

N-10/04

Notat

Oppfølging av flytting til Statens hus i Trondheim

Solveig Meland

SINTEF Teknologi og samfunn
Veg og samferdsel

Desember 2004



SINTEF Teknologi og samfunn
Veg og samferdsel

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: Klæbuveien 153
Telefon: 73 59 46 60
Tefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

NOTAT

GJELDER

Oppfølging av flytting til Statens hus i Trondheim.

BEHANDLING

UTTALELSE

ORIENTERING

ETTER AVTALE

GÅR TIL

Statens vegvesen Vegdirektoratet ^v/Guro Berge
Statens vegvesen Region Midt ^v/Eva Larsen

ARKIVKODE

N-10/04

GRADERING

Åpen

ELEKTRONISK ARKIVKODE

I:\Pro\503500 Statens hus\Notat.doc

PROSJEKTNR.

503500

DATO

2004-12-08

SAKSBEARBEIDER/FORFATTER

Solveig Meland

ANTALL SIDER

37

INNHold

1	INNLEDNING	2
1.1	BAKGRUNN	2
1.2	FORMÅL OG ANALYSEFOKUS	2
2	METODE OG DATAGRUNNLAG	3
2.1	METODE	3
2.2	INTERVJUSKJEMA	3
2.3	REKRUTTERING OG DELTAKELSE.....	4
2.4	TILRETTELEGGING AV DATAGRUNNLAGET	4
2.5	UTVALG MHT. FLYTTEPROSESS OG ARBEIDSSTED	4
3	ARBEIDSREISEN	5
3.1	ENDRINGER LIKE ETTER FLYTTINGEN	5
3.2	ENDRINGER I TIDEN ETTER FLYTTINGEN	5
3.3	RAPPORTERT REISEAKTIVITET UKE 40, 2004	7
4	LANGSIKTIGE TILPASNINGER PÅ GRUNN AV FLYTTINGEN	10
4.1	BILHOLD.....	10
4.2	KONSEKVENSER FOR ANDRE I HUSSTANDEN	10
4.3	ANDRE KONSEKVENSER OG LANGSIKTIGE TILPASNINGER.....	11
5	PERSON- OG REISEKARAKTERISTIKA	12
5.1	AVSTAND MELLOM HJEM OG ARBEIDSPASS	12
5.2	REISETID MELLOM HJEM OG ARBEIDSPASS	12
5.3	TILGANG TIL TRANSPORTALTERNATIV	13
5.4	FASTE FORPLIKTELSER	14
5.5	DEMOGRAFI.....	14
6	KONKLUSJONER	16
6.1	VIDERE ANALYSEMULIGHETER.....	16

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Høsten 2000 ble nye Statens hus i Midtbyen tatt i bruk. Flere av etatene i bygget, blant andre Statens vegvesen, flyttet dit fra mindre sentrale områder, og den nye lokaliseringen var helt i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. I tillegg til at nybygget har en langt gunstigere plassering i forhold til kollektivtilbudet, ble minimumskravet til parkeringsplasser fraveket betydelig, noe som betød endrede reise- og parkeringsmuligheter for både ansatte og besøkende.

Flyttingen ble fulgt opp med intervju med ansatte og besøkende både før og etter flyttingen. Intervjuene viste at flyttingen og det endrede transporttilbudet dette medførte, fikk store konsekvenser for de ansattes reisemiddelvalg, med en betydelig overgang fra bil til kollektivtransport. Flertallet av dem som hadde endret reisevaner, sa at de følte seg tvunget til dette.

Erfaringer fra evaluering av flytting til Statens hus er dokumentert i en rapport fra SINTEF (1). Med støtte fra Etatsprosjekt Transport i by er resultatene også formidlet gjennom en artikkel i Samferdsel for å nå et videre publikum (2).

Det er nå, fire år etter, gjennomført en ny intervjuundersøkelse blant de ansatte i Statens hus. Dette notatet dokumenterer datainnsamlingen som ble gjennomført høsten 2004, og analyser av disse dataene. Datainnsamlingen er finansiert av Statens vegvesen Region Midt, mens analysen er finansiert gjennom Etatsprosjekt Transport i by.

1.2 Formål og analysefokus

Intervjuene som ble gjennomført i 2000-2001 gir informasjon om hvilke tilpasninger de ansatte gjorde relativt kort tid etter at flyttingen ble gjennomført. Det er derfor svært interessant å kunne gå tilbake til de ansatte med tilsvarende intervjuopplegg fire år senere, for å få informasjon om stabiliteten i de observerte endringene, og for å kunne fange opp evt. mer langsiktige tilpasninger i reiseaktiviteten. Er det fortsatt like mange som lar bilen stå hjemme, eller har de klart å "ordne seg"? For dem som har opprettholdt sitt endrede reisemønster vil det bl.a. være interessant å se nærmere på om dette har ført til endret bilhold i husstanden, eller om den "frigjorte" bilen evt. er tatt i bruk av andre i husstanden.

En datainnsamling på dette tidspunktet kommer sent nok til at reisemønsteret har stabilisert seg, samtidig som det ikke er gått så lang tid at for mange av dem som var med på flyttingen, har sluttet å jobbe i Statens hus.

Analysene som dokumenteres i dette notatet, ser på svarene fra intervjuene som ble gjennomført høsten 2004, og omfatter kun i begrenset grad sammenligninger mot resultatene fra de tidligere undersøkelsene.

Undersøkelsen og analysene var rettet spesielt mot dem som reduserte bilbruken sin i forbindelse med flyttingen høsten 2000. Analysene konsentrerer seg derfor om dem som var med på flyttingen, og som fortsatt har arbeidsplassen sin i Statens hus. Denne gruppen ble bedt om å vurdere i hvilken grad flyttingen i 2000 førte til at de reduserte bilbruken sin. Ut fra svarene på dette spørsmålet kunne gruppen deles i to delutvalg; de som reduserte bilbruken i forbindelse med flytting, og de som ikke gjorde det. De som reduserte bilbruken kunne videre deles i to mindre utvalg, avhengig av om de gjorde denne reduksjonen etter eget ønske, eller følte seg "tvunget" til dette. Denne inndelingen i delutvalg er benyttet gjennom hele analysen.

2 METODE OG DATAGRUNNLAG

2.1 Metode

Opplysningene er samlet inn ved bruk av internett, da de fleste berørte jevnt over behersker dette mediet godt.

Intervjuene ble gjennomført ved selvutfylling av intervjukjema laget i Excel versjon 5.0. Deltakerne returnerte det ferdig utfylte skjemaet per e-post til SINTEF, som så hentet inn informasjonen fra de enkelte skjemaene til en samlet database for intervjuene.

2.2 Intervjukjema

Intervjukjemaet er vist i vedlegg A, og Tabell 1 viser oversikt over hvilke spørsmålsstillinger som inngikk intervjuet. Intervjuet er basert på skjemaene som ble benyttet i de tidligere intervjurundene, men med noen modifikasjoner, både mht. innhold og rekkefølge. Revisjonen av innholdet i intervjukjemaet har særlig dreid seg om langsiktige endringer i reisevaner, og evt. tilpasninger som er gjort i bilhold og i husstandens øvrige reiseaktivitet.

Tabell 1: Intervjustruktur

A Arbeidsreiser og ærend i Midtbyen i uke 40
Antall enkelturer med ulike reisemåter mellom hjem og arbeidsplass for hver enkelt dag
Eventuelle dager uten reise til den ordinære arbeidsplassen
Eventuelle dager med tjenestereiser med utgangspunkt i arbeidsplassen
Private innkjøp eller ærend i Midtbyen onsdag i registreringsuka.
B Tilgang til transportmidler
Fører kort for og tilgang til bil
Kollektivtransport-kort
C Generelt om transport til og fra arbeidsstedet
Avstand mellom hjem og arbeidsplassen i km
Reisetid i minutter mellom hjem og arbeidssted med ulike reisemåter
Parkering ved arbeidsstedet, inkl. lokalisering, gangtid fra parkeringsplassen til arbeidsstedet, betaling av parkeringsavgift
Kollektivtransport: Gangtid til og fra holdeplasser, eventuelt bytte underveis
Eventuelle faste forpliktelser som medfører stopp på vei til eller fra arbeidsplassen
D Tiden rundt selve flyttingen
Var du med på flyttingen? Dersom ja:
Hvor var arbeidsplassen din før flyttingen?
Er arbeidsplassen din fortsatt i Statens hus? Dersom ja:
Gikk du over til å bruke bil sjeldnere til og fra arbeid i tiden like etter flyttingen? Dersom ja:
Hva var de viktigste årsakene til dette
Gjorde du endringene fordi du ønsket det, eller fordi du ble "tvunget"?
E Arbeidsreisen nå for tiden (for dem som gikk over til å benytte bil sjeldnere like etter flyttingen)
Hva er forskjellen mellom dine arbeidsreisevaner nå og i tiden like etter flyttingen?
Hva er de viktigste årsakene til disse endringene?
Benytter andre i husstanden bilen de dagene du evt. ikke bruker bil til arbeid?
F Andre konsekvenser av flyttingen
Antall biler i husstanden – i 2001 og i 2004
Dersom endret bilhold:
Har endringen sammenheng med flyttingen til Statens hus? Dersom ja:
Hva er årsaken?
Har flyttingen fått konsekvenser for andre i husstanden?
Andre konsekvenser av flyttingen?
G Personlig opplysninger
Kjønn, alder, sivilstand, bosted

2.3 Rekruttering og deltakelse

Rekruttering:

Som i de tidligere undersøkelsene ble deltakerne rekruttert fra ansatte i de etatene som flyttet til Statens hus i Midtbyen høsten 2000. De av de ansatte i Statens vegvesen som ble med på flyttingen til Statens hus, men som nå er plassert på VOTT eller i egne prosjektkontor utenfor Statens hus, ble også inkludert i rekrutteringsgrunnlaget. Avhengig av svarprosent fra denne gruppen, ville de kunne utgjøre et eget delutvalg eller kontrollutvalg i undersøkelsen. De kommunale etatene som har flyttet inn i Statens hus i den senere tid er ikke med i undersøkelsen.

Skjemaene ble distribuert til deltakerne av lokale kontaktpersoner i etatene, sammen med informasjon om formålet med undersøkelsen.

Deltakelse:

I alt kom det inn 178 skjema i mer eller mindre utfylt stand. Dette er noe lavere antall enn i de foregående undersøkelsene, noe som er vanlig i tilfeller der en går tilbake til de samme individene med flere påfølgende undersøkelser. I intervjufølge II og IV, som begge foregikk på høsten, var antall deltakere hhv. 207 og 203.

Av de 178 skjemaene ble tre forkastet, ettersom de kun inneholdt svar for den siste seksjonen i skjemaet, som omhandler demografisk informasjon (seksjon G, se Tabell 1). Av de resterende 175 skjemaene som danner grunnlag for dataanalysen som dokumenteres her, kom 76 fra ansatte i Statens vegvesen, og 99 fra ansatte i de øvrige etatene.

2.4 Tilrettelegging av datagrunnlaget

For noen spørsmål i gruppen "Reiser til, fra og i arbeid", ble deltakerne bedt om å angi antall enkeltturer med de ulike reisemåtene. Noen satte imidlertid kryss i stedet for å oppgi antall. For å kunne sammenligne svarene fra disse deltakerne med de øvrige, ble følgende korleksjon gjort: Dersom det var satt "x" for kun én av reisemåtene den enkelte dagen, ble antall enkeltturer med denne reisemåten satt til 2. Dersom det var satt "x" for to av reisemåtene for den enkelte dagen, ble som hovedregel antall enkeltturer med hver av reisemåtene satt til 1, slik at sum enkeltturer per dag ble to. Her ble det utvist et visst skjønn, basert på hvilken kombinasjon av reisemåter og hvilken reisetid det var snakk om. Disse korleksjonene kan imidlertid ha ført til en viss underestimering av antall turer.

Intervjuskjemaene ble laget i Excel versjon 5.0, for at alle ansatte i de ulike etatene skulle ha mulighet til å svare på elektronisk form. Dette ble gjort for å unngå at noen ikke skulle kunne delta pga konflikter i programvareversjoner. Dersom det hadde vært anledning til å benytte en nyere versjon av Excel, ville det vært mulig å legge inn en logisk kontroll av svarene, og gi deltakeren advarsel dersom et angitt svar ikke lå innenfor det som var forhåndsdefinert som "lovlig eller forventet" type svar.

2.5 Utvalg mht. flytteprosess og arbeidssted

Av de 175 deltakerne var 128 (73 %) med på flyttingen i 2000, mens 27 % er ansatt etter den tid (se Tabell V-14). Av de 128 som var med på flyttingen, oppga 118 at de fortsatt jobbet i Statens hus, mens 10 i ettertid har flyttet videre til VOTT (Veg- Og Trafikkfaglig senter i Trondheim). Ca halvparten av dem som var med på flyttingen, kom fra Vegkontoret på Sluppen, fire av ti fra tidligere Statens hus i Klæbuveien, og de øvrige fra lokalisering i eller nært sentrum.

Hensikten med å intervju dem som ikke lenger har arbeidsplassen sin i Statens hus, var å bruke dem som kontrollutvalg. Antallet deltakere i denne gruppen er imidlertid så lavt at dette gir relativt liten mening. Resultatene fra denne gruppen er inkludert i totaltallene for alle deltakerne i tabeller i vedlegg, men er ikke benyttet videre i analysene. Analysene konsentrerer seg primært om dem som var med på flyttingen, og som fortsatt har arbeidsplassen sin i Statens hus.

3 ARBEIDSREISEN

3.1 Endringer like etter flyttingen

I den evalueringen som ble gjort i forbindelse med flyttingen (1), ble det påvist store endringer i reisemiddelbruk for arbeidsreisen, med overgang fra bil til kollektivtransport som det mest framtrepende trekket.

Den nye undersøkelsen i 2004 fokuserte spesielt på dem som reduserte bilbruken sin i forbindelse med flyttingen høsten 2000.

Av dem som var med på flyttingen, og fortsatt hadde arbeidsplassen sin i Statens hus, sa 65 % at de hadde redusert bilbruken sin i tiden like etter flyttingen (Tabell V-1). Av disse sa 60 % at de hadde følt seg ”tvunget” til dette, mens 40 % sa at de opplevde at de gjorde denne endringen etter eget ønske. For enkelhets skyld omtales de to gruppene heretter som hhv. Tvungne og Frivillige.

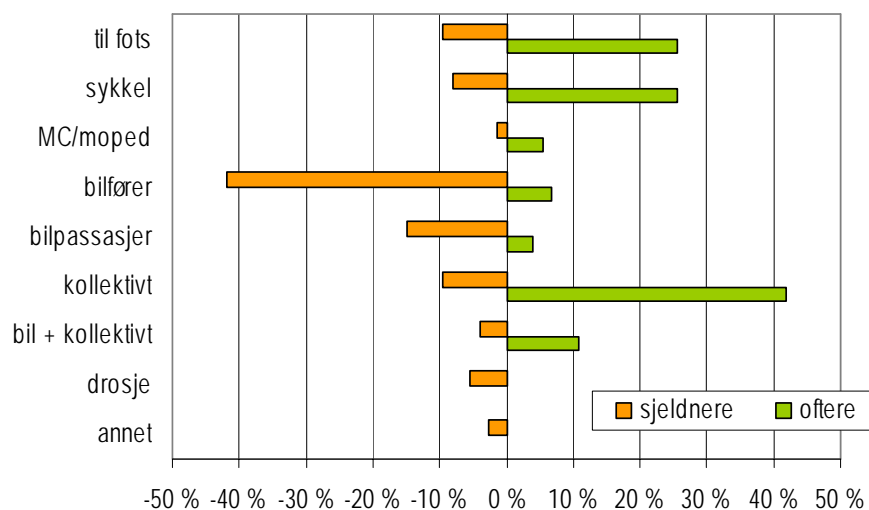
3.1.1 Årsak til endringene

De som hadde redusert bilbruken sin, ble bedt om å oppgi de to viktigste årsakene til dette. Bare vel halvparten besvarte disse spørsmålene (Tabell V-2). Andelen svar var høyest blant de Frivillige.

Endring i parkeringstilbudet den viktigste årsaken (39 % av alle som sa de hadde redusert bilbruken). Denne andelen var signifikant høyere blant de Tvungne (48 %) enn blant de Frivillige (24 %). For dem som hadde redusert bilbruken etter eget ønske, var endring i avstand mellom hjem og arbeidssted også en viktig årsak (17 %). Endring i kollektivtilbudet var nest viktigste årsak til endringene, og later til å ha hatt størst betydning for de Tvungne.

3.2 Endringer i tiden etter flyttingen

De som sa at de hadde gått over til å benytte *bil sjeldnere* til og fra arbeid i tiden like etter flyttingen, ble også uteskjet om hva som evt. var forskjellen mellom deres reisevaner høsten 2004, og i tiden like etter flyttingen. Resultatene fra disse spørsmålene er vist i Tabell V-3 og Figur 1, og i det følgende blir hovedtrekkene kommentert.



NB! For "sjeldnere"-kategorien er det absoluttverdien som gir korrekt %-andel. Negativt fortegn er benyttet av illustrasjonshensyn.

Figur 1: Endring i bruk av transportalternativene siden tiden like etterflyttingen

Vel fire av ti sa at de hadde redusert *bilbruken* (dvs. bilføreralternativet) ytterligere siden den første tiden etter flyttingen, og de fleste av disse sa at de var bilførere mye sjeldnere. Disse andelene var like for både de Tvungne og de Frivillige. Av de Tvungne var det imidlertid 12 % som sa de hadde økt bilbruken, mens ingen av de Frivillige hadde gjort dette. Selv om ”netto-effekten” derfor er noe svakere for de Tvungne enn for de Frivillige, tyder resultatene på at den umiddelbare endringen i reisemiddelbruk har blitt videreført i form av en ytterligere nedgang i bilbruk for dem som først reduserte bilbruken sin i forbindelse med flyttingen.

I forbindelse med flyttingen var overgang fra bil til *kollektivtransport* det mest markante trekket. Dette ser ut til å ha vart ved, og andelen som benyttet kollektivtransport oftere, tilsvarte andelen som kjørte bil sjeldnere. Her var det imidlertid en viss forskjell mellom de Tvungne (54 %) og de Frivillige (24 %). Uten at dette skal trekkes for langt, kan dette tyde på en viss opplærings- / tilvenningseffekt blant de Tvungne. Med økt kjennskap til kollektivtilbudet blir det lettere å ty til, og vil framstå som et mer relevant transportalternativ i hverdagen. Ti prosent sa at de var gått over til å benytte kollektivtransport sjeldnere enn i den første tiden. Denne andelen var lik for Tvungne og Frivillige.

De ”myke” transportformene – *til fots* og *sykkel* – ble også benyttet hyppigere høsten 2004 enn i tiden like etter flyttingen. For hvert av disse alternativene sa en firedel at de benyttet transportmåten mye eller noe oftere. Mens andelen var lik for Tvungne og Frivillige når det gjaldt sykkel, var det de Frivillige som i størst grad hadde tatt apostlenes hester fatt. Blant disse var det 41 % som gikk oftere enn før, mot 16 % for de Tvungne. Andel som sa de gikk eller syklet sjeldnere enn før, lå på 8-9 % for hver av de to reisemåtene.

3.2.1 Årsak til endringene

Som for de umiddelbare endringene i reisemiddelvalg for arbeidsreisen, var *parkeringstilbudet* ved arbeidsplassen den viktigste årsaken også til de endringene som hadde funnet sted i tiden fram til høsten 2004 (Tabell V-4). Nesten halvparten (45 %) oppga dette som viktigste eller nest viktigste årsak til endringene. På delt andreplass lå avstand mellom hjem og arbeidsplass (20 %) og kollektivtilbudet (19 %). Andelen som oppgav avstand som årsak var signifikant høyere blant de Frivillige (34 %) enn blant de Tvungne (11 %).

3.2.2 Hva skjer med bilen de dagene du ikke bruker den til arbeidsreisen?

Nesten to tredeler (60 %) av dem som reduserte bilbruken i forbindelse med flyttingen, sa at bilen sto hjemme de dagene de selv ikke brukte den til arbeid, mens nesten en tredel (31 %) sa at andre benyttet bilen til arbeidsreise disse dagene (Tabell V-5). Bilen ble i mindre grad kun benyttet til ærend på dagtid (7 %).

Med visse forbehold kan en fra disse svarene konkludere at flyttingen til nye Statens hus har gitt en netto effekt i form av redusert bilbruk. Det store flertallet reduserte bilbruken i forbindelse med flyttingen, og nedgangen i bilbruk skal ha fortsatt i tiden som har fulgt siden det. Siden bilen i flertallet av disse tilfellene blir stående ubrukt hjemme, gir dette en samlet reduksjon i transportarbeidet med bil. Dette forutsetter selvsagt at bilen ikke brukes tilsvarende mer utenfor arbeidstiden, og at de arbeidsreisene som andre i husstanden benytter bilen til, ikke er vesentlig lengre enn de som gikk til Statens hus.

Potensiell reduksjon i transportarbeidet med bil:

De som sa at bilen sto ubrukt hjemme når de ikke selv benyttet den, hadde en arbeidsreise på i snitt 9,3 km. Sum distanse mellom hjem og arbeidssted for disse deltakerne var på 565 km. For hver dag disse deltakerne lar bilen stå hjemme, reduseres altså det samlede transportarbeidet med bil med 1 130 kjøretøykm, fram og tilbake. Dette tallet gjelder kun dem som har svart på de relevante spørsmålene, så faktisk reduksjon i transportarbeidet på grunn av flyttingen til Statens hus, vil trolig være betydelig større enn dette.

3.3 Rapportert reiseaktivitet uke 40, 2004

Selv om noen av deltakerne har rapportert reisemiddelbruk knyttet til heldags tjenestereiser, da de ikke var innom sin faste arbeidsplass, har vi valgt å se bort fra disse, ettersom det er flyttingen av arbeidsplassen som er i fokus for denne undersøkelsen. I det følgende ser vi altså på arbeidsreisene for de dagene da turen gikk til den faste arbeidsplassen.

3.3.1 Turfrekvens, hjem – fast arbeidsplass

De 175 deltakerne reiste til sin ordinære arbeidsplass i snitt 4,1 av de 5 arbeidsdagene i registreringsuka (Tabell V-7). De øvrige dagene var de fraværende pga. heldags tjenestereiser, ferie, sykdom etc.

Vel halvparten av deltakerne (52 %) dro til det faste arbeidsstedet alle de fem virkedagene i registreringsuka, og 43 % rapporterte en hel 5-dagers uke uten noen tjenestereiser. Fire av fem deltakere (82 %) hadde ingen tjenestereiser ut fra arbeidsstedet i løpet av rapporteringsuka.

3.3.2 Reisemiddelfordeling

I alt omfattet rapporteringen 691 dager med turer med oppgitt reisemåte mellom hjemmet og den faste arbeidsplassen. Av disse var 647 dager uten tjenestereiser, og 44 dager med tjenestereiser ut fra arbeidsstedet.

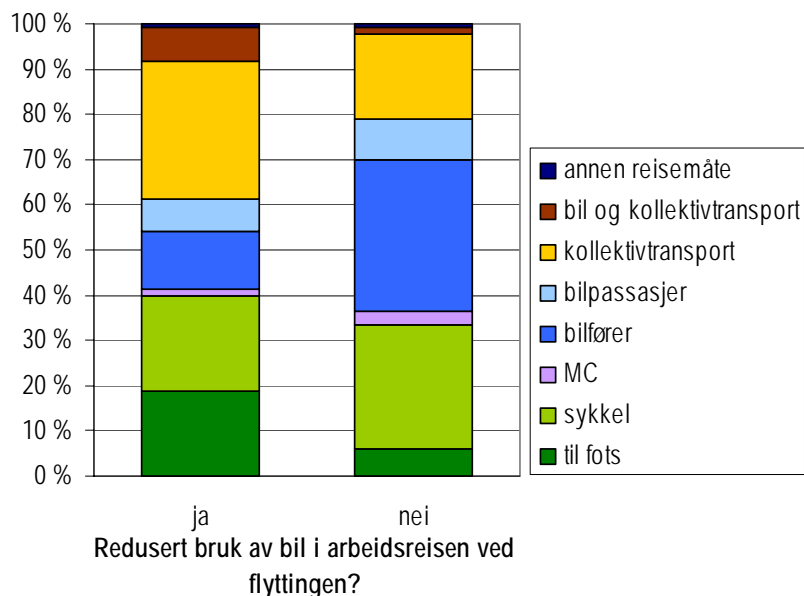
Samlet reisemiddelfordeling for alle turene mellom hjem og arbeidssted ble dominert av tre transportalternativer med relativt like andeler: Kollektivtransport (26 %), sykkel (22 %) og bilfører (22 %). I tillegg utgjorde turer til fots 14 %, bilpassasjer 8 % og kombinasjon av bil og kollektivtransport 5 % av disse arbeidsreisene, mens MC ble benyttet i 3 % av turene. Detaljer er vist i Tabell V-8.

Sammenlignet med reisemiddelfordelingen fra intervjuer IV i de foregående undersøkelsene ((1), Tabell D-3), var fotgjengerandelen 5 %-poeng høyere høsten 2004 enn høsten 2001, mens kollektivandelen var tilsvarende lavere. Også bilførerandelen var noe høyere i den siste datainnsamlingen (+ 3 %-poeng), mens bilpassasjeralternativet var 2 %-poeng lavere enn i 2001. Selv om disse endringene indikerer en viss demping av de umiddelbare effektene av flyttingen, viser altså resultatene at hovedmønsteret i reisemiddelfordelingen er ganske stabilt.

Fra de tidligere undersøkelsene vet vi at det er store forskjeller mellom reisemiddelfordelingen på dager med tjenestereiser og på dager uten tjenestereiser. Ser vi kun på *dager uten tjenestereiser* i den siste undersøkelsen, lå sykkel- og kollektivtransportandelen på hhv. 23 % og 27 %, mens bilførerandelene lå på 19 %. Til gjengjeld dominerte bilføreralternativet reisemiddelfordelingen for de dagene da deltakerne hadde *tjenestereiser* ut fra arbeidsplassen: Tre av fire (73 %) kjørte bil til arbeid disse dagene, mens bare 9 % benyttet kollektivtransport og 5 % syklet.

Dager uten tjenestereiser:

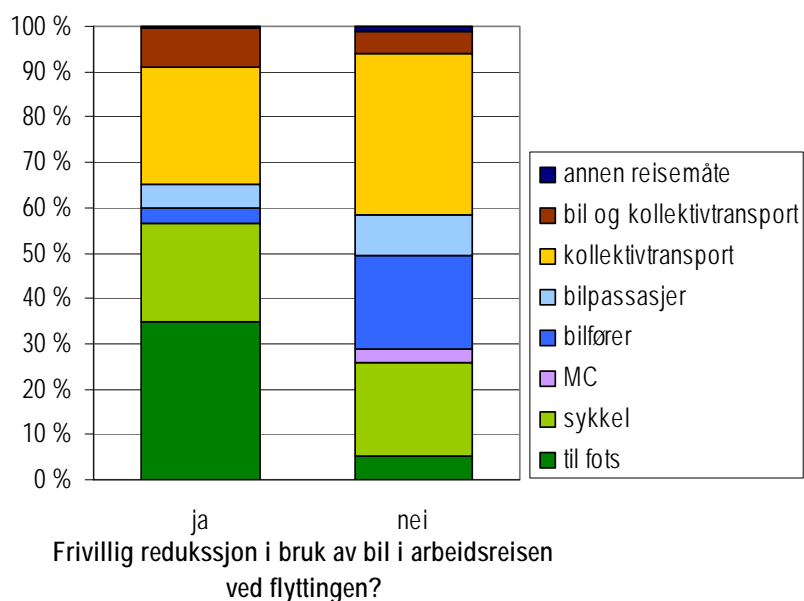
I det følgende vil vi se nærmere på reisemiddelbruken på dager uten tjenestereiser for dem som var med på flyttingen til Statens hus, og som fortsatt hadde arbeidsplassen sin der.



Figur 2: Reisemiddelfordeling på dager uten tjenestereise, høst 2004

Som det går fram av Figur 2, var det store forskjeller i reisemiddelbruk mellom dem som reduserte bruken av bil i forbindelse med flyttingen, og dem som ikke gjorde det. De som hadde redusert bilbruken, hadde signifikant flere arbeidsreiser med kollektivtransport (31 % mot 19 %) og til fots (19 % mot 6 %), og signifikant færre turer som bilfører (13 % mot 33 %). Detaljer er vist i Tabell V-8.

Snevrer vi inn fokuset enda mer, og ser kun på dem som reduserte bilbruken sin i forbindelse med flyttingen, finner vi også betydelige forskjeller i reisemiddelvalg mellom dem som reduserte bilbruken frivillig, og dem som følte seg tvunget til endringen, se Figur 3.



Figur 3: Reisemiddelfordeling på dager uten tjenestereise, høst 2004. Deltakere som reduserte bruk av bil i arbeidsreisen ved flyttingen

De som hadde redusert bilbruken etter eget ønske ved flyttingen i år 2000, hadde signifikant flere arbeidsreiser til fots (35 % mot 5 %), mens de Tvungne hadde signifikant flere turer som bilfører (21 % mot 3 %) og med MC. Antall turer med denne siste reisemåten var imidlertid svært lavt. Detaljerte resultater er gjengitt i Tabell V-9.

4 LANGSIKTIGE TILPASNINGER PÅ GRUNN AV FLYTTINGEN

Dette kapitlet presenterer resultater fra seksjon F i intervjuene med de ansatte (Tabell 1). Denne delen av intervjuet skulle besvares kun av de 118 deltakerne som var med på flyttingen til Midtbyen i år 2000, og som fortsatt hadde arbeidsplassen sin i Statens hus da intervjuene ble gjennomført høsten 2004. Tabeller med detaljerte resultater er vist i Vedlegg D.

I analysene i dette kapitlet er de 118 deltakerne delt videre inn i mindre grupper: De som ikke reduserte bilbruken i forbindelse med flyttingen (44), og de som reduserte bilbruken (74). Det er gjennomført statistiske tester for å identifisere signifikante forskjeller mellom de to delutvalgene, men siden størrelsen på utvalget er relativt beskjedent, særlig for den gruppen som ikke hadde redusert bilbruken, vil dette være et relativt strengt krav. Forskjellene mellom de to gruppene må være svært store for at de skal være signifikante innenfor konfidensintervall det er vanlig å bruke i tester i forbindelse med denne typen analyser,

4.1 Bilhold

Gjennomsnittlig bilhold sank med 3 % fra 1,25 biler per husholdning i 2001 til 1,20 i 2004 (Tabell V-10). For dem som oppga at flyttingen medførte mindre bruk av bil (74 deltakere), sank bilholdet med 5 % fra 1,24 til 1,18 biler per husholdning, mens de som ikke hadde redusert bilbruken (44 deltakere) lå stabilt på 1,25 biler per husholdning både i 2001 og 2004. I begge disse gruppene hadde 11 % av husstandene redusert bilholdet med én bil. Forskjellen mellom gruppene finner vi i andelen som hadde anskaffet en (ekstra) bil i tiden som har gått etter flyttingen: Bare 4 % av dem som hadde redusert bilbruken pga. flyttingen, hadde anskaffet en bil til, mens tilsvarende andel for dem som hadde uendret bilbruk, lå på 11 %.

4.1.1 Årsak til endring i bilhold

De observerte endringene i bilhold forteller ikke hele historien. Mange ulike forhold kan påvirke bilholdet, og de som hadde endret bilhold i tiden siden flyttingen, ble derfor bedt om å utdype årsakene til disse endringene: Kun tre av de som oppga at de hadde redusert bilhold, sa at dette hadde noe med flyttingen å gjøre, mens ingen av de som hadde økt bilholdet, koblet dette til flyttingen.

De rapporterte endringene i bilhold indikerer altså at flyttingen ikke bare fikk en umiddelbar virkning på reisemiddelbruken, men at omlokaliseringen av arbeidsplassen også har fått en mer langsiktig effekt i form av redusert bilhold for dem som reduserte bruken av bil i forbindelse med arbeidsreisen. Deltakernes egne vurderinger av årsakssammenhengene reduserer imidlertid styrken i disse indikasjonene.

4.2 Konsekvenser for andre i husstanden

For tre av fire deltakere hadde flyttingen av arbeidsplassen til Midtbyen ikke fått noen konsekvenser for andre i husstanden (Tabell V-11). Andelen var naturlig nok høyest blant dem som ikke hadde redusert bilbruken da de flyttet.

Selv om majoriteten av husstandene ikke ble berørt, fikk altså flyttingen likevel konsekvenser for familien til hver fjerde deltaker. I 10 % av husstandene hadde andre fått tilgang til bilen på dagtid, og i omtrent like mange husstander hadde andre overtatt mer ansvar for å gjøre unna felles ærend og å hente/bringe barn. Disse andelene var - ikke overraskende - høyest blant dem som hadde redusert bilbruken i forbindelse med flyttingen. Blant dem som ikke hadde redusert bruken av bil, var den vanligste konsekvensen at andre i husstanden hadde mistet muligheten til å kjøre sammen til arbeid.

4.3 Andre konsekvenser og langsiktige tilpasninger

Hver syvende deltaker (12 %) hadde endret arbeidstid på grunn av flyttingen, mens 8 % hadde byttet fastlege, tannlege, frisør o.l. Ingen hadde byttet barnehage som følge av flyttingen. To ansatte sa at flyttingen hadde påvirket deres valg av bolig. Andre effekter som ble kommentert sprikte svært, fra klager over at flyttingen førte til mer bilkjøring, til mer positive bemerkninger om bedret form på grunn av gange til og fra arbeid. Alle kommentarene i tilknytning til dette temaet er gjengitt i Tabell V-12.

Flytting inn til sentrum gir endret tilgang til servicetilbudet der. Mer enn halvparten av deltakerne handler og orienterer seg om vareutvalget i Midtbyen oftere enn før, og mer enn en tredel spiser oftere lunsj eller middag ute i Midtbyen (Tabell V-13). Flyttingen har også ført til at 8 % reiser oftere inn til Midtbyen på kvelder og i helgene, men like mange reiser sjeldnere inn på kvelder og i helger etter flyttingen, så dette jevner seg trolig ut.

Intervjuene inneholdt også noen spørsmål om omfang av og beløp knyttet til private innkjøp og ærend i Midtbyen en av dagene i registreringsuken. Disse spørsmålene ble inkludert i undersøkelsen etter forespørsel fra Trondheim kommune, og analysen av disse er dokumentert i et eget notat¹.

¹ Terje Tretvik: Midtbyen som arena for handel, arbeid og fritid. SINTEF-notat datert 2004-11-03.

5 PERSON- OG REISEKARAKTERISTIKA

Dette kapitlet presenterer kort resultater fra de øvrige delene av intervjuene med de ansatte. Tabeller med detaljerte resultater er vist i Vedlegg E.

De deltakerne som var med på flyttingen til Statens hus i Midtbyen i 2000, og fortsatt har arbeidsplassen sin der, ble spurt om de gikk over til å benytte bil sjeldnere i tiden like etter flyttingen. I de påfølgende analysene er denne gruppen studert spesielt, og evt. forskjeller mellom de som endret bilbruk i 2001, og de som ikke gjorde det, er kommentert.

5.1 Avstand mellom hjem og arbeidsplass

I gjennomsnitt lå avstand mellom hjem og arbeidsplass på drøyt 10 km, og det var bare mindre ulikheter mellom de ulike gruppene av deltakere. De som ikke hadde redusert bilbruken hadde noe lengre arbeidsreise enn de øvrige, men forskjellen i snitt var på under 1 km. Det var stor spredning i distanse, fra 1 til 50 km. Median lå på 7 km for de som lot være å redusere bilbruken, og 6 km for de som endret (Tabell V-16).

5.2 Reisetid mellom hjem og arbeidsplass

Deltakerne ble bedt om å oppgi dør-til-dør reisetid med de *relevante* reisemåtene mellom hjem og arbeidsplass. Det er viktig å ha dette i mente ved tolkning av resultatene. Mange av dem med de lengste arbeidsreisene har latt være å oppgi reisetid til fots eller med sykkel, fordi dette ikke ville være hensiktsmessige alternativ i hverdagen.

Gjennomsnittlig oppgitt reisetid med bil var 18 minutter, og med kollektivtransport 32 minutter, dvs. 1,8 ganger lengre enn med bil (Tabell V-16). De som reduserte bilbruken hadde gjennomgående noe kortere reisetider med bil og kollektivtransport enn de som opprettholdt bilbruken, hhv 17 % og 21 % kortere. Gjennomsnittlig oppgitt reisetid til fots og med sykkel var hhv 2,9 og 1,6 ganger reisetiden med bil. Disse tallene gir imidlertid trolig et for flatterende bilde av de faktiske reisetidene med disse to alternativene. Som nevnt mangler reisetider for mange av de lengste reisene, noe som vil gi for lave gjennomsnittlige reisetider til fots og med sykkel.

Inntil 30 minutter reisetid:

For å få et bedre bilde av hvordan konkurranseforholdet mellom de alternative reisemåtene var i de ulike deltakergruppene, har vi sett på hvor stor andel av deltakerne som har oppgitt reisetid på 30 minutter eller mindre med de ulike reisemåtene. Vi har her sett på samtlige deltakere i hver gruppe – inkludert dem som ikke oppga reisetid. Denne betraktningssmåten vil trolig føre til litt for lave andeler for bilalternativet, ettersom det er naturlig å anta at de som ikke oppga reisetid med bil, har kortere avstand mellom hjem og arbeid enn gjennomsnittet. Antall uten oppgitt reisetid med bil er imidlertid lavt, så denne feilen er evt. beskjeden.

Hvordan denne forenklete betraktningssmåten slår ut for kollektivalternativet er ikke uten videre klart, men det er grunn til å tro at de som unnlot å oppgi reisetid med kollektivtransport, har lengre reisetid enn gjennomsnittet, og derfor uansett ville ha mer enn 30 minutter reisetid med dette transportalternativet. Det er også mulig at noen av disse ikke har noe relevant kollektivtransporttilbud i det hele tatt. Det samme vil trolig i stor grad være tilfelle også for gang- og sykkelalternativene.

Tabell 2: Deltakere med maksimalt 30 minutter reisetid med de ulike reisemåtene

	De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus							
	Alle deltakerne (N=175)		Samlet (N=118)		Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?			
					Nei (N=44)		Ja (N=74)	
Inntil 30 min reisetid								
Til fots	30	17 %	19	16 %	6	14 %	13	18 %
Sykkel	88	50 %	58	50 %	19	43 %	39	53 %
Bil	139	79 %	94	80 %	32	73 %	62	85 %
Kollektivtransport	109	62 %	72	62 %	19	43 %	53	73 %

Sammenligning av de som reduserte bilbruken i 2001 og de som ikke gjorde det (Tabell 2), viser at de som reduserte bilbruken generelt hadde bedre tilgjengelighet med alle transportalternativene. Dette henger naturlig sammen med at de hadde noe kortere avstand mellom hjem og arbeidsplass. Denne ulikheten i distanse kan imidlertid ikke forklare hele forskjellen i tilgjengelighet, og i særdeleshet ikke for kollektivalternativet, der andelen med inntil 30 minutter reisetid mellom hjem og arbeidsplass er nærmere det dobbelte blant dem som endret, sammenlignet med dem som ikke endret bilbruken.

5.3 Tilgang til transportalternativ

5.3.1 Privatbil

Alle så nær som én av deltakerne hadde *førerkort for bil*, og det store flertall hadde også *tilgang til bil* (Tabell V-17). Halvparten (52 %) disponerte bil alene, mens 5 % ikke hadde tilgang til bil. De øvrige disponerte bil sammen med andre.

De som hadde redusert bilbruken sin i forbindelse med flyttingen, hadde generelt bedre tilgang til bil enn de øvrige. Dette ligger til en viss grad i sakens natur: For å kunne redusere bilbruken, må en i utgangspunktet ha hatt tilgang til bil. I tillegg til at alle denne gruppen hadde tilgang til bil, var også andelen som disponerte bil alene (57 %), høyere enn blant dem som ikke endret bilbruken sin (44 %). I denne gruppen var det 12 % som ikke hadde tilgang til bil i det hele tatt.

Parkeringssted:

To tredeler (64 %) parkerte i P-hus i Midtbyen de dagene de kjørte bil til arbeid, og ytterligere 14 % benyttet gateparkering i Midtbyen (Tabell V-19). I alt 6 % parkerte på lånt/leid parkeringsplass annet sted i Midtbyen, og det var også noen som oppgir at de parkerer på Katedralskolen (som ligger rett over gata for Statens hus) i skoleferiene. I alt 12 % parkerte på Øya eller i området ved VOTT, dvs. Teknostallen/Gløshaugen/Hesthagen. Av dem som fortsatt hadde arbeidsplassen sin i Statens hus, var andelen som benyttet P-hus høyest blant dem som reduserte bilbruken i forbindelse med flyttingen (70 % mot 61 %).

Gangtid mellom parkeringsplass og arbeidssted:

Gjennomsnittlig gangtid mellom parkeringsplass og arbeidssted lå på 2,5 minutter (Tabell V-19). Blant dem som fortsatt hadde arbeidsplassen sin i Statens hus, var snitt gangtid hhv. 2,2 min og 3,4 min for dem som reduserte / ikke reduserte bilbruken i forbindelse med flyttingen. Denne forskjellen kan tolkes på to ulike måter, enten som at de som ikke reduserte bilbruken er villige til å parkere lengre unna arbeidsplassen for å kunne opprettholde reisevanene sine, og/eller at de har tilgang på (gratis) parkeringsplasser et stykke unna, som ikke er tilgjengelige for de andre.

Betaling for parkering:

Vel halvparten av deltakerne betalte vanligvis parkeringskostnadene selv (Tabell V-19), mens en firedel fikk vanligvis kostnadene dekket av arbeidsgiver, og hver femte hadde tilgang på gratis parkering. Andelen med gratis parkering var høyest blant dem som opprettholdt bilbruken ved

flyttingen (25 % mot 12 %), mens det ikke var noen forskjell av betydning i andel som vanligvis betalte selv.

I gjennomsnitt kostet parkering ved arbeidsplassen kr 46 per dag. Det var signifikant forskjell i gjennomsnittlig parkeringskostnad ved arbeidsstedet for dem som ikke reduserte bilbruken ved flyttingen (kr 29 per dag), og dem som gjorde det (kr 57 per dag). Mer enn halvparten av den første gruppen hadde gratis parkering, mens én av syv hadde parkeringskostnader på mer enn kr 100 per dag. Blant dem som hadde redusert bilbruken, hadde en tredel gratis parkering, og en tredel måtte betale mer enn kr 100 per dag.

Ser vi kun på dem som vanligvis betalte parkeringskostnadene selv, lå gjennomsnittlig utgift på kr 79 per dag. De som hadde redusert bilbruken ved flytting hadde en gjennomsnittlig kostnad på kr 84 per dag, mens tilsvarende kostnad for dem som opprettholdt bilbruken var kr 64 per dag. Hhv. halvparten og en tredel hadde parkeringskostnader på mer enn kr 100 de dagene de tok med bilen til arbeid.

5.3.2 Kollektivtransport

Betalingsmåte:

Halvparten av deltakerne hadde en eller annen form for kort for å betale reiser med kollektivtransport (Tabell V-17). For dem som ikke reduserte bilbruken i 2001 lå andelen på 39 %, mot 55 % for de øvrige. Kortene gjaldt i all overveiende grad busstransport, mens også øvrige kollektivtransportmidler var representert.

Gangtid til og fra holdeplass:

Gjennomsnittlig gangtid i kollektivreisen lå på snaue ti minutter totalt, med noe kortere gangtid ved arbeidsstedet enn ved hjemmet (Tabell V-18). De som hadde redusert bilbruken hadde gjennomgående noe lengre gangtider enn de som opprettholdt bilbruken. Sammenlignet mot gangtid knyttet til bruk av bil (kapittel 5.3.1), krevde kollektivreisen ca fire ganger så lang gangtid, en vei.

Bytte under veis:

Kun en liten gruppe (4 %) måtte bytte kollektivtransportmiddel under veis mellom hjem og arbeidsplass (Tabell V-18). Andelen var lavere blant dem som reduserte bilbruken (1 %) enn blant dem som ikke gjorde det (8 %). I tillegg hadde tilsvarende andeler valg mellom kollektivreise med bytte under veis eller med bare ett transportmiddel. Det store flertall (91 %) kunne altså reise kollektivt mellom hjem og arbeidsplass uten å måtte bytte under veis.

5.4 Faste forpliktelser

Hver fjerde deltaker hadde en eller annen form for faste forpliktelser som medførte stopp på vei til eller fra arbeid minst en dag i uka (Tabell V-15). Blant dem som reduserte bilbruken lå andelen på 15 %, atskillig lavere enn for dem som opprettholdt bilbruken (36 %).

Tilstedeværelse av faste forpliktelser ga statistisk signifikante forskjeller i tilpasning til flyttingen: Blant dem som *ikke hadde noen slike forpliktelser* lå andelen som hadde redusert bilbruken signifikant høyere enn i de øvrige gruppene (69 %), og tilsvarende lå andelen med redusert bilbruk signifikant lavere enn blant de øvrige for dem som hadde *daglige forpliktelser* (27 %).

5.5 Demografi

Tabell med resultatene er vist i Tabell V-15.

Kjønn og alder:

Det var noe høyere andel menn enn kvinner blant deltakerne. Tilsvarende de tidligere undersøkelsene utgjorde kvinnene 40 % av alle som deltok. Det var ingen signifikante kjønnsforskjeller å spore når det gjaldt redusert bilbruken i tiden like etter flyttingen, men andelen var noe høyere blant menn enn blant kvinner (67 % mot 59 %).

Alder:

Gjennomsnittalderen var drøyt 47 år, noe høyere enn i de tidligere undersøkelsene. Dette er naturlig, ettersom det er 3-4 år siden de forrige intervjuene. Vel en firedel var i aldersgruppen 41-50 år, mens drøye tredelen var i alderen 51-60 år. Andelen over 60 år lå på 9 %, og andelen under 30 år lå på omtrent samme nivå. Aldersgruppen 51-60 år skilte seg fra de øvrige med signifikant høyere andel som sa de hadde redusert bilbruken i tiden like etter flyttingen (75 % mot 52 % for de øvrige).

Sivilstand:

Som i de tidligere undersøkelsene var flertallet av deltakerne (mer enn fire av fem) gifte eller samboende. En tredel hadde barn yngre enn 12 år. Andelen som hadde redusert bilbruken var høyest blant de enslige uten barn (79 %), og lavest blant gifte/samboende med barn yngre enn 12 år (57 %), men ingen av gruppene skilte seg signifikant fra de øvrige deltakerne.

Bosted:

Nesten fire av fem deltakere bodde i Trondheim kommune: Åtte prosent innenfor området Midtbyen/Ila/Øya – Sorgenfri, og 34 % og 35 % hhv. øst for og vest for Nidelva. Ytterligere 20 % bodde i andre kommuner i Sør-Trøndelag fylke, hovedsakelig sør/vest for Trondheim, mens 2 % bodde utenfor fylket. Denne fordelingen er tilnærmet lik den vi fant i de tidligere undersøkelsene. Det var ingen systematiske geografiske forskjeller i andel som hadde redusert bilbruken i forbindelse med flyttingen i 2000.

6 KONKLUSJONER

Hovedmønsteret i den samlede reisemiddelfordelingen er ganske stabilt, selv om de nye dataene indikerer en viss demping av de umiddelbare effektene av flyttingen. Sammenlignet med reisemiddelfordelingen fra høsten 2001, hadde fotgjengerandelen og bilførerandelen økt noe, mens kollektivandelen og andel bilpassasjerer var omtrent tilsvarende lavere.

Flertallet av de ansatte reduserte bilbruken sin i forbindelse med flyttingen høsten 2000. *Resultatene fra denne siste datainnsamlingen tyder på at den umiddelbare reduksjonen i reisemiddelbruk har blitt videreført i form av en ytterligere nedgang i bilbruk for dem som først reduserte bilbruken sin i forbindelse med flyttingen. Vel fire av ti sa at de hadde redusert bilbruken ytterligere siden den første tiden etter flyttingen, og de fleste av disse sa at de var bilførere mye sjeldnere enn før. Av dem som hadde følt seg tvunget til å redusere bilbruken høsten 2000, var det imidlertid 12 % som sa at de senere hadde økt bilbruken.*

Parkeringstilbudet ved arbeidsplassen var og er fortsatt den viktigste årsaken til redusert bilbruk, særlig for dem som følte seg tvunget til endringen. Disse la også stor vekt på kollektivtilbudet, som var nest viktigste årsak til endringene. For dem som hadde redusert bilbruken etter eget ønske, var endring i avstand mellom hjem og arbeidssted også en viktig årsak.

Med visse forbehold kan en konkludere at flyttingen til nye Statens hus har gitt en netto effekt i form av redusert bilbruk. Det store flertallet reduserte bilbruken i forbindelse med flyttingen, og nedgangen i bilbruk skal ha fortsatt i tiden som har fulgt siden det. I nesten to tredeler av tilfellene der en ansatt har redusert bilbruken og velger andre reisemåter enn bil, blir bilen stående ubenyttet hjemme, mens i ca en tredel av tilfellene benytter andre i husstanden bilen disse dagene. Siden bilen blir stående ubrukt hjemme i flertallet av disse tilfellene, gir dette en samlet reduksjon i transportarbeidet med bil. Dette forutsetter selvsagt at bilen ikke brukes tilsvarende mer utenfor arbeidstiden, og at de arbeidsreisene som andre i husstanden benytter bilen til, ikke er vesentlig lengre enn de som gikk til Statens hus. For hver dag disse ansatte lar bilen stå hjemme, reduseres det samlede transportarbeidet med bil med ca 1 100 kjøretøykm. Dette tallet er basert kun på dem som har svart på de relevante spørsmålene, så faktisk reduksjon i transportarbeidet på grunn av flyttingen til statens hus, vil trolig være betydelig større enn dette.

De rapporterte endringene i bilhold indikerer at omlokaliseringen av arbeidsplassen også har fått en mer langsiktig effekt i form av redusert bilhold for dem som reduserte bruken av bil i forbindelse med arbeidsreisen. Deltakernes egne vurderinger av årsakssammenhengene reduserer imidlertid styrken i disse indikasjonene.

6.1 Videre analysemuligheter

Analysene som er dokumentert i dette notatet er primært basert på data fra datainnsamlingen høsten 2004, uten mer utdypende sammenligninger mot resultater fra de tidligere undersøkelsene.

Det datamaterialet som er samlet inn i forbindelse med Statens hus i Trondheim gir mange analysemuligheter. Blant annet ville det være ønskelig å forfølge følgende tema i en evt. videreføring av analysene:

- Analyse av data fra de foregående undersøkelsene med samme fokus som er benyttet i analysene som er dokumentert her, nemlig hvorvidt bilbruken ble påvirket av flyttingen, og hvorvidt denne reduksjonen var etter eget ønske eller ble "påtvunget".
- Sammenkobling av datafilene til såkalte paneldata, der en kan følge de enkelte deltakerne over tid, gir mulighet til mer utdypende analyser av endringer og årsakssammenhenger.
- Mer utdypende beregninger av hvilke effekter de observerte endringene i reisemiddelvalg har fått for transportarbeidet med bil for de ansatte ved Statens hus.

REFERANSER

- (1) Meland, Solveig (2002): *Flytting til nye Statens hus i Trondheim – effekter på reisevaner*. SINTEF rapport STF22 A01327, SINTEF Veg og samferdsel, Trondheim.
- (2) Meland, Solveig (2002): *Bile til jobben: Vond vane mulig å vende*. Samferdsel nr 10-2002, Transportøkonomisk institutt, Oslo.

VEDLEGG A INTERVJUSKJEMA

Denne undersøkelsen gjennomføres av SINTEF Veg og samferdsel på vegne av Fylkesmannen og Statens vegvesen i Sør-Takk for at du tar deg tid til å svare på spørsmålene nedenfor. Alle svar anonymiseres, og vil ikke kunne spores tilbake til enkeltpersoner.

A. Om dine arbeidsreiser og ærend i Midtbyen i uke 40 (mandag 27.september - fredag 1.oktober):

1 Reisemåte mellom hjemmet og arbeidsplassen.

Oppgi antall enkeltturer med hver reisemåte den aktuelle dagen.

For en vanlig arbeidsdag blir dette to enkeltturer, én til og én fra arbeidsstedet.

	mandag 27.sept	tirsdag 28.sept	onsdag 29.sept	torsdag 30.sept	fredag 1.okt	sum
til fots hele veien						0
sykkel						0
MC/moped						0
bil (hele veien) som fører						0
bil (hele veien) som passasjer						0
kollektivtransport (hele veien)						0
kombinasjon av bil og kollektivtransport						0
drosje						0
annet						0
sum enkeltturer	0	0	0	0	0	0

2 Dersom du av en eller annen grunn ikke dro til den ordinære arbeidsplassen din en eller flere dager, kryss av hvilke dager det evt. gjelder:

mandag 27.sept	tirsdag 28.sept	onsdag 29.sept	torsdag 30.sept	fredag 1.okt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

3 Dersom du gjorde noen tjenestereiser med utgangspunkt i arbeidsplassen din denne uka, kryss av hvilke dager det evt. gjelder:

mandag 27.sept	tirsdag 28.sept	onsdag 29.sept	torsdag 30.sept	fredag 1.okt
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

NB! Skjemaet er ikke ferdig utfyllt før du har svart på spørsmål 1 - 3 for alle arbeidsdagene denne uka!

Spørsmål 4 og 5 dreier seg om onsdag 29. september, så hopp over disse spørsmålene til du kan svare på det vi spør om der.

4 Har du i løpet av onsdag 29.sept. foretatt private innkjøp i Midtbyen?

(sett ett eller flere x)

	onsdag 29.sept
Nei	<input type="checkbox"/>
Ja, i løpet av arbeidstiden	<input type="checkbox"/>
Ja, umiddelbart før eller etter arbeid	<input type="checkbox"/>
Ja, senere på ettermiddagen/kvelden	<input type="checkbox"/>
- hvis ja, hvor stort beløp gjorde du innkjøp for (ca)?	kr <input type="text"/>

5 Har du i løpet av onsdag 29.sept. foretatt private besøk til underholdningstilbud, offentlige servicekontor, private tjenesteytere (frisør, lege, etc.) eller annen virksomhet i Midtbyen?

(sett ett eller flere x)

	onsdag 29.sept
Nei	<input type="checkbox"/>
Ja, i løpet av arbeidstiden	<input type="checkbox"/>
Ja, umiddelbart før eller etter arbeid	<input type="checkbox"/>
Ja, senere på ettermiddagen/kvelden	<input type="checkbox"/>
- hvis ja, hvor stort beløp betalte du for dette (ca)?	kr <input type="text"/>

B. Om din tilgang til transportmidler:

6 Har du førerkort for bil? (sett x)

 nei
 ja

7 Har du fast tilgang til bil? (sett x)

 nei
 ja, disponerer bil sammen med andre
 ja, disponerer bil alene

8 Har du noen form for kollektivtransport-kort? (sett ett x i hver kolonne)

	buss	trikk	tog	hurtigbåt	ferge
nei					
ja, klippekort / verdikort					
ja, periodekort					
ja, annet					

C. Generelt om transport til og fra arbeidsstedet ditt:

9 Hvor langt er det mellom ditt hjem og arbeidsplassen din? (oppgi ant. km)

 km

 10 Hvis / når du benytter hver av de følgende reisemåtene, hvor lang tid bruker du da vanligvis mellom hjem og arbeidssted, dør til dør?
 (oppgi ant. minutter med hver reisemåte - fyll ut alle radene)

minutter	
<input type="text"/>	til fots hele veien (hvis dette er aktuelt)
<input type="text"/>	sykkel - fra hjem til arbeid
<input type="text"/>	sykkel - fra arbeid til hjem
<input type="text"/>	bil
<input type="text"/>	kollektivtransport

11 Hvis/når du bruker bil mellom hjem og arbeidssted,

- Hvor parkerer du vanligvis? (sett ett x, og oppgi evt. ca stedsangivelse)

 i P-hus i Midtbyen
 på gateplan i Midtbyen
 på Øya
 annet sted, nemlig:

- Hvor lang gangtid har du fra denne parkeringsplassen til arbeidsstedet?

 minutter

- Må du da betale for parkeringsplassen? (sett ett x)

 nei
 ja, betaler vanligvis selv
 ja, arbeidsgiver betaler vanligvis

- Dersom / når du må betale for parkeringsplassen, hvor mye betaler du da vanligvis? (oppgi beløp per dag eller evt. måned)

 kr/dag eller
 kr/måned

12 Hvis/når du bruker kollektivtransport mellom hjem og arbeidssted,

- Hvor lang gangtid har du hjemmefra til nærmeste holdeplass?

 minutter

- Hvor lang gangtid har du fra avstigningsholdeplassen til arbeidsstedet?

 minutter

- Må du da bytte kollektivtransportmiddel under veis? (sett x)

 nei
 ja
 varierer

13 Har du faste forpliktelser som medfører stopp på vei til eller fra arbeidsplassen din, som f.eks å bringe barn til barnehage? (sett x)

 nei
 ja, 1 - 2 dager i uka
 ja, 3 - 4 dager i uka
 ja, 5 dager i uka

D. Om tiden rundt selve flyttingen:

Høsten 2000 ble Statens hus i Midtbyen tatt i bruk.

 14 Var du med på flyttingen dit fra de tidligere kontorene? *(sett x)*

- Nei, ble ansatt etter flyttingen (Gå til spørsmål 24)
 Ja

 15 Dersom du var med på flyttingen,
 - Hvor var arbeidsplassen din før flytting? *(sett x)*

- vegkontoret på Sluppen
 i / ved Statens Hus i Klæbuveien
 i Midtbyen
 annet sted

 - Er arbeidsplassen din fortsatt i Statens hus? *(sett x)*

- Ja
 Nei, på VOTT (Gå til spørsmål 24)
 Nei, på NAV (Gå til spørsmål 24)
 Nei, annet sted (Gå til spørsmål 24)

Dersom du fortsatt har arbeidsplass i Statens hus, ber vi deg nå tenke tilbake på tiden rundt flyttingen dit:

 16 Gikk du over til å benytte bil sjeldnere til og fra arbeid i tiden like etter flyttingen? *(sett x)*

- Ja
 Nei (Gå til spørsmål 20)

 17 Hvis du svarte ja på spørsmål 16,
 - hva var de viktigste årsakene til disse endringene?
(sett 1 for viktigste, 2 for nest viktigste)

- Jeg endret reisemåte til og fra arbeid, fordi flyttingen førte til...
- endringer i parkeringsforholdene ved arbeidsplassen
 endring i avstand mellom hjem og arbeidsplass
 endringer i kollektivtilbudet mellom hjem og arbeidsplass
 endringer i trafikkforhold langs kjørerute mellom hjem og arbeidsplass
 endring i gang-/sykkelveg-tilbudet mellom hjem og arbeidsplass
 endret mulighet til å kjøre sammen med andre
 annet, nemlig:

 - gjorde du endringene fordi du ønsket det, eller fordi du ble "tvunget"?
(sett ett x)

- fordi jeg ønsket det
 fordi jeg ble "tvunget" til det

E. Om arbeidsreisen din nå for tiden:

 18 Hva er forskjellen mellom dine arbeidreisevaner nå (på dager uten tjenestereise) og i tiden like etter flyttingen?
(sett ett x per linje for hver aktuell reisemåte)

	benytter nå reisemåten...				
	mye oftere	noe oftere	like ofte	sjeldnere	mye sjeldnere
til fots hele veien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
MC/moped	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bil (hele veien) som fører	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
bil (hele veien) som passasjer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kollektivtransport (hele veien)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
kombinasjon av bil og kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
drosje	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
annet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

 - hva var de viktigste årsakene til disse endringene?
(sett 1 for viktigste, 2 for nest viktigste)

- endringer i parkeringsforholdene ved arbeidsplassen
 endring i avstand mellom hjem og arbeidsplass
 endringer i kollektivtilbudet mellom hjem og arbeidsplass
 endringer i trafikkforhold langs kjørerute mellom hjem og arbeidsplass
 endring i gang-/sykkelveg-tilbudet mellom hjem og arbeidsplass
 endret mulighet til å kjøre sammen med andre
 annet, nemlig:

 19 De dagene du evt. ikke bruker bil til arbeid, er det da andre i husstanden som benytter bilen i stedet?
(sett ett x)

- nei, husstanden har ikke bil
 nei, bilen står ubrukt hjemme
 ja, andre bruker bilen til arbeidsreise
 ja, andre bruker bilen til ærend på dagtid

F. Om andre konsekvenser av flyttingen:

20 **Hvor mange biler** disponerte husstanden din i 2001, og hvor mange har den nå?

 biler i 2001

 biler nå i 2004

(Dersom uendret antall biler, gå til spørsmål 22)

21 Dersom antall biler har endret seg, - har dette **sammenheng med flyttingen til Statens hus i Midtbyen?**
(sett ett x)

 nei

 ja, delvis

 ja, helt

- hvis ja, hva er årsaken(e)?

 husstanden har **færre** biler nå enn i 2001, fordi:

 husstanden har **flere** biler nå enn i 2001, fordi:

22 Har flyttingen av arbeidsplassen din til Statens hus til Midtbyen fått **konsekvenser for andre i husstanden din?**
(sett ett eller flere x)

 nei

 ja, andre har fått tilgang til bil på dagtid nå

 ja, andre har overtatt ansvar for å bringe/hente barn nå

 ja, andre har fått mer ansvar for å gjøre felles ærend nå

 ja, andre har mistet muligheten til å kjøre sammen til arbeid

 ja annet, nemlig:

23 Hvilke **andre konsekvenser** har flyttingen av arbeidsplassen din til Midtbyen fått?
(sett ett x per linje for hver aktivitet)

	mye oftere	noe oftere	like ofte /sjelden	sjeldner e	mye sjeldnere
--	------------	------------	--------------------	------------	---------------

handler i Midtbyen					
--------------------	--	--	--	--	--

vindusshopper, orienterer meg om vareutvalg og priser					
---	--	--	--	--	--

trener i Midtbyen					
-------------------	--	--	--	--	--

spiser lunsj ute i Midtbyen					
-----------------------------	--	--	--	--	--

spiser middag ute i Midtbyen					
------------------------------	--	--	--	--	--

arbeider hjemme					
-----------------	--	--	--	--	--

reiser til Midtbyen på kvelden					
--------------------------------	--	--	--	--	--

reiser til Midtbyen i helga					
-----------------------------	--	--	--	--	--

(sett ett eller flere x)

 endrede arbeidslider

 har byttet fastlege, tannlege el. lignende

 har byttet barnehage

 annet, nemlig:

G. Om deg selv:

 24 Kjønn *(sett ett x)*

-
- mann
-
-
- kvinne

25 Alder

-
- år

 26 Sivilstand *(sett ett x)*

-
- enslig
- uten
- barn yngre enn 12 år
-
-
- enslig
- med
- barn yngre enn 12 år
-
-
- gift/samboende
- uten
- barn yngre enn 12 år
-
-
- gift/samboende
- med
- barn yngre enn 12 år

 27 Hvor bor du? *(sett ett x)*

-
- Midtbyen / Ila / Øya / Elgeseter / Lerkendal / Tempe / Sorgenfri
-
-
- Andre steder øst for Nidelva, mellom Omkjøringsv. og Midtbyen
-
-
- Andre steder øst for Nidelva, i Trondheim kommune
-
-
- Andre steder vest for Nidelva, mellom Granåsen og Midtbyen
-
-
- Andre steder vest for Nidelva, i Trondheim kommune
-
-
- Andre steder i Sør-Trøndelag, sør/vest for Trondheim kommune
-
-
- Andre steder i Sør-Trøndelag, øst for Trondheim kommune
-
-
- Andre steder i Sør-Trøndelag, nord for Trondheim komm. (Fosen)
-
-
- Steder utenfor Sør-Trøndelag fylke

Dette var hele intervjuet. TAKK FOR AT DU VAR VILLIG TIL Å DELTA!

Har du utfyllende kommentarer til svarene dine, eller andre synspunkter på undersøkelsen, ber vi deg skrive dem i feltet nedenfor.

Når du har svart på alle spørsmålene (for hele uka), må du lagre denne fila, og sende den som vedlegg til e-post til SINTEF.

Dette gjør du enklest mens fila fortsatt er åpen i Excel:

Klikk på Fil-menyen øverst til venstre, velg "Send til ...".

Dersom "e-postmottaker (som vedlegg)" kommer opp på lista over alternativ, er det viktig at du velger dette.

Hvis det alternativet ikke finnes, velger du "e-postmottaker".

Skriv inn epost-adressen RVU2004@sintef.no i adressefeltet, og klikk på "Send".

VEDLEGG B ENDRING I REISEAKTIVITET

Tabell V-1: Reduksjon i bruk av bil til og fra arbeid i tiden like etter flyttingen

De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus (N=118)				
Bil sjeldnere til og fra arbeid i tiden like etter flyttingen?				
	nei	40	35 %	
	ja	74	65 %	
	uoppgitt	4		
Av de som reduserte bilbruken:				
			% av svarene	% av N
Gjorde endringene fordi jeg ...				
	ønsket det	29	40 %	25 %
	ble "tvunget" til det	44	60 %	37 %
	uoppgitt	1		

Tabell V-2: Årsak til reduksjon i bruk av bil til og fra arbeid i tiden like etter flyttingen

	De som flyttet og fortsatt er i Statens hus, og som reduserte bilbruken						
	Samlet (N=74)		Ønsket eller ufrivillig reduksjon i bilbruk?				
			Frivillig (N=29)		Tvunget (N=44)		
Oppgitte årsaker:							
	én	7	10 %	3	10 %	4	9 %
	to	33	45 %	14	48 %	18	41 %
	uoppgitt	34	46 %	12	41 %	22	50 %
Viktigste årsak var endring i							
	- parkering	29	39 %	7	24 % **	21	48 % **
	- avstand	6	8 %	5	17 % *	1	2 % *
	- kollektivtilbud	2	3 %	2	7 %	0	0 %
	- trafikkforhold	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	- g/s-tilbud	1	1 %	1	3 %	0	0 %
	- samkjøringsmulighet	1	1 %	1	3 %	0	0 %
	- annet	0	0 %	0	0 %	0	0 %
Nest viktigste årsak var endring i							
	- parkering	6	8 %	6	21 % **	0	0 % **
	- avstand	5	7 %	2	7 %	3	7 %
	- kollektivtilbud	14	19 %	3	10 %	10	23 %
	- trafikkforhold	3	4 %	1	3 %	2	5 %
	- g/s-tilbud	2	3 %	2	7 %	0	0 %
	- samkjøringsmulighet	1	1 %	0	0 %	1	2 %
	- annet	3	4 %	1	3 %	2	5 %
SUM, to viktigste årsaker var endring i							
	- parkering	35	47 %	13	45 %	21	48 %
	- avstand	11	15 %	7	24 %	4	9 %
	- kollektivtilbud	16	22 %	5	17 %	10	23 %
	- trafikkforhold	3	4 %	1	3 %	2	5 %
	- g/s-tilbud	3	4 %	3	10 %	0	0 %
	- samkjøringsmulighet	2	3 %	1	3 %	1	2 %
	- annet	3	4 %	1	3 %	2	5 %

* Statistisk signifikant forskjell mellom de Tvungne og de Frivillige, 10 %-nivå

** Statistisk signifikant forskjell mellom de Tvungne og de Frivillige, 5 %-nivå

Tabell V-3: Endringer i bruk av de ulike reisemåtene fra tiden like etter flyttingen og fram til dagens situasjon

De som flyttet og fortsatt er i Statens hus, og som reduserte bilbruken i forbindelse med flyttingen										
Ønsket eller ufrivillig reduksjon i bilbruk?										
Samlet (N=74)										
Frivillig (N=29)										
Tvunget (N=44)										
	ant. svar	% av svarene	% av N*	ant. svar	% av svarene	% av N*	ant. svar	% av svarene	% av N*	
til fots										
mye oftere	16	40 %	22 %	11	65 %	38 %	5	22 %	11 %	
noe oftere	3	8 %	4 %	1	6 %	3 %	2	9 %	5 %	
like ofte / sjelden	14	35 %	65 %*	2	12 %	48 %*	12	52 %	75 %*	
noe sjeldnere	3	8 %	4 %	2	12 %	7 %	1	4 %	2 %	
mye sjeldnere	4	10 %	5 %	1	6 %	3 %	3	13 %	7 %	
sykkel										
mye oftere	11	24 %	15 %	4	29 %	14 %	7	22 %	16 %	
noe oftere	8	17 %	11 %	3	21 %	10 %	5	16 %	11 %	
like ofte / sjelden	21	46 %	66 %*	6	43 %	72 %*	15	47 %	61 %*	
noe sjeldnere	2	4 %	3 %	0	0 %	0 %	2	6 %	5 %	
mye sjeldnere	4	9 %	5 %	1	7 %	3 %	3	9 %	7 %	
MC/moped										
mye oftere	2	9 %	3 %	0	0 %	0 %	2	10 %	5 %	
noe oftere	2	9 %	3 %	0	0 %	0 %	2	10 %	5 %	
like ofte / sjelden	17	77 %	93 %*	1	50 %	97 %*	16	80 %	91 %*	
noe sjeldnere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
mye sjeldnere	1	5 %	1 %	1	50 %	3 %	0	0 %	0 %	
bilfører										
mye oftere	3	7 %	4 %	0	0 %	0 %	3	10 %	7 %	
noe oftere	2	4 %	3 %	0	0 %	0 %	2	7 %	5 %	
like ofte / sjelden	9	20 %	51 %*	3	20 %	59 %*	6	20 %	45 %*	
noe sjeldnere	7	16 %	9 %	2	13 %	7 %	5	17 %	11 %	
mye sjeldnere	24	53 %	32 %	10	67 %	34 %	14	47 %	32 %	
bilpassasjer										
mye oftere	1	3 %	1 %	0	0 %	0 %	1	5 %	2 %	
noe oftere	2	7 %	3 %	0	0 %	0 %	2	10 %	5 %	
like ofte / sjelden	15	52 %	81 %*	3	38 %	83 %*	12	57 %	80 %*	
noe sjeldnere	3	10 %	4 %	1	13 %	3 %	2	10 %	5 %	
mye sjeldnere	8	28 %	11 %	4	50 %	14 %	4	19 %	9 %	
kollektivt										
mye oftere	20	39 %	27 %	5	31 %	17 %	15	43 %	34 %	
noe oftere	11	22 %	15 %	2	13 %	7 %	9	26 %	20 %	
like ofte / sjelden	13	25 %	49 %*	6	38 %	66 %*	7	20 %	36 %*	
noe sjeldnere	2	4 %	3 %	0	0 %	0 %	2	6 %	5 %	
mye sjeldnere	5	10 %	7 %	3	19 %	10 %	2	6 %	5 %	
bil + kollektivt										
mye oftere	3	10 %	4 %	0	0 %	0 %	2	10 %	5 %	
noe oftere	5	17 %	7 %	1	14 %	3 %	4	19 %	9 %	
like ofte / sjelden	18	62 %	85 %*	3	43 %	86 %*	15	71 %	86 %*	
noe sjeldnere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
mye sjeldnere	3	10 %	4 %	3	43 %	10 %	0	0 %	0 %	
drosje										
mye oftere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
noe oftere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
like ofte / sjelden	18	82 %	95 %*	1	25 %	90 %*	17	94 %	98 %*	
noe sjeldnere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
mye sjeldnere	4	18 %	5 %	3	75 %	10 %	1	6 %	2 %	
annet										
mye oftere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
noe oftere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
like ofte / sjelden	16	89 %	97 %*	1	33 %	93 %*	15	100 %	100 %*	
noe sjeldnere	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	0	0 %	0 %	
mye sjeldnere	2	11 %	3 %	2	67 %	7 %	0	0 %	0 %	

* % av N-tallene inkluderer manglende svar, som her er tolket som "uendret", og lagt til kategorien "like ofte / sjelden"

Tabell V-4: Årsak til reduksjon i bruk av bil til og fra arbeid siden tiden like etter flyttingen

	De som flyttet og fortsatt er i Statens hus, og som reduserte bilbruken					
	Samlet (N=74)		Ønsket eller ufrivillig reduksjon i bilbruk?			
			Frivillig (N=29)		Tvinget (N=44)	
Oppgitte årsaker:						
én	10	14 %	6	21 %	4	9 %
to	34	46 %	13	45 %	20	45 %
<i>uoppgitt</i>	<i>30</i>	<i>41 %</i>	<i>10</i>	<i>34 %</i>	<i>20</i>	<i>45 %</i>
Viktigste årsak var endring i						
- parkering	23	31 %	5	17 % **	17	39 % **
- avstand	11	15 %	9	31 % **	2	5 % **
- kollektivtilbud	1	1 %	1	3 %	0	0 %
- trafikkforhold	1	1 %	1	3 %	0	0 %
- g/s-tilbud	1	1 %	1	3 %	0	0 %
- samkjøringsmulighet	1	1 %	1	3 %	0	0 %
- annet	6	8 %	1	3 %	5	11 %
Nest viktigste årsak var endring i						
- parkering	10	14 %	7	24 % *	3	7 % *
- avstand	4	5 %	1	3 %	3	7 %
- kollektivtilbud	13	18 %	3	10 %	9	20 %
- trafikkforhold	1	1 %	0	0 %	1	2 %
- g/s-tilbud	2	3 %	2	7 %	0	0 %
- samkjøringsmulighet	3	4 %	0	0 % *	3	7 % *
- annet	1	1 %	0	0 %	1	2 %
SUM, to viktigste årsaker var endring i						
- parkering	33	45 %	12	41 %	20	45 %
- avstand	15	20 %	10	34 % **	5	11 % **
- kollektivtilbud	14	19 %	4	14 %	9	20 %
- trafikkforhold	2	3 %	1	3 %	1	2 %
- g/s-tilbud	3	4 %	3	10 %	0	0 %
- samkjøringsmulighet	4	5 %	1	3 %	3	7 %
- annet	7	9 %	1	3 %	6	14 %

* Statistisk signifikant forskjell mellom de Tvingne og de Frivillige, 10 %-nivå

** Statistisk signifikant forskjell mellom de Tvingne og de Frivillige, 5 %-nivå

Tabell V-5: Benytter andre i husstanden bilen de dagene du ikke bruker bil til arbeid?

	De som flyttet og fortsatt er i Statens hus, og som reduserte bilbruken					
	Samlet (N=74)		Ønsket eller ufrivillig reduksjon i bilbruk?			
			Frivillig (N=29)		Tvinget (N=44)	
Nei, husstanden har ikke bil	1	1 %	0	0 %	1	2 %
Nei, bilen står ubrukt hjemme	44	60 %	18	62 %	26	59 %
Ja, andre bruker bilen til arbeidsreise	23	31 %	9	31 %	14	32 %
Ja, andre bruker bilen til ærend på dagtid	5	7 %	2	7 %	3	7 %
<i>uoppgitt</i>	<i>1</i>		<i>0</i>		<i>0</i>	

Tabell V-6: Endringer i bilbruk for dem som lot bilen stå ubrukt hjemme når de ikke selv brukte den

De som lot bilen stå ubrukt hjemme når de ikke selv brukte den til arbeid										
Ønsket eller ufrivillig reduksjon i bilbruk?										
Samlet (N=44)										
Frivillig (N=18)										
Tvunget (N=26)										
Gjorde endringene fordi jeg ...										
ønsket det	18	41 %								
ble "tvunget" til det	26	59 %								
bilfører, endring siden flyttingen										
mye oftere	3	12 %	5 %	0	0 %	0 %	3	17 %	12 %	
noe oftere	2	8 %	4 %	0	0 %	0 %	2	11 %	8 %	
like ofte / sjelden	4	15 %	61 %	2	25 %	67 %	2	11 %	38 %	
noe sjeldnere	4	15 %	7 %	1	13 %	6 %	3	17 %	12 %	
mye sjeldnere	13	50 %	23 %	5	63 %	28 %	8	44 %	31 %	

VEDLEGG C RAPPORTERT REISEAKTIVITET

Tabell V-7: Antall dager med reise mellom hjem og ordinær arbeidsplass i registreringsuka

	samlet		Tjenestereise ut fra den ordinære arbeidsplassen?			
			nei		ja	
Alle deltakerne (N=175)						
snitt	4,1		3,8		0,3	
0	4	2 %	6	3 %	143	82 %
1	6	3 %	11	6 %	24	14 %
2	11	6 %	14	8 %	4	2 %
3	25	14 %	27	15 %	1	1 %
4	38	22 %	42	24 %	3	2 %
5	91	52 %	75	43 %	0	0 %
De som var med på flyttingen, og fortsatt har arbeidsplass i Statens hus (N=118)						
snitt	4,0		3,7		0,3	
0	3	3 %	4	3 %	97	82 %
1	4	3 %	8	7 %	15	13 %
2	7	6 %	11	9 %	3	3 %
3	18	15 %	17	14 %	0	0 %
4	28	24 %	30	25 %	3	3 %
5	58	49 %	48	41 %	0	0 %
De som ikke reduserte bilbruken (N=44)						
snitt	4,2		3,9		0,3	
0	0	0 %	1	2 %	39	89 %
1	2	5 %	4	9 %	3	7 %
2	3	7 %	3	7 %	0	0 %
3	6	14 %	5	11 %	0	0 %
4	8	18 %	8	18 %	2	5 %
5	25	57 %	23	52 %	0	0 %
De som reduserte bilbruken (N=74)						
snitt	3,9		3,6		0,3	
0	3	4 %	3	4 %	58	78 %
1	2	3 %	4	5 %	12	16 %
2	4	5 %	8	11 %	3	4 %
3	12	16 %	12	16 %	0	0 %
4	20	27 %	22	30 %	1	1 %
5	33	45 %	25	34 %	0	0 %

Tabell V-8: Reisemiddelfordeling, turer per dag, mellom hjem og ordinær arbeidsplass i registreringsuka

	samlet		Tjenestereise ut fra den ordinære arbeidsplassen?			
			nei		ja	
Alle deltakerne (N=175)						
Ant. dager:	691		647		44	
til fots	0,26	14 %	0,28	14 %	0,00	0 %
sykkel	0,43	22 %	0,45	23 %	0,09	5 %
MC	0,05	3 %	0,05	2 %	0,09	5 %
bilfører	0,43	22 %	0,36	19 %	1,34	73 %
bilpassasjer	0,16	8 %	0,16	8 %	0,14	7 %
kollektivtransport	0,50	26 %	0,52	27 %	0,16	9 %
bil og kollektivtransport	0,11	5 %	0,11	6 %	0,02	1 %
drosje	0,00	0 %	0,00	0 %	0,00	0 %
annen reisemåte	0,01	0 %	0,01	0 %	0,00	0 %
De som var med på flyttingen, og fortsatt har arbeidsplass i Statens hus (N=118)						
Antall dager:	460		428		32	
til fots	0,25	13 %	0,27	14 %	0,00	0 %
sykkel	0,42	22 %	0,45	23 %	0,06	3 %
MC	0,04	2 %	0,04	2 %	0,06	3 %
bilfører	0,48	25 %	0,40	21 %	1,50	80 %
bilpassasjer	0,14	7 %	0,15	8 %	0,03	2 %
kollektivtransport	0,48	25 %	0,50	26 %	0,22	12 %
bil og kollektivtransport	0,09	5 %	0,10	5 %	0,00	0 %
drosje	0,00	0 %	0,00	0 %	0,00	0 %
annen reisemåte	0,01	0 %	0,01	0 %	0,00	0 %
De som ikke reduserte bilbruken (N=44)						
Antall dager :	176		165		11	
til fots	0,11	6 %	0,12 **	6 %	0,00	0 %
sykkel	0,49	26 %	0,53 *	27 %	0,00	0 %
MC	0,06	3 %	0,06	3 %	0,00	0 %
bilfører	0,72	37 %	0,64 **	33 %	1,82	91 %
bilpassasjer	0,16	9 %	0,18	9 %	0,00	0 %
kollektivtransport	0,35	18 %	0,36 **	19 %	0,18	9 %
bil og kollektivtransport	0,03	1 %	0,03 **	2 %	0,00	0 %
drosje	0,00	0 %	0,00	0 %	0,00	0 %
annen reisemåte	0,01	1 %	0,01	1 %	0,00	0 %
De som reduserte bilbruken (N=74)						
Antall dager :	284		263		21	
til fots	0,33	17 %	0,36 **	19 %	0,00	0 %
sykkel	0,38	20 %	0,40 *	21 %	0,10	5 %
MC	0,04	2 %	0,03	2 %	0,10	5 %
bilfører	0,33	17 %	0,25 **	13 %	1,33	74 %
bilpassasjer	0,13	7 %	0,14	7 %	0,05	3 %
kollektivtransport	0,56	29 %	0,59 **	31 %	0,24	13 %
bil og kollektivtransport	0,13	7 %	0,14 **	7 %	0,00	0 %
drosje	0,01	0 %	0,01	0 %	0,00	0 %
annen reisemåte	0,01	0 %	0,01	0 %	0,00	0 %

* Statistisk signifikant forskjell mellom dem som reduserte/hhv. ikke reduserte bilbruken, 10 %-nivå

** Statistisk signifikant forskjell mellom som reduserte/hhv. ikke reduserte bilbruken, 5 %-nivå

Tabell V-9: Reisemiddelfordeling, turer per dag, mellom hjem og ordinærarbeidsplass i registreringsuka, deltakere som reduserte reisemiddelbruken, dager uten tjenestereise

	Samlet		Ønsket eller ufrivillig reduksjon i bilbruk?			
			Frivillig		Tvunget	
De som reduserte bilbruken (N=74))						
Antall registreringsdager:	263		115		145	
til fots	0,36	19 %	0,70 **	35 %	0,10 **	5 %
sykkel	0,40	21 %	0,44	22 %	0,38	21 %
MC	0,03	2 %	0,00 **	0 %	0,06 **	3 %
bilfører	0,25	13 %	0,07 **	3 %	0,38 **	21 %
bilpassasjer	0,14	7 %	0,10	5 %	0,17	9 %
kollektivtransport	0,59	31 %	0,52	26 %	0,66	36 %
bil og kollektivtransport	0,14	7 %	0,17	9 %	0,09	5 %
drosje	0,01	0 %	0,01	0 %	0,01	0 %
annen reisemåte	0,01	0 %	0,00	0 %	0,01	1 %

* Statistisk signifikant forskjell mellom de Tvungne og de Frivillige, 10 %-nivå

** Statistisk signifikant forskjell mellom de Tvungne og de Frivillige, 5 %-nivå

VEDLEGG D LANGSIKTIGE TILPASNINGER, ANDRE VIRKNINGER
Tabell V-10: Bilhold

		De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus			
		Samlet (N=118)	Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?		
			Nei (N=44)	Ja (N=74)	
Antall biler i husholdningen, 2001		snitt	1,25	1,25	1,24
	0	4 3 %	2 5 %	2 3 %	
	1	82 69 %	30 68 %	52 70 %	
	2	31 26 %	11 25 %	20 27 %	
	3	1 1 %	1 2 %	0 0 %	
Antall biler i husholdningen, 2004		snitt	1,20	1,25	1,18
	0	5 4 %	2 5 %	3 4 %	
	1	84 71 %	29 66 %	55 74 %	
	2	29 25 %	13 30 %	16 22 %	
Endring i antall biler i husholdningen					
	- 1	13 11 %	5 11 %	8 11 %	
	0	97 82 %	34 77 %	63 85 %	
	+ 1	8 7 %	5 11 %	3 4 %	
Antall biler i husholdningen i hhv. ...		2001 og 2004			
	0	0	3 3 %	1 2 %	2 3 %
	0	1	1 1 %	1 2 %	0 0 %
	1	0	2 2 %	1 2 %	1 1 %
	1	1	73 62 %	25 57 %	48 65 %
	1	2	7 6 %	4 9 %	3 4 %
	2	1	10 8 %	3 7 %	7 9 %
	2	2	21 18 %	8 18 %	13 18 %
	3	2	1 1 %	1 2 %	0 0 %
Av dem som har endret bilhold fra 2001 til 2004:		(N=21)	(N=10)	(N=11)	
Har endring i antall biler sammenheng med flyttingen til Statens hus i Midtbyen?					
	Nei	18 86 %	9 90 %	9 82 %	
	Ja, delvis	3 14 %	1 10 %	2 18 %	
	Ja, helt	0 0 %	0 0 %	0 0 %	
Av dem som har redusert bilhold på grunn av flyttingen til Statens hus:		(N=3)	(N=1)	(N=2)	
Sammenheng mellom endring i bilhold og flyttingen					
	færre biler i husholdningen på grunn av flyttingen	3	1	2	
	flere biler i husholdningen på grunn av flyttingen	0	0	0	
Begrunnelser for hvorfor husstanden har færre biler nå enn i 2001:					
	Flere alternative muligheter for å reise til jobb, bedre kollektivt før var det mer nødvendig å ha to biler, nå er man dessverre mer avhengig av buss(huff)	1	1	0	
	Mindre kjøring til jobb, mindre ungdommer bor heime, prøver å klare oss med 1	1	0	1	

Tabell V-11: Konsekvenser for andre i husstanden

	De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus			
	Samlet (N=118)	Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?		
		Nei (N=44)	Ja (N=74)	
Fikk flyttingen til Statens hus i Midtbyen konsekvenser for andre i husstanden?				
nei	90 76 %	36 82 %	54 73 %	
ja, andre i husstanden har fått tilgang til bil på dagtid nå	12 10 %	0 0 %	12 16 %	
ja, andre i husstanden har overtatt ansvar for å bringe/hente barn nå	5 4 %	1 2 %	4 5 %	
ja, andre i husstanden har fått mer ansvar for å gjøre felles ærend nå	9 8 %	1 2 %	8 11 %	
ja, andre i husstanden har mistet muligheten til å kjøre sammen til arbeid	4 3 %	3 7 %	1 1 %	
ja, andre i husstanden har fått muligheten til å kjøre sammen til arbeid/skole nå	2 2 %	1 2 %	1 1 %	

Tabell V-12: Andre konsekvenser og langsiktige tilpasninger

	De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus			
	Samlet (N=118)	Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?		
		Nei (N=44)	Ja (N=74)	
Flyttingen har ført til ...				
endrede arbeidstider	17 14 %	5 11 %	12 16 %	
bytte av fastlege, tannlege el. lignende	9 8 %	3 7 %	6 8 %	
bytte av barnehage	0 0 %	0 0 %	0 0 %	
Annet, oppgitt av deltakerne:				
flyttet privat	1	1	0	
Påvirket hvor vi kjøpte bolig	1	0	1	
prøver å unngå rushtidene	1	0	1	
Stress. Vantrivsel med støy i Midtbyen.	1	0	1	
Bedre form pga. gange til og fra arbeide.	1	0	1	
Mer bilkjøring enn før!!!	1	1	0	
har ikke gitt noen andre konsekvenser enn at jeg må betale for parkering	1	1	0	
Lengre tid til arbeidsreise, flere lange kvelder for å ta igjen mistet tid når jeg må gå tidlig for å hente i barnehage. Økonomisk belastning å betale parkering selv.	1	1	0	
mindre fleksibel angående å dra ut på "spontan"(dagturer) oppdrag gjennom mitt arbeid, dette sammen med veldig dyr parkering er noe av det verste med flyttingen.	1	1	0	

Tabell V-13: Konsekvenser for bruk av tilbud i Midtbyen

Endringer i andre aktiviteter pga flyttingen til Midtbyen (N=118)	Score*	oftere	sjeldnere
handle i Midtbyen	0,7	55 %	3 %
vindusshopping, orientere seg om vareutvalg og priser	0,2	21 %	3 %
trene i Midtbyen	0,0	5 %	3 %
spise lunsj ute i Midtbyen	0,5	32 %	2 %
spise middag ute i Midtbyen	0,2	16 %	2 %
arbeide hjemme	0,1	8 %	3 %
reise til Midtbyen på kvelden	0,0	8 %	6 %
reise til Midtbyen i helga	0,0	5 %	4 %

* Basert på skala der: -2 = Mye sjeldnere, -1 = Noe sjeldnere, 0 = Like ofte/sjelden & uoppgitt, 1 = Noe oftere, 2 = Mye oftere

VEDLEGG E PERSON- OG REISEKARAKTERISTIKA
Tabell V-14: Flytteprosess og arbeidssted

	Alle deltakerne (N=175)		De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus					
			Samlet (N=118)		Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?			
					Nei (N=44)	Ja (N=74)		
Med på flyttingen i 2000?								
Nei, ble ansatt etter flyttingen	47	27 %						
Ja	128	73 %						
Av disse:								
Arbeidssted nå								
Statens hus	118	92 %						
VOTT	10	8 %						
Arbeidssted før flyttingen								
Vegkontoret på Sluppen	61	48 %	51	43 %	14	32 %	37	50 %
I / ved Statens Hus i Klæbuveien	53	41 %	53	45 %	22	50 %	31	42 %
I Midtbyen	8	6 %	8	7 %	7	16 %	1	1 %
Annet sted	6	5 %	6	5 %	1	2 %	5	7 %

Tabell V-15: Demografi

Karakteristika	De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus						
	Alle deltakerne (N=175)		Samlet (N=118)		Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?		% som reduserte bilbruken
					Nei (N=44)	Ja (N=74)	
Kjønn							
	mann	103 60 %	72 62 %	24 57 %	48 65 %		67 %
	kvinne	69 40 %	44 38 %	18 43 %	26 35 %		59 %
	<i>uoppgitt</i>	3	2	2	0		
Alder							
	snitt	47,5	50,8	49,5	51,5		
	-30 år	13 7 %	1 1 %	0 0 %	1 1 %		100 %
	31-40 år	33 19 %	15 13 %	9 20 %	6 8 %		40 %
	41-50 år	49 28 %	36 31 %	15 34 %	21 28 %		58 %
	51-60 år	63 36 %	52 44 %	13 30 %	39 53 %		75 % *
	61 år +	16 9 %	14 12 %	7 16 %	7 9 %		50 %
	<i>uoppgitt</i>	1	0	0	0		
Sivilstand							
	enslig uten barn yngre enn 12 år	22 13 %	14 12 %	3 7 %	11 15 %		79 %
	enslig med barn yngre enn 12 år	5 3 %	1 1 %	1 2 %	0 0 %		0 %
	gift/samboende uten barn yngre enn 12 år	94 55 %	71 63 %	27 63 %	44 62 %		62 %
	gift/samboende med barn yngre enn 12 år	49 29 %	28 25 %	12 28 %	16 23 %		57 %
	<i>uoppgitt</i>	5	4	1	3		
Bosted							
	Midtbyen / Ila / Øya / Elgeseter / Lerkendal / Tempe / Sorgenfri	14 8 %	9 8 %	4 9 %	5 7 %		56 %
	Øst for Nidelva, mellom Omkjøringsv. og Midtbyen	25 14 %	17 15 %	4 9 %	13 18 %		76 %
	Øvrige steder øst for Nidelva, i Trondheim	35 20 %	21 18 %	10 23 %	11 15 %		52 %
	Vest for Nidelva, mellom Granåsen og Midtbyen	38 22 %	23 20 %	7 16 %	16 22 %		70 %
	Øvrige steder vest for Nidelva, i Trondheim	22 13 %	18 15 %	7 16 %	11 15 %		61 %
	Sør-Trøndelag, sør/vest for Trondheim kommune	18 10 %	13 11 %	5 11 %	8 11 %		62 %
	Sør-Trøndelag, øst for Trondheim kommune	14 8 %	9 8 %	5 11 %	4 5 %		44 %
	Sør-Trøndelag, nord for Trondheim komm. (Fosen)	3 2 %	3 3 %	2 5 %	1 1 %		33 %
	Utenfor Sør-Trøndelag fylke	4 2 %	4 3 %	0 0 %	4 5 %		100 %
	<i>uoppgitt</i>	2	1	0	1		
Faste forpliktelser som medfører stopp på vei til eller fra arbeidsplassen?							
	Nei	128 75 %	89 77 %	28 64 %	61 85 %		69 % *
	Ja, 1 - 2 dager i uka	13 8 %	7 6 %	3 7 %	4 6 %		57 %
	Ja, 3 - 4 dager i uka	12 7 %	9 8 %	5 11 %	4 6 %		44 %
	Ja, 5 dager i uka	18 11 %	11 9 %	8 18 %	3 4 %		27 % *
	<i>uoppgitt</i>	4	2	0	2		

* Signifikant forskjellig fra de øvrige demografiske gruppene, 5%-nivå

Tabell V-16: Avstand og reisetid mellom hjem og arbeidssted

	Alle deltakerne (N=175)	De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus		
		Samlet (N=118)	Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?	
			Nei (N=44)	Ja (N=74)
Avstand, hjem - arbeidsplass				
snitt	10,4 km	10,6 km	11,2 km	10,3 km
minimum	1,0 km	1,0 km	1,0 km	1,0 km
maksimum	50 km	50 km	40 km	50 km
median	7,0 km	6,0 km	7,0 km	6,0 km
0-2 km	19 11 %	9 8 %	3 7 %	6 8 %
3-4 km	29 17 %	24 21 %	7 16 %	17 23 %
5-10 km	75 43 %	51 44 %	20 45 %	31 42 %
11 km +	51 29 %	33 28 %	14 32 %	19 26 %
<i>uoppgitt</i>	1	1	0	1
Reisetid, hjem - arbeidssted:				
Til fots				
snitt	52,3 min	51,5 min	52,6 min	51,0 min
median	45,0 min	40,0 min	50,0 min	40,0 min
0-10 min	4 4 %	2 3 %	2 10 %	0 0 %
11-20 min	13 14 %	6 10 %	1 5 %	5 12 %
21-30 min	13 14 %	11 18 %	3 14 %	8 20 %
31-45 min	21 22 %	16 26 %	3 14 %	13 32 %
46-60 min	21 22 %	15 24 %	6 29 %	9 22 %
61-90 min	17 18 %	9 15 %	4 19 %	5 12 %
91 min +	7 7 %	3 5 %	2 10 %	1 2 %
<i>uoppgitt</i>	79	56	23	33
Sykkel				
snitt	28,6 min	29,9 min	28,9 min	30,4 min
median	22,5 min	22,5 min	25,0 min	22,5 min
0-10 min	16 13 %	8 10 %	2 7 %	6 11 %
11-20 min	43 34 %	29 35 %	9 31 %	20 37 %
21-30 min	29 23 %	21 25 %	8 28 %	13 24 %
31-45 min	23 18 %	15 18 %	6 21 %	9 17 %
46-60 min	6 5 %	4 5 %	2 7 %	2 4 %
61-90 min	7 6 %	4 5 %	2 7 %	2 4 %
91 min +	2 2 %	2 2 %	0 0 %	2 4 %
<i>uoppgitt</i>	49	35	15	20
Bil				
snitt	17,9 min	18,5 min	20,7 min	17,2 min
median	15,0 min	15,0 min	15,0 min	15,0 min
0-5 min	6 4 %	5 5 %	3 8 %	2 3 %
6-10 min	43 28 %	26 25 %	6 16 %	20 30 %
11-15 min	46 30 %	34 33 %	12 32 %	22 33 %
16-20 min	25 17 %	16 15 %	4 11 %	12 18 %
21-30 min	19 13 %	13 13 %	7 19 %	6 9 %
31-45 min	7 5 %	6 6 %	3 8 %	3 4 %
46-60 min	4 3 %	3 3 %	1 3 %	2 3 %
61-90 min	1 1 %	1 1 %	1 3 %	0 0 %
<i>uoppgitt</i>	24	14	7	7
Kollektivtransport				
snitt	31,9 min	32,9 min	38,2 min	30,2 min
median	30,0 min	30,0 min	30,0 min	25,0 min
0-15 min	26 16 %	16 15 %	4 11 %	12 17 %
16-30 min	83 52 %	56 52 %	15 42 %	41 58 %
31-45 min	27 17 %	19 18 %	10 28 %	9 13 %
46-60 min	15 9 %	10 9 %	4 11 %	6 8 %
61-90 min	6 4 %	4 4 %	1 3 %	3 4 %
91 min +	2 1 %	2 2 %	2 6 %	0 0 %
<i>uoppgitt</i>	16	11	8	3

Tabell V-17: Tilgang til transportmidler

		De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus							
		Alle deltakerne (N=175)		Samlet (N=118)		Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?			
						Nei (N=44)		Ja (N=74)	
Førerkort for bil									
	nei	1	1 %	1	1 %	1	2 %	0	0 %
	ja	174	99 %	117	99 %	43	98 %	74	100 %
Tilgang til bil									
	nei	9	5 %	5	4 %	5	12 %	0	0 %
	ja, disponerer bil sammen med andre	75	43 %	51	44 %	19	44 %	32	43 %
	ja, disponerer bil alene	90	52 %	61	52 %	19	44 %	42	57 %
	<i>uoppgitt</i>	1		1		1		0	
Kort for kollektivtransport:									
	nei/uoppgitt	85	49 %	60	51 %	27	61 %	33	45 %
	ja	90	51 %	58	49 %	17	39 %	41	55 %
Buss-kort									
	nei	86	51 %	61	54 %	28	65 %	33	47 %
	ja, klippekort / verdikort	60	36 %	39	35 %	12	28 %	27	39 %
	ja, periodekort	21	13 %	13	12 %	3	7 %	10	14 %
	ja, annet	1	1 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	<i>uoppgitt</i>	7		5		1		4	
Trikke-kort									
	nei	91	93 %	63	91 %	28	93 %	35	90 %
	ja, klippekort / verdikort	5	5 %	4	6 %	2	7 %	2	5 %
	ja, periodekort	2	2 %	2	3 %	0	0 %	2	5 %
	ja, annet	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	<i>uoppgitt</i>	77		49		14		35	
Tog-kort									
	nei	94	94 %	65	94 %	28	100 %	37	90 %
	ja, klippekort / verdikort	4	4 %	3	4 %	0	0 %	3	7 %
	ja, periodekort	2	2 %	1	1 %	0	0 %	1	2 %
	ja, annet	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	<i>uoppgitt</i>	75		49		16		33	
Hurtigbåt-kort									
	nei	93	99 %	64	98 %	27	96 %	37	100 %
	ja, klippekort / verdikort	1	1 %	1	2 %	1	4 %	0	0 %
	ja, periodekort	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	ja, annet	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	<i>uoppgitt</i>	81		53		16		37	
Ferge-kort									
	nei	92	97 %	63	97 %	27	96 %	36	97 %
	ja, klippekort / verdikort	3	3 %	2	3 %	1	4 %	1	3 %
	ja, periodekort	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	ja, annet	0	0 %	0	0 %	0	0 %	0	0 %
	<i>uoppgitt</i>	80		53		16		37	

Tabell V-18: Kollektivreisen mellom hjem og arbeidssted; gangtider og bytte

		De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus				
		Alle deltakerne (N=175)	Samlet (N=118)	Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?		
				Nei (N=44)	Ja (N=74)	
Gangtid, hjem - holdeplass		snitt	5,3 min	5,6 min	5,3 min	5,8 min
	0-2 min	42 26 %	23 21 %	7 18 %	16 24 %	
	3-5 min	80 50 %	58 54 %	23 59 %	35 51 %	
	6-10 min	28 18 %	20 19 %	6 15 %	14 21 %	
	11-20 min	6 4 %	4 4 %	3 8 %	1 1 %	
	21 min +	3 2 %	2 2 %	0 0 %	2 3 %	
	<i>uoppgitt</i>	16	66	5	6	
Gangtid, holdeplass - arbeidsplass		snitt	4,4 min	4,5 min	4,3 min	4,6 min
	0-2 min	22 14 %	11 10 %	5 13 %	6 9 %	
	3-5 min	123 76 %	85 79 %	32 80 %	53 78 %	
	6-10 min	16 10 %	11 10 %	3 8 %	8 12 %	
	11-15 min	1 1 %	1 1 %	0 0 %	1 1 %	
	16 min +	0 0 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %	
	<i>uoppgitt</i>	13	10	4	6	
Bytte av kollektivtransportmiddel		nei	147 91 %	99 93 %	33 85 %	66 97 %
	ja	7 4 %	4 4 %	3 8 %	1 1 %	
	varierer	7 4 %	4 4 %	3 8 %	1 1 %	
	<i>uoppgitt</i>	14	11	5	6	

Tabell V-19: Parkering ved arbeidsstedet

	De som flyttet, og fortsatt er i Statens hus			
	Alle deltakerne (N=175)	Samlet (N=118)	Redusert bilbruk som følge av flyttingen i 2001?	
			Nei (N=44)	Ja (N=74)
Parkerer vanligvis ...				
I P-hus i Midtbyen	90 64 %	66 67 %	20 61 %	46 70 %
På gateplan i Midtbyen	14 10 %	10 10 %	4 12 %	6 9 %
Låner/leier privat plass (i Midtbyen)	9 6 %	4 4 %	2 6 %	2 3 %
Katedralskolen, i skoleferier	4 3 %	2 2 %	0 0 %	2 3 %
På Øya	8 6 %	7 7 %	1 3 %	6 9 %
Ved Teknostallen/Gløshaugen/Hesthagen	8 6 %	3 3 %	3 9 %	0 0 %
Annet sted utenfor Midtbyen	4 3 %	4 4 %	1 3 %	3 5 %
Annet sted	4 3 %	3 3 %	2 6 %	1 2 %
uoppgitt	34	19	11	8
Gangtid, parkeringsplass - arbeidssted				
snitt	2,5 min	2,7 min	3,4 min	2,2 min
0-2 min	122 71 %	80 70 %	32 74 %	48 67 %
3-5 min	36 21 %	26 23 %	4 9 %	22 31 %
6-10 min	6 4 %	4 3 %	3 7 %	1 1 %
11 min +	7 4 %	5 4 %	4 9 %	1 1 %
uoppgitt	4	3	1	2
Betaling for parkeringsplassen?				
nei	28 20 %	16 16 %	8 25 %	8 12 %
ja, betaler vanligvis selv	76 55 %	52 54 %	18 56 %	34 52 %
ja, arbeidsgiver betaler vanligvis	35 25 %	29 30 %	6 19 %	23 35 %
uoppgitt	36	21	12	9
Gjennomsnittlig pris per dag				
snitt	46,4 kr	46,4 kr	28,8 kr **	56,9 kr **
0 kr	77 44 %	51 43 %	25 57 %	26 35 %
1-10 kr	8 5 %	7 6 %	3 7 %	4 5 %
11-20 kr	8 5 %	6 5 %	4 9 %	2 3 %
21-30 kr	10 6 %	8 7 %	1 2 %	7 9 %
31-40 kr	8 5 %	4 3 %	1 2 %	3 4 %
41-50 kr	1 1 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
51-75 kr	6 3 %	3 3 %	2 5 %	1 1 %
76-100 kr	12 7 %	7 6 %	2 5 %	5 7 %
101 kr +	45 26 %	32 27 %	6 14 %	26 35 %
Gjennomsnittlig pris per dag for dem som vanligvis betaler selv				
snitt	(N=76) 79,1 kr	(N=52) 76,8 kr	Nei (N=18) 63,8 kr	Ja (N=34) 83,6 kr
0 kr	4 5 %	3 6 %	1 6 %	2 6 %
1-10 kr	5 7 %	5 10 %	3 17 %	2 6 %
11-20 kr	6 8 %	4 8 %	3 17 %	1 3 %
21-30 kr	6 8 %	5 10 %	1 6 %	4 12 %
31-40 kr	7 9 %	4 8 %	1 6 %	3 9 %
41-50 kr	1 1 %	0 0 %	0 0 %	0 0 %
51-75 kr	6 8 %	3 6 %	2 11 %	1 3 %
76-100 kr	7 9 %	4 8 %	1 6 %	3 9 %
101 kr +	34 45 %	24 46 %	6 33 %	18 53 %

** Statistisk signifikant forskjell mellom som reduserte/hhv. ikke reduserte bilbruken, 5 %-nivå

