

Mobilitetsplan UiB

2024-2026

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	4
1.1 Bakgrunn, mål og avgrensning	4
1.2 Grønn mobilitet.....	5
2. Reisevaneundersøkelse 2023.....	6
2.1 Kjønnsfordeling i RVU	6
2.2 Aldersfordeling i RVU	7
2.3 Fordeling etter tilhørighet på UiB i RVU.....	7
2.4 Reisefrekvens og reiseavstand til studiested arbeidsplass- RVU	8
2.5 Transportløsninger.....	9
2.6 Vesentlige funn fra RVU	10
3. Dagens transporttilbud og tilrettelegging	11
3.1 Offentlig veg- og transportinformasjon	11
3.2 Tilrettelegging for aktive og multimodale reiser.....	13
3.3 Kartlegging av sykkelparkering	13
3.4 Kartlegging av dusj- og garderobefasiliteter	15
3.5 Kartlegging av bysykkelparkering ved UiB	15
3.6 Kartlegging av parkering for bil og motorsykkel	16
3.7 Bruk av campusbussen.....	17
3.8 Mobilitetsstyring	18
4. Alternative reisemåter.....	18
4.1 Reisevaneundersøkelse 2023 - Holdninger til reisevalg	18
4.1.1 Reisevei til UiB	19
4.2 Respondenter som svarer «ja» eller «kanskje» på spm. 21	20
4.2.1 Forskjell mellom gruppen som svarer ja og kanskje på spørsmål 21.....	23
4.2.2 Forskjeller og likheter mellom studenter og ansatte	24
4.3 Respondenter som svarer «nei» på spm. 21	25
4.5 Viktigste motivasjonsfaktor for valg av aktiv reisevei.....	27
4.6 Årsaker til at man ikke sykler, går eller løper til/fra UiB	28
4.7 Erfaring med samkjøring.....	29
5. Forslag til tiltak på kort og lengre sikt	30
5.1 Gående/løpende/syklende	30
5.2 Kollektivreisende	31
5.3 Samkjøring og deletjenester	31
5.4 Parkeringspolicy	32

5.5 Kampanjer og kommunikasjon.....	32
5.6 Campusbussen	32
7. Oppsummering og videre arbeid	33
7.1 Oppsummering av anbefalte tiltak	33
Gående, løpende og syklende	33
Kollektivreisende	34
Samkjøring og deletjenester	34
Parkeringspolicy.....	34
Kampanjer og kommunikasjon	35
Campusbussen	35
7.2 Oppsummering av arbeidet med mobilitetsplanen og videre anbefalinger	35
8. Kilder.....	36
9. Vedleggsliste	38

1. Innledning

1.1 Bakgrunn, mål og avgrensning

Styringsgruppen for klimanøytralt UiB vedtok 7. juni 2023, opprettelsen av en arbeidsgruppe med oppdrag å utarbeide en mobilitetsplan for Universitetet i Bergen (UiB).

Arbeidsgruppen har bestått av medlemmer fra både faglig og administrativ linje, samt studentrepresentanter:

- Rebekka Frøystad (stipendiat, Bjerknessenteret/Institutt for geovitenskap)
- Christine van der Horst (stipendiat, Senter for klima og energiomstilling (CET)/Institutt for politikk og forvaltning)
- Helene Stuart (overingeniør, Klinisk institutt 1)
- Eli Winther (rådgiver, Det psykologiske fakultet)
- Steinar Sundberg (overingeniør, Eiendomsavdelingen)
- Frode Vikøren Skaug (arealkoordinator, Eiendomsavdelingen)
- Helene Wiken (miljøkoordinator, Eiendomsavdelingen)
- Helge Herreros (prosjektleder, Eiendomsavdelingen)
- Ove Botnevik (seniorrådgiver, Økonomiavdelingen)
- Kristine Ingeborg Sundet Gulla (bærekraftspilot, Eiendomsavdelingen)
- Tuva Brady Normanseth (bærekraftsansvarlig, Studentparlamentet)

Arbeidsgruppens mandat har vært todelt:

- Beskrive dagens reisevaner for studenter og ansatte til og fra campus samt mellom campusområdene.
- Foreslå tiltak for hvordan UiB kan tilrettelegge for transport og mobilitet til og fra campus samt mellom campusområdene.

Mobilitetsplanen inneholder en beskrivelse av dagens reisemønster knyttet til persontransport av om lag 20.000 studenter og 4.000 ansatte til og fra campus, samt mellom campusområdene. Dagens reisemønster er kartlagt i en reisevaneundersøkelse (RVU), som ble sendt til alle studenter og ansatte ved UiB våren 2023. Undersøkelsen viser hvordan studenter og ansatte reiser til og fra UiB, hvor de bor i forhold til UiB, hvorfor de reiser slik som de gjør og om det er et potensial for endring i en mer miljøvennlig retning. Videre inneholder mobilitetsplanen en skildring av dagens transporttilbud og tilrettelegging, blant annet det som omhandler UiBs egen campusbuss, garderobefasiliteter, sykkel- og bilparkering, samt kollektivruter, bysykkelstativer og mobile knutepunkt på eller i nærheten av campus.

Selve analysen i mobilitetsplanen tar utgangspunkt i dagens situasjon og reisemønster, og gir et utgangspunkt for en diskusjon om hva som er ønskelig og mulig å endre. Hovedformålet er å benytte analysedelen til en videre beskrivelse av hvilke tiltak som kan iverksettes for å få flere ansatte og studenter til å anvende grønne mobilitetsformer som gange, sykkel og kollektivtransport. For aktive reiser¹ vil det være mest interessant å undersøke alternative reisemåter for studenter og ansatte, som i RVU oppgir en radius på 2-10 km fra hjemsted til campus. For studenter og ansatte med over 10 km reisevei til og fra campus kan økt bruk av kollektiv- og deletransport, samt samkjøring være grønnere

¹ Aktive reiser er der man bruker egen muskelkraft til å forflytte seg fra et sted til et annet, for eksempel ved gange eller sykkel.

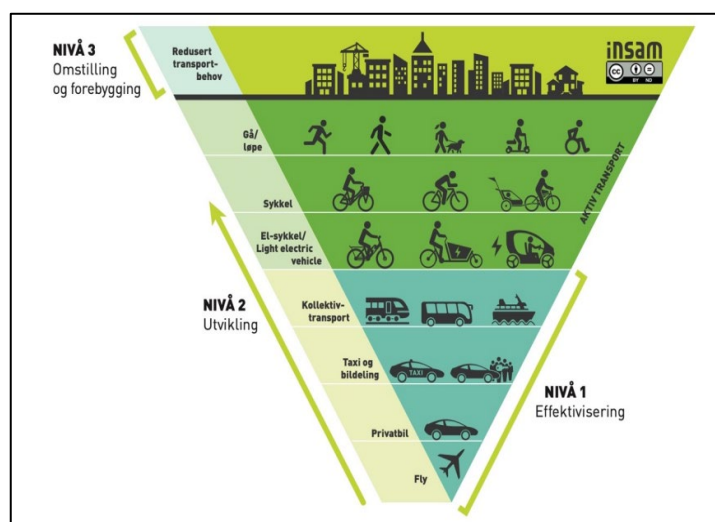
alternativer til bruk av egen bil. Analysedelen følges videre opp med forslag til en rekke tiltak som på både kort og lang sikt kan bidra til økt andel aktive og grønne reiser, der dette er formålstjenlig. Dette er tiltak som UiB kan planlegge og iverksette på egenhånd og tiltak som krevet samarbeid med andre aktører. Det har vært viktig for arbeidsgruppen å ta hensyn til at alle studenter og ansatte har ulike muligheter og forutsetninger når det kommer til valg av transport og mobilitet.

1.2 Grønn mobilitet

Menneskeskapte klimaendringer er en av vår tids største utfordringer og samfunnet må omstille seg raskt. Gjennom Parisavtalen har Norge satt seg et mål om å redusere klimagassutslippene med 50 til 55 prosent innen 2030 og 90 til 95 prosent innen 2050. Bergen kommune har en ambisjon om å være et lavutslippssamfunn innen 2030 og et 1,5 graders samfunn innen 2050. Innen mobilitet betyr dette at transportbehovet må reduseres, gange, sykkel og kollektivtransport må prioriteres og all veitrafikk må bli fossilfri. Veitrafikken står i dag for om lag 18 prosent av de totale utslippene av klimagasser i Norge, og 48 prosent av disse kommer fra personbiler (Miljøstatus, 2022). I Bergen er veitrafikk den største kilden til utslipp med en andel på rundt 40 prosent (Bergen kommune, 2021). Videre vet vi at folketallet øker og at det er forventet en trafikkvekst på rundt 25 prosent frem mot 2030 (Strategi 2022 – 2030, Trygg Trafikk). Regional transportplan for Vestland 2022 – 2033 fastslår et mål om nullvekst. Dette innebærer at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Som en stor utdanningsinstitusjon med nærmere 20.000 studenter og 4.000 ansatte, spiller UiB en viktig rolle i arbeidet med å nå disse målene. UiB har vedtatt et ambisiøst mål om klimanøytralitet innen år 2030, og studenter og ansattes reiser til og fra UiB inngår som en del av UiBs klimaregnskap.

Med dette som bakteppe har arbeidsgruppen diskutert og kommet frem til at et viktig mål med mobilitetsplanen er å kartlegge og komme med forslag til tiltak for økt andel grønn mobilitet. Grønn mobilitet legger mobilitetspyramiden til grunn og kjennetegnes ved fokus på redusert transportbehov og prioritering av aktiv transport som gange, løping og sykkel, og deretter kollektiv, deletransport og samkjøring fremfor bruk av egen bil.



Figur 1: Mobilitetspyramiden med tiltaksnivåer. Kilde: insam as.

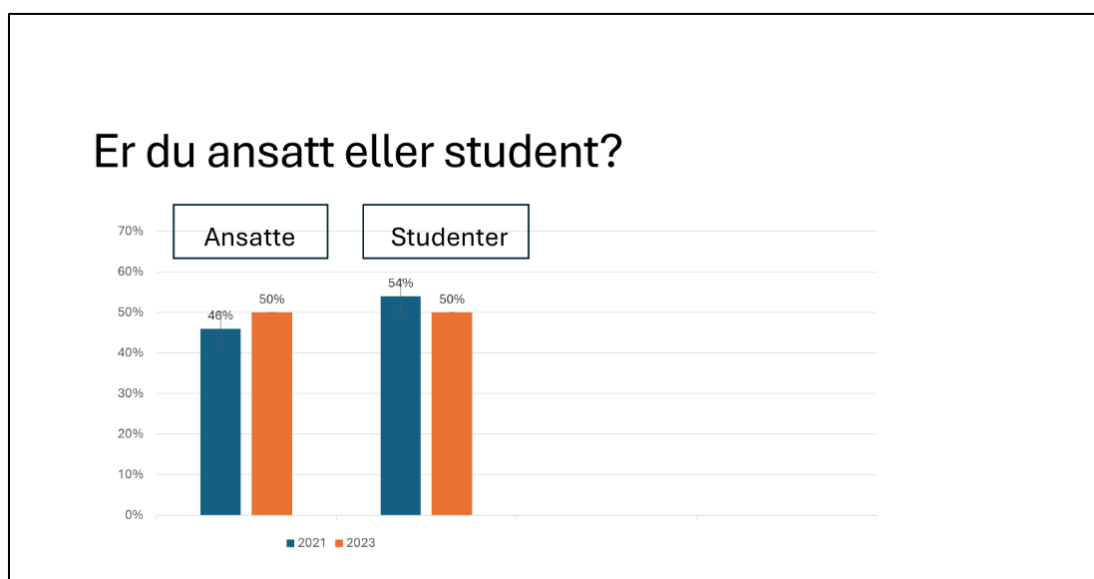
Grønn mobilitet kan være både effektivt og inkluderende og gi større frihet for både studenter og ansatte uavhengig av alder, sosioøkonomiske forhold og funksjonsevne. Økt gange og sykling vil bidra til bedre folkehelse, flere sosiale møteplasser og mer liv både i bybildet og på campus. Økt bruk av kollektiv- og delemobilitet innebærer en mer kostnads- og energieffektiv bruk av transportressurser

som igjen kan bidra til å redusere utslipp, arealbruk, forurensing, kø og mikroplast fra bildekk.

2. Reisevaneundersøkelse 2023

Syklistforeningen gjennomførte en reisevaneundersøkelse (RVU) for UiB våren 2023. RVU ble sendt ut til studenter og ansatte 23. mai 2023, og undersøkelsen pågikk til 19. juni 2023. Totalt svarte 3444 personer på undersøkelsen, 1727 studenter og 1717 ansatte. Basert på om lag 20 000 studenter og 4000 ansatte gir det en svarprosent på ca. 14,4%. Når en ser samlet på besvarelsene i RVU er det en vesentlig forskjellig mellom studenter og ansatte, med henholdsvis en svarprosent på ca. 8,6 % og 42,9 %.

Det ble i 2021 gjennomført en tilsvarende undersøkelse, da med 3984 svar. Fordelingen av svar fra studenter og ansatte i de to undersøkelsene er sammenlignet i figur 2



Figur 2 - Prosentvis fordeling ansatte og studenter som har svart på reisevaneundersøkelse i 2021 og 2023

Det er litt flere respondenter i undersøkelsen i 2021, ca. 14% flere. Fordelingen mellom studenter og ansatte som har besvart undersøkelsen er også litt ulik. Andelen studenter var 54% og ansatte 46% i 2021. I undersøkelsen i 2023 var fordelingen 50/50 mellom studenter og ansatte.

I de neste delkapitlene vil hovedtrekkene i resultatene fra RVU i 2023 bli presentert.

2.1 Kjønnfordeling i RVU

I kjønnfordelingen, vist i *Tabell 1*, er det en tydelig overvekt av kvinner som har svart på undersøkelsen. Hele 62,9% av respondentene er kvinner og 32,5% menn. Forholdet mellom studenter og ansatte er ellers nokså likt når det gjelder kjønnfordeling.

Kjønn	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Kvinner	1147	66,4 %	1018	59,3 %	2165	62,9 %
Menn	493	28,5 %	628	36,6 %	1121	32,5 %
Annet	29	1,7 %	7	0,4 %	36	1,0 %
Ubesvart	58	3,4 %	64	3,7 %	122	3,5 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

Tabell 1: Fordeling av respondenter etter tilknytning UiB og kjønn

2.2 Aldersfordeling i RVU

Det er naturligvis en vesentlig forskjell i aldersspredning mellom studenter og ansatte på UiB. Av studenter som har besvart RVU er 83 % av dem i aldersgruppen 20 – 29 år. Når det gjelder respondenter fra ansatte er det aldersgruppen 40 – 49 år som har gitt flest besvarelser i RVU, men spredningen i alder er langt større enn for studentbesvarelsene. *Tabell 2* viser en oppsummering av aldersfordelingen i RVU.

Alder	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Under 20 år	57	3,3 %	3	0,2 %	60	1,7 %
20 - 29 år	1434	83,0 %	137	8,0 %	1571	45,6 %
30 -39 år	133	7,7 %	391	22,8 %	524	15,2 %
40 - 49 år	38	2,2 %	452	26,3 %	490	14,2 %
50 - 59 år	8	0,5 %	428	24,9 %	436	12,7 %
60 - 69 år	11	0,6 %	265	15,4 %	276	8,0 %
Over 70 år	1	0,1 %	8	0,5 %	9	0,3 %
Ubesvart	45	2,6 %	33	1,9 %	78	2,3 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

Tabell 2: Fordeling av respondenter etter tilknytning til UiB og alder

2.3 Fordeling etter tilhørighet på UiB i RVU

Tabell 3 viser hvordan respondentene fordeler seg på ulike fakulteter og avdelinger. Fordelingen følger i store trekk de relative forskjeller i størrelse, fakultetene imellom. Blant fakultetene har Fakultet for naturvitenskap og teknologi (NT-fak) flest respondenter med 22,7%. Derneft følger Det samfunnsvitenskapelige fakultet (SV-fak) med 15,8%, Det medisinske fakultet med 15,6%, Det humanistiske fakultet (HF-fak) 14,1%, Det psykologiske fakultet 8,5%, Det juridiske fakultet 7,8% og Fakultet for kunst, musikk og design (KMD) 3,3%. I tillegg har 8,4% av respondentene oppgitt sentraladministrasjonen som arbeidsplass. Andre enheter har svært få respondenter.

Det er interessant å se på ulikheter mellom fakulteter/avdelinger i hvordan respondentene svarer på spørsmålene i undersøkelsen. Imidlertid er verdien av resultatene noe begrenset ettersom populasjonene blant studentbesvarelsene er små, særlig hvis vi deler opp svarene fra fakultetene.

Fakultet/ enhet	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
NT-fak	391	22,6 %	391	22,8 %	782	22,7 %
SV-fak	379	21,9 %	167	9,7 %	546	15,9 %
MEDISIN	199	11,5 %	333	19,4 %	532	15,4 %
HF	306	17,7 %	181	10,5 %	487	14,1 %
PSYKOLOGISK	162	9,4 %	131	7,6 %	293	8,5 %
JURIDISK	223	12,9 %	47	2,7 %	270	7,8 %
KMD	62	3,6 %	52	3,0 %	114	3,3 %
Sentraladm.	1	0,1 %	287	16,7 %	288	8,4 %
UB	1	0,1 %	64	3,7 %	65	1,9 %
UM	0	0,0 %	60	3,5 %	60	1,7 %
Andre	3	0,2 %	4	0,2 %	7	0,2 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

Tabell 3: Fordeling av respondenter etter tilhørighet på UiB

2.4 Reisefrekvens og reiseavstand til studiested arbeidsplass- RVU

Hvor ofte reiser studenter og ansatte til og fra studiested/arbeidssted? Hvilken reiseavstand studenter og ansatte har mellom hjem og studiested/arbeidssted kan være vesentlig for valg av forslag til tiltak for å øke grønn mobilitet og antallet aktive reiser.

Som det kommer frem av *tabell 4* reiser 50,8% av respondentene 5 eller flere dager i uken. At andelen respondenter som oppgir at de er på UiB 5 dager eller mer hver uke ikke er høyere kan skyldes avtaler om hjemmearbeid blant ansatte og at studenter ikke oppholder seg på campus hver dag.

Reisefrekvens	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
0 - 2 dager i uken	229	13,3 %	108	6,3 %	337	9,8 %
3 dager i uken	274	15,9 %	176	10,3 %	450	13,1 %
4 dager i uken	422	24,4 %	297	17,3 %	719	20,9 %
5 eller flere dager i uken	690	40,0 %	1059	61,7 %	1749	50,8 %
Ubesvart	112	6,5 %	77	4,5 %	189	5,5 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

Tabell 4: Reisefrekvens til studiested/arbeidssted

Av *tabell 5*, vist under, fremgår det at det er tydelige forskjeller mellom studenter og ansatte hva gjelder reiseavstand til studiested/ arbeidsplass. Mer enn 35 % av studentene som har besvart RVU bor nærmere enn 2 km fra sitt studiested. For ansatte er det 15 % som har oppgitt at de bor nærmere enn 2 km fra arbeidsplassen. Nesten en tredjedel (30,1 %) av alle respondentene har en reiseavstand på 2 – 5 km fra studiested arbeidsplass. Videre fremgår det at om lag 14 % av studentene har oppgitt at de har mer enn 10 km reiseavstand til studiestedet. Tilsvarende har mer enn 23 % av de ansatte oppgitt at reiseavstanden er over 10 km. Samlet sett har ca. 71% av respondentene en reiseavstand på inntil 10 km fra UiB. Hvis vi legger til respondentene som har 11 - 15 km reiseavstand, bor ca. 82% av respondentene innenfor en radius på inntil 15 km fra UiB. Tallene illustrerer at en stor andel av studenter og ansatte har relativt kort reisevei til UiB. Det er likevel en usikkerhet i hvor representative

tallene er i forhold til alle studenter og ansatte. Ettersom svarprosenten i undersøkelsen er ca. 15 %, samt at 5,5 % av respondentene ikke har besvart spørsmålet om reiseavstand, kan den reelle reiseavstanden avvike fra disse resultatene.

Reiseavstand	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Mindre enn 2 km	606	35,1 %	258	15,0 %	864	25,1 %
2 - 5 km	549	31,8 %	487	28,4 %	1036	30,1 %
6 -10 km	222	12,9 %	339	19,7 %	561	16,3 %
11 - 15 km	104	6,0 %	258	15,0 %	362	10,5 %
16 -30 km	72	4,2 %	185	10,8 %	257	7,5 %
31 - 50 km	23	1,3 %	58	3,4 %	81	2,4 %
51 - 70 km	7	0,4 %	13	0,8 %	20	0,6 %
71 - 90 km	2	0,1 %	10	0,6 %	12	0,3 %
Over 90 km	30	1,7 %	32	1,9 %	62	1,8 %
Ubesvart	112	6,5 %	77	4,5 %	189	5,5 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

Tabell 5: Reiselengde mellom hjem og studiested/arbeidssted

2.5 Transportløsninger

Det fremste virkemiddelet for å øke den grønne mobiliteten til studenter og ansatte ved UiB er å få flest mulig over på transportløsninger som gange (og løping), sykkel eller kollektiv. RVU har kartlagt hvilket transportmiddel studenter og ansatte bruker til UiB. I undersøkelsen er det stilt spørsmål til hovedtransportmiddel både i forhold til sommerhalvår og vinterhalvår. Dette for å få frem ulikheter knyttet til f.eks. bruk av sykkel. Kollektiv er hovedtransportmiddel i sommerhalvåret for den største andelen av både studenter og ansatte, med henholdsvis 44,5 % og 33 %.

Hovedtransportmiddel sommerhalvåret	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Gange/ løping	654	37,9 %	362	21,1 %	1016	29,5 %
Sykkel	47	2,7 %	226	13,2 %	273	7,9 %
EL-sykkel	17	1,0 %	132	7,7 %	149	4,3 %
Bysykkel/ sparkesykkel	44	2,5 %	33	1,9 %	77	2,2 %
Kollektiv (Buss, bybane og tog)	768	44,5 %	566	33,0 %	1334	38,7 %
EL-bil	15	0,9 %	183	10,7 %	198	5,7 %
Bil (fossil)	19	1,1 %	55	3,2 %	74	2,1 %
Annet (Båt, MC etc.)	32	1,9 %	63	3,7 %	95	2,8 %
Ubesvart	131	7,6 %	97	5,6 %	228	6,6 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

Tabell 6: Hovedtransportmiddel til og fra UiB i sommerhalvåret

I spørreundersøkelsen var ikke båt, som er et kollektivtilbud, et eget alternativ. Det gjør at prosentandelen for kollektivt reelt sett kan ligge enda høyere. Kategoriene gange/løping, sykkel, EL-

sykkel, Bysykkel og sparkesykkel er innfor UiB sin definisjon av «aktiv reisevei». Om lag 44% av alle respondentene har svart at de har en aktiv reisevei i sommerhalvåret. Når det gjelder bilbruk er det vesentlige forskjeller mellom studenter og ansatte. Kun 2 % av studentene har oppgitt bil som hovedtransportmiddel, mens for ansatte utgjør dette om lag 14 % av respondentene.

Andelen «aktive reiser» er noe lavere i vinterhalvåret, og ligger på ca. 36,5 % når en ser både studenter og ansatte samlet. Dette skyldes i hovedsak at det er langt færre syklist i vinterhalvåret. Av *tabell 7* fremgår det også at det er små forskjeller i bilbruk mellom sommerhalvåret og vinterhalvåret.

Hovedtransportmiddel vinterhalvåret	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Gange/ løping	612	35,4 %	357	20,8 %	969	28,1 %
Sykkel	18	1,0 %	140	8,2 %	158	4,6 %
EL-sykkel	6	0,3 %	89	5,2 %	95	2,8 %
Bysykkel/ sparkesykkel	17	1,0 %	17	1,0 %	34	1,0 %
Kollektiv (Buss, bybane og tog)	863	50,0 %	694	40,4 %	1557	45,2 %
EL-bil	15	0,9 %	200	11,6 %	215	6,2 %
Bil (fossil)	24	1,4 %	57	3,3 %	81	2,4 %
Annet (Båt, MC etc.)	28	1,6 %	61	3,6 %	89	2,6 %
Ubesvart	144	8,3 %	102	5,9 %	246	7,1 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

Tabell 7: Hovedtransportmiddel til og fra UiB i vinterhalvåret

2.6 Vesentlige funn fra RVU

RVU har gitt arbeidsgruppen data som er verdifulle med hensyn til å iverksette mulige tiltak for bedre tilrettelegging av transport til og fra campus.

Bilbruk pr.Fakultet/ enhet	Studenter		Ansatte		Alle	
	Bil som hovedtransport i sommerhalvåret		Bil som hovedtransport i sommerhalvåret		Bil som hovedtransport i sommerhalvåret	
	Antall bilbrukere	Prosent bilbrukere	Antall bilbrukere	Prosent bilbrukere	Antall bilbrukere	Prosent bilbrukere
MAT-NAT	7	1,8 %	46	11,8 %	53	6,8 %
SV	11	2,9 %	6	3,6 %	17	3,1 %
MEDISIN	1	0,5 %	67	20,1 %	68	12,8 %
HF	7	2,3 %	20	11,0 %	27	5,5 %
PSYKOLOGISK	4	2,5 %	16	12,2 %	20	6,8 %
JURIDISK	1	4,0 %	7	14,9 %	8	3,0 %
KMD	2	3,2 %	8	15,4 %	10	8,8 %
Sentraladm.	1	100,0 %	57	19,9 %	58	20,1 %
UB	0	0,0 %	3	4,7 %	3	4,6 %
UM	0	0,0 %	9	15,0 %	9	15,0 %
Andre	0	0,0 %	0	0,0 %	0	0,0 %
Sum	34	2,0 %	239	13,9 %	273	7,9 %

Tabell 8: Bil som hovedtransportløsning i sommerhalvåret

Det tydeligste funnet i RVU er at bilbruk er et attraktivt fremkomstmiddel for de ansatte ved UiB. Samlet sett er det ca. 14% -15 % av de ansatte ved UiB som har bil som hovedtransportmiddel. For ansatte ved enkelte fakultet/ avdelinger ligger prosentandelen som har bil som hovedtransportmiddel til arbeidsplassen på ca. 20% i både sommer- og vinterhalvåret.

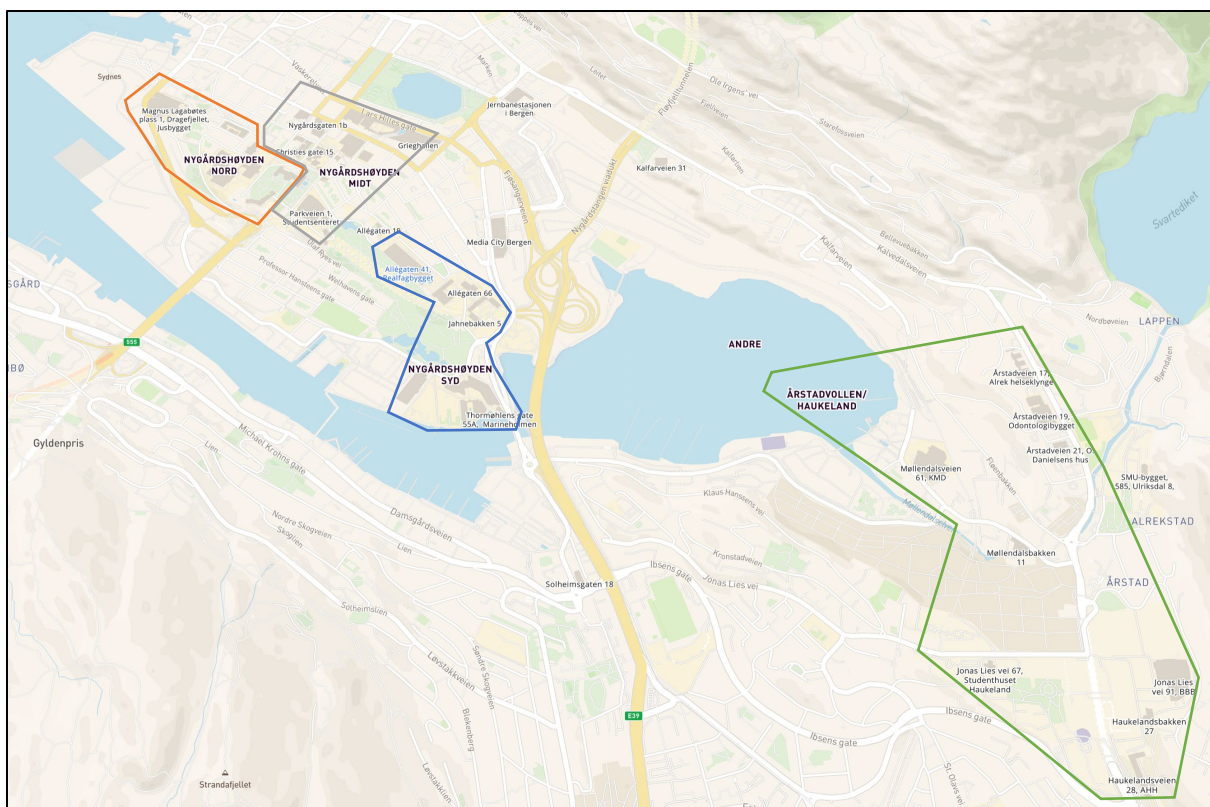
Data fra RVU viser også at mange av de ansatte som har bil som hovedtransportmiddel bor 2-10 km unna arbeidsplassen. Arbeidsgruppen antar at ansattes bilbruk i vesentlig grad henger sammen med det finnes relativt gode parkeringsordninger for både ansatte og studenter ved UiB. Studenter benytter seg trolig i langt mindre grad av dette tilbudet fordi de bor nærmere campus eller ikke har tilgang på egen bil. Arbeidsgruppen stiller spørsmål om UiB bør intensivere arbeidet med oppfølging av parkeringspolicy vedtatt i 2019.

3. Dagens transporttilbud og tilrettelegging

UiB er et byuniversitet der sentrale deler av campus ligger nært Bergen sentrum, med utbredt kollektivdekning i form av buss og bybane. UiB har også en egen campusbuss som frakter ansatte rundt til de ulike campusområdene. Med sine nær 20.000 studenter og over 4.000 ansatte, er UiB likevel avhengig av en helhetlig tankegang knyttet til transport- både når det gjelder mennesker og varer. Gang- og sykkelveiene i Bergen er i stadig utvikling og UiB ønsker å tilrettelegge for at både studenter og ansatte skal velge en mest mulig miljøvennlig reisevei til og fra campusområdene. UiB er sertifisert som Norges første sykkelvennlige universitet, og det arbeides kontinuerlig for at alle studenter og ansatte skal ha tilgang til trygge sykkelparkeringer, samt garderobe og oppbevaringsmuligheter både i eldre og nye bygg.

3.1 Offentlig veg- og transportinformasjon

UiB har flere campusområder, plassert like ved eller rett utenfor Bergen sentrum. Dette medfører naturlig nok at det er gode muligheter for studenter og ansatte for å velge ulike transportløsninger. Figur 3 viser de fire campusområdene til UiB.



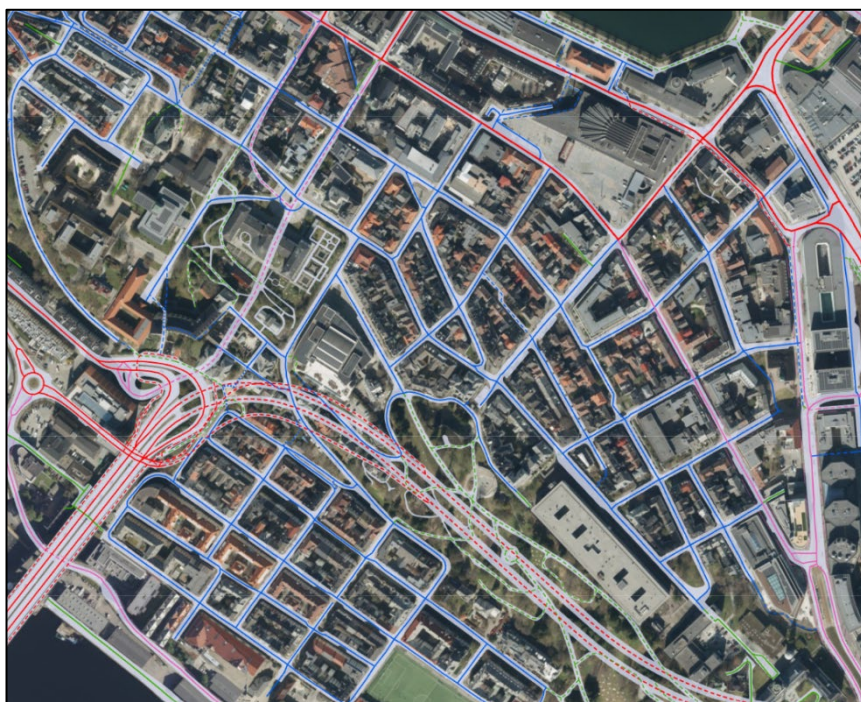
Figur 3 - UiB sine campusområder

Som det kommer frem av RVU er kollektivreiser den foretrukne reisemåten for studenter og ansatte ved UiB. Tilgangen på informasjon om kollektivtilbudet i Bergen og omegn finnes lett tilgjengelig på: <https://www.skyss.no/> eller via appen «Skyss reise».

Informasjon om blant annet gangnett, sykkelveger og andre vegopplysninger finnes hos Bergen kommune, Vestland fylkeskommune og Statens Vegvesen som alle er offentlige vegeiere i Bergen kommune.

De tre aktørene har et formelt samarbeid gjennom organisasjonen Miljøløftet hvor det også finnes nyttig informasjon: <https://www.miljoloftet.no/>

For utfyllende informasjon om vegnettet i og rundt campus kan Bergen kommune sin kartløsning bergenskart.no benyttes:



Figur 4 - Utlipp fra tjenesten Bergenskart.no (Bergen kommune)

3.2 Tilrettelegging for aktive og multimodale reiser

Bergen kommune har vedtatt både en egen gåstrategi og en sykkelstrategi som inneholder konkrete mål og tiltak for å øke andel gående og syklende (Miljøløftet, 2020). I likhet med Bergen kommune ønsker også UiB å øke denne andelen og et godt gang- og sykkelnettverk som oppleves trygt, funksjonelt og attraktivt er en forutsetning for å nå disse målene.

Det er også viktig å huske på at kollektivreisende som for eksempel kommer med buss, bybane eller tog også er fotgjengere – og i noen tilfeller syklistene når de skal videre fra buss-/bybanestopp eller togstasjon til sin endelige destinasjon på campus. Disse reisene kalles gjerne multimodale ettersom man tar i bruk flere transportformer på samme reise. Tilrettelegging for gående og syklende bidrar derfor også til å tilgjengeliggjøre kollektivtransporten. Et mål om å øke andel aktive og grønne reiser må ses i sammenheng med kollektivreiser, som kan erstatte lengre transportetapper med egen bil og oppfylle målet om økt andel grønn mobilitet. Forskning viser at sammenkobling av sykkel- og kollektivtilbudet øker rekkevidden for begge transportmidlene (Kager og Harms, 2017).

For å synliggjøre de mer miljøvennlige transportformene og tilrettelegge for multimodale reiser har Bergen kommune etablert flere mobilitetspunkter rundt i sentrum. Flere nye er også foreslått på Nygårdshøyden.

Mobilitetspunkter består både av fysisk infrastruktur og av et mobilitetstilbud som kombinerer tilgang til sykkel, kollektivtilbud og deletransport. Et mobilitetspunkt kan blant annet inneholde reserverte plasser til bildelingsbiler, offentlig tilgjengelige ladepunkter for alle ladbare biler, både åpen sykkelparkering og sykkelhangarer, bysykler, parkering for el-sparkesykler, kollektivholdeplass, samkjøringsholdeplass og samlet informasjon om kollektivtilbud, bildeling, bysykler mm. Ingen mobilitetspunkter har alle disse tilbudene, men varierer fra sted til sted etter behov og muligheter (Bergen kommune, 2024). Mobilitetspunkter på campus kan gjøre det lettere for UiBs studenter og ansatte å benytte aktive og miljøvennlige transportformer både til og fra campus, samt mellom de ulike campusområdene.

3.3 Kartlegging av sykkelparkering

Arbeidsgruppen har innhentet oversikt over sykkelparkering ved UiB fra Eiendomsavdelingen. Oversikten over sykkelparkering (vedlegg 8.1) viser en fordeling på parkering inne i sykkelhus og sykkelgarasje og parkering utendørs, samt fordeling på campusområde. Fordeling er gjort mellom følgende campusområder:

- Haukeland/Årstad/Møllendal
- Nygårdshøyden nord
- Nygårdshøyden midt
- Nygårdshøyden sør
- Marineholmen

I oversikten er alle parkeringsanlegg for sykler listet opp med nærmeste tilstøtende adresse og bygning tilhørende UiB. Det totale antall parkeringsplasser for sykkel er 1583, med en fordeling på 755 plasser inne og 828 plasser ute. Altså nesten 50% av plassene er innendørs. Av oversikten fra Eiendomsavdelingen fremgår det ikke om alle plassene innendørs er låsbare, men det er grunn til å

anta det. Det fremgår heller ikke om alle innendørs plasser er tilgjengelige for både studenter og ansatte.

Fordelingen av antall parkeringsplasser mellom campusområdene gir grunnlag for å vurdere forholdet mellom kapasitet og behov. Ser vi på campusområde Haukeland/Årstad/Møllendal er det en samlet kapasitet på 372 parkeringsplasser, med henholdsvis 215 plasser innendørs og 157 plasser ute. Haukeland/Årstad/Møllendal er et stort campusområde og plassene fordeler seg på 6 ulike adresser, fra Årstadveien 17 (Alrek) i nord til Haukelandsveien 28 (Armauer Hansens hus) i sør. I tillegg kommer bygget til Fakultet for kunst, musikk og design (KMD) i Møllendalsveien 61. På Det medisinske fakultet er det registrert ca. 2.200 studenter. I tillegg kommer ansatte ved Det medisinske fakultet og studenter og ansatte ved Det psykologiske fakultet i Årstadveien 17 (Alrek) og Jonas Lies vei 91 (BBB).

Campusområde Nygårdshøyden nord omfatter bygninger på Det juridiske fakultet og HF-fakultetet, blant annet Jusbygget, Sydneshaugen skole og HF-bygget. På dette campusområdet er det totalt 154 parkeringsplasser for sykkel, herav 100 plasser innendørs og 54 plasser utvendig. Fordelingen av plasser mellom de to fakultetene er ganske lik, med 82 plasser på jus og 72 plasser på HF.

På de to fakultetene er det registrert ca. 6.300 studenter, og det er grunn for å stille spørsmål om behovet for sykkelparkering blant studenter er tilstrekkelig dekket med dagens kapasitet. I tillegg kommer behovene for sykkelparkering blant ansatte på de to fakultetene. Hvis vi legger til grunn at det til sammen er ca. 7.000 studenter og ansatte på de to fakultetene gir dette et forholdstall mellom student/ansatt og antall parkeringsplasser på 45,4. Dette er et relativt høyt tall.

Campusområde Nygårdshøyden midt oppfattes som sentrum av UiBs campus på Nygårdshøyden. Her finner vi Studentsenteret, faglig og administrativ ledelse og sentraladministrasjonen. Av fakultetene er SV-fakultet Det psykologiske fakultet plassert her og i tillegg Griegakademiet. Kapasitet på sykkelparkering er størst her blant alle campusområdene, med til sammen 601 plasser. Fordeling er 268 plasser innendørs og 333 plasser ute. På de to fakultetene og Griegakademiet er det registrert ca. 6.000 studenter. I tillegg kommer et relativt høyt antall ansatte i dette området, anslagsvis 1000 personer. Til tross for et høyt antall studenter og ansatte i dette området er forholdstallet mellom student/ansatt og antall parkeringsplasser for sykkel relativt høyt: 11,6 studenter/ansatte pr parkeringsplass. Sett opp mot sykkelandelen på sommerhalvåret er det altså ikke tilstrekkelig med parkeringsdekning for syklende.

Campusområde Nygårdshøyden sør omfatter Realfagbygget, Fysikkbygget og Klimaklyngen i Jahnebakken. Her finner vi i alt 391 plasser for sykkelparkering, 172 innendørs og 219 ute. Det er mange studenter tilknyttet institutter ved MN-fakultetet i dette området, anslagvis 1500 personer og i tillegg ca. 500 ansatte. Dette gir et forholdstall på 5,1 studenter/ansatte pr parkeringsplass.

Campusområdet Marineholmen består av bioblokken og datablokken i Thormøhlens gate 55 og Institutt for biovitenskap i Thormøhlens gate 53A/B. Her holder Institutt for biovitenskap og Institutt for informatikk til. På Marineholmen er det til sammen 65 parkeringsplasser utendørs. Til sammen har de to instituttene ca. 1650 studenter og 400 ansatte, totalt ca. 2.050 personer. Dette gir et forholdstall mellom student/ansatt og antall parkeringsplasser for sykkel på 31,5. Dette er et forholdstall som ligger langt over flere av de andre campusområdene. Det må legges til at Marineholmen ikke ligger så langt fra de andre delene av MN-fakultetet i Nygårdshøyden sør, men likevel så langt at det ikke er praktisk å benytte seg av sykkelparkering ved Fysikkbygget eller i Realfagbygget.

Andel el-sykler øker og dette stiller krav til muligheter for lading. Eiendomsavdelingen oppgir at alle steder hvor det er låsbar sykkelparkering er det også opplegg for lading av batterier til el-sykkel. Det

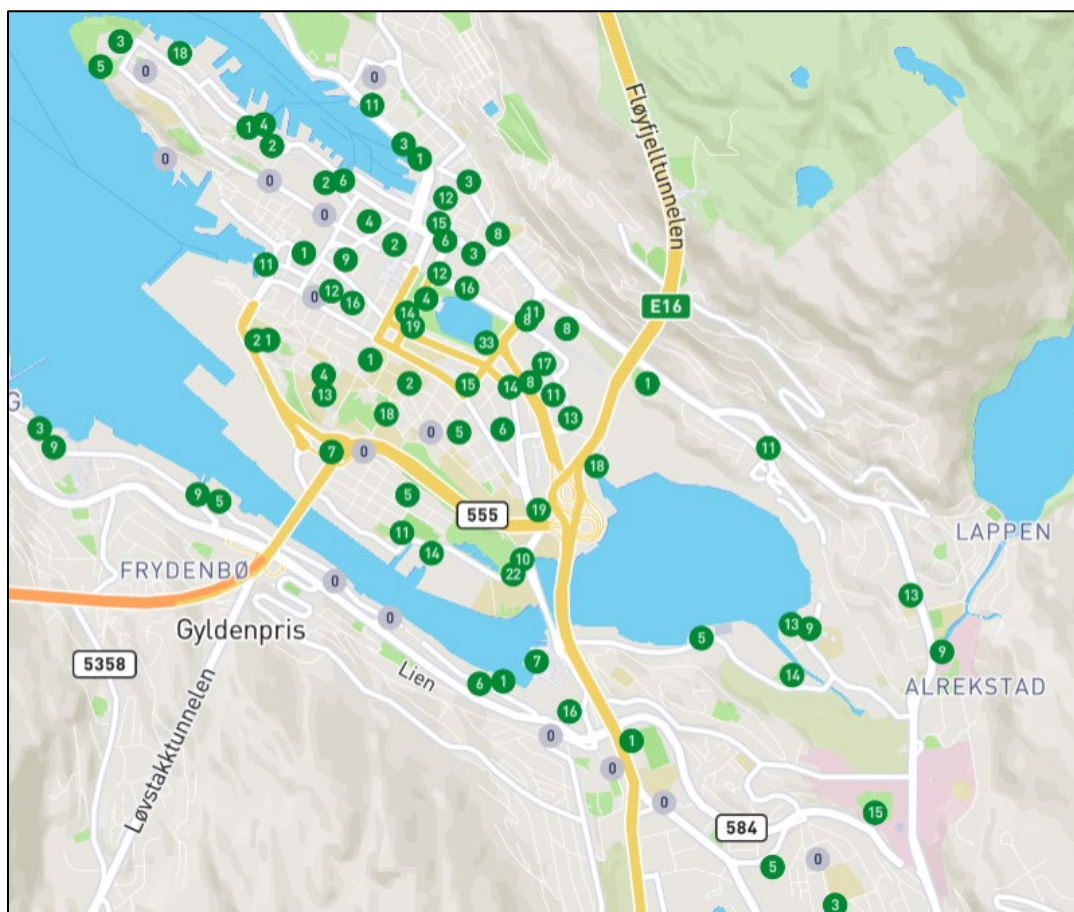
anbefales i UiBs ladevettregler at lading skjer ved sykkelparkering, og ikke på kontorer eller i andre arealer.

3.4 Kartlegging av dusj- og garderobefasiliteter

Arbeidsgruppen har innhentet oversikt over dusj- og garderobefasiliteter ved UiB fra Eiendomsavdelingen. Oversikten som er innhentet for kapasitet på sykkelparkering inneholder antall plasser, men det foreligger ikke oversikt over kapasitet med antall dusjer og garderobeskap og hvilke garderobeskap som er tilgjengelige for både studenter og ansatte. Det er dusj- og garderobefasiliteter i om lag 20 av byggene ved UiB. Generelt finnes det dusj- og garderobefasiliteter for studenter i de større studenthusene, f.eks. i HF-bygget, U. Pihls hus, Realfagbygget og Odontologibygget. Blant de større byggene med hovedsakelig ansatte brukere finnes det også dusj- og garderobefasiliteter.

3.5 Kartlegging av bysykkelparkering ved UiB

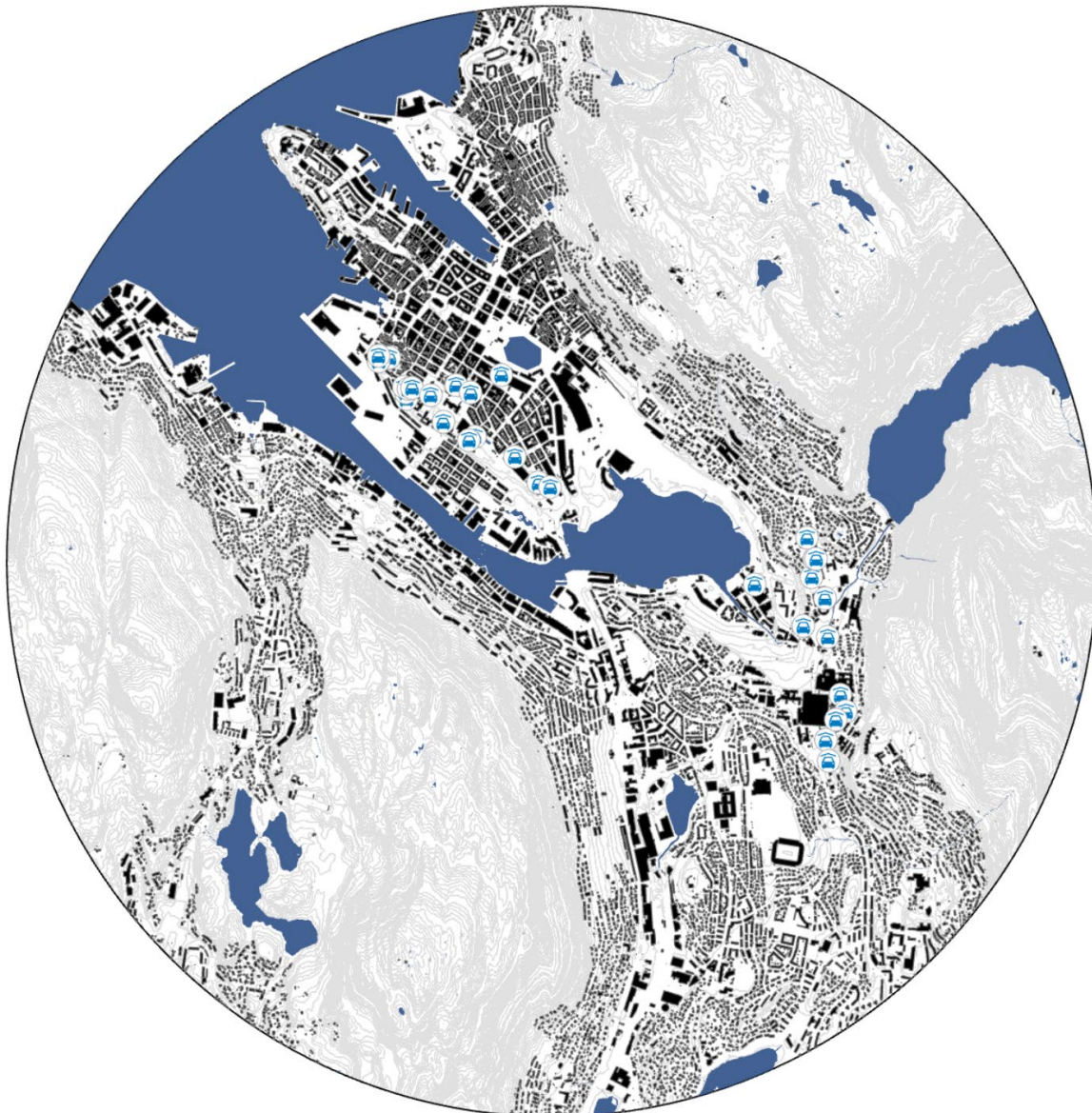
UiB har god dialog med Bergen kommune når det gjelder utplassering av bysykler på campus og det finnes bysykkelstativer på alle campusområder. Noen stativer brukes mer enn andre, men som oftest er det tilgang til en ledig sykkel i rimelig avstand. Ved Studentsenteret kan det derimot være kapasitetsproblemer ettersom flere studenter og ansatte benytter bysyklene til å komme seg ned fra Nygårdshøyden, mens færre velger å sykle opp. Dette gjør at Bergen kommune jevnlig må frakte bysykler opp til Studentsenteret.



Figur 5 - Oversiktsbilde av bysykkelstasjoner

3.6 Kartlegging av parkering for bil og motorsykkel

Arbeidsgruppen har innhentet oversikt over parkeringsplasser ved UiB fra Eiendomsavdelingen. Totalt er det 621 parkeringsplasser for bil og motorsykkel, 610 for bil og 11 for motorsykkel. I *Vedlegg 1 – Datagrunnlag parkering for sykkel og bil ved UiB*, er det en detaljert oversikt over parkeringsplassene for både bil og sykkel. Oversikten over parkeringsplasser for bil viser at det til sammen er 238 frie plasser for ansatte og studenter, 37 plasser reservert for El-bil, 31 plasser reservert for fakulteter/enheter, 218 plasser for utleie til ansatte og studenter, 36 HC-plasser og 50 plasser forbeholdt pasienter.



Figur 6 - Kart som illustrerer UiBs Parkeringsfasiliteter.

Kilde: FKB-data hentet fra Geonorge.no bearbeidet i ArcGIS PRO.

At parkeringsplassene er frie innebærer at de kan benyttes av studenter og ansatte. Det må betales parkeringsavgift for bruk av plassene. For tiden er det kr 60 pr dag. Utleie av parkeringsplasser er priset til kr 9000 pr år i 2024.

Dagens parkeringskapasitet er et resultat av en reduksjon i 2011, da 30% av plassene ble kuttet som et miljøtiltak. I styresak 109/19 ble det vedtatt en parkeringspolicy som hadde som mål å utfase parkering ved UiB.

Noen av tiltakene i parkeringspolicyen i styresak 109/19:

- Reduksjon av antall plasser fra 740 i 2019 til ca. 300 i 2025
- Innføring av brukerbetaling for all parkering på UiBs arealer
- Fjerning av faste plasser reservert for enhetene
- Forenkling og effektivisering av forvaltningen av ordningen

Gjennomføring av flere av tiltakene i parkeringspolicyen ble satt på vent som følge av koronapandemien i perioden 2020 – 22. Eiendomsavdelingen oppgir at bruken av parkeringsplasser er redusert. Det er innført brukerbetaling på frie plasser, og dette har redusert etterspørselen. Det er også ledig kapasitet på utleieplasser. Det er ikke fastsatt når en reduksjon av parkeringsplasser vil bli gjennomført, men flere parkeringsanlegg vil bli fjernet som del av større byggeprosjekter. Dette gjelder blant annet i Årstadveien, Allegaten og Dokkeveien.

3.7 Bruk av campusbussen

Campusbussen er en transporttjeneste tilgjengelig for ansatte ved UiB. Bussen har 6 turer per driftsdøgn, fra klokken 08:10 til 14:55. I 2023 kjørte bussen om lag 14 200 km. Antall passasjerer fra stoppested er vist i Tabell 8.

Stoppsted	Antall passasjerer
~ 1.1.2023	1111
• 1.1.2023	1111
c = 1.1.2023	1111
u ~ ? 1.1.2023	1111
c 1.1.2023	1111
u 1.1.2023	1111
2 1.1.2023	1111
c 1.1.2023	1111
1.1.2023	1111

Tabell 8: Antall passasjerer med Campusbussen per stoppested fra 1.1 - 31.12 2023.

Bussen har dieselmotor, og med utgangspunkt i det maksimale utslippskravet på 210 g CO₂-ekvivalenter per kjørte km for større varebiler (før 2019 (Oslo Economics, 2019), vil campusbussen ha et utslipp på nesten 3 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023.

Dersom en antar at hver enkelt passasjer reiser like langt og uten andre passasjerer, vil hver passasjer ha reist 1,5 km. Dette tilsvarer et utslipp på 315 g CO₂-ekvivalenter per passasjer i 2023.

Til sammenligning vil en buss drevet av biodiesel ha et utslipp på 7 g CO₂-ekvivalenter per passasjer per km (Klimasmart semester, 2023). Noe som tilsvarer et utslipp på 10,5 g CO₂-ekvivalenter per passasjer og et totalt utslipp på 0.09 tonn CO₂-ekvivalenter i 2023.

3.8 Mobilitetsstyring

I tillegg til utbygging av infrastruktur, som sykkelparkeringer og garderober, har UiB også gjennomført andre tiltak som påvirker mobiliteten for studenter og ansatte. Slike tiltak kan omtales som mobilitetsstyring. Dette er mer myke tiltak og former for tilrettelegging, som skal redusere biltrafikk ved å påvirke holdninger og reiseadferd. Dette gjøres blant annet gjennom informasjon, kommunikasjon, organisering og koordinering. Tiltak og tilrettelegginger innen mobilitetsstyring krever ikke nødvendigvis store investeringer og kan ha et høyt nytte/kost forhold.

Blant tiltak innenfor mobilitetsstyring kan nevnes kampanjer som «Sykle til jobben», hvor alle UiB-ansatte deltar gratis og det deles ut premier for beste lag samt topp tre enkeltdeltakere. Det arrangeres også en årlig sykkel dag for studenter og ansatte med gratis sykkelverksted, boller og kaffe. Sykkeldagen avholdes i samarbeid med Bergen Live og Miljøløftet.

UiB fikk i 2020 opprettet et eget internt klimafond med formål å finansiere tiltak som bidrar i arbeidet for et mer miljø- og klimavennlig universitet, enten ved å direkte redusere UiBs klimafotavtrykk, eller ved å engasjere studenter og ansatte til en felles miljø- og klimadugnad. I søknadskategorien «Miljøvennlig transport og arrangementer», har studenter og ansatte fått støtte til prosjekter som bidrar til en høyere andel aktive reiser og grønn mobilitet. Eksempler er gratis bysykkelabonnement for studenter og ansatte til bruk både til og fra UiB samt mellom campusområdene, El-lastesykkel til frakt av både hageutstyr og bøker til Universitetsmuseet og Universitetsbiblioteket.

4. Alternative reisemåter

I dette kapittelet skal vi se nærmere på noen av holdningene som kommer til uttrykk i RVU. Vi vil først ha hovedfokus på studenter og ansatte som oppgir i undersøkelsen at de bor mellom 2 og 10 km fra UiB. Dernest vil vi gjengi noen av resultatene som respondenter som har lenger reisevei enn 10 km svarer i undersøkelsen. Analysen er i hovedsak gjennomført av Asplan Viak, på oppdrag fra UiB.

4.1 Reisevaneundersøkelse 2023- Holdninger til reisevalg

Det grunnleggende spørsmålet som vi legger til grunn i denne analysen er:

Kan forbedringer og incentiver få studenter og ansatte til å oftere velge en aktiv reisevei til og fra UiB?

Analysen tar utgangspunkt i følgende spørsmål i RVU:

Spørsmål 7: *Hvor lang er din vanlige reisevei til/fra arbeidsplassen/studiestedet? (En vei) Velg ett alternativ.*

Spørsmål 21: *Kunne forbedringer og incentiver på arbeidsplassen/studiestedet bidratt til at du begynte å sykle, gå eller løpe oftere til UiB? Velg ett alternativ.*

Spørsmål 22: *Hva er viktig for deg hvis du skulle ha valgt en aktiv reisevei (gå, løpe eller sykle) til UiB oftere? Velg inntil tre alternativer.*

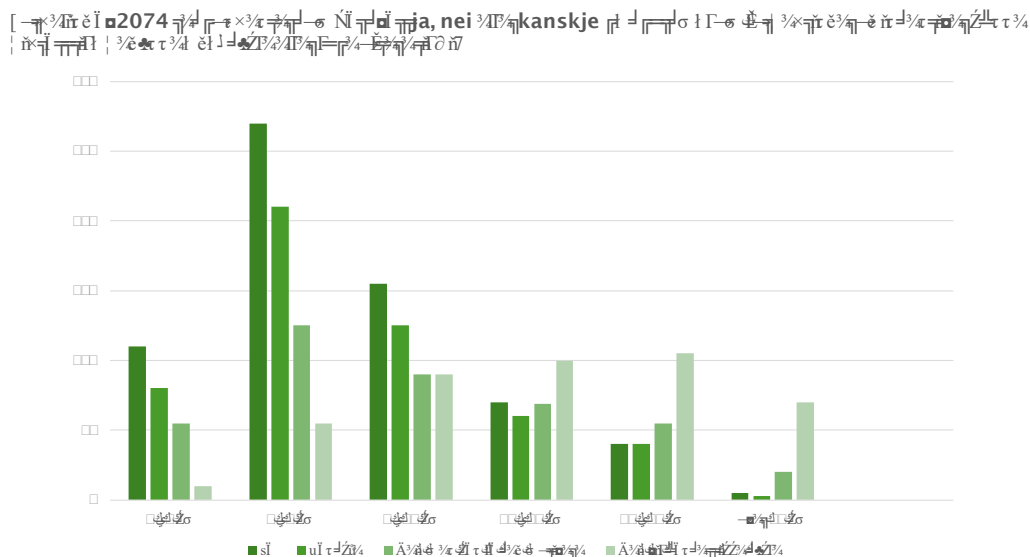
4.1.1 Reisevei til UiB

Til analysen er det mest interessant med de respondentene som kan antas å være enklest å motivere til å velge aktiv transport. Antakelig vil de 1597 respondentene som har oppgitt å ha mellom 2 og 10 km reisevei være enklest å hjelpe over til aktive transportmidler.

En illustrasjon av dette får vi ved å se svarene på spørsmålet om ja/nei til insentiver (spm. 21) opp mot reiseavstand. Som en tilleggsdimensjon har vi skilt respondentene som svarer nei og de som svarer nei, men likevel oppgir hva som er viktig for valg av en aktiv reisevei (spm. 22), og de som svarer nei uten å oppgi andre svar på spm. 22 enn «nei, vil uansett ikke sykle».

I tillegg har vi i figur 7 silt bort de som svarer at de går/løper/sykler hver dag allerede, de som ikke har oppgitt avstand, og de som oppgir postnummer utenfor nummerserien 5000-5999.

Figur 7 viser antall respondenter fordelt etter ja, nei og kanskje på spm. 21. Tallene er ikke vektet eller standardiserte, og over 7 av 10 respondenter (i hele utvalget) befinner seg innenfor 10 km fra UiB.



Figur 7: Avstand til UiB og om man kan la seg motivere til å begynne å gå, sykle eller løpe oftere til UiB. Respondenter som ikke allerede går/løper/sykler hver dag.

Det er likevel tydelig at avstand spiller en betydelig rolle i respondentenes vurdering av om forbedringer og insentiver fra UiB kunne bidratt til mer aktive reisemåter. Blant de som bor nærmest, er det også et flertall blant de som svarer «nei», at de likevel oppgir forhold som kunne påvirket deres reisevalg, mens blant de som bor lengre unna, så blir «nei»-gruppen samlet sett større enn «ja» og «kanskje»-gruppen.

Til den videre analysen fremstår det som mest riktig å fokusere på de 1597 respondentene som oppgir å ha mellom 2 og 10 km reisevei til UiB.

Reiseavstand	Studenter		Ansatte		Alle	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Mindre enn 2 km	606	35,1 %	258	15,0 %	864	25,1 %
2 - 5 km	549	31,8 %	487	28,4 %	1036	30,1 %
6 -10 km	222	12,9 %	339	19,7 %	561	16,3 %
11 - 15 km	104	6,0 %	258	15,0 %	362	10,5 %
16 -30 km	72	4,2 %	185	10,8 %	257	7,5 %
31 - 50 km	23	1,3 %	58	3,4 %	81	2,4 %
51 - 70 km	7	0,4 %	13	0,8 %	20	0,6 %
71 - 90 km	2	0,1 %	10	0,6 %	12	0,3 %
Over 90 km	30	1,7 %	32	1,9 %	62	1,8 %
Ubesvart	112	6,5 %	77	4,5 %	189	5,5 %
Sum	1727	100,0 %	1717	100,0 %	3444	100,0 %

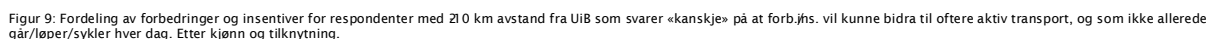
Tabell 9: Reiseavstand til arbeidsplass/studiested fra RVU

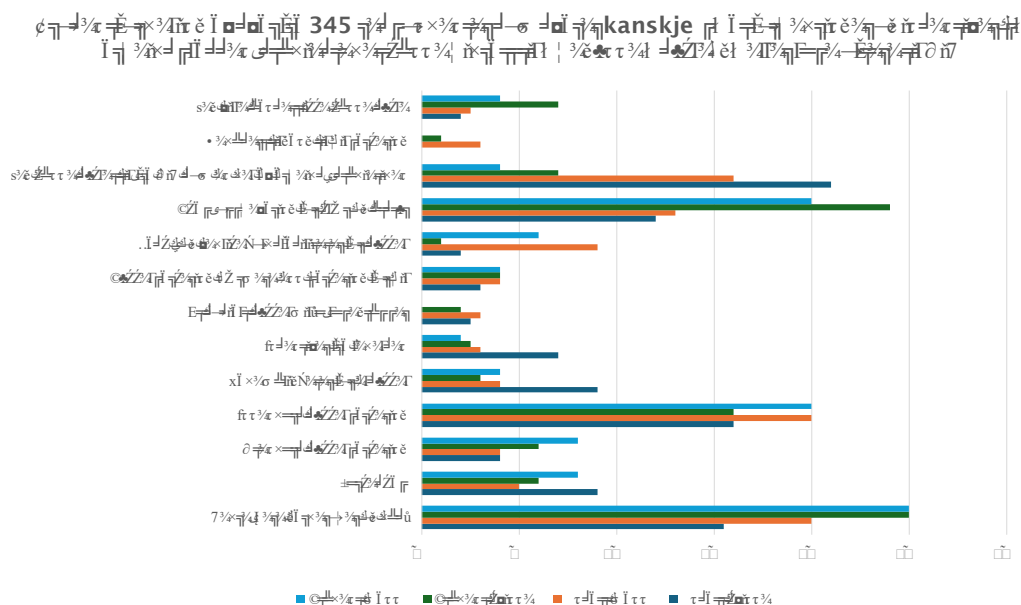
4.2 Respondenter som svarer «ja» eller «kanskje» på spm. 21

Respondentene som svarer «ja» og «kanskje» på spørsmålet om forbedringer og insentiver fra UiB kunne få studenter og ansatte til å oftere velge en aktiv reisevei grupperer seg nokså likt på hvilke insentiver som skal til for å få dem til å reise mer aktivt til UiB (spørsmål 22). Det som skiller dem er i større grad kjønn og tilknytningsforhold, enn om de svarer ja eller kanskje på spørsmål 21 (se figur 8 og 9): for studenter er dusj/garderobe og skap/oppbevaring viktigere enn for ansatte; for ansatte er sykling som del av arbeidstiden (naturligvis) viktigere enn for studenter; for menn er dusj/garderobe litt viktigere enn for kvinner, mens for kvinner er skap/oppbevaring viktigere enn for menn; vask/vedlikeholdsfasiliteter er en god del viktigere for menn; for kvinner er sykling som del av arbeidstiden (mye) viktigere enn for menn.



Gruppen av respondenter som oppgir annet kjønn eller ikke ønsker å oppgi kjønn skiller seg ikke noe fra kvinner og menn: som alle andre insentiveres disse også av bedre dusj-/ garderobe-/oppbevaringsmuligheter, og blant de ansatte insentiveres de i tillegg av å kunne sykle som del av arbeidstiden.





I «Vedlegg 2: Data fra RVU og bruk av Chat-GPT til analyse», er svarene respondentene har oppgitt i åpne svarfelt på spørsmål 21 listet opp. For å hjelpe oss med å sammenfatte svarene har vi brukt *ChatGPT* (3.5). Instruksjonene som er gitt Chat GPT finnes i vedlegg2.

4.2.1 Forskiell mellom gruppen som svarer ja og kanskje på spørsmål 21

De som svarer «ja»:

- ❖ har allerede et positivt syn på aktiv transport og er mer villige til å ta skritt for å starte sykling, gåing eller løping oftere.
- ❖ gir klarere forslag til forbedringer og insentiver, og mange av dem har konkrete behov som kan adresseres, som forbedret sykkelinfrastruktur, støtte til kjøp av elsykkel og mer trygg sykkelparkering.
- ❖ noen av dem uttrykker sterke bekymringer, som sykkeltyveri og dårlig vær, som hindrer dem i å velge aktiv transport.

De som svarer «kanskje»:

- ❖ er mer usikre eller tilbakeholdne med hensyn til å begynne med aktiv transport. De kan ha flere forbehold eller barrierer som hindrer dem i å velge aktiv transport, som avstand, vær eller personlige preferanser.
- ❖ mange av disse nevner også værrelaterte bekymringer som en faktor som kan påvirke valget deres. De kan være mer avhengige av værforholdene for å bestemme om de vil sykle, gå eller løpe.
- ❖ Virker utrygge på å ferdes som myk trafikant enn gruppen som svarer «ja».

- ❖ er generelt mindre spesifikke enn de som svarer «ja». Dette kan indikere at de som svarer «kanskje» har mindre klarhet om hva som skulle til for å overbevise dem om å velge aktiv transport.

Det kan være hensiktsmessig å tilnærme seg de to gruppene (de som svarer "ja" og de som svarer "kanskje") på forskjellige måter når det gjelder å utvikle tiltak for å fremme aktiv transport. Her er noen grunner til at det kan være nødvendig med forskjellige tilnærminger:

Målgruppeforståelse: De som allerede sier "ja" til aktiv transport, er mer motiverte og trenger kanskje mindre overtalelse. Tiltak for denne gruppen bør fokusere på å fjerne praktiske hindringer og tilby insentiver som kan hjelpe dem med å starte eller fortsette med aktiv transport.

Barrierer og bekymringer: De som svarer "kanskje" er mer usikre og har potensielt flere bekymringer eller barrierer som hindrer dem i å velge aktiv transport. Tiltak for denne gruppen bør rette seg mot å adressere og avhjelpe disse bekymringene, for eksempel ved å tilby informasjon om sikkerhet, værtoleranse og tilgjengelige fasiliteter.

Innovasjon og insentiver: For de som allerede er villige til å velge aktiv transport, kan insentiver som støtte til kjøp av elsykkel eller forbedringer i sykkelinfrastrukturen være mer effektive. For de som er usikre, kan mer innovative insentiver og tiltak være nødvendige for å overbevise dem, som å tilby prøveperioder med gratis bysykkelbruk eller støtte til regelmessig sykling som en del av arbeidstiden.

Målrettet kommunikasjon: Tiltakene bør også inkludere målrettet kommunikasjon for å nå hver gruppe. For de som allerede sier "ja", kan kommunikasjonen fokusere på tilgjengelige fordeler og praktiske detaljer. For de som sier "kanskje", kan kommunikasjonen være mer orientert mot å bygge motivasjon og gi informasjon for å håndtere bekymringer.

Evaluering og tilpasning: Det er viktig å evaluere effektiviteten av tiltakene over tid og tilpasse dem etter behov. Dette innebærer å lytte til tilbakemeldinger fra begge grupper og justere tiltakene i henhold til de spesifikke utfordringene og behovene som fremkommer.

I sum, mens begge grupper kan ha nytte av tiltak som fremmer aktiv transport, er det viktig å skreddersy tiltakene for å imøtekomme de unike karaktertrekkene og behovene til de som allerede er positive til aktiv transport og de som er usikre. Dette kan bidra til å maksimere effekten av innsatsen for å øke bruk av aktiv transport blant begge gruppene.

4.2.2 Forskjeller og likheter mellom studenter og ansatte

De åpne svarene gir også innblikk i likheter og forskjeller mellom studenter og ansatte (*Chat GPT*).

Likhetene mellom gruppene (studenter og ansatte):

- ❖ Værforhold: Mange respondenter nevner værforhold som en betydelig faktor for å velge aktiv transport. Dårlig vær og regn oppleves som hindringer.
- ❖ Trygghet: Sikkerhet og trygghet i trafikken er viktig for både studenter og ansatte.
- ❖ Avstand: Avstanden til UiB og arbeidsplassen påvirker valget av aktiv transport. For noen er avstanden for lang.

- ❖ Sykkelinfrastruktur: Respondenter gir tilbakemelding om behov for bedre sykkelveier, sykkelparkeringsmuligheter og sykkelreparasjonstjenester.
- ❖ Økonomi: Kostnader knyttet til sykling, inkludert sykkelanskaffelse og vedlikehold, ser ut til å påvirke valget av transportmiddel, men vi har ikke satt dette opp mot andre reisekostnader.

Forskjellene mellom gruppene:

Studenter

- ❖ Ønsker støtte til sykkelanskaffelse, sykkelutleie og muligheter for lån av sykler.
- ❖ Etterspør studentrabatter på bysykkelmedlemskap og flere bysykler/ parkeringsmuligheter nær studiestedene.
- ❖ Savner informasjon om tilbudet og fasiliteter på campus.
- ❖ Bekymret for sykkeltyveri og ønsker sikker sykkelparkering.
- ❖ Ønsker garderobes og dusjmuligheter på studiestedene.

Ansatte:

- ❖ Ønsker støtte til kjøp av elsykler, muligheter for elsykkelutleie og gratis bysykkelabonnement.
- ❖ Etterspør tørkemuligheter for klær og garderobefasiliteter på arbeidsplassen.
- ❖ Vil ha bedre sykkel fasiliteter som sykkelfelt og trygg sykkelparkering.
- ❖ Etterspør insentiver som kilometergodtgjørelse, belønninger for regelmessig sykling, forslår bruk av treningstid som en del av arbeidstiden for å oppmuntre til sykling.
- ❖ Ønsker muligheter for å vaske, spyle og vedlikeholde sykkelen.
- ❖ Ønsker støtte til piggdekk og sykkelreparasjonstjenester.

Forslag til tiltak:

- ❖ Samarbeide med kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen for å forbedre sykkelinfrastrukturen og sikkerheten for fotgjengere og syklistene.
- ❖ Fremme offentlige kampanjer for å oppmuntre til sykling, gåing og løping som transportalternativer, herunder informere studenter om tilgjengelige fasiliteter og sykkelparkering på studiestedene.
- ❖ Tilby tørkemuligheter og garderobefasiliteter på UiB.
- ❖ Etablere trygg sykkelparkering og sykkelutleiemuligheter.
- ❖ Etablere støtteordninger for kjøp av elsykler, rimeligere sykkelabonnement, sykkelreparasjon og støtte til piggdekk.
- ❖ Tilby insentiver som kilometergodtgjørelse og belønninger for regelmessig sykling.
- ❖ Eksperimentere med å inkludere sykling i arbeidstiden som en treningsmulighet.

4.3 Respondenter som svarer «nei» på spm. 21

Respondentene som svarer «nei» på spørsmålet om forbedringer og insentiver fra UiB kunne få studenter og ansatte til å oftere velge en aktiv reisevei er en vanskeligere gruppe å motivere, og skiller seg en del fra de to andre gruppene. Først og fremst skiller det at godt over 40 % svarer (ikke uventet) at de ville/kunne uansett ikke syklet, men akkurat på dette svaret er det markante kjønnsforskjeller (se figur 8 og 9). Menn ser i noe større grad ut til å kunne la seg motivere enn

kvinner, og da er det garderobe/dusj/oppbevaring og sykkelparkering som gjør seg gjeldende her også. I skillet på tilknytning til UiB, er det også gjenkjennelige skiller mellom studenter og ansatte, der studenter ønsker seg garderober og oppbevaring, og ansatte ønsker å kunne sykle i arbeidstiden.

Også fra denne gruppen har det kommet mange svar på den åpne svarkategorien «annet, vennligst spesifiser». Mange har spesifikke grunner som hindrer dem i å velge aktiv transport (se liste på i vedlegg 8.2.3). Igjen har vi spurt *Chat GPT* om å gi noen anbefalinger til hvordan motivere eller hjelpe denne gruppen.⁵ Blant forslagene vi får er:

Sykkelinfrastrukturforbedringer: Flere av svarene nevner utfordringer knyttet til veiforhold og manglende sykkelveier. Å investere i tryggere og mer tilrettelagte sykkelstier kan bidra til å fjerne noen av disse barrierene.

Redusert reisetid: For de som påpeker at reisetiden er en hindring, kan det være insentiver knyttet til å redusere reisetiden. Dette kan oppnås ved å tilrettelegge for raskere sykkelruter eller ved å tilby insentiver som prioriterer dem som velger aktiv transport.

Parkering: For de som nevner parkeringsproblemer, kan UiB tilby bedre parkeringsfasiliteter for sykler.

Værutfordringer: For de som påpeker dårlig vær som en hindring, kan tilrettelegging for alternative transportmidler i dårlig vær være nyttig. For eksempel, tilby innendørs sykkelparkering eller dusjer for de som ankommer våte.

Helsefremmende insentiver: For de som nevner helse som en bekymring, kan UiB tilby insentiver som gir dem muligheten til å forbedre helsen mens de reiser, for eksempel rimelige treningsentre eller tilgang til helsefremmende aktiviteter.

Tilrettelegging for enveisreise: For de som ønsker å gå eller sykle en vei og deretter bruke andre transportmidler tilbake, kan dette være en løsning. Dette kan oppmuntres ved å tilby fleksible alternativer som å leie sykler på vei til UiB og deretter bruke offentlig transport tilbake.

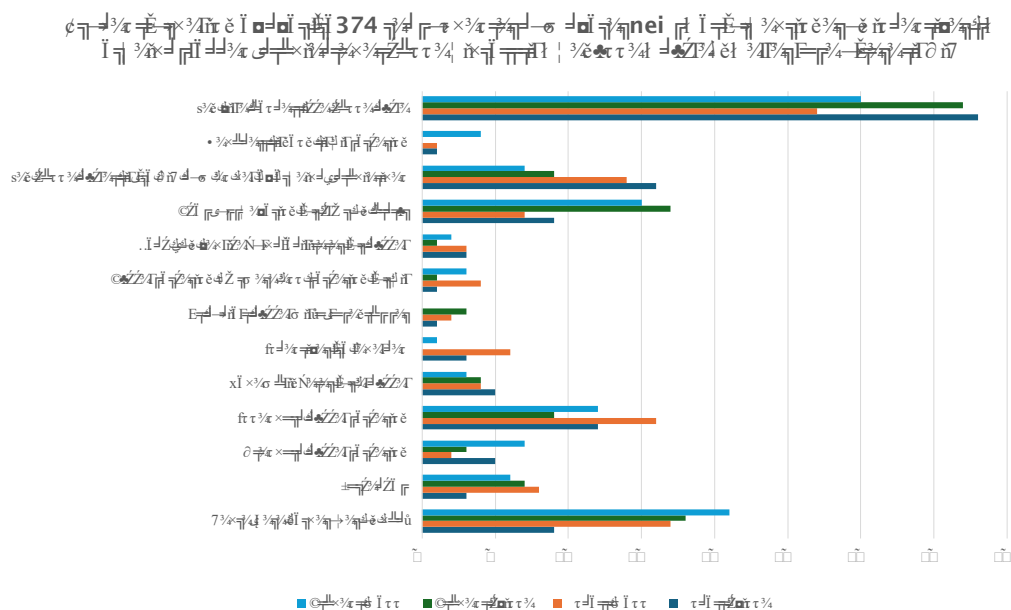
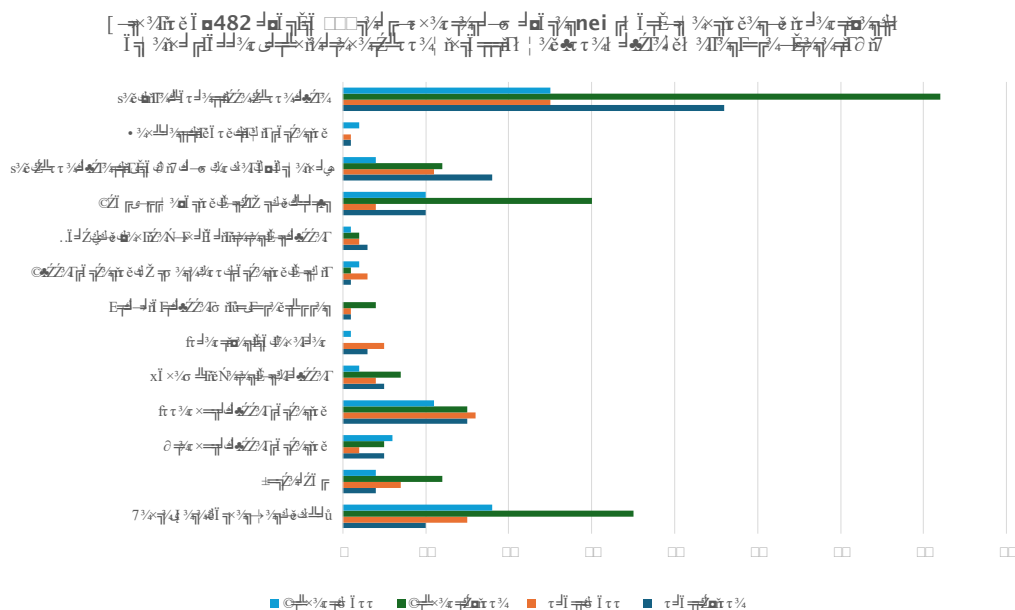
Økonomiske insentiver: Økonomiske insentiver som refusjon for sykkelkjøp eller ekstra lønnsmidler for de som velger aktiv transport, kan også være en motivasjonsfaktor.

Bedre tilgjengelighet til bysykler: For de som bruker bysykler, kan UiB jobbe med kommunen for å sikre at det er nok sykler og tilgjengelige stasjoner nær universitetsområdet.

Støtte til sykkelreparasjoner: Tilby sykkelverksteder eller støtteordninger for ansatte og studenter som sykler, slik at de enkelt kan få sykkelens reparert hvis den blir ødelagt.

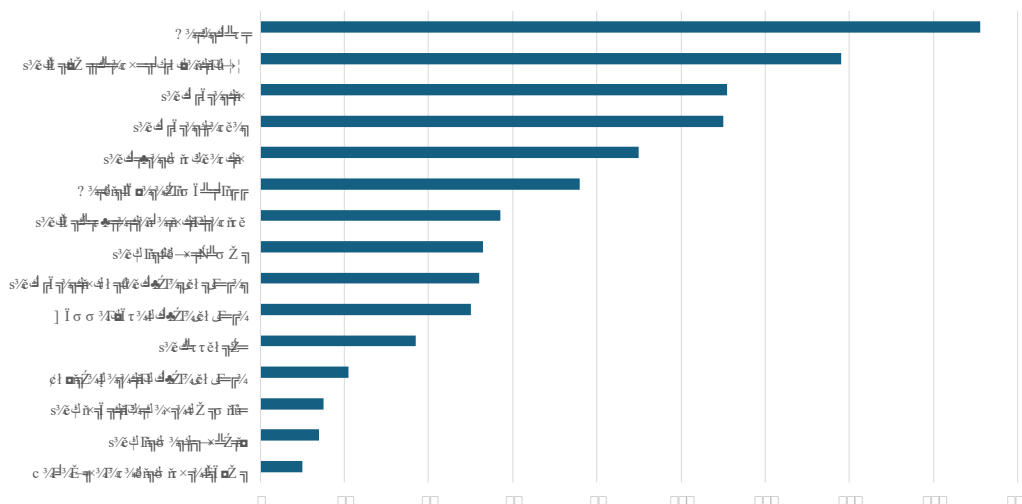
Sosiale insentiver: Arranger sosiale begivenheter som oppfordrer ansatte og studenter til å velge aktiv transport, for eksempel sykkel dager eller fellesskapsarrangementer som belønner deltakelse i aktiv transport.

UiB kan også vurdere å samarbeide med lokale myndigheter og andre interessenter for å implementere disse tiltakene. Det er viktig å anerkjenne at ulike mennesker har forskjellige behov og bekymringer, og derfor kan en kombinasjon av tiltak være nødvendig for å adressere varierte hindringer for aktiv transport.



Som det fremgår av de ulike svarene i figur 14, er det en rekke forhold som motiverer til å sykle, gå eller løpe til og fra UiB. De er interessant at svaralternativene som kommer høyest er på listen er at det er sunt å ha en aktiv reisevei og det positive med å kunne være utendørs. Deretter oppgir respondentene at de sparer tid og penger på valg av aktiv reisevei. Svaralternativene i figur 14 er viktige motivasjonsfaktorer for studenter og ansatte og helsefremmende for den enkelte. Det er viktig at UiB fortsetter arbeidet med å tilrettelegge for at studenter og ansatte i større grad kan velge aktiv reisevei.

Fordeling av 1002 svar fra 401 respondenter på spørsmålet om hva som motiverer mest til å sykle, gå eller løpe til/fra UiB. Velg inntil 3 alternativer



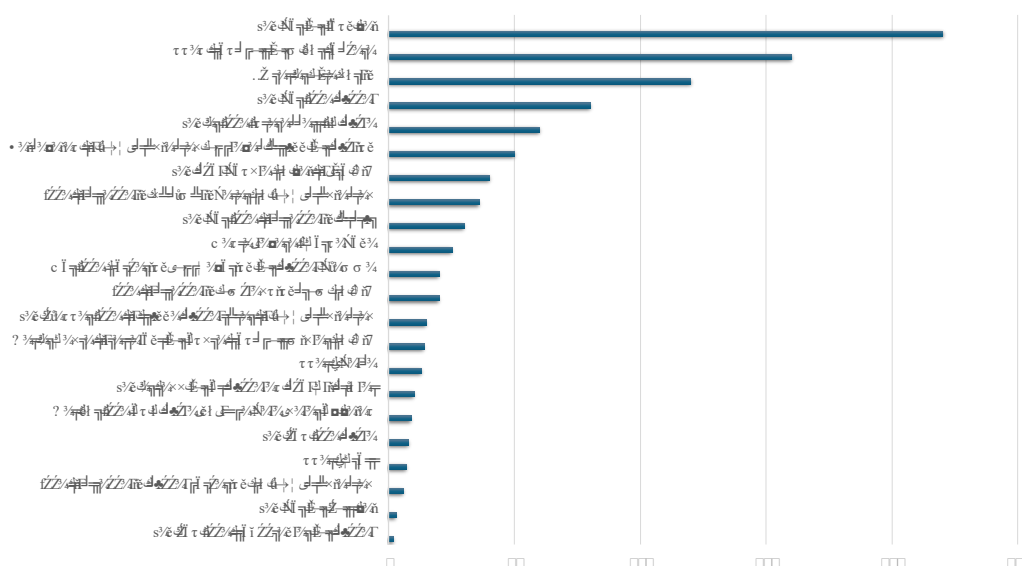
Figur 14: Fordeling av motivasjoner for å sykle, gå eller løpe til/fra UiB for respondenter med mer enn 2 km avstand fra UiB, og som allerede går/løper/sykler hver dag

4.6 Årsaker til at man ikke sykler, går eller løper til/fra UiB

I siste del tar vi med fordelingen av svar på spørsmålet om årsaker til at man ikke sykler, går eller løper til/fra UiB (spørsmål 20). Utvalget er igjen respondenter som bor 2 - 10 km fra UiB, og som ikke allerede sykler, går eller løper hver dag allerede. Selv for denne gruppen som bor relativt nære UiB, er det lang reisevei og annen transport som er raskere, som er de dominerende svarene. Videre kommer dårlig vær, og mangel på sykkel, mangel på interesse for å sykle, og utrygg sykkelvei, som viktige årsaker.

Utover det å forbedre garderobeforholdene og legge til rette for flere delesykler, ser det ut til å være få virkemidler UiB rår over for å få mer aktivitet ut av denne gruppen.

Fordeling av **934** svar fra 1246 respondenter på spørsmålet om hva som er årsaken til at du ikke sykler, går eller løper til/fra arbeidssted/studiested? Velg inntil tre alternativer



Figur 15: Fordeling av årsaker til å ikke sykle, gå eller løpe til/fra UiB for respondentene med 2-10 km avstand fra UiB, og som ikke allerede går/løper/sykler hver dag

4.7 Erfaring med samkjøring

Mange ansatte og studenter ved UiB har lengre reisevei enn 10 km til arbeid/studiested og kollektiv transport og bil er det naturlige valget. I RVU ble det stilt spørsmål om samkjøring. På spørsmål om erfaring med samkjøring svarte 17,8% av 847 respondenter ja på dette. På spørsmålet om de kunne tenke seg å samkjøre svarte 22,3% av 686 respondenter ja.

Resultatene på spørsmål om samkjøring indikerer at det er interesse for samkjøring blant ansatte og studenter, og at slike initiativ burde prøves ut. Det finnes allerede initiativ for samkjøring fra vest, mot Bergen og det bør være grunnlag for at flere initiativ kan prøves ut.

5. Forslag til tiltak på kort og lengre sikt

Dette kapittelet beskriver tiltak som UiB kan gjennomføre, enten alene eller i samarbeid med andre aktører. Noen tiltak er utenfor UiBs handlingsrom og ansvarsområde. Det er derfor viktig med et godt samspill og samarbeid mellom både ulike mobilitetsaktører og -løsninger.

5.1 Gående/løpende/syklende

Som vist i analysekapittelet grupperer studenter og ansatte seg nokså likt med tanke på hvilke insentiver som skal til for å få dem til å reise mer aktivt til UiB. Likevel er det noen forskjeller som at dusj/garderobe og skap/oppbevaring er viktigere for studenter enn ansatte. Det arbeides med å skape gode garderobefasiliteter med dusj og oppbevaring rundt på campus, men ikke alle disse fasilitetene er tilgjengelige for studenter da man må benytte ansattkort for å komme inn. Et mulig tiltak vil være å tilgjengeliggjøre disse fasilitetene også for studenter. Videre har UiB flere eldre og verneverdige bygg og det er derfor utfordrende å sikre gode fasiliteter for alle studenter og ansatte på alle campusområdene. En mulig løsning er å større grad samarbeide med Sammen og gjerne få på plass en avtale for at våre studenter og ansatte kan benytte deres dusj og garderobefasiliteter.

For ansatte viser RVU at å gå, løpe eller sykle til UiB som del av arbeidstid kan være et godt initiativ for å få flere til å velge en aktiv reisevei. Alle ansatte ved UiB kan per dags dato benytte en time i uken til trening i arbeidstid, men det er utarbeidet premisser for hvordan den fysiske aktiviteten skal gjennomføres. Her listes blant annet at trening i arbeidstiden som hovedregel skal gjennomføres som en felles organisert aktivitet (f. eks tur- eller løpegruppe, yogagruppe eller Sammen sine ansattimer) og at transport til/fra jobb (sykkel, gange osv.) ikke regnes som trening i arbeidstiden. Arbeidsgruppen mener derfor det kan være nyttig å kartlegge bakgrunnen for denne bestemmelsen og se på mulighetene for å inkludere en aktiv reisevei som del av ordningen.

Som beskrevet i analysekapittelet kan det være hensiktsmessig å tilnærme seg de to gruppene (de som svarer "ja" og de som svarer "kanskje" på spørsmål 21) på forskjellige måter når det gjelder å utvikle tiltak for å fremme aktiv transport. For de som svarer «ja» og allerede er villige til å velge aktiv transport kan forbedringer i sykkelinfrastrukturen, samt tryggere sykkelparkering være effektive tiltak. Kartleggingen i kapittel 3 viser at det i hovedsak mangler tilstrekkelig sykkelparkering på Nygårdshøyden nord og Marineholmen. Mange benytter eller ønsker gjerne å investere i en dyrere sykkel og er derfor bekymret for sykkeltyveri. Eiendomsavdelingen har et pågående prosjekt som tar sikte på å oppgradere allerede eksisterende sykkelhus med belysning, overvåkning, servicestasjoner og lignende.

For de studenter og ansatte som svarer «kanskje» og derav er mer usikre, kan mer innovative tiltak og insentiver være nødvendige. Dette kan eksempelvis være å videreføre pilotprosjektet med gratis bysykkelabonnement eller etterstrebe en form for rabattavtale for UiBs studenter og ansatte. Det er nødvendig å gå i dialog med Bergen Bysykel for å undersøke dette. UiB kan også i dialog med Bergen kommune og Bergen Bysykel bidra til god dekning av bysykkelstativer på de ulike campusområdene.

Et annet tiltak, som nevnes i RVU, er å få på plass en avtale med mulighet for prøveperiode og rabatter tilknyttet kjøp av el-sykler. El-syklene kan da tilpasses de ulike brukernes behov, for eksempel med ekstrautstyr som sykkelvogn til barnefamilier.

Det økonomiske aspektet kan også være en barriere for studenter, med stram studentøkonomi, og som ikke bor i nærheten av et bysykkelstativ, eller som ønsker å benytte egen sykkel. En kartlegging gjort av Eiendomsavdelingen viser at det i flere av UiBs sykkelparkeringer oppbevares tilsynelatende

eierløse sykler over lengre tidsperioder. Disse syklene kan vurderes samlet inn og levert til BIRs ombruksmarked slik at nye studenter kan hente disse ut gratis.

Videre viser analysen at både værforhold og opplevelse av trygghet har mye å si for valg av transportmiddel, både når det gjelder syklist og fotgjengere. Trafikksikkerheten må ivaretas av myndighetene, men UiB kan likevel, basert på RVU, gi uttrykk for hvilke steder som oppleves utrygge for våre studenter og ansatte og videreformidle dette til Bergen kommune eller eventuelt Vestland fylkeskommune. Værforholdene er det ikke så lett å fysisk endre, men tiltak som tilgang til innendørs sykkelparkering, garderobes, tørkeskap og utlånspapirer kan gjøre det lettere å velge en aktiv reisevei til og fra campus, samt mellom campusområdene. En annen løsning er å bedre tilrettelegge for enveisreiser for de som ønsker å gå, løpe eller sykle en vei og bruke andre transportmidler tilbake. Dette kan eksempelvis innebære dialog med Skyss og Bergen Bysykel for å se på muligheten for en kombinert periodebillett som dekker begge transportmulighetene.

5.2 Kollektivreisende

Et godt kollektivtilbud med hyppige avganger er nødvendig for å kunne konkurrere med bruk av egen bil. Slike forbedringer gir ofte flere passasjerer som igjen gir kollektivselskapet økonomi til å forbedre tilbudet ytterligere. Det er derfor viktig med en god dialog mellom UiB og Skyss for å skape best mulig kollektivdekning for våre studenter og ansatte. UiB kan eksempelvis bidra med konkrete forslag til hyppigere avganger ved arbeidsdagens begynnelse og slutt, samt plassering av holdeplasser.

Bruk av privatbil til og fra campus er også i stor grad en vanesak. Forskning viser at vaner knyttet til valg av transportmiddel lettere lar seg påvirke i forbindelse med større livsendringer som for eksempel ny jobb eller nytt bosted (Busch-Geertsema og Lanzendorf 2015 i TØI, 2019). Et aktuelt tiltak kan være å opprette dialog med kollektivselskap for å oppnå rabatterte månedskort til nye ansatte eller studenter som bor utenfor en radius på 10 kilometer fra campus. Dette kan også benyttes til en kampanje hvor man subsidierer eller gir ut gratis månedskort til de som forplikter seg til å sette bilen hjemme minst 3-4 dager i uken.

5.3 Samkjøring og deletjenester

For ansatte og studenter som av ulike årsaker ikke har mulighet til å velge en aktiv reisevei eller reise kollektivt enten til og fra UiB eller mellom campusområdene, kan samkjøring eller bildelingstjeneste være et grønnere alternativ til å kjøre alene i egen bil. RVU viser at 17,8% (av 847 respondenter) allerede har prøvd samkjøring til og fra UiB. Videre viser undersøkelsen at 22.3% (av 686 respondenter) kunne tenke seg å begynne med samkjøring.

Studenter og ansatte bosatt i Øygarden eller Askøy kan eksempelvis få tilbake deler av kjørekostnadene sine ved å tilby samkjøring på ruter de vanligvis kjører alene. For studenter og ansatte som har periodebillett eller som skal reise mindre enn 10 kilometer er dette et gratis tilbud, og skal man reise lengre enn 10 kilometer betaler man kun 1 krone per påfølgende kilometer. Sjåføren mottar alltid 15 kroner per passasjer for de første 10 kilometerne og deretter 1 krone per kilometer.

Dette kan også gjøre transportetappen fra hjem til campus lettere for studenter og ansatte som bor på steder uten et tilstrekkelig kollektivtilbud. Denne muligheten for samkjøring er et samarbeid mellom Skyss og Nabogo. Det kan være aktuelt for UiB å gå i dialog med Skyss og Nabogo for å undersøke muligheten for en slik tjeneste også på andre innfartsårer til UiB. Som en midlertidig løsning kan det være aktuelt å opprette et eget UiB-team for å avtale samkjøring. Som nevnt tidligere

oppgir både studenter og ansatte værforhold som en mulig barriere for å velge aktiv transport. Kollektivreiser eller en samkjøringstjeneste, som benytter samme periodebillett, vil da være gode alternativer på dager med utfordrende værforhold.

5.4 Parkeringspolicy

En restriktiv parkeringspolicy påvirker bilbruk og mål om økt andel aktive og grønne reiser må derfor sees i sammenheng med begrensninger i parkeringsdekning. Tiltakene i parkeringspolicyen fra 2019 er gode, men ser ut til å ha blitt satt på vent under covid19 pandemien og følges ikke godt nok opp i dag. Arbeidsgruppen anbefaler derfor at parkeringspolicyen tas frem igjen og gjerne revideres ved at bruk av resterende parkeringsplasser prioriteres til handikappede, småbarnsforeldre, samkjørere eller andre med særskilte behov.

5.5 Kampanjer og kommunikasjon

I kapittel 3 ble flere allerede eksisterende tiltak kartlagt. Det gjøres mye bra, men det er også rom for forbedringer. Dette er kanskje særlig gjeldende når det kommer til informasjon og kommunikasjon. Både RVU fra 2021 og 2023 viser at informasjon og kommunikasjon knyttet til aktive transportmidler er mangelfull og /eller ikke når ut til UiBs studenter og ansatte. Dette gjelder både tilgjengelig infrastruktur, som sykkelparkering og garderobefasiliteter, samt kampanjer og arrangementer. Det finnes allerede informasjon tilgjengelig på UiB sine nettsider, men et ytterligere tiltak kan være fysisk merking eller skilting på campus som synliggjør både sykkelparkering og garderobefasiliteter. Et annet tiltak vil være å inkludere denne informasjonen til alle nye studenter og nyansatte ved UiB.

UiB arrangerer årlig en egen sykkel dag i forbindelse med Sykle til jobben kampanjen. Denne sykkel dagen har de siste årene blitt avholdt på vårsemesteret for å kickstarte sykkel sesongen. For å nå nye studenter anbefaler arbeidsgruppen at det avholdes to sykkel dager i året, en i mai og en i september, ikke lenge etter semesterstart. På nåværende tidspunkt har UiB et samarbeid med Miljøløftet som arrangerer gratis sykkel verksted på sykkel dagen, men dette tilbys kun i løpet av vårsemesteret. Det bør vurderes om UiB kan inngå avtale med sykkel reparatør som kan tilby mobilt sykkel verksted.

RVU viser at andelen «aktive reiser» er noe lavere i vinterhalvåret, og ligger på ca. 36,5 % når en ser både studenter og ansatte samlet. Dette skyldes i hovedsak at det er langt færre sykklister i vinterhalvåret. Dette har naturlige årsaker, men det er fortsatt et potensiale til å få flere helårssyklister for eksempel ved hjelp av en vintersyklingskampanje. Her kan UiB hente inspirasjon fra Bærum kommune som årlig arrangerer en vinterkampanje hvor alle som bor eller arbeider i kommunen kan søke om 150 vinterpakker bestående av halv pris på piggdekk, gratis omlegging til piggdekk og service. Servicen innebærer sikkerhetssjekk, justering av gir og bremses og smøring av sykkelkjede (Bærum kommune, 2023).

5.6 Campusbussen

Kartlegging av bruk av campusbussen viser at tilbudet har høye utslipp sammenlignet med faktisk dekningsgrad. Det bør derfor revurderes om UiB fortsatt skal ha en egen campusbuss og hvilke reiser det eventuelt erstatter. Ved en eventuell videreføring av tilbudet vil det bli vesentlig å lease en buss som benytter biogent drivstoff og aller helst en elektrisk buss. På UiB sine nettsider står det også at campusbussen er et tilbud for ansatte ved UiB. For å øke dekningsgraden og kost/nytte-forholdet vil

det være viktig å også tilgjengeliggjøre campusbussen for studenter og kommunisere dette tydelig på nettsidene og andre relevante fora. Etter åpning av traseen for Bybanen til Fyllingsdalen som går langs østsiden av Store Lungegårdsvann, har det blitt enklere for studenter og ansatte å nå campusområdene Haukeland og Møllendal. Bybanen har hyppige avganger og istedenfor campusbussen kunne UiB sett på muligheten for å etablere Skyss sin løsning for bedrifter og organisasjoner hvor ansatte kan kjøpe billetter i Skyss appen og velge bedriftskonto som betalingsmåte. På den måten unngår man at ansatte må fylle ut reiseregning hver gang de reiser kollektivt mellom campusområdene.

7. Oppsummering og videre arbeid

Dette kapittelets hensikt er å oppsummere de anbefalte tiltakene, viktige funn i RVU og å komme med noen forslag for videre arbeid.

7.1 Oppsummering av anbefalte tiltak

Her følger en oppsummering av tiltakene som er foreslått i UiBs mobilitetsplan 2024-26. Tiltakene er gruppert etter tema, og hver gruppe kan ses på som en mulig tiltakspakke som gjerne vil fungere bedre i sammenheng med hverandre enn som enkelttiltak.

Gående, løpende og syklende

Foreslått tiltak	Bakgrunn	Krever	Kostnad	Annet
Garderobe				
Tilgjengeliggjøring av ansattgarderober for studenter.	Tilgang til garderober oppgis i RVU som et viktig insentiv til å velge sykkel blant studenter.	Vurdere tilgang. Dialog med kortsenteret.	Ingen	
Få på plass avtale for bruk av dusj- og garderobefasilitetene til Sammen for studenter og ansatte.	Tilgang til garderober oppgis i RVU som et viktig insentiv til å velge sykkel blant studenter og ansatte.	Dialog med Sammen.	Ingen/lav	
Inkludere aktiv reisevei som gyldig form for trening i arbeidstiden.	Oppgis som et viktig insentiv for mer aktiv reisevei i RVU	Mindre regelendring.	Ingen	
Sykkelparkering				
Utvide sykkelparkeringstilbudet, særlig på Nygårdshøyden og Marineholmen.	Økt tilgang på sykkelparkering kan gjøre det lettere å velge sykkelen.	Installasjon av trygg sykkelparkering. Egnet areal	Moderat	Ved reduksjon i antall parkeringsplasser for bil kan disse omgjøres til sykkelparkering for å frigjøre areal.
Oppgradering av eksisterende sykkelparkering for å gjøre den tryggere, særlig på Nygårdshøyden og Marineholmen.	Det blir stadig vanligere med dyrere sykler, og mange lar sykkelen stå grunnet mangel på (trygge) parkeringsplasser.		Moderat	
Samle sammen eierløse sykler ved UiBs sykkelparkering og levere til BiRs ombruksmarked slik at nye studenter kan hente dem gratis.	Frigir plass til parkering av sykler. Fjerner økonomisk barriere for studenter.	Kommunikasjon rundt tiltaket Henting av sykler Koordinering med BiR.	Lav	

Bysykkel				
Videreføre pilotprosjekt med gratis bysykkelabonnement.	Gjør det billigere å velge en aktiv reisevei og etablerer aktive reisevaner.	Dialog med Bergen Bysykkel.	Moderat	Kan være skattepliktig.
Få på plass rabattavtale for bysykler for ansatte og studenter.	Gjør det billigere å velge en aktiv reisevei og etablerer aktive reisevaner.	Dialog med Bergen Bysykkel.	Lav/moderat	Kan være skattepliktig.
Bidra til bedre dekning av bysykkelstativer på ulike campusområder.	Gjør det mer attraktivt å velge bysykkel.	Dialog med Bergen Bysykkel.	Ingen/lav	
Kombinert periodebillett for kollektivtransport og bysykkel.	Legger til rette for enveis- og multimodale reiser. Økt fleksibilitet i tilfelle dårlig vær.	Dialog med Bergen Bysykkel og Skyss.	Ingen	
Annet				
Få på plass avtale med mulighet for prøveperiode og rabatter ved kjøp av el-sykler.	Lar brukere teste sykler tilpasset deres unike behov, f.eks. sykkelvogn.	Dialog med leverandør.	Lav	Kan være skattepliktig.
Legge til rette for utbedring av sykkelveier gjennom dialog med konkrete tilbakemeldinger.	Gjør det mer attraktivt å sykle ved å øke tryggheten.	Dialog med kommunen og fylkeskommunen.	Lav	

Kollektivreisende

Foreslått tiltak	Bakgrunn	Krever	Kostnad	Annet
Subsidieordninger				
Oppnå rabatterte månedskort til nye ansatte og studenter som bor mer enn 10 km fra jobb/studiested.	Legger grunnlag for aktive reisevaner.	Dialog med skyss	Moderat	Kan være skattepliktig.
Annet				
Presentere konkrete forslag for forbedring av kollektivtilbudet for UiBs ansatte og studenter.	Øker sannsynligheten for at studenter og ansatte velger å reise kollektivt.	Dialog med skyss rundt konkrete forslag til hyppigere avganger i rushtid samt plassering av holdeplasser.	Ingen	Bør være basert på konkrete tall og data.

Samkjøring og deletjenester

Foreslått tiltak	Bakgrunn	Krever	Kostnad
Samkjøring			
Ta i bruk eksisterende samkjøringstilbud	Mer enn 1/5 ønsker å begynne med samkjøring.	Dialog med Skyss og Nabogo.	Lav/moderat
Opprette en samkjøringsgruppe på MS Teams	Midlertidig løsning for bildeling som lar seg iverksette umiddelbart.	Noe intern markedsføring.	Ingen

Parkeringspolicy

Foreslått tiltak	Bakgrunn	Krever	Kostnad
Oppfølging av parkeringspolicy fra 2019	Redusere bilbruk. Frigjøre plass til andre formål, f.eks. sykkelparkering.	Reduksjon i antall parkeringsplasser.	Lav/moderat

Kampanjer og kommunikasjon

Foreslått tiltak	Bakgrunn	Krever	Kostnad
Garderober			
Fysisk merking/skilting som synliggjør sykkelparkering og garderober	Nåværende kommunikasjon rundt aktiv reisevei er ifølge RVU mangelfull.	Nye skilt og montering.	Lav
Kommunisere til nye studenter og ansatte hvor de finner sykkelparkering og garderober	Nåværende kommunikasjon rundt aktiv reisevei er ifølge RVU mangelfull. Etablere aktive reisevaner.	Noe kommunikasjonsarbeid.	Ingen
Sykkelreparasjon o.l.			
Øke antall sykkeldager i året til to – en i mai og en i september	Etablere aktive reisevaner ved semesterstart.	Avtale med sykkelverksted om å delta på høstsemesteret.	Lav
Tilby subsidierte eller gratis piggdekk til sykkel samt evt. service til ansatte/studenter	Sykkelandelen på vinterhalvåret er lav.	Dialog med leverandør og evt. reparatør.	Moderat

Campusbussen

Foreslått tiltak	Bakgrunn	Krever	Kostnad
Fjerne tilbudet om campusbuss	Høye utslipp sammenlignet med dekningsgrad. Ny bybanelinje dekker i større grad behovet for transport.	Kommunikasjon rundt avgjørelsen.	Ingen – utgiftspost kuttes
Lease en elektrisk campusbuss	Utslippsfritt alternativ til dagens løsning. Muliggjør at dagens tilbud kan videreføres.	Avtale med leasingselskap.	Moderat
Tilgjengeliggjøre campusbussen for studenter	Kan øke dekningsgraden.	Kommunikasjon rundt avgjørelsen.	Ingen
Etablere Skyss sin løsning for bedrifter og organisasjoner slik at ansatte kan betale med bedriftskonto	Gjør det lettere for ansatte å reise kollektivt på jobb.	Dialog med Skyss Interne prosesser.	Ingen

7.2 Oppsummering av arbeidet med mobilitetsplanen og videre anbefalinger

I arbeidet med mobilitetsplanen har arbeidsgruppen tatt utgangspunkt i dagens situasjon og reisemønstre. Dette baserer seg på funn fra RVU, samt en kartlegging av dagens transporttilbud, fysisk tilrettelegging i form av parkering og garderober, samt kommunikasjon og andre insentiver.

Hovedformålet har vært å benytte denne informasjonen for å få et bedre bilde av hva som er mulig og ønskelig å endre, med tanke på å få flere ansatte og studenter til å anvende grønnere mobilitetsformer som gange, sykkel, kollektivtransport og bildeling/samkjøring til og fra campus samt mellom campusområdene. Det har vært viktig for arbeidsgruppen å ta hensyn til at alle studenter og ansatte har ulike muligheter og forutsetninger når det kommer til valg av transport og mobilitet.

RVU har en svarprosent på om lag 15%, men det var stor forskjell når det gjaldt svarprosent fordelt på studenter og ansatte. Studentene hadde en svarprosent på ca. 9%, mens for ansatte var det over

40%. Hvilken reiseavstand studenter og ansatte oppga å ha mellom hjem og studiested/arbeidsted var vesentlig for arbeidsgruppen med tanke på både analysedelen og forslag til tiltak. Samlet sett oppga 71% av respondentene en reiseavstand på inntil 10 km fra UiB og denne gruppen ble sett på som enklest å motivere til mer aktiv transport.

Det tydeligste funnet i reisevaneundersøkelsen var likevel at bilbruk oppgis som et attraktivt fremkomstmiddel for de ansatte ved UiB. Samlet sett viste undersøkelsen at det er ca. 14% -15 % av de ansatte ved UiB som har bil som hovedtransportmiddel. For ansatte ved enkelte fakultet/avdelinger ligger prosentandelen som har bil som hovedtransportmiddel til arbeidsplassen på ca. 20% i både sommer- og vinterhalvåret. Data fra RVU viser også at mange av de ansatte som har bil som hovedtransportmiddel bor 2-10 km unna arbeidsplassen og inkludert i gruppen som i hovedsak bør motiveres til å velge aktiv transport.

Arbeidsgruppen har stor forståelse for de ulike forutsetninger med tanke på mobilitet og det faktum at enkelte grupper er mer avhengig av bilbruk enn andre. Arbeidsgruppen antar likevel at ansattes bilbruk i vesentlig grad henger sammen med at det finnes relativt gode parkeringsordninger for både ansatte og studenter ved UiB. Kartleggingen viser at UiB i dag har 621 parkeringsplasser for bil og motorsykkel. Et viktig enkelttiltak vil være å følge opp parkeringspolicy og mål vedtatt i 2019. Parkeringspolicyen kan gjerne også revideres ved at bruk av resterende parkeringsplasser prioriteres til handikappede, småbarnsforeldre, samkjørere og tjenestebiler.

Arbeidsgruppen anbefaler også at neste reisevaneundersøkelse kortes ned og utbedres. Dette kan for eksempel innebære at båt legges til som et kollektivalternativ og at man skiller mellom elektrisk sparkesykkel og vanlig sparkesykkel når det kommer til definisjonen av aktive reiser. Det kan også være nyttig å stille noen spørsmål knyttet til hvordan studenter og ansatte reiser mellom de ulike campusområdene.

Videre vil det være viktig å etablere mer konkrete målsettinger knyttet til grønn mobilitet for UiB og fastlegge indikatorer, slik at en evaluering kan utføres i forhold til de mål som er utformet.

8. Kilder

Bergen kommune (2022). Grønn strategi – klimastrategi for Bergen.

[Bergen kommune Grønn strategi 2022 med vedtak \(50\).pdf](#)

Bergen kommune (2024). Mobilpunkter.

[Bergen kommune - Mobilpunkter](#)

Busch-Geertsema, A., Lanzendorf, M., 2015. Mode Decisions and Context Change – What About the Attitudes? A Conceptual Framework, in: Attard, M., Shiftan, Y. (Eds.), Transport and Sustainability. Emerald Group Publishing Limited, pp. 23–42.

Bærum kommune (2023). Bli vintersyklist og få vinterpakke til sykkel din.

[Bli vintersyklist og få vinterpakke til sykkel din! | Bærum kommune \(baerum.kommune.no\)](#)

Hagen, O. H., Rynning, M. K., & De Jong, T. (2019). Sykling på mindre steder Hva kan øke sykling og hvordan undersøke dette? Casestudier av Sauda og Modum. *TØI-rapport 1711/2019*.

Kager, R., & Harms, L. (2017). Synergies from Improved Cycling-Transit Integration: Towards an integrated urban mobility system.

Klimatsmart semester (2023). *Transportmedelsberäkningar*. Hentet 09.01.23 fra <https://klimatsmartsemester.se/transportmedelsberakningar>

Miljødirektoratet (2023). Klimagassutslipp fra veitrafikk i Norge. [Klimagassutslipp fra veitrafikk \(miljodirektoratet.no\)](https://miljodirektoratet.no/klimagassutslipp-fra-veitrafikk)

Miljøloftet (2020). Gåstrategi for Bergen 2020-2030. [gastrategi for bergen 2020 2030.pdf \(miljoloftet.no\)](https://miljoloftet.no/gastrategi-for-bergen-2020-2030.pdf)

Miljøloftet (2020). Sykkelstrategi for Bergen 2020-2030. [V14016013 \(bergen.kommune.no\)](https://bergen.kommune.no/V14016013)

Oslo Economics (2019). Nye utslippskrav ved offentlig anskaffelser av kjøretøy til veitransport. <https://www.regjeringen.no/contentassets/5fec76b24f784110bc54453647610b1f/nye-utslippskrav-ved-offentlige-anskaffelser-av-kjoretoy-19.12.19.pdf>

Soriano-Gonzalez, R., Perez-Bernabeu, E., Ahsini, Y., Carracedo, P., Camacho, A., & Juan, A. A. (2023). Analyzing key performance indicators for mobility logistics in smart and sustainable cities: A case study centered on Barcelona. *Logistics*, 7(4), 75.

Trygg trafikk (2022). Strategi 2022-2030. https://www.tryggtrafikk.no/content/uploads/2024/04/TT-Strategi-2022%E2%80%932030_oppslag.pdf

Universitetet i Bergen (2022) Premisser for fysisk aktivitet i arbeidstiden. [Premisser for fysisk aktivitet i arbeidstiden. | HMS-portalen | UiB](https://hms-portalen.uib.no/premisser-for-fysisk-aktivitet-i-arbeidstiden)

9. Vedleggsliste

- Vedlegg 1: Datagrunnlag parkering mobiltetsplan
- Vedlegg 2: Data fra RVU og bruk av Chat-GPT til analyse

ك

ك