

Reisevaner på arbeidsreiser blant ansatte på UMB

Aud Tennøy, stipendiat ved UMB-ILP og Forsker II ved TØI

I september ble det gjennomført en undersøkelse om reisevaner på arbeidsreiser blant ansatte på UMB. Undersøkelsen ble gjennomført som en internettbasert undersøkelse som ble sendt til alle ansatte via krypterte e-postadresser. 476 personer svarte på undersøkelsen, noe som ga en svarprosent på 35 %.

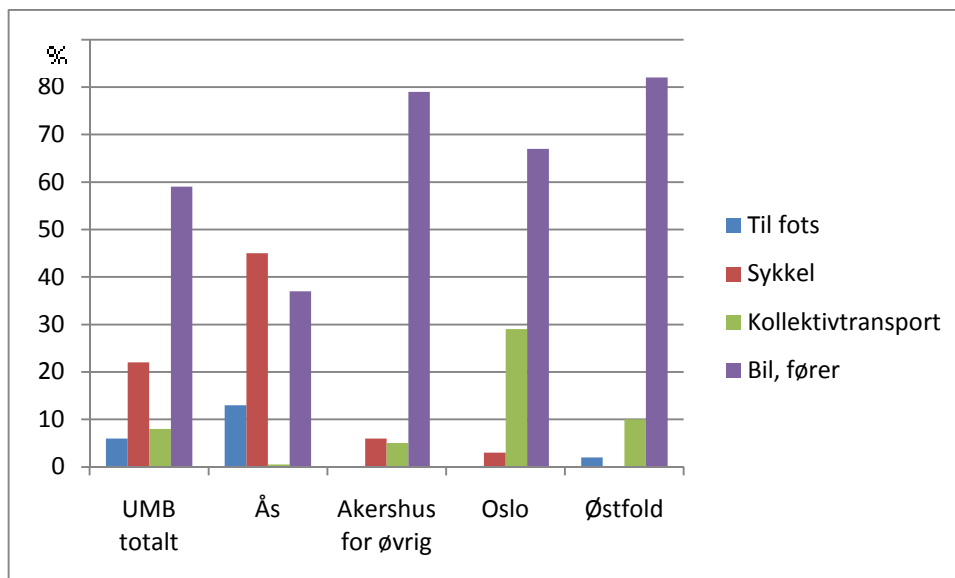
Flest bruker bil

Undersøkelsen viste at 59 % av de som svarte kjørte bil til jobb, 5 % var passasjerer i bil, 22 % syklet, 8 % reiste kollektivt og 6 % gikk. Flest oppgir at grunnen til at de velger bil i stedet for andre transportmidler er at dette er raskest og mest effektivt, og at andre alternativer er for tidkrevende eller plundrete. Få oppgir at viktigste grunn for å velge bil er at de trenger bilen i jobb eller at de liker best å kjøre bil.

N=476	Uviktig/ ikke riktig	Viktig/ riktig	Viktigst/ mest riktig	Annet
Jeg har ikke andre alternativer enn å kjøre bil, å reise kollektiv, med sykkel eller å gå tar for lang tid og/eller er for plundrete for meg	20 %	26 %	52 %	3 %
Jeg utfører ofte ærender (handle, besøk, trening, hente og levere barn) på veien, og dette krever at jeg benytter bil	31 %	34 %	28 %	6 %
Kun bil gir den fleksibiliteten jeg har behov for	27 %	45 %	23 %	5 %
Jeg har ofte behov for å benytte bilen i forbindelse med jobb	66 %	18 %	6 %	10 %
Bil er det raskeste og mest effektive transportmiddelet for meg	9 %	36 %	52 %	3 %
Jeg liker best å kjøre bil	60 %	19 %	7 %	15 %

Tabell 1: Svar på følgende spørsmål: "Du har oppgitt at du vanligvis velger bil på arbeidsreisen på denne tiden av året. Hva er de viktigste grunnene til at du velger bil i stedet for andre transportmidler?"

Hvordan de ansatte reiser til jobb varierer delvis betydelig med hvor de bor, se figur 1. De ansatte som bor i Ås sykler mest, går mest og bruker minst bil på arbeidsreisen. De som bor i Akershus utenom Ås (i hovedsak i Follo-området) og i Østfold bruker i all hovedsak bil. De som bor i Oslo er de ivrigste kollektivbrukerne, selv om et flertall kjører bil.



Figur 1: Forskjeller i reisevaner avhengig av bosted.

Av dem som har oppgitt at de ikke har brukt bil på arbeidsreisen sin, har 65 % oppgitt at ”det står en bil hjemme som de kunne brukt på arbeidsreisen”.

Syklistene legger mest vekt på trygghet

Av syklistene oppgir 55 % at de hovedsakelig sykler på tilrettelagt sykkelvei, mens 8 % hovedsakelig sykler i veibanen. For 37 % av syklistene foregår sykkelturen på en god blanding av sykkelanlegg og veibane. 55 % av syklistene oppgir at de legger mest vekt på at det skal være trygt og trivelig når de velger sin sykkelrute, mens 38 % legger mest vekt på at det skal ta kort tid. 53 % av sykkelturene er 3 km eller kortere, og 31 % av turene er 3 – 5 km. Kun 16 % av turene er lengre enn 5 km. 35 % av syklistene oppgir at de vanligvis bruker sykkel på arbeidsreisen også om vinteren. 31 % går om vinteren, mens 14 % kjører bil og 4 % reiser kollektivt.

Syklistene ble også spurt om visse faktorer er til ”vesentlig hinder, irritasjon eller plage” for dem på sykkelturen til og fra jobb. 34 % svarte at deres sykkelrute er meget bra, og hadde ingenting å klage over. Blant de faktorene som flest krysset av for finner vi dårlig dekke på gang- og sykkelanlegg, fare på grunn av biltrafikk og fotgjengere i gang- og sykkelanleggene. Faktorer som omveier og manglende sykkelanlegg oppleves som vesentlige ulemper av få.

Ingen av disse, min sykkelrute er meget bra!	34 %
Huller, ujevnt dekke etc. i gang- og sykkelanlegg	30 %
Fare på grunn av biltrafikk (at du opplever det som farlig for deg å sykle på grunn av trafikken)	28 %
Fotgjengere i gang- og sykkelanleggene	26 %
Andre sykklister i gang- og sykkelanleggene	14 %
Støy, forurensing etc. fra biltrafikk	11 %

Grus etc. i gang- og sykkelanlegg	11 %
At det mangler sykkelanlegg	10 %
Huller, ujevnt dekke etc. på veiskulder (der du sykler)	9 %
Grus etc. på veiskulder (der du sykler)	2 %
Omveier	2 %
Vet ikke/har ingen mening om dette/ikke relevant	4 %
Andre enn disse	5 %

Tabell 2: Svar på følgende spørsmål: ”Opplever du at noen av de følgende faktorene er til vesentlig hinder, irritasjon eller plage for deg når du sykler til og fra jobb på denne tiden av året? Merk av de viktigste.”

Mange kollektivreisende bruker tog

Kun 8 % oppga at de reiste kollektivt til jobb. Dette er kanskje ikke overraskende, gitt at kun 33 % av de som reiste kollektivt benyttet ett kollektivmiddel, mens 42 % byttet kollektivmiddel én gang, 11 % to ganger og hele 14 % oppga at de byttet kollektivmiddel tre eller flere ganger. Av de kollektivreisende hadde 89 % benyttet tog, 44 % buss, 22 % T-bane og 8 % trikk på deler av sin reise.

De fleste er fornøyde med sin arbeidsreise

I undersøkelsen spurte vi hvor fornøyde de UMB-ansatte er med arbeidsreisen på denne tiden av året. 63 % oppga å være fornøyde eller strålende fornøyde med arbeidsreisen og 28 % at arbeidsreisen er OK, mens 8 % ikke er fornøyd med arbeidsreisen sin. 45 % av de som svarte bruker 15 minutter eller mindre på arbeidsreisen hver vei, 27 % mellom 15 og 30 minutter, 23 % mellom 30 og 60 minutter og 5 % mer enn en time.

Mange bor i eller nær Ås

En hypotese i planteorien er at arbeidsplasser med høye eller spesielle kompetansekrav vil trekke arbeidstakere fra et stort omland. Det var derfor overraskende å finne at 43 % av de som svarte på undersøkelsen bor i Ås kommune, mens 24 % bor i Follo-området for øvrig. 16 % bor i Oslo og 11 % i Østfold. Når vi sammenligner administrativt ansatte, vitenskapelig ansatte og teknisk personell finner vi likevel forventede forskjeller. Mens 78 % av de administrativt ansatte og 80 % av teknisk personell bor i Ås eller nabokommunene, er det 60 % av vitenskapelig ansatte som gjør det samme. 23 % av disse bor i Oslo.

Hva kan slik kunnskap brukes til?

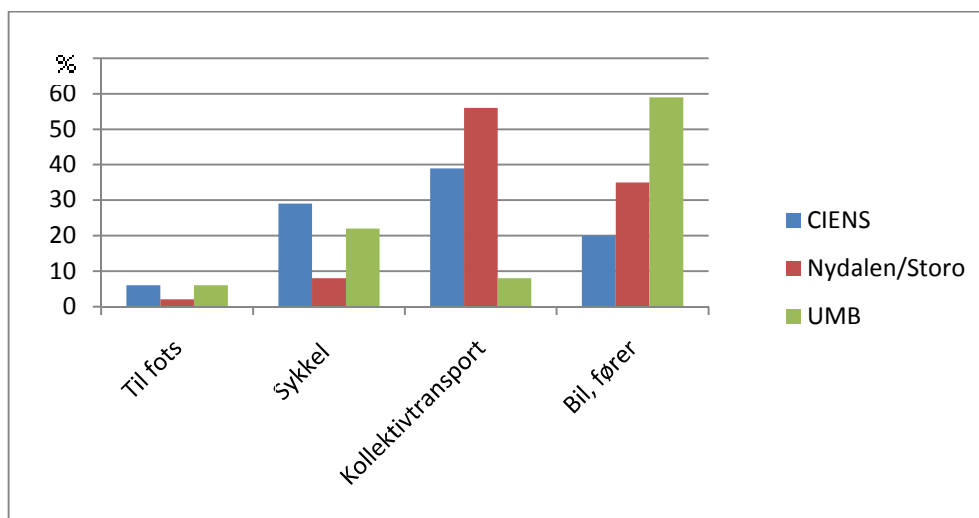
Reisevanedata er svært nyttig kunnskap i forskning om hvordan lokalisering av aktiviteter og utvikling av forskjellige deler av transportsystemet (for biltrafikk, kollektivtrafikk, sykling, gange) påvirker reisevaner. Man er, og har i flere tiår vært, spesielt opptatt av hva slags areal- og transportutvikling som påvirker de

totale biltrafikkmengdene. Denne kunnskapen brukes i areal- og transportplanleggingen på statlig, regionalt og kommunalt nivå.

Med dagens kunnskap om hvordan klimagassutslippene kan påvirke miljøet på jorda og livsbetingelsene for alt som lever her, er dette mer aktuelt enn noen gang. Transport står som kjent for ca 30 % av klimagassutslippene i Norge (NOU 2006:18) og er sammen med petroleumsindustrien den raskest voksende utslippskilden.

I forskningen på dette feltet brukes reisevanedata blant annet i komparative analyser, hvor man sammenligner reisevaner til og fra for eksempel arbeidsplasser (eller boliger, handlesteder eller annet) med forskjellig beliggenhet og/eller forskjellige transportmessige betingelser for valg av transportmiddel på arbeidsreisen. Slike transportmessige betingelser kan være kollektivtilbud, parkeringstilgang og om arbeidsstedet ligger i gang- og sykkelavstand til store befolkningsmengder.

Når man sammenligner reisevanedata fra UMB med data for reisevaner til og fra CIENS-instituttene på Blindern (Tennøy og Lowry 2008) og arbeidsplasser i Nydalen og på Storo (Haakenaasen et.al. 2007), alle disse ligger ved ring 3 i Oslo, ser man klare forskjeller (se figur).



Figur 2: Reisevaner på arbeidsreiser blant ansatte i CIENS (september 2007), Nydalen/Storo (juni 2007) og UMB (september 2009).

Denne forskningen brukes i praktisk areal- og transportplanlegging, både for å utrede og planlegge hvordan byer og tettsteder bør utvikles for å oppnå for eksempel lavere bilavhengighet og bilbruk, og for å bedre kunne utrede konsekvenser av forskjellige alternative utviklingsretninger eller av enkeltprosjekter.

Representativitet

Representativiteten for undersøkelsen har blitt undersøkt med tanke på kjønn, alder og hvor man er ansatt ved UMB. Vi fant at det var en svak overvekt av kvinner blant de som svarte på undersøkelsen i forhold til kjønnsfordelingen på UMB (51 % kvinner blant respondentene mot 47 % kvinner blant ansatte), at det er en svak underrepresentasjon av den eldste gruppen (60 år og over) og at det er en viss overrepresentasjon av ansatte i sentraladministrasjonen i forhold til dem som arbeider ved et institutt eller et senter (alle sammenligningsdata er 2008-tall hentet fra SND 2009), se tabellene under.

	RVU UMB	SND 2009
Andel kvinner	51 %	47 %
Andel menn	49 %	53 %
Sum	100 %	100 %

Tabell 3: Representativitet, kjønn.

	RVU UMB	SND 2009
29 og yngre	9 %	10 %
30-39	25 %	24 %
40-49	24 %	24 %
50-59	29 %	27 %
60-69	13 %	15 %
70 og eldre	0 %	0 %
sum	100 %	100 %

Tabell 4: Representativitet, aldersfordeling.

	RVU UMB	SND 2009
Institutt	78 %	75 %
Senter/andre enheter ¹	7 %	6 %
Sentraladministrasjonen	13 %	19 %
Flere, vet ikke, annet	2 %	-
Sum	100 %	100 %

Tabell 5: Representativitet, hvor man er ansatt.

Det er ikke korrigert for disse avvikene. Dette skyldes i hovedsak at vi ikke kan undersøke representativitet i forhold til den variabelen som med stor sannsynlighet vil gi størst utslag, nemlig bosted, siden vi ikke har tilgjengelige data for UMB-ansattes bostedskommune. Det er lite meningsfullt å korrigere for avvik i variable som har liten betydning for resultatene når vi vet at

¹ Dette er betegnelsen som SND benytter.

representativiteten er usikker med tanke på variable som kan ha stor betydning (bosted).

Referanser

Haakenaasen, Bjørn, Faste Lynum og Kjetil Vrenne (2007): Evaluering av T-baneringen i Oslo. Før- og etterundersøkelser i områdene Storo, Nydalen, Sinsen og Carl Berner. PROSAM rapport 1555. www.prosam.no

Miljøverndepartementet (2006): Et klimavennlig Norge. NOU 2006:18.

NSD (2009): Database for statistikk om høgre utdanning, http://dbh.nsd.uib.no/statistikk/kategori_ansatte.action, 27. oktober 2009

Tennøy, Aud og Mike Lowry (2008): Reisevaner for ansatte i CIENS-bedriftene før og etter samlokalisering i Forskningsparken. TØI rapport 997/2008. www.toi.no