

Sammendrag:

Transportundersøkelse for Universitetet i Oslo

TØI rapport 1270/2013

Forfatter(e): Marianne Tranberg Bjørndal, Kjersti Nygaard og Tom Erik Julsrud
Oslo 2013, 57 sider

I denne rapporten presenteres en transportvaneundersøkelse gjennomført blant ansatte og studenter ved Universitetet i Oslo (UiO) i februar/mars 2013. Undersøkelsen viser at det totalt er 70 prosent som reiser med kollektivtransport mesteparten av veien til UiO. Blant de ansatte er det 23 prosent som oppgir at de bruker bil på veien til UiO og tilsvarende 5 prosent for studentene. Det er 14 prosent som går og 3 prosent som sykler mesteparten av veien. Undersøkelsen viser at ved valg av transportmiddel er det viktigste for respondentene at det går raskt. Respondentene bruker i gjennomsnitt 29 minutter på reisen til UiO. Generelt er respondentene fornøyd med sin reise til UiO, men det er de som går og sykler som er mest fornøyd. Undersøkelsen viser også at både studenter og ansatte er villige til å velge mer miljøvennlige transport muligheter til UiO, over halvparten av respondentene ønsker å gå eller sykle mer til UiO og blant bilistene er det over 40 prosent som ønsker å reise mer med kollektivtransport til UiO.

I følge SSBs prognoser vil Oslos befolkning vokse fra 613 000 innbyggere i 2012 til 832 000 i 2040. Nasjonal Transportplan for 2014 – 2023 fastslår at målet er å ta all vekst i persontransport med kollektivtransport, sykkel og gange. Dette er viktig for å kunne redusere klimagassutslippene. For å få til dette må andelen arbeidsreiser foretatt med bil reduseres betydelig. Store virksomheter som UiO spiller en viktig rolle i arbeidet med å nå disse målene, og en reisevaneundersøkelse er i denne sammenhengen et viktig hjelpemiddel for å vurdere hvilke typer tiltak en skal iverksette lokalt.

Denne rapporten formidler resultatene fra transportvaneundersøkelsen ved UiO. Formålet med undersøkelsen er å kartlegge studenter og ansattes transportvaner, samt arbeidsreiser for de ansatte, for å kunne legge til rette for mer miljøvennlige transportvaner. Respondentene er spurt om bakgrunnen for deres valg av transportmiddel, og om hvordan de stiller seg til ulike metoder for å endre på sine transportvaner. Undersøkelsen ble gjennomført som en åpen e-postbasert undersøkelse rettet mot alle studenter og ansatte ved UiO.

Universitetet i Oslo har bygninger rundt om i Oslo, men største delen av universitetet er konsentrert på Blindern. Muligheten for å reise med kollektivtransport til UiO er svært god, det går både T-bane, buss og trikk til Blindern-området. Mange bruker flere transportmidler på veien til UiO, og på svardagen oppga hele 55 prosent av studentene og 40 prosent av de ansatte at de brukte T-banen på hele eller deler av veien til UiO. Andelen ansatte som har kjørt bil, enten som sjåfør, som passasjer eller i drosje var på 28 prosent.

Sammenligning med tilsvarende undersøkelser gjort blant ansatte ved universitetet i Bergen (UiB) og Universitetet for miljø og biovitenskap (UMB) viser at antall kollektivreisende er særlig høyt ved UiO. Det er 56 prosent av de ansatte som reiser

kollektivt til UiO mot 8 prosent ved UMB (Tennøy & Øksenholt 2012) og 20 prosent ved UiB (UiB 2009). UiOs plassering gjør det lettere for de ansatte å reise kollektivt enn hva det er ved de andre universitetene, spesielt ved UMB som ikke ligger i en storby. Sykkelandelene er imidlertid relativt lave: Det er bare 5 prosent av de ansatte som oppgir at de sykler til UiO på svardagen, noe som er betydelig lavere enn ved de andre universitetene (Tennøy & Øksenholt 2012).

Resultatene fra undersøkelsen viser at det er de som drar til UiO med sykkel eller til fots, som er mest tilfreds med reisen sin. Andelen som sykler på svardagen er svært lav, men dette kommer nok av at undersøkelsen ble foretatt i februar/mars og det var is og snø i mesteparten av perioden. Det er 31 prosent av respondentene som oppgir at de sykler ukentlig i sommerhalvåret, mot 5 prosent om vinteren. De ble også spurt om hvorfor de ikke sykler på vinteren og de viktigste grunnene for dette er at det er glatt, kaldt og ubehagelig. Alle respondentene ble bedt om å ta stilling til om de ønsket å gå eller sykle mer til UiO og hva som skal til for at de skal velge dette. 60 prosent av studentene og 47 prosent av de ansatte sier seg enig eller svært enig i at de ønsker å gå/sykle mer til/fra UiO. Dette indikerer at det er et betydelig potensial for å øke andelen syklende og gående ved UiO. Tiltak som flere sykkelfelt og sykkelveier er populært blant potensielle syklister, og tilsvarende for gående som ønsker flere gangveier og fotgjengerfelt. Også bedre garderobekapasitet oppgis som et tiltak som vil kunne øke sykkelandelene.

Når det gjelder forhold de reisende er misfornøyd med, ser vi at de som reiser kollektivt først og fremst er misfornøyd med kostnadene, fulgt av kapasiteten og muligheten for å utnytte tiden til arbeid. Det er spesielt studentene som er misfornøyd med kostnadene på kollektivtransporten. De aspektene kollektivreisende er misfornøyd med er mulige forbedringspunkter som kan gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Blant bilkjørerne er det 47 prosent av studentene og 43 prosent av de ansatte som er enig eller svært enig i at de ønsker å benytte mer kollektivtransport. Her er det tiltak som å *slippe å bytte underveis, kortere reisetid og lavere takster*, som blir nevnt flest ganger som forklaring på hva som skal til for at de skal velge å reise kollektivt. Det blir også sett på hva som skal til for å benytte el-bil. Et populært tiltak her er at *innkjøp av el-biler bør subsidieres*.

Undersøkelsen ser også på ansattes reiser både i løpet av arbeidsdagen og lengre reiser, samt bruk av videomøter. Når det kommer til møter i arbeidstiden er T-banen det transportmiddelet som brukes mest. De vitenskapelig ansatte drar i større grad på lengre arbeidsreiser enn de teknisk/administrative ansatte, og disse reisene foretas som oftest med fly. Det er svært få som oppgir at deres siste lengre arbeidsreise kunne vært erstattet med videomøter. Videomøter brukes i størst grad til prosjekt-/arbeidsmøte og for de vitenskapelig ansatte brukes det også til forskningssamarbeid. De mest populære tiltakene for å øke bruken av videomøter er *brukerstøtte/opplæring i forkant av møtet, bedre videomøterom/-studioer og bedre programvare for videomøte på PC-ene*.

Videre blir det sett på holdninger til ulike tiltak. Først tiltak for å gjøre reisen mer miljøvennlig, og så tiltak for å redusere transportbehovet. Respondentene er generelt ganske positive til de foreslåtte tiltakene for å gjøre reisen mer miljøvennlig. *Lavere priser på kollektivtransport* er særlig populært blant studentene, men også blant de ansatte. Tiltakene for å redusere transportbehovet får generelt litt lavere oppslutning, men også her er det potensial for å gjøre grep som er mer miljøvennlige. Spesielt populært blant studenter er forslagene *økt tilgang på studentboliger nærme UiO*, og for de

ansatte å *legge til rette for å jobbe hjemmefra*. Restriktive tiltak, som å øke parkeringsavgifter, får liten oppslutning.

Basert på rapporten legges det til slutt frem anbefalinger til tiltak for å øke andelen som reiser miljøvennlig til UiO. Generelt er både de ansatte og studentene villig til å endre sine transportvaner. Rapporten viser at mange kan tenkte seg å sykle eller gå mer til UiO. For å få til dette anbefales det å sørge for flere og bedre sykkel- og gangveier, samt bysykkelordning på Blindern og i studentbyene. UiO kan gjennom kampanjer oppfordre studenter og ansatte til å sykle og gå mer. UiO kan også legge til rette for mer sykling ved å tilby sikrere sykkelparkering og bedre tilgang på garderobe både for syklende og gående. Kollektivtilbudet kan styrkes blant annet ved å legge opp nye direkteruter til Blindern, og ved å øke kapasiteten. Tiltak som retter seg mot å få bilister over til kollektivtrafikken, bør i størst grad rettes mot de ansatte, fordi det er her en finner flest bilpendlere.