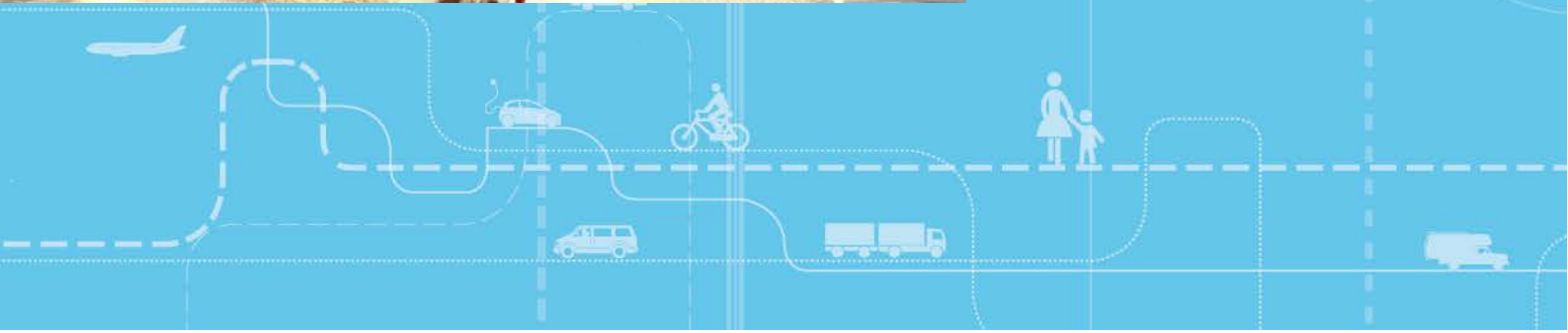


# Barrierer og drivkrefter for arbeidsgiveres tilrettelegging for arbeidsreiser i Buskerud-byen



# Barrierer og drivere for arbeidsgiveres tilrettelegging for arbeidsreiser i Buskerudbyen

Petter Christiansen  
Kåre Hefty Skollerud  
Frants Gundersen

Forsidebilde: Shutterstock

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:** Barrierer og drivkrefter for arbeidsgiveres tilrettelegging for arbeidsreiser i Buskerudbyen

**Forfattere:** Petter Christiansen, Kåre Skollerud, Frants Gundersen

**Dato:** 11.2021

**TØI-rapport:** 1856/2021

**Sider:** 38

**ISSN elektronisk:** 2535-5104

**ISBN elektronisk:** 978-82-480-2398-2

**Finansieringskilde:** Viken fylkeskommune

**Title:** Drivers and barriers behind employers promotion of sustainable transportation on work trips

**Authors:** Petter Christiansen, Kåre Skollerud, Frants Gundersen

**Date:** 11.2021

**TØI Report:** 1856/2021

**Pages:** 38

**ISSN:** 2535-5104

**ISBN Electronic:** 978-82-480-2398-2

**Financed by:** Viken County

**Prosjekt:** 5044 – BAM

**Prosjektleder:** Petter Christiansen

**Kvalitetsansvarlig:** Susanne Nordbakke

**Fagfelt:** Reisevane og mobilitet

**Emneord:** Arbeidsreiser, barrierer, drivere

**Project:** 5044 – BAM

**Project Manager:** Petter Christiansen

**Quality Manager:** Susanne Nordbakke

**Research Area:** Travel behaviour and nobility

**Keyword(s):** Work trips, barriers, drivers

#### Sammendrag:

Vi har identifisert en rekke ulike drivere og barrierer når det kommer til private og offentliges virksomheters arbeid med å tilrettelegge for grønn mobilitet på arbeidsreiser. Drivere og barrierer er klassifisert etter hvorvidt de er interne eller eksterne. Ildsjeler og etterspørsel fra ansatte er definert som interne drivere for grønn mobilitet, mens offentlige krav til miljøvennlig transport i anbudsprosesser, miljøsertifisering og et generelt sentraliseringsmønster er eksterne drivere. Interne barrierer kan være mangel på felles prinsipper for lokalisering av virksomheter eller bruk av parkeringsavgift, økonomi, lav aksept for (restriktive) tiltak og at virksomheten har et bilbehov. Eksterne barrierer kan være mangel på et konkurransedyktig kollektivtilbud og at bosettingsmønsteret til de ansatte gjør at mange av tiltakene som kan fremme mer grønn mobilitet er mindre aktuelle eller effektive. Rapporten gir ikke grunnlag for å vurdere hvor sterke faktorene er i å forklare variasjon i arbeidsgivers tilrettelegging på arbeidsplassen.

#### Summary:

We have identified drivers and barriers when it comes to how employers promote sustainable transportation on work trips. Drivers and barriers are classified into four categories, internal drivers, external drivers, internal barriers and external barriers. Internal drivers are for instance demand from employees to promote more sustainable transport, as well as having "key persons" being able to implement measures. External drivers can be green public procurement, environmental management systems and general trends of urbanization. Internal barriers, on the other hand, can be lack of common guidelines and policies within (public) organizations, costs, lack of acceptance and in general having a high "car demand". Factors as lacking sufficient good public transport services and long commutes are identified as external barriers.

**Language of report:** Norwegian

Transportøkonomisk Institutt  
Gaustadalléen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

Institute of Transport Economics  
Gaustadalléen 21, N-0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Viken fylkeskommune ønsket et prosjekt som belyste hva som hemmer og fremmer arbeidsgivere å tilrettelegge for mer grønn mobilitet på arbeidsplassen, samt kunnskap om hva som skal til for at offentlige og private virksomheter kan samarbeide for å få flere til å velge andre reisemåter enn bil. Denne rapporten har forsøkt å besvare slike problemstillinger. Rapporten er i hovedsak basert på kvalitative intervjuer med ulike private og offentlige virksomheter. Vi retter en stor takk til dem som har tatt seg tid til å prate med oss i en hektisk arbeidshverdag. Oppdragsgivers kontaktperson har vært Ingeborg Olsvik. Vi takker for et godt samarbeid. Arbeidet ved TØI har vært ledet av Petter Christiansen. Kåre Skollerud har deltatt i intervjuer og rapportskrivning. Kåre har blant annet skrevet kapittel 5. Frants Gundersen har skrevet kapittel 3 om nærings- og boligstruktur i Buskerudbyen. Susanne Nordbakke har stått for kvalitetssikring av arbeidet, mens Anne-Lene Sandberg har stått for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, november 2021

Transportøkonomisk institutt

*Bjørne Grimsrud*  
*Direktør*

*Trine Dale*  
*Avdelingsleder*



# Innhold

## Sammendrag

<b>1</b>	<b>Innledning</b> .....	<b>1</b>
1.1	Bakgrunn.....	1
<b>2</b>	<b>Metodetilnærming og analyse</b> .....	<b>3</b>
2.1	Teori.....	3
2.2	Forventninger.....	5
2.3	Undersøkellesdesign og gjennomføring.....	6
<b>3</b>	<b>Nærings- og boligstruktur i Buskerudbyen</b> .....	<b>9</b>
3.1	Geografisk struktur på næringsvirksomhet og bosetning.....	9
<b>4</b>	<b>Sentrale barrierer og drivere</b> .....	<b>15</b>
4.1	Offentlige krav.....	15
4.2	Miljøsertifisering.....	16
4.3	Etterspørsel etter sentral lokalisering og godt kollektivtilbud for å rekruttere ansatte.....	17
4.4	Nøkkelpersoner.....	18
4.5	Etterspørsel og behov fra ansatte.....	19
4.6	Kollektivtilbudet.....	20
4.7	Generelle kommunalpolitiske prinsipper.....	20
4.8	Motstand mot p-avgift.....	22
4.9	Økonomi.....	23
4.10	Offentlig - privat samarbeid.....	23
<b>5</b>	<b>Idealtypiske situasjoner</b> .....	<b>25</b>
5.1	A) Mindre sentralt lokaliserte arbeidssteder.....	25
5.2	Sentralt lokaliserte virksomheter.....	26
<b>6</b>	<b>Konklusjon og diskusjon</b> .....	<b>30</b>
6.1	Videre forskning.....	34
	<b>Referanser</b> .....	<b>35</b>
<b>7</b>	<b>Vedlegg</b> .....	<b>37</b>
	Intervjuguide.....	37



## Sammendrag

# Barrierer og drivkrefter for arbeidsgiveres tilrettelegging for arbeidsreiser i Buskerudbyen

TØI rapport 1856/2021

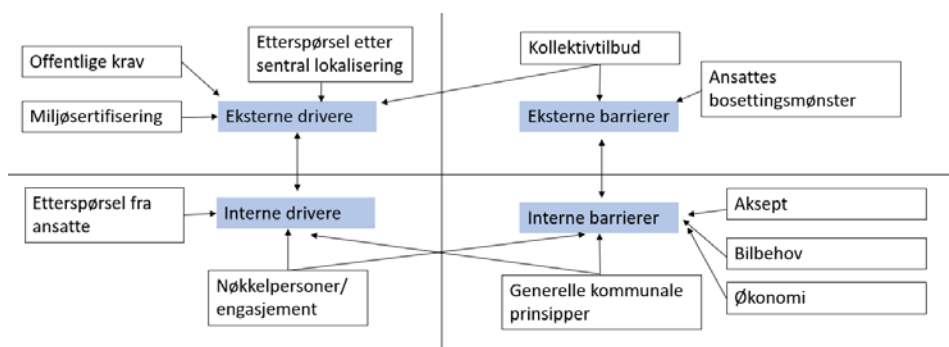
Forfattere: Petter Christiansen, Kåre Skollerud, Frants Gundersen

Oslo 2021, 38 sider

Vi har identifisert en rekke ulike drivere og barrierer når det kommer til private og offentlige virksomheters arbeid med å tilrettelegge for grønn mobilitet på arbeidsreiser. Drivere og barrierer er klassifisert etter hvorvidt de er interne eller eksterne. Ildsjeler som kan initiere og iverksette tiltak, samt etterspørsel fra ansatte er definert som interne drivere for grønn mobilitet. Offentlige krav til miljøvennlig transport i anbudsprosesser, miljøsertifisering og et generelt sentraliseringsmønster er klassifisert som eksterne drivere. Interne barrierer kan være mangel på felles prinsipper for lokalisering av virksomheter eller bruk av parkeringsavgift, økonomi, lav aksept for (restriktive) tiltak og at virksomheten har et bilbehov. Eksterne barrierer kan være mangel på et konkurransedyktig kollektivtilbud og at bosettingsmønsteret til de ansatte gjør at mange av tiltakene som kan fremme mer grønn mobilitet er mindre aktuelle eller effektive. Rapporten gir ikke grunnlag for å vurdere hvor sterke faktorene er i å forklare variasjon i arbeidsgivers tilrettelegging på arbeidsplassen.

## Om rapporten

Formålet med rapporten er å belyse hva som hemmer og fremmer arbeidsgivere å til for mer grønn mobilitet på arbeidsplassen i Buskerudbyen. Rapporten skal også få fram kunnskap om hva som skal til for at offentlige og private virksomheter kan samarbeide for å få flere til å velge andre reisemåter enn bil. Rapporten er basert på kvalitative intervjuer med en rekke ulike private og offentlige virksomheter. Figuren under viser oppsummeringen fra funnene i rapporten.



S1: Drivere og barrierer av virksomheters arbeid med å tilrettelegge for grønn mobilitet på arbeidsreiser.



## Interne drivere

### Nøkkelpersoner

Intervjuene har belyst betydningen av nøkkelpersoner når det kommer til tilrettelegging for grønn mobilitet på arbeidsreisen til ansatte. Nøkkelpersoner betyr i denne sammenheng ansatte som har myndighet og/eller makt til å påvirke tilrettelegging for ulike transportmidler på arbeidsreisen. Nøkkelpersoner kan ut fra et slikt perspektiv både initiere prosesser og bidra til konkrete endringer på arbeidsplassen. Denne undersøkelsen indikerer at arbeidsplassens tilrettelegging for grønn mobilitet, og dermed også til en viss grad kulturen for arbeidsreiser, i stor grad kan påvirkes av enkeltpersoner.

### Etterspørsel fra ansatte

Det er viktig for en arbeidsgiver at arbeidstakere er tilfredse. Tilrettelegging for ulike reise-måter på arbeidsplassen er ett område som kan påvirke den generelle tilfredsheten med arbeidsplassen. Det kan blant annet ha sammenheng med at ansatte kan bruke betydelig tid på arbeidsreisen gjennom et år. I tillegg kan arbeidsreisen ha vesentlige kostnader i form av kjøreutgifter, kollektivbilletter eller innkjøp av eksempelvis el-sykkel for å komme til arbeid. Arbeidsreisen kan dessuten fylle flere formål. Arbeidsreisen kan kombineres med trening, ærend (som for eksempel å kjøre barn til barnehage) og/eller være et rom for egentid.

Arbeidsgivers tilrettelegging på arbeidsreisen kan påvirke ansattes mulighet for å velge ulike transportmidler. Tilrettelegging kan ut fra dette perspektivet øke fleksibiliteten til den enkelte ansatte og være et tiltak for å gjøre arbeidsplassen mer attraktiv. Slik kan tilretteleggingen for arbeidsreiser generelt være et virkemiddel for virksomheter for både å beholde og rekruttere arbeidskraft. Intervjuene gir et inntrykk av at arbeidsgivere mener det er viktig å tilrettelegge for arbeidsreisen og imøtekomme ansattes ønsker.

## Eksterne drivere

### Miljøsertifisering

Virksomheter kan bevisst arbeide for å redusere sitt karbonavtrykk og påvirkning på miljøet innenfor en rekke områder, varierende fra avfall og innkjøp til utslipp fra transport. Miljøsertifisering innebærer en ekstern verifisering av miljøstyringssystemet til virksomheten. I praksis forutsetter miljøsertifisering at virksomheten følger vedtatte standarder til både etablering og oppfølging av et miljøstyringssystem. I offentlige utlysninger kan det settes krav om at virksomheten er miljøsertifisert. Virksomheter som ønsker å bli miljøsertifisert kan velge mellom flere ulike miljøsertifiseringsordninger. Ordningene setter krav om at virksomhetene skal ha et velfungerende miljøstyringssystem.

I intervjuene er det flere eksempler på at miljøstyringssystemet har ført til tiltaksplaner og virksomhetene har innført tiltak som skal redusere utslipp fra transport generelt.

Motivasjonen for å bli miljøsertifisert varierer. For noen er det viktig for å delta i offentlige anbud. Andre kan vurdere at miljøsertifisering er en måte for virksomheter å profilere at de systematisk arbeider med miljø- og klimaarbeid. Sistnevnte ble fremhevet som en av de

viktigste grunnene til at virksomheter ønsket å bli med i en Hjem-Jobb-Hjem-ordning i Nedre Glomma<sup>1</sup>.

Samtidig er det ikke slik at miljøsertifisering alltid oppleves som et nødvendig eller godt tiltak. Noen virksomheter kunne bli miljøsertifisert hvis de ønsket, men har ikke sett behovet for det i og med at de allerede legger stor vekt på å være miljøvennlige. Andre er miljøsertifisert (og har gjennomført en rekke tiltak for ulike «grønne» transportmidler), men opplever ordningen som mindre relevant.

## Offentlige miljøkrav

Offentlige myndigheter kan stille miljø- og klimakrav i sine utlysninger. I anskaffelsesloven paragraf 5 står det eksempelvis at offentlige oppdragsgivere «skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der det er relevant». Oppdragsgivere kan med andre ord stille miljøkrav i en anskaffelsesprosess gjennom blant annet krav, tildelingskriterier og kontraktvilkår.

Vi har ikke oversikt over omfanget av miljøkrav i offentlige anskaffelsesprosesser. Men i intervjuene har det blitt påpekt at miljøkrav fra det offentlige påvirker virksomhetene på flere ulike måter. En håndverkerbedrift har blant annet anskaffet elektriske kjøretøy og arbeider med å fase ut dieselbiler når leasingavtalene opphører:

Virksomhetene kan klassifiseres langs en skala fra svært høy bevissthet på tilrettelegging for «grønne» arbeidsreiser til lav bevissthet på dette. Eksempelet fra håndverkerbedriften ovenfor illustrerer nok en virksomhet som tradisjonelt har hatt liten interesse av å påvirke hvordan de ansatte reiser. Derfor er det interessant at virksomheten først skifter ut bilparken til elektriske biler når offentlig myndigheter etterspør det. Offentlig krav virker i dette tilfellet å være den utløsende årsaken.

Undersøkelsesdesignet gjør at vi likevel ikke kan vurdere hvor viktig et slikt virkemiddel er, eller hvor mange virksomheter som tilpasser bilparken etter offentlige miljøkrav i anskaffelsesprosesser. Håndverksbedrifter har også vært vanskelig å rekruttere til intervju i dette prosjektet.

## Etterspørsel etter sentral lokalisering med godt kollektivtilbud

Sentralisering og lokalisering i tilknytning til knutepunkt har vært et sentralt tema i norsk areal- og transportplanlegging. Byvekstavtalene – som kan karakteriseres som et av de viktigste tiltakene for å nå nullvekst i personbiltrafikken – legger stor vekt på fortetting og knutepunktsutvikling.

Blant bosatte har etterspørselen etter sentrale lokaliseringer med korte avstander og godt kollektivtilbud økt. Men det er også tegn på at virksomheter ønsker å flytte til knutepunkt. For visse typer næringer – og da spesielt kontorvirksomheter – kan det være viktig å lokalisere seg i områder med godt kollektivtilbud. Det kan være et viktig grep for å tiltrekke seg arbeidskraft, ettersom man på denne måten kan rekruttere personer som ikke har eller ønsker å bruke bil. I tillegg blir virksomheten i større grad tilknyttet et regionalt kollektiv-

---

<sup>1</sup> Hjem-Jobb-Hjem er tiltak for å fremme mobilitetsplanlegging for virksomheter. Se lenke for en nærmere beskrivelse av et slikt tiltak <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/hjem-jobb-hjem-mobilitetsplanlegging-for-bedrifter/>

tilbud. Spesielt Drammen peker seg ut som et attraktivt område. Nærhet til kollektivknutepunkt ble eksempelvis oppgitt som en av de viktigste grunnene til at virksomheter i Drammensområdet ønsker å relokalisere. Effekten er heller ikke bare begrenset til (gamle) Drammen kommune. Også i Hokksund og Mjøndalen har man ifølge intervjuene observert en slik effekt. Basert på intervjuene kan vi ikke si noe om hvor sterk en slik sentraliseringstendens er. Noen virksomheter peker blant annet på at de ikke har økonomi til å flytte.

Etterspørsel etter å lokalisere seg i sentrale områder kan fremme mer grønne arbeidsreiser i form av at disse områdene gjerne har bedre rammevilkår for å la bilen stå. Det er både knyttet til at sentrale områder har et mer konkurransedyktig kollektivtilbud, samtidig som at rammevilkårene for å kjøre bil kan være dårligere. De mest sentrale områdene har for eksempel strengere parkeringsnormer, samtidig som det ofte er avgiftsbelagt parkering langs gategrunn.

## Eksterne barrierer

### Kollektivtilbud

Flere virksomheter påpekte i intervjuene at de ikke ønsker å innføre restriktive tiltak, blant annet fordi kollektivtilbudet er for dårlig. Det gjelder både virksomheter som er sentralt lokalisert, men også virksomheter som ikke er lokalisert sentralt med et høyfrekvent buss- og togtilbud. Årsaker som oppgis er knyttet til at flere ansatte har utfordringer med å reise kollektivt fordi enkelte *bor* i områder med dårlig kollektivtilbud og/eller fordi virksomheten har skiftarbeid som krever at ansatte må reise på tidspunkter med lavere frekvens på kollektivtransporten. Virksomhetene ser det derfor som naturlig å blant annet tilby (gratis) parkering til sine ansatte.

## Interne barrierer

### Offentlige virksomheter

Offentlige virksomheter er viktige arbeidsgivere i form av antall ansatte, og kan dermed ha betydning for mer grønn utvikling både for arbeids- og tjenestereiser. Dermed kan offentlige aktørers egen politikk ha innflytelse på bilbruken og rammevilkårene for å nå nullvekst i en region. Samtidig består staten, fylkeskommunen og kommunene av en rekke ulike underordnede etater og virksomheter. Det kan åpne for betydelig variasjon i hvordan offentlige virksomheter tilrettelegger for transport for egne ansatte, samt prinsipper for hvordan offentlige virksomheter lokaliseres. Intervjuene tyder på at en overordnet forankret transport- og arealstrategi kan være et virkemiddel for å påvirke arbeidsreiser og lokalisering av virksomheter.

## Offentlige krav

Et relatert tema er offentlige krav til tilrettelegging av blant annet sykkelparkering og garderobeforhold. I intervjuene har vi blant annet pratet med virksomheter som har lokalisert seg i næringslokaler bygget etter 2010. Til tross for dette hadde ikke virksomheten dusjmuligheter da de flyttet inn og det var begrensede muligheter for å parkere sykkel siden det ikke var lett tilgjengelig og trygg sykkelparkering. Dette kan tyde på at parkeringsnormene for sykkel i kommunen er en overordnet barriere for tilrettelegging av transport. Kommunen kan gjennom plan- og bygningsloven sette krav til både antall sykkelparkeringsplasser, og utformingen av dem. Vi har ikke konkret studert kommunenes parkeringsnormer i dette prosjektet. Men intervjuene gir et inntrykk av at kommunens (tidligere) parkeringsnorm har gjort det nødvendig å tilrettelegge bedre for blant annet syklistene i etterkant.

## Lav aksept for restriktive tiltak

På generell basis møter restriktive virkemidler betydelig motstand blant ulike segmenter av befolkningen. En undersøkelse fra norske storbyer viste at innbyggerne gjerne er veldig positive til tiltak som forbedrer infrastruktur og gjør det billigere og bedre å reise kollektivt, men flertallet er samtidig negative til økte bompenger og økte parkeringsavgifter (Christiansen 2021).

I intervjuene har flere påpekt betydningen av å tilrettelegge for ansattes arbeidsreiser. Flere har skiftarbeid hvor ansatte starter tidlig eller jobber seint. De er med andre ord avhengige av å være på arbeidsplassen i perioder hvor kollektivtilbudet er mindre konkurransedyktig. Å innføre en parkeringsavgift ville i slike tilfeller kunne bli oppfattet som en straff for de ansatte. Intervjuene avdekket tilfeller hvor man har forsøkt å innføre parkeringsavgift, men den interne motstanden førte til at man har stoppet prosessen.

## Økonomi slår forskjellig ut på private og offentlige virksomheter

Å tilrettelegge for ulike arbeidsreiser påfører i de fleste tilfeller arbeidsgivere drifts- og/eller etableringskostnader. Noen tiltak er dyrere enn andre. Å etablere garderobe og dusjmulighet eller flytte virksomheten koster mer enn å eksempelvis sette opp sykkelparkering. Blant de private virksomhetene vi har intervjuet, har ikke økonomi vært en sentral barriere mot å innføre tiltak. Det gjelder også i tilfeller hvor virksomheten har brukt midler på for eksempel garderobe og dusjmuligheter. Det betyr naturligvis ikke at økonomi aldri vil være en barriere. Det vil være variasjon mellom virksomheter. Vi har heller ikke valgt ut intervjuobjekt etter økonomisk situasjon.

Situasjonen er noe annerledes når det gjelder offentlige virksomheter. Noen offentlige virksomheter har benyttet midler fra Buskerudpakka til å finansiere tiltak som kan redusere bilbruk og gjøre det lettere å la bilen stå. Det er vanskelig å vurdere hva aktørene ville gjort av tilrettelegging uten disse midlene. Samtidig er det også eksempler der kommunen har hatt føringer på at kommunens virksomheter skal ha billige lokaler. Det har gjort det vanskelig å tilrettelegge for mindre bilbruk. Flere virksomheter er derfor lokalisert i områder utenfor sentrum med dårlig kollektivdekning. Å tilrettelegge for mindre bilbruk gjennom sentral lokalisering kan være kostbart i form av økte leie- og flyttekostnader.

Økonomi har også vært påpekt som en barriere for at offentlige virksomheter skal delta i en mobilitetsordning. Medlemskap i Hjem-Jobb-Hjem koster i Buskerudbyen 120 kroner per ansatt. Med et stramt budsjett er det vanskeligere å prioritere å være medlem i en slik ordning.



# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Arbeidsreiser er viktig for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken. På en vanlig hverdag utgjør arbeidsreiser omtrent 20 prosent av alle reiser. De fleste av disse reisene gjennomføres med bil. Den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen viste at bilandelen på arbeidsreiser i Buskerudbyen var på omtrent 64 prosent (Ellis og Kjørstad 2020). Flertallet kjører med andre ord bil til jobb. Sammenlignet med RVU 2013/14 er bilbruken på omtrent samme nivå (Ellis et al. 2015). Men arbeidsreiser er ikke bare viktig i form av volum. Reiser til og fra arbeid har tradisjonelt vært relativt bundet i tid og sted. Arbeidsreiser er derfor også dimensjonerende for både kollektivtilbudet og veikapasiteten i og rundt norske byer.

Det har, ut fra et slikt perspektiv, vært viktig å påvirke både når, og hvordan, arbeidsreiser foretas. Tradisjonelt har myndigheter rettet oppmerksomhet mot virkemidler som er under offentlig kontroll. Lite oppmerksomhet har vært rettet mot private arbeidsgivere<sup>2</sup>. Det til tross for at private virksomheter disponerer en rekke verktøy som i stor grad kan påvirke både hvor ofte ansatte reiser til og fra arbeid, men også hvordan (Julsrud and Christiansen, 2012). Arbeidsgivere kan derfor spille en betydelig rolle i å fremme mer miljøvennlig reiseadferd. Likevel er det lite kunnskap om hva som fremmer eller hindrer arbeidsgivere å tilrettelegge for miljøvennlig mobilitet. En av få undersøkelser på dette temaet fra Osloområdet viste blant annet at ingen virksomheter hadde en egen strategiplan for å redusere bilbruk, men samtlige bedrifter hadde satt i gang tiltak for å øke bruk av sykkel og kollektiv (Langeland et al., 2016).

Utgangspunktet i dette prosjektet er å studere drivere og drivkrefter for å tilrettelegge for mer grønn mobilitet blant virksomheter i Buskerudbyen. Buskerudbyen består av kommunene Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Men før vi går videre er det nødvendig å avklare hva vi legger i begrepet grønn mobilitet. På den ene siden kan man vektlegge overgangen fra fossilt drivstoff til elektrisk energi. Ut fra det perspektivet vil tiltak som fremmer økt bruk av el-bil falle inn under kategorien grønn mobilitet. På den andre siden kan man vektlegge nullvekstmålet slik det er formulert i byvekstavtalene. Byvekstavtalene legger da opp til at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling eller reiser til fots. En overgang til en større elektrisk bilpark omfattes altså ikke av målsettingen. I denne rapporten har vi lagt til grunn en bred forståelse av grønn mobilitet, som også inkluderer tilrettelegging for elektriske biler. Hovedbegrunnelsen er at intervjuene tyder på at en overgang til elektriske biler gjerne blir oppfattet som en del av grønn mobilitet selv om det ikke direkte omfattes av den overordnede målsettingen i en byvekstavtale.

Prosjektet som rapporteres her har to formål:

- Få kunnskap i hva som hemmer og fremmer arbeidsgivere i å tilrettelegge for mer grønn mobilitet på arbeidsplassen

---

<sup>2</sup> Riktignok har det også vært politisk diskutert om offentlige myndigheter kan få mulighet til å avgiftsbelegge privat eiendom (Christiansen et al. 2016)

- Få kunnskap om hva som skal til for at Viken fylkeskommune, de øvrige partene i Buskerudsamarbeidet og bedriftene kan samarbeide om å få flere til å velge andre reisemåter enn personbil til og fra jobb

Rapporten har fire hoveddeler. I neste kapittel (kapittel 2) forklarer vi nærmere det teoretiske utgangspunktet og metodisk tilnærming for prosjektet. I kapittel 3 beskriver vi nærings- og boligstrukturen i Buskerudbyen. Kapittel 4 belyser sentrale drivere og barrierer for å tilrettelegge for miljøvennlig transport, kapittel 5 illustrerer funnene fra intervjuene ved hjelp av tre typer idealtypiske situasjoner. Siste kapittel oppsummerer funnene fra prosjektet.

## 2 Metodetilnærming og analyse

### 2.1 Teori

Det er en omfattende forskningslitteratur som har studert hva som påvirker reisemønsteret og attraktiviteten til ulike transportmidler. Å gi en fullstendig oversikt over denne litteraturen vil gå langt utover rammen for dette prosjektet. Men grovt sett kan vi si at forklaringene kan deles i tre kategorier: tilgjengelighet, arealbruk og reisekostnader.

#### 2.1.1 Tilgjengelighet

Tilgjengelighet handler hovedsakelig om hvor lett det er å komme helt fram dit en skal og hvor raskt det er å reise med et transportmiddel, samt hvor beleilig det er. Det raskeste transportmiddelet er gjerne det mest attraktive på arbeidsreiser. En rekke studier har derfor pekt på at bilbruken (som hovedregel) øker når det investeres i forbedringer i veiinfrastrukturen (Banister, 2008, Duranton and Turner, 2011). Bedre kapasitet og mindre køer øker konkurransekraften til bilen. Den samme logikken gjelder for kollektivtransport. Kollektivandelen faller betydelig når det tar lenger tid å reise med kollektivtransport enn bil (Engebretsen og Christiansen, 2011). Forbedringer i kollektivtilbudet kan derfor være effektivt hvis målet er raskt å redusere bilbruken (Engebretsen 2021)). Konkurransekraften for kollektivtransport øker ved å gjøre kollektive reiser raskere, høyfrekvente, pålitelige og komfortable (Lunke et al., 2021). I en norsk studie fant Lunke og Fearnley (2021) at for å nå en kollektivandel på over 30 prosent må det relative reisetidsforholdet være mindre enn 1,5. I tillegg må det ikke være noen bytter, kollektivtransporten må ha høy frekvens og det må være korte avstander til holdeplasser. Kollektivandelen faller raskt hvis noen av disse premissene ikke er oppfylt.

Om man bruker kollektivtransport på arbeidsreisen har også sammenheng med hvilken retning man reiser (Nordbakke og Vågene 2007, Nordbakke et al 2021). Til tross for gode alternativer til å reise kollektivt kan likevel bilen oppleves å gi mer frihet til å velge selv når man vil reise og at man har mer kontroll/styring selv over arbeidsreisen.

Transportmiddelvalg handler derfor også om egne valg og preferanser (Nordbakke og Lunke 2021). Å tilrettelegge for sykkelinfrastruktur gjennom blant annet sykkelveier, kan også bidra til å øke sykkelbruken (Hesjevoll and Ingebrigtsen, 2016). Godt tilrettelagt sykkelparkering – både når det gjelder kapasitet og trygghet – er også viktig for å fremme sykkel til arbeid. Parkeringstilgjengelighet for bil er en siste faktor som har stor påvirkning på reiseadferden. Det er godt dokumentert at sannsynligheten for å bruke bil øker når det er lett å finne ledig plass (Christiansen et al., 2015).

I hovedsak er det offentlige myndigheter som påvirker faktorene nevnt ovenfor. Arbeidsgivere har svært begrenset påvirkning på forbedringer i infrastrukturen eller kollektivtilbudet. Det samme gjelder parkeringstilgjengeligheten. Gjennom parkeringsnormene er det kommunen som i hovedsak bestemmer hvor mange parkeringsplasser det skal bygges ved en arbeidsplass (Christiansen et al., 2016), mens private virksomheter selv bestemmer



hvordan parkeringsplassene skal reguleres<sup>3</sup>. Ut fra et slikt perspektiv kan det argumenteres for at det er det offentlige som har størst påvirkning på tilgjengelighet og at det er begrenset hva arbeidsgivere kan påvirke. Likevel betyr ikke det at arbeidsgivere ikke har mulighet til å påvirke tilgjengelighet. Forbedret sykkelparkering, tilbud om sykkelreparasjon, garderobefasiliteter, subsidiering av kollektivreiser, legge til rette for samkjøring, delta i bildelingsordninger, tjenestebiler med nullutslipp, utlån av elsykler og konkurranser/kampanjer er eksempler på tiltak som kan fremme aktiv transport. I områder som tilbyr mobilitetsordninger, som for eksempel Hjem-Jobb-Hjem eller Grønn Jobbreise, er medlemskap i disse også et mulig tiltak<sup>4</sup>.

Dessverre er det begrenset dokumentasjon på effekten av disse tiltakene. Det er derfor vanskelig å kvantifisere hvordan forbedret tilgjengelighet virker inn på transportmiddelbruken på arbeidsreiser. Mobilitetsordningen Hjem-Jobb-Hjem har i midlertidig redusert bilandelen med 15 prosent ifølge Müller-Eie et al. (2019). Tiltakene kan være viktig for å tilrettelegge for grønn mobilitet, selv om vi ikke har gode data på effekten. Derfor vil vi i dette prosjektet spesielt belyse i hvilken grad ulike virksomheter har tilrettelagt for de nevnte tiltakene ovenfor, og eventuelt andre tiltak. I tillegg vil vi fokusere på virksomhetenes tilrettelegging for hjemmekontor. Under pandemien har mange arbeidstakere måttet forholde seg til å arbeide hjemme over lengre perioder. I perioder var det opp mot 44 prosent av alle yrkesaktive som hadde hjemmekontor en gitt dag. Samtidig har aksepten og kunnskapen om bruk av nødvendige elektroniske verktøy som tilrettelegger for hjemmekontor trolig økt betydelig. Ut fra et slikt perspektiv er rammevilkårene for å arbeide hjemme potensielt langt bedre enn hva tilfellet var før mars 2020. Hjemmekontor kan være et virkemiddel som kan redusere antall jobbreiser (med blant annet bil)<sup>5</sup>.

## 2.1.2 Arealbruk

Bystrukturen er en av de viktigste faktorene som påvirker reisemønsteret i en by eller tettsted (Næss, 2006, Engebretsen and Christiansen, 2011, Bjørnson Lunke and Engebretsen, 2021, Newman and Kenworthy, 1989). Hvor arbeidsplasser, boliger, service og handel er lokalisert er derfor helt avgjørende. En lang rekke litteratur, både fra innland og utland, har dokumentert at bilbruken er lavere i sentrale områder der det er korte avstander, kollektivtilbudet er godt og framkommeligheten for bil vanskeligere (Ewing and Cervero, 2010, Bjørnson Lunke and Engebretsen, 2021). Slike områder kjennetegnes av høye gå, sykkel og kollektivandeler. Spredt utbygging – såkalt urban sprawl – kjennetegnes derimot av høye bilandeler (Christiansen and Loftsgarden, 2011). Det er kommunen som er planmyndighet og som bestemmer hvilke områder som skal være tilgjengelige. Ut fra et slikt perspektiv er arbeidsgiveres innflytelse begrenset. Likevel er det arbeidsgivere som velger hvor arbeidsplassen er lokalisert. Det er flere eksempler på at virksomheter har valgt å flytte til sentrale områder – noe som har redusert bilbruken på arbeidsreiser (Christiansen and Julsrud, 2014). Vil derfor kartlegge om virksomheter har flyttet eller vurderer å relokalisere.

---

<sup>3</sup> Flere kommuner har derimot etterspurt lovendringer som gir lokale myndigheter mulighet til å innføre parkeringsavgift på private parkeringsplasser.

<sup>4</sup> Se lenke for en nærmere beskrivelse av slike tiltak <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-5-mobilitetsplanlegging-og-kampanjer/hjem-jobb-hjem-mobilitetsplanlegging-for-bedrifter/>

<sup>5</sup> Se Nordbakke (2021) for analyser om hjemmekontor og effektivitet under pandemien.

### 2.1.3 Reisekostnader

Reisekostnader har stor betydning for valg av transportmiddel. I forbindelse med byvekst-avtalene er det gjennomført byutredninger. Formålet var å undersøke hvilke tiltak som må implementeres for å sikre nullvekst i personbiltrafikken. Utredningene konkluderer med at det er nær sagt umulig å få til nullvekst uten virkemidler som gjør det dyrere å kjøre bil (Steinsland, 2018), blant annet fordi det er ventet befolkningsvekst i byområdene. Bompenger og køprising er to tiltak som er spesielt aktuelle. Transportøkonomer har spesielt argumentert for at køprising er et tiltak som er effektivt for å begrense bilbruken i perioder hvor det er lite kapasitet i vegsystemet (Börjesson et al., 2012). Prisen på kollektivtransporten kan også påvirke reisemønsteret. Selv om frekvens og reisetid er sett på som de viktigste faktorene, er også pris noe som påvirker tilbøyeligheten til å reise kollektivt. Arbeidsgivere kan subsidiere månedskort til ansatte selv om fordelene må beskattes.

I tillegg er parkeringsavgift et høyst aktuelt virkemiddel. Med parkeringsavgift må bilbrukere betale for å parkere, uavhengig av om de må kjøre gjennom en bomring eller ikke. Parkeringsavgift er slik sett et treffsikkert virkemiddel for å redusere bilbruk (Christiansen et al. 2016). Det er virksomhetene selv som bestemmer hvordan parkeringsplassene skal reguleres. En utfordring har derfor vært at kommunene ikke har hatt mulighet til å påvirke om private parkeringsplasser skal ha avgift. Det til tross for at flere av de største kommunene har etterspurt endringer i lovverket som gjør en slik praksis mulig. Likevel er det viktig å påpeke at det er mange som arbeider i offentlige virksomheter. Regulering av offentlige parkeringsplasser er noe som kommunen og fylkeskommunen kan styre. I prosjektet mener vi derfor det er viktig å skille mellom private og offentlige aktører.

Arbeidsgivere kan dessuten stimulere til aktiv transport gjennom å gi økonomisk støtte til utstyr, som for eksempel fremmer løping eller sykling, påvirke reisetidspunkt ved bruk av fleksibel arbeidstid eller kombinert hjemmekontor, samt redusere behovet for reiser i arbeidstiden.

## 2.2 Forventninger

Selv om vi har liten kunnskap om sentrale drivere og barrierer, har vi gruppert fire grove kategorier: økonomi, kunnskap, fysiske eller organisatoriske forhold og aksept. Nedenfor vil vi kort utdype våre forventninger.

### 2.2.1 Økonomi

Flere av tiltakene som arbeidsgivere kan innføre vil ha en økonomisk slagside, mens andre tiltak vil være relativt billig å implementere. Tiltak som potensielt kan være spesielt kostbare er for eksempel å tilrettelegge for garderobe og dusjfasiliteter eller å flytte virksomheten. De minst kostbare tiltakene er antatt å være innføring av parkeringsavgift, tilrettelegging for bruk av hjemmekontor og forbedre sykkelparkering. Til tross for at et tiltak koster lite, er det likevel ikke gitt at arbeidsgiver innfører det. Arbeidsgivere har eksempelvis fått incentiver for å innføre parkeringsavgift (Evangelinós et al., 2018), blant annet fordi det gjerne møter betydelig motstand blant deler av de ansatte<sup>6</sup>. Samtidig er det viktig å påpeke at det å tilby

---

<sup>6</sup> Se Christiansen (2012) for en nærmere studie av ansattes aksept knyttet til parkeringsavgift før og etter implementering. Studien viser blant annet at aksepten til parkeringsavgift økte etter at ansatte måtte betale for å parkere. En av grunnene til at de ble mer positive var at fleksibiliteten økte for dem som hadde behov for å bruke bil. Tidligere var det et førstemann-til-mølla prinsipp. Det førte til at parkeringsplassene ble fulle tidlig

gratis parkering også kan ha en kostnad. Spesielt hvis virksomheten ikke eier egne parkeringsplasser og må leie plasser til sine ansatte.

### 2.2.2 Kunnskap, engasjement og bevissthet

Flere av tiltakene har ikke nødvendigvis noen økonomiske barrierer. Hovedutfordringen kan i stedet være manglende bevissthet, engasjement eller kunnskap om tiltak som kan fremme grønn mobilitet. Det er på ingen måte sikkert at flertallet av virksomheter er bevisst, eller har oversikt over, alle potensielle tiltak som er mulig å gjennomføre. I intervjuene blir det derfor viktig å belyse virksomhetenes kunnskap og bevissthet om temaet. Dette omfatter også betydningen av nøkkelpersoner eller ildsjeler. I forskningslitteraturen blir ledere og ansattes engasjement fremhevet som et sentralt element for å påvirke virksomhetens sikkerhetskultur (Nævestad, 2016). En forutsetning for at virksomhetene skal lykkes, er nettopp at ledere og ansatte ser på problemstillingen som viktig (ibid).

### 2.2.3 Fysiske eller organisatoriske forhold

Fysiske forhold kan sette strukturelle begrensninger for hva som er mulig å gjennomføre. I noen tilfeller vil det trolig være relativt enkelt å tilrettelegge for god og sikker sykkelparkering eller (forbedret) garderobefasiliteter. I andre tilfeller vil det ikke være mulig av fysiske eller organisatoriske grunner. Virksomheten kan for eksempel leie arealer og har dermed ikke mulighet til å bestemme bruken av arealet. Eller det kan være strukturelle utfordringer i form av manglende retningslinjer eller prinsipper for lokalisering av virksomheter, eller tilrettelegging av transport på arbeidsplassen.

### 2.2.4 Aksept

Manglende aksept kan være en viktig barriere mot å innføre tiltak. Fra et politisk ståsted er manglende aksept sett på som en av de viktigste barrierene mot å innføre tiltak som for eksempel effektivt reduserer bilbruk. Der gjelder spesielt når det kommer til virkemidler som kjøprising og økte drivstoffavgifter. Men også innføring av parkeringsavgift har vist seg å være upopulært. Ledelsen i Vegdirektoratet møtte blant annet motstand blant sine ansatte da de for noen år siden innførte parkeringsavgift (Christiansen, 2011). Et primært mål for enhver virksomhet er å beholde og ivareta interessene til høyt verdsatt arbeidskraft. Ut fra et slikt perspektiv kan innføring av parkeringsavgift være et tiltak som går på tvers av et slikt mål.

Vi antar dessuten at noen virkemidler vil nyte stor oppslutning blant ansatte. Det gjelder spesielt tiltak som virker tilretteleggende. Forbedret sykkelparkering, gavekort eller økt bruk av hjemmekontor kan være eksempler på tiltak som er populære. De påfører også i liten grad ansatte direkte kostnader.

## 2.3 Undersøkellesdesign og gjennomføring

Prosjektutlysningen la til grunn at det skulle gjennomføres kvalitative intervjuer. Kvalitative intervjuer kan være spesielt nyttig når man studerer fenomener som er lite studert. Selv om det er mye forskning om effekten av ulike tiltak på reisevaner til arbeid, er det lite teoretisk

---

om morgenen. Etter at parkeringsavgiften ble innført var det færre som kjørte bil. Det ble derfor mulig å kjøre bil til arbeid for dem som ikke hadde anledning til å reise tidlig (som for eksempel dem som måtte levere i barnehage).

og empirisk kunnskap om virksomhetenes perspektiver på *hvorfor* og *hvordan* de tilrettelegger for ulike transportmåter til arbeid. Vi har med andre ord liten forståelse av hva som er de sentrale drivere og barrierer for hvordan arbeidsgivere tilrettelegger for sine ansatte. Ved å gjennomføre kvalitative intervjuer kan vi dermed fange opp momenter som kan være vanskelig å forutse på forhånd. Det er et viktig argument for å gjennomføre kvalitative undersøkelser. Kvalitative intervjuer kan bidra til at vi kan gå i dybden og undersøke momenter det vil være vanskelig å avdekke i en kvantitativ undersøkelse. Samtidig kan kvalitative intervjuer føre til generering av nye, deskriptive beskrivelser av prosesser og forme nye hypoteser som i neste steg kan analyseres ved metoder som i større grad kan vurdere blant annet kausalitet, validitet og representativitet (Lynch, 2013). Prosjektet kan slikt sett ses på som et første steg i en lengre prosess for å få mer kunnskap om drivere og barrierer for tilrettelegging for transport på arbeidsplassen.

De funnene som blir presentert i kapittel fire bør imidlertid ikke bare oppfattes som en forberedelse til en kvantitativ undersøkelse, de har en kunnskapsmessig verdi i seg selv: De drivere og barrierer som presenteres i kapitlet er formidlet av personer som opplever dem i sitt daglige virke. Mens kapittel fire gir en presentasjon av disse forholdene slik de ble formidlet som enkeltpersoners opplevelser, setter vi sammen denne informasjonen til tre illustrasjoner i kapittel fem. Disse illustrasjonene er dannet på bakgrunn av hvordan vi oppfatter at arbeidsgivernes vurderinger av barrierer og drivere er organisert rundt sentrale dimensjoner som sentralitet, næring og sektor. Illustrasjonene er ikke rene gjengivelser av empiriske forhold, men en måte å synliggjøre hvordan vi oppfatter at vurderinger og bruk av ulike barrierer og drivere henger sammen med enkelte sentrale dimensjoner.

I dette prosjektet benyttet vi oss derfor av to rekrutteringsmetoder. Den første er såkalt «formålmessig» uttrekk (purposive sampling). Det er en ikke-randomisert datainnhenting som involverer at man velger intervjuobjekter etter spesifikke karakteristikk som er relevante for analysen. Før vi rekrutterte virksomheter til intervju kartla vi derfor virksomheter i regionen etter blant annet geografi og type virksomhet. Dette var basert på en antagelse om at barrierer og drivere for å tilrettelegge for grønn mobilitet varierer i ulike geografiske kontekster og virksomheter. For eksempel antok vi at det kan være lettere å tilrettelegge for flere typer arbeidsreiser for virksomheter som er lokalisert sentralt og som samtidig primært har kontor, mens det kan være vanskeligere å tilrettelegge for grønn mobilitet blant eksempelvis virksomheter som ikke har fast oppmøtested. Deretter rekrutterte vi virksomheter. På den måten forsøkte vi å få spredning i type virksomhet og lokasjoner. Det var viktig å sikre spredning i utvalget. Vi intervjuet både private og offentlige virksomheter i fem ulike kommuner, og forsøkte samtidig å ha spredning i type privat virksomhet. Vi intervjuet derfor håndverkerbedrifter, produksjonsvirksomheter og private virksomheter som primært har kontorplasser. På denne måten forsøkte vi å belyse hvordan drivere og barrierer for tilrettelegging varierer mellom ulike typer virksomheter. Vi har, med andre ord, ikke bare valgt virksomheter som eksempelvis har kommet langt i å tilrettelegge for arbeidsreisene. Det ville i så fall gitt et svært skjevt bilde. Likevel er det en utfordring at de virksomheter som er bevisst problemstillingen også er de som trolig er mest interessert i å delta på intervju. Det kan skape skjevheter i vår vurdering av drivere og barrierer. Samtidig har vi forsøkt å bøte på en slik problemstilling ved å ringe utvalgte virksomheter som vi antok i mindre grad har implementert brede tiltak for å tilrettelegge for arbeidsreisen.

Vi har også benyttet oss av snøballmetoden<sup>7</sup>. Innledningsvis i prosjektet gjennomført vi et intervju med Næringsforeningen i Drammensregionen. Formålet var todelt. For det første

---

<sup>7</sup> Snøballmetoden innebærer at man først tar kontakt med noen aktuelle virksomheter. Disse virksomhetene kan igjen henvise til andre det kan være aktuelt å intervju.

kunne de belyse sentrale utfordringer og utviklingstrekk i regionen. Dette er viktig bakgrunnskunnskap i gjennomføringen av intervjuene. For det andre har de god kjennskap til virksomhetene i regionen. Foreningen kunne derfor hjelpe oss i rekrutteringen, ved å foreslå bedrifter som er relevante for problemstillingen.

Totalt sett gjennomførte vi 17 semistrukturerte intervju ved bruk av Teams eller telefon. Intervjuguiden ligger i vedlegg 1. I noen intervjuer deltok flere personer fra virksomheten. Vi pratet som regel med direktører og/eller personer som har konkret ansvar for tilretteleggingen på arbeidsplassen. I intervjuene stilte vi både generelle spørsmål om tilrettelegging for arbeidsreisen, men også konkrete spørsmål om barrierer og drivere knyttet til konkrete tiltak. I gjennomsnitt tok intervjuene omtrent en time. Det korteste intervjuet var kortere enn ti minutter, mens det lengste tok nesten to timer. Fire av intervjuene var med ulike virksomheter i Lier, fem var fra Drammen kommune og to fra hver av kommunene Kongsberg og Øvre Eiker. Elleve av intervjuene ble gjennomført med private aktører. Dette inkluderte håndverkerbedrifter og kontorvirksomheter med relativt få ansatte til (nasjonale) virksomheter med flere tusen ansatte.

### 3 Nærings- og boligstruktur i Buskerudbyen

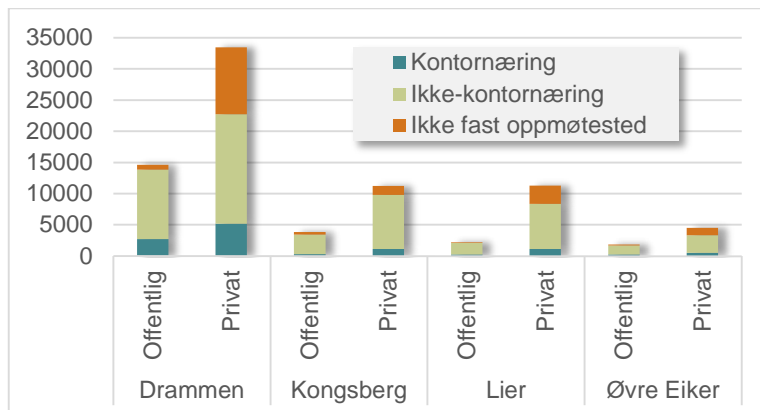
Som et første steg i analysen har vi kartlagt den geografiske strukturen på næringsvirksomhet og bosetning. Det utgjør et viktig bakteppe. For det første bidrar det til å øke forståelsen av hvilke næringer som har flest arbeidsreiser. Det er spesielt relevant med tanke på forholdet mellom privat og offentlig virksomhet. Offentlige myndigheter har i prinsippet gode forutsetninger for å påvirke arbeidsreisene til personer som arbeider i egne etater, og langt mindre forutsetninger for å påvirke arbeidsreiser til allerede etablerte private virksomheter. For det andre bidrar kartleggingen til å illustrere i hvilken grad bosettings- og næringsstrukturen er spredt eller konsentrert geografisk. Et tredje moment er at analysen har vært sentral i utvelgelse av virksomheter som skal intervjues.

Tallene som benyttes i dette kapittelet er fra 2019, men kommunestrukturen for 2020/2021 er benyttet, dvs. Svelvik og Nedre Eiker er lagt inn under Drammen. Datagrunnlaget er Virksomhets- og foretaksregisteret fra SSB.

#### 3.1 Geografisk struktur på næringsvirksomhet og bosetning

Næringskategoriene i figur 1 må ses på som ganske grove. Næringer som er klassifisert som ikke-kontornæringer (alt fra industri til sykehus) vil selvfølgelig også inneholde stillinger av «kontor-typen», innen f.eks. administrasjonen. Og likeledes vil kontor-virksomheter også inneholde stillinger som er ikke-kontortype, slik som vaktmester, rengjøring, osv.

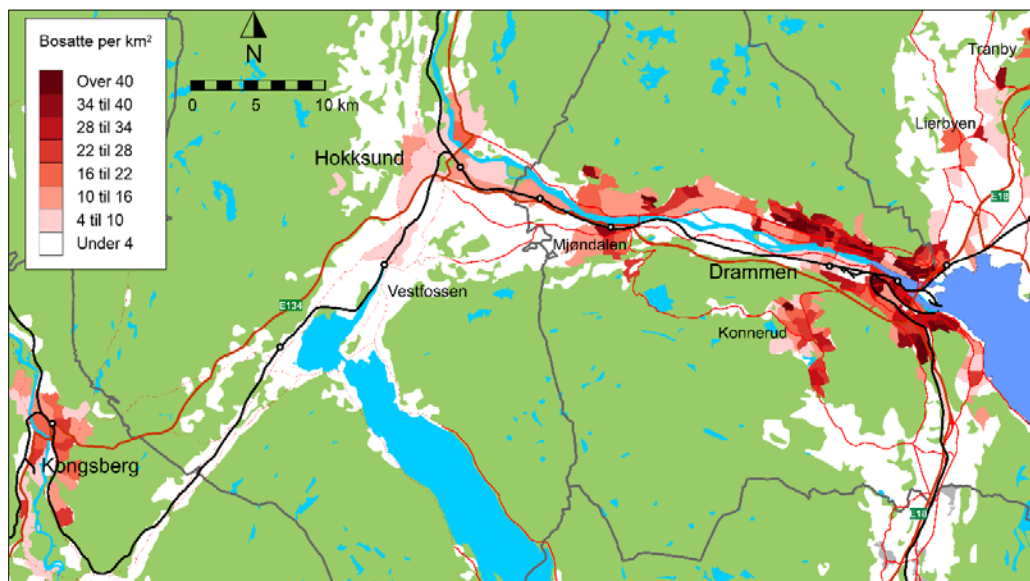
Næringer som er karakterisert uten fast oppmøte er næringer der de sysselsatte er registrert i en virksomhet (med fast adresse), men der arbeidet foregår i lokaliteter som er noe annet en foretakets adresse. Bygge- og entreprenørvirksomheter er det vanligste eksempel på dette, men kategorien inneholder også slike næringer som hjemmehjelp, vikar- og bemanningsbyråer og guide-tjenester. Særlig bemanningsbyråer har vokst mye de senere årene. En komplett oversikt over kategoriseringen finnes i vedlegget til denne rapporten.



Figur 3.1: Sysselsatte etter sektor, kontortype og kommune. 2019. Absolutte tall.

Figur 3.1 viser flere trekk. For det første er det ikke så stor andel av de sysselsatte som jobber i kontornæringer. Potensialet for hjemmekontor er derfor kanskje ikke så stort som det som en har fått inntrykk av under korona-pandemien, men her må vi ta forbehold om at det kan være langt flere kontorjobber enn det som antydes i denne kategoriseringen. Det er riktignok sannsynlig, slik tidligere nevnt, at det finnes en del enkeltfunksjoner innen de virksomhetene som en finner i ikke-kontornæringer og næringer uten fast oppmøtested som også er egnet for hjemmekontor, men det er også noen funksjoner i virksomhetene som er regnet som kontornæring som ikke er egnet for hjemmekontor. For det andre ser vi at det offentlige har noe høyere andel kontornæringer enn det private næringslivet. Imidlertid er kanskje ikke andelen så høy – veldig mye av aktiviteten i det offentlige er utenfor den klassiske administrasjonen, dvs. alt fra renovasjon og politi til hjemmehjelp og undervisning. For det tredje ser vi at offentlige arbeidsplasser utgjør mindre enn halvparten av de private arbeidsplassene i alle de fire kommunene (Kongsberg, Øvre Eiker, Drammen og Lier). Dette er i nasjonal sammenheng lavt – regionen har en større privat sektor enn gjennomsnittet.

Kartet under (figur 3.2) viser befolkningen per kvadratkilometer. Buskerudbyen omfatter fire kommuner, men det er vanskelig å se variasjoner i lokale strukturene hvis vi inkluderer hele arealet i kommunene i kartet. Derfor vil vi i denne rapporten zoome inn på de områdene med størst konsentrasjon av bosatte og sysselsatte. Det betyr at noen områder, slik som f.eks. Hvittingfoss, ikke vil bli inkludert i temakartene.

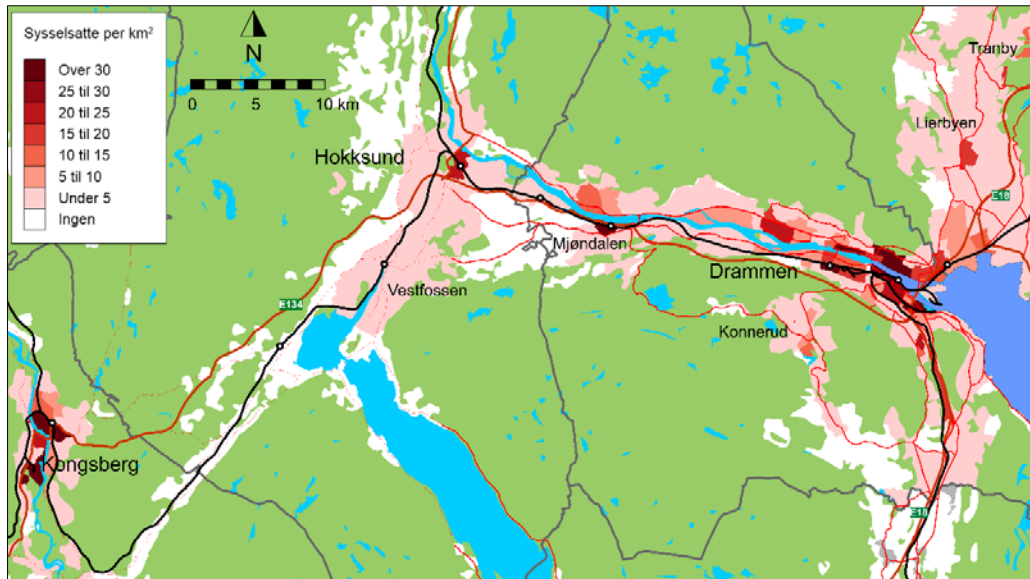


Figur 3.2: Bosatte per km<sup>2</sup> i Buskerudbyen. 2019.

Befolkningsstrukturen gjenspeiler langt på vei de kjente tettstedene, og det er denne strukturen vi vil sammenligne med sysselsettingsstrukturen. Buskerudbyen har en del naturlige topografiske avgrensninger, både i form av åser/fjell og elver/sjø. I tillegg er det en del jordbruksareal (stort sett det som er hvitt i figur 3.2). Bebyggelsen er dermed relativt konsentrert, men der Kongsberg danner en satellitt i forhold til resten av områdene med en viss befolkningstetthet.



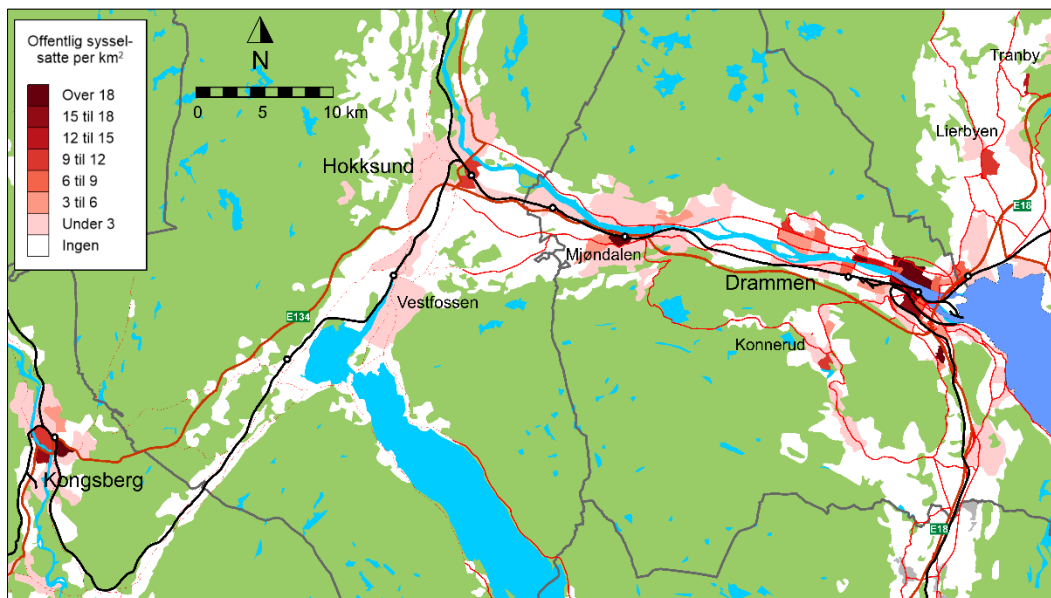
Sysselsettingen er noe mer konsentrert enn bosetningen (figur 3.3), men siden Buskerudbyen generelt er ganske tett, oppnår en likevel en relativt kort avstand mellom bosetning og sysselsettingskonsentrasjoner. Unntaket er Lier, med mer spredt bosetning.<sup>8</sup>



Figur 3.3: Sysselsatte per km<sup>2</sup> i Buskerudbyen. 2019.

Kartene indikerer likevel at det ikke er helt de samme områdene lokalt som har høy konsentrasjon av bosetning og sysselsetting.

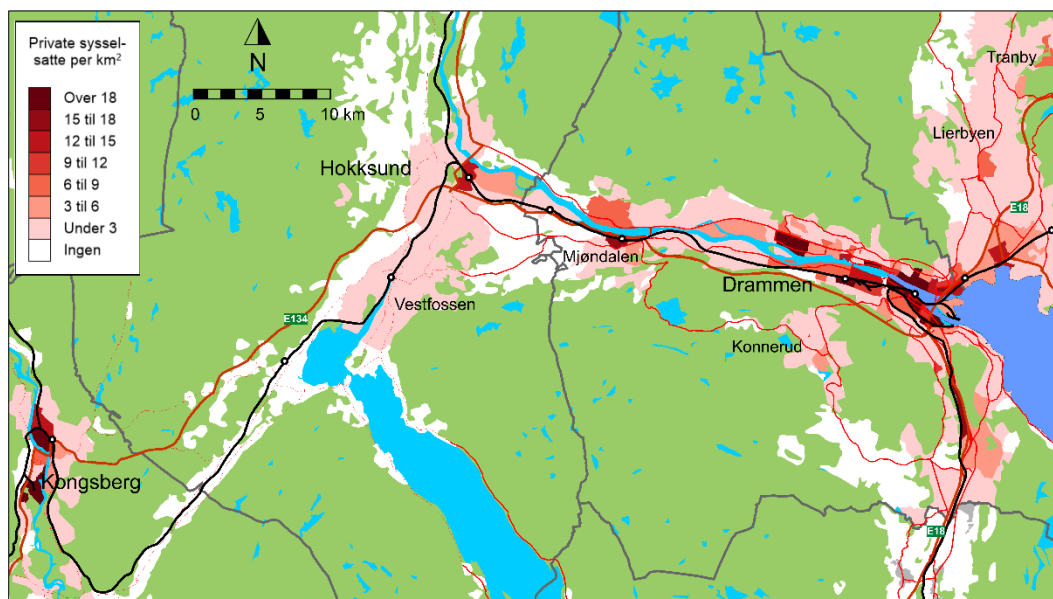
I figur 3.4 og figur 3.5 er tilsvarende tetthet vist for offentlig sysselsatte og privat sysselsatte. Her fremgår det at offentlig sysselsatte er mer geografisk sentralisert/konsentrert enn private.



Figur 3.4: Offentlig sysselsatte per km<sup>2</sup> i Buskerudbyen. 2019.

<sup>8</sup> Siden det generelt er dobbelt så mange personer i forhold til sysselsatte, er skalaen i figur 2 og 3 forskjellig. Imidlertid er ikke skalaen halvert, nettopp fordi sysselsettingen er mer konsentrert og de områdene med tettest sysselsetting har flere sysselsatte per kvadratkilometer enn de mest befolkningstette områdene.



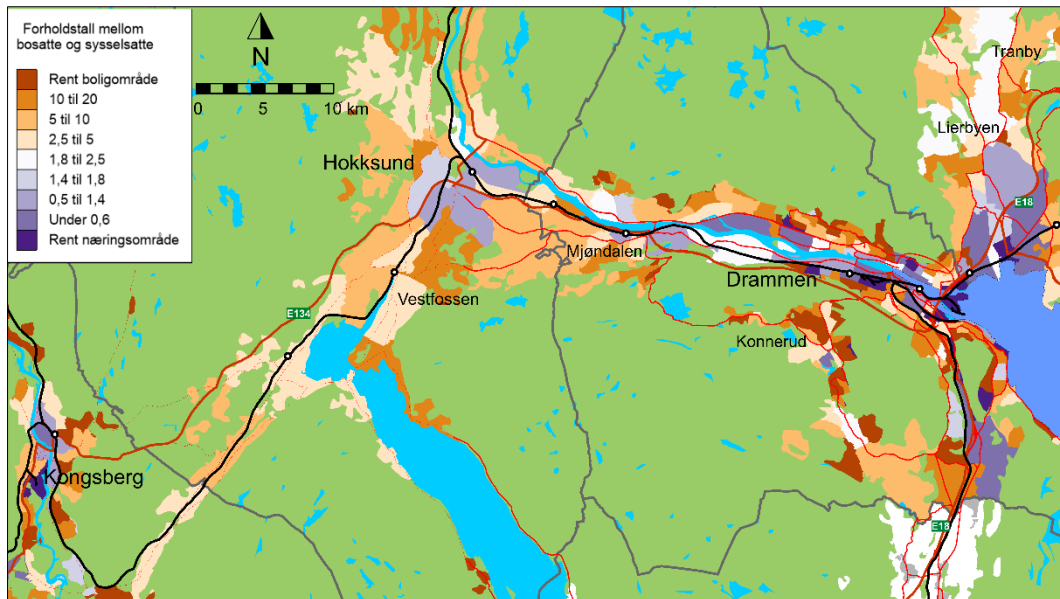


Figur 3.5: Private sysselsatte per km<sup>2</sup> i Buskerudbyen. 2019.

Det er en type virksomheter som i praksis er registrert på bostedsadressen til virksomhets-eieren. Dette er typisk enkelpersonsforetak, der eieren er selv-sysselsatt gjennom foretaket. Dette finnes i veldig forskjellige bransjer, og typiske eksempler er kunstnerisk virksomhet (forfatter, musikere osv.), drosjeeiere, ulike tjenester (jurister, regnskapsførere osv.) og bønder. Det betyr at også i rene boligområder vil en nesten alltid finne innslag av registrerte virksomheter. Dette vises i figur 3.5 som de områdene med lyseste brunfarge. De utgjør relativt sett få sysselsatte, men er med på å gjøre privat virksomhet mindre konsentrert. Slike virksomheter finnes så godt som ikke innen offentlig sektor.

Forholdstallet mellom befolkning og sysselsatte i Norge er svært nær 2,0 på landsbasis (SSB). Et område der forholdstallet ligger nær dette vil dermed ha en gunstig miks av bosatte og arbeidsplasser – og med en viss størrelse på arbeidsmarkedet vil en anta at en stor del av de bosatte vil ha tilgang på en relevant jobb innenfor relativt kort reisevei.

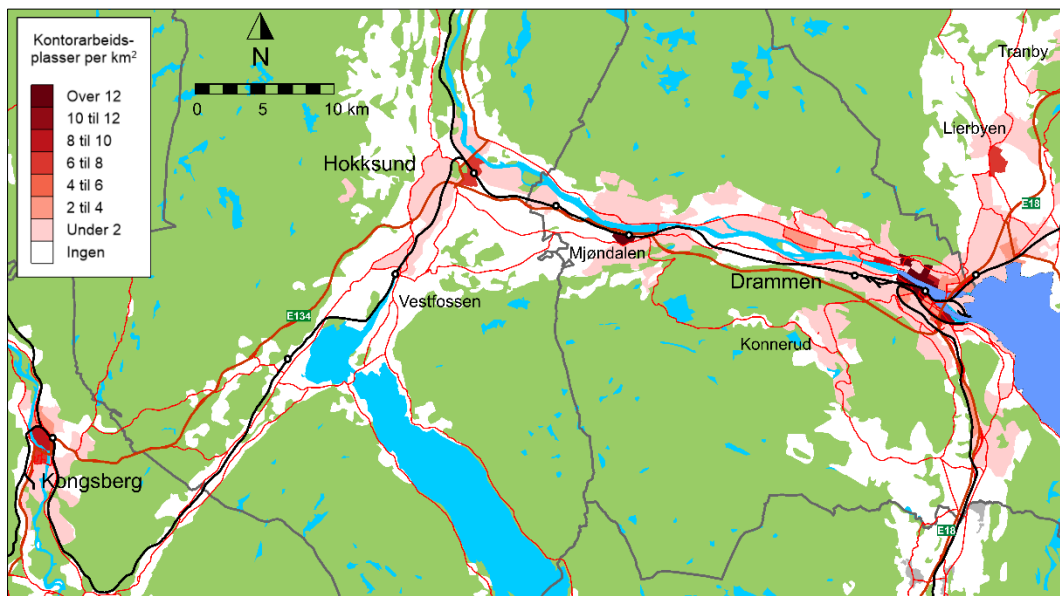
Imidlertid er bo- og arbeidsplassstrukturen vanligvis ikke slik i Norge. Det er etablert næringsparker, industriområder, boligfelt osv., som gjør at vi bor på andre steder enn der vi jobber. Dette kommer fram i figur 3.6. Her er forholdstallet mellom bosatte og sysselsatte vist etter grunnkrets. Vi ser at i sentrale strøk av tettstedene er det mange flere arbeidsplasser enn det bosatte i samme område kan betjene. Og tilsvarende er det etablert boligområder et stykke vekk fra sentrum, som ikke har tilgang på arbeidsplasser som tilsvarer befolkningen. Konnerud er her kanskje det mest iøynefallende eksempelet. Motsatt finner en også ganske store områder med stor overvekt av arbeidsplasser, slik som sør i Lier, langs Drammenelva i Drammen og i sentrale deler av Høksund. Noen av disse områdene er av en såpass stor utstrekning at det vil være utfordrende å nå hele området f.eks. til fots fra omkringliggende boligområder.



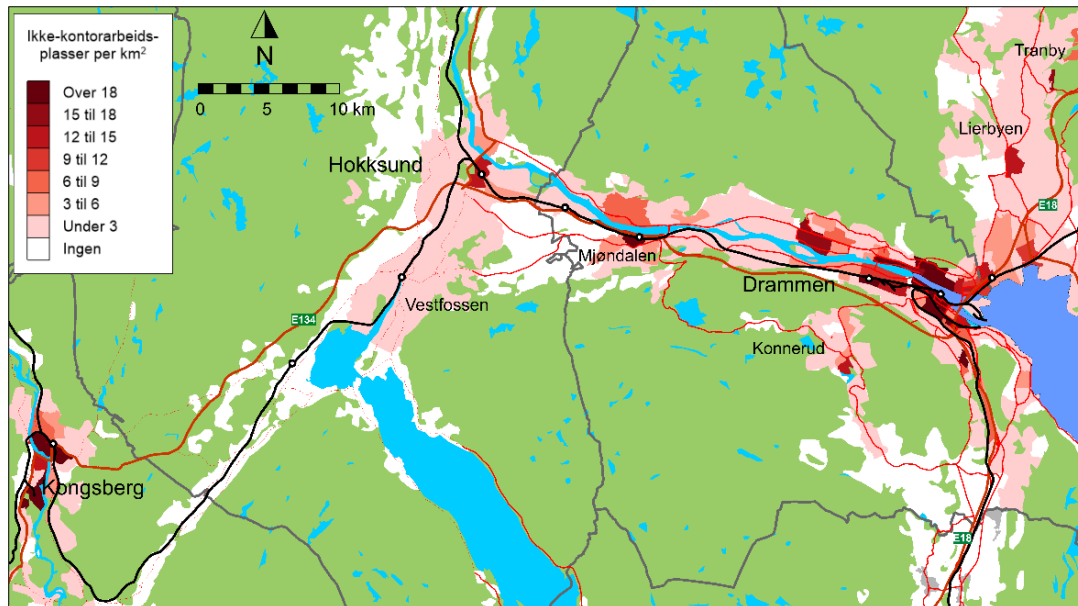
Figur 3.6: Forholdstall mellom bosatte og sysselsatte etter grunnkrets. 2019.

Når en tolker figur 3.6 er det viktig å huske på at den kun viser forholdstallet – uansett hvor stor teller eller nevner er. De områdene som f.eks. er markert som rene boligområder, kan altså i prinsippet ha veldig få boliger så lenge det ikke er næringsvirksomhet der. En bør altså se dette kartet sammen med figur 3.2 (befolkningstetthet) og figur 3.3 (sysselsettingstetthet).

Figur 3.7 og figur 3.8 viser den geografiske fordelingen av kontorarbeidsplasser (med antatt mulighet for hjemmekontor) og ikke-kontorarbeidsplasser. Siden det er færre kontorarbeidsplasser enn ikke-kontorarbeidsplasser er skalaen litt ulik på de to kartene, men strukturforskjellen er klar. Kontorarbeidsplassene er mye mer konsentrert til sentrumsområdene i tettstedene i forhold til ikke-kontorarbeidsplassene.



Figur 3.7: Kontorarbeidsplasser per km². 2019.



Figur 3.8: Ikke-kontorarbeidsplasser per km<sup>2</sup>. 2019.

Oppsummert illustrerer dette kapitlet blant annet betydningen av private virksomheter når det kommer til arbeidsreiser. Flertallet i alle kommuner er ansatte i privat sektor. Slik sett viser det betydningen av private virksomheters tilrettelegging for arbeidsreiser. Samtidig viser resultatene at det er et vesentlig antall ansatte som arbeider i næringer med ikke fast oppmøtested. For slike arbeidsplasser kan det være utfordrende å tilrettelegge for arbeidsreiser som fremmer reiser med kollektivt, sykkel eller til fots. I tillegg viser kapitlet at det er et potensial for blant annet sykkelbruk når man ser på den geografiske fordelingen av boliger og arbeidsplasser.

## 4 Sentrale barrierer og drivere

Dette kapitlet presenterer funnene fra intervjuene. Sentrale drivere og barrierer er kategorisert under ti ulike overskrifter. Vi starter med å belyse hva virksomhetene opplever som sentrale drivere for grønn mobilitet. Deretter kaster vi lys over barrierer, samt diskutere faktorer som kan fremme bedre samarbeid mellom offentlige og private aktører når det gjelder tilrettelegging for mer grønne arbeidsreiser.

### 4.1 Offentlige krav

Offentlige myndigheter kan stille miljø- og klimakrav i sine utlysninger. I anskaffelsesloven paragraf 5 står det eksempelvis at offentlige oppdragsgivere «skal innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger der det er relevant». Offentlige myndigheter kan med andre ord bruke sin markedsrett som innkjøper og stille miljøkrav i en anskaffelsesprosess, gjennom blant annet krav, tildelingskriterier og kontraktsvilkår. Grønne anskaffelser kan øke etterspørselen etter lav- og nullutslippskjøretøy (Fossheim et al. 2021).

Vi har ikke oversikt over omfanget av miljøkrav i offentlige anskaffelsesprosesser. Men i intervjuene har det blitt påpekt at miljøkrav fra det offentlige påvirker virksomhetene på flere ulike måter. På den ene siden kan offentlige krav påvirke hvordan virksomheten generelt arbeider for å oppfylle miljøkrav, blant annet ved å tilrettelegge for at de ansatte kan reise mer miljøvennlig. Som en informant uttrykte:

*«Skal du vinne offentlige anbud må du det (miljøsertifiseres)»*

Et annet eksempel er en håndverkerbedrift som blant annet har anskaffet elektriske kjøretøy og arbeider med å fase ut dieslbiler når leasingavtalene opphører:

*«Skal fase ut dieslbiler og gå over til elektrisk. Grunnen til det er at de offentlige krever det. Vi har ikke noe tilrettelegging for arbeidsreisen på arbeidsplassen. De som har elbil får installert lader hjemme fra arbeidsgiver<sup>9</sup>.»*

Resultatene fra intervjuene tyder på at virksomheter kan klassifiseres langs en skala der noen er svært bevisste på hvordan arbeidsgiver kan tilrettelegge og påvirke reisemønster relatert til arbeid mens andre har hatt mindre oppmerksomhet rettet mot miljøvennlige arbeidsreiser. Eksempelet fra håndverkerbedriften ovenfor illustrerer en virksomhet som tradisjonelt har hatt liten interesse i å påvirke hvordan de ansatte reiser. Derfor er det interessant at virksomheten først skifter ut bilparken til elektriske biler når offentlig myndigheter etterspør det. Offentlig krav virker i dette tilfellet å være den utløsende årsaken<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> I og med at de ansatte bruker tjenestebilen til arbeidet har dette også påvirkning på reiser til og fra arbeid.

<sup>10</sup> Dette er relevant når man samtidig ser på rammevilkårene for transport i regionen. I Drammensregionen har det over tid vært politiske diskusjoner om behovet for å innføre bompenger. Det har vært sett på som et tiltak som kan bidra til finansiering av nye (infrastruktur)prosjekter, men bompenger er også viktig i forbindelse med søknad om byvekstavtaler. I byvekstavtalene forplikter partene seg til å nå nullvekst i personbiltrafikken. Tidligere undersøkelser har pekt på bompenger som et viktig virkemiddel for å nå et

## 4.2 Miljøsertifisering

Virksomheter kan bevisst arbeide for å redusere sitt karbonavtrykk og påvirkning på miljøet innenfor en rekke områder varierende fra avfall og innkjøp til utslipp fra transport. Miljøsertifisering innebærer en ekstern verifisering av miljøstyringssystemet til virksomheten. I praksis forutsetter miljøsertifisering at virksomheten følger vedtatte standarder til både etablering og oppfølging av et miljøstyringssystem. I offentlige utlysninger kan det settes krav om at virksomheten er miljøsertifisert. Virksomheter som ønsker å bli miljøsertifisert kan velge mellom flere ulike miljøsertifiseringsordninger. Ulike bransjer opererer også med egne sertifiseringer. Miljøfyrtårn er for eksempel en norsk ordning, men det er også internasjonale standarder som blant annet ISO 14001 og EMAS. Det vil gå langt utenfor rammen til dette prosjektet å vurdere hvordan og i hvilken grad de ulike miljøsertifiseringsordningene ivaretar transport generelt og tilrettelegging for arbeidsreiser spesielt i ulike bransjer. Men ordningene setter uansett krav om at virksomhetene skal ha et velfungerende miljøstyringssystem.

I intervjuene er det flere eksempler på at miljøstyringssystemer har ført til tiltaksplaner og at de har innført tiltak som skal redusere utslipp fra transport generelt. En landsdekkende kjede hadde eksempelvis sentralt bestemt at de skulle bli miljøsertifisert. Som et ledd i dette arbeidet gikk de blant annet over til elektriske biler. Fra sentralt hold i organisasjonen ble det fra samme virksomhet også iverksatt sykle til jobb-aksjoner. Men som det ble påpekt i intervjuet:

*«Dette slo ikke så godt an, de ansatte bor langt unna»*

I forbindelse med miljøsertifiseringen forsøkte virksomheten også å forhandle en god pris på elsykler som de ansatte kunne kjøpe. Heller ikke dette tiltaket fikk god respons blant de ansatte. Det ble samtidig også initiert lokal initiativ, som at ansatte ble oppfordret til å samkjøre. Samkjøring ble av naturlige årsaker avvirket som følge av korona, men samkjøring ble ifølge informanten mottatt mer positivt.

Denne virksomheten illustrerer dermed et tilfelle der miljøsertifisering virker å være en viktig årsak til endringer i tilrettelegging for arbeidsreiser. Samtidig illustrerer dette eksemplet at det sjelden er universelle løsninger som fungerer godt overalt. Verken sykle til jobb-aksjoner eller få mulighet til å kjøpe rabatterte elsykler fungerte godt. Tiltakenes effekt, popularitet og relevans er dermed sterkt påvirket av konteksten virksomheten opererer innenfor.

Et annet eksempel på betydningen av miljøsertifisering er en privat virksomhet som kjøpte elbiler og installerte elbilladere som følge av miljøsertifisering, mens en tredje virksomhet peker på at miljøsertifisering har påvirket virksomheten gjennom den kunnskap og det fokus ansatte har fått gjennom å ha deltatt i en slik sertifiseringsordning tidligere:

---

nullvekstmål. Under forrige lokalvalg ble det likevel tydelig at det ikke var flertall for å innføre bompenger i regionen.

Selv om byvekstavtalene i utgangspunktet ikke har et politisk mål om å påvirke næringstransporten, kan bompenger likevel påvirke både reisemønster og valg av transportmidler til næringslivet. I og med at det ikke er bompenger i Buskerudbyen har næringslivet ut fra et slikt perspektiv mindre incentiver til å skifte ut bilparken. I fravær av reduserte takster for elektriske kjøretøy kan offentlige miljøkrav være et enda viktigere virkemiddel for å blant annet stimulere til mer miljøvennlig transport.

Selv om byvekstavtalene i utgangspunktet ikke har et politisk mål om å påvirke næringstransporten, kan bompenger likevel påvirke både reisemønster og valg av transportmidler til næringslivet. I og med at det ikke er bompenger i Buskerudbyen har næringslivet ut fra et slikt perspektiv mindre incentiver til å skifte ut bilparken. I fravær av reduserte takster for elektriske kjøretøy kan offentlige miljøkrav være et enda viktigere virkemiddel for å blant annet stimulere til mer miljøvennlig transport.

«Har videreført en del av tingene jeg synes var mest fornuftig. Men de er ikke miljøfyrtårnsertifisert nå. Ikke så viktig og ingen kunder som krever det per i dag.»

En av virksomhetene var også sertifisert som «Sykkelvennlig arbeidsplass». Dette er en sertifiseringsordning som er eid og driftet av Syklistenes landsforening. Virksomheten ønsker helst ikke at ansatte kjører til jobb og de har tro på at folk kan sykle mer, men at det da må tilrettelegges. Som en følge av dette har de også lagt bedre til rette for sikker sykkelparkering.

Motivasjonen for å miljøsertifiseres varierer. For noen er det viktig for å delta i offentlige anbud. Andre kan vurdere at miljøsertifisering er en måte for virksomheter å profilere at de systematisk arbeider med miljø- og klimaarbeid. Sistnevnte ble fremhevet som en av de viktigste grunnene til at virksomheter ønsket å bli med i en Hjem-Jobb-Hjem-ordning i Nedre Glomma.

Samtidig er det ikke slik at miljøsertifisering alltid oppleves som et nødvendig eller godt tiltak. Noen virksomheter kunne bli miljøsertifisert hvis de ønsket, men har ikke sett behovet for det i og med at de allerede legger stor vekt på å være miljøvennlige. Andre er miljøsertifisert (og har gjennomført en rekke tiltak for ulike transportmidler), men opplever ordningen som mindre relevant:

«Litt sånn at virksomheten synes det bare er hassle – bare rapportering og ser ikke helt effekten av det»

#### 4.3 Etterspørsel etter sentral lokalisering og godt kollektivtilbud for å rekruttere ansatte

Sentralisering og lokalisering i tilknytning til knutepunkt har vært et sentralt tema i norsk areal- og transportplanlegging. Byvekstavtalene – som kan karakteriseres som et av de viktigste tiltakene for å nå nullvekst i personbiltrafikken – legger stor vekt på fortetting og knutepunktsutvikling: *I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensing og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.*

Attraktiviteten til sentrum og distriktene har variert over tid. I Norge har det generelt sett vært en sterk sentraliseringstendens. I hvert fall for boliger har etterspørselen etter sentrale lokaliseringer med korte avstander til forskjellige målpunkt og godt kollektivtilbud økt (Strand et al. 2012). Vi har ikke kartlagt utbyggingsmønsteret i Buskerudbyen over tid. Likevel tyder resultatene fra denne undersøkelsen på at flere virksomheter ønsker nettopp å flytte til knutepunkt. For visse typer næringer – og da spesielt kontorvirksomheter – kan det være viktig å lokalisere seg i områder med godt kollektivtilbud. Det kan være et viktig grep for å tiltrekke seg arbeidskraft, ettersom man på denne måten kan rekruttere personer som ikke har eller ønsker å bruke bil. I tillegg blir i virksomhetene større grad tilknyttet et regionalt kollektivtilbud. Spesielt Drammen peker seg ut som et attraktivt område. Nærhet til kollektivknutepunkt ble eksempelvis oppgitt som en av de viktigst grunnene til at virksomheter i Drammensområdet ønsker å relokalisere. Effekten er heller ikke bare begrenset til (gamle) Drammen kommune. Også i Hokksund og Mjøndalen har man ifølge intervjuene observert en slik effekt. Basert på intervjuene kan vi ikke si noe om hvor sterk en slik sentraliseringstendens er. Det krever en mer kvantitativ tilnærming.

I intervjuene er det dessuten flere som peker på viktigheten av sentral lokalisering. Noen større virksomheter har ytret ønske om å etablere regionkontorer for å redusere arbeidsreisen til ansatte bosatt lenger unna arbeidsplassen. Andre har i seinere tid også flyttet nærmere jernbanen, uten at det nødvendigvis var et bevisst valg for å ha bedre tilgjengelighet.

«Vi var lokalisert i et annet sted i Drammen før, men det var ikke plass til å være der lenger for oss. Valgte å flytte nærmere elva.»

Samtidig er det ikke alle virksomheter som ønsker eller har planer for å relokalisere seg selv om virksomheten ikke ligger i nærheten av et knutepunkt:

«Det har ikke vært et tema å flytte virksomheten»

Etterspørsel etter å lokalisere seg i sentrale områder kan fremme mer grønne arbeidsreiser i form av at disse områdene gjerne har bedre rammevilkår for å la bilen stå. Det er både knyttet til at sentrale områder har et mer konkurransedyktig kollektivtilbud, samtidig som at rammevilkårene for å kjøre bil kan være dårligere. De mest sentrale områdene har for eksempel strengere parkeringsnormer, samtidig som det ofte er avgiftsbelagt parkering langs gategrunn.

## 4.4 Nøkkelpersoner

Implementering og samarbeid er sentrale statsvitenskapelige temaer. Det er derfor en betydelig mengde litteratur som har studert faktorer som fremmer eller hindrer at aktører fører en viss politikk. Naturligvis er det mange ulike perspektiver som bidrar til å forklare (manglende) implementering. I dette prosjektet vil vi fremheve spesielt en faktor fra denne litteraturen som har vært fremtredende i intervjuene: betydningen av nøkkelpersoner/ildsjeler.

I litteratur om drivere og barrierer er det ofte fokus på overordnede strukturer, men intervjuene har belyst betydningen av nøkkelpersoner når det kommer til tilrettelegging for arbeidsreisen til ansatte. Nøkkelpersoner betyr i denne sammenheng ansatte som har myndighet og/eller makt til å påvirke tilrettelegging for ulike transportmidler på arbeidsreisen. Nøkkelpersoner kan ut fra et slikt perspektiv, både initiere prosesser og bidra til konkrete endringer på arbeidsplassen, men de kan samtidig hindre eller være vetopunkter for endringsprosesser. På flere måter har intervjuene indikert at arbeidsplassens tilrettelegging for grønn mobilitet, og dermed også til en viss grad kulturen for arbeidsreiser, i stor grad kan påvirkes av enkeltpersoner.

*Eksempel 1:*

Det første eksemplet er fra en produksjonsvirksomhet i Buskerudbyen som er lokalisert utenfor bykjernen. De har likevel et kollektivtilbud med avganger omtrent hvert kvarter. De ansatte må som hovedregel foreta kollektivbytte hvis de ønsker å reise kollektivt. Virksomheten har – blant annet som følge av eierens interesse for grønn mobilitet – derfor over tid initiert en rekke tiltak som skal legge til rette for at ansatte kan komme til arbeid med ulike transportmidler.

De har god kapasitet på sykkelparkering, opprettet garderobe, installert elbilladere og kjøpt inn elbiler til administrasjonen for bruk i tjenestereiser. I tillegg har de kjøpt inn sykler som kan brukes til transport mellom ulike deler av virksomheten. Det har, ifølge informanten, skjedd en kulturendring på arbeidsplassen der ansatte nå går og sykler internt på bedriften istedenfor å kjøre bil:

«Vi har en eier som er veldig opptatt av dette her (miljøvennlig tilrettelegging)»

Eksempelet illustrerer en virksomhet som tilsynelatende har fått til en endring i reisemåter selv i en virksomhet som tilsynelatende har hatt en «bilkultur». Det også til tross for at virksomheten ikke er lokalisert i et område gjør det enkelt for flertallet av ansatte å reise kollektivt.

*Eksempel 2:*

Vi har intervjuet representanter fra kommuner i Buskerudbyen, samt Viken fylkeskommune. Det er stor variasjon i hvordan offentlige aktører tilrettelegger for reiser til og fra arbeid, men også tjenestereiser. Enkelte har initiert en bred sammensetting av tiltak som inkluderer tilbud om bildeling, sikker sykkelparkering, utlån av elsykler, kampanjer og tilbud om sykkelreparasjon. Men det er også eksempler på offentlige aktører som har gjennomført langt færre tiltak. Naturligvis er det flere faktorer som kan forklare variasjon i tilrettelegging for ulike transportmidler. Likevel tyder intervjuene på at noe av variasjonen delvis er avhengige av personer med et personlig engasjement for miljøtiltak. Betydningen av enkeltpersoner ble fremhevet i et flertall av intervjuene hvor virksomheter hadde gjennomført en del tiltak for å påvirke arbeidsreisene:

*«Personavhengig er en viktig driver»*

*«Det er entusiaster som er pådrivere, men de har også politikere som pusher på hvis de ikke hadde vært langt nok fremme i skoa med dette.»*

*«Jeg oppfordrer ansatte til å kjøre elbil eller hybrid. Har ladere på arbeidsplassen.»*

*«Engasjerte mennesker i trafikk- og vegfaget kan forklare forskjeller mellom kommuner»*

Betydningen av nøkkelpersoner/ildsjeler ble ikke overraskende også fremhevet som et viktig moment knyttet til rekruttering til Hjem-Jobb-Hjem.

*«Rekrutteringen fungerer ikke hvis de ikke har lederansvar. Sikker på at det er mange som er interessert, men som ikke har oversikt eller myndighet. De må ha beslutningsmyndighet.»*

## 4.5 Etterspørsel og behov fra ansatte

Det er naturligvis viktig for en arbeidsgiver at arbeidstakere er tilfredse. Tilrettelegging for ulike reisemåter på arbeidsplassen er ett område som kan påvirke den generelle tilfredsheten med arbeidsplassen. Det kan blant annet ha sammenheng med at ansatte kan bruke betydelig tid på arbeidsreisen gjennom et år<sup>11</sup>. I tillegg kan arbeidsreisen ha vesentlige kostnader i form av kjøreutgifter, kollektivbilletter eller innkjøp av eksempelvis el-syssel. Arbeidsreisen kan dessuten fylle flere formål (Veisten e al. 2021). Den kan for eksempel kombineres med trening, ærend (som for eksempel å kjøre barn til barnehage) og/eller være et rom for egentid.

Dette er faktorer som den enkelte ansatte kan vektlegge i ulik grad. Og arbeidsgivers tilrettelegging på arbeidsreisen kan påvirke ansattes mulighet for å velge ulike transportmidler. Tilrettelegging kan altså gjøre arbeidsreisen mer fleksibel i form av at de ansatte i større grad kan velge mellom ulike transportmåter<sup>12</sup>.

Resultatene fra intervjuene gir et klart inntrykk av at arbeidsgivere generelt mener det er viktig å tilrettelegge for arbeidsreisen. Det gir seg utslag i flertallet av virksomhetene vi har intervjuet gir inntrykk av at de ønsker å tilrettelegge for ulike transportmidler så godt det lar seg gjøre. Som en virksomhet også uttalte:

---

<sup>11</sup> Miljøholdninger kan også påvirke ønsket om å bruke visse typer transportmidler.

<sup>12</sup> Sikker sykkelparkering og garderobeser kan for eksempel gjøre det lettere og mer attraktivt å sykle til jobb. Å sykle kan være det raskeste transportmiddelet, men også fylle andre behov som trening og være én av flere måter å reise til arbeidet på i løpet av uka. Elbilladere kan gjøre det mulig å kjøre mer miljøvennlig til arbeid, mens subsidiering av kollektivkort, eller det å være lokalisert i et område med godt kollektivtilbud, kan gjøre det mulig å komme til arbeidsplassen for dem som ikke har behov for eller ønsker å bruke bil. En bred tilrettelegging kan altså øke fleksibiliteten til den enkelte ansatte og gjøre arbeidsplassen mer attraktiv. Slik kan tilretteleggingen for arbeidsreisen være et virkemiddel for virksomheter for både å beholde og rekruttere arbeidskraft.



*Kunne godt godtatt å subsidiere månedskort hvis de ansatte ønsker det (og tar det opp i lønnsforhandlingene). Men de har ikke noe stort ønske om det.*

## 4.6 Kollektivtilbudet

Vi har tidligere i rapporten pekt på at det er en rekke studier av faktorer som påvirker kollektivbruk og kollektivtransportens attraktivitet. Men disse resultatene er også relevante å tolke i lys av virksomhetenes synspunkter på drivere og barrierer for å tilrettelegge for miljøvennlig transport. Flere virksomheter har påpekt at de ikke ønsker å innføre blant annet parkeringsavgift fordi kollektivtilbudet er for dårlig. Det gjelder virksomheter som er sentralt lokalisert, men også virksomheter som ikke er lokalisert sentralt med et høyfrekvent buss- og togtilbud. Utfordringen er blant annet knyttet til at de oppgir at flere ansatte har utfordringer med å reise kollektivt fordi enkelte *bor* i områder med dårlig kollektivtilbud, men også fordi virksomheten har skiftarbeid som krever at ansatte må reise på tidspunkter med lavere frekvens på kollektivtransporten. Sannsynligheten for å bruke bil på arbeidsreisen øker dersom man har skift/turnusarbeid (Nordbakke et al. 2021).

*«Noen starter på jobb klokka 0300 og det er skiftarbeid hele døgnet. Det er ikke busser som går direkte fra alle de stedene der de bor. Flere ansatte er presset ganske langt ut på grunn av leieprisene»*

*«Bor rett ved bussholdeplassen. Og om morgenen er det likegyldig om man kjører bil eller kollektiv. Men jeg veit ikke om jeg slutter klokka 4 eller klokka 5 på ettermiddagen. Togene som går hjem har lav frekvens. Og hvis toget er forsinket venter ikke bussen. Så enkelt er det.»*

*«Kan ikke gjøre (negative) tiltak så lenge folk ikke har alternativer».*

Det ville vært arbeidskrevende å analysere den relative reisetiden mellom bil og kollektivt for alle personer som arbeider i Buskerudbyen i dette prosjektet. Vi kan derfor ikke vurdere hvor stor utfordring kollektivtilbudet er for den enkelte ansatte. Men intervjuene illustrerer at arbeidsgivere kan ha få incentiver til å innføre parkeringsavgift når de opplever at flere har utfordringer med å reise kollektivt hele veien. Virksomhetene ser det derfor som naturlig å tilby (gratis) parkering til sine ansatte.

## 4.7 Generelle kommunalpolitiske prinsipper

Som vist i kapittel 3 er det offentlige en viktig arbeidsgiver i form av antall ansatte. Det innebærer at offentlige ansatte kan spille en viktig rolle både når det kommer til arbeidsreiser, men også tjenestereiser. Dermed kan offentlige aktørers egen politikk ha innflytelse på bilbruken og rammevilkårene for å nå nullvekst i en region. Samtidig består staten, fylkeskommunen og kommunene av en rekke ulike underordnede etater og virksomheter. Det kan åpne for betydelig variasjon i hvordan offentlige virksomheter tilrettelegger for transport for egne ansatte, samt prinsipper for lokalisering.

På den ene siden finner vi eksempler på kommuner som har en forankret overordnet plan for både lokalisering av nye virksomheter, samt for parkeringspolitikken. Det betyr blant annet at offentlige ansatte som arbeider i de mest sentrale områdene må betale for å parkere på arbeidsplassen, mens virksomheter som er lokalisert i lite sentrale områder har gratis parkering. Ved bygging av nye virksomheter skal disse lokaliseres i henhold til areal- og transportplanen. På den andre side har vi offentlige aktører som ikke har slike overordnede planer. Andre hensyn enn transport har vært viktigere når offentlige virksomheter skal

relokaliseres. Det er heller ingen overordnede prinsipper på kommunalt nivå, for eksempel hvorvidt kommunale parkeringsplasser bør avgiftsbelegges. Som noen informanter påpekte:

*«Vi har ikke en generell plan eller prinsipper for tilrettelegging av transport. Mye med beliggenhet som påvirker hva man gjør (...) Kontorarbeidsplassene burde vært mer sentralt lokalisert. Det burde være viktigere enn all mulig tilrettelegging (...) det må være en overordnet forankring både politisk og administrativt for hvordan mobilitetspolitikken skal være.»*

*«Burde hatt politiske føringer for parkeringsavgift og for lokalisering av virksomheter»*

Sitatene illustrerer godt hvordan areal og transport henger sammen. Det er svært vanskelig å tilrettelegge for ulike transportmidler hvis virksomheten er lokalisert i et område hvor det er vanskelig å reise kollektivt, sykle eller gå.

Internt i virksomhetene pekes det også på et behov for felles retningslinjer – blant annet for bruk av hjemmekontor. Hjemmekontor har potensial til å være et svært effektivt virkemiddel for å påvirke transportmønsteret i en region. Men i intervjuene uttrykkes det samtidig et behov for sentralt styrte prinsipper:

*«Vi har ikke myndighet til å for eksempel sponse bussbillett bare for de som jobber i vår etat. Burde hatt sentralt styrte prinsipper for hvordan få folk til å arbeide hjemmefra.»*

*«Burde hatt reisereglement som kan presisere at de fortrinnsvis skal bruke tjenestebilene (som er elektriske)»*

Et relatert tema er offentlige krav til tilrettelegging av blant annet sykkelparkering og garderobeforhold. I intervjuene har vi blant annet pratet med virksomheter som har lokalisert seg i næringslokaler bygget etter 2010. Til tross for dette opplevde virksomheten at det ikke var dusjmuligheter og at det var begrensede muligheter for å parkere sykkel. De måtte derfor både bygge egne dusjfasiliteter, samt benytte parkeringsplasser som sykkelparkering. Dette kan tyde på at parkeringsnormene i kommunen er en overordnet barriere for tilrettelegging av transport. Kommunen kan gjennom plan- og bygningsloven sette krav til antall sykkelparkeringsplasser, og samtidig utformingen av dem.

Enkelte byer har blant annet krav til at sykkelparkering skal være plassert slik at det gir rask og enkel tilkomst. Dessuten kan det være krav om at sykkelparkeringen skal være overdekket, trygg og at det skal anlegges dusj/garderobe i tilknytning til sykkelparkeringen.

I Bergen kommunes kommuneplan gjelder følgende bestemmelser for sykkel:

*Sykkelparkering skal ha en plassering og utforming som gir rask og enkel tilkomst til målpunktet. Sykkelparkering skal ikke være til hinder for fotgjengere. Større byggeprosjekt langs hovedrutenettet skal knyttes direkte til sykkelnettet. Ved sykkelparkering for beboere i hus med 4 enheter eller mer skal en søke løsninger med særlig tyverisikker parkering, for eksempel innendørs sykkelparkering som er lett tilgjengelig til/fra gateplan. For større boligkompleks må en i tillegg ta egne hensyn til gjesteparkering. Der parkeringsplasser må ventes å bli benyttet i lengre tidsrom (eks. arbeidsplasser, skoler, kjøpesentre) skal en i størst mulig grad utforme sykkelparkering med ly for nedbør og vind og slik at en begrenser sykkeltveri. Ved etablering av bygg for mer enn 20 ansatte skal det i tilknytning til sykkelparkering etableres garderobetilbud.*

Vi har ikke konkret studert kommunenes parkeringsnormer i dette prosjektet. Men informantene gir et inntrykk av at kommunens (tidligere) parkeringsnorm har gjort det nødvendig å tilrettelegge bedre for blant annet sykklister senere.

## 4.8 Motstand mot p-avgift

På generell basis møter virkemidler som er restriktive betydelig motstand blant ulike segmenter av befolkningen. En undersøkelse fra norske storbyer viste at innbyggerne gjerne er veldig positive til tiltak som forbedrer infrastruktur og gjør det billigere og bedre å reise kollektivt, men flertallet er samtidig negative til økte bompenger og økte parkeringsavgifter (Christiansen, 2020).

En rekke undersøkelser har studert faktorer som påvirker innbyggernes aksept (Drews and Van den Bergh, 2016). Politisk ideologi er ett viktig moment. Innbyggere som plasserer seg selv lengst til høyre politisk er mindre tilbøyelige til å støtte tiltak som reduserer klimagassutslipp. Personer som stemmer på grønne partier er derimot langt mer positive (Tobler et al. 2012). Sammenhengen mellom politisk ståsted og aksept er godt dokumentert når det gjelder bompenger og kjøprising. Det er naturlig at den samme mekanismen også vil gjelde for parkeringsavgift. En arbeidsplass har gjerne et bredt spekter av politiske holdninger blant sine ansatte og ut fra et slikt perspektiv vil en parkeringsavgift trolig bli mottatt negativt blant enkelte ansatte.

Egeninteresse er et annet viktig moment. En rekke studier har sett på betydningen av hvorvidt et tiltak påfører folk direkte kostnader (Wilson og Seymour, 1974). Virkemidler som påfører individer direkte kostnader i form av for eksempel bompenger og parkeringsavgift og spredte gevinster i form av eksempelvis reduserte klimagasser oppnår gjerne lavere aksept enn tilfeller der kostnadene er spredt og gevinstene direkte. En parkeringsavgift vil, for alle dem som kjører bil, påføre direkte kostnader. Hvorvidt gevinstene er spredt eller direkte vil delvis være avhengig av parkeringskapasiteten på arbeidsplassen. Tidligere undersøkelser av holdninger til parkeringsavgift på arbeidsplassen har vist at aksepten kan øke etter at avgiften er innført. En av grunnene til det er blant annet at en parkeringsavgift kan frigjøre kapasitet (Christiansen, 2012). I noen tilfeller vil parkeringsplassene bli belagt tidlig om morgenen. Personer som av ulike grunner ikke kan komme tidlig til arbeid for å sikre seg ledig plass må da enten finne andre parkeringstilbud eller la bilen stå. En parkeringsavgift kan i slike tilfeller føre til direkte gevinster for enkelte ansatte hvis avgiften bidrar til å redusere parkeringsetterspørselen. Da vil det være mulig å kjøre bil til arbeid og fortsatt være sikret ledig plass for dem som har behov for det. Der parkeringskapasiteten er god vil en parkeringsavgift trolig ikke ha slike effekter. Generelt sett er parkeringskapasitet god i Buskerudbyen, spesielt utenfor de sentrale områdene i Drammen (Christiansen et al. 2015). Ut fra et slikt perspektiv vil en parkeringsavgift fra arbeidsgiver ofte påføre ansatte direkte kostnader og få gevinster. Det kan gjøre tiltaket mindre populært selv om det også er dokumentert at aksepten øker gjerne hvis tiltaket kombineres med andre positive tiltak. Til tross for (stor) motstand er det også grunn til å forvente at aksepten varierer over tid (Eliasson, 2014) og at aksepten øker når innbyggerne blir vant til tiltaket (Börjesson et al., 2016).

Et siste moment er at personer med høy bilavhengighet og dårlig kollektivtilbud er mindre tilbøyelige til å støtte restriktive tiltak mot biltrafikk. Disse vil i størst grad bli rammet av tiltaket i form av økte kostnader eller økt reisetid (Kallbekken et al., 2013, Hysing and Isaksson, 2015, Eliasson, 2014). I Bergen er det innad i kommunen klare geografiske forskjeller i nivået på aksept (Tvinnereim et al., 2020). Den samme tendensen finner vi i Oslo og Trondheim (Christiansen, 2021). I intervjuene har flere påpekt betydningen av å tilrettelegge for ansattes arbeidsreiser. Flere har skiftarbeid hvor ansatte starter tidlig eller jobber seint.

«Betalingsparkering for å redusere bilbruk strider mot det vi står for. Kan ikke innføre et slikt tiltak så lenge vi ikke har alternativer. Vi er for tiltak som utkonkurrerer bilen, men vil ikke utkonkurrere med negative virkemidler. Spesielt for dem som ikke har et så godt kollektivtilbud».

«Motstand blant ansatte for økt parkering. Tillitsvalgte tok både opp prosessen, men også at det er en straff for de ansatte. Da opprettholdt man det som det var.»

Ansatte er med andre ord avhengige av å være på arbeidsplassen i perioder hvor kollektivtilbudet er mindre konkurransedyktig. Å innføre en parkeringsavgift ville i slike tilfeller kunne bli oppfattet som en straff for de ansatte. Og i tilfeller hvor man har forsøkt det har det blitt mye intern motstand slik at man har stoppet prosessen.

## 4.9 Økonomi

Å tilrettelegge for ulike arbeidsreiser påfører i de fleste tilfeller arbeidsgivere drifts- og/eller etableringskostnader. Noen tiltak er dyrere enn andre. Å etablere garderobe og dusjmulighet eller å flytte virksomheten koster mer enn å eksempelvis sette opp sykkelparkering. Vi har derfor kartlagt om virksomheter unngår å implementere enkelte tiltak på grunn av høye kostnader. Blant de private virksomhetene har ikke økonomi vært en sentral barriere mot å innføre tiltak – heller ikke i tilfeller hvor de har brukt midler på for eksempel garderobe og dusjmuligheter. Det betyr naturligvis ikke at økonomi aldri vil være en barriere. Det vil være variasjon mellom virksomheter. Vi har heller ikke valgt ut virksomheter etter økonomisk situasjon.

Situasjonen er noe annerledes når det gjelder offentlige virksomheter. Noen offentlige virksomheter har benyttet midler fra Buskerudpakka til å finansiere tiltak som kan redusere bilbruk og gjøre det lettere å la bilen stå. Det er vanskelig å vurdere hva aktørene ville gjort av tilrettelegging uten disse midlene. Samtidig er det også eksempler der kommunen har hatt føringer på at kommunens virksomheter skal ha billige lokaler. Det har gjort det vanskelig å tilrettelegge for mindre bilbruk. Flere virksomheter er derfor lokalisert i områder utenfor sentrum med dårlig kollektivdekning. Å tilrettelegge for mindre bilbruk gjennom sentral lokalisering kan være kostbart i form av økte leie- og flyttekostnader. Som en kommune pekte på:

«Vi har ingen eksempler der vi relokaliserer fra et usentralt område til et sentralt område. Har ikke råd til det.»

Økonomi har også vært påpekt som en barriere for at offentlige virksomheter skal delta i en mobilitetsordning. Medlemskap i Grønn Jobbreise koster i Buskerudbyen 120 kroner per ansatt. For private virksomheter som deltar er dette ikke et problem. Situasjonen er annerledes for eksempelvis en skole. Med et strammere budsjett er det vanskeligere å prioritere å være medlem i en slik ordning. Resultatene fra denne undersøkelsen indikerer derfor at økonomi i liten grad oppleves som en barriere blant private virksomheter, mens blant offentlige aktører kan økonomi være en større barriere.

## 4.10 Offentlig - privat samarbeid

Samarbeid mellom offentlige og private aktører kan bidra til å fremme mer grønn mobilitet, spesielt med tanke på at flertallet av norske arbeidstakere er ansatt i private virksomheter. Økt samarbeid mellom både private og offentlige aktører når det gjelder grønn mobilitet har slik sett et potensial til å påvirke det generelle reisemønsteret gjennom blant annet tilrettelegging for ulike typer reiser til og i arbeidet. Men offentlig og privat samarbeid kan

også være fruktbart i et større perspektiv enn kun tilrettelegging for arbeidsreiser. Innenfor areal- og transport kan offentlig-privat samarbeid være relevant i forbindelse med eksempelvis utbyggingsprosjekter eller tilrettelegging for nye mobilitetsløsninger. Det er også mulig å formelt innlemme private aktører i organisatoriske rammeverk, som for eksempel byvekstavgiftene.

Mange har påpekt behovet for bedre koordinering og samarbeid mellom offentlige og private aktører. En årsak er at utfordringene man står ovenfor blir stadig mer komplekse. Kommunen er for eksempel avhengig av både nabokommuner, fylket og ulike statlige aktører fører en relativ enhetlig politikk hvis man skal nå et nullvekstmål. Den samme argumentasjonen er gjeldende for å inkludere det private næringslivet. I Buskerudbyen er det flere initiativ som skal fremme samarbeid mellom offentlige og private aktører. Reis Smart er eksempelvis et prosjekt med mål om økt satsing på kollektive og miljøvennlige transportformer, og redusert bilbruk ved jobbreise. Private virksomheter kan derfor søke om støtte til tiltak på arbeidsplassen. Et annet prosjekt er Grønn jobbreise. Dette er et mobilitetskonsept basert på Hjem-Jobb-Hjem fra Nord-Jæren. Virksomheter melder seg inn i ordningen og betaler årlig en sum per ansatt som medlemskapsavgift. De får da tilgang til blant annet mobilitetsrådgivning, kurs, foredrag og forslag til forbedringer på arbeidsplassen, slik at flere kan sykle, gå eller reise kollektivt.

Grønn jobbreise er et konsept som er i en oppstartsfase i Buskerudbyen. Det er med andre ord få virksomheter som per dags dato har blitt medlem. Erfaringer tyder på at det kan være en utfordring å gjøre ordningen kjent blant virksomheter, men også at det er en prosess som nødvendigvis tar tid. Med andre ord er det nå i liten grad en selvrekuttering til ordningen. Virksomheter må altså aktivt rekrutteres som medlemmer. Det offentlige kan naturligvis spille en rolle i markedsføringen av Grønn Jobbreise. Samtidig kan mobilitetsrådgivningen – gjennom blant annet å kartlegge den enkeltes reisevaner og dermed få innblikk i sentrale utfordringer knyttet til eksempelvis kollektivtilbud eller sykkelforhold – bidra til å belyse behov for tilpasninger som det offentlige er ansvarlig for. Men det forutsetter at slik informasjon fanges opp av de relevante offentlige virksomhetene..

I vår studie har vi hatt samtaler med virksomheter som har ønsket et tettere samarbeid med blant annet kommuner når det gjelder eksempelvis å tilby bysykkelløsninger eller bildeling. Utfordringen i denne prosessen, sett fra det privates perspektiv, har vært at de har opplevd som utfordrende å få med kommunen på slike initiativ. Det kan både ha sammenheng med at veien til endelige beslutninger gjerne kan ta lenger tid i offentlige organer og at det slikt sett kan være vanskelig å få tiltakene på plass innenfor de ønskete tidsrammene. Men det kan også ha sammenheng med en manglende interesse for samarbeid. Denne rapporten kan ikke si noe om hvor representativ en slik erfaring er. En annen utfordring nevnt i intervjuene, er at offentlige aktører har mange ansatte i en rekke av ulike spesialiserte fagområder. Ut fra slike erfaringer kan lokaliseringen av offentlige virksomheter benyttes som et strategisk virkemiddel. Samlokalisering av offentlige og private virksomheter kan eksempelvis være et område som kan fremme mer samarbeid mellom det offentlige og privat næringsliv.

Samarbeid mellom offentlige og private virksomheter kan dessuten sikres organisatorisk. En mulig framtidig byvekstavgift vil for eksempel være et sentralt organ for framtidige investeringer i transportsystemet, samt knyttet til virkemidler innenfor areal- og transport. I dagens system er det jevnlig dialogmøter med blant annet Næringsforeninger. En utfordring, som noen informanter gir uttrykk for, er at private aktører kan bli trukket inn sent i en prosess. Sentrale premisser i et arbeid er derfor allerede bestemt. En mer formell tilknytning kan både gi det offentlige mulighet for informasjon- og kunnskapsgrunnlag fra næringslivssiden, men også skape forankring til prosessen.

## 5 Idealtypiske situasjoner

Som beskrevet i kapitlet om metode vil vi i dette kapitlet gi tre illustrasjoner av hvordan de barrierer og drivere vi identifiserte i vårt materiale i forrige kapittel «typisk» struktureres rundt noen betydningsfulle dimensjoner. To av dimensjonene som anvendes her var også sentrale i kapittel 3 om nærings- og boligstrukturen i Buskerudbyen: «sentralitetsdimensjonen» og «næringsdimensjonen». Mens den førstnevnte skiller mellom stedenes befolkningstetthet, skiller næringsdimensjonen mellom kontorarbeidsplasser og ikke-kontorarbeidsplasser. I tillegg til disse dimensjonene vil også skillet mellom offentlig og privat sektor være et sentralt skille i fremstillingen. Som vi så i kapittel 3 utgjør ikke disse kategoriseringene noen entydige empiriske enheter. Men i motsetning til hva som kan være tilfellet ved en empirisk beskrivelse, har ikke dette noen særlig betydning for fruktbarheten av våre illustrasjoner. Illustrasjonene er konstruerte for å vise betydningsfulle forhold i vårt materiale og handler ikke om utbredelse og statistiske effekter. I forhold til empiriske beskrivelser ligger illustrasjonene nærmere det Max Weber beskriver som «Idealtyper». Selv om illustrasjonene bygger på informasjon fra våre intervjuer er de ingen direkte fremstilling av virkeligheten, men vil være verktøy til bruk for fremstillingen og forståelsen av denne virkeligheten (Weber, 1971).

### 5.1 A) Mindre sentralt lokaliserte arbeidssteder

#### 5.1.1 Typiske kjennetegn ved arbeidstedene

I vårt materiale er de typiske representantene for mindre sentralt lokaliserte arbeidsteder private arbeidssteder med forholdsvis store arealbehov og et betydelig innslag av fysisk arbeid. Kravene til areal gjør det vanskelig for disse virksomhetene å velge mer sentral lokalisering. En del av produksjonen medfører også lokale miljøbelastninger i form av tungtrafikk, blant annet for å få distribuert egne produkter. I tillegg har arbeidet på disse arbeidstedene ofte en fysisk komponent, for eksempel i form av gåing og løfting. Produksjonsstart tidlig på morgenen og skiftarbeid er gjerne en nødvendighet for en rekke av disse arbeidstedene.

#### 5.1.2 Kjennetegnenes betydning for arbeidet med mer miljøvennlige arbeidsreiser

Relokalisering til mer sentrale områder er en lite aktuell problemstilling for denne type virksomheter. Deler av produksjonen utføres dessuten av relativt lavtlønnet arbeidskraft som ikke har økonomi til å bosette seg i sentrale området i Buskerudbyen. En mer sentral plassering av virksomhetene vil dermed heller ikke forenkle arbeidsreisene for de ansatte som fortsatt ville bo i mindre sentrale områder. Den tidlige produksjonsstarten gjør det også vanskelig eller tilnærmet umulig å benytte kollektivtrafikktilbudet. Avstand til holdeplasser, frekvensen på kollektivtrafikken, samt behovet for bytte av transportmidler på arbeidsreisen er også forhold som gjør bruk av kollektivtrafikk lite aktuelt å benytte for de ansatte ved disse bedriftene. Med bakgrunn i disse hindringene, og forholdsvis god

tilgang på arealer i de mindre sentrale områdene, er et tiltak som å innføre parkeringsavgift lite aktuelt for arbeidsgiverne.

### 5.1.3 Arbeid for mer miljøvennlige arbeidsreiser

Til tross for disse hindringene foregår det likevel en tilrettelegging for mer miljøvennlige arbeidsreiser også ved disse type virksomheter. En viktig driver er miljøkrav fra offentlige instanser i anbudskonkurranser. I tillegg til dette spiller, slik vi påpekte i kapittel fire, også «Ildsjelen» en betydelig rolle for å påvirke innsatsen virksomhetene legger ned i arbeidet for tilrettelegging for mer miljøvennlige arbeidsreiser. «Ildsjeleffekten» kan være et resultat av lokale aktører, men kan også komme i form av ønsker og retningslinjer vedtatt sentralt i et konsern, eller kjedens ledelse, for eksempel i form av et internt krav om miljøsertifisering. Disse driverne utløser ulike aktiviteter og tiltak på den enkelte virksomhet. For ansatte som bor i rimelig gange og sykkelavstand kan det dreie seg om å bygge ut garderobefasiliteter og egen sykkelparkering, noe det ut fra informasjonen i vårt materiale er enkelt å få gjennomslag for. Men for mange av arbeidstakerne vil dette være lite aktuelle tiltak, både på grunn av avstanden mellom hjem og arbeidssted og at arbeidet i seg selv kan være tungt og fysisk utfordrende slik at det å tilbakelegge en lengre distanse til fots eller på sykkel blir oppfattet som en ekstra belastning. Når elsykkelkampanjer ved disse virksomhetene har hatt liten effekt kan dette nettopp være på grunn av disse forholdene. Å tilby lademuligheter for ansatte med elbil er et annet tiltak det også virker å være å være en viss entusiasme fra ledelsens side. Her er det delvis snakk om å følge opp forespørsler fra de ansatte, men virksomhetene går også selv til anskaffelse av elbiler for å dekke egne transportbehov i arbeidstiden, for eksempel ved eksterne møter eller kundeoppfølging.

I disse bedriftene er det altså en oppmerksomhet rettet mot miljøbelastende sider ved deres transportbehov, men der det ikke er noen insitament for handling, enten i form av offentlige krav, eller en type «ildsjel» påvirkning, er det hindringene for å kunne tilrettelegge for miljøvennlige arbeidsreiser som blir avgjørende for denne innsatsen, og lite skjer.

## 5.2 Sentralt lokaliserte virksomheter

### 5.2.1 Typiske kjennetegn ved arbeidssteden

Som vi så i kapittel 3 har de sentrale områdene rundt jernbanestasjonene i stedene Hokksund, Mjøndalen, Kongsberg, men først og fremst Drammen, preg av å ha mange kontorarbeidsplasser. Det er også denne typen arbeidsplasser som dominerer i vårt materiale, selv om materialet også omfatter andre typer virksomheter som service- og handelsvirksomheter. Kontorvirksomhetene har mindre grad behov for arealer enn de produksjons-, lager og handelsbedrifter vi typisk fant blant virksomhetene med mindre sentral beliggenhet. Virksomhetene er arbeidsintensive i den forstand at de, i motsetning til det typiske bildet av de mindre sentralt lokaliserte virksomhetene, ikke fordrer omfattende transport av materiell, eller forårsaker særlig støy eller lokal forurensning, i alle fall hvis omfanget av den tradisjonelle bilbaserte arbeidsreisen blir redusert. Det er også i dette materialet vi finner innslag av større offentlige arbeidssteder.

### 5.2.2 Kjennetegnenes betydning for arbeidet med mer miljøvennlige arbeidsreiser på sentralt lokaliserte arbeidssteder

Også for virksomhetene som er dominert av kontorarbeidsplasser er areal av stor betydning, men med mindre behov for areal per arbeidsplass er det ikke størrelsen på

arealet som tillegges mest vekt, men heller hvor sentralt arealene er lokalisert. For virksomhetene i vårt materiale er en viktig dimensjon ved et steds «sentralitet» tilgjengeligheten til Drammen, Oslo og delvis også Oslo lufthavn, Gardermoen. De litt større stedene i området ligger alle ved togstasjoner, og toget danner slik en sentraliserende linje fra «satellitten» Kongsberg via de øvrige nevnte stedene og frem til Drammen, som er et mål for en del av den næringsrelaterte reisevirksomheten. Men også for virksomheter i Drammen er togstasjonene et sentralt sted, både i form av å være utgangspunkt for jobbrelevante reiser til Oslo, men også som en destinasjon som øker arbeidsstedets tilgjengelighet for de ansatte. Sentralitet oppleves altså som betydningsfullt både for utøvelse av næringsvirksomheten og for stedets attraktivitet som arbeidsplass. For disse kontorplassintensive virksomhetene er altså sentralitet, effektive kollektive transportmidler, tilgjengelighet og attraktivitet knyttet sammen.

### 5.2.3 Arbeid for mer miljøvennlige arbeidsreiser

Å være lokalisert sentralt og lett tilgjengelig oppleves altså typisk å være en viktig dimensjon for de kontordominerte arbeidsplassene. Opplevelsen av sentralitet oppfattes imidlertid ikke bare å omfatte reisetid og komfort på reisemiddelet: også opplevelsen av estetiske kvaliteter og trygghet på turen fra stasjonen til arbeidsstedet blir tillagt vekt ved virksomhetenes vurderinger av sentralitet. Også den siste delen av arbeidsreisen, fra stasjon eller holdeplass og frem til arbeidsstedet skal være av en slik kvalitet at den ikke gjør bruk av privatbil mer attraktiv på arbeidsreisen.

Typisk dukker det like vel opp behov for bilbaserte arbeidsreiser, også for de sentralt plasserte arbeidsplassene. Det kan være behov for å gjennomføre arbeidsreiser i arbeidstiden til lite sentralt plasserte steder oppdragssteder. Dette er også et typisk kjennetegn ved deler av reisevirksomheten i fylkesadministrasjonen og kommunale virksomheter. I de sentralt plasserte kontorarbeidsplassene finnes det også arbeidstakere som bor på steder med svakt kollektivtransporttilbud, eller, som vi har sett eksempel på tidligere i kapitlet, kan uoversiktlige arbeidstider og lange arbeidsdager gjøre kollektive transportmidler lite aktuelle. For private virksomheter i vårt materiale blir slike behov en spore til å også tilrettelegge for bruk av elbil.

Antall parkeringsplasser som er tilgjengelig oppleves ikke som en begrensende faktor for bruk av bil på arbeidsreisen, selv ikke i Drammen sentrum. De private virksomhetene kan raskt tilrettelegge med ladestasjoner på egne parkeringsplasser, og de kan gå til anskaffelse av elbiler til internt bruk. Så lenge virksomhetene ser en interesse i det, så vi i kapittel fire at er veien til pengene kort, i den forstand at økonomi virker å være lite til hinder for raskt å private virksomheter gjennomfører slike tilpasninger.

Denne beslutningsstrukturen er ulik den som kom til uttrykk for offentlige virksomheter der «ildsjeler» kan måtte jobbe lenge for å få gjennomført tiltak, selv med moderate kostnadsrammer. Veien fra pådriverne til de bevilgende, fra «ildsjelene» til budsjettpostene, er lengre. Dette kan også være noe av bakgrunnen for at mens man i privat sektor typisk arbeider for å få grønnere jobbreiser ved å fjerne hindringer, tar tiltakene i offentlig sektor typisk form av «negative» tiltak, som å innføre alternative hindringer ved for eksempel å fjerne parkeringsplasser og å innføre parkeringsavgifter. Men også på de offentlige arbeidsstedene finner man nytenkning og gjennomføring av nye positive tiltak, som systemer for «sanntidsinformasjon» om kollektivtransporttilbudet og elbil- og elsykkelpooler.

Det er også blant disse mer sentralt plasserte kontorarbeidsplassene at sykling fremstår som en aktuell og av mange arbeidstakere, ønsket transportform. Ombygging av lokaler for å



gjøre plass til garderober og trygg sykkelparkering kommer typisk i stand på bakgrunn av ønsker blant de ansatte. Og igjen kommer det nevnte skillet mellom privat og offentlige virksomheter til syne: Blant de private virksomhetene blir det fremstilt som om dette er noe man bare gjør, så fremt det er teknisk mulig, mens beslutningsstrukturen krever mer innsats og lengre tid for å få til endringene i de offentlige virksomhetene

Oppsummeringsvis kan vi si at vi i vårt intervjumateriale finner vi to viktige drivere for arbeidet for mindre miljøbelastende arbeidsreiser blant virksomheter dominert av kontorarbeidsplasser. Det første er, som påpekt i kapittel fire, et ønske om å bli oppfattet som et attraktivt arbeidssted gjennom å ha en sentral og lett tilgjengelig lokalisering. Dette blir oppfattet som et konkurransefortrinn i kampen om den mest attraktive arbeidskraften. En sentral beliggenhet forenkler også arbeidsrelaterte reiser til de to store sentrene Drammen og Oslo.

Den andre driveren er lik den vi fant blant de mindre sentralt lokaliserte virksomhetene; et behov for å fremstå som en miljøbevisst og bærekraftig virksomhet. Dette er noe man ønsker å kunne dokumentere, blant annet gjennom å knytte seg opp mot miljøsertifiseringsordninger, som beskrevet i kapittel 4. Denne driveren kan være et utslag av egen politikk, enten den er vedtatt i en konsernledelse, eller i politiske styringsorganer. Men det kan også være utslag av at man som underleverandør har kunder med miljøregnskap som har interesse av å kunne dokumentere så små utslipp som mulig.

#### **5.2.4 Den åpne fremtiden, nye mulige måter å organisere arbeidet på**

I tillegg til de tilstedeværende forholdene man må handle på bakgrunn av, er det blant de kontorbaserte virksomhetene knyttet mye usikkerhet til bruken av hjemmekontor. Det er en generell forståelse av at erfaringene med hjemmekontor under koronaperioden vil ha som effekt at koblingen mellom å utføre arbeidsoppgaver og å være fysisk til stede på arbeidsplassen vil bli løsere. Blant de kontorbaserte virksomhetene på de nevnte stasjonsstedene blir dette delvis oppfattet som noe som styrker deres stilling på arbeidsmarkedet. Med færre oppmøtedager på arbeidsplassen vil rekrutteringen kunne skje blant personer som bor over et større område. Noen av virksomhetene ser også for seg at de vil etablere mindre kontorfellesskap som satellitter på knutepunkt lokalisert lenger unna virksomhetens hovedlokasjon. Hvilken effekt en slik utvikling vil ha for arbeidsreiser og for reisemiddelvalg er derimot usikkert. For eksempel vil færre, men lenger reiser vil kunne være et resultat som kan kreve nye løsninger for å gjøre kollektivtrafikken konkurransedyktig i forhold til (el-)bilen.

#### **5.2.5 Metodiske utfordringer**

Vi kan avslutte disse illustrasjonene med å minne om at dette verken er noen uttømmende typologi eller en nitid empirisk gjengivelse av omfanget til de ulike kategoriene, men at de presenterer resultater av kvalitative analyser av vårt empiriske materiale, samlet inn gjennom intervjuer med personer i private og offentlige virksomheter i Buskerudbyen. Andre elementer finnes også. En tredje illustrasjon «c» kunne ha vært å sett nærmere på virksomheter uten fast oppmøtested. Også i vårt materiale finnes det eksempler på slike aktører. Disse utgjøres av håndverksvirksomheter. Også her finner vi en interesse for å gjøre arbeidsreisen mindre miljøbelastende. I og med at bilen er et viktig arbeidsredskap for dem er en hovedstrategi elektrifisering av bilparken og montasje av ladestasjoner hjemme hos den enkelte sjåfør. Selv om imagebygging og et ønske om å fremstå som miljøvennlige kan gjøre seg gjeldene for disse virksomhetene også, er hoveddriveren de offentlige kravene som må oppfylles for å kunne delta i anbudskonkurranser.

Vårt empiriske materiale er hentet gjennom samtaler med personer som har sagt seg villig til å delta i prosjektet. Vi har derfor i liten grad fått tak i dem som ikke har noen interesse for temaet. Dette betyr like vel ikke at de mekanismene, eller de «typiske grunntrekkene» vi har funnet og presentert i dette kapitlet, ikke også vil gjelde for dem. Utfordringen med slike virksomheter er heller å bevisstgjøre dem om potensialet og gevinstene som ligger i å tilrettelegge for at arbeidstakerne kan reise på flere og mindre miljøbelastende måter.

## 6 Konklusjon og diskusjon

Prosjektet som rapporteres her har to formål:

- Få kunnskap i hva som hemmer og fremmer arbeidsgivere i å tilrettelegge for mer grønn mobilitet på arbeidsplassen
- Få kunnskap om hva som skal til for at Viken fylkeskommune, de øvrige partene i Buskerudsamarbeidet og bedriftene kan samarbeide om å få flere til å velge andre reisemåter enn personbil til og fra jobb

Ved bruk av kvalitative intervjuer har vi forsøkt å få innsikt i hva arbeidsgivere opplever som sentrale drivere og barrierer når det gjelder tilrettelegging for miljøvennlig transport. Resultatene tyder på at det er et stort spekter av faktorer som både fremmer og hindrer ulike tiltak. Samtidig er det viktig å påpeke at undersøkelsesdesignet gjør det vanskelig å vurdere hvor sterke og representative disse faktorene er. Undersøkelsesdesignet kan dessuten være sårbart, ved at det har vært en selvseleksjon i hvem som har vært villige til å ha en samtale med oss. Altså at virksomheter som i størst grad har arbeidet med å tilrettelegge for flere typer arbeidsreiser i størst grad har deltatt i prosjektet. Det er et viktig poeng. Blant annet kan det ha påvirket hvilke barrierer som virker mest fremtredende. Vi har likevel forsøkt å bøte på en slik problemstilling ved å ha korte samtaler med virksomheter som ikke har svar på våre henvendelser.

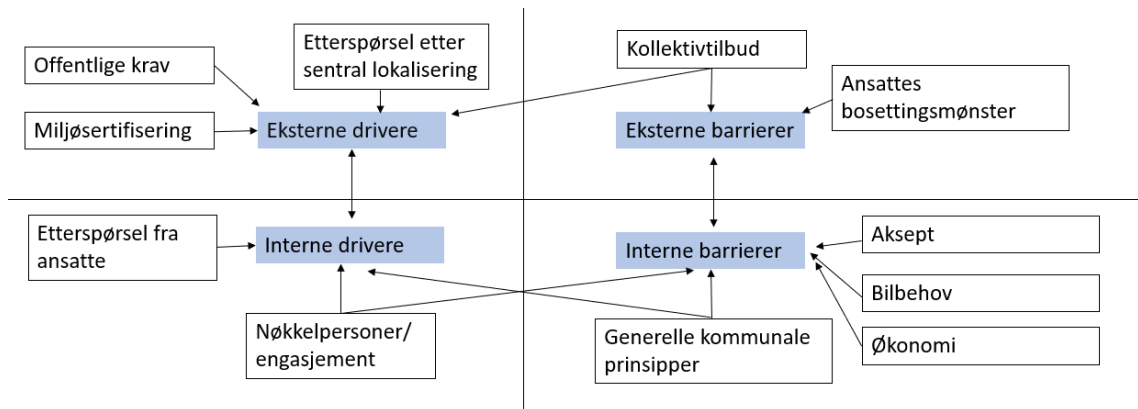
Tabell 6.1, på neste side, oppsummerer drivere og barrierer for ulike tiltak som arbeidsgivere kan implementere.

Tabell 6.1: Tentative aktuelle tiltak for virksomheter etter barriere/driver.

	Økonomisk	Kunnskap/ Bevissthet	Fysisk eller organisatoriske forhold	Aksept
<b>Sykkelparkering</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere. Offentlige aktører har blant annet brukt midler fra Buskerudpakka til slike tiltak.	Blant annet som følge av sykkelsertifisering har noen virksomheter anlagt bedre og sikrere sykkelparkering. Manglende bevissthet eller oppmerksomhet mot gode sykkelparkeringer kan være en barriere.	Selv i relativt nyere næringslokaler opplever enkelte ansatte manglende tilrettelegging for sykkelparkering. Virksomhetene måtte da tilrettelegge for bedre sykkelparkering. Kommunens parkeringsnormer kan slikt sett være en barriere.	
<b>Ladepunkt for elsykler</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere	Få eller ingen virksomheter har ladepunkt for elsykler. Det har heller ikke vært etterspurt blant ansatte.		
<b>Anskaffe elbiler, sykler, lastesykler,</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere	Ildsjeler kan være en viktig drivkraft.	Som følge av blant annet miljøsertifisering og offentlige anbudskrav har virksomheter anskaffet blant annet elbiler og eltrucker	
<b>Sykkelreparasjon</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere. Flere offentlige virksomheter har benyttet midler fra Buskerudpakka til slike tiltak.	Enkelte virksomheter tilbyr sykkelreparasjon. Det er som regel ett av flere tiltak som gjennomføres i en virksomhet. Resultatene tyder på at ildsjeler er viktig.		
<b>Garderobefasiliteter</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.	Virksomheter har også anlagt dette blant annet som følge av forespørsel fra arbeidstakere.	Selv i relativt nye næringslokaler har det ikke vært garderobe eller dusjmulighet. Flere virksomheter har derfor anlagt dette selv.	
<b>Utlån av elsykler</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere. Midler fra Buskerudpakke har blitt benyttet til slike tiltak i det offentlige.	Ildsjeler virker å ha vært viktig for et slikt tiltak.		
<b>Rabatterte kjøp av elsykkel</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.	Ildsjeler virker å ha vært viktig for et slikt tiltak.	Virksomheter har tilbudt ansatte rabatterte elsykler blant annet som følge av miljøsertifisering.	Er ikke nødvendigvis et tiltak som får stor oppslutning hvis få kan sykle til arbeid.
<b>Hjemmekontor og fleksibel arbeidstid</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.		Blant annet som følge av korona har virksomheter i stor grad tilrettelagt for hjemmekontor. Samtidig er flere virksomheter også helt avhengig av at ansatte er på arbeidet.	

<b>Påvirke tjenestereiser</b>	<b>Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.</b>		<b>Offentlig anbud og miljøsertifisering kan fungere som en driver i form av krav til blant annet elektriske biler. Manglende sentrale retningslinjer i en organisasjon kan virke som en barriere.</b>
<b>Subsidiere månedskort</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.	Få eller ingen virksomheter har vurdert dette tiltaket.	Tiltaket har i liten grad vært etterspurt blant ansatte.
<b>Parkeringsavgift</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.	Er et tiltak som få virksomheter har vurdert.	Manglende aksept er en sentral barriere.
<b>Mobilitetsplanlegging</b>	For (enkelte) offentlige aktører kan økonomi være en barriere for medlemskap.	Det kan være vanskelig å rekruttere private virksomheter til mobilitetsordninger. Det kan både ha sammenheng med manglende bevissthet eller kunnskap om ordningen, men også manglende interesse.	Er avhengig av at personer med myndighet til å beslutte medlemskap ønsker å bli medlem.
<b>Flytte virksomheten</b>	Kostnad kan være en barriere for å flytte virksomheten.		
<b>Ladepunkt for elbil</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.	Ladepunktet etableres gjerne som følge av forespørsel fra ansatte.	
<b>Kampanjer</b>	Få eller ingen virksomheter har oppgitt økonomi som en barriere.		

Resultatene tyder på at det flere drivere og barrierer for å implementere tiltak for som påvirker arbeidsreiser til de ansatte. Det er med andre ord et sammensatt bilde hvor det både er utfordrende å vurdere hvilke tiltak som er mest fremtredende og samtidig vurdere hvordan ulike drivere og barrierer virker sammen. I tillegg er noen av faktorene kontekst-avhengig i form av blant annet geografi og næring. Med det som bakteppe gir resultatene likevel grunnlag for å konstruere et grovt bilde av sentrale drivere og barrierer. Vi har valgt å skille mellom eksterne og interne barrierer, samt eksterne og interne drivere. Eksterne faktorer er forhold som virksomheten i liten grad kontrollerer selv eller har råderett over. Faktorene er kategorisert i figur 6.1.



Figur 6.1: Sentrale barrierer og drivere.

Gjennom offentlige krav kan det kreves at private virksomheter eksempelvis benytter elbiler når de utfører oppdrag for dem. Ut fra våre intervjuer har det blant annet vært en direkte årsak til at enkelte håndverkerbedrifter har anskaffet elbiler. Gjennom miljøsertifisering har også virksomheter iverksatt en rekke tiltak som skal redusere utslipp generert fra virksomhetens transport. Det er både knyttet til anskaffelse av elektriske biler, men også tiltak som skal redusere bilbruk på reiser til arbeid. Slike krav og virksomhetens tilknytning til dem kan i sin tur påvirke både engasjementet og kulturen for hvordan virksomheten arbeider med transport, samtidig som det kan bli en selvforsterkende effekt i form av at ansatte i større grad etterspør bedre tilrettelegging ettersom de får mer erfaring med å reise med ulike alternative transportmidler.

Sentralisering er dessuten en generell driver. Å lokalisere seg i sentrale områder med godt kollektivtilbud kan blant annet være viktig for å være en attraktiv arbeidsplass og rekruttere nye ansatte. Flere virksomheter har derfor både vurdert å flytte virksomheten eller har flyttet til en sentral lokalisering. Likevel innebærer flytting også en kostnad som kan være for stor for enkelte aktører, samt at virksomhetens egenart gjør det generelt lite aktuelt å være lokalisert i sentrale områder.

Det er også interne forhold som kan drive fram tilrettelegging for ulike arbeidsreiser på arbeidsreisen. Det generelle inntrykket er at arbeidsgiver har et ønske om å imøtekomme ansattes ønsker og behov. Derfor har flere arbeidsgivere eksempelvis installert el-billadere på arbeidsplassen. Eller man har anlagt bedre garderobemuligheter etter hvert som flere sykler til jobb. Samtidig indikerer intervjuene at enkeltpersoners engasjement og forståelse for temaet har betydelig innflytelse på arbeidsplassens generelle tilrettelegging. Det betyr samtidig at en del av variasjonen vi finner mellom ulike virksomheter kan ha andre forklaringsfaktorer enn kun (viktige) strukturelle faktorer som lokalisering, næringstype og kollektivtilbud. Men enkeltpersoner kan også være en barriere. Det kan være vanskelig å for

eksempel å bli medlem av mobilitetsordninger hvis ledere ikke har et engasjement eller ser et behov for å være medlem.

Vi skiller også mellom eksterne og interne barrierer. Når det kommer til bruk av restriktive virkemidler, som eksempelvis parkeringsavgift, påpeker virksomhetene at de ikke har vurdert dette. En viktig faktor er at flere ansatte har behov for å bruke bilen til arbeid og at kollektivtilbudet, for enkelte, ikke er et fullgodt alternativ. Bosettingsmønsteret til de ansatte kan også gjøre det vanskelig å gå, sykle eller reise kollektivt. Enkelte virksomheter har lavtlønnede ansatte som gjerne er bosatt i områder med lave leie/boligpriser.

Det er også flere interne barrierer. Å implementere parkeringsavgift for eksempel kan medføre betydelig motstand blant de ansatte. Ansatte kan også ha et bilbehov med tanke på blant annet at virksomheten har skiftarbeid som krever at man er på jobb på tider hvor kollektivtransport ikke er et alternativ eller at arbeidet i seg selv krever bruk av bil.

Økonomi kan dessuten være en barriere. Det kan være utfordrende å forsvare bruk av midler til eksempelvis medlemskap i mobilitetsordninger for virksomheter med et stramt budsjett. Noen av tiltakene er også relativt kostbare. En siste barriere kan være generelle prinsipper for hvordan eksempelvis kommunale virksomheter skal lokaliseres eller hva slags praksis det skal være for parkeringsavgift.

## 6.1 Videre forskning

Denne undersøkelsen har blitt gjennomført ved bruk av kvalitative intervjuer. Det har vært en nødvendig fremgangsmåte ettersom vi har studert et tema som vi har lite kunnskap om. For å få bedre kunnskap om temaet, bør framtidige undersøkelser rette seg til et større antall virksomheter gjennom blant annet spørreundersøkelser. På den måten kan vi få et bedre innblikk i hvor representative driverne og barrierene er, samt vurdere hvor viktige de ulike faktorene er for arbeidsplassens tilrettelegging for ulike former for arbeidsreiser. En slik undersøkelse kan også fange opp andre drivere og barrierer enn hva som er avdekket i denne undersøkelsen. En faktor det kan være spesielt viktig å undersøke i en eventuell framtidig undersøkelse er hvordan bruk av hjemmekontor påvirker arbeidsreisene både når det gjelder frekvens og valg av type transportmiddel, samt hvor villige virksomheter er til å endre til mer fleksible arbeidstidsordninger generelt.

## Referanser

- BANISTER, D. 2008. The sustainable mobility paradigm. *Transport policy*, 15, 73-80.
- BJØRNSON LUNKE, E. & ENGBRETSSEN, Ø. 2021. Density or Accessibility? a Study of Population Density, Accessibility and Travel Behaviour.
- BÖRJESSON, M., ELIASSON, J., HUGOSSON, M. B. & BRUNDELL-FREIJ, K. 2012. The Stockholm congestion charges—5 years on. Effects, acceptability and lessons learnt. *Transport Policy*, 20, 1-12.
- CHRISTIANSEN, P. (2021) Hvem er positive til bompenger, hvem er negative? *Samferdsel*
- CHRISTIANSEN, P. 2012. Effekter av parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet. *TØI rapport*, 1225, 2012.
- CHRISTIANSEN, P. 2020. The effects of transportation priority congruence for political legitimacy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 132, 61-76.
- CHRISTIANSEN, P., ENGBRETSSEN, Ø. & HANSEN, J. U. 2015. Parkeringstilbud ved bolig og arbeidsplass. Fordelingsffekter på bilbruk og bilhold i byer og bydeler. *TØI-rapport 1439/2015*.
- CHRISTIANSEN, P., HANSEN, J. U., SKARTLAND, E.-G. & FEARNLEY, N. 2016. *Parkering – virkemidler og effekter*, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- CHRISTIANSEN, P. & JULSRUD, T. E. 2014. Effekter av Gjensidiges omlokalisering fra Lysaker til Bjørvika. *TØI-rapport 1344/2014*
- CHRISTIANSEN, P. & T. LOFTSGARDEN (2011) Drivkrefter bak urban sprawl i Europa TØI-rapport 1135/2011
- NORDBAKKE, S. T., CHRISTIANSEN, P., ENGBRETSSEN, Ø., GRUE, B., BJØRNSON LUNKE, E. & KROGSTAD, J. R. 2021. Akseptable tiltak for mer effektive og miljøvennlige arbeidsreiser i store byområder. TØI-rapport 1843/2021
- DURANTON, G. & TURNER, M. A. 2011. The fundamental law of road congestion: Evidence from US cities. *American Economic Review*, 101, 2616-52.
- ENGBRETSSEN, Ø. & CHRISTIANSEN, P. 2011. Bystruktur og transport. En studie av personreiser i byer og tettsteder. *TØI-rapport 1178/2011*.
- ENGBRETSSEN, Ø. (2021) Tilgjengelighet og transportvalg i Susanne Nordbakke et al. (2021) Akseptable tiltak for mer effektive og miljøvennlige arbeidsreiser i store byområder TØI-rapport 1843/2021
- ELLIS, I.O, M.S. HAUGSBØ & M. JOHANSON (2015) Reisevaner i Buskerudbyen 2013/14 Urbanet Analyse Rapport 58/2015
- ELLIS, I.O & K.N KJØRSTAD (2020) Reisevaner i Buskerudbyen 2018 sammenlignet med tidligere år og med andre byområder Urbanet Analyse Rapport 130/2020
- EVANGELINOS, C., TSCHARAKTSCHIEW, S., MARCUCCI, E. & GATTA, V. 2018. Pricing workplace parking via cash-out: Effects on modal choice and implications for transport policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 113, 369-380.
- EWING, R. & CERVERO, R. 2010. Travel and the built environment: A meta-analysis. *Journal of the American planning association*, 76, 265-294.



- FOSSHEIM, K., G.N. JORDBAKKE & M. KNAPSKOG (2021) Kommunale innkjøp: Et virkemiddel for å fremme bærekraftig bylogistikk. TØI-rapport 1847/2021
- HESJEVOLL, I. S. & INGEBRIGTSEN, R. 2016. *Bygg, så sykler de kanskje: En litteraturstudie av betydningen av separering, sammenheng og trygghet for sykling*, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- JULSRUD, T. E. & CHRISTIANSEN, P. 2012. Med gode virkemidler kan arbeidsgivere lykkes: Stimulerer ansatte til å la bilen stå. Samferdsel.
- LANGELAND, O., GUNDERSEN, F., GRÜNFELD, L., BØGH HOLMEN, R., NIELSEN, A. F., TENNØY, A. & ØKSENHOLT, K. V. 2016. *Byutvikling, Infrastruktur og næringsutvikling i hovedstadsområdet – konkurransedyktig næringsliv og bærekraftig storbyfunn*, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- LUNKE, E. B., FEARNLEY, N. & AARHAUG, J. 2021. Public transport competitiveness vs. the car: impact of relative journey time and service attributes. *Research in Transportation Economics*, 101098.
- LYNCH, J. F. 2013. Aligning sampling strategies with analytic goals. *Interview research in political science*, 31-44.
- MÜLLER-EIE, D., BAYER, S. B. & LEKNES, E. 2019. Evaluering av mobilitetstiltaket «hjemjobbhjem».
- NEWMAN, P. G. & KENWORTHY, J. R. 1989. *Cities and automobile dependence: An international sourcebook*.
- NORDBAKKE, S. og VÅGANE, L. 2007. Daglige reiser med kollektivtransport i byområder. TØI-rapport 877. Transportøkonomisk institutt.
- NORDBAKKE, S. og E. LUNKE (2021) Bilrbuk i hverdagslivet - et reelt valg eller en strukturell tvang? TØI-rapport 1834/2021
- NORDBAKKE, S., LUNKE, E. og GRUE, B. 2021. Transportmiddelbruk, valgmuligheter og bosted i Nordbakke et al. 2021 «Akseptable tiltak for mer effektive og miljøvennlige arbeidsreiser i store byområder. TØI-rapport 1843/2021»
- NÆSS, P. 2006. *Urban structure matters: residential location, car dependence and travel behaviour*, Routledge.
- NÆVESTAD, T.-O. 2016. *Hvordan kan myndighetene hjelpe de små transportbedriftene med sikkerhetsstyring?*, Oslo, Transportøkonomisk institutt.
- STEINSLAND, C. 2018. Travel Demand and policy analysis for Buskerudbyen. TØI Report.
- VEISTEN, K., S. FLÜGEL, A.H. HALSE, G.N. JORDBAKKE & H.B. SUNDFØR (2021) Dokumentasjonsrapport til Verdsettingsstudien 2018-2020. TØI rapport 1842/2021
- WEBER, M. 1979. *Makt og byråkrati*. Gyldendal Norsk Forlag, Osl

# 7 Vedlegg

## Intervjuguide

### Intervjupersonens bakgrunn, stilling og oppgaver

*Bakgrunn om prosjektet. Formålet er å undersøke strategier som fremmer eller hindrer bruk av tiltak som fremmer grønn mobilitet til arbeidsreisen. Kan du starte å fortelle om hvordan det er tilrettelagt for reiser til og fra arbeid hos dere?*

(Ta utgangspunkt i hvert enkelt tiltak intervjuobjektet nevnte i forrige spørsmål).

1. Kan du utdype mer om hvordan dere har arbeidet for .... av arbeidsreisen?
  - Kartlegge når tiltakene ble innført
  - Hvorfor tiltaket ble innført
  - Reaksjoner blant ansatte
2. Nå vil vi nevne noen andre tiltak som også kan være aktuelle (stille spørsmål knyttet til forhold i grupper som de foreløpig ikke har nevnt i samtalen innenfor sykkel, parkering, flytte, hjemmekontor, garderobe, og prinsipielt synspunkt på styring av hvordan ansatte reiser.). Vi tenker å prate kort om hvert enkelt av disse tiltakene. Kan du først fortelle hva du tenker om .. ?
  - Kan du utdype hvorfor du tenker at tiltaket ikke har blitt innført? Spørre om økonomi, aksept og andre barrierer.
3. Mobilitetsplanlegging er et tiltak hvor bedrifter får mobilitetsrådgivning. På Nord-Jæren har de blant annet en ordning der det koster ti kroner per ansatt i måned for å være med i et såkalt Hjem-Jobb-Hjem-konsept. Da får bedriftene til en rekke tjenester og produkter som for eksempel leasing og utlån av el-sykler og sparke-sykler, sykkelservice, foredrag og rimeligere bussbilletter. Hva tenker du om en slik ordning? Spørre om det er noe de kan være interessert i, hvorfor, hvorfor ikke.

	Økonomisk	Kunnskap/ Bevissthet	Fysisk eller organisatoriske forhold	Aksept
Sykkelparkering				
Ladepunkt for elsykler				
Lastesykler				
Sykkelreparasjon				
Garderobefasiliteter				
Utlån av elsykler				
Hjemmekontor og fleksibel arbeidstid				
Redusere tjenestereiser				
Subsidiere månedskort				
Gavekort				
Parkeringsavgift				
Behovsstyrt parkering				
Mobilitetsplanlegging				
Flytte virksomheten/ flyttehistorikk				
Ladepunkt for elbil				
Kampanjer / personlig mobilitetsplanlegging				

## 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 90 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel på internett og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside [www.toi.no](http://www.toi.no).

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

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

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

#### Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO-0349 Oslo

22 57 38 00  
[toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)  
[www.toi.no](http://www.toi.no)