



Arbeidsreisevaner ved Herøya Industripark og Rådhuskvartalet

Av

Christine Hvitsand



Telemarksforsking-Bø

**TF-notat nr 12/2008
juli 2008**

© Telemarksforsking-Bø 2008
TF-notat nr. 12/2008
ISSN 0802-3662
Pris: kr. 140,-

Telemarksforsking-Bø
Postboks 4
3833 Bø i Telemark
Tlf: 35 06 15 00
Fax: 35 06 15 01
www.telemarksforsking.no

**Arbeidsreisevaner ved
Herøya Industripark og Rådhuskvartalet**

*Av
Christine Hvitsand*



Telemarkforskning-Bø



Foto: Sonja Bratteteig Rui

FORORD

Denne rapporten er skrevet på oppdrag av Porsgrunn kommune. Rapporten er en oppsummering av en spørreundersøkelse om arbeidsreisevanene til ansatte i Rådhuskvartalet og Herøya Industripark. Undersøkelsen er en del av samarbeidsprosjektet "Smart trafikant" til Porsgrunn kommune og Herøya Industripark. Resultatene fra undersøkelsen sees i sammenheng med Grenlands infrastrukturplan og tidligere analyser av reisevaner i byområder.

Rapporten er skrevet av Christine Hvitsand juni 2008.

Bø, 02. juli 2008

Telemarksforskning-Bø

Christine Hvitsand

Prosjektleder

INNHOLDSFORTEGNELSE

Sammendrag	6
1 Innledning	9
1.1 Tidligere analyser og undersøkelser	9
1.1.1 Infrastruktur i Grenland	9
1.1.2 Nasjonal arbeidsreiseundersøkelse	10
1.2 Formålet med undersøkelsen	12
1.3 Metode og utvalg	12
1.3.1 Undersøkelsesopplegg	12
1.3.2 Utvalg	13
2 Hva undersøkelsen viste	15
2.1 Betingelser og forutsetninger for de reisende	15
2.1.1 Arbeidstid og –sted	15
2.1.2 Behov for bil i jobbsammenheng	16
2.2 Arbeidsreisen den dagen undersøkelsen ble foretatt	17
2.3 De bilkjørende	18
2.3.1 Reisevaner og andre ”oppgaver” knyttet til kjøringen	18
2.3.2 Villighet til å prøve annen transportmåte	19
2.4 De myke trafikkantene	22
2.4.1 Til fots	22
2.4.2 På sykkel	22
2.5 De ”bussende”	24
2.6 Viktigste ved valg av reisemåte	25
2.7 Innkommede forslag til forbedringer	26
2.7.1 Gang- og sykkelveinettet	26
2.7.2 Busstilbudet	27
3 Sammenlikning med tidligere undersøkelser om arbeidsreiser	28
4 Forskjeller mellom Herøya og Rådhuskvartalet	29
5 Avsluttende bemerkninger	30
Referanser	31

SAMMENDRAG

Veksten i biltrafikken i Norge er høy. Grenland har en utfordring i å redusere denne veksten og få de reisende over på andre transportmidler, fordi vekstprognosene for biltrafikken er høy. Infrastrukturplanen for Grenland ble utarbeidet av Telemark fylkeskommune i samarbeid med kommunene Skien, Porsgrunn og Bamble i 2002. Denne tar blant annet for seg utfordringer og muligheter knyttet til den høye andelen kjøring i privatbil i forhold til bruk av kollektivtransport i kommunene. De fleste innbyggerne reiser innenfor det såkalte "bybåndet", noe som gir muligheter for arbeids- og bofortetting og bedre transportløsninger der hvor folk ferdes. Våren 2008 gjorde Telemarksforskning-Bø en statusvaluering av areal- og transportsatsningen i infrastrukturplanen. Rapporten forteller at Grenlandskommunene har gjort satsninger i kollektivtrafikken og den tidligere jevne nedgangen i kollektivandelen er stabilisert. Bratsbergbanen har også hatt gode perioder siden 2002.

Høsten 2007 gjennomførte Porsgrunn kommune og Herøya Industripark en spørreundersøkelse blant egne ansatte i Rådhuskvartalet og Industriparken. Hensikten med undersøkelsen var å avdekke de ansattes arbeidsreisevaner for å kunne finne effektive tiltak for at flere skal velge en mer miljøvennlig transportform. Undersøkelsen er en del av prosjektet "Smart Trafikkant" i regi av Porsgrunn kommune, hvor målet er at andelen bilkjørere ikke skal overstige 60 prosent innen 2009.

På undersøkelsesdagen var fordelingen på transportform til/fra jobb slik:

Egen bil	68,5 %
Bil med kollegaer, naboer eller venner	2,5 %
Sykkel	19,0 %
Til fots	6,5 %
Buss	5,5 %
Tog	0,5 %
Annet	1,5 %

Dette er en høy andel bilbruk og sykling, og en lav kollektiv- og gåandel i forhold til landsgjennomsnittet for byområder, i følge den nasjonale arbeidsreiseundersøkelsen som Transportøkonomisk institutt (TØI) utførte i 2005.

De fleste arbeidsreisende til Herøya og Rådhuskvartalet har forholdsvis kort vei til jobben. De fleste har under 15 km og svært mange har også under 10 km reisevei. Undersøkelsen viser at det er liten variasjon i valg av transportform fra dag til dag, samt at valg av transportform er lite avhengig av kjønn og alder. I motsetning til TØI sin undersøkelse ser det ikke ut til at det er de med høyest utdanning/inntekt som kjører minst, men at det er de med grunnskoleutdanning (Herøya) og fag-/videregående utdanning (Rådhuskvartalet) som

sjeldnest tar bilen. I tillegg har det stor betydning om man har små barn i familien. Det var en svært høy andel av de med barn i alderen 0-5 år som kjørte bil, mens de med eldre barn oftere benyttet kollektiv transport, gikk eller syklet.

På Rådhuskvartalet opplyser over 40 prosent at de har behov for bil i jobbsammenheng hver uke, mens denne andelen bare er 16 prosent på Herøya.

Det er en villighet blant bilbrukerne til å redusere sin bilbruk, spesielt på Herøya. De foretrukne alternativene er da buss eller sykling, men det er også aktuelt å gå, kjøre bil sammen med andre eller ta toget. Det må imidlertid skje en forbedring blant annet i busstilbudet, både med tanke på hyppigere avganger, flere direkteruter og lavere pris. Det pekes også på at forbedringer i gang- og sykkelveiene og færre private ”oppgaver” som henting av barn og andre ærender, er av betydning. Det er også ønskelig at arbeidsgiver stiller transportmiddel til disposisjon til tjenestereiser, hvis de skal la være å ta bilen med på jobb. Også de som allerede tar bussen ofte til jobb, ønsker hyppigere og bedre tilpassede avganger, noe som spesielt gjelder de ansatte på Herøya. De formidler også at de ville tatt bussen oftere dersom prisen var lavere.

Det viktigste for de reisende er at de kommer seg raskt og effektivt på jobb. Det er likevel også av betydning av reiseutgiftene ikke er for høye. Videre foretrekker omtrent én av tre at reisen kan kombineres med private ærend og muligheten til å trimme. Miljøhensynet er av betydning for 20 prosent av de ansatte når transportmåte skal velges.

1 INNLEDNING

1.1 Tidligere analyser og undersøkelser

1.1.1 Infrastruktur i Grenland

I 2002 utarbeidet Telemark fylkeskommune ”Infrastrukturplan for Grenland” i samarbeid med kommunene Skien, Porsgrunn og Bamble og Statens vegvesen Telemark. Denne strategiske analysen var et innspill til Nasjonal Transportplan 2006-2015. Samtidig var analysen en del av en langsiktig plan- og utviklingsprosessen for regionen.

Potensialet for en mer fremtidsrettet arealbruk og trafikkpolitikk framgår å være stort i Grenland. Dette begrunnes ved at 85 prosent av befolkningen bor innenfor det såkalte ”bybåndet” i de tre kommunene. Befolkningstettheten er likevel ikke spesielt stor i dette området. Hoveddelen av transporten, også arbeidsreiser, foregår langs og på tvers av dette båndet. En fortetting av sentrum med flere boliger og arbeidsplasser lokalisert nær sentraene er ønskelig, blant annet for å redusere transportbehovet og biltrafikken. Dette vil gi et bedre grunnlag for utvikling av kollektivtrafikken, som i dag har en svært liten andel av persontransporten i Grenland, i følge analysen.

Det er følgelig et mål å sikre en arealbruk som reduserer behovet for transport og som legger til rette for kollektivtransport (buss og tog), og for gående og syklende. Dette i kombinasjon med en restriktiv parkeringspolitikk, vil være viktige bidrag for å bremse økningen i biltrafikken. Gang- og sykkelveinettet er forholdsvis godt utbygget utenfor bykjernene, mens tilretteleggingen ikke er like god i bysentrale områder.

Mål i Infrastrukturplanen som er direkte relatert til arbeidsreiser:

- Kollektivtransport, gang-/sykkel og privatbil skal supplere hverandre for å få en effektiv og mest mulig miljøvennlig utnyttelse av transportsystemet. Økning i gang/sykling skal redusere omfanget av korte bilreiser, mens økt kollektivbruk skal redusere omfanget av lengre bilreiser. Bruk av bil til områder med god kollektivtransport bør begrenses.
- Antall kollektivtrafikanter i Grenland skal økes med 100 prosent fram til 2010. Det er også et mål at kollektivandelen skal øke fra under 5 prosent til 8 prosent innen 2010. God kollektivtilgjengelighet til konsentrasjon av arbeidsplasser, studie plasser, bysentre og områdesentre er spesielt viktig.

Men har så Grenland kommet nærmere en fortetting av sentrum, en økt kollektivandel og bedre tilrettelegging for gående og syklende? Telemarksforskning-Bø foretok våren 2008 en gjennomgang av hva som har blitt gjort siden ”Infrastrukturplan for Grenland” ble skrevet for 6 år siden. Rapporten ”Hva har vi oppnådd? Satsningsområde Infrastruktur: Miljøvennlig areal- og transportutvikling” ser på måloppnåelsen i forhold til Infrastrukturplanen fra 2002.

I rapporten fra Telemarksforskning-Bø sies det at ”Grenland er et av byområdene i landet hvor kollektivandelen er lavest. Andelen som reiser kollektivt har falt fra 9 prosent i 1985 til 4 prosent i 2005. Også andelen som bruker sykkel har falt. Derimot har andelen som kjører bil økt, fra 50 prosent til ca. 60 prosent. Det er forhold som tyder på at man i Grenland i løpet av 2006 og 2007 har klart å snu den negative utviklingen som har pågått siden midt på 1980-tallet. Selv om det ikke er gjort reisevaneundersøkelser er det ting som tyder på at kollektivandelen i Grenland er stabilisert, og muligens på vei opp. Resultatet er at Grenland nylig mottok seks millioner kroner fra Samferdselsdepartementet som del av regjeringens belønningsordning for satsing på kollektivtransport ved at veksten i kollektivtransporten er større enn veksten i biltrafikken.”

Når det gjelder Bratsbergbanen sier rapporten at toglinjen hadde en vekst på 17 prosent fra 2005 til 2006 og at regulariteten var særdeles god. I første halvdel av 2007 var det fortsatt vekst, men på grunn av mange innstillinger, ble det en svak nedgang i antall passasjerer i 2007 i forhold til året før.

1.1.2 Nasjonal arbeidsreiseundersøkelse

Transportøkonomisk institutt (TØI) gjennomførte i 2005 en nasjonal arbeidsreiseundersøkelse. Resultatene fra denne er gjengitt i rapporten ”Daglige reiser med kollektivtransport i byområder”.

I følge undersøkelsen fordeler arbeidsreisene seg slik mellom transportmidlene:

Bil	60 %
Bil (med som passasjer)	5 %
Kollektivtransport	17 %
Til fots	10 %
Sykkel	6 %

Undersøkelsen viser at tilbudet av kollektivtransport er bedre for dem som benytter seg av kollektivtransport enn hos de som kjører bil til jobb. Bilbrukerne derimot, har bedre parkeringsfasiliteter. Blant bilbrukerne er det ganske mange som oppgir at de også har et kollektivtilbud, 74 prosent blant de som kjører selv og 84 prosent av de som satt på med andre i

bil. Mange av bilbrukerne vet imidlertid ikke om de har et kollektivtilbud som de kan benytte.

Det er ved lengre reisevei (50 km eller mer), at kollektivtransport utkonkurrerer bil. For kollektivreisende er det avstand til holdeplass og frekvens som har størst betydning for om de velger kollektivt. Godtgjørelse for reiseutgifter til henholdsvis bil eller kollektivtransport, sies å ha stor betydning for valg av reisemåte.

TØI har brukt Oslo som datagrunnlag for å si noe om folks arbeidsreisevane. Det viser seg at kollektivandelen er høyest blant de som bor i ytre del av byen eller utenfor byen og som jobber i indre del av byen. De som bor i indre del av byen, men jobber i utkanten av bykjernen benytter seg også ofte av kollektivtilbudet. Dersom man både bor og jobber i indre by, er det større sjans for at man går eller sykler. Lokalisering av arbeidssted har altså stor betydning for valg av transportmåte.

I TØIs undersøkelse var det 30 prosent av de spurte som hadde gjennomført ærender på reiseveien, og det var noen flere av disse som hadde kjørt bil enn det var av de som benyttet kollektivtransport. De viktigste årsakene for ikke å benytte kollektivtransport oppgis å være at det tar for lang tid eller er tungvint. Andre grunner er at frekvensen i kollektivtilbudet ikke anses som bra nok, eller at de trengte bilen i jobbsammenheng. Langt færre påpeker pris, behovet for å gjøre ærender på vei hjem eller at det er for langt til holdeplassen. En annen undersøkelse fra Transportøkonomisk institutt, Reisevaner i Oslo og Akershus (2007), viser at i Oslo og Akershus gjør 20 prosent innkjøp på arbeidsreiseveien, mens 7 prosent leverer og henter barn.

Den nasjonale arbeidsreiseundersøkelsen viser at kollektivandelen i byområdene er på 11 prosent, noe som kommenteres å være lav. Oslo trekker opp gjennomsnittet, ved å ha en høyere kollektivandel enn de andre byene. Kollektivtilbudet har blitt forbedret i de fleste av byområdene siden 1992, men kollektivandelen har vært stabil. Forbedringene i kollektivtilbudet kan heller sies å ha bidratt til å opprettholde kollektivandelene enn til å øke dem. Hvor stor andel av de daglige reisene som er med kollektiv transport, gjenspeiler stort sett hvor godt det kollektive tilbudet er på stedet.

Andre funn i undersøkelsen er at bruk av tog ofte er i forbindelse med arbeid og at det er sjelden at kollektivtransport kombineres med andre transportmåter. Det viser seg også at faktorer som kjønn og alder betyr mindre i forhold til bruk av kollektiv transport. Langt viktigere er lønnsnivået, og det er de med høy inntekt som kjører mest kollektivt.

1.2 Formålet med undersøkelsen

”Smart trafikant” (se logoen) er et prosjekt i regi av Porsgrunn kommune og Herøya Industripark som startet i mai 2007 og skal gå ut 2009. Hovedmålet for prosjektet er å redusere bruken av bil til og fra jobb, og i arbeidstiden. Innen utgangen av 2009 skal ikke andelen bilkjørere overstige 60 %.



Undersøkelsen er en del av Smart trafikant-prosjektet, og den skal avdekke arbeidsreisevanene hos de ansatte ved Herøya Industripark og i Rådhuskvartalet. Kartleggingen vil gi viktig informasjon om transportmåter, om hva som skal til for at færre skal sette seg bak rattet når de skal på jobb, samt forbedringspunkter i busstilbudet og i gang-/sykkelnettet. Undersøkelsen er et ledd i å finne effektive tiltak for å redusere bilbruken i arbeidsreiser, og den er derfor gjennomført på to store, tunge arbeidsteder. Resultatene herfra antas å være overførbare til andre arbeidsplasser i regionen.

Undersøkelsen skal gjentas høsten 2008 og 2009, både for å kunne fange opp nye innspill fra arbeidstakerne og for å evaluere om tiltakene i prosjektet har hatt ønsket effekt.

1.3 Metode og utvalg

1.3.1 Undersøkelsesopplegg

Nærmere 500 personer, fordelt likt mellom Herøya Industripark og Rådhuskvartalet, besvarte spørreundersøkelsen. Besvarene ble hentet inn i oktober 2007, og de fleste svarene kom inn i begynnelsen av uken. I Rådhuskvartalet besvarte de ansatte elektronisk over et felles datasystem. Denne fremgangsmåten var ikke mulig på Herøya, siden de ansatte der har forskjellige arbeidsgivere og ikke noe felles elektronisk system.

Dagene da besvarelsene ble gitt hadde stort sett oppholdsvær, og bare svært få personer opplevde litt nedbør. Vi antar dermed været til å være ”nøytralt” i den forstand at alle transportmåter til jobb var mulige. Mange av spørsmålene har tatt utgangspunkt i reisemåten undersøkelsesdagen. Det er derfor avgjørende for kvaliteten på undersøkelsen at denne er representativ for hvordan folk vanligvis reiser, noe den er ifølge respondentene selv.

Dataene ble behandlet i Questback av Porsgrunn kommune og oversendt Telemarksforsking-Bø for å utføre en oppsummering av undersøkelsen. Det ble foretatt kryssjekkinger for å se om valg av transportmåte hadde sammenheng med andre faktorer.

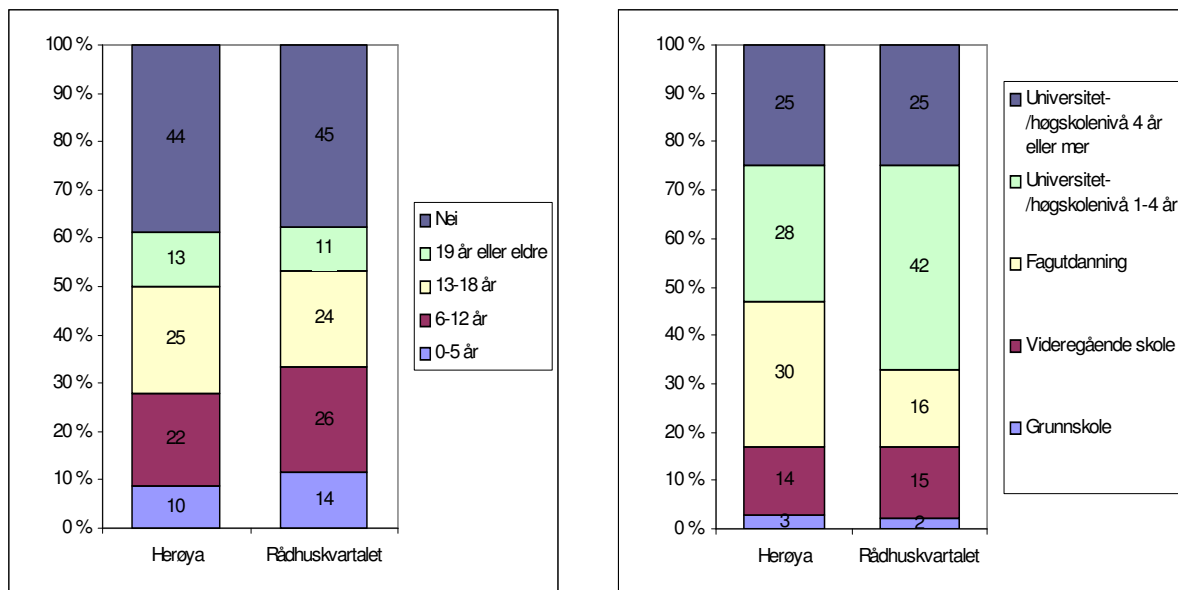
1.3.2 Utvalg

Rådhuskvartalet har ca 350 ansatte og Herøya Industripark har ca 4.000 ansatte. På Herøya responderte 243 ansatte på undersøkelsen, hvorav 71 prosent var menn, mens i Rådhuskvartalet besvarte 262 respondenter undersøkelsen, hvorav 41 prosent var menn. Svarprosenten i Rådhuskvartalet var altså langt høyere enn den var på Herøya.

Det var få respondenter under 31 år og over 60 år. De fleste av de som besvarte undersøkelsen var mellom 31 og 60 år gamle, med en forholdsvis jevn fordeling mellom aldersgruppene. På Herøya var det imidlertid en overvekt av respondenter i gruppen 51-60 år.

Omtrent 1 av 10 oppgir at de har helselidelser som påvirker hvordan de reiser til og fra jobb.

Nærmere halvparten av de ansatte har ikke barn eller ungdom i husstanden. De som har barn i husstanden har barn både i barnehagealder og/eller i skolealder, jf. Figur 1. Utdanningsnivået kan sies å være forholdsvis høyt, spesielt blant de ansatte i Rådhuskvartalet, hvor to av tre har universitets- eller høgskoleutdanning, jf. Figur 1.



Figur 1: Familiesituasjonen og utdanningsnivået hos de som besvarte undersøkelsen

Omtrent 20 prosent av de ansatte både på Herøya og Rådhuskvartalet bor i Skien. Ellers var bostedene jevnt spredt utover kommuner, byer og tettsteder i Porsgrunn og i regionen for øvrig. Se forøvrig avsnitt 2.1.1. for avstander i arbeidsreisen.

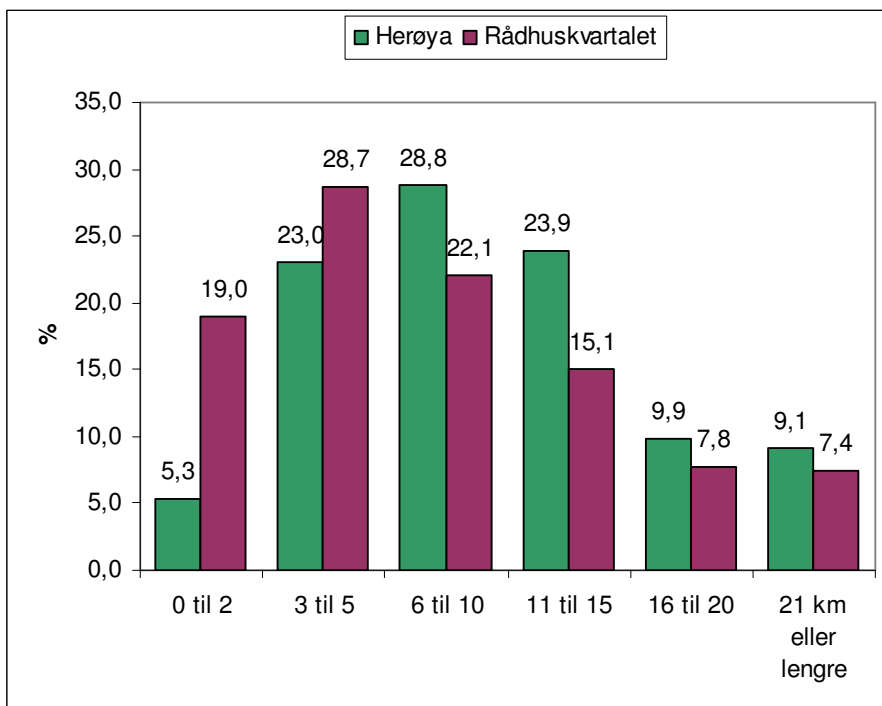
2 HVA UNDERSØKELSEN VISTE

2.1 Betingelser og forutsetninger for de reisende

2.1.1 Arbeidstid og -sted

Så godt som alle hadde sin daglige arbeidsplass på henholdsvis Herøya og Rådhuskvartalet, og de aller fleste hadde fast oppmøteplass der daglig eller stort sett hver dag. Noen få hadde sin arbeidsplass et annet sted, som på helsestasjon eller legesenter. Så godt som alle jobbet dagtid på begge arbeidsstedene, men med noe skiftarbeid på Herøya. Muligheten for fleksitid er således større i Rådhuskvartalet enn på Herøya, og undersøkelsen viser at 92 prosent av de spurte i Rådhuskvartalet og 68 prosent av de spurte på Herøya hadde mulighet for fleksibel arbeidstid.

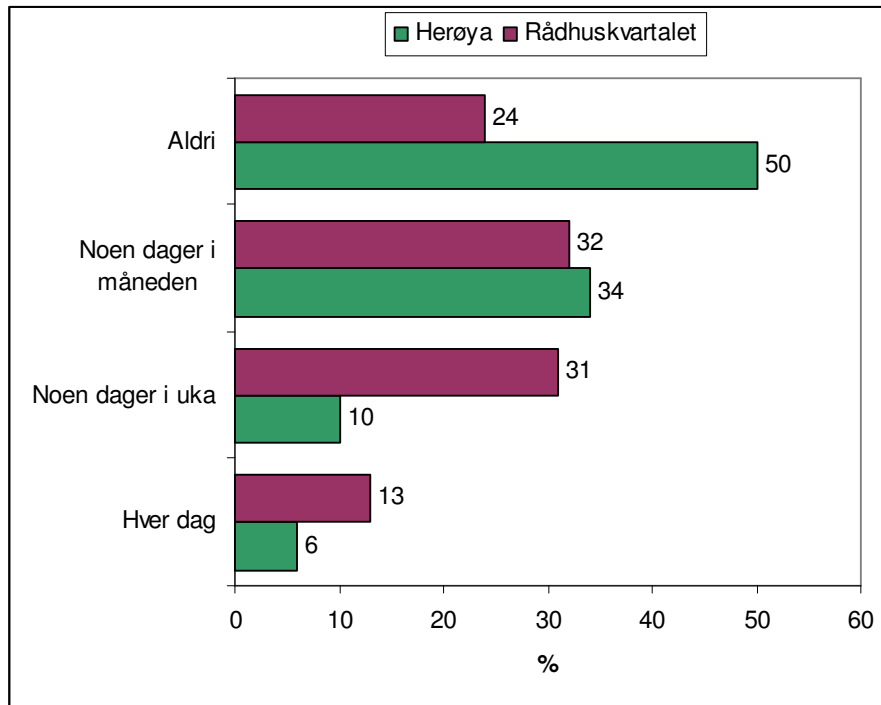
Av Figur 2 ser vi at det er få som pendler langt til sin arbeidsplass, og at de aller fleste reiser under 15 km (over 80 prosent av de spurte). Rundt halvparten reiser 3-10 km når de skal på jobb.



Figur 2: Avstand mellom bolig og arbeidsplass for de reisende

2.1.2 Behov for bil i jobbsammenheng

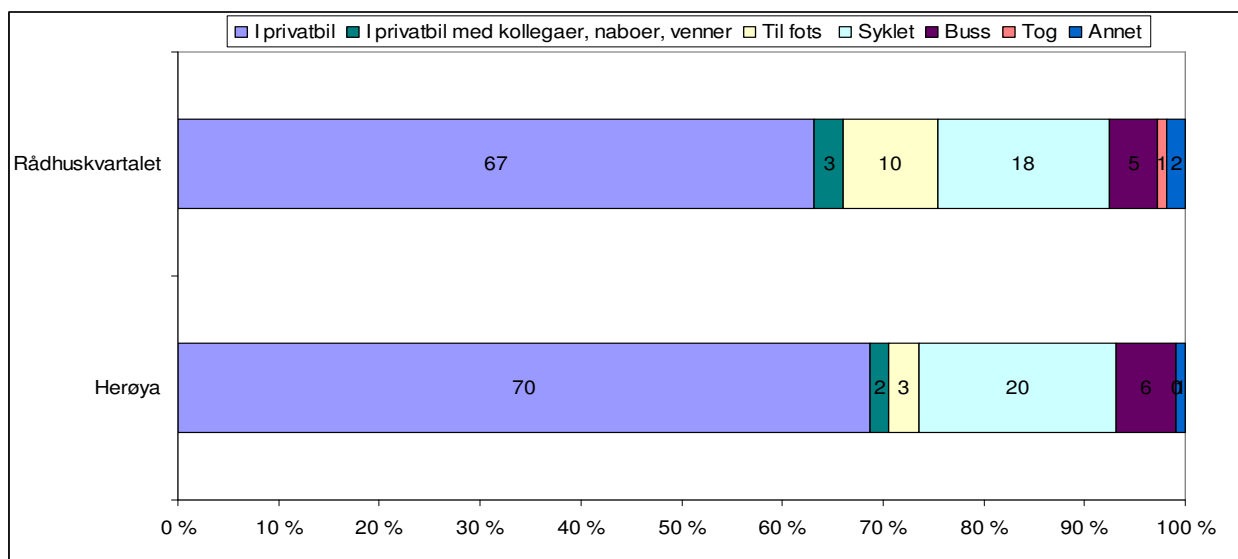
En del av de ansatte bruker bil i jobbsammenheng, jf. Figur 3. På Herøya er behovet for jevnlig bruk av bil 16 prosent, mens 44 prosent av de spurte ved Rådhuskvartalet oppgir at de bruker bilen hver dag eller noen ganger i uka.



Figur 3: De reisendes bruk av bil i jobbsammenheng

2.2 Arbeidsreisen den dagen undersøkelsen ble foretatt

I undersøkelsen ble det kartlagt hvilke transportmidler folk brukte den dagen de besvarte undersøkelsen. Som vi ser av Figur 4 sitter de aller fleste bak bilrattet under reisen til jobb; nærmere 70 prosent har kjørt egen bil. En liten andel 2-3 prosent har kjørt bil med personer utenom husstanden. Omtrent 20 prosent syklet, mens en langt mindre andel har gått (Herøya 3 prosent og Rådhuskvartalet 10 prosent), tatt bussen (6 prosent) eller toget (ingen på Herøya og 1 prosent på Rådhuskvartalet).



Figur 4: Transportmiddel brukt til jobb dagen da undersøkelsen ble foretatt

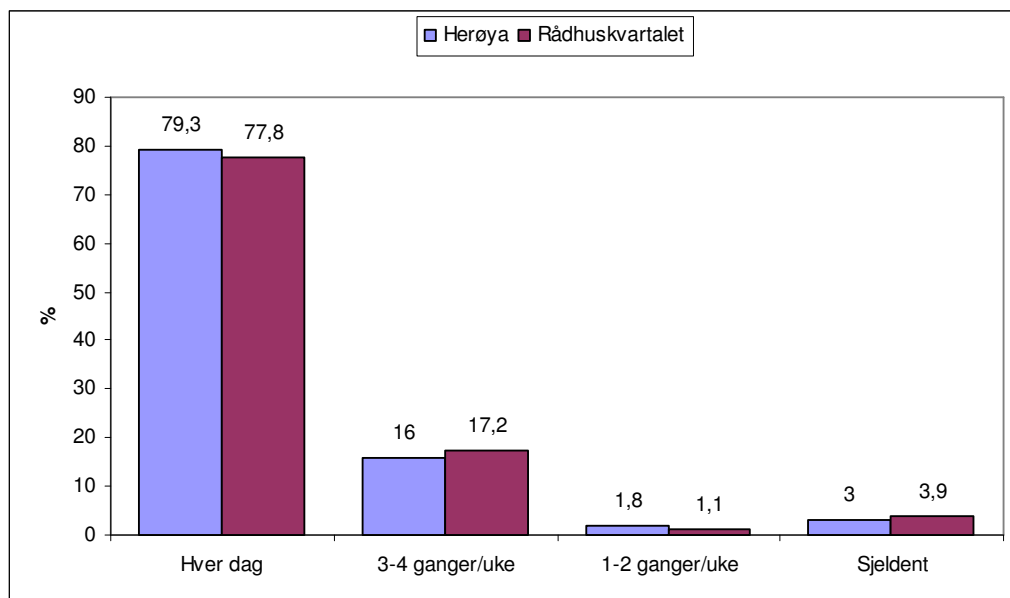
For begge steder sier nærmest alle at dette er slik de vanligvis kommer seg til jobb. Tilnærmet ingen brukte flere ulike transportmidler for å komme seg til eller fra jobb, men andelen av de som brukte "til fots" gikk noe ned når respondentene skulle si noe om hovedtransportmiddel, mens andelen "egen privatbil" gikk noe opp for Rådhuskvartalet. Dette kan tyde på at noen kombinerer bilkjøring og gåing til jobb i løpet av samme dag, men at det er bilkjøringen som utgjør hoveddelen av reisen.

2.3 De bilkjørende

Som vi har sett oppga nærmere 70 prosent av de som besvarte undersøkelsen på Herøya og i Rådhuskvartalet at de brukte privatbil den aktuelle dagen. I dette kapittelet oppsummerer vi besvarelsene knyttet til egen bilbruk hos disse personene.

2.3.1 Reisevaner og andre ”oppgaver” knyttet til kjøringen

Figur 5 illustrerer hvor hyppig de som kjørte den aktuelle dagen tar sin privatbil til jobb. Omtrent 95 prosent av de som tok bilen den dagen undersøkelsen ble besvart, tar bilen minimum 3 dager til jobb. 80 prosent setter seg i bilen daglig. Bare 5 prosent tar bilen 1-2 dager per uke eller sjeldnere. Folk bruker bilen på hele strekningen, med svært få unntak. Dette gjelder begge arbeidsplassene. Noen sier at de kjører sammen med familiemedlemmer en vei og går hjem, eller omvendt.

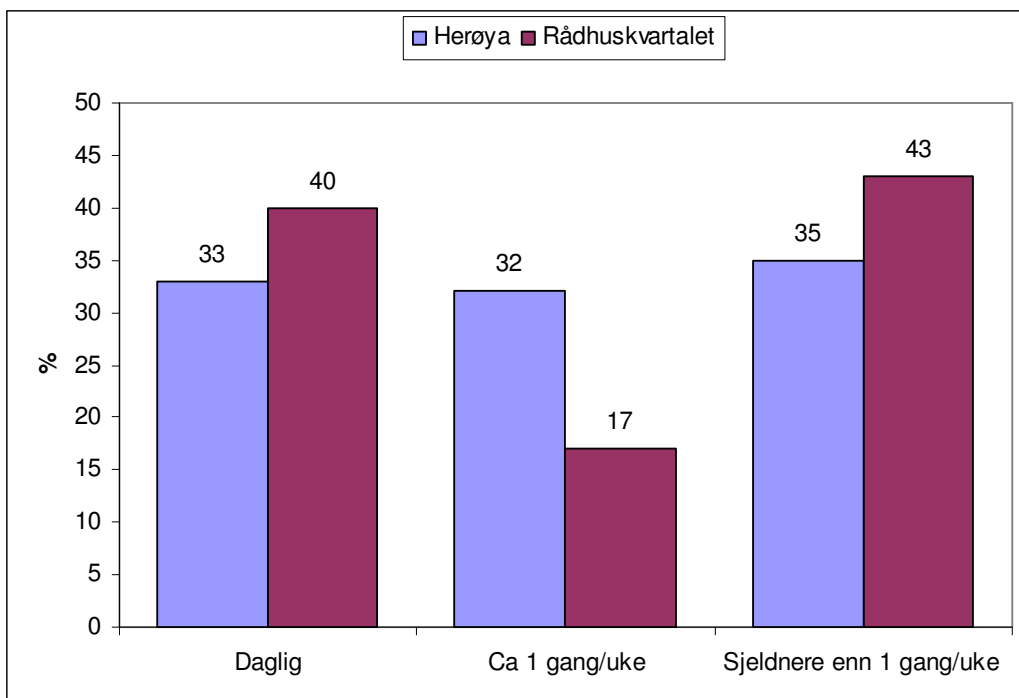


Figur 5: Hyppighet av bilbruk i arbeidsreisen

Undersøkelsene viser at de fleste er alene i bilen. På Herøya kjører 76 prosent alene, mens i Rådhuskvartalet kjører 66 prosent alene. Utenom de som kjører alene har de fleste med seg andre familiemedlemmer i bilen som barn, ektefelle og/eller samboer (i overkant av 20 prosent). Dette kan vi anta at er felles kjøring til arbeid, levering av barn i barnehage og/eller skole. Kun en svært liten andel av de ansatte har med seg venner, naboer eller kollegaer (ca 2 prosent). Av denne lille andelen som kjørte med personer utenom husstanden oppgir alle på Herøya at de er med i en fast ordning med ”kompiskjøring”, mens bare halvparten er med i en slik fast ordning blant de i Rådhuskvartalet.

En del (Herøya 10 prosent og Rådhuskvartalet 17 prosent) har bil som stilles til disposisjon av arbeidsgiver i arbeidstiden, men kun noen svært få har i tillegg anledning til å benytte denne utenom arbeidstiden.

Mange av dem som kjører bil til jobb gjør andre ærender i forbindelse med turen, jf. Figur 6.

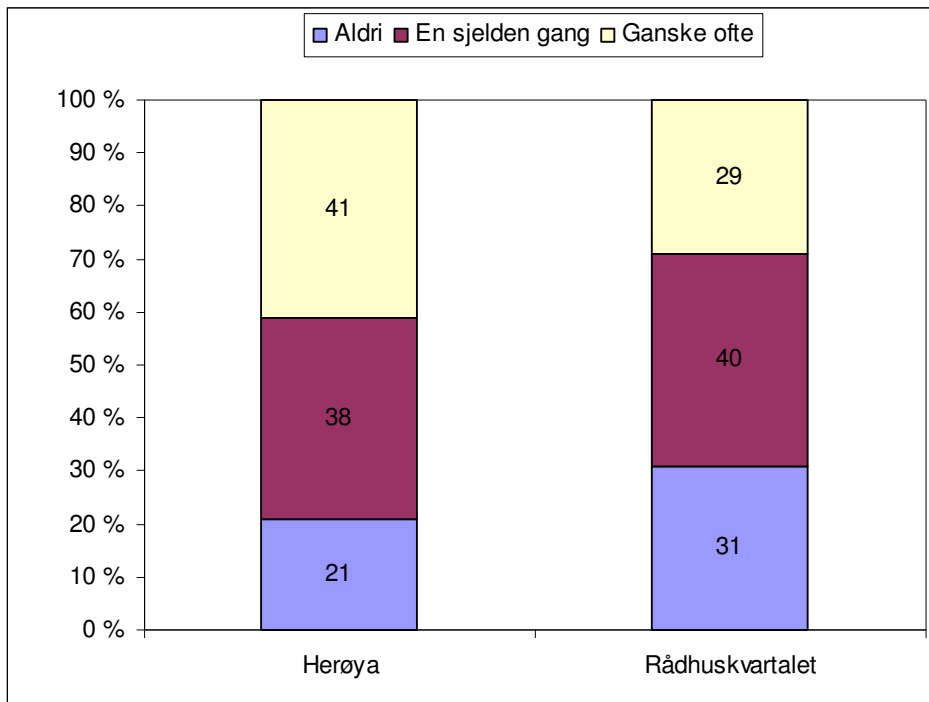


Figur 6: Hvor ofte private ærender gjøres i forbindelse med kjøring til/fra jobb

Som vi ser gjør omtrent 1/3 av personene private ærender omtrent daglig i forbindelse med kjøring til/fra jobb, men enda flere gjør ærender sjeldnere enn én gang per uke. I forhold til dette spørsmålet bør man være klar over at respondentene kan ha ulike tolkninger av hva som er "private ærend". Innkjøp av mat eller andre varer ligger opplagt innenfor, mens levering og henting av barn nok regnes med av noen og ikke av andre.

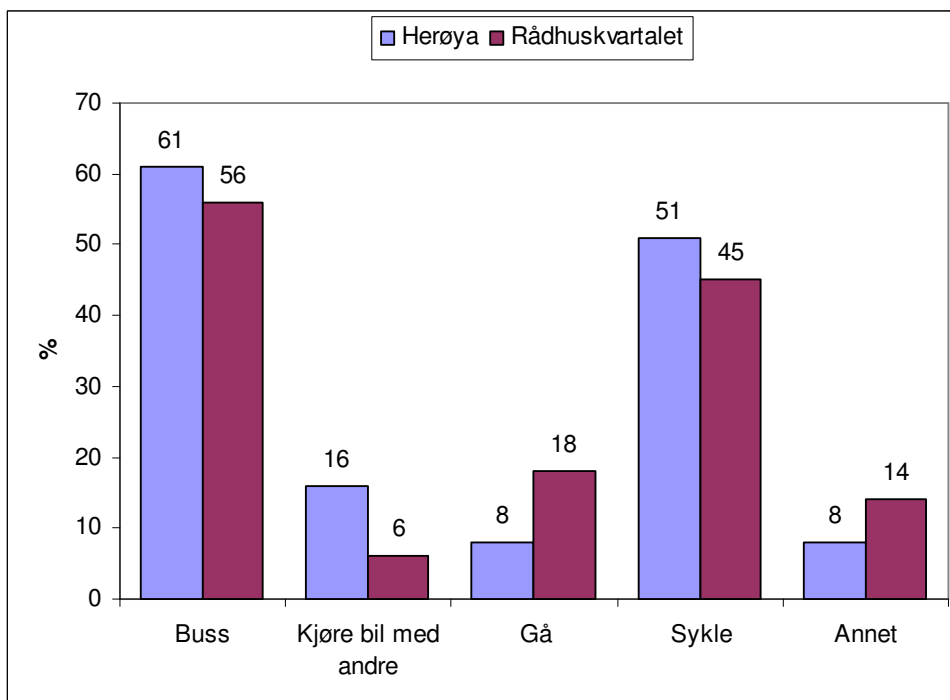
2.3.2 Villighet til å prøve annen transportmåte

Det er en villighet til å sette bilen igjen hjemme og heller velge andre måter å komme seg til og fra jobb på, jf Figur 7. På Herøya oppgir 21 prosent at de aldri vurderer å komme seg til arbeid på annen måte enn med bil, mens på Rådhuskvartalet er det 31 prosent som sier dette. Langt de fleste har vurdert å ikke kjøre bil til jobb, og over 1/3 oppgir at de tenker på dette ganske ofte.



Figur 7: Hvor ofte de bilkjørende vurderer å ikke ta bil til/fra jobb

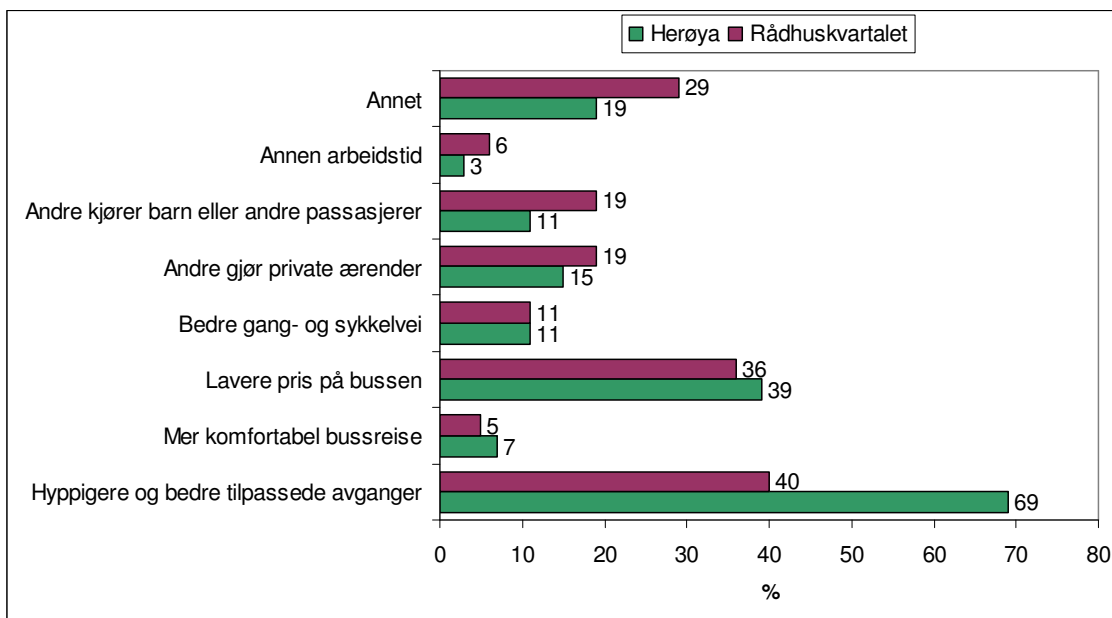
Figur 8 illustrerer bilkjørernes foretrukne alternativer dersom bilen ikke skulle bli brukt. Som vi ser vil de aller fleste foretrekke buss eller sykling. Å kjøre sammen med andre, gå til fots eller ta toget trekkes også frem som aktuelle alternativer.



Figur 8: Alternativer foretrukket om bilen skulle vært hjemme

Folk har ulike begrunnelser for at de setter seg i bilen på arbeidsreisen. Figur 9 viser hva som må til for at de skal velge noe annet enn bilen, slik de er vant med. De to mest nevnte momentene er knyttet til bussen. Det er ønskelig med hyppigere og bedre tilpassede bussavganger, samt lavere pris på bussen, for at de skal velge buss framfor bil. De på Herøya er spesielt opptatte av at kollektivavgangene er hyggige og tilpassede og hele 69 prosent påpeker dette som viktig.

At andre gjør private ærender og/eller kjører barn eller andre passasjerer dit de skal sees også på som viktig. Bedre gang- og sykkelveiene har også betydning for om bilen får stå hjemme.



Figur 9: Hva som må til for å velge noe annet enn bil

Kommentarer om hva som må til for at de skal velge noe annet enn bil:

- Behov for bil i tjeneste

Flere av respondentene, spesielt fra Rådhuskvartalet, påpeker at de ikke har noe alternativ til å ta bilen til jobb, siden de bruker bilen i arbeidstiden. Det blir pekt på at dersom arbeidsgiver hadde stilt bil til disposisjon, ville bilen kunne stå hjemme.

- Ærender til hinder

Andre sier at på grunn av levering av barn til barnehage og SFO/skole er det vanskelig å velge noe annet enn bil. En tildeling av barnehageplass etter bosted vil kunne være en løsning.

- Mangler et godt kollektiv-tilbud

Noen opplyser om at det ikke er noe tilbud om kollektiv transport mellom der de bor og arbeidssted. Andre mener at bussen bruker alt for lang tid med lange ruter og overganger med ventetid. Flere direkteruter er ønskelig, noe som spesielt påpekes blant de spurte fra Herøya.

- Kommer an på dem selv

Noen av de spurte sier at de kunne latt være å kjøre bil til jobb, dersom de klarte å organisere dagen sin bedre eller at de hadde hatt en (bedre) sykkel. Andre sier at de mangler motivasjon til å endre kjørevanene sine, eller at ”tidsklemma” gjør at de må kjøre bil.

2.4 De myke trafikkantene

Som vi så i Figur 4 oppga 3 prosent på Herøya og 10 prosent på Rådhuskvartalet at de gikk og ca 20 prosent begge steder at de syklet den dagen de besvarte undersøkelsen. I dette kapittelet oppsummerer vi besvarelsene de som gikk og de som syklet.

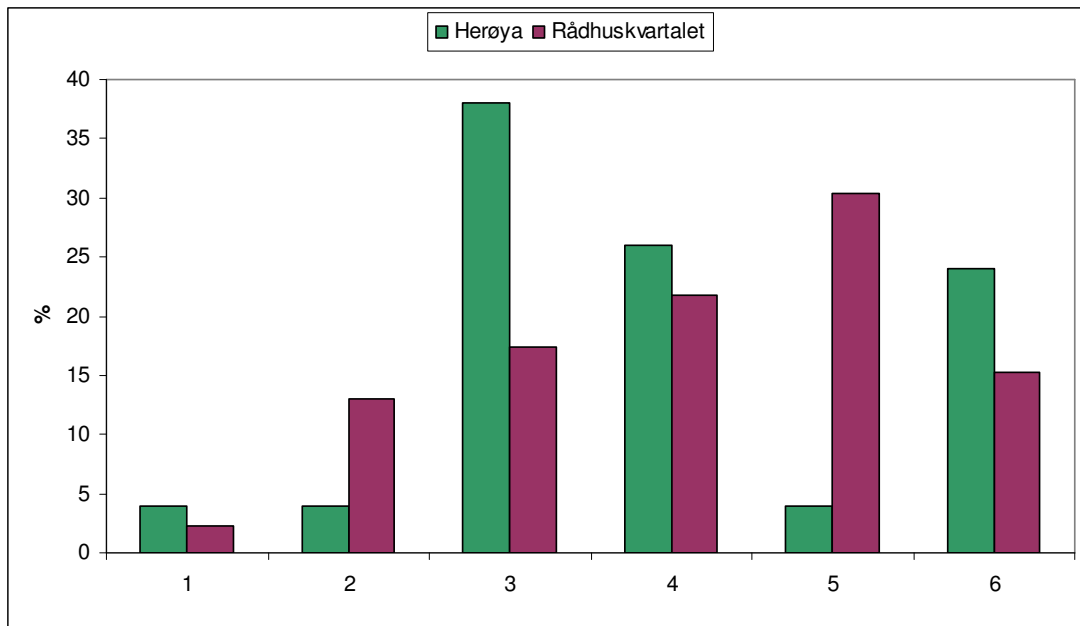
2.4.1 Til fots

Det var ikke mange mennesker som gikk til jobb; av de nærmere 500 spurte var det bare 23 personer som hadde gått. Av de som gikk til fots som ”hovedtransportmiddel”, gikk alle hele veien (5 personer fra Herøya og 18 personer på Rådhuskvartalet). Undersøkelsen viser at de som gikk til jobb gjør det ofte, siden over 80 prosent av dem forteller at de går minimum 3 dager i uken. Langt de fleste tar gåturen alene, men hvis de går sammen med noen så er dette venner, naboer eller kollegaer, og ikke familiemedlemmer. Ingen av dem som gikk til jobb den dagen som undersøkelsen ble besvart, har bil stilt til disposisjon av arbeidsgiver utenom arbeidstiden.

2.4.2 På sykkel

Nærmere 50 personer fra hver arbeidsplass syklet den aktuelle dagen, og så godt som alle syklet hele veien. Over 90 prosent av dem syklet den dagen undersøkelsen ble besvart, sykler til jobb minimum 3 dager i uken. Nesten ingen av dem som sykler har barn med seg. Kun én av dem som syklet sier at det stilles bil til disposisjon for vedkommende av arbeidsgiver også for kjøring utenom jobben.

Både ved Herøya og Rådhuskvartalet uttrykker de syklende at de er middels fornøyd med tilretteleggingen for syklende langs den strekningen de bruker til og fra arbeidsplassen, jf Figur 10. Gjennomsnittlig poengtildeling for Herøya er 3,9, mens det for Rådhuskvartalet er 4,10. Dette kan tolkes som at folk heller mot å være mer fornøyd enn de er misfornøyd, men at de tydeligvis mener det er potensiale for forbedringer.



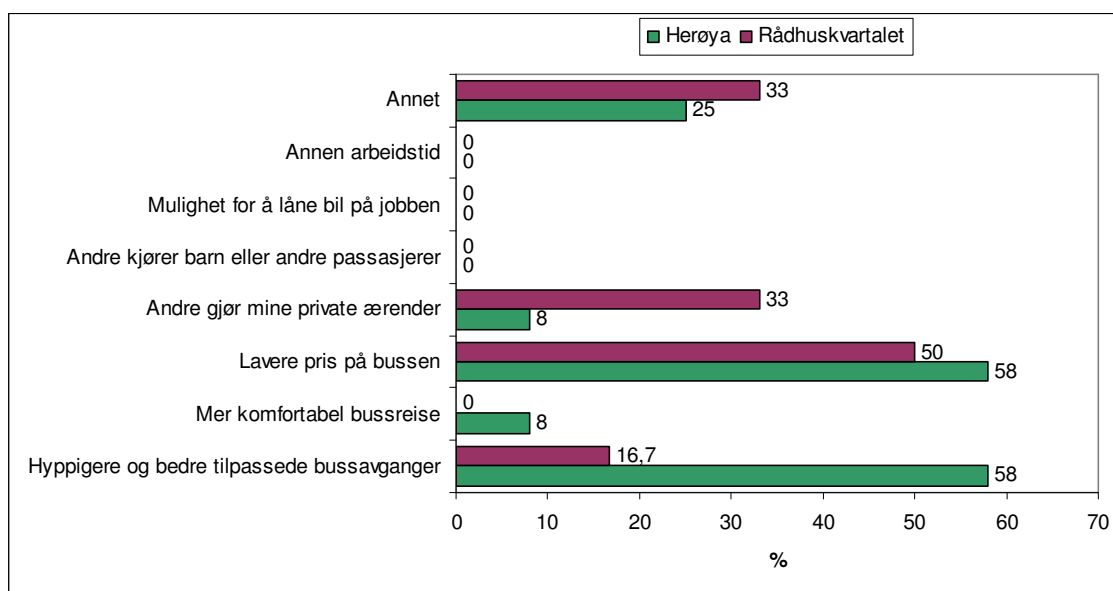
Figur 10: Tilfredshet med tilretteleggingen for syklisten. 1 viser svært lite tilfreds og 6 viser svært tilfreds

2.5 De ”bussende”

5-6 prosent av de som besvarte undersøkelsen tok buss, jf. Figur 4. Dette kapittelet oppsummerer deres reisevaner og kommentarer.

Av de som tok buss til jobb (14 personene på Herøya og 11 på Rådhuskvartalet) sier omtrent 90 prosent at de tar bussen minimum 3 dager i uken, mens 81 prosent tar bussen hver dag. De fleste tar bussen alene (ca 75 prosent begge steder), men noen tar bussturen sammen med venner, naboer, kollegaer og noe sjeldnere; egne barn.

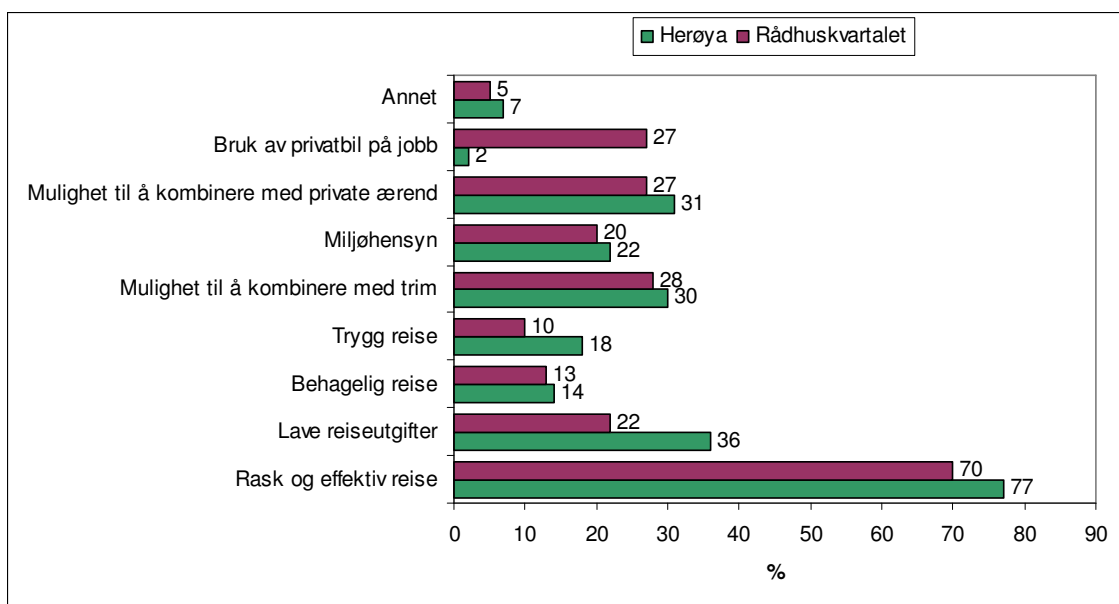
Figur 11 viser hva som skal til for at de som tok bussen skal ta bussen enda oftere. På begge arbeidsstedene mener omtrent halvparten at en lavere pris ville ført til flere reiser med buss. På Herøya fremheves det at hyppigere og bedre tilpassede avganger vil gjøre at de tar bussen enda mer. Én av tre på Rådhuset mener at hvis andre gjør deres private ærender vil de kunne øke antall bussturer. For øvrig påpekes det at klippekort bør gjeninnføres, slik at det blir mer fleksibelt å veksle mellom buss og andre transportmidler.



Figur 11: Hva som skal til for at de som tar buss skal ta buss oftere

2.6 Viktigst ved valg av reisemåte

Figur 12 viser hva som blir vektlagt ved valg av reisemåte for alle respondentene samlet. En rask og effektiv reise er det absolutt viktigste når folk avgjør hvordan de skal komme seg til og fra jobb, og godt over 70 prosent gir dette svaret. Omtrent én av tre sier at muligheten for å gjøre private ærender er viktig og like mange svarer at det er positivt hvis arbeidsreisen kan kombineres med trim. Herøyas ansatte synes det er viktigere med lave reiseutgifter enn det de ansatte ved Rådhuskvartalet synes. Bruk av bil i jobbsammenheng er viktig for de på Rådhuskvartalet, men ikke for de på Herøya. Én av fem påpeker at hensynet til miljøet er viktig når de velger transportmåte.



Figur 12: Hva som er viktigst ved valg av reisemåte

Bussen påpekes å ta for lang tid, med få direkteruter. For øvrig er det mange som sier at det ikke finnes kollektive alternativer på deres reisestrekning, og at de derfor ikke har noe annet valg enn å kjøre bil. Flexibiliteten i bilkjøringen fremheves også, blant annet i forhold til mulighet til å kombinere reisen med levering og henting av barn, henting barn ved sykdom og fleksibel arbeidstid. Gratis parkering på jobb gjør det dessuten attraktivt å kjøre bil.

2.7 Innkommede forslag til forbedringer

Undersøkelsen har gitt de ansatte mulighet til å komme med forslag til forbedringer i gang- og sykkelveinettet og i kollektivtilbudet, og disse blir gjengitt i det følgende.

2.7.1 Gang- og sykkelveinettet

Generelt	
Sykkelparkering	Nær arbeidsplass Sette av et større område utenfor Rådhuskvartalet Stativer under tak
Vedlikehold av g-/s-nettet	Fjerning av glasskår og steiner Bedre brøyting og strøing om vinteren, også inne på Herøya. Bedre asfalt, blant annet over Porsgrunnsbrua, og reparering etter byggearbeider.
Annet	Gjenåpne stien langs elven Færre og tryggere kryssninger med trafikkerte veier Utvidelse av gang- og sykkelnettet Biler bør ha vikeplikt ikke omvendt
Herøya	
Utbygging/forbedring av g-/s-nettet	Fra Langesund til Herøya (obs. Brevikstunellen)
Prioritering av gående og syklende	Sikring mot biltrafikk langs østsiden av Gunneklevfjorden (mangler rabatt og fartsgrensen er for høy). Bedre kryssning av Fjordgt. og Hydroveien.
Rådhuskvartalet	
Utbygging/forbedring av g-/s-nettet	Slottsbrugata. Sverresgate fra rundkjøring Osebakken til Østsiden kirke. Miljøgate i Breidablikkbakken og bom ved Tårnfjellveien. Nyorkgt ved Hovengasenteret.
Prioritering av gående og syklende	Ved kryssning av Sverresgate ved Funnemark

2.7.2 Busstilbudet

Generelt	
Bussavganger	Flere direkteruter Hyppigere avganger, også utenom arbeidstid Redusere reisetiden Gjøre tilbudet tilgjengelig for flere (som å redusere avstand til holdeplass)
Betaling	Gjeninnføre klippekort, gjerne rabattert i forhold til enkeltbillett. Påfylling per telefon eller over internett? Ta i mot kontant betaling på Metro-expressen Lavere pris Mulighet til å kunne dele månedskort med andre Overgangsmuligheter på billettene
Annet	Mulighet til å ta med sykkel på bussen gratis Etablere busstopp i begge retninger på RV 36 ved Hovengasenteret Etablere fotgjengerfelt mellom busstopp Borgeskogen og trappen opp til kirken Etablere kollektivfelt for buss for å redusere reisetiden Tjenestebil stilt til disposisjon av arbeidsgiver
Herøya	Mangler buss fra Drangedal til Porsgrunn Mer regelmessige avganger Stridskleiv-Herøya Erstatte "arbeidsrute" P6 med tilsvarende Erstatte den tidligere direkteruten til Langesund, siden P4 krever overgang til ny buss Bussen fra Falkum går for tidlig og bruker for lang tid Direkterute Gjerpen-Herøya Bedre busstilbud til Åfoss
Rådhuskvartalet	Mangler buss fra Bamble

3 SAMMENLIKNING MED TIDLIGERE UNDERSØKELSER OM ARBEIDSREISER

Som påpekt i Infrastruktur-rapportene av Telemark fylkeskommune og Telemarksforsking-Bø, bekrefter denne arbeidsreiseundersøkelsen at Grenland (Porsgrunn) har en utbredt bilbruk og en lav kollektivandel. I motsetning til gjennomsnittet for byene på 65 prosent, kjørte i overkant 70 prosent bil til Herøya og Rådhuskvartalet. Kollektivandelen er betydelig lavere en gjennomsnittet for byene. På den annen side er det langt flere som sykler til arbeidet på Herøya og Rådhuskvartalet enn det som gjøres andre steder.

Tabell 1: Fordelingen mellom ulike transportmåter for arbeidsreiser i byområder, sammenliknet med Herøya og Rådhuskvartalet (i prosent)

	Byområder (TØI-unders.)	Herøya	Rådhuskvartalet
Privatbil, alene eller som passasjer	65	72	70
Kollektivt (buss, tog annet)	17	6	6
Til fots	10	3	10
Sykkel	6	20	18

I Infrastrukturplanen for Grenland er det et mål om en kollektivandel på 8 % innen 2010, og det mangler en prosentandel på 2 for å nå dette målet.

Både i TØI og Porsgrunn kommune sine arbeidsreiseundersøkelser viser det seg at gunstige parkeringsmuligheter gjør det enkelt å kjøre bil og er med på å avgjøre hvilken transportmåte som velges. Begrunnelsene for at kollektiv transport velges bort (TØI) eller hva som skal til for at valget skal bli kollektivt (Porsgrunn) er veldig like for de to undersøkelsene. Det er hvordan selve reisen fungerer som har størst betydning, noe som innebærer at det må være hyppige avganger og at reisen ikke skal ta for lang tid. Vektleggingen av pris er imidlertid langt større i Porsgrunn kommune sin undersøkelse enn i TØI sin.

Ved krysssjekkinger av kjønn, alder, utdanning, og om vedkommende har barn, samt alder på disse, mot valg av transportmåte til Herøya og Rådhuskvartalet er disse i stor grad sammenfallende med TØI sine resultater.

Dette ble avdekket:

- Hverken kjønn eller alder betyr særlig mye.
- Utdanningsnivået har muligens betydning. De med høyere utdanning skiller seg ikke ut blant gjennomsnittet i undersøkelsen i Porsgrunn, mens i TØI sin undersøkelse er det disse som bruker kollektivtilbudet mye. Derimot utmerker grunnskoleutdannede ved Herøya og fag-/videregåendeutdannede ved Rådhuset seg som grupper med mindre bilkjøring.

- Om man har barn har betydning. Det en større andel bilbruk blant dem som har barn i alderen 0-5 år, og 91 prosent av denne gruppen på Herøya og 80 prosent i Rådhuskvartalet kjører bil. Resten av dem med barn i denne aldersgruppen går og sykler til jobb. De med eldre barn kjører sjeldnere, mens de uten barn ikke skiller seg vesentlig ut fra gjennomsnittet (ca halvparten har barn både i denne undersøkelsen og i TØIs undersøkelser).

4 FORSKJELLER MELLOM HERØYA OG RÅDHUSKVARTALET

Bakgrunnsfaktorer, arbeidsreisevaner, meninger og kommentarer fra Herøya og Rådhuskvartalet skiller seg ikke vesentlig fra hverandre. Det er likevel noen forskjeller

Herøya	Størst villighet til å prøve andre transportmåter enn bil
	En bedring av kollektivtilbudet (hyppighet og tilpasning) svært viktig for å velge noe annet enn bil eller for å ta bussen enda oftere.
Rådhuskvartalet	Noe høyere utdanningsnivå.
	Mer utbredt bruk av privatbil i jobbsammenheng.
	Flere gikk til jobb.

På Herøya var det svært mange som uttrykte misnøye med noe som de oppfattet som et dårligere kollektivtilbud enn det som var tidligere, se forslagsoversikten for kollektivtilbudet i avsnitt 2.7.2. Det er likevel en vilje til å la bilen stå, dersom det skjer en bedring av busstilbudet til Industriparken med hyppigere og flere direkteavganger. Villigheten til å la bilen stå var ikke like stor blant de ansatte i Rådhuskvartalet, til tross for at disse har noe kortere reisevei og har bedre kollektivtilbud enn Herøyas ansatte.

For Rådhuskvartalet var behovet for bil i jobb det mest hyppige argumentet for å ta bilen. Likevel er det flere som går til jobb her enn det er på Herøya. Mye tyder på at kollektivtilbudet til Rådhuskvartalet oppleves bedre enn til Herøya, siden bedringer i kollektivtilbudet ikke ble vektlagt like mye fra de ansatte her.

5 AVSLUTTENDE BEMERKNINGER

Det er et mønster i hvordan folk kommer seg på jobb og man kan med rette kalle det ”arbeidsreise-vaner”. Enten man kjører bil, går, sykler eller tar buss, så brukes denne transportmåten ofte og variasjonen i måten å komme seg til og fra jobb på er ikke stor fra dag til dag. Fordelingen mellom de ulike transportmåtene skiller seg fra hva vi ser i byer ellers i Norge ved en høyere andel bilkjøring og sykling, og en lavere kollektivandel.

Det er et stort potensiale for å redusere bilkjøringen til jobb. Dette fordi:

- De fleste arbeidsreisene er under 10-15 km. Dette er gunstig for å øke andelen sykling ytterligere og å videreutvikle et godt kollektivtilbud i og rundt ”bybåndet”.
- En stor andel kjører alene i bilen, uten å ha med seg andre familiemedlemmer, venner, naboer eller kollegaer.
- Det er forholdsvis mange som sjelden gjør ærender i forbindelse med kjøring til/fra jobb.
- Det er en villighet til å la bilen stå hjemme og heller komme seg på jobb ved fortrinnsvis å ta buss eller sykle

Det påpekes imidlertid en del faktorer som har betydning for å redusere bilbruken:

- En rask og effektiv reise er viktigst når reisemåte skal velges.
- Økt hyppighet og bedre tilpassede avganger av kollektivtransport, spesielt til Herøya, vil øke attraktiviteten ved å kjøre kollektivt. Direkteruter og flere ruter fremheves som viktig.
- Lavere priser og mer fleksibel betaling på kollektiv transport er ønskelig.
- Bedre sykkelparkering og utvikling av gang- og sykkelveinettet er ønskelig.
- Mange bruker bil i jobbsammenheng, spesielt i Rådhuskvartalet. Dersom arbeidsgiver i større grad stiller bil (eller sykkel) til disposisjon til tjenestereiser, vil dette kunne redusere behovet for å ta privatbilen med på jobb.

REFERANSER

Gripsrud, M. & Vågane, L. (2007). Arbeidsreiser i Oslo og Akershus, Transportøkonomisk institutt, rapportnr. 910/2007.

Kili, T. (2008). Fylkesplan for Telemark 2002-2007. Hva har skjedd? Satsningsområdet infrastruktur, Miljøvennlig areal- og transportutvikling, Telemarksforskning, Arbeidsrapport nr.13/2008.

Nordbakke, S. & Vågane, L.(2007), Daglige reiser med kollektivtransport i byområder, Den nasjonale arbeidsreiseundersøkelsen 2005, Transportøkonomisk institutt, rapport nr. 877/2007.

Telemark fylkeskommune (2002). Infrastrukturplan for Grenland, Strategisk analyse – innspill til NPT 2006-2015, Felles retningslinjer for areal- og transportutviklingen.

Spørreundersøkelsene fra Herøya Industripark og Rådhuskvartalet.