

TØI rapport 1270/2013

Marianne Tranberg Bjørndal
Kjersti Nygaard
Tom Erik Julsrud

tøi Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning



Transportundersøkelse for Universitetet i Oslo



Transportundersøkelse for Universitetet i Oslo

Marianne Tranberg Bjørndal, Kjersti Nygaard og Tom Erik Julsrud

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Transportundersøkelse for Universitetet i Oslo

Title: Transport survey for the University of Oslo

Forfattere: Marianne Tranberg Bjørndal
Kjersti Nygaard
Tom Erik Julsrud

Author(s): Marianne Tranberg Bjørndal
Kjersti Nygaard
Tom Erik Julsrud

Dato: 06.2013

Date: 06.2013

TØI rapport: 1270/2013

TØI report: 1270/2013

Sider 57

Pages 57

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1443-0

ISBN Electronic: 978-82-480-1443-0

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Universitetet i Oslo

Financed by: University of Oslo

Prosjekt: 3875 - UIO - veiledning ved reisevanestudie

Project: 3875

Prosjektleder: Tom Erik Julsrud

Project manager: Tom Erik Julsrud

Kvalitetsansvarlig: Frode Longva

Quality manager: Frode Longva

Emneord: Arbeidsreiser
Pendling
Reisevaner

Key words: Commuting
Travel habits
Work travels

Sammendrag:

Rapporten presenterer resultater fra en reisevaneundersøkelse gjennomført blant ansatte og studenter ved Universitetet i Oslo (UiO). 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 til UiO og tilsvarende 5 prosent for studentene. 14 prosent går til og fra universitetet og 3 prosent sykler mesteparten av veien. Undersøkelsen viser at både studenter og ansatte i stor grad er villige til å velge mer miljøvennlig transport til UiO. Over halvparten av respondentene ønsker å gå eller sykle mer til UiO, og over 40 prosent av bilistene ønsker å reise mer med kollektivtransport.

Summary:

The report presents results from a transport survey conducted among staff and students at the University of Oslo (UiO). The survey shows that 70 percent were using public transport as their main mode of transportation on their last trip to UiO. Among the staff, 23 percent had used a private car, while this was the case for only 5 percent of the students. 14 percents had travelled to the UiO by feet and 3 percent had used a bicycle. The survey shows that both students and staff are willing to choose more sustainable modes of transportation. Over half of the respondents would like to walk or cycle more, and among car drivers over 40 percent wanted to travel more by public transportation.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Reiser frem og tilbake til arbeidet er en vesentlig kilde til utslipp av klimagasser og lokal forurensning i byer og tettsteder. For å få til en omstilling i transportbildet, der større deler av arbeidsreisene gjennomføres med kollektivtransport, sykkel og/eller til fots, er det nødvendig at de store arbeidsplassene engasjerer seg, i samarbeid med kommunale og fylkeskommunale etater.

Med over 27 700 studenter og 6000 ansatte er Universitetet i Oslo (UiO) en av de aller største arbeidsplassene i regionen, med store muligheter for å bidra i arbeidet med å utvikle mer bærekraftige arbeidsreiser i Oslo og Akershus. I Universitetets strategi for 2010-2020 er utvikling av bærekraftig drift sentralt, og det er mål om å fremme bærekraftige forbruksmønstre og livsstil blant ansatte og studenter.

Grønt UiO derfor tatt initiativ til å få gjennomført en reisevaneundersøkelse som skal etablere et informert grunnlag for diskusjoner om hvilke typer tiltak som vil være mest velegnet for å utvikle mer bærekraftige arbeidsreiser blant universitetets ansatte og studenter. Arbeidet med reisevaneundersøkelsen ble iverksatt som et studentprosjekt høsten 2012 med Transportøkonomisk institutt (TØI) som faglig rådgiver.

Undersøkelsen har her blitt knyttet opp til TØIs pågående prosjekt *Reisevaneendring i Oslo og Akershus – en analyse av seks trafikknutepunkter*. Universitetet i Oslo inngår her som en av samarbeidspartnerne i prosjektet, med muligheter for å gjennomføre ytterligere analyser av datamaterialet.

Denne rapporten gjengir hovedresultater fra reisevaneundersøkelsen ved UiO, og den er skrevet av studentene Kjersti Nygaard og Marianne Tranberg Bjørndal som også har stått for datainnsamling og analyse. Forsker ved Transportøkonomisk institutt Tom Erik Julsrud har veiledet i arbeidet og Forsker Liva Vågane har bistått i deler av analysearbeidet. Kontaktperson ved Grønt UiO har vært Jorulf Brøvig Silde og Avdelingsleder Frode Longva har kvalitetssikret arbeidet ved TØI.

Forfatterne vil rette en spesiell takk til Kommunikasjonsavdelingen og Studieavdelingen ved UiO for hjelp med å hente inn datalister og distribuere undersøkelsen

Oslo, juli 2013

Transportøkonomisk institutt

Gunnar Lindberg
direktør

Frode Longva
avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

1	Innledning	1
1.1	Universitetet i Oslo (UiO) sin målsetting og rapportens formål.....	1
1.2	Generelt om reisevaner.....	1
1.3	Transportmuligheter til og fra UiO	2
2	Metode og analyse	5
2.1	Datainnsamlingen.....	5
2.2	Kjennetegn ved utvalget.....	6
2.3	Analyse av dataene	9
3	Reisen til UiO	11
3.1	Reisetid og reiselengde.....	11
3.2	Transportmiddel på svardagen	11
3.3	Ukentlig bruk av transportmidler.....	13
3.4	Gjøremål på vei til og fra UiO.....	14
3.5	Hva kjennetegner bilførere, kollektivreisende, gående og syklende?	16
4	Bakgrunn for valg av transportmiddel	20
4.1	Valg av bil	20
4.2	Valg av kollektivtransport	22
4.3	Kvalitet på kollektivtransport	23
4.4	Valg av sykkel og gange.....	25
5	Tilfredshet med reisen til UiO	28
5.1	Syklende og gående er mest tilfreds med sin reise til UiO	28
5.2	Forbedringsmuligheter ved kollektivbrukeres reise til UiO	29
5.3	Forbedringsmuligheter ved gående og syklisters reise til UiO.....	31
6	Overgang til mer miljøvennlige transportmidler	33
6.1	Overgang til sykkel og gange	33
6.2	Overgang til kollektivtransport.....	37
6.3	Overgang til el-bil.....	40
7	Møtereiser og videomøter	41
7.1	Møtereiser i arbeidstiden	41
7.2	Lengre arbeidsreiser	42
7.3	Videomøter.....	44
7.4	Tiltak for å gjøre videomøter mer attraktive	46
8	Holdninger til tiltak	48
8.1	Tiltak for å gjøre reisen mer miljøvennlig.....	48
8.2	Tiltak for å redusere transportbehovet.....	50
8.3	Respondentenes innspill til tiltak	51
9	Konklusjoner	53
9.1	Hovedresultater	53
9.2	Anbefalinger – tiltak.....	54
10	Referanser	57

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.

1 Innledning

1.1 Universitetet i Oslo (UiO) sin målsetting og rapportens formål

I UiOs Strategi 2020 står det at ”UiO vil ta et ansvar for å møte miljø- og klimautfordringene gjennom forskning og utdanninger med miljørelevans og ved bærekraftig drift”.¹ Fokus på transport er viktig for en bærekraftig drift av UiO. Ønsket om å bidra til mer miljøvennlig transport er også slått fast i «UiOs ambisjonsnivå på vei mot å bli et grønt universitet» fra universitetsdirektøren til universitetsstyret. Her står det at ”Miljøbelastningen ved transport skal reduseres både ved å redusere behov for transport gjennom videokonferanser og andre tiltak, og ved å bruke mer miljøvennlige transportmidler”.² Videokonferanser, som videre vil bli omtalt som videomøter, er spesielt nevnt i UiOs målsetting. Derfor vil en egen del av rapporten kartlegge mulighetene for å benytte videomøter i større grad.

Denne rapporten bidrar til arbeidet rundt denne strategien. Formålet er å formidle resultatene fra en transportundersøkelse gjennomført ved UiO februar/mars 2013. Undersøkelsen ble gjort for å kartlegge studenter og ansattes transportvaner, og for å kunne legge til rette for mer miljøvennlige transportvaner. Respondentene er også spurt om bakgrunnen for deres valg av transportmiddel, og om hvordan de stiller seg til ulike metoder for å endre på sine transportvaner.

1.2 Generelt om reisevaner

Nordmenn foretar reiser hver dag – det er faktisk bare 14 prosent som ikke forflytter seg i løpet av dagen (Vågane m.fl. 2011). De fleste kan ikke sitte hjemme hele dagen av opplagte grunner. Vi må levere barn til skole og barnehage, vi må i butikken for å kjøpe mat, og vi må jobbe for å tjene penger til maten vi skal kjøpe. For mange er det å reise til og fra arbeids- eller studiested er en veldig viktig del av det daglige reisemønsteret. I følge den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) er arbeid hovedformålet med 25 prosent av våre reiser. Derfor er det viktig å fokusere på disse reisene når vi skal nå våre klimamål (Vågane m.fl. 2011).

Oslo kommune har satt seg som mål å redusere sine klimagassutslipp med 50 prosent av 1990-nivå innen 2030³. For å nå dette målet er det spesielt viktig å dempe biltrafikken inn mot de store arbeidsplassene. Det er fordi den kan skape trafikkork, noe som vil gjøre både bil- og kollektivtransport mindre effektiv, og bidrar til luftforurensning og klimagassutslipp.

¹ <http://www.uio.no/om/strategi/Strategi2020Norsk.pdf> Åpnet 09.04.13

² <http://www.uio.no/om/strategi/miljo/aktuelt/aktuelle-saker/2011/ambisjonsniva-grontuio-styresak.pdf> Åpnet 09.04.13

³ Klima- og energihandlingspakke for Osloregionen (2005)

Det å begrense økning i biltransport er en stor utfordring med tanke på at Oslos befolkning er forventet å øke med 36 prosent innen 2040 i forhold til 2012-nivå.⁴ Dette tilsvarer 180 000 nye innbyggere, blant annet mange nye arbeidstakere og studenter (Handlingsplan 2011-2015, Oslo Kommune). Målet om at all vekst i persontransport i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange er et viktig element for å redusere klimagassutslippene, heter det i Nasjonal Transportplan 2014-2023.⁵ For å klare dette må dagens andel av arbeidsreiser foretatt med bil reduseres betydelig.

Muligheten for å nå disse målene er avhengig av mer miljøvennlige transportvaner. For å få til varige endringer rår staten og kommunen over mange midler og muligheter til å gjennomføre tiltak, men den enkelte arbeidsplass og studieplass kan også påvirke fremtiden. Dersom UiO for eksempel velger å tilrettelegge for sykling til campus, så kan dette tenkes å ha en positiv effekt.

Generelt kan en skille mellom fire hovedområder der innsats gjøres for å legge om til mer bærekraftig transport og mobilitet (Banister 2011). Dette omfatter:

- 1) utvikling av regioner med større tetthet mellom sentrale funksjoner
- 2) skifte av transportmåter fra individuell bilbruk til kollektivtransporter, sykkel og gange
- 3) bruk av kommunikasjonsteknologi som substitusjon for fysisk transport
- 4) innføring av ny teknologi knyttet til transport og infrastruktur.

Universitetet har, i samarbeid med statlige etater, muligheter for å iverksette tiltak rettet mot flere av disse områdene. Innenfor en kortere tidshorisont vil tiltak som påvirker ansatte og studenter valg av transportmåter være mest aktuelt. Dette kan omfatte både positive og negative virkemidler, som utbygging av sykkelveger (positive), eller innføring av parkeringsrestriksjoner (negative). Også bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi kan benyttes for å redusere transportomfanget, for eksempel ved strategisk bruk av videokonferanser.

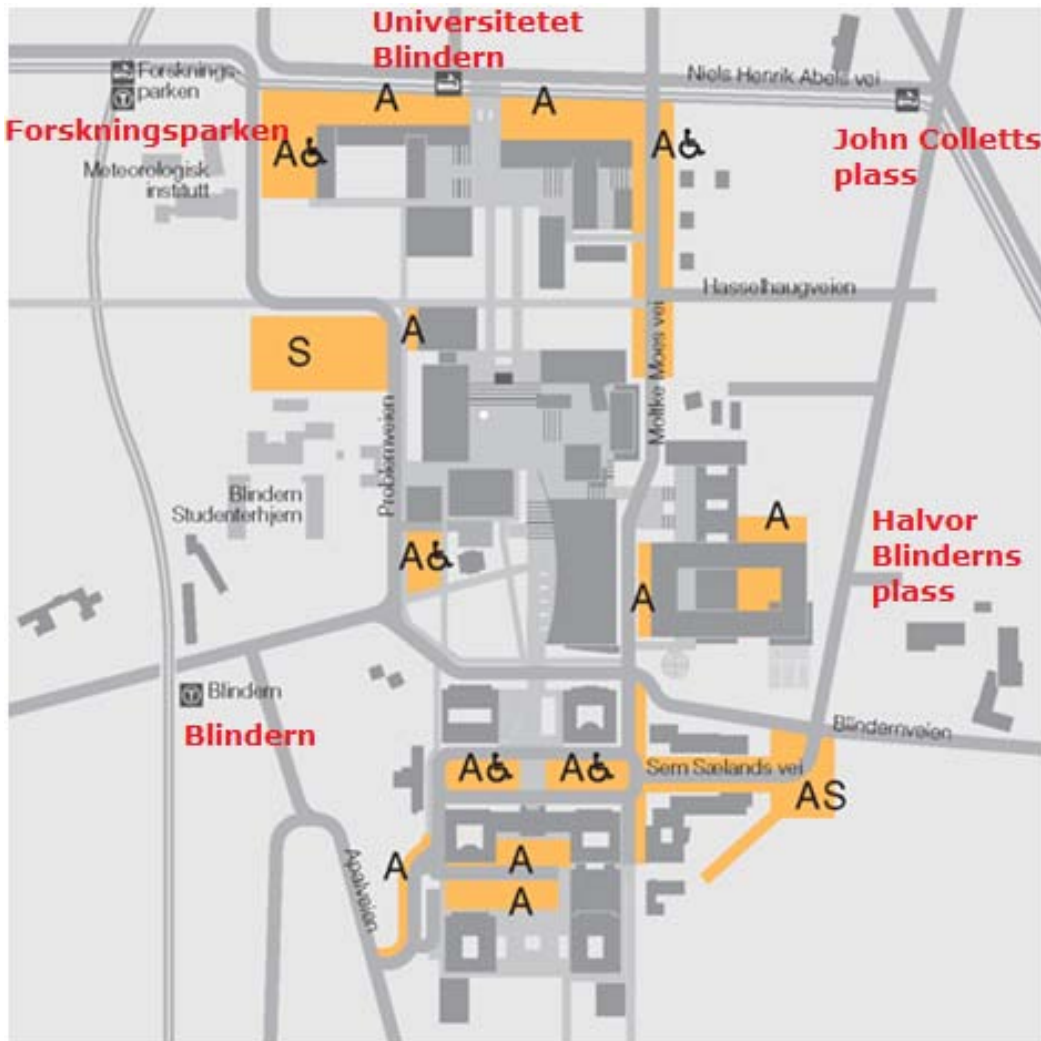
Innenfor en noe lengre tidshorisont kan en tenke seg at UiO innfører tiltak som etter seg mot implementasjon av ny og mer miljøvennlig knyttet til økt satsing på elektriske kjøretøy. Det vil også være relevant å utvikle lokasjoner for studenter og ansatte der behovet for daglig transport minimeres. I det følgende vil alle disse typene tiltak vurderes, men hovedtyngden vil ligge på mulighetene for et skifte i transportmåter for ansatte og studenter.

1.3 Transportmuligheter til og fra UiO

UiO har mange avdelinger, og har bygninger flere steder i Oslo. Hoveddelen av UiO ligger på Blindern, nord-vest i Oslo.

⁴ <http://www.ssb.no/a/kortnavn/folkfram/tab-2012-06-20-07.html>

⁵ <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2012-2013/meld-st-26-20122013/5.html?id=722163> Åpnet 15.06.13.



Figur 1.3.1 Kart over Blindern. Muligheter for kollektivtransport samt parkeringsplasser på UiO ved campus Blindern. A betegner plasser for ansatte, og S betegner plasser for studenter.

Figur 1.3.1 viser UiOs bygninger på Blindern og kollektivtransporten som fører hit. T-banen stopper på Blindern og Forskningsparken. Trikken stopper på John Colletts plass, øverst på Blindern ved holdeplassen Universitetet Blindern, og på Forskningsparken. Det er bussforbindelse med lokalbusser til John Colletts plass, og ved Halvor Blinderns plass går det regionbusser. Det er med andre ord god tilgang på kollektivtransport ved UiO.

Blindern ligger mellom ringvei 2 og 3, som begge er tilknyttet E6 og E18. Med bil kommer de fleste via disse veiene, og inn til Blindern-området fra Sognsveien, Blindernveien eller Problemveien. Det er mange parkeringsplasser fordelt utover hele Blindern-området, som man ser på figur 1.3.1. Parkeringsoblat blir delt ut til alle ansatte som bestiller det⁶, noe som tyder på god kapasitet på parkeringsområdet. Parkeringen er gratis for både ansatte og studenter. Det er også mulig å parkere i gatene rundt Blindern. Som figuren viser er det lagt flere parkeringsplasser til de ansatte enn studentene.

⁶ <http://www.uio.no/for-ansatte/drift/parkering/>

I neste kapittel vil metoden for undersøkelsen bli presentert. Videre skal vi i kapittel 3 se på kjennetegn ved reisen til UiO, hvor vi blant annet gå nærmere inn på hvilke transportmiddel som benyttes. I kapittel 4 diskuteres bakgrunnen for valg av transportmiddel, og hvordan den varierer mellom bilbrukere, kollektivbrukere og syklist/gående. I kapittel 5 presenteres hvor tilfredse ulike grupper er med reisen til UiO på svardagen og i kapittel 6 diskuterer hvordan bilførere kan oppfordres til å bytte til kollektivtransport og sykkel/gange. Kapittel 7 tar for seg ansattes møtereiser og muligheten for større bruk av videomøter. Videre vil kapittel 8 omhandle holdninger til tiltak for å gjøre reiser mer miljøvennlige, og tiltak for å redusere transportbehovet. Til slutt vil kapittel 9 legge frem konklusjoner og anbefalinger.

2 Metode og analyse

2.1 Datainnsamlingen

Undersøkelsen ble gjennomført som en åpen e-postbasert spørreundersøkelse rettet mot alle studenter og ansatte ved Universitetet i Oslo. Alle registrerte studenter og ansatte ved UiO fikk tilsendt en e-post med invitasjon til å delta i spørreundersøkelsen mandag 25.2.2013. Den var åpen for besvarelse frem til søndag 17.3.2013. Spørreskjemaet ble laget i MI Pro Research Studio, og finnes i *vedlegg 1*. Lenken som ble sendt ut var felles for studentene og de ansatte. Respondentene ble spurt om de var student eller ansatt og spørsmålene ble filtrert ut fra dette. De ansatte fikk noen flere spørsmål enn studentene fordi de også ble spurt om arbeidsreiser og bruk av videomøter.

Undersøkelsen ble sendt via epost til 32 905 personer som står i UiOs register for studenter og ansatte. Av dem som mottok undersøkelsen er 25 536 registrert som studenter og 10 037 er registrert som ansatte, totalt blir dette 35 573. Det er altså 2668 personer som er registrert som både student og ansatt, og dette kan være en utfordring når man skal vurdere representativitet. Vi antar at de aller fleste har identifisert seg selv som student i spørreskjemaet, fordi mange studenter har en deltidsjobb ved universitetet som for eksempel gruppelærer. Med denne antagelsen finner vi at 17,3 prosent av studentene har besvart undersøkelsen, mens 35,5 prosent av de ansatte har gjort det. Totalt gir det en svarprosent på 20,4 prosent.

Tabell 2.1.1 Svarprosent for ansatte og studenter

	Ansatte	Studenter	Totalt
Mottatt e-post	7 369	25 536	32 905
Besvart	2 615	4 415	7 030
Svarprosent	35,5 %	17,3 %	20,4 %

Undersøkelsen ble kun sendt ut én gang. Incentiver ble benyttet for å øke svarprosenten. Blant premiene var tre Samsung Galaxy Tab og seks månedskort fra Ruter. Mens undersøkelsen pågikk ble det hengt opp plakater i de fleste bygningene på universitetet, og det sto to bukker med plakater på sentrale steder på Blindern-området. To dager ble det delt ut flyers på ulike steder på universitetet med oppfordring til folk om å svare. I tillegg ble blogposter om undersøkelsen publisert, og Facebook ble brukt aktivt for å spre informasjon om at undersøkelsen pågikk.

Informasjonen i eposten som ble sendt ut med undersøkelsen var både på norsk og på engelsk, og spørreundersøkelsen fantes i en norsk og engelsk utgave. E-posten er vist i *vedlegg 2*. Spørreundersøkelsen ble oversatt til engelsk av Akasie språktjenester⁷.

⁷ www.akasie.no

Da undersøkelsen ble sendt ut fikk vi noen tilbakemeldinger om at lenken ikke fungerte. Vi antar at dette kan ha vært fordi veldig mange forsøkte å svare på undersøkelsen samtidig. Vi tror imidlertid ikke at dette var et stort problem. Vi har også fått noen tilbakemeldinger på andre tekniske problemer ved spørreskjemaet, men disse har stort sett vært på grunn av misforståelser om hvordan man svarer.

Grønt UiO er UiOs miljøsatsningsenhet og har en tydelig miljøprofil. Vi har bevisst markedsført undersøkelsen som UiOs transportundersøkelse, for å ikke 'skremme vekk' bilister fra å svare eller at noen skal tro at vi er ute etter å ta dem som kjører bil. Det kan likevel tenkes at de som er opptatt av å ta vare på miljøet vil være mer tilbøyelig for å svare på slike undersøkelser. Med så mange respondenter tror vi allikevel at det blir fanget opp et ganske riktig bilde av transporten til/fra UiO.

For å ha et mest mulig reelt bilde av respondentenes transportvaner gjennom hele året er de blitt spurt om hva de vanligvis gjør om sommeren, om vinteren og på dagen de svarte. De ble først spurt om hva de vanligvis gjør, fordi dette antageligvis gjør det enklere å svare ærlig på hva de gjorde på svardagen - for eksempel hvis de denne dagen hadde kjørt bil mens de vanligvis går. Hvis respondenten ikke hadde foretatt en reise til UiO på svardagen, ble de bedt om å tenke på sist gang de dro til UiO. I perioden undersøkelsen var åpen var værforholdet stabilt, preget av kulde, snø og is. Gjennomsnittstemperaturen i denne perioden var på -1.5°C ⁸.

2.2 Kjennetegn ved utvalget

Universitetet i Oslo har bygninger spredt rundt om i Oslo, men hoveddelen befinner seg på Blindern. Som vist i tabell 2.2.1 er det 71 prosent som oppgir at de til daglig jobber/studerer på Blindern/Forskningsparken. Som tabellen viser er de resterende mer spredt rundt om i Oslo, med flest på Gaustad og i sentrum.

Tabell 2.2.1 Hvor jobber/studerer du til daglig? Prosent.

	Ansatte (N=2566)	Studenter (N=4240)	Totalt (N=6806)
Blindern/ Forskningsparken	65	75	71
Gaustad	13	7	9
Ullevål sykehus	4	2	3
Geitemyrsveien	4	1	2
Sentrum	7	9	8
Tøyen	2	0	1
Bygdøy	0	0	0
Hjemme	0	3	2
Annet sted	4	2	3
Total	100	100	100

Både ansatte og studenters fordeling mellom fakulteter og enheter blant respondentene, stemmer godt overens med informasjon fra universitetets register fra

⁸ http://www.yr.no/stad/Noreg/Oslo/Oslo/Blindern/detaljert_statistikk.html

2013, som vist i tabell 2.2.2. Det er noen forskjeller, men ikke noen systematiske skjevheter som vil gi betydelig utslag på resultatene.

Tabell 2.2.2. Fordelinger av ansatte og studenter på fakulteter i universitetets register og undersøkelsen. Prosent.

Fakultet/Enhet	Ansatte		Studenter	
	Registrert 2013	Andel i undersøkelsen (N=2566)	Registrert 2013 ⁹	Andel i undersøkelsen (N=4240)
Blindern/Forskningsparken				
Det utdanningsvitenskapelige fakultet	5	5	13	10
Det humanistiske fakultet	12	14	22	23
Det samfunnsvitenskapelige fakultet	8	9	18	22
Det matematisk-naturvitenskapelige fakultet	22	24	19	24
Universitetsbiblioteket	3	4	-	-
Teknisk avdeling	12	12	-	-
Teologisk fakultet	1	1	1	1
Totalt	62	65	70	75
Sentrum				
Det juridiske fakultet	5	4	17	10
Naturhistorisk museum	2	2	-	-
Kulturhistorisk museum	2	2	-	-
Totalt	9	7	17	9
Andre områder				
Det medisinske fakultet	20	16	8	10
Det odontologiske fakultet	6	5	2	2
Andre enheter (sentre u. koll) ¹⁰	3	4	2	
Totalt	29	27	12	16

Videre viser tabell 2.2.3 at kvinner er litt overrepresentert både blant studenter og ansatte. Forskjellene er likevel ikke så store at det er nødvendig å vekte svarene. Konklusjonen blir at utvalget vårt gjenspeiler den reelle fordelingen godt og er representativt i forhold til kjønn, arbeidssted og funksjon (student/ansatt). Vi skal nå se litt nærmere på kjennetegn blant respondentene.

⁹ Tall hentet fra: <http://dbh.nsd.uib.no/> Åpnet 05.06.13.

¹⁰ Exphil, UiO (uspesifisert underenhet) og Universitetsstyret.

Tabell 2.2.3. Kjønnfordeling for ansatte og studenter i prosent.

Kjønn	Ansatte		Studenter	
	Andel registrert vår 2012 ¹¹	Andel i undersøkelsen (N=2566)	Andel registrert vår 2013 ¹²	Andel i Undersøkelsen (N=4240)
Menn	50	47	39	37
Kvinner	50	53	61	63
Total	100	100	100	100

Studenter og ansatte ved UiO bor ikke bare i Oslo kommune, men også i kommuner rundt Oslo. Tabell 2.2.4 viser bostedsfordelingen blant respondentene basert på spørreundersøkelsen fordelt i åtte hovedkategorier:

- Indre Oslo: Frogner, Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen.
- Oslo nord/vest: Nordre Aker, Ullern, Vestre Aker.
- Oslo øst: Alna, Bjerke, Grorud, Stovner.
- Oslo syd: Østensjø, Nordstrand, Søndre Nordstrand.
- Asker/Bærum: Asker og Bærum.
- Nedre Romerike: Aurskog-Høland, Fet, Lørenskog, Nittedal, Rælingen, Sørumsand, og Skedsmo.
- Øvre Romerike: Eidsvoll, Gjerdrum, Hurdal, Nannestad, Nes og Ullensaker.
- Follo: Nesodden, Frogn, Oppegård, Ski, Vestby, Ås, Enebakk.

Studenter bor generelt mer sentralt i Oslo enn de ansatte, hele 50 % av studentene oppgir at de bor i indre Oslo. Totalt sett bor 82 % av respondentene i Oslo. Etter Oslo bor det flest i Asker/Bærum og Nedre Romerike. Andelen ansatte som bor i Asker/Bærum er betydelig større enn andelen studenter.

¹¹ Tall hentet fra: <http://dbh.nsd.uib.no/> Åpnet 05.06.13.

¹² Tall hentet fra:

Tabell 2.2.4 Bostedsmønster for respondenter. Prosent.

	Ansatte (N= 2566)	Studenter (N=4240)	Totalt (N=6806)
Indre Oslo	33	50	44
Oslo nord/vest	22	24	23
Oslo øst (Groruddalen)	8	6	7
Oslo syd	11	6	8
Asker/Bærum	10	4	6
Nedre Romerike	5	3	4
Øvre Romerike	1	1	1
Follo	5	3	4
Østfold	2	1	1
Buskerud	2	2	2
Andre områder	1	1	1
Total	100	100	100

Videre har studentene i undersøkelsen en gjennomsnittsalder på 26 år og 50 prosent av dem oppgir at de går på et bachelorprogram ved UiO. I snitt er studentene på universitetet fire dager i uken og de ansatte er der fem dager i uken. De ansatte har en gjennomsnittsalder på 44 år og 55 prosent har jobbet ved UiO i over seks år. Av dem som har svart er 51 % vitenskapelig ansatte og 47 prosent teknisk/administrativt ansatt. Dette avviker noe fra fordelingen mellom de to gruppene, som er omtrent 59 prosent vitenskapelig ansatte og omtrent 41 prosent teknisk-administrativt ansatte.¹³ Vi anser likevel ikke forskjellen for å være så stor at det er nødvendig å vekte svarene. Halvparten av de ansatte har høyere utdanning fra høyskole/universitet (4-6 år).

De ansatte har i snitt bodd i Oslo lengre enn studentene; 67 prosent av de ansatte oppgir at de har bodd i Oslo i mer enn 10 år, mens bare 24 prosent av studentene har bodd i Oslo så lenge. Det er større variasjon i lengde på boforhold i Oslo for studentene, men 28 prosent har bodd i Oslo i 3-5 år.

2.3 Analyse av dataene

For å analysere dataene ble den statistiske programpakken SPSS brukt. I stor grad blir det brukt beskrivende statistikk for å legge frem dataene som ble samlet inn. Det blir gjort komparative analyser mellom ansatte og studenter, fordi vi antar at det er forskjeller i ansatte og studenters transportvaner og at det derfor også er ulike tiltak som vil være viktig for de to forskjellige gruppene. I noen tilfeller er forskjellene mellom ansatte og studenter svært små og de vil da bli fremstilt sammen. Vi vil også benytte bosted som en bakgrunnsvariabel, for å se om det er visse reisestrekninger hvor bilandelene er særlig høye og kollektivtilbudet bør styrkes.

Av 7030 respondentene var det 224 personer som oppgav at de var på UiO sjeldnere enn en gang i uken, disse er blitt utelatt fra analysene ettersom at vi ønsker å se på

¹³ <http://www.uio.no/om/organisasjon/valg/rektorvalg/2013/> Åpnet 15.06.13.

dem som er på UiO minst en gang i uken. Dermed blir total $N = 6806$. I kapittel 3 har vi valgt å filtrere ut ekstreme verdier på reiselengde og – avstand. Dette er nettopp fordi vi ser på de som er på UiO minst en gang i uken. Vi filtrerte ut verdier på over 180 minutt (tre timer) og 200 km. Det er mulig at noen reiser så langt på vei til arbeids- eller studiested, men dataene viser at det er få av dem. Likevel ville de fått en stor innvirkning på gjennomsnittet, nettopp fordi verdiene er så store. Disse ble bare tatt ut i denne ene analysen, og respondentene er fremdeles med i de andre analysene.

3 Reisen til UiO

3.1 Reisetid og reiselengde

Respondentene ble både spurt om hvor lang tid de brukte på reisen til UiO på svardagen, én vei, og hvor lang den var i kilometer. Svarfordelingen er vist i tabell 3.1.1. Som nevnt i metoddelen ble ekstremverdier filtrert ut for denne analysen. Vi ser fra tabellen at ansatte i gjennomsnitt bruker 32,3 minutter på sin reise til UiO, og at studenter bruker noe mindre tid, 27,5 minutt. Begge tallene ligger signifikant¹⁴ over den gjennomsnittlige arbeidsreisen i Oslo som tar 26 minutter. I gjennomsnitt reiser studenter og ansatte 11,5 km for å komme til UiO. Dette ligger omtrent på gjennomsnittet for arbeidsreiser i Oslo som er 11,2 km (Vågane m.fl 2011).

Tabell 3.1.1 Gjennomsnittlig reisetid og reiselengde for studenter og ansatte ved UiO.

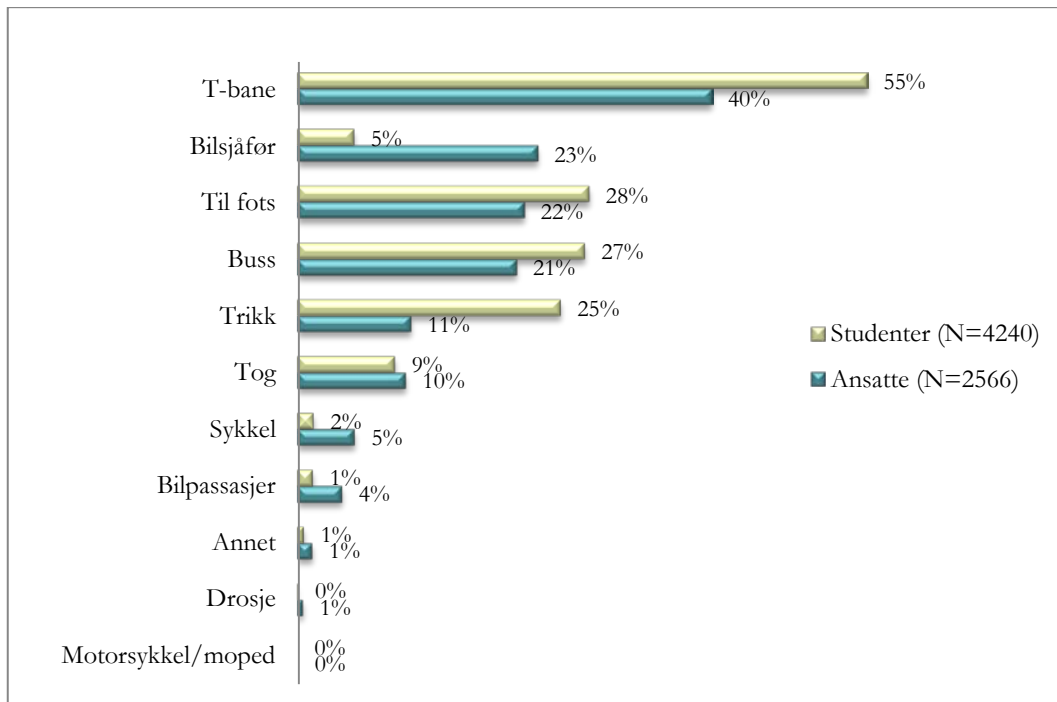
	Gjennomsnittlig reisetid i minutter	Gjennomsnittlig reiselengde i kilometer
Studenter	27,5 (N=4230)	10,3 (N=4049)
Ansatte	32,3 (N=2564)	13,5 (N=2525)
Totalt	29,3 (N=6794)	11,5 (N=6574)

Det er ganske store forskjeller mellom studenter og ansatte. De ansatte bruker lengre tid, og dette henger sammen med at de også bor lengre unna. At de ansatte bor lengre unna kan forklares av at mange studenter bor i studentboliger, og disse ligger relativt nærme UiO. Reiselengde kan ha mye å si for klimautslippene. Derfor ville det vært bra om flere bodde nærmere arbeids- og studiestedet. Det å bygge student- og ansattboliger nærmere UiO er foreslått av flere i et av de åpne spørsmålene mot slutten av spørreskjemaet.

3.2 Transportmiddel på svardagen

Respondentene ble spurt om hvilke transportmiddel de brukte på reisen til UiO på svardagen. I figur 3.2.1 er valg av transportmiddel vist for både studenter og ansatte. Det var mulig å oppgi flere svar i dette spørsmålet, og det at tallene summerer seg til langt over 100 prosent, viser at mange benytter flere transportmidler på vei til UiO. Vi ser umiddelbart, og ikke uventet, at det er stor forskjell på de to gruppene.

¹⁴ Ved t-test i SPSS. P-verdi<0.0001.



Figur 3.2.1 Valg av transportmiddel på svardagen (N=6806).

T-banen er det klart mest brukte transportmiddelet på reisen til og fra UiO, både av studenter og av ansatte. Hele 55 prosent av studentene og 40 prosent av de ansatte oppgir at de på svardagen har benyttet T-banen på vei til UiO.

Andelen ansatte som har kjørt bil, enten som sjåfør, som passasjer eller i drosje er på 28 prosent. Tallet kan være enda lavere, siden en og samme person kan ha reist en strekning som bilsjåfør, og så vært passasjer resten av veien. Dette er noe lavere enn annen statistikk for arbeidsreiser i Oslo, som viser at 31 prosent er bilførere.

Forskjellen i bilbruk mellom UiO ansatte og øvrig befolkning i Oslo/Akerhus er statistisk signifikant.¹⁵ Dette kan nok delvis forklares av at det er svært godt tilrettelagt for kollektivtransport rundt UiO. Dersom vi ser på andelen som har kjørt bil enten som fører, passasjer eller i drosje hos studentene, så er denne mye lavere, med bare 6 prosent. Dette er ikke uventet fordi studenter ved UiO stort sett er unge, har lav inntekt og er bosatt sentralt i Oslo. De innehar altså typiske kjennetegn ved personer som i stor grad benytter kollektivtransport i Norge (Vågane m.fl. 2011).

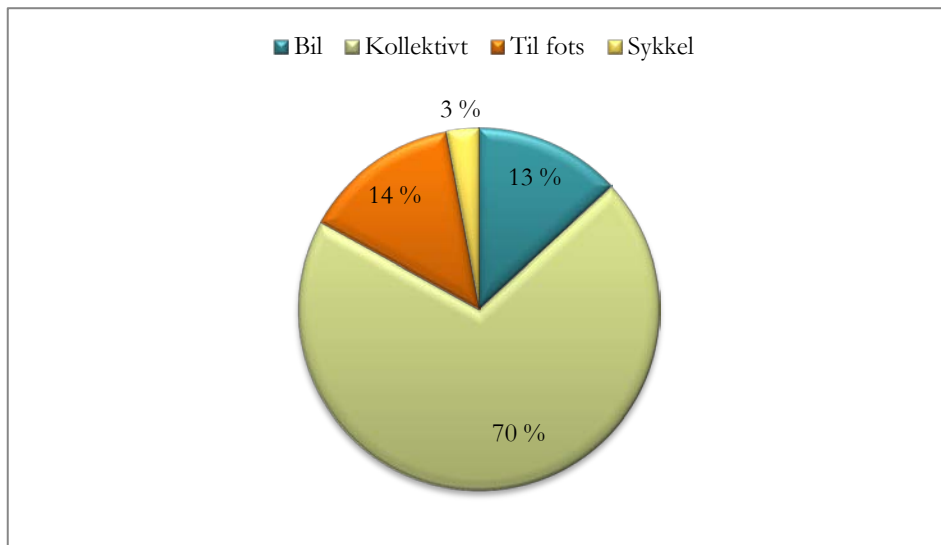
Hvis vi ser på andelen studenter som sykler, så er denne svært liten i forhold til andelen ansatte. En årsak til dette kan være at en sykkel er en stor investering som få studenter tar seg råd til. Kanskje er det også spesielt lite fristende å gjøre dette siden det er stor risiko for tyveri. I det åpne spørsmålet i slutten av spørreundersøkelsen har mange oppgitt at dette er en grunn til at de ikke har kjøpt sykkel. Det at andelen

¹⁵ Ved bruk av z-test for andeler.

$$z = \frac{0.03}{\sqrt{\frac{0.31 * 0.69}{2566}}} = 3.286$$

p-verdi =0.0005

syklister er veldig lav i begge gruppene skyldes også at spørreundersøkelsen ble utført i månedsskiftet februar/mars.



Figur 3.2.2 Hva slags transportmiddel respondentene har reist lengst med på svardagen (N=6748).

Vi spurte også respondentene hvilket transportmiddel de reiste lengst med på svardagen. Resultatene av dette er vist i figur 3.2.2, delt inn i hovedkategoriene bil, kollektivt, til fots og sykkel. Det er også interessant å se på hva respondentene vanligvis gjør om sommeren, og hva de vanligvis gjør om vinteren. Dette leder oss inn i neste delkapittel.

3.3 Ukentlig bruk av transportmidler

Respondentene ble spurt om hvilke transportmiddel de bruker på reisen til eller fra UiO minst en gang i uken om sommeren, og om vinteren. Dette er et godt mål på hvor mange som regelmessig bruker de ulike transportmidlene, og sesongvise variasjoner. Her ser vi på ansatte og studenter samlet. Resultatene er vist i tabell 3.3.1. Det var mulig å oppgi flere svar i dette spørsmålet.

Tabell 3.3.1 Hvilket transportmiddel bruker du på reisen til UiO minst en gang i uken? Prosent. (N=6806)

	Om sommeren	Om vinteren	Differanse
Til fots	40	33	7
Egen sykkel	31	5	26
Bysykkel	4	-	
Motorsykkel/moped	1	0	1
Bil, som sjåfør	13	15	-2
Bil, som passasjer	3	4	-1
Drosje	0	0	0
Buss	31	34	-3
Tog	11	11	0
Trikk	28	30	-2
T-bane	56	62	-6
Annet	1	1	0
SUM	219	194	25

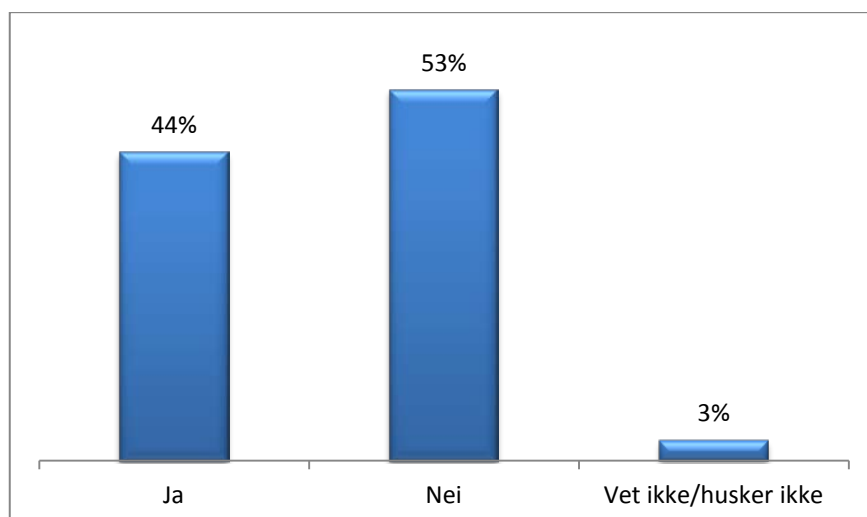
Som ventet er det flere som sykler og går om sommeren enn om vinteren. 4 prosent sier at de bruker bysykkelordningen ukentlig på vei til eller fra UiO. Om vinteren er ikke bysykkelordningen tilgjengelig, og den var derfor ikke et svaralternativ for vinterhalvåret. I dag finnes bysyklene i hovedsak innenfor Ringvei 2 i Oslo. Blindern ligger utenfor Ringvei 2, og det er et stykke å gå fra nærmeste sykkelstativ til campus på Blindern. I vårt åpne spørsmål har mange etterspurt stativ for bysykler på Blindern, noe som ville gjort det mulig å sykle uten å kjøpe egen sykkel.

Bruken av kollektivtransport og bil blir større på vinteren. Dette er heller ikke uventet med tanke på at de som går og sykler på sommeren vil benytte andre transportmiddel om vinteren. Årsaken til at sykkel og gange blir valgt bort om vinteren vil bli utforsket nærmere i kapittel 4.

Summene av brukte transportmiddel ligger rundt 200 prosent for både vinteren og sommeren. Det betyr at reisende til UiO i gjennomsnitt veksler mellom omtrent to ulike transportmidler i løpet av uken. Det at summen er større på sommeren viser at studenter og ansatte har større variasjon i bruk av transportmiddel på sommeren enn om vinteren.

3.4 Gjøre mål på vei til og fra UiO

Figur 3.4.1 viser at 44 prosent av respondentene utførte gjøre mål på vei til eller fra UiO på svardagen.



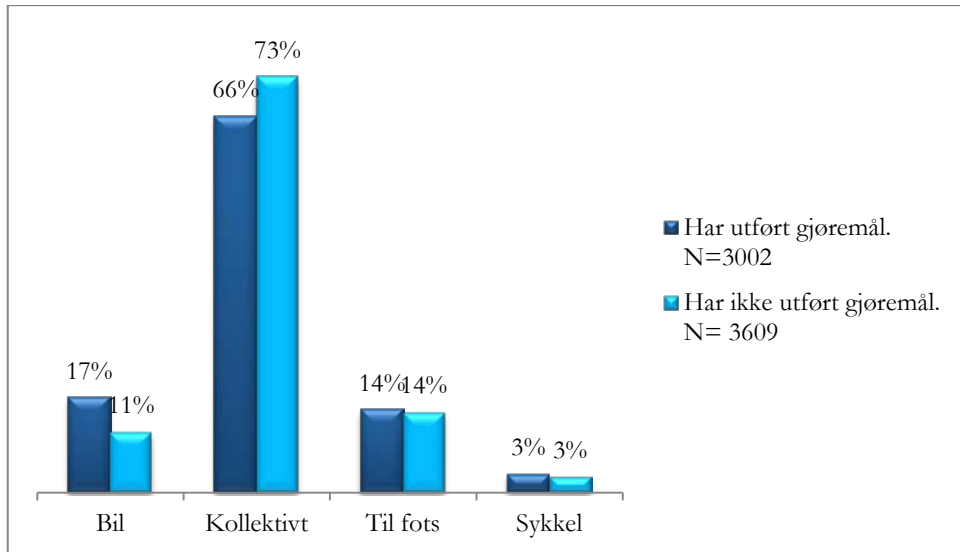
Figur 3.4.1 Utførte du gjøremål på vei til eller fra UiO i dag? Prosent.

Tabell 3.4.1 viser ulike gjøremål, og hvor mange av respondentene som utførte disse på svardagen.

Tabell 3.4.1 Hvor mange prosent av respondentene har utført følgende gjøremål på vei til og fra UiO (N=6806).

Gjøremål	Til UiO	Fra UiO
Møter	3	3
Dagligvareinnkjøp eller andre innkjøp	5	32
Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole	5	6
Andre gjøremål	5	11

Det er spesielt mange som går i butikken på vei hjem fra UiO. Et interessant spørsmål er om disse gjøremålene har stor innvirkning på valg av transportmiddel. Når vi skal se på denne sammenhengen er transportmidlene slått sammen i hovedkategoriene bil, kollektivt, sykkel og til fots. Dersom respondenten har benyttet flere transportmidler har vi valgt det han/hun reiste lengst med i avstand. Det var mulig å svare "vet ikke" på spørsmålet om utførelse av gjøremål på vei til eller fra UiO. Disse er utelatt fra i figur 3.4.2.



Figur 3.4.2 Transportmiddelbruk mot utførelse av gjøremål (N=6611).

Av dem som har utført gjøremål er det 17 prosent som kjørte bil, mot 11 prosent blant dem som ikke utførte gjøremål. Denne forskjellen er statistisk signifikant.¹⁶ Det er også signifikant færre som benytter kollektivtransport blant dem som utfører gjøremål¹⁷. Andelen sykklister og gående i de to gruppene er like. Det ser dermed ut til at gjøremål i forbindelse med reisen fører til at en del velger bilen fremfor kollektivtransport.

3.5 Hva kjennetegner bilførere, kollektivreisende, gående og syklende?

Vi er interessert i å vite litt mer om hvem som velger å reise kollektivt, hvem som velger å ta bilen, og hvem som kommer seg til UiO for egen maskin. Vi har allerede sett på forskjeller mellom studenter og ansatte, men skal også se på forskjeller mellom kjønn, bosted, arbeidssted og aldersgrupper.

Tabellene 3.5.1, 3.5.2, 3.5.3 og 3.5.4 viser disse analysene. En oppsummering av dataene vil bli gitt under tabellene.

$$^{16} \text{ Ved z-test for andeler: } z = \frac{0.06}{\sqrt{\frac{0.17 \cdot 0.83}{3002} + \frac{0.11 \cdot 0.89}{3609}}} = 6.97$$

$$\text{p-verdi} = 1.58 \cdot 10^{-12}$$

$$^{17} z = \frac{0.06}{\sqrt{\frac{0.56 \cdot 0.44}{3002} + \frac{0.73 \cdot 0.27}{3609}}} = 5.13.$$

$$\text{p-verdi} = 1.4 \cdot 10^{-7}$$

Tabell 3.5.1 Transportmiddel menn og kvinner har reist lengst med på svardagen. Prosent.

	Bil	Kollektivt	Til fots	Sykkel	Total
Kvinner (N= 4015)	12	72	14	2	100
Menn (N=2733)	15	67	14	5	100

Tabell 3.5.2 Transportmiddel respondentene har reist lengst med, avhengig av hvor de bor. Prosent.

	Bil	Kollektivt	Til fots	Sykkel	Total
Indre Oslo (N=2967)	5	75	17	3	100
Oslo nord/vest (N=1575)	15	54	27	5	100
Oslo øst(Groruddalen) (N=445)	18	78	1	2	100
Oslo syd (N=523)	16	82	1	2	100
Asker/Bærum (N=424)	35	62	0	2	100
Nedre Romerike (N=255)	29	71	0	1	100
Øvre Romerike (N=84)	21	79	0	0	100
Follo (N=198)	19	80	0	1	100

Tabell 3.5.3 Transportmiddel respondentene har reist lengst med, avhengig av hvor de jobber. Prosent.
(N=6748)

	Bil (N=885)	Kollektivt (N=4717)	Til fots (N=948)	Sykkel (N=198)	Total
Blindern/ Forskningsparken (N=4807)	12	71	14	3	100
Gaustad (N=618)	22	63	11	4	100
Tøyen (N=55)	27	47	20	4	100
Geitemyrsveien (N=145)	27	50	20	3	100
Sentrum (N=564)	5	76	17	2	100
Ullevål sykehus (N=202)	21	60	14	5	100
Hjemme (N=141)	8	80	11	1	100
Annet sted (N=210)	22	67	9	3	100

Tabell 3.5.4 Transportmiddel respondentene har reist lengst med, avhengig av alder. Prosent. (N=6748)

	Bil (N=885)	Kollektivt (N=4717)	Til fots (N=948)	Sykkel (N=198)	Total
Til og med 19 år (N=190)	5	83	12	0	100
20-24 år (N=2246)	4	80	16	1	100
25-29 år (N=1444)	5	78	14	2	100
30-34 år (N=676)	12	70	14	5	100
35-39 år (N=515)	19	63	14	5	100
40-44 år (N=435)	29	56	11	3	100
45-49 år (N=314)	32	47	11	11	100
50-54 år (N=277)	32	46	14	8	100
55-59 år (N=231)	35	52	10	3	100
60-64 år (N=219)	31	52	15	3	100
65-69 år (N=279)	41	43	13	3	100
70 år og eldre (N=22)	23	50	23	5	100

Fra tabellen og det vi tidligere har sett på av forskjeller mellom studenter og ansatte, finner vi en høyere andel **kollektivbrukere** blant de som:

- Er studenter
- Er kvinner
- Bor i Oslo syd, Follo, Øvre Romerike, Oslo øst eller indre Oslo
- Jobber/studerer til daglig hjemme, i sentrum eller på Blindern/Forskningsparken
- Er under 30 år

Vi finner en høyere andel **bilister** blant de som:

- Er ansatte
- Er menn
- Bosatt i Asker/Bærum eller Nedre Romerike
- Jobber/studerer til daglig på Tøyen eller i Geitemyrsveien
- Er over 40 år

Vi finner en høyere andel **fotgjengere** blant de som:

- Bor i Oslo nord/vest
- Jobber på Tøyen, i Geitemyrsveien eller i Sentrum.

Vi finner en høyere andel **syklister** blant de som:

- Er menn
- Bor i Oslo nord/vest
- Er mellom 45 og 55 år

Dette kapitlet har gitt oss et bilde av hvem som benytter de ulike transportmidlene, og hvor ofte de blir brukt. Hele 70 prosent reiser kollektivt til UiO og flesteparten av dem kommer med t-banen. Mange har også gjøremål på veien til og fra UiO. I neste kapittel skal vi se nærmere på hvorfor respondentene valgte å benytte nettopp bilen eller trikken på reisen til UiO.

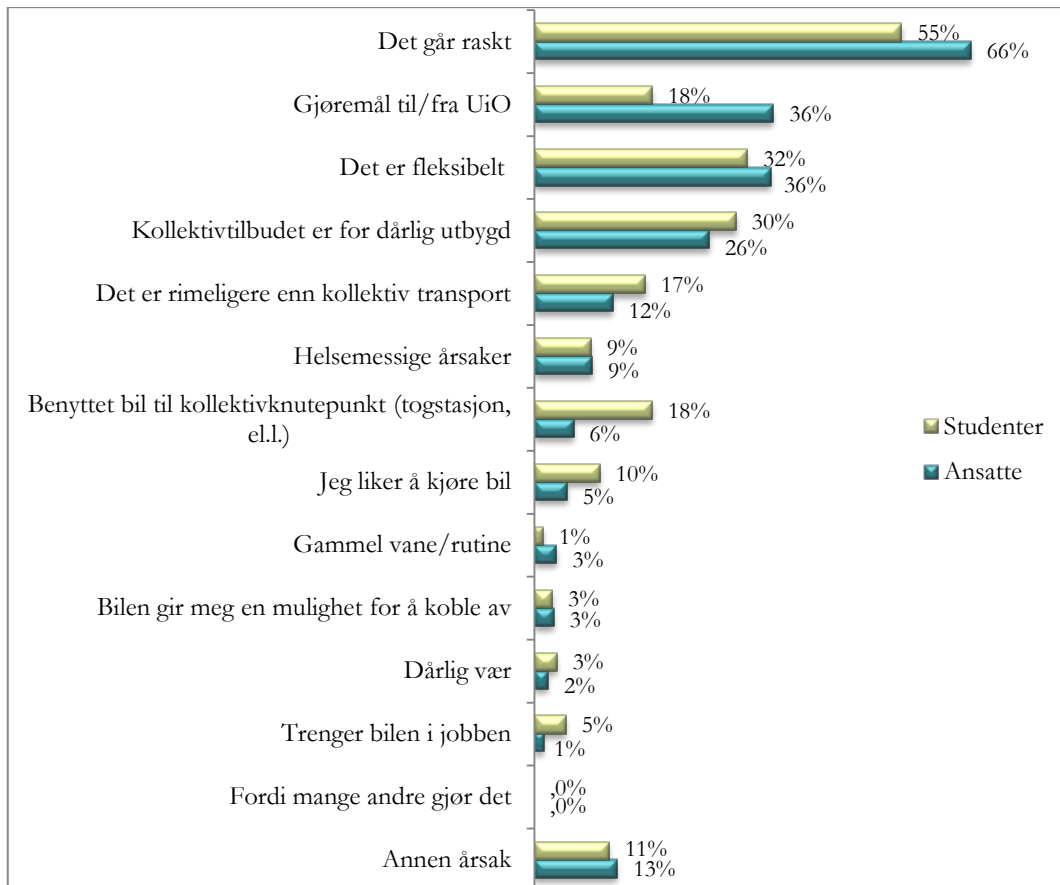
4 Bakgrunn for valg av transportmiddel

Det finnes mange ulike grunner til hvorfor man for eksempel velger å kjøre bil fremfor å gå. Hvis man ønsker å endre andres transportvaner og legge til rette for mer miljøvennlige transportvaner, er det nødvendig å vite noe om bakgrunnen for deres valg. For å få et inntrykk av hva som gjør at man for eksempel velger å kjøre bil til UiO, ble respondentene spurt om hva som gjorde at de valgte å kjøre bil til UiO på svardagen. Tilsvarende ble gjort for kollektivreisende, fotgjengere og syklister.

4.1 Valg av bil

15 prosent av respondentene oppgir at de kjørte med bil hele eller deler av veien til UiO på svardagen. I kapittel 3.5 så vi at det er en stor andel bilførere blant ansatte og blant menn. Det er spesielt mange bilførere blant dem som bor i Asker, Bærum eller Nedre Romerike, og blant dem som jobber på Tøyen eller i Geitemyrsveien. Det er også stor andel bilførere blant dem over 40. I dette delkapittelet vil vi belyse nærmere hvorfor de velger å kjøre bil.

Figur 4.4.1 viser fordelingen av hva de som kjørte bil, enten som fører, passasjer eller i drosje, oppga som motiv for deres valg. Det var mulig å gi opptil tre svar på dette spørsmålet. Flest har oppgitt at *det går raskt* er en årsak til at de kjører bil. Dette er viktig både for ansatte og studenter, men som vi ser i figur 4.1.1 er ansatte i større grad opptatt av dette. Mange respondenter har svart at de *Trengte bilen for å hente/bringe barn eller andre gjøremål*. Dette stemmer overens med resultatene vi fant i delkapittel 3.4, hvor vi så at gjøremål flyttet reisende fra kollektivtransport til bil. Her ser vi også at det er stor forskjell mellom studenter og ansatte. Dette kan blant annet komme av at de ansatte i større grad enn studentene har barn.



Figur 4.1.1 Motiv for valg av bil (N=1000, studenter N=292 og ansatte N=708.)

Fleksibilitet er også en viktig grunn for valg av bil. Det er også interessant å merke seg at relativt mange mener at *Kollektivtilbudet er for dårlig utbygd* og at de derfor velger bil. Svært få har oppgitt at de velger å kjøre bil fordi *de trenger den i jobben, dårlig vær, mulighet til å koble av, gammel vane* og *fordi mange andre gjør det*. Det at over 10 prosent har svart at det er *annen årsak* til at de har valgt å kjøre bil tyder på at det er forhold alternativene våre ikke har fanget opp.

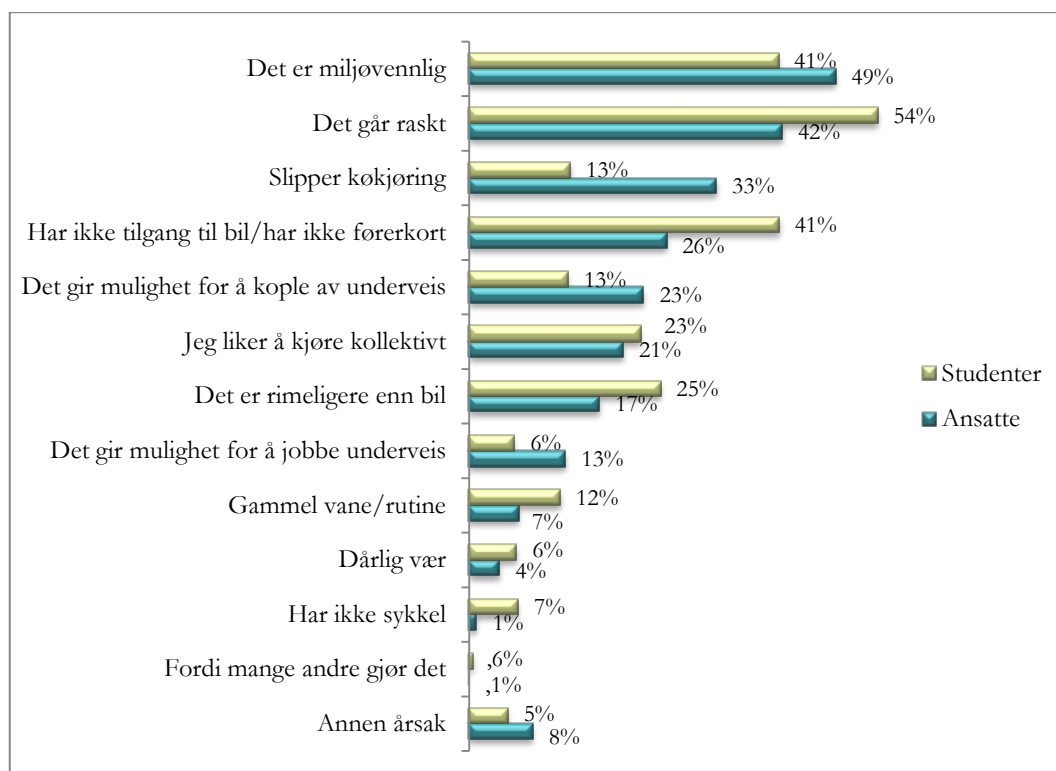
Det er interessant å vite litt mer om de som oppgir at kollektivtransporten er for dårlig utbredt. Tabell 4.1.1 viser at det hovedsakelig er dem som bor i Nedre – og Øvre Romerike, Follo og Buskerud som velger bilen fordi kollektivtilbudet er for dårlig utbygd. Det er få som oppgir denne grunnen blant dem som bor i indre Oslo og Oslo nord/vest. Dette viser generelt at det hovedsakelig er de som ikke bor i Oslo som begrunner valg av bil med at kollektivtransporten er for dårlig utbygd. Gjennomsnittlig reisetiden for de som oppgir at kollektivtilbudet er for dårlig utbygd er 39 minutter, altså 10 minutter lengre enn gjennomsnittet for alle. Gjennomsnittlig oppgitt reiselengde er 28 km mot 11.5 km som er gjennomsnittet for alle respondenter.

Tabell 4.1.1 Bostedsfordeling for bilister som mener kollektivtilbudet er for dårlig utbygd, bilister generelt og for hele utvalget. Prosent.

Bosted	<i>Bilister som oppgir at kollektivtilbudet er for dårlig utbygd (N=276)</i>	<i>Bilister som ikke oppgir at kollektivtilbudet er for dårlig utbygd (N=724)</i>	<i>Total (N=1000)</i>
Indre Oslo	10	90	100
Oslo nord/vest	15	85	100
Oslo øst (Groruddalen)	20	80	100
Oslo syd	19	81	100
Asker/Bærum	40	60	100
Nedre Romerike	51	49	100
Øvre Romerike	48	52	100
Follo	46	54	100
Østfold	34	66	100
Buskerud	52	48	100
Andre områder	37	63	100
Total	100	100	100

4.2 Valg av kollektivtransport

71 prosent oppgir at de har brukt kollektivtransport på deler av sin reise til UiO. Nå skal vi se hva respondentene svarte da vi spurte om hvorfor de valgte å reise kollektivt til UiO på svardagen.



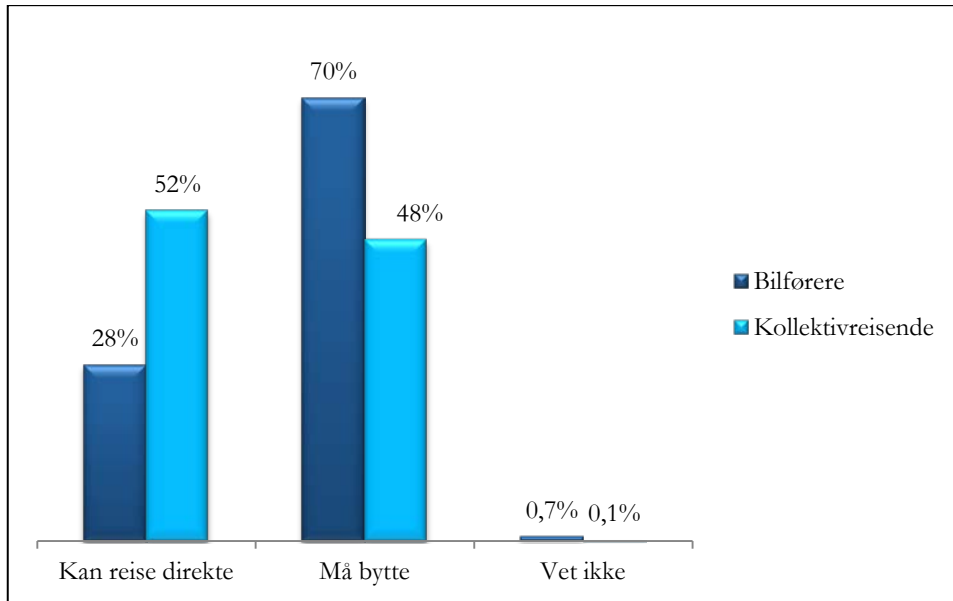
Figur 4.2.1 Motiv for valg av kollektivtransport (N=4862, Ansatte = 1463 og studenter = 3399).

Respondentene hadde også her mulighet til å krysse av på opptil tre svaralternativ. Samlet sett er det miljø, effektivitet og fremkommelighet som blir fremhevet. Som vi ser i figur 4.2.1, er det klare forskjeller mellom studenter og ansatte. Blant de ansatte er det mest valgte svaralternativet at *det er miljøvennlig*, mens det for studentene er at *det går raskt*. At det skal gå raskt er også viktig for de ansatte. Dette ble også oppgitt av mange som en grunn til å kjøre bil, som vi så i forrige delkapittel.

Mange ansatte har krysset av for at en viktig faktor ved valg av kollektivtransport, er at de *slipper køkjøring*. Dette viser seg å være mindre viktig for studentene. For studentene, er et viktig element for valg av kollektivtransport at *de ikke har tilgang til bil/har førerkort*. En fjerdedel av studentene har krysset av for at de reiser kollektivt fordi det er rimeligere enn å bruke bil. Studenter har generelt sett mindre penger enn ansatte, noe som gjør at studenter i større grad må velge på bakgrunn av økonomiske hensyn.

4.3 Kvalitet på kollektivtransport

Dette delkapittelet skal se nærmere på om tilbudet på kollektivtransport oppfattes som ulikt for bilførere og kollektivreisende, basert informasjon om kollektivtransport der de bor. Respondentene ble spurt om de kunne reise direkte med kollektivtransport til UiO eller om de måtte bytte. Dette vil kunne gi en indikasjon på om kvaliteten på kollektivtransport oppleves dårligere for dem som kjører bil, og dermed kan være en forklaring for hvorfor de kjører bil.

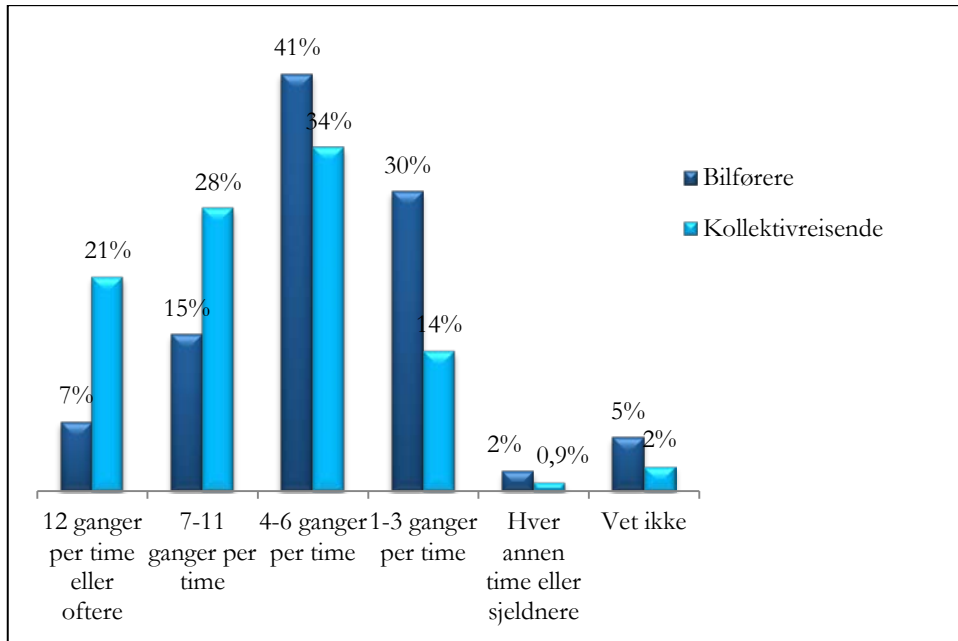


Figur 4.3.1 Mulighet for å reise direkte til UiO med kollektivtransport for bilførere og kollektivreisende. Bilførere N= 874 og kollektivreisende N = 4717.

Figur 4.3.1 viser forskjellen mellom bilførere og kollektivreisenes mulighet til å reise direkte til UiO med kollektivtransport. Figuren viser at 70 prosent av bilførerne oppgir at de må bytte underveis hvis de reiser kollektivt til UiO, og 48 prosent av de som reiser kollektivt må bytte underveis. Dette tyder på at behov for bytter ved bruk av kollektivtransport er en viktig faktor for å velge bil fremfor kollektivtransport. Tallene viser også at der er 28 prosent av dem som kjører bil som kan reise direkte til UiO med kollektivtransport. Disse kan muligens lettere flyttes over til kollektivtransport.

De som reiser kollektivt har antageligvis bedre oversikt over kollektivtransporten enn bilistene, og ettersom at svarene er basert på egen oppfatning av om de må bytte eller ikke, er det derfor en del usikkerhet i tallene. Det var mulig å krysse av for *vet ikke*, men som figur 4.3.1 viser har svært få gjort det.

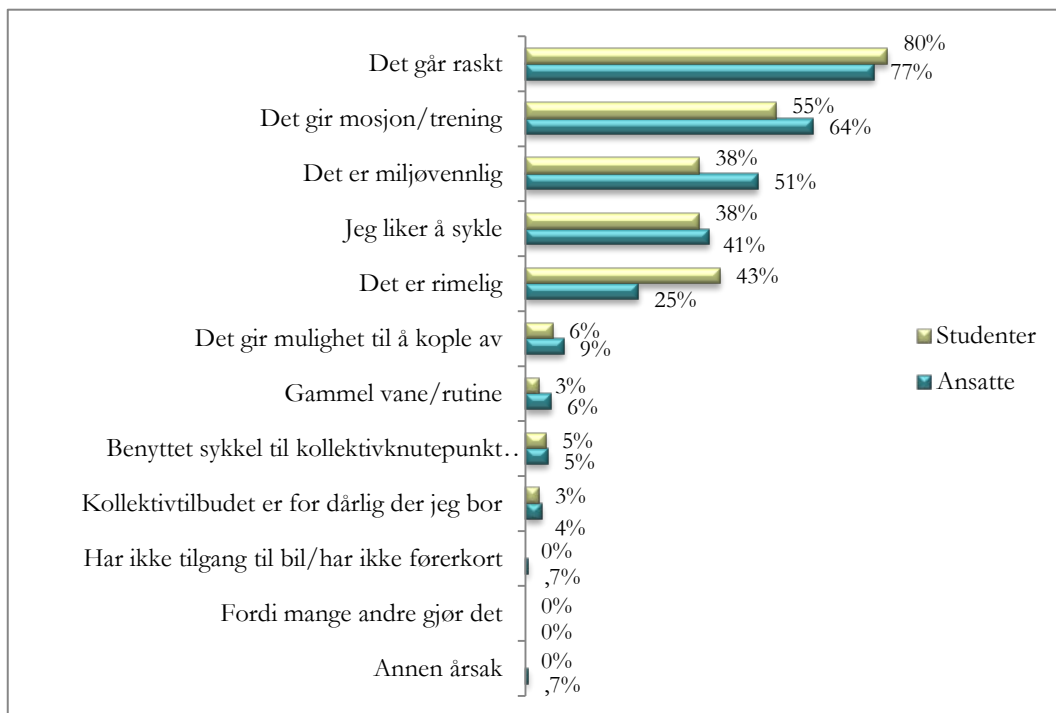
Figur 4.3.2 viser antall avganger per time på kollektivtransport for bilførere og kollektivreisende. Det fremgår tydelig at kollektivtilbudet har stor betydning for den faktiske bruken. Figuren viser at flere av dem som reiser med kollektivtransport har krysset av for *12 ganger per time eller oftere* og *7-11 ganger per time* enn av de som kjører bil. Men en større andel av bilførerne har krysset av for *4-6 ganger per time* og *1-3 ganger per time*. Det er også verdt å merke seg at hele 34 prosent av de kollektivreisende oppgir at antall avganger er *4-6 ganger per time*, det er altså mange som velger kollektiv selv om det ikke er avgang hvert femte minutt. Det bør imidlertid understrekes at det er en viss usikkerhet i tallene ettersom at de er basert på egen oppfatning av tilbudet..



Figur 4.3.2 Avganger per time på kollektivtransport for bilførere og kollektivreisende. Bilførere N = 871 og kollektivreisende N = 4710.

4.4 Valg av sykkel og gange

Vi skal nå se på bakgrunnen for valget om å sykle til UiO. Deretter skal vi se på hva som er barrierene for å sykle og gå vinterstid.



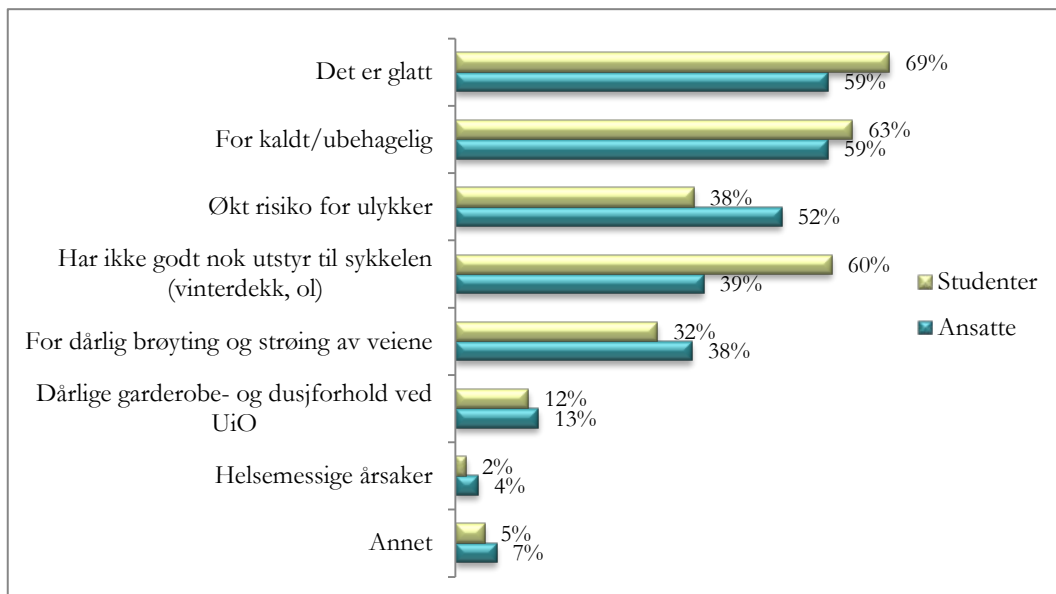
Figur 4.4.1 Motiv for valg av sykkel (N=205, Studenter N = 65 og ansatte N = 140).

Det var 3 prosent som oppga at de syklet til UiO på dagen de svarte på undersøkelsen. Bakgrunn for deres valg av sykkel på reisen til UiO er vist i figur 4.4.1, også her var det mulig med opptil tre svar. Som ved valg av bil og kollektivtransport er det igjen slik at veldig mange sier de sykler fordi *det går raskt*. Mange sier også at de sykler fordi *det gir mosjon/trening*.

To alternativ som særlig skiller studenter og ansatte, er *fordi det er miljøvennlig* og *det er rimelig*. Flere ansatte enn studenter velger alternativet *det er miljøvennlig*, og forskjellen er statistisk signifikant på nivå 0.05¹⁸. Denne tendensen så vi også i forhold til kollektivtransport. Det var flere studenter enn ansatte som krysset av for *det er rimelig*. Forskjellen er statistisk signifikant.¹⁹ Som vi har sett tidligere er studenter i større grad opptatt av den økonomiske siden. Studenter har generelt dårligere råd enn ansatte, så dette er ikke overraskende. Noe som er interessant å legge merke til er at svært få har oppgitt at de sykler fordi kollektivtilbudet *er for dårlig der jeg bor* eller *har ikke tilgang til bil/ har ikke førerkort*.

Vintersykling

De som oppga at de syklet om sommeren, men ikke om vinteren, fikk spørsmål om hvorfor de ikke sykler om vinteren. I figur 4.4.2 ser vi fordelingen av årsakene til at de ikke sykler om vinteren. Her var det mulig å velge opptil tre svaralternativ.



Figur 4.4.2 Vintersykling (N=1950, ansatt N=849, student N=1101).

$$^{18} z = \frac{0.13}{\sqrt{\frac{0.38+0.62}{65} + \frac{0.51+0.49}{140}}} = 1.77$$

p-verdi = 0.038

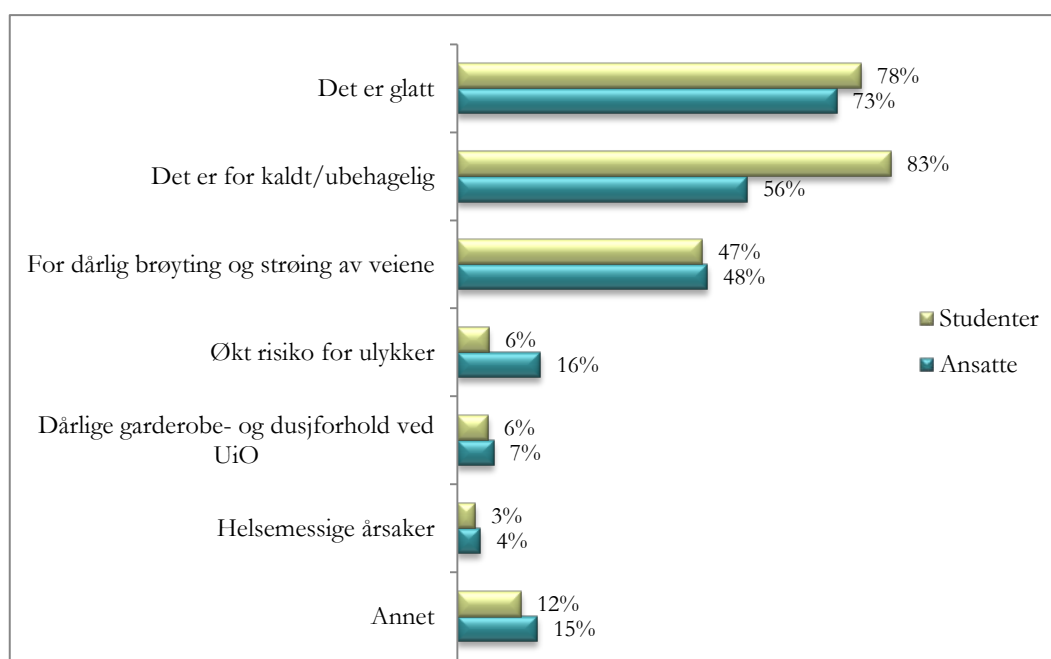
$$^{19} z = \frac{0.18}{\sqrt{\frac{0.57+0.43}{65} + \frac{0.75+0.25}{140}}} = 2.52$$

p-verdi=0.0058

Vi ser av figuren at svært mange velger å ikke sykle om vinteren fordi *det er glatt og for kaldt/ubehagelig*. Langt flere studenter enn ansatte har oppgitt at en viktig grunn for å ikke sykle om vinteren er at de ikke har godt nok utstyr til sykkel. Igjen kan dette være et spørsmål om pris, siden det for innkjøp av vinterdekk til sykkel kan oppleves som en betydelig utgift for mange studenter. Mange er også opptatt av at det er *økt risiko for ulykker*. At ca hver tredje sommersyklist fremhever *manglende brøyting og strøing av veiene*, indikerer at bedre vintervedlikehold av sykkelveger vil kunne øke andelen som sykler vinterstid.

Vintergange

Tilsvarende som sommersyklistene, ble også de som går om sommeren, men ikke om vinteren, spurt om hva det er som gjør at de ikke går om vinteren.



Figur 4.4.3 Vintergange (N=646, ansatt N=156 og student N=490).

Som med vintersykling, er også hovedårsakene til hvorfor man ikke går om vinteren at *det er glatt og for kaldt/ubehagelig*. Fra figur 4.4.3 ser vi at det er langt flere studenter som synes det å gå på vinteren er for kaldt/ubehagelig enn ansatte. Mens flere ansatte er opptatt av *økt fare for ulykker*, enn hva studenter er. Figur 4.4.3 viser også at for dem som går er *for dårlig brøyting og strøing av veiene*, en viktig grunn for å ikke gå. Bedre vintervedlikehold av gangveger kan også bidra til å øke andelen som går om vinteren. Dette er interessant side UiO generelt har en meget høy andel gående.

Dette kapitlet har sett på bakgrunn for valg av transportmiddel. Det som går igjen, uavhengig av transportmiddel, er faktoren *det går raskt*. Svært mange oppgir dette som en viktig faktor for valg av transportmiddel, enten man kjører bil, reiser kollektivt eller sykler. Vi har også sett at det er flere som går og sykler på sommeren enn på vinteren, og de viktigste grunnene til dette er en oppfatning av at veiene er glatte, og at det er kaldt og ubehagelig.

5 Tilfredshet med reisen til UiO

Et viktig utgangspunkt for å bidra til endringer i folks reisevaner, er å analysere hvilke forhold de reisende er mer eller mindre fornøyd med i dagens situasjon. Er det forhold folk gjennomgående er misfornøyd med, så kan disse endres på for å gjøre reisen til en bedre opplevelse. Det er i denne sammenheng spesielt interessant å gjøre de miljøvennlige reisemåtene mer attraktive, slik at flere tar disse i bruk. Derfor skal vi i kapittel 5.2 se på forbedringsmuligheter for kollektivtransporten, og i 5.3 skal vi se på forbedringsmuligheter for sykkel og gange.

5.1 Syklende og gående er mest tilfreds med sin reise til UiO

Respondentene ble spurt om hvor tilfreds de var med sin siste reise til UiO. Vi skal se på hvordan tilfredsheten varierer både med valg av transportmiddel, og med reisetid.

Tilfredshet og transportmiddel

I tabell 5.1.1 er tilfredshet med reisen vist sammen med hvilket transportmiddel som er benyttet. Respondentene er delt inn etter hvilket transportmiddel de reiste lengst med på svardagen.

Tabell 5. 1.1 "Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd var du med din siste reise til UiO?" Prosent.

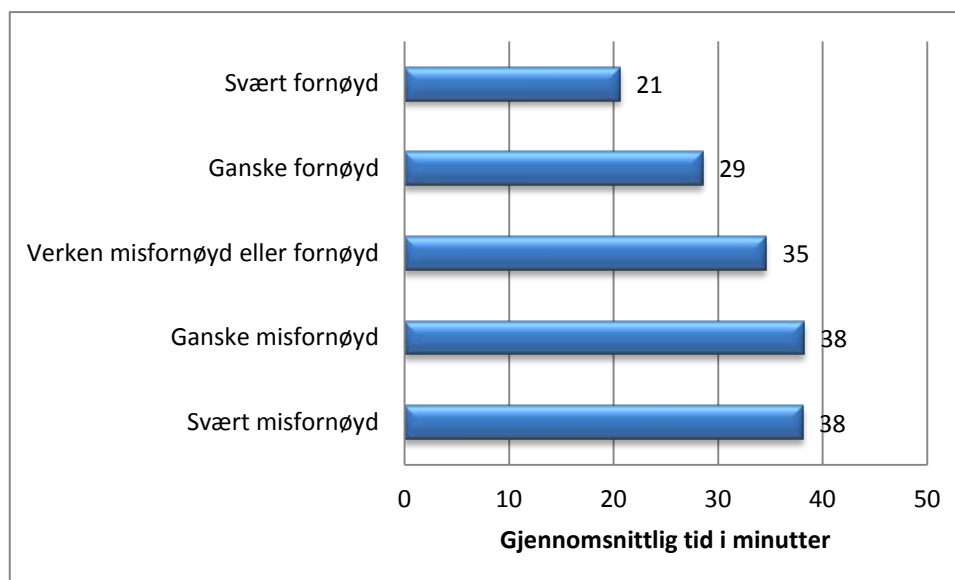
	Vet ikke/ikke relevant	Svært misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken misfornøyd eller fornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd	Total
Bil (N=885)	2	2	9	25	43	21	100
Kollektiv (N=4717)	0	2	8	26	52	11	100
Til fots (N=948)	4	1	2	10	37	46	100
Sykkel (N=198)	1	2	1	8	46	43	100
Total (N=6748)	1	2	7	23	49	18	100

Generelt er de fleste fornøyd med sin reise til UiO, hele 67 prosent sier seg svært eller ganske fornøyd og kun 9 prosent er svært eller ganske misfornøyd. Det er veldig tydelig at de som går eller sykler er mest fornøyde. I begge gruppene sier nesten halvparten av dem at de var svært fornøyde med sin siste reise til UiO. Blant bilister og kollektivreisende er det også få som sier seg misfornøyd med reisen, men de er ikke like fornøyde som gående og syklende. Det er færrest blant kollektivkjørende

som er svært fornøyde med reisen, med bare 11 prosent, men det er tross alt mange av dem som er ganske fornøyde. En bakenforliggende årsak til disse forskjellene kan være at de som går og sykler bor relativt nærme UiO, og dermed har kort reisetid. Reisetiden har også en sammenheng med tilfredsheten, som vi skal se i neste del.

Tilfredshet og reisetid

Nå skal vi se på sammenhengen mellom tilfredshet og reisetid. Figur 5.1.1 viser gjennomsnittlig reisetid for respondenter med ulike grader av tilfredshet.



Figur 5.1.1 Gjennomsnittlig reisetid for respondenter med ulike grad av tilfredshet (N=6806).

Som ventet er det en sammenheng mellom reisetid og tilfredshet. Det er spesielt et stort hopp på 8 minutter mellom gruppen av svært fornøyde og ganske fornøyde respondenter.

Vi så at det var blant de kollektivreisende at det var færrest som var svært fornøyde med reisen til UiO. Nå skal vi se litt nærmere på hvilke aspekter de er misfornøyde med. Vi skal deretter se på hva gående og syklende er misfornøyde med, fordi dette er områder som kan styrkes ytterligere.

5.2 Forbedringsmuligheter ved kollektivbrukeres reise til UiO

I tabell 5.2.1 er det vist hvor mange som er svært eller ganske misfornøyde med ulike aspekter ved reisen. Prosentene er regnet av de som benyttet kollektivtilbudet som hovedtransport på svardagen.

Tabell 5.2.1 Misnøye med ulike aspekter ved reisen til UiO blant kollektivbrukere. Prosent. (N=4717)

	Vet ikke/ikke relevant	Svært eller ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Svært eller ganske fornøyd	Total
Reisetiden	1	17	23	59	100
Antall kollektivavganger	1	17	16	66	100
Kapasitet på kollektivtransport	1	29	21	50	100
Mulighet for å utnytte reisetiden til arbeid	18	27	34	21	100
Kostnader	1	43	29	27	100
Innvirkning på klima og miljø	8	3	20	68	100
Mulighet for å koble av	6	21	32	40	100

Misnøyen er klart størst når det kommer til kostnader. Lavere priser på kollektivtransport ble nevnt av mange som et forslag til å gjøre reisene til UiO mer miljøvennlige. Nær 30 prosent er også misfornøyd med kapasiteten, noe som indikerer at brukerne synes vogner og busser ofte er for fulle. Dette kan også være en årsak til at mulighetene for å utnytte reisetiden til arbeid oppfattes som dårlig.

Tabell 5.2.2 Fordeling mellom ansatte og studenter.

Kollektivreisende som er svært eller ganske misfornøyd med kostnadene på reisen til UiO	%
Student (N=1491)	74
Ansatt (N=528)	26
Total	100

Tabell 5.2.2 viser at det er flest studenter som er misfornøyd med kostnadene, selv om studenter i Oslo får 40 prosent rabatt på månedskort på kollektivtransporten. Vi har også sett tidligere at studenter er mer opptatt av de økonomiske sidene enn hva de ansatte er. Rabatten på månedskort gjelder bare så lenge studenten er under 30 år. I det åpne svarfeltet er det spesielt mange som har foreslått å fjerne denne aldersgrensen. Det er derfor interessant å se om misnøyen faktisk stiger når studenten runder 30 år og må betale fullpris på månedskort.

Tabell 5.2.3 Kollektivreisende studenter som er svært eller ganske misfornøyd med kostnadene på reisen til UiO. Prosent.

	Kollektivreisende studenter som er svært eller ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Kollektivreisende studenter som er svært eller ganske fornøyd	Vet ikke/ikke relevant	Totalt
Alder < 30 (N=2921)	43	28	28	1	100
Alder ≥ 30 (N=477)	57	23	19	2	100

Tabell 5.2.3 viser at det er en større andel som er misfornøyde blant dem over 30, enn blant dem under 30. Denne forskjellen er statistisk signifikant.²⁰ Etter kostnader er flest misfornøyde med kapasiteten på kollektivtransporten, tett fulgt av misnøyen med muligheter for å utnytte reisetiden til arbeid. Det siste punktet er et område kollektivtransporten potensielt kan utkonkurrere bilen på, fordi bilføreren aldri vil få denne muligheten, men da er det viktig at kapasiteten er bra, slik at det blir en behagelig reise.

5.3 Forbedringsmuligheter ved gående og syklisters reise til UiO

Tabell 5.3.1 viser hvor mange som er svært eller ganske misfornøyde med ulike aspekter ved sin reise til UiO. Prosentene er andeler av dem som enten syklet eller gikk mesteparten av veien (i avstand) til UiO på svardagen.

Tabell 5.3.1 Misnøye med ulike aspekter ved reisen for gående og syklende til UiO. Prosent. (N=1146)

	Vet Ikke/ikke relevant	Svært eller ganske misfornøyd	Verken fornøyd eller misfornøyd	Svært eller ganske fornøyd	Total
Reisetiden	7	5	10	78	100
Kostnader	16	13	10	66	100
Innvirkning på klima og miljø	10	3	6	81	100
Mulighet for å koble av	12	7	13	68	100
Helsegevinst/Mosjon	6	4	9	80	100
Garderobeforhold ved UiO	43	24	18	17	100

Tabell 5.3.2 Fordeling av studenter og ansatte blant gående og syklende som er misfornøyde med garderobeforholdene. Prosent.

Gående og syklende som er svært eller ganske misfornøyde med garderobeforholdene ved UiO	
Student (N=151)	62
Ansatt (N=93)	38
Total	100

Her er det garderobeforhold ved UiO som skiller seg ut som en sterk årsak til misnøye. Det er flere grunner til at garderobeforhold er viktige. Mange blir svette når de kommer seg til UiO for egen maskin, og det blir da en nødvendighet å dusje – eller i det minst å skifte klær. Når det regner har alle dette behovet. Vi skal også se i kapittel 6 at mange bilførere mener at bedre garderobeforhold ville gjort det mer attraktivt for dem å sykle og gå til jobben. I tabell 5.3.2 ser vi at det er studentene som er spesielt misfornøyde med garderobeforholdene. Det er også relativt stor

$$^{20} z = \frac{0.14}{\sqrt{\frac{0.57 \cdot 0.43}{2921} + \frac{0.43 \cdot 0.57}{477}}} = 5.73. \text{ p-verdi} = 5.13 \cdot 10^{-9}.$$

misnøye med kostnadene blant gående og syklister, og dette innebærer trolig kostnader forbundet med innkjøp og vedlikeholde av sykkel. Likevel er det verdt å merke seg at denne gruppen stort sett er fornøyd med ulike aspekter ved sin reise til UiO.

I dette kapitlet så vi at de som drar til UiO med sykkel eller til fots er mest tilfreds med reisen sin. Dette kan synliggjøres i en eventuell kampanje for å få flere til å gå og sykle. Videre så 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, og de over 30 år er noe mer misfornøyd enn studentene under 30 år. De som går og sykler er stort sett fornøyd, men omtrent en fjerdedel er misfornøyd med garderobeforholdene ved UiO. Det er flere studenter enn ansatte som er misfornøyd med garderobeforholdene.

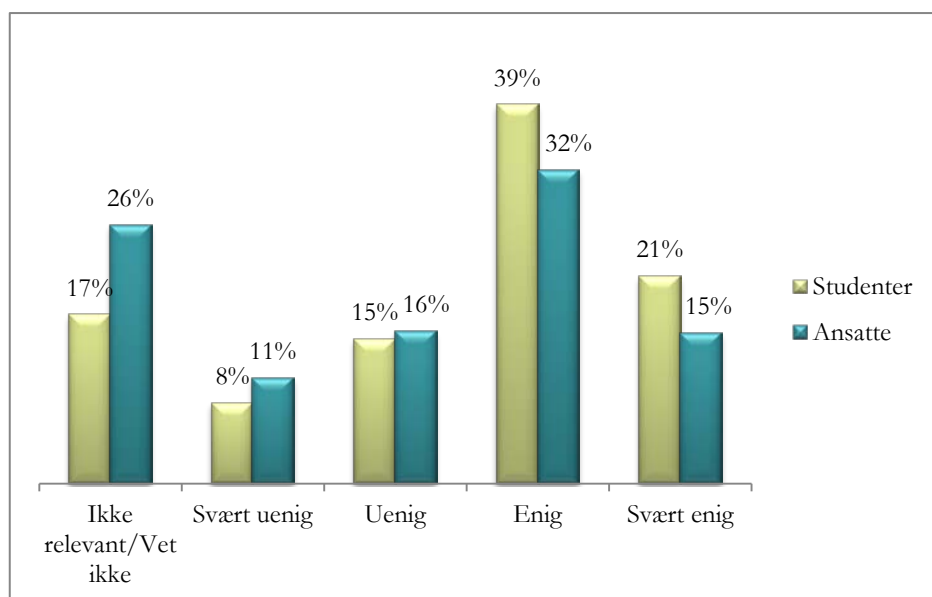
6 Overgang til mer miljøvennlige transportmidler

I kapittel 5 så vi på aspekter ved reisen til UiO som respondentene var tilfreds med, og hvilke de er misfornøyd med. I dette kapitlet skal vi se på hvem som ønsker å gå, sykle eller reise mer med kollektivt og hva som kan få de til å skifte transportmiddel.

6.1 Overgang til sykkel og gange

Hvem ønsker å sykle og gå mer?

Alle respondentene ble bedt om å ta stilling til følgende utsagn: *Jeg ønsker å gå eller sykle mer til og fra UiO*. Figur 6.1.1 viser at 60 prosent av studentene er enig eller svært enig i dette og tilsvarende for 47 prosent av de ansatte. Dette indikerer at det er gode muligheter for å få flere studenter og ansatte til å sykle eller gå mer til UiO.



Figur 6.1.1 *Jeg ønsker å gå eller sykle mer til og fra UiO*. N = 6806, studenter N= 4240 og ansatte N = 2566.

For å få denne gruppen som ønsker å sykle/gå mer til UiO, til å faktisk gjøre det, må vi vite litt mer om hvem de er. Vi så fra figur 6.1 at studenter i større grad enn ansatte ønsker å gå/sykle oftere. Nå skal vi se litt nærmere på ulike andre bakgrunnsvariabler som kjønn, hvor de bor og hvor de jobber. Tabell 6.1.1 viser at både blant studenter og ansatte er det overvekt av kvinner, særlig blant studentene, denne forskjellen

skiller seg ikke fra forskjellene i populasjonen. Likevel er det i antall langt flere kvinner som ønsker å gå eller sykle mer.

Tabell 6.1.1 Kjønnfordeling for de som ønsker å gå/sykle mer. Prosent.

Kjønn	Studenter (N=2535)	Ansatte (N=1215)
Kvinner	64	52
Menn	36	48
Totalt	100	100

Alle respondentene fikk spørsmålet om de ønsket å gå eller sykle mer til UiO, men det er klart at det er mest aktuelt for dem som bor i normal gå/sykkelavstand. Når det gjelder bosted hos denne gruppen viser tabell 6.1.2 at hele 95 prosent av studentene bor i ulike deler av Oslo, og tilsvarende 87 prosent av de ansatte, med særlig mange som bor i Indre Oslo for både studenter og ansatte. Det betyr at det kan la seg gjøre å gå/sykle mer for mange av dem som sier at de ønsker det.

Tabell 6.1.2 Bostedsmønster de som ønsker å gå/sykle mer. Prosent.

	Studenter (N=2535)	Ansatte (N=1215)
Indre Oslo	61	43
Oslo nord/vest	26	25
Oslo øst (Groruddalen)	4	8
Oslo syd	4	11
Asker/Bærum	2	7
Nedre Romerike	1	2
Øvre Romerike	0,2	0,2
Follo	0,8	2,3
Østfold	0,1	0,3
Buskerud	0,5	0,6
Andre områder	0,2	0,5
Total	100	100

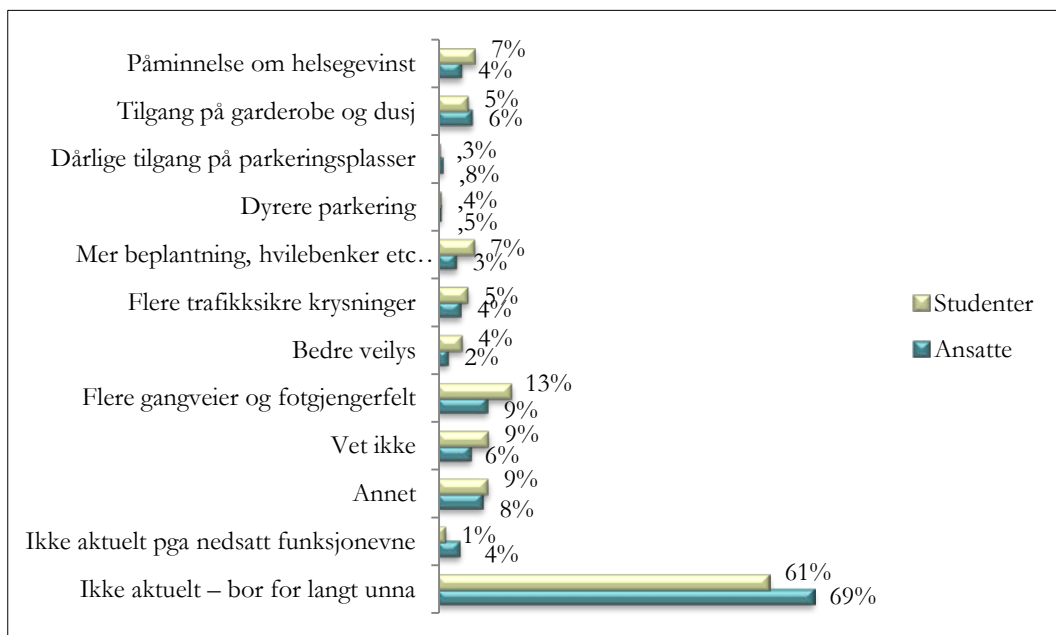
Videre viser tabell 6.1.3 at de fleste som ønsker å gå/sykle mer holder til på Blindern/Forskningsparken, men det er også en del i sentrum og på Gaustad. Dette betyr at et sted å starte kan være å rette fokus mot disse områdene når man skal innføre tiltak eller incentiver som tar sikte på å få studenter og ansatte til å gå/sykle mer.

Tabell 6.1.3 Arbeid/ studiested for dem som ønsker å gå/ sykle mer. Prosent.

	Studenter (N=2535)	Ansatte (N=1215)
Blindern/ Forskningsparken	76	68
Bygdøy	-	0,2
Gaustad	7	13
Tøyen	0,2	2
Geitemyrsveien	0,7	2
Sentrum	10	6
Ullevål sykehus	2	5
Hjemme	2	0,2
Annet sted	2	4
Total	100	100

Tiltak for økt bruk av sykling og gange

Mange ønsker altså å gå eller sykle mer til/ fra UiO, og vi spurte om hva de opplever som barrierer for å gjøre dette. Vi skal først se på hva som skal til for at respondentene velger å gå. De som ikke krysset av for at de går til UiO ukentlig på sommerhalvåret, og bor i Oslo kommune, fikk spørsmål om hva som skal til for at de velger å gå. Figur 6.1.2 viser fordelingen.

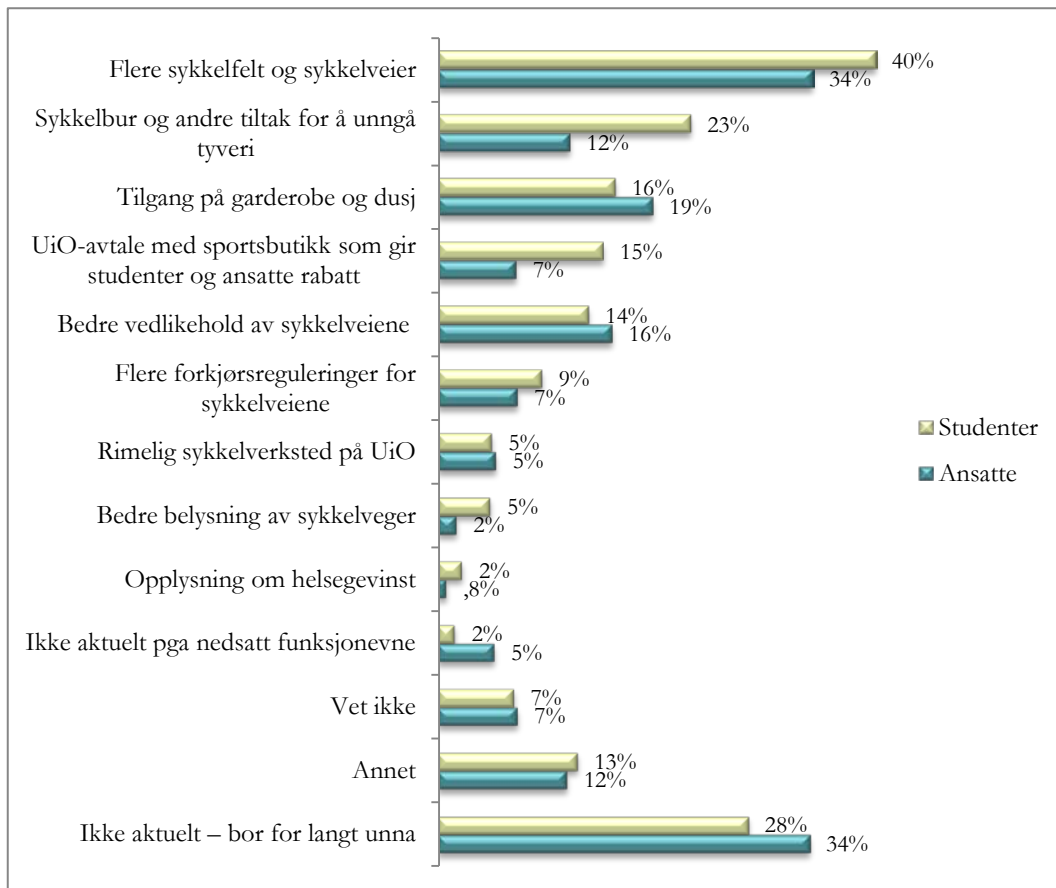


Figur 6.1.2 Hva skal til for at du velger å gå? Til dem som ikke oppgir å gå ukentlig til/ fra UiO, men bor i Oslo. N=1999, studenter N= 1366 og ansatte N=633.

Figur 6.1.2 viser at 69 prosent av de ansatte og 61 prosent av studentene krysset av for at de bor for langt unna, det var ikke mulig å velge flere alternativ hvis man valgte dette. Det samme gjelder hvis man valgte *vet ikke* og *ikke aktuelt pga nedsatt funksjonsevne*. Det er derfor ikke så mange som har vurdert tiltakene, men det som

flest er opptatt av *er flere gangveier og fotgjengerfelt, spesielt blant studentene*. Vi skal nå se på tilsvarende spørsmål angående sykling.

De som vanligvis ikke sykler til UiO ble spurt om hva som skal til for at de skal sykle. Spørsmålet gikk til dem som bor i Oslo kommune og noen nærliggende kommuner. Figur 6.1.3 viser fordelingen.



Figur 6.1.3 Hva skal til for at du velger å sykle N=2250, studenter 1491 og ansatte 759.

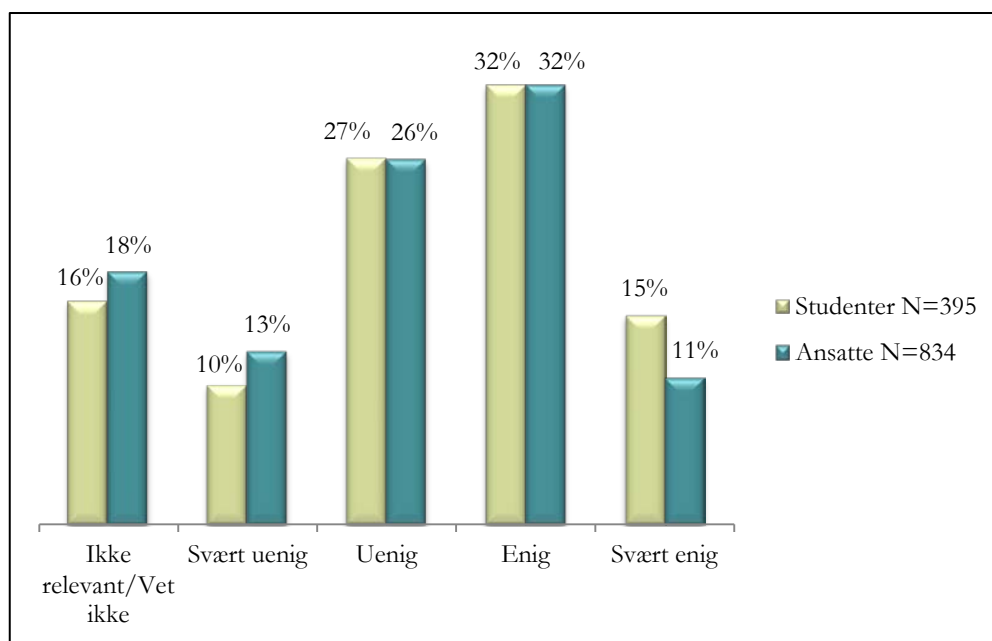
Som i forrige spørsmål var det slik at dersom man svarte *ikke aktuelt – bor for langt unna, vet ikke* eller *ikke aktuelt på grunn av nedsatt funksjonsevne*, så kunne man bare velge dette. Ellers kunne man velge opp til tre svaralternativ. Figuren viser at det er en del har oppgitt at det ikke er aktuelt. For de som det er aktuelt for oppgir mange at *flere sykkelfelt og – veier*, er viktig for å få dem til å sykle mer. *Tilgang på garderobe og dusj* fremstår også som et viktig element for å øke andelen syklistene. Et tiltak som skiller studentene og de ansatte er *sykelbur og andre tiltak for å unngå tyverier*, som er viktigere for studentene enn de ansatte. Forskjellen er statistisk signifikant²¹. Et tiltak som også er mer populært blant studentene enn hos de ansatte er en *UiO-avtale med sportsbutikk som gir studenter og ansatte rabatter*.

²¹
$$z = \frac{0.11}{\sqrt{\frac{0.23 \cdot 0.77}{1491} + \frac{0.12 \cdot 0.88}{759}}} = 6.08, p\text{-verdi} = 6 \cdot 10^{-10}$$

6.2 Overgang til kollektivtransport

Bilkjørere som ønsker å reise mer kollektivt

Respondentene ble bedt å ta stilling til ulike holdningsspørsmål, og et av dem var jeg *ønsker å reise oftere med kollektivtransport til og fra UiO*. Figur 6.2.1 viser hvordan de som oppga at de ukentlig kjører med bil til eller fra UiO, stiller seg til utsagnet. Som vi ser av figuren er det 47 prosent av studentene, som oppgir at de er enig eller svært enig i at de ønsker å reise mer kollektivt. Tilsvarende tall for de ansatte er 43 prosent. Dette indikerer at det er mange bilister som kan være villige til å la bilen stå og heller reise med kollektivtransport.



Figur 6.2.1 Bilisters holdning til om de vil reise mer med kollektivtransport til/fra UiO. N=1229.

Det er interessant å se litt nærmere på hvem disse bilistene faktisk er, for å rette eventuelle tiltak direkte mot denne gruppen. Vi skal se på bakgrunnsvariablene kjønn, bosted og arbeids-/studiested blant bilister i dag og hvem av dem som ønsker å bytte til kollektivtransport. Dermed kan vi finne den prosentvise nedgangen i bilister, dersom disse faktisk bytter til kollektivtransport.

Tabell 6.2.1 viser at vi kan vente en noe større nedgang i antall bilister hos kvinner enn hos menn. Vi ser at dersom alle de som ønsker å reise mer kollektivt faktisk gjør det, så vil vi nesten halvere dagens antall bilister.

Tabell 6.2.1 Bilkjørere som ønsker å reise mer kollektivt til/fra UiO sitt kjønn.

Kjønn	Antall bilister i dag	Bilister som ønsker å bytte til kollektiv	Antall bilister ved bytte	Prosentvis potensiell nedgang i antall bilister
Kvinner (N=307)	683	307	376	45%
Menn (N=234)	546	234	312	43%
Totalt (N=541)	1229	541	688	44%

Tabell 6.2.2 viser den potensielle nedgangen i antall bilister på de ulike bostedsområdene. Øvre Romerike og Oslo øst peker seg ut som de områdene med størst potensial for prosentvis nedgang, tett fulgt av Oslo syd, Asker/Bærum og Follo. Det er imidlertid også viktig å se på hvor det er flest i antall som ønsker å reise mer kollektivt. Da er det blant dem som bor i indre Oslo, Oslo nord/vest og Asker/Bærum som ønsker å reise mer kollektivt.

Tabell 6.2.2 Bilkjørere som ønsker å reise mer kollektivt til/fra UiO sitt bosted.

Bosted	Antall bilister i dag	Bilister som ønsker å bytte til kollektiv	Antall bilister ved bytte	Prosentvis potensiell nedgang i antall bilister
Indre Oslo (N=94)	219	94	125	43 %
Oslo nord/vest (N=120)	302	120	182	40 %
Oslo øst (Groruddalen) (N=58)	111	58	53	52 %
Oslo syd (N=55)	113	55	58	49 %
Asker/Bærum (N=89)	188	89	99	47 %
Nedre Romerike (N=35)	96	35	61	36 %
Øvre Romerike (N=20)	36	20	16	56 %
Follo (N=23)	49	23	26	47 %
Østfold (N=11)	33	11	22	33 %
Buskerud (N=20)	44	20	24	45 %
Andre områder (N=16)	38	16	22	42 %
Totalt (N=541)	1229	541	688	44 %

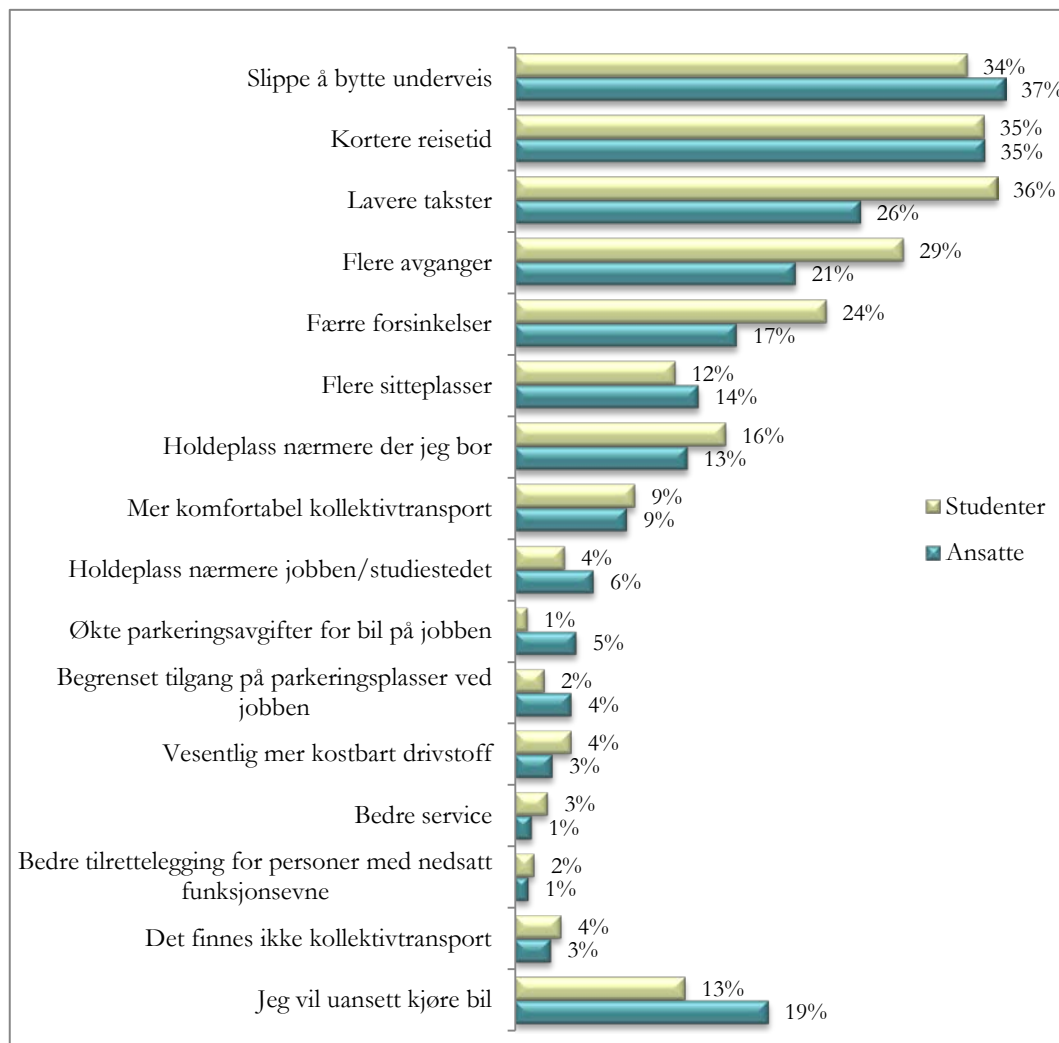
Tabell 6.2.3 viser at det er flest bilister som vil bytte til kollektivtransport blant dem som jobber på Blindern/Forskningsparken eller Gaustad.

Tabell 6.2.3 Bilkjørere som ønsker å reise mer kollektivt til UiO sitt arbeidssted.

Arbeids-/studiested	Antall bilister i dag	Bilister som ønsker å bytte til kollektiv	Antall bilister ved bytte	Prosentvis potensiell nedgang i antall bilister
Blindern/ Forskningsparken (N=351)	802	351	451	44 %
Gaustad (N=74)	176	74	102	42 %
Tøyen (N=8)	15	8	7	53 %
Geitemyrsveien (N=18)	46	18	28	39 %
Sentrum (N=23)	61	23	38	38 %
Ullevål sykehus (N=25)	52	25	27	48 %
Hjemme (N=12)	17	12	5	71 %
Annet sted (N=30)	59	30	29	51 %
Totalt (N=541)	1229	541	688	44 %

Tiltak for å gjøre kollektivtransport mer attraktivt for dagens bilkjørere

Respondenter som oppga at de kjørte bil til UiO ukentlig i vinterhalvåret og/eller i sommerhalvåret, fikk spørsmål om hva som skal til for at de skal velge å reise med kollektivtransport. Dette vil gi et inntrykk av hva man opplever som barrierer for å ta i bruk kollektivtransport.

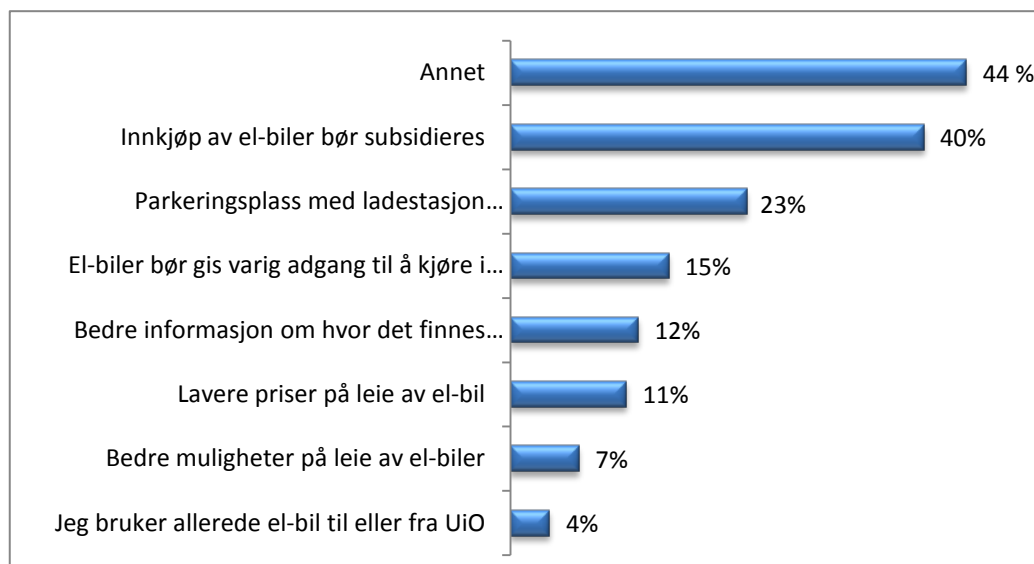


Figur 6.2.2 Overgang fra bil til kollektivtransport (N = 1229, studenter N=395 og ansatte N=834).

Figur 6.2.2 viser motiver for å bytte blant dem som oppga at de kjører bil enten som fører eller passasjer og de som tar drosje, ukentlig sommer eller vinter. Svært få oppgir at det ikke finnes kollektivtransport der de bor, men relativt mange har oppgitt at å *slippe å bytte underveis* og *kortere reisetid*, er viktige tiltak for at de skal bytte til kollektivt. Dette indikerer at de fleste har tilbud om kollektivtransport, men andre faktorer ved kollektivtransporten gjør at man allikevel velger å kjøre bil. *Lavere takster*, er et tiltak som viser seg å være viktigere for studentene enn de ansatte. 19 prosent av de ansatte og 13 prosent av studentene krysset av for at *jeg vil uansett kjøre bil*. Valgte man dette alternativet eller *det finnes ikke kollektivtransport*, kunne man ikke velge andre alternativ.

6.3 Overgang til el-bil

Overgang fra bensin/diesel-bil til el-bil, er en mulighet for å reise mer miljøvennlig. I dette delkapittelet skal vi se på hva respondentene som oppga at de ukentlig, sommer eller vinter, kjører med bil, har svart når de fikk spørsmål om hva som skal til for at de heller skal benytte el-bil. Svarene fra studenter og ansatte var svært like, så de blir fremstilt sammen i figur 6.3.1.



Figur 6.3.1 Overgang til el-bil. N=1058.

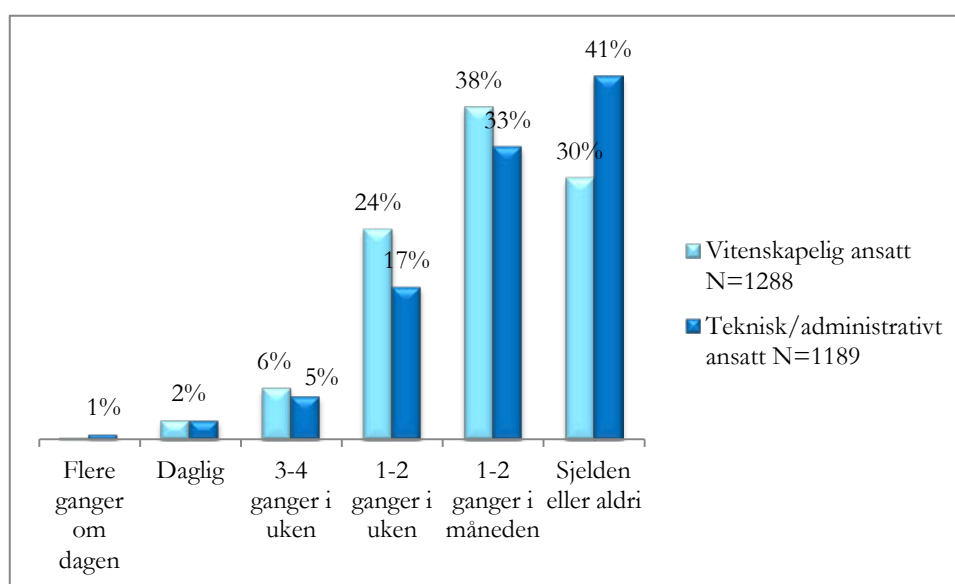
På dette spørsmålet var det mulig å krysse av for så mange alternativ man ønsket, bortsett fra hvis man valgte *Jeg bruker allerede el-bil til eller fra UiO*, da kunne man ikke velge andre enn dette. Figur 6.3.1 viser at 44 prosent har krysset av for *annet*, dette kan tyde på at svaralternativene ikke var tilstrekkelige og at de ikke har klart å fange opp hva som skal til for at man skal gå over til el-bil. Det kan også være et uttrykk for at man ikke vet eller ikke ønsker å kjøre el-bil. Bare 4 prosent har krysset av for at de allerede bruker el-bil til eller fra UiO. Det mest valgte svaralternativet er at *innkjøp av el-biler bør subsidieres*, videre har en del krysset av for at *parkeringsplass med ladestasjon nærmere der jeg jobber/ studerer*, er viktig for et bytte til el-bil.

Dette kapittelet har sett på hvem som ønsker å gå, sykle eller reise mer med kollektivtransport, og hva som skal til for at de skal velge dette. Det er en høy andel som oppgir at de ønsker å begynne gå/sykle mer til/fra UiO om det ble bygget flere sykkelfelt og sykkelveier samt gangveier og fotgjengerfelt. Blant bilkjørerne var det noen som ønsket å benytte seg mer av kollektivtransporten, og dersom disse faktisk bytter vil det føre til en nedgang i antall bilister på 44 prosent. Her var det tiltak som *å slippe å bytte underveis*, *kortere reisetid* og *lavere takster* for å bytte til kollektivtransport, som ble nevnt flest ganger. Til slutt ble det sett på hva som skal til for å benytte el-bil. Et populært tiltak her var subsidiering av *el-biler*. I neste kapittel blir det fokus på møtereiser og videomøter.

7 Møtereiser og videomøter

7.1 Møtereiser i arbeidstiden

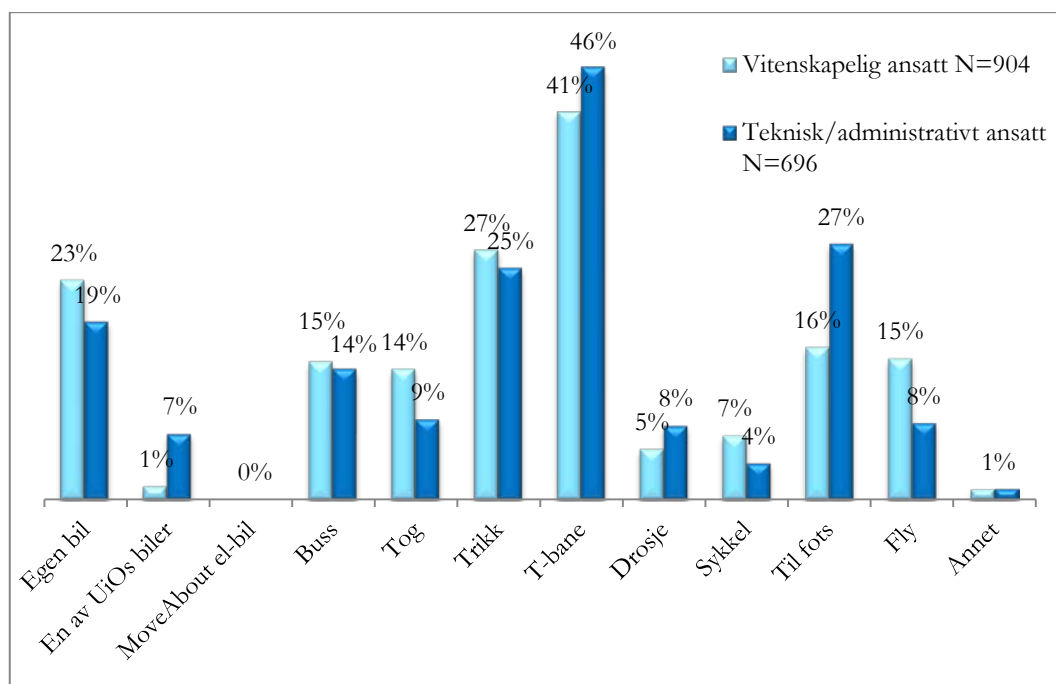
I tillegg til å se på hvordan studenter og ansatte reiser mellom hjemmet og UiO, har spørreskjemaet også kartlagt de ansattes reiser til møter utenfor den faste arbeidsplassen i løpet av arbeidsdagen. Dette er en type reiser som arbeidsgiver burde ha stor mulighet til å påvirke. Vi skiller disse reisene fra lengre arbeidsreiser, som omtales i neste delkapittel. Først skal vi se på hvor mye de ansatte reiser bort fra arbeidsplassen sin for å gå i møter, i løpet av arbeidsdagen. Det skiller i dette kapitlet mellom vitenskapelig ansatte og teknisk/administrative ansatte, fordi det er interessant å se om det er forskjeller mellom disse to gruppene ettersom at de har ulike arbeidsoppgaver ved UiO. De 3 prosent som svarte ”annet” på hva slags stilling de har ved UiO er ikke med i de følgende analysene.



Figur 7.1.1 Hyppighet i møter utenfor den faste arbeidsplassen blant ansatte ved UiO.

I figur 7.1.1 ser vi at de fleste holder seg på arbeidsplassen sin i løpet av dagen. Det er en god del både blant vitenskapelig ansatte og teknisk/administrativt ansatte som drar på møter minst en gang i uken, og enda flere som gjør det en til to ganger i måneden. Hver tredje vitenskapelig ansatt har møte 1-2 ganger i uken eller oftere. For de teknisk/administrativt ansatte er nivået noe lavere. Det er også ganske mange som gjør det sjelden eller aldri, særlig blant de teknisk/administrativt ansatte.

Videre ble de som oppga at de dro på møter i arbeidstiden en til to ganger i måneden eller mer spurt om hvilket transportmiddel de hadde brukt på sin forrige møtereise utenfor arbeidsplassen. Det var mulig å avgi flere svar, ettersom mange bruker flere transportmidler i løpet av en reise. I figur 7.1.2 kan vi se fordelingen av transportmidler.



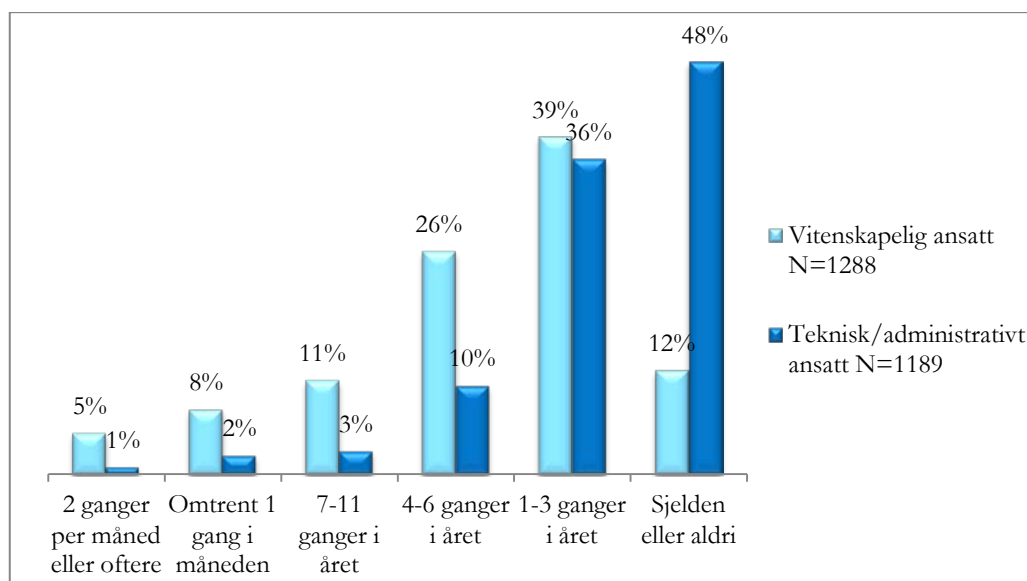
Figur 7.1.2 Transportmiddel benyttet til møter i arbeidstiden. (N = 1600)

Det er spesielt interessant med den store forskjellen i reiser gjort til fots. En forklaring på dette kan være at de vitenskapelige ansatte har møter lengre borte fra arbeidsplassen enn det de teknisk/administrativt ansatte har. T-banen viser seg å være det mest brukte transportmiddelet blant alle ansatte. Det er ingen som oppgir at de bruker el-bilene som er mulig å leie på UiO, dette kan for eksempel komme av at de er for dårlig reklamert for eller at de ansatte opplever det som tungvint å måtte leie bil. El-bilene kan være et godt alternativ til egen bil. Derimot er bruken av vanlig bil relativt høyt: hver fjerde møtereise gjort av de vitenskapelige ansatte foretas med bil.

Andelen som sykler har sannsynligvis et potensial for å bli høyere. Bedre mulighet for å bruke bysykler kan være et viktig virkemiddel, sammen med bedre garderobeforhold. Dette er populære forslag, som vi så i forrige kapittel.

7.2 Lengre arbeidsreiser

En lengre arbeidsreise er definert som en reise på over 100 km én vei, eller reise til utlandet. Figur 7.2.1 viser hvor ofte ansatte ved UiO foretar lengre arbeidsreiser.



Figur 7.2.1 Hyppighet av lengre arbeidsreiser for ansatte ved UiO. (N = 2477)

Fra figuren ser vi at 48 prosent av de teknisk/administrativt ansatte sjelden eller aldri drar på lengre arbeidsreiser, mens det tilsvarende bare er 12 prosent av de vitenskapelig ansatte. Halvparten av de vitenskapelig ansatte drar på arbeidsreise 4-6 ganger i året eller oftere. Fordi disse reisene er lange, og ofte foretas med fly, har de en stor klimaeffekt. For å kartlegge transportmiddelbruk på disse reisene ble respondentene spurt om hvilket transportmiddel de brukte på sin forrige lengre reise. Svarene er oppgitt i tabell 7.2.1. Dette spørsmålet er bare gått til dem som drar på lengre arbeidsreiser 4 – 6 ganger i året eller mer.

Tabell 7.2.1 Transportmiddel benyttet ved forrige lengre arbeidsreise. Prosent. (N=821)

Transportmiddel	Vitenskapelig ansatt (N=631)	Teknisk/administrativt ansatt (N=190)
Fly	85	74
Tog	9	11
Buss	1	4
Bil	5	10
Annet	0	1
Totalt	100	100

Det er ikke uventet at fly er mest brukt på slike reiser. Blant de vitenskapelig ansatte gjøres 85 prosent av de lange reisene med fly, mens 9 prosent gjøres med tog. I noen tilfeller er det også det eneste alternativet, hvis man må reise. Det neste spørsmålet respondentene fikk leder oss inn i neste delkapittel, *kunne din forrige lengre arbeidsreise vært erstattet av et videomøte?* Dette spørsmålet gikk også bare til dem som drar på lengre arbeidsreiser 4-6 ganger i året eller oftere. Svarene ser vi i tabell 7.2.2.

Tabell 7.2.2 Kunne din forrige lengre arbeidsreise vært erstattet av et videomøte? Prosent. (N=821.)

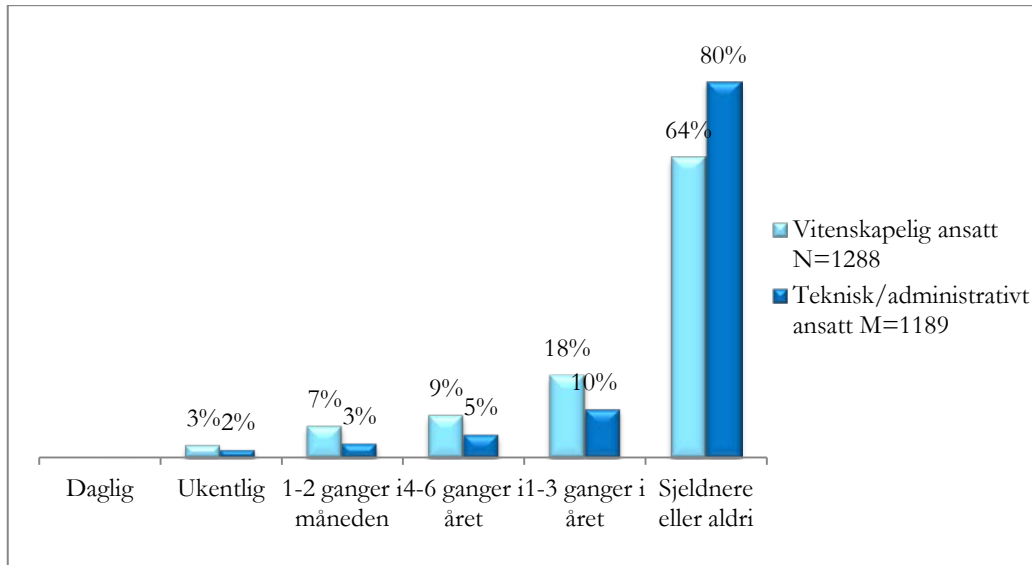
	Vitenskapelig ansatt (N=631)	Teknisk/administrativt ansatt (N=190)
Ja	2	3
Nei	96	94
Vet ikke	2	3
Total	100	100

Tabellen viser at bare 2 prosent blant de vitenskapelig ansatte og 3 prosent blant de teknisk/administrativt ansatte som oppgir at deres forrige lengre arbeidsreise kunne ha vært erstattet med et videomøte. Det at så mange har svart nei kan også skyldes at mange allerede benytter videomøter når dette er mulig. En annen forklaring kan være at man ønsker å "forsvare" et valg om å reise i stedet for å benytte videomøte. Det kan også være at mange ikke kjenner til hvordan man bruker videomøter, eller at det er aspekter ved det fysiske møtet som oppfattes som man mener er vanskelig å erstatte gjennom videokonferanser. Nyere studier har pekt på at behovet for utvikling av uformelle relasjoner og sosiale nettverk kan være en viktig årsak til et opplevd behov for å ha fysiske møter i næringslivet (Julrud, Denstadli og Hjorthol 2012). Vi skal se mer på hvordan videomøter kan benyttes i større grad i neste delkapittel.

7.3 Videomøter

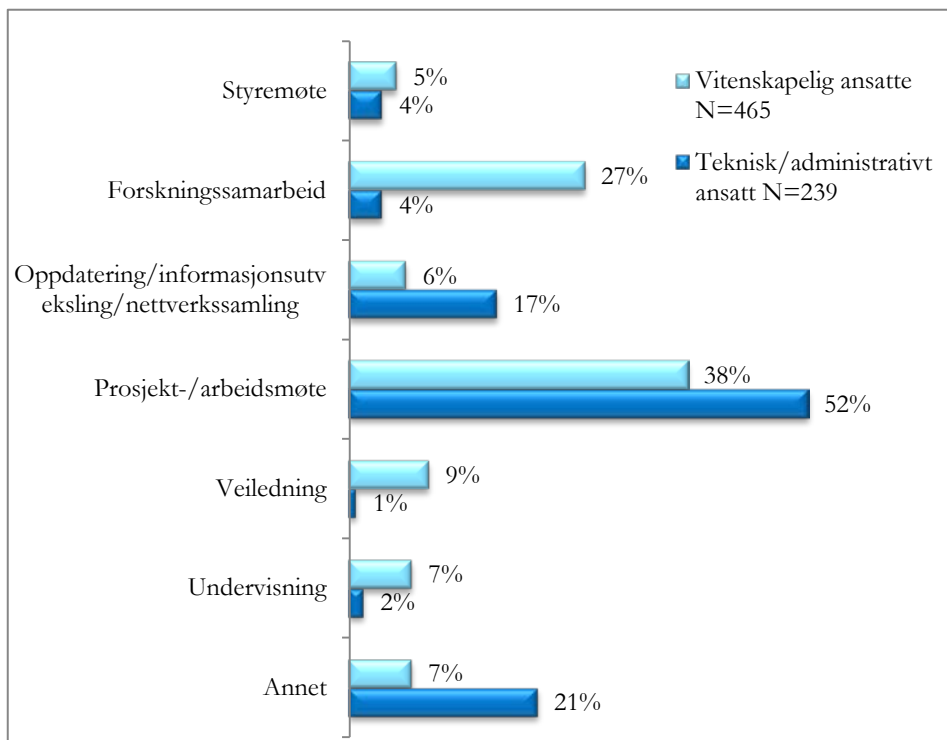
Større bruk av videomøter vil være positivt på mange måter. Det krever ingen transport, noe som i mange tilfeller vil føre til redusert bruk av fossilt brensel. Det er som oftest veldig tidsbesparende for dem som benytter det, og i tillegg vil UiO spare penger hver gang en ansatt benytter seg av dette i stedet for å for eksempel fly.

I figur. 7.3.1 ser vi at videomøter ikke benyttes i veldig stor grad ved UiO. Det er 20 prosent som benytter det i løpet av året blant de teknisk/administrativt ansatte og 36 prosent blant de vitenskapelig ansatte. Hvis vi sammenligner dette med at henholdsvis 52 og 88 prosent drar på lengre reiser i løpet av året, så ligger det et stort potensial for miljøgevinster og kostnadsbesparelser her.



Figur 7.3.1 Hvor ofte har du benyttet videomøter i løpet av det siste året? (N=2566)

Vi kartla også formål ved videomøtene. Dette spørsmålet gikk til de som benytter videomøter 1-3 ganger i året eller oftere. Disse er oppsummert i figur 7.3.2. Videomøter blir først og fremst brukt i forbindelse med prosjekt- og arbeidsmøter, særlig blant de teknisk/administrativt ansatte. Det er også mye brukt i forskningssamarbeid blant de vitenskapelig ansatte.



Figur 7.3.2 Formål ved videomøter. (N=704)

Til slutt spurte vi også om hvor de andre deltakerne i videomøtet satt. Her spurte vi også dem som benytter videomøter 1-3 ganger i løpet av året eller oftere. Tabell 7.3.1 viser at videomøter brukes mye både til kommunikasjon innenlands og mot utlandet.

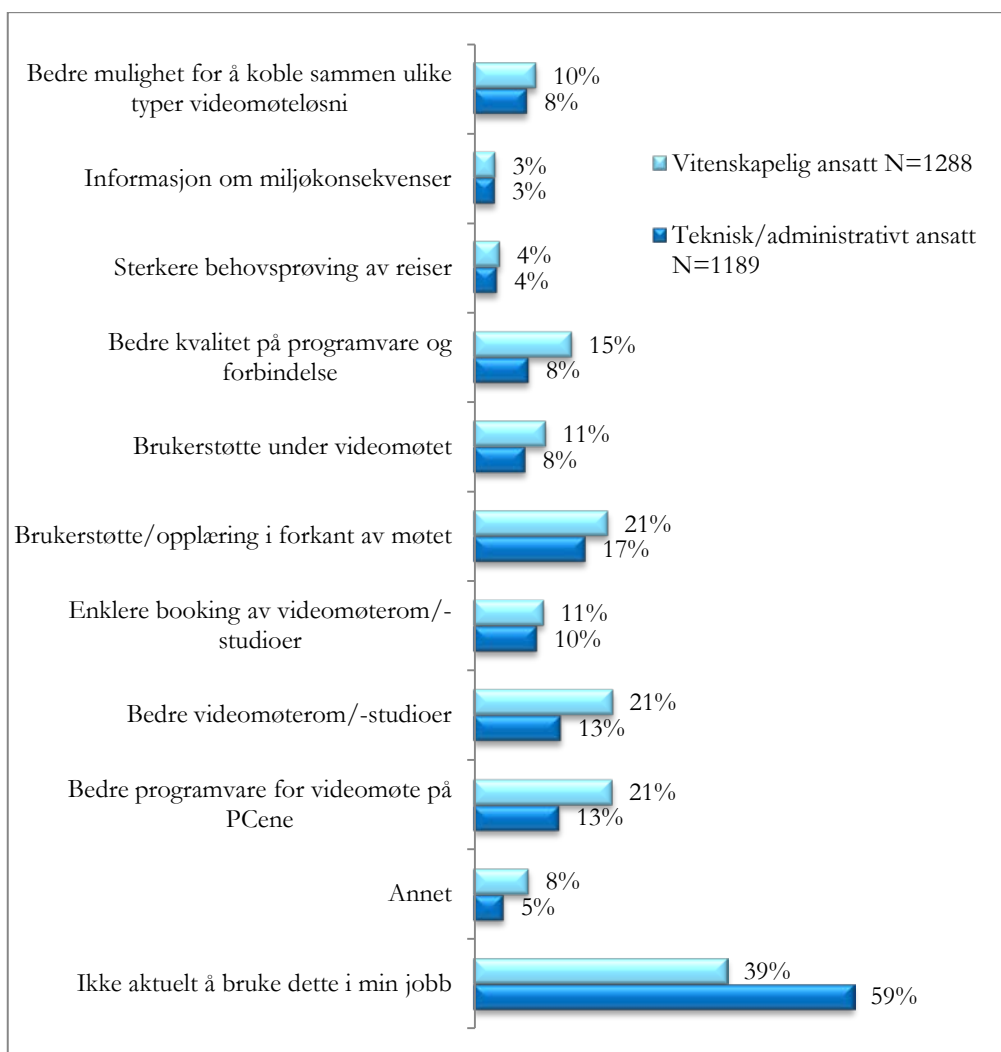
Både for de vitenskapelig og teknisk/administrativt ansatte inkluderer møtene internasjonale deltakere i mer enn halvparten av tilfellene.

Tabell 7.3.1 Hvor satt de andre deltakerene i det forrige videomøtet du deltok i? Prosent. (N=704.)

Sted	Vitenskapelig ansatt (N=465)	Teknisk/administrativt ansatte (N=239)
I Norge	36	46
I utlandet	46	40
Både i Norge og i utlandet	18	14
Total	100	100

7.4 Tiltak for å gjøre videomøter mer attraktive

Det er interessant å se hva som hindrer ansatte i å bruke videomøter i dag, og hva som vil gjøre det enklere for dem å velge denne løsningen i fremtiden. Figur 7.4.1 viser hvor mange av de ansatte som har sagt at ulike tiltak vil gjøre det mer attraktivt for dem å benytte videomøter. Det var mulig å oppgi inntil tre svar på dette spørsmålet.



Figur 7.4.1 Hvilke av følgende tiltak vil gjøre det mer attraktivt for deg å benytte videomøter?

59 prosent av de teknisk/administrativt ansatte sier at det er uaktuelt å bruke videomøter i sin jobb og tilsvarende 39 prosent for de vitenskapelig ansatte. Dette viser at det er en betydelig forskjell mellom de to gruppene ansatte. Dette kan komme av ulike arbeidsoppgaver.

Fra figuren ser vi at det er tre tiltak som peker seg ut som de mest populære:

1. Brukerstøtte/opplæring i forkant av møtet.
2. Bedre videomøterom/-studioer.
3. Bedre programvare for videomøte på PC-ene.

Kapittel syv har sett nærmere på de ansatte ved UiO og kartlagt deres møteaktivitet både når det gjelder møter i arbeidstiden og lengre arbeidsreiser. Når det kommer til møter i arbeidstiden er t-banen det transportmiddelet som brukes mest. Vi har også fått et bilde av hvem som bruker videomøter, hvor ofte de brukes og hva de brukes til. De vitenskapelig ansatte drar i større grad på lengre arbeidsreiser enn de teknisk/administrative ansatte, og disse reisene foretas som oftest med fly. Likevel er det svært få som oppgir at deres siste lengre arbeidsreise kunne vært erstattet med videomøter. Videomøter brukes i størst grad, av alle ansatte, til prosjekt-/arbeidsmøte og for de vitenskapelig ansatte brukes det også til forskningssamarbeid.

8 Holdninger til tiltak

8.1 Tiltak for å gjøre reisen mer miljøvennlig

Mange reiser er vanskelig å unngå, og mange må på jobb eller studiested hver dag. Det finnes imidlertid mange muligheter for å gjøre reisen mer miljøvennlig, som ved å gå eller sykle i stedet for å ta bilen. Respondentene måtte ta stilling til ulike tiltak og vurdere i hvilken grad de mente tiltakene ville være viktige for å få ansatte og studenter til å reise mer miljøvennlig til og fra UiO. Følgende svaralternativ var mulig: *Vet ikke/ikke aktuelt, Ikke i det hele tatt, I noen grad, I stor grad og I svært stor grad.* Vi vil i det følgende presentere resultatene tematisk.

Tabell 8.1.1 Mer miljøvennlige reiser til og fra UiO. Prosent.

	Viktig i stor grad og i svært stor grad		
	Studenter (N = 4240)	Ansatte (N = 2566)	Totalt (N=6806)
Utbedring og bygging av sykkel- og gangveier	58	64	60
Mer og sikrere sykkelparkering	54	46	51
Få flere bysykkelstativ på UiOs områder	57	37	50
Økte parkeringsavgifter ved UiO	19	20	19
Lavere priser på kollektivtransport	80	68	75
Bedre garderobe- og dusjforhold, tørkeskap, o.l.	41	42	41

I tabell 8.1.1 er den prosentvise fordelingen av dem som svarte i stor grad og i svært stor grad slått sammen. Dette er for å gi et bilde av hvor positive respondentene er til de ulike tiltakene. Første tiltaket i tabellen; *utbedring og bygging av sykkel- og gangveier*, får høy oppslutning både blant studenter og ansatte. Et annet problem er tyveri av sykler, eller sykkeldele. Bortimot halvparten av respondentene mener at *mer og sikrere sykkelparkering*, i stor grad kan være viktig for at man skal reise mer miljøvennlig til og fra UiO. Mange ønsker flere by-sykkelstativ på UiOs områder, og dette tiltaket er særlig populært blant studentene. 57 prosent av studentene mener at dette i stor eller svært stor grad er et viktig tiltak.

Når det kommer til økonomiske tiltak ser vi at tiltak som vil gjøre det dyrere for respondentene, nemlig å øke parkeringsavgiftene, får lav oppslutning hos både studentene og de ansatte. Det kan likevel tenkes at høyere parkeringsavgifter vil ha en effekt, ettersom kostnader er det de reisende er minst fornøyde med på reisen til UiO (se kapittel 5). Dersom man blir mindre fornøyd, er det mer sannsynlig at man velger et annet alternativ, spesielt dersom dette nye alternativet er gunstig økonomisk. Tidligere studier indikerer at restriktive tiltak rettet mot parkeringsmulighetene kan ha en betydelig effekt (Christiansen 2012). Et økonomisk tiltak som gagnar respondentene er *lavere priser på kollektivtransport*, og dette får stor oppslutning. Særlig er det populært blant studentene. Hele 80 prosent har krysset av for at dette vil være et godt tiltak for å få studenter og ansatte til å reise mer miljøvennlig. Samtidig er

dette et tiltak som det er lett å være positiv til, så lenge omkostningene med dette skyves over på andre instanser.

Bedre garderobe- og dusjforhold får relativt høy oppslutning hos studenter og ansatte. Ettersom store deler av Blindern ligger slik at det er motbakke for mange når man skal komme seg til UiO, kan det tenkes at mange ikke vil sykle/gå fordi de ikke ønsker å starte dagen svett. Slik det er nå er det få muligheter for bruk av garderobe og dusj både for ansatte og studenter.

Videre skal vi se på tiltak som tar for seg muligheter for bruk av el-bil og el-sykler, dette er fremstilt i tabell 8.1.2.

Tabell 8.1.2 Tiltak el-bil og el-sykler. Prosent.

	Viktig i stor grad og i svært stor grad		
	Studenter (N = 4240)	Ansatte (N = 2566)	Totalt (N=6802)
Utvide mulighet for utlån/leie av el-biler	23	24	23
Mulighet for utlån/leie av el-sykler på UiO	33	26	30
Større tilgang på parkering for el-bil	23	22	23

Det er i dag mulig for studenter og ansatte å leie el-biler ved UiO. Denne tjenesten leveres av MoveAbout. Flere respondenter har skrevet i slutten av spørreskjemaet at de ikke hadde hørt om denne ordningen før de svarte på transportundersøkelsen (ansatte kunne krysse av for om de hadde brukt dette tilbudet på sin forrige møtereise). Dette kan være en følge av at det er veldig vanskelig å finne informasjon om tilbudet på UiO sine nettsider. I overkant av 20 prosent mener at å *utvide mulighet for utlån/leie av el-biler* i stor eller svært stor grad vil være viktig for å få studenter og ansatte til å reise mer miljøvennlig til og fra UiO.

Kortere avstander kan særlig på sommerstid dekkes av sykling. Det finnes ikke el-sykler for utlån ved UiO ennå, men et tiltak som respondentene ble bedt om å ta stilling til tok opp dette. Undersøkelsen viser at studentene finner dette mer interessant, 33 prosent av dem mente at *mulighet for utlån/leie av el-sykler på UiO*, i stor eller svært stor grad kan gjøre reisen til/fra UiO mer miljøvennlig. Det er mulig at studenter finner dette tiltaket mer spennende enn de ansatte, og er mer villig til å utforske nye transportmidler. Tilslutt ble det spurt om *større tilgang for parkering av el-bil*, kunne være med å gjøre reisen til UiO mer miljøvennlig. Litt over 20 prosent mente at dette i stor eller svært stor grad kan være viktig.

I kapittel 6 kom det frem at bare 4 prosent av bilistene kjører el-bil, så for mange er ikke dette en problemstilling de er kjent med. Slik det er i dag er det 14 ladestasjoner til el-biler på Blindern og 10 ladestasjoner på øvrige deler av universitetsområdet. Ladestasjonene skal kun benyttes ved ladning, og det er ikke egne reserverte plasser for parkering av el-biler. Ladestasjonene er låst og man må hente nøkkel ved Teknisk avdelingsdriftskontor for det område parkeringsplassen tilhører. Bilen må også ha parkeringsoblat for UiO.²²

²² <http://www.uio.no/om/finn-fram/parkering/elbil-lading.html>

Åpnet 15.06.13.

8.2 Tiltak for å redusere transportbehovet

I tillegg til å bli spurt om hva som kan gjøre ansatte og studenters transport mer miljøvennlig ble de også spurt om tiltak for å redusere transportbehovet til og fra UiO. Tabellene i dette avsnittet viser til dem som har krysset av for at tiltaket vil *i stor grad eller svært stor grad* kunne redusere transportbehovet.

Tabell 8.2.1 Tiltak: Flere barnehageplasser på arbeidsplassen/studiested. Prosent. (Studenter N = 4240, ansatte N = 2566.)

	Viktig i stor grad og i svært stor grad	
	Studenter	Ansatte
Flere barnehageplasser på arbeidsplassen/studiestedet	26	27

I kapittel 3.4 så vi at 5 prosent leverer i skole/barnehage på vei til UiO, mens 6 prosent henter på vei hjem. Noen av disse opplever å måtte dra omveier for å gjøre dette. Dersom barnehagen lå på veien til eller på samme sted som jobb/studiested, ville dette medføre en kortere og raskere reisevei og dermed redusere transportbruken. Respondentene ble bedt om å vurdere om *flere barnehageplasser på arbeidsplassen/studiestedet*, kunne bidra til å redusere transportbehovet. Rundt en fjerdedel mener at dette kan i stor eller svært stor grad ha en betydning. Over 40 prosent har svart *vet ikke – ikke aktuelt*, noe som tyder på at for mange er ikke dette en aktuell problemstilling.

Videre fikk de ansatte spørsmål om følgende to tiltak; *tilrettelegging for bruk av videomøter i stedet for møter* og *Legge til rette for å kunne jobbe hjemmefra av og til*. 21 prosent av de ansatte mente at tilrettelegging for bruk av videomøter kunne i stor eller svært stor grad redusere transportbehovet. I kapittel 7.4 kom det frem at de tiltakene som de ansatte mente var viktige for å bruke videomøter mer var *brukerstøtte/opplæring i forkant av møtet, bedre videomøterom/-studioer, og bedre programvare for videomøte på PC-ene*.

Bruk av videomøter er i varierende grad utbredt og for mange kan nok dette virke vanskelig på grunn av tekniske problemer eller mangel på utstyr. Det kan derfor tenkes at mange ikke tenker på dette som en mulighet for å redusere transporten eller at det ikke er aktuelt å bruke videomøter. Nesten halvparten av de ansatte mente at ved å legge til rette for å kunne jobbe hjemmefra av og til, kan i stor eller svært stor grad redusere ansattes transportbehov. I gjennomsnitt er ansatte tilstede på universitetets lokaler nær fem dager i uken. Vi kan derfor anta at de stort sett ikke har mulighet til å arbeide hjemmefra. Hvis det er mulig å legge til rette for at ansatte kan jobbe hjemme fra, for eksempel en dag i uken, vil dette kunne redusere transportbehovet i stor grad.

Tabell 8.2.2 Reduksjon av ansattes transportbehov. Prosent. (N = 2566)

	Viktig i stor grad og i svært stor grad
Tilrettelegge for bruk av videomøter i stedet for møter	21
Legge til rette for å kunne jobbe hjemmefra av og til	48

Også studentene ble bedt om å vurdere i hvilken grad ulike tiltak kan redusere deres transportbehov knyttet til UiO. Tabell 8.2.2 viser prosentandelen for dem som mener at tiltakene i stor eller svært stor grad kan redusere studenters transportbehov.

Studenter ved UiO er i gjennomsnitt på universitetet fire dager i uken. Noen ønsker kanskje å være sjeldnere på UiO og andre mer. Ved å legge til rette for økt fleksibilitet gjennom forelesninger på nett og mulighet til å studere hjemmefra vil studenter stå enda friere enn de allerede gjør til å styre sin studiehverdag. Hvis alle forelesninger finnes på nett trenger man ikke bekymre seg over at man går glipp av undervisning av og til. En tredjedel mener at *flere forelesninger på nett*, kan være viktig for å redusere studenters transportbehov og 40 prosent mener at å *legge til rette for å kunne studere hjemmefra*, i stor eller svært stor grad kan redusere studenters transportbehov. Tiltaket flest mener vil redusere transportbehovet er *økt tilgang på studentboliger nærme UiO*, hele 69 prosent har krysset av for dette. Det sier seg selv at hvis man kan gå til studiestedet minker transportbehovet betraktelig. Mange studenter opplever å ha undervisningen spredt ut på hele uken og gjerne bare noen timer hver dag. Ved for eksempel å konsentrere undervisningen på noen dager står man friere til å bestemme om man ønsker å dra på UiO hver dag eller ikke. Tiltaket *Annen organisering av undervisningstilbudet*, tar opp dette og 42 prosent mener at dette kan være viktig for å redusere studenters transportbehov.

Tabell 8.2.3 Muligheter for å redusere studenters transportbehov (N=4240)

	Viktig i stor grad og i svært stor grad
Flere forelesninger på nett	33
Legge til rette for å kunne studere hjemmefra hvis ønskelig	40
Økt tilgang på studentboliger nærmere UiO	69
Annen organisering av undervisningstilbudet (f eks konsentrert på visse dager/uker)	42

8.3 Respondentenes innspill til tiltak

1622 av respondentene kom med forslag til tiltak som kan gjøre transporten til og fra UiO mer miljøvennlig. Et utvalg av forslagene er gitt i *vedlegg 3*, sortert inn i hovedkategorier. Det er også oppgitt hvor ofte forslag i kategorien er nevnt. For forslag om bysykler har vi for eksempel telt i Word-dokumentet hvor mange ganger ”bysykel” og ”bysykler” er nevnt. Det er klart at ordet kan være nevnt flere ganger i samme forslag, men det gir i hvert fall en pekepinn på hvor mange som har nevnt det. Det er også slik at mange respondenter har kommet med flere forslag.

De fleste forslagene retter seg mot kollektivtransporten. Lavere pris, flere avganger og høyere kapasitet er kommentarer som går igjen. Det blir spesielt kommentert at aldersgrensen på studentmånedskort, som i dag er på 30 år, burde fjernes. Det har også kommet frem at mange savner spesifikke bussruter. Generelt ønsker mange studenter direktebusser fra studentbyene til Blindern på morgen og ettermiddag. Det nevnes spesielt at det er tungvint å reise kollektivt mellom Bjølsen studentby og Blindern. Veldig mange har også påpekt at det er vanskelig å reise kollektivt fra Sagene, Torshov og Grünerløkka til Blindern. Et spesifikt forslag til forbedring er

Busslinje... fra Gaustadalléen (medisin, tannlege, ernæring, psykologi, informatikk, forskere) til John Colletts plass – Ullevål sykehus – Geitemyrsveien – Lovisenberg – Colletts gate – Alex.kiellands plass – Sannergata – Birke lunden – Sofienbergsparken – Sars gate-Carl Berner-Sinsen.

Videre har også mange kommet med forslag for å gjøre det lettere å sykle og gå til UiO. Forslag som nevnes her er sykkelveier, sykkelparkering under tak, bedre dusj- og garderobeforhold, sykkelotteri, gratis bolle og kaffe til de som sykler og bedre gatebelysning slik at man kan føle seg trygg på kvelden. Det forslaget som kanskje flest nevner er at de ønsker bysykkelstativ på UiO og ved studentbyene.

Fjern alle P-plasser, helt seriøst, sier en respondent. Dette er av de mer ekstreme uttalelsene, men mange poengterer at det i dag er alt for lett å ta bilen til UiO. De fleste av disse sier at det ikke burde være gratis å parkere ved UiO, gjerne i kombinasjon med at parkeringspengene brukes til å subsidiere månedskort fra Ruter til studenter og ansatte. En del sier også at noen av dagens parkeringsplasser burde fjernes, og at det burde bygges studentboliger der i stedet.

Det er mange som har nevnt studentboliger. De ønsker stort sett flere studentboliger i gangavstand til Blindern, og direktebusser fra de studentbyene som ligger lengre unna. Ansattboliger er også nevnt. Av andre spesifikke forslag, er blant annet:

- Fotgjengerovergang fra Ole Johan Dahls hus til Vestgrensa. Her er det stor strøm av gående over både trikkespor og bilvei.
- Innkjøpssystemet/HRG er lite vant med alternativ transport til fly. Har erfaring med at det oppstår forvirring når man ber om å få reise med tog i stedet for fly.
- Haike-app for studenter og ansatte ved UiO.
- Flere forelesninger på nett, og forelesninger/kollokvier konsentrert på få dager i uken. Heller to fulle dager enn 3-4 timer per dag.
- Bedre strøing på Blindern om vinteren, og mellom kollektivholdeplasser og campus.

Dette kapittelet har i hovedsak tatt for seg holdninger til ulike tiltak. Først tiltak for å gjøre reisen mer miljøvennlig, og så tiltak for å redusere transportbehovet. Respondentene var generelt ganske positive til de foreslåtte tiltakene for å gjøre reisen mer miljøvennlig. *Lavere priser på kollektivtransport* var særlig populært blant studentene, men også blant de ansatte. Tiltakene for å redusere transportbehovet fikk generelt litt lavere oppslutning, men også her er det potensial for å gjøre grep som er mer miljøvennlige. Spesielt populært var forslaget *økt tilgang på studentboliger nærme UiO*. Til slutt ble det sett på en del av de mange ulike forslagene som kom fra respondentene, hvor det kom frem mange konkrete forslag til hva som kan bli bedre. Disse gir også en god innsikt i hva respondentene mener og ønsker skal bli bedre.

9 Konklusjoner

9.1 Hovedresultater

Hovedformålet med denne undersøkelsen har vært å kartlegge ansatte og studenter ved UiO sine transportvaner. Dette har blitt gjort for å få et bilde av hvordan ansatte og studenter reiser til og fra UiO i dag og for å kunne bruke denne informasjonen til å vurdere tiltak og legge til rette for mer miljøvennlige transportvaner. I rapporten har vi sett at hele 70 prosent reiser kollektivt mesteparten av veien til UiO og de fleste av dem kommer med t-banen. Ansatte bruker i større grad bil til UiO enn studentene, og det er særlig ansatte som bor i Asker/Bærum og Nedre Romerike som benytter bil.

Et viktig funn er bakgrunn for valg av transportmiddel. Det som går igjen, uavhengig av transportmiddel, er faktoren *det går raskt*. Denne grunnen er stort sett viktigere enn både kostnader og at det er miljøvennlig, som også er sentrale årsaker for valg av kollektivtransport, sykkel og gange. Vi har også sett at det er ganske mange flere som går og sykler på sommeren enn på vinteren, og de viktigste grunnene for dette er at det er glatt, kaldt og ubehagelig.

Videre viser det seg at det er de som drar til UiO med sykkel eller til fots, som er mest tilfreds med reisen sin. Generelt har også de med kort reisetid høyere tilfredshet. Det som de har noe å utsette på er mangel på garderobeskap ved UiO. Når det gjelder forhold de kollektivreisende er misfornøyde med, så er det først og fremst kostnadene, fulgt av kapasiteten og muligheten for å utnytte tiden til arbeid. Det er spesielt studentene som er misfornøyde med kostnadene på kollektivtransporten, og de over 30 år er mer misfornøyde enn studentene under 30 år, som gjerne kommer av at kostnadene øker for studenter ved fylte 30 år. De aspektene kollektivreisende er misfornøyde med er mulige forbedringspunkter som kan gjøre det mer attraktivt å reise kollektivt.

Deretter ble det sett på hvem som ønsker å gå, sykle eller reise mer med kollektivtransport, og hva som skal til for at de skal velge dette. Det er 60 prosent av studentene og 53 prosent av de ansatte som oppgir at de ønsker å gå/sykle mer til/fra UiO og det var tiltak som flere sykkelfelt og sykkelveier som var populært blant potensielle syklistene. Tilsvarende ønsket potensielle fotgjengere flere gangveier og fotgjengerfelt. Blant bilkjørerne ønsket 47 prosent av studentene og 43 prosent av de ansatte å benytte seg mer av kollektivtransporten i større grad. For å utføre byttet var det tiltak som å *slippe å bytte underveis, kortere reisetid og lavere takster*, som ble nevnt flest ganger. Til slutt ble det sett på hva som skal til for å benytte el-bil. Et populært tiltak her var at *innkjøp av el-biler bør subsidieres*.

Undersøkelsen så 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 – over 40 prosent av de ansatte benyttet det på sin forrige korte arbeidsreise. De vitenskapelige ansatte drar i større grad på lengre arbeidsreiser enn de teknisk/administrative ansatte, og de vitenskapelige ansatte bruker fly på 85 prosent av de lengre arbeidsreisene. Det er bare 2 prosent som

oppgir at deres siste lengre arbeidsreise kunne vært erstattet med videomøter. Videomøter brukes i størst grad til prosjekt-/arbeidsmøte, men for de vitenskapelig ansatte brukes det også i stor grad 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*.

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

Sammenligning med transportvaneundersøkelser 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.

Det er bare 5 prosent av de ansatte som oppgir at de sykler til UiO på svardagen. Dette er lavere enn ved de andre universitetene hvor 22 prosent sykler til UMB (Tennøy & Øksenholt 2012) og 16 prosent til UiB (UiB 2009). Undersøkelsen ved UiB ble utført i mars og den ved UMB i september. Dette kan delvis forklare hvorfor disse universitetene har noe høyere andel syklistene enn UiO. Vår undersøkelse ble gjennomført i februar og mars og det lå is og snø i mesteparten av perioden.

9.2 Anbefalinger – tiltak

På bakgrunn av rapporten er det mulig å komme med flere anbefalinger til hva som kan gjøres for å kunne legge til rette for mer miljøvennlig transportvaner blant studenter og ansatte ved UiO. Ulike aktører kan gjøre ulike tiltak. Først skal vi se på hva ansatte og studenter selv kan gjøre, så hva UiO kan gjøre og til slutt hva Ruter og Oslo kommune kan gjøre.

Hva kan ansatte og studenter selv gjøre?

Det er i hovedsak de ansatte som kjører bil, men både studenter og ansatte ønsker å reise mer kollektivt, sykle og gå.

- Gå og sykle til UiO i større grad, dersom de bor nærme nok
- Undersøke muligheten for å av og til benytte videomøter i stedet for å dra på lange reiser
- Hvis man uansett skal kjøre bil, så kan man prøve finne ut om kollegaer eller medstudenter bor i nærheten og vil sitte på
- Dersom du vurderer å kjøpe bil – vurder å kjøpe en el-bil
- Avtal med kollegaer å gå eller sykle hjem sammen, det er sosialt, sunt og miljøvennlig

Hva kan UiO gjøre?

UiO ønsker å være et grønt universitet og har mange muligheter til å påvirke sine ansatte og studentene. UiO kan på ulike måter legge til rette slik at det blir lettere for studenter og ansatte å velge mer miljøvennlige transportvaner.

Sykkel og gange til UiO

Gjennom kampanjer kan UiO fokusere på å få opp andelen gående og syklende. Rapporten viser at det er de som går og sykler som er mest fornøyde med sin reise til UiO. Denne informasjonen kan brukes aktivt i en kampanje for å øke andelen gående og syklende. Andre mulige tiltak for å øke andelen er:

- Sykkelverksted på UiO
- Sykkelbur som gir tryggere sykkelparkering
- Gratis kaffe når man ankommer UiO, de som sykler flest ganger kan få en UiO-hjelm eller være med i trekningen av sykkelutstyr.
- Fokus på helsegevinst ved sykkel og gange
- Bedre og flere garderobes
- Jobbe for å få bisykler på Blindern og ved studentboligene

Parkering

UiO kan gjøre en innsats for å redusere antall bilkjørende til universitetet. Dette kan gjøres gjennom å minke antall parkeringsplasser og innføre betaling for parkering. Inntekten fra parkeringsavgifter kan eventuelt brukes på å subsidiere kollektivreiser for ansatte og studenter eller brukes til kampanjer for mer miljøvennlige reiser.

El-bil

Det er bare 4 prosent av bilistene som kjører el-bil til UiO og det er også lite brukt i jobben. Her er det mulig å øke fokus på bruk av el-bil til og fra jobb, men også i jobben. UiO kan opprette flere parkeringsplasser med mulighet for å lade el-bil, og deler av parkeringsplassene som finnes i dag kan reserveres til el-biler. UiO bør også sørge for bedre informasjon om UiOs avtale med MoveAbout (el-biler).

Videomøter

Blant de ansatte er det svært få som oppgir at de bruker videomøter daglig. Bruk av videomøter bør økes, spesielt for å redusere antall flyreiser. Tiltak for å øke bruken av videomøter er:

- Brukerstøtte/opplæring i forkant av møtet
- Bedre videomøterom/-studioer
- Bedre programvare for videomøte på PC-ene

Annet

Både ansatte og studenter er positive til tiltak som kan redusere transport behovet til UiO. Mulige tiltak som kan få til dette er:

- Legge til rette for å kunne jobbe/studere hjemme hvis man vil
- Konsentrere undervisningen til hvert fag på færre dager, samt lage podcast av forelesningene

Hva kan Oslo Kommune gjøre?

Andelen bilkjørere i Oslo må reduseres og i rapporten kommer det frem ulike tiltak som Oslo kommune kan arbeide med for å øke andelen kollektivreisende, gående og syklende til UiO.

- Bedre og flere sykkel- og gangveier på veiene inn mot UiO
- Sette opp gangfelt mellom Ole Johan Dahls hus og Vestgrensa
- Jobbe for lavere takster på kollektivtransport
- Etablere bysykkelstativ i studentbyene og på universitetets områder
- For å lette transportbehovet til UiO, kan flere barnehager og studentboliger bygges i nærheten av UiO
- Styrke fremkommelighet for buss for å gi kortere reisetid

Hva kan Ruter gjøre?

I rapporten kom det også frem mangler ved kollektivtransporten i tilknytning til universitetet.

- Behov for direktebusser til Blindern fra studentboligene, spesielt fra Bjølsen
- Behov for styrket kollektivtransport fra Asker og Bærum til Blindern
- Bedre kapasiteten/hyppigere avganger for ruter til/fra Blindern
- Nye bussruter til fra Sagene/Torshov/Grünerløkka til Blindern
- Lavere takster

10 Referanser

- Banister, D. 2011. Cities, mobility and climate change. *Journal of Transport Geography* 19: 1538-1546.
- Christiansen, P. 2012. Effekter av Parkeringsavgift for ansatte i Vegdirektoratet. (TØI-rapport 1225/2012). Oslo: Transportøkonomisk Institutt
- Gripsrud, M. & L. Vågane. 2007. Reisevaner i Oslo og Akershus. (TØI-rapport 910/2007) Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Julsrud, T. E., J. M. Denstadli & R. Hjorthol 2013. Business networking, travel tiredness and the emergent use of video conferences. *International Journal for Sustainable Transportation* (Forthcoming).
- Nasjonal Transportplan 2014-2023. Melding til Stortinget 26. 12.04-2013.
- Reisevaneundersøkelsen ved UIB 2009. Bergen: Universitetet i Bergen.
- Tennøy, A. & Øksenholt, K. V. 2012. Reisevaner blant ansatte på UMB (TØI-rapport 1245/2012). Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vågane, L., Brechan, I. & Hjorthol, R. 2011. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009– en nøkkelrapport (TØI-rapport 1130/2011). Oslo: Transportøkonomisk institutt.

Vedlegg 1

Spørreundersøkelsen

Vedlegg 1 Spørreundersøkelsen

Information

Du starter nå transportundersøkelsen som Universitetet i Oslo (UiO) gjennomfører blant studenter og ansatte ved UiO. Vi er interessert i å få svar fra deg som jobber eller studerer i UiOs bygninger i Oslo minst én dag i uka. Dine svar er verdifulle for oss, så vennligst besvar alle spørsmål så godt det lar seg gjøre. Dersom du ønsker å være med i trekningen av Samsung Galaxy Tab og månedskort fra Ruter, må du legge inn ditt mobilnummer helt til slutt. Undersøkelsen er anonym, og ingen personopplysninger vil bli lagret. På forhånd takk for hjelpen!

Dager	1	Hvor ofte er du på UiO?
♦ range:*		
5 dager i uken eller mer	<input type="radio"/>	1
4 dager i uken	<input type="radio"/>	2
3 dager i uken	<input type="radio"/>	3
2 dager i uken	<input type="radio"/>	4
1 dag i uken	<input type="radio"/>	5
Sjeldnere	<input type="radio"/>	6

AnsattStudent	2	Hvilken tilknytning har du til UiO? (Hvis du er både student og ansatt, svar det du bruker flest timer på ukentlig.)
♦ range:*		
Ansatt	<input type="radio"/>	1
Student	<input type="radio"/>	2

Trans_vinter	3	På vinterhalvåret, hvilke transportmidler bruker du minst en gang i uken på reisen til eller fra UiO?
♦ range:*		
Til fots	<input type="checkbox"/>	1
Sykkel	<input type="checkbox"/>	2
Motorsykkel/moped	<input type="checkbox"/>	3
Bil, som sjåfør	<input type="checkbox"/>	4
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	5
Drosje	<input type="checkbox"/>	6
Buss	<input type="checkbox"/>	7
Tog	<input type="checkbox"/>	8
Trikk	<input type="checkbox"/>	9
T-bane	<input type="checkbox"/>	10
Annet	<input type="checkbox"/>	11

Trans_sommer	4	På sommerhalvåret, hvilke transportmidler bruker du minst en gang i uken på reisen til eller fra UiO?
♦ range:*		
Til fots	<input type="checkbox"/>	1

Trans_sommer	4	På sommerhalvåret, hvilke transportmidler bruker du minst en gang i uken på reisen til eller fra UiO?
Egen sykkel	<input type="checkbox"/>	2
Bysykkel	<input type="checkbox"/>	3
Motorsykkel/moped	<input type="checkbox"/>	4
Bil, som sjåfør	<input type="checkbox"/>	5
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	6
Drosje	<input type="checkbox"/>	7
Buss	<input type="checkbox"/>	8
Tog	<input type="checkbox"/>	9
Trikk	<input type="checkbox"/>	10
T-bane	<input type="checkbox"/>	11
Annet	<input type="checkbox"/>	12

Transportmiddel	5	Hvilke transportmidler brukte du da du reiste til UiO akkurat i dag? Om du ikke har foretatt noen reise i dag, tenk på sist gang du foretok denne reisen. Kryss av for ulike reisemåter.
♦ range:*		
Til fots	<input type="checkbox"/>	1
Egen sykkel	<input type="checkbox"/>	2
Motorsykkel/moped	<input type="checkbox"/>	3
Bil, som sjåfør	<input type="checkbox"/>	4
Bil, som passasjer	<input type="checkbox"/>	5
Drosje	<input type="checkbox"/>	6
Buss	<input type="checkbox"/>	7
Tog	<input type="checkbox"/>	8
Trikk	<input type="checkbox"/>	9
T-bane	<input type="checkbox"/>	10
Annet	<input type="checkbox"/>	11

Hovedtransport	6	Du har indikert at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med i avstand?
♦ filter:\Transportmiddel.a=#2:11		
♦ range:*		
Til fots	<input type="radio"/>	1
Egen sykkel	<input type="radio"/>	2
Motorsykkel/moped	<input type="radio"/>	3
Bil, som sjåfør	<input type="radio"/>	4
Bil, som passasjer	<input type="radio"/>	5
Drosje	<input type="radio"/>	6

Hovedtransport	6	Du har indikert at du benyttet flere transportmidler. Hvilket reiste du lengst med i avstand?	
Buss		<input type="radio"/>	7
Tog		<input type="radio"/>	8
Trikk		<input type="radio"/>	9
T-bane		<input type="radio"/>	10
Annet		<input type="radio"/>	11

Reisetid	7	Hvor lang tid brukte du på reisen fra ditt hjem til UiO (én vei, og fratrukket tid brukt til levering i barnehage eller eventuelle andre ærend)?	
♦ range:*			
Minutter		<input type="text"/>	<input type="text"/>

Avstand	8	Omtrent hvor mange kilometer tilbakela du på din reise fra ditt hjem til UiO (én vei)?	
Km		<input type="text"/>	<input type="text"/>

Gjoremål	9	Utførte du noen gjøremål på vei til UiO i dag, eller planlegger du å utføre noen gjøremål på veien hjem? Om du ikke har vært på UiO i dag, tenk på sist gang du var der.	
♦ range:*			
Ja		<input type="radio"/>	1
Nei		<input type="radio"/>	2
Vet ikke/husker ikke		<input type="radio"/>	3

Gjoremaltyp	10	Hvilke typer gjøremål gjorde du på vei til eller fra UiO? Flere svar kan merkes av.		
♦ filter:\Gjoremal.a=1				
		Til UiO	Fra UiO	
		1	2	
Møter i tilknytning til arbeidet		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
Dagligvareinnkjøp eller andre innkjøp		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
Hente/bringe barn hos dagmamma, barnehage, skole		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3
Andre gjøremål (lege, tannlege, annen service og annet)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4

Bilmotiver	11	Hva var grunnen til at du valgte å kjøre bil til UiO i dag? Kryss av for inntil tre grunner.	
♦ filter:\Transportmiddel.a=4;5;6			
♦ range:#1:3			
Det går raskt		<input type="checkbox"/>	1
Fordi mange andre gjør det		<input type="checkbox"/>	2
Trengte bilen for å hente/bringe barn eller andre gjøremål		<input type="checkbox"/>	3
Bilen gir meg en mulighet for å koble av		<input type="checkbox"/>	4
Kollektivtilbudet er for dårlig utbygd		<input type="checkbox"/>	5
Gammel vane/rutine		<input type="checkbox"/>	6

Bilmotiver	11	Hva var grunnen til at du valgte å kjøre bil til UiO i dag? Kryss av for inntil tre grunner.
Trenger bilen i jobben	<input type="checkbox"/>	7
Jeg liker å kjøre bil	<input type="checkbox"/>	8
Dårlig vær	<input type="checkbox"/>	9
Det er rimeligere enn kollektiv transport	<input type="checkbox"/>	10
Det er fleksibelt	<input type="checkbox"/>	11
Benyttet bil til kollektivknutepunkt (togstasjon, el.l.)	<input type="checkbox"/>	12
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/>	13
Annen årsak	<input type="checkbox"/>	14

Kollmotiver	12	Hva var grunnen til at du valgte å reise kollektivt til UiO i dag? Kryss av for inntil tre grunner.
♦ filter:\Transportmiddel.a=7;8;9;10		
♦ range:#1:3		
Det er miljøvennlig	<input type="checkbox"/>	1
Fordi mange andre gjør det	<input type="checkbox"/>	2
Det går raskt	<input type="checkbox"/>	3
Slipper køkjøring	<input type="checkbox"/>	4
Det gir mulighet for å kople av underveis	<input type="checkbox"/>	5
Det gir mulighet for å jobbe underveis	<input type="checkbox"/>	6
Jeg liker å kjøre kollektivt	<input type="checkbox"/>	7
Det er rimeligere enn bil	<input type="checkbox"/>	8
Dårlig vær	<input type="checkbox"/>	9
Gammel vane/rutine	<input type="checkbox"/>	10
Har ikke tilgang til bil/har ikke førerkort	<input type="checkbox"/>	11
Har ikke sykkel	<input type="checkbox"/>	12
Annen årsak	<input type="checkbox"/>	13

Sykkelmotiv	13	Hva var grunnen til at du syklet til UiO i dag? Kryss av for inntil tre grunner.
♦ filter:\Transportmiddel.a=2		
♦ range:#1:3		
Det gir mosjon/trening	<input type="checkbox"/>	1
Fordi mange andre gjør det	<input type="checkbox"/>	2
Det er rimelig	<input type="checkbox"/>	3
Det går raskt	<input type="checkbox"/>	4
Det er miljøvennlig	<input type="checkbox"/>	5
Det gir mulighet til å kople av	<input type="checkbox"/>	6

Sykkelmotiv	13	Hva var grunnen til at du syklet til UiO i dag? Kryss av for inntil tre grunner.
Jeg liker å sykle	<input type="checkbox"/>	7
Kollektivtilbudet er for dårlig der jeg bor	<input type="checkbox"/>	8
Gammel vane/rutine	<input type="checkbox"/>	9
Har ikke tilgang til bil/har ikke førerkort	<input type="checkbox"/>	10
Benyttet sykkel til kollektivknutepunkt (togstasjon el.l)	<input type="checkbox"/>	11
Annen årsak	<input type="checkbox"/>	12

Avstandkol	14	Hvor langt er det fra der du bor til nærmeste stoppested på det kollektivtilbudet du kan bruke til UiO?
♦ range:*		
250 meter eller mindre	<input type="radio"/>	1
251-499 meter	<input type="radio"/>	2
500m – 1,0 km	<input type="radio"/>	3
1,1 – 1,5 km	<input type="radio"/>	4
1,6 – 2,0 km	<input type="radio"/>	5
2,1 – 3,0 km	<input type="radio"/>	6
Mer enn 3 km	<input type="radio"/>	7
Finnes ikke kollektivtilbud	<input type="radio"/>	8
Vet ikke	<input type="radio"/>	9

Avganger	15	Hvor mange avganger per time er det på det kollektivtilbudet du kan bruke til UiO?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7;9		
♦ range:*		
12 ganger per time eller oftere	<input type="radio"/>	1
7-11 ganger per time	<input type="radio"/>	2
4-6 ganger per time	<input type="radio"/>	3
1-3 ganger per time	<input type="radio"/>	4
Hver annen time eller sjeldnere	<input type="radio"/>	5
Vet ikke	<input type="radio"/>	6

Overgang	16	Kan du reise direkte til UiO med kollektivtransport, eller må du bytte?
♦ filter:\Avstandkol.a=1;2;3;4;5;6;7;9		
♦ range:*		
Kan reise direkte	<input type="radio"/>	1
Må bytte	<input type="radio"/>	2
Vet ikke	<input type="radio"/>	3

Periodekort	17	Hvilken type billett bruker du vanligvis hvis du reiser med kollektivtransport?			
♦ range:*					
365-dagersbillett				<input type="radio"/>	1
30-dagersbillett				<input type="radio"/>	2
7-dagersbillett				<input type="radio"/>	3
24-timersbillett				<input type="radio"/>	4
Enkelbillett				<input type="radio"/>	5
Fyller på reise penger				<input type="radio"/>	6
Sniker				<input type="radio"/>	7
Bruker aldri kollektivtransport				<input type="radio"/>	8
				<input type="radio"/>	9

Forerkort	18	Har du førerkort for bil?			
♦ filter:\Transportmiddel.a=4					
♦ range:*					
Ja				<input type="radio"/>	1
Nei				<input type="radio"/>	2

Biltilgang	19	Har du tilgang til bil som du kunne brukt på reisen til/fra UiO i dag?			
♦ filter:\Forerkort.a=1					
♦ range:*					
Ja				<input type="radio"/>	1
Nei				<input type="radio"/>	2
Vet ikke/kanskje				<input type="radio"/>	3

Parkering	20	Parkering				
♦ filter:\Transportmiddel.a=4						
♦ range:*						
		Svært utfordrende	Noe utfordrende	Lett	Ikke aktuelt	
		1	2	3	4	
Hvordan var det å finne parkeringsplass i nærheten av ditt arbeids-/studiested i dag?		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1

Oblat	21	Har du parkeringsoblat ved UiO?			
♦ filter:\Transportmiddel.a=4\Trans_sommer.a=5\Trans_vinter.a=4					
♦ range:*					
Ja				<input type="radio"/>	1
Nei				<input type="radio"/>	2
Jeg parkerer ikke ved UiO				<input type="radio"/>	3
Vet ikke				<input type="radio"/>	4

Oblat	21 Har du parkeringsoblat ved UiO?
Jeg betaler en viss andel av parkeringskostnadene, og UiO dekker det øvrige	<input type="radio"/> 5
UiO betaler for min parkeringsplass	<input type="radio"/> 6
Det er gratis	<input type="radio"/> 7

Tilfredsområder	22 Hvor fornøyd eller misfornøyd var du med følgende aspekter ved din siste reise til UiO?																					
♦ range:*																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Vet ikke/ikke relevant</th> <th>Svært misfornøyd</th> <th>Ganske misfornøyd</th> <th>Verken misfornøyd eller fornøyd</th> <th>Ganske fornøyd</th> <th>Svært fornøyd</th> <th></th> </tr> <tr> <th>1</th> <th>2</th> <th>3</th> <th>4</th> <th>5</th> <th>6</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td><input type="radio"/></td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Vet ikke/ikke relevant	Svært misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken misfornøyd eller fornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd		1	2	3	4	5	6		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Vet ikke/ikke relevant	Svært misfornøyd	Ganske misfornøyd	Verken misfornøyd eller fornøyd	Ganske fornøyd	Svært fornøyd																	
1	2	3	4	5	6																	
<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1																
Reisetiden	<input type="radio"/> 2																					
♦ filter:\Transportmiddel.a=4 Parkeringsforholdene	<input type="radio"/> 3																					
♦ filter:\Transportmiddel.a=7 ;8;9;10 Antall kollektivavganger	<input type="radio"/> 4																					
♦ filter:\Transportmiddel.a=7 ;8;9;10 Kapasitet på kollektivtransport	<input type="radio"/> 5																					
Tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne	<input type="radio"/> 6																					
Mulighet for å utnytte reisetiden til arbeid	<input type="radio"/> 7																					
Kostnader	<input type="radio"/> 8																					
Innvirkning på miljø og klima	<input type="radio"/> 9																					
Mulighet for å koble av	<input type="radio"/> 10																					
♦ filter:\Transportmiddel.a=1 ;2 Helsegevinst/Mosjon	<input type="radio"/> 11																					
♦ filter:\Transportmiddel.a=1 ;2 Garderobeforhold ved UiO	<input type="radio"/> 12																					
Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd var du med din siste reise til UiO?	<input type="radio"/> 13																					

Motereiser	23 Hvor ofte foretar du reiser utenfor din faste arbeidsplass i løpet av arbeidstiden?
♦ filter:\AnsattStudent.a=1 ♦ range:*	
Flere ganger om dagen	<input type="radio"/> 1
Daglig	<input type="radio"/> 2

Motereiser	23	Hvor ofte foretar du reiser utenfor din faste arbeidsplass i løpet av arbeidstiden?
3-4 ganger i uken	<input type="radio"/>	3
1-2 ganger i uken	<input type="radio"/>	4
1-2 ganger i måneden	<input type="radio"/>	5
Sjelden eller aldri	<input type="radio"/>	6

Motetrans	24	Hvilke transportmiddel benyttet du forrige gang du foretok en reise i arbeidstiden? Kryss av inntil tre transportmidler (de du reiste lengst med i avstand).
♦ filter:\Motereiser.a=1;2;3;4;5		
♦ range:#1:3		
Egen bil	<input type="checkbox"/>	1
En av UiOs biler	<input type="checkbox"/>	2
MoveAbout el-bil	<input type="checkbox"/>	3
Buss	<input type="checkbox"/>	4
Tog	<input type="checkbox"/>	5
Trikk	<input type="checkbox"/>	6
T-bane	<input type="checkbox"/>	7
Drosje	<input type="checkbox"/>	8
Sykkel	<input type="checkbox"/>	9
Til fots	<input type="checkbox"/>	10
Fly	<input type="checkbox"/>	11
Annet	<input type="checkbox"/>	12

Motereiser2	25	Hvor ofte drar du vanligvis på lengre reiser i forbindelse med arbeidet? (reiselengde over 100km, eller reise til utlandet)
♦ filter:\AnsattStudent.a=1		
♦ range:*		
2 ganger per måned eller oftere	<input type="radio"/>	1
Omtrent 1 gang i måneden	<input type="radio"/>	2
7-11 ganger i året	<input type="radio"/>	3
4-6 ganger i året	<input type="radio"/>	4
1-3 ganger i året	<input type="radio"/>	5
Sjelden eller aldri	<input type="radio"/>	6

langreisTrans	26	Hvilket transportmiddel brukte du sist gang du var på en lengre arbeidsreise? Kryss av det du reiste lengst med i avstand.
♦ filter:\Motereiser2.a=1;2;3;4		
♦ range:*		
Fly	<input type="radio"/>	1
Tog	<input type="radio"/>	2

langreisTrans	26	Hvilket transportmiddel brukte du sist gang du var på en lengre arbeidsreise? Kryss av det du reiste lengst med i avstand.
Buss	<input type="radio"/>	3
Bil	<input type="radio"/>	4
Annet	<input type="radio"/>	5

Erstatte	27	Kunne din forrige lengre arbeidsreise vært erstattet av videomøte?
♦ filter:\langreisTrans.a=1;2;3;4;5		
♦ range:*		
Ja	<input type="radio"/>	1
Nei	<input type="radio"/>	2
Vet ikke	<input type="radio"/>	3

Videokonferanse	28	Hvor ofte har du deltatt i videomøter det siste året?
♦ filter:\AnsattStudent.a=1		
♦ range:*		
Daglig	<input type="radio"/>	1
Ukentlig	<input type="radio"/>	2
1-2 ganger i måneden	<input type="radio"/>	3
4-6 ganger i året	<input type="radio"/>	4
1-3 ganger i året	<input type="radio"/>	5
Sjeldnere eller aldri	<input type="radio"/>	6

Videokonferanse2	29	Hvilke tiltak mener du vil gjøre det mer attraktivt for deg å bruke videomøter? Kryss av inntil tre tiltak.
♦ filter:\AnsattStudent.a=1		
♦ range:#1:3		
Bedre programvare for videomøte på PCene	<input type="checkbox"/>	1
Bedre videomøterom/-studioer	<input type="checkbox"/>	2
Enklere booking av videomøterom/-studioer	<input type="checkbox"/>	3
Brukerstøtte/opplæring i forkant av møtet	<input type="checkbox"/>	4
Brukerstøtte under videomøtet	<input type="checkbox"/>	5
Bedre kvalitet på programvare og forbindelse	<input type="checkbox"/>	6
Sterkere behovsprøving av reiser	<input type="checkbox"/>	7
Informasjon om miljøkonsekvenser	<input type="checkbox"/>	8
Bedre mulighet for å koble sammen ulike typer videomøteløsninger	<input type="checkbox"/>	9
Annet	<input type="checkbox"/>	10
♦ exclusive:yes		
Ikke aktuelt å bruke dette i min jobb	<input type="radio"/>	11

AnnetVK	30	Du har svart at det er andre tiltak som vil gjøre det mer attraktivt for deg å bruke videomøter, vennligst spesifiser nedenfor
♦ filter:\Videokonferanse2.a=10		Open

Formal	31	Hva var hovedformålet med det siste videomøtet du deltok i?
♦ filter:\Videokonferanse.a=1;2;3;4;5		
♦ range:*		
Undervisning	<input type="radio"/>	1
Veiledning	<input type="radio"/>	2
Prosjekt-/arbeidsmøte	<input type="radio"/>	3
Oppdatering/informasjonsutveksling/nettverkssamling	<input type="radio"/>	4
Forskningssamarbeid	<input type="radio"/>	5
Styremøte	<input type="radio"/>	6
Annet	<input type="radio"/>	7

Hvor	32	Satt de andre deltakerne i ditt siste møte i Norge eller i utlandet?
♦ filter:\Videokonferanse.a=1;2;3;4;5		
♦ range:*		
I Norge	<input type="radio"/>	1
I utlandet	<input type="radio"/>	2
Både i Norge og i utlandet	<input type="radio"/>	3

Vintersyssel	33	Du har svart at du sykler ukentlig om sommeren, men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke sykler vinterstid? Merk av inntil tre årsaker.
♦ filter:\Trans_sommer.a=2;3&\!Trans_vinter.a=2		
♦ range:#1:3		
For kaldt/ubehagelig	<input type="checkbox"/>	1
Dårlige garderobe- og dusjforhold ved UiO	<input type="checkbox"/>	2
Økt risiko for ulykker	<input type="checkbox"/>	3
Har ikke godt nok utstyr til sykkelen (vinterdekk, ol)	<input type="checkbox"/>	4
For dårlig brøyting og strøing av veiene	<input type="checkbox"/>	5
Det er glatt	<input type="checkbox"/>	6
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/>	7
Annet	<input type="checkbox"/>	8

Vintergange	34	Du har svart at du går ukentlig om sommeren, men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke går vinterstid? Merk av inntil tre årsaker.
♦ filter:\Trans_sommer.a=1&\!Trans_vinter.a=1		
♦ range:#1:3		
Det er for kaldt/ubehagelig	<input type="checkbox"/>	1
Dårlige garderobe- og dusjforhold ved UiO	<input type="checkbox"/>	2

Vintergange	34	Du har svart at du går ukentlig om sommeren, men ikke om vinteren. Hva er de viktigste årsakene til at du ikke går vinterstid? Merk av inntill tre årsaker.
Økt risiko for ulykker	<input type="checkbox"/>	3
For dårlig brøyting og strøing av veiene	<input type="checkbox"/>	4
Det er glatt	<input type="checkbox"/>	5
Helsemessige årsaker	<input type="checkbox"/>	6
Annet	<input type="checkbox"/>	7

Motivkol	35	Du har svart at du ukentlig reiser med bil til eller fra UiO. Hva skal til for at du skal velge å reise med kollektivtransport? Merk av inntil tre tiltak
♦ filter:\Trans_vinter.a=4;5;6\Trans_sommer.a=5;6;7		
♦ range:#1:3		
Holdeplass nærmere der jeg bor	<input type="checkbox"/>	1
Holdeplass nærmere jobben/studiestedet	<input type="checkbox"/>	2
Flere avganger	<input type="checkbox"/>	3
Færre forsinkelser	<input type="checkbox"/>	4
Kortere reisetid	<input type="checkbox"/>	5
Slippe å bytte underveis	<input type="checkbox"/>	6
Flere sitteplasser	<input type="checkbox"/>	7
Mer komfortabel kollektivtransport	<input type="checkbox"/>	8
Bedre service	<input type="checkbox"/>	9
Lavere takster	<input type="checkbox"/>	10
Bedre tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne	<input type="checkbox"/>	11
Begrenset tilgang på parkeringsplasser ved jobben	<input type="checkbox"/>	12
Økte parkeringsavgifter for bil på jobben	<input type="checkbox"/>	13
Vesentlig mer kostbart drivstoff (bensin/diesel)	<input type="checkbox"/>	14
♦ exclusive:yes Det finnes ikke kollektivtransport	<input type="radio"/>	15
♦ exclusive:yes Jeg vil uansett kjøre bil	<input type="radio"/>	16

Elbil	36	Du har svart at du ukentlig reiser med bil til eller fra UiO. Hva skal til for at du skal velge å benytte elbil i stedet for bensin-/dielselbil?
♦ filter:\Trans_vinter.a=4\Trans_sommer.a=5		
♦ range:*		
Bedre informasjon om hvor det finnes ladestasjoner	<input type="checkbox"/>	1
Parkeringsplass med ladestasjon nærmere der jeg jobber/studerer	<input type="checkbox"/>	2
El-biler bør gis varig adgang til å kjøre i kollektivfeltene	<input type="checkbox"/>	3
Innkjøp av el-biler bør subsidieres	<input type="checkbox"/>	4
Bedre muligheter på leie av el-biler	<input type="checkbox"/>	5

Elbil	36	Du har svart at du ukentlig reiser med bil til eller fra UiO. Hva skal til for at du skal velge å benytte elbil i stedet for bensin-/dielselbil?
Lavere priser på leie av el-bil	<input type="checkbox"/>	6
Annet	<input type="checkbox"/>	7
♦ exclusive:yes Jeg bruker allerede el-bil til eller fra UiO	<input type="radio"/>	8

Kommune	37	Hvilken kommune bor du i?
♦ range:*		
Oslo	<input type="radio"/>	1
Aremark	<input type="radio"/>	2
Asker	<input type="radio"/>	3
Askim	<input type="radio"/>	4
Aurskog-Høland	<input type="radio"/>	5
Borre	<input type="radio"/>	6
Bærum	<input type="radio"/>	7
Drammen	<input type="radio"/>	8
Eidsberg	<input type="radio"/>	9
Eidsvoll	<input type="radio"/>	10
Enebakk	<input type="radio"/>	11
Fet	<input type="radio"/>	12
Flesberg	<input type="radio"/>	13
Fredrikstad	<input type="radio"/>	14
Frogn	<input type="radio"/>	15
Gjerdrum	<input type="radio"/>	16
Gran	<input type="radio"/>	17
Halden	<input type="radio"/>	18
Hobøl	<input type="radio"/>	19
Hof	<input type="radio"/>	20
Hole	<input type="radio"/>	21
Holmestrand	<input type="radio"/>	22
Hurdal	<input type="radio"/>	23
Hurum	<input type="radio"/>	24
Hvaler	<input type="radio"/>	25
Jevnaker	<input type="radio"/>	26
Kongsberg	<input type="radio"/>	27

Kommune	37	Hvilken kommune bor du i?
Krødsherad	<input type="radio"/>	28
Lier	<input type="radio"/>	29
Lunner	<input type="radio"/>	30
Lørenskog	<input type="radio"/>	31
Marker	<input type="radio"/>	32
Modum	<input type="radio"/>	33
Moss	<input type="radio"/>	34
Nannestad	<input type="radio"/>	35
Nedre Eiker	<input type="radio"/>	36
Nes	<input type="radio"/>	37
Nesodden	<input type="radio"/>	38
Nittedal	<input type="radio"/>	39
Oppegård	<input type="radio"/>	40
Rakkestad	<input type="radio"/>	41
Ramnes	<input type="radio"/>	42
Ringerrike	<input type="radio"/>	43
Rygge	<input type="radio"/>	44
Rælingen	<input type="radio"/>	45
Røyken	<input type="radio"/>	46
Rømskog	<input type="radio"/>	47
Råde	<input type="radio"/>	48
Sande	<input type="radio"/>	49
Sarpsborg	<input type="radio"/>	50
Sigdal	<input type="radio"/>	51
Skedsmo	<input type="radio"/>	52
Skiptvet	<input type="radio"/>	53
Ski	<input type="radio"/>	54
Spydeberg	<input type="radio"/>	55
Svelvik	<input type="radio"/>	56
Sørum	<input type="radio"/>	57
Trøgstad	<input type="radio"/>	58
Tønsberg	<input type="radio"/>	59
Ullensaker	<input type="radio"/>	60

Kommune	37	Hvilken kommune bor du i?
Vestby	<input type="radio"/>	61
Våle	<input type="radio"/>	62
Våler	<input type="radio"/>	63
Øvre Eiker	<input type="radio"/>	64
Ås	<input type="radio"/>	65
Annen	<input type="radio"/>	66

BoddOslo	38	Hvor lenge har du bodd i Oslo?
♦ filter:\Kommune.a=1		
♦ range:*		
Mindre enn ett år	<input type="radio"/>	1
1-2 år	<input type="radio"/>	2
3-5 år	<input type="radio"/>	3
6-10 år	<input type="radio"/>	4
Mer enn 10 år	<input type="radio"/>	5

Bydel	39	Hvilken bydel bor du i?
♦ filter:\Kommune.a=1		
♦ range:*		
Alna	<input type="radio"/>	1
Bjerke	<input type="radio"/>	2
Frogner	<input type="radio"/>	3
Gamle Oslo	<input type="radio"/>	4
Grorud	<input type="radio"/>	5
Grünerløkka	<input type="radio"/>	6
Nordre Aker	<input type="radio"/>	7
Nordstrand	<input type="radio"/>	8
Sagene	<input type="radio"/>	9
St. Hanshaugen	<input type="radio"/>	10
Stovner	<input type="radio"/>	11
Søndre Nordstrand	<input type="radio"/>	12
Ullern	<input type="radio"/>	13
Vestre Aker	<input type="radio"/>	14
Østensjø	<input type="radio"/>	15

Postnr	40 Hva er postnummeret der du bor?
Postnr.	<input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/> <input type="text"/>

Motivgange	41 Du har svart at du går til eller fra UiO sjeldnere enn en gang i uken på sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å gå? Merk av inntil tre tiltak.
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:\Kommune.a=1&\Trans_sommer.a=1;2;3 ♦ range:#1:3 	
Flere gangveier og fotgjengerfelt	<input type="checkbox"/> 1
Bedre veilys	<input type="checkbox"/> 2
Flere trafikk sikre krysninger	<input type="checkbox"/> 3
Mer beplantning, hvilebenker etc (estetisk/miljømessig opprusting)	<input type="checkbox"/> 4
Dyrere parkering	<input type="checkbox"/> 5
Dårlige tilgang på parkeringsplasser	<input type="checkbox"/> 6
Tilgang på garderobe og dusj	<input type="checkbox"/> 7
Påminnelse om helsegevinst	<input type="checkbox"/> 8
Annet	<input type="checkbox"/> 9
♦ exclusive:yes Vet ikke	<input type="radio"/> 10
♦ exclusive:yes Ikke aktuelt pga nedsatt funksjonevne	<input type="radio"/> 11
♦ exclusive:yes Ikke aktuelt – bor for langt unna	<input type="radio"/> 12

Motivsykkel	42 Du har svart at du sykler til eller fra UiO sjeldnere enn en gang i uka på sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å sykle? Merk av inntil tre tiltak.
<ul style="list-style-type: none"> ♦ filter:!\Trans_sommer.a=1;2;3&\Kommune.a=1;7;31 ♦ range:#1:3 	
Flere sykkel felt og -veier	<input type="checkbox"/> 1
Flere forkjørsreguleringer for sykkelveiene	<input type="checkbox"/> 2
Bedre belysning av sykkelveger	<input type="checkbox"/> 3
Tilgang på garderobe og dusj	<input type="checkbox"/> 4
Bedre vedlikehold av sykkelveiene (tetting av hull, brøyting, strøing, feiing)	<input type="checkbox"/> 5
Rimelig sykkelverksted på UiO	<input type="checkbox"/> 6
UiO-avtale med sportsbutikk som gir studenter og ansatte rabatter	<input type="checkbox"/> 7
Sykelbur og andre tiltak for å unngå tyveri	<input type="checkbox"/> 8
Opplysning om helsegevinst	<input type="checkbox"/> 9
Annet	<input type="checkbox"/> 10
♦ exclusive:yes Vet ikke	<input type="radio"/> 11
♦ exclusive:yes Ikke aktuelt pga nedsatt funksjonevne	<input type="radio"/> 12

Motivsykkel	42	Du har svart at du sykler til eller fra UiO sjeldnere enn en gang i uka på sommerhalvåret. Hva må til for at du skal velge å sykle? Merk av inntil tre tiltak.
♦ exclusive:yes		○ 13
Ikke aktuelt – bor for langt unna		

Hold_generell	43	Vennligst angi hvor enig eller uenig du er i følgende utsagn:				
♦ range:*						
	Ikke relevant/Vet ikke	Svært uenig	Uenig	Enig	Svært enig	
	1	2	3	4	5	
Jeg er stort sett tilfreds med kollektivtilbudet til og fra UiO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Jeg har god oversikt over kollektivtrafikken som er relevant for mine reiser til og fra UiO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Jeg ønsker å reise oftere med kollektivtransport til og fra UiO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
UiO må ta større ansvar for å øke andelen som reiser kollektivt til og fra UiO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
På vei til og fra UiO er det lagt godt til rette for gående og syklist	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Jeg ønsker å gå eller sykle mer til og fra UiO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Kollektivtilbudet må bli bedre tilrettelagt for personer med nedsatt funksjonsevne	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7

Hold_tiltak	44	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å få ansatte og studenter til å reise mer miljøvennlig til og fra UiO?				
♦ range:*						
	Vet ikke/ikke aktuelt	Ikke i det hele tatt	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Utbedring og bygging av sykkel -og gangveier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
Mer og sikrere sykkelparkering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Få flere bysykkelstativ på UiOs områder	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Økte parkeringsavgifter ved UiO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Lavere priser på kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Utvide mulighet for utlån/leie av el-biler	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Mulighet for utlån/leie av el-sykler på UiO	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Bedre garderobe- og dusjforhold, tørkeskap, o.l.	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Større tilgang på parkering for el-bil	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	9

Hold_tiltak2	45	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å redusere ansatte og studenters transportbehov til og fra UiO?				
♦ range:*						
	Vet ikke/ ikke aktuelt	Ikke i det hele tatt	I noen grad	I stor grad	I svært stor grad	
	1	2	3	4	5	
Flere barnehageplasser på arbeidsplassen/studiestedet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	1
♦ filter:\AnsattStudent.a=1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	2
Tilrettelegge for bruk av videomøter i stedet for						

Hold_tiltak2	45	I hvilken grad mener du følgende tiltak vil være viktige for å redusere ansatte og studenters transportbehov til og fra UiO?					
møter							
♦ filter:\AnsattStudent.a=2		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	3
Flere forelesninger på nett							
♦ filter:\AnsattStudent.a=1		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	4
Legge til rette for å kunne jobbe hjemmefra av og til							
♦ filter:\AnsattStudent.a=2		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	5
Legge til rette for å kunne studere hjemmefra hvis ønskelig							
♦ filter:\AnsattStudent.a=2		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	6
Økt tilgang på studentboliger nærmere UiO							
♦ filter:\AnsattStudent.a=2		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	7
Annen organisering av undervisningstilbudet (f eks konsentrert på visse dager/uker)							
♦ filter:\AnsattStudent.a=2		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	8
Bedre tilrettelegging for personer med nedsatt funksjonsevne							

Forslag	46	Dersom du har forslag til tiltak som kan tenkes å bidra til bedre eller mer miljøvennlige reiser til og fra UiO, vennligst skriv dem nedenfor.					
							Open

Alder	47	Hva er din alder?					
♦ range:*							
Alder							<input type="text"/> <input type="text"/> 1

Kjonn	48	Hvilket kjønn er du?					
♦ range:*							
Kvinne						<input type="radio"/>	1
Mann						<input type="radio"/>	2

Husholdning	49	Hva slags husholdning bor du i?					
♦ range:*							
Enslig uten barn						<input type="radio"/>	1
Enslig med barn						<input type="radio"/>	2
Par uten barn						<input type="radio"/>	3
Par med barn						<input type="radio"/>	4
Flere voksne/Kollektiv						<input type="radio"/>	5
Bor hos foresatte						<input type="radio"/>	6

Arbeidssted	50	Hvor jobber/studerer du til daglig?					
♦ range:*							
Blindern/ Forskningsparken						<input type="radio"/>	1
Bygdøy						<input type="radio"/>	2

Arbeidssted	50	Hvor jobber/studerer du til daglig?
Gaustad	<input type="radio"/>	3
Tøyen	<input type="radio"/>	4
Geitemyrsveien	<input type="radio"/>	5
Sentrum	<input type="radio"/>	6
Ullevål sykehus	<input type="radio"/>	7
Hjemme	<input type="radio"/>	8
Annet sted	<input type="radio"/>	9

studFakultet	51	Hvilket fakultet studerer du ved?
♦ filter:\AnsattStudent.a=2 ♦ range:*		
Det matematisk-naturvitenskapelige fakultet	<input type="radio"/>	1
Det humanistiske fakultet	<input type="radio"/>	2
Det juridiske fakultet	<input type="radio"/>	3
Det medisinske fakultet	<input type="radio"/>	4
Det odontologiske fakultet	<input type="radio"/>	5
Det teologiske fakultet	<input type="radio"/>	6
Det samfunnsvitenskapelige fakultet	<input type="radio"/>	7
Det utdanningsvitenskapelige fakultet	<input type="radio"/>	8

StudNiva	52	Hvilket studienivå er du på?
♦ filter:\AnsattStudent.a=2 ♦ range:*		
Årsstudium	<input type="radio"/>	1
Bachelorgrad (Eller du er på et av de første tre årene på et profesjonsstudium)	<input type="radio"/>	2
Mastergrad (Eller du er på et av de siste 2/3 årene på et profesjonsstudium)	<input type="radio"/>	3
Phd-program	<input type="radio"/>	4
Enkeltemnestudent	<input type="radio"/>	5

ansFakultet	53	Hvilken enhet er du tilknyttet?
♦ filter:\AnsattStudent.a=1 ♦ range:*		
Det matematisk-naturvitenskapelige fakultet	<input type="radio"/>	1
kultet	<input type="radio"/>	2
Det juridiske fakultet	<input type="radio"/>	3
Det medisinske fakultet	<input type="radio"/>	4

ansFakultet	53	Hvilken enhet er du tilknyttet?
Det odontologiske fakultet	<input type="radio"/>	5
Det teologiske fakultet	<input type="radio"/>	6
Det samfunnsvitenskapelige fakultet	<input type="radio"/>	7
Det utdanningsvitenskapelige fakultet	<input type="radio"/>	8
Naturhistorisk museum	<input type="radio"/>	9
Kulturhistorisk museum	<input type="radio"/>	10
Universitetsbiblioteket	<input type="radio"/>	11
Universitetsledelsen	<input type="radio"/>	12
Sentraladministrasjonen	<input type="radio"/>	13
Andre enheter	<input type="radio"/>	14

AnsStilling	54	Hvilken type stilling har du ved UIO?
♦ filter:\AnsattStudent.a=1		
♦ range:		
Vitenskapelig ansatt	<input type="radio"/>	1
Teknisk/administrativt ansatt	<input type="radio"/>	2
Annet	<input type="radio"/>	3

Ansattid	55	Hvor lenge har du vært ansatt ved UIO?
♦ filter:\AnsattStudent.a=1		
♦ range:*		
Ett år eller mindre	<input type="radio"/>	1
1-2 år	<input type="radio"/>	2
3-5 år	<input type="radio"/>	3
6-10 år	<input type="radio"/>	4
Mer enn 10 år	<input type="radio"/>	5

ansUtdannelse	56	Hva er din høyeste fullførte utdanning?
♦ filter:\AnsattStudent.a=1		
♦ range:*		
Grunnskole	<input type="radio"/>	1
Videregående yrkesfaglig/-yrkesskole/handelsskole	<input type="radio"/>	2
Videregående allmennfaglig/-gymnas	<input type="radio"/>	3
Høyskole/universitet - lavere grad (1-3 år)	<input type="radio"/>	4
Høyskole/universitet - høyere grad (4-6 år)	<input type="radio"/>	5
Doktorgrad	<input type="radio"/>	6

Insentiv	57	Dersom du vil være med i trekningen av Samsung Galaxy Tab og månedskort fra Ruter, vennligst før opp ditt telefonnummer i feltet nedenfor.
		Open

Annet	58	Har du andre kommentarer?
		Open

Vedlegg 2

E-posten

Vedlegg 2 E-posten

[For English, please scroll down]

UiO ønsker å kartlegge transportvaner hos studenter og ansatte. Resultatene fra undersøkelsen skal brukes til å legge til rette for mer miljøvennlige transportvaner. Vi håper du vil ta deg tid til å svare, det tar 8-10 minutter. Undersøkelsen vil være åpen fra 27. februar til 17. mars. Undersøkelsen er anonym, og ingen personopplysninger vil bli lagret. Av de som svarer trekkes vi vinnere av Samsung Galaxy Tab og månedskort fra Ruter.

Undersøkelsen kan besvares her:

<http://dc.miprocloud.net/DCWebEngine/panelsurvey.aspx?qif=83061e97-d2e7-4071-8290-95854bc0143d>

Mer informasjon om undersøkelsen på:

<http://uio.no/transport>

Kontakter:

Marianne T. Bjørndal: m.t.bjorndal@admin.uio.no

Kjersti Nygaard: kjersti.nygaard@admin.uio.no

Med vennlig hilsen

Jorulf Brøvig Silde

UiO is conducting a survey of transportation habits, the result of which will be used to facilitate more environmental friendly transportation. We hope you will take the time to answer. It will only take 8-10 minutes. The survey is open from 27 February to 17 March and is anonymous. No personal information will be stored in our files. Participants may win a Samsung Galaxy Tab and a monthly ticket on the Oslo public transport system.

Take part in the survey here:

<http://dc.miprocloud.net/DCWebEngine/panelsurvey.aspx?qif=0a14cdce-9c95-4c86-bcb2-f3301fb620df>

More about the survey here:

<http://www.uio.no/english/about/strategy/environment/news/2013/transport-survey.html>

Contacts:

Marianne T. Bjørndal: m.t.bjorndal@admin.uio.no

Kjersti Nygaard: kjersti.nygaard@admin.uio.no

Sincerely,

Jorulf Brøvig Silde

--

Utsendt med samtykke fra IT-direktøren

Vedlegg 3

Respondentenes egne forslag til tiltak

Vedlegg 3 Respondentenes egne forslag til tiltak

Kollektivtransport (934)

Oppgradering av Blindern T banestasjon, bedre reisopplevelsen;1

Bedre oppmerka reise ruter fra og til de forskjellige student boliger;1

Sykkelovergangen ved Blinders t-bane-stasjon er tungvinn å benytt for folk som bare skal krysse skinnegangen med sykkel eller rullestol. Den bør bygges bredere og ha nedstigning vestover(etter svingen). Denne nedstigningen kan følge nordsiden av blindernveien med utgang/ingang for trappa til pære-alléen.;1

Further reduced public transportation costs for students; additionally a student discount at a local bicycle sports shop would provide a great alternative to public transport.;1

varmere venteområde/skur til å beskytte mot kaldt og dårlig vær ved stoppestedene. er fryktelig kaldt å stå så utsatt der oppe uten mulighet til å skjermes fra vinden mens man venter på tbanen;1

NOT BAD TRANSPORT SYSTEM IN PLACE ALREADY;1

Hvis man kunne ta sin sykkel GRATIS med på T-banen vil langt flere ta banen. Se undersøkelser fra Danmark: <http://www.cyklistforbundet.dk/aktuelt/nyt/nyheder/ekstra-plads-til-cykler-i-toget> og <http://www.bates.dk/2012/arbejde/effektiv-cykelkampagne-for-s-tog/>;1

Trådløst nett på T-bane og lokaltog, lavere priser når flere reiser sammen, mer framkommelig for fotgjengere (også med barnevogn) fra T-banen (både Forskningsparken T og Blindern T).;1

Pris (170)

Enklere og rimeligere betalingsordning ved alle kollektivreiser.;1

mye er allerede gjort, men evt rabatt på t-bane for ansatte og studenter;1

low cost public transport;1

Betaling for all parkering og gratis eller delvis finansiert abonnement på månedskort for kollektivtransport.;1

Lengre overgangstid pr. billett - si 2,5 time, da får man med seg forelesningen og tar trikken/tbanen hjem igjen.;1

Fjern semesteravgiften når du kjøper 365-dagers billett!;1

The public transportation in Oslo is monopolised; therefore, recuding the prices seems to be a great idea.;1

Fjerne aldersgrense på studentbillett (84)

At studenter over 30 år også kan få billetter til studentpris, ikke fullpris som idag. Studentøkonomien bedrer seg ikke for de av oss over 30 år.;1

Rabatterte priser for studenter også over 30 år;1

all students regardless of age should benefit the student fares on public transport because they don't make money...they are student!;1

Kapasitet (35)

Mer kapasitet på T-banen i rushtiden;1

Flere *stå*plasser på t-banen hadde også hjulpet;1

T-banen burde gå oftere! -Spesielt Ringen;1

Cheap public transport at frequent rate;1

Nye ruter

Egne universitetsbusser som går direkte fra utkantplasser (f.eks. Lillestrøm) til campus.;1

Introduksjon av Blindern Buss er mer aktuell idag enn før. Det må kjøres fra steder hvor T banen ikke eksistere. Den ide kan blir ett suksess og de som brukte bil før vil heller ta buss. Jeg håper Grønt UiO og TØI vil sende ett forslag til samferdelsbyrådet i Oslo. Lykke til.;1

Direkte forbindelse via buss fra Blindern til Sagene, Alexander Kiellandsplass/Ila og Grunerløkka. Busslinje på skrå direkte fra Blindern til Grunerløkka, fra Gaustadalleen (medisin, tannlege, ernæring, psykologi, informatikk, forskere) til John Colletts plass-ullevål sykehus-geitemyrsveien-Lovisenberg-colletts gate-alex.kiellandsplass-sannergata-Birkelunden-Sofienbergparken-Sars gate-Carl Berner-Sinsen. Avganger på 28 og bussene mellom Carl Berner og John Colletts plass litt lengre om morgenen; mange kommer til forelesning 10.15. Og også forlenget avganger om ettermiddagen. Bysykelstativer på Blindern og Forskningsparken.;1

Bussruter som svinger inn fra Kirkeveien til UiO;1

Direct Transport system to UiO from all student house and to the Centre.;1

Busser langs ring 2 hele dagen til ullevål fra vøyenbrua;1

Få t-banen til å gå fra Lysaker stasjon og flere kollektivtilbud i rushtiden.;1

a shuttle service from all student housing far from uio;1

Direkte busser spesielt til blindern fra studentboligene;1

Bydelene Bjølsen, Sagene, Torshov, Grunerløkka, Aleksander Kjellands Plass etc har svært dårlig forbindelse til UiO. 20 busser stopper langt fra UiO. Noe som gjør reisetiden lang og evt bytte må till En buss fra disse bydelene som stoppet på UiO kunne hjulpet!;1

Mulighet for å reise kollektivt fra Alexander Kiellandsplass/Grunerløkka til Blindern uten måtte bytte når man reiser kollektivt. Det mest effektive hadde vært t-bane ved Ringen kino som går opp til Carl Berner så Blindern, eller til Majorstua så Blindern. Bane= slipper kø. Da vil disse som nå bor i byen og likevel kjører bil få et godt og ikke minst RASKERE (som det ofte står på om morraen) tilbud kollektivt enn med bil.;1

Sette opp direkte rute fra Torso, Sagene og Bjølsen til Blindern;1

Bussruter som svinger inn fra Kirkeveien til UiO;1

I hovedsak bedre og flere sykkelveier. Mange studenter bor ekspemlevis på Grunerløkka, så en buss som går mer direkte kun evt vært et alternativ?;1

Boliger(151)

bysykler helt inn på campus, flere studentboliger nærme campus.;1

lavere priser på kollektivt og flere studentboliger!;1

større tilskudd til bygging av studentboliger nær universitetet;1

En studentby med universitet i midten og studentboliger rundt (som en liten by inni Oslo) hadde vært veldig fint. Akkurat nå er det for spredt med studentboliger, og det er ingen ordentlig stor studentområde. Dette kan dessverre ikke forandres på, så det beste forslaget jeg har er å utvide Blindern studenthjem.;1

Forslaget med studentboliger nærmere skolen tror jeg ville gjort en stor endring.;1

flere studentboliger nær campus Blindern;1

Fjern parkeringsplassene og bygg studentboliger.;1

Sentrumsnære studentboliger, tilrettelegging for sykling i byen;1

At det gikk buss mellom studentboligene og Blindern.;1

direkte buss fra studentboligene;1

Flere studentboliger på UIOs områder. Flere kollektiv avganger i rushtiden (ofte fullt, kan til tider være vanskelig å komme seg på!). Utleie av el-biler/sykler og flere ladeplasser.;1

Flere billige studentboliger på Campus, slik de har i USA. Da bor alle i nærheten og da holder det ofte å bruke beina;1

Alternativt kan man sørge for at studentene huses i studentboliger som er innenfor gangavstand til UiO eller en type direkte kollektivtransport (e.g Kringsjø til Blindern er en T-bane tur);1

Flere billige studentboliger på Campus, slik de har i USA. Da bor alle i nærheten og da holder det ofte å bruke beina;1

Bygge ECO by på Universitetets område. Da ligger boliger, undervisning og arbeidsplasser i nærheten av hverandre. Bygge miljø- og klimavennlig der transportbehovet kan dekkes ved gangavstand til alt.;1

Studentboliger nærmere universitetet er i mine øyne det viktigste. De som bor på Blindern Studentterhjem f.eks - de har ekstremt miljøvennlige reiser til universitetet.;1

Bedre oppmarkerte gangveier fra studentboligene til universitetet.;1

Flere studentboliger;1

egne studentbusser på ulike/strategiske steder i byen(skolebuss), kanskje v studentboliger langt fra blindern.;1

Fjerne parkeringsplasser og bygge studentboliger der i stedet;1

Direkte busser spesielt til blindern fra studentboligene;1

I think more students apartments and researcher housing around UiO;1

Undervisningsopplegg (32)

Mere undervisning sentrert på få dager;1

Mer konsentrert undervisning. Ikke en forelesing per dag;1

Vi trenger webcasting av forelesninger, det er fantastisk dårlig at det ikke er på plass allerede.;1

Økt anledning til å jobbe hjemmefra.;1

For meg som gjennom 3 år har pendlet fra henholdsvis Brumunddal og Hamar ville det beste vært å komprimert dagene, for slik å ha færre men lengre dager. Det er svært tidkrevende å pendle så langt og litt av et puslespill med småbarn i barnehage på hjemstedet.;1

Podcast! Jeg har pendlet fra kongsberg i 3,5 år nå, og har 1(!!!) fag som har benyttet seg av podcaster. Har dere noengang vurdert å begynne med dette? Hadde spart meg og miljøet mye belastning. Ha ellers en god jul;1

Gang og sykkel(625)

Sykkelveier utenfor hovedfartsårer! Kan/ønsker ikke å sykle langs Ringvei 2 og 3 pga. astma + utrivelig!;1

Sykkellosteri for ansatte.;1

f.eks "gratis hjelp til å fikse sykkelen dag", ulike fordeler/konkurranser for folk som sykler, koselige tiltak som gratis kaffe/bolle eller lignende til syklende uanmeldt en dag.;1

Bedre tilrettelegging for syklistler!;1

Sykkelveier i Oslo må forbedres kraftig;1

Den beste transportmåten er å løpe til og fra jobb. Jeg gjør det 1-2 ganger i uka når jeg har mulighet. Kan man legge mer til rette for det, i form av bedre dusjmuligheter (i dag løper jeg bare fra jobb), utvidet mulighet til å "skrive det av" på arbeidstida, lage løpeklubb ...?;1

sykkelparkering under tak, bedre dusj og garderobeforhold;1

Reduser antall parkeringsplasser. Generelt bedre tilrettelegging for syklistler herunder fri sykkel på linje med fri telefon som gode.;1

bicycle safety is a strong issue for me - I don't dare to leave my bike outside (and thus can't come by bike), as too many of my colleagues got theirs stolen.;1

Gratis tilgang på dusj, garderobe og faste skap slik at man kan bli svett før man kommer frem (sykle/løpe/gå) men få freshet seg opp før forelesning.;1

Sette opp mer gatebelysning slik at man kan føle seg trygg når man går hjem om kvelden (slipper å bli hentet med bil siden man ikke vil gå alene i mørket);

Mer stroing om vinteren mellom holdeplass og bygg på Blindern området.;1

Bysykler (130)

Bysykel-stativ (eller annen type utlån av sykler) hadde garantert blitt kjempepopulært på alle studentbyene i Oslo! Bor selv på Sogn, men er ikke noen bysykel-stativer i nærheten her. Veldig synd! Både miljøhensyn og det vi vet om generell norsk helse tilsier at bysykler burde finnes overalt i byene! Til en billig penge! Sittestillende studenter hadde garantert dratt nytte av dette. Ja til flere bysykler!!;1

city bike at kringsja student housing;1

bysykler helt inn på campus, flere studentboliger nærme campus.;1

Bysykel bør være tilgjengelig hele året, og parkeringen bør flyttes nærmest mulig Blindern.;1

Bysykelstativ utenfor øvre og nedre blindern, tryggere sykkelstativ for vanlige sykler, oftere avgang med trikk/bane, knytte buss direkte til blindern, legge til rette for elbiler.;1

flere bysykelstasjoner i nærheten av uio;1

Bysykelstativ like ved skolen er en kjempegod ide.;1

Sommerhalvåret sykler jeg med bysykel fra toget. Min største utfordring er parkering av sykkelen hvis jeg kommer sent en dag, og å finne sykkel når jeg skal reise hjem hvis jeg blir sittende ved univertitetet. Og at bysykler ikke er tilgjengelige i vinterhalvåret. Bedre bysykkeltilbud er altså mitt tips.;1

low cost rent for bicycles;1

SATSE på bysykelordningen, avganger på alle tbanelinjer hvert 5 min;1

Bysykelstativ på Blinderen og i studentbyene;1

Storsatsning på bysykkeltilbudet på UiOs områder;1

Dusj og garderobe (85)

I wish on UiO would be some showers, since I come often walking and I am all sweat afterthat and smelling and cannot be at the library around people smeling badly.;1

Utbedre/synliggjøre dusjmulighetene på UiO. Pr i dag vet jeg kun om dusjen på Blindern athletica, og der må man være medlem for å komme inn.;1

UiO (HF) trenger et mye bedre tilbud om dusj/garderobe for dem som sykler og blir svett pga. lang vei.;1

Dusj etter at man har jogga til universitetet. Mer dusjfasiliteter på fakultetene. Det hadde jeg brukt. Da kunne jeg jogga hit om morran.;1

Etablere skikkelige garderobe- og dusj-forhold;1

Dusj og garderobe, gjerne kombinert med enkle treningsmuligheter.;1

Dusjannlegg/garderober på UB hadde vært helt fantastisk! Sykkelvei tilbudet er helt utrolig dårlig nær st-haugen/bislett majorstuen osv!;1

Det finnes knapt garderobe og dusj tilgjengelig;1

Flere garderobeskap på IFI! Hårreisende at et nybygg har kun 2 dusjer og 8 skap for hvert kjønn, det er i hvertfall ikke tilrettelagt for syklist. Man trenger et sted å ha håndkle, møkkete og våte sykkelklær etc.;1

Dusj etter at man har jogga til universitetet. Mer dusjfasiliteter på fakultetene. Det hadde jeg brukt. Da kunne jeg jogga hit om morran.;1

Parkering (160)

Money talks! Og tid er penger. Folk vil ALLTID veie opp penger og tid når det er snakk om transport. Gjør det ekstremt dyrt å bruke bil, så vil folket selv tilpasse seg ved å finne andre metoder.;1

Fjern alle P-plasser, helt seriøst.;1

Utvidet naboparkering i bomiljøet. Jeg bor på St. Hanshaugen, på feil side av Ullevålsveien i forhold til naboparkering. På grunn av naboparkeringen, som jeg er utestengt fra, finner jeg sjelden parkeringsplass hvor jeg kan parkere bilen på dagtid. For oss som er utenfor naboparkeringsordningen finner vi stort sett bare parkering mellom kl. 17 om ettermiddagen og kl 9 om morgenen. Innenfor naboparkeringsområdet er det flust med plasser, men der får vi som ikke er inkludert bot. Det er årsaken til at jeg som regel bruker bil til jobben. Hadde jeg funnet parkeringsplass på dagtid ville jeg ha syklet, gått eller reist kollektivt. Tiltak i mitt tilfelle ville være å åpne naboparkeringen slik at jeg kunne la bilen stå i nabolaget.;1

Motorsyssel er ufattelig mye bedre for miljøet enn bil. Savner mulighet til bedre parkering, men kan leve med å parkere ved syklene.;1

Å ha gratis parkering på jobb gjør det for enkelt å kjøre bil.;1

reduserte kostnader på kollektivt, ikke parkeringsavgift for bil som løsning - det er idiotisk, forelesninger på nett er konge;1

Fjern gratis (eller langt under markedspris = nesten gratis) parkering for personale på alle nivåer;1

stop gratis parkering, øk prisen for parkeringsbillett og reduser prisen for månedskort for studenter og lærere;1

Bedre parkeringsmuligheter ved togstasjonene i omliggende kommuner;1

akkurat nå er det tilstrekkelig med parkering for el-bil. Men dette kan fort endre seg når flere får el-bil. Fordel med mange ladestasjoner.;1

Annet

1 Innkjøpssystemet/HRG er lite vant med alternativ transport til fly. Har erfaring med at det oppstår forvirring når man ber om å få reise med tog i stedet for fly. 2 Som ansatt ved UiO i sentrum er det irriterende at man må betale av egen lomme for å gå på kurs/møter på Blindern. Det burde være mulig å få dekket T-bane/trikk;1

Jeg driter langt i miljøvennlighet, så dersom alle andre er som meg, er deres eneste mulighet økonomiske insentiver.;

1

Jeg kunne gjerne plukke opp passasjerer på veien! Hva med en haike-app? Ansatte og studenter kan få tildelt en "UiO-id" (en uio pins?) som identifiserer haikeren som ekte UiO passasjerer. Bilde av bilen legges ut på aktuell rute. Bare å stille seg opp og vinke eller registrere seg som passasjer som vil sitte på med GPS koordinater slik at føreren vet hvor han/hun skal plukke opp haikeren. Oj, dette var en god ide :) Ring meg hvis dere tror dere vil utvikle ideen. Jeg blir gjerne med på å utvikle den videre. Mob: 97579295;

1

FORBEDRE GANGFORHOLDENE VED FORSKNINGSPARKEN. MAS PÅ KOMMUNEN FOR Å TILRETTELEGGE FOR FOTGJENERE PÅ GANGSTIEN TIL VESTGRENSA. DET ER IKKE NOE FOTGJENGERFELT. I TILLEG STRØ FORTAUENE MELLOM TRIKKESTOPPENE PÅ JOHN COLLETS Plass OG BLINDERN, DER ER DET SVÆRT GLATT.;

1

Veldig fornøyd med programkiosk. Avlaster for reisebehovet;1

Fottgjenger overgang fra OJD (Ifi) til vestgrensa! Er utrolig glatt og farlig om vinteren.;1

Konkurranser. Sykler/går du over en viss grense (tid eller avstand), er du med i trekningen av en reise eller noe annet stas.;

1

Belønne folk som kjører sammen i bil;

1

Akademika kan redde seg fra økonomisk kollaps ved å begynne å selge sykler. To fluer i en smekk. Og 20-bussen kan doble avgangene sine i rushtiden.;

1

Bilkollektiv der man planlegger å få sitte på med noen som kjører (dette gjelder kun for de som er avhengige av bil, alle som kan burde bruke kollektivtransport.;

1

Forslag 1: tilrettelegge bedre for studenter som reiser kollektivt i rushtida, Forslag 2: Starte en konkurranse om hvem som kommer seg fra og til UIO på mest miljøvennlig vis. Man kan f.eks dokumentere reisen sin på nett - en vinner må kåres og få premeie!;

1

Billigere/bedre mat, slik at man kan være lenger på universitetet av gangen, istedenfor korte turer oftere.;1

Avgiftsbelegg parkeringsplasser (1200/mnd), subsidier månedskort, behovsprøvd reiser, oppmuntre til tog i stedet for fly i Norge og Norden, nekt ansatte (om mulig) å opparbeide bonuspoeng til privatreiser i jobbsammenheng, automatisk info om miljøvennlig alternativ når man velger et miljøvennlig og automatisk info om fotavtrykk og konsekvenser ved valg av miljøvennlig alternativ.;

1

Transportøkonomisk institutt (TØI)

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

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

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

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

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO-0349 Oslo

22 57 38 00
toi@toi.no
www.toi.no