfordeling, ruteplanlegging og operativ trafikkstyring, herunder togledelse og publikumsinformasjon på stasjoner¹. Jernbaneverket er et forvaltningsorgan som er direkte underlagt samferdselsdepartementet, og det er et tett samarbeid med NSB AS på mange områder.

Jernbaneverket har en omfattende organisasjon med 4013 ansatte (årsskiftet 2013-2014), hvorav 79 prosent er menn og 21 kvinner. Omtrent hver tredje ansatt jobber i Oslo og disse er fordelt på seks ulike hovedadresser (se tabell 2.5), men alle innenfor det som kan beskrives som «sentrumsområdet» (se kart nedenfor). Det betyr at de aller fleste i Jernbaneverket har kort vei til kollektivtransport fra sin arbeidsplass. Ansatte i Jernbaneverket har en egen ordning som gir de ansatte gratis reiser med tog i Norge. Ordningen er utvilsomt en kraftig stimulans til å bruke tog på arbeidsreisen, og dette vil bli grundigere diskutert senere i rapporten. De ansatte i Jernbaneverket jobber med svært ulike arbeidsoppgaver knyttet til både administrasjon, planlegging og drift av jernbanenettet i Norge (Tabell 1.1). Den største stillingsgruppen er fagarbeidere og ingeniører/arkitekter.

¹ Dette er beskrevet i «Instruks for Jernbaneverket» utgitt av den norske regjering, juni 2009.

Tabell 1.1 Stillinger i Jernbaneverket, per desember 2013. (Kilde: Jernbaneverkets årsrapport 2013)

Stillingsgruppe	Prosent	Totalt
Direktører	1,1	43
Mellomledere	4,7	189
Rådgivere og prosjektledere	11,7	468
Saksbehandler og kontorstillinger	4,7	187
Ingeniører og arkitekter	23,3	934
Arbeidsledere	8,6	345
Fagarbeidere	25,6	1026
Drift trafikk	15,1	607
Lærlinger og aspiranter	5,3	214
Annet	0,2	10
Totalt	100,0	4013

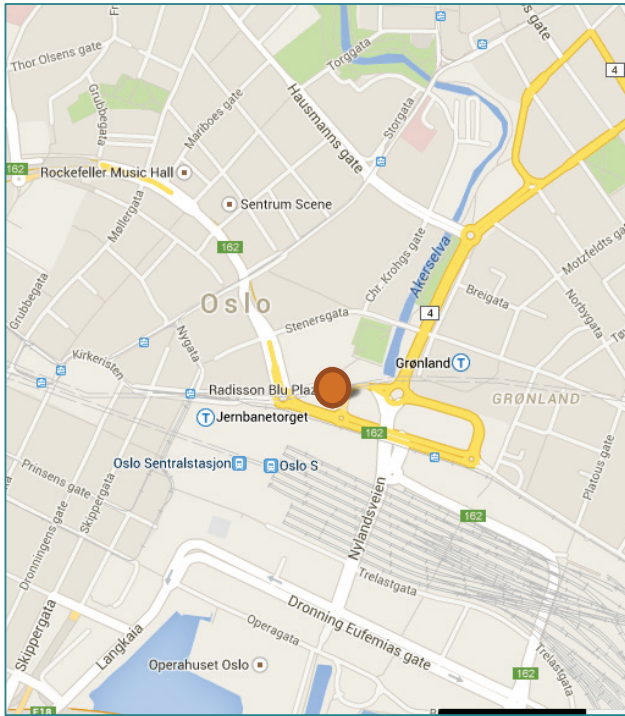


Figur 1.3. Jernbaneverkets hovedlokasjoner i Oslo sentrum. Kart: Google Maps

1.4 Akershus fylkeskommune

Akershus fylkeskommune har ansvar for den lokale ledelsen av Akershus fylke. Fylkeskommunen styres av fylkestinget, som velges hvert fjerde år av fylkets innbyggere ved kommune- og fylkestingsvalg. Fylkeskommunen har blant annet ansvar for samferdsel, kultur, helsetjenester, videregående utdanning, næringsutvikling og miljø innen fylket. Fylkesordføreren er den øverste politiske lederen, mens fylkesrådmannen tar seg av den administrative ledelsen. Fylkesmannen i Oslo og Akershus er statens representant i Akershus fylke, og Akershus deler statlig administrasjon med Oslo.

Ved årsskiftet 2013/2014 hadde Akershus fylkeskommune 4 671 ansatte, hvorav 8 prosent var lokalisert i Oslo sentrum. Kjønnsfordelingen var da ca. 60 prosent kvinner og 40 prosent menn (Kilde: Årsrapport for Akershus fylkeskommune 2013). Ansatte i fylkeskommunen jobber innenfor mange ulike typer virksomheter. I denne rapporten er det imidlertid den fylkeskommunale administrasjonen i Oslo som blir undersøkt². Fylkeskommunens administrasjon er lokalisert i Schweigaards gate 4 med meget kort vei til Oslo Sentralstasjon, som er et av byens viktigste knutepunkter for kollektivtransport.



Figur 1.4 Fylkeskommunens lokasjon i sentrum. Kart: Google Maps

1.5 Rapportens innhold

I denne rapporten vil reisevaner for ansatte i Jernbaneverket og fylkeskommunen analyseres parallelt. En viktig årsak til at vi presenterer resultatene på denne måten er at det gir oss en unik mulighet til å vurdere forskjeller mellom virksomheter som har tilnærmet likt tilbud av kollektivtransport. Dette gir hver av virksomhetene et referansegrunnlag fra en annen bedrift der de ansatte har mange av de samme rammevilkårene for sine arbeidsreiser.

Det bør likevel understrekes at forutsetningene for valg av transportmiddel vil kunne være ulike på andre felter, knyttet for eksempel til arbeidets innhold og arbeidstakernes bosted. Hovedhensikten med rapporten er imidlertid ikke i første rekke å fremheve ulikheter mellom virksomhetene, men å få et godt bilde av arbeidsreiser for ansatte som jobber innenfor sentrumsområdet. En god forståelse av de reisendes erfaringer, vaner og behov er viktig for å kunne komme med forslag til

² For enkelhets skyld vil betegnelsene «Akershus fylkeskommune» (AFK) og «fylkeskommunen» bli benyttet i denne rapporten

forbedringer og tiltak. Av denne grunn er det gjennomført en relativt grundig kartlegging av sentrums-pendlernes arbeidsreiser.

I kapittel 2 beskrives nærmere de metoder og data som er brukt som grunnlag for resultatene som er presentert i denne rapporten. Vi vil også gi bakgrunnsinformasjon om kjennetegn ved informantene i fylkeskommunen og Jernbaneverket. Kapittel 3 dreier seg om arbeidstid og muligheter for fleksibilitet. Her vil vi blant annet se på når på døgnet arbeidsreisene foretas og i hvilken grad ulike fleksible arbeidsordninger er utbredt. I kapittel 4 vil vi se nærmere på de transportressursene som de ansatte rår over. Dette omfatter tilgang til bil, men også kollektivtilbudet som er tilgjengelig der de bor. Kapittel 5 gir en dokumentasjon på hvordan ansatte reiser til og fra arbeidet, samt hvordan valgene av transportmidler begrunnes. Kapittel 6 tar opp annen reisevirksomhet i tilknytning til arbeidet, samt bruk av videomøter som en mulig erstatning for lengre tjenestereiser. I kapittel 7 ser vi nærmere på hvor tilfredse ansatte er med sin arbeidsreise, og hvilke forhold de er særlig fornøyde og/eller misfornøyde med. I kapittel 8 presenteres resultater som indikerer mulighetene for endring, og den generelle tilslutningen til tiltak som kan bidra til mer miljøvennlige arbeidsreiser. I kapittel 9 oppsummeres resultatene.

2 Metode og data

2.1 Spørreundersøkelse blant de ansatte

For å innhente opplysninger om arbeidsreisen og de ulike temaene ble det gjennomført en internettbasert spørreundersøkelse i begge virksomhetene. Spørreskjemaet ble utarbeidet i samråd med representanter fra ledelsen og de ansatte. I og med at undersøkelsen inngikk i et større forskningsprosjekt, der tilsvarende spørreundersøkelser gjøres i seks områder av regionen (se forordet), var hovedstammen i skjemaet fastlagt på forhånd.

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. Det er også hentet inn generell bakgrunnsinformasjon på individnivå, som alder, utdanning, kjønn og stillingstype.

Tabell 2.1. Svarandeler

	Utsendte skjema	Registrerte svar	Svarprosent
Akershus fylkeskommune	391	255	65
Jernbaneverket	1312	539	41
Totalt	1703	794	47

Samme spørreskjema ble benyttet både i fylkeskommunen og Jernbaneverket, men med filterfunksjoner som gjorde at de ble rutet til ulike deler av dette³. Undersøkelsen ble gjennomført ved at invitasjoner til å delta ble sendt ut via e-postadresser til hver enkelt ansatt i uke 46, 2014. Det ble sendt en påminnelse til de som ikke hadde svart etter ca to uker. Totalt ble det sendt ut 1703 skjemaer, 1312 til Jernbaneverket og 391 til fylkeskommunen. Alt i alt fikk vi inn 794 registrerte svar, noe som gir en svarprosent på 47 (Tabell 2.1). Alle har ikke svart på alle spørsmålene, slik at antall svar i tabeller og figurer vil variere noe.

2.2 Kjennetegn ved utvalget, bakgrunnsvariabler og bosted

Av utvalgets 794 informanter var størstedelen ansatt i Jernbaneverket. Denne virksomheten hadde også en større andel menn, og en noe yngre arbeidsstokk en Akershus fylkeskommune. Sett i forhold til de ulike kjønnsfordelingene for Jernbaneverket og fylkeskommunen som ble diskutert i det foregående kapittelet, er

³ Spørreskjemaet finnes som et vedlegg.

dette som forventet. Aldersmessig er virksomhetene nokså like; i fylkeskommunen er gjennomsnittsalderen 48 år, i Jernbaneverket 46 år (Tabell 2.2). I fylkeskommunen er utdanningsnivået noe høyere, her har over halvparten høyere universitetsutdannelse, hvilket er ca 10 prosentpoeng høyere enn for Jernbaneverket (Tabell 2.3).

Det er praktisk talt ingen forskjeller mellom virksomhetene når det gjelder hvor lenge de har vært ansatt (Tabell 2.4). For begge gjelder at godt og vel halvparten har vært ansatt fem år eller mindre, og 70 prosent ti år eller mindre. For bofasthet er det også relativt små ulikheter, og om lag 20 prosent av informantene har bodd på samme sted de siste fem årene i begge virksomhetene. Organisatorisk tilhørighet er altså mer stabil enn bostedsadresse i begge virksomheter.

I fylkeskommunen er en hoveddel av informantene (46%) ansatt ved fylkesadministrasjonen og ca en fjerdedel i avdeling for videregående opplæring.

I Jernbaneverket er utvalget fordelt etter adresser. Av de seks hovedlokasjonene i sentrum kommer tre av fire informanter fra Stortorvet, Stenersgata eller Bishop Gunnerusgate.

Tabell 2.2 Kjønn og alder. Prosent

Kjennetegn	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
<i>Kjønn</i>				
Mann	36	164	64	343
Kvinne	64	91	36	196
Sum	100	255	100	539
<i>Alder</i>				
<30 år	9,8	25	14,3	77
30-39 år	16,5	42	17,4	94
40-49 år	27,1	69	25,4	137
50-59 år	28,2	72	30,2	163
60+ år	18,4	47	12,6	68
Sum	100	255	100	539

Tabell 2.3 Utdanning, Prosent

Utdanningsnivå	Akershus Fylkeskommune			Jernbaneverket		
	Prosent	Kum.	Antall	Prosent	Kum.	Antall
Grunnskole	0,8	0,8	2	1,1	1,1	6
Videreg. yrkesskole	7,5	8,3	19	11,7	12,8	63
Videreg. Allmenfag	7,5	15,7	19	9,8	22,6	53
Høyskole/universitet- lavere	32,5	48,4	83	34,9	57,5	188
Høyskole/universitet- høyere	51,4	100,0	131	42,5	100,0	229
Sum	100,0		254	100,0		539

Tabell 2.4 Ansattid og botid. Prosent

Varighet	Akershus Fylkeskommune			Jernbaneverket		
	Prosent	Kum.	Antall	Prosent	Kum.	Antall
Ansattid						
<1 år	12,5	12,6	32	12,8	12,8	69
1-2 år	14,1	26,8	36	16,5	29,3	89
3-5 år	25,1	52,0	64	26,2	55,5	141
6-10 år	20,4	72,4	52	14,8	70,3	80
10 år +	27,5	100,0	70	29,7	100,0	160
Sum	100,0		254	100,0		539
Botid						
<1 år	7,8	7,8	20	10,4	10,4	56
1-2 år	14,1	22,0	36	11,7	22,1	63
3-5 år	20,4	42,4	52	19,3	41,4	104
6-10 år	15,7	58,0	40	13,9	55,3	75
10 år +	42,0	100,0	107	44,7	100,0	241
Sum	100,0		255	100,0		539

Tabell 2.5 Avdelingstilbørighet, Akershus fylkeskommune. Prosent

Avdeling	Prosent	Antall
Avdeling for videregående opplæring	23,8	59
Kultur, frivillighet og folkehelse	12,9	32
Samferdsel/ Plan og miljø/Næring	13,7	34
Kommunikasjon/Juridisk stab	2,0	5
Fylkesadministrasjon/annen	47,6	118
Total	100,0	248

Tabell 2.6 Arbeidsadresser, Jernbaneverket. Prosent

Arbeidssted	Prosent	Antall
Jernbanetorget 1 (Oslo S)	8,5	46
Stortorvet 7	30,6	165
Stortorvet 10 (Glassmagasinet)	4,6	25
Stenersgt. 1D (Oslo City)	23,9	129
Biskop Gunnerus gate 14 B (Posthuset)	19,5	105
Trelastgt. 3.	2,4	13
Annet sted	10,4	56
Sum	100	539

Utvalget er klassifisert i åtte bostedssoner som er så detaljerte som datamaterialet tillater (Tabell 2.7). Det er ingen store ulikheter i virksomhetene når det gjelder bosetting. Begge steder er godt og vel 40 prosent bosatt i Oslo kommune, og det er dermed ca 60 prosent av de ansatte som pendler over kommunegrensen inn til Oslo.

Det er likevel en tendens til at det i fylkeskommunen er noe flere bosatt i Oslo øst, Østfold/Follo og Romerike/Hadeland. I Jernbaneverket er det noe større andeler i Buskerud/Vestfold og Telemark fylke. I de senere analysene i rapporten vil denne klassifiseringen bli benyttet som en sentral bakgrunnsvariabel.

Tabell 2.7 Bostedsområder i virksomhetene. Prosent

Bosted	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Indre Oslo	15,7	40	18,6	100
Oslo nord/vest	8,2	21	8,5	46
Oslo øst	12,2	31	8,7	47
Oslo syd	7,1	18	8,2	44
Østfold/Follo	19,6	50	15,4	83
Asker/Bærum	8,6	22	8,3	45
Romerike/Hadeland	23,9	61	20,4	110
Buskerud/Vestfold/Telemark	3,1	8	8,7	47
Annet	2	4	,2	1
Sum	100,0	255	100,0	539

3 Arbeidstid og fleksibilitet

I begge virksomhetene arbeider de fleste innenfor tradisjonell arbeidstid, 37-40 timer per uke. Vel 70 prosent jobber innenfor denne normalarbeidstiden. Det er ingen store ulikheter i arbeidstiden, men likevel noe flere som jobber kortere uker i fylkeskommunen (Tabell 3.1). Det er imidlertid også en større variasjon i arbeidstidene i fylkeskommunen.⁴

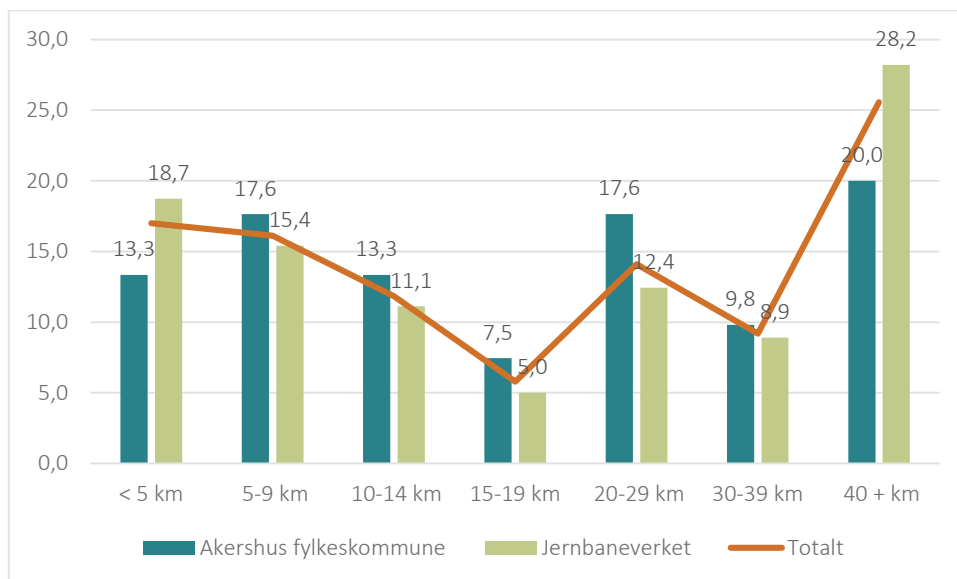
Tabell 3.1 Arbeidstimer per uke. Prosent

Kategorier	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Totalt	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
< 37 timer	14,9	38	7,4	40	10	78,0
37 -40 timer	69,4	177	73,1	394	72	571,0
> 40 timer	13,3	34	16,1	87	15	121,0
Ikke svart	2,4	6	3,3	18	3	24,0
Sum	100,0	249	100,0	521	100	794,0

Figur 3.1 viser at det er relativt mange som har lange reiseavstander i begge virksomheter. Omtrent hver fjerde ansatt har mer enn 40 km til jobben begge steder. Gjennomsnittlig lengde på arbeidsreisen var for fylkeskommunen 36 minutter og for Jernbaneverket 42 minutter. Gjennomsnittlig avstand til jobben var henholdsvis 24 og 30 kilometer hver vei. Jernbaneverket har flest ansatte som reiser langt, men også flest som under fem kilometer. Fylkeskommunen har på sin side en større andel ansatte med mellomlange reiser (20-29 km).

Sett i forhold til alle arbeidsreiser i Norge, indikerer dette at ansatte i sentrumsområdet har relativt lange arbeidsreiser. I den siste reisevaneundersøkelsen var landsgjennomsnittet for arbeidsreisene 16,3 kilometer og gjennomsnittlig varigheten 24 minutter. I Oslo for øvrig er gjennomsnittlig lengde på arbeidsreisene 11,4 kilometer (Hjorthol, Engebretsen and Uteng 2014).

⁴ Indikeres ved at standardavviket for fylkeskommunen er 13,5; for Jernbaneverket 11,9. Gjennomsnitts-verdier er henholdsvis 37 og 39 timer.

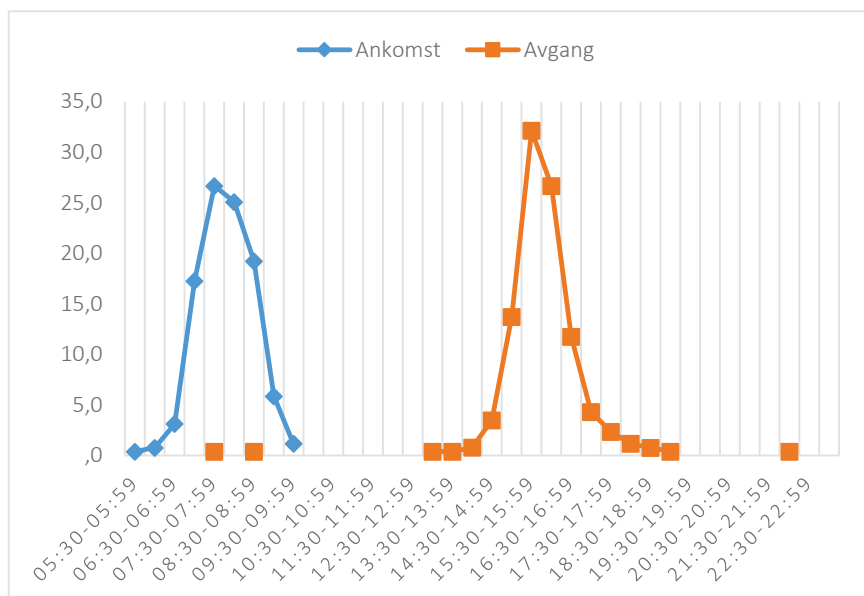


Figur 3.1 Avstand mellom hjem og arbeidssted. Prosent

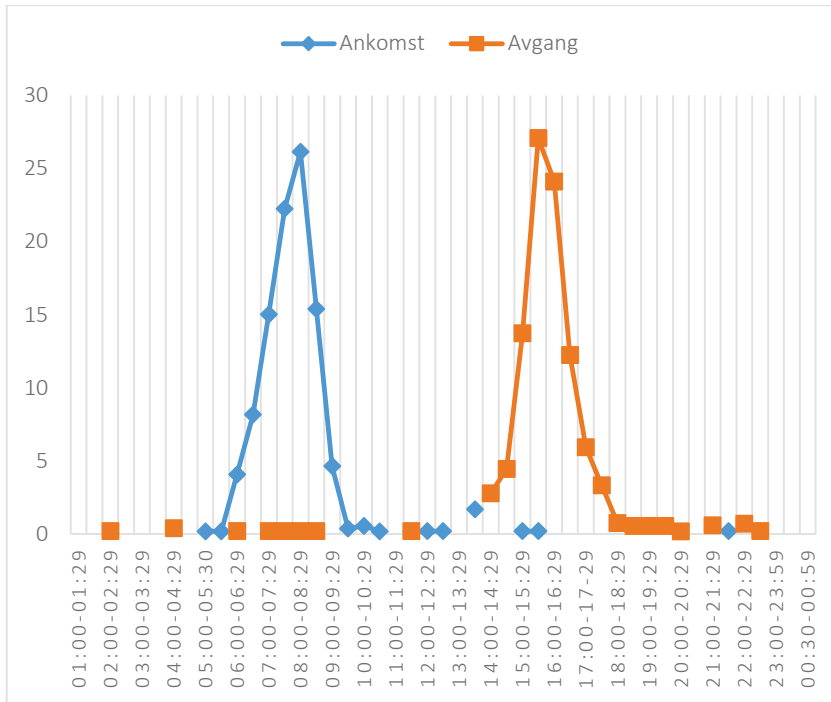
3.1 Ankomst og avreise

Arbeidsreisene er konsentrert til bestemte tidspunkter på døgnet, og dette har stor betydning for dimensjonering av transportsystemene. I Jernbaneverket er det vel tre av fire som er på jobben før klokken åtte, og 90 prosent før ni. I fylkeskommunen er vel halvparten på jobben før åtte, men også her er 90 prosent til stede før klokken ni (se figur 3.2 – 3.3).

Avreise gjøres for de aller fleste mellom tre og fem på ettermiddagen, for begge virksomheter er det rundt 80 prosent som drar hjem i dette tidsrommet. Aller flest drar hjem i perioden 15:30 - 16:00 i begge virksomheter.



Figur 3.2 Ankomst og avreise i Akershus fylkeskommune. Prosent



Figur 3.3 Ankomst og avreise i Jernbaneverket. Prosent

Tabell 3.2 Ankomsttidspunkt og bosted. Prosent

Bosted*	Ankomsttidspunkt			Totalt	N
	Før 07:29	07:30 - 08:59	09:00 og etter		
Indre Oslo	13,7%	75,5%	10,8%	100 %	100
Oslo nord/vest	17,9%	73,1%	9,0%	100 %	46
Oslo øst	19,2%	74,4%	6,4%	100 %	47
Oslo syd	27,4%	64,5%	8,1%	100 %	44
Østfold/Follo	32,3%	60,2%	7,5%	100 %	83
Asker/Bærum	26,9%	62,7%	10,4%	100 %	45
Romerike/Hadeland	30,0%	64,7%	5,3%	100 %	110
Buskerud/Vestfold/Telemark	38,2%	56,4%	5,5%	100 %	47
Annet bosted		100,0%		100 %	1
	25,4%	66,8%	7,8%	100 %	539

*p < 0.05

Tabell 3.3 Avreisetidspunkt og bosted. Prosent

Bosted***	Avreisetidspunkt			Totalt	N
	Før 15:59	16:00-17:29	17:30 og senere		
Indre Oslo	30,2%	54,7%	15,1%	100 %	100
Oslo nord/vest	50,7%	40,3%	9,0%	100 %	46
Oslo øst	42,3%	51,3%	6,4%	100 %	47
Oslo syd	37,1%	58,1%	4,8%	100 %	44
Østfold/Follo	54,9%	40,6%	4,5%	100 %	83
Asker/Bærum	43,3%	52,2%	4,5%	100 %	45
Romerike/Hadeland	68,8%	28,8%	2,4%	100 %	110
Buskerud/Vestfold/Telemark	76,4%	16,4%	7,3%	100 %	47
Annet bosted	100,0%			100 %	1
	51,0%	42,2%	6,7%	100 %	539

***p < 0.001

Det er interessant å merke seg at de med lengre arbeidsreiser ofte ankommer tidligere på jobben enn de med kortere reisevei, samtidig som de også drar tidligere hjem (Tabell 3.2). Dette har antagelig sin årsak i at disse ønsker å komme før rushtrafikken begge veier. Dette forholdet ser en tydeligst om en sammenligner bosatte i indre Oslo, med de som bor i Buskerud/Vestfold/Telemark. Mens kun 14 prosent av de som bor i sentrum kommer før halv åtte om morgenen, gjelder dette for 38 prosent av de som reiser inn til sentrum fra de tilgrensende fylkene i vest. Dette har vist seg å være et gjennomgående funn i flere av virksomhetene prosjektet har undersøkt (Hjorthol, Julsrud and Vågane 2013; Hjorthol, Julsrud and Vågane 2014; Hjorthol, Vågane and Julsrud 2014).

3.2 Fjernarbeid

De senere årene har mange virksomheter gitt ansatte større grad av fleksibilitet til selv å bestemme hvor og (til dels) når de ønsker å utføre sine arbeidsoppgaver. Begrepet *fjernarbeid* benyttes ofte som en samlebetegnelse for måter å organisere arbeidet på der arbeidstageren jobber andre steder enn på den vanlige arbeidsplassen, med støtte i ny kommunikasjonsteknologi (Bakke et al. 1998). Denne utviklingen er understøttet av tekniske løsninger som muliggjør arbeid over avstand. En større grad av fleksibilitet kan bidra til å avlaste transportsystemene, ved at antallet reiser blir redusert i rushtidene (Bjørnholt 2002; Hjorthol 2006; Julsrud 2011).

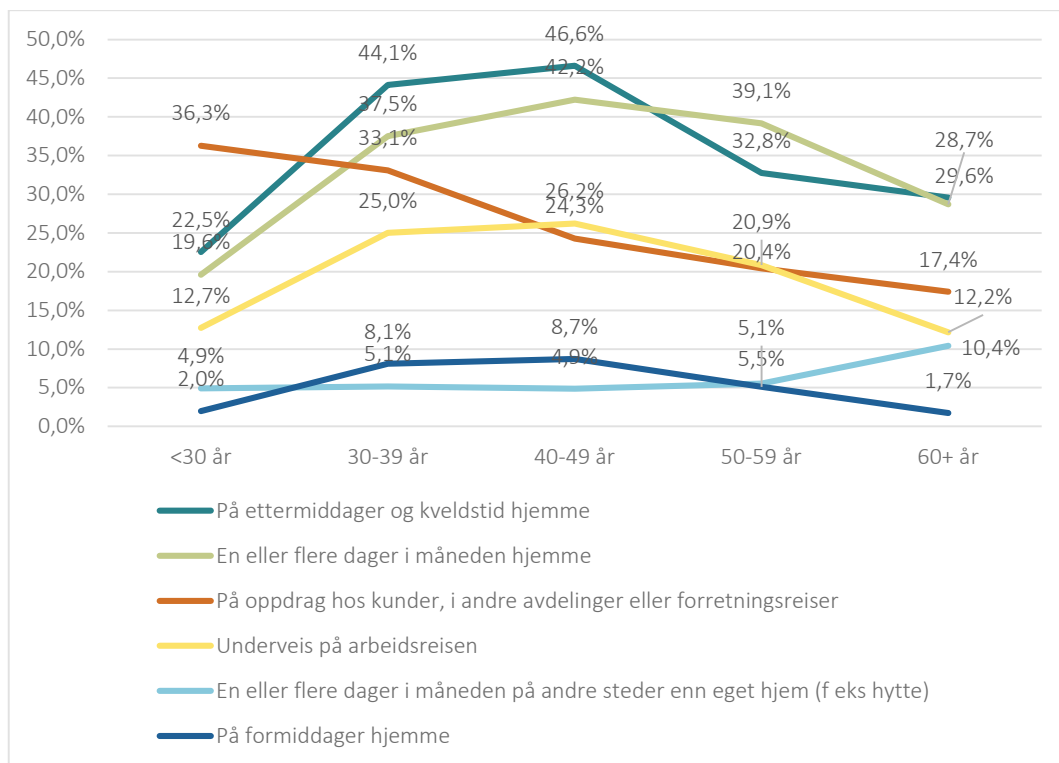
Utviklingen i retning av økende fleksibilitet preger også arbeidsvanene i Jernbaneverket og fylkeskommunen. I begge virksomheter er det lagt til rette for at de ansatte tidvis kan jobbe hjemmefra. Totalt jobber omtrent hver tredje arbeidstager hjemme én eller flere dager i måneden, og like mange på kveldstid. Hver fjerde ansatt utfører arbeid ute hos kunder, i andre avdelinger, eller på forretningsreiser. Med økt tilgang på ny mobilteknologi blir det også stadig enklere å utføre arbeid underveis på reisen. Blant ansatte som jobber i sentrum er det ca 20 prosent som gjør arbeid underveis på sin arbeidsreise (Tabell 3.4).

Tabell 3.4 Arbeid på andre steder enn den vanlige arbeidsplassen. Flere svar kunne gis. Prosent .

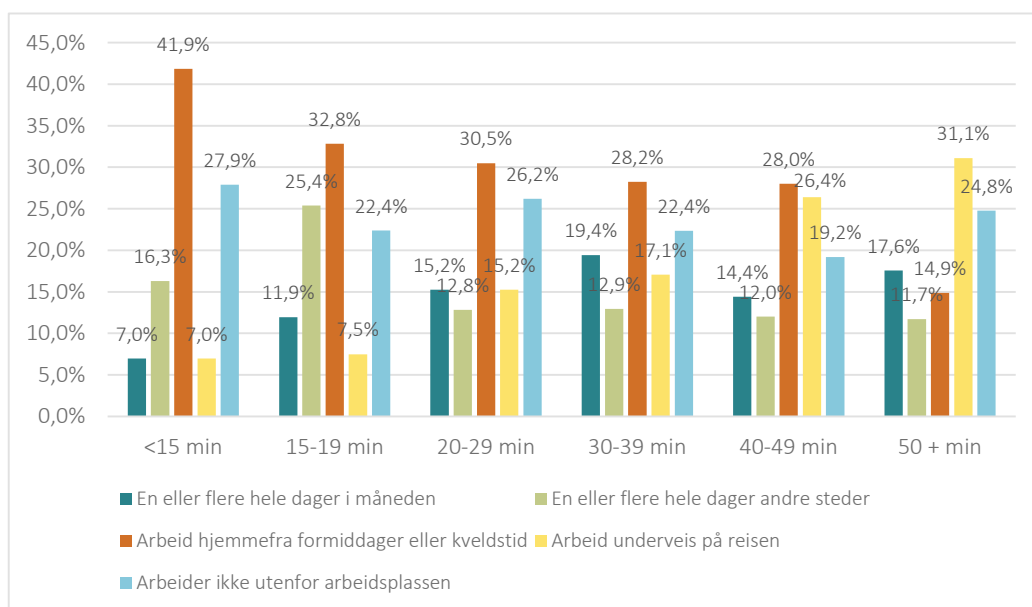
Kategorier	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Totalt	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
På ettermiddager og kveldstid hjemme	37,3	95	36,2	195	36,5	290
En eller flere dager i måneden hjemme	27,5	70	39,5	213	35,6	283
På oppdrag hos kunder, i andre avdelinger eller forretningsreiser	18,0	46	28,6	154	25,2	200
Underveis på arbeidsreisen	20,0	51	21,0	113	20,7	164
En eller flere dager i måneden på andre steder enn eget hjem (f eks hytte)	5,1	13	6,3	34	5,9	47
På formiddager hjemme	9,0	23	4,1	22	5,7	45
Aldri	34,5	88	18,6	100	23,7	188

Som det fremgår av tabell 3.4 er arbeid hele dager hjemmefra og oppdrag hos kunder, i andre avdelinger eller forretningsreiser, mer vanlig i Jernbaneverket enn i fylkeskommunen. Årsaken til at hjemmearbeid er mer utbredt her kan være at er flere som har lange pendleravstander. I fylkeskommunen er det imidlertid noe mer vanlig å utføre arbeid hjemme på formiddager.

Ulike typer fjernarbeid varierer etter livsfase og alder. Generelt øker de fleste typene fjernarbeid frem til 50-års alderen, for deretter å avta noe. Unntaket er arbeid ute hos kunder som er høyest for de yngste årsklassene, for deretter å avta med alderen (se figur 3.4). En viktig forklaring på at hjemmebasert fjernarbeid er mest utbredt i aldersgruppene 30-39 og 40-49 er nok at det er her finner flest med ansvar for små barn, og som har et stort behov for fleksibilitet i hverdagen.



Figur 3.4 Ulike typer fjernarbeid etter alder. Prosent



Figur 3.5. Ulike typer fjernarbeid etter reisetid. Prosent.

Reisetiden har også betydning for hvilke typer fjernarbeid som benyttes. Jo lengre arbeidstid, jo mer utbredt er arbeid underveis på reisen. For de med mer enn 50 minutters reisetid er det en av tre som jobber underveis. Arbeid hjemmefra en eller flere hele dager i måneden øker også med reisetid, men bare opp til 40 minutters reisevei. For de med mellomlange reiseavstander (30-39 minutter) er det om lag 20 prosent som jobber hjemme en dag i måneden, mens dette ligger på syv prosent for

de med under 15 minutters reise. For de med kortere reisetid er det særlig vanlig med arbeid før og etter regulær arbeidstid. Det kan altså se ut som mange av de med lengre reiser gjør unna mye av «hjemmearbeidet» underveis på reisen, mens de med kortere reiser gjør arbeidet om formiddagen eller på kveldstid.

4 Tilgang til transportressurser

Vi skal her se nærmere på de transportressurser de reisende rår over, enten det er kollektivtilbudet der en bor eller tilgang til førerkort og bil. Dette er forhold som en vet har vesentlig betydning for hvilke transportmidler som velges på arbeidsreisen.

4.1 Kollektivtilbudet

Kollektivtilbud i nærmiljøet har betydning for i hvilken grad dette er et reelt alternativ til bilbruk. Som det fremgår av tabell 4.1 er det over 60 prosent av arbeidstagerne i sentrum som har tre avganger per time eller oftere på et eller flere kollektivtransportmidler i nærheten av der de bor, og vel 70 prosent som har én kilometer eller kortere til nærmeste holdeplass. Over 80 prosent av reisende til sentrum slipper å bytte. Som vi ser av tabellen har ansatte i fylkeskommunen generelt et noe bedre kollektivtilbud enn Jernbaneverket, vurdert etter disse kriteriene. Samlet sett synes det uansett rimelig å konkludere med at de fleste som jobber i Jernbaneverket og fylkeskommunen har et godt kollektivtilbud.

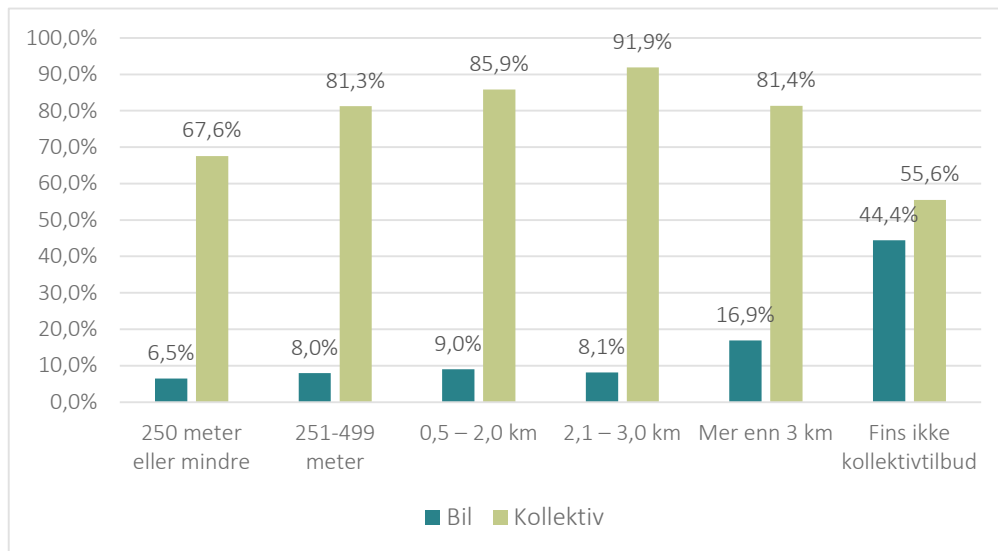
Det er signifikante forskjeller i tilbudet mellom de ulike bostedsområdene. I indre Oslo er det få som ikke har et meget godt tilbud, men avgangsfrekvensen synker raskt for de som bor i Østfold/Follo, Romerike/Hadeland og fylkene vestover. Det er også i disse områdene at flere har lengre vei til nærmeste holdeplass.

Som vist i figur 4.1 er det en tydelig sammenheng mellom avstand til nærmeste holdeplass og valg av transportmiddel. Det er spesielt når avstanden blir tre kilometer eller mer at bilbruken tiltar. I områder uten kollektivdekning er det uansett vanlig at folk kjører til nærmeste knutepunkt for å reise videre med buss, tog, bane eller båt.

Tabell 4.1 Antall kollektivavganger per time, avstand til holdeplass og mulighet for direkte reise etter virksomhet og bosted. Prosent

	Kollektivavg. 3x per time eller oftere	Én km eller kortere til holdeplass	Slipper å bytte
Virksomhet			*
Akershus fylkeskommune	66,9	74,4	87,3
Jernbaneverket	60,1	68,1	80,8
Bosted	***	***	*
Indre Oslo	96,4	98,6	92,0
Oslo nord/vest	94,0	85,1	91,0
Oslo øst	83,1	84,6	90,9
Oslo syd	87,1	87,1	88,7
Østfold/Follo	39,2	53,4	73,8
Asker/Bærum	72,7	70,1	86,4
Romerike/Hadeland	31,3	50,9	77,7
Buskerud/Vestfold/Telemark	30,8	49,1	61,5
Alle	63,4	70,8	82,6

*p< 0.05; **p<0.01; ***p<0.001



Figur 4.1 Avstand til nærmeste holdeplass og bruk av transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Prosent

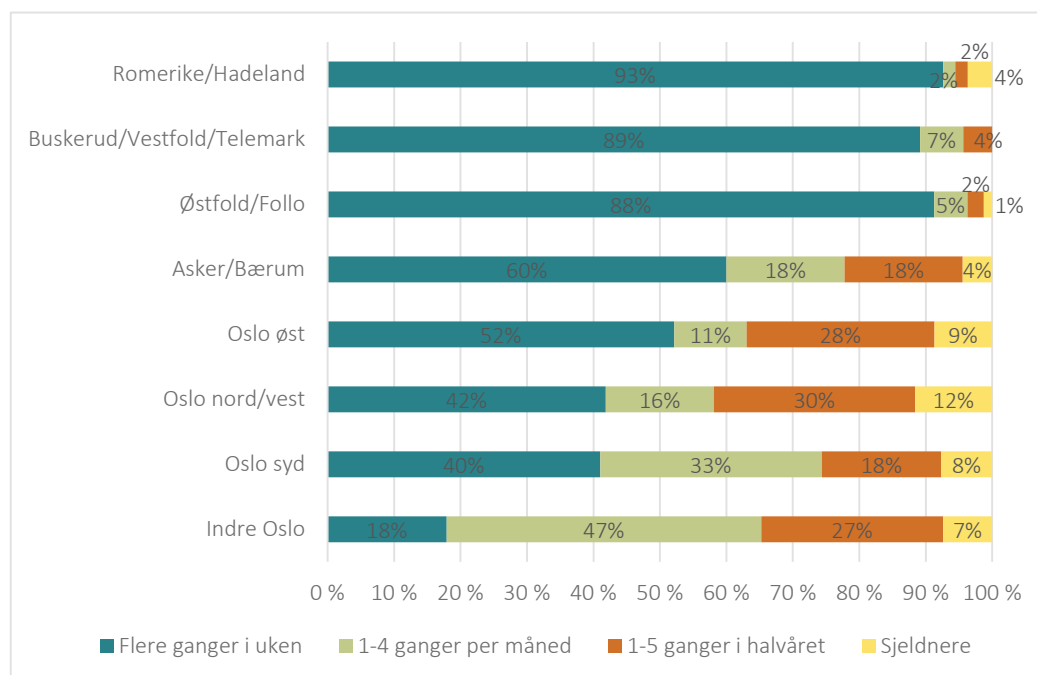
4.2 Periodekort

Tabell 4.2 Tilgang til ulike typer kort i virksomhetene. Prosent

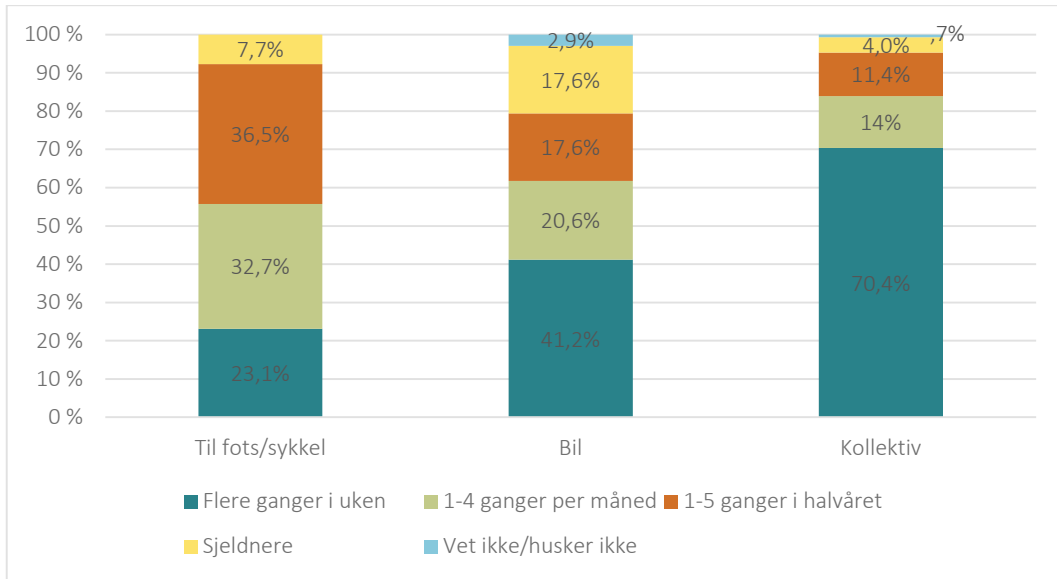
	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Årsbillett fra NSB			97	523
Periodekort 30 dager eller mer	12,2	31	28,9	156
7-dagers kort	0,4	1	0,4	2
Andre korttyper	1,6	4	18,9	102
Har ikke noen kort	17,3	44	0,5	3

Se vi nærmere på årsbillett fra NSB som ansatte i Jernbaneverket har tilgang til, er det store variasjoner i bruksfrekvensen. Det er de som er bosatt i lengre avstand fra Oslo som er hyppigste brukere, og bruksfrekvensen avtar for de som bor i Oslo (Figur 4.2). For de som bor på Romerike og Hadeland er det 93 prosent som oppgir at de bruker dette kortet til daglig.

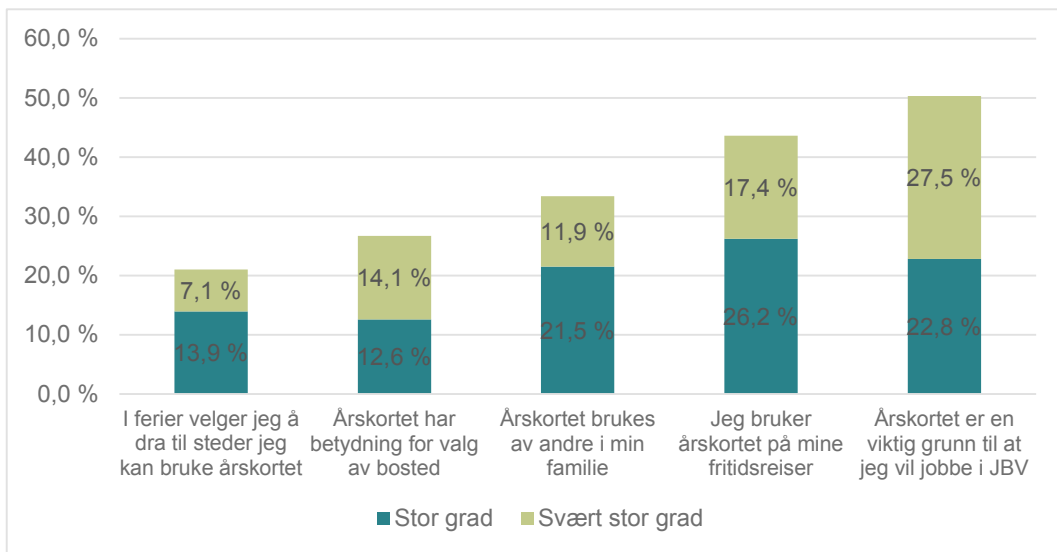
Nesten alle (98%) av de ansatte i Jernbaneverket som reiser med tog til jobben har benyttet årsbilletten til NSB. Det er imidlertid også mange av bilistene som benytter årsbilletten mye, og også for de som sykler/går (Figur 4.3).



Figur 4.2 Bruk av NSBs årsbillett i Jernbaneverket og hovedtransportmiddel på arbeidsreisen. (N = 515)



Figur 4.3 Bruk av NSBs årsbillett og viktigste transportmiddel. Prosent



Figur 4.4. Bruk av NSBs årsbillett i Jernbaneverket. Andel som i stor grad/svært stor grad er enige. Prosent.

Som det fremgår av figur 4.4 har årskortet stor betydning for de ansattes motivasjon for å jobbe i Jernbaneverket, og mange bruker dette også på sine fritidsreiser. Hver fjerde arbeidstaker sier at korte har hatt betydning for valg av bosted.

Hva ville de togreisende i Jernbaneverket ha gjort dersom de ikke hadde hatt tilgang til NSBs årsbillett? Over 60 prosent sier at de fortsatt ville ta tog, mens 19 prosent sier at de ville byttet til annet transportmiddel. I så fall er det bil som er mest aktuelt (26%) eller buss (15%) (Tabell 4.3 og 4.4).

Tabell 4.3 Antatt transportmiddelbruk i Jernbaneverket dersom NSBs årsbillett ble borte. Prosent.

	Prosent	Antall
Fortsatt ta tog	64,6	195
Vil bytte	18,5	56
Vet ikke	16,9	51
Total	100	302

Tabell 4.4. Antatt transportmiddel for de som vil bytte fra tog til annet transportmiddel. Prosent.

	Prosent	Antall
Bilsjåfør/passasjer	46,4	26
Buss	26,8	15
T-bane	14,3	8
Annet	12,5	7
	100	56

4.3 Bilhold

Privatbil er en transportressurs som er tilgjengelig for svært mange i Norge. For landet totalt er det 88 prosent som bor i en husholdning som har bil og 84 prosent av de voksne som har førerkort (Hjorthol, Engebretsen and Uteng 2014). Blant de ansatte i de to sentrumsbedriftene er det 84 prosent som har tilgang på bil i sin husholdning, og 94 prosent som har førerkort for bil.

Førerkortandelen er størst i Jernbaneverket (96%) men det er likevel ikke flere som har tilgang til bil i husholdningen her (Tabell 4.5). Det er likevel 10 prosentpoeng flere som har tilgang til to eller flere biler i Jernbaneverket sammenliknet med fylkeskommunen. Grunnen til lavere bilhold i forhold til bilsertifikater i Jernbaneverket kan være at årsbilletten har gjort bil overflødig i enkelte familier. Samtidig er det også mange flere menn i Jernbaneverket som generelt har bedre tilgang til bil og førerkort.

Tabell 4.5 Bilhold og førerkort i virksomhetene. Prosent

Kjennetegn	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Bilbruk						
Har førerkort	90,2	230	96,3	519	94,3	749
Har bil	83,9	214	83,5	450	83,6	664
Antall biler						
0	16,1	41	16,5	89	16,4	130
1	57,6	147	48,4	261	51,4	408
2	23,1	59	29,3	158	27,3	217
3+	3,1	8	5,8	31	4,9	39
Sum	100	255	100	539	100	794

Som det fremgår av tabell 4.6 er det ikke store kjønnsforskjeller når det gjelder tilgang til bil eller førerkort. Det er imidlertid en sterk overvekt av yngre arbeidstakere som ikke har bil, og det er også færre av disse som har førerkort. Dette er i tråd med en utvikling som er dokumentert i flere vestlige land, der unge venter lenger enn før med å anskaffe seg førerkort og egen bil (Hjorthol 2012; Kuhnimhof et al. 2012; Nordbakke and Ruud 2005).

Tilgangen på bil og førerkort varierer til en viss grad med utdanning, men sammenhengen her er svakere. Her er det slik at førerkortandelen øker med høy utdanning, men biltilgangen synker. Årsaken til dette siste forholdet er nok at det er flest med høyere utdanning som bor sentralt, og som av den grunn kan klare seg uten bil i husholdningen.

Godtgjørelse for bilhold er noe mer vanlig for de med høyere utdanning og det er også mer vanlig i fylkeskommunen enn i Jernbaneverket. Dette er på sett og vis naturlig, ettersom en her ikke har noen ordning som gir gratis bruk av tog. Totalt er det 5,6 prosent av de ansatte i sentrumsområdet som har denne ordningen.

Tabell 4.6 Bilhold og førerkort. Prosent

	Har førerkort	Tilgang på bil i husholdn.	Får godtgjørelse for bil
Kjønn			
Kvinne	93,6	83,3	6,7
Mann	95,2	84,1	4,6
Alder			
	***	***	**
<30 år	87,1	56,4	5,9
30-39 år	90,4	70,6	5,9
40-49 år	99,0	93,7	6,3
50-59 år	96,2	91,1	4,7
60+ år	93,9	90,4	5,2
Utdannelse			
	*	*	*
Grunnskole	75,0	100,0	
Videreg. Yrke/handel	89,0	84,9	3,7
Videreg. Allmen	94,4	80,9	2,8
Høyskole/Univ. lavere	95,6	76,1	5,2
Høyskole /Univ. høyere	95,3	76,6	7,0
Bedrift			

Akershus fylkesk.	90,6	84,3	8,7
Jernbaneverket	96,3	83,5	4,1
Alle	94,5	83,7	5,6

*p< 0.05; **p<0.01; ***p<0.001

Tabell 4.7 Drivstofftype for bil nummer 1, 2 og 3-5 i busboldningene.

	Bil 1		Bil 2		Bil 3+	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Bensin/Diesel	95,3	632	91,8	234	89,7	44
Hybrid	2,4	16	2,4	6	4,0	2
EL-bil	2,3	15	5,9	15	6,1	4
Total	100	663	100	255	100	50

Elektriske biler har blitt stadig mer utbredt i Norge de senere årene. Dette har imidlertid ikke preget bilbruken i sentrumsbedriftene i stor grad, og over 95 prosent av de med tilgang til bil har et kjøretøy som går på bensin eller diesel. Som det fremgår av tabell 4.7 er det vanligere at bil nummer to eller tre i familien er en el-bil eller hybrid bil. Totalt er det 34 personer som har el-bil, tilsvarende ca fem prosent av bilbrukerne. Andelen hybridbil-brukere er ca fire prosent.

4.4 Parkering

Adgang til parkeringsplass i nærheten av arbeidsplassen er noe som i stor grad påvirker valg av transportmiddel. Tidligere studier har dokumentert at bilbruk øker blant pendlere som har tilgang til rimelig og lett tilgjengelige parkeringsplasser (Christiansen 2012).

Blant de ansatte i sentrumsbedriftene er det mange som bruker bil til innfartsparkering, ved jernbanestasjoner og lignende. Totalt 60 prosent av bilistene (dvs som hadde reist med bil på undersøkelsesdagen) oppga at de hadde parkert ved en innfartsparkering, og 30 prosent på en parkeringsplass som disponeres av de ansatte. I de fleste tilfellene er det arbeidsgiver som betaler (Tabell 4.8).

På dette området er det imidlertid signifikante forskjeller mellom virksomhetene, for mens 56 prosent av bilistene i fylkeskommunen parkerte på en plass de disponerer ved arbeidsplassen, er det bare 20 prosent av bilistene i Jernbaneverket som har gjort dette. Her er det mye vanligere å parkere ved knutepunkter for kollektivtransport. Her er det også mindre vanlig at arbeidsgiver betaler for parkeringsplassene.

Det er ellers relativt mange av bilistene i fylkeskommunen (23%) som ikke vet sikkert hvem det er som betaler for deres parkeringsplass.

Tabell 4.8. Parkering for bilreise foretatt på undersøkelsesdagen, og betalingsordninger fordelt på Akershus fylkeskommune og Jernbaneverket. Prosent.

	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Parkeringssted ***						
Parkeringsplass som disponeres av de ansatte	55,6	30	20,3	28	30,2	58
Ved innfartsparkering	37	20	68,1	94	59,4	114
Andre steder	7,4	4	11,6	16	10,5	20
Betaling for parkering ***						
Betaler alt selv	12,2	27	35,5	44	20,6	71
Arbeidsgiver betaler	61,5	136	8,9	11	42,6	147
Gratis/kostnadsdeling	0,9	2	69	69	20,6	71
Vet ikke	23,5	56		0	16,2	56

***p<0.001

5 Transportmiddelbruk og motivasjon

I de foregående kapitlene har vi sett på hva slags arbeidsordninger de ansatte i fylkeskommunen og Jernbaneverket har, samt hvilke transportrelaterte ressurser de ansatte rår over. Vi skal i dette kapitlet se nærmere på transportmiddelbruken på deres arbeidsreiser, og dessuten hvilke motiver som underbygger, eller forklarer valgene av transportmidler.

5.1 Reisemåte til arbeidet

I undersøkelsen ble det spurt om hvilke transportmidler den enkelte benyttet på sin siste reise til jobben. På dette spørsmålet kunne en indikere flere svaralternativ. Deretter ble det spurt om hvilket av de nevnte transportmidlene en reiste lengst med, altså hovedtransportmiddel.

Som det fremgår av tabell 5.1 er det henholdsvis 21 og 26 prosent av de ansatte i fylkeskommunen og Jernbaneverket som oppgir å ha benyttet bil på sin arbeidsreise. Men i de fleste tilfellene er likevel ikke bil hovedtransportmiddel. I fylkeskommunen er det kun i halvparten av tilfellene at dette er den viktigste reisemåten, og i Jernbaneverket er det kun i én av fem tilfeller at bilen har blitt benyttet på den lengste strekningen. Det er med andre ord mange som benytter bilen som transportmiddel til og fra kollektivknutepunkter, spesielt i Jernbaneverket. Generelt er det derfor også lave bilandeler i begge virksomhetene.

Bilbruken er langt lavere i fylkeskommunen og Jernbaneverket enn i Oslo for øvrig. Totalt er det 7,5 prosent som hadde bil som hovedtransportmiddel i disse virksomhetene, mens for hele Oslo ligger andelen på over 30 prosent, og for de omkringliggende kommunene er andelen enda høyere (Tabell 5.2). Andelen som reiser kollektivt til arbeidet i fylkeskommunen og Jernbaneverket er nesten det dobbelte av hva den er i ellers Oslo.

Mellom 8 og 10 prosent sykler eller går til jobben. Det er imidlertid kollektivtransporten som tar hånd om de fleste av arbeidsreisene. For begge virksomheter er det ca 15 prosent som benytter T-bane. I fylkeskommunen er særlig buss vanlig, med ca 20 prosent som benytter dette som hoved-transportmiddel. I Jernbaneverket er det derimot tog som dominerer, hvor ca 55 prosent har dette som sin hovedtransport til og fra jobb. Bruken av buss er betydelig lavere enn for fylkeskommunen. Tallene tyder på at for mange i Jernbaneverket erstatter toget ikke bare bil, men også bruk av buss.

Tabell 5.1 Reisemåte til arbeid. Alle transportmidler benyttet, og det som en reise lengst med (Hovedtransportmiddel). Prosent

	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket	
	Benyttet	Hoved	Benyttet	Hoved
Til fots hele veien	6,3	4,3	9,1	6,7
Sykkel	8,6	3,9	8,3	3,3
Motorsykkel, moped	0,8	0,8	0,4	0
Bil, fører	21,2	11	25,6	5,8
Bil, passasjer*	7,1	3,1	3	0,7
Buss***	24,7	19,7	12,4	6,7
Tog***	38,8	37	55,8	54,5
Trikk	3,9	3,1	7,1	6
T-bane	16,5	15,7	16,3	14,5
Båt	1,2	0,4	1,7	1,1
Annet	0,8	0	1,5	0,2

*p < 0.05; **p < 0.01; ***p < 0.001

Tabell 5.2 Reisemåte til arbeid. Hovedtransportmiddel for AFK/JBV, Oslo og Oslos omegnskommuner. Prosent.

	Arbeidsreiser		
	AFK/JBV	Oslo*	Omegnskommuner til Oslo*
Til fots	6	15,7	6,8
Syklet	3,6	8,9	3,5
MC, moped	0,3	0,2	0,6
Bil, fører	7,5	31	60,8
Bil, passasjer	1,5	1,9	2,5
Kollektiv	79,9	42,2	25,5
Annet	1	0	0,3
Totalt	100	100	100

* Tall fra RVU 2013/2014

Transportmiddelbruk varierer ofte i takt med årstidene, og det ser vi også i sentrumsbedriftene. De tydeligste endringene er at andelene som sykler og går reduseres i den kalde årstiden. I fylkeskommunen er det 17 prosent som sykler og går sommerstid, men dette reduseres til 7 prosent om vinteren. Mange av disse sykkel- og gåturene gjøres antagelig som kollektivreiser om vinteren, som øker fra 70 prosent til 80 prosent. Men også bilbruken øker vinterstid med to prosentpoeng. I Jernbaneverket er det 18 prosent som sykler og går om sommeren, mot 11 prosent om vinteren. Samtidig øker kollektivreisene fra 77 til 85 prosent. Bilbruk øker imidlertid ikke om vinteren, men går faktisk noe ned. Årstidsendringene fører altså ikke til noen økninger i bilbruk for ansatte i Jernbaneverket.

Bosted har stor betydning for hvilket transportmiddel som benyttes. Tabell 5.4 viser hovedtransportmiddel benyttet på undersøkelsesdagen. Først og fremst er det slik at

sykkel og gange er mest vanlig i Indre Oslo og Oslo nord/vest. Andelen bilkjørere ligger på rundt 12-13 prosent for områdene i Oslo utenfor sentrum, samt for Buskerud/Telemark. Kollektivtrafikantene kommer til sentrum fra ulike områder, men andelen er særlig høye på Romerike/Hadeland og Østfold/Follo.

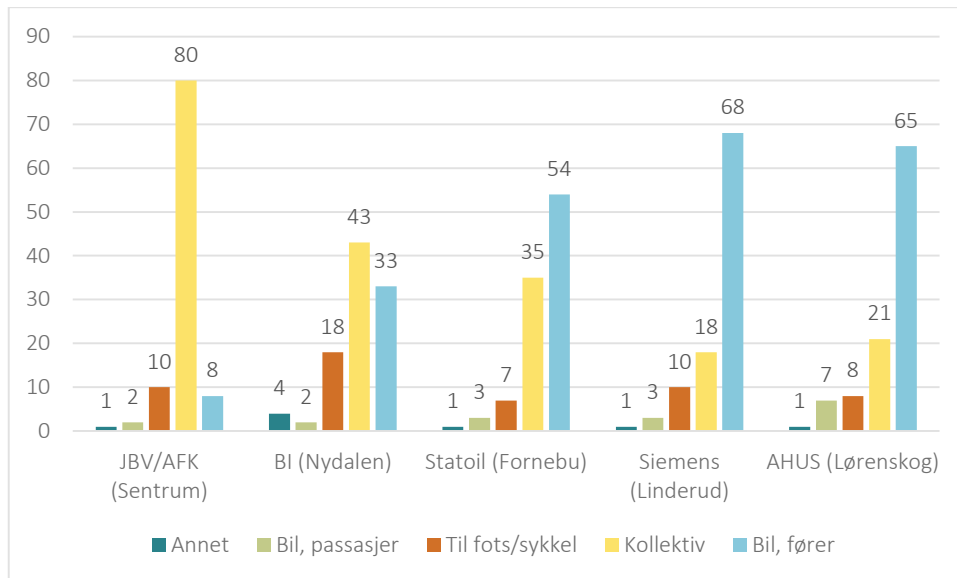
Tabell 5.3 Vanligste reisemåte sommer og vinter i virksomhetene. Prosent

	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Vinter	Sommer	Vinter	Sommer	Vinter	Sommer
	Til fots hele veien	4,3	5,1	8,3	6,1	7,1
Sykkel	2,4	11,4	2,6	12,2	2,5	12,0
Bil, fører	9,8	8,2	3,9	4,1	5,8	5,4
Bil, passasjer	3,1	2,0	0,6	0,6	1,4	1,0
Buss	21,2	18,0	6,7	4,5	11,3	8,8
Tog	38,4	37,6	55,5	54,7	50,1	49,3
Trikk	14,9	12,9	15,2	12,4	5,2	3,3
T-bane	4,3	2,7	5,6	3,5	15,2	12,6
Båt	0,8	0,8	1,7	1,5	1,4	1,3
Annet	0,4	0,0	0,0	0,0	0,1	0,1

Tabell 5.4 Transportmiddelbruk (hovedtransportmiddel) og bosted. Prosent.

	Bosted***								Totalt
	Indre Oslo	Oslo nord/vest	Oslo øst	Oslo syd	Østfold/Follo	Asker/Bærum	Romer./Hadeland	Buskerud/Vestfold/Telemark	
Til fots/sykkel	39,0	13,6	1,3	8,2	1,5	6,0			9,7
Bil	2,9	12,1	13,0	13,1	6,1	9,0	9,5	12,7	8,9
Kollektiv	58,1	74,2	84,4	77,0	89,4	83,6	90,5	83,6	80,2
Annet			1,3	1,6	3,0	1,5		3,6	1,2
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Antall	140	67	78	62	133	67	171	55	773

***p<0.001



Figur 5.1. Hovedtransportmiddel til arbeidet for ansatte i Jernbaneverket/ Akershus fylkeskommune og fire øvrige virksomheter. Prosent

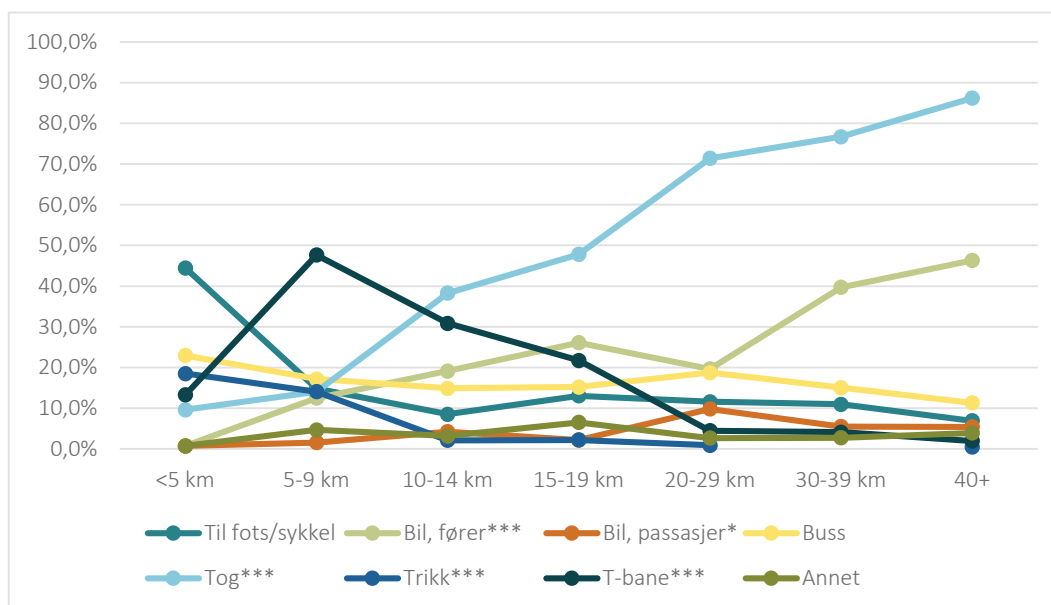
Men også *virksomhetens* geografiske lokasjon har betydning. Et uttrykk for dette kan en få ved å sammenligne ansattes reisemiddelvalg i Jernbaneverket og fylkeskommunen med virksomheter lokalisert utenfor sentrumsområdet (Hjorthol, Julsrud and Vågane 2013; Hjorthol, Julsrud and Vågane 2014; Hjorthol, Vågane and Julsrud 2014; Julsrud, Vågane and Hjorthol 2013). Figur 5.1 viser transportmiddelfordelinger for Jernbaneverket og fylkeskommunene sammen med virksomheter lokalisert i Nydalen og på Lørenskog, Fornebu og Linderud. Som det fremgår er bilbruken langt mer utbredt for bedrifter som ligger utenfor sentrumsområdet, med tilsvarende lave kollektivandeler. En stor del av disse variasjonen (men ikke alt) kan trolig tilskrives ulikheter i kollektivtilbudet ved arbeidsplassene.

Ser vi på hva som er den vanligste reisemåte til arbeidet for ulike aldersklasser er det for det første tydelig at togbruk øker med alderen, mens T-bane, trikk og sykling/gåing avtar noe (Tabell 5.5). Bilbruk er på sin side atypisk ved at det øker i omfang frem til 50 års-alderen for så å avta noe. Årsaken til disse endringene kan nok i stor grad tilskrives at mange unge flytter ut av sentrum når de kommer i en livsfase med familieetablering (Sørli, Aure and Langset 2012). Dermed vil også bruken av de «urbane» transportmidlene avta, og tog og bil bli mer vanlig.

Tabell 5.5 Vanligste reisemåte sommer etter alder. Prosent

	Alder					Totalt
	<30	30-39	40-49	50-59	60+	
Til fots/sykkel***	21,6	17,6	16,0	15,7	10,4	16,1
Bil, fører***	12,7	25,0	31,1	24,7	20,0	24,2
Bil, passasjer	3,9	3,7	4,4	3,0	7,8	4,3
Buss*	20,6	18,4	10,7	19,1	14,8	16,4
Tog***	34,3	42,6	55,3	57,0	51,3	50,4
Trikk***	14,7	8,1	3,4	4,7	3,5	6,0
T-bane	18,6	19,1	16,5	14,5	14,8	16,4
Annet	2,9	3,7	2,4	4,3	2,6	
Antall	102	136	206	235	115	794

*p< 0.05; **p<0.01; ***p<0.001



Figur 5.2 Vanligste reisemåte sommer etter reiselengde. Prosent

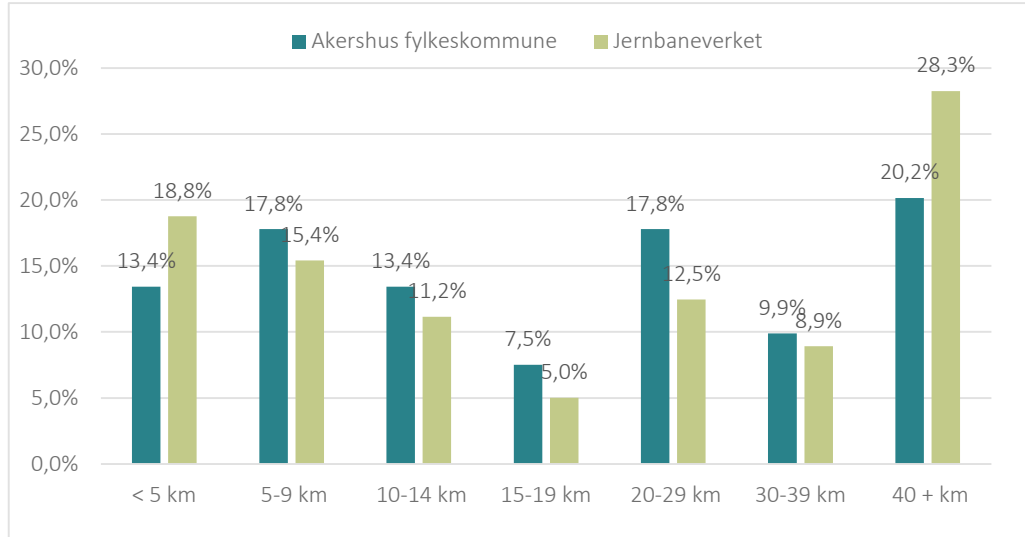
Reiselengde er også et forhold som har betydning for valg av transportmiddel. Mest utpreget er dette for bruk av tog og bil som øker signifikant med reiselengde. Dette går på bekostning av reiser med sykkel, trikk og T-bane. Som vi ser er det for reiser mer enn 30 km at antallet bilbrukere øker raskt.

5.2 Reiselengde og tidsbruk

En gjennomsnittlig arbeidsreise i Norge er på 16,3 km og 24 minutter i henhold til reisevaneundersøkelsen for 2013/2014 (Hjorthol, Engebretsen and Uteng 2014). For utvalget i denne undersøkelsen er gjennomsnittsreisen på 28 kilometer og 40

minutter. Til sammenligning er gjennomsnittlig lengde på arbeidsreiser i hele Oslo 11 km og 19 km for arbeidsreiser i Oslos omegnskommuner.

Som det fremgår av figur 5.3 er det Jernbaneverkets ansatte som har de lengste reisene, men her er det også flest med korteste reiser. Fylkeskommunen har flest ansatte med mellomlange reiser, spesielt 20-30 kilometer unna.

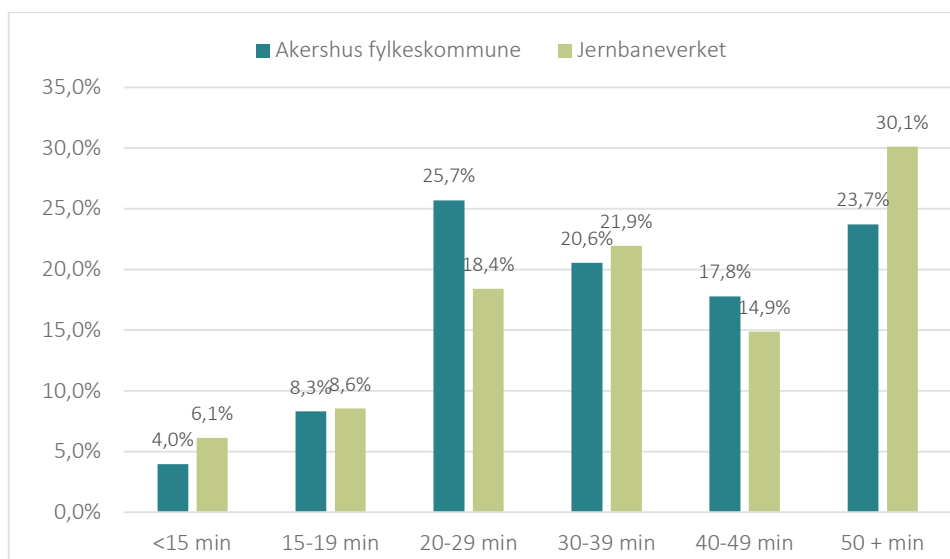


Figur 5.3 Reiselengde på arbeidsreiser etter bedriftstilhørighet

Tabell 5.7 Reisetid, reiselengde og hastighet for aldersgrupper, kjønn, arbeidssted, transportmiddel og bosted. Gjennomsnitt min./kmt.

	Reisetid (Minutter)	Reiselengde (Km)	Hastighet (Km/t)
<i>Alder</i>	*	*	***
<30 år	33	21	29
30-39 år	39	25	30
40-49 år	41	31	39
50-59 år	43	31	39
60+ år	43	28	36
<i>Kjønn</i>	***	***	***
Kvinne	37	24	33
Mann	43	32	38
<i>Arbeidssted</i>	**	**	
Akershus fylkeskommune	85	24	35
Jernbaneverket	91	30	36
<i>Transportmiddel</i>	***	***	***
Til fots hele veien	24	3	7
Syklet	24	8	17
Motorsykkel eller moped	16	12	44
Bil, fører	40	36	47
Bil, passasjer	35	21	38
Buss	36	18	25
Tog	51	43	48
Trikk	22	5	14
T-bane	27	9	21
Annet	14	10	43
<i>Bosted</i>	***	***	***
Indre Oslo	21	5	12
Oslo nord/vest	25	8	21
Oslo øst	28	12	28
Oslo syd	26	10	26
Østfold/Follo	54	44	47
Asker/Bærum	38	20	33
Romerike/Hadeland	49	44	53
Buskerud/Vestfold/Telemark	74	67	54
Alle	40	28	35

*p< 0.05; **p<0.01; ***p<0.001



Figur 5.4 Reisetid på arbeidsreiser etter bedriftstilhørighet

Dette forholdet avtegner seg også når vi ser på tiden brukt til reiser: I Jernbaneverket er langt flere med reiser på 50 minutter eller mer, mens fylkeskommunen har flere med 10-30 minutters lengde (Figur 5.4).

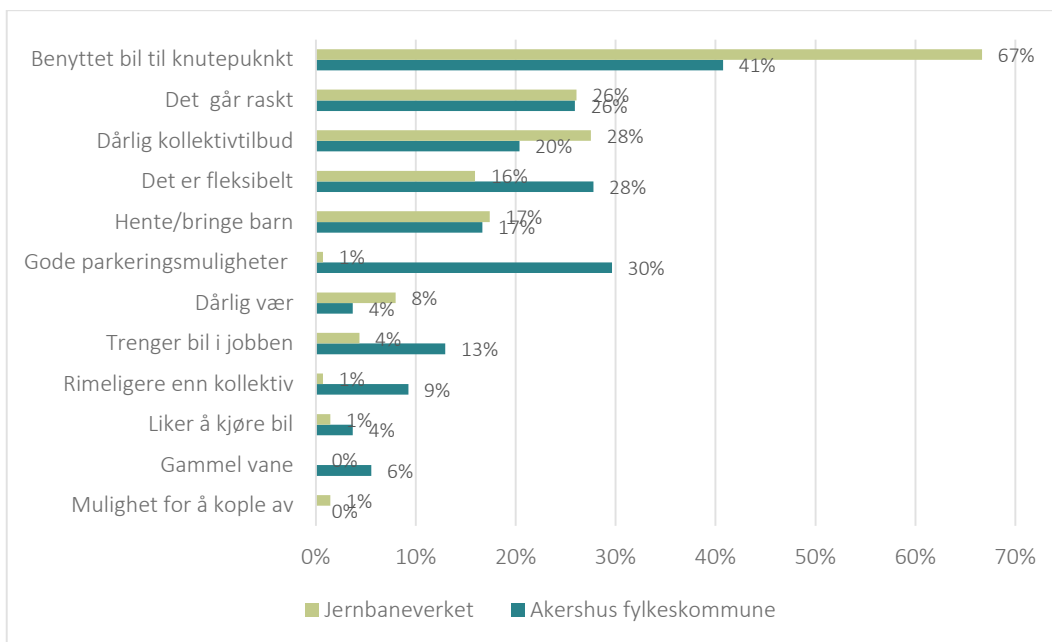
Som vi så øker bruk av tog og bil med alder og avstand. Det er derfor ikke overraskende at også reisetid og reiselengde øker med alderen. De yngsteårsklassene har 10 minutter kortere reiser enn de eldste (Tabell 5.7). Hurtighet gir en indikasjon på hvor effektive transportmidlene er. Som vi ser kommer ikke bilførerne frem hurtigere enn de som reiser med tog, begge har en gjennomsnittsfart på 48 km/t. Buss, trikk og T-bane er i så måte mindre effektiv.

5.3 Motiver for valg av reisemåte

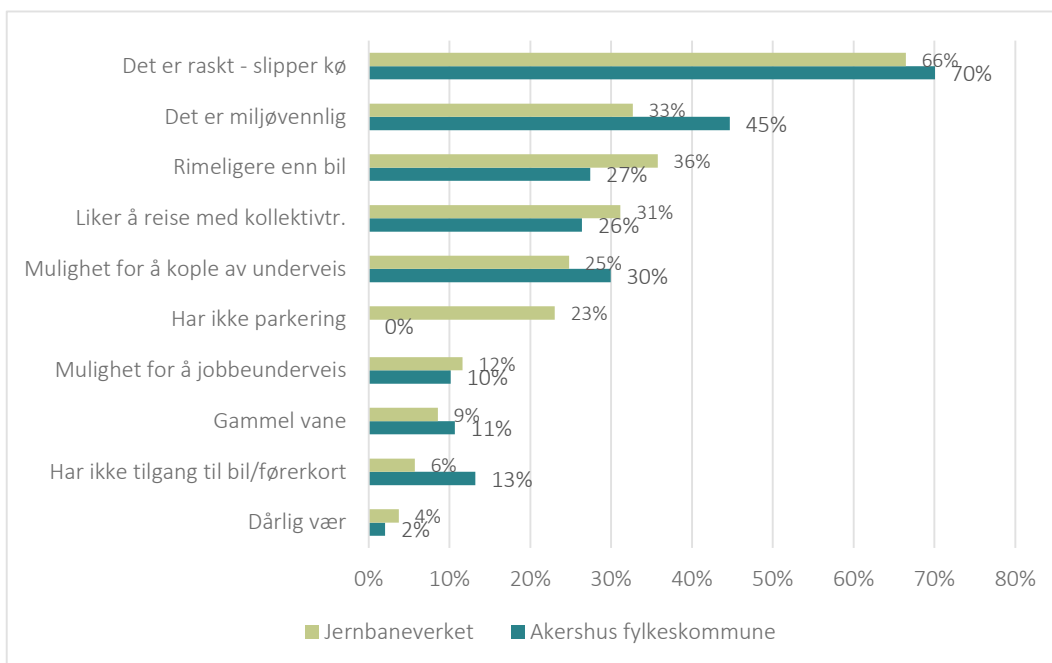
Vi har nå sett på hvilke typer transportmidler ansatte i sentrumsområdet benytter seg av på sine arbeidsreiser. Vi skal nå se på hvordan disse valgene begrunnes.

Når det gjelder bruk av bil er det en nokså unison oppfatning om at hurtighet, fleksibilitet og dårlig utbygd kollektivtilbud er de viktigste motivene (Figur 5.5). Det er imidlertid svært mange, spesielt i Jernbaneverket, som benytter bil som transport til trafikk-knutepunkter. For ansatte i fylkeskommunen er gode parkeringsmuligheter den viktigste grunnen til å benytte bil for de som ikke parkerer ved knutepunkter for å ta tog, buss eller båt videre.

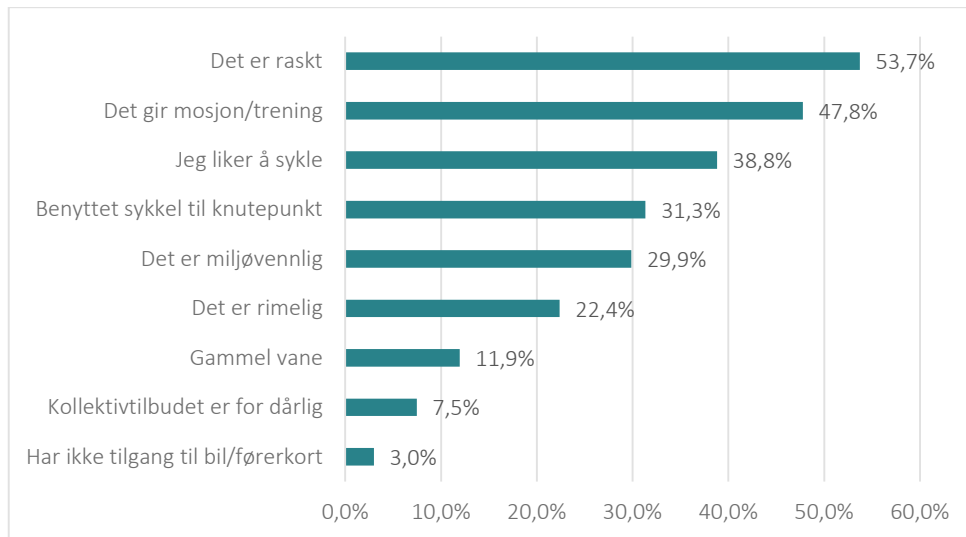
Ser vi så på kollektivtransporten er det hurtighet og mulighetene for å slippe å stå i kø som er viktigste motiver (Figur 5.6). Miljøaspektet er også fremtredende, spesielt i fylkeskommunen. I Jernbaneverket er kostnadene imidlertid viktigere enn miljøfordelene. Her spiller også mangel på parkering inn for nesten hver fjerde kollektivtrafikanter.



Figur 5.5 Motiver for valg av bil på arbeidsreisen etter bedriftstilhørighet (1-3 valg kunne krysses av). Prosent.



Figur 5.6 Motiver for valg av kollektivtransport på arbeidsreisen etter bedriftstilhørighet. (1-3 valg kunne krysses av). Prosent



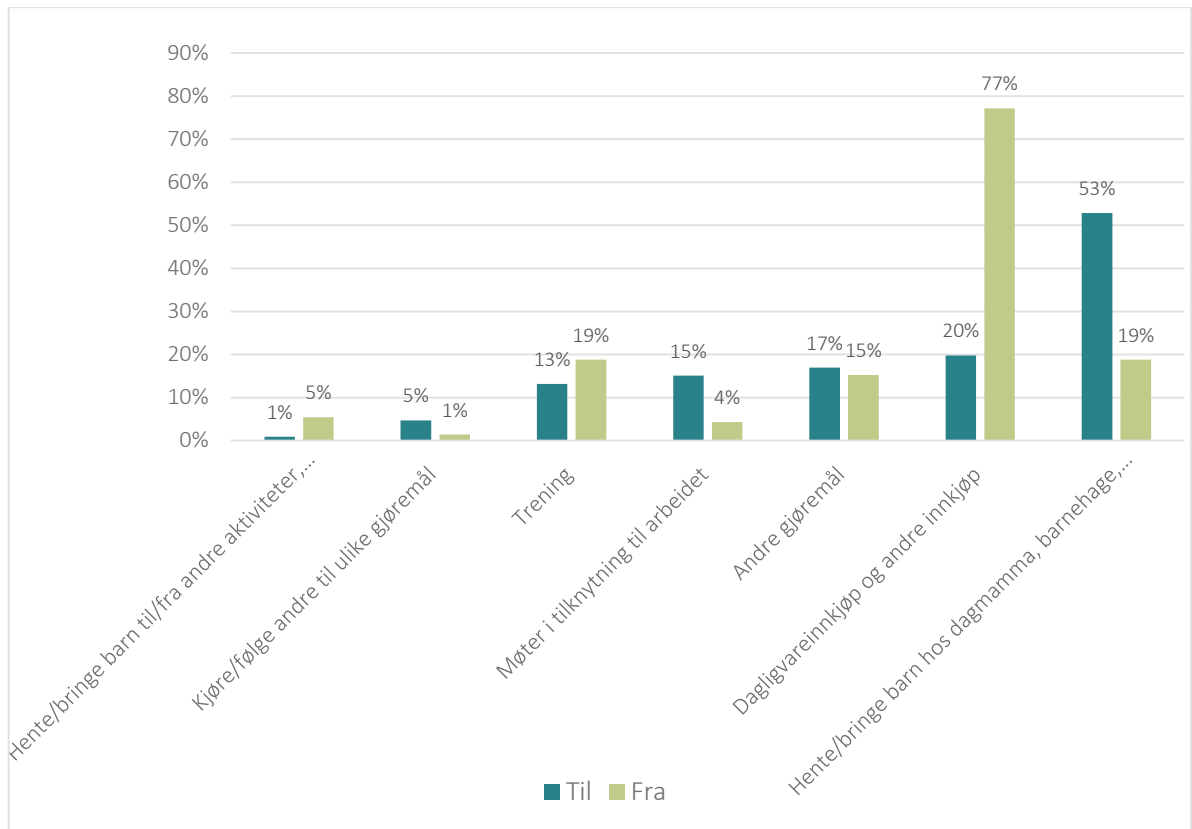
Figur 5.7 Motiver for valg av sykkel på arbeidsreisen (Inntil 3 valg kunne krysses av). Prosent

Syklistene begrunner sitt transportvalg ved at det er raskt og gir trening og mosjon (Figur 5.7). Halvparten mener at hurtig fremkommelighet er et viktig motiv. Heller ikke her er kostnadsaspektet mest fremtredende, og nesten hver tredje syklist fremhever miljøgevinsten som et motiv.

Motivene som nevnes her indikerer hvordan de reisende selv underbygger sine valg for å handle slik de gjør. Senere i rapporten, skal vi komme nærmere inn på tiltak som kan tenkes å bidra til at flere reiser med transportmidler som er mer miljøvennlige.

5.4 Gjøre mål underveis

Mange utfører ærender på sin vei til og fra arbeidet, og dette kan legge begrensninger på hva slags transportmidler som en kan benytte seg av (Figur 5.8). Det vanligste ærende å utføre på vei til jobben er å levere barn i barnehagen, mens innkjøp er mest vanlig å gjøre på veien hjem. Vel tre av fire foretar innkjøp på hjemveien. Kvinner foretar oftere innkjøpsreiser underveis, mens menn leverer og henter hyppigere i barnehage eller skole (Tabell 5.8). Bilførere gjennomfører også oftere leveringer av barn før eller etter jobben.



Figur 5.8 Gjøremaal underveis blant de som har ett eller flere gjøremaal. Prosent (N = 307)

Tabell 5.8 Gjøremaal underveis etter reisemåte, kjønn, bosted og virksomhet. Prosent (N= 794).

	Møter	Dagligvare- innkjøp	Hente/bringe barn i barnehage
Kjønn		**	
Kvinne	2,5	32,8	9,4
Mann	3,5	23,5	11,5
Reisemåte			*
Til fots/sykkel		38,7	10,7
Bilfører	4,2	25,4	21,1
Kollektiv	3,0	26,3	9,4
Bosted		*	
Indre Oslo	2,9	37,1	7,9
Oslo nord/vest	4,5	35,8	16,4
Oslo øst		26,9	16,7
Oslo syd	1,6	27,4	11,3
Østfold/Follo	4,5	23,3	9,8
Asker/Bærum	1,5	32,8	10,4
Romerike/Hadeland	1,2	19,9	8,8
Buskerud/Vestfold/Telemark	7,3	27,3	10,9
Virksomhet			
AFK	2,7	27,5	11,0
JBV	3,2	27,8	10,4
Alle	3,0	27,7	10,6

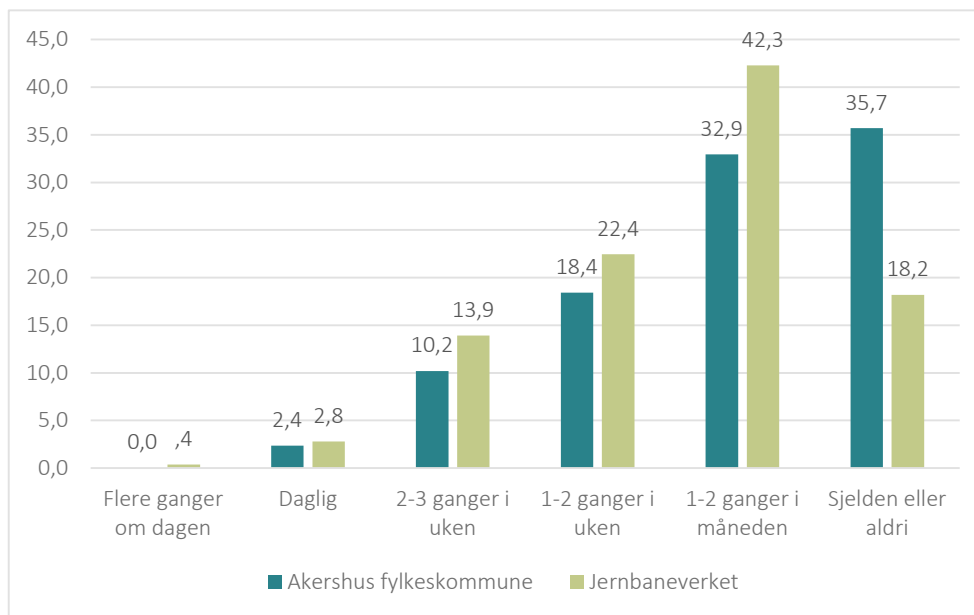
*p< 0.05; **p<0.01; ***p<0.001

6 Møtereiser, lange reiser og videomøter

De foretas ofte mange reiser i løpet av arbeidstiden i de fleste virksomheter. Slike reiser, som starter og ender på hoved-arbeidsstedet kalles ofte for *møtereiser*. I dette kapitlet skal vi se nærmere på omfanget av møtereiser gjennomføres i virksomhetene, samt lengre reiser som gjøres i tilknytning til arbeidet (tjenestereiser).

6.1 Reiser i løpet av arbeidsdagen

Det er vanligere å foreta reiser i løpet av dagen blant ansatte i Jernbaneverket enn i fylkeskommunen. Dette har nok for en stor del sin forklaring i at virksomheten er spredt over flere adresser i Oslo sentrum. Nær 40 prosent av de ansatte i Jernbaneverket gjennomfører møtereiser én eller flere ganger i uken, og 80 prosent har møtereiser minst en gang i måneden (Figur 6.1). I fylkeskommunen har hver tredje ansatt én eller flere møtereiser per uke.



Figur 6.1 Møter utenfor arbeidsplassen i løpet av arbeidstiden etter virksomhet. Prosent

Tabell 6.1 Transportmiddel på møtereiser og bedriftstilbørighet. Hva en vanligvis benytter (Inntil 3 svaralternativ mulig). Prosent.

	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Egen bil	49,1	80	15,4	68	24,5	148
Bilpool – Elbil	12,3	20	8,4	37	9,4	57
Buss	18,4	30	10,0	44	12,3	74
Tog	58,3	95	74,8	330	70,4	425
T-bane/trikk	45,4	74	31,7	140	35,4	214
Drosje	7,4	12	5,0	22	5,6	34
Jeg sykler	3,1	5	2,7	12	2,8	17
Gange	36,8	60	53,3	235	48,8	295
Annet	5,5	9	9,8	43	8,6	52

Det er stor variasjon i hva slags transportmidler som benyttes på møtereisene. I fylkeskommunen sier nær halvparten at de benytter egen bil, men mange reiser også med tog, t-bane og trikk (Tabell 6.1). Bare 7 prosent benytter drosje.

Akershus fylkeskommune har en egen ordning der en kan låne el-biler til møtereiser. I undersøkelsen var det 18 personer, eller 7,1 prosent av de ansatte som hadde benyttet seg av dette. To personer synes dette fungerte meget dårlig, 9 ganske bra og 7 svært bra. Som vi ser av tabellen over er det et høyere antall som oppgir bruk av bilpool med el-bil for tjenestereise. Årsaken kan være at enkelte her har markert for lån av andre typer bil enn bare el-biler.

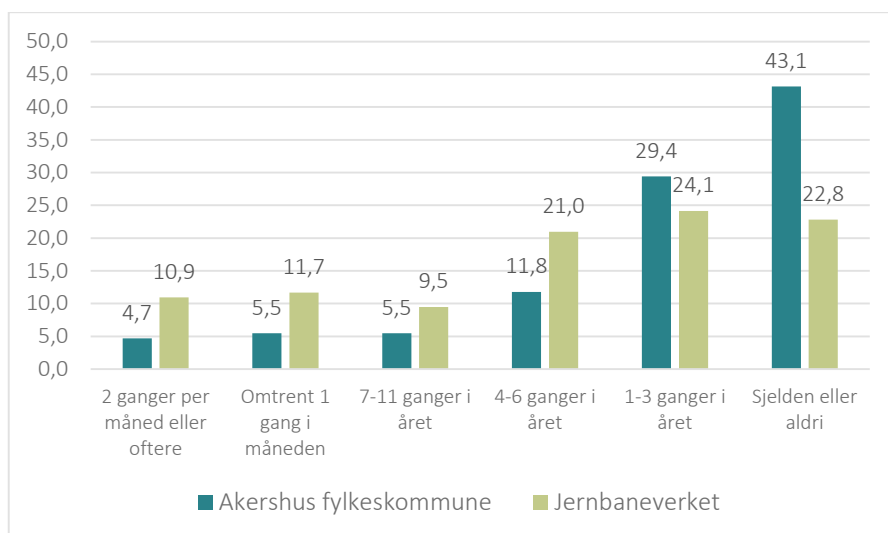
I Jernbaneverket var bilandelen 15 prosent for møtereisene, og 74 prosent for tog. Nesten halvparten hadde også gått, antagelig mellom hovedlokasjonene i sentrumsområdet.

6.2 Lengre arbeidsreiser

Det er vanlig for mange ansatte å dra på lengre reiser i forbindelse med arbeidet. Lange reiser defineres i denne sammenheng som reiser som er på mer enn 100 km, eller som går til utlandet.

Nær 20 prosent gjennomfører lange reiser minst en gang i måneden og 70 prosent har minst én reise i året. Omfanget av lange reiser er langt mer vanlig blant menn enn kvinner, og blant ansatte med høyere utdanning. Som det fremgår av figur 6.2 er slike reiser mer vanlig i Jernbaneverket enn i fylkeskommunen. Dette kan nok langt på vei tilskrives at Jernbaneverket har flere regionale kontorer, og mange av de lengre reisene skyldes nok reiser mellom disse.

Det er fly som dominerer på de lange reisene, og 56 prosent hadde benyttet dette på sin siste lange reise (Tabell 6.2). I Jernbaneverket er det nesten 40 prosent som sier at de har tatt tog, og dette er mer enn tre ganger så mange som i fylkeskommunen. Dette viser at NSBs årsbillett ikke bare blir benyttet til arbeidsreiser men også tjenestereiser. I fylkeskommunen er bilbruken på 14 prosent, mot 9 prosent i Jernbaneverket.



Figur 6.2 Lange reiser (mer enn 100 km eller ut av landet) etter virksomhet. Prosent

Tabell 6.2 Transportmiddelbruk på sist gjennomførte lange reise etter virksomhet. Prosent.

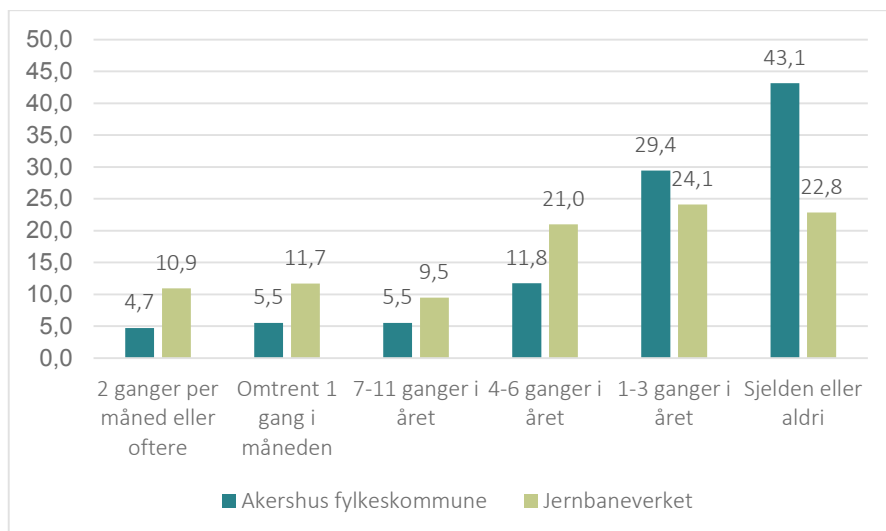
	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Fly	69,7	101	53,4	222	57,6	323
Tog	11,7	17	38,5	160	31,6	177
Buss	4,1	6	,7	3	1,6	9
Bil	13,8	20	7,2	30	8,9	50
Annet	,7	1	,2	1	,4	2
Total	100	145	100	416	100	561

6.3 Videomøter

Videomøter, for eksempel bruk av Skype eller Lync, kan i en del tilfeller erstatte lange reiser. Dette er derfor et viktig virkemiddel for å redusere omfanget av miljøskadelig og kostbar persontransport i næringslivet (Julsrud, Denstadli and Hjorthol 2012). På spørsmål om den siste lange reisen kunne vært erstattet av et videomøte svarte imidlertid kun 7 prosent bekreftende.

Det var imidlertid store ulikheter når det gjaldt erfaring med bruk av videomøter. I Jernbaneverket var det nær 50 prosent som hadde benyttet denne typen teknologi én eller flere ganger i løpet av den siste måneden. I fylkeskommunen var denne andelen under 10 prosent. I begge virksomheter var det imidlertid spesielt i prosjektarbeid og i arbeidsmøter at videomøter ble mest benyttet, og kun sporadisk omfattet dette internasjonale partnere.

En årsak til at videomøter var mer vanlig i Jernbaneverket, kan være den mer spredte lokaliseringen av avdelingene i sentrumsområdet. Sannsynligvis har dette gjort det mer nærliggende å gjennomføre møter per Skype, Lync, eller lignende (Tabell 6.3). En annen årsak til ulikhetene er nok at Jernbaneverket har innredet flere rom med videomøte utstyr i sine lokaler.



Figur 6.3 Deltagelse i videomøter siste år og bedriftstilhørighet. Prosent

Tabell 6.3 Frekvens, formål og lokasjon for videomøter siste år etter bedriftstilhørighet. Prosent.

	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Videomøter siste år ***						
Daglig			,4	2	,3	2
Ukentlig			10,4	56	7,1	56
1-2 ganger i mnd	1,6	4	21,9	118	15,4	122
4-6 ganger i mnd	1,6	4	14,1	76	10,1	80
1-3 ganger i året	8,6	22	19,1	103	15,7	125
Sjelden/aldri	55,3	141	28,6	154	37,2	295
Har ikke utstyr	32,9	84	5,6	30	14,4	114
Totalt	100	255	100	539	100	794
Formål***						
Undervisning	6,7	2	1,4	5	1,8	7
Veiledning	3,3	1	1,4	5	1,6	6
Prosjekt/arbeidsmøte	56,7	17	67,6	240	66,8	257
Oppdatering/Informasjon.	13,3	4	24,8	88	23,9	92
Forskningssamarbeid	3,3	1	,3	1	,5	2
Styremøte	10,0	3	,6	2	1,3	5
Annet	6,7	2	3,9	14	4,2	16
Totalt	100	30	100	355	100	385
Lokasjon av partnere						
I Norge	90	27	88,5	314	88,6	341
I utlandet			5,6	20	5,2	20
I Norge og utlandet	10	3	5,9	21	6,2	24
Totalt	100	30	100	355	100	385

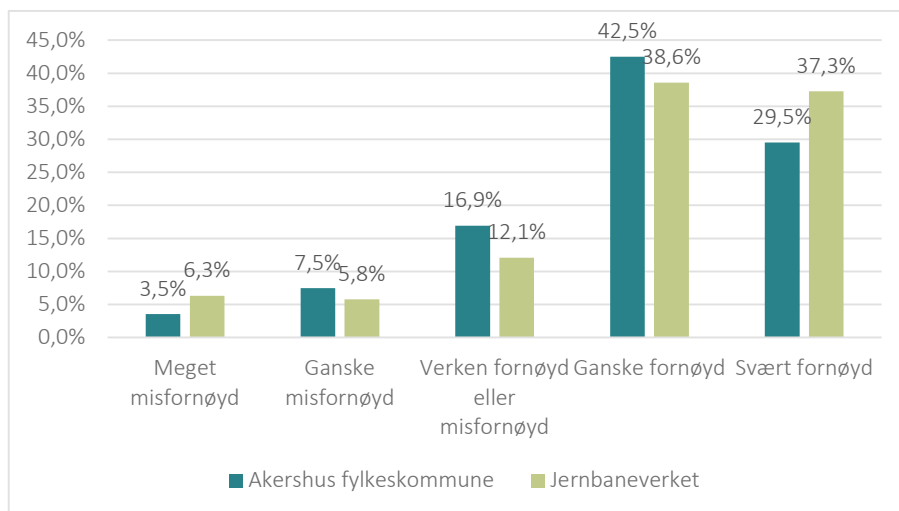
***p<0.001

7 Tilfredshet med reisen

For transporttilbydere er det av stor betydning hvor tilfreds de reisende er med bruken av ulike transportmidler. Tilfredse brukere er mer lojale og mindre tilbøyelig til å bytte. Dette er særlig viktig på områder der miljøvennlige reisemåter har en tett konkurranseflate med bil.

Tre av fire er ganske eller svært fornøyd med sin siste arbeidsreise, mens kun 11 prosent er ganske eller meget misfornøyd (Tabell 7.1). Det er en tendens til at ansatte i Jernbaneverket er mer fornøyd med sin siste reise, mens ansatte i fylkeskommunen er mer nøytrale.

Variasjonene er ikke svært store mellom bostedområdene, men minst fornøyd er likevel de som bor i Oslo syd, fulgt av Buskerud, Vestfold og Telemark. Mest fornøyd er de som bor i indre Oslo (Tabell 7.1). Ser vi på transportmiddelbruk, er det syklister og gående som er mest fornøyd (84 prosent ganske/svært fornøyd) fulgt av kollektivbrukerne (76 prosent ganske/svært fornøyd). Tilfredsheten med reisen er signifikant lavere for bilbrukerne, selv om det er flere som er nøytrale enn direkte misfornøyd. Det er en tendens til at de med korte reisetider er mer tilfreds, men etter 20 minutters reisetid er det likevel ingen forskjell.



Figur 7.1. Tilfredshet med siste arbeidsreise etter virksomhet. Prosent

Tabell 7.1. Tilfredshet med siste arbeidsreise etter bosted, bovedtransportmiddel og reisetid. Prosent.

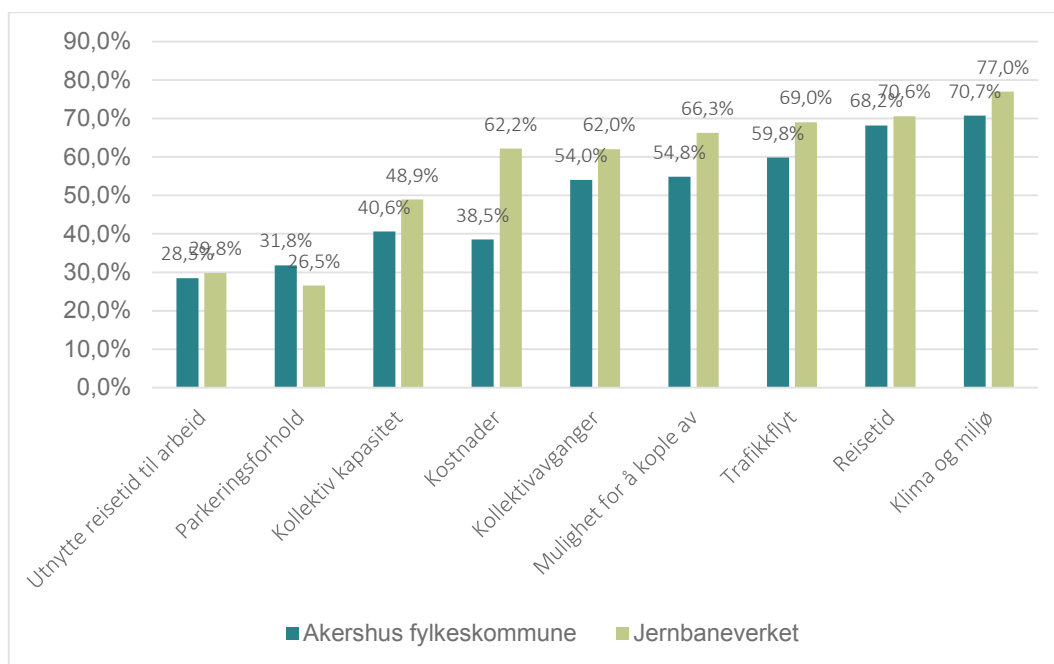
	Meget misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd	Totalt
Bosted						
Indre Oslo	3,6	1,4	13,7	39,6	41,7	100
Oslo nord/vest	6,0	4,5	13,4	37,3	38,8	100
Oslo øst	9,0	5,1	12,8	44,9	28,2	100
Oslo syd	8,1	11,3	16,1	38,7	25,8	100
Østfold/Follo	3,8	5,3	14,3	47,4	29,3	100
Asker/Bærum	4,5	10,4	10,4	35,8	38,8	100
Romerike/Hadeland	2,9	10,5	12,9	38,0	35,7	100
Buskerud/Vestfold/Telem.	10,9	3,6	18,2	32,7	34,5	100
Transportmiddel***						
Til fots/sykkel	4,0	1,3	10,7	34,7	49,3	100
Bil	1,4	5,6	31,0	25,4	36,6	100
Kollektiv	5,9	6,2	12,1	42,8	33,0	100
Reisetid						
<15 min	9,3	2,3	11,6	30,2	46,5	100
15-19 min	1,5	3,0	9,0	35,8	50,7	100
20-29 min	7,9	6,7	12,8	41,5	31,1	100
30-39 min	4,7	5,3	15,3	40,0	34,7	100
40-49 min	4,0	8,0	12,8	45,6	29,6	100
50 + min	5,4	7,7	15,3	38,7	32,9	100
Alle	5,5	5,9	13,5	40,2	34,9	100

7.1 Tilfredshet med ulike aspekter

Hvilke aspekter ved reisen er det de reisende er tilfreds med? Som vi så, er det en relativt høy andel kollektiv-brukere i dette utvalget, og det er kanskje årsaken til at mange er fornøyd med klima- og miljøaspekter ved reisen (Tabell 7.2). Også reisetid og trafikkflyt er mange fornøyd med. Minst fornøyd er man med parkeringsforhold, og mulighet for å utnytte reisetiden til arbeid.

Tabell 7.2. Tilfredshet med ulike aspekter av reisen. Prosent

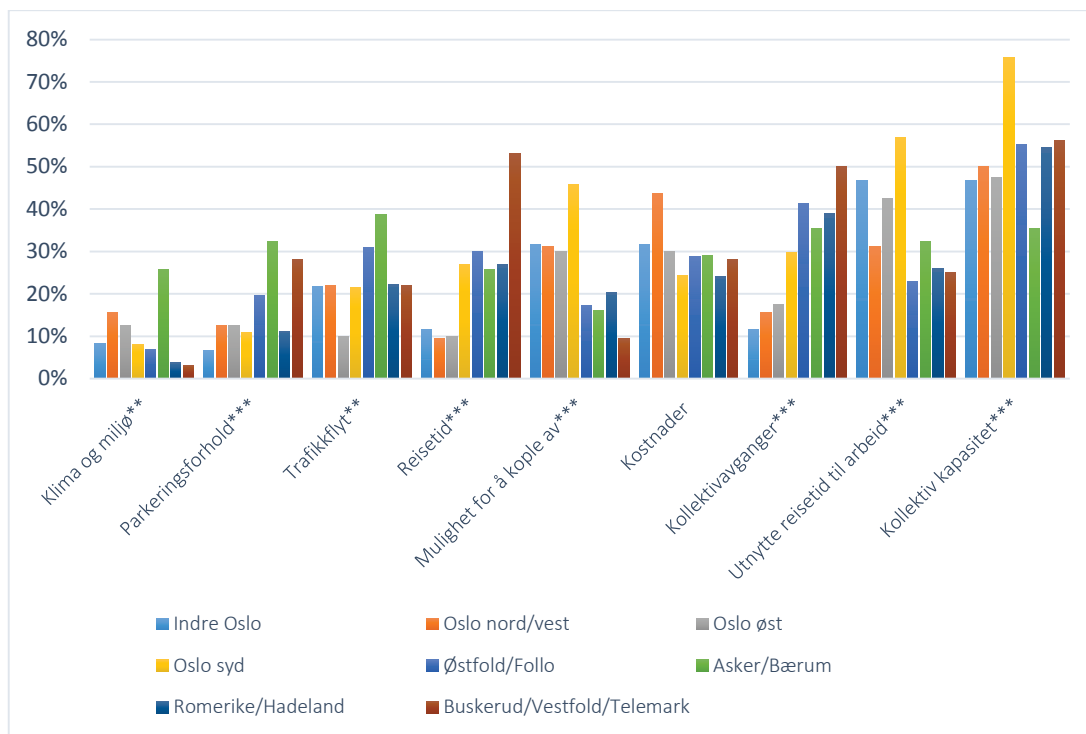
	Ganske / svært fornøyd	Nøytral	Ganske / svært misfornøyd	Vet ikke/ ikke relevant
Klima og miljø	75,0	22,0	8,8	13,6
Reisetid	69,8	28,3	24,4	2,5
Trafikkflyt	66,1	21,4	23,9	14,5
Mulighet for å kople av	62,6	30,7	24,1	10,1
Kollektivavganger	59,4	22,2	31,6	16,8
Kostnader	54,7	31,3	28,5	17,0
Kollektiv kapasitet	46,3	25,6	53,1	14,7
Utnytte reisetid til arbeid	29,4	35,5	33,6	43,5
Parkeringsforhold	28,2	16,1	15,1	78,1



Figur 7.2. Andelen som er ganske eller svært fornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen etter virksomhet. Prosent.

Der er tydelige forskjeller mellom virksomhetene her, og ansatte i Jernbaneverket er mer tilfreds enn ansatte i fylkeskommunen med alle aspekter unntatt parkering (Figur 7.2). Størst er diskrepansen når det gjelder kostnader, der ansatte i Jernbaneverket naturlig nok er betydelig mer tilfredse. Det er kanskje mer overraskende at det er flere i Jernbaneverket som er tilfredse med sin reisetid, tatt i betraktning at de i gjennomsnitt har en lengre arbeidsreiser (jf kapittel 3). En mulig forklaring er at reisetiden som oftest kan benyttes mer aktivt på tog enn for eksempel på trikk og T-bane (Julsrud, Denstadli and Herstad 2014).

Ser vi på bosted er det særlig ansatte bosatt syd i Oslo som er misfornøyd med kapasiteten på kollektivreisene, samt mulighetene for å kople av underveis (Figur 7.3). Dette tyder på at de opplever mange overfylte kollektivvogner inn mot sentrum sydfra. Det er for øvrig ansatte i de vestlige fylkene som er mest misfornøyd med reisetiden og antallet avganger der de bor. Bosatte i sentrum er mest misfornøyd med klima- og miljø, parkeringsforhold og trafikkflyt.



Figur 7.3. Andelen som er ganske eller svært misfornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen, etter bostedsområde. Prosent.

Tabell 7.3. Andelen som er ganske eller svært fornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen, etter transportmiddel. Prosent.

	Reisetid	Parkeringsforhold	Kollektivavganger	Kollektiv kapasitet	Utnytte reisetid til arbeid	Kostnader	Klima og miljø	Mulighet for å kople av	Trafikkflyt
Til fots/sykel***	86,4	21,2	24,2	18,2	9,1	72,7	84,8	71,2	39,4
Bil***	62,9	75,8	27,4	22,6	19,4	29,0	33,9	51,6	56,5
Kollektiv***	69,2	24,2	67,1	51,2	32,0	55,8	78,4	62,4	70,2

***p<0.001

Tabell 7.4. Andelen som er ganske eller svært fornøyd med ulike aspekter ved arbeidsreisen, etter virksomhet. Prosent.

	Reisetid	Parkeringsforhold	Kollektivavganger	Kollektiv kapasitet	Utnytte reisetid til arbeid	Kostnader****	Klima og miljø	Mulighet for å kople av*	Trafikkflyt**
AFK	68,2	31,8	54,0	40,6	28,5	38,5	70,7	54,8	59,8
JBV	70,6	26,5	62,0	48,9	29,8	62,2	77,0	66,3	69,0

*p< 0.05; **p<0.01; ***p<0.001

Bilførerne er minst fornøyd med klima- og miljøaspekter ved sin siste reise, kostnader og muligheter for å kople av. Tre av fire sier seg midlertid fornøyd med parkeringsforholdene. Dette skyldes nok at mange i fylkeskommunen disponere

parkeringsplasser i nærheten av arbeidsplassen. Kollektivbrukerne er mest fornøyd med kapasitet, antall avganger og muligheter for å jobbe underveis. Syklister og gående er på sin side mest fornøyd med kostnader, klima- og miljøaspekter, samt reisetiden.

På enkelte områder ser vi signifikante ulikheter mellom virksomhetene, spesielt når det gjelder kostnader, trafikkflyt og muligheter for å kople av. Dette kan tilskrives de forhold som er nevnt tidligere når det gjelder en mer omfattende bruk av tog i Jernbaneverket.

7.2 Reisens betydning for arbeid og bosted

Arbeidsreisen kan i større eller mindre grad oppleves som en belastning. Dersom den over lengre tid oppleves som en byrde vil det kunne påvirke en beslutning om å flytte nærmere arbeidsplassen, eller å søke arbeid nærmere bostedet. Dersom denne typen intensjoner har stor utbredelse i en virksomhet eller et geografisk område, kan det på sikt få betydelige konsekvenser. Langpendling kan for mange arbeidstakere ofte være et alternativ til flytting, selv om også mange velger å flytte nærmere jobben etter perioder med lange arbeidsreiser (Julsrud and Langset 2013).

Som vist i tabell 7.5 er de fleste fornøyd med sin arbeidsreise, og 8 av 10 sier at reisen bidrar til at de er tilfreds med sin arbeidsplass. Dette er helt i tråd med hva som fremkom i det foregående kapittelet. Det er likevel 12 prosent som er enig eller svært enig i utsagnet om at arbeidsreisen gjør at de ser seg om etter annet arbeid nærmere boligen. Omtrent halvparten så mange ser seg om etter en bolig nærmere arbeidsplassen. Det er små forskjeller mellom virksomhetene når det gjelder disse spørsmålene. Hvor lenge medarbeiderne har vært ansatt i virksomheten har en viss betydning for hvordan disse forholdene blir vurdert. De med kortere ansettelsestid bak seg vurderer i større grad å finne annet arbeid nærmere bostedet, og bosted nærmere arbeidet (Tabell 7.6).

Tabell 7.5. Vurdering av forhold tilknyttet bosted og flytting etter virksomhet. Prosent (merk: enig og svært enig/uenig og svært uenig er i figuren slått sammen).

	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Enig	Uenig	Enig	Uenig	Enig	Uenig
Dagens arbeidsreise...						
gjør at jeg ser etter annet arbeid nærmere mitt bosted	11,5	74,6	12,0	77,5	11,9	76,6
gjør at jeg ser etter bosted nærmere min arbeidsplass	6,7	88,3	6,1	88,2	6,3	88,2
gjør at jeg er tilfreds med min arbeidsplass	80,2	4,1	83,8	5,7	82,6	5,2
gjør at jeg har behov for en stor grad av fleksibilitet i arbeidet	34,9	37,6	34,4	38,0	34,5	37,8
har ingen betydning for mitt arbeidsforhold	36,9	28,4	39,3	34,5	38,5	32,7

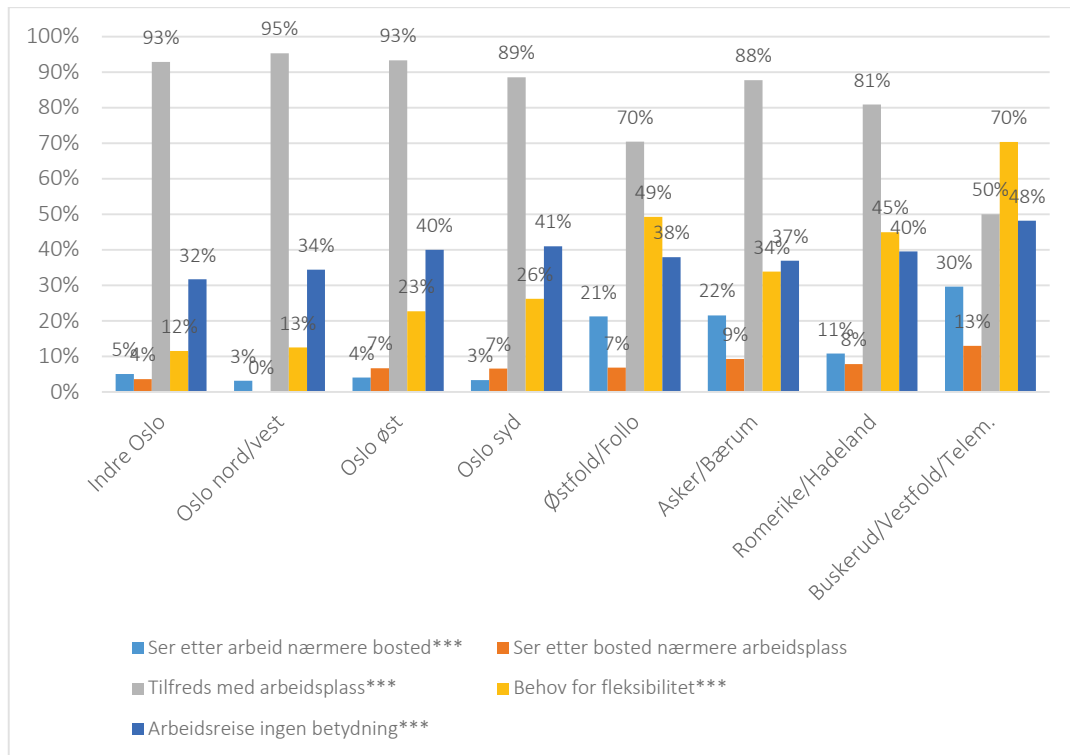
Dette skyldes nok først og fremst at en i denne gruppen finner mange yngre ikke har rukket å etablere seg med familie, eller har investert i egen bolig.

Reisetid har imidlertid enda større betydning. For de med reisetider på 50 minutter eller mer, ser hver fjerde ansatte seg om etter arbeid nærmere hjemmet, og 13 prosent tenker på å flytte nærmere arbeidsplassen i sentrum. I denne gruppen er det også tre ganger så mange som har behov for stor fleksibilitet i arbeidet, i forhold til de med kortere reisetider.

Tabell 7.6. Andel som er enig eller helt enig i utsagn om bosted og flytting, Prosent.

	Enig eller svært enig				
	Ser etter arbeid nærmere bosted	Ser etter bosted nærmere arbeidsplass	Arbeidsreisen bidrar til at jeg er tilfreds	Arbeidsreise medfører behov for fleksibilitet	Arbeidsreise ingen betydning
<i>Ansattid</i>	*	*			*
Ett år eller mindre	10,4	13,5	84,4	29,2	30,2
1-2 år	13,7	7,3	79,0	31,5	34,7
3-5 år	14,0	6,5	83,5	35,5	33,5
6-10 år	14,6	6,2	75,4	37,7	40,0
Mer enn 10 år	8,0	2,7	87,1	36,0	47,6
<i>Reisetid</i>	***	***	***	***	
Under 50 minutter	6,3	3,6	91,7	22,5	38,1
Mer enn 50 minutter	26,3	13,4	59,4	65,4	38,7
<i>Virksomhet</i>			*		
AFK	11,5	6,7	80,2	34,9	36,9
JBV	12,0	6,1	83,8	34,4	39,3
<i>Alle</i>	11,9	63,0	82,6	34,5	38,5

*p< 0.05; **p<0.01; ***p<0.001



Figur 7.4. Bosted og grad av enig/ svært enig etter bosted. Prosent.

Det er også signifikante variasjoner knyttet til bosted for hvordan folk vurderer forhold omkring flytting og pendling (Figur 7.4). Det er flere som ser etter arbeid nærmere bostedet i Østfold/Follo, Asker/Bærum og Buskerud/Vestfold og Telemark. I sistnevnte område er behovet for fleksibilitet i arbeidet spesielt stort. I Oslo er det få som har planer om å flytte eller gjøre endringer i sitt arbeidsforhold som følge av arbeidsreisen.

8 Muligheter for endringer

Så langt i rapporten har en rekke ulike forhold knyttet til arbeidsreiser i sentrumsområdet blitt dokumentert og diskutert. I dette kapitlet skal vi fokusere på hvilke tiltak som kan tenkes å bidra til endringer i retning av mer bærekraftige arbeidsreiser. Dette betyr i første rekke å stimulere flere til å bytte ut reiser med bil med kollektivtransport, sykkel eller gange. Men det omfatter også mulighetene for å få flere til å sykle eller gå også om vinteren. Vi skal først se nærmere på hvor godt de ansatte kjenner det eksisterende kollektivtilbudet og i hvilken grad det er innstilt på å endre sine reisevaner. Deretter vil vi se hvordan noen generelle tiltak blir vurdert, samt særskilte tiltak rettet mot å øke kollektivreiser og sykling/gåing.

8.1 Kunnskap og endringsvilje

Daglige transporter er i stor grad knyttet til daglige rutiner og vaner (Schwanen, Banister and Anable 2012). Endringer i reisevanene er basert på at det finnes tilgjengelige alternativer, men også at det er en vilje til å forsøke å få til endringer i de daglige vanene.

Første skritt er at en har kunnskap om det tilbudet som eksisterer. Totalt hevder tre av fire i utvalget å ha god oversikt over togrutene som er relevante for dem, mens om lag halvparten hevder å ha god oversikt over t-baneruter og bussruter. Generelt er det slik at kunnskapene er best om de transportmidler en bruker til daglig, og i Jernbaneverket er derfor innsikten god for aktuelle togruter, mens ansatte i fylkeskommunen har bedre innsikt i ruter for T-bane og buss (Figur 8.1). I områder med høye andeler togreiser, som Østfold/Follo og Romerike/Hadeland er innsiktene også gode for de aktuelle togruter, mens oversikten over rutene for T-banen er større i Oslo nord/vest og øst.

Interessen for å reise mer med kollektivtransport og sykkel/gange er betydelig (Tabell 8.2). Nesten én av tre vil reise mer kollektivt og hele 40 prosent ønsker å sykle oftere.

Tabell 8.1. Oversikt over kollektivtilbud etter virksomhet. Prosent som er enige eller svært enige i utsagn.

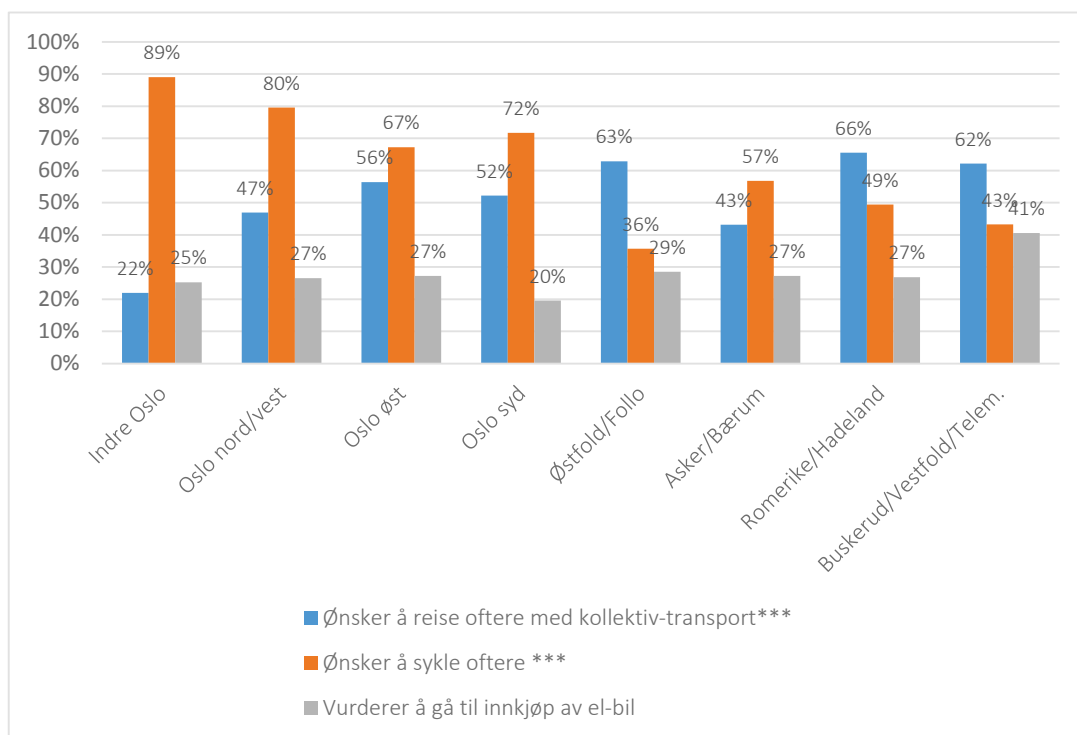
	Enig eller svært enig					
	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
God oversikt over bussruter***	62,3	220	46,2	247	50,9	404
God oversikt over togruter***	63,5	160	79,1	423	73,5	583
God oversikt over T-baneruter	56,3	142	50,3	269	51,8	411

Hver femte informant mener at det i Oslo er lagt godt til rette for gående og syklist. Nær 17 prosent vurderer å gå til innkjøp av en el-bil. Det er generelt en noe større endringsvilje i Jernbaneverket, spesielt knyttet til anskaffelse av el-bil.

Interessen for å sykle mer er høyest i Oslo-området, og i indre Oslo er det 90 prosent som sier det er interessant i å sykle oftere til jobben (Figur 8.1). Men det er også betydelig interesse for sykling blant ansatte bosatt i andre områder. Dette dreier seg nok i første rekke om sykling til knutepunkter for kollektivtransport. I fylkene Østfold/Follo, Romerike/Hadeland og Buskerud/Vestfold Telemark er det særlig stor interesse for å øke bruk av kollektivtransport. I sistnevnte område er også interessen for el-bil størst.

Tabell 8.2 Andeler som er enige eller svært enige i forhold knyttet til atferdsendring etter virksomhet. Prosent

	Enig eller svært enig					
	Akershus fylkeskommune		Jernbaneverket		Alle	
	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall
Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til jobben	30,7 %	78	32,3 %	174	31,8 %	252
Jeg ønsker å sykle oftere til jobben	36,2 %	92	39,3 %	212	38,3 %	304
Jeg vurderer å gå til innkjøp av el-bil*	15,4 %	39	17,4 %	94	16,8 %	133
I Oslo sentrum er det lagt godt til rette for gående og syklist*	15,4 %	39	23,6 %	127	20,9 %	166



Figur 8.1. Andeler som er enige eller svært enige i forhold knyttet til atferdsendring etter bosted. Prosent

8.1.1 Implikasjoner for CO₂ -utslipp

Det er totalt 32 prosent av bilførerne i de to virksomhetene som ønsker å reise mer med kollektivtransport. For å få en formening om hvilken effekt omstillingsviljen vil ha, har vi beregnet CO₂-utslipp på arbeidsreisen med utgangspunkt i arbeidsreisens lengde og transportmiddel. I denne sammenhengen har vi forutsatt at transportmidler utenom bil og buss har nullutslipp. For bil har vi forutsatt et utslipp 200 g CO₂ pr. km, bilpassasjer dividert på en faktor på 1,5 (siden vi må anta at en del av sjåførene skal videre). Buss er forutsatt 900 g CO₂ pr. km fordelt på 30 passasjerer. Hvis vi legger til grunn i gjennomsnitt ni arbeidsreiser (reisen til arbeid og reisen fra teller som to reiser) pr. uke, gir dette et CO₂-utslipp på 5,8 kg pr. person (Tabell 8.3).

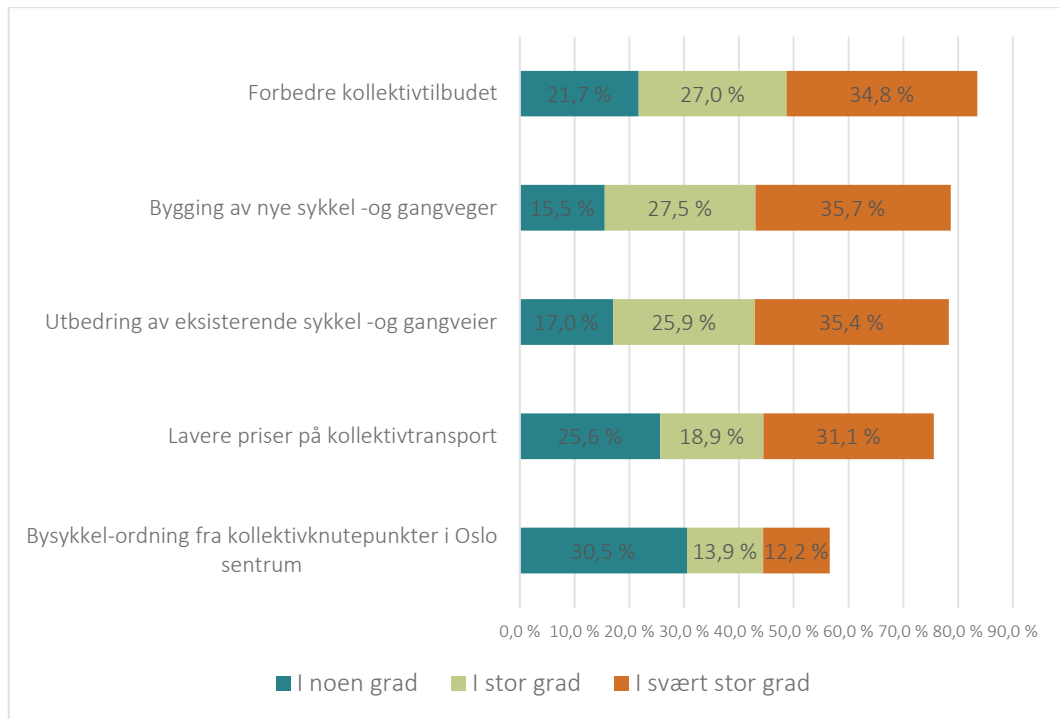
Tabell 8.3 Gjennomsnittlig utslipp av CO₂ per person per uke blant ansatte på ved Jernbaneverket og Akershus fylkeskommune etter dagens transportmiddelfordeling og med en fordeling der 30 prosent av bilførerne fordeles på andre transportmidler. Kg per person

Transportmiddelfordeling på arbeidsreisen	I dag (%)	30 prosent av bilførerne fordelt på nye transportmidler (%)
Til fots/sykkel	10	10
Bilfører	8	5
Bilpassasjer	2	2
Buss	11	11
Tog/trikk/bane	69	72
Annet	1	1
Totalt	100	100
Ukentlige utslipp per pers	5,8	4,3

Dersom 40 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 5 prosent, og utslippet reduseres ned til 4,3 kilo pr. person. Det vil si at det spares 1,5 kg CO₂ per uke per person, dvs en reduksjon på 25 prosent. Dette blir betydelige mengder når det multipliseres opp med antall ansatte over hele året

8.2 Holdninger til generelle tiltak

Når det gjelder de større tiltakene som er under statlig eller kommunal kontroll, er det spesielt en forbedring av kollektivtilbudet som mange mener vil bidra til mer miljøvennlige reiser på sin arbeidsplass. Over 60 prosent tror dette i stor eller svært stor grad vil ha betydning. Nesten like mange tror utbedring av eksisterende sykkel- og gangveier vil være viktig. Usikkerheten er større rundt en generell reduksjon av kollektivtakstene eller innføring av bysykkel-ordninger fra knutepunkter i sentrum.



Figur 8.2 Holdninger til regionale tiltak for overgang til mer miljøvennlige reiser (viktighetsgrad) for AFK og JBV. Prosent

Tabell 8.3. Holdninger til aktuelle organisatoriske tiltak i Akershus fylkeskommune (viktighetsgrad). Prosent og gjennomsnitt.

	ikke i det hele tatt	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Innføring av parkeringsavgift for privatbil	19,3	29,5	14,2	16,1	20,9
Økonomisk belønning for de som reiser kollektivt eller sykler	13,8	24,8	24,8	20,9	15,7
Bedre garderobeforhold for syklende (dusj, tørkeskap, ol)	8,7	27,6	17,3	20,9	25,6
Bedre tyveri-sikring av sykkelparkering	5,5	25,6	21,7	22,8	24,4
Tryggere omgivelser ved sykkelparkering	5,1	23,6	21,3	26,4	23,6
Utlån/leie el-biler på arbeidsplassen til møtereiser	4,7	34,6	22,8	17,7	20,1
Utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen til møtereiser	17,7	33,5	15,7	11,4	21,7

Det finnes også et bredt spekter av tiltak som organisasjonene selv kan iverksette for å gjøre det enklere for de ansatte å velge miljøvennlige arbeidsreiser. Som vist i tabell 8.3 er det i fylkeskommunen stor tiltro til at tryggere sykkelparkering med bedre tyverisikring vil være effektive virkemidler, i tillegg til et forbedret kollektivtilbud. Også utlån av el-biler til møtereiser - som allerede nylig innført (jf. kapittel 6.1)- har mange tro på, så ut i fra disse resultatene bør en kunne forvente at dette vil bli mer

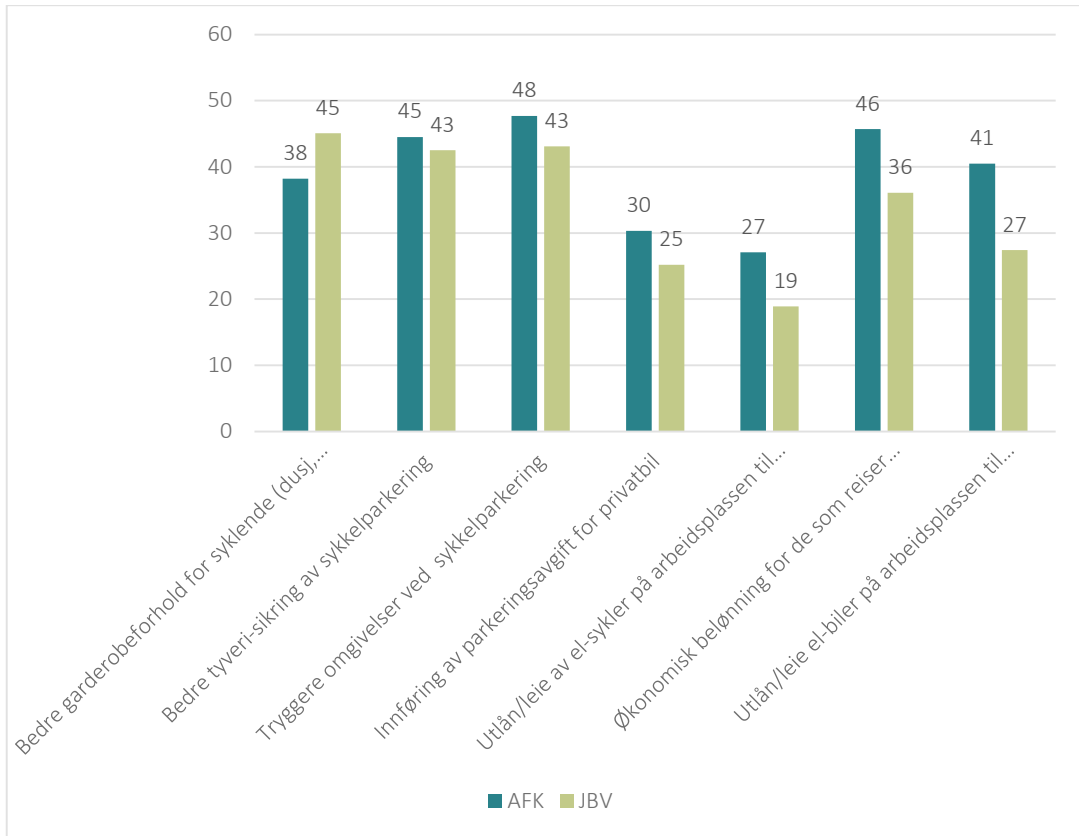
populært i tiden fremover. Innføring av parkeringsavgift er ofte kontroversielt, men likevel mener om lag hver tredje ansatte i fylkeskommunen at dette i stor eller svært stor grad vil være viktig for å få flere til å reise miljøvennlig.

Jernbaneverkets ansatte har også tro på at trygging av sykkelparkering er viktig for å få flere til å sykle, samt utbedring av garderobeforholdene (Tabell 8.4). Økonomisk belønning er innført i virksomheten med gratis årsbillett på jernbanen, og mange mener denne typen tiltak er viktige for få flere til å reise miljøvennlig.

Generelt er tiltroen til ulike tiltak større i fylkeskommunen, spesielt belønningsordninger, innføring av parkeringsavgift og utlån av el-biler til møtereiser (Figur 8.3). Det eneste tiltaket som har større betydning i Jernbaneverket er utbedring av garderobeforholdene for syklende.

Tabell 8.4 Holdninger til aktuelle organisatoriske tiltak i Jernbaneverket (viktighetsgrad). Prosent og gjennomsnitt.

	ikke i det hele tatt	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke
Innføring av parkeringsavgift for privatbil	22,8	20,8	11,3	13,9	31,2
Økonomisk belønning for de som reiser kollektivt eller sykler	15,8	24,5	16,1	20	23,6
Bedre garderobeforhold for syklende (dusj, tørkeskap, ol)	6,7	26,2	22,8	22,3	22,1
Bedre tyveri-sikring av sykkelparkering	9,8	22,4	20,6	21,9	25,2
Tryggere omgivelser ved sykkelparkering	7,6	24,7	21,2	21,9	24,7
Utlån/leie el-biler på arbeidsplassen til møtereiser	20,8	30,4	15,2	12,2	21,3
Utlån/leie av el-sykler på arbeidsplassen til møtereiser	27,1	31,2	8,9	10	22,8

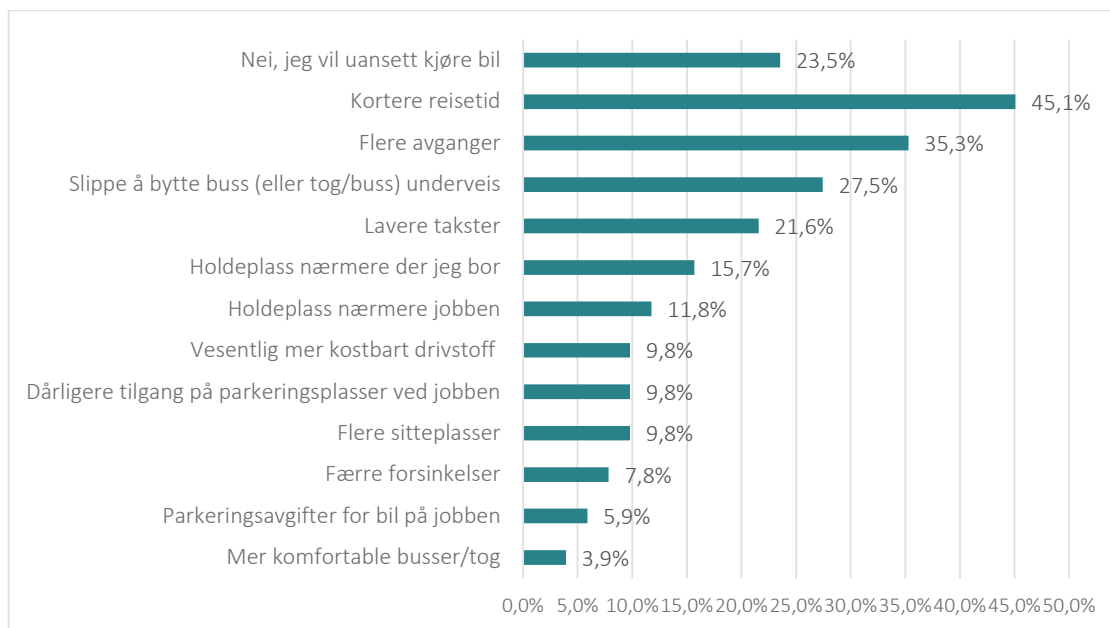


Figur 8.3 Holdninger til aktuelle organisatoriske tiltak i Akershus fylkeskommune (AFK) og Jernbaneverket (JBV). Andelen som i stor grad/svært stor grad er enig. Prosent.

8.3 Særskilte tiltak for å redusere bruk av privatbil

Tidligere fant vi at et om lag 8 prosent av utvalget kjørte bil til jobben på undersøkelsesdagen (på den lengste strekningen). Som vist tidligere (kapittel 5.3) er hovedmotivene til bilbruken at det går raskt og oppfattes som fleksibelt. For ansatte i fylkeskommunen er dessuten god tilgang til parkering en viktig motivasjon.

Et viktig spørsmål er hva som skal til for å få de med bil som hovedtransportmiddel, til å bytte til mer miljøvennlige transportmidler. Alle som vanligvis benytter bil som hovedtransportmiddel om sommeren ble derfor spurt om hva som kunne få de til å bytte til kollektivtransport. Totalt utgjorde denne gruppen 116 personer.



Figur 8.4. Tiltak som kan få bilister til å bytte til kollektive transportmidler. Sentrumsområdet. (1-3 tiltak kunne angis). Prosent (N = 116).

Som det fremgår av figur 8.4 er det kortere reisetid og flere avganger som vil være viktigste tiltak for å få flere til å reise kollektivt fulgt av bedre muligheter for å slippe å bytte transportmiddel underveis. Lavere takster er i denne sammenheng ikke det viktigste, og heller ikke dårligere tilgang til parkeringsplasser ser ut til å være avgjørende.

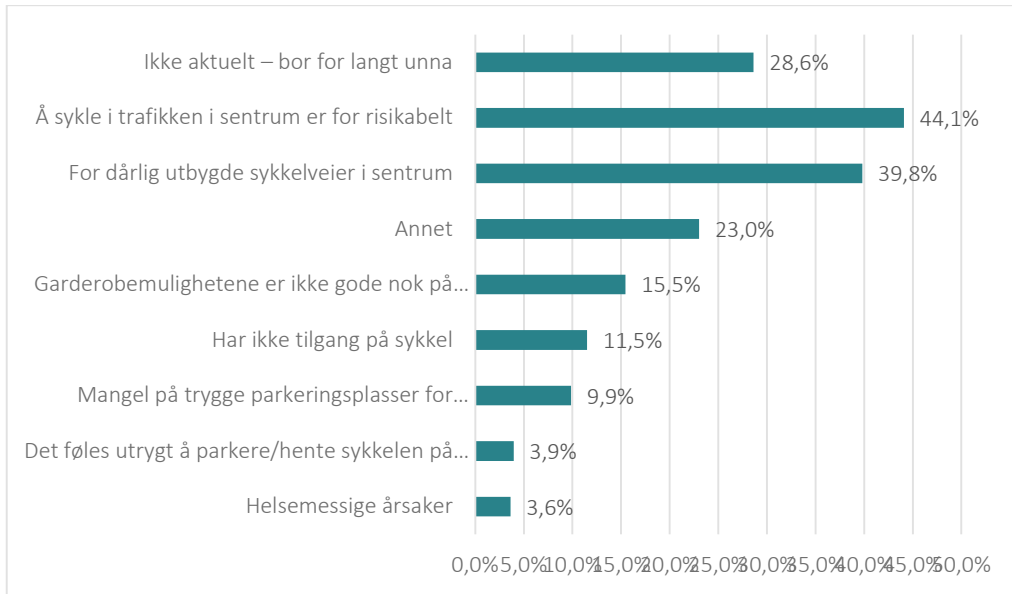
Totalt sett angir hver fjerde bilist det uansett ikke er aktuelt å bytte til kollektivtransport uansett tiltak. Dette kan tolkes som at tre av fire vil bytte dersom de rette tiltakene er på plass, noe som indikere et betydelig potensial for endringer blant bilistene i utvalget.

8.4 Særskilte tiltak for å øke andelen syklende og gående

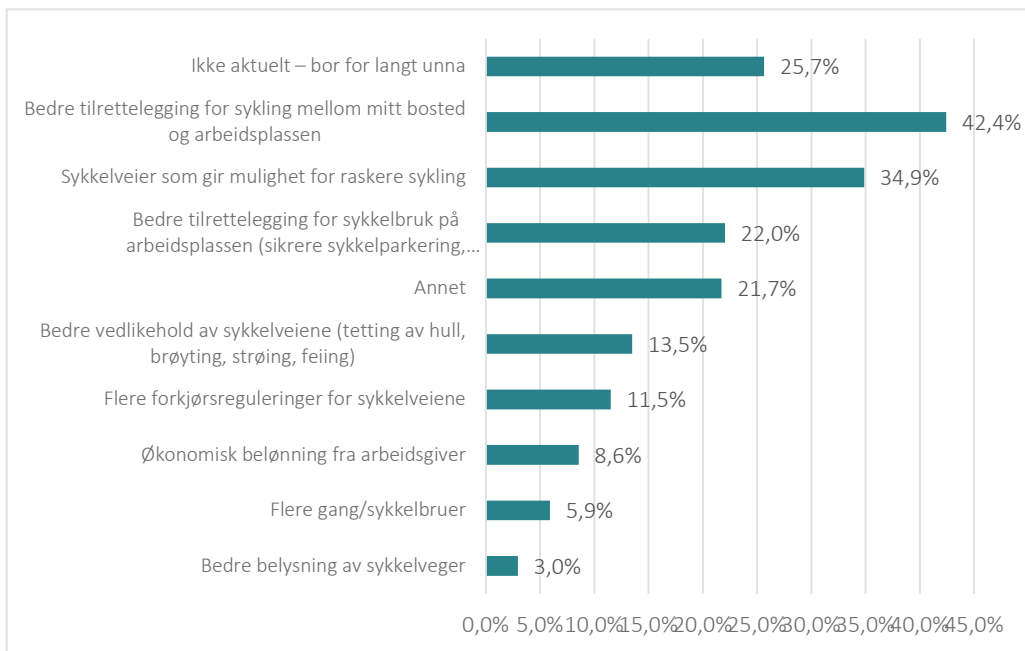
For arbeidstagere som bor i nærheten arbeidsplassen, kan det være aktuelt å begynne å sykle eller gå. Sykling og gange har vist seg å kunne ha en betydelig helsegevinst, og mange virksomheter jobber derfor målrettet for å styrke bruken av disse transportmidlene. I undersøkelsen undersøkte vi om det var særskilte tiltak som kunne få flere av de som bodde under 20 kilometer unna, og som ikke syklet eller gikk i dag, til å begynne å sykle. Totalt utgjorde dette 96 ansatte.

Grunnen til at mange i dag ikke sykler er først og fremst risikoen ved å sykle i byen, samt de dårlige sykkelvegene (Figur 8.5). Garderobeforhold har også betydning, og en del synes at det er i lengste laget å sykle opp til 20 km hver veg.

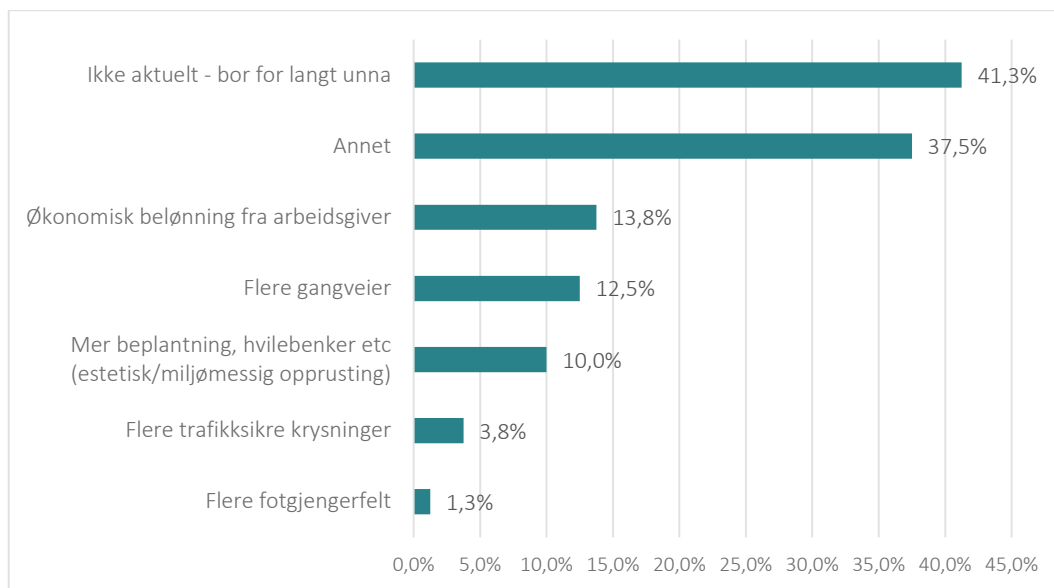
Som vist i figur 8.6 er det bedre tilrettelegging for sykling mellom hjem og arbeidsplass, som folk anser som viktigst, og spesielt bedre sykkelveger og bedre/tryggere parkeringsmuligheter for sykkelen på jobben. Økonomisk belønning har forholdsvis liten betydning for de potensielle syklistene.



Figur 8.5. Årsaker til at en ikke sykler i dag, rettet til de som bor under 20 km unna, (Inntil 3 tiltak kunne angis). Prosent. N= 547



Figur 8.6 Tiltak som kan motivere ansatte som bor mindre enn 20 km unna, og som ikke sykler i dag, til å begynne å sykle til jobben, (Inntil 3 tiltak kunne angis). Prosent. N= 575



Figur 8.7 Tiltak som kan motivere ansatte som bor 5 km eller kortere fra jobben til å begynne å gå. (Inntil 3 tiltak kunne angis). Prosent N=96

Til slutt spurte vi også hva som skulle til for å få flere til å gå. Dette spørsmålet gikk til de med 5 kilometer reisevei eller kortere, og som ikke gikk i dag (sommerhalvåret). De fleste mente at det var for lang vei, eller det var andre uspesifiserte årsaker.

Interessen for sykling vinterstid har vært økende de siste årene. Vi spurte derfor de som går og sykler sommerstid om hva som gjorde at de ikke syklet eller gikk vinterstid (Tabell 8.5). Årsakene var først og fremst at de synes det er ubehagelig/kaldt. For syklistene gjaldt også at de mente risikoen for ulykker var stor, samt at de ikke hadde nødvendig utstyr (piggdekk, etc). Dårlig brøyting og vedlikehold av sykkelvegene er også en årsak som flere nevner.

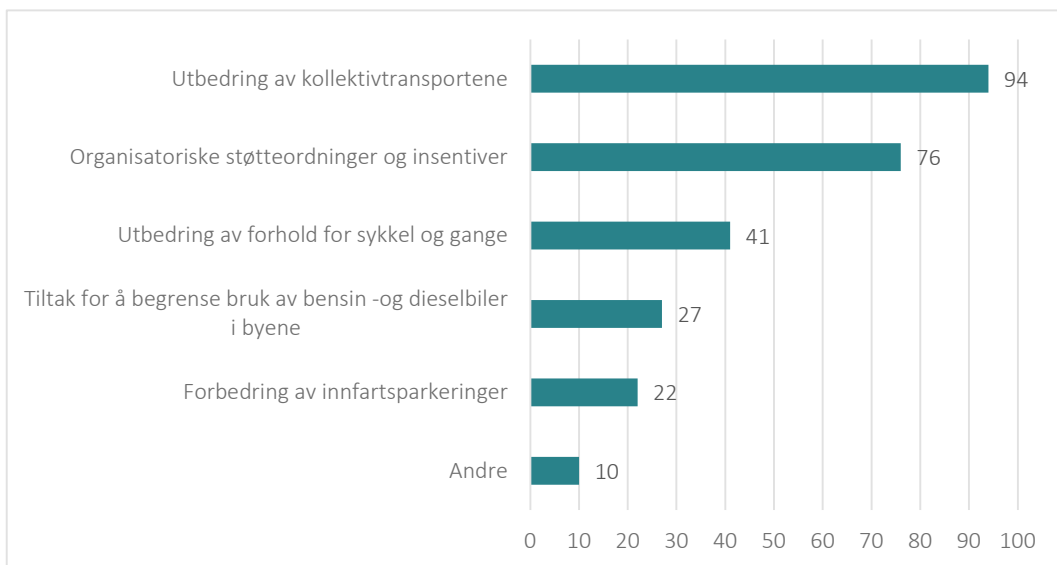
Tabell 8.5. Årsaker til ikke å sykle/gå vinterstid, blant de som sykler/går om sommeren. (Inntil 3 tiltak kunne angis). Prosent

	Sykkel (N= 172)	Går (N=12)
For kaldt/ubehagelig	60,0	66,7
For dårlig brøyting av veiene	25,3	16,7
For dårlig vedlikehold av veibanen (strøing, salting)	28,0	50,0
Helsemessige årsaker	5,3	16,7
Annet	12,0	50,0
Har ikke godt nok utstyr til sykkel (vinterdekk, ol)	44,0	
Økt risiko for ulykker	57,3	

8.5 Tiltaksforslag fra de ansatte

De ansatte ble bedt om å komme med sine egne forslag til tiltak som kan tenkes å bidra til mer miljøvennlige reiser på sin arbeidsplass. Totalt mottok vi over 270 forslag (Figur 8.8). En grovsortering viste at flertallet var tiltak for å styrke eller forbedre kollektivtransportene, eller organisatoriske tiltak som kunne stimulere til økt bruk av kollektiv, sykkel eller gange. Over 60 prosent av forslagene falt innenfor disse to områdene. Dernest fremmet mange forslag til tiltak for å legge bedre til rette for sykling og gåing, samt ordninger som kunne begrense bruk av bensin- og dieselbiler i byene. Vi fikk dessuten inn 22 forslag til tiltak som kan styrke bruk av innfartsparkeringene.

Det vil bli for omfattende å gjennomgå innholdet i alle disse forslagene her, men en sortert liste med alle forslag og innspill er lagt ved til slutt i rapporten.



Figur 8.8. Områder der ansatte selv fremmet forslag til tiltak. Antall.

9 Oppsummering

For å innhente opplysninger om reisevaner i sentrumsområdet, er det gjennomført en internettbasert spørreundersøkelse blant ansatte i Jernbaneverket og Akershus fylkeskommune. Totalt 794 personer svarte på undersøkelsen som ble distribuert i desember 2014. Hovedresultater fra undersøkelsen er oppsummert nedenfor:

- Det er relativt mange som har lange reiseavstander i begge virksomheter. Gjennomsnittlig reiseavstand var 28 kilometer for hele utvalget. De med lengre arbeidsreiser ankommer ofte tidligere på jobben enn de med kortere reisevei, samtidig som de også drar tidligere hjem.
- Totalt jobber omtrent hver tredje arbeidstager hjemme én eller flere dager i måneden, og like mange på kveldstid. Hver fjerde ansatt utfører arbeid ute hos kunder, i andre avdelinger, eller på forretningsreiser, og ca 20 prosent utfører arbeid underveis på sin arbeidsreise. For de med mer enn 50 minutters reisetid er det én av tre som jobber underveis.
- De fleste har et bra kollektivtilbud der de bor. Over 60 prosent av arbeidstagerne i sentrum har tre avganger per time eller oftere på et eller flere kollektiv-transporter der de bor, og vel 70 prosent som har én kilometer eller mindre til nærmeste holdeplass. Over 80 prosent av reisende til sentrum slipper å bytte. Ansatte i fylkeskommunen har generelt et noe bedre kollektivtilbud enn Jernbaneverket.
- I Jernbaneverket får alle ansatte tilbud om NSBs årsbillett som gir adgang til gratis reiser med tog i Norge. Dette kortet har nesten alle gått til anskaffelse av, og det er de som er bosatt i lengre avstand til Oslo som er hyppigste brukere.
- Totalt 60 prosent av bilistene oppga at de hadde parkert ved en innfartsparkering, og 30 prosent på en parkeringsplass som disponeres av de ansatte. I fylkeskommunen er det 56 prosent av bilistene som parkerer på en plass arbeidsplassen disponerer, men bare 20 prosent av bilistene i Jernbaneverket som gjør dette. Her er det mye vanligere å parkere ved knutepunkter for kollektivtransport.
- Generelt er det lave bilandeler på arbeidsreisene i begge virksomhetene, og tilsvarende høye andeler for kollektivtransport. Totalt var det 10 prosent som gikk/syklet, 8 prosent som brukte bil og 80 prosent som reiste med kollektivtransport (viktigste transportmiddel).
- Mellom 8 og 10 prosent sykler eller går til jobben, og for begge virksomheter er det ca 15 prosent som benytter T-bane. I fylkeskommunen er det spesielt buss som er vanlig, med ca 20 prosent brukere. I Jernbaneverket er det tog som dominerer; 55 prosent har dette som sin hovedtransport til og fra jobb.
- Bosted har stor betydning for hvilket transportmiddel som benyttes. Sykkel og gange er mest vanlig i indre Oslo og Oslo nord/vest. Andelen bilkjørere ligger på rundt 12-13 prosent for områdene i Oslo utenfor sentrum, samt for Buskerud/Telemark. Andelen kollektivreisende er særlig høye for pendlere fra Romerike/Hadeland og Østfold/Follo.

- Hastighet, fleksibilitet og dårlig utbygd kollektivtilbud er de viktigste motivene for å bruke bil, samt transport til knutepunkter for kollektivtransport. For fylkeskommunen er gode parkeringsmuligheter den viktigste grunnen til å benytte bil. For kollektivtransporten er det hurtighet og mulighetene for å slippe å stå i kø som er viktigste motiver, samt miljøgevinster. Syklistene begrunner sitt transportvalg ved at det er raskt, gir trening og mosjon og har god fremkommelighet.
- Nær 40 prosent av de ansatte i Jernbaneverket gjennomfører møtereiser én eller flere ganger i uken, og i fylkeskommunen er andelen 30 prosent. I fylkeskommunen indikerer nær halvparten at de benytter egen bil, men mange reiser også med tog, t-bane og trikk. I Jernbaneverket var bilandelen 15 prosent og hele 74 prosent benytter tog. Nesten halvparten hadde også gått til møter, formodentlig mellom Jernbaneverkets lokasjoner i sentrumsområdet.
- På spørsmål om den siste lange reisen kunne vært erstattet av et videomøte svarte kun syv prosent bekreftende. I Jernbaneverket var det nær 50 prosent som hadde benyttet videomøter en eller flere ganger i løpet av den siste måneden. I fylkeskommunen var denne andelen under 10 prosent.
- De fleste er tilfreds med sin arbeidsreise. Tre av fire sier at det er ganske eller svært fornøyd med sin siste arbeidsreise, og kun 11 prosent er ganske eller meget misfornøyd. Ser vi på transportmiddelbruk, er det syklistene og gående som er mest fornøyd, fulgt av kollektivbrukere. Tilfredsheten med reisen er signifikant lavere for bilførerne.
- Totalt er det klima- og miljøaspekter ved reisen, samt reisetid og trafikkflyt de reisende er mest fornøyd med. Dette til tross for at begge virksomheter i landsmålestokk har relativt lange pendlingsreiser. Minst fornøyd er de med parkeringsforhold, og mulighet for å utnytte reisetiden til arbeid. I Jernbaneverket er en mer tilfreds enn fylkeskommunen med alle aspekter, unntatt parkeringsforholdene.
- Det er særlig ansatte bosatt syd i Oslo som er misfornøyd med kapasiteten på kollektivreisene, samt mulighetene for å kople av underveis. Her finner en færrest reisende som er fornøyd med sitt kollektivtilbud.
- Selv om de fleste er fornøyd med sin arbeidsreise, er det totalt 12 prosent som er enig eller svært enig i et utsagnet om at arbeidsreisen gjør at de ser seg om etter annet arbeid nærmere boligen. For de med reisetider på 50 minutter eller mer, ser hver fjerde ansatte seg om etter arbeid nærmere hjemmet, og 13 prosent tenker på å flytte nærmere arbeidsplassen i sentrum.
- Interessen for å reise mer med kollektivtransport og sykkel/gange er betydelig: Nesten én av tre ønsker å reise mer kollektivt og 40 prosent ønsker å sykle oftere. Nær 17 prosent vurderer å gå til innkjøp av en el-bil.
- Av de som i dag kjører med bil til jobben i Jernbaneverket og fylkeskommunen er det 40 prosent som ønsker å bytte til kollektivtransport. Dette ville i så fall bety en reduksjon i CO₂ utslippet med 32 prosent.
- Når det gjelder de større tiltakene som er under offentlig kontroll, er det spesielt en forbedring av kollektivtilbudet som mange mener vil bidra til mer miljøvennlige reiser på sin arbeidsplass.
- I fylkeskommunen er det stor tiltro til at tryggere sykkelparkering med bedre tyverisikring vil være effektive virkemidler, i tillegg til et forbedret kollektivtilbud. Her mener hver tredje ansatt at parkeringsavgifter i stor eller svært stor grad er viktig for å få flere til å reise miljøvennlig. Jernbaneverkets

ansatte har tro på at trygging av sykkelparkering er særlig viktig for å få flere til å sykle, samt økonomiske belønningsordninger.

- Kortere reisetid og flere avganger anses for viktigste tiltak for å få flere av dagens bilister til å bytte til kollektivtransport, fulgt av bedre muligheter for å slippe å bytte transportmiddel underveis. Lavere takster er i denne sammenheng ikke det viktigste.
- Årsakene til at mange i dag ikke sykler er først og fremst risikoen ved å sykle i byen, samt de dårlige sykkelvegene. Bedre tilrettelegging for sykling mellom hjem og arbeidsplass anser syklister som viktigste tiltak, og spesielt bedre sykkelveger og bedre/tryggere parkeringsmuligheter for sykkelen.

10 Referanser

- Bakke, J.W., E. Bergersen, E. Fossum, T. Julsrud, H. Oppheim, and U. Sakshaug. 1998. *Håndbok i fjernarbeid*. Oslo, . . Oslo: Arbeidsmiljøforlaget.
- Bjørnholt, Margunn. 2002. "Fjernarbeid - et mangfold av arbeidsformer." Oslo: Arbeidsforskningsinstituttet.
- Christiansen, Petter. 2012. "Effekter av Parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet. ." Oslo, *Transportøkonomisk Institutt TØI-rapport 1225/2012*.
- Hanssen, Jan Usterud. 1993. "Transportmessige virkninger av næringsvirksomheters lokalisering." *TØI rapport 215/1993*.
- Hjorthol, Randi. 2006. "Telework in some Norwegian urban areas - motives and transport effects." *Urban Geography* 27(7):610-27.
- . 2012. "Endring i befolkningens reisevaner i en 25-årsperiode - trender og drivkrefter." in *TØI-rapport 1190/2012*. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Hjorthol, Randi, Øystein Engebretsen, and Tanu Priya Uteng. 2014. "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/2014 - nøkkelrapport." Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, Randi, Tom Erik Julsrud, and Liva Vågane. 2013. "Arbeidsreiser til Linderud. Eksempelen Siemens." Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- . 2014. "Arbeidsreiser til Fornebu. Eksempelen Statoil." Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Hjorthol, Randi, Liva Vågane, and Tom Erik Julsrud. 2014. "Arbeidsreiser til Nydalen. Eksempelen BI." Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Julsrud, Tom. 2011. "Fjernarbeid." in *Tiltakskatalog. Transport, miljø og klima*, edited by M Kolbenstvedt, H Aas, A Amundsen, and M W J Sørensen. Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Julsrud, Tom E., and Bjørg Langset. 2013. "Langpendling fremfor flytting? Langpendling som en mobilitetsstrategi i norske husholdninger 1999-2006." Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Julsrud, Tom Erik, and Petter Christiansen. 2012. "Med gode virkemidler kan arbeidsgivere lykkes: Stimulerer ansatte til å la bilen stå." *Samferdsel* 5/2012
- Julsrud, Tom Erik, Jon Martin Denstadli, and Jo Herstad. 2014. "Bruk av mobilt kommunikasjonsutstyr underveis. Hva skjer med reiseopplevelsen?" in *TØI-rapport*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Julsrud, Tom Erik, Jon Martin Denstadli, and Randi Hjorthol. 2012. "Business networking, travel tiredness and the emergent use of video conferences." *International Journal for Sustainable Transportation* Forthcoming.
- Julsrud, Tom Erik, Liva Vågane, and Randi Hjorthol. 2013. "Hva skal til for å få mer miljøvennlige reiser til Ahus." Oslo: Transportøkonomisk institutt.

- Kuhnimhof, Tobias, Ralph Buehler, Matthias Wirtz, and Dominika Kalinowska. 2012. "Travel trends among young adults in Germany: increasing multimodality and declining car use for men." *Journal of Transport Geography* 18(2):238-46.
- Nordbakke, Susanne, and Alberte Ruud. 2005. "Ungdom og transportmiddelbruk. En sammenfatning av undersøkelser i Norden." *TØI-rapport 834-2005* 260-2005.
- Ruter. 2011. "K2012. Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012–2060." *Ruterrapport* 10.
- Schwanen, Tim, David Banister, and Jillian Anable. 2012. "Rethinking habits and their role in behavior change: the case of low-carbon mobility." *Journal of Transport Geography* 24:255-532.
- Sørli, Kjetil, Marit Aure, and Bjørg Langset. 2012. "Hvorfor flytte? Hvorfor bli boende? Bo- og flyttemotiver de første årene på 2000-tallet." Oslo: Norsk institutt for by- og Regionsforskning.

Vedlegg 1 - Spørreskjema

JBV_AFK

Preview of version 4.0

Table of contents

TOC

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

Bedrift	Hvor er du ansatt?
♦ range:*	
Akershus fylkeskommune	<input type="radio"/> 1
Jernbaneverket	<input type="radio"/> 2

Alder	Hva er din alder?
♦ range:12:99	
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:0001:9999	
Postnr.	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

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

Tid	Hvor lenge har du vært ansatt på din nåværende arbeidsplass i Oslo sentrum?
♦ 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	<input type="radio"/> 2
Videregående allmennfaglig/-gymnas	<input type="radio"/> 3
Høgskole/universitet - lavere grad - (Bachelordgrad eller tilsvarende)	<input type="radio"/> 4
Høgskole/universitet - høyere grad - (Mastergrad eller høyere)	<input type="radio"/> 5

StillingAFK	I hvilken avdeling jobber du?
♦ filter:\Bedrift.a=1	
♦ range:	
Avdeling for videregående opplæring	<input type="radio"/> 1
Kultur, frivillighet og folkehelse	<input type="radio"/> 2
Samferdsel/ Plan og miljø/Næring	<input type="radio"/> 3
Kommunikasjon/Juridisk stab	<input type="radio"/> 4
Fylkesadministrasjon (Sentraladministrasjonen)/annen	<input type="radio"/> 5

LokasjonJBV	På hvilken adresse har du din faste arbeidsplass?
♦ filter:\Bedrift.a=2	
♦ range:*	
Jernbanetorget 1 (Oslo S)	<input type="radio"/> 1
Stortorvet 7	<input type="radio"/> 2
Stortorvet 10 (Glassmagasinet)	<input type="radio"/> 3
Møllergata 4	<input type="radio"/> 4
Stenersgt. 1D (Oslo City)	<input type="radio"/> 5
Biskop Gunnerus gate 14 B (Posthuset)	<input type="radio"/> 6
Sonja Henies pl. 2 (Oslo Spektrum)	<input type="radio"/> 7
Trelastgt. 3.	<input type="radio"/> 8
Annet sted	<input type="radio"/> 9

Forerkort	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

Eiebil	Har du tilgang på bil i din husholdning?
Nei	<input type="radio"/> 2

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

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

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

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

Transportmidd el.A	Hvilke transportmidler brukte du når du reiste på jobb 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
Motorsykkel eller moped	<input type="checkbox"/> 3

Transportmiddel.A	Hvilke transportmidler brukte du når du reiste på jobb i dag? Om du ikke har foretatt noen reise i dag, tenk på sist gang du foretok denne reisen. Merk av for alle reisemåter.
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
Båt	<input type="checkbox"/> 11
Annet	<input type="checkbox"/> 12

Transportmiddel.B	Du har svart at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med (i avstand)?
<ul style="list-style-type: none"> ◆ filter:\Transportmiddel.a=#2:3 ◆ range:\Transportmiddel.a 	
Til fots hele veien	<input type="radio"/> 1
Syklet	<input type="radio"/> 2
Motorsykkkel eller moped	<input type="radio"/> 3
Bil, fører	<input type="radio"/> 4
Bil, passasjer	<input type="radio"/> 5
Drosje	<input type="radio"/> 6
Buss (Rutebuss)	<input type="radio"/> 7
Tog	<input type="radio"/> 8
Trikk	<input type="radio"/> 9
T-bane	<input type="radio"/> 10
Båt	<input type="radio"/> 11
Annet	<input type="radio"/> 12

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) 	

Hybridbil	Benyttet du hybrid bil til jobben i dag?
♦ range:*	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

Kollsiste	Brukte du kollektivtransport den siste delen av reisen til din arbeidsplass?
♦ 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 jobben (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 jobben i dag. Hvor lang tid tror du det ville ha tatt om du hadde benyttet kollektivtransport?
♦ 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 jobben? Vennligst anslå avstanden i kilometer (én vei):
♦ range:*	
Kilometer	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> 1

Ankomsttid	Når kom du til jobben i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer.
♦ range:*	
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

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

Ankomsttid	Når kom du til jobben i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen i dag, tenk på når du vanligvis ankommer.
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 jobben i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen ennå, tenk på når du forventer/planlegger å gjøre dette.
♦ range:*	
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

Avreisetid	Når forlot du jobben i dag? Om du ikke har foretatt denne reisen ennå, tenk på når du forventer/planlegger å gjøre dette.
13:00-13:29	<input type="radio"/> 27
13:30-13:59	<input type="radio"/> 28
14:00-14:29	<input type="radio"/> 29
14:30-14:59	<input type="radio"/> 30
15:00-15:29	<input type="radio"/> 31
15:30-15:59	<input type="radio"/> 32
16:00-16:29	<input type="radio"/> 33
16:30-16:59	<input type="radio"/> 34
17:00-17:29	<input type="radio"/> 35
17:30-17:59	<input type="radio"/> 36
18:00-18:29	<input type="radio"/> 37
18:30-18:59	<input type="radio"/> 38
19:00-19:29	<input type="radio"/> 39
19:30-19:59	<input type="radio"/> 40
20:00-20:29	<input type="radio"/> 41
20:30-20:59	<input type="radio"/> 42
21:00-21:29	<input type="radio"/> 43
21:30-21:59	<input type="radio"/> 44
22:00-22:29	<input type="radio"/> 45
22:30-22:59	<input type="radio"/> 46
23:00-23:29	<input type="radio"/> 47
23:30-23:59	<input type="radio"/> 48

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

Gjoremaltyp	Hvilke typer gjøremål gjorde du på vei til eller fra jobben? Flere svar kan merkes av
♦ filter:\Gjoremal.a=1	
	Til arbeidet Fra arbeidet 1 2

Gjøremaltype	Hvilke typer gjøremål gjorde du på vei til eller fra jobben? Flere svar kan merkes av		
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.	
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=4 ♦ range:#1:3 		
♦ rot:r	<input type="checkbox"/>	1
Det går raskt		
Trengte bilen for å hente/bringe barn eller andre gjøremål	<input type="checkbox"/>	2
Bilen gir meg en mulighet for å koble av	<input type="checkbox"/>	3
Kollektivtilbudet er for dårlig utbygd	<input type="checkbox"/>	4
Gammel vane/rutine	<input type="checkbox"/>	5
Trenger bilen i jobben	<input type="checkbox"/>	6
Jeg liker å kjøre bil	<input type="checkbox"/>	7
Dårlig vær	<input type="checkbox"/>	8
Det er rimeligere enn kollektiv transport	<input type="checkbox"/>	9
Det er fleksibelt	<input type="checkbox"/>	10
Benyttet bil til kollektivknutepunkt (togstasjon, el.l.)	<input type="checkbox"/>	11
Gode parkeringsmuligheter på arbeidsplassen	<input type="checkbox"/>	12
♦ rot:n	<input type="checkbox"/>	13
Annen årsak		

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 jobben med bil?	
♦ filter:\Transportmiddel.a=4		
♦ range:*		
Parkeringsplass som disponeres av de ansatte	<input type="radio"/>	1

Parksted	Hvor parkerte du bilen du brukte i dag eller forrige gang du dro til jobben med bil?
	På besøkparkeringsplass tilknyttet din arbeidsplass <input type="radio"/> 2
	Langs offentlig vei/gate i nærheten av din arbeidsplass med avgift <input type="radio"/> 3
	Langs offentlig vei/gate i nærheten av din arbeidsplass uten avgift <input type="radio"/> 4
	Ved innfartsparkering (togstasjon, el.l) <input type="radio"/> 5
	Jeg parkerte langt unna arbeidsplassen <input type="radio"/> 6
	Annet <input type="radio"/> 7

Pkostnad	Hvem betaler for din parkeringsplass?
	<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=4&(\Parksted.a=1;2;3;5) ♦ 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
	Parkerer gratis <input type="radio"/> 4
	Vet ikke <input type="radio"/> 5

Kollmotiver	Hva var grunnen til at du valgte å reise kollektivt til jobben i dag? Merk av for inntil tre grunner.
	<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Transportmiddel.a=7;8;9;10;11 ♦ range:#1:3
	<ul style="list-style-type: none"> ♦ rot:r <input type="checkbox"/> 1 Det er miljøvennlig 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 reise med kollektivtransport <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 Har ikke parkering på jobben <input type="checkbox"/> 10 ♦ rot:n <input type="checkbox"/> 11 Annen årsak

Annetkollmotiv	Du har svart at det er en annen årsak til at du benyttet kollektivtransport i dag. Vennligst spesifiser årsak
	<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Kollmotiver.a=10
	Open

Sykkelmotiv	Hva var grunnen til at du syklet til jobben i dag? Merk av for inntil tre grunner.
♦ filter:\Transportmiddel.a=2 ♦ range:#1:3	
♦ rot:r	<input type="checkbox"/> 1
Det gir mosjon/trening	
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	<input type="checkbox"/> 10
Annet	

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

Trans_vinter	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på reisen til jobben 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	<input type="radio"/> 1
Til fots	
Sykkel	<input type="radio"/> 2
Motorsykkel/moped	<input type="radio"/> 3
Bil, som sjåfør	<input type="radio"/> 4
Bil, som passasjer	<input type="radio"/> 5
Drosje	<input type="radio"/> 6
Buss (Rutebuss)	<input type="radio"/> 7
Tog	<input type="radio"/> 8
T-bane	<input type="radio"/> 9
Trikk	<input type="radio"/> 10
Båt	<input type="radio"/> 11
Annet	<input type="radio"/> 12

Trans_sommer	Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis på reisen til jobben i sommerhalvåret? Merk kun for ett alternativ. Dersom du vanligvis bruker flere transportmidler på reisen, merk av det transportmidlet du reiser lengst med.
♦ range:*	
Til fots	<input type="radio"/> 1
Sykkel	<input type="radio"/> 2
Motorsykkel/moped	<input type="radio"/> 3
Bil, som sjåfør	<input type="radio"/> 4
Bil, som passasjer	<input type="radio"/> 5
Drosje	<input type="radio"/> 6
Buss (Rutebuss)	<input type="radio"/> 7
Tog	<input type="radio"/> 8
T-bane	<input type="radio"/> 9
Trikk	<input type="radio"/> 10
Båt	<input type="radio"/> 11
Annet	<input type="radio"/> 12

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

Avganger	Hvor mange avganger per time er det på det nærmeste kollektivtilbudet du kan bruke til jobben?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7	
♦ range:*	
6 ganger per time eller oftere	<input type="radio"/> 1
4 eller 5 ganger per time	<input type="radio"/> 2
3 ganger per time	<input type="radio"/> 3
2 ganger per time	<input type="radio"/> 4

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

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

JBV_Kortbruk. A	Har du anskaffet NSBs årsbillett som gir ansatte i Jernbaneverket gratis togreiser i Norge?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Bedrift.a=2 ♦ range:* 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke/ ikke relevant	<input type="radio"/> 3

JBV_Kortbruk. B	Har du benyttet årsbilletten i løpet av de siste 30 dagene?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\JBV_Kortbruk.a=1 	
Ja	<input type="checkbox"/> 1
Nei	<input type="checkbox"/> 2
Vet ikke/ ikke relevant	<input type="checkbox"/> 3

JBV_frekvens	Hvor ofte har du benyttet NSBs årsbillett?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\JBV_Kortbruk.a=1 ♦ range:* 	
Flere ganger i uken	<input type="radio"/> 1

JBV_frekvens	Hvor ofte har du benyttet NSBs årsbillett?
1-4 ganger per måned	<input type="radio"/> 2
1-5 ganger i halvåret	<input type="radio"/> 3
Sjeldnere	<input type="radio"/> 4
Vet ikke/husker ikke	<input type="radio"/> 5

JBV_andrekort	Har du noen andre typer kollektivkort?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Bedrift.a=2 ♦ range:* 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke/husker ikke	<input type="radio"/> 3

Periodekort2	Hvilken type kort har du?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:(\Periodekort1.a=1) (\JBV_andrekort.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

Tilfreds	Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd var du med din siste reise til jobben?
♦ 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 jobben?					
♦ 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						1
Parkeringsforholdene	<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"/>	3

Tilfredsområde	Hvor fornøyd eller misfornøyd var du med følgende aspekter ved din siste reise til jobben?						
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 (tjenestereiser) i løpet av arbeidstiden?	
♦ range:*		
Flere ganger om dagen	<input type="radio"/>	1
Daglig	<input type="radio"/>	2
2-3 ganger i uken	<input type="radio"/>	3
1-2 ganger i uken	<input type="radio"/>	4
1-2 ganger i måneden	<input type="radio"/>	5
Sjelden eller aldri	<input type="radio"/>	6

Motetrans	Hvordan reiser du vanligvis til og fra slike møter? Kryss av inntil tre reisemåter.	
♦ filter:\Motereiser.a=1;2;3;4;5		
♦ range:#1:3		
Egen bil	<input type="checkbox"/>	1
Bilpool – Elbil for tjenestereiser	<input type="checkbox"/>	2
Buss	<input type="checkbox"/>	3
Tog	<input type="checkbox"/>	4
T-bane/trikk	<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

AFK_Elutlan	Har du benyttet deg av Fylkeskommunens tilbud om utlån av el-bil til tjenestereiser?	
♦ filter:(\Bedrift.a=1)&(\Motereiser.a=1;2;3;4;5)		
♦ range:*		

AFK_Elutlan	Har du benyttet deg av Fylkeskommunens tilbud om utlån av el-bil til tjenestereiser?
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2

AFK_Eltilfreds	Hvordan synes du ordninger med utlån av el-bil fungerte for deg?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\AFK_Elutlan.a=1 ♦ range:* 	
Meget dårlig	<input type="radio"/> 1
Dårlig	<input type="radio"/> 2
Verken dårlig eller bra	<input type="radio"/> 3
Ganske bra	<input type="radio"/> 4
Svært bra	<input type="radio"/> 5

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	<input type="checkbox"/> 1
For kaldt/ubehagelig	
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	<input type="checkbox"/> 7
Annet	

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

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.
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/> 5
♦ rot:n Annet	<input type="checkbox"/> 6

Motivkol	Du har svart at du vanligvis bruker bil til jobben om sommeren. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av inntil tre tiltak
♦ filter:\Trans_sommer.a=4;5;6 ♦ range:#1:3	
Holdeplass nærmere der jeg bor	<input type="checkbox"/> 1
Holdeplass nærmere jobben	<input type="checkbox"/> 2
Flere avganger	<input type="checkbox"/> 3
Færre forsinkelser	<input type="checkbox"/> 4
Kortere reisetid	<input type="checkbox"/> 5
Slippe å bytte buss (eller tog/buss) underveis	<input type="checkbox"/> 6
Flere sitteplasser	<input type="checkbox"/> 7
Mer komfortable busser/tog	<input type="checkbox"/> 8
Bedre service	<input type="checkbox"/> 9
Lavere takster	<input type="checkbox"/> 10
Gratis månedskort	<input type="checkbox"/> 11
Dårligere tilgang på parkeringsplasser ved jobben	<input type="checkbox"/> 12
Parkeringsavgifter for bil på jobben	<input type="checkbox"/> 13
Vesentlig mer kostbart drivstoff (bensin/diesel)	<input type="checkbox"/> 14
♦ exclusive:yes Nei, jeg vil uansett kjøre bil	<input type="radio"/> 15

Motivgange	Du har svart at du vanligvis ikke går (hele veien) til jobben i sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å gå? Merk av inntil tre tiltak.
♦ filter:\Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9;10;11&\Avstand.a.1=0:5 ♦ range:#1:3	
♦ rot:r Flere gangveier	<input type="checkbox"/> 1
Bedre veilys	<input type="checkbox"/> 2
Flere trafikksikre krysninger	<input type="checkbox"/> 3
Flere fotgjengerfelt	<input type="checkbox"/> 4
Mer beplantning, hvilebenker etc (estetisk/miljømessig opprusting)	<input type="checkbox"/> 5
Økonomisk belønning fra arbeidsgiver	<input type="checkbox"/> 6
♦ rot:n Annet	<input type="checkbox"/> 7

Motivgange	Du har svart at du vanligvis ikke går (hele veien) til jobben i sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å gå? Merk av inntil tre tiltak.
♦ exclusive: yes Ikke aktuelt - bor for langt unna	<input type="radio"/> 8

Sykeltrygg	Du har svart at du vanligvis ikke sykler til jobben i sommerhalvåret. Hvilke av årsakene nedenfor har betydning for valget om å ikke sykle? Merk av inntil tre årsaker.
♦ filter: \\Trans_sommer.a=3;4;5;6;7;8;9;10;11&\\Avstand.a.1=0:20 ♦ range: #1:3	
For dårlig utbygde sykkelveier i sentrum	<input type="checkbox"/> 1
Å sykle i trafikken i sentrum er for risikabelt	<input type="checkbox"/> 2
Mangel på trygge parkeringsplasser for sykkelen der jeg jobber	<input type="checkbox"/> 3
Det føles utrygt å parkere/hente sykkelen på arbeidsplassen på kveldstid	<input type="checkbox"/> 4
Garderobemulighetene er ikke gode nok på arbeidsplassen	<input type="checkbox"/> 5
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/> 6
Har ikke tilgang på sykkel	<input type="checkbox"/> 7
Annet	<input type="checkbox"/> 8
♦ exclusive: yes Ikke aktuelt – bor for langt unna	<input type="radio"/> 9

Motivsykkel	Du har svart at du vanligvis ikke sykler til jobben 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	
Sykelveier som gir mulighet for raskere sykling	<input type="checkbox"/> 1
Flere forkjøringsreguleringer 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 (sikrere 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

Hold_generell	Vennligst angi hvor enig eller uenig du er i følgende utsagn:					
♦ rot:r						
Jeg er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet der jeg jobber	<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 jobben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Jeg har god oversikt over T-banerutene som er relevante for mine reiser til sentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
I Oslo sentrum er det lagt godt tilrette for gående og syklist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til jobben	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Jeg ønsker å sykle mer til jobben	<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 på din arbeidsplass 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 for privatbil	<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	<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 i Oslo sentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Bedre garderobeforhold for syklende (dusj, tørkeskap, ol)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Bedre tyveri-sikring av sykkelparkering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9
Tryggere omgivelser ved sykkelparkering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	10

Holdn_tiltak2	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å få ansatte på din arbeidsplass til å reise mer miljøvennlig til jobben?					
♦ range:*						

Holdn_tiltak2	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å få ansatte på din arbeidsplass til å reise mer miljøvennlig til jobben?				
	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 på din arbeidsplass, vennligst skriv de ned nedenfor.
	<input type="text"/>
	<input type="text"/>
	<input type="text"/>

Arbeidsforhold	I hvilken grad har arbeidsreisen betydning for ditt valg av arbeidsplass og bosted?				
	Svært uenig	Uenig	Enig	Svært enig	Vet ikke
	1	2	3	4	5
♦ range:*					
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 min arbeidsplass	<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 min 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 du vanligvis per uke?
♦ range:1:7	
Antall dager	<input type="text"/> 1

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

Fjernarbeid	Hender det at du utfører arbeid utenfor din vanlige arbeidsplass?
♦ range:*	
Ja, én eller flere hele dager i måneden hjemmefra	<input type="checkbox"/> 1
Ja, en eller flere dager i måneden på andre steder enn i eget hjem (hytte, fritidsbolig, o.l.)	<input type="checkbox"/> 2
Ja, på formiddager hjemmefra	<input type="checkbox"/> 3

Fjernarbeid	Hender det at du utfører arbeid utenfor din vanlige arbeidsplass?
Ja, på ettermiddager og kveldstid hjemmefra	<input type="checkbox"/> 4
Ja, på oppdrag hos kunder, i andre avdelinger, eller på forretningsreiser	<input type="checkbox"/> 5
Ja, underveis på arbeidsreisen	<input type="checkbox"/> 6
♦ exclusive: yes Nei, aldri	<input type="radio"/> 7

Antdager	Hvor mange hele dager per måned jobber du andre steder enn på din vanlige arbeidsplass?
♦ filter: \Fjernarbeid.a=1;2 ♦ range: *	
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)?
♦ 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 reisen vært erstattet av et videomøte (Cisco, Skype, Lync, e.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: *	

Videofrekvens	Hvor ofte har du deltatt i videomøter det siste året?
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
Har ikke videokonferanseutstyr	<input type="radio"/> 7

Videotiltak	Hvilke tiltak mener du vil gjøre det mer attraktivt for deg å bruke videomøter?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ 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?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ 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?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Videofrekvens.a=1;2;3;4;5 ♦ range:* 	
I Norge	<input type="radio"/> 1
I utlandet	<input type="radio"/> 2

Videolokasjon	Satt de andre deltakerne i ditt siste møte i Norge eller i utlandet?
Både i Norge og utlandet	<input type="radio"/> 3

JBV_kort	Som ansatt i Jernbaneverket har du mulighet for å benytte NSBs årskort som gir adgang til gratis togreiser. Ville du ha benyttet tog til jobben dersom du ikke hadde hatt dette tilbudet?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:(\Bedrift.a=2)&(\Transportmiddel.a=8) ♦ range:* 	
Ja	<input type="radio"/> 1
Nei	<input type="radio"/> 2
Vet ikke	<input type="radio"/> 3

JBV_alternativ	Hvilket transportmiddel ville du ha benyttet i stedet for tog, om du ikke hadde hatt dette tilbudet?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\JBV_kort.a=2 ♦ range:* 	
Bil som sjåfør	<input type="radio"/> 1
Bil som passasjer	<input type="radio"/> 2
Sykkel	<input type="radio"/> 3
Buss	<input type="radio"/> 4
T-bane	<input type="radio"/> 5
Båt	<input type="radio"/> 6
Gange	<input type="radio"/> 7
Annet	<input type="radio"/> 8

JBV_alltid	Ville dette tatt kortere eller lengre tid enn dagens arbeidsreise med tog?
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\JBV_alternativ.a=1;2;3;4;5;6;7 ♦ range:* 	
Kortere tid	<input type="radio"/> 1
Omtrent like lang tid	<input type="radio"/> 2
Lengre tid	<input type="radio"/> 3
Vet ikke	<input type="radio"/> 4

JBV_bil	Som ansatt i Jernbaneverket har du tilgang til NSBs årskort som gir gratis togreiser. Hva var årsaken til at du likevel benyttet bil til jobben i dag? (Angi maksimum tre årsaker)
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:(\Bedrift.a=2)&(\Transportmiddel.a=4;5) ♦ range:* 	
Bor for langt unna togstasjon	<input type="checkbox"/> 1
Tog tar for lang tid	<input type="checkbox"/> 2
Tog er for usikkert	<input type="checkbox"/> 3

JBV_bil	Som ansatt i Jernbaneverket har du tilgang til NSBs årskort som gir gratis togreiser. Hva var årsaken til at du likevel benyttet bil til jobben i dag? (Angi maksimum tre årsaker)
Liker ikke å reise med tog	<input type="checkbox"/> 4
Har mange private gjøremål underveis	<input type="checkbox"/> 5
Trenger bil i jobben	<input type="checkbox"/> 6
Brukte bil til kollektivknutepunkt (togstasjon el.l.)	<input type="checkbox"/> 7
Annet	<input type="checkbox"/> 8

JBV_utsagn	Vennligst angi hvor enig du er i følgende utsagn om NSBs årskort som gir gratis togreiser for de ansatte.					
♦ filter:\Bedrift.a=2 ♦ range:*						
	I svært liten grad	I liten grad	I stor grad	I svært stor grad	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	
Årskortet er en viktig grunn til at jeg fortsatt vil jobbe i Jernbaneverket	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Årskortet har hatt betydning for valg av bosted	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
I fritiden reiser jeg ofte til steder der jeg kan bruke NSBs årskort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
NSBs årskort/klippekort brukes av andre i min familie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
I feriene velger jeg å dra til steder hvor jeg kan bruke NSBs årskort	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg bruker NSBs årskort på mine fritidsreiser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6

Information
♦ exit:yes ♦ redirect:http://www.toi.no/ ♦ status:COMPLETE
Tusen takk for at du tok deg tid til å svare på spørsmålene!

Vedlegg 2: Tiltaksliste

1. Utbedring av kollektivtransportene

- Det MÅ være BILLIG å kjøre kollektivt. Eks tog Oslo - Drammen må ikke koste mer enn 50,- Buss Svelvik-Drammen 20,-
 - 3+ krav i kollektivfelt Oslo og akershus
 - 50% subsidert årskort (sone 1?) i sitede for gratis parkering
 - Bedre forbindelser for de som ikke skal til sentrum
 - Bedre forhold for jernbanen. Bedre signalanlegg, lavere billettpriser, nok
 - Bedre kapasitet i rushtid på kollektivtransport
 - Bedre kapasitet og oftere avganger
 - Bedre tilrettelegging av kollektivtransport inn til Oslo
 - bedre togtilbud NSB
 - bedret kapasitet på t-banen, så man slipper å stå i 20 min innover
 - billigere reisekort
 - bruk tog, buss
 - Bygge ut jernbane.
 - De som ikke benytter kollektivtrafikk, klager over mye forsinkelser og sjeldne avganger i kollektivtrafikken dit de bor.
 - Det viktigste er nok kollektivtilbudet. Regelmessig kollektivtilbud med god kapasitet
 - få opp punktlighet
 - Flere av expressbussene som går ut til Fornebu må gå begge veier i rushtiden. (Overfylte busser)
 - Flere avganger fra pendlerbyer utenfor Drammen, Eidsvoll og Moss helt inn til Oslo. For ille at man må stå opp kl 3 om natta for å være på jobb til kl 6.30 hvis man reiser kollektivt. Sykkel eller gange er uaktuelt. Da blir bil eneste valg - da man kan
 - Forbedre kollektivtilbudene fra steder med store køproblemer
 - gjøre det billigere å ta kollektivt en å kjøre bil
 - gratis buss
 - Gratis månedskort T-bane/trikk/buss/båt
 - gratis periodekort for reiser innen Oslo og Akershus
-
- Høyere frekvenser, bedre korrespondanser
 - Hyppige, presise og raske kollektivforbindelser
 - Hyppigere avganger med tog
 - Hyppigere IC avganger - utvide pendlerparkering
 - Jeg er avhengig av å ta buss. Den store ulempen er kvaliteten på setene i bussen, løse armlener, seterygger som ikke lar seg regulere og helt løse seter (du kan ta dem med deg og gå..) Når en sitter på bussen ca. 2 timer hver dag, mange på denne ruta m
 - Kapasitet i togtilbudet, bedre komfort ved ikke overfylte tog
 - Kollektivfelter hele veien Åsenhagen - Oslo S/Helsfyr
 - Kollektivtilbud må bli bedre. Når du allikevel må kjøre bil, kan du liksågodt kjøre helt inn. Paradoks - Kollektivt til jobb: 1 tim 15 min. Bil 35 min :-)
 - Kortere reisetid med kollektivt enn med bil
 - Massiv utbygging av kollektivfelt og sykkelfelt.
 - Mer kollektivfelt. Buss står ofte i bilkø.

- Nok plasser på togene i rushtider
 - Ofte avganger på Hovedbanen, morgen og kveld (innsatstog)
 - Økt kapasitet og redusert reisetid på kollektivtilbudet.
 - Pålitelige tog
 - Politikere må bli mindre opptatt av å bli gjenvalgt. Politikere må satse på landet, og med det mener jeg ruste opp kollektivtransporten for å møte morgendagens utfordringer.
 - pris på kollektivreiser til stasjoner/knutepunkter
 - Raskere busstur i fra Rælingen til Lillesrøm. Dagens rute tar for lang tid. Den kjører kronglete og må vente på bussen i fra Enebakk.
 - Refusjon av periodekort på kollektivtrafikk
 - Riktig dimensjonering av togtilbudet. Eks: 6:45 tog fra Ski har 6 vogner og er halvfullt. Neste tog 5 vogner og helt fullt!
 - Senk prisene drastisk på kollektivtransport.
 - Spre jernbanen i flere strekninger.
 - Større kapasitet i alle kolektivtilbud i rushtiden - T-bane, trikk, tog (doble togsett i rushen)
 - Større kapasitet på tog og buss. slik at en ikke trenger stå trangt i 20 minutter.
-
- Større mulighet til å ta med sykkel / elsykkel på tog. Sammenleggbare elsykkelpool på jobben.
 - Tog oftere i rushtid, de fleste ønsker å reise med tog
 - Vi som bor på feil side av byen har et veldig knapt kollektivtilbud, hele sentrum er gravet opp, alle bussrutene er lagt om så det er dritlangt og livsfarlig å gå fra bussen til jobben, det finnes ikke sitteplasser, det er totalt uforutsigbart om buss og
 - Det må innføres fellesbilletter/kombibilletter tog, buss, trikk, t-bane
 - Bedre /ofte kommunikasjon og stimulering for bruk av AFK-kjøretøy.
 - Bedre avgangstid for alle transport.
 - Bedre fremkommelighet for bussen slik at den ikke bruker dobbel så lang tid i rush
 - Bedre kapasitet på sitteplasser på toget
 - Bedre rute- og korrespondanse info,
 - Bedre samordning, samme kort for buss, tog, T-bane og trikk
 - Det er for dyrt å velge kollektivt. Særlig er tog dyrt
 - Få ned reisetiden
 - Forbindelser på kryss og ut av byen må bli bedre
 - Forutsigbarhet kollektivtransport (mindre togstans)
 - Hyppige avganger og matebusser til togstasjoner
 - Hyppigere avganger på langdistansetog.
 - Hyppigere avganger, kortere reisetid, og bedre plass på kollektivtilbud
 - I de ombygde lokaltogsettene har NSB fjernet manuell luftemulighet. Det hender at folk besvimer hvis det blir togstans med strømkutt. Det bli skikkelig varmt inne i toget!
 - I stedet for 4 busser i timen i rush tiden, så ha 5
 - Mulighet for å ta med sykkel på kollektivtrafikk i rush uten å betale
 - Mulighet for å ta med sykkel på kollektivtransportmidler, også i rush, gratis.
 - Senke prisene på kollektivreiser
 - sitteplasser, plakater ombord i tog om å være høflige og reise seg for
 - Skattemessige fordeler ved bruk av kollektiv

- som man kan stole på at kommer til tiden, god varsling ved forsinkelser etc.
- Tog oftere i grensetid mot rushtid, de fleste ønsker mer fleksible tider
- Kollektivtransporten MÅ være til å stole på. Holde ruta er kjempeviktig.
- Bedre fremkommelighet for busser (el-biler ut av kollektivfelt oa.)
- Bedre komfort på bussene
- Bedre plass (sitteplass) ombord på kollektivtransport.
- bruk reisetid som arbeidstid
- Bussrute til Sonsveien fra Hølen, da hadde jeg sluttet å kjøre bil, eneste alternativet jeg har pr i dag
- dem som trenger det. Problem: kan ikke stole på at togene går som de skal.
- Det må bygges ny togtunnel under Oslo.
- flere busser så det ikke er sill i tønne og er gjennomsvett når man kommer på jobb. komfort
- Flere ekspressbusser fra utkanten av Oslo og inn til sentrum
- Fokus på de fortrinn kollektivtrafikk har i forhold til privatbil. Høyne status på kollektivtransport.
- Gratis kollektivtilbud i Oslo
- Høy komfort og gode fasiliteter kollektivtransport
- Hyppigere avganger
- Mer kollektivtransport: flere avganger og flere ruter. Det skal ikke være vits å ha bil i by! Men det kan ikke bli dyrere å ha bil- det må heller bli bedre og billigere tilbud så folk velger kollektivtilbudet selv
- Økt kollektivkapasitet
- Større kapasitet, flere sitteplasser
- superenkle billettsystemer
- Tog ennå tidligere enn første tog fra Frogner
- Videre utvikle T-bane/Trikk nettet - inklusive pendlerparkering
- Utrivelig gatemiljø i Biskop Gunnerus' gate.

2. Utbedring av forhold for syklister og gående

- Aktivt jobbe for bedre sykkelparkering og garderobeforhold
- Bedre gang- og sykkelveinett nå i Oslo og Akershus
- Bedre opplysning om garderobe- og sykkelparkeringsmuligheter
- Bedre sykkel gangvei.
- bedre sykkelparkering
- Bedre sykkelparkering
- bedre sykkelveiene, egne sykkeltraseer
- bedre sykkelveier
- Bedre sykkelveier i stor grad, i mindre grad bedre gangveier
- Bedre sykkelveier mellom Helsfyr og Stortinget.
- Bedre sykkelveier tryggere bedre brøytet mv.
- Bedre sykkelveier. Flere steder i Oslo og Akershus må en sykle i bilbanen, noe som kan oppfattes som trafikkfarlig og .
- Bedre sykkelveinett, billigere og raskere kollektivtransport
- Betydelig tryggere forhold for syklister i sentrum
- Desentralisering, slik at ikke alle må reise inn til Oslo til enhver tid.
- Få orden på sykkelparkering. Opplever tyverier

- Flere og tryggere sykkelveier innenfor ring 3, 2 og 1.
- garderobe med dusj og eget skap for klesskift
- momsfristak på bruk av el-sykkel
- Økt kapasitet for sykkelparkering. Parkeringen er full på gode dager.
- Refundering av moms for sykler
- Sammenhengende sykkelveier i Oslo sentrum
- Sykkelveier, hele strekninger, ikke halvveis løsninger som kan være farlige for syklister
- trygg sykling i sentrum - det er farlig i dag og hjelper ikke bare å bygge og male opp sykkelfelt - holdningsendring må til og bygging av kryss - rundkjøringer er livsfarlige for syklister selv om de følger trafikkreglene
- tryggere sentrum for sykling, færre biler i sentrum
- Bedre gang- og sykkelveier
- bedre og flere sykkelparkeringer
- Bedre sikring av sykkelveier
- Bygge bedre og kortere strekninger.
- Bysykler hele året
- Det må satses tungt på sykkel i byene, kollektiv(les T-bane, tog og ikke buss og trikk).
- En helt annen standard på sykkelveier, som skal være adskilt.
- enklere skilting av destinasjon for syklister. skilt kan ikke bare vise lokalnavn.
- Flere tilgjengelige bysykler.
- Gode gang og sykkelveier
- Hyggeligere gang- og sykkelruter fra nord og øst, med mer grønt og mindre eksos og støy
- Introduser gjerne bysykkelordningen for de ansatte på Galleriet.
- Bygge flere og bedre sykkelveier, gjerne slik forslaget i Aftenposten -tunell fra Asker til Oslo. Bygge parkeringshus ved stasjonene.
- Fortgang i vegarbeider som blokkerer fortauene og gjør det slitsomt å være fotgjenger i sentrum.
- Ikke bruk alle ressurser på å bygge om hele byen på en gang. Jeg er lei av "vennligst benytt fortau på andre siden" skilter.
- Der er et stort skille på sykkelvei kvaliteten innenfor og utenfor Ring3. Bra utenfor langs Trondheimsvei, men meget dårlig innenfor Ring3. Det bør satses mer innenfor Ring3!

3. Organisatoriske støtteordninger og tiltak

- Sikrere sykkelparkering. For lett for uvedkommende å snike seg inn, til tross for adgangskort.
- Støtte til sykkel
- Tilskudd til sykkel-/sykkeltøy/ -el-sykkel
- Arbeidsgiver refunderer reiseutgifter. Reisetiden inngår i arbeidstiden.
- Årlig gratis "sjekk" av sykler til alle ansatte. Bedre sykkelstall/garderobe.
- Belønning av miljøvennlig transport
- De som sykler kan få 15 min ekstra i tid ved ankomst
- Dekket reisetid ved bruk av nattog som en belønning for å reise miljøvennlig heller enn at bestemmelser om at dette er "hvile" skal gjelde. Mange velger heller da å fly tidlig om morgenen.
- Ekstra kompensasjon for å reise med tog i stedet for fly på arbeidsreiser
- El bil leie
- færre parkeringsplasser tilgjengelig

- For veldig mange handler det om å spare tid. Om man ved miljøvennlige reiser som sykling eller kollektivtransport over en viss avstand fikk noe av reisetiden godgjort som arbeidstid, så tror jeg flere ville valgt dette.
- Gratis kollektivtrafikk til og fra jobb
- Hyggelige konkurranser mellom avdelinger på trim/ miljø - ikke store premier men "ære og berømmelse"
- Ikke tilby de ansatte parkeringskort på permanent basis, slik at det er enkelt å ta med seg egen bil på jobb.
- Inndra alle parkeringsplasser.
- Innfør kjøprising. Ta betalt for parkeringsplass
- Legge til rette for arbeidstaker. Valgfrihet
- måling av den enkeltes miljøprestasjon
- Månedskort betales av arbeidsgiver
- Mulighet for trening i arbeidstiden!! Dette har mange andre statlige organisasjoner.
- Oppfordre til mer togreiser og videokonferanser, fremfor flyreiser.
- Prioritering av togreiser fremfor fly selv om det er dyrere/tar mer tid.
- Redusere antallet tilgjengelige parkeringsplasser for alle ansatte
- Reisekort med kollektivt som lånes ut til ansatte.
- Satsing på telefonmøter for å redusere flyreiser i etaten
- Siden vi ikke har tilgang på p-plasser reiser de ansatte uansett forholdsvis miljøvennlig.
- Skattefritak/subsidiering for periodekort på kollektivtrafikk
- Sponset månedskort på kollektivtrafikk
- Sykkelkampanjer. Bedre sykkelparkering, logistikk, plass. Bedre garderobeforhold, skaplass m.m.
- Sykkelparkering
- Tilbud om å "oppgradere" de ansattes sykler med bike+ fra Zehus
- Tilgang på el-sykkel med tilhørende vindtett utstyr.
- Tilgang til el-bil til daglige tjenestereiser i fylket
- Tilskudd til månedskort. Dette kan også brukes til tjenestereiser.
- Tryggere parkering for sykkel. Når en gruer seg til å hente sykkel i kjellerene lar man det heller være.
- Unngå arbeidsreiser for hver minste lille ting, der er det et forbedringspotensiale
- Utleiekort for T-bane/trikk/buss internt i Oslo/Akershus for de som skal på møter
- Aksjoner som "Sykle til jobben"
- aktivt premiere de som sykler/jogger /går til jobben
- Bedre dusj- og garderobemuligheter
- Bedre garderobe for alle
- Bedre garderobe/tørk av tøy
- Belønning for å kjøre med nattog fremfor fly
- Bidra til holdningskampanjer for en bedre sykkelkultur i Oslo-egen fil til spandex/birkengjengen!
- Garderobe i etasjen
- Garderober/omklede rom
- Kampanje for bruk av sykkel, vil jeg tro. Intern konkurranse om hvem som sykler mest. Avkryssing på liste på jobben for hver sykkel tur
- Konkurranse eller premiering av de som går eller sykler til jobben et visst antall ganger i løpet av et år
- konkurranse mellom offentlige etater om hvem som er flinkest til å reise kollektivt

- Motivasjonskampanjer (lignende skritteller-aksjonen vi hadde)
- Økonomisk vinning for miljøbeviste/sykling/el-bil/kollektiv trafikk
- Økonomiske insentiver
- Pris for å parkere på våre parkeringsplasser (gratis i dag)
- Rabattordninger for sykler og sykkelutstyr
- Søknad for å kunne bruke privat bil i jobbsammenheng
- Større og faste/låsbare garderobeskap i tilknytning til garderobe.
- subsidierte månedskort på kollektivtransport
- Sykke leie
- Sykkelverksted
- Tilgang på sparkeysykkel. Fungerer ypperlig for kortere reiser.
- tilskudd til kollektivreiser - månedskort
- Trening i arbeidstiden (kan bruke sykkel-, gå-, eller joggeturen hjem som treningsøkt).
- treningsrom
- Utlån av egne sykler med fk. logo på. Utlån av paraply så folk kan gå selvom det har blitt regn.
- Anskaffelse av el-sykler til møtereiser.
- Fjerne gratis parkeringstilbud
- Fokus/kampanjer internt
- Holdningsskapende kampanjer med sterkt budskap
- Kampanje for bruk av elsykkel, prøveordninger som kan gi mersmak,
- Økonomisk belønning.
- Støtte til kollektivreiser/sykling til jobb
- Tilgang på sammenleggbare sykkel. Det kan være lite effektivt å bruke sykkel om ein må låses inn og ut på sykkelparering der ein skal ha møtet.
- Trygg og stor sykkelparkering i gateplan
- Tyverisikker og mer innbydende sykkelparkering
- Billige eller gratis/nesten gratis parkeringsplasser i tilknytning til tog i Sandvika. Samme måte som de har i Asker.

4. Tiltak for å bedre innfartsparkeringer og knutepunkt

- Tilrettelegg for å gå og sykle, herunder til kolektivknutepunkt
- Bedre innfartsparkering
- Bedre parkeringsforhold for sykkel på togstasjonene. Sykkelen står ikke under tak nå, og dersom det er regn og frost i dag , kan det være at gir og brems er frosset og ikke virker. Da blir sykkelen parkert i for vinteren...
- Bedre parkeringsforhold på Frogner og Lillestrøm stasjoner
- Bedre parkeringsmuligheter på knutepunkt
- Bedre, tryggere, enklere sykkelparkering
- Betaling for parkering
- Brukerbetaling på parkering - eller ingen parkeringsmulighet
- Bysykelstasjoner i større omkrets fra bykjernen
- Flere parkeringsplasser ved T-bane-stasjoner i periferien. De skal være gratis.
- Ladesmulighet for el-biler på togstasjoner. Det faktum at man må levere i barnehage/skole/annet kan man ikke motiveres bort fra, men det kan tilrettelegges bedre for at det blir en el-bil som brukes

- Man må legge bedre tilrette for mulighet for lading av elbiler i nærhet av jernbanestasjoner og knutepunkter
- Pendlerparkering utenfor Oslo med hyppige shuttlebusser inn til sentrum
- Plass til flere biler på innfartsparkeringen og grattis parkering på innfartsparkeringen
- Større og billigere parkering på kollektiv knutepunkter
- Sykkelhotell på stasjonene ute i forstedene. Alle tar toget inn til Oslo, men de fleste kjører til stasjonen.
- Vesentlig bedre parkering ved kollektivtransport (innfartsparkering) - til en
- Bedre parkeringsmuligheter på stasjonen
- ikke p-oblat på innfartsparkering for JBV-ansatte
- Lage pendler parkerings stasjoner hvor folk fra omlandet kan parkere og hvor det går direktetog inn til sentrum. feks et stykke fra asker slik at folk slapp å kjøre inn til sentrum. Da kunne feks pendlertog gå ekspress inn til oslo s uten stopp. Skullen
- Mer busstilbud til/fra kollektivknutepunkt
- Bedre parkeringsmuligheter på stasjoner slik at pendlere velger å kjøre til togstasjon fremfor helt til arbeidsplassen.

5. Tiltak for å redusere bruk av bensin -og diesalbiler

- Beholde sentral lokalisering i Oslo sentrum
- Det bor folk utenfor Oslo som også må på jobb og da er det kun bil som er alternativet
- El-bil leie på stasjoner både i og utenfor byen
- Elbiler ikke forbrenningsmotorer
- Enda bedre koordinering så flere reiser sammen
- Færre parkeringsplasser i sentrum
- Fjern el-bilenes tilgang til kollektivfeltet - hva er det begrepet "kollektiv" som er vanskelig å forstå.
- Kan dere se på ordninger som DNB har laget nå i Bjørvika. Jeg har forstått at de som arbeidsgiver tilrettelegger ikke for rimelig bilparkering i garasjer på jobben. Kontaktperson der er Martin Dræge. De tilrettelegger heller ikke for at EL-bilister parke
- påbud om minsteantall på 2 personer i alle perosnbiler som skal inn i sentrum i rushtiden, feks 8-9 og 15-17
- reduser biltrafikk i sentrum med lavere hastighet
- Restriksjoner for privatbilkjøring i sentrum
- Restriksjoner på bilkjøring i områdene rundt sentrum - jeg lar være å sykle fordi lufta er så forurenset.
- Rushtidsavgift for biler
- rushtidsavgift på bomringen
- Slutte å prioritere miljøfiendtlige og inaktive tiltak fremfor de miljøvennlige og aktive tiltakene
- Svært mange reiser med tog, noen få reiser med sykkel eller til fots. Tror forbedringspotensialet er minimalt.
- Vi mangler ladeplasser for private elbiler
- Bedre samordning av bosetting og arbeidsplasser i samferdselsplaner.
- Dyrere bompasseringer for kjøring til sentrum
- Færre biler gir rom til flere og mer effektive trikker og busser
- Oslo sentrum burde ha minst mulige bilveier og mest mulige gode og trygge gang og sykkelverier
- Totalforbud for biler i Oslo sentrum
- Banlys bensin bilen

- Billig transportsavgifter.
- Dyrere å parkere i sentrum
- Innføring av rushtidsavgift på veinettet og gratis kollektivtrafikk
- økt kontroll av trafikken i sentrum

6. Andre tiltak og innspill

- Bygge ut veinettet - slik at man unngår kø
- Daglivare/mat "pickup point" på togstasjonene vil redusere antall kjørte km etter jobb.
- planlegg med god tidsmargin for reiser
- Trenger ikke el-sykler. Holder med vanlige :-)
- Vennligst ikke bruk betegnelsen miljøvennlig på el-biler og hybrider! En må se på livsløpsutslippene, og da er el-bil beviselig værre enn en moderene bensin/diesel! Husk at el-bilene ikke lades med miljøvennlig fosse-ktaft, de lades ,med "EU-mix"!!!
- Forby kondomdrakt-syklister!
- Jeg benytter leiebil til arkeologisk arbeid størstedel av året (jeg får dermed rare svar på undersøkelsen da jeg jobber på et flerårig prosjekt med kontor utenfor fylkeskommunens kontor. El-leiebiler eller hybridbiler vil gjøre arbeidsreisene mer miljøve
- Jeg går halvparten av vegen til jobben til fots (ca. 20 min.) og går på trikk eller buss resten av vegen. Hvis man kan få lagt inn en 20 minutters gåtur om morgenen, får man en god start på dagen..
- Jeg har 15 min spasertur til tog st - 5 min med toget - gratis! Vanskelig å ha noen ideer til mer miljøvennlig transport da!
- Mer fokus på det positive

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