



G røn Køreplan – Aalborg Universitet

Forord

Det er vigtigt for Aalborg Universitet at bidrage til en bæredygtig fremtid. Det gør vi ved at uddanne kandidater, der mestrer bæredygtige løsninger på samfundsproblemer, ved at reducere og styre ressourceforbruget på campus, og ved forskning der muliggør bæredygtig udvikling.

Og nu gør vi det også ved at understøtte, at vores studerende og ansatte transporterer sig til og fra arbejde og studie på en bæredygtig måde. Som universitet kan og vil vi naturligvis ikke bestemme, hvordan ansatte transporterer sig, men vi kan gøre det nemmere at træffe de bæredygtige valg.

I den Grønne Køreplan kan man se, hvordan ansatte og studerende transporterer sig. Blandt andet er det positivt, at halvdelen på Aalborg Universitet allerede i dag cykler til og fra arbejdet. Samtidigt er der dog også plads til forbedringer, ikke mindst i forhold til at få nedbragt antallet af biler uden passagerer.

Den Grønne Køreplan anviser til sidst nogle af de første skridt, Aalborg Universitet og Aalborg Kommune tager til at gøre pendlingen grønnere. Disse første skridt vil løbende blive fulgt op med planlægning af initiativer, der fortsat kan understøtte og udbygge den grønne pendling.



Rektor
Finn Kjærdsdam.

Indholdsfortegnelse

Hvorfor er det en god idé at have en grøn køreplan:	S. 3
- Grønne fakta – Hvad kan en grøn køreplan?	S. 3
- Aalborg Universitet	S. 4
1 Kortlægning af transportadfærden:	S. 5
- Transportvaner	S. 5
- Grønne Fakta – om transportvanerne på Aalborg Universitet	S. 7
- Transportmiddel og transportafstand	S. 7
- Grønne fakta – kørselsafstande og transportmidler på Aalborg Universitet	S. 8
- Transportdage	S. 8
- Grønne fakta - Transportdage på Aalborg Universitet	S. 9
2 Transportadfærd og holdninger:	S. 10
- Bilisterne	S. 10
- Brugere af kollektiv trafik	S. 12
- Cyklisterne / Gående	S. 13
- Grønne fakta - Holdninger til transport på Aalborg Universitet	S. 14
3 Hvad gør vi?:	S. 15
- Kommunikationsstrategien	S. 15
- Aalborg Universitets egen trafikportal	S. 16
- Informering af de nye studerende/ansatte - de skal være cyklister fra dag 1	S. 16
- Samkørsel - udvid din vennekreds - find en kørselsven	S. 17
- Tilfredse cyklister - Cykelambassadører	S. 17
- Hjemmearbejde	S. 18
- Forbedre cykelfaciliteterne	S. 18
- Kollektiv transport	S. 19
- Årsplan	S. 20

Hvorfor er det en god idé at have en grøn køreplan?

Den grønne køreplan er Aalborg Kommunes bud på en pendlerplan for Aalborg Universitet. Den grønne vinkel og fokus på miljørigtig transport er forankret i EU-projektet ARCHIMEDES, der muliggør Aalborg Kommunes deltagelse. Samtidig ligger det grønne aspekt på alle områder Aalborg Universitet nært, særligt synligt gennem Miljøudvalget på Aalborg Universitet.

Denne køreplan er den første i en række af grønne køreplaner, udarbejdet til og med virksomheder i Aalborg frem til 2011. Det er vigtigt for Aalborg Kommune, at pendlerplanerne får en vis ensartethed, så der er mulighed for, at de på sigt kan arbejde sammen, og at de tiltag der overvejes på én virksomhed, også vil kunne bruges på andre virksomheder. Tiltagene skal alle være med til at sikre en mere miljørigtig pendling på de involverede virksomheder.

Baggrunden for Aalborg Kommunes engagement i projektet er at gå aktivt ind i arbejdet med at gøre transporten mere grøn. Herudover er der en række gode argumenter for at arbejde med at gøre transporten mere bæredygtig og miljørigtig, som både er til fordel for den enkelte medarbejder, virksomheden og byens borgere generelt. I boksen ses en række af argumenter for at gå ind i arbejdet med en grøn pendlerplan.

Grønne fakta – Hvad kan en grøn køreplan?

En god personalepolitik:

- Mindre stressede medarbejdere.
- Sundere medarbejdere.
- Tilfredse og motiverede medarbejdere.
- Planen kan være med til at gøre flytning lettere for medarbejderne.

Økonomi:

- Færre sygedage pga. bedre sundhed.
- Reduceret behov for parkeringspladser.

Et bedre image:

- Planen kan være med til at styrke virksomhedens grønne profil.
- God personalepolitik gør det lettere at fastholde og tiltrække medarbejdere.

Bedre miljø:

- Planen kan bidrage til at afhjælpe trængselsproblemer og derved være med til at gøre nær miljøet mere sikkert og mindre forurennet.
- Mindske CO2-udslippet fra pendlingen til/fra arbejdspladsen.

Aalborg Universitet

Aalborg Universitet har i det grønne køreplansprojekt haft høj prioritet blandt virksomhederne i Aalborg. Dels på grund af sin størrelse, men også på grund af campussens placering i den korridor, der er blevet sat fokus på gennem ARCHIMEDES-projektet. Du kan læse mere om de enkelte tiltag i projektet på: www.aalborgkommune.dk/archimedes

Universitetsområdet, hvor hovedparten af de studerende og ansatte er tilknyttet, er beliggende ca. 7 km fra Aalborg Midtby. Universitetet har ca. 14.000 studerende og omkring 3.000 årsværk hvoraf 1.400 er videnskabeligt personale og de resterende 1.600 er teknisk-administrativt personale.

Universitetsområdet er forsynet med gode kollektive transportforbindelser med bl.a. metrobus nr. 2, 5 og 6, der i dagtimerne kører med 7 minutters interval. Samtidig er universitet forsynet med et net af cykelstier, der forbinder området med midtbyen. Universitetets placering i tilknytning til motorvejsafkørsel 26 gør det nemt for bilisterne at komme til/fra universitetet.

I maj måned blev der, i et samarbejde mellem Aalborg Universitet og Aalborg Kommune nedsat en arbejdsgruppe omkring pendlerplanprojektet. Der blev, med Aalborg Universitet som drivende kraft, udsendt et spørgeskema til samtlige medarbejdere og indregistrerede studerende. I alt knap 3.000 besvarede spørgeskemaer. Dermed havde spørgeskemaundersøgelsen en svarprocent på knap 30 %.

Af de 3.000 besvarede spørgeskemaer var 14 % fra akademisk personale, 12,9 % fra det teknisk-administrative personale, mens 72,5 % var studerende. Dermed havde spørgeskemaundersøgelsen en lille overrepræsentation af akademisk og teknisk-administrativt personale. Deltagelsen vurderes dog at være acceptabel og giver et godt datagrundlag til kortlægning af transportadfærden i virksomheden.

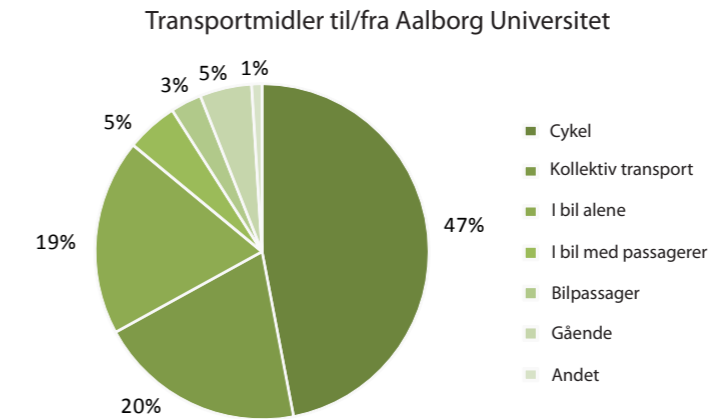
1 Kortlægning af transportadfærden

Kortlægningen af transportvanerne i virksomheden tager udgangspunkt i resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen. Efter kortlægningen vil de ansattes og studerendes ønsker ift. at gøre transportadfærden mere bæredygtig præsenteres.

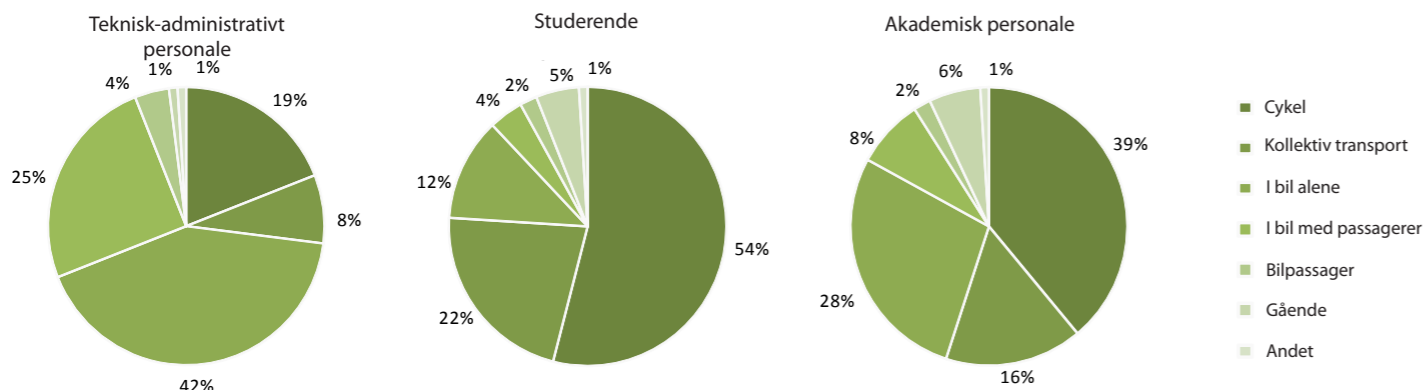
Samlet set vil disse to dele danne udgangspunktet for planens tredje del – udpegningsliste med initiativer til at gøre transporten mere bæredygtig.

Transportvaner

Knap halvdelen af de adspurgte har cyklen som det foretrukne transportmiddel til/fra arbejde eller studie. 20% bruger kollektiv transport, mens 27% transporterer sig i bil enten som fører eller passager. Ud af de 27% som transporterer sig i bil kører de 19% alene i bilen.

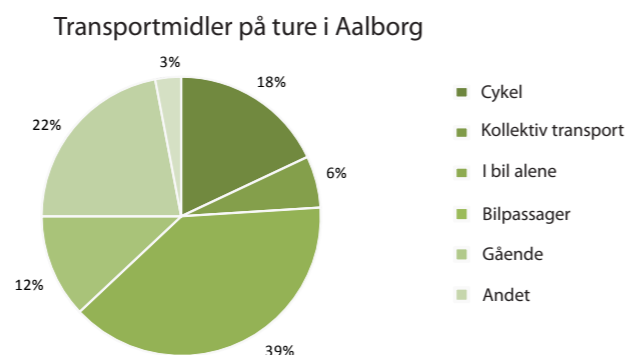


Det er primært ift. disse 19 % at pendlerplanen skal forsøge at påvirke deres adfærd i en mere bæredygtig retning. På trods af, at andelen af personer, der kører til/fra arbejde i bil kun er 19 % viser universitetets egne beregninger, at der, hvis alle bilisterne lod bilen stå, ville være mulighed for at mindske CO₂-udslippet fra bilpendlingen til universitetet med 6.000 tons CO₂ årligt. På de tre forskellige beskæftigelsesgrupper fordeler transportmiddelvalget sig således:



Blandt de tre forskellige beskæftigelsesgrupper er der stor forskel på transportmønstret. Blandt de studerende anvender 54 % cyklen som deres foretrukne transportmiddel, mens denne andel for det teknisk-administrative personale og for det akademiske personale udgør henholdsvis 19 og 39 %. Brugen af kollektiv transport står især stærkt hos de studerende med 22 % og også hos det akademiske personale med 16%. Brugen af bil enten alene eller sammen med andre står for 71 % af det teknisk administratives personale som det foretrukne transportmiddel, mens denne andel er 38 % for det akademiske personale og 18 % hos de studerende. Bilbrugen hos de teknisk administrative personale er altså relativ høj, set i forhold til de to andre grupper.

Sammenlignes grupperne med transportmiddelvalg i Aalborg generelt ligger alle tre gruppers brug af cyklen dog højere. Transportmiddelvalget for Aalborg inkluderer dog ikke kun pendlingsrejser, men alle ture foretaget i Aalborg. Dermed må andelen af bilture forventes at være højere på bekostning af gåturene.



Grønne Fakta – om transportvanerne på Aalborg Universitet

- Generelt ligger brugen af cyklen, gang og kollektiv transport ved AAU over gennemsnittet i Aalborg.
- Brugen af bil er især udbredt blandt det teknisk-administrative og det akademiske personale.
- De studerende er for en stor dels vedkommende cyklister og skal fastholdes i dette valg.

Transportmiddel og transportafstand

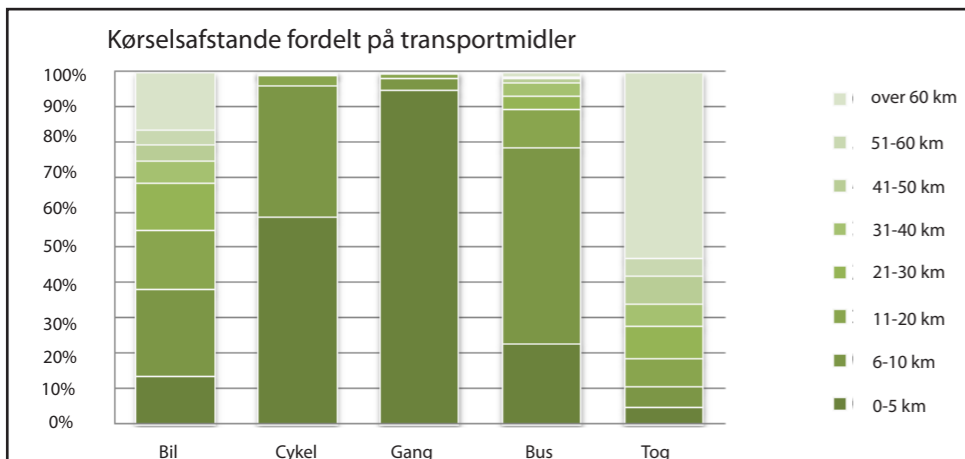
Afstanden mellem hjemmet og universitet er afgørende for valget af transportmiddel. Ved længere afstande mellem hjemmet og universitetet bliver bilen det foretrukne transportmiddel, mens cykel og gang dominerer på de kortere afstande. I boksen ses det gennemsnitlige antal kilometer respondenterne pendler til/fra universitetet.

	Gennemsnitlige afstand til/fra universitet	Gennemsnitlig transporttid til/fra universitet *
Bil	22,4 km	38 minutter
Cykel	3,4 km	19 minutter
Gang	3,1 km	11 minutter
Kollektiv Transport	17,4 km	57 minutter
Andet	362,9 km	51 minutter

Som det ses i tabellen tilbagelægger ikke overraskende personer i bil, tog og andet de længste afstande. Samtidig ses det, at den gennemsnitlige pendlingsafstand til/fra universitetet for cyklisterne er 3,4 km. Cyklisterne er sammen med de gående den gruppe, der tilbagelægger den korteste distance og samtidig bruger den korteste tid på transport.

På grafen nedenfor ses kørselsafstandene fordelt på transportmidler. På grafen ses det, at cyklen hovedsageligt anvendes ved ture på max. 10 km, med hovedparten af turene under 5 km. Bussen anvendes også på de kortere ture, men står særligt stærkt på turene mellem 5-10 km. Som det ses af grafen er knap 15 % af bilturene til/fra universitetet under 5 km og sammen med turene under 10 km udgør disse ture næsten 40 % af bilturene. Særligt de korte ture under 5 km er interessante i forhold til at overflytning til cyklen, mens en kombination mellem bussen og cyklen kunne være et godt alternativ til bilturene mellem 6-10 km.

* Tallene bygger på respondenternes oplevede transporttid.



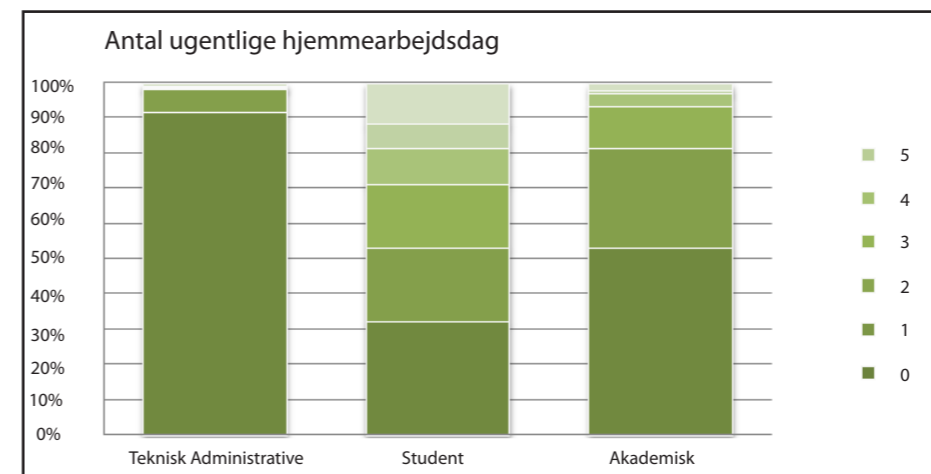
Grønne fakta – kørselsafstande og transportmidler på Aalborg Universitet

- Af bilturene til/fra universitetet er 13,5 % af turene under 5 km. Gruppen af bilbrugere, der anvender bilen på de korteste ture under 5 km til/fra universitetet, er særligt interessante ift. overflytning til cyklen.
- Af bilturene til/fra universitetet er 24,7 % af turene mellem 6-10 km. For denne gruppe af bilister udgør bussen evt. i kombination med cyklen et bæredygtigt alternativ.
- For de bilister der har længere transportafstande er det især samkørsel og kollektiv transport, der skal promoveres. Den gennemsnitlige pendlingsafstand i bil indikerer, at der må være en høj koncentration af personer, der pendler til universitetet i bil indenfor en 20 km radius fra universitet. Dermed skulle der pga. universitetets store størrelse være gode muligheder for samkørsel.

Transportdage

Helt at undgå transporten til universitet er den mest effektive måde, at få mindsket de ansattes og studerendes transport. Derfor er en væsentlig del af kortlægningen af transportadfærden også at undersøge antallet af dage, som de ansatte er til stede på arbejdspladsen. Brugen af hjemmearbejdsplads afhænger af en række faktorer – både praktiske, organisatoriske og sociale. På det praktiske niveau kræver hjemmearbejdsplads mulighed for på tilfredsstillende måde at løse sine arbejdsopgaver – herunder ligger eksempelvis adgang til computer, de nødvendige programmer og mulighed for at koble sig op på sin e-mail. Rent organisatorisk kræver hjemmearbejde godkendelse fra ledelsens side, samtidig med, at rammerne for hjemmearbejde også skal være fastlagt – eksempelvis hvordan kollegaer, der arbejder hjemmefra kan kontaktes. Endvidere har det sociale miljø også betydning for mulighederne og lysten til at arbejde hjemmefra.

Generelt er hjemmearbejde en udbredt arbejdsform på universitetet. Således har 56,8 % af de ansatte arbejdet hjemme mindst en dag i løbet af arbejdsugen. Dette indikerer, at det både rent praktisk og organisatorisk kan lade sig gøre at arbejde hjemmefra. Hjemmearbejde er mest udbredt blandt de studerende og de akademiske medarbejdere, hvor henholdsvis 47 % og 68 % har arbejdet hjemmefra mindst en dag i ugens løb. For de teknisk-administratives vedkommende har blot 8 % en ugentlig hjemmearbejdsdag. Dette tal hænger sammen med, at fysisk tilstedeværelse for en stor del af det teknisk-administrative personales vedkommende er nødvendigt for at kunne udføre arbejdsopgaverne. Derimod må de studerende og de akademiske medarbejdere forventes at have en større fleksibilitet i forhold til at udføre en del af deres arbejde hjemmefra.



På grafen ses udbredelsen af hjemmearbejdsdage for de tre grupper. Som beskrevet er det ikke overraskende især det teknisk-administrative personale, der ikke arbejder hjemmefra. Udbredelsen af hjemmearbejde viser, at mulighederne for at anvende hjemmearbejdsplads er til stede på universitetet. De studerende er den gruppe, der i højeste grad arbejder hjemmefra. Dette skal naturligvis ses i sammenhæng med, at de studerende i højere grad må forventes at have en større fleksibilitet i planlægningen af deres arbejdsdag. Universitetets undervisningsmodel, hvor undervisningen er projektorienteret, lægger vægt på at studierne tilrettelægges gennem gruppearbejde. Derved kunne det tænkes, at de studerende har brug for fysisk at være til stede på universitetet.

Grønne fakta – Transportdage på Aalborg Universitet

- Hjemmearbejdsplader er udbredt på universitetet idet 56,8 % i løbet af en typisk uge har mindst en hjemmearbejds dag. Dermed tyder det på, at hjemmearbejde for især de studerende og det akademiske personale er både organisatorisk og praktisk mulig.
- Særligt blandt det akademiske personale, der vurderes at have gode organisatoriske og praktiske muligheder for hjemmearbejde, skal mulighederne for hjemmearbejdsplads udbredes.

2 Transportadfærd og holdninger

Et af de væsentlige formål med den grønne køreplan er, at arbejde med holdningsændringer på transportområdet. Holdningsændringerne kan være første skridt i retning af at ændre transportadfærden i en mere bæredygtig retning. Derfor ses der i dette afsnit nærmere på respondenternes holdning til og begrundelse for at anvende de forskellige transportformer, samt deres ønsker til hvad der kan være med til at gøre deres transportadfærd mere bæredygtig.

Respondenterne havde i spørgeskemaundersøgelsen mulighed for at vælge mellem en række foruddefinerede grunde til, at de valgte deres foretrukne transportmiddel. Respondenterne havde mulighed for at vælge flere valgmuligheder. I det følgende ses nærmere på henholdsvis bilisterne, brugerne af kollektiv transport og cyklisterne holdninger til transport.

Bilisterne

Bilisternes argumenter for at køre i bil er, som det ses i tabellen nedenfor, primært forbundet med, at bilen bruges i forbindelse med ærinder. Samtidig angiver knap halvdelen, at de bruger bilen, fordi den giver den korteste rejsetid. Den tredje mest udbredte argument for at anvende bilen som lidt over halvdelen angiver som en af grundene til at bruge bilen er, at bilen giver fleksibilitet og frihed. Blandt bilbrugerne er der også en opfattelse af, at offentlig transport er besværligt at anvende – knap 40 % angiver det som en af grundene til, at de ikke bruger kollektiv transport.

Hvorfor anvender du bilen?	Antal respondenter	Procent af bilbrugerne
Kortest rejsetid	385	47,6 %
Bruger bil til ærinder	622	77,0 %
Komfort	134	16,6 %
Offentlig transport er for dyrt, når jeg har en bil	101	12,5 %
Offentlig transport er for besværligt, f.eks. skiftene	304	37,6 %
Bilen giver fleksibilitet og frihed	353	43,7 %
Andet	102	12,6 %

For bilbrugerne er bilen dermed i høj grad et praktisk redskab, der gennem korte rejsetider og fleksibilitet er med til at få hverdagens ærinder til at hænge sammen.

Under "Andet" havde respondenterne mulighed for at skrive deres egne grunde til deres transportmiddelvalg. I boksen ses nogle udvalgte grunde, som er karakteristiske for mange af de angivne grunde. Som det ses forholder respondenterne sig meget til alle de ulemper, som de ser ift. at anvende den kollektive transport. Ulemperne er både i form af dårlig service, praktiske problemer og manglende viden om brugen af kollektiv transport.

Årsager angivet under "Andet"BIL....
<i>Elendig service i busser, for lidt benplads, irriterende medpassagerer</i>
<i>Der er 7 km fra hvor jeg bor til nærmeste offentlige transport + jeg ville skulle med bus fra banegården i Aalborg ud til universitetet = besværligt og en ret stor omvej for mig</i>
<i>Usikkerhed om hvordan man kommer fra stationen til AAU</i>
<i>for langt fra bopæl til stoppested</i>
<i>Barn passes i anden by end hvor jeg bor</i>

Bilbrugerne blev også spurgt til, hvad der kunne få dem til at overveje at bruge andre transportmidler. Også her havde de mulighed for at vælge blandt en række foruddefinerede valgmuligheder, der er givet i tabellen nedenfor.

Ville følgende kunne få dig til at skifte transportmiddel?	Antal respondenter	Procent af bilbrugerne
Hurtigere transporttider	358	44,3 %
Billigere offentlig transport	156	19,3 %
Højere benzinpriser	52	6,4 %
Forbedrede cykelvilkår	42	5,2 %
Parkeringsafgifter ved universitetet	59	7,3 %
Andet	86	10,6 %

Som det ses går hurtigere transporttider igen, som et væsentligt argument for at anvende bilen. Samtidig ville knap 20 % overveje at lade bilen stå derhjemme, når de skal på arbejde, hvis den offentlige transport blev billigere.

Endvidere er bilbrugerne også blevet spurgt til deres brug af samkørsel og deres holdning til, om de kunne tænke sig at køre sammen med en kollega til/fra universitetet. Til dette svarede knap 20 %, at de allerede kører sammen med en kollega, mens yderligere 33 % angav, at de er interesserede i at køre med en kollega til/fra universitetet.

Brugere af kollektiv transport

For brugerne af kollektiv transport, der også havde mulighed for at vælge mellem syv forskellige foruddefinerede grunde til at anvende kollektiv transport, angiver næsten halvdelen af brugerne, at de anvender kollektiv transport, fordi de ikke har andre muligheder. Næsten 33 % af brugerne fremhæver dog også, at de bruger kollektiv transport, fordi de har mulighed for at udnytte transporttiden til andre gøremål. Samtidig angiver 22,6 % af brugerne, at de miljømæssige fordele ved kollektiv transport spiller en rolle for deres transportvalg.

Hvorfor anvender du kollektiv transport?	Antal respondenter	Procent af kollektivbrugerne
Jeg har ingen andre muligheder	233	45,4 %
Det er for dyrt med benzin og parkering hvis jeg benytter en bil	90	17,5 %
Transporttiden er kortest	65	12,7 %
Der er for mange biler på vejen	22	4,3 %
Parkeringsforholdene på universitetet er dårlige	17	3,3 %
Jeg kan benytte transporttiden til andre gøremål, f.eks. læsning, arbejde eller at sove	161	31,4 %
Der er miljømæssige fordele ved det	116	22,6 %
Andet	120	23,4 %

Under "Andet" er det primært årsager forbundet med økonomiske forhold og manglende lyst til at bruge cyklen. I boksen ses et udsnit af nogle af de mest gennemgående årsager.

Årsager angiver under "Andet"BUS....
<i>Der er for langt at cykle, og jeg har ikke råd til bil.</i>
<i>For doven til at tage cyklen</i>
<i>Har ikke råd til bil</i>
<i>Gider ikke at cykle og være svedig, når jeg ankommer</i>

Cyklister/Gående

Cyklisterne og de gåendes er også blevet spurgt om baggrunden for deres valg af primære transportmiddel. I tabellen ses udbredelsen af de otte foruddefinerede valgmuligheder. Den mest udbredte grund til at cykle/gå er, at man får motion. Samtidig ses det, at over 80 % af cyklisterne/gående angiver, at de cykler/går, fordi det er den billigste transportform og fordi der er for mange biler på vejene. Over halvdelen af cyklisterne/gående angiver også, at det for dem er afgørende, at transporttiden er kortest.

Hvorfor cykler/går du primært til/fra universitetet?	Antal respondenter	Procent af cyklisterne
Det er den billigste transportform	1061	83,5 %
Det er sundt med motion	1107	87,2 %
Transporttiden er kortest	721	56,8 %
Der er for mange biler på vejene	1061	83,5 %
Jeg bor meget tæt på	105	8,3 %
Afgangstiderne for den offentlige transport er ikke optimale for mig	509	40,1 %
Der er for mange skift involveret i at tage offentlig transport	179	14,1 %
Der er miljømæssige fordele ved det	113	8,9 %
Andet	518	40,8 %

Sammenlignet med bilisterne argumenter for valg af transportmiddel er cyklisterne argumenter i højere grad forbundet med nogle livsstilmæssige argumenter.

Cykling som en livsstil går også igen blandt de årsager som angives under "Andet". I boksen ses en række af argumenterne som cyklisterne/gående har angivet. Løjnefaldende ved argumenterne er, at de fremhæver cyklens gode egenskaber og fordelene ved at cykle og ikke på samme måde, som bilisterne angiver grunde til, hvorfor de ikke anvender et andet transportmiddel. Det kan selvfølgelig ses som en indikator på, at bilisterne og busbrugerne

Årsager angivet under "Andet"CYKEL/ GANG....
<i>Jeg kan lide at cykle</i>
<i>Mit energiniveau er højere og jeg arbejder bedre gennem dagen</i>
<i>Det er det letteste</i>
<i>Det er fleksibelt</i>
<i>Man kan følges med sine venner</i>
<i>Dejligt med frisk luft</i>

føler sig "angrebet" og derfor forsvarer sig, ift. hvorfor de ikke bruger en mere bæredygtig transportform, men samtidig viser det også, at gruppen af cyklister er glade for at cykle og føler, at deres daglige cykeltur har nogle kvaliteter (fleksibilitet, sundhed), som de ikke finder ved de andre transportformer. Dette underbygges af, at der blandt cyklisterne er en høj procentdel, som har udfyldt grunde i kategorien "Andet" - cyklisterne vil altså gerne fortælle de positive ting, de oplever ved cyklen som transportform.

Grønne fakta – Holdninger til transport på Aalborg Universitet

- Bilisterne lægger vægt på transporttid og det, at det er let/fleksibelt at anvende bilen. Sammenholdes dette med cyklisternes argumenter, der også fremhæver cyklen er som hurtig og fleksibel, vil der være en gruppe af de bilister, der har kortest til arbejde, som potentielt ville kunne blive "tilfredse cyklister".
- Der er en udpræget opfattelse blandt bilbrugerne, at det er besværligt at bruge offentlig transport. Universitetets beliggenhed med gode busforbindelser giver gode muligheder for at vise, at det er let at bruge kollektiv transport til/fra Aalborg Banegård.
- Over 20 % af bilisterne angiver, at billigere kollektiv transport ville kunne få dem til at skifte til kollektiv transport.
- 31 % af bilisterne angiver, at de gerne ville køre sammen med en kollega. Derved er der potentielt knap 800 bilister som dagligt pendler til universitetet, som ville være interesserede i at finde en kørselsmakker. Sammenholdt med den gennemsnitlige pendlingsafstand for bilisterne på 22,4 km indikerer det, at potentialet for samkørsel er stort.
- Brugerne af kollektiv transport lægger vægt på, at de kan udnytte transporttiden konstruktivt samtidig med, at de ser kollektiv transport som en miljørigtig transportform.
- Brugerne af kollektiv transport angiver desuden manglende lyst til at cykle som en årsag. Sammenholdt med cyklisternes store tilfredshed kunne denne gruppe måske gøres til cyklister.
- Cyklisterne fremhæver, at de ser cyklen som en hurtig og billig transportform.
- Generelt fremhæver cyklisterne de positive ting ved at cykle og er glade for at køre på cykel. Derved fremstår cyklen som transportmiddel, der har nogle positive egenskaber, som skal promoveres - cyklen skal ikke nødvendigvis sammenlignes med bilen – den har nogle kvaliteter i sig selv.

3 Hvad gør vi?

I det følgende vil den pakke af tiltag, som er udarbejdet på baggrund af transportadfærden og transportønskerne blive beskrevet. Pakkens forskellige tiltag skal ses som en samlet pakke, hvor de forskellige dele er målrettet forskellige grupperes ønsker og behov. Samtidig skal pakkens forskellige tiltag også ses som en mulighed for at åbne de forskellige grupperes øjne for mere bæredygtig transport – ud fra logikken, at du er nødt til at prøve noget nyt, før du kan have en holdning til det.

Tiltagene er udarbejdet som en værktøjskasse, som skal ses som en samlet pakke af anbefalinger, der skal være med til at gøre pendlingen grønnere. For at understrege vigtigheden af en samlet indsats, er der udarbejdet en samlet årsplan, der summerer op på de aktiviteter. Pakken forudsættes igangsat i løbet af det næste år. Aalborg Universitet er selv ansvarlige og står selv for gennemførelse af de foreslåede tiltag, mens Aalborg Kommune vil være behjælpelige med udarbejdelse af informationsmateriale mv. Ved at arbejde med en målrettet indsats det første år efter udarbejdelse af planen er forventningen, at der kan skabes opmærksomhed omkring processen og målbare resultater. Derved er ønsket, at den grønne køreplan får et solidt fundament, idet det er vigtigt, at planen og tiltagene løbende revideres også efter det første år.

Kommunikationsstrategien

En central del af arbejdet med den grønne køreplan har været at sørge for, at der skabes opmærksomhed omkring arbejdet med transportadfærd.

Ved projektets start er der således sammensat en arbejdsgruppe, der består af repræsentanter fra: ledelsessekretariatet, miljøudvalget (ansatte akademikere) og studerende for at sikre et bredt fundament for projektet. Ønsket er at få input fra flere forskellige grupper og sørge for, at budskabet om den grønne køreplan blev kommunikeret bredere ud på universitetet.

Siden igangsættelsen af arbejdet har der været fokus på at fortælle om projektet gennem flere forskellige kommunikationskanaler. Projektet er blevet promoveret gennem udsendelse af fællespressemeldelse og er præsenteret på både universitetets hjemmeside og på www.trafikken.dk/Nordjylland/aau.asp, hvor der er en særlig Aalborg Universitets hjemmeside med mulighed for at orientere sig om transportmulighederne til/fra universitetet. Udtrækningen af konkurrencevinderen af spørgeskemaundersøgelsen er også blevet markeret som en event.

Handling: For at sikre en fortsat opmærksomhed på arbejdet er planen, at der som minimum skal arbejdes med information om projektet gennem følgende kanaler:

- Mulighed for at få kampagner på skærmene i kantinen og andre stratiske steder på universitetsområdet.
- Opdatering med løbende information på universitetets hjemmeside(r) og på www.trafikken.dk.
- Præsentation af projektet i Aalborg Universitets Blad "Uglen" i løbet af efteråret 2009.
- Udarbejdelse af en hardcopy udgave af den grønne køreplan – evt. i en light udgave med fokus på de "grønne fakta", som kan gives til interesserede.

Aalborg Universitets egen trafikportal

En central del af den grønne køreplan er universitetets hjemmeside på www.trafikken.dk. Universitet har fået sin egen indgang på www.trafikken.dk, hvor ansatte og studerende har mulighed for at finde information om transport til og fra universitetet. Hjemmesiden er blevet promoveret blandt de ansatte og de studerende og skal fortsat promoveres.

Handling:

- Hjemmesiden vil løbende blive opdateret med informationer om, hvordan arbejdet med planen skrider frem.
- Mulighed for personificeret login på Universitets hjemmeside på trafikken.dk

Informering af de nye studerende/ansatte – de skal være cyklister fra dag 1

Transportadfærd handler om vaner, der kan være svære at ændre, når de først er fastlagt. Derfor, som første tiltag, kan der arrangeres en event i umiddelbar forlængelse af studiestart. Særligt for de nye studerende, der for manges vedkommende er tilflyttere, er det vigtigt, at de finder ud af, hvor de kan finde informationer om transporten i byen. Samtidig skal nye ansatte ved universitetet informeres om transportmuligheder.

Handling:

- I forbindelse med studiestart 2009 skal de nye studerende have information om det grønne køreplansprojekt, og hvor de finder mere information om transportmuligheder. Der udarbejdes derfor en flyer, som kan uddeles af tutorerne til de nye studerende. Flyeren skal med Aalborg Universitet og Aalborg Kommune som afsendere opfordre de studerende til en grøn transportadfærd og informere om, hvor de kan finde trafikinformationer.
- Informationskampagne målrettet nye ansatte ved universitetet. Inkludere information om, hvor nye ansatte kan finde information om transport – dvs. link til Aalborg Universitets side på www.trafikken.dk. Kampagnen foreslås opstartet efteråret 2010.

Samkørsel – udvid din vennekreds - find dig en kørselsven

Som nævnt er der potentielt 800 mennesker på universitetet, som er interesserede i at finde en kørselsmakker. Dette potentiale skaber gode muligheder for, at der på universitetet er mulighed for at finde en kørselsven. Tiltaget skal målrettes det teknisk-administrative personale og det akademiske personale, som er de grupper, der kører mest i bil. Når samkørsel skal udbredes skal der både tænkes i hvilke forskellige fora folk har mulighed for at møde hinanden og samtidig kan retningslinjer for, hvordan kørslen praktisk arrangeres gøre, at folk vælger at bruge en samkørselsordning.

Handling:

- Der arbejdes i vinteren 2009 med kontakt til nogle af de store kendte samkørselsordninger på nettet for at undersøge potentiale for, at de vil gå ind i et samarbejde med universitet om at etablere en ordning for universitetet.
- Det skal undersøges, om der er interesse for at der arrangeres en "samkørselscafe", hvor interesserede kan møde op og finde en kørselsmakker. Aalborg Kommune vil være behjælpelig med organiseringen. Samkørselscafeen foreslås afholdt i foråret 2010.

Tilfredse cyklister – Cykelambassadører

På baggrund af cyklisternes tilfredshed med at cykle er det interessant, at bruge alle de tilfredse cyklister til at fortælle den gode historie om cykling. Derfor foreslås der i samarbejde med eksempelvis studentersamfundet, et projekt hvor der findes "cykelambassadører". Cykelambassadørerne udstyres med en argumentationspakke, med alle de gode elementer cykling indeholder samt evt. "bæredygtige cykelpakker", som skal promoveres blandt de ansatte og studerende. Pakkerne skal give de ansatte og studerende mulighed for at skrive under på en kontrakt omkring brug af cyklen i en given periode. Tiltagene kunne med fordel kobles med en form for socialt arrangement – evt. en form for "mobility bar".

Handling:

- Der udpeges et korps af cykelambassadører (mobility managers), som kan være med til sprede information om cyklisme. Blandt cykelambassadørerne må det for at få spredt budskabet ud gerne være en VIP-del som gerne må bestå af nogle af universitetets "kendte ansigter" – eksempler kunne være rektor, formanden for studentersamfundet mv.
- Cykelambassadørerne skal udstyres med en bæredygtig cykelpakke som de skal promovere blandt de ansatte og studerende. Når de skriver under på kontrakten skal pakken indeholde information om bæredygtig transport målrettet universitetet. Samtidig kunne pakken indeholde en cykelting og til de dage, hvor der regner, kunne der inkluderes et antal busbilletter.
- Tiltagene foreslås afholdt i foråret 2009 – under sloganet "Op på cyklen - forår 2010" og kunne med fordel kombineres med "Vi cykler til arbejde" kampagnen.

Hjemmearbejde

Hjemmearbejde anvendes allerede på universitetet . Udbredelsen kunne dog i højere grad ske især til det akademiske personale. Hjemmearbejdspladser afhænger dog som beskrevet af en række forskellige faktorer – herunder kræver hjemmearbejdspladser, at det organisatorisk og økonomisk kan lade sig gøre.

Det vurderes, at der er potentiale for at udbrede brugen af hjemmearbejdspladser. Særligt skal det undersøges om der er mulighed for ved simple virkemidler at udbrede brugen af hjemmearbejdspladser.

Handling:

- Der skal udarbejdes en folder målrettet det akademiske personale på universitetet med gode råd omkring hjemmearbejde. Rådene skal fokusere på både hvordan hjemmearbejde udnyttes mest effektivt, og hvordan det praktisk og organisatorisk kan lade sig gøre.

Forbedre cykelfaciliteterne

Cyklisterne er generelt tilfredse med cykelfaciliteterne, men samtidig er det vigtigt, at denne gruppe fastholdes som cyklister. For at tiltrække nye cyklister (og naturligvis fastholde cyklisterne i deres valg af transportmiddel) skal der sættes fokus på ekstra servicetiltag for cyklisterne. De ekstra servicetiltag kan også være det, som er med til at gøre, at folk anvender cyklen i en periode – eller måske lige netop er det, der er med til at bane vejen for ændring af vanerne.

Servicetiltagene spænder over en række fysiske tiltag/ændringer, som skal være med til at sikre, at cyklisternes ønsker bliver håndteret.

Handling:

- Institutledelser og teknisk forvaltning skal indtænke omklædningsfaciliteter på universitetet ved kommende ombygninger eller udbygninger af universitetet.
- Aalborg Universitet vil opstille luftpumpestationer på campus.
- Aalborg Universitet vil etablere lappestationer på campus, hvor det skal være muligt at lappe og pumpe en cykel i tørvejr.
- Som en service til cyklisterne igangsætter Aalborg Kommune og Aalborg Universitet en lappekit ordning, hvor studerende og ansatte kan låne lappekit fx. hos sekretærer, hos studentersamfundet eller ved cykelambassadører. Ordningen foreslås sat i værk fra foråret 2010.
- I efteråret/vinteren 2009 går Aalborg Kommune i gang med at planlægge en højklasset cykelrute fra midt byen til universitet. Repræsentanter fra Aalborg Universitet tilbydes at deltage i planlægningen af projektet.
- For at mindske afhængigheden af bilen til campus intern transport undersøges det om bycykelprojektet kan udvides til at omfatte flere bycykelstationer på campus. Dette kan ske i samarbejde mellem Aalborg Universitet og Aalborg Kommune.

Kollektiv transport

Særligt på turene mellem 5-10 km ser kollektiv transport ud til at have en stærk position. Dermed er det især denne del af bilturene, der potentielt kan overflyttes til kollektiv transport. I promoveringen skal der særligt fokuseres på tiltag målrettet det teknik-administrative og det akademiske personale, der er de grupper, hvor brugen af kollektiv transport er lavest.

Handling:

- Fra midtbyen er universitetet begunstiget af den mest benyttede metrobus direkte ud til universitetet. Dette kunne promoveres blandt de ansatte – oplysninger om, at koblingen fra banegården til universitetet er meget let og tilmed gratis eller kun mod betaling af 1 zone, hvis man kommer til stationen med bus eller tog.
- Hjemmesiderne (trafikken.dk/Nordjylland/aau.asp og MitNT) skal promoveres – og mulighederne for at holde et arrangement, hvor NT kan informere skal diskuteres.
- Over 20 % nævner, at billigere kollektiv transport kunne få dem til at skifte transportmiddel. Med henblik på at ramme de ansatte ved universitetet anbefales det, at universitetet tilbyder NT erhvervskort. Erhvervskortet er et pendlerkort til de ansatte, som derved får ekstra billig transport, fordi udgifterne trækkes af medarbejdernes løn før skat. For de studerende skal muligheden for SU-kort promoveres.
- Begge tiltag anbefales implementeret i vinteren 2009-2010.

Årsplan

I det følgende samles op på de foreslåede aktiviteter det kommende år.

Løbende:

- Opdatering af universitets hjemmeside(r) og AAU's side på www.trafikken.dk med information om projektet og nye tiltag.
- Institutter og teknisk forvaltning skal indtænke omklædningsfacileter ved kommende ombygninger eller udbygninger af universitetet.
- Aalborg Universitet vil forbedre cykelfaciliteterne med luftpumper og lappestationer.
- Undersøge mulighederne for at udvide bycykelordningen til flere dele af campus.

-Kontakt etableres til nogle af de store kendte samkørels ordninger forsøges etableret med henblik på samarbejde om etablering af løsning til universitetet.
-Promovering af kollektiv transport -herunder MitNT, SU-kort og evt. erhvervskortet.

-Evt. gentage uddeling af informationsflyer til nye studerende.
-Informationskampagne målrettet nye ansatte ved universitet.

Efterår 2009

Vinter 2009

Forår 2010

Efterår 2010

-Orientering om den grønne køreplan på skærmene i kantinen
-Præsentation af projektet i Aalborg Universitets Blad "Uglen".
-Udarbejdelse af en hard copy udgave af den grønne køreplan og evt udarbejdelse af en light udgave af den grønne køreplan.
-Informationsflyer til nye studerende.
-Deltagelse i planlægningen af højklasset cykelrute fra midtbyen til universitetet.

-Lappekitordning til cyklister sættes i drift.
-Cykelambassadørerne sendes i aktion.
-Afholdelse af samkørselsarrangement evt -samkørselscafe.



Teknik- og Miljøforvaltningen

Tlf. 9931 2000 www.aalborgkommune.dk
Fax 9931 2009 teknik.miljoe@aalborg.dk

2009