TØI-rapport
1830/2021
Vedlegg

BYTRANS: Store endringer i transportsystemene i Oslo – hva kan vi lære av det?

Aud Tennøy
Oddrun Helen Hagen

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

Vedlegg

Vedlegg 1: Kjennetegn ved respondentene 77
Vedlegg 2: Spørreundersøkelse 2019 78
Bakgrunnsspørsmål 166
Vedlegg 3: Spørreundersøkelse 2018 204
Bakgrunnsspørsmål 230
Vedlegg 4: Spørreundersøkelse 2017 286
Bakgrunnsspørsmål 304
Vedlegg 5: Spørreundersøkelse 2016 359
Bakgrunnsspørsmål 383
Vedlegg 6: Spørreundersøkelse 2015 451
Bakgrunnsspørsmål 456
Vedlegg 7: Trafikktall 492
Trafikkmengder 492
Hastigheter 493

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 1: Kjennetegn ved respondentene

Kjennetegn	2015 N=4270	2016 N=6768	2017 N=6018	2018 N=6003	2019 N=5457
Kjønn					
Mann	45%	48%	43%	42%	42%
Kvinne	54%	51%	55%	55%	52%
Ikke oppgitt	1%	1%	2%	3%	6%
Alder					
18-24 år	1%	1%	1%	1%	1%
25-34 år	19%	17%	19%	17%	18%
35-44 år	26%	25%	24%	22%	23%
45-54 år	29%	27%	25%	26%	26%
55-66 år	23%	22%	21%	21%	21%
67-74 år	2%	2%	2%	2%	1%
Ikke oppgitt	0%	6%	9%	12%	9%
Barn					
Ingen barn	56%	57%	59%	53%	56%
1 barn	16%	16%	16%	15%	15%
2 eller flere barn	28%	27%	25%	25%	25%
Ikke oppgitt	0%	1%	0%	7%	5%
Snitt	0,8	0,8	0,7	0,8	0,7
Sivilstand					
Gift/samboer	75%	75%	73%	71%	72%
Singel/enslig	22%	22%	23%	22%	22%
Annet/ikke oppgitt	3%	3%	4%	7%	6%
Utdanning					
Grunnskole	2%	1%	1%	1%	1%
Videregående	11%	11%	10%	9%	8%
Høyskole/universitet (mindre enn fire år)	32%	28%	27%	26%	25%
Høyskole/universitet (mer enn fire år)	52%	58%	60%	61%	62%
Annet/ikke oppgitt	4%	2%	2%	3%	5%
Personens inntekt (kr.)					
Mindre enn 299 000	2%	2%	1%	2%	1%
300 000 – 399 000	4%	4%	3%	2%	2%
400 000 – 499 000	21%	17%	17%	14%	11%
500 000 – 599 000	24%	22%	24%	24%	23%
600 000 – 699 000	18%	18%	18%	20%	20%
700 000 – 799 000	9%	10%	10%	10%	12%
800 000 – 899 000	6%	7%	7%	7%	8%
900 000 – 999 000	4%	4%	4%	5%	6%
Mer enn 1 000 000	6%	8%	7%	9%	10%
Vet ikke/ vil ikke oppgi	6%	8%	8%	8%	9%
Eier eller disponerer husholdningen bil? (dette spurte vi ikke om i 2015)					
Nei	-	17%	18%	19%	15%
Ja, bildeling el.l.	-	3%	4%	3%	4%
Ja	-	81%	78%	78%	81%
Antall biler i husholdningen (dette spurte vi ikke om i 2015, de andre årene ble spørsmålet kun stilt til de som har oppgitt at husholdningen eier eller disponerer bil)					
Ingen	-	0%	0%	0%	0%
1 bil	-	63%	65%	65%	65%
2 eller flere biler	-	37%	35%	35%	35%
Førerkort for bil (dette spurte vi ikke om i 2015)					
Nei	-	7%	8%	8%	8%
Ja	-	93%	92%	92%	92%

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 2: Spørreundersøkelse 2019

Hvordan reiser du vanligvis til jobb på denne tiden av året? Velg ett alternativ.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	435	8,0	8,0	8,0
	Jeg sykler	1022	18,9	18,9	26,9
	Jeg reiser med kollektivtransport	2817	52,0	52,0	78,9
	Jeg kjører bil (fører)	749	13,8	13,8	92,7
	Jeg er passasjer i bil	80	1,5	1,5	94,2
	Jeg kjører motorsykkel eller moped	78	1,4	1,4	95,6
	Det varierer	225	4,2	4,2	99,7
	Annet	14	,3	,3	100,0
	Total	5420	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		5421	100,0		

Hvilket transportmiddel reiste du lengst med sist gang du reiste til jobb og møtte på ditt vanlige oppmøtested?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg gikk	446	8,2	8,2	8,2
	Jeg syklet	882	16,3	16,3	24,5
	Jeg reiste med kollektivtransport	3035	56,0	56,0	80,5
	Jeg kjørte bil (fører)	859	15,8	15,8	96,3
	Jeg var passasjer i bil	112	2,1	2,1	98,4
	Jeg kjørte motorsykkel eller moped	68	1,3	1,3	99,6
	Annet	19	,4	,4	100,0
	Total	5421	100,0	100,0	

Hvilket kollektive transportmiddel reiste du lengst med på denne reisen?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Buss	863	15,9	28,4	28,4
	T-bane	1054	19,4	34,7	63,2
	Tog	877	16,2	28,9	92,1
	Trikk	189	3,5	6,2	98,3
	Båt	51	,9	1,7	100,0
	Annet	1	,0	,0	100,0
	Total	3035	56,0	100,0	
Missing	System	2386	44,0		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med denne reisen? Du kan svare flere alternativer.

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med denne reisen? Du kan svare flere alternativer.	Antall	Prosent (%)
Nei, ingen ærend	4526	83,5
Møter o.l. i tilknytning til arbeid	109	2,0
Innkjøp av dagligvarer	265	4,9
Andre innkjøp	77	1,4
Hente/bringe barn til/fra dagmamma/barnehage/skole/annet	434	8,0
Kjøre/følge andre (ikke egne barn) for ulike gjøremål	30	,6
Andre gjøremål (lege, tannlege, service, o.l.)	103	1,9
Totalsum	5544	
Antall respondenter	5421	
N.B. Respondentene kunne ikke velge flere svaralternativer i kombinasjon med "Nei, ingen ærend"		

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med denne reisen? Annet, spesifiser:

- Besøke mor i Bærum
- Byttet til bil hjemme, for å hente barn/kjøre til aktiviteter
- De gangene jeg leverer i barnehage tar det lenger tid (30 min) - går da også fordi bhg er på vei til jobb.
- Det var dårlig vær
- flytte bil ifm vask av garasje
- fotografering
- frisør
- Frisør
- fylte bensin på bilen
- Gikk innom Eidsvolls plass for å se om plassen fortsatt var "okkupert" av kinesere
- gjelder når jeg kjører bil
- Går av to stasjoner før nærmeste stasjon, går da i ca 20 min før jeg er på jobb.
- Henta bøker på biblioteket på Furuset (de er mer-åpent) før jeg tok t-banen til sentrum
- hente kone fra jobb
- Hente sykkel
- Hentet stor varebil for transport i forb.m.teaterprosjektuke
- Hjulskift på bil
- ingen sa jeg
- Innom min gamle mor
- Innom Posten
- Jeg går en del av strekningen for å få litt mosjon
- Jeg var på trening
- Kaste søppel på miljøstasjon
- KJøpe kaffe på vei til jobb
- Kjøpte en boks snus i en kiosk i sentrum etter at jeg gikk av bussen
- Kjøpte kaffe
- Kjøpte kaffe, ca 5 min. og følge barn ifbm skole ca 7 min.
- Kjøpte noe på Starbucks Oslo S pga ærend på hjemstedet etter jobb og lenge til middag
- Kjøre handikappet - sønn til kollektivtrafikk
- Kjøre min kone til/fra T-banen
- Kjøre utstyr
- kjører til jobb
- Kjørte datter til svømmetrening som begynte 5.30
- Kjørte innom en kollaga i nabolaget, som satt på i bilen til jobb.
- Kjørte innom/til min manns jobb for å sette han av der
- Kort stopp i en annen bolig enn min egen på veien, privat ærend.
- Kun reise til jobb.
- Lege på trikkeveien
- Levere avfall
- Levere glassflasker til resisrkulasjon
- Levere varer
- leverer i bhg før jeg drar til jobb
- Leverte bil til periodisk kjøretøykontroll
- Leverte hund til veterinær

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Leverte til gjennvinning
- Løping
- Middagsbesøk hos vener
- Pass barnebarn
- Postet et brev
- Samkjører med kona
- Skal direkte på sportsarrangement etter jobb. Har med bagasje
- Skal på tur i helga og hadde derfor ekstra bagasje
- Skulle videre til Ås for å utføre arkeologisk registrering
- stoppet 5 min. og skrev på mobilen
- Tannlege
- tar bus 73 til Hauketo togstasjon
- Trening
- Trening etter jobb
- Trening før jobb
- trening hånball, speider
- treningsstudio
- trente på morgenen
- Valgte bil i dag, for jeg skal stå på messestand i morgen og må ha med ustyr
- valgte å gå litt
- Var hos psykolog
- Yogapraksis ved HiYoga og behandling ved Oslo universitetssykehus før jobb
- Ærend etter arbeidstid

Hvor langt er det fra der du bor til arbeidsplassen (ditt vanlige oppmøtested) langs den ruten du reiser? Vennligst anslå avstanden i kilometer (én vei). Inkluder eventuelle omveier på grunn av ærend og lignende. Kilometer (avrund til nærmeste hel)

Avstand	Antall	%
0-5 km	1668	30.8
6-10 km	1357	25.0
11- 20 km	1127	20.8
21-30 km	511	9.4
31-60 km	500	9.2
61-90 km	146	2.7
91-120 km	75	1.4
120 km pluss	35	0.6
Totalt	5419	100.0

Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din? Svar ut fra hvordan du vanligvis reiser. Jeg er:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært misfornøyd	172	3,2	3,2	3,2
	Misfornøyd	446	8,2	8,2	11,4
	Verken eller	750	13,8	13,8	25,2
	Fornøyd	2317	42,7	42,7	68,0
	Svært fornøyd	1729	31,9	31,9	99,9
	Vet ikke	7	,1	,1	100,0
	Total	5421	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Opplever du at din arbeidsreise er dårligere eller bedre enn den var på samme tid i fjor (se bort fra vær- og føreforhold)? Min arbeidsreise har blitt:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mye dårligere	150	2,8	2,8	2,8
	Noe dårligere	697	12,9	12,9	15,6
	Uendret	3621	66,8	66,8	82,4
	Litt bedre	509	9,4	9,4	91,8
	Mye bedre	218	4,0	4,0	95,8
	Vet ikke	226	4,2	4,2	100,0
	Total	5421	100,0	100,0	

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor?

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Velg inntil to alternativer.	**Antall**	**Prosent (%)**
Nei	4072	75,1
Ja, jeg er oftere sjåfør i bil	178	3,3
Ja, jeg er sjeldnere sjåfør i bil	96	1,8
Ja, jeg er oftere passasjer i bil	55	1,0
Ja, jeg er sjeldnere passasjer i bil	17	,3
Ja, jeg reiser oftere kollektivt	335	6,2
Ja, jeg reiser sjeldnere kollektivt	155	2,9
Ja, jeg sykler oftere	241	4,4
Ja, jeg sykler sjeldnere	144	2,7
Ja, jeg går oftere	162	3,0
Ja, jeg går sjeldnere	55	1,0
Annet	227	4,2
Totalsum	5737	
Antall respondenter	5421	
N.B. Respondentene kunne ikke velge flere svaralternativer i kombinasjon med "Nei"		

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Annet/kommentarer:

- %andel bilkjøring er mindre
- Annen rute kollektivt pga. arbeider med trikken er ferdig
- Annen type kollektivt
- anskaffet elbil. Kjører av og til med passasjer
- Arbeidsplass har flyttet fra sentrum til Stor = lenger vei til jobb
- Arbeidsplassen flyttet lenger unna. Tok trikk før.
- Arbeidsplassen har flyttet
- Arbeidsplassen har flyttet, så jeg må reise lengre med kollektivt
- Arbeidsplassen har flyttet. Bruker dobbel så lang tid med kollektivt nå.
- bane istedenfor buss
- Begynte å jobbe fra februar
- Benytter oftere en annen kombinasjon av kollektivreiser
- Bodde i annen by og var student
- Bodde ikke i Norge i fjor
- Bodde ikke i Oslo for et år siden
- Bodde ikke i Oslo i fjor
- Bodde ikke i Oslo på denne tiden i fjor
- Bodde nærmere arbeidssted før, og gikk.
- Bodde nærmere for ett år siden, tok da buss.
- bodde nærmere jobb før, kunne gå

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- bruker el sparkesykkel (egen) im oppholdsvær
- Bruker lenger tid grunnet færre reisealternativer, kun trikk 17 nå, ikke buss 31
- Bruker nylig elektrisk sparkesykkel, må uansett stå ved kollektivreiser
- Bruker oftere kollektivt, grunnet midlertidig sykkelforbud gitt av lege. Vil helst sykle.
- Bruker oftere sparkesykkel
- Bruker samme tilbud, men ofte buss for tog pga arbeider som gjør at tar lenger tid.
- bruker tog istedet for buss
- Bus er for tiden raskere enn trikk
- Buss for trikk på deler av reisen
- Bussen har endret rute pga. arbeid med oppgradering av trikkelinjer
- Bussene har endret rute, tar litt lenger tid nå
- bygging i sentrum har gjort trikken hjem kjempetreg så jeg må ta buss+bane for å spare tid
- Bytter av og til ut buss, og bruker T-bane
- Bytter mer mellom tog og buss etter hvilken som kommer først
- Byttet arbeidsplass
- Byttet bil til el-bil
- Byttet dessverre fra buss til tog/t-bane og egen bil.
- Byttet fra fulle tog (ståplass fra Ås) til elbil (m/passasjer)
- Byttet fra tog til buss
- Byttet jobb
- Deler av strekningen går med egen bil på grunn av at bussen har endret trase pga veiarbeid
- Dessverre er forholdende på reiseveien uendret. Det er mange hull som gjør at jeg opplever sykkelturene risikofylte om jeg ikke er svært oppmerksom (jeg kjenner stor sett alle hullene, men de er mange og kommer "brått på".
- Det er vegarbeider i sentrum som gjør det utrygt og uhensiktsmessig å gå der jeg pleier.
- Det er veiarbeid ved mitt hjemsted som vil vare i 2 år
- det har kommet til et busstopp rett utenfor jobben (kvadraturen) begge veier
- Did not work here last year
- Droppet buss hjem som står fast i rushen/mangler bussfeltet
- dårlige kollektiv tilbud, mistet direkte bussen
- Ekspressbussen er lagt ned, alternativet mitt har 22 stopp vs 4
- El-sparkesykkel hjem
- Elektrisk enhjuling som alternativ til Drosje
- Elsykler smale fortau og sykler og elsykler kjører sikksakk i forrykende fart
- En km kortere reisevei enn i fjor etter flytting
- Endret arbeidssted fra Bjørvika til Lysaker
- Endret bosted
- Endret reiserute grunnet flyttinh
- Endringer i kollektivsystemet, tok trikk i fjor og i år tar jeg buss
- Er fortsatt sjåfør i bil, men har fått lenger vei pga flytting
- Flyttet fra Nesodden til Oslo
- Flyttet så byttet fra buss til tbane
- Flyttet til Moss hvor det er bedre togtilbud til Oslo enn det var fra Ås
- flyttet til nytt sted
- Flyttet til sted uten kollektiv på tidlig morgen og særlig gjelder dette i helger, tvunget til å kjøre bil. blir dyrt med alle bommene, skulle gjerne tatt toget, men er for dyrt å både ha bil og måtte kjøpe årskort på tog
- Fordi jeg har byttet jobb
- fortsatt kollektivt, men med dårligere tilbud
- Fra å bare trenge å bruke et transportmiddel må jeg nå bruke to
- Før brukte jeg kun tog, nå er det tog, så t-bane
- Får ikke lengre parkere på oppmøteskolen. Må parkere et godt stykke unna
- Går hver dag
- går mer til toget enn å kjøre
- Går oftere deler av veien
- Hadde annet oppmøtested ifjor
- Hadde en annen jobb i fjor, reiste med buss
- Hadde ikke den jobben jeg har nå, bodde ikke i Oslo
- Hadde ikke denne jobben i fjor
- Hadde permisjon på denne tiden i fjor.
- Hadde sykkelulykke og reiste mindre på sykkel i 2018
- Har 81 km lengre til jobb
- har annen arbeidsvei
- Har begynt å benytte bysykkel hjem noen ganger.
- Har byttet arbeidssted
- Har byttet jobb. Nå må jeg ta 2 t-baner, før kunne jeg gå til jobb.
- Har byttet til El-bil

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Har flyttet
- Har flyttet - både bolig og arbeidssted
- Har flyttet for å få kortere pendlevei og for å kunne gå til tog
- Har flyttet fra Oslo til Drammen. Må nå også bruke tog, ikke bare bane
- Har flyttet fra Vika til Drøbak, så distansen har økt betraktelig
- Har flyttet midlertidig ut av byen og pendler fra Råde
- Har flyttet nærmere jobben
- Har flyttet og har kortere reisevei (brukte mer buss før)
- Har flyttet og skiftet jobb
- har flyttet siden i fjor
- Har flyttet ut av Oslo
- har flyttet, bodde et annet sted i fjor
- Har flyttet, sykler nå omvei til jobb fordi det er for kort å sykle rett til jobb
- Har flyttet, så litt kortere vei i fjor
- Har flyttet.
- Har flyttet. Brukte ofte t-bane før også, men hadde lengre vei å gå til bane fra hjemmet.
- Har fått ekspressbuss Fornebu - Oslo
- har fått en omvei pga dagmamma som jeg ikke hadde i fjor
- Har fått T-bane i Oslo i tillegg til bil+tog
- Har ikke endret nevneverdig variasjon elbil, sykkel el.kollektivt, siste 5 år - Svekket helse er ofte årsak til daglig valg av transportløsning
- Har ikke noe annet valg
- Har jobbet mindre enn et år
- har kjøpt el- bil
- har kjøpt el-bil
- Har kortere reisevei (samme tbane som før, men kortere strekning)
- Har skiftet arbeidssted - spørsmål ikke relevant
- Helsedirektoratet har flyttet. Før måtte jeg ikke bytte t-bane. Tok en dikrekte ned til byen.
- Helt annerledes reisevei; har flyttet ut av Oslo sentrum.
- I fjor reiste jeg med T-bane. Nå reiser jeg med tog
- Ifjor brukte jeg sparkesykkel
- ikke aktuelt (var utenlands)
- Ikke lov å svare Nei eller?...
- Innskrenket buss
- Ja benytter annet trikkestopp grunnet ombygging
- ja jeg har flyttet, og bruker buss i stedetfor t-bane
- ja jeg har fått meg el-sykkel
- Ja reiser tidligere
- Ja, fordi jeg har mye kortere vei til jobb. Pendlet til Drammen for et år siden.
- ja, har pendlertilværelse dette halvåret, og er nå mye i Oslo i ukedager
- Ja, jeg gikk i fjord
- Ja, jeg har byttet jobb i mellomtiden. Reiste med trikk (ca 2,5 km) i fjor til forrige arbeidssted, t-bane nå. Men jeg reiser fortsatt kolletivt.
- Ja, jeg har flyttet fra Carl Berners plass og går derfor en annen rute
- Ja, jeg har flyttet fra Råde til Oslo for å slippe å pendle i 4 timer hver dag.
- Ja, kjøremønster har endret seg pga byttet til elbil
- Jeg bodde i Trondheim i fjor, begynte i denne jobben 2.1.19
- Jeg bodde i utlandet i fjor
- Jeg er innom barnehagen på vei til eller fra jobb og sykler annenhver dag til og fra jobb.
- Jeg er nyansatt
- jeg er passasjer i elektrisk bil
- Jeg flyttede først til Norge 1. November 2018
- Jeg flyttet nærmere jobben
- Jeg flyttet og bruker mer tid på kollektivtransport.
- jeg gjør som før går, reiser kollektivt og av og til bil, avhengig av vær og andre behov
- Jeg går en kortere strekning, ingen omvei.
- Jeg går hjem
- Jeg hadde brukket foten på denne tiden i fjor så sammenligningen er ikke reell
- Jeg hadde ikke jobb på denne tiden i fjor
- Jeg har byttet arbeidssted
- Jeg har byttet jobb og arbeidsted
- Jeg har byttet jobb siste året
- Jeg har byttet jobb.
- jeg har byttet jobb. Jobber mye nærmere
- Jeg har endret bosted og har fått kortere vei og reiser nå med T-bane og ikke buss
- jeg har flyttet
- Jeg har flyttet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg har flyttet fra Romsås til Rygge. Utgifter knyttet til reisevei var med i vurderingen da jeg valgte å flytte. Avstanden er lengre, men utgiftene mindre fordi det er færre bommer. Jeg har også byttet bil til elbil.
- Jeg har flyttet nærmere arbeidsstedet og behøver ikke lenger skifte transportmiddel - og nå skal jeg ta frem sykkelen
- Jeg har flyttet nærmere.
- Jeg har flyttet og blitt pendler
- Jeg har flyttet og bruker derfor en annen rute
- Jeg har flyttet og fått ca. 10 minutter lengre reisetid.
- Jeg har flyttet siden i fjor.
- Jeg har flyttet til Oslo fra Son, Vestby.
- Jeg har flyttet, derfor har reisemønsteret endret seg
- Jeg har flyttet, og har noe kortere reisevei
- Jeg har flyttet. Bruker nå tog i stedet for tbane.
- Jeg har fått lenger arbeidsreise og må bytte transportmiddel. Slitsomt - jeg velger derfor ofte å gå langs elva, noe som er hyggelig, men som tar lang tid. Jeg har fått 3-4 timer lenger reisevei pr. uke pga flytting av arbeidsplass og kollektivtransporten korresponderer ikke alltid like godt.
- Jeg har nettopp flyttet
- Jeg har nå passasjer i el-bil
- Jeg har også leilighet i byen, da går jeg til jobb. Ellers så hender det også at jeg tar buss+tog langveisfra, istedet for bil
- Jeg har skiftet jobb og mistet parkeringsplass, kjører ikke bil mer
- Jeg jobber redusert og reiser 20 % mindre
- jeg jobbet et annet sted i fjor på denne tiden, men gikk til jobb da også
- Jeg jobbet ikke her i fjor
- Jeg jobbet på et annet arbeidssted, og kjørte bil hver dag
- Jeg jogger noe oftere (og har byttet jobb, og dermed en ny reise)
- Jeg kjører el-sparkesykkel om sommeren, kollektivt om vinteren. I fjor kjørte jeg bil (og hadde for øvrig en annen arbeidsreise)
- Jeg kjører lengre med bil pga at innfartsparkeringen nærmest meg ofte er full lenge før jeg kommer dit.
- Jeg kjørte kollektiv en stund, pga nedbygging av parkeringsplasser i Islo og pga bompenger. Da brukte jeg dobbelt så lang tid og hadde mye stress. Kjøpte el-bil og om enn sålenge er det roligere og mer levelig for meg.
- Jeg leverer i barnehage, gjorde ikke det i fjor
- Jeg løper oftere til jobb
- jeg løper oftere.
- jeg må bytte fra tog til bane
- Jeg må følge barn til skolen, og pga dårlig parkeringskapasitet på Gjønnes t-bane-stasjon må jeg gå til Avløs t-banestasjon i stedet for å ta bilen til Gjønnes og parkere der, fordi skolen begynner relativt sent.
- Jeg må ta en ekstra overgang og tillegget med 30-bussen som både er stappfull og ofte forsinket er ikke hyggelig.
- Jeg reiser lengre enn i fjor (byttet jobb)
- Jeg reiser mer med buss enn bane
- Jeg tar færre transportmidler for å komme til jobb enn på samme tid i fjor, pga bytte av barnehage.
- Jeg tok t-banen til Oslo S. Der er det jo ikke noe trivelig.
- Jeg var ferdigutdannet og begynte å jobbe for under 1 år siden, så jeg har ikke noe sammenligningsgrunnlag.
- Jeg var i barselperm i fjor
- Jeg var ikke ansatt hos min nåværende arbeidsgiver på denne tiden i fjor
- Jeg var sykemeldt i fjor
- Jeg varierer, jeg tar bussen til jobb og bil hjem da jeg min samboer har felles parkering i sentrum. Viktig for å følge opp barna hos lege og tannlege ect
- jobber på en annen adresse
- Jobbet et annet sted før og hadde lengre reisevei
- Jobbet et annet stes
- jobbet ikke her i fjor
- JOBBET IKKE HER IFJOR
- jobbet ikke i fjor i SSB
- jobbet ikke i Oslo i fjor
- Jobbet ikke samme plass.
- Jobbytte, som gjør at å gå til jobb ikke er like aktuelt som i forrige jobb
- Jogger
- kjører elbil
- Kjører elbil i kollektivfeltet
- Kjører oftere motorsykkel
- kjører samboer til arbeid samtidig

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kollektiv innfartsparkering i Sandvika ble fjernet sist sommer. Derfor kjører jeg helt frem til jobb i stedet for å ta tog Sandvika - Lysaker
- Kun buss
- Lengre reisevei må bruke 3 ulike kollektivtransportmidler istedet for 2
- løper hjem oftere
- Løper oftere
- Mer fleksitid
- Min kone kjørte tidligere bil til jobb, men tar nå T-banen
- mye kø veiarbeid
- Må bytte kollektivtransportmiddel da Brugata er stengt for buss.
- Må kjøre til en ny overfylt pendlerparkering da den forrige ble lagt ned.
- Måtte reise omvei i fjor pga barnehage langt unna hjemme
- nei
- Ny bussrute 40
- ny jobb
- Ny jobblokasjon
- nylig tilflyttet
- Nytt arbeidssted
- Nytt arbeidssted og annen reisevei. Samme fremkomstmiddel. Tidligere hadde jeg nedoverbakke til jobb – nå er det omvent.
- parkeringsmulighetene er blitt mye dårligere rundt vår arbeidsplass i Bjørvika. Vi kunstnere som arbeider delt dagsverk med prøver på dagtid og forestillinger på kvelder har det mye dårligere nå. Det går ut over samværstiden med barn og det går ut over livskvaliteten generelt at man må bruke mer tid og penger på å finne sted å parkere. Og de kollektive mulighetene gjør arbeidsevnen over dobbelt så lang så det er et dårlig alternativ. Det burde være en parkeringsplass ved Operaen.
- Passasjer i bil til jobb, offentlig kommunikasjon (grønn buss) hjem
- Pga flytting er distanse til jobb lengre.
- Pleier å sykle, men kan ikke nå pga. skade.
- reiser kollektivt
- reiser kollektivt når det er glatt - ikke strødd- farlig å gå.
- Reiser med tog i stedet for buss
- Reiser men buss nå også men i fjor var rutetilbudet dobbelt så bra, nå har ekspressbussen sluttet å stoppe på holderplassen min noe som gjør at jeg bare har tilbud hvert 15 min og ikke hvert 7 min.
- Reiser senere
- reiser sjeldnere kollektivt fordi jeg går oftere
- reiser sjeldnere kollektivt, går og sykler oftere
- Siden min arbeidsgiver har flyttet er jeg nå nødt til å kjøre t-bane i tillegg til tog
- sjeldnere buss
- Skiftet arbeidssted
- Skiftet jobb, ingen offentlig komm under 1.5 t en vei
- som før
- Startet i denne jobbeni oktober 2018
- Startet på denne jobben i fjor, og bruker bil nesten hele tiden da jeg sparer mye tid. Ca 15-20 min med bil i kø, uten kø ca 10 min, kollektivt ca 45-50 min.
- sykler deler av reisen pga ombygning av vei, da går ikke bussen sin vanlige rute
- Sykler en annen og kortere rute
- Sykler frem og tilbake til jobb (5km hver vei) alle dager året rundt.
- Sykler sjeldnere, løper mer og kjører noe oftere
- Sykmeldt på denne tiden i fjor
- tar hjemmekontor pga togtrøbbel
- Tar litt oftere taxi. ("passasjer i bil"?)
- tar mer trikk etter omlegging av bussruten til buss 31
- Tar nå buss, tidligere trikk
- Tar oftere t-bane enn buss
- tidligere gikk det ekspressbusser som nå er tatt bort
- Tilhenger (for barn) på elsykkel er erstattet med påhengsykkel :-)
- travel more by metro
- Trenger ikke å bruke kollektivt, men går. Men det betyr ikke at jeg ikke liker kollektivtilbudet.
- trikkestoppet er stengt utenfor jobben, så går litt lenger
- Var fortsatt student i en annen by i fjor.
- Var i mammapermisjon i fjor
- Var i permisjon i fjor
- Var i permisjon i fjor, reiste ikke til jobb.
- Var i permisjon på denne tiden i fjor
- Var ikke i jobb i fjor - da var jeg student. Derfor ikke aktuelt. Jeg er imidlertid kjent med denne ruten, og skulle jeg reist hit i fjor ville jeg reist på samme måte som jeg gjør i år
- Var student i fjor og jobbet derfor ikke samme sted som nå.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- veien er nå lengre og det er bra
- Veier er sperret, så det er lengre å kjøre med mye mer trafikk enn det var før det ble sperret.
- Vi flyttet fra sentrum til Storo i fjor. Må ta buss, tog og nå t-bane også.
- Vi får ikke taxi lenger, så det ender opp at vi må gå hjem sent på natten
- Viktig! - mange reiser mellom kl.7-9 og står i busen (73). Bra om bus 73 går hvert 10 min. Da kan man ta også bus 81 fra Haukete til byen som går hvert 5 min. og de som skal ta T-Mortensrud får flerre avganger
- virksomheten har flyttet så det er en annen reisevei

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Markér inntil tre alternativer.

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Markér inntil tre alternativer.	Antall	Prosent (%)
Endret arbeidssted	304	5,6
Endret bosted	239	4,4
Endringer i transportsystemet	135	2,5
Endret tilgang på transportmiddel (kjøpt/solgt bil, sykkel, mv.)	182	3,4
Endring i livs- eller familiesituasjon (barn i barnehage, mv.)	129	2,4
Endringer i helsetilstand	83	1,5
Vil ha mer trening/trim/mosjon	217	4,0
Det tar kortere tid	262	4,8
Det koster mindre	156	2,9
Jeg vil reise mer miljøvennlig	128	2,4
Annet:	241	4,4
No answer	19	,4
Totalsum	2095	
Antall respondenter	5421	
N.B. Dette spørsmål ble bare stilt til respondentene som oppga at de reiste annerledes til og fra jobb nå enn de gjorde på denne tiden i fjor		

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Annet:

- Reise miljøvennlig, Endring i helsetilstand ->behov for regelmessig trim
- 590E har sluttet å kjøre
- Ansvar for hest på en stall jeg må kjøre bil til
- Arbeidsgiver flyttet til ny adresse.
- Arbeidsplassen flyttet
- Arbeidsplassen flyttet fra Oslo sentrum til Storo
- Arbeidsplassen flyttet fra Sentrum til Storo 1. oktober 2018
- Arbeidsplassen flyttet ut av sentrum
- Arbeidssted flyttet
- arbeidssted/etat har flyttet
- Arbeissted endret adresse.
- Bedre gangvei når snø og glatt vei ikke er et hinder
- Bedre sykkelveier
- Bedre sykkelveier, har kjøpt el-sykkel
- Begynte i jobb og endret da bosted
- Begynte å kjøre motorsykkel,kuttet reisetid med 2/3
- Bompengene økte
- Bompenger
- Bompenger
- Bomringer
- Bortfall av innfartsparkering i Sandvika
- Brakk armen når jeg syklet i en trikkeskinne. Så sykler mindre.
- Brugata er lagt ned som busstopp
- Buss 31 ikke lenger aktuell, kun trikk 17
- Buss og tog koordinerer ikke godt nok + stadig kansellerte avganger og forsinkelser
- Bussavgangene ble for sjelden og ikke i normal tur/retur tid.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bussen er vanligvis stappfull
- Bussene er altfor fulle
- Bysykkel er ikke tilgjengelig om vinteren, så sykler ikke da
- Bysykler er vanskelig å finne på morgenen
- byttet jobb; har ikke firmabil lenger
- byttet jobbsted og fikk dårligere kollektivtilbud, blir derfor bil til og fra jobb. Jeg vil gjerne ta kollektiv, men ikke når det tar nesten en time og er vanskelig å vite når jeg må reise for å komme til/fra jobb i tid.
- Byttet til el-bil
- Datter har begynt på skole i Oslo med morgentrening. Jeg kjører henne og som regel også en annen ungdom til trening tre ganger i uken.
- Datter på videregående i nærheten av jobben
- Dere vurderte ikke alternativet 'det koster mer'??
- Det er arbeid i Storgata, så buss og trikk tar lengre tid.
- Det er blitt alt for fullt på bussene
- Det er det mest stressfrie, alternativt er jeg avhengig av tre bytter med kollektivtrafikk
- Det er enklere å parkere bilen på busstasjonen enn på togstasjonen
- Det er mer trafikk og arbeider på sykkelveien som gjør at jeg tar bussen oftere enn i fjor
- Det er mindre trengsel
- det har blitt kaotisk med så mange elektriske sparkesykler
- Det KAN ta kortere tid, mest for å besøke og hjelpe gammel far (og tidligere syk mor).
- Det kom en bru over jernbanelinjene som kortet avstand til buss
- Det tar litt lenger tid å gå til jobb i dag, sammenliknet med for et år siden.
- Did not work here
- Dårlig sykkelparkering
- Dårlig tilbud bus 73. Særlig etter kl. 8,20. Da mister man toget 8,35 og neste tog er 9,05. Da går jeg til bus 81 - 17 min.
- Dårlig vær
- Dårligere kollektivtilbud
- Dårligere tilgang til parkering for bil
- Dårligere trikkealternativ ved sjeldnere avganger rute 19
- Dårligere ver etter påske
- Ekspressbuss
- Ekspressbuss stopper ikke på holderplassen min hjemmefra lengre, det gjør at det går 15 min for hver rute istedenfor 7 min.
- Ekspressbussen ble lagt ned.
- ekspressbussen fjernet
- endret arbeidsoppgaver
- Endret oppmøtested
- endret parkeringsmulighet
- Endret sykkelrute pga anleggsarbeid på sykkeltrase
- endring i arbeidstiden pga sommertid
- Endring i stillingsprosent
- Endringer i arbeidsoppgaver på jobben
- Endringer i arbeidstid
- Enklerer
- Er blitt litt for lat til å sykle når det er kaldt eller dårlig vær
- fikk barnehage langt unna toget
- Flere aktiviteter for barna
- Flere mulige kontor/arbeidssteder i organisasjonen
- flere oppmøtesteder pr dag med mye å bære på gjør kollektivreise mindre aktuelt enn i fjor hvor jeg stort sett hadde ett fast sted hele dagen, hver dag
- Flere sykler fra Bysykkel-utleie
- Flyttet et sted uten trikk
- For dyrt med bom og dårlige parkeringsmuligheter
- For dårlig kollektivtilbud
- For farlig å sykle
- For høy kostnad å parkere
- For kaldt til å sykle + tør ikke sykle mer
- For mye trafikk
- Forholdene for sykling har blitt bedre/mer utbygging av sykkelfelt
- Forsinkelser på trikk gjennom Grunerløkka
- Fortsatt kaldt ut. Sykler når det blir varmere
- Forventer snarlig bedring i helsetilstand og at jeg snart kan begynne å sykle igjen.
- frykt for å bli nedrent av andre syklister i krysset Geitmyrsveien Collettsgate, og vanskelig kryss i Kirkeveien/Geitmyrsveien
- Frykt for å sykle i sentrum av Oslo (spesielt ved Eufemias gt)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Fulle busser, fulle tog og fulle t-baner gir ofte ståplass
- Færre parkeringsplasser på jobb
- Føler meg utrygg på sykkel
- Før kjørte jeg bil til stasjonen, men det ble innført betaling på min stasjon i fjor, så jeg tar nå buss til stasjonen i stedet for å kjøre. Går greit til jobb, men IKKE hjem igjen
- Fått bysykkelstativ ved jobb/fått meg abonnement
- fått meg moped
- giftet meg og flyttet
- Gravid
- graviditet gjør at jeg ikke sykler nå
- Handle etter jobb, eller æren rett etter jobb som gjør at jeg ikke rekker å skifte.
- Har en venn som jeg besøker, så da må jeg ha månedskort. Han har ikke elsykkel, så når vi reiser sammen blir det offentlig transport. I tillegg er jeg skeptisk til trafikksikkerhet i dronning eufemias gate.
- Har fått mulighet til å sitte på - hadde ikke det før. Før var det buss, tog eller egen bil som var eneste mulighet
- Har fått parkeringsmulighet på jobben
- har ikke dere noe med
- Har ikke endret arb.reisen nevneverdig
- Har ikke endret arbeidsreisen.
- Har ikke endret mønster
- har ikke endret,har variert behov
- Har ikke endret.
- Har ikke parkering på jobben
- har ikke parkeringsplass
- har ikke parkeringsplass lenger
- Har kjøpt el-sykkel
- Hdir har flyttet
- Helt tilfeldig
- Hyggeligere å gå enn å sykle.
- Håpløs framkommelighet og parkeringsmuligheter
- ikke i jobb
- Ikke kommet igang med syklingen ennå i år
- ikke parkeringsmuligheter på nytt arbeidsted
- Ingen billige parkeringsmuligheter på jobb
- ingen endringer
- Ingen parkering
- inkjøp av elektrisk bil
- Innfartsparkeringen er full - da må jeg kjøre lengre avstand for å komme til neste innfartsparkering nærmere byen.
- Innføring av betalparkering nær arbeidssted
- Innføring av urealistisk høye og ikke reisevennlige bompenger som IKKE i sin helhet går til utbedring av veinettet. Ser ingen grunn til å betale for sykkelstier og "utekontor" som jeg aldri kommer til å benytte.
- Introduksjon av kostbar soneparkering nær arbeidsplass
- Jeg er litt syk - vedvarende smerter som gjør at jeg velger kollektivt oftere enn sykkel.
- Jeg flyttede først til Norge 1. November 2018
- Jeg får trent og samtidig slipper jeg sitte på buss som tar tid
- Jeg gikk fra å være student og ikke jobbe her, til å jobbe her.
- Jeg har ikke endret arbeidsreisen, kun kjører bil, da det ikke er godt nok tilbud
- Jeg må ha med tungt utstyr på jobb, som gjør at jeg ikke går så ofte lenger
- Jeg opplever sykkelveien som utrygg
- Jeg sluttet å sykle pga oppoverbakkene på vei hjem.
- jeg sluttet å være arbeidssøkende og begynte i jobb
- jeg syklet i mai i fjor, men temperatur har vært for lav i år
- Jeg varierer arbeidsreisen gjennom året tilpasset vær og føreforhold
- Jobben flyttet fra Oslo sentrum til Storo
- Kald start på mai gjør at jeg ikke er helt igang med sykling enda
- kaldere
- Kameratkjøring
- Kan kjøre i taxi-felt
- Kan sykle med sønnen min
- kjøpt el-sykkel
- kjøpt elbil
- Kjøpt elbil
- Kjøpt elsykkel
- Kjøpte elsykkel
- Kjører motorsykkel

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- KJører sammen med ektefelle - avhengig av at vi begge skal til Oslo
- Kollektiv månedskort har blitt dyrere
- Kollektivtilbudet har så lav kapasitet at det tar for lang tid. Opp til 50 minutter på 4 km fordi bussene er fulle, man må stå igjen og vente på neste, dørene går ikke igjen fordi bussen er full - det skaper ytterligere forsinkelser.
- Kollekttivtilbudet der jeg bor i Bydel Østensjø er upålitelig og tregt.
- Kommer litt an på tidspunkter jeg drar til jobb mht trafikk flyten
- Kulde
- Langvarig omlegging av min bussrute pga veiarbeid
- Latskap
- Liker bedre å gå enn å sykle
- Lite parkeringsplasser stasjon
- mangler sykkelløype deler av strekningen
- Mer fleksibel arbeidstid
- Mer hjemmekontor
- Mer komfortabelt
- Mer på jobbreise
- Mer sykkelvei. bedre tilrettelagt langs Ring 2
- mere kø
- Midlertidig annet arbeidssted pga. ombyggingsarbeider.
- Min arbeidsplass ble fysisk flyttet fra sentralt i Oslo til utenfor bykjernen
- min arbeidsreise er ikke endret
- Min kone tar T-banen pga meget kostbare bompenger
- Min sykkel ble stjålet
- mindre parkering i Oslo
- Mye arbied på trikkeskinner og holdeplasser som er nede
- Mye feriefravær og dårligere vær medført at jeg ikke har begynt å sykle etter påske enda.
- mye mennesker (hensynsløse) på trikken, så jeg går til t-banen fra Bislett
- må fikse sykkel
- NSB er ustabil
- Ny bussrute
- Ny jobb
- ny pendlerparkering
- Nyansatt
- Ombygging av Storokrysset
- Ombygging Grefsenveien, buss for trikk mellom Storo og Kjelsås
- omlegging og graving i sentrum gjør det håpløst
- Parkeringsmulighetene ved arbeidsplassen
- Parkeringsplassen ved Operaen er fjernet
- pga bomringene i Oslo
- Pollen - kan ikke sykle pga bjørkepollen
- Praktiske årsaker
- Problemer med parkering i Oslo sentrum
- Påtvunget endring grunnet myndighetenes ønske om å gjøre det umulig å bruke bil i Oslo
- safer in car than on bike in winter months
- samboer endret arbeidssted
- Sitter på med mannen min i elbil
- Skolen tillater meg ikke å parkere på deres tomt. Må gateparkere ganske langt unna og deretter bære 20 kilo utstyr til skolen.
- Skyhøye bompengeavgifter, samt mangelfull mulighet på parkering ved jobb, er en hovedårsak til at jeg ikke bruker bil.
- Slipper nå å transportere barn til barnehage.
- Slipper å bytte buss, tar kortere tid, mer komfortabelt, mer pålitelig
- Slipper å sitte i lang kø i varm buss på vei hjem om vår/sommer/høst
- Sparer ca 30 min ved å være passasjer i bil framfor offentlig kommunikasjon
- Spørreundersøkelsen nektet meg å svare nei..
- stjålet sykkel
- Storgata delvis stengt pga. oppgradering
- Straks kommer bomringer OVERALT, bare å venne seg til å gå..
- Sykkelen er til reparasjon
- Sykkelparkeringen har blitt mer utsatt for innbrudd
- Sykkeltraseen fra Helsfyr til Carl Berner er direkte farlig, tett på bilene som kjører fort uten hensyn
- Sykkelulykke med skader i 2018, nå ok
- Sykkelulykke og skal ikke sykle pga prolaps i nakke
- Sykle til jobben kampanje
- Sykler mindre pga dårlige sykkelveier til jobb. + at det er livsfarlig.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sykler noe oftere sykkelvei langs Store ringvei (i stedet på bilvei Hasle/Grenseveien) på vei hjem pga trafikkseparasjon = tryggere/fredligere og har bedre tid på vei hjem
- Tar like lang tid å sykle som buss + t-bane
- Tilfeldige variasjoner, vær, andre avtaler, punktert sykkel mv
- tilfeldigheter og regn og kulde
- tilgang til kollektivtransport
- tilgjengelig el-sparkesykkel
- Trangt / manglende sitteplasser på trikken
- Trenger til tider bil i arbeidstiden
- Trikkelinja var under utbedring i fjor, så da tok jeg bussen
- Trikken tar alt for lang tid og er helt full
- Ustabile og lite presis tog
- Utrygg på sykkel
- Valgte transportmiddelet fordi det betyr massiv stress for meg å stå i kø
- Vanskelig med parkering i byen
- Var ikke på jobb, grunnet permisjon.
- ved dårlig vær, regn, kjører jeg kollektiv, ellers sykler jeg.
- Veiarbeid/stengte veier nær hjem
- Veiarbeider i sentrum gir andre gå-ruter.
- veiarbeider på sykkelveien
- Vi har fått barnehageplass langt unna der vi bor, og langt unna arbeidssted. Endres til høsten til det bedre.
- Virsomhet flyttet
- Vær og brøyting gjorde det vanskelig å sykle hele året
- Været
- Været er for dårlig til at jeg orker å sykle
- Været, har utsatt sykkelsesongen
- Ødlagt sykkel og opplevd farlige situasjoner forbundet med sykling
- økning i bompriser. Brukte mer bil før
- Økt behov for å gjøre innkjøp etter jobb i forbindelse med hyttebygging.

Hvor mange (hele) dager hadde du hjemmekontor forrige uke?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen	4584	84,6	84,6	84,6
	En	661	12,2	12,2	96,8
	To	120	2,2	2,2	99,0
	Tre	21	,4	,4	99,4
	Fire	7	,1	,1	99,5
	Fem, eller flere	28	,5	,5	100,0
	Total	5421	100,0	100,0	

Her vil vi skille ut de som vet og ikke vet hvordan de kan reise kollektivt til jobb. De som svarer at de ikke vet hvordan de ville reist kollektivt får ikke flere spørsmål om dette.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg vet ikke hvordan jeg kan reise med kollektivtransport til jobb	132	2,4	2,4	2,4
	Jeg vet hvordan jeg kan reise med kollektivtransport til jobb	5289	97,6	97,6	100,0
	Total	5421	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvordan kommer du deg fra der du bor til holdeplassen eller stasjonen du bruker hvis du skal reise kollektivt til jobb?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	4574	84,4	86,5	86,5
	Jeg sykler	125	2,3	2,4	88,8
	Jeg kjører bil	393	7,2	7,4	96,3
	Jeg blir kjørt	33	,6	,6	96,9
	Det varierer	130	2,4	2,5	99,4
	Annet/vet ikke	34	,6	,6	100,0
	Total	5289	97,6	100,0	
Missing	System	132	2,4		
Total		5421	100,0		

Omtrent hvor lang tid tar det å komme seg mellom boligen og den holdeplassen du bruker hvis du reiser kollektivt til jobb? Antall minutter

Tid	Antall	%
0-3 min	1291	23,8
4-6 min	1566	28,9
7-10 min	1494	27,6
11-15 min	479	8,8
16-20 min	153	2,8
21-30 min	104	1,9
31-60 min	104	1,9
61-99 min	19	0,4
Missing	211	3,9
Totalt	5421	100,0

Omtrent hvor langt er det mellom boligen og den holdeplassen du bruker hvis du reiser kollektivt til/fra jobb (langs den ruten du bruker)? Hvis det er 10 km eller lengre, skriv 9999 meter. Antall meter

Avstand	Antall	%
0-300 m	1908	35.2
301-600 m	1240	22.9
601-1000 m	1030	19.0
1001-2000 m	443	8.2
2001-3000 m	110	2.0
3000+ m	270	5.0
Missing	420	7.7
Totalt	5421	100.0

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor ofte går det kollektivmiddelet du bruker i rushtiden/ når du drar på jobb? Du kan la være å svare dersom du ikke vet det. Antall avganger per time:

Antall	Antall	%
0 til 4	2061	38.0
5 til 10	1913	35.3
11 til 15	460	8.5
16 til 20	117	2.2
21 til 30	80	1.5
31 til 60	15	0.3
Missing	775	14.3
Totalt	5421	100.0

Hvorfor velger du den ruten du gjør når du går mellom hjemmet og holdeplassen/stasjonen? Kryss av for inntil tre alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Reiser aldri kollektivt/ vet ikke	166	3,1
Det er den eneste veien jeg kan velge	1138	21,0
Det er korteste vei	3519	64,9
Det er den tryggeste veien	317	5,8
Bilene har lav fartsgrense langs veien	38	,7
Det er fortau	406	7,5
Det er en hyggelig vei å gå	607	11,2
Jeg gjør ærend	88	1,6
Jeg henter og bringer i barnehage el.l.	194	3,6
Annet:	140	2,6
No answer	31	,6
Totalsum	6613	
Antall respondenter	5421	
N.B. Desu Vult		

Hvorfor velger du den ruten du gjør når du går mellom hjemmet og holdeplassen/stasjonen? Annet:

- ...og får trim i tillegg!
- 2. Trim av rygg og 3. Sparer en sone ved å gå til t-banen
- Alle svar om vei mellom hjem og holdeplass gjelder for når stien gjennom skogen er springbar.
- Alternativ rute pga gravearbeider
- Ankommer da det kollektivmiddelet som tar meg raskest til jobb (toget).
- Av to mulige ruter velger jeg å gå opp til hovedveien først, sånn at da kan jeg se om bussen kommer og evt. løpe ;)
- Bedre mulighet for å spille Pokemon GO :)
- Bedre tilpasset for meg
- Behagelig, da alternativet er buss.
- Billigere reise - reduserer til 1 sone
- blir veldig mye dyrere, og ingen tid å spare - dersom jeg går til bussstasjon som er nærmere
- Bruker kortere tid
- Bruker kun kollektiv hvis jeg ikke kan gå eller sykle pga uforutsette ting (punktering og lignende)
- Buss fra denne holdeplass gir ett mindre bytte på veien
- Buss ligger nærmere hjem enn T-banen
- buss til t-banestasjon som har linje med direkte forbindelse til jobb
- bussen er et mareritt
- Bussen stopper utenfor jobben
- Da går jeg i den retningen jeg skal reise med t-bane
- de dagene jeg bringer i barnehage tar jeg en annen og litt lengre vei
- Den er til 85% bilfri.
- Den har sykkelfelt og relativt hel asfalt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Der går ingen busser fra meg å til stasjonen, de stopper tilpas langt væk at jeg ligeså godt kan gå
- Det er den eneste
- Det er den eneste bussen som kjører direkte
- Det er den eneste som går direkte, med ett transportmiddel, uten bytte
- Det er den eneste veien jeg kan velge, for å få triikk til byen(4 x i timen)
- Det er den mest egnede veien dersom jeg må reise kollektivt til jobb
- Det er den minst bråkete veien. Waldemar Thranes gate er ganske trafikkert
- Det er den raskeste ruten å velge
- Det er den raskeste veien
- Det er den raskeste veien når jeg reiser kollektivt
- Det er flere ruter å velge mellom, dvs. kort ventetid.
- Det er flere veier til to ulike stasjoner
- Det er gangvei hele veien.
- Det er hyppige avganger på bussen
- Det er langs Akerselva - veldig fint!
- Det er lengre å gå nå grunnet stenging/endring av ruter ifm omgjøring av bilveier til sykkelveier o.l.
- Det er mest direkte, jeg slipper å bytte T-bane, men går litt lenger til holdeplass
- Det er mest praktisk
- Det er nedoverbakke.
- Det er raskere med tog en trikk
- Det er raskere å gå enn å reise kollektivt.
- Det er raskest
- Det er raskeste alternativ
- Det er raskeste, men ikke korteste kollektivreise
- Det er raskeste. Bussalternativer er alltid tregere sammenlignet med kombinasjon gange/T-bane
- det er vanligvis mer pålitelig og har mye bedre plass enn bussen selv om bussen har flere avgangerden går
- Det er vei, ikke gjørmete når det har regnet, brøytet/strødd om vinteren
- Det går ikke busser når jeg trenger dem
- Det går raskest
- Ekstra trim
- Eneste vei
- enklest
- Enkleste
- Enveiskjørt i motsatt kjøreretning. Ikke fortau.
- Er for langt med kollektiv, så jeg reiser alltid med bil.
- Er lokal holdeplass nærmere men avgangene er såpass upålitelige at jeg heller går til hovedstasjonen.
- Er raskeste veien kollektivt
- Er vi nå på vei TIL jobb? da gjør jeg ikke ærend, bare på vei fra. Og da er veien annerledes.
- For å få sitte plass på toget må jeg velge den satsjonen jeg gjøre
- fordi det er den korteste veien OM jeg skal ta kollektiv..
- fordi det er raskest og kortest med kollektiv fra holdeplassen til jobb
- Færrest lyskryss/tar kortest tid
- Få litt trim før jobb
- Får de anbefalte 20 minuttene å gå
- Får en spasertur og mosjon
- får sitte på bussen
- får sitteplass fra den stasjonen
- G/S-vei: Livsfarlig for fotgjengere. Derfor tar jeg ikke bussen
- Gangvei direkte til holdeplassen
- Gangvei hele veien
- Gidder ikke å ta matepuss. Den er full, forsinket eller kjører rett og slett forbi
- Går et ekstra stykke pga. trim, men for langt å gå hele veien til jobb
- Går langs Østensjøvannet hvor jeg kan studere fuglelivet.
- Går til en holdeplass tidligere enn "optimalt" for å sikre meg god plass på bussen. Må gå 5 min tidligere hjemmefra.
- Har andre alt. kollektivt, men bruker det som går hurtigst
- har forskjellig reisevei om jeg leverer barn eller ikke. bruker 12 min til jobb fra hjemme om jeg ikke leverer barn. 50 om jeg leverer.
- Har godt av å gå, men jeg kjører også t-bane ofte en veg. dere burde åpnet for to alternativer.
- Har ikke bil
- Hele tre bussruter å velge mellom
- Holdeplass med flest bussavganger til sentrum
- Holdeplass utenfor hjem :-)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ingen bytter
- Jeg bruker aldri off transport til jobb
- Jeg bruker en annen stasjon 2,2 km unna annenhver dag når jeg følger barn til skolen.
- Jeg får daglig trim
- Jeg får den sitte plassen jeg vil og slipper å stå ute å vente på t-banen
- Jeg får trim
- Jeg går delvis gjennom skogen
- Jeg går til t-banen fordi å ta buss til stasjonen koster en hel ekstra sone for noen få holdeplasser
- Jeg har bil og sparer totalt ca. 1.5 timer i reisetid daglig.
- Jeg kan gå til et nærmere stopp, men ved å gå til endestopp får jeg sitteplass.
- Jeg kan også ta t-banen, men det er litt lenger å gå til jobb. Jeg tar bussen fordi den om morgenen går presist. Jeg tar ikke bussen fra jobb fordi den da er uberegnelig.
- Jeg kan velge mellom trikk, t-bane eller buss. Fordi jeg er høygravid og det kommer litt an på formen, så tar jeg korteste vei og helst den kollektivtransporten der jeg vet jeg får sitte. Er jeg i dårlig form eller sent ute, så kjører jeg enten egen bil eller låner en el-bil via appen Din Bybil
- Jeg kan velge trikk eller t-bane, hvis jeg har dårlig tid velger jeg t-bane fordi det går mange avganger, og jeg kommer derfor mer presis enn ved å velge trikk som egentlig tar kortere tid
- Jeg kan velge å sykle til togststasjonen eller ta buss, det tar ca like lang tid (med el-sykkel), men fungerer ikke i praksis pga levering i barnehage, så drar aldri direkte hjemmefra til kollektivholdeplass
- Jeg kjører bil til barnehagen, setter fra meg bilen, og tar t-bane til jobb. Mannen gjør omvendt på slutten av dagen. Vanligvis har jeg meget kort avstand til holdeplass (2 min) og kort reisevei med kollektivtransport til jobb. Da kjører jeg aldri bil, men sykler i sommerhalvåret.
- Jeg må først kjøre barn i barnehage, kjøre hjem å parkere bilen (forbud mot å stå parkert i barnehage), gå til kollektivtransport for å reise videre til jobb
- Jeg slipper biltrafikk og mye folk på stasjonen - jeg går gjennom park og gravlund
- Jeg slipper å bytte kollektivmiddel
- jeg slipper å bytte transportmiddel
- Jeg slipper å dra innom Oslo sentrum, og må ikke ta overgang mellom trikk/tbane
- jeg tar aldri kollektivt til jobb fordi det tar kun 10 min å gå
- Jeg tar aldri kollektivt til jobb. Det er kortere å gå .
- Jeg velger litt lengre vei for å slå følge med sønn til skole
- Jeg velger å gå til en holdeplass som er lenger unna hjemmet mitt for å få direktebuss til Oslo.
- Jeg vil komme i bedre form
- Kan gå på buss på en holdeplass som er nærmere, men pga. lang/usikker ventetid er det enklere å gå.
- kan ikke parkere på jobb
- kan ta buss, men liker bedre å gå siden bussen er alt for full i rushtiden
- Kollektivt tar altfor lang tid når en skal hente og gjøre ærend på strekningen - det er lang avstand mellom stasjoner/holdeplasser - man må belage seg på mye venting på perrongen - kollektiv transport er et stressmoment i en travel hverdag
- Liker den veien best
- Matebuss, så ny buss og deretter enda en ny buss. 3 busser må tas for å komme på jobb:-(
- Men jeg har tre aktuelle holdeplasser jeg kan bruke, og jeg varierer.
- Mest "effektivt" da tilbudet har blitt elendig. Bussen stopper på Vika, som er håpløst.
- Minst trafikk, og slipper å bytte transportmiddel.
- Når jeg tar matebuss til T-banen er det eneste vei, når jeg går til T-banen går jeg en annen vei.
- Passerer en sone som gjør det billigere å reise kollektivt, og jeg får gått en tur hver dag.
- Pga operasjon og alder er det ikke hensiktsmessig med kollektivt
- På vinteren er fylkesveien dårlig vedlikeholdt, og jeg må ofte gå i den traffikerte veibanen.
- raskeste
- Raskeste
- Raskeste vei
- reiser aldri kollektivt til jobb
- Reiser aldri kollektivt til jobb
- Reisevei og avstand varierer avhengig av henting eller ikke
- Slipper å bytte underveis
- Slipper å skifte
- Spiller Pokemon go
- Større sjanse å få sitteplass om morgen på buss enn på T-bane
- Sykler 99% av dagene, tar buss+T-bane kun når jeg er syk eller sykkel er på verksted o.l.
- Så kort at buss ikke gir mening
- Tar mindre tid å gå enn å kjøre buss på den strekningen.
- tar totalt sett kortest tid
- Trikk er hyggeligere enn t-bane
- turvei uten biler hele veien

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- unødvendig å betale månedskort
- Velger holdeplast som er litt lenger unna bosted, men som har flest avganger per time

Hvordan kommer du deg fra holdeplassen til jobben hvis du skal reise kollektivt til jobb?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	5017	92,5	94,9	94,9
	Jeg sykler	22	,4	,4	95,3
	Jeg kjører bil	32	,6	,6	95,9
	Jeg blir kjørt	36	,7	,7	96,6
	Det varierer	79	1,5	1,5	98,1
	Annet/vet ikke	103	1,9	1,9	100,0
	Total	5289	97,6	100,0	
Missing	System	132	2,4		
Total		5421	100,0		

Omtrent hvor langt er det mellom holdeplassen og jobben (langs den ruten du bruker)? Hvis det er 10 km eller **lengre, skriv 9999 meter. Antall meter**

Avstand	Antall	%
0-300 m	2440	45,0
301-600 m	1348	24,9
601-1000 m	814	15,0
1001-2000 m	200	3,7
2001-3000 m	42	0,8
3000+ m	74	1,4
Missing	503	9,3
Totalt	5421	100,0

Omtrent hvor lang tid tar det å komme seg mellom holdeplassen og jobben? Antall minutter

Tid	Antall	%
0-3 min	1782	32.9
4-6 min	1787	33.0
7-10 min	1085	20.0
11-15 min	276	5.1
16-20 min	85	1.6
21-30 min	79	1.5
31-60 min	86	1.6
61-99 min	21	0.4
Missing	220	4.1
Totalt	5421	100.0

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvorfor velger du den ruten du gjør når du går mellom holdeplassen og jobben? Kryss av for inntil tre alternativer.

Hvorfor velger du den ruten du gjør når du går mellom holdeplassen og jobben? Kryss av for inntil tre alternativer.	Antall	Prosent (%)
Reiser aldri kollektivt/ vet ikke	186	3,4
Det er den eneste veien jeg kan velge	1209	22,3
Det er korteste vei	3918	72,3
Det er den tryggeste veien	284	5,2
Bilene har lav fartsgrense langs veien	25	,5
Det er fortau	424	7,8
Det er en hyggelig vei å gå	506	9,3
Jeg gjør ærend	56	1,0
Jeg henter og bringer i barnehage el.l.	20	,4
Annet:	95	1,8
No answer	36	,7
Totalsum	6759	
Antall respondenter	5421	
N.B. Desu Vult		

Hvorfor velger du den ruten du gjør når du går mellom holdeplassen og jobben? Kryss av for inntil tre alternativer. annet:

- alternativt kan jeg ta t-bane ett stopp, da sparer jeg ca 5 minutter, og får 2 minutter å gå
- beregnet avstand i kartapp.
- Billigst måte å reise på
- Bruker bil i jobb og det tar for lagt tid
- Bruker forskjellige veier
- Busen stopper utenfor kontordøren
- Buss 84e kjører ikke opp prinsensgate pga Stootingsombyggingen
- Buss holdeplass nærmere hjem enn T-banen, men må nå bytte buss på Lysaker. Før var den direkte til Oslo S.
- Bytter på rute etter innfall
- Da slipper jeg å bytte buss
- da slipper jeg å bytte mellom buss og bane
- Den er livsfarlig med kryssing av trafikert motorvei
- Den går gjennom en park og der er det bedre luft. Den er i tillegg litt lenger enn alternativet og da får jeg beveget meg mer.g
- den hyggeligste og har minst trafikklys
- Den mest praktiske veien
- dere må angi hvilken holdeplass. vanskelig å skjønne hva dere mener. Og er vi på dagens reise eller vanlige alternativ?
- Det er den enkleste veien ruten å velge
- Det er den mest egenede veien fra den kollektivtransporten jeg velger og til jobben
- Det er den raskeste og mest behagelige veien
- Det er den raskeste veien/måten
- Det er en rute som unngår bilveien. Like kort som langs bilveien.
- Det er for lenge å vente på kollektivreise
- Det er ikke effektivt å reise kollektivt der, blir for kronglete
- Det er ikke korteste vei men jeg må ta en ny overgang for å spare noen meter, men det tar mer tid
- Det er ikke så glatt på vinteren
- Det er ikke trygt, men det er eneste mulighet.
- Det er like raskt som å ta buss
- Det er mange mulige ruter i kvadraturen og vanskelig å si hva som er raskest
- Det er mest effektiv vei
- Det er mye byggeaktivitet i Bjørvika (biblioteket) som styrer mitt veivalg. Både framkommelighet, trygghet og finest utsikt styrer den veien jeg velger.
- Det er raskere å gå enn å reise kollektivt.
- Det er så kort, så noe annet enn å gå er utenkelig
- Det tar omtrent like lang tid å gå fra togstasjon ved Tøyen, som å ta tog til Oslo s+ t-bane helt frem
- Det tar tid å vente på neste buss som kunne kjørt. Kjappere å gå.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det varierer litt hvilken vei jeg går
- Dette er da mellom holdeplassen nærmest jobb, og jobb-døren.
- Enkleste
- Flere alternativer, bruker muligheten til å variere.
- Forandrer ruten til/fra jobb for å få forandringer
- fordi det er den korteste veien..
- Fordi det er raskest
- fra holdeplassen jeg bruker oftest når jeg reiser kollektivt til jobb - det er flere muligheter
- Færre trafikklys og hyggeligere gate
- gang- og sykkelbane
- Gangvei, ingen biltrafikk
- grei trim å gå litt
- Grunnet redusert fremkommelighet med buss og trikk mellom jernbanetorget og hausmannsgate/ storgata 40 går det raskest å gå selv om det totalt ofte tar lengre tid enn det gjorde før når jeg kunne ta buss eller trikk fra jernbanetoreget til hausmannsgate
- Grønland tbanestasjon er et forferdelig lite trivelig sted å ferdes
- Gågate, går helst på stasjonen som gir best mulighet for sitteplass osv.
- går av en holdeplass tidligere enn nødvendig for å få litt mosjon
- Går av tidligere for å få en morgentur
- Går på sti gjennom grøntområde.
- Har følge med en hyggelig togvenninne
- Har to alternativer. Tar omtrent like lang tid.
- Holdeplass for ekspressbuss og enklere å beregne avgang enn å bytte/vente på buss flere gangers og vente flere ganger
- Holdeplassen er rett ved siden av inngangen til kontoret.
- Hyggligste vei
- Jeg får en fin tur gjennom parken
- jeg får litt mosjon
- Jeg går av på tidligere stopp for å få mosjon, men jeg kunne valgt å ta kollektivt "helt frem"
- jeg kan handle frokost på veien
- Jeg kan i prinsippet ta tog også, som hadde gjort at trafikken på E18 ikke hadde påvirket reisen, men det er ikke mulig å få plass på pendlerparkeringen etter levering barnehage.
- Jeg prioriterer kort vei til holdeplass og lenger vei fra holdeplass, og gidder ikke bytte buss.
- Jeg starter jobben på holdeplassen
- Jeg trener
- Jeg varierer litt, går ikke alltid samme vei
- Jeg varierer men det er like langt alle veier
- Jeg varierer veien jeg går
- jeg velger litt ulike ruter - avhengig av lys og trafikk
- Jeg velger å gå av på Nasjonaltheateret stasjon og gå ned til Storgata for å få litt mosjon og luft før dagen starter
- Jobber på bussterminalen, så utrolig kort vei
- Kollektivt = buss, tar like lang tid - får trim
- Kunne gått av t-banen litt nærmere jobb, men ønsker å starte dagen med litt gåing.
- Mindre full T-bane enn ved Sinsen stasjon
- Mindre luftforurensning
- Må bytte fra T bane til buss, har ikke valg.
- må kjøre bil, så tog så gå til banen så bane og så gå
- Noen ganger velger jeg en lengre rute for å få trim
- Passerer en sone noe som gjør reisen billigere og jeg får gatt en tur hver dag.
- Raskeste alternativ, slipper å reise ned til byen for å bytte
- Reiser skjelden kollektivt fordi jeg det tar 1 time mer om dagen totalt enn å kjøre bil.
- ryddet om vinteren
- slipper bussbytte
- Tar det som trim
- Tar kortest tid, totalt sett
- Tar lengre tid å vente på korrenspoderende buss enn å gå
- Tar totalt sett kortest tid
- Trenger trim
- trikken går oftere her
- trim
- Trim
- unødvendig å betale ¨månedskort
- Veien ville normalt vært enda noe kortere, men jeg må krysse vei tre ekstra ganger pga. anleggsarbeid og stengt fortau.
- Ønsker litt mer hverdagstrim

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Det er kort vei hjemmefra til holdeplassen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	3188	58,8	60,6	60,6
	Litt enig	1035	19,1	19,7	80,3
	Litt uenig	581	10,7	11,0	91,4
	Helt uenig	408	7,5	7,8	99,1
	Vet ikke/ ikke relevant	46	,8	,9	100,0
	Total	5258	97,0	100,0	
Missing	System	163	3,0		
Total		5421	100,0		

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Det er kort vei mellom holdeplassen og jobben

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	3489	64,4	66,7	66,7
	Litt enig	931	17,2	17,8	84,5
	Litt uenig	427	7,9	8,2	92,7
	Helt uenig	328	6,1	6,3	99,0
	Vet ikke/ ikke relevant	54	1,0	1,0	100,0
	Total	5229	96,5	100,0	
Missing	System	192	3,5		
Total		5421	100,0		

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Det er mange nok avganger

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	2354	43,4	45,2	45,2
	Litt enig	1166	21,5	22,4	67,6
	Litt uenig	864	15,9	16,6	84,1
	Helt uenig	742	13,7	14,2	98,4
	Vet ikke/ ikke relevant	84	1,5	1,6	100,0
	Total	5210	96,1	100,0	
Missing	System	211	3,9		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Punktligheten for kollektivtransporten er god

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	1558	28,7	29,9	29,9
	Litt enig	1613	29,8	31,0	60,9
	Litt uenig	1086	20,0	20,9	81,8
	Helt uenig	760	14,0	14,6	96,4
	Vet ikke/ ikke relevant	188	3,5	3,6	100,0
	Total	5205	96,0	100,0	
Missing	System	216	4,0		
Total		5421	100,0		

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Kollektivtransporten har god fremkommelighet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	2141	39,5	41,3	41,3
	Litt enig	1614	29,8	31,1	72,4
	Litt uenig	810	14,9	15,6	88,0
	Helt uenig	485	8,9	9,3	97,3
	Vet ikke/ ikke relevant	138	2,5	2,7	100,0
	Total	5188	95,7	100,0	
Missing	System	233	4,3		
Total		5421	100,0		

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Det er gode kollektivforbindelser mellom der jeg bor og der jeg jobber

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	2334	43,1	44,7	44,7
	Litt enig	1321	24,4	25,3	70,0
	Litt uenig	836	15,4	16,0	86,1
	Helt uenig	658	12,1	12,6	98,7
	Vet ikke/ ikke relevant	69	1,3	1,3	100,0
	Total	5218	96,3	100,0	
Missing	System	203	3,7		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Det er lett å finne informasjonen jeg trenger om rutetilbudet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	3289	60,7	63,0	63,0
	Litt enig	1354	25,0	26,0	89,0
	Litt uenig	319	5,9	6,1	95,1
	Helt uenig	153	2,8	2,9	98,0
	Vet ikke/ ikke relevant	102	1,9	2,0	100,0
	Total	5217	96,2	100,0	
Missing	System	204	3,8		
Total		5421	100,0		

Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?
Det er enkelt å bytte mellom ulike kollektivmidler

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	1952	36,0	37,5	37,5
	Litt enig	1423	26,2	27,3	64,9
	Litt uenig	758	14,0	14,6	79,4
	Helt uenig	460	8,5	8,8	88,3
	Vet ikke/ ikke relevant	610	11,3	11,7	100,0
	Total	5203	96,0	100,0	
Missing	System	218	4,0		
Total		5421	100,0		

Er det noe annet du vil si om kollektivtilbudet, så skriv det her:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Er det noe annet du vil si om kollektivtilbudet, så skriv det her:	1130	20,8	100,0	100,0
Missing	System	4291	79,2		
Total		5421	100,0		

Er det noe annet du vil si om kollektivtilbudet, så skriv det her:

- 150E ekspress til/fra Bærums verk er bra.
- 2 bytter for å komme raskest til jobb. Fulle tog og busser. Ståplass!!
- 20 bussen er altfor full i rushtida, det er veldig vanskeleg å ha med ski/bagasje når ein skal reise rett frå jobb på fredager
- 20-bussen er full rett som det er, folk blir stående igjen
- 23 bussen går ikke til faste tider og sanntiden stemmer ikke
- 28 bussen går for sjeldent
- 31-bussen er ofte veldig full
- 40-bussen bør ha hyppigere avganger
- 46 bussen stamper i stasjonsveien og da blir regulariteten deretter (elendig)
- 5 km. 50 minutter kollektivt. 20 minutter på sykkel. Derfor aldri kollektivt
- 54-bussen har for få avganger, bør økes både i rush og gjennom hele dagen da bussen alltid er full. I rush på vei hjem er det ikke alltid du kommer på bussen og må vente på neste
- 70 bussen er et veldig dårlig, lite punktlig og ekstremt treigt tilbud.
- 85 bussen kunne gått oftere, ellers bra
- Akkurat nå graves gatene opp og det kjøres buss for trikk, derfor dårlig framkonelighet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Akkurat redusert antall avganger
- Aldri sitteplass og trangt
- Alle elbilene i kollektivfelt begynner å bli et problem for fremkommeligheten for bussen. Spesielt inn mot Sinsenkrysset.
- alltid forsinket
- Alltid fulle tog og t-baner.
- Alltid fullt for oss som bor i Akershus, uansett type kollektivtransport
- Alltid fullt og forsinkelser, allerede hyppige avganger burde økes
- Alt for dyrt. Billigere å kjøre
- Alt for dyrt. Bør være gratis. I hvertfall ikke så grove soneinndelinger.
- Alt for dårlig informasjon ved avvik, tavler brukes til "standard avvik" ikke bra, for lite avganger i rushtiden, men grunnet antallet så er det veldig lite som skal til for å "rote til tidene" så ja til flere spor igjennom oslo.... eller en annen måte å bygge kollektivtransporten opp på.
- Alt for dårlig kapasitet og fremkommelighet på holdeplass
- Alt for dårlig plass. Bussen går ofte nok, men det burde være flere.
- Alt for dårlig tilbud. det er to skift jeg trenger å kommer på jobb
- Alt for mye forsinkelser og dårlig info om dette hos NSB/Vy
- Alt for mye tull med togene, ofte innstillinger og endrede tider
- ALT for sjelden avganger! ALT for dyrt, burde ha vært en ti-del av prisen! Fordi toget aldri var i rute for noen år siden, måtte jeg begynne å kjøre bil til og fra toget (bussen hadde kjørt når toget ankom).
- Alternativet med trikk er redusert i år pga veiarbeid i Storgata
- Altfor fulle trikker i rushtiden
- Altfor fullt på avgangene i rush, stor ulempe
- Altfor få avganger i rushtiden med buss og tog for oss som bor på Øvre Romerike og jobber i Oslo!
- Altfor få avganger i rushtiden. Ofte må jeg stå, det er for få togsett.
- Altfor få avganger på linje 5 vestli. 45 og 46 bussen burde alternere, ikke gå samtidig (fra Majorstuen)
- Altfor få avganger på t banen. Løren skulle vært koblet på Ringen.
- Altfor mye støy fra folk. Burde vært stillevogner på t-banen slik det er på tog.
- Altfor ofte forsinkelser! Uheldig at man ikke kan stole på at toget går når det skal!
- Annenhver dag kjører jeg bil. Det tar halvparten av tiden (før rushtiden)
- Antall avganger til på T-banen jeg bytter til er redusert til 4 ganger i timen
- Arbeid på trikkelinjene gjør at god fremkommelighet får lav score.
- Arbeid strekningen fører til lenger reisetid og mindre forutsigbarhet
- At de har stengt Storgata for SL-busser (som stoppet på Kirkeristen) gjør at min arbeidsreise tar ca 15 mer hver vei
- Avgangene burde gått med lik mellomrom, ellers burde alle avganger ha to togsett (østerås banen)
- Avhengig av korrespondanse mellom tog og t-bane
- Avstander mellom ulike transporttyper (f.eks. T-bane og buss) er mye for lange (for eksempel Gaustad)
- Avstenging av en holdeplass har i lengre tid gjort tilbudet dårligere
- Bane 3 går bare hver halvtime tidlig i helgen og ellers hvert kvarter og er overfylt i rushtiden.
- Banen er som regel stappfull, og ender opp med å stå hele veien
- Barn burde reise gratis, også over 6 år
- Bedre buss- skur og tryggere sjåfører.
- bedre med en buss enn å bytte mellom flere
- BEGYNNER TIDLIG, FØR GODE BUSSAVGANGER
- Behov for dobbelt togsett utover periodene i dag.
- Benytter av og til buss i stf. T-bane når jeg drar hjemmefra. Dette gir nærmere avstand til holdeplass men må da bytte underveis. Foretrekker likevel T-bane fremfor buss selv om det er enkelt å bytte under veis.
- Benytter flere transportmidler for å komme til jobb. Kommer ikke direkte til jobb fra holdeplassen.
- Biler som bruker sideveier som "snarvei" når det er kø på E18 gjør bussen forsinket.
- Billettprisen er for høy!
- Ble redusert fra 8 til 4 avganger pr time etter åpning av Økern stasjon.
- Blir bra når det blir t-banestasjon på Bislett
- Blir enten mange bytter på veien eller lang kø for en mer direkte buss
- Bor du utenfor t-bane linje, er det tungvint, lang reisetid å bruke kollektivt. Billigere og kortere å bruke bil
- Bor for nærme jobb til at kollektivtransport er noe alternativ
- Bor i Nittedal. Må ta matebuss først, så en ny buss til Grorud. Deretter enda en ny buss fra Grorud til Groruddalen skole
- Bor i Østfold - togtilbudet er ikke overveldene og mange forsinkelser, buss for tog etc. og det tar like lang tid nå som for 20 år siden
- Bor midt i Oslo, så beste kollektivtilbudet i landet
- Bor midt på waldemar thranes gate. Og om jeg jobber nedi sentrum så må jeg uansett gå et stykke til bussholderplassen, eller ta buss og så bytte til en annen buss.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bor nær T-banen, men må via skolen, før via barnehage. Banene er stappfulle, særlig om vinteren. Det finnes nesten ikke busser i nærheten, så når banen står er det håpløst. Kommer meg greit til sentrum, men få andre steder uten å dra nedom byen. Tungvint og tidkrevende.
- Bor og jobber på steder som gjør at raskeste kollektivvei er å benytte to ulike busser - da blir det like raskt å gå.
- Bor sentralt, jobber sentralt og har flere gode kollektivalternativer
- Bra med mange avganger på trikk og T-bane.
- Bra så tidlig på morgenen, verre om ettermiddagen
- Bra t-baneforbindelse, men kollektovtransport vanskelig når t-banen ikke går
- bra tilbud, men alle busser burde transportere alle. opplever fulle/forsinket busser på de som kan ta oss med eller så blir vi avvist og må vente ytteligere mens andre busser er nærmest tomme og skal sleppe av folk uansett
- Bruker 20min lengre til denne arb.giver ift tidliger arb.giver :-(
- bruker alt for lang tid gjennom byen
- Bruker bil i jobben
- Bruker buss fra bosted til Hønefoss og tar buss til Oslo, går derfra til jobb i sentrum
- Bruker både tog (Fredrikstad-Oslo) og T-bane (Jb torget-Gaustad)
- Bruker en sentral t-banestasjon, men flere andre alternativer også.
- Bruker for mye tid til å bytte i Oslo sentrum
- bruker hurtigbåt
- Bruker ikke kollektirvt til jobb, går til jobb- Bruker kollektivt kun privat
- Bruker matebuss til neste bussholdeplass. Dette fungerer godt, men i feritidene må jeg gå 3-4km, som ikke er bra
- Bruker mer enn dobbelt så lang tid til jobb. Rekker ikke å levere/hente i barnehage
- Bruker t-banen og er generelt veldig fornøyd med den ruten jeg kjører
- Bruker tbane fra Sinsen, retning sentrum. Ønsker flere avganger
- Bruker tog fra Asker i stedet for buss fra Lier fordi Ruter-månedskort er mye mer anvendelig og billigere enn måndeskort på Brakar. Skulle ønske det var samme takstsystem i Buskerud og Akershus/Oslo
- brukte kollektiv en periode, og kom aldri tidsnok på jobb.
- Burde bare være kollektivt og ikke privatbilisme i bynære strøk!
- Burde være stille vogner som på tog, slippe unna skurr fra dårlige øretelefoner
- Burde vært bedre tilrettelagt for parkering langs T-banen, slik at flere slapp å kjøre i sentrum av Oslo.
- Burde vært rimeligere
- Bus 76 er tidvis veldig full og det er bare såvidt det er mulig å komme på
- bus er bedre enn trykker
- Buss 21 er alt for full om morgenen, trikk 17/18 hoper seg ofte opp sånn at det kommer 2-3 rett etter hverandre.
- Buss 290 har omkjøring for tiden, noe som gjør avstand til holdeplass for lang. Jeg må derfor kjøre bil til Asker stasjon
- Buss er nærmere, men dårligere tilbud pga rush og upålitelig rutetid
- Buss for bane mellom Kjelsås og Storo er god og hyppig, men for få avganger mellom Storo og Tøyen. Dessuten SVÆRT dårlig kommunikasjon mellom T-banen og buss 56 Solemskogen.
- buss går kun i rushtid. Ved overtid er det mer knot med kollektivt
- buss går ofte i rushtiden (7-8), men har for få avganger etter kl 8..samt på ettermiddagen er det bare en buss i timen som korresponderer med den bussen som tar meg helt hjem.
- Buss hjemmefra ankommer 2min før toget går, ergo rekker man ikke toget, og må da ta bussen en halvtime før. Det resulterer i at man kjører bil, da man ikke gidder stå å vente en halvtime på stasjonen om morgenen. Da må man senest ta toget 7:05, hvis ikke er det fullt på parkeringsplassen til NSB. Å gå ville være greit hjem, men ikke bli varm og svett av å gå 30-40min på morgenen. Sykjle hadde i perioder vært greit, men da må du ha en gammel rusthaug av en sykkerl og solid lås beregnet på motorsykkel. Hvis ikke blir sykkelen stjålet. Mjøndalen er ikke et sted du parkerer sykkelen din. Vi har prøvd, og fått frastjålet to låste sykler og ett dekk.
- Buss hjemmefra til T-bane går sjelden (2 ganger pr time), da hjelper det lite at T-bane går ofte
- Buss Mysen-Lillestrøm i ny region. Timesavganger, to i rush, til sen kveld :-)
- Buss til tbane knutepunkt (Majorstuen/Sentrum er veldig bra). Det er gårlig t bane dekning til Hasle og Økern fra Majorstuen/Sentrum (sett ift øvrige linjer)
- Buss, tog og t-bane er litt vel mange transportmiddel på en reise...
- buss/trikk kommer aldri når den egentlig skal
- buss+bane
- Bussen bruker 50 minutter, må bytte til t-bane som bruker lang tid
- Bussen er alltid full, mer behagelig å gå
- Bussen er alt for full i rushtiden
- Bussen er mer pålitelig om morgenen enn om ettermiddagen.
- Bussen er ofte forsinket, så da rekker jeg ikke T-banen
- Bussen er veldig ofte forsinket og det er smale gater så den sitter ofte fast. Lite effektivt middel
- Bussen fra Kværnerbyen er nesten alltid forsinket om morgenen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bussen går ofte fra hjem til sentrum, men jeg må bytte undereveis til annen trase. Den forbindelsen går kun en gang i timen og er veldig dårlig tilbud. Det er den absolutt korteste strekningen derfor velger jeg ofte den.
- Bussen jeg tar (33-bussen) går litt for sjelden og er ofte overfylt på min strekning. Jeg ender ofte opp med å gå i stedet for.
- Bussen jeg tar kjører E18 inn fra Holmen, og fremkommeligheten ble uendelig mye bedre etter innstramming på EL-biler i kollektivfeltet mellom Holmen og Sandvika. Før det var det helt krise og jeg vurderte å begynne med bil. Hvis jeg uansett måtte stått i kø, kunne jeg likegjerne valgt fleksibiliteteten eget kjøretøy gir.
- bussen sitter fast i trafikken der hvor bussfelt mangler
- Bussen snegler i kjempekø på Enebakkveien fram mot Ryen
- Bussene er alt for fulle
- Bussene er alt for fulle. Gjelder både 34-bussen og 54-bussen. Særlig på ettermiddagen
- Bussene er for fulle! Jeg opplever ukentlig å ikke komme med, må vente på neste (og kanskje neste etter det igjen).
- Bussene er ofte fulle i rushtiden.
- Bussene er stapp fulle av skoleungdom i rush tiden. Mye fosinkelser ved snø.
- Bussene fra Kolbotn stopper langt unna t-banen og Ringen via Tøyen bør ha hyppigere avganger
- bussene hindres av el-biler i kollektivfeltet. Forbudet mot el-biler i kollektivfeltet bør utvides fra 7-9 til 6-9.
- Bussene kjører altfor fort og tar ikke hensyn til pasasjerer. Dårlige veier.
- Bussene kunne hatt bedre fremkommelighet. De blir til dels hindret av personbiler.
- Bussene venter ikke på hverandre slik at det blir opp til 1 times venting hjem
- Busser har generelt svært dårlig fremkommelighet og forsinkelser pga rush er et daglig problem!
- busser mellom Torgenholtet og Helsfyr er svært forbedret siste årene og det er kjempefint (for meg) men det er ikke alltid lett for buss å komme fram på ettermiddagen når det er kø av el-biler i kollektivfelt
- Bussforbindelsen er bra, men det er veldig tidkrevende når man må bytte transportmiddel i Oslo. Forstår heller ikke hvorfor alle busser sørfra må inn til bussterminalen. Det burde gått en del busser langs E6/Ringveien
- Bussholdeplass Tollboden (og nå også jernbanetorget strandgata) i Oslo sentrum har altfor lite plass til antallet mennesker som skal med bussene herfra. Det har skjedd mange ganger at folk må stå/gå ute i veien. Det er også for lite avganger på buss 83.
- Bussjåførene kjører mer uvørent enn før. Har opplevd å ramle ut av setet to ganger i vinter.
- Bussrute 76 er nedlagt der vi bor på Fjellhus, må reise motsatt vei til Tveita for overgang tilbake mot byen
- Bussruten til jobb (24) ble endret og den nye bussen fra Smestad går mye sjeldnere (40) og gjør at reisetiden blir mye lengre.
- Busstransport mellom Helsfyr og Sannergata er dårlig pga tidvis tett trafikk og problemer i Carl Berner rundkjøring
- byen er tom for biler og likevel klarer ikke bussene å holde skjema
- Byggearbeider langs hele trikkelinja over lang tid - enkelte stopp er midl. borte, tar noe lenger tid.
- Bygges mye, flere folk, behov for hyppigere togavganger. hvert 30min er ikke ofte nok til å ta unna og kunne reise til/fra jobb uten konstant stress for å ikke rekke toget
- bytte på Sinsen kan fungere dårlig-må vente ganske lenge på neste bane
- Bytte tar tid
- Bytte til trikk i sentrum er kaotisk, da det er alt for mange folk i forhold til plass på trikken
- bytter buss til t-bane. T-bane går kun hvert 15 minutt. Burde gåttt hvert 5 minutt. (Ringen på Sinsen)
- Bør være belter på bussene
- Både buss og t-bane må via sentrum. Jeg skal fra ryen til bygdøy, bytte til buss i sentrum og ruten tar uforholsdmessig mye tid framfor å kjøre gjennom tunellen. Hadde det vært buss gjennom tunellen til f.aks bygdøylokket hadde jeg nok heller tatt den
- Både trikk og t-bane (Ringen) drar ned via sentrum (alternativt kan jeg ta t-bane motsatt veg (også Ringen) via Storo). Men det kjennes som at det med fordel kunne vært flere ruter med buss/ny t-banelinje "på tvers av" Oslo (ikke via sentrum).
- Carl Berners plass trenger flere avganger, eller mer regelmessig. Tungvint med to avganger med 2-3 min mellomrom, for så å måtte vente i 9-12 min til neste.
- Da buss 31 sluttet å stoppe utenfor jobben min, så endret tok jeg mindre buss (og dermed også offentlig kommunikasjon). Før dette igjen sluttet buss 31 å ha en ekspressrute som hadde få stopp mellom jobben min (Storgata 33) og Carl Berners plass. Da den ruten ble lagt ned kuttet jeg også ned på bruk av offentlig kommunikasjon.
- Da jeg er avhengig av å bytte mellom to t-baner for å komme meg på jobb er det ikke alltid de to korresponderer godt. Annenhver bane hjemmefra korresponderer. Ellers er det lang ventetid.
- De fleste ruter utenom bykjernern bør gå oftere.
- De gangene T-banen står er det nærmest total mangel på informasjon og alternativer
- De grønne bussene er alltid forsinket
- de holder på med gravearbeid for trikk - nærmeste holdeplasser er nedlagt pt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- De siste ruteendringene Ruter gjorde i Drøbak, gjorde at bussen nå tar lenger tid både til og fra jobb.
- De t er så fullt at jeg aldri får siitte og må presse seg inn på banen
- De to nærmeste stoppene er stengt frem til oktober pga veiarbeid
- Deler av Oslo er dårligere dekket enn andre.
- Der jeg bor er Myrvoll stasjon nærmere, men jeg kjører til Holmlia da avgangene der går oftere. Også hjem på ettermiddagen. Nå kommer det snart bomring rett før Holmlia, så da må jeg vurdere å ta tog fra Myrvoll som kun har 2 avganger i timen..
- Der jeg bor har Ruter valgt å nedlegge/redusere busstilbudet slik at det ikke er spesielt attraktivt å bruke kollektivt til tog fra der jeg bor. Det er mye forsinkelser på tog mellom Asker og Oslo. Blir det stans stanser absolutt alle tog og forsinkelser kan gi store konsekvenser. Imidlertid er det ikke noe alternativ enn å kjøre tog da belastning av bil på vei er svært stor og det er følgelig uaktuelt å kjøre bil til Oslo
- Dere tenker kun på de som bor ved siden av jobben, Hva med å legge til rette for oss som har lang vei. Alle kan ikke og har ikke råd til å bo i Oslo. Det nytter ikke å reise kollektivt når det gjør at man må dra 13.30 fra jobb for rekke barnehagen f.eks.
- Dersom det er stopp i t banen, finnes det dårlig med bra alternativer
- Dersom jeg reiser kollektivt må jeg alltid bytte fra buss til tog
- Dersom jeg tar kollektivt til jobb bruker jeg vanligvis i overkant av to timer og det er umulig å komme tilbake fra jobb på kveldstid (etter halv seks) dersom jeg ikke tar taxi fra endeholdeplass til Oslobuss og hjem (ca en mil). Kjører derfor til togstasjon og tar toget derfra til Oslo
- Dersom trikken står tar alternative kollektivruter mye tid
- Det ble tungvint med kollektivt for min del da det ble lagt om til "tog for buss". Ikke alle bor langs toglinjen. Jeg gikk da fra å bruke 40 min til å bruke over 1,5 time en vei. Klart jeg kjører bil da.
- Det blir bedre når Ringeriksbanen kommer, ,men da er jeg pensjonist...
- det blir dyrt for en så kort reise
- Det blir mange avhengigheter som fører til lang totalreisetid, dersom en av kollektivmidlene er forsinket.
- Det blir mye venting når jeg velger kollektivt
- Det burde finnes bussruter som går langs hele ringvei 2, og hele ringvei 3
- Det burde satses mer på hurtigbåt. Hyppigere avganger på rute B20, og gjerne flere ruter fra Hurum, Røyken og Asker til Fornebu og sentrum. I Oslo burde det bygges mer t-bane, som erstatning for trikk og buss
- Det burde være mulig å velge bort alternativet med å å svare på spørsmål om kollektiv når man bor i umiddelbar nærhet til arbeidsplassen.
- Det burde vært 6 avganger i timen
- Det burde vært avganger hele dagen, ikke bare noen timer om morgenen og ettermiddagen.
- Det burde vært mer kollektivfelt
- Det bær settes opp en ekspressbuss fra Abildsø til sentrum som unngår kø i Enebakkveien mot Ryen
- Det bør være flere avganger i rush-tiden mellom kl 6-9 og 15-18
- Det eneste negative er at det iblant står fast i privatbilkork
- Det er "lett" å komme seg til/fra jobb kollektivt, men det tar fryktelig mye lenger tid enn å kjøre pga bytter og vesentlig lenger total reise (i km) pga rutene
- Det er 13 000 meter fra kollektivt til arbeidsplass. Var ikke mulig å skrive det i forrige post.
- Det er akkurat nok kapasitet nå. Med flere boliger blir det for lite. Bygg ny t-banetunnel :-)
- Det er alltid fullt på trikken - superkjedelig om vinteren (kald, varm, forkjøla)
- Det er alt for fullt på t-banen i rushtiden på linje 5, det gjør det ubehagelig å reise.
- Det er alt for få avganger mellom Hokksund og Oslo med tog.
- Det er alt for mange mennesker pr avgang slik at det blir trangt på trikk og t-bane
- Det er altfor dyrt
- Det er altfor mange mennesker på bussen. Blir derfor kjørt lite buss.
- Det er avgjørende for meg at det er for få avganger per time og at bussen kjøren omvei.
- Det er billigere å kjøre el-bilen.
- Det er blitt vesentlig hyppigere avganger og kapasitet siste årene = vesentlig
- Det er bra i dag, men blir dårligere pga 2 bytter med buss fra juni 2019
- Det er buss til tog
- Det er byttet av kollektivtransport midtveis som gjør at jeg vurderer forbindelsen litt dårlig. Avgangene er mange, men det går mye tid når man må bytte transport midtveis
- Det er dessverre ofte fullt
- Det er dyrt
- Det er dyrt sammenlignet med alternativene, og det tar vesentlig lengre tid.
- Det er dyrt. Utenfor Ruters områdetakster.
- Det er en skandale av uante dimensjoner at Ruter la det holdeplassen Lilleborg kirke
- Det er endel trøbbel med toget, og håper det ikke blir verre
- det er endel ventetid i byttene
- Det er enkelt å komme seg til jobb. Men veldig vanskelig å komme hjem, pga busstraseen går i en sløyfe.
- Det er et ganske bra tilbud fra Majorstuen til Stortinget. Litt verre hvis t-banen ikke er i drift.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er et skrikende behov for hyppigere avganger på linje 3 om morgenen, f eks hvert 7. minutt. Da hadde jeg kommet meg fortere til jobb, fordi jeg hadde kunnet gå når jeg var klar, i stedet for å vente på avgangen.
- Det er fint linje 4 Bergkrystallen har to linjer,det bør dere opprettholde
- Det er flere avganger om morgenen enn på ettermiddagen.
- Det er for dyrt
- Det er for dyrt med enkeltbilletter. Savner gamle flexikort som ga rabatt ved kjøp av flere enkeltreiser på en gang.
- Det er for fullt på t banen til jobb.
- Det er for få alternativer, så når noe skjer med jernbanen stopper alt opp. Det er også for få avganger, og for liten plass. Toget er overfylt 9 av 10 ganger både inn til og ut av byen.
- det er for få avganger på Kolsåsbanen
- Det er for få avganger. Kun en buss i timen både i rushtid som utenom rushtid. Medfører lav motivasjon til valg av kollektivtransport. Bruker 50 min kollektiv og 25 min med egen bil
- Det er for få tog i rushtiden. Folk som kommer på 30 minutter før Oslo S må stå på toget. Det er ikke greit.
- Det er for få tog-avganger og for mange forsinkelser og/eller innstillinger
- Det er for langt for meg å gå til t-banen fra der jeg bor og det blir for kronglete å ta buss for å bytte et.c Spesielt siden jeg har barn i barnehage som ligger en helt annen retning
- Det er for lite plasser på toget. Trikken/bussen går for skjelden spesielt om morgenen.
- Det er for liten kapasitet, får ikke sitteplass deler av veien.
- Det er for mange bytter (3) og ofte ventetid på inntil 15 min på hver enkelt
- det er for mange melkeruter, savner direkte ruter
- Det er forsinkelser så jeg mister korresponderende linje
- Det er forskjell på tilbudet til og fra jobb pga kollektivfelt kun en vei
- Det er fortsatt alt for varmt på T-bane og buss i rushtiden.
- Det er frustrerende å bo rett utenfor en busssone. Dersom jeg benytter t-bane er det en sone, men buss er det akkurat to soner. Jeg veksler mellom disse to reisemåtene.
- Det er generelt dårlig punktlighet på 12-trikken mot Kjelsås, og den er alt for full i rushtiden. Det er spesielt ille om sommeren, når turistene inntar byen.
- Det er godt tilbud fra holdeplassen i Oslo (må bruke flere der) til jobben. Det mangler totalt kollektivtransport mellom hjemmet og holdeplassen, som i avstand er 11 km.
- Det er hypotetiske mange spørsmål om kollektiv for en som alltid sykler....
- det er ikke alltid jeg kan stole på at korrespondansen mellom t-banen til Kolsås og buss videre til Rykkinn. Bussjåførene virker noen ganger å gi blaffen i passasjerer som skal videre, og kjører selv om vi løper for å nå bussen.
- Det er ikke mange nok avganger fordi bussen noen ganger er så full at det ikke er plass. Det føles ofte utrygt i bussen fordi det er så fult, man får ikke holdt seg fast ordentlig
- Det er ikke noe anvendelig kollektivtilbud mellom mitt hjem og arbeidsplassen
- Det er ikke noe kollektiv fra der jeg bor og til nærmeste kollektivtransportmiddel inn til OSlo.Jeg er av hengig av bil
- Det er ikke nok kapasitet på trikken mellom Løkka og sentrum, og ofte ikke plass etter Biermannsgate.
- Det er ikke relevant for meg til jobb.
- Det er ikke spørsmål om veien mellom ulike transpormidler. Heller ikke likt svar på alle transportettapper.
- det er ingen direkte busser der jeg bor inn til sentrum så jeg blir nødt til å gå til nærmeste bane 1km unna.
- Det er ingen direkterute. Hvis jeg skal ta kollektivt må jeg benytte buss, så t-bane og så bytte til en annen t-bane. Da tar reisen mellom 45 og 60 minutter i stedet for mellom 15-20 minutter med bil. Hvis jeg skulle tatt kollektivt måtte jeg gå ned i redusert stilling for å få familiekabalen til å gå opp. Jeg taper en times arbeidstid hver dag om jeg skal ta kollektivt.
- Det er ingen tverrforbindelse mellom bosted og arbeidssted så bruk av kollektivt vil medføre betydelig lengre reise.
- Det er kaos med VY, upålitelige avganger når du har 110km til jobb
- Det er kort vei hjemmefra til bussen, men bussen tar lang tid og er ikke særlig behagelig. Hvis jeg skal ta båt er det 4 km til holdeplassen så jeg må kjøre bil og båtene går sjelden, men det er langt mer behagelig reise.
- Det er kort vei til buss, men jeg tar tog dersom jeg reiser kollektiv. Toget er ofte sprengfult og reisen er stressende, spesielt på ettermiddagen
- Det er kostbart når det ikke er mulig å benytte overgangsbillett mellom Brakar (buss) og NSB (tog).
- Det er kronglete, enten med ekstrem lang reisevei, eller med mange bytter av buss/tog/t-bane
- Det er kun en trikk som går gjennom området jeg bor i. Langt til andre kollektivtransport.
- Det er langt dårligere nå enn tidligere. T-bannen har halver t antall avganger. Hvis jeg skal ta buss er den stengt i sitt nåværende løp og går langt utenfor sentrum. Å bytte til trikk tar enda lenger tid. Samlet sett har reisetiden min gått opp fra ca 25 min tidligere til 45 min i dag.
- Det er latterlig dyrt hvis man ikke han månedskort. når man stort sett går sykler, har man ikke månedskort

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er lenge å vente fra buss til båt på Nesoddtangen. Å komme seg fra Lysaker til Majorstua ble mer tungvindt da buss nr 156 ble lagt ned for noen år siden.
- Det er lett å bytte mellom de ulike kollektivmidlene, men de korresponderer ikke så godt.
- det er lett å bytte så mlenge du er ved et stort knutepunkt, men det er ikke mange av dem...
- det er like raskt for meg å gå som å ta kollektivt, men det er et godt alternativt ved dårlig vær eller når man er sliten
- Det er litt frustrerende at holdeplassene endres så ofte spesielt i sentrum
- det er mange nok avganger i rushtiden, men denne tiden kunne vært utvidet, særlig på ettermiddagen, da det ikke vil gjøre det vanskeligere å "ta igjen" forsinkelser til neste dag
- det er meget sjelden sitteplasser på t-banen, som er meget full både til og fra jobb
- Det er noen ganger litt fult, og ikke alltid sitteplass, noe som er litt slitsomt som gravid. Det få personer som reiser seg for gravide. Hadde vært fint med en kampanje om dette. Noen ganger bruker banen litt lang tid.
- Det er normalt sitteplass på bussen
- det er ofte for varmt i bussene!!
- Det er ofte forsinkelser og tilbudet er upålitelig.
- Det er ofte stappfullt på bussen jeg tar (31-bussen) i rushtiden, det burde vært flere avganger da. Det er ofte propp på Carl Berner som forsinker trafikken, det burde det gjøres noe med.
- Det er ofte svært fullt på t-banen på hjemreisen
- det er ofte trangt på t-banen
- Det er overfylte buss/trikk - og spesielt på vei hjem er punktligheten fraværende - kollektiv tilbudet er dårligere enn tidlgiere både når det gjelder komfort (overfylt) og punktlighet
- Det er problem med at elbiler lager kø i kollektivfeltet. Bussen må ha prioritert for at det skal være effektivt
- Det er raskere for meg å sykle enn å kjøre kollektivt, og jeg bruker like lang tid på å gå som å kjøre kolektivt, derfor sykler/går jeg stort sett
- Det er raskere å gå enn å reise kollektivt.
- Det er relativt dyrt. Jeg reiser sjelden kollektivt til og fra jobb. Når jeg ikke sykler så går jeg til jobb
- Det er sjelden samsvar mellom oppsatt rutetid og faktiske tider bussene kommer.
- Det er skittent og nedslitt. Til jobben går det greit å bytte mellom buss og t-bane. Hjemover, med bytte mellom t-bane og buss, er helt uforutsigbart. Bussen kommer ikke etter rutetabellen.
- Det er stor forskjell på buss og bane. Jeg tar som regel ikke buss fordi jeg ikke kan stole på at den kommer når den skal.
- Det er større veiprosjektarbeider langs kollektivtraseen som preger svar
- Det er svært godt, bruker mye, eneste grunn til at jeg er passasjer i bil er at mannen min er håndverker og avhengig av bil i jobb
- Det er synd at rushtidsbuss 120 mellom John Colletts plass og Gullhaug-Tømte legges ned - brukes av mange, nesten alltid fullt mellom JCP og Stovner
- Det er trangt på 37-bussen
- Det er vanskelig å bytte mellom buss og t-bane pga stor avstand mellom holdeplassene.
- Det er vanskelig å stole på toget, da det ofte er forsinkelser/kanselleringer som gjør det vanskelig å komme tidsnok til jobb, eller tidsnok til å hente i barnehage (må legge inn slingringsmonn for å være sikker)
- Det er vansklig å komme i riktig tid på jobb i helgen, 79 bussen fra furuset til grorud starte ikke før nærmere kl.08:00 mann kommer seg seint på jobb,da mann starte på jobb kl. 07:30 i helgene.
- Det er veldig ofte så fullt på toget og må ofte stå. Hadde vært bedre å kunne sitte oftere
- Det ergrer meg at så mange har beina på setene på t-banen! Det trengs klistremerker om at dette ikke er lov, som på trikken.
- Det finnes ikke kollektiv tilbud for meg på de tidene som jeg arbeider.
- Det gir ikke mening for meg å bruke kollektivt til jobb, da det er raskere å gå eller sykle.
- Det gjelder kombinasjon av flere fremkomstmidler. Det har ikke kommet frem så langt i undersøkelsen.
- Det går bare buss hver annen time fra hjemmet til holdeplassen for kollektivtilbudet (tog). Dette er veldig dårlig og fører til bruk av bil noen ganger i dårlig vær eller sent om kvelden.
- Det går buss ned til jobben, men tar kort tid å gå, så derfor går jeg.
- Det går egentlig buss langs ringveien jeg kunne tatt og sluppet å bytte, men denne tar ofte 50% lengre tid. Derfor tar jeg nå T-bane med bytte til tog.
- Det går en buss hjemmefra til togstasjonen, men den går for sjeldent
- Det går for sakte. Kollektiv 50 minuter reise, bil er 15-20 minutter reise.
- Det går i snitt like fort å sykle!
- Det går ikke direkte busser fra nærmeste holdeplass til jobb. Må først ta buss til togstasjon, tog til bussholdeplass og så en gåtur på ca 15 min til arbeidsplass. Alternativt buss frem til jobben, med da må jeg bytte fra tog til tog, og ta dette tilsentrum, for så å ta buss opp til jobb. Cirka samme tidsforbruk
- Det går ingen expressbuss fra holdeplassen. Må derfor bytte buss - blir ventetid + ofte dårlig fremkommelighet gjennom tunnelene.
- Det går ingen relevant trasé fra der jeg bor til jobben
- Det går nesten like fort å gå, så jeg pleier ikke bruke kollektivtransport til jobben.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det går raskere å sykle da jeg må bytte mellom buss og trikk for jobbreisen.
- Det hadde vært like raskt å ta t-banen, men jeg tar trikken som er lysere og hyggeligere
- Det har blitt mye fullere på t-banen det siste året pga alle de nye boligene på Lambertseter. Men ikke flere vogner på togene :(
- Det har blitt veldig stort tverrfall på veien 20-bussen kjører, spesielt i Hegermannsgate fra Torshovgata til Omsensgate. Det føles som om bussen kan tippe over. Ubehagelig.
- Det har lite å si om transportmiddelet er presist dersom det aldri er plass ombord for hverken meg eller barnet jeg må levere i barnehage før jeg går på jobb. Er gravid og opplever det som fryktelig frustrerende og provoserende at bussen kjører forbi oss grunnet stappfull buss.. Da må jeg gå oppover bakken i 20 minutter med vogn (høygravid) før jeg kan komme meg på jobb.
- Det hører med til historien at jeg er ukependler pga håpløst å dagpendle fra Sætre i Hurum.
- Det korresponderer dårlig og jeg må bytte TRE ganger for å komme frem til jobb.
- Det korresponderer ikke mellom Tbane og trikk
- Det kunne godt vært rimeligere å velge grønne alternativ som kollektivtransport
- Det kunne vært bedre tilbud om natten
- Det mangler transportsykkelvei mellom hjem og jernbanestasjon (problem når jeg sykler). Det mangler parkeringsplasser på jernbanestasjonen når jeg kjører til toget.
- det må bli flere avganger på Kolsåsbanen
- Det må være rimeligere enn å kjøre bil
- Det tar 10 min lenger med kollektiv enn å sykle (siden jeg må bytte melleom buss og bane på kort strekning). Kunne gjerne vært enklere.
- Det tar 15 min å kjøre mellom hjem og jobb, og 50 min med kollektivtilbud.
- Det tar altfor langtid å ta kollektiv. Samlet bruker jeg minimum 1 time fra jobb og hjem med kollektivt, som regel 1t og 15 min på grunn av må vente på buss (150). Med bil tar det under 30 min i rush og ikke mer enn 20 min hvis utenom rush.
- Det tar ca. like lang tid å reise kollektivt til jobb som å gå hele veien hjemmefra
- Det tar dobbelt så lang tid å reise kollektivt
- Det tar dobbelt så lang tid å reise kollektivt tog tbane buss 1t 45 min på gode dager
- Det tar en time med å reise kollektiv i sted av et halvt time med å kjøler bil.
- Det tar for lang tid
- Det tar for lang tid (50-60 min)
- Det tar for lang tid med bytte
- Det tar for lang tid på bytte fra trikk til buss eller tog for å komme til Lysaker. Bruker ofte opptil 60 min mellom hjem-jobb, det er akktid trangt og fullt og ukomfortabelt. Derfor kjører jeg elbil
- Det tar for lang tid sammenlignet med å kjøre bil
- Det tar for lang tid å reise kollektivt. 12-15 min i bil vs 50-55 min total reisetid kollektivt
- Det tar for lang tid å reise via Oslo for så å reise opp til Alnabru
- Det tar for lang tid... Å gå tar 30 min, buss tar 35 min
- Det tar lang tid å komme seg til jobb kollektivt fordi jeg må bytte transportmiddel to ganger underveid
- Det tar lengre tid inkl bytte mellom buss og bane enn å sykle
- Det tar lengre tid å reise kollektivt enn å sykle til jobb, siden det er buss for trikk i Grefsenveien.
- Det tar like lang tid å gå som å bruke kollektivtransport. Derfor går jeg, og får trimmet litt samtidig.
- Det tar like lang tid å gå som å reise kollektivt (21-bussen så T-bane). Det tar halvparten så lang tid å sykle.
- Det tar like lang tid å ta kollektivt som å gå, så jeg gjør det egentig aldri
- Det tar mye lengre tid enn bil...
- Det tar veldig mye lenger tid
- Det trengs flere avganger!
- Det var tidligere en holdeplass for buss nær Holstein t-bane. Denne ble fjernet. Det var eneste nære korrespondanse til t-banen, som er raskeste, mest stabile vei til sentrum. Burde gjennoppstå.
- Det verste er å måtte vente mer enn et par minutter på en utrivelig holdeplass med mye støy og forurensning, f.eks langs en veldig trafikkert vei som Teisenkrysset v. Ring3 og Teisenkrysset på Strømsveien.
- Det vil ta veldig lang tid i forhold til å kjøre egen bil.
- Dette er DAGENS tilbud. Fra 1. juli 2019 mister jeg det - til tross for fulle busser
- Dette er en ekspressbuss som er godt tilpasset oss som ikke jobber eller bor langs jernbane. Ruten legges ned nå og gjør at jeg og flere med meg velger bil i stedet. Nytt og godt busstilbud til togstasjon, men dette er ikke noe alternativ for meg. Mange bytter og lang reisetid. Mange av busspassasjerene vil nå gå over til bil, dessverre.
- Dette er Østre linje.... Vi er vant med at avganstider er indikative.
- Direktebuss går kun i rushtid.
- direkterute med t-banen hadde vært å foretrekke. Bussen er uaktuell pga overfylt og konstant kø
- Disse svarene hadde variert i stor grad dersom jeg går til/ fra jobbe utenom rushetid. Koordinasjon t-bane/trikk buss er dårlig, mange minutter å vente, det tar kortere tid å gå
- Dyrt
- DYRT
- Dyrt når man må betale for to soner, selv om det er kort avstand.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Dyrt og trangt
- dyrt. bil er billigere enn buss for meg da jeg idag ikke har bompenger.
- Dårlig bussforbindelse utenom rushtrafikk, vanskelig å få med varer.
- Dårlig dekning fra Aker Brygge eller Lysaker
- Dårlig forbindelse mellom bosted og jobb
- Dårlig forbindelse mellom Ski og Skullerud dvs lang reisetid o 2 eller 3 bytte av kollektiv
- dårlig framkommelighet pga reparasjoner
- Dårlig fremkommelighet pga veiarbeid på Løkka og i Storgata
- Dårlig informasjon dersom det er stans på T-banen
- Dårlig kapasitet på togavgangene og alltid fulle tog på Østfoldbanen
- Dårlig kollektivforbindelse og få avganger med tog
- dårlig kollektivtilbud i helgen, jobber også lørdager og søndager. Dessuten for mange innstilte tog til tider
- Dårlig korrespondanse mellom rute 3 vestover og rute 5 østover (bytte på Tøyen)
- Dårlig korrespondering mellom bytte. Ønsker direkteruter
- dårlig korrespondering mellom linjer gjør at den ene veien tar unødvendig lang tid
- Dårlig samhandling mellom Brakar og Ruter/Vy
- Dårlig sanntid fra ruter siste året har gjort reisen mindre effektiv.
- Dårlig snerydding på veien til holdeplassen
- Dårlig sync mellom buss og t-bane
- Dårlig T-banedekning på Nordstrand, kunne ønske T-banestasjon ved Sæter/Munkerud
- Dårlig tilbud ifht. overganger ved evt forsinkelser
- Dårlig tilbud utenom rushtiden
- Dårlig tilrettelagt tidtabell for buss fra stasjon. Bussen går akkurat idet toget ankommer stasjonen (Eidsvoll)
- dårlige bussjåfører, lite funksjonelle stasjoner for opphold/bytte/bevegelse
- Dårlige tavler med mye feil. Mange innstilte avganger på T-banen og mye rot gjennom lang tid.
- Dårligere busstilbud enn før. Færre bus fra Lysaker til Oslo sentrum
- Dårligere med avganger tidlig om morgenen i helger.
- Dårligere regularitet om vinteren ved snøfall. Tar litt for lang tid.
- Egentlig ikke relevant, ettersom hjem og arbeid ligger ved samme holdeplass...Gir derfor ingen mening å bruke kollektivt til jobb.
- Eksisterer ikke der jeg bor
- Ekspressbuss ble lagt ned, alternativet har for mange stopp! Raskere å sykle... Mange i nærområdet har kjøpt elbiler pga dette. Direktebuss er viktig!
- Ekspressbuss som kjører lange omveier eller står i samme kø som bilene. Bruker minst dobbelt så lang tid på jobb med kollektivt
- ekstremt dårlig punktlighet på buss er årsak til vanskelig bytte mellom kollektivmidler
- ekstraavgangene begynner for sent på morgenen, begynner først etter 7:30
- Elendig stasjon (Bryn)- ikke brukervennlig.
- Elendig utforming av bussholdeplass ved Jernbanetorget. Reklame i veien for sanntidssystemet og for lite plass på fortau. Kaotiske tilstander.
- en app jeg pleier å benytte har sluttet å virke, så nå sliter jeg med å finne det mest rasjonelle valg for reisen. Jeg ønsker ikke å gå til togstasjonen hvis jeg likevel må ta buss. Appen er "togtider". Det er viktig å ha alternativ i tilfelle trøbbel, som i dag.
- en reise er: Hjemmefra-holdeplass1-holdeplass2-holdeplass3- jobb
- Endret kollekttivtilbud medførte at det ble en en ekstra forbindelse, tilsammen 3 forskjellige busser for å komme seg 8 km.
- Endringer i ruten for 24-bussen mellom Storo og Skøyen har gjort min reisevei mer kronglete. Endringer i ruten for 56-bussen har gjort reiseveien mellom hjemmet og Storo mer kronglete.
- Eneste negative med kollektivt er dårlig luft på bussen på vei hjem og trengsel på toget
- Enkelt å komme seg til Oslo sentrum, men tungvindt å komme seg til Alnabru
- Enkeltbilletter er for dyrt
- Enten går toget altfor tidlig eller så går toget slik at man kommer akkurat litt for sent
- er avhengig av å bytte transportmiddel 2 ganger ila reisen
- Er berørt av arbeidet i Storokrysset, derfor litt uenig når det gjelder fremkommelighet.
- Er funksjonshemmet og avhengig av bil
- Er ikke interessert i å kjøre hele groruddalen rundt for å komme meg fra A-B. Noen av oss har andre ting å gjøre enn å bruke all tiden på å reise til/fra arbeid.
- Etter at ekspressbuss 334 ble nedlagt i desember 2014 har jeg nå fått 2 transportmidler, nå må jeg ta buss til Gardermoen (motsatt retning av hvor jeg skal), deretter vente i 13 minutter på tog fra Gardermoen til Oslo. Deretter går jeg fra Oslo S opp til Keysersgt. 13.
- Etter ruteendringene tar det lenger tid med kollektiv enn før
- Fantastisk bra kollektivtilbud!
- Felles billettsystem i Viken og Oslo bør innføres

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Fikk bot da jeg skulle løpe over fra en perrong (østlig retning) til vestlig retning på Jernbanetorget. Selv om billett var gyldig, og jeg var innenfor betalsonen. Begrunnet i at min billett var 2 min. gammel. Ønsket å skifte perrong for ta Ringen motsatt vei. Føles dypt urettferdig!
- Finnes ikke kollektiv på de tidene jeg jobber
- Finnes ikke tverrforbindelse innen bydelen for å komme enkelt og raskt til jobb
- Flaskehalsen er første bussreise hjemmefra, og evt. siste bussreise hjem. Den går kun 1 gang i timen, som er vanskelig å få til passe, særlig hjem fra jobb.
- Flere avganger
- Flere avganger hadde vært fint, 4 pr time er akkurat litt lite (t-bane)
- Flere avganger og togsett per avgang er ønsket
- flere avganger ønskes
- Flere avganger, gjør det mer attraktivt
- Flere direkteavganger morgen og ettermiddag og flere avganger på kveld
- Flere eller større busser så folk slipper å stå oppå hverandre. Det skaper ekstremt dårlig stemning
- For at kollektivtilbudet utenbys til Oslo skal utnyttes bedre, er det behov for bedre parkeringsmuligheter ved togstasjonene utenfor Oslo.
- For de av oss som jobber skift vil man bruke flere timer på kollektiv da det ikke finnes avganger midt på natten osv
- For dyrt
- For dyrt.
- For dårlig korrespondanse mellom buss og tog der jeg bor + for få avganger med tog til Oslo
- For dårlig punktlighet og for få avganger og for fulle tog (ikke sitteplass)
- For dårlig punktlighet, eller innstilte tog
- For dårlig t-banendeking Grorud sentrum, går for sjelden og er vedlig fulle i rushtiden
- For folk som jobber i Oslo sentrum er det gode forbindelser fra der jeg bor. Når man ikke skal inn til Oslo sentrum er det ingen direktebusser som stopper langs E-6 inn mot Oslo. Det tar derfor fire ganger så lang tid for meg å ta kollektivt i forhold til å kjøre bil selv.
- For fulle tbaner i rushtrafikken.
- For fulle trikker i rushtiden. Tar lang tid pga stadig veiarbeid. Guffen vei pga narkomane.
- for fullt
- For få avganger etter kl 17:00, da slutter direktebussen å gå.
- For få avganger fra jobbsted til knutpunkt, for mange ekspressruter som ikke tillater at man får sitte på til Lysaker.
- For få avganger gjør at t-banevognene blir veldig fulle - det er langt å stå hele veien
- For få avganger i rushtid med tanke antall passasjerer
- For få avganger linje 3 Kolsås vestover. Har forstått det sånn at det er flere avganger på denne banen østover. Banen er ofte stappfull, og en må stå hele veien selv om en går på på Avløs!
- For få avganger mellom Kolsås og sentrum på t-banens linje 3
- For få avganger på T-bane linje 5 Vestli / linje 5 Ringen via Tøyen i rushtiden
- For få avganger utenfor rushtiden
- For få avganger utenom rushtid
- For få avganger, for treg rute, for dyr billettpris.
- For få parkeringsplasser på Skoppum stasjon
- For få plasser på toget. For mange forsinkelser. For dårlig informasjon når forsinkelser forekommer
- For få togsett, trengsel i rushtida. Godt T-banetilbud.
- For kort overgangstid mellom tog og buss! Rekker ofte ikke - må vente 30 minutter på neste avgang
- For korte togsett. Holmenkollbanen
- for kostbart. Sparer 150 kr. hver dag på å kjøre bil til tross for bomringer
- for lang ventetid mellom korresponderende buss og båt
- For lite kapasitet i rush tiden og utover dagen. Strekningen Oslo og Ski har ingen tog mellom ca halv og hel hver time utover dagen
- For liten kapasitet på bussen, må ofte stå. Ubehagelig og slitsomt.
- For mange biler gjør utkantbussene urimelig trege. Dårlig oppfølging av kollektivfelt etc. gjør at de ikke har god nok effekt (Grefsenveien)
- For mange bytter på strekningen, må bruke 3 ulike kollektivmidler
- For mange bytter på turen
- For mange mennesker i kollektivtransporten i rushtid
- For mange mennesker på bussen, hadde gått om det hadde vært kortere til jobb
- For mange passasjerer, aldri sitteplass.
- For mange reisende med T-bane linje 3
- For mange småforsinkelser på togene og mangel på vognsett (brude vært to istedenfor ett).
- For oss som bor utenfor Oslo er det stort behov for flere innfartsparkeringer!
- for sakte, for fullt, dårlige veier og sjofører på vinteren
- for sjelden avgang med 4 g pr time
- For tida er det anna køyremønster for 31/30-bussen, og 17-trikken har tregare framkomst pga graving i sentrum. Dette påverkar naturleg nok punktlegheita og framkommelegheita.
- For tiden mye enkeltspor og veiarbeid.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- For trangt på bussene
- For trangt, må oftest stå.
- for trangt. alltid ståplasser. Varmt. dårlig luft, klamt
- for trangt/fullt på tbanen
- For ujevn rytme på t-banen kan bli langt mellom avgangene innimellom
- For varmt for trangt og for dårlig luft på trikken
- Fordi det ikke er nok avganger er det alltid fullt på t-banen i rushtiden - må nesten alltid stå
- Forrige spørsmål hadde programmeringsfeil
- fpor mange bytter til at det er gunstig tidsmessig og stressmessig, bedre å sykle eller kjøre bil
- Framkommeligheten er begrenset pga byggearbeider i sentrum og på Bygdøynes. Det går også utover punktligheten.
- frekvens, frekvens, frekvens
- Fremkommeligheten er bedre inn til byen enn hjem fra byen
- Fremkommeligheten for min bussrute har økt betraktelig etter at det ble innført begrensninger for elbiler i kollektivfeltet mellom Holmen og Sandvika
- Fremkommeligheten til 23-bussen er svært dårlig og lite forutsigbar.
- Fremkommeligheten, punkligheten og tilbudet er blitt forverret siste året. Spesielt er Bjørvika-området et tidssluk.
- Frognerseterbanen begynner å bli veldig full nesten hele døgnet
- fulle trikker
- Fulle vogner på T-banen
- Fullstendig upålitelig, særlig om vinteren. NSB
- Fungerer veldig bra
- funker bra for meg
- Fylkesinndelt kollektivtilbud skaper hindringer og gjør reisen utrolig dyr.
- Færre busser mellom Helsfyr og Teisen enn det var før
- Før gikk bussen direkte fra hjemsted til jobb, nå må jeg bytte buss.
- Før gikk det direktebuss, nå må jeg bytte 1 eller 2 ganger. Fordoblet reisetid.
- Før gikk det en bussrute hjemmefra og helt ut til Skøyen; det gjør det ikke nå. Kollektivtilbudet har altså blitt dårligere.
- Før kaoset det er nå var jeg avhengig av å bytte mellom buss og T-bane. T-banen har relativt hyppige avganger, men busstilbudet er mer begrenset. Kollektivtransporten burde være så godt utbygd, med så hyppige avganger, at man ikke trengte å planlegge når man skulle dra, men bare kunne møte opp, og vente i maks 5 min før det kom en buss, trikk, T-bane. Det burde dessuten vært gratis!
- før var det 5 min mellom t-bane tilbudet på carl berner. Nå kan det være 12 min. Jeg er krenket
- Få avganger og helt fullt på t-banen.
- Få avganger på t-banelinjen jeg bruker
- Få avganger, upålitelig buss, utfordrende å bytte kollektiv, som gir kortere reisetid. Samt full og varm buss.
- Får få vogner på trikken i forhold til hvor mange som reiser.
- Gamle togsett på Østfoldbanen (R20) og fulle tog. Øsnker flere avganger gjennom hele dagen - ikke bare i rushtiden.
- Gamle trikker med dårlig plass i rushtiden
- Gange, buss, tog, t-bane, gange til jobb. Tar lang tid.
- Generelt dårlig tilbud. lite punktlighet, få avganger.
- generelt for få avganger i rushtid, veldig fullt og varmt, så reisen til jobb er ubehagelig.
- Gjelder 18 og 19 trikken i rush på morgen og ettermiddag. Altfor fulle trikker.
- Gjerne flere avganger da 37 bussen er stappfull og ikke alltid har plass til alle
- Gjøvikbanen burde ha hatt flere, mer regelmessige avganger OG gått gjennom tunnelen mellom Oslo S og Nationaltheatret til Lysaker. Det ville ha knyttet sammen Kjelsås og Nydalen effektivt med Oslo sentrum vest, Skøyen og Lysaker. Generelt er det en masete start og avslutning på arbeidsdagen å måtte bytte transportmiddel på relativt korte reiser innen Oslo og som er relativt effektive om man velger bil.
- gode tilbud fra hjem til jobb men dårlig tilbud fra hjem- skole - jobb
- Godt kollektivtilbud på Helsfyr, dårligere i Gressvik hvor jeg bor midlertidig
- Grunnen til at jeg er litt uenig i at det er gode kollektivforbindelser mellom der jeg bor og der jeg jobber er at jeg må bytte og total reisetid (i hvert fall til jobb - oppoverbakker hjem) blir lenger enn ved å sykle.
- Grunnen til at jeg har krysset av for at punktligheten ikke er relevant, er at det er så mange avganger. Det kommer en buss uansett i løpet av relativt kort tid. Men: I rushtiden er det dårlig plass på alle bussene.
- Grunnen til at jeg ikke vet noe om punktlighet er fordi det går så mange trikker jeg kan ta, dermed aner jeg ingenting om de er punktlige. Pga ombygging i Storgata er det begrenset fremkomlighet for trikken. MEN det er så kort vei mellom jobb og hjem at jeg opplever det som at det tar lenger tid å ta kollektivtransport enn å gå. Jeg velger til og med å ikke sykle, for da blir det ikke noe trim ut av det (tar 5-7 min)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Grunnen til at jeg ofte ikke tar buss er at de i rushtiden er helt stappet fullt av folk før bussen kommer til min holdeplass
- Grunnen til at man ikke kan ta denne, er at den aldri kommer når den skal.
- Grunnet lange bilkøer, tar det lang tid hjemmefra til holdeplass selv om det er kort avstand.
- Grunnet veiarbeid på Majorstuen så er det redusert kapasitet på 19-trikken over Briskeby. Dette medfører ofte svært fulle trikker. Forleden så var det ikke mulig å komme på trikken fordi det var for fullt. Da måtte jeg gå til Solli plass og ta kollektiv derfra. Det tar ca 10 minutter å gå til Solli plass
- gå-buss-trikk-gå eller bil-gå-tbane-gå til jobb - gå-trikk-buss-gå hjem
- Går altfor sjeldent, ikke sitteplass, upålitelig. Fungerer dårlig når man har stemplingsur og hele tiden får minustimer
- Går greit unntatt når buss for tog og med bytte i både Drammen og Asker.
- går hvert 30 min utenom rushtid. Det er depreimerende.
- Går ikke buss direkte mellom hjem/ jobb, så mye lengre tid å ta kollektivt
- Går ikke direktebuss lenger. Må ev. bytte på Lysaker og buss + trikk korresponderer ikke.
- Går ikke kollektivtransport fra bolig til holdeplass
- Går ikke tog når jeg begynner/slutter på helgevakt.
- går ingen kollektivt transport til klemetsrud
- går kun buss, ikke tog eller t-bane
- Hadde det gått en direkte buss hadde kollektivtilbudet vært bedre
- Hadde vært en fordel med lokal buss i Hakadal for større fleksibilitet mellom bruk av Buss 309 og Gjøvikbanen
- hadde vært fint om båten Slemmestad-Vollen-Aker brygge hadde oftere/mer hensiktsmessige avgangstider
- Har aldri tatt kollektivtransport til jobb fra nåværende bosted. Det er så nær jobben.
- Har blitt veldig bra
- Har bosatt meg strategisk mtp. reise til jobb og fritidsinteresser
- Har buss mye nærmere hjemme, men den bruker veldig lang tid. Derfor bruker jeg T-banen selv om den er langt unna.
- har ett rutetilbud, som siste året har økt antall avganger i rushtiden
- Har for dårlig utbyd kollektiv til at det er alternativ. Inkl. gange vil jeg bruke nesten 3 timer til jobb. Mot 1 time til jobb med bil uten for mye kø.
- Har fått færre avganger
- Har godt kollektivtilbud der jeg bor. Vil legge til at det var et viktig kriterie da vi kjøpte bolig
- Har kort vei til t banen og der er det gode kollektivmuligheter. Lett og oversiktlig å finne informasjon i appene.
- Har meget kort vei, så kollektivtilbudet er irrelevant, ville jo brukt mer tid på å gå til bussen og vente på den enn å bare gå til kontoret...
- Har opplevd noen ganger at bussen som, i følge appen og på holdeplassen gir beskjed om skal ha avgang, ikke dukker opp.
- Har stort sett tenkt på t-bane, er det jeg bruker oftest. Punktlighet og fremkommelighet for buss ville blitt helt annerledes!
- Har tre holdeplasser å velge mellom på Toppåsen (Rosenholm, Holmlia og Toppåsen). Kun Holmlia har et rimelig godt, variert og tilfredsstillende tilbud.
- Har ulike arbeidssteder, dårligere forbindelse med buss fra øst mot vest.
- HasleT stasjon har få avganger
- Helt topp!
- helt utmerket
- Hold prisen nede og senk prisen når man betaler hos sjåfør. Turister og folk utenbys får jo hetta av de stive prisene, man kan ikke forvente at de har lastet ned app'en
- Holdeplass er ekstremt ubehagelig å oppholde seg på: smal trafikk"øy" med sterk trafikk/støy/vannsprut fra to sider
- Holdeplass for langdistansebusser Lysaker har grusomt støynivå, ingen vindskjerming og ingen sanntidsinformasjon
- https://www.noblad.no/nyhet/abildso/bydel-ostensjo/flere-hundre-onsker-ekspressbuss-fra-abildso-til-sentrum-hverdagen-gar-ikke-opp-forteller-lokalbeboere/s/5-56-162897
- Hurtigbåten kveldstid mellom Aker Brygge og Nesoddtangen er dypt savnet.
- Hvem vil stå som sild i tønne, bruke lenger tid og betale mer for enn hva det koster med egen bil?
- Hvis jeg skal kjøre kollektivt ville jeg brukt ca 30 min mer hver vei en jeg gjør med bil når jeg henter og leverer i bhg og til skolebussen
- Hvis jeg skulle reist kollektivt, måtte jeg ha byttet transportmiddel minst to ganger hver vei
- Hvis jeg skulle tatt kollektiv hjemmefra, ville jeg brukt 4 transportmidler. Bruker derfor bil til t. bane på Mortensrud. Tar to t baner derfra og går resten til jobb.
- Hvis man skal levere i barnehage, kjøre til tbane og man må bytte tbane så vil jeg bruke veldig mye lengre tid på min reise enn hvis jeg kjører bil. Som småbarnsforeldre er det tidsklemmen som gjør at man velger bilen, som er ett raskere alternativ.
- Hvis T-banen står, har jeg ingen alternativer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hvorfor går "31 Fornebu" og "31 Snarøya" samtidig? Hvorfor deler de ikke opp avgangene slik at de deker mer av tidsrommet? Det er veldigt ustrategiskt og gir lange ventetider utenfor rush-tider.
- Hvorfor ikke ekspressbuss? Dagens "tilbud" tvinger folk til å kjøre bil. I tillegg vansker med parkering på stasjonen
- Hyppige avganger om morgenen, det er bra! Dårlig på ettermiddagen!
- Hyppige forsinkelser/problemer på østfoldbanen.
- Hyppigere avganger på t-bane før 07.00 på morningen.
- Høy frekvens er viktig
- Håpløst med kollektivt når man skal levere på skole og barnehage førts. Går mye tid når man må bytte. For få togavganger
- I dag er det gravearbeider på deler av strekningen i Grefsenveien, emmlom Kjelsåsveien og Storokrysset. Det fører til at bussen tar lengre tid enn normalt. Når trikk er tilbake, vil det bli mye raskere mellom Kjelsås og Storo.
- I helgene reduseres tilbudet til to avganger i timen på morgenen.
- I mitt tilfellet er det mange som benytter trikk ned mot sentrum fra Storo. Derfor er det flere ganger folk ikke kommer på etter Torshov. Derfor er det for dårlig kapasitet på trikkene som går og det føles ikke verdt pengene når man bruker nesten like lagt tid på å gå.
- I morgenrushet er det ofte trangt om plassen
- I rushtiden er det sjelden jeg får sitteplass på min reisestrekning
- I utgangspunktet greit å reise kollektivt til jobb, savner imidlertid en buss som går direkte fra området jeg bor (torshov) til Lysaker (Jobb)
- ikke god nok korrespondanse mellom kollektivtransportmidlene jeg bruker
- Ikke gøy med fulle busser og grettne medpassasjerer/sjåfører
- Ikke plass til å puste på 5ern fra Vestli... Fullstendig katastrofe i rushen etter Løren stasjon åpnet og rutene ble halvert
- Ikke praktisk å benytte kollektivt ettetrsom jeg jobber i salg
- Ikke relevant med kollektiv når det er 10 minutter å gå eller 3 minutter å sykle
- Ikke sjelden at toget går før tiden!! Senest i går da jeg skulle hjem, observerte jeg at toget gikk et halvt minutt før avgangstiden. Det sier seg selv at man lett kan miste toget.
- Informasjon når ting ikke er på stell er helt bånn. Stadig innstillinger og forsinkelser
- Informasjon om og faktisk avgang stemmer ikke bestandig
- Ingen avganger utenom rushtid. Fint at månedskortet gjelder både buss og bane.
- Ingen direkteavganger fra Drøbak til Lysaker gjør at tidsbruken blir altfor lang for å ta kollektivt til jobb
- ingen direkteruter, må bytte buss 2 ganger på veien, tidkrevende og tungvint
- Ingen enkle alternativer til T-bane
- Ingen kollektivtilbud som krysser Kværnerdalen mellom Vålerenga og Ekeberg
- Ingen mulighet å bytte mellom buss og tog på samme billett ved behov
- instillinger, og forsinkelser, og for mye folk på hver bussog bane! Håpløst!
- its frustrating to walk from [home to T-bane] => [Mørtelverksbakken 31 - økern T-bane] when running late some times and in bad weather.
- Jeg benytter ferge, og det er for få avganger
- Jeg benytter kollektiv på vinterhalvåret, og sykler på sommerhalvåret bortsett fra regnfylte dager. Jeg synes prisen for en enkeltbillett i sone 1 er alt for høy.
- Jeg bor i Asker, så problemene med kollektivtransport er i hovedsak knyttet til togreise inn til Oslo S.
- Jeg bor i Buskerud (Lier), og det er elendig at det ikke er kompabilitet på billetter mellom busseelskapet Brakar og kollektivtilbudet i Oslo.
- Jeg bor i bydel Østensjø og jobber på Skøyen, og tenker at utgangspunktet for denne undersøkelsen er feil. Kollektivtilbudet er bra, men det er for mange flaskehalser, med busser som står i kø, dårlig koordinering mellom buss/ bane/ tog etc. Mangelen på prioritet av kollektivtransport i trafikken kommer ikke fram på noen av punktene/ spørsmålene.
- Jeg bor i hedmark der man må velge om man vil bruke buss eller tog
- Jeg bor i Holmenkollen, og t-banen bruker altfor lang tid. Det burde bli bedre kolletivtilbud der det settes opp busser, det er også et område som bygges ut og det er stort behov for å bedre kollektivtilbudet i området.
- Jeg bor og jobber sentralt v/trafikale knutepunkter (Torshov+Helsfyr)
- jeg bor på et tåpelig sted, må ta trikk til bane til buss for raskeste kollektivvei. Ikke tilbudets feil.
- Jeg bor ved et kollektivt knutepunkt
- Jeg bruker 23/24-bussen og bekymret for kapasiteten på bussene etterhvert som det bygges ut nye boliger ved Økern/Ulven
- Jeg bruker både buss og trikk/t-bane. Flerer muligheter, men dårlig sanntidinfo gjør at det ofte blir komplikasjoner. Endring i trasé i sentrum tar også mye tid.
- Jeg bruker daglig ekspressbuss 330. Denne er nå planlagt nedlagt fra 30.juni og ruten skal i stedet gå til Lillestrøm. Dette vil gjøre min reiseveg lenger og mer tidkrevende. Ekspressrute 330 er veldig mye brukt og det er utrolig skuffende den legges ned!
- Jeg bruker ikke kollektivt fordi de gangene det kunne vært aktuelt, f.eks kaldt, regn, mye å bære, så er det uansett fullt i rushtiden og min holdeplass, schous plass er det stedet det topper seg, blir mest fullt, på vei til sentrum.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg bruker ikke kollektivtilbud fordi det går raskere å gå. Dessuten liker jeg å gå.
- jeg bruker ruter for å ser tiden men jeg syns det er blitt vanskelig å kjenner riktig rute eller hvis du vilbytter flere transport
- Jeg bytter 2 ganger, fra buss til bane og deretter til ny bane. Banen fra Tøten til Nydalen går kun hvert 15. min og det i tillegg til at jeg må bytte flere ganger gjør at reiseveien tar tid. (jeg vet at man kan ta banen rundt byen også til Nydalen, og at den går hvert 7. min, men det tar lenger tid og ofte klaffer heller ikke det med den banen jeg kommer med.)
- jeg bytter buss på vei til jobb, som gjør det litt kronglete
- Jeg det er for liten kapasitet på Linje 1 til Frognerseteren. For få avganger
- Jeg elsker trikken!
- Jeg er stort sett godt fornøyd, men T-banen er alt for full i rushtiden pga få vogner
- Jeg går til jobb
- Jeg går/busser/toger/går i én reise. Hjem er bussen alltid minst 15 min. forsinket.
- Jeg hadde svart annerledes i vinterhalvåret, fordi jeg da tar buss hjemmefra og til stasjonen
- Jeg har bussholdeplass 200m fra døra hjemme, men det er helt uaktuelt å bruke 35-40 min på bussen når korteste avstand med sykkel er 6.5 km. Da er det bedre å gå 15 min til T-bane som tar maks 10 min. (Eller bare droppe kollektiv og sykle i stedet)
- Jeg har kort kjørevei, men må bytte flere transportmidler til jobb, med omvei
- Jeg har nærmere holdeplass, men der går det en buss med 15 min rute og halvtimesrute i helgene. Den kan jeg derfor ikke regne med.
- Jeg har sett etter informasjon om ferdigstillelse av arbeidet i Storgata, så det kunne vært bedre. Det er også vanskelig å følge med på endringer i avgangssted på Jernbanetorget.
- Jeg jobber 0700-1500. Det er overhode ikke lagt opp for at mennesker skal komme seg på jobb med kollektivt 0700. Jeg bruker 90 min mer på å ta kollektivt enn å kjøre HVER VEI! hadde jeg kunne jobbet fra 0800 hadde kollektivtilbudet vært mye bedre..
- Jeg jobber skift, helkontinuerlig turnus, kollektiv er umulig store deler av døgnet. spesielt på kvelden, når jeg skal hjem, nattevakter og i helgene, særlig søndag. Levering av barn i barnehage pluss at jeg må ta matebuss, lokaltog og bytte til nytt tog inn til sentrum i Oslo gjør det vanskelig for meg å reise på annen måte.
- Jeg kan ikke komme til jobb med bare ett transportmiddel og må gå et lite stykke mellom de to, så samlet tar det lang tid med kollektivt selv om frekvensen for de to ulike transportmidlene er god og holdplassene er nære både jobb og hjemme
- Jeg kan også velge buss med hpl ca 2-3 minutter gange fra hjemmet, men bussen bruker inntil 60-75 minutter til jobben (altså dobbelt så lang tid som førstevalget)
- Jeg kan ta matebuss til T-banen, men foretrekker å gå
- Jeg kan ta trikk i stedet for å gå til holdeplassen. Da bruker jeg kun 1 minutt, men trikk og t- bane korresponderer dårlig. Dessuten er det helt greit å gå litt om morgenen.
- Jeg kan velge mellom linje 1 til Gaustad og linje 4 og 5 til Blindern. Linje 1 stopper nærmere arbeidsplassen, og jeg ønsker å ta den om vinteren, men den er alltid ekstremt overfylt. Jeg skulle ønske det var flere avganger på linje 1 og evt færre på linje 4/5r/5s
- Jeg kan velge mellom å reise via Frogner og Sørumsand. Alt korresponderer til Frogner, men bussen hjem er alltid forsinka, og det er kun et utrivelig skur å vente i. Så jeg foretrekker å reise via Sørumsand selv om jeg må vente på bussen i 20 minutter. Fra S.sand er det nå timesavganger, men det er varslet ruteendring med halvtimesavganger. Kollektivtransporten fra der jeg bor er kraftig forbedret de senere årene, da vi flyttet hit gikk bussen annenhver time, og jeg måtte kjøre til togstasjonen (vi måtte ha to biler)
- Jeg kjører på 15 minutter med buss går det 45 minutter
- Jeg mangler oversikt over tilbudene fra Økern til andre steder
- Jeg må bytte - derfor tar det lang tid
- Jeg må bytte bane - det tar ekstra tid og er litt tungvint
- Jeg må bytte buss. Det er et stort hinder. Bruker veldig lang tid pga det. Og etter normal rushtid så går det ikke ekspressbuss lenger, og stopper dermed på hvert bidige stopp på vei hjem. Det tar evigheter og jeg føler det er unødvendig da det går mange andre busser den veien. Rv4. Jeg bor på Slattum.
- Jeg må bytte fra buss til t-bane, og så på nytt til ny linje med t-bane. Det gjør at jeg veldig sjelden benytter offentlig kommunikasjon. Enten sykler jeg, eller så kjører jeg bil.
- Jeg må bytte fra buss til trikk for å komme meg til jobb, og normalt tar hele reisen fra hjem til jobb ca 30 min. Det tar lengre tid enn å sykle, selv på vinterstid. Derfor er kollektivtransport et tidsmessig dårligere alternativ for meg enn sykkel.
- Jeg må bytte fra buss til trikk for å reise kollektivt og siden jeg bor relativt nærme jobben er det ofte raskere å gå eller sykle
- Jeg må bytte kollektivmiddel på veien, det tar ekstra tid
- Jeg må bytte kollektivtilbud for å komme frem til jobb.
- Jeg må bytte kollektivtilbud og da tar det lang tid å komme til jobb
- Jeg må bytte kollektivtilbud på veien, disse korresponderer ikke alltid like bra
- Jeg må bytte på Helsfyr og bussen koresponderer dårlig m/T-banen jeg bruker
- Jeg må bytte t-bane på Majorstuen, mister ofte koblingen mot Storo og det gjør ofte reisen en tredjedel lengre enn det bør være iflg. Ruter. Iflg Rutern bør det være enklest/raskest å ta buss, men

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

spesielt om morgenen tar det veldig lang tid, tar typisk dobbelt så lang tid enn man kan forvente iflg Ruter. Skjønner at det i rushtid, men tidstabellene bør da forespeile det tidspunktet folk bruerk. Hjelper fint lite å vite at kl. 06.00 kan man komme fram raskt...

- Jeg må bytte T-bane på turen. Ikke så gunstig
- Jeg må bytte tog på Oslo S. det kunne ha gått tog direkte fra Østfold syd for Råde mot Skøyne
- Jeg må gjøre alt for mange bytt mellom forskjellige kollektivtilbud for å komme på jobb. Der blir i tillegg alt for langt hjem om jeg skulle ha behov for å hente mine barn (der har spesielle behov) i skole og barnehage.
- Jeg må ta trikk og to stoppesteder på veien er stengt og må kjøre enveiskjøring ergo må jeg vente en del i tillegg til at min nærmeste holdeplass er stengt og at min rute på trikken ALLTID er smekk full! Veldig misfornøyd med mitt kollektivtilbud for øyeblikket.
- Jeg opplever ofte at bussene på Helsfyr T bussterminal ikke går til tiden de skal, selv om bussene står der. (Gjelder 21-bussen)
- Jeg reiser med 3 ulike kollektivmidler
- Jeg savner stasjonen nedover på Gulleråsen, linje 1
- Jeg savner t-bane der jeg bor og kortere vei til holdeplassen. Om vinteren er det svært glatt å gå ned til bussen. Jeg leier en billig parkeringsplass ved jobben som er billigere enn månedskort.
- Jeg skifter mellom buss og trikk på Storo. Der er det mye kaos.
- Jeg skulle svært gjerne hatt et kollektivtilbud gjennom Oslofjordtunnellen - Da ville jeg solgt bilen.
- Jeg skulle ønske det var lettere å finne frem på internett og få skikkelig informasjon når toget er forsinket.
- Jeg skulle ønske det var mer transporttilbud på tvers over Groruddalen og at de gikk lenger utover kvelden.
- Jeg sykler hver dag. Ikke aktuelt å bruke kollektivtilbud.
- jeg synes 15 min rute er for sjelden
- Jeg synes det er litt dårlig korrespondanse mellom ulike transportmidler der jeg bor, derfor går jeg i 20 min til T-bane-stasjonen i stedet for å ta buss (men det er også hyggeligere å gå).
- Jeg syns t-banen går for sakte.
- Jeg syns tog er med stabilt i rute enn buss-alternativet
- Jeg tar buss for å komme til toget og toget er ofte forsinket
- Jeg tar båt fra Vollen til Aker Brygge. Alternativet er buss, og der er det mange avganger i rushtiden, men det tar lenger tid og e rmer utfordredne ved at bussen står og stamper på vei tilbake som følge av manglende kollektivfelt på E18. Båten er super, men med bare tre avganger morgen og tre kveld sier det seg selv at det er for lite.
- Jeg tar t-banen fra Økern til Carlberner og bytter til 17 trikken til heimdalsgata. Det er 2 min mellom t-banen på carl berner og 17 trikken, så jeg må løpe for å rekke den, den neste går 7-9 min senere. Da får jeg dårlig tid til jobb.
- Jeg tar tog når jeg reiser kollektivt, relativt ofte er toget innstilt eller svært forsinket
- Jeg tar trikken først fra Skillebekk til National T. Også Tbane til grorud, også buss til emanuelfjell. Helt forferdelig
- Jeg tar vanligvis ikke kollektivt fordi det fordobler reisetiden min. Jeg må alltid bytte transport (buss til T-bane eller buss til buss). Det er byttingen og dårlig samkjøring mellom bytte mulighetene som tar tid.
- Jeg trenger døgnåpen kollektiv siden jeg slutter på jobb kl 0230 på natten
- Jeg valgte bosted for å legge til rette for god kollektiv arbeidsreise.
- Jeg velger selv å gå lengre enn til nærmeste holdeplass om morgenen. Jeg må uansett bytte på Majorstuen og der kan det bli ventetid. T-baner til Vestli går ikke mer enn 4 ganger i timen
- Jeg velger å gå til t-bane. Kunne alternativt tatt bussen 200 m fra hjemmet
- Jeg vet ikke hva som menes med fremkommelighet
- jeg vil ha forbindelse mellom Ensjø og carl berner slik at jeg slipper å bytte på Tøyen
- Jegbytter buss på Lysaker og der er det veldig mange busser som ikke tar med passasjerer så man blir stående og vente lenge.
- Jegf tar toget og det er alt for få vogner/sitteplasser i rushtiden, må som regel stå på toget både til og hjem fra jobben
- jobben har ikke god kollektivtilbud, og området rundt det er ikke atraktiv til å gå (mange anleggplass/mye trafikk)
- Kan bruke både tog og trikk. Svarene basert på tog, siden det brukes oftest. Trikken er nærmere, men toget går raskere - hvis det går. Ustabilt i perioder.
- Kan ikke benytte kollektivtilbud grunnet sykdom.
- Kan ikke stole på at jeg kommer frem når jeg skal
- Kan ikke stole på at korresponderende busser venter, buss hjem er nesten alltid forsinket
- Kan ikke stole på at toget går eller kommer fram
- Kapasiteten er for liten.
- Kapasiteten i kollektivtrafikken er generelt for lav. Bybussene i Oslo er så fulle at de ikke er attraktive å bruke. Det tar for lang tid pga den lave kapasiteten, og man opplever det som et ran å måtte betale for å vente på en buss du sjelden får plass på, og der man står som sild i tønna når det endelig er "din tur" til å klare å komme på innsiden av dørene.
- Kjører alltid kollektivtransport når jeg skal til sentrum/ Oslo fra jobb

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kjører ekspressbuss - problemer før Helsfyr og i Vålerenga og Ekebergtunnelen. Ikke kollektivfelt der. Bør oftere kjøre alternativ rute for å slippe stillestående køer i tunnelene.
- Knallbra!
- Koleiktiv tilbudet er overfylt i rushtiden derfor bruker jeg det ikke når det ikke er snø
- Kollektiv er uaktuelt for meg siden jeg bor 1 km fra jobb. Det er dog mulig å ta buss 2 stopp.
- Kollektiv tilbudet hjemstedet er betraktelig forverret etter omlegging av bussrute
- Kollektiv transport (Buss) inn til Oslo fungerer bra. Kollektivtransport (Buss)ut av Oslo er sjelden eller aldri i rute. Kan ikke benytte buss hjem fra jobb hvis man har en viktig avtale å rekke i hjemkommune.
- Kollektivforbindelsen er bar e god i rushen.
- Kollektivreisen (trikken) tar for lang tid, og det er fullt ombord. Kapasiteten til trikken er sprengt
- kollektivruten er over dobbelt så lang i km som hvis jeg hadde gått til jobb. Men å gå ville tatt 50 min (oppoverbakke hele veien)..
- kollektivsystemet er ikke tilpasset reiser som krysser byen
- Kollektivt fungerer godt for meg fordi det passer med holdeplasser, antall avganger og gå-avstand
- Kollektivt tar en hel time. Å kjøre hadde tatt 20 min. Det blir snart bil i stedet.
- Kollektivtilbudet (t-bane) innebærer alltid ståplass, lite fristende.
- Kollektivtilbudet er bra. Problemet er kø i traffiken på rushtiden. Det er raskere med sykkel.
- Kollektivtilbudet er for dyrt for oss som bor utenfor Oslo, samt det bør være bedre tilbud om ekspressbuss hjem fra jobb
- Kollektivtilbudet er i realiteten ikke-eksisterende for mitt bosted
- Kollektivtilbudet er i utgangspunktet bra, men det er altfor mange privatbiler som forsinker kollektivtrafikken.
- Kollektivtilbudet er i utgangspunktet veldig godt, men det er ikke nok avganger og opphold i togavganger når man har behov for å komme hjem for å rekke å hente i barnehage. Det betyr i praksis at jeg er avhengig av at arbeidsgiver aksepterer at jeg alltid enten kommer sent eller går tidlig. Noe som igjen betyr at barnet vårt har lengre dager i barnehagen enn hva som hadde vært nødvendig.
- Kollektivtilbudet er irrelevant da jeg kjører bil
- kollektivtilbudet er mega dårlig for en som bor utenfor sentrum og ikke langs tog eller trikkelinje
- Kollektivtilbudet er preget av forsinkelser, for få avganger, dårlig plass, elendig kommunikasjon til kundene når forsinkelser eller annet som påvirker reisetilbudet oppstår.
- Kollektivtilbudet fungerer ikke på vinteren
- Kollektivtilbudet i mitt nærområdet ble vesentlig forverret i desember 2018 og skal fortsette å være det i minst 1,5 år
- Kollektivtilbudet i Oslo er FANTASTISK!
- Kollektivtilbudet i Oslo er tipp topp, men mange bussruter er veldig upålitelige i rushtiden grunnet bilkø. Gleder meg til bomringen kommer!
- Kollektivtilbudet jeg bruker til jobb er helt elendig. Togene er overfylte (ski) og ingen informasjon og forsinkelser. I tillegg må jeg ta T banen som har stadig svarte informasjonsskjermer!
- Kollektivtransport er generelt altfor dyrt
- Kollektivtransport ikke mulig ved turnusordning og lang reisevei
- Kollektivtransport mellom Ski og Oppsal er best med t- bane og tog. Det atr lang tid, minimum 80 minutter dør- dør en vei. Tog og buss fra Hauketo er uaktuelt. Bussen er ukonfortabel, og bruker nesten like lang tid. Jeg foreslår at t- banen fra Mortensrud strekkes opp til Kolbotn. Da vil det være et aktuelt tilbud for mag.
- Kollektivtransporten korresponderer ikke alltid og er derfor uforutsigbar
- Kollektivtulbudet er god om morgenen, men ikke om ettermiddagen med rushen. Jeg reiser til jobb før rushen. Jeg henter også på skole/bhg etter jobb og bruker derfor lengre tid med flere veier og dårligere kommunikasjon den veien.
- Kolsås t-bate linje må få flere avganger!
- Kolsåsbanen bør forlenges til bærums verk, det er håpløst med parkering ved kolsås stasjon, den blir fyllt opp med folk fra lommedalen og bærums verk rundt kl 7 på morgenen
- Kolsåsbanen har halvert lengde om kvelden. Det er alt for lite og blir for trangt. Dessuten burde denne banen ha dobbelt så mange avganger, slik som Østeråsbanen.
- Komfortabelt
- kommer ikke frem til jobb i tide om jeg leverer i BHG
- Kongsvingerbanen har for få avganger, for liten kapasitet og for mange forsinkelser.
- koordinering mellom buss og tog skulle vært mye bedre....
- Korrespondere dårlig, altfor få adganger per time, fulle vogner, sparer ca 1 time i reisetid hver dag hvis jeg hadde kjørt bil
- Kort tid mellom t-bane og tog. Rekker ikke t-banen eller tog pga alt for kort tid.
- Krever flere månedskort, da jeg bor utenfor Ruter systemet
- Kun buss er tilgjengelig, men bussreise er 30-60 min lengre hver vei enn å ta el-bil
- Kun et alternativ
- Kun rushtidsrute som er aktuelt der jeg bor (Grav, Bærum). Denne har kjører i for korte tidsperioder og har litt for sjeldne avganger.
- kun ruter inn til og ut av sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kun T-bane fra Sognsvann, så hvis det er problemer med T-banen er det sårbart.
- Kun t-bane som kan brukes da det er det enkleste alternativet. Om t-banen gikk hyppigere i morgen- og ettermiddagsrushet kunne det erstattet bilen når sykling ikke er mulig pga vær og føreforhold
- Kunne godt tenkt meg en buss langs Østensjøveien mellom Helsfyr og Brynseng :-)
- Kunne tatt buss til tog stasjonen, hvis det hadde fantes. Men da ville jobbreisen kollektivt inneholdt to bytter, og masse tapt tid. I dag taper jeg ikke så mye tid mellom bil og tog, og ca 10 min mellom tog og trikk/buss for å komme til jobb. Det gjør at jobbreise med kollektivt tar for lang tid, når det skal hentes/leveres barn på skole og i barnehage (som ikke ligger vegg-i-vegg, men nesten gjør at man må kjøre bil for å rekke hjem til middag/leggetid...). Synd, men sant. Tror det skal komme "matebuss" til stasjonen hjemme, men usikker på om dette er på plass og bruker uansett så mye mindre tid med bil, tross kø og rushtidtrafikk, at kollektivreise til og fra jobbe rett og slett ikke når opp hvis vi ønsker å jobbe full tid, bo der vi bor (utenfor Oslo, for å kunne bo i hus med hage), og hente barn på skole og i bhg før stengetid der. Og vi er to i jobb som deler på å hente/bringe.
- Kunne vært hyppige trikkeavgang fra oslo s til kontraskjæret
- Kø for bussen på E18 og få ekspressavganger utenom rush. Vanskelig å få parkering ved toget og stappfulle tog.
- Lang vei hjemmefra til toget
- Linje 13 på strekket Skillebekk til Oslo S har bare ståplasser når jeg går på
- Linje 3 T-Bane kunne gjerne hatt 7 og 8 minuters rute i ruschen
- Linje 5 er ALLTID full og har færre avganger i rushtiden enn de andre banene. Umulig å få plass fra sentrum. linje 4 og 5 mot vestli burde vært lagt opp annerledes.
- Linje 5 har for få avganger til sentrum .Etter ringen ble innført
- Linje 5 mellom mellom Jernbanetorget og Hasle er et meget dårlig tilbud. Bane er alltid ubehalig stappfull, og den gårt altfor sjelden.
- Linje 5 og 4 fra Vestli kjører forskjellige ruter til sentrum, men det er flere som velger t-banen som tar korteste vei til sentrum via Tøyen. Dette gjør at t-banen blir veldig full og vi har litt dårligere tilbud enn de som har t-baner som går to ganger i kvarteret. Det samme gjelder på vei hjem, da går linje 5 Vestli kun 4 ganger i timen- det er for lite!
- Lite kollektivtilbud der jeg bor
- Litt dårlig korrespondanse mellom transportmidlene ved transfer
- Litt høye priser. Pussig at det ikke bygges mer ut og subsidieres mer.
- litt kaos nå for tiden pga veioppgraderinger og trikker som kjører ett spor, men vanligvis er det bra
- Litt uenig i fremkommelighet skyldes oppgradering av trikketrase
- Litt uenig-svarene viser til t-banen og sanntidsinformasjon som har lenge vært utilgjengelig på app på mine aktuelle linjer
- Lokalt busstilbud altfor dårlig
- Lokaltog stopper på alle stasjoner og tar for lang tid. Stressende å bytte i Asker til annet hurtigtog som er fulle fra før. Kan leve med avganger hver halvtime i rushtid dersom ett av togene hadde vært hurtigtog.
- lørdagsavganger er for sjeldne eller fraværende - uhensiktsmessig å benytte
- Løren er i en blindsone, kun tilgodesett med en tbane som går et sted ingen vil dra
- man kan ikke stole på det. når man har fopliktelser på jobb og hjemme så kan man ikke stole på at kollektivtransporten holder det de lover ift avganger og ankomster. Har opplevd komme for sent til henting i barnehage og komme forsent til et møte på jobb pga bruk av kollektivtransport. I tillegg bruker jeg minst halvtime, ofte heltime mer i reisevei ved bruk av kollektiv. med små barn er denne timen svært verdifull i tillegg til at det faktisk ikke er mulig å ha en hel dag på jobb dersom man skal benytte kollektiv (selv om den evt kommer / går når den skal)
- Mange avganger på buss-delen av reisen, kunne vært flere T-bane avganger på rute 4 og 5 fra Majorstuen
- mange bytter
- Mange forseinkingar og overfylte bussar mellom 7.15-8.15 (23-bussen)
- Mange forsinkelser med togene! Dårlig match mellom togtider og t-banetider - må vente en hel del
- Mange nok avganger i rush-tiden, men kunne ønsket meg flere avganger også ellers på dagen
- mange nok avganger i rush, men for få utenom rush
- Mangel på kollektivfelt på deler av reisen i svært trafikkert område gjør at det tidvis er vanskelig å beregne reisens varighet.
- Mangel på sitteplasser på t-bane i rushtid for oss som kommer ca halvveis mellom endestasjon og sentrum
- Manglende frekvens og synkronisering, spesielt ved forsinkelser
- Manglende punktlighet, driftssikkerhet og vognkapasitet hos VY er daglige irritasjonsmomenter
- Mangler alternativer dersom T-banen ikke går.
- Mangler direktebuss fra Strømmen til Ammerud
- Mangler dobbeltspor mellom Årnes og Lillestrøm. Mangler expressavganger på tog. Reisetid på tog kunn vært redusert med 30-50% hvis dobbeltspor / express. Kun 1 bussavgang fra bosted til togstasjon på Årnes på morgen og ettermiddag gir lite fleksibilitet.
- Mangler kollektivfelt fra Oslo sentrum, så alltid store forsinkelser hjem med buss
- Med bil bruker jeg 40 min, med tog og bane blir det 1,5 time

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Med en gang det må byttes, tar det lenger tid, og det tar også lenger tid med alle stoppesteder.
- Med overgang går det mye tid
- mer ryddig
- Midlertidig dårlig fremkomst ved Ulven torg pga bygging
- Midlertidige ruteendringer er en ulempe (f.eks trikk 19 våren 2019)
- Min holdeplass er Rosenhoff buss/trikk som har en direkte farlig "perrong" i rushtiden. Hyppige nestenulykker med barnevogner, småbarn og andre reisende. Folk bytter fra 17 trikken til buss og fra 31 bussen til andre busser. Utrolig at det ikke har skjedd flere ulykker. Jeg er svært oppmerksom på min egen og barnas trygghet når jeg ferdes her. Ønsker med berdere/sikrere holdeplass.
- MIn rute, 330, skal slutte å gå fra 1. juli. Da får jeg 12 minutter å gå, 900 meter. Pungtlighet om morgenen til Helsfyr er bra (altid innen 3 minutter) Hjem er bussen altid forsinket ut av Oslo og info på sanntidsystemet stemmer ikke. Fremkommelighet er dårlig pga lolektivfelt som stopper og sarter hele tiden. Buss blire stående i nesten samme køen som bilene og tar unødvendig lang tid
- Minner om at mange bytter kollektivtransport underveis og at man kan være fornøyd med del 1 av reisen men ikke del 2. Det samme gjelder til eller fra jobb. Det finnes forsinkelsespunkter som bussen ikke blir berørt av i morgenrush, men i ettermiddagsrush.
- Misfornøyd med buss for trikk til Kjelsås
- Mistet flere bussavganger i løpet av de siste årene
- Mitt mest brukte og foretrukne kollektivtilbud er fergen Vollen-Aker Brygge.
- Mulighet for å jobbe underveis er viktig. Wifi
- Mye dårlig korresponderende kollektivtransport.
- Mye feil på tavler, banen går før det som står på tavlen
- MYE folk i rushtiden, ståplass og kø
- Mye forsinkede tog
- mye forsinkelser i overganger. totalreise ofte 30 min forsinket sammenlignet med rutetid
- Mye forsinkelser og kansellerte avganger på toget.
- Mye kø for buss knyttet til av og påkjøring langs ringvei 3.
- mye veiarbeid som nødvendiggjør bytte av transportmiddel og tar lengre tid
- Mye veiarbeid, graving og svært dårlig planlegging/løsninger ift fremkommelighet og punktlighet fører til svært lite hyggelige og behaglige turer med kollektiv. De få gangene jeg tar kollektivt i jobb er det alltid stappfult og oppleves som stressende og lite hyggelig. Det er billigere for meg å kjøre bil til og fra jobb hverdag enn det er å kjøre kollektivt. Prisen på kollektivtransport i Norge er for høye.
- Mye venting på buss 23/24, kø fra Ryen. Kø også opp til broen på Storo.
- Må benytte to forskjellige kollektivmidler for å komme til jobben.
- Må bruke buss og bane. Reisetiden blir lengre enn ved både bruk av sykkel og bil
- Må bytte 2-3 ganger pr vei
- Må bytte buss 3 ganger, for dårlig punktlighet som medfører mye venting
- må bytte buss eller ta t-banen runt hele byen, det tar dubbelt så lang tid med kollektiv en sykkel
- Må bytte buss en gang på relativt kort reise, det gjør at det er litt mer stress og tar tid. Reiser med kollektiv på vinteren.
- Må bytte buss og da krysse en vei med mye trafikk uten forgjengerfelt. Bussen er veldig ofte forsinket og rekker ikke overgangen til neste buss som gir uforutsigbarhet og stress. Rekker heller ikke alltid jobb og jeg må være der når jeg begynner på jobb. Tar utrolig lang tid pga av for få avganger i rushen, trafikk og bytte. Skulle helst hatt en direktebuss på tvers av Groruddalen over Haugerud og langs Nedre Kaldbakkvei mot Kaldbakken.
- Må bytte buss to, eventuelt tre ganger for å komme til jobb.
- Må bytte buss: Uaktuelt til daglig Tar kortere tid å gå hele veien.
- Må bytte busslinje på reiseveien
- Må bytte en del hvis jeg tar buss. Bussen er ofte forsinket. For få ekspress avganger.Mangler parkeringsplass ved bussholdeplass. Tar derfor tog som er lenger unna men mer forutsigbart.
- Må bytte en gang, det tar tid
- Må bytte fra buss til bane. dette er ikke synkronisert og jeg kan bli stående relativt lenge å vente på banen
- Må bytte kollektivtilbud, og det tar tid
- Må bytte kollektivtransportmiddel 2 ganger dersom jeg reiser direkte til jobb hjemmefra
- må bytte mellom buss og tog, så helt uaktuelt å reise kollektivt
- Må bytte mellom t bane og tog, evt buss i tillegg. Blir for mye og for lang tid
- må bytte mellom to T-bane linjer, derfor ta reisen lang tid og det er raskere å kjøre bil/sykle
- Må bytte og det kan ta litt tid
- Må bytte til T-bane Vestli som kun går hvert kvarter, venter 12 min.
- Må bytte tog underveis, Mye ventetid.
- må bytte transportmiddel - samt buss for trikk på deler av strekningen
- Må bytte underveis og da er det ventetid
- Må bytte. Går en omvei. Tar mye lengre tid enn bil.
- Må ha to kolektivtilbud. Tog og T-bane
- Må ofte stå på toget - det er dårlig!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Må reise veldig tidlig for å være sikker på å få sitteplass. Og det vil jeg ha! Så tilbudet er for såvidt godt nok, men kapasiteten er ikke god nok i rush.
- Må skifte t-bane underveis
- Må som regel ta tre ulike bussruter for å komme til jobb. Hvis alle er i rute kan jeg greie reisen på ca én time. Arbeidsplassen ligger 10 km i luftlinje fra hjemmet. Fir en så kort strekning oppleves det å bruke inntil tre timer på reise hver dag som relativt slitsomt. Pga av helseproblemer er ikke bil eller sykkel noe alternativ og jeg er for gammel til å skifte jobb. Etter den siste omleggingen er min reisesituasjon blitt verre.
- Må ta buss først og så t-bane til sentrum
- Må ta både buss, bane, tog, og da tar det for mye tid.
- Må økes drastisk hvis det skal være et reelt tilbud
- Månedskort skulle vært billigere
- Nationaltheatret T-banestasjon underdimensjonert i rushtiden.
- Nesoddbåten er landets beste jobbreise! ??
- Nesoddbåten går for sakte
- Noen ganger veldig dårlig informasjon ved avvik fra normal rute
- Noen ruter kan kortes ned og ha færre stopp. Buss 68 må ikke innom Alnabruterminalen.
- Nok avganger i rushen, ellers for få
- Nok avganger i rushen, men for få tidlig om morgenen og kvelden
- NSB/VY er nærmest alltid forsinket
- NSBs (Vy) evne til informere ved driftsforstyrrelser er ofte veldig svak - mye generell info, men ofte upresis
- Nødvendig med 2 bytter, kjedelig å stå det meste av tiden
- Nå tar dere utgangspunkt i det man bruker. Jeg har buss utenfor døren som går direkte, men frem til 18-tiden tar den over en time og du kan aldri stole på den. Hadde denne gått kunne jeg tatt 1 kollektiv istedenfor å bytte mellom 2 t-baner + ventetid.. Ruter app er aldri i sanntid, det er ikke lett å finne info om når banen faktisk går. Banen er alltid 4-7 min forsinket i rushen..
- Når det er så mange avganger, er det sjelden punktligheten påvirker min reise.
- Når det er vedlikehold på T-banen, er det samtidig vedlikehold på trikken, så det blir vanskelig å komme seg på jobb innen rimelig tid kollektivt.
- Når det gjelder «Det er gode kollektivforbindelser mellom ...»: Langs t-banelinje 2 er det for dårlige alternativer når t-banen ikke går. Da blir det nærmest umulig å komme seg både til skoler og jobb.
- Når jeg reiser til normal tid er bussen stapp full og den har dårlig framkommelighet.
- Når jeg søker i Ruter appen så kommer ikke alle alternativene jeg ønsker å bruke opp. F.eks kommer ikke ekspressbusen opp, med alle avanger, noen ganger aldri. Så det er forvirrende å bruke.
- Når man bor ute i distriktet er det altfor dårlig busstilbud. Kjøper månedskort og får ikke utnyttet dette annet enn til og fra jobb. Skal man til lege/tannlege må man kjøre bil fordi det ikke går busser.
- Når man jobber overtid er busstilbud (ekspress) til Drøbak elendig. Rushtid- tilbudet burde utvides til 18:00
- Når Ruter legger om rute 330 30. juni, ønsker jeg at rute 310 får flere avganger i løpet av hele dagen
- Når togene stopper er det helt krise. Kapasitet sprenges på neste avgang, og utstyret i rushen er gammelt og utdatert (50grader på sommerstid)
- Når toget går er kollektivtilbudet bra.
- når VY får tildelt de dårligste togvognene som er å oppdrive, så skjer det ofte ting som gjør at toget blir forsinket.
- ofte at det ikke er samsvar mellom sanntid på appen til ruter og sanntid på bussholdeplassen, men ellers god punktlighet
- ofte forsinket i rushtrafikken. Ikke alltid sanntid er riktig
- Ofte fulle busser
- Ofte fulle t-baner
- ofte fulle tog i rushtiden - ikke sitteplass
- ofte korresponderer ikke trikken med banen
- ofte kø ved skøyen i rushtiden. Tar lang tid totalt
- Ofte store forsinkelser på bussen jeg tar frem og tilbake til jobb spesielt i rushtiden. Bussen kjører også en skikkelig melkerute, så hadde vært fremme tidligere med bil.
- Ofte svært fullt på bussen i rushtiden. Må noen ganger vente til neste avgang
- Oftere avganger på linje 3 til Kolsås. Overfylt på morgen og ettermiddager
- Også alt for få sitteplasser på toget
- Ok med kollektivt til jobb, men tar dobbelt så lang tid hjem igjen grunnet kø
- Om ettermiddagen hjem er det halvtimesrute
- Ombygging i Storgata har skapt et mye dårligere kollektivtilbud for meg. Færre avganger og reisen tar mye lengre tid. Kun 17-trikken, før også 30- og 31-bussen. Det er fremdeles bra, men har vel vært bortskjemt.
- Oppdaterte opplysninger i Ruter er helt fundamentale for tilgjengeligheten. VIktig med god kvalitet på dataene i systemet.
- Opplever at el-biler kan forsinke kollektivtrafikken
- Opplever perioder med forsinkelser på toget

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Oslo S spiser opp mye tid, hvor man mister opptil flere avganger av neste trikk, mens man venter på å ankomme trikkeperrongen
- Overbelastet t- bane nett?
- Overfylte tog
- overgang mellom buss - bane ikke tilrettelagt for smidig overgang mht. flere valgmuligheter
- overgang mellom forskjellige befordringsmidler er ikke funskjonelt, spesielt ikke T-bane linje 5 fra tog grunnet 15 min avganger (4 pr time)
- overgangen korresponderer ikke
- overgangsløsningene er ikke otimale, pga svært mange gående i rushtid
- pendler-tog-tilbud nær optimalt. Lang vei til tog må påregnes i grisgrendte strøk
- Pga graving i alle trikkeskinner er det mye ustabilitet for tiden.
- Pga helsemessige årsaker må jeg bruke bil. Men vet godt hvordan jeg kunne brukt kollektivt.
- Pga. kø kjører jeg i ca. 40 minutter på en strekning som ellers tar ti minutter. Kongsvingerbanen er fryktelig nedprioritert med avganger to ganger i timen i rushen.
- Prisen er litt høy
- Problemet er at det er for mange bytter, avganger er sjeldent i rute og korresponderer ikke. Dermed tar det alt for lang tid. Bruker 1-1,5 timer hver vei kollektivt, 25-40 min med bil
- Problemet er bare 4 avganger i timen for T-bane 3 (Mortensrud-Kolsås)
- Problemet med kollektivt (t-banen) er at den er stappfull allrede fra kl 06.00
- Propp ved utgang Helsfyr T-bane stasjon i rushtid
- Pt mye gravearbeider
- Punkt 1. Sjelden å oppleve at en buss kommer til holdeplassen på rett tid - selv ikke fra oppstart/ endeholdeplass. Punkt 2. Sjelden at overgang til buss nr to korresponderer ! Sier til sjåføren at jeg skal ha overgang, men rekker det meget sjelden! Må gjerne ta en buss tidligere for å sikre at jeg rekker jobben i tide. Punkt 3: bussene kommer gjerne gjerne i følge: både den som er forsinket og den som kommer i tide. Den ene er smekkfull, mens den andre kjører i venstre fil og er nesten tom for passasjerer.
- Punktlig om morgenen, men ikke om ettermiddagen
- Punktlighet bra om morgenen - mer ustabilt på ettermiddagen
- Punktlighet er elendig når jeg trenger den mest, - en dårlig kald vinterdag!
- Punktlighet er ikke så viktig når det er så mange avganger
- Punktlighet er noe de ikke kjenner, uansett årstid. De nye bussene trenger å gå gjennom "barnesykdommene", de har OFTE problemer med nest bakerste dør på leddbussene. Myyyyyye forsinkelser grunnet dette!!
- Punktlighet har alt og si
- punktlighet kan variere
- Punktlighet om morgenen er bra, men ikke for hjemreisen. Det er også umulig å finne ut når bussen virkelig ankommer holdeplassen
- Punktlighet til jobb god men mindre god hjem fra jobb
- punktligheten er avhengig av tidspunktet(kl.7.00 punktlig, kl. 16.00 upunktlig)
- Punktligheten er god når kollektivfeltet ikke er fylt av elbiler i kø
- Punktligheten er helt håpløs, men hyppigheten så god at det sjelden gjør noe. Også full forståelse for manglende punktlighet for en buss som må navigere hele Oslo sentrum i rush før den når meg - men kan ikke krysse annet enn "helt uenig" når punktligheten tross alt er så dårlig som den er.
- Punktligheten noe dårlig i rushen på ruten jeg benytter pga. ikke egne kolektivfelt
- Punktligheten på Østfoldbanen er helt elendig!
- På dagtid bruker kollektivtrafikken over 2 timer. Bil 30 min.
- På den korte reisen det egentlig er, må jeg bytte fra buss til T-bane, det blir for tungvint.
- På grunn av lite med kollektivfelt på E18 vestover, og på Slemmestadveien, så tar bussturen oftest veldig lang tid hjem på ettermiddagen
- På vei til jobb er det alltid stappfullt på t-banen. Så vidt man får ståplass i vogna
- Pålitelig om morgenen, men forsinkelser hjem om ettermiddagen
- Redusert fremkommelighet er grunnet arbeid, så jeg håper arbeidet ikke drøyer for lenge
- Redusert fremkommelighet ved graving og opprustning. Negativt med færre holdeplasser.
- Regelmessig forsinkelser og innstillinger på toget.
- Reisen krever minimum 1 bytte, normalt reiser jeg med 2 bytter
- reiser alltid før rushtiden og å stå på kollektivtransportmiddel er uaktuelt. Går heller.
- Reiser fra Holmlia. Ut fra hvor mange som reiser herfra, er tilbudet altfor dårlig. Mister man et tog, er det 20 minutter til både buss og neste tog. Burde vært bedre samarbeid.
- Reiser ikke kollektivt til jobb, går/sykler
- Ringen t-banerute 4 og 5 er et helvete å finne ut av :) Som dere sikkert vet.
- Ruteendring fra i sommer, dobling av reisetid!
- Ruten 5 vestli er alltid stopp full
- rutenettet er altfor sentrert rundt knutepunkter. Alt skal liksom innom Majorstua og en tvinges derfor til å bytte transport.
- Ruteopplysningene og sanntid er ikke etterrettelig ved bytte av buss
- Ruter appen er ikke så god til å forklare hvilken side av veien man skal stå på hvis man ikke er kjent

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ruter er bra!
- Ruter er ikke interessert i å sette opp rutene slik at t-bane og matebuss korresponderer. Jeg har sendt inn sak flere ganger.
- Ruter har ødelagt reiseveien til Oslo fra drøbak
- Ruter Reise er ikke helt god. Du må være godt kjent for å bruke den. Da er det til liten hjelp.
- Ruter reiser har alltid feil tid, mister avganger
- Ruter sin reiseplanlegger gir kun et begrenset utvalg av rutealternativer; virker som om det er alternativer med tog som prioriteres fremfor buss.
- Ruter-app/avgangsinformasjon er altfor dårlig. Ruter er holdepunktet for mye irritasjon.
- Ruterappen er noen ganger misvisende mht avgangstid
- Ruterbussene i bygda prioriserer å vente på tilknyttingsbus istedenfor å være tidsnok fram på togstasjon
- Ruters linje 510 Drøbak -Bøleråsen må deles i to separate linjer!!
- Rutetid buss burde korrespondere bedre med togtider.
- rutetilbudet har blitt dårligere for meg etter at Bærumsbussen sluttet å plukke opp passasjerer på Maritim
- Sanntid i appen har vært nede i måneder (linje 4-5), tungvint å måtte bytte underveis
- Sanntid vises ikke for t-banen jeg benytter. Feilen har vart lenge.
- Sanntid-systemet på holdeplassene bør oppgraderes
- Sanntiden til Ruter virker sjeldent for t-bane nr 5. Når banen kun går hvert 15.minutt gjør dette at man bruker unødvendig mye tid på venting.
- Sanntidsopplysninger i app burde vært bedre, ville gjort det lettere å planlegge med avvik i rushtid
- Savner 8 avganer i timen med linje 5 fra Hasle
- Savner buss fra Bjerke til Helsfyr (tidl. 58-rute som nå går til Tveita istedet)
- Savner direkte buss til Oslo (Helsfyr)
- Savner en supereffektiv HUB i Oslo sentrum/Jernbanetorget T. Mitt nærmeste buss stopp er ganske langt fra Jernbanetorget T. Tenk en framtidig sentral for alle de elektriske bussene sveiper innom på ulike, tydelig merkede perronger, slipper på/av omstigende passasjerer og rett under denne plassen går T-banen:-) Kunne man klare å lage flere "Drive throug" bussfiler på Jernbanetorget?
- savner et bedre kollektivtilbud i sommerperioden, i ferier og helligdager
- Savner et kollektivtilbud fra hjemme og til jernbanestasjonen
- Savner flere parkeringsplasser ved togstasjonen i vinterhalvåret.
- Savner sanntid på holdeplassene
- Savner sanntid-app for iPhone.
- Selv om det er mange avganger så klumper de seg opp etter hverandre slik at det praksis bare går én t-bane per 15 min
- Senk prisen
- Ser Oslotakst gjelder f.eks. helt til Fornebu - slik det er for Follo i dag velger en enten bil eller kollektivt. Tror mange ville brukt kollektivt mest og bil når det var nødvendig hvis prisen var lavere (les: Oslo-takst).
- Sett opp en førerløs buss fra Malmøya og som er liten nok til å kjøre inn på Malmøya som "mate buss" til Bekkelaget med hyppigere buss avganger til og fra Oslo Sentrum
- Signal feil på Skøyen er et problem med Toget.
- Sis fungerer ikke på linje 4og 5 på Storo og det er vesentlig ulempe når man er vant til å ha det
- Sitteplass om morgenen hadde vært fint
- sjelden sitteplass på vei til jobb
- sjelden sitteplasser på tog fra Asker. Må bytte til T bane. Dersom jeg tar buss, tar det lenger tid og det er fullt (kan risikere å måtte stå på bussen langs E18 (som er farlig). Vanskelig å finne parkeringsplass på Asker stasjon
- Skjeldne avganger dessverre
- Skulle være fint å ha en busholdeplass i rushtiden nærmere bostedet. Minst 1 rund kl. 7 og 1 rund kl. 17.
- skulle vært oftere avganger tidlig på morningen
- Slitsomt med veldig fulle tog
- snau margin mellom t-bane og buss på vei hjem. Mister ofte bussen
- Spesielt dårlig punktlighet for bussene på Ring 3
- Spikkestad er nærmeste togstasjon men velger å kjøre bil til Lier fordi det halverer reisetiden. Vet at det er mange som det. Slik ruteplanen er på Spikkestadsbanen (lokaltog som stopper på alle stasjoner mellom Asker og Oslo) er det helt ualtuelt å bruke.
- Spikkestadbanen er nå lokaltog som stopper på alle stasjoner. Vi som har lengst arbeidsvei må nå enten kjøre somletog eller bytte tok i Asker. Der er det ventetid i mellom
- spørreskjemaet tar ikke høyde for at man må bruke ulike tilbud ila en jobbreise, eks tog + t-bane + gå mellom
- Stabilitet og pålitelighet på tog er for dårlig.
- Stappfulle trikker man ikke vet om man kommer på eller blir frakjørt
- Starter for sent om morgenen
- Stemmer i hovedsak for buss, ikke for trikk som jeg normalt ville tatt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Stor forskjell i tilbudet avhengig av tidspunktet (f.eks om det er før eller etter 0700). Det er fysisk enkelt å bytte, men sjeldent at det korresponderer bra. Kan heller ikke regne med at det kommer til å være i rute hvis man må bytte, må derfor planlegge å ta en tidligere enn det man ifølge ruten trenger
- Stor omvei å måtte ta tog til Oslo S for så å bytte til T bane, går ingen direkte kollektivreiser hjemmefra til jobb
- Stor ulempe å måtte bytte transportmiddel i Sandvika
- Store forsinkelser med 70-bussen, tar for lang tid inn til byen. Bruker 30 min med sykkel og nesten en time med kollektiv. Derfor ikke mulig å bruke kollektivtransport.
- Stort sett forsinkelser. Om jeg reiser fra sentrum opplever jeg stadig forsinkelser ++
- størst problem med å bruke kollektiv hjemmefra til togstasjon
- ståplasser på banen i rushen
- Svarene her og forrige baserer seg på tre ulike transportmidler (buss, tog, tog)
- Svarene stemmer ikke for returreisen, fordi frekvensen er forskjellig.
- Svært få togavganger stopper ved Ås stasjon. Bør forbedres!
- Svært mangelfull driftsinformasjon ved holdplass og om bord
- Svært ustabilt togtilbud siste året. Ved forsinkelser eller innstillinger, finnes ingen andre muligheter for kollektivtransport mellom Oslo og Vestby, Son og Kambo. For å hindre sårbarhet, burde det gått busser i tillegg til tog.
- Svært vanskelig å parkere/få parkeringsplasser ved togstasjonen.
- Sykle (med tre barn),gå til bussen (ikke mulig å parkere sykkel ved bussen) buss, gå for å levere barn på skole,vent på neste buss, gå, bytte busss, gå ,Bytt til t-Bane, gå til kontoret... veldig tungvindt og ekstremt tidkrevende når det er få bussavganger
- Synes 50 min fra Kjelsås til Helsfyr er for lang reisetid med kollektivt! Derfor mye sykling!
- Synes kollektivtilbudet er bra. Fra meg på Kiellands Plass til jobb er det noe ugunstig, hvor flere alternativ er like bra/dårlige. Blir lite forutsigbart, vanskelig å velge beste rute. Trikken opp er veldig uberegnelig når man skal bytte på Bislett. Men det er jo ikke egentlig noe problem, fordi jeg bor sentralt nok til at sykkel er veldig attraktivt.
- syns det er litt dyrt
- t banen blir bare fullere og fullere.
- t-bane 5 vestli burde forlenges til gjelleråsen og hagan
- T-bane er eneste alternativ. Står banen, finnes ingen reelle alternativer.
- T-bane er raskeste alternativ, dårlig med buss på Oppsal
- t-bane har langt bedre fremkommelighet enn bussen
- T-bane-linjen til Sogsvann burde hatt fler avganger pr. time.
- T-banen er bra, buss blir ofte forsinket
- T-banen er fin, men 21 bussen der jeg bor (Lørenvangen) kommer aldri til tiden. Litt lenge å vente mellom bussene om morgenen.
- T-banen er svært punktlig, 25-bussen (som er det andre transportalternativet) er ganske uforutsigbar.
- T-banen har noe forsinkelser
- T-banen ringen burde hadde flere avganger
- T-banen ruler! Pålitelig om vinteren, og lett å kombinere med sykkel.
- T-banene er fulle i rushen
- t-baner må korrespondere også i rushtiden.
- T-banetraseen går en lang omvei. Ideelt sett burde det vært en strakere linje fra A til B.
- Takstsonene burde avskaffes for å optimere bruken av felleskapets midler. En type månedsbiljett for Oslo og Akershus er nok.
- Tar 3 ganger så lang tid enn bil
- Tar alt for lang tid gjennom oslotrafikken i forhold til avstand
- Tar altfor lang tid å reise. 71A bussen sitter fast i kø. T-banen bruker altfor lang tid. Lag kollektivfelt begge veier (fullt ut) for bussen og sett ned prisen på månedskort.
- Tar bil fra hjem til togstasjon. Ønsker å ta buss men for få avganger.
- Tar buss i stedet for tog pga mer forutsigbart med buss.
- Tar båt fra vollen til Aker brygge. Fantastisk behagelig måte å reise på. Utvid tilbudet til sjøs!
- tar for lang tid
- Tar for lang tid
- Tar for lang tid ift å ta bil
- Tar for lang tid kollektivt. Må bytte 2 ganger Oppsal-Lysaker.
- Tar for lang tid og er ikke til å stole på
- Tar for lang tid, 3 x tiden det tar å bruke bil
- Tar for lang tid!
- Tar for lang tid. For få avganger på buss fra Helsfyr om kveldene.
- Tar lang tid og går ikke på lørdag-søndag
- Tar lang tid sammenlignet med elbil
- Tar lang tid å skifte mellom t-baner som jeg må for å komme meg på jobb
- Tar lang tid.
- Tar nesten 3 ganger så lang tid som med bil - flere bytter
- Tar normalt tog/buss pga raskest. Kan også ta buss/buss eller t-bane/buss

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Tar uforholdsmessig mye lengre tid, og jeg bringer og henter barn i bhg.
- Teoretisk mange trikker i praksis i klynger og ofte ventetid
- Tid er viktigste for meg. Jeg foretrekker å gå litt lengre til togstasjonen og tar hurtigtoget til Oslo enn å gå en kortere vei til busholderplassen og bruke mer tid på bussreise.
- Tiden El-Biler har lov og benytte kollektivfelt, bør forandres fra 07:00 til 60:30.! På E18 Mosseveien om morgenen, står bussene i kø bak El-bilene i opptil to kilometer. Hadde dette tidspunktet vært forandret til 06:30, så tror jeg flere hadde brukt bussen inn til byen. Jeg vet det er mange som mister videre kollektivtransport når de kommer til Oslo p.g.a dette. (Gjelder ikke meg) da jeg går fra bussen til jobben.
- Tidvis i rushtiden så skaper EL-biler kø i kollektivfeltet og på traseer som er reservert for buss (Furuset)
- Til tider dårlig korrespondering mellom buss og tog - busser kommer f eks til stasjonen idet et tog går, så reisen tar mye lenger tid enn nødvendig siden man må legge inn så stor tidsmargin mellom transportbyttene.
- til tider ustabilt!
- Tilbudet er bra, men punktligheten er dårlig i rushen (buss).
- Tilbudet er litt dårligere utenom rushtid. Det hender ofte jeg jobber utenfor disse tidene
- Tilbudet er ok - hovedproblemet er Vy/ Norske baner eller hvem søren det er sine problemer med punktlighet og helt overfylte tog
- Tilbudet for oss i Groriddalen har blitt dårligere. Det er uhensiktsmessig å kjøre via Majorstua når man skal til/fra sentrum, og derfor har vårt tilbud i prinsipp blitt dårligere. Ikke lenger rushtidsavganger.
- Tilbudet og prisen er på top, påliteligheten og punktlighet er forferdelig.
- Tilbudet takler ikke skiftarbeid
- To alternativer, buss og ekspress-buss, kan kun benytte buss helt frem. Hvis ekspress buss må jeg gå av to stasjoner før arbeidsplassen
- To bussavganger på morgenen er alt for dårlig. For å komme til tog må jeg gå i 20 min, bytte til t-bane og så gå 10 min. med Levering i barnehage og på skolen er det helt uaktuelt. Logistisk mareritt.
- Tog er ofte forsinket/ innstilt
- Tog er suverent, men jeg har ingen lett tilgjengelige alternativer når toget ikke går. Det er sårbart.
- Tog og t-bane korresponderer ikke, så det blir mye ventetid. I tillegg tar det mye tid at man må innom sentrum når man både bor og jobber utenfor.
- Tog: kan ikke bruke det da det er notorisk uberegnelig, og når det først kommer er det stappfullt og man er presset som sild i tønne. Buss: var ok helt til busstilbudet ble rasert for noen år siden, nå er det ubrukelig. T-bane: som sild i tønne i rushen. Bruker lang tid (langt å gå til stasjonen, kjempegøy om vinteren...), men det er i det minste punktlig.
- Togavgangene er svært ugjevnt fordelt over timen, slik at det 4 minutter mellom noen tog og 17 minutter mellom andre. Det er ikke bra. Det er for få togavganger, i praksis bare hver 30 minutt, uten om den korte tiden da det er innsatstog.
- Togene har blitt mye mer fulle enn tidligere. Umulig å få sitteplass til og fra
- Togene har for mange forsinkelser, tilbudet i sentrum er bedre
- Togene har mye innstillinger og problemer
- Toget blir fort fullt, kjedelig å stå i nesten en time ..
- Toget er det raskeste alternativet, men gamle vogntog som har tekniske feil kombinert med signalfeil og buss for tog gjør at det totalt sett ikke er så bra som det kunne vært. Hadde vært bedre med oftere avganger enn laaange togsett. Alternativet med rutebuss er bussbytte samt køer.
- Toget er for ustabilt mht forsinkelser. Det er for fullt. Det er for dyrt ift. å kjøre ELbil.
- Toget er fullt og ubehagelig å bruke svært ofte innstilt eller for sent
- Toget er som vanlig forsinket, fult
- toget er ustabilt og upålitelig, stadig tekniske problemer
- Toget fra Kjelsås burde gått direkte fra Kjelsås til Lysaker. Burde slippe å bytte.
- Toget har mange forsinkelser og redusert kapasitet
- Toget har sprengt kapasitet. Må bli flere avganger og lavere pris.
- Toget kjører unødvendig tregt med mange stopp
- Toget kommer ikke i tide og er ofte innstilt, og det er altfor fullt
- Toget kunne kjørt med doble sett lenger utover ettermiddagen
- Toget mellom Asker og Lillestrøm, og motsatt, er ofte innstilt eller forsinket
- Togtilbudet er svært dårlig, med fulle tog og ofte innstillinger og forsinkelser
- Togtilbudet kunne vært hyppigere med et intercitytog, men jobben ligger kronglete til, så er ikke så rart at det ikke er enkelt å bytte mellom kolletivmidler den siste biten.
- Togtrafikk er veldig sårbart og vanskelig å finne alternativer når det bryter sammen, og det gjør det ofte.
- totalt 3 avganger. 1 min mellom en og må vente 20 min på neste-.
- Trafikkproblemer for tiden pga. utbedring av gater/trikkespor.
- Trangt og alfor mange med nesen nedi mobilen i rushen på banen. Slitsom for en høygravid med lavt blodtrykk og behov for å sitte.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Trangt, full buss, bruker lang tid på veldig kort strekning, rykkete og ubehagelig kjøring. Alt for mange stopp, omrokeringer, sure folk, barnevogner. Buss er et av de aller verste transportmildene med tanke på komfort.
- Trangt, varmt, dyrt og kommer ikke til tiden
- trangt, varmt, ubehagelig
- Trangt/få sitteplasser
- Trenger flere bussfiler på ring 3
- Trenger oftere avganger fra Løren mot Bergkrystallen med t-banen
- trengsel, spesielt hjemover
- Trikk er best
- Trikk er sårbart. Må innimellom ta T-bane fordi trikken står. Den er mer pålitelig.
- Trikk linje 11,12,13 er blitt veldig mye dårligere
- Trikk og særlig bussen er veldig fulle
- Trikk rute 19 går nå kun annenhver gang pga. arbeid på linjen, noe som er frustrerende.
- Trikken brukes av mange og i rushtid veldig full
- Trikken er et mareritt i rushtiden!
- Trikken er presis og okay fra endeholdeplassen, men 30-bussen er for usikker og overfylt, og har et par flaskehalser.
- Trikken er stappfull. Aldri sitteplass og blir lett reisesyk/kvalm
- trikken gjennom byen er aldri på rute!
- Trikken i Oslo burde byttes ut med busser. Det er mindre farlig og mer fleksibelt. I tillegg til at det bråker mindre.
- Trikkene er for fulle i rushet, og det tar meg like lang tid å gå til jobb...
- Trikkene er i perioder veldig fulle. Trikkene med trinn opp er trange og vanskelige å bruke når man har med seg mye varer. Det jobbes for tiden på trikkeskinnene, det påvirker punktlighet, hastighet og hvilket stopp som er nermest.
- Trikkene fra mukegata til Nordstrand er dårlige. Gamle trikker og ikke punktelige
- Tullete når ekspressbuss står og venter på lokalbuss
- Tøyen stasjon (Gjøvikbanen) er plassert helt uten tanke på bytte til annen kollektivtransport
- uaktuelt siden det er raskere å gå/sykle
- udugelig.
- Uforigtsigbar ventetid når du må bytte kollektivmiddel underveis
- Umulig å få sitte på buss hjemmefra. Endret siste året.
- umulig å vite når bussen kommer til tross for 10 min ruter har ventet opp til 22 min på buss
- undersøkelsen er kanskje laget før el-sparkesykkeltilbudet - har jeg dårlig tid kan jeg komme veldig raskt på jobb med en el-spark
- Undersøkelsen har bare spurt om frekvens på 1. buss, etter bussbytte, som tar tid, er frekvensen mye lavere (23 bussen)
- Upresis undersøkelse. Kollektivtransporten består av flere transportmidler med skifte og vente
- Upålitelig i rushtid, sanntidsinformasjon stemmer ofte ikke
- Usikker på hva jeg skal svare. Min nærmeste holdeplass kan jeg gå til, Auli stasjon. Jeg bruker denne ofte! NÅR jeg sitter på med min kone, blir jeg kjørt/hentet på Rånåsfoss stasjon. Bilveien til Auli stasjon er dårlig. Om jeg kunne hadde Rånåsfoss tilgjengelig, blir det uaktuelt å gå til/fra stasjon. Dette har stor innvirkning på vårt bilhold. Jeg må kjøpe ekstra bil om Auli stasjon blir lagt ned. Legger også til at det er for få avganger i helgen. I rushtid er det veldig bra.
- Ustabilt
- Ut til Bygdøynes er det langt med buss og den er sjelden punktlig.
- utenfor oslo er tilbudet dårlig.Ruter prioriterer kun oslo
- Utenom rushtid velger jeg buss med overgang til tog framfor å gå til T-bane. Men bussen har for dårlige betingelser på veien (står i kø ned Vollsveien/Jar) og t-banen er derfor et "tryggere" valg mtp. punktlighet.
- Utfordringen er jeg må bytte bussforbindelse underveis
- Utrolig mye forsinkelser på toget. For få avganger utenom rush.
- Utrolig trangt og fullt. Har ikke fleksibel arb.tid så har ingen valg mht tid
- Vanligvis går det buss rett utenfor huset og tilbudet er veldig bra. For øyeblikket er det ombygning og lenger til holdeplass, derfor har jeg begynt å sykle mer
- Vanskelig å finne rutetider for t-bane
- Vanskelig å få sitteplass i rushet. Vanskelig å gjøre noe fornuftig når man må stå.
- Vanskelig å kalkulere om jeg rekker overgangene da jeg må bytte mellom buss og tbane, bussen står øfte i kø og da er det lett å miste neste tbane og må dermed vente en stund.
- Varierende antall vogner. Det er ofte sånn at man må stå hele veien
- varierer mellom et par-tre måter; går + buss, trikk + buss eller buss+buss, varierende frekvens
- Ved stans, så stopper alt opp, det er vanskelig med alternativ rute
- Vedlig dårlig luft på bussen når det varmt, blir uvel og har måttet gå av flere ganger
- vei og sporforbedringer gjør veien dårligere og tar lengre tid
- veiarbeid langs ruten (som går i sneglefart) har forårsaket mange forsinkelser hver dag
- Veldig beklagelig at det er innført p-avgift på Sonsveien stasjon (tog)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- veldig bra
- Veldig bra der jeg bor
- Veldig bra med ny bussrute 40
- Veldig fullt på tbanen
- Veldig trangt på bussen i rushtiden fra sentrum og hjem. Sild i tønne følelse gjør det litt mindre attraktivt.
- Veldig viktig at det går EN T-bane hele veien og at jeg ikke trenger å bytte T-bane underveis.
- velger tog/t-bane over buss/trikk pga bedre punktlighet og raskere i rushen
- Velger trikk fordi det er få forsinkelser, men den tar lenger tid enn buss. Bussturen er egentlig 20 min kjappere, men tar lenger tid enn trikken da bussen står fast i rushtrafikk.
- Vi trenger hyppigere avganger for at kollektivtilbudet skal bli så bra at det erstatter andre transportmidler
- Viktig å slippe å bytte mellom ulike bussruter for at jeg skal ta buss til jobb
- Ville gjerne hatt bedre busstilbud fra Bogerud til Oslo sentrum - nå kjører jeg bil til holdeplassen for å ta 70 bussen. Ønskelig med expressbuss fra Bogerud til Oslo sentrum eller hvertfall på rute 70.
- Voldsomt mye forsinkelser med buss. Gjelder fortrinsvis linje 68. Den blir forsinket pga trafikk ved avkjørsel til Kalbakken på morgen, og er veldig forsinket ved at den kjører over Alnabru på ettermiddagen.
- Vy er til tider mye forsinkelser
- VY er upålitelig
- Vy er upålitelig. Mange kanselleringer og overfylte tog. Dårlig info når slikt inntreffer
- VY skaper mye stress i hverdagen med forsinkelser og innstillinger.
- Vy: tog mellom Spikkestad og Oslo S bruker lenger tid i dag enn i 1997. Nå har vi riktignok avgang hvert 30 min, men det hadde vi også i 1997 i morgentimene.
- vær og ting jeg har å bære på har en innvirkning på hvor behagelig det er å reise kollektivt. Får 9 av 10 ganger ikke sitteplass. Jeg må bytte fra t-bane til buss, men det skulle vært en direktelinje.
- WAY TOO EXPENSIVE. 57kr from Hovik to Oslo is a disgrace !
- YR må få mer kapasitet. Det er stappfullt alltid i rushtiden!
- Yy er like ille som NSB
- Ønskelig at t-banen går 15 min. ruter på morgenen søndager.
- Ønskelig med mer informasjon om avgangstider på plattform
- Ønsker direktetog fra Strømmen stasjon til Oslo
- Ønsker ekspressbuss for å korte ned reisetiden. Lang i forhold til avstand.
- Ønsker en større trapp fra og til stasjonen. Den er en flaskehals
- Ønsker flere avganger eller alternativt Expressbuss (122) tilbake
- Ønsker flere avganger fra Hasle og Løren stasjon.
- Ønsker flere avganger med T-banen per time. Mange må stå på T-banen i rushtiden.
- Ønsker flere avganger på kvelden At Linje1 går til Bergkrystallen helet til banen stenger
- Ønsker flere billettformer for å kunne reise billigere de dagene jeg ikke sykler. F.eks. elektronisk "klippekort".
- Ønsker flere ekspressruter - ikke 20 stopp når det holder med 5
- Ønsker flere togavganger fra Kolbotn
- Ønsker flere togavganger i rushtiden
- Ønsker hyppigere avganger på t-banelinje 3 i rushtiden
- Ønsker meg flere avganger i rush-tiden. T banen er overfylt
- ønsker oppdateringer i sanntid og flere avganger
- Ønskes bus 73 i strekningen Mortensrud-Hauketo hvert 10 min.
- Østfoldbanen er ikke til å stole på i forhold til busstilbudet
- Østfoldbanen er uforutsigbar og jeg kan ikke stole på den. I tillegg er togene fulle.
- Østfoldbanen er upålitelig, spes. om vinteren
- Å kjøre buss i Calmeyer's gate er tull
- Å måtte stå i opptil 30 minutter ved en bussholdeplass hvor det ikke finnes et leskur eller benke er lite kundevennlig særlig om vinter
- Å reise kollektivt gir mulighet for å gjøre andre ting når jeg reiser
- Å reise kollektivt tar vesentlig lenger tid enn å kjøre bil, og med el-bil er det også dyrere.
- Å reise kollektivt ville tatt meg over to timer ekstra per dag pga mange bytter og dårlig mulighet for overganger. Dessuten frakter jeg 20 kilo utstyr til de ulike oppmøteplassene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvis du skal kjøre bil til jobb, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass?

Hvis du skal kjøre bil til jobb, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass?	Antall	Prosent (%)
Nei	675	12,5
Ja, gratis i gata	406	7,5
Ja, mot betaling i gata	465	8,6
Ja, gratis p-plass som disponeres av virksomheten	1850	34,1
Ja, avgiftsbelagt p-plass som disponeres av virksomheten	667	12,3
Ja, gratis på annen p-plass	168	3,1
Ja, mot betaling på annen p-plass, i p-hus, mv.	1075	19,8
Vet ikke	714	13,2
Annet, spesifiser:	395	7,3
Annet:	95	1,8
Totalsum	6510	
Antall respondenter	5421	
N.B. Desu Vult		

Hvis du skal kjøre bil til jobb, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass? Annet, spesifiser:

- 3 gratis plasser på 80 personer
- 3 parkeringsplasser deles av ca 80 ansatte
- 3 plasser fordelt på ca 40-50 ansatte, førstemann til mølla
- 3 plasser, først til mølla prinsippet
- 3 reservasjoner i mnd
- 3 timer gratis på område rett ved.
- Gratis parkeringsplass 70 ansatte
- 5 parkeringsplasser på 70 personer (reserveres ved behov)
- Antallet p-plasser er begrenset, og må avtales på forhånd.
- Arbeidsgiver har et meget begrenset antall parkeringsplasser som må reserveres og fordeles etter "først til mølla-prinsippet". Kan kun unntaksvis benyttes
- Arbeidsgiver har noen få gratisplasser, og ansatte kan få parkere der et par ganger hver / måned.
- Arbeidsgiver har noen få plasser som man kan benytte - etter forhåndsavtale og dersom de er ledige
- arbeidsplassen har egne parkeringsplasser
- Arbeidsplassen har et gitt antall plasser til disposisjon, ikke alltid ledig.
- Av og til mulighet i virksomhetsgarasje
- Bare 10 plasser for hele bedriften. Kan kun booke p-plass 3 ganger i måneden. Må bokkes i forkant
- Bare et visst antall p-plasser slik at man ikke er sikker på å få p-plass hver dag.
- bare mulig hvis jeg er ute før kl 0700
- Beboerparkering
- Beboerparkeringen hjemme gjelder også på jobb, samme bydel
- Bedriften betaler for å disponere parkeringsplassene
- Begernset antall P-plasser som arbeidsgiver disponerer
- Begrensede plasser
- begrensent p-plass på jobb
- Begrenset antall gratis p-plasser som disponeres av virksomheten
- Begrenset antall gratis plasser
- Begrenset antall P-plasser som kan bestilles ved behov
- Begrenset antall P-plasser, i bakgården. Må være tidlig ute for å få plass.
- Begrenset antall parkeringsplasser hos arbeidsgiver
- Begrenset antall parkeringsplasser i garasjen som kan bookes
- Begrenset antall plasser man kan reservere et maksimalt antall ganger per uke
- Begrenset antall plasser, må reservers
- Begrenset antall plasser, parkering må avklares i forkant.
- begrenset antall, førstemann til mølla
- Begrenset antall, må bestille.
- Begrenset gratis parkering. Reservasjonsordning.
- Begrenset med p-plasser på jobb som må bookes på forhånd.
- begrenset parkering. Kan bare gjøre det av og til og hvis plass
- Begrenset tilgang

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- begrenset tilgjengelighet
- Begrenset tilgjengelighet. 2 plasser på vel 70 ansatte. så tilgjengelig i de tilfeller man er avhengig av bil, men plass er ikke garantert.
- Begrensete antall plasser.
- Begrensing på gratis parkering i jobbens parkeringshus
- Begrensning på antall parkeringsdager, 3 pr mnd
- Benytter meg ofte av Din Bybil og da parkerer jeg gratis.
- Betaling for fast plass, gratis for parkering "av og til"
- Bil brukes i tjeneste
- Bruker ikke bil
- Da jeg har en beredskapsstilling har jeg mulighet til å bruke p-plass. og det er noen plasser som er til disp om man er heldig å få tak i en sånn. Ellers parkerer jeg på kommunal p-plass med El-bil.
- De p-plassene som virksomheten disponerer er nesten aldri tilgjengelige
- Den gratise P-plassen på jobb kan benyttes kun 3 ganger i måneden per ansatt
- Det blir fort fyllt. Kommer man etter 8 er det ikke plasser igjen. Vanskelig å få plass til å lade el-bil på jobb. Det er for få plasser.
- Det blir veldig dyrt så i prinsippet er svaret nei til parkeringsmuligheter
- Det er 3 parkeringsplasser som over 300 ansatte kan bruke, så det er ikke lett å få parkering der.
- Det er aldri aktuelt for meg å kjøre bil til jobben
- det er bare et par gater, så veldig få plasser. Så hender ikke plass.
- Det er begrenset med parkeringsplasser som kan reserveres på forhånd.
- Det er begrenset tilgang, bare noen få som trenger det mest får plass.
- Det er en viss mengde parkeringsplasser gratis for arbeidstakere, men dette er kun et lite fåtall
- Det er få parkeringsplasser og de som er tilgjengelige er svært dyre. Operaen har ikke noe. Vi som arbeider delt dagsverk har en vanskelig og krevende reisesituasjon.
- Det er ikke mulig lenger å kjøre gjennom sentrum hvor arbeidsplassen ligger.
- Det er kjempedyrt, så ikke aktuelt
- Det er kun to parkeringsplasser på jobb
- Det er mulig å booke P-plass for 2 eller 3 dager pr måned
- det er mulig å låne en parkeringsplass av virksomheten
- Det er noen få gratis plasser på jobben som man kan ringe inn tidlig på morgenen og be om å få. Ellers må man betale annen plass.
- det er noen få gratisplasser tilhørende jobben, vanskelig å få hver dag
- Det er noen få plasser gratis, men kamp om plassene.
- Det er p-hus i nærheten, vet ikke utover det. Regner med at det er dyrt.
- Det er sjeldent jeg kjører bil til jobb, nærmest aldri, pga høye bomprier. Jerhg kjører kun i de tilfellene jeg skal reise bort i helgen, og reise direkte fra jobb.
- det er vanskelig å finne parkeringsplass de gangene jeg er nødt til å kjøre bil.
- Det gjelder kun for maks tre ganger i uka.
- Det må søkes om parkeringsplass på forhånd
- Det var tidligere muligheter for parkering ved Operaen. Vi kunne kjøpe oss plassmulighet. Vi arbeider delt dagsverk og sangere, dansere og dirigenter må holde seg friske. De må ikke bli syke, spesielt om vinteren må kunstnergruppene som har delt dagsverk frem og tilbake til jobb. Det krever mye krefter når man gjør arbeidsbenken to ganger om dagen. Det er slitsomt og det gjør at man med tap av billig parkeringsmulighet nå blir mye mer sliten og sykefraværet avspeiler at det delte dagsverket for kunstnergruppene preges av en krevende arbeidssituasjon. Det er viktig å prestere høyt for publikum og hvile er viktig. Jeg er positiv til kollektivtransport, men uten å ha mulighet til å komme raskt frem og tilbake blir man svært trett. Når man også tjener lite er det ikke mulig å benytte de dyre parkeringsmulighetene som finnes hver dag. Det verste er at dette går ut over tiden og kvaliteten med barna mine. Økonomisk har jeg derfor valgt å bruke mer penger på parkering, men det gjør at hverdagen får mye trangere budsjetter.
- dette er en ordning som opphører når firma flytter 2020
- Dette er for meg en selvfølge. Gjør en jobb for kommunen.
- Disponeres hvis behov og etter avtale
- Dog meget begrenset antall p-plasser, først til mølla gjelder
- Eier ikke bil
- el-bil beboerparkering
- El-bil parkering er p.t. gratis
- Elbil parkeringsgarasje
- En sjelden gang har jeg gratis plass i arbeidsgivers garasje
- Enkelte gratisplasser som må bookes i god tid
- enn så lenge disse plassene forsvinner raskt etter hvert som det bygges nye virksomheter/ boliger
- Er begrenset med plasse, må bestilles på forhånd
- Er et par gratisplasser i virksomheten men er veldig vanskelig å få de
- Er fem plasser som aakn bookes for en dag ad gangen, deles med 250 stk
- Er mulig å parkere, men få gratisplasser, stor kamp om plassene
- Et fåtall parkeringsplasser man har mulighet for å reservere for enkeltdager

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Et fåtall plasser disponibelt for de ansatte. First come first serve-basis
- etter jul er det ingen mulighet for parkering og da kommer ikke jeg meg på jobb.
- For få ladeplasser til el-bil
- For få parkeringsplasser
- for mye kø til å kjøre til jobb
- For å parkere på området til virksomheten må man ha en god grunn.
- Fordi jeg kan kjøre el bil og parkere på beboer parkeringen på dagtid
- foreløpig kan jeg parkere gratis med e-bil, men det er veldig få plasse. Før jeg kjøpte elbil måtte jeg i en periode gå over til kollektiv fpordi det ikke var plass å parkere
- Forutsetter at det er plass i el-bilparkering på festningen
- Fra neste år mister vi parkeringsmulighetene
- Før fikk vi lov å parkere på jobb hvis det var noe spesielt, nå har dette blitt helt håpløst
- Få p-plasser som disponeres av virksomheten
- Få parkeringsplasser så bare ved bestilling på forhånd. Kan ikke brukes daglig. Heller ikke noe jeg ønsker da det tar for lang tid i rushet hjem.
- Få plasser på jobb, koster minimum 300,- for å stå en hel dag i p-hus.
- få plasser på jobben
- Få plasser som disponeres av virksomheten, disse må bestilles før parkering kan skje.
- Få plasser, men mulig hvis forhåndsmeldt
- Garantert 2 dager i mnd parkering, ellers tilfeldig om man får parkering
- Garasjeanlegg for elbil (men må være der senest 0620 for plass)
- Gjesteparkering ved behov for bil i tjeneste
- Gratis for elbil på kommunal parkering
- Gratis hvis behov for bil i jobb
- Gratis hvis en kommer tidlig. Kun tre parkeringsplasser i bakgården.
- Gratis i gata er et alternativ.
- Gratis i P-hus inntil 2 ggr/mnd ved avtale dagen før
- Gratis med HC-kort
- Gratis p-kort fra jobben
- Gratis p-plass er tilgjengelig bare to ganger i måneden.
- Gratis p-plass i virksomheten: Svært få plasser og veldig trangt. I praksis dårlige muligheter
- Gratis parkering en gang i uka på arbeidsplassen
- Gratis parkering men kunn ved spesielle behov
- Gratis pga elbil og beboerparkering
- gratis plass opptil tre dager i uken, hvis den reserveres i god tid
- Gratis på arbeidsplass hvis tilgjengelig
- Gratis på jobb, men kun 3 ganger per måned
- Gratis, men kun et visst antall dager i året (10 eller 20)
- Har 3 parkeringer i løpet av en mnd
- har elbil
- Har elbil parkerer gratis på beboerparkering i gata
- Har handikapparkering som jeg er avhengig av på jobben. Orker ikke kjøre kollektivt
- har ikke bil
- Har ikke bil
- Har ikke bil, kjører aldri til jobb
- Har ikke bil.
- Har ikke bil/sertifikat, så ikke aktuelt
- har ikke førerkort
- Har ikke førerkort
- Har ikke førerkort.
- har ikke lappen
- HAr ikke lappen
- har ikke lappen - kjører ikke bil
- Har ikke råd til dyr parkeringshusparkering. Gateparkerer derfor gratis 10 minutters gange fra oppmøtested.
- har ikke/vil ikke ha bil så spørsmålet er ualktuelt
- Har kun få plasser tilgjengelig
- Har mulighet til å parkere, men det er svært få p-plasser (5) så omtrent umulig å benytte seg av
- har noen elbilladeplasser også - gratis
- Har noen få gratisplasser på jobben. 3stk på 80 ansatte
- Har noen P plasser, men må være tidlig på jobb. Først til mølla.
- Har parkeringsplass av medisinske årsaker
- HC-kort, ellers hadde jeg ikke hatt mulighet til å finne parkering
- Helt uaktuelt å kjøre bil til jobb
- Hender det er mulig å booke parkering på jobb gratis en dag.
- her ikke bil

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hvis det er eledig p-plass lenger opp i boligfeltområdet ved jobben. Hvis ikke må jeg betale for plass. Kjører primært kollektivt.
- Hvis det er ledig (men da må man komme tidlig)
- I praksis betyr det ingen mulighet. Det er veldig dyrt.
- I teorien går det an å parkere i nærheten av jobben, men i praksis blir det vanskelig.
- I tilfelle skyss: kun for av- og påstigning
- I utgpkt bare parkering dersom behov ved arbeidsreise. Jeg bruker det aldri ellers
- Ikke aktuelt
- Ikke aktuelt å kjøre bil til jobb
- ikke alltid ledig parkeringsplass
- Ikke fast gratis plass på jobb. Noen plasser som ca 300 ansatte deler på etter bestemte kriterier
- ikke kjørt bil til jobb. Det er ikke så mye parkeringsmuligheter på jobb
- Ikke mulighet til regelmessig parkering, kun ved spesielle behov
- Ikke relevant
- Ikke relevant, jeg går til jobb.
- Ikke tilgjengelig p-plass disponert av virksomheten hver dag (må reserveres, og ikke ubegrenset antall ganger)
- ikke viktig for meg, kommer aldri med bil til jobb
- inntil 3 dager pr mnd
- Irrelevant
- ja men bare 3 plasser
- Ja, gratis p-plass - men disse er svært få i antall, må forhåndsbestilles og kan bare bestilles noen få dager i løpet av et år pr. ansatt.
- ja, gratis p-plass ved forhåndspåmelding om det er plass
- Ja, hvis jeg planlegger og sererverer plass noen dager før
- Ja, men begrenset antall plasser – må bestille god tid i forveien – gratis
- Ja, men det er veldig få plasser i forhold til andelen ansatte som jobber i virksomheten. Dersom det ikke er flere ledige plasser som disponeres av virksomheten må en finne parkering i gate eller i annet p-hus mot betaling.
- Ja, men vet ikke hvilke vilkår som gjelder (om det er gratis eller avgift)
- Jeg betaler en fast pris i måneden for parkering i virksomhetens garasje
- Jeg betaler månedlig leie for p-plass disp av virksomheten
- Jeg eier ikke bil
- Jeg er funksjonshemmet, og har "handicap-parkering"
- Jeg har bilordning i jobben ettersom jeg er mye ute i kundemøter
- Jeg har ikke bil
- Jeg har ikke bil, og er dermed litt usikker på dette spørsmålet
- Jeg har ikke bil, så det er uaktuelt
- Jeg har ikke bil.
- Jeg har ikke førerkort, så spørsmålet er irrelevant for meg
- jeg har ikke sertifikat
- Jeg har ikke sertifikat, så jeg vet fint lite om parkeringsmuligheter.
- Jeg kjører ikke
- Jeg kjører ikke bil
- Jeg kjører ikke og har aldri hatt sertifikat
- Jeg kjører ikke til jobb
- Jeg leier egen biloppstillingsplass ca 10 min å gå til jobben
- Jeg leier parkeringsplass privat
- jobben disponerer noen få gratis p-plasser som må bestilles, men det er ikke sikkert det er ledig ved behov
- jobben disponerer noen få p-plasser som vi kan låne dersom de er ledige, men det er langt fra alltid. 8 pplasser på 350 ansatte...
- Jobben har et fåtall gratisplasser som alle har mulighet til å benytte
- Jobben har noen svært få parkeringsplasser til folk med spesielle behov
- Kan bare benyttes ved særlige behov
- Kan bestille en av få plasser for enkelte dager
- Kan bestille p-plass av og til gratis
- Kan booke parkering privat 2-3 dager pr mnd
- Kan få parkeringsplass 2 ganger i måneden
- Kan få tilgang til gratis parkering av og til, tror jeg
- Kan i korte perioder benytte plass ved ledighet, arbeidsgiver disponerer et fåtall plasser, HC mv. Ikke et reelt alternativ til daglig. Og ei heller nyttig for meg med kostnader bil, bom mm.
- Kan kun benytte bedriftens parkering 3 ganger pr mnd
- Kan kun benyttes inntil 3x per måned
- kan nok få gratis parkering i kjelleren om sommereren- men bruker det ikke
- kan parkera gratis om det er enstaka dagar, mot forbesstillning av plats
- Kan parkere 2 dager pr mnd

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kan parkere ca. 400 m. fra jobb, P-plassen rett ved jobben er vanligvis full
- Kan parkere gratis 3 ganger i måneden.
- Kan parkere gratis hos virksomheten 2 ganger i måneden
- kan parkere gratis inntil 3 ggr pr uke. Ellers parkerer jeg i gaten gratis.
- Kan parkere gratis på jobb inntil 3 g pr. mnd
- Kan parkere hos virksomhet - hvis ledig -3 ganger i mnd.
- Kan parkere inntil 10 ggr i 1/2 året på avgiftsbelagt p-plass som disp. av virksomheten
- Kan parkere noen dager i uken hvis plass, max 3d på p-plass som disponeres av virksomhet
- Kan reservere p-plass tre ganger pr. mnd.
- Kan søke om P-plass inntil 4 dager pr mnd (har aldri gjort det)
- Kan søke om p-plass via jobben, men vi har kun en bil i familien
- kjører aldri
- Kjører aldri
- Kjører aldri bil hverken til jobb eller generelt i Oslo
- kjører aldri bil til jobb
- Kjører aldri bil til jobb
- Kjører aldri bil, det er ikke et alternativ, så jeg vet ikke.
- Kjører aldri selv
- kjører ikke
- kjører ikke bil
- Kjører ikke bil
- Kjører ikke bil.
- Kripos har noen p-plasser de subsidierer for noen av sine ansatte. Det betales et lite beløp pe rmåned av de ansatte som får denne goden
- Kun 4 plasser og de er forbeholdt de som må ha bil. (søknadsprosess)
- Kun begrenset ved bruk av p plass til virksomheten. Langt å gå ved gateparkering
- kun dersom kommer tidlig nok
- kun et fåtall anntall p-plasser disponeres av virksomheten
- Kun få p-plasser som må bookes i forkant
- Kun i helt spesielle situasjoner i lite garasjeanlegg
- Kun svært få P-plasser i UDI.
- Kun ved spesielle behov
- leier fast plass i p-hus
- Leier parkeringsplass privat et stykke unna jobb. ca 10 minutter å gå.
- Lite antall delte parkeringsplasser, vanligvis ikke ledig
- Låne parkeringsplass av kollega
- maks 3 dager på p-plass disponert av virksomheten
- Man må ha en god grunn den aktuelle dag for å få lov til å parkere på jobb
- Man må søke om å få plass i virksomhetens garasje
- Meget begrensede antall plasser. Må reservere plass i god tid i forveien.
- Meget begrenset med antall plasser
- Men begrenset antall plasser, så jeg betaler relativt ofte for gateparkering
- Men begrenset med plasser. Må bestille dagen før
- Men det er svært sjeldent at man får plass
- Men få plasser
- Men ikke daglig.
- Men jeg kan gateparkere ved barnehagen for så å ta buss videre
- Men kun 3 ganger i uken - og må bookes lang tid i forveien
- Men kun 3 ggr pr mnd.
- Men kun et begrenset antall. Må "bestilles" på forhånd, ved ledig.
- Men kun fire p-plasser, så må bookes i forkant i såfall.
- men må komme før kl 8 om morgenen
- Men på vanlig arbeidsplass i Arbins gate kun svindyr parkering.
- Men svært få P-plasser deles av mange. Må reservere plass lenge i forveien.
- Min bedrift har et par plasser vi kan låne men disse er som regel allerede bortlån og ikke noe man kan basere seg på.
- Mot betalig hos arbeidsgiver
- mot betaling til virksomhet for p plass i bygningens kjeller.
- Mulig å reservere parkeringskort på jobben (begrenset antall)
- mye variasjon grunnet mye reisevirksomhet daglig i byen
- må bestille plass i P-hus samme dag. Veldig kronglete. Kjører derfor aldri
- må bestille plass på forhånd
- Må betale hvis ikke ledig arg.giver-plass - eller flytte bil i løpet av dagen
- Må booke parkeringsplass
- Må bookes
- Må flytte bilen om det kommer mange besøkende
- Må gå 3 kvartaler

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Må gå, parkering ligger 8 min unna
- må planlegges og bestilles i forkant og må kjøre innom jobben for å hente beviset og så rundt hele kvartalet både på vei inn og ut av p-huset
- må reserveres god tid i orveien og gjelder kun 3 ganger per måned
- må sloss om 4 plasser
- Må søke
- Må til og med betale for å parkere sykkel innendørs.
- Må være på jobb relativt tidlig for å få parkeringsplass
- Nei, tror kommunen har fjernet p-plassene, men vet ikke
- Noe begrenset antall p-plasser.
- noe usikker på hvor enkelt det er å finne gateparkering (betalt), få plasser i sentrum
- Noen bedrifts-plasser gratis, på rullering
- Noen få gratis p plasser på jobb, må bestilles på forhånd
- Noen få gratis plasser disponert av virksomheten for sporadisk behov
- Noen få gratis plasser på deling. Ofte ikke plass i praksis.
- Noen få gratis plasser som må reserveres.
- noen få p-plasser som må bookes
- Noen få parkeringsplasser i garasje på jobb
- Noen få parkeringsplasser på arbeidsplass.
- Noen få plasser uten betaling
- Noen ganger
- Noen gratis p-plass disponeres av virksomhet, må søkes og behovsvurderes for et halvår av gangen. Jeg ville normalt ikke fått plass.
- Noen ytterst få plasser kan reserveres på forhånd.
- ofte fult på p-plassene
- Også gratis el-lading
- Om dette ikke hadde eksostert hadde jeg ikke jobbet der.
- opptil tre ganger per mnd
- Orker ikke å kjøre i Sentrum da dette tar lenger tid en å kombinere bil og kollektivtransport.
- p plassen forsvinner snart.
- p-hus - medisinsk begrunnet
- P-plass i regi av virksomhet er på lånebasis ved behov, bare et fåtall plasser tilgjengelig
- p-plass må bestilles, er begrenset og har restriksjoner på antall ganger
- P-plass som disponeres av virksomheten er sterkt begrenset, og gis bare ved spesielle behov.
- p-plass som disponeres av virksomheten, men ikke sikker på om denne er gratis
- P-plassene deles av mange, og er ikke alltid tilgjengelige
- PARKERER IKKE
- Parkerer på en turparkering
- Parkering begrenses til 3 dager i måneden
- parkering inntil 1 dag/uke
- Parkeringsplass hos arbeidsgiver kun en gang per uke gratis, og kun dersom ledig
- Parkeringstilbudet i regjeringskvartalet ble sterkt endret etter 22. juli 2011
- parkeringstillatelse
- Plassen som disponeres av virksomheten kan kun benyttes i spesielle tilfeller ved spesielle behov.
- Plasser disponert av virksomheten har begrenset tilgjengelighet knyttet til tidsrom det er tillatt å parkere i.
- Plasser som disponeres av virksomheten er få og må bestilles på forhånd
- Praktisk er det umulig siden i Oslo sentrum kan man ikke stå parkert lengre enn 2 timer
- Prøver å unngå å kjøre av miljøhensyn. Men kjører når jeg må.
- samme beboerparkering på jobb som der jeg bor
- Scooter gratis åre rundt
- skal dere drite i
- Skal jeg bruke denne parkeringsplassen må jeg komme svært tidlig på jobb
- Som regel ikke mulig, men kan få plass i garasje hvis flaks. Benytter dette en sjelden gang.
- stort sett fullt av pendlere
- Stort sett ledig parkering fram til 08:45. Bil er et meget bra alternativ tidsmessig for meg. Kun 20-25 min uten bom (før 1.juni). Bil er også aktuelt etter 1.juni fordi det da blir billigere for meg å kjøre Ring 3. Kjører bil om jeg ikke sykler.
- Svært begrenset antall p-plasser mot betaling
- Svært begrenset tilgang, men det er mulig å låne parkeringsplass ved å bestille på forhånd, men som regel er det fullt.
- Svært få parkeringsplasser tilgjengelig for oss som arbeider her.
- Sykler alltid
- Så begrenset, at det i praksis er umulig
- Tar aldri bil til jobb
- Tidsbegrenset parkering på jobb. Kun kveld/natt
- Tilgang til sporadisk parkeringsplass hos arbeidsgiver, etter avtale

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- to dager i uka har jeg p.plass i forbindelse med hjemmebesøk
- tre ganger i måneden
- Tre parkeringer pr. mnd - eget bookingsystem
- Tror det er mulig i kjelleren, men dyrt og knotete. Kan visst parkere i nabolaget. Har selv aldri bil på jobb.
- Tror det er noen få gratis plasser
- Tror man kan betale en mndsavgift for å kunne parkere på p-plass rett ved virksomheten. (=Dyrt) .
- tror man kan søke om å få parkeringsplass gitt spesielle behov
- Tror vi har betalt-parkering i kjelleren, men jeg har ikke sjekket da jeg foretrekker kollektivt.
- Uaktuelt, kjører ikke bil
- usikker tilgjengelighet
- Ved spesielle behov, kan jeg parkere i arbeidsplassens garasje
- Veldig få plasser etter innføring av beboerparkering i 2018
- Veldig få plasser, 1 per 20 ansatte.
- Veldig få plasser, ikke garantert plass
- Vi disponerer noen få plasser, men har aldri brukt
- Vi er 90 ansatte og 3 parkeringsplasser (må bestilles god tid i forveien). Alternativet er å stå på dyr betalingsparkering. Så det er egentlig uaktuelt å kjøre hver dag.
- Vi har 2-3 plasser tilgjengelig for alle ansatte, og de er opptatt om det ikke planlegges langt i forveien
- Vi har 5 p-plasser, men de skal brukes ved behov og ikke daglig.
- Vi har bare 5 parkeringsplasser, uaktuelt å kjøre bil.
- Vi har gratis p-plass på jobb, men det er kun få plasser.
- Vi har kun 3-4 plasser tror jeg som gjelder for hele virksomheten
- Vi har noen få plasser til ansatte, men de er som regel opptatt
- Vi har to gratis parkeringsplasser i måneden
- Vi kan parkere på jobbens parkeringsplasser inntil 3 gr pr. mnd
- vi kan parkere ved spesielle behov, men må søke for hver gang
- Vil ikke svare
- Virksomhet disponerer noen veldig få p-plasser, må reserveres.
- Virksomheten betaler, gratis for ansatte, begrenset antall plasser - må forhåndsbookes
- Virksomheten disponerer et mindre antall plasser som, hvis jeg er heldig, kan benytte gratis
- Virksomheten disponerer ikke mange plasser
- Virksomheten disponerer noen parkeringsplasser som de ansatte kan booke/reservere
- virksomheten har 5 parkeringsplasser og 95 ansatte
- Virksomheten har ca. 8 parkeringsplasser til 1000 ansatte
- Virksomheten har noen få plasser som de ansatte gratis kan booke. Maks 4 dager i måneden. Du må være tidlig ute for å få disse
- Virksomheten har noen få plasser. Er ikke garantert plass, men kan få det i noen tilfeller.
- Virksomheten har noen plasser som kun noen få får disponere

Er det vanligvis lett å finne parkeringsplass på eller i nærheten av din arbeidsplass?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	1905	35,1	48,6	48,6
	Nei	960	17,7	24,5	73,0
	Vet ikke	1057	19,5	27,0	100,0
	Total	3922	72,3	100,0	
Missing	System	1499	27,7		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noe av det som står i listen under?

Endringer i kollektivtilbudet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	587	10,8	11,2	11,2
	Ja, i negativ retning	630	11,6	12,0	23,1
	Nei	3167	58,4	60,2	83,3
	Ikke relevant	359	6,6	6,8	90,2
	Vet ikke	517	9,5	9,8	100,0
	Total	5260	97,0	100,0	
Missing	System	161	3,0		
Total		5421	100,0		

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noe av det som står i listen under?

Endringer i tilrettelegging for sykkel

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	866	16,0	17,0	17,0
	Ja, i negativ retning	273	5,0	5,4	22,4
	Nei	2192	40,4	43,1	65,5
	Ikke relevant	1015	18,7	20,0	85,5
	Vet ikke	740	13,7	14,5	100,0
	Total	5086	93,8	100,0	
Missing	System	335	6,2		
Total		5421	100,0		

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noe av det som står i listen under?

Endringer i tilrettelegging for gående

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	275	5,1	5,5	5,5
	Ja, i negativ retning	289	5,3	5,7	11,2
	Nei	3048	56,2	60,4	71,6
	Ikke relevant	710	13,1	14,1	85,7
	Vet ikke	721	13,3	14,3	100,0
	Total	5043	93,0	100,0	
Missing	System	378	7,0		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noe av det som står i listen under?

Endrede takster i bomringen (i 2017)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	141	2,6	2,8	2,8
	Ja, i negativ retning	1268	23,4	24,9	27,6
	Nei	1595	29,4	31,3	58,9
	Ikke relevant	1416	26,1	27,8	86,7
	Vet ikke	676	12,5	13,3	100,0
	Total	5096	94,0	100,0	
Missing	System	325	6,0		
Total		5421	100,0		

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noe av det som står i listen under?

Andre endringer i biltransportsystemet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	103	1,9	2,0	2,0
	Ja, i negativ retning	666	12,3	13,2	15,3
	Nei	1963	36,2	39,0	54,3
	Ikke relevant	1314	24,2	26,1	80,4
	Vet ikke	986	18,2	19,6	100,0
	Total	5032	92,8	100,0	
Missing	System	389	7,2		
Total		5421	100,0		

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noe av det som står i listen under?

Endringer i tilgjengelighet med bil til/i sentrum

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	183	3,4	3,6	3,6
	Ja, i negativ retning	1123	20,7	22,1	25,7
	Nei	1563	28,8	30,8	56,5
	Ikke relevant	1496	27,6	29,5	86,0
	Vet ikke	713	13,2	14,0	100,0
	Total	5078	93,7	100,0	
Missing	System	343	6,3		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noe av det som står i listen under?

Endringer i tilgjengelighet til/i sentrum med andre transportmidler enn bil

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	297	5,5	5,9	5,9
	Ja, i negativ retning	517	9,5	10,3	16,2
	Nei	2131	39,3	42,3	58,5
	Ikke relevant	1094	20,2	21,7	80,2
	Vet ikke	997	18,4	19,8	100,0
	Total	5036	92,9	100,0	
Missing	System	385	7,1		
Total		5421	100,0		

Andre endringer, eller mer utfyllende informasjon:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	1	535	9,9	100,0	100,0
Missing	System	4886	90,1		
Total		5421	100,0		

Andre endringer, eller mer utfyllende informasjon: No answer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	4886	90,1	100,0	100,0
Missing	System	535	9,9		
Total		5421	100,0		

Andre endringer, eller mer utfyllende informasjon:

- "Endrede takster i bomringen (i 2017)" og Endringer i tilgjengelighet med bil til/i sentrum - mener positivt pga bruker mindre bil
- 1:Banene er fulle. 2:Om vinteren er det umulig å bruke fortauene mellom t-bane og jobb. De er smale og fulle av brøytesnø.
- 130 går ikke inn til sentruk men stopper på skøyen. Det hjelper ikke med flere avganger når bussen ikke går dit de fleste skal Busstilbudet har derfor blitt redusert med 50% når det nå kun er 1 buss som kjører inn til sentrum istedenfor to som tidligere
- 19 trikken har færre avganger
- 31 bussen går ikke forbi heimdalsgata lenger.
- 74-bussen går ikke lengre til Aschehougs gate
- Aktiviteter for småbarnsfamilier blir mindre tilgjengelige når det blir dyrere og vanskeligere å kunne kjøre bil.
- Alle endringer som begrenser biltrafikk er positive.
- Andre ruter som har blitt nedlagt, så folk blir tvunget over på bussen vår (Trøgstad Ekspressen). Vi får en overfylt buss, med stående passasjerer som egentlig ikke er lov. I tillegg er vi mange pendlere på ekspressbussen (som er eneste kollektivtransport ut til oss), mens de som skal kortere bruker det som vanlig rutebuss. Noe som fører til utrolig mye støy og bråk. Det er jo to vidt forskjellige kundegrupper/passasjergrupper, med forskjellig behov som blir blandet sammen. Pluss en omvei, istedenfor å kjøre raskeste veien til Oslo.
- Anleggsarbeid gjør at trikketuren tar lengre tid
- Anleggsarbeide i Grefsenveien, ny avkjøring til Kjelsås/Grefsen, skaper kø på ring.3
- Anleggsarbeider på min sykkelvei + avgiftsparkering i gatene (kombinert med beboerparkering)
- Anleggsarbeider ved Ullevål stadion gjør det verre å sykle og kjøre bil. 60km/t-sone på Ringveien forsinker trafikken og gjør at mange kjører ulovlig. Den bør opp til 80 km/t igjen! Dårlige veier langs Sørkedalsveien, Griniveien og Vækerøveien gjør det livsfarlig å sykle, samt at alle rullende kjøretøy får en ubehagelig reise.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Annet enn at billettprisene har gått opp har ikke jeg merket endringer i kollektivtilbudet.
- Arbeid i sentrumsgater i vinter (vår). Antar bedre tilrettelagt enn tidligere etter ferdigstillelse
- Arbeid med omlegging av trikkespor i Sentrum og på Grünerløkka påvirker alt, både kollektivtilbud og bilveier
- Arbeid med trikkelinje og gate mellom hjem og jobb begrenser alternative ruter noe, spesielt hvis jeg skal gjøre ærender på veien.
- Arbeid med Åkerbergveien har gjort min arbeidsreise vanskeligere til fots og på sykkel. Krever omveier. I tillegg skaper veiarbeidene veldig mye støv, det oppleves veldig ubehagelig.
- Arbeid på trikken har stengt min vanlige holdeplass ved jobben. Må gå noe lenger
- arbeid storgata
- Arbeider i Grefsenveien medfører økt biltrafikk i Maridalsveien. Dette forsinker kollektivtrafikken til mitt arbeidssted.
- Arbeider med skinnegangen, veier, vannavløp over alt. Mye forsinkelser, venting på buss for trikk osv. Støy og støv.
- Arbeider med trikkelinjene og lyskryss hindrer kollektivtrafikk. Flytting av trafikk ut av sentrum har positiv virkning på kollektivflyt
- Arbeidet i storgata som medfører endring i 31-bussens rute er svært upraktisk
- Arbeidsplassen har flyttet i september 2019
- arbeidsplassen har flyttet, vanskelig å sammenligne
- arbeidsplassen ligger utenfor bomringen idag.
- Arbeidsreisen på en vanlig dag er lite preget. Muligheten for å benytte meg av egen bil, for en som bor i sentrum og heller pendler ut, blir mindre og mindre.
- Arbied m/oppgardering av Storgata og Åkebergveien, negativt, midlertidig.
- At de har stengt Storgata for SL-busser (som stoppet på Kirkeristen) gjør at min arbeidsreise tar ca 15 mer hver vei
- Bane 5 har fått færre avganger fra Hasle, trikk-og bussholdeplass Hausmansgate stengt pga ombygging
- Bare arbeid og forsinkelser med kollektivt for tiden
- Bare bodd i Oslo i 9 måneder
- Bare jobbet her siden august
- Bare LITEN positiv endring
- Bare negativ utvikling for meg som kjører
- Bedre overgang mellom t-bane og buss/trikk ved Nationalteateret.
- bedre tilrettelagt for sykkel, men dronning eufemias gate oppleves veldig utrygg og vanskelig å unngå på vei til jobb. Liker ikke å sykle her. Sykler derfor aldri om jeg må ha med barn på jobb for eks.
- Bedre veidekke i Gaustadalléen, ned mot Forskningsparken - mye bedre for sykkel!
- Befolkningstettheten er stor på min kollektivstrekning
- Begrensinger for elbil i kollektivfelt
- betalparkering
- Bjørvika alle lyskryssene er en skikkelig propp og forsinker ofte bussen!
- Ble noe mindre trafikk og kø etter satsøkning, kunne da kjøre senere
- Blir jo kjørt ned på fortauer og i gangfelt om man ikke passer seg, selv om det er grønt. Anarki
- Blitt dyrere med kollektiv transport
- Blitt dyrere med månedskort
- Blitt MYE dyrere å pendle for oss som bor utenfor Oslo - det er det KUN innbyggerne i selve sentrum av Oslo som tjener på - vi betaler for de på Grünerløkka!
- boede ikke her i fjor
- bomring: positiv retning fordi jeg mener at det skal være høy bomring, ikke fordi prisen er gått ned, eller betyr positiv som i +, altså økt pris?... utydlig spm
- Bomringer på vei opp i juni
- Bomstasjoner løser ikke problemene
- bor innenfor ring2, så nå er det billigere å kjøre til sentrum enn å ta kollektivt
- bor man utenfor sentrum er man nødt til å kunne bruke bil - det har blitt mye dyrere og kollektivtilbudet har blitt dyrere og dårligere ved innstilte busser og busser som stadig vekk får tekniske problemer, tog er overfylt, så eneste som er igjen er trikk, men den kjører jo dessverre bare til begrensede områder i byen
- Bra med gang-sykkelstier langs elvene og i parkene. Dumt for sykkel med fartshumper og hull i veie. Savner feltretning på sykkelveier
- bruker bil en sjelden gang, og da blir det selvsagt viktig at det er mulig å gjøre uten at det koster skjorta
- Bruker bysykkel, det har blitt litt bedre, men fortsatt ikke så mye ledig når jeg skal sykle fra jobb til holdeplass
- Bruker kun sykkel overalt. Felles sykkelvei/gangvei er farlig for alle
- Buss 24 går ikke til Skøyen lengre - må bytte
- Buss 31 er tilbake på Nationalteateret, det øker fleksibiliteten på arbeidsreise..
- Buss for tog på Østre linje - mye oppgraderinger av tog, signalanlegg m.v.
- Buss for trikk i Kjelsåsveien, men greit.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Buss for trikk pga av graving i gatene gjør tilbudet dårligere (å)
- Buss i sentrum har blitt mye mer kø
- Buss jeg brukte kjører ikke lengre til sentrum men til Hauketo for overgang tog. Hjelper lite når tog enten er innstilt eller overfylt.
- Buss jeg pleier å ta gikk til Oslo S, men nå må man bytte på Lysaker og der også er der nå færre buss som kjører til Oslo sentrum, kun til Nationalteatret.
- Buss mellom hjemsted og Ryen er fjernet. Må via Oslo sentrum.
- Bussen jeg tar kjører E18 inn fra Holmen, og fremkommeligheten ble uendelig mye bedre etter innstramming på EL-biler i kollektivfeltet mellom Holmen og Sandvika. Før det var det helt krise og jeg vurderte å begynne med bil. Hvis jeg uansett måtte stått i kø, kunne jeg likegjerne valgt fleksibiliteteten eget kjøretøy gir.
- bussene 30 og 31 stopper igjen på Natjonalteateret, som er bra
- bussene i nedre Romerike er ofte i dårlig stand (seter) og forsinket slik at man mister overgang
- Bussene stopper midt i veien. Er dermed til hinder for trafikken.
- bussens stoppesteder er flyttet lenger fra sentrumsnære områder
- Bussholdeplassen min er flyttet fra sentrum til Bjørvika.
- Busslinjen som trafikkerte Vestby-Ryen er nå lagt ned.
- Bussrute nedlagt, mye graving i sentrum, alt for mange gater har fått gjennomkjøring forbudt, alt for mange parkeringsplasser er fjernet
- Busstilbud linje 500 dårligere fra Tusenfryd på vinter.
- byggearbeid på tomt i Pilestredet medfører ganske store forsinkelser for 160-bussen
- byggearbeider Trikk Storo og Maridalsvannet. Buss 21 ble tatt bort desverre.
- Byggeplass utenfor arbeidsplassen for gående i området og dyrere bom dersom man må kjøre
- Byggeplasser i sentrum har noen ganger gjort tilgengeligheten for trikk dårligere
- Byggeplasser, veiarbeider gjør at min sykkelreise oppleves som tidvis farlig
- Byggingsarbeider i sentrum påvirker reise med trikk og til fots
- Bysykler og elsparkesykler er en plage for syklister og gående
- De elektriske sparkesyklene har gjort det verre for gående i Oslo
- De negative konsekvensene kom nok stort sett før 2018. Ellers hadde jeg krysset av "Ja, i negativ retning" for det.
- Den nye ruten til 31 Bussen har gjort det mindre praktisk hvis jeg skal gjøre noe i byen
- Der vi bor går det 2 busser virkedager. Disse går i forhold til skolebarn. De går motsatt vei. Mot Drammen
- det arbeides på linjene, trikkene må vente på hverandre, det går noe saktere
- Det blir endringer fra 30. juni 2019. Og ikke mulig å sitte på bussen lenger.
- Det blir endringer per 1. juni når elbiler må betale bompenger
- Det bør tilrettelegges mye bedre for parkering langs T-banen slik at vi kan holde bilene utenfor sentrum!
- Det eneste som er konstant med transport i Oslo er at fotgjengere er nederst på rangstigen.
- Det eneste som har påvirket i negativ retning er tilgangen til pendlerparkering i Asker sentrum. Først da de sa opp avtalen med Bane Nor, og deretter når de innførte betaling for elbil
- Det er alltid altfor fullt på både 37-bussen og 20-bussen i rushtida, og det fører til forsinkelser når så mange tvinger seg inn på allerede overfylt buss
- Det er alt for høye kostnader med bompenger.
- Det er alt for mange el-biler som fyller både vei og ikke minst kollektivfelt
- Det er blitt mange flere elbiler som tar opp plass i kollektivfeltet; det er negativt. Bussen min har fått ny rute gjennom sentrum, med færre stoppesteder.
- Det er blitt spart inn på alternativ til tog som f.eks. buss direkte til byen som det var tidligere.
- Det er blitt VELDIG mye bedre å sykle i Oslo med flere sammenhengende sykkeltraseer. Men Dr Eufemias gate er en katastrofe, bussene må snarest over i trikketraseen som må asfalteres
- Det er ekstremt mye byggearbeid i sentrum og på Grünerløkka (trikkeskinner, graving).
- Det er flott at buss 330 har fått flere avganger om morgenen
- Det er for få fotgjengeroverganger. Det er også for smale fortauer noen steder. Det er for mange privatbiler.
- Det er forskjell på sommer og vinter. Var veldig glatte fortau i perioder i vinter, både på "hjemmedelen" og "jobbdelen" av veien. Det forsinker gåhastigheten og skaper stress/ubehag. Bør være enda bedre vedlikehold/strøing av fortauene vinterstid.
- Det er laget nye og tydeligere sykkelfelt, men bussene tar ikke hensyn til syklistene. Daglig oppstår farlige situasjoner rund holdeplassene. Biler bruker sykkelfeltene som stoppfelt, og noen gang til og med kjørefelt - spesielt elbilene tar seg til rette.
- Det er likt for min del.
- Det er mer begrenset med biltrafikk i sentrum og det er fint, det kan godt fortsette sånn. Fint at det tilrettelegges for gående og syklister
- Det er mye arbeider langs trikkelinjen, og buss for trikk. Trikk og buss korresponderer ikke.
- Det er mye byggearbeid i området der jeg bor og sykkelveier og gangveier er midlertidig lagt om. For tiden begrenser dette tilretteleggingen i negativ retning. Veiene varierer for tiden fra uke til uke.
- Det er mye veiarbeid og da er det ikke tilrettelagt for syklister slik at det føles trygt å sykle

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er negativt at sentrum er blitt så avstengt når man av og til har et reelt behov får å bruke bil i sentrum.
- Det er praktisk talt ikke mulig å sitte i toget i rushen, det er knappest plass til å stå heller. Togene er mer enn overfylte
- Det er skjedd enkelte endringer som har begrenset tilgjengelighet for bil, men dette er etter min mening positivt.
- Det er to år siden endringer i bomsatsene! Det var grunnen til at jeg sluttet å kjøre bil. Men det gjelder jo ikke siste året!
- Det er trangere om plassen på kollektiv.
- Det er vanskelig å være syklist, gående og bilist
- Det hadde kanskje blitt endel verre uten tiltakene
- Det har blitt kortere parkeringsmuligheter på Mortensrud, noe sim begrenser mulighet for å dra direkte til byen etter arbeidstid. Hvis parkeringsmulighetene blir borte eller betalbart på denne parkeringsplassen, så blir det mer tungvint å komme seg på jobb. Vil da bruke lenger tid.
- Det har blitt lettere å sykle i sentrum og i bydelen med beboerparkering i bydelen og færre biler i sentrum, samt mye bedre tilrettelegging for sykkel
- DEt har blitt vanskelig å sykle i område slottet- Tinghuset pga sperring av nesten alle gater pga veiearbeider/flytting av trikk. ikke mulig å sykle i gaten, ikke muligå sykle på fortau
- det har forekommet endringer som følge av arbeid, men ikke varige endringer i tilbudet
- Det har vært mye veiarbeid pga endringer i kollektivtilbud som har påvirket min gåtur mellom Oslo S og jobben negativt.
- Det har vært utfordrende å gå i sentrum i vinter med mange stengte fortau pga renovering/istapper ++
- det jobbes med nye sykkelfelt i Bærum, men det går fryktelig sakte.
- det kjøres mange sykler og sparkesykler på fortau
- Det kommer endringer i juli som vil gjøre arbeidsreisen mer tungvint for meg
- Det legges hverken opp til at bruk av bil skal være gunstig til tross for at man har behov for det når man skal rekke å levere barn på barnehage / skole før man må komme seg på jobb. Og så er det heller ikke rimelig eller gunstig å bruke kollektiv transport når det er forsinkelser eller ikke plass ombord. Til orientering går det på ca. 20 passasjerer fra holdeplassen jeg bor ved hver påstigning i hele rushtiden..
- Det mangler utbygd sykkelveier hvor jeg bor. Det oppleves også som risiko å sykle i Oslo
- Det oppleves som at det er noe færre biler på riksvegene, det påvirker min sykkelreise positivt.
- Det pågår mye arbeid med trikkeskinnene som forlenger reisetiden
- Det var enkelt å ta T-bane fra Hasle til sentrum da det var 8 avganger i timen fra Hasle
- Det vil bli økt takst i bomringen, som gjør at jeg nok ikke lenger vil kjøre til jobb
- Dette berører ikke meg i særlig grad til og fra jobb, men etterpå når jeg må krysse byen er det store hindringer.
- Dyre billetter, mye gravearbeid, mye støb fra ring 3, gangvei som ikke er delt opp i to - slik at de som går og sykler har hver sin side å forholde seg til.
- Dyrere med kollektivtilbudet.
- Dårlig drifting av fortau i Brynsengfaret (brøyting, strøing, feiing, vegetasjonsrydding).
- Dårliger måking for gående når de delvis prioriterer sykling og veldig få sykler
- Dårligere innfartsparkeringsmuligheter og redusert busstilbud
- Dårligere kollektivtilbud mellom Hausmanns gate og Aker Brygge, pga. det som skjer i Storgata og bussene som ikke lenger går til Rådusplassen
- Dårligere sykkeltrasse pga vegarbeider
- Effekten av tiltak mot biler i sentrum har økt fremkommelighet for syklende og gående. Det er positivt.
- El-biler burde ikke fått kjøre i kollektivfelt, det skaper bare problemer for bussenes fremkommelighet.
- El-biler i kollektiv-feltet skaper køer som blir verre uke til uke
- El-sparkesykler
- El-sykkel har blitt en pest og en plage.
- Elbiler som bruker kollektivfeltet lager kø når de skal inn i vanlig trafikk
- Elsparkesykler er meget praktisk. Men bør reguleres
- Elsykler og elsparkesykler har gjort det mer utrygt for gående
- En del sykkelvei langs ring 3. og Trondheimsveien har blitt asfaltert, men har hull igjen allerede nå. Hvordan skal man svare når man har blitt påvirket, men hverken positivt eller negativt?
- en del veiarbeid både langs ring 3 og ring 2 som gjør sykling litt mer ufordrende
- En lang periode var det buss for trikk fra Holbergs plass og mot sentrum. Dette gjorde at det tok lenger tid å komme til og fra jobb.
- En midlertidig bussrute (Vestby-Ryen) er nå borte og jeg taper kanskje 10 min på det.
- En stor forandring i mine reisevaner er utleie-sparkesykler. Burde vært tydeligere i denne undersøkelsen.
- endrede takster ikke relevant pga elbil
- Endrede takster har ført til at jeg nå er sjåfør mot tidligere passasjer
- Endrede takster i bomringen hadde en kortvarig positiv effekt for bussens fremkommelighet. Begrensninger for elbiler i kollektivfeltet mellom Sandvika og Holmen har hatt positiv effekt.
- Endrede takster i bomringen, påvirker private økonomi, må ta andre tiltak som tar lengre tid til jobb.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Endring i kollektivtilbudet i negativ retining: DET HAR BLITT DYRERE.
- Endring at el-biler må ha passager 7-9 også mellom holmen og sandvika har gitt mere kø
- Endring av sykkelinfrastruktur hjelper ikke dersom menneskelig adferd (bil, buss og andre syklister) ikke adopterer.
- Endring i kollektivtilbudet; prisstigning på billett
- Endring skyldes arbeid med oppgradering og derfor stengte veier
- Endringen kommer dessverre nå.
- Endringene i Oslo har gitt fullere tog, uten at antall avganger er blitt hyppigere
- Endringene skjedd før 2018 tror jeg. (med dårligere tilbud for oss på linje 5)
- Endringene skyldes gravearbeider i Hausmanns gate.
- Endringentrer i kraft 1. juli 2019 - bussen legges ned og vi skalø inn på allerede overfylte tog - og får minst to bytter for hver reise.
- endringer i bomringsprisen har ført til nedgang i kø, og dermed mindre reisetid for buss
- Endringer i fremkommelighet har ført til mer køer og sannsynligvis mer forurensing.
- Endringer i kollektivtilbudet i Akershus har endret min arbeidsreise i positiv retning (hyppigere avganger på ekspressbuss i rushtid).
- Endringer i negativ retning skyldes anleggsarbeid pga. omlegging av trikkespor m.m.
- Endringer i soneparkering som har gjort det "umulig" å parkere i villaområder nære arbeidsplass
- Endringer i takster bomringen, biltransport, parkeringsmuligheter har betydd fullere tog.
- Er blitt lengre å gå til bussen og fullere busser
- Er ikke mulig å kjøre bil altfor dyrt/umulig å parkere.
- Er masse arbeider på ring 2, så det er noe dårligere for øyeblikket, men blir jo bedre.
- Er veldig fornøyd med frekvensen på linje 2!
- Er veldig lei av bygging og stengte veier i Oslo, men skjønner det må til for at det skal bli bedre.
- Etableringen av sykkelfelt i Jutulveien er svært positivt for min jobbreise. Nå er det enklere å sykle til jobb i dette området enn det var for ett år siden.
- Etter innføring av rushtidsavgift, kjører jeg inn på jobben seinere, som betry mindre trafikk og mindre tid.
- Farlige trafikksituasjoner der syklister ikke følger trafikkreglene (sykler på rødt, utenfor sykkelbaner, holder høy fart, viser ikke hensyn overfor gående og bilister m.m.)
- Fint at grus fjernes i gangveier/på fortau så tidlig som det gjør
- Fjernet fotgjengerfelt OG bussholdeplass utenfor arbeidsplassen
- Flere avganger har ført til mindre forutberegnelighet av avgangstider. Fører til mer venting enn ved færre avganger, men mer punktlige avganger.
- Flere avganger med bussen
- flere bussavganger (de gangene jeg tar buss direkte til jobb, uten å ta tog), men toget synes jeg har mer og mer forsinkelser
- flere busser stopper på Helsfyr - må bytte til annen buss for å komme til bussterminalen
- Flere bysykler/elsykler/sparkesykler. Det er farligere i trafikken fordi mange av dem følger ingen regler.
- Flere el-sykler - i negativ retning
- Flere og flere på sykkel og sparkesykkel i høy fart som gjør det utrygt å være gående.
- Flere stengte veier for bil er positivt. VAnskelig med sykkel pga mye bygging - negativt.
- Flere store veiarbeider på min sykkelrute som forsinker og skaper dårligere fremkommelighet fra i fjor til i år
- Flere supplerende altenativer
- Flere sykler = farligere for gående, hva betyr spørsmålet: "Andre endringer i biltransportsystemet"
- Flere sykler og elsparkesykler gjør det mer utrygt. Ellers bare gode endringer!
- Flere syklister på gangveier
- Flere syklister, og andre med rullende materiell. Trangere plass på sykkelveiene, og flere farlige situasjoner mellom syklister og mellom syklister og gående.
- Flere trikkestopp er stengt pga oppgraderinger
- Flyttet ikke lenge siden, da vet ikke om det
- For gående: Veldig mye gravearbeid gjør det utfordrende å være fotgjenger.
- for mange elektriske sparkesykler
- For mange hensynsløse syklister på fortau, gang- og sykkelvei.
- For mange syklister, sparksyklister og skateboardere forstyrrer og utgjør fare for fotgjengere.
- For mye bommer, for vanskelig å få parkert i sentrum og vanskelig å ta seg frem i sentrum.
- for mye vegarbeid
- fordel at byggingen på Wsselsplass er åpnet, korteste vei å gå, og at bussene igjen kjører i Stortingsgaten.
- Forverringen pga. omlegging ved Ullevål vil snart føre til forbedring
- Fotgjengere har ingen prioritet i trafikkplanleggingen
- Framkommeligheten for trikk og buss i sentrum er fortsatt alt for dårlig til tross for store omlegginger og investeringer. Alt for mange lyskryss og elendig signalprioritering
- Færre biler
- Færre biler gjør det enklere, tryggere og raskere å sykle og gå

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Færre biler i sentrum, flere sykkelstier og bilfrie gater er positivt
- Færre biler nå på pga. bom.
- færre biler-BRA!
- Færre t-bane avganger mellom Økern og Tøyen
- Før hadde jeg fleksibilitet mtp å kunne gjøre ærender i oslo med bil. Det er nå borte. De som styrer byen har byttet ut rimelige kommunale p-plasser mot dyre private plasser. En gullgruve for de private parkeringsselskapene naturligvis! Korrupt? I tillegg er det såpass dyrt å reise hele familien til oslo for å "shoppe" at vi har byttet ut oslo med andre byer med bedre parkeringsbetingelser. Bra for handelsnæringen i Oslo???
- Før kunne jeg parkere kortvarig og dyrt i nærheten, langvarig og dyrt i parkeringshus et stykke unna, og gratis i bydelene et stykke unna. Hvert av alternativene brukte jeg noen ganger i året ved behov hvis jeg f.eks. skulle reise bort eller hadde spesielle planer. Nå er korttidsplassene fjernet, gata "bilfri", endret kjøremønstrer gjør at det tar lenger tid å komme til parkeringshuset som også har blitt vesentlig dyrere, og det nesten er parkeringshuspriser for å stå i gata. At Bil i Oslo appen er ræva hjelper ikke. Det er blitt dyrere og vanskeligere å bo og jobbe i Oslo. Jeg bruker lenger tid på reiser og må reise mer og kjøre lengre enn nødvendig. Jeg bruker sentrum og bydeler som Grunerløkka og Frogner mindre og det er en del venner jeg besøker sjeldnere.
- Få elbilene ut av kollektivfelt i rushtidene, de skaper bare ekstra kø når kollektivfeltet slutter
- Gangveien har blitt lengre pga anleggsarbeid for Follobanen
- Gjenåpning av trikk over Tullinløkka positivt for kollektiv / arbeid i regjeringskvatalet negativt for gående
- Gleder meg til 30-bussen er tilbake i vanlig trase
- Gravearbeid i Storgata gjør det enklere med buss, men uaktuelt med trikk
- Gravearbeid, omlegging av holdeplasser
- gravearbeider i Storgata gir utfordringer i retning jobben i Lakkegata
- Gravearbeider og stillaser hindrer fremkommeligheten som fotgjenger i sentrum.
- Graving og uendelig omlegging av både vei og ikke minst kollektive transportløsninger, gjør Oslo til en rotete transportby, i sentrum - En tradisjon m. graving i sentrum rundt Studenterlunden og Stortinget har vart siden 70-tallet, og sittende byråd har verken forbedret el. forverret denne situasjonen..
- Gågatene og fortau i deler av sentrum er mindre tilgjengelige for gående pga diverse byggeprosjekter. F.eks. gårdseiere som stenger fortau for å gjennomføre totalrenovering av gamle bygg. Områdene rundt Egertorget har lenge vært et godt eksempel på et byrom der hvor det har blitt mindre trygt og tilgjengelig for gående å ferdes. Vareleveranser og håndverkere som skal parkere på fortau og i gågater er da selvsagt også en utfordring for gående.
- går raskere å komme til jobb etter bompenge-økninger
- Gåstrekkene har blitt farligere pga for mange syklister, og nå også elektriske sparkesykler. IKKE BRA!
- Hadde bom i enebakkveien som ga økt fremkommelighet for buss 70
- Handikapp kort
- handling, trening utenfor byen, venner og besøk er vanskelig
- Har alltid tatt trikken uansett
- Har bare bodd på nåværende adresse siden august 2018.
- Har bare jobbet her ett år, så vanskelig å sammenligne
- har byttet arbeidsadresse
- Har byttet arbeidssted
- Har EL bil og har mistet muligheten for å kjør i kollektivfelt fra Holmen til Lysaker. Det tar mye lenger tid nå
- Har el-bil, og det skal vel innføres bompenger fra 1/6-19
- Har fått et ekstra tog i rushtiden fra hjemstedet, som er positivt. Men berøres av arbeider med trikkelinjer inne i Oslo, som er negativt.
- Har fått nytt bosted høsten 2018.
- Har ikke bil
- Har ikke bil, tog er nærmest, har bane some backup om toget står.
- Har ikke bil.
- Har ikke jobbet der lenge nok til å se at endringene har berørt min arbeidsreise
- Har ikke jobbet lenge nok til at dette er relevant for meg
- Har ikke lappen, så endringer i biltransportsystemet berører ikke meg.
- Har ikke skjedd endringer i tilrettelegging for sykling langs min arbeidsreise, men opplever det positivt andre steder i byen.
- Har ikke vært endringer, bortsett fra bom begge veier fra 1.6.
- Har kjøpt elektrisk bil - vi er 3 i samme familie som pendler med denne til og fra Oslo da det mangler kollektiv tilbud fra der vi bor
- Har opplevd flere farlige situasjoner grunnet syklister. Tilrettelegging for syklister har gått for fort og man har ikke lykkes i å skape en trygg og bevisst kultur og holdning blandt mange syklister.
- Hater det e-sparkesykkel på fortauen
- Holdeplass for buss flyttet hvilkt medfører lengre vei til jobben
- Holdeplassen er flyttet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Holdeplassen Haussmansgate er for tiden nedlagt pga ombygging av trikketraseen. Må gå av en holdeplass før eller etter.
- Hvis det er nødvendig for meg å bruke bil til jobb en dag er det blitt sykt dyrt pga. takstene i bomringen og alle bommene jeg må passere.
- Hyppigere avganger på buss for trikk enn det trikken hadde. Mindre kø for bussen mellom Disen og Storo (obviously).
- Hyppigheten på T-banen er veldig bra, tror kanskje den er blitt bedre siste året?
- Håpløse trafikkforhold rundt holdeplassen i Bjørvika nå, både for syklister og gående (særlig ille pga ombygginger).
- Håpløst og dyrt å kjøre bil. Mange ganger er bil nødvendig for jobb etc
- Håpløst å finne mc parkering
- Ifjor ble sykkelen min stjålet på t-banestasjonen
- ikke alle syklister tar ikke hensyn til fotgjengere eller trafikkregler(feks sinker bussen ved å sykle midt i veien eller ikke følge trafikkreglene)
- ikke jobbet her så lenge
- Ikke like enkelt å velge trikk pga arbeid i Storgata
- Ikke merket noen forskjell
- Ikke ofte jeg reiser med kollektivt kjører på morgene og går hjem etter endt arbeidsdag
- ingen endring
- ingen endringer på min vanlige reisevei- linje 3 med t-banen
- Ingen endringer. Ikke hyppigere avganger på T-banen linje 5.
- Ironisk nok så er det fordi det skal nå kjøres trikk langs Oslo spektrum som er min sykkelrute. Trikk er 100% negativt for en syklist, og jeg er ikke spesielt fan av den på generell basis heller. Ødelegger veier, tar utrolig mye plass, trikkeskinner er tidvis livsfarlige å sykle langs/krysse, spesielt om vinteren. Skulle man ved et uhell tryne foran en trikk som er i fart, så er det game over.
- Ja, den flotte bussruta 330 vi nå bruker legges ned til sommeren.
- Ja, i negative retning gjelder kun i perioder hvor det er helt nødvendig vedlikehold
- Jeg blir kjørt ned av syklister på fortau og gang/sykkelvei. Holder høy fart og tar svært lite hensyn.
- Jeg bor i Drammen
- Jeg bor i Nittedal og kjører til Grorud på trondheimsveien. Er aldri i sentrum. Likevel må jeg nå betale i bomring på skillebekk(Nittedal)
- Jeg bor midlertidig et annet sted enn i 2018. Sykkelveiendringer langs ring 2, som jeg brukte i fjor, har blitt forbedret med bredere felt og flere sykkelfeltstrekninger. Det gjør en stor forskjell med bredere felter! Min midlertidige bolig gir en arbeidsreise som påvirkes i mindre grad av dette, men jeg har her likevel krysset av for positiv endring i tilrettelegging for sykkel, da min ordinære bolig ville gitt en betydelig forbedring.
- Jeg både bor og jobber utenfor Ring 2 så er foreløpig bedre tilgjengelighet i disse områdene. Og vil heller generelt ikke bli berørt av dette umiddelbart så lenge det er mulig å kjøre
- Jeg er helårssyklist på 8. året. Det er flere syklister nå enn før. Dette og i tillegg alle el fremkomstmidler gjør at det er mer å passe på
- Jeg er ikke lenger usikker på om jeg har lov å sykle elsykkel i marka, inntil videre.
- jeg er ny i Oslo
- Jeg flyttet ganske nylig til byen og bor veldig sentralt derav ikke relevant
- Jeg føler meg utrygg som fotgjenger på grunn av mye uvettig kjøring av syklister. Blir stadig vekk nesten påkjørt i gangfelt. Vei fra arbeid til kollektivtransport brukes daglig. Jeg sitter på til, men bruker kollektivt hjem. Savner spørsmål om hjemreisen. Disse spørsmålene antar at til og fra jobb er likt. Det er det ikke for egen del. Fra jobb mandag er svært forskjellig fra fra jobb fredag. Jeg kjører mer kollektivt enn det ser ut til her...
- Jeg går hver dag hele året tur/retur
- Jeg går til jobb så endringene i kollektivtilbudet og biltransport ikke er relevant
- Jeg går til og fra jobb så intet av det ovenstående er aktuelle problemstilliner
- Jeg går til og fra jobb uansett
- jeg har arbeidet i firma ett år kun
- Jeg har bare jobbet der i under ett år.
- Jeg har ikke bodd der jeg bor eller jobbet der jeg jobber lenge nok til at jeg vet hva som har endret seg
- Jeg har skiftet arbeidssted og anskaffet bil, så for meg er mye anerledes. At krysset på Storolokket er stengt påvirker litt.
- jeg holder meg unna oslo så mye jeg kan etter det grønne skifte.. Umulig å ta seg rundt i oslo med mindre du bor i oslo
- Jeg mener at restriksjoner i biltrafikken er positivt. Svarene må tolkes riktig.
- Jeg merker litt midre trafikk til Oslo om morgeningen
- Jeg regner det som positivt at det har blitt med takst i bomringen og vanskeligere å kjøre bil, siden det gjør livet lettere som syklis/gående/bruker av kollektivt
- Jeg sitter i rullestol, er derfor avhengig av egen bil t/r jobb
- Jeg startet i jobben i januar...noe i negativ retning for gåing pga ombygging i storgata

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg sykler i veibanenen nedover Vækerøveien, og der er tillat hastighet redusert til 40 km/t, noe som gjør at jeg holder samme fart som bilene og derved færre "tvilsomme" forbikjøringer enn da det var 50 km/t.
- Jeg sykler ikke nå, men har registrert at det har kommet flere sykkelfelt, som er kjempebra. Har også fått med meg at det har kommet begrensninger for biltrafikk + økning i bom, som jeg også syns er veldig bra, med tanke på luftkvalitet og fremkommelighet for gående/syklenede i sentrum. Fremkommelighet for gående i sentrum er ikke relevant for min arbeidsreise så
- Jeg var en av de som kjøpte dieselbil i 2011 fordi det var høyt promotert som mer miljøvennlig enn bensin. Nå er dette endret, men jeg kan ikke bytte bil så ofte
- Jeg var ikke i arbeid for ett år siden
- Jeg vil bli berørt av nye bomstasjoner på bygrensa. Dyrere å komme til jobb
- Jernbanetorget bussholdeplass er flyttet
- jfr forrige side
- Jobber ambulant i flere bydeler, opplever at helt nødvendig parkering er blitt vanskelig og enormt tidkrevende. offentlig ansatt ihelsetjeneste for vanskeligstilte m psyk/rusutfordringer.
- Jobber jo utenfor sentrum, så er ikke berørt
- Kapasitet i kolektivfelt på E18 Asker-Oslo vs. tilgang for el-bil i rushtid, trengsel er mindre med nye regler
- Kjøpt elbil
- Kjøpte elbil i 2017 pga altfor høye bompriser. Derfor "ja i positiv retning".
- kjører aldri bil til jobb
- Kjører aldri bil til jobb
- Kjører aldri bil til Oslo
- Kjører Hydrogenbil
- Kjører ikke bil. Stengt Storgata påvirker buss og trikk
- Kjører kun kollektivt. Ikke med Ruter. Endringer i transportsystemene i Oslo påvirker ikke min arbeidsreise.
- Klart mer bilfiendtlig
- Kolektivtilbuded blir dårligere når rute 330 ikke lenger går strekningen Nordbyhagen- Helsfyr. Lenger vei til bussholdeplass og rute 300 bruker lenger tid. Rute 330 kunne snudd på Helsfyr istede for Lillestrøm hvis den ikke kan gå helt til oslo sentrum
- Kollektivsatsene er også økt i denne perioden
- Kollektivtilbudet dårligere på grunn av arbeider i Storgata. Ellers strålende fornøyd med utviklingen i kollektivtilbudet.
- kollektivtilbudet har blitt dyrere
- Korr på buss er blitt dårligere.
- Kun 2 timers parkeringstilbud som gjør det umulig og dyrt å kunne bruke bil til jobb
- Kun hyppigere avgang (hvert 7. minutt)på t-bane vil endre vlag fra bil til offentlig transport. Ved hyppig avgang trenger man ikke planlegge når man skal dra hjemmefra/fra jobb
- Kunne gå til min tidligere arbeidsplass - vet ikke hvordan det fungerte der jeg jobber nå tidligere
- Kutt i antall avganger fra Drøbak
- Kvalitetsbutikkene i Oslo sentrum blir borte. Derfor faller behovet for å ta seg inn til sentrum bort.
- Kvartersruter med buss mellom 06-07 (men reiser sjelden på den tiden)
- Kø for å komme ut fra Grefsen/Kjelsås området. Midlertidig
- Lenger å gå til arb plass, endestopp lenger fra jobb
- Liker ikke at NSB har endret navn, og blir minnet på dette hver gang toget går.
- linje 30 og 31 er tilbakeført til Nationalteateret
- linje 4 og 5 som ikke krysser riktig. kjedelig når du allerede sitter 30 minutter på en full bane
- Linje 5 vestli er blitt overbelastet
- lite tilrettelagt for fotgjengere, syklister sykler på fortau og over fotgjengerfelt
- Litt bygging rundt i Oslo sentrum som gjør sykkelkjøringen litt mer krunglete til tide.
- litt mindre trafikk i gatene
- Mange byggeprosjekter i området Storo/Nydalen med dårlig tilrettelegging for myke trafikanter som gir mindre trygg vei og gjerne lange omveier rundt rundkjøringer etc.
- Mange trikkholdeplasser har blitt nedlagt i sentrum, gjør det vanskelig for vi som ikke har bil
- Mange ulykker på E6N forsinker. Ikke koordinering distriktbuss og T-banetider
- Mangel på slik, utrolig dårlig veivedlikehold i nærområdet gjør det på enkelte steder farlig å sykle
- Mangler fortau
- MC-er havner ofte i samme kategorier som bil. Det må det bli en slutt på. MC: To hjul, halv sesong, mer miljøvennlig, tar mindre plass, er et mer positivt innslag i bybildet (turistene liker oss) og det er vanskeligere å forsere trikkespor. OG: Nei, vi kan ikke legge fra oss kjøreutstyr i et parkeringshus eller gå med kjøreutstyret på i 35 plussgrader.
- MC-parkering er umulig å oppdrive. MC-parkering er fjernet. Kjører EL-MC og ser ingen tilrettelegging for disse kjøretøyene.
- Med positiv retning mener jeg her i riktig retning dvs. lavere tilgjengelighet for bil
- Mer farlig som gående, pga sykler og sparkesykler på fortau, og som kjører i veibanen på rødt lys

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Mer kø, kork og kaos inne i byen grunnet stengte gater. Flere syklister som skaper farlige situasjoner på vei inn til byen.
- Mer restriktiv bilpolitikk er positivt! Det gjør det lettere å velge kollektivt. Jeg føler også det har blitt mindre kø for bussen. Bussen kommer raskere frem. Mye mer kø noen år tilbake.
- mer trafikk på ring 3, bussen sliter
- Midlertidig omlegging av bussrute p.g.a arbeid i kommunal veg.
- Midlertidig bussvei over rådhusplassen er erstattet av en (forhåpentligvis) midlertidig sykkelvei. Denne er stygg, og kan føre til farlige situasjoner for gående, når syklister kommer i full fart
- midlertidig dårligere, 1,5 år
- midlertidig omgjøring av trikk Storgata Chr Krogs tar lang tid og skaper mye støy og støv rundt vår arbeidsplass
- midlertidig omlegging av bussrute er bra for meg
- Midlertidige endringer i forbindelse med ombygging i Brugata
- Mindre trafikk i Rådhusgata, som jeg bruker på sykkel, el-sparkesykkel og gange.
- Mindre trafikk i Storgata v Brugata stasjon gjør det mye enklere og tryggere å gå
- Misfornøyd med buss for trikk til Kjelsås
- Mitt inntrykk (som syklist) er at det er flere biler enn før, fordi det er flere el-biler
- mulig at det ble litt mindre kø inn til byen etter endring av bompengesatsen
- Mye arbeid og trafikk som går utover punktlighet på rutetidene
- Mye arbeider i veibaner / på trikkeskinner
- Mye arbeider på trikken og i gatene har skapt komplikasjoner, også for sykkel
- Mye bedre for sykkel?
- mye byggeaktivitet som gjør det vanskligere å sykle og gå. Bra at det blir mindre biler
- Mye byggearbeider som pågår ifm oppgradering av trikk og ny midlertidig trase for trikk
- mye bygningsarbeide og oppgradering av f.eks. trikkeskinner gjør ting litt midlertidig klønete
- Mye enkeltspor og veiarbeid for tiden.
- mye gravearbeid og omlegginger langs hele veien hjem-arbeid
- Mye graving og endring på løkka om dagen
- Mye graving og forsinkelser på Grümerløkka.
- Mye graving, omlegging av ruter, t-banen går ikke deler av tiden
- Mye ombygging som hindrer sykkelvei noe.
- mye veiarbeid både ved hjem og jobb
- Mye veiarbeid gjorde at både buss og trikk til forreige arbeidsplass ble komplisert og tidkrevende
- Mye veiarbeid på veien, gjør det mindre hyggelig og mer trafikk i noen av veiene jeg krysser
- Mye veiarbeid som gjør gåturen trafikkfarlig
- Mye veiarbeid som medfører stadig omkjøringer og dårlig fremkommelighet når jeg av og til kjører bil
- Mye veiarbeid/tilrettelegging for trikk har påvirket rutevalget mitt og også tiden jeg bruker til og fra jobb.
- må bytt kollektitransport 4 ganger, hvis jeg ikke tar et overfylt tog
- Må snart betale i bomringen inn til Oslo
- Månedskort er for dyrt!
- Nedleggelse av holdeplassen Slottsparken oppleves som tåpelig negativt der det før var mer levende.
- negative endringer skyldes bl.a. økt bygge- og veiarbeidsaktivitet som påvirker framkommelighet negativt med både bil, sykkel og kollektivt
- Nesoddbåten går saktere på kveld enn tidligere
- noen endringer som følge av veiarbeid: lenger vei fra holdeplass til hjemmet
- Noen flere avganger i rushen
- noen nye sykkelfelt er altfor smale selv om fortautet kunne vært smalere
- Noen tror det er miljøvennlig å sette ned fartsgrensene for å redusere svevestøv.. det finnes også folk som tror at jorda er flat.. er ikke nødvendig vis riktig..
- Nyansatt
- Nye bomringer bil kommer juni 2019 som vil påvirke negativt
- Nye bomstasjoner. Men det berører meg stort sett ikke, siden jeg reiser kollektivt til jobb.
- nytt elbil skilt er satt opp ved holmenkrysset i rush trafikken - tidligere startet dette ved sandvika - dette har påvirket reisen til jobb positivt både for bruk av bussen og når jeg kjøre elbilen (har alltid med passasjerer)
- Nærmeste bussholdeplass hjemme er lagt ned. Kollektivtransport tar mer enn dobbelt så lang tid som å kjøre bil grunnet bytte av kollektivmiddel underveis.
- Når det gjelder endringer i tilgjengelighet med bil til/i sentrum mener jeg det er positivt at det er vanskeligere å kjøre med bil i sentrum.
- Når jeg skriver at endring for sykkel er endret i negativ retning, så er det fordi jeg som gående føler meg mer utrygg på grunn av syklister som dessverre ikke tar hensyn. Da var det tryggere med bilene. De holdt seg på veien. Syklistene følger ingen regler og kjører slalom og i alt for stor fart mellom fotgjengere, for å sette det på spissen.
- Også negative kollektivendringer etter at prøveprosjektet med kollektivfelt vestover fra Oslo ble avsluttet
- Om noe, så påvirker den elendige fremkommeligheten i Bjørvika min reise når jeg tar buss.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- ombygging av trikkeskinner har påvirket negativt om jeg tenker på hele året, men nå er alt arbeidet ferdig. Hvis jeg tenker på nåtid ar alt som før., ingenting har endret seg.
- Ombygging av trikketrasé
- Ombygging av veier på veien
- Ombygging Storokrysset
- Omkjørende buss og enkeltsporet trikk tar mer tid.
- Omlegging av bussruter og ombygging av fortau og andre byggearbeider har gjort alle alternative ruter mye farligere
- Omlegging av linje 5 med færre avganger på ringen er uheldig. Nydalen/Storo er stort boområde.
- Omlegging av trikketraseer og byggearbeider hindrer fremkommelighet
- Oppgradering av Dronningensgate har vært en positiv endring for gående
- oppleves mer utrygt for gående med sparkesykler som turer frem
- Oppussing av Storgata gjør at det flere busser har endret trase til der min buss opprinnelig gikk alene dette fører til mer kø/venting.
- Oslo er en eneste stor byggeplass, fullstendig mangel på planlegging.
- Oslos ensidige satsing på å ta livet av bilismen og få ALLE til å begynne å sykle, er sterkt negativt for byen. Man ekskluderer store grupper, som av naturlige grunner ikke kan sykle til og fra dit de skal hele tiden. Det brukes millioner til å ødelegge godt fungerende veier, som f.eks. ring 2 forbi Ullevål sykehus, der det opprinnelig var to kjørefelt og et veldig bredt fortau, der det var god plass til både gående og syklende i hver retning. Nå er det ett felt + kollektivfelt, mens det brede fortauet er ødelagt ved å gjøre det om til et smalt fortau, med en enveis sykkelvei. Jeg sykler innimellom til jobb, men kan nå ikke lenger sykle FRA jobb denne veien. Det er en vanvittig sløsing av fellesskapets penger, slik de styrende nå turer fram med Oslo by!
- P-plasser er fjernet uten at kollektivtransport er forbedret. Man kan ikke bare bruke pisk, må også bruke gulrot for å få folk til å velge kollektivt. For meg som er avhengig av bil pga skade er det vanskeligere å finne p-plass, kun hc-plasser igjen. Før kunne jeg også finne andre plasser, mens nå har jeg ingen p-plass hvis hc-plassene er opptatte.
- Pendler vestfra inn til byen, berøres ikke av endringer i Oslo
- Pendlerbuss og innfartsparkering fra Plantasjen på Hvam ble lagt ned så da måtte jeg gå over til å kjøre hele veien til jobb med el-bil. Før kjørte jeg til Hvam og tok buss derifra. Det var et veldig bra tilbud som ble lagt ned.
- Pga arbeid i Brynstunnellen, ble det innført midlertidig lavere hastighet på E-6 sørfra. Arbeidet er utført, men hastigheten er ikke satt tilbake.
- Pga bygging er det stengte veier og omkjøringer samt evig graving i gatene
- Pga hyppigere avganger på linje 63 Romsås ring (10 min) i rushen og forsinkelser på linje 68 Helsfyr Grorud så får jeg nå ca 8 minutters ventetid på Grorud.
- Pga ombygging Ski Stasjon er det kaotisk rundt stasjonsområdet i rush tiden, bedre før når det var flere alternative gangveier tilgjengelig
- Pga veiarbeid og "oppussing" mellom KJelsås og Storo er det mer komplisert å kjøre bil, og trikk er erstattet med buss
- pga veiarbeid, byggearbeid er mye lagt om, og veier som er ferdig er asfaltert med dårlig kvalitet om vinter, så veien er svært humpete og farlig(eks ved Bjerke, ved Linderud, ved Ammerudv)
- Pga. veiarbeid i storgata/hausmannsgate har fremkommerligheten mellom arbeid og jobb (som gående/syklist) blitt betraktelig dårligere. Det er forøvrig dårlig tilrettelagt for syklister i sentrum (fra Lodalen, over Grønland og frem til arbeidsplassen).
- Positive endringer i miott svar betyr "vanskeligere å bruke bil i sentrum"
- Positivt at bussene kan kjøre i Stortingsgata igjen
- positivt at det er utvidet samkjøring i kollektivfeltet fra Holmen til Sandvika. Bussene er mindre forsinket
- Positivt med flere avganger i timen om ettermiddagen
- Positivt med færre biler i sentrum
- Positivt med mer merking av sykkelfil. Men på andre veier er det svært humpete pga at asfaltreparasjoner blir lagt i store klumper. Dette merker man spesielt på sykkel. Ønsker meg asfaltreparasjoner som ikke lager så humpete veibane.
- Positivt med rushtidsendring for elbil i kollektivfeltet
- Positivt med sykkelhotell på Oslo S! Konkurrent til T-banen.
- Pris for parkeringsplass jeg har månedsabonnement til ble dyrere.
- Pris på kollektiv 30 dagers billett har økt
- Problematisk med så mye sykler som sykler på fortauer, gangveier osv. Påvirker gående negativt.
- På dager med snø/slaps/is er de nye sykkelstiene nesten uforsvarlige. Det legger seg snø, isklumper og slush som blir liggende fordi ingen biler kjører der. Så blir busssjåfører og bilførere sinte fordi syklister må bruke kjørebanen (som nå er smalere). Det var bedre før. Biler og busser kjører også mye fortere når parkerte biler er fjernet og det er tilsynelatende mer oversiktlig.
- På grunn av arbeid med t-bane har kollektivtilbudet der jeg bor blitt dårligere, fordi langt flere bruker trikk, og trikken er til tider alt for full, og det er vanskelig å komme på.
- På grunn av mye byggearbeider i sentrum er det dårligere tilrettelagt for sykling. Har ikke krysset av for dette da det er et midlertidig problem.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Redusert tilgjengelighet for bil og redusert parkering er upraktisk innimellom, men godt for noe - bymiljø og luft blir bedre.
- Reiser fra Bærum og ikke innad i oslo
- Rushtidsbom i Enebakkveien ut i Ryenkrysset ble fjernet da Bryntunnelen var oppgradert, så nå står bussen i kø igjen.
- Samtidig som det har blitt bedre fremkommelighet, så er det fremdeles et stort press på veinettet i Oslo
- Satsingen på sykkelfelt, å gjøre det mer kronglete å kjøre bil, færre parkeringsmuligheter osv gir dårligere fremkommelighet når ikke kapasiteten i kollektivtrafikken har økt. Det har blitt verre å få hverdagen til å gå i hop for innbyggerne i Oslo de siste årene.
- savner innfartsparkering gratis utenfor bomring
- Siden 2016-17 må man nå stå på T-banen i rush-tiden!
- Siden jeg jobber skift, har en beredskapsordning, bor 40 km unna jobben har utviklingen i Oslo på vei og kollektiv vært meget neggativt for meg. Jeg har få eller ingen alternativer til bil som skiftarbeider, månedskort over mange soner er fryktelig dyrt, samtidig som enkeltbilletter er enda dyrere. Om jeg skal ta kollektivt på jobb om morgenen vil min reisetid være minst 90 minutter en vei om alt er i rute. Det finnes ingen gode løsninger på priser eller effektive reisemåter for skiftarbeidere.
- Slednere avgnag # 19, sperringen for gj-kjøring med bil i sentrum over Chr Torv mv er for rigid, fryktelig mye graving og avsperring overalt
- Snørydding er og blir dårlig for gående mellom jobb og kollektiv.
- Som fotgjenger i sentrum synes jeg det har blitt farligere for fotgjengere etter at syklistene har "tatt over" i trafikkbildet. Bilene tar hensyn, ikke syklistene.
- Som MC fører, mer sammenhengende taxi/bussfelt i sentrum. Få tilbake MC parkering i sentrum. Tull at 1 MC skal ta en hel p-plass.
- Som nevnt tidligere, følte jeg at jeg må kjøpe elbil fordi livet med kollektivt ble uutholdende stressende for min hverdag, og det var ikke økonomisk mulig å fortsette å kjøre vanlig bil. Også flytting av bussholdeplass og de umulige fulle tog gjør det enda mindre relevant for meg å velge kollektiv
- Som pirmært gående/syklende har det vært merkbart enklere å komme seg frem i byen etter at det ble strengere restriksjoner på privatbilisme i bykjernen
- Som sagt går jeg. Verken kollektivtransport eller bil er aktuelt for meg.
- sp.m.6 kan misforstås. Det er blitt vanskeligere å kjøre til sentrum, men er det positivt eller negativt?
- Sparkesykler som er i veien
- Sparkesykler, segway og elsykler er til stor plage.
- stadig mer "råning" med mc, økende råkjøring i 30-soner
- Stadig mer anleggstrafikk i sentrum
- Stenging av Storokrysset oppleves negativt; omfattende og langvarig
- stenging av trikke/busstopp kompliserer og gjør at det blir for trangt under reisen
- Stengt trikkestopp i Hausmannsgate
- Stengte fortau og elendige sykkelforhold
- Store byggarbeider gjør traseer for gående veldig farlige
- Store utfordringer med forsinkelser i Dronning Eufemias gate pga stor belastning på busstoppene Tollboden og Bjørvika, til dels vanskelig trafikkavvikling i krysset Operagata ved Tollboden, og veldig mange busser som stopper der.
- Storgata har et stort veiprosjekt
- Stort sett buss for tog utenom rushet, som gir lang og uforutsigbar reise
- Større infartsparkeing ved Frogn Videregående skole. Den blir ofte full kl. 07.15 Da må jeg kjøre videre til Tusenfryd ev. Rosenholm for tog. Bro over Oslofjorden ville vært fint. Da ville jeg benytte sykkel over fjorden og buss videre. Ev. ville vi da hatt bussforbindelse over fjorden.
- Svaret "i positiv retning" i tilrettelegging for sykkel gjelder kun tilrettelegging og etter at arbeidene med tilretteleggingen var ferdig. Derimot har både arbeider med tilrettelegging for sykkel og (svært!) mange andre vei-/kabel-/rør-/gravearbeider på sykkelveiene påvirket arbeidsreisen når jeg sykler *sterkt* i negativ retning og over lengre tid. Det virker ikke som om planetatene eller hvem det er som styrer disse arbeidene bryr seg eller skjønner seg på hvor mye de påvirker arbeidsreiser for syklister (skulle gjerne sett at de la flere rør- og kabeltraseer under bilveier, og hva reaksjonen hadde blitt da...)
- svært dyrt
- Svært mange el-biler som gir lang kø ved Sinsenkrysset, fordi det flettes ikke, el-bilene presser seg frem slik busser gjør.
- Svært ustabile rutetider fra jobben som gjøre reiseveien mye lenger.
- Sykkel er uansett best!
- Sykkelfelt i sentrum blokkert av anleggsarbeid tilknyttet div. eiendommer
- Sykkelforbindelse blir dårligere pga langvarig anleggsvirksomhet og redusert midlertidig tilrettelegging
- sykkelstien i Eufemias gate er fremdeles farlig da bussfelt er lagt i sykkelfeltet. Det hadde vært bedre om bussene brukte innerste felt og delte holdeplass med trikk i Bjørvika. Da blir det mye tryggere for trafikantene, og lettere å orientere seg for passasjerene.
- Sykkeltilbudet er bedre, men det er totalt kaos rundt Bjørvika og det oppleves som farlig å bevege seg der

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sykkelveien langs ring 3 stengt ved Ullevål, flere syklister/sparkesykler på fortau i Dronning Eufemias gata
- Sykkelveien til fra jobb er stengt pga langvarig graving i bakken, så jeg må sykle omvei uten sykkelfelt.
- Sykkelveiene er ikke sammenhengende. I sentrum er sne ryddingen katastrofalt dårlig. Ved veiarbeider skiltes ikke ny sykkelvei. Sentrum på tvers er nærmest ufremkommelig på sykkel
- Sykkelveier ble litt bedre, men er det fremdeles dårlig å sykkel lang Sannergata.
- Synes det er herlig at det er mye mindre biler i sentrum nå enn tidligere!
- Synes gående har blitt litt glemt, siden syklende har skjøvet de litt ut. Det var bedre før da det var gående og kjørende som delte vei enn nå med gående, kjørende og syklende. De som sykler i byen bør følge mer eller mindre samme regler som de andre kjørende, siden de myke trafikantene har mest behov til å ta hensyn til i trafikken og bør ha fortauet for seg selv alltid. Det har blitt verre etter at de elektriske sparke syklene har fått etablere seg siden mange ikke tar nok hensyn og kjører i høy fart på fortauet. .
- t-bane avganger for bytte er ganske dårlige, det samme gjelder buss. Generelt positive endinger med tanke på sykkelvei, men for eksempel ved Storo slutter den nye syekklveien plutselig og man befinner seg mellom gående som kan bli irritert på at noen kommer med sykkel, men det er ikke noe annen mulighet.
- T-banen har endret litt på minutter melle om avganger, men ikke slik at det er til det negative.
- T-banen opp Groruddalen har fått dårlige tilbud etter at den går annenhver gang til Storo/Tøyen
- Tar en del drosje for å spare tid, mindre tilgjengelig i sentrum
- Tar litt lenger tid med t-banen pga arbeid med linja
- Tar tog nesten helt til jobb. Ikke relevante spørsmål for meg
- Tidligere forsøk på å forringe expressbusstilbudet ble heldigvis reversert
- Tilgjengelighet av elektriske sparkesykler type Voi er den største endringer i transporttilbudet som har påvirket min arbeidsreise.
- Tilgjengeligheten for bil til/i sentrum har blitt dårligere, men det er positivt!
- Tilrettelegging for sykler har medført mindre fremkommelighet for gående og kollektivtransport
- togene har mindre kapasitet/fulle vogner til og fra jobb
- Traseen til 83-bussen har blitt dårligere -spesilet når jeg nå må bytte til t-bane
- Trikkearbeid ...
- Trikken fra Tinghuset går omsider igjen
- Trikken stopper ikke lenger i Hausmannsgate
- Trikken østover fra jernbanetorget er nærmest ubrukelig for reiser innenfor sentrum.
- unødvendig å fjerne mc-parkeringstilbudet
- Utbedring av trikkeskinner og VA-anlegg gjøre kollektivreisene vanskeligere og lengre
- Utbedringen av Follobanen mm medfører mye buss for tog, som er en klar forverring. Pågående endring av trikketrase i Storgata, medfører forverring i kollektivtilbudet til/fra jobb, tilretteleggingen for gående
- Utbygginger og endringer i gatebruk/gatelegemer forsinker sentrumstrafikken.
- Vanskelig å arbeide delt dagsverk. Man får lite tid med familien og tid til å hvile i pausen. Jeg reiser sjeldnere hjem. Det er slitsomt. Det gir lange dager på arbeidsplassen.
- Vanskelig å gå/sykle pga oppgradering av trikkeskinner
- Vanskeligere med sykkel pga veiarbeid over lang tidsperiode
- Vanskeligere å finne GRATIS parkeringsplass, må ofte betale
- Vanskeligere å finne parkering de få gangene behovet er der
- Vanskeligere å kjøre bil, noe som er bra siden jeg går. Er mye byggearbeider i sentrum, noe som også dessverre gjør det vanskelig som gående.
- Vanskeligere å parkere (beboer parkering der det tidligere var gratis parkering ved vek)
- Vanskeligere å reise i sentrum med kollektivt. Busser og trikk stopper langt unna dit jeg skal.
- Vedlikehold på t-banen, en del stengte fortau
- Vegarbeid på trikkesporene. Tar derfor T-bane, som egentlig er mer vanskelig
- veiarbeid
- Veiarbeid
- Veiarbeid gjør at jeg må sykle en liten omvei
- Veiarbeid hindrer fremkommeligheten
- Veiarbeid i forbindelse med trikk (Grefsenveien) har gitt mye forsinkelser.
- veiarbeid i Grefsenveien
- Veiarbeid i Grefsenveien
- Veiarbeid i sentrum ca det siste halvåret påvirker i negativ retning
- Veiarbeid og utbygging av kollektivtransporten fører til mange farlige trafikksituasjoner for store og små. Svært mange dårlige løsninger og planer for gående. Virker som etatene ikke snakker sammen og glemmer oss gående.
- Veiarbeid/arbeid fører til mindre forutsigbarhet
- veiarbeider har redusert fremkommeligheten
- Veiarbeider i Grefsenveien, buss for trikk, bytte osv

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Veiene i området stenges, parkeringsplasser forsvinner, bussene kjører andre veier, sykler og sparkesykler tar fortauene og veiene - sammen med byggestillas.
- Veldig mye graving og nesten uframkommelig også med sykkel i deler av sentrum. Det er litt mye på én gang, og litt dårlig informert på forhånd. Det blir heller ikke satt opp skilt som viser omkjøring for syklister, og i det hele tatt varierer det fra dag til dag hvor det er åpen bane og hvor det er stengt og maskiner i arbeid. Det er også mange harde kanter og humper - langs alle ruter man tar. Det blir kanskje bedre, men for øyeblikket er det mye verre enn vanlig.
- Veriarbeid
- Vet ikke helt hva som har skjedd av endringer
- Vi har sluttet å reise til byen nærmest fordi vi ikke kan kjøre bil
- Vi har valgt å flytte nærmere jobb på grunn av ny indre bomring. Kollektivtilbudet på forrige bosted var kronglete og tok tid, og litt for langt for å gå. Sykkel er uaktuelt på grunn av tidligere skade.
- Vært mye bygging på Ullevål Stadion siste året som har gjort fremkommeligheten vanskeligere, blant annet i forbindelse med gangbrua og hvor man kommer over gangbrua, men begynner å bli bedre nå.
- Økende trafikk og endringer for el-bil i kollektivfelt (E18)
- øKNING I PARKERINGSAVGIFTEN
- Økt biltrafikk i de gatene jeg krysser i sentrum, siden mange andre gater er stengt.
- Økte takster i bomringen er en annen grunn til ikke å kjøre bil inn til Oslo!
- Å gå gjennom Bjørvika er dårligere pga pågående arbeid. Å sykle gjennom Bjørvika oppleves farlig
- Å kjøre bil i Oslo har blitt en krevende øvelse
- Å reise til/fra jobb har blitt langt vanskleigere. T-banen har halvert avganger. Bussen kjører annet rute som gjør at den kjører utenfor sentrum. Reisetiden til jobb har økt fra ca 25 min til 45 min.
- Åpnet sykkelhotell på togstasjonen i hjemkommunen
- Åpningen av Løren stasjon ga meg lenger ventetid ved bytte av bane

De siste årene har det blitt innført beboerparkering i deler av Oslo indre by. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under? Du kan hoppe over dette spørsmålet dersom det ikke er relevant for deg.

Det har gjort at det har blitt vanskeligere for meg å finne parkeringsplass ved jobben.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	353	6,5	8,6	8,6
	Enig	211	3,9	5,1	13,7
	Uenig	335	6,2	8,1	21,8
	Helt uenig	226	4,2	5,5	27,3
	Vet ikke/ ikke relevant	2998	55,3	72,7	100,0
	Total	4123	76,1	100,0	
Missing	System	1298	23,9		
Total		5421	100,0		

De siste årene har det blitt innført beboerparkering i deler av Oslo indre by. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under? Du kan hoppe over dette spørsmålet dersom det ikke er relevant for deg.

Det har gjort at det har blitt vanskeligere for meg å finne parkeringsplass der jeg bor.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	222	4,1	5,4	5,4
	Enig	164	3,0	4,0	9,5
	Uenig	535	9,9	13,1	22,6
	Helt uenig	488	9,0	12,0	34,5
	Vet ikke/ ikke relevant	2672	49,3	65,5	100,0
	Total	4081	75,3	100,0	
Missing	System	1340	24,7		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

De siste årene har det blitt innført beboerparkering i deler av Oslo indre by. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under? Du kan hoppe over dette spørsmålet dersom det ikke er relevant for deg.

Det har gjort at det har blitt vanskeligere for meg å besøke folk.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	630	11,6	15,3	15,3
	Enig	624	11,5	15,2	30,5
	Uenig	509	9,4	12,4	42,8
	Helt uenig	396	7,3	9,6	52,5
	Vet ikke/ ikke relevant	1956	36,1	47,5	100,0
	Total	4115	75,9	100,0	
Missing	System	1306	24,1		
Total		5421	100,0		

De siste årene har det blitt innført beboerparkering i deler av Oslo indre by. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under? Du kan hoppe over dette spørsmålet dersom det ikke er relevant for deg.

Det har bidratt til bedre bo- og bymiljø der jeg bor.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	298	5,5	7,3	7,3
	Enig	388	7,2	9,6	16,9
	Uenig	498	9,2	12,3	29,1
	Helt uenig	348	6,4	8,6	37,7
	Vet ikke/ ikke relevant	2530	46,7	62,3	100,0
	Total	4062	74,9	100,0	
Missing	System	1359	25,1		
Total		5421	100,0		

De siste årene har det blitt innført beboerparkering i deler av Oslo indre by. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under? Du kan hoppe over dette spørsmålet dersom det ikke er relevant for deg.

Det har bidratt til bedre bo- og bymiljø i Oslo.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	492	9,1	12,1	12,1
	Enig	695	12,8	17,0	29,1
	Uenig	393	7,2	9,6	38,7
	Helt uenig	262	4,8	6,4	45,1
	Vet ikke/ ikke relevant	2240	41,3	54,9	100,0
	Total	4082	75,3	100,0	
Missing	System	1339	24,7		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

De siste årene har det blitt innført beboerparkering i deler av Oslo indre by. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under? Du kan hoppe over dette spørsmålet dersom det ikke er relevant for deg.

Prisen for beboerparkering (kr. 3000 per år) er for høy.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	574	10,6	14,0	14,0
	Enig	341	6,3	8,3	22,3
	Uenig	533	9,8	13,0	35,4
	Helt uenig	388	7,2	9,5	44,8
	Vet ikke/ ikke relevant	2259	41,7	55,2	100,0
	Total	4095	75,5	100,0	
Missing	System	1326	24,5		
Total		5421	100,0		

Kommentarer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kommentarer:	292	5,4	100,0	100,0
Missing	System	5129	94,6		
Total		5421	100,0		

No answer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	5129	94,6	100,0	100,0
Missing	System	292	5,4		
Total		5421	100,0		

Kommentarer:

- 200 kr hadde vært mer passende, men byrådet ønsker å flå folk som er avhengig av bil.
- 3000 kroner for å leie 2x5 meter uterom i Oslo sentrum ett helt år er latterlig billig
- Alle som bor i området betaler, uten av noen har kvitter seg med bilen, miljø taper, kommune kassen vinner!
- Altfor dårlig plass langs veien der jeg bor til at biler skal stå parkert der. Skapt et svært utfordrende kjøremønster, hvor mange kjører på fortauet når de møter biler
- At det er vanskeligere å finne parkering gjør at bilister kjører mer rundt og leter etter parkering. Dermed blir det mer kjøring og mer forurensning.
- Beboerparkering uten uten lover og forskrifter for eiendomsutvikling bøter byen sine borgere. f.eks Nye kontorer / leiligheter for 100 personer krever X antall parkeringsplasser). Hvis det ikke er fullfilt ingen tillatelse til å bygge.
- beboerparkering er bra i bygård/blokk-områder, men feil i villaområder feks Ullevål hageby der de har digre hager hvor de kan ha parkeringsplass og så skal de stå i veien på offentlig vei
- Beboerparkering er et godt virkemiddel i indre by, men bør ikke benyttes som virkemiddel i andre områder. Beboerparkering er f. eks unødvendig i området rundt Ullevåll hageby
- Beboerparkering er et kjempebra tiltak!
- Beboerparkering er et ran! Det har ikke ført til noen goder for meg eller mine naboer.
- Beboerparkering er fint, men det hjelper ikke når det ikke når alle plassene er fjernet. Vi ser beboere som kjører rundt og rundt og rundt for å finne en ledig beboerparkering. Dette ble bedre etter innføring, men verre etter fjerning av plassene. kr 3000 når man ikke finner p-plass er for dyrt.
- Beboerparkering gjør det lettere for meg å besøke folk med bil, da ved at jeg kan betale for parkering.
- beboerparkering gjør det vanskelig å parkere bil ved barnehage.
- Beboerparkering har allerede ført til at jeg besøker gamle foreldre, slekt og venner på Frogner, Majorstuen, Grunerløkka, Ullevål hageby osv. sjeldnere. Som alenemor med barn, fritidsaktiviteter og full jobb må man benytte tiden godt. Har ikke da mulighet til å bruke en time hver vei på kollekivt når

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

det tar 10-15 min å kjøre. Men har ikke råd til å betale hundrelapper i uken på parkeringsplass. Enda værre blir det når de nye bommene kommer. Da må jeg kutte ut besøk til andre venner også, og vurdere fritidsaktivitetene.
- Beboerparkering har gjort det ENKLERE å finne p-plass for.ærender i byen
- Beboerparkering har gjort det LETTERE å parkere der jeg bor, fordi parkeringsplassene i gata tidligere ble brukt av pendlere på vei til Oslo.
- Beboerparkering i andre områder gjør at vi nå har fått mer parkering i nærmiljøet, spesielt av laste- og varebiler
- Beboerparkering innført der det ikke var noe problem
- Beboerparkering kun varslet - ikke gjennomført ved bolig
- Beboerparkering prisen skulle vært høyere. Se hva privataktører priser!
- Beboerparkering øker sjansen for å finne ledig plass, men gir ingen garanti.
- Beboerparkeringen er trukket for langt ut fra sentrum (eks Bjølsen-området), og er i mange tilfeller helt meningsløs (eks Gamle Stovner).
- Beboerparkeringen har jo i stor grad blitt p-plasser for elbil for de som kjører til jobb
- Beboerparkinger er ikke innført i min hjemmegate, men i andre gater rundt. Dermed er "min" gate smekkfull av biler.
- Bedre bo og bymiljø må vel mest gjelde i indre by. Merker lite/ingen endring utenfor, men kanskje litt mindre trafikk også der grunnet parkeringsutfordr i sentrum?!
- Besøke gamle og syke foreldre i Oslo er blitt dyrt og vanskelig, så det gjør vi mindre av
- Betale for en tjeneste en ikke får er uhørt
- Bildeling skulle vært hensyntatt
- Biler stående langs gata er til bry uansett om det er for beboere eller andre, få de innendørs
- Blir vanskeligere og opprettholde besøk med eldre slektninger, (hjelpe til med handling, m.m) da parkeringsmulighetene er veldig innskrenket.
- Bor i Asker
- Bor i Asker, kjører bil ytterst sjelden til Oslo
- Bor i Bærum
- Bor i Drøbak
- Bor i indre by, har ikke bil.
- Bor ikke et sted hvor dette er relevant, men er flere ledige plasser når jeg skal besøke venner i sentrum og kjører til dem med bil (elbil).
- Bor ikke i byen, - så spørsmålene er ikke relevante
- bor ikke i indre by
- Bor ikke i Olso
- Bor ikke i Oslo
- Bor ikke i Oslo indre by
- Bor ikke i Oslo indre by.
- Bor ikke i Oslo selv
- bor ikke i Oslo, bruker kollektivt inn til sentrum hvis mulig og dvs lenger tid på reise ved besøk i Oslo (avhengig av hvor så klart)
- Bor ikke i Oslo, men i Hurum
- Bor og jobber sentralt og har ikke/trenger ikke bil.
- Bor utenbys
- Bor utenfor beboerparkeringsområdene, og har el-bil. Men ordningen gjør det helt umulig å bruke fossil-bil på meningsfull måte i byen. Derfor har vi to.
- Bor utenfor Oslo.
- Bor utenfor sone med beboerparkering
- Bra med mindre biler overalt. Har ikke bil selv, så vet ikke om dette blir svært tungvint for bileierne.
- Bra tiltak tror jeg. Kommer snart der jeg bor.
- Broren min og jeg deler bil, men bilen er bare registrert på meg. Det er et problem at det er veldig dyrt å omregistrere så han kan i praksis ikke bruke beboerparkering der han bor.
- bruker ikke bil i byen
- Bruker ikke bilen inne i byen, går
- Burde være mulig å betale for beboer parkering ved behov. Noen ganger trenger jeg å kunne parkere bil i nærheten for noen uker, men det er for dyrt å da betale kr 3000, da jeg bare bruker det i noen uker, og ikke hele året.
- Bydelen der jeg bor ønsker å innføre beboerparkering i et område der det ikke er press på parkeringsplasser og der beboerne ikke ønsker beboerparkering
- Bør koste mye mer
- Delvis gradert beboerparking - pris etter lønn eller lignende?
- Den nye politikken i Oslo skaper mye ensomhet fordi man ikke rekker eller ikke orker å besøke folk lenger da det ikke er mulig å parkere i byen. Ikke alle som er friske til bens..
- Der jeg bor er det nesten ikke lenger mulig å få besøk av folk som kommer med bil. Dette skyldes i mindre grad beboerparkering, men større byggearbeider i området. Effekten av dette er imidlertid lignende som beboerparkering.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Dersom målet virkelig er å sikre beboerne parkering, er det da nødvendig å sette årspris så høyt som 3000 (når det opprinnelig var 300)? Det virker mer som et påskudd for å få inn penger i kommunekassa, under et falskt miljøalibi og å "sikre beboere plass".
- Det er en svindel.
- det er flere bilen enn plasser i området jeg bor. bor i ytterkant av et område og der nå låst til å parkere lengre unna enn nødvendig
- det er for høyt når du ikke er garantert plass
- Det er ikke bare indre by som har beboerparkering. Beboerparkering andre steder har medført at store kjøretøy nå parkerer i andre gater enn tidligere og problemet er flyttet. Bor folk også utenfor indre by!!
- Det er ikke beboer parkering i min gate, men det burde det være
- Det er ikke beboerparkering der jeg bor.
- Det er ikke beboerparkering i området der jeg bor
- Det er ikke innført beboerparkerring i mitt nærområde.
- Det er ikke lenger mulig å parkere lånt bil der jeg bor.
- Det er like vanskelig å finne parkeringsplass når vi besøker folk med bil
- Det er nå fullt av Teslar som tar opp plassene der jeg bor. Hele døgnet. Bor på Skøyen.
- Det er veldig varierende vedr. beboerparkering, særlig i helgene da.
- Det har blitt lettere for oss å finne p-plass når vi besøker slektning på St. Hanshaugen.
- Det har blitt lettere å finne plass hjemme fordi det er færre som kan parkere der.
- Det har blitt lettere å parkere f.eks i nærheten av Majorstua
- Det har blitt mye mer parkering i gater det ikke er betaling - det bare flytter problemene. Spesielt mye mer parkering av lastebiler og trailere i boligområder! Blitt mange farlige situasjoner for fotgjengere, barn på vei til og fra skolen, biler som må kjøre på fortau for å komme forbi parkerte lastebiler. Spesielt stort problem på vinteren med snø!
- Det har blitt vanskeligere for folk å besøke meg, ikke omvendt:)
- Det har blitt vanskeligere for meg å få besøk av folk
- Det har blitt vanskeligere for meg å MOTTA besøk. Jeg eier ikke bil, og bruker sjelden bil for å besøke andre.
- Det har blitt vesentlig lettere å finne parkeringsplass hvis man skal besøke folk i Oslo.
- Det har ført til langt bedre sykkelveier :-)
- Det har gjort at det har blitt vanskeligere for venner og familie å komme på besøke.
- Det har gjort det vanskeligere å få besøk av folk med bil (dvs de må jo bare betale). Hadde ikke gjort noe om det var gratis fra sju, ikke åtte
- Det har ingen innvirkning. folk parkerer selv om det er betalt parkering. eller folk finner andre parkeringsløsninger som ikke er greit.
- Det hjelper ikke med beboerparkering hvis man samtidig gjør om gater til parkeringsfrie sykkeltraseer.
- Det koster å ha bil, beboerparkering kan koste, men ikke ta plassene fra de som må ha bilen til div gjøremål
- Det merkes at det er færre biler parkert i gata hvor vi bor nå. (hvor har bilene blitt av?)
- Det oppleves vanskeligere for besøkende som kommer fra utenfor byen
- Det skal bli beboerparkering nå straks, har foreløpig ingen erfaring.
- Det skal være dyrt å ha bil og billig (men ikke gratis) å velge kollektivt
- Det virker som det er mer krangel og konfikt om de få parkeringsplassene som finnes tilgjengelig, det ser ikke særlig pent ut heller. Burde bygge rimlige parkingshus utenfor Byfritt sentrum og i et områder som samler flere biler på et sted i ulike områder/bydeler.
- Dett kunne de spart seg å tjene penger på. Det var 1n tidel i pris.
- Dette gjør det vanskelig for personer som er avhengig av bil på grunn av helse og alder.
- dette samfund krever bil for noen. Synd at noen enkelte skal betale høy pris
- Disponerer bil uten å stå som eier. Kan derfor ikke benytte meg av beboerparkering, noe som gjør det ekstra vanskelig å ha bil der jeg bor.
- Disponerer elbil
- Dyrt og vanskelig m parkering under helt vanlige legitime ærend der må bruke bil.
- Dyrt og vanskelig med bil i Oslo, men jeg er for så vidt enig i politikken:)
- Ekstremt mye enkelte å finne parkering hjemme nå
- El-bilene fra "forstedene" tar plassene som burde være for oss som bor i området og betaler beboerparkering
- El-bilene tar alle plassene
- elsker beboerparkering!
- endringen gjør at det er lettere å finne parkeringsplass ute på oppdrag, men dyrere å parkere da flere avdisse var gratis tidligere.
- Enkelte strekniger har dårlig kollektivtilbud, og da kan det være vanskelig å besøke folk på hverdager når man har dårlig tid og skal ha med barn, men vi har løst det ved å låne parkeringsplasser via facebooksiden til sameiet til dem vi besøker. F eks Ensjø-Løren har veldig dårlig tilbud, må bytte bane 3 ganger (ensjø-tøyen, tøyen-økern, økern-løren) + dårlig korresponanse + i vårt tilfelle langt å gå fra Løren t til de vi vil besøke, så kollektivt utgår på den strekken. Dårlig tilbud på buss-siden også i det området.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Enklere å parkere på beboerparkering nært jobben da jeg kjører elektrisk bil.
- Fint med mindre innfart/gjennomfart Oslo sentrum, men også de som bor innenfor ring 2 må kunne ha mulighet til å ha egen bil - her er det en utfordring!
- for billig
- Føles urettferdig med beboerparkering i gater hvor det i hovedsak er villaer med egne oppkjørsler og garasjer for parkering.
- Før kunne vi kombinere lørdagshandelen (mat) i kombinasjon med besøk av gamle foreldre. Nå kjører vi lenger handlerunde enn før på lørdager OG vi kjører besøkstur på søndag. Over dobbelt så mye kjøring fordi det koster for mye å parkere i gata på lørdager ...
- Gjort at vi oftest ekskluderer Oslo som destinasjon på familieutflukter
- Hadde beboerparkering på forrige bolig. Fungerte bra. El-bil bør behandles på lik linje med andre biler. Bil er bil.
- Har bare bodd i oslo i tre måneder
- Har egen garasje.
- Har egen parkeringsplass
- Har egen parkeringsplass ved der jeg bor.
- Har el-bil så så lenge man kan parkere med el-bil på pbeboerparkeringene så er det helt ok.
- Har elbil
- har elbil som kan stå gratis på beboerparkering
- har fast plass i parkeringshus
- Har garasjeplass hjemme. Ikke relevant for meg.
- Har garasjeplass.
- Har ikke beboerparkering hjemme
- Har ikke behov for parkering
- har ikke bil
- Har ikke bil
- har ikke bil - ikke relevant
- Har ikke bil selv
- Har ikke bil, da vet ikke om det
- Har ikke bil.
- Har ikke bil. Er enig i politikken til byrådet
- har ikke egen bil.
- Har selv egen garasje og ikke berørt
- Heldigvis kan man parkere med HC-kort der
- Helt galt å kreve betaling uten at beboerne er sikret P plass
- Her el-bil, som jeg av og til bruker til jobb. Gratis parkering på beboerparkering nær jobb.
- Hvis jeg bruker bil for å besøke andre kan det være vanskeligere.
- håpløst å besøke datter som bor i sentrum med bil. dropper besøk
- I Oslo kan man gjerne øke kostnadene for å bruke bil slik at biltrafikken reduseres.
- I Wilhelm Færdens vei ble det innført gatebetaling og ikke beboerparkering. Dette var til stor ulempe for beboerne. Vi skjønner ikke årsaken.
- Ikke beboer parkering der jeg bor, mange andre parkerer derfor der nå.
- ikke beboerparkering her jeg bor
- Ikke blitt lettere å få besøk. Ingen fordeler for oss som bor i indre by og ikke har bil
- Ikke innført beboerparkering der jeg bor
- Ikke merket endring i tilgjengeligheten på parkeringsplasser der jeg bor (sone E)
- Ikke mulig lenger for oss som bor utenfor byen å bruke bil for å besøke folk i Oslo, og vanskelig de få gasngene jeg trenger bil i Oslo for andre formål. Tidligere kunne jeg bruke bil til jobb innimellom, nå er det umulig pga MDG
- ikke relevant
- Ikke relevant
- Ikke relevant - jeg bor ikke i Oslo
- Ikke relevant - jeg har ikke bil
- ikke relevant der jeg bor, men skulle ønske det var innført. Alt for mange som parkerer i gata
- ikke relevant for meg
- Ikke relevant for meg
- Ikke relevant for meg.
- Ikke særlig aktuelt så lenge jeg ikke har bil. Gjør det noe mindre attraktivt å komme på besøk for venner m/bil. Synes 3000 per år høres dyrt ut for beboerparkering. Ordningen burde vel heller være en fordel enn en ulempe for oss som bor her/der?
- Ikke vanskeligere å finne gateparkering ved jobben, men det er dyrt nå som det skal betales alle steder. Det er ikke vanskelig å bruke kollektivt som alene voksen, men med tidspress begge veier pga henting og levering i barnehage er det ikke praktisk. Og ikke lett å besøke folk eller gjøre ting uten bil med fire barn med på turen. Alene voksen er noe helt annet.
- Ingen beboerparkering der jeg bor, men ønsker den velkommen. Håper på mindre villparkering og økt tilgjengelighet i nabolaget da, ikke minst mht. snørydding.
- Ingen kommer på besøk

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ingen relevans
- Jeg bor i Asker, så vanskelig å svare på spm om Oslo
- jeg bor i et rekkehusområde med egne parkeringsplasser
- Jeg bor i Nittedal med egen garasje.
- Jeg bor i Rælingen, så ikke relevant for meg
- jeg bor i utkanten av beboerparkeringsområdet og det er så mange som parkerer i vår villavei at man enkelte ganger ikke kan kommer frem med egen bil.
- Jeg bor ikke i Oslo
- jeg bor ikke og jobber ikke i indre oslo
- jeg bor utenfor Oslo og bruker byen/sentrum mindre enn tidligere pga. kollektiv-/parkeringspriser og parkeringsutfordringer. Jeg har til vanlig ikke månedskort for kollektiv.
- Jeg bruker bilkollektiv - det er et stort problem at jeg ikke kan få beboerparkering
- Jeg bør i Akershus
- Jeg eier ikke bil
- Jeg har BPA for min funksjonshemmede datter, og må nå leie parkeringsplass til assistenten som jobber tre dager annenhver uke. Det er ingen annen mulighet for å kunen beholde en assistent som bor i Nittedal. Det er ikke aktuelt å si opp assistenten. Beboerparkering er irrelevant for dette. Det er usosialt og rammer lavtlønnede.
- Jeg har egen garasje men for besøkende har det blitt en utfordring å komme med bil
- Jeg har el-bil, men ikke mannen min, enkelt å bruke min
- Jeg har ikke beboerparkering i min bydel. Skulle ønske gateparkering ble forbudt!
- Jeg har ikke bil i Oslo
- Jeg har ikke bil, men kjæresten min har, og når hun kommer på besøk til meg, skulle jeg ønske det var en rabattordning på parkeringa som kunne knyttes til mitt navn og adresse uten at jeg må ha eierandel i hennes bil. Jeg har vært kreftsyk i vinter og det betød store utgifter for kjæresten min når hun måtte være her flere dager om gangen for å stelle med meg.
- Jeg har ikke lappen så jeg vet ikke så mye om parkeringsplassene rundt der jeg bor
- Jeg har mulighet for ansattparkering ved UiO
- jeg kjører el-bil
- Jeg kjører ikke bil, og jeg vet lite om formålet ved beboerparkering, men jeg ble nysgjerrig på om det kan ha tatt opp plass for byliv, fotgjengere
- Jeg kjører kollektivt for å bidra til et bedre miljø.
- Jeg leier noen ganger bil eller har besøk. Det har blitt dyrere å parkere for de som ikke eier egen bil og har beboerparkering
- Jeg mener fri elbilparkering i beboerparkering må opphøre.
- jeg og mine to voksne barn bor på tre ulike steder med beboerparkering i Oslo, vi har bestemt oss for kun å eie en bil til sammen. Dette er vanskelig med beboerparkeringen
- Jeg sykler stort sett innen bykjernen så spørsmålene er litt irrelevante.
- Jeg synes de høye bompengene og beboerparkering utover i distriktet er en forringelse av vpr livskvalitet - skjønner at det er viktig å dempe bilbruk - men skru da heller ned pris på kollektivtransport slik at det gjør det atrtaktivt å ta kollektivtilbudet - som er veldig bra.
- Jeg syns det er uheldig at man må betale for å parkere i gaten der man bor.
- Jeg ønsker at flere kan bo i sentrum, det bør legges tilrette for dette
- Jo færre parkeringsplasser i Oslo sentrum, jo bedre
- jobber ikke i Oslo indre by og bor utenbys
- Kan finne plass i p-hus men kjempedyrt - bruker bare bil ved viktig ærend i løpet av dagen lege e.l.
- kan ikke langer bruke bil når jeg besøker barn som bor i Oslo da det ikke er mulig å finne parkering (hverken avgiftsbelagt eller avgiftsfri)
- Kan svekke fremkommeligheten i noen gater der kollektivtransport kjører
- kjøre elbil
- Kjører aldri til jobben, litt vanskeligere å parkere på søndager hvis jeg skal gå tur i sentrum.
- Kjører ikke bil
- Kjører ikke bil i Oslo
- Kjører ikke bil, men ser heller ingen forbedringer i gatebildet.
- Kjører sjelden til Oslo
- Kjører skjelden i Oslo. Svaret blir vet ikke.
- Kommer fra København, hvor nyligt indført beboerparkering koster en brøkdel af Oslos
- KUN symbolpolitikk tiltak og ikke "systemtiltak" som gavner ALLE som har behov for å ferdes inn, gjennom og ut av Oslo!
- Latterlig system! Men et problem på Vestli der jeg bor er at alle "sjåfører" parkerer sine drosjer og varebiler rundt om kring i området!
- latterlig å måtte betale 3000 for et tilbud som har blitt dårligere
- lettere å få parkert i nærheten av jobb, men fryktlig dyrt
- Låner bare bil ved behov, så berøres ikke av utgifter til beboerparkering
- Låner bil innimellom, men det er i hovedsak når jeg skal ut av byen. Derfor er de første spørsmålene ikke relevante, men har fortsatt meninger om det andre

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Man har ikk ebil for å kjøre rundt i Oslo. Fremkommelighet med kollektiv i Oslo har derfor ikke noe sammenheng med å ha bil - jeg mener det er de som må reise utenfor bygrensene som trenger gode alternativer til bil.
- Man kan ikke ha ett vellfungerende familieliv i Oslo uten å ha jevnlig tilgang på bil. Da er 3000kr/år alt for mye.
- Med den prisen hadde jeg ventet bedre snømåking av vei og parkeringsplasser gatelangs.
- Med el-bil parkerer jeg gratis på beboerparkering, så for meg er det supert.
- Mulig miljøet er bedre i sentrum, men for meg som bor utenfor sentrum er det mer trafikk og dårligere boforhold. Flere kjører til mitt område, parkerer der, og tar tbanen inn til byen derfra. Dette svekker forholdene der jeg bor (Lambertseter).
- Mye lettere. Gratis for elbil.
- MYE PARKERING DER JEG BOR FOR FOLK SOM JOBBER I SENTRUM. NESTEN UMULIG Å KOMME IGJENNOM MIN GATE PGA PARKERTE BILER. hAR IKKE BEBOERPARKERING
- Mye pendler parkering i områder nær t-bane
- Må bruke elbil hvis jeg skal parkere på beboerparkering når jeg er på "reise". (Det er ikke beboerparkering i området jeg bor.)
- noen ganger trenger man å bruke bil i sentrum...
- Noen steder kan man kun stå parkert 2 timer, og da begrenser det muligheter for å besøke venner
- når det ikke finnes plasser for parkering og likevel må man betale, sykkelfelt har tatt gateparkering
- og det er ikke lov å ha både bil og MC. MC burde vært fritatt for avgift - pgs plass og miljøhensyn
- om det ikke fortsetter å være gratis for elbil får jeg problemer
- Oslo er blitt mindre tilgjengelig for utflyttere/ folk som ikke bor innenfor ring 3
- P-plass ved jobben koster over 200 kr per dag og er helt uhørt.
- Parkerer ikke i gate har egen plass
- Prisen er riktig
- Prisen for beboerparkering er for høy ifht at det er altfor få parkeringsplasser og vanskelig å finne plass
- Prisen for beboerparkering er for lav. Burde vært minst 5000 kroner.
- prisen for beboerparkering er høy da man ikke er garantert plass og særlig på vinteren når de knapt måker i sentrumsnære strøk!
- Prisen for beboerparkering er ikke for høy, men at man kan ta betalt og ikke være garantert plass provoserer. I tillegg er det et problem når det er knyttet til en sone. For meg som bor i utkanten av min sone, så er det mest naturlig å parkere i nabosonen hvis jeg ikke finner parkering utenfor der jeg bor. Det kan jeg ikke med beboerparkeringen. Jeg tilhører Grunerløkka og der er det mange parkeringsplasser som er fjernet.
- Prisen for parkering som gjest v/beboerparkering er for altfor høy. Går utover hvor ofte jeg kan besøke mine eldre foreldre.
- Problemet er de utvidede betalingstidene, og at alle plassene som tidligere var gratis, der det er få biler, nå har blitt betaling hele dagen.
- Problemet i mitt område er at de har fjernet parkeringen helt og satt opp parkering forbudt-skilt. Jeg må parkere lengre unna enn jeg pleide.
- Restriksjoner i parkering og økning i pris gjør at jeg ikke benytter byen på samme måte som før. Det er en direkte inngripen i min mobilitet og frihet, men liten effekt sammenlignet med andre tiltak (som ikke vil gi tilsvarende klingende mynt i kassen) Hei "fyring inkludert" hei Oslo havn, Hei lys og varme på i alle bygg 24/7, hei vasking av gater og kapasitet på kollektivt
- Ser ingen grunn til at elbiler skal parkere gratis. Det er vanskeligere å finne parkering nå enn det var før, også hjemme.
- Siste spørsmål burde vært delt i har / har ikke bil selv :)
- Som bileier er jeg prinsipielt imot beboerparkering. Og det virker urettferdig å pålegge bileierne i Oslo enda en kommunal avgift, bare for å parkere. Men de 3000 kronene betaler kanskje for noen fordeler; f.eks. fast plass og rask snørydding?
- Som medlem/ bruker av bilkollektiv har det blitt dyrere og vanskeligere å finne parkering de få gangene vi bruker bil. Det har fått oss til å vurdere å kjøpe bil, slik at vi slipper disse ulemepene og samtidig har større tilgang på bil.
- Spm. 2-4: Bor ikke i sentrum, så ingen endringer
- Spørsmålet er ikke relevant i jobbsammenheng, men for gjøremål etter arbeidstid vill jeg definitivt krysset av for "helt enig" når det gjelder å kunne besøke folk. Det har jeg nesten sluttet med
- Støtter beboerparkering
- står der jeg vil og betaler bota
- Svarene avhenger litt om jeg kjører elbil eller bensin.
- Synes det er litt urettferdig at man skal bli "flådd" som utenbys om man benytter seg av parkering der det er innført beboerparkering. 3000kr i året om du tilfredsstiller kravene for å få utstedt beboerparkering, kr 138 pr. døgn ellers.
- Unødvendig med parkeringsbetaling helt til kl.20 om kvelden i boligstrøk. Vanskeliggjør å besøke folk som trenger det
- Utfordrende å ta med små barn ut på besøk/bursdag om kvelden. IKKE OK å reise med barnevogn gjennom sentrum. Begrenser besøk til eldre famile/venner som bor i sentrum.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vanskelig å få besøk fra utenbys
- Vanskeligere å ta imot besøk
- Verken bor i indre by eller bruker bil når jeg skal dit.
- Vi bor på grensen mot annen bydel med beboerparkering. Det betyr at beboere i nabobydelen som vil stå gratis har stått hos oss.
- Vi har bare en camper van og er lei oss at vi er ikke inkludert i beboerparkeing.
- Vi har nettopp kjøpt el-bil, og kan parkere gratis på beboerparkering.
- Vi som familie har sluttet å komme til Oslo både i helger og hverdager, vi gjorde dette mye før da vi har sterke bånd til Oslo, men med stor familie er det veldig vanskelig for oss å komme oss dit vi skal innen rimlig tid.
- Virker urimelig å betale, uten å være garantert plass
- Viste ikke dette
- Åpenbar favorisering av feite Freddy Tesla-eiere

Etter planen innføres det nye bomstasjoner og endringer i takster i Osloområdet 1. juni 2019. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?

Jeg kommer til å endre måten jeg reiser til og fra jobb som følge av endringene i systemet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	127	2,3	2,4	2,4
	Enig	232	4,3	4,4	6,8
	Uenig	1376	25,4	26,0	32,8
	Helt uenig	2120	39,1	40,1	72,9
	Vet ikke/ ikke relevant	1433	26,4	27,1	100,0
	Total	5288	97,5	100,0	
Missing	System	133	2,5		
Total		5421	100,0		

Etter planen innføres det nye bomstasjoner og endringer i takster i Osloområdet 1. juni 2019. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?

Dette er et bra tiltak, fordi det gir mindre bilkjøring i byen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	1137	21,0	21,6	21,6
	Enig	1447	26,7	27,5	49,2
	Uenig	873	16,1	16,6	65,8
	Helt uenig	874	16,1	16,6	82,4
	Vet ikke/ ikke relevant	924	17,0	17,6	100,0
	Total	5255	96,9	100,0	
Missing	System	166	3,1		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Etter planen innføres det nye bomstasjoner og endringer i takster i Osloområdet 1. juni 2019. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?

Endringene i systemet vil skape vesentlige ulemper og problemer for meg

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	625	11,5	11,9	11,9
	Enig	707	13,0	13,5	25,4
	Uenig	1162	21,4	22,2	47,6
	Helt uenig	1468	27,1	28,0	75,6
	Vet ikke/ ikke relevant	1282	23,6	24,4	100,0
	Total	5244	96,7	100,0	
Missing	System	177	3,3		
Total		5421	100,0		

Etter planen innføres det nye bomstasjoner og endringer i takster i Osloområdet 1. juni 2019. Hvor enig eller uenig er du i påstandene under?

Endringene i systemet vil skape ulemper og problemer for mange i Osloområdet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Helt enig	1209	22,3	23,0	23,0
	Enig	1482	27,3	28,2	51,1
	Uenig	731	13,5	13,9	65,0
	Helt uenig	355	6,5	6,7	71,8
	Vet ikke/ ikke relevant	1486	27,4	28,2	100,0
	Total	5263	97,1	100,0	
Missing	System	158	2,9		
Total		5421	100,0		

Kommentarer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kommentarer:	407	7,5	100,0	100,0
Missing	System	5014	92,5		
Total		5421	100,0		

Kommentarer:

- "gir mindre bilkjøring i byen" gjenstår å bevise. De som trenger å kjøre kommer til å fortsette: kollektivtilbudet er generellt ikke bra nok per i dag og smertegrensen pengemessig er ganske høy for de som kjører bil. Resultatet er at vi som bor i Oslo kommer til å betale mer de få gangene vi faktisk må ta bilen for å komme oss ut av byen for quasi-null effekt ang. arbeidere som kjører fra Asker, Sandvika, Lillestrøm, Kolbotn,...
- "Mange i Osloområdet" - hva mener dere med det? Kan ikke svare
- Har ikke egen bil pt. 2) Er tilhenger av utredning om veiprising vha GPS el. fremfor statiske bommer
- Alle kjører el-bil istedet så det virker ikke som det blir mindre kjøring i byen
- Alnabru vil kansje utgå som "shopping" område, Haraldsrud miljøgjeninning brukt mindre av meg (nås nå uten bom), kansje jeg kjører mer vestover
- Alt for dyrt. Går pengene til bedre/oftere/billigere kollektiv transport, da er det ok
- Alt for mange bomturer.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Alt som reduserer biltrafikk er bra, men ikke hvis det går på bekostning av andre områder der det bor mange mennesker.
- Alternativet "Dette er et bra tiltak, fordi det gir mindre bilkjøring i byen" er veldig unyansert. Det kan være man har andre grunner til å mene noe om det er et godt tiltak, feks at bompengebelastningen blir fordelt annerledes mellom å de som bor i oslo og de som reiser til oslo.
- Altfor dyrt med de nye bompengene.
- Aner ikke hvordan dette slår ut, bruker bil uansett veldig lite i byen
- Antall bomstasjoner gjør det dyrt for folk å kjøre bil. Det er fint at det skal være mindre biler i Oslo sentrum, men bomstasjonene treffer oss som bor utenfor sentrum. For oss som bor utenfor ring3 vil det bli umulig å kjøre i noen retning uten å måtte kjøre gjennom en eller flere bomstasjoner. Det er mange barnefamilier som bor i utkantene. Disse skal levere i barnehage og kjøre barna til fritidsaktiviteter. Dette blir dyrt. Det er ikke like gode kollektivtilbud i utkanten som det er for dem som bor i sentrum.
- arbeidssted og bosted er begge innenfor nye bomring
- At det blir dyrere gjør ikke at jeg kommer til å slutte å kjøre bil, men om det blir kollektivfelt der jeg bor, slik at bussen ikke står i kø, så tar jeg 10 av 10 ganger buss. Det er kun tidsbruken som er min utfordring.
- At det skal koste å kjøre inn, er ok, men hvorfor skal det også koste og kjøre ut?
- At flere tar kollektiv uten at tilbudet utvides vil gjøre reisen mye mer ubehagelig
- Av det jeg har lest blir det dyrere for mange, som spesielt går utover de som har lite fra før.
- Avhengig av bil pga 2 timer kortere reisetid PR dag
- Avhengig av å kjøre bil utenom jobb, blir dyrere
- barnefamilier med dårlig tid skulle hatt billigere passering i bomringen. De andre kan betale mer. Spesielt de som har voksene barn, men fortsetter å kjøre til jobb.
- Barnevakten bor slik til at jeg må gjennom to nye bommer både til og fra.
- Besøke gamle og syke foreldre i Oslo når man bor utenfor Oslo er blitt håpløst, jobbe som håndverker i Oslo når man bor utenfor er håpløst
- Biltrafikken vil øke grunnet alle fordelene for elbiler
- Blir alt for dyrt!
- Blir billiger bomutgifter for meg enn det er i dag
- Blir for mange nye bomstasjoner og for dyrt
- Blir omringet av bomringer, går utover trening, butikktilbud, jobb etc.
- Blir urimelig dyrt å kjøre å kjøre barna mine på fotballkamper
- Blir vel mye bråk av dette fordi alt for mange tar for gitt at de kan kjøre bil (forbruke ressurser/forurense/klimaødelegge) uhemmet, mens jordkloden blir stadig mer ulevelig, mens kostnadene belastes svært ulikt nasjonalt og individuelt, også forebygging/tiltak. Vil presse seg frem mer bærekraftige løsninger, men dessvere altfor seint og trolig ganske så brutalt og urettferdig.
- Bom er plassert på en slik måte at den leder trafikken inn i et boligområde uten bom for å unngå betaling slik at det blir økt gjennomskjøring.
- Bompenger burde avskaffes..!
- bompenger er i utgangspunktet bra, men det må følges opp med bedre kollektivtilbud. Det er på ingen måte ønskelig at mange flere kommer inn i kollektivtransporten med allerede sprengt kapasitet
- Bompenger er usosialt. Det bør finnes en bedre måte å hente inn finansiering som tar høyde for ulik bruk og inntjening.
- Bompenger fungerer for å få ned trafikken, men rammer veldig usosialt, som småbarnsfar og en som driver med en del varetransport har ikke jeg mulighet til å endre kjøremønster mer en jeg har gjort. (kjører Elbil på de dager uten store varemengder)
- Bompenger kan virke usosialt da det kan ramme folk med lav inntekt som MÅ kjøre bil for å få hverdagen med jobb, barn, barnehage og skole til å gå opp. Mens folk med høy inntekt kjører el-bil og slipper.
- Bompengesystemet blir mer rettferdig, bortsett fra bommene på fylkesgrensa.
- Bomsatsene burde være høye for privatbiler og lavere for nyttetrafikken. Jeg var nettopp i Japan og det er påfallende hvor lite privatkjøring det er i Tokyo. Man ser mest lastebiler, varevogner og busser. Folk kjører kollektiv.
- Bomstasjonene hindrer meg i å dra i visse butikker der jeg pleier å storhandle. og jeg bor rett utenfor ring 3. Hadde bommen kun vært en vei så hadde det vært greit men det er begge og kjører jeg feil kan jeg risikere å kjøre forbi enda en til. dårlig tiltak
- bomstasjoner er bra av mange grunner. Mange kjører helt unødvendig.
- Bomstasjoner er feil måte å løse probl på
- Bomstasjoner gir økte kostnader og rammer privatøkonomien til de som har minst. Mange er avhengig av bil i jobb og blir straffet for dette
- bor innenfor ring 2 og går/sykler til jobb, men med familie og aktiviteter og hytte må man ha bil tilgjengelig. det er ikke tatt hensyn til at det fortsatt bor mennesker innenfor ring 2.
- Bra for meg som ikke har bil, men vet at mange skal bli misførnoyde...
- Bra tiltak!
- bruker buss eller sykler uansett. Men uenig i økte bompenger, isåfall burde også el-biler betale tilnærmet full pris, de bruker jo veiene de også! vi ha kun en gammel diesel bil. Miljømessig mener jeg

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

det er bedre at vi beholder den og i hovedsak bruker kollektivtransport enn naboer som kjøper el-bil som bil nr2 og kjører inn på jobb fordi det ikke koster noe i bompenger!
- Burde tilrettelegge for bedre kollektivtransport FØR man øker bompengene
- Byen er for alle ikke for de som bor innenfor ring 1.
- Bør ha motorvei som ikke går gjennom byen og ikke blir belastet like sterkt
- bør satses på mer bruk av sykkel og kollektivt. Bra m. bompenger
- Da må kollektivtilbudene utbedres vesentlig. Særlig tog. Kostnaden for å reise kollektivt må ned.
- De dagene jeg må ha bil pga barna, blir vesentlig dyrere og vanskeligere
- De med begrenset økonomi straffes svært mye hardere enn de som er godt bemidlede.
- De nye bomstasjonene er for langt ut, ring 2 er nok. horribelt at det blir bom mellom Tonsenhagen og Disen
- De rike kan bare fortsette å kjøre som de vil. Jeg har dårlig råd og kan ikke kjøre hjem mine barnenarn hjem etter besøk hos meg.
- De som kjører velger bare elbil i stedet
- De som må, kommer nok sikkert til å fortsette å bruke bil. Jeg tror kanskje de fleste kjører bil i sentrum, kun når de må.
- De som skal til byen kommer inn uansett summen de må betale for dette.
- De to Enig-punktene er når jeg kjører etter arb-tid.
- Den økonomiske belastning for å komme seg til og fra jobb er fullstendig urimelig. Jobben min er rett innenfor dagens bomring, så det har ingenting med bilkjøring i sentrum å gjøre.
- Denne kommentaren er ikke relevant for min arbeidsreise, men jeg synes noen av bomstasjonene er plassert rart og dumt. F.eks. hvis man bor på Bekkelagshøgda er det kort vei til E6, men om man skal sørover må man betale for å kjøre inn i bomringen også ut med en gang. Dette fører til mer trafikk på småveiene fordi du kan unngå avgiften ved å kjøre ut på E6 lengre sør.
- Det at man ikke har et valg om å kjøre utenom byen om man skal fra øst til vest er en utfordring, at man må gjennom bomringen. Tunnelløpene burde vært "utenfor" bomringen
- Det blir dyrere for meg å kjøre når jeg først trenger det. Jeg vet ikke om tiltaket vil redusere bilkjøring i byen enda. HVIS det endrer med å minske bilkjøring
- Det blir dyrere når du må kjøre. Uheldig at det rammer hardest for de med dårlig råd.
- Det blir dyrt å gjøre ærender der man har behov for bil (feks stor last). Det er fremdeles så dyrt å kjøre kollektiv at for oss vil det ikke påvirke bruken av bil annet enn økte kostnader for privatøkonomien.
- Det blir enda dyrere å dagpendle. allerede er det gjort uhyre vanskelig å komme inn til Oslo for dagpendlere. Vanskelig å forstå at oslopolitikerne ikke ser at dette bodrar til økt press i boligmarkedet i Oslo&nabokommuner, økte boligpriser og økte forskjeller mellom folk, de som har råd til å flytte og de som enten må bruke timesvis til jobb eller gå uten. tim
- Det blir et kostnadsspørsmål å kjøre gjennom Oslo for å besøke venner og familie på motsatt side av byen. Det oppleves urimelig at besteforeldre kan betale dyre bompengetakster for å besøke barnebarn i hverdagen når den ene delen av familien er etablert i Bærum og den andre i Skedsom. Det brude etableres bedre veinett som ikke går gjennom Oslo, men rundt.
- Det blir færre biler med de som treger bilen for å rekke å hente og levere i barnehagen, får bare dyrere reise. Det er en ulempe for meg og alle andre småbarnsforeldre som ikke velger å bo i byen.
- Det bør gjøres unntak for håndtverkere. Det er helt umulig for de å parkere og så mye bompneger
- Det er altfor dyrt å reise kollektivt til at jeg bytter ut bilen med buss
- Det er andre måter å løse dette på, bypakkene burde gått over statsbudsjettet.
- Det er bra at det blir mindre bilkjøring i byen, men jeg er uenig i at det skal gjennomføres med nye bomstasjoner. Diskriminering av de som ikke har råd til å betale.
- Det er bra at folk påvirkes til å velge miljøvennlige reisemåter
- det er bra for alle om biler kjører mindre. ellers bor jeg et område hvor jeg blir nesten låst inn mellom bommene
- Det er bra med bomringer, men det har gått for langt. Nå komme jeg meg ikke på apotek eller matbutikk uten å måtte kjøre gjennom en bomring
- Det er en urettferdig, flat skatt som rammer ulikt, og som setter sterke og friske, foran syke, folk med behov for å ha med seg utstyr osv
- Det er et bra og helt sikkert nødvendig tiltak. Jeg bruker el-sykkel til og fra jobb og sykler i prisnisppet hele året bortsett fra en måned når det er for mye snø på veiene, det heller ikke funker med pigg dekk. Innføring av bomstasjoner vil ikke ha noen betynding for meg til og fra jobb da jeg sykler, men det vil ha betydning når jeg skal bruke bilen i andre tilfeller i mitt liv utenom jobben. Da vil jeg heller sykle, ta kollektivt eller taxi til byen når jeg skal det istedet for å bruke bilen. Men jeg tror vi må tvinges til å bruke mindre bil om vi skal gjøre noe med problemene eller vil også jeg bruke bil, selv om jeg ønsker et grønnere skifte. Pålegg må til og er nok det eneste som funker. Så fortsett med begrensninger i biltrafikken. Jeg har et helt fint liv med min el-sykkel.
- Det er et bra tiltak fordi også trafikken i indre by omsider (etter snart 30 år) blir med å betale for bilfritt byliv i indre by og billig kollektivtransport i indre by.
- Det er et bra tiltak, men tror ikke det blir mindre bilkjøring av det med det første.
- Det er fint med økte takster på dieselbiler.
- Det er hele tiden snakk om byen. Hvor går byen - "bygrensen eller sentrum"

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er helt urimelig at det skal koste like mye hele døgnet. Alt for kostbart å kjøre gjennom Oslo når man ikke skal inn i sentrum, bare gjennom.
- Det er nok bomstasjoner som det allerede er
- Det er nok mange med stram økonomi og barn som vil slite. Trist at disse familiene skal få en dårligere hverdag mens de rike kan kjøre som før.
- Det er nok mange som vil få økte utgifter ifm bompenger og kan ha vanskeligere for å finne parkering, men med det kollektivtilbudet og den tilretteleggingen som er i gang på sykkel, og forhåpentligvis også vil skje i større grad for gående, er ulempene mindre enn fordelene for samfunnet.
- Det er positivt at det kan bidra til mindre bilkjøring (men kollektivtrafikken må samtidig oppgraders), men negativt at det også brukes for å sikre høyere brukerfinansiering, som på sikt kan erodere viljen til å bidra til fellesskapet via skatteseddelen i tillegg.
- Det er sinnsykt at 98 % av bompengene går til kollektivtransport og sykkelveier.
- Det er sykt. Ødelegger livet til folk
- Det er synd at det blir vanskeligere for gamle foreldre å komme på besøk
- Det er tyveri fra billister, pengene går til trosamfunn og latterlig "kultur"
- Det er underkommunisert at det faktisk blir billigere for mange med det nye systemet. Mange er hissige fordi de tror det blir dyrkere etter 1. juni.
- Det finnes ikke et alternativ til å kjøre, fra der jeg bor til jobb. Å introdusere bomstasjon på Enebakkveien, rett før jeg kommer på jobb (mindre enn 1km), skulle kompenseres med god kollektiv transport fra Ski kommune.
- Det føles som om byen strupes av alle stasjonene
- Det gir segregert by. Barn og voksnes fritidssysler må skje i nabolaget, ingen mobilitet på tvers av sosiale skillelinjer f.eks øst/vest
- Det hadde hatt mer å si dersom jeg kjørte bil til jobb. Endringene påvirker reisene utenom jobb i større grad.
- Det kommer til å bli dyrere å besøke foreldrene mine (og andre familiemedlemmer). Så kanskje jeg kommer til å besøke dem litt skjeldnere fra sommeren, men jeg håper ikke de nye bommene påvirker mine valg. Det er en trist utvikling. .
- Det rammer også gjennomfartstrafikk som ikke nødvendigvis skal inn til byen.
- Det siste spørsmålet er vanskelig. Selvfølgelig skaper det ulemper... , men på langt nær for alle - knapt nok flertallet
- Det skal sies at jeg kjenner til nasjonale og kommunal politikk på området, og at disse tiltakene innføres for bl.a. å redusere lokal luftforurensning og relaterte helseeffekter. Jeg oppfatter ikke bilkjøring i byen som et problem i seg selv, men forurensningen den bringer med seg syns jeg er problematisk.
- Det skaper ikke problemer til og fra jobb, det skaper problemer med å ha bil og frihet generet. Jeg har hytte og bekjente andre steder enn i Oslo, reiser for å besøke disse blir stadig vanskeligere og dyrere
- Det skaper ulemper, men det er nødvendig.
- Det som er problematisk ser dersom man er eldre eller i perioder har helseutfordringer og trenger å kjøre til jobb eller komme seg raskt ti let sykt barn. Det kan føre til at det er vanskelig å kjøre ned og parkere i et parkeringshus ved jobben innimellom ved slike behov. Nå er det dyr parkering i de tifellene jeg må kjøre. Når bomringen kommer i tillegg så kan det føre til at man ikke kan komme seg på jobb slike dager
- det vil bli flere som ikke kjører til jobb, og dermed tar toget, som gjør at det blir vanskeligere å få parkeringsplass ved togstasjonen (allerede vanskelig nok nå).
- Det vil føre til at jeg i mindre grad vil bidra med frivillighet, besøke venner, benytte byens tilbud og trolig vil jeg handle mest mulig på nett fremfor å betale for å benytte veier som for lengst er finansiert
- Det vil gi økt fremkommelighet til/fra sentrum for som fortsatt vil kjøre bil
- Det vil gå utover familieøkonomien. De rike har råd, men de mindre privilegerte blir taperne
- det vil koste mer å kjøre, men det vil jo ikke være en vesentlig ulempe trafikkmessig
- Det vil sannsynligvis skape ulemper for mange, men det er sannsynligvis fortsatt netto positivt
- Det vil skape litt ulemper og problemer for meg men ikke vesentlige. Hadde jeg hatt barn derimot hadde det nok vært vesentlige utlemper
- Dette avhenger av pris for el-bil
- Dette blir det bare flere el-biler av! Ikke mindre bilkjøring!
- Dette er ran av folk, ny Berlinmur, og gjør det dyrt å komme på jobb,samt besøke slektninger i Oslo
- dette er tull. med alle de bom stasjoner. Bør finne annen måte å skaffe penger
- Dette er uheldig for oss som bor innenfor ring 2 og har barn som må leveres og bringes til trening osv. De fleste har 1 bil per familie og vi "kompiskjører" til treninger allerede. Barn i byen har det godt, men de er nødt til å ha tilgang til skog og utkantområder i byen for å se og gjøre noe annet enn asfaltaktiviteter. Vi som bor i sentrum bruker sjelden bil dersom det er sykkelavstand eller enkel kollektivtilgang..
- Dette må man vel erfare før man kan si noe om konsekvensene av?
- Dette påvirker hvordan jeg kommer meg rundt i byen i forbindelse med andre aktiviteter som barnas aktiviteter, trening og sosialt liv. Bomstasjoner oppleves som fientlig, krenkende på min frihet og øker ytterligere avstanden mellom myndighetene og innbyggerne. Dessuten blir det alt for lett for

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

politikerne å dra enda mer penger inn i sine egne budsjetter. Vi trenger bedre lovgivning for bruk av bompenger.
- DEtte vil skape sosialleforkjeller. DE som ikke har råd fra før, taper mer !
- Disse nye bomstasjonene vil gjøre at vi ikke besøker våre foreldre/besteforeldre like ofte. Færre vil besøke sentrene utenfor bomstasjonene,negativt for virksomheten.
- Dyrt å kjøre barn til idrettsaktiviteter. Hadde dette kommet da vår sønn var aktiv svømmer og trente 2 ganger per dag så hadde han måttet slutte med idretten sin.
- elsker de nye bomringene :)
- En returbillett (sone 1) bør være betydelig billigere enn bompenger for å kjøre inn i byen med bil (selv for 2-4 personer)
- En urimelig belastning for bilister som kjører diesel- og bensinbiler. Elbiler slipper foreløpig mye lettere unna, til tross for at også slike biler gir store CO2-utslipp i bilens livsløp. Oslos politikere vier de store cruisebåtene liten oppmerksomhet når det gjelder deres utslipp. Merkelig at de ikke krever at disse skal ha landstrøm, når de forurenser så mye.
- Endelig må Oslo folk selv betale for miljøtiltak, ikke bare pendlerne fra Akershus
- Endringen er usosial og har store konsekvenser for de som ikke har annet valg enn bilden
- Endringen rammer de fattige som ikke har råd til å bo sentrumsnært mens de rike ikke bryr seg om økningen i bompenger. utrolig dårlig lagt opp og planlagt. treffer helt feil i samfunnet. og bompenger kan settes opp så mye de vil. jeg slutter å kjøre når kollektivttransport faktisk er ett reelt tilbud. Jeg slutter heller i jobben og flytter i landet om jeg hadde blitt tvunget over på kollektiv i dag
- Endringen virker sosialt ulikt. De med nok penger kjører uansett og får bedre fremkommelighet i indre by!
- Endringene gjør det mindre aktuelt å benytte pendlerparkering innenfor ny bomringen
- Endringene har ført til at trafikken har økt rett ved jobben min
- Endringene skaper selvsagt økte utgifter for folk som ikke har anledning eller råd til å kjøre elbil, men også store fordler fordi det blir enklere og tryggere å sykle, gå og kjøre kollektivt.
- Endringene vil alltid skape ulemper for noen, men endringene kan være nødvendige likevel.
- Endringene vil skape et bedre miljø for barn, unge, voksne og eldre
- endringer gir sikkert misnøye - men det er nødvendig å redusere biler i byen
- Endringer i bomstasjoner og takster kan føre til ulemper for foreldre med barn i barnehage/skole langt unna bosted som er avhengig av bil
- Endringer påvirker alle i Oslo befolkning til å reise fra og til for å treffe hverandre, kjøre barna fra og til aktiviteter, påvirker økonomisk for aleneforeldre.
- Endringer vil skape midlertidige (inntil de vender seg tl noe annet) problemer og ulemper for mange i Oslo-området, og det er en kostnad de bør ta for miljøets skyld
- Enig i at det trolig gir mindre bilkjøring, men er ikke enig i at det nødvendigvis er et bra tiltak.
- Enslige med barn i bhg og i full jobb, samt andre barnefamilier blir lite ihensyntatt. Bussruter kunne enklere gitt et bredere og bedre tilbud. Alle bor og jobber ikke ved siden av en togstasjon.
- er et veldig usosialt tiltak, der det ikke finnes gode alternativer til bil
- Er ikke berørt av dette, og har ikke tatt stilling til bompengeproblematikken. Generelt er jeg for et bilfritt sentrum. Men jeg skjønner at det er lett for meg å si som bor i Oslo og nyter godt av et bra kollektivtilbud. Jeg ville kanskje sett annerledes på det om jeg hadde barn, var avhengig av bil og bodde utenfor Oslo. Jeg trives bedre i Oslo nå som det er mindre biltrafikk der.
- Er innesperret av bom, kommer ikke til jobb, post, butikk uten å betale.
- Et nødvendig tiltak. Men burde samtidig vært innført gratis kollektivtransport innen bomringen.
- Et rikitg tiltak slik at alle som nyter godt av investeringene i transportsystemene bidrar
- Ettersom legevakta er i byen, må man kunne komme med taxi uten problemer (eksempel)
- Familiemedlem har funskjonshemming og er avhengig av bil, men kvalifiserer ikke for handicap-parkering. Det gjør at man faller mellom to stoler og blir hardt berørt.
- Fantastisk tiltak, håper det blir fære biler i byen!
- flere bomringer er veldig usosoial og vil skape isolasjon til noen. Alle er ikke like rik, dette vil hindre folk å komme seg ut eller besøker venner, fordi det koste penger å komme seg ut av huset
- Folk (bilførere) må endre atferd, det koster i tid og penger. Men det er til alles beste. Mange av oss lever allerede uten bil, og mer lokalt basert. Det er framtida for alle, selv om det er herkete.
- Folk flest kan lett bytte til kollektiv men gidder ikke.
- Folk tilpasser seg, men det betyr ikke at at endringer fungerer fordi det har blitt "lettere".
- for alle de som bor litt på utkanten påvirkes sterkt økonomisk av bomringen. alt for mange bomstasjoner. de som må kjøre, må kjøre.
- For dyrt å kjøre kollektiv, billigere med bil selv om taksten går opp.
- for kjøring av barn til fritidsaktivteter på kveldstid, kan dette bli veldig dyrt
- For mange som nå har gjort seg bilavhengige, vil endring føles belastende.
- For meg som bor på Vestli og jobber på Smestad og kjører Ringveien blir det billigere! Det er rettferdig at kostnadene blir mer "fordelt". De som kjører langt og helt inn til sentrum bør betale mer!
- Fordelene oppveier klart ulempene
- Fortsatt billigere og raskere med El-bil en kollektivt-
- Frem til vi har ny barnehageplass blir dette dyrt for oss som pga barnehagelevering skal kjøre på tvers av byen i rushtid to ganger daglig.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Få ned antallet biler i Oslo
- Gleder oss til dette blir innført.
- Går ut over pendlere
- handle mat, oppussing, turer utenfor byen, vennebesøk, søppelkjøring, helgeturer vanskelig
- Har allerede lagt om måten jeg reiser til og fra jobb pga bompenger og takster.
- har alltid reist kollektivt - det er ok om tilbudet er tilgjengelig
- Har byttet til elbil
- Har gått fra elbil til fossil. Da er det ikke lenger mulig å få parkert grunnet endringer.
- Har ikke andre muligheter.
- har ikke bil
- Har ikke bil
- har ikke bil - i dont care
- Har ikke bil selv, så jeg ser bare fordeler for min egen del.
- Har ikke bil, bruker bilkolletiv
- Har ikke bil, ikke relevant.
- har ikke bil, men kan være aktuelt å få det pga barn
- Har ikke mulighet til å endre måten jeg reiser på da det ikke finnes kollektivtilbud på de tidene jeg reiser
- Har ikke noe annet alternativ enn bil til jobb. Så bomringene spiser alt for mye av min lønn. Jeg straffes for og ha lang reisevei.
- Har ikke noe annet valg enn å kjøre bil da jeg bor langt unna og det går ikke nattog mot Vestfold når jeg er ferdig med mine faste kveldsvakter
- Hele poenget er å lage ulempe med å kjøre privatbil i byen. Og dette er en god ting. Det burde dog være mulig å *passere* oslo (ring 3) uten bompenger som er retta mot å mindre trafikken i sentrum.
- heller dyrt enn utilgjengelig å ta bilen til sentrum for private
- Helt fantastisk med bilfri Oslo!
- Helt latterlig! Handling i Oslo er nå uaktuelt. Desverre. Latterlig dyrt å besøke familie på andre siden av Oslo. Nå er bomsatsene urimlig høye.
- Helt personlig fører det til mer netthandel og ikke butikker. For langt å bære matvarer og annet jeg kjøper, og heller ikke praktisk på buss. Jeg lar være å gå i butikker, bruker kolonial og andre nettbutikker med levering.
- Her ikke satt meg inn i hvor bommene kommer
- Hvis færre kjører, må kapasiteten på kollektive transportmidler økes tilsvarende hvis tilbudet skal opprettholdes.
- Hvis jeg kan fortsette å være passasjer så gjør jeg det. Hvis ikke må jeg vurdere buss/bil igjen
- Hvis man vil ha folk til å velge kollektivt må man heller legge til rette for at flere kan kjøre kollektivt med større innfartsparkeringer og flere og mer punktlige avganger, ikke bare øke bompenger
- hvordan skal man komme seg frem mellom hus, jobb, skole og barnas fritidsaktiviter? dette koster spesielt aktive barnefamilier med gjennomsnittlig lønn dyrt
- Høyere avgifter påvirker ikke min reisemåte, men heller upålitelig kolletiv gjør at reise med bil er mer lukrativt for meg til tider.
- Høyere bomtakster gir bedre fremkommelighet med bil. Det er langt enklere å kjøre bil til jobben i dag (selv om det er dyrere) enn det var tidligere, før den første store økningen. Vi bor i Ås, og nå går det an å kjøre i rushen uten at det tar særlig lengre tid å komme frem. Vi kjører unntaksvis, f.eks. hvis det er plandag i barnehagen og begge barna skal være med hver av oss på jobb.
- høyere utgifter
- Håndverkere må få bedre parkeringsmuligheter for å kunne utføre jobben sin.
- Håper endringene gir mindre rush så det går raskere å kjøre til jobb, for meg som kjører gjennom Oslo på vei til og fra jobb gir det redusert takst
- håplært med slik 'straff' - det skader både næringsliv og småbarnsforeldre. Blir enda mer stress for befolkninger - som medfører dårlig helse. kompenseres ikke ved såkalt 'bedre' meiljø
- I min arbeidshverdag er det det nødvendig å kunne snakke i telefon uten at hele bussen eller t-banevognen hører alt du sier. I de tilfellene er det positivt med bil. Det er også fordel da å være passasjer i bil.
- I sum er dette bra, men farkern er jo dritt også.
- I utgangspunktet positiv til bompenger, men ikke som straff. Mange er avhengig av bil for å få hverdagen til å gå opp. Om jeg reiser kollektivt vil jeg totalt bruke nesten tre timer hver dag på reise. Med bil bruker jeg i overkant av en time (begge inkl henting/bringing av barn)
- If the public transport system is adequate to the # of people, and nsb/vy stops "works" during July, I think the new tolls will only contribute for a better future.
- Ifht arb.reise har det ikke noe å si, men blir berørt på fritiden da datteren min kjøres til sin fritidsaktivitet mange ganger i uken og vi må da gjennom den nye bommen. Det kommer til å bli DYRT!
- Igjen - beslutningstakere tenker på en enkel løsning ikke om måter å forandre atferd hos mennesker.
- igjen er det de med dårlig råd det går utover som ikke bor sentrumtsnært og ikke har råd til EL-bil! samtidig blir det ingen endring i kollektivtilbudet og billettprisene blir ikke endret. Det er dessverre langt fra praktisk mulig (om man ikke kan sette av hele dagen) å komme seg rundt i Oslo og omegn

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

kollektivt alle steder man skal, og særlig vanskelig om man har barn. De som er ressurssterke betaler uansett eller har en EL-bil som gir lav bomtakst:-(
- Igjen ondsinnet grådighet og ytterligere melking av bilistene, under et falskt miljø-alibi. Se til Europa i stedet!
- Ikke en god løsning, betaling ved punktpassering er avleggs. Vil skape problemer for mange som idag akkurat får det til å gå rundt økonomisk, og som er avhengig av bil til jobbreise/aktiviteter.
- ikke kapasitet på bane hvis flere reisende på t-bane
- Ikke problemer i forhold til jobbreise, men fritidsreiser
- ikke relevant for meg, men tror ikke bomstasjoner er riktig virkemiddel
- Ikke relevant, kjører ikke bil i Oslo
- Ikke ved arbeidsreise, men ved bl.a. omsorg for gammel foreldre, må ikke kjøre i sentrum men allikevel gjennom bom
- Ingen
- Ingen alternativer ut over dagens
- Innføring av avgift på elbil vil fordyre mine bilreiser. Verre er det for håndverkere og andre nyttekjøringer at det er blitt veldig vanskelig å komme til der man har oppdrag.
- Irriterende at jeg som ALDRI kjører bil i Oslo sentrum rammes av dette- bruker bil på helegutflukter ut av Oslo
- Ja til mindre bil i byen!
- Ja, det vil skape ulemper for mange, men det er nødvendig for å få ned biltrafikken
- ja, det vil skape ulemper, men det er da også meningen
- Jeg bor i Oslo, 50 meter fra Akershusgrensen. Vi handler, erm ed på aktiviteter og har klassevenner kun 3-5 km inn i kommunegrensen. Aktiviteter foregår rett etter jobb, der man knapt har tid til å spise, og man blir avhengig av bil. Med de nye bommene på Søndre Nordstrand vil dette ramme oss økonomisk.
- Jeg bor mellom to bommer, og kommer ikke til f.eks. kjøpesenter/større dagligvarebutikk uten å måtte kjøre gjnnom en bomstasjon. Dette mener jeg er dypt urimelig.
- Jeg bor nære oslo , jobber i Oslo. Men jeg har praktisk talt sluttet å benytte alle tilbud oslo har. Velger andre alternativer i nærheten til der jeg bor.
- Jeg bruker 15 minutter med bil til jobb, men kommer til å bruke 40 minutt (en vei) når jeg går over til å bruke kollektiv
- Jeg bruker aldri bil til jobb, men bruker bil på kvelden og i fritiden. Jeg er litt usikker på hvordan dette vil påvirke meg.
- jeg bruker allerede bilen minimalt, men synes det blir altfor dyrt å ta et nødvendig ærend der jeg må ha bil. tar kun bilen når jeg absolutt må allerede.
- Jeg bruker bil på jobb pga møtevirksomhet med div kjøreavstander
- Jeg bruker helst kollektiv. Men vet at flere bommer skaper problemer for mange
- Jeg bruker ikke bil i jobbsammenheng, men til gamle foreldre, hytta, større innkjøp, levere hageavfall osv. Det er ikke alltid kollektivtransport dit jeg skal utenfor Oslo og noen transportoppdrag kan vanskelig løses uten bil, egen eller andres.
- Jeg eier ikke bil.
- Jeg er for bomring, men der jeg bor(på Haugerud) blir jeg nå låst inne av bomringen. Det er et for rigid system som straffer alle ulikt fra hvem som faktisk kjører flest kilometer. Innenfor bomringen kan man kjøre uhindret, men bor du på "feil" sted er det umulig å komme seg noe som helst sted. Jeg syns det er for dyrt å måtte betale for å kjøre 3 kilometer de få gangene jeg er nødt til å bruke bil. Jeg unngår forøvrig å bruke bilen da kollektivtransporten er god nok.
- Jeg er heldig å får ingen bomstasjoner på min vei til/fra jobb
- Jeg er småbarnsfar som bor i Rygge og jobber i Oslo. kollektiv bruker jeg over 1,5t/vei til jobb. Jeg har ikke en annen valg enn å reise tidlig og kommer tilbake for å rekke SFO/Aks og aktiviteter
- Jeg er usikker på hva de konkrete konsekvensene av dette blir. Uansett kjører det mange store varebiler og busser i byen. Bilparken er merkbart elektrifisert og et mindre problem enn disse doningene som tar hele veien og knapt ser seg om.
- Jeg er veldig positiv til ny bomring. Tror det kan føre til at færre reiser med bil på korte turer internt i oslo.
- Jeg finner det totalt urimelig å betale BÅDE INN OG UT av bomringen. Har du passert en gang så bør du ha "overgang" i et 1,5 t vindu
- Jeg flytter fra Oslo før dette.
- Jeg får et kjedeligere, dyrere og mindre innholdsrikt og sosialt liv. Barna blir mindre kjent i byen, får mindre kontakt med slekt og venner utenfor nærmiljøet. Jeg får bistått mine gamle foreldre sjeldnere og de får mindre kontakt med barnebarn. På sikt vil de sikkert trenge mer bistand fra kommunen fordi vi ikke har råd til å betale flere bommer hver vei og beboerparkering for å hjelpe dem mere. Vi får nok heller prate på telefon. Jeg tror mange mennesker, særlig eldre og funksjonshemmede, blir mer ensomme enn før, for man stikker ikke bare innom på veien lenger når det koster hundrevis av kroner å kjøre den ekstra km og parkere to timer i gaten. Nye bommer og boeboerparkering vil gå ut over ulønnet og frivillig innsats på en rekke samfunnsområder osv. Det blir f.eks. dyrere og vanskeligere å få på loppemarkeder, så de vil sikkert merke færre besøkende og færre som kjøper store/tunge ting.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

jeg vil iallfall besøke færre av dem nå som det blir dyrt. Barna vil ikke lenger få velge hvilke fritidsaktiviteter de
- Jeg har allerede endret måten jeg reiser på p.g.a. ombyggingen i Grefsenveien.
- Jeg har ikke råd til å disponere bil i det hele tatt pga bommen. Jeg sliter med å få gjort større ærender og få hverdagen til å gå rundt, der eneste utvei er bil.
- jeg har ikke råd til å kjøre pga. bompenger, noe som gjør hverdagen vanskeligere
- jeg har redusert bruk av butikker i byen og dropper kjøp av trenester i område der pareking er blitt dyrere
- Jeg kjenner ikke detaljene i endringene, men har et inntrykk (basert på ganske begrenset kunnskap om realitetene) av at dette bidrar til et bedre system (bedre fordeling etter faktisk kjøring/forurensning/andre ulemper).
- Jeg kjører bare til jobb de tre dagene jeg "må" kjøre datteren til morgentrening. Det vil jeg gjøre uavhengig av bompenger.
- Jeg kjører en Elbil derfor økonomisk konsekvensene er ikke så stor for meg.
- Jeg kjører ikke bil til jobb, og har ikke egen bil.
- Jeg kjører ikke bil, men har sympati for bilistene, det blri for vanskelig og dyrt for dem nå.
- jeg kjører nesten aldri til jobb, har derfor krysset av for ikke relevant
- Jeg kjørerALDRI bil!
- Jeg kommer fra Frogn og kjører til jobb i Oslo. Aldri inn i sentrum. Vanskeliggjør å komme seg på jobb utenbys fra
- Jeg mener det mye er snakk om tilpasningsvilje fra reisende. De fleste får til å reise mer kollektivt. Selv har jeg en bevegelseshemming som kunne forsvart å bruke bil til/fra jobb, men velger kollektivt pga miljøet. Det hadde vært enklere for meg med bil, men jeg føler et ansvar for fellesskapet.
- jeg må avvente og se hvordan det nye systemet vil påvirke meg, og om jeg fortsatt vil ha råd til å jobbe i Oslo
- Jeg savner en god plan for økt kollektivtilbud annonsert parallelt. Flere avganger på ruter med halvtimesruter. Flere busstraseer som ikke kjører via sentrum. Rimeligere engangsbilletter på kollektiv transport som støtter valg av sykkel som framkomstmiddel.
- Jeg synes det er dumt at det blir innført avgift på el-bil. Jeg sykler uansett når været tillater det om sommeren.
- Jeg synes det er fortvilende med økte bompengerpriser samt MANGE nye stasjoner - jeg bruker ikke bil i jobb - men har behov for det f.eks for å kjøre og hente barn på treninger / aktiveter..... Jeg vet folk som bruker kr. 3.000.- pr m,nmd for f.eks. å komme til jobb - er det slik dere ønsker bl.a. lavtlønnede arbeidstakere skal ha det. Dette er IKKE en god sosialpolitikk - mulig dere tenker det er en god miljøpolitikk. Det er greit med kr. 3.000.- i bompenger for de som har NOK penger - men ikke for familiefolk med lavtlønnsyrker.!!!!!
- Jeg synes nederst spm er litt dårlig. Når det bor over 500 000 i Oslo, vil det jo skape problemer for mange, også selv om det er en liten andel. Jeg har krysset uenig fordi jeg tror det fører til fordeler for flere enn det er til ulempe for.
- Jeg syns det er bra, gitt en samtidig videre satsning på kollektiv + sykkelfelt.
- Jeg tenker det gr ut over de som tjener minst og ikke har nok penger til å betale- de med mest penger fortsetter. sikkert bra for miljøet
- Jeg transporterer barna mine til nødvendig helsehjelp, langs ringveien mange ganger pr. uke. Det er ikke mulig å gjøre dette pr kollektivreise. Jeg kommer til å få så dårlig råd av de endrinegen som gjøres nå, at jeg vurderer å kutte ut den nødvendige helsehjelpen. Alternativt må jeg flytte.
- Jeg tror den totale trafikkmengden blir uforandret. Færre innenfor ringen vil kjøre, men det vil kompenseres av økt trafikk utenifra.
- Jeg tror det er med på å skape forskjeller blant Oslo-folk. Positivt miljøtiltak, men negativt for ulikheten. De som har mulighet, kjøper elbil, og omfattes sånn sett ikke.
- Jeg tror folk kommer til å kjøre som før og fortsette å velge det alternativet som er raskest for dem
- jeg vet ikke nok om hvordan det vil slå ut, og kan følgelig ikke si noe om hvordan det vil ramme.
- Jeg vet ikke om spørsmålet kommer, men utfordringene for vårt firma er at vi reiser ut i kundemøter/besøk. Kostnaden for firmaet har blitt svært store
- Jeg vurderer tidligpensjon pga for dyr og vanskelig arbeidsreise
- Jeg vurderer å begynne å kjøre bil som følge av nedleggelse av bussruta.
- Kanskje ikke så mange problemer, men det vil være en kostnad. Folk blir nødt til å prioritere.
- Kapasiteten i offentligtransport er allerede altfor dårlig pt. Når antallet passasjerer øker vil situasjonen forverre seg.
- Kjenner ikke virkningene for handel og byliv av å sperre av sentrum. (Herunder kulturliv
- Kjipt for dem som kjører egne og andres barn til aktiviteter (som idrett) eller selv stiller opp i frivillig ungdomsarbeid. Disse ofrer fritid for å fremme idrett blant barn og ungdom som ledere eller trener. Har barna en kamp på andre siden av byen tidlig en søndag, er bil et nesten nødvendig fremkomstmiddel - i alle fall tar man tidsbruken i betraktning. (Dette er IKKE likt fordelt mellom foreldrene). Det samme gjelder dem som vil besøke gamle foreldre/slektninger. Bomavgiften burde BARE gjelde 0730-9000 og 1430-1700 på hverdager!
- Kjør på med kollektivsatsinga. Tenkt at det finnes folk i Oslo som ikke VET hvilke kollektivalternativer de kan bruke til jobb`?!?!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kjører aldri bil til jobb
- Kjører aldri i byen
- Kjører el bil - lite opplysninger om takst for elbiler fra 1 juni
- Kjører ikke bil, men sykler en gang i blant. Setter derfor pris på mindre biltrafikk
- Kollektivtilbudet er ikke god nok dimensjonert i FORKANT av slike endringer - bidrar til mer "sild i tønne"-tilstander på kollektivtilbudene, forsinkelser, alt for mange mennesker på alt for lite område nesten hele døgnet - UHOLDBART situasjon i lengden og en HÅN mot pendlerene inn og ut av Oslo
- Kollektivtilbudet er pdd ikke godt nok ifra mitt hjemsted. Tvunget til å benytte bil for å få kabalen jobb og familie på 5 til å gå opp.
- Kona har dårlige bein og må kjøre til jobb på Bygdøy. Det blir kostbart.
- Kosnader, tenk barnefamilier!
- Kraftig økning i bompengekostnad
- Kritisk til om plasseringen av bomring er effektiv. Vi som bor innenfor bomringen må betale uansett om vi kjører inn eller ut av sentrum.
- liten betydning, jeg reiser kollektivt til jobb
- Litt negativ til at det å dra ut i marka ved hjelp av bil stort sett vil medføre bompassering - men man får ikke alt.....
- Man bør ikke øke bomsatsene og opprette ny bomringer uten at kollektivalternativet blir kraftig forbedret. Nye t-banetunneller som kryser det store hulle i t-banekartet (ringen). Bedre kollektivtransport til fra nabokommuner til trafikknutepunkter i og rundt Oslo. Ny E18 vestover må bygges. Bil er raskere enn buss ut fra Oslo.
- Man bør kunne jobbe mot bilfritt sentrum uten å innføre bomstasjoner
- Man bør vurdere å innføre strengere kontroller og bøter til sykkelister da de er en fare for meg som forgjenger. De følger sjelden en eneeste av trafikkreglene
- Man har ikke råd til å jobbe snart
- Man jobber og skal kjøre-hent i barnehage. Hvis man ikke bor i Oslo MÅ man kjøre! Kabalen går ikke opp uten for veldig mange!!!!
- Man må ha flere tanker i hodet samtidig, ikke bare gjøre hverdagen vanskelig for folk.
- Man slutter å handle i Oslo for vanskelig å få med mer enn man kan ha på fanget eller klare å holde i over 30 min når man reiser kollektivt
- MAn vil omtrent køre bil dersom man trenger det uansett antall bomstasjoner dersom man ikke tilretteleger/ utvider kapasitet for offentlig transport. Tenker at dette tiltaket er mer finansbasert enn miljøorientert.
- Mange er avhengig av bil. Stimuler til elbilkjøring eller andre utslippsfrie alternativer.
- Mange familier med svak økonomi har problemer med dette
- Mange opplever bomringen som problematisk fordi deres komfortable vane med å sitte alene i bilen blir dyrere. Jeg håper derimot at bomringen vil gjøre det såpass lite attraktivt for mange av de som egentlig ikke har noen god grunn til å kjøre inne i Oslo til å kjøre. Forhåpentligvis vil det skape bedre fremkommelighet for bussene, mindre biltrafikk og færre farlige situasjoner for oss myke trafikanter.
- Mange som kjører gjør det fordi de ikke har alternativer som fungerer. Heving av kost for passering skaper dermed missnøye.
- med en institusjon som også har en stor frivillig stab, er det negativt at det nå kommer bom inn til Bygdøy. Det begynner å bli vel dyrt for pensjonistene våre "å jobbe gratis" for museet.
- men nødvendig (ad siste spørsmål).
- Mer trafikk rundt arbeidsplassen som følge av at folk leter etter ledige plasser å parkere
- Mer tro på begrensninger i parkering og tilrettelegging enn å avgiftslegge kjøring. kan få veldig sosialt urettferdige utslag. selv sykler jeg og blir ikke berørt og setter pris på mindre biler, men synes bompengeavgiftene begynne å bli for høye - da primært fordi de har urettferdig sosial profil. De rike har råd - dette går ut over de med dårlig råd.
- Mest for oss som jobbet delt dagsverk og ikke bor i byen
- Min eneste bekymring; rammer de svakeste/fattigste hardest
- Min mann er tømrer, påfører oss ekstra kostnader månedlig.
- Min oppfatning er at de som har råd til å bo i Oslo sentrum vil få økt nytte mens alle andre må ta kostnaden. Mindre kjøring i Oslo betyr ikke mindre kjøring med bil.
- Min opplevelse av bilkøen inn i carl berner-krysset om morgenen er at det er nærmest kun "yrkesbiler". de vil fortsatt kjøre med mer bompenger
- min reise til jobben påvirkes ikke av dette, men reiser på fritiden berøres.
- Min ulempe har sammenheng med ugunstig bosted i forhold til nye bommer, men ikke relevant for arbeidsreiser
- Min virksomhet er desentralisert med forskjellige arbeidsteder i løpet av uken
- Må avvente og se hvordan utslaget blir
- Må kanskje kutte aktiviteter for barn, da ikke alle aktiviteter finnes i nærområdet
- Nei, jeg tror ikke økte bompriser gir mindre bilkjøring inn til Oslo.
- Noen helt få synes kanskje det fører til ulemper eller problemer, men det blir fordel og ikke minst økt sikkerhet for veldig mange andre.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Noen trenger å benytte bil av helsemessige eller familiemessige årsaker. Kollektivtilbudet tar for lang tid til å være et godt nok tilbud. Det er for få tilbud på tvers av byen. Skal man inn til sentrum er tilbudet godt, men det er ikke godt f.eks. fra Sandvika/Bærum og inn mot Ring 3.
- Noen vil få det verre, men byen som helhet kan forventes å få det bedre
- Ny bomring gjør at vi kjører til Bærum og Asker for å handle.
- Ny bomstasjon er plassert rett foran innkjøring til innfartsparkering!
- Nye bomstasjoner rammer meg og andre barnefamilier! Vi må uansett bruke bil for å levere/ hente i barnehagen/ skole/ aktiviteter for å få hverdagen til å gå opp, og dermed er det barnefamilier dette går utover. Næringslivet vil uansett bare øke prisene på sine produkter når veiavgiftene økes. Dermed går dette utover barnefamilier og andre som sliter med økonomien fra før.
- Næringsliv og beboere i sentrum MÅ tas hensyn til ved slike endringer
- Når det sist ble høyere bomringpriser, så ble det plutselig stapp fullt på toget - ikke lange nok togsett til å få plass til alle som velger å droppe bilkjøring etter innføring av høyere bomringpriser.
- Når jeg først MÅ kjøre, så går ikke turen fra A til B. Jeg kjører fordi jeg skal gjennom A, B, C, D, E, B, A, D osv., og gjerne med bilen fullasta.
- Når kommer belønningene for å la bilen stå, istedet for alltid å bli straffet?
- Når Lieråstunnelen stenges for vedlikehold i hele sommer, er det svært belastende for pendlere som må ta bilen til kontoret.
- Når luftkvalitet og sikkerhet er resultatet
- Når man gjør slike tiltak bør kollektivtransport prisen ned, det er veldig dyrt å kjøre kollektivt. Spesielt bør langvarige billetter ha en vesentlig lavere pris
- når vaner skal endres skaper en gjerne "problemer" for å tvinge frem nye løsninger.
- Når vi får elbilen vår kommer jeg til å kjøre oftere uansett disse endringene.
- OK med bomringer. Men veiprising ville vært enda bedre.
- Om det fører til mindre trafikk er det en fordel for de av oss som likevel har råd til å velge bilen, og ikke er avhengig av å skulle hente barn i barnehage/AKS/SFO
- om det kommer et protest parti mot bom kommer jeg til å stemme på de
- Om jeg hadde hatt barn og skulle levert de, hadde jeg satt pris på bedre tilpasset for de som er avhnegig av bil for å få hverdagen til å gå opp
- Opplever at det er lite bilkjøring i byen nå. Svært dyr bompengering for de som må kjøre
- Opplever ingen bedring i kollektivtilbud og dette burde kommet før eller minst parallelt med en slik justering
- Oslo vest har for mange bomstasjoner inne i sentrum. For lite område mellom bomstasjonene i Oslo vest og Bærum. Uansett hvor du drar må det betales. De som bor i Oslo øst har bom lengre ut av sentrum.
- Pendlere inn til Oslo fra kommuner utenfor Oslo må enten betale mer for å kjøre bil, eller bruke mer tid ved å bytte til kollektivtransport. Dette vil over tid kunne føre til økt press på å bosette seg nærmere Oslo enn det som har vært tilfellet hittil når f.eks. barnefamilier har flyttet ut av Oslo til nærliggende kommuner.
- Prisene på kollektivt altfor høy, Prisene på bom altfor høy. Usosial politikk
- Problemene rammer stort sett dem med dårlig økonomi, og som tidligere ikke har betalt i bomringen. Kan ikke huske at det var like mye ståk første gang bomringen kom?
- På grunn av svært lang reisetid kollektiv ser jeg meg nødt til å kjøpe bil for å komme på jobb (bruker i dag 3 timer på reise hver dag). Høyere bomtakset er derfor en stor ulempe for meg. Spesielt siden jeg må ha en firehjulstrekk for å komme opp bakken der jeg bor og ikke kan lade en valig el-bil hjemme.
- Ringen konsekvent ved grensene bryter opp innarbeidede handlemønster og tvinger handlene til å holde seg mer innenfor Oslo enn før. Dvs kjøre til handlesenter som ligger lengre unna hjemmet enn handlesenter i nabokommunen.
- Scooter åre rundr
- Ser ut som om jeg må betale bompenger for i det hele tatt å kjøre hjemmefra...
- Siden jeg aldri kjører lenger enn fra Nittedal til Grorud(trondheimsveien), så synes jeg det ikke skal kreves bompenger på den strekningen!!
- Siste spørsmålet er vanskelig, noen vil få det bedre (billigere) noen får det dyrerere, det er ikke ensidig
- Siste: litt enig
- siste: vil nok skape følte problemer, men ikke ekte totalt sett
- Skal ikke til sentrum. Skal bare gjennom tunellen fra Ryen for å komme til Bygdøy. 2 nye bomstasjoner kommer.
- Skaper jo ulemper, men også fordeler
- Skaper problemer for de som pendler der kollektivtilbudet er dårlig.
- Skaper sikkert ulemper/problemer men et krafttak for fremtidige generasjoners livskvalitet er et felles ansvar!
- skrur av skiltet og kjører på
- Som far til aktive barn vil dette medføre store ekstra kostnader når det gjelder kjøring til og fra idrettsarrangementer. Det vil føre til at mennesker som ikke har økonomi til å betale bom, må holde sine barn hjemme. Forskjellene på " fattig og rik"vil bli enda tydligere.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Som før: ikke mindre bilkjøring i byen hvis du trenger bil for å komme deg ut av byen. bare dyrere. "Symbolske priser for EL-bil" er for høy for å være symbolske
- Som skiftarbeider er det vanskelig for meg å endre på reiseruten, det er andre mennesker påp jobb som er avhengig av at jeg dukker opp når det er mitt skift. Disse tiltakene er hindrene for meg å komme meg på jobb. Samtidig som utgifter til bomringen sliter økonomisk på vår familie.
- Som småbarnsforeldre som bor i Bærum og jobber i Oslo, så er det tidsklemma som gjør at jeg bruker bilen. Det er raskere, og jeg kommer raskere fra barnehagen og til barnehagen. Hvis det blir for dyrt i bomringen så må man vurdere sin stillingsprosent for å rekke og levere og hente. som igjen medfører mindre lønn og dårligere økonomi for en presset økonomi for familier med barn....
- Spent på om endringene vil føre til dårligere plass på kollektivtilbudet jeg bruker
- SPØRS JO HVA TAKSTENE SKAL ENDRES TIL DA... DET ER IKKE OPPGITT HER OM DE ØKER ELLER MINSKER...
- Stor ulempe for oss som bor i sentrum og må kjøre ut for å f.eks spille golf
- Straffer barnefamiliene og de med lavest inntekt.
- Svarene er basert på det jeg tror det kommer til å koste. Jeg tror det blir lite eller ingen endring i bomringskostnadene for meg.
- Svært viktig med gode alternativer til privatbil.
- Sykt dyrt og må vurdere bytte jobb. Har ingen andre reisealternativ
- Synes det er kanskje for mange bommer og ødelegger bybilde med de stygge og store bommene. Det burde holde med bommer ved Fylkesgrensen og inn og ut fra byen med litt mer anonyme og mer tilpassete bomber som er "usynlig" i bybildet
- Synes det kunne vært som nå, men selv bruker jeg kun bil/bommer ca 1 gang i uka på fritiden.
- Synes ikke det burde være bompenge for å kjøre under byen (tunnel) om man ikke skal inn til byen.
- Systemet må hensynta de som faktisk bor i sentrum og trenger egen bil
- tas ingen hensyn til folk flest
- Til det siste svaret: Mulig problem at noen som MÅ kjøre bil til jobb, får urimelig store utgifter. Men jeg vet for lite om prisene og omfanget til å uttale meg
- Transportkostnad er etter hvert en kostnadsdriver ifb. fritidsaktiviteter bl.a. for barn med sene treninger, kamper, øvelser og konserter. På kveldstid er kollektiv ikke et alternativ både pga. sikkerhet og fordi reisetiden til f.eks. bortekamper kan være så mye som 60-90 min hver vei. Som trener for et idrettslag i Oslo har jeg etter hvert økende transportutgifter, men sporten krever en del utstyr som jeg må transportere og kollektiv er ikke et reellt alternativ for transport her heller. Klubben har ikke økonoi til å betale trenere.
- Uforståelig at buss tilbud i Bærum er blitt dårligere når man bruker kollektivt
- Ulempe for bilister er bra for det gir færre bilder.
- Ulempene blir mer likt fordelt enn de har vært...
- Usosialt avgiftssystem, men det endrer ikke min reiser, verken jobb eller privat.
- Usosialt tiltak som rammer skjevt (Lite å si for høyinntektsgrupper). Mange er avhengig av bil uansett inntekt og biltype (el eller fossilbil)
- Usosialt, utelokker flere fra å delta i aktiviteter og å utrette behov selvstendig
- Vanskelig å reise med "bagasje" på kollektivtransport. Tidkrevende og mye venting på transfer.
- Vanskelig å svare da jeg ikke vet hva endringene er.
- Vanskeligere å kjøre/hente barn på treninger. Må betale for det. Jeg kommer til å søke meg jobb utenfor byen etter hvert som følge av alle bomringene og besøke byen minst mulig.
- ved å stenge, redusere fremkommelighet på hovedveier flyttes trafikken i boområder, der er mer trafikk enn tidligere
- Vedit for lite om hva det vil innebære
- Veldig dyrt å bo i Oslo og jobbe utenfor (gjelder for samboer), så vi skal flytte ut av byen.
- Veldig lite gjennomtenkt mtp de som trenger og de som utfører nødvendige hjemmetjenester
- Veldig positiv til høyere bomavgifter.
- Veldig usosialt tiltak, mangler reelle alternativ for mange
- Verre med nye ringer utenfor der jeg bor og dermed virkning for min fritid av økonomisk art
- Vesentlig dyrere å få barn til skole og aktiviteter
- Vet ikke dette før det er innført
- Vet jo ikke, men håper det fører til mindre bilkjøring i byen
- Vi bor på Hurum og jobber i Oslo. Selv om jeg mener at det er positivt med færre biler i Olso har det ført til at vi sjeldnere handler i Oslo på vei hjem fra jobb. Vi reiser aldri inn til Oslo for å handle lenger. Det blir for komplisert mtp enveiskjøringer og dyr parkering. Vi handler mer lokalt eller på Vinterbro. Mulig dette tilhører en annen studie, men adferdsmønsterer endres mtp bruk av byen.
- Vi har allerede gjort tiltak med å flytte til ny bolig. En av hovedgrunnene var tilgjengelighet og kostnader ved å komme seg til og fra jobb.
- Vi har to barn med utviklingsforstyrrelser, og helt avhengige av bil for å få hverdagen til å gå opp. Stadige møter med ulike instanser samt kronglete kollektivvei gjhør det helt urealistisk å benytte kollektivt. Tiltakene vil kun gjøre vår sitausjon enda værre.
- Vi som arbeider delt dagsverk får det mye mer slitsomt og dyrt når systemet strammes inn enda mer. Jeg er positiv til miljøtiltak, kollektivtransport og alt som gjør det greit å bo og arbeide i byen. Men vi

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

som skal inn og ut, som ikke har råd til å bo i indre by og har barn. Vi må også få mulighet til en god hverdag.
- Vi som har elbil bør også være med å betale.
- Vi unngår å holde møter i sentrum - unngår også arrangementer i sentrum
- vil belaste økonomisk, endre besøksvaner, fordi å reise kollektivt vil vanskeliggjøre normal kommunikasjon med hverandre, økte kostnader, vil også senke aktivitetsnivået, frivillighet, blir en tidsklemme, på virke, spesielt handelsstanden urimelig.
- Vil bli enda trangere på bussen
- Vil bli noe dyrere, men det er kjempedyrt fra før.
- vil endre handelmønster, trekke handel ut av byen
- Vil nok ikke skape problemer for "mange", men kan være problematisk for enkelte grupper, og da neppe dem med best økonomi!
- Vil også skape fordeler for mange
- Vil sannsynligvis kjøre oftere fordi det blir billigere for meg å kjøre Ring 3. Forhåpentligvis blir det litt færre biler også :-) Har man bil så har man bil. Bompasseringer pr dag er halvparten av kollektivprisen.
- vil sikkert skape problemer i en overgangsperiode før folk finner nye vaner, eller avfinner seg med prisene
- Vil skape ulepmer for de som bor litt utenfor byen og er avhengig av å hente/levere barn i barnehage/skole
- Viser til tidligere kommentar. Helt håpløst at også Rosenholm som er innfartsparkering har så få togavganger, derfor jeg har kjørt helt til Holmlia. Men kommer nok til å slutte med det når bomringen kommer.
- Økonomisk belastende for mange
- Økt bompenger er bra for miljøet, men har sosial slagside. Ikke fordelingsmessig/sosialt rettferdig.
- Økte bompengesatser på kombineres med billigere og bedre kollektivtilbud, med gratis og større parkeringskapasitet ved alle stasjoner, både hos NSB og T-banen
- Økte kostnader for den som ikke har godt kollektivtilbud
- Økte takster vil gjøre min pendling med bil raskere hvis flere andre dropper bilen
- ønsker et rettferdig system for vegfinansieringen, dvs fks elbilsjåfører må betale sin vegbruk
- Ønsker heller massiv oppgradering av kollektivtrafikk tilbudet
- å kjøre bil er en personlig frihet, med el-bil som ikke forurenser ser jeg ikke problemet med bilkjøring, og det er en uting at vi da skal betale bompenger og ellers hindres i å bevege oss fritt med bil. Dessuten har ikke alle helse til å gå/sykle/bruke kollektiv, eller til heller, avhengig av hvilke reiser man er avhengig av å ta
- Å komme seg til og fra jobb med kollektivtransport går stort sett greit. Tre barn til og fra fritidsaktiviteter på ettermiddagen koster mye i bompenger!!!
- Å tvinge samfunnsborgerne til å betale enda mer for så å si alt er ikke en god måte å skape miljø bevissthet på.

Bakgrunnsspørsmål

Hva er din alder? (du trenger ikke å svare) Alder

	Antall	Andel (%)
19 og yngre	3	0.1
20-29	488	9.0
30-39	1131	20.9
40-49	1363	25.1
50-59	1299	24.0
60-69	615	11.3
70 og eldre	14	0.3
Missing	508	9.4
Total	5421	100.0

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hva er din sivilstand?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg er gift/ samboer	3875	71,5	73,5	73,5
	Jeg er singel/enslig	1202	22,2	22,8	96,3
	Annet/vil ikke svare	195	3,6	3,7	100,0
	Total	5272	97,3	100,0	
Missing	System	149	2,7		
Total		5421	100,0		

Hvor mange barn under 18 år bor det i husstanden? Antall barn under 18 år

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	3013	55,6	58,4	58,4
	1	788	14,5	15,3	73,7
	2	1076	19,8	20,9	94,6
	3	247	4,6	4,8	99,4
	4	26	,5	,5	99,9
	5	3	,1	,1	100,0
	6	1	,0	,0	100,0
	18	1	,0	,0	100,0
	Total	5155	95,1	100,0	
Missing	System	266	4,9		
Total		5421	100,0		

Kjønn

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kvinne	2847	52,5	54,3	54,3
	Mann	2272	41,9	43,4	97,7
	Annet/ ønsker ikke å oppgi kjønn	121	2,2	2,3	100,0
	Total	5240	96,7	100,0	
Missing	System	181	3,3		
Total		5421	100,0		

Har du førerkort for personbil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	4989	92,0	92,0	92,0
	Nei	432	8,0	8,0	100,0
	Total	5421	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	843	15,6	15,6	15,6
	Ja, er med i bildeleordning (bilkollektiv, «nabobil» eller liknende»)	214	3,9	3,9	19,5
	Ja, eier/disponerer bil som primært brukes av meg eller andre i husholdningen.	4126	76,1	76,1	95,6
	Ja, jeg kan låne bil av andre ved behov	238	4,4	4,4	100,0
	Total	5421	100,0	100,0	

Hvor mange personbiler eier eller disponerer din husholdning? Oppgi antall biler husholdningen eier/disponerer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	3	,1	,1	,1
	1	2682	49,5	65,0	65,1
	2	1251	23,1	30,3	95,4
	3	145	2,7	3,5	98,9
	4	29	,5	,7	99,6
	5	8	,1	,2	99,8
	6	2	,0	,0	99,9
	7	3	,1	,1	99,9
	9	2	,0	,0	100,0
	11	1	,0	,0	100,0
	Total	4126	76,1	100,0	
Missing	System	1295	23,9		
Total		5421	100,0		

Hva var din bruttoinntekt siste år?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 299 000 kroner	66	1,2	1,2	1,2
	300 000 - 399 000 kroner	90	1,7	1,7	2,9
	400 000 - 499 000 kroner	593	10,9	11,1	14,0
	500 000 - 599 000 kroner	1220	22,5	22,8	36,8
	600 000 - 699 000 kroner	1070	19,7	20,0	56,9
	700 000 - 799 000 kroner	655	12,1	12,3	69,1
	800 000 - 899 000 kroner	450	8,3	8,4	77,5
	900 000 - 999 000 kroner	296	5,5	5,5	83,1
	Mer enn 1 000 000 kroner	515	9,5	9,6	92,7
	Vet ikke/ ønsker ikke å oppgi inntekt	390	7,2	7,3	100,0
	Total	5345	98,6	100,0	
Missing	System	76	1,4		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hva er din høyeste fullførte utdanning?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Grunnskole	38	,7	,7	,7
	Videregående - inntil 12 år	428	7,9	8,2	8,9
	Høyskole/universitet, lavere grad (mindre enn fire år)	1327	24,5	25,3	34,2
	Høyskole/universitet, høyere grad (fire år eller mer)	3363	62,0	64,2	98,4
	Annet	83	1,5	1,6	100,0
	Total	5239	96,6	100,0	
Missing	System	182	3,4		
Total		5421	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om det vi har spurt om i undersøkelsen eller om selve undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Skriv med dine egne ord:	1125	20,8	100,0	100,0
Missing	System	4296	79,2		
Total		5421	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om det vi har spurt om i undersøkelsen eller om selve undersøkelsen? No answer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	4295	79,2	100,0	100,0
Missing	System	1126	20,8		
Total		5421	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om det vi har spurt om i undersøkelsen eller om selve undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

- "10 minutter" ...yeah, right! Tok nesten en time, delvis pga veldig treg server, kunne ta opp til et minutt før jeg fikk neste spørsmål.
- (Pendler Larvik - Helsfyr 2-3ggr pr uke, resten av uka på Nexans kontor Sandefjiord)
- Sykkelfeltet ved Økern Tbane kolliderer med buss-stoppet, syklister må ut i veien - utenfor bussen for å komme forbi. Føles utrygt. 2. Sykkelfeltene feies for dårlig - ikke greit å sykle på grus i sykkelfeltet når bilfeltet er uten grus.
- Spørsmål om kollektivtilbud mellom jobb og bolig for oss som ikke bruker det, "tvang" frem svar av dårlig kvalitet. 2) Mye av "varelevering" i byens gågater er ikke reell, og beslaglegger MYE verdifullt trafikkareale. Har aldri sett noen form for kontroll
- Aggresiv og uvettig kjøring av syklister er en plage. For smale sykkelfelt gjør meg uttrygg, ikke minst bussene suser så tett på at en liten ustøhet på sykkelen kan få alvorlige konsekvenser.
- Akkurat nå er det hverken fugl eller fisk i Oslo sentrum. Byggearbeider og dårlige løsninger gjør det krevende for både gående, bilister og syklister flere steder. Men Oslo er en nydelig by, og fortsatt økt satsing på gående og kollektivtransport vil løfte byen ytterligere.
- all faren syklistene skaper,håndhev brudd. manglene tilgjengelighet og forflytningsmuligheter for personer med bevegelsesvansker, parkeringsplasser, innskrenking av HC kort, antallet TT turer. nedsenking av fortauskanter i HELe byen (må ikke være for bratte)
- Alle endringer, etter min mening, gjør det mer komplisert og ugunstig for helsepersonell å gi nødvendig og daglig hjelp til de eldre og syke i Oslo, spesielt da i sentrumsområdene.
- Alle familier bør ha en bil!
- Alltid veldig lurt å komme med bredere tilbud og alternativer før man begynner å forby og legge til skatt og avgifter hvis man vil unngå opprør og kontraproduktivitet (ref generell misnøye med

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

bompeger tvers landet, og bilister som likevel forstetter å kjøre inn og ut av Oslo hver dag til tross for høyere kostnad pga dårligere alternativer)
- Alt for lang
- Alt for lang og tidkrevende undersøkelse!
- alt for lang undersøkelse
- Alt for lang undersøkelse
- Alt for lang undersøkelse.
- Alt for mange dårlig formulerte spørsmål
- Alt for mange lyskryss gjør at kollektivtrafikken bruker lang tid gjennom sentrum. I Kvaderaturen tar det til tross for store investeringer lengre tid enn før å reise kollektivt. Fjerning av stoppesteder er også en uting.
- alt for mange unødvendige spørsmål
- Alt for mye spørsmål som gjentas. Kommer aldri til å svare på dette igjen.
- Altfor ensidig fokus. Skulle nesten tro undersøkelsen er lagd av MDG.
- Altfor lang
- Altfor lang og tidkrevende undersøkelse
- ALTFOR lang survey. Legg opp til færre spørsmål neste gang.
- altfor lang. Burde være delt opp i flere bolker. Tror mange gir opp underveis. Tar veldig lang tid å svare på alt
- Altfor mye støy fra folk på t-banen. Burde vært stillevogner på t-banen slik det er på tog.
- Altfor omfattende
- Altfor stort fokus på sykkel i Oslo. Det er forgjengerne det ble fokuseres på.
- Anslått nødvendige bompengekostnader i 2019 ca 20.000 + eiendomsskatt 10.000. Nødvendig å si mer?
- antall avganger på linje 3 i retning Kolsås må økes i rushtiden!
- Antall meter fra holdeplass er sånt man egentlig ikke vet. Ta svaret med en klype salt.
- Arbeider med drift av riks-og fylkesveier i Follo. Har behov for bruk av bil til tjenestekjøring i arbeidstiden. Bruker privatbil til denne bruken.
- Arbeidstiden i Oslo kommune burde flexibiliseres, da blir det mindre folk i tbane før 9:00
- Avhengig av bil i jobb
- Avstand skal kun gis i km, og der må det være lov å bruke desimaltall når det er kortere enn 1 km
- Bare det at jeg er glad jeg kan ta t-banen til jobb da den ikke påvirkes av trafikkbildet. En av grunnene til at vi bosatte oss akkurat der vi gjorde.
- Bare legge til at Tbanetilbudet for de langs Linje 5 i Groruddalen har blitt dårligere etter Ringen kom.
- Barrierer som av sikkerhetsmessig hensyn er satt ut i sentrum, bør tilpasses bedre. Varierer mye i utforming, størrelse og plassering. Kan enkelte steder være unødvendig til hinder eller trafikkfarlig for gående og syklister.
- Bedre adskilt sykkeltrase over rådhuskaia.bredere/mer adskilt sykkeltrase i Dronning eufemias gate.
- Bedre kollekiv tilbud hvor tbanen ikke går hadde hjulpet
- Bedre sykkelveier (som er forbundet!) gjennom Oslo sentrum!!!
- Bedre tilrettelegging for syklister
- Behold markagrensa, behold parkene, bygg heller ut i drabantbyene med god kollektivmulighet
- Betaler månedskort men får sjelden sitteplass fordi det er fullt - så i rushtiden kan kollektivtilbudet med fordel utvides! Fint med sånne spørreundersøkelder :)
- Bil i oslo-spørsmålene, på de første var det vanskelig å svare entydig. Det har blitt dårligere for bil, men hvis man vekter bilfritt mer, er det til det bedre, men til det verre for kjørende..
- bilen er et gode som gir frihet til å bevege seg fritt, og så lenge man kjører elektrisk og ikke forurenser ser jeg ikke problemet. Idag er det mesten umulig å komme seg frem i Oslo sentrum uten å kjøre ulovlig på et eller annet sted. Man kommer inn i looper som gjør at man ikke kommer ut igjen uten å kjøre ulovlig. Dette medfører unødvendig bilkjøring og kan umulig være meningen . Ikke alle har helse/tid/mulighet til å bruke kollektivt hele tiden
- Bilen må ut av ring 2!
- Biler må også få en plass i transportsystemet
- Bilfritt sentrum er en vits. Ikke noe er gjennomført. Byrådet klarer heller ikke å fylle gatene med andre tilbud. Elendig gjennomført.
- Billigere billetter
- Biltrafikken bør begrenses mer i sentrum
- Bli kvitt bompengeringene
- bom ordningen gjør folk frustert, desprimenrt og isolert
- Bompenger er noe dritt og ekskluderende.
- Bompenger er ran. Sykling i Oslo er dårlig tilrettelagt og farlig.
- Bomringen gjør at jeg faktisk vurderer å bytte jobb, da den rammer skjevt for oss som kjører mot rushen og er avhengige av bil til jobb da kollektivtransporten ikke er noe reelt alternativ. Jeg ville ha bruk 4 timer tur retur, kontra 90 min med bil
- Bomringen gjør at vi blir nødt til å gå over til elbil. Som i og for seg er positivt. Men mange familier som ikke har råd til dette vil bli belastet uhenholdsmessig mye pga bomringene pga daglig logistikk.
- Bomringen rammer ofte feil reise. F eks fra bolig til marka. Bolig til kirke

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bomringene vil ikke påvirke min bruk av bil, men kjenner på at totalkostandene blir høye. Reiser mye ut av byen og trenger bilen. Kollektivtilbudet hjemmefra til semtrum er relativt godt, men det er veldig begrenset dersom man skal andre steder. Tar uforholdsmessig mye tid å forflytte seg.
- Bor i utkanten av byen og bruker derfor sentrum veldig sjelden, det blir for langt å dra.
- Bor ikke i Oslo, så en del av spørsmålene er ikke relevante. Det burde det vært tatt hensyn til. Og hvis jeg svarer "nei, kjører ikke bil i Oslo sentrum" - så bør ikke de neste spørsmålene handle om bilkjøring i Oslo sentrum!
- Bort med bomstasjonene. De ødelegger byen og stemningen.
- Bra - Sammenhengende sykkelveier trengs - jeg sykler omveier for å få det tryggere
- Bra at det skal legges mer til rette for byliv og mindre for biler! Håper også på sykkelautostrada inn helt fra Lillestrøm til Oslo sentrum.
- Bra dere gjennomfører slike undersøkelser. Dere må bruke ressurser på å kommunisere ut resultatene og ikke bare lage rapporter
- Bra dere hadde MC/moped med som alternativ - men hvorfor var det utelukket som reisemiddel inn til Oslo sentrum?
- Bra dere undersøker. Flere burde bruke sykkel og kollektivtransport. Kanskje noen spørsmål burde vært utformet slik: Hva skulle til for at du skulle benyttet sykkel/gå mer?
- Bra kolektivt transport må være målet, å komme seg fort av gårdet
- Bra med mindre biler i oslo sentrum. Ønsker mer grøntareal/ lekeplasser, gitt bedre luftkvalitet kunne jeg tenkt meg å bruke sentrum mer.
- Bra og ej nnomarbeidet undersøkelse
- Bra tiltak
- Bra tiltak dette :)
- bra undersøkelse
- Bra undersøkelse
- Bra utformet spørreundersøkelse, lett å forstå og lett å svare:-)
- Bruk av el-bil burde vært med i undersøkelsen
- Bruken av bil har endret seg. Bruker Elbil for å redusere kostnad og tidsbruk
- Bruker 4 transportmidler fra meg til jobb, hvis vi ikke kjører til Mortensrud og parkerer der. Kan også bruke to, hvis jeg tar 79 bussen fra Hauketo, men dette tar mye lengre tid.
- Bruker bane og trikk 13 til jobb. Vanskeligere reisevei for meg hvis trikk 13 ikke skal gå til Jar. Bruker også bil til pasienter. Kan være at jeg må betale for parkering utenfor hos pasient
- Bruker ca 30 min med bil, bruker ca 1 time med offentlig mellom hjem og jobb. Det er årsaken til at jeg bruker bil.
- Bruker etterhvert Oslo sentrum bare til servicetilbud og kultur. Lite fristende å handle når jeg ikke kan ha bil lett tilgjengelig for å legge fra meg så jeg slipper å gå rundt å bære på et lass med klær.
- bruker lang tid på trikketuren til jobb - men får da ro til å lese. Tar t-banen fra sentrum hvis dårlig tid.
- Bruker mest toget inn til Oslo og med så mange avganger inn til byen er det veldig enkelt å komme seg til og fra. Har tenkt på det noen ganger, og nå er det sånn at jeg heller velger å reise kollektivt enn å ta bilen. Da tenker jeg at man er på rett vei. Både miljømessig og tilgjengelighet. Håper sentrum blir mer tilgjengelig for flere med både togtilbud og annen kollektiv transport. Jeg har mulighet til å ta både buss, tog og båt for å komme meg til Oslo. Om man kunne bruke fjorden mer også så tror jeg det hadde vært fint.
- Brøyting av sykkelveier om vinteren er veldig avgjørende for sykkling om vinteren - kunne være greit å få også noen spørsmål om dette.
- Burde ha spurt om trafikkforhold og trafikkregler for syklister o
- Burde hatt med spørsmål om elbil, ikke bare om bil generelt
- Burde skilje betre mellom bilbruk i sentrum for jobb og fritid
- Burde spurt om både til og fra. Gjerne satt en bestemt dag i uka
- Burde spurt om varighet på arbeidsreisen med kollektivt og bil samt hvorfor jeg likevel bruker kollektivt
- burde vært bedre sykkelnett. skulle gjerne syklet, men tør ikke sykle i sentrum. tenker det er for farlig.
- BUrde vært med hva jeg tenekro0m de som bor godt utenfor Oslo og som helt klart vil merke økonomisk den nye bomringen, mindre p-plassser og samme kollektiv som igår.
- Burde vært mulig å få bedre fram at en kominerer gåing og kollektiv transport
- Buss i rushtid er svært ustabilt og tar lang tid. Gjør det enkelt å velge sykkel.
- Bussjåførene i kollektivtrafikken kjører som om de hadde stjålet bussen. Alt for høy hastighet, bråstopp, rykk og napp. Helt umulig å holde seg på beina når du står (ja, for det må jeg oftest). Hadde de faktisk forstått at de transporterte mennesker så hadde trivselen med å reise kollektivt steget mange hakk. Selvfølgelig finnes det unntak blant sjåførene, men inntrykket er at de fleste er for dårlige sjåfører og/eller har liten stolthet i den jobben de gjør som bussjåfør.
- By og land er for folk! Spesielt i byene må vi gjøre større grep for å sikre fremtidig bokvalitet. Vekk med bilen, inn med andre alternativer. For meg stopper det kollektive rundt Skedsmokorset. Her må noe gjøres. Færre biler, eller mye bedre kollektivtilbud, feks med flere felt, eller bane eller noe som ikke må stå i kø med biltrafikken. Kvaliteten på kollektivtilbudet må også bli bedre. Buss er varmt, trangt og «kvalmt». Får man opp kvaliteten vil også Teslamafian kanskje etter hvert kjøre kollektivt, i stedet for å bidra til å korke trafikken hver morra og kveld. Vi trenger tøffe politikere som tør å gjøre

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

grep ala røykeloven. Folk flest skjønner i liten grad sitt eget beste. Håper denne undersøkelsen kan bidra i den retning. Lykke til! :-)
- Byen kommer til å dø ut hvis den blir helt bilfri! ALlerede mange butikker som har gått konkurs, kommer til å føre til høyere kriminalitet tror jeg - dessverre.
- byen tilpasses friske spreke folk mellom 15 og 65, hvis du skal følge eldre foreldre til lege, eller ta med småbarn på kino, er det nå svært vanskelig, det tar også lang tid å reise kollektivt. og med sykkel er det faktisk av og til vinter med mye snø og kulde
- Bygg trygge, dedikerte sykkelveier gjennom Groruddalen!
- Bygg ut E18 Vestkorridoren, sykkeltrafikken kommer til å eksplodere av det
- Bykjernen er i ferd med å bli avfolket , og går ut over handel og restauranter
- Byrådet i Oslo er iferd med å ødelegge Oslo sentrum
- Byrådet i Oslo får mye pepper fra bilistene, men om 10 år vil vi si, hva tenkte vi på? Go Lan go!
- Båten mellom Fornebu og Aker brygge må tilbake og burde ha jevlige avganger også i helgen. Da hadde vi på Fornebu definitivt brukt Oslo sentrum like mye som Fornebu. Ingen gidder å bruke 2x40minutter på 31bussen i helgen for en tur til Oslo sentrum
- Da jeg bodde i sentrum i fjor og det ble anlagt sykkelfelt i gata jeg bodde i, slik at parkeringsplassene for beboere forsvant, ble hverdagslogistikken med småbarn elendig. Vi måtte bære de små barna fra en gateparkering mange hundre meter hjemmefra i snøvær og all slags vær, tidlig og sent. Det kan hende det er bra for bymiljøet, men ikke bomiljøet for småbarnsfamilier, med sykkelfelt og færre parkeringsplasser. Vi hadde barnehage i kjøreavstand (tildelt fra kommunen). Nå har vi uansett flyttet, vi kunne jo ikke bo sånn. Heldigvis venter vi på barnehageplass nært hjemmet og da ser jeg fram til å bare bruke kollektivt til jobb. Vil også påpeke at syklister må følges tettere mtp å overholde trafikkregler! Og det er blitt flere skumle kryss i trafikken de siste årene når syklistene er inkludert i veien slik de er. For eksempel krysset Kirkeveien/Ullevålsveien/Blindernveien.
- Dags å inkludere "mikromobilitet" som et nytt transportmedel i.e. Sparkesykkel
- Dataløsningen på spørreundersøkelsen var treg - lett å gi opp...
- De fleste småbarnsfamilier vil være avhengig av bil for å følge opp fritidsakiviteter som fotball m.m. Kommer seg ikke rundt bare med kollektivt. Hvis man ønsker at disse familiene skal bli boende i sentrum, må de ha mulighet til å disponere bil/ parkere. De nye bompengeringene vil fordyre hverdagen for denne gruppen. Mennesker med nedsatt funksjonsevne vil være avhengig av bil for å komme til sentrum. TT transporten må ha parkeringsplaser der de kan hente og levere disse brukerne.
- De som ikke har råd til å bo i byen, blir avskåret fra å bruke den. Kollektivtilbudet ut/inn er for dårlig og for dyrt å parkere i Oslo.
- De største utfordringene for fremkommelighet i Oslo er den store mengden gravearbeider
- Den endringer med høyere/flere bomtakster, fjerne parkeringer og stenge gater for biler, ekskludere mange som ikke har råd til å bruke byen vår. Er selv født og oppvokst her og begynner å føle meg som en annengrads borger. Dette synes jeg er trist og dårlig gjennomtenkt.
- Den er alt for bil-negativ og politisk
- Den er altfor lang og flere av spørsmålene går i hverandre.
- Den er for lang.
- Den er for omfattende - bør forenkles - mange av spørsmålene kommer igjen og igjen - for lite bruk av visuelle virkemidler - ikke mulig å melde inn områder som man finner problematiske og har konkrete forslag til løsninger.
- Den er tendensiøs - tar utgangspunkt i at mer sykling etc er bra
- den nye bomringen er rent ran
- Den tok 20 minutter å svare på (ikke 10). Burde valgt en løsning der svarene lagret seg, slik at man kom tilbake til der man slapp hvis man skulle være så uheldig å lukke siden ved en feil.. Jeg måtte starte på nytt, og det var nesten så jeg ikke orket da jeg så at jeg måtte fylle ut alt på nytt...
- Den var for omfattende til å gjøres på jobb.
- Den var i overkant lang og jeg følte jeg svarte på samme spørsmål flere ganger, for eksempel på om jeg reiste kollektivt og også om jeg kjørte bil
- Den var litt lang denne undersøkelsen.....
- Den var litt lang, med litt for mye tekst
- Den var uvant grei å fylle ut.
- Den var veldig lang
- Denne undersøkelsen kunne vært svært kort, om dere i første spørsmål spurte: har du allerede en optimal reise basert på kollektivtransport.
- Denne undersøkelsen omfatter langt mer en arbeidstiden, og var alt for tidkrevende
- Denne undersøkelsen tok mye lengre tid enn 5-10 minutter :-(
- Der spørres lite om hvordan det er blitt for fotgjengere.
- Dere burde skille mellom el-bilbrukere og andre bilister, spesielt i spørsmålene som vedrører bomavgift.
- Dere burde spurt mer om hva som skal til for å folk til å endre transportvaner.
- Dere burde utformet flere spm. knyttet til sykling/sykkelstier/handicappede/tilgjengelighet for eldre osv.
- Dere bør ikke bytte mellom å stille spørsmål som er positivt vs negativt ladet. Da kan det fort skje en glipp når man skal svare

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Dere glemte å spørre om jeg har privat parkeringsplass i Oslo!
- Dere har et veldig tungt skjema å fylle ut, der bør ha en bedre utforming av tekst
- Dere har ikke spurt om bilbruk - jeg kjører utelukkende elbil i Oslo
- Dere har ikke spurt om bysykler, det er det jeg bruker, ikke egen sykkel. Sparkesyklene bør bort, de forsøpler
- Dere kan ha utfyllende spørsmål om kollektivt. Stor forskjell på hvordan man bruker t-bane, buss og trikk. Ikke alt som er like effektivt.
- Dere kunne ha utelatt 'Skriv med dine egne ord". De fleste vil ikke finne på å spørre andre/kopi og lim inn her fra Internett
- Dere kunne jo spurt hvor ofte man må bytte for å reise kollektivt. om hva som tar mest tid osv?
- Dere må satse enda hardere på elektriske busser. Et av få problemer med dagens kollektivtilbud er støymengden. Dette gjelder både buss og trikk. Ellers er det bare å stenge av mest mulig i sentrum for personbiler. Det er mer enn kokemuligheter med kollektivt
- Dere må stille mer åpne spørsmål
- Dere skilte ikke mellom sykkel og el-sykkel. For meg er el-sykkelen nøkkelen til sykling til/fra jobb, for det går raskere enn vanlig sykkel, og fordi man slipper dusjing/skifting. Jeg sykler helst, men kun når det er oppholdsvær.
- Dere skulle inkludert spørsmål om el-sparkesykler, evt gitt mulighet til å besvare om det er gater som er særlig problematiske for gående/syklister
- Dere spurte ikke om hvor mange ganger jeg må bytte kollektivtransportmiddel, hvor fulle banene er
- Dere spør ikke noe om hvordan jeg reiser for å komme ut av sentrum og hjem, eller på tvers av byen
- Dere tar bare utgangspunkt i de som bor i Oslo kommune, noe jeg ikke gjør, så føler ikke dette gjelder eller er relevant for meg. Men jeg jobber i Oslo kommune, og kjører EL-bil til jobb hver dag.
- Dersom man skal begrense tilgang til sentrum med bil, burde man først få på plass en bedre ordning. Jeg sykler mye, men det er håpløst å sykle fra Bjørvika og videre til sentrum pga mangel på sykkelvei gjennom sentrum. Det er vel ikke noen?
- Dersom tilbudet på kollektiv øker og prisen blir mere fornuftig tror jeg gladlig flere benytter seg av det tilbudet. Jeg benytter bil fordi det totaltsett er rimeligere og fordi jeg er avhengig av bil etter arbeidstid pga dårlig kollektiv tilbud utenfor Oslo.
- Det anlegges sykkelstier der ingen sykler men parkeringsmuligheter for beboere blir borte
- Det ble ikke helt riktig beskrivelse av reisen min fordi «kollektivtransport» ikke handlet om mer enn ett middel. Jeg bruker både buss og tog og ble usikker på hvilken holdeplass jeg skulle rapportere for.
- Det blir bra med mindre biler i sentrum
- Det blir litt langt og treffer ikke alltid helt.
- Det blir litt tilfeldig når dere spør om ting som pris spesifikt forrige gang jeg var i byen. Jeg brukte f.eks. 0 kr forrige gang, som jeg svarte, men bruker ofte penger i sentrum allikevel.
- Det blir spurt om ærender ved bruk av bil til jobben. Jeg har ofte ærender etter jobben og har derfor behov for å bruke bil.
- Det blir stadig bedre å sykle i Oslo, men det er langt igjen.
- Det burde brukes mere resurser på alternative erstatninger av fossilbilbruk istedenfor å straffelegge de som ikke har noe bedre valg. Sørg for at produksjon og salg av miljøfarlige produkter stoppes først og fremst.
- Det burde etableres en parkeringsplass dansere, sangere og dirigenter ved Operaen kunne benytte billig fordi de arbeider delt dagsverk. Jeg syns det er kjempebra med miljøtiltak og kollektivtransport når det er funksjonelt. Nå utvikler arbeidssituasjonen seg til å bli så slitsom at det går ut over livskvaliteten. Og vårt publikum får et dårligere til ud kvalitetsmessig.
- Det burde fokuseres på sammenhengende sykkelstier i sentrum og hele Oslo
- Det burde være begrensninger på bruk av dieselbiler i sentrum. Dieseleksos er svært helseskadelig.
- Det burde vært noe om antall bytter underveis og separat info om frekvens for buss 1, bane 2 og buss 3. Venting, særlig vinterstid er ikke attraktivt.
- Det burde vært noen som om opplevd kvalitet for kollektivtilbudet
- Det bør legges bedre tilrette for barnevogner, rullestoler og eldre med gangbesvær
- Det bør tilrettelegges bedre for biler med handikapbevis, de stenges ute fra sentrum. Det må være mange parkeringsmuligheter rundt om fordi vi ikke klarer å gå lange avstander.
- Det bør være alternativer som el sykkel og MC med i undersøkelsene. Det er også et økende antall el. motorsykler som selges.
- Det bør være billig parkeringsmulighet for folk som arbeider delt dagsverk på Operaen.
- Det bør være mulig å tilrettelegge bedre både for gående, syklister og kollektivtransport. Det er ikke heldig at syklister og busser må dele på veiene inn til sentrum, bør separeres bedre. For å få mindre biltrafikk i sentrum er det viktig å tilrettelegge for gode pendlerparkeringer(gratis og nær stasjon)
- Det er altfor mange biler i sentrum, men det er også svært irriterende at de ikke følger trafikkreglene, som å bruke blinklys slik at det blir god flyt i trafikken.
- Det er altfor mye bilkjøring i Oslo! Sentrum er ikke det viktigste for meg er mye i området rundt Sagene, Nydalen, Storo. Nye leiligheter kommer med mulighet for parkering og bil ser ut til å være prioritert. Eksempel: Skoleveien til Fernanda Nissen Skole, åpent for 4 år siden, gangvei enda ikke bra, akkurat nå må man gå i bilvei som er uoversiktlig. Ser ut som gode, trygge gangveier er det siste som blir gjort i forbindelse med bygging av leiligheter.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er andre ting enn trafikkbildet som påvirker min bruk av sentrum, men jeg er alt i alt positiv til endringer - til tross for at de kan ha negative aspekte rpå livet mitt
- Det er behov for flere innfartsparkeringer. Mange bor ikke ved et offentlig knutepunkt og vil måtte benytte bil. Med godt tilgjengelige innfartsparkeringer vil flere kunne benytte offentlig kommunikasjon inn til Oslo.
- det er blitt for dyrt med bompenger og for vanskelig for vanlige folk som er avhengig av det å bruke bil i Oslo
- Det er blitt utrykt på fortau i sentrum med de nye el sparkesyklene
- Det er bra at "annet" er et gyldig svaralternativ for kjønn i denne undersøkelsen. Takk.
- Det er bra at det satses på god kollektivtransport og tilrettelegging for syklister og fotgjengere
- Det er en del å gå på mht skiliting og merking, og av alle steder det faktisk bør være mulig å koemme med bil uten å bekymre seg for parkeringsbot er tilrettelegginga ved Legevakta skandaløst dårlig. Ønsker tidsdiffernesiert veiprising og noe mindre vekt på parkeringsrestriksjoner og enveiskjøring i kvadraturen/sentrum for øvrig.
- Det er en skjevutvikling i Oslo, der forskjellene øker. Sentrum er i ferd med å bli Gentrifisert.
- Det er et mysterium at ikke flere kjører moped.
- Det er fint at det er fokus på mindre bilbruk/miljøhensyn, men kollektivtilbudet er for dårlig til at det er et reelt alternativ for alle.
- Det er fint at man skal kjøre mindre bil, men kollektivtilbudet utvikles ikke i samme takt som det innskrenkes på muligheter til å kjøre. Logistikken er vanskelig for småbarnsforeldre i pendlerkommuner. Det tar dobbelt så lang tid å reise kollektivt til min jobb som det tar å kjøre bil...
- Det er fint at sentrum blir bilfritt, men jeg tror gevinstene for miljøet er større ved å tenke utenfor sentrum. Mange pendler til Sandvika med tog. En stasjon forbi Lysaker, som gjør at man nærmest betaler dobbel pris i månedskort. Hva med å tenke utvidelse av sone 1 helt til Asker? For øvrig er det dårlig forbindelse nord-sør i Groruddalen. Fint for de som tar t-bane, men for oss som reiser med buss er det for tungvint.
- Det er for dårlig kolletivtilbud for oss som kommer utenbys fra og må bytte i oslo. Bruker 1,20 time til jobb med kolletivt hver vei, 40 min med bil.
- Det er for høy busstetthet. Det burde være mulig å organisere bussene på Mosseveien annerledes ved at rutene delte seg lenger ut av byen. med
- det er for mange spørsmål
- Det er fullstendig kaos med sykkelruter som krysser fotgjengerruter
- Det er grei å komme fra og til mellom hjem og jobb. Men logge-stikken blir vanskeligere ved handling, til og fra trening med unger, og alt annet som krever bruk av bil.
- Det er greit å ferdes i Oslo sentrum
- Det er greit å redusere bilbruken i Oslo men det som skjer er at alle kjører elbil i stedet. Det er like mye kø pga dette og nesten like nye forurensning, ja ikke så mye eksos men svevestøvet er jo like høyt og de nye dieselbilene er det ikke noe problem med NOXEN heller. Til slutt: Kolektivsatsingen er en vits i forhold til beskatningen av bilene. Skal dere få noe orden på dette så hjelper det ikke bare å gjøre det dyrereå kjøre bilene så lenge det ikke er et reelt kolektivtilbud.
- Det er helt latterlig å sette opp såå mange bomstasjoner innenfor Oslo grensen! Dette vil få langt større konsekvenser for næringslivet i byen enn vi ser pt.
- Det er ikke mulig å angi hvor mange ganger i uken/måned man benytter hvilket fremkomstmiddel. Dette gir et feil bilde. Jeg benytter diverse måter, men det fremkommer ikke, siden jeg svarte at jeg brukte bilen i dag.
- Det er ikke spurt noe om hva det tenkes rundt at byen skal bli grønnere ved å bli mer kompakt, all den tid det er utskifting av transportløsninger. Altså: den transportløsningen vi har i dag er tidvis sprengt (trikken fra Storo til Sentrum, og det går allerede trikker hvert tredje minutt (eller noe sånt). Ved å få enda flere tusen til å bo på samme sted, skal det da løses ved å la trikkene henge i hverandre, eller skal det legges doble skinner? Eller er fremtidens transport førerløse elbusser og biler, så det egentlig ikke er så viktig hvor tett vi bor, så lenge fossile biler blir forbudt innenfor ring 3? Virker som om det er et ekstremt fokus på å få alle til å bo innenfor ring 3, men det er ikke snakket så mye om hva som skjer når det til stadighet allerede er full på trikken. Kommer ofte ikke på fra Schous plass på ettermiddagene. Så dette bør noen snart ta opp. Går det opp i forhold til alle trikker på alle ruter sammen i sentrum om mange flere tusen skal ta disse?
- Det er ikke tatt høyde for, eller spurt om overgang ved kollektivreise. Det er veldig relevant
- Det er mange som ikke kan sykle pga helsen
- Det er mye aggressiv sykling i bygatene.Det er noe uklart hva som er målsettingen med undersøkelsen - og hva dere vil oppnå med resultatene av undersøkelsen. Forventer at faktaopplysningene skal benyttes til noe konkret som kan gi bedre kollektivtilbud f.eks. for reisende til/fra jobb sentralt i Oslo
- Det er noen rare hopp - jeg vet f.x. hvordan jeg kommer meg til jobb med kollektiv trafnsport, men det betyr ikke at jeg benytter meg av slik transport. Det er bare å sjekke google, så forstår dere hvorfor
- Det er positivt at det legges opp til mindre tilrettelegging for privatbiler i Oslo, men det er fortsatt for mange privatbiler flere steder, som blant annet forsinker kollektivtrafikken.
- Det er rimeligere for meg å kjøre bensinbil enn å gå til innkjøp av el-sykkel eller el-bil. Sykkelvei oppleves også som utrygg. Som gående med hund er felles gang- og sykkelvei en risiko.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er stor variasjon innenfor kollektivtransport. Trikk og trikkeskinner o utbygging av dette er en pine, t-bane og busser merker man mindre til i sentrum.
- Det er svært viktig at det bygges flere og bedre sykkelveier i Olso (se københavn f.eks.)
- Det er trist å se at det er så mye hat overfor det viktigste transportmiddelet i samfunnet - bilen. For øvrig er bil noe langt mer enn et transportmiddel, det er et middel for opplevelser og personlig frihet. Bil er kultur. Kollektive løsninger vil aldri kunne levere på det samme. Bompenger oppleves som primitivt, usosialt og arrogant hvis når det dras for langt og brukes som en pisk og straff av helt grunnleggende behov.
- Det er trist å se hvordan sentrum bllir rasert med å fjerne parkeringsplasser for bil og ikke minst for MCèr
- Det er uforståelig at Østfoldbanen er så nedprioritert, med Hauketo og Holmlia som to av Norges mest trafikkerte togstasjoner. Vi opplever ansvarspulverisering som følge av jernbanereformen.
- Det er vanskelig å komme seg fra Bygdøynes og hjem med kollektivtransport. Jeg ønsker meg bedre bussforbindelse og flere avganger med båten, hele året.
- Det er vanskelig å ta emot besøk som kommer med bil til Oslo sentrum da parkeringen koster veldig mye
- det er vel formidlet for lite om de praktiske konsekvensene av omleggingen
- Det er veldig bra at dere gjennomfører denne undersøkelsen!
- Det er veldig mye graving og veiarbeid i Oslo, med støy, dårlig fremkommelighet og trafikkfarlige situasjoner med rygging av lastebiler mv.
- Det er veldig trist å oppleve at byen strupes med bommer og ingen nærmest ingen mulighet for parkering.
- Det er veldig vanskelig å komme seg på jobb om lørdag og søndag. Man må bytte fra t bane til buss og vente minst 20min mellom. Dere bør ha mer avgander lørdag og søndag. Det er også veldig dyrt å reise med kollektiv transport.
- Det er veldig vanskelig å sykle gjennom nederste del av Oslo sentrum, man må nesten alltid sykle rundt selv om det er lengre vei og mindre trivelig med folk rundt. For eksempel fra Majorstua til Oslo S (mye trikk, lite sykkelvei) oh ikke minst parallelt med Karl Johan. Verken denne gata eller de på opp og nedsiden er greie å sykle, man må nesten ned til rådhuskaia for at det skal være tilrettelagt.
- Det er viktig å legge restriksjoner på sykkel- og sparksykkelbruk. Kollektivtilbudet må bli så bra at alle i Oslo ikke har mer enn 10 minutter mellom hver avgang og ikke lenger mellom hver stasjon enn 15 minutters gange. Når det er gjort kan bompengene heves vesentlig
- Det forundrer meg at det ikke satses mer på kollektivt hva gjelder antal avganger, pris og korrespondansen før man setter innskrenker mulighetene tilbilkjøring.
- Det føles veldig urimelig at bilistene direkte betaler for utbedring av kollektivtilbudet - det burde de som bruker kollektivtilbudet også betale for. Bompenger burde avhenge av hvordan kollektivtilbudet er der du bor, dvs at de som bor innenfor Oslos grenser bør betale mye mer i bompenger enn de som bor langt unna med mye dårligere kollektivtilbud. Det er ikke riktig at jeg/vi som bor på Øvre Romerike skal betale for kollektivtilbudet i sentrum!
- Det gikk utrolig sakte framover mellom spørsmålene - brukte minst 20 minutter!
- Det gjøres svært mye bra - bare å holde trykket oppe :-)
- Det graves altfor mye i sentrum.
- Det går i riktig retning i sentrum. Men ikke stopp nå! Enda bedre luftkvalitet og enda bedre fysisk skille mellom trafikanttyper hadde fått meg til å sykle mer.
- Det hadde vært en fordel med spørsmål om forholdet mellom trafikkantgruppene og hvorvidt tettere (hyppig med sanksjoner) håndheving av trafikkreglene ville påvirke jobbreisevalg. Er redd denne sommeren vil gi stygge ulykker ved at myke trafikanter opptrer etter innfallsmetoden og at dette skaper trafikkfarlig uforutsigbarhet. En gammel syklist er som en gammel sopplukker-en forsiktig type. Dette må politiet og øvrige trafikksikkerhetsmyndigheter sette i system. Og undersøkelsen kunne gitt et grunnlag for det.
- Det hadde vært veldig fint om Oslo fikk en tilsvarende sykkelkultur som den i København. Hvor sykkel er et transportmiddel og ikke et treningsapparat hvor du må ha på deg treningstøy. Rom for de som sykler med kjole og har skjørtesperre på bakhjulet
- Det har blitt svært vanskelig å bevege seg rundt i Oslo. Nødvendig oppfølging av barn gjøres svært kostbart hvis du skal stå i jobb. En svært urettferdig sosial fordeling. Jeg må bruke bil mye hvis det er et ønske om at jeg skal makte å stå i jobbe.
- Det har blitt utrygt å være fotgjenger i Oslo sentrum på grunn av hensynsløs sykling. Bilene var tidligere et problem nå er det syklister og folk som bentytter elektriske sparkesykler.
- Det har gått altfor langt i å strupe biltrafikk i sentrum. Alle bomstasjonene er en hån mot billister som må betale for alt annet enn bedre fremkommelighet. Skuffet over byrådet
- Det har vært for stort fokus på sykkeltilrettelegging i sentrale områder. Ingen tiltak i bydel Vestre Aker og min arbeidsreisevei.
- Det hjelper ikke å ta bort parkeringsplasser (kanskje utenom gateparkering i sentrum), så lenge det ikke finnes gode kollektiv/sykkel/andre alternativer for dem som trenger plassene: Tenker da særlig på parkeringsplasser i tilknytning til arbeidsplasser. Da blir man bare dobbelt straffet: Mer bompenger, mer tid til å lete etter parkering, når man allerede må bruke mer tid enn man ideelt sett vil på transport til og fra jobb/henting av barn på skole og i barnehage. Man ønsker jo at folk skal være i jobb, helst i

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

fulltidsstillinger, og helst med det de har utdanning, kompetanse til og er gode på. Mange av høyskolene, instituttene, universitetene, institusjonene og bedriftene med jobber for folk med høy utdanning og akademisk utdanning ligger veldig sentralt i Oslo.
- Det kan like godt bli forbudt med privat bilkjøring i sentrum.
- Det kan være lurt å lage sykkelbroer for syklister som skal gjennom sentrum og som skiller dem fra annen trfikk/aktivitet.
- Det kollektive i sentrum er ok., Det kollktive gjennom sentrum er altfor belastet, det kollektive innen ring 2 er for belastet
- Det kunne vært bedre kollektivtilbud på tvers av t-banen. T-banen er rask, men skal man til steder på tvers av banene så går det sakte. Busser blir også stående i kø. Jeg tar 32 bussen og den er ofte så trang på morgenen mellom Røa og E18 om vinteren at det fint kunne gått buss oftere. Det er ikke greit for unger å komme seg av eller på (ikke voksne heller)
- Det kunne vært flere spørsmål om bytte av kollektivtransport på vei til og fra jobb- det er det som tar tid.
- Det kunne vært mer ros og gitt en takk/premie for dem som sykler/går til jobb. United Bakeries har en dag i året stått og gitt gratis brød og bolle til dem som sykler forbi, med takk for at du sykler. Man kan også få en gratis sykkelsjekk. Dette kunne vært gjort også fra kommunens side.
- Det kunne vært spurt mer om tilrettelegging for sykkel utenfor ring 3. Den er tildels ganske dårlig
- Det mangler et spørsmål om mitt syn på bil. Jeg har bil, og avventer alternative løsninger slik at jeg kan kvitte meg med den. Bilens tid er forbi.
- Det mangler spørsmål om hvorfor jeg/vi bruker bil, og hvilken type bil. F.eks Både min kone og jeg jobber i sentrum og kjører sammen i elbil til Oslo, vår eldste sønn er også passasjer til skolen sin. 3 ganger i uken henter vi også et barn på trening i Oslo. Med andre ord sparer er elbil det mest praktiske fremkomst middle for vår familie, arbeids og fritids situasjon nå, så ikke noe felt for antall passasjerer eller bil-type i undersøkelsen
- Det må bli bedre kollektivmuligheter - som går oftere - i sentrum om sentrum skal være bilfritt OG attraktivt å være i/handle i.
- Det må bli flere lett tilgjengelige steder å parkere bil rett utenfor Oslo sentrum. Det bør også opprettes sykkehotell f.eks. ved kollektivknutepunkt som Sinsen, for oss som gjerne vil sykle mot jobb i sentrum, mens som ikke vil sykle i de mest trafikerte gatene inn mot sentrum. Det er merkelig at folk som kun skal komme seg gjennom Oslo på vei fra/til sør-/øst-Norge til/fra midt-/vest-Norge må betale bompenger for å passer Oslo på motorveiene. Bompenger for å forlate ytterkantene av Oslo og ut, og enda flere bommer internt i usosialt.
- Det må gjøres noe grunnleggende for å skille syklister og fotgjengere, og elsyklister/andre motoriserte transportmidler kan ikke befinne seg sammen med fotgjengere. Jeg trives med å gå, men det fremstår som risikosport.
- Det må legges opp til transport etter et "trinnløst" transportbehov. Gå - Elektisk sparkesykkel - bysykkel - skutere - 4 hjulinger - trikk - Buss - Tbane - tog - sikker parkering litt utenfor sentrum med god kollektivhyppighet. Sikre låseskur for privat sykkel.
- Det må sikres bedre fremkommelighet for rullestolbrukere. Lavere fortauskanter etc. Syklister/rullesyklister tar for stor plass i bybildet.
- Det må være godt tilrettelagt og mulig å kjøre bil i oslo sentrum, både elbil og bensin/dieselbil.
- Det oppleves som at syklister prioriteres over alt annet i Oslo sentrum. Syklister utgjør ofte en fare for gående og seg selv.
- Det som hemmer fremkommeligheten nå er mest ulike utbygginger på gateplan
- Det som virkelig trengs i Oslo sentrum er bedre spyling og renhold, flere søppelkasser og oftere tømming.
- Det sto at den skulle ta 10 minutter, men det tok en halvtime og jeg tror ikke det var mulig å gjøre det stort raskere. Helt vanlig i slike undersøkelser, men veldig kjedelig...
- Det store problemet med kollektivtransport kommer ikke bra nok fram. Det tar for lang tid. I mitt tilfelle 1-1,5 time hver vei med buss, eller 25-40 minutter med bil. Da sier det seg selv at kollektivt er uaktuelt.
- Det tar ALT for lang tid å reise kollektivt i forhold til å kjøre bil!!
- Det tar mer enn 10 minutter å besvare undersøkelsen, skriv det innledningsvis ellers blir folk bare irritert.
- Det tok for lang til å svare - det sto at det skulle ta 10 min men det tok mye mer!
- Det tok veldig lang tid å gå videre til neste spørsmål
- Det var en fin undersøkelse, men litt mye om bil som jeg ikke har.
- Det var mange gjentakne spørsmål
- Det var med et testspørsmål.
- Det var tydelig at resultatene av undersøkelsen var forhåndsbestilte
- Det var veldig mange spørsmål. Ble litt lei mot slutten.
- Det viktigste er å få til trygge sykkelveier og opplæring for frolk flest. Vi trenger en kulturendring for å lære oss å dele veien med hverandre. Jeg ser daglig situsjoner som er farlige, slik bør det ikke være.
- Det viktigste er: Bedre tilrettelagt innfartsparkering i randsoner rundt byen. Gratis parkering mot kjøp av kollektivbillett.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det viktigste for å bedre opplevelsen for gående og syklende i Oslo sentrum er å få mer inteligente trafikklys. Å stå 30 sekunder å vente på grønt når det ikke er trafikk på tvers, føles meningsløst.
- Det virker som det er et forbedringspotensiale når det gjelder fremkommelighet og utearealer ved bygging av nye boliger
- Det virker som tilkakene fra kommune er for å få mer penge, men ikke for å forbedre miljøet!
- Det økonomiske aspektet er ikke tatt med i undersøkelsen
- Dette tok litt for lang tid. Jeg er for øvrig ikke enig i alle restriksjonene som nå kommer, der mulighetene for å kjøre bil innskrenkes samtidig som alle avgiftene (parkering, bompenger) økes
- dette tok mye lenger enn 10 minutter som anslått i mailen.
- Dette var en veldig tung undersøkelse å svare på. Veldig interessant tema, men tungt formulerte og lange spm. Hvorfor skrive «se bort fra 17. Mai» hver gang? Det ødelegger lesbarheten.
- dette virker ikke helt gjennomtestet
- Direktebuss til Oslo er blitt borte. Korrespondering på Olavsgaard fungerer 40%. Det burde kjøres matebusser til tog
- dritlang
- Driving conditions will always be a challenge - since even increase prices on parking and tolls will not prevent driving in the inner city (the most wealthy will continue to drive). Regarding the public transport system, it is important that more BUS lanes are created, since most of the public transport shares the same lanes as the remaining cars. Also, The fact that NSB/Vy stops for a full 1,5 month (July to 15. Aug) doesn't help - trains are a faster alternative when the busses need to "compete" for space.
- Dårlig byplanlegging i sentrum. Den alternative bruken av tidligere parkeringsplasser egner seg for provokasjon, ikke mye annet. Ok med bilfritt sentrum når alternativer er på plass. I dag er det ikke et fungerende tilbringersystem for sentrumsreiser med mindre du bor ved knutepunkt.
- Dårlig med direkteruter fra Strømmen til Grorud/Ammerud
- Dårlig sammenhengende sykkelveier i Oslo. Bjørvika er et kaos særlig for syklister
- Dårlig utformet, da jeg ikke kan svare at jeg bruker Elbil til/fra jobb/parkering og i sentrum. Oppleveslsen og reisetiden er veldig forskjellig.
- Dårlig visuell utforming, lite gjennomtenkt flyt, diskrediterte spørsmålsformater (påstandsspørsmål). Dette vil gå ut over datakvaliteten. Anbefaler at dere konsulterer spørreskjemametodikere og brukertester til neste gang.
- dårlige bilveier = mindre traffik = finere by
- e18 fra asker til oslo må forbedres!
- Effekten av el-sykler og el-sparkesykler for trafikkbildet (jeg mener det har blitt vanskeligere å gå og kjøre bil i sentrum pga dette)
- Eitt spørsmål var uforståeleg, som handlar om turen mellom haldeplass og jobben, det starta slik: (De neste spørsmålene dreier seg om turen mellom holdeplassen og jobben din.)
- el biler og beboerparkering - er gratisparkering for el-biler en rettferdig ordning?
- El-bil
- El-sykler og sparkesykler har etterhvert fått svært høy fart. Disse skal være i allerede trange sykkelfelt sammen med vanlig syklister og syklister som sykler med barn i "henger". Hvordan tenker man å løse dette?
- Elektriske sparkesykler har gjort det mer komplisert å sykle.
- Elendig vintervedlikehold er plagsomt. Dumt å prioritere syklister fremfor gående.
- En del av påstandene er formulert med ordet "ikke", og det blir mye å tenke på når man skal være uenig eller enig i ikke-påstander (om ikke for meg, så for andre).
- En del av spørsmålene er vanskelig å svare på når man som oftest bor i Fredrikstad, men har en leilighet på Tøyen i Oslo og jobber midt i sentrum. To veldig ulike reiseveier ift Sentrum
- En del spørsmål er vanskelige for oss som primært reiser med T-bane (og under sentrum hver dag, uten å stoppe der)
- En del ting ved utformingen av spørsmålene som gjør at mine svar blir rare 1) Jeg reiste ikke fra hjemmet mitt sist jeg reiste til jobb, 2) Når jeg kjører og parkerer i Oslo sentrum kjører jeg elbil. Spørsmålene dere stiller gir inntrykk av at det er fossilbiler dere antar at folk bruker. 3) Det var enda en ting, men det har jeg glemt.
- En må jobbe mer med sykkelkulturen i Norge. Syklister bør opptre som biler i trafikken, dvs. stoppe på rødt lys, ikke sykle på fortau, osv. Slik situasjonen er nå sykler folk over alt og kommer dermed i konflikter med både gående og bilister. Det skaper unødvendig dårlig stemning i trafikken. Det må skje en holdningsendring hos syklistene, og det blir kanskje også enklere dersom en gjør veisystemet enda mer sykkelvennlig. I Danmark har de feks lyskryss som merker om det regner, og da gir syklister noen sekunder ekstra på å komme seg gjennom kryssene. Når en får innarbeidet flere tiltak som tilrettelegger for sykkel og gange i Oslo sentrum, tror jeg at folk vil velge sykkel og gange oftere og på en måte som fungerer bra i totale trafikkbildet.
- En stort tilhenger av Bysykkel-ordningen, men problemer med å få en ledig sykkel (Storo/BI) å sykle på og problmer med å finne en ledig plass i sentrum, gjør at dette tilbidet mister sin verdi og oppleves som mer stress og irritasjon i hverdagen enn hjelp... For mange vil dette ty til bruk av kollektivt isteden....
- Endel spørsmål framstod som ledende. Det var vekslende positive og negative utsagn.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Endringene har gjort det vanskligere å få håndtverkere til å stille på oppdrag i sentrum, ser også at barne familier kan få større utfordringer med transport gjennom bommer til sport/fritidsaktiviteter.
- endringene i byens trafikkbilde tar ikke hensyn til beborere i utkanten av byen; her skaleres kollektivtilbudet ned samtidig som det blir økonomisk og praktisk vansklelig å ta bil til byen. hvordan skal man kunne ha med barn til byen da? jeg synes byplanleggigen kun tar hensyn til beboere i sentrumsnære områder, sånn burde det ikke være.
- Enkelte av tiltakene for bymiljøet er positive, men totalt sett er det for mye på for kort tid. Ofte lite gjennomtenkt og det rammer usosialt. Bruker selv byen/sentrum langt mindre enn før, da reiser dit enten tar lang tid kollektivt eller er for dyt/tungvint med bil. Handler nesten ikke i sentrum lenger pga dette.
- Enkelte retninger i Oslo er svært vanskelige å bruke med off komm. Feks bør Ringen (T-bare) ha flere avganger.
- Enkelte sykkelstrekninger brøytes ikke. Noen for sjelden. = velt.
- Enten så må kollektivtransporten bli MYE bedre, ellers må det legges til rette for bil. I dag er det en dårlig hybrid løsning!! Tenk på barnefamilier, det er ikke alltid enkelt med kollektivt når du skal hente og bringe diverse steder før og etter jobb. Barnefamilier taper i dag, det samme gjør lavtlønnede. Bort med bom!
- Er glad for at det planlegges stor lekeplass i sentrum. Vil gjøre det mer aktuelt å dra inn med barn.
- Er kun i oslo i forbindelse med jobb seminarer. Kjører da med uniformert firmabil/beredskapsbil
- Er nødvendig med mindre aggresjon mellom trafikantene!
- Er opptatt av at bevegelseshemmede og eldre også får en bedre tilgang til byen. De kan ofte være avhenging av bil som transportmidler og vil ofte ikke klare å gå lange avstander når det blir flere bilfrie gater
- Er sterkt imot alle bompengene som innføres. Gjør at besøk hos familie, samt aktiviteter endres vesentlig
- Er strekt i mot den fanatiske kampen mot bilisme i Oslo. Målet om at alle skal sykle er utopisk i et kupert vinterland som Norge.
- Er svært uenig i dagens politikk i Oslo
- Et av spørsmålene i undersøkelsen lot meg ikke nei. Det var en mulighet, men den mente at jeg ikke hadde valgt noe når jeg huket av nei. Skulle også sett litt forskjell på type kollektivtrafikk. Som dere har sett er jeg veldig lite glad i trikk, og hvis det fremtidige kollektivtilbudet skal bedres ved å øke antall trikker i sentrum, så er jeg negativ til dette. Flere busser er jeg positiv til. Mange av spørsmålene føltes også veldig lite relevant ut for meg, spesielt de som omhandlet bil.
- Et av spørsmålene var ikke kompatible med svaralternativene
- Et par spørsmål var litt vanskelig formulert, tenker på den som gjaldt avstand mellom holdeplass og arbeidssted, kunne vært bedre forklart
- Etter min mening er Oslo på ingen god vei. Ideologi som bestemmer.
- Etter min mening kan Oslo sentrum bli bilfritt, men det må være mulig for bevegelseshemmede og vareleveranser/håndverkere å kjøre dit de skal.
- Etter ruteendringene tar det lenger tid med offentlig kommunikasjon
- Ettersom jeg bor langs ring 2 kan jeg si at det er en veldig lite koselig vei, som fortjener mer grønt.
- fanatisk bilhindring i Oslo som jager folk vekk fra å bo i byen
- Feil prioritering å feie sykkelstier før fortauene blir måkt
- Fikk ikke helt fram problematikken med at man MÅ via sentrum for å bytte kollektivtilbud. Gjør kollektivreisen unødvendig lang for de som jobber langs ring 3 og kommer østfra.
- Fin undersøkelse!
- Fin undersøkelse! Bevar el-bilfordeler som i dag.
- Fin undersøkelse. Kunne kanskje informert mer om endringene, og hva de er ment å føre til, men kan forstå at det er vanskelig å få med den typen informasjon.
- Fin undersøklese.
- Fine tiltak for sykkel og kollektivtrafikk. Tiltakene har god fart og er godt synlige for oss innbyggere.!
- Fint at dere foretar slike undersøkelser :-)
- Fint at dere spør. Ikke glem å styrke snørydding/strøing. Glatte og til dels utilgengelige fortau vinterstid er et stort problem for oss noe opp i åra.
- fint at dere spørre folk om dette
- Fint at dere vil satse på myke trafikkanter!
- Fint at det blir mer tær, sykkelveier og kollektiv transport i sentrum av Oslo
- Fint design, relevante spørsmål
- Fint med gulerøtter også, ikke bare pisk.
- Fint med gågater og byliv, men for å få det så må man kunne parkere i sidegatene. Ikke alle gater i Oslo trenger å være gågater. Ja, til flere plasser man kan parkere gratis.
- Fjern bomringer
- Fjern sparkesykler til leie (Voi, Tier).
- Flere av sykkelfeltene som lages i Oslo er direkte farlige.
- Flere avganger på buss, trinn og bane på lørdager og søndager om morgningen. Mange jobber disse dagene også.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Flere bysykler utenfor sentrumskjernen så man kunne syklet ned til byen selv om man ikke ønsker å sykle hjem hadde vært fint. I tillegg helt separate kjørefelt for henholdsvis biler, kollektivtransport og sykler så det ikke blir konflikter som i dag.
- Flere HC-plasser
- flere spørsmål om prisøkning
- Flere sykkelveier og mindre areal til bilparkering.
- Flere togavganger hadde gjort susen. Og stortinget bør betale for parkeringsplassene sine - hadde vært fint om noen kunne sende en memo om det til dem.
- Flere, bredere filer og tryggere sykkelmuligheter
- Flott at det undersøkes:-)
- flott med mindre bilkjøring
- flurgenbaumer, kraftvannskaraffel (ord jeg har laget selv)
- Flyttet til Oslo i august 2018, sammenlikning med året før blir derfor vanskelig
- Folk som "trenger" bilen vil nok fortsette å bruke den så lenge de har råd til det. Det er lite tillitsvekkende å kutte parkeringsplasser for folk flest mens parkeringshuset tilhørende Stortinget er uberørt. Ellers høres bilfritt sentrum hyggelig ut det, for fritid og ikke praktiske gjøremål. Men det må være flere innfartsparkeringer som passer med kollektivtransport inn til sentrum, for ikke alle bor rett ved en trikkeholdeplass. For meg vil konsekvensen være at jeg bruker sentrum enda mindre i familiesammenheng, for det blir for mye mas med slitne barn på vei hjem. Men vi bruker byen så lite uansett at det er ikke et stort problem. 15 minutters gange hjemmefra til bussen blir fort to-tre ganger så lenge med en fireåring...
- For at byen skal bli benyttet må man ta hensyn til at alle kan ikke sykle. Jeg har syklet i Oslo hele mitt liv. det blir verre og verre å sykle pågrunn av strukturene henger ikke sammen. Det er svært farlig å sykle i byen og det tiltar. Det er ikke bilene som er problemet det er byen blir for de få som bor innenfor Ring 1 og deres interesser.
- For at indre by skal være attraktivt for småbarnsfamilier, må det være tilgngelighet for bilbruk for beboere. Bildelingsordninger og/eller kollektivtrafikk er ikke alltid like enkelt med små barn. Mulighet for å kunne bruke egen bil, er med på at flere barnefamiler velger indre by. Det blir dermed et større mangfold i bybefolkningen, ikke bare pensjonister og studenter.
- For de som er avhengig av bil (bevegelsehemmet) er det blitt en større utfordring å komme fra a til å i sentrum, det må kjøres store "omveier" og det er neppe formålstjenelig. Det er da også vanskelig å finne parkeringsplass, samt det å måtte flytte bilen ifm parkering (2 timer) er neppe miljømessig heldig.
- For dårlig kollektiv tilbud på Alnabru
- For lang tok mer enn 15 min
- for lang undersøkelse!!!
- For lang!
- for lite sammenhengende sykkeltilretteligging, burde fjernet flere parkeringsplasser for å gjøre det trygt. For eksempel sykkelruta fra Middelthunsgate til Uranienborgveien/bak slottet - hvorfor er ikke parkerligsplassene fjernet i større grad her?
- for mange overflødige spørsmål
- For mange spm er like
- For mange spørsmål som dreier seg om det samme.
- for mye bom, kunne vært bedre kollektiv
- For mye fokus på sykkel i sentrum - risikoen ved sykling er det ikke spurt etter
- For mye kryssende veier for gående og syklende
- For oss som bor langt unna blir det svindyrt å komme inn til Oslo. I tillegg innfører NSB parkering på togstasjoner. Å bo i Oslo og benytte seg av tilbudene her er nå for de priviligerte. De bør snart betale egen skatt for å ha tilbudet så nært, og ikke at andre utenfor skal betale for gildet.
- For oss som bor utenfor byen er det relevant å spørre om andre motoriserte kjøretøy enn bil - min mann har tatt motorsykkellappen og kjører motorsykkel hele sommerhalvåret for å unngå å stå i bilkø inn til byen. Så i realiteten disponerer jeg bil kun i sommerhalvåret - men velger likevel å ta buss til stasjonen (nekter å betale Bane Nor for parkering på stasjonen!) Savner også spm og type bil, dvs om vi har elbil eller bensin/dieselbil (eller en av hver).
- For oss som slutter sent på jobb, og ikke har mulighet til å reise kollektivt så er det eneste problemet at man ikke får taxi
- For stort fokus på sykling. Tror ikke det er en stor gruppe. Rekkefølgen på svaralternativene var litt pussig noen steder.
- For sykling kan det være ødeleggende om bare 5% av strekningen er uegnet.
- For tidkrevende undersøkelse
- For å få hyggelige bymiljøer bør det være plass til barnefamilier i byen (innenfor ring 2). Dette innebærer mulighet for å ha bil. De som velger ikke å ha bil, er "snyltere" på oss som har en bil, når det kommer til transport av barn til fritidsaktiviteter utenfor nærmiljøet/sykkelavstand. St.haugen bydel er fantastisk, har mange innbyggere, men elendig dekning av uteområder og hall- og idrettsanlegg for barn og unge. Lykke til:-)
- For å få liv i Oslo sentrum må rammebetingelsene for butikker styrkes og det må være solrike, skjermede parker og plasser med hyggelige benker og servering

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Forbudt av biler i sentrum vil redusere bruk av sentrum. Da tenker jeg på sjeldne kjøreturer som feks til konserter som går langt inn i kvelden osv. Til daglig (jobbreise) bør folk bruke kollektivt (volumen).
- Formange bomringer fra 01.06.19, få flere direkte bussruter (ekspress)
- Fornøyd med kollektivtilbudet. Noe dyrt. Bruker bysykkel ofte. Kommer til å vurdere el-bil i nærmeste fremtid.
- Fortau er for smale i "gågatene", sykkel får for stor plass
- Fortetning i boligområder fører til mindre grønt arelaer og mer biltrafikk, og bør strammes inn på som et miljøtiltak
- Fortsatt kult om alle bussholdestedene fikk dagens rutetider, og ikke de fra 2016.
- Fortsett utvikling av kollektivtilbudet i byen, få ned billettprisen, lag flere trygge sykkeltraseer og gågater, la varelevering skje tidlig om morgenen, legg forholdene til rette for håndverkere med egne parkeringsmuligheter, ja til mindre bilkjøring i sentrum
- Fortsett å satse på sykkelstier og kollektivtrafikk!
- Fortsetter utviklingen (avviklingen) som nå så flytter vi til Danmark
- Fremkomligheten på Ring 3 MÅ økes i rushtid hvis man stenger Oslo Sentrum for biltrafikk. Jeg kjører barn til og fra skole emllom Oslo Øst og Oslo Vest. Det er mye kø. Ring3 burde prioriteres.
- Fuck MDG
- Føler at tilbudet for kollektivt ikke utvikles tilstrekkelig selv om det raskt har blitt vanskeligere å kjøre bil. Reisevei tar mye lengre tid. F.eks. jobb. 20 min med bil vs 50 min med bane og tog. Det er tungt å være enslig og føler meg tvunget til å ta kollektivt, fordi jeg ikke har råd til noe annet. Jeg får sett familien min mer sjeldent pga dette f.eks.
- Føler det manglet et spørsmål; Hvor lang tid bruker du til/fra jobb kollektivt? Jeg bruker ca. 40 minutter, dvs. jeg sparer ca. 1 time reisevei hver dag ved å benytte MC
- FÅ BORT ALLE BOMSTASJONER RUNDT OSLO..!!!
- Få ned bommene slik at Oslo fortsetter å være i bruk.
- Få noen som sykler til å planlegge sykkelveinettet i Oslo.
- få syklister helt bort fra fortau. evt sett inn en form for sperrer så syklistene må sykle i tilnærmet gangfart. eksempel gangtunnell under ryenkrysset. livsfarlig med syklister i enorme hastigheter. og belysningen i tunnellen er i tillegg fjernet. vinterstid er det nesten ufremkommelig pga hålke. gatelys ofte ute av drift
- Generelt så virker undersøkelsen rettet litt mot det som gjelder endringer som skjer i Oslo og tilgjengeligheter i spesielt sentrum. Det er nok ikke tvil om at vi allerede bruker sentrum noe mindre enn før og mindre vil det nok bli. Det er _spesielt_ begrensningen med makstid på parkering inntil 2 timer som til tider gjør at vi velger andre steder. Vi har nemlig ikke noe i mot å betale for å parkere, men 2 timer blir ofte for lite tid. Skal man eksempelvis se en kino, teater, spise på restaurant eller hva det nå skulle være så sprekker 2 timer fort. Parkeringshus kan selvsagt benyttes, men dette er ikke alltid tilgjengelig i nærheten der vi skal. Og hvis vi da har valg å reise andre steder så gjør vi da heller det - der bilen er et enklere alternativ. OBS: Men vi bruker kollektivt også, men det er ikke alltid vi ønsker det på grunn av forskjellige forhold.
- Gikk lei - for mange spørsmål
- Gjentar min bekymring for sikkerheten ved Rosenhoff buss/trikkeholdeplass som virker marginal i rushtiden. Om man senker fartsgrensen for biler som kjører forbi her til 30km/t helst med fotoboks ville denne faktoren hvertfall være borte. Mailundveien er jo tilrettelagt for dem som vil raskt ut av byen.
- Gjør gater enveiskjørte. Da får man plass til sykkelfelt og slipper å stenge gater, bilistene kan kjøre neste kvartal.
- Gjør Karl Johan sykkelvennlig! Ta bort humpebrosteinen!
- Gjør kollektivtilbudet gratis - Først da hadde folk latt transport middelet sitt stå!
- Gjør livet lettere, ikke vanskeligere. Det er det vi i familien opplever i dag.
- gjør om på tbanen, legg bedre rute (ringen) for sentrum. trikken kan erstatte buss i sentrum.
- Gjør Oslo bilfritt - igjen
- Gjør sentrum bilfri!
- Gleder meg til den dagen jeg går av med pensjon og kan flytte fra Oslo
- Gleder meg til det blir færre bilder i sentrum
- Gleder meg veldig til mer bilfritt sentrum! :) Men det er litt kjipt som fotgjengere å måtte se opp for syklister/sparkesyklister. Men om syklistene kan bruke bilveien når det i fremtiden blir trygt og tilnærmet bilfritt så blir det bra!
- God flyt i kollektivtransporten til og fra sentrum er bra, men jeg ønsker meg også flere tverrforbindelser oppover i Groruddalen, og mer ringbane (t-banering). Ønsker også at "matebusser", som f.eks buss 64 A kunne gå lenger ut over kvelden og ikke stanse på ettermiddagen.
- Godt tilbud av kafeer, butikker etc lokalt på Nordstrand gjør at behovet for å reise inn til sentrum er lite for vår del.
- Godt togtilbud fra Lillestrøm, men for lite plass i rushtiden.
- Good questions in the survey
- Gratis kollektiv
- Graves i hele byen - nesten umulig å sykle til jobb. Må på fortauet og det liker ikke de gående. Håper på bedre tider.
- grei nok, et par svaralternativer jeg ikke skulle hatt basert på foregående spørsmål, men pytt sann.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Greit dersom man stenger sentrum for biltrafikk, men da må det gjelder ALLE, ikke bare de som har dårlig råd og ikke har mulighet til å kjøpe seg elbil ol. Uenig i tiltak som gjør at noen få i samfunnet beholder goder fordi de har ressurser til det.
- Greit, men vanskelig for meg å svare på spørsmålene om endringer i Oslo sentrum, da jeg bor i Asker og jobber på Skøyen. Er relativt sjelden i Oslo sentrum.
- Grepene de rødgrønne gjør i byen er alt i alt bra, men det krever tid og omstillingsevne hos beboerne når menneskets beste venn bilen skal fortrenges fra gatene for å slippe til mykere trafikanter og liv.
- Grunnen til at jeg ikke bruker kollektivt er 3 ulike etapper som tar nesten en time hjemmefra, elbil tar 20-30 min avhengig av rushtrafikk.
- Grunnen til at vi bruker bil til fra jobb i dag er pga levering i barnehage. Da jeg må bytte fra bane til buss til jobb, bruker jeg dobbelt så lang tid på å reise kollektivt. Det er viktige minutter for småbarnsforeldre på morgenen.
- Grønt er skjønt
- Gående og folk på EL-sparksykler må ta hensyn til syklende akkurat som i andre stor byer. Det er livsfarlig nå i Oslo med de to.
- Gående og kollektivtransport bør prioriteres overfor bilister i Oslo Sentrum!
- Hadde brukt sykkel mye mer dersom kommunalt vedlikehold ble bedre..
- Hadde jeg ikke flyttet hadde jeg fortsatt gått til og fra jobb. Bil brukes for å få hverdagen med barnehage/skole og jobb til å gå opp.
- Hadde tatt mer buss til jobb dersom det gikk an å stole på avgangene
- Hadde vært fint med EN strategi for sentrum så det er tydelig hvem som har prioritet i sentrumsgatene. Om København kan man f.eks si: byen er godt tilrettelagt for syklister. I Oslo er det litt «alle skal få...»
- hadde vært fint med mere trær i sentrum
- Har både egen bil + bilkollektivet. Husk på fremkommelighet for de som trenger taxi, varelevering, håndverkere etc selv med "bilfritt" sentrum. Münster er et fint eksempel.
- Har dere glemt motorsykler? Hva med el- sparkesykler som ferder rundt i Oslo uten noe regelverk og skaper farlige situasjoner?
- Har el-bil
- Har El-bil som eneste bil
- har en veldig kort reise til jobb. derfor er det ikke aktuelt å ta noen kollektivtransport til og fra. Glad for at man prioriterer syklister og gående i sentrum!:)
- Har flyttet fra Oslo til Ås siste året og er ikke oppdatert på endringer i Oslo
- Har hund som ofte er vanskelig å reise med kollektiv. Har kjæreste langs ring 2... Reiser ofte med ulik bagasje....
- Har hybridbil - kjører el i byen men får ingen fordeler - om yngre var vel riktig betegnelse urettferdig. Bensin benyttes kun til fjells og ved hytte uten strøm.
- Har jobbet i et vaktselskap i Oslo i 18 år, Oslo sentrum er blitt betraktelig mer utrygt.
- Har kunnet ha fritak for bompenger i mange år som bevegelseshemmed, men har betalt dem til 2018, for eg synes det er et greit at bilister bidrar til veier. Men de nye takstene, og de nye bommene - og at pengerne i stor grad blir brukt til syklister, gjorde at nok var nok
- Har svart det som passet best, selv om jeg bor i annen kommune enn Oslo.
- Har to hunder og derfor avhengig av å kjøre bil for å kunne ha de med meg
- hei
- Heia sykkel!
- Heia TØI!
- heier på bilfritt sentrum, god kollektivtrafikk og grønne lunger. Bra jobba så langt
- Hindring av bil, høyning av avgifter påvirker ikke min bruk av kollektivt. Min bilbruk er hovedsaklig gjennomkjøring i mangel av alternativ rute forbi Oslo.
- Holdeplassbegrepet var litt uklart. "Avreise" og "Ankomst" ville hjulpet
- Hurra for færre biler i Oslo sentrum!!
- Husk at Oslo by er mer enn sentrum. Det er ikke akseptabelt at kollektivtilbudet er svært dårlig f.eks. søndager. Alle kan ikke gå til alt f.eks. av helsemessige årsaker. 3 bomringer for å bevege seg i egen by med bil synes jeg er helt uhørt, selv om jeg for egen del stort sett benytter kolletivtilbud. Barnefamilier, kjøring til trening og aktiviteter. Det er lov å ha flere tanker i hodet samtidig.
- HUSK Å UTVIKLE OMRÅDER BARN TRIVES I I SENTRUM
- Hva med gebyr for parkering på innfartsplasser? Ser ut til at prisene der kun går opp.
- Hva med spørsmål om elbil?
- Hva med å etablere bomstasjoner hvor syklister belønnes ved passering? Ønskelig med vaskestasjoner for sykkel langs sykkeltraseer
- Hva med å stille flere spørsmål om utformingen til holdeplasser/stasjoner? Tenker spesielt på belysning, adkomst og skilting.
- Hvis det blir færre biler blir det lettere å dra til og være i byen med barn! Da vil vi nok bruke byen mer - blant annet kulturtilbud som Theatre og museer. Det er mye stress med barn i by pga trafikken.
- Hvis det blir vanskeligere å kjøre i byen, bør offentlig transport forbedres spesielt for familier og personer med spesielle behov (gravid, gammel, osv)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hvis kollektivmidlene fortsetter å forfalle i samme tempo som nå, og det blir stort flere sardiner i boksen i rushtiden, vil det føre til at kollektiv ikke lenger blir særlig attraktivt. Løsningen blir å flytte fra Oslo og finne jobbe annet sted for de som kan.
- Hvis man ikke skal kjøre bil i sentrum må det legges til rette for parkering nært sentrum ....
- Hvis man ønsker at folk skal bruke mer kollektiv bør prisene senkes noe. alternativt bør man øke antallet vogner slik at alle får sitte / ok ståplass på belastede strekninger inn og ut fra Oslo.
- Hvor lang tid det tar å benytte kollektivt til/fra jobb. Dette er det sentrale spørsmålet for meg. Jeg bruker minst 3 ganger så lang tid på å reise kollektivt enn jeg gjør med bil - dør til dør
- Hvordan få ned privatbilismen i sentrum, bedre sykkeltilbud, kollektivtilbud for eldre kunne forbedres
- Hvorfor ingen spørsmål om drivstofftype bilene bruker?
- Hvorfor stresser folk så mye når det er såpass mange avganger som det er?
- Høy frekvens på alle transportmidler også utenom rushtid er avgjørende for meg når jeg velger kollektivtransport. Bussene i Asker koresponderer dårlig med togene og har for dårlig frekvens utenom rushtiden
- Høy nok frekvens på avganger tror jeg er veldig viktig for at folk skal velge kollektiv transport. Ved avgang hvert 10. minutt eller oftere kan vi "kaste tidtabellen"! Det ønsker jeg meg for lokaltog og matebuss!
- Høye drivstoffpriser, bompengepriser og parkeringsavgifter, samt et svært begrenset tilbud om parkering, ødelegger for oss som bor i Oslo. Vurderer å flytte ut av byen.
- Høyeste fullførte utdanning: PhD
- Håper at noen leser dette her. Vi unge kan jo ikke kjøpe bil pga bompenger, og det koster nesten 70kr å komme seg til jobben. Det er helt sykt.
- Håper at undersøkelsen fører til bedre kollektivtilbud til og fra Oslo samt bedre forhold for syklister (standard på sykkelveier med færre hull samt tydelig merkning i bakken med piler som viser retning samt dele feltene for å forhindre uhell)
- Håper dere høre på de kommentarene som ikke er som dere ønsker, og skjønner at ikke alle kan sette seg på kollektivt transport, da det tar for lang tid. Må ta 3 kommunikasjonsmidler, og når det i tillegg er bare 1 min mellom to av de,og 20 minutter å vente på nr 3 blir det ikke noe alternativ.
- Håper det fortsettes med å bygge ut sykkelveier, det har stopppet litt opp det siste året. Sykkelfeltmarkeringen i rundkjøringe er dårlig og forvirrende. Sykkelfeltene stopper jo opp før rundkjøringen og fortsetetr etter. Hvor skal man plassere seg som syklist inni rundkjøringen???Bør også fokusere på sykkel-ekspressveier.
- Håper dette er en nøytral undersøkelse, som bringer fakta fra reisende - og ikke slike fakta de som styrer Oslo vil ha
- Håper på fortsatt god fremkommelighet med Scooter, økte frekvens på T-bane og MYE bedre tilrettelegging for sykling.
- Håper stenging av parkering og biltrafikk i sentrum av Oslo også gjelder for politikerne i rådhuset
- Håper T-banestasjonene i sentrum blir pusset opp, men er ellers fornøyd med tilbudet, til tross for at T banene er altfor fulle i rushtiden. Flere avganger hvis mulig.
- I et avspørsmålene passet ikke svarene.
- I ring1 hemmes kollektivtrafikken av for mange andre kjøretøyer
- I takt med at Oslo stenges ned, bruker jeg byen mindre og mindre.
- Ikke alle kan sykle. Noen har ikke helse til det. Det må være plass til alle, gående, syklister, biler. Oslo kan ikke redde verden ved å stramme inn biltrafikken og barae prioritere syklende. Det rammer de fattigste og usosialt. Bomringenen burde være gratis i helgene. Flere ladestasjoner må til
- Ikke gjør det så vanskelig å kjøre bil i sentrum. Ikke alle kan gå eller sykle
- Ikke glem at ikke alle kan busse, trikke, sykle eller gå. Ikke glem eldre/syke.
- Ikke glem fotgjengerne om vinteren! Sykkel er ikke et helårs transportmiddel for folk flest!
- ikke godt nok nyansert at jobbreiser er avhengig av flere kollektivsystemer, som ikke korresponderer
- Ikke steng Olso sentrum for biler!
- ikke steng sentrum - den dør
- Ikke tilpasset/relevant for "langpendlere"
- Infrastuktur for syklister er for dårlig, særlig rundt Oslo S.
- Ingen
- ingen kommentar
- Ingen som har tenkt på konsekvensene av at all transport rundt Oslo er designet til å ende i Oslo sentrum, det området man nå ønsker å "stenge". Og at det ikke er noen forsterkninger i alternativene? Og at veldig mye av utbyggingen i Oslo skjer innenfor ring 1. Kanskje undersøkelsen også skulle tatt inn over seg at Oslo også omfatter områdene utenfor ring 1 (og i noen grad også deler av Akershus).
- Ingen spm om hjemveien som tar tre ganger så lang tid, kan være avgjørende for sykkel som reisevalg. Hasardiøs bysykkel nedover og ditto skateboard er farlig og gjør det utrygt. Men: at det skulle finnes en brukbar løsning for sykkeltransport nedover fra Carl Berner hadde jeg aldri trodd. Til sist: ønsker meg garderobeplass så jeg ikke plager medarbeidere med støvler og masse vått tøy når det regner
- ingen spørsmål om el-bil
- Ingen spørsmål om transport om vinteren

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ingen spørsmål, men som syklist oppfordrer jeg Oslo kommune å forbedre sykkelveier snarest. Høyeste prioritet bør ha sykkelmønster på rådhusplassen. Det er vanvittig farlig der (ingen skille mellom gå, sykkel) og mye offentlig transport. Hver gang jeg sykler der er det min. 4. inngrep jeg må gjøre.
- Innenfor Ring 1 burde det være helt unødvendig å kjøre privatbil!!
- Innkjøring forbudt "unntatt sykkel" skaper farlige situasjoner
- inntil 2016 kunne jeg bruke kollektiv. Dessvere bli stoppet alle ruter med buss jeg brukt. Tog med samlet reisetid over 70 min hver dag per vei er uakseptabelt for meg og ikke minst skadelig for helse
- Interassant undersøkelse
- Interessant
- Intet om du må bytte koll.transport underveis til jobb eller ikke !!! Det girr god grunn til å kjøre eller ikke.
- It would be goo to have a connectivity from my home to T-bane atleast
- Ja til bil i oslo
- Ja til bilfri sentrum, bedre tilrettelegging for sykling og et godt kollektivt tilbud.
- Ja til bilfritt sentrum
- Ja til bilfritt sentrum. Samt at det bør bli ulovlig å passere bussbommene, som på Galgeberg, som privatbilist.
- Jeg benytter mange forskjellige kollektivtilbud for å komme meg på jobb. Synes derfor det var vanskelig å svare.
- Jeg bodde i sentrum i fjor og opplevd det som vanskelig at så mange holdeplasser ble nedlagt. Vi som ikke eier bilen må bære på varer og vi kan ikke bære over lange avstander.
- Jeg bor i sentrum og svært nære jobb, enkelte spørsmål som "vet du hvordan du kan reise kollektiv til jobb" er helt irrelavant for meg og andre som bor helt i sentrum og under en km fra jobb.
- Jeg bruker både kollektivt og går omlag 50/50 synes ikke det gikk an å få fram på skjemaet
- Jeg bruker kollektivt (buss til sentrum og bytte til annen buss/trikk gjennom sentrum, eller gange til arbeid) om vinteren og sykkel på sommeren.
- Jeg bruker primært bil som transportmiddel i dag, men brukte kun kollektivt frem til for 6 år siden. Bilen sparer meg tid i hverdagen, gjør det lettere å gjøre storhandel og har i tillegg vært billigere. Det er også mer bekvemt og jeg har færre luftveisinfeksjoner gjennom et år. Jeg vil nok måtte begynne å ta kollektivt nå når de nye bomringene kommer. Jeg forstår at vi må få ned bilbruken av miljøhensyn, men jeg håper at pengene som kommer inn via bomringen brukes til å finansiere bedre kollektivtilbud, bygge ut t-banen etc. Et eksempel: Hvis jeg skal reise å besøke mine foreldre på andre kanten av byen vil jeg bruke over 1 time på det med kollektivtransport, mens det tar 20 minutter med bil.
- Jeg brukte vesentlig mer tid enn de 10 minuttene som var angitt. Antar at mange gir opp underveis fordi de forventet at det bare tok 10 minutter.
- Jeg er 5. generasjon som er bosatt i Oslo, noen av endringene er bra, men synes mye av det som skjer rundt bilbruk er direkte trist og ikke minst ekskluderende for enkelte grupper (les småbarnsforeldre, eldre og uføre).
- Jeg er bekymret for mye høyhus i Oslo hvor solen står veldig skrått og det blir mye skygge. Høyhus kan derfor føre til betydelig redusert trivsel.
- Jeg er bittelitt bevegelses-utfordret, og opplever bilhatet som ekskluderende for min deltakelse i arbeidslivet. Arbeider ambulant med vanskeligstilte og ser at altfor mye tid nå går med til å planlegge og utføre nødvendig transport og parkering. Ikke all transport kan gjøres kollektivt.
- Jeg er for at alle skal bidra til miljø og kjører selv el-bil og har gjort det i mange år. Slik situasjonen nå er med økt antall bomstasjoner og dyr parkering i sentrum vil sentrum dø. Allerede nå er det nesten helt dødt på kvelende. Dessuten liker jeg dårlig at de økte avgiftene fører til at det kun legges til rette for de med mye penger. Jeg har selv en mamma som er minstepensjonist og har begrenset med økonomi. Hun har ikke råd til å ta bilen for å besøke venninner når hun må kjøre gjennom flere bommer og hun er også redd for å ta kollektivt alene på kvelden. Dette fører til mye ensomhet hos eldre og uføre.
- Jeg er fornøyd med det som har blitt gjort for gående og syklende, men det er fortsatt langt igjen!
- Jeg er glad for utviklingen og synes det er fint uten biler i sentrum.
- Jeg er muggen pga bompenger på ring 2. Må reise fra Hasle til tøyen for å hente barn ofte. Bor på toppen av en lang, seig bakke. På bunnen av bakken bor venner av barnet og faren. Midt i bakken kommer bommen.Tar 5 min med bil. En evighet med buss eller å gå med småbarn.
- Jeg er opptatt av at barnefamilier skal kunne bruke bil dersom det sparer dem for tid. Derfor ville jeg hatt billigere passeringer i bomringen for barnefamilier.
- Jeg er opptatt av miljø, har periodebillett på Ruter og vil helst pendle kollektivt. I dag kjører eller sykler jeg til Asker og tar toget. Alternativt kunne jeg tatt bussen til Oslo fra Lier, men for at det skal være aktuelt, trenger vi fra Buskerud muligheten til å reise til jobb i Oslo på ett Ruter-kort som dekker hele veien fra Lier til Oslo, inkludert buss og T-bane i Oslo. Dette komme forhåpentligvis når Viken blir dannet og Brakar og Ruter fusjoneres. For at det skal være meningsfullt for liunger å pendle kollektivt helt fra Lier og inn til Oslo må også bussrutene Lier-Oslo (buss 169) ha høy nok regularitet (minst tre avganger i timen hele døgnet). Alternativt kan jeg pendle fra Asker jernbanestasjon som i dag, men dette hindres av to ting: 1. Det er ikke nok parkeringsplasser i Asker til alle som vil ta toget, resten presses over på E18, uansett om de vil reise kollektivt eller ei og selv om de har betalt periodebillett.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

2. Jeg kan sykle noen dager i uka, men dette vanskeliggjøres av at det ikke er transporsykkelvei der jeg bor, så jeg må bruke bilveien eller gang- og sykkelvei (begge deler mer risikable enn en dedikert transportsykkelvei kun for syklister). I tillegg er det ikke mulig å sykle hver dag, og da må bilen min ha en parkeringsplass nær jernbanen hvis pendling gjennom Asker skal være et alternativ fremover.
- Jeg er pendler med to til/fra Oslo, t-bane i Oslo.
- Jeg er sterkt i mot den nye bomringen
- Jeg er sterkt uenig i at elbiler får benytte kollektivfelt og at elbiler får så mange lettelser (bilavgift, bom, kollektivfelt) kombinert med at det settes opp ekstra bommer hvor i all hovedsak alle andre bilister enn elbilistene betaler. Det kan virke som om en del har flere biler enn de ellers ville hatt fordi de "må" ha en elbil pga fordelene i oslo-området. Det gjør i så fall at Oslo fylles unødvendig opp med biler. De få gangene jeg kjører bil (jeg sykler normalt) blir vi andre stående og stampe med våre biler og evt. "spy" ut eksos (hvirs man ikke har plug-in hybrid som meg) pga elbilenes fordeler i kollektivfeltet. Et godt eksempel på dette er ved innsnevringen fra to til en fil på Trondheimsveien ved Grorud. Situasjonen der er verdt en studie og burde vært gjort noe med for lenge siden. Dette har jeg for øvrig meldt om fra til Statens vegvesen - uten å ha fått noe svar. Jeg reagerer også på at elbilistene kan se ut til tro at det gjelder en høyere fartsgrense for dem enn for andre bilister.
- Jeg er stor tilhenger av kollektivtrafikk. Benytter selv kollektivtrafikk t/r hjem - arbeid hver dag, selv om reiseveien er tungvindt og turen tar ca 2 ganger tiden den ville tatt med bil. Utenom rush mener jeg at bilen fortsatt hører hjemme i bybildet. Noen ærend er rett og slett enklest med bil. Derfor mener jeg de nye parkeringsreglene i sentrum forhindrer like mye hindrer byliv, som det skaper byliv.
- Jeg er støtter byrådets kamp for "bilfritt" sentrum, innenfor ring 1. Er svært skeptisk til byrådets kamp mot parkeringsplasser innenfor ring 2. Dette er boligområder, og hvis barna skal være med på ski, fotball eller andre aktiviteter så er bil en nødvendighet. Ønsker Arbeiderpartiet at det er kun er de som kan betale en million for en parkeringsplass, som skal bo innenfor ring 2?
- Jeg er T-banefører, og bruker alle mulige transportmidler som ikke er en egen personbil. Det er dyrt, og lite praktisk for mine formål.
- Jeg er umåtlig lai av at bilen blir sett på som syndebukk for alt man ikke liker med Oslo. Bygg ut kollektivtrafikken, bygg ut T-banelinjer, sett prisnivået på ett akseptabelt nivå. Da vil folk bytte over til kollektivt. Men i dag er kollektivtilbudet i Oslo helt håpløst. Og bil er ofte den beste løsningen. Jeg bruker 20 min til jobb i bil, og mellom 50-70 min med kollektivt (en vei). Da kan jeg være 1 time lengre sammen med barna mine, hver dag. Valget er ENKELT, jeg kjører! Så fort det er ekk kollektivtilbud som kan komkurere på fleksibilitet og tidsbruk, så tar jeg kollektivt!
- Jeg er utrolig glad for at Oslo gjøres mer attraktiv for oss som bor her! Gjelder ikke bare sentrum men hele byen. Byen tilhører oss som bor i den, ikke dem som bor utenfor byen og forventer å kunne kjøre bil inn.Jeg håper kommunen fortsetter å satse på innbyggernes helse og trivsel framfor støy og forurensning.
- Jeg er veldig for kollektiv trafikk, og mindre bilbruk, men da må det være hyppige avganger og godt gjennomtenkt korrespondanse. Jeg skjønner for eksempel ikke hvorfor det går to Bergkrystallen-baner før min ene Ellingsrudåsen-bane kommer. Og busser må ha egne bussfiler. På morgenen står bussene i kø sammen med bilene.
- Jeg er veldig fornøyd med utviklingen i Oslo. Jeg savner insentiv til å sykle framfor å reise kollektivt. Jeg skulle ønske meg en ordning med månedskort med (lav) grunnpris med tilleggsbetaling for bruk, slik at jeg også har økonomisk fordel av å bruke sykkel framfor kollektivtransport.
- Jeg fikk ikke svart på/ informert om dette: Jeg bruker bil i jobben for å rekke over alle avtaler gjennom byen. Jeg kjører daglig til hjemmebesøk, barnehager og skoler i deler av byen. Min arbeidsplass tilhører Oslo kommune og kunne gjerne hatt tilgang på egne el-biler slik andre kommunalt ansatte har. Det er en belastning å bruke privat bil i jobben.
- Jeg finner det uheldig å bruke "ikke" i spørmål som bruker enig/uenig, da det fører til dobbel negativ evaluering.
- Jeg føler meg utrygg som syklist i Oslo sentrum
- Jeg får store utfordringer om Auli stasjon legges ned. I dag kan jeg GÅ til og fra toget, noe jeg også gjør ofte. Men om Auli legges ned får jeg LANGT større vei å gå. Det betyr at vi må få oss en bil ekstra i husholdningen, noe som er unødvendig slik ting er nå.
- Jeg glemte tidligere å skrive at kollektivtransport er altfor dyrt. Så lenge man må ha bil, så er det billigere å bruke den en å bruke penger på månedskort. Eneste grunnen til at jeg reiser kollektivt er for å sleppe kø og problemer med parkering
- Jeg hadde benyttet kollektivt oftere om min arbeidsplass hadde ligget ved en togstasjon, slik at jeg ikke trengte å bytte mellom tog og t-bane. Per i dag tar kollektivt dobbelt så lang tid som å kjøre bil. Dette betyr at jeg med kollektivt ville brukt 1 time mer totalt hver dag. I tillegg er parkeringsmulighetene sterkt redusert og blitt dyrere på lokal togstasjon. Med små barn er ikke sykkel et alternativ - hverken til/fra jobb eller til/fra stasjon. Det er bygget ny sykkelparkering som alltid står tom på min avgangsstasjon. Dette fremstår som feil prioritering.
- jeg handler mer utenfor sentrum siden det er så upraktisk å kjøre til sentrum. Det gjør at jeg bruker sentrum mindre
- Jeg har bopel på Bjølsen, men min siste jobbreise skjedde fra Ila i Bærum. Svarene varierer derfor noe avhengig av om det spørres om reise fra bopel eller siste jobbreise.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg har byttet arbeidssted og boligområde siste halvåret, derfor var det mange spørsmål som var mindre relevant denne gangen
- Jeg har elbil. Og det er viktig for å forstå flere av mine svar (jf. beborparkering). Dette er en svakhet i undersøkelsen...
- Jeg har en fast rute til og fra jobb. Det er den jeg stort sett har svart utifra, ettersom det utgjør hoveddelen av reisene mine til Oslo. Jeg har dermed ikke sagt noe om hvordan helheten i byen er ettersom jeg ikke vet så mye om det.
- Jeg har et sterkt ønske om at lokalbussen på Fjerdingby, rute 310, får flere avganger per time. Da ville jeg ha kjørt kollektivt i fritida mye mer enn nå. per i dag tar jeg alltid bil i fritida fra Fjerdingby, der jeg bor, fordi det lokale kollektivtilbudet ikke er tilfredsstillende.
- Jeg har et sterkt ønske om at t-banene begynner å kjøre om natten - i alle fall i helgene. Jeg vil også sterkt oppfordre til at t-banen ser til Shanghai og Seoul når det kommer til å gjøre det enklere å vite at man sitter på rett tog rett vei. Der operer de gjerne med små led-lys i t-banekartet som viser hvilke stopp som er tilbakelagt, og hvor man er på vei. Dette gjør det svært enkelt for folk som ikke er kjent i byen å orientere seg. I tillegg bør man endre struktur på Ringen. Det er svært forvirrende at den ikke bare går i ring, men har avstikkere både til Sognsvann og Vestli. Selv jeg som "hører til" på linje 5 tar ofte feil.
- Jeg har kjæreste på andre siden av byen, og jeg har sønn midt i byen. Det har blitt dyrt og kløne te å besøke/være sammen. Jeg unngår byen som best jeg kan etter alle stngte gater og bommer
- Jeg har nevnt, men naboparkering er håpløst for oss som er avhengig av at arbeidstakere kan parkere for å jobbe i vårt hjem, på ugunstige tider. De som er interessert i og egnet for en slik jobb og er stabil, bor ikke sentralt. Også vanskelig å få besøk.
- Jeg har opplevd noen ekle situasjoner på sykkel i sentrum som gjør at det føles litt mindre trygt. Spesielt i det området hvor en person omkom ifjor rett ved operaen. Der har jeg opplevd at bilder glemmer at det er sykkelfelt og prøver å legge seg inn forran meg. I tillegg oppleves det som vanskelig å komme seg fra heimdalsgata til operaen på en trygg måte uten å kjøre i traffikken over nylandsveien
- Jeg har stort behov for bilen for å få hverdagen til å gå opp og ha et sosialt og innholdsrikt liv. Jeg bruker kollektivt hver dag til jobb og ofte på fritiden - når jeg skal til sentrum eller bare skal ett eller to steder hvor det er god dekning og tilbake (og jeg kommer fram uten å bruke veldig lang tid). Når jeg bruker bilen er det nødvendig. Det er når kollektivt bruker en time der jeg på kjøring bruker 15 minutter. Når jeg skal rekke fritidsaktiviter. Når jeg skal flere steder etter hverandre. Når jeg skal kjøpe/hente store/tunge ting. Byrådets politikk med masse nye bommer, betaling hver vei, dyr parkering/beboerparkering og sykkelfelt som fjerner gateparkeringene selv i perifere strøk så gjør det hverdagen vanskelig og dyr. Det er bommer nesten alle veier jeg kan kjøre. Til senter (større enn nærsenter), fritidsaktiviteter, all slekt og nesten alle venner (unntatt de jeg uansett vil gå til), sportsbutikker og møbelbutikker, hytta mi osv. Byrådet vil fjerne mer enn hundre plasser der jeg bor for å lage sykkelvei langs kjørevei der det allerede er gode sykkealternativer. Da påfører de oss parkeringsproblemer som om vi skulle bodd i sentrum, uten av vi på langt nær har samme kollektivtilbud. Mine gamle slektninger vil da ikke lenger kunne komme på besøk. De kan ikke ta kollektivt. Dette går veldig ut over barnefamilier, eneforsørgere og gamle mennesker. Og barna våre som ikke lenger får delta i bursdager og aktiviteter i samme omfang som før.
- Jeg har svart med utgangspunkt i min sommerbolig på Eidsvoll
- Jeg har svart om kollektiv utfra en rute (tog), jeg har også mulighet til å ta buss. Begge er fine "på papir", men fungerer dårlig for meg.
- Jeg har tilrettelagt transport, grunnet funksjonshemming
- Jeg heier på et bilfritt sentrum og en bilfri by. Jeg skjønner at situasjonen kan være annerledes for trebarnsforeldre som skal kjøre barn hit og dit. Men helt ærlig, er ikke det hyggeligste å bare henge sammen i sentrum alle sammen? Jeg vet at det er andre og noen gode argumenter for å ikke være så for et bilfritt sentrum som jeg er. Men jeg mener at Oslo blir en by vi stolt kan vise frem til omverdenen om den er miljøvennlig, full av parker og bilfri. Så er jo det med boligpriser og sånt et problem. Jeg ser det. Jeg ser at det er flere hensyn som må avveies. Jeg er kanskje heldig som ikke er avhengig av bil og som bor i Oslo. Men likevel, i overgangen til en fossilfri fremtid er Oslo sentrum et fint sted å starte. Lykke til videre med rapporten!
- Jeg heier på kollektivtransport (egentlig), men er ganske frustrert over store problemer nesten bestandig når det gjelder punktlighet og overfylte tog.
- Jeg håper dere vil fokusere mer på reiser fra forstedene og inn til Oslo i en senere undersøkelse. Utfordringene der kan være annerledes enn det som gjelder for internt i Oslo og berører veldig mange pendlere.
- Jeg håper det kan bli en bedring i kollektivtilbudet der jeg bor (Slattum). Det er en lidelse å ta bussen utenom rushtid pga lang tid og mange stopp. Og en lidelse i rushtid pga plassmangel og sild i tønne opplevelse. Jeg er blitt for gammel til å stå i kropp til kropp med fremmede personer.
- Jeg håper ikke sentrum endres så radikalt som det nåværende byråd ønsker
- jeg håper kollektivtilbudet blir bedre tilpasset de som begynner 0700 og ikke jobber 2 min fra oslo s...
- Jeg jobber forskjellig sted hver dag så spørsmålene i undersøkelsen er ikke relevant for min transporthverdag siden jeg tar t-bane, buss, går eller sykler til jobb alt etter hvor jeg skal. Matebussen

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

til t-banen går i en alt for kort periode pr dag så det gjør det vanskelig å bare ta kollektivtransport til jobb.
- Jeg jobber med Miljøfyrtårnsertifisering av arbeidsplassen og vil gjerne vite når disse dataene blir publisert for å bruke i arbeidet. Se e-post på de neste spørsmålene.
- Jeg kjører el-bil og det er ikke spurt om dette
- jeg kjører elbil, er opptatt av miljø og jobb må vi ha.
- Jeg kjører kun bil ut av Oslo - ikke inn til sentrum - altfor dyrt med alt for mange bomringer utenfor ring 1, spesielt når man ikke bruker bil i sentrum.
- jeg kjører til jobb fordi jeg besøker min mann på sykehjem hver dag etter jobb, reisevei totalt hver dag er ca 50 km, og reise kollektivt ville ta altfor lang tid
- Jeg kunne ta en buss til stasjonen hjemmefra, men velger å gå. En grunn til det er at bussene ofte er forsinket og veldig fylt. Dessuten er det godt å få mosjon. Jeg synes at spørsmålene vedr. bedre/dårligere kollektivtilbud kunne ha vært mer konkrete. En konsekvens av at Oslo er mindre tilgjengelig for bilister er at flere bruker kollektivtransport, men særlig togene er meget fulle. En avlastning med flere ekspressbusser hadde vært bra, men tilbudet til og fra Sandvika ble innskrenket samtidig med at antall kollektivreisende har økt (mitt inntrykk).
- Jeg liker utbyggingen av sykkelveier, men ikke at gamle trær må hugges ned i den forbindelse, jfr. sykkelvei i Langbølgen. Vi trenger by- og gate-trærne våre!
- jeg liker å bruke kollektivt, men det tar for lang tid når jeg skal hente og levere barnet mitt i barnehage. når jeg svarte på hvor lang tid jeg bruke tur-retur jobb, så var det de dagene jeg ikke henter og leverer barn.
- Jeg mener at utgiftene for infrastruktur bør beskattes av alle innbyggere i landet. At Oslo-borgere og innbyggere i andre nærliggende områder til Oslo, skal ta kostnaden for infrastruktur, gjennom økte bompenger, som er til nytte for alle innbyggere mener jeg er urimelig.
- Jeg mener det tas altfor mye hensyn til bilistene overalt. Vi gående/kollektivreisende betaler like mye skatt men har mye dårligere vilkår. Bilens storhetstid er forbi, klimaendringene tvinger fram andre systemer. Vi har sårlig tid og må ikke nøle. Hurra for de som gjør de nødvendige endringene. Ikke la dere swtoppe av egoistiske bileiere som bare tenkter på seg selv. En ting er imidlertid viktig: håndverkere og omsorgsarbeidere må få egne vilkår, samt utrykningsfartøy.
- Jeg mener vi må redusere biltrafikk (personbiler) i sentrum, ha mer sammenhengende sykkelfelt og fortsette et godt kollektivtilbud med trikker.
- Jeg opplever at det er blitt mer farlig og sykle i Oslo. Får liten kapasistet i sykkelveier for smalt for høyere fart.
- Jeg opplever at det er blitt verre å gå i Oslo sentrum det siste året.
- Jeg opplever det som farlig å sykle i sentrum, med stor risiko for å bli påkjørt, særlig av bussene.
- Jeg protesterer mot høye bomavgifter og dagens utbygging av bomstasjoner.
- Jeg reiser kollektivt til jobb og har månedskort. Av den grunn har jeg vært noe mer i sentrum enn tidligere år hvor jeg ikke reiste kollektivt til jobb. Dette fordi det er rimeligere og fordi jeg er godt kjent med avgangstidene til T-banen.
- jeg savner bedre tilrettelegging i byen for barnevogn og rullestol.
- Jeg savner en bedre og disiplinert sykkelkultur, som de har f eks i København. Ville hatt mye å bety for samspillet mellom alle trafikantgruppene. Endringen må skje inni hodene på folk, men bedre og tydeligere fysisk tilrettelegging (bla. å skille) vil også påvirke folks atferd og disiplin, og respekt for hverandre.
- Jeg savner et sammenhengende sykkelveinett i Oslo.
- Jeg ser mange positive endringer i sentrum som følge av mer fokus på gående, syklende og kollektivtrafikk. Det er bare å fortsette med, så vil gradvis også barnefamilier kunne bruke sentrum. Jeg tenker at denne undersøkelsen er viktig.
- Jeg setter stor pris på arbeidet med å tilrettelegge for sykling i byen, men Bjørvika fungerer ikke i praksis. En stor del av problemet er syklister og fotgjengere som ikke følger trafikkregler - det er disse to gruppene jeg er mest redd for. Ellers er jeg også svært fornøyd med kollektivtilbudet.
- Jeg skjönner at Oslo skal bli en bilfri by. Det gjör meg ingenting, men mulig at handelen vil gà ned. og hva gjör man med det?
- Jeg skjønner ikke at bysykkelene ikke var en eksplisitt del av undersøkelsene. Også synes jeg de el-sparkesykkelene er helt håpløse og håpet dere kom til å spørre om dem også, men de er mer en refleksjon av at folk flest ikke kan stoles på med en motor.
- Jeg skjønner ikke hva Oslo skal med trikk. T-bane er mye bedre for bymiljøet.
- Jeg skjønte ikke "endringen"
- Jeg skrev "annet" på reise til jobb. Jeg løpte, så kanskje burde jeg skrevet "gå"
- Jeg skulle gjerne ha syklet fram og tilbake fra jobb. Jeg gjorde det i en 2 års-periode, men orket ikke lenger en tilværelse der jeg fryktet for livet hver eneste dag. Både strekningen til Oslo og i internt i Oslo Sentrum er mange steder svært lite tilrettelagt for syklister. Det hjelper heller ikke at Norge har en kultur og et lovverk som favoriserer bilister og fotgjengere, i stedet for at sykkel, som er den mest effektive og helsebringende transportform som finnes, har høyest prioritet i trafikken.
- Jeg skulle gjerne reist kollektivt til jobb. Det er to grunner til at jeg sjelden gjør det: 1. Det tar tre ganger så lang tid 2. Det er svært fullt på bussen i rushtrafikken, og det er slitsomt å stå, særlig på ettermiddagen etter en lang arbeidsdag.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg stoler ikke på TØ, fordi TØ i alle rapporter avslører at de er fiender av privatbilisme.
- Jeg støtter den nye strategien fullt ut!
- Jeg svarer litt ulikt i og med jeg som mange tenker noe egoistisk. Derfor er jeg for at det gjøres endringer med restriksjoner av bilbruk i Oslo sentrum og at det innføres mer bompenger for å begrense privat bilbruk. Jeg tror sentrum blir et finere sted å være for rekreasjon, men jeg er litt usikker om hvordan dette bører handelsstanden eller ikke. Jeg håper at det tilrettelegges nok for handelstanden. Jeg greier meg med disse begrensningene og har ført til at jeg har kjøpt el-sykkel som har gjort livet mitt mye mer effektivt og enkler og mye mer miljøvennlig vil jeg nå tro. Jeg bruker nesten ikke bil mer og bruker kollektvit bare når jeg ikke bruker el-sykkelen som er veldig sjeldent.
- Jeg sykler deler av året til jobb, men i og med at det er kaldt nå og dere ikke spør om andre ting enn hva jeg gjorde i dag, blir ikke dette fanget opp. Det mangler et spørsmål om transport gjennom ulike årstider. Mange sykler bare i sommerhalvåret, og det er jo interessant for politikerne å vite. Det er for kaldt å sykle vinterstid, det er mange steder også ufremkommelig og mange kommer aldri til å sykle på vinteren. Rart å se sykkelveier langs ring 3 som er saltet og uten is, og få syklister, når gående (mange) sjangler på isen, unge som gamle. Stort sett mener jeg at gående og de som bruker kollektivtransport bør få større prioritering i planleggingen. Det betyr at også å tegne fotgjengeroverganger på sykkelfeltene. I dag er det gående som må vite for syklister, ikke omvendt. Det er behov for å oppdra en generasjon med syklister om hvordan man oppfører seg i trafikken.
- Jeg sykler hele året, helårssyklisme kunne ha vært en del av undersøkelsen
- Jeg sykler heler året, unntatt når det er umulig pga snø. Det er problematisk med så mye salting da syklene ruster mer med så mye salt.
- Jeg sykler mye – defensivt - og med livet som innsats. Å sykle langs parkerte biler er også ubehagelig, for plutselig slenges bildøren opp...
- Jeg sykler til jobb 1-2 ganger i uka fra våren til høsten, og ca. 1 gang i uka hvis det ikke er snø eller is om vinteren. Det som ville påvirke reisevanene mine aller mest, er antakelig enda bedre tilrettelegging av sykkelruter, og tiltak for å gjøre sykkelrutene (i mitt tilfelle i Groruddalen og langs Ring 3) forutsigbart farbare om vinteren uten å måtte bruke piggdekk.
- Jeg sykler året rundt og mener at det er et stort behov for bedre sykkelveier på Oslo vest. Det er en utfordring når personer som bor i Holmenkollen skal kjøre på jobb, det er køer på 300-400 meter, smale fortau med skolebarn og ingen sykkelveier.
- Jeg synes arbeidet med å gjøre Oslo mer klima- og miljøvennlig er til å bli stolt av. Men, fortsett å lytt til dem som ikke er blant oss entusiastene. Vi trenger reelt medborgerskap for å lykkes med «upopulære» endringene.
- Jeg synes denne undersøkelsen ofte var unødvendig kronglete formulert.
- Jeg synes det blir for mye fokus på benker og gågater i Oslo sentrum. Husk at de fleste som bor i Oslo lever livene sine utenfor Oslo sentrum. Hvis folk slutter å kjøre bil til byen for å handle kjører de andre steder utenfor sentrum. Da blir ikke den totale biltrafikken mindre, den bare flytter på seg. Jeg mener det er viktigere å gjøre noe med gjennomgangstrafikken i Oslo og all tungtrafikken. Den gjør mye mer skade enn privatbilismen av folk som bor i byen. Jeg mener også man må huske på at min yrkesgruppe har ulike arbeidssteder gjennom dagen. Du skal kanskje på et møte på formiddagen også skal du undervise et annet sted langt utenfor byen senere på dagen. Da er det upraktisk å ikke kjøre bil. Mange har også tungt utstyr å bære. Jeg mer at man skal begrense folk som kjører til byen på jobb som skal være hele dagen i byen, men huske på at noen yrkesgrupper skal forflytte seg mellom ulike arbeidssteder samme dag, eller har tungt å bære. Da blir det litt urimelig at man må parkere i et dyrt parkeringshus for å være på et møte i noen timer.
- Jeg synes det burde prioriteres store tilgjengelige innfartsparkeringer ved kollektivknutepunkt utenfor oslo sentrum slik at man ikke trenger å kjøre bil inn til sentrum.
- Jeg synes det burde vært en egen kategori spørsmål om fritidsreiser til Oslo.
- Jeg synes det byrådet har gjort for å få opp gode sykkelveier (eks ring 2) er helt fantastisk og må fortsette med ufortrøden kraft også utenfor ring 2!
- Jeg synes det er godt tilrettelagt for syklister inn til Oslo, men ikke fullt så bra i selve sentrum.
- Jeg synes det er viktig å satse på miljøet, jeg er at noen tiltak burde gjøres, jeg forstår ikke tempoet forandringene i Oslo er gjort i, det går for fort, infrastrukturen henger ikke med, folk som må bruke bil til og fra jobb straffes, for min del er ikke kollektivtraffikken tilrettelagt slik at jeg har mulighet til å bruke den. Jeg og min familie har sluttet å benytte oss av Oslo sentrum, vi finner andre alternativer utenfor Oslo. Jeg er født og oppvokst i Oslo, jeg er 3 generasjons Oslogutt og det som skjer med byen "min" synes jeg er trist og leit. Sentrum blir for de som bor t-bane stasjoner fra sentrum eller de som bor i sentrum. Vi som bor utenfor Oslo sentrum eller Oslo vil slutte i sin helhet å komme hit. Hva skjer da? jeg tror sentrum av Oslo vil dø ut.
- Jeg synes det var for mange spørsmål om Oslo sentrum settt i lys av at dette var en undersøkelse om arbeidsreiser
- Jeg synes el-bilene blokkerer kollektivfeltene og presser seg frem uten å vise allmenn dannelse
- Jeg synes en del av ikke-spørsmålene var konstruerte og gir en viss fare for å få feil svar.
- Jeg synes endringer i Oslo er veldig positive, jeg elsker at byen blir mer tilrettelagt for gående og syklende, og er glad for at Oslo ikke ser ut som f.eks. Stockholm, med en gigantisk motorvei rett gjennom. Jeg er ekstremt positiv til bilfritt byliv!
- Jeg synes gående bør prioriteres høyere, og at "hetsen" mot bilister må slutte.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- jeg synes ikke rød asfalt har mye effekt for syklister (jeg sykler hele året), sykkelfelt og kjørefelt burde ha en fysisk skille for å sikre trygg sykling
- Jeg synes kollektivtilbudet pt. er for dårlig og dyrt. Dersom min familie på 4 en sjelden gang skal inn til byen er det faktisk billigere å kjøre bil enn å bruke kollektiv transport. Vi ville ha brukt kollektiv transport dersom det var rimeligere og tilbudet bedre enn det er pt.
- Jeg synes ofte at biler prioriteres for mye i trafikknutepunkter. F.eks Ikea Slependen, der man originalt måte krysse 3 veier for å bytte til en korresponderende buss. Kommunen ble tvunget til å sette opp et fotgjengerfelt over veien, fordi det var der folk gikk uansett. Jeg ønsker en ny filosofi i slike tilfeller: Biler kjører der de må, fotgjengere går der de vil. Så man kan gjøre det krunglete for biler og trygt for fotgjengere.
- Jeg synes spørsmålene i denne undersøkelsen er dårlige. Det går bare an å velge ett alternativ, nå våre reiser er mer sammensatt. Det er ikke lett å forstå hva det refereres til med "endringer" i sentrum osv.
- Jeg synes spørsmålene kring transport "fra holdeplassen til jonnen" var forvirrende, og er usikker på om jeg forsto de rett. Uklart om spørsmålet gjaldt holdeplassen man tok kollektivtransporten fra eller til.
- Jeg synes spørsmålene og alternativene kunne vært mer objektive. Noen av alternativene var ladet, og det manglet reel motvekt.
- Jeg syntes det er synd at narkoman henger i gatene hvor familier og barn går daglig. Det blir solgt narkotika helt åpentlyst og de tar opp plass på fortauvet så det blir vanskelig å komme forbi. De burde få et sted hvor de kan være. Arbeidsplassen burde også legge til rette for å parkere/låse/ lade sykler.
- Jeg tenker at man kan ikke bygge ned all transportkjøring i og rund Oslo så lenge det kollektive systemet ikke fungerer som det skal og er overbelastet ! Dessuten blir det flere og flere trailere på vegen fordi godstrafikken med togene er sterkt redusert. Man må ta en ting ad gangen og tenke på mangfoldet i samfunnet.
- Jeg tilbringer mesteparten av reisetid på buss Hønefoss-Oslo og har ingen sterke meninger om trafikk/kollektivbilde i selve Oslo sentrum
- Jeg tror det beste for oslo er å ha et effektivt overflate kollektivtilbud i sentrum samtidig som tbane tar unna de lengre reisestrekningene. Det hadde også vært lurt å redusere takst på periodebiletter.
- Jeg tror det er tanken på endringene som skremmer innbyggerne. Min opplevelse er at det er personer vesentlig langt utenfor Oslo (og som sjelden ferdes i sentrum) som er mot bilavvisning, ikke de som bor der eller ferdes der ofte.
- Jeg tror sentrum kommer til å dø, hvis det ikke bygges mer tog og bane.
- Jeg varierer mellom å gå eller ta kollektivt deler av strekningen til jobb.
- Jeg velger å kjøre bil til jobben av praktiske årsaker, har en gammel mor som jeg ofte må innom. Kjører sjelden bil i helger.
- jeg vet ikke mye om disse endringene i Oslo sentrum
- Jeg vil ha min Oslo tilbake før 2015!! Jeg vil ha parkeringsplasser i sentrum igjen!! Mer kompetent politikker som vet hva de gjør og lytter bedre til Oslobefolkning.
- Jeg ville aldri reise frivillig til Oslo i fritiden - uansett hvilke tiltak som settes i verk.
- Jeg ville gjerne kjøre kollektivt, men det tar ca 1 time mer hver dag for å gjøre det. Mens det å kjøre kollektivt per i dag er billigere enn å kjøre, er det ikke så mye billigere at det gjør opp for den ekstra timen hver dag.
- Jeg ville syklet mer (vestfra) om det gikk raskere og var tryggere fra Vika og inn
- Jeg ønsker at dere interesserer dere for trafikkbildet også utenfor Oslo sentrum. Hvordan påvirker for eksempel strengere regler for kjøring i sentrum trafikken utenfor sentrum. Jeg skulle også ønsket at luftkvalitet og støy ble målt flere steder utenfor Osle sentrum. Trafikk langs E6 skaper svært mye støy for boligområdene. Kan det settes inn støyskjerm flere steder langs E6.
- Jeg ønsker at det blir ulovlig å leie ut gangareal/fortau til entreprenører og byggevirksomhet, og at hvis det MÅ gjøres, skal man ta bilveien til fortau og sende biltrafikken et annet sted. Fotgjengere skal aldri avkreves å gå omvei eller bruke fortau på den andre siden, men alltid ha rett til veien. Dette gjelder selvsagt ikke nødvendig gravearbeid i kommunens regi for korte perioder. Det kan vi ha forståelse for. Men ikke at noen som f.eks. bygger hotell for stenge et fortau i over et år!
- Jeg ønsker at ressursene fordeles på en mer gunstig måte for brukerne av kollektiv trafikk i Oslo. Per i dag er det hverken lønnsomt å kjøre bil eller å ta kollektiv trafikk.
- Jeg ønsker buss som korresponderer med t-banen (Carl KJelsensvei - Holstein) for raskest tilgang til sentrum. Jeg ønsker kollektivtrafikk på tvers, ikke bare inn og ut av sentrum. Jeg synes det er dødt i sentrum etter alle bilene forsvant. Noen ganger må man kjøre til sentrum, det bør være enkle muligheter for det også, spesielt når det gjelder på tvers Stortorvet-Festningen f.eks. Jeg ønsker å slippe å dele fortau/gågate med lydløse sykler/sparkesykler.
- jeg ønsker klare fysiske skiller mellom fotgjengere, syklister og bilister
- Jeg ønsker meg enda flere trær, planter og grønne flekker i Oslo sentrum! :)
- Jeg ønsker meg lavere pris for kollektivtransport. Spesielt ønsker jeg at det blir billigere for barn. Det er fint at barn kan reise gratis med voksne i helger, men hvorfor kan de ikke få kjøre gratis hvis de reiser alene? Og jeg håper det kan bli gratis eller hvertfall betydelig billigere på hverdager også. Vi er en familie med fire barn, og det blir altfor dyrt å bruke kollektivtransport hvis hele familien ut å reise med prisene som er idag. Det er også veldig urettferdig å måtte betale dyrt i bompenger når man f.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

eks. skal besøke besteforeldre på andre siden av byen når det ikke finnes noen alternativ reiserute. Men slik kollektivprisene er idag, er det på hverdager faktisk endel billigere med bil til tross for bompenger enn med kollektivtransport. Og slik burde det ikke være.
- Jeg ønsker mindre biltrafikk innenfor ring 1!
- Jeg, personlig, hadde satt pris på om tulletrappene og ikke minst heisen fra t-baneperrongen og opp til bakkeplan på Stortinget t-banestasjon hadde blitt mer driftsikker. Ikke minst er det et problem når jeg er sammen med min veninne som sitter i rullestol og stadig opplever at vi må ta t-banen tilbake til Nationalteatert og gå derfra fordi heisen står.
- Jo mindre privatbiler i sentrum jo bedre. Men da må også kollektivmulighetene ut til omlandet bli bedre - hyppigere og raskere avganger. Jo flere fotgjengeroverganger og brede fortau jo bedre.
- Jobb litt mer med skjemaet når det kommer til intuitivitet og logisk oppbygning.
- Kan være en smule irrelevant, men jeg opplever en god del fotgjengerfelt som utrygge. Trafikanter (spesielt taxi) har svært liten respekt for fotgjengerfelt som ikke har ganglys, og jeg har flere ganger (spesielt på Grønland) opplevd å nesten bli påkjørt. Dette er et problem flere i min vennekrets har nevnt
- Kanskje det ville vært en idé å inkludere spørsmål om el-sparkesykkel i undersøkelsen neste år.
- Kaos i fremkommelighet utrivelig mye unødig innretninger satt ut i gater. Kan ikke forandre hele byen fra bil til sykkel over natta.
- Kaos med buss for tog om sommeren....særlig ut av Oslo på hjemveien.
- kjemikaljene kommunen sprøyter med om vinteren skader bremsene mine. Jeg har måttet skifte bremser (samme sted) to ganger i låpet av to år!
- Kjøpte et møbel i sentrum, brukte 10 min med privat bil fra hjem til butiken. kjørte direkte hjem og brukte 30 min på veien hjem = 20 min bilkjøring i Oslo Sentrum for komme ut av sentrum. (miljøvenlig??)
- Kjører bil primært av helsemessige årsaker, noe som ikke er tema i undersøkelsen
- Kjører bil til Asker pga at Spikkestadbanen er rasert pga stopp på alle stasjoner. Kunne reist 100% kollektivt hvis det ble bragt i orden.
- Kjører noen ganger bil til sentrum - men velger dyre parkeringsløsninger som er lett tilgjengelig.
- Kjørte bil i dag, jeg pleier å sykle
- Knus sosialistene :-):-):-)
- Kollektiv må bli enda bedre. Tredobbel tidsbruk sammenlignet med bil kan ikke forsvares i lengden
- Kollektivholdeplasser flyttes stadig lenger unna bopel. Det er ugunstig for meg, og må være svært ugunstig for beboere i eldreboligen som er nærmeste nabo.
- kollektivreise innebærer ofte bytte flere ganger. For min del buss-tog-buss.
- Kollektivt har for lang reisetid i forhold til bil - flere adganger for Kolsåsbanen slik som Østeråsbanen har.
- Kollektivtilbud er strålende så lenge en buss eller annet går direkte fra start/sluttpunkt. Det er byttingen mellom som tar tid og er frustrerende. Det påvirker mitt valg av om jeg drar et sted i Oslo og/eller hvordan
- Kollektivtilbud for meg tar npormalt ca 50 min, kontra bil på 15 min. Ved henting/levering av i barnhage blir reistiden økt med ca 1,5 time med kollektivt, kontra 5 min ekstra med bil.
- Kollektivtilbudet Bærum-Oslo t/r er svært dårlig, spesielt mtp. Oslo sentrum til Lommedalen.
- Kollektivtilbudet bør bli bedre på tverrs av byen, ikke bare inn/ut av Oslo sentrum
- Kollektivtilbudet bør bli billigere og med fler avganger
- Kollektivtilbudet er bra så lenge man ikke drar i rushen, ellers er det håpløst med plass
- kollektivtilbudet er for dårlig utenfor sentrumskjernen, og bompengene gjør at alternativ transport blir for dyrt
- Kollektivtilbudet er for dårlig. Tar alt for lang tid å reise kollektivt.
- Kollektivtilbudet for de som ikke bor rett ved toglinjen har blitt veldig mye dårligere de siste årene. Det tar altfor lang tid med kollektivt og da velger man bil istedet.
- Kollektivtilbudet mellom vest og øst kunne vært bedre (Torshov-Bryn)
- Kollektivtilbudet må bli bedre østkantstrekningen inn til sentrum
- Kollektivtilbudet må forbedres, og buss må benyttes for bedre dekning selv om det ikke er øknomi i det, men et tilbud og bidrag til miljøet. Tid er en knapphet for de fleste og spesielt småbarnsfamilier.
- Kollektivtilbudet ut i distriktene rundt må styrkes. Opplever at det ofte blir endret til et dårligere alternativ slik at man må bytte fra det ene til det andre for å komme til riktig adresse. Dette fører til at flere velger bilen. Kollektivtilbudet må være rimelig og godt tilrettelagt. El-biler bør ut av kollektivfeltet så fort som mulig.
- Kollektivtrafikken i Oslo er svært bra, både i sentrum og lokalt
- Kollektivtransport er svært dårlig fra nordlige deler i Oslo (for eksempel Kjelsås/ Sognsvann) til Helsfyr. Det er nesten ingen alternativ til bil.
- Kollektivtransporten i Oslo er overbelastet. Flere busser er ikke svaret.
- Kollektivtransporten i Oslo fungerer meget bra. Adkomst til sentrum fra hjemsted er håpløs, jeg blir faktisk sint av å måtte tenke på det.
- Kollektivtransporten inn til Oslo bør også forbedres, slik at biltrafikken inn til byen reduseres, slik som på Mosseveien.
- Kollektivtransporten må bygges ut FØR man straffer bilistene, flere avganger, lavere priser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kombinasjon av tog og T-bane er blitt veldig bra. Mangler ofte sitteplass på toget.
- Komfort i kollektivtilbudene er undervurdert, spesielt for pendlere. Det må også tilrettelegges for at pendling til/fra Oslo må kunne foregå med bil/elbil.
- Kommer ikke til å stemme på noen av partiene i det sittende byrådet ved neste valg.
- Kommer litt dårlig frem hvilke endringer dere faktisk skal utføre.. "Disse endringene.." - det sier meg ikke så mye
- Kommer til å slutte å ta kollektivtransport da jeg bruker 3 timer hver dag tur/retur jobb. Det tar alt for lang tid da jeg må bruke 6 transportmidler frem og tilbake til jobb. Kjøper meg El-bil.
- Kommunen må sørge for skikkelig feiing av sykkelstier/sykkelfelt. Det ligger grus og skitt overalt.
- Krysser fingre for at det blir byråddskifte til høsten
- Kun sprøsmål om reise til jobb. Hjemreisen oppleves vanskeligere pga lavere frekvens på buss og manglende leskur. For høy pris når en bor rett over grensen til sone 2.
- Kunne bare bedt om adresse på hjem og arbeidssted med en gang og så spurt ut fra det.
- Kunne gjerne differensiert på type bil husstanden disponerer (elbil/diesel/bensin), da det sannsynligvis påvirker bruken av bilen innenfor bomringene
- Kunne spurt mer om kollektivtilbudet
- La bilene ta E-6 fra Abildsø til Ryen, ikke står i samme kø som bussen. Ellers topp med stor kapasitet, slik at en slipper å stå til jobb.
- La oss få tilbake ekspressbussene i Akershus. Det er ikke bussene, men bilene som er problemet. Hvis du skal kjøre bil ned til stasjonen, må det være parkeringsplasser etter kl sju på morgenen.
- La transportsykler få mulighet til beboerparkering. Det bør være lettere å omgjøre en bilparkering til sykkelparkering enn i dag. Jeg betaler gjerne det dobbelte (6000 kr/år) for å omgjøre en parkeringsplass til sykler, plantekasser, benk etc.
- Lag en ring 4 utenom Oslo slik at når man ikke skal inn til byen men på gjennomreise slipper å tvinges innom oslo
- Lag p-plasser for mopeder
- Lag parkeringsplasser ved arbeidsplasser
- Langt bedre undersøkelse enn tilsvarende undersøkelse gjennomført av en gallup-leverandør som jeg svarte på tidligere i år.
- ledende spørsmål for å få ønskede svar enkelte steder.
- Legg mer fokus på scooter, motorsykkel, moped og elsykkel som alternative ftransportmidler. Gjerne også elektriske varianter av alle typene i tillegg til fossilt brennstoff
- Legg til rette for kollegktivtrafikken (særlig tog) inn og ut av byen.
- Lengre mellom fotgjengerfelt (ala Berlin)
- liker det som skjer med biler i oslo sentrum. Med et så godt og tett kollektivtilbud mener jeg at alt innenfor ring 2 burde være bilfritt. Opplever oslo som en mye hyggeligere og renere by da :)
- Lillestrøm stasjon (Buss og tog) Stasjonsområdet er høyt belastet og endringer i kolletivtilbudet virker til å ØKE belastningen. En burde undersøke om de kommende endringene på nedre romerike med mer sentralisering rundt knutepunkter skaper større utfordringer på disse punktene. (Lillestrøm, Olavsgård, Ahus, Lørenskog sentrum)
- lite fokus på fremkommelighet for barnevogner og rullestoler
- Lite fokus på trafikksikkerhet her. Mer syklister gir kaos i trafikken, spesielt i sentrum. For meg personlig er det et veldig stort offer å ikke kunne kjøre bil. Det har en stor psykisk innvirkning på meg. Jeg forstår ønsket om endring, men jeg tror det kun vil føre til misnøye, færre lokale i sentrum, mye større trafikkfare pga for mange syklister som ikke vet hvordan de skal oppføre seg i trafikken. For ikke å snakke om de forferdelige elsparkesyklene som har kommet.
- Lite relevant, da Oslo sentrum i hovedsak kun er for å reise til og fra jobb
- Lite å bite i for oss som er så heldige å ha fergesamband som del av jobbreiser
- litt dårlig ruting av spørsmål, repetisjon av informasjon
- Litt for detaljert og omfattende undersøkelse
- litt for lang undersøkelse og umulig å hoppe over deloppgaver
- Litt for lang/mange spørsmål.
- Litt for mange spørsmål
- Litt for mange spørsmål - dere risikerer at noen hopper av undersøkelsen før de har svart på alle spørsmålene
- Litt for mange spørsmål...
- Litt kaos med alle sparkesykler. Opplever generelt sentrum som utrygt og dårlig tilrettelagt for syklister
- litt lang
- Litt lite fokus på det å skulle komme fra en side av byen til en annen. I Oslo har man ingen mulighet til å kjøre rundt byen og man blir derfor tvunget til å kjøre gjennom en by regulert med mye bommer og avgifter. En ting er å stoppe bilkjøring til sentrum fra steder i byen, en annen ting er avgift på biler som må kjøre ringveiene for å passere byen fra et sted til et annet. Dette vil bli en stor utgift, og kollektivtransport er ofte mer komplisert utenfor bygrensene.
- Litt mindre biltrafikk i Oslo sentrum er ikke så dumt, men det skaper store utfordringer for oss som bor utenfor og som er avhengig av å ta bilen inn mot Oslo (og da ikke Oslo Sentrum). Man kan ikke gjøre det vanskeligere å bruke bil og samtidig ikke kompansere ved å øke kollektivtilbudet, senke prisene ved bruk av kollektiv eller senke prisene for pendlerparkering/øke tilbudet. Hverdagen er det som

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

betyr mest, jeg tar gjerne toget til Oslo sentrum når jeg skal kose meg. Men tiltakene slik det er nå forsurer hverdagslogisitikken, og når flere bommer kommer kan jeg ikke lenger kjøre og vil bruke mange flere timer HVER DAG for å komme meg til jobb og tilbake.
- Litt problematisk at det er omtrent helt umulig å finne rimelig parkering i Oslo sentrum eller utkanten av sentrum
- Litt rotete undersøkelse. Man fikk inntrykk av at samme spørsmål ble gjentatt om enn med ulik vinkling.
- Litt treg server, tok lang tid mellom noen av sidene. Til dels dårlig tilpasset mobil. Instruksjoner bør starte på egen linje og skille seg ut med enten mindre fint eller kursiv. Følte d burde vært et filter på om jeg bor i oslo på et parti i undersøkelsen. Hils nyansatte Trine Dale fra gammel kollega.
- Litt utfordrene å svare siden jeg så og si bor i sentrum og jobber i sentrum
- Litt vanskelig å forstå noen av spørsmålene, noen andre er veldig like hverandre
- Litt vanskelig å svare på første del siden jeg kombinerer kollektivreise med turgåing til jobb
- Litt vel mange spørsmål. Tok uforholdsmessig lang tid!
- Love Oslo!
- Lykke til!
- Lyskrysset ved st. Olavs Kirke har for lav prioritering av fotgjengere
- lærling
- Løper stort sett til og fra jobb, men det var ikke noe alternativ. Valgte derfor sykkel
- Make public transport cheaper. Improve cycle paths
- Man blir ganske lei av alle hindringer for og beskatning av bilkjøring
- Man inntar svarperspektiv ut fra rollen man blir spurt om. Jeg endrer adferd og preferanser om jeg er fotgjenger, syklist eller bilist.
- Mange arbeidsplasser blir flyttet ut av sentrum pga. høye leiekostnader. Dette gjør at noen får kortere arbeidsreise, men langt de fleste får lenger reisevei. Det er behov for å tilpasse kollektivtransporten slik at bytte av kollektivtransportmidlene blir smidigere. Det er også behov for å sette søkelyset på hvorvidt utflytting av arbeidsplasser fra sentrum er samfunnsøkonomisk gunstig. Det innebærer mere transport av folk. 3-4 timers ekstra reisevei i uka er jo egenltig sløsing av tid og vil f.eks. påvirke seniorers motivasjon for å stå lenger i arbeid og gjør småbarnsforeldre enda mer avhengig av å bruke bil. håper dette er noe poltikerne kan ta tak i.
- Mange av spørsmålene gjaldt bil og sykkel, som er helt irrelevant for meg. Mange av spørsmålene var for like, slik at det jeg ble usikker på hva jeg skulle svare. Også litt for ledende spørsmål, slik at jeg opplever at jeg ikke er i målgruppen for denne undersøkelsen.
- Mange av spørsmålene oppleves som urelevant for en som bor utenfor Oslo og jobber i et desentralisert virksomhet. Vekker ikke mersmak for å bruker spå mye tid på dette igjen. Kanskje bosted skulle kommet først og da påvirket spørsmålene som måte svares?
- mange nesten like spørsmål
- Mange spørsmål feilet og måtte besvares 2 ganger for å komme videre.
- Mange spørsmål som er lite treffende om man bor i/like ved sentrum og går/sykler til jobb, og nettopp har flyttet til Oslo.
- mange tiltak er fornuftige. en pendler kan nå velge om de de skal ta bil en kollektivt. Vi bor innefor ring2, går/sykler til jobb hver dag, men jeg kan ikke velge å ta kollevtivt når vi skal på hytta eller besøke famile. Ta hensyn også til de bor sentralt og miljøvenlig
- Mange urelevante spørsmål da jeg bor i Asker og jobber såvidt innenfor Olso's grense (Lilleaker)
- Mangel på parkeringsplasser i sentrum gjør at jeg må kjøre mye lengere enn tidligere når jeg skal handle!!!
- mangler spørsmål om bytte av transport flere steder. Bil/tog/Tbane
- Masse spørsmål om kollektiv og bompenger, men ikke prisnivået på kollektivtilbudet, som etter min mening er altfor høyt hvis man ønsker å gjøre byen mer miljøvennlig
- Med barn og hund er det lettest å komme seg til sentrum med bil, men nå som billister ikke er velkomne lenger brukes sentrum langt mindre. Dette gjerlder mange småbarnsforeldre. Derfor mener jeg at noen vil bruke sentrum mer, samtidig mister vi en stor del av befolkningen også. det blir et mindre mangfoldig sentrum dessverre når så mange "mister" muligheten til å dra til sentrum. Blir snart kun en plass for unge som bor i nærheten, vet ikke hvor positivt det er.
- med nye bomstasjoner, endringer i sentrum, kollektivtrafikken og voksende bydeler ser det ut som satsningen på nærmiljøet med nærsentre/ store som små blir tatt opp. Det gjrø sånn at vi kommer til å benytte oss mer av tilbudet der vi bord og mindre i sentrum. prisen for kollektiv er for høy i forhold til det man får, hadde man betalt for antall stasjoner så tror jeg fler hadde benyttet eg av enkeltbilett i stedet for å snike seg på.
- Mer beboeråarkering innenfor Ring 3 - asfaltering trengs mange steder og flere fartsdumper
- Mer effektiv kollektivtransport med hypigere avganger og mye rimeligere! Motiver folk til å ta kollektivt gjennom prisreduksjon og kvalitet, ikke straffe de som kjører bil
- Mer fokus på bruk av bildeling og ulike typer bildelingstjenester. Dette utgjør en stor del av mitt transportmønster.
- Mer fokus på gåstrategier, ikke alle kan og vil sykle
- Mer gågater, sykkelfelt og humlevennlige trær i Oslo!
- Mer om gatetrær og parkenes betydning for brukere av byrommet.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Mer tiltak for de gående enn det er i dag, vi er litt glemt som gruppe!
- Min arbeidsreise avviker fra andres da jeg bor meget avsides, ca 7km fra næremeste tettsted
- Min frustrasjon knyttet til kollektivt går i hovedsak på mangel på direkte reise mellom Lysaker og Torshov, dernest alle byggeprosjektene som gjør at det går lite smidig gjennom oslo sentrum. Bra det gjøres noe, men kjedelig det tar tid.
- Min private status har ingen ting med undersøkelsen å gjøre ta det bort!
- Min særbo har et enkeltmannsforetak med oppdrag i Oslo sentrum. Han er avhengig av bil for å frakte utstyr. Det er nærmest umulig å drive med nye ordninger for parkering og bomring.
- Mindre bil i sentrum er bra - mer tilrettelagt for gående og syklister. Dette mener jeg selv om jeg synes det er blitt vanskeligere å besøke byen, enten det er med bil eller kollektivt.
- Mindre forsinkelser i kollektivtrafikken til/fra Oslo vil øke folks bruk av tof f eks.
- Mindre tilrettelegging av sentrum for bilister betyr færre folk i sentrum. Dette kan kompenseres med vesentlig bedre utbygging og tilrettelegging av kollektivtilbudet, men det skjer ikke. Kollektivtilbudet fra vår side av byen blir dårligere og dyrere. Da velger vi butikksentre istedenfor Oslo sentrum når vi skal handle.
- Misfornøyd med ruteendringen Ruter gjorde i Drøbak i 2019, ber om at de går tilbake til sånn det var.
- Mye bra med mindre biler. Men det må være en miks. Og det er urealistisk at man skal kunne rase gjennom Oslo sentrum på sykkel med masse gående, både bosatte, arbeidere og turister. Mener man noe, må man prioritere de som kjører kollektivt, ikke en elite med treningsgale som sykler deg ned i gangfelt og på fortau..
- Mye bra spørsmål
- Mye byggevirksomhet over lang tid har gjort deler av byen vanskelig å ferdes i.
- Mye er ikke relevant som funksjonshemmet. Sykler mye tandem på fritiden.
- Mye om sentrum, selv om jeg bor og jobber i Oslo, er sentrum bare et hinder for å komme til jobb.
- Mye politisk korrekthet i Oslos bypolitikk, men mer basert på ideologi enn atferdskunnskap
- Må bygge ut det kollektive tilbudet raskere enn nå og fotrinnsvis T-bane. Flytter til Fornebu i 2020 og det er tragisk at å bygge Fornebubanen skal ta så lang tiod i tillegg til at politikerne i Bærum har akseptert landets tettest utbygging for å få finansier banen som mange som ikke bor på Fornebu vil ha glede av.
- Må være gratis innfartsparkering på togstasjonene og hyppigere avganger til/fra Oslo. I tillegg må el-biler som i dag kunne kjøre kollektivt og gratis gjennom bomstasjoner.
- Målgruppen for folk som bor og jobber i Oslo?
- Nedleggingen av holdeplassen Hausmannsgate har påvirket min kollektivreise til jobb negativt. Det er blitt mye lenger å gå og ganske frustrerende. Dessuten går alle trikkene veldig sakte i Storgata og det er ofte forsinkelser der.
- nei
- Nei
- Nei takk
- Nei til bom, det ødelegger sosialt. Bygg mer t-bane, og legg hovedfartsårer utenfor Oslo.
- Nevn gjerne "sykkel/sparkesykkel" heller enn kun sykkel. Sparkesykkel var ikke nevnt. I tillegg: undersøkelsen tok ikke 10 minutter, skriv gjerne heller 20, 10-30, eller i det minste 10-20.
- Noe førende spørsmål i denne undersøkelsen, ja.
- noe uklare spørsmål, vanskelig å svare korrekt
- Noen av spørsmålene knyttet til reiseveg til jobb kan oppfattes som uklare
- Noen ganger bruker jeg flere kollektivmidler til jobb. Var ingen måte å få det frem på i undersøkelsen.
- Noen må snart følge opp at sykkelister følger trafikkreglene. De kjører uten hensyn til trafikklys, vikeplikt eller gående. Tror de eier hele verden. Bruker ikke ringeklokke, har ofte ikke lys og kjører over fartsgrensene, spesielt med elsykler.
- Noen spørsmål vanskelig å besvare sidne jeg noeen ganger bruker båt og noen ganger buss. Bruken av disse oppleves veldig forskjellig.
- Noen spørsmål var for ledende, og variablene var ordlagt på en måte som kan gi lite metodiske svar.
- Nok er nok
- Nye bomringen er usosial
- nødvendig med bil, når du har små barn, jobb. Ellers vil det gi utfordringer for familie livet.
- Når det blir ekstra bomring fra Strømmen og inn til Oslo vil det bli dyrere for meg å gjøre innkjøp i Oslo (eller komme meg på jobb på dårlige dager), til det bruker jeg alltid bil da jeg har helseutfordringer. Det betyr tapte inntekter for Oslo, og det betyr at jeg heller jobber hjemme.
- Når man blir diskriminert eller forfordelt pga kjønn, alder hudfarge eller hvilket kjøretøy man foretrekker, så oppleves dette svært nedverdigende. Når gruppen som forfordeles består av en svært liten minoritet av velstående mennesker med de "riktige holdningene" så må noen skjønne at dette blir feil. En gående eller en bilist kan ikke få annenrangs verdi jfr andre kun fordi de som tilfeldigvis sitter med makten idag består av den gruppen som også sykler. Hadde 40-50% av Oslo reisende i sentrum syklet. SÅ selvfølgelig skulle disse hatt privilegier tilsvarende. når 5-10% sykler må man stikke fingeren i jorda og vurdere hvilke privilegier som skal tildeles gruppen jfr andre større grupper. Dette gjelder også pengebruken. Hvor mange kroner er benyttet/skal benyttes i Oslo per syklist, vs kroner benyttet (eller avgiftsbelagt) pr bilist, gående, kollektivkjørende. Muligens noen hadde forstått hva som skjer i Oslo om man hadde fått alle tallene på bordet. Her styres Oslo av en gjeng ideologer som

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

feilinformerer beboerne om rapporter og tall, de bedriver cherrypicking og opplyser ikke om rapporter eller tall som de ikke er enige i. De kommer med udokumenterte påstander, og gir undersøkelser andre verdier enn det de som har besvart har forstått at de har svart på. Det er fint med ideologiske folk, men de må holdes i tøylene slik at de ikke lager en by som kun er for dem selv. Vi er et mangfold av individer og mangfoldet må ha like rettigheter.

- når man gjør det umulig for eldre eller syke å få kjørt til sentrum må kollektivtransporten bli bedre og buss og bane gå oftere
- om mann fra en side i byen til den andre som må mann betale flere bomsatjon for alle veier går gjennom sentrum.
- Ombygging av kollektivnettet påvirker meg sterkt. Når dette blir ferdig vil jeg ha et svært bra kollektivtilbud på alle måter.
- Omtrent daglig opplever jeg syklister med høy fart og som ikke tar hensyn til fotgjengere og trafikkregler(stopper ikke på rødt, høy hastighet i sykkelfil parallelt med gangfelt). Dette skaper ofte ubehagelige situasjoner, hvor syklisten ofte kjefter på fotgjengere.
- Oppgrader kollektivtibudet i stede for å lage sykkelstier. Kutt i bompenger
- Opplever st det blir stadig vanskeligere å komme meg på jobb med alt utstyr jeg trenger i jobben. Parkeringsrestriksjoner, mindre parkering på skolene gjør arbeidsdagene mer fysisk slitsomme enn nødvendig.
- Opplever tilretteleggien for kjøring med elbil i Oslo sentrum som svært destruktiv. De er farligere enn andre biler, for man hører dem så dårlig, og de undergraver ønsket om mindre biler i sentrumsgatene.
- Ordet "dagmamma" er for dymt å bruke i 2018.
- Ordet holdeplass. Det kan være vanskelig å forstå om dere mener holdeplassen ved hjemmet eller holdeplassen ved jobben i noen av spørsmålene. Jeg tolket det som ved hjemmet, som en forlengelse av foregående spørsmål.
- Oslo behøver göra en reg¨l satsningpå cykel i centrum, detta handlar inte bara om infrastuktur utan inst¨llning till belister och cyklister. Før att m¨nniskor skall kunna smsas i trafiken kr¨vs gemensamma regler. Jag cyklar bara utanför centrum idag på grund av den osäkra situationer før cyklister. Jag ønskar att kunna bruka min cykel i centrum och från och till centrum. Jag tror personligen att Oslo by behøver ta ett kolektivt ansvar før att forma regler før cyklister och säkra cyklev¨gar, problemet er en kombination av attitude blans alla trafikanter och mangel på säkra cykelvägar.
- Oslo blir mindre tilgjengelig for de som bor i utkanten og omegn. Bommer for indre Oslo er en ting, men på Oslo grensene i tillegg til Ring 2 som allerede eksisterer er drøyt. For en barnefamilie som bor i Lørenskog og har jobb og aktiviteter i Oslo og er avhengig av bil til/fra aktiviteter (kollektivt til/fra jobb) for å rekke at hverdagen skal gå opp, blir det 100 kr i bom+parkering hver gang + kostnader for aktivitetene. Boligprisene er for høye til at mange kan bo i Oslo. De høye boligprisene og bilpolitikken er med på å skape et ekskluderende samfunn hvor etterhvert kun eliten har mulighet til å bo i Oslo. Det virker ekskluderende.
- Oslo er blitt en mye kjipere by, når forsøkes fjernet. Lite liv og støy. Flere tomme og skremmende områder.
- Oslo er desverre en stygg og rotete by. Planløsningen er gammel og rotete, og arkitekturen varierer villt i stil. Det trengs en klarere skille mellom motortrafikk og alle andre trafikkanter. Mye mer trær og grønt i de tetteste sentrums stedene.
- Oslo er en by som er fin for kombinasjon kollektiv og gange. Omgivelesene påvirker hvor det er trivelig å bevege seg. I dag er det f.eks, mye hyggeligere å gå fra Nationalteatert til Frognerparken enn fra Oslo S til Carl Berner. Det gjør noe med bevegelsesmønsteret mm. Det er også mye triveligere å bruke området rundt Aker Brygge enn på Grønnland/nedre del av Grunerløkka. Jeg tror også en endring av veistruktur sørfra mot Gardermoen - slik at en slapp å møtte innenfor bomringen ville gjort mye. Mye av trafikken i sentrum handler ikke om sentrum, men at en skal gjennom eller til en bydel og dette er eneste alternativ. Hvis en forviller seg bruker en også mye kjøring på å komme seg ut igjen fordi det er dårlig merket mm. Folk flest tar nok helst ikke bilen hvis de ikke må, men har du barn og f.eks. skal besøke familien på Ensjø og kommer fra Ås koster det jo en liten formue å ta kollektivt i tillegg til at du kanskje skal hjem på kvelden med trøtte barn og rutetilbudet er et tog i timen og 5 km å gå fra togstasjon når du kommer fram. Da opplever du ikke å ha noe reelt altarnativ. Så, jeg oppfatter vel at mange er positive til endringene og generelt ønsker mindre fossil trafikk, men samtig kjenner på den frustrasjon det er at Oslo er "Israel" og vi rundt er Vestbredden, og mellom oss og mulighetene storbyen byr på er en stor mur som hindrer oss i det praktiske. F.eks. hvis du er så uheldig å ført ha en håndballkamp på Gresvig og så en fotballkamp i Lommedalen. Da er ikke kolletivt et alternativ, og vi må innom Oslo selv om vi egentlig bare skal forbi.
- Oslo er ikke en by som egner seg for massesykling. Det tas ikke nok hensyn til eldres behov for å komme seg rundt. Dagens transportstrategier i Oslo er best egnet for de unge single voksne.
- Oslo er ikke norges navle, og bør ikke kaste bort sitt nationale ansvar for transport. Det er vansklig nok å måtte reise igjennom ikke gjør Oslo hatet verre
- Oslo er på rett vei
- Oslo er på rett vei. Men bompenger og byrder for de som må bruke bil burde hatt en mer sosial profil. Vet ikke hvordan.
- Oslo er på ville veier. Personlig blir jeg mer og mer likegyldig til det som skjer, særlig med sentrum. Mine aktiviteter og folus rettes mer og mer ut av byen. Gratulerer.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Oslo kommune har gjort sentrum til et mindre attraktivt område å være i
- Oslo kommune må ordne en sammenhengende sykkelvei fra øst til vest med få konflikpunkter
- Oslo mangler helhetlige planer for bil og sykkel
- Oslo mangler sykkelkultur fordi vi har lite utbygget sykkelstier. Det medfører sykling på fortau, gågater som kan skape uheldige situasjoner mellom gående og syklende
- Oslo må ha plass til de med dårlig helse, og de som trenger å ha med seg tungt utstyr etc. Ikke lag en by kun for de unge og spreke
- Oslo sentrum er fortsatt for dårlig tilrettelagt for rullestol
- Oslo sentrum er ødelagt og jeg drar heller andre steder om mulig
- Oslo Sør kollekvtiv trnasport er nedprioriter. opplever ofte tog innstil og mindre avganger.
- Oslo: Dårlig og dyrt kollektivt. Dårlig, vei, dyre bommer, vanskelig å kjøre/parkere
- Overraskende lang undersøkelse
- Overrasket over at det ikke spørres om hvilken type bil (elbil, hybrid, bensin, diesel) som brukes
- P-plasser er blitt fjernet for å skape byliv i sentrum. Undersøkelsen burde spørre hvilke byliv respondenten har merket seg
- Personer/eldre som ikke er kjent med kollektivtransport i Oslo blir ekskludert fra å komme til sentrums nære tilbud. Når parkering blir dårlig og kjøre ruter blir uoversiktelig.
- Plagsomt mye varetransport og næringstrafikk i sentrum.
- Politikere bør ikke få styre transportbudsjetter. De må gjerne prioritere, slik som i Sverige.
- Politikerene har det for bra.
- Politikerne gjør hva de vil og de har bestemt på forhånd
- Positivt at det bygges ut ladepunkter for el-bil. Kollektivtilbud må være gratis eller svært rimelig innenfor bomringen.
- Positivt at gater stenges for trafikk og fortau utvides, men savner trær
- Positivt med godt bymiljø! Men når jeg skal handle vil jeg bruke bil, ikke kollektivt. Handlesentre utenfor byen er viktig for meg.
- positivt med miljø- og klimatilpasninger i Oslo. Ønsker bedre tilrettelegging for sykkel. Veldig uenig i at el-bil eiere som er de som flittig kjører inn i sentum slipper unna de fleste avgifter. Er av den oppfatning at vi som kun eier en dieselbil som kjøres minst mulig i sentrum straffes unødig de få gangene vi f eks må kjøre opp på Ryen for fritidsaktivitet (pga dårlig kollektivtilbud), eller kjører hovedvei gjennom Oslo for å besøke familie, dra på hytta osv.
- Positivta at dere endelig spørom hvordan vi som for det meste går til og fra sentrum opplever utviklingen.
- Primær og sekundærårsak til valg av transportmåte til jobb
- Prisen på kollektivtransport
- Prisene på kollektiv transport er for høye
- Problematisk for varelevering, håndtverkere, mm i oslo sentrum allerede i dag
- Problematisk fremkommelighet ved bruk at bil i næring slik det er i dag og vil bli i fremtiden
- Problemet er at det ikke er nok kapasitet på kollektivtilbudet, på vinteren er det surt å vente ytterligere 15. min pga at det ikke er plass på banen
- Problemet med å sykle i Oslo er at bilister og busser ikke bryr seg, og skaper farlige situasjoner. Trafikklys langs ring 2 er i stor grad unødvendig, og skaper mange unødvendige pauser og frustrerte trafikkanter. Brostein er også et stort problem, samt parkeringsmuligheter for sykler
- Prøv å begrense antall spørsmål neste gang, det var bare så vidt jeg gadd gå til enden her.
- Punktlighet, tilgjengelighet og sitteplasser er viktig. Bompenger vil ikke ramme meg personlig, men dette vil ramme fplk med dårlig råd og barnefamilier som har behov for å få hverdaen til å gå opp. Elbil subsidieringen rammer urettferdig, de lager minst like mye svevestøv som en vanlig personbil og sliter minst like mye på vei nettet. Hvorfor ikke en lik takst for alle biler, de tar ogaå opp plass i sentrum.
- På denne tiden av året sykler jeg halve veien og tar trikken siste stykket. I denne undersøkelsen kan jeg ikke svare det, så jeg har svart som om jeg tar bussen og trikken. Ellers: heie bilfritt senturm, heia bompenger, beboerparkering og flotte nye sykkelveier!
- På grunn av ekstrem plassmangel: Eneste jeg ønsker meg er 8 avganger på 5ern (ringen via tøyen) istedenfor 4 i tidsrommet 07-09 og 1530-1730
- På jobb har vi nærmest ubegrenset antall parkeringsplasser for bil, men bare plass til 6 sykler under tak. Skolen ble bygget ny i 2016.
- På min vei til jobb krysser jeg Ljabruveien og nesten ingen biler stopper når jeg rekker ut håndten for å gå over veien. Jeg må ofte løpe over når det er små opphold mellom bilene. Dette er det farligtse jeg foretar meg på jobbreisen min.
- Påse at sparkesykler plasseres på godkjente steder og få på plass flere parkeringsplasser for bil.
- rar undersøkelse. Føler det er som å male huset i en hvilken som helst farge (gjerne med bind for øya) og så spørre etterpå i hvilken grad man liker fargen. Hvorfor ingen spørsmål om hvordan det kan gjøres mer attraktivt for hver enkelt å bruke kollektivtilbudet/muskelkraft? Straff (les: bompenger) fungerer dårlig og treffer utrolig skjevt. Endringer må gjøre ting mer praktisk, ikke bare vanskeligere
- Reduser bompengene. Bedre opplæring av bussjåfører i hvordan man kjører trygt. Erstatt alle trikkene med trapper.
- redusering at biltrafikken vil medføre reduksjon av omsetningen i sentrum, siden folk heller kjører til kjøpesenter utenfor sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Redusert antall avganger pr. time med t-banen på kveldstid/helg gjør det vanskelig å bruke sentrum på kveldstid/helger uten å bruke bil.
- Regulering av biltrafikk er helhetlig bra, selv om det skaper ulemper for enkeltindivider
- Reise fra jobb tar ca 15 minutter mer pga trafikken.
- Reiser kollektivt til jobb og bil i forbindelse med fritidsaktiviteter. Det er umulig å ha 3 barn og ikke kjøre bil, det er synd at bompenger rammer barnefamilier som skal kjøre til og fra. Ønsker rimeligere ordning i bommene.
- Reisetid med kollektiv transport - Vy - tar for lang tid
- Relevante spørsmål tar ikke hensyn til at jeg kombinerer flere rensemetoder på en og samme reise. Jeg kjører bil, går og reiser kollektivt for å komme til jobb.
- Ruter gjør nå flere endringer i kollektivtilbudet fra 1. juli 2019. Bl.a. legges ekspressbussen inn mot Oslo om morgenen og hjem om ettermiddagen, ned og vi rutes til tog - som allerede er fulle. Vi får minst ett bytte mer en i dag - med fare for å miste ett av leddene og dermed tape mye tid. Det sies også at to busse skal være et alternetiv, men disse korresponderer ikke og man risikerer å bli stående ute i nærmere en halv time på vinteren fordi bussen i midtleddet på hjemreisen, er 1 min for mye forsinket. Dagens ekspressbusser er fulle - tidvis ståplasser. Disse bussene kunne snudd på Helsfyr hvor det er gode koblinger videre (lite ventetid) og kaoset i Oslo sentrum unngås. Dette er et dtort paradoks når det er ønskelig at vi skal reise kollektivt, det er kjent at Vy ikke har flere togsett å sette inn og at Vy stadig kansellerer tog mellom Oslo S og Lillestrøm på Hovedbanen (enten fordi Romeriksporten er stengt og andre tog sendes Hovedbanene til Lillestrøm eller for å ta inn forsinkelse da den måles ved enedestasjon og alle som må ta neste tog (som ikke passer med buss videre) kommer ikke inn under reisegarantien til hverken Ruter eller Vy. da må man vurdere bil siden kollektivtilbudet svekkes i praksis samtidig som bomringene kommer for å redusere biltrafikken...
- Sammenhengende sykkelnett som går utenom de mest trafikkerte sentrumsgatene vil føre til at jeg sykler mer til jobben, føler meg tryggere, sunnere og får mer glede av den reisen gjennom byen.
- Sanntid på mobilapp må bli bedre
- sats mer på kollektivtrafikk med rimeligere billetter og oftere avganger! :-)
- Sats på kollektivtrafikken og reguler prisen ned til et nivå hvor alle kan være med
- Sats på kollektivtransport og sykkel i Oslo
- Satser på gode ordninger i Viken; også via Mysen og tog tilsvarende Ruter i dag :-)
- Savner 22 bussen. Det var bedre å ha denne enn utvidet tilbud med 25 bussen i rushen. Det er oftere lengre ventetid på vei hjem enn tidligere og så kommer det 3 busser etterhverandre! 22 bussen kjørte en annen rute fram til Nedre Kalbakkvn. og var oftere i ruten
- Savner alternativ til tog fra Ski! Gjerne utenom sentrum
- Savner at det ikke kunne gis en begrunnelse knyttet til valg av transportmiddel til jobb. Og at det ikke ble spurt noe om hvor lang tid jeg ville ha brukt til jobb dersom jeg skulle ha benyttet kollektivtilbud.
- savner flere opsjoner: kjører på 2 hjul (MC & Sykkel) og bruker kollektivt og bil til vinteren til å komme inn til byen.
- Savner fokus på kombinerte reiser og knutepunktets rolle
- Savner lett tilgjengelig parkering for funksjonshemmede
- Savner litt spørsmål ang. bruk av Oslo sentrum for beboere utenfor Oslo som kommer til Oslo sentrum
- savner parkeringsplassene ved akerhus festning og Gateparkering intill 2 timer innefor Ring 1. I theresesgate..
- Savner parkeringsplasser i sentrum. For lite offentlige toaletter og søppelkasser. Utrygt å bevege seg i mørkret. For mange tiggere! For langt mellom buss-stoppene!
- Savner perspektivet fysisk funksjonshemning/eldre som ikke kan bruke off.kommunikasjon, sykle eller gå.
- Savner spørsmål om de stadige gravearbeidene i Oslo, som oppleves som hindringer uansett hvordan man beveger seg.
- savner spørsmål om gangavstand mellom holdeplasser, som er blitt lengre, til ulempe for eldre.
- Savnet at flere av spørsmålene tok høyde for at mange av oss faktisk bor i sentrum, ikke bare reiser dit, bruker sentrum etc. Eller grei undersøkelse.
- Savnet noen spørsmål om selve kollektivreisen. Det er den som er avgjørende for at jeg kjører bil, ikke hvor langt eller om det er trygt å gå til holdeplassen.
- Savnet skille mellom ulike kollektivtilbud, mulighet til å svare "neutral" dersom endringer har påvirket meg hverken positiv eller negativ. Bra at bildeling endelig er del av undersøkesene deres!
- Savnet spm. omkring pris på kollektivtransport (og kanskje bedre innfartsparkeringer)
- Savnet spørsmål om hvordan forskjellige transportmidler fungerer sammen, f.x. forskjellige typer kollektivtransport.
- Savnet spørsmål om hvorfor man velger bil. Jeg har ingen andre muligheter pga funksjonsnedsettelse og HC skilt.
- Savnet spørsmål om kollektivtilbud for de som bytter mellom flere kollektivtransportformer
- Savnet å kunne si noe om kollektivreiser med flere trinn. Jeg har eksempelvis en overgang på min vante kollektivreise, hvor svaralternativene ikke passer like godt for den ene og den andre delen. Antall overganger kan også være et viktig moment for valget av reise.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Selvom endringene i transportsystemet blir hindringer for meg sombilfører, støtter jeg endringene. Jeg velger resjonelt og ikke ideologisk når jeg må ta et valg i en stresset hverdag. Jeg støtter at systemet er lagt opp slik at det beste alternativet for meg er det som er til det beste for samfunnet.
- selvom jeg selv ikke kjører bil, så sitter jeg på og har sympati med bileierne. Jeg syns man ikke skal gjøre det for vanskelig for dem selvom jeg liker kollektivtransportutbygging
- Senere avganger på T-banen må til også på ukedager.
- Siden dette er en meget detaljert undersøkelse om sentrum og kollektivtrafikk savner jeg spørsmål om hund
- Siden går veldig tregt - halve tiden går med til venting (ca. 500 mbps i min ende)
- Siden jeg bor i sentrum og jobber i sentrum så var det rart å svare på mange av spørsmålene. Også rart at f.eks. sparkesykler ikke var inkl. bruker ikke det til jobb. Men bruker det mellom jobbmøter i byen, ganske effektivt og ikke minst morsomt.
- Siden jeg er rullestolbruker, er vel denne undersøkelsen lite relevant?
- Sidene laster tregt - tar lang tid å komme gjennom.
- siste året var inntekten min lav fordi jeg begynte med jobb i høsten
- Siste års endringer har medført at man i perioder må vente meget lenge på buss fra Lysaker bussholdeplass og som går gjennom Oslo sentrum til Oslo busstasjon. Tidligere gikk de fleste busser fra Lysaker og gjennom sentrum, mens det nå er svært få og tildels overfylte busser på denne strekningen. Vi er mange som er misfornøyde med denne situasjonen.
- Sjeldnere/hyppigere bruk av sentrum har for min del nok også med alder å gjøre, ikke kun trafikkrelatert...
- Sjåfører er ikke nevnt. Noen burde gå på kurs for å lære hvordan man kjører med smekkfull buss hvor alle ståplasser opptatt ! Ikke bråbremse, men kjøre mykt. Mange kan dette. Ang utstyret på busser: mange er utstyrt med "Gamle" stoppknapper som ikke virker - dermed stopper ikke bussen på holdeplass og passasjerene roper - og sjåføren blir sint for at passasjeren ikke har trykket på stoppknappen.... men det har han, det er bare det at den ikke virker!!! Kan virkelig sjåførene snakke i privat mobiltelefon mens de kjører ?
- skal bli godt å bli kvitt ruklet i rådhuset
- Skal man satse at folk bruker mer kollektivt , må det være oftere avganger (også utenom rush), mer kollekivt tilbud og billigere
- Skiller kanskje ikke ut de som pendler fra grisgrendt holdeplass utenom Oslo?
- Skiltingen fort bilister i Oslo sentrum er altfor dårlig selv for en som er oppvokst i byen. Når tummeller stenges om natten skiltes det ikke tydleig omkjøring slik at siste det skjedde brukte vi en time på å komme gjennom sentrum med bil. Skiltingen burde gjøre det lett å komme seg ut av sentrum også utenom veivedlikehold. Ellers genereres mye trafikk av bilister som ikke finner veien ut av sentrum.
- Skjemaet tar for lang tid i forhold til info
- Skulle gjerne sett at spørsmålene var "logiske", slik at man slapp å svare på nesten det samme flere ganger. Og at om man svarer at man f.eks. aldri sykler i Oslo slipper å få spørsmål om hvordan det er å sykle i Oslo.
- Skulle gjerne sett mer planter og trær i gatene når jeg går i Oslo sentrum, selv om det allerede er mye av det.
- skulle gjerne svart mer om bruk av motorsykkel, fleksibelt i bruk og tar lite plass. viktig å ta vare på MC-parkeringene i sentrum
- Skulle ønske at det ble tryggere å sykle til og fra Olso sentrum /bedre tilrettelagt - slik at man tør å skyke til jobben
- Skulle ønske at kollektivtilbudet i og rundt Oslo hadde blitt bedre og billigere før bilfritt sentrum, færre parkeringsplasser i sentrum og økte bomavigfter hadde vært innført.
- Skulle ønske det var flere avganger på linje 3 mot Kolsås.
- Skulle ønsket mer belønningssystem. Nå er det kun lagt opp til straff & å gjøre ting vanskelig & dyrt. Hadde man sikrestilt gode parleringsmuligheter, shuttlebusser til togene & pålitelig togferd hadde mye vært løst. Økt bruk av ferge til flere destinasjoner hadde og hjulpet. Samt fungerende kollektivfelt til bussen ut av byen, hadde gitt oss mer effektive kollektivmuligheter. Nå er det for ineffektivt & for tilfeldig. Man vet aldri når man får parkeringsplass ved toget & tar man buss er det gambling om man rekker å hente barna i tide på vei hjem..
- Slapp av
- Slik lager mn en statistikk som byrådet kan bruke som propaganda i lokalvalget til høsten. Har tatt screenshot av alle spørsmål. Sånn lages statistsikk i 2019. Blir gøy. Lykke til!
- slike undersøkelser er ofte vanskelige - stiller ikke de rette spørsmålene. jeg bor på Skillebekk - bruker mye bein og sykkel for å komme meg til sentrum. skal jeg legger eller igjennom sentrum er det kollektivt. kollektivt er blitt veldig dyrt og man føler ikke man får det man betaler for. dårlig korrespondanse mellom trikk buss og bane. mye forsinkelser på trikkerute 13. vi savner trikkerute 10 som gikk over aker brygge. jeg savner også god kollektivoppførsel, som gjør at kollektivreisen går greiere. Vi er også bileiere. bilen bruker vi primert til å komme oss ut av byen og til feriestedet vårt. Det er blitt veldig dyrt å ha bil, og når vi ikke bruker den i byen føles det som en straff at vi nå betaler for parkering og økte bompenger. som beboer i skillebekk/ruseløkka/vika ser vi nå frem til stengingen av løkkeveien, men er usikker på hvordan den vil prege oss fremover. jeg har også begynt å sykle til

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

jobb, men det er avhengig av vær og hvor god tid man har. arbeidsplassen kunne gjerne bistått med at man fikk ta seg en dusj og skiftet i arbeidstiden, slik at sykling er mer attraktivt for den enkelte.
- Slipp fangene fri – det er vår!
- Slitsomt at man ikke kan bruke tab og enter/space til å navigere raskt gjennom undersøkelsen.
- SLUTT MED Å PRIORITERE ELBILER - skal vi ha mindre biler i sentrum så må elbiler ha de samme vilkårene som fossile biler.
- Slutt å skattlegge bilistene med bompenger
- Snørydding to siste vintre: veibane prioritert fremfor fortau. Måtte kjøre bil ofte da det ikke var mulig å gå på fortau. All kollektiv forsinket.
- Som dere ser av svarene mine bruker vi mye kollektivtransport
- Som innbygger i nabokommune er det mye praktiske hensyn som gjør at Oslo er blitt mindre relevant for meg, men jeg ser også de positive virkningene av mindre trafikk innenfor Ring 1. Den negative siden er at Stor-Oslo oppleves som tidkrevende og dyrt trafikkmessig både med bil og kollektivt.
- Som nevnt tidligere. Kollektivreisen er litt mer nyansert. Jeg bruker også bysykkel NÅR det er tilgjengelig, da sparer jeg fort 15 min i rush. Vær avhengig også. Sykler kun fra jobb pga nedover.
- Som ordføreren sa da hun ble intervjuet på vei inn i garasjen på rådhuset: "Av og til er det praktisk med bil". Begrensningene som politikerne setter har store konsekvenser for småbarnsfamilier og de med redusert kapasitet. Det er for dårlig kollektivtilbud på tvers av byen, og selv med godt tilbud tar det for lang tid på kveldstid om man benytter seg av kulturtilbudene i sentrum. Det er også kritikkverdig at f.eks. Bygdøy nå sperres inne med bomring. De på Bygdøy kan ikke velge å reise til andre steder for å handle enn utenfor Bygdøy. Vi i Bærum kan velge å reise mot Sandvika og Asker. Jeg vil anta at stenging av sentrum oppleves som negativt for mange små butikker, ettersom man da ikke drar til sentrumsbutikkene for konkrete kjøp, men da heller velger butikker på handlesenter. Dersom jeg skulle tatt kollektivt til jobb hadde jeg måttet gå ned i redusert stilling for å dekke opp for den timen jeg ville ha mistet pga lang reisetid. Det er også politisk ukorrekt å gå ned i redusert stilling. Døgnet har ikke flere timer enn det har, så når man blir oppmuntret eller presset over på kollektivt bør politikerne også vurdere konsekvensen i form av tapt tid med familie eller arbeid. For småbarnsfamilier har barnehagen og skoler en stengetid og kabalen går ikke nødvendigvis opp med kollektivt. Politikerne bør anerkjenne familienes behov for tid og gi ta med arbeidstid som et moment i vurderingen når man ønsker å stimulere folk til å ta kollektivt. Kortere arbeidstid er det eneste som ville fått meg over på kollektivt fremfor å kjøre bil til jobb.
- Som pendler er jeg mest opptatt av det svært dårlige tog tilbud, få avganger, lite kapasitet på det enkelte tog, masse forsinkelser osv. osv.
- Som pendler og småbarnsmor er bil mitt eneste alternativ for å få hverdagen til å gå rundt.
- som sagt - sett fokues på Oslo utenfor sentrum - det er der folk flest bor
- Som sagt synes dårlig kultur blant syklende og de som bruker rullebrett og sparkesykler (elektriske) reduserer kvaliteten for gående. Som gående synes jeg det er problematisk at man endrer de alminnelige trafikkreglene for syklende, og tillater sykling mot kjøreretning.
- Som sagt; fint med redusert biltrafikk, men må ikke gjøre det umulig å bo i sentrum/sentralt med behov for å ha egen bil
- Som syklist opplever jeg at dårlig vedlikehold av veiene utgjør en sikkerhetsfare. Jeg er mer redd for å kræsje på grunn av hull i asfalten enn på grunn av trafikken/andre trafikanter.
- Som syklist opplever jeg trikken som det mest truende i trafikkbildet i sentrum, både på grunn av trikkeskinnene som det er livsfarlig å få dekket i, samt at det blir glatt på skinnene når det regner. Trikken er låst til sine skinner og tar ikke hensyn i stor nok grad til syklende og gående. Det er etter min mening behov for flere sykkelveier i sentrum, slik at en slipper å sykle der hvor det er gående eller trikk.
- Sorry, men ganske mange håpløse spørsmålsformuleringer og antakelser, og jeg er seriøst kritisk til om svarene er brukbare til noe.
- Spennende undersøkelse; mener det bør bli fokus på gående snart og aktsomhet fra disse. Etterhvert som flere benytter samme areal trengs også mer oppmerksomhet for denne gruppen.
- Spesielt tilgang til sentrum, tilrettelegges hovedsaklig for unge mennesker. For eldre med fysiske utfordringer, men som ikke fyller kriteriene for HC-parkering, blir det stadig vanskeligere og dyrere. Noen mener det er en ønsket utvilking!
- spm passer litt dårlig, da jeg har skaffet elbil samt hybel i Oslo
- Spør gjerne innledningsvis om brukeren har bil og tilpass undersøkelsen i forhold til dette
- Spørreundersøkelsen virker å være lagt opp til at resultatet skal bli at kollektivtransport, sykling, gåing er bra, mens bilbruk er negativt.
- Spørsmål om reise fra holdeplassen til arbeidssted: Uklart for meg om man da mener holdeplassen man startet reisen på eller holdeplassen man gikk av på og arbeidssted.
- spørsmål som går på: det er IKKE xxxxx .,.. ikke spørsmål er misvisende og kan lett feiltolkes. burde ikke brukes.
- Spørsmålene relatert til kollektivbruk og holdeplass var noe utydelig. Vanskelig å vite hva man skal svare hvis man bruker flere transportmidler i løpet av turen, bytter, osv.
- spørsmålene var lite innrettet på at noen av oss bor i Oslo sentrum
- Spørsmålet om hvilke kollektivtransport midler som benyttes, må det være anledning til å velge mer enn en. Ellers vil det ikke komme fram hvor mange som bytter kollektivtransport underveis.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Spørsmålet om tiden fra holdeplass til arbeidssted, burde kanskje vært presisert som siste holdeplass? Savnet spørsmål om hvorfor jeg velger egen bil fremfor kollektivt transport til arbeid, og hvor lang tid det tar med alternativ transport. For meg er valget mellom 45-60 minutter i egen bil eller 75 minutter til fots, buss, båt, t-bane og til fots.
- Stakkars oss som ikke har kollektiv tilbud når vi drar eller slutter på jobb
- Stoler ikke helt på analysekapasiteten i TØI når dette er et utsagn: https://www.nrk.no/telemark/folk-aksepterer-bompengane-nar-bommen-fyrst-er-pa-plass-1.14550504
- Stort sett greie spørsmål. På spørsmålet om siste bruk av sentrum kunne det vært et alternativ at en var innom for å bruke kollektivtransport. jeg kryssa av på det som var nærmest, men var innom sentrum fra en aktivitet for å reise hjem.
- Støtter bompengeopprøret. Syklistene representerer en fare i trafikken.
- Støtter veldig bilfritt sentrum initiativer og bredere brukt av delingsøkonomi innenfor taxi-tjenester. Særlig viktig for de som bor i bysentrum og ikke har bil. Etterlyser noe bedre tilrettelegging for gående fremfor syklister.
- Støy i sentrum er plagsomt for meg, så jeg ser positivt på å redusere biltrafikken
- Sum: Det har blitt mye verre og farligere å være myk trafikant i Oslo pga økt antall syklister i alle formater. Usosial løsning med bompengeringer. Mange har faktisk behov for å kjøre bil, av mange ulike årsaker. Ingen god utvikling i Oslo!
- supert at det satses på kollektivt og gående i sentrum!
- Svarene blir ikke dekkende for min transporthverdag: Jeg spaserer hjem fra jobb hver dag, noe som ikke kommer frem da bare transport til jobb regnes.
- Svaret på hvor mange dager jeg hadde hjemmekontor sist uke er ikke representativt for en vanlig uke for meg. Som regel har jeg sjelden hjemmekontor, men i særlig travle perioder, gjerne tett opptil frister for levering/utsending av et arbeid, jobber jeg av og til hjemmefra for å få ro til å konsentrere meg. Tilfeldigvis var forrige uke en slik uke, med tre dager hjemmekontor. Dersom spørsmålet hadde vært hvor mange dager hjemmekontor jeg har hatt de siste tre månedene hadde svaret blitt det samme - de tre dagene i forrige uke.
- Svært positiv til økende grad av bilfritt sentrum. Dronning Eufemias gate er en katastrofe for meg som syklist. Sykler til jobb en til to ganger i uka, men ville syklet oftere dersom jeg ikke følte fare i Dr. Eufemias gate
- svært skeptisk til flere bomringer og at man tar bort elbil -goder som gratis parkering
- Syes det har blitt utrygt å spasere pga så mange syklister og sparkesykler som kjører altfor fort og ikke tar hensyn eller følger vikeplikt etc
- sykelister må ikke få sykle mot kjøreretningen. de er en for for seg og andre.
- Sykkel, elsykkel, elsparkesykkel og Segway må bort fra fortau
- Sykkelsatsingen de siste årene er bare "kosmetiske" endringer. Mange flere sykler (inkl. bysykler), men ikke bedre forhold på veiene. Hullete veier er også en risiko for syklister.
- Sykkelveiene mellom Løren og Bryn bør stedvis utbedres, for mange hull og humper for sparkesykkel uten demping
- sykler ca 2 x i uken, dvs. blanding av fremkomstmidler til jobb på denne tiden av året.
- Sykler daglig gjennom Groruddalen, og ønsker velkommen alle tiltak som bedrer luftkvaliteten
- Sykler en del i sentrum og benytter da bysykkel som er en utmerket ordning. Har alltid hatt to biler men solgte den siste i januar da jeg venter på en fullelektrisk Audi som jeg får i mai. Tror imidlertid jeg vil selge den umiddelbart da bildeling (Hyre) fungerer perfekt (kjører vanligvis bil to ganger i måneden når jeg besøker min gamle mor).
- Sykler hele året. Glad for stadig bedre tilrettelegging
- sykler og sparkesykler bør vekk fra fortau!
- Sykler til jobb fra april til oktober/november og kollektiv på vinter
- Sykler året rundt så en dekknavn spørsmålene var irrelevante. Bor ikke i Oslo så vanskelig å svare på enkelte spm. For lange og intrikate spørsmål som forvirrer. Ikke mobiltilpasset
- Sykling er for vanskelig. Bort med bilen i sentrum!
- Sykling i Oslo er en rissikosport. Sykkelfelt i veibanen øker i mange situasjoner rissikoen
- Sykling linjer er bra, men bussdrivere, leveringstjenester, taxis, og biler bruk dette som forlengelse av deres vei. Jeg har aldri sett at politiet gir bøter til folk som blokkerer sykkellinjen eller bruker den som en forlengelse av deres 'territory'.
- Sykling til jobb fungerer bra stort sett hele veien, men med noen utfordringer enkelte steder. Syklet gjennom Dronning Eufemias gate for noen uker siden, og det ga ikke mersmak. Og for at sykling til sentrum skal bli mer attraktivt, er det kanskje særlig sykkelparkering som mangler. Lite interessant å sykle til sentrum når du risikerer å få syklen frastjålet.
- Sykling øst/vest i sentrum er "umulig". Bymiljøetaten følger ikke opp skiltvedtak i bystyret, for eksempel Strømsveien. Bym/politiet følger heller ikke opp feilparkerte biler godt nok. (Sykkelfelt f.eks. Grønlandsleiret)
- Syklistene tar ingen hensyn til verken biler eller gående
- Syklister er en fare for myke trafikanter.
- Syklister og fotgjengere har ingen felles interesser i trafikken, og begge grupper må ha krav på å komme trygt og minst mulig forsinket frem. Det må bygges separate veier for sykkel, og sykling på fortauet bør i hovedsak forbys.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Syklister og sparkesyklister tar ikke alltid hensyn til fotgjengere
- Synes at flere av spørsmålene var litt dårlig utformet og derfor vanskelig å gi svar på. Da blir det at man bare svarer "ikke rellevant eller vet ikke, selvom man kunn ha gitt et svar - svaret blir da feil. Som f.eks., hvor langt er det fra der du bor til arbeidsplassen langs den ruta du reiser? Når man da bruker tog så er det vanskelig å svare på - toget har ofte en litt anerledes rute enn om man f.eks hadde brukt om om man sykler, kjører, går
- Synes det er bra at man prøver å dirigere/regulere bilene til å kjøre utenom Ring 1. Det er ikke store avstandene og godt med kollektivtilbud, sykler osv for å komme seg rundt. Viktig at det blir lagt til rette for de som er bevegelsehemmede, med handikapp-plasser og nedsenk i fortauene ved fotgjenger overganger, minst mulig hull og andre ting som ødelegger fremkommelighet for både begelseshemmede og synshemmede.
- Synes det er mye å bruke 9 timer i uken på transport til/fra jobb
- Synes det er positivt at luftkvaliteten har blitt bedre i Oslo de siste årene.
- Synes det er trist at man lukker byen for "alle" andre enn de som bor innafor ring 3. Nisje butikker forsvinner og det blir flere store kjeder, og kosen og sjarmen forsvinner. Man skaper ett klasseskille mellom de som har råd, og ikke har råd til tur inn til Oslo sentrum. I dag koster det meg ca 600kr å dra inn til Oslo, og blir jo bare værre og værre.... sukk :(trist... bodde i Oslo (majorstuen) i 20år, men så hvor man var på vei, og det er ikke bra... sukk
- synes det er trist med innføring av enda flere bomringer- alle disse sperrene gjør bare kjøring innad i aslo enda vanskeligere. Folk tilpasser seg og det vil bare legge press på andre områder i oslo isf. er overbevist om at dette vil redusere interessen for oslo sentrum for lokalbefolkningen i oslo og omegn - som vil slå negativt ut for oslo i det lange løp.
- Synes det man har gjort i Oslo stenger ute eldre folk og de med funksjonshemming. Planlagte turer til sentrum droppes til fordel for andre aktiviteter/kulturtilbud utenfor Oslo de få gangene en skal på slikt.
- Synes ikke pris på kollektiv skal gå opp når det også blir dyrere å kjøre bil. Med lavere kollektivkostnad bli insentivet høyere for å la bilen stå. Burde også oppleves som en større belønning når man ikke har bli og velger kollektivt.
- Synes særlig Møllergata har potensial til å bli bedre, etter modell av Torggata
- Synes undersøkelsen er veldig lang, med mange spørsmål som fremstår som ganske like
- Syns det er stas og veldig imponerende hvor stor endring det har blitt i byen siste årene med mindre bilism, bedre kollektivtilbud og bedre sykkelveier. Gleder meg til den fortsatte utviklingen og at Oslo virkelig er et forbilde for andre byer. Det er litt frustrerende mens vei- og byggearbeid pågår, og mange i byen burde lære mer om sykkel i trafikken. Det burde også være uttrykkelig forbudt med sykkel på fortau.
- Syns punktligheten på busser i Oslo er dårlig, i øvrig er kollektivtraffiken veldig god.
- Syns sykkelveinettet blir mye bedre, men mangler fortsatt på gjennomgående sykkelveier, f eks fra Ringen til Kiellands plass der jeg sykler daglig, og når man skal gjennom sentrum.
- Syntes det er synd at bilister skal få så mye utgifter at hverdagen blir vanskelig. Det blir for mye av lønna som går med til bomring både for og komme på jobb, og for å besøke familie. Parkeringsprisene og mangler på parkering gjør det vanskelig og besøke famile. Dette begrenser tiden man har til og stelle for sine eldre i familien som trenger jevnt tilsyn. Man har ikke råd til 1000 kr i mnd til parkering for og besøke familien sin. I tilegg til bomringene. Og, all handling kommer nå til og skje på "min" side av bommen. Man kan jo ikke kjøre mellom f.eks. ulike møbelbutikker for og lete sofa. Man bruker jo fort 1 time i hver butikk. Og da får man jo utgifter til bomring mellom mange av butikkene.
- Sørg for parkering langs T-banen slik at vi slipper å kjøre inn i sentrum.
- Ta bort urettferdige pompenger og øk skatten isteden
- Ta høyde for at folk sombor utenfor Oslo må besøke foredlere/barn som bor i Oslo. Eller skal byrådet ta ansvar for alle ting som dukker opp som de må ha hjelp til siden vi ikke kan kjøre inn til byen? Bruker 60 minutter til jobb hver vei nå, kunne bruke 21 minutter ved å kjøre. Som snart "eldre arbeidstaker" handler dette om min livskvalitet. Er også fra Oslo selv og bruker byen mye mindre ettersom bompenger og parkeringspriser øker.
- Takk for det viktige arbeidet dere gjør!
- tar mye lenger enn 10 min
- TBANE TIL FORNEBU!
- Teknisk: Det var kraftig forsinkelse før neste spørsmål kom opp. Kunne gjøre andre oppgaver innimellom - men tok minst 20 minutter å svare.
- Tenk på at det er en del eldre som har behov for å kjøre helt til sentrum
- Tenk systemtenkning ved utforming av gode løsninger for kollektiv, syklende/gående og bilister uavhengig av drivstofftype. I dag er det kun ENSRETTING og idioti som styrer og ikke en systemtenkning i tilnærmingen. Skadeomfange av denne enrettingen vil snart komme opp, men da er ubotelig skade allerede gjennomført av "enstrettede" politiker uten evne til å se holistisk på utfordringen om implementer gode og varige løsninger som dette de fleste behov. Absolutt INGENTING løses ved å hate privatbiler og skattlegge pendlere/utenbysboende med astronomiske og usosiale bompengetakster. Dette er bare tullet, idiotisk og kortsiktig politikk !
- Ti minutter var vel optimistisk. Den som kalrer dette på ti minutter er Rain Man. Vi andre trenger nok noe mer tid. Det ville være ærligere å angi en større tidsbruk.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- tid med kollektivt tar dobbelt så lang tid enn med bil, og det er det som avgjør valget av transportmiddel. Særlig med små barn for å få tilstrekkelig tid både hjemme med familien og på jobb
- Tidkrevende å fylle ut! Enkelte utdypingsspørsmål ikke relevante gitt tidligere svar.
- til info: ukependler med tog fra primærbolig i Telemark til pendlerleilighet i Oslo. Svarene er knyttet til jobbreise mellom pendlerleilighet i Oslo og jobb i Oslo.
- Til og fra jobb varierer fra dag til dag. I dag gikk jeg men i sommerhalvåret sykler jeg også mye. Ved dårlig vær kjører jeg buss. Tilbudet er veldig bra fra Sagene der jeg bor
- Tilbud må komme før restriksjoner
- tilrettelegg for sparkesykkel!
- Tilrettelegging for syklende holder ikke tritt med økningen i syklister. Syklet endel til jobben før,men nå er det blitt skummelt
- Tilrettelegging for sykling er alt for dårlig. Nederst i Kongsveien er en stor sikkerhetsrisiko.
- Tilrettelegging for syklister går ofte på bekostning av gående
- Tja?
- Togene må ha større kapasitet
- Toget burde gå oftere, og ha bedre kapasitet enn i dag på Østfoldbanen. Det er ofte forsinkelser og innstillinger, og dette gjør pendlerhverdagen vanskeligere. I tillegg gjør den økte egenandelen på pendlerfradraget det vanskelig å være pendler.
- Toget kunne vært bra hvis man kunne stole på at det går. Å få vite at tog etter tog er innstilt når man er forpliktet til å begynne en forestilling på et bestemt tidpunkt er en forferdelig følelse. Reisen tar mye mere tid enn skulle være nødvendig fordi jeg alltid nå reise flere tog før sdiste mulighet for å være sikker på å nå frem i tide. Allikevel må jeg noen ganger kjøre fra togstasjonen inn til arbeid for å komme i tide. Med veldig høy parkeringsavgift som følge.
- TOK ALTFOR LANG TID! GIDDER IKKE MER !
- Tok da ikke 10 min som det sades!
- Tok litt lengre tid enn 10 minutter...
- tok temmelig lang tid av arbeidsdagen! ellers greit.
- Trafikk spesielt i Oslo er blitt veldig kaotisk med både sykler og sparkesykler som ikke er pålagt noen som helt regler og ikke tar hensyn til fotgjengere. Bare å se i nabolandene hvor de også er pålagt å respektere trafikkreglene. Syklister er blitt den "hellige ku"
- Trafikken i Oslo er rotete og uoversiktlig.
- Trafikklys knyttet til fotgjengeroverganger oppleves som ineffektive da de bruker alt for lang tid i forhold til aktiviteten i områdene.
- Trafikkregler for syklister. Opplever at syklister er det som er mest utrygt for gående.
- Treffer egentlig ganske dårlig for en togpendler
- Trenges offentlige toaletter i Oslo!
- Trikk er et dårlig kollektivtransportmiddel. Burde hatt noe som skilte mellom de ulike koll.transportmidlene
- Trikk og T-bane er stappfulle i rushtiden. Skal vi lykkes med å få flere til å ta kollektivt så må det mye større innsats inn i å sikre plasser til alle. Har ikke hatt sitteplass på trikken fra Sportsplassen det siste året, og det blir værre og værre. I stedet for å sikre billigst mulige billetter, så bør det satses på økt komfort. Vi som jobber i sentrum benytter ca 1 time hver dag på kollektiv transport og det går utover trivselen. Hvis det ikke blir bedring på dette, vil nok mange vende tilbake til bilen som transportmiddel.
- Trikk trengs i byen
- Trikken er for tung. Sykkelveier trengs. Vegetasjon demper støy. Planlegging gir mindre arbeid i form av bygging og graving.
- Trikken tar alt for lang tid, alt for mye ombygging på vei til jobb. Tar opptil 40 minutter på det værste og den er alltid full i rushtrafikken. Håper dette blir bedre snart.
- Trist at butikker i Oslo sentrum legger ned en etter en pga nedprioritering av biltrafikken
- Tror flere spørsmål blir gjentatt
- Tror jeg har svart på samme undersøkelse før? Den er litt for lang og ikke 10 minutter lang. Typ 30 min
- Tror neste steg i å bedre kollektivtilbudet i bydelene er å jobbe konkret med flaskehalser/ forbedringer i framkommelighet. Det generelle tilbudet er veldig bra, men det burde vært bedre flyt. For sykkel må det komme sammenhengende sykkelveier inn til og gjennom sentrum, sånn at man skjermes mer for annen trafikk.
- Ukoordinert graving og stenging av mange gater gjør det vanskelig å kjøre bil. I Bjørvika er det ekstra krevende å komme seg frem. Hvordan skal turister bli guidet i byen og finne parkeringsplasser? Jf at det ikke lenger er p- plasser ved festningen etc
- ulempen i reise til arbeid for meg er tid (som kommer av avstand) og avstanden kommer av at vi flyttet lengre fra min nåværende jobb.
- Undersøkelsen begynte i arbeidsreise, men skle raskt over i byutvikling og fremelsking av (særlig) sykler. Personlig tror jeg mer på kollektiv transport til/fra/i sentrum. Skinnegående er mer komfortabelt og hyggeligere for miljøet enn buss, men dyrere.
- Undersøkelsen burde tidlig ha kartlagt at hjemsted kan ligge utenfor Oslo!
- Undersøkelsen er alt for lang!
- Undersøkelsen er altfor lang.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Undersøkelsen er bra og relevant. Ingen kommentar utover dette.
- undersøkelsen er for LANG.....
- Undersøkelsen er fryktelig (!) treg - ventehjulet spinner opptil 10 sekunder mellom hvert spørsmål. Var nære ved å avbryte flere ganger. (og nei, dette er ikke et lokalt problem).
- Undersøkelsen er litt lang.
- Undersøkelsen er mangelfull, kan gi feil resultat. Burde hatt med spørsmål om flere drivkrefter for endring, og spesielt MILJØ (global oppvarming).
- Undersøkelsen er omfattende og den tekniske avviklingen går veldig tregt (6-7 sek ventetid etter hvert svar). Det reduserer motivasjonen til å fullføre.
- Undersøkelsen er veldig lang. Spør om tilsvarende ting flere ganger.
- Undersøkelsen fanger ikke opp de negative sidene med kollektivtrafikken.
- Undersøkelsen fremstår som mindre relevant for pendlere
- Undersøkelsen hang et par ganger, selv om jeg hadde valgt svaralternativ, forsvant markeringen, og jeg måtte klikke på nytt.
- Undersøkelsen hang litt på mobiltelefonen.
- Undersøkelsen kunne tatt med behov for bytte av transportmiddel underveis til (fra) jobb
- Undersøkelsen kunne vært mer nøytral; den oppleves som vridd mot et resultat som støtter byrådets arbeid med å gjøre sentrum til et sted der det er vanskelig å drive butikk.
- Undersøkelsen mangler en kartlegging av sykkelfelt tilbud i noen av Oslo områder
- Undersøkelsen sendes ut fra en epost-server som ikke er godkjent for avsender-adressen. Derfor havnet eposten i spam-filteret pg av en "SPF PermError" se https://nr.no/s
- Undersøkelsen ser ikke ut til å ta høyde for t-bane. Flere spørsmål var knyttet til trafikken, den går utenom.
- Undersøkelsen tar ikke hensyn til eldre, funksjonshemmede eller de som ikke kan ta buss
- Undersøkelsen tar ikke nok hensyn til de som bor utenfor Oslo
- Undersøkelsen tok for lang tid. Like før jeg kuttet den ut
- Undersøkelsen tok for lang tid. Var for lang
- undersøkelsen vanskelig tilpasset for de som går til jobb og bor nærmere jobb enn nærmeste kollektivtilbud
- Undersøkelsen var grei. Men fokuserte for mye på spørsmål om "Oslo sentrum".
- Undersøkelsen var lite intuitivt utformet. At man skal velge av i en rullegardin på selskaper og veier er lite intelligent utformet. Det fungerer IKKE på mobil. Husk - mobile first.
- Undersøkelsen var litt lang. Tror dere får bedre svar på de siste spørsmålene ved å kutte den ned litt.
- Undersøkelsen var veldig omfattende. Kanskje halvparten av spørsmålene ville holdt?
- Undersøkelsen var veldig omfattende. Tar lang tid å besvare.
- Undesøkelsen er veldig lang, flere spørsmål bør lukes ut automatisk når en skriver at en ikke kjører bil eller bare sykler til jobben.
- unngå "ikke" i spørsmålsstillinger. det blir vanskeligere å lese!
- Unødvendig lang undersøkelse. Må være lettere å få flere til å svare hvis den kan kortes ned. Eventuelt splittes opp.
- Unødvendig mange bommer, og unødvendig fjerning av p-plasser
- Usikker på om det kom frem at for meg vil det aldri bli mulig å bruke bil til jobbreise, så alternativet til sykkel er kollektiv.
- Usikker på presisjonen når det gjelder angivelse av avstander og tidsforbruk
- Ut med bilen! Ja til ren luft.
- Utleie-sparkesykler: potensielt stor innflytelse på hvordan folk bruker sentrum. Gir oss langt større rekkevidde og fleksibilitet i tillegg til kollektivtrtansporten. Men dette mål reguleres bedre, fare for at disse syklene forstyrrer og delvis forsøpler. Hadde vært fint å ha dem vinterstid også, med piggdekk.
- Utrolig lang, ofte, men kortere undersøkelser
- Utrolig mange spørsmål!!
- Utrolig mye heng på systemet hver gang jeg trykket på "neste".
- Utvid bruk av trikk med MANGE, MANGE, MANGE flere stoppesteder langs trikkelinjene. Vi har begynt å løpe mellom stoppestedene som blir færre og færre. Og eldre skal bo hjemme lenger enn før?! Hvilken galskap, hvilken mangel / brist på enkel, medmenneskelig logikk...
- Utvid kapasitet på kollektivtransport. Hurtigtog istedenfor lokaltog på strekninger i utkanten. Ikke kvele biltrafikken, Syklister kan betale for sykkelveier slik bilister har betalt for Bilvei og kollektivtransport. Innskerping av krav til at syklister/sparkesyklister skal overholde trafikklovene. Ikke kjøre fortere enn fartsgrenser i gågater. overholde vikeplikt og ta hensyn gående.
- Utviklingen er positiv, men det er lett å glemme at det er noe negativ med det og. Det er viktig å finne balanse slik at Oslo sentrum ikke mister sin opprinnelig identitet og skjønnhet. Det er viktig å huske på at man skal føle seg trygt å være i Oslo sentrum både fysisk og psykisk. Oslo sentrum skal ALDRLI bli som andre store byer i andre land hvor det er masse forurensninger og kriminalitet.
- Uvanlig god/presis spørsmålsstilling i en undersøkelse.
- Vanskelig å anslå avstander på sparket. Burde vært mulig å legge inn adresser og at undersøkelsen selv regnet ut avstanden.
- Vanskelig å få riktig bilde, siden transporten består av flere etapper og avstanden er stor

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vanskelig å sammenligne kollektiv transport før og nå, ettersom det kjøres buss for trikk (pga graving i gatene) og reisen av den grunn blir mer "plundrete".
- Vanskeligere å ferdes i Oslo med venner som har nedsatt funksjonsevne mht. spesielt nedsatt syn, men også bevegelighet (krykker/kan ikke gå så langt, men ikke rullestolbruker). Dette er delvis relatert avstander, men mye til hensynsløse syklister og sparkesykler mv som kommer i full fart.
- Var ikke noe spesielt om at jeg må bruke to kollektivmidler til jobb og problemstillinger om dette (tog + t-bane)
- Var nettopp i København, og det ble svært tydelig hvor lite syklister er prioritert i Oslo. Tidligere syklet jeg til jobb, men siden jeg nå (prosjekt) må igjennom sentrum har jeg sluttet.
- varelevering i sentrum er for vanskelig
- Ved å øke kapasiteten på kollektivtilbudet vil flere velge å kjøre kollektivt på arbeidsreiser. Trenden med å sluse flere til togstasjonen på Lillestrøm vil gjøre at flere velger bil til jobbreise fra Romerike til Oslo.
- Vedlikehold av veier, fortau og sykkelstier er en skandale
- Veiarbeid og bygningsarbeid er også et problemområde som er relevant i forbindelse med undersøkelsen.
- Veiene i Oslo må vedlikeholdes bedre enn i dag. enten du sitter på en buss, sykler eller kjører bil, så er humpete og dårlige veier årsak til veldig mange farlige situasjoner. Det bør skiltes med forkjørsvei/vikeplikt i ALLE veikryss slik det er gjort i Sverige.
- Veldig bra initiativ.
- Veldig bra satsing på syklister og gående i Oslo. Enda mer må til. Husk at bompenger og parkeringsrestriksjoner må kombineres med synliggjorte gulerøtter dvs feks prisreduksjon på kollektivt eller nye rutetilbud for å få fortsatt politisk støtte.
- Veldig dyrt med kollektivtransport
- veldig fint at dere måler reiservaner og ser utviklingen
- Veldig interessant tema, men delen om Oslo sentrum ble litt uryddig og vanskelig for meg å relatere til. Drar kun til sentrum for å gjøre spesifikke ærend. Alltid med buss eller bane.
- Veldig lang
- Veldig lang undersøkelse
- Veldig treig nettside så dette tok lenger tid en forventet...
- Velger forskjellige kollektivtilbud avhengig av om jeg leverer/henter i barnehage eller ikke.
- Ventetid mellom transportmidler er ikke inkludert; det forlenger oppgitt reisetid ganske mye.
- Vet ikke helt om denne passer helt for meg da jeg er ukependler til oslo.
- Vet ikke hvor relevant mine svar er, som dagpendler fra sørøstlandsområdet
- Vettsje, det faktum at jeg ikke har førerkort kunne jo blitt stilt tidligere, så er det jo en del spm som kanskje kunne ha vært filtrert bort. Menmen, dere har vel deres grunner for sånne ting.
- Vi er tre personer som dlere på bil, vi bor alle i sentrum, men bilen står parkert i gamle oslo bydel, kjellerparkering, mens vi to andre bor i henholdsvis grünerløkka og jeg bor i St. hanshaugen. Jeg står som eier av bilen, men vi burde hatt beboertillatelse til parkering for oss i alle de tre områdene vi bor, eller må vi betale tre beboerparkeringsavgifter?
- Vi hadde tidligere timebuss som jeg kunne benytte for reise til og fra jobb, da brukte jeg 50 minutter i reisetid. I dag vil jeg bruke 1 time og 30 minutter på samme reise. Derfor benytter jeg bil til og fra jobb, jeg vil ikke bruke mer av min fritid for å reise til og fra jobb.
- Vi har barn med utviklingsforstyrrelser og avhengige av bilbruk. Alle tiltak som gjøres for å stramme inn dette vil kun gå utover oss som familie i forhold til økonomi, og økt tidsbruk på transport fremfor å forberede barna til voksenlivet. Vi har en meget høy ekstrabelastning i forhold til våre barn, en innstramming i bilbruk vil kun gå utover våre barn
- Vi har én bil og to mc-er i husstanden. Derfor er jeg over gjennomsnittet opptatt av å skille mellom bil og mc når det gjelder framkommelighet i byen og hvor tilgjengelig byen er for mc-folk.
- Vi kjøpte nylig el-bil, noe som sparer oss for 3000kr i måneden.
- Vi som bor i sentrum vil ha godt bo og bymiljø, men når man fjerner alle parkeringsplasser gjør man det vanskelig for folk å bo i sentrum. Det må jo være anledning til å eie en bil selv om man bor i sentrum. Delingsløsninger fungerer ikke alltid for alle
- Vi trenger bedre kollektivtilbud som gjør at det kan bli et reelt alternativ til bil
- Vi trenger etaxi
- Vi trenger offentlige toaletter, drikkefontener, benker og bord i Oslo sentrum
- Viktig at det legges tilrette for både gående og syklende i sentrum - ikke for mye gågater hvor det ikke vil være lov å sykle. Sykkelfelt også i gågater, kanskje?
- VIktig at hele veinettet er med. Som trafinkant bryr jeg meg ikk om det er vegvesenet eller kommunen som eier veien. Jeg forventer at det henger sammen. Sykkel: bra med maling, men vi trenger kantstein og plass også!
- Viktig med fokus på universelt utformede holdeplasser og fortau osv. Snørydding er også et problem vinterstid for rullestolbrukere/barnevogner etc.
- Viktig og interessant undersøkelse. Hadde vært moro å få et x når den er klar.
- viktig tema
- Viktig å tenke klima og bilfritt, men å stenge folk innenfor bomringer- føles kvelende og begrensende

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Viktig å tilrettelegge godt for gående og syklende og samtidig ikke gjøre det umulig å kjøre inn i sentrum når man en sjelden gang faktisk trenger det.
- Viktig: det tok lang tid å loade spørsmålene, noen ganger rundt 10 sekunder. Det tok alt for lang tid å svare på undersøkelsen. Bør også enkelt kunne navigere i undersøkelsen med tabulator/enter. :) Lykke til med evalueringen.
- Vil helst sykle men det er ikke tilrettelagt for det hverken i sentrum eller lenger ut! 200 meter sykkelvei på 12 km
- Vil presiere at jeg bruker flere typer transportmidler til jobb, både buss(av og til bil), tog og til fots - alt på samme reise
- Virker fornuftig med en slik undersøkelse etter alle endringene
- Vurder konsekvensene av byggarbeider på myke trafikanters sikkerhet
- Vurderer å flytte ut av oslo pga. økte bomutgifter
- VY-togene må øke kapasiteten til og fra Oslo dersom bilene skal bli hjemme
- Vær forsiktig med å utelukke all biltrafikk innenfor ring 1.
- Øk antall avganger, øk rutenett og stoppesteder, billigere!
- Økte bomavgifter OG økt kollektivpris er meningsløst gitt målet om at flere skal reise kollektivt. For min del går det mest ut over barna, som ikke kan reise kollektivt til skole/fritidsaktiviteter OG MÅ igjennom bomringen flere ganger for å frakte dem dti de skal.
- Ønskelig flere grønne arealer i form av parker, trær, plen i Oslo sentrum. Ikke ønskelig tett bebyggelse med stygg arkitektur.
- Ønskelig å legge bedre til rette for rask kollektivtrafikk ut av Oslo.
- Ønsker bedre kollektivtrafikk utenom t-banens linjer, flere separate sykkelveier.
- Ønsker bilfritt sentrum
- ønsker buss for trikk nattestid
- Ønsker direkte kollektivtilbud tidligere om morgenen.
- Ønsker du flere bomstasjoner i oslo?
- Ønsker egne t-banevogner uten seter som gjør det enkelt for de med sykler og sykler med barnevogn å ta t-bane.
- Ønsker flere avganger for 32 bussen Voksen Skog
- Ønsker flere busslinjer Hovin/toppen av St Jørgens vei, Gladengveien rett mot sentrum
- Ønsker færre biler i sentrum og mer tilrettelagt for syklister og gående.
- Ønsker færre bomringer. Bedre parkeringsmuligheter. Billigere kollektivreiser
- Ønsker info om sanntid på utsiden av T-banestasjonene så jeg vet om jeg haster
- Ønsker kollektiv transport fra Ski til Søndre Nordstrand.
- Ønsker kollektivknutepunkter utenfor sentrum, så ikke alle må inn til sentrum og bytte transportmiddel. Det blir svært trangt i rushet.
- Ønsker mer trikk og t-bane, tryggere sykkelfelt (helst fysisk skille mot biler) og forbud mot el-sparkesykler på fortau
- Ønsker mindre biler, flere gågater og bedre sykkelveier i sentrum
- Ønsker mindre biltrafikk i Oslo sentrum!
- Ønsker mindre gateparkering, lavere fart og færre trafikklys i indre by
- Ønsker sterkt et "bilfritt" sentrum
- Ønsker sterkt et gratis kollektiv tilbud!!!
- Ønsker tryggere sykkelveier mellom hjem og jobb, og hjem og sentrum.
- Å reise kollektivt innebærer også venting på kollektivtilbudet og for oss i Nittedal er eneste busstopp utenfor bussterminalen som er upraktisk om man skal andre steder i byen. Generelt synes jeg det er ille at man skal betale så dyrt for reisen også kr 120 tur/retur. Da kjører jeg heller.
- Å sette opp flere bomstasjoner vil ikke løse bil problemet. Kollektivtransport må bli bedre, da vil folk bruke det mer, da tenker jeg mest på buss,flere avganger.

Vi vil gjøre intervjuer med reisende i transportsystemene i Oslo for å finne ut mer om hvordan det er å reise i Oslo og hvordan endringer i transportsystemene påvirker folks arbeidsreiser. Kan vi ta kontakt med deg med forespørsel om intervju? Du kan avgjøre om du vil stille opp når forespørselen kommer.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	1331	24,6	24,8	24,8
	Nei	3714	68,5	69,2	94,1
	Vet ikke / usikker	319	5,9	5,9	100,0
	Total	5364	98,9	100,0	
Missing	System	57	1,1		
Total		5421	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 3: Spørreundersøkelse 2018

Hvordan reiser du vanligvis til jobb på denne tiden av året? Velg ett alternativ.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	497	8,3	8,3	8,3
	Jeg sykler	1240	20,7	20,7	28,9
	Jeg reiser med kollektivtransport	3065	51,1	51,1	80,0
	Jeg kjører bil (fører)	826	13,8	13,8	93,8
	Jeg er passasjer i bil	65	1,1	1,1	94,8
	Jeg kjører motorsykkel eller moped	76	1,3	1,3	96,1
	Det varierer	218	3,6	3,6	99,7
	Annet	16	,3	,3	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Hvilket transportmiddel reiste du lengst med sist gang du reiste til jobb og møtte på ditt vanlige oppmøtested?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg gikk	491	8,2	8,2	8,2
	Jeg syklet	1188	19,8	19,8	28,0
	Jeg reiste med kollektivtransport	3249	54,1	54,1	82,1
	Jeg kjørte bil (fører)	900	15,0	15,0	97,1
	Jeg var passasjer i bil	76	1,3	1,3	98,4
	Jeg kjørte motorsykkel eller moped	76	1,3	1,3	99,6
	Annet	23	,4	,4	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Hvilket kollektive transportmiddel reiste du lengst med på denne reisen?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Buss	901	15,0	27,7	27,7
	T-bane	1005	16,7	30,9	58,7
	Tog	1047	17,4	32,2	90,9
	Trikk	222	3,7	6,8	97,7
	Båt	74	1,2	2,3	100,0
	Total	3249	54,1	100,0	
Missing	System	2754	45,9		
Total		6003	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med denne reisen? Du kan svare flere alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Nei, ingen ærend	4976	82,9
Møter o.l. i tilknytning til arbeid	117	1,9
Innkjøp av dagligvarer	267	4,4
Andre innkjøp	105	1,7
Hente/bringe barn til/fra dagmamma/barnehage/skole/annet	518	8,6
Kjøre/følge andre (ikke egne barn) for ulike gjøremål	35	,6
Andre gjøremål (lege, tannlege, service, o.l.)	141	2,3
Totalsum	6159	
Antall respondenter	6003	

Annet, spesifiser:

- 2 busser
- 27 minutters forsinkelse på toget ikke medregnet på forrige side
- Barnebarn til barnehage
- Besøke min mor i Asker
- biblioteket
- Bil service
- Bringe moren min til Ullevål Sykehus
- Brukket ankel, trenger skyss til døra pga rullestol og krykker
- bytte til flytoget Oslo S
- Drakk morgenkaffe på veien
- Dårlig tid
- Faglig meetup, på fritid etter jobb
- forsinket tog
- frem og tilbake jobb
- frisørtime
- Fritid
- Følge eget barn til tannlege
- følge min mann som har krykker
- følger barn til skolen. Vi tar toget sammen, og han går alene deretter.
- gjør ærend på hjemveien!
- Har eget firma i tillegg må derfor videre etter jobb, samt hente i barnehage og omsrog for foreldre
- Har med bil for å hente større utstyr på kontoret til et prosjekt ute i fylket
- Hente dress på rens
- Hente kollega
- Hentet bil på service
- Hentet kollega på veien
- hårklipp
- Innkjøp av frokost
- Innkjøp etter jobb i annen del av byen
- Innom og hentet post
- innom PIB
- Innom Polet (Lønningsdag :-))
- Jeg gikk fra Nationaltheatret stasjon, 20 minutter.
- Jeg krasjet nesten med en person som kom ut av en buss, og da stupte jeg pga oppbremsingen. Denne gata er helt håpløs, og den er ny! Det er ille når vi syklister må kjøre i køen til busser og biler. Det er ingen alternativer.
- Jeg leser alltid avis og tar en kaffe på kaffebar nær jobben på veien (før jobb).
- Jeg syklet til jobb, etter jobb til Bestumkilen hvor jeg ledet en kajakktur, syklet til Majorstua og tok T-bane hjem med sykkelen
- jobb
- Kaffe og snus på Cirkel K
- Kattepass for nabo
- kjøpe kaffe to go

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- kjøpte kaffe
- Kjøpte kaffe
- Kjøpte kaffe i kiosk
- Kjøpte kaffe på veien
- Kjøpte take-away kaffi
- kjøre andre etter jobb
- Kjøre barn på aktivitet
- Kjører bil når jeg skal trene før jobb
- KJører bil som parkeres ved barnehagen, buss derfra
- Kjører fruen til jobb
- Kjører hjemmefra til pendlerparkering
- Kjører i tillegg 2 barn til skole og kone til annen jobb
- Kjørte bilen på verksted
- Kjørte bilen til der jeg skal hente barn etter jobb (barnets bestemor)
- kjørte elbil, da elsykkel er til reperasjon. Kjørte forbi Nydalen og leverte ektemann til jobben
- Kjørte samboer til NSB
- Kort styrketrening på "Tufte apparater" langs veien
- Kun reise til jobb. Sykle hjemmefra til stasjonen og bane videre til jobb.
- Kø pga ulykke på E-18
- lege
- Lege
- Levere avfall til gjenbruksstasjon
- levere barna til daglige/sportslige aktivitetter
- levere glemte nøkler til yngste sønn (på skolen)
- levere noe hos vetrinæren
- Levere selvangivelse
- Levere søppel på gjenbruksstasjonen
- leverer på skole andre dager
- Levering av pakke (post i butikk)
- Leverte bil på service
- Mannen min trengte bil på jobb i dag. Derfor tok vi ikke toget
- Melk til kaffemaskinene kjøpt på Joker nærbutikk
- Morgenbad
- morgenbad på Sørenga
- morgenkaffe kafé
- Mye å bære på (PC bla.)
- Møtte en venninne på veien og slo av en prat
- måtte flytte bilen grunnet veiarbeid i gata der bilen stod parkert
- Optiker
- poste brev
- Privat transport av andre
- punkterte med sykkelen på turen, derfor uvanlig reisemønster
- reise til fritidsaktivitet etterpå
- Reise videre etter jobb
- Reisen forlenges til å fra Skøyen til tjenestested på rådhuset på Lørenskog med 20 min
- SAmkjøring med datter til jobb
- service
- Service
- Sette av min ektefelle på hans jobb
- Signalproblemer ved Oslo S. Toget kjørte sakte og tok 3 ganger lenger tid enn normalt.
- Sist gang jer reiste var TIL jobb, og jeg henter barn i barnehagen på vei hjem FRA jobb.
- Skal på jobbreise senere på dagen, medbrakt koffert
- skal til stranden etter jobb
- Skulle på et idrettsarrangement etter jobben
- Skulle reise etter jobb og hadde m koffert
- Snakker om til jobb, hjem går det 45 minutter + gjøremål
- Sommerfest på jobben. Lettere å komme seg hjem etterpå
- Styrketrening på monkybar mv. ved Frognerkilen
- Svar betinget av morgenreise, hvor jeg har få ærend. Når jeg drar hjem, har jeg ofte ærend i tillegg, feks innkjøp av dagligvarer.
- Svømte innendørs svømmehall
- Syklet ikke pga arrangement etter jobb
- Tar tog og buss

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- tar tog til jobb
- Til jobb via SATS
- Time hos kiropraktor
- Tok en kaffe på kafé
- Trene
- trenger bil rett etter jobb
- trening
- Trening
- Trente - tok en omvei
- Trente kondisjon
- Trente på treningssenter på vei til jobb.
- Valgte å gå lenger enn nødvendig for å få mosjon
- Var innom (meråpent) bibliotek
- Øvelseskjørte med min sønn

Hvor langt er det fra der du bor til arbeidsplassen (ditt vanlige oppmøtested) langs den ruten du reiser? Vennligst anslå avstanden i kilometer (én vei). Inkluder eventuelle omveier på grunn av ærend og lignende. Kilometer (avrund til nærmeste hele kilometer):

Avstand	Antall	%
0-5 km	1867	31.1
6-10 km	1370	22.8
11- 20 km	1296	21.6
21-30 km	558	9.3
31-60 km	617	10.3
61-90 km	169	2.8
91-120 km	75	1.2
120 km pluss	51	0.8
Totalt	6003	100.0

Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din? Svar ut fra hvordan du vanligvis reiser. Jeg er:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært misfornøyd	252	4,2	4,2	4,2
	Misfornøyd	473	7,9	7,9	12,1
	Verken eller	846	14,1	14,1	26,2
	Fornøyd	2506	41,7	41,7	67,9
	Svært fornøyd	1921	32,0	32,0	99,9
	Vet ikke	5	,1	,1	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Opplever du at din arbeidsreise er dårligere eller bedre enn den var på samme tid i fjor (se bort fra vær- og føreforhold)? Min arbeidsreise har blitt:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mye dårligere	182	3,0	3,0	3,0
	Noe dårligere	772	12,9	12,9	15,9
	Uendret	3844	64,0	64,0	79,9
	Litt bedre	684	11,4	11,4	91,3
	Mye bedre	293	4,9	4,9	96,2
	Vet ikke	228	3,8	3,8	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Velg inntil to alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Nei	4450	74,1
Ja, jeg er oftere sjåfør i bil	195	3,2
Ja, jeg er sjeldnere sjåfør i bil	116	1,9
Ja, jeg er oftere passasjer i bil	48	,8
Ja, jeg er sjeldnere passasjer i bil	23	,4
Ja, jeg reiser oftere kollektivt	353	5,9
Ja, jeg reiser sjeldnere kollektivt	153	2,5
Ja, jeg sykler oftere	369	6,1
Ja, jeg sykler sjeldnere	131	2,2
Ja, jeg går oftere	174	2,9
Ja, jeg går sjeldnere	70	1,2
Ja - annet:	257	4,3
Totalsum	6339	
Antall respondenter	6003	

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Kommentarer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid		285	4,7	100,0	100,0
Missing	System	5718	95,3		
Total		6003	100,0		

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Kommentarer:

- 3 tbane stopp lenger ut; venter i snitt 5min mer på tbane
- 40 minutter lenger kjøretur
- 60 bussen er treg, T-banen er blitt umulig å ta rute 5 overbefolket
- Akkurat flyttet så reiseruten er litt annerledes. Syklet fra gamle bostedet også.
- Andre kollektivtyper
- Andre parkerings muligheter
- annen bussrute
- annen reiserute grunnet nytt arbeidssted
- Annet arbeidssted
- Annet fremmøtested. 15 min gange hjemmefra
- annet kollektivt transportmiddel
- annet type kollektivt
- Arbeider m trikk gå store forsinkelser , måtte vente mye v skifte til buss for trikk
- Arbeidsplassen flyttet fra Oslo sentrum til ydalen. Strenkningen fra Skøyen til Nydalen er dårlig tilrettelagt, særlig vintervedlikehold
- arbeidsplassen har flyttet
- arbeidsstedet er flyttet ut fra sentrum
- Arbeidsstedet har flyttet til en bydel nærmere meg
- begynte i jobben januar 2018
- Benytter oftere andre kontorer/hjemmekontor
- Bodde et annet sted i fjor.
- Bodde et annet sted og tok tog
- Bodde i Drammen i fjor, så da reiste jeg først 15-20 min med sykkel, 30 min med tog, 10 min gange til arbeid.
- Bodde i oslo ifjor. Nå bor jeg 51km unna. Før kollektiv. Nå bil.
- bodde ikke her i fjor, så ingen erfaring med hvordan det har vært

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bodde ikke i Norge i fjor
- bodde på annen adresse, men reiste med t-banen da også, siden det er det eneste kollektivalternativet til Sognsvann
- Bodde på svalbard - nesten umulig å sammenligne
- Bruker andre kollektive transportmidler
- Bruker oftere buss enn bane.
- brukt buss ifjor - tog i år - mye verre med tog- forsinkelser, instillinger
- Buss 412 har endeholdeplass på Helsfyr og går ikke ned til Sentrum lenger. Må derfor bytte transportmiddel
- Buss og bane nå (ny adresse) - buss og trikk i fjor
- bussen går nå bare til helsfyr slik at jeg må gå av der å ta tbane resterende vei
- Bussen går nå bare til og fra Helsfyr. Må bytte til T-banen. Bedre før!
- Bussrute endret
- Byttet arbeidsplass
- Byttet arbeidssted
- Byttet arbeiedssted
- byttet arbeisplass
- Byttet bosted, litt kortere reisevei, samme reisemåte
- Byttet fra t-bane til buss
- Byttet fra tog til buss
- byttet jobb
- Byttet jobb
- Byttet jobb , bolig og arbeidssted. Gikk+buss til jobb i fjor. ca. 20 min. en vei, 10 min gående og 10 min buss. var i trondheim
- Byttet jobb og har nå kortere reisevei
- Byttet jobb, lengre reisevei nå.
- Byttet jobbsted
- Byttet kollektivalternativ
- Det ble endringer i buu tabellen, slik at jeg må reise enda tidligere da bussen ikke går tidlig nok. Jeg må derfor ta tbane til jobb
- Det er flere avganger på en alternativ buss som jeg bruker
- Det gikk flere avganger på tbane
- Dette betinger at det fortsatt finnes parkeringsplass i forbindelse med tog !!!!!
- drar senere for å slippe fulle tog
- Ekspressbussen har blitt noe mer presis etter å innført Helsfyr som startsted.
- el-bil gir tilgang til kollektivfelt, veldig tidsbesparende!
- Elektrisk enhjuling
- En annen rute da jeg har flyttet. Mindre fulle t- baner, og mer buss med plass.
- Endret arbeidssted
- Endret oppmøtested, reiste med buss i tillegg for et år siden
- Endret transportmiddel, må gå lengre
- er avhengig av to ulike kollektiv alternativer
- Er ekstremt mye byggeaktivitet rundt der jeg bor, som påvirker hvilken rute jeg velger. Vil forhåpentligvis bli bedre etterhvert, men begynner å bli lei av å gå omveier for å komme meg til og fra jobb.
- Et ekstra kollektivskifte
- Fler møter utenfor arbeidssted nødvendiggjør mer bilkjøring
- flyttet
- flyttet arbeidssted
- flyttet fra bergen til Jessheim
- Flyttet fra Oslo til Eidsvoll
- Flyttet fra Ås til Oslo.
- Flyttet lenger unna
- Flyttet lengre fra jobb
- flyttet tilbake til Oslo
- Flyttet ut av byen og har lengre reise
- flyttet ut av oslo og kan ikke lenger sykle
- Flyttet, skiftet jobb
- Fordi jeg er gravid
- Fått lenger reisevei og må bytte til T-bane i sentrum
- Fått t-bane i tillegg til tog. Tidligere kunne jeg gå fra toget.
- Gikk mer før
- Hadde anet arbeidssted

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hadde annen boadresse
- Hadde annen jobb i fjor, pendlet ut av Oslo. 1 time tog hver vei.
- Hadde ikke denne jobben i fjor
- Hadde ikke samme arbeidssted ved dette tidspunktet i fjor
- hadde permisjon på denne tiden i fjor
- Hadde permisjon på samme tid i fjor
- har bytta jobb
- Har byttet adresse. Nærmere hjemme nå
- Har byttet jobb
- Har byttet jobb og fått kortere arbeidsvei. Jobbet i sentrum før.
- har byttet jobb og fått kortere reisevei
- har flytta til nærare jobben
- Har flyttet
- har flyttet - reiser tre ganger så langt - og togene er stappfulle
- har flyttet fra Ski til Langhus, hvor det går færre direktetog, noe som tar lengre tid
- Har flyttet lengre fra arbeidssted. Tidligere syklet og gikk jeg oftere.
- Har flyttet og må pendle med barna på tvers av byen ut skoleåret
- Har flyttet til ny adresse med store problemer på hjemreisen
- Har flyttet, for langt å for bratt til å sykle
- har flyttet, men fordelingen på gange og kollektiv er likt
- har flyttet, og fått annen reisevei
- Har flyttet, og kan dermed bruke buss til togstasjonen dersom jeg ønsker dette.
- Har flyttet, så har annen reisevei
- Har flyttet, så har lengre reiservei, men sykler fortsatt
- har flyttet, så har ny reisevei
- Har flyttet. Før tok jeg buss som gikk ofte i rushen
- har fått barn i bhg
- har fått lengre reise og må ta flere forskjellige kollektivtransportmidler for å komme på jobb
- Har ikke mulihet til å reise på annen måte enn kollektivt
- Har ikke så mange andre mulighetet om jeg ikke skal bruke 3 ganger så lang tid
- har kjøpt el bil
- har litt lenger reisevei, men reiser fremdeles kollektivt
- Har ny jobb. GIkk ikke hit i fjor.
- har oftere passasjer i bil
- Har valgt en annen t-banerute på grunn av umulig med sitteplass på den andre
- Har vært ansatt i 5 mnd.
- I fjor kjørte jeg ofte bil til barnehagen (en annen barnehage, lengre unna hjemmet enn dagens barnehage), parkerte bilen der og syklet til jobb etter at barnet var levert i barnehagen.
- I fjor på denne tiden brukte jeg bysykkel. Det er ikke like bra tilbud i år
- I fjor på denne tiden hadde jeg permisjon. Hvis jeg ikke hadde hatt permisjon, hadde jeg syklet og vært like fornøyd med arbeidsreisen som jeg er i dag.
- I fjor reiste jeg til et annet sted og syklet (4 km), nå går jeg (1 km)
- I fjor tok jeg buss 313. Brukte totalt 45 min. Den ble lagt ned. Bruker nå 1 t og 25 min. til jobb
- I fjor tok reiste jeg med T-bane, og deretter buss. Nå reiser jeg med T-bane, og går deretter resten av veien til fots.
- Inline skøyter
- istedenfor å ta to busser som går mer "direkte" tar jeg T-bane til Helsfyr og så buss.
- JA jeg går lengre (etter samme kollektivstrekning som i fjor)
- ja jeg løper oftere
- Ja, hadde annt arbeid på samme tid i fjor. begynte jobb hjemmenfra som yrkessjåfør.
- Ja, jef flyttet nærmere til jobben
- Ja, jeg har byttet arbeidsgiver for å få kortere og enklere reisevei til arbeidssted
- Ja, jeg har flyttet, før brukte jeg både buss og t-bane, nå kun t-bane.
- Ja, jeg har også et annet oppmøtested hvor jeg er 1-2 dager i uken
- Ja, jeg kjører el-bil
- Ja, reiser med annen type kollektivtransport
- Jeg benytter kollektiv transport og sykkel i samme grad, men i det jeg har skiftet jobb må jeg nå bruke både t-bane og buss/tog, mens jeg før kun brukte t-bane
- Jeg bodde og jobbet på en annen kant av landet
- Jeg flyttet i april
- Jeg flyttet nylig fra Ellinsrudåsen til Østhorn. Kan nå ta 1 T-bane i stede for buss til Helstfyr og så T-bane til stortinget.
- Jeg flyttet til Oslo for under et år siden

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg går lengre
- Jeg går og sykkler oftere
- Jeg har begynt å benytte ekspressbusser inn til Oslo i stedet for vanlig rutebuss
- Jeg har byttet fra trikk til t-bane
- jeg har byttet jobb
- Jeg har byttet jobb
- Jeg har byttet jobb, men går fortsatt hele veien
- Jeg har byttet jobb. Jobbet i Moss før. det var mye mer stress..
- Jeg har dårligere busstilbud
- Jeg har en bedre sykkel
- Jeg har flyttet
- Jeg har flyttet 10 mil nærmere
- Jeg har flyttet fra Asker til Oslo i 2018
- Jeg har flyttet nærmere arbeidsstedet
- Jeg har flyttet og fått ny bussrute som går oftere og raskere
- Jeg har flyttet og pendler med tog istedet for div lokaltransport i Oslo
- jeg har flyttet, så avstanden er lenger, og jeg har byttet fra sykkel til elsykkel
- Jeg har flyttet. I fjor syklet jeg 12 km igjennom Oslo sentrum. Nå sykler jeg til båthavna og tar båten over fjorden.
- jeg har flyttet. Tar nå T-banen isteden for buss.
- Jeg har fått lengre reisevei
- jeg har fått mye lengre vei
- jeg har fått ny kontoradresse og lengre vei
- Jeg har gått fra å være student til å begynne å jobbe, men har nesten lik reisevei
- Jeg har kun jobbet i 10 måneder.
- jeg har nettopp skiftet arbeidsgiver
- Jeg har nylig flyttet til Oslo. I fjor gikk jeg til univerisitetet i Trondheim.
- Jeg har nytt arbeidssted med mye lengre reisevei
- Jeg har oftere hjemmekontor pga. håpløs MDG-politikk.
- Jeg jobbet ikke i fjor
- Jeg jobbet ikke samme sted på denne tiden i fjor.
- jeg jogger oftere deler av strekningen
- jeg kjører el-bil (mot dieselbil i fjor)
- Jeg løper oftere
- Jeg må bytte fra buss til bane, vente mer, og gå langs en bråkete og skitten Østre Aker vei
- Jeg må gå lengre, da arbeidsplassen har flyttet og kollektivreise på tvers ikke er godt lagt opp.
- Jeg pleide å dra min barn til skolen i fjør (1 time mer resisetid i kollektiv transport)
- Jeg reiser hjem en time senere, og det er flere folk på toget
- jeg reiser noe oftere med kollektivt
- Jeg syklet bysykkel i fjor, sykler med egen sykkel i år
- Jeg tar heller buss fra Sandvika i stedet for tog, hvis jeg rekker overgang til bussen.
- Jeg tar oftere tog
- Jeg tar to tog i stedet for tog og T-bane
- Jeg togpendlet fra Larvik i fjor
- Jeg tok bilen innimellom i fjor
- Jeg var i permisjon på denne tiden av året i fjor, og reiste dermed ikke til jobb da.
- jeg var på en annen jobb på høvik
- jeg var sykmeldt på denne tiden i fjor
- Jeg varierer mer mellom tog, buss, T-bane og jeg går mer.
- Jobben har flyttet
- Jobber færrre dager
- jobber ikke på samme sted, så har ikke samme vei
- Jobbet i Drammen i fjor og brukte da tog til jobb
- Jobbet ikke der
- jobbet ikke her i fjor
- Jobbet ikke her i fjor
- Jobbet ikke i Oslo i fjor...
- Jobbet utenfor Oslo på samme tid i fjor. Begynte i ny jobb flyttet nærmere ny jobb for å kunne gå til og fra jobb. . Skulle gjerne sett at det var "billigere" å ta ta kollektivt et par holdeplasser i ny og ne
- Jogger oftere
- Kan ikke lenger ta trikken hele veien til jobb.
- Kjøpt El bil og slipper mye av køen
- Kjører bil men i fjor var fast oppmøtested tanum i bærum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kjører EL Bil
- Kjører elbil
- Kjører motorsykkel
- Kjører motorsykkel istedenfor bil
- kjører nå deler av togstrekningen i større grad med bil grunnet private gjørem ål etter arbeid
- Kjører oftere mc i stedet for kollektivt
- Kjører oftere moped
- Kjører privatbil til firmabilen
- Kjørte før kollektivt, kjører nå ladbar bil pga parkeringsmulighet/dårlig helse
- Kortere gangtid, flyttet arbeidssted
- Kortere jobbreise - ny jobb
- kortere reisevei
- Kunne bytte buss på Helsfyr ned til Galgeberg. Nå kun T-bane til Tøyen.
- LEngere reisetid nå - annen arbeidsplass
- Lengre reise på grunn av flytting fra Oslo til Bærum med barnehageplass i Oslo frem til høsten 2018.
- lengre reiseveg
- Lengre å gå fra parkeringsplasser. Kollektivtilbudet er ikke bedret
- logistikken for min nåværende kollektivtransport er mye bedre enn tilfelle i fjor
- løper oftere
- Løper oftere
- Men går mindre
- Mer buss i steden for bil på en del av strekningen
- Mer tbane
- Midlertidig ny adresse. Reiser med annen kollektivrute.
- Min ektefelle og jeg reiser sammen og bytter på å være sjåfør
- Motorsykkel
- Mulig jeg hadde kontorsted i Moss på denne undersøkelsen i fjor
- Må bytte t-bane
- Må bytte transportmiddel
- Må innom barnehage som ligger motsatt vei.
- måtte bytte buss oftere i fjor pga annen arbeidsplass
- Nei, som før. Men enkelte dager om sommeren tar jeg båt (B1) og t-bane til jobb.
- Noen ganger MC
- Ny jobb
- Ny reiserute, med ett bytte, på grunn av endringer på min vanlige trikkereise
- Nå er jeg iunni "¤"#Q¤% forkjøla, kanke sykle eller smitte medapassasjerer på T-bane og buss
- Oftere moped
- oftere sjåfør i bil på deler av strekningen
- pga annet arbeidssted
- pga flytting. Bodde på Nesodden før - reiste halve dagen for å komme hit
- Pga rullestol og krykker
- På delstrekningen der jeg er avhengig av buss, er jeg oftere passasjer i bil, grunnet dårlig og upålitelig busstilbud
- På denne tiden i fjor reiste jeg kun med tog, i år må jeg i tillegg bytte til T-bane
- Reisen tar 1/2 time lenger tid
- Reiser kollektivt til, og går hjem.
- Reiser lenger kollektivt (lenger reisevei)
- Reiser lengre avstand (har flyttet)
- Reiser med t-bane i stedet for buss
- Reiser tidligere pga bomavgiften (altfor stor kostnad)
- Reiseveien har blitt dårligere etter 1.1.2017, da ruter kuttet ut busser gjennom Oslo sentrum
- samme måte, men i tidligere jobb tok jeg t-bane til Nydalen i tillegg
- Samme som før
- Siden vi har flyttet til nye lokaler, må jeg ta t-banen i tillegg til tog. Og nå har jeg mindre gåavstand fra t-banen til arbeidsplassen.
- Skiftet bussforbindelse på grunn av lange køer på ytre ringvei pga vegarbeid (utskifting av avløpsrør)
- Skiftet jobb
- sykler kortere
- Sykler når jeg overnatter i Oslo
- Sykler og går oftere til togstasjonen
- T-bane istedenfor buss
- T-banen fra og til Vestli har 15 minutters rute. tidligere var det 7 minutters rute. Ikke noe alternativ å ta banen motsatt vei hjem, da denne omtrent går samtidig fra begge spor

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- T-banen har fått 4 avganger mindre i timen.
- Tar bussen oftere for toget er for ofte forsinket, og det tar lengre tid
- Tar først og fremst et tog, t-bane till Vollebekk er mulig, men veldig ubehagelig vei å gå derfra til Bibliotekenes hus.
- tar oftere buss enn t-bane
- Tar oftere tog - spesielt hjemover, Dr Eufemies gate er er t mareritt for busser ut av byen
- tar toget
- Tidligere jobbet jeg nærmere hjemmet
- To barn. Har ikke mulighet til å sykle lenger.
- To kollektive transportmidler
- Tog i fjor, T-bane i år
- Tog ofte forsinket eller innstilt det siste.
- Var i permisjon i fjor
- Var i permisjon på denne tiden i fjor
- Veksler alternative transportmidler, bytter underveis pga. buss/tog som ikke kommer
- Vi flyttet i august i fjor
- Vi har flyttet fra pilestredet 33 til nydalsveien 24
- Vintermånedene tar jeg kollektivt
- Virksomheten har byttet lokaler. Tidligere hadde jeg under 2 km reisevei og byttet på å sykle og å gå hele året.

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Markér inntil tre alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Endret arbeidssted	329	5,5
Endret bosted	262	4,4
Endret tilgang på transportmiddel (kjøpt/solgt bil, sykkel,	193	3,2
Endring i livs- eller familiesituasjon (barn i barnehage, m	161	2,7
Endringer i helsetilstand	92	1,5
Vil ha mer trening/trim/mosjon	310	5,2
Det tar kortere tid	323	5,4
Det koster mindre	224	3,7
Jeg vil reise mer miljøvennlig	194	3,2
Endringer i transportsystemet	130	2,2
Hvilke/annet:	251	4,2
No answer	4	,1
Totalsum	2473	
Antall respondenter	6003	

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Markér inntil tre alternativer. Hvilke/annet:

- 590E fikk dårligere korrespondanse og færre avganger
- Allergi har gjort det vanskelig å sykle
- Altofr mye telefonstøy. Jeg er tung i hodet hver dag etter høylydte telefonsamtaler og spill på flere ukjente språk. T-banen er meget miljøuvennlig! Etterlyser 'stillevogner'.
- annen fritidsaktivitet
- App-løsninger for både rutetider og billettkjøp gjør det enklere å reise kollektivt
- Arbeidsplassen flyttet
- Arbeidsplassen har flyttet
- Arbeidssted byttet lokaler
- arbeidssted endret adressen
- Arbeidsstedet ble flyttet
- Arbeidsstedet flyttet
- Beboerparkering
- Bedre kollektivtilbud/dyrere bompenger
- Bedre vær i mai
- bedre vær i år enn i fjor

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bedre vær å sykle i
- Bedre vær. Når det regner kjører jeg motorsykkel.
- Benytter bilen mindre i arbeid
- Benytter t-bane/tog da bussen oftere er forsinket pga trafikk
- Betaling for pendlerparkering og vanskeligere å få plass
- Ble for dyrt å reise med bil
- Bor i kolonihagen om sommeren
- Bruker egen bil i arbeidet
- Bruker like lang tid på å sykle som kollektivt
- Bruker mindre krefter
- Bussen er uutholdelig full
- Bussen til stasjonen endret litt på rutetiden
- bussene er stappfulle
- Bussfelt mye av veien, og flere direktebusser.
- Bussruter lagt ned. Kjører bil for å komme til innfartsparkering
- Busstilbudet er blitt dårligere, endret til halvtimesruter
- Busstilbudet på kveld/natt er blitt dårligere
- Byggeaktivitet i nærområdet
- Byggearbeid på trikketrasé gjør at trikken bruker lengre tid.
- byggearbeider gjorde det veldig usikker med transfertid mellom bussene
- Bysykkel
- Byttet arbeidsgiver og bosted i fjor høst.
- Byttet bussforbindelse på grunn av kø om ettermiddagen i Ytre ringvei (arbeid med utskifting av avløpsrør)
- byttet jobb
- Det ble lov med segway og elektriske enhjulinger.
- Det blir vanskeligere å være fotgjenger i Oslo for hvert år som går.
- Det er alltid overfylt på T-banen i rushtiden! (linje 3 fra Kolsås er full fra Ringstabekk). Derfor sykler jeg mest mulig i sommerhalvåret. Ellers tar jeg T-banen og STÅR hver dag...
- Det er enda færre parkeringsplasser ved t-banestasjon/pendlerparkering
- Det er planlagt togstans i sommertid mellom Ski og Oslo, derfor vil jeg bruke sykkel
- Det er slitsomt å kjøre i kø
- Det er sommer
- Det er søppel/gjenvinningsstasjoner rundt arbeidsstedet, hvilket ikke er attraktivt å gå/sykle gjennom
- Det har blitt for dyrt for meg å bruke bil.
- Det har blitt for dyrt og kjøre (avgiftsbelagt + bomring). Avgiftsfrie parkeringsplasser er fjernet (Hovinveien). T-bane tar for lang tid fra Stovner (20 stopp), sykkel kan jeg reise når jeg vil og kommer direkte til jobb.
- Doblet frekvens på trikk
- Dr Eufemies gate bør ha et skikkelig kollektivfelt, biler som svinger til høyre mot Hauketo bør ligge i venstre felt
- Dyrere bom og nærmest umulig med parkering i sentrum
- Dårlig fungerende bussrute tilbud hos ruter, opplever forverring av rutetilbudet i praksis.
- Dårlig kollektivtilbud
- Dårlig kollektivtilbud, trangt og tar lang tid
- Dårlig luft på buss og ble ofte bussyk. Måtte ofte stå på busen da det fort ble fult.
- Dårlig med parkering til MC
- Dårlig og upålitelig busstilbud
- Dårlige parkeringsmuligheter ved jobben
- Dårligere form
- Dårligere parkerignsmuligheter i sentrum
- Dårligere parkeringsmuligheter
- Ekspressbussen må stoppe i Vika
- EL-bil
- elbil - kjøre i kollektivfelt med passasjer
- Endret (dårligere) rutetilbud
- Endret behov i jobbsammenheng
- endret fra mer sykkel til mer buss, enklere
- endret ikke
- Endret rutetilbudet
- Endret samkjøringssituasjon
- Endret sivilstatus
- endret vær.. varmt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- endring i kjærnetid praktisering på jobb
- Endring i parkering ved t-banen. Ikke mulig å parkere på Eiksmarka.
- endringer i parkeringsmuligheter på arbeidsplassen
- Er gravid og har sluttet å sykle så lange/stressende turer
- Erend i dag
- Farlige syklister (møteulykker) på sykkelveien Frognerkilen, sluttet å sykle etter mange års trofast sykling
- Fikk e-sykkel
- Fint å kombinere buss og trikk fra Bærum til Solli plass, slappe av
- Fjerning av bysykkelstativ i Nedre Slottsgate
- Flere avganger på T-banen
- Flere ettermiddags aktiviteter jeg må rekke å kjøre barna til
- Flere møter utenfor arbeidssted
- Flere og bedre sykkelveier gjør det tryggere å sykle.
- Flere sykkelfelt på strekningen
- flyttet arbeidssted
- Flyttet først til Norge i desember i fjor
- Flyttet til nytt p-hus
- for mye forsinkelser, overfylte tog og kansellerte tog
- For varmt vær, høyt arbeidspress på jobben (blir sliten - kan ikke sykle)
- Forbigående dårligere frekommelighet på sykkel enn tidligere. Veiarbeider
- frastjålet sykkel
- fullere buss/trikk, mindre stress å gå
- Gikk fra student til arbeidende
- godt vær
- Gravid
- Graving og venting i trikketrasseen: ivinter var det graving i sentrum og dermed løping forbi der; nå er det løping på Nordstrand pga. graving ved Holtet
- Gått opp i arbeidsprosent
- har abonnement på bysykkel, men det er aldri tilgjengelig sykkel så jeg må gå
- Har fått hybel i Oslo
- Har ikke endert arbeidsreisen
- Har ikke endret arbeidsreise, men flekser mellom bil og kollektivt basert på tilleggsgjøremål
- Har ikke fått fikset sykkelen godt nok til å sykle så langt
- har ikke lengre parkeringsplass på jobb (eget valg)
- Har ikke mulighet til å ta bil lengre fordi ingen off. p-plasser i sentrum lengre (p-hus for dyrt). Har vært nødt til å gå ned i stillingsbrøk siden vi jobber i sentrum begge to og ikke rekker jobb ellers.
- Har ikke råd til annet. Jævla politikerpakket prøver å forsure livet til alle som ikke bor i oslo sentrum
- Har kjøpt elektrisk transportsykkel (kassesykkel)
- Har tilgang på P-plass på jobben
- Har vært skadet i en lyske og ikke klart å gå like langt.
- hatt bil på verksted og tar kollektivt når jeg har avtaler i byen e jobb
- helsen endret
- Hjemreisen tar kortere tid
- hund på 2,5 år gjør at jeg går mye i fritiden og ikke har tid til å gå til og fra jobb
- Håpløs MDG-politikk
- I fjor tok jeg buss 313. Brukte totalt 45 min. Den ble lagt ned. Bruker nå 1 t og 25 min. til jobb
- Idrettskade
- Ikke endret.
- Ikke godt nok kollektivtilbud utenfor Oslo sentrum
- Ikke kommet igang med sykling
- Ikke mulig å parkere gratis ved arbeidssted
- ingen endring
- ingen gratis parkering i byen.
- Ingen grunn
- Innføring av beboer/soneparkering, der jeg pleide å parkere.
- Innføring av parkeringsavgift på stasjon - dårlig tilbud for de som jobber deltid
- Innskrenkning i parkeringsmulighetene
- j
- jeg dro ikke på arbeid i fjor
- Jeg er blitt mer redd for å sykle, og opplever kollektivttilbudet som bra
- Jeg er veldig lei av full 31 buss
- Jeg gidder ikke lenger sykle. For bratt oppoverbakke hjem!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg har endt med å fornye månedskortet mitt, og da er det lettere å velge kollektivt
- Jeg jogget hjem fra jobb i fjor stort sett 2 ganger i uka, men nå har jeg en skade i kneet.
- Jeg kan gjøre andre ting mens jeg reiser. Det er vanskelig hvis man kjører bil over lange strekninger.
- Jeg kjører ofte fordi jeg tar med meg utstyr fra kontoret og ut på prosjekter rundt om i fylket. Jeg tar ikke med store ting på bussen/t-banen i rushtiden.
- Jeg opplevde det ikke trygt å sykle til jobb pga. biltrafikk.
- Jeg pleier å sykle når været blir bedre. Men gatene var lenge skitne. Jeg kjøpte månedskort og bruker det ut måneden.
- Jeg sitter oftere på med en kollega som bor i området, men tar mest tog.
- Jeg skaffet meg en bedre sykkel
- Jobben flyttet
- Jobben flyttet til nytt bygg
- Jobben flyttet ut av bykjærnen
- Jobber annenhver uke i Trondheim, enkeltbillett er dyrt
- Jobber oftere hjemmefra grunnet særlige forhold knyttet til arbeidsoppgaver
- Jobber redusert (AFP dager)
- kjøpt el bil
- kjöpt elbil
- kjøpt en el-sykkel
- Kjøpt motorsykkel
- Kjøpt sykkel
- Kjøpte el-bil og har nå tilgang til gratis parkering i nærheten av jobb
- kjøpte el-sykkel
- kjører elbil,koster mindre pga bensin og kan kjøre i kollektivfelt og ikke betaler bompenger
- Kollektivtrafikken i Oslo-området er dårlig planlagt
- kortere tid grunnet kollektivfelt
- Lat
- Lettere parkering med El-bil der jeg jobber + velutbygget bysykkelnett
- Linje 5, med ringen er blitt dårligere tilbud enn tidligere, særlig hjem
- Linjen går ikke dit jeg skal
- Litt for mange forsinkelser med tog/nsb
- Litt tilfeldig
- Livsfarlig sykkelvei i Bjørvika.
- Livsfarlig sykkelvei med smale felt på ring 2, som i tillegg går mellom fortau og busskur oppleves langt mer utrygt enn i før. I tillegg er busskapasiteten på 20-bussen sprengt. Totalt sett betydelig mye verre å ta seg til jobb enn før. Egen bil har blit
- logistikk med møter
- Mange hindrer for syklister (veiarbeid, trikkeskinner mm) + trafikk som gjør sykling mindre sikker. i tillegg var vinteren i 2018 meget lang for syklister
- Manglende sykkel motivasjon
- Manglende tilbakestilling av sykkelfelt etter veiarbeid
- MDG sine tiltak ifht parkering, svært negativt
- Mer avhengig av bil i arbeidstiden
- Mer avslappende men dyrere
- Mer bekvemt enn å kjøre bil-mye kø
- Mer forutsigbart enn å ta tog hvor det ofte er forsinkelser
- Mer foutsigbart med buss
- mindre regn
- Mindre stabil togforbindelse
- misfornøyd med ruter
- Mistet parkeringsplass i nærheten av jobb. Kjøpte el-sykkel.
- Morsommere
- Mulighet for gratis parkering opphørte i nærområdet.
- Mye hyppigere forsinkelser på togstrekningen min
- Mye kø med bil pga. veiarbeid ved avkjørsel til Helsfyr
- MÅ komme meg hjem tidligere, noe som er umulig med buss (trafikk-kaos), så tar tog - også uforutsigbart med alle forsinkelser & dårlig med parkeringsplasss :S
- må levere barn på 2 forskjellige steder vs samme bhg
- Noen dager i uka bor jeg på hytta, andre hjemme. Både hytte og bolig er i Oslo.
- NSB er overfyllt
- NSBs tilbud blir bare dårligere og dårligere
- Ny barnehage for barn. Og eldstebarnet begynte på skolen.
- Ny sykkel

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- oftere avganger, kortere å gå
- Ombygging av t-banestasjon
- omlegging av buss rute har medført flere busser i den naturlige sykkelveien til jobb. Mangler godt alternativ sykkelrute fra Carl Bernerkrysset til sentrum.
- Omlegging av bussruter i Bærum påvirker t-banenettet Oslo vest
- Orker ikke sykle - latskap
- P-avgift på jobben, P-boter
- Parkeringsproblemer
- Permisjon
- pga naboparkering som gjør det mulig å parkereutenfor arbeidssted
- Pleide å sykle, men liker å høre podcast. Om høst og vinter reiser jeg kollektivt.
- Praktiske forhold
- problemer med å stå i fulle tog
- psykososiale forhold som gjør at sykkelen har blitt stående mer
- Reddere for å sykle
- Redusert stilling
- Redusert tilgang på bysykler gjør at jeg går oftere.
- Selv om jeg både bor og jobber i Oslo, får jeg 2 bompasseringer hver dag. Økningen i bomsatser har gjort at jeg nå velger T-bane selv om det tar ca 1 time mer hver dag totalt.
- Slippe å stå trangt, slippe forsinkelser og innstillinger av tog.
- Slitsomt med veldig full trikk
- Sløvhet
- soneparkering i Oslo
- Sover ofte andre steder enn der jeg bor.
- Står opp for seint
- Svært dårlig utbygd kollektivtilbud der jeg bor, må kjøre bil til tog. Tidligere kunne jeg ta buss til tog.
- Svært store forsinkelser på Ruter - 80E!!!
- sykkel tyveri, mye snø på vinteren, ting som skal fraktes
- Sykkelen min er blitt stjålet.
- sykkelen stjålet
- Sykkelveien har blitt dårligere, flere stengsler mv
- Syns det er hyggelig å gå sammen med mannen min.
- Tar t-bane og buss ca en dag i uken. praktiske grunner
- Tidsklemma
- tilgang til parkering
- Tog er vesentlig mer tidkrevende men er mer avslappende kombinert med mulighet for å jobbe
- Tog fungerte veldig dårlig
- Trangere i sykkelfeltet!
- Treninger har blitt flyttet til bane utenfor Oslo, så kjører til jobb to ganger i uken for å kjøre direkte til trening etter jobb
- Trikk lagt om
- uforutsigbar kollektivtransport
- Upålitelig togforbindelse, stadige innstillinger og forsinkelser
- utbedret sykkelveier
- Vanskelig med parkering
- Vanskelig å finne parkeringsplass på mer enn 2 timer
- Var gravid på samme tid i fjor og syklet mindre
- Var i permisjon
- Varierer mellom å gå eller sykle
- Veiarbeid som gjør deler av ruten vanskeligere å sykle. har dårligere tid pga timeplan og fritidsaktiviteter for barna.
- Veidekke dekker ikke lenger kjøregodtgjørelse til og fra jobb
- Veksler mellom to bosted
- Veldig mye dårligere kollektivtilbud
- Vi har kjøpt el-bil. Når ektefelle ikke sykler, sparer vi tid på å være to i el-bilen.
- Vil slippe køkjøringen, særlig på hjemturen
- Vil være utendørs, også uavhengig av helsegevinst
- været
- været er mer sykkelvennlig i år
- Økt bomring fra oktober 2017
- Økte bompenger

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor mange (hele) dager hadde du hjemmekontor forrige uke?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen	5126	85,4	85,4	85,4
	En	673	11,2	11,2	96,6
	To	131	2,2	2,2	98,8
	Tre	25	,4	,4	99,2
	Fire	14	,2	,2	99,4
	Fem, eller flere	34	,6	,6	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass?

	Antall	**Prosent (%)**
Nei	898	15,0
Ja, gratis i gata	417	6,9
Ja, mot betaling i gata	520	8,7
Ja, gratis p-plass som disponeres av virksomheten	1875	31,2
Ja, avgiftsbelagt p-plass som disponeres av virksomheten	811	13,5
Ja, gratis på annen p-plass	149	2,5
Ja, mot betaling på annen p-plass, i p-hus, mv.	1044	17,4
Vet ikke	644	10,7
Annet, spesifiser:	291	4,8
Totalsum	6649	
Antall respondenter	6003	

Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass? Annet, spesifiser:

- 11 ansatte disponerer 3 plasser
- 150 ansatte på 9 plasser
- 3 plasser på 70 mennesker
- aldri med bilen
- Altfor dyrt, så ikke lenger mulig å dra inn når man har opp-pakning:S
- Arbeidsplassen disponerer 4 plasser som kan lånes ved behov, men dette må avtales på dagbasis
- Av og til gratis på jobb(få plasser - førstemann til mølla)
- avgiftsbelagt p-plass som disponeres av virksomheten , men den er i realiteten alt for dyr til å kunne brukes
- Avgiftsbelagt parkering er for dyrt, og ikke mulig for meg å bruke som daglig løsning
- avhenger av ledige plasser
- Bare gratisplass hvis jeg kommer tidlig nok til å få plass - vanligvis før 0700
- bare to plasser, så man må bestille
- Begrenset antall ganger pr. måned til 3
- Begrenset antall gratis plasser som disponeres av virksomheten
- Begrenset antall p-plasser betalt av arbeidsgiver.
- Begrenset antall parkeringsplasser
- Begrenset antall plasser, må forhåndsbestilles.
- Begrenset antall plasser. Ikke alltid ledig.
- Begrenset med plasser. For å få gratis parkeringsplass må jeg reise tidliger til jobb enn normalt.
- Benytter elbil
- Benytter HC-kort grunnet multifunsksjonshemmet barn
- betaler 50,- hver dag på parkering :(synes det veldig unødvendig
- betaler for parkering i kjeller på jobb (trukket i lønn)
- deler på fast parkeringsplass med min ektefelle
- Dersom den er ledig. Ikke mange plasser. Bruker bil 3 til 4 ganger i året

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Dersom det er ledig plass på p-plass som disponeres av virksomheten
- Dersom man kommer tidlig nok (og har bil)
- Dersom vi skal bruke bil i jobb har hele FM to parkeringsplasser tilgjengelig
- Det er begrenset antall plasser til, først til mølla. Ellers gateparkering
- Det er begrenset med gratisplasser. Må bestilles dagen i forveien
- Det er et svært begrenset antall plasser (2 totalt) som kan brukes. Jeg har kunnet bruke dette de få gangene jeg har hatt behov for det.
- Det er mulig med gateparkering, men ofte i ca. 5-10 min gåavstand
- Det er mulig, men kan være svært vanskelig å finne p-plass
- Det er mulig, men kun ved enkelte tilfeller og ikke hver dag.
- Det er noen få gratis parkeringer, ellers er det betaliing
- det er noen gratisplasser på område ellers betalingsplasser
- det er veldig få parkeringsplasser på området. først til mølla
- Det finnes enkelte plasser som kan lånes ved behov dersom man må ta bil til jobb. Har ikke hatt behov for å benytte muligheten.
- Disponerer ikke bil
- El-bil
- Enkelte ganger gratis i virksomheten
- Er ofte langt å gå til gratis parkering i gata
- Eventuelt i gaten, men jeg kjører aldri.
- Fins noen plasse en kan søke om å bruke
- For dyrt til å være aktuelt, i praksis ikke parkeringsmulighet
- Forutsetter tidlig oppmøte
- Fullt i veiene, kan bli lang gangavstand
- Få antall plasser tilgjengelig hos virksomheten, så det er ikke noe reelt alternativ
- Få p-plasser ift. antall ansatte
- Få plasser
- Få plasser for ansatte, bytter på bruk
- få plasser fører til at man må være tidlig ute for å få p-plass
- få plasser, må bestilles, utgangspunktet bare for ledere
- Få plasser, må parkere ca 0645
- Gratis i gata om jeg kjører el-bilen
- Gratis i gata, hvis man er heldig og finner en plass. Meget usikkert, derfor kjører jeg kun i nødsfall.
- Gratis i gata, men ikke i nærheten. Meget sjelden at det benyttes.
- gratis med Handicap-kort
- gratis p-hus for elbil
- Gratis p-plass hos virksomheten, hvis man er tidlig nok ute til å sikre seg en av de få plassene
- Gratis p-plass som disponeres av virksomheten, hvis tilgjengelig
- gratis p-plass som disponeres av virksomheten, men behovsavhengig
- Gratis p-plass som disponeres av virksomheten, men svært begrenset antall plasser
- Gratis p-plass to ganger i måneden (disp av virksomhet), ellers mot betaling
- Gratis p-plass, men kun to stykker så er ved behov.
- Gratis parkering for ladbar bil nå men vet ikke hvor lenge det vil vare.
- Gratis parkering på arbeidsoplassen ved særlige behov
- Gratis parkering som disponeres av arbeidsplass, men det er svært få tilgjengelig plasser
- Gratis parkering tilknyttet jobb
- Gratis på arbeidsplassen hvis tjenestebehov (møter utenbys o.l).
- Gratis ty elbil, men må flytte etter 2 timer og ikke sikkert jeg finne plass nær jobben
- Gratis ved arbeidsplass dersom det er i embets medfør eller ledig. Ellers er det nesten ingen parkeringsplasser igjen ved rådhuset. Dyrt å parkere ellers i byen pga soneparkering.
- Gratisplassen i gata er 10 min gange unna jobben
- Har arbeidsreise med drosjetransport
- har ikke bil
- Har ikke bil
- har ikke bil eller førerkort
- Har ikke bil eller førerkort
- Har ikke bil og har ikke sertifikat heller
- Har ikke bil og kjører aldri! Jeg går til fots begge veier om vinteren.
- Har ikke bil, ikke skal jeg ha heller
- har ikke bil, og bor bare 4 min unna jobb
- Har ikke bil.
- Har ikke en bil.
- har ikke førerkort

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Har ikke lappen - overhodet ikke aktuelt
- har ikke sertifikat
- Har ikke sertifikat - har ikke bil
- Har ikke sertifikat eller bil
- Har ikke sertifikat for å kjøre bil
- Har ikkje bil
- Har kjørt bil 3 ganger på 9 år - og da har jeg parkert i kjelleren her
- har kun ta gratis gjesteparkeringsplasser på jobben. disse må derfor deles mellom alle ansatte
- Hvis heldig, gratis hos arbeidsgiver ellers mot betaling i p-hus
- Hvis jeg skulle kjørt bil til jobb hadde jeg parkert hjemme på min egen parkeringsplass da den ligger rett ved siden av jobben. det er ikke så lett med gateparkering.
- I liten grad, kun 2 plasser på 80 ansatte
- I P-hus
- I parkeringshus eller i gata avhengig av plass forhold. Det gjelder å være tidlig ute om vinteren.
- I praksis nei. FT disponerer noen få plasser i garasje. Utover det gateparkering til høy pris
- I spesielle tilfeller kan en reservere parkeringsplass. Noen plasser det kan søkes om
- Ift "vet ikke" så gjelder dette at jeg er litt usikker på om det er gratisparkering i de nære boligområdene.
- Ikke aktuelt
- Ikke aktuelt - har ikke bil
- ikke aktuelt. Det er noen parkeringsmuligheter, men jeg kjenner ikke til betingelsene .
- Ikke interessant. Har ikke førerkort
- Ikke relevant
- Ikke relevant, da jeg ikke har bil
- Ikke relevant, har hverken bil eller førerkort.
- Ikke relevant. Har ikke bil.
- Inntil 2 dger i uka, hvis det er ledig
- Inntil to dager i måneden kan jeg få parkeringsplass
- Ja gratis i P-hus, men ordningen opphører 01.07.2018
- Ja om ledig gjesteparkering. Gjester går foran ansatte.
- Ja, avgiftsbelagt p-plass som disponeres av BYGGET vi holder til i
- Ja, dagspass gratis en gang i blant. Har ikke benyttet dette!
- Ja, dersom det er ledig plass. Kun 3 plasser for hele firmaet kan reserveres.
- Ja, dersom tidlig ute med å reservere p-plass på jobb, begrenset plasser.
- Ja, gratis og disponeres av arbeidsgiver - men få plasser, så "først til mølla"
- ja, gratis plass som disponeres..men brukes kun til nød
- Ja, gratis, men få plasser
- Ja, gratisk p-plass som disp. av virk, MEN få plass som må reserveres
- Ja, hvis det er ledig på gjesteplass
- Ja, I en gate 10 minutters gange unna arbeidssted
- ja, med elbil hvis jeg finner plass
- Ja, men da ut fra tjenestlige behov for bil. (Få parkeringsplasser hos virksomheten)
- Ja, men det er kun 3 plasser for bestilling av enkeltdager med bestilling dagen før
- Ja, men det er veldig få plasser
- Ja, men situasjonen varierer. Begrenset antall gratis P-plasser for ansatte, må komme tidlig. Hvis man kommer sent, er det fullt, og man må ty til gateparkering eller P-hus (tidkrevende å kjøre rundt å lete samtidig som man allerede har brukt mer tid i r
- Ja, men veit ikke hva parkeringsmulighetene er
- Ja, mot dyr betaling eller meget liten mulighet for lån av p-plass fra arbeidsgiver
- Ja, om jeg bruker EL-bil, siden det er beboerparkering.
- jeg er passasjer, og parkerer ikke bilen
- jeg går
- jeg har døgnreservert plass.
- Jeg har ikke bil
- Jeg har ikke bil eller førerkort. Men det er parkering på arbeidsplassen.
- Jeg har ikke førerkort
- jeg kjører ikke bil
- Jeg kjører ikke bil
- Jeg kjører ikke bil - spørsmålet er ikke aktuelt
- jeg kjører ikke bil/har ikke sertifikat
- Jeg kjører ikke og har ingen bil
- Jobber på døgnbemannet arbeidsplass. Kjører til kveld og nattevakt.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kan av og til parkere på gratis p-plass som disponeres av virksomheten. Må begrenses til nødvendige situasjoner.
- Kan av og til parkere på p-plass disp. av virksomheten.
- kan bestille parkeringsplass om det er ledige plasser
- Kan få gratis gjesteplass hvis tidlig ute eller planlagt dagen før
- Kan parkere gratis på arbeidsplass, men antall plasser svært begrenset
- kan parkere inne på Akershus Festning
- Kan ved behov benytte en av 3 plasser som virksomheten har til disposisjon
- Kanskje mulig å låne p-plass på arbeidsplassen
- Kemnerkontoret bør ha flere ansatt parkeringer siden vi er miljøbedrift må støtte ansatte som har el bil. Men vi har ikke mulighet for å kjøre så ofte.
- kjører aldri bil
- Kjører aldri bil
- Kjører aldri til sentrum
- kjører elbil
- Kjører ikke bil
- KJører ikke bil
- Kjører ikke bil - ikke førerkort - uaktullt
- kjører ikke bil til arbeidet
- kjører ikke bil til jobb
- Kjører ikke bil til jobb
- kjører ikke bil til jobb, aldri
- Kjører ikke bil, synes det er utrolig at kommunen sponser parkering for ansatte som ikke trenger bil i jobben.
- kjører ikke bil.
- Kjører ikke bil.
- kjører ikke helt til jobb, kun til toget hjemme
- Kjører kun bil hvis jobb utenfor Oslo, og har da parkering på stedet
- Kjører kun kollektivt
- Kommunal ladeplass
- Kun mulig noen tilfeller ikke hver dag
- Kun noen få plasser, vi må søke om plass pr. dag. Lønner seg ikke å kjøre selv.
- Kun om man kommer tidlig, ellers er det mot betaling i gate eller p-hus
- Kun to ganger i måneden
- Mange disponerer 3 plasser, så det er kun hvis det er ledig.
- Mange muligheter, men det meste koster
- meget begrenset antall plasser som disponeres av virksomheten
- Men bare hvis man kommer ekstremt tidlig på jobb, det er et lite antall plasser
- Men begrenset antall plasser
- men det er egentlig kuni tjenestesammenheng og svært få plasser
- Men det er få plasser så om man skal være sikret plass må man være på plass veldig tidlig
- Men det er svært få plasser, og man må være tidlig ute, noe jeg ikke kan siden jeg leverer i barnehage
- men få plasser er tilgjengelig
- Men har ikke bil..
- Men ikke fast plass. Må få parkeringlapp gyldig kun for en dag.
- Men p-plasser ligger 10 minutter fra jobb og er veldig dyrt.
- Men svært begrenset antall plasser
- men svært få plasser tilgjengelig
- Men vanskelig grunnet dårlig med plasser. Om vinteren enda verre.
- Men vanskelig å finne utover 2 timer
- midlertidig parkering pga sykdom
- mot betaling for egen plass, engang tillfelle gratis bedrif eier garasje
- mulighet for gratis hvis spesielle forhold på enkeltdager tilsier det, veldig unntaksvis
- Mulighet for gratis parkering en gans i blant ved behov - kun få plasser.
- Mulighet for gratis parkering hos virksomheten, men svært begrenset antall plasser. Plassen må reserveres på forhånd
- mulighet for parkering 2 ganger pr. måned
- Muligheter for gratis parkering på jobb hvis det er plass ledig (må reserveres)
- må bookes i parkeringstimeplan
- må være tidlig ute
- Naboparkering, samme sone som hjemme
- Noen få gratisplasser tilgjeneligi etter bestilling.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Noen få plasser til disp av virksomheten. Førstemann til mølla, ellers gratis i gata
- noen gratis plasser, men stor konkurranse om disse.
- Noen p-plasser gratis i garasjen på jobb. Ellers betaling på gate i hus. Evt. i boligområdene i nærheten.
- Noen tilgjenglige plasser om du kommer tidlig nok
- Noen veldig få parkeringsplasser disponeres av virksomheten og må reserveres dagen før
- Også garasjeplass
- Om det er ledign, første mann til mølla
- Om det er plass tilgjengelig (begrenset antall)
- om jeg er heldig å få plass
- Oppgis ikke.
- P- Hus
- P-hus ligger i så fall et stykke unna, gateparkering er kun for noen timer av gangen, så ikke gode alternativer
- P-plass som deles av flere, ikke alltid tilgjengelig
- Parkerer i et boligområde 6-7 min gang fra arbeidsplass
- Parkerer ikke da sjåfør kjører videre.
- parkering på jobb
- Parkeringsplass for forflytningshemmede
- Parkeringsplass må avtales dagen før. Få plasser ift ansatte.
- Parkeringsplassene er under avvkling
- Passasjer
- pga beboerparkering i St. Hanshaugen bydel
- Plassene er gratis og fordelt til noen ansatte. Jeg trenger sjelden plass.
- poengløst å ta bil, da jeg ville parkert den samme sted som jeg ville hentet den (har under 1 km til jobb)
- Pplass som disponeres av virksomheten som vi betaler noe for
- På skoleområdet
- På-plass på arbeidsplassen, hvis ledig
- påmelding i forkant kreves
- Reiser alltid på regning.
- Rett til å parkere kun 3 dager i måneden
- rimelig p-plass som disponeres av virksomheten
- Rollestolbruker
- Samme sone for beboerparkering som hjemme- derfor ingen merkostnad, men ikke gratis
- sjåføren parkere bilen
- Stort gratis elbil p-hus
- Svært begrenset antall plasser virksomheten disponerer
- Svært få disponible p-plasser i virksomheten 4-5 tilgjengelig?
- Svært få p-plasser, må være veldig tidlig ute for å få en plass.
- Så dyrt at det ikke er et alternativ
- Tidvis gratis plass på jobb
- Total kostnad med bomring og parkeringsplass har økt drastisk. Ca. 30.000 kroner ekstra med parkering og bom.
- Tror ikke det nå pga. riving regjeringskvartalet, men tror det var en mulighet før.
- Tror vi har et par plasser til 200 personer, førstemann til mølla-prinsippet?
- uaktuelt
- Uaktuelt å kjøre pga miljø og trafikk
- Uaktuelt, kjører ikke bil
- unntaksvis på skolens område, men kun ved ekstraordinære behov
- Untaksvis dette er mulig. Normalt dersom vi skla bruke bil i tjeneste eller tilrettelegging for den enkelte
- vanskelig med gateparkering
- Vi har bare 5 plasser, så ingen kan stå parkert hver dag
- vi har garasje på jobb men det er ikke sikkert vi får plass hverdag. Det har hendt at vi måtte betale gataparkering
- Vi har tilgang til p-hus, men hvor mange plasser vi har og hva det ev. koster vet jeg ikke.
- Vi har5 p plasser til fordeling - hvis man er i retten
- Virksomheten benytter 4-5 parkeringsplasser fordelt på 70 ansatte (disse er stort sett ledige da ingen bruker bil til jobb til daglig).
- Virksomheten har kun få p-plasser, så det er ikke mulighet for parkering på daglib basis. Kun hvis jeg må bruke bilen i jobbsammenheng.
- Virksomheten har noen få egne P-plasser, blir tidlig fullt.
- Virksomheten har noen få ledig gratis p-plasser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- virksomheten har noen gratis plasser
- Virksomheten har noen gratis plasser. Ikke nok til alle.
- Virksomheten har noen parkeringsplasser. En har mulighet til å låne parkeringsplass 2 dager i måneden og dersom det ellers er ledig. Hjemturen går raskere med kollektivtransport. Bortsett fra dersom en jobber til etter at rushet er over.

Er det vanligvis lett å finne parkeringsplass på eller i nærheten av din arbeidsplass?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	2063	34,4	47,9	47,9
	Nei	1159	19,3	26,9	74,8
	Vet ikke	1087	18,1	25,2	100,0
	Total	4309	71,8	100,0	
Missing	System	1694	28,2		
Total		6003	100,0		

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under? Endringer i tilgjengelighet med bil i sentrum

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	280	4,7	4,7	4,7
	Ja, i negativ retning	1080	18,0	18,0	22,7
	Nei	1904	31,7	31,7	54,4
	Ikke relevant	2225	37,1	37,1	91,4
	Vet ikke	514	8,6	8,6	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under? Endringer i bompengesystemet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	219	3,6	3,6	3,6
	Ja, i negativ retning	1613	26,9	26,9	30,5
	Nei	1719	28,6	28,6	59,2
	Ikke relevant	2006	33,4	33,4	92,6
	Vet ikke	446	7,4	7,4	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under? Brynstunnelen ble gjenåpnet med full kapasitet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	812	13,5	13,5	13,5
	Ja, i negativ retning	52	,9	,9	14,4
	Nei	1678	28,0	28,0	42,3
	Ikke relevant	2875	47,9	47,9	90,2
	Vet ikke	586	9,8	9,8	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under? Andre endringer i biltransportsystemet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	103	1,7	1,7	1,7
	Ja, i negativ retning	481	8,0	8,0	9,7
	Nei	2166	36,1	36,1	45,8
	Ikke relevant	2272	37,8	37,8	83,7
	Vet ikke	981	16,3	16,3	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under? Endringer i kollektivtilbudet

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	806	13,4	13,4	13,4
	Ja, i negativ retning	717	11,9	11,9	25,4
	Nei	3007	50,1	50,1	75,5
	Ikke relevant	882	14,7	14,7	90,2
	Vet ikke	591	9,8	9,8	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Det siste året har det skjedd flere endringer i transportsystemene i Oslo. Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under? Endringer i tilrettelegging for sykkel

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja, i positiv retning	927	15,4	15,4	15,4
	Ja, i negativ retning	289	4,8	4,8	20,3
	Nei	2307	38,4	38,4	58,7
	Ikke relevant	1791	29,8	29,8	88,5
	Vet ikke	689	11,5	11,5	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Andre endringer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid		246	4,1	100,0	100,0
Missing	System	5757	95,9		
Total		6003	100,0		

Andre endringer: No answer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	5756	95,9	100,0	100,0
Missing	System	247	4,1		
Total		6003	100,0		

Andre endringer:

- 21-bussene er veldig fulle
- Alle sikkerhetstiltakene (pullerter ved departementer og ymse blomsterpotter) i sentrum er til stor sjenanse for syklister og gående - dels også betydelig sikkerhetsfare.
- Alt for mange privatbiler i Dronning Euphemias gate, det bør gjøres noe for å stoppe dette.
- Altfor mange store og parallelle byggeprosjekter/graveprosjekter i sentrum gir rotete, trange og traffiifarloge situasjoner mellom biler, busser, sykler og gående...(f eks i populære Bjørvika, tillinløkka, sentrum)
- Annet veiarbeid virker negativt. Uerfarne og uskikkete sjåfører virker også i negativ retning.
- Antall bysyklister har økt. De er ikke like "profesjonelle" syklister som oss som sykler året rundt. Det fører til noe mer "vill-sykling" og antakelig mer sure bilister.
- Asfalt er dårlig på store deler av veien, mange deler av veien der det er lurt å senke farten pga dårlig asfalt, buklete asfalt, smale veier som skal deles med andre syklister og gående som ikke skjønner at man bør samarbeide og dele veien for ikke å fal
- Avgiftsbelagt innfartsparkering er med på å påvirke til å bruke bil
- Beboerparkering
- beboerparkering i bydel st.hanshaugen
- Beboerparkering i gatene i nærheten
- Bedre sykkeltrase i Uelandsgate og bedre fremkommelighet på sykkel i Torggata
- bilene skal stenges ute av sentrum, men kollektiv blir dyrere og dyrere og er ikke dekkende for folks behov
- Biltettheten blir bare større selv om bompengeavgiftene øker og parkeringer i Oslo fjernes
- Blir påkjørt på fortauet eller neste påkjørt på fortauet hver dag. Sykler viker ikke for fotgjengere og har intet på fortau å gjøre. Lær av Nederland hvor det er 50 euro i gebyr for fortaussykling
- Bompengetakstene for høye, i hvet fall i helgene.
- bra med flere bysykkelstativ - en forbedring!
- Brynstunnellens åpnig gjør det verre til jobb, men bedre fra jobb for meg
- Bussen (rute 83) har dårligere forutsigbarhet fra sentrum Oslo.
- bussen min hjemmefra sluttet å kjøre til sentrum
- Bussen står fortsatt i kø ut og inn
- Bussene er stappfulle. Mye forsinkelse på offentlig transport. mye dyrere å kjøre bil. Det er ikke alle som friske nok til å sykle. Det er ikke vanskelig å forstå situasjonen ... er det ?!!
- Bussrute 550 flyttet til Mosseveien positivt pga kollektivfelt der
- bussrute 590E ble 30 minuttersrute som gjør at jeg ikke kan ta den lengre da jeg har fast arbeidstid.
- Busstilbudet er påvirket av oppgraderingen av Svartdalstunnellen. Endring av busstraseen har ført til timesavganger for bussen mot før hvert 15. minutt
- Busstilbudet langs E6 nordover har blitt borte.
- Byggearbeid i gatene gjør det verre å gå til og fra jobb. Må ofte krysse veien fordi byggearbeid opptar fortauene
- byggeplasser i Ullevålsveien
- Bygging i Bjørvika gjør den strekningen farlig
- byggplasser jeg må gå rundt
- Bymiljøetaten har flyttet til et sted med mye dårligere kollektiv tilbud
- Bysykkel har kommet til Bryn, men det er aldri sykler der!
- Byttet arbeidsted
- De bygger om rundt t-banen min, som har gitt betydelig lenger vei til t-banen hjemmefra

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- De få gangene jeg kjører bil er det mer trafikk enn før. Det er enda mere fullt på togene.
- de få gangene jeg tar bussen, den stopper på Skøyen, tidligere kjørte den til sentrum
- Det blir fullere og fullere på T-banen.
- Det er altfor mange elektriske biler som unnslipper bompenger og som ligger i kollektivfeltet. Oftest m bare 1 person i bilen
- Det er blitt umulig å ta med bil på jobb. Medfører at det er betydelig vanskeligere å utføre omsorgsoppgaver (gamle foreldre på motsatt side av byen der jeg bor)
- Det er for få bussavganger til tider, for fullt på bussen
- det er ikke tilstrekkelig trygt og praktisk å sykle til og fra jobb, t-banen har hatt færre tekniske feil i løpet av vinteren og det betyr mye
- Det er mye trafikkfarlige situasjoner med sykler i høy fart.
- Det er negativt at billettprisene for kollektivt øker
- Det er trangt på toget, ikke alltid sitteplass. Det er svært negativt
- Det graves i gater og pusses opp slik at deler av veien er tilnærmet ufremkommelig på begge sider av gaten. Dette skjer på stadig flere dler av ruten jeg har som fotgjenger.
- Det har blitt mange ståplasser på t-banen, dette oppleves negativt
- Det har blitt vanskeligere å sykle i Dronning Eufemias gate, Prinsens gate og Tollbugata.
- Det har påløpt veiutbedring/bygging slik at den raskeste veien er stengt.
- Det har vært mye forsinkelser på togene siden i høst
- Det midlertidige åpnede kollektivfeltet på E 18, i positiv retning
- det skjedde endring i påsketiden hvor det var vedlikeholdsarbeid fra Helsfyr og tbanen var erstattet med bus
- Det var mer praktisk når ekspressbussen 160E hadde stopp i Fredriksgate
- Det verste er all gravingen i Ullevålsveien.
- Direktbuss fra Kløfta via E6, Østre Akervei, Økernveien til Oslo S ble lagt ned i 2016. den brukte 28 min fra Kløfta til Økern. Nå bruker jeg 75 min med tog og tbane, dvs. dårligere framkommelighet til reisemåler på østsiden av byen. I tillegg gikk kapas
- Dyrere billetter
- Dyrere parkeringstilbud på togstasjonen
- dårlig brøyting i vinter ga vanskelige parkeringsforhold for å kunne benytte kollektivt tilbud inn til sentrum
- Dårlig måking fotgjengerarealer
- Dårlig vei med masse hull har gjort syklingen verre
- Dårlige planlagte kollektivfelt som gir mer kø både for buss og bil.
- Dårligere fremkommelighet til fots i Oslo sentrum pga anleggsarbeider rundt Stortinget
- Dårligere rutetilbud i Akershus har gjort det mer tungvint å kjøre kollektivt til jobben
- Dårligere rutetilbud, 1/2 timesruter
- E6 fylles opp av el-biler i bussfelt mellom Helsfyr og Karihaugen. Skaper kaos og farlige sitasjoner, forstår ikke at bussjåfører ikke klager.
- Ekspressbuss ble lagt ned i
- Ekstremt mye hull og humper i veien/sykkelveien!
- el-bil forbud i taxifil i rush tiden
- Elbil kan ikke lengre parkere i byen fordi nesten ikke off. plasser. En hel elbilparkering forsvant fra Aker Brygge pga byggearbeider der.
- elendig kollektiv tilbud
- En ny bussavgang om morgenen (i tillegg til de syv som var fra før). Generelt flere folk på bussen. Stadig folk som står på bussen, også på motorveien. For min sykkelrute er det ingen endringer.
- Enda dyrere med kollektivt - må betale for pendler-P-plasser man ikke engang får, siden det er få av de. Samt vanskeligere & vanskeligere å være miljøfornuftig & bruke elbilen når man må, siden det ikke er gratis/rimelige elbil-parkeringer i sentrum leng
- endringene ta for lite hensyn til oss pendlere.
- endringer generelt når man skal videre inn i Oslo og besøke slekt. helt håpløst
- Endringer i bompengesystemet: det har blitt dyrere, men jeg ser på det som positivt.
- Endringer i busstilbudet fra Bærum til Oslo sentrum
- Endringer i negativ retning ifm å gå fra Jernbanetorget for fotgjenger
- Ferdigstillelse av trikkelinjen i Prinsens gate
- Fint med beboerparkering. Men for dyrt.
- fjernet motorsykkelparkeringer
- Fjerning av parkeringsplasser
- Fjerning av vanvittig mange parkeringsplasser
- Flere avganger for tbane etter oppgradering
- Flere avganger i sentrum
- Flere biler rett utenfor denne delen av sentrum som nå er stengt gjør det farligere å sykle. I tillegg veldig mye byggearbeid og (halv-)stengte veier.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Flere bilister benytter riksvei 22
- flere bussavganger, senere t-bane avganger, 2 linjer til Vestli (før bare 1)
- Flere forsinkelser nå enn tidligere. Mangelfull informasjon
- Flere passasjerer på bussen, vanskeig å få sitteplass
- Flere på sykkel gjør det sikrere
- Flere syklister slår ut negativt for fotgjengere, da syklistene viser lite hensyn til fortgjengere
- flere tar tog, men det blir for fult. mangler sitteplasser
- For få parkeringsplasser ved jernbanen
- For mye el-biler i kollektivfeltet forsinker bussen jeg reiser med utenom sommeren, gjelder Mosseveien.
- For mye forsinkelser på kollektivt og for få rutetider. Alt for dårlig tilbud utenfor Oslo sentrum.
- Forsinkelser og innstilte tog på Østfoldbanen, medfører store forsinkelser i reiseveien daglig. Dessuten kjøres det ofte med ett togsett. Tilbudet har kontinuerlig utviklet seg i negativ retning de seneste årene.
- Forsøket med kollektivfelt ut av Oslo vestover kunne blitt permanent, da ville hjemreisen tatt kortere tid
- Fortsatt altfor dårlig sykkelmuligheter
- Fortsatt mangelfull brøyting på Voldsløkka gjør det umulig å sykle der om vinteren.
- Færre avganger med T-bane til/fra Økern
- Færre elbiler i kollektivfelt gjør framkommelighet for buss bedre
- Færre holdeplasser for trikken - negativt
- Gateparkering har blitt avgiftsbelagt for de som ikke bor i området.
- Gratis gateparkering endret til betaling (beboerparkering)
- Gratis parkering ved arbeidsplass for el-bil
- gravearbeid for trikk og annet byggearbeid har påvirket ruten jeg går i negativ retning
- Gravearbeider i Ullevålsveien
- Har ikke lappen. Tar bussen til jobb om vinteren. Den er fortsatt altfor stappfull. Står som sild i tønne! Derfor ekstremt digg å sykle i sommerhalvåret. :)
- har sluttet å gjøre ærender i sentrum hvis jeg har kjørt bil til jobb
- Har svart, men får allikevel et spørsmål med rød skrift
- Helt håpløst at det brukes ekstreme mengder salt vinterstid på sykkelsti som svært får benytter seg av vinterstid. Svart asfalt - mens, oslos gater er såpeglatte og fulle av snø. Når bortkjøringen ikke kom sikkelig i gang og varte til 25 april er det mer
- Hurra for tilrettelegging for sykkel gjennom hele året! Ja takk til t-bane forbindelse til fornebu
- Hvorfor ikke nevne alle problemene for fotgjengerne? Dårlige fortau (bl.a mangel på brøyting/strøing), syklister på fortauet, veiarbeid...mv!
- hyppigere båtavgang
- Hyppigere forsinkelser med toget
- Høyere bompengeavgifter og rushtidsavgift. Dyrere pris for mnds.kort
- Håpløst å bo i sentrum med dette bystyret
- I negativ retning: langvarige gravearbeider i sykkeltraseen
- Ikke endringer i tilbudet; bare enda flere passasjerer på t-banen uansett på døgnet
- Ikke korresponderende busser, selv om ruter.no sier rutene korresponderer.
- Ikke merket endringer siden jeg sykler
- Ikke sikker på om det er mer enn et år siden, men halvert tilbud fra Grorud til Jerbanetorget. 4 ganger i timen mot 8 ganger i timen tidligere
- Ingen forbedring i tilrettelegging for sykkel der jeg bor
- Innskrenkinger for EL-bil i kollektivfeltet
- Jeg er lei overfylte tog på Østfoldbanen som av og til bir forsinket eller innstilt
- Jeg er nytilsatt
- Jeg forstår ikke hva som har skjedd med sykkelveier i sentrum. plutselig er det sykkelsti mellom fortau og vei et stykke også bare forsvinner den, før den dukker opp igjen. skaper mye surr og farlige situasjoner for alle i trafikken.
- Jeg går over Rådhusplassen med livet som innsats, det er sykler over hele plassen, MÅ komme opp merket PÅBUDT sykkelområde på Rådhusplassen, som gående er det veldig vanskelig her;(
- jeg har ikke bil
- Jeg har kjøpt EL-bil, så slipper bompenger selvom jeg passerer bom
- Jeg kjører inn til Oslo fra Bærum. Foreløpig ingen endring i bom eller annet
- Jeg sykler gjennom Nordmarka fra Nittedal til Guastad, grusveien fra Movatn til Sandermosen blir dårligere for hvert år, akkurat nå er den spesielt dårlig.
- Jeg tar som oftest tog fra Lillestrøm hvor jeg sitter på med min mann fra Strømmen til Lillestrøm. I dag tok jeg ekspressbussen hjemmefra til Bjørvika.
- Jeg vil miste muligheten for parkering av mc på arbeidsstedet fra 1. juli 2018
- Kjører aldri bil

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kjører elbil
- Kjører helst ikke i Oslo sentrum. Det finnes andre byer og besøke.
- kjører ikke bil
- kjører ikke bil, og kollektivtransporten er ikke endret på mine kanter
- Kjører Ring 3 vestfra - fungerer bra
- Kollektiv har blitt dyrere
- kollektivtilbudet er dårligere og dyrere
- Kommentar: Sluttet å sykle til jobb pga vanskelig og mye trafikk, har ikke prøvd i år
- Kun min fot som er brukket og at jeg derfor må kjøre
- Kø pga Fjerning av to felt inn i krysset ullevålsveien kirkeveien. Irriterende at det brukes masse penger på oppgradering av krysset, samtidig som det blir dårligere tilbud etterpå. Omgjøring av felt til kollektivfelt langs ring 2 mot Carl Berner gir ogs
- Langvarige pågående gravarbeider rundt storitnget gjør trafikksikerheten og fremkommeligeheten til forts, sykkel elelr bil veldig mye dårligere
- Lengre køer pga el-biler i kollektivfeltet
- Lettere å finne ledig plass pga beboerparkering da det er samme sone som der jeg bor
- Liten fartsreduksjon nederst i Kongsveien har bedret situasjon litt for sykling. forøvrig intet
- litt mindre trafikk kanskje
- Lysregulering i Vårveien, veiarbeid Enebakkveien på Ryen
- mange flere passasjerer grunnet boligutbygging
- Mange flere syklister som ikke overholder trafikkreglene skaper livsfarlige situasjoner
- MC-parkeringer forsvant
- Men positivt at t-banen går såpass ofte.
- Mer folk på buss/trikk/t-bane
- Mer forsinkelser
- mer kø rundt Bryn(ettermiddag) og i Enebakkveien mot Ryen (morgen)
- Mer trykk på få og smale sykkelfelt.
- Mer tungvint å komme til jobb, kollektivtilbudet like dårlig dvs tidkrevende
- merker bompengene på økonomien, men ikke i praksis.
- Mine arbeidsreiser foregår med bil siden jeg jobber i felt på ulike prosjekter rundt om i Oslo.
- mye graving i gater som medfører uoversiktelige trafikkforhold
- mye graving og opphør av sykkelfelt, farlige situasjoner
- Mye mer forsinkelser i t-banen og nsb
- Mye togforsinkelser, samt planlagte arbeider på Drammenbanen
- Mye trangere på toget - ikke sitteplass
- Mye trøbbel med togene, som resulterer i forsinkelser og innstillinger
- Mye vanskeligere å parkere elbil
- Mye veiarbeid - skaper farlige situasjoner
- må bytte kollektiv da ekspressbusser fra Bærum stopper på Nationalteateret
- Måking av fortau og gangveier i negativ retning
- Månedskort ble dyrere. Ikke akkurat oppfordring til å la bilen stå
- NBS har mindre pålitelige avganger
- Nederst i KJørlighetsstien er trappen utbedret til også å ha et rullefelt på siden.
- Nedkorting av bussrute pga. gravearbeid (Bussrute 74)
- negativ at arbeidet på Hellerudveien i oslo tar langt tid, alltid kø/kaos for buss
- Negativt at det er kuttet i rutetilbud med buss fra Kolbotn til Oslo. Alle busser via Tårnåsen, hvilket medfører at kollektivtilbu er langt mer sårbart
- NEgativt, gravearbeider i Hellerudveien(Ytre ringvei)
- Noe mer vanskelig fremkommelig å sykle ifm Barcode
- Nordby tunellen arbeid
- note! Det er veldig mange bussavganger, som tar stor plass samt farlig EL bilkjøring i kollektiv felt.
- NSB har redusert tjenesten betydelig selvom de utgir seg for å forbedre tjenesten generelt. Innstillte/forsinkete tog og togsett med halv kapasitet gjør at jeg ofte kommer for sent, må jobbe lenger og kommer sent hjem
- NSB kjører med redusert kapasitet og innstilte tog pga mangel på personell
- Nye bomstasjoner blir et stort problem for oss lavtlønna når de kommer
- Nye sykkelfelt er opprettet, men de ble ikke holdt fri for is og snø i vinter som lovet, heller ikke feid for grus før langt utpå våren.
- Nye togsett, men kun 20 gode seter. For å få sitte der må en dersverre gå 10 min tidligere. Iskaldt på toget om ettermiddagen nå i sommervarmen - må kle på seg
- Opplever at det er mer kø nå enn for et år siden

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Opplever at det er viktig å tilrettelegge for syklister som det til tider er få av og at det bir umulig å benytte privatbil. Ikke alle kan sykle, i hvert fall ikke hele året. Sykkelveier ble måket for snø før fortau og gater. Dette virker håpløst.
- Opplever at kollektivtilbudet er blitt betraktelig redusert etter at Mossetoget sluttet å stoppe på Kolbotn. Togsettene er gamle, overfylt og varme og ofte ikke i rute. At Mysentoget ble erstatningen er et irritasjonsmoment da det toget kun går ett par m
- overfylt t.bane og for få avganger
- Pendler fra Bærum, der kollektivtilbudet ble lagt om i 2017, busstilbud til Oslo ble mye dårligere, derfor avhengig av bil til t-bane nå
- Positiv til mindre biler i sentrum, men usikker på om det har hatt noen konsekvens for min reise. Det er en del kø fra Alnabru mot Helsbyr, som også berører kollektivtrafikken. Oppfatter at det periodevis går tregere å komme seg på jobb enn tidligere. Er
- Privatbiler i Dr. Eufemias gate hindrer busstrafikken sterkt og øker reisetiden med 5-10 minutter.
- Pågtående byggeaktiviteter (flere) langs sykketrasse reduserer fremkommelighet
- redusert parkeringsmulighet ved Eiksmarka t-banestasjon
- Reparasjoner av T-bane - Helsfyr - Tøyen
- Rushtidsavgift i bompengesystemet kan ha gitt færre biler på Ring 3. Det er bra for meg som sykler langs denne.
- Ruten 265E er i 2017 gjort om til ekspress hvilket er positvt.
- Satt opp prisen på parkering for bil ved lørenskog stasjon. fra 50 ,- til 250,- /mnd
- Segway og elektriske enhjulinger ble tillat
- Selv om man vanligvis pendler med kollektivt, er fjerning av parkering i sentrum ødeleggende for fleksibilitet i unntakstilfellene det haded vært praktisk. ved å i tillegg skru prisen på kollektivt opp uten å bedre tilbudet overhodet (som opplevd), så ha
- Signalfeil på Østfoldbanen!
- Skiftet arbeidssted
- Skjønner ikke svaralternativ. Mindre tilgjengelig for bil i sentrum, som er positivt
- som syklist opplever jeg mindre biler i sentrum som er positiv
- Stadig flere lysløse elbiler gjør det skumlere å sykle der det ikke er adskilt sykkelvei.
- Stengt innfartsparkering og nedlagt bussrute
- stoppesteder har blitt fjernet fra sentrum for eks. Slottsparken/negativ
- Stoppet bussrute (423) og jeg begynte derfor å kjøre bil
- Svært dårlig brøyting/strøing av fortau - stort skadepotensiale
- Svårt få parkering
- Sykkelfeltene er for smale. Det blir køer og vanskelig å sykle forbi. Eksempelvis mellom Lysaker og Skøyen.
- Sykkeltraseene er overfylte. Skaper farlige situasjoner og stress.
- Sykling i Oslo er livsfarlig - utvilsomt.
- Syklingen har stort sett blitt bedre, men ny sykkelfelt mellom Kierschowsgate og Ullevål er fortsatt ikke ferdig, og fremstår for smalt med tanke på antall syklende, og pga manglende topplag med asfalt så er det farlig kant mot veibane og mot gangfelt. S
- Syklister vil gjerne kjøre på fortau, men der tar de ofte ingen hensyn til gående
- synes ikke det er bedring i forhold til signalfeil ved å ta tog
- t-bane til/fra Vinderen er overfull
- t-banen har blitt veldig full, tror det skyldes økte bompenger
- Tilrettelegging for sykkel er ikke konsekvens nok og til dels dårlig, ser Bjørvika
- Tilrettelegging for sykkel har endret seg både positivt og negativt. Oppgradering av sykkelfelt langs Ullevål sykehus er primært til det bedre (selv om smalt felt med høye kanter gjør det vanskelig å sykle forbi andre syklister, ganske håpløst på et så l
- Tog og buss, i negativ retning: flere passasjerer og færre avganger
- Togene er langt oftere forsinket enn for et år siden
- Togtilbudet gjelder da også til og i Oslo og er blitt dårligere!
- Trenger sykkelvei fra Lillestrøm til Oslo /v motorveien
- Trikkestopp er fjernet mellom Oslo S og Holbergsplass på vei hjem - alternativ rute har nye stopp på vei til, men ikke hjem
- Trikketrase under ombygging gjør at kollektivtransport ikke er noe alternativ
- Ulivlig tregt arbeid i veien
- Utkjøring fra Innspurten er forferdelig. Utkjøring fra Nexans parkering ved Valhall (dronning Margretes gate?) er veldig bra
- Vanskeligere å finne parkering
- Vanskeligere å passere Barcode og Operaen
- Var veldig dårlig måking og strøing på fortau i vinter, mens sykkelveier (nesten uten syklister) var prioritert. Veldig dårlig balanse i denne prioriteringen, spesielt i forhold til et veldig lite antall syklister om vinteren!!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vedlikehold av trikkelinjer og buss for trikk
- Veiarbeid
- Veiene er dårligere for gående, syklende og bil
- Veldig mye forsinkelser på toget særlig i vinter
- Voldsomt mange busser. Kø og farlige situasjoner for syklister.
- Økende traffik
- Økning av bompenger ga mindre trafikk en periode, men nå er det like mye igjen
- økning i p-avgift på jobben
- Økt pris for månedskort
- Økt tilrettelegging for elbil skaper nye køer og farlige trafikk situasjoner.
- Østfoldbanen blir verre og verre. Forsinkelse og tekniske problemer
- Østfoldbanen er ikke pålitelig
- Åpning av Brynstunnelen ga noe raskere reise inn fra øst, men tregere retur
- Åpningen av turveien langs Alnaelva gjør det hyggeligere å gå til og fra jobb igjen, selv om det er en liten omvei.

Bakgrunnsspørsmål

Hva er din alder? (du trenger ikke å svare)

	Antall	Andel (%)
19 og yngre	4	0.1
20-29	449	7.5
30-39	1197	19.9
40-49	1560	26.0
50-59	1357	22.6
60-69	681	11.3
70 og eldre	21	0.3
Missing	734	12.2
Total	6003	100.0

Hva er din sivilstand?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg er gift/ samboer	4278	71,3	73,1	73,1
	Jeg er singel/enslig	1307	21,8	22,3	95,4
	Annet/vil ikke svare	271	4,5	4,6	100,0
	Total	5856	97,6	100,0	
Missing	System	147	2,4		
Total		6003	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor mange barn under 18 år bor det i husstanden? Antall barn under 18 år

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	3169	52,8	56,7	56,7
	1	917	15,3	16,4	73,2
	2	1203	20,0	21,5	94,7
	3	258	4,3	4,6	99,3
	4	33	,5	,6	99,9
	5	2	,0	,0	99,9
	8	1	,0	,0	100,0
	14	1	,0	,0	100,0
	20	1	,0	,0	100,0
	Total	5585	93,0	100,0	
Missing	System	418	7,0		
Total		6003	100,0		

Kjønn

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kvinne	3303	55,0	55,8	55,8
	Mann	2501	41,7	42,3	98,1
	Annet/ ønsker ikke å oppgi kjønn	113	1,9	1,9	100,0
	Total	5917	98,6	100,0	
Missing	System	86	1,4		
Total		6003	100,0		

Har du førerkort for personbil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	5536	92,2	92,2	92,2
	Nei	467	7,8	7,8	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	1111	18,5	18,5	18,5
	Ja, er med i bildeleordning (bilkollektiv, «nabobil» eller l	209	3,5	3,5	22,0
	Ja, eier/disponerer bil som primært brukes av meg eller andr	4683	78,0	78,0	100,0
	Total	6003	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor mange personbiler eier eller disponerer din husholdning? Oppgi antall biler husholdningen eier/disponerer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	9	,1	,2	,2
	1	3017	50,3	64,4	64,6
	2	1441	24,0	30,8	95,4
	3	167	2,8	3,6	99,0
	4	36	,6	,8	99,7
	5	8	,1	,2	99,9
	7	1	,0	,0	99,9
	8	1	,0	,0	99,9
	9	1	,0	,0	100,0
	10	1	,0	,0	100,0
	50	1	,0	,0	100,0
	Total	4683	78,0	100,0	
Missing	System	1320	22,0		
Total		6003	100,0		

Hva var din bruttoinntekt siste år?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 299 000 kroner	92	1,5	1,5	1,5
	300 000 - 399 000 kroner	119	2,0	2,0	3,5
	400 000 - 499 000 kroner	862	14,4	14,4	18,0
	500 000 - 599 000 kroner	1430	23,8	23,9	41,9
	600 000 - 699 000 kroner	1187	19,8	19,9	61,8
	700 000 - 799 000 kroner	616	10,3	10,3	72,1
	800 000 - 899 000 kroner	442	7,4	7,4	79,5
	900 000 - 999 000 kroner	274	4,6	4,6	84,1
	Mer enn 1 000 000 kroner	520	8,7	8,7	92,8
	Vet ikke/ ønsker ikke å oppgi inntekt	429	7,1	7,2	100,0
	Total	5971	99,5	100,0	
Missing	System	32	,5		
Total		6003	100,0		

Hva er din høyeste fullførte utdanning?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Grunnnskole	50	,8	,8	,8
	Videregående - inntil 12 år	566	9,4	9,5	10,4
	Høyskole/universitet, lavere grad (mindre enn fire år)	1549	25,8	26,1	36,4
	Høyskole/universitet, høyere grad (fire år eller mer)	3643	60,7	61,3	97,8
	Annet	132	2,2	2,2	100,0
	Total	5940	99,0	100,0	
Missing	System	63	1,0		
Total		6003	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Skriv med dine egne ord:	1867	31,1	100,0	100,0
Missing	System	4136	68,9		
Total		6003	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? No answer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	4136	68,9	100,0	100,0
Missing	System	1867	31,1		
Total		6003	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

- Reagerer negativt på forhøyet bomavgift gjennom Oslo hele døgnet. Uheldig for vår tilgang til andre dele av byen - utenom sentrum og vestenfor Oslo. Urimelig at det ikke graderes mellom trafikk til sentrum og trafikk videre i andre retninger. (2) Ful
- 1 Trafikk påvirker min holdning/bruk av sentrum mindre enn tiggere, narkomane og dopselgere. 2 T-banen er det foretrukne transportmiddel. Jeg kjøper kun leilighet om den er i nærhet av t-bane
- 1: Forholdet mellom syklister og bilister blir bare bedre å bedre. 2: gode intensjoner med arbeidet for bedre sykkelveier. begredelig kvalitet på arbeidet. nylagt asfalt i sykkelfelt er ofte dårligere enn den den erstatter. Veldig mange store hull mello
- 15 min ruter og ståplass på T-bane og buss er for sjelden til å få fart på kollektivbruken. Kollektivtransport til jobb tar nå mer enn dobbelt så lang tid (55 min) som bruk av bil (25 min).
- 28 bussen burde gå hele dagen. Sykkelvei langs hele ring 2 trengs
- 4 delingen av sentrum(ring 1) fører til mange biler som kjører i ring. Det bør gjøres tilgjengelig muligheter for parkering ol i nærheten av sentrum. 4-delingen problemgjør også varetransporten i området. Den blir ikke effektiv da man må kjøre store omve
- Akseptering av at folk som bor i byen har rett til å disponere bil.og å parkere hjemme
- Alfor mange bomstasjoner og fler kommer, og Oslo blir som en spøkelsesby etterhvert.
- All bilfoendligheten k sentrum har gjort at alle gatene langs trikkelinje 19 og 18 fra sentrum mot Ljabru er stappfulle av biler som parkerer for å ta trikk til byen. Skaper trafikkfarlige situasjoner og irriterer beboere. Helt uholdbar situasjon, noe sk
- All handel av varer med høy verdi vil bli handlet utenfor Oslo med de begrensninger som lages og de høye bompenger
- All min støtte til bilfri by og til utbygging av sykkelfelt og kollektivtilbud, bilfritt sentrum!
- Alle biler er forurensende i et bybilde, uansett karbonavtrykk. Manglende enhetlig sykkel- "kjøreregler" skaper farligesituasjoner, ditto med oppstykket sykkelveinett.
- Alle spørsmål retter seg mot sentrum. Utfordringen i Oslo i dag er om en skal bevege seg i andre retinger enn ut og inn av sentrum. Kollektiv tilbudet bør bli bedre. Mer utbygging av T-bane. Kutte ut trikken som er lite effektiv med hensyn til transport
- Alt for dyrt å bruke bil, parkere i Oslo.
- Alt for dårlig tilrettelagt for syklister med manglende sykkelstier. Mye dårlig kvalitet på vei med huller som gir farlige situasjoner.
- Alt for få trafikkontroller i sentrum, bilistene har lite respekt/forståelse for trafikkregler (spesielt i møte med syklister). Manglende vedlikehold av eksisterende infrastruktur for sykkel. Fragmentert nyetablering av infrastruktur for sykkel. Aktiv un
- Alt for høye bompengepriser
- Alt for høye bompengesatser i Oslo
- Alt for lang - kommer ikke til å svare flere ganger før jeg er sikker på at den blir raskere og kortere
- Alt for lite p-plasser. Hal EL bil, men også det er nesten umulig i sentrum
- Alt for mange bommere/stengte veier i Oslo
- Alt for mye traffik på ring 3 i rushtiden. Det forsinker busser.
- Alt tok utgangspunkt i siste reise. situasjonen er helt annerledes når jeg leverer i barnehage og på skole. Da mer en dobles tidsbruken.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Altfor mange bommer, altfor høy øknig i bompenger for private biler
- Altfor mange skader på asfalten og aggressive bussjåfører. De trenger kurs for å lære å kjøre mykere! Mindre slitasje på materiell og mindre irritasjon av passasjerer!
- Altfor mye kø - vanskelig å komme ut og inn av Oslo dersom man trenger å kjøre bil. Kollektivfeltet for buss må også bedres!
- Altfor mye lagt til rette for elbil som vi andre må betale for/sponse!
- Altfor mye utbygging. Alle hull tettes av bebygging, hindrer utsikt. Og lite estetikk på nye bygninger . Farge og materialbruk er veldig dårlig. Altfor mye biltrafikk i sentrum.
- Ang. det grønne skiftet, så får dere skynde dere sakte. Vi er mange barnefamilier som er avhengig av bil ifm kjøring/henting i barnehage og fritidsaktiviteter, og hvor el-bilalternativ ikke eksisterer (behov for plass til 3 barneseter). For oss er ikke k
- Antall bommer som skal øke, og fjerning av parkeringsplasser og mulighet for bil i sentrum er helt forferdelig! Det bli ikke attraktivt å bo i Oslo...
- Arb. reise: Reise m/kollektiv utgjør ca 7 timer, dvs ca 5 timer hjemme til sov, spise/vask. Derfor må jeg bruke priv bil til/fra jobb = t/r ca 1t 40min.
- Arbeidplassene bør tilrette legge for parkering for ansatte eller ha kontorer sentralt i sentrum.
- Arbeidsreiser er årsak til at jeg vurderer å bytte jobb. Det er utrolig tungvint å flytte seg på tvers i byen. Alle kollektivreiser må gå via sentrum., da eventuelle bussforbindelser er svært langsomme og ustabile.
- ASFALT OG VEIVEDLIKEHOLD ER MEGET MEGET DÅRLIG!!!!
- Asfalten rundt Jernbanetorget er fantastisk! Men de fleste andre steder er det dårlig kvalitet. Bakken opp mot Sankthanshaugen fra regjeringskvartalet har hatt mye gravearbeider, og fått ny asfalt som er helt forferdelig dårlig utført. Det er store sprek
- Asfalter gater, mange farlig hull rundt omrking i byen, dette vet jeg da jeg sykler mye.
- At det blir så vanskelig å nå sentrum med bil utestenger grupper som har problemer med å bevege seg. Er dyrt med bompenger og parkering. For lite kapasitet på Kolsåsbanen i rushet. Må stå minst 15 minutter, er vanskelig når ryggen er vondest. Viktig å få
- At det er lettere å kjøre nå enn når deler av Brynstunellen ble pusset opp er det unødvendig å spørre om. Det sier seg selv at nå kapasiteten ble halvert var det mye mer kø.
- At man legger bommer rundt hele Oslo er jo helt håpløst og meningsløst. Greit nok for de som bor i sentrum, men for oss som bor utenfor og skal på jobb i Oslo er dette helt håpløst. I tilegg har man nå tatt betaling for å stå på pendlerparkering! Økt kol
- At Oslo sentrum kun blir et sted for å jobbe og spise på dagtid og et sted for å drikke og gå på kino/teater/konsert på kveldstid, er positivt for steder i randsonen som Kolbotn, Lillestrøm og Sandvika. Den enes død, den andre brød.
- At parkeringsplasser fjernes og det settes opp flere bomringer i Oslo går KUN utover de som har det vanskeligst, de som har høye inntekter eller muligheter til å å bruke kollektivt i hverdagen vil uansett komme godt ut av det.
- At tilretteliggeingen for syklister har bidratt til at veldig mange bruker sykkel, så mange at kapasiteten er sprengt. Dronning Eufemias gate er skremmende å sykle gjennom hver eneste dag, og jeg bare venter på en alkvorlig ulykke og håper det ikke invol
- Av- og påstigning for pendlerbusser fra Buskerud blir skjøvet stadig lenger utav sentrum
- Avgjørende for fortsatt kollektivbriuk at utenbys busser får fortsette med å reise hele veien inn.
- Avskaff bommene. La de i alle fall ikk bygge flere med det dårlige kollektivtilbud som finnes på Høybråten!
- Bakgrunnen for at jeg har krysset av for at kollektivtilbudet har utviklet seg i noe negativ retning er at jeg opplever at T-banen kjører saktere og bruker lengre tid enn tidligere, ofte 5, noen ganger opptil 10 minutter lengre enn de 20 minuttene det sk
- Bane og buss korresponderer dårlig, det er blitt svært fullt på kollektivtransport i rush-tiden, dårlige veier i Oslo Vest og manglende kjøreferdigheter blant sjåførene, gjør buss-turen ubehagelig.
- BaneNor har innført P-avgift, noe som gjør pendling langt MINDRE attraktivt. Man må betale 100 kr måneden (øker sikkert til 1000 kr ganske kjapt), som alltid under påskudd av at de så gjerne vil ha oss til å sykle. Med 7 km langs en livsfarlig vei uten s
- Bare å fortsette å prioritere for mye trafikanter:)
- Bebboerparkering faller negativt ut for oss som må pendle til jobb - kollektiv tar opptil 1 time mer i reisetid / dag, og det er altfor dyrt å parkere i gata. Jeg solgte dieselbilen og kjøpte ladbar hybrid for 1 år siden, noe som i ettertid er håpløst me
- Bedre isfjerning/strøing på vinteren og mer sammenhengende sykkelfelt, så er jeg veldig fornøyd
- Bedre kjørekultur og bedre parkeringsplasser fremfor gateparkering. Å forby bilbruk, samtidig som kollektivtilbudet ikke forbedres er ikke positivt. Det er "pisk" i stedet for "gulrot".
- Bedre kollektivtilbud og mindre bil og godstrafikk i sentrum
- Bedre og billigere/gratis kollektivtilbud vil føre til færre biler
- Bedre og mer sykkelveier og tryggere forhold for syklister! Få slutt på sykling på fortau, det skaper uoversiktelige forhold.
- bedre sykkelforhold også om vinteren er positivt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bedre sykkelveier gir flere syklister, færre biler, mer fornøyde bilister og tryggere syklister og gående! :-)
- Bedre sykkelveier og prioriter kollektivtrafikken
- Bedre sykkelveier slik at syklistene ikke trenger å sykle på fortauet for å føle seg trygge. Kjempeviktig å redusere gateparkering. Gateparkeringen skaper smale gater og utrygge sykkelforhold
- Bedre tilrettelagt for sykkel.
- Bedre tiltak for bilister, enn kun bare beboerparkering
- Bedre tiltrettelegging for sykkel og slutt maset om sykkelhjelm og kondomdress og heller nyt sykkel som en fantastisk transportform!
- Bedre tog og lange nok tog på Østfoldbanen som er punktlige
- Bedre transportkollektiv tilbud. Mindre bil (begge bensin OG elektrisk)
- Begrensninger på bilbruk vil medføre at mange med begrenset bevegelighet pga. alder/sykdom/ansvar for barn vil få en tyngre hverdag
- Begrepet sentrum kunne med fordel vært definert innledningsvis i undersøkelsen
- Begynner å bli lei av Oslo kommunes navlebeskuende tankegang - Oslo er ikke bare for Oslos innbyggere, men også for andre som bor i nabokommuner men likevel har sin arbeidsplass i Oslo. Forsøkte å ta med familien til Spikersuppa i vinter og opplevde det
- Behov for innfartsparkering ved t-bane i ytterkant av byen. Oslo må også kunne benyttes av utenbysboende !!!!!!!!!!
- Behovene for de som bor i byen bør ha høyere prioritet enn behovene til de som besøker byen. F.eks. hensyn til luftforurensing bør trumfe tilgjengelighet for bil
- Bekymret for at det blir umulig å kjøre bil i sentrum. Ingen kan bo der fordi barn må leveres og det er svært kostbart å komme seg til og fra hjemmet med bil. Butikker blir borte. Sentrum blir kun et sted med restauranter.
- Bekymret for trygghet i gatene når det er mindre trafikk
- Bekymring over at bilfritt sentrum kan gå for langt, og virke negativt på nærings- og folkeliv.
- Best å gå. Send 40+ menn i sykkeltights på kurs. Lykke til!
- Betydelig forbedringspotensial når det gjelder sykkel
- Biking in Oslo is unstructured and dangerous
- Bil er et nødvendig onde for de fleste av oss. Ikke gjør det verre enn det er. Lag flere parkeringshus som er billige utenfor sentrum. Lær av andre steder i Europa som har mye større befolkning og turister. Det burde være noe som heter park and go. Ikke
- Bil i sentrum bidrar positivt til aktivitet, trygghet, velferd, handel og folkeliv, og med det hindrer kriminalitet og utrygghet
- Bilen er det fremkomstmiddelet som blir mest brukt av forflytningshemmede, gamle med vondter hist og her, samt de som kanskje er tilreisende, enten de kommer fra utlandet eller har kjørt bil 2-3 timer. Da trenger de både parkeringsplasser og muligheter t
- biler og søppel er grunnen til at man ikke ønsker å være i sentrum. Håper dette blir bedre.
- bilfri bysentrum, ja takk
- Bilfrie gater bør reduseres til et minimum/få rundt Karl Johan. Enveiskjøringer bør oppheves. Parkeringsmuligheter for Elbiler, og hybrid inntil batterier gir større kapasitet, bør økes. Å kjøre runde på runde i sentrum er ikke miljøvennlig. Det finnes
- Bilfritt byliv er bra! Må bare få opp tempoet med å lage bilfrie gater.
- Bilfritt byliv i sentrum er helt OK, men i forstaden er vi avhengig av bil. Vi opplever at parkeringsplasser rives ned for å bygge sykkelveier som nesten ingen bruker, og kommunen river ned verdifulle grøntarealer på grunn av dette, som er et utrolig par
- bilfritt oslo sentrum - bedre sykkelfelt - strengere trafikkregler for syklister (så de slutter å kjøre som griser) - bedre kollektivtilbud
- Bilfritt sentrum blir supert!
- Bilfritt sentrum er en god ide som jeg håper blir gjennomført.
- Bilfritt sentrum er veldig bra for Oslo
- Bilfritt sentrum! Når andre store Europeiske byer klarer det hvorfor skal det være et problem i lille Oslo.
- Billettsystemet for kollektivtransport ikke bra nok
- Billigere kolektiv
- Billigere kollektiv
- Bilspørsmålene er besvart basert på at jeg har elbil
- Biltrafikk innenfor ring 1 skal reduseres, og da kan det bli mer trafikk utenfor ring 1 men innenfor ring 2. Trafikken på innfarsveiene inn til sentrum bør også reduseres, slik som feks på Mosseveien.
- Biltrafikken bør ned også i bydelene rundt sentrum. Bydel Nordstrand har svært mye gjennomkjøring med lite trafikksikre veier. Dette genererer enda mere tradfikk da mange kjører barna til skolen pga utrygg skolevein.
- Blir bedre og bedre å sykle. Håper de snart er ferdig å bygge i Bjørvika. Litt kaotisk der.
- Blir bedre og bedre. En utfordring er å tilrettelegge for super raske syklister og de som sykler sakte.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Blir det for vanskelig å kjøre til sentrum slutter jeg å dra dit
- Blir fint med mindre biler pga. forurensningen, men må finne gode løsninger for de som er avhengig av bil til forskjellige gjøremål.
- Blitt mye vanskeligere å komme til jobb, pga stengte gater, ingen parkeringsplass, for høy pris i bomringen.
- bom penger øknin samt eiendomsskatt samlet sett vil driver de med normal inntekt ut av Oslo
- Bompengeordningen går for vidt
- Bompengepolicy i Oslo er helt urimelig. Jeg er på grunn av reisetid tvunget til å benytte egen bil for å komme raskest mulig fram mellom Klekken og Lørenskog. Men bompasseringer koster en formue per dag med 2 ganger Oslo og 1 gang Bærum. Buss/tog tidsmes
- Bompengeøkninge ga kortsiktig effekt, jeg kjører bil til jobb fordi det tar lang tid kollektivt og jeg kan parkere. Skulle jo ønsket at de andre sluttet å kjøre så jeg kom fortere frem :-) Kjører hybrid , et slags miljøalibi. Elbiltiltakene har bare økt
- Bomring er blitt alt for dyrt. Det koster meg nå 134 kr dagen bare i bom for å komme på jobb. Fjerning av parkeringer og beboerparkering ødelegger for folk. Det koster meg np 98 kr for å parkere i 3 timer slik at jeg kan besøke min bestemor. Og det er f
- Bomring og betaling av garasjeleie koster så mye at jeg ser meg om etter ny jobb. Bydelen jeg jobber i nå kommer dermed til å miste viktig kompetanse i løpet av året.
- Bomringene rammer familier med dårlig økonomi som må bruke bil
- Bomstasjoner er noe dritt.
- Bomtakstene er for høye
- Boområder bør skjermes mer fra biltrafikk
- Bor på Frogner og jobber på Sagene - det oppleves fint og trygt å sukle på Frogner med brede fortau og gode sykkelfelt. Det oppleves utrygt og farlig (!) å sykle på Sagene med trafikk i høy hastighet + trikkespor + bygårder helt ut i gata + manglende syk
- Bosituasjon dekkes ikke av svaralerntivene
- Bra at bussene går hyppigere enn før. Bra at stoppested for buss 25 ved Ullevål stadion har flyttet nærmere tbanestasjon.
- bra at dere vil høre hva folk mener
- Bra at det er en undersøkelse for trafikksituasjonen i sentrum er mange ganger kaotisk, spesielt med tanke på myke trafikanter som konkurrerer om fortauene som gående og syklister
- Bra at det er fokus på dette
- Bra at det gjøres slike undersøkelser. Ikke lett å endre vaner for en hel by
- Bra at det tilrettelegges for syklister, men noen har ikke fått med seg at ikke alle kan, eller har lyst til å sykle.
- bra dette undersøkes
- Bra fokus!
- Bra initiativ! Imidlertid mener jeg at kollektivtrafikken må prioriteres foran privat (bil) trafikken i mye større grad. Det bør opprettes egne traséer som kun brukes av offentlig trafikk og som fører til store tidsbesparelser fremfor bruk av egen bil. J
- Bra med flere avganger på T-banen !
- Bra med flere sykkelveier, men veldig synd jeg ikke kunne sykle i vinter da de ikke ble målet for snø. Ensjøveien for eksempel, en spkalt «miljøgata» med masse trafikk. Her burde det vært måkt.
- Bra med ny t-banelinje, men viktig også å øke antall avganger i timen på de som i dag "kun" går hvert kvarter. Opplevde en periode i vinter økte avganger til 8 ganger i timen istedenfor 4, noe som gjorde det mye mer attraktivt for meg å bruke t-banen.
- Bra med restriksjoner for privatbilisme i sentrum men det har ikke blitt tatt hensyn til firmaer som utfører servicetjenester i sentrum, som feks osss om er et vaktmesterselskap. I visse områder er det nesten umulig for ansatte å parkere lovlig. Det er h
- bra med slike undersøkelser
- Bra med tirettelegging for sykkel, men kommunen må behovsprøve sykkelveier (ved å fjerne p-plasser) - ikke bare drive ideologisk. Hos oss er det lagt en sykkelvei/fjernet mange p-plasser (Nordahl Bruns gt) , og ingen syklister bruker den. Manga gamle byg
- Bra med undersøkelser. Håper spesialforretninger i Oslo klarer seg og at den yngre generasjonen blir storbrukere av Oslo. Og at alle andre ikke gjør som meg og finner andre alternativer da jeg ikke gidder å gå fra en butikk til en annen for å handle. Det
- Bra tiltak
- Bra tiltak med undersøkelse. Ønsker selv en by med færrest mulig biler, men er dessverre tvunget til å ta bil til jobb for å få dagen til å gå opp med henting i barnehage, da kollektivtransport tar for lang tid. Samarbeid med arbeidslivet om tiltak som m
- Bra undersøkelse
- bra undersøkelse - viktig tema!
- BRA undersøkelse, men Belyser ikke næringslivet og servcienæringens behov
- Bra undersøkelse!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bra undersøkelse=)
- Bra, men alle de traseende som ikke er dekket inn av kolektivtilbudet ute i bydelene burde vært med
- Bra, ser at det er behov for kunnskapsbasserte undersøkelser også fra tilreisende brukere utenfor oslo kommune.
- Bruk av bil i sentrum blir mye vanskeligere og dyrere med innføring av flere bomringer.
- bruk gulrøtter fremfor pisk for å få endring. billigere kolletvit tilbud fremfor stenge biler ute. Det er ikke personbiler med disel som er de værste på dårlige dager, skal man stenge ut disel må all varetransport også stanses. velg mål og metoder som fe
- Bruke over 13 milliarder på sykkelveier de nærmeste årene??!! Har politikerne totalt mistet gangsynet? Skal de gamle og folk med dårlig helse også tvinges til å sykle? Dem snakkes det lite om! Byregjeringen gjennomsyres av et bilhat som ikke står i forho
- Bruken av Oslo sentrum må sees i sammenheng med kollektivtilbudet inn til Oslo fra nærområdene. Jeg velger bil t/r jobb i Oslo sentrum fordi bussen bruker utrolig mye lengre tid inn enn bilen og i tillegg koster den forholdsvis mye. Med barn og etc. så g
- Bruker 15 min med bil til jobb. Kollektiv transport vil ta 45-60 min
- Bruker bil lite i hverdagen. Fordi P-plassen forsvinner ved T-bane stopp (fortetting av boliger bl.a. og alle smågater er fylt opp med biler), kan det godt hende det blir mer bilbruk til jobb i fremtiden. Så lenge ikke P-plasser på utsiden av sentrum og
- Bruker busstilbud rundt sentrumskjernen, for å unngå tog i sentrum i rushtiden. Enkelt vognsett når det er behov for mer gjør at jeg velger omvei/lengre tid for å slippe unna kaos. Rushtidsdekning for dårlig.
- Bruker lenger vei til jobb etter at min ekspressbuss ikke lenger får kjøre helt inn til sentrum, men kun til nationalteateret. Skaper særlig stor frustrasjon og tidsbruk på vei hjem Synes nå i mai at trafikken ut av sentrum med buss har økt betraktelig f
- Bruker tog på Østfoldbanen som fungerer stadig dårligere - innstillinger og forsinkelser øker
- Brukes for mye ressurser på sykkel, for lite på T-bane
- Bryr meg fint lite om det som skjer i oslo
- burde ikke være bompengebelagt å kjøre gjennom hele oslo, f.eks på E6. Bompenger burde kun tas når man svingte av hovedveien.
- burde også spurt om tilrettelegging for bevegelseshemmede
- buss 31 er nesten alltid veldig full
- Buss fra Bogstad via Røa og Hovseter videre til Nydalen hadde gjort at Nydalen ble mer tilgjengelig for Vestre Aker og kunne gjort at studenter og barnefamilier kunne bosatt seg nærmere marka.
- Buss og trikk gjennom sentrum går for tregt/er for ueffektivt og det burde gjøres tiltak for å øke flyten for kollektivtransporten
- Buss ruter er ikke fornøyed i sentrum
- Buss ut av Oslo burde hatt flere avganger - for å unngå at folk må stå når det kjøres fort på E6. Sikkerhet.
- Bussen jeg bruker stopper nå i Vika noe som gir lengre gangtid til arbeidsplassen. Bussen kjører Vollsveien hvor det i rushtiden er store forsinkelser. Til tider vanskelig for bussen å komme frem i Munkedamsveien på ettermiddagen.
- Busser som kommer fra Akershus blir nedprioritert i sentrum. Ingen økning av avganger på rute 390 og 390 E til Hellerud og Kongskog. Bussene bruker for lang tid. Har hørt rykter om at Akershusbusser etter hvert skal stoppe ved Sinsen og at vi da må bytte
- Bussrute 23 er stort sett forsinket på ettermiddag pga. kø. Kan det vurderes en kortere sløyfe?
- Busstilbud ble vesentlig dårligere da bussene kjører via BJørvika (Dr. Eufemias gt). Det tar enormt lang tid.
- Butikkene i sentrum kommer til å lide hvis all biltrafikk utelates fra sentrum.
- Byen har blitt svært turistuvennlig. En av utallige kommentarer fra utenlandske turopperatører: Oslo burde sette opp skilt rundt bygrensen der det står: Turister er uønsket.
- Byen mangler sykkelstier. Det er ikke trygt å sykle i byen.
- byen må oppleves som trygg for barn for at den skal brukes av barnefamilier
- Byen må være for alle. Ikke bare de som bor innenfor bykjernen: Sykling er for farlig og er 4 mnd i året, resten av året er viktigst og ikke bare for de som kan sykle, det er usosialt.
- Byen ødelegges, handelsnæringen vil dø ut, og et sentrum kan ikke være levende med bare kaffebarer og spisesteder
- Byen/arbeidsplasser må tilrettelegge for innendør sykkelparkering vinterstid, men mulighet til å spyle av sykler så de overlever salt og søle. Det tror jeg er viktig i en by som Oslo hvor mange ikke har slike fasiliteter ved hjemmet, men egentlig er posi
- Bygg sammenhengende og brede sykkelveier.
- Bymiljøetaten har fjernet muligheten til å parkere med bil foran bygården jeg bor i (og nabobygården). Nå sperres hele gata dersom noen skal flytte, få vareleveranser etc. Fjerning av parkeringsplasser i sentrum gjør at det blir problematisk når man tren

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Byråd for miljø og samferdsel i Oslo kan ikke holde på slik som i dag med fjerning av P-plasser. Livserfaring trengs for å mene noe om dette. Mange har livssituasjoner som fordrer bilbruk og ditto avhengig av nærhet til P-plasser også i sentrum av Oslo s
- Bysykkel bra utbygd, men ofte fullt på stativet når jeg kommer fram
- Bysykkelordningen har tatt over så det ikke er mulig å finne sted å låse fast din private sykkel. Meget uheldig. enklere å ta bilen...
- Bysykkelordningen vil jeg trekke fram som veldig positiv! Gjør det enkelt å forflytte seg i byen. Men kunne vært tilrettelagt ennå mer for syklister! På min pendlerute til jobb har det blitt mye bedre med sykkelfelt og fjerning av parkeringsplasser :-)
- Bør legges bedre til rette for barn/lekeplasser i sentrum for å skape liv.
- Bør snakke med noen sykkelister neste gang dere planlegger sykkelvei. Mange steder hvor sykkelvei er i konflikt med bussstopp o.l. Bør være egne sykkelveier som ikke deles med andre fotgjengere og bussstopper
- Bør tilrettelegge bedre for sykling i sentrum. Slik det er i dag er det for farlig og dermed utrivelig å sykle i sentrum.
- Både reiser med sykkel og med buss gjennom sentrum tar altfor lang tid i rushen, løsningene per i dag virker altfor dårlig planlagt og overhodet ikke som de er dimensjonert for den mengden trafikk som faktisk har behov for å passere i rushen.
- Båten til/fra Aker Brygge - Vollen i Asker, er suveren men går bare 3 ganger på morgen og ettermiddag. Denne bruker under halvparten så lang tid som bussen, er meget populær og trygg. Mange ønsker flere båter fremfor flere busser. Ruter er ikke enige des
- da ekspressbuss 122 i Bærum ble lagt ned så begynte jeg å sykle, de fleste naboene kjører nå bil..
- da jeg oppga reisevei i minutter første gang sa jeg effektiv reisetid fra barnehage til jobb = 35 minutter. I neste spørsmål (når jeg dro og kom frem) inkluderte jeg barnahageleveringen
- De fleste løsninger for syklister på rundkjøringer i Oslo er veldig farlige. Sykkelstier bør være plassert midt på rundkjøringbanen.
- De første spm om reisetid er uklare- mener dere en vei eller tur-retur. Det virker rart å bare svare for en del av reisen. For min reise til Skedsmokorset er det vesentlig mer forsinkelser hjem- Kollektivfeltet er ikke sammenhengende og mellom 1500 og 16
- De gangene man må transportere personer eller varer i sentrum virker det ufremkommelig.
- De som pendler til Oslo med bil straffes hardt med bomavgiften. Ikke alle har råd til å bo i Oslo, men ønsker fortsatt å jobbe der! I tillegg blir det vanskeligere for de som ønsker å pendle og kjøre, og parkere i sentrum. At bomavgiften settes så kraft
- Den del av sykkelreisen mot jobb som er nær eller i Oslo sentrum er den strkningen som er dårligst tilrettelagt for sykling. Omlegging av sykkelrute pga anleggsarbeid er dårlig og trafikkfarlig.
- Den er for ledende. Virker som man vil favorisere sittende bystyre
- Den er veldig omfattende og tar for lang tid å svare på.
- Den fanger ikke opp hvorfor man trenger bil og hvorfor man ikke alltid kan se på kolletkivt som et alternativ.
- Den kunne med fordel fokusert på hvorfor man velger å benytte bil fremfor kollektivtransport. Det er mange ufremkommelige og usikrede veier i områdene som omkranser Oslo. Har man en liten funksjonshemming kan det være mange som benytter bil fordi det er
- Denne byen er ikke tilrettelagt for så mange fotgjengere og sykklister.
- denne er ALLTFOR lang
- Denne er formet for å gi positiv feedback for tiltak igangsatt av byrådet i Oslo
- Denne undersøkelsen baserer seg ikke på oss pendlere og er unødvendig å svare på for min del. Burde vært mulig å svare på dette tidlig slik at jeg som pendler slipper å svare på spørsmål som angår dere/de som bor i Oslo
- Denne undersøkelsen bærer preg av å være et bestillingsverk for MDG
- denne undersøkelsen har lite fokus på hvordan det oppleves å være reisende med kollektiven i Oslo. Det er ikke en behagelig start på dagen å reisen til jobb i skittene overfylte vogner. Skal færre kjøre bil til jobb MÅ også kollektivtilbudet bli bedre. D
- Denne undersøkelsen skiller for dårlig mellom reiser i arbeid og andre typer besøksvirksomhet i og til sentrum. Den får ikke fram de ubalansene som er mellom ulike deler av sentrumsområdet. Den får derfor heller ikke fram forutsetningene for å drive virk
- denne undersøkelsen var ræva, veldig dårlig utført, å lite praktisk. finn en annen som kan lage dette
- Der bil skal krysse sykkelfelt eller sykkelvei er det alltid skummelt, og slike avkjøringer er det mange av langs sykkelfeltene. Sykkelfelt langs rushtidsvei gir høye doser med eksos, og føles direkte helseskadelig.
- Dere bør samarbeide på tvers av etater/institutt. Litt mer natur og mye mindre betong bør planlegges laangt frem i tid, ikke bare 5 år, men 50.
- dere ikke forklart hva endringene er når dere sport om hvordan de skal påvirke min aktivitet
- Dere kunne ha løagt inn en link til hvordan man kan beregne avstanden mellom arbeidssted og bosted. Brukte masse tid på å finne ut det. Og, er usikker på om jeg har oppgitt riktig. Der et svar utelukker at neste spørsmål er aktuelt, bør man kunne slippe

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Dere kunne sagt tydeligere fra hvor lang tid utfyllingen tar.
- Dere løy på hvor lang tid den ville ta - tok for lang tid
- Dere må få inn elsykkel som transportalternativ
- Dere må huske på at noen er avhengig av bil. Noen eldre, funksjonshemmede og ikke minst i de travle årene når man har små barn.
- Dere må ikke stenge for all biltrafikk til Sentrum!!!! Det er min oppfordring! Det er alt for dyrt å ta drosje når man ikke kan reise kollektivt!
- Dere må legge tilrette for bilkjøring også. Sykkel fungerer ikke vinterstid!Ikke innfør masse lokale bomavgifter innenfor de ulike bydelene!
- Dere spurte ikke om reisen hjem, den tar MYE lengre tid pga. manglende kollektivfelt ut av byen retning Drammen på E18. I verste fall opp mot 1 time mot 30-35 min inn. Er glad i sentrum, men bruker det relativt lite. Kjører sjelden bil her.
- Dersom elbiler skal avgiftsbelegges ytterligere må kollektivtilbudet til områdene utenfor sentrum (Østfoldbanen spesielt) utbedres kraftig. Det går for få tog og de er ofte forsinket pga enkeltspor. Da kommer man for sent til henting på skole og fritidsa
- Dersom funksjonshemmede skal kunne opprettholde sin selvstendighet og levekår i samfunnet er det viktig at kollektivtrafikken blir gjort fullt ut tilgjengelig. For at funksjonshemmede som gruppe skal kunne bidra og arbeide i samfunnet, noe både SSB og
- Dessverre må jeg bruke både buss og t-bane for å komme til/fra jobb. Dette korresponderer ikke og det blir en del venting (særlig på t-banen som går kvartersruter).
- Det at det er enklere å komme seg med bil andre til handre handelssentere enn oslo sentrum gjør at vi velger disse istedenfor oslo sentrum
- Det blir fint når arbeidet i Bjørvika blir ferdig, det tror jeg blir en attraktiv plass.
- Det blir fint når Løkkeveien stenges til biltraffik, og den kanaliseres rundt sentrum. Flere slike tiltak blir bare positiv ift luft- og støyforurensing, og blir bedre for de som bor i sentrum, særlig de som har barn.
- Det blir såpass kostbart og upraktisk å benytte Oslo sentrum at jeg i stadig større grad velger kulturaktiviteter og shopping utenfor Oslo. Det er synd at hovedstaden blir mindre tilgjengelig for oss som ikke bor midt i den, den burde være for alle.
- Det blir utført for mange tiltak hvor målet tilsynelatende kun er å bygge noen få meter kollektivfelt uten å tenke trafikkflyt. Det meføre r at både busser og biler bruker lengre tid enn før.
- Det blir vanskeligere for familier med små barn å komme seg til sentrum, dersom store deler av Oslo sentrum stenges for bilkjøring
- Det blir vanskeligere å besøke venner på Tøyen fordi det mangler parkeringsplasser til bil som kommer utenbys fra
- Det brukes unødvendig mye penger på sykkelveier som bare kan brukes i sommerhalvåret.
- Det burde være mulig å kjøre fra Oslo vest og ut av byen uten å betale bompenger når man skal kjøre til E6
- det burde være mulig å ta buss som går gjennom byen da jeg jobber på Alnabru og bor like ved Dikemark i Asker, og arbeidet starter 0600 og første buss nå passerer meg 0536 og jeg må bytte til tog i asker, og evt buss fra oslo og opp til alna, og tar jeg
- Det burde være større prisdifferanse mellom rush of utenomrush i bomringen (spesielt høyere rushtidsprising), og større prisdifferensiering mellom rush og utenomrush i kollektivtrafikken (spesielt billigere utenomrush)
- Det burde være sykkelvei Oslo sentrum hele veien og ikke blant gåganger der folk går f. eks. mellom rådhuset og akerbrygge
- Det burde vært flere billige parkeringshus i utkanten av byen med god kolletivtilbud derfra.
- Det burde vært flere busser og færre trikker i kollektivtrafikken
- Det burde vært flere sykkelfelt, men en del av dem som har kommet til, er verre enn ingenting: "blindfelt" som begynner eller slutter på en farlig måte, eller som er særdeles upraktiske å bruke (slik at man i realiteten bare mister retten til et bedre fe
- Det burde vært mulig å svare at man bruker mer enn ett transportmiddel til jobb, jfr. et av de aller første spørsmålene.
- Det bør bli egne, separate, sykkelveier langs alle innfartsårer i Oslo. Sykkelveiene avbrytes for ofte av busstopp, og mange sykkelfelt østover slutter helt plutselig. Det er lagt dårlig til rette for syklister som sykler til jobb, også på tvers av bydel
- Det bør bli forbudt å snakke i mobiltelefon i kollektivtransport. Det ødelegger en ellers fin jobbreise.
- Det bør bli smidigere for bussene gjennom Bjørvika. Der står de i kø sammen med privatbiler, spesielt ille er det på ettermiddagen. Flere kollektivfelt langs hovedveiene inn til Oslo trengs for at flere skal benytte kollektiv transportmiddel.
- Det bør bli strengere for privatpersoner å kjøre innenfor Ring 1 slik at busser og annen kollektivtrafikk får bedre framkommelighet.
- Det bør bygges sammenhengende sykkelveier/sykkelstier som gjør det trygt og raskt å komme til og fra jobb.
- Det bør bygges ut kollektivfelt for busser langs E6 nordover fra Furuset
- Det bør hensyntas at ikke alle er unge og kan sykle eller reise kollektivt.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det bør komme trafikkregler også for syklister etterhvert. Syklistene må bli litt mer tålmodige og vente på grønt lys, og hoppe mindre mellom vei og fortau. Jeg er syklist selv og opplever trafikksikkerheten blant syklister som veldig utrygg.
- Det bør oppgis en realistisk tid til å svare på slike undersøkelser. 5 - 10 minutter er for lite. Dette er en vanlig feil ved slike undersøkelser.
- Det bør satses mer på et mer finmasket T-bane-nett/ planfrie kollektivløsninger for å bedre bevegeligheten i Oslo. Det er for mye satsing på trafikk inn til og ut fra byen og for lite på hvordan man kommer seg rundt i byen
- Det bør tas frem sykkelruter som IKKE ligger langs de stor "ringveiene"
- Det bør være mer kollektiv transport på tvers av bydelene, absolutt alt bør ikke gå inn i sentrum.
- det bør være vanskelig å kjøre bil i sentrum, men lettere å sykle
- Det er alltid fullt på morgenbussene innenfor ring 2 (++) og de går for sjeldent. Jeg opplever for ofte at det ikke er plass på bussen når den kommer, spesielt 21- bussen fra Aleksander Kiellands plass mot Vika. Fristende å kjøpe bil.
- Det er alt for høy fokus på reduksjon av biltrafikk. Dette henger ikke sammen med den store reduksjonen av kollektiv tilbud på bygdene. Pr. i dag går det ingen direkte busser fra min kommune til Oslo. For noen år sidne gikk det mange avganger hver dag. D
- Det er alt for mange El-syklister i sykkelfeltene. Sykkelveiene er fulle og må utvides for å unngå ulykker
- Det er alt for mange passasjerer på bussene i sentrum og sjåførene kjører som gale for å holde rutetider. Jeg har sluttet å sykle fordi biler og busser forholder seg ikke til myke trafikanter på en respektfull måte. Jeg har erfart og bli nesten presset
- Det er alt for mye trafikk i Oslo sentrum. Og forferdelig dårlig tilrettelagt for sykkel. Jeg sykler daglig fra Grønland til Kongens gate og er selv i (eller er vitne til) farlige situasjoner daglig. Verst er det å krysse Jernbanetorget/Europarådets plas
- Det er alt for ofte forsinkelser i kollektivtrafikken, og populære ruter har ikke nok kapasitet.
- Det er alt for sjeldne avganger på T-banen i min bydel (linje1), og den stopper å gå ganske tidlig på kvelden, dette begrenser min bruk av sentrum både på dagtid og om kvelden
- Det er altfor få kollektivavganger og stappfulle trikker og busser. Dersom ring 1 skal bli bilfritt MÅ kollektivtilbudet bedres, både i rushen og utenfor.
- Det er altfor tungvint med kollektivt fra meg, 1.5 time mot 30 minutter med bil. Gratis parkering på t-bane er bra, men må da likevel ut med bilen. Har el-bil og dette har gjort meg mye friere.
- Det er anlagt sykkelfelter isteden for parkeringsplasser mange steder hvor det er minimal sykkeltrafikk
- Det er behov for bedre tilrettelegging for syklister, ikke minst på grunn av økende mengde elsykler
- Det er behov for flere gode sykkelveier. Det er IKKE behov for flere eller dyrere bomstasjoner
- Det er behov for mer tilrettelegging for sykkel i sentrum
- Det er blitt altfor dyrt i bomringen!! Vi som jobber skift er avhengig av bil, eller at bussene kjører oftere utover kvelden.
- Det er blitt bedre å sykle i mange deler av byen, men ikke akkurat der jeg bor. Men flott med bredere og flere sykkelfiler. Deilig at det er mindre biltrafikk. Kollektivtrafikken er også mye bedre. Og bysykkelordningen er flott, ved siden av egen sykkel.
- Det er blitt for mye fokus på sykling og det koster for mye og ødelegger Oslo.
- Det er bra med nye sykkelveier, men det er fortsatt med livet som insats og hjertet i halsen jeg sykler i sentrum. Vinteren har føst til ekstremt dårlige veiforhold, hull og humper overalt. Veldig ubehagelig og skumle sykkeltilstander når man må sykle si
- Det er dessverre blitt vanskelig fpor meg ¨kjøre buss. Sjåførene er aggressive i kjøringen og må ofte bråbrmse. Det er dessverre språkproblemer. De nye bussene kan ikke regulere temperatyr selv og på sommeren kan det være ille varmt i en buss.
- Det er dessverre livsfarlig å sykle i Oslo på grunn av elendig tilrettelegging. Dra til København så skjønner dere LITT om hva jeg snakker om...
- Det er dyrt med bompenger for bilen. Dårlig med kollektivt dvs Buss i helgene og på kvelden fra Haugenstua område.
- Det er dårlig tilrettelagt for syklister i mesteparten av sentrum, og de gående tar for mye plass.
- Det er ei vesentleg vesentleg svakheit ved undersøkinga og heile debatten rundt bilfritt sentrum. Ein tar ikkje omsyn til det faktum at eit ikkje ubetydeleg antal personar faktisk bur i sentrum eller svært nært sentrum. Med mindre det er ønskjeleg å lage
- Det er elendig trafikksituasjon for biler i Oslo sentrum. Dyre bompengeavgifter og alt for få og for dyre parkeringsplasser.
- Det er en bias i spørsmålsstillingene, eksempelvis mange positive ting listes opp - kun en linje for å tenke på negative ting selv.
- DET ER EN STOR SKAMHVORDAN BYEN ØDELEGGES AV DE HJERNEDØDE SYKKELIDIOTENE I BYSTYRET!!
- Det er en stor svakhet ved undersøkelsen at den åpenbart ikke tar hensyn til at noen av respondentene bor i Oslo sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er enklere og kortere å benytte seg av løkka, Majorstua Frogner, enn å benytte sentrum. Hva som skjer innenfor ring 1 er derfor av liten interesse.
- Det er et mareritt å ta 37-bussen hver morgen og ettermiddag. Hadde 46-bussen fortsatt viodere fra Majorstuen mot sentrum som før Breivik hadde det lettet mye på\ denne ruten
- det er farlig å være syklist i sentrum. for mange aggressive sjåfører
- Det er fint med færre biler i Oslo by men jeg syns det burde heller vært en regel om at det ikke var lov til å eie mer enn en bil per husstand. Jeg syns at bommen er for dyr og snart har jeg ikke mulighet til å besøke min mor som har blitt enke. Barna ka
- Det er fint med restriksjoner på bilkjøring i sentrum, men det er viktig å åpne for muligheten til å bruke det i unntakstilfeller (f.eks gjennom dyre P-hus).
- Det er fint med satsing på sentrum, men for oss som sykler langt, er satsningen utenfor sentrum like viktig. Kvaliteten på noen sykkelveier utenfor sentrum har for eksempel blitt dårligere (spesielt mellom Årvoll og Sinsen), noen sykkelveier (spesielt 16
- Det er fint om vi kan dele opp flere sykkel og gangstier slik at gående slipper syklister som ikke tar hensyn
- Det er flott det arbeidet som gjøres med bysykkelordningen i Oslo og bygging av sykkelfelt, spesielt langs ring 2.
- Det er flott med bedring av bybildet for gående og sykle de, men kommunen burde tilby parkeringshus til en rimeligere pris enn de private tar, slik at det også er mulig for barnefamilier og andre med behov (eldre?) å komme inn til sentrum for så å få br
- det er for dyrt å parkere i sentrum
- Det er for dårlig kapasitet på buss (30) og trikk (11,12, 13), spesielt i rushtid og når alle skal på stranden. Det kunne vært hyppigere avganger, også på t-banen (ringen).
- Det er for dårlig kollektivtransport på tvers av Østensjø bydel. Det er tungvindt å dra fra Manglerud til helsestasjon på Bogerud, det burde vært flere busser som går på tvers av bydelene så man slipper å reise inn mot sentrum for å bytte til en bane som
- Det er for dårlig sammenheng i sykkelveinettet. Plutselig er det innsnevringer som for eksempel inn til Youngstorget der fotgjengere og syklister presses sammen i 1-1,5 meters bredde. Fungerer dårlig med gater med "shared space", ingen oppfører seg og al
- Det er for få busser som følger ring 2 . Majorstua , Kirkeveien , Marcus Tranes gt. til Carl Berners plass . Jeg har ingen bussalternativer i vinterhalvåret som følger ring 2 , Majorstua , Kirkeveien , Marcus Tranesgt. , Carl Berners plass
- Det er for få parkerinsplasser i sentrum, noe som gjør at jeg må kjøre bil LENGER for å komme til butikker som har parkeringsplass.
- Det er for få plasser i lokaltogene i rushtida ettermiddag, stadig mer trafikk nordover fra Oslo ettermiddagen. Frustrerende å bruke 15 min på 2km buss når 65km går unna på 60min
- Det er for få sykkelveier/felt som er tilrettelagt for å sykle raskt. Mange av sykkelveiene legger opp til farlige løsninger, eller svært lav fart når de legges tvers gjennom bussholdeplasser (Ullevål), rutes rett opp på fortau (bunn av Sognsveien) eller
- Det er for kronglete å bruke kollektiv transport på min jobbreise. Må bytte og vente på transport, og bruker derfor elsykkel og elbil - etter årstid
- Det er for mange gater som er sperret i Oslo. Det gjør at en bruker mye mer tid på å komme seg rundt i Oslo og det blir mer forurensing.
- Det er for mange store lastebiler på fortau og på Karl Johan. Det kan da ikke være nødvendig
- Det er for mye biler (trafikk). Det er ikke plass til både privat biler og turist busser, vist kollektivtrafikken skal bli bra.
- Det er for mye biltrafikk i Oslo sentrum. Mer plass må gis til gående og syklende. Det har blitt bedre å sykle i Oslo sentrum de senere årene, men det er lagt igjen til det oppleves som trygt og komfortabelt. I dag tvinges man som syklende ofte opp på fo
- det er for mye eksos og biltrafikk vinterstid, samt alt for dårlig snørydding/støing av gangveier/fortau.
- Det er for mye prat vedr sykkelpolitikk og for lite handling. Det som er skjedd er at det er blitt for mange syklister på et "sykkelveinett" som allerede er for dårlig
- Det er forskjell på syklister. Disse "sportssyklistene" med tights og drikkeflaske og jævlig dårlig tid er i en annen kategori enn det bildet som tegnes av Oslosyklisten med kurv, skjørt og smil. Tilrettelegging for syklister bør ta høyde for dette.
- Det er fortvilende at busstilbudet i Lommedalen er kuttet. Det er også fortvilende at det ikke er bedre innfartsparkering ved de t-banestasjonene som har kortes resievei til byen, og oftest avganger (Østeråsbanen).
- Det er fremdeles mye graving og urbedringer i gatene som påvirker svarene, men syns det begynner å bli bedre for syklistene, og det er bra med mindre privatbiltrafikk i sentrum.
- Det er fullt på pendlerparkering ved LØrenskog stasjon. Bør proritere å bedre kapasiteten. T-bane til ahus og lillestrøm bør prioriteres. Prioriter gående ved lyskryss osv.. Syklistene kan være skumle når man går med små barn. Syklistene må følges opp m
- Det er generelt alt for mye biltrafkk i Osloområdet. Avgasser fra dieselbilene gjør at jeg ikke tør sykle om sein høst, vinter og tidlig vår.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er godt tilrettelagt for sykkel til sentrum, men innenfor ring en er en ofte 'yvunget' opp i blandingstrafikk med fotgjengere.
- Det er greit å begrense biler i byen, men næringsvikrsomheter må ikke lide pga det, at ikke varebiler får kjørt i byen og ikke får levert varene
- Det er helt forferdelig dårlig merket med enveiskjøring og endringer i sentrum. Det er også helt uholdbart at det ikke skal finnes parkering som koster mindre enn 60 kr pr time. Oslo Kommune må ha flere parkeringsplasser i sentrum, så de som vil kjøre ka
- Det er helt forferdelig å sykle der sykkelfelt går over i busstopp eller kryss med vikeplikt for svingende biler
- Det er helt håpløst å parkere i sentrum. Jeg er avhengig av bil i yrket og det er vanskelig for mine kolleger å utføre sitt arbeide som håndverkere i sentrum.
- Det er helt tullete å hindre folk i å kjøre til sentrum. Invester i utviklingen av mer miljøvennlige biler i stedet! Folk tenker ikke miljø først og så praktisk i forhold til barnehage, handling mm. Visjonen bør være mer miljøvennlige biler og et bedre k
- Det er helt uakseptabelt at vi med småbarn/barn ikke kan ferdes med bil til aktiviteter uten å måtte betale for det. Vi har ikke penger til å kjøpe elbil og benytte oss av frynsegodene det gir. Det er forbeholdt de som allerede har penger. De nye ordning
- Det er ikke alle som liker å ta tog/T-bane av ulike årssaker - dette bør også ivaretas.
- Det er ikke bare vanskelige finne parkering i sentrum.det er vanskelig også utenfor sentrum.
- Det er ingen grunn til at det skal være enkelt å kjøre bil GJENNOM Oslo sentrum (utenfor tunnel, E 18 osv)
- Det er kaotisk rundt enkelte knutepunktstasjoner for kollektivtransport som er altfor små i forhold til antallet passasjerer som går av og på.
- Det er krevende å være syklist i Oslo, på grunn av fotgjengere og parkerte biler i sykkelfeltene, og manglende sammenheng mellom sykkelfelt. Jeg føler meg ofte utrygg som syklist på grunn av biler, lastebiler, taxier.
- Det er mange hindringer for syklister på tiden på grunn av anleggsarbeid. Også for syklister hadde det vært fint med skilting av omkjøring og kjøremuligheter på samme måte som for bil, ev. en velfungerende app.
- Det er mange som er avhengi av bil for å hente, levere barn i barnehage og rekke jobb. Ikke gjør det for vanskelig/dyrt for denne gruppen som MÅ ha bil for å få hverdagen til å gå opp.
- Det er mulig jeg farga svarene mine fordi jeg er svært engasjert i å få bilfritt sentrum
- Det er mye bra tilrettelegging for gå, syklist og andre hensyn, men det bør ikke bli for vanskeligå bo i byen og ha bil som kan benyttes når man reiser ut av byen.
- Det er mye dårlig asfalt, det bør utbedres for å gjøre det tryggere å sykle
- Det er mye omkjøring i boligområder for å ungå kø på hovedveien
- Det er mye støy og trafikk i byen. Bedre med færre biler. For meg er det viktig å komme fram med vogn og rullestol. Mye graving og sperrer kan være hinder.
- Det er mye vedlikehold av veier som bør bli bedre.
- Det er naivt å tro at sykling vil erstatte bil eller kollektivtransport. Hvor mange ser du sykle på dager med -10 og snøføyk? Sykling er supert men det kan ikke bare være en treningsarena for spesielt interesserte, til det beslaglegger det altfor mye pla
- Det er nødvendig for byen med biltrafikk i overskuelig fremtid. Dagens politikk er svært aggressiv overfor store deler av befolkningen. De som har dårlig råd vil antagelig få størst problemer som følge av de monomane politikerne i Oslo rådhus.
- Det er nå så mange somsykler, at det føles uttryggt der det ikke r sykkelfelt. Utfordrende også for bilister som må ta hensyn til alle syklistene. Elsykkelbrukere kommer jo i tillegg så raskt at de kan være vanskelig å ta hensyn til.
- Det er positivt at tbanen nå går senere på kvelden
- det er positivt med en langsiktig helhetlig planlegging av trafikken. Det er viktig at funksjonshemmede og syke og eldre som ikke så lett klarer å benytte seg av kollektivtransport, kan kjøre ved behov. Jeg kjenner eldre arbeidtakere som ikke klarer å st
- det er positivt med tilrettelegging for gående og syklende. Jeg håper bare at det også tas med i beregningen at det er praktisk med mulighet for bil. Spesielt for småbarnsforeldre som gjerne både skal transportere mye på en gang (barnevogner, barneutstyr
- Det er positivt med økt miljøfokus. Spørsmålet er om Norge bør gå så langt foran andre land da all transportutvikling utvikles for massemarkedene. Norge er derfor en liten aktør som bestiller f eks busser, spesielt fordi det ikke en gang koordineres sent
- Det er positivt å se at folk blir mere positiv til kollektiv, sykkel og gange. Dette er bra for folkehelsen.
- Det er prisverdig at det tilpasses bedre til sykkeltrafikk, men man må ikke tro at Oslo er København eller Amsterdam. Vi har vintre med mye snø, mange bakker og trangere gater. Noen ganger må folk bruke bil til transport av gjenstander, handling og hvis
- Det er pyton å kjøre bil i Oslo, sp. innen ring 1 og verre skal det bli.
- Det er ran å kjøre inn i Oslo. Spesielt for de som må kjøre i "bomringsonen" for å få transportet baren til ulike firtidsaktivteter. Det e rhemmende for barn og unges mulighet for å delta på ulike aktiviteter.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er skandaløst dårlig tilrettelagt for syklling i Oslo, både i sentrum og utenfor.
- Det er stor forbedringspotentiale på sykkelruter som er mye frekventert, f.eks Ring 3 ved Tåsen og Ullevål
- Det er stort behov for sammenhengende sykkelvei gjennom sentrum. Utrygghet i trafikken er en viktig årsak til at ikke flere sykler
- Det er svært fullt på trikken fra Storo til sentrum og nesten umulig å komme seg av trikken
- Det er svært lite gjennomtenkt å fjerne parkeringsplasser i så stor grad.
- Det er svært sjelden jeg kjører i sentrum, når jeg gjør det, er det for hente eller levere folk eller varer. Det bør ikke bli vanskeligere enn det er nå. De som bor lenger unna sentrum enn meg, har det vanskelig nok sm det er med å komme seg på jobb.
- Det er svært utfordrende å bruke sykkel som fremkomstmiddel i Oslo da det er dårlig tilrettelagt. Sykkelveier er kun sporadisk, og man må som regel mye opp og ned av fortau. Å sykle i trafikken oppleves til tider som høyrisikoaktivitet. Dersom intensjone
- Det er svært vanskelig å være fotgjenger i Oslo, syklister, to-hjulinger, skateboards mv tar det lille som er av fortauer. I gågater blir man helst kjørt ned. Bussen kommer ikke frem grunnet syklister som tar det meste av veibanen. Oslo sentrum er utrygt
- Det er synd at bilene blir utestengt fra sentrum. Det bør være mulig å få til løsninger med parkering o.l som muligjør at både bilister og de som bruker kollektiv/sykkel/gangtransport kan bruke byen.
- Det er synd at det ikke er mer tilrettelagt for syklistene, noe som medfører ulemper for fotgjengere.
- Det er så mange mennesker, så vil være vrient å gjøre det trivelig innenfor ring 1. Lykke til
- Det er såpass vanskelig å kjøre bil i Oslo og å parkere at jeg velger å handle eller å få utført tjenester andre steder enn i Oslo
- Det er trist at folk som liker og bruker bil nå nærmest blir hetset og stigmatisert på linje med røykere
- Det er trist med bilfritt sentrum. Folk vil bli borte fra sentrum. Andre arenaer vil vokse opp, aktiviteten rundt sentrum vil minke. Fin undersøkelse. Håper den gir gode resultater.
- Det er ubehagelig å gå der sykler og gående deler fortau. F.eks langs operaen.
- det er ulik behandling alles behov må ses og ivaretas slik det er nå legges det kun opp til konflikter
- Det er usammenhengende og farlige sykkelveier. Dårlig vedlikehold og planlegging. sykling på fortau, elendig sykkelkultur generelt sett. Trimmede EL sykler, Segway og andre elektriske "dingser" på sykkelveiene. Masse flåsete ord og lite handling fra det
- Det er vanskeleg å sykle i vegskryss i Oslo, og vanskeleg å finne sykkelparkering i handlegater osv. Veldig positiv utvikling av bilfritt sentrum.
- Det er vanskelig og farlig å sykle i Oslo sentrum. Tilretteleggingen for syklister er en skandale. Det må også en ordentlig ordning for syklister og gående på plass opp Kongsveien. Trikketunnel ser ut til å være det beste alternativet. Vi hverdagssyklist
- Det er vanskelig å kjøre fra øst til vest i Oslo området, uten å måtte kjøre innenfor ring 3. Det burde ha vært et alternativ for å kunne kjøre rundt eller under Oslo sentrum.
- Det er veldig bra at det tilrettelegges mer for syklister og mindre for biler i Oslo sentrum! Men det må tilrettelegges mer for syklister med egne sykkelveier, fordi syklistene i dag bruker gangveier for mye og jeg opplever ofte "konfliktsituasjoner" mel
- Det er veldig fint med tydelige skiller mellom gående og syklende
- Det er veldig mye fokus på bruken av Oslo by og man får følelsen at alle vil "inn" men ikke ut igjen. Vi som bor utenfor har valgt å bo utenfor - vi ønsker oss en raskest mulig måte å komme oss hjem på etter å ha jobbet eller benyttet oss av kultur/hande
- Det er veldig skummelt å sykle i Grensen i oslo sentrum. håper dette bedrer seg en dag.
- Det er veldig unødvendig at man må trykke på trafikklyset for å få grønn mann, men det blir uansett ikke grønn mann før man har kommet til riktig tidspunkt i sekvensen som styrer lyskrysset. Altså blir det sjeldnere grønn mann enn nødvendig fordi man må
- Det er veldig vanskelig å reise til jobb om helgen. Hvis du jobber tidlig, du har ikke valg ,man må kjøre bil. Bussen 23 skulle komme alltid på riktig tid, det er så lang linije og bussen forsinker bestandig.
- Det er viktig for barnefamilier å ha tilgang til parkeringsplasser for bil i sentrum.
- Det er viktig å hensynta at perosner som har ekstra behov og/eller nedsatt funksjonsevne, får muligheten til å benytte sentrum på lik linje med andre. I tillegg må kapasiteten på kollektivtransporten økes og kosnadene for bruk av kollektivtransport redus
- Det er ødeleggende at alt blir stengt, jeg ønsker ikke primært å kjøre bil i sentrum, men jeg ønsker muligheten når jeg trenger det. Det burde overholdes at bilister ikke kan kjøre ved barcode i rushtid - det tar av og til 20 minutter med buss fra Termin
- Det finnes ikke noe godt kollektivtilbud mellom der jeg bor og jobb for tiden (trikk 17 til tinghuset under ombygging), og månedskort er uansett for dyrt til at jeg ville vurdert det. Det er greit å gå/sykle, men ikke et aktuelt alternativ for alle. Elle
- Det finst fleire livsfarlege trafikkpunkt på arbeidsvegen min
- Det gjøres veldig mye bra i Oslo. Men av og til tenkes det for kortsiktig. Eksempelvis kommer ikke lenger bussen i Sognsveien frem etter at kjørefeltet ble innsnevret i krysset Sognveien/Kirkeveien. Det har også blitt mye mer kødannelse, med økt forurens
- Det går stadig bedre, dette her

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det hadde ikke gjort noe med flere sitteplasser på togene i rushtiden - sjeldent sitteplasser til alle.
- Det hadde vært en fordel å kunne bruke buss 153 Brandbu-Oslo for de som bor i Nittedal.
- Det har blitt dårligere sykkelveier (flere hull i veien) og flere syklister inkl. el-sykler (som ofte skaper farlige situasjoner pga. høy fart mm.) på lite plass, dvs. få sykkelveier.
- Det har blitt dårligere tilbud på linje 5. Før var det avgang hver 7,5 min mot nå ca.15 min. Dette har resultert i at i spes. rushtiden er banen "spengfulle".
- Det har blitt forferdelig i Oslo sentrum med fjerning av så mange parkeringsplasser. Mange av spørsmålene i undersøkelsen var ledende ifbm positive sider ved å redusere trafikk, få/ingen spørsmål med fokus på folks behov for bil i Oslo sentrum.
- Det har blitt vanskeligere for oss som bor utenfor Oslo å parkere i byen. Det fører til at vi tar shoppingen på kjøpesentrene utenfor i stedet, og kun går på kafe/restaurant og andre kulturtilbud i byen. Det blir for mye å bære på rundt om i byen, og for
- Det har blitt vanskligere å komme ut fra Nils Hansensvei med bil når man skal ut på E6 syd over
- Det har vært en betydelig forverring for oss som er avhengige av bil i Oslo sentrum det siste året. I tillegg er det nesten umulig å benytte kollektivtransport dersom du ikke bor i gangavstand til togstasjon eller t-bane, fordi det er vanskelig eller dyr
- Det har vært en utrolig fin utvikling i Torggata. For et fantastiusk løft for denne gata for sykelister, fotgjengere og for utelivet.
- Det haster med å få tettet hullene i veiene. Når regnet fyller de opp, blir de livsfarlige for syklister.
- Det jeg opplever som det største problemet er mangel på sammenhengende sykkelruter og plutselig stopp på sykkelveiene.
- Det juges alltid om hvor lite tid det tar å fylle ut undersøkelsen:-(
- Det kan gjerne gjøres noe med utbyggere som sperrer fortau i månedsvis - det skaper trafikkfarlige situasjoner for gående
- det kan nok diskuteres hvorvidt det er fornuftig å slippe til elsykler på sykkelveier. Samtidig bør gående/syklende holdes adskilt i større grad enn idag.
- det legges alt for mye vekt på syklister og deres rett. Eldre, syke, folk med ms, enslige mødre med 4 barn, parkinsonpasienter, svimle, folk med stokk og krykker, mødre og fedre som må levere i barnehage på vei til jobb, tas det for lite hensyn til.
- Det løser ingenting å gjøre det så vanskelig med bilkjøring i sentrum. Folk som bor utenfor byen og ikke kan ta buss, trikk og t-bane kvier seg for å dra til sentrum når vi ikke må pga trafikksituasjonen.
- Det mangler fullstendig gode sykkeltraseer gjennom sentrum
- Det mangler gjennomgående sykkelveier/felt, opplever liten respekt for sykkelfelt, biler parkerer for varelevering
- Det mest uttrygge jeg opplver ved å sykle er trikkeskinner.
- Det meste er bra med ting som skjer i Oslo, men noen kjipe unntak (hivedsaklig sykkelfremkommelighet i Brugata, Storgata, Galleri Oslo, Oslo S område)
- Det må bli bedre plass på tog, alltid fullt, selv før kl.06.30
- Det må bli enklere og tryggere å sykle i Oslo sentrum
- Det må bli mindre feil og stans på tog og t-bane
- Det må blir raskere og mer punktlig bussforbindelse mellom Oslo og Akershus. Nå stamper bussene i samme kø som bilene over for lange avstander
- Det må gjøres mye for å bedre forholdene i sær for syklister men også for gående i Oslo
- Det må ikke være busstopp midt i sykkelfelt! Sykkelfelt må være sammenhengende også gjennom kryss og rundkjøringer!
- Det må jobbes med å forbedre trafikk-kulturen. Det er for mange trafikanter (både syklsiter og bilister, inkl. drosje- og bussjåfører, som tilsynelatende har det for travelt, og lett blir agressive.
- Det må legges langt større vekt på å lage egne sykkelstier gjennom sentrum. I dag stopper sykkelveiene f eks ved Filipstadrundkjøringen og Aker Brygge/Rådhuskaia.
- Det må legges opp til at eldre, småbarnsfamilier og folk med skader kan besøke Oslo sentrum med bil
- Det må legges til rette for at håndtverkere og andre tjenesteytere får parkere for å kunne utføre sine tjenester.
- Det må opprettes flere hurtigbåtforbindelser på fjorden. Båten fra Aker brygge til Slemmestad må ikke stoppe i sommerferien. Vi som jobber har ikke ferie samtidig. Det er svært varmt og helt uholdbart å bruke buss fra Oslo sentrum til Røyken på sommeren.
- det må settes opp hindringer for at syklister kan kjøre i villmannstempo på gangveier og fortau. det må slås hardt ned på sykling på rødt lys
- Det må skilles mer mellom bil, gående og sykkel. Kaotiske forhold i dag og mange nesten ulykker.
- Det må sluttes og sette en stopper for bilen i oslo, den trengs, gærne sykelister har vi nok av
- Det må tas hensyn til barnefamilier i forhold til bilkjøring. Det er praktisk umulig å komme seg gjennom en hverdag uten bruk av bil når man har barn som skal leveres i barnehager og deltar i ulike fritidsaktiviteter. F.eks. må jeg bruke bil til jobb for
- det må tillrettelegges for kollektiv og sykkel som forstsatt holder mål om 25-50 år, noe som krever drastiske grep og jeg tror ingen våger det på grunn av kostnader og upopulært for politikere..

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det må tilrettelegges bedre for sykkel!
- Det må tilrettelegges for elbiler og tas hensyn til pendlere med elbilparkering og bedre kollektivt fra utenfor oslo.
- Det må tilrettelegges også for biler!
- Det må utvikles bedre parkeringsmulighet for i nærheten av kollektivterminaler slik at folk som bor et sykke unna kan sette fra seg bilen og ta toget inn til sentrum.
- Det må være mulig med gateparkering fortsatt i Oslo sentrum hvis man har behov for å ha med bil til sentrum.
- Det oppleves ofte som utrygt å sykle. Sykkelfeltene er for smale når biltrafikken er rett ved siden av, og mange syklister og bilførere er hissige og for raske eller nærgående. Jeg skulle gjerne sluppet å føle meg utrygg og sluppet å ende opp på fortauet
- Det oppleves som urettferdig at økte utgifter ved bilhold går ut over husholdninger som ikke har anledning til å skifte bil (elbil) eller kjøpe el-sykkel.
- Det overdrives med "miljø" tiltakk!!!
- Det skal bli fint med bilfritt sentrum
- Det skjer mye positivt i Oslo for tiden, gågater mv.
- Det skulle vært mye mer restriksjoner på bilbruk i Oslo sentrum. Flott at det kommer en undersøkelse som kartlegger byens befolknings behov .
- Det som ikke fremkommer så godt i denne undersøkelsen, er de mange bygge og restaureringsarbeidene i Oslo sentrum som også påvirker fremkommelighet. Jeg som bor i tangenten til Ring 1 er relativt godt kjent med kjøremønsteret og finner det lett å kjøre.
- Det som påvirker oss mest er fjerning av mange parkeringsplasser grunnet sykkelfelt + innføring av beboerparkering.
- Det som skjer i byen med fjerning av plasser og stenging av veier er meget negativt for næringslivet og oss som ikke bor i gangavstand.
- Det som virker best er å gjøre kollektivtransport lett og billig å bruke. Det som virker ikke er å straffe folk med ekstra kostnader hvis de kan ikke benytte kollektivtransport av en eller annet grunn.
- Det største problemet er opphold i sykkelfelt rundt ring 2 og større kryss
- det største problemet, og irritasjonsmomentet, er villsyklister, som det er blitt stadig flere av
- Det tar for lang tid å reise kollektiv gjennom Oslo (øst-vest-øst). På det beste går bilreise til halve tiden; på det verste går bilreisen til samme tid. Kollektivtransport er ikke bare et spørsmål om tilgjengelighet, men også om tid.
- Det tar meg 55 minutter en vei med offentlig transport "hvis du rekker alle bussbyttene på veien" og 12 minutter med bil
- Det tas for lite hensyn til en hektisk hverdag med to fulltidsarbeidende og små barn som skal hentes og bringes i barnehage. Prisene på kollektivtransport øker, det blir vanskeligere og dyrere å parkere på innfartsparkeringer. Hadde det ikke vært for at
- Det tas for mye hensyn til syklister, for lite hensyn til fotgjengere. Fortauene er ekstremt glatte om vinteren. Dårlig snørydding
- Det tas lite hensyn til bevegelseshemmede og barnefamilier i de nye planene
- Det tok minst dobbelt så lang tid å svare på skjemaet som oppgitt! Ei rekkje spørsmål funka ikkje med svaralternativ, sjølv om eg prøvde å følgje instruksen. Mange spørsmål hadde dobbel negasjon, forvirrande. Og nokre spørsmål med lada innhald som ikkje
- Det trengs et kollektivfelt på Ring 3!!!
- det trengs trafikkopplæring. Syklister bør ha egne baner for at det skal være et reelt transportmiddel.
- det trengs virkelig legges til rette for sykkelstier i byen!
- Det var en dårlig løsning å innføre kollektivt feil i strekning Fornebu-Sandvika i høst 2017! Godt at denne løsningen ikke er aktuelt lenger :)
- Det velges for ofte billige og lite gjennomtenkte løsninger for syklister. F.eks. er de stripene innerst i veibanen ikke trygge og de brukes til parkering av og til. Sykkelbaner bør være adskilt fra veibanen. Dessuten forsvinner ofte sykkelbaner ved krys
- Det verste med kollektivtilbudet er kapasiteten på T-banen. Den viktigste grunnen til at jeg kjører ofte bil i stedet for T-bane er at jeg aldri får sitteplass på Kolsåsbanen. Her er det altfor få avganger i rushtiden.
- Det verste med Oslo er støyen, og den håper jeg blir redusert med færre biler og tunge trikker.
- Det viktigste er å prioritere hyppige avganger på kollektivtransport. Går transportmiddelet ofte, slik at man slipper å vente lenge (mer enn 10 min) på neste avgang, reiser flere kollektivt.
- Det viktigste spørsmålet med for å danne grunnlaget/forutsetningen for valg av reisemåte er ikke stilt! For meg (og mange med meg) er det tilgang til parkeringsplass i forbindelse med offentlig kommunikasjon. Uten denne form for "park and ride" vil villi
- Det vil gå ut over sentrumsbutikkene når bilene fjernes totalt. Negativ!
- Det vil sannsynligvis være positivt for trafikktettheten inn og ut av Oslo, at det blir færre parkeringsplasser og mindre anledning til å kjøre i sentrum. De som har anledning vil sannsynligvis da heller velge å kjøre kollektivt.
- Det ville ha vært fint med mer sykkelveier og gågater som skal være tryg

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det ville være vedlig praktisk med sykkelpumpe på flere plasser i sentrum
- Det virker ikke gjennomtenkt å fjerne p-plasser og hindre biltrafikk i Oslo sentrum slik det nå legges opp til. Dette resulterer i at mange avstår fra å ta turen inn til Oslo for å benytte seg av kulturtilbud o.l., ettersom det er nesten umulig å kjøre i
- Det virker som dere har glemt å ta høyde for hvordan det er å svare undersøkelsen dersom du faktisk bor i sentrum. Flere spørsmål blir irrelevante, eller oppleves litt rare.
- det virker som det er farlig å være syklist i Oslo sentrum og andre steder i Oslo
- Det virker som om syklisteri Oslo er blitt hellige, tror noen bør stikke fingeren i jorda og oppdage at det ikke e ralle som har muligheten til å få dagliglivettil å gå opp vedå sykle
- Det vitrenger, er gratis kollektivtilbud, mye hyppigere avganger og generelt bilforbud.
- dette er et meget bra tiltak
- Disponerer bil - E-golf. Har også en bensin familiebil, men den brukes under 5000 km i året. Det pga. Rekkevidde, plass og infrastruktur i forhold til lading.
- Dobbelt nekting kan virke forvirrende
- Dr Eufemias gt er livsfarlig for syklister, Rådhusplassen et mareritt som syklist
- Dritt bomordeningen
- Dronning Eufemias gat er helt forferdelig for syklister, men nenste vei når man kommer østfra inn til Oslo
- Dronning Eufemias gate er alt for dårlig tilrettelagt for syklister (oppstår mange farlige situasjoner med kollektivtrafikk/bilister). Burde helt klart vært et bredere og adskilt sykkelfelt ettersom strekningen er sterkt traffikert av syklister. Savner o
- Dronning Eufemias gate er uegnet for sykling, tidsspørsmål før det skjer en alvorlig ulykke.
- Dronning Eufemias gate. Ufattelig at norgeste bredeste vei ikke er tilrettelagt for syklister.
- Dronning Eufemiasgt er kun for kollektivtrafikk mellom kl 07-10 og 15-18. Antar at det er for å prioritere kollektivtrafikk. Dette blir ikke overholdt av bilister som fører til at busser er forsinket hver dag og at det tar 10-15 minutter å komme seg fra
- Drømmer om bedre tilrettelegging for fotgjengere ved Strømsveien/Vålerenga. Lysregulert fotgjengerfelt og/eller forbikjøring forbudt ved bussholdeplassen. Det ville ha svært positiv innvirkning på min arbeidsreise!
- Drømmer om mindre biler, en statlig sykkelordning og mindre biler
- dyrt og vanskelig å ta bilen til oslo - av og til må man! for dårlig kollektivtilbud - alle busser går ikke inn til sentrum. tar lang tid med buss. Dårlig tilrettelagt/flaskehals pga mangler bussfil ved helsfyr og visperud
- Død over privatbilismen :P
- dårlig asfalt gjør det vanskelig å sykle, særlig sammen med trikkeskinner. eget sykkelfelt er fint så slipper man å plage fotgjengere
- dårlig forbindelse lysaker- majorstua med kollektivt. Samme med frogner plass til st.hanshaugen. umulig å parkere, orker ikke gjøre ærender i sentrum når skal handle - kjører heller til kjøpesentere hvor man kan parkere
- Dårlig kollektivt rundt Ring 3, er kun lagt opp til trafikk inn i sentrum, ikke fra en side av byen til den andre.
- Dårlig kollektivtilbud fra 2040. Lite plass på tog og lang tid med buss.
- Dårlig kollektivtilbud fra/til Akershus. For lite bussrutene inn i Oslo. Man er nød til å ta toget til Oslo S og komme seg videre derfra etter tidligere busstilbud ble lagt ned.
- Dårlig og dyrt kollektivtilbud
- dårlig parkeringsplasser i sentrum
- Dårlig planlegging. Tilfeldig hvilken gate som du kan kjøre i. Ser biler hver dag som ikke vet hvor de skal kjøre. Legg bedre til rette for gående og syklister, men ikke glem bilistene må ha tilgang til Handelstanden i sentrum. Ellers så blir tilbudet mi
- Dårlig satsing på tilrettelegging for sykkel i sentrum. Konflikt med gående. Det faller uheldig ut for de syklende.
- dårlig snørydding og dårlig veidekke slik at jeg er redd for å falle i OSLO
- Dårlig tilrettelagt for sykkel. Sykkelveiene er ofte dårlig vedlikeholdt. Den nye sykkelveien langs ring 2 er allerede hullete/humpete/ødelagt store deler av veien.
- Dårlig tilrettelagt for å få flyt i trafikken, unødig mye kø.
- Dårlig tilrettelagt. Trangt på offkomm i rushtid. mange avvik og innstillinger som medfører mye tapt fritid. Fryktelig dårlig forhold som fotgjenger om vinter - Sykkelstier blir prioritert. Bærer mer og mer preg av å være boligområder med innslag av na
- Dårlig trafikk-kultur blant syklister overholder ikke trafikkregler. Det må ikke tilrettelegges for sykling mot enveiskjøring! Forbud mot sykling på fortau.
- dårlig veiforhold, mye uorganisert trafikk, kansjke byen med fleste og dyreste bomstasjoner i verden
- E18 fra vest må forbedres!!
- Ee så glad at jeg ikke bor i Oslo.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Eg er veldig glad for at plassen ved rådhuset endeleg er fri for bilar, og ser fram til at endå færre personbilar i heile sentrum skal gjere det lettare å kome fram til fots, med buss eller trikk
- Eget sykkelfelt gjennom rundkjøringene er gull verdt.
- Ekspressbussene er veldig bra, men står fortsatt fast i trafikken rundt kl 16.30
- Ekstremt overfylte tog i rushtiden (Asker - Oslo)
- El ladepunkter utgår i bybildet til fordel for sykkel. Det hindrer og utsetter mitt elbilkjøp. Er viktig for oss i bygater.
- El-bil har for store fordeler
- El-sykler og til dels andre sykler i gågater er et problem. Man bør skille bedre mellom sykler og fotgjengere i sentrumsgatene.
- Elbiler burde ikke få kjøre i kollektivfeltet. Det er mange nok goder med elbiler som det er (er selv elbileier). Det ødelegger kjøremønsteret i trafikken og skaper en ny værsting-kategori blant bilister - mange farlige situasjoner og neglisering av traf
- Elbiler ut av kolletivfeltet hele døgnet uansett antall passasjerer. De sinker kolletivtrafikken
- elednige spørsmål
- Elendig asfaltering for syklister, snodig løsning med sykkelfelt i motsatt retning av enveiskjørt gate, dårlig samordning av trafikklys, mye venting
- Elsker å sykle til jobb, men det er definitivt det farligste jeg gjør. Opplever farlige situasjoner hver eneste uke.
- En gangvei sørvest for Vollebekk t-banestasjon er nødvendig rett over til den andre siden av Østre Aker veien. Østre Akerveien er en gal avgrensning for alle fotgjengere! Jeg har kolleger som foretrekker en bil før t-bane enn å gå etter Østre Aker veien
- En negativ effekt av redusert fremkommelighet med bil i sentrum kan være at sentrum kun blir for dem som bor d
- En sykkelist er ikke en ensartet rase, det er så stor forskjell at dette bør bli tatt hensyn til i planleggingen. Noen har det ekstremt travelt, og noen ikke det travelt i det hele tatt.
- En veldig lang undersøkelse, usikker på hhvor høy svarprosent det gir. Trafikksituasjonen innenfor Ring 1 er ikke bilvennlig, det er utfordrende når man bruker bil og ikke reiser kollektivt.
- Endel spørsmål er tendensiøse og passer dårlig når endringene som skal gjøres vil ha liten effekt for meg bortsett fra når jeg må kjøre gjennom byen for å komme til et annet sted. Alternativet er å kjøre omveier, som jo er veldig miljøvennlig.
- Endringene som er foreslått i Oslo sentrum vanskeliggjør/umuliggjør situasjonen for småbarnsfamilier i Oslo. Det er rett og slett håpløst og lite gjennomtenkt!
- endringene som er innført rammer de som har bil som nødvendighet for å få hverdagen til å gå opp. Jeg har 5 barn, hvorav en med Cerebral Parese. Uten bil er det vanskelig å delta på aktiviteter, legetimer og lignende i sentrum. Når det bygges flere bomme
- Endringer i kollektivtrafikken tar bare hensyn til de som har korteste arbeidsreise fra før, og påfører oss som har lang reisevei mer tid på reise og mindre behagelig reise.
- Enig i at det burde gjøres noe i Oslo, men er opptatt av at Oslo skal være for alle, også de som ikke bor her - svært mange som bor i Oslo kommer opprinnelig fra andre steder enn Oslo og har familie som ønsker å besøke/besøkes, det burde være slik at dis
- enkel og grei og besvare
- Enkelt å kjøre bil til jobb og sparer masse tid, men pga bom koster det over 100 kr. én vei...
- Enkelte områder er problamatiske (Carl Berner)
- Ensidig fokus på syklende og gående gjør det stadig mindre fleksibelt og attraktivt å bo i Oslo
- Er avhengig av bilen til utrykning i arbeidet. Bilrestriksjoner er med på å gjøre at jeg ikke vil arbeide mer enn ut året.
- Er bekymret for kostnadene med å kjøre gjennom Oslo og i Oslo
- Er bekymret for småbutikker og handel pga manglende parkeringsmuligheter i sentrum - de store sentrene utenfor sentrene vil blir foretrukket av forbrukere og sentrum med liten handelsevirksomhet vil bidra til å redusere det positive pulserende bylivet i
- Er glad for utviklingen med færre biler. Mer kollektivtransport må på plass - t-bane.
- Er godværssyklist i perioden uten snø
- Er i mot flere bommer innenfor bomringen. Dette går utover barenefamilier økonomisk og forflytning i nærområde. Dette blir en form for inngjæring av mensker som ikke har så god økonomi.
- Er i mot flere bomringer og er i mot bomavgift på el-biler fra mars 2019
- Er ikke enig i bompengepolitikken og at politikere presser bilene ut av oslo by/sentrum.
- Er ikke fornøyd med at Dronning Eufemiasgate, som er helt ny, fungerer så dårlig som den gjør for syklister og gående. Det er daglig svært farlige situasjoner både for syklister og gående da bussene kjører inn og ut av sykkelfeltet. Dette burde vært bedr
- Er jo syklist deler av året, men håper at de som bestemmer hvordan trafikken skal være innser at det er en svært liten andel som sykler hele året! Sykkel kan ikke sidestilles med andre transportmidler som helårs tilbud! Vi bor i et land med vinter, snø o
- Er positiv til bilfritt sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Er positiv til bilfritt sentrum, men da må kollektiv tilbudet bli bedre
- Er veldig positiv til endringen!
- Er veldig skuffet over politikerne. Vurderer å stemme blankt ved neste valg for første gang i mitt liv.
- Et bilfritt sentrum vil gjøre det dødt og lite tilgjengelig. JEg synes sentrum er ok som det er
- Et kjempeproblem at alle bysyklene kun er innenfor Ring 1, de må flyttes ut til der folk bor utenfor Ring 1. Slik at man faktisk kan bruke de.
- eter endringen er flere buss linjer lakt ned og t-banen skjører ikke ofte det er veldig stor melemrom
- Etter endringer med bussen som slutta å kjøre over Vålerenga, hopper jeg av på Helsfyr og tar T-banen derfra.
- Etter omleggingen av kollektivstransporten har vi der jeg bor fått et dårligere tilbud. Det stemmer dårlig med grønn profil. I tillegg er mc-parkeringsplasser tatt bort så også det som er mer miljøvennlig enn bil gått i negativ retning.
- Etter overgang fra 5 til 5+4 ble tilbudet dårligere. Linje 5 går sjeldnere og er stapp full.
- Etter å ha bodd 11 år i Haag var det et sjokk å komme til et skittent, uryddig, dårlig strødd og vedligkeholdt veisystem som Oslo.
- Farlige lyskryss, f.eks. i Dronning Eufemias gate, der busser spesielt ikke respekterer grønt lys for forgjengere.
- fikk en følelse at den var litt pro personbil i sentrum...håper jeg har feil.
- Fiks kollektivt før en fjerner biler fra gata.
- Fin at det skal tilrettelegges mer for fotgjengere, syklister, kollektivtrafikk og annen miljøvennlig og transport
- fin undersøkelse, håpeer og stengtr den hjelper til å stoppe etableringen av fler bomstasjone gater for biltrafikk i Oslo
- Fin undersøkelse, med noen spekulative spørsmål hvor det virker som oppdragsgiver ønsker ett bestemt svar. Da mister undersøkelsen litt troverdighet. Jeg foretrekker undersøkelser hvor respondentens faktiske syn er viktigst. Jeg har en anelse om hvem som
- Fin undersøkelse. Håper det blir mindre biler i sentrum - hvis ikke må man gjøre noe med tryggheten for mennesker i forhold til biler. Lengre "grønn mann" i lyskryss blant annet.
- Fin undersøkelse. Trafikksituasjonen: økt kollektivtilbud vil redusere antall bilister, men å måtte vente i 15 minutter på t-banen er bare ikke godt nok. Kortere billetter som er billigere (f.eks 10 min. billetter eller mulighet til å "pause" billetter)
- Fint
- Fint at det blir flere bilfrie områder!
- Fint at det tilrettelegges for sykkelister og fotgjengere i sentrum, men husk at det ikke er alle som kan gå/sykle/reise kolektivt. Vi må redusere antall biler men ikke gjøre sentrum utligjenglig for de som er avhengig av bil. Husk også at kolektivtilb
- Fint med begrensninger for bil i byen, men pass på at det ikke blir for vanskelig å finne parkeringsplass for de som må ha bil, eller gode parkeringsmuligheter ved innfartsknutepunkter.
- Fint med bilfritt sentrum, men 60 nye bomplasseringer i 2019 er drøyt. For folk som ikke bor i sentrumsnære områder har større behov for å bruke bil da kollektivtransporten ikke er like utbredt, særlig utenfor ring 3.
- Fint med bilfritt sentrum! :)
- Fint med færre biler i sentrum, men husk på varetransport.
- Fint med grønn-tenking men mange trenger bil også-må ikke bli glemt-kjøre barn el eldre til forskjellige steder
- Fint med mindre biler i sentrum.
- Fint med mindre biler, men sykkelplanene virker urealistiske. Dersom København skal være forbilde, må dessuten kulturen til både gående og syklende endres tilsvarende. Sats på kollektive løsninger innenfor ring 2, nedton sykkelhysteriet.
- Fint med sentrumsgater med mindre trafikk, men IKKE flere bomringer
- Fint med undersøkelser, håper det tas på alvor at det faktisk bor - og jobber folk - på utsiden av sentrumskjernen. Bedre kollektivtilbud må på plass for å få ned trafikken. Reduksjonen vi ser nå tror jeg har delvis sammenheng med økt bompengeavgift, men
- Fint om andre enn syklister blir prioriterte snart, særlig gående
- Fint om det legges godt til rette fo sykkel!!!! Det skaper liv i byen samtidig som folk får trim.
- Fint å bo i et vestlig land som frivillig går tilbake til middelalder tilstander.
- Fint å få delta i en viktig undersøkelse som føles relevant.
- Fint å kunne bidra med meninger og data
- Fjern bompenger, øk trafikk i byen/parkeringer
- fjern bomringen
- Fjern igjen biler og busser fra foran Rådhuset og fra Løkkkeveien
- Fjern mer av privatbilismen fra Oslo.
- Fjern Oslo bussterminal. La lysaker, skøyen, Ryen, Lillestrøm være knutepunkt for buss, så kan reisende ta tog eller bane inn mot sentrum.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Fjern trikken. Sats på T-bane og buss.
- Fjerning av gateparkering gjør at vi som bor i Oslo senturm ikke kan få besøk av noen som kjører bil (feks foreldre som er dårlige til bens)
- Fjerning av parkeringsplasser gjør det vanskelig for besøkende.
- Fjerning av pendlerparkeringsplasser eller øking a pris på parkering i distriktene, sammen med dårligere kollektivtilbud og fjerning av parkeringsplasser i sentrum vil smmen skape et sorteringssamfunn, der man prioriterer en gruppe mennesker, og dekker d
- Fler og fler kjøper el-bil, og Oslo må få være en by for alle. Viktig å beholde butikkene og barnefamilene. Da må det være mulig å kjøre også
- Flere alternative kollektive transportmidler fra hjemstedet. Buss ble nedlagt, avhengig av NSB, som er noe ustabil. Dårlig stasjon.
- Flere avganger på buss 24 og Gjøvikbanen gjennom tunellen til Skøyen
- Flere bilfrie områder i sentrum og flere sykkelfelt er min drøm!
- Flere bomer vil heller være med på å ødlegge for økonomien til folk enn å endre kjørevanene
- Flere bomringer rundt Oslo vil gjøre Oslo til en mer utrivelig by.
- Flere busser til Sørenga
- Flere bysykkelstativ ved ring 3 :)
- Flere feil i skjemaet - burde vært bedre kvalitetssikret av prosjektansvarlig.
- Flere gode sykkelveier utenfor kjøreveiene og bedre feiing av sykkelstier...
- Flere og bedre sykkelveier. Flere HC plasser og bedre tilrettelagt for rullestoler
- Flere parkeringsplasser i byen sånn det ikke tar så lang tid å finne parkering for det blir bare mer kjøring for å finne en plass. Å jeg er avhengig av bil da kollektivtransport tilbudet er for dårlig
- flere sammenhengende sykkelveier, bredere sykkelveier evt 2 felts. Få birkengjengen inn i en velodrom og vekk fra transportsyklingen. Bøtelegg folk som ikke har ringeklokke på sykkel.
- Flere sykkelveier i sentrum, og hyppigere avganger til Vestli- t-bane ønskes
- Flere togavanger og flere vogner på togene hadde bidratt til at flere hadde tatt tog til jobb
- Flere trær! Bredere fortau! Mer "god" brostein som i Torggata!
- Flere vektere i sentrum
- Flott at dere undersøker dette! Jeg håper på et bedre og mye triveligere sentrum, og det tror jeg det blir om vi får redusert bilmengden i sentrum og får stengt av noen områder. Det vil forhåpentligvis gjøre at Statens vegvesen forstår at de må planlegge
- Flott at Oslo tilrettelegger for syklister. Samtidig ser jeg at det må kjøres en holdnings- og opplæringskampanje. Mange av mine medsyklister har ingen anelse om trafikkregler. Ekstra farlig er det med alle elsyklistene som suser avgårde uten å se seg om
- Flott med bedrede forhold for sykkel
- Flott med færre biler i sentrum.
- Flott med mindre biler i sentrum! Ja til flere sykkelveier.
- Flott med undersøkelsen!
- Flott med økt frekvens på kollektivtilbudet og færre biler
- Flott om byen tilrettelegges mer for gående, men av og til trenger man bil for å hente barn/ kjøpe tunge ting eller frakt av eldre osv. ikke glem det perspektivet.Det bør bygges flere underjordiske parkeringshus.
- Flott undersøkelse det. Latterlig tiltak og ha to timers parkering mange steder i byen slik at når du for besøk av foreldre eller andre så må de ut å flytte bilen til stadighet. Dette resulterer ofte at en kjører til en annen bydel for å få parkering for
- Flott undersøkelse. Lykke til videre med prosjektet.
- Flytt E18 lenger inni landet og utenfor Oslo, evt. tunnell under Bygdøylokket som er en flaskehals.
- Folk skulle kunne komme seg til jobb/barnehage uten å bli flådd!! Bussene skulle vært bedre vedlikeholdt, rister ihjel oss og seter/sikkerhetsbelter er løse/dårlig stand, husk det er påbudt med sikkerhetsseler. Ruter/busselskap gjør en skikkelig dårlig j
- FOlk som bor i og rundt Oslo blir tvungen til å måtte flytte hvis de ikke kan bruke sykkel i hverdagen. Skyhøye kostnader for å bruke bil og høyere kostnader for å kjøpe månedskort.
- For ansatte i byggebransjen er det umulig å basere seg på kollektiv/sykkeltrafikk da man ikke vet hvor dagen bringer. Det er også en merkbar økning i kø på hovedfartsårer da det ikke lenger er like tilgjengelig med små veier igjennom byen.
- For de som kommer utenfra Oslo og skal på evenemanger lør-søn blir det helt bare vanskeligere å vasnkeliger med bil!!
- For de som må veksle med kollektivt, fra en rute til en annen er det viktig med hyppige avganger og avganger som korresponderer
- For dårlig asfalterte veier og for mange hull i veien som gir farlige situasjoner for sykling
- For dårlig kollektivtilbud mellom Oslo og Sætre
- For dårlig kollektivtilbud mellom Oslo og Øvre Romerike
- For dårlig kollektivtilbud mellom Rælingen hvor jeg bor og til bla Stovner

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- for dårlig tilrettelagt for sykler i overganger mellom sykkelvei og vanlig fortau ved aker brygge. det er mange farlige situasjoner daglig
- for dårlige sykkelveier, farlige dumper og kanter som skaper uheldige situasjoner
- for fullt på kollektivtrafikk, utvikle tilbud før endring i tilgang til sentrum
- For få sammenhengende sykkefelt. Grønland har sammenhengende sykkelfelt, men for mye biltrafikk i sykkefeltet. Mangler sykkelfelt i nederste del av kongsveien. Strekninen Sjømannsskolen-Oslo Hospital er den farligste strekningen på min sykkerute, nederst
- For høye avgifter
- FOR HØYE BOMPENGER!!!!! FÅ inn flere tog. Takk
- for lang
- For lang
- For lang undersøkelse
- for liten høyde for å differentiere på bruk av bil og mc i de siste spm. også litt rart det ikke ble spurt om nullutslippsbiler..?
- For liten kapasitet på flere bussholdeplasser. For få direktebusser fra Bærum
- for mange el-biler og syklister i kollektivfelt
- for mange enveiskjøring, for mye veiarbeid, ingen mulighet for å kjøre inn i byen, levere noe eller hente noe, og kjøre tilbake. sentrum vil dø. da er det bedre å kjøre til storsenter utenfor Oslo
- For mange hensynsløse villsyklister
- For mange hull i veiene! Parkerte busser kan ta mye plass (t.o.m på overgangsfelt for gående)
- For mange parkeringsplasser fjernes i Oslo sentrum, mye penger blir brukt på unyttige installasjoner. Det trengs en bedre plan for dette.
- for mange spørsmål
- For mange spørsmål - som ikke er relevante for de som krysser at på at de bruker sentrum lite/sjeldent. Burde vært mer differensiert.
- For mange spørsmål/brukte lang tid å svare!
- For meg virker det som om denne undersøkelsen er laget for å brukes som en begrunnelse for å gjøre Oslo sentrum 'bilfritt', det synes jeg lite om. Er man seriøs med å få ned trafikken i Oslo må bedre kollektivtilbud komme FØR man øker bompenger og fjerne
- for mye anleggsarbeid i gatene og sykliser i høy fart over alt
- For mye biltrafikk og dyre kollektivpriser
- For mye fokus på bil i Oslo i dag - den må bort for å få et bedre bysentrum!
- For mye fokus på sentrum av Oslo, Oslo vest har andre utfordringer som også trenger fokus. Her er det bratt, lange avstander og langt til nærmeste holdeplass. Ikke lett uten bil i hverdagen for familie med 4 barn. Dårlig vedlikehold av veier, farlige kry
- For mye fokus på syklister, for lite på vanlig gående (som er flertallet). Må ha fokus på trafikkvettkampanjer eller tilsvarende dersom det skal bli mer syklister i sentrumsbildet.
- For mye forsinkelser og innstillinger i togtrafikken siste år. Lyskryssene må bli mer gåvennlige i Oslo. Man venter lenge selv om det ikke er biler.
- For mye omreguleringer, tungvint og bruke sentrum.
- For mye personbiler i sentrum (inklusive elbiler)
- For mye prating i mobiltelefon på T-Banen! Ruter må begynne med holdningskampanje!
- For mye syklister som er på "trening" på fortau og sykkelstier bedre prioritert ift. måking enn fortau
- For oss gående kan det godt vera vakkert, men snarveiene! er viktigere. Korteste vei må vera tilgjengelig :)
- For oss som benytter kollektivtransport fra østsiden av Glomma (Rv 170 og Rv 22) er dagens trafikksituasjon i svært liten grad tilfredsstillende. Utenom rushtid bruker jeg 25 minutter til oslo sentrum. I rushtiden, ofte en og en halv time. Løsning med ny
- For oss som bor utenfor byen er det problematisk at kommunene fjerne pendlerparkeringsplasser eller gjør dem mye dyrere. Hvis det er ønskelig at vi alle skal kunne reise kollektivt, og også rekke å levere i barnehagen/skole, så hjelper det å kunne parker
- For varmt på bussen om sommeren
- forbud mot tomgang bør håndheves og informeres om tydeligere
- Forby sykling på fortau/ har blitt påkjørt og skadet 2 ganger
- Fordi dere spurte om siste reisemåte til jobben - og ikke reisemåten jeg bruker oftest - ble svaret ikke representativt for meg.
- Foreslår at de som skal planlegge sykkeltraseer må sykle gjennom i forkant av planlegging
- Forferdelig at det blir fjernet så mange parkering/ladeplasser for elbil i gatene. Nytt p-hus i festningen er ikke nok, det er totalt sett langt færre plasser tilgjengelig nå enn for et år siden. Gode kollektivmuligheter er ikke nok når kapasiteten er sp
- Forferdelig dyrt å kjøre bil i Oslo. Vurderer å flytte.
- Formen på hele undersøkelsen er helt åpenbart agenda- og interessefarget, i den forstand at alternativer og fokus er sterkt formet for å dempe det meningsmangfoldet folk har om endringene. Forskning er dette definitivt ikke.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Forsinkelser og innstilte tog på Østfoldbanen, medfører store forsinkelser i reiseveien daglig. Det kjøres ofte med kun ett togsett. Videre er det flere, og lange, perioder i løpet av året som togene ikke går. Tilbudet har kontinuerlig utviklet seg i neg
- Forsinkelser, innstillinger, trangt om plassen og for få avganger i rushtiden er beskrivende for hvordan jeg opplever kollektivtilbudet. På buss er det mye venting på korresponderende busser og mange overganger.
- Fortsatt for lite tilrettelagt for sykling inn og ut av - og i - sentrum, selv om det er blitt bedre. Rød fortau og lov å sykle mot kjøreretning er viktig.
- Fortsett det gode arbeidet! Mer plass til myke trafikanter - mer liv i sentrum - renere luft og triveligere by :)
- fortsett med fritak bompenger til ELbil, ikke tillat ELbil i kollektivfelt, ikke gratis EL-parkering i sentrum (1/2 pris), ikke gratis strøm på off.EL-park.
- Fortsette å utbedre sykkelstiene! Det er skummelt å sykle mange steder i sentrum, hvis man må være midt i trafikken med trikker og biler.
- Fravær av parkeringsplasser gjør det vanskelig for oss med små barn å dra til sentrum. Bussene har sjelden plass til barnevogner, og fulle busser oppleves som skremmende for de små. Vi klarer heller ikke både handling og passe barn på buss, da blir handl
- Frekkhet å pålegge bileiere å betale for å stå utenfor egen bolig på Frogner, og at gjester må betale for å stå der. Veldig kostbart. Politikere kjører selv bil og får gratis parkering under Stortinget mm. Stenge byen for biler vil bety at forbruker reis
- Fremstår som en farget undersøkelse som forsøker å provosere frem bilreduserende tiltak. Alt for lite vektede spørsmål rettet på tilbud av kollektivtransport.
- Friheten til Oslo borgerne er på tur til å forsvinne. Bil er fortsatt veldig viktig for veldig mange mennesker. Og med dagens politikk blir det snart helt ubrukelig å bo i denne byen, både med tanke på kostnader og friheten til å velge hva som passer bes
- fryktelig irriterende at Powered by QuencTec linken ligger rett under Neste - knappen. (på mobil) Jeg har trykket på den minst 5 ganger og måttet ufrivillig se nettsiden.
- Frykter at tilretteleggingen for gående og syklister gjør sentrum mindre tilgjengelige for rullestolbrukere - som ofte trenger å kjøre inn til sentrum og finne parkering med HC-bil.
- Frykter mye søketrafikk. Elbiler har også diverse negative sider
- Færre avganger på 54-bussen er krise, spesielt i rushtiden
- Færre biler gir ikke automatisk mer liv i sentrum!!
- Færre biler i Oslo sentrum er en god ting.
- Færre biler i sentrum gjennom høyere avgifter, så kan man heller betale dyrt når man MÅ til Oslo sentrum
- Færre biler i sentrum, prioriter sykler og kollektivt!
- Født og oppvokst i Oslo, flyttet derfra for 4 år siden - angrer ikke
- Føler meg, som bilist fra "landet", litt diskriminert av all "nei til bil i byen"-politikk, da vi bor der vi bor fordi det er for dyrt å bo tilsvarende godt i Oslo. Dessverre er det for dårlige kollektivløsninger fra mitt hjemsted til min arbeidsplass i
- Før man fjerner bilene fra sentrum må man utvide og forbedre kollektivmulighetene. Ved fjerning av bil først blir folk stående uten et godt alternativ å erstatte bilen med. Helt bakvendt å begynne med bilene. Dette er en kortsiktig tenktning for å fort r
- Få bilene ut v sentrum, Norge ligger langt etter hovedstedene sørover i Europa.
- Få biltrafikken ut av sentrum, mer egne sykkelfelt, mer brede gågater
- Få bort alle bompenger
- Få bort bilarna från centrala delarna av City; ger möjlighet till ett rikare byliv med utserveringar och grönare områden. Bogstadveien borde vara helt bilfri; endast trikk, cykel- och gågata. Detta skulle kunna bidra till mer serveringar sommartid och en
- Få gjennomgangstrafikken langt ut av byen. Burde vært som i andre store Europeiske byer, hvor slik trafikk er ladet langt utenfor byområdene.
- Få ned antall biler og lastebiler som kjører gjennom Oslo hver eneste dag
- Få orden på sykkelfelt
- Få på plass bedre sykkelveien i sentrum, og gjør gjennomkjøring i sentrum bedre for bilister
- Få på plass innfartsparkering etc. Da er det mulig for folk å ta bil inn til byen og kollektivt etterpå. Blir aldri storhandling i byen pga umulig å ta med på kollektivt.
- Få slutt på innsnevring av sykkelfelt før kryss. Få slutt på alle "gang- og sykkelveier". Innskjerp at det er forbudt å gå eller kjøre bil i sykkelfelt.
- FÅ SYKLISTENE BORT FRA FORTAUENE - LA DE FÅ EGNE SYKKELVEIER
- Få utplassert egne sykkeltrafikklys, slik at vi kan få et forsprang før bilene presser på bakfra. De er svært utålmodige.
- Ganske ledende spørsmål. Ikke rom for nyanserte svar.
- Ganske mange spørsmål men sikkert viktig for dere
- Gatene er dårligt underholdt. For mange hull.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Gater og veier burde feies og vaskes oftere. Mye støv.
- Gateutforming med "høye" kanter mot fortau er svært uheldig mht. sykling/risiko for syklende i trafikken. Bør endre standard.
- Generelt virker det som om tiltakene som skal redusere bilbruk gjennom Oslo virker. Det trengs en oppgradering av pendlertoglinjene jeg bruker (Kongsvingerbanen) siden vi ser stadig befolkningsøkning av pendlere langs den linjen.
- get some help designing the next survey, I highly question you get anything but confirmation of your own thoughts out of this one - poor survey design :(
- Gi (El)bilene litt plass også. Bilisthatet til mdg og co må roes litt.
- Gi meg tilbake båten til Fornebu! Da kunne jeg syklet fra rådhuset til jobb i stede for å bruke 20min i busskø
- Gjennomgangstrafikken må styres utenom Oslo (lag en motorvei fra Sarpsborg til Lillestrøm)
- Gjort for vanskelig å parkere i sentrum med betaling helt til kl 20
- Gjør det enklere og billigere å velge kollektivt til og fra Oslo OG SAMTIDIG billigere å kjøre E18 for å komme seg gjennom Oslo med bil. Øk bompenger på smågater og anlegg trafikknutepunkter for bilparkering på utsiden av Oslo!
- Gjør det lettere å sykle! Det er fortsatt farlig i Oslo
- Gjør det mer bilvennlig i OSlo
- Gjør det tryggere for syklister slik at vi kan sykle og gjøre ærender i byen.
- Gjør Grønlandsleiret til gågate! Gjør Vaterland triveligere!
- Gjør kollektivt gratis! Da vil endringen bli bedre mottatt og effekten større.
- Gjøre noe i praksiss enn å spørre gang på gang..
- Glad for bedre framkommelighet med sykkel til/fra jobb. Ønsker god sykkelparkering i sentrum (har ikke sjekket om endringer siden ifjor)
- Gleder meg til biler/motorvogner blir automatiserte. KJedelig å kjøre, forurenser og farlig. Kollektivt er bra men bedre tilbud må til for lenger avstander.
- Gleder meg til Oslo blir bilfri :-)
- Gleder meg til vi slutter å bygge byen på bilens premisser :)
- Gleder meg til å kunne bruke sentrum mer, når bilene forhåpentligvis blir borte!
- God jul!
- Godt tiltak, HVIS kollektivtilbudet forbedres masse og søppel fjernes.
- Grei
- Grei undersøkelse! Trafikksituasjon har forverret seg kraftig med det rødgrønne byrådet.
- Grei undersøkelse. Syns trafikkbildet i Oslo ødelegges og gjør det vanskelig for næring og besøkende.
- greit
- Greit
- Greit at det blir dyrere å kjøre inn til Oslo sentrum. Men med det nye bomsnittet blir det alt for dyrt å kjøre til venner som bor innenfor kommunegrensa til Oslo, og alt for dyrt når man må kjøre gjennom Oslo for å komme seg til øst- og vestsiden av Osl
- Greit at det blir mindre biler i sentrum, men både næring og privatpersoner har behov for å hente bringe/levere ved forskjellige anledninger. Når all gateparkering blir borte uten at det tilrettelegges for parkering ved varelevering ser tar bilene seg ti
- Gruer meg til å sykle gjennom sentrum hver dag. Det er ingen fornuftig tilrettelegging for transportsyklister. Konflikter med andre traffikanter er dagligdags. Eneste alternativ er å trille sykkelen på fortauet. Det er en gåte hvorfor det ikke er laget g
- Gulrot er bedre enn pisk! Bruk penger på å forbedre kollektivtrafikken og sykkelstier FØR høyere bompenger og bilfritt sentrum innføres. Husk også at mange som er i Oslo hver dag, bor utenfor Oslo. Der er kollektivtilbudet et helt annet.
- Gå over til el-busser og legg ned trikken!
- Gående må prioriteres fremfor syklende, ikke omvendt som i dag.
- Gående som går på rødtlys burde ikke vært lov. Fører til mange skumle situasjoner for oss syklende som IKKE kjører på rødt lys
- Gågatene er for smale. Butikker og kafeer ønsker å stille ut varer og sitteplasser. Øvre Karl Johan fra Stortinget er i dag ikke å regne som en gågate. Slik er det flere steder, også i Torggata der jeg mener fortauene burde vært mye bredere og gaten kun
- Går fra vondt til værre i Oslo. Regner med at det kun er spørsmål om tid før det ikke er levelig her lenger for lavtlønna som ikke kan leve uten bil.
- Hadde det vært flere togavganger, hadde jeg brukt Oslo mer. Det er togavgangene det avhenger av (etter at det har blitt SVINDYRT å kjøre inn til Oslo og umulig å parkere er det jo bare toget eller bussen man kan ta). Og alle flytter fra Oslo fordi det er
- Hadde en drøm om å selge huset og kjøpe leilighet i sentrum. Det er ikke lenger attraktivt når det neste ikke er mulig å kjøre bil derfra.
- Hadde gjerne brukt kollektivt fra skøyen til helsfyr/økern, men tar for lang tid

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hadde håpet vikunne fått uttalt oss om transporten INN til Oslo som har blitt vesentlig dårligere
- hadde jeg jobbet i sentrum hadde jeg vært mye oftere der. jeg sykler mye, men er redd for at den skal bli stjålet. bysykkel er sikkert fint, men jeg vil bruke hjelm, og den går jeg jo ikke rundt med i hånden.
- hadde jeg visst at direkte buss oslo vikersund hadde blitt nedlagt og at toget sluttet å stoppe i vikersund om ettermiddagen på vei til Bergen så hadde jeg muligens ikke flyttet til Vikersund men herregud for et flott sted. Når jeg er hjemme så synes jeg
- Hadde kjørt MYE mer kollektivt, men for tungvint (bytte, buss kun hver halvtime)
- Hadde syklet mer til sentrum om det hadde vært bedre tilrettelagt. Reiser til nabokommune for å handle istedenfor å kjøre gjennom bomringen til Oslo
- Hadde tenkt å benytte bysykkelordning i sommer, men det er aldri ledig sykkel
- halver pris på kollektivt, øk innfartsparkering
- Halvtenkte planer gir halvutførte løsninger. Sykkelveinettet er et glitrende eksempel
- Handelstilbudet i Oslo skrumper uke for uke, og byen oversvømmes av løsgjengere og tiggere. Ikke noe sted man anbefaler.
- Har allerede svart, men får allikevel purring
- Har blitt enda vanskeligere å finne parkeringsplasser i Oslo sentrum!
- Har bodd i utlandet i fire år, og opplever mindre trafikk i sentrum nå enne for fire år siden. Absolutt til det bedre!
- Har byttet jobb siden i fjor, så noen av spørsmålene ble dermed litt snodige.
- Har daglig erfaring med overfylte t-bane, utrolig kjedelig å allttid måtte stå på banen, Er selv i en alder der jeg ser at det spesielt på vinterstid er ganske håpløst for meg med bratte,isete bakker opp og ned til banene. Det er ikke slik at ALLE kan gå
- Har en funksjonshemming som gjør at jeg er avhengig av bil
- Har en mor som liker å gå på teater/Operaen men som ikke klarer å gå så mye. Er derfor avhengig av bil for å ta henne med siden vi bor så langt fra Oslo. Bil gjør det også enklere i uken når man er på Operaen/teater på kveldene i uka, da blir det ikke så
- Har hatt besøk fra folk utenfor Norge, og de har sagt dette om Oslo (oversatt til norsk): Oslo er som ett tivoli. Det er inngangspenger, kø over alt og er fult av klovner. Mindre biler betyr mindre folk. Ser vi på andre byer i Norge som allerede har fjer
- Har hørt rykter om at t-bane tunnelen mellom Majorstua og Stortinget ikke er særlig sikker lenger. Hvis det er tilfelle håper jeg det blir tatt tak i. Sikkerhet er det viktigste for meg.
- Heia bilfritt sentrum, beboerparkering og sykkelveier!
- Heia brede sykkel- og gangfelt og færre biler i sentrum.
- Heia Oslo som bilfri by! Men dette alene vil ikke skape liv; tilbudene og aktivitetene må også være derom folk skal bruke byen - ikke minst butikkene.
- Heia sykkel!
- Heier på at deler av Oslo sentrum skal bli bilfritt, men ha fokus på at handelsstanden kan blomstre parallelt med dette. Ta også hensyn til at ikke eldre og uføre nødvendigvis kan ta transportmidler for å komme seg til og fra sentrum.
- Heier på bilfritt Oslo om vi kunne fått alternativer som ikke koster mer enn å kjøre bil.
- Hektisk
- helt dustete hån mot bilistene
- Helt greit, men blir nok ikke brukt til noe som helst annet en utgifter
- Helt horribel situasjon for syklister. Sykler jevnlig Ski-Lysaker og det er direkte farlig situasjon forbi barcode/Operan. Heller ikke tilrettelagt forbi rådhusplassen. Opplever nesten-ulykker med biler/busser/syklister/gående nesten hver gang.
- Helt horribelt - Norges store skam er NSB og kjøreforbud i Oslo sentrum!
- Helt tåpelig å fjerne alle parkeringsplassene og ha skyhøye bompriser
- Helt uenig i at det skal være så mange bilfrie soner i ring 1!
- Helt utrolig at en legger så til rette for de som bor inne i byen at ikke engang elbilen kan brukes. Alle småbarnsforeldre som jeg kjenner som ikke har god råd har regnet på å kjøre bil kontra lavere stillingsbrøk og det er det siste som vinner frem. Da
- Hold fokus på trygghet og lavutslipp for barn og voksne - byer av denne størrelsen kan ikke tilpasses biler.
- Hovedfokuset for både syklene og kollektivtrasnport må være å få ryddet opp iDronning Eufemias gate. Fra bussens ståsted alltid kø på ettermiddagen. Fra syklistenes ståsted virker det direkte farlig.
- Huff
- Hurra for beboerparkering. Reduser muligheten for parkering for virksomheter som holder til i sentrum, som advokatkontorer, eiendomsmeklere mv mv
- husk at det er mennesker som på grunn av helse eller annet ikke kan sykle i byen, og ta hensyn til at det er mennesker med handicap som er avhengig av bil for å kunne nyttiggjøre seg oslo sentrum
- Husk på de eldre som ikke kan gå så langt.
- husk å sørge for at det går an å ta med gamle foreldre på besøk til steder i sentrum - ikke alltid lett for de å kunne ta kollektivt når det er maks 2 timers parkeringer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hv amed oss som har gamle foreldre i Oslo som vi tar oss av? Nå kan vi ikke lenger parkere for å besøke dem - det koster i så fall mye og vi må gå langt. De blir ensomme. Tar Oslo seg av dette for oss, da?
- Hva med billigere kollektivtilbud, hadde erstattet bil m buss om vinteren da.
- Hva sa 0-eren når han møtte 8-eren? "Stramt belte"
- Hvis biler blir forbudt i sentrum, bør legevakten flyttes.
- Hvis det er snakk om å lage et bilfritt Oslo sentrum så MÅ man også se hen til andre land og lage parkeringsmuligheter utenfor sentrum for bil slik at man kan parkere der og så reise inn med kollektiv. Slik er det ikke i dag. Må gjøre dette i rett rekkef
- Hvis det skal bli bilfritt i Oslo, må det billigere å reise kollektivet, for de som ikke bruker toget til daglig, det blir dyrt å bruket tog innimellom for en familie på 5, når man skal betale for mer enn 2 soner
- Hvis kollektivtransport kunne ta mindre tid og uten forskinkelse og komme hver 5 minuter ,foretrekker mange kollektiv transport
- Hvis man vil øke bruken av kollektivtrafikk må det legges til rette for dette ved for eksempel tilstrekkelig pendlerparkering o.l. tiltak som gjør det mulig for også de som ikke har gangsavstand til kollektivtilbud å bruke det. I tillegg må det sørges fo
- Hvis man ønsker å stenge ute biler fra sentrum, MÅ man bygge ut kollektivtrafikken UTENFOR Oslo by. Det holder ikke å få t-bane til Grünerløkka - kollektivtilbudet i sentrum er MER enn bra nok. Det er vi som bor på Øvre Romerike eller lignende steder god
- Hvis Oslo skal bli bilfritt, må det gjennomføres. Ingen unnskyldninger. Nedpriorer bilister, overalt, og ikke bare halvveis løsninger. Savner en helhetlig plan for sykkelstiene, sammenhengende. Slik Oslo fremstår i dag, så er syklister utsatt, det er "me
- Hvis sikkerheten og sykkelveiene bedres, vil jeg sykle mer i sentrum
- Hvor er luftindikatorene på trivsel og uteliv i Oslo sentrum?
- Hvor skal man parkere når man en dag må ta bil til jobben? Tar sjelden bil, men noen ganger i året må jeg
- Hvordan skal personer med gangproblemer komme til sentrum. Ikke alle er 30 år og syklist
- Hvorfor er det ikke innfartsparkeringer og gratis kollektivt fra/til disse, hvis man ikke skal kjøre bil?
- Hvorfor ikke spørre om antall sykler i husstanden ;)
- Hvorfor må det være fiskere på Ulvøybrua som er til stor sjenanse for oss gående og gjør det trangt når biler passerer. Søppelet flyter etter de som fisker og det meste forsvinner ned i fjorden. Dette er trist og jeg vet at ingen ting kommer til skje. De
- Hvorfor skulle jeg svare på dette?
- Hyppigere avgang på kollektivtrafikken, det er alltid fullt når jeg reiser, får sjelden sitteplass. Når flere tar kollektivtrafikken i bruk må det settes inn flere avganger. Man blir IKKE oppmuntret til å ta kollektivt når man må stå som sild i tønne. De
- Hysteriet mot bruk av bil reduserer menneskers livskvalitet.
- Høl i hodet å gjøre om trafikkmønsteret i sentrum, og idiotisk å fjerne parkeringsplasser. Det burde legges opp til flere rimelige parkeringsplasser slik at alle som trenger og ønsker kan benytte seg av sentrum. Vanskeligere å få tak i håndtverkere eller
- Håper de rødgrønne mister makta! Grünerløkka-gjengen er stort sett bare opptatt av sykkelstier. Vi som bor i utkanten av Oslo har andre utfordringer.
- Håper dere får til store endringer - flere gågater, mindre biler, bedre sykkelløsninger!
- Håper det blir bedre. Mye forurensning. Dårlig for Miljøet
- Håper det blir rom for litt gjesteparkering, man må kunne få besøk av folk langveisfra uten at de må sette fra seg bilen flere mil utenfor Oslo..
- Håper forholdene for syklende blir bedre, jeg har syklet mye - men nå synes jeg det er for risikabelt.
- Håper p bilfritt Oslo sentrum, og at kollektivtrafikken blir utslippsfritt.
- Håper på bedre kollektivtilbud til Frysja/Brekke/Kjelsås og generelt bedre tilrettelegging for sykling
- Håper på bilfritt sentrum!
- Håper undersøkelsen blir gjentatt til vinteren, i Oslo er det stor forskjell på hvor mange som sykler om sommeren eller om vinteren
- Håper veldig at fokuset på tilrettelegging for sykkel fortsetter! Også bedre merking, f.eks. skilting som unntar syklister fra enveiskjøring og tilrettelegger for dette.
- Håper ventetid reduseres
- Håper virkelig det kan bli bedre for fotgjengere å ferdes i Oslo by. NB! Syklister er ofte mer hensynsløse ("miljøsvin") enn bilister!!!
- Håpløs situasjon for bosatte i Oslo som er avhengig av bil for barnehage, jobb, foreldre eller andre på institusjon. Kollektivtilbud henger ikke med og innfartsparkeringer er ikke nok utbygd. Håpløst for folk som ikke trenger noe annet enn å kjøre gjenno
- Håpløst
- Håpløst med parkering for oss som jobber natt i utelivsbransjen. Vi er avhengige av bil da kollektivt ikke går på natten. Forferdelig å skulle finne parkering. Da burde p hus være gratis mellom 20-06. Om jeg skal betale p hus når jeg jobber , så har jeg

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Håpløst planlagt og tilrettelagt for sykling øst-vest i sentrum, fra Gamlebyen til Aker Brygge. Dødsfarlig!
- Håpløst virvar med stengte gater og ingen parkering. Kløne te undersøkelse
- Håpløst å parkere for folk som kommer utenbys fra. For dyr bomring.
- I Dronning Efemias gate kryr det av privat bilister som kjører i kollektivfeltet. Dette forsinker reisen min med over 10 minutter hver dag. Det er kun buss og taxi som har lov å kjør inn der, men det bryr de seg lite om. Det er aldri kontroll der, så det
- I forbindelse med stengingen av brynstunnelen ble det opprettet et eget kollektivfelt for buss langs ring 3 - det har vært fantastisk! Det har kortet ned tiden jeg brukte til jobb før stengningen, og jeg slipper å føle på frustrasjon av at bussen er nedp
- I overkant lang undersøkelse! Ellers så bidrar hullete veier, brostein og trikkeskinner + rene kollektivfelt til en mindre smooth sykkelhverdag. Men trikken som transportmiddel er bra!
- i'm more interested in changes around my residence
- Idiotisk å begrense bruken av bil i setrum
- Igjen - trikken er ikke fremtidsrettet. Ellers positiv til bilfritt sentrum
- Ikke alle bor i Oslo sentrum.
- Ikke alle kan sykle eller gå over lengre avstander. Ønsker flere trikker eller elbusser på kryss og tvers i sentrum
- Ikke alle sprøsmålene er like relevante, men tvunget til å svare likevel. Det emdfører dårligere vailditet
- IKKE FJERN P PLASSR I SENTRUM, BYGG BEDRE SYKKELVEIER
- Ikke flere bomstasjoner, please !
- ikke fornøyd
- Ikke gjør det umulig å bruke bil i sentrum!
- Ikke god trafikksituasjon ved Rådhuset og Aker Brygge. Gående, syklende, trikk, buss, bil krysser hverandre fra alle retninger.
- Ikke helt relevant for meg. Mer relevant å bli spurt om erfaringer med NSB
- Ikke steng bilene ute av sentrum
- Ikke steng sentrum for Elbiler
- ikke steng sentrum for person biler
- Ikke ta bort flere parkeringsplasser nå - det er faktisk mange som trenger dem.
- Ille at man fjerner muligheten til å kjøre/parkere i sentrum og sentrumsnære bydeler!!
- imøteser med glede kurs for syklister om ikke å sykle på rødt, ikke sykle over fotoverganfger og kurs for bilister om å bruke retningslys
- Indre by kan godt bli mer gågatepreget, for der er det lite hensiktsmessig å kjøre bil allikevel. Men da bør det være lett å parkere rett utenfor denne sonen. Det er ikke alle som kan/klarer å bruke kollektivt eller sykle.....av helsemessige årsaker...
- Indre by må gjerne være bilfri men med flere bompengeringer og færre parkeringsplasser innenfor ring 2 vil det bli et kjedeligere bysentrum med færre butikker. Selv reiser jeg nesten aldri til sentrum for å handle.
- ingen
- Ingen
- Ingen benytter nesnødde benker om kvelden i vintermnd. Vanskelig med parkering kveld, da det også er dårligere kollektivtilbud
- Ingen kommentar
- Ingen kommentarer
- Innstilte togavganger og stappfulle tog/busser er hverdagskost i Oslo. Det må være mulig å være litt proaktiv, ellers tror jeg flere vil prøve å finne andre løsninger enn kollektivtransport.
- Irriterende å få så mange oppfølgingsspørsmål om hvordan reisen har endret seg etter Brynstunnellen åpnet, når jeg tydelig har svart nei på det spørsmålet.
- Irriterende å få så mange spørsmål om f.eks. Brynstunnelen når jeg har forklart at jeg sykler til jobb på noen få min.
- it's annoying that it's difficult to park in Oslo now and that it costs so much to enter. We have religious reasons to be in Oslo and it is not practial for us to get where we live to where we need to be by bus with kids so late at night.
- Ja til "bilfritt" oslo sentrum
- ja til 0 biler
- Ja til bedre togtjenester og færre biler!
- JA TIL BILFRITT SENTRUM
- Ja til bilfritt sentrum!
- Ja til flere sykkelstier i Oslo sentrum! Det er helt krise at det er så dårlig tilrettelagt for syklister!
- Ja til færre "harde" trafikanter i sentrum. Både som syklist og gående oppleves det utrygt når man konkurrerer om plassen med slike.
- Ja til mer sykling, mindre trafikk og mer t-bane

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ja til mindre biler i sentrum og flere p-plasser ved etc togstasjoner utenfor byen. Få ned prisene på kollektiv.
- Ja til separate sykkelfelt! Mange sykler alt for fort og da er det fortsatt ikke avslappende å gå i byen
- Jeg anbefaler sterk utvikling av langrennsløyper i Osloby med kunstsnøkanon. For eksempel: Sognsvann - Gaustad - Blindern - Majorstuen - Frognerparken - Aker Brygge. OG Maridalen - Grønland langs Akerselva. OG Bodstad - Smestad - Majorstuen - St. Olav -
- Jeg aner ikke hvor langt det er fra hjem til jobb men måtte skrive noe på måfå for å komme videre i spørreskjemaet. Burde være mulig å ikke oppgi.
- Jeg bor i Eidsvoll kommune og bruker ca 35-40 min med bil til jobb. Hvis jeg skulle reist kollektivt, og alt var i rute, så ville jeg brukt ca 4 timer og 20 min per dag på reise.
- Jeg bor i Rygge ,Jeg går+sykkler+tog.J
- Jeg bor ikke i Oslo. Jeg jobber ikke i Oslo sentrum. Kollektivtilbudet mellom hjem og arbeid er helt ubrukelig. Med bil bruker jeg litt mer enn 10 minutter på sju kilometer. Med kollektivtransport ville det kostet meg 20 min gåing samt venting og bytting
- Jeg bor langt utenfor Oslo og har ikke forhold til Oslo Sentrum utover transport til og fra arbeid.
- Jeg bor nesten i sentrum men fjerning av alle vanlige parkeringsplasser er umulig. Jeg eier ikke bil men hva hvis noen utenfra kommer med bil? Når jeg har flere dager besøk blir det veldig mye penger å betale.
- Jeg bor på Torshov og har et meget godt kollektivtilbud. Det som nå er et problem er å møte folk utenbys fra som ikke kan få parkert i Oslo. Det er også problmer å få fraktet eldre som er dårlig til beins. Da må man være minst to stykker, en som kan følg
- Jeg bor selv, nesten i sentrum - på Skillebekk. meg og mine bruker bilen for å komme oss ut og vekk fra byen. Bilen brukes minimalt i sentrum. Vi som bor i slike områder og disponerer bil som IKKE brukes i byen, har fått mer belastning av dette. Vi har
- Jeg bor ved scheigaardgate, og som beboer er jeg bekymret for at bilfritt sentrum skal føre til enda mer trafikkpress og støy der hvor jeg bor. Det er allerede et svært trafikkbelastet område.
- Jeg bruker byen lite nå fordi barna er små (under 4 år). Det blir mye-mye-mye mer aktuelt å dra til sentrum når a)ungene er litt større og b)det blir mer bilfritt. Biltrafikk er en god grunn til å ikke ta med barn ned i sentrum, fulle fortau og biltrafik
- Jeg bruker en mobilitetsscooter og DET har dere ikke tatt hensyn til i denne undersøkelsen. Min opplevelse av Oslo sentrum er at det er mye grave arbeid til tider og fortauskant som er ALTFOR høy, og av og påstigning til og fra T-Ban kan være helt håpløs
- jeg bryr meg ikke om oslo
- Jeg både går, sykler og kjører i Oslo og føler jeg ser trafikken fra alle ståsteder. Gående oppfører seg dårligst, så kommer syklister mens bilister stort sett overholder regler. Det burde etableres kampanjer for hvordan gående bør oppføre seg i et trafi
- Jeg driver en klesforretning i Sentrum. Dessverre har fjerning av parkering på gateplan vært svært negativt for de av våre kunder som bruker bil, og det er en del
- Jeg er bedrøvet og lei meg for den foreslåtte nedleggelsen av min nærmeste togstasjon, Auli. Denne gjør det mulig for meg og mange andre å GÅ til toget. Nå vil man i stedet legge ned denne og tilrettelegge for bilkjøring til toget på Rånåsfoss i stedet.
- Jeg er drit lei av å stå stablet som sauer på vei til slakteriet på toget til og fra Lillestrøm hver dag.
- Jeg er for at OsloPakke 3 realiseres snarest og at sykkelveier mellom Sandvika og Oslo området forbedres
- Jeg er for biltrafikk i byen, flere parkeringsmuligheter. Kollektivtilbudet må utvides, alltid stappfullt :-(Syklister er noe dritt, råtasser på egne sykler og på bysykler:-(
- Jeg er fornøyd med utviklingen i byen og håper at også luftkvalitet blir bedre.
- Jeg er glad for at det blir bilfritt sentrum, men syns at kollektivtransport skal bli billigere og T-banesystemet bør utvides. Og så syns jeg det skal komme flere sammenhengende sykkelfiler. Og så syns jeg ikke private aktører kan ta parkeringsbøter/park
- Jeg er glad i å sykle, og vil gjerne sykle enda mer, men synes det er krevende at det ofte ikke er plass til syklistene i trafikken (må enten opp på fortauet eller ut i veibanen der det er mye trafikk og busser.
- Jeg er helårssyklist og sykler ofte med transportsykkel med en eller to barn, og opplever at byen ikke tar høyde for nye typer syklister, selv om det er ønskelig at flere folk sykler. Det er vanskelig å passere der det er bommer (Tøyengata, Oslogate og s
- Jeg er ivrig kollektivbruker. Jeg kjører KUN kollektivt til oslo sentrum. Jeg bor på Holmlia i søndre nordstrand og tar stort sett toget til sentrum (ikke buss). Jeg og veldig mange rundt meg opplever stor frustrasjon rundt NSB og deres lave punktlighet.
- Jeg er meget fornøyd med trafikksituasjonen.
- Jeg er negativ til at syklister prioriteres frmfor bilister i sentrum. Det bør være lett å kjøre inn og ut og å parkere for kort tid
- Jeg er negativ til beboerparkering. Iblant (sjelden) må jeg bruke bil og nå er det blitt dyrt både å kjøre inn til Oslo og parkere. En behovsprøvd parkeringsordning for ansatte i et område burde vært mulig (max antall parkeringer per person e.l.)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg er nokså ivrig syklist til og fra jobb, og opplever gode sykkelforhol deler av strekningen, som så forsvinner helt i andre deler av strekningen eller i veikryss ol. Varierende status, dvs. ut og inn på bilvel/sykkelvei er et problem sammen med dårlig
- Jeg er ofte i Frankfurt. Der er det biler over alt. Det ser ut som det er tillatt å parkere på fortauene og mange biler står der. Synes Oslo har kommet mye lenger enn dem.
- Jeg er opptatt av balanse. Flott med bilfritt sentrum, men Jeg sliter med revmatisme og er noen ganger avhengig av bil da jeg ikke kan gå så langt. Men jeg er ikke så dårlig at jeg kan parkere på reserverte P-plasser. Da kan Oslo sentrum bli vanskelig ti
- Jeg er overhodet ikke fornøyd med det som omtales som nye sykkelveier. DFlere av de strekningene jeg sykler er det et "lappverk". Det er noen meter med sykkelsti, opphold noen nye meter, bussholdeplass etc etc. Fint at man forsøker å legge til rette, men
- Jeg er positiv til at det blir færre biler i sentrum og til mer tilrettelegging for sykling. Jeg mener at byen Oslo må tilpasses personer (som meg) som planlegger et bilfritt liv, også når jeg etter hvert får barn.
- Jeg er positiv til at våre trafikkvaner endres fra bilkjøring til kollektivt/sykling/gange. Det er helt nødvendig. MEN det er viktig at det samtidig legges bedre til rette for alternativene, og at det finnes økonomisk lønnsomme alternativer. Jeg bruker 2
- Jeg er positiv til økt tilrettelegging for sykling , gange ønsker gjerne å ha mulighet til å parkere avgiftsfritt utenfor ring 2
- Jeg er positiv til å stenge Oslo sentrum innenfor Ring 1 for biltrafikk, men savner tilgjengelige og rimelige parkeringsalternativer (gjerne i kombinasjon med P+R) utenfor sentrum slik det er løst i flere andre europeiske storbyer; det mangler også en kv
- jeg er relativt ny i Oslo, hadde ikke noe å bidra med på alle spm.
- Jeg er selv syklist, og anser noen ganger andre råsyklister som de skaper mest farlige situasjoner og gjør det ubehagelig og uoversiktlig for gående og de som sykler i rolig tempo. Et problem område som kunne trenge noe regulering, eller evt et markert
- Jeg er spent, dette er et spennende eksperiment.
- Jeg er sterk tilhenger av bilfritt sentrum :)
- Jeg er sterk tilhenger av bilfritt sentrum. Mener bil bør bortprioriteres innenfor Ring3. Det må legges bedre til rette for rask sykling (pendling) til og fra sentrum - og gjennom sentrum. Det må skje på bekostning av bilismen.
- Jeg er svært fornøyd med at 31-bussen går så ofte. I Rushtiden retning nordover er det desverre ofte forsinkelser, og bussene kommer ofte i kolonner. Da oppleves det som at bussen ikke går så ofte.
- Jeg er svært godt fornøyd med ordningen for beboerparkering der jeg bor. Mitt inntrykk er at det har blitt lettere å finne plass etter at ordningen ble utvidet og årsprisen økte.
- Jeg er svært positiv til at Oslo kommune tar grep for å redusere biltrafikken i Oslo sentrum. Det er et veldig godt tiltak!
- Jeg er uenig i utviklingen av trafikksituasjonen i sentrum, og synes det er ekstra ille at tohjulinger også må løse p-avgift på lik linje som biler.
- Jeg er ukependler som parkerer på privat plass. bor på båt på hovedøya. Går og tar ferje hver morgen og ettermiddag.
- Jeg er varm tilhenger av bilfri by, men tror ikke det i seg selv vil føre til mer aktivitet. Det er andre mekanismer som også spiller inn.
- Jeg er veldig kritisk til alle nedleggelser av trikkestopp i Oslo sentrum og det dårlige offentlige kommunikasjonstilbudet i Oslo. Det bør prioriteres. Mitt inntrykk er at byrådet kun prioriterer syklistene og ikke de som ønsker eller har behov for et g
- Jeg er veldig opptatt av at det må være et godt kollektiv tilbud når det skal skje endringer i Oslo. Videre mener jeg det er viktig at billettprisene går ned og ikke økes slik det gjøres nå. Jeg mener dette er et godt intensiv når det er ønske om at fler
- Jeg er veldig positiv til at det blir mindre biler i oslo sentrum, men opptatt av at det må legges til rette sånn at folk som har behov for bil kan bruke det. det er viktig at man feks kan bo i oslo sentrum med barn og benytte bil. det må ikke bare bli t
- jeg er veldig positiv til en mer miljøvennlig Oslosentrum
- Jeg er veldig positiv til planene om mindre biler i Oslo sentrum
- Jeg etterlyser bedre tilrettelegging for syklister. Endringene som er gjort er utilstrekkelige og oppleves ikke helhetlig. Noen kortere strekninger er forbedret, men det hjelper lite når tilretteleggingen opphører etter noen få hundre meter. Slike lappet
- Jeg føler at jeg blir tatt mye mer på alvor som syklist på min rute til/fra jobb
- Jeg gleder meg til bilfritt byliv!
- Jeg gleder meg til bilfritt sentrum!
- Jeg gleder meg til en mer bilfri sentrum, og bedre tilrettlegging for syklister og fotgjengere
- Jeg gleder meg til omleggingen i Oslo sentrum, håper det blir et yrende liv!
- jeg hadde nok syklet mer til byen hvis jeg følte at det var tryggere å sykle og tryggere å parkere sykkelen min i sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg har arbeidet i sentrum i snart 40 år og har aldri opplevd at det er et "bilproblem" i sentrum. Stort sett varebiler som leverer varer og taxier. Opplever få privatbiler innenfor ring 1. Dette skyldes nok at det er vanskelig eller dyrt å parkere her.
- Jeg har det siste året som syklist blitt kjørt ned av en drosje, og presset ut av veien av en buss i rute. Dessuten parkerer det biler i sykkelfeltet og skaper farlige situasjoner.
- Jeg har el-bil derfor er det lett å finne parkering de få gangene jeg kjører til jobb, det er jeg svært fornøyd med!
- Jeg har et ønske om at kollektivtransporten skal bli bedre, særlig tilbudet på linje 5, som er dårligere for brukerene nå enn det det var før.
- Jeg har fått kortere reisevei i løpt av de siste årene - pga. bussfil og mindre biltrafikk -tror jeg. Det dreier seg om nesten 50 prosent av reisetiden.
- Jeg har ikke noe imot biltrafikk. Det er flytrafikken som må begrenses betraktelig.
- Jeg har inntrykk av at det bygges en del sykkelfelt etter kilometer og ikke etter en analyse av hvor det er vanskelig å sykle (uavhengig av byråd) Eks Ullevålsveien ved veterinærhøgskolen for noen år tilbake. Målet burde ikke være i km, men i vanskelige
- Jeg har liten tillit til at mine svar i denne undersøkelsen vil bli tatt hensyn til. Jeg antar at svarene mine vil bli brukt politisk av byrådet til støtte for byrådets politikk. Jeg opplever TØI som en polemisk aktør i samferdselsdebatten. Jeg opplever
- Jeg har siste året valgt å kjøre kollektiv i stedet for bil til jobb i Oslo sentrum. Jeg mener fokuset må snu fra billigere kollektivtilbud til enda mer kapasitet. Tbanen er stappfull ved karlsrud. For å få flere til å ta samme valg som meg tror jeg foku
- Jeg har tilgang til egen parkeringsplass i sentrum (leier) pga avstand mellom hjem og jobb kombinert med dårlig kollektivtilbud på den strekningen.
- Jeg har tro på tiltak for en levende by, for en grønnere by og folkeliv. Men det må gjøres i bærekraft med alle butikker og serveringssteder som på gateplan trenger leveranser av varer. Og også alle oss som er avhengig av kunder på besøk, som aldeles ikk
- Jeg håper at et bilfritt sentrum ikke påvirker enkelte butkker i negativ forstand, da Norge har et langt vinterhalvår, som inkluderer at nordmenn bruker mer bil i forbindelse med ærender/gjøremål. I tillegg synes jeg det er et urealistisk tankesett at no
- Jeg håper byen tilrettelegges slik at ALLE aldersgrupper våger å sykle i trafikken
- Jeg håper de nye endringene i sentrum gjør det enklere for syklister og kollektivtransport og kommer raskt, trygt og effektivt fra sted til sted
- Jeg håper denne undersøkelsen i hvert fall til en viss grad greier å få frem at jeg opplever å bli presset ut av sentrum gjennom kost i form av enten penger eller tid, jeg var tidligere ganske engasjert i frivillige organisasjoner som holdt til i sentrum
- Jeg håper dere ikke vil gjøre det vanskelig for bilister, Jeg kjører El-bil og håper vi kan få gode fordeler.
- Jeg håper det blir færre biler og bedre tilrettelegging av trygge sykkelveier i sentrum
- Jeg håper framtida bringer flere atskilte transportruter for hhv. syklister og gående. Det tror jeg vil gi syklister bedre rykte og status, og dempe konfliktnivået.
- Jeg håper Oslo kommune fortsetter jobben med å ta bygatene fra kjørende og parkerte biler til fordel for folk som går og sykler.
- Jeg håper vi kan bevege oss i samme retning som København.
- Jeg kan godt være enig i at man skal prioritere sykler og kollektivtransport for miljøets skyld. Men jeg oppfatter det slik at man griper tak i situasjonen litt bakvendt. Først må alternativene være godt på plass før man innskrenker vanlige folks reisemø
- Jeg kjører bil av sikkerhetsmessige årsaker og er derfor neppe representativ for undersøkelsen
- Jeg kjører bil hele vinteren fordi kollektivtilbudet blir for dyrt i forhold til tilbudet. Kollektivtransportprisene burde reduseres kraftig. Da vil biltrafikken gå ned av seg selv.
- Jeg kjører bil til jobb og savner spørsmål om hvorfor. Jeg skulle veldig gjerne ha syklet ellet tatt kollektivtransport. Med kollektivtransport vil jeg bruke ca.1 time hvis transportmidlene er i rute, noe de sjelden er. Sykling er altfor skummelt, særlig
- Jeg kjører MC og savner MC parjerng
- Jeg kjører så lite bil som mulig; men så lenge som mine foreldre levde, var jeg avhengig av bil for å besøke dem! (2,5 times biltur unna) Jeg er aktiv foreldre i en lokal idrettsklubb. Bilen er nyttig når man f.eks. få ungdom til en kamp på Konnerud i D
- Jeg kombinerer bil innfartsparkering og buss(vinter)/sykkel(vår-sommer-høst) Tilgjengelige og gode sykelveier fra innfartsparkeringene 10-30km fra sentrum virker stimulerende.
- Jeg kunne ønske at t-banetunellen mellom Ensjø og Carl Berner var i bruk, og at det var bedre plass på Helsfyr bussterminal. Ideelt sett ønsker jeg å kunne reise fra Oppsal til Sagene med kollektivtransport uten å måtte bytte buss på Helsfyr. Forøvrig me
- Jeg liker ikke utviklingen av bilbruken de forhindrer i Oslo. Har allerede begynt å bruke byen mindre og kommer til å bruke den enda mindre fremover pga. vanskelige kjøretilgang og parkering

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg liker ikke å bruke Oslo sentrum pga. pågående tiggere, gatemusikanter, åpent narkotikasalg og -bruk, og prostituerte. Det er ikke et bybilde jeg ønsker at barna mine skal ta del i. Fint med færre biler i sentrum, men hjelper lite når andre problemer
- Jeg liker off.trans, sykkel og gåing. Bruker bil når jeg må(tunge ting og helgetur) + bilferie
- Jeg liker sånn det er nå, med begrenset tilgang, men hvis det blir helt lukket, blir det upraktisk i visse situasjoner.
- Jeg løpet til og fra jobb, det var ikke noe svaralternativ
- Jeg mener at bilen har fått regjere i bylivet alt for lenge. Dette har gjort at det har vært ubehagelig å puste i sentrum til tider - selv om jeg ikke har astma eller andre luftveissykdommer. Jeg liker retningen Oslo tar nå, med å tilrettelegge for en me
- Jeg mener bilen må nedprioriteres. Det må i større grad tilrettelegges for sykling. Det er så mange argumenter for; det bidrar til bedre folkehelse, trivsel, mindre forurensning blant annet.
- Jeg mener det er et feilgrep å gjøre vanskeligere å bruke miljøvennlige biler (nullutslipp) i sentrum.
- Jeg mener det er positivt om man satser på økt tilrettelegging for og prioritering av kollektivtrafikk, selv om dette vil gå på bekostning av fleksibiliteten mange har større eller mindre behov for med privatbil. Dersom økningen jeg har opplevd i trafikk
- JEg mener trafikksituasjonen går helt feil vei - Togtilbud fra SKI er elendelig og ikke noe å stole på - forsinkelser stappfulle tog hjelper ikke til med å bruke kollektivt.
- Jeg merker mindre biler i området Nationaltheatret til Majorstua. Fint!
- Jeg må ha bil av ulike grunner. Utgiften på å ha bil er satt, men det er ikke aktuelt å dele bil da jeg ikke kan planlegge når jeg skal bruke bilen. Med økte bomringer og-satser så blir det dyrt å bruke bil. Har man bil så må man bruke den, ergo kjører j
- Jeg må levere eller hente barn i barnehage 5 km fra hjem, jeg kjører elbil, den endringen var veldig bra fra bensinbil på E18
- Jeg observerer at flere sykler til og fra jobb, inkludert om vinteren. Det er bra, men det skaper også utfordringer med å blande gående og syklende og gang/sykkelveier når det blir trangere om plassen. Elsykler er genialt, men øker også risikoen ved at h
- Jeg opplever at det gjøres lite for å minske biltrafikken utenfor sentrum. det er ekstremt mye kjøring i vår bydel (Østensjø). Her gjøres det lite for å minske for eksempel støyforurensingen som følger av sterkt traffikerte veier. Plassering av tjenester
- Jeg opplever at det har blitt langt vanskeligere å kjøre bil. Byen utvikles ut fra en naiv tro at alle enkelt kanreise kollektivt. Jeg har et barn med psykisk lidelse og er avhengig av å kjøre bil mye. Det tas det ingen hensyn til. Jeg må betale like mye
- Jeg opplever at trefikken er samme som før. Det er ofte problemmer med T-bane.
- Jeg opplever at vi bruker unødvendig mye av arbeidstiden på å kjøre til/fra oslo sentrum, og på å lete etter parkeringsplasser. Det burde være mulig å "seriekoble" trafikklys slik at man ikke trenger stoppe på rødt ved alle lyskryssene. Gangfelt i inn/u
- Jeg opplever byen som lite tilrettelagt for syklister
- Jeg opplever det som farlig å sykle i Oslo, det er en uholdbar stor fare for ulykker.
- Jeg opplever ofte agressiv kjøring fra enkelte bilister, særlig taxisjåfører og noen ganger busser, når jeg sykler i oslo
- Jeg opplever ofte nest-ulykker pga syklister som bruker fortauene isteden for gaten. Gatene oppleves som for trange og uten fysisk skille mellom bil/kollektivtrafikk og syklende. Det kjennes utrygt og farlig.
- jeg opplever planene for Oslo som ekskluderende for lavinntektsfamilier og mennesker som ønsker å oppleve Oslo, men som ikke kan benyte kollektivtransport.
- Jeg pendler fra Lier til Oslo det er blitt dårligere og dårligere med tog systemet.
- Jeg personlig trenger ikke å kjøre ofte inn til byen, men de få gangene dette er nødvendig, er dog en dårlig opplevelse. Det er vanskelig å finne parkering, det er dyrt med parkering, og ikke å snakke om bompengene. De er rett og slett en frekkhet. Særli
- Jeg pleier vanligvis å sykle til jobb om våren, sommeren og høsten, men har ikke kunnet gjøre det i år. Det skyldes at jeg er gravid (7 mnd.) og ikke tør å sykle i sentrumstrafikken lenger der hvor det ikke er sykkelfelt. Fra Haugerud og fram til Grønlan
- Jeg reiser kollektivt av prinsipp og med glede. men det er ikke lenge til kapasiteten er sprengt, og hvordan skal vi da få redusert privatbilismen?
- Jeg reiser kollektivt fordi det er innfartsparkering i Nittedal. Hvis innfartsparkeringen er full må jeg kjøre bil. Det er for lang avstand hjemmefra til buss ca 4 km
- Jeg reiste kollektivt ett år. Jobber turnus og må møte presist til vakter. Må bytte transportmiddel. Kollektivtilbudet er dårligere før kl. 7 om morgenen og sent på kvelden. Også færre avganger sommerstid. Lang reisetid. Kollega sitter på når turnusene
- Jeg savner en helhetlig plan for biltrafikk, sykling og fotgjengere i sentrum.
- Jeg ser fram til et bilfritt sentrum, og regner med at de som planlegger legger forholdene til rette for det. Det er mye trikkeskinner i oslo og det vanskeliggjør sykling i gata. mye fotgjengere gjør det vanskelig å sykle på fortau. Dette må fikses.
- Jeg ser fram til et sentrum med mindre biltrafikk!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg ser frem til mindre privatbilisme i sentrum og utbygd kollektivtilbud. Spesiellt langs ring 3 og kollektivtilbud som går rundt sentrum, slik at man ikke alltid må innom sentrum for å komme seg f.eks til jobb som ligger utenfor sentrum.
- Jeg ser gjerne at gjennomgangsbiltrafikken også i Ring 1 (Pilestredet, Frederiks gate) forsvinner etterhvert. Trafikkforurensningen gjør at f.eks. universitetsbygningene mot Frederiks gate blir skitne ganske raskt etter seneste oppussing.
- Jeg skjønner et miljøperspektiv med omgjøringen, men jeg syns fortsatt det strammes unødvendig mye inn. Like ikke!
- Jeg skulle ønske at man hadde en mer helhetlig plan for bla kollektivtransport for Oslo og omegn og sluttet og se på Oslo sentrum som isolert enhet.
- Jeg sparer 45 min reisetid hver vei ved å kjøre elbil på sommeren! Vanligvis tar jeg toget.Nitrist at denne muligheten faller bort.
- Jeg støtter all tilrettelegging for sykkel og gående i sentrum! Det er mye enklere for meg å sykle til byen og jobben etter at byrute1 for sykkel ble laget.
- Jeg støtter alle tiltak for å styrke kollektivtilbudet, minimere bilbruk, tilrettelegge for gående og sykkelister og skape grønne områder tilrettelagt for aktivitet og samhold blant alle befolkningsgrupper.
- Jeg støtter arbeidet med å få til et tilnærmet bilfritt sentrum
- Jeg støtter et mer bilfritt sentrum med gode parkeringsløsninger knyttet til innfartsløsninger
- Jeg støtter sterkt at biler i så stor grad som mulig ikke kjører i sentrum!
- Jeg støtter utviklingen med økt satsning på kollektivtrafikk. Men for å få økt hastigheten på buss og trikk har man tatt bort en del stoppesteder. Det betyr at avstandene blir lengre og man blir nødt til å velge bil / taxi allikevel. F eks er det langt m
- Jeg sykler mye, og har syklet daglig de siste 5 vintrene. Snørytdding er generelt dårlig der jeg sykler i Oslo, og gjør vintersykling til dels svært vanskelig. Når gatene er fylt av snø bør snøen brøytes, men det skjer ofte ikke. Det bør forbedres. De si
- jeg sykler normalt, men grunnet et komplisert ankelbrudd har jeg vært knyttet til bilen som transportmiddel til jobb
- Jeg sykler om sommeren og tbruker kollektiv om vinteren
- jeg sykler til jobb. Det er godt tilrettelagt frem til Oslogryta, men der møter man trikkeskinner, x-antall trafikklys, hissige billister, syklister som bryter trafikkreglene m.m. Jeg synes det er litt skummelt å sykle i Oslo sentrum.
- Jeg synes at trafikksituasjonen er mye verre/farligere der hvor vi bor, enn i sentrum. Spesielt rundt Storokrysset. Man burde heller jobbe for forbedring i områder som denne, enn i sentrum.
- Jeg synes bilfritt sentrum er veldig bra
- Jeg synes den nye trenden er bra. Heia Heia, men mer til felleskapsløninger og mindre til privat sponsing av dyre elbiler som er misforstått fordelingspolitikk. Hilsen eneforsørger fra Teslaland som må kjøre gammel (dieselbil) hvis jeg bruker bil. Men al
- Jeg synes denne undersøkelsen ikke passer meg, jeg bor og jobber i det som ofte regnes som Oslo sentrum. De fleste spørsmålene tar utgangspunkt i en hverdag som ikke passer meg
- jeg synes det bør være vanskeligere å parkere enn i dag og synes det bør være bilfritt sentrum. jeg synes bilen har en viktig rolle i et samfunn, men privatbilen trenger ikke kjøre midt i sentrum. sentrum kan være til glede for gående og andre. dessuten
- Jeg synes det er bra med mindre biltrafikk i Oslo sentrum, og bedre tilrettelegging for syklister og gående.
- Jeg synes det er bra å begrense trafikken i Oslo sentrum, så lenge grupper som må bruke bil hensyntas.
- Jeg synes det er fantastisk bra at kollektivtransporten styrkes, at bilene forsvinner ut av byen, at menneskene og syklene kommer i sentrum. Det gjenstår mye arbeid - særlig med tanke på sykkelsituasjonen. JEg har bodd i Malmø og Lund og i Amsterdam. Der
- Jeg synes det er feil politikk å kostnadsbelegge bruk av bil til jobb så lenge kollektivtilbudet ikke er godt nok. Med ikke godt nok mener jeg at det tar for lang tid, og for en småbarnsfamilie som vår er tid mye verdt. jeg ville brukt dobbelt så lang ti
- Jeg synes det er fint at sentrum blir mer tilrettelagt for fotgjengere og flere bilfrie områder.
- Jeg synes det er fint med flere gågater og bilfritt sentrum. Det er viktig å legge til rette for både syklister og gående ved at hver får sin "bane", men det bør bli innført noe sykkelkurs eller holdningskampanje for de på sykkel for de tar seg veldig ti
- Jeg synes det er fint å ha parkering i sentrum når man «må» ta bil pga dårlig tid eller mange barn. Kommer til å bruke sentrum mindre i slike situasjoner dersom all parkering tas bort :)
- Jeg synes det er problematisk at alle parkeringsplasser er tatt bort i mitt område. Det er kun parkering opptil 2 timer eller beboerparkering. Jeg kan ikke få overnattingsbesøk av venner med flere barn fordi de vet ikke hvor de skal parkere. (ikke lett å
- Jeg synes det er veldig viktig at kollektivtilbudet rundt og inn mot Oslo styrkes sånn at det blir bedre alternativer for å reise kollektivt til/fra jobb. Ruters fjerning av ekspressbusser fra omliggende områder direkte til Oslo via motorveiene har gjort

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg synes det har blitt mye bedre å sykle til og fra jobb de siste par årene og er veldig glad for satsingen på sykkelfelt i Oslo!
- Jeg synes det har blitt verre å sykle de siste årene. Sykkelveiutbyggingen fremstår som symbolsk: det bygges en liten bit her og en der, ikke noe sammenhengende veinett. Bussholdeplasser dukker fortsatt opp midt i sykkelveier. Satsing på de røde sykkelve
- Jeg synes det var uklart innledningsvis på hva dere ønsket svar på (vanskelig å forstå spørsmålet - hva du reiste lengst med sist). Det tar heller ikke høyde for at jeg på vinteren bruker kollektivtransport - ikke sykkel. Rart at faktainformasjonen vi sk
- Jeg synes ikke vi kan godta at privatbiler tar opp så mye av fellesarealene i byen. Biler tar jo ikke bare opp altfor mye plass på veiene, de tar opp kjempemye plass også når de ikke er i bruk. Dagens vei- og parkeringsareal må kunne brukes smartere!
- Jeg synes ille om sløsing med skattepenger; først bygge ut ladeplasser mm for elbil i sentrum. Så fjerne alt fordi ingen biler skal ¨få kjøre der og i steden skal vi få tøysete utekontor og blomsterkasser for hundretusentals kroner!
- Jeg synes innstrammingene i bilismen i Oslo burde ha gått langsommere. Folk har kjøpt dieselbiler for noen år tilbake etter råd fra myndighetene, kollektivtilbudet er dårlig. Om kollektivtilbudet ble bedre, så hadde det vært lettere å akseptere høyere bo
- Jeg synes kollektiv tilbudet i Oslo er bra og bruker det så mye jeg kan. Når det er sagt mener jeg det også er viktig å tilrettelegge for bil + gi el-biler fordeler. Jeg synes det er synd at man vurderer å ta bort alt av parkeringsplasser på Frogner og i
- Jeg synes trafikksituasjonen i Oslo i aller høyeste grad bærer preg av å være et veldig uferdig lappeteppe. Det er på tide å få gjort noe med helhetstenkingen - uten å drepe bilen, sykkelen eller den gående.
- Jeg synes undersøkelsen bærer preg av å være biased. Der ønsker svar som underbygger de politiske målene til byrådet i Oslo.
- jeg syns det er positivt at det tilrettelegges mer for at gående og syklende skal komme seg rundt i Oslo sentrum - og utenfor sentrum også.
- Jeg syns det er viktig at det fortsatt kan være mulig som privatperson å kjøre og parkere i sentrum. I ulike livsfaser og situasjoner ser jeg at det har vært nyttig privat og i jobb. I perioder har jeg vært eneforsørger med full leder jobb med mye sen kv
- Jeg syntes det er dårlig flyt i trafikken. Bør satse på noen større årer, slik at det er lett å komme seg gjennom byen, og begrense trafikken andre steder. Nå er det for mang enveiskjøringer og stengte gater som også bidrar til større utslipp fordi folk
- Jeg tar buss hjem heller enn tog pga at tog ofte er innstilt/forsinket.Buss er også ofte forsinket fra startholdeplass,ca 5min hver dag.
- Jeg tar Bygdøyfergen til og fra jobb. Den bør det satses mer på, så slipper man å ødelegge Bygdøy med stygge sykkelveier. Det vil også redusere bil- og busstrafikk. BYM har visst planer om å felle den nydelige alleen i Langviksveien for å få plass en sty
- Jeg tar L22 toget, Mysen toget, den mest forsmådde linjen til NSB. Fra Skotbu, hvor jeg bor, finnes det ikke noe annen offentlig transport enn toget. Det er trangt om plassen, for få vogner, vi står som sild i tønne på vei hjem. Hvorfor klarer ikke NSB å
- Jeg tipper sentre utenfor Oslo sentrum vil bli mer brukt når det blir umulig for folk med middels inntekt å kjøre bil i Oslo sentrum
- Jeg tor det er viktig å fremme det man ønsker og ikke bare piske det man ikke ønsker. Bilbruk er blitt det store stygge, uten at jeg tror de fleste som kjører i Oslo Sentrum gjør det fordi det er gøy, men fordi det er nødvendig (og selvfølgelig noen avbe
- Jeg tror byen dør, da det blir mindre biler i byen. Men fint om dere kan legge til rette flere sykkelmuligheter i sentrum fra Jernbanetorget og opp til Akersgata. Når en ikke kan kjøre med bil inn til Oslo så tror jeg butikkene ikke klarer å overleve og
- Jeg tror det er fordel dersom bil, syklende og gående ble mer adskilt (se til København) I dagens Oslo blir det for mye konflikter
- Jeg tror endringene (færre parkeringsplasser, begrensede kjøremuligheter, flere og høyere bompengeavgifter og generelt høyere prisnivå) vil gjøre det svært vanskelig for barnefamilier å bli boende i sentrum/Oslo.
- Jeg var litt usikker på hva spørsmålene mot slutten om effekter av "tiltak" e.l. i sentrum egentlig omfattet, leste nok for dårlig under veis, kunne vært et poeng å gi oss noen stikkord.
- Jeg vil bruke tre ganger så lang tid til jobb ved å reise kollektivt i forhold til å bruke bil utenom rushtida. Jeg prioriterer bil og fritid!
- Jeg vil gjerne ha flere bussruter, gjerne nye steder. Flott med hyppige avganger på 20-bussen.
- Jeg vil gjerne ha flere og bedre og sammenhengde sykkelveier i Oslo
- Jeg vil ha bilfritt sentrum, gjerne innenfor ring 2 også.
- Jeg vil ha bilveier og parkeringsplasser i sentrum, det er håpløst at det skal bli bilfritt.
- Jeg vil helst kjøre kollektivt til både jobb og fritid. Men det tar 60 min å bruke tog/buss til jobb, så jeg kjører bil som tar 20 min. Da får jeg mer enn 1 time sammen med barna ekstra. Av og til kjører jeg bil til sentrum av Oslo fordi det er mer prakt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg ville gjerne syklet, men opplever det farlig i sentrum på grunn av bilene.
- Jeg ville gjerne tatt kollektiv, men det tar altfor lang tid å komme seg til Kjelsås fra Spikkestad. Jeg bruker EL-bil. Tror jeg må vurdere å flytte når nye bompengesatser blir gjeldene. Synd.
- Jeg ville tatt mer kollektivt, men bruker 3 ganger så lang tid til jobb med kollektivt som med bil. Så da blir valget enkelt.
- Jeg ønkser flere avganger på linje 1 Frognerseterbanen
- Jeg ønsker adskilte sykkelfelt, som var helt egne veier uten forgjengere og uten biler (og ikke som et felt på bilveien, da krysser bilene stadig og parkerer). Hvis det blir helt separate felt vil jeg syke til jobb hver dag.
- Jeg ønsker at Oslo skal være en tilgjengelig og mangfoldig by som rommer alle. Mennesker må få velge selv hvordan de vil reise til byen.
- Jeg ønsker bedre kollektivtilbud fra byen og til Solbergliveien. Dårlig tilbud for de som bor i i dette området.
- Jeg ønsker bedre plass til syklister, adskillelse av syklister og fotgjengere i sentrum men er ikke motstander av all biltrafikk
- Jeg ønsker bedre sammenhengde sykkelveier i sentrum
- Jeg ønsker bedre sykkelveier slik at det er trygt å sykle andre steder enn på fortauet/gangveier slik at det er mulig å ta ut fartspotensialet i sykkelen uten å skape utrygge situasjoner for gående og uten selv å bli utsatt for utrygge situasjoner i bilt
- Jeg ønsker bedre togtilbud på østfoldbanen. jeg tror det ville ha bisdratt til færre biler inn til oslo og dermed bedre tilgjengelighet for busser
- Jeg ønsker bilfritt sentrum
- Jeg ønsker en mer sykkelvenlig by, men sylister må følge trafikkreglene i større grad. De er gjennomgående lite hensynsfulle.
- Jeg ønsker enda bedre tilrettelegging for syklister i byen. Flere trygge, sammenhengende sykkelstier, og at alle trafikklys for biler også har sensorer for syklister. Jeg skulle også ønske at det ble kjørt kampanjer på hvordan syklister skal navigere se
- Jeg ønsker et sentrum med mindre trafikk og økt tilrettelegging for syklister og fotgjengere!
- Jeg ønsker flere bilfrie gater og gratis kollektivtransport til og fra sentrum.
- Jeg ønsker flere, sammenhengende og trygge sykkelveier i sentrum.
- Jeg ønsker grønnere sentrum med mer plass til gående og syklende! Helst bilfritt!
- Jeg ønsker i utgangspunktet ikke å kjøre, men ta kollektivtransport. Det har jeg også gjort i mange år, men har tilslutt gitt opp. Utfordringen er: forsinkelser, få avganger, dyrt og lang reisetid. Jeg sparer 45 min til en time hver dag på å kjøre. Derso
- Jeg ønsker meg en ny t-banetunnel under Oslo sentrum og nedleggelse av blåtrikken i bygatene. Skinnegående transportmidler hører ikke hjemme på gateplan blandet med fortgjengere og syklister.
- Jeg ønsker meg et mest mulig bilfritt sentrum
- Jeg ønsker meg et sentrum der gående og syklende har hver sine områder slik at uhell og ubehagelige situasjoner ikke oppstår og at sykkel blir så effektivt som det kan være til å komme seg rundt. Jeg ønsker ikke at sentrum fylles opp av biler, men voksne
- Jeg ønsker meg færre privatbiler i Oslo sentrum
- Jeg ønsker meg tryggere og mer sammenhengende sykkelvei i sentrum. Flere trafikklys for sykler og sykkelveier som går bak/utenom buss- og trikkestopp (Jeg føler meg særs lite trygg når jeg feks. sykler Dronning Eufemias gate og havner mellom to busser i
- Jeg ønsker veldig et sentrum med mye aktiviteter og handel. Dette kan kan få til med utbygging av kollektivtransport, men ikke fjerne flere p-plasser.
- Jeg ønsker økt fokus på sykkelveier og at de skal være helhetlige! Stortovet er forferdelig mtp. stopp i sykkelveien fra torggata til kirkegata. Ønsker også mer press på at bysykkel-ordningen blir forbedret, pt er det umulig å få sykkel i rushtidene.
- Jeg ønsker å få tilbake to avganger i kvarteret på linje 5 mellom Vestli og sentrum
- jeg ønsker å kunne parkere i gata i oslo, hvis ikke rekker jeg ikke jobbe full dag fordi kollektivtilbudet er for dårlig hjem. Det tar tre ganger lengre tid enn å kjøre og er upålitelig pga bytter.
- Jeg ønsker å reise kollektivt men opplever desverre at Bane Nor ikke klarer å levere på punktlighet. På Østfolbanen opplever man stadige forsinkelser eller innstillinger noe som gjør arbeidsreisen svært uforutsigbar.
- Jeg ønsker å sykle mer. Savner spesielt trygg sykkelparkering i sentrum.
- Jeger opptatt av trygge, fysisk atskilte sykkelveier utenom sentrum og inn til sentrum. Hadde det vært det, ville jeg sykla til jobb.
- Jobber i Grünerløkka hjemmesykepleie, og har fått store problemer med å rekke alt jeg skal etter at beboerparkering ble innført. Jeg kan nå kjøre rundt i 30 minutter uten å finne parkering og må tilslutt betalte med egne penger for å få parkert, og hvis
- Jobber i Oslo, men bruker stedet mindre og mindre da bompassering og parkering er uønsket. Skjønner ikke hvordan transport og leveranser til en by kan overleve politikken som føres.
- Jobber skift og har derfor ingen mulighet å ta buss eller tog uten at reisetiden vil bli enorm lang. Expressbussen er avviklet og øvrige kollektivmuligheter har blitt redusert.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jobbsituasjonen er blitt mye vanskeliger når vi må bruke bil i jobb. Siden vi har arbeidsplassen i sentrum.
- Kampen mot bil i sentrum har gått for langt, et sentrum med butikker og håndverkere trenger transport. Og: Bilfrie områder må få ny bruk samtidig med at de ev. stenges av. Nå er det døde områder "med prikker på bakken", som bare gir forbud, men ikke ny a
- Kan dere gjøre det litt mindre bratt opp til Helsfyr?
- Kanskje ikke helt adekvat her, men, ett hjertesukk - Ønsker at bussjåførene får bedre opplæring i kjørekultur. Det er mye rykk og napp kjøring, med bråbremsing, det gjør det ubehagelig for passasjerer som må stå i fulle busser.
- Kanskje se hvordan Utrecht legger til rette for trafikk i sin by?
- Kaos. Befolkninsfientlig politikk. Barnefamilier vil flytte ut og Oslo blir rensket for barnefamilier.
- Kaotiske tilstander under rush trafikk. Mye ombygging/ omkjøring.
- Kapasitet på t-bane og tog må opp!
- Kapasiteten på trikk 18 og 19 er alt for lav
- Karl Johan og Stortingsgaten bør bli bilfrie. Plassen bak rådhuset - borggården - er arkitektonisk blitt ødelagt av alle benker mv. som er "strødd" tilfeldig rundt.
- Kjempebra at det blir enda bedre for gående og syklister!
- Kjempefint at Oslo sentrum blir en mindre biltrafikkert by!
- Kjør på med flere og bedre sykkelfelter!
- Kjøre i Oslo sentrum er et kaos, med konstant veierabeid eller bygging rundt bygnninger som krever innsnevringer, omkjøringer osv.
- Kjøreforbud som hindrer en å komme ut av byen liker jeg ikke
- Kjører bil til sentrum hovedsakelig helgene, da er det lett å finne parkering og når jeg leverer barn til barnehage for å rekke å komme tdsnok på jobb.
- Kjører EL-bil og er gost fornøyd med det
- Kjører El-bil. Det er supert
- Kjører elbil og har gjort det lenge. Kommer egentlig fra Nordmøre. Ett sted med utrolig dårlig bussdekning (en om dagen) - Når vi drar til by derifra så blir vi et par dager i Oslo og slike besøkende sliter med parkering.
- Kjører elbil, så noen spørsmål er ikke så relevante.
- Kjører en liten el-bil i og til sentrum og håper ikke den muligheten forsvinner. Det burde vært spurt om hvilken type bil. Det har betydning for utslipp og støy.
- kjører man bil i Oslo sentrum hvis man kjører gjennom byen på ring 1? Her er spørsmålsstillilngen noe uklar. Jeg passerer noen ganger gjennom på "hovedveien" uten å stanse, men var usikker på om jeg da skulle svar ja eller nei
- Kjører mye bil ifm arbeid og det er vanskelig å finne kortsiktig parkering i sentrum for å utføre min jobb.
- Kjører sjelden eller aldri bil til Oslo med unntak av en tur ut av Oslo en gang i uka
- Kjørte i Oslo i dag 7.6 - og opplevde det svært tungt etter at Rådhusplassen og Christiania Torv er stengt. Dårlig skilting med hvor man kan kjøre og ikke kjøre. Folk tar seg til rette. Brukte ekstremt lang tid - midt på dagen.
- Klare informasjonssider på netter der rullende trafikanter kan få klar og tydelig opplæring i samlivet i veibanen, med presentasjon av regelverk og kjøreregler osv. Dette hadde gitt rullende trafikanter et mer felles situasjonsbilde og en god felles situ
- Klart bedre med mindre biltrafikk i Oslo sentrum
- Kolekktiv transport må bygges mere ut og bli biligere for faste brukere (månedskort) hvis folk skal bruke mindere bil.
- Kolektivtilbudet må bedres, og NSB må komme i rute!
- Kollektiv dyrere enn bil, upålitelig. Få sykkelparkeringer, lite sikkerhet. Dårlige holdninger hos gående, syklende og billister - problem hos mange å dele veien eller se opp for seg selv.
- Kollektiv er for dyrt, bompenger er for dyrt, bomringen er festningsmuren rund Oslo
- Kollektiv fra hjem til jobb er ikke enkelt. Det tar 40 minutter kontra 15 minutter med bil. Ønsker å ta kollektivt, men vanskelig i en travel hverdag når det er så stor forskjell.
- Kollektiv og sykkelplanleggingen i Oslo er en skanadale av dimensjoner ledet av inkompetente politikere.
- Kollektiv tilbud fra Bærum har blitt mye verre. Ekspressbuss forsvant, tok bort nærmest t-bane stasjon og vi forventes å veksle transport på knutepunkter som legger til ekstra tid på reisen. Jeg bruk elsykkel om sommer og bil om vinteren. Elsykkel er ras
- kollektiv tilbudet må bli bedre. Få bussene i Akershus,romerike tilbake i storgaten
- Kollektiv transport er for dårlig. Fra moss til Klemetsrud blir det 4 timers reise hver dag.
- Kollektiv transport går for tregt, det må prioriteres å rette ut svinger slik at banene kan gå fortere enn gå fart.
- Kollektiv-tilbudet er dårligere, busswr stopper for langt unna knutepunkt i sentrum, prisen for dyr-går bare opp.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kollektiven i Oslo er for dyr og ustabil. Tog føles som 50/50 om går riktig eller ikke, uansett hvordan NSB trikser med statistikken. T banen er bedre, men fortsatt iffy. En gangs billett, dagsbillett, og den slags er for dyr. Vil man ha alle over på kol
- Kollektivfeltene ut av Oslo bør forbedres slik at fellestransportene kommer frem.
- Kollektivt bør bli billigere, større grunn for folk til å la bilen stå hjemme.
- Kollektivt fungerer fint, men er svært tett/mye folk rundt rushtid. Savner T-bane som går helt ut til Lysaker
- Kollektivt mer tilgjenglig
- kollektivt tilbudet er alt fordyrt og for dårlig
- kollektivtilbudet burde vært like godt i helger og kvelder.viktig for oss som jobber da.
- Kollektivtilbudet er ekstremt bra. Ser ikke noe grunn til å kjøpe bil i Oslo.
- kollektivtilbudet er markant dårligere enn for 1 år siden, alltid stappfullt og ofte en kjørestil hos kollektivsjåførene som gjør det utfordrende å stå
- Kollektivtilbudet i Oslo er for dyrt med tanke på punktlighet og tilbud. Spesielt dersom man skal "på tvers" av bydeler og ikke bare til sentrum. Kollektivtilbudet må bli bedre og billigere før prisen på å kjøre bil går opp (avgifter, parkering osv.). Hv
- Kollektivtilbudet i Oslo er SVÆRT BRA!!!! Forby sykling på fortau - og fjern flere fortauskanter :-)
- Kollektivtilbudet inn/ut av sentrum bør halveres i pris, pluss lettere å ta seg ut av sentrum mot arbeidsplasser på ring 2 og ring 3. Ellers vil folk fortsette å bruke bil til jobb.
- Kollektivtilbudet med f. eks tog fra steder utenfor Oslo til Oslo burde vært utbedret og betraktelig økt før man fjerner parkeringsplasser i sentrum.
- Kollektivtilbudet mot Oslo fra sør for Ski har for lav frekvens og må forbedres hvis flere skal slutte å pendle med bil.
- Kollektivtilbudet må bedres FØR man fjerner bilene!!
- kollektivtilbudet må bli bedre for at folk skal sette igjen bilen hjemme. flere innfartsparkeringer og tog/busser må settes opp.
- Kollektivtilbudet må bli bedre.
- Kollektivtilbudet må bli bedre. Tungt å bære ting fra sentum på buss. Det må bli lettere å komme seg fra A til B.
- Kollektivtilbudet må forbedres drastisk før man kan fjerne alle tilbud for biler i sentrum. T-banen bør blant annet gå oftere enn hvert 15. minutt.
- Kollektivtilbudet må forbedres for de som reiser fra Nesodden/Frogn til Oslo/Bryn/Alna
- Kollektivtilbudet må styrkes og gjøres billigere, ikke dyrere!
- Kollektivtilbudet må utvides før alle restriksjoner for bilkjøring/bomringer og parkering i Oslo kommer. Dårlig planlegging
- Kollektivtilbudet må utvikles i takt med økt bruk
- Kollektivtilbudet oppleves som tildels upålitelig og trikkene er gjerne overfylte
- Kollektivtilbudet på Grunerløkka er presset. Trikkene og bussene er stappfulle, på grensen til uforsvarlig i rushtiden.
- Kollektivtrafikken er for dyr i forhold til hva den tilbyr. Bruker 15 min til jobb med bil, men over 1 time med kollektivt...
- Kollektivtrafikken gjennom/i Oslo må prioriteres
- Kollektivtrafikken i Oslo kan beskrives med ett ord: Forsinket
- Kollektivtrafikken må dimensjoneres opp dersom bilbruk skal reduseres
- Kollektivtrafikken tar alt for lang tid
- Kollektivtrafikktilbudet fra de områdene som trenger det mest er for dårlig inn til sentrum. Busser burde gå døgnet rundt for å erstatte bilbruk med minimum avgang hvert kvarter. Taxi har priset seg ut som alternativ for folk. Her må det gjøres en endri
- Kollektivtransport er for dyrt
- Kollektivtransport er for dyrt og parkeringstilbudet har blitt for dårlig.
- Kollektivtransport og noe biltilgjengelighet er viktig, ensidig satsing på sykler er eksluderende for mange, bl.a. eldre.
- Kollektivtransporten er for langsomt og tregt, stappfulle busser og tog, klaustrofobisk og stressende.
- Kollektivtransporten erfull i rushtiden, både buss og t.bane
- Kollektivtransporten inn til Oslo er og forblir elendig. Jeg hadde kjørt hver dag hvis det ikke hadde vært så dyrt
- Kollektivtransporttilbudet på vinterstid er overfylt. Får ofte ikke plass på bussen, men må vente på neste.
- Kollektivtrasnporten har for lite plass. Synd å se bussene i kø bak el-biler.
- kolletivtransport fungerer utilfredstillende på min arbeidsreise. Forsinkelser, innstillinger, endrede bussruter og skifte gjør reisen sitsom og bruker dobbel så lang tid som med bil
- Kom igang!
- Kommende bomring vil ta livet av næringslivet i sentrum
- kommunen bør forbedre kollektivtilbudet, ikke bare sykelstier

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kontroller og bøter til syklister som bryter regler - farlig at de oppfører seg som mye og harde trafikanter samtidig
- Koordineringen av kollektivtransporten er tildels fraværende - særlig knyttet til overgang mellom buss og bane.
- kordinering av gravearbeid i sentum hadde vært fint
- Kort oppsummert: rydd fortauene, fjern unødvendige hindre for de gående. Gi syklistene mer plass i gata og bygg tyverisikre sykkelparkeringer. Be buss og trikk kjøre mindre aggressivt. Bygg ut T-banen med flere holdeplasser.
- Kostnad for engangsbillett med ruter bør ned. 70 kroner for t/r inn til byen er ganske stivt.
- Krigen mot bilen i Oslo er meningsløs
- Kritisk situasjon for pendlere som bor øst for Fetsund bro.
- Kronglete formulerte spørsmål. Man "snur" på spørsmålsstillingen innenfor samme side slik at svaralternativene får motsatt betydning
- Kø er etter min mening ansvarlig for dårlig luftkvalitet. Det blir ikke mindre biler i fremtid. Man må legge tilrette for traffikflyt uansett.
- La oss kjøre bil i byen!
- lag bedre veier, minde kø=mindre utslipp. bruk heller ressurrser på skipstraffik utslipp.
- Lag flere helhetlige sykkelruter gjennom sentrum
- Lag hele veier til sykkelveier i sentrum, slik at bilene har noen veier og vi andre noen slik at vi ikke må slåss på samme plass.
- Lag sammenhengende gangveier helt ned til sentrum slik at man slipper å føle seg utrygg på veien.
- Lag sykkelfelt når dere først nygger nye veier i sentrum
- Lang undersøkelse, tar tid om man skal gjøre dette nøyaktig.
- Lang undersøkelse. Gjør det attraktivt å resise kollektivt til jobb og sentrum. Alle kan ikke flytte på seg bare for å legge til rette for komfort i egen hverdag....
- lang ventetid på buss hjem, holdeplass uten vern mot regn, lite lys
- Legg gjennomgangstrafikk utenom sentrum. Ikke legg så mange restriksjoner på bilbruk og parkering i sentrum
- Legg ned bompenger og på e alt for bilister. Tilhelvette med mdg og klimaendringer som brukes som unnskyldninger. Har ikke 1% tillit til noen av politikere og folk som styrer dette landet lenger.
- Legg ned trikken. Den er et ulønnsomt, livsfarlig, støyende monster.
- Legg til rette for kollektiv ut av Oslo
- Legg trafikk og parkering under bakkenivå, lag flere grønne områder. F.eks fantastisk potensiale langs frognerkilen. Tomteprisen dekker trolig kostnad for å legge E18 i tunnel.
- Legg ytterligere til rette for el-biler!
- Lengden på undersøkelsen kommer til å gå utover svarprosenten og representasjonen. Av og til burdere dere gitt flere graderinger i svaralternativene.
- Liker bilfrie sentrum, og skikkelige sykkelveier.
- Liker dårlig at buss 412 har sluttet å kjøre til fra sentrum, gjør at man bruker mer tid til og fra jobb når man skal til sentrum
- LIker ikke at det nesten ikke finnes gate parkering i sentrum lengre, da blir det Sandvika, Strømmen, Ski og lign.
- Liker ikke at man skal staffes for å bruke bil, bør heller belønnes for å ruke andre alternativer. F.eks billigere kollektivtransport. Bedre tilbud
- Liker ikke at personbilene skal presses ut av sentrum, selv om jeg personlig sjelden trenger å kjøre der.
- Liker ikke steder hvor sykkelfeltet er mellom bilfeltet og parkerte biler eller drosjeholdeplasser. Står ofte drosjer halvveis ut i veien på sistnevnte steder. Liker ikke utkjøringer som krysser gang/sykkelvei/fortau, for bilister som kommer ut slike utk
- Liker slike undersøkelser
- Lite erfaring fra senere tid, men det er alltid litt vaskelig å komme frem når jeg går og også når jeg må kjøre, men jeg bruker mine vanlige traseer og da går det ofte greit, men av og til er det neste umulig å ta seg fram i bil. Man kan ikke stenge av b
- Lite sammenhengende sykkelfelt som slutter brått. Lite gjennomtenkt. Lite helhetlig planlegging. Forferdelig sykkelkultur: for mange "elitesyklister" som skal presse seg frem, kjefter om man stopper på rødt foran dem etc. Sykkelfelt oppleves svært utryg
- Lite tilfredsstillende kollektivtilbud, spesielt tog med kun ståplasser i rushtiden. Det er en skam. Og busser som var alternativet tidligere, er lagt ned. Nei, Oslo blir mindre og mindre tilgjengelig for pendlere og andre utenfra. Skjerpings.
- lite tilrettelagt for de som av ulike årsaker ikke kan sykle og spasere gatelangs
- Litt dumt at det var siste reise i sentrum, da den var et unntak i forhold til vanlig bruk
- litt for lang
- Litt for lang
- Litt for lang undersøkelse. Dere får neppe så mange svar som hvis den hadde vært kortere

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Litt lang undersøkelse. Spørsmål som helt klart kan brukes til noe bør med. De andre som "bare er kjekt å vite" bør bort.
- Litt lang, skjemaet kunne vært tydeligere (for lange linjer)
- litt lang. belønning?
- litt mange spørsmål
- litt merkelig å svar på spørsmål om effekten av brynstunnelen ett år senere, blir endel synsing i svarene siden det har gått så lang tid
- Litt mye som må være privat....
- Litt styrende spørsmålsstilling på enkelte spørsmål
- Litt vanskelig å svare noen ganger. Jeg kjører til jobb primært. Må gjennom sentrum enten med bil eller bytte kollektivt, så "bruk" av sentrum er avhengig av hva jeg gjør. Jeg parkerer aldri i p-hus pga pris, og er aldri i sentrum når jeg har bil. Nye bo
- Littt lang og ukomplisert
- Lurer på nå de skal bli ferdige med all gravingen.
- Lykke til !
- Lykke til med grønne tiltak ??????
- Lær av København og se hvordan det er tilrettelagt for syklister. Alle gater i Oslo bør bli enveiskjørte for biler. Det er en myte at byen vil dø hvis bilene får begrensninger.
- Man kunne nok med hell satt opp flere toalett i sentrum. Mangelen på offentlige toalett har vært en konstant kilde til ubehag og forsøpling de siste tiårene. Hva med f.eks. å gjeninnføre urinalene? Det vil også avhjelpe forsøplingen fra uteliggerne som o
- Man må ha en viss tilgjengelighet for bil i sentrum slik at folk som bor utenfor sentrum lett kan benytte seg av by-tilbudet. Dersom mbiltingang og parkering skal begrenses må kollektiv transport gjøres billigere og ha flere linjer/ruter
- Man må ikke glemme at om få år vil elbiler ta bort alle de lokale forurensningsproblemene av bilbruk. Da faller noen av tiltakene som i dag gjennomføres. Tilgjengelighet også for (el-)biler må opprettholdes, vi eier alle byen.
- Man MÅ kunne kjøre bil i Oslo og Oslo sentrum uten at det skal koste masse penger.
- Man må se helheten, mange rundt oslo skal inn til oslo. Tilretteligge for parkering ved kollektivknutepunkter så folk får tatt kollektivt som alle blir tvunget til!!!
- Man ser ikke helhetsbildet når man planlegger og lager nye veiløsninger. For eksempel stenges bilveier for å unngå farlige kryss og gi plass til kryssende sykkelveier i stedet for å lage gode løsninger som rundkjøringer og under/overganger. Biler blir ik
- Mange av de tiltakene som er satt i gang for å "forbedre" situasjonen for syklister, har heller gjort den verre. Som såkalt "miljøgate" i Arendalsgata, og nå sist sykkelfeltet i Kirkeveien ved Ullevål sykehus.
- Mange bruker bil i sentrum pga utrygghey ved å gå alene på ogfra kolletivtilbudet
- Mange bygater ødelegges av mye biltrafikk. Det gjelde rogså gater som er tilrettelagt for sykkel f.eks. Torggata. Vi opplever også stadig at folk parkerer på fortauet i Torggata slik at gående tvinges ut i gata.
- Mange har sluttet å sykle pga farlige syklister i vill fart på sykkelveiene Frogerkilen/Bestumklien til/fra sentrum-Lysaker. De sykler forbi i lange rekker på feil side av sykkelbanen og nesten-møteulykker stadig. Dette er det visst ingen som vil ta tak
- Mange spørsmål har allerede svar forhånd definert
- Mange spørsmål lite relevant. Jeg bruker offentlig kommunikasjon til jobb og går hjem om vinteren, mens jeg sykler begge veier sommerhalvåret.
- Mange syklister har stor fart, kjører slalåm mellom fotgjengere, syklistene er spesielt farlige når de sykler i forgjengerfelt. Mange har nedsatt funksjonsevne, f.eks. hørselstap. Disse er spesielt utsatt for risiko knyttet til syklistene.
- Mange utbygginger som påvirker min reisevei i disse dager, særlig utbygging av Ski Stasjon og utbygging av Ensjø T-bane. Ellers godt fornøyd.
- Mangel på hovedtraseer øst-vest for sykkel i Oslo
- Mangler helårsperspektiv for kollektiv- og GS-transport (som om man later som at det ikke er vinter halve året). For dårlig tilgjengelige og for lite attraktive vente-/skiftesteder (som særlig gjelder T- og lokaltogstasjoner, men også de mest brukte stop
- Mangler mulighet til å ikke svare om parkering siste gang med bil i sentrum
- MDG - Brenn i helvete!
- MdG må fjernes! Dreper denen byen med sine underlige utspill.
- MDG må roe seg kraftig ned i bystyret, så de ikke ødelegger byen
- MDG ødelegger Oslo sentrum :-(
- MDG-politikken er en skam. Folk som ikke skal til Oslo, men bare kjøre forbi, flås av bompenger. Dieselbiler må bli gratis. For å stoppe lokal forurensning i Oslo og andre steder, må befolkningsøkningen stoppes. Årsaken til befolkningsøkning er innvandr
- Med den ordningen som er blitt ift. bilene i oslo i dag er det svært vanskelig for mange i turnus. Om man ikke har bekjente man kan være hos eks. i helger kan dette gjøre at man kommer for sent eller må betale dyrt for å kunne ta sine vakter. Om jeg har

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Med mål om et bilfritt Oslo, ferre parkeringsplasser osv., så lurer jeg på hvordan det er tenkt at man skal legge tilrette for handikappede, de som er dårlig til bens (alder, brukket benet mm) og barnefamilier. Vil det da være et Oslo for alle eller bare
- Med referanse til en tidligere kommentar: denne er utformet hovedsakelig mot de som bor i Oslo (slik jeg ser det). I allefall mangler det spørsmål knyttet til kollektivtilbudet for reisende utenfra. Dette ville isåfall fått negative kommentarer fra meg:
- Meget detaljert, i positiv forstand for mitt vedkommende.
- Meget politisk og lite balansert kunnskapsinnhenting med avdanket treg teknisk løsning
- Men kan ikke begrense bilbruk før man får nsb i rute!
- Mener at det blir håpløst å drive hånsverksvirksohet i Oslo hvis de planlagte planen for fjerning av bil Oslo blir gjennomført. Prisene for den type tjenester vil bli mye dyrere for alle de som har bolig eller virksomhet i Oslo.
- meningsløst å bare gjøre tiltak i Oslo sendstrum hvis det først skal gjøres noe. Det er verre å bo på Helsfyr...der gjøres det ingen ting..
- Mer bane med to spor eller flere
- Mer fokus på syklister og gående- mindre biler
- mer fokus på utvikling av kollektivtilbudet
- Mer og billigere kollektivtrafikk
- Mer plass til fotgjengere, mindre plass til biler
- Mer sammenhengende sykkelveier er et kjempepositivt tiltak. Det blir for mye oppdelt slik det er i dag. Elles mener jeg det er positivt at biltrafikken skal reduseres, men synd om absolutt alle biler skal stenges ute av sentrum. Hører at det er vanskelig
- mer sykkelvei til folket!
- Mer sykkelveier og mer plass til gående. Ikke la bilene fortsette å vinne!
- Mer sykler/kollektivt - færre biler og NOx!
- Mer t-bane/metro, og mindre buss og trikk. Synes det rart at en by som Oslo har fire forskjellige infrastukturer for personbefordring (trikk, buss, t-bane og tog). Det kan umulig være samfunnsøkonomisk
- Mer tilrettelegging for sykkel og gående, spesielt med tanke på brøyting vinterstid. Opplæring av alle slags trafikanter i samspill for å få mer flyt, hjelp hverandre frem er et viktig tema.
- Mer utbygging av veiene
- Mer utvikling av kollektiv tilbudet pluss billigere biletter
- Merking og feiing av sykkelfelt er blitt mye bedre. Men syklister i Oslo har like dårlige holdninger som bilister når det kommer til å etterleve trafikkregler. Som syklist risikerer man å bli påsyklet brakfra av andre syklister når man stopper for rødt l
- miljøpartiet ødelegger Oslo!!
- Min kjepphest er at flere må gå! Gjerne sykle. Kollektivnettet (buss) er alt for fullt av folk som tar korte reiser. Gåing er bra for folkehelsa og faktisk ganske effektivt. Billige månedskort er bra for å redusere bilbruk, men kan paradoksalt nok føre t
- Min t-bane (linje 2) går ca hvert 7. minutt. Det er et kjempegodt transporttilbud - hyppig og pålitelig - som jeg er absolutt fornøyd med. Heia t-banen! Bilen min bruker jeg primært på langtur eller for å dra på hytta. Den kommer jeg til å beholde selv o
- Mindre bil, mer sykkelvei og grønne trær!
- Mindre biler i Oslo sentrum vil bli bra, viktig å tilrettelegge for syklister og kollektivt så bra som mulig.
- Mitt beste tiltaksforslag: Grønn bølge for syklister gjennom Bjørvika
- Mitt busstilbud har blitt betraktelig dårligere siste årene, siden min buss ikke kan kjøre gjennom sentrum. Jeg bruker lengre og lengre tid hver gang det skjer endringer.
- Motorsykler er en uting på våren og sommeren, tar ikke hensyn til noen.
- Motorsykler er ikke tatt inn - synes beboerparkeringsavgift er for høy (halvparten av bil: den brukes halvparten av året, men tar en fjerdedel av plassen til en bil; 500-750 hadde vært mer rimelig)
- Mye bra, kunne vært litt mer pussa med spørsmål og svaralternativer. Og for dem som setter pris på mye ved Oslo sentrum, burde det være lov å fortelle det. Parkeringssituasjonen er prisfølsom, det burde vært reflektert mye bedre.
- mye dårlig asfalt på gangveier når man skal sykle der
- Mye graving og veiarbeid påvirker svarene
- mye kø med bil
- Mye prat med få resultater annet enn håpløse forverringer som følge av politisk fanekamp
- mye råkjøring blant syklister og bussjåfører i sentrum
- Mye større behov for tilrettelegging for sykkel utenfor ring 2 enn i sentrum!!!
- Mye svevestøv når tørt på vei fra Gamebyen til Sentrum. Spesielt nær arbeidene med Follobanen. Kanskje det hadde hjulpet med hyppigere spyling?
- Møtepunkter mellom sykkel og bil må i større grad løses i syklistenes favør.
- Må sykle Dronning Eufemias gate til og fra jobb: Oppleves særdeles utrygt og farlig, en katastrofalt dårlig planlegging/løsining for syklister

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- må tilrettelegges for kjøring i sentrum
- Måten man har stengt for parkring i Oslo sentrum ser svært billig ut og skaper ingen god stemning. Det at man hindrer for bruk av privatbiler vil være med på å ødlegge for butikklivet i sentrum
- Måten sykkelfeltene er laget i Bjørvika er helt katastrofal og det er sykkelkulturen til Oslo borgere også. Jeg har sluttet å sykle å går nå istedeistedenfor. Det er rett å slett vilde westeren å sykle gjennom Bjørvika
- Negativ til flere bommer. Spesielt mellom øst/vest
- negativt at 590E har fått redusert tilbud og at overgangstid fra buss fra Ski har blitt for dårlig til at det går an å bruke tilbudet
- nei
- Nei
- Nei til flere bomringer!!
- Nesoddbåten. Har altfor stor tidsmessig sikkerhetsmargin mellom korresponderende buss og båt. Jeg har målt tidene. Vi venter 8-10 fra buss til båt, tross av at bussene aldri er mer enn 3-4 minutter forsinket. Her kunne Ruter krympet sikkerhetsmarginen me
- Nesoddbåtene.Hurtigbåt lagt ned. Negativt. Båtene går for sakte. Og unødvendig å måtte vente 10 minutter på kaia mellom bytte fra buss til båt. Kort inn, så sparer vi tid.
- Neste-knappen er for nær "powered by quenchtech" på mobil.
- noe gjentak - kjøre bil i sentrum kom igjen flere ganger
- Noen bør opprettholdet forbudet mot sykling på fortau.
- NOEN GANGER KAOTISK
- Noen spørsmål, som tid til å finne parkering, viser at dere går ut fra at folk kjører bil. Det bør TØI ikke gjøre
- NSB bør ha samme ruter hele året. Helt sprengt på toget om sommeren.
- NSB er upålitelig, for dårlig tilrettelagt for sykkel fra Oppegård til Oslo
- NSB må få togene til å gå i rute. Håpløs situasjon nå med innstillinger mm
- NSB suger
- Nullutslippsbiler bør få kjøre i sentrum, mens det bør være restriksjoner på bruk av fossilbiler i sentrum.
- Nyttig med fokus på tilgjengelighet og åpne byen for liv og ferdsel. Men la ikke all fokus på at alle vil/kan sykle i byen. Bedre skilting/merking for turister er nok også viktig. Se på andre byer i Europa.
- når de fleste parkeringsplasser forsvinner, blir det veldig tungvindt og dyrt å besøke noen som bor f.eks på Grunerløkka. For eksempel om du bor utenfor byen og skal være barnevakt en kveld.
- når jeg sykler til jobb velger jeg som regel en lengre rute enn den korteste, som ville vært gjennom sentrum, for å unngå knflikt med biltrafikk og trikken. spesielt grønland er vanskelig å sykle i selv om det er merket sykkelflelt det meste av veien.
- Når man har oppgitt at noe ikke er relevant burde man ikke få flere spørsmål om tema.
- Når man skal til byen med familien/barna oppleves kollektivt som mye dyrere enn bilen. Skulle ønsnke enkeltbilletter var mye billigere for oss som oftest sykler, men av og til ikke kan gjøre det. Barnebillett burde være gratis så lenge barna reiser med en
- Offentlig transport har mange forsinkelse.. er veldig avhengig å være på jobb presis. Må bare kjøre bil for å kunne passe på famili medlemer og jobben samtidig i løpet av dagen .
- Ofte ikke sitteplass på T-bane til sentrum om morgene. Kan være lenge å stå i 20 min. Må bli lettere å sykle i og gjennom Oslo sentrum.
- oftere tbane - oftere tbane - oftere tbane
- OK
- Ok. Litt knot å svare på undersøkelsen på mobilen. Mye zooming ut og inn. Noen litt 'kunstige' svaralternativ.
- Om 20 år (kanskje før) vil folk være veldig glade for at byrådet gjorde det som skjer i byen nå.
- Om dere vil at folk skal kjøre bil mindre og f.eks. sykle mer (Ja, det vil jeg også) og året rundt som dere går ut med skal være så trygt må dere legge til rette for bedre snørydding. Jeg har falt på isen flere ganger i desember/januar til jeg bestemte m
- Om det ikke kommer flere interessante tilbud i Oslo for å tiltrekke seg folk blir det fint med arealer uten bil, men det kommer til å bli et tomt sted. Et sted man kun komme for å jobbe.
- Om kjøring: Jeg er veldig positiv til endringene i sentrum. Selv sitter jeg på med en som er avghengig av bil i jobben, de som er avhengig av å kjøre i yrke sitt får et mye lettere liv dersom vi andre lar bilen stå. Kollektivtilbudet i Oslo er svært godt
- Om man ikke kan kjøre bil i sentrum, så MÅ kollektivtilbudet utvides MARKANT! Nå er det kun fjernet parkeringer, men ikke kommet noe bedre kollektivtilbud. Det er på ingen måte godt nok det som er i dag. MDG må ut av bystyret ved første mulighet!
- Om Oslos samferdselspolitikere vil jeg si følgende: - viljen er større enn fornuften
- Om trafikksituasjonen: Det bør bli flere sykkelfelt.
- Omlegging av bussruter gav mindre kø og forsinkelser i Vika. Ulempe å måtte bytte transportmiddel.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- omlegging av kollektivtrafikk gjør reiseruter gjennom Oslo lenger, lengre å gå til stoppesteder. hvor mye penger vi bruker i Oslo er ikke relevant for trafikk
- Området fra Tollboden, via Oslo S og Storgata oppleves som støyete med mye bil og kollektivtrafikk
- Oppegård har både dårlig standard på vårt busstilbud (Oslo bybuss), regionbussene er bedre, og dårlig regularitet på rutene (vet aldri når den går hjem fra Oslo sentrum). Også dårligere tilbud på overgang til tog/t-bane, det har blitt lengre gangavstande
- Oppgrader trikkene - veldig slitne!
- opplever at det er lite biler i sentrum, men med fokuset høres det ut som det er et kjempeproblem - hva med ring 3?
- Opplever at kollektivtilbudet der jeg bor i Asker blir dårligere og dårligere
- Opplever at mange syklister ikke tar hensyn til andre trafikanter, særlig gående.
- Opplever at sykliester blir stadig mer et større problem. De fleste av dem " tar og eier" gater, fortauer og gangstier. Kollektiv tilbudet på tvers av sentrum er ikke så bra. Lite som går øst/vest.
- opplever daglig mye kødannelse til og fra jobb pga bil/buss, ikke sammenhengende sykkelfelt og må gå på fortau - ikke alltid mye å spare tidsmessig på sykkel.
- Opplever dårlig trafikkultur blandt syklister, mange kjører veldig fort, og opplever det som mer utrygt å sykle fremfor å kjøre bil. Samtidig setter jeg veldig stor pris på å sykle fremfor å kjøre bil eller kolektivt, så prøver å sykle forsiktig og følge
- Opplever dårlige kolletivtilbud og høyr priser over hele landet.
- Opplever hver dag at sykkelisterr skaper farlige/vanskeligs situasjoner.
- Opplever ikke bilbruken i sentrum som noe problem idag.
- Oppleves lite trygt å sykle i sentrum, Spesielt rundt brugata, schweigaardsgate og grense. Burde vært bedre tilrettelagt for syklister i hele sentrumskjernen. .
- Opprett gjerne mange flere gågater i sentrum
- Opprettholde muligheten til å kjøre og parkere i sentrum
- Oslo blir bedre både for myke trafikanter og for mer mangfoldig byliv, men mye gjenstår
- Oslo blir bedre og bedre!
- Oslo blir totalt ødelagt av endringene som skjer nå og høye bompriser. Jeg vurderer sterkt å flytte ut av kommunen til et sted hvor det er fornuftige politikere som inkluderer alle det vil si biler, sykler, gående og kollektiv.
- Oslo By er blitt håpløst å komme seg rundt i. Jeg eier og disponerer traktor. Komer til å benytte med av denne i fremtiden for å komme meg rundt. Veistandard er håpløs dårlig. Langsiktig planleggning fremstår som fremed ord. Vurderer å flytte ifra Oslo
- Oslo egner seg bedre for gående enn syklister. Dette grunnet snø om vinteren og oppoverbakker
- Oslo er bratt. Jeg bruker 15 min på sykkel TIL jobb, 25 min FRA. Tar trikk om vinteren.
- Oslo er dessverre lite egnet som sykkelby grunnet for smale gater, nye og planlagte sykkeltraseer er for smale og for dårlig adskilt fra biltrafikk
- oslo er ekstremt dårlig skiltet og forvirrende å kjøre i
- Oslo er en by med betydelig trangere gater enn andre hovedstader, det gjør det desto viktigere å ha trygge og tydelig markerte sykkelfelt slik at hverken fotgjengere eller bilister kommer i konflikt med disse.
- Oslo er en drittby, jeg unngår sentrum alt jeg kan. gidder ikke betale bompenger, parkeringsavgifter etc. Har det jeg trenger utenfor byen. Ryk og reis Oslo!!
- Oslo er en fin by. Lykke til med arbeidet å gjøre Oslo til en mer ren og attraktiv by!
- Oslo er i et vedvarende byggekaos og det gir trafikkaos.
- Oslo er i ferd med å bli bilfiendtlig!
- Oslo er i ferd med å bli en mer spennende by på mange måter
- Oslo favoriserer de som bor i Oslo. Endringene i trafikksituasjonen i Oslo og rundt stenger de utenfor ring 1 ute.
- Oslo har blitt mye farligere å sykel i de siste to årene, dårlig brøyting, hullete veier, og umulige kjøremønstre, fryktlig mye røde lys, de grønne bølgene er nesten helt borte
- Oslo har mange utbyggingsprosjekter underveis. I byggeperioden er tilretteleggingen for gående og syklister generelt dårlig, mens bilistene synes godt ivaretatt.
- oslo har tatt syklistene på alvor og til og med salter sykkelfeltene, kjempebra! men Bærum og Asker henger etter. Til og med nye veier som bygges i dag mangler sykkelfelt i veibanen. Utrolig nok!
- Oslo kommune bør planlegge for dedikerte sykkelgater tilsvarende Torggata som til sammen vil utgjøre et sammenhengende rutenett innenfor Ring 2. Sykkelfelt er en meget trafikkfarlig løsning og sykkelfeltene langs Kirkeveien er et godt eksempel på dårlig
- Oslo må innse at reisende fra Akershus har andre behov enn Oslos egne befolkning og er avhengig av inntektene fra oss utenifra...
- Oslo og sykkel bør ikke nevnes i samme setning. Jeg har syklet i Amsdterdam, København, til og med Stockholm med alle broer etc var bedre tilrettelagt. Oslo som by med all tungtrafikk i transitt og måten det hele er organsiert på er en vits.
- Oslo S=Kaos og NSB=Upålitelig

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Oslo senrum er blitt mye berde de senere årene
- Oslo sentrum er det eneste stedet jeg har bodd med små barn der det faktisk går an å basere seg på kollektivtransport, på grunn av tilbud og frekvens. Barn blir slitne og leie av å reise. Hvis vi skal kunne ha glede av en bytur, så trenger vi en innfarts
- Oslo sentrum er for mye tilrettelagt for biltrafikk, for lite tilrettelagt for myke trafikanter, ser frem til at det blir en endring på dette.
- Oslo sentrum er upresist. Er majorstua sentrum eller bare området rund Karl Johan?
- Oslo sentrum kommer til å bli trist og livløs hvor de som driver små forretninger ikke kommer til å overleve.
- Oslo sentrum OK, bortsett fra dårlig snørydding og mye graving/byggeprosjekter
- Oslo sentrum trenger ikke nødvendigivs mer liv og røre, men en jevnere fordeling av folkelivet. I dag kan Oslo sentrum oppleves uattraktivt fordi det er vanskelig å finne gater/plasser/parker som både er attraktive og rolige.
- Oslo sentrum trenger kinesisk sykkelpoliti og lov og orden. Slik syklistene durer frem nå vil det før eller siden skje dødsulykker i krysset Akersgata - Ullevaalsveien.
- Oslo trenger en helhetsplan for utvikling av sentrumsområdet. I dag gjelder det å stenge alle gater for trafikk uten å ha en overordnet plan for jhva man vil med sentrum av Oslo
- Oslo trenger fler scootere i bytrafikken, med mulighet for parkering
- Oslo trenger flere "rene" sykkelveier. Det blir kaotisk og farlig når både busser, biler og syklister skal dele på veibanen
- Parkering i sentrum burde i alle fall være mulig i helgene uten at det koster så mye. I tillegg burde bompengene ikke være så dyre når man ikke skal inn i sentrum, men bare forbi. Vi bor i Oslo Syd og har familie i Asker/Bærum. Koster fort 150 bare for å
- Parkering nær t-bane er viktig for å få brukt kollektivtransport. Eiksmarka mangler p-plasser.
- Parkeringstilbudet for bil bør forbedres i sentrum. Det er ikke bra nok etter endringene som har blitt gjort. Man drar sjeldnere på f.eks teater når man ikke får parkert.
- Parkerte biler og fotgjengere i sykkelstiene er et problem
- Pass på at ikke næringslivet (med unntakt av utelivsbransjen) blir lidende i forhold til sentrumsendringene.
- Pass på å ikke lage det for vanskelig for småbarnsforeldre og håndverkere
- Passet dårlig for meg som bare bruker bil av og til til sentrum Oslo S/bolig for å bringe noen med bagasje.
- Pendlerparkeringen i Lillestrøm er helt uholdbar, stå i kø i 1-2 timer for å få parkeringsbevis.. Det burde ikke være lov. Synes det er ok å ta tog, men det er jo nesten noe feil og forsinkelser HVER dag.. Dette er utrolig plagsomt og tidkrevende. Mye fl
- Pendlersituasjonen er blitt mye dårligere. Bussruter og pendlerparkeringsplasser legges ned. Et godt eks er plantasjen - en parkeringsplass med rundt 70 biler hver dag ble stengt og en liten parkeringsplass langt inne bak Olavsgård ble åpnet. Det er stor
- pga byggeaktivitet kan fremkomligheten være vanskelig innimellom
- planleggingen tar ikke høyde for at masse folk bor utenfor sentrum - ingen bryr seg om kollektivtransport til og fra utkanten av Oslo
- plukker ikke opp bruk av bysykkel vs. egen sykkel.
- Politikernes inngrep når det gjeøder trafikk fremstår som lite gjennomtenkt og udemokratisk. Allerede nå bør den betydelige elektrifiseringen av bilparken spille stor rolle.
- Positivt med bilfritt sentum. Det bør tilrettelegges bedre for syklister
- positivt med mindre biltrafikk i sentrum
- Prinsesse Eufemias gate er et mareritt for syklister. Bussholdeplass og sykkelfelte deler samme området og det skaper daglig farlige situasjoner. Skikkelig elendig trafikkplanlegging :(
- Prioriter gående og syklende og kollektivtrafikk. Ja til et bilfritt sentrum
- Prioriter kollektiv og sykkelveien som går raskt med få av og påstigningsplasser. Nordover mot Skedsmokorset bør det være hurtigtog over E6 fra Helsfyr /Bryn til Skedsmokorset og videre til gardermoen via Gjerdrum og Nannestad. Sykkelveier bør også bygge
- Prioriter sykkel og kollektivt. Biler bør ut av byen.
- Prioriter syklistene...drit i bilistene
- Priser på kollektivtransport er for høy i forhold til tilbudet.
- Privatbilen tar for mye plass, og ødelegger byluften. Få den bort!
- problemet er ikke biler, problemet er at det er for dyrt å dra til sentrum (på alle måter). defor vil ikke folk dra dit
- Problemet for syklister er ikke primært mangel på sykkelveier, men at biler ofte står i veien der (midlertidig stopp, varelevering mv.). Og det er langt mer fornuftige ting å bruke penger på enn å fikse på allerede fungerende sykkelfelt. Jeg tenker da på
- Problemet med transporttilbudet i dag er primært NSBs nye vognsett, de såkalte flirt-togene. Her har design komment som seleksjonskriterium foran funksjon. Togene er nok antakeligvis velegnet for nærtrafikk, men ikke for intercitytog. Blant konstruksjons

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Provoserende å ikke finne avkryssing for fagutdannet med fagbrev.
- Prøver selv å bruke elsykkel men er mer redd for andre syklister enn for biler
- På en aller annen måte opplyse syklister om trafikkregler, de buser fram uten å tenke seg om (tar ikke hensyn til fotgjengere). kollektivtilbudet er for dårlig til å kunne fjerne bilene fra Oslo.
- Rart at når jeg sier jeg ikke kjører i sentrum at jeg må svare på så mange sp.mål om trafikksituasjonen der.
- Reduksjon av bil i by er bra, men MDG må ikke forhaste seg ! :-)
- Regionbusser bør ikke belaste Oslo sentrum, stopp disse i utkanten av Oslo for overgang skinnegående: Hauketo, Grorud/Lillestrøm/ Lysaker
- Regjeringsbyggene burde blitt flyttet ut av sentrum, for å slippe festningspreg, barrikader og stengte veier i sentrum. Det ville ført til mer liv og aktivitet i området.
- reguler gjerne byen i soner hvor bil ikke er lov, men ikke legg sentrum øde ved å forby bil
- Relativt ryddig og enkel undersøkelse med fin lengde, jeg har gjennomført betydelig mer rotete og "tunge" undersøkelser før.
- REsietid med bil til jobb: 20 minutter. Reisetid med elsykkel til jobb: 45 minutter. Reisetid med kollektivt til jobb: 65 minutter. Reiseavstand 18 km. 18 km og 45 minutter sykkel = greit, jeg får mosjon, men helsen tilater dessverre ikke t jeg sykler h
- Ring 1 kan inneholde trikk alene, slik at man i ring 1 kan gå, sykle eller ta trikk. ingen biler eller busser.
- Ring 3 trenger mer kollektivfelt.
- Ringveiene er til for å lede trafikken effektivt ut og inn av Oslo. Hvis man gjør det vanskelig å benytte seg av Ring 1/2/3 betyr dette bare mer trafikk der folk faktisk bor.
- rotete
- Rundt Operaen og andre turistmål må det være mulig for busser å finne en ledig lomme til av- og påstigning
- Ruters fokus på økt bruk av knutepunk og flere bytter mens man reiser kollektivt har ført til økt reisetid, lavere kapasitet og lavere kvalitet på kollektivtilbudet.
- Rød asfalt er et godt tiltak for å øke tryggheten for syklister. Flere gater burde bli enveiskjørt for bilister og toveiskjørt for bilister. Høyere bompenger innenfor Ring 2.
- Samkjører til og fra jobb og bruker ikke egen bil. Ingen punkter i denne undersøkelsen der jeg kan beskrive dette
- Sammenhengende sykkelfelt i sentrum vil gjøre det lettere å sykle til jobb.
- Sammenhengende sykkelfelt som gjør at man kan sykle med flyt (altså unngå stans) gjør det fint å sykle. Helst sykkelstier som er fysisk adskilt fra biltrafikk slik som f. eks. sykkelstien langs Sørkedalsveien fra Røakrysset til Smedstadkrysset.
- Saner spm om tilrettelegging for vintersykling på arbeidsplass dvs varme og vaskemuligheter
- Sats mer på sykkel. Flere og bredere/tryggere sykkelveier!
- Sats på kollektivtilbud (særlig T-bane) og tilrettelegg for sykling.
- Sats på kollektivtrafikk og sykkel. La elbiler betale bompenger
- Savner alternativ til tog mellom Sonsveien og Oslo/Lysaker. Tenker da på buss.
- Savner benker ved busholderplasser (eldre som ikke kan stå så lenge), blomster, vann og ikke minst kunst som kan hjelpe med hindringer i gatene, slik det er satt opp ved oslo S og karl johan. ikke bare grå potter
- Savner fergen fra Fornebu til Oslo. Det ga veldig livskvalitet. Å stå på Lysaker og venter på en full buss som ikke slipper inn passasjerer gjør det motsatte.
- Savner litt mer permantete grøntområder i det som dere gjør om til bygater. I Markveien er det satt ut noen kasser med blomsetr, bedre slik det er i Vogts gate på Torshov. Gjør det ordentlig med en gang, ikke simple løsninger. Det er bortkastede penger.
- Savner motorsykkelperkeringen på Karl Johan.
- Savner parkeringsplasser for MC
- Savner sammenhengende sykkelfelt, som fortsetter gjennom gatekryss og rundkjøringer.
- Savner spørsmål om transport på tvers i Oslo og ikke bare mot sentrum. Jeg kjører alltid bil til jobb pga. håpløs tungvindt kollektivt tilbud på tvers i Oslo (fra Årvoll til Økern) - det er raskere å gå enn å ta buss, men mest effektivt å kjøre egen bil
- Savner sykkelsti fra Frognerparken til sentrum:-)
- Savner trygg tilrettelegging for sykkeltrafikk. Adskilte kjørebaner, gjerne sykkelveier i stedet for sykkelfelt.
- Savnet noe mer fokus på kollektivtilbudet. Dette er helt vesentlig for hvor relevant dert er å benytte bil til sentrum når man bor i oslos utkantbydeler (og det gjør faktisk de fleste Osloborgere)
- savnet spørsmål om min egen arbeidsvei mellom kollektiv transport og arbeidsstedet. Meget dårlige fortau og busser som stadig sperrer lyskryssene. Det er et daglig irritasjonsmoment!
- Se kommentarer underveis. Jeg syntes det blir for mye politisk. Har MDG interesserer hos parkeringsselskaper etc? Hvordan vil det påvirke boligpriser å fjerne parkeringer? Hvorfor kan de ikke være innfallsparkering med EFFEKTIV transport til sentrum? Ell

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Se sykkeltilrettelegging i sentrum fra de enkelte trafikkantenes ståsted. Syklister trenger egne felt der de ikke er til hinder for gående og ikke blir nedkjørt av biler, busser eller trikker. Kjørende vil ikke ha syklyster vinglende mellom kjørefelter,
- Se til Budapest og gågater som er opptil 10Km lange+pluss masse fortauer som er 2 meter brede og kun en kjøreretning for biler..
- Selv med tilgang til bil og parkering, bruker jeg kollektiv til og fra jobb. Tilbudet er bra nok, skal ikke klage. MEN. Trikken som jeg bruker, får problemer HVER VINTER. Sykt frustrerende. Sommer i år, tåler tydeligvis ikke 19 trikken. Jeg hadde vært fo
- Selv om husholdningen har bil, bruker jeg den praktisk talt aldri, og jeg er veldig glad for at sentrum skal bli bilfritt!
- Selv om jeg stort sett går eller bruker kollektive transportmidler ønske jeg ikke en bilfri by. Jeg er redd det fører til at færre ønsker å bo sentralt og et godt bymiljø er avhengig av at det også bor folk der
- Selv om jeg sykler, mener jeg ikke at sykler skal prioriteres i alle områder
- Selv om tilretteleggingen for syklister har blitt bedre er det fortsatt en del farlige kryss, veistrekninger og alt for stor miks av syklister, fotgjengere og bilister.
- Send meg gjerne en epost på lokomotivetthomas@hotmail.com for utfyllende beskrivelse av min opplevelse av galskapen.
- Sentrum er allerede håpløs nok å kjøre og parkere i. Det er _ikke_ nødvendig å gjøre det enda vanskeligere. Forøvrig burde det fortsatt finnes mc-parkering midt i Oslo sentrum med plass til mange motorsykler, som området som midlertidig ble brukt ved sid
- Sentrum er for dårlig tilrettelagt for syklister
- Sentrum er for gående. Få bort bilen!
- Sentrum har mange butikker og det er enkelt å handle da det er stort utvalg. Det er vanskelig å ta med seg mange bæreposer og produkter hjem. Det er derfor viktig for handelen at det er mulighet for bilkjøring og parkering i Oslo sentrum
- Sentrum må legges til rette også for oss som bor her, dvs. særlig gode og åpne utearealer. Beboerparkering og økte bompriser er gode virkemidler for å dempe trykket utenfra - tilreisende må basere seg på kollektiv i mye større grad enn i dag.
- Sentrum P hus er perfekt. Kan gjerne øremeres for kun elbiler. Herfra kan jeg være fotgjenger i et bilfrtt sentrum. Men hvis jeg må være avhengig av kollektivreise for å komme til Oslo, blir ikke jeg en del av den fremdtidige myldrende åpne bilfrie byen
- Ser fram til et bilfritt Oslo!
- Ser fram til et bilfritt sentrum
- Ser fram til et bilfritt sentrum, men det må taes hensyn til varelevering og håndverkere.
- Ser frem til bilfritt sentrum
- Ser frem til et enda bedre og mer bilfritt bymiljø i den flotte byen vår!
- Ser frem til mer bilfri by
- Ser frem til vedlikeholdet av Nordbytunnellen er ferdig! Bra at disse arbeidene blir utført, det tar bare litt for lang tid når de er i gang.
- Ser positivt på et bilfritt sentrum
- Ser veldig positivt på å ha minst mulig biltrafikk i sentrum, men kan gjerne ha små automatiserte busser/trikker som man kan hoppe av og på i fart (ok at de går sakte), mest aktuelt de gangene jeg må komme meg rundt i sentrum med tunge handleposer.
- Setter pris på bedre tilrettelegging for sykling i Oslo + bedre oppdekking med bysykler - veldig mange stativer står tomme, og i sentrum fylles stativene opp.
- Siden jeg benytter t-bane og/eller trikk jevnlig hele året, har jeg selvfølgelig merket økt passasjermengde hele døgnet. Kapasiteten mener jeg er noe for lav pr idag. Jeg unngår mest mulig bilbruk i hverdagen i nærområdet; færre plasser å parkere og mer
- Sikkert greit å sykle i sentrum, og det er greit utenfor, men til sentrum er ikke så greit. Greit å fjerne parkeringsplasser og biler i sentrum, men da må man gjøre det enkelt for utkanten og Akershus å parkere og komme seg frem til kulturtilbudene. Det
- Sist jeg arrangerte middag ble denne flyttet utenfor ring 1
- sist jeg gikk til Karl Johans Gate fra mitt kontor møtte jeg kun varetransport. Jeg hadde ikke noe problem med de vanlige bilene jeg møtte, men varetransport som var plassert OVERALT i alle smågater var mer plagsomme.
- Siste kollektivreise var buss, men skulle gjerne brukt toget. Det er så mange avvik på toget på Østfoldbanen og den stenges hver sommer. Vi på Holmlia trenger ekspressbussen hele uken, også søndag. Hele sommeren er tilbudet rett og slett så dårlig at bil
- Siste spørsmål: alternativene er unøyaktig. Lavere grad bachelor kan ikke i alle land/studier oppnås på mindre enn 4 år. Tidsbruk for besveralse: ikke mulig på 10 minutter, jeg brukte 35.
- Situarsjonen for syklister i Bjørvika er helt uakseptabel og livsfarlig! Hva tenkte den personen som planla dette??? Det har blirr mye verre og jeg risikerer ikke livet mitt for å sykle sikksakk mellom busser og biler og syklister i rushtrafikken! Helt u
- Skal bare si at noen få spørsmål så jeg ingen poeng med.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Skal sentrum leve, må det kunne kjøres bil der. Benker etc. har ingen betydning for min bruk av sentrum. Det viktigste er å få tilbake holdeplass for 37-bussen i sentrum.
- Skjer mange nødvendige endringer nå. Satsing på kollektivtransport og tilrettelegging for gående og syklende er helt nødvendig for å gjøre Oslo til en bedre by å bo i og besøke.
- Skulle gjerne fått litt mer info om endirnger som plalegges i sentrum, gjerne visualisert. Folk leser ikke lange tekster. kan evt link ut fr undersøkelsen så man kan lese mer om det et annet sted om man vil
- Skulle gjerne pendlet kolletivt, men dette er tungvint og bruker ca 30 min ekstra hver vei. Håper på fortgang på bygging av Ringeriksbanen!!!
- Skulle gjerne reist mer kollektivt, men det tar for lang tid til og fra jobb pga kronglete ruter (30 min med bil / 1 time kollektivt). Hadde vært fint med kollektivtilbud langs griniveien/røa.
- Skulle gjerne vært lettere å sykle i Oslo
- Skulle ønske at NSB var mer punktlig og ikke så mye canseleringer av tog.
- Skulle ønske at togsituasjonen ble bedre med færre forsinkelser, innstilte tog og signalfeil, ellers er det stort sett veldig bra
- skulle ønske jeg følte meg trygg på sykkel i sentrum, skulle så gjerne syklet! Jeg tør ikke nå, bilister er aggressive og bruker sykkelfelt som deltidsparkering..
- Skulle ønske meg bedre kollektivtilbud , tar mye lenger tid for meg og reise kollektivt. Ønsker også lavere bompengeavgift.
- Skøyen som knutepunkt er for dårlig med tanke på hvor mange som reiser inn til Oslo via Skøyen. Utvidet tilbud herifra kunne vært mer effektivt og hensiktsmessig for en del som har overgang fra tog til buss og trikk i Oslo med tanke på at dette er første
- Slag side, forskeren har en forutintatt holdning (ønsker å fjerne bil) HUsk at Buss lager langt mer forurensning enn en moderne bil. Mangler fukus på å fjerne disel busser i sentrum
- Slik det er nå så vurderer vi oftere å ta kollektivt inn til byen enn å kjøre fordi da kommer man rett i sentrum, og reiseveien er kort.
- Slitsomt med fulle busser. Det er ledig kapasitet på trikkene i Trondheimsvn. , men folk vil heller bruke buss. Lite plass til oss som skal lengst med bussen.
- SLutt å blande biler og sykler, sperr heller av hele gater og bruk de som rene sykkeltraseer
- Slutt å bruke fortau som sykkelsti. Om dere trenger bilde av syklister kjøre på gående er det bare å ta bilder på Nydalen, når folk går av toget.
- Slutt å fjern parkeringsplasser og innsnevre Oslo sentrum! finn bedre løsning for trafikk som kjører bare igjennom for å komme seg fra f.eks sandvika til Gardermoen. Tilrettelegg mer for el-bil og heller fakturer en fast avgift pr år for strekning man kj
- Slutt å legge parkeringsplasser og busslommer i sykkelveiene. De nye sykkelveiene langs Barcode/Bjørvika er en katastrofe, særlig i rushtrafikken. Som syklist tvinges man til å være mer i kjørebanen enn på sykkelveien. Den ansvarlige bør settes i gapesto
- Småbarnsforeldre/logistikk: For oss med mindre barn som driver med aktiviteter (fotball), er jeg bekymret for utviklingen. Å få dem til og fra kamper/aktiviteter rett etter jobb, er desblesende. Nå er tendensen at parkeringsanlegg ved idrettsanlegg blir
- Som hovedsaklig gående synes jeg syklister (særlig morgen) er problematisk. Veldig få respekterer rødt lys/sykling på foratu til hinder for gående.
- Som nyfrelst elsyklinst setter jeg stor pris på at det blir lagt til rette for syklinstene. Men jeg syns det er håpløst å tro at et bilfritt sentrum skal tiltrekke seg mer folk. Når jeg skal "en kjapp tur til byen", så er det gjerne for å orne noe/handle
- Som sagt: MDG forslag om å ta bort alle biler er rent nonsens. Missbruk av skattepenger!
- Som småbarnsfar synes jeg luftkvalitet, støy og dårlig fremkommelighet med sykkel er de største utfordringene med å bo sentralt i Oslo. Vi og sikkert flere andre i samme situasjon vurderer å flytte ut av sentrum eller ut av Oslo som følge av disse proble
- Som syklist blir jeg ofte sjokkert over andre syklisters manglende kunnskap om/vilje til å følge, trafikkregler. Jeg kunne tenkt meg fokus på dette i form av kampanjer, kontroller etc., da jeg opplever at mange trafikanter irriterer seg over syklister, o
- Som syklist selv reagerer jeg på hvor lite respekt en (skremmende) stor andel av mine medsyklister har for trafikk og grunnleggende regler. Det er ikke overraskende at det oppstår konflikter mellom- og innad i de ulike trafikantgruppene.
- Som syklist synes jeg det har blitt noe bedre, men opplever sykkelnettet ofte som usammenhengende. Noen steder tør jeg ikke sykle i veibanen pga. mye biltrafikk/uoversiktlig og da opplever jeg at jeg er i veien for fotgjengere på fortauet.
- Som syklist velger de aller fleste minste motstands vei. Dette blir for eksempel sylig i lyskryss. Hvorfor legges ikke sykelister i filterfelt forbi T-kryss i den glatte retningen? Løsningen som velges er alltid den visuelt pene med fokus på kjøretøy, me
- Som tidligere nevnt, er det underlig at man omdirigerer buss fra sentrumsområde på Kolbotn, til svært hyppige avganger over Tårnåsen. Dette medfører at kollektivtilbudet er avhengig av tog. Det er heller ikke kollektivtilbud fra Kolbotn i helgene og inn

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Som tidligere nevnt: ønsker mer fokus på tiltak for enklere hverdag for arbeidende foreldre som har flere barn og som skal hente og levere i ulike bydeler året rundt i all slags føre. Det lar seg ikke gjøre med kollektivtransport alene.
- Som tidligere vintersyklist er det største problemet rydding av sykkelveier. Håpløst!
- Som tilreisende til Oslo ønsker jeg meg flere parkeringsplasser og bedre busstilbud til og fra knutepunkter/togstasjon.
- Som utenbysboende har man av og til behov for å ha med bilen på jobb fordi man trneger den i Oslo etter jobb. Planen for Oslo vil gjøre dette vanskeligere og uforholdsmessig kostbart i penger. Tid har også en kostnad, derfor må det være mulig å kjøre og
- Spennende når resultatene foreligger, bør publiseres.
- spennende undersøkelse :-)
- Spent på hvordan Oslo kommune løser nødvendig biltraffik for bygging og rehabilitering av bygninger sentralt i oslo sentrum.
- Sperring og omleggingen av biltrafikken i Oslo sentrum vil drepe mange og gjøre steder man normalt ville oppsøkt mindre tilgjengelig. Dette er kun basert på ideologi og er en ren trakassering av alle som har behov for å kjøre bil.
- Spørsmål om reisetid til og fra jobb tar ikke hensyn til at jeg triller i nedoverbakke til jobb og sykler oppover hjem. Tar omtrent dobbelt så lang tid hjem som til jobb
- Spørsmål som allerede er besvart dukker opp igjen i en litt annen form. Irriterende.
- spørsmålene blir lett hypotetiske og overfladiske
- Spørsmålene er litt for ledende mot trafikk. kollektivtilbudet burde være mere i fokus.
- Spørsmålene forutsetter at man kjenner planlagte endringer i Oslo sentrum.Oslo sentrum er som kjent ikke verdens navle, selv om mange later til å tro det. Det ville løftet undersøkelsen å beskrive hva de foreslåtte endringene går ut på.
- Spørsmålsstillingen "Det er ikke for mye...." virker rar.
- Spørsmålsstillingen er ledende - og fører i retning av de svar som nåværende byråd ønsker; spesielt om du ønsker med liv og røre på torg mv. eller "masse biler" - det er ikke et enten eller svar, men kanskje hensiktsmessige løsninger for parkering og kjø
- Stadig bedre sykkelvei-tilbud. Flott at man holder flest mulig biler unna sentrum i Oslo. Varelevering og kollektivtrafikk holder lenge.
- Stadig forsinkelser og stappfulle tog på Østfoldbanen. Må enkelte ganger gi opp å komme inn til jobben, og reise hjem igjen og ha hjemmekontor. Det hender det ikke er plass på toget i rushtiden, og man må prøve å få plass på neste. En halv til en time me
- Stedvis er det nå så mange syklister at det blir dårligere framkommelighet for sykkel.
- Stenges sentrum for biltrafikk bør det også gjelde el-biler og alle typer biler, ellers blir det et klassedelt samfunn, der de som har råd til dyre parkeringer/bomringer kan kjøre bil/elbil og andre må ta kollektivt.
- Stengingen for biler i sentrum har ført til betydelig dårligere fremkommelighet for buss, og bussreiser tar nå mye lengre tid enn tidligere pga kø
- Stengte gater medfører ekstra kjøretid for de som må kjøre. Stengte gater fører til mere trafikk i andre gater.
- Sterkt uenig i byrådets politikk. Det er vanskelig å forstå hvorfor de skal gjøre det så vanskelig å eie bil innenfor Ring 3 - akkurat som at det er beboerne der som belaster trafikken i indre by mest eller som at man skal kunne leve hele sitt liv innenf
- Stor forringelse fom.1.1.2017 at ekspressbusser fra Bærum kjører kun til Skøyen el. Vika -> dette tvinger en ekstra bytte
- Stor skryt til Oslo kommune for den fantastiske satsingen på sykkel- både på sommer- og vinterstid. det er merkbart flere som sykler nå enn for ti år siden. Det som kan gjøres fra de offentlige nå, er å lære folk sykkelvett! Det er tydelig at mange sykli
- Stor trengsel på bussen i rushtiden, for få sitteplasser!
- Store forsinkelser i offentlig transport
- Storgata mellom Gunerius og Legevakta bør prioriteres både mht fortauene og trafikken. Den strekningen er både farlig og utrivelig.
- Stort ønske om økt frekvens på T-bane vinterstid mellom jar/stortinget.
- Straffer de som har behov for bruk av bil i hverdagen. Kollektivt koster for mye.
- Styr trafikken unna kollektivfelt og sykkelveier for mer effektiv transport i byen!
- Støtter bilfritt sentrum
- Støtter mer kollektivbruk i og inn til Oslo. Problemet pr nå er at det kollektivtilbudet som tilbys med NSB er dårlig, me trenge tog i rushtid og kroniske forsinkelser omtrent hver uke.
- støtter mindre biltrafikk!!!! veldig bra for miljø og folkehelsen. Ønsker også at det fokuseres på renhold fra biltrafikk pga svevestøv og mikroplast. Det rengjøres for lite!!! fint om Oslo kommune samarbeider om dette med nabokommunene
- Støtter veldig å få fjernet biltrakfikken i Oslo sentrum! Sykkel er fremtiden.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- STØY er et ord som sjelden dukker opp i sammenhenger som dette. Hvis man hadde utformet by og land ut fra støyforskrifter, hadde det meste løst seg på en fornuftig og lønnsom måte. Jeg er heldig som bor i et område der jeg opplever lite støy, dvs at d
- Stå på, få bilene vekk fra sentrum.
- Stå på!
- SUPERT MED FOKUS PÅ FOLKA SOM BOR I I BYEN, IKKE BILEN
- Supert med nye sykkelveier på ring 2 - men jeg opplever de å ikke være gjennomtenkt og rett og slett farlige. Det er ikke ofte klar for syklistene, bil- eller bussjafører hvor syklistene skal når sykkelveiene opphører og i tillgg må sylistene tilbake på
- Svarene preget av at jeg har flyttet ut av Oslo
- Svært god undersøkelse om et aktuelt tema for bybildet i Oslo
- Svært mange busser med bussholdeplasser i sykkelfeltet i Dronning Eufemias gate og veldig mange ivrige pendlende syklister er en ganske farlig kombinasjon.
- Svært mangelfullt vedlikehold av infrastruktur
- Svært misfornøyd med halveringen av antall avganger med Tbane linje 5 til sentrum
- Svært misfornøyd med kjørestilen til bussjåførene, de kjører aggressivt og på en måte som gjør det ubehagelig å sitte på, og å for eksempel sykle på sykkelsti langs bussruter.
- Svært misfornøyd med kommunen sin tilbud til transport. De vil vi skal bruke kollektiv mer men prisene blir satt opp og ikke god nok buss/tbane enda til å komme raskest fram. Det med billistene er en helt annen nivå, urettferdig behandling av billister m
- Svært misfornøyd med togtilbudet for pendlere Kolbotn - Oslo S
- Sykkel er det raskeste og mest fleksible framkomstmniddel i Oslo uansett årstid-bedre tilrettelegging er bra, men det går fint som det er nå også.
- sykkel og gående må prioriteres enda bedre. det burde hett bilovergang og ikke fotgjengerovergang og dertil snudd på kriteriene
- Sykkelfelt i sentrum blir veldig mye brukt som parkeringsfelt av biler som stopper midlertidig. Det blir farlig uansett om de sperrer feltet helt eller står kun inntil feltet. Det blir uoversiktlig og jeg sykler derfor alltid i veibanen i stedet. Det bur
- Sykkelfelt må bygges over hele sentrum. de tilfeldige strekkene som finnes idag er ikke tilstrekkelig. dessuten parkerer ofte biler i sykkelfeltene. det er til alles beste å unngå at syklister må sykle på fortauene.
- Sykkelfeltene begynner å bli for fulle på vei til jobb. Og for mange nye syklister sykler fort, uvettig og uten hjelm. De har åpenbart ikke enda gått på trynet og kjent på asfalten
- Sykkelfeltene som lages nå kunne vært bredere. "Sykkelgaten" Torggata fremstår mer som en gågate siden det ikke er tydelig skille mellom fortau og gågate. De nye sykkelfeltene på Grunerløkka oppleves som veldig bra, og bør være malen for det som lages i
- Sykkelfeltet i Dronning Eufemiasgate er livsfarlig, MÅ utbedres før det skjer en dødsulykke der
- Sykkelfltene i fra Skøyen og i Ring 2 er for smale til å oppleves som sikre. Vintervedlikeholdet er dårlig, sammenlign "fasiten" som er gang- og sykkelveien fra Lysaker til Aker brygge.
- Sykkelister har egen sykkelvei og enda så bruker de bilveier og gang/sykkelstier når deres egen sykkelvei er rett nedenfor fortau
- Sykkelkulturen med manglende respekt for lover og regler er største hinder for mer sykling og dedikerte traseer må prioriteres fremfor shared spaces.
- Sykkelrutene i Oslo er så ille at jeg ikke tør å sykle i Oslo lenger
- Sykkelsituasjonen gjennom Bjørvika bør utbedres-Sykkelfelt bør flyttes helt ut av veibanen, det er er preget av kaos og svært farlig trafikksituasjoner oppstår, både pga syklister og bilister.
- Sykkelstiene er mye bedre enn i fjor, men det er fortsatt mye arbeid igjen. Barcode er skremmende å sykle gjennom og oppleves som kaotisk.
- Sykkelstier er bra bygd ut mange steder, men i selve sentrumskjernen må det bli bedre. Det bør også legges til rette for mer sikker oppbevaring av sykler
- Sykkelstier i Bjørvika bør prioriteres høyt!
- Sykkeltilrettelegging i Oslo må prioriteres høyere. Endelig har det blitt mer sykkelbruk, og da må det bli prioritert.
- Sykkeltilretteleggingen er blitt mye bedre, men Bjørvika er fortsatt stort problem.
- Sykkeltilretteleggingen er for dårlig og går for tregt.
- Sykkeltilretteleggingen er fortvilet dårlig og må innfases raskere med å fjerne flere biler også utenfor sentrumssonen. Forholdene for gående må også bedres betraktelig. Biler tar for mye plass.
- Sykkelveiene er alt for dårlige
- Sykkelveiene er for små rushtiden inn til Oslo. Det er for mange lyskryss som man må stoppe på. Det må skilles mer mellom gående og syklende generelt, slik at konflikter unngås, spesielt over Rådhusplassen.
- Sykkelveiene er fortsatt høyst utrygge, lappete og helt umulig å sende unger ut på. I tillegg er det en utfordring at veidekket er utrolig dårlig vedlikeholdt langs trikkeskinnene. Det er lett å snuble. Videre er skoleveien utrygg, siden det er 50-grense

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sykkelveiene trenger vedlikehold, for mange huller. Egen separert tofelts sykkelvei i dronning eufemias gate, i dag fungerer sykkelfeltet mest som buss stopp
- Sykkelveier bør prioriteres og være sammenhengende, og ikke minst holdes fri for grus/glasskår hele året
- sykkelveier er fine, men mange overganger/brudd gjør at sykkelfartsidiotene får fritt spillerom, og det betyr dessverre lite hensyn til trafikkregler eller andre trafikanter.
- Sykkelveier i Oslo må bli bedre vedlikeholdt. Ujevne dekker og manglende brøyting er et problem. Det er ofte bar bilveg men islagt sykkelveg. Det mangler gjennomgående sykkelveger.
- Sykkelveier i Oslo, både i sentrum og andre steder, er fortsatt altfor fragmentert og lite sammenhengende. Her gjenstår mye detaljarbeid (plutselig opphør av sykkelfelt, ikke nedsenkede fortauskanter f.x. Positivt med fokus på at sykkelbaner skal feies/f
- Sykkelveier i sentrum - om de er der - må bli tydeligere. I dag går sykling i sentrum etter innfallsmetoden....
- Sykkelveier må fullføres og skape sammenheng
- Sykkelveier må prioriteres! Det er svært defensivt at det ikke har blitt laget egen sykkelvei i det nybygde Bjørvika-området!
- Sykkeveinettet er fragmentert og uensartet
- Sykle og kjøre bil til Oslo og i Oslo er et mareritt. Kollektivtilbudet er katastrofalt dårlig. Betaler en høy pris for å stå, og stå som sild i tønne. Skjønner ikke hvorfor statlig virksomhet absolutt skal opprethold og nyetablere seg i Oslo.
- Sykler en del i sentrum, og man klarer ikke det uten å være både syklist, fotgjenger og kjørende. Må bytte mellom roller hele tiden.
- Sykler i høy fart i bygatene som utsetter seg selv og andre for fare er noe man bør være oppmerksom på - og jobbe mer målrettet med
- Sykler nesten daglig til jobb om sommeren via Rådhusplassen eller ring 3. Ring 3 nå uaktuell på grunn av ubrukelig omkjøirng ved Ullevål. Må bruke ruten langs sjøen. Alt for tett kontakt mned buss og tungtransport fundt Oslo S, sørlig i Dronning Eufemias
- Sykler over Grønland hjem - det er et lite mareritt - biler i sykkelfeltet, mennesker som går rett ut i gaten på rødt lys
- sykler til og fra sentrum/jobb - holmlia daglig fordi det tar langt kortere tid enn samtlige tranportmidler. elsykkel
- Sykling for mye prioritert i forhold til gående. Bruker fortau også der det er sykkelfelt.
- Sykling fra øst til vest er dårlig.Rådhusplassen og barcode. Innesperring av busser og bussholdeplasser. Ingen helhet.
- Sykling og kollektivtilbud trengs, men det blir for vanskelig å ha og kunne bruke bil i byen, spesielt i sentrum.
- Syklistene bør bort fra fortau, vise hensyn overfor gående og lære seg trafikkregler
- Syklistene er de verste i trafikkbildet. Veldig få følger trafikkreglene.
- Syklistene er verst (Jeg er syklist selv)
- Syklistene må få flere regler og forhold seg til ovenfor myke trafikkanter
- Syklister bør absolutt følge trafikkreglene, stoppe på rødt lys etc.
- Syklister bør ha separate baner, ikke kunne sykle på fortau, ikke blant gående
- Syklister bør prioriteres i langt større grad. Opplever at man ikke er godtatt på fortau eller i kjørefelt.
- Syklister er en evig fare i byen og trafikken. De har ingen respekt for gående og trafikkregler. Enda verre nå med e-sykler
- Syklister følger ikke trafikkregler og sykler på rødt og over fotgjengerfelter, det må informasjonskampanjer til
- Syklister hemmer busser og trikker. Problemet er størst utenfor sentrum.
- Syklister i byen må skjerpe seg! Vegtrafikkloven gjeldee også for de sprekeste syklistene!!
- Syklister i Oslo bryter alle regler hele tiden. Det må være mer kontroller av syklister. De tar ikke hensyn til fotgjengere.
- Syklister i Oslo har svært dårlig trafikkultur, og er ofte til fare for både seg selv og andre. Dårlig kultur smitter, og jeg merker at jeg ikke tar så mye hensyn som jeg ønsker.
- Syklister må bruke fortau inn og ut av byen slik at kollektivtrafikken (bussene) kommer frem og ikke blir liggende bak. Vanvittig irriterende!!!!!!!
- Syklister må få strengere regler. Arbeidssjåfører må få bedre tilbud i by
- Syklister og fotgjengere bør prioriteres høyere - kun næringstransport
- Synd at busstilbudet har blitt dårligere fra hjem til jobb og at bompengene har blitt dyrere. Det burde stå i forhold til hverandre.
- synd at det blir så mye vanskeligere og dyrer å bruke bil i Oslo. jeg bruker mye kollektivt tilbud, men noen ganger er det en grunn til at det passer seg best å kjør bil, og da er det synd at det har blitt så utrolig vanskelig å finne parkeringsplass.
- Synd ikke undersøkelsen fanger opp synet på subsidiene for bruk av elbil i sentrum. En bil er en bil, det er galskap å sponse gratis bomring og parkering i sentrum til de stadig flere av dem som går på el.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Synes at noen av endringne i kollektivtilbudet er negativt fordi det har blitt færre avganger til endeholdeplass. Gjelder buss fra Lysaker. Videre har mye av gravingen i sentrum påvirket kollektivtransporten og tilgjengeligheten negativt.
- Synes byrådet gjør en god jobb
- Synes det er et godt tiltak å fjerne parkeringsplasser, da må man reise kollektivt :)
- Synes det er fint med tiltak for mindre biler i sentrum - her er det lett å komme seg rundt med kollektivtransport/sykkel/til fots, men veldig dyrt med bompenger å feks kjøre fra den ene siden av byen til den andre (selv om man ikke kjører gjennom ring 1
- Synes det er for lite sammenhengende G/S veger i sentrum, også fra/til sentrum, men er uenig i at sentrum skal måtte ryddes for personbiler for å bedre på dette. Må finnes andre løsninger
- Synes det er håpløst med parkering i sentrum nå - av og til MÅ man bruke bil, og det er helt umulig slik det er nå.
- Synes det er skummelt å sykle, sykkelveiene henger ikke "sammen" og man må mye inn og ut av veibanen/fortau
- Synes det er synd at sentrum stenges for biler da det vil gjøre det vanskeligere for oss som bor utenfor og benytte seg av sentrum. Arbeidsplassen vår har ikke tilgang til parkering og jeg bruker mere tid på reise til og fra jobb enn når arbeidsstedet va
- Synes det kunne vært lagt opp bedre til sykkel. Spesielt noen steder der man må sykle sammen med lastebiler, busser og andre biler for å komme seg rett frem eller bare løpe over. Refererer her til rundkjøringen i nylandsveien. Det er fortau langs med run
- Synes det legges alt for mye vekt på syklister og bomringer. Det er sjelden jeg benytter bil til Oslo sentrum, men er uenig i at det skal innføres flere bomringer og at bompengene er blitt øket og skal økes ytterligere.
- Synes endringene i Oslos trafikksituasjon virker lite gjennomtenkte og vanskeliggjør hverdagen for folk flest, spesielt barnefamilier og pendlere som bor utenfor allfarvei. Beboreparkeringen var i utgangspunktet et initiativ i riktig retning, men her va
- Synes ikke det er greit å fjerne gateparkeringer i Oslo!!
- Synes nesten det med de høye bompengesatsene er et overgrep mot befolkningen, er veldig avhengig av bil forde jeg har vært alvorlig syk. Er varig svekket.
- Synes politikken som føres mot bilen i Oslo er fanatisk og feilslått. Alminnelige familier har behov for bil i hverdagen, barn skal på trening, handling etc. Er for naturlig utfasing av fosildrevne bilen men er i mot fanatisme! Sykkel er ikke et alternat
- Synes prosjektet med bilfritt sentrum er bra for å få ned bilbruke, men håndtverkere må kunne komme til oppdragene sine uten hinder. Da innkluderer jeg sånne som meg selv i adminastrive stillinger. Er blitt ufattelig vansskelig og tidkrevende å se på jo
- Synn det ikke er spørsmål om prisen på kollektivreiser har innvirkning. Jeg mener det er for dyrt med kollektivreise og derfor velger vi ofte bil hvis 2 eller flere skal reise.
- Syns det hadde vært vel så relevant å svare på lignende spørsmål om "sentrum" utenfor Ring 1, der folk faktisk bor. Som f.eks. Grünerløkka, Grønland, Tøyen, Bislett osv.
- syntes det burde vært flere og billigere parkeringsplasser i oslo sentrum
- Særlig for arbeidspendlere er det viktig at offentlig transport ikke hindres av billister, som f.e. bilkø på veiene som brukes av buss. Et veldig fint eksampel for dårlig trafikkplanlegging er Bjørvika hvor billister ignorer kjøreforbudt uten konsekvense
- T-bane linje nr. 5 fra og til Vestli må kjøres oftere! Lang ventetid på Jernbanetorget, ikke hyppig nok. Alt for mange mennesker på denne linjen generelt, men spesielt i rushtdien på morgningen og på ettermiddagen. Dette er ikke godt nok.
- T-bane til Bjerke! Eller trikk til Årvoll
- T-bane tilbud Oslo s- Hasle er for dårlig. Togene fra osl-Oslo s er fulle. Bør kunne bruke flytog.
- T-bane Vestli 5 ble redusert antall avganger når Ring 5 kom, Vestlibanen er altfor full har nå færre avganger i timen
- T-banen burde gå oftere. Det burde kjøres T-bane hver time gjennom natten.
- T-banen er overfylt i det daglige.
- T-banen skal ha ros - god investering. For øvrig virker ikke undersøkelsen så veldig nøytral i spørsmålsstillingen om Oslo sentrum og spørsmålene om Brynstunnellen kunne med fordel blitt tatt i en separat undersøkelse.
- T-banenettet må utvides. Altfor mange mennesker på T-banen pga utbygging på Mortensrud
- T-baneringen har gjort tilbudet for reisende som skal mot Vestli langt dårligere. Kun én avgang fra sentrum-Hasle hvert kvarter mot 2 før. Negativt for reise til jobb
- T-banetilbudet direkte til sentrum Vestlibanen ble halvert da Lørenbanen ble åpnet. Dette har gitt vesentlig dårligere tilbud med færre avganger fulle baner mer biltrafikk. Dette kommer til å bli vesenlig værre når all boligbyggingen i området blir ferdi
- ta hensyn til en lettvint ordning for varetransport, håndverkere og ellers de som er avhengig av biltransport
- Takk for muligheten til å delta i undersøkelsen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Tanken en god og det, men det må være praktisk gjennomførbart. Savner flere parker/grøntområder. Veldig synd at Vestbanetomten ikke ble en stor grønn park med parkeringshus under så kunne folk ha kjørt til byen og parkert der direkte fra tunnelen.
- Tar for lang tid å komme seg på jobb, trenger flere ekspressbusser som har færre stopp
- Tar gjerne kollektivt, men håpløst når det er så fullt at du ofte ikke kommer med. Da blir det for uforutsigbart. For oss som bor litt utenfor er det supert med mulighet til å ta bilen. Trenger ikke stå midt i sentrum, men tilknyttet.
- Tar trikk om vinteren, hyppige avganger, men kapasiteten er sprengt og materiellet er til dels utrangert. Problematisk å strupe biltrafikken uten at fullverdig alternativ er etablert.
- Tar vanligvis tog 29 minutter, men den dagen jeg svarte for syklet jeg ca 2 mil, og parkerte på sykkelhotell på Lillestrøm. Tok tog derfra og inn til Oslo S /Galleri Oslo. Håper å sykle en dag per uke - for mosjon. Det tar 45 min lengre tid enn rein togr
- Taxi og kollektiv transport er farlige i trafikken - kjører på rødt overser gående, syklister som både vil ha fordel både hos billister og gående. Vanskelig undersøkelse, da jeg bor veldig nær sentrum
- Taxier er sentrums største problem. De kjlrer fort, stygt og tar ikke hensyn til andre i trafikken. De virker som om de særlig hater syklister.
- taxier som står på tomgang over lengre tid (f.eks under Thon Opera) gjør luften i de områden veldig dårlig
- tenk helhet - sykkel, kollektiv, gange og motorkjøretøy
- Til helvete med miljøfanatikerne
- Til informasjon så fungerer det dårlig med kollektiv når barn skal leveres/ hentes i barnehage, skole og fritidsaktiviteter. Det hjelper ikke å skyte prisene i være og doble parkerings- og bomavgifter og i tillegg stenge av sentrum for biler. Noen må fa
- TIl kommunen: ta hensyn til oss pendlere. Livet er allerede tøft for oss, ikke gjør det være.
- Til tider stort press på t-banen i rush tiden, spesielt linje 3
- Til tider så skaper el-biler utfordringer for kolektivtrafikken i kolektivfeltene. Innføre krav om minimum 2 personer i rush-tid?
- Til u ndersøkelsen: Jeg tror det blir en unaturlig høy andel som oppgir at de har syklet til jobb (og i andre sammenhenger). Dette pga ekstremt godt vær i den siste perioden, noe som har gjort det attraktivt å sykle.
- Til undersøkelse: En del ledende spørsmål i undersøkelsen. Til trafikksituasjonen: viktig å ivareta/gi godt tilbud til alle innbyggere, også unge, eldre og handikappede
- Tilgjengelighet for rullestolbrukere er alt for dårlig i Oslo
- Tilpasningene for syklister om vinteren er håpløs. Dere prioriterer å måke sykkelveier før bilveier og det siste dere måker er fortau. Sykkel er et fremkomstmiddel ment for sommeren og om vinteren utgjør syklistene utelukkende en fare for seg selv og and
- Tilrettelegg bedre for syklister
- Tilretteleggingen for sykkel og trikk har gått på bekostning av fremkommeligheten for gående, f.eks. ved manglende fotgjengerfelt ved gatekryss, og ved risiko for lollisjon med syklister (som som regel ikke forholder seg til trafikklys)
- Tilretteleggingen på Grunerløkka for syklister er helt fantastisk. Jeg koser meg når jeg triller nedover Markveien på vei til jobb. Det er nå faktisk mulig å sykle lovlig på en enkel måte. Rød asfalt bør rulles ut mange flere steder til glede for syklist
- Tiltakene fo å gjøre sentrum mer attraktiv for beboerne og de som ebsøker byen må gjøres mer helhetlig. Det som har vært gjort til nå opplever jeg ikke fungerer. Oslo har nok prøvd å etterape byer som Barcelona, men en ren kopiering fungerer ikke. Vi lev
- Tog en gang i timen fra Ås er ikke ofte nok for å utkonkurrere kjøring med egen bil - spesielt på kveldtid når tog heller ikke korersponderer med buss lokalt.
- Toget er for fullt i rushtiden. Utenom rush tiden er det for få avganger
- Toget inn bør gå uten daglige problemer - og sentrum bør frigjøres mer fra biler og
- Togtilbudet for oss pendlende mellom Oslo og Romerike er for dårlig. Få avganger og ofte at jeg nås tå hele veien hjem. Dette sliter på oss litt godt voksne arbeidstakere
- Togtilbudet og pendlerparkering må byges ut om bilen skal kunne stå
- Topografien, de trange bygatene samt vinteren i Oslo gjør at den aldri kan bli en så godt utviklet sykkelby som København eller Amsterdam. Men det er fremdeles stort potensial for å legge bedre tilrette for både syklister og fotgjengere. Ikke minst er de
- Totalt feilslått transportpolitikk for bysentrum fører til at jeg bruker sentrum så lite som mulig. I den grad jeg kan benytte kjøpesentre gjøre det.
- Trafikkbildet i Oslo er preget av altfor mange sløve fotgjengere som ser ned i mobiltelefonen mens de skrår ut i veien uten å se seg hverken til venstre eller høyre. Til undersøkelsen: Altfor mange spørsmål..
- Trafikken er litt tøffere enn før.
- Trafikken i Oslo bør bli bedre. Vi bør få det gamle bil livet tilbake med alle de p plassene som har blitt fjernet. Bom prisene må også ned som før. Det blir bare galskap i sentrum.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Trafikklys har lengre varighet av rødt lys som sikkert skal gjøre det mindre attraktiv for bilister, men det går også utover syklister. Hyppigere intervall på grønt lys får syklistene avgårde i og med at vi kan stå først i lyskryss hvor det er tilrettela
- Trafikklys må prioritere enten trikk eller fotgjengere. For lenge å vente mange steder som gående.
- Trafikksituasjonen er håpløs - byrådet gjør en elendig jobb
- Trafikksituasjonen er veldig rotete i Oslo, alle skal frem samtidig, det virker som om reglene er tilfeldige, sykkelstier opphører plutselig, noen steder kan både biler og sykler bruke feltene i ver sin retning. Veldig forvirrende og man må tenke seg god
- Trafikksituasjonen for sykkelister er mye bedre enn tidligere, men det er ikke lett å finne et kart for alle sykkeveien. Når kommer sykkelveiappen til Oslo Kommune?
- Trafikksituasjonen i Oslo sentrum er til tider en irritasjonsmotent med mange stengte gater m.m. Kollektivtrafikken er derimot er ganske bra og utvidet med sine mangler - forsinkelser m.m.
- Trafikksituasjonen i Oslo sentrum har endret seg til det verre for mitt vedkommende, og det handler mye om det praktiske i hverdagen mht. henting/levering i barnehage og skole som føælge av at det er innført beboerparkering i sentrum, og dermed i praksis
- Trafikksituasjonen mhp avviklingen av rushtidstrafikken for kollektivtransport synes sprengt mht kapasiteten til å frakte antall passasjerer med tog og buss (som er det jeg kjenner til for egen del). Passasjerer står som sild i tønne og det er tilfeller
- Tragisk av politikerne ikke prioriterer å gjøre kollektivtilbudet attraktivt for oss som bor utenfor bysentra. Kjørte kun kollektivt fra 1984 da vi flyttet til Kløfta, til ca 2015, da 2 bussruter som gikk motorveien inn ble nedlagt. Nå bidrar jeg til bil
- Tragisk hvordan Oslo sentrum utvikler seg helt imot tiden. Grei undersøkelse.
- Trenger bedre sykkelveier så syklister/bilister/fotgjengere ikke er i veien for hverandre
- Trenger flere separate sykkeltraseer. Vikepliktreglene for syklister som kommer fra fortau/sykkelvei og ut på vei bør endres
- Trenger mer grønt lys for fotgjengere i krysset Tor Olsensgate, Akersgata, Akersveien. Det havner utenfor Ring 1, redd for at det blir mer biltrafikk der, og vanskeligere å krysse gatene
- Trenger mer investeringer i kollektivtilbudet regionalt
- Trenger mere park.plasser lett tilgjengelig i sentrum, da vil det bli enklere å dra dit oftere.
- Trenger sykkelvei på Røa langs Griniveien. Ville syklet da
- Trikk er et galt transportmiddel i Oslo. Ekstremt dyrt og uelastisk. Sykling har ingen betydning for det totale transportarbeidet. Opparbeidelse av sykkelstier er derfor i det store og hele bortkastede penger.
- Trikk må vekk, den ødelegger for syklister. Slutt å investere i ødeleggelse av kapasitet på veiene, det går også ut over syklistene og kollektiv. privatbilisme kan begrenses med andre midler
- Trikken bråker for mye, flere sykkelstier i hovedgatene som fører til sentrum, flere mindre busser som går oftere burde være tilgjengelige
- Trikkene er alt for fulle! Man står som sild i tønne og det er alt for varmt.
- Trikkene som går gjennom sentrum går til samme tid slik at det tidvis kan bli unødvendig lang ventetid. Nationalteateret stasjon er ikke den kollektiv hubben det burde være, to trikker som går omtrent samtidig
- Trikketilbudet er bra, med to unntak 1) Trikkene blir stadig mer overfylte - jeg velger stadig tidligere morgentrikk for å unngå det største kaoset, hjemreisen er vanskeligere å flytte på. 2) Noen av holdeplassene i sentrum er for små/smale og lite hensi
- Trist at det blir så vanskelig å kjøre bil i sentrum.
- Trist at flere småbutikker har gått dukken og at Oslo sentrum føles utilgjengelig. Reagerer også på at alle sv-benkene o.l.. som settes opp helt ukritisk mht omliggende arkitektur. Oslo sentrum er omgjort til et forsøk på en kopi av "Kødbyen" i København
- Trist at kollektiv tilbud ikke forbedrer seg (øke frekvens) når bilen blir forbudte i sentrum
- Trist at Oslo blir en kulisse uten biler, havn og reell handel. I tillegg ødelegges boligområder for familier.
- trist at politiet ikke håndhever trafikloven i sentrum. her er det fritt frem
- Tror en undersøkelse om el-sykkelbruk kan være på sin plass før det blir et problem
- Tror mange vil unngå byen pga utrygghet, terrorfare og dårlig framkommelighet
- Tror undersøkelsen hadde vært til mer nytte hvis den hadde tilrettelagt for kommentarer i tillegg til et (eller flere) svaralternativ. Det gjøres endringer i trafikksituasjonen over en lav sko. Basert på ideologi, uten konsekvensutredninger. Det sløses
- Trygg og god sykkelparkering ved arbeidsstedet er veldig viktig. Det har jeg!
- Trygg sykkelparkering er en forutsetning for å lykkes i sentrum. Dette bør være tilgjengelig der folk ferdes. Jeg benytter konsekvent - dessverre!! - bil og kjøpesenter når jeg skal handle. Eneste grunn er at jeg ikke tør å sette fra meg sykkelen. Trafik
- tryggere sjåfører i kollektivtrafikken!
- Tung- og rushtrafikk må i størst mulig grad ledes utenom bo- og rekreasjonsområde. Kollektivtrafikk må elektrifiseres.
- Uansett hva folk måtte si så er det i sum alltid bra med bilfrieveier

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Uforutsigbare busstider generelt. Mange tomme busser som kunne tatt med passasjerer inn fra Fornebu og inn til Oslo sentrum
- Uframkommelig trafikksituasjon
- Ugreit at beboere i Bydel Grorud og Stovner blir "stengt inne" i bomringen.
- uklare spørsmål hvor spørsmålsstillingen er snudd for å få "grønnere" svar
- Uklart hva som menes med Oslo sentrum, ikke tatt høyde for at noen bor i Oslo sentrum.. Ønsker satsing på kollektivt og sykkel velkommen og synes det har skjedd mye positivt når det gjelder tilretteling for sykkel de siste par årene. Trikk på Grünerløkka
- Ullevålsveien er vanskelig for syklister nå (mye og langvarig graving/bygging)
- Umulig å besøke Oslo om det skal straffes med lkte bompenger og umulig å finne parkering. Oslo blir nå en by kun for de som kan hoppe på buss, trikk eller t-bane. Bor du utenfor må du ta tog. Jeg bor i Holmestrand. Kommer du hjem senere enn 18.00 går det
- Under byggearbeidene i Bjørvika er det utrygt å sykle i dronning Eufemias gate. Her er syklistene klart prioritert ned (slik sykkelveier alltid blir stengt når det er byggearbeider, veiarbeider o.l.).
- Undersøkelsen er for lang og detaljert
- Undersøkelsen er signifikant tilrettelagt slik at det automatisk vil kunne gi mest positive svar for å stenge OSLo for biltrafikk. Denne undersøkelsen er derfor vagt og vil statistisk sett gi svar som allerede er forventet nemlig å stenge Oslo og ikke t
- Undersøkelsen er upraktisk å besvare hvis du faktisk bor i sentrum ...
- Undersøkelsen er useriøs.
- Undersøkelsen fanger dessverre ikke opp godt nok hvordan mitt reisemønster gjenstpeiles. Jeg kjører til båt, tar båt til byen, sykler derfra til jobb. I tillegg kjører jeg Elbil til Oslo på fritiden. Vanskelig å dekke alt, men undersøkelsen er for genere
- Undersøkelsen fanger ikke opp årsak til at man bruker bil i sentrum, for meg er det nærmest umulig å reise kollektivt for å bruke sentrum pga helsa
- Undersøkelsen gir et feil bilde av min jobbreisehverdag. Jeg har kontor i sentrum, men er mye ute av bygget. Jeg bruker dermed bil inn på kontoret mellom prosjektene hver gang jeg skal hente og levere stort utstyr. Hvis ikke tar jeg kollektivtransport, n
- undersøkelsen har relevante spørsmål
- Undersøkelsen oppleves relativt politisk motivert. Det føles tildels ut som om det byrådet, ikke TØI som utfører undersøkelsen.
- Undersøkelsen oppleves tendensiøs ved at den gjeldende politiske regime som «positiv».
- Undersøkelsen ser ut til å ta ungangspunkt i at den som svarer faktisk bor i Oslo, og det oppleves ikke som den tar spesielt hensyn til at mange pendler inn til byen for å jobbe.
- Undersøkelsen synes ikke å dekke de utfordringen som vi forventer med alle gatene som er plalagt stengt, og den tar ikke i stor nok grad for seg de itfrodringene maman opplever med at gateparkeingen er fjenet. Det er fullstendig galskap det Byrådet nå g
- Undersøkelsen tar liten eller ingen høyde for ukependlere.
- Undersøkelsen tok lenger tid enn angitt i e-post varslingen
- Undersøkelsen utføres på den tiden av året det er lettest å gå, sykle og ta kollektivt. Alt er vanskeligere og tregere om vinteren, og det kommer ikke frem i undersøkelsen. Vi trenger flere busser (og færre biler) i hele Oslo i vinterhalvåret :)
- Undersøkelsen var helt OK. Har ingen annen kommentar
- Undersøkelsen var litt lang
- Undersøkelsen var tungving og tok ikke hensyn til hva man hadde svart tidligere.
- Undersøkelsen virker ikke nøytral, og kan gi inntrykk av å være et bestillingsverk. Negativt at også MC / scooter blir nedprioritert i Oslo, dette er et godt fremkomstmiddel som tar liten plass i bybildet.
- Undersøkelsen virker litt ukonsekvent. Trafikksituasjonen i Oslo tilrettelegger altfor dårlig for beboere med behov for biltrabnsport; syke, bevegelseshemmede, foreldre med barn som må fraktes med store idrettsbager, familier som må handle i stort - og p
- Uoversiktlig og skummelt å sykle i Dronning Eufemias gate. En hovedvei for sykkel, men fullt kaos mellom busser og sykler. Den skumleste og minst hyggelige delen av jobbturen.
- Upålitelige kollektivtilbudet og flere hindrer som gjør at å jobbe i Oslo blir mindre atraktivt.
- Urealistisk å gjøre Oslo bilfritt
- Usikker på om sparkesykkel regnes som sykkel eller gående? Bruker sparkesykkel en del, har telt det som gående da jeg i stor grad bruker fortau og går av/på for å passere fotgjengere.
- utbedring av sykkeltraser etter vinter-skader kunne være bedre
- utbygging av lokaltrafikk må prioriteres, tilbudet må styrkes før veiene stenges
- Uten bil i sentrum, vil den ikke overleve, se på forskning i USA på dette
- utfordringene er flere. Viktig at kollektivt bygges ut og prioriteres når det i NTP helt klart uttrykker at bilen skal vike for alternative transportløsninger. Romeriksbanen lar vente på seg samtidig som befolkningsøkningen har vært og er eksplosiv på ne

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Utfordringene knyttet til regularitet på Østre linje er bekymringsverdig. Jeg opplever små og store avvik flere ganger i uken begge veier. Innstillinger og forsinkelser samt kapasitetsrediuksjon ved at det kjøres færre vogner. Med ny bilpolitikk i sentru
- Utfylling tok vesentlig lenger tid en estimert
- utilfredsstillende kollektivtilbud
- Utrolig mye veiarbeid og byggevirksomhet i byen. Plagsomt
- Utrygt og vanskelig å sykle. Dyr bomring for oss som bor innenfor bomringen
- Utrygt å sykle, særlig i, men også utenfor sentrum. Ofte pga dårlig samspill med andre trafikanter, i stor grad med andre syklister, og særlig elsyklister og treningssyklister i stor fart. Også problematisk med syklister og fotgjengere på samme gangvei
- Utslippsfrie biler er på vei inn. Bilister og andre trafikanter bør kunne sameksistere. Les Bjørn Stærks kronikk fra Utrecht (Aftenposten 19.04.2018).
- Utviklingen av trygge og raske sykkelveier i og gjennom sentrum bør prioriteres!
- Utviklingen i Oslo er ikke bra. Positivt med tilrettelegging for sykkel, men ikke når det går på bekostning av andre trafikanter. Oslo er feks ikk egnet for sykkel om vinteren uavhengig av hvor mye en tilrettelegger (grunnet været)
- Vanlig folk med bil belastes mer og mer, færre parkeringsplasser, flere bomstasjoner, beboerkort, hva mer? Samtidig er Oslo ikke skapt for syklister heller, mye bakker. Vanlig privatbillister er ikke min største utfordring når jeg sykler i Oslo men hell
- Vanskelig for besøkende og håndverkere å komme hit pga. parkering.
- Vanskelig for håndtverkere
- Vanskelig med offentlig transport T/R Siggerud - altfor dårlig tilbud.
- Vanskelig med stenging av sentrum
- Vanskelig og dyrere for hvert år å komme seg til jobb! Kollektiv med tog altfor ustabilt med mange forsinkelser
- vanskelig å bevege seg på fortau når du møter råsyklister.Krevende når synet ikke er bra å bevege seg i byen.
- Vanskelig å få frem hvor bra bilen er som fremkomstmiddel i denne undersøkelsen, og hvor viktig det er å tilrettelegge for gode og BILLIGE alternativer for de som vil kjøre bil... snart kan man ikke kjøre el-bil heller...
- Vanskelig å skjønne hva dere skal kunne få ut av spørmålene. De ga liten mulighet til å gi mer helhetlige svar, og forslagene til planlagte endringer burde vært tatt med som bakgrunnsinformasjon for mange av spøsmålene. Man bør ikke forvente at alle lese
- Vanskelig å svare på hva jeg tror endringene vil føre til, bedre hvis dere hadde stilt mer spesifikke spørsmål om akkurat dette. Jeg håper omleggingen vil bidra til bedre tilrettelegging for syklister, og bedre framkommeligheten for kollektivtransporten.
- Vanskelig å sykle i Dronning Eufemias gate, med bussholdeplasser i sykkelbanen.
- Vanskelig å sykle i Oslo sentrum, enten er det trikk eller gående, vanskelig å velge veier som flyter for en syklist.
- Vanskelig å ta stilling til hvordan endringer i sentrum vil påvirke byliv og egen bruk av sentrum, uten at det spesifiseres nærmere hva slags endringer det er snakk om.
- Vanskelige og dyre parkeringsforhold i Vika når jeg en gang innimellom har gjester eller familie på besøk. Burde være mulig å få et beboerbevis som gir billigere parkering for familie som er på besøk. Kunne vært et helge-kort e.l.
- var bra variasjon,,ok undersøkelse
- Varetransport og håndtverkere må ha parkeringsmuligheter i sentrum
- Varetransport og nyttetransport må også sikres fremkommelighet i sentrum. Ring 1 blir sårbar når andre gater stenges.
- Varm tilhenger av et levende sentrum, men tror ikke bilfritt har mye å si. Det er viktigere med universell tilrettelegging og a t bilinskrenkninger ikke får alt for store følger for levering til virksomhetene. Synes gatearbeidene har vært mye mer forstyr
- ved arbeid på toglinjen i sommerferie bør det settes inn båt - ikke fjerne den som gjøres nå
- Ved å begrense bilkjøringen i sentrum vil resultatet bli butikk-død; og resultatet blir økt bruk av kjøpesentre.
- ved å flyttet til enbydel med godt banetilbud har endret min bruk av kollektivtransport
- Ved å minske bilbruk i Oslo sentrum ekskluderes de som bor utenfor Oslo
- Vedlig trangt nåløye rund Alna + E6 mot Helsfyr
- Vei- og gatekryss i Oslo sentrum for dårlig utformet for sykling.
- veiene er i alt for dårlig tilstand til bruk som syklist, mye å gjøre her før Oslo kan kalle seg en sykkelby
- Veiledende gate-/retningsskilting av er altfor dårlig
- Veistandarden er så ille at det er farlig å sykle på enkelte veier (hull, lapping, sprekker mm)
- Veistøv, som spesielt opptrer i mars/april reduserer lysten til å sykle. Har en følelse av at sykling under slike forhold kan gi negativ helseeffekt. I tilretteleggingsarbeidet for helårssykling, ligger eliminiring av støvplagen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Veitilstanden er så dårlig at det utgjør en stor fare for syklende. Hullene har blitt større og flere ettersom skadene bygge seg opp over flere år og reparasjoner ikke klarer å holde følge. Buss som ikke holder rutetider selv utenom "rush" tiden og som s
- Veivedlikeholdet utgjør tidvis en fare for syklister. Stedvis større sprekker i veidekket som kan føre til velt/ulykker.
- Vekk med syklene og tiggerne. Undersøkelsen er noe tull, typisk for vår overfladiske tid.
- Veldig bekymret for næringslivet i Oslo sentrum. Det er mange som er avhengige av at kunden kommer kjørende.
- veldig bra med bysykkeltilrettelegging
- Veldig bra med færre biler
- Veldig bra med mindre biler i sentrum!
- Veldig bra og enkel undersøkelse!
- veldig dårlig
- Veldig dårlig luft i Oslo, alt for mye biler og busser. Liker best t-bane og trikk.
- Veldig dårlig tilbud til Oslo vest på kveld/natt. (særlig i ukedagene)
- Veldig ekskluderende for enslige og vanskeligstilte personer. Bompenge systemet er lagt opp for at de rike kan kjøre bil. Spesielt siden kollektiv tilbudet i tillegg er dårlig lagt opp.
- Veldig fint at det foretas en slik undersøkelse. Selv om undersøkelsen primært handler om forholdet mellom privatbilisme, kollektivtrafikk og myke trafikanter gir den rom for svar knyttet til generell opplevelse av bymiljøet. For mitt vedkommende omfange
- veldig fint at det jobbes så bra med kollektiv i Oslo, håper det kommer flere avganger på Kolsås banen
- VELDIG fint at direktebuss til/fra Blystadlia (rute 300) har hatt så stor økning i avganger. Dette fører til at jeg prioriterer kollektivt inn til Oslo uansett tid på dagen
- Veldig fornøyd med at sykkelfeltene langs ring 2 utbedres
- Veldig ladede spørsmål og svaralternativer. Et sentrum som ikke er tilgjengelig for alle er dødfødt.. Miljøfasistenes angrep på bilistene er ikke roten til miljøproblemene, men det bryr Oslo byråd seg null og niks om. Flere håndverke har allerede sagt ne
- Veldig mange utfordringer knyttet til trafikk gjennom sentrum og ikke bare i
- Veldig misfornøyd med at Oslo forvandles til en dårlig utgave av københavn! Der har byen over 10 talls av år tilrettelagt for bil og sykketrafikk! Oslo prøver og oppnå det samme på for kort tid og det går utover billister i sentrum ! Lykke til i fremtiden
- Veldig mye spennende som skjer i Oslo. Mer av dette, men husk at bilistene trenger veiledning og alternativer.
- veldig negtativt med fjerning av parkeringsplasser i sentrum
- Veldig problematisk med beboerparkeringen i Oslo. Ulovlig å parkere som middagsgjest før 18:00 og være lenger enn 2 timer. Hele ordningen er jo spesiell i den forstand at beboere skal få egne p-plasser i gaten (mot en symbolsk avgift) mens alle andre må
- Veldig uklokt å utføre tiltak for å avskaffe bilkjøring uten å ha alternativer på plass
- Veldig vanskelig for utenbys gjester som besteforeldre på besøk å finne parkering i nabolaget; beboerparkering gjør det vanskeligere
- Velg ett sammenhengende gatenett uten trikk og gjennomgangstrafikk for el-sykkel
- Vennligst få tilbake rushtidsruter på linje 5, slutt å rasere kollektivtilbudet og mulighetene til å bruke bil i Søndre Nordstrand - i anstendighetens navn: IKKE mur oss inne med bommer! Få Oppegård/Ski kommune med i sone 1, opplever det som svært diskri
- Vern om de som bor i Oslo sentrum, slik at det også blir fint å bo der. Alle trenger ikke å være i Oslo sentrum. Viktig at områder utenfor sentrum prioriteres, slik at vi fordeler oss litt i hele kommunen. De som bor i Oslo sentrum bør gis fordeler mht b
- Vi har barn på deltid, og under 50%, så det er vanskelig å svare på om det bor barn i husholdningen eller ikke. Det påvirker i aller høyeste grad bruk av bilen.
- Vi har daglig behov for gjøremål i sentrumsbutikker, men det blir nå lagt utenfor sentrum grunnet svært høy bompengeavgift og mindre muligheter for å gjøre ærrend ulike steder i sentrum med bil. Håpløst.
- Vi har et flott kollektivtilbud, men det må bli mye mer punktlig. Ellers synes jeg at man ikke må gjøre det umulig å ta seg til sentrum med bil. Da tror jeg ennå flere velger store kjøpesentre utenfor byen utenom sommersesongen.
- Vi kjører elbil til vanlig, og ville vurdert å kjøre denne innimellom til jobb dersom det ikke hadde vært så store restriksjoner på bruk av bil i og rundt Oslo. Flere gratis p-plasser til el-bilder ville gjort det enklere for oss enkelte hverdager. Restr
- Vi som bor i Oslo bruker bil for å komme ut av Oslo, ikke til å kjøre i den! Ikke ødelegg den muligheten.
- Vi som er fra Oslo og har brukt kollektivtrafikken i årevis tåler utrolig mye av gravearbeid, forsinkelser på avgang etc., når man må ta kollektivt til/fra jobb har man heller ikke noe valg. Det betyr ikke at vi blir triste av god informasjon - aller hel

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vi som helst skulle brukt tog til arbeid/sentrum er i ferd med å gi opp NSB pga for store uregelmessigeheter og kansellerte tog. Av den grunn skulle vi som sogner til buss 80E veldig gjerne også hatt et rutetilbud på søndager og helligdager!
- Vi trenger en annen sykkelkultur. Jeg er selv skyldig i akkurat den samme adferden som gjør syklister i bykjernen så irriterende (og farlige). Jeg hadde virkelig satt pris på sammenhengende sykkelfelter, med egne sykkeltrafikklys, filer og klar skilting.
- Vi trenger et oppgjør med hva som er "nødvendig" bilbruk. Det er ganske typisk at bilbrukere begynner å snakke om alle andre bilisters behov enn sitt eget, "kjøre barn til barnehagen" etc. Noen må våge å stille spørsmål til alle de som ikke kjører barn t
- Vi trenger flere T-baner og lengre togsett på pendlertogene
- Vi trenger fortsatt mer sykkelvei, og de som finnes må vedlikeholdes/ryddes.
- Vi vil ha færre biler, mer og bedre kollektivtrafikk, gode traseer for gående og syklende. Da blir det en levende og fin by.
- viktig at beboerparkering fungerer - så lenge det er lov til å ha bil må det være plass til dem i bydelene
- viktig at det kommer fram mer om situasjonen i oslo som påvirker holdningen til det som skjer med byen
- Viktig med ekspressykkelveier. Bilfritt sentrum betyr marginalt for transportsyklister. Og det er de det må tilrettelegges for om redusert bilkjøring til byen er målet. De som bor på Grunerløkka sykler og går allerede. Bærumsfolk derimot....
- Viktig med høyere prioritet og bedre tilrettelegging for gående og syklister enn bilister i Oslo Sentrum både miljø-, sikkerhets- og trivselsmessig
- Viktig med nok holdeplasser når det skal satses på kollektivtrakfikk, og mindre bil. Må ikke legge ned holdeplasser da!
- Viktig med trivselskapende tiltak i Oslo sentrum - det verste nå er stygge nye bygninger. Hvorfor er det så vanskelig for arkitekter og byplanleggere å skape trivelige hus?
- Viktig å oppgradere offentlig transport, men ikke glem bilistene! Mange er avhengig av å bruke bil, både i jobbsammenheng og privat - for ikke å snakke om de med funksjonshemninger.
- Viktig å opprettholde parkeringsmuligheter med ditto fornuftige priser. Sørge for at varelevarenser flyter godt i sentrum
- Viktig å tilrettelegge for folk med handicap og eldre som har problemer med å gå
- Viktig å vurdere hva som er busser fra distriktene og ikke. Jeg tok buss fra Hagan. Endret kjøremønster gjør at jeg så å si aldri tar buss mer. Stor forskjell å ta buss fra Storgata hjem fra byen, enn fra den borteste holdeplassen på Bussterminalen. Valg
- Vil gjerne at det skal bli tryggere og bedre å være syklist i sentrum.
- Ville aldri funnet på å kjøre bil midt i sentrum uansett, hva er vitsen, når kollektivtilbudet er så bra?
- Ville tatt tog om de gikk tidlig nok om morgenen
- Ville vært fint med flere gågater, men byrådets forslag når det gjelder bl.a. Kvadraturen virker for restriktivt når det gjelder å tillate biltransport
- Virker som ingen tenker på de som faktisk bruker bilen sin som arbeidsverktøy, jeg kjører ikke til Oslo sentrum for moro skyld. Har mc også, er nesten værre å finne parkering med den.
- Virker som T-bane kapasiteten snart er på max. Veldig fullt på vinterstid! I tillegg må dere snart få startet bygging av Røa tunnellen.
- vurderer elsykkel. Klarer ikke bestemme meg pga pris. Ellers helt topp med bilfritt sentrum.
- Vurderer å bytte jobb kun pga kollektivtilbudet. Det er for dyrt og så få plasser at man må stå på bussen både til og fra jobb. Ved å fjerne parkeringsplasser og biler fra sentrum tror jeg også man fjerner folk.
- Vær litt mer visjonære og radikale. Skure og gå som før er en rævva løsning.
- Vær snill og bygg ut flere sykkelveier! Og da mener jeg ikke bare innenfor Ring1 - for at flere skal bruke sykkel i sentrum må en også kunne komme seg enkelt hjemmefra til Ring1. F.eks ned grenseveien og gjennom carl berner krysset er veldig tøft på sykk
- Vær så snill - få ting til å fungere FØR flere transportmuligheter fjernes. Få på plass flere pendlerparkeringer, få opp nivå & presisjon på tog & buss. Legg til mer fergependling med shuttlebuss som på vollen, gjør kollektivt billigere, ikke dyrere - så
- Vær så snill å dropp trikken og gjør sentrum motorfritt
- x
- Øk satsingen på kollektivtransport
- Øke kapasitet på 13 trikken i rushtiden! Trikken er stappet full!
- Økningen i antall syklister er markant, særlig elsyklister. Mange av dem er imkompetente som syklister. De skjønner ikke hva sykling dreier seg om. Dette gjør fremkommeligheten problematisk for oss som KAN sykle. Dette gjelder særlig fra Lysaker og inn t
- Økt frekvens på kollektivtilbud vil bidra til redusert bilbruk.
- Økte avganger i kollektivtrafikke gjør at man bruker den.
- Økte bompenger, slik det er foreslått vil ramme svært mange. Det er ingen ekte vilje til å bedre miljøet når det tas avgift på innfartsparkering. Transportnæringen rammes kraftig. Foreslåtte bommer er meningsløse i forhold til Oslo sentrum, kun en melkek

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ønske om at bysykkeltilbudet fungerer optimalt. Slik det er nå betaler man for en veldig dårlig tjeneste dessverre. Hadde en bedre følelse i fjor på dette tilbudet.
- ønske om fortsatt utøking av røde sykkelfelt slik at man etterhvert kan forvente at syklister har dedikert plass i trafikken og ikke behøver å veksle mellom fortau og bilfelt til fare for seg selv og andre. Forbud mot parkering i sykkelfelt. Sykkeltrassè
- Ønsker at buss også går langs E6 retning Ryen og ikke bare til bussterminalen
- Ønsker at busser fra Tranby (Buskerud) kan kjøre Ring 2 slik at man slipper å bytte på Lysaker eller inn til sentrum og bytte transportmiddel. Dette gjør det lite attraktivt å ta buss. Bruker mer enn dobbelt så lang tid som med bil.
- Ønsker at kollektivtrafikken i Bjørvika blir prioritert i hovedgata. Biler svinger ulovlig inn i hovedgate,selv om det står at det er forbudt!!
- Ønsker at man flytter tilbake bussholdeplassen fra Rådhuset til Nasjonalteatret.
- Ønsker at sykkelevi/grusvei mellom Nittedal-Movatn-Sandermosen forbedres, den er svært ujevn og skummel å sykle. Sykkelen blir nesten ristet i stykker. Jeg kjenner mange som ville syklet til jobb om den var i bedre stand.
- Ønsker avgrensede sykkelveier
- Ønsker bedre kollektiv, lei av overfyllte busser, må ha mer matriell. Dernest synes jeg miljøfokusert går litt langt, mange trenger bil og synes synd på de som bor i oslo og regimet der.
- Ønsker bedre kollektivtilbud inn til storbyen fra Akershus, så vil jeg bruke Oslo mer. Nå er det for få avganger og velger da heller bil.
- ønsker bedre renhold i gatene. Vil gjerne sykle til/fra jobb, men ofte glasskår på fortau/gate i sentrum, samt dårlig tilrettelagt fra Majorstuen til Oslo sentrum/øst
- ønsker bedre skilting av sykkelveier
- ønsker bedre sykkelveier også utenom sentrum
- Ønsker bedre tilrettelegging for sykkel i sentrum
- Ønsker bedre tilrettelegging for syklende, men mye bra har blitt gjort. Ønsker også at Grenseveien blir mer sykkelvennlig. Der er det potensialet, men skummelt å sykle nå.
- Önsker bedre tilrettelegging for sykler og gående i sentrum
- Ønsker bedre/flere togavganger til/fra Oslo (Kongsvingerbanen)
- Ønsker der lykke til med innsamling av data og forsøk med planlegging av en bedre by
- Ønsker egne sykkelveier, slik at de syklende ikke er til fare for de gående.
- Ønsker en mer sykkelvennlig by, som København, men med strengere og klarere regler for syklistet.
- Ønsker enda bedre tilrettelegging for sykkel i Oslo by, inkludert sentrum.
- Ønsker enda bedre tilrettelegging for syklister i hele Oslo
- Ønsker et bilfritt sentrum
- ønsker et sentrum med ferre biler, og bedre tilrettelegging for syklister og for gående
- Ønsker fere flate grustier som man kan jogge/gå tur på i sentrum
- Ønsker flere avganger på linje 5 Ringen fra Vestli til sentrum.
- Ønsker flere parkeringsplasser for bil, og at det blir billigere å parkere bil
- Ønsker flere pendlerparkeringer nord for Oslo og flere bussavganger hjem på ettermiddagen
- Ønsker flere sammenhengende sykkelstier, mindre huller i asfalten, flere trygge sykkelparkeringer.
- Ønsker flere sykkelfelt i Oslo.
- Ønsker fortsatt gratis passering av bom med elbil
- Ønsker færre biler og mer kollektiv tilbud i og utenfor og til fra Oslo. Begrense biltrafikk. Tilrettelegge for fotgjengere og syklister
- Ønsker færrest mulig biler i Oslo sentrum
- Ønsker ikke færre parkeringsplasser i sentrum
- ønsker ikke å få tilsendt denne igjen
- Ønsker med prioritering av sykler, og at syklene får egne sykkelfelt i kjørebanen. Gang/sykkelveger er i ferd med å bli kaos pga. blanding av syklende/gående.
- Ønsker meg bedre t-banetilbud på linje 5 Vestli-sentrum. Det er alltid stappfullt i rushet, mens "alternativet" linje 4 er nesten tom i samme tidspunkt, og bytte på Sinsen er ikke noe godt alternativ. Det tar ofte lengre tid enn å vente 15 min. på neste
- Ønsker meg en ny busslinje fra E18 østfra via E6 og langs ring 3 til Bryn
- Ønsker meg enklere mulighet for kollektivtransport fra Trasop til Oslo - Ddvs kun et transportmiddel i stedet for som nå buss + t-bane
- Ønsker meg flere sikrere sykkelparkeringer i sentrum, kan godt betale.
- Ønsker meg mulighet til å reise kollektivt fra Sandvika til Helsfyr med en fornuftig reisetid. Reisetiden med kollektivt er i dag 2xreisetiden med bil. Dette gjør det helt håpløst å tenke kollektivt.
- Ønsker meg trygge sykkelveier fra Nordstrandsplatået til sentrum; Kongsveien og Ekebergveien.
- Ønsker mer helhetlig tenkning og satsing på gjennomgående sykkeltraseer av god kvalitet
- Ønsker mer tilrettelegging for sykkel til/fra Oslo sentrum mot vest
- Ønsker mer utbygging av t-bane. Fint å sykle til holdeplass sommerstid - altfor langt å gå vinterstid.
- Ønsker mindre biltrafikk også innenfor ring 2

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ønsker sterkt at indre Oslo blir bilfri sone
- Ønsker større fokus på person, mindre på bil.
- Ønsker tryggere sykkelveier
- Ønsker økt kapasitet på busslinje 34, 37 54, alltid fullt
- ønsket flere alternativ, få sagt noe om kollektivtilbudet feks
- Østbanen må bli bedre
- Østfolbanen er forferdelig og bil er snart umulig å bruke
- Østfollbanen må bli mere stabil og ha oftere avganger for å være et allternativ til bilbruk
- Øverst i Groruddalen/Stovner har lite busser til sentrum. Og Få avganger på t-banen. Og hvorfor har vi ikke ekspressbuss i rush-trafikken tur-retur Stovner??
- Å foreslå en ordning der næringslivet må søke om en tillatelse for å kunne kjøre bil innenfor ring 1. Da kunne man fremskaffet bedre beslutningsgrunnlag før ytterligere innstramminger av øvrig bilkjøring innenfor ring 1. Privatbilisme innenfor ring 1 se
- Å gjøre det vanskeligere å kjøre og parkere i Oslo sentrum vil gjøre hverdagslivet mer problematisk og jeg vil få langt mindre fritid
- Å se at Oslo by svinner hen er ille.
- Å sykle i Oslo sentrum er å sykle med hjertet i halsen. Dette må bli bedre! Jeg liker å sykle overalt, men det føles ikke trygt. Både pga biler, men også trikk og buss.
- Å ta buss er en forferdelig opplevelse som jeg ikke ønsker mine værste fiender.

Et er å reise i Oslo og hvordan endringer i transportsystemene påvirker folks arbeidsreiser. Kan vi ta kontakt med deg med forespørsel om intervju? Du kan avgjøre om du vil stille opp når forespørselen kommer. Jeg kan tenke meg å stille som intervjuobjekt

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	1460	24,3	24,4	24,4
	Nei	4156	69,2	69,4	93,8
	Vet ikke / usikker	369	6,1	6,2	100,0
	Total	5985	99,7	100,0	
Missing	System	18	,3		
Total		6003	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 4: Spørreundersøkelse 2017

1.1 2017 Vedlegg til HELE SYSTEMET – alt minus Bryn

Hvordan reiser du vanligvis til jobb på denne tiden av året? Velg ett alternativ.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	521	8,7	8,7	8,7
	Jeg sykler	1055	17,5	17,5	26,2
	Jeg reiser med kollektivtransport	3088	51,3	51,3	77,5
	Jeg kjører bil (fører)	932	15,5	15,5	93,0
	Jeg er passasjer i bil	76	1,3	1,3	94,3
	Jeg kjører motorsykkel eller moped	81	1,3	1,3	95,6
	Det varierer	245	4,1	4,1	99,7
	Annet	20	,3	,3	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Hvilket transportmiddel reiste du lengst med sist gang du reiste til jobb og møtte på ditt vanlige oppmøtested?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg gikk	508	8,4	8,4	8,4
	Jeg syklet	914	15,2	15,2	23,6
	Jeg reiste med kollektivtransport	3349	55,6	55,6	79,3
	Jeg kjørte bil (fører)	1056	17,5	17,5	96,8
	Jeg var passasjer i bil	101	1,7	1,7	98,5
	Jeg kjørte motorsykkel eller moped	63	1,0	1,0	99,6
	Annet	27	,4	,4	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Hvilket kollektive transportmiddel reiste du lengst med på denne reisen?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Buss	986	16,4	29,4	29,4
	T-bane	1055	17,5	31,5	60,9
	Tog	989	16,4	29,5	90,5
	Trikk	248	4,1	7,4	97,9
	Båt	71	1,2	2,1	100,0
	Total	3349	55,6	100,0	
Missing	System	2669	44,4		
Total		6018	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med denne reisen? Du kan svare flere alternativer

	Antall	Prosent (%)
Nei, ingen ærend	4798	79,7
Møter o.l. i tilknytning til arbeid	192	3,2
Innkjøp av dagligvarer	408	6,8
Andre innkjøp	103	1,7
Hente/bringe barn til/fra dagmamma/barnehage/skole/annet	515	8,6
Kjøre/følge andre (ikke egne barn) for ulike gjøremål	50	,8
Andre gjøremål (lege, tannlege, service, o.l.)	150	2,5
Annet:	75	1,2
Totalsum	6291	
Antall respondenter	6018	

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med denne reisen? Annet:

- 2 min kaffe
- Alenemor, så barnet er alene hjemme til jeg kommer og må være alene før jobb
- Andre gjøremål etter arbeidstid
- arbeid
- Besøke foreldre etter jobb i tillegg til andre gjøremål før jobb
- Bil på service
- Bruker bil i arbeidet
- Bruker bilen i tjeneste
- Bruker bilen ifb. service på instrumenter bla. røntgenutstyr på sykehus.
- Cafébesøk
- det er min reisetid til jobb
- Dette var arb.reise til Oslo S og har ikke beregnet gangtid fra Oslo S til Keysersgt. 13
- Dette varierer -stort sett behov i forbindelse med jobb
- Direkte til jobb
- Dra på helgetur
- drakk en kaffe på Fagerborg mellom følging til på skole og jobb
- Frakte utstyr tilbake til jobben etter bruk
- Fritidsaktiviteter etter jobben
- Fylle diesel
- fylle drivstoff på bilen
- følge opp gamle foreldre
- Gikk sammen med min hund, som ofte er med meg på jobb. Ellers tar jeg ofte buss til jobb.
- Hente bil
- hente post til jobben på postkontor
- Henter/kjører av og til barn til skole: Kollektivt, sykkel eller bil. Avhengig av mange forhold
- ingen
- Ingen ærende, dette er det den dummeste questbacken jeg har vært utsatt for.
- inspeksjon
- Jeg kjører flere plasser i løpet av min arbeidsdag til byggeplasser
- Jeg løp en omvei for å få mer mosjon
- Jeg løp til jobb hver dag
- Jeg pendler og skal hjem til mitt faste bosted etter endt arbeidsdag
- Jeg var nødt til å ta datteren til legevakten - altså valgte jeg buss og ikke sykkel
- jJøre til jobb daglig
- jobb
- jobber selvstendig med flere oppdragsgivere
- Kafebesøk rett ved busstopp, ikke medregnet i reisetid
- Kaste klær i Fretex-container
- Kaste søppel på El-kjøp
- Kjøpe morgenkaffe
- Kjøpte 3 appelsiner
- Kjøpte kaffe
- Kjører min kone på jobben i Nydalen (Gjerdrumsvei 8) og henter henne hver dag.
- klatret (trening) gikk til klatreverket og syklet til jobb har ikke ført tiden jeg trente (90min)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- lese sakspapirer
- Levere bil for utlån til sønn
- Levere bok på biblioteket.
- Levere en pakke hos annen bedrift
- levere varer til tjenestesteder
- Levere/hente hunden hos dyrlegen og hente nevøen på Eidsvoll
- min arbeidsplass
- Må parkere et stykke fra togstasjonen pga. dårlig parkeringstilbud
- Nei men skulle videre til Trheim med fly
- Plukke opp arbeidskollega
- Plukket opp samkjørende kollega som syklet til møtestedet
- privat besøk
- Private møter rett etter arbeidsdagen, ellers hadde jeg syklet
- Rekker ikke gjøre annet da kollektivttransporten tar så mye tid
- Spille Pokemon Go
- styrketrening på hjemveien
- Sykebesøk
- Taksering av bilskader
- Takstmann på besøk
- Tar vare på gammel far i Asker
- Tid til bhg-levering er ikke iberegnet i forrige tidskalkyle
- Tidligvakt på jobben - ingen kollektiv transport går så tidlig fra meg.
- til og fra jobb
- tillsyn
- time hos fysioterapi annet sted
- Toget var innstilt - signalfeil
- Transport mellom verksted på Aker sykehus til pasient på Rikshospitalet
- Trene etter jobb
- trening
- Trening
- Trening etter arbeidstid
- Trening etter jobb
- Trening på sykkel
- trente før jobb
- trerning, butikk
- Var på trening før jobb - fulgte likevel samme reiserute som vanlig
- Ærendet var å gå av bussen på Carl Berner for å gå resten av veien. (trimm :-))

Hvor langt er det fra der du bor til arbeidsplassen (ditt vanlige oppmøtested)? Vennligst anslå avstanden i kilometer (én vei) Kilometer (avrund til nærmeste hele kilometer):

Avstand	Antall	%
0-5 km	1886	31.3
6-10 km	1436	23.9
11- 20 km	1226	20.4
21-30 km	576	9.6
31-60 km	631	10.5
61-90 km	159	2.6
91-120 km	66	1.1
120 km pluss	38	0.6
Totalt	6018	100.0

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din? Svar ut fra hvordan du vanligvis reiser. Jeg er:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært misfornøyd	185	3,1	3,1	3,1
	Misfornøyd	470	7,8	7,8	10,9
	Verken eller	801	13,3	13,3	24,2
	Fornøyd	2502	41,6	41,6	65,8
	Svært fornøyd	2056	34,2	34,2	99,9
	Vet ikke	4	,1	,1	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Opplever du at din arbeidsreise er dårligere eller bedre enn den var på samme tid i fjor (se bort fra vær- og føreforhold)? Min arbeidsreise har blitt:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mye dårligere	148	2,5	2,5	2,5
	Noe dårligere	634	10,5	10,5	13,0
	Uendret	3941	65,5	65,5	78,5
	Litt bedre	727	12,1	12,1	90,6
	Mye bedre	353	5,9	5,9	96,4
	Vet ikke	215	3,6	3,6	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Velg inntil to alternativer.

	Antall	**Prosent (%)**
Nei	4484	74,5
Ja, jeg er oftere sjåfør i bil	212	3,5
Ja, jeg er sjeldnere sjåfør i bil	92	1,5
Ja, jeg er oftere passasjer i bil	66	1,1
Ja, jeg er sjeldnere passasjer i bil	28	,5
Ja, jeg reiser oftere kollektivt	344	5,7
Ja, jeg reiser sjeldnere kollektivt	126	2,1
Ja, jeg sykler oftere	251	4,2
Ja, jeg sykler sjeldnere	152	2,5
Ja, jeg går oftere	202	3,4
Ja, jeg går sjeldnere	52	,9
Ja - annet:	275	4,6
Totalsum	6284	
Antall respondenter	6003	

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Andre kommentarer:

- Annen arbeidplass, bane og tog
- Annen arbeidsplass
- Annen arbeidsplass.
- Annen jobb og annet bosted. Nå er det ca. 5 minutter kortere, men jeg har gått til begge.
- annen reiserute, via vinterbro, ikke Nesoddbåten

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- annet kollektivt transportmiddel - byttet fra tog til buss og t-bane
- Annet kontorsted
- Antall avganger på linje 3 har blitt flere
- Arbeidsgiver har flyttet.
- Arbeidsplassen flyttet rett ved Oslo S. Var tidligere i pilestredet 42
- Arbeidsplassen har flyttet
- Arbeidsstedet har flyttet og er nå nærmere enn der det var i fjor på samme tid
- arbeidsstedet har flyttet, har fått enda lengre reise
- Bare et busstrekk, i fjor måtte jeg bytte pga annet kontorsted
- Barna har blitt eldre, slik at jeg er mindre avhengig av å bringe og hente
- Barnehagen rehabiliteres, så vi busses fra et oppmøtested sammen med barna til erstatningslokaler.
- Bedriften har skiftet lokaler, ny adresse
- Begynt å gå langs elva i stedet for langs bilveiene
- Begynte i denne jobben i februar 2017
- Benytter flere kollektive transpostmidler (Nå 3 - ett år siden 1)
- benytter pendlerbuss som er et nokså nytt tilbud
- Benytter T-bane fremfor kunn buss. Grønland T-banestasjon er et utrivelig sted. Det ser slitent ut og lukter fast food. Fremstår som lite velholdt offentlig rom.
- benyttet buss tidligere
- Bodde i utlandet i fjor
- Bodde og jobbet i sentrum i fjor
- Bodde på motsatt side av byen, ingen endring i framkomstmiddel
- Bruker bare t-bane i stedet for t-bane og buss
- bruker kortere tid
- bruker kun kollektivt siden jeg ikke har førerkort
- Bruker ofte kombinasjon av trikk og buss, da bussene ofte er fulle
- Bruker trikk 13 og buss 31 sjeldnere siden de stopper langt unna
- brukte kollektiv båt itillegg til buss
- Bryn tunnelen er gjenåpnet
- Bussen bruker lengre tid
- Bytter mer kollektivt reisemiddel
- byttet adresse
- Byttet adresse arbeidssted og bussavganger er forbedret
- Byttet arbeidsadresse
- Byttet arbeidsgiver, gått over til kollektivtransport.
- byttet arbeidsplass fra Pilestredet til Storgata, kortere reisevei
- Byttet arbeidssted
- Byttet fra buss til t-bane
- Byttet fra Helsfyr til Kirkegaten 25 - kortere vei
- Byttet jobb
- Byttet jobb, tok kollektivtransport til Lillestrøm før
- Byttet jobb. Kortere arbeidsveg. Slipper buss og/eller t-bane
- byttet lokaler fått lengre vei i tillegg gjennom bommen
- byttet til elbil
- De har tatt bort de 2 tidligste avgangene om morgenen og det går ikke ann
- det er fordi arbeidsgiver har flyttet til nye lokaler som er mer sentralt.
- Det er jo helt meningsløst å ta kollektivt når bil tar 15-20min og kollektivt tar MINST 75min en vei. Kollektivt er for ustabilt! må ta 2-3 fremkomstmidler om jeg skal ta kollektivt om jeg ikke går ned til togstasjonen bruker jeg bare 2. Det er for dyrt, ustabilt, mye instillinger, signalfeil, for dårlig plass og kvalitet, mange som ikke dusjer, spiser mat som lukter vondt, hører på høy musikk. Mangel på folkeskikk på mange av de som kommer på kollektivtransportmidler. Signal anlegget er en spøk! alt for mye feil. Om dere fikser tid, kostnader og ikke minst stabilitet vil jeg bruke kollektivtransport til jobb. Frem til det kan kollektivt BRENNE!
- Det har blitt rushtid periode for elbil i kollektivfeltet
- Det har vært en del byggearbeid på strekningen som hindrer gående.
- det samme
- Det som er annerledes er at i fjor kunne jeg bruke en buss til jobben, etter omlegging av busstilbudet fra Bærum, må jeg nå bytte buss (må bruke 2 busser til jobb)
- E-6 hadde 4 filer. Nå er det 3 filer og 1-buss-fil. Bussen bruker den ikke, så det blir trangt.
- Ekspressbuss rutene ble endret dramatisk. Nå er ikke buss et alterantiv lengre.
- Ekspressbussen er borte
- Ekspressbussen er ikke ett alternativ lenger til T-banen. (Dårligere ryggstøtte når jeg forsøker å sove/slappe av)
- el-sykkel
- endret arbeidssted - kontoret har flyttet
- Endret arbeidssted. Benytter andre kollektivmidler.
- endret fra buss til tog

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Endret fra tog til buss
- Endringene skyldes endret bosted, dvs ny reisevei
- Er netopp flyttet til Oslo
- Er ny
- Er ukependler og bruker bil T/R hjemmet, men går til og fra leiligheten jobb i Oslo.
- Et rutetidlbus om ekspressbuss som jeg kunne ta som alternativ for lokaltoget når det var forsinket, evt. om jeg var forsinket grunnet levering i barnehage, er nedlagt.
- Etter at Brynstunnelen åpnet igjen og T-banen (Linje 3) går som den skal er det forutsigbart og fint å komme seg til og fra jobb.
- Flere direkte avganger i år
- Flere ganger i uka må jeg kjøre buss fra/til Maritim som ikke går spesielt fort.
- flyttet
- Flyttet
- flyttet - annet kollektivtilbud
- Flyttet - lenger reisevei - ekstra trandsportmiddel
- Flyttet arbeidssted. Brukte tidligere 2 fremkomstmidler
- Flyttet bosted
- flyttet fra annen by
- Flyttet kontoret nærmere til Oslo S, tar ikke trykken nå.
- flyttet litt lenger unna
- flyttet og reiser med tog/t-bane/sykkel fremfor buss
- Flyttet slik at jeg kjører buss i tillegg til tog. Da blir jeg mer sårbar for forsinkelser og mister bussen noen ganger, og blir irritert om det skjer to ganger i uka (som er sjelden).
- Flyttet til byen i år, så har ikke noe samenligningsgrunnlag
- Flyttet til lelighet et par holdeplasser nærmere jobben
- Flyttet, fått lengre reisevei
- Flyttet, mer effektiv kollektivreise
- For over ett år siden slapp jeg å bytte kollektiv-tilbud (buss/ T-bane)
- Fortsatt kollektivt, men må bytte reisemåte fra buss til t-bane underveis.
- Før 2015 kun T-bane mest lønnsomt mot reisetidstapt, 2016 er busslinje med kollektivtfelt som alternativet og sykkel er en fordel mot sommertids ruter
- Får skyss et stykke eller jogger et stykke av strekningen .(må bytte t-bane)
- Grunnen til bedring fra i fjor er at Buss 34 nå også en ledd buss
- grunnet annen bostedsadresse
- Grunnet byggearbeider ved arbeidssted er det lenger å gå fra tbane-stasjon.
- grunnet store endringer i avganger
- Går flere busser i rushtiden på mitt siste daglige kollektivbytte
- Går kortere pga. Flytting
- Går lengre
- Går til jobb T-bane hjem
- Ha fått en direkte rute med buss som innebærer mulighet for kun en overgang mellom transportmidler
- Hadde en annen jobb i fjor.
- Hadde en annen jobb med kortere reisevei
- Hadde et annet arbeidssted
- Hadde mammaperm
- Har alltid syklet
- Har byttet jobb
- Har byttet jobb. I min forrige jobb bodde og jobbet jeg på samme sted, mens nå pendler jeg
- har endret fra t-bane til buss
- Har endret treningsprogram, så løper ikke til jobb mer
- Har flere etapper, og buss er ikke lenger et alternativ, da den stopper før sentrum.
- Har flyttet
- har flyttet bosted
- Har flyttet og derfor endret reiserute
- har flyttet og fått annen reisevei
- Har flyttet siden i fjor og reisen blir ikke sammenlignbar
- Har flyttet.
- Har fått lenger vei å gå til bussen. Både hjemme og i Oslo
- Har fått mye kortere gangtid mellom banen og jobben
- Har ikke lenger ekspressbuss - 160E stopper ikke lenger på tidl. stoppested
- har kjøpt el-sykkel! men for langt til å sykle hver dag
- Har kjøpt elektrisk sparkesykkel, så biten jeg må gå går litt fortere
- har nyss begynnt på denne arbetsplassen
- Har også byttet arbeidssted
- Har skiftet jobb og bosted
- hyppigere avganger på t-banen
- I fjor hadde vi kontor på Bislett og da gikk jeg hele veien. Nå tar jeg t-bane fra Majorstuen til Oslo S.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- I fjor jobbet jeg et annet sted, kjørte buss, hurtigbåt, så buss igjen
- I fjor leverte jeg også barn på vei til jobb, i år gjør jeg ikke det (for øyeblikket)
- I fjor tok jeg mer tog, nå tar jeg mer buss
- I fjor tok jeg tog i 45 minutter. Nå tar jeg t-bane i 12 minutter.
- Ikke samme jobb.
- Ja - annet arbeidssted
- Ja - el-bil sparer meg og make og barn tid til frokost. Uten bil tar offkom 1t 05m - umulig for en tilkallingsvikar å nå 1.time pga kort varsel (07.15) - som raskt fører til diskvalifikasjon som vikar = arbeidsleidighet - trygd mm
- ja, byttet fra buss til tog
- Ja, fordi eg har flytta frå bykjernen ut til ein av drabantbyane
- Ja, jeg bor ikke på samme sted
- Ja, jeg jobber mer hjemmefra
- Ja, jeg sparkesykler i år :-)
- Ja, jeg tar mer bane enn buss på grunn av flytting
- Ja, jeg tok annet kollektivtilbud (nå nedlagt)
- Ja, på samme tid i fjor jobbet jeg et annet sted, og da var det nødvendig for meg å kjøre bil. Dette fordi kollektivtransport tok for lang tid.
- Jeg arbeidet ikke i Oslo på denne tiden i fjor
- Jeg benytter den nye linjen fra Vestli til Forskningsparken mye bedre for oss som bor på Stovner, slipper å reise gjennom byen!!!
- Jeg bodde ikke i Oslo i fjor
- Jeg bruker mer bysykkel pga flere tilgjengelige sykler og nye stativer
- Jeg flyttet i år, så det ble lengre vei for meg å reise eller ta buss.
- jeg flyttet, så før bodde jeg 10 min gange fra jobb, nå pendler jeg kollektivt
- Jeg gikk i fjor og, men har flyttet og bor nå nærmere jobb og har kortere vei å gå.
- Jeg gikk også i fjor, men hadde langt kortere vei, 3 min gange.
- Jeg går alltid
- jeg går lengere
- Jeg går ofte en del av strekningen
- Jeg går oftere til jernbanestasjonen fra bopel i stedet for buss til jernbanestasjonen
- Jeg har 3 min på å rekke en overgang til buss. Hvis jeg ikke rekker den må jeg vente i 20 min.
- Jeg har annet avreise- og ankomststed.
- Jeg har blitt avhengig av å reise med buss i Drammen (Brakar)
- jeg har byttet arbeidssted siden i fjor. Da hadde jeg mye lenger vei og tok buss/ tog
- Jeg har byttet arbeidssted. Så jeg har gått fra å gå i 15-20 min, til å gå i 3-6 min.
- jeg har byttet jobb
- Jeg har byttet jobb
- Jeg har byttet jobb og flyttet, så nå er det vesentlig kortere avstand til jobb
- jeg har flytet og kjører nå trikk i stedet for t-bane
- Jeg har flyttet
- Jeg har flyttet i fjor gikk jeg noen hundre meter, nå reiser jeg 61 km
- Jeg har flyttet nærmere arbeidsplassen
- Jeg har flyttet nærmere jobben og sykler derfor oftere
- jeg har flyttet og arbeidsplassen har flyttet, noe som har gitt lengere arbeidsvei i begge ender
- Jeg har flyttet og behøver nå ikke å bruke bil til stasjonen som før. Kort gangavstand til bussen.
- Jeg har flyttet og har kortere vei til jobb. kjører moped.
- Jeg har flyttet siden i fjor.
- Jeg har flyttet til Moss, og har mye lengre vei enn da jeg bodde på Bøler
- Jeg har flyttet, og har en lengre togreise nå. Togfrekvensen er og dårligere
- Jeg har fått kontor nærmere togstasjonen og derfor kortere gåtur etter toget
- Jeg har ingen andre bedre alternativer
- Jeg har også endret reise, da jeg i fjor hentet og leverte på skole oftere.
- Jeg har passasjer i el-bil og kan kjøre kollektivfelt
- Jeg har skiftet jobb
- Jeg jobber et annet sted
- jeg jobbet et annet sted, brukte tog
- Jeg jobbet et annet sted. Brukte kollektivtransport da også, men gikk ofte hele veien fordi det var nærme hjemme.
- jeg jobbet hjemmefra i denne tiden fjor, jeg hadd ingen reisetid .
- Jeg jobbet ikke her i fjor, men nærmere sentrum
- Jeg jobbet ikke her i fjor.
- Jeg jobbet ikke her på denne tiden i fjor.
- Jeg jobbet ikke i fjor (studerte)
- Jeg jobbet ikke i Oslo i fjor.
- Jeg jobbet ikke på denne tiden i fjor.
- Jeg jogget før hjem, nå tar jeg buss

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg kjøpte elsykkel i september i fjor. Syklingen nå går mye fortere.
- Jeg kjører alltid bil
- Jeg kjører motorsykken (MC) i sommerhalvåret for å spare reisetid (25 min mot kollektivt min 50 min)
- Jeg kjører mye ut til Asker til gml far og til kjæresten på Nedre Bekkelaget
- Jeg kjører selv.Det er ikke tilrettelagt med kolitivt transport
- jeg kjører vanligvis til stasjonen (for å kunne hente effektivt i to barnehager på vei hjem)
- Jeg løper til og fra jobb oftere
- Jeg må kun ta en buss i stedet for to.
- Jeg må levere i barnehage på vei til jobb
- Jeg må ta 2 t-baner istedenfor 1
- Jeg må velge annen type kollektiv da T-banerutene bel endret til 1/2 av avgangene
- Jeg reiser færre dager
- Jeg reiser kortere fordi jeg har ny jobb. Ellers har jeg samme mønster.
- Jeg reiser med Komfort-billett på toget
- Jeg reiser oftere kollektivt fordi at jeg flyttet til et annet sted: fra setntrum til Årvoll
- Jeg reiser på samme t-banestrekningen, men lengre enn før
- Jeg reiser tidligere hjemmefra pga fulle trikker
- Jeg reiste reiste kun med tog
- jeg sykler med el-sykkel
- Jeg sykler tre ganger så langt
- Jeg tar bane og ikke buss
- Jeg tar oftere t-bane istedenfor buss
- Jeg tar tog istedenfor buss
- Jeg var i permisjon i fjor. Men jeg har også flyttet adresse for arbeidssted
- Jeg var i permisjon på denne tiden i fjor
- Jobben har flyttet
- jobben har flyttet, bruker nå bare tog, før trikk i tillegg
- Jobbet i Oslo sentrum på denne tiden for ett år siden.
- Jobbet ikke her da, så kan ikke svare
- Jobbet ikke her for ett år siden
- Jobbet ikke i fjor.
- Jobbet ikke i Norge i fjor
- jobbet ikke i oslo da
- jobbet ikke på denne arbeidsplassen i fjor
- Kan nå kjøre linje 4 over Storo - bruker lengre tid, men det er færre mennesker = hvile
- Kjører el bil i steden for disel, så kan kjøre i kollektiv felt
- Kjører el-bil nå, bensin i fjor
- Kjører elbil i stedet for dieselbil
- Kjører nå el bil
- Kjører oftere bil til T-banestasjonen og tar T-banen. Sykler 2-3 ganger i uken til jobb
- Kortere arbeidsreise med kollektivt. Kontorene var på Lysaker i fjor
- kortere avstand før 40km nå 20 km en vei
- kortere kjørevei i bil
- Kortere kollektivreise på grunn av endret arbeidssted
- kortere reisevei
- Kortere reisevei
- Lengre gåavstand fordi bussrutene nå ikke kjører via Bygdøy Alle
- Lengre reisetid pga bytte av bane. Ventetid 12 .min på kveldsvakt. =for lenge
- Linje 3 på tbanen var stengt i fjor, så jeg måtte ta buss i rushtiden.
- Løper til jobb oftere
- Mammapermisjon
- Mer innstillinger på toget, må ta buss i stedet osv.
- midlertidig lokasjon gjør at reiseveien er annerledes i år
- Min ekspressbuss går ikke lenger til Oslo sentrum
- Min t-bane sluttet å gå til Nydalen
- Min t-banelinje (3) var stengt for oppussing i fjor
- mistet direkte båtrute til aker Brygg
- Motorsykkel
- Mye kaldt vær får skylden
- Må bytte T- banelinje enkelte ganger
- Må gå en kilometer fra bussen til arbeidsstedet om vinteren .Kjører motorsykkel fra april til slutten av september.
- Må velge annet kollektivtilbud da bussruten er lagt utenom sentrum
- Nettopp blitt ansatt i SAO. Jobbet på Lørenskog før
- Nettopp flytta hit, bare brukt reiseveien i litt over 2 måneder.
- Ny arbeidsadresse
- Ny jobb

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ny rute
- Nyansatt. Kan ikke svare på spm
- nyinnflyttet i oslo
- Nytt arbeidssted - er nærmere og kan derfor gå istedenfor sykle eller kollektivt
- Nytt kontor
- Nå bruker jeg sparkesykkel hele tiden
- Nå går jeg som regel alltid til T-banen. Før tok jeg også litt buss dette strekket (to busstopp).
- offentlig på vinterstid og når været er dårlig på sommeren. På sommeren kjører jeg scooter
- omkjøring på bussruta
- Omleggingen av Ruters tilbud i Bærum gjør at det tar lenger tid enn før
- Parkeringstilbud ved togstasjonene blir dårligere - fullt kl. 06.30 i Drammen, dette er stressende når man skal levere i barnehage før jobb og man må kjøre lengre og lengre unna stasjonen og mister toget man tenkte å ta.
- pendler ikke lenger med båt til nesodden
- Pga arbeider på toglinjene har jeg gått over til buss, det tar lengre tid
- pga. flytting av kontorsted er arbeidsreisen kortere
- På denne tiden i fjor var jeg i permisjon
- På vanlige vakter tar jeg tog istedenfor bil.
- Reise kun kollektivt til Lysaker i fjor
- Reisen er blitt kortere
- Reiser annerledes fordi kontoret vårt flyttet til ny adresse/bydel. I fjor brukte jeg trikk. Bruker T-bane nå.
- reiser fortsatt kollektivt, men annen rute
- Reiser ikke annerledes, men arbeidsplassen min har flyttet til sentralt i Oslo
- Reiser kollektivt fra et annet sted til et annet sted (ny jobb og bolig)
- reiser med annen t-bane-linje som bruker lengre tid
- Reiser med bil som sjåfør, men skjeldnere totalt, bruker kollektivt av og til
- Reiser med buss i stedet for t-bane
- Reiser med buss i stedet for tog og t-bane
- Reiser med trikk, ikke med tog og t-bane
- Reiser oftere med t-bane enn før. Reiser mest med buss
- Reiser på samme måte, men det er lengere vei.
- Reiser sjeldnere med T-bane
- reiset før med t-bane
- Reisevei er blitt noe kortere og antall minutter ned gang pr dag er blirr redusert fra 44 min til 30 min
- reiste med buss tidligere (annet kollektivtilbud)
- Reiste med fornebubåten tidligere. Dumt at den ble lagt ned
- Riksrevisjonen har flyttet
- Ruter fjernet ekspressbussen
- Ruter har endret ruten til saitsing og taper ca 10 minutter en vei. Før kjørte vi direkte.
- Samme rute som før, men T-banen går halvparten så ofte til sentrum pga den nye Lørenbanen
- Skal sykle tre dager i uken fom juni
- Skiftet arbeidssted
- Student i Trondheim i fjor
- Studiepermisjon gir mulighet for hjemmearbeid
- t banen endret seg fra en linje til to fra stovner
- T-bane i stede for buss
- T-bane istedenfor Ekspressbuss
- T-banen til sentrum går bare hvert 15.minutt mot hvert 7.minutt tidligere
- T-banene rutene (rute 5) er lagt om slik at det er færre gunstige avganger fra Vestli til Tøyen
- Tar buss og t-bane i stedet for tog
- Tar ibland el-bilen grunnet tog går så sjelden i perioder/arbeid på jernbane
- Tar mer t.bane og mindre buss
- To små som skal levere i barnhagen nå. Bare 1 i fjor. Syklet mer..
- tok buss på grunn av arbeid på tbane linje 3 hele ifjor
- tok båt
- Valgt en annen kollektivrute uten overgang.
- Vanligvis motorsykkel men av og til kollektiv(trikk) på sommeren, men kolektiv når mc ikke er mulig.
- Var arbeidsledig på denne tiden i fjor, så har ikke reelt sammenlikningsgrunnlag
- Var i annen jobb i fjor
- Var i barselspermisjon i fjor
- Var i foreldrepermisjon
- Var i fødselspermisjon
- var i permisjon
- var ny i byen og reiste kollektivt men mere tungvint
- var oppussing på t-bane-skinnene i fjor, så det var buss for bane
- var student for 1 år siden

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vi har flyttet 8 km lenger inn i Oslo
- Vi har flyttet kontor, lenger unna og forandret trase
- Vi har flyttet nærmere byen
- Vi har flyttet til Oslo sentrum, bedre med Oslo S enn Nationalteateret

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Markér inntil tre alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Endret arbeidssted	345	5,7
Endret bosted	253	4,2
Endringer i transportsystemet	187	3,1
Endret tilgang på transportmiddel (kjøpt/solgt bil, sykkel, mv.)	137	2,3
Endring i livs- eller familiesituasjon (barn i barnehage, mv.)	154	2,6
Endringer i helsetilstand	83	1,4
Vil ha mer trening/trim/mosjon	272	4,5
Det tar kortere tid	317	5,3
Det koster mindre	166	2,8
Jeg vil reise mer miljøvennlig	121	2,0
Annet:	236	3,9
No answer	13	,2
Totalsum	2284	
Antall respondenter	6018	

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Annet:

- Alt for tungt å sykle
- Altfor trangt på T-bane, knuffing av mennesker som presser seg inn i allerede fulle vogner, får nesten ikke puste, er utmattet før jeg engang har kommet meg på jobb. Før hjalp det å reise tidlig, ikke nå lenger.
- Andre behov i forbindelse med jobbreise, handling, fritit vv
- Annet arbeidssted
- Arbeidsoppgaver ifm jobb - trikken tar ca 40 min, jeg får 48 min mer hver dag til lekselesing med barna, dvs 4 timer mer hver uke
- Arbeidsplassen har flyttet til nytt bygg
- Arbeidsreisen er ikke endret
- Arbeidsstedet endret adresse og oppholdssted.
- Arbeidsstedet endret lokasjon
- Arbeidsstedet har flyttet til ny adresse
- Arbeisdsplassen flyttet
- Avhengig av hvilke kunder jeg jobber for
- Bedre komfort
- Bedre plass, får sitte
- Bedre å gå
- bilen sto på jobb
- Blir eldre
- bruker 3 ganger så lang tid på å kjøre kollektivt!!!!!
- Bryn tunnelen er gjenåpnet
- bus rute 76 fra HELSFYR gjennom Teisen er lagt ned
- Buss til jobb ødelegger dagen. Fulle busser hele tiden.
- Bussen er uregelmessig på hjemvei, og ofte kamp om sitteplasser - og varmt.
- Bussene er konstant fulle. Man kommer ikke med.
- De har tatt bort de 2 tidligste avgangene fra bussen og det er for dårlig
- Deltar i sykle til jobben 2017
- Det blir mye bytting av transportmiddel når jeg må reise kollektivt
- Det bygges litt mer sykkelvei
- Det er alt for tett på toget
- Det er for dyrt å kjøre kollektivt og så tar det for lang tid
- Det er hyggelig å gå nedover langs Akerselven.
- Det er mer behagelig enn bussen
- Det er skummelt å sykle i trafikken

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er så fullt på t-banen om morgenen og det er mer effektivt fordi jeg kan ta telefonsamtaler i bilen og gjøre ærender på vei hjem fra jobb
- Det er travelt på arbeidsplassen og mindre tid til å skifte etc før hentefrist i barnehage og mindre tid til å jogge som vil ta litt lengre tid enn å ta buss
- det er umulig å beregne ankomsttid pga kø. tar derfor noe oftere tog, men dette er ustabilit og tar uforholdsssig lang tid.
- Det er veldig trangt og ubehagelig å reise med buss på min strekning
- Det siste året er sykkeltraseene bedret.
- Det tar ca like lang tid
- Det tar kortere tid som alternativ til køproblemer med bil
- Det var greit med NSB til h-blokk.
- Dårlig sykkelvær
- dårlig vær
- Dårlig vær
- Dårlig vær + litt treg med å begynne sykkelsesongen
- Dårlig vær for sykkel og litt sykdom
- Dårlig vær og dårlig tilrettelagt for sykling
- Dårlig vær så langt i år. Sykler med barn.
- dårligere parkeringsmuligheter tross samkjøring
- Dårligere parkeringsmuligheter ved togstasjonene
- dårligere rutetider med t-bane
- Dårligere vær
- Dårligere vær nå enn i fjor
- Dårligere vær. + Det blir for mye trim med både sykling og trening samme dag
- Egne barn har startet på min skole, sitter på i bil som jeg kjører
- Ektefellen er sykemeldt
- El sykkel
- El-bil gjør at jeg ikke må løpe 400m fra innenfor nærmeste bom eller velge å betale for å ha fem minutter ekstra til å forberede første time.
- Eldre barn gir større mulighet for fleksibilitet i reisevaner.
- Endrede rutiner på jobb gjorde det vanskelig å fortsette med sykling.
- Endret familiesituasjon
- Endring hos kollega jeg kjørte med
- Endring i parkeringsmuligheter på jobb
- Enklere med motorsykkel om sommeren
- er blitt latere
- Er lei fulle busser
- Er netopp flyttet til Oslo
- Fleksibilitiet
- Flyttet
- Flytting
- For fulle trikker
- For kaldt for sykkel.
- For kort vei til jobb for å være representativ for denne undersøkelse
- for mye folk
- For mye kø på vei hjem. Kan ta opp til en time.
- for vanskelig å finne parkering og konstante trusler mot oss som kjøpte dieselbil på oppfordring og nå blir straffet for det
- Forhold knyttet til atbeidet; eskterne møter
- Fornebubåten lagt ned
- Fulle busser
- får tilbud om å sitte på
- Gangbro til togstasjon stengt
- Garderobene på arbeid er under oppussing
- Grunnet tog går sjelden eller arbeid på jernbane eller streik
- Har en annen kunde og de har adresse på Skedsmo
- Har ikke endret arbeidsreise
- Har ikke endret arbeidsreisen
- Har ikke endret kjører EL-bil
- har ikke reparert gir på sykkelen min (tungt å sykle)
- Har kjøpt elsykkel
- Har kjøpt elsykkel, da kan jeg sykle til jobb fremfor å ta t-bane og buss
- Har kjøpt sparkesykkel
- Har prosjekter som er i nærheten av sentrum
- har tatt mer buss pga lav temperatur og regn i år
- Har vært kaldt i været og jeg ahr hatt andre gjøremål direkte i etterkant av jobb hvor jeg har hatt behov for bil

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hater kø
- Hyppigere avganger
- i grunnen ingen spesiell grunn
- I teorien skal det ta mindre tid å ta buss enn å gå, men pga forsinkelser/all ventingen tar det lenger like lang tid!
- ikke endret
- Ikke kommet igang med sykling
- Ikke lenger fast parkeringsplass
- Ikke tilgjengelig parkeringsplass
- ingen endring
- Ingen endring fra i fjor
- ingen endring i utgangspunktet. Nå er det været som stopper meg fra å kjøre MC
- Ingen parkering på arbeidsplass!
- Jeg blir så frustrert over venting på busser som er forsinket eller stanset i traffikk
- Jeg byttet jobb
- Jeg har blitt latere
- Jeg har ikke endret arbeidsreisen fra i fjor
- Jeg har ikke endret arbeidsreisen min, annet enn at jeg tar mer kollektivt i forhold til sykkel
- Jeg kjøpte meg sparkesykkel - raskere og morsommere enn å gå.
- jeg mener det er blitt farligere å sykle
- Jeg mistet min parkeringsplass
- Jeg må stå opp kl 5 for å rekke vaktene, slitsomt. Sent hjem fra kveldsvakt og tidlig opp neste dag.
- Jeg over halvveis i et svangerskap og det blir for tungt med alle oppoverbakkene hjem fra jobb
- Jeg reiser alerede miljøvennlig med hybrid bil.
- Jeg slipper å fly
- jeg sparer kun 10-15 minutter ved å reise kollektivt da jeg må bytte buss.
- Jeg synes det er mer ubehagelig å sykle i byen pga mye trafikk.
- Jobben flyttet
- Jobben har flyttet
- Jobber fulltid
- Kaldere vær. Har ikke begynt å sykle.
- Kan ikke svare - jobbet ikke der da
- kjøpt el sykkel som alternativ til bil
- Kjøpt elsykkel
- Kjøpte elsykkel i september i fjor
- kjøpte årskort
- Kjører bil pga. sykdom i nær familie
- Kjørte bl.a. en som hadde ramlet av sykkel til jobb i en periode
- klima
- Kollektiv transport er dessverre veldig dyrt
- kombinerer arbeidsreise med andre gjøremål (handle til oppussing og hage, trene)
- Konkurranse
- Kortere til å kjøre enn reise kollektivt
- latskap
- Lei av bilkø
- Lei av å stå i kø. Nå må jeg stå på tog istedenfor
- Lengere arbeidsreise, flere møter rundt i byen
- lettere tilgang på bysykkel, så da sykkler jeg oftere enn i fjor
- Litt latere
- mangel på p-plass
- Mangel på parkering i tilknytning til arbeidssted
- Manglet kunnskap om bedre reisevei.
- mann som ble pensjonist og kjører derfor ikke sammen mer
- Mannen min har endret arbeidssted så vi kan ikke samkjøre lengre
- Med sykkel menes el-sykkel for alle mine svar
- mer fleksibel
- Mer folk bruker samme transportmiddel
- mer kø på E6
- Mer trening på fritid, mindre sykling til jobb
- mer variert trening enn kun sykkel, går i treningsstudio også
- Min arbeidssted byttet adresse/kontorer.
- Mindre kjøring av barn på veien. Samt noe kostnadsbesparende
- Mistet frikort på toget
- mistet førerkort
- Mulighet for parkering, mindre stress
- Mulighet for samkjøring er redusert
- mye bygge og veiarbeid - ikke så godt tilrettlagt for sykkel

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Mye oppoverbakker
- møter i byen til/fra arbeidssted
- Må ha ny sykkel
- Må ikke vente lenge på buss/trikk/t-bane før man kan reise
- Ny arbeidsgiver betaler for billetten
- Ny sykkel
- Oftere avganger på T bane
- oftere T-bane avganger har gjort det lettere å velge kollektivt framfor bil
- Oppleves enklere å ta buss enn tog
- parkering på arbeidsplass
- Parkeringsmuligheter
- pendlekollega har gått over i annen stilling med annen arbeidstid
- Pendler med ny nabo som jobber i oslo
- Politisk press imot bil
- Praktisk med egen bil ved arbeid utenfor fast arbeidssted
- privat grunn - lnsker ikke oppgi dette
- problemer med syklen
- På den nye veien til jobben er det mange trikkeskinner som kan være farlige når det regner. Da kan det hende at jeg tar T-banen
- Raskere å kjøre egen bil enn å bruke kollektivt eller omlegging av t-banen som medførte færre avganger
- Reisen ikke endret, men banen går sjeldnere og der derfor fullere av folk
- Ruter har endret til dårligere kollektivt. Reiser saitsing rundt i bygda. Taper 10 minutter en vei.
- Samboer kjører bil grunnet dårlig kollektiv transport, hun fikk førerkort i februar og kjører da bilen.før dette kjørte jeg henne på jobb og deretter til eget arbeidssted.
- Samkjøring med en kolega i bygget
- satt mere på
- Sist år syklet jeg hver dag til jobb. Men pga stor trafikk og luftforurensning mener jeg ikke det er forsvarlig lengre.
- Skulle ønske jeg slapp å reise til Oslo i det hele tatt
- slipper å bytte underveis
- Sperringer i reisevei
- STABILITET!!!!
- Studiepermisjon
- sykkelen har blitt stjålet!
- Sykler ikke så mye i dårlig/kaldt vær da det er 22 km gjennom Nordmarka
- Syklet før, men var i sykkelulykke
- Syklet mer i fjor, mindre nå pga været.
- syklet t/r jobb i blant sommeren 2016, etter TØI-undersøkelsen
- Synes det er blitt mer utrygt å sykle
- T-bane er mer behagelig
- Tar også båten mellom Slemmestad og Aker Brygge og går derfra
- Tekniske problemer med el-sykkel, falt tilbake til gamle bilvaner
- Trenger å tenke
- Tryggere på trikk enn på sykkel
- trygghet
- uendret
- ufrivillig
- Unngikk veien pga forurensing på en kald dag i vinter og oppdaget at det var finere langs elva i tillegg til at det tok kortere tid
- vanskelig biltrafikk samt mangler trygg sykkelparkering p[jobb
- Vanskeligere å sykle i kvadraturen samt værforhold
- Var midlertidig bevegelseshemmet
- Var arbeidsledig, fikk jobb ved nåværende arbeidsplass i juni 2016.
- Var hjemme i foreldrepermisjon
- Var høygravid i fjor og reiste kollektivt
- var i permisjon så reiste ikke til jobb
- Varierende bruk av fremkomstmidler, tog, t-bane, buss, trikk, spasere hjem, sykle til etc.
- Veiarbeid
- Veiarbeid som gjør at kollektiv transporten går tregere og er mer uforutsigbar
- vet ikke
- Vi har flyttet tilbake til gamle lokaler
- Virksomheten flyttet fra Lysaker til Nydalen
- vær
- været
- Været

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Været avgjør om jeg sykler eller tar bil til t-banen. I tillegg orker jeg ikke å sykle vær dag i starten av sommersessongen. Videre er tidspunkt for når jeg må være hjemme avhengig av barns treningstid, som varierer i løpet av året
- været er mer uegnet for sykling i år enn i fjor
- været har vært dårlig og det har ikke fristet å sykle
- Været i år sammenliknet med i fjor gjør at jeg ikke har begynt å sykle ennå
- Værforhold
- Værforhold og mye veiarbeid/hindringer på sykkelstiene.
- ønsker å sykle, for kaldt
- Årstiden. Nå kan jeg/tør jeg sykle. Ellers i året tar jeg T-banen. Og er strålende fornøyd med det

Hvor mange (hele) dager hadde du hjemmekontor forrige uke?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen	5105	84,8	84,8	84,8
	En	706	11,7	11,7	96,6
	To	124	2,1	2,1	98,6
	Tre	35	,6	,6	99,2
	Fire	18	,3	,3	99,5
	Fem, eller flere	30	,5	,5	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass?

	Antall	Prosent (%)
Nei	831	13,8
Ja, gratis i gata	688	11,4
Ja, mot betaling i gata	457	7,6
Ja, gratis p-plass som disponeres av virksomheten	2008	33,4
Ja, avgiftsbelagt p-plass som disponeres av virksomheten	785	13,0
Ja, gratis på annen p-plass	134	2,2
Ja, mot betaling på annen p-plass, i p-hus, mv.	1000	16,6
Annet	265	4,4
Vet ikke	528	8,8
Totalsum	6696	
Antall respondenter	6018	

Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass? Annet:

- 3 av 60 medarbeidere kan parkere gratis på arbeidsplassen. Benyttes derfor kun en sjelden gang ved særskilt behov.
- 4 plasser hvis vi kommer tidlig
- Alternativer - kjørt 2 ganger på 11 år- fått parkeringsbot begge
- arb plassen har noen få plasser som fordeles på de som har vakt
- Arbeidsgiver betaler parkering for de som begynner tidligst, jeg kan ikke kjøre fordi jeg har lyst...
- arbeidsgiver dekker p-kort
- Arbeidsplassen eier grunnen der bilen kan parkeres
- Arbeidsplassen har fire disponible parkeringsplasser på ca. 300 ansatte. To av disse kan man sette seg opp på om man skal noe viktig/reise langt i jobbsammenheng. Er dog sjelden ledig,
- arbeidsplassen har noen gratis parkeringplasser
- Av og til på gratis p-plass som disponeres av virksomheten
- Avgiftsbelagt privateid p-plass ved virksomheten, tilgjengelig for alle
- Beboerparkering
- begrenset antall dager pr måned, og begrenset antall plasser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Begrenset antall p-plasser, så det krever at jeg kommer tidlig
- Begrenset antall plasser
- Begrenset antall plasser disponeres av virksomheten. Plass må reserves på forhånd.
- Begrenset antall plasser. Vanligvis ingen ledig etter kl.8:40
- Bil er ikke et alternativ da jeg ikke har lappen
- bruker aldrig bil
- bruker bare kollektivtransport
- Bruker ikke bil
- Dersom man søker om plass i forveien kan man noen ganger parkere gratis i virksomhetens egne parkeringshus
- Det er ikke et alternativ å kjøre bil for meg, har ikke.
- Det er mulig å reservere plass i garasje for en dag, god tid i forvegen. Altså ikke hver dag.
- Det er noen parkeringsplasser disponible til de ansatte som kan bookes.
- Det er to P-plasser til vår arb.plass, men de er ofte opptatt.
- Det må gis beskjed på forhånd, og det er svært begrenset med plasser, så det kan bare skje unntaksvis.
- Egen parkering
- en hvis mulighet å få bestille gratis på jobben hvis jeg bestiller langt i forveien
- En parkeringsplass tilgjengelig for alle...
- En sjelden gang er det ledig gratis p-plass i forbindelse med arbied, ellers er det avgiftsbelagt enten i gata eller i p-hus
- Et lite antall gratis p-plasser som må bookes på forhånd
- Etter 1/6 forsvinner parkeringsplassene
- eveltuell p plass må bookes på forhånd og det er ikke alltid ledige plasser
- Finner som regel gratis parkering et godt stykke fra arbeidsplassen (utenfor andres bolig)
- forutsatt at jeg jobber der jeg gjør nå så har jeg det. men hvis jeg jobber på hoved huset nei
- Føstemann til mølla av 70 parkeringsplasser av 280 ansatte
- Få el ingen parkeringsmuligheter, men kan søke arbeidsgiver om å få bruke garasjen under R5.
- Få gratis plasser
- Få plasser som må forhåndsreserveres, sjelden ledig
- garasje i kjelleren på jobben
- Gateparkering på St.hanshaugen er udiskutabelt vrient da ;)
- Gateparkeringen gjelder bare for to timer om gangen..
- Gratis dersom jeg bestiller og det er ledig plass.
- gratis for meg i p-hus men ikke for arbeidsgiver
- gratis gateparkering eller i p-hus mot betaling
- gratis men svært begrenset med plasser
- Gratis p-plass om jeg kjører en sjelden gang. Fast kjøring i p-hus
- gratis parkering på jobb etter kl 12:00. Betaling før det.
- Gratis parkering på jobb kan kun benyttes 3 ganger per måned
- Gratis parkeringsplass, men kun 4 stykk, så vanskelig å få ledig om man ikke kommer veldig tidlig
- Gratis på HC-plass i gata
- Gratis på p-plass tilhørende jobben hvis tjenestereise
- Gratis ved ektefellets jobb
- Gratis, hvis ledig på de 10 plassene bedriften har tilgjengelig
- Handikap parkering som disponeres av virksomheten
- har ikke bil
- Har ikke bil
- Har ikke bil / sertifikat
- Har ikke bil eller førerkort
- Har ikke bil eller sertifikat, så spørsmålet er ikke relevant
- Har ikke bil så uaktuell problemstilling
- har ikke bil, eller sertifikat og bryr meg ikke
- Har ikke bil, man kan parkere mot betaling.
- Har ikke førekort
- har ikke førerbevis
- Har ikke førerkort
- Har ikke førerkort. Gaten ved mitt arbeidssted er fyllt med parkete biler.
- Har ikke lappen
- har ikke lappen!
- har ikke sertifikat
- Har parkering på jobb sted
- Har parkering, men ikke ofte
- Har tjenestebil
- HC plass ansatte, nødvendig for å kunne komme på jobb
- HC plasser er (fortsatt) gratis i gata
- HC-parkering i gata

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- hvis det er ledig plass, men det er det sjeldent
- Hvis det finnes plass
- hvis jeg finner plass da
- hvis man finner parkering da
- Hvis plass i bkgården, men må være tidlig ute da det bare er 4 plasser
- I garasjeanlegg av og til, men ikke på permanent basis
- Ikke aktuelt siden jeg ikke har bil
- Ikke aktuelt å kjøre inn i Oslo
- ikke plasser til alle
- ikke relevant, har ikke bil
- Infartsparkering Kolsås med elbil, deretter T-bane til Økern
- ingen alternativer passer, kjører aldri bil, og hvis så, ville det bare være noen få gratis p-plasser
- innenfor beboer zone
- ja på arbeidsplassen hvis jeg forhåndsbestiller og det er jobbrelatert at jeg bruker bil
- Ja, arbeidsplassen disponerer noen få parkeringsplasser
- Ja, både gratis og betaling, men umulig å finne ledig plass
- Ja, ekstremt få p-plasser som disponeres av virksomheten, slik at det i praksis ikke er reell mulighet.
- ja, gratis på jobben hvis det er ledig plass
- Ja, gratis i gata ca 5 min gange unna
- ja, gratis i parkeringshus
- Ja, gratis p-plass som disponeres av virksomheten, men det må bestilles
- Ja, gratis så fremt det er plass. Ellers mot betaling på annen p-plass
- Ja, har handikap-skilt og kan parkere i gata, men benytter det sjelden da jeg får taxi til og fra jobb pga helsetilstand
- Ja, hvis jeg møter opp tidlig nok (svært få plasser)
- ja, men begrenset til tre ganger i mnd
- Ja, men det er veldig tungvint
- Ja, men få plasser er gratis, så det er vanskelig. Bruker ikke bil annet enn når jeg må videre med bil. Veldig sjelden.
- ja, men må bestilles hos vekter på forhånd, gjerne dagen før
- Ja, men svært begrenset antall plasser.
- Ja, men vet ikke om det koster noe
- Ja, men vet ikke om det koster penger
- Ja, mot betalig til arbeidsgiver på arbeidsgivers p-plassområde
- Ja, parkerer scooter i bakgården
- Ja, virksomheten har et endelig antall plasser tilgjengelig som kan reserveres på forhånd. Alternativt er p-hus (mot betaling) like i nærheten
- Ja, virksomheten har noen få gratisplasser, alternatviet er parkeringshus mot betaling
- jeg eier ingen bil
- Jeg har ikke bil
- Jeg har ikke sertifikat og kan ikke kjøre bil
- Jeg kan ikke kjøre selv
- Jeg kjører aldri bil
- jeg kjører el-bil
- jeg kjører ikke
- Jeg kjører ikke
- Jeg kjører ikke bil til jobben
- Jeg kjører ikke, men det er p-muligheter
- Jobben har noen plasser
- Jobben har tre parkerinsplasser, så ikke mulig å få gratis parkering hver dag
- Kan av og til bruke gratis p-plass på jobb, men ikke flere ganger per uke.
- kan benyttes en sjelden gang
- Kan få bruke P plass av arbeidsgiver ved spesielle behov
- Kan parkere gratis 3 ganger i uka på jobb.
- kanskje gratis p-plass som disponeres av virksomheten, ikke sikkert
- kjør ikke bil
- Kjører aldri
- Kjører aldri bil
- kjører aldri, så bryr meg ikke - tror det er betalingsparkering i nærheten
- Kjører ikke
- kjører ikke bil
- Kjører ikke bil
- Kjører ikke bil (ikke førerkort)
- kjører ikke bil til jobb
- Kjører ikke bil.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kjører service så arbeider på mange steder i løpet av en dag. (Mye verktøy) Alltid vanskelig å finne parkeringsplass (må kjøre mye rundt å lete)
- kjørte ikke bil
- Kun 3 plasser fordelt på ca 200 ansatte
- Kun i helgene
- Kun vanvittig dyre plasser tilgjengelig
- ladeplass på jobben
- Man må komme ekstremt tidlig for å få gratis plass, betalt plass er svindyrt
- Med vesentlig gangavstand
- men bare få plasser, så må være veldig tidlig ute, og ikke noe fast
- men benytter meg aldri av det
- Men det blir altfor dyrt og parkere en hel arbeidsdag!
- Men det er få parkeringsplasser, og de som er ledige er dyre. Ikke et alternativ
- Men få gratis-plasser ,og man må være extra tidlig ute.
- Men kun et fåtall plasser (ca 7?) fra virksomheten, som må reserveres i forkant
- men kun fire plasser til over hundre ansatte
- Men veldig få plasser som må reserveres på forhånd
- Men virksomheten har kun tre plasser på 80 ansatte, så i praksis har vi ikke parkeringsplasser
- Midlertidig gratis parkeringsplass pga. alvorlig sykdom i familien
- mot booking på forhånd
- Mulig å parkere bil v. spesielle behov
- Mulighet for parkering på jobb i unntakstilfeller
- Muligheter men må lete etter gratisparkeringe
- Må bestilles- men jeg kjører aldri
- må booke p-plass da det er få plasser som deles av mange
- Må lete parkering noe lengre bort fra jobb
- Må ofte gå langt, har ingen alternativ til bil
- Må parkere 5 minutter gangavstand
- må være tidlig ute, få plasser
- Noen få gratis p-plasser som kan brukes hvis ikke alle andre gjør det
- Noen få gratis plasser som disponeres av arbeidsgiver, eller avgiftsbelagt
- noen få plasser rundt arbeidsplass. Noen gratis, noen mot betaling
- Noen få plasser til de som starter tidlig
- Noen ganger etter avtale
- Noen ganger kan jeg stå på gratisplass som bedriften drifter, men ikke fast
- Noen ganger. Det er kun 3 disponible p-plasser på huset som kan brukes av hele virksomheten. De er gratis, men det er altså ikke ofte at disse er tilgjengelige.
- og det er helt uaktuelt
- P-hus på arbeidsplass disponeres av virksomhet (Legerklæring).
- p-plass er gratis ved enkelt besøk og avklaring på forhånd, ellers avgiftsbelagt
- Parkerer et lite stykke unna
- Parkering må avtales dagen før - hvis ledig.
- Parkering ved bruk av bil til tilsyn
- Parkeringshus, trekkes kr. 600,- i mnd uansett bruk
- Parkeringsplass kan reserveres gratis for maks 2 dager i uka
- Plass med el-bil lader
- Plass må bestilles på forhånd. Virksomheten er et lite antall gratis plasser til disposisjon i kjeller. Ikke alltid ledig.
- på bedriftens eiendom
- På grunn av bilen min brukes i tjeneste har jeg parkering
- Sitter på med kona av og til
- Svært begrenset antall p-plasser.
- Svært begrenset antall plasser
- Svært begrenset med plasser i virksomhetens bygg
- Svært begrenset, kan kanskje låne en plass av arbeidsgiver, hvis ledighet
- svært få p-plasser som disponeres, forbeholdt de som MÅ bruke bil
- Svært få tilgjengelige plasser
- Svært krevende å finne egnet plass
- Tilgjengelige parkeringsplasser er ikke å oppdrive i Oslo sentrum, og kjøre til jobb er ikke et alternativ.
- To P-plasser som disponeres av alle ansatte (et par hundre)
- Uanaksvis - at jeg kan bruke virksomhetns avgidtbelagte parkeringsplass
- under forutsetning om at det må søkes om plass i Rikshospitalets P-hus
- unntaksvis tilgang på gratis parkeringsplass nær virksomhet
- Vanskelig
- Vanskelig å finne ledig parkeringsplass
- Varierende hvor nær i nærheten er, men ofte ikke lengre enn fra kollektivstoppested

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ved spesielle anledninger kan vi parkere på p-plass på arbeidsplassen
- Ved spesielle behov kan inntil fem stk på arbeidsplassen parkere her.
- Veldig dyr parkering i Ibsen-huset. Ubeleilig når man har avtaler som ikke lar seg gjennomføre med kollektivtransport
- Veldig usikkert om plass ledig i nærheten, Flaks ibland, må kjøre langt andre ganger.
- vet ikk
- Vet ikke, har ikke bil
- Vi har 3 parkeringsplasser for 250 ansatte
- Vi har kun 4 p-plasser som disponeres av virksomheten
- Virksomheten disponere et antall plasser i phus
- Virksomheten disponerer et fåtall parkeringsplasser mot tillatelse
- Virksomheten disponerer kun to plasser, så plass må bookes i forkant
- Virksomheten disponerer noen få p-plasser, som man i realiteten aldri får plass på
- virksomheten disponerer noen få parkeringsplasser til de første på jobb
- Virksomheten distribuerer x-antall p-plasser som deles ut etter behov
- Virksomheten har et lite antall plasser som kan bookes fra dag til dag for de av oss som ikke bruker bil vanligvis
- Virksomheten har noen få plasser, man kan booke på forhånd. Ikke alltid ledig
- Å strupe inn på parkering jfr Ris skole utelukker søkere fra Asker, Bærum og andre steder med lang reisetid på offkom. Resultatet er dårligere tilpasset arbeidsmarked = ikke like gode lærere - større ledighet - flere timer uten vikar

Er det vanligvis lett å finne parkeringsplass på eller i nærheten av din arbeidsplass?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	2138	35,5	47,4	47,4
	Nei	1236	20,5	27,4	74,8
	Vet ikke	1135	18,9	25,2	100,0
	Total	4509	74,9	100,0	
Missing	System	1509	25,1		
Total		6018	100,0		

Opplever du at din arbeidsreise er eller har vært berørt av endringene i transportsystemene nevnt under? Redusert kapasitet i Granfosstunnelen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	279	4,6	4,6	4,6
	Nei	2764	45,9	45,9	50,6
	Ikke relevant	2514	41,8	41,8	92,3
	Vet ikke	461	7,7	7,7	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Opplever du at din arbeidsreise er eller har vært berørt av endringene i transportsystemene nevnt under? Reduset kapasitet i Brynstunnelen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	853	14,2	14,2	14,2
	Nei	2492	41,4	41,4	55,6
	Ikke relevant	2282	37,9	37,9	93,5
	Vet ikke	391	6,5	6,5	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Bakgrunnsspørsmål

Hva er din alder? (du trenger ikke å svare) Alder

	Antall	Andel (%)
19 og yngre	7	0.1
20-29	500	8.3
30-39	1341	22.3
40-49	1515	25.2
50-59	1393	23.1
60-69	684	11.4
70 og eldre	21	0.3
Missing	557	9.3
Total	6018	100.0

Hva er din sivilstand?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg er gift/ samboer	4406	73,2	73,2	73,2
	Jeg er singel/enslig	1389	23,1	23,1	96,3
	Annet	223	3,7	3,7	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Hvor mange barn under 18 år bor det i husstanden? Antall barn under 18 år

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	3540	58,8	59,1	59,1
	1	949	15,8	15,8	74,9
	2	1198	19,9	20,0	94,9
	3	274	4,6	4,6	99,5
	4	19	,3	,3	99,8
	7	1	,0	,0	99,8
	8	1	,0	,0	99,9
	11	1	,0	,0	99,9
	12	1	,0	,0	99,9
	20	1	,0	,0	99,9
	80	1	,0	,0	99,9
	99	4	,1	,1	100,0
	Total	5990	99,5	100,0	
Missing	System	28	,5		
Total		6018	100,0		

Kjønn

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kvinne	3339	55,5	55,5	55,5
	Mann	2582	42,9	42,9	98,4
	Annet/ ønsker ikke å oppgi kjønn	97	1,6	1,6	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Har du førerkort for personbil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	5558	92,4	92,4	92,4
	Nei	460	7,6	7,6	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	1098	18,2	18,2	18,2
	Ja, er med i bildeleordning (bilkollektiv, «nabobil» eller liknende»)	218	3,6	3,6	21,9
	Ja, eier/disponerer bil som primært brukes av meg eller andre i husholdningen.	4702	78,1	78,1	100,0
	Total	6018	100,0	100,0	

Hvor mange personbiler eier eller disponerer din husholdning? Oppgi antall biler husholdningen eier/disponerer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	3	,0	,1	,1
	1	3064	50,9	65,2	65,2
	2	1424	23,7	30,3	95,5
	3	167	2,8	3,6	99,1
	4	26	,4	,6	99,6
	5	11	,2	,2	99,9
	6	2	,0	,0	99,9
	9	1	,0	,0	99,9
	20	1	,0	,0	99,9
	22	1	,0	,0	100,0
	25	1	,0	,0	100,0
	99	1	,0	,0	100,0
	Total	4702	78,1	100,0	
Missing	System	1316	21,9		
Total		6018	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hva var din bruttoinntekt siste år?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 299 000 kroner	75	1,2	1,2	1,2
	300 000 - 399 000 kroner	188	3,1	3,1	4,4
	400 000 - 499 000 kroner	1027	17,1	17,1	21,4
	500 000 - 599 000 kroner	1457	24,2	24,2	45,7
	600 000 - 699 000 kroner	1078	17,9	17,9	63,6
	700 000 - 799 000 kroner	628	10,4	10,4	74,0
	800 000 - 899 000 kroner	403	6,7	6,7	80,7
	900 000 - 999 000 kroner	236	3,9	3,9	84,6
	> 1 000 000 kroner	432	7,2	7,2	91,8
	Vet ikke/ ønsker ikke å oppgi inntekt	493	8,2	8,2	100,0
	Total	6017	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6018	100,0		

Hva er din høyeste fullførte utdanning?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Grunnnskole	60	1,0	1,0	1,0
	Videregående - inntil 12 år	599	10,0	10,0	11,0
	Høyskole/universitet, lavere grad (mindre enn fire år)	1627	27,0	27,1	38,0
	Høyskole/universitet, høyere grad (fire år eller mer)	3596	59,8	59,8	97,8
	Annet	132	2,2	2,2	100,0
	Total	6014	99,9	100,0	
Missing	System	4	,1		
Total		6018	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Skriv med dine egne ord:	1745	29,0	100,0	100,0
Missing	System	4273	71,0		
Total		6018	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? No answer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	4273	71,0	100,0	100,0
Missing	System	1745	29,0		
Total		6018	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

- Dumt at fornebubåten ble lagt ned. -Bussene er stappfulle, -Blir kvalm av forurensning i oslo vinterstid
- .
- "bilfritt" sentrum er bra, godt kollektivtilbud i Oslo
- 0
- 20-bussen er altfor full. Det er som å reise i Tokyo
- 80E Åsbråten må få flere avganger- retur sentrum senere på kveldene, lørdag formiddag tidligere og også på søndager!
- Ad undersøkelsen: Spørsmålet om tid brukt på siste jobbreise bør ha med en spesifikasjon om man skal svare også for tid brukt på ærender underveis eller ikke.
- alibi for bilfritt sentrum, ikke bra.
- Alle busser og trikker er fulle hele tiden. Før man skal kutte annet må dette skaleres opp.
- Alle kan ikke sykle , noen trenger bil
- Alle kan ikke sykle hele året!
- Alle taxier og busser i sentrum burde være EL eller hybrid. Kollektivtilbudet må bli bedre om det skal bli bilfritt, p.d.d kan en ikke stole på kollektivtransport for å komme tidsnok på jobb. Barnefamilier kommer dårlig ut mht tidsklemmer, ting tar lengre tid uten bil. Selv kjører vi EL bil, noe som alle i sentrum burde gjøre hvis de må bruke bil.
- Alt for dyr kollektivtransport i forhold til kvaliteten i Oslo, få egen billigere billett innen ring 3, hvis folk skal bruke sentrum mer enn aller mest nødvendig. Bilfritt er helt unødvendig.
- Alt for dyrt med bompengeringog kollektiv trafukken tar fotr lang tid til jobb
- Alt for dårlig kapasitet på e18 vestfra. Dårlig buss- og T-Banetilbud fra Bærum mot Oslo
- Alt for dårlig kollektivtrafikk. Bruker godt over 1 time 1 vei om jeg skal kjøre raskeste vei med kollektivtrafikk til jobb.
- Alt for dårlig luft i sentrum grunnet trafikken
- Alt for mange busser med "Ikke i trafikk" i rushtiden
- Alt for mange forutsetninger i spørsmålene, vet nesten ikke hva jeg mener
- alt for mange spørsmål
- Alt for mye kø på ettermiddagen fra Oslo bussterminal til Skedsmokorset
- Alt for mye trafikk i Oslo og sykkelnettet er elendig.
- Alt for mye trafikk inn og ut av Oslo, berørte bydeler i Groruddalen b.l.a
- Alt for ofte fulle busser og T-baner i rush-tiden
- Alt innenfor ring 2 bør sperres for biltrafikk pga. støy. Unntak for de som bor der. Taxinæringen må gå over til elektrisk og kjøre med smale dekk pga. støy. Taxier er den største kilden til støy på kveld/nattestid. Trikkeskinner er ekstremt farlige for syklister. Få trikken bort fra Oslo sentrum. Sats på T-bane og elektriske busser istedet.
- Alt kan bli bedre...
- Alt ser bra ut.
- Altfor dårlig busstilbud på veststiden av Groruddalen til Grorud. Dårlige T-banetilbud med færre direkteavganger til sentrum. Groruddalen oppleves nedprioritert.
- altfor lang
- Altfor lang undersøkelse og unødvendig fokus på Brynstunellen
- Altfor mange spørsmål
- Altfor mange spørsmål, umulig å klare på 5-10 minutter
- Altfor mye biltrafikk i oslo. Slutt å legge ned trikkeholdeplasser.
- Andre storbyer i Europa har mye mindre biltrafikk i sentrum, hvorfor skulle ikke vi klare det også?
- Angående bilfritt sentrum, og forsøk på redusere bilkjøring generelt i Oslo så er jo miljø også et viktig poeng...?
- Arbeidstedets plassering i forhold til Brynstunnelen har under arbeidene medført økt tid til jobb, men besparelse fra jobb. Etter arbeidene er ferdig, er situasjonenen som før, hvor jeg bruker mer tid fra jobb enn til.
- arrogant å presse frem et bilfritt samfunn. alle bor ikke i sentrum og alle har ikke bhg og jobb rett ved siden av hjemmet sitt
- av trafikkanter er småbiler/privatbiler de beste, de verste er eldre varebiler som benyttes i kjørehjemtjenester
- Avhengig av bil pga dårlig kollektivdekning mellom hjem og jobb påvirker bruken av bil, og dermed svar på denne undersøkelsen
- Avstand fra hjem til jobb er oppgitt i antall km dersom man kjører, kortere i luftlinjen.
- Bane til og fra Frognerseteren er overbelastet og tilbudet er redusert på morgenen. Avgang som tidligere gikk fra Frognerseteren går nå fra Holmenkollen mot sentrum I
- Bare ståplasser på trikken hver ettermiddag irriterer - hver dag.
- Bare tenk klokt og ta hensyn til alle og ikke bare noen grupper i samfunnet.
- Bedre fokus på samspill mellom bilister og syklister. Ikke så mange byggeprosjekter på en gang
- Bedre for sykkel

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bedre forhold for syklister
- Bedre kollektiv tilbud inn og ut av byen tror jeg er en forutsetning både for å bedre miljø, samt opprettholde dagens aktivitets nivå i næringslivet.
- bedre kollektivtilbud på tvers i byen, bedre overganger mellom linjer,
- Bedre kollektivtilbud til oss som bor utenfor Oslo og jobber utenfor ring 1. Må idag inn til sentrum og bytte. Tar opp mot 1,5 time en vei. Bussene fra Drøbak bør kjøre E6 ikke bare E18. Sette opp noen av bussen som idag starter på Tusenfryd med start i Drøbak, og kjøre bussfil inn til Bryn og Østensjøveien.
- Bedre kollektivtrafikk og sykkelfelt nødvendig for bilfriutt Oslo
- Bedre kår for gående og syklister
- bedre ladeinfrastruktur for elbiler/borettslag med garasje må gjøre mer for å tilrettelegge i sine
- Bedre sykkelveier for syklister. Mere benker i Oslo. Lengere kjøretiden etter midnatt på t-bane. Sykkelhotell burde Oslo hatt på forskjellige områder.
- Bedre tilbud som får folk til togstasjonen. Med dette menes at det burde settes opp"ringbusser" i rushtiden til togstasjoner utenfor Oslo, slik at det blir enklere i den kommunen man bor i å komme seg til togstasjonen. Da trenger ikke folk å måtte kjøre til pendlerstasjoner.
- bedre tilrettelegging av kollektivtrafikken - større tilbud for pendlere inn til byen slik at man slipper å kjøre bil. Tenk effektivisering av kollektivtrafikk
- Bedre tilrettelegging for sykkel
- Bedre tilrettelegging fotgjengere vs sykler vs biler demper konflikter! Ser fram til et mer sykkelvennlig og nesten bilfritt sentrum
- bedre tilrettelegging og sterkere rettigheter for syklister/gående i sentrum
- Behodl blå bytrikkene!
- Behold trikken
- Behov for klarere skiller mellom sykkelsti og gangsti/fotgjengerfelt, og mellom sykkesti og bilvei. I tillegg stort behov for holdningsskapende arbeid for at ulike typer trafikanter ska ta bedre hensyn til hverandre (fotgjenger, syklist, bilist...)
- Behov for mer merking av sykkelruter. Og spesielt når det bygges i områder. Glemmer fort syklister da!
- Behov for sykkelvei og opplæring av syklister for å bruke den. Få følger trafikkregelsene. Trenger flere grøntområder og det kan gjøres mye med det estetiske. Fremkommelighet er også vikitg.
- Behov for økt kollektivtransportkapasitet, både ift tid på reise og det å få sitteplass på tog/t-bane. Mange vil reise kollektivt, men opplever det som ukomfortabelt og ineffektivt.
- Berdre leskur på kolektivholdeplasser
- bevegelseshemmede uten handicapbevis utestenges fra bylivet når det blir slutt på å kjøre bil. Det er ikke greit å komme seg av og på offentlig kommunikasjonsmidler, der det oftest bare er ståplass, og man i tillegg må gå lange avstander imellom for å komme dit. Sykkel er ikke noe alternativ
- Bil er digg
- Bil er utrolig dyrt, men noen ganger gjør det hverdagen som småbarnsforeldre utrolig mye enklere og fleksibel. Jeg er glad jeg nesten aldri gateparkerer.
- Bilen har kommet for å bli.
- Bilen må gjerne få mindre plss"" plass
- bilene ut av sentrum!
- Biler er ikke fienden
- biler gis for høy prioritet i bybildet
- Biler har altfor høy prioritet. Dette går på bekostning av gående og syklende
- Biler kjører fort, lyskryss som tar veeldig lang tid før man får grønt lys, særlig hvis man trykker på knappen litt sent. Spesielt krysset ved Munkedamsveien 35, mot House of Oslo
- biler og syklister er svært aggressive i sentrumstrafikken, det er ikke trivelig og gjør det til en stressfaktor å være gående. I tillegg tørr jeg ikke gå langs Brugata fordi det er så belastet område og trist. Jeg tar heller bussen selv om det fint hadde gått an å gå/sykle
- Biler som forpester bymiljøet burde betale mer
- Bilfri sentrum er i utgansgpunktet fint, særlig på dagtid/rushtid. Men særlig om vinteren etter teaterbesøk eller konsert/opera om kvelden, er det ønskelig med parkeringsmuligheter som ikke koster skjorta. Endringer i Oslos sentrum bør ses i sammenheng med endringer utafor sentrum/kommunene omkring (tilrettelegge for bedre parkering utafor sentrum, tilby konsertbilletter med f. eks. inkludert kollektivtransport o. l.).
- Bilfri sentrum vil antakelig drive handelen ut av sentrum. De som idag handler til fots i sentrum, må sette seg i bilen for å handle på Alnabru.
- Bilfritt blir fint! E18 og køene inn til byen ellers er grusomt og ødelegger mye for hele Oslo-opplevelsen og å komme meg på jobb. Kan aldri avtaler møter uten å ta en eller to busser tidligere. Kan aldri stole på at jeg rekker det jeg skal.
- Bilfritt byliv trenger enn grønnere profil. Feil og kaste ut elbilene først. Mer fokus på å sikre at nyttetransporten går på null-utslipp. Forurensningen vil sansynligvis øke fordi nyttetransporten øker samtidig som det ikke stilles tøffe nok krav til nyttetransporten.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bilfritt byliv vil også gjøre byen mindre tilgjengelig for de som er dårlig til beins og avhengig av å parkere i nærheten av dit de skal. Ikke alle kan ta kollektivtransport, og har veldig begrenset med TT-reiser med drosjer...
- bilfritt er topp, er astmatiker og plages vinterstid
- Bilfritt innenfor ring 1 er ikke bra nok og trikken/bussen må bli store nok til å få med alle.
- Bilfritt Oslo er helt bedritent opplegg
- Bilfritt sentrum - ja takk! Heier på offentlig kommunikasjonsløftet som har skjedd i Oslo de siste 20 årene. Vær så snill å løft blikket fra den smålige dieselorienteringen til storbåtene på Oslofjorden, drosjene på tomgang, ikke optimalisert søppelhandtering for de ulike områdene og ikke tilstrekkelig tilstedeværelse av parkeringvakter. Dette er også viktig for reduksjonen av byforurensingen.
- Bilfritt sentrum (Ring1) er strålende, men bør utvides til ring 2. Først får en full effekt (gågate i Bogstadveien osv.)
- Bilfritt sentrum er et feilskjær. Null utslipps biler bør i det minste tillates slik at varer kan transporteres inn og ut av sentrum av vanlige mennesker. Ikke alle kan kjøre taxi og bruke budbiler i stor utstrekning. Da velger man handlesenter utenfor sentrum i stedet og byen dør, i hvertfall i vinter halvåret.
- Bilfritt sentrum er ikke viktig f
- Bilfritt sentrum er jeg veldig positiv til. For meg blir det utfordrende med ny bomring mot ring 3
- Bilfritt sentrum er sikkert fint, men når det ikke finnes gode alternativer gjør det livet håpeløst for oss! Vi er tvunget til å flytte ut av Oslo pga alle tiltakene som nå innføres.
- Bilfritt sentrum fører til bydød, og oppblomstring av kjøpesenter med parkeringsplasser utenfor byen. Stort feilgrep.
- Bilfritt sentrum kan gi rom til andre, mer menneskevennlige aktiviteter og byrom
- Bilfritt sentrum kan nok være fint, men syklistene må ikke ta overhånd. da tenker jeg på dem som ikke tar hensyn til andre enn seg selv
- Bilfritt sentrum nødvendig for å stoppe global oppvarming
- Bilfritt sentrum og alle idiotiske miljøtiltak som har skjedd i Oslo de siste årene, uten det minste hensyn til vi som bor her og har lagt opp livet etter hvordan byen HAR fungert, har bidratt til at jeg nå har bestemt meg for å flytte til en annen by.
- Bilfritt sentrum vil ikke endre så mye for de som allerede bruker byen. For de som ikke bruker kollektiv derimot og kun kjører bil, vil unngå å dra inn til byen og finner mest sannsynlig andre alternativ.
- Bilfritt Sentrum vil legge byen død. Firmaer vil flykte fra Oslo.
- Bilistene og syklistene tar mye mindre hensyn til fotgjengerne enn da jeg flyttet til Oslo for 20 år siden. Det blir stadig flere midlertidige skilt i ansiktshøyde.
- Bilister i Oslo har liten respekt for fotgjengere i fotgjengerfelt
- Billfritt Byliv blir kjempebra! Jeg gleder meg :)
- billigere billettpriser på kollektivtransport vil øke bruken av disse
- billigere og bedre kollektivtrafikk har bedre langsiktig effekt. slutt med symbolpolitikk og gi bedre kollektivtrafikk førsteprioritet
- biltrafikk innenfor ring 2 bør begrenses
- blir bedre for sykkel, men går ganske sakte
- Blir bra med flere gågater men varelevering må kunne foregå så det ikke går utover handelsnæringen.
- Blir det ikke vanskelig for de som bor innenfor Ring 1 å motta besøkende med bil??
- Blitt mindre trafikk pga tunellene
- Bompengeprisen og parkeringsavgifter bør økes, og billettavgiften til Ruter/NSB på engagnsbillett må ned for å gi insentiv til å la bilen stå oftere
- Bomstasjonene må flyttes. Det koster for mye å kjøre i gjennom Oslo, f.eks. fra Lambertseter til Rødtvedt. Man kjører ikke gjennom sentrum, men betaler 2 bomstasjoner.
- Bor i Akershus men Ruter har lagt ned vår holdeplass (Dysterud) Meget misfornøyd med dette og bruker derfor kollektivtransport enda sjeldnere enn før.
- Bor i oslo sentrtum, jobber utenfor sentrum, Er helt avhengig av bil pga barnehagens plassering og at jeg jobber på skole der man starter tidlig med undervisning hver dag. Aldri mulighet til fleksitid eller hjemmekontor
- Bor innenfor ring 2 og har bil som brukes når jeg skal ut av Oslo på lengre turer. Hos oss er det gateparkering (beboerparkering), men stadig færre gateparkeringsplasser gjør det vanskelig for oss som bor innenfor ring 2 og som har behov for bil når vi skal ut av Oslo.
- Bor såpass sentralt at det beste er å gå. Bra T-banetilbud, BYGG UT BYSYKLENE RASKERE! Det er det viktigste og beste transporttilbudet for oss som bor sentralt i byen!!!
- Bra
- Bra at det har blitt bedre buss of Tbane-tilbud :)
- Bra at en gjør undersøkelser ! Ville heller hatt lavere fartsgrenser innenfor ring 3 (30 kmt?) enn flere bomstasjoner.
- Bra at gateparkeringene tas bort, men usikkert hva det kan bli ellers.
- Bra at sykling prioriteres, men det tar for lang tid
- Bra for byen med sammenhengende sykkefelt i sentrum OG bilparkering også i indre by.
- Bra initiativ å kutte all unødig biltrafikk i sentrum! Støttes 100 %

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bra insj! Vennligst ikke vektlegg de rike og utdannedes misfornøyelse høyere enn andres fordi deres "kostnad" får høy verdi pga lønn.
- Bra kollektivtilbud på Carl Berner - uheldig at holdeplass Fougners vei ble nedlagt, pga farlig dårlig strødd bakke til Carl Berner fra Hekkveien.
- bra med bilfritt i sentrum, men må være mulig kjøre innenfor ring 2
- Bra med denne undersøkelsen
- Bra med hyppige avganger på Mortensrudbanen til sentrum via Ensjø
- bra med slike undersøkelser
- Bra med sykkeltiltakene i Oslo, men det ser ut som de glemmer oss som reiser inn til sentrum fra sør og som ikke skal via Bjørvika.
- bra spørsmål. Mye er blitt bra med sykkelfelt, men det betyr at stadig flere sykler, det er bra, men bidrar også til økte konflikter og stess som syklst. elsykler er bra, men utente syklister i full fart er en negativ konsekvens
- Bra tiltak
- Bra tiltak med bilfritt! Viktigst å få gratis (eller veldig billig) kollektivtilbud!!
- Bra tiltak med mindre trafikk i sentrum!
- bra tiltak, vi gleder oss!
- Bra undersøkelse - enig at bilbruken bør reduseres, men det er viktig at de som bor utenfor Oslo blir tatt på alvor - siste mulighet for oss å reise kollektivt hjem er kl 2400.
- Bra undersøkelse,kollektivtrafikken må utbedres pga dårlig kapasitet og standard, parkering må ikke fjernes
- Bra undersøkelse!
- Bra utbygging av sykkelveier for min del
- bra uundersøkelse!
- Bruk hodet og fornyft, hva med oss som er avhengig av bil uten handikappmerke i frontruten?
- Bruk resursene på kryss med gjennomgående løsninger for syklende. Mest behov for sykkelfelt i motbakker.
- Bruker alt for lang tid på å reise med kollektivt.
- Bruker bil i arbeidet. Bringer med optil 60 kg verktøy og kalibreringsutstyr
- Bruker bil til jobb, da kollektivreise tar 3 ganger så lang tid
- Bruker lengre tid på reise til Oslo nå enn for 20 år siden til tross for at DELER av kollektivtilbudet er blitt bedre. Ikke bra!
- Bruker tre busser om morgenen og t-bane, tog og buss hjem, savner 491-bussen som gikk fra Grønland og hjem
- Brukte 20 min til arbeid i dag 19 mai. Mange som har tatt seg fri i dag, for det tar normalt 40-50 minutter nå når Granfosstunellen er stengt...
- Brynstunnelen var en katastrofe for byluften. Osloffjordtunnelen er en katastrofe for byluften. Få alle busser over på hydrogen - det klarer Japanerne. Vask gatene mye oftere.
- Bryr meg ikke om bilfritt sentrum, men ønsker flere ekspress busser til Oslo sentrum, oftere avganger på T-banen og kraftig bøtlegging av syklister som ikke tar hensyn.
- Bur på Lillehammer. Vekespendlar mellom Lillehammer Oslo. Bur hos familie i vekedagar
- Burde ha noen spårsmål om sykkel kultur i Oslo. Kan være livsfarlig og bevege seg rundt som gående.Liten respekt for trafikk regler
- Burde inkludert avstand til nærmeste kollektivpunkt
- Burde lære av København med innføring av sykkelkurs, trafikklys og hardere kontroll på sykkelregler.
- Buss nummer 32 er veldig uregelmessig
- buss tilbudet har blitt mye dårligere, derfor er jeg for det meste passasjer i bil eller kjører egen bil. hvis man skal ha bilfritt sentrum må man gjøre noe med det dårlige buss tilbudet. man kan ikke ta vekk ekspressbusser og forvente at folk skal fortsette å ta buss.
- Bussen fra Oslo til Sætre gikk oftere før, det er vanskelig med halvimes avgang i rusjtiden, det har skjedd oftere det siste året at busser har uteblitt/vært veldig forsinket.
- Bussene kjører for fort og uvørnt, tar altfor lite hensyn til syklister og gående, overholder ikke vikeplikten. Jeg sykler mindre enn jeg ønsker fordi jeg er redd for å bli påkjørt av bussen selv i sykkelfeltet.
- Bussene må forsikre seg at alle passasjerer kommer med sin buss på de lange busstoppestedene i sentrum (Rådhuset, Tollboden, Bjørvika) til tider kaos
- busser på linje 20 har aldri sitteplass
- Busser, taxier og varebiler som avgir skyer av giftig dieseleksos vil vel fortsette å brukes i et bilfritt sentrum, og flere t-banestopp er neppe mulig. Det vil være viktig med mer/videre fokus på elektrisk kjøretøy/kollektivtransport i denne satsingen.
- Busstilbudet opp- og ned Vækerøveien er helt horribelt. Kvartersruter på en så viktig og tungt traffikert vei må det kunne gjøres noe med. Når den har en så lang rute blir den alltid forsinket - og den korresponderer aldri med t-banen fra Røa, og spesielt motsatt - at det er et kvarter til neste buss fordi den går rett før t-banen ankommer Røa. Aner ikke hvor mange timer jeg kaster bort på vente/gå hjem i løpet av en måned. Det er en grunn til at vi nå kommer til å kjøpe en bil #2 for å få tiden til å gå opp.
- Byen er OK
- byen hadde vært trivligere med et tiggerforbud

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- byen må være levende, tilpasset eldre og familier med små barn (ikke bare unge enkelthusholdninger)
- Byen trenger de grønne lungene, benker - mindre støy og trygge gater fritt for dopmiljøer.
- Byen trenger flere trær
- Bygg bort flaskhalsar slik at bussene kommer frem iht rutetidene.Gjelder bla ved helsfyr og visperud..
- Bygg helt ny T-bane fra Fornebu - langs Ring 3 på tvers over Økern og Bryn og koble den sammen på Høyenhall.
- Bygg infartsparkering i enorm skala!!! Utvid utenbys kollektivtilbud. Slutt å straffe arbeiderne som trenger biler. Byrådet har hittil gjort en lusen Jobb.
- Bygg ut kollektiv tilbudet først, ikke tenk på bilen som et onde. Byrådet sier de er interrisert i bedre luft for sine innbyggere, da må de også gjøre noe med luften der folk bor. Det bor svært få av Oslos befolkning midt nede i sentrum. Å fjerne parkeringsplasser samt øke og lage nye bomringer i byen er å innskrenke folks frihet da det tar for lang tid med kollektiv om man skal reise rundt i byen ikke bare ned til sentrum. Skal det settes opp nye bomringer i Oslo må de være innen for ring 1.
- bygg ut kollektivtrafikken!
- Bygg ut kollektivtransporten! kan ikke strupe biltrafikken og samtidig ikke gjøre mye mer med det kollektive. Arrogant å si at en kan jobbe hjemme eller til andre tider, de fleste av oss må være på jobb!!!
- Bygg ut T-banen da for svarte!!
- Bygg ut tebanenettet. Legg ned trikken
- Bygge P-hus som har flere etasjer.
- bygge ut og utbedre mere kollektiv transport.
- Byliv er avhengige av dynamikk og fleksibilitet samt tilrettelegging av ulike urbane arenaer for sosialt samvirke. Ensidig fokus på at privatbilisme utgjør en ulempe er en naiv forestilling. Overdimensjonerte busser, mange langdistanse busstraséer gjennom sentrum istedenfor shutle-net med mindre enheter til oppsamlingspunkter samt dårlig tilrettelagte urbane samlingspunkter er vel så stort problem. Liokeens
- Byplanlegging i Oslo har utrolig mye å lære av København
- Byregjeringen gjør uopprettelig skade med sin samferdselspolitikk i Oslo
- Bærekraftdelen er det viktigste ved bilfritt sentrum / byliv
- Bør ikke lage et helt bilfritt sentrum
- bør ikke ta bort parkering for el-bil i byen
- Bør lage bedre sammenhengende sykkelveier fra Bøler til Oslo sentrum
- Bør lage stamveier som ikke går gjennom sentrum
- bør være flere sykkelveier, helst adskilt fra biltrafikk. å sykle ved siden av biler, speisielt om vinteren, føles ikke trygt.
- Bør være mulig å parkere ved Oslo S og parkeringsanlegg langs sjøsiden for de som vil innenfor Ring1
- Bør.være mulig å både eie bil og være medlem i bilkollektiv.
- Både bilførere og syklister kan med fordel oppføre seg mer etter trafikkreglene
- Både nåværende og framtidig planlegging av transport virker klattevis å dårlig planlagt. Selv siste "Oslopakke" vil ikke kunne være i nærheten av å dekke behovet som kommer. Her har TØI et ansvar i å komme opp med gode og kostnadseffektive løsninger, for statlige organer som vegvesen, ruter, department osv har ikke rett innstilling. De prøver bare å løse dagens problem, ikke framtidens.
- Både trafikktiltakene og undersøkelsen er bra tiltak. For fotgjengere er kombinasjonen av syklister og bilister krevende å forholde seg til, betydelig mer krevende enn bare bilister.
- Carl berner/ Rosenhoff er et sted i byen der man merker at syklister ikke er prioritert og dette påvirker valget mellom sykkel og trikk.
- Co2 er en helt ufarlig gass som naturen er avhengig av. Det finnes ikke noe vitenskapleig bevis for at mennskelige utslipp av Co2 påvirker klima. Lokal forurensning er det politikerne burde ha fokus på. Dermed kan en ta høyde for å nytte el- og hybridbiler i byer. Politikerne virker helt visjonsløse i sin tro på Klimapanlet og har bl.a. i motsetning til f. eks. Japan tillatt dieselbiler? Bl.a. Nissan har vist at elbiler kan inkorporeres i dagliglivet både hejmme og på jobb i sine visjoner. Man bør ikke drepe frihetsfølelsen til mennesket. Det er også flere som ikke kan gå eller sykle.
- Dagens byråd ødlegger Oslo
- Dagens sykkelløsninger i sentrum bidrar ofte til misforståelser og farlige situasjoner.
- De aller fleste som jobber i Oslo bor utenfor Oslo, de må få anledning til å komme seg til og fra jobbpå en akseptabel måte. Jeg hadde tatt kollektivt hver dag dersom det fantes gode alternativer(f.eks kjempestore innfartsparkeringer med kontinuerlige matebusser til flere kommunikasjonsknutepunkt i Oslo) . Om Oslo skal bli bilfritt og miljøvennlig så kan de ikke overlate til nabokommunene å løse kommunikasjonsutfordringene. Oslo må bidra MYE. Ellers vil det gå tregt å få til endringer, eller bedrifter flytter ut, og da må Osloborgere begynne å kjøre bil til jobb(ut av Oslo - til der arbeidsplassene er), der de tidligere kunne gå/sykle/kjøre kollektivt. Og det er vel ikke veldig smart.
- De fattigste bydelen burde tas hensyn til når det gjelder kolletivtrafikk. Bil er dyrt og det er gjerne langt til en arbeidplass på en kantine på andre siden av byen. At folk kommer fra A til Å innenfor hele kommunen døgnet rundt er viktigere enn bilfritt sentrum.
- De fjerner for mange parkeringsplasser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- De fleste biler som kjører daglig i byen er arbeidskjøretøy, derfor bilfritt byen må ha egne trafikk reglen slik at gående og sykklister i byen er trygd
- De første spørsmålene tok ikke hensyn til der hvor reisen til jobb er sammensatt av flere transportmidler, som for eksempel at jeg som pendler reiser med bil til togstasjonen for å reise kollektivt til jobb.
- De nye kostbare sykkelveiene utenfor sentrum blir ikke brukt. Folk tar korteste vei uansett. Det må bli forbudt å sykle på fortau og i bilvei på disse strekningene.
- Deet må bli en mer stabil drift på Østfoldbanen. Sterkt behov for utskifting av matriellet på lokalrutene. Det er et godt kollektivtilbud i mitt nærområde. Man bør kunne benytte bil når behovet melder seg, uten for store hindringer og kostnader.
- Delvis underdimensjonert med dårlig flyt i veistrukturen
- Demokrati betyr at flertallet bestemmer og ikke et parti som bare fikk 5% av stemmene
- Den grusomme (om vinteren glatte) fotgjengerbroen på Ullevål stadion er en direkte årsak til mye av min bilbruk. Relevante kollektivtilbud ligger på andre siden av den og jeg hater å gå over.
- Den manglet vel verdien denne uka på spm om når i sentrum sist
- Den nye sykkelveien i Markveien er storartet - fortsett sånn!
- Den nye sykkelveien Økern-Sinse blir nesten ikke brukt for det er for mye bakker. Alle bruker fortsatt Lørenveien. Den bør fortsatt merkes som sykkeltrase med egne felt, og måkes om vinteren
- Den siste reisen til jobb ble mye lenger grunnet problemer med toget. Svarene mine om den siste reisen er derfor ikke representativ for reisen jeg vanligvis tar til arbeidet.
- Denne undersøkelsen stiller feil spørsmål.
- Dere burde spørre om folk har EL bil eller bensinbil..
- Dere gjør sentrum vanskeligere tilgjengelig for oss med mange små barn. Men vi er vel uansett ikke så attraktive å trekke til sentrum?
- Dere gjør viktig arbeid! Stå på!
- dere har brukt feil avgrensning av Bilfritt byliv. faktisk prosjektgrense er mindre og omfatter blant annet ikke OSLO S området. videre hadde det vært mer interessant å høre hvordan folk tror de vil bruke sentrum framfor antall ganger.....
- dere må bedre kollektivtrafikken inn og ut av oslo, samt gjøre det bedre for syklister i sentrum.
- Dere må gjøre T-banen tilgjengelig for rullestolbrukere. Det holder ikke med tilrettelagte stasjoner, når mange ikke kommer på/av toget. Vi har prøvd med en middels elektrisk rullestol, kom på/av to stasjoner ved hjelp av planke. Dette er for dårlig!
- Dere må ikke glemme at en del av de som bor innenfor ring 2 faktisk eier en bil og de må ha mulighet for å parkere den i nærheten av sin bolig. Det blir feil å anta at alle som bor sentralt enten går eller sykler eller reiser kollektiv, og det er heller ikke slik at alle benytter bilkollektiv. Det er greit at det legges restriksjoner (bompenger, parkeringsavgift osv) på meg som kommer fra Røa, men bor du i et sentralt byområde må det være mulig å eie bil også der. Det virker som om dagens miljøbyråd tror alle som bor sentralt skal gå eller sykle, men det er jo noen som kanskje skal utenbys (på hytta?) og da er det eneste hensiktsmessige at man benytter bil. Husk at det faktisk er lov å eie bil i Norge, man betaler faktisk en stor sum i avgufter ved kjøpet. Jeg oppfatter holdningen hos dagens byråd som ganske ekskluderende overfor de som bor innenfor ring 2 og som eier bil.
- Dere må tenkte det er mange med små barn som jobber i Oslo og bor utenfor.
- Dere skriver at arbeidene med Brynstunnelen er avsluttet. Tunnelen er åpnet, men i en undersøkelse som dette burde dere vel være klar over at arbeidene ikke er ferdige og det fortsatt er gang- og sykkeltraseer, og tildels bilveier, som fortsatt har særdeles redusert kapasitet/standard.
- Dersom biltrafikk skal utenom sentrum, vil det bli større belastning på ring 2 og 3. Det vil medføre mer kø og ufremkommelighet for busser langs disse traseene. Jeg bytter pr. idag buss på Lysaker på tur inn til jobb, hvilket hittil har fungert fint (retur er t-bane til sentrum pga. best mulig sitteplass/unngå ståplass på buss.)
- Dersom dette skal lykkes må Oslo Kommune sørge for at nabokommune bygger ut parkeringsplasser i mye større grad ved kollektivtransport- knutepunkter, eks i Asker, Spikkestad , Røyken og sørge for at fjorden i mye større grad blir tatt i bruk for pendlere og besøkede til byen.
- Dersom kommunen ønsker et levened bymiljø må det legges tirette for alle ikke bare gående og syklister
- Dersom linje 5 gikk like hyppig som de andre linjene ville jeg trolig benyttet sentrum mer.
- Det ble mer ettermiddagskø etter at Brynsengtunnelen åpnet igjen på E6 sørover.
- Det blir bedre!
- Det blir dyrere og umulig for vanlige borgere
- Det blir flere og flere folk i byen. Sykkeltrafikken kommer til å øke drastisk. En må skynde seg å reservere areal til sykkelveier nå, før alt er bygget igjen. Det er et tidsspørsmål hvor lenge det går an å dele gangveien langs Akerselva mellom syklister og bilister. Hva med sykkelvei på den ene siden av elva og gangvei på den andre?
- Det blir kjempefint! Men færre parkeringsplasser i sentrum må kompenseres med bedre kollektivtilbud og parkering ved t-baner lenger ut.
- Det blir spennende å se effekten av bilfrie områder. Dersom det kobles med utbygging av parkeringsplasser utenfor området (og gjerne andre steder enn i gatene) så tror jeg det blir mer behagelig å ferdes i sentrum.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det blir vanskeligere å handle i sentrum hvis man ikke kan kjøre inn. Vi kommer i allefall til å handle andre steder enn i Oslo hvis sentrum blir bilfritt. Dessuten blir man vel ikke kvitt tungtransport og annen jobbrelatert biltrafikk og de er vel de som både forurenser og bråker mest.
- Det burde føles tryggere å gå i sentrum. man risikerer hele tiden å bli påkjørt. Turister/eldre ekstra utsatt. burde gjøres noe med.
- Det burde være mulig å gjøre ærender i byen med bil
- Det burde være mulig å kjøre elbil i sentrum. Vi trenger billigere offentlig transport.Det koster 400,- for vår familie å reise til Oslo med tog på en lørdag. Klart vi velger elbilen!
- Det burde vært bedre kollektiv muligheter fra Oppsal. F.eks for å komme seg til Kalbakken i helgene uten å måtte bytte 2-3 ganger og bruker 50-70 minutter på å komme seg dit. Og uten å måte gå i 20min for å komme seg til nærmeste "direkte" buss.
- Det burde vært tilrettelagt for at flere skal kjøre scooter eller motorsykkel, og flere parkeringsplasser for motoriserte tohjulinger på lik linje som sykler
- Det bør li vesentlig bedre kollektivtilbud før man sette opp flere bomstasjoner for biler. Kollektivtransport burde også være latterlig billig å benytte.
- Det bør bygges bro i steden for Oslofjordtunnellen. Når den er stengt, blir det kaos på Mosseveien...
- Det bør bygges flere innfartsparkeringer slik at det blir en sterk reduksjon av folk fra nabokommuner som kjører til jobb i Oslo sentrum. Det vil vøre et av de beste virkemidlene for å redusere treafikken i Oslo sentrum.
- Det bør bygges flere kollektivfelt og hyppigere avganger på busser. Man flytter neppe fllere over på buss hvis bussen står og stanger i den samme køen som bilene, og når bussene er fulle er det ikke plass til å ta imot folk som slutter å bruke bilen.
- Det bør bygges flere og større innfartsparkeringer ved naturlige steder
- Det bør bygges flere parkeringsplasser/hus innenfor Ring 3, slik at områder som blir rammet av Sykkeveiprosjektet fortsatt blir beboelig for barnefamilier m/bil
- Det bør bygges mer sykkelveier i Oslo. Bra undersøkelse!
- Det bør holdes sykle fornuftig kampanjer, opplever at medsykkelister føles mer skremmende enn bilister som har et mer forutsigbart kjøremønster.
- Det bør legges bedre til rette for syklister i sentrum, trygge sykkelveier og trygg sykkelparkering
- Det bør legges bedre til rette for å skille fotgjengere, syklister, kollektivreisende og bilister i trafikken. Nå er det en farlig blanding mange steder. Det er dessverre ganske farlig å sykle i dag.
- Det bør legges betydelig mer til rette for sykkel i Oslo
- Det bør legges til rette for avgiftsfrie innfartsparkeringsplasser ved T-banestasjoner, trikkeholdeplasser mm utenfor sentrum
- Det bør satses på utbygging av kapasitet på kollektivnettet, bl.a. ny t-banetunnel, dobbeltspor tog etc. Sykkelveinettet bør utbedres og bygges ut. Hadde det i større grad vært sammenhengende sykkelveier i Oslo ville jeg vurdert å sykle til jobb, i dag tør jeg ikke.
- Det bør sondres klarere mellom bil og moped/motorsykkel sånn at de siste ikke går med i dragsuget når det skal bli bilfritt. Tvertimot bør det stimuleres å bruke 2-hjulinger, bl.a. ved å legge godt til rette med p-plasser for dem, siden de er miljøvennlige, små, og smidige. MC, elektriske sykler og sykler kommer til å nærme seg hverandre og bør satses på som trafikantgruppe.
- Det bør tenkkes mer på parkering kombinert med kollektivbiletter, type Park and ride eller parkeringshus
- Det bør tilrettelegges bedre for sykler. Det finnes mange farlige situasjoner per i dag, spesielt på Bjørvika.
- Det bør være anledning til å bruke og parkere el-bil i sentrum
- Det bør være bedre busstilbud i Sigrid Undsets vei. I dag må jeg gå til Tveita eller kjøre til Hellerud
- Det bør være mulig å svare 0 på hvor mange kroner man brukte ved siste besøk i sentrum. Jeg var i sentrum 1. mai, men brukte ingen penger. Det var heller ikke mulig å svare på transportmidler ved dette besøket. Jeg gikk til sentrum og tok T-banen hjem igjen. Hvordan skal man svare da?
- Det e behov for kollektivfelt ut av Oslo på E18 i rettning Sandvika.
- Det enorme fokuset på syklister går utover alle andre. Det bør ikke være nødvendig å legge tilrette for villmannskjøring i byens gater. Bruk heller ressursene på å tilrettelegge for et bedre og billigere kollektivtilbud, som gagner hele byens befolkning; i alle aldre, fremfor å bruke enorme summer på et fåtall. Dersom det er ønskelig at det skal bo folk i by så må det også være både lov og mulig å benytte seg av bil.
- Det er vanskelig å finne gode sykkelveier i sentrum og sykkelparkeringsplasser vid handelsgater.
- Det er allerde liten biltrafikk i indre by, innenfor ring 1.
- Det er alt for dårlig kollektivtilbud, og for mye folk.
- Det er alt for dårlig ladeinfrastruktur for elbiler for dem som bor i Oslo sentrum
- Det er alt for få P-plasser ved T-banestasjonene i Bærum - særlig om vinteren. Dersom politikerne ønsker at vi skal kjøre kollektivt,må de også tilrettelege for det ved å lage tilstrekkelig med P-plasser for pendlerene. Kolsåsbanen bør dessuten gå 8 ganger i timen slik som Østeråsbanen - den blir alt for full og man må stå i rushtiden.
- Det er alt for mange huller i asfalten til at det oppleves trygt å sykle til jobben.
- Det er ALT for mange som kjører bil til Oslo og som kunne tatt kollektivt deler av veien :)
- Det er alt for mye kø i Oslo.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er altfor mange folk på t-banen i rushtiden. Dette gjør at kollektivtilbudet ikke oppleves tilfredsstillende.
- Det er altfor mye personbiltrafikk i Oslo sentrum.
- Det er altfor tidlig allerede nå å redusere heldags gratis parkeringsmuligheter for ladbare biler.
- Det er behov for bedre/hyppigere kollektivtransport utenfor ring1; bl. a blir kollektivtransporten altfor ofte forsinket av privatbiler,
- Det er behov for holdningsskapende arbeid blant syklistene (trafikkregler osv). Det kan være med på å dempe konflikter
- Det er blitt mye bedre å sykle i Oslo siste året. At det er lov å sykle mot retning i enveiskjørte gater og at det er rød merking av sykkesti. Hyggelig at Oslo kommune delte ut gratis lykter i en kampanje. Tungtrafikk burde vært forbudt innenfor ring 3.
- Det er bra at man fokuserer på utvikling av et bedre sentrum, men jeg opplever måten det gjennomføres på som lite konstruktivt. Fremfor å lytte til byens innbyggere lager dere nå løsninger kun som passer unge husholdninger uten barn. Det at dere skal fjerne muligheten for å ha bil både i sentrum og på Frogner der jeg bor, gjør det vanskelig for meg som småbarnsmamma. Jeg sykler mye på sommertid, men på vinteren er jeg avhengig av å kunne kjøre til Oppegård der jeg har familie, samt at vi som en aktiv familie er mye på hytta i Skurdalen som er 3,5 timer å kjøre fra Oslo. Selv om man bor i Oslo betyr det ikke at man er i Oslo hele tiden, men slik fremstilles det av bystyret i media i dag - under påskudd av delingsøkonomien - uten å ta hensyn eller innhente innspill fra oss som skal leve her. Jeg må også presisere at jeg bodde i Oppegård tidligere, men etter å ha pendlet til Oslo i ti år bestemte jeg meg for å flytte på grunn av mye forsinkelser med toget.
- Det er dårlig tilrettelagt for pendlere fra Buskerud som reiser med buss til Oslo. Bussen har eget kollektivfelt kun på deler av strekningen (E18), og må i stor grad stå i samme kø som bilister. I tilleg er det svært dyrt å pendle (2300,- i måneden, Lier-Oslo).
- Det er en merkbar bedring av sykkelveinettet, særlig på Grunerløkka mot sentrum. Utrolig flott. Gelder meg over det hver dag.
- Det er et alt for høyt konfliktnivå i Oslo Sentrum mellom Bil/sykkel og Sykkel/gående
- Det er et viktig tiltak å redusere biltrafikken, ikke bare i sentrum, men også i bydelene utenfor sentrum. Tiltak for å redusere trafikken burde vurderes for alle bydelene. Nå kan redusert biltrafikk i sentrum føre til økt trafikk i bydelen utenfor Oslo sentrum.
- Det er fint med å fremme kollektiv-traffikk, men man må ikke glemme at for noen er det viktig å bruke bil, også i sentrum. Dette må tas hensyn til.
- Det er fint om man stadig slipper å se/plokke bort søppel på vei hjem fra jobb. Jeg skulle også sette pris på bedre underhold av grøntarealer som rindkjøringer og mitt delere av veier. For eksempel kan det gjrøes masser av forbedringer rundt CarlBerner plass, Sinsen krysset og andre steder som ikke er helt sentrale med som enda transportere mange mennesker. Flere blomster og færre søppel hadde gjort meg glad på vei til og fra jobb hver dag.
- Det er fint uten bil i sentrum, men å komme seg fra Bærum til jobb er dyrt og tar lang tid
- Det er fint å beskrive mine synspunkter om fremtidens Oslo.
- Det er flott med nye sykkelveier og bedre vinterdrift av disse. Oslo kommunes satsing på syklister og sykling er veldig bra!
- Det er for dårlig kapasitet på kolletivtilbudet i rushtiden. Ofte er trikken så full at jeg ikke kommer med og det er sjelden det er sitteplass
- Det er for dårlig tilrettelegging for sykler generelt, og i Kongsveien spesielt.
- det er for lite fokus på helhet i planlegging av transport i osloregionen. hvis man skal begrense bilbruk må man også satse på kollektivt utenfor oslo sentrum
- Det er for liten kapasitet på trikken i rushtiden, som gjør det mindre attraktivt å bruke kollektiv.
- Det er for mange konflikter mellom bil, syklist og fotgjenger i Oslo. Holdingsarbeid blant syklende og bilister trengs og bedre tilrettelegging for syklister og fotgjengere. Få ned farten på bilene, bedre krysssløsninger der de prioriteres fremfor fremkommlighet for bilister. Reduser parkeringstilgangen i sentrum og ved de store arbeidsplasser. Hvorfor skal kommunen subsidiere parkering for sine ansatte? Hvorfor ikke subsidiere syklister og kollektivbrukere. Utrettferdig idag!
- Det er for mange som bruker bil selv om de bor sentralt. Mange av mine naboer bruker lengre tid til jobb med bil enn om de hadde syklet. Veien er i dårlig stand. Det er ofte hull i veiene som gjør sykling utrygt. Trikkeskinn og høye fortauskanter er heller ikke bra. For å gjøre sentrum finere og dermed hyggeligere kreves en variasjon i bruk av butikkene (ikke bare kjedebutikker, men kafeer, gallerier, kultur) og langt ferre reklameskilt.
- Det er for mye kø på hovedfartsårene inn og ut av Oslo.
- Det er for mye mennesker på trikken- folk velger å kjøre bil for å slippe kaoset
- det er for utrygt å sykle i oslo
- Det er greit
- Det er helt håpløst å parkere bil i området der jeg bor, det er veldig frustrerende. Jeg ønsker beboerparkering i mitt område. Har forøvrig ingen planer om å kvitte meg med bilen min bare fordi det er vanskelig å parkere.
- Det er håpløst å begrense muligheten til å bruke bil inn til Oslo sentrum, samtidig som prisen på kollektivtransport øker.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er i alle fall ganske lett å lære opp neste generasjon til å bruke beina/ sykkel/ kollektivtransport hvhis man investerer den nødvendige tide i (nesten) alltid å gjøre det mens de vokser opp. Begge mine barn (en er 18, derfor ikke oppført over) er vant til det og stiller ingen spørsmål ved det. Ulempen er selvfølgelig at de ikke har noen motivasjon for å ta førerkort... Jeg synes forresten ikke det er så ille å være syklist som mange mener. Man må bruke den fleksibiliteten sykkelen gir - av og til må man bruke fortauet og da må man jo ta det veldig rolig, men så kan man ut i gaten igjen og alt i alt er det det raskeste alternativet - selv når man har gangfart iblant. OG, det hadde vært veldig fint om asfalten mellom ytterste trikkeskinne og fortauskanten var i nokså god stand - det er fint om syklistene ligger der, men det er smalt og litt vanskelig og når det er svære hull og dumper blir det nesten umulig av og til. Forøvrig er det veldig smitdig når syklister har lov til å kjøre mot kjøreretningen i enveiskjørte gater - men da må vi huske å være litt varsomme når vi krysser andre gater der trafikantene ikke tenker på at vi kan komme ut derfra :D
- Det er ikke biltrafikken, men den sterke prioritering av syklistene som er det største problemet i Oslo sentrum
- Det er ikke mangel på sykkelfelt mot sentrum, men de må vedlikeholdes og holdes fri for biler, stengninger (byggeaktivitet) o.l. Det er der problemet ligger.
- Det er kjempebra at det legges bedre til rette for både syklister og gående! Det at det ikke finnes fysiske sperrer mellom gangfelt og sykkelfelt er direkte farlig, for med sammenhengende sykkelveier øker farten og sånn som f.eks i torggata går folk rett ut i veien (som for øvrig er belagt med kjempeglatte steiner). Jeg er imidlertdig oppgitt over kapasiteten (eller mangelfull sådan) på kollektivtrafikken. i rushtiden er det ikke uvanlig at stappfulle busser kjører rett forbi holdeplasser fordi det ikke er plass.
- Det er krevende å føre et dagligliv med skolebarn og aktiviteter uten bilkjøring
- Det er mange utenlandske tiggere!" Det er ubehagelig, plagsom og ødeleger trivselen i byen! (mer enn biltrafiken)
- Det er nok fint med bilfritt sentrum, men da MÅ kollektivtrafikken og sykkelfelt utbedres. Også kollektivtrafikken fra Nordstrand til Oppsal må utbedres (selv om dette ikke er i sentrum).
- Det er positivt at dere sender undersøkelse om dette. Jeg er spent på utviklingen. Håper på et Oslo som er mer tilrettelagt for gående og syklende!
- Det er positivt at kommunen ønsker å tilrettelegge for fotgjengere og syklister. Det er likevel slik at hvis sentrumstilbudene skal benyttes av hele byens befolkning, så må de være tilgjengelige også for de som trenger bil. Vår familie sykler og går mye, og vi bruker gjerne kollektiv der det er praktisk. Men i noen tilfeller, spesielt ved bruk av kulturtilbud sammen med barna på kveldstid (kino, teater, konserter) blir det for kronglete å skulle være avhengig av kollektivtransport. Da er det å kunne benytte bil, og sette den fra seg i maks fem minutters gangavstand fra tilbudet vi skal benytte, det som skal til for at det ikke oppleves som uoverkommerlig og upraktisk. Det samme gjelder de tilfellene der vi skal handle noe mer enn bare en pose eller to med varer. Skal man handle mer, er det en forutsetning å kunne bruke bilen. Når det ikke kan brukes, fordi det er for vanskelig å få parkert eller komme seg til butikkene, så velger vi andre handelssteder, som har parkeringsmuligheter.
- Det er problematisk med trafikksituasjonen i Dronning Eufemias gate. Biler/busser har for mye plass. Det er daglig konflikter mellom myke og harde trafikanter og jeg har selv sett flere stygge ulykker der. Få vekk bilene.
- Det er på tide å redusere plass til bilene
- Det er statid flere som løper til/fra jobb. Det bør med som alternativ i fremtiden
- Det er svært irriterende at folk pratet høyt i mobilen på T-banen!
- Det er tydelig at målet med undersøkelsen (spørsmålsformuleringen)er å få et resultat som viser at deltagere skal ønske seg et bilfritt sentrum....
- Det er vanskelig å både sykle og kjøre bil i sentrum, det har blitt enklere å gå i sentrum, men fortsatt kan mye gjøres, f.eks adskilte fortau/sykkelvei flere steder.
- det er vanskelig å kjøre i sentrum pga fotgjengere som krysser gaten uten å se seg for. Videre vil det med et bilfritt sentrum og de få parkeringsmulighetene utenfor ring 1, bli vanskeligere å parkere bilen for så å ta kollektiv den siste biten inn til sentrum.
- Det er vanskelig å sykle i sentrum, spesielt majorstua. bilfritt sentrum er noe tull for politikerne kommer til å bli kjørt fram til døra så de blir ikke påvirket. vi trenger et bedre kollektivtilbud hvis vi ikke skal få lov til å kjøre selv.
- Det er vel og bra MGD ønsker et bilfritt område, men jeg ser ikke at det kommer til å skje.
- Det er veldig fullt på buss og t-bane i rush-tiden. Glad jeg har muligheten til å gå eller sykle på jobb.
- Det er veldig rart å ha et spørsmål med avkrysningsbokser der det står "Velg inntil to alternativer" og så kan man i praksis kun velge ETT alternativ før man får feilmelding. Da ville jeg valgt radioknapper. Dette gjelder spørsmålet "Reiser du annerledes til og fra jobb...
- Det er viktig at gode alternative tilbud og tilrettelegging for et bilfritt byliv er på plass FØR biltrafikken stoppes!
- Det er viktig at man prioriterer noen gater, det vil trolig ikke komme byliv i alle gater, det er det ikke nok folk til. Det er bedre med "ordentlig" byliv i noen gater og lite i andre. Dersom man tilrettelegger mer for barn i sentrum kan det trekke flere folk. Det hadde vært fint med lekeplasser inne i byen, nært cafeer og liv, ikke alltid tilbaketrukket langt inni en park eller avkrok. Dette har de mye av i Berlin, og

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

der er barna en mye større rolle i bybildet. For foreldrene er det også fint, da man føler at man er mer velkommen i byen med barn.
- Det er viktig med mye trær, benker og grønt for trivsel i sentrum.
- Det er viktig å ikke glemme å legge til rette for funksjonshemmede personer. De bruker også vanlige parkeringsplasser, og det er viktig å ikke lage en by som kun er laget for funksjonsfriske. Torggata etter oppussingen er en god løsning. Gaten er åpenbart til for syklister og gående, men det er fremdeles teknisk mulig å kjøre, men det er skikkelig kronglete, så man gjør det i begrenset grad om man ikke må!
- Det er viktig å legge til rette for pendlere, ikke bare stenge for biltrafikk og ikke bedre kollektivtilbud til/fra Oslo. Det ser ikke ut som noen tar ansvar for en plan som dekker hele området rundt Oslo, der mange av de som jobber i Oslo bor. Byrådet i Oslo planlegger som om alle som trenger å komme seg på jobb i Oslo, også bor i Oslo.
- Det finnes viktigere ting å prioritere enn det å stenge sentrum. Som allminnelig vedlikehold og nye trikker/t-baneløsninger
- Det gjenstår endel tiltak før sykkelruta fra Bryn til Carl Berners plass er tilfredsstillende. For øvrig er faktisk innkjøringa til Marcus Thranes gt 6 en av de farligste punktene på min rute. Det har vært minst to sykkelulykker der de siste åra.
- Det gledes over et bilfritt sentrum!
- Det går raskere å sykle til jobb enn kollektivtransport.
- Det hadde vært fint med et transportmiddel fra Oslo Øst til Osle Vest (Skøyen, Lysaker og Fornebu) som ikke gikk om sentrum.
- Det hadde vært flott å se et bilfritt sentrum, med gratis kollektiv transport innenfor ring 1 (for besøkende)
- Det har blitt bedre å sykle i gåbyen Oslo, men sentrum er fremdeles en utfordring for syklister med mange barrierer
- Det har blitt store forbedringer på sykkelveien til sentrum, men når jeg kommer til sentrum blir trafikkbildet veldig uoversiktlig.
- Det har vært en merkbar forbedring av sykkelveiene i Oslo sentrum de 3 siste årene med god tilrettelegging for sykling mellom bydel Østensjø og sentrum
- Det kan gjerne bli mer lagt opp for gående - ofte må man vente lenge ved rødt lys før det blir grønt
- Det kan være greit med kollektivtransport hvis det ikke blir for dyrt. Harestua er 4,5 mil unna Oslo, men ikke med i SL ordningen. De fleste som bor i Lunner kommune jobber i Oslo
- Det kan være verdt å merke seg at folk trenger et sted å parkere bilen sin.
- Det kollektive rutenettet synes planløst og fragmentert. Dyrt å utføre hverdagsoppgaver i Oslo.
- Det kollektive transporttilbudet bør rustes opp for arbeidsreiser. Å stå som sild i tønne på en buss, t-bane i rushen, vinter som sommer, som er tilfelle på de fleste ruter til/fra oslo sentrum, det er et svært dårlig tilbud. Et godt kollektivtilbud må være på plass før det lages beskrankninger på andre reisemåter. Sykling er vel og bra, men det er langt fra alle som vil eller har anledning til det, og det er kun i sommermånedene det er mest aktuellt for de som er interessert. Følg kundens behov og unngå ønsketenkning og ideologi.
- Det kommer ikke frem at T-banetilbudet fra sentrum til Grorud er blitt betydelig dårligere. Dette fordi man kuttet ned fra 8 til 4 avganger i timen etter at Lørentunnelen kom.
- Det kommer til å bli veldig hyggelig å reise til byen
- Det kommer å bli dyrt å ta seg gjennom byen så nytt jobbsted vurderes.
- Det kunne være fint å ha mulighet til kjøre/parkere bil utenom men nærmere til bilfri området som f.eks. Solli og Frogner.
- Det kunne være litt flere alternativer på de første spørsmålene
- Det medførte flere minutter endret reisetid med trikk til sentrum da holdeplassen for 18 og 19 trikken ble flyttet over krysset ved Oslo S - dette medfører at jeg oftere mister flytog som jeg noen ganger bruker. Samtidig er holdeplassen som nå brukes ekstremt trang (på tross av nylig utvidelse) Det tar lang tid å komme over krysset for trikken, og det tar lang tid å komme av og på trikken. Også flytting av holdeplassen på Stortorvet har redusert tilbudet. Generelt er det dårlig kollektivtilbud i indre bykjerne- både på tvers og på langs. Savner et billig, hyppig og effektivt tilbud her.
- Det minste NSB kan gjøre er å ha doble togsett på alle avganger i rushtiden både morgen og ettermiddag. Nå må mange stå som sild i tønne på togene.
- det må bli bedre tilbud om bildele ordninger og/eller el-punkter for oss som bor innenfor ring 2. nå kan bare folk utenfor sentrum eie el bil fordi de har garasje og mulighet for ladning. det aller beste er hvis vi kunne få en bilordning alla bysyklene (slik det er i london). at privat eierskap ifm blir unødvendig og man bare tar en enbil når man trenger.
- Det må bli flere togavganger fra Ås til Oslo, og Oslo-Ås. I tillegg til flere avganger på Vestli t-banelinje. Nå går det t-bane hvert 15. minutt. Gleder meg stort til Ring 1 blir bilfri. Tenker at det er viktig at fagarbeidere slik som elektrikere får mulighet til å kjøre i ring 1 når de skal gjøre ærender på adresser i Ring 1. Tror mange håndtverkere bekymrer seg for deres arbeidshverdag og at de vil få enda dårligere tid om de f.eks. må finne parkering utenfro ring 1 og så gå i 20 minutter for å komme til der de skal utføre et arbeid. I tillegg har de ofte med seg svært mye utstyr som ikke kan bæres for hånd. Her må det bli en god løsning. Ellers vil jeg si at det er på tide at fotgjengere, syklister og vi som

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

bruker kollektivtrafikk blir prioritert - ikke privatbilistene. Ja til mer tog og hyppigere avganger! Ja til enda bedre t-bane dekning.
- Det må bli strengere regler/kontrollering av syklister.
- Det må fokuseres på ordentlig skilting og merking av gå-og sykkelveier med oppmerkete retningsfelt. En opplysningskampanje om hvordan man skal forholde seg i traffikbildet , spesielt for gående i felles gang-og sykkelvei. Det skjer så mange nestenulykker fordi fotgjengere vimser overalt, dette problemet ser du ikke i andre storbyer med fokus på syklister. Og ta gjerne og bøtlegg "grisesyklistene" saftig som gir syklister dårlig omdømme.
- Det må fortsatt være mulig å parkere i Oslo sentrum
- det må gjøres mer for å skille syklister og gående, flere tiltak/holdingskampanjer for å bevisstgjøre trafikantgruppene om betydningen av god trafikkultur, og flere kontroller som får alle til å skjerpe seg, lysregulering bør gjennomgås for mindre unødvendig venting og som gjør d lettere på respektere rødt lys blant fotgjengere og sykliser
- Det må ikke gjøres umulig å komme frem for gamle og funksjonshemmede i Oslo.Jeg går, sykler eller bruker kollektivt, men det kan bli vanskelig når man blir gammel.Det kan ofte være vanskelig å holde seg på bena på buss og trikk.
- Det må lages kollektivfelt på alle infartsårer til Oslo
- Det må lages ordninge for beboerparkering/besøksparkering i sentrum
- Det må legges bedre tilrette for bilbruk i sentrum
- Det må satses på effektiv transport for mange: kollektivt. Samt ELBIL
- det må tilrette legges for alle grupper
- det må tilrettelegges bedre for sykling!
- Det må tilrettelegges for kollektivtrafikk OG myke trafikanter. Nå må de ofte sloss om plassen (særlig ifm. bussholdeplasser). Her må det mer helhetlig tenking til.
- Det må være et alternativ å bruke bil når kollektivt tar 50% lengre tid.
- Det må være mulig å gjøre det bedre
- Det må være mulig å kjøre folk til Sentralstasjonen på en ikke stressende måte
- Det må være rom for at vi som bor i byen kan eie bil og at det er tilrettelagt for parkering eller aller best, parkeringskjellere og hus til boligene
- Det må være unntak for bilfritt sentrum, da det trengs varer til sentrum. Byggeaktivitet og rehabilitering med tilhørende kjøring vil også måtte fortsette i sentrum som før.
- Det oppleves som svært risikofylt å sykle gjennom Grønnland grunnet mange fotgjengere og andres som ikke respekterer eller tar hensyn til syklende i sykkelfeltene. Det anbefales å oppgradere til fysisk adskilte traseer.
- Det siste året har det ofte vært enten signalproblemer eller forsinkelser grunnet byggearbeider etc. Ellers ser jeg frem til byfritt sentrum.
- Det skulle ikke vært lov å sykle mot kjøreretingen i enveiskjørte gater. Dette kan føre til farlige hendelser !
- Det som gjør at reisen min oppleves som byrdefull er de nye flirttogene til NSB. De har seter som gjør at jeg får ryggproblemer. I tillegg var kvaliteten på de gamle Agendatogene vesentlig bedre på praktisk talt alle områder. Det ville vært fint om NSB hadde tatt tilbake de gamle Agendatogene.
- Det sykles i hovedsak i sentrum i sommermånedene, derfor er det dumt at parkeringsplasser fjernes permanent også i vinterhalvåret hvor veldig få sykler. I vinterhalvåret er det tyngre å ta seg frem ute og da er det større fordel å kunne ta bilen. Jeg sykler daglig og det jeg opplever som mest skremmende er hissige bilister (sykkelsti og vei bør være fysisk atskilt) i tillegg er trikkeskinnene med ujevn asfalt (kombinert med store hull i asfalten) lett å sette fast sykkelhjulet i.
- Det tar 5 min å gå til jobb. Flere spørsmål er derfor ikke relevante.
- Det tar ca15 min for meg med bil til jobb, nesten 45 min m buss evt/gåing før jeg er inne på jobben og da koster det tur/retur for enkeltreiser over 100 kroner siden jeg krysser Oslogrensa. Dette gjør at jeg oftere drar med bil og ikke bruker bussen. Det blir for dyrt og tar i tillegg mye lengere tid. 15 min med bil og jeg er med fleksibel mht til å når jeg vil reise til og fra.
- Det tas for gitt at bilbruk er det vanlige, jeg har aldri benyttet bil til/fra jobb.
- Det tok lengre tid å besvare enn det som ble sagt i innledningen til undersøkelsen
- Det var en grei og forståelig undersøkelse
- det var hyggelig å delta i undersøkelsen
- Det var ikke mulighet å svare på kombinasjonsbruk av flere typer framkomstmiddel til og fra jobb, som f.eks. bil og kollektiv som jeg bruker.
- Det var litt forvirrende med spm om besøk i sentrum, noen var spesifisert at ikke omhandlet jobbreiser, mens andre inkluderte det.
- Det viktigste for at jeg reise kollektivt er hyppige avganger, hvorfor har dere ikke spurt om det?
- Det ville være fint med parkeringshus for sykler i sentrum.
- Det virker som flere kjører bil igjen etter at Brynstunnelen er åpnet (til tross for at Oslofjordtunnelen en periode nå er stengt)
- Det virker som om det mangler helhet i planleggingen i Oslo. Litt sykkelfelt her og der, som plutselig stopper. Parkeringsplasser som blir fjernet unødvendig. Skoler som ikke blir tatt tilstrekkelig hensyn til i forhold til trafikkorganiseringen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det å sykle i Oslo er livsfarlig + De tiltak som gjøres er i liten grad egnet til å bedre situasjonen for slik som meg som sykler til daglig til og fra jobb, året rundt
- Dette blir døden for mange butikker i sentrum
- Diesel er bedre enn bensin
- dieselstopp nå ikke målet,
- Direkte ruter fra sentrum til Mortensrud/Bjørndal. Må bytte mange ganger og bruker mye tid på å vente/miste en buss eller T-bane til og fra jobb. Heier på at 71E går begge retninger i rushen igjen.
- Dronning Eufemias gate fungerer ikke for syklister ,ser daglig "nesten" ulykker med busser og syklister der. Bare et tidsspørmål til det skjer en fatal ulykke i den gaten. For mye lysregulering oppmuntrer til å kjøre på rødt,ellers kommer man jo aldri frem til jobben. Tror ikke det var mange med sykkel bakgrunn i planleggingen av den gaten. Må prøves! Spesielt når det står 3 busseer på rad og slipper av passasjerer ,da vi sykler forbi på utsiden starter morroa ,med tuting og busser som kaster seg ut i filen igjen ,flere busssjåfører legger seg litt inn i sykkelfilen mens de kjører ,kun for å skape irritasjon ,noe som sikkert har bygget seg opp over tid ,da det også finnes syklister som ikke er altid like sympatiske ,men situasjonen er livsfarlig. Takk for meg ;)
- Drosjer som venter på holdeplassene med motoren på tomgang, gir dårligere byluft.
- Drømmen så lenge man er i jobb, er å komme seg raskere til jobb. Særlig kunne busstransporten vært mer effektiv i Oslo Sentrum og gjerne nærmere målet. Det går mye tid til gange mellom de tre kollektivtransportmidlene jeg må bruke en vei. Buss-tog-buss. Selv om selve kollektivreisene tar kun 50 min. bruker jeg fra dør til dør 80 minutter grunnet ventetid, gangtid etc. forsinkelser skjer for ofte, og Oslo S stenges til tider, og dette medfører minst en halv time ekstra i reisetid hver vei. Min reisetid er vanligvis 3 timer daglig. Med stengt Oslo S har den økt til 4 timer daglig.
- Dumt for de som bor på Frogner om de skal miste alle gateparkeringene, for der er det ikke parkeringsplasser som tilhører boligene
- dumt å fjærne p-plasser i sentrum
- dyr gateparkering fjerner beboere fra sentrum, vanskelig for besøkende
- dårlig busstilbud fra Grorud til hausmannsgate etter at de grønne bussene sluttet å kjøre i Trondheimsveien/Storgata
- Dårlig framkommelighet for kollektovtrafikken inn til Sentrum
- Dårlig kollektivtilbud, stappfulle tog, mye venting
- Dårlig med buss fra Oppegård til slimeveien, når bom kommer vil jeg søke meg til jobb utenfor Oslo.
- Dårlig T- bane dekning på linje 5 Vestli. Kun 15min avganger fra Økern!!
- Dårlig veier
- dårligere kollektivtilbud for oss i groruddalen etter åpning av lørenbanen og endring av linje 5
- Dårligere tilrettelagt for sykling i Oslo syd-øst
- Dårligst tilrettelagt for sykkel på min daglige rute: Grefsebnveien/Storokrysset, Majorstukrysset
- E18 fra vest er som en lang parkeringsplass, men alikevel raskere enn kollektive alternativer for meg.
- E18 må utvides
- E18 vestfra må bygges ut, det er for dårlig kapasitet idag, Spørsmålene i denne undersøkelsen er tendensiøse og preget av NDG sin politikk i Oslo, En sik undersøkelse bør fristille seg fra politikk/oppdragsgiver
- Egne kollektivfelt fo buss, med god fremkommelighet, er viktig - også UT av byen! Det er fint å sykle fra Asker til Oslo til man kommer til Vika, deretter tar det uforholdsmessig lang tid og er ubehagelig gjennom sentrum.
- Eier bil, men bruker den ikke til kjøring i Oslo sentrum. Der bruker jeg kollektiv transport, går eller sykler.
- Ekstremt mye folk på trikkene på 11 og 12 gjennom byen. Må jo nesten stå fra grefsenplatået og ned til byen.
- EL-bil bør tas med
- El-bil fordelene må opprettholdes, slik at det fremdeles er attraktivt å kjøre.
- El-biler i vill fart inn og ut av kollektivfelt er en uting og direkte trafikkfarlig
- Elbil blr ikke miste fordelene de har i dag. Det er viktig å få så mange som mulig over på elbil, ikke nøye seg med de som hittil har skaffet det. Tar man bort fordelen med gratis bomring og tilgang på parkeringsplasser er jeg redd man mister mange. Synes det er idiotisk å fjerne så mange parkeringsplasser. Det gjør at de som er igjen stiver noe vannvittig i pris og i prinsippet kun blir for de "rike". Det gjør også at de som er avhengig av bil til og fra jobb ikke kommer til å benytte seg av sentrum på samme nivå som tidligere da man må hjem og sette fra seg bilen for så å ta kollektivt. Dette tror jeg sentrumstilbyderene kommer til å merke. Alle har ikke mulighet til å sykle. Og heldigvis vil ikke alle bo i bykjernen. Skal man gjøre det fristende for folk å flytte ut, må man også gjøre det mulig å reise inn igjen; raskt og billig, uten omveier.
- Elbiler er også biler, og forsøpler bybildet like mye, bortsett fra luften.
- elbiler følrs som en trussel mot syklister da de kjører aggresivt, ofte på fortau o.l.
- Eldre må kunne bruke bil for å kunne delta i samfunnet og ha kontakt med familie og venner, og i Oslo sentrum.
- Elsykkel er svaret!!!
- En av bilene jeg disponerer er el-bil - savner noe om det i undersøkelsen

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- En by er også et knutepunkt. Det må være mulig å kjøre til Oslo S, Aker Brygge osv. Biler kan om nødvendig parkere i parkeringshus, dersom det er viktig å frigjøre gateareal.
- en dels spm er altfor lange og dårlig formulert
- En grunn til at jeg ikke sykler er at det oppleves som utrygt
- En meget ledende undersøkelse der konsekvenser av ulike valg ikke settes opp mot hverarndre.
- En omregulering til bilfri by vil gjøre det utfordrende å løse hverdagslige oppgaver.
- en sammenhengende og trygg sykkelvei fra Ekeberg til St Hanshaugen hadde økt min sykkelfrekvens. Jeg er glad i byen og glad i å gå, men liker ikke å sykle i byen/til jobb
- En tilstramming av muligheten for bruk av bil i jobb gir mindre funksjonell by for arbeidslivet
- Enda bedre bysykkeltilbud på eksisterende steder + andre, nye steder.
- endring av busstilbud pr januar 2017: alt for få busser kjører fra Lysaker til oslo sentrum. i løpet av 5 min på lysaker ved 7.30 tiden kan det gå 5-6 busser til nationalteateret, og en stappfull til oslo bussterminal - dette er ikke uvanlig og svært dårlig!!
- Endring i kollektivtilbudet i Groruddalen har blitt mye dårligere siste året, står som sild i tønne på 31 bussen og t-banen etter omlegging har litt mye dårligere, sjeldere avgang og dårlig plass. Jeg er skuffet over at kolletivtilbudet har blitt dårligere så har liten tro på bilfritt sentrum vil gjøre mi hverdag bedre, men kan jo håpe. Det er ganske nedstemmende at det ikke satses mer på reisende til og fra sentrum, vi betaler mye og får dårlig tilbud tilbake.
- Endringene som gjøres må legge bedre til rette for yrkestrafikk (varelevering, håndverkere) og personer med nedsatt funksjon (de er flere enn rullestolbrukere...)
- Enklere fremkommelighet for sykler i sentrum hadde vært en fordel.
- Er blitt dårligere kapapasitet på t-bane, Bergkrystallen. Får ikke lenger sitteplass før kl. 08 om morgenen.
- Er det et poeng at flest mulig skal bruke oslo sentrum. Er det ikke bedre at man bruker tilbud i bydel eller hjemme i nabokommunene?
- Er det for mange biler i Oslo Sentrum? Jeg opplever det er ganske få allerede. Vil det ikke ramme disse få som virkelig trenger å bruke bilen?
- Er for sykling og sykler selv, men opplever mange andre syklister som hensynsløse
- Er ikke enig behovet for et bilfritt sentrum. Det er så vanskelig å parkere innenfor ring 1 og det er så mange stengte gater/enveiskjørte gater at det er begrensning nok i seg selv. De som kjører gjøre det fordi de har et behov.
- Er ikke helt enig hvis Oslo skal bli helt bilfritt. Det må kunne gå an å kjøre inn til sendtrum.
- Er ikke særlig begeistret for denne planen, da jeg har fam.medlem som ikke er god til beins, og vil få problemer med å forflytte seg rundt omkring om forbud mot biler blir innført
- Er lite bilavhengig selv, men ønsker at det fortsatt skal være mulig å kjøre bil i deler av sentrum. Gjerne flere bilfrie områder enn i dag, men ikke i så stor grad som byrådet ønsker. Synes det er mange slitne områder innenfor Ring 1 og lite vedlikehold, bortsett fra rundt Karl Johan. Det må settes av penger til dette.
- Er redd for at arbeidtagere fra distriktene kommer svært dårlig ut da det er helt åpenbart at denne endringen i transportsystemene vil lage til dels store problemer for ganske mange. Det er heller ikke lagt opp til en helhetlig løsning som ivaretar transportbehovet for alle. Dette vil bli en god løsning for Oslo-området, og en dårlig løsning for oss som ikke samfunnet klarer å tilby andre miljøvennlige transportløsninger. Derfor kommer vi ikke til å bruke hovedstaden til handel og kultur i fremtiden men fokuserer på lokale løsninger.
- Er redd for at man tar hensyn til barnefamilier og at ikke alle kan bo i sentrum og at man faktis må få en hverdag til å hengen samme… Jeg reiser ikke til sentrum for gøy, men fordi at det er der jobben ligger. Kjenner flere som har flyttet fra byen de siste 2 år….
- Er redd for at områdene utenfor det definerte "Oslo sentrum" blir kvalt av trafikk og glemt
- Er skummelt å være syklist i Oslo. Mangler egne trygge sykkelfelt uten interaksjon med biler
- Er sterkt uenig i påstanden at beboere i Oslo ikke trenger bil, greit at man ikke trenger bil i Oslo sentrum, men man har jo bil for transport utenfor Oslo.
- er svært fornøgd med stadig fleire raude sykkelfelt og betre kollektivtilbod
- Er svært i mot at privatbiler ppresses ut av sentrum med div restriksjoner , samt færre og altfor dyre p-plasser. Kollektivtilbudet må oppgraderes kraftig, med hyppigere avganger på busser .
- Er utrolig glad i Oslo, så syns det er veldig trist at det nå oppleves som så utilgjengelig og vanskelig å komme seg til som det gjør. For alle oss som ikke bor midt i bykjernen/nabo med t-banen, så blir det mer og mer attraktivt å se etter jobber & aktiviteter utenom sentrum. Det er for utilgjengelig når man ikke engang kan ta elbil inn, togene er for upålitelige (som om det spiller noen rolle når det likevel ikke finnes pendlerparkeringer ved togstasjonene), bussene tar en halv evighet pga mangel på oppdatert infrastruktur (samt div. tunneller, inkl.oslofjordtunnellen stadig i problemer)... For å være attraktivt må det være tilgjengelig. Det er ikke tilfellet nå, og det skal tydeligvis bli enda verre. Skulle ønske det var enklere å kunne ta turen inn til Oslo uten å måtte beregne 1-1,5 time, samt at man skal kunne dra inn selv med "full oppakning" og barn. Prøvd dette på kollektiv-transport tidligere?? Hva med bedret infrastruktur som tar hensyn til at vi er blitt mangfoldig flere? Hva med bedret fremkommelighet & parkering for biler MEN med smarte begrensninger (f.eks at det må være elbil, man må være flere i bilen o.l.). Hva med store pendlerparkeringer ved samtlige togstasjoner og nær hver 5 bussholdeplass utenfor byen? Lyntog?? På nåværende kollektivtilbud: hva med hyppige og pålitelige rutetider, som

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

meldes i sanntid på app også utenfor byen? Hva med flere båt-ferger med flere ruter & stoppesteder? Masse løsninger om man er villig til å investere i tilgjengelighet. DA får man flere besøkende til Oslo som kan NYTE alt det Oslo allerede har å by på. Hilsen håpefull...

- Er veldig positiv til Bilfritt Byliv-prosjektet, og håper det kan gjøre reiseveien gjennom byen fra Carl Berner til Skøyen kortere. Jeg har sammenlignet alle mulige kollektivlinjer på denne strekningen og synes det er synd og merkelig at jeg bruker lenger tid enn f.eks. kolleger en Drammen til jobb. Håper dette kan bedre denne situasjonen, og har også tro på en ekspressbuss fra Carl Berner-området til Skøyen-området som fungerer bedre enn 31 fornebu-ekspress i dag
- Et bedre kollektivtilbud må på plass før sentrum gjøres bilfritt.
- et bilfritt oslo er fint under forutsetning av at kollektivtilbudet forsterkes for oss som bor i utkanten av bygrensen. med barn har man svært dårlig tilbud i helgene, da er bil beste løsning og den løsningen passer dårlig med et bilfritt sentrum.
- Et bilfritt sentrum
- Et bilfritt sentrum innenfor ring 1, virker som en beslutning uten konsekvensutredelse. Man bestemmer et tiltak, uten å gi alternativer. Det er lett å gjøre når man har makt til å gjøre det, og ikke rammes selv. Jeg vet per i dag ikke hvordan jeg skal ta meg til jobb når egen bil er eneste alternativ.
- Etablere kollektivfelt opp Svartdalstunnellen og langs E6 mot Klemetsrud!
- Etter at Løren-banen kom har vi fått et vesentlig dårligere kollektivtilbud med T-bane her vi bor. Det medfører at den alltid er full, og den er alltid forsinket i Rush-tiden fra Oslo S. Det er ganske så forsmedelig å se alle de halvfulle banene til de andre destinasjonene i Rush-trafikken, mens Vestli-banen er så full at det er vanskelig å få ståplass ned til byen, og hjem igjen. En underlig prioritering, men ganske typisk at oslo øst blir nedprioritert
- Etter at rutetilbudet i Bærum ble lagt om tar det lenger tid å komme seg på jobb. Må bytte buss på Lysaker og blir ofte stående der en god stund før det kommer en buss som går igjennom byen. De som går igjennom byen er i tillegg stappfulle og det er ikke alltid man kommer med bussen og må vente på neste.
- Etter å ha bodd mange år i Danmark og syklet der hver dag, synes jeg det er skummelt og for lite tilrettelagt / manglende sykkelkultur i Oslo. Opplever ofte farlige situasjoner med syklister som bryter trafikkregler.
- Etter å ha reist kollektivt ett år og blitt veldig sliten av det (jeg jobber turnus), har jeg byttet ut min dieselbil med elbil for å kunne kjøre til jobb med bedre samvittighet.
- etterlyser tiltak for å gjøre bilister mer oppmerksomme der sykkelvei krysser utkjørsler fra næringseiendommer
- Fanger ikke opp ulemper ved kollektiv, variasjoner i tilbudet til den enkelte. Spørsmål om man er fornøyd med reisetid og hvorfor man har behov for bil. Heller ikke om hva man bruker sentrum til. Ikke rart nordmenn er kjent for å bruke ryggsekk når man skal tvinges til å bruke kollektivtransport i alle sammenhenger.
- fantastisk å gå i Oslos gater under oljekrisa i 73 ...
- farlige syklister som ikke bryr seg om trafikken rundt.
- fFin med mindre biltrafikk i selve bykjærnen, men litt utenfor, som f.eks Grunerløkka, Torshov o.l bør man kunne fortsette å få lov til å kjøre.
- Fin undersøkelse :)
- Fine tiltak de siste årene for et bedre myk-traffikant-miljø, men valget av gatestrekninger med sykkelfelt er tidvis meningsløst. Ingen bruker sykkelfeltet i Nordahl bruns gt. fordi man sykler St Olavs, Frimanns eller Wesselsgt. Feltet skaper problemer for de som bor i området uten garasje i bygården (= som i de fleste gamle bygårder)
- finn løsninger som er bra for alle ulike trafikanter, slutt å mobb de på 4 hjul, reguler enveiskjørsel og gjennomfartsårer bedre for de ulike gruppene. Bygg markert/innebygget sykkelvei midt i gågatene (eks .torggata)
- Fint at denne undersøkelsen foretas!
- fint at det gjøres en slik undersøkelse.
- Fint at det gjøres grep for å få flere til å sykle, men uansett så er bakkene i Oslo en permanent begrensing
- Fint med bilfri by! Flere sykkelfelt/ stier. Bedre, mer stabilt kollektivtilbud.
- Fint med bilfri oslo, men det blir vanskeligere å bruke for oss som ikke bor i Oslo.
- Fint med bilfri sentrum og mer tilbasning til sykling!
- Fint med bilfritt hvis buss holderplassene er nærmere Oslo S (umulig å hente eldre mensker eller bruke buss når man skal to flytog. Bussholderplassene er plassert altfor langt unner både Oslo S og nationaltheatret. Heller ikke mulig å få en tidlig buss på sondager.
- Fint med bilfritt sentrum
- fint med bilfritt sentrum, men dette bør ikke tvinge småbarnforeldre osv ut av sentrum. Bør være mulig å bo i sentrum og likevel ha bil dersom dette trengs for å få hverdagskabalen til å gå.
- Fint med brukerundersøkelse! Kollektivttrafikken må frem. Og slutt på rotete i indre by! Må bli lettere å manøvrerer
- Fint med en slik undersøkelse. Kunne kanskje vært litt om hva vi synes om dagen kolektivtrasnport. Begynner å bli mye buss. Satsing på T-bane er etter min mening fremiden. Trikk, som går sakte og lite effektiv burde vært ikke satsingsområdet.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Fint med gode sykkelveger, men de må bli bedre, mer sammenhengende og flere for at det skal fungere.
- Fint med syklister i byen, men de skviser ut gående med oppførselen sin
- Fint om kollektivtrafikken går oftere, vanskelig å kjøre barn til fritidsaktiviteter, ofte fullt pga store barnekull, og hvis skal delta må bruke mye tid i biltrafikken, vil helst ha gode tilbud lokalt
- Fint å sykle i Oslo!
- Fint å utvikle sykkel og gåtraffik i byen. Bussene, særlig de lange, må passe bedre på syklister når de kjører til en holdeplass. Ofte livsfarlig for syklestene de overtar rett foran holdeplassen. Opplever det nesten daglig.
- Fjern alle biler i busstraseen fra oslo bussterminal til bjørvika. Sitter i kø 25 min for å nå tunnelen hver vei hver dag. Selv om det i dag er skiltet forbudt med bil i rushen i bjørvika/ved operaen er 7 av 10 kjøretøy biler og disse hindrer busstrafikken enormt og gjør at det er umulig å ta bussene som pendler.
- Fjern bilene
- fjern biler og parkeringsplasser - også elbiler
- fjern bomringene! gribber
- fjern bomstasjoner,jeg kommer ikke til og slutte og kjøre bil noe jeg er avhengig av,forbanna mafia virksomhet
- fjern fordeler el-bil.
- Fjern tiggere på kollektivtransport og sentrum. Fjern narkoselgere, horer og tiggere fra Norge/Sentrum. Gjør det tryggere i oslo, Billigere med transport for de som ikke tjener like mye. og ikke minst STABILT!!!
- fjern trikken, ødelegger gaten og støyer
- Fjern trikken. Satse på buss og utvide T-banenettet
- Fjerning av ekspessbusser til Oslo har gjort reisetid kollektivt svært mye lenger og gjør at jeg uansett ville måtte kjøre egen bil til nærmeste stasjon/holdeplass med doblet reisetid som følge ! Snikinnføringen av 0630 som rushtid i Fjellinjen fra 0700 som det er i dag i forhold til kollektivfelt er ikke bra. I såfall burde Oslo kommune som arbeidsgiver også utvidet kjernetiden slik at det faktisk er mulig å komme seg på jobb på en tid hvor det uansett ikke er trafikk av betydning på veiene.
- Fleksibilitet
- Flere avganger på Kolsåsbanen. Kortere reisetid til Furuset. Kolsås- Ellingsrud direktebane
- Flere avganger på trikken, t-bane til Kjelsås :)
- Flere bommer eller stengte veier så trafikk ikke ledes gjennom boligområder, eks gjennomgangstrafikken i Normannsgata på Kampen etter Ensjøutbyggingen. Flere parkeringshus ved knutepunkter rundt sentrum.
- Flere enveiskjøringer der det blir ryddet plass til sykkelfelt
- Flere garasjehus under bakken og flere tuneller
- Flere gjennomgående sykkelvier i Oslo og spesielt gjennom sentrum
- Flere innfartsparkeringer i bynære områder ville redusere trafikken innenfor RIng 1
- Flere innfartsparkeringer!
- Flere og bedre sykkelveier, opphevd fra bilvei slik som fortau er, ville gjort Oslo til en mye bedre by for gående og syklister.
- Flere parkeringer for motorsykler
- Flere ringveier i ytterkant av Oslo, slik at kun de som skal til sentrum må kjøre via sentrumsområdene.
- Flere sykkelfelt og mer fortauer trengs i Oslo.
- Flere sykkelveier både i og utenfor sentrum! Og egne sykkeltrafikklys:)
- Flott at dere gjør slike undersøkelser. Viktig at det satses mer på Intercity tog da mange bor utenfor Oslo. Før jeg flyttet til Larvik var jeg pendler mellom Askim og Oslo i ca 20 år.
- Flott at trafikksituasjonen prioriteres m fokus på trivsel for myke trafikanter også.
- flott hvis det endelig kan skje noe for de som går og sykler i sentrum
- flott med bilfritt og godt tilrettelagt sentrum for å gå, trikke og sykle
- Flott med bilfritt sentrum og bedre tilrettelegging for sykkel, det er bare å innføre så raskt som mulig!
- Flott med nye sykkelstier og markeringer, ennå bedre om alle trafikanter respekterer dem
- Flott med tilrettelegging for sykling i Oslo sentrum. Viktig å ikke glemme småbarnsfamilier, eldre og andre som KAN VÆRE AVHENGIG AV BIL i/gjennom sentrum. VIktig også at DE SOM BOR I SENTRUM OG HAR BIL får lov å fortsette med det uten å bli avgiftsbelagt og lagt andre vansker i veien for.
- Flott tiltak å gjøre byen bilfri!
- Flott å bli kvitt biler i sentrum!
- flott å få biler vekk fra semtrum!
- flytt arbrbeidsplasserne ut av Oslo
- Folk elsker å kjøre bil, og de fleste i køen har det helt fint der. De som sykler og går ved siden av har det enda bedre hvis køen består av elbiler.
- Folk må ha bil for å rekke å levere i barnehage, skole osv. Ofte er skoler og barnehagene motsatt retning som til kollektivtilbudet. Skal man gå, taper man lett 40 minutter for å levere , for så å gå tilbake igjen til feks toget. Og mange barn har fritidsaktiviteter kl 17.00 - hvordan skal man rekke det

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

uten bil? Det funker ikke med 7,5 timers arbeidsdag. Ellers må alle som jobber i sentrum flytte til sentrum.
- Folk må kunne få bo i sentrum OG ha bil, dvs må kunne parkere bilen. Slik planene ser ut er det kun de som bor i villa som skal kunne ha bil.
- folk skal på jobb utenfor sentrum tidlig på dagen ikke bare in til sentrum
- For at flere skal benytte sentrum, bør det ikke legges ned kollektivholdeplasser, tvert i mot.
- For at færrest mulig skal bruke bil i Oslo tror jeg det er viktigere å satse på kollektivtrafikk enn på sykling. Stikkord er hyppige avganger og kollektivfelter for bussene.
- For dyrt med kollektiv og så er det for dårlig dekning. Noe som medfører at det tar for lang tid å bruke kollektivt
- For dårlig kollektiv tilbud. Jeg bruker lenger tid fra Oslo S opp til Kjelsås med kollektiv , enn hva jeg bruker fra Eidsvoll og inn til Oslo S med kollektivt
- For dårlig kollektivfremkommelighet på tvers fra hjemsted til jobb. Bruker for mye tid på buss eller bytte baner.
- For dårlig prioritering av kollektivtrafikken - lyskryss og egne kjørefelt
- For dårlig standard på veinettet i Oslo i forhold til hva bileiere betaler i skatter og avgifter
- For få p-plasser for besøkende! Om man skal få bort bilkjøring, må gjester kunne få kjøørt inn og satt fra seg bilen!
- for lang
- For langt!!
- For lite fokus på sykkeltrafikk.
- For lite spørsmål om MC.
- For lite spørsmål om våre meninger om kollektivtrafikk.
- For mange biler som stopper og står parkert i sykkeltfelt. Spes. på Grønlandsleiret. Sentrum bør ha sykkelveier. Grensen etc
- For mange hensynsløse syklister
- For mange privatbiler. Kollektivtilbudet må bli bedre og mye rimeligere.
- For mange som ikke må bruker bil
- For mange spørsmål
- For mange taxi i sentrum
- For meg er sykkel nesten alltid det beste og raskeste alternativ - til jobb, barnehage, sentrum, marka, sjøen, trening, handling osv. Ville vært enda bedre å sykle med færre biler.
- For min ferdsel og trivsel er det viktigst å skille biler, ekspressyklister og andre.
- For mye biler i byen
- For mye biler og forurensning i Oslo.
- For mye fokus på sykkel dreper en by
- For mye fokus på å straffe bilister. Synes sykkelveier og bilveier bør prioriteres likt.
- for mye gravearbeider i sentrum. arbeider tar svært lang tid i forhold til andre land
- For mye graving og omdirigeringer
- For mye kø mhs på biler og for fulle tog
- for mye romfolk som kjører gratis og tar opp plassene på busser og trikker
- For mye signalfeil på togsystemet. T-banen har hatt en enormt positiv utvikling siste 10år.
- For oss handler bruk av kollektiv om mer enn tilbudet i selve Oslo, det handler om hvordan dette tilbudet henger sammen med tilbudet fra der vi bor. Fordi vi er en småbarnsfamilie gir bruk av bil oss en fleksibilitet kollektivt ikke gir oss hele reisen sett under ett. Det vil derfor bli noe mindre bruk av Oslo når bilfritt sentrum er en realitet frem til vi ikke er en småbarnsfamilie lenger. Bruk av Oslo uten barn (som regel på hverdager), vil i liten grad påvirkes.
- For oss i Oslo Sør-øst og som ikke kan gå til tog (eg mortensrud/stenbråten), tar det uforholdsmessig lang tid med kollektiv til sentrum. Det som tar en time dør-til dør med kollektiv tar 15 min med bil; da "koster" det fort veldig mye i tid å gjøre de grønne valgene.
- For oss som bruker bil i næring (musikk/underholdning) er det viktig at bilfritt sentrum ikke gjør det vanskeligere for oss å komme frem med utstyr og å kunne parkere mens vi er på jobb.
- For pendlerruter langs de store ringveiene/europaveiene burde det etterstrebes bedre støyskjerming og mer vegetasjon for både å begrense trafikkstøy og bedre luftkvalitet. Det oppleves til tider på grensen til usunt å sykle på vinterstid pga høy luftforurensning. Det oppleves også svært lite forståelig at det er mulige prioriteringer på måking/feiing av sykkelveien langs transportetappen min. Det burde være mulig å få til helhetlige avtaler selv om ulike gater har forskjellige grunneiere og prioritering.
- For tredje gang, flere MC parkeringer. Om dere vil ha mer plass er dette veien å gå, dere kan ikke tvinge oss til å ikke kunne bevege oss ved hjelp av motoriserte kjøretøy.
- For triveligere by så må det bli renere i gatene, fjern støv og skitt
- For å få befolkningen over på kollektiv transport er det to virkemidler som garantert hjelper: Lavere pris, hyppigere avganger
- Forbedring med flere, bredere og rødmerkede sykkelfelt (og brøyting om vinteren, hurra!), men opplever ofte at bilister legger seg over i sykkelfeltet hvis de skal svinge til høyre, gjerne opptil 100 m før krysset og uten å se seg for
- Forby innreise av diselbiler til Oslo sentrum - lufta er ikke til å holde ut

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Forhåpentligvis vil det det sittende bystyret blir kastet på ræva ut ved neste valg slik at disse planene skrinlegges.
- Fornøyd med at det blir færre biler! :)
- Fornøyd med flere båter til Nesodden men savner sterkt hurtigbåt om kvelden.
- Fornøyd med T-bane! Tog helt håpløst!!! Buss upålitelig, blir stående i kø. Meste av alt er jeg fornøyd med bysyklene!!!!!
- Fortau mangler (ca. 100m.) på høyre side i Smalvollveien rett før rundkjøringa ved Bryn togstasjon. Det har blitt oppsamlingsplass for bl.a. uregistrerte biler, og søppel av alle slag
- Fortsatt utilstrekkelig tilrettelagt for sykkel, krysser for mange trikkespor, gangveier og bilveier. Smale kjørefelt mv.
- Fortsett satsningen på trygge sykkelruter! Dette vil tiltrekke seg turister også.
- Forurensing
- Fot og ganstrategien er helt nødvendig, men fremdeles er det bilene som har makt i gatene. I tillegg bråker de, lukter vondt, og er farlige.
- Fotgjengere må prioriteres foran syklister
- Fotgjengere nedprioriteres i forhold til syklister. Må kunne parkere i indre oslo ved besøk f.eks til forelde/eldre mennesker
- Fremfor å fjerne parkeringsplasser i Oslo sentrum bør det innføres nabo-parkering. Det vil gi likenehandling av sentrumsbeoere og andre. Dernest bør gatene i S
- frustrerende med sykler man ikke kommer forbi i veibanen (kjører ofte to ved siden av hverandre) og enda mer frustrerende - og farlig - med sykler i full fart på fortauene
- Frykelig frustrerande at det ikkje er ordna med beboerparkeringsordning før ein auka parkeringsavgiftene utanfor huset kraftig. Det kostar mine foreldre fleire tusen å stå utanfor leiligheita mi dersom dei skal besøke meg ei helg. Det er for mykje. Positiv til dei fleste tiltak, også auka p-avgifter, men synes me som bur i sentrum også bør hensyntas
- Frykter amerikanske tilstander med død by og hvor handel gjøres utenfor sentrum
- Frykter at et bilfritt Oslo sentrum (ring 1) vil gjøre Oslo til en død by etter arbeidstid. Spesialforretninger vil lide, da folk finner andre alternativer om de ikke kan parkere i nærheten til en fornuftig pris
- Fysisk adskilte sykkelveier er det som vil gjøre at mange flere vil oppleve det som trygt å sykle i byen
- føler dårlige merkede overganger for fotgjengere. Når kjører bil er busser hissige i trafikken
- Føles utrygt å være både fotgjenger og syklist i Oslo. Bilister, enkelte busser og syklister tar for lite hensyn
- Følger arbeidet med bilfritt sentrum med forventning.
- Før man setter i gang "bilfri setrum projekt", så børde man sette i gang mye bedre enn nå kolletive transport system.
- Først må gjennomgående trafikk ut av Oslo,så kan bymiljøpakken vurderes
- Først svarte jeg at jeg hadde 50 km til arbeid i Oslo o benytter tog, og deretter fikk jeg haugevis med spørsmål om Brynstunnelen og Oslo. Til og med om stenging av Brynstunnelen (som er 50 km hjemmefra) hadde påvirket mitt boområde. Jeg er sjelden i Oslo og er ikke spesielt opptatt av utviklingen i den byen.
- Få bilene ut av sentrum og innfør rushtidsavgift
- Få bort bilene!
- Få bort tiggerne så får vi et mye hyggeligere og tryggere bymiljø
- Få bort trikkene, tilrettelegge for syklistene og bussene.
- Få byen trygg og uten bil
- Få bysykkelordningen tilbake til 2016 nivå så vi slipper å se på klokka hele tiden:-(
- få flere parkeringsplasser og legg til rette fo vekst når det er utbygging. Billigere kollektivtraffik
- Få gjennomgangstrafikken utenom Oslo sentrum
- Få gjort noe med tiggerne, slik at trivselen blir vesentlig større
- Få igang satsningen på hydrogenbiler, bygg fyllestasjoner så vi kan komme over til dette, da trenger jeg og andre husholdninger bare en bil.
- Få inn flere spørsmål om el-sykkel. VI har solgt bil nr 2 til fordel for elsykkel. Det tror jeg også mange andre har.
- Få ned bilkøene på motorveiene. Få ned prisen på bomringen.
- Få NSB til å kjøre med lengre tog i hovedstadsområdet oftere - jeg ser ingen grunn til at NSB skal kjøre med ett togsett på disse viktige strekningene: La oss få skikkelig plass på toget og ta hensyn til at flere og flere velger NSB fremfor Flytoget som transportmiddel til og fra flyplassen!
- Få orden på taxitilbudet! Slitne sjåfører sover på holdeplasser, eller står utenfor bilene og snakker med kolleger i dieseleksosen.. Ikke kan de norsk, ikke kan de veien, og ikke kan de kjøre! Håpløs møkkanæring, som burde vært nektet å kjøre dieselbiler!
- få ordning på cykelfältena
- Få parkeringsfri trikketrase slik at trikken slipper å stoppe opp gav feilparkerte biler.
- Få på plass beboerparkering i hele Oslo.
- Få regler for syklistene, bot om de brytes, ref danske sykkelregler. Dyrt med kollektivt for en familie midt i uken å komme seg til sentrum. Tar dere bort bilene så blir det mindre folk også og mindre handel.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Få tilbake rushtidsbommen i Sandstuveien/Enebakkveien! :-)
- Få vekk bilene fra byen!
- Gamle og dårlige busser, trikker og lokale toger
- Ganske elendige sykkelstier, sykler aldri om vinteren fordi det er for farlig
- Gate må asfalteres bedre - stor fare for syklister m hullete asfalt
- Generelt er det for dårlig kollektivt som går utenom sentrum. Videre er det nesten alltid kø i sentrum, som skaper forsinkelse i kollektivtransporten.
- Generelt mener jeg alternative traseer for fotgjengere i forbindelse med veiarbeid og annet arbeid er for lite gjennomtenkt. De er ofte mye lengre enn normal rute, hvis man går ønsker man å gå korteste vei, ikke lange omveier fordi bilister skal ha kort vei.
- Generelt så tenker jeg at offentlig kommunikasjon må forbedres også utenfor sentrum. Det bør også bli rimeligere med å reise kollektivt. Det som het sentrumsbillett en gang i tiden bør taes i bruk igjen.
- Generelt veldig fornøyd med kollektivtilbudet i byen
- Gi fotgjengerne egne og trygge områder, særlig fortauer. Delte løsninger gjør fotgjengerne til fritt vilt.
- Gjennomgangstrafikk/fjernparkering på Ruseløkka og ring 1 må ikke øke som følge av innføring av bilfri sone i sentrum. Det vil være uheldig for et etablert og godt sentrumsnært bomiljø.
- Gjenåpning av Brynstunnelen har vært meget positiv for reise til jobb, men FRA jobb har køen blitt enda verre enn tidligere
- Gjør det mer attraktivt å være myk trafikant! for mange med biler med høy fart, selv i trange sentrumsgater.
- Gjør Oslo sentrum bilfri
- Gjør som i Nederland: Fjern arbeidsplassen i bysentrum og etabler dem i utkanten av hovedstaden. Da vil Oslo bli en mye bedre by å leve i.
- gjør sykkel i t-bane enda enklere
- Glad for bilfritt iniativ i Oslo sentrum!
- Gleder meg til bilfritt sentum, stå på!!!
- Gleder meg til et bilfritt sentrum, det er helt riktig for byen vår!
- Gleder meg til færre biler i sentrum og håper dette blir positivt. Ønsker å kunne sykle uten frykt i sentrum.
- Gleder meg til mer sykling og bedre luft, men redd mitt bynære strøk blir parkeringsplass, så må reserveres beboere
- Gleder meg til neste valg når MDG er ute av "byregjeringen". Dette er jo galskap det de holder på med.
- Gleder meg til Ringeriksbanen er på plass, da parkeres bilen :)
- Gleder meg til å se sammendraget og konklusjoner
- God fremkommelighet for kollektivtrafikken er nøkkelen til økt bruk.
- Gode kollektivitilbud gjør det enklere å nedprioritere bilen
- Gode muligheter for forbedret trafikksituasjon i Theresesgate. Brostein, trikk og blomsterpottene er ikke god løsning. Mange har dette som sykkelvei til jobb.
- gode spørsmål (og ikke for mange)
- GRATIS TRIKK/BUSS/T-BANE TIL ALLE
- Grei arbeidsreise både med bil eller sykkel. Sjelden kø kl. 09.00 og 18.00.
- Grei og sikkert nyttig undersøkelse. Synes ellers at trafikksituasjonen i Oslo ikke er så aller verst, bortsett fra for de med luftveisplager.
- Grei underskelse
- Grei undersøkelse - håpløst med helt bilfritt sentrum
- Greie spørsmål som passet ok til min situasjon. Det er omleggingen av Ruters frekvens lokalt og på T-banen som har gjort at mitt bosted nå har veldig kort reisevei til sentrum hele døgnet. Også god frekvens på både buss og bane. Arbeidsreisen min i sommerhalvåret fra omtrent etter påske til november går på gang-sykkelvei mesteparten av strekket.
- Gruer meg til buss/ tog i sommer.....samme hvert år. Bruker mye lenger tid med bytte av tog til buss i Vestby. Buss fra Moss skulle vært direkte.
- Gulrøtter er bedre enn pisken som benyttes nå. Det skaper politikerforakt, i hvert fall hos meg. Dersom kollektivtilbudet bedres, vil flere velge dette fremfor bil. Når mine barn blir litt større, kunne jeg gjerne tatt buss til og fra jobb. Bussen som går fra mitt bosted nå er en rushtidsbuss som kun går på morgen og ettermiddag, og ikke i helger. Det blir for lite fleksibelt. Av og til må man f.eks. jobbe overtid, eller man forsover seg. Jeg må m.a.o. beholde bilen inntil videre, slik kollektivtilbudet er pr. dags dato. Og det må jeg, nær sagt uavhengig av hva man finner på at bommen skal koste.
- gående og syklende må få bedre plass i vei-banen. Det er mange nestenulykker med syklister som "trener" og har høy fart på fortauene. Syklister respektere i liten grad trafikkregler og det skapes farlige siutasjoner. For eks i fotgjengerfelt.
- Gågater er fint, men ikke steng sentrum. Det blir mer lukket sentrum da
- Går for bilfritt deler av døgnet
- Ha en fin dag. Takk for nå.
- Hadde jeg hatt bedre kollektivtilbud til jobben ville jeg benyttet meg av dette. I en hektisk hverdag er det lite tilfredstillende å bruke 4 ganger så mye tid.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Hadde syklet dersom det hadde opplevdes mindre stressende og utrygt, og brukt kollektivt om det ikke var slik at det tok en halvtime mer hver vei.
- Hadde vært fint med mer satsing på kollektiv transport. Hyppigere kontroller rettet mot de som bruker kollektivfelt ulovlig (som for eksempel bjørvika området i rushtid, bussstopp lang motorvei osv)
- Halverte antall avganger fra Vestli direkte til sentrum med T-banen etter åpning av Lørenbanen har gitt en kraftig forverring av kollektivtilbudet både gjennen redusert hyppighet og fulle baner. T-banetilbudet er nå dårligere enn da jeg flytta til min nåværende adresse i 1994.
- halvparten av den undersøkelsen vedkommer ikke undersøkelsen om et bilfritt sentrum
- Handelen vil lide med den vanskelige tilgjengeligheten for bil
- Har et ønske om fast gangbro mellom Sørenga og operaen(sukkerbiten)
- Har HC parkering på jobben
- Har periodevis vært avhengig av bil pga dårlige bein, men ikke handikappet. Viktig med tilgang på parkering selvom det koster.
- Har syklet i Oslo hele mitt liv, inkludert daglig Oslos eldste sykkelfelter. Har aldri sett bøteleggelse av 1 million biler som har parkert i sykkelfelt
- Have the police write citations for pedistrians and bicylist for not obeying the rules
- Heia bilfri by
- Heia bilfritt sentrum og flotte sykkelveier!
- heia bilfritt sentrum og mer fokus på sykkel
- heia for bilfrittsentrum og billigere kollektivtilbud
- Heier på bilfritt! MYE svevestøv langs oslogatene inn mot Sentrum.
- heier på denne utviklingen
- Heier på en bilfri by og bedret forhold for syklende og gående, som ikke noe sted bør dele fortau. Det er farlig for de som går der når syklister kommer susende.
- Hele undersøkelsen er ledende og useriøs
- Helt avhengig av bil, da kollektiv tilbudet dessverre er helt på trynet. Østfoldbanen er så ofte forsinket noe som gjør at bussen som er satt opp mot toget ikke venter. Da er det en time til neste mulighet, eller det finnes ikke alternativ. Da siste bussen går kl. 1755
- Helt forfedelig om det blir blifritt med tanke på funksjonshemmede, næringslivet osv
- Helt grei
- helt grei undersøklese.Burde innholde litt mer om de kommer kommer utenfra og skal inntil byen på jobb.
- Helt greit med mindre biler i sentrum, men er ikke for et helt bilfritt sentrum og trist om det ikke skulle finnes "en" treffplass i sentrum for Mc folket
- Helt horribelt busstilbud t/r Oslo/Bærum. Har mistet ekspressbuss som tidligere gikk helt inn til Oslo S, og ekspressbussen fra sentrum og helt hjem. Er avhengig av korresponderinger, som ikke fungerer - skal så lite til før man må vente en stund på neste avgang. Ingen glede i å aldri vite når man greier å komme seg hjem til Bærum. Tilbudet var mye bedre i 2016 - med direkte ekspressbuss. Frustrerende.
- Helt uenig i bilfritt Oslo, så bra jeg bor i Drammen
- Hent mer inspirasjon og ideer fra byer som København og Amsterdam
- Her kan jeg kommentere mye. Vet egentlig ikke om jeg gidder. Byrådet i Oslo har bestemt seg for at bilistene er «spedalske» og må utryddes i den grad det er mulig, uten hensyntaking til hvorfor folk er i behov av bil. Mange ville valgt å reie kollektivt om tilbudet hadde vært bedre. I rushtiden er kapasiteten på mange ruter sprengt og det fortelles om fulle busser som kjører forbi holdeplassene, stappfulle busser som ikke bidrar til en «myk» start på dagen. Å komme seg fra ytterkantene av Oslo og inn til sentrum går som regel greit selv om det tar ganske lang tid. Men så snart man skal bevege seg på tvers i byen blir det problematisk, og selvsagt i størst grad i rushtiden. Til tross for ovennevnte ønsker altså byrådet at enda flere folk skal tvinges over til å reise kollektivt. Så er det dette med bompengeavgift. Konseptet bompenger er fullstendig vanvittig i en by som Oslo. Om man tilfeldigvis passerer en bom på sin vei må man betale dyrt, uavhengig av hvor lang turen er. Kjører man innenfor bomringen hele dagen betaler man ingenting. Jeg har registrert at det er planer for å endre dette, hvilket er en forbedring. Samtidig skal det bli dyrere å kjøre i rushtiden. Dette er fullstendig idiotisk. Fordi folk ikke kjører i rushtiden fordi de synes det er moro, men fordi samfunnet er bygget opp på en slik måte at det forventes at folk er på jobb mellom 0800 og 1600. Videre, hvem rammes? Jo, de som har dårligst råd, og som kanskje ikke har noe valg med hensyn til tidspunkt for reise. Det kan være barnefamilier med levering her og der i tillegg til full jobb. De har ofte ikke noe reelt alternativ til å bruke bil om de skal rekke sine tidsfrister. De kommer til å merke forskjellen ved at de for eksempel ikke lenger har råd til å ta med ungene på Tusenfryd en fin sommerdag. Eller kanskje sommerferien blir hjemme i stedet for å ta turen til Legoland og Tivoli i Danmark. Disse barnefamiliene kan sende en «hjertelig takk» til Raymond og Lan Marie! Personlig har jeg råd til å betale økt bompengeavgift, og kommer sikkert fremdeles til å kjøre som før, bare litt mer irritert enn tidligere. Om to år er det kommunevalg igjen, og vi får forhåpentlig en stopp på galskapen.
- Hipp hurra for bilfritt sentrum - fantastisk bra!!!!!
- Hiv ut MDG og Ap ut fra byrådet, de ødelegger Oslo
- Hjemmekontor bør oppfordres, kollektiv bør forbedres
- Hold siktlinjen til Oslofjorden fri! Ikke bygg flere høyehus langs kanten av Oslofjorden. Det holder mer enn nok med Barcode! IKKE FLERE HØYE HUS LANGS FJORDLINJEN!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- holder på å ta lappen
- Holdningskampanje mot sykklistene er svært viktig. At mange ikke overholder enkle trafikkregler som å vike for fotgjengere ved gangfelt, eller kjører på rødt lys viser at dette er noe viktig å ta tak i.
- honør til kollektiv tilbudet, hvor jeg har flere valg, ønsker kortere intervall for trafikklys for gående, tenker alltid når jeg venter å venter på grønn "mann" at biltrafikken er nr. 1.
- Hovedut
- Hovedårsaken til at vi vurderer å flytte fra Oslo sentrum er dårlig luft (særlig i vinterhavlåret) grunnet trafikk. Vi anser det som svært positivt hvis trafikkmengden, og dermed forurensingen, begrenses. Ja til bilfritt Oslo!
- Hurra for bilfritt sentrum
- Hurra for bilfritt!
- Hurra for sykkelveisatsingen som endelig skjer i byen! Bilfri sentrum går fint.
- Husk adgang og parkering for HC-biler selv etter bilfri by blir innført
- Husk på at det blir tilrettelagt for eldre og uføre som ikke kan gå så langt
- Husk å satse på innfartsparkering og styrk kollektivtilbudet. Linje 5 må ha hyppigere avganger!
- Hva har du gjort byttet bort heste lort med hva eksos skam
- Hva med motorsykler? Mange bruker dette/scooter som framkomstmiddel.
- Hva med å bøtelegge de som parkerer på de få sykkelstiene vi har i byen?
- Hva skal man gjøre om man skal flytte i et bilfritt Oslo sentrum? Ta trikken? Hvordan skal uføre komme seg rundt uten bil? Hvordan skal jeg komme meg trygt hjem fra fest når jeg ikke kan ta taxi?
- Hva ønsker dere oppnå med denne undersøkelsen?
- Hvis bilfritt sentrum skal fungere, må ikke trikkestopp rundt om forsvinne. Bysykkel må bli billigere og kollektiv må bli vesentlig billigere før det forventede resultat vil kunne vises
- Hvis det er et mål at flere skal komme til og bruke sentrumsområdet så er det utbygging av kollektivtilbudet som er det beste virkemidlet. Hvis dere gjør sentrum bilfritt oppnår dere bare at de som kjører bil til sentrum vil reise til andre steder når de skal handle, gå på kino eller spise på restaurant.
- Hvis det ikke skal brukes biler i sentrum burde det være flere parkeringsplasser utenfor ring 1
- Hvis det skal bli bilfritt er jeg mest bekymret for hvordan jeg skal få hentet varer fra for eksempel møbelbutikker.
- Hvis jeg skal bruke kollektivt fra Nordstrand til Østensjø bruker jeg fort en time. Det tar 5 minutter med bil. Jeg har kjøpt elbil for å unngå bompenger. Bompenger er noe jeg ikke har råd til som enslig mor. Så lenge kollektivtilbudet er så dårlig som det er i Oslo er det fryktelig vanskelig å forholde seg til politikernes mange og stadige endringer for hvordan vi burde reise.
- Hvis man lykkes med å få husholdninger i sentrum til å kvitte seg med bil, kan resultatet være at færre velger ferie i Norge. Det er lettere å velge en bilfri ferie i utlandet. Jeg er usikker på i hvilken grad man i arbeidet med et bilfritt sentrum har sett hen til den løsningen som er valgt i London.
- hvor skal jeg gjøre av min scooter Evt kommende bil når jeg bor i sentrum
- Hvorfor er det ikke gratis pendlerparkering på Nedre Bekkelaget? Det er mange som bor utover på øyene som bruker kollektivt (Kolbotn-bussene) til jobb.
- Hvorfor har ikke Norge toetasjers tog? Flere hadde nok pendlet til jobb da.
- Hvorfor spør dere ikke om sanntidsinformasjon er viktig for kollektivbruk?
- hvorfor? dere gjør likevel hva dere vil
- Hyppiere avganger med t-n
- Høres rart ut, men bedre veier faktisk. Asfalten i Oslo, med trikkerskinner og hull/brostein er faktisk ganske skummelt når du sykler. Jeg vil ikke ha mer vei, men gjerne ny asfalt
- Høy luftforurensning kjennes svært godt i luftveiene og er plagsom.
- Håper at det enda blir bedre tilbud i kollektivtranporten og billigere å reise
- Håper at redusert bilbruk i sentrum vil føre til mindre trafikk på hovedveiene inn til Oslo
- Håper at TØI tar opp dette politisk og bilistene snart blir prioritert. Detsamfunnet er bygd opp rundt moderne transport og
- Håper dere får gjennomslag! Oslogatene burde vært mye bedre tilrettelagt for syklister.
- Håper det blir bilfritt sentrum!!! :)
- håper det blir lagt helhetlige planer for sentrum slik at man ikke får en byutvikling som går i rykk og napp avhengig av byråd og politiske føringer. Må sette av noen parkeringshus i nørheten av knutepunkter for gåing til sentrum slik de har gjort i Bergen. Hadde også være supert med en gratisk bybuss som stoppet 4-5 steder slik de har i Bergen Sentrum.
- Håper det blir noe positivt ut av det og ikke bare gode intensjoner
- Håper det hjelper til bedre planlegging i fremtiden
- Håper gående og ikke syklister blir prioritert ved innføring av bilfritt sentrum
- Håper innsamlede data bidrar til gode tilakt som gjøre Oslo til en grønnere by. Lykke til!
- Håper ladeplassene for elbil blir erstattet nå som de fjerner mange i Oslo.....
- Håper på bedre luftkvalitet i sentrum. Lykke til:=)
- Håper på bedre tilrettelagt for sykkel i byen!
- Håper på en utbygging av kapasiteten for både t-bane og tog under Oslo!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Håpløs planlegging - først må kollektivtilbud utvides og fungere, så kan man begrense bilkjøring. Venter utolmådig på oslopakke3 - ikke rør sparate kollektivveier - håpløst å ta buss med annen trafikk som alltid sperrer kollektivfelt i av-/påkjøringer
- HÅPLØST
- Håpløst at mange parkeringsplasser fjernes. GJør det veldig vanskelig for oss som bor i sentrum.
- Håpløst med bilfritt sentrum før kollektivtilbudet blir bedre. Bor på Rykkinn og kollektivt er ikke noe reelt alternativ for å komme seg til byen. Kommer til å bytte jobb og slutte å dra til byen hvis "Bilfritt sentrum" blir en realitet.
- håpløst å fjerne alle p-plasser
- I HELGEN (MAI 2017) VAR TOGENE INNSTILT. VI VAR I SENTRUM I KONFIRMASJON OG MÅTTE BETALE TILSAMMEN I 2 P HUS INNENFOR RING 1 KR 584 FOR PARKERING. NÅR P PLASSENE FORSVINNER ER EIERNE AV P HUSENE VINNERNE OG VANLIG FOLK FÅR REDUSERT DEN REELLE TILGANGEN TIL Å BRUKE SENTRUM PGA ØKONOMI. SØRG FOR AT KOLLEKTIVTRANSPORTEN FUNGERER EFFEKTIVT FØR DERE GJØRE DET UMULIG (FOR DYRT) FOR FOLK FLEST Å KJØRE BIL TIL SENTRUM TIDLIG KVELD OG I HELGER.
- I mitt område, blir små veier som låveveien/dallbakkveien brukt som omvei istedenfor hovedveien østensøjveien, det er opp til mange hundre biler på morgen, en dag telt vi 472 biler!
- I Oslo sentrum bør ikke prioritere syklister,men gående og kollektivtrafikk
- I spørsmål om sivil status klarer undersøkelser som denne sjelden å fange opp riktig sivilstatus - heller ikke denne. Spøsmål knyttet til disponering av bil i husstanden blir dermed ikke særlig presis for mitt vedkommende.
- I utgangspunktet veldig positiv til færre biler i sentrum, men bekymret for de med redusert bevegelsesevne. Særlig de uten HC-kort, men som like vel har problemer med å gå
- Idioti å fjerne parkering for mopeder
- Igjen: "Bilfri" by er ikke løsningen, men tilrettelegging for syklende og gående som hovedtrafikanter er løsningen.
- Ikke alle kan sykle til daglig, ikke alle har råd/anledning til elbil; synes positive tiltak/incentiver er å foretrekke fremfor høyere kostnader.
- ikke alle reiser passer å sykle/kollektivt. feks.Frakte gamle foreldre til lege, ta med mange småbarn på kino
- Ikke bilfritt Oslo
- Ikke drep all trafikk, det gir følgeskader.
- Ikke fjern gateparkering i Oslo!!!
- Ikke fornøyd med at Groruddalen fikk halvert antall T-baneavganger til sentrum etter at Lørenbanen kom
- Ikke fungerende kollektivtilbud der jeg bor. orker ikke stå en time på bussen hjem
- Ikke glem at for å få liv i byen må folk også kunne KOMME dit med transportmiddel, ikke minst alle de som ikke bor i Oslo-gryta.
- Ikke glem oss som bor i sentrum :-)
- ikke grav i Oslo gater overalt og samtidig, bevar de få parkeringsplassene som er i sentrum
- Ikke helt tilrettelagt mot pendlere som bor utenfor Oslo
- IKKE kutt mulighet for bil før kollektivt er like bra
- Ikke la dette gå over stokk og stein. Bruk fornuften. Mange boliger innenfor ring 1. Norge kan ikke redde verden og effekten av å stenge for hvermansen til å kjøre bli i sentrum blir bare tull når taxier, tungtransport, busser fortsetter i sin gamle tralt. Samtidig må kollekivtilbudet økes siden man da ikke kan kjøre bil lengre. Det er allerede ganske stappfullt på busser og t-bane uten at det bryr Oslo kommune nevneverdig..
- Ikke lov å bruke "0" kroner på bytur???!!
- Ikke negativ til parkering eller biler i sentrum. Gjør det enklere for folk å komme frem. Min mor har selv sagt hun ikke kommer til å dra til byen lenger om hun ikke får parkert, og syns det er trist.
- Ikke nok tilrettelagt for syklister. Ofte oppe i "farlige" situasjoner
- ikke relevant for meg
- ikke sett opp prisen på månedskort
- Ikke sperr bilene ute av sentrum. En by må ha biler!
- Ikke spesielt relevant for meg som bruker sentrum lite. Merker stor forskjell på bruk i forhold til å bo i markagrensa og på Grûnerløkka.
- ikke ta bort all biltrafikk i sentrum!!
- Ikke ta forhastede beslutninger basert på ideologisk grunnlag! Bilfritt sentrum er flott og fint, MEN det må være reelle alternativer for de som er avhengig av bilen. Kollektivtransporten må utbedres, p-hus utenfor bykjernen med tilhørende shuttlebusser
- IKKE ta fra de som kjører to-hjuling muligheten til fortsatt å kjøre i Oslo sentrum!!!
- Ikke undervurder transportbehovet den enkelte innbygger med familie litt utenfor sentrum og Grunerløkka har. Ikke alle kan sykle eller ta kollektivt til jobben sin. Ikke press folk over på andre kvalitetsforrringende løsninger.
- Ikke utrydd bilene fra sentrum - vi har for dårlig kollektivt - tar for lang tid så fort du bor litt utenfor Oslo.
- indirekte, noe ledende spørreundersøkelse.
- ingen

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- ingen kommentar
- ingen kommentarer
- Ingen kommentarer
- ingen kommetarer
- Ingen skam å snu - stopp nyinvestering i trikk. Elektriske selvkjørende kjøretøy gjør trikken overflødig innen ti år.
- Ingen tog i retning vest bør ha endeholdeplass på Skøyen
- ingenting spesielt
- Innfarts-parkering, innfarts-parkering, innfarts-parkering. Og for å få det til dét å virke må el-bilene vekk fra kollektivfeltene. En observerer daglig hvordan de blokkerer for busene og skaper MER kø på "vanlig felt" grunnet oppbremsing, når de må konstant skifte fil ved av/påramp ene.
- Innfartsparkering og bedre kollektivtransport er vel et stikkord
- Innfartsparkering og parkering på stasjoner som kan koble deg på kollektivtrafikk er kritisk. Viktig å innse at det faktisk bor folk i regionen rundt Oslo hvor det ikke er busstilbud til nærmeste stasjon
- Innfør bilfritt sentrum snarest mulig. Utvid dette helst til å gjelde innenfor Ring 2
- Innfør et system som gjør det dyrere/reduserer kjøring innenfor ring 3
- innføring av bilfritt sentrum må hensynta folks behov for bil i noen grad
- Innføringen "Bilfritt sentrum" skal ødelegge for handelen i byen, spesielt for småbutikker som blir utkonkurrert av kjøpesentere der folk vil foretrekke å reise til. Det blir mindre divisertitet i bybildet og dette skal kun være til gagn for store kleskjedene som skal ta over lokaler til forsvinnende mindre, spesialiserte butikker.
- Interessant undersøkelse, men den tok mer tid enn stipulert
- Interessant undersøkelse, men det tok lengere tid enn dere antydet.
- Interessant, og viktig for kommende generasjon!
- Irriterende at lyskryss prioriterer biler. Noen steder må man trykke og vente ved to lys for å krysse en gate (eksempel Hasleveien/Grenseveien). Grønt lys burde komme automatisk for fotgjengere, det er alltid irriterende å rekke fram for trykke på knappen ett sekund etter at bilene har fått grønt, for da må man vente helt til neste gang bilene får grønt for å kunne krysse gaten.
- Irriterende at Rykkinnekspressen ikke går helt til Bussterminalen som tidligere
- Irriterende å få purring når jeg allerede har besvart undersøkelsen på mobil
- Ja takk til bilfritt sentrum - også i bydelene! Særlig Hovinevien og Økernveien føles veldig utrygg for barn.
- Ja til bilfri by!
- Ja til bilfritt sentrum
- Ja til bilfritt sentrum :-)
- Ja til bilfritt sentrum (evt. sterke restriksjoner på biltrafikken i sentrum).
- Ja til bilfritt sentrum!
- Ja til bilfritt sentrum! Bort med privat parkering av bil på offentlig vei i sentrum! Og ja til bedre muligheter for trygg låsing av sykkel i sentrum. Våt, lappete brostein + trikkeskinner = ikke kult.
- ja til færre biler i sentrum. Cruisebåtene forurenser også mye - la de få landstrøm.....
- Ja til mer MC-parkering
- Ja til mindre biltrafikk og bedre kollektivtilbud
- Ja til Oslo uten bil :)
- Ja til tryggere og bedre sykkelforhold og bilfritt sentrum! Vi trenger å oppdra et nytt sykkelfolk. Folk sykler helt forskjellig, slik det passer dem i situasjonen. Alle operer ut i fra ulike regler og erfaringer. Det er et problem når sykler plinger på mennesker på fortau somer for først og fremst å gå. Men kan forstå at man noen ganger vil sykle på fortau: Du får mye eksos rett i ansiktet når du sykler rett på en bil - Det er skummelt å sykle på gater det er trikkeskinner. Fantastisk med eget sykkel felt, men hva gjør man når det plutselig forsvinner i neste kryss eller neste smalere gate. Lykke til.
- Ja, det er elendig busstilbud på Minnesund for reisende,. Vår husstand er avhengig av bil "døgnet rundt"
- ja, har hund og katt og bruker bil ifbm den. Burde vært bedre tilrettelagt for å reise kollektivt med kjæledyr og for å ferdes i sentrum med hund
- Ja, jeg mister mye flexitid når jeg benytter tog til jobb pga forsinkelser og streik..
- Ja. Undersøkelsen tar ikke opp endringene i kollektivtransporten som ble gjort i vinter. Vi kjører mc, men om vinteren kjører vi offentlig og tilbudet der er blitt dårligere ved at bussene ikke får kjøre inn i sentrum. Reisetiden er blitt lenger og vi må bytte transportmiddel
- Jag cyklar varje dag sträckningen Grünerlökka (Markveien)- Aker Brygge (Munkedammsveien). Det är riktigt bra cykelväg NÄSTAN hela sträckningen. Efter youngstorvet (om man kommer från lökka) och fram till Kirkeristen är det bara gågata; och även om den är stor är det svårt att cykla där på eftermiddagarna, då det alltid är mycket folk ute och går. Det borde finnas nåt sätt att knyta an cykelvägen från Torggata (före youngstorvet) och där den fortsätter, vid kyrkan.
- jag kjører elbil
- Jeg begynte å jobbe ved min arbeidsplass for under ett år siden, og svarene blir derfor ikke relevante for noen av spørsmålene.
- Jeg begynte å sykle i fjor, og det var en drøm å slippe å ta bussen til byen om morgenen. Nå er jeg gravid og kan ikke sykle til jobb og må ty til bussen igjen og jeg gruer meg litt hver dag siden det tar så

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

mye lengre tid og er så fullt alltid. Jeg er sikker på at jeg får litt høyere blodtrykk hver morgen etter å ha vært på 70 og 34 bussen.

- Jeg bor et stykke utenfor Oslo, og har lenge reist med tog t/r Oslo til både jobb og fritid. Men med såpass få togavganger, noen ganger 2 timer mellom avgangene, blir det oftere til at jeg kjører bil. Det er også såpass dyrt med tog at når vi nå er to voksne som skal samme sted om morgenen så er det mye rimeligere for oss å kjøre bil. Med hyppigere togavganger, mulighet for sitteplasser og billigere billetter ville vi definitivt foretrukket toget, ikke minst for å tenke miljø.
- Jeg bor i en liten by utenfor Oslo og vil bruke dobbelt så lang tid til/fra jobb (3 timer daglig!!) dersom jeg må bruke kollektivt tilbud og bytte buss 3 ganger. Jeg vil ikke ha råd til å kjøre bil til jobb med de økte bomringprisene. Så vi som bor utenfor Oslo, som har valgt et grønnere bosted blir de store taperne og risikerer å måtte si opp jobbene våre.
- Jeg bor i sentrum, så jeg bruker ikke kollektivtrafikk så ofte. Jeg synes det blir fint for oss som bor i sentrum om det tilrettelegges mer for syklister og bilfrie soner, da dette vil bedre miljøet generelt, samt gjøre det lettere for oss å komme oss rundt (unødvendig å ha bil når man bor s å sentralt, men ønsker likevel å kunne komme seg lett rundt innad i sentrum).
- Jeg bruker byen mye allerede, derfor påvirkes ikke min hyppighet av endringer, men det vil gjøre det bedre med mindre biler.
- jeg bruker el.bil frem og tilbake til jobb bør i utkaten av OSlo og leverer henter barna på skole i oslo sentrum, jeg jobber selv i oslo sentrum. kollektiv transport er ikke aktuelt å bruke ut i fra tid og stress med barn på overfylt kolektiv tranport. siden jeg kjører el-bil med flere er jeg veldig miljø vennlig
- jeg byttet jobb ila forrige år, så spørsmål om min reisevei forrige år ble litt rare å svare på. Også rart med alternativet "ikke relevant" om man blitt påvirket av oppgradering av tuneller i Oslo, ikke relevant for hvem? Hva er da forskjellen på nei og Ikke relevant?
- Jeg drar til sentrum mest for a) kultur el. restaurant (påvirkes lite av bilfritt, for da foretrekker jeg kollektivt), b) handling (blir enda vanskeligere enn i dag hvis bilfritt). Bilfritt sentrum vil vel skyve enda mer av handlingen ut til Storo- og Alnasenteret etc, og drepe alt salg av større ting enn klær. Bra for utelivet og klesbutikkene, dårlig for alle andre...
- Jeg eier bil, men er også med i Bilkollektivet. Bookingssystemet og driften til Bilkollektivet er grei. Skulle ønske at lignende ordninger, hvor sjansen for å få tak i en ledig bil når du trenger det er like stor som å få tak i f.eks. en drosje, uten å behøve å planlegge og booke lenge i forveien. Et system med sykler, el.sykler og el.biler som bybiler når en er i behov til å oppsøke flere steder på en dag kan være bra.
- Jeg er "lettere" funksjonshemmet (CP). Det blir stadig vanskeligere å finne sitteplass når jeg reiser kollektivt.
- Jeg er avhengig av bil pga funksjonsnedsettelse.
- Jeg er avhengig av bil til daglig pga MS og ikke kan gå lange avstander
- Jeg er for mindre kjøring og mindre trafikk i sentrum, men synes ny plan tar for lite hensyn til familie som bor i sentrum og familier med syke familiemedlemmer som er avhengig av bil
- Jeg er generelt positiv til bilfritt sentrum (innenfor ring 1), men reguleringen som gjøres rundt der jeg bor ifht. sykkelveier synes jeg virker lite gjennomtenkt. Parkeringsplasser blir revet bort, til fordel for sykkelstier, uten at det er tilrettelagt for gode parkeringsalternativer eller økt kollektivtilbud. For fremtidige reguleringer i områder som primært er boligområder mener jeg det bør legges en mer helhetlig plan, ikke bare presse inn sykkelveier uten å komme med gode alternativer for daglig logistikk for oss som bor der.
- Jeg er generelt svært positiv til en framtid med begrenset trafikk i Oslo. Bilfritt innenfor ring 1 mener jeg er en opplagt god idè, og mener samtidig at det burde vært vedtatt for veldig lenge siden. Luftkvaliteten i Oslo er så dårlig, at jeg ønsker ikke å bli boende i byen lenger enn "nødvendig" ift jobb.
- Jeg er glad i trikk! men har virkelig trua på at miljøvennelige busser er mye med fremtidsrettet. Oppfordrer til ikke å utvide trikketilbudet. De eneste "kræsjene" og ulykkene jeg har sett i oslo sentrum er mellom trikk og andre. Svært lite fleksibelt om noe er i veien. osv osv...
- Jeg er helt i mot en bilfri bykjerne uten arkeringsmuligheter
- jeg er i mot byrådets krav til Oslopakken med tanke på E18, glad det ser ut til å løsne. Synes bilfritt sentrum i så stor grad er utopi.
- Jeg er i utgangspunktet positiv til mindre biltrafikk i sentrum, men det er flere ting dere kan gjøre for å starte arbeidet. F.eks. flytt bomringen innenfor ring 3, slik at det er insentiv til å kjøre rundt bykjernen. Det er også viktig at det gis gode muligheter for næringstrafikk i bykjernen slik at det er mulig å drive butikk i sentrum. Gode parkeringsmuligheter rundt bykjernen er også vitkig. Hvis dere ikke får dette på plass kommer alle til å handle på Sandvika storsenter og Oslo vil ligne på downtown Johannesburg.
- Jeg er meget negativ til fjerning av parkeringsplasser i sentrum og ellers i Oslo. Byrådet sier at parkeringsplassene må vike for fellesskapet, men dette anser jeg som fullstendig feil. Kun 3-4% av Oslos befolkning sykler vinterstid. Da er det ikke til felleskapets beste at man fjerner alminnelige folks mulighet til å parkere i gaten hele året rundt. Jeg sykler store deler av året men ikke midtvinters. Hvordan kan det argumenteres for at tilrettelegging for 3-4% av befolkningen er til fordel for fellesskapet?
- Jeg er mer opptatt av at kollektivtrafikken skal bli bedre og billigere for alle, enn at vi skal forby biltrafikk i sentrum.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg er mer opptatt av tilrettelegging for syklister og bilister enn forbud for bilister. Jeg tror det første automatisk vil føre til færre bilister, uten forbud mot biler i sentrum.
- Jeg er mest opptatt av kollektivtransport til og fra Oslo fordi jeg er nesten bare i Oslo på grunn av jobb.
- Jeg er mye i sentrum, tar ofte kollektivt, men det er veldig greit å kunne ta bilen også! Håper ikke på et bilfritt Sentrum, hva med de som er dårlig til beins, og de med små barn, vil ikke fungere tror jeg!!!!
- Jeg er nok redd for at mange vil foretrekke kjøpesentre fremfor sentrum slik at mangfoldet i forretningslivet blir borte.
- Jeg er opprørt over at det skal kastes bort penger på nye fotgjenger lyssignaler!
- Jeg er opptatt av at det må være mulig å ha bil, selv om man bor i sentrum. Ikke for å kjøre bil innenfor bygrensa, men for å kunne reise på hytta, besøke slektninger, og andre langturer. Jeg er derfor skeptisk til bilfritt sentrum, hvis ikke dette hensynet blir ivaretatt.
- Jeg er opptatt av miljøvern og hyggelige byer, så jeg stiller meg i stor grad positiv til Oslo kommune sin profil om et (mer eller mindre) bilfritt sentrum
- Jeg er positiv til at det jobbes med en grønnere og "sunnere" sentrum. Flere tiltak har vært merkbart, men ikke nødvendigvis positivt alle sammen. Kollektiv transport MÅ BLI BEDRE hvis det skal slås gjennom. I rushtiden er tilbudet elendig i strekning med sykehus og skoler. Trikkene er altfor fulle.
- Jeg er positiv til et bilfritt sentrum med bedre tilrettelegging av sykkelveier
- Jeg er positiv til et bilfritt sentrum, men er svært skeptisk til flere syklister i gatene.
- Jeg er positiv til redusert biltrafikk i Oslo sentrum. Det vil gi bedre helse og økt trivsel for befolkningen.
- Jeg er positiv til å legge til rette for gående og syklende, men det må først legges til rette for bedre kollektivtilbud før man nekter folk å bruke bilen. Alle må bli hørt, også de som ikke kan sykle, gå eller bære tungt. Grønne mål er bra, men ikke ved å behandle folk dårlig.
- jeg er redd for at butikke ne i Oslo sentrumm ikke overlever hvis alt blir bilfritt
- Jeg er skuffet over at bussrutene ble endret slik at jeg må bytte buss for å komme på jobb, i stedet for en buss helt fra. Tar lengre tid og er ukomfortabelt.
- Jeg er sterkt uenig i planene og alle hinder som lages for bilister utenfor og i oslo. Vil definitivt holde meg utenfor Oslo når jeg skal handle større og kun hold meg til småhandel i Oslo i forbindelse med reise fra jobb.
- Jeg er stor tilhenger av ferre biler i byen. Ja til sykkel, buss og bane.
- Jeg er svært positiv til bilfritt byliv innenfor ring 1 og andre tiltak som bedrer forholdene for å bevege seg til fots/på sykkel/kollektiv i Oslo. Det er positivt at det skjer kortsiktige/temporære tiltak og prøveprosjekter mens mer langsiktige grep er under planlegging. Jeg ser frem til aktivitene som settes i gang allerede i sommer ifm bilfritt byliv.
- Jeg er svært positiv til tiltak som reduserer antall biler innenfor ring 2
- Jeg er svært uenig i bystyrets planer om å fjerne biler innenfor Ring 1 - dette er usosialt og upraktisk, spesielt for barnefamilier og andre som har behov for å bruke bil frem til bestemmelssted. Ikke bra Oslo bystyre!
- Jeg er tvilende til om man oppnår målsettingen med prosjektet. i en del tilfeller er det behov for bil i Oslo sentrum, særlig for brukere som ikke er i stand til å gå langt selv og som heller ikke klarer kollektivt i særlig grad
- Jeg er usikker på om man tar nok høyde for "mildt bevegelseshemmede" i planleggingen - det vil si folk uten handicapbevis men som trenger å bli kjørt, eksempelvis gamle som er dårlige til beins. Savner tydeligere informasjon om hvordan det skal tilrettelegges for denne typen trafikkanter. Er det f.eks. vurdert "spesial-bysykler" med tre hjul eller en annen type mer stabile framkomstmidler nær parkering/holdeplasser for å hjelpe de som ikke orker å gå så langt å ta del i bylivet i sentrum?
- Jeg er uttrolig provosert og frustrert!! Hva med innfartsparkering? Det eksisterer jo nesten ikke! Opplever at Oslo vest og sentrum prioriteres . Overkjøring av prioriterte politikere med høye lønninger!
- jeg er veldig avhengig av kollektivtrafikk (busser) for å komme meg til jobb. Jeg vil gjerne ha at busstrafikken skal fortsette
- Jeg er veldig bekymret for dennesatsingen, og kan ikke skjønne at dette kan være tilstrekklig konsekvensutredet. Jeg bor i Oslo sentrum og til daglig går jeg eller sykler. En sjelden gang i blant tar jeg buss til jobb. Jeg er imidlertid avhengig av bil ifm fritidssysler, og forundrer meg over dette hatet mot bilen. Jeg er opptatt av miljø, men også opptatt av et levende bymiljø. Slik jeg oppfatter det er byrådet kun opptatt av å legge til rette for syklister, som faktisk utgjør en bitteliten andel av transporten i byen (5 % med mål om å øke til 25 % har jeg lest). Hva da med de andre 75 %? Jeg går og sykler, men hva med de som er avhengige av bil i hverdagen. Hva vil manglende mulighet til å ha bil bety for befolkningssammensetningen i byen.f.eks? Mange barenefamilier er f.eks avhengige av bil, vil de flytte ut av byen for å få hverdagen til å gå ihop? I så vil, vil det ikke bli et særlig levende bymiljø i Oslo sentrum. Jeg mener at Oslos politikere begår en feil ved å forfordele en liten andel av byens befolkning på denne måten. Jeg er rett og slett veldig bekymret og helt uenig i byens polikere om fremgangsmåten i dette. Jeg lurer også på hvor solid mandat de har til å gjennomføre disse endringene som vil få store konsekvenser for byen vår og oss som bor i den. Som nevnt, jeg er myk trafikant og bruker bil en sjelden gang, men denne utviklingen går for langt og altfor raskt.
- Jeg er veldig fornøyd med kollektivtilbudet. Skulle ønske jeg bodde nærmere en t-banestasjon, for jeg ser jo at det er det mest effektive. Hva med en t-banelinje som går rett nord fra stortinget/Nasjonal, med stopp på Grunerløkka eller Sagene/Torshov før den går videre til Kjelsås/Grefsen/Tonsenhagen?

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg er veldig glad for de grepene som gjøres for å tilrettelegge for gående/syklende :-)
- Jeg er veldig positiv til bilfritt sentrum. På grunerløkka var det veldig bra at parkeringsplasser ble fjernet og fortau ble utvidet. det må lages flere sykkelparkeringer og bedre sykkelveier. Jeg er redd når jeg sykler i oslo sentrum- særlig i bjørvika som er en del av min jobbvei. Det bidrar til at jeg ikke sykler til jobb (i tillegg til at tog er mye raskere)
- Jeg forstår at fokus for denne undersøkelsen er Oslo sentrum. Jeg vil likevel bemerke at jeg opplever det som problematisk at det er så stort fokus på bilfritt sentrum samtidig som man gir dispansasjon for støy/forurensning ifm. boligutbygging på Oslo øst, bla. Alna. Det er liten tanke for bomiljø utenfor Oslo sentrum - som jeg nok tenker betyr mer enn et bilfritt sentrum. Jeg er også negativ til veiprosjektene i Alna bydel, bl.a. i Smalvollveien. Biler i sentrum - til sammenligning - bryr meg mindre.
- Jeg frykter at prosjektet til MdG er lite gjennomtenkt, og at det får en del konsekvenser i ytre bykjerne, som feks fortetting av trafikk og dårligere tilgang for syklister og fotgjengere utenfor selve sentrum
- Jeg frykter at vi som bor i sentrum blir negativt berørt - hvordan skal vi kunne kjøre ut av byen og hvor skal vi parkere våre biler?
- Jeg får problemer hvis dette med bilfritt sentrum blir virkelig. Arbeidstiden min skaper problemer.
- Jeg gjentar at hvis man ønsker ren luft i Oslo sentrum bør alternativet være å slippe til el-biler og avskjære biler med fossilt drivstoff. Å stenge sentrum for biler er etter min mening helt meningsløst!
- Jeg gleder meg over forbedringene som er gjort for sykling! Og ser fram til planene framover. Endelig!
- Jeg gleder meg til at Oslo blir som andre storbyer, med bilfritt i deler av sentrum. Jeg håper det blir så bilfritt som mulig innenfor Ring 2.
- Jeg gleder meg til bilfritt sentrum, det blir et løft for byen!
- Jeg gleder meg til bilfritt sentrum; fortsett med det :-).
- jeg gleder meg til follobanen ferdigstilles - da blir det endelig mulighet for sitteplass fra hauketo stasjon!
- Jeg gleder meg til færre biler i sentrum!
- Jeg hadde syklet mer til og fra jobb hvis jeg hadde sluppet å bekymre meg for biler. Feks om bilene ikke hadde måttet krysse sykkelfeltet for å svinge av en vei, evt om dette var trafikklys-regulert.
- Jeg har både én egen bil + er med i bilkollektiv. Økt kapasitet inn til sentrum med kollektivt; spesielt t-bane og togtunnel trengs.
- Jeg har en fornemmelse av at spørsmålene er noe ledende ift en ønsket konklusjon. En form for "Hawthorne-effekt"; setter du fokus på en problemstilling, vil du få den responsen som du er ute etter.
- Jeg har ingen problemer med bilfritt sentrum, men jeg synes det er merkelig at det skal være bilfritt til/fra Oslo sentralbanestasjon. MAn må kunne dra til en stasjon og hente bekjente i privatbil dersom man ønsker det, dette er ikke et sted som bør nås kun ved kollektiv transport.
- Jeg har oftest med meg en passasjer når jeg kjører til arbeid. det ble det ikke spurt noe om.
- Jeg har problemer med knær og er avhengig av bil, men ikke nok til å få handicap-parkering. Er sterkt i mot innføring av bompenger til sentrum og sperring av gater for bil.
- Jeg har svart for etappen Oslo S - Akersveien 26. Jeg tar tog Moss - Oslo S.
- Jeg har så dårlig samvittighet for at jeg sykler på fortauet, men når alternativet er å risikere lemmer ved å sykle i bilveien er valget enkelt. Håper at flere gateparkeringsplasser kan fjernes, og at sykkelveiene kommer til å følge logiske ruter (ikke kuperte ruter syklister ikke ville ha valgt. Vi følger minste motstands vei.)
- jeg heier på bilfritt sentrum :-)
- jeg heier på bilfritt sentrum. Andre byer i Europa får det til, hvorfor ikke vi
- Jeg heier på gratis kollektivtrafikk og at vi slutter å finansiere EL-bilene og EL-syklene. Har du råd til en Tesla eller EL-sykkel har du råd til å betale det den koster også.
- Jeg håper at en tilretteligging for sykler og gående, samt kollektivtrafikk, kan bidra til at flere lar bilen stå frivillig
- Jeg håper Bilfritt byliv vil være positiv for Oslo sentrum! Jeg syns det er flott at kommunen satser på dette
- Jeg håper dere faktisk lytter til de innspill dere mottar i undersøkelsen, og ikke bare ser dere blinde på prinsipper om total bilfrihet. Fleksibilietet og gode løsninger parallelt med miljøhensyn er viktig. To tanker i hodet samtidig anbefales.
- Jeg håper det blir et bilfritt Oslo sentrum
- Jeg håper det kan bli enda bedre tilrettelagt for sykkel i egne traseer, slik at syklister ikke er til plage for fotgjengere og ikke må "sloss" med biltrafikken.
- Jeg håper det kan tilrettelegges bedre for sykkel. Det er ofte man som syklist må leke både bilist og gående på samme gang. I tillegg er det skummelt med trikkeskinnene. Det bør også bli strengere for bilister å stoppe og blokkere sykkelvei. Det er blitt fint mange steder, men Oslo har fortsatt mye å gå på her!
- Jeg håper Oslo satser mer på t-bane. Jeg håper også at Grunerløkka bydel får en bedre kollektivsatsning. Bussene og trikkene er stappfulle.
- Jeg håper på at det ikke blir fjernet flere bussholdeplasser i fremtiden. Det er alredede vanskelig nok å komme frem til jobb.
- Jeg håper situasjonen blir bedret for myke trafikanter. Det oppstår ofte potensielle ulykkessituasjoner, f.eks. når busser må passere sykkelfelt når de skal ut/inn eller når hovedtrafikken svinger til høyre når sykkelveien går rett frem. Syklistene forsvinner ofte i blindsonen til bussene, bilene og lastebilene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg håper tiltak knyttet til bilfritt byliv vil redusere luftforurensningen der jeg bor og beveger meg.
- Jeg håper vi snart får nytt bystyre.
- Jeg jobber med spørreundersøkelser, ikke alle spørsmålene var like lett å besvare. Særlig et spørsmål der jeg skulle beskrive hvor mange minutter det tok å komme til jobb. Skulle jeg da skrive antall minutter for hvert av kjørealternativene, eller bare for det transportalternativet jeg brukte. Dette spørsmålet bør dere se litt nærmere på.
- Jeg kan sykel hjeenfra og til Sinsen. Derfra er det for mye trafikk til at jeg føler meg trygg. Derfor velger jeg ikke å benytte sykkel til jobb. Enten går jeg eller tar kollektivt
- Jeg kjøre maks 10 000km i år -Jeg benytter bilen oftest til handel -antar under 1000km/år resten lang reise/jobbreiser
- Jeg kjører El-bil, det kommer ikke frem i undersøkelsen!
- Jeg kjører praktisk talt aldri bil i sentrum, men det plager meg allikevel at det blir færre parkeringsplasser i sentrum. Det er vanskelig nok å finne plasser allerede.
- Jeg kombinerer kollektivtrafikk til jobb (båt fra Nesodden) med sykkel både på Nesodden og i sentrum på vei til jobb. Det fikk jeg ikke fram i denne undersøkelsen. Jeg bruker omtrent like lang tid på båt som på sykkel, men krysset av for sykkel her, siden det er det jeg bruker i Oslo sentrum.
- jeg kombinerer tog og gå et stykke (oftest fra jobb). Skulle ønske det var enda mer gangfelt og gjerne uten asfalt.
- jeg kommer ikke til å handle store eller tunge varer i sentrum om det blir enda vanskeligere å parkere, og da blir gjerne annen handel lagt til kjøpesentra også, noe jeg synes er trist. jeg har allerede erfart dette.
- Jeg kunne tenkt meg å sykle til jobben i steden for å ta T-bane, men kun hvis det fins sammehengende sykkelsti nett--jeg tror ikke på å dele veien med biler konfiliktfritt.
- Jeg liker ikke å sykle i sentrum. Det er for mange folk, smale veier, store trikker og for dårlige sykkelveier.
- Jeg liker mange av de endringene som gjøres, men som nevnt virker planene for store og ambisiøse. Jeg er redd for at man får døde gågater og upraktiske løsninger.
- Jeg mener at byråden dekker over langsiktige skadevirkningene av sykling - ulykker med skader, samt luftveisskykdommer og lidelser. Det virker heller ikke som om eldre er hensyntatt. De bør først vise at de kan gi oss en levende by før de går løs på "neste nivå. se Ted foredrag med Amanda Burden https://www.ted.com/talks/amanda_burden_how_public_spaces_make_cities_work
- Jeg mener at en bilfri by, vil ha svært store konsekvenser for mange menneskers livskvalitet. Dette hemmer valg av jobb, mulighet til å ha full jobb pga tidsklemma og frihet til å bevege seg raskt mellom fritidstilbud, jobb og sosialt liv.
- Jeg mener at man må gjøre noe med kollektivtransporten og innfartsparkeringene før man begynnere å stramme inn mulighetene for å bruke bil i Oslo. Det er ikke forbudt å bruke hodet.
- Jeg mener at parkerte biler tar altfor mye plass i byen. Skjønner at bilen er nødvendig for noen, men jeg støtter at man fjerner parkeringsplasser og heller erstatter med parkeringshus. Det er stygt og plasskrevende mede masse parkerte biler. Plassen kunne brukes til sykkelstier.
- Jeg mener det er helt feil å øke bomavgiftene ytterligere samt å gjøre parkering vanksleigere og dyrere. Resultatet er at de som ikke har råd til å bosette seg innenfor bommen må betale for alle.
- Jeg mener det ikke er bilene som er problemet i sentrum, men søppelet som flyter, lommetyver, tiggere og rus
- Jeg mener en overgang fra bil til sykkel/gange for Oslos befolkning har så mange positive effekter som folk ikke tenker over før de har blitt vant til en ny livsstil, og ser konsekvensene av det.
- Jeg mener personlig at det å innføre et bilfritt sentrum er en dårlig ide. Per i dag er det lite trafikk av personbiler i området. De som kjører bil skal enten hjem til leiligheten sin (og det må de jo selvfølgelig kunne få lov til) eller de skal handle. Biltrafikken i sentrum oppleves for meg å i hovedsak bestå av taxi/utrykningskjøretøy/offentlig ansatte på Rådhuset og Stortinget. Så vidt jeg har fått med meg skal et bilforbud ikke gjelde for disse gruppene, så jeg tror ikke det vil medføre store endringer i mengden trafikk i området. Det jeg tror man vil merke, er en reduksjon av handlende på sentre av typen House of Oslo og butikker hvor man handler varer som er for store å frakte med kollektiv trafikk hjem. Når det gjelder reise til jobb, så har jeg tidligere kun betnyttet kollektiv transport. Det tar lang tid (for kun 4 km) og det er skikkelig slitsomt at t-banen er så full som den er i rushtrafikken. Når det gjelder busstildbudet er det ikke et alternativ for der er det stappfullt. Jeg benytter kollektiv trafikk når jeg skal gjøre andre ting i sentrumnsnære områder utenom rushtiden, og det fungerer greit. Jeg er forøvrig veldig fornøyd med tilbudet av nattbusser. Det som ikke fungerer greit er hvis man skal f.eks fra Bjølsen til Vindern/Slemdal/Smedstad/Nordstrand. Det tar så lang tid og er så kronglete at da velger jeg å kjøre bil/taxi. Det burde ikke ta 1time å reise fra Bjølsen til Røa kollektivt. Når det gjelder denne undersøkelsen så opplever jeg den som noe ladet for at byrådet skal få svar som passer inn i deres politiske strategi.
- Jeg mener tiltak med å redusere biltrafikk i Oslo sentrum er fornuftig. Det bør også arbeides med å redusere personbiltrafikk fra alle de som bor i Oslo, det er ikke rimelig å bare angripe de som bor i kommunene rundt.ø
- Jeg må bytte buss 4 ganger hvis jeg skal kjøre kollektivt. Meget tungvint.
- Jeg opplever at bilfritt Oslo er ikke helt gjennomtenkte... man MÅ fikse kolektive muligheter FØR man begynner å begrense Oslo for private biler.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg opplever at en biltur som bare skal ta ca 25 min fra bosted og arbeid kan ofte bli mer enn 1 time pluss. Dette har blitt verre etter at brynstunnelen åpnet igjen. Vanvittig mye tungtrafikk og trailere som jeg mener bestemt har økt det siste året. I tillegg til at oslofjordtunnelen ofte er stengt og skaper et voldsomt press på veiene. For å unngå kø må jeg ofte starte hjemmefra kl kvart over seks..starter jeg senere risikerer jeg å komme for sent. Kommer jeg for tidlig må jeg vente på jobb i en og en halv time. Jeg skulle virkelig ønske at dere konsentrerte dere om Oslo og omegn. Oslo sentrum er bra nok. Glem syklistene..synes de har fått for mye oppmerksomhet. Ikke glem de som i tillegg er avhengig av bil for å komme seg rundt
- Jeg opplever at mange biler (og særlig biler i tjeneste) kjører veldig fort i sentrum.
- Jeg opplever at min nærmeste togstasjon, Auli, trues med nedleggelse, noe som får dramatiske følger for meg ifm jobbreise. Det er SVÆRT viktig for meg å beholde denne, da det gjør det mulig for meg å GÅ til toget. Dersom stasjonen legges ned og jeg må benytte Rånåsfoss, må vi anskaffe en ekstra bil i husholdningen.
- Jeg opplever at togtrafikken på Østfoldbanen har veldig lav punktlighet og er svært utstabil med mange innstilte tog
- Jeg opplever trafikken i mitt nærområde som et langt større problem enn tafikkk innenfor ring 1. Jeg opplever at det er mye lite hensynsfull kjøring i mitt nærområde og dette begrenser hva mitt barn kan gjøre. Som for eksempel øve på å gå i butikken, for da m han krysse Ullebvålsveien. Jeg opplever ukentlig at bilister ikke stanser ved fotgjengerfelt, ikke følger med eller bråstopper rett ved. Ofte kjøres det fort uten at bilsitene gir tegn til å skulle stanse. Dette oppleves som den største utrygghetsfaktoren i min hverdag. Ullevålsveien har en grense på 50 km t, som er svært høy for et tett befolket område. Skoleveien fra Ullevålsveien v Adamstuen til Marienlyst skole oppleves som svært utrygg da den krysser Kirkeveien. Til eksempel regnes gaten for utrygg tli at det kan plasseres skolepatrulje der. Når biler i høy hastighet har forrang fremfor byens innbyggere som bor i disse områdene er det på tide å redusere hastigheten i disse gatene. Antallet biler oppleves ikke som det sentrale, men gjør hastigheten. Dette bør snarest forbedres.
- Jeg pendler med tog fra Sarpsborg til Grorud
- Jeg reiser med T-bane hele vinterhalvåret, og denne kommer vel bare årlig? Slikt sett ikke så representativt.
- Jeg reiser med tog fra Holmlia til sentrum. Det burde ha vært kvartersavganger med tog på denne strekningen.
- Jeg reiser ofte til/fra jobb fra kjæresten og ikke hjemmefra. Min siste reise var fra han og ikke fra der jeg bor. Dette var det ikke mulig å si noe sted. Videre bør spørsmålene i undersøkelsen utformes klarer ved for eksempel å definere hva som er vanligvis. Videre bør det være et spørsmål om man har satt seg inn i planen om bilfritt sentrum. Videre savnet jeg et spørsmål om hvorfor jeg misliker min reisevei. Hva er hensikten med spørsmålet om man misliker reiseveien? Hva skal det brukes til? Jeg har inntrykk av at denne undersøkelsen er laget uten så mye arbeid eller kunnskap om hvordan spørreundersøkelser bør lages. Har det vært gjennomført en test av undersøkelsen? Jeg tror ikke undersøkelsen vil gi et riktig bilde på hva arbeidere faktisk mener om arbeidsreise og planen om bilfritt sentrum.
- Jeg savner fokus på universell utforming av bybildet. Det er veldig viktig,
- Jeg savner spørsmål om hvor ofte jeg bruker bil i Oslo sentrum.
- Jeg savnet noe strørre skrift på spørsmålene - hadde hodet nesten inni skjermen.
- Jeg savnet spørsmål om forholdet mellom bilister og syklister. Spesielt hvordan bilister og gående opplever et økende antall syklister. Syklister bruker en blanding av veibanen og gangfelt der det mangler sykkelfelt. Dette fører til at det er vanskelig å forutsi hvor syklisten beveger seg når man møter en syklist enten som gående eller som bilist. Syklister kan plutselig kjøre ut i veibanen fra fortau eller forsvinne fra veibanen opp opp på fortau. Dette fører til misforståelser og farlig situasjoner. Syklister ønsker også å komme frem å de bruker per i dag en blanding av gangfelt og veibane og sykkelfelt. Dette gjør trafikksituasjonen veldig uklar og farlig situasjoner kan oppstå fordi oppleves for bilister at
- Jeg savnet spørsmål om forurensning. Det er viktig for meg og derfor støtter jeg bilfritt byliv.
- Jeg ser svært positivt på ideen om bilfritt sentrum. En start: Ved lysmerkede fotgjengerfelt bør grønn mann blinke oftere og lengre (hvorfor skal bilene måtte vente kortere enn fotgjengere som skal krysse veiene- når jeg går "på tvers" gjennom sentrum slik jeg gjør blir det mange gater jeg må gå over og vente på grønn lys for fotgjengere
- Jeg setter stor pris på at det nå tilrettelegges bedre for syklister, også helårssyklister. Det er bra for miljøet og det gir bedre palss til andre trafikanter, også til bilene!
- Jeg skal nå flytte til Holmia og fortsatt jobbe på Linderud. Jeg synes det er svært beklagelig at det ikke finnes noe ruter som går mellom de ytre deler av bykjerne. T-banelinjen ut til Linderud har også fått skjeldnere avganger etter at den begynte å gå via ringen. Dermed blir reisetiden opp mot en time med bruk av kollektivt.
- Jeg skulle gjerne ha syklet mer, blant annet til jobb, men synes ikke det er trygt.
- Jeg stiller meg generelt positiv til bedre tilrettelegging for sykling i Oslo.
- Jeg støtter en bilfri Oslo så langt det tilrettelegges for folk som bor utenfor Oslo og må reise langt for å kunne nytte Oslos byliv. At det for eks. settes opp flere gratis parkeringer knyttet til tog eller T-bane til Oslo.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg støtter flere sykkelveier og bilfritt Oslo. Hvis man gir plass til sykkel, vil alle få det bedre og tryggere. Luftkvaliteten blir bedre, det blir mindre støy, og innbyggerne får bedre helse, både fysisk og psykisk.
- Jeg støtter forslaget om bilfritt sentrum
- Jeg støtter utvikling av områder med gågater, men mener at området som er inkludert er alt for stort. Igjen, Oslo er ikke bare en ferieby
- Jeg sykler og løper til og fra jobb-om sommeren. Trikken er bra, men går for sakte.
- Jeg sykler til jobb i sommerhalvåreet (går ellers). Det er OK, og ganske bra tilrettelagt på min strekning. Men jeg synes det er behov for å bygge ut kapasiteten for syklende; det er ofte "for mange" syklister. Vi selv (+ fotgjengere) skaper farlige situasjoner, ikke nødvendigvis bilene. Vi trenger altså mer plass. Og så må det gjøres noe med Torggata. Den fungerer veldig dårlig, med mange syklister, gående i veibanen og biler som plutselig kommer inn fra høyre.
- Jeg sykler/går daglig hele året, bruker bil bare når jeg skal ut av byen. Fjerning av P-plasser det siste året til fordel for syklende gjør det vanskelig å bli boende i byen hvis du trenger P-plass. Min opplevelse ar at det har økt aggresjon mot syklister både fra gående og kjørende uten å ha gitt tilsvarende økning i sikkerhet/fremkommelighet for meg som syklist. Det er ikke innført beboerparkering i mitt boområde, det har økt problemene. Det bør legges restriksjoner på bruk av bil i/til sentrum. Det bør legges restriksjoner på antall biler pr. husstand i Oslo sentrum, bruk beboerparkering som virkemiddel.
- Jeg syklet i dag ned Collets gate fra Adamstuen til Bislett på vei til jobb. Det slo meg at Collets gate - som er en ganske viktig sykkeltrasé for de som ike øsnker så mye biltrafikk - har parkering på begge sider av veien og ikke merkde sykkelfelt. Samtidig har gaten liten biltrafikk. Å fjerne parkeringsplasser som beboerne sikekrt trenger synes derfor unødvendig. For got tiltrettelagt for sykkling gir dessuten stor sykkelfart (inkludert forbi Bolteløkka skole). Med andre ord: Det er ikke alle steder man må gjøre noe. Et annet poeng: Det er tross alt ganske få syklister og jeg tror potensialet for å øke sykkelandelen er begrenset selv med flere elsykler. Oslo har mye bakker og vintersykling er krevenede. Hovedinnsatsen må derfor være å bedre og legge til rette for det allerede svært gode kollektivtilbudet i byen.
- Jeg synes at det er synd at fokuset nå er å gjøre det vanskeligere å bruke bil. Jeg håper i hvert fall at man bedrer kollektivtilbudet for å kompensere for tapet av bilbruken. Slik kollektivtilbudet er i dag, er det ikke godt nok til å også inkludere alle som i dag bruker bil.
- Jeg synes at kollektivt tilbud må forbedres i hensikt til ventetid.
- Jeg synes det er bra at kommunen arbeider for et bilfritt sentrum. Men for å lykkes må det prioriteres å få tilstrekkelig pendlerparkeringer og et bedre kollektivtilbud.
- Jeg synes det er en skam at ikke veinettet inn til Oslo blir bedre prioritert. Det står bilkøer i lange baner før brynstunellen og andre tuneller. Tungtransport også som ikke kommer frem.
- Jeg synes det var i for liten grad beskrevet hva planene for bilfritt sentrum innebærer annet enn å fjerne parkeringsmuligheter for bil og gjennomkjøringsmuligheter. Jeg antar at andre trafikktiltak som planlegges som tredobling av bomsatser uten endringer i kollektivtilbudet vil ha en større effekt for Oslo sentrum enn "bilfritt sentrum". Allerede idag skal man være rimelig optimisktisk for å bruke bil i Oslo sentrum og jeg er blant de som prøver å unngå det.
- jeg synes ikke at det er nødvendig å fjerne biler fra Oslo sentrum
- Jeg synes ikke det er riktig å stenge sentrum før kollektivtransporten er bedre, det vil også gjøre det veldig lite tilgjengelig for eldre som ikke kan gå lange strekninger. men jeg er for at trafikken må ned i sentrum.
- Jeg synes mye av trafikk kaoset i sentrum er laget ved at det finnes for få alternative kjøreruter rundt/igjennom sentrum, og at kollektivtilbudet er altfor dårlig både med hensyn på plass i rush-tiden, og får dårlig utbygget i enkelte områder. Når all kollektivtrafikk skal innom jernbanetorget blir total reisetid med kollektivtrafikk mer enn fordoblet for mange enn om man benyttet bil. Dessuten kollektivtilbud må økes FØR man stenger for biltrafikk! Det er jo utrolig at en så liten by som Oslo har sammenliknbar rush-tid med Paris, og totalt antall biler i løpet av døgnet er mange ganger færre!
- Jeg synes området Åkebergveien/Grønnland er særlig farlig for syklister. Her er det stadig konflikt mellom biler, gående og syklende
- Jeg synes t-banetilbudet mellom sentrum og storo er alt for dårlig
- Jeg synes utviklingen som legges opp til med et bilfritt sentrum er å gå i feil retning.
- Jeg syns det er trist at Oslo kommune ønsker å stenge ute personbiler som benytter diesel (biler under 3500 kg) som har samme sertifiseringen som lastebiler (euro 6 eller høyere). Bestemmelsen burde vært helt generelt utformet slik alle biler som har euro 6 eller høyere kunne kjøre på like vilkår.
- Jeg syns mange syklister tar seg for mange friheter i trafikken, som om trafikkreglene ikke gjelder for de (evt. de er en blanding av utrykningskjøretøy, bil og fotgjenger). Jeg tror syklister vil bli mislikt av bilister så lenge de ikke følger trafikkreglene og at det bør syklister ta inn over seg. JEg opplever i øknede grad at bilister ikke bruker blinklys når de skal svinge.
- jeg syns vi må se mer nyansert på behovene til flere og ikke kun sykklister, selv om jeg mener det er positivt å tilrettelegge for mindre biltrafikk i sentrum. Det må finnes alternativer til parkering av biller, der plasser blir fjernet. Jeg ønsker en by der det er plass til all og alle ulike behov og livssituasjoner.
- jeg syntes det er totalt tullete å gjøre byen bilfri!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg tar båt til Lysaker og buss inn til Oslo. Etter nyttår 2017 er kollektivtilbudet (buss til Oslo sentrum blitt vesentlig dårligere. Mange passasjerer blir stående igjen på perrongen. Flere busser går ikke inn til bussterminalen, men til Skøyen og Nationaltheatret. En periode var det også ingen påstigning på flere av bussene som gikk til Oslo bussentral. Dette ser imidlertid ut til å være endret noe. Minoppfatning er at det er flere biler på veien inn til byennå enn da jeg begynte å reise via Lysaker for ca 10 år siden. Jeg synes det er vanskelig å tro på at det jobbes for miljøet når kollektivtilbudet blir dårligere for de reisende. I allefall på den resieruta jeg må bruke for å komme på jobb.
- Jeg tar hurtigbåt fra Slemmestad. Et fantastisk tilbud! Ønsker flere hurtigbåter på fjorden. Sykler også et par ganger i uken. Ønsker tryggere sykkelveier også utenfor sentrum. Ønsker et bilfritt sentrum velkommen!
- Jeg tar tog mellom hjemsted og arbeidsplass, men er avhengig av å ta buss fra Oslo sentrum for å komme endelig fram til arbeidsstedet. Så og si hver dag er det ventetiden på bussen som er "tidstyven" i arbeidsdagen, da jeg må vente på bussen (Buss 32) over lenger tid hver morgen. Ihht ruten skal den gå hvert 15. minutt, men jeg ender ofte opp med å vente lenger, noen ganger opp i 50. minutter. Jeg ønsker gjerne en kontinuerlig avgang av busser (gjerne hvert 5. minutt), slik at jeg slipper å kaste bort tiden på venting.
- Jeg tror ikke ordningen vil føre til så store endringer. Jeg tror det vil føre til komplikasjoner om sentralstasjonen skal sperres for biltransport. Det gjør henting og levering til toget veldig vanskelig.
- Jeg tør ikke sykle i Oslo, men har bodd i andre europeiske byer der jeg følte at det var trygt å sykle. Oslo bør tilrettelegge i større grad for sykling i løp hele veien fra der folk bor (i drabantbyene) til sentrum. Separate traseer for sykler (eventuelt med separat felt for gående. Ikke som noen cm ved siden av bilveien...) Og feltene måtte gå helt til sentrum. Da ville det være aktuelt å sykle. Bør prioriteres høyt, synes jeg. Jeg lover å sykle hver dag hvis gode sykkelstier kommer på plass!
- Jeg vet ikke hvordan det er tenkt men det burde legges tilrette for arbeidere/private i oslo som bor langt unna og ikke kan benytte seg av kollektivt at disse får kjørt inn og ut av byen. og parkering.
- jeg vil gjerne sykle trygt fra røa til storgata- går greit fram til slottet men etter det er ikke det hyggelig å sykle gjennom sentrum
- Jeg vil gjerne ta toget til jobb. Når toget først kommer frem til Oslo, så er det en kort spasertur for å komme til kontoret. Problemet er tilgjengeligheten til parkeringsplasser på Sonsveien stasjon, antall reiseminutter og ikke nok hyppige avganger fra Sonsveien til Oslo.
- Jeg vil helst sykle til jobb men savner trygge og godt vedlikeholdte sykkelveier, som både brøytes og der hull i asfalten blir tettet. På kveldstid ønsker jeg å kunne parkere i byen pga små barn.
- jeg vil ikke ha bil fritt sentrum, da det er all fort dyrt å ta offentlig transportmidler og tar al for lang tid å komme til og fra sentrum med offentlig transport. Kjører all for sjelden seint på kvelden.
- Jeg vil IKKE ha bilfritt sentrum
- Jeg vill gjerne kunne bruke sykkel til å transportera mig overalt
- Jeg ville brukt kun sykkel til både levering i barnehage og til jobb hver dag hele året om ikke det hadde vært et så elendig sykkelveinett i Oslo
- jeg ville brukt mer kollektivt hvis Asker hadde gjort det enklere med bilparkering ved jernbanen eller godt utbygd kollektivtilbud til toget.
- Jeg ville gjerne svart på spm om hvordan jeg oppfatter reisen min i vinterhalvåret når jeg tar kollektiv transport til jobb. Jeg tar både buss og bane, og særlig bussen er full, og går veldig langsomt i rushtrafikken.
- Jeg ville ha syklet til jobb hvis det var tryggere sykkelveier
- Jeg ville syklet mer hvis det var enklere gjennom sentrum og tryggere Lysaker-AkerBrygge
- jeg ville syklet mye mer, men har av familiære grunner ikke kunnet det det siste året, og inntil videre
- Jeg ønkser meg en sykkelhovedvei igjennom sentrum. Slik det er nå taper man mye tid på sykkel i sentrum. Dårlig/ikke tilrettelagt for sykkel.
- Jeg ønsker at biltrafikken i Oslo sentrum reduseres betydelig og at det blir bedre fortau, helst helt uten brostein og heller. Ønsker også mer grønt og flere trær.
- Jeg ønsker at brosteinen ble fjernet i gatene, bl.a på Karl Johan, at det f.eks asfalteres slik at syklistene vil ønske å bruke gata, ikke fortauet som i dag.
- Jeg ønsker at Grønlandsleiret blir bilfritt og jeg skulle ønske at hele området rundt Vaterland ble mye koseligere!
- JEg ønsker at sykkelveier/sykkelfelt er mer helhetlig og at de ikke plutselig stopper, ender i en busslomme osv. Jeg synes det er litt vanskelig å vite hva som da er riktig/lurt å gjøre som syklist (mht vikeplikt i fht til biler)
- Jeg ønsker bedre kollektivtilbud i Oslo. Derfor er disse planene bra!
- Jeg ønsker bilfritt sentrum velkommen!! :)
- Jeg ønsker en bedring av tilbudet for gående og syklende, samt enda bedre kollektivtilbud. Bil behøver ikke å prioriteres i sentrum. Ja til en langt grønnere by!
- Jeg ønsker gjennomgående sykkelruter og trygge sykkelfelt. Rådhusplassen og Bjørvika er eksempler på steder som bør forbedres.
- jeg ønsker ikke bilfritt sentrum, heller flere gateparkeringer og billigere parkeing og billigere kollektivtilbud

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg ønsker meg bedre innfartsparkering (flere p-plasser) og større kapasitet på rushtidstogene slik at jeg kan dra noe senere hjemmefra og likevel få parkeringsplass ved toget og sitteplass på toget. Det er heller ikke ideelt å måtte belage seg på ståplass på toget tur/retur Oslo.
- Jeg ønsker meg bedre tilrettelagt veier for sykkel! Og bedre snørydding for sykkel om vinteren. Nå kan det være slik at snøen blir måket i sykkelfeltet, det gjør det skummelt å sykle.
- Jeg ønsker meg et bilfritt byliv i Oslo sentrum, hvor vi kan sklle gående og syklende. Jernbanetorget fritt for biler! :)
- Jeg ønsker meg et oslo sentrum der ikke bare harbarka tøffinger tør å sykle
- Jeg ønsker meg flere sykkelveier og flere bilfrie gater også utenfor ring 1.
- Jeg ønsker å bruke kollektivtransport som var før (inntill 04/2016); der var det mulig å brukke buss. Linjen var 313, 316 og enda før 311. Jeg har brukkt kollektiv i mange år før bussen bli innstilt. Tog er uaktuelt for meg, det gi mer en 70 min. reisevei. (én vei). Kun derfor kjøre jeg bil!!!!
- Jeg ønsker å kjøre kollektivtransport til jobb, men tilbudet er IKKE bra nok. Jeg jobber på en skole som er den eneste i Oslo som ikke har direkte kollektivtransporttilbud til sentrum. Hvis det settes opp direktebuss slik det tidligere har blitt lovet, så kommer jeg til å la bilen stå. Pr dags dato tar det for lang tid å ta kollektivtransport pga bytter.
- Jo mindre biler i sentrum jo bedre!
- Jobb for større tilrettelegging for sykling i sentrum. Spesielt bysykler
- Jobber nå kun 2 dager per uke, pluss litt hjemmefra (pensjonist)
- Jobbreisen ble mye mer tungvint etter at bussen ikke kunne kjøre Storgata lenger
- Kan dere vurdere en trikkefri by? Lage en KVU for en helhetlig løsning hvor trikken ikke fredes?
- Kan ikke fordra "dieselforbudet" ;)
- Kan ikke gjøre Oslo sentrum bilfritt, Kommer til å ødelgge all næringsvirksomhet. Mange som bor i sentrum og har bil vil få problemer.
- Kanskje ikke gjennomførbart, men ønske om dobbeltsett på trikk 17/18 i de verste avgangene
- Kanskje litt for ledende spørsmål, samt delvis selvrekruterende utvalg
- Kaotisk
- Kapasiteten inkollektiv t
- Karl Johan skulle gjerne vært helt bilfritt, men ser ikke noe poeng med de andre gatene
- Kartet hjalp på å forstå hva dere mener med sentrum, men var ikke helt klart for meg om spørsmålene bare gjaldt det skraverte området.
- Kartleggingen er positiv med hensyn til et bedret bymiljø
- Kjedelig å kjøre bil i rushet, ellers greit.
- kjempebra med nye busser, ønsker mer informasjon om hvilke busser som går på biogass
- kjempefint at dere vurderer en bilfri sentrum i oslo! Flere parker, flere benker og gågater er det vi trenger. Akkurat sommange andre europeiske byer. Lykke til med arbeidet. Håper dere klarer å gjennomfør edette prosjektet. Blir stas å se resultatet av dette. Gleder meg!
- kjenner flere syklister som har blitt meid ned av biler
- Kjør bil
- Kjører bil til Oslo pga dårlig kollektivtilbud (få avganger per time) - sparer 45-60 minutter hver dag på å kjøre bil fremfor å ta toget
- Kjører EL-bil
- Kjører el-bil til/fra jobb
- Kjører el.bil.
- Kjører elbil, det funker bra ?
- Kjører normalt MC til jobb, ellers NSB. Manglende innfartsparkering gjør kollektivt unødvendig vanskelig. Samtidig er kapasiteten sprengt og stabiliteten på kollektivt lav.
- Kjører normalt tog. Bruker bil hvis praktisk i forhold til jobb eller reise etter jobb. Tog er for ustabilt i dag.
- Kjøring til og fra P-hus må fortsatt tillates. Henting og levering i barnehage/skole er en umulighet med kollektivtransport. Dvs. umulig er det ikke, men det lar seg ikke kombinere med fulltidsjobb.
- klarere regler for syklister
- kolektivtransport er alt for dårlig
- Kollektiv og sykkelforhold fra områdene rundt Oslo er viktigst for meg.
- Kollektiv tilbudet er for dårlig for oss som bor i distriktet. Og ALTFOR dyrt. Derfor skal vi skaffe en bil til.
- Kollektiv tilbudet er for dårlig og veldig dyrt, og dette kan forårsake flere sniking og bil kjøring til sentrum.
- Kollektiv tilbudet har dårlig kapasitet, vi får snart ikke plass!
- Kollektiv transport må bli billigere, og færre forsinkelser!
- kollektiv-tilbudet er blitt mye bedre de siste årene- fortsette å prioritere kollektiv
- Kollektivt passer ikke for alle, blir det flere byttinger tar det for lang tid. Å straffe denne gruppen med avgifter å forbud får å regulere trafikk blir feil. Samfunnet er ikke bygd opp for et bilfritt samfunn og det lar seg heller ikke endre over kort periode.
- Kollektivt tilbud er ikke bra nok. Mange problemer med Ruter. Vinderen kryss er et helvete. Jeg vil ha mer kollektivt tilbud til rimelig pris i Oslo. Blir veldig fornøyd hvis andre brukte biler mye mindre enn de gjør i dag.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kollektivtilbud som mangler, e.g. Fornebubanen som mange ønsker
- Kollektivtilbudet burde vært gratis slik at mange flere benyttet seg av dette og biltrafikk / luftforurensning automatisk ble redusert.
- kollektivtilbudet bør bli bedre og det bør være lettere å sykle i sentrum
- Kollektivtilbudet fra omliggende kommuner inn til sentrum er for dyrt og dårlig (må bytte transportmiddel)
- Kollektivtilbudet fra Røa til Skøyen er ikke brukanes. Buss 32 går direkte, men den står i kø og jeg bruker 40-50 min på den. Ellers må jeg ta t-bane og buss. Sykle går raskest men det er ikke alltid det er behagelig
- Kollektivtilbudet har for meg blitt dårligere i løpet av det siste året
- Kollektivtilbudet i Oslo er i en helt annen klasse enn andre steder i landet. Jeg sammenlikner Brakar/NSB/Ruter hver dag og har pendla i snart 20 år. Ruter/NSB kommer veldig godt ut!
- Kollektivtilbudet i Oslo er veldig bra! Skulle ønske det var mindre risikofylt å kunne sykle på kryss og tvers i Oslo.
- Kollektivtilbudet inn og ut av oslo for oss som bor utenfor oppleves som så uforutsigbart at mange av den grunn bruker egen bil.
- Kollektivtilbudet inn til byen må bli mye bedre. To spor på Gjøvikbanen!
- Kollektivtilbudet med NSB oppleves som dårligere og dårligere med Østfoldbanen. Togene er overfylte, ofte tekniske problemer uten informasjon eller tilbud om alternativ, mange forsinkelser og for få avganger og kostbart sammenliknet med f.eks. Ås
- Kollektivtilbudet må bedres betraktelig dersom sentrum skal bli bilfritt
- Kollektivtilbudet må bli mye mer effektivt, raskere alternativ enn bil.
- Kollektivtilbudet må bygges opp før bilmulighetene forsvinner - ikke i etterkant!
- kollektivtilbudet ned til sentrum i rushtiden kunne vært bedre. trikker og busser er så fulle at man ikke kommer på.
- Kollektivtilbudet oppleves som upålitelig pga av mange og stadide forsinkelser.
- kollektivtilbudets frekvens er det avgjørende for min bruk av kollektivtransport inn til byen. Bedre sykkeltraseer inn til byen vil øke sannsynligheten for bruk av sykkel/elsykkel. Bruker sjelden bil inn til sentrum, men når det trengs er det enkelte tjenester i sentrum som er lettest tilgjengelig med bil.
- Kollektivtrafikk trenger større kapasitet
- Kollektivtrafikken bør prioriteres enda mer, framkommelighet og hyppighet
- Kollektivtrafikken fra Carl Berner til Stovner bør bli mye bedre. Var bedre før med hyppigere avganger på tbanen og det er for få busser som går dit.
- Kollektivtrafikken i Oslo er nær sprengt i kapasitet under rushtiden...alt for trangt på busser og tog inn til Oslo sentrum. Bør være en ide å få opp kapasiteten på dette før det innføres innstramminger på andre typer transportmidler...er rett og slett ikke plass til at flere kjører kollektivt idag med det tilbudet som eksisterer. Skal folk avstå fra å bruke bil må det være attraktivt å kjøre kollektivt og det er det dessverre ikke for mange idag.
- Kollektivtrafikken må styrkes betraktlig øst for Oslo mot Akershus. Det er en enorm utbygging i området hele tiden og bussene er stappfulle spesielt på ettermiddagen. Svært usikkert med skoleelever klint i frontruta på mange avganger med 401. Forslag, på kort sikt styrke busstilbudet for skoleelever med egen buss mot Lillestrøm. Egne matebusser mellom Ahus og Lillestrøm ettermiddager. På lengre sikt må skinnegående transport bygges ut. Ahusbanen/ Romeriksringen må på plass!
- Kollektivtrafikken må være brukbar før biltransport begrenses. Spesielt til de, som bor utenpå byer.
- Kollektivtransport døgnet rundt inn til og ut av Oslos nærområder så ville ingen ha hatt behov for bil til jobb i Oslo. Tas dårlig hensyn til de som jobber turnus og som bor utenfor Oslo.
- Kollektivtransport fra nedre romerike til Oslo sentrum er alt for dårlig, derfor har jeg begynt å kjøre bil. Bil til byen = 15-16 minutter, kollektiv til byen = 60-70 minutter, med 3 bytter og stappfulle busser og t-baner. Alt for tungvint at alle knutepunkter er på Oslo S/Bussterminalen, alle jobber ikke der.
- Kollektivtransport i rushtiden er sprengt allerede. Løs dette først
- Kollektivtransporten burde gå kontinuerlig (ikke ta bort avganger)
- Kollektivtransporten bør få høyere prioritet ved lyskryss.
- Kollektivtransporten er blitt dårligere. fære busser til Oslo S og fornebubåten er stoppet.... ingen heads up!
- Kollektivttilbudet må styrkes, det er trangt allerede nå.
- Kolletivtratikken må kjøres ofte, og alle områden av byen bør dekkes av en kolektivtilbud uten å måtte belage seg på å bruke 15 min på å gå i mellom to holdeplasser.
- kommer vestfra på e18 og dette er en meget belastet strekning som er meget sårbar ved ulykker da det fort blir veldig lange køer.
- Kommunen lager sykkelfelt ut fra bilistenes behov
- Kommunens nåværende politikk om å gjøre det vanskeligere å eie/parkere bil i sentrale deler av byen, vil føre til et mindre mangfold ved at personer som trenger/ønsker å ha bil presses ut. Ja, det er mye trafikk i Oslo, men ikke mer enn som må forventes i en storby, og jeg opplever den ikke som sjenerende hverken som bilist, syklist eller fotgjenger.
- Konsentrer bykjernen som en sammfunnskjerne, bygg høyere, og gjør den bilfri. Problemet er fra mitt behov at det er så mye næringsirsomhet i sentrum. Det trenger ikke jeg - subjektivt sett.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Krigen mot bilene i sentrum vil få folk til å dra til kjøpesenter i utkanten av byen
- Kryssing av trikkeskinner for syklister er et problem og må taes hensyn til!
- Kunne spurt hvor mange sykler husstanden disponerer, vi sykler ofte til sentrum fra Fornebu
- Kunne spurt om transportmetode hjem etter jobb. Er ikke nødvendigvis samme som til.
- Kunne vi få færre sykler i sentrum? Jeg er fotgjenger og lei av å måtte hoppe unna.
- Kunne vært relevant med spørsmål om man disponer elbil og/eller elsykkel
- København er eksemplen å følge ifht sykkeltrafikk. Oftere T-bane/bus/trikk på rushtiden hadde ikke vært luksus
- La hele byen være et sted å bo - også for de med bil
- Lag kollektivtilbudet bedre FØR dee innskrenker antall p-plasser!
- Lag også sikre parkeringsplasser for elsykkel, så de ikke blir stjålet!
- Lag sykkelveier
- Lage kollektivfelt E18 vest til Sandvika
- Lang
- Lattterlig få parkeringsplasser i Oslo sentrum
- Ledende for de Gørnne's ønske om bilfritt sentrum og strupe biltrafikk. Bruk energien på å bygge T-banenettet Forneburingen og ellers på tvers av sentrum.
- Ledende spørsmål mot bilfritt sentum
- Legg arbeidsplassene ut av Oslo. Bygg ringvei utenom byen, slik at vi som skal til andre steder enn Oslo, kan slippe å kjøre gjennom og belastes med bompenger til Oslos byregjering
- Legg gjennomfartstrafikken utenfor Oslo
- Lei av alltid og måtte stå som sild i tønne når jeg kjører kollektivt! Alltid måtte kjempe om sitteplass. Ikke rart folk kjører bil....
- liker at det legges til rette for mer sykkel og kollektivt. Bør få flere ruter i rushtiden og billigere billetter på kollektivt
- Liker den positive utviklingen. Ønsker flere sykkelveier. Fungerer dårlig å sykle på fortau
- Liker ikke ordningen med kollektivfeltete på E18. Kollektivfelt kan ikkk brukes uten passajerer i EL-bil mellom 07.00-09.00 på hverdagene. Medført til mindre flexibilitet.
- Liker tanken på mer tilrettelegging for sykkel og mindre trafikk i indre bykjerne
- Likte undersøkelsen. Fornøyd med kollektivtrafikken. Syklemulighetene kan forbedres.
- Lite sammenheng i merking sykkelruter gjennom sentrum
- Lite spørsmål om trafikk til å være en undersøkelse som skulle handle om dette
- Litt for lang
- Litt for lite fokus på menneskelige faktorer
- Litt for mange personlige spørsmål. Er ikke tilhenger av bilfritt sentrum selv om jeg ikke kjører der selv.
- Litt for mye bilbruk. barn blir kjørt for mye til og fra skoler og trening. Her må det en holdningsendring til.
- litt for snevert bare å fokusere innenfor Ring 1; innenfor Ring 2 er det vel så "byaktig" (f.eks. Majorstua)
- Litt kaotisk f.t.
- Litt lang
- Litt lang undersøkelse
- Litt lang undersøkelse. Når jeg har svart at min reise var uendret, hadde det vært hyggelig å kunne droppe de irrelevante spørsmålene automatisk.
- LItt lange avstander å gå til kollektivtilbudet på Nordstrand. Plundrete med barn.
- Lokaltog L1, med 4 avganger pr time er topp. Tog og gange er livskvalitet, verdifull tidsbruk.
- Lurer på hvorfor det bare er interessant om man har hjemmeboende barn under 18 år, men ikke over 18 år? Særlig hvis de i tillegg har førerkort...
- lurt å tenke på alle, ikke bare unge som ikke blir syke av å være ute i dårlig vær
- Lykke til
- Lykke til med et sentrum uten private biler
- Lykke til med spennende endringer!
- Lykke til med sykkelsatsing
- Lykke til!
- Lær av "Smart Cities" og tenk på mennesker av alle alder.
- Lær av Japan hvordan innføre folkeskikk i offentlig transport. Be mennesker i buss, t-bane etc om å la vær å snakke i telefonen: Sett opp skilt med bilder som kan forstås på alle språk.
- Majorstukrysset bør utbedres for gående
- MAn blir stående litt for lenge ved lyskryssene når man går. Ofte kommer det hverken busser eller biler. I none tilfeller kan man trykke på "blindeknappen" under. Det hjelper litt. Men burde kunne ordnes på mer moderne måte.
- Man burde ha en alternativ rute for de som skal forbi Oslo. Oslofjord tunnelen er god men om man kunne utelukket den forbigående trafikken og latt de kjøre rundt sentrum istedet for gjennom hadde det bedret utslipp og flyt i selv sentrumsområdet.
- Man bør utvide ordningen med beboerkort for parkering, og øke avgiftene på parkering og bompenger. Det blir da greit å ha bil stående for fastboende, men bruken blir dyrere.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Man kan alldri bygge seg ut av bil-køproblematikken. Jo bedre det blir å kjøre bil, jo flere vil gjøre det. Innsatsen må settes på andre områder
- Man må akseptere at svært mye trafikk i Oslo er gjennomgangstrafikk. Så lenge det ikke finnes relevante eller gode nok alternativer må Oslo kommune og Akershus fylke legge til rette for denne trafikken i tillegg til å arbeide for et mest mulig bilfritt sentrum og god avvikling av rushtrafikken. Biler og nyttekjøretøy komemr til å være med oss i mange år til. Nå virker tiltakene halvveise og skaper mye kaos.
- man trenger en viss tilgjengelighet for bil i by. Ikke alle kan gå/sykle. Noen bor også i sentrum
- Mange aggressive sjåfører i Oslo. Både førere av firma og privatbil.
- Mange bra tiltak for bedre sykkelfelt i det siste. Ønsker meg mer av det.
- Mange irrelevante spørsmål!
- Mange sliter med helse og er avhengig av bil. Vi har lang vinter i Norge og sykkel ikke er løsning for mange. offentligtransport fungerer ikke som det skal .. mange forsinkelse i hver rettning. hvis dere bekymre dere virkelig for miljø, bør dere kutte ut privat flyer .. ser på andre løsninger enn biler ...
- Mange trenger - og ønsker å kjøre bil
- Manglende helthetlig bilde/folk uten erfaring tar viktige,ofte fatale beslutninger i byplanleggingen
- Manglende snømaåking av fortau utenfor Ring 3 gjør det krevende å gå istedenfor å ta bil til/fra barnehage om vinteren. Undersøkelsen tar ikke høyde for at retur fra jobb er annerledes enn til jobb, pga henting i barnehage
- Mangler gjennomgående sykkelfelt, der ingen parkerer, busser stopper etc
- Mangler målrettet spørsmål om T-bane og trikk systemet. Dette er en svært viktig del av byutviklingen, men ble ikke etterspurt.
- Mangler spørsmål og vurderinger rundt særlige behov. HC mv.
- mangler sykelveier og sykelveier blir bedre hvis de er separate fra biltraffikk. Der blir også tryggere å sykle med barna
- mangler sykkelfelter med kontinuitet, som fører sykklister å bytte fra fortau til vei
- Marker på gang-sykkelvei hvor man går og hvor man sykler (se i Sverige). La ikke folk sykle på fortau.
- Masse ledende spørsmål som vanlig
- MDG kan ryke og reise!!!!!
- MDG må gå, og undersøkelsen var for lang
- MDG og AP vil "ødelegge" mye av Oslo med de restriksjoner bl.a.bompenger som nå skal innføres. Flere vil bli værende utenfor Oslo eller benytte tettsteder rundt Oslo(Sandvika,Asker, Lillestrøm, Ski etc.)
- MDG'ere og andre rødgrønne tullinger er i ferd med å ødelegge fremkomsten for normale folk
- med 120 kr hver vei per pers fra Askim til Oslo det er mye biliger å reise med bil til OSLO, Fjern MDG, og heller heller gjør kollektiven billigere for folk som bor utren for OSLO slik at vi kan ta tog og trykk også
- MEd bilfritt sentrum er politikerne er på god vei til å ødelegge Oslo sentrum. Ikke gjør det!
- med fler mc og sykkel parkering kan det bli færre biler.
- Med færre biler i sentrum, håper jeg luftkvaliteten også blir bedre. Den har til tider vært svært dårlig, til tross for at Oslo er en relativt liten by. Hadde også vært positivt med mulighet for tilbakemelding på prisnivå for kollektivtransport. Når man ønsker at flere skal reise kollektivt, er det mot sin hensikt at prisene går raskt oppover. Og for de som allerede har bil, er det som regel billigere å bruke den framfor kollektivt. Samlet sett er ikke dette bra, og prisene burde vært vertfall halvert. Hvis det resulterer i for lav kapasitet, så er det et slags luksusproblem, siden det betyr at politikken faktisk fungerer, og folk flytter seg over til kollektivtransport.
- Med mindre trafikk i sentrum vil jeg oftere ta med barna. Det er fantastisk at det legges til rette for at folk bruke områdene langs vannet i sentrum, feks Vippa, Sukkerbiten og Sørenga.
- Med mye utbygging i forstedene, samt bruken av blokker, skjer det en fortetting av befolkningen. Dette er ikke negativt, da vi må godta mindre plass. Det er likevel viktig at kollektivtilbudet blir tilsvarende styrket. Jeg opplever generelt mye trengsel på tbanen i rushet. Det er da typisk i tidsrommenen 0745-0815 på morgenen og 16-17 på ettermiddagen. Jeg reiser daglig Røa-Jernbanetorget-Røa og merker en økning i trykket på banen allerede.
- meget bra undersøkelse. jeg håper oppslutningen blir stor.
- Meget tungvindt med stengte gater for håndtverkere som skal utføre arbeid. Ingensteder å sette bilen hvor verktøyet de trengerer . Må bære langt og tungt og noen ganger lar det seg ikke gjøre! Det er det inge som tenker på med bilfritt sentrum.
- Meir sykkelinfrastruktur og kanskje fartsgrenser og betre sykkelregler langs "Tour de finans"?
- Meningsløst å fjerne parkeringsplasser i kongens gate ved festningen
- Mer helhetlig politikk. Samarbeid mellom Bane nord/NSB, kommunene, Ruter og Statens vegvesen. NSB legger ned stasjoner med parkeringsplasser, Statens vegvesen må opprette nye. Kommunene gjør det dyrt å parkere i sentrum, men NSB stopper bare der. TOI sier at foreldre ikke kjører i rushtiden, og at pendleparkering ikke er miljøvennlig. Flere har hjemmekontor, mens Ruter har ikke fleksibelt månedskort. Forsinkede tog. Pendleparkeringsplasser som plutselig stenger. Hvor er handlingsrommet for forbrukerne? Hvis kollektivtransport skal brukes må man kunne stole på det. Kollektivruter må ikke kun gå i rushtiden, fordi man må kunne komme raskt hjem, nå legetime eller

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

møte på skolen. Dette har medfølelse av trygghet å gjøre hvis man velger kollektivt. Foreldre må kunne komme seg raskt hjem. Trygghet, tillit og fleksibilitet, mer enn økonomi må styre rutenettet.
- Mer og billigere kollektivtrafikk
- Mer sykkelfelt, mindre blanding av trafikk, flere "myke" fortauskanter.
- Mer sykkelvei!
- mer sykkelveier og trygge sykkelparkeringer i sentrum og bevar grøntområder i utbygningsområdene, det bygges kvelende tett mange steder . bevar markagrensen
- Mer T-bane
- Mer tilrettelegging for syklister. T banen er gull verdt - største trivselsmoment for å bo og jobbe slik jeg gjør
- Mer trinn og mindre buss i sentrum ville vært bra + mer i tunnel under byen (feks rundt Oslo S og mot Ekeberg), ja til taubane til Ekeberg:-)
- Merk at mange er avhengige av bil for å komme seg til og fra jobb. Jeg kommer meg faktisk ikke på jobb uten å kjøre bil. Skal jeg kjøre kollektivt, må jeg først kjøre bil et stykke, og da bruker jeg likevel ca. 1 time mer hver vei enn når jeg kjører bil. Når jeg først er i Oslo, kjører jeg helst kollektivt.
- Miljø- og tidsdifferensiert bomring burde ha kommunens høyeste prioritet for å styre trafikksituasjonen
- Min arbeidsplass har dårlig sykkelparkering. Ikke tak over plassene.
- Min arbeidsreise har blitt forverret av trafikksistuasjonen utenfor Ring1. Bussen er daglig forsinket med 50% når jeg skal hjem.
- Min bosstedsadresse stemmer ikke med der jeg oppholder meg fra april til oktober (øy i Oslofjorden)
- Min bruk av Oslo sentrum etter jobb begrenser seg pga innsnevrete parkeringsmuligheter. Jeg kjører bil til jobb fordi det tar kortest tid og er mest praktisk.
- Min forutsetning for besvarelsen er at Oslo sentrum i denne undersøken er innenfor ring 1
- Min grunn til ikke å sykle er at sykkelveiene ikke er fysisk skilt fra bilveien. Setter ellers stor pris på hyppige bussavagner og alltid sitteplass.
- Mindre biler, mer liv.
- Minsk biltrafikk i Ring 1. Lag ny, hurtigere trikketrasé i Hammersborgtunnelen.
- Misfornøyd med bom på Ekebergsletta
- Misliker at det ikke er kollektivfelt vestover på E18
- Misliker sterke begrensningene som er lagt på ettermiddag-/kveldsparkering i sentrum
- Motorsykler burde ha vært forbudt i sentrum
- motstander av utviklingen så langt i bysentrum. Vanskelig å utføre arbeidet når jeg kan bruke bil. (situasjonen er litt annerledes nå som jeg ikke har førerkort men er vanligvis avhengig av å bruke bil til sentrum flere ganger i uka.)
- MPG glemmer at mange som jobber i Oslo ikke bor innenfor ring 2, uten barn som må kjøres til og fra skole/barnehage. Ved å potensielt bedre ting for seg selv mens de sykler til jobb eller parkerer gratis på Stortinget eller rådhuset, gjør de hverdagen for oss som bor på steder uten trikk hvert 5. minutt eller innen sykkel/gåavstand til jobb.
- Mye billigere kolektiv transport.
- Mye byggearbeider i gatene grunnet feil dimensjonering av trikk/spor
- mye bygging/veiarbeide gjør det lite fremkommelig, selv for gående
- Mye fokus på bil her! Synes at scootere er en del av bybildet!
- Mye ledende spørsmål, skjønner hva dere vil at jeg skal svare.
- Mye veiarbeid rundt omkring om dagen, med dårlig eller ikke noe alternativer for syklister. F.eks over Ekeberg/Nordstrand, og på Mastermyr. Koster syklister 5-10 minutter ekstra hver dag i tapt tid
- Må bygge " by WC" som er ren og billig for gågate liv. Maksimum 5 kr. Ikke mobil WC !!!!!
- Må bytte kollektivt tre ganger og vente imellom. I regn og slutt blir det så godt som uaktuelt. Men har alltid, med noen unntak, kjørt kollektivt til Oslo sentrum.
- Må bytte t-bane for å komme til/fra jobb, derfor uaktuelt med kollektiv transport. Bruker for lang tid.
- må finnes en måte å kartlegge byens innbyggere sine meninger .ALLE eier denne byen og ALLE må he en mening.
- Må ha bil for å rekke aktiviteter med barn og jobb på samme tid.
- Må jobbes mot færre krysningspunkt mellom bil og sykkel, dedikerte sykkelbaner, og forkjørsrett for sykkel fra eller i sykkelbaner.
- Må komme god sykkelvei langs hele ring 3!
- Må kunne kjøre gjennom byen uten å bli ruinert
- Må legge til rette for at det er mange som er delvis bevegelseshemmede og desorienterte eller på andre måter trenger hjelp
- Må legges bedre tilrette for parkering
- Må slutte og ødlegge for bilistene.
- Må sykle gjennom Bjørvika for å komme til/fra jobb. Det er vanskelig, og til dels farlig.
- Må være mulig å komme til Oslo med bil
- Nedleggelsen av Jomfrubråten holdeplass har kortet inn min reisetid til jobb. Er svært negativ til at den skal gjenåpnes.
- Negativt at Elbilen er holdt utenfor
- nei
- Nei

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- NEI
- Nei til bilfritt sentrum ! Og alt for dårlig å måtte bruke 50 min. på en reise som utenom rush-tiden går på 15 min. (pga. stengte løp i tunel m.m.)
- Nei til fjerning av gateparkering i boligområder.
- Nei. bor i Moss. Kjører kollektivt til Oslo
- Nesoddbåten er bonus på reise til og fra Oslo
- Nesten ingen bilister bruker blinklys og mange "ser" ikke syklister.
- Noe av det beste med dårligere kapasitet i Brynstunnelen er å sykle forbi køen
- Noe jeg har merket med det siste året er at det har blitt stadig flere folk på t-banen om morgenen. Det er mye fullere vogner og trangt om plassen selv når t-banen går så hyppig som den gjør.
- Noe må gjøres med syklistene som sykler på fortau og skaper nesten ulykker på steder hvor de ikke skal sykle i utgangspunktet. Noen av Foodora-syklistene bryr seg overhode ikke om gangfelt og rødt lys. Det må gjøres noe med sykkelkulturen i Oslo.
- Noe må gjøres med toalettmulighetene og pausesytemene til bussjåfører. Dette vil gi mer opplagte/uthvilte bussjåfører, noe som igjen vil føre til at de gir bedre service, noe som virkelig trengs!
- Noen ganger er det helt nødvendig å kjøre bil til sentrum. Det er allerede vanskelig å få en
- Noen ganger må man kjøre bil - ellers blir hverdagen for slitsom og det går både utover en selv, familie og arbeidsgiver - f.eks. når man må hente/følge barn til/fra skole og til lege/tannlege midt i arbeidstiden. Det har blitt for vanskelig å parkere i sentrumsnære strøk - færre p-plasser og mer tidsbegrensning. Dessuten - man må sette inn mange flere busser o.l. for å få til tilfredsstillende kollektivopplevelse. Det er ikke ok å få andres influensahoste midt i ansiktet på en full buss.
- Noen ganger trenger man å bruke bil, sånn er det bare. Det føles utrygt på denne tiden av året, fordi syklister er uvørne, kjører veldig fort og insisterer på sin rett i trafikken. Syklister bør ha et helt eget felt, og bilister sitt. Det bør være mulig å kjøre til Oslo sentrum og finne gratis parkering.
- Noen gater kunne stenges for biler også utenfor ring1 disse kunne bli til sykkel- og bussgater uten biler.
- nope
- Nordmenn eier ikke sykkelkultur. Få viser hensyn til andre enn seg selv. Syklister driter i trafikkreglene, bilister driter i syklister. Dårlige holdninger gjør trafikk farlig for alle, særlig myke trafikanter til fots eller på hjul. Ingenting blir bedre før trafikanter som bryter reglene henges ut og skammes. Bøter hjelper ikke. Hyppigere kontroll, strengere straffer, offentlig skam hjelper. Se til Japan for eksempler på slikt.
- Nordmenn er usiviliserte
- NSB er forferdelige!
- NSB forbedres sin tjenester
- NSB og Ruter må samarbeide mere ang korrespondering mellom tog og busser på Holmlia stasjon
- Ny veier måHele trafikksituasjonen i Oslo og Akershus må sees i sammenheng og betraktes under ett.
- Nye bussruter vestfra har påført meg en betydelig forverring av reisetid, flere bussbytter
- Nye sykkelveier bør planlegges bedre enn i dag. Mange nye sykkelfelter begynner/slutter plutselig, ofte ifm lyskryss. Det er nesten farligere enn ingen sykkelvei.
- nyttig
- Nå må byrådet kutte dette samarbeide med MDG og prioritere et rettferdig arbeidsliv og et rettferdig samfunn. Det er flott om de også kan samarbeide bedre med nabokommunene og ikke ødelegge valget for dem. Dette bilfri by-tullet kan ødelegge alt. Det hadde også vært flott om de så at vanlige mennesker ønsker å stå lengst mulig i jobb og at folk gjør sitt beste - kjører el bil, sykler så mye de kan, men at andre forhold kan gjøre at vi har andre idealer og behov enn å være konstant 30 år, bo på Grunerløkka og ta trikken over alt.
- Når alle hovedvegs årene kommer in til sentrum bør dette kansje gjøres noe med.biltrafikk er og blir det uansett. Feks. lege E6/18/16 UTENFOR BYENE..
- Når byrom planlegges - husk at korteste (gå)avstand ofte er en diagonal
- Når det gjelder forverring av reise til jobben handler dette om omlegging av T-banelinjene. Endring i linje 5 til Vestli har ført til et langt dårligere tilbud for meg. Halvparten så mange avganger direkte til jobb og nesten aldri sitteplass.
- Når fjernes bil/busstrafikk fra sjøsiden av Rådhuset?
- Når klimahysteriet gir seg så håper jeg hoder vil rulle.
- Når man får spørsmål om "bilfritt sentrum" så kan man bare se for seg hva det betyr. Vi får ikke oppgitt noen detaljer om hvordan dette skal realiseres. Personlig mener jeg at det gir et ugunstig grunnlag for data som kommer frem av denne undersøkelsen.
- Når man skal krysse byen er det for tidkrevende å kjøre kollektivt. Det er vanskelig å gjøre innkjøp (utenom dagligvarer) uten å bruke bil. Tidkrevende og vanskelig å komme til butikker (ikke dagligvarer) dessuten større ting krever bil. Skal man innom flere steder er det nærmest umulig å benytte seg av kollektiv transport. Per nå jobber jeg i sentrum, men bor i utkanten mot marka. Det fungere helt ok med kollektiv transport til og fra jobb, bortsett fra at det tar dobbelt så lang tid enn om jeg skulle kjørt bil. Dessuten er det tidvis litt for fullt i rushen på t-banen, selv om kapasiteten er økt de siste årene.
- Når Oslo blir fritt for private kjøretøy vil det gjøre en vanskelig transportsituasjon umulg. Vurderer å flytte til utlandet.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Når trikkeholdeplasser og bussholdeplasser på Skøyen stadig flyttes lenger vekk fra opprinnelige boligområder så slutter man å bruke dem (eksempel: buss 20 og trikk 13) Det blir for langt å bære varer o.l.
- Når vi besøker barnebarna på Frogner, er det praktisk for oss å kunne kjøre vår hybridbil og parkere. For mannen min er det tungt å gå opp fra T-banen pga nedsatt hjerte- og lungekapasitet. Bilfritt er fint, men det må ikke bli altfor rigid. Jeg sykler og bruker kollektivtransport i det daglige.
- Også denne undersøkelsen fokuserer lite på hvordan motoriserte tohjulinger kan bidra til en bedre, tryggere og renere by
- ok
- Ok
- OK
- Ok for meg med bilfritt sentrum, men pass på at pendlerne blir tatt vare på. Kollektivtilbudet blir ikke godt nok med det første, og mange av oss er de som må kjøre bil for å få hverdagen tidsmessig til å gå opp. Det er samtidig vi som har høyest gjeld og store utgifter til barnepass. Høyere bompengekostnader rammer de med barn som må kjøre i rushtiden, det er ikke bare å kjøre før eller etter, eller stole på at kollektivtilbudet virker i dag. Samtidig er det dyrt med kollektivtrafikk når du bor utenfor Oslo takstene. Skal priser opp for bil/rushtid, må priser ned på kollektivtilbudet. Forslaget i Oslopakke 3, kan i verste konsekvens sørge for at den i husholdningen med lavest inntekt må ned i stillingsbrøk for å få hverdagen til å gå opp, både kostnads- og tidsmessig. Dette vil også gi ringvirkninger mtp fremtidig pensjon. Miljøforebyggende tiltak er bra for våre barn og jeg er positiv, men dette må utføres på en måte slik måte at ikke småbarnsfamiliene er de som skal betale høyest for barnas fremtid.
- OK med bilfritt sentrum, jeg bor sentrumsnært. men parkering for mennesker som er avhengig av å komme til kollektivtrafikk er viktig. også viktig med muligheter for folk med bevegelseshemming, eldre og av- pålastingsmuligheter med bil.
- Ok undersøkelse
- Ok undersøkelse, men er det noe dere bør ta tak i så er det sykkelistene. Det er de vi er redde, ikke bilene.
- ok, undersøkelse (kunne vært rimeligere månedskort m/toget)
- Om butiker kan arrangera hemleverans av varor kan bilfri sone funka annars tror jag att butiksdriften kommer gå ner
- Om det skal bli bilfri sentrum så håper jeg kollektivtransport blir like god slik som i London
- Om setrum blir bilfri bør det også et forbud mot trening med sykkel i setrum også. Ingen biler blir man mindre oppmerksom på sykkler i stor hastighet.
- Om syklistene skal bli mange fler må de bli flinkere til å følge de reglene som gjelder. Håndverkere må få tilgang med nødvendig utstyr. Beboere må kunne få tilgang til nødvendig transport.
- Om undersøkelsen: Man kan både ha egen bil og være med i en bildelingsordning. Ulike biler til ulike behov, for eksempel varebil til frakt. Savner spørsmål om el-bil
- Ombygging på Sagene gjør at stoppestedet "Arendalsgate" ikke eksisterer. Veiarbeid har pågått der i 2 år. Vanskelig å levere og hente i barnehage. Virker som om dere graver opp samme sted om og om igjen. Skjønner det ikke. Det gjør at bilen kommer frem for bus.
- Omlegging av ekspressbusser i Bærum, samt at de ikke lengre kan kjøre gjennom sentrum, medførte at vi måtte kjøpe bil nr. 2.
- omygginger og rehabiliteringer gjør at folk finner veier gjennom boligområder med mange barn og ungedette er svært uheldig
- oppfatter dette som en undersøkelse som skal støtte opp om bilfritt sentrum
- oppgradering av sykkelveier og bilfritt sentrum blir bra
- Opplever at biler kjører for fort ved krysser, at det kan være veldig glatt på gatene i perioder og at flere viktige stoppesteder har blitt lagt ned i sentrum
- Opplever at det er greit å komme seg inn til sentrum på sykkel fra de fleste retninger, men inne i selve sentrum er tilbudet for syklende fryktelig dårlig. Nesten ingen fungerende tilrettelegging spesielt for syklende, og det lille som er blir ikke respektert. Når sykling i stor grad må foregå i blandet trafikk i gater med gateparkering og på «vrimleområder» med mange fotgjengere, oppstår det lett konflikter med andre trafikantgrupper. Vanskelig å unngå fysiske hindringer som gir ulykkesrisiko (f.eks. parkerte biler, sperringer i forbindelse med veiarbeid, fortauskanter, pullerter, gjerder, brosteinlagte gater, trikkeskinner). Stort problem at ferdselsårer for syklende bare blir sperret av ved byggearbeider og arrangementer, uten at det gis informasjon og uten at det legges opp alternative ruter. Veivisningsskilt for syklende er tidvis absurd og i konflikt med annen skilting. Det å skulle ta seg fram på sykkel i sentrum blir uforutsigbart med høy grad av improvisasjon og veksling mellom ulike løsninger.
- Opplever at flere reiser med tog fra retning Drammen. Dette fører igjen til at det blir vanskeligere å finne parkering ved stasjonen og fullere tog.
- Opplever at tilgjengeligheten til Oslo sentrum har blitt dårligere for folk i Nittedal etter at traseen til bussen i sentrum er endret og eneste holdeplass i sentrum er Oslo bussterminal. Dette er langt unna Oslo sentrum og medfører en lenger reisevei til sentrum. Dessuten er det hverken hyggelig å gå til uteterminalen på bussterminalen om kvelden eller å stå der om kvelden å vente på bussen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Opplever det som mer problematisk med kollektivtransport på tvers av bydeler enn inn til sentrum. Det krever ofte bil å bevege seg effektivt på tvers.
- Opplever ikke kolektivtilbudet som et reelt tilbud, det er altfor dårlig, selv om jeg innen Oslos grenser. Dette er det største problemet i forhold til bilfritt sentrum. Kollektivtilbudet øverst i Groruddalen blir bare dårligere og dårligere, derfor opplever jeg meg tvunget til å bruke bil for å få hverdagen til å fungere. For jg reiser gjeren kollektivt så lenge et er praktisk gjennomførbart. Og et stort Ja til bilfritt sentrum fra meg.
- Opplever ofte forsinkelser på trikk/buss pga feilparkerte biler. Håper kollektivtrafikken får god plass med bilfritt sentrum
- Oppleves utrygt å vandre i sentrum på kvelden pga mye langere og narkotikamiljø. Oppleves utrygt å vandre langs trafikert vei, da bilene ofte kjører fort, busser og trikker respekterer rødt lys i mindre grad enn bilister.
- Opptatt av at mitt nærområde (Høvik) etter ca 20 års venting skal få et bedre nærmiljø ved at E18 snarest legges i tunnel. Er ikke opptatt av kapasitet, det er nærmiljøet, ikke tilbudet til bilistene, som er viktig for meg.
- Oslo bl bygget før bilene kom, det bærer den preg av. Kollektivtransporten har for ligten plass i rushtiden.
- Oslo ble ikke planlagt og herav sliter vi med problemer med trafikk i dag. Foreslår at Oslo rives og bygges opp igjen med en god plan for fremtiden i tankene.
- Oslo blir en bedre by med færre bilder i sentrum
- Oslo bør også begrense bruk av El biler i Oslo sentrum - samme forurensning fra bildekk (ref mikroplast). Viktig å prioritere kollektivt, gående og syklister. Prinsens gate med trikker begge retninger har blitt kjempefin - til etterfølgelse!
- Oslo er en generelt flott by!
- Oslo er en kaotisk sykkelby, særlig i sentrum!
- Oslo er ikke bare for de som bor like ved. Alle kan ikke ta tog. Det må være mulig å kjøre inn i byen og parkere slik det er i dag
- Oslo er priviligert som har så godt utbygd kollektivtilbud. På Gjøvik er kollektivtilbudet så dårlig at det ikke er et reelt alternativ, spesielt i helger
- Oslo er på god vei til å bli mer sykkel vennlig! Forhåpentligvis vil også bilister bli mer vant til å dele veien med syklister.
- Oslo løste trafikkproblemene på 80 og 90 tallet det Byrådet nå driver med er provinsiell moralisme
- Oslo S burde flyttes ut av byen av sikkerhetsmessige grunner. Gjøvikbanen må rustes opp slik at den bruker kortere tid. Krysningsspor på Reinsvoll og andre steder. Tidligere avganger til Gjøvik sørfra.
- Oslo sentrum blir triveligere uten biler - for store og små
- Oslo sentrum bør tilrettelegges bedre for gående og syklende. Gode muligheter for innfartsparkering kollektivtilbud utenfor sentrum
- Oslo sentrum er ikke noe spesielt koselig sted....
- Oslo sentrum er stort sett hyggelig og ikke for mye trafikk.
- Oslo sentrum tilrettelegges kun for egne beboere. Som pendler er det lite interessant å besøke en by uten tilgjengelighet/parkering for bil.
- Oslo trenger et bedre kollektivtilbud om det skal bli helt bilfritt. Bussene og trikkene er helt stappfulle i rushtiden.
- Oslo trenger et hyggeligere bymiljø i sentrum. Flere fine tilbud til fastboende og besøkende må erstatte bilene!
- Otroligt trött på alla köer in och ut av Oslo skapade av ett antal "trånga sektorer" såsom f.eks. Ryen. Väldigt mycket produktiv tid som försvinner för otroligt många människor varje dag. Detta reducerar dyrbar tid både på jobb och för fritid.
- Parkeringsprisene i Gøteborg/København er 1/10 av prisene i Oslo. Det er omtrent like mange plasser der som her. Likevel oppleves sentrum i de byene som akkurat like bra som i Oslo. Logikken rundt å fjerne parkeringsplasser og mulighet for å kjøre inn i sentrum er helt manglende. Det ender med færre tursiter, vi som bor her klarer oss alltids, men shoppingen gjør vi andre steder enn i sentrum.
- Pendler fra Røyken til Skøyen med tog. Dette har blitt mye verre etter at togruten ble lagt om til lokalrute mellom Asker og Lysaker. Jeg kan også ta buss til Sætre. Den går en gang i timen, samtidig som toget går, og tar ofte veldig mye lenger tid om ettermiddagen. Derfor foretrekker jeg tog og bil.
- Pendlere fra forstedene trenger gode direktebusser til Oslo sentrum
- Pendlere som ikke jobber i sentrum må ha et effektiv kollektivtilbud på kryss og tvers av byen, det går mye tid til arbeidsreise hver dag
- Planene om sykkelveier i mitt nærområde er "overdrevne" og tilsynelatende lite gjennomtenkte. Gjelder særlig planene for Langbølgen.
- Planlegging for bilfri og utslippsfri by er fint, men det er et spørsmål hvordan marked/handel vil tilpasse seg - vil vi bare få kjedebutikker etc og kaffebutikker , snacksbutikker og restautanter?
- Positiv til bilfritt byliv, men er veldig spent på hvordan det skal realiseres. Da med tanke på varelevering til butikker etc. Skal man få ned bilandelen må det bli mer attraktivt å ta kollektiv, gå å sykle
- positiv undersøkelse. Trafikken oppleves som mindre nå enn for få år siden

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Positivt at det endelig begynner å bli flere ulemper for dem som velger bil, f eks restriksjoner ved høy luftforurensning i vinter
- Positivt at trikken går helt til Kjelsås!
- Positivt med bilfritt sentrum.
- Positivt med denne undersøkelsen. Oslo har etter mitt skjønn store utfordringer mht trivsel i sentrum, sammenlignet med mange andre, og større, europeeiskke byer. Få bilene ut av sentrum, og flere myke tiltak og miljørettede tiltak inn i stedet.
- Positivt med mer tilrettelegging for sykler i Oslo. På tide!
- Preget av politisk korrekthet om bilfritt sentrum
- Prioriter fotgjengere høyere i krysset ved st. Olavs Krk. Jeg går der hver dag og er redd for at det skal bli enda værre når sentrum blir bilfritt, fodi dette er rett utenfor bilfritt område.
- Prioriter kollektivtransport og sykling :-)
- Prioriter sykkelveier. Bygg sykkelbroer.
- Prioriter å legge lokk over trafikkerte områder i byen. Helsfyr området bør legges under lokk! Vi vil ikke ha flere veier i Alna bydel!
- Prisen for bruk av kollektiv tilbudet går opp og gratistilbudene ti lel-biler øker.Opplever det som en dårlig fordeling av godene - hvorfor skal fellesskapet betale for strøm og plass til de bilsitene som i så liten grad bidrar?
- Prisene på kollektivtransport bør ikke øke, gode avgangstider og bra at det skal gå avganger senere på kvelden og natta.
- Privatbilene i Dronning Eufemias gate bør stoppes Hindre bussen til Drøbak daglig
- Privatbiler bør bort fra Jernbanetorget for å slippe frem kollektivtraffikken.
- Privatbiler bør bort fra sentrum, økt satsing på kollektiv
- Prosjektet stigmatiserer bilister negativt. Istedenfor å stenge alle bilister ute (pisk), bør det heller legges bedre til rette for at flest mulig ikke trenger å bruke bilen til vanlig (gulrot). Noen ganger er man rett og slett avhengig av bilen, også i Oslo sentrum.
- provoseres over at romfolk aldri betaler på trikken og aldri blir kontrollert
- Prøver å unngå å kjøre bil i Oslo sentrum det er bedere med toget/buss
- På enig-uenig skalaen: Vær obs på på at ledende spørsmål vil føre til at respondentene i større grad svarer "enig" enn de ville hvis spørsmålet ikke hadde vært ledende - men dette er kanskje ikke et problem hvis dere skal sammenligne svarene på de ledende spørsmålene
- På grunn av omleggingen Ruter har gjort med å ta bort ekspressbusser til Oslo fra der jeg bor så er det blitt så komplisert å reise til jobb med offentlig kommuniaksjon at det er valgt bort. I forhold til mitt bosted og ekspresstilbudet som var tidligere ville jeg valgt offentlig kommunikasjon. ut over at ingen av bussene går til Oslo men det må byttes i Sandvika har jeg ikke tatt offentlig kommunikasjon fra mitt bosted mer enn en gang på det året jeg har bodd på denne adressen. Hvis man ønsker en bilfri by og at reisende skal bruke offentlig kommunikajson må det tilrettelegges slik at det er effktivt å bruke. Nå har man rygget inn i fremtiden.
- På høy tid å innføre bilfritt sentrum!
- På landet, bygg veier med bred veiskulder hvor gående/syklister kan ferdes. I byen bygg engne adskilte veier for syklister/gående/kjørende. Få nå lagt hovedveiene E6/E18 etc. utenfor Oslo.
- På min tur til/fra oslo S så er det veiarbeid eller byggearbeid som tar store deler av fortau og skaper mye trøbbel for biler og busser og syklister. Jeg hadde i vinter planer om å sykle til og fra jobb, men med den trafikksituasjonen som er pga alle byggearbeider og veiarbeider så føles det veldig uiskkert å bevege seg med sykkel sammen med biler og busser. Sykkelfelt ender op i byggegjerder og man blir tvunget inn i veibanen sammen med stressede busser og biler.
- På Rådhusplassen synes jeg synd på sykkelistene (jeg er gående), det er en mølje av gående og syklende. Bured vel male opp en sykkelsti for dem der, samt bakken opp mot Kontraskjæret må sykkelistene sykle inn på et busstopp. Håper det er planer for dette.
- På Sagene er flere av hovedgatene med parkeringsmuligheter i dag planlagt omlagt til sykkeltrasséer. Selv har vi leid garasjeplass, men med færre parkeringsplasser blir det svært vanskelig å få besøk fra gjester som kommer tilreisene utenbys. Faren med å bygge ut egne sykkelfelt er at "Tour de France"-syklistene får større rom i traffikkbildet og kan "dure på". Da vil jeg foretrekke å gå foran å sykle. Samspill mellom sykkelfelt og kollektivfelt er også problematisk, og det at sykkelfelt helt plutselig opphører.
- På strekningen gjennom Bjørvika, fra Bussterminalen/Nylandsbroen til innkjøring på Mosseveien bruker buss nå ca.20 minutter, fullstendig uholdbart
- På tide med sammenhengende sykkelvei langs ring 2 - farlig å bytte rolle hele tiden
- Pårørende til eldre foreldre som er helt avhengig av bilskyss fra dør til dør. Også med hensyn til alle aktiviteter.
- påvirker arbeidsreise at trikkestopp Welhavensgate ble fjernet
- rart oslopakke 3 ikke blir nevnt i denne undersøkelsen. Jeg kommer til å bli veldig pårørt av denne og det kommer til å svi i min økonomi. Jeg kjører diselbil på grunn av at dette var anbefalt da jeg kjører minst 80 km per dag til og fra jobb. Jeg har to bompasseringer per dag og kjører E6, altså ikke innom sentrale Oslo som denne pakken angivelig skal være med å lette på traffikken for. Vi er de som blir straffet, jeg kjører alltid innenfor "rushtiden" som er en alt for vid betegnelse og dekker ganske store deler av dagen, til og med da det ennå ikke er rush. Jeg prøver så godt det lar seg gjøre å kjøre når

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

det er mindre trafikk, så jeg drar hjemmefra 6:15 og er på jobb ca kl 7, selvom min arbeidsdag egentlig begynner 8:30. Siden jeg jobber i Oslo kommune og er lektor, får jeg lav lønn og på grunn av Oslopakken, så kommer jeg til å få økonomiske problemer. Skulle jeg velge kollektivt, så vil dette ta meg minst tre timer og førti min totalt med reise vei, siden jeg da må gå 20 min til toget fra min hjemmeadresse da det ikke er nok kapasitet for parkering ved min togstasjon. Selve reisen med kollektiv tar totalt minst tre timer. Vi som pendler, er de som blir straffet og nyter ingenting av godene. Hadde det vært mulighet, så ville jeg søkt meg ut av Oslo når det gjelder jobb, men det er trangt om jobb i mit tyrke for tiden (Lektor i formgiving, kunst og håndverk).

- redd for at butikker i sentrum ikke overlever om helt bilfritt
- Redusert biltrafikk i sentrum ville antakelig føre til at jeg kunne sykle mer til jobb, forutsatt at det bygges gode sykkelfelt. Det er kronglete å komme seg via barnehage til T-bane når ingen av stedene har parkeringsplasser. Hvis vi skal kjøre mindre til sentrum må vi kunne parkere ved T-banen.
- Regeringen må utskiftes med nogen der har begge ben på jorden benzin prisen øker bompenge øker snart har vi ikke råd til og gå på jobb
- Registrerer noen svakheter i innledende spørsmål, hvorfor spør dere f.eks bare om reisen TIL jobb og ikke FRA jobb - viktig når det gjelder oppfølgende spørsmål om andre ærend underveis. Og spurte dere om reisetid på ulike reisemidler, eller reisetid med VALGT reisemiddel? I tillegg andre svakheter/uklarheter.
- Regjeringen gjør mye bra. Fint om byrådet kan følge opp bedre og tilpasse seg regjringens samferdselspolitikk ved å ikke blokkere utbygging av veinettet
- Reise kollektivt innen Sone 1 burde være gratis, og ha senere ruter i helgene :)
- reise til Oslo krever mye ventetid, i bytte fra ett transportmiddel til et annet
- Reisemåte mer enn halve året er buss. Da tar det ikke 20 minutter å dra på jobb som når jeg sykler, men 30-50 minutter med buss + noe gangtid. Sykkel KAN IKKE vurderes som et likeverdig transportmiddel som buss, trikk, tog, t-bane eller bil. Dette er direkte usaklig fordi: 1) Man benytter sykkel med fare for liv og helse! Å oppfordre barnefamilier til å frakte små barn med en sykkel er jo uforsvarlig. Det er mye mer farlig på en sykkel enn å ha barn helt usikret i en bil. I en bil skal man jo ikke bare sikre barna, men sikre dem med trygge barneseter. 2) Sykkel er for de aller, aller fleste (99%??) et transportmiddel for sommerseongen. Det som bør styre valg av transportløsninger er derfor helårstransportmidlene!
- Reiser mye med tog, Sjelden man kan få sitte på strekningen Oslo - Lillestrøm
- Rimeligere kollektivreiser er et viktig virkemiddel
- Ring 2 er livsfarlig for mange. Jeg har vitnet 3 dødsfall mens på jobb. Gjør noe med strekkning M-stua - Uelandsgate.
- Ring 3 bør prioriteres mtp kollektivtilbud, samme med frysja/kjelsås når utbygging kommer. I tillegg trenger man ikke å gjøre alt bilfritt og kostbart, plant mer trær for grønt miljø, gjør kollektivtransport gratis slik at flere vil benytte seg av det. Lengre gyldighetstid på billetter samt. Mindre trikk men mer t-bane og bedre grønne busser.
- Ringen T kan gå oftere også på kveldstid
- Riv Byporten og lag plass til menneskene
- Romerikstunellen var stengt i dag, ble lenge å vente på stasjonen. Ellers synes togene stort sett å være i rute for tiden.
- Rotete trafikkbilde. Biler, syklister og gående må skilles
- Rundkjøringen nært OBS på Alnabru burde forbedres/gjøres større. Nå skaper den unødvendig trafikkork.
- Rushtidsutfordringene for bilister er dårlig ivaretatt
- Ruter endret ekspressbuss. Vi skal flytte til Oslo pga avstand til arbeidstedene til meg og kona mi.
- Ruter har med siste endring gjort sitt for å ødelegge kollektivtilbudet i Bærum. Før kunne jeg komme til jobb innenfor en time (på gode dager). I dag bruker jeg minst 1 time og 20 minutter. Det vil si at det tar opptil 3 timer per dag og komme til/fra jobb. Med bilen tar det mellom 1,5-2 timer. Ergo per i dag er ikke kollektivtransport et reellt alternativ til bilen.
- Ruter og NSB bør inngå et bedre samarbeid, deres respektive billettsystemer burde kunne brukes om hverandre (mtp soneinndelingen; dersom jeg ønsker å reise med t-banen fra Tøyen til Oslo S og deretter med NSB fra Oslo S til Ski, så kan jeg kun kjøpe billett via Ruter-appen da NSB ikke lar meg kjøpe billett for t-banen jeg må ta i forkant av toget som går til Ski.)
- Ruter og Oslo kommune prioritererer
- Ruters omlegging av kollektivtilbudet i Bærum (les: Lommedalen/Bærums Verk) har rasert det tilbudet som før var et middels tilbud. Flere folk tvinges til å kjøre bil til jobb, og dette går dårlig sammen med Oslo kommunes ønsker om å redusere biltrafikken i sentrum. Bør få på plass flere og større pendlerparkeringen rundt knutepunkt for kollektivtransport.
- Råsykling og el biler i kollektiv felt er ikke bra
- Samferdsel planlegging med gode trafikale løsninger mangler
- Sats mer på tog, flere avganger og rimligere billetter. Nå lønner det seg fort å ta bil hvis flere drar sammen
- sats på bil og kollektivt.
- Sats på sykkelvei og kollektivtransport, særlig T-bane.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Savner at hull i bakken (også på fortau) blir fikset. I tunnellen ved hovedbranstasjonen fra Oslo politistasjon siden opp mot Akersgata er det glassskår hver mandag og skaper utrygge situasjoner for syklister som ikke hverken vil punktere eller bli nedkjørt av biler i tunellen.
- Savner hyppigere kollektivavganger til og fra sentrum (særlig tog), og flere sitteplasser i rushtiden.
- Savner mer direkte offentlig kommunikasjon fra Drøbak til Storo, Sandaker eller Torshov
- Savner oppfølgingsspørsmål om hvorfor det har blitt værre siste år.
- Savner spm om el-bil
- Savner spørsmål om tilgjengelighet for rullestol og barnevogn.
- Savnet spm om elbil!- Vil ha flere hurtigladere overalt!
- Scooter/motorsykkel var en kategori innledningsvis, men ikke i resten av undersøkelsen. Motorisert tohjuling er meget arealeffktiv transport, og burde tas med i planleggingen av transportsystemet fremover. Det er usikkert om Bilfritt Sentrum også omfatter denne kategorien. Det vil i såfall være en tabbe. Det er selv i dag svært dårlig med parkeringsmuligheter for tohjulinger. Disse plassene i sentrum blir raskt fulle, og til forskjell fra andre europeiske byer er det ikke mulig å parkere på ledige arealer på fortau (f.eks. ved sykkelstativ). Her må det tenkes helhetlig.
- Se på Køpenhavn og Stockholm som eksempler for framferdsel i city med sykkelsti. Hvis dere klarer å få til noen som ligner på det så har dere gjort en kjempe jobb og veldig god innstats for oss som bruker sykkel som framkomst middel i byn
- Se tidligere kommentar om bomringen.
- Se til helvete å få vekk MDG fra byrådet, de gjør det forferdelig vanskelig for oss somikke har buss, tog eller trikk som stopper hvert 5. minutt utenfor døren.
- Se til København for bilfrie gater og svært gode sykkelveier, mer politi i gatene slik København har gjør at det føles tryggere der enn i Oslo.
- Se til København, Nederland og Malmø for gode sykkelløsninger.
- Se tiligere fritekstfelt.
- Selv ikke Amsterdam eller Köbenhavn er bilfrie, og de i de byene er det mulighet for trygg ferdsel med sykkel nesten året rundt. Det er vanskelig å skjønne hvorfor Oslo med sitt kuperte terreng og vinter skal bli en sykkelby uten muligheter for bil.
- Selv om jeg bruker tog til og fra jobb, kunne jeg enkelte ganger tenke meg å bruke bil for å gjøre praktiske gjøremål underveis eller når togtransporten er ustabil eller fraværende. Jeg opplever imidlertid at det er vanskelig siden det ikke er parkeringsplasser å oppdrive i nærheten av der jeg jobber. Det er dessuten dyrt og upraktisk å måtte flytte bilen flere ganger i løpet av en arbeidsdag. Løsningen blir da hjemmekontor (som ikke er ønskelig fra arbeidsgviers sisde) eller en meget strabasiøs reise med buss (bil til Oppegår og lokalbuss til sentrum - i beste fall en times reise i motsetning til 25-30 minutter)
- Selv om jeg ikke tror at min bruk av Oslo sentrum kommer til å endre seg når det blir bilfritt (i den forstand at jeg tror at jeg kommer til å ferdes like mye i Oslo sentrum i fremtiden som jeg gjør nå), tror jeg at opplevelsen av å ferdes i Oslo sentrum kommer til å bli koseligere, tryggere og enklere når det ikke er biler der.
- senk parkeringstiden til kl.17 og senk parkeringsgebyr, noen trenger faktisk bil!
- Sentrum bør bli bilfritt. og kollektiv transport bør være gratis eller ihvertfall mye imeligere enn i dag. Det må også bygges ut mye mer kollektivtransport, trikkene er så fulle at det så vidt blir ståplass
- Sentrum er for snevert definert. Det bør i hvert fall inkludere Bogstadveien og Grønlandsleiret.
- Sentrum innefor ring1 er en ting, men det er også viktig å sørge for bedre sykkeltveier til og fra sentrum. Det er altfor dårlig tilrettelagt for syklister inn mot rundkjøringer (eks Maridalsveien nedover mot byen). Hvis man øsnker at folk skal bo i randsonen må man legge tilrette for at man også kan sykle inn mot snetrum/bykjernen der mange arbeidsplasser ligger
- Sentrum kan og bør ikke stenges for bilbruk! Det medfører flere ulemper enn ønsket
- Sentrum må være åpen for nyttetrafikk.
- Separate gang- og sykkelveier, busstopp i sykkelfeltene er livsfarlig for syklistene!
- Ser fram til at kollektivtransport prioriteres. En bilfri by trenger hyppige avganger. Og profesjonelle serviceinnstilte sjåfører.
- Ser fram til et bilfritt sentrum
- Ser frem til at det blir bilfritt innenfor Ring 1 - det har jeg ventet lenge på!
- Ser frem til bilfritt sentrum!
- Ser frem til et bilfritt sentrum hvor fotgjengere og syklister har hver sine områder.
- Ser positivt på at Oslo blir bedre tilrettelagt for syklister.
- Ser virkelig frem til bilfritt sentrum. Oslo bør tilrettelegge bedre for syklister, slik som i andre land, eksempelvis Danmark og Nederland. Oslo bør og anlegge mange flere kollektivfelt, da spesielt strekningen Mortensrud-Oslo sentrum
- Setter stor pris på kollektivtilbudet i og rundt Oslo.
- Signalanlegget på Skøyen stasjon må utbedres snarest.
- Skaff gode trygge sykkelveier ut inn av byen, så vil flere sykle. MEr forutsigbare tog trengs også
- Skal kjøpe EL-bil siden jeg pendler inn til Oslo hver dag. Jeg må kjøre kona mi på jobben, siden kollektivt for henne vil medføre 1,5 time hver vei og dette er uaktuelt. Jeg kunne ha tatt kollektivt fra dør til dør hver dag på 40 min, men prioriterer at kona mi får kortere reisetid. Samtidig får jeg holdt henne i handa når vi kjører bil sammen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Skal man virkelig få folk til å bruke kollektivt må transporten gå dit man skal og ha kapasitet nok. Slik er det ikke i dag. Dette må være på plass før man iverksetter begrensninger for biler.
- Skiftarbeider ukurant arbeidstid i forhold til kollektiv transport
- Skill fotgjengere og syklister. De nye røde sykkelveiene er supre, men det må bli flere.
- skille kollektivtrafikk fra annen trafikk viktig for effektiviteten
- Skjema lenger en lovet, tar 15 min å fylle ut. Ødelegger litt for andre surveys av denne typen
- Skjemeaet er altfor enkelt til å kunne si noe om hva jeg mener om bilfritt sentrum. Skjemaet synes dessuten å rette seg mot folk som bor utenfor sentrum, noe jeg ikke gjør
- Skjønner godt at man ønsker et bilfritt sentrum, men med dagens priser på tog, antall avganger og vanskelighet med å parkere på lokale togstasjoner tror jeg folk som bor rett utenfor Oslo kommer til å bruke Oslo langt mindre til rekreasjon, handel og kulturliv.
- Skulle gjerne brukt mindre tid på å komme meg på jobb. Tar stort sett tog + T-bane og bruker 2 timer pr. dag på det. Sitter på som passasjer tidvis til jobb når dte passer. Bruker da ca. 15. minutter en vei. Når går det T-bane til Stovner og buss derfra til Høybråten (64 A). Denne kunne gått oftere.
- Skulle gjerne hatt oftere avganger på rushtids-busser
- Skulle vert kolektivfelt fra skøyen til Sandvika.
- Skulle ønske at det var lettere å bare passere Oslo når jeg kjører bil og er på gjennomreise (altså mellom to steder utenfor Oslo)
- Skulle ønske busser fra Buskerud kunne kjøre ring 3 slik at man slipper å bytte over på lokal trafikk. Bytte av kolletivmiddel er største årsak til at jeg heller kjører, da dette er ubekvemt og ofte medfører ekstra lang reisetid.
- Skulle ønske det var tryggere å sykle i sentrum
- Skulle ønske meg at kollektiv trafikken kjørte lenger på natten og oftere utenom rushtrafikken. Synes også det er alt for stort prishopp fra 1-2 soner. Hadde nok kjørt mye mer kollektivt om det var rimeligere, spesielt fordi jeg må ha bil enkelte dager og opplever da at mnd kort ikke blir lønnsomt ved siden av.
- Skulle ønske Oslo kunne bli mer som København - tenker spesielt på byliv og sykkelfelt
- Skulle ønske t-bane 2 og 3 ikke gikk rett etterhverandre - da ville det bli mindre venting.
- Slagordet 'bilfritt sentrum' er tull. Dagens veinettet klarer ikke å gåndtere kollektivtrafikk allerede i dag, det er ikke 'bilister' som skaper problemer. Gjennomtenkt og organisert trafikkstrøm er nøkkel, ikke Stalinistisk forbudtpolitikk 'no people, no problem' ellers 'ingen biler, ingen problem'
- Slik det er forespeilet i Oslo uten bil vil folk handle på kjøpesenter utenfor byen og forretningsdriften i byen vil sakte men sikkert dø ut. Håpløs løsning,de styrende glemmer konsekvenser totalt
- Slike undersøkelser er tull og tøys. Rart at samfunnet biter på.
- slute med disse dumheter
- Slutt med symbolpolitikk som bare fører til ulempe for byens beboere
- Slutt med tullesykkelfelt, som stopper ved bussholdeplasser og kryss. Bygg adskilte sykkelveier.
- slutt å bruke pisk før man kan se om gulleroten virker
- Slutt å sponse privat EL-bilisme inn til og inne i byene, sats alt på kollektivt!
- slutt å ta alle gateparkeringsplasser i oslo og lag sykkelvei som ikke brukes
- smart med undersøkelser i befolkningen :-)
- Småbarnsforeldre bør få prioritet. Vi andre klarer oss uten bil.
- Snøbrøyting har blitt merkbart bedre i siste par år. For smale sykkelfelt. Dumper og fortauskanter må bort på hele strekninger. Denne undersøkelsen var lang
- Som alltid: Hva skal man bruke undersøkelsen til ? Bør stå som premiss !!
- Som fotgjenger er syklister det største problem
- Som fotgjenger i Oslo sentrum føler jeg meg utrygg pga syklistene som ikke tar hensyn. Bilene stopper som regel/ følger trafikklys og skilt, men har nesten blitt påkjørt av syklister på fortau og gangfelt flere ganger
- Som fotgjenger synes jeg syklisters manglende overholdelse av trafikkregler er farligere enn bilbruk i sentrum.
- Som jeg ser det er hovedproblemt diesel lastebiler og busser. Fjern disse (krev hydrogen/el) og tilatt kun el, evt også hybrid privatbiler (phev i evalueringsperiode.
- Som nevnt tidligere bør det tenkes på oss som bor i byen vi har faktisk biler og gjester som kommer på besøk, det er blitt helt ille de siste årene alt skal væer bilfritt vi lever tross alt i 2017
- Som sagt er jeg for flere gågater, men mot bilfri by. For oss som bor innenfor ring 2 er bilfri by svært upraktisk da vi gjerne handler innenfor ring 1 (også varer av en viss størrelse som må fraktes med bil). Bilfritt ring 1 vil skape ekstra press på parkering mellom ring 1 og 2. Tas det hensyn til gjennom etablering av flere parkeringsplasser? Hva med dem som bor innenfor ring 1mht levering av varer, flytting, besøk utenfra osv?
- Som syklist opplever jeg at det blir stadig bedre. Det fremdeles er mange "gærninger" både syklister og andre. Dette gjelder spesielt tilfeldige syklister som bruker bysyklene, som jeg mener er værstinger som ikke følger trafikkreglene.
- Som ukependler (60 %) er det avgjørende at det er fri parkering på jobben, ellers vil jeg slutte og bli pensjonist på heltid. har vært dagpendler og ukependler i 33 år og brukt bil de siste to årene da kollektivtilbudet har få avganger, dyrere reiser og en reisetid hver vei på 1 time og 45 minutter.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sp.mål: hvorfor effektiviseres ikke trafikklys i de største lyskryssene i sentrum slik at en kan gå diagonalt over et kryss? Det vil lette biltrafikken betydelig om biler som skal svinge til høyre/venstre i et kryss slapp å vente på kryssende fotgjengere
- Sparer ca 1 time hver dag i reisetid ved å kjøre bil femfor kollektivt
- Spennende prosjekt som kanskje også vil skape bevegelse i boligmarkedet!
- Spent på hvordan de skal løse parkering og trafikk som vanligvis er i sentrum.
- Spørsmål om reisetid bør enten deles i reisetid til og reisetid fra jobb eller gjelde reisetid totalt begge veier. Når du sykler nedover den ene veien og oppover den andre gir det vesentlig utslag på reisetid.
- Spørsmålene er formulert med antakelse om at respondenten ikke bor i oslo sentrum - det er en svakhet.
- Spørsmålene om bilfritt sentrum var ledende
- Spørsmålene om reise til jobb, burde inneholdt spørsmål om hjemreise også Min hjemreise fra Jernbanetorget er IKKE grei. Spørsmålene gir et skjevt bilde av hvor fornøyd man er med tilbudet.
- Spørsmålene om sykling i sentrum var dårlige - jeg sykler overalt men aldri i sentrum fordi det er uforenlig med de aktivitetene jeg bedriver i sentrum og kommer neppe til å gjøre det selv om de elendige sykkeforholdene bedres :-)
- Spørsmålene virket ganske lite nøytrale....
- Start med å sikre gode kollektivordninger før bilene sperres ute. Synes som om kapasiteten er tøyd, og med en stadig voksende by er et forbedret kollektivtilbud absolutt nødvendig. Ikke regn med at flertallet av Oslos befolkning er sykkelentusiaster. For de fleste er sykkelbruk i sentrum ganske umulig.
- Starten av undersøkelsen tar ikke hensyn til at man kanskje bruker flere transportmidler til og fra jobb.
- Stas enda mer på sykkelpendling til jobb. Bedre og større sykkelveier
- Steng gjerne sentrum for biltrafikk
- Stenge sentrum for biler ser jeg ikke poenget i, man kan sperre for rushtrafikken, da er vel 90% av målet oppnådd uten å ødelegge for de 10% som av og til har et legitimt ærend med bil i sentrum.
- Styrk kollektivtilbud til Bjørndal!
- Støtter bilfritt byliv fullt ut. Kjempe bra!
- Støtter ikke byrådets syn på bilister. I Oslo må det være mulig å ha bil og parkeringsmuligheter selv om man bor sentralt. Mange er avhengig av bil til hytte, familie utenfor byn selv om man ikke bruker bilen mye i sentrum!
- Støtter trikk til Tonsenhagen og utvikling av Trondheimsveien. Mener også at det er behov for å utvikle sykkelveinettet betydelig.
- Støy kan også være forurensning og "Italia-trikkene" bråker mer enn T-banen. Jeg håper de skal fases ut etter hvert, og at det tas hensyn til støy neste gang. Ekstra dumt at årsaken til at de bråker er at de er så tunge når mesteparten av tyngden skyldes klimaanlegget på taket som ville vært kjekt å ha i syden men som ikke funker så godt i vinterklima.
- Stå på
- Stå på for bedre byliv!
- Stå på med bilfritt sentrum
- Svakhet ved undersøkelsen at den spurte om hva jeg brukte bysentrum til ved siste besøk, når et av alternativene innledningsvis i den sekvensen var å gå på jobb.
- Svevestøvet ødelegger for bruk av byen slik en vil, det går jo knapt an å lufte uansett årstid. Bil og bussfritt er av stor betydning for hvordan folk kan bruke byen - store og små.
- Svært mange sykkelveier ender opp i et fotgjergerfelt, med påfølgende konflikt med bilister som resultat. Hvorfor ikke legge opp til "sykkelrundkjøringer" slike steder, slik at syklister enklere kan komme seg inn i trafikken uten å komme i konflikt med bilister.
- Svært positiv til bilfritt sentrum og renere luft!
- Svært positiv til bilfritt sentrum. Go for it! :)
- Svært skeptisk til bilfritt sentrum! I tilfelle bør grensen gå mye tettere rundt Karl Johan enn det som er skissert, det er for lange gå-avstander fra yttergrensene til sentrale steder innenfor den røde sonen.
- Svært uening i økning av bompenger, og at vi med dieselbiler skal straffes ekstra. Nye dieselbiler forurenser mindre enn eldre bensinbiler.
- Sykelister bør kontrolleres på samme nivå som bilister i sentrum (Ref rødt lys, ikke ta hensyn til fotgjengerovergang med mer)
- sykkel og kollektivtrafikk bør prioriteres på bekostning av biltrafikk
- Sykkel/gangbroen over toglinjene ved Oslo S kunne gjerne blitt forlenget til Grønland og siden mot regjeringskvartalet.
- Sykkelbaner må skjermes i langt større grad, og planlegges for hastigheter opp mot 40 km/t
- Sykkelfelt er fint, men jeg opplever også at det er uproblematisk å sykle i veibanen i Oslo sentrum. Dersom man oppfører seg forutsigbart, gir tegn når man skal svinge etc., opptrer også bilistene hensynsfullt.
- Sykkelfelt i veibanen er mye bedre enn egne sykkelveier. Selv om det er egne felt for syklister svirrer fotgjengere der med trynet ned i smarttelefonen.
- Sykkelnett kunne vært bedre utbygd. Fint med bilfrie områder. Men ikke glem behov for transport av helsemessige årsaker - og husk at ikke alle kan sykle
- sykkelnettet i Oslo oppleves dårlig planlagt og svært farlig (hvorfor ingen spm om sykkelnettet??)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sykkelnettet virker litt usammenhengende enkelte steder i sentrum.
- Sykkelordning i Oslo må også se på jobb-lokaler, dårlig tilrettlegging til sykkelparkering der vil ikke fremme sykkel som transportmiddel, se f.e. forskningsparken sykkelparkering innedørs!
- Sykkelruter løper ofte ut i ingenting. Man ender på veien eller på fortov.
- Sykkelutbyggingen er ikke helhjertet: selv nye sykkelveier blir veldig nedprioritert i veivalg og utførelse. Nytter ikke med ny sykkelvei når den ender i de mest traffikerte rundkjøringne i norge. Samt at det lages farlig kryss og billige løsnnger med broer og underganger, bilen får alltid priorietert. Ved utbygginger og vedlikehold brukes også alltid sykkelfeltet, alldri kjørebanen for biler...
- Sykkelveiene er smale og til dels farlige. Krysser f.eks veier i fotgjengerfelt og ender mange steder helt plutselig. Schared space er farlig både for fotgjengere og syklister. Snørydding om vinteren er for dårlig, men stanens vegvesen er flinke der de har ansvaret, lær av dem.
- Sykkelveier er fint
- Sykler bør forbys innenfor Ring 1
- Sykler veldig mye, men syklisters adferd må reguleres bedre
- Syklers rettighet/prioritert i sykkelmerket del av veien må håndheves.
- Sykling må reguleres, mange av dem har førerkort for bil og kan trafikkreglene. Bøtlegg og ta førerkortene fra dem så bilr det bedre å gå i sentrum.
- Sykling på fortau og gangveier må forbys
- Syklistar viser ofte slett trfikk-kultur.
- Syklister bør ikke ha behov for å sykle i gater med trikkeskinner, slik at det er viktig at de kan bruke sykkelsti i samme gate eller lite trafikk i parallelle gater, for eksempel slik Markveien er alternativ for Torvald Meyers gate
- Syklister har jeg skrevet nok om - som fotgjenger har havnet i grøfter flere ganger pga de. De må straffes hardt!!!!! Jeg er veldig for kollektivtransport men den må bli bedre. Tilbudet til Professor Birkelands vei 25 er alfor sjelden og upåligtelig. En gangsti med bro/tunnel direkte til Nyland stasjon ville ha hjulpet istedenfor å måtte gå helt til Grorud. Folk som kjører bil i Oslo burde egenltig oppsøke psykolog men de få ganger jeg trenger å bruke bil burde det ikke koste all verden i penger eller tid. Er Elbil bruker når jeg kjører (ikke Tesla) og er misfornøyd at gode begynner å fjernes.
- Syklister i Oslo er farlig for gående, har egne trafikkregler!!!
- Syklister i Oslo må lære "god folkeskikk" slik at det tar hensyn til andre trafikanter. Ellers løser sykkelen ikke alle trafikkproblemer i Oslo. Alle kan eller skal ikke sykle (gamle og barn).
- Syklister må bli finkere til se seg fo i trafikkeen, og jeg ønsker slutt på rulleski midt i trafikken.
- syklister må fjernes fra fortau og forgjengerfelt
- Syklister må ta hensyn til skolebarn på gang- og sykkelveiene!
- synd at det skal bli umulig å få parkeringsplass i byen
- synes at t-banenettet er et bra satsningsalternativ.
- Synes Bilfritt Byliv høres helt supert ut! Gleder meg! Bare synd Bogstadveien er utenfor ;)
- Synes bilfritt sentrum er bare tilpasset unge, friske mennesker som bor i nærheten av sentrum eller er veldig spreke.
- synes billistene har blitt mye mer hensynsfulle de siste årene. sykler mest ring 2 og utover. kombinert sykkelvei og gangvei skaper en del farlige situasjoner. bør være adskilt
- Synes det er fint at det er fokus på miljø, trivsel og legge til rette for gang- og syklister, men synes noe av løsningene for å¨forhindre bilkjøring er mildt sagt drastisk og galskap. Bomringen har blitt dyrere, parkering har blitt dyrere, det blir mindre parkeringsplasser og bilfritt sentrum etterhvert. Kollektivtrafikken har ikke blitt bedre og ved å gjøre det dyrt for billister så fører det til at flere bruker kollektivt. Det i seg selv er bra, men kollektivtstilbudet er allerede nær fylt i rushtider. Det gjelder trikk som går til byen, t-baner som går til sentrum og busser. Frustrerende at det ikke tenkes mer helhetlig og at det kun handles uten å legge til rette for andre ting. Jeg går til jobben i dag, siden det er nærme fra mitt bosted til arbeidssted, men hvis jeg hadde bodd lengre unna noe jeg mest sannsynlig må gjøre for å kunne finansiere større hus og da blir det dyrt med bil ned til jobben. Kollektivt i rushtiden er brukbart, men har sine utfordringer. Man skal ikke tvinges til å bruke kollektivt eller sykle selv om det kan være mer utfordrendre og tidskrevende. Alt i alt opplever jeg noe som positivt og mye tvang. Det bør ikke være slik i en moderne samfunn og i et ressursstrerk land.
- Synes det er flott med bilfrie gate, men man trenger ikke kaste ut bilene for det. Når parkeringsplassene blir fjernet vil jeg bruke mye lenger tid på jobb. Jeg vil heller ikke dra inn til sentrum for å handle, kino, restaurant etc. Blir da at man gjør dette utenfor sentrum! Synd, for Oslo er så bra.
- Synes det er helt unødvendig og feilslått politikk å gjøre sentrum bilfritt.
- Synes det er viktig at man ser på trafikken i hele oslo og ikke bare i sentrum. Enten må trafikken inn til Oslo strupes (enda høyere bompengesatser) eller så må gjennomgangstrafikken i boområder under bakken.
- Synes det går litt langt med bilfri sentrum
- Synes det største problemet med å være fotgjenger og bilfører i Oslo sentrum er syklistene som benytter arbeidsveien til treningstur. Det fins ikke sykkelkultur i Oslo sentrum. Syklistene råkjører og presser seg foran både fotgjengere og biler.
- Synes el-biler og syklister prioriteres for høyt ift kollektivtrafikk
- Synes fotgjengere bør få høyere prioritet i lyskryss.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Synes generelt det er for vanskelig å sykle rundt i sentrum. For mye folk, biler og lignende. Og veldig mye veiarbeid (men skjønner jo for så vidt at det er nødvendig).
- Synes ikke at det skal bli helt bilfritt
- Synes spørsmålene er stilt svært MDG vennlige for å bygge opp under en tolkning om stor oppslutning om bilfritt bysentrum - og jeg har måtte bruke tekstfeltene for å tydeliggjøre alternative syn på saken for å ikke nøre opp under en "false positive" om denne saken.
- Synes syklister i byen er mer plagsomt enn biler. Det må inn tydeligere trafikkregler for syklister. Har ikke problemer med at det er biler i sentrum.
- Synes undersøkelsen kun leter etter argumenter for å utføre MDG's politikk
- Synes undersøkelsen var lite objektiv. Spørsmål og svarmuligheter var alt for politisk vinklet.
- Synes undersøkelsen var preget av konklusjonen som ønskes oppnådd - bilfritt sentrum gjør folk mer fornøyde slik at de bruker sentrum mer
- Synes vi skal beholde Oslo sentrum slik det er idag! Bilfritt sentrum er ikke ønskelig.
- Syns at det er veldig bra med mindre biler i sentrum, men siden vi eier selve så føler vi at det også betyr at vi selv ikke kan eie bile eller kjøre frem til vår port. Vi håper innerlig at endringene tar hensyn til bileierne i sentrum også.
- Syns att konfliktnivået mellom bilister og syklister er høyt. Politiet bør gi syklister bøter når de kjører mot røtt og annet uting. kan være bra att de æven gir noen buss og bilfører bøter før omkjøøring før nært . Ønsker sykkelveier som er bilfrie før snabb transport gjennom byen.
- Sørg for at alle får plass, også de som MÅ bruke bil
- Sørg for at trafikklys tilpasses busstrafikken mellom Jernbanetorget og Rådhuset slik at bussene ikke kjører fra rødt lys til neste rødt lys.
- sørg for parkeringsplasser rett utenfor bilfri sone.
- Sørk for raskere "hovedveier" for sykkel. Uten gatekryssing i fotgjengerfelt og konflikt med gående. Mye mer verdt for reisetiden enn noe annet tiltak.
- Så lenge det er gode parkeringsmuligheter i parkeringshus trengs ikke parkering på gateplan. Og hvis det hadde vært mer kapasitet på t-banen fra Jar stasjon så hadde jeg benyttet den oftere til jobb.
- Så lenge kollektivtransporten ikke er bedre bruker jeg bil. Det arbeidet som nedlegges ifb kollektivtransporten er rent skrivebordsarbeide av personer som ikke vet hvordan ting fungerer i praksis. Et meget dårlig arbeid. Jeg kan ikke se for meg at jeg blir boende i Oslo.
- Så lenge tilbud til syklister, både de med elsykkel og de mer ihuga syklistene, ikke er sammenhengende, så blir syklister enten nesten kjørt ned av aggresive bilister som blåser i at de kjører et drapsvåpen, eller vi blir kjeftet på av fotgjengere som ikke gidde å bry seg med at de også er en del av trafikkbildet. Kun på enkelte strekk (ring3 vinderen - storo og videre) er det lagt supert tilrette. Pls, hvold de ulike trafikantene fra hverandre i planlegging fremover: mer kollektivt, mer for syklist, og gående bør ha adskilt fortau for seg selv. Bredere bilveier skaper bare mer biltrafikk.
- T-bane til Vestli er ofte fulle, ikke sitteplasser etter åpning av bane 4 via Løren
- t-bane tilbud fra Kolsås om morgenen er dårlig, for få baner som går. I tillegg ble kollektivtilbudet dårligere etter at busser fra Bærum sluttet å kjøre gjennom byen.
- T-baneavgangene fra Carl Berner er blitt mye sjeldnere etter lørenbanen kom. Nå kan jeg bruke 30 min hjemmefra til jobb i sentrum hvis jeg skal bruke t-bane. Jeg kunne bodd i Asker med den tiden!!!! Arg!!! Pluss at ruter har lagt ned busstoppet mitt i Einars vei fordi det kostet så mye penger i bensin å starte bussen i oppoverbakke. Bra kollektivtilbud meg midt bak! (måtte bare få ut litt damp. Vet at dere ikke kan ordne på dette). Men nå har jeg kjøpt bil.
- t-banelinjene fra der jeg bor (carl berners plass) har blitt dårligere etter siste omlegging. De går mye sjeldnere enn før. Det gjør at jeg bruker mindre kollektivtrafikk enn jeg gjorde før.
- T-banen har blitt et bedre alternativ de siste årene, mens bil i sentrum er blitt dyrt og det er vanskelig å finne parkering
- T-banen må begynne å gå tidligere om morgenen hele uken!!!!!
- T-banen må utvides. Det må tenkes nett - og ikke denne ene aksen gjennom sentrumstunnelen.
- T-banenettet bør utbygges. Reduser utbygging av boligområder inntil kollektivtransporten er oppgradert, ta hensyn til at folk ofte må bruke bil, men legg føringer; feks at det da er elektriske biler som har tilgang, lag lokal bomring som gjør at ikke beboere må ta hovedveier (feks 250 kr for ikke beboere når de passerer ved lokalveier - ikke hovedveier)
- T-banenettet må forbedres slik at flere la bilen stå. Tilbudet har faktisk blitt dårligere etter endringer.
- t-banenettverket må utvides slik at ikke alle baner stanser ved feil i tunellen mellom majorstua og jernbanetorget
- T-banetilbudet er for dårlig, bygg ny tunnel gjennom byen og få hyppigere avganger
- Ta hensyn til de myke trafikanter - de er livet
- Takk.
- tanken er god men gjennomføringsevnen i kommunen er slett...
- Tar buss fra Ås og mener at disse endringene kommer til å påvirke negativt reisetiden min til/fra arbeidstedet mitt i Oslo sentrum.
- Tar normalt båten Slemmestad-Aker brygge, men få avganger morgen/ettermiddag.
- Tar oftest båt fra Vollen. Ønsker sterkt utvidet rute til/fra Vollen og så miljøvennlig drevet som mulig.
- Tar også trikk til Rikshospitalet annenhver uke. Denne er alt for full i rushitida og trikkeplattformene er alt for smale.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- tbanen er effekiv, antall avganger viktig. trikk og buss tar lang tid.
- tenk andre styeder i Oslo enn sentrum, hvorfro dra dit når man bor 20 km unna - det bør man satse på -at særlig banr og unge synes det er fint å bo i bydelene, sentrum er bare de opptatt av som bor der
- Tenk dere om før dere stenger sentrum. Da må den også være stengt for alle, også politikere!
- Tenk helhetlig- små stubbedr med sykkelfelt er ikke bra. Da kan dere droppedet.
- Tenk nytt
- Tenk på både billist, fotgjengere og syklister når dere planlegger. Samt, bilparken ser andreledes ut om noen år.
- Tenk sikkerhet for syklister, få lysreguleringer
- Terror burde også vært et tema. Jeg tror fler og fler har dette i bakhodet når de tenker på et bilfritt sentrum.
- Tidligere avgang fra Jessheim med tog.
- Tidsbruk til og fra sentrum i Oslo på sykkel vil ovfte variere om det er til eller fra sentrum (nedover til sentrum og oppover hjem igjen). Mye bakker i Oslo. Flott det tilrettelegges for sykkel.
- Til bildeleordning. Både Bilkollektivet og Nabobil er egennavn på spesifikke organisasjoner.
- Til jobb bruker jeg buss, men fra jobb bruker jeg T-bane fordi bussen ikke kan forutsies og bruker mye lengre tid enn om morgenen.
- til og fra jobb så er tidsbruk viktigst
- Til tider ofte signalfeil mellom Oslo S og Skøyen/Lysaker
- Tilnærmet uaktuelt å gjøre handel i Oslo Sentrum uten bil
- Tilpass byen for funksjonshemmede, barn og eldre. Mer grønt, mot CO2 og for å skape god atmosfære. Og arkitektur
- Tilrettelegging for sykkel ble bedre i fjor, men det gjenstår fortsatt en del. Bussen bør bli et bedre alternativ, litt færre stopp vil redusere reisetid betraktelig. Noen steder er det under 100 meter mellom stoppene!
- Tilrettelegging for sykkel utenfor ring 1 må også forbedres. Ring 2 er svært mye brukt av syklister. Flere delstrekninger langsmed Ring 2 er trafikkfarlige og det er stor risiko for konflikt mellom syklister og bilister. Det må lages sammenhengende sykkelfelt som gjør at syklister slipper å sykle på fortau og i bilfelt.
- Tilrettelegging for syklende bør ta sikte på å la syklende slippe å bli hindret av bilkøer
- Tiltakene for å bedre fremkommelighet for gående og syklende er bra. Men forslagene favoriserer «unge voksne uten barn». Som barnefamilie har vi stor nytte og glede av å ha bil. Vi er også avhengig av hjelp av besteforeldre som i stor grad trenger bil. Hadde man fokusert på å faktisk håndheve trafikkreglene i byen, (spesielt fart) ville man nok kunne redusere mye av utryggheten samt støy og svevestøv.
- To poeng fra en syklists ståsted: sykkelfelt må i så stor grad det lar seg gjøre være sammenhengende ellers sparer man ikke noe tid på å bruke dem. De jevnlige overtrampene med både parkering og varelevering som bruker sykkelfeltene må bøtlegges. Det er både farlig og irriterende. Syklister på sin side må også respektere trafikkreglene og stoppe for fotgjengere ved fotgjengeroverganger. Jeg må selv øve på det siste.
- To tiltak som vil gjøre byen mer attraktiv. Fjern/reduser gateparkering. Da blir gatene åpnere og mer tiltrekkende for gående og syklende. Fjern muligheten for gjennomkjøring for annet enn kollektivtrafikk. Det reduserer mengden trafikk.
- Tog og buss inn til Oslo er risikosport å ta dersom man ikke har god tid
- Togene fra Drammen - Oslo t/r er så og si alltid fulle, og de bråker enormt mye. Det er også ofte signalfeil som kan ta flere minutter/timer å ordne opp i. Ikke bare fra Drammen- Oslo, men også innenfor Oslo.
- Togtilbudet er altfor dårlig for oss som bor i retning Ski. Ønsker hyppigere avganger eller andre muligheter i tilleg som buss
- Togtilbudet fra Moss er så dårlig at det er umulig å basere seg på det for oss som jobber skift
- togtilbudet fra østsiden av oslofjorden er for dårlig, lokaltoget har for få seter,
- Togtilbudet og særlig koordinering mellom Gjøvikbanen og T-banen bør og kan bli mye bedre. F.eks en overgang mellom Grefsen stasjon og Storo T-bane stasjon
- Tok mer enn 10 minutter
- Torggata der det både har blitt plass til sykkel og fotgjengere er fin
- Trafikfritt Oslo med økte bomringer og priser vil ødelegge Oslo
- trafikk er økende og det bør legges vekt på tilpasse gatene økt trafikk fremfor å begrense trafikk
- Trafikk i indre by påvirker meg lite da jeg ikke bor i Oslo
- Trafikk i Oslo er kaotisk, standard som i gamle østblokkland, tvetydige trafikkregler, dere bør skjele til hvordan europeiske byer endrer regulering når de tilrettelegger for sykkel i trange bysentre
- trafikk:få flere alternativer på plass før man begynner å stenge for biltrafikken. Ikke alle kan sykle. De fleste liker ikke tvang, gulrot fungerer bedre
- Trafikkavvikling i Oslo er underutviklet. Det taes ikke hensyn til de som faktisk må kjøre bil pga skift/nattarbeid. Hadde ikke min jobb disponert parkeringsplasser hadde jeg brukt tre ganger så lang tid (3timer) til jobb.
- Trafikken i Oslo sentrum er unødvendig stor gjennom hele dagen. Varetransport bør kunne få tidspunkt i perioder tidlig på dag, og gang sykkelfelt burde bli mye mer tilrettelagt.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Trafikken uansett bil, sykkel, gående, buss, drosje, leveransebiler samt folks adferd blir bare råere og verre med hvert år + pluss uoversiktlig konstruksjon som tar en evighet å gjennomføre
- Trafikkpolitikk bør ta mer hensyn til vi som allerede lever bilfritt. 3 trikkeholdeplasser som jeg brukte ble lagt ned i fjor. Det er greit for meg å gå litt lenger, men når man lever helt bilfritt så må man bære alt. Det har stor betydning for oss dersom en holdeplass blir lagt ned. Jeg vurderer nå å kjøpe bil. Det er for få holdeplasser i nærheten av meg i forhold til befolkning og de fleste lever bilfritt i sentrum.
- Trafikkregulering fører systematisk til uønskede og til dels farlige tilpasninger. Kommunen er langt fra flinke til å motvirke disse. Eksempler er trafikk i boligområder utenfor bomring, trafikkork som følge av stengte veier og ineffektive kryss. Trikk og trikkeskinner er unødvendige og kostbare faremomenter
- Trafikksituasjon: relativt dårlig kollektivforbindelse fra øvre Grunerløkka til Majorstuen gjør at jeg tyr til bil oftere enn jeg skulle ønske.
- Trafikksituasjonen er dårlig for syklister. Denne undersøkelsen synes jeg ikke gir nok mulighet til å skrive egne betraktninger og forklare årsaker.
- Trafikksituasjonen er kaotisk, se til København, få skilt sykler og fotgjengere
- Trafikksituasjonen for syklister langs Ring 2 oppleves ikke som trygg.
- Trafikksituasjonen i forstedene blir stadig værre grunnet bygging/fortetting.
- Trafikksituasjonen i Oslo er god i forhold til andre byer i verden. Tunellene har gjort gjennomkjøring effektivt og redusert trafikken i sentrum til et nivå som er akseptabelt for fremkommelighet. Inn/utfartsveiene har for dårlig kapasitet og bør utbygges. Det bør også bygges 1-2 broer over Oslofjorden ved Horten/Moss og Drøbak.
- Trangt på t-banen i rush-tiden
- Trenger bil i sentrum via jobb
- Trenger flere togavganger inn til Oslo fra Rosenholm. Trenger busstilbud til Oslo fra Svartskog. Og tilrettelegging for el-syklister, med flere ruter gjennom sentrum fra Mosseveien.
- Trenger plass på innfartsparkering ifbm tog og jobbreise. Ønsker undersøkelse uten sideveis scrolling på mobil.
- Trikk bør ikke ha forkjørsrett - skapet farlige situasjoner
- Trikk er dessverre fremdeles en del av transportsystemet
- Trikken erhyggelig i bybildet. Husk at familier som kor utenfor Oslo også gjerne vil benytte byen (har bodd i Oslo lange). Kollektivtilbudet fungerer ikke ifht familielivet/små barn.
- Trikkene burde gå i traseer hvor det ikke er bil, tar altfor lang tid når trikken hele tiden må stoppe for rødt lys. For øvrig, keep up the good work !!
- Trikkene bør fjernes grunn lav hastighet, støy og de tar mer plass en busser. Bystyret bør ta langt færre grep som basert på en kollektiv tankegang som griper for langt inn i private liv.
- Tris at man ikke tar hensyn til barnefamilier og eldre… Kjenner noen som har flytte fra byen de siste år!
- Trivselen i Oslo sentrum ville øke om sentrum ble bil og sykkelfritt.
- Tror bilfritt Oslo sentrum vil gjøre at de som bor i Oslo vil bruke sentrum mindre og at sentrum hovedsaklig vil bli for turister.
- Tror byens mindre butikker for lide av mindre bil bruk. Barne familer eldre og uføre kommer seg ikke like mye yil byen.
- Tror flere butikker vil få problemer ved bilfritt sentrum. Det blir mindre variasjon i butikker, flere stengte lokaler og kundene vil velge å dra til handlesentere utefor sentrum, evt handle på nett. Resultatet blir mindre liv og bevegelse i sentrum
- Tror ikke bilfritt sentrum er løsningen.
- Tror ikke denne undersøkelsen vil påvirke noen ting.
- Tror veldig mye penger blir brukt til noe som ikke vil ha den ønsede effekten
- Trygge og uavbrutt sikkelfelter er det viktigste for meg. Etterpå kommer kollektivtransport tilbud. Veldig bra med bilfritt sentrum!
- Trygge sykkelhotell ved t-banestasjoner vil gjøre kollektivreiser mer effektive.
- Tullete og unødvendig å fjerne biler og parkeringer i Oslo
- Tullete undersøkelse som ikke kan brukes til noe.
- Uenig i avgjørelsen om å øke bomavgifter i Oslo. Gjør det vanskelig å rekke barnehage for de som bor utenfor Oslo uten å måtte gå ned i stilling og dermed få mindre lønn.
- Uenig i helt bilfritt sentrum
- Ufattelig at elbilistene blir fratatt parkeringsmuligheter i Oslo Sentrum (Kongens gate)
- Uforståelig at E6 og E18 fortsatt går gjennom Oslo. Forkastlig med økte bompenger og hindringer når man ikke skal inn i Oslo, men kun gjennom. Bygg ringvei rundt byen på øst og vestsiden.
- Uheldig at kollektivtilbudet blir nedprioritert i "utkanten". Innfartsparkeringer er "kjekke å ha", men når man føst må ta bil så kjører de fleste helt inn til Oslo.
- uklar hensikt, uspesifiserte spørsmål. majorstua og kvadraturen gir ulike svar.
- Uklare spørsmål knyttet til om reise gjennom Oslo oppfattes som opphold i Oslo
- Umulig å "bygge seg ut av" overbefolkning. Stans og snu befolkningsveksten.
- umulig å bruke bil i jobb snart, mangel på parkering stresser meg, og kundene må ta regningen for tiden det tar å oppsøke en ledig plass. Ja til flere P-hus, og en vettug pris på parkeringen.
- Umulig å sykle effektivt i sentrum. Benytter ofte trikketrase
- underdimensjonert

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Undersøkelsen er basert på at man kun reiser med et transportmiddel.
- Undersøkelsen er for lang
- undersøkelsen er for lang, burde bla vært mulig å slippe alle spørsmålene om Brynstunnelen når de ikke er relevante for meg.
- Undersøkelsen gir ikke svar på hvorfor deltakerne velger det transportmiddelet de gjør. F.eks. er ikke aktiviteter på vei hjem fra jobb med i undersøkelsen, dermed er ikke fritidsaktiviteter med i undersøkelsen, og da heller ikke ikke fritidsaktivitetenes påvirkning av valg av transportmiddel. Andre faktorer er f.eks. om helse har en innvirkning på valg av transportmiddel. Noen burde være interessert i å finne ut hvilke behov vi har og hvorfor vi tar de valgene de gjør.
- undersøkelsen hadde alt for mange spørsmål
- Undersøkelsen på engelsk fungerer ikke.
- undersøkelsen tar for lang tid
- Undersøkelsen tar ikke for seg HC-problematikk. Et sentrum mer tilrettelagt for gående og syklende vil gå på bekostning av bevegelseshemmedes muligheter til å bruke sentrum
- Undersøkelsen tar utgangspunkt i reise til Firmaet man jobber i. Jeg reiser på serviceoppdrag hjemmefra 70% og 30% til arbeidssted i Oslo.
- Undersøkelsen tok mye mer enn 3-4 minutter.
- Undersøkelsen virket vedig farget av den politikken en "grønn" politiker står for. Savnet spørsmål om betydningen bilfritt sentrum vil få for næringslivet
- Upresise bussavganger er et stort problem
- Urealistisk å tro at det kommer til å fungere med bilfritt oslo sentrum
- Ut med bilen, inn med sykkelen :-)
- utbedre kolletivet for de som ikke bor i Oslo, denne var mest tillrettelagt for de som bor i Oslo. dårlig undersøkelse
- Utbedre/flytte bussterminalen slik at den får større kapasitet.
- Uten bil blir min daglige gjennomføring mye vanskeligere. Mere syke dager på jobb etc.
- Utfordringen for Oslo er ikke lengre kjøring til og fra byen, men kjøring gjennom byen. Veldig få bruker uansett privatbil i sentrale Oslo.
- Utfra bosted egner denne undersøkelsen seg ikke for meg, 8 kilometer til nærmeste busstopp uten parkeringsmuligheter.
- Utsrekningen av bilfristt sentrum er for stor. Vil føre til butikkdød og tomme gater. Begynn med f.eks. resten av Karl Johan, Stortingsgaten, området rundt Klingenberg, Gransen og deler av kavdraturen rundt Steen og strøm
- Utvid kollektiv tilbudet - MEN ikke straff privatbillismen
- Utviklingen bort fra bil har starta men kjør på. Få bort bilene fra byen
- Vanskelig å svare på mange spørsmål da jeg ikke bor i Oslo
- Vanskelig å sykle trygt mellom øst og vest i Oslo sentrum
- Var syklende bud i byen for 55 år siden. Selv om det er flere biler og mer trafikk enn da, føler jeg meg ikke utrygg. Først og fremst plages jeg av forurensning av alle slag fra bilene i byen, og så gjør antall biler og parkeringssituasjonen fremkommeligheten mer problematisk.
- Ved anerkjenne tre kategorier trafikanter, bilister, syklister og fotgjengere - og ikke bare "myke" og "harde" trafikanter, samt å tydeligere skillet mellom bilvei, sykkelfelt og fortau/gangfelt/gågate, vil trafikksituasjonen for de tre trafikantkategoriene bli betydelig bedre.
- Ved bilfritt sentrum er det viktig å tilrettelegge godt for parkering av bil på utsiden av byen, feks i Lillestrøm o.l
- ved lansering av bilfritt sentrum, sørg for at gjør sentrum attraktivt, slik at spådommene om dødt sentrum ikke blir en realitet
- Vedlig mye trafikk rundt Bjørvika. Det kan ikke være i henhold til planene for Bjørvika.
- Veiarbeid går for tregt, mye omkjøring skaper unødig kjøring, kø og utslipp. Alle kollektivfelt bør være åpent for vanlig trafikk i noen perioder av døgnet, avhengig av beliggenhet/volum kollektivtrafikk. Kjøretøy innen sikkerhet o.l. bør også få benytte kollektivfelt.
- Veiene er dårlig tilrettelagt for syklende både fysisk og regelverk. Dette gjør det utrygt å sykle. Syklende må gis forkjørsrett. Vintervedlikeholdet må bedres, gjelder særlig Skedsmo og Lørenskog kommune, Oslo er flinkere.
- Veinettet trenger oppgradering for å ta unna trafikk mer effektivt
- veldig bra, bort med privat trafikk og parkerinsplasser
- Veldig glad i å sykle, men etter to påkjørsler er det ikke verdt risikoen. Med f.eks planlagt sykling mot enveiskjøring i Elisenbergveien vil trafikkbilde bli enda mer komplisert, og tilsvarende enda flere ulykker. Jeg har store problemer med at dette anses som forsvarlig. Bør heller prioritere kontinuerlige og konsekvente traseer, med beskyttede sykkelfelt.
- Veldig lite mobilvennlig design...
- veldig tungvindt når man ikke kan ta bilen og kjøre til Oslo og veldig dyr tog og tbane priser
- Verre enn Oslo sentrum går det ikke for syklister
- Vet ikke hvorfor jeg skal svare på undersøkelsen, går daglig fra Oslo S til jobb
- Vet ikke om det hører hjemme her, men jeg savner et økonomisk insentiv til å bruke sykkel, f.eks. klippekort på kollektivtransport som et alternativ til månedskort.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vi bor i Norge, det er langt -om vi ikke skal bruke bil må arbeidstid og barnhage/skole tilbud tilpasses arbeidstid. Vi skal jobbe 150 % på jobb, deretter skal vi hente barn, lage mat og delta på aktiviteter etter at barna har gjort lekser. Hva slag mennesker tror dere vi er, at vi kan fly og klarer å bære matkasser samtidig med skrikende barn og PC vesker.
- Vi bor i pendlerleilighet i Oslo. Vi pendler normalt ca 6 mil hver vei hver helg ut av Oslo. Folkeregistrert utenfor Oslo.
- Vi bruker bysykkel og liker det veldig godt. Savner bysykkelstativ der vi bor. Hadde brukt bysykkel mye mer da. For eksempel et stativ ved Teisen, Ulven, Helsfyr
- Vi bør få flere trikkelinjer og mer T-bane, linjegående trafikk fremfor buss. og bilfritt sentrum ville vært topp
- Vi hadde gangavstand til jobb, men har fått barnehage langt unna. Det førte til at vi måtte kjøpe en bil til for at kabalen skulle gå opp. Var umulig å få med barnevogn på buss
- Vi har aldri hatt et verre byråd som ensidig tror at bilen er den største fare.
- Vi har kun veteranbiler; Grand hotel parkeringen vil bli savnet om den slutter å eksistere som i dag; Det bilfrie sentrum i dag fungerer fint og kan med hell utvides mot sjøen, men det bør være flere kontroller.
- Vi har to biler i husstanden, en el-bil og en ny bensinbil. Bruker alltid el-bil på kveldstid når vi bruker Oslo sentrum, og det gjør vi ganske mye. Vi liker å gå på kino, teater og konserter, men liker også å komme raskt hjem etter sene kulturbesøk. Det blir vanskeliggjort med bilfritt sentrum. Savner spørsmål om bomringen, som jeg opplever som en svært urettferdig ordning. Jeg synes det er helt OK å betale i bomringen, men den treffer helt tilfeldig. Når du som meg bor utenfor og må betale en gang, så er det helt OK. Men folk som bor på f.eks Bøler eller Nordre Aker eller hvor som helst innenfor bomringen, kan kjøre de verste dieselbilene tvers igjennom Oslo sentrum / indre Oslo uten å betale noen ting, dersom de også jøbber innenfor bomringen, gjerne på den andre siden av byen. Er du derimot så uheldig å bo på f.eks Kaldbakken / Ammerud, og jobbe på f.eks. Lambertseter eller Ullern, må man betale to ganger hver dag. Det samme gjelder om du må ute og inn for å hente barn i skole elelr barnehage. Og vi snakker om relativt store summer, må du gjennom to ganger om dagen, koster det fort 12 - 14 000 kroner i året. Etter skatt betyr det fort 16 - 18000 kroner i bruttoinntekt. Dette burde noen ta tak i for å utarbeide et mer treffsikkert og rettferdig system for alle som bor i Oslo.
- Vi kjøjer elbil og savner fokus på dette i undersøkelsen. Hva med underjordisk parkering for elbil og lademuligheter for disse også innenfor Ring 1?
- Vi må beholde biltrafikk omtrent som i dag for å sikre størst mulig bruk av sentrum. Vi trenger mer av alt i sentrum og ikke begrensninger for å sikre trygghet og velvære i sentrum.
- Vi må få alle dagpendlere over fra bil til kollektivtransport! Bedre kollektivtilbud, høyere bompengesatser i rushtida. Ikke utvid E18.
- Vi må verne om biltrafikkeni sentrum slik at byen fortsetter å være det den skal være - en by med byliv.
- Vi reiser aldri til sentrum med bil på tider da det er mye trafikk. Iblant har vi behov for å transportere et familiemedlem på nesten 100 år. Det føles urettferdig at det skal være forbudt. Med de nye forslagene til bomstasjon kommer vi ingen steder uten å betale dyrt, heller ikke på kveldstid. Politikerne må akseptere at ikke alle i Oslo kan sykle hele tiden, vi bor i en bratt by med vinter!
- Vi skulle ønske det var flere områder i sentrum der barna kunne leke/boltre seg
- Vi som bor i byen, må også kunne ha bil! Kollektiv ikke alternativ ved transport til og fra fritidsaktiviteter., eller henting og bringing av ungdom fra fest OL.. disse må følges opp tett
- Vi trenger bedre og mer helhetlig sykkelveinett.
- Vi trenger å kunne kjøre i byen!!
- Vi var så "heldige" at Ruter fjernet bussrute 22, det betyr nesten 10 minutter lenger reisevei, hver vei, til/fra jobb. Ellers er et godt kollektivtilbud nøkkelen, ikke lev i troen at "alle" kommer til å sykle. Det skjer ikke..
- viktig at de som planlegger trafikken i sentrum både vet hvordan det oppleves å være gående, syklist og bilist i Oslo sentrum. Det er verre med shared space mellom gående og syklende, fordi gående er så utforutsigbare. Mens biler kjører på høyre side og bruker blinklys, kan gående finne på å svinge både hit og dit, de ser seg ikke for, de har musikk på øret og nesa nedi mobilen mens de går. Rådhusplassen er ikke et ok sted å være syklist, feks.
- Viktig at det fortsatt blir parkering for handicappede og eldre i sentrum
- viktig at kollektivtilbudet fra steder utenfor ring 1 til sentrum forbedres før biler forbys i sentrum
- Viktig at sykkelveier/fortau/vei raskt ryddes for grus, glass og søppel vhis flere skal sykle.
- Viktig med grønnelunger og minder biler i sentrum. Tjenestebiler må få lett tilgang til by-bilde for å gjøre en god jobb.
- Viktig med holdningskampanjer, opplæring og reaksjoner på lovbrudd for alle typer trafikanter og gående.
- viktig med klima- og miljøtiltak. Støttes.
- Viktig med maaange avganger/lange tog/flere vogner i rushtiden,så bilister som prøver seg på kollektivt ikke gir opp X-D
- Viktig med nok HC (handicap) p-plasser, så vi har mulighet til å delta i samfunnet
- Viktig å lage parkeringshus for å erstatte gateparkering for dem som trenger å bruke bil til sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Viktig å opprettholde høy grad av kollektivtrafikk. De gangene jeg tar buss til og fra jobb er det stappfullt. Derfor velger jeg å reise med privatbil. Mannen min kan svippe meg bort til jobben før han kjører til sin egen jobb.
- viktig å prioritere sammenhengende og trygge sykkeleveier
- Viktig å tenke på at vi i rullestol også må komme oss til sentrum. Enten ved hjelp av egen bil eller et mer tilgjengelig kollektivtilbud.
- Vil ikke ha bilfritt sentrum. Ønsker rikelig med parkeringsplasser i sentrum
- Vilktig å ha tilgang med privatbil til Sentralstasjonen
- Ville ha syklet mer med bedre sykkelveier
- Ville syklet mer til sentrum hvis bedre parkeringsmuligheter for sykkel.
- Ville syklet mye mer hvis mindre biltrafikk eller sammenhengende sykkelveinett p[min rute
- Vinterstid virker Oslo skitten.
- Virker som det ønskes bilfritt sentrum. Få valg om ulempene ved bilfritt.
- Virker som kollektivt nordover ut av Oslo har blitt bedre, men det tar fortsatt omtrent dobbelt så lang tid å ta buss som å kjøre bil. Mest på grunn av behov for 2 overganger den veien jeg skal.
- Virket som undersøkelsen var laget for å støtte opp om byregjeringens mål om bilfritt sentrum, og ikke for å finne ut fordeler OG ulemper ved en slik strategi
- Vureder besvarelser objektivt
- Vær nøyere med korrekturlesingen
- vær realistiske - struper man adgang til å bruke bil så er det ikke tog- og busskapasitet. Få vil sykle eller gå på jobb.
- Vær så snill å få tilbake rushtidtilbudet på t-banen til Vestli!
- Would like to see more bicycle pumps placed around Oslo for cyclists.
- økt bruk av kollektivtrafikk krever hyppige avganger og rimelige priser
- Ønsker at båten fra Slemmestad til Aker Brygge skal gå hele året OGSÅ midt på sommeren. Ikke alle har ferie samtidig !!!!!
- Ønsker at sykkel skal være min primærtransport, men det gjelder hovedsaklig utenom vinter og at sentrum skal være "umulig" eller veldig dyrt å komme til med bil i ny og ne gjør at det er mest praktisk å gjøre ærender på f.eks kjøpesenter.
- Ønsker at t-bane linje 5 skal gå oftere. Ønsker at flytoget og nsb skal brukes på samme billett/ månedskort
- Ønsker bedre bussforbindelse mellom Langteigåsen og Mortensrud
- Ønsker bedre kollektivtilbud på tvers av og utenfor t-banens nett. Alt for tidkrevende å bevege seg fra Oppsal til Nydalen eller Vestli
- Ønsker bedre og mer presist kollektivtilbud. Der for mange forsinkelser og for mange innstillinger. Skjerpings!
- Ønsker bedre regularitet på togreiser.
- Ønsker bedre sykkelveier slik at det blir trygger å sykle
- Ønsker bedre sykkelveier som sammenhengende og som er fysisk adskilt fra annen trafikk
- Ønsker bedre tilrettelegging for gående og mindre biltrafikk
- Ønsker bedre tilrettelegging for syklister. Ønsker også bedre kollektivtilbud på bekostning av biler.
- Ønsker bilfritt sentrum og bedre sykkelveier, grøntarealer og mindre forurensning i sentrum
- Ønsker bilfritt sentrum og mindre biler i ring 2
- Ønsker bilfritt sentrum, men ønsker samtidig at overgangen gjøres på en måte at bylivet og hverdagslivet kan fungere på en god måte (varelevering til butikker og husholdninger, transportbehov mtp. service og drift av f.eks. borettslag). Veldig viktig med god sammenheng/kobling mellom kollektivtilbud, sykkelveier, parkeringsplasser for bil i randsonen av byen.
- ønsker bilfritt sentrum!
- Ønsker egne sykkelveier, ikke delt med fotgjengere
- Ønsker en mindre trafikk i Oslo så bør ny Oslofjord forbindelse på plass så en kan lede større del av trafikken utenom Oslo. Utvidelse av E16 så vi kunne fått en rell ringvei og gjennomgangstrafikk ut av Oslo, men da vil de ikke betale i bomringen i Oslo som er det egentlige målet?
- Ønsker enklere reise fra utkanten av Oslo til sentrum
- Ønsker et aktivt sentrum - god tilgjengelighet for å nå til sentrum og færre syklister
- ønsker et bedre kollektivtilbud fra Oppegård til Oslo, og ikke kun til Oslo sentrum
- Ønsker et bilfritt sentrum
- Ønsker ett Kjøbenhavn/Amsterdam type sentrum mhp sykling!
- Ønsker flere avganger med tog Nittedal-Oslo, mange kjører bil pga for få avganger
- ønsker flere avganger og mer kapasietet på Kolsåsbanen
- ønsker flere innfartsparkeringer der man parkerer gratis og godt kollektivtilbud inn til Oslo`s knutepunkter.
- Ønsker flere sammenhengende sykkelstier og el-bysykler.
- ønsker flere sykkelfelt
- Ønsker flere sykkelfelt. Og at sykkelfeltene ikke forsvinner i kryss.
- Ønsker flere sykkelstier inn til sentrum.
- Ønsker flere sykkelveier innenfor Ring 3

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ønsker generelt et bilfritt sentrum velkommen, samt håper på bedre utbygging av sykkefelt, som i Stockholm/København.
- Ønsker god sykkelrute fra Jar til Grensen, da jeg i tillegg til å kjøre scooter noen dager sykler til jobb. Vinterstid bruker jeg T-bane og håper på FLERE avganger slik at jeg slipper å planlegge hvilken bane jeg skal ta.
- Ønsker gratis kollektivtilbud
- ønsker gratis offentlig transport og bilfritt sentrum.
- Ønsker hyppiere avganger på t-bane, senere på kvelden samt flere vogner slik at alle får sitteplass
- Ønsker hyppigere avganger på 69-bussen også etter rushtiden.
- ønsker hyppigere avganger på Kolsåsbanen
- Ønsker ikke at antall parkeringsplasser reduseres pga jobbsted,samt de som bor i byen og er avhengig av å va
- Ønsker ikke at de få parkeringsplassene i sentrum skal fjernes. Avhengig av disse. Og ønsker at kollektivtransport til Fornebu skal bli bedre. Mangler tilbud på tbane og for få busser.
- ønsker ikke bilfritt sentrum i Oslo
- Ønsker ikke en bilfri sentrum
- Ønsker ikke et bilfritt sentrum, det vil påvrike min og andre sin reisevei til og fra jobb negativt. Jeg har kjøpt Elbil for å tilpasse meg endringene i tråd med miljø og politisk idiologi. Dersom det blir et bilfritt sentrum vil jeg bruke enda lenger tid på å pendle noe som ikke er ønskelig, da det vil ha negativ invikrning på min familiesituasjon. Å reise kollektivt er dessverre ikke aktuelt da det er lite pålitelig (brukte kollektivt i 3 år og det var greit helt til hustanden fikk barn, da ble det for upålitelig til at det kan benyttes). Dersom det blir et bilfritt sentrum, og det ikke tilrettelegges for bruk av bil i rushtiden, så vil jeg måtte bytte arbeidsted. Det må tas hensyn til at det bor familier utenfor Oslo, men som jobber i Oslo sentrum. Det å forby biler er ikke løsningen dersom det ikke blir tilrettelagt for et godt FUNGERENDE tilbud for reisende. Å henvise til kollektiv transport er ikke godt nok da det er for lite pålitelig, den enkelte familie blir for sårbare. Og når det kollektive fungerer, så er det så fult ov overbooket at det er ubehagelig og lite sikkert å bruke. Å ha angst for at en skal bli alvorlig skadet i ulykke fordi det er for fult og mennesker står nærmest opp på hverandre er ikke godt nok. Dere må ikke lage en by som kun er tilrettelagt for de som bor i byen siden det er svært mange som bor uttenfor byen, men jobber i byen.
- Ønsker ikke totalt bilfritt sentrum. Ønsker mulighet for kjøring til og fra sentrum og parkering i/rett utenfor sentrum
- Ønsker kollektivtrafik som følger ringveiene hele veien og ikke tar av mot thorshov eller andre steder., utbygging av t-banenett og nye trikker. Ellers syns jeg
- Ønsker kraftig reduksjon av bilbruken i Oslo!
- Ønsker levende sentrum, ser at sentrum brukes mindre og mindre i "min" by pga vankeligere tilgjengelighet og folk heller velger bil til kjøpesenter i utkanten.
- Ønsker lite blanda trafikk, brede sykkelfelt. Holdningsendring bør skje både hos syklister og bilister.
- Ønsker meg bedre forhold for sykkel i Oslo. Det er særlig mye tull i sykkelfeltet i Grønlandsleiret. Mange parkerte biler og ofte taxier som står på skrå halvveis inn i sykkelfeltet. I tillegg er det så mange syklister her at feltet burde vært dobbelt så bredt.
- Ønsker meg bedre kollektivtilbud i pereferien. Feks skyttelbusser i rusjtiden til t-banestasjoner. Skyttelbuss ville vært et godt alternativ til å kjøre bil til t-banestasjonen for folk som meg som bor langt fra et t-banestopp.
- Ønsker meg et stabilt tog som ikke bruker buss for tog
- Ønsker meg fysisk adskilte sykkelfelt. dette vil i stor grad hindre biler i å parkere der, og oppleves langt tryggere.
- Ønsker meg sammenhengende sykkelvei i Oslo sentrum, fra Uranienborgveien og til Storgata 16
- Ønsker meg sitteplass på T-banen. Ønsker at folk som er i dårlig form også skal komme seg til sentrum
- ønsker meg trasér for førerløse busser med trær, gress, blomster, benker, og stier for gående og syklende
- Ønsker mer sykkelvei, og bedre skiller mellom fotgjengere og syklister. Opplever det som den mest krevende kombinasjonen.
- Ønsker mer sykkelveier,ikke bare i sentrumskjernen,men også rundt
- Ønsker mer tilrettelegging/sikkerhet for syklister! :)
- Ønsker mindre forurensning, mindre biltrafikk og en mer grønn by
- Ønsker renere luft, minder støy, framkommelighet for alle og minder ulykker
- Ønsker slutt på veisalting om vinteren
- Ønsker strengere regulering av elsykler og ståhjulinger
- Ønsker T-bane til 2007, Kjeller
- Ønsker å få tilbake direkte buss til Oslo istedenfor matebuss til tog. Alltid eller veldig ofte kluss med toget
- ønsker å krysse sentrum raskere med sykkel fra Aker brygge til St. Olavs kirke
- Å bruke sykkel i byen har mange konfliktpunkter med andre trafikanter
- Å komme seg til bydel Stovner nordfra kollektivt, grenser til det umulige, dersom du ikke vil bruke 2 timer hver vei

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Å legge hindringer for valg av transportform kan sammenliknes med å blokkere kroppens arterier. Politikere har ikke oversikten over konsekvensen av deres egne detaljstyringer. Legg gjerne inn overordnete mål for mindre forurensing, ved f.eks å fortsatt avgiftsfritak for nullutslippsbiler. Uten egentransport hadde jeg vært arbeidsløs. Min tilkallingsvikar jobb nr.2 krever at jeg stiller på en times varsel hvor som helst i Oslo og Akershus - mulig med offkom? Neppe..
- Å sykle langs ring 3 er livsfarlig. Sykkelfeltet i veibanen er for lite. Det burde opparbeides sykkelfelt på gangfeltet. Mange farlige situasjoner oppstår ved å kombinere bil/sykkel. Alternativt stenge ring 3 for bil. Personbil har også en inntekssside, og ved høyere kostnader er det ikke alle som for ta del i denne verdiskapningen.

Hvor godt liker du å være i Oslo sentrum – på denne tiden av året? Annet:

- Avhenger av formålet og tid på døgnet
- Barns skole nær sentrum, statist i teater, opera- og teaterbruker
- Bor i Oslo sentrum
- Bruker ikke sentrum i det daglige. Reiser kun til og fra kontoret på Grunerløkka
- Bruker ikke sentrum i stor grad, men fantastisk å ha muligheten når det er nødvendig
- Bruker ikke sentrum. Håpøst med både bil og kollektivt
- Bruker lite tid i sentrum
- Det er ok - men foretrekker Oslo utenfor ring 1
- Det må helst være på dagtid.
- det regner!
- Dette skjønner jeg ikke. Jeg liker meg veldig godt i Roma, men jeg reiser ikke dit og det kommer ikke av at jeg ikke liker meg der
- Er der sjelden
- er der svært sjeldent
- Er ikke innom sentrum så ofte
- Er ikke så ofte i Sentrum, unntatt i forbindelse med jobben
- Er lite i Oslo sentrum
- er nesten aldri i Oslo sentrum
- Er nesten aldri i Oslo sentrum
- Er sjelden der
- Er sjelden i byen
- Er sjelden i Oslo sentrum
- Er sjelden i sentrum
- Er sjelden i sentrum utenom jobb
- er sjelden i sentrum, men liker det svært godt de gangene jeg er der
- er småbarnsforelder og har ikke tid til å dra til sentrum
- Er svært sjelden i Oslo sentrum (1-2 ganger i året)
- Ganske godt, ville svart svært godt hadde søppelhandteringen og aksjonene mot ugrei parkeringsadferd vært tilpasset behovet i de ulike områdene av byen.
- Ganske skjelden jeg er der, men ikke fordi jeg ikke liker det. Andre prioriteringer
- godt
- Greit nok
- Går ikke an å svare genrelt på et så åpent (dumt) spørsmål
- Har lite tid til å oppholde meg i sentrum
- hater den jævlige byen
- helt greit
- Helt greit
- Helt greit. Hverken eller. Mye byggearbeider rudnt i sentrum og jeg synes det er dårlige løsninger for biler ved Oslo S og Operaen for ikke å havne i kø og flaskehalser. Dårlig for kollektivtransport også i sameksistens med biler i området.
- Helt middels
- hurra...
- Hyggelig å være der men drar dit sjelden
- Ikke mye å se på , lite som skjer. Ikke alltid lett å komme til sentrum
- Irrellevant
- Jeg bruker generelt lite av fritiden min i sentrum
- Jeg er i Oslo sentrum hele året sundet, dvs uavhengig av årstid
- Jeg er sjelden i Oslo sentrum, jeg jobber å så drar jeg hjem til familien. Jeg liker dokk å sykle gjennom Grunerløkka på veien hjem.
- jeg liker ikke byen, trives nær skogen
- Kommer an på hva jeg gjør der
- Liker best å ikke være i sentrum
- Liker ikke store folkemengder

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- meget urelevant spörsmål derfor dere ikke tar med grunnen til hvorfor man ikke liker å vare i sentrum!?
- Men er sjeldent i sentrum utenom jobb
- Midt på treet, er ikke noe alternativ for det
- Må være her da arbeidsplassen er her.
- Nøytralt. Bra nær jeg har ærend/avtaler der.
- Oppholder meg nokså lite i Oslo sentrum
- Oppholder meg sjeldent i Oslo sentrum
- Oslo er en møkkaby med mange tiggere, mye søppel etc., så det er og blir bare et arbeidssted.
- Skittent, mange tiggere, mye støy
- Skjelden eller aldri i Oslo sentrum hvis ikke det er møter i forbindelse med jobb
- SVÆRT DÅRLIG PGA. UFRAMKOMMELIGHET MED BIL
- Svært dårlig, altfor mange tiggere
- Svært skjelden jeg er i sentrum sonen
- Synes det er for lite biler og folk og liv
- Trives ikke i Oslo sentrum - er der kun for å jobbe
- Trives ikke i Oslo.
- Unngår å reise til sentrum så langt det lar seg gjøre
- Verken godt eller dårlig. Unngår det hvis jeg kan

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 5: Spørreundersøkelse 2016

Hvordan reiser du vanligvis til jobb på denne tiden av året? Velg ett alternativ.

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	476	7,0	7,0	7,0
	Jeg sykler	1251	18,5	18,5	25,5
	Jeg reiser med kollektivtransport	3307	48,9	48,9	74,4
	Jeg kjører bil (fører)	1257	18,6	18,6	93,0
	Jeg er passasjer i bil	88	1,3	1,3	94,3
	Jeg kjører motorsykkel eller moped	92	1,4	1,4	95,6
	Det varierer	279	4,1	4,1	99,7
	Annet	18	,3	,3	100,0
	Total	6768	100,0	100,0	

Hvilket transportmiddel reiste du lengst med sist gang du reiste til jobb og møtte på ditt vanlige oppmøtested?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg gikk	459	6,8	6,8	6,8
	Jeg syklet	1149	17,0	17,0	23,8
	Jeg reiste med kollektivtransport	3583	52,9	52,9	76,7
	Jeg kjørte bil (fører)	1353	20,0	20,0	96,7
	Jeg var passasjer i bil	109	1,6	1,6	98,3
	Jeg kjørte motorsykkel eller moped	99	1,5	1,5	99,8
	Annet	15	,2	,2	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Hvilket kollektive transportmiddel reiste du lengst med på denne reisen?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Buss	966	14,3	27,0	27,0
	T-bane	1090	16,1	30,4	57,4
	Tog	1208	17,8	33,7	91,1
	Trikk	230	3,4	6,4	97,5
	Båt	85	1,3	2,4	99,9
	Annet	4	,1	,1	100,0
	Total	3583	52,9	100,0	
Missing	System	3185	47,1		
Total		6768	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med denne reisen ? Du kan svare flere alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Nei, ingen ærend	5442	80,4
Møter o.l. i tilknytning til arbeid	238	3,5
Innkjøp av dagligvarer	458	6,8
Andre innkjøp	143	2,1
Hente/bringe barn til/fra dagmamma/barnehage/skole/annet	598	8,8
Kjøre/følge andre (ikke egne barn) for ulike gjøremål	52	,8
Andre gjøremål (lege, tannlege, service, o.l.)	180	2,7
Totalsum	7111	
Antall respondenter	6768	

Hvor langt er det fra der du bor til arbeidsplassen (ditt vanlige oppmøtested)? Vennligst anslå avstanden i kilometer (én vei) Kilometer (avrund til nærmeste hele kilometer):

Avstand	Antall	%
0-5 km	1921	28.4
6-10 km	1610	23.8
11- 20 km	1443	21.3
21-30 km	683	10.1
31-60 km	786	11.6
61-90 km	190	2.8
91-120 km	83	1.2
120 km pluss	51	0.8
Totalt	6767	100.0

Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din? Svar ut fra hvordan du vanligvis reiser. Jeg er:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært misfornøyd	237	3,5	3,5	3,5
	Misfornøyd	610	9,0	9,0	12,5
	Verken eller	900	13,3	13,3	25,8
	Fornøyd	2842	42,0	42,0	67,8
	Svært fornøyd	2174	32,1	32,1	99,9
	Vet ikke	4	,1	,1	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Opplever du at din arbeidsreise er dårligere eller bedre enn den var på samme tid i fjor (se bort fra vær- og føreforhold)? Min arbeidsreise har blitt:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mye dårligere	278	4,1	4,1	4,1
	Noe dårligere	996	14,7	14,7	18,8
	Uendret	4028	59,5	59,5	78,4
	Litt bedre	826	12,2	12,2	90,6
	Mye bedre	429	6,3	6,3	96,9
	Vet ikke	210	3,1	3,1	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Velg inntil to alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Nei	5058	74,7
Ja, jeg er oftere sjåfør i bil	231	3,4
Ja, jeg er sjeldnere sjåfør i bil	150	2,2
Ja, jeg er oftere passasjer i bil	55	,8
Ja, jeg er sjeldnere passasjer i bil	15	,2
Kjøre/følge andre (ikke egne barn) for ulike gjøremål	52	,8
Andre gjøremål (lege, tannlege, service, o.l.)	180	2,7
Ja, jeg reiser oftere kollektivt	415	6,1
Ja, jeg reiser sjeldnere kollektivt	159	2,3
Ja, jeg sykler oftere	336	5,0
Ja, jeg sykler sjeldnere	151	2,2
Ja, jeg går oftere	167	2,5
Ja, jeg går sjeldnere	42	,6
Ja - annet:	329	4,9
Totalsum	7340	
Antall respondenter	6768	

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? Kommentarer:

- Alternerer tog og t-bane
- Annen adresse kortere vei nå, men kan fort endre seg igjen
- Annen arbeidsgiver.
- Annen jobb
- Annen sykkelrute enn i fjor
- Annen trase grunnet kø
- Annet arbeidssted i fjor
- Annet kollektivtransportmiddel
- Arbeidplassen har endret adresse fra Østfold til Oslo
- Arbeidsplassen er relokalisert. Tar T-bane i tillegg til tog.
- arbeidsplassen har flyttet
- Arbeidsplassen har flyttet og ny sykkevei er mye bedre
- Bane istedenfor buss.
- Banen gjenåpnet etter 1 år - tok buss samme strekning i fjor
- Barn byttet fra barnehage til skole - fører til ny reisevei når man skal hente
- Bedriften har flyttet, lengre reise

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Begrensning for Elbil i kollektivfelt
- benytter meg av annen type kollektiv transport
- Benyttet tog
- Bilkø fra Helsfyr til Bryn senter ved retur ca 16 gjør henting av barn vanskelig de dagene jeg trenger bil
- Bodde ett annet sted...
- bodde i Oslo for et år siden og kunne gå til jobb
- bodde ikke her da
- Bodde ikke her i fjor
- Bodde ikke i Oslo
- Bruker bil til stasjonen pga. sykdom
- Bruker t-bane i stedet for buss
- Brukte buss i fjor som nå har endret holdeplass
- brukte buss til tollboden istede for tbane, ekspressbuss, sparer kollektivtid og gåtid
- Brukte tidligere kollektivt. I det minste tok det 1 t. hver vei, og ofte opp mot 1,5 t.
- Brynstunnelen er under arbeid
- Brynstunnellen er stengt i et løp
- Buss for bane i fjor
- buss for tog
- Bussen har blitt leddbuss, går oftere og fått ny trassè
- Bussen jeg reiser med har endret trasé i sentrum, det innebærer at det er lenger vei til/fra holdeplassen og arbeidsstedet.
- bussholdeplass har endret sted
- Bussrute 71 E ble nedlagt. Så jeg bruker nesten 15 min lengre reisetid
- Bussruten er endret seg og det tar 10 minutter lenger tid
- Bussruten er lagt om, den går direkte og jeg får mye oftere sitteplass.
- Bytet arbeidssted 01.01.16 og dermed reiser jeg mer kollektivt
- byttet arbeidsplass
- Byttet arbeidsplass
- byttet arbeidssted
- Byttet arbeidssted.
- Byttet arbeidssted/lengre kollektivreise
- Byttet fra bil og tog til bil og t-bane. T-bane går oftere.
- Byttet fra buss til T-bane på grunn av trafikk
- Byttet fra buss til tog ved hjelp av elbil til togstasjon. Mindre inhalering av diesel-eksos, mindre forsinkelser og mindre stakkato kjøring.
- Byttet fra T. bane til buss
- Byttet fra trikk til t-bane. Det går mye fortere.
- byttet jobb
- Byttet jobb i år fra 5 minutter gange...
- Byttet jobb. Hadde kun reise 7 minutter i bil tidligere
- Byttet oppmøtested
- Den verste endringen kom med den staore kollektivomleggingen 12. desember 2012
- Det er kortere med T-banen og kortere å gå.
- Det er vanskelig å reise kollektivt fra der jeg bor
- Det går færre tog, så det er vanskeligere å rekke jobben, blir ofte trege lokaltog.
- det samme
- Det var buss for bane i fjor
- Dette er første år i ny by
- Direkte ekspressbuss nedlagt.
- Dårligere bussreise pga. rute endring.
- Ekspressbussen har fått betydelig flere stopp underveis, noe som fører til lengre reisetid
- Endrede T-banelinjer
- endret arbeidssted
- Endret arbeidssted, lengre reisevei.
- Endret fra buss til bil fordi Ruter har fjernet tilbudet
- Endret kollektivrute
- Endret reiserute med kollektivtrafikk
- Endringer iht arb.sted/avd har ført til at jeg må kjøre til HK/Oslo dette året
- Er i ny jobb, tidligere student annet sted, så kan ikke sammenlignes
- Etaten har flyttet til et område hvor avstanden til kollektivmidler er lenger unna
- Etter påsken 2016 har det blitt mye dårligere kollektivtilbud til Stovner da det har vært omlegging i t-banenettet fra Carl Berner til Stovner, nå er det kun en avgang pr 15 minutt .
- Expressbussen hjemmefra er innstilt
- Firma har flyttet til ny adressen
- Flere avganger på t-banen
- Flyttet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Flyttet 1 km ut for barnehagetilbud
- Flyttet arbeidssted - færre avganger med T-bane og lenger å gå fra stasjon til arbeiddsted
- Flyttet fra Marienlyst til Furulund
- Flyttet i desember 2015
- Flyttet lengre unna jobben - derfor lengre reisevei
- Flyttet lengre vekk fra arbeidssted
- Flyttet til nåværende adresse i november 2015
- Flyttet ut av byen i år
- Flyttet, og har fått lengre reisevei.
- fordi jeg har flyttet
- Forsøker å reise utenom den værste køen. Pga mer kø innover mot Oslo grunnet tunnelarbeider/vedlikehold den siste tiden må jeg vente ekstra lenge før køen gir seg (værst inn til Oslo)
- Før gikk jeg. Nå har jeg flyttet og tar dermed kollektivt.
- Før måtte jeg ta både buss/trikk og tbane. Nå tar jeg kun tog, evt buss dersom det er innstilt
- Går av på Løren stasjon - 3 min fra arbeidssted
- går lenger og skifter buss på returen på cal Berner eller Alex Ki, tidligere en trikk hver vei.
- Går oftere lenger del av veien (f.eks. fra bussterminalen til jobb i stedet for å bytte buss)
- Hadde direktebuss hele strekningen, nå buss -tog - t-bane - buss
- Hadde en annen arbeidsplass i fjor og dermed lenger vei til jobb
- hadde en times kollektiv-reise ut av byen - nå går jeg 12 minutter i sentrum, ettersom jeg nå både bor og jobber i semtrum
- Hadde ikke begynt å jobbe her enda
- Hadde ikke fast arbeid i fjor
- Hadde reist kollektivt og syklet oftere om bedre tilrettelgginger
- hadde tidligere 8 g i timen , nå 4 og det er forferdelig fullt
- Har blitt flere avganger på min t-bane linje
- Har byttet fra t-bane til tog
- Har byttet jobb
- Har byttet jobb fra Drammen til Oslo
- Har byttet jobb og derfor tar en annen båt som tar lengre tid
- har byttet jobb, derfor kortere arbeidsvei
- Har flytta til ny leilighet
- har flyttet
- Har flyttet
- Har flyttet 3 stopp lenger ut på t-banen og fått noe lengre vei å gå samtidig
- Har flyttet fra et annet fylke, så kan gå nå.
- Har flyttet nærmere jobb
- Har flyttet nærmere jobb.
- har flyttet nærmere tog
- Har flyttet og fått ny reisevei
- Har flyttet og må nå ta både trikk og t-bane i stedet for bare t-bane
- Har flyttet siden i fjor. Ny reiserute.
- har flyttet så annen reisevei men like lang
- Har flyttet til ny by og byttet jobb siste 12 mnd. Ikke sammenlignbart.
- har flyttet til sentrum
- Har flyttet ut av byen. Gikk til jobb på samme tid i fjor.
- Har flyttet vesentlig nærmere arbeidssted
- har flyttet, ifjor bodde jeg i Oslo og syklet 4 av 5 dager hele året fra Majorstuen
- Har flyttet, og derfor fått lengre reisevei.
- Har flyttet, så kortere reisevei nå
- Har flyttet. Nå lenger vei i km., men betydelig raskere arbeidsreise.
- Har fått motor på sykkelen :-D
- Har fått ny og bedre sykkel
- Har kjøpt el bil, derfor tar jeg sjeldent kolektivt og går sjeldnere
- Har ny jobb og fått lengre reisevei
- Har siden i fjor flyttet fra sentralt i Oslo til en annen by
- Har skiftet arbeidsplass, lengre reisevei
- Har skiftet arbeidssted, og ingen gode kollektivalternativer lenger
- har skiftet jobb
- Har skiftet jobb
- Har skiftet jobb og reisevei
- I fjor brukte jeg andre kommunikasjonsmidler - en buss fra byen til jobb
- I fjor på denne tiden var det buss for bane på t-banestrekningen jeg benytter.
- I fjor var det buss for bane
- I fjor var det buss for bane og jeg syklet/gikk nesten hver dag. Tok for lang tid med buss for bane
- i fjor var det buss for bane på MOrtensrudbanen, og nå går banen hele veien, hurra!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- i permisjon i fjor
- I vinterhalvåret bruker jeg T-banen, tidligere bil
- Ifjor var det buss direkte til Helsfyr fra Kløfta, men den ruten ble nedlagt
- Ifjor var det buss for bane en lengre del av T-bane strekningen
- Ikke sammenliknbart. Har flyttet.
- Ja, det har blitt ekspress busser, men bussene fra Lysaker går sjeldnere nå, korresponderer dårligere med Lysaker båten
- Ja, jeg går i stedet for å ta trikk eller buss det siste stykket. Mindre elbiler gir raskere tid på reise.
- Ja, jeg har flyttet nærmere byen.
- ja, jeg kjører oftere motorsykkel
- Ja, jeg må bruke annet kollektivt som tar lengre tid. T-bane vs tog
- Ja, jeg samkjørte flere ganger i uken på denne tiden i fjor. Gjør ikke det nå lenger.
- Ja, jeg tar bår oftere
- Ja, jeg tar nå T-banen som jeg ikke gjorde i fjor, og så tar jeg oftere toget enndet jeg gjorde i fjor
- Ja, jobber et annet sted
- Ja, tok båten Vollen-Akerbrygge
- Jeg benytter meg av en annen holdeplass lenger unna hjemmet da den jeg vanligvis brukte fikk endret tidene på t-banen
- jeg bruker andre typer kollektiv transport p.g.a. annet arbeidssted
- Jeg bruker annen stasjon/holdeplass
- Jeg bruker nå el-sykkel (brukte tidligere vanlig sykkel)
- Jeg byttet jobb innenfor perioden
- Jeg går isteden for å være passasjer i bil.
- Jeg går til jobben og tar kollektiv transport tilbake. Samme i fjor.
- Jeg går til Tåsen og tar 34- bussen videre derfra til arbeidsstedet.
- jeg hadde direktebuss deler av reisen, slik at den gikk raskere
- jeg hadde en annen jobb som jeg måtte reise mye lengre til!
- Jeg hadde ikke denne jobben i fjor på denne tiden
- jeg har bodd dobbelt så langt fra jobb de fem siste årene, i forhold til hva jeg gjør nå. Bor nærmere nå, tidligere brukte jeg ca 1,20 min hver vei
- Jeg har byttet arbeidsplass fra Kolsås til Akersgata. Kjører bil til Kolsås og tar T-bane. tidligere kjørte jeg bil eller tok sykkelen. Lengre arbeidsvei med andre ord. Ca 19 km lengre vei.
- Jeg har byttet arbeidssted
- Jeg har byttet arbeidsted
- jeg har byttet jobb og fått kortere vei. Reiste kollektivt/syklet før også
- Jeg har byttet jobb siden det. Kollektiv tilbudet har endret seg de siste mnd, til det verre. Derav mitt forrige svar.
- Jeg har flytet
- jeg har flyttet
- Jeg har flyttet
- Jeg har flyttet fra Sinsen til Nesodden
- Jeg har flyttet i løpet av det siste året
- Jeg har flyttet og derfor er det lettere nå etter at jeg flyttet
- jeg har flyttet og reiste fra en annen adresse da reiste jeg kollektivt
- Jeg har flyttet og tidligere kunne jeg gå til jobb i Platousgate
- Jeg har flyttet. Flytoget fungerer godt, de andre togene fungerer ikke så bra
- Jeg har i tillegg flyttet i løpet av det siste året
- Jeg har kjøpt garasjeplass i byen
- Jeg har kjøpt meg elektrisk bil.
- Jeg har lengere avstand til jobben.
- Jeg har sluttet å kjøre egen bil
- Jeg henter i barnehage nærmere hjemstedet og nært stoppested for kollektivtrafikk.
- Jeg jobbet et annet sted
- Jeg jobbet et annet sted utenfor Oslo på samme tid i fjor
- Jeg jobbet ikke her på denne tiden i fjor
- Jeg jobbet ikke her på denne tiden i fjor.
- Jeg jobbet ikke på Bjørnholt på denne tiden i fjor
- Jeg kjører El- bil og kan ikke kjøre i kollektivfeltet på Mosseveien lenger.
- Jeg kjører først min kone til Skøyen, hun har revmatisk lidelse.
- Jeg kjørte elbil daglig til jobb i fjor
- Jeg løper til og fra jobb minimum en gang i uka
- Jeg må sykle i veien fordi det er blitt for folksomt på gang- og sykkelveiene
- Jeg plukker oftest opp en passasjer (samkjøring med kollega)
- Jeg reiser oftere med buss
- jeg reiser oftere med buss enn med tog
- Jeg reiser oftere med toget og det er mer behagelig
- Jeg reiser senere til og fra, for å unngår den verste trafikken. - Og andre ruter.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg sitter på med en kollega
- jeg skater nå, før gikk jeg
- Jeg studerte i Trondheim i fjor
- Jeg sykler oftere, tar mindre kollektivt og kjører mindre taxi til jobb, da bussen nå bruker kortere tid til jobb, ved å ikke kjøre inn og mellom gatene rundt nationaltheatret
- Jeg syklet hele jobbreisen i fjor, men har dessverre skiftet jobbsted og fått lengre og mye mer tidkrevende jobbreise.
- Jeg tar tidligere avgang om morgenen fordi t-banen blir tidlig full.
- Jeg tar tog fra en annen stasjon.
- Jeg tar tog fra Lillestrøm istedet for fra Fetstund fordi jeg oft ikke rekker toget i Fetsund pga kø på riksveg 22
- Jeg tok en mer direkte buss.
- jeg trengher kun bruke tog, ikke buss i til/fra toget siden togstasjonen min har åpnet igjen
- Jeg ønkser å benytte kollektiv ,men det tar uforholdsmessig lang tid og koster kr.1000 pr mnd med månedskort for 4,9 km
- Jg ahr flyttet fra en anne by og byttet jobb
- jobber mer hjemmefra - så reiser mindre
- jobbet annet sted
- Jobbet en annen plass
- Jobbet et annet sted
- Jobbet et annet sted i fjor
- Jobbet hjemmefra i fjor
- Jobbet i annen by
- Jobbet i Stavanger i fjor - mye kortere reisevei
- Jobbet i Stavanger i fjor. Ukependler og bor nå på Majorstuen
- jobbet ikke der i fjor
- Jobbet ikke her da
- Jobbet ikke her i fjor
- Jobbet ikke her i fjor på denne tiden
- jobbet ikke samme sted
- jogger
- KJører alternative ruter grunnet arbeid med tunell
- Kjører EL bil. Får ikke kjøre i kollektivfelt
- Kjører EL-bil. Kan ikke lenger kjøre i kollektivfelt
- Kjører en moped istedenfor kollektivt
- Kjører mer moped på denne tiden enn i fjor, da det kun gikk i bil.
- Kjører motorsykkel
- kjører motorsykkel oftere
- Kjører oftere scooter
- Kjører også MC
- Kjører omvei
- kjørte motorsykkel til og fra jobb i fjor
- Kjørte tog + T-bane i fjor - kun T-bane i år
- Kollektiv feltet på Mosseveien er stengt for elbil
- Kollektivreisen med tog er lengre.
- kollektivtilbudet er utbedret (i fjor var det buss for bane på denne tiden)
- Kolletiv, T-bane linje 5 via Tøyen går sjeldnere
- Kombinasjon sykkel/bane fremfor buss
- Kombinerer bil og tbane, istedenfor buss og tbane.
- Kombinerer tog og sykkel. Sykler til og fra togstasjon, mot bare sykkel.
- kommer med tog fra øst (oppegård) mye forsinkelser og for fulle tog
- Kortere avstand til egnet kollektivtrafikk nå enn i fjor
- Kortere reise med kollektiv
- Kortere reisevei
- Kortere vei til jobb
- Lengre reisevei
- leverer/henter i barnehage på vei til/fra jobb
- Like mye kollektivt. Før reiste jeg med tog, nå med buss
- løper
- Løper oftere
- Mc istedenfor bil
- Mer kø
- Mindre T-bane, mindre gange og mer buss (og mer skifting/venting) pga T-baneruteomlegging
- Må av og til ta en omvei pga levering av barn i barnehage
- må bytte kollektivtransport (tog - T-bane)
- Må bytte tog siden "mitt" tog har blitt somletog mellom Asker og Oslo
- Må gå mye lenger til holdeplassen fordi bussen skiftet trase, samt går skjeldnere.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Må vente lengre på kollektivtransport
- Måtte bytte transportmiddel pga T-banearbeid
- Måtte slutte å sykle pga sykdom/Parkeringstillatelse for forflytningshemmede
- Nedleggelse av bussrute 57 fra Carl Berner har økt tidbruken min på veien til jobb
- NIFU har flyttet, så i stedet for å gå fra toget til kontoret, må jeg nå ta både tog og t-bane
- NSB har kuttet ut togruten min og har nå buss for tog. Bussen tar litt lengere tid.
- Ny bussrute gjør at reiseveien blir lengre
- Ny bussrute som tar lenger tid. Forrige rute er lagt ned.
- Ny jobb
- Ny jobb som er nærmere bosted
- Ny jobb, før hadde jeg varierende arbeidssted (mye taxi)
- ny t-banelinje via Løren samt endret bosted
- Nye busser på strekningen som har irriterende sterkt rødt lys inne i bussen på vinterstid.
- Nye rute tider, det har blitt dåligere for folk fra Groruddalen
- Nytt arbeidssted
- nytt sted/ ny jobb
- nå slipper jeg å skifte t-bane, den går direkte nå, det gjorde den ikke i fjor
- Nå som T-banen til Mortensrud fungerer så er det lettere å komme seg på jobb enn med buss.
- Nå vanlig bil, da el-bil
- Oftere tog i rushen
- Oftere tog pga gjenåpnet stasjon
- Om vinteren tar jeg det offentlig til jobben og om sommeren kjører jeg MC
- Omkjøring pga tunellarbeid Bryn
- Omlegging av T-baneruter og tider etter åpning av Løren stasjon har medført at jeg må skifte T-bane for å komme på jobb
- omleging på t-banen i fjor, buss for bane
- Omvei levere barnehage. Ny barnehage august forenkler alt
- oppgradering av Østensjøbanen
- Overgang til el-bil
- Parkerer på Rosenholm (tog), istedenfor Hauketo (tog).
- Parkeringsmulighetene ved Operaen er ikke lengre tilgjengelig for ansatte, så jeg må parkere lengre unna arbeidsstedet
- Passasjer i bil til toget noen ganger, istede for buss
- pga arbeider på t-bane var det buss for bane på denne tiden i fjor, derfor en stor endring til i år hvor banen igjen går.
- pga Bryn tunnelen
- Pga Løren-banen må jeg planlegge for å unngå stappfull t-bane
- Pga. veiarbeid er trippestoppet rett ved kontoret flyttet, slik at jeg må gå noe lengre når jeg skal hjem. Det er fortsatt ikke langt, men det gjør det vanskeligere å time når jeg må gå fra kontoret. Dermed blir det også mer venting på trikken.
- På grunn av fjerning av stoppesteder for buss i Storgata er logistikken endret og blir det mer bytting på grunn av fulle busser med for dårlig kapasitet
- På grunn av redusert arbeidstid kan jeg reise utenom den verste rushtiden.
- raksere togrute
- recently, the line 4 is open for Løren, which helps when buss 24 is always in traffic and stop running after 08.30
- Reiser lenger
- Reiser med buss isteden for t-bane, pga omlegging på linje 5
- Reiser med buss istedenfor bil+t-bane
- Reiser nå direkte pga. Løren-banen (slipper å bytte).
- Reiser nå med el-bil
- reiser senere for å unngå ekstra kødannelse pga Bryns tunellen
- reiser tidligere
- Reiser tidligere
- Reiser tidligere om morgenen for å kunne kjøre i kollektivfeltet med elbil
- Reiser tidligere pga kø i Brynstunnelen
- Reiste med t-bane og buss, men så korresponderer de ikke så godt lenger etter ruteendringene.
- Reiste tidligere med en ekspressbussrute som nå er nedlagt.
- Ring 3 i Oslo er sperret 3 steder på en gang, uten et eneste alternativ
- Ruten for buss har blitt endret til å kjøre over Rådhuset. dette medfører mye kø i vika-området.
- Ruter har fjernet ekspressbussen, nå må jeg kombinere buss og tog.
- samkjører med ektefelle til Lillestrøm - tog derfra og inn. Kun på vei TIL jobb.
- Samme måte, men må reise tidligere pga større trafikk
- savner Nationaltheaterer stasjon
- sjøfør eller passasjer i el-bil
- skiftet arbeidssted: kortere reise, reiser med buss i stedet for trikk, mindre folk på bussen enn på trikken

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- skiftet job
- skiftet jobb
- skiftet jobb i april 2016
- slipper å bytte transportmiddel underveis
- Stabekk stasjon er gjenåpnet og gir muligheten til å ta tog deler av reisen
- Syklet før -har skiftet jobb nå.
- t-bane i stedet for buss
- T-bane istedet for buss. Tdl buss grunnet oppgradering av bane
- T-banen var under ombygging. Tok buss for bane da- et vesentlig dårligere tilbud
- t-banestrekning er ferdig utbedret og jeg slipper overgang til buss
- T-banetilbudet på Vestlibanen er halvert mellom Jernbanetorget og Økern etter åpningen av Løren stasjon
- Tar alternative ruter med kollektivtilbudet (tog i stedet for buss)
- tar noen ganger en annen buss hjem (fra Storo)
- Tar t-bane isteden for tog og t-bane
- Tidligere gikk det hyppigere avganger med t-banen, linje 5 Vestli
- Tog forlenget til Lysaker
- tog går oftere - hvert kvarter mot tidligere hver halvtime
- Togene og t- banene er fullere- grusomt varmt og klamt.
- Togturen er blitt kortere og mer fleksibel pga flytting.
- trikkeholdeplass lagt ned i nærheten av jobb og jeg må gå lenger
- Trikken stoppet ikke på Aker Brygge i fjor, men det gjør den nå, noe jeg er meget forsnøyd med.
- Tunnelarbeid forlenger arbeidsreiser og omveier må kjøres daglig
- Utbedringsarbeid på t-banenettet i fjor
- var hjemme i permisjon i fjor på samme tid, men kjørte bil i perioden før og etter permisjonen
- var i permisjon i fjor
- Var i permisjon i fjor på denne tiden
- Var i permisjon i fjor, og ikke på jobb
- Var ikke i jobb i fjor..
- var ikke på jobb på denne tiden i fjor
- veien er blitt litt kortere.
- Velger av og til tog etter at Stabekk stasjon gjenåpnet
- Velger det som passer best for dagen, Bil, motorsykkel, kollektiv
- Velger tidligere avganger for å unngå overfylt trikk (jeg bruker krykker/stokk)
- VI flyttet inn i nye kontorer i september. ikke sammenliknbar
- Virksomheten flyttet noe som medfører bytte av transportmiddel og dårligere dekning.

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Markér inntil tre alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Endret arbeidssted	316	4,7
Endret bosted	269	4,0
Endringer i transportsystemet	323	4,8
Endret tilgang på transportmiddel (kjøpt/solgt bil, sykkel, mv.)	137	2,0
Endring i livs- eller familiesituasjon (barn i barnehage, mv.)	172	2,5
Endringer i helsetilstand	83	1,2
Vil ha mer trening/trim/mosjon	313	4,6
Det tar kortere tid	391	5,8
Det koster mindre	208	3,1
Jeg vil reise mer miljøvennlig	170	2,5
Annet:	245	3,6
No answer	13	,2
Totalsum	17339	
Antall respondenter	6768	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Annet:

- Anskaffet elsykkel
- Arbeid i Brynstunnelen
- Arbeid i gatene rundt kontoret.
- Arbeid på jernbanen
- Arbeidet i Brynstunnelen gir store forsinkelser på Ring 3
- arbeidet mye ekstra og det har gått ut over tid til sykling
- Arbeidsgiveren min har flyttet
- avhengig av været
- barnehagerutiner - kone er nå i arbeid.
- barnet mitt er blitt større og jeg trenger bedre sykkelutstyr og transportere han med
- Bedre sykkel tar kortere tid og er mer behagelig å sykle på
- bedre sykkelvei
- Begrensning av Elbil i kollektivfelt
- Benytter elbil
- Bidrag fra arbeidsgiver til kollektivtransport
- Ble tvunget til det da de stenkte kollektivfeltet for el-biler
- Blir mer og mer redd for å sykle (trafikk)
- brakk beinet i vinter, har ikke kommet igang med sykling
- Bruker elsykkel pga. barn i tilhenger
- brynstunellen
- Brynstunellen gir store køproblemer
- Brynstunnellen delvis stengt
- Bryntunellen
- Buss 491 ble lagt ned
- Bussruten ble lagt om (76 bussen)
- Byggearbeider som ødela sykkelrute er ferdige
- Byggeplass på tidligere snarvei som forkortet reisen med 5 minutter
- Bysykkelen er et godt alternativ når jeg enten har blitt kjørt men ikke har bil eller tok egen sykkel og ble hendtet dagen før.
- Byttet fra elbil til hybridbil
- byttet jobb
- Dens siste tidens vei/tunnel vedlikehold i Oslo skaper mer kø på veien inn til jobb (kommer E6 sør fra)
- Det er blitt farligere å sykle pga økt antall "fartssyklister". Trikken er blitt mer pålitelig.
- Det er ingen endringer. Jeg veksler mellom buss og gange hele tiden.
- det er lettest med bil
- Det tar lengre tid med kollektivt
- Det tar ofte lengre tid hjem enn til jobb. Sjeldnere tog, og veldig fulle
- det var nok ikke jeg som bestemte at rutenettet skulle endres...
- drittlei kø
- Dårlig folkeskikk hos nordmenn, gravide får ikke sitteplass
- Dårlig tilrettelagt sykkelvei (utforming og luftkvalitet)
- Dårlig vær
- Dårlig/kaldt vær
- Dårlige forhold for syklister
- dårligere kollektivtilbud
- Dårligere kollektivtilbud og mye veiarbeid som vanskeliggjør sykling
- Dårligere parkeringsforhold på jobben
- Dårligere vær
- Ektefelle må kjøre uansett, så de morgenene det passer - samkjører vi til Lillestrøm
- el-bil
- Elsykkel er raskest i rushtiden, utenom rushtid raskest med bil
- en begrensning på parkeringsplasser på jobben
- endret arbeidstid, begynner tidligere på jobb
- Endret barnehage
- Endret kollektivrute
- endret overgangstid på buss
- endret parkeringssituasjon
- Endret på grunn av møter og behov for bil denne dagen
- Endret tilgang til parkering
- Endring i ektefelles arbeidsreise (for 6 mnd, des-jun)
- Endring jobbsituasjon som krever bil i jobben
- Endringer i arbeidsoppgaver gjør det vanskeligere å sykle
- Endringer i arbeidstid hos meg og min samboer
- Endringer i sykkeltrasé

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Er ikke gravid lengre
- er tilbake i jobb
- Fikk råd til å kjøpe (brukt)bil
- Fleksibel reise til møter ol andre steder i Oslo og omegn
- Flere avganger på t-bane linjen
- Flere og bedre sykkelfelt
- flere t-bane avganger
- for få avganger
- for mange passjener på bussen under rush tiden
- For mye kø med bil
- For trangt på t-banen og går for skjeldent
- Forbud for el-biler i kollektiv-felt på Mosseveien
- Forbud mot å kjøre elbil i kollektivfeltet
- Fordi pendleparkering er ofte full på Hauketo
- Fordi t-banen blir tidlig full
- Få parkeringsplasser
- Fått valp som ikke orker å gå hele avstanden
- Gammel mor som jeg besøker etter arbeidstid
- Gjelder rute 301 og 321 som i dag ikke kjører Storgata og Trondheimsveien som før.
- Gleden ved å være ute og se vegetasjon
- Hadde reist kollektivt og syklet oftere om bedre tilrettelgginger
- Han jeg satt på med har blitt pensjonist
- Har begynt å bruke Oslo bysykkel
- Har byttet jobb
- Har deltatt mer på møter mellom bopel og arbeidssted
- Har elbil
- Har fått reparert sykkelen.
- har ikke endret
- Har ikke endret
- Har ikke endret.
- Har ikke fast parkeringssted lengre, sykler noe på sommeren
- har ikke lenger parkeringsplass for bil
- har kjøpt el-sykkel som gjør det mulig å sykle
- Har klaget til Ruter, tror de ikke vet hvor mange som skal til Sentrum og ikke via Majorstua
- Har nå tilgang på el-bil, og det gjør det lettere å forsvare miljømessig og kostnadsmessig
- Hyppigere avganger enn båt
- Ikke i arbeid i fjor
- Ikke lenger plass til å sykle på gang- og sykkelveiene langs Akerselva pga for mange folk og dyr
- Ingen egentlig grunn
- ingen endring
- ingen P-plass
- Ingen spesiell grunn
- innkjøp av el-sykkel
- Jeg brukte så mye tid daglig i kollektivtrafikken slik at jeg skaffet meg førerkort og kjøpte bil.
- Jeg endret ikke arbeidsreisen - kollektivt er ikke et alternativ fra der jeg bor
- Jeg endret ikke reisemåte, men parkeringen er lengre unna arbeidsplassen
- Jeg endret ikke reisen min. Busstypen endret seg.
- Jeg er høygravid og tar derfor trikk istedenfor sykkel.
- Jeg er svært ofte på reise eller besøk på anlegg over hele landet
- Jeg har blitt latere
- Jeg har ikke endret arbeidsreisen
- Jeg har ikke endret reise
- Jeg har ikke syklet siden i høst. Før syklet jeg 1-2 ganger i uken i sommersesongen. Men pga et kne som ikke er helt bra, samt stadige omlegginger av siste bit av sykkelvegen og lite attraktiv sykkelveg store deler av strekningen, har jeg ikke syklet på veldig lenge. Sykkelruten går parallelt/tett på store bilveger, som ring 3, Øker-området, Hans Nielsen Hauges gt, er det ikke så attraktivt for meg. Det er mye forurensing i form av luft og støy, og også få visuelle kvaliteter langs strekningen som gjør turen verdt å sykle. Miljøet er preget av tung infrastruktur. Stress ift en del kryssinger er også årsak til at jeg ikke sykler.
- Jeg jobbet ikke på bjørnholt på dette tidspunktet i fjor
- Jeg kan jobbe på bussen og sparer derfor tid vs bil
- Jobber nå turnus mot tidligere vanlig kontortid
- jobbet ikke her i fjor har ikke endre
- Kjøp av El bil
- kjøpt el-bil
- Kjøpt el-sykkel
- Kjøpte abonnement på bysykkel

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kjøpte bil for å slippe å reise med t-banen
- Kjøpte El-bil
- kjører ofte sammen med min kone
- Kjører som regel MC
- Kollektivt er overfylt og dermed veldig stressende. Oppleves som at det nesten er kjappere å gå.
- Kommet sent i gang med sykling.
- Kona har fått førerkort og bruker bilen
- Kona har fått førerkort.
- lat
- Latskap
- Latskap ift sykling
- Lei av kanselleringer og forsinkelser hos NSB
- liker best å gå
- Mangel på dusj- og garderobefasiliteter
- Mer biltrafikk inn og ut av byen
- Mer kø på E18 og Slemmestadveien, sykler fortere enn jeg kjører bil
- mere kø
- Midlertidig sykleperiode
- mindre behov for å jobbe på kontoret
- Mindre slitsomt å ta buss enn å sykle
- Mindre stress ved å parkere i Lissetrøm, der går det tog hver 10 min til Oslo, i Fetsund hver 30. minutt
- Mindre stress å ta bussen selv om det tar lenger tid.
- Mistet motivasjonen
- mistet parkeringsplass på arbeidsplassen
- mistet parkeringsplass på jobben
- Mulighet for innfartsparkering
- NIFU flyttet i septemebr 2015 fra Wergelandsveien 7 til Økernveien 9. Dette innebar en litt legre reise for meg.
- Ny adresse til arbeidssted
- ny sykkel, kan bade/handle på veien
- ofte forsinkelser på kollektivtrafikken
- Omkjøring tunellarbeid
- Omlegging av bussrute og fjerning av holde plasser. Fem stoppesteder fjernet for to alternative bussruter mellom Carl Berners plass og
- Operativt inngrep i det ene benet
- Oppgradering av Brynstunnelen
- Oppussing hjemme, som innebærer at jeg ikke har tilgang til regntøyet mitt.
- Parkeringsbegrensninger hjemme gjør at jeg må ta bil til arbeid
- Passer bedre å sitte på med ektefelle pga hans bytte av arbeidssted
- Passer ikke like ofte å få sitte på som passasjer i bil
- Passet seg bare slik
- pga bygging av Bryn tunnelen
- Prøve ut hva som tar kortest tid av bil og buss
- Punktert sykkel
- på grunn av graviditet nær termindato på disse tider i fjor brukte jeg da mer kollektivt og mindre sykkel
- Påtvungen endring
- Reduksjon i Ruters T-banetilbud linje 5
- Redusert framkommelighet i Brynstunnelen
- redusert fremkomelighet på veien/stengt tunnel
- Redusert regularitet med tog pga. problemer på Østre linje (buss for tog som tar lenger tid, og er mindre behagelig).
- reglene for elbilkjøring i kollektivfeltet
- reiser sammen med mannen til jobb oftere enn før. Kjører sammen til toget- tar t- banen hjem. Står som regel hele veien hjem: slitsomt i varmen.
- Reiser sammen med samboer på morgenen noen dager
- Risikovurdering knyttet til sykkling på Ring 2
- Ruter endret arbeidsreisen min
- Ruter har endret arbeidsreisen min til lengre reise.
- Ruter klarte å legge ned min bussrute, da velger jeg å kjøre selv.
- Ryggskade som gjør det vanskelig å sykle, samt at barnefødsel har gjort det verre å få tiden til å gå opp uten bil.
- Samboer endret arbeidssted
- Samme arbeidsgiver, nye lokaler
- Sammenliknet med i fjor viktig å bemerke at NIFU har flyttet. Derfor har min arbeidsreise blitt litt bedre (jf. forrige spørsmål)
- Sitteplass på buss framfor å stå på banen. Mer sammenhengende reise uten bytte av transportmiddel
- Sitter på i bil med kollega, men gjorde dette oftere i fjor

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Skade som gjør at jeg ikke kan sykle
- skiftet jobb
- slipper parkeringsutgifter
- Sommer
- Stabekk stasjon ble endelig åpnet igjen og toget går og det er raskere enn T-banen
- stadige forsinkelser på T-banen
- Stress ved å sykle pga hensynsløse syklister i full fart på sykkelveier
- Studiested i tillegg til arbeid
- sykkelen har pungtert
- Sykler mindre pga dårligere vær i vår...
- Sykler når været er godt.
- Sykling ødelegger for løpetreningen min
- Synes det er blitt for usikkert/farlig å sykle
- T-bane går oftere en toget.
- T-bane linje 3 har gjenåpnet
- T-banen er STAPPFULL!
- T. banen var så veldig full
- Tar for lang tid å reise kollektivt
- tester ut å reise kollektivt
- Tilbud fjernet av Ruter
- tilbud om samkjøring
- Timefrekvens for buss etter 1700
- To helt forskjellige situasjoner
- Trafikkforholdene i Bjørvika forverret.
- trafikkksikkerhet
- Travlere hverdag
- Trenger ikke benytte buss sommerhalvåret da jeg kan sykle, samt at jeg sparer penger på mndkort.
- Trenger ikke tenke på rutetabeller, og meldte meg på sykle til jobb.
- Tunellarbeid og mer trafikk
- Tunellarbeider på ring 3
- tungt å komme i gang med sykkel, trenger ny sykkel, ønsker el-sykkel, men det er dyrt
- ungå kø ved Brynstunnelen
- Unngå fulle busser
- Unngå overfylt trikk
- Unngå å sitte i kø med bil
- Vanskeligere parkeringsforhold på stasjonen
- Vedlikeholdsarbeid på veinettet som fører til redusert kapasitet
- Vei arbeider som hindrer flyt i traffiken
- veiarbeid
- Veiarbeider på tunneler og Ring 3. Spesielt Brynstunnelen
- veldig mye sigøynere (ikke betalende og skittene) som tar opp plassene. Aldri kontroll på de strekningene det er mest av dem Trikken fra gml byen til jernbanetorget
- vi har kjøpt elbil
- Vikariatet i andre jobb gikk ut.
- Vil ha alenetid til å høre podcast
- Vil ha mer frisk luft
- vær
- Været
- Været tillater å sykle lenger + har bedre sykkelklær
- x
- Ødelagt sykkel
- økt hyppighet på t-baneavganger
- Økt trafikk på veien til og fra jobben pga rehabilitering av en tunnel
- Ønsker forutsigbar reisetid
- Ønsker kun litt variasjon
- Ønsket også mindre forsinkelser på overfylt E6 i rushtid og mindre luftveisirritasjon fra dieseleksos i buss (kommer inn gjennom døråpning og blir i kupeen).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor mange (hele) dager hadde du hjemmekontor forrige uke?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen	5778	85,4	85,4	85,4
	En	739	10,9	10,9	96,3
	To	149	2,2	2,2	98,5
	Tre	46	,7	,7	99,2
	Fire	14	,2	,2	99,4
	Fem, eller flere	41	,6	,6	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass?

	Antall	Prosent (%)
Nei	822	12,1
Ja, gratis i gata	641	9,5
Ja, mot betaling i gata	435	6,4
Ja, gratis p-plass som disponeres av virksomheten	3014	44,5
Ja, avgiftsbelagt p-plass som disponeres av virksomheten	661	9,8
Ja, gratis på annen p-plass	159	2,3
Ja, mot betaling på annen p-plas, i p-hus, mv.	980	14,5
Annet	320	4,7
Vet ikke	462	6,8
Jeg vil reise mer miljøvennlig	170	2,5
Annet:	245	3,6
No answer	13	,2
Ja, jeg går sjeldnere	42	,6
Ja - annet:	329	4,9
Totalsum	8293	
Antall respondenter	6768	

Hvis du skal kjøre bil til arbeidet, har du mulighet for å parkere på eller i nærheten av din arbeidsplass? Annet:

- ...men har ikke bil
- ..hvis det er ledig
- (begrenset antall plasser for Fylkesmannen)
- 3 gratis p-plasser for hele firma
- 3 parkeringplasser for 80 ansatte
- 5 plasser på 100 ansatte
- aldri aktuelt, har ikke bil
- Arbeidsgiver disponer noen få plasser.
- Arbeidsgiver har begrenset antall plasser til rådighet. Men det er også tilgang på avgiftsparkering i kjelleren.
- Arbeidsplassen disponerer noen få gratis plasser (må avtale uke for uke)
- Arbeidsplassen har parkeringsplasser men disse er innviklet å få plass i og komme til
- av og til betale
- av og til gratis og nær arbeidsplass
- av og til hvis ledig
- Av og til plass i gata og parkerer i så fall gratis med EL-bil
- bare mulighet om jeg planlegger i god tid og skrive meg på liste tidlig

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bare unntaksvis tillatelse til slik parkering
- Bare ved særskilt behov
- Bedriften har få parkeringsplasser, kan derfor ikke kjøre bil daglig.
- Bedriften har kun noen få gratisplasser
- Begrenset antall gratis plasser, som må søkes om daglig etter behov
- Begrenset antall P-plasser, - må forhåndsbestilles
- Begrenset antall plasser som må sirkulere mellom ansatte
- Begrenset antall plasser til bruk i virksomheten. Ikke for reise til og fra arbeid.
- begrenset antall plasser, førstemann til mølla prinsippet
- Begrenset garasjeplass som må bestilles på forhånd
- Begrenset grunnet få plasser
- begrenset mulighet til gratis parkering i virksomheten
- Begrenset plass som disponerer av virksomhet
- Betalt plass i garasje
- Bruker aldri bil
- Dagspris i parkeringshus 390 NOK
- delvis gratis
- dersom den er ledig
- dersom det er fullt på Statsbyggs p-plasser blir det P-hus mot betaling
- Det er aldri aktuelt for meg å kjøre bil til arbeidet
- Det er ikke faste plasser for privat parkering
- det er ingen parkeringsplasser på arbeidsplassen, men det er gateparkering og parkeringshus mot betaling i området
- Det er mulighet i p-hus
- Dårlig kapasitet pga byggevirksomhet på området.
- dårlig! firmaet bør ikke tilby gratis parkering, men nekter endre praksis. de bør ta minst 1000kr i mnd for parkering
- el-bil plass
- Elbil / Parkeringstillatelse for forflytningshemmede
- Elbilparkering
- Ellers gratis i gata
- Endel gratis p-plasser, men de som ankommer sent må ofte lete i gata.
- enkelte ganger
- Er ikke relevant
- Er parkeringsplasser og parkeringshus men siden jeg kjører av og til ingen vits å betale.
- Et lite antall gratisplasser
- Et lite stykke å gå fra p-sted.
- Et meget begrenset antall p-plasser er tilgjengelig.
- Felles parkeringsplass på jobben
- Finnes 5 parkeringsplasser som disp av alle ansatte
- Finnes noen plasser i kjeller man kan søke om å benytte. Benyttes aldri.
- Fire tilgjengelige plasser som kan bookes, deles på ca250 personer
- For få p-plasser som disponeres av virksomheten
- for hele embedet er det 4 parkeringsplasser til disp.
- For å få parkering må jeg være på jobb senest 07.15
- Forutsatt at jeg kommer veeeldig tidlig på jobb, det bare en håndfull plasser
- Forutsetter at man er her før 0730
- Fri parkering hos virksomheten, begrensede plasser. Må være tidlig
- først mann tilmølla 70 plasser for 250 ansatte
- Først til mølla. Bare 2 ganger i uka.
- Få p-plasser så ofte ikke ledig
- Få plasser
- Få plasser disponibelt i virksomheten
- Få plasser tilgjengelig. Ellers dyr privat parkering
- Få plasser, kan bestille enkelte dager en dag i forveien
- Få plasser, så i praksis ikke mulighet
- Garasjen ble bombet i 2011, færre parkeringsplasser for ansatte. Svarer derfor nei på dette spørsmålet.
- Generelt få p-plasser
- Gratis hc parkering
- Gratis dersom jeg skriver meg på liste etter kl. 15:00 dagen før og helt få har gjort det før meg.
- Gratis et stykke unna
- Gratis i gata hvis jeg har flaks
- Gratis i gata, men da må man være tidlig ute
- gratis i gata, men det er ca. 5 min. fra parkerings-mulighet til jobb
- Gratis i gata, men et godt stykke å gå
- Gratis i gata, men til tider vanskelig å finne plass.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Gratis jobbarbeidsplass kveld, natt, helg. Gratis i gata ellers
- Gratis om jeg er svært tidlig på jobb. Få plasser tilgjengelig og har ikke behov for permanent p-plass.
- Gratis p-plass hos arbeidsgiver hvis det er plass
- gratis p-plass om ledig (forhåndsbestilling)
- gratis p-plass, men ikke fast
- Gratis parkering inntil videre, skal avgiftsbelegges, men jeg kjører uansett bare når jeg trenger bil i jobbsammenheng og kan kreve refusjon
- Gratis parkering ved behov, ikke dalig
- Gratis pga El-bil
- Gratis på arb.plass, må avtales på forhånd om ledig plass
- Gratis på kommunal pplass (elbil)
- Gratis på p-plass, men kun hvis det er en ledig.
- Gratis siden jeg kjører EL-bil
- gratis, om ledig plass i virksomhetes parkeingshus
- Går bestandig
- Har 2 plasser på 300 ansatte
- Har 5 p-plasser for 95 ansatte
- har aldri brukt bil til jobb
- Har aldri kjørt, aner ikke.
- har ikke bil
- Har ikke bil
- Har ikke bil og ikke førerkort
- Har ikke bil så ikke aktuelt
- Har ikke bil, da vi bor midt i sentrum. Dog er det parkeringsplass både på arbeidsplassen og i nærheten.
- Har ikke bil, går om vinteren.
- Har ikke bil, men leier innimellom av Bilkollektivet.
- Har ikke bil, så problemstillingen er absurd
- Har ikke bil.
- Har ikke bil/lappen
- har ikke førekort
- Har ikke førerkort
- Har ikke førerkort og har ingen bil.
- Har ikke kjørekort
- har ikke lappen
- har ikke sertifikat
- Har ikke sertifikat
- Har ikke sertifikat og kan derfor ikke kjøre bil
- Har ikke sertifikat, så har ikke undersøkt mulighetene.
- Har ikke undersøkt
- har noen gratis plasser i virksomheten, men de er priotert for jobbreisende
- HC-plass
- Hvis jeg er på jobb før 07.00, kan jeg bruke en av gratisplassene - men det er mange om beinet!
- Hvis jeg er tidlig på jobb, er det noen få ledige p-plasser.
- Hvis jeg får p-plass, må reise veldig tidig
- Hvis jeg jobber på kontoret - men ikke ute hos kunde
- Hvis jeg kommer før kl 07.
- Hvis ledig plass, men det er ikke alltid plass og må da velge betalparkering på dagtid.
- Hvis ledig, bare et par plasser til rådighet
- I arbeidaplassens kjeller, mot trekk i lønn pr gang (dag)
- I meget begrenset utstrekning på jobb, ellers på gate og phus mot betaling
- ikke aktuelt
- Ikke aktuelt
- Ikke aktuelt da jeg ikke har bil
- ikke aktuelt spørsmål
- ikke aktuelt. Har aldri sjekket.
- Ikke et alternativ - har derfor ikke dekkenede informasjon
- ikke et alternativ, har ikke førekort
- Ikke i nærheten, men på offentlig plass 10 min. gange fra jobben
- Ikke i utg pkt., men mulig å sette seg opp på liste for noen enkelstående dager
- Irrelevant da jeg ikke har førerkort
- Ja, begrenset antall gratis parkeringsplasser disponert av virksomheten (veldig få plasser). Man må sette seg opp få liste i forkant.
- Ja, gratis i gata 5 minutter å gå fra jobben
- ja, gratis p-plass hvis forhåndsbestilt og ledig
- Ja, gratis p-plass i p-hus

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ja, gratis p-plass som disponeres av arveidsplassen hvis jeg kommer tidlig, hvis jeg kommer senere blir den full og må benytte meg av parkering i gata eller mot betaling i p-hus
- Ja, gratis p-plass som disponeres av virksomheten, men kun 2-3 plasser fordelt på ca. 60 medarbeidere. Disse kan derfor kun benyttes unntaksvis og etter avtale.
- ja, gratis på parkeringsplass på arbeidsplaasen
- Ja, gratis, men vet ikke hvor
- Ja, gratisk p-plass som reserveres (begrenset antall)
- Ja, hvis Statsbygg har ledige plasser
- ja, iblant
- Ja, jeg parkerer gratis på p-plass som virksomheten betaler for
- Ja, men antall gratis p-plasser er svært begrenset og må søkes om på forhånd
- ja, men begrenset antall gratisplasser ¨å av og til betaling
- ja, men det er få plasser fordelt på mange ansatte
- Ja, men må reservere parkeringsplass på forhånd (er ganske få plasser)
- Ja, mot betaling til OXER
- JA, mot kr 50 for en dag.
- Ja, p- plass som diponeres av virksomhetemn mot månedlig avgift
- Ja, p-plass disponert av virksomheten, mot betaling
- ja, utleier disponerer store p-areal
- Ja, virksomheten disponerer tre gratis p-plasser ellers gateparkering med betaling
- Ja. Som oftest betaler samkjøringspassasjeren for parkeringen (kr 50/dag)
- JEg eier ikke bil
- Jeg har ikke bil
- Jeg har parkering for forflytningshemmede
- jeg kan booke meg inn på en liste; dersom plass ledig er det gratis, ellers parkeringshus avgiftsbelagt i nærheten
- Jeg kjører ikke
- jeg kjører ikke bil
- Jeg kjører ikke bil
- Jeg kjører ikke til jobben og bedriften har bare få parkeringsplasser til disposisjon
- Jeg ville aldri kjøre til jobb
- Jobben har tre plasser delt på 60 ansatte
- Jobber skift og kan parkere på arbeidsted mellom 14 og 9, bruker da bil. Kan også bruke bil på fredager, da det er "først til mølla".
- Kan av og til parkere gratis inne på festningsområdet, når det er plass. Gjør det av og til kveld/helg
- Kan bare parkere når man trenger bil i forbindelse med jobben. Da er det gratis parkering i gata.
- Kan bestille parkering gratis 2 x i mnd
- Kan få lånt parkeringskort noen ganger, men ikke fast plass
- Kan noen ganger parkere gratis på jobb (svært begrenset antall plasser som må bookes)
- kan parkere gratis enkeltdager etter avtale
- Kan parkere gratis hvis det er ledig.
- Kan reservere gratis p-plass som disponeres av virksomheten ved behov
- Kan reservere p-plass hos arbeidsgiver ved behov
- Kan sette seg på på liste i parkeringshus
- Kan søke om å få disponere en plass, vi har noen få som kan bookes ved behov
- Kan søke ved behov søke om p-plass i kjeller i kontorbygget
- Kanskje i nærheten, hvis jeg er heldig
- kjøre el-bil
- kjører aldri bil
- Kjører aldri bil
- Kjører ikke
- kjører ikke bil
- Kjører ikke bil
- KJører ikke bil
- kjører ikke bil til arbeid, vet ingenting om parkeringsplasser der
- Kjører ikke bil, har aldri hatt sertifikat
- Kjører ikke bil.
- Kjører ikke bil. Spørsmål uaktuelt
- kjører ikke og har ikke bil
- Kjører ikke.
- Kjørre ikke bil
- kommunal El-bil parkering
- kun 1-3 parkeringsplasser disponert av jobben som alle på bygget kan bruke
- kun 3 parkeringsplasser leies av arbeidsgiver
- Kun et fåtall plasser, og det må reserveres på forhånd
- Kun i helger og etter vanlig arbeidsatid
- kun i jobbøyemed kjører jeg ca 2 g / mnd.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kun noen dager
- Kun når vakt starter etter 14
- Langt å gå dersom parkering i gata
- Leier fast parkeringsplass av bedrift
- leier p-plass av arbeidsgiver
- Leier selv p-plass i nærheten av jobb
- lite parkeringsplasser, så det gjelder ¨å være tidlig ute
- maks 2 dager pr uke
- Mannen min har garasjeplass i forbindelse med jobben
- men det blir noe avstand fra ledig gateparkering til jobb
- Men det er et stykke unna arbeidsplassen.
- Men det er ikke nok plasser til alle
- men det skal snart innføres p-avgift i ø34
- men få ledige gratisplasser på Tøyen, så det velges aldri
- Men vanskelig å finne ledige plasser
- men veldig få plasser (3 st)
- Min mann har gratis parkering
- Mulig av og til
- Mulig etter avtale
- mulig med gateparkering litt unna
- Mulig å booke en plass,men må vanligvis brukes til jobbrelatert virksomhet
- mulig å reservere gratis plass ved særlig behov
- mulighet for gratis parkering i gata 10 min gange fra arbeidsplassen
- Må bestille kort; ikke fast ordning
- Må bruke gjesteparkering hvis det er plass
- må lete etter gratis plass, begrenset antall dager på virksomhetens plass
- må lete lenge etter ledig plass, så jeg tar heller kollektivt
- Må være på jobb kl. 07.00 for å få parkeringssplass
- NB: Plassen må bestilles på Statsbygg, begresnet mulighet på dagtid
- Nei, men parkering, av et begrenset antall, kan bestilles 1 dag i forkant.
- Noen få plasser - førstemann til mølla
- Noen få plasser på arbeidsstedet, men det er andre som pleier bruke disse
- Noen få plasser som alle slåss om på jobben
- Noen gratis p-plasser disponeres, bruk må avtales fra gang til gang
- Noen plasser til fordeling, så ikke plass hver dag
- Når jeg kjører EL-bil står jeg gratis dersom jeg er tidlig ute å får plass.
- Ofte fullt på jobbens parkeringsplass i vaktskifte
- ofte ikke plass
- P-plass i p-hus mot månedlig trekk i lønn
- P-plass som disponeres av virksomheten, men begrenset kapasitet og må bookes på forhånd
- Parkering 10-12 min unna
- Parkering er kun for kjøring av og til - ikke permanent løsning
- Parkering ganske langt(5 min å gå) unna
- Parkering i BA 4
- parkering må avklares i forkant
- Parkering på jobb plass
- Parkeringskapasiteten er svært begrenset, bruker derfor sjelden bil
- Parkeringsplass som disponeres av virksomheten, men deles med alle ansatte
- Passasjer
- pga nattarbeid enklere å parkere
- Som helkontinuerlig skiftarbeider har jeg parkeringsplass på jobb
- Svært begrensede gratis parkeringsmuligheter på arbeidsplassen
- Svært begrenset kapasitet og "førstemann til mølla" prinsippet
- svært begrenset med gratis plasser innen 5 min gangavstand
- svært begrenset med p-plasser på dagtid
- Svært få plasser. Må reserveres for hver gang.
- så lenge det er plass
- Tilbudet skal avvikles etter sommeren. Da blir det parkering mot betaling
- Trekkes i lønn for p-plass i nærheten av jobb
- Uaktuellt. har ikke bil
- uaktuelt å kjøre
- unntaksvis gratis p-plass som disponeres av virksomheten
- Varierer
- Ved særlige anledninger gratis i virksomheten. Ellers mot betaling i gata eller parkeringshus.
- Vi har 3 parkeringsplasser på deling med 350 ansatte, jeg reserverte parkering
- Vi har kunn noen få p-plasser til generell disposisjon, her er det førstemann til mølla

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vi har tre p-plasser som disponeres av virksomheten, så en gang i blant kan man låne en av dem. Det gjør jeg kanskje 1-2 ganger i året.
- Vi har tre parkeringsplasser til 80 ansatte, så i praksis blir det parkering i gata
- vi kan parkere gratis på arbeidsplass, men svært begrenset antall plasser
- Virkosmhetens søkbare plass (1 dag)
- Virksomhenten har 2-3 plasser, så er de ledige, kunne jeg stått gratis der, men ikke aktuelt for meg
- Virksomheten disponerer 2 p-plasser som deles på ca 80 ansatte.
- Virksomheten disponerer 5 gratisplasser som alle 95 ansatte kan reservere for betsemte dager.
- Virksomheten disponerer kun få parkeringsplasser, ellers parkering mot betaling
- virksomheten har 3 plasser til bruk dersom man trenger bil i tjeneste
- virksomheten har begrenset antall parkeringsplasser som kan bestilles
- Virksomheten har et visst antall plasser som kan disponeres, men kjenner ikke til om det er stort press på plassene eller lett å få.
- Virksomheten har kun to plasser, reservert arbeidsreiser
- Virksomheten har noen få p-plasser til disposisjon
- virksomheten har p-plasser som ansatte betaler en fast avgift for å bruke
- virksomheten hvis spesiell situasjon

Er det vanligvis lett å finne parkeringsplass på eller i nærheten av din arbeidsplass?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	2645	39,1	54,3	54,3
	Nei	1231	18,2	25,3	79,5
	Vet ikke	999	14,8	20,5	100,0
	Total	4875	72,0	100,0	
Missing	System	1893	28,0		
Total		6768	100,0		

Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under?

Redusert kapasitet i Smestadtunnelen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	603	8,9	8,9	8,9
	Nei	3067	45,3	45,3	54,2
	Ikke relevant	2763	40,8	40,8	95,1
	Vet ikke	334	4,9	4,9	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under?

Redusert kapasitet i Granfosstunnelen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	375	5,5	5,5	5,5
	Nei	3125	46,2	46,2	51,7
	Ikke relevant	2875	42,5	42,5	94,2
	Vet ikke	392	5,8	5,8	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under?

Redusert kapasitet i Brynstunnelen

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	1272	18,8	18,8	18,8
	Nei	2712	40,1	40,1	58,9
	Ikke relevant	2499	36,9	36,9	95,8
	Vet ikke	284	4,2	4,2	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under?

Buss for bane på Østensjøbanen (T-bane)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	471	7,0	7,0	7,0
	Nei	2970	43,9	43,9	50,8
	Ikke relevant	2983	44,1	44,1	94,9
	Vet ikke	343	5,1	5,1	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Opplever du at din arbeidsreise har blitt berørt av noen av endringene i transportsystemene i listen under?

Ny stasjon på Løren (T-bane)

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	487	7,2	7,2	7,2
	Nei	3000	44,3	44,3	51,5
	Ikke relevant	2930	43,3	43,3	94,8
	Vet ikke	350	5,2	5,2	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvilke endringer har du gjort i arbeidsreisen din for å tilpasse deg denne/disse endringen(e) i transportsystemene? Du kan velge flere alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Ingen endringer	537	7,9
Jeg benytter samme transportmiddel, men velger en annen rute (kryss her også hvis du har byttet fra ett kollektivt transportmiddel til et annet	291	4,3
Jeg reiser med annet transportmiddel enn før (ikke kryss her hvis du har byttet fra ett kollektivtransportmiddel til e	124	1,8
Jeg har endret reisetidspunkt (for eksempel reiser tidligere eller senere)	430	6,4
Jeg har oftere hjemmekontor	49	,7
Annet:	79	1,2
Totalsum	1510	22,3
Antall respondenter	6768	

Hvilke endringer har du gjort i arbeidsreisen din for å tilpasse deg denne/disse endringen(e) i transportsystemene? Du kan velge flere alternativer

- 71E er lagt ned til Tollboden, Reiser nå henholdsvis over Hauketo eller Mortensrud
- Annen veirute
- Antallet raske T-baneforbindelser har blitt halvert store deler av dagen. Kan ikke lenger dra når som helst men må velge avreisetidspunkt med omhu.
- Banen går mindre hyppig enn før
- Bedret seg ifht starten. Beregner litt mer tid dersom kollektivt. Prioriterer sykkel.
- benytter av og til t-banen fremfor å sykle pga ny stasjon er nærme
- Beregner litt bedre tid
- Beregner noe lengre reisetid
- berørt av stengning av kollektivfelt for EL-biler på Mosseveien
- Bruker mer tid på å følge barn til skolen pga mer trafikk over Vinderen for å unngå Smestadtunnellen
- Bruker samme transportmiddel, men må vente mer på t-banen.
- Bus for tog
- Dere har endret ruten til linje 3 , som nå ikke går til Ullevål Stadion (bytter til buss 22/ 25) slik den gjorde tidligere det gjør ei linje 6 og jeg må derfor bytte transportmiddel 2 ganger. Hjemreisen tar ennå lenger tid ca 1 og 15 min.
- Det er ikke lenger buss for bane på strekningen jeg reiser
- Det har blitt mye fullere enn før på T-banene t/r sentrum
- Det har blitt trangere på tog, må stå oftere, men tar samme reise med tog
- Det tar kortere tid med kollektiv transport nå enn før.
- Det var bare den perioden da T-bane 3 var under oppussing
- endret reisetidspunkt de få gangene jeg bruker bil
- Endret rute og tidspunkt for avreise de dager jeg trenger bil
- Endringen er positiv, da bussen kommer raskere fram i kollektivfeltet.
- Endringene på linje 3 påvirket antall avganger på linje 4
- Flere forsinkelser på min t-banelinje grunnet omlegging av rutesystemet som følge av åpningen av den nye linjen over Løren.
- Færre avganger fra Tøyen til Vestli
- Før Løren stasjon åpnet gikk det t-bane til Vollebekk hvert 7-8. minutt. Etter at Løren stasjon åpnet ble tilbudet redusert til en t-bane hvert 15. min. Dette har gjort at jeg nå har mindre alternativer enn før og at jeg må planlegge arbeidsreisen mye mer enn før. TIlbudet har blitt vesentlig forverret.
- før tok buss for bane en time/halvannen. Nå tar banen en halvtime. Jeg kan reise hjemmefra senere
- Går fra t-bane till barnehagen vid långa kører længs ring 2
- går oftere fordi bussen står i kø
- Går på vinteren, sykler på sommeren, tar av og tilpå vinteren buss/trikk til care berner og buss videre til Hasle
- Halvert antall avganger til sentrum
- Har begynt å se på klokka igjen pga med ujevne jevne pauser mellom avgangene på linje 2 Østerås - nå 5 og 10 minutter mellom, mot 6 og 9 minutter før april 2916
- Har byttet fra ekspressbuss til buss + tog, samt kjører mer bil
- Har flyttet
- Har kjørt mer bil
- Hva skal man krysse av hvis man har byttet fra ett kollektivtransportmiddel til et annet? ref punkt 3

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- I tillegg sykler jeg oftere på sommerstid
- Ingen, men jeg har mindre forutsigbarhet enn tidligere mhht når t-banen går
- Jeg bruker 79 bussen. Har ingen altrnativer kollektivt.
- Jeg er mer bevisst på når jeg går hjemmefra. Bare annenhver avgang på Grorudbanen går nå direkte til sentrum
- Jeg har færre t-baneavganger som passer på linje 5! Det lager mer stress!
- Jeg har mulighet til å velge kollektivt som et bra alternativ til bil de få dagene jeg ikke sykler.
- Jeg jobber færre timer hver dag som konsekvens
- Jeg kan ikke like enkelt ta bane hjem lenger
- Jeg reiser kollektivt alltid når jeg ikke må ha bilen ifm kjøring av barn til skole
- Jeg reiser med annen rute på vei hjem
- Jeg sykler en annen vei for å slippe å sykle der slitne/sinte nilister står i kø
- Jeg sykler oftere
- Kan sjelden kjøre bil til jobb
- kjøper mer bil
- Kjøpt pendlerbolig i Oslo
- Kjører alternative mindre småveier
- Kjører mer bil
- Kjører oftere bil
- kjører så sjelden jeg kan. låner heller bil på arbeidsplassen ved behov
- Kjørt oftest med bil
- Kollektivreisen min går raskere, da elbilene har forsvunnet fra kollektivfelt på Mosseveien.
- Legger inn litt ekstra tid. Uoversiktelig bane-trasé
- Lengre ventetid og større avvik fra rutetid på t-banen linje mot Østerås fra Majorstuen
- Linje 4 bergkrystallen med overgang på Sinsen bruker lengre tid
- litt skjeldnere bilreise
- Mer frustert når jeg tar t-bane fordi de kommer sjeldnere og er fullere
- Min t-bane rute går halvparten så ofte som tidligere.
- Mindre t-bane
- Må legge inn tidsbuffer
- Må velge annen rute pga el-biler ikke lenger kan kjøre i kollektivfeltet.
- Må vente lenger på t-bane pga få avganger til Hasle
- måtte en periode gå til en annen t-banestasjon 5 lenger unna
- nytt kollektivfelt på E6 hjelper, håper det fortsetter
- oftere kollektivt
- Redusert antall t-baneavganger dersom jeg tar t-bane
- Reisen tar totalt lenger tid
- Reiser kollektivt, ikke med privatbil
- reiser tidligere
- Reiser tidligere
- Reiser tidligere enn nødvendig.
- Sjekker av og til når bana går
- Sykler
- sykler mer
- Sykler nå, så ingen endringer. Svarene her gjelder da jeg ikke syklet i vinter
- sykler oftere
- Sykler oftere
- Sykler på sommeren, og tilpasser ruten til t- bane 5 Vestli - Tøyen. Ok til jobb, mye dårliger tilbud hjem.
- syklet, jogget
- T-banetilbudet er redusert til det halve etter at Løren ble åpnet
- Tilpasset ferien i sommer
- unngår å kjøre bil til jobb pga lange køer
- Vanligvis 1-2 dager/uke.
- ved problemer på jernbane blir det vanskelig å komme seg hjem i rushtiden pga. flere folk som reiser kollektivt og mye kø på E18 og E6 ut av byen
- velger alternativ reise fra togstasjon i Oslo til jobben-annet tog til annen stasjon og derfra buss til jobben.
- Velger oftere tog fremfor bil
- Vi har kjørt to i bil

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Har noen av disse endringene i transportsystemene medført endringer i ansvar, rutiner eller annet i husstanden (også om arbeidene har berørt arbeidsreisen til andre i husstanden)? Du kan velge flere alternativer.

	Antall	Prosent (%)
Nei	4305	63,6
Ja, endringer i ansvar/rutiner for å hente og bringe barn	212	3,1
Ja, endringer i ansvar/rutiner for å gjøre innkjøp	145	2,1
Ja, endringer i ansvar/rutiner for å gjøre andre ærend	134	2,0
Ja, endringer i hvem som bruker bil (hvis det er bil i husstanden)	73	1,1
Ja, andre endringer	145	2,1
Kommentarer	135	2,0
Totalsum	5149	
Antall respondenter	6768	

Har noen av disse endringene i transportsystemene medført endringer i ansvar, rutiner eller annet i husstanden (også om arbeidene har berørt arbeidsreisen til andre i husstanden)? Du kan velge flere alternativer. Kommentarer

- 12-åring må legge seg tidligere (annen døgnrytme enn kamerater)
- Alternative (om)veier for å besøke venner/familie
- Altså for meg er det endringer i t-banens nr og traseer som har medført endringer
- Andre i husstanden bruker noe lenger tid på arbeid
- Arbeidsdagene (dvs den tid man er borte hjemmefra) har blitt MYE lengre
- Arbeidsreisen tar lenger tid for andre i husstanden som kjører. Forsinkelser mtp på middag osv.
- Barn må klare seg alene lenger om morgenen
- Barn overlatt til å ta ansvar selv på morgenen
- Barna reiser oftere alene, eller kommer oftere til meg på jobb før vi reiser hjem sammen.
- barnebarn
- bedre tid
- Begynte å sykle enda tidligere på året, for å slippe å stå i bilkø, eller vente på buss som sto i kø
- Besøke famile, hvor vi må reise i gjennom Brynstunellen
- Bidrar mindre hjemme om morgenen
- bor sentralt
- Bringer min ektefelle til behandling/undersøkelse på sykehus 1-3 ganger i uken det siste 1 1/2 år.
- Bruker lenger tid på grunn av endringer i kjøreruten til 70 bussen
- Bruker noe lengre tid pga. skjeldnere avganger
- Bussen min datter brukte fra skolen er nedlagt pga løren stasjon, hun har lenger reisetid
- byttet jobb
- De endringene påvirker ikke min reisedistanse
- Det går raskere i kollektivfeltet på E18 etter at det ble begrensninger i EL-bil trafikk i rushtiden
- Det tar mye lengre tid når jeg må ta t-bane for å hente i barnhage på ettermiddagen
- Disse omleggingene har ikke berørt min arbeidsreise.
- Dra hjemmefra litt tidligere hvis reiser kollektivt
- dårligere t -bane tilbud etter Løren, kun hvert 15 min fra byen og til Vestli.
- egentlig ingen endringer annet enn det tar mye lenger tid å reise til og fra hjemmet noe som går utover andre aktiviteter
- eier ikke bil og har ikke barn
- ektefelle arbeidssted Alnabru kjører selv bruker 3 ganger så lang tid til/fra jobb
- Ektefelle kommer senere hjem pga trafikkproblemer
- Ektefelle måtte ta tidligere buss pga Smestadtunnellen
- Elbil
- endring for partener ift. tidspunkt han begynner på jobb, samt ny og lengre reiserute
- endring i ansvar for familien om morgenen fordi jeg reiser tidligere
- Endringer i avreisetidspunkt for ektefelle for å avveente kø. På vinteren må jeg ta buss tidligere for å unngå kø
- Er ikke berørt av endringer
- familiebesøk i bærum tar lenger tid
- for samboer
- Forsinkelser på toget gjør at jeg av og til må vurdere tidligere reise hjemmefra

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Færre avganger fra Hasle T har ført til mer bruk av Ensjø T
- Før hadde vi 8 tog til sentrum pr time. Nå bare 4. Svært irriterende at togene er stappfulle
- Går til jobben, blir ikke påvirket av vei eller tunellarbeid
- Har berørt arbeidsreisen til andre i husstanden, lengre reisetid
- Har ikke behov for å reise noen av disse veiene regelmessig
- har påvirket henting og bringing på gardermoen. Benyttet tog istedenfor flybuss
- Henter barnebarn av og til i barnehagen, og må da dra tidligere hjem fra jobb for å rekke dette.
- Ikke foreløpig pga ektefelle i permisjon, men endring vil etterhvert komme i rutiner for hente/bringe barn
- ikke relevant
- Ikke relevant
- Ikke relevant. Vi har flyttet.
- Ikke så relevant, pga endret bosted nylig
- Ingen store endringer, men litt
- Ja. Tidligere leverte min ektefelle barn på ekeberg skole og tok buss til byen etterpå. Dette er ikke lenger mulig fordi køen fra ekeberg tar så lang tid. derfor leverer nå jeg barn på skolen da jeg har elsykkel med kasse og ikke blir forsinket av køen som er oppstått etter at bryn-tunellen stengte.
- Jeg går ca 1-1,5 t omvei for trim på vei hjem
- Jeg har tatt en buss som bruker lengre tid pga enklere situasjon for min mann som er blind. Vi reiste sammen.
- Jeg reiser sjeldent i de retningene som har hatt stengte tunneler.
- Jobber mer, kona belastes med mer husholdningsansvar.
- Jobber mindre
- Jobber noe mer hjemme på kveldstid
- Kan ikk lenger være passasjer i el-bil
- KAn ikke ta med matposer hjem på stappfull t- bane i rushen.
- Kjøp av elbil for å kunne bruke tog oftere og buss sjeldnere.
- Kjøp av ukependlerbolig. Mindre pendling inn og ut av Oslo i arbeidsuka
- Kjøpt bil nr. 2
- kjører bil til t-banestasjon
- kom mye senere hjem fra jobb, barna mer alene
- Kommer senere, kan ikke lage middag til familien.
- kommunikasjonen mellom nordstrand og bjørnholt er elendig
- Kona bruker mye lengre tid til og fra Nydalen
- Kona bruker noe lengre tid med buss hjem fra arbeid.
- Kona Reiser tidligere på jobb
- Kone er hjemme med nyfødt barn
- Kortere arbeidsdager
- Kø
- Lengre tid hjem fra jobb
- Lengre ventetid for å få t-bane til Hasle = veldig kjedelig når man pendler langt
- Liten endring - færre avganger fra Hasle t-bane betyr at avreise fra Hasle for ektefelle må planlegges bedre
- litt flere syklister? :-)
- Lufte hunden
- Lufting av hund
- Manglende stoppesteder i sentrum i forhold til før
- Mann bruker lengre tid til jobb med bil
- Mannen har byttet jobb, og kollektiv reise for han ta lengere tid enn tidligere
- Mannen min blir berørt, og kommer senere hjem.
- Mannen som blir berørt av oppgraderingene av tunnellene må kjøre tidligere fra jobb for å rekke å hente i barnehage.
- matlaging
- men det ta lenger tid
- mer tids effektiv PGA begrenset tid.
- Mer trafikk for min mann som kjører Jessheim - Linderud
- Midre tid til famile for reisen tar lenger tid
- Min mann må beregne mye lenger tid på reise i forbindelse med stenging av Brynstunnellen. Han må være hjemme til en bestemt tid pga barn og det er nå vanskelig.
- Min samboer jobber turnus ved Rikshospitalet. Påvirker hennes vei til/fra aften- og nattevakt
- Må beregne en ekstra time, hvis jeg skal noe som innebærer Ryenkrysset/Brynstunnelen
- Nei - ansvaret får jeg ikke løpt fra, livet mitt går på tomgang.
- Nei, men lokaler flyttet fra Sogn til Storgata for to år siden. Mye bedre å kjøre bil til Sogn. Tok et kvarter fra ut av dør til inne og langt behageligere.
- Ny 4 felts vei fra Fetsund til Lillestrøm har medført massiv kø på riksvei 22 mot Mysen - reisetid til togstasjon har økt fra 15min(uten kø) til i dag 50-60 min
- nye rutetider medfører lengre ventetider ved skifte av T-bane

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ofte lang ventetid mellom bytting av busser begge veie
- omkjøringer og bygging overalt!
- Omlegging av rute for linje 30 over Rådhusplassen har forlenget reisetiden med kollektiv
- Pendler fra annen by
- Reise til møte i Oslo / Majorstuen foregår nå med T-bane
- reiser ikke til disse områdene
- reiser tidligere enn vanlig
- Reisetiden ble lenger.
- Ruter har endret rutene. Lengre reise hjem til fastlege.
- Samboer byttet arbeidssted samtidig som meg. Nå er det han som bruker bilen vår til jobb.
- Samboer har til dels (varierende arbeidssted) fått lengre reisetid, noe som gir konsekvenser for meg.
- Samboer har til tider måtte beregne bedre tid til jobb.
- samboeren kommer hjem mye tidligere fra jobb, og vi kan spise middag sammen
- Samboers arbeidsreise er berørt av Brynstunnelen.
- Sitter i kø istedenfor å få hentet barna tidlig, vanskelig å rekke innkjøp på vei hjem, får minustid på jobbb fordi jeg må dra så tidlig for å slippe 1 time i kø.. Har vurdert å redusere stillingen min for å få alt til å gå opp.
- Skiftet arbeid
- Sommerskole - helt umulig å hente barn med buss for bane
- Større risiko for å bli påkjørt av bil, eller påkjøre andre
- Større variasjon i tidspunkt for avreise for å unngå rush trafikk ved bruk av bil.
- Tar lenger tid for andre i husstanden
- tar lengre tid for mannen å komme hjem fra arbeid, pluss hente avlasterbarn på fredager på Tveita
- TBANE TIL FORNEBU OG NESODDEN!!!
- Tidligere avreise fra hjemmet. I tillegg har det gjort det vanskeligere for meg å rekke frem og tilbake til hjemmet i og med at vi har delt dagsverk. Det har gjort at jeg har fått sett barna mine mindre.
- Tidligere benyttet også ektefelle bil, mot kollektivtransport nå.
- tidsbruk for samboer i bil til/fra jobb i Asker
- Til tider litt lengre reisetid på ektefelle
- Trening
- Uforutsigbarhet for ektefelle i bilkø, mht Brynstunnellen
- Unngår Bryntunnelen
- Upåvirket, all den tid jeg sykler hver dag, hele året.
- uregelmessige avganger Frognerseterbanen (?)
- Vanskelig. Jr går på skole og mamman hans og jeg bor ikke sammen. Hun jobber også i byen.
- Veksler melom å reise med T-banen via Tøyen og via Nydalen
- Vi bor ikke i nærheten av områdene, hadde medført endringer i så tilfelle
- Vi har små barn, og er svært avhengige av bil for å få hverdagen til å gå opp. Vi er svært skuffet over at TØI ikke diskuterer småbarnsfamilier i sine korstog mot biltrafikken.

Bakgrunnsspørsmål

Hva er din alder? (du trenger ikke å svare) Alder

	Antall	Andel (%)
19 og yngre	100	1.5
20-29	550	8.1
30-39	1481	21.9
40-49	1865	27.6
50-59	1652	24.4
60-69	778	11.5
70 og eldre	32	0.5
Missing	310	4.6
Total	6768	100.0

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hva er din sivilstand?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg er gift/ samboer	5094	75,3	75,3	75,3
	Jeg er singel/enslig	1459	21,6	21,6	96,8
	Annet	214	3,2	3,2	100,0
	Total	6767	100,0	100,0	
Missing	System	1	,0		
Total		6768	100,0		

Hvor mange barn under 18 år bor det i husstanden? Antall barn under 18 år

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	3814	56,4	56,6	56,6
	1	1098	16,2	16,3	72,9
	2	1419	21,0	21,1	94,0
	3	363	5,4	5,4	99,3
	4	35	,5	,5	99,9
	5	2	,0	,0	99,9
	7	1	,0	,0	99,9
	10	1	,0	,0	99,9
	17	1	,0	,0	99,9
	18	1	,0	,0	100,0
	80	1	,0	,0	100,0
	99	2	,0	,0	100,0
	Total	6738	99,6	100,0	
Missing	System	30	,4		
Total		6768	100,0		

Kjønn

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kvinne	3453	51,0	51,0	51,0
	Mann	3235	47,8	47,8	98,8
	Annet/ ønsker ikke å oppgi kjønn	80	1,2	1,2	100,0
	Total	6768	100,0	100,0	

Har du førerkort for personbil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	6285	92,9	92,9	92,9
	Nei	483	7,1	7,1	100,0
	Total	6768	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	1128	16,7	16,7	16,7
	Ja, er med i bildeleordning (bilkollektiv, «nabobil» eller liknende»)	182	2,7	2,7	19,4
	Ja, eier/disponerer bil som primært brukes av meg eller andre i husholdningen.	5458	80,6	80,6	100,0
	Total	6768	100,0	100,0	

Hvor mange personbiler eier eller disponerer din husholdning? Oppgi antall biler husholdningen eier/disponerer:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	4	,1	,1	,1
	1	3427	50,6	62,8	62,9
	2	1770	26,2	32,4	95,3
	3	200	3,0	3,7	99,0
	4	39	,6	,7	99,7
	5	13	,2	,2	99,9
	6	1	,0	,0	99,9
	10	2	,0	,0	100,0
	11	1	,0	,0	100,0
	19	1	,0	,0	100,0
	Total	5458	80,6	100,0	
Missing	System	1310	19,4		
Total		6768	100,0		

Hva var din bruttoinntekt siste år?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 299 000 kroner	120	1,8	1,8	1,8
	300 000 - 399 000 kroner	243	3,6	3,6	5,4
	400 000 - 499 000 kroner	1157	17,1	17,1	22,5
	500 000 - 599 000 kroner	1506	22,3	22,3	44,7
	600 000 - 699 000 kroner	1195	17,7	17,7	62,4
	700 000 - 799 000 kroner	667	9,9	9,9	72,3
	800 000 - 899 000 kroner	472	7,0	7,0	79,2
	900 000 - 999 000 kroner	297	4,4	4,4	83,6
	> 1 000 000 kroner	570	8,4	8,4	92,0
	Vet ikke/ ønsker ikke å oppgi inntekt	538	7,9	8,0	100,0
	Total	6765	100,0	100,0	
Missing	System	3	,0		
Total		6768	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hva er din høyeste fullførte utdanning?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Grunnnskole	92	1,4	1,4	1,4
	Videregående - inntil 12 år	751	11,1	11,1	12,5
	Høyskole/universitet, lavere grad (mindre enn fire år)	1867	27,6	27,6	40,1
	Høyskole/universitet, høyere grad (fire år eller mer)	3914	57,8	57,9	97,9
	Annet	140	2,1	2,1	100,0
	Total	6764	99,9	100,0	
Missing	System	4	,1		
Total		6768	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Skriv med dine egne ord:	2409	35.6	100	100
Missing	System	4359	64.4		
Total		6768	100		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? No answer

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	4359	64.4	100	100
Missing	System	2409	35.6		
Total		6768	100		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen? Skriv med dine egne ord:

- :-) sykkler og er glad :-)
- "Grei" avvikling gjennom Brynstunnelen, men stor flom av trafikk i kommunale veier i boligområder oppleves veldig negativt! Antall kjøretøy har ikke sunket betydelig. Man burde jobbe hardere for å få flere til å parkere bilen og bruke kollektiv, sykkel og gange.
- "Rushtraffikk" hele dagen ifm utbedringen av Brynstunnellen
- 1. Fullere busser. 2. flere stopp innført på "ekspressbuss 31 retning fra nord til sentrum. Oppleves dermed ikke lenger som ekspress.
- 1. Jeg deler bil med min kone som jobber noe få km fra min arbeidsplass. Dette er en god løsning. Jeg opplever på veien at de fleste sitter alene i bilen. Hvorfor? 2. Utforming av noe "vei-objekter" i Oslo er dårlig å bidrar til redusert flytt (for både offentlig og privat trafikk). Overgangsfelt som ligger ved inn og utkjøring av rundkjøring ødelegger funksjonen med en rundkjøring. Kan ikke det gjøres annerledes?
- 1. Vil også gjerne ha en superekspress fra bærums verk som ikke trenger å gå ofte 2 gang om morgenen funker bra. Kan kjøres på halvparten av tiden uten stopp. 2. Vil gjerne at 144 skal være

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

tilgjengelig sent på kvelden også etter kl 18.00. Foreslår en avgang ca 21.00 og en som siste buss ca 01.00. Dette for å bedre tilbudet om man ønsker å være sosial. Orker ikke dra til byen for så å ta 143 hjem. Tar for lang tid. 1time fra Oslo til bærums verk blir tullete.

- 1) För mycket pengar investeras på biltrafik i Oslo jämfört mot kollektivt och cykelbanor. 2) Statliga bedrifter borde inte erbjuda gratis parkering till anställda. Detta är dyrt och bestraffar indirekt de som tar andra transportmedel. 3) Luftkvaliteten i Oslo är för dålig eftersom det är för billigt att köra bil i Oslo. Det är märkligt att det är så liten prisskillnad att ta bilen och kollektivtrafik till jobbet. Bilkörning måste vara märkbart dyrare än andra alternativ för att förbättra situationen angående luftkvalitet. Att lägga pengar på elbilar hjälper inte mycket och är dessutom dyrt. 4) Dielselbilar borde förbjudas innanför ring 3, i alla fall vintertid. 5) Summerat: Hittills många dåliga beslut av politiker och ansvariga har fört till en dålig situation.
- 1) omleggingen på østensjøbanen er avsluttet, den påvirket i fjor men ikke nå. Spørsmålene blir litt feil. 2) eier en bil og er medlem av bilkollektiv i tillegg, for de dager vi trenger 2 biler. dumt at man ikke kan krysse av for begge alternativer.
- 2) Arbeidene i Brynstunellen fører til mye kø for alle trafikk der buss-rutene 34, 74 og 70 går opp fra sentrum, spesielt dårlig på morgnene. Det blir godt å få Bryntunnel i ordinær drift igjen.1) Vi gleder oss til at dagens dårlige kapasitet på 34-bussen løses med leddbusser.
- 20 bussen er fullstendig uegnet som transportmiddel i rushtrafikken, ufattelig at det ikke er bygd bane fra Carl Berner - Torshov - Majorstua - Skøyen!
- 20-bussen går fra dør til dør men er for full og bruker for lang tid i rushtiden
- 20-bussen mot Skøyen er så full på Sagene at man ofte må "stå over" en eller to busser ved dårlig vær. Bør øke frekvensen den retningen rundt kl 08
- 21 bussen er svært full på morgenen!
- 30 min ventetid i dag grunnet togforsinkelse. Normalt er dette ca 5 min
- 31-bussen er alltid overfylt, må ofte stå i midtgangen
- 31E bussen burde ikke stoppet på alle holdeplassen.
- 54 bussen som jeg bruker har fått flere avganger i rushtiden og det er veldig bra. Det er perioder jeg er usikker på om jeg kommer på i Møllerveien pga full buss, men det har bedret seg noe nå.
- 71E går ikke lenger til Lodalen. Stor økning i reisetid. 50% økning
- Akseptabelt hyppige avganger også utenom vanlig arbeidstid er positivt
- All utvidelse og forbedring av t- bane nettet er positivt og en nødvendighet
- Alle riksveier skulle untas lokalpolitiske avgjøt!
- Alle statlige virksomheter burde ha avtale med NSB om reduserte billettpriser/månedsbilletter
- alle tunneller bør ikke tas på samme tid
- ALLTID kø hjem, alltid!
- Alltid kø/rushtrafikk i tunnellene under Oslo E18/E6. Vil det bli gjort noe med? Kollektivfelt for buss/elbil i tunnel?
- Alltid passasjer i bil til jobb - alltid trikk hjem fra jobb. Dette er det ikke rom for å forklare i spørsmålene
- Alna ved arveset er det blitt forferdelig trafikk, samt opp fra kryss ved alna senter mot oppsal. Hjemveien tar nå ca 45 min, uansett
- Alnabru er håpløst og burde vært løst med en bro fra krysset Ole Deviksvei/Breivollveien over til Persveien. Dette vil avlaste Strømsveien/Smalvollveien/Breivoll-kryssene som er fullstendig kaotiske i dag. Jeg vil tro gevinsten er stor i fohold til hva en bro vil koste.
- Alt for dårlig kollektiv tilbud
- Alt for fulle tog i rushtiden - uhyre sjelden at jeg får sitteplass.
- Alt for lite konkret på viktige ting som om man bruker eller har tilgang på elbil, elsykkel osv., om hvordan KOMBINASJONER mellom ulike transportmidler brukes (for meg: elbil+tog+gå)
- Alt for liten kapasitet på togene i rushtrafikken.
- Alt for liten kapasitet på Østfoldbanen. Få avganger og få vogner. Ofte ståplass.
- Alt for mye kø fra Oslo vest til sentrum i rushtiden - bør øke antall avganger på t-bane 2 og 3 i dette tidsrommet (07:00 - 09:00)
- Altfor lett å glemme å fornye månedskort med Ruter-appen. Fører til ufrivillig sniking på banen, og dessverre av og til bot.
- Altfor lite kapasitet på togene
- Altfor mange biler overalt, få folk til å kjøre kollektivt eller gå/sykle!
- Altfor mye stor transport i Ensjøveien - særlig til bilforhandlerene.
- Altfor trangt på bussene jeg tar. Overskrider lovlig antall passasjerer hver eneste dag i rusjen.
- Ang. inntekt - var arbeidsledig i forige år, derfor gir dette ikke noe godt mål på min "vanlige inntekt". Snittinntekt siste 3 år er nærmere 500.000.
- Anlegg sidespor for godstrafikk til Alnabru fra den nye Follobanen!!
- Anskaffelse av el-sykkel har gjort det enkelt å sykle, med og uten sykkelvogn for barnetransport. Derfor sykler jeg mest mulig i stedet for bil og kollektivtransport.
- Antall avganger på T-bane mellom Oslo S og Hasle er halvert. Dårlig løsning som fører til lenger reisetid. Stappfulle tog og T-baner er svært lite tilfredsstillende reisemåte til og fra arbeid.
- Antall avganger reduseres for tidlig om morgenen og om ettermiddagen/kveld. Dette hindrer økt bruk av fleksibel arbeidstid. Hurtigbåten mellom Nesodden og Aker Brygge burde benyttes på enkelte avganger om morgenen og ettermiddagen i tillegg til dagens båtavganger.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Antall biler har økt betraktelig, men ikke antall veier!
- Antall km til jobb er oppgitt men dette er med bil og jeg tar båt
- Arbeid i kvadraturen har medført en dårligere trafikksituasjon for sykkel i anleggsperioden
- Arbeidene i Brynstunellen har bidratt til raskere reise siden el-bilene er ute av kollektivfeltet. Rekker korrespondansen hver dag nå.
- Arbeidene i Brynstunnelsen har så stor negativ innvirkning på trafikken i begge retninger. Man burde sette større ressurser inn på å ferdigstille arbeidene raskere da dette er en stor belastning for oss som skal til/fra arbeid.
- Arbeidet har i utgangspunket ikke påvirket min situasjon, kun når jeg velger å kjøre bil til jobb som er mer eller mindre tilfeldig.
- Arbeidsgivere kan godt redusere faste parkeringsplasser for de ansatte, men det må legges til rette foe at de ansatte kan ta med bil på jobben på enkeltdager der man har spesielle behov som eget og barns legebesøk, nødvendige erend, spesielle anledninger.
- Arbeidsgivers dusj- og garderobefasiliteter har stor betydning for valg av reisemåte.
- Arbeidsplassene bør plasseres lavt slik at flest mulig har nedoverbakke til jobb og oppoverbakke og treningsøkten hjem:-)
- Arbeidsreisen berøres ikke av de endringene/arbeidene som skjer i transportsystemet
- ASkulle vært flere togavganger melolom asker /Oslo - fulle tog, samt kollektivfelt for buss skulle vært bedre fra Slemmestad til HHolmen, samt ved E18
- At man ikke kan kjøre elbil mellom 070-0900 går ut over familielivet. Tvinger meg til å være mindre hjemme, fordi jeg må dra tidliger på jobb!
- At Nittedalsbussen ikke lenger får kjøre i samme trasè som trikken og bussen inn til byen. Det blir da skifte på Carl Berner og det er ofte veldig stressende da vi ofte må løpe til buss eller trikk for å rekke det. Vil ha Nittedalsbussen inn i sentrum igjen!
- Av og til forsinkelser med regionstoget
- Av og til lurer man på om buss 24 og 28 forsvinner inn i et ormehull når man skal reise fra jobb, ikke til å stole på i det hele tatt, "bussen kommer ca nå". Og: jobber man litt utenom A4, bruker man håpløst mye tid til/fra jobb om man skal ta kollektivt. Horibelt at Fornebubanen virker helt utopisk. Blir forbanna over at båtrute til Fornebu blir lagt ned. Blir mer og mer glad i bilen og ser fram mot vakter utenom normal arbeidstid med parkeringsløyve, slipper da å bruke opp livet mitt på en overfylt buss (stuter på veg til slakteriet har lovmessig krav på mer plass enn hva en flokk av slitere i kollektivtraffikken har). Før siste stortingsvalg var her noen velkjente politikere som surret rundt på Fornebu og snakka varmt om banen og at det skulle bli så fint så. Men man kan jo ikke stole på noen. Så vil jeg takke for denne undersøkelsen, bra tiltak, godt at noen bryr seg.
- Avgang for linje 5 Vestli, ut av byen må få flere avganger i rushtiden
- avskaff ruter betaling for barn fra 4 år. Vi kommer til å ta bil etter sommeren pga dette.
- avstand hjem/arb.plass har jeg oppgitt i luftlinje
- Bare hyggelig å være med på den! Og det er fantastisk at T-bane linje 3 går 8 ganger i timen, det har forandret hverdagen enormt!
- Barn over 18 år hadde en umulig trafikksituasjon pga buss for bane Østensjø. Måtte kjøres fra tidligere bopel på Bjørndal
- Beboerparkering gir parkeringsutfordringer og mer kjøring
- bedre forholdene ytterligere for sykling til jobb
- Bedre informasjon og mer stabilitet hos NSB og jernbaneverket for å unngå forsinkelser og innstillinger.
- Bedre kollektivtilbud som følge av nye Løren stasjon.
- Bedre kollektivutbygging, først og fremst at det blir biligere å reise med kollektivtrafikken
- Bedre koordinering av arbeid i en bydel, slik at ikke alle veier tettes. Gjøre ferdig arbeid på den ene åren i bydelen før påbegynnelse av arbeid på den andre åren. Skaper mye kø. Undersøkelsen tar i mindre grad for seg køene på vei hjem fra jobb. De er mye lengre enn morgenrushet i bydelen Østensjø.
- bedre og tryggere sykkelveierr er ønskelig
- Bedre oppmerkede sykkelveier
- Bedre service av sjåfører på bussene til Ruter. Mye forsinkelser på Romerike på ettermiddagen.
- Bedre sykelveier
- Bedre sykkel vei!!!! Særlig nede ved Byporten/OsloS
- Bedre sykkelfelt!
- bedre sykkelstier for oss som ikke sykler i sykkelritt om morgenen/ettermiddagen. Spesielt ved Aker brygge/bykjerne området. Sykkelsti i dronning eufemies gate mot akershus festning er livsfarlig når du sykler mot aker brygge
- Bedre sykkeltilpassing i Oslo :)
- Bedre sykkelvei innen ring 3 kunne gjort reisen til jobb bedre og tryggere
- Bedre sykkelveier - spesielt farlig over Lysakerkrysset
- bedre sykkelveier gjør at flere sykler - året rundt!
- bedre sykkelveier i sentrum og regelmessig feiing av sykkelveien langs mosseveien
- Bedre sykkelveier ytterligere. Håpløst med buss og sykler ved Bjørvika i samme felt.
- Bedre sykkelveikapasitet i indre by eller enda bedre bilfri indre by

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bedre T-banetilbud til Frognerseteren ønskes. Det er for få vogner eller avganger i rushtrafikken. Bra at de har fått en tidligere bane så man kan komme seg til flyavganger kl 8 uten taxi.
- Bedre tilrettelegging for sykling fra sør mot Oslo
- Bedre utbygging og tilrettelegging for sykkel
- bedret sykkelvei mossevien er positivt. p-kapasitet Rosenholm togstasjon har påvirket reisende mye ved begrenset kjøring Brynstunnellen. Togene ofte fulle i rushtiden. Gjør at det er vanskelig å handle til og fra jobb, og at det kan friste med bil. Ofte ikke sitteplass hele påret på tog. Øk kapasiteten på tog.
- Bedring av reisevei skyldes bedre sykkelvei
- Begrens personbiltrafikken innenfor ring 3! Ser altfor mange personbiler med kun sjåfør, ingen passasjerer, i på veiene...
- Begrense biltrafikk, ikke kun bygge ut kollektivt
- Behov for bedre sykkeltraseer gjennom Oslo sentrum (bl.a. Majorstua/Frogner - sentrum/sentrum øst/Grunerløkka)
- Behov for bedre tilrettelegging langs min sykkelvei: Grefsenveien - Storokrysset - Kristoffer Aamots vei
- Behov for mer og bedre sykkelveier i Oslo.
- Behov for mer sykkelparkering og merke sykkelfelt på gangvei
- Behov for økt kapasitet på T-banen med flere avganger i rushtiden
- Bekjymret når Jernbaneverket stenger Oslo i sommer og buss for tog mellom Lillestrøm og Oslo
- Bekymret for at det blir enda fullere på Grorudbanen t/r sentrum når det snart kommer flere boliger på Vollebekk
- Benytt fjorden mer som kollektivreiser
- Benytter Bysykkel i stor grad. Sykkelveiene kunne vært bedre.
- Benytter T-bane oktober-april
- Benytter T-bane, linje 1, for få sitteplasser og avganger
- Ber om oftere avgang fra Lørenskog og raskere tog.
- Betydelig mer trafikk ut på E-18 på ettermiddagen. Men bra med bussfelt ut så det sinker ikke bussen.
- Betydelig potensiale for forbedring av sykkelvei/felt på ruta. Bilister langt mer hensynsfulle nå enn for fem-ti år siden. Største risikofaktor som syklist er nå fotgjengere og andre syklister. Kan det være at mange av de verste bøllene har bytta fra bil til sykkel? De to farligste punktene på sykkelruta er ved bensinstasjonen i bakken ned mot Helsfyr fra Bryn, og innkjøringa på jobben (Marcus Thranes gt 2-6). Begge steder har det vært ulykker med bil og sykkel siste år. Vesentlig forbedring etter omlegging av kjøremønster på Østensjøveien ved rampa til Ring 3 østover ved Bryn Senter (anlagt i 2015).
- Betydning for valg av transport til og fra jobb er avhengig av flere forhold, men i sær tidsfaktor på kollektiv versus bil, sykkel eller gange. Gange er ikke aktuelt på hele strekningen på grunn av avstand, men er aktuelt på deler av strekningen når parkering på arbeidsstedet ikke er tilgjengelig.
- Betydningen av trafikksituasjonen på Ring 3 for kollektivreisende virker noe overdrevet. Busslinje 23 og 24 på strekningen er to melkeruter som bruker svært lang tid. Ring 3 blir først attraktiv for kollektivtransport hvis det innføres mer ekspressruter som stopper færre steder og har færre omkjøringer til lokalveinettet.
- Bil er uaktuelt. Men endringer på Spikkestadbanen har gitt markant lengre reisetid. Kjører likevel tog/NSB???
- Bil lettere grunnet at flere sykler. Sykler selv mye vår/sommer. har 1 El bil. Skifter nå begge til å være elbiler. barna er ikke på skole i lokalmiljøet - derfor mer bilkjøring. Ønsker buss rett fra byen opp Holmenkollveien.
- Bilfritt sentrum er en vits!
- Bilfritt sentrum!
- Bilistene må få lov å bruke bilen etter behov! Stil parkeringsreglene tilbake. De er elendig og ikke miljøvennlige!!!
- Bilkøene fra Røa (hjem) til Skøyen (jobb) gjør at buss og personbil ikke er så attraktivt. Med sykkel blir reisetiden mer forutsigbar.
- Billettpriser går bare oppover uten at servicen blir forbedret
- Billigere månedskort for sone 2! Da hadde vi tatt toget inn fra Nittedal hver dag.
- Biltrafikken i sentrum er for hissig. Ikke trygt nok for syklister
- Bjørvika er fortsatt en flaskehals for buss og trikk (omkjøring om Gamlebyen veldig dreg og legger til 10min reisetid). Flere trafikale kryss som er lite effektive (Holtet og ut av Operatunnelen)
- Bjørvika er veldig dårlig tilrettelagt for syklister. Jeg ønsker at det tilrettelegges bedre syklister i Oslo, det er ofte vanskelig å sykle. Sykkelfeltene stopper ofte i en busslomme og det er fare for å komme i klemme mellom buss og høy fortauskant.
- Bli ferdig! Ungene er redd for sprengningene. Kommer det bang nå? Spør treåringen.
- Blir bedre når Deichman og Munchmuseet blir ferdig
- Blir berørt av Brynstunnelen. Gir kø som forplanter seg forbi Ryen sånn at jeg får kø for å komme ned til Operatunnelen. Dette gjør at jeg må reise tidlig for at denne køen ikke skal bli for lang. Om jeg bruker for mye tid i kø, er det ikke ledig parkering til meg på jobben. Og da må jeg betale 40 kr timen ute. Så tunnelarbeidene gjør at jeg må oppgrytidlig.
- Blir bra med sykkelvei ved Tvetenveien. Skummelt å sykle i den trafikken som er nå

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Blir interessant med resultatene
- Blir trangere og trangere på toget
- Blir værre og værre å finne plass på pendlerparkeringen i Asker
- Blitt færre avganger direkte til byen, det opplever jeg som uheldig. I realiteten har mitt t-banetilbud blitt dårligere med de nye tidene.
- Blitt mye bedre ut fra der jeg bor. Viktig at en slipper å skifte underveis. Får også sitteplass
- Blitt trangere på toget - angitt arbeid i Brynstunnelen som mulig årsak (flere passasjerer), men kan også skyldes generell økning i passasjerer eller innsettingen av nye tog. Det er mangel på sitteplass på tog som er årsaken til følelse av at transportsituasjonen har forværret seg siden i fjor.
- Bomringordningen er urettferdig. Skulle hatt flere automatiske bomstasjoner slik at også de som bor innenfor dagens bomring hadde værrt med og bidratt. På den måten økt kundegrunnlaget og fåt inn mer penger. Finner det urettferdig at den som bor f.eks. på Linderud slipper unna men bor du på Kalbakken må du betale.
- Bor i Aurskog og blir berørt av kø til og fra jobb vær dag.
- Bor på Hanaborg. Dersom toget svikter er det vanskelig å komme seg på jobb. Har 872, men denne bussen går ikke før kl 7 om morgenen, og bare halvtimesruter
- Bor på Nesodden og pendler til og fra Oslo med buss og båt. Kollektivtilbudet for oss som bor på Nesodden fungerer meget bra!
- bor på nordstrand, kjører el-bil til jobb sammen med mannen min og eldste sønn som går på videregående i sentrum
- Bor på Teisen Vest borettslag, og er ikke berørt av trafikkproblemene til/fra arbeid. Unngår Brynstunnelen etter arbeidstid.
- Bor sentrumsnært. Har hatt jobber der jeg har måttet benytte kollektivreiser til jobb. Er glad jeg slipper overfylte busser, trikker eller T-baner.
- Bor slik til og drar som regel på annen aktivitet direkte fra jobb som gjør at off. kom. ikke er et alternativ. til bil.
- Bra
- Bra at det gjøres undersøkelser, men veldig mye fokus på Smedstadtunnelen, kunne vært mer oppmerksom på kollektivtransport som tog og bane og kapasitetsproblemene, spesielt på lokaltogstrekningene.
- Bra at det har kommet flere sykkelfelt i vanlige kjøreveier
- Bra at det jobbes med dette. Oslo er fortsatt alt for dårlig tilrettelagt for syklister og dessverre oppfører syklistene seg ofte dårlig (tror at reglene ikke gjelder dem)
- Bra at slike undersøkelser gjennomføres, håper dere får bra respons! Håper resultater blir offentliggjort!
- bra hvis tunnel arbeid kan bli ferdigstillt raskere :-)
- Bra info ut i media før arbeidet startert. Det fikk meg til å begynne å løpe to ganger i uka til jobb :)
- bra med bedre tilrettelegging for sykler
- Bra med bussfil på E6 ut av byen og bussholdeplass i Bjørvika
- Bra med doble t-banevogner, da er det mulighet for sitteplass
- bra med flere avganger på linje 3, mer behagelig reise da t-banen ikke lenger er så full
- Bra med hyppigere avganger på linje 3, t-bane!
- Bra med kø informasjon for en tid tilbake. Den beskrev hva som genererte kø og den kunne kanskje vært videreført i forbindelse med tunnelene og innskrenkingene der? De fleste er flinke til å flette men følger ikke køen i tunnel og skaper unødvendig kø. I tillegg opplever jeg i tidsrommet rett før rush at bussene ligger i 50-60 km på motorveien (for å spare drivstoff?). Bussene fra Nordliveien er sjelden eller aldri i rute i rushen og å komme seg til Alnabru med kollektivt er unødig (?) tidkrevende.
- Bra og viktig undersøkelse. Håper vi får til å redusere bilbruk kraftig og snart. Det er altfor mye unødvendig bilkjøring. Med god planlegging klarer man seg uten bil i veldig mange situasjoner. Det handler mye om vaner og jeg har tro på at man må tvinge gjennom noen endringer som gjør at vi får kuttet ut unødvendig bilbruk.
- Bra spørsmål! Har flyttet til Sagene etter at barn flyttet hjemmefra, og er så heldig at jeg nå kan gå eller sykle til jobb hele året uten å benytte sterkt traffikerte gater (bruker gangvei langs Akerselva)
- Bra tema og undersøkelsen fungerte greit.
- Bra tiltak!
- bra tog Grorud til Lysaker
- Bra undersøkelse
- Bra undersøkelse, men mener utbyggingstakten av ny Glommakryssing må forseres, dersom område skal ta mer omkjøringstrafikk, samt unngå bygging av ny rundkjøring Fetsund bru Vest.
- Bra undersøkelse. Kanskje relevant å spørre om man kjører elbil?
- bre med slik undersøkelse
- bruk tiden på noe annet!
- Bruker 10 min med bil og 50 min kollektivt
- Bruker 132 Hosleekspressen, uten den blir det mye mer bilkjøring!
- Bruker beina når det er mulighet, busser inn til Oslo, går opp eller sykler hele veien. Funker alltid best om morgenen. Traffikken er treg ut av Oslo om ettermidagen. Det er kjempe irriterende
- Bruker bil for helgetransport ellers skjelden

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- bruker bil i tjeneste derfor kjører jeg ofte, mer T bane i Oslo hadde vært bra
- Bruker bil som tjenestebil og har ikke fast oppmøte sted. Kollektivtilbudet vårt er endret det siste året, slik at reisetid til jobb er økt med ca.20 min., hvis vi skal ta buss.
- bruker kick bike for å øke parkeringsrekkevidden
- Bruker lenger tid hjem nå enn til jobb men ca likt til jobb. Ville brukt ca 1,5 timer lengre tid ved kollektivreise (gjør det en gang i mellom). Glad jeg ikke har 30 år foran meg med arbeidssted Oslo :-)
- Bruker lengre tid på hjemreise pga. færre avganger på linje 5 fra Nationalteateret. Tungvint å løpe mellom plattformene for å rekke bane med retning Vestli,
- Bruker linje 31 og den er nesten alltid full, så det er en lite behagelig reise til og fra jobb. Vurderer å gå istedenfor, da bilkjøring ikke er et aktuelt alternativ.
- Bruker også tog, bra
- Bruker Spikkestadbanen, som fikk forlenget reisetid for ca. to år siden. Det har økt reisetiden med 10 min hver vei.
- Bruker stort sett mye lenger tid med kollektivt enn med bil. Må bare unngå de verste køtidspunktene
- bruker t bane i ca 90,% til og fra jobb, bruker bil på dagtid i jobbsammenheng.
- Bruker t-bane på vinter
- Bruker t-bane, noe som er helt suverent. Ønsker forlengelse ut mot Akershus
- Bruker t-banen og er fornøyd med utviklingen og utbyggingen i det feltet.
- Bruker trikk i vinterhalvåret, strekning Bislett-jernbanetorget. Synes trikkenettet burde bygges ut oppover maridalsveien, da bussene på denne ruten er overfylt. Evt. en ny T-bane linje i samme område. Trikkeholdeplassene på jernbanetorget er alt for trange i forhold til passasjerantall.
- Bruker ulik transport til og fra arbeid - undersøkelsen fokuserte bare på til arbeid
- Brynstunnelen skaper en enorm kork i trafikken i rushtiden.
- Burdde vært flere reelle ekspressbusser. I dag er ekspressbussen 2 minutter raskere enn ordinær rute
- Burde hatt med spørsmål om elbil, elsykkel, motorsykkel, Ikke bare antall biler i husstanden
- Burde vært billigere å resie kollektivt og bedrer p-muligheter ved jobben
- Burde vært enda bedre kollektivtilbud i Oslo.
- Burde vært flere busser som gikk gjennom byen, fra øst til vest og vice versa. Tungvindt og tidkrevende å måtte bytte buss på Bussterminalen
- Burde vært flere sykkelstier/veier i oslo. Ville bedret trafikksituasjonen.
- Burde vært spørmål om hva slags bli - el. bil er ikke opsjon
- Burde vært spørsmål om hva slags bil man kjører. Vi kjører elbil
- Burde vært spørsmål om man har valgt bosted ut i fra arbeidssted
- Burde vært sykkelsti parallelt med veiene innenfor Ring 2 i Oslo, slik som i andre byer som har råd til slikt
- buss 30 starte tidligere helg. begynner på jobb kl 0800
- Buss 302 har endret trase fra Carl Berners plass og Bussterminalen i Oslo. Reise hjem har blitt veldig tungvint.
- buss 31 er alltid for full. Det er veldig kjedelig, men den går ofte og det er flott
- Buss 31: Alltid svært full. Står som sild i tønne. Hvorfor ikke sette opp en trikk ned Trondheimsveien og over Rådhusplassen. Det går massevis av trikker over Torshov.
- Buss 34 og 54: Altfor få avganger mellom 07:00 og 09:00 ,14:30 og 18:30.
- Buss 71E til byen ga et godt tilbud. Flere avganger fra Kjelsås er også ønsket.
- Buss bør kjøre presis fra Bussterminalen selv om de kommer presis til holdeplasser. Litt mer høflighet fra sjåfører. 6 av 10 sjåfører er frekke og virker som de ikke er villig til å jobbe. Vi betaler for reisen og vil gjerne få litt respekt som passasjer.
- Buss er et naturlig alternativ for t-banen, men på grunn av mye arbeider og omkjøringer i sentrum det siste året har det ikke vært mulig å bruke buss
- Buss for bane på linje 3 var et helvete i rushtiden. Takk og pris at det er over.
- Buss for tog på Østfoldbanen er den største utfordringen
- buss forbindelsen er dårlig til kværnerbyen
- Buss fra Siggerud kan jeg ikke bruke fordi først må jeg bytte til Enebakkbussen og den står i samme kø som alle bilene på E6 inn til oslo. Fra Oslo vet jeg aldri om den vil rekke å nå frem før bussen til ski går i fra sværsvann. Veldig dårlig kollektvtilbud inn til og ifra Oslo fra Siggerud. Hadde det vært en direkte buss som gikk i kolektivfelt ville jeg brukt kolektivt til og fra jobb.
- Buss og t-bane tar for lang tid
- Buss som ikke er i rute forrlenger ofte reisetiden
- buss som stoppet fremfor bør vente på buss som kommer bak får å se om noen skal bytte buss.
- Buss- og trikk- og T-banefører bør få tilbake ordningen med hente- og hjemkjøringsbuss, så vi slipper å bruke bil til første- og siste-vakt.
- Bussen (34/74) er forsinket 99% av tiden, uavhengig av tid på døgnet. T-banen fungerer fint.
- Bussen er daglig forsinket og rutene som trafikerer kommer likt, derfor oppleves tilbudet som mindre godt til tider. Dett kombinert med at det benyttes i stor grad eldre matriell.
- Bussen er for sen med inntil 15-20 min hver dag
- Bussen er treg, ukomfortabel og går for sjelden. Jeg kommer til å kjøre bil til jobb snart
- bussen må stå mye i kø, bysykkelordningen må bygges ut, jeg kan låne bil hos både mor og far som også bor i byen. Dette var ikke et alternativ

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Bussene ble mye mer presise på tid da EL-bilene forsvant fra bussfilene både innover og utover Mosseveien. EL-bilene kan ikke oppta bussfilene, det blir helt meningsløst for oss som tar kollektivtransport, da vil vi bruke mye lengre tid både til og fra jobben.
- Bussene i oppegård kommune burde vært matebusser til Kolbotn eller Rosenholm stasjon
- busser korresponderer dårlig med andre busser eller med tog
- Bussfjåførene i Oslo har en ukomfortabel kjørestil.
- Bussreiser med 54,22,25 er ubehagelig da det stort sett er overfylte busser
- Bussruta jeg før brukte (Kongsvinger - Oslo) er lagt ned og jeg har ikke lenger annen mulighet enn å ta bilen.
- Bussselskapene angir feil ankomsttid, bruker uten unntak 30 - 40 min eller mere fra kongsberg (sagrenda) til Oslo bussterminal pga kø, trafikkuhell osv - og enda lengere om vinteren.
- Busstilbudet ble mye bedre når elbilene ble kastet ut av kollektivfeltet. Undersøkelsen dekker vel ikke alle parametre. selv sykler, busser og kjøre MC sommer, høst og vår, mens jeg kjøre buss desember-mars.
- Busstilbudet fra Grefsen til Teisenkrysset har blitt dårligere etter omlegging av bussrute. Bussen tar mye lengre tid enn før.
- Busstilbudet virkerikke. Tar opptil 3 kvarter en vei, begge veier, med bytting av buss og stå plass begge veier. Bil er det eneste som fungerer.
- Byen kveles av alle bilene , kollektiv kommer ikke fram
- Bygg cykelvägar. Det är livsfarligt att cykla i Oslo. Minner om Mexico City.
- Bygg dobbeltspor på hele Gjøvibanen, og i hvertfall fra Oslo S til Harestua. Og IKKE bygg krysningsspor midt i et etablert boligområde på Rotnes.
- Bygg ekstra togtunell gjennom byen!
- Bygg flere sykkelveier i Oslo. Bygg sykkelvei fra Røa til Lysakerelven (Griniveien)
- Bygg flere veier og fjern bomringen
- Bygg Fornebubanen
- Bygg nye ringveier rundt Oslo. Slik det er nå ender stort sett alle veier opp i Bjørvika med for liten kapasitet. Ny ringvei fra Nøstvedttunnelen til Lørenskog (12 km) vill fjerne mye av trafikken fra Ryen og Ring 3. Det er unødvendig for alle som skal videre nordover å kjøre denne strekningen. Tilsvarende Bro med over Drøbak sundet med fire felt til Drammen. Ny forbindelse fra Smestad eller Granfoss til Kolsås til Skui.
- Bygg omkjøringsveier rundt Oslo, som det gjøres ellers i verden, så slipper vi lokal forurensing og proppen Oslo er i dag. Ganske tett å føre all trafikk, som ikke er ønskelig igjennom i kø. Det er grønt det, rett å slett Grønskållinger...
- Bygg sykkelvegar!
- Bygg sykkelveier. Steng dronning eufemiasgate for personbiltrafikk.
- bygg to-plans kryss på Vinderen og Slemdal, slik at t-bane og vei ikke krysses
- Bygg ut E18
- BYGG UT E18 FRA VEST
- Bygg ut flere sykkelfelt ! Ta vekk gressfelt i midten av veibanen og gi pålassen til sykliserter!!
- Bygg ut Gjøvikbanen!
- Bygg ut T-banen enda mer
- Bygg ut T-banetilbudet i Oslo
- Bygg ut tbane til nesodden og fornebu!
- Bygg veier med fokus på trafikkbildet om 30 år.. Ikke i morgen. Og bygg fortere mer helhetlig
- Byggearbeidene medfører mye tungtrafikk i boligveiene. f.eks.ris skolevei og dalsveien
- Bysykkelordningen er kjempe bra! Men det blir altfor fort tomt!
- Bysykkelordningen fungerer vesentlig dårligere etter bytte av leverandør
- Bysykkelordningen har blitt vesentlig mindre pålitelig.
- Bysykkelordningen i Oslo er gull!
- Bør bli bedre forhold for syklister i og rundt Oslo sentrum slik at det er lavere terskel for å bruke sykkel til og fra jobb hele året.
- Bør prioritere mer plass til kollektivtrafikk
- Bør satses mye mer på kollektivt og sykkelveier i Oslo kommune - så snart som mulig
- bør være mulig å svare ikke relevant om brynstunnelen og slippe alle spørsmålene. reiser ikke den veien så spørsmålene opplevdes unødvendige.
- Både Ruter og kollektivtrafikken generelt i Oslo styres av idioter.
- Både vei, kollektivt og sykkeltraseer trenger utbygging/oppgradering for å dekke behovet til samfunnet/økende befolkning. Undersøkelsen er positiv!
- Båttilbudet burde utbedres. Det burde være fler avganger, særlig også i helger. I forbindelse med båt burde det settes inn flere "matbusse" som henter inn passasjerer til båten. Dette vil føre til at flere tar båt.
- Da den offentlige transportsituasjonen inn og ut av Oslo er tidsmessig svært utfordrende, synes det foretrukne alternativ å være å bosette seg sentralt.
- Da det ble innført forbud for ELbiler i kollektivfelt går bussen raskere i kollektivfeltet.
- Dagens togtilbud fra Eidsvoll-område er bra

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- De enkleste metodene for å løse trafikkproblemene er vel 1: å tilrettelegge for mer variert arbeidstid/hjemmekontor, og 2: rushtidsavgift. Det er helt dust at alle må ut i trafikken samtidig
- De nye rutetidene på T-banen har gjort at jeg nå har 1 minutt til overgang på Majorstua, og reisen er blitt mer stressende. Noen ganger går det bra og jeg tjener 5 minutter i forhold til tidligere ruter, mens andre dager, som i dag, taper jeg 10 minutter ... Jeg har kjørt bil på denne strekningen i 25 år, men begynte å reise kollektivt etter at Kolsåsbanen åpnet. Jeg bruker nå ca 45 minutter mer hver dag enn da jeg kjørte bil. Kolsåsbanen er så full at jeg ikke får sitteplass når jeg kommer på på Ringstabekk :-(Men jeg sparer jo klimaet og penger og får litt mosjon og frisk luft på veien :-)
- De stedene ett av feltene har blitt kollektivfelt, ofte over kort strekning, har medført store problemer for trafikken. I så stor grad at mange kjører i kollektivfeltet og det dermed blir vanskelig å respektere kollektivfeltet for resten. F.eks. over brua til Dronning Eufemias gate og i Dronning Eufemias gate.
- De såkalte hovedsykkelårene bør skjermes bedre. Torggata er veldig kaotisk å sykle i, mye gående og endel biler, bommer og uegnet belegg (ved Youngstorget).
- Deler av undersøkelsen var ikke relevant for meg som reiser fra Asker
- Deltid + student på BI
- Den beskriver ikke forskjellen i tid på å kjøre bil og å reise kollektivt som alternativer. Bil tar 40 min pr dag. Kollektivt tar 1 time og 40 min pr dag. Differens er en time pr dag. Manglende kollektivtilbud som sparer tid.
- Den burde hatt omnedt fokus-hvilke ulemper kom av innsnvring, og sett Granfoss og Smestad tunnelen i sammenheng, eventuelt også Brynstunnelen. Inngrpene har en samlet negativ effekt som ikke kommer kllart nok frem av spørsmålstillingen. For Smestad tunelen del var trfikken i området også i lang tid påvirket av arbeiedene langs Ris skole. Alle arbeidene har tatt alt for lang tid. Det må settes større krav til fremdrift når slike kontrakter utlyses.
- Den dagen bussen får egne kjørebaner inn og ut av oslo, og det ikke tar 3 ganger så lang tid med buss, så kommer jeg til å bytte tilbake igjen. Men det er uholdbart å bruke opptil 3 timer daglig kollektivt, når en kan kjøre på 45 min. fram og tilbake.
- Den er helt håpløs og jeg vet ikke om jeg kan gjøre den jobben jeg gjør helt frem til brynstunnelen åpner igjen. I tilleg gjøres det mange rare tiltak som sikkert skal hjelpe kollektivtrafikken men som bare skaper kaos. Endringen i krysset Nylandsveien/Dronning Eufemias gate har kastet indre oslo øst ut i kaos. Og det som eventuelt vinnes der tapes av busser og trikker i Sweigårdsgate, Oslo gate, St. Halvards gate, Galgeberg forbindelsen og Dyvekes vei. De dagene som funket OK før for buss trikk og biler var sving mulighet ifra Nylandsveien og åpen bom i Oslo gaten. Da var det bare kø i Nylandsveien. Hver dag sitter jeg og ser på Oslos mest brukte busslinje (37) så i lange rader i Schweigårds gate + en haug med grønne busser. Trikken bruker ofte 10-15 minutter mellom Oslo gaten og Bussterminalen. Jeg tar gjerne kollektivt slik som situasjonen er nå men minste teoretiske reisetid kollektivt er 1 t 6 min og de tre gangene jeg har prøvd har det tatt mer en 1t 30 min hver vei.
- Den er utfordrende i Oslo nå
- Den lille bedringen jeg omtalte, består i breiere sykkelfelt noen steder på arbeidsreisen min samt sykkelfelt langs Rings 3 mellom Sinsen og Refstad. Mindre aggressive bilister nå enn tidligere, men få som følger trafikkreglene om avstand ved forbikjøring.
- Den negative påvirkningen av ny Løren stasjon var at T-banrens rutetider ble endret, og fra Østerås ble det litt forverring fra hva det hadde vært, altså at jeg risikerer å vente i 10 minutter mot tidligere 6 minutter hvis jeg akkurat mister en bane. Men en bagatell i den store sammenhengen.
- Den nye lørenbanen har gjort det vanskeligere for meg å komme meg hjem fra sentrum med linje 5. Det er mye styr om man ikke ønsker å vente 15 min på neste barne og banene samsvarer ikke alltid, slik de skulle gjøre (ved bytte på sinsen osv).
- Den nye Lørenbanen medfører reellt kvartersruter til/fra Groruddalen, uansett hva Ruter sier! Det påvirker ikke i fht arb.vei for meg, da jeg bor hvor jeg jobber men det har ringvirkninger i forhold til resten av arbeidsdagen og møter i sentrum! For dårlig!
- Den var alt for laaaaang og alt om smestadtunnellen var ikke relevant for meg og da er det jo smått irriterende å få så mange spørsmål om den
- Den veien jeg sykler til og fra jobb er lite tilrettelagt for sykkel
- Denne sommeren er det vel tredje året på rad med buss for tog i sommermånedene. Organiseringen av dette de forrige årene var katastrofal. Håper de har lært, men dette gjør nok at langt flere enn normalt kommer til å velge bil i stedet for "tog" i sommer.
- Denne undersøkelsen gir et noe skjevt inntrykk fordi jeg i vinterhalvåret tar buss (46 til Majorstuen, og 20 eller 28 til Fayes gate), noe jeg er langt mindre fornøyd med - det tar da 35-55 min å dra til jobb mot normalt 15 min på sykkel(!), da bussturen fra Viggo Hansteens vei til Majorstuen kan ta 30-40 min i morgenrushet mot 5 minutter (som angitt i rutetabell) til andre tider. Denne reisen er nå blitt verre enn før da det nå flere ganger er nær stillestående kø fra Frøen mot Majorstuen. Jeg var veldig fornøyd med hyppighet på 20-bussen i vinter, da den kom oftere enn det sto på tabell (men likevel alltid virket full). Så konklusjon - det er fint å sykle pga tid og luft og trening og alt det der, men jeg har ikke utstyr eller ork eller guts (det er mørkt og glatt om vinteren!) til å sykle om vinteren, og det er heller ikke alltid brøytet til å kunne sykle. Da hadde det vært fint å ha et mer tilfredsstillende kollektivtilbud, og ikke bare et system som tilrettelegger for mer privatbilisme slik at vi som tar bussen må stå i kø bak alle dem som kjøre en pers. i hver bil! :)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Denne var ikke så relvant for meg da jeg tar toget. Har ikke merket noen endringer her som påvirker min reisevei
- Dere har ikke spurt om andre alternativer som jeg kunne tenkt meg å benytte. Skulle gjerne syklet til og fra jobben om det hadde vært bedre/sikrere veier.
- dere burde hatt et skille mellom elbil og andre biler pga. ulikt regelverk som påvirker reiser
- Dere kan begynne å se på trafikksituasjonen på Alnabru. Hva med en påkjøring/avkjøringsrampe til Alnabru. Dette er et sted med mye trafikk.
- dere kunne ha tatt med el bil /hybrid som eget valgalternativ
- Dere kunne spurt om de som går og sykler også gjorde det gjennom vinter- og vårmånedene. Og om det i så måte har skjedd noen endring. Mange syklister ute nå. I de fletste av årets måneder er vi veldig få....
- Dere manglet traseen fra e6 nordfra (fra ulven mot operatunnelen)
- Dersom det hadde vært lagt til rette for sykister, ville jeg ha valgt sykkel istsenfor bane
- Dersom det hadde vært tryggere sykkelveier i Oslo, hadde jeg syklet mer
- Dersom det kommer båttilbud fra Hurum - Oslo (Elbåt som er planlagt) vil jeg benytte meg av den. Alternativt dersom det settes opp buss gjennom Oslofjordtunnellen. Bro over Oslofjorden med togforbindelse Oslo- Hurum -Bærum - Oslo ville vært fremtiden for å binde Hurum sammen med resten av regionen. Ringtog rett og slett.
- Dersom jeg hadde kjørt kollektivt ville jeg brukt mer enn en time på reise til jobb. Det blir til sammen bortimot 2 1/2 time hver dag. Nå bruker jeg 40-50 minutter om dagen. Skolen jeg jobber på ligger adskilt fra trafikkknutepunkter som gjør reisen omstendelig dersom man kjører kollektivt. At det er gratis parkering er helt essensielt. Endringer rundt muligheten til å kunne kjøre bil til jobb og parkere gratis, vil kunne føre til at jeg må bytte jobb.
- Dersom jeg skal ta kollektivtransport til/fra jobb bruker jeg 90-120 minutter hver dag, mens jeg bruker maks 45 minutter til/fra jobb med bil. For mitt vedkommende er kollektivtilbudet så sårlig at jeg ikke syntes at jeg kan forsvare å bruke 5 timer ekstra tid i uken for å ta kollketiv transport.
- Det begynner å bli for fullt på bussene.
- Det begynner å bli litt for fullt i sykkelfeltene på vei til jobb når folk presses ut fra personbilene sine.
- Det begynner å bli trangt på toget om morgenen
- Det behøves en kraftig satsing på kollektiv trafikk inn til Oslo. Allerede idag er det svært fult på tog og busser. Hyppigere avganger, parkeringsmuligheter på knuteåpunkter utenfor by vil være viktig. Og ikke minst ny E18!!!
- Det ble en stor bedring når L2 og L2x begynte å gå fra/til Stabekk
- Det burde gå natttog til og fra Holmlia
- Det burde ha vært flere avganger fra Oslo til Drøbak i rushtiden. Når bussene kommer til Bjørvika er de tilnærmet full. I tillegg har mange omstigning i Bjørvika. Det gjør køsituasjonen uoversiktlig. De som har ventet lengst på bussen risikerer å ikke komme med, dels fordi bussen er full og dels fordi det er vanskelig å se hvem som står i kø til hvilken avgang. Forstår at dette er vanskelig å løse, men flere avganger hadde antagelig bedret situasjonen.
- Det burde være et reservesystem for T-banen. Altfor få busser ved T-bane stans.
- Det burde være flere betalbare parkeringsløsninger for folk som pendler og jobber utenfor det vanlige arbeidstidene da det er svært tidskrevende å komme seg til eller fra jobb for eks sent om kvelden
- Det burde vært flere busser ut av Oslo og til Lørenskog på ettermiddag/kveld - da er det stort sett alltid overfylte busser og på kvelden bare avgang hver halvtime.
- Det burde vært sett på muligheter for å jobbe utenom rushtiden, åpent tunnel løp under rushen.
- Det bør anlegges flere parkeringsplasser ved T-bane stasjoner i Bærum
- Det bør anlegges sykkelfelt i veibanen i Slemdalsveien.
- Det bør bli bedre asfaltdekke i sykkelfelt og på gang/sykkelveger. Ofte ser jeg at kjørebanenen har bedre asfalt enn nevnte områder, og da blir det fristende å sykle i kjørebanen i stedet for i sykkefeltet.
- Det bør bli innført høyere bomsatser umiddelbart for å redusere trafikken
- Det bør bygges motorvei utenom Oslo fra Østfold/Follo til Lillestrømområdet.
- Det bør gjøres en audit/granskning av prosjektgjennomføringen i Smestad-tunnelen med fokus på hva som er gjort for å få ned anleggsperioden.
- Det bør lages bedre sykkelveier. Sykkelveiene i Romerike er elendige - de er for gående. Hvorfor lages det nye dårlige gangveier på Skedsmokorset i steden for moderne sykkelveier som i Oslo? Når det ikke lages underganger ved vei kryssningene oppstår det farlige situasjoner. Se f.eks. ny rundkjøring ved Lahaugmoen. Elendig planløsning, hvis målet er å få bedre løsninger for sykkel. Det bør lages en sykkelvei - paralellt med E-6 fra Skedsmovollen og rett inn til Oslo.
- Det bør lages en ny ytre ringvei rundt Oslo. På noen steder etbleres det parkeringshus/plasser, hvor det er mulig å ta kollektiv transport inn til byen.
- Det bør legges bedre til rette for å skille syklister og fotgjengere.
- Det bør legges mer til rette for syklister! Egne sykkelveier trengs... Bedre fremkommelighet i kryss, og steder der sykkelveien krysser annen vei.
- Det bør stimuleres til at flere bruker kollektiv transport til jobb. Det er ille at bussene står i kø pga alle bilistene. De fleste bilene har bare 1 person i bilen. Stimuleringen bør gjøres ved at det innføres fordeler for de som reiser kollektivt - ikke straff for de som kjører bil (økte bompenger etc). Det er ikke alle som kan velge.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det bør tilrettelegges med sykkelfelt i Vallhallveien fra Campingen og ned. Spesielt er det skummelt etter krysset hvor ryenbergveien kommer ned og i svingen ved bensinstasjonen.
- Det drives stor propaganda for sykling uten gunstige vilkår. Jeg måte stoppe å sykle, det er veldig farlig. Syklister har selden adskilte veier, de fleste sykler alt for fort, det pågor nesten konkuranse in i mellom, hvem kommer først. Mange sykler på rød lys!
- Det eneste relevante for meg er at Blommenholm togstasjon omsider åpnet igjen. Jeg har vært særdeles misfornøyd med situasjonen mens stasjonen var stengt og ble tvunget til å kjøpe bil på grunn av det. Men med toget tilbake går hverdagen opp igjen.
- Det er alldri sitteplasser på T-banen - kapasiteten er for dårlig på Kolsåsbanen
- Det er alt for dårlig tilbud til syklister i Oslo. Syklister tar korteste vei, sykler ikke lang omvei for å bruke ruter som poitikerne kategoriserer som sykkelhovedveier.
- Det er alt fordårlig dekning med kollektivt. Finns ingen alternertiv til kollektivt og da bli det bil.
- Det er altfor dårlig tilrettelagt for sykkel i Oslo
- Det er altfor få parkeringsplasser ved kollektivknutepunkter, for eksempel ved Kolsås T-banestasjon. Dersom man ønsker at folk skal reise kollektivt inn til Oslo, må det legges til rette for det med parkeringsplasser for de som kommer fra områder utenfor Oslo. Kollektivfeltene for buss fungerer dårlig langs E 18, blant annet på grunn av alle elbilene. Dersom man ønsker at folk skal benytte buss, for eksempel fra Buskerud, må man sørge for at bussen kommer frem og blir prioritert fremfor privatbilene.
- Det er altfor lang ventetid mellom buss og båt på Nesoddtangen
- Det er altfor mye gjennomgangstrafikk i mogt og Uelandsgt som kommer fra Tåsenveien eller ned Stavangergt. Flere burde ha tatt kollektivt eller sykkel til jobben
- Det er altfor vanskelige sykkelforhold i Oslo
- Det er arbeid i brynstunnellen som gjør at jeg er misfornøyd med trafikksituasjonen min. Det skaper store køer hver dag.
- Det er atfor mye humpete og hullete asfalt for syklistene
- Det er behov for et kontinuerlig sykkelfelt gjennom byen, uten trikk og fotgjengere
- Det er buss for tog på den avgangen jeg bruker mest på toget pga innføring av ERTMS , derfor har jeg stor glede av elbilfrie kollektivfelt
- Det er en katastrofe at Ruter dikterer at det ikke kommer flere hurtigbåter og avganger. Feks Slemmestad, Vollen til Fornebu og spesielt til Lysaker. Tidspunt for hurtigbåt er slik at det ikke kan kombineres med barn i barnehage og priser for de som reiser noen 4-8 ganger pr mnd er så høy at man heller kjører egen bil. Kollektiv transport skal nå støtte miljø tiltak ikke være ekstremt lønnsomt år 1-5 eller mer.
- Det er en skam hvor dårlig kollektivtilbudet er. Årnes - Stovner tar 1,5 time
- Det er en utfordring å være syklist i Storokrysset
- Det er et privilegium å bo og jobbe sentralt - alt er innen sykkelavstand, og er det dårlig vær, er kollektivtilbudet godt. Barna har lært å komme seg frem på egenhånd fra de var små - eneste ulempen er jo at de ikke har snev av motivasjon for å ta førerkort :-D Og nei, det er ikke særlig skummelt å sykle i Oslo. Vanlig folkeskikk løser/ville løst det meste av alle småkonfliktene i trafikken
- Det er flott at det finnes mange kilometer med sykkelveier, men det hjelper ikke så mye når sykkelveiene ikke henger sammen. Konsekvensen av dette er at effektiv og hensynsfull sykkeltransport i byen nødvendigvis medfører en del "kreative" løsninger. For meg som er en relativt stor og kraftig voksenperson føles det ok å sykle midt i biltafikken i byen, men jeg kan godt forstå at mange vegrer seg mot å hive seg ut i trafikken.
- Det er for dårlig kapasitet på busser i rushtiden.
- Det er for dårlig sykkelnett i Oslo.
- Det er for dårlig utbygget sykkelnett og for mange masete syklister (menn)
- Det er for dårlige sykkelveier på min arbeidsreise, det skulle jeg ønske ble bedre.
- Det er for få alternativ til kollektivtransport rundt min arbeidsplass. Området Bankplassen/Grev Wedels plass.
- Det er for liten kapasitet på jernbanen; for få avganger og for få vogner per avgang.
- Det er for mange biler, og få alternative gode sykkelveier utenom Ring 2 (sterkt trafikkert og med mange lange, lite miljøvennlige og farlige busser). Firkantkjøringen på Carl Berner er en gedigen fiasko. Livsfarlig både her og på Bislett at trikken kommer rett igjennom "rundkjøringen". Pga. all støyen fra trafikken er det vanskelig å høre at trikken kommer fra et så utventet sted, og mange nestenulykker er observert. Undersøkelsen burde starte med hvor man bor slik at spørsmål om Bryn, Vinterbro og Smestad kunne vært droppet.
- Det er for mange flaskehalser i veinettet nordfra på E6, Arteig bru (ved ulykker), særlig Skedsmovollen
- Det er for mange råsyklister!
- Det er for mye stans i togtrafikken pga utbedringer eller feil.
- Det er for tiden mye forsinkelser både med tog og t-bane noe som gjør at jeg stadig vekk vurderer å gå over til å pendle med bil igjen.
- Det er forsinkelser hver dag til jobb med linje 5 Sognsvann. Flere ganger over 10 minutter.
- Det er fortsatt for mange feil på lokaltognettet. Her har Jernbaneverket en jobb å gjøre. NSB gjør en god jobb!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er fortsatt mye problemer med bruk av tog. Buss er mindre attarktivt pga. gravearbeider i sentrum. Ekstratogene i rushtiden blir ofte innstilt/omdisponert, slik at reisetiden blir lang og plassen dårlig. Burde vært langt feler avganger for mange år siden. Dagens utbygging kommer for sent fom min del. Når den er ferdig har jeg for lengst gått av med pensjon. Synes alltid Oslo-trafikken har vært et stort kaos. Særlig for oss som er avhengig av hyppige besøk på sykehus i form av Ahus. Stusser også over at Rygge-flyplass skal avvikles. Her burde staten ha satset mer slik at man kunner ta fly herifra når man bor i Follo. Kan ikke se at noen har vurdert miljøaspektene med at alle må igjennom Oslo for å komme til Gardermoen. Kan heller ikke fosrtå hvorfor Vegvesente lerre politikere ikke har vært i f.eks. København som har en glimrende avvikling av sin trafikk.
- Det er fryktelig mye kø, og det har blitt mer i løpet av dette året. I og for seg har det økt litt hvert år, synes jeg
- Det er fullt i togene, buss bør være et alternativ fra Romerike.
- Det er galskap å sykle til jobb, livsfarlig, svært dårlig tilrettelagt for sykkel fra Galgeberg til sentrum, særlig farlig i Dronning Eufemias gate. Skandale!
- Det er generelt for dårlige sykkelveier i Oslo
- Det er gode sykkelmuligheter, men "sprengt" kapasitet sommerstid, veldig positivt at Stabekk stasjon er gjenåpnet med mye bedre tilbud (6 avganger i timen mot 2 tidligere)
- Det er helt ubegripelig at man ikke tar mer hensyn til trafikanter og mennesker generelt når man iverksetter nødvendige arbeider. Som nevnt tidligere burde det ikke vært noe problem at man kontraherte ut en mye raskere gjennomføringstid og mere nattarbeid. Virker som det er de forholdvis få menneskene som jobber på disse prosjektene som er ivaretatt i forhold til AML og annet mens man ikke bryr seg noe større om om de titusenvis av trafikanter som blir rammet.
- Det er håpløst for oss som er avhengig av bilen, polikerne gjør alt de kan for å straffe oss som må bruke bil. Kollektiv alternativet er bare latterlig, det tar ca 2,5 timer for meg å skulle bruke kollektivt til jobb,
- Det er i hovedsak hjemveien som er kaos pga. arbeid i Brynstunellen, bruker opp mot 30-40 min lenger tid hjem enn tidligere. Har begynt å sykle noen dager når det lar seg gjøre. Til jobb er vi ikke like berørt lenger....
- DET ER IKKE LAGT TIL RETTE FOR SYKLISTER. VINTERSYKLING ER HØYRISIKO FORDI MAN IKKE KLARGJØR FORTAU. FORTAU BØR FEIES OG STRØS.
- Det er ikke noe spørsmål i denne undersøkning som spør om jeg trenger bilen under sebeidsdag for å nå møter hos kunder eksternt. Ofte ikke relevant for meg å ta baner hvis jeg må til ÅS, Kjeller eller Asker under dagen. Regner med at det ahr betydning for flekibilitet i bruk av vei til jobb?
- Det er ingen undersøkelse om hvorfor man bruker bilen. Selv om jeg ikke har ærender på vei til jobben så har jeg det etterpå og derfor bruker jeg bilen .
- Det er køhelvete uten like på Hellerudveien tidlig og ettermiddag. Dette gjør at bussene forsinkes konstant! Få ned biltrafikken på hellerudveien!
- Det er lite tilrettelagt for fremkommelighet med sykkel i Oslo
- Det er litt vanskelig å svare på noen spørsmål fordi f.eks. når brynnstunnelen er under arbeid så ble Fetveien som jeg bruker daglig utvidet til 4-feltsvei samt at jeg kjører elektrisk bil gjør at jeg bruker litt mindre tid. Hvis jeg kjørte vanlig bil vil jeg bruke mye lengre tid begge veier (jobb-hjem).
- det er mange trafikkfarlige steder å passere på min daglige reisestrekning og lengre strekninger med blandet gang/sykkel som har høy farerisiko
- det er mangel på sykkelparkering og trengs flere sykkelstier (røde)
- Det er meget dårlig kommunikasjon innen samme bydel og mellom bydeler, må nesten alltid veldig nær sentrum før overgang til riktig rute for å nå målet. Ofte må det byttes mange ganger for å komme seg til Bjørnholt f.eks. Det er en vits . UDE/UBF må planlegge bedre hvor de legger skoler, eller sørge for at det lages ny ruter. Kommunen må sørge for at det opprettes ruter som kjører der folk bor når byen vokser. T bane og tog går der folk bodde før. Kommunen er ALLTID 10 år for sent ute.
- Det er mer trafikk med småbiler i nærmiljøet mitt og på jobbveien. Det oppleves som en stressfaktor når jeg sykler. Mye kø på ettermiddagene. Forurensning i vinter var plagsom.
- Det er mycke besværligt at være gående, syklende og kørende i Oslo
- Det er mye dårlige veier rundt omkring. Dette påvirker meg på 2 måter - Det gir VELDIG slitasje på dekkene på vespaen min, samt at meg så små hjul må jeg stadig forsikre meg om det ikke er hull i veien. Kjører jeg borti/i et sånt er det fare for en god real trynings :)
- Det er mye graving i Oslos gater som endrer stoppesteder over lang tid.
- Det er mye kø og trafikkkaos for tiden, dårlig planlegging. Buss og bane er smekkfulle i rushtiden. Sykling er vanskelig pga. mye trafikk, manglende sykkelfelt og lite hensysfulle bilister
- Det er stedvis veldig dårlig standard på sykkelveien mellom Brynseng og Lørenskog
- det er stor forskjell på hvordan jeg reiser om sommeren og vinteren. Sykler ikke vinterstid da det ikke er egnede sykkeltraseer mellom hjemme og jobben, og det er stort sett for dårlig belysning når dagslyset forsvinner. Vinterstid er kollektivtilbudet generelt dårligere, og det tar lengre tid å komme seg til jobb. En del forsinkelser.
- Det er svært dårlig frekommelighet for syklister i Oslo sentrum. Mye ujevnt underlag. Trikkeskinner. Farlige situasjoner. Manglende sykkelfelt, eller sykkelfelt som forsvinner og skaper farlige situasjoner.
- Det er svært positivt at kollektivtrafikktilbudet bygges ut i og rundt de store byene, inkl. tog- og t-bane. Løsningen er ikke bedre og mer motorveier inn til byen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er synd at NSB i media o.l. får skylda for forsinkelser / innstillinger som skildes ting som ligger på Jernbaneverkets bord.
- Det er tungvint med kollektiv tilgjengelighet til Mølleparken. 28 Helsfyr T slutter for tidlig i forhold til min arbeidssituasjon. Etter kl 17 må jeg til Kiellands plass, bytte på Sagene, bytte på Majorstua.
- Det er uhyre komplisert (og farlig) å sykle til sentrum fra Fagerborg. Jeg gjør det likevel men hadde ønsket meg tydelige traséer for sykkel. Det var feil å prioritere parkeringsplasser i Bogstadveien fremfor en sykkeltrasé.
- Det er umulig å benytte kollektivt. Jeg stoler ikke rett og slett ikke på at busser går og har plass. I tillegg er buss ubehagelig med rykkete kjøring. 70-bussen fra Ryen til sentrum er grusom. jeg får vondt i hodet av denne bussruta.
- Det er underlig at all trafikk skal innom Oslo sentrum? Hva med å legge hovedveiene utenfor på vest og øst for Oslo? Det må også bygges ut både bilvei, sykkelbane og t-bane nett som dekker behovet til befølkningen, Det er stusselig at politikere/byråkrater har så lite respekt for folks tid. I et av Europas største land, med best økonomi, greier vi ikke å planlegge infrastuktur. Eller begyggelse, hvorfor i all verden skal en firedel av befolkningen trykkes sammen rund en bitteliten fjordende her
- Det er vanskelig å forstå at gravingen i Oslo sentrum må holde på i så lang tid.
- Det er vanskelig å kjøre kollektive fra Solveien til Bryn. Man må enten ta trikken til sentrum og bane opp igjen, eller gå til Bratlikollen for å ta bane. Da kan man like gjerne gå til jobb. Hvis det hadde vært buss nærmere hadde jeg gjerne tatt den. Forsøke å sykle så ofte jeg kan. Ikke alltid gjennomførbart av familiære årsaker.
- Det er veiarbeider rundt hjemmet og her i sentrum som gjør reiseveien mye dårligere i år enn på samme tid i fjor
- Det er viktig at vi har god og stabil kollektivtrafikk, det er ofte veldig fullt på tog og trikk.
- Det er viktig for arbeidsreisen at togene er i rute, at det er ledig sitteplass og at internettforbindelsen er bra.
- Det er viktig med gode innfartsparkeringer slik det er på Nesodden
- Det er viktig å for meg som pendler å ha et stabilt, godt og pålitelig reisetilbud med tog. SVV må på vegne av sine ansatte kunne stille krav til NSB om dette!
- Det er viktig å utvikle et så godt kollektivtilbud som mulig av miljøhensyn
- Det flytter for mange til Oslo på kort tid. Oslo er for trang by. Det blir snart ikke mulig å sette inn flere busser.Løsning enkel. Dessverre ikke plass til flere.
- Det gjenstår en del å ønske på forholdene for syklister, dels utforming av trafikkanlegg og ikke misst renhold sommer som vinter - arealene for syklister er gjennomgående dårligere holdt rene enn "bilveier", derfor trekk på fornøydhet med veien til jobb.
- Det går langsomt fremover :-)
- Det går raskere å reise TIL jobb om morgeren enn hjem fordi det er kø ut av Oslo
- Det går svært få busser langs RV 22 - min arbeidssituasjon varierer fra dag til dag - noen dager slutter jeg til normal tid andre dager jobber jeg lenger - det er uholbart å forholde seg til tre ekspressbusser - for meg å benytte kollektivtransport vil innebære at jeg ikke kan kjøre barn til aktiviteter - kort sagt jeg er avhengig av personbil for å leve et "normalt" liv der jeg bor L14 (Kongsvingerbanen) må ha flere avganger - det må bygges dobbeltspor eller mange møtespor - for å avvikle trafikken og å mange biler bort fra veiene, samt mange matebusser fra resten av kommunen til toget - i dag er det ikke noe tilbud med buss dessverre
- Det hadde vært fint med flere tog i timen fra Holmlia til Oslo S
- Det hadde vært fint om det gikk noe kollektivt til Majorstua på nattestid også, da den raskeste måten å komme meg hjem etter nattevakt på Aker Brygge er å gå til Majorstua.
- Det hadde vært fint om El biler holdt seg unna kollektivfeltet for godt. Vi som benytter buss vil raskest mulig fram!
- Det hadde vært fint å kunne ta publikk transport til jobb, det finnes ikke.
- Det hadde vært interessant å vite hvordan f.eks. arbeidene i Brynstunnelen påvirker ulykkesstatistikken. Selv ble jeg påkjørt bakfra av en semitrailer inne i tunnelen, og jeg hører stadig om tilsvarende ulykker.
- Det har blitt bedre kapasitet på togene. Nå er det ikke så ofte at en del av passasjerene må stå. Før var det vanlig.
- Det har blitt bedre med transport fra mitt hjemsted, men kunne tenke meg noen tog som også ikke stoppet på alle holdeplasser og tok ekspress-variant på morgen/kveld. Tror det ville bidratt til mindre reisetid for mange dersom en hadde valgt seg ut endel sentral stasjoner . Jeg har perioder jeg uten problem kan ta kollektivt, men da jeg må hjem til husdyr og ikke kan ha forsinkelser fører det ofte til bilkjøring.
- Det har blitt bedre sykkelfelt - tommel opp!
- Det har blitt dårligere t-bane tilbud på vestli banen etter at linje 4 kom
- Det har blitt farligere å ferdes i Oslo sentrum etter det økte fokuset på sykkel da disse sykkelistene har liten respekt for trafikkreglene og andre trafikkanter det være seg bilister og gående. Bruk heller pengene på noe fornuftig som en skikkelig utbygging av E18.
- Det har blitt flere medsyklister, og det er bra
- Det har blitt fullere på 20-bussen

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det har blitt langt vente til ved tysenkrysset på morningene og når bussene kommer så de ofte stapfulle. Buss 67 fra byen fra byen er en fantstisk løsning for å ungå bruke ringen-strekningen på ettermidagene. MEN ved Visperud blir det ofte lang ventetid og bussholdeplassen har verken tak eller sitteplass noe som blir veldig slitsomt i vinteren når det snør, regner og blåser - ventetid blir opptil 25min.
- Det har blitt mange flere syklister og fotgjengere langs Akerselva de senere år, som gjør at syklingen tar lenger tid- veldig mye å ta hensyn til. Har også nylig blitt påkjørt av bil i sykkelfelt, men uten vesentlig personskade. Det er ubehagelig at sykkelfelt plutselig opphører og det bør kanskje skilles mer mellom fotgjengere og syklister. Mange fortgjengere hører ikke syklister, fordi de går med øreproppер.
- Det har blitt meget dårlige parkeringsforhold i Oslo den siste tiden!
- Det har blitt mer kø den siste tiden inn til byen fra Nittedal. Pga levering i barnehage er det likevel uaktuelt for meg å ta offentlig transport til arbeid.
- Det har blitt svært mye "hakking" og stmå stopp i T-banens kjøremønster den siste tid
- Det hjelper lite å ta kollektivt pga veiarbeid, når det kollektive til tider fungerer meget dårlig.
- Det kan gjerne bli mindre skummelt å sykle!
- det kollektiove tilbudet må styrkes. Det er dårlig med bussavganger fra bopel til togstasjon. Må sykle også på vinterstid. Tog fra Moss til Oslo er ganske pålitelig men det skal bli fint å gradvis få kortet ned reisetiden når linjene gradvis blir bygget ut da det er mange som pendler Moss-Oslo for å komme seg på jobb. Jeg må i tillegg ta trikk elelr buss fra oslo s til Sandaker så total reisetid fra bopel til jobb blir da gansdke lang med overganger etc. Men jeg benytter offentlig transport i perioden okt-april og kjører mc fra april-sept.
- Det mangler litt på tilrettelegging for sykkel
- Det mangler T-bane på Kjelsås/Grefsen
- Det mangles sykkelveier langs Bygdøyalle / til/fra sentrum
- Det merkes godt i hverdagen den kaotiske trafikale situasjonen rundt Brynstunnellen og tilliggende områder. I tillegg påvirker dette beboerområdene rundt på grunn av til tider massiv parkering ved og rundt T banestasjoner som f.eks Hellerud.
- Det må bli billigere og bedre kollektivtransport utenfor Oslo også.
- Det må bli dyrere å kjøre bil inn til sentrum - også for el-biler - de skaper sannsynligvis mere kø for kollektivtrafikken enn vanlige biler.
- Det må bli mye større fokus for oss sykkelpendlere i Bærum! I Oslo er det veldig bra, men Bærum henger langt etter!
- Det må bygges flere innfartsparkingsplasser rundt togstasjonene på østfoldbanen. Plassene er fulle kl. 0715 og det betyr at barnefamilier får problemer med å reise kollektivt
- Det må bygges flere P-plasser ved T-banestasjonene!
- Det må bygges motorvei rundt Oslo for å slippe gjennomkjøringstrafikken !!
- Det må bygges ny bro over Fetsund - veldig lang kø
- Det må fortsatt bygges mange flere og sammenhengende sykkelfelt - helst med fysisk skille til veibanen (opplever mange nestenulykker)
- det må ikke legges til rette for bilkjøring til jobb, må bli kraftig rushtidsavgift
- det må jobbes mer med trygge gangveger, ikke fjerne flrer busstopp
- Det må kjøpes inn materiell som tåler vårt klima både varmt/kaldt! Ta også hensyn til at ikke alle mennesker er sykelig tynne når det gjelder seter. Unngå metall i setet (t-banevognene), blir kaldt om vinteren.
- Det må komme direkte buss fra Holmlia til Bjørnholt og fra sentrum direkte til Bjørnholt!
- Det må lages reel plass til sykkel i sentrum
- Det må legges bedre til rette for sykkel langsmed ring 2. Stedvis trafikkfarlige løsninger per i dag.
- Det offentlige kommuikajsontilbudet fungerer fint .
- Det oppleves som en utfordring at det å reise kollektivt tar såpass mye lenger tid enn å kjøre med egen bil. Det blir fort fristende å velge det raskeste og ikke det mest miljøvennelige alternativet.
- Det oppstår nesten daglige forsinkelser pga. for tett trafikk på Østfoldbanen mellom Oslo og Ski.
- Det passer ikke T-bann 4 fra Vestli til overgange t-bann 5 Ullevål stadio til Sognsvann
- Det rød/grønne bystyret gjør mine nødvendige reiser med en svært syk ektefelle nesten umulig.
- Det satses alt for lite på tiltak for å bedre fremkommeligheten i Oslo
- Det satses for lite på kollektiv. Det satses for lite på å bygge alternative veier. Det er få valg å velgemellom når man skal til/gjennom Oslo, og skjer det noe i trafikken har men ikke mye å velge mellom. Da blir man stående.
- Det ser ut til at jeg tilhører gruppa av uberørte
- Det skulle vært anledning å kjøre kollektivfelt for 2+, samme ordning som Bergen. Folk som samkjører skulle hatt denne fordelen, samt at det ville også ført til redusert trafikk i rushtiden
- Det spørres om å reise kollektivt og om endringer. Jeg brukes NSB, men har reist med buss for tog i lengre tid. Dette kommer ikke frem som endring, men det oppfattes som en endring av de reisende.
- Det står at alder ikke trengs å fylles ut, men er likevel påkrevd
- Det tar altfor lang tid å reise med kollektivtrafikk
- Det tar dessverre alt for lang tid med kollektivtrafikken, samtidig har det også blitt ganske håpløst å kjøre inn og savner flere filer inn til Oslo, både over Ryen og fra Fiskevollen og inn til sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det tar for lang tid å reise gjennom byen. Bussene står for mye i kø, særlig gjennom Vika. Bussene har for dårlig standard ift. komfort og sikkerhet. Toget er ikke til å stole på (ofte store forsinkelser/innstillinger). Jeg kunne ha tatt 23-bussen rett utenfor hos meg til Lysaker, men den bruker reelt 1 time og 15 minutter og så må jeg bytte buss for å komme helt fram. Jeg bruker daglig 50 minutter på hver arbeidsreise. Hadde jeg kjørt bil hadde det tatt 20 minutter til og ca. 30 minutter fra så det er en ekstremt stor forskjell. Elsker T-banen, men den går ikke langt nok og det er ukomfortabelt å måtte stå hele veien.
- Det tar for lang tid å reise kollektivt, må bytte 3 ganger på veien.
- Det tar lengre tid med kollektivt enn å sykle med el sykkl og vanlig sykkel til jobb. Tar mer offentlig transport vinterstid.
- Det tar meg 3-4 lengre tid da jeg bruker offentlig transport til jobb enn når jeg bruker bil. I tillegg er det veldig uforutsigbart med tog (fra Lysaker), og delvis uforutsigbart med buss.
- Det tar til tider opp mot 1 time hver vei, og er dyrt i bompenger. Man må vurdere å bytte jobb hvis det blir verre.
- Det tok mye lenger tid å svare enn det som var forespeilet
- Det trengs bedre tilrettelegging for sykling fra bydel Østensjø mot sentrum
- Det trengs økt kapasitet+effektivitet kollektivt for at det skal bli mer attraktivt å benytte denne for jobbreiser. Tar per nå for lang tid, smertegrense rundt 45 min.
- Det var ikke mulig å svare på hvor ofte jeg sykler til jobb sammenlignet med hvor ofte jeg løper og hvor ofte jeg reiser kollektivt.
- Det var ingen spørsmål om hva omleggingen av trikk i sentrum har gjort for min arbeidsreise. For meg har de nye midlertidige stoppestedene gjort at jeg tar trikk mye sjeldnere. De uryddige og uoversiktlige vei- og sykkeltraseene gjør det livsfarlig å sykle min rute, selv f.eks. ned Rådhusgaten der det er egen sykkeltrasé. Jeg burde egentlig gått hele året, men for meg er det både et tids- og kostnadsspørsmål. Jeg går om vinteren og sykler om sommeren.
- Det var ingenting om kollektivtransporten i kvadraturen. Savner et stopp mellom Jernbanetorget og Rådhuset vestover.
- Det var på tide at noen kom med en undersøkelse om kollektiv reise. Vi mister så mye av vår unødvendig tid til å reise til og fra jobben. Den tiden kunne vi ha brukt på vår familie. Derfor velger jeg å kjøre bil istedenfor å ta buss noen ganger.
- Det viker som merkostander i tapt arbeids-/fritid aldri blir regnet med ved utbedringsarbeider
- Det virker som om trafikkmengden har økt nedover tåsenveien/uelandsgate. Kun et inntrykk.
- Det å sykle langs Ring 2 er en øvelse som krever erafring før man føler seg trygg i trafikken
- Dette var en bra undersøkelse. Det var lett og forstå spørsmålene..
- Dette var en godt laget undersøkelse.
- Direkte farlig å sykle fra Schweigaardsgate til Skøyen da det ikke er sykkelfelt før man kommer til Frognerparken.
- Direkte ruter fra og til sentrum. Lei av å bytte bytte bytte
- Direkte T-bane fra Tåsen til Helsfyr burde gjeninnføres, tar ekstra tid å bytte transportmiddel
- Drar til Østfold i helgene tar kollektiv til Mortensrud for å bli plukket opp med bil der.
- Dronning Eufemias gate er en skandale - syklistene har dårlige kår med smalt sykkelfelt og deling med bussholdeplass.
- Dronning Eufemias gate=håpløs for syklister!!!!!! Mye bedre før den gaten åpnet og den gamle sykkelveien stengte
- Dumt med flere parkering forbudtskilt i området rundt der jeg arbeider enn tidligere.
- Dårlig at det ikke er busstopp mellom Oslo S og Rådhusplassen. Tidligere gikk jeg av ved Steen & Strøm på vei til arbeid.
- Dårlig buss tilbud der jeg bor, bruker en time eller mer.
- Dårlig forbindelse mellom Ekeberg/Simensbråten/Ryen og Skøyen. Må bytte transportmiddel i sentrum og bruker på dårlige dager opp mot 50 minutter på en 8 km tur. Til sammenligning tar det 25 min å sykle.
- dårlig framkommelighet i sentrum. befolkningsvekskt skaper press i trafikken
- Dårlig kapasitet på pendlerparkering og svært dyrt dersom pendlerparkeringen er full.
- Dårlig kollektivt tilbud til Bjørnholt
- Dårlig kollektivtilbud der jeg bor, Skulle gjerne brukt kollektivtransport, men det er fryktlig trangt og tar lang tid
- Dårlig kollektivtilbud er grunnen til at jeg kjører.
- Dårlig kollektivtilbud for de som ikke har Oslo S som reisemål, dårlig tilbud på T-banlinje 5 siden Lørenban blir etablert
- Dårlig kollektivtilbud fra øvre romerike til Oslo. To alternativer for meg; buss som tar nesten en time eller tog/t-bane som er overfylt og tar også ca en time. Bussrute 313/316 ble nedlagt 1. mai 2016 tok meg totalt 30 minutter til jobb.
- Dårlig kollektivtilbud mellom Karlsrud og Sandaker uten å måtte bytte flere ganger eller å kjøre rundt hele byen med T-bane i lang tid
- dårlig korrespondanse mellom buss og t-bane som gjør reisetiden mye lengre om jeg skal sikre meg å komme tidsnok på jobb.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Dårlig merking av sykkelveier fører til mange fotgjengere i sykkelveien, ofte med barnevogn. Dette skaper farlige situasjoner daglig.
- Dårlig og lite forutsigbar bussforbindelse (avvik fra rute og/eller busser som ikke kommer) fra Oslo S til Kværnerbyen gjør at arbeidsreisen ofte blir betydelig lenger enn nødvendig
- Dårlig planlegging smale veier lite parkeringsplasser korta på kjøringer forferdeling samenheng mellom veier kolletivtrafikken og boligutbuggingl
- Dårlig sykkel vei
- Dårlig sykkelvei og sykkelkultur i Oslo sammenlignet med Danmark
- dårlig sykkelveinett, smale sykkelfelt som opphører i kryss/rundkjøringer
- Dårlig tilrettelagt for mobil
- Dårlig tilrettelagt for sykling: særlig rundkjøringen på Aleksander Kiellandsplass er utfordrende og direkte farlig. Det er behov for sykkelveier. Tar buss om vinteren, veldig full i rush tiden.
- Dårlig tilrettelagt for syklster
- dårlig tog forbindelse i Østfold - ønsker dobbel spor og gjennoppretting av forbindelse Sarpsborg-Rakkestad
- Dårlige sykkelveier i Oslo, og på min arbeidsreise. Trafikkert og oppleves farlig å sykle.
- Dårlige sykkelveier.
- Dårligere reiseopplevelse i dag enn for 1 år siden skyldes redusert rutetilbul og dårligere punktlighet på CarlBerner eller at Lørenbanen åpnet.
- Dårligere reisetilbud på linje 5. Færre avganger og fulle tog.
- Dårligere t bane tilbud etter at løren stasjon
- Dårligere T-bane tilbud på Grorudbanen
- Dårligere t-bane-tilbud enn i fjor: har tre t-banestasjoner i område, men ingen med 2 avganger per kvarter til sentrum fra øst.
- Dårligere T-banetilbud til/fra Hasle som følge av omlegging på linje 5 Vestli
- Dårligere tilbud for oss på bane 5 , dvs bare e1 i kvarteret som er proppfull til sentrum. Dette er uansett, når på dagen du reiser, fordi flest skal til sentrum, ikke Oslo vest.
- Dårligere tilbud med t bane på linje fem. mye fullere vogner
- Dårligere timing mellom buss og bane,
- E 18 er en katastrofe - bygg den ut!
- E-18 utbygging paralellet med utbygging av bedre kollektivtilbud er tvingende nødvendig fra vest
- E-18 østover fra operatunnelen til Bekkelaget bør det sees på. Det skulle ikke vært tillatt å kjøre rett over rundkjøringen ved kaia(lovlig køsniking). Og el-biler (uansett antall passasjerer) bør ikke ha tilgang til kollektivfelt. Det bedrer ikke luftkvaliteten eller køproblemene.
- E18 er intet alternativ til kollektivtransport der jeg bor ved bruk av bil
- E18 fra Asker til Oslo må flere felt
- e18 må utbygges, nå
- Egne sykkeltraséer er et must for egen og andres sikkerhet, samt fremkommelighet for (fremtidige) syklister
- Ekspressbus - ikke særlig ekspress uten kollektivfelt før Lysaker.Planer om at regionbusser skal stoppe på Skøyen for bytte til bybuss/bane vil forringe mitt kolletivtilbud vesentlig
- Ekspressbuss (rute 132) er vanligvis i rute om morgenen, men fra sentrum på ettermiddagen er det ofte svært store forsinkelser, opptil 15-20 minutter.
- Ekspressbuss 152 fungerer veldig fint. En mye mer behagelig reise enn matebuss til t-bane vil være.
- Ekspressbuss må ikke fjernes! Tar gjerne buss, men standard må økes. Dårlig luft, varmt, tett, masse folk. Ofte forsinkelse på retur og det tar langt lenger tid på retur enn å komme til kontoret om morgenen. Sjåfører kan ikke betjene fiksfakseriet på bussen som f.eks. klimaanlegget. Betaler for ikke å få sitteplass. Ofte må folk stå oppå deg. Vanskelig for eldre å komme oppå setene. Råkjøring for å holde ruta eller at sjåfører liker å kjøre fort. Setebeltene er ofte feil og kan ikke benyttes. Rett opp i det og jeg blir fornøyd :)
- ekspressbuss som er nedlagt fra Ruter inntil videre, forlenger reisetiden med ca 10-15 min.
- Ekspressbusser før verste rushtid bør kunne kjøre raskere enn ekspressbusser i rushtid. Å sitte på med ekspressbuss som kjører i 50-60 km på motorveien, blant andre kjøretøy som kjører i 80-90 km, virker lite hensiktsmessig.
- Ekstremt dårlig sykkelvei i oslo sentrum
- El bil brukes til jobb
- EL bil i kollektivfeltet Mosseveien hindrer effektiv avvikling i trafikken. Trafikken har gått veldig bra etter at de ikke fikk kjøre i kolektivfeltet, men fra 1. juni er de tilbake.
- El biler må ut av kollektivfeltet, slik at de ikke hindrer bussenen, samt etablering av kollektivfelt på E18 retning Asker
- El sykkel brukes kun vår sommer og høst men uaktuell i vinterhalvåret
- El- sykler vil forhåpentligvis gjøre at flere kan sykle på vinteren, men da må sykkelstier også måkes og strøs.
- EL-bil bruk er relevant - jeg har elbil og det påvirker valgene mine..
- El-biler i kollektivfeltet er en uting. Mange kjører som gale og smetter ut og inn og skaper svært farlige situasjoner. Det bør satses på Ring 4 utenom Oslo i stedet for ny E 18, uten tvil!
- el-biler skulle ikke ha lov å kjøre i kollektivfeltet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- EL-biler ut av kollektivfeltet på E18 vest er grunnen til at jeg tar buss. Går mye fortere enn før.
- El-sykkel er løsningen. Sykklene er mer utsatt på dårlige veier: gjerne bruk mer penger på god asfalt så at den ikke slitter seg bort etter en sesong.
- El-sykkelsatsningen og bysykkelsatsningen til Oslo kommune er god!
- Elbil i kollektivfelt øker min reisetid med buss
- Elbilene må ut av kollektivfeltet snarest.
- Elbilincentivene må beholdes og/eller styrkes
- Elbilplasser bør prioroteres for elbiler på arbeidssted, framfor bensinbiler.
- Elendig planlegging av oppgraderinge av tuneller i Oslo. Burde vært påbegynt for lenge siden.
- Elendig undersøkelse. Vanskelig oppsett, kronglete formuleringer, og unødvendige spørsmål om Smestadtunellen som jeg hadde oppgitt at ikke var relevant for min reisevei.
- Elendige tilrettelagt for sykling i Oslo
- Elever og ungdommer som går på skole bør svare på underøkselsen. Jeg reiser ikke kollektivt på grunn av å måtte bytte buss til en stappfull buss. Med direkteforbindelse hadde jeg definitivt reist mer kolllektivt
- Elsker å sykle fra mars til slutten av oktober. Tar t-bane fra nov til ca. mars.
- Elsykkel er fantastisk. Det gjør sykkel som et godt alternativ som transportmiddel tilgjengelig for så mange flere, nær sagt uavhengig av høydemetre, antall barn som skal leveres i barnehage, regn, vind, snø..
- Elsykkel er genialt!
- Elsykkel er løsningen for meg
- En (av flere) hovedgrunn for at jeg tar sykkelen er at dett finnes dårlige alternativ til offentlig transport: for dyrt, for sjeldent, tar for langt tid. Mye av det samme for biltraffik: veier er dårlige, dyre, mye kø, parkering usikkert og/eller dyrt
- En altfor stor andel av syklistene som bruker sykkelveien mellom Lysaker og Aker Brygge faller i kategorien "hensynløs rabagast"
- En del bussjåfører har et ubehagelig kjøremønster. Kjører for fort frem til kryss / rundkjøringer for så å bråbremse. Ubehagelig for passasjerene.
- En ekstra avgang til og fra Bergkrystallen (Linje) er en veldig stor forbedring.
- En hovedvei som E18 bør ikke ligge langs vannet. Den bør trekkes innover i landet/marka. Langs vannet skal det være hus og andre aktiviteter.
- En husstand kan ha barn over 18 år også...
- En mer sikker og trygg sykkelvei, slim at man ikke er til hinder for bilistene eller forgjengere.
- En personlig betraktning er at en del forsinkelser kunne vært unngått med bedre samarbeid/koordinering. Ved f.eks. forsinkelser på tog medfører dette at reisende må over på buss, men busskapasiteten er begrenset da kun enkelte linjer stopper. Halvtomme ekspressbusser burde i slike unntakstilfeller kunne legge inn ekstraordinære stopp. Kapasiteten finnes der mao., men er ikke tilgjengelig. Ellers er elbiler i kollektivfelt (med kun fører ombord) en uting. Det samme gjelder selvsagt vanlige biler i rushtiden. Vil anta at 97 % (og det er ikke ironisk/overdrevet ment) av bilene gjennom Sinsenkrysset på morgen/ettermiddag har en person ombord.
- Enda flere sykkelveier,steng sentrum for biltrafikk,billigere kollektivtransport
- Endring av Kolsåsbanen fra bane 2 til bane 3 har medført mindre punktlighet. Kolsåsbanen er også den med flest passasjerer i rushtiden, antakelig fordi den er den eneste som går så sjelden som hvert 15. minutt.
- endringer i bekvemmelighet på reisen skyldes gravearbeider
- Endringer i kjøreruten til trikken. Mange holdeplasser er midlertidig lagt ned som gjør at det ikke er like lett å komme seg til og fra.
- Endringer i rutetabellen er negative for mitt vedkommende(hadde jeg hatt mulighet til å ta bil ville jeg gjort det), hadde derimot også avgangene hvert 7 min også gjalt fra kl 6 om morgenen ville tilbudet vært uendret.
- Endringer i rutetider på T-banen har medført at denne ikke lenger korresponderer med buss
- Endringer i t-banenettet i forbindelse med åpningen av Løren stasjon har medført endringer i rutetiden til linje 5 mot Østerås. LInjen skal fortsatt går 2 ganger i kvarteret, men jeg opplever at fordelingen av disse 2 avgangene ikke er balandert, dvs at de kommer rett etter hverandre, og at man derfor opplever lengre ventetid enn vanlig på Majorstuen hvis man skulle være uheldig å miste t-banen.
- Endringer i T-banesystemet linje 5 gjør at det er færre relevante avganger fra Tøyen til Vestli på vei til jobb. Tidligere var det 5 minuttermellom avgangene, nå er det blitt 15 minutter. Den n"nye" ringen kan jeg ikke benytte til jobb, da den går rundt hele sentrum først, og bruker 20 minutter lengre tid.
- Endringer på Spikkestadbanen har gjort togtilbudet på strekningen svært mye dårligere for pendlerene på strekningen. Uholdbart å kjøre lokaltog fra Spikkestad til Oslo, eller måtte bytte tog på Asker. Vi er flere som tidligere tok tog fra Spikkestad som nå kjører bil til Lier eller Asker.
- eneste er at 79 bussen kunne vært tydeligere på tabellen når den går bare til furuset t og når den går til grorud. Bruker mye tid på å vente på den som går til grorud, og samsvarer ikke med det som står i tabell fra ruter.
- Enkelte bussruter er veldig belastet i rushtiden, som 37, 20 og 54 bussen. Hadde vært fint med enda flere avganger.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Enkelte steder er veien/asfalt i dårlig stand. Huller, kanter(overganger) er for høye og ujevne. Rød farge for sykkelvei bør være obligatorisk.
- Er avhengig av bil i jobb. Kjører ril/fra Bærum-Økern og opplever mye kø og veldig lang reisetid til/jobb
- Er avhengig av bil, kanskje buss på grunn av alvor sykdom
- Er bekymret for at Oslo Kommune skal kunne bestemme at det er ok at alle kan passere deres bomstasjoner i fremtiden bare de betaler godt nok. Er nok viktigre å få inn bompenger enn at gjennomgangstraffikken kommer seg utenom byen på sin vei syd- eller nordover. Kan vel hende at også andre kommuner er lei av at "deres veier" er pakk fulle av hyttefolk, torsdag og fredag ettermiddag og mandag morgen. Hva med rushtidsavgift ut av Oslo. Folk i kommunene rundt Oslo har ikke så mange alternativ til hverken arbedssted eller transport til arbeid enn bil og da er det jo så lett å bli avkrevd en avgift.
- Er blitt vesen
- Er det mulighet for å få store pendlerparkering på Hauketo?
- Er endringen av kollektivtilbudet som har gitt meg dårligere tilbud
- Er fornøyd med rutene fra busterminalen (Grønland) til Finstadjordet på hverdager, men synes 411 ruten kan ha 15 min avganger litt lenger enn til kl 18 på lørdager inn til Oslo. Når 74 ruten ikke kan stoppe i Rådhusgaten (Kirkegata) så er tilbudet rundt Bankplassen veldig dårlig.
- Er ganske irritert over at jeg har fått 20 min lengre reisetid med kollektivtransport grunnet stengte tunneler. Billistene tar da i bruk sideveiene der lokalbussene kjører. Det blir kø, bussen kommer ikke fram osv osv. Det burde vært satt inn langt mer ressurser på å få billistene over på kollektivtrafikk og selvfølgelig økt kapasisteten på denne i perioden med stengte tunneler.
- Er generelt ganske fornøyd med kollektivtilbudet i Oslo sentrum.
- Er heldig bok å bo i gåavstand så påvirkes lite av trafikken! Tar kun t-bane når det er veldig dårlig vær!
- Er helt avhengig av tog for å komme på jobb. Alternativet er å kjøre bil som ikke er særlig gunstig. Skulle gjerne sett flere togavganger fra Myrvoll stasjon.
- Er helt avhengig av å reise tidlig til/fra jobb for å unngå trafikken, og det kan til tider være utfordrende både pga jobb og barn.
- Er positiv til at det blir flere og bedre sykkelveier, skulle gjerne hatt mindre diesel forurensing om vinteren
- Er priviligert med sykkelvei nesten hele strekningen. Endel humper og fortautaukandter kunne vært rettet ut
- Er rart at det skal ta lengere eller like lang tid å bruke tog til Oslo fra Son.
- Er stort sett fornøyd med kollektivtilbudet, både i nærområdet og i Oslo for øvrig.
- Er SÅ glad for at Møllergata skal åpnes for sykling i begge retninger. Det vil gjøre min HJEMreise mye raskere og lettere tilgjengelig.
- Er ukependler, og har her svart på reise mellom hybel og jobb
- Er vahengig av bil i jobben siden jeg driver service på røntgenutstyr på sykehus over hele landet. Har utrykningsberedskap til Oslo sykehus. Har alltid med mellom 40 og 50 kg verktøy og kalibreringsutstyr. Manuell transport av dette utstyret går utover helsa.
- Er veldig fornøyd med å reise kollektivt med båt, men veldig dårlig fornøyd med å kjøre buss vestover fra Oslo. Jeg veksler mellom å kjøre buss og båt, men både båt og buss går for sjelden. Bussen er også mye forsinket pga kø.
- er veldig glad for å ikke være jobbilist i disse tider - og utrolig fornøyd med t-banen. sykling funker også helt fint.
- Er veldig positiv til å benytte tog, men sørgelig at det relativt ofte er innstilte tog pga manglende bemanning. Dette burde kunne løses på kort sikt. Håper også togtilbudet styrkes i form av "sveitsisk presisjon" og hyppigere avganger.
- et spørsmål forsto jeg ikke - om man skulle markere tiden det tok å komme til jobb med det transportmiddelet man brukte i dag eller også alternative transportmidler.
- Etter at 71E-bussen sluttet å gå fra jernbanetorget, har reisen til jobben blitt markant lengre. Det fører til at jeg ofte kjører bil til og fra arbeid.
- Etter at det ble togavganger hvert 10 min til/fra Lillestrøm er det blitt svært bra å reise kollektivt.
- etter at ekspressbusser fra mitt hjemsted ble nedlagt er det blitt stappfullt på toget
- Etter at vi fikk linje 4 og 5 har vi som skal direkte ned til sentrum fått dårligere tilbud. Vi har fått 15 min ruter som til tidligere gikk hvert 7 min. Det er en halvering av tilbudet. Linje 4 er det nesten ingen som tar, for 90 % av de reisene skal direkte ned til sentrum og vil bruke 20 min og ikke 40 som det blir på nr 4. Det er måling til Stortinget. Avgang før det er det enda lengre avstand i tid. Mange av de som tar linje 4 nedover, bytter på økern og blir da med nr 5 videre. Linje 5 er stappfull om morgenen og på ettermiddagen. På ettermiddagen har vi det samme. Ingen vil bruke lang tid med nr 4 rundt, og ring nr 5 tar jo ikke de som skal hjem i fra jobb. Vi står som sild i tønne på linje 5 til Vestli som vi bare får hvert 15 min. Dette var ingen god planløsning for oss som bruker t-banen til og fra jobb.
- Etter linjenettet ble endret er min hverdag blitt mye kjipere med 11 min overgangstid fra linje 2 til linje 3 om morningen. Jeg bor på Trosterud og tok direktebane til Montebello. Jeg hadde det perfekt. Så ble det kjipt. Jeg er uendelig trist og skulle ønske det kunne reverseres.
- etter nye ruter på t-banen er det mange dager jeg må vente et helt kvarter på majorstuen på t-banen til Sognsvann. Dersom Kolsåsbanen er bittelitt forsinket skjærer det seg pga liten margin.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Etter nye t-baneruter er Sognsvannsbanen sjelden i rute
- Etter omlegging og ny Løren stasjon i 2016 har min kollektivreise til og fra jobb (Stovner - Blindern) blitt så veldig mye bedre! Slipper å bytte og reise gjennom hele byen, så jeg er storfornøyd nå?
- Etter ruteendringen vedrørende lørenbanen er tilbudet blitt betraktelig dårligere og jeg bruker lengre tid til og fra jobb. Dette har medført at jeg må benytte med av egen bil for å kunne rekke hjem i tide for å hente barn o.a.
- Etter ruteomleggingen i april har punktligheten til T-banen blitt dramatisk dårligere. Blir ikke overrasket om Kolsåsbanen i snitt er ca 5 min forsinket i rushen. Begge veier.
- Etter Rutes omlegging av bane 5 til Vestli er kollektivbruk ikke aktuelt...
- Etter å ha køet i over 40 år på E 18, har jeg mistet troen på at noe skal bli bedre. Alt for mange er involvert i planlegging. Alt for mange hensyn skal taes hensyn til. Skulle ønske noen kunne skjære gjennom med gode løsninger. Sykling er ikke et alternativ for folk som bor utenfor Oslo.
- Etterlyser tryggare, bedre sykkelveg --- mange konkliktar og inn/ut av trafikk på ruta
- Fantastisk at linje to ellingsrudåsen har doble t-bane vogner og kjører hvert 7ende minutt.. Det er til stor hjelp
- Fantastisk fornøyd med hyppighet på avganger, leddbuss og endret trassè på 70 buss. Det er i tillegg en stor forbedring i Enebakkveien når det nå kun er tillatt for buss i morgenrushet.
- Fantastisk med tog 4 ganger i timen, men noen avganger har for få vogner
- Farlige og kritikkverdige sykkelforhold i Kirkeveien
- Farligere på fortauet med flere syklister, spesielt i høy fart på elsykler
- Farligere å sykle/gå i området forbi/over Brynstunnellen enn før.
- Fikk et dårlige t-banetilbud da Løren stasjon åpnet. Alltid fullt på banen fra byen. Alltid forsinkelser som gjør at ventetiden på Sinsen er mer enn lovet.
- Fikk mange spørsmål om en stengt tunnel som ikke er relevant. Jeg fikk lengre reisetid når Løren T-banestajon åpnet. Neste gang tar jeg meg ikke bry med å svare på undersøkelsen. Sjekk sjemaet deres at det virker. Fy.
- Fiks Storokrysset! Alltid kork i retning Grefsen.
- file - måtte oppgi alder tross tekst som sa at det ikke er nødvendig. Også - bare spm om siste reise - ingen om vanlig reise
- Fin måte redusert fremkommelighet ved Brynstunnelen har blitt håndtert på. Litt kaos første uken, men å går det smooth.
- Fin undersøkelse!
- Fine sykkelveier som stadig blirbedre, fantastisk salting av sykkelveier fra Lysaker til sentrum i vinter
- Fint at bussen har eget felt på Mosseveien. Går raskere igjen nå som El-bilene er ute av feltet.
- Fint at kollektivet blir utvidet/mer av. Lykke til!
- Fint at T-banen går oftere
- Fint at trafikksituasjonen i Oslo og Akershus granskes nøye. Viktig at kollektivtilbudene blir utbygget.
- Fint at tunnelene blir oppgradert og sikrere
- Fint med sykkelvei nesten hele veien - men utrygt og uoversiktlig i kryss
- Fint med undersøkelse. Rutetilbudet på T-banen er dårligere etter at Løren stasjon åpnet.
- Fint om infotavlene fra veitrafikksentralen kan være hyppigere i bruk
- Fint om sykkelveien nord/østfra kan forbedres ved Alnabru; Strømsveien over E6 videre Breivollveien over i Strømsveien foran bussgarasjen osv. Mye kryss/rundkjøringer/utkjøriner, litt skummelt å sykle.
- Fint om sykkelveier hadde blitt prioritert. Jeg er redd for å sykle på veien pga dårlige forhold og mange uaktsomme/utålmodige/frekke bilførere.
- Fint tiltak
- Fint å bli hørt å få gitt uttrykk for frustrasjon rundt Brynstunellen. På en strekning som normalt skal ta 12 min bruker jeg nå opp mot en time. Synes det er hårreisende at arbeidet i Brynstunnellen skal ta over 1 år. Den er ikke lang. I andre land hadde de gjort dette på to måneder! Skaper utrolig stor ulempe for barnefamilier særlig. Stor forskjell på å hente små barn en time senere hver dag! Og veldig irriterende å måtte gå ned i stillingsprosent (og lønn) . Kollektivt er uaktuelt når man skal levere barn to forskjellige steder før jobb.
- Fint å bo så nærme jobb så jeg kan gå eller sykle.
- fint å gå i Oslo
- Fint å stenge el-bilene ute fra kollektivfeltet. Dette sparer veldig mye kø og forsinkelser. Det er alt for mange el-biler til at de skal få kjøre i kollektivfeltet lenger.
- Fjern det sosialistiske byrået i Oslo øyeblikkelig - de er en skam for utviklingen av trafikksistuasjonen for ALLE typer trafikanter i Oslo.
- Fjern MDG, takk!
- Flaskehalsen i min jobbreise er å passere Storokrysset med sykkel, her er det null tilrettelegging når man kommer ovenfra. Den andre utfordringen er sykkelveiene som slutter eller begynner vilkårlig (og aldri går gjennom kryss, der de trengs mest), noe som gjør at jeg foretrekker å sykle i veibanen.
- Fler avganger og lavere priser på buss/bane/trikk gir mindre bilkjøring.
- Fler togavganger mellom Oslo -Ås og Østfold
- Fler velger motorsykkel (miljøvennlig/praktisk), men det er ikke tilstrekkelig med parkeringsplasser i sentrum.
- Flere av spørsmålene har upresise svaralternativer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Flere avganger og raskere reisetid er ønskelig
- flere avganger på T-bane nr.4 i helgene
- Flere avganger på Østensjøbanen etter oppgraderingen er en suksess.
- Flere burde bruke T-banen nå som det er flere avganger. Undersøkelsen var grei
- Flere bussvaganger, større busser (for trangt og lite sitteplasser), elektrisk drift
- Flere båt avganger til Nesodden og hurtigbåter
- Flere direkte ruter inn til Oslo med 421 - dvs, flere busser som ikke går innom Olavsgård. Behold/innfør mer av sekundnedtellingen ved lyskryss.
- Flere innfartsparkeringer til T-bane/Tog og flere avganger morgen/ettermiddag på T-bane
- Flere kolektivfiler, mulighet til å parkere ved jobben.
- Flere kollektive alternativer bør ha ekspressruter i rushtiden.
- Flere kollektivfelter for buss.Større veier, mindre forsinkelser på buss/ t-bane ønskes.
- Flere litt uklare spørsmål. Feks. spm. om antall minutter på de ulike transportmidlene - var det ment hvor mye hver av dem ville tatt, eller hvor mye jeg faktisk brukte hver av dem? skjønte ikke det. Har også svart at ikke jeg ble berørt av arbeid på smestadtunnelen, men trafikken inn til oslo på e6 har blitt positivt påvirket av det. Ønsker også å nevne at det å reise kollektivt til bla. Bjørndal fra min adresse (1448) er veldig kløfete/tungvindt.
- Flere mennesker i som reiser kollektivt; det er fullere på buss/bane
- Flere og bedre sykkelveier
- Flere pendlerparkeringer ved kollektivknutepunkt
- Flere reiser kollektivt, men kapasiteten øker ikke.
- Flere spørsmål er om min siste reise; det var reisen til jobben. Men denne reisen er ganske anderledes fra min reise fra jobben, noe som kommer ikke frem i undersøkelsen.
- Flere sykkelfelt!
- Flere sykkelveier i Oslo! Flott hvis det ble lagd en sykkelvei langs hele Grenseveien.
- Flere sykkelveier, flere sikre sykkelparkeringer!
- Flere t-bane 5
- Flere tilfeller av hull i bakke og risikoferd på sykkel. Sykkelveier bør utbedres i hele Oslo!
- Flere tog avganger trengs.
- Flott at 58 bussen har stoppested i Sandakerveien
- Flott at dere la ned Nybrua trikkestopp.
- flott at det blir gjort undersøkelser. Kan man "time" utbedringsarbeid på samme veistrekning slik at konsekvensene blir fordelt? Både Smestad-, Granfoss- og Bryntunnellen samtidig ga mye kø på Ringveien
- Flott at det satses på utbygging av kollektivtrafikk og sykkelveier!
- Flott med kvartersavganger på Norges statsbaners linje L1!!!
- Flott med nytt bredt rødt sykkelfelt i Maridalsveien! "Miljøgata" Fredensborgveien er en vits...Farlig for syklister der.
- Flott og nødvendig med utbygging og vedlikehold av sykkelnettet
- flott tilbud på t-bane i Oslo, vurderer til å over til tbane/buss,
- Flott å reise kollektivt!
- Flytter til Nesodden og ønsker meg raskere båtforbindelse på dagtid.
- flyttet fra sagene (0461, oslo) til ankerveien i april 2016, og merket mye til arbeidene i smestadtunnelen da jeg kjørte fra sagene til lilleaker hver dag.
- Flyttet og skiftet jobb det siste året
- Fokus på bedre sikkerhet for syklister
- Folk kjører ikke bil fordi det er festlig, men fordi der er få alternativer for de som bor utenfor Oslo men jobber i. Alle kan ikke BO og jobbe I Oslo. Ingen gidder å bruke 1,5 time til eller fra jobb pga mange bytter mellom ulike transportmidler, innom sentrum for å bytte, stå i samme kø som når man kjører bil osv.
- Folk som skal levere i barnehage og skole trenger parkeringsmulighet ved kollektiv. I oppegård er denne meget begrenset hvis du kommer litt sent. Eneste alternativ for mange småbarnsforelder er derfor bil. Det er heller ikke særlig mye dyrere.
- For 25 år siden bosatte vi oss bevisst i gangavstand til jobb. Det er vi storfornøyde med.
- For arbeidstakere i skift/turnus vil kollektivtransport ofte være et ikke-eksisterende alternativ, noe som gjerne "glemmes" i undersøkelser og debatter.
- For det første vil jeg nevne at åpningen av Løren stasjon og reduksjon av tilbudet på lijnje 5 har ført til at t-banen er veldig full på de avgangene som går direkte fra Jernbanetorget og til Hasle stason og videre. Det blir presentert som en stor nyhet og et forbedret tilbud, men for oss som bor i Groruddalen og arbeider i sentrum er dette ikke noen forbedring, det er en forrverring. T-banen er full av folk. En annen ting er at byrådet snakker mye om fortetting i Oslo (spesielt Groruddalen), men det er ingen planer for utvidelse av kollektivkapasiteten. Et eksempel der er den nye Hovinbyen, her planlegges det en ekstrem økning i befolkningen, men uten at det planlegges nye t-bane linjer eller annen kollektivtransport. Det ser ut som om det skal bli flere som bor i byen, men at disse ikke skal ta kollektivtransport. Videre har det nye byrådet gjort det dyrere og vanskeligere å parkere etter kl. 17 (15 på lørdager) i Oslo, men uten å utvide kollektivkapasiteten på samme tidspunkt. Det virker som om det viktigste er at forbruker skal straffes enn at tilbudet skal bli bedre.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- For dyrt
- For dyrt å reise kollektivt. Uheldige formulerte spørsmål i undersøkelsen.
- For dårlig bussforbindelse fra Lommedalen!
- For dårlig kapasitet når det gjelder bilparkering på togstasjon (Brakerøya)
- For dårlig kapasitet på togene. Alltid overfullt i rushtiden.
- For dårlig og usikker sykkelvei i Oslo sentrum
- For dårlig organisering av alternative transportmuligheter ved forsinkelser / problemer med togtrafikken
- For dårlig prioriotering av kollektivtrafikk i Fet og Skedsmo kommuner. For dårlig kapasitet på Kongsvingerbanen (tog) og på veibru over Glomma
- For dårlig utbygd veinett og kapasitet ned Vollsveien fører til lange og unødvendige køer. For få bussavganger fra området rundt Øvrevoll.
- For dårlig utbygget kollektivnett
- For dårlige sykkelveier i Oslo, mye dårlig asfalt på mange strekninger
- For fulle busser ...flere busser i rushtiden
- For fulle tog i rushtiden!
- For få avganger Oslo - S til Løren Statsjon
- for få avganger på Østfoldbanen til at det er optimalt
- For få avganger, kollektivt. Trangt og ubekvemt. Egne busstrasseer bør lages.
- for få busser, blir kjørt fra da bussene blir for fulle
- For få og for dårlige sykkelveier
- For få sykkelfelter i Oslo sentrum, til tider farlig.
- For få togavganger og ingen busser fra jessheim, tvinger meg til bilkjøring
- For få togavganger på min strekning, overfylte tog og ofte forsinkelser/kansellerte tog uten alternative tilbud
- For få togavganger/buss om kvelden!
- For lang tid i minutter ved å bruke kollektivt
- for lite kapasitet på Kolsåsbanen
- For lite samferdsels-diskusjon offentlig, og etaten er for passiv. Samfunnet endres, det går for sakte. Få fram gulrøttene for raskere endring.
- For lite satset på buss og kollektivfelt i og fra oslo sentrum og vestover
- For liten kapasitet på T-bane -Overfylt på T-baner.
- For liten kapasitet på trikk om morgenen, bare ståplasser.
- For litt fokus på trafikk sikkerhet og ingen fokus på el sykler
- For mange biler
- For mange feil på signalanlegg og dårlig info (tog). Ingen kollektivtransport går ned til Bankplassen.
- For mange i Oppegård er det viktig at toget går ofte og når det skal. Det er ikke noe alternativ å sitte i bilkø
- For meg er det umilig å benytte meg av kollektiv noe jeg kunne ønske. Kolektivtilbudet må utvikles og utvides ebtydelig!
- For meg gikk det betraktelig mye fortere å riese til jobb før Østensjøbanen åpnet igjen. Direkte bussen fra byen til Bjørndal kuttet betraktelig på reisetiden min. Mindre stressende var det også.
- For min del er kollektivtrafikk uaktuelt pga tiden det tar, føler dette hadde altfor lite fokus når ekspressbusser de siste årene har blitt fjernet fra områdene rundt Akershus og inn til Oslo
- For min del har dirrekte t-bane fra hjem til arbeid hatt mest å si ift reisetid
- For min egen del er det synd at 13-trikken fra vest ikke lenger passerer Nationaltheateret på vei til sentrum.
- for mye fokus på Brynstunnelsen- den er lite relevant for meg
- For mye forsinkelser ved arbeidstids start og slutt. Må få fjernet flaskehalser inn/ut av Oslo.
- For mye kø med bil + dyrt med bomringen, tar for lang tid med kollektivt (flere overganger)
- For mye togforsinkelser
- For oss syklister er det viktig å få bort dieselbilene.
- For stor økning av godstransport og anleggstrafikk på veiene
- For trangt på t-banen
- For trangt på Tbanen om morgen/kveld
- For tregt gjennom sentrum med buss. Sinsen til Solli
- For å kjøre kollektivt er det viktig at buss/tog er presist og at det er sitteplass.
- for å redusere bilbruken må muligheten til kollektivtransport økes og gjøres mye rimeligere.
- Forbedre punktlighet med tog.
- Forbindelse mellom Storo T og Helsfyr T har blitt betydelig værre etter at Løren T åpnet.
- Forbud mot el-biler i kollektivfeltet på Mosseveien har virket positivt
- Foretrekker å kjøre kollektivt, da det er mer avslappende enn å kjøre bil, samt raskere
- Foretrekker å reise kollektivt. Har en fantastisk reisevei, selv om den fremstår som lang for andre
- Foretrekker å reise kollektivt. Mener det bør bli mye billigere for å motivere folk til å reise kollektivt. I tillegg er det viktig med god korrespondanse.
- Forferdelig
- Forholdene bør legges bedre til rette for syklister på min arbeidsrute

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Forholdene for vintersykling i Oslo har fortsatt litt å gå på. Ring 2.
- Formen på spørsmål om arbeidsreise, fra bolig til jobb, og eller også fra jobb til bolig?
- Fornebu bane MÅ bygges straks.
- Fornøyd med 418 ruten når den først kommer som oppført.
- Fornøyd med begge
- Fornøyd med min arbeidsreise og at det er blitt flere togavganger.
- Fornøyd med reisetiden, men ønsker flere togavganger enn en pr. time.
- fornøyd med reisevei, nesoddbåten. Jeg arbeider jo ikke selv lør/søndager,men noen gjør jo det og ønsker derfor oftere avganger for båten lør/søn,
- Fornøyd med toget
- Forstår ikke hvorfor det skal ta så lang tid med brynstunnelen. Vet det er privathus i området men allikevel...
- Forsøke å sette opp flere togsett nordover. Det er så trangt at snart tar jeg i bruk bilen...
- Fortau og sykkelstier ønskes mer av
- Fortestt å lage flere sykkelveier
- Fortsatt mye mer forsinkelser og tull med tog enn det NSB innrømmer. De jukser helt sikkert med statistikken. detyv som redder dem er at det går flere tog enn før slik at man kan hoppe på en slenger.
- fortsett arbeidet med å tilrettelegge for sykler
- Fortsett med el-biler UTENFOR kollektiv-feltet på mosseveien. Det har gitt store fordeler til busspassasjerene!
- Fortsett med tilrettelegging for sykling
- Fortsett med å opprettholde godt kollektiv transport tilbud, og med hyppige avganger. Togtilbudet burde utvides da det ofte er svært fult på togene på morgen og ettermiddag.
- Forverring av reise skyldes flere stopp for lokaltoget mellom Sandvika og Lysaker (strekning Heggedal-Oslo for meg). Flere vil tatt toget om det gikk mer direkte og raskere til Oslo
- Fra 2012 til 2016 har jeg fått 20 minutter lenger reisevei hver vei, uten at verken jobben eller jeg har skiftet adresse. Jeg tar buss til Nittedal, og beslutningen om å legge om ruten og siste holdeplass til bussterminalen har medført at reiseveien har blitt mye lenger. Dersom jeg skal ta samme buss til/fra jobb som i 2012-2014 så mister jeg 20 minutters arbeidstid, hvorav jeg tidligere fikk 10 minutter ekstra. Dersom jeg skal bruke mindre enn en time hver reisevei må jeg bruke transport utenom rushtid. Det korrespondere heller ikke med buss og annen kollektivtransport i sentrum, slik at jeg bruker vesentlig mer tid på å vente.
- Fra 2013-2014 reiste jeg kollektivt, som pleide å ta meg 30-40 minutter. Gikk over til bil i 2014 på grunn av praktiske årsaker, og kortere tidsforbruk til/fra jobb (mer fritid)
- Fra Manglerud Tbane er siste tbane der det er mulig i få sitteplass den som går kl 07.18. Fra da av må man stå til sentrum frem til kl 09. Og på mange av dem som sild i tønne i tillegg. Så mener politikere at flere skal ta kollektivt? Tilrettelegg heller for bil, så alle får en behagelig reise til jobb.
- Fra Oslo sørøst for bygrensa er det bare omveier for syklister, og toget går for sjelden inn mot Oslo. I spørreundersøkelsen gis det lite rom for å finne ut om transporten varierer. Selv bruker jeg vekselvis tog, sykkel, bil -- og uansett må jeg bruke føttene i minst ti minutter i tillegg
- Fra Sinsen krysset til Mortensrud er det jo behov for endringer. Å kjøre den strekningen mellom kl.14 og 18 tar jo ca.2 Timer.
- Fulle to og ståplass
- fulle trikker om morgenen- send noen flere! Ofte togforsinkelser...
- fulle varme tog er kjempegøy...
- Fungerer fint å sykle på dager hvor regnet ikke spruter ned. MEN: fra Aker Brygge og gjennom sentrum tar det uforholdsmessig lang tid å sykle, kanskje opptil 1/3 av total tid på sykkel. T-bane: ståplasser fra Jar st og inn til byen på morgen. Reisetiden på denne banen har økt de siste årene, både pga økt av-påstigningstid, men også grunnet ruteomlegging tror jeg. Virker som at banen bruker lengre tid inn til Majorstuen st nå enn for fem år siden. Ekspressbussen i Vollsveien (132) - helt upålitelig etter kl 07.30 grunnet stamper i kø.
- fungerer for det meste fint
- Fungerer helt perfekt for min del. Ved retur er buss 76 borte, så jeg går til Helsfyr, ca 20 min. Positivt med litt bevegelse og det får like fort som å vente på buss 66 ifht rutetid etter avsluttet arbeid.
- Færre avganger på Vestlibanen (5) på strekningen Hasle-Stortinget etter åpningen av Løren stasjon..
- Føler meg utrygg på sykkel i trafikken. Stor trafikk og dårlig tilrettelagt for syklister.
- Føles særdeles lite relevant for meg siden jeg går eller sykler hele året
- Før brukte jeg å ta med hunden i bilen når jeg hadde lange dager. Det er ikke mulig lenger pga arbeidet i Brynstunnelen
- Før ombyggingen av Østensjøbanen hadde vi direkte bane til Blindern. Nå må vi bytte. Ellers er arbeidene i Bryntunnelen er stor belastning i bydelen jeg bor, både pga redusert framkommelighet når trafikken spres ut over store alternative deler av veinettet, og fordi bokvaliteten reduseres når det står bilkøer i timesvis i området.
- Før Ruters omlegging i desember 2014 benyttet jeg ekspressbuss rute 334 som jeg fremdeles savner dypt. Da gikk jeg på bussen på Sand der jeg bor og gikk av på Oslo bussterminal. Nå må jeg bruke buss til Gardermoen, gå gjennom halve flytterminalen og vente på toget til Oslo.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- førnøyd kollektiv transport
- Få bedre tilrettelagt for sykler i områder ved jernbanetorget.
- få bilene ut av oslo sentrum og tilrettelegg for sykling. det er i avstand kort veg gjennom sentrum, men bruker lang tid grunnet elendige forhold. det oppleves heller ikke rygt. gratis parkering tilbudt av virksomheten bør beskattes.
- Få bussavganger etter 1700
- Få elbilene ut av kollektivfeltet. Det skaper dårlig flyt når de trenger seg inn i den vanlig køen.
- Få elbiler ut av kollektiv feltet, de gjør at bussene kommer forsent
- Få fortgang i ny toglinje og vei til Hønefoss!
- Få igang utbygging av T-banenettet
- Få lagd tunnel med dobbelt spor igjennom sentrum for t-banen så fort som mulig
- Få mer fart på utbygging av trygge sykkelveier og Fornebubanen
- Få mer sykkelvei da slutter jeg å kjøre bil
- få noen til å fikse traseen fra Brugata/krysset mot Gunerius og ut i ring1 så det blir mulig å sykle der
- Få og lite korresponderende muligheter mellom Bøleråsen og Oslo S
- Få på plass Fornebubanen - det tar en evighet å komme seg fra vest til nord ellers!
- Få spørsmål relatert til hvordan en kan forbedre kollektivtjenestene. Feks - Synes du det er tilstrekkelig med avganger på din kolletivrute? Synes du renholdet på buss/T-bane er godt nok?
- Få tilbake buss 71E!!
- Gammeldags tilnærming til trafikksituajonen i Oslo. Forbedringer går klart utover brukere. Miljø skal ivaretas men ikke nødvendigvis av kolektivtransport. Det er lett å tilrettelegge en fornuftig infrastuktur. Kostnaden er politisk betent men sikkert mer akseptabel enn situasjonen i dag.
- Ganske irriterende å trenge å svare på så mange spm om Brynstunnelen etter at jeg krysset av for at stengning av denne overhode ikke hadde påvirket meg.
- Generelle veiarbeider som pågår i årevis er ofte en plage.
- Generelt dårlig kapasitet og tilstand sykkelveinettet i Bærum og Oslo
- Generelt er trafikksituasjonen blitt mye bedre de senere år etter utbyggingene som er gjort i Oslo. Det var mye verre trafikksituasjon både for 30 , 20,10 år siden. Spesielt utbyggingen av operatunnelen har hjulpet enormt.
- Generelt fornøyd med kollektivtilbudet i Oslo
- Generelt om off. transport. Dere kan ikke legge ned bussruter. Det er ikke alle som jobber på i nærheten av en stasjon, og det går ikke tog på kryss og tvers i dette landet. Dere oppfordrer folk til å kjøre kollektivt. Da får dere jammen legge til rette for det. Bilene blir ikke borte fra veien med slik tankegang dere har. Og mange må bruke bilen. Skjerp dere
- Gevinsten ved bil til jobb er enorm. Lang vei til bane (kollektiv transport), ingen matebuss, dermed langt å gå (i begge ender). Dyrt riktignok, og ille å bli mobbet av et ungt byråd fordi man fortsetter å være i jobb. Sykling er ok for den gruppen som bor sentralt, på Grünerløkka f.eks. Ellers fremstår kommunikasjonspolitikken i Oslo nå som mobbing av eldre og uføre. Provoserende og fornærmende.
- Gir ikke riktig bilde av hvordan reise til og fra arbeidet er
- gjerne bedre kollektivløsninger til kværnerbyen. kløhete at eneste tilgang er via sentrum
- Gjerne flere sykkelsti!!!
- Gjør noe med døren til nedgangen til T-banen på Helsfyr (Fyrstikktorget) slik at det er mulig for folk å komme både ut og inn samtidig.
- Gjør Oslo sykkelvennlig raskt!
- Gjøvikbanen må få flere avganger!
- Gjøvikbanen tar altfor lang tid. Det bruker like lang tid som bil. Gran -Oslo
- Glad for Oslos sykkelsatsing men også glad for utbygging av bilveier
- Glad jeg kjører el-bil
- Glatte fortau om vinteren gjør det vanskelig å gå
- Gleder meg til det blir ferdig og at det blir FLOTT sykkelvei, særlig forbi rundskjøringa ved Brynsenteret
- Gleder meg til det nye sykkelveinettet er på plass. Har syklet mindre i år fordi det er flere syklister på veien og ikke gode nok sykkelforhold.
- Gleder meg til Follobanen blir ferdig
- Gleder meg til Ringeriksbanen er på plass!
- Gleder meg til sykkelveien blir ferdig i hele Tvetenveien! Skulle ønske det fantes flere godt merkede sykkelruter i sentrum, for meg særlig mellom Grønland og Bislett. I dag veksler jeg på å sykle i sykkelfelt, i bilveien og på fortauet, og det er en del hindringer underveis som gjør at jeg må gå av sykkelen og trille kortere strekninger, f.eks. i Hammersborgtunnelen.
- Gleder meg til utviklingen av sykkelveier etter nettopp å ha vært på studietur til München med jobben! I bykjernen kan vanlige folk klare seg uten bil - ingen problem.
- Gleder meg til å se noen oppsummeringer fra denne undersøkelsen
- gode sykkelstier, og økt kollektivtransporttilbud vil være et gode for både miljø og service
- Godt arbeid, lykke til
- Godt formulerte spørsmål, intuitivt å svare. Bra!
- Godt fornøyd med at kollektivtilbudet bedres, særlig gjelder det tjenestetilbud og driftsstabilitet for T-banen

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Gradvis bedre for syklister de siste 2-3 årene, savner bredere og trygger sykkelfelt
- Gradvis bedre sykkelveinett og behov for mosjon gjør det lett å bruke sykkel :-)
- Granfoss-tunellen kan gjernefortsette å bare ha ett løp, da det blir mindre kø-sniking og omtrent samme kapasitet.
- Gratulerer med verdens værste planlegging og gjennomføring av oppgraderinger av tuneller. Det må være verdens dårligste prosjektplanlegging og gjennomføring. 14 mnd på 600 meter?
- Graving i Oslo sentrum skaper problem for sykkel
- Grei at man sykler, men de burde følges mer opp, eks.kjører på rødt lys osv
- grei trafikksituasjon for meg - grei undersøkelse- håper dener nyttig
- Grei undersøkelse. Kollektivtrafikk fra Nesodden til Oslo tar tid, men er stabil.
- gruer meg til arbeidet med Vålerenga tunnellen, vurderer å gå ned til redusert stilling
- Grunnen til at jeg ikke arbeider videre utover fylte 67 år er at kollektivtilbudet mitt (dvs lokaltog Holmlia-Oslo S t/r) er så uforutsigbart. Dvs forsinkelser, uforutsigbar og overfylte tog du der man av og til ikke vet om man får plass i.
- Grunnen til at jeg ikke blir merkbart berørt er at jeg jobber fra 23:00 til 06:00
- Grunnen til at jeg kjører bil er stappfulle busser hjem fra jobb og bytte av busser
- Grunnen til at vi kjører bil er min mann som jobber på Lutvann. Det blir for mye bytting av kollektivfremkomstmidler for han og han bruker dobbelt så lang tid på jobb. Hadde begge jobbet i sentrum eller det var bedre kollektivtilbud gjennom byen, hadde vi benyttet kollektivttransport.
- Grunnet fortsatt dårlig infrastruktur hos jernbaneverket, så er det ofte forsinkelser, og det er en utfordring å være pendler med tog.
- Grunnet stenging av smedstadtunnelen og brynstunnelen har det vært mindre trafikk spesielt på vei til jobb. Opplever at det stort sett er like mye trafikk som tidligere når det gjleder hjem fre jobb
- Grunnet sterk allergi mot dyr og dyrehår/hudrester kan jeg ikke ta offentlig kommunikasjon. Jeg er derfor "tvunget" til å ta bil så lenge jeg arbeider i Oslo. Jeg savner dyrefrie vogner på bane og buss.
- Går når jeg ikke sykler. Har stort sett sluttet med kollektiv. Det er for fullt.
- Går ofte til jobb. Lite tilpasset for myke trafikanter ifm innkjøring til Brynsalleen
- Hadde det gått fler tog fra/til Ås, ville jeg blitt boende der. For dårlig med to tog i timen under rushen. Alltid fullt på toget.
- Hadde det vært halve prisen på månedskort og garantert ledig parkering på lier stasjon, hadde jeg tatt toget. Nå er det for dyrt og risikabelt ift å rekke toget hvis jeg ikke finner plass. Toget er og overfyllt så det burde bygges ut spor her istedet for mer bilvei.
- Hadde gjerne tatt kollektivt, men da bruker jeg over 1 time til jobb, mot 15-18 dersom jeg kjører egen bil.
- Hadde jeg hatt bil hadde jeg brukt den pga utrolig dårlig kollektivtilbud
- Hadde min kollektiv ikke tatt over 4 timer hver dag, hadde jeg tatt buss fremfor bil. Grunnen til at det går så fort som 65 minutter hver vei med bil er for at jeg kjører utenom rushen. Skulle jeg ha kjørt da, ville tiden blitt utvidet med 30-60 min ekstra.
- Hadde reist kollektivt og syklet oftere om bedre tilrettelgginger
- Hadde tatt buss oftere dersom den hadde vært mer presis. Hadde spart meg for tid, fremgår nå hvor jeg ofte må gå grunnet forsinkelser.
- Hadde tatt kollektivt hvis jeg hadde sluppet å bytte underveis
- Hadde tatt t-bane om den hadde vært gunstigere 64kr er for mye, pga hjemmekontor blir også månedskort for dyre, omlegging av linje3 er også et hinder for bruk av t-bane
- Hadde valgt kollektivt oftere hvis det ikke var så fullt.
- Hadde vært fint dersom Ski-toget ikke alltid var fullt. NSB må sette opp flere togsett på denne strekningen
- Hadde vært fint om arbeidsgiver kunne tilby sykkelparkeringsplasser under tak/halvtak for oss helårssyklister. Man legger til rette for elbiler, men bryr seg mindre om oss som er enda mer areal- og miljøvennlige.
- Hadde vært fint om banen fes Majorstua til Frognerseteren tok mindre tid!
- Hadde vært supert med flere avganger for 24-bussen, særlig utover ettermiddagen. Plunder å komme seg til Skøyen langs Ring 3 etter 17. Om avgangstidene hadde blitt utvidet til 18 eller 19 på ettermiddagen (ok med lavere frekvens) ville det betydd mye for hvor praktisk det er å reise streknignen. Når bussen slutter å gå så tidlig blir bilbruk mye mer praktisk.
- Hadde vært ønskelig med bedre muligheter for pendlerparkering ved togstasjonen da denne er fyllt opp i 0730 tiden om morgenen.
- Hadde ønsket å benytte kollektivtransport men tar for lang tid. Dårlig korrespondanse på tvers med buss (for lenge å vente ved bussbytte)
- Halve tiden på buss går med i å stå stille i trafikk-kø. Alt for mange personbiler i sentrale Oslo. Hender også at når bussen endelig kommer, kommer det to busser samtidig etter hverandre, hvorav den ene er overfylt og den andre nesten tom.
- Halvert frekvens på linje 5 i forhold til før er en forverring for meg.
- Har bevisst søkt jobb med få utfordringer ift logistikk ihverdagen
- Har blitt mye mer kø inn og ut av Oslo i det siste.
- Har blitt veldig bra med 8 T-baner i timen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Har byttet arbeid 1 mai, tidligere benyttet jeg buss og t-bane, var ulempe med endring av avganger med buss 76/nedleggelse av 76X
- Har dag- og ukependlet i 33 år fra Hønefoss. Stadig dårligere busstilbud og lengre reisetid gjorde at jeg ble bilpendler i fjor sommer. Reiser kollektivt innen Oslo på møter etc.
- har egentlig ingen motforstillinger mot å reise kollektivt, men svært problematisk når NSB mangler kapasitet
- Har El-bil. Faktisk billigere enn tog Lillestrøm-Oslo
- Har el-sykkel med automatgir. Den tar meg overalt, opphever motvind og fremmer trafikkansvarlig kjøring ved at den er rask og tung, bidrar til at jeg rekker lys og forkjørsrett i rundkjøringer(må tenke mer som bilist).
- Har en enkel og effektiv reise med båt og buss
- Har for lang reisevei, derfor misfornøyd.
- Har ganske kort reisetid pga har tilpasset meg trafikken, reiser inn før rushtiden og hjem før eller etter rushtiden
- Har hund og katt, og familie utenbys, derfor har jeg bil. Nødvendig når jeg skal til veterinær eller på besøk med dyr til familie og venner som bor andre steder i byen eller et par timer utenfor byen. Reiser dit 1 - 2 ganger per mnd.
- Har hørt rykte om at ekspressrute 144 vil bli endret, dette vil i tilfelle forringe mitt reisetilbud betydelig
- Har ikke bil. Bruker ikke offentlig transport til jobb, da jeg bor 10 minutt fra arbeidsplassen.
- Har ikke tid. Må jobbe.
- Har ingen
- Har kjørt el-bil til jobb i 9 år tar 10-15 minutter. Offentlig transport tar 40 min hver vei, så det lønner seg ikke.
- Har lite problemer med trafikksituasjonen. Pga mange bussskifter tar jeg bil for å spare tid Ca 30minutters forsjell hver vei.
- Har merket noe mer forsinkelser og venting ved Østerås enn tidligere
- har nattarbeid, men de gangene jeg må inn om dagen tar jeg toget.
- Har nytte av bedre sykkeltilrettelegging i Uelandsgt og Helgesengt
- Har ofte sentrum inkludert i reisevei på sykkel. Kryssing av Sannergata ved Thv. Meyersgt. er en trafikkmessig skandale :-)
- Har opplevd å bruke to timer fra Vestli til Hellerud hjem fra kveldsvakt med t-bane. Jeg velger å kjøre bil når forbindelsen på tvers i Groruddalen er så dårlig
- Har savnet trygg sykkelparkering.
- Har selv valgt å bo i sykkel- eller gåavstand til jobb.
- Har som regel ventetid på en time fra jeg er ferdig på jobb til neste tog
- har svart ut fra at lengste transportetappe, som er til fots 20 min, så tar jeg toget Asker-Lysaker i 10 min
- Har tenkt å bytte ut bensinbil med el-bil snart.
- Har tidvis behov for å bruke min privatbilen til arbeidsreiser utenom kontorstedet.,
- Har vært alt for mye forsinkelser på t-banen etter at Lørenbanen åpnet. Punktligheten på t-banen var vel nede i 10 % eller noe..?
- Har vært endel feil på Drammensbanen. Irriterende og slitsomt å ikke vite når jeg kommer meg hjem.
- Hasle T-banestasjon er sannsynligvis den eneste stasjonen i Oslo som har fått dårligere tilbud siden åpningen av Løren stasjon. Teknisk forståelig, men synd for det raskt økende antallet folk som ber der...
- Hei! Synbes ikke denne undersøkelsen ivaretar mine behov, og vurderer faktisk ikke å sende inn da jeg frykter at den vil bli "brukt mot sin hensikt" i og med jeg synes spørsmplene rammer helt feil. Jeg er egentlig veldig positiv til offentlig transport, men min bopel og arbeidssted harmonrnerer ikke med offentlig transport. Selv med verste kø sparer jeg i underkant av 1 time på å kjøre bil i forhold til offentlig transport. Med 2 mindre barn i husholdningen er al den tid jeg kan få hjemme nødvendig - i forveien er jeg allerede nå borte ca 10 timer om dagen inkl. kjørsel. Jeg ligger akkurat under grensen for å trekke fra bompenger på skatten (sparer ca 1t 50 minutte på bil vs offentlig transport - i tillegg til at jeg mister fleksibilitet i forhold til å kunne ha mulighet for å hente eller bringe barn i barnehage - om jeg skulle ta offentlig transport skulle minste ha en dag i branehagen fra kl 6-17 og det er absolutt ikke aktuelt. Min mann har også 1 time pendling pr vei (Hamar) der han bruker offentlig transport). Nye bompenger rammer veldig skjevt etter min mening. Det som virkelig kunne hjelpe mig er: 1. mulighet for pendler parkering på Gardermoen. 2. At det blir et knutepunkt på stekningen Lillestrøm-Oslo S. Det er som sådan ikke tiden fra OSL-Oslo S i offentlig transport som er problemet, men tilkoblingen til å komme på toget og komme fra Oslo S til min arbeidsplass på Løren. Den nye stasjon på Løren er ikke noen hjelp for meg i forhold til å spare tid. Alternativ at NSB prioriterer en strekning som Dal-Oslo S. Om det i rush tiden kunne være et tog som gikk direkte fra Dal-Oslo S ville det være et attraktivt alternativ for en som meg i og med parkering på Dal er enkel.
- Heia Skeid
- Heilt umulig og komme seg til jobb med bil om morgonen utan og starta før
- Helgerutene for t-banene gjør det vanskelig for folk som jobber tidlig i helgene, og den nye lørenbanen gjør at linje 5 er stappfull.
- Helsfyr bør bli terminal for endel av bussrutene på Romerike

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Helsfyr fungerer dårlig som bussentral på ettermiddag grunnet trafikkkaos på Strømsveien
- Helt greit hvis du kjører hjemmefra mellom 700 og 715, etter den tid er sykkel mest tidsbesbarende
- Helt håpløse bomavgifter for pendlere som bor i Telemark og jobber i Oslo. Det tar betyeligere lengre tid med buss og tog for å komme seg til jobb. Dessuten er det dyrere enn bil. Helt håpløst system
- Helt håpløst å oppgradere trikkelinjene og stenge kollektivfeltet på mosseveien samtidig som Brynstunellen er under utbedring!
- helt håpløst. I det ene øyeblikket snakkes det om miljøet, i det andre stamer tusenvis av bilister fordi de ikke klarer å bygge ut veinettet eller kollektivtransporten. Oppgradering av kolsåsbanen tok vel 9 år, sier vel det meste. Fornebubanen kommer når? er så møkkalei og kjører bil med god samvittighet
- Helt ok med slike undersøkelser.
- Helårssykkelist - går rimelig bra - beste tiden på døgnet
- Helårssyklist. God sykkelsti langs Mosseveien
- Helårssyklist. Ikke alltid fornøyd med brøyting/strøing.
- Hils Fredrik
- Hiv el-bilene ut av kollektivfeltet langs veiene, bedrer framkommeligheten til bussene og gjør det mer attraktivt å ta buss.
- Hjem til jobb tar 75 min. med kollektiv. Distanse er 9 km. Det er ikke brukbart
- Hjemmekontor hadde selvfølgelig løst mye, arbeidsgiver tillater ikke det desverre. Jobbe fleksibelt hadde løst mye, men da må arbeidsgivere oppmuntres til å tenke ennerledes. Mye kan endres ved planlegging av aktiviterer som skal foregå på arbeidsplassen. Dårlig, ustabilt og dyrt kollektivtilbud medfører at veldig mange ikke foretrekker denne transportformen desverre.
- Holmekollveien/Slemdalsveien til Smedstadkrysset traffikalt hinder for kollektivtransport: buss fast i kø normalt 30 min mer enn ruteplan tilsier.
- Hovedendring i trafikkbildet: Mer sykler, farligere sykkelsituasjoner
- Hovedårsaken til at jeg kjører til og fra jobb er den håpløse parkeringssituasjonen der jeg bor!
- Hurra for bilfritt sentrum!
- hurra for Ruter
- Husk at vedlikeholdstiltakene forlenger køene som er trafikkvekstdempende. Finn referanseverdien for trafikkvekst om tunneltiltakene ikke ble gjennomført.
- Hva er enhet for alder tidligere i undersøkelsen?
- hva er poenget med disse spørsmålene.....
- hva skal til for at man sykler til T-bane/Tog? - Sykkelhotel!
- hverdagen har ikke blitt bedre med de nye tidene (t-bane)
- Hvis begge de voksne i vår husstand reiser kollektivt så vil vi bruke ca. 1 time og 40 minutter mer i reisetid per dag, det vil si over 8 timer mer per uke. Dette økonomiske tapet (mer enn en hel arbeidsdag per uke) skulle jeg ønske at TØI nevnte når dere legger ut om hvordan man reduserer biltrafikken ved å strupe kapasiteten på veinettet. Når jeg ser uttalelser fra TØI i media så virker det som om løsningen på alle problemer er å redusere kapasitet på veinettet, uten at tap av tid nevnes i det hele tatt.
- Hvis byrådet vil vi skal sykle mer, så begynn med å feie gatene og fjerne brostein og trikkeskinner. De tre elementene gjør det farlig å sykle i Oslos gater.
- Hvis denne undersøkelsen hadde vært utført på vinteren hadde jeg oftere tatt bussen eller trikken i steden for å gå.
- Hvis det er ønske om at flere skal bruke kollektiv tilbud, så må dette bli billigere, og tilbudet må bli bedre.
- Hvis det skal være attraktivt for meg å benytte meg av kollektivtransport, er det nødt til å bli billigere. Jeg synes ikke at det er verdt de 700 kronene i måneden, når jeg kan sykle til jobb raskere, føle meg mer uthvilt/våken og samtidig få en helsegevinst av det. I tillegg går ikke min lokale buss ofte nok (hvert kvarter) så det er ofte jeg heller setter meg på sykkelen og sykler om jeg ser bussen akkurat har dratt
- Hvis du har bodd en del år i andre norske byer, vil du se at kollektivtilbudet i og rundt Oslo er en ren og skjær nytelse.
- Hvis jeg kjører bil utenom rushet, bruker jeg 22 - 30 min. hver vei. Hvis jeg kjører kollektivt, og alt er i rute, bruker jeg 60 min. hver vei.
- Hvis offentlig transport skal kunne bli aktuelt (ønskelig for min del), må total reise tid betydelig ned. En form for ring-rute, som fjernet nødvendigheten av å bytte i Oslo sentrum, anser jeg som en mulig løsning (ingen utredning gjort, men høres fornuftig ut :-).
- hvis sykkelveinettet hadde vært bedre utbygget (det er ganske dårlig på denne strekningen Ekeberg - St hanshaugen), så ville jeg syklet oftere.
- Hvor er alternativene når Ring 3 kjøres med rdedusert kapasitet, fortsatt like mye trafikk.
- Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din? Svar ut fra hvordan du vanligvis reiser. Dette er et håpløst spørsmål. Fornøyd med hva? Fornøyd med forholdene for syklistene i Oslo? Nei, svært misfornøyd. Fornøyd med at jeg greier å kombinere trening og transport? Ja, svært fornøyd. Gode spørreundersøkelser skal ikke ha slike upresise spørsmål, da får du upålitelige (unreliable) svar. Uproft.
- Hvorfor blir de ikke ferdige med oppgradering av Oslotunnelen ifm signalfeil?

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- hvorfor er all trafikk rutet gjennom Oslo. kommer man sørfra og skal nordover så kjører de aller fleste over alnabru. det finnes alternativer, men de er ikke beregnet på tungtransport. kommer man nordfra og skal mot Drammen så må man gjennom sentrum. rust opp veier rundt Oslo så vi kan ha alternativer til ikke å kjøre inn i Oslo
- Hvorfor ingenting om MC?
- Hvorfor skal det ta så lang tid å rehabilitere Brynstunellen? Tar like lang tid å bygge ny
- Hvorfor spør dere bare om brynstunellen? Også rart at jeg får spørsmål om den når jeg ikke blir berørt/ikke relevant
- Hvorfor spør dere ikke om grunnen til at jeg bare bruker bil til jobb? Kunne skrevet en hel avhandling om hvor skuffet jeg er over effektivitet, kapasitet og pris på kollektivtransport til Oslo fra Kongsvingerbanen.
- Hvorfor spørres det bare om Smestadtunnellen? Brynstunnellen berører meg i mye større grad enn Smestadtunnellen.
- Hyppige avganger er det viktigste i kollektivtrafikken.
- hyppigere avganger på frognerseterbanen hadde vært fint
- Håper at det blir til det bedre når alt arbeid er ferdig.
- Håper at kollektivfeltene åpnes opp for el-biler igjen. Dette er for meg det viktigste incentivet for å kjøpe el-bil
- Håper bare det bygges nye tunneller for både t-bane og jernbane før man struper biltrafikken helt.
- Håper buss 79 fortsetter med ekstraavganger i rushtiden
- Håper den brukes til å forberde fremskomst,og slutt å tro at vi kjører rundt for morro skyld. Vi har eldre i familen som skal ha hjelp uavhengig av rushtid,eller barn barnebarn... Ha også tro på fremtiden...Det er like lite rolig at biler spyr ut nox og co2 i fremtiden som at togene går på kull...Veier trengs for at folk skal flytte på seg , både i arbeid og fritid. Slutt å bruke avgifter for å tekkes det politisk korrekte,og vær realisstisk.
- Håper dere får nyttig informasjon fra undersøkelsen. Siden jeg reiser så tidlig på jobb bruker jeg 1/3 av tiden på kjøre sammenlignet med å velge kollektiv trafikk. Da jeg ikke lenger må hjem for å hente i barnehage kommer jeg til å ta tog og t-bane igjen. Slik tilbudet er i dag tar kollektivt for lang tid.
- Håper det blir bygd T-bane til Lørenskog
- Håper det blir noe av t-bane via Grûnerløkka! Planlegger ellers å kutte bilbruken til/fra jobb når barn blir store nok til selv å komme seg til fritidsaktiviteter i andre deler av byen.
- Håper Follotunellen blir ferdig i tide. Stor fordel med halvert tog-reisetid fra Ås.
- Håper informasjonen brukes til reel forbedring av miljø og trafikk avvikling, og ikke avgifts politisk hykleri
- Håper linje 13 fortsetter å gå over Aker Brygge. Bruker lengre tid påhjemreise pga ingen trikk vestover fra Aker Brygge
- Håper på bedre fremkommelighet for syklister og mer pålitelige tog.
- Håper på flere og bedre sykkelveier, og mindre biltrafikk i sentrum
- Håper undersøkelsen blir brukt til noe nyttig og at det vil skje endringer i kollektiv-tilbudet i Oslo og Akershus om ikke for lang tid. Spesielt er jeg opptatt av kollektivfelt slik at bussene kommer frem - ikke el-bilene...E6 syd må få kollektivfelt begge veier fra Mortensrud til Ryen, og fra Ryen til Mortensrud. Viktig at de som velger bort bil føler at det lønner seg både økonomisk og tidsmessig, og det får flere til å velge kollektivt. Da blir det mindre kø og mindre forurensning. I vinter slet jeg med hodepine da jeg sto langs motorveien og ventet på buss, og tenkte at for egen helse hadde det lureste vært å kjøre bil... Viktig å huske at IKKE alle forsteder rundt Oslo har tog! Litt større venteskur på bussholdeplassene med flere levegger kunne det også vært. Surt og kaldt å vente på bussen om vinteren og ekkelt når vogntog suser forbi i 90 km i timen....
- Håper å opprettholde/ få tilbake el-bil fordelene
- Håpløs håndtering av buss på Ringveien, totalt upålitelig å beregne en reise fra furuset til Nydalen, dårlig samordning, hvorfor går ingen busser nordfra vestover direkte?
- Håpløse parkeringsforhold i Asker, uhensiktsmessig med alle stoppene på Spikkestadbanen så turen fra Heggedal tar altfor lang tid.
- håpløse traseer for sykkelvei, spesielt Kongsveien (oppover)
- Håpløst at politikerne er opptatt av å begrense fremkommeligheten. De burde sørge for fremkommelighet, fortrinnsvis ved å bygge kollektivt.
- Håpløst at rutetabel fra Vestli til sentrum har blitt endret. T-bane som går direkte til byen er alltid full. T-bane som går via Løren er så og si tom.
- Håpløst med tunnelutbedringer når det ikke finnes reelle omkjøringsalternativer. Jeg benytter kollektivt til/fra jobb - og det er uproblematisk nå som Østensjøbanen går som normalt. Men, ønsker man å ta en tur på IKEA etter jobb (med bil), risikerer du lang tid i kø.
- Håpløst rundt Brynsenteret når det er bare ett felt. Må ta unødvendige omkjøringer for å komme på jobb selv om jeg reiser tidligere, 07:15 til 07:30, men noen ganger må jeg kjøre barn på skole.
- Håpløst å komme fra Abildsø til Kastellet skole med kollektivt. Tar opp i mot 1 time, mot 4 minutter med bil. Trafikken i Enebakkveien har blitt fullstendig kaotisk. Bomstasjonen bør flyttes til Skulleruddumpa for å avhjelpe problemet
- Håpløst å sykle til jobb, farlige rundkjøringer + kryss med trikk, buss, bilvei sammen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- I fjor vår måtte jeg bruke kollektivtransport fra Skullerud til sentrum og da var t-bane nr. 3 stengt. Det var mye kø på bussen mellom Skøyenåsen og Helsfyr. I år sykler jeg mest til Bryn, suser forbi bilkøen og dermed har jeg fått en bedre reisevei i år, tross stengning i Brynstunellen.
- I forhold til jobb så går Tbane med 8-10 min mellomrom. Vedlig fornøyd med et så kort intervall mellom avgangene.
- I mange situasjoner hvor målet er å lette fremkommeligheten for kollektivtrafikk etableres det ny kollektivfelt over kortere strekninger (ref. Vækerøveien høst/vinter 2015) med det resultat at trafikkflyten faller dramatisk i tilstøtende områder. Dette påvirker fremkommeligheten for kollektivtrafikken betydelig mer negativt enn hva de evt. kan vinne på nye korte kollektivfelt. Så der det ikke er mulig å få til gjennomgående kollektivfelt er den beste måten å øke fremkommeligheten for busser å gjøre sitt ytterste for at den totale fremkommeligheten blir best mulig.
- I rushtiden burde det vært flere avganger og /eller leddbuss på 34-bussen.
- I rushtiden er alså busser ubehagelig fulle, veldig ubehagelig.
- I see an option for English translations, it doesn't work
- i sesongen bor jeg på kolonihytta rett ved jobben, resten av året et annet sted. Det får jeg ikke svart på når det spørres om sist jeg dro på jobb.
- I tillegg til arbeider i Smestad og Granfoss tunnellen var det også arbeider ved Sogn. Tror det var en sykkelvei som skulle bli lagd. Dette burde vært tatt før eller etter arbeidet med tunnelene da det ble ekstra mye kø pga dette.
- Ikke bruk lenger tid enn nødvendig. Ikke for mange prosjekter samtidig.
- Ikke bygg E18.
- ikke helst sikker på målet for undersøkelsen
- Ikke helt relevant for meg som bor utenfor byen
- Ikke hindre trafikken ved å stenge enkelte veier, ved vedlikehold bør alle sluser åpnes.
- Ikke legg ned bussruter slik at man ender opp med å bytte fra buss til tog/bane til og fra jobb - det oppleves som et utrolig dårlig tilbud!
- Ikke mer enn det jeg har kommentert tidligere.
- Ikke noe snikk snakk, vi vil ha trikk takk!
- Ikke noe spesielt
- Ikke nok kapasitet på trikk under rush, alt er smekkfult på 11,12,13 og kommer ofte ikke på.
- Ikke nok sykkelveier og mange er dårlig
- Ikke relevant for meg, Oslo trenger sikre sykkelveier!!!!!
- Ikke steng indre by for biltrafikk! Vi er mange som har behov for å kjøre til sentrum med f.eks. barn som skal på trening, større gjenstander som skal flyttes fra et sted til et annet eller ved redusert helse (uten å være bevegelseshemmet). Oppretthold heller elbilfordeler, slik at enda flere kjøper elbiler og forurenser mindre i hele byen!
- Ikke så fornøyd med kollektivt i helgen, men fornøyd i uken
- Infrastrukturen i Oslo og omegn er forsømt i flere tiår, både med tanke på veiutbygging/vedlikehold og utbygging av kollektivtrafikk. Bompengeringen er en katastrofe, slår inn høyst tilfeldig pga. bommenes statiske plassering. Man kan kjøre hele dagen innenfor bomringen uten å betale en krone, mens man må betale dyrt om man krysser disse kunstige skillelinjene som bompangeringen har etablert. Og nå snakkes det om å doble prisen. Jeg har råd til det, vil bare bli irritert. Men småbarnsfamilier i tidsklemma har kanskje ikke råd til det og vil sitte igjen som tapere. Rushtidsavgift sier offentlige myndigheter. De samme myndigheter som styrer tusenvis av arbeidsplasser der det er et krav til de ansatte å være på jobb mellom 0800 og 1600.. Hvilket skaper rushtidene. Forstå det den som kan (eller vil). Bygg ut infrastruktur, gi folk reelle valg for persontransport, sett ned prisen på offentlig kommunikasjon. Fjern alle bompengeløpsninger, legg heller en avgift på bruk av bil (drivstoff).
- ingen
- Ingen
- Ingen direkte gode kollektivtilbud mellom hjem og arbeid, blir tvunget til å ta bilen.
- Ingen fokus på Vollsveien - den er en flaskehals
- ingen komentar
- ingen kommentar
- Ingen kommentar
- ingen kommentarer
- Ingen kommentarer
- Ingen mulighet for kollektivtransport fra hjem til jobb; arbeider natt, 4 km til nærmeste tog eller busstasjon, med avgang 1 gang pr time
- Ingen problemer med endringer av trafikksituasjonen i relasjon til jobbsituasjon. MEN, vi har fått et stort problem i Vekterveien, hvor vi bor, som følge av at Brynstunellen er stengt. Kanskje ikke relevant i denne sammenheng.
- Ingen sammenhengende sykkelfelt. Smalt og skummelt i kirkeveien for syklister. Ekle lyskryss for syklister. Men d kunne vært verre. Totalt sett bra tilbud med buss og tbane
- ingen spes
- Ingen spørsmål om hvorfor jeg kjører. Jeg er Hc-kjører. Parkerer oå hc-plass. Ingen spørsmål om hvordan jeg reiste fra jobben.
- Ingen spørsmål om vi bruker ELBIL, JA og har andre med i bilen samtidig

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ingen ting å si på kollektivtransport men pga lang vei tar det 5 timer om dagen for å komme på jobb
- Innfør begrensninger på gateparkering i områdene nær Borgen og Vinderen T-bane. Her er det mange utenbys fra som står gratis i løpet av dagen og tar t-banen til sentrum. Fører til unødvendig biltrafikk i smågatene. Gjelder også Blindern stasjon.
- Innføring av RINGEN gjorde det litt mer vanskelig å dra mot Vestli
- Innsnevring i spesielt Brynstunellen påvirker transport på fritid for besøk av barn blant annet.
- Insentiver for elbil, hydrogen, skille sykkel og bil i trafikken
- Interessant at denne kartleggingen skjer. Og båt er et supert alternativ til annen kollektivtrafikk.
- Interessant undersøkelse. Stå på!
- intressant undersøkelse, spennende
- Introduksjon av /fokus på EL-sykler har vært positiv i betydning gitt flere syklende enn tidligere. Dette tror jeg har vært positivt i forhold til noe færre biler.
- Irriterende at trikken ikke er i rute på attermiddagen. Ellers fungerer det stort sett fint!
- irriterende mye avvik på Østfoldbanen. Buss for tog er en elendig løsning selv når det er planlagt. Kapasitet i rusjtiden er for dårlig . - hvorfor ikke litt flere tog etter kl 8?
- ja det skulle vært asfaltert mye mer.fra prinsdal til mortensrud opp kantarellen og ned ved shell stasjonen ,er det bare hull og dårlig asfalt.der kommer det til å skje en ulykke med motorsykkel .det er bare hull hele veien..
- Ja til elbil i kollektivfeltet!
- ja til mer kollektiv og sykling, nei til ny e18 og bilkjøring
- Ja til mer sykkelveien i Oslo
- Ja til mindre biler mer kollektiv og sykkelstier i sentrum!
- Ja til ny E18
- Ja til ny og bedre E-18 !!! :)
- Ja til utbygging av bedre sykkelveier i Oslo:-)
- Jag kjører EL bil
- Jag skulle gärna åkt kollektivt om det funnits alternativ. idag må jag ta tre olika busser.
- Jeg ar lagt merke at noen stoppesteder for trikk har blitt borte i sentrum, det har påvirket hvis jeg skal gjøre ærend på vei hjem etter jobb
- Jeg arbeider bare en dag i uken i Oslo (20% stilling)
- Jeg arbeider som tolk ved Tolketjenesten i Oslo kommune og mine reiser fra hjem til første oppdragssted varierer mye fra dag til dag, fra noen hundre meter opptil ca. 50 km. Men jeg må si at jeg bruker gjennomsnittlig mer tid til reiser fra hjem til første oppdragssted på grunn av nedkjæringer ved kollektivtransport siste året.
- Jeg benytter båt mellom Fornebu og Aker Brygge. Dette er et meget raskt og effektivt tilbud for meg som arbeider i sentrum, og som nå er truet med nedleggelse. Jeg håper Ruter tar til fornuft, og beslutter å opprettholde ruten. Det tar tid å innarbeide et nytt reisemønster for mange, og man har prøvd for kort tid.
- Jeg benytter off transport på dagtid. Denne undersøkelsen burde kanskje hatt noe oppmerksomhet knyttet til de transportbehovet alle de med lang reisevei som jobber skift i Oslo! Jeg jobber treskift og har av den grunn behov for bil kveld og natt for å komme raskt hjem og fordi det ikke alltid finnes offentlig transport på høytidsdager.
- Jeg benytter toget som går til Kongsvinger, og til tross for stor befolkningsvekst i områdene tilknyttet denne togbanen, så er det fortsatt kun en togavgang i timen. Vi hadde flere togavganger tidligere i rush-tida, men de ble redusert mot lengre tog. Det er et fryktelig dårlig kollektiv-tilbud i det området.
- Jeg ble gledelig overrasket over at busstilbudet ble mye bedre etter forandringen innført 04.04.16.
- jeg bor halve året, dvs. nå, på hytte i Oslofjorden, så da er jeg avhengig av, og bruker båt. Ellers går jeg til jobb. Boligadresse og svarene jeg har gitt vil deror virke litt rare. Det går ikke båt fra Vøyensvingen til Akersgaten!
- Jeg bor i Asker og reiser kollektivt. Ingen problemer med buss inn på E18 (avreise før 0700), men buss tilbake er ubrukelig pga av manglende kollektivfelt. Bruker derfor tog (til Asker) og buss videre.
- Jeg bor på motsatt side og blir påvirket av rehabilitering av Brynstunnellen. Mange som kommer sør fra, tar heller toget, men toget har ikke nok sitteplasser. Det er ikke gøy å starte dagen med å måtte stå på toget inn til Oslo for så å ta T-bane og ståplass der også. Derfor savner jeg å kjøre bil til jobb.
- Jeg bor rett ved jobben og merker lite til trafikksituasjonen i Oslo sentrum ved reise til/fra jobb
- Jeg bruker bysykkel til og fra jobb og oppleve en forverring i tjenesten. Ofte er det ingen ledig sykkel på vei til jobb.
- Jeg bruker ganske langt tid på å komme meg ut av bysentrum på sykkel. Mye skyldes all veiarbeid(mye, og har vart over flere år) og for få sykkeltraseer - de få sykkeltraseene som finnes blir også brukt av fotgjengere. Kunne ha tenkt meg å sykle oftere til jobb dersom det var bedre tilrettelagt for det.
- Jeg bruker lenger tid fra jobb enn til jobb pga at kollektivfeltet ikke går så langt. Ønsker utvidelse av lengden på kollektivfelt..
- Jeg bruker mer enn 5-10 minutter på å besvare
- Jeg bruker ofte sykkel på denne årstiden (mai/juni), men også buss. Det er desidert raskest å sykle. Hvis bussen holder ruta, skulle jeg brukt maks 30 min totalt med kollektivtransport. 10 min ekstra

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

skyldes mye trafikk som forsinker bussen, slik at busstransporten tar 50 % mer tid enn rutetabellen tilsier.
- Jeg bruker t-bane mye - det er fantastisk pålitelig!
- Jeg brukte en periode i vinter T-bane og trikk til jobb pga snø og vanskelig å parkere i gatene på Skøyen, men tilbake til bil nå i sommerhalvåret da det går raskere til/fra jobb og gir meg større fleksibilitet. Opplevde ofte forsinkelser på trikk på Skøyen
- Jeg endret til mye mer bilbruk da Ruter la ned 71E direktebuss til sentrum fra Bjørndal for bytte til 36E. Artikkel i Osloby om dette.
- Jeg er avhengig av egentrening på kjøring i trafikk og benytter meg også derfor av bil i hverdagen
- Jeg er avhengig av å kjøre bil og ha parkering pga helsemessige utfordringer
- Jeg er avhengig av å kjøre bil til jobben p.g.a. at jeg har vaskeligheter for å gå.
- Jeg er for et bilfritt sentrum pga framkommeligheten til kollektivtransporten.
- Jeg er fornøyd, god service med kollktivtransport
- Jeg er fornøyd.
- Jeg er godt fornøyd med kollektivtransporttilbudet mellom hjem og arbeidsplass for min del. Har valg mellom tog og buss, begge innen rimelig gangavstand i begge ender. Jeg veksler mellom de to tilbudene.
- Jeg er godt fornøyd. Bruker tre kollektivtransportmidler, dvs. buss, tog og T-bane på min reisevei. Det er hyggelig åreise kollektivt.
- Jeg er gravid, derfor tar jeg heller buss enn sykkel nå
- Jeg er helt avheingig bil for å få hverdag logistikken til å gå opp med to arbeidene foredre og tre barn i barnehagen
- Jeg er ikke så mye berørt av tunnelrehabiliteringen, men jeg vil gjerne kjøre kollektivt den dagen tilbudet blir bedre (Fornebubanen)
- Jeg er lierboer og er fornøyd med bussforbindelse og pendlerparkering ved E18. Brukbare rutetilbud gjelder imidlertid bare for rush-tiden. Det er lite tilbud på kvelds- og nattestid, og lite forsøk fra trafikksektoren på å tenke kreative, alternative måter for å styrke offentlig kommunikasjon i regioner hvor det bor relativt færre folk.
- Jeg er litt overrasket. Ikke et eneste spørsmål ang. togreisen på østfoldbanen, og ikke ett spørsmål ang. arbeidet på Oslo S som stenger banen i flere uker hver sommer. Østfold banen er jo en katastrofe når det gjelder punktilighet og antall instilte tog av ulike grunner... Det ser ut som undersøkelsen har mer med bilister enn togpendlere å gjøre!
- Jeg er oppgitt av å måtte bruke minst 1,5 time hver dag for å reise 2x8km sentralt i byen.
- Jeg er pendler
- jeg er svært fornøyd med kollektivtilbudet ved mitt bosted. Jeg bodde tidligere på Bjørndal hvor endringen av kollektivtilbudet har endret seg vesentlig. Og er svært glad jeg slipper den reiseveien jeg måtte hatt til jobb med endringene som har skjedd der. jeg ville da ha fått min reisevei vesentlig forlenget fra tidligere
- Jeg er svært misfornøyd med det kollektivtilbudet vi opplever på Holmlia. Det er svært dårlig tilbud i helgene med kun togavgang til sentrum 1-2 ganger i timen. Det er et mye dårligere tilbud enn f.eks de som bor i Asker har. Vi bor faktisk i Oslo kommune og burde ha en enklere reisevei til jobb og sentrum enn beboere langt utenfor bygrensen. Tilskuddet med t-banestopp Løren har gjort min reisevei enda dårligere enn før. Det er for dårlig rett og slett.
- Jeg er svært opptatt av at utbedrings-projekter som påvirker det dagelige trafikk-bildet blir planlagt og gjennomført vesentlig raskere. det er helt ubegripelig for mange av oss med høyere tektisk utdannelse og med lang prosjskt erfaring erfarer at Smedstad tunnel tok mer enn et år. Samfunnsøknomisk er vel dette forkastlig og undergraver respekten overfor utførende etat.
- jeg er så helldig at jeg syklre hele året, og hører kun på radio om hverdagsproblemene i trafikken
- Jeg er togpendler fra Halden og undersøklesen dekker Oslo. Hovedproblemt med min reise i Oslo er begrensingen mellom Oslo S og Skøyen, og at toget fra Halden ender på Oslo S
- Jeg er veldig fornøyd med kollektivtilbudet jeg benytter til og fra jobb
- Jeg er veldig fornøyd med kollektivtilbudet, men ønsker større satsning på sykkel. Sykkelveier og sykkelparkering.
- Jeg er veldig fornøyd med Oslos tilbud av kollektiv transport og håper flere og flere velger å la bilen stå.
- Jeg er veldig fornøyd med T-bane til Løren, men skulle gjerne hatt 57-buss i tillegg. Den gjorde at reise til arbeid ble litt raskere.
- Jeg er veldig godt fornøyd med NSB og togtilbudet og håper at regjeringa ikke klarer å ødelegge det gjennom politikken sin.
- Jeg forbanner Ruter hver eneste dag, fordi bussrutene 301 og 302 ikke får stoppe i Storgata og på Jernbanetorget, og fordi vi må gå av og på bussen ved den såkalte "Gateterminalen", dvs. utendørs i Schweigaards gate.
- Jeg gruer meg til pendling i sommer med buss for tog på Østfoldbanen samt tog til Bryn er innstilt.
- Jeg går for det meste til jobb har flere ganger blitt påkjørt av travle morgensyklister. Med stadig økt sykkeltetthet (det er bra) ønsker jeg meg syklistene bort fra fortauene/gang-og sykkelstier og inn i eget sykkelveinett.
- Jeg går fra t-banen på hjemveien, når jeg drar om morgenen bruker jeg buss og t-bane.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg går stort sett både til og fra jobb siden jeg har kort vei
- jeg går stort sett dit jeg skal
- Jeg går til jobb og tar T-banen hjem. Men i undersøkensen var det kun snakk om til jobben.
- jeg går til jobb, men kjører kollektivt hjem. Ingen spørsmål om reisen FRA job
- Jeg går til jobben og det er dessverre svært dårlig luft, spesielt om vinteren, som fortgjenger i oslo (spesielt v. Allexander Kiellands plass, samt dårlige/ugjevne fortau)
- Jeg går til og fra jobb, tar meg 20 min en vei. For meg er kort og enkelt reisevei til/fra jobb viktig. Derfor jeg bor der jeg bor, og jobber der jeg jobber. Å bruke mye tid på reisevei er uaktuelt.
- Jeg går vanligvis til jobb, men benytter T-banen av og til. Er godt fornøyd med kollektivtilbudet, men litt dumt at det har blitt reduserte avganger på linje 5 direkte til sentrum. Men - absolutt til å leve med. Svært fullt på T-banen de gangene jeg startet arbeidsdagen med møte i sentrum. Hadde vært fint om kapasiteten kan økes noe i rushtiden.
- Jeg hadde helt klart tatt tog dersom mnd.kort var innunder takstgruppe son 1 i Oslo. Jeg bor i some 2. Dermed blir det billigere å kjøre bil dessverre
- Jeg hade ønsket meg en bil! Slik at jeg kan ta lengre reiser og spontane reiser oftere,,, men det er skikkelig vanskelig å ha bil i Oslo. Dårligt med parkeringer, dyrt å parkere.. og kollektivtrafiken *sentralt* er veldigt god! Sentrala Oslo er ikke så stort, så bor man i centrum så trenger man ikke bil. Bil kun for lengre reiser. Kollektivtrafiken i den centrala byen er veldigt bra, man kan ta seg overallt! Synd bara billettpriserne er så dyre.
- Jeg har en kronisk alvorlig sykdom og må ha biltransport. Jeg var helårs syklist i minst 20 år før jeg ble syk.
- Jeg har flott tilrettelegt sykkeltrase til jobb, noe som bidrar til at sykkel er et effektivt og godt transportmiddel i perioden april til oktober
- Jeg har forskjellig reisemåte i vinterhalvåret så undersøkelsen burde tatt høyde for forskjell mellom sommerhalvår og vinterhalvår
- Jeg har forskjellige reisemønster til og fra jobb, pga barnehagehenting. Denne undersøkelsen fanger kun opp en vei.
- Jeg har gått fra å være kjempefornøyd med reisevei til jobb og kollektivtilbudet, til å være svært, svært misfornøyd etter omlegging av av rutetilbudet pga ny stasjon på Løren. T-banetilbudet på Carl Berner er i praksis mer enn halvert! Det hjelper ikke at det fortsatt går trikk og buss herfra, det er ikke et reelt alternativ i rushen i Oslo. Fra at transport var en enkel og ubetydelig del av hverdagen, har det nå blitt et stort frustratsjons- og irritasjonsmoment, som jeg og min samboer hver eneste dag må planlegge rundet, ta høyde for forsinkelser osv i forbindelse med jobbreise og hente/bringe i barnehage. Dette er ikke holdbart i lengden!
- Jeg har hjertesykdom og må kjøre bil. Parkering hos arbeidsgiver etter legeattest. Arbeidsreisen blir veldig dyr, over 300kr/dag, passerer 3 bommer på T/R reise. Dyrere bompenger vil forverre familieøkonomien kraftig
- Jeg har ikke endret reisevanene, men endringer i kollektivtilbudet (f.eks. gjenåpning av t-bane 3 med flere avganger) har påvirket mine reiser til jobb mye - jfr med samme tid i fjor da t-banen var stengt for oppgradering og vi måtte bruke erstatningsbusser med bytte og med oftest mye lang reisetid pga kø).
- Jeg har lyst og ambisjon om å kjøre mer kollektivt:+) Dessverre ble jeg veldig skuffa over endringene ifb med Løren Stasjon. Muligheten for kollektivreising ble ikke bedre, men marginalt verre. Liker ikke å klage, men dette var trist!
- Jeg har mange møter andre steder i byen og brukt mye trikken før. Jeg har blit veldig skuffet at alle trikkeholdeplasser som jeg tidliger har brukt har blitt nedlagt. Det er ikke langt å gå til en holdeplass. men det er langt å bære ting. Vi som ikke har bil må bære alt og derfor er vi avhengig av nærhet til holdeplasser. Holdeplasser i Wellhavensgate, Parkveien og Henrik Ibsensgate har alle blitt lagt ned. Når jeg reiser hjemmefra til møter med laptop og bøker, så tar jeg nå taxi istedenfor trikken.
- Jeg har med passasjer (samboer) hver dag til/fra arbeid. Samkjøring
- Jeg har merket økt mengde syklister langs ring 3. Trangt for fotgjengere sammen med syklister i rushen
- Jeg har registrert mer sykkeltrafikk på min reisestrekning som følge av tunnelstengingene. Dette oppfatter jeg som noe mer trafikkfarlig (spesielt el-sekykler) men tryggere på andre måter (flere forbipasserende). Fysisk er reisestrekningen min påvirket av anleggsarbeid ifm ny stadion, der er sikkerheten for myke trafikanter ganske dårlig ivaretatt.
- Jeg har svart på hvordan jeg reiser i sommerhalvåret. Om vinteren reiser jeg kollektivt og bruker da mer enn dobbelt så lang tid på jobbreisene. Selv når jeg kjører bil bruker jeg kortere tid enn med kollektivtransport selv i den verste rushtiden.
- Jeg har svært grei reisevei, men skulle ønske at det var mulig å parkere på jobb i de tilfeller hvor jeg har behov for bruk av bil for å få hverdagen til å gå opp.
- Jeg har tenkt å sykle mer, for mosjon
- JEg har veldig bra tilgang til tog fra Lillestrøm, synes det kunne vært bdr emed kollektiv i Skedsmo ellers
- Jeg heier på bedre tilrettelegging for syklister. Ja til bilfritt sentrum!
- Jeg jobber 70% med fri hele dager (3 av 10) så reiser ikke på jobb disse dagene

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg kan ikke ta kollektivt til jobb. Bruker 1 time hver vei. Buss-Tbane-Tbane-Buss hver vei. Det går ikke an å kombinere med å levere/hente i barnehagen på Huseby, den åpner først kl 0730... Jeg MÅ derfor kjøre bil uansett bompengepris el.
- Jeg kjører bil til jobb pga barnehage langt unna. Når vi får barnehageplass etter sommeren 2016, vil jeg benytte meg mer av kollektiv trafikk og sykling til og fra jobb.
- Jeg kjører bil til jobben fordi jeg har el-bil, elelrs hadde det ikke vært aktuelt å kjøre. Jeg kan både ta buss, trikk og t-bane til jobben, men det er faktisk ikke lønnsomt hverken tidsmessig el økonomisk (sammenliknet med å kjøre el-bil og parkere gratis) !!
- Jeg kjører buss daglig fra Drammen til Oslo. Det store problemet er el-biler i kollektivfeltet som hemmer bussene nesten hver dag. En periode bedring i fjor, da man måtte kjøre to i hver el-bil. Nå begynner det å tette seg til igjen. Dersom el-biler skal fortsette å hindre busstrafikken, så er det på sikt helt ødeleggende for oss som daglig er avhengig av å kjøre buss.
- Jeg kjører E18 inn fra Asker hvor det er veldig stor trafikk, ønsker rask utbygging
- Jeg kjører el-bil og reisetiden med bil blir derfor den samme eller kortere enn tog fra Asker og T-bane fra Nationaltheateret til Forskningsparken. Jeg ville foretrukket en effektiv kollektivforbindelse fra Lysaker stasjon og langs Ring 3. Dagens busslinje nr 23 (?) er for treg og upålitelig og står i samme kø som bilene på Ring 3.
- Jeg kjører El-bil, og er meget tilfreds med et :-)
- Jeg kjører fra Fornebu til Lysaker og reiser kollektivt videre fordi det er best for min kone - bussen fra Fornebu til Sentralstasjonen (31) er en somlebuss
- Jeg kjører ikke bil selv, så jeg er avhengig av offentlig transport. Å starte tidlig en lørdag morgen, er en utfordring. Er det sommer kan jeg sykle, men høst/vinter kan by på problemer.
- Jeg kjører mye tog, men NSB kunne godt utvidet tilbudet med ekspresstog til vi som bor ute i Follo til å gjelde 4 ganger i timen i rushtiden (0600-0900 og 1430-1730)
- Jeg kjører NSB og er svært fornøyd med at de stadig øker vognkapasiteten og hyppigheten
- Jeg kjører oftest bil, men går et par ganger i uka, samt kjører t-bane oftere enn før
- Jeg kjører primært bil fordi det tar altfor lang tid å reise kollektivt. Sparer over en time hver dag i reise. Hadde sikkert reise kollektivt om reisetiden hadde blitt halvert eller bedre. Tid er verdifult og det finnes omtrent ikke kollektivtilbud her på Oslo Vest som ikke går til Majorstuen!!! Det medfører at all reise tar unødvendig lang tid når en først må inn mot byen for så å komme seg ut igjen til Skøyen
- Jeg kjører til jobb, men tar kollektivtransport hjem. Kommer ikke frem noe sted i denne undersøkelsen.
- Jeg kunne fortsatt ønsket meg flere og bedre sykkelstier, men det kommer vel!
- Jeg kunne tenke meg å benytte kolletiv tilbud dersom det fantes mer en en avgang pr.time også utenfor rushtiden
- Jeg kunne ønske å kjøre kollektivt i vinterhalvåret. Nå tar det 40 min fra dør til dør. Med bil tar det 15 min. Med parkeringsplass på jobb og mulighet for gateparkering blir bilen valgt framfor kollektivt.
- Jeg lurte på om dere egentlig spurte hvor lang tid forskjellige reiealternativer for å komme til jobben tar. Men jeg valgte å bare svare på hovr lang tid jeg brukte på dagens sykkeltur.
- Jeg merker større trøkk på gangstien langs Akerselva. Rundkjøringen ved Jutulveien/Tåsenveien er en utfordring.
- Jeg må gjøre 1 bytte dersom jeg skal ta kollektivt så nærme jobben som mulig.
- Jeg må nå bytte buss på Carl Berner da min buss ikke stopper på stoppet Hausmansgate, det trengte jeg ikke for et år siden.
- Jeg og min mann sykle begge to til jobb hele året, fordi vi liker det og det tar ikke lenger tid enn kollektivt.
- Jeg opplever at det er dårlilg sammenheng mellom fokus/ønske om at man reiser kollektivt fra steder som Asker inn til Oslo og tilgang på parkering ved kollektivknutepunkter. Tog og buss er for fulle - det er ikke greit å måtte stå i bussen på E18 innover til Oslo når man har en arbeidsreise som tar over 1 time når man reiser kollektivt. Savner innovative teknologiske løsninger for avvkiling av trafikke for fremtiden (på litt lenger sikt) (f.eks. lette førerløse kjøretøy) - kun fokus på buss/tog/sykkel. Lite fokus på attraktive og effektive løsninger for oss som reiser inn til Oslo.
- Jeg opplever at det er store forskjeller i mengden passasjerer på de ulike buss/trikk/bane linjene. Dette er frustrerende for oss som må bruke de hvor man står som sild i tønne! (Da frister bilen) Det er også irriterende når man velger buss at den er forsinket fordi kollektivfeltet er full av EL biler. (Derfor bruker jeg bil til t-bane, i stedet for å gå til buss)
- Jeg opplever at det settes igang tiltak uten å ta hensyn til at det er store endringer for barnefamiliesituasjonen til den enkelte familie. Det er ikke tatt høyde for økt kollektivt press. Det har gjort det svært vanskelig for oss i vår situasjon. .
- Jeg opplever at Oslo-beboere og trafikanter tas på alvor. Fortsett det gode arbeidet!
- Jeg opplever at problemet var ved Ris og ikke Granfoss elle Smedstad. Jeg undrer med over alt oppstyret og frykt for kødannelser ved Smedstad når det alt var innsnevring ved Ris. Det ble ingen ytterligere redusert fremkommelighet på Ring 3 i praksis.
- Jeg opplever trafikksituasjonen i strekningen Trasop - Trosterud som helt uholdbar. Jeg har ikke førerkort og er derfor avhengig av å bruke buss 79 fra Eftasåsen til Bekkenstensveien. Estimert kjørerrute er ca. 30 min. Svært ofte bruker bussen dobbelt så lang tid pga kø. Særlig om ettermiddagen kan det ta opp til en time. 79 bussen har avgang hvert 15 minutt. Dette er for sjelden, da bussen ofte er helt overfylt på mye av strekningen. Alle beboere langs Ytre ringvei, General

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Rugesvei/ Hellerudveien, har blitt svært hardt rammet ved arbeidet med Brynstunnelen. Trafikksituasjonen over Eftasåsen kan betegnes som ekstrem. Utfordringen gå særlig ut på at bilister som kommer sørfra nå velger å kjøre av ved Abildsø og legge ruten over Bøler/ Oppsal i steden for å kjøre om Brynstunnelen. Slik gatenettet nå fungerer, blir all trafikk sluset via Generls Ruges vei, Hellerudveien. Bilistene har heller ingen ingen andre alternativer, da alternative kjøreruter i området er umulige pga stengte gater (bommer) i hele Trasop, Godlia, Oppsalområdet. Jeg opplever jobbreise og trafikksituasjon pr. dags dato som helt ekstrem.

- Jeg parkerer utenfor Bomringen og går resten av veien til jobb. Min reisevei er såpass kort at den ikke blir påvirket av endringer i kollektivtrafikken eller veiarbeidsprosjekter innenfor Bomringen. Jeg føler meg derfor ikke som rette person til å gi representative svar i forhold til hvordan transportsituasjonen i Oslo oppleves for folk flest.
- Jeg pendler fra Horten til Oslo
- Jeg påvirkes betydelig av at elbiler ikke får kjøre på kollektivfelt inn mot Oslo E18 E6.
- Jeg reiser fra/til Nesodden og bruker kollektiv transport i Oslo ibland, men går hvid mulig.
- Jeg reiser gjerne kollektivt men det er problematisk med forsinkelser, innstillinger og tekniske feil på toglinjen. NSB/jernbanedirektoratet leverer ikke vesentlig bedre nå enn før. Det er også svært få avganger og mange reisende, ofte er det ikke mulig å få sitteplass i rushen. Flere avganger og bedre parkeringskapasitet på stasjonene hadde bidratt til flere og mer fornøyde kunder.
- Jeg reiser gjerne til Veitvet med buss, men hjem med t-bane. Banen går sjeldnere nå, men er mer pålitelig enn bussen. Det hender svært ofte at busser blir innstilt på vei fra Veitvet og mot sentrum, så busstilbudet er lite pålitelig (primært ekspressbussene 301, 321 som ytterst sjeldent kommer presist).
- Jeg reiser med buss til og fra jobb og opplever daglig forsinkelser, særlig på reise fra jobb om ettermiddagen. Det er trist at privatbil er et raskere alternativ til tross for rushtrafikk og kollektivfelt på deler av strekningen. Med mer effektive trasevalg kunne bussturen vært unnagjort på kortere tid.
- Jeg reiser med lokaltog L2 Oslo Ski. Det er for få vogner, for mange ståplasser og fulle tog i rushtrafikken. Vi trenger flere vogner eller flere avganger på denne strekningen for tog som stopper på alle stasjoner mlm Oslo og Ski.
- Jeg reiser med NSB fra Råde til Skøyen og det fungerer veldig bra.
- Jeg reiser som regel med 37 bussen til jobb. Bussen er alltid overfylt. Det er ubehagelig og samtidig dårlig for sikkerheten til reisende. Antall avganger bør økes.
- Jeg reiser tidlig for å unngå kø. Av helsemessige årsaker må jeg bruke bil.
- Jeg reiser tidlig, mellom 06:15-06:45 for å slippe unna trafikk og få parkering på arbeidsplassen
- JEg reiser til arbeidet i hovedsak utenfor rushtid. På sommeren gjør motorsykkel reisen smidigere. Pendler kun med bil om vinteren
- Jeg reiser vanligvis med kollektivt, men føler at det ikke kom frem i undersøkelsen; da min siste reise tilfeldigvis var med bil (som er unntaket)
- Jeg reiste kollektivt før, men det var for upålitelig og væravhengig til å kunne benytte det som transportmiddel selv med den korte reiseveien til jobben.
- jeg s ykler heleåret, det er faktisk enklrere å sykle på vinter en på sommer. det er trangt om plassen og noen trenger å vite mer om sykkelvettreglene.
- Jeg savner ekspressbsse som gikk direkte fra Auli til Helsfyr. Jobbreisen ble et slit med buss, fulle tog og full t bane hver vei., Vet mange istedenfor velger bil når man kommer fra Auli og jobbe ri Oslo.
- Jeg savner en mer behagelig innredet T-bane med seter hvor man ikke sitter vedt mot hverandre, og med nok sittplasser. Det ville vært veldig positivt med t-bane seter som kunne vippes litt bakover (type flyseter) for å gjøre arbeidsreiser når man er trøtt og sliten mer behagelige
- Jeg setter stor pris på at det nå bygges flere sykkelstier og at disse blir røde :). sykkelstiene ble brøytet bedre i vindter. Dette er bra :-)
- Jeg skal flytte til Larvik om 14 dager og kommer til å reise med tog Larvik - Oslo resten av mitt yrkesaktive liv. Gode togforbindelser er viktig, med punktlighet og tilgang til digitale løsninger underveis. Takk for at dere er opptatt av dette og har laget denne spørreundersøkelsen
- Jeg skulle gjerne kjørt kollektivt, men opplevde at jeg da ofte brukte totalt opp mot 3 timer hver dag på å reise til/fra jobb pga kø og forsinkelser. Da jeg har små barn som jeg gjerne vil tilbringe tid sammen med velger jeg å kjøre bil og spare 1-2 timer på reise om dagen. Begynner å kjøre kollektivt når ungene er store og klarer seg selv, eller når tilbudet blir bedre.
- Jeg skulle ønske alle veiene i Oslo mot sentrum fikk egne sykkelfelt markert med rødt
- jeg skulle ønske at syklister l\fikk ha det lille som fins av sykkelfelt for seg selv.
- Jeg skulle ønske at t-banen til Frognereseteren ble oppgradert slik at den gikk raskere, gjerne også oftere
- Jeg skulle ønske det ble mer busser fra E6 nord og inn til Oslo. Mange som jobber på den streknkningen.
- Jeg skulle ønske det var bedre buss/tog muligheter fra meg til jobb
- Jeg sparer 60 minutter daglig ved å kjøre MC eller bil kontra kollektivt, da er valget enkelt!
- Jeg sykkler en lang omvei på grunn av dårlig tilrettelegging for sykkel i Oslo
- Jeg sykkler til jobb, halvparten av strekkningen er tilrettelagt for dette, mens halvparten ikke. Sjåfører og busser er agressive i trafikken mot sykklister, og jeg føler meg ikke trygg på de strekningene uten sykkelfelt. Den aktuelle strekkningen er fra storgata til der møllerveien møter fredensborgvn.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg sykler hele året, men på ekstra kalde/snørike dager reiser vi kollektivt. Reiser med bil til jobb ca. 6 ganger i året .
- Jeg sykler og tar kollektivt ganske ofte også på denne tiden av året, men spørsmålene gikk mest på bil.
- Jeg sykler og ønsker bedre og flere sykkelstier i Oslo
- Jeg sykler stort sett hver dag og er opptatt av at det blir bedre og separate transportveier for syklister!
- Jeg sykler til jobb i sentrum fra Bekkestua. I dag (og det er ikke første gang) sykler jeg forbi en ulykkessituasjon der det er en kvinnelig syklist som har krasjet med en annen syklist og må hentes med ambulanse. Dette skjedde ved Bygdøylokket, men jeg har tidligere sett ulykker langs Frognerkilen og ved Lysaker. De dagene det er lite sykkeltrafikk fungerer sykkel- og gangveien fra Lysaker og inn til byen helt topp. De dagene det er mye trafikk er det ulykker og nesten-ulykker daglig. Med andre ord er sykkelveien underdimensjonert i forhold til antallet syklende. I tillegg er det flere steder sykkelveien ender eller går gjennom helt ELENDIGE løsninger for sikker trafikkflyt. For eksempel; på Lysaker, hele veien fra "Kongen" og inn til Aker Brygge, Rådhusplassen (herregud; hva har de som planla den løsningen (der trikk, fotgjengere, taxi, syklister og båtpassasjerer møtes) tenkt?? Listen er lengre... Uansett; Dersom det ble laget en skikkelig sykkelvei fra Asker og inn til sentrum, med avgreninger til de tettest bebodde områdene på veien, så ville kanskje flere syklet, og i alle fall ville færre av de som sykler i dag bli skadet. Nå har jeg forøvrig ikke nevnt de ulykkespunktene på veien der biler og syklister har utfordringer...
- Jeg sykler til jobb om sommeren (unntatt i øsregn og hvis jeg ikke skal rett hjem) og tar trikk om vinteren, nå som før
- Jeg sykler til/fra jobb hele året uansett vær og føre.
- Jeg synes at det er mye rotet i parkeringsregler og manglede parkeringsplasser.
- Jeg synes at kollektivtransport burde vært gratis og finansieres gjennom skatter. Det ville ført til mye mer bruk av den enn nå
- Jeg synes det er bra med satsingen på sykkelstier, og skulle ønske at den ble sammenhengende fra Frognerparten til sentrum (dvs. fjernet gateparkeringen i den skiltede traseen).
- Jeg synes det er viktik en undersøkelse i blant!
- Jeg synes det går fint å reise kollektivt for meg som jobber ukedager, men vet at mine kollegaer som reiser kollektivt i helgene, sliter med å komme tidsnok på jobb (eller at de kommer mye før vakten egentlig begynner). Dette gjelder på morgenen, da spesielt på søndager
- Jeg synes det har blitt verre å sykle til jobb sammenliknet med i fjor. Jeg synes det er skumlere og reisen tar lengre tid. Bjørvika er vanskelig og uoversiktelig. Graving i kvadraturen gjør at det er mer kaos i trafikken og mange busser og stillestående trafikk i rådhusgata.
- Jeg synes det tenkes lite helhetlig når det gjelder kollektivtransport. På Bjørndal opplevde vi at Ruter la ned et viktig lokalbuss tilbud (71E til sentrum) samtidig som de midlertidig stengte Østensjøbanen (Bane 3). Dette førte til enda dårligere kollektivtilbud enn vi er vant til på Bjørndal. Når også NSB stadig vekk kutter ekstra togene, som er det eneste brukbare kollektivtilbudet som er igjen på Bjørndal, så skremmer det nok mange over på bil og inn i køen foran Brynstunnelen.
- Jeg synes kollektivtilbudet til sentrum er bra her jeg bor, men det er problematisk når toget slutter å gå (sommerarbeid, innstillinger etc). Vanligvis tar en tur for meg til sentrum fra døren min ca 15 minutter. Når jeg må ta buss isteden, blir det fort 45 minutter. Det er ekstremt frustrerende.
- Jeg synes kollektivtransport er for dyrt. Det er billigere (og mye mer komfortabelt/forutsigbart) å kjøre bil. Lørenbanen er forvirrende å bruke.
- Jeg synes reisetiden er litt lang. Men jeg kan bruke tiden til noe fornuftig. Ser frem til ny togtunnel slik at det blir hyppigere avganger på Østfoldbanen og mer fleksibilitet for min arbeidsreise
- Jeg synes Ruters mening om at man kan bruke linje 4 til/fra byen og Økern er en dårlig unskyldning.
- Jeg synes sykkelveiene generelt er blitt bedre og at det blir stadig bedre å ferdes på sykkel i Oslo. Tbanen er overfylt, en god grunn til å sykle.
- Jeg synes t-banetilbudet har blitt mye bedre i det siste. Flere avganger gjør at det blir mer fleksibelt og mindre fullt.
- Jeg synes tiltakene i forbindelse med arbeidene i Brynstunellen fungerer godt for biler og køene har vokst vesentlig mindre enn jeg forventet
- Jeg synes utbedringer, f.eks. Brynstunnelen, tar alt for lang tid! Burde sette inn mye ressurser døgnet rundt, og bli fort ferdig.
- Jeg syns det var uklart om spørsmålene gjelde en typisk reise eller bare siste reisen.
- Jeg syntes ikke at det er riktig at transport i hverdagen skal være en såpass stor tidstyv for vanlige mennesker. Alle kan ikke bo i sentrum og sykle til jobb. De som kjører bil må som regel gjøre det av en grunn. Negative løsninger/ straff i form av gebyrer og hindringer gjør bare hverdagen verre for folk flest, den bidrar ikke til å løse kapasitetsproblemer. Vær så snill å planlegge for fremtiden ikke nåtiden. En bil på tomgang som blir stående i kø en time forurenser mer enn en bil som får kjøre i 15 minutter i normal fart. Når det er så mye køproblemer som det er allerede så er det ikke fordi folk ikke vil la være å kjøre bil, men fordi de ikke ser noe bedre alternativ. Politikere, etater, må slutte å fokusere på hvordan de kan legge hindringer for folk. JEg kjører selv bil til jobb fordi jeg sparer 1 time hver på det. Det tar meg 15min å kjøre, 45min med kollektiv. Snart endrer situasjonen seg da jeg må kjøpe noe større. Da må jeg ut av Oslo. Jobben min ligger dog fremdeles i Oslo. Store pendlerparkeringer uten merkbare gebyrer, effektiv transport til dit jeg skal hadde vært en god løsning. jobben min ligger ikke i

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Oslo sentrum. Det meste av det som kan kalles effektiv kollektivtransport går til Oslo S. Det er ikke alle som jobber ved Oslo S. Det er ikke plass til alle der heller. Kanskje etat, kommune, stat, politikere, etc skal tørre å tenke utenom nåtid? Nåtidenstenking og egeninteresse er det jeg ser som kjerneproblematikken skal man bevege seg mot samfunnssosiale årsaker... Jeg håper vi kan gå mot et bedre samfunn med tilrettelegging for folk flest. Ikke et samfunn hvor man skal bli hindret i å leve. Sparer jeg 30min på reise hver dag så utgjør det 130 timer i året. Ca 12 døgn på buss, t-bane, tog... 30 år igjen av min karriere... ca 360 døgn, svs ca et år av livet mitt på kollektiv transport - nei,takk!

- Jeg tar 20-bussen og det har ikke gått så alle verst i det siste. Det er jo veldig fullt, men det er ikke like ofte at jeg må la busser passere meg for å vente på neste slik jeg gjorde før.
- Jeg tar alltid buss til og fra jobb. Jeg kan velge mellom busslinje nr 34, 37 og 54. Samtlige ruter går ofte, men bussene er alltid helt fulle. Reisen til og fra jobb involverer dermed nesten alltid å stå stuet altfor tett sammen med altfor mange andre på bussen. Reisen er dermed sjelden spesielt hyggelig.
- Jeg tar buss til jobb, og toget hjem. Tok ekspressbuss til Sandvika tidligere, den er nå nedlagt.
- Jeg tar Ekspressbussen inn til Oslo og det går på ca. 40-min, grunnet kollektivfeltet fra Asker. Hjemover opplever jeg at det til tider kan ta opp til én og en halv time med bussen, da det IKKE er kollektivfelt utover Drammensveien.
- Jeg tar oftere buss etter at dere reduserte avgangene på Grorudbanen. De nye rutetidene gir dårligere tilbud for de fleste. Det merkes at vognene som går til Tøyen er stappfulle, mens det alltid er sitteplasser på den som går til Løren.
- Jeg tar Spikkestadbanen, som tar 10 min lengre tid etter at det ble lokaltog mellom Asker og Lillestrøm.
- Jeg tar sykkel og båt til og fra jobb. Sykkelen tas med på båten.
- Jeg tenker at vedlikehold og forbedringer er noe som må gjøres og det må vegfarende forholde seg til. Det krever litt planlegging og endring i når man ferdes. Men helt ok.
- Jeg trodde man skulle spørre om hvilke kollektivtilbud som kunne være mulig i stedet for bilkjøring fo rå kartlegge hvorfor de som kjører bil, kjører bil
- Jeg tror Røa - nydalen kunne vært en rute for fremtiden.
- Jeg unngår kollektivt da jeg synes det tar for lang tid og er for ustabilt. Bruker bil t/r eller sykkel. Bil fungerer greit, kan være noe kø på min rute. Hadde jeg ikke hatt grais parkering, eller tilgang til gratis gateparkering ville jeg ikke kjørt til jobb. Kollektivtilbudet i Oslo må utbedres. For fullt og ustabilt.
- Jeg valgte å bosette meg nær T-bane stasjon, og er fornøyd bruker. Støyen er eneste ulempe!
- jeg ville reist oftere med buss fra Enebakk om det var kollektivt felt fra KLemetsrud til Ryen og man kunne slippe å stå i bilkø
- Jeg ville ønske meg tryggere sykkelveier slik at sykling blir mindre risikosport
- Jeg ønsker 7 min. ruter hvar dag.
- Jeg ønsker all transport i Oslo sentrum redusert. Varelevering begrenset til kun kl 0600-0900, hustasnder får kun en plass. All innfartsårer slutter ved ring 3 med parkeringsmuligheter for alle private biler. Når de betaler for parkering kan det i kviteringen være et dagskort for reise i Oslo sentrum.
- Jeg ønsker at transport i Oslo være mer punktlig, alt for mye forsinkelse
- Jeg ønsker eget kollektivfelt i begge retninger mellom Sjølyst og Sandvika
- Jeg ønsker enda bedre busstilbud til Bjørnholt skole ved skolestart (ankomst skolen kl.8 - 8.30)
- Jeg ønsker flere og tryggere sykkelveier
- Jeg ønsker flere T-baner på kryss av det stjernemønteret de kjører idag, med Oslo sentrum som midtpunkt.
- Jeg ønsker helst å reise med kollektivt til jobb, men t-bane tilbudet og overgangene fra Carl berners plass til Tøyen har blitt dårligere. T-banene på CB kommer samtidig og det blir ofte lang venting på både CB og tøyen
- Jeg ønsker meg (bedre) sykkelveier i sentrum.
- Jeg ønsker meg bedre sykkelveier i Oslo, jeg føler meg delvis utrygg på vei til og fra jobb.
- Jeg ønsker meg bedre tilrettelegging for sykkel fra Rikshospitalet og vestover
- Jeg ønsker meg flere gratis mc plasser i byen
- Jeg ønsker mer plass på trikken
- jeg ønsker stor satsing på kollektivtransport, sykkelveier og bilkollektiv
- Jeg ønsker å sykle istedenfor T-bane, men jeg anser det som for farlig.
- Jepp, jeg ønsker hyppigere avganger fra Rosenholm til Skøyen og visa verca:)
- Jerbanens Østre linje mot Mysen er nedprioritert. Det må da være mulig å få togene til å gå normalt minst en sammenhengende uke i året.
- Jobber 4 dager/uke. veksler mellom bil 1 dag, sykkel 1-2 dager og tog 1-2 dager. Togavganger er blitt vesentlig flere og tilbudet derfor klart bedret siste år.
- Jobber på "riktig" side av byen og tar buss vinterstid og sykler sommerstid. Har ikke blitt plaget med kø
- Jutulveien burde ikke være enveiskjørt for syklister. Det er trangt på fortau, spesielt når biler står parkert med hjul på fortauet. Da er det bedre å kunne bruke veibanen.
- Jæla irri å svare på mobil. Skjerpings!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kan lønne seg med flere apper som advarer mot trafikkstopp, avvik, kø. Ikke kun på radio. En SMS hadde ikke skadet heller for større henvendelser/situasjoner. Ordne trafikkkorken i rushhtiden for kollektivt og elbiler, slik at flere kan ta kollektivt eller kjøpe elbiler.
- Kan man ikke lage veier slik at alle slipper å møtte kjøre gjennom/via Oslo. Feks fra akershus/østfold til Gardermoen/Trondheim/Trysil, kan da ikke være nødvendig at alle må passere Ryen??????????????????????Helt meningsløst.
- Kan oppstå forsinkelser i rushtiden, men stort sett går det fint. Behageleig reise og hyggelige sjåfører på buss nr. 144.
- Kan oppstå store forsinkelser og dårlig informasjon i fobindelse med reisen med tog
- Kansje litt mere kø enn før,,
- Kaos med så mange busser i Dronning Eufemiesgate
- Kapasiteten på togene må utvides...uholdbart å stå fra oslo til Drammeni
- Kapasiteten på Østfoldbanen er for dårlig. I det siste har det vært en del utfordringer medmateriellmangel (togsett). NSB og Jernbaneverket må bli enda mer profesjonelle i drift av jernbane.
- Kast ut de Grønne fra bystyret, de øgerlegger innfrastrukturen og de har ikke peiling på økonomi
- Kjedelig for meg at t-banestoppet Hasle kom dårlig ut av ny stasjon på Løren
- Kjedelig med mye kø og trafikk i Bjørvika
- Kjempebra med røde sykkelfelt mange steder i byen - mer av det!
- kjEMPEFORNØYD MED KOLSÅSTRIKKEN SOM ER MITT TRANSPORTMIDDEL, MEN DEN ER SVÆRT FULL I RUSHTIDEN, ENESTE MINUS!
- Kjøpte ekstra bil i forkant av alle tunell-arbeidene, slik at ektefelle kunne kjøre selv til Nydalen og ikke sitte på med meg. I tillegg er det vesentlig lenger kjøretid fra jobb versus til jobb med bil (1 time lenger).
- Kjøpte el-sykkel rett før tunnelene stengte og har brukt den daglig siden.
- Kjøre bil=12min. Kollektivt=45min hva ville du valgt?
- kjører bil pga dårlig kollektivtilbud / lav hyppighet og lav pålitelighet
- Kjører bil så lenge det kollektive ikke er bedre fra der jeg bor. Må bytte 2 ganger buss/tog
- Kjører bil til og fra togstasjonen i Asker. Viktig at det ble innført avganger hvert kvarter på lokaltoget fom. desember 2014.
- Kjører ekspressbuss fra Hvalstrand i Asker. Ofte ståplass! men reisetiden til Oslo er OK. Bussen hjem er "utmattende", mye folk, bussen står i kø og det er ofte veldig varmt!
- Kjører EL-bil. Mye mer trafikk fra Asker fra kl 06.oo etter påske 2016.
- Kjører elbil så benytter kollektivfelt til jobb
- Kjører elbil til og fra jobb. Noe trafikkøkning på Nordstrand som følge av arbeid i Brynstunnellen, samt mye venting på Holtet om ettermiddagen, muligens som følge av byggearbeider der.
- Kjører elbil. Ikke reduser fordelene ytterligere.
- Kjører kollektivt til og fra jobb. Bruker firmabil mellom de ulike jobbsteder og i vaktturnus. Derav påvirket av tunnelarbeider.
- Kjører Kolsåsbanen og der er det ikke sitteplasser fra Stortinget og hjem i rushtiden
- Kjører motorsykkel og min samboer er passasjer = mest effektive fremkomstmiddel
- Kjører motorsykkel om sommer og buss/tog om vinteren. Dvs. sesongvariasjon, noe som også kunne vært fokus på i undersøkelsen da trafikkbildet endres gjennom året.
- Kjører tog fra Lillestrøm, fantastisk tilbud!!
- Kjører tog i vinterhalvåret, som dobler reisetiden og kostnaden. Ekspresstog fra Heggedal til Oslo til gunstige priser ville gjort at jeg hadde benyttet det hele året.
- Kjører tog mellom Eidsvoll-Oslo S og T-bane til Risløkka. Veldig ofte er toget hjem fra Oslo S sprekt/fullt. Har skjedd at jeg ikke har kommet med. Hadde jeg hatt ansvar og levere og hente barn i barnehagen, hadde jeg kommet for sent til jobb og hjem. Jeg blir hentet på togst for å være med å hente barna i barnehagen.
- Kjører vanligvis kollektivt om vinteren, vanligvis sykkel om sommeren, bil av og til (ved spesielle forhold)
- Kjørt Mosseveien tidligere pga tilgang til elbil og kollektivfeltet, men kjører nå over Sæther og i smphusbebyggelsen der som allerde er belastet,Ryen er ikke alternativ pgza arbeid i Brynstunnelen.
- Kolekivfelt på E6 må bli permanent.
- Kollektiv (buss) på ring 3 er utrolig treig over tåsen, smestad osv. Blir ikke alternativ (tar 45 min)
- kollektiv er ubehagelig og upålitelig. trenger bedre veier og parkeringsmuligheter.
- kollektiv tar for lang tid på min reiserute iforhold til bil
- Kollektiv tilbud spes. Linje 31 og 31E er elendig. Alltid fulle busser selv etter kl. 23.00. Aldri en sitteplass. Ekspress buss 31E er ikke ekspress likevel. Bør være minst en buss som ikke stopper før f.eks Sinsen. Slik at det blir lettere for de som kjører utenfor sentrum. Fram til Sinsen finnes er jo både flere busser og trikker. Hvorfor disse passasjerene skal press seg i allerede fulle busser?
- Kollektiv tilbudet i Lommedalen er ikke godt, jobbhverdagfen preges av rutetilbudet, og gjør det vanskelig å være fleksibel.
- Kollektiv trafikk kan bli bedre og billigere slik at folk kan slippe å kjøre bil. Det er samfun som må ta ansvar for det, ikke borgere

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kollektive måter å reise på bør bli betraktelig utbedret før myndighetene gjør det alt for dyrt å benytte bil til jobb. Det skal tross alt fungere for folk flest. Myndighetene har selv gjort bilen til det viktigste framkomsmiddelet, da bør de utbedre det kollektive betraktelig før de gjør det umulig å kjøre bil
- Kollektive reisemåter i sentrum er sprengt, særlig høst/vinter. Sykkel i sentrum vanskeliggjøres av (feil)parkerte biler.
- Kollektivfelt burde vært mer prioritert i Oslo.
- Kollektivfelt bør være reservert for buss. Ikke for elbiler og taxi
- Kollektivfelt mellom lysaker og asker E18, vil gjøre kollektivreisen med buss mye mer effektiv.
- Kollektivfelt uten el-biler har økt hastighet av kollektiv-transport til jobben med 5-10minutter
- Kollektivfelt vestover ut av Oslo bør prioriteres; Det bør tilrettelegges for sykkelsti over/rundt rådhusplassen og opp forbi festningen. Det er kaotisk fra nederst i Dokkveien når en skal videre. Løsningene for syklister ved Lysaker er også uheldig
- Kollektivordningen for pendlere. Det går like sakte som for 20 år siden. Og prisen bare øker.
- Kollektivordningen i Oslo og omegn er en katastrofe og en skam for landet. Tilbudet er for dyrt i forhold til kvaliteten. Jeg blir flau når jeg får f.eks. svensker på besøk. Det eneste som fungerer er Flytoget. Jeg har som nevnt bil, men forsøker å tenke på miljøet ved å ta tog. Det er fint at denne undersøkelsen gjennomføres og som akademiker har jeg ingen innvendinger på oppsettet. Men jeg lurer på om gjennomføringen fører til forbedringer. Kan jo håpe, og jeg bidrar selvsagt med det jeg kan, som i dette tilfellet er å gidde å svare på undersøkelsen og fylle ut så grundig jeg kan. Lykke til!
- Kollektivreise er uaktuelt fordi det tar alt for lang tid
- kollektivstransport er som blod i legemet
- Kollektivt bør prioriteres, hyppigere avganger og egne felt. Prisene bør også ned. Det er i dag lønnsomt og tidsparende for mange å benytte bil vs kollektivt i Oslo sentrum.
- Kollektivt fra Kalbakken til Grønland/Jernbanetorge er det blitt er dårligere tilbud etter åpningen av Lørensvingen, da samme antallet avganger fordeles på de to retningene.
- Kollektivt mellom skøyen og Bislett er CRAP
- Kollektivt tar for lang tid (1 time).
- Kollektivt tar for lang tid. Prøvde t-bane en stund, den er ukomfortabel, trang, støyende og stinkende.
- Kollektivt til arbeidsplassen krever tre bytter av transportmidler en vei som gir ekstra tid og mer koordinering og usikkerhet pga avhengigheter buss-bane
- Kollektivt til fra Asker er dårlig og dyrt
- Kollektivtilbud er tidsmessig dårlig alternativ og dyrt
- Kollektivtilbud for dagpendlere ble drastisk verre, spesielt for de som jobber skift fra 12. desember 2012. Måtte kjøpe meg bil for å komme til/fra jobb i Oslo. Granfosstunnellen: Håper på en løsning for å unngå mulighet for snikere i venstre felt som trøkker seg inn igjen like før påkjøringen til E18. Skaper 20 minutter ekstra kork og irritasjon hver eneste dag.
- Kollektivtilbudet er i ferd med å bli veldig bra. Det blir viktig å få ned personbiltrafikken på tilkjørselsveiene til E18 i rusjtiden for at ekspressbussene skal komme fram. Ingen E18-utbygging nødvendig.
- Kollektivtilbudet i Oslo er i dag svært godt. Bare å ta i bruk!
- Kollektivtilbudet i Oslo, spesielt t-banen, burde utvides og det burde vurderes om det kan bygges baner i deler av byen som ikke har det i dag, og ut til bygrensene
- Kollektivtilbudet ikke attraktivt nok ift både bosted og arbeidssted slik det er nå. Mer trafikk rundt byen (ring 4) haddde sannsynligvis lettet trafikken og spart meg for timesvis i bilen hvert år.
- Kollektivtilbudet med buss fra Lørenskog er dårlig, langsomt og preget av uregelmessigheter.
- Kollektivtilbudet må bli vesentlig bedre om dette skal være et reelt alternativ. Dette gjelder så som tilbud (antall avganger), pris, komfort (NSBs togkomfort er til å gråte av), osv.
- Kollektivtilbudet på Bjørndal har blitt mye dårligere det siste året
- Kollektivtrafikk fra hjemsted og arbeidsplass er ikke optimal, må bytte to ganger hvis jeg reiser kollektiv og det stjeler for mye tid for en småbarnsforelder.
- Kollektivtrafikken fungerer bra og når jeg må bruke bil er det lite kø på den strekningen jeg kjører.
- Kollektivtrafikken flyter langt bedre langs E18 når hvor det kun er busser i kollektivfeltet.
- Kollektivtrafikken fungerer bedre etter at banen om løren også kommer forbi forskningsparken. Ønsker å få igang igjenn tavlene med minutter til neste tog nedenfor forskningsparken t-bane.
- Kollektivtrafikken i Oslo er bra, MEN burde være rimeligere
- Kollektivtransport bør være billigere for de som reiser sjelden. Kanskje det burde vært gratis med all kollektivtransport i Oslo/omegn, finansiert av skatteseddelen/inntekter fra kraftige økninger i bomringen på forurensende biler, spesielt diesel. Ikke gjør det vanskeligere å parkere bilen med beboerparkering osv. Bygg mer sykkelveier adskilt fra biler(hvis mulig) . Flate sykkeltraser. Bedre kollektivtransport. Mindre trange busser heller trikk/t-bane
- kollektivtransport er blitt for dyrt og overfylt
- Kollektivtransport er ikke et alternativ når reisen tar 1,5 time en vei, levering i BHG ikke inkludert
- Kollektivtransport i Oslo er utmerket. Hyppige avganger, selv om det er trengsel i rushtrafikken.
- Kollektivtransport kunne vært mer aktuelt ved høyere kapasitet og bedre regularitet
- Kollektivtransport lite tilgjengelig nær bostedet
- Kollektivtransport medfører bytte og tar for lang tid

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- kollektivtransport må bli mer tilgjengelig og billigere for at det skal være et alternativ for bil, nå kuttes bare tilbudet ned, hvoran i alle dager skal folk velge kollektivt fremfor bil når tilbudet ikke fungerer!
- Kollektivtransport må bygges ut mer, også til områder utenfor Oslo. Båt er undervurdert og båttilbudet bør utvides ytterligere.
- Kollektivtransport må prioriteres i langt større grad enn tilfellet er i dag. Å løse trafikkproblemene ved å bygge flere veier er en total avsporing.
- Kollektivtransport må utvikles raskt og i stor grad
- Kollektivtransport tar totalt 45 minutter lengre (tur retur) hver dag. Har lav terskel for å ta bil pga dette.
- Kollektivtransporten fra Holmlia til sentrum fungerer fint i rushtid, mens bussforbindelsene er langt under pari/ikke-ekstistrende i helgene. De positive effektene for kollektivreisende av at elbilene forsvant fra kollektivfeltene er så formidable at jeg vanskelig kan se argumentene for å gå tilbake på den ordningen.
- Kollektivtransporten fungere supert på den aktuelle strekningen.
- Kollektivtransporten fungerer dårlig. Togene er ofte forsinket og det er mange flere passasjerer enn det er plass til. Det virker lite gjennomtenkt å lokalisere alle arbeidsplasser i Oslo der utvalget av boliger er dårlig for folk flest. Hva med å flytte ut offentlige arbeidsplasser til andre deler av landet.
- Kollektivtransporten i Oslo er alt for dyr i forhold til kvaliteten
- Kollektivtransporten i Oslo er veldig bra,. Løren stasjon og videre til Storo er bra ved at det blir fler forbindelser øst/vest.
- Kollektivtransporten i Oslo fungerer for meg veldig bra, både i forbindelse med jobb- og fritidsreiser.
- Kollektivtransporten inne i Oslo er suveren - det er den dårlige dekningen utenfor som skaper kaos i trafikken. Når det tar 45 minutter MED kø å kjøre er det lite aktuelt å bruke 1t30 min kollektivt.
- Kollektivtransporten kunne vært mer presis og punktlig. Kan være forsinkelser som kan gå utover jobb.
- Kollektivtransporttilbudet for nabokommunene til Oslo bør styrkes. Det er her majoriteten av de som arbeider i Oslo bor.
- kolletivtilbudet til de som jobber i Stovner og bor i sentrum har blitt svært dårlig
- Kolsåsbanen bør få flere avganger, den er håpløs full om ettermiddagen!
- Kolsåsbanen trenger flere avganger i rushtiden
- Kom ikke klart frem om jeg skulle fylle ut alle reisetider eller bare den jeg brukte sist.
- Kommer det noe "produktivt" ut av undersøkelsen ? !
- Kommer vestfra til Lysaker, derfor traff ikke spørsmålene noe særlig
- Kommer østfra; mye bygging av blokker på f.eks. Lørenskog. Kommer til å være behov for økte kollektivmidler fremover.
- Kommunen gjør livet surt for folk
- Kommunen må prioritere å rengjøre hovedsykkelrutene først etter vinteren
- Kongsvingerbanen er skandaløst dårlig. Politikernes manglende evne til å gjøre noe med infrastruktur og boligsituasjonen i Oslo er like håpløs.
- Kort vei til jobb med bil, men mye kø pga tunellarbeid i Brynstunellen. Det tar mye tid å reise kollektivt. Mye forsinkelser på t-banen i det siste.
- Kostbar kollektivttilbud
- Kronglete å måtte bytte buss flere ganger, blitt noe bedre etter at EL-bil er tatt ut av kollektivfelt, bussene koresponderer dårlig til tider
- Kun 1 direktebuss om morgenen, derfor ikke mange valg for å komme raskt til jobb om morgenen.
- Kun lokaltog Røyke-Oslo, tar for lang tid. Ingen bussforbindelse mellom bosted og Røyken stasjon, hvilket resulterer i mye unødvendig bilbruk.
- Kunne spurt om alternativ transport hvis ikke primærmiddelet benyttes og om man da er fornøyd.
- kunne vært hyppigere avganger med toget
- Kunne vært interessant med en vurdering av hvordan statsansatte reiser ifm. embetet, dvs. reiser til andre byer mv. Har inntrykk av at taxi og fly foretrekkes fremfor tog og buss selv på korte distanser!
- Kunne vært litt mere konkrete spørsmøl om kolegtivtraffikken i akershus
- Kunne vært spørsmål om dårlig helse er årsak til bilbruk, hofte, ben, føtter etc.
- Kunne ønske at bilister tok mer hensyn til syklister.
- Kunne ønske hyppigere avganger og bedre kapasitet på togene.
- Kunne ønsket meg at 18-trikken gikk helt til Ljabru, også utenom rushtiden. Ofte er det også dårlig punktlighet på trikken vinterstid. Finnes det noe en kan gjøre for å endre dette?
- Kutt i avgangene på t-banens linje 5 fra Vestli forverrer situasjonen for alle som benytter t-banen for å reise til sentrum. Bra at vi også har fått en linje som går over Løren-Storo, men elendig at det kuttes i øvrig tilbud pga dette.
- Kutt ned biltrafikk - særlig diesel - i Oslo sentrum! Har sønn med astma.
- Kveldsparkering burde være avgiftsfri.
- Kø buss sen, må bytte buss ved barnehagen, denne er og sen, kø fra holmlia til hauketo, ny kø fra Ljabru og til sæter krysset
- Kødannelse mot Smestadkrysset
- Køen går bedre nordover etter at det ble bygd ut et felt til, fra 3 til 4 (6-8) felts på E6 fra Karihaugen til Hvam, men nå har køen flyttet seg fra djupdalstoppen til bakken opp skedsmokorset. Man burde se på muligheten for trefelts (6-felts opp skedsmokorset)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Køen mellom Brynseng og Helsfyr gjør det mindre attraktivt å gå og sykle til jobb, luften kjennes forurenset. Sykkelfelt mangler på deler av strekninger, så syklister må bruke fortauet.
- Køen rundt Grønland/Tøyen er meningsløs. Opplever å knapt rekke å hente i barnehage innen kl.17 på Økern når vi drar kl.16 fra Vaterland.
- Køkultur ved bussholdeplass i Folkvangveien mot sentrum har forbedringspotensial
- Kålsåsbanen er blitt veldig full det siste året/den siste tiden, spesielt etter at den ble ferdistilt til Kålså. Det er behov for flere avganger. Det er ubehagelig å tenke på at tunellen under sentrum er så gammel og at sikkereheten er dårlig. Ellers er jeg veldig glad for å kunne bruke t-banen til jobb.
- l
- L1 (tog) har fått bedret kapasitet og avganger. Færre tekniske problemer - bra kollektivtilbud.
- la hele bærum få sone 1!
- ladehybrider er også rene elbiler når de får ladet, de burde få tilgang til kollektivfelt de også. Det er meget skjevt måten de blir favorisert på. Enten alle som kan kjøre elektrisk eller ingen.
- Lag mer sykkelvei!
- lag svarmulighet også for oss som går til jobb og kjører kollektivt hjem
- Lag sykkelfelt i Tåsenveien, Møllergata, Nordbergveien og innover i Maridalsveien!!!
- Lang kø vestfra mot Oslo om morgenen. Pluss kø ved tunell i Lier. Dårlig med rimelige p-plasser i Oslo.
- Langs min rute er forholdene for syklister noe bedre enn i fjor
- langvarig veiarbeid der tunge kjøretløy sperrer av sykkelfelt. Dårlig tilrettelegging for sykkel i sentrum
- Layout undersøkelse: generelt tips er å ha samme oppbygning (knapper etc.) på hele undersøkelsen.
- Legg bedre til rette for sykling året rundt
- Legg ned NSB og sett inn busser i stedet..!!!!!!! bussen som må dele veien med millioner av andre er mer presis enn toget klarer være..
- Lei av stadig voksende ko på Slemmestadveien og E18 og tilnærmet ingen satsing på sykkelfelt i veibanen. Sykler med livet som innsats hver dag
- Lei boks plassering, alt skal forklares utifrå kjønn og utdannelse
- lettere å komme tidsnok på jobb ettersom el-biler ikke lenge kan kjøre i feltet for kollektiv transport
- lettvint og fint å reise kollektivt, sparer miljøet
- Liker dårlig at det er færre direkte avganger til/fra Stovner/Jernbanetorget. Gjør at jeg bruker 12 min lengre tid på reisen.
- liker ikke at trikk og buss får redusert antall stoppesteder. Feks ikke mulig å t kollektivreise fra jernbanetorget til jobb, må gå i 7 min. Dumt ved ærender i lunsjen o.l.
- Liker å gå til jobb, men må gå langs trafikkert vei og skulle ønske det var et hyggeligere alternativ og at luftforurensingen ikke var så høy (helsegevinst av å gå vs helsetap pga innånding av forurensning)
- Liker å kjøre kollektivt til jobb, men den bruker alt for lang tid, og på morgen og ettermiddag er avgangene på buss alt for sjeldne
- Linje 3, t-bane har fått hyppigere avganger. Flott!!
- Linje 5 fra Vestli mot sentrum har redusert sine avganger fra to ganger i kvarteret til en gang i kvarteret, dette merker jeg på hverdager når jeg skal levere barn i forkant av jobben, og når jeg skal hjem etter jobb på dagtid (om kvelden er det samme tilbud som før).
- Linje 5 har redusert tilbud
- Linje 5 til Vestli via Hasle, Økern og Risløkka har fått dårligere tilbud
- Linje L13 har irriterende stopp underveis for å vente på kryssende tog. Virker nedprioritert i forhold til linje som går om oslo lufthavn og som er i konkurranse med flytoget. Reisetiden med L13 fra Jessheim til Skøyen øker og forsinkelser er dagligdags.
- Lite fokusert på sykkel, gangveier, busser osv. Det dreier seg om biler.
- Lite relevant for meg som alltid går til jobb på 10 minutter, men svarer nå likevel så dere får med dere sånne som meg også :)
- lite relevant for min del
- Lite relevante og rare spørsmål i denne undersøkelsen. Kan ikke tro dere får noe ut av denne, for lite konkrete spm
- Litt dårlig med sykkelveier fra hjemsted til jobb, og dårlig veistandar, mye hull, dårlig asfalt
- Litt for detaljert
- Litt for mange biler som skal ut av Oslo kl 16!
- litt kaotisk i Kvadraturen, men blir bedre må vi tro, når de blir ferdige med omlegging av trikken.
- Litt rart dere ikke spør om man kjører EL bil eller bensin/disel
- Litt vanskelig å svare rett når man sykler og bruker kollektivtrafikkca 50-50
- Livsfarlig å være syklist i Bjørvika! Ubehagelig langs Mosseveien. Veldig fint fra Fiskevollen til Vinterbro! Vi trenger bedre tilrettelagte (ekspress-)sykkelveier!!
- Livssituasjonen gjør at jeg prioriterer å spare tid framfor å reise miljøvennlig.
- Lurer litt på hva som skjer når Vålerengatunellen skal rehabiliteres. Hvordan man løser dette. Det er kø allerede nå hvis man kjøre nordfra etter 07.30
- Lurer litt på hvordan dere holder styr på at samme person ikke svarer flere ganger, når vi ikke bruker pasord? Synes også at svaralternativet "Ikke relevant" under spørsmålet om man ble berørt av trafikkprosjektene var litt rart. Hvordan skal man vurdere om man ikke blir berørt eller om endringen ikke er relevant for min arbeidsreise? Selv om jeg f.eks. ikke kjører Brynstunnelen til jobb, kunne jeg

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

blitt berørt av det hvis mange flere valgte å kjøre tog/buss og disse ble fulle. Hvis alt går som før, er det da riktig å svare at jeg ikke blir berørt eller at det ikke er relevant for meg?
- lurer på hva som kommer ut av denne udersøkelsen?
- Lurt å bo i sentrum om du vil reise kollektivt
- Lykke til - viktig prosjekt og nødvendig med godt grunnlag for fremtidige beslutninger!
- Lykke til med en viktig oppgave!
- Lykke til med undersøkelsen!
- lykke til.
- Lyskryss i innfartsveier til Oslo er en samfunnsøkonomisk dårlig ide. Kollektivtilbud ut av Oslo nordover bør bygges ut betraktelig. RV4 er sprengt pga befolkningsvekst i Nittedal, Harestua, Gran etc. RV4 gjennom Rotnes er en flaskehals
- Lyskryssene langs Kirkeveien er fryktelige. Alle går på rødt, unntatt meg som er halt dansk og oppvokst med at det er strengt forbudt.
- Løren t-bane er fantastisk tilskudd til Løren området
- Løren T-banestasjon er ei fantastisk nyvinning for reiser herfrå
- Løren T-banestasjon gjorde ingen praktisk forskjell, da den kjører om Oslo vest, dvs man bruke rlike lang tid på å sitte på t-banen som å ta en annen linje til Hasle/Sinsen/ økern og så gå 10 min til lørenveien 37
- Lørenbanensåpning er fint for mange, men ikke for oss som ønsker å reise direktet til sentrum. Banen er mye fullere nå enn før.
- Lørenstasjon har gjort kollektivreiser vanskeligere (ikke på arbeidsreiser) - da blir det mer sykling
- maket it simpel
- Man burde ikke renovere 10 tunneller samtidig.....påvirker ikke arbeidsreisen min, men mange av fritidsreiene mine. Og generelt synes jeg de fleste veiprosejekter nå har som formål å gjøre det vanskeligere å være bilist og gjør trafikkflytem dårligere - eksempler er rundkjøringen på Carl Berner (komplett skandale) og avkjøring fra Lørentunnellen ved Sinsenkrysset der alle sdkal presses inn i et lite område med kø som resultat.
- Man kan ikke velge flere typer transport i første spørsmålene i undersøkelsen. Jeg velger å kjøre bil og ta enten tog eller t-bane videre inn til sentrum pga kø og miljø. Det er kun en buss i time fra Siggerud til byen, og bussen tar også en hel time i rush. Jeg må bytte buss halvveis, og er ikke garantert buss videre om første bussen er forsinket. De har tatt bort to busser direkte til Oslo i rushtrafikk innover og utover. Det er slitsom å måtte bytte buss halvveis.
- Man kan stole på t-banen! Tusen takk til Ruter!
- Man må ikke glemme at svært mange av de som arbeider i Oslo bor utenfor byen. Det er ikke alle som har like gode muligheter for å benytte kollektivtrafikk som de som bor i Oslo. Prisen på kollektivtrafikekn er alt for høy. Har vært i mange byer rundt i verden hvor buss og trikk koster en slikk og ingenting, og på enkelte steder sågar er gratis. Alt blir bare vanskeligere og vanskeligere for de som kjører bil. Vi er en gjeng på 3 stykker som deler på kjøringen og sågar kjører elbil. Det finnes ikke mer miljøvennlig måte å transportere seg til jobb på enn det.
- Man ønsker at folk skal reise kollektivt men da må togene komme når de skal, ha åpningsbare vinduerog ha nok vogner slik at man ikke står som sild i tønne. Det må tilrettelegges med bedre kollektiv kommunikasjon fra øst til Alnabru
- Mange busssjåfører som kjører dårlig, sjelden i rute selv tidlige på morgenen før rushet begynner - starter de for sent fra utgangspunktet?
- mange farlige situasjoner der barn kjøres til skole kombinert med høyt antall syklister. Stenging av forau og sykkelstier ved utbygginger burde ikke tillates. Svært ofte dårlig merket og dårlige og lite hensiktsmessige alternativer for gående og syklende
- Mange forsinkelser på tog det siste året
- mange krevende kryss med biler som krysser sykkelvei uten at de første har vikeplikt
- Mange spørsmål om Smedstadtunnellen selv om jeg krysset av at den ikke var relevant.
- Mange store trafikkprosjekter på likt er uheldig, buss for bane er dårlig alternativ når det samtidig er veiarbeid i samme område. Mye stappfulle busser, også utenom rushtid.
- Mange sykkelfelt (+) men for dårlig sammenbinding i kryss/rundkjøringer (-). Mangler helhet. Busser som har stoppestedene i sykkelfeltet og tvinger syklister ut i ordinær veibane er også et faremoment.
- Manglende brøyting på fortau og i vei - som "ersattes" av saltning gir en farlig potetmjøl-lignende slush som gjør det farlig å sykle. Dette i kontakst til forholdene på sykkelveien langs ring 3 - de er brøytet og kostest til en svært god standars (og saltet)
- Manglende kollektivfelt på E6 Mortensrud-Ryen er en stor svakhet
- mangler kollektivfelt ut mot Asker
- Mangler skikkelig innfartsparkerings løsning for regionen
- Markering av røde sykkelfelt synes å ha en god effekt på bilistenes hensyn til syklister (bedre enn bare stiplet, hvit strek). Bruker T-bane om vinteren. Setter stor pris på to avganger i kvarteret, det er den viktigste endringen de senere årene på min reisevei.
- Masse kø ved bryn tunnelen men t-banen går oftere enn før.
- med barn som må hentes og leveres i barnehage uten god dekning med offentlig kommunikasjon fra hjem til barnehage, er vi avhengig av å kjøre bil 2 stk i husstanden for å få hverdagen til å gå ihop.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

med mye trafikk på ring 3 og tidvis mye kø på knutepunkter, har dette bydd på utfordringer i hverdagen med fulle jobber.
- Med egen p-plass der jeg bor og med lett tilgang til gratis p-plass i nærheten av arbeidssted er bil soleklart det raskeste og enkleste alternativet. da man ofte har dårlig tid blir bil benyttet stadig oftere til jobbreiser
- med stopp på løren har det blitt mye enklere å reise kollektivt. Fra kalbakken har kollektiv transport blitt bedre med Tbane ettersom annenhver tbane går til løren og rett til oslo. er supert for dette området.
- Med to barn som skal leveres og hentes på skole og barnehage med skiftetøy, regntøy og gjørmete støvler, så er det ikke noe alternativ til å kjøre personbil. Samme hvor lang tid jeg sitter i kø, så tar det enda lengre tid hvis jeg skal begynne å reise kollektivt etter å ha levert unger. Det gir meg også mulighet til å stikke innom butikk og kjøpe mat, bursdagsgaver (barnebursdager i fleng), museører (teateroppvisning på skolen) og diverse. Det rekker vi ikke på ettermiddagen, for etter å ha sittet i kø på tur heim fra jobb rekker vi såvidt lekser før det er kveldsaktiviteter og vi stuper i seng.
- Med unntak i sommertiden, reiser jeg med buss eller bane.
- med økende sykkeltrafikk - tenke egne sykkelgater, sykkelveiene nede på grunerløkka er ikke egnet på de tider hvor det mer mye folk som sykler/ går
- Meget belastet strekning som bidrar til økt forurensing via store køer
- meget bra t-banetilbud etter at frekvensen ble økt på linje2
- Meget dårlig kollektivtilbud når man jobber uten for ring 1
- Meget fornøyd med ny t-banestasjon på Løren. Savner mer kapasitet både på buss og sykkelnettet (inkl. bysykkel).
- Meget postiv til elbil- og miljøtiltak
- Mener bestemt at trafikkbildet i Oslo har forverret seg betydelig siste årene, styrer bilbruk deretter. F.eks velger jeg å trene etter jobb og reise hjem sent på kvelden fremfor å stå i kø med bil
- Mener det er viktig å fortsette med kjørefordeler for EL bil.
- Mener det må legges bedre til rette- OGSÅ FOR BILER! Synes undersøkelsen ble for personlig
- mener privat bilisme bør reduseres, bygg ut for kollektiv og skap bedre muligheter for syklister/løpere/gående
- Mennesker som ikke har bil er åpenbart ikke så viktig.
- Mer direkte-tog på Spikkestadlinjen (ikke som nå med topp på alle stasjoner) hadde kortet ned reisetiden og gjort det mer aktuelt å foretrekke toget fremfor bil+tbane. Lavere pris hadde også gjort det valgt lettere!
- Mer effektive ruter i sentrum, fra sentrum til knutepunkt
- Mer elektrisk bil/moped/MC støtte! Mer sykkelfelt! Ingen spørsmål var knyttet til veiens tilstand - flere steder i Oslo har utrullig dårlig veier PGA høyt bruk. De som benytte MC/moped/sykkel har en økt risiko pga dette!
- mer fokus og satsing på kollektiv tilbudet i Oslo
- Mer forsinkelserpå Kolsåsbanen med ny ruteplan - særlig ettermiddager
- Mer fritid ved å bruke bil i forhold til kollektiv, da kollektiv tar ca 1 time hver vei.
- Mer hensyntagen til medpassasjerer, høylytte mobiltelefonsamtaler i 40 minutter, sjåfør med radio/musikk,
- mer kollektivt takk
- Mer kollektivtrafikk løsninger vil gi økt bruk
- Mer offensiv prioritering av kollektivtrafikk må til for at jeg skal bruke den mer. Hvis buss/trikk og bil uansett står i samme kø kan jeg like gjerne sitte i bilen.
- Mer punktlighet og forutsigbarhet i togtrafikken i nærområdene til Oslo
- Mer sykkelbaner i Oslo hade varit super. Underlætta før sykklister, både med sykkelparkering och sykkelbanor.
- Mer sykkelveg, mindre biltrafikk takk!
- Mer sykkelveier i byen og fjern 50% av bilene. Jeg kan ikke fordra å kjøre bil i byen, og kan heller ikke fordra andre biler i byen :) Vil gjerne at det blir trygt å bo og ha barn i Oslo så jeg slipper å flytte ut til forsteder for så å selv bli idiotbilist som gjør byen ulevelig.
- Mer sykkelveier i Oslo. Mer trygghet for syklister. Ut med bilene!
- Mer trafikk nå som Brynstunnellen er stengt
- mere og flere tog, please
- Mere sykkelveier
- Merker at arbeidene i Brynstunnellen gjør at flere tar toget. Det betyr at det er trangere på toget og vanskeligere å få parkert på stasjonen. Noe som særlig er uheldig når man feks må handle på vei hjem fra jobb
- Merker endring i t-banens pålitlighet etter ruteendringer da Løren stasjon ble tatt i bruk. Ble også endringer på den linjen jeg reiser med, og banen er sjeldent i rute sammenlignet med tidligere. Synd at det ser ut til å være langt unna å få flere avganger på linje 3 til Kolsås.
- Merker stenginga av Brynstunnelen på fritiden, da er det køer som strekker seg fra Bryn til Lambertseter store deler av døgnet, spesiellt ille i helgen. Burde kjørt med flere skift (døgnet rundt) i Brynstunnelen, for å bli fortere ferdig....

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Merket endring av trafikk pga. omregulering av lyskryss Vækerøveien/Bærumsveien (prioritet for de som kommer fra Vækerøveien) - vet ikke om dette henger sammen med rehabiliteringsprosjektene. Medført at vi oftere kjører Vollsveien til jobb.
- midre bileri Oslo sentrum
- Min arbeidsreise har blitt påvirket av arbeidet som blir utført i Prinsensgate og omegn. Ellers så synes jeg sykkelveiene kan bli bedre, ikke bare i min reisevei, men også i hele Oslo. Samt skape bedere sykkelstativer i sentrum.
- Min arbeidsreise påvirkes IKKE av arbeid i Brynstunnelen, men jeg måtte likevel svare på 5 spm eller mer om dette.
- min biltur ta 30 minutt, kollektivreise 90minutt
- Min jobbreise med fly og flytog, og reiser til kontoret ca en gang pr mnd.
- Min nærtogstasjon, Steinberg stasjon, ble åpnet igjen for ordinær trafikk i september. Dette har gjort reiseveien min 30 minutter kortere.
- Min reise tar nå ca 10 minutter mer enn for noen år siden, da toget fra Spikkestad ikke stoppet på alle stasjoner Asker-oslo. Ønsker direktetoget tilbake. Å forlenge reisetid m tog er ikke riktig politikk.
- Min reisetid til jobb har endret seg negativt den siste tiden, men det skyldes delvis stengning av Brynstunnelen og ikke Granfosstunnelen.
- Min reisevei til/fra jobb påvikes også vedr arbeid med E16 Sandvika-Vøyenenga
- Min reisevei ville blitt betraktelig kortere dersom t-banen fra sinsen mot sentrum øst gikk flere ganger i timen, eller korresponderte med bussen. Jeg kaster som regel bort 10 min på å vente på banen på Sinsen:(Det er 10 dyrebare minutter
- Min situasjon har blitt lettet ved den nye rv22 mellom Lillestrøm og Fetsund, men blitt verre ved køen til Bryn.
- Min vei til jobb er utmerket
- Mindre miljø, mer vei.
- Mindre trafikk på E6 sørfra etter stenging av Brynstunellen, i alle fall før kl 0700. Kan skyldes at mange har valgt alternativ reisemåte.
- Mine svar er gitt på bakgrunn av der jeg opprinnelig begynner vakten min. Men jeg bytter vakt så ofte jeg kan, og da er enkelte svar annerledes. Da har jeg gratis parkering fra bedriften og trenger ikke gå fra parkeringsplassen til oppmøtested. Og det er 62km i steden for 71km.
- Missliker at togene i rushtiden alltid er fulle og må stå fra Asker til Oslo
- Mitt arbeidsreisetilbud kan ikke bli bedre
- mye bedre tilbud etter at togstasjonen Stabekk ble åpnet
- Mye dårligere t-banetilbud fra Økern til sentrum etter at de fjernet den ene t-banelinjen som går dirrekte til sentrum. Folk står tett i tett på den banen som går til sentrum. Dette må det gjøres noe med.
- Mye ekstra kø pga. stenging av et felt i Østensjøveien over Brynstunnelen
- mye enkeltspor på linje 18 og 19 på trikken i denne perioden. veldig fulle trikker
- Mye forsinkelser på Sognsvannbanen
- Mye forsinkelser/arbeid
- Mye forurensing på vei til jobb p.g.a. mye biler, og farlige syklister
- mye graving i sentrum gjør fremkommelighete og sikkerhet for syklister dårlig
- Mye kø fra bekkestua ned til lysaker
- mye kø in i brynstunellen, men jeg kjører ikke bil :)
- mye kø og ufremkommelighet, hvis jeg skal reise til f.eks asker
- Mye kø over Røa - kan ikke forstå at det ikke blir tunnell her
- Mye kø over Røa og ned Sørkedalsveien fortsatt, ofte full stopp ved Holmenkollveien så en ikke kommer over på grønt lys fordi det er tett fra Holmenkollveien. Ikke noe problem nå man er ute på selve Ring 3. Ble kaos, også pga av dårlig varsling, da de stengte ett felt pga sykkelbro ved Ris.
- Mye kø ut av byen på ettermiddagen
- Mye kø.
- Mye omkjøring, enveiskjøring og uoversiktelig skilting generelt i byen. Tokk litt tid å finne beste vei å kjøre. Dårlig med alternativ til t-bane, så må gå ett stykke for å komme til t-bane, selv om t-banen ikke er så effektiv. Bruker 30 min på kollektiv, mot 10-15 hvis jeg kjører selv.
- mye stygg kjøring av sjåfører som er opptatt av mobiltelefonene sine
- Mye trafikk gjennom Brynstunnellen og Ryen krysset. Ofte overfylt buss Nydalen 37
- Mye trafikk på Nordstrandsplatået har vært vanskelig i en periode med mye byggearbeider og avstengte veier. Noe bedre nå etter at bommen i Solveien ble åpnet igjen.
- Mye trøbbel med signalfeil på strekningen Mysen-Skøyen. Nytt signalanlegg, som blir testet ut mellom Ski og Mysen skaper mange utfordringer. Det blir fort kaos og timer med forsinkelser. Noe bedre nå. Ofte dårlig informasjon under feilretting, og buss for tog. Senest ved Oslo S 10. mai da det var brann ved linjen flere steder og alle måtte på buss fra spor 19.
- Mye veiarbeid i sentrum (Tollbugt, Prinsens gt) gjør det vanskeligere å komme fram.
- Mye veiarbeid i sentrum. Dårlige og farlige sykkeforhold.
- Mye vekt på Brynstunnlene - som ikke er relevant for alle. Burde spørre mer om kollektivtilbudet i Oslo.
- Må bli bedre for syklister

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Må bli bedre sykkelveier i sentrum, eks Storgata
- Må få flere kollektivfelt i Oslo bare sisponible for kollektivtransport
- Må få til banetunnel gjennom byen og flere sykkelstier! Oslo er en dårlig sykkelby
- må i stor skale bygges/moderniseres veie ikke sykelstier (t.om. offetlig transport kan kolapse snart)
- Må ofte stå som sild i tønne på trikken i rushet. Kollektiv og sykkel kan erstatte mye men langt ifra alt. Har en barn som skal i barnehage, mer varer en 2 handleposer eller ubekvemt reiserute (f.eks at det tar 10min med bil men 1 time med kollektivt) så er kollektivt/sykkel et veldig dårlig valg. Da er det bedre med gulerot fremfor pisk for de gangene det faktisk er best å ta kollektiv.
- Må si det er trist at jeg sparer en hel time per dag når jeg kjører bil, i forhold til å ta t-banen :(
- Målet burde være å få trafikken rundt byen og ikke gjennom byen. Slik det er nå må all trafikk nord-sør, øst-vest gjennom Oslo. Det vil ikke løses før alternativene er tilstede. Det løses ikke ved å pålegge øknomiske ulemper.
- Månedskort på buss har blitt dyrere noe som er negativt.
- Måten denne spørreundersøkelsen er presentert kunne vært mye bedre. eksempel: denne teksten som jeg her skriver må jeg skrive inn i en vanlig tekstboks istedenfor et tekstfelt som gjør det vanskelig for meg å få oversikt over hva jeg skriver. Og videre så er det valgfritt å skrive alder, men når man utelater å skrive alder får man beskjed om at man må fylle ut feltet. Dette og noen andre ting fikk meg til å lure på om denne spørreundersøkelsen var seriøs.
- Nedleggelse av buss 491 har medført en oppstykket og uhensiktsmessig reisevei. Overgangen på Lillestrøm er stressende og gjør at man ikke kan utnytte arbeidsreisen til annet enn å vente på korrespondanser. En bussreise fra Oslo sentrum til hjemstedet slik det var før gjorde at arbeidsreisen ble meningsfull da man fikk ca 60 minutter til lesning eller arbeid. Nå blir reisen for oppstykket. Togene til Lillestrøm morgen og kveld er dessuten altfor fulle, og reisen virker til tider ubehagelig. Dette er en negativ utvikling sett i forhold til direkte ekspressbuss. Dessuten bør alle ekspressbusser behandles likt, og det er rart hvorfor noen fortsatt går inn til Oslo når Ruters policy er at buss ikke skal gå paralellt med tog. Nedleggelsen av buss 491 (i 2013) har sterkt redusert min opplevelse av arbeidsreisens kvalitet, den er blitt sterkt forringet.
- Nedleggelse av bussrute er uheldig generelt og i særs i forbindelse med vedtak om Oslopakke 3
- Nedleggelse av stasjoner har ført til lengre reisevei og at jeg nå benytter bane+buss på veien hjem.
- nei
- Nei
- NEI
- Nei.
- Nesoddbåten bør få halvtimes ruter midt på dagen
- Nesten aldri sitteplass fra Bekkestua mot Oslo på Kolsåsbanen mellom06.45 og 08.30
- Nettbuss Linje 9 truer med å legge ned ruten. Blir krise hvis det skjer.
- Noe mere kø, men går overraskende greit
- Noen av de første spm var vanskelige å forstå. Lurer på om jeg svarte feil.
- Noen av togene er veldig fulle på fra Nationaltheateret
- noen ganger får man ikke vite om busen er på vei,
- Norge er et kø-paradis
- NSB : Behov flere togavganger enn 2 i timen
- NSB er en meget upålitelig leverandør av persontransport. Det er mye forsinkelser og overfylt på togene i rushtiden.
- NSB er en utfordring for tålmodigheten på indre linje i Østfold, både til og fra jobb. Det gjelder å gå inn i dyp sinnsro for å akseptere all tiden det tar og å ha så høy kostnad på reise
- NSB er forferdelig upålitelige, og det er stort sett alltid arbeid på linjen når jeg skal reise til jobb - og da bruker jeg bilen istedet for å bruke dobbelt så lang tid til og fra jobb.
- NSB er mye bedre enn avisene vil ha det til
- nsb fosinkelser/ for få sitteplasser på toget. ikke bra!!!!!!!!!
- NSB fungerer i stor grad bra, men har også vesentlige forbedringspunkter. Det er ofte forsinkede tog, avlyste tog og altfor fulle tog. Informasjonen fra NSB er dårlig, særlig når det skjer noe. Nettsidene er ikke oppdatert i slike situasjoner.
- NSB gir ofte info over høyttaler/teleslyngeanlegget på toget. Det er tydelig at NSB ikke har satt seg inn i HVA teleslynge er, HVORDAN den fungerer for høreapparatbrukere. Den er hensiktsløs slik den fungerer i dag. Høreapp.brukere må selv aktivere/trykke på en knapp i høreapparatet sitt for å få lyden fra anlegget inn på høreapparatet sitt. Innen man blir klar over at noe sies, er info over. Man blir ikke varslet på forhånd at dere kommer med info hvis man ikke ser på Tvskjermen i det øyeblikket og samtidig REKKER å aktivere eget høreapparat. Hva med lysvarsling langs taket/ved alle seter. Hva med DØVE? Hva med å gi info skriftlig (standars tekster dere endrer litt etter behov) på infotavlen deres?
- NSB har bra rutetabell fra Asker, men togene er ofte fulle slik at jeg må stå. Det er behov for flere vogner/lenger tog, evt. toetasjestog.
- NSB har potensiale!
- NSB kan til tider være en utfordring
- NSB må friske opp togparken sin og Jernbaneverket må fornye sporene. For ofte er det forsinkelser som følge av disse to.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- NSB må i tillegg til økte avganger også øke kapsitet på antall vorgner pr. avgang
- NSB og sporveien må kunne fortsette å tilby "sammenslått månedskort".
- NSB og østfoldbanen er vesentlig bedre enn sitt rykte!
- NSB skper stadig frustrasjon på Østre Linje.
- nsb togtransport funger utmerket.
- NSBs rykte er verre enn det fortjener. Er mer punktlig nå enn tidligere. Kan imidlertid bli bedre på logistikk når det er buss for tog.
- Ny Glommakryssing på Fetsund!
- Ny stasjon på Løren har gitt et dårligere tilbud fra sentrum mot Vestli.
- Ny t-banetunnel har ført til færre avganger for meg til og fra jobb og med det lengre reisetid
- Ny T-banetunnel og Fornebubane må på plass.
- Nydalen stasjon må snart bli ferdig, har tatt alfor lang tid, skulle det skje noe nede på stasjonen når mye folk kommer av banen kan det lett skje en ulykke, alt for mange mennesker som skal ut og inn på for få og kronglete utganner. NÅ MÅ DERE SNART BLI FERDIGE.....
- Nye t-bane ringen har foreløpig bare vært til frustrasjon. Færre avganger til administrasjonen i Storgata enn tidligere.
- Nye tider på T-banen ved Sinsen T-banestasjon, rekker ikke banen, må ta bussen helt ned til Sentralbanestasjonen. dårligere tilbud etter omlegging av T-banen, DÅRLIG!!!
- Nye tuneller under Oslo sentrum til T-bane og tog må bygges snarest!
- Nå er det veldig bra, god plass på tbanen og den går oftere. Så tommel opp. men det var langt fra bra når det var buss for tbane, det tok 1,5 time! å komme fra Skøyen til Bøler, mot 30-40min til vanlig. I rushen var bussene opp til en halv time forsinket (fra Helsfyr som er første stasjon) så de gikk lagt fra så ofte som det stod på ruter.
- Når det tar dobbelt så langt tid kollektivt som med bil, med få avganger på gjøvikbanen som kompliserer reisen ytterligere, blir det lite hensiktsmessig å velge kollektivt med to barn som skal hentes og leveres i barnehage. Særlig blir det lite aktuelt å velge enkeltreiser med kollektivt når en ofte må bruke bil, da enkeltreiser er komisk dyre over to soner. Månedskort er dyrt nok, men enkeltreiseprisen blir så høy at det er helt uaktuelt å velge tog/buss de dagene det ikke ville vært nødvendig å kjøre bil.
- Når jeg tar bussen, må jeg som oftest bytte en gang. Det tar tid. 33 bussen går bare i rushtiden, dessverre.
- Når noen tror at endring er bra, syns de andre det ikke var.
- når smestad og granfoss tas samtidig blir det vedlig stor belastning på innfartsveiene. når vi i tillegg fikk stengt et felt i vækerøveien fikk hele denne prosessen en veldig dårlig start...det gikk seg til, men så stengtes det et felt ved ris skole, som igjen skapte kaos...kunne kanskje vært håndtert litt bedre for den vanlige trafikant, jeg tror folk flest bruker bil fordi det er det som er mest hensiktsmesig i deres hverdag. det er bedre nå, så da venter vi på granfoss...undersøkelsen er ok. savner spm om alternative kollektivtilbud i perioden. eller om kollektivt tilbud generelt.
- Observerer at det er økt satsing på tirettelegging for sykling. Det er bra, men det må bli mye bedre. Kollektiv-tilbudet i Oslo er bra, men kan selvsagt bli enda bedre. Sats på storstilt utbygging av T-bane, og bli kvitt trikken. Den er treg, støyende og rister i stykker hus og veier, samt er til fare for syklister og fotgjengere.
- Ofte ALTFOR fullt på 37 bussen til byen kl. 08.00-09.00
- Ofte fullt på bussen når jeg drar hejem i 16-17 tida!
- Ofte mye forsinkelser nå når Bryns tunnelen er stengt. Mange som skal den veien tar motorveien ned mot vålerenga og tar av der av der for å komme inn i tunnelen mot Ryen. Dette forsinker trafikken for de som skal videre i retning vestover mot f.eks. Lysaker.
- Ofte problemer med T-banen. Ellers var denne undersøkelsen helt OK
- Ofte ulykker, kødannelser på E6
- Ofte vanskelig med sitteplass på toget fra Asker i rushtiden
- OFTERE avgang for Mortensrud/Kolsåsbanen og 6 vogner på i helgene, spesielt lørdager
- oftere avganger med T-bane og flere vogner
- oftere togavganger oslo kongsvinger lengre platformer, og at møtene tog kan møtes på utvalgte stasjoner, eller helst dobbelt spor til årnes
- ok
- OK
- OK greit
- OK undersøkelse, men burde få frem noen flere alternativer - f.eks at man har en fortransport før hovedtransporten
- OK undersøkelse. Få med at kollektivturen min er blitt bedre siden ifjor - slipper overgang pga omlegging av t-banelinjer
- Oleggingen av t-banen etter åpningen av Løren har blitt vesentlig dårligere for oss som skal fra Grorud til sentrum
- Om ikke endringer i kollektivtrafikken påvirker meg til og fra arbeid, så påvirker den meg i fritiden. endring av rutene og hvor de kjører, tunnellarbeid osv.
- Om jeg får tilbud om arbeid utenfor Oslo, nærmere bosted, ville jeg selvf. tatt det. Pga situasjonen i markedet har selskapet lagt ned lokale avd. Hverdagen er blitt mye tøffere; lavere lønn, betydelig

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

økning i trsp kostander (jmf p-bøter, tollroad, økte bilkostnader pga lengre rreisevei, togbilletter, taxi)... Mindre fritid. Man kommer til å ta benytte seg av hjemmekontor i mye større grad i fremtiden...
- Om kollektivtransporten hadde vart bedre, hadde jeg gjerne brukt det. Men det tar 40-50 min med buss mot 15 min med bil.
- om rushtid burdde det være flere tbane enn normal tid
- Om undersøkelse: på spørsmål om hvordan de ulike arbeidene (Smestad, Granfoss mv) har påvirket min reise, var bare Lørenbanen relevant. Det burde de påfølgende spørsmålene tatt høyde for. Selv om jeg svarte at Smestad ikke var relevant, fikk jeg likevel spørsmål om det etterpå.
- Omgjøring av Prinsens gt til ren kollektivtrase gir f.t. større gangavstander.
- omlegging av bane fire/fem pga Lørentunnelen gjør at jeg bruker t-bane mindre, da avganger til/fra carl berner er nesten på likt, og at det dermed er større risiko for lang ventetid.
- Omlegging av buss har medført til økt trykk på toget, uten at kapasiteten på tog er økt tilsvarende- hverken med økt antall seter eller frekvens.
- Omlegging av T-banerutene i forbindelse med Løren stasjon har redusert tilbudet til Groruddalen betraktelig
- omlegging av Vestlibanen har før til at vi som skal til sentrum får et dorlige tilbud
- Omlewggingen av tbanen i april var positiv for min arbeidsreise, da tbnen nå går direkte.
- Oppfatter trafikksituasjonen som utfordrende. Bør tilrettelegges bedre for bil og sykkeltrafikk
- Oppga 0 i alder da jeg ikke ville oppgi dette og man ikke kunne gå videre uten å skrive noe i ruten
- Oppgraderingen av signalanlegg/trasé på Østfoldbanen medfører i perioder et dårlig tilbud for togpendlerne. Viktig med innstas fra NSB for å minimalisere ulempene.
- Opplevde det som rart/unødvendig å fjerne muligheten for elbiler i kollektivfeltet under renovasjonen av tunnellene.
- Opplever at jeg mister mye fleksitid og fritid pga forsinkelser på toget
- Opplever at kollektivtilbudet i Oslo er veldig bra
- opplever at Kolsåsbanen kommer vesentlig dårligere ut enn andre ruter. For mange stopp og feil med t-banen
- Opplever at Oslo har et veldig godt utbygd kollektivsystem som vi benytter mye.
- Opplever et dårligere tilbud med T-bane fra Kalbakken til sentrum nå enn tidligere. Direkte transporten er nå kun 4 ganger i timen, mot 7-8 ganger i timen tidligere
- Opplever generelt kollektivtilbudet i Oslo som velfungerende, men det burde være flere ruter som gikk hele døgnet
- Opplever noe dårligere tilbud da tbane 5 ikke går like hyppig, må ofte vente lengre mellom bytter (reiser st hanshaugen - grorud og tilbake hver dag)
- Opplever ofte forsinkelser (spesielt 30-bussen) og på linje 5 mot sentrum
- Opplever sterk økning i køer og trafikk, spesielt som følge av asrbeid i Brynstunnelen
- Opplever store problemer med NSB, problemer med sporveksler og signalfeil
- Opptatt av mindre biler og bedre tilretteleggelse for sykkel i sentrum
- Oslo burde vært mer tilrettelagt mot sykkel
- Oslo bør innføre miljødifferensierte bomsatser og køprising
- Oslo bør snarest få ny T-banetunnel
- Oslo er altfor bilvennlig, bilister forsinker øvrig trafikk (kollektiv, syklende)
- Oslo er en hinderløype for syklister. Det blir sakte litt bedre, men fremdeles dårlig tilrettelagt med høye fortauskanter og manglende sykkeltrasseer fra Rådhusplassen til blindern.
- Oslo er for dårlig tilrettelagt for syklister.
- Oslo er vel den eneste byen i verden der bompengesystemet presser trafikken inn i byen fremfor å kjøre ringveien rundt.
- Oslo har godt kollektivtilbud i strekningen hjem-arbeid for meg
- Oslo kommune har tilrettelagt alt for dårlig for å bruke sykkel til og fra jobb.
- Oslo må få bedre sykkelveier, der sykkler prioriteres foran biler og ikke deler vei med biler. Grunner for at folk ikke sykkler er av redsel for å havne i ulykker. Oslo må se og lære av Køpenhavn.
- Oslo må kunne greie å løse egne trafikkproblemer og ikke i den grad som nå være til hinder for gjennomgangstrafikk på Europaveiene. Oslo lokaltrafikk har ette rmin forståelse lite ut på Europavei å gjøre. Man bør prøve å føre lokaltrafikk på paralelle avlastningsveier uten å være til hinder for gjennomgangstrafikk. Aternativt legge Europavei på omkjøringsvei utenom byen.
- Oslo S - Rådhusplassen 10 minutter. Daglig kork i Rådhusgaten :-(
- Oslo sentrum er dårlig tilrettelagt for sykling
- Oslo sentrum er håpløst for syklister - det må komme en god trase parallelt med Karl Johan over til Akersgata.
- Oslo skulle behøva mer tværgående T-banor, emn før mig som reser den mest trafikerade T-bane rutten så gør det att jag alltid tar mig lætt till jobb så længe som det inte ær kø i tunnlarna under central Oslo. Det ær också gansk långt till nærmsta Tbane staion dær jag bor, trots att det ær vældigt centralt. Buss och trick ær inte ett alternativ till T-ban då det tar allt før lång tid genom Byen.
- Oslo trenger flere og bedre sykkelveier!
- Oslo vokser rask i antall befolkningen, derfor bør kommunen planlegge nye og bedre veier som skaper trygghet og forebygger trafikkaos i nå tiden og den tiden som kommer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Oslos veinett har ikke vokst i takt med befolkningsvekst og behov for veier og parkering. Blir verre og verre for bilister. Vare-transport og boligbygging skaper mye ekstra biler i Oslo og køene blir verre. De store omleggingene/sperringen av ring 1 (ved hovedbrannstasjonen fra Akersgata) og området rund Barcode gjør det vanskelig å komme gjennom byen fra vest til øst. Presset på Hausmannsgaten og ring 2 med den ineffektive rundkjøringen på Carl Berner har ødelagt tranport på Ring 2. Småbarnsforeldre er avhengig av bil for aktiviteter og diverse. Oslo er lite egnet som sykkelby pga været - kun 3-4 måneder i året. Parkeringssituasjonen for oss som bor i byen har blitt vanskeligere. Eks. Wilhem Færdens vei og betaling på Fagerborg / Majorstuen fra kl 8-20. Får nesten ikke brukt Bogstadveien til handling med bil pga restriksjoner.
- Overfylte busser og trikker - vil vurdere bil ev. elbil
- Overfylte tog på grunn av dårlig kapasitet og svært høy pris.
- Overfylte tog, blir værre og værre
- Overfylte trikker-må stå over flere avganger fordi det er fullt.Kjører oftere bil av denne grunnen- tar mye kortere tid og er billigere
- Overgangen fra Bussterminalen til lokalbusser og trikk er livsfarlig. 7 kjørefelt hvorav noen ikke har fotgjengerfelt.
- Overrasket over hvor greit det går i Smestadtunnelen! :):):) Men gleder meg til arbeidet er ferdig.
- Oversikteligheten av t-bane nettet har blitt uoversiktelig etter sist endring.
- Ovverasket over hvor lang tid ombyggingene tar
- Parkering avreisestasjon og pris er viktige faktorer. Må ikke bli dyrere å ta kollektivt enn å reise alene i bilen inn til Oslo
- Pendler Trondheim-Oslo
- pendlerparkering bør forbeholdes de med særlige behov, feks småbarnsfamilier
- Pendlerparkering er underdimensjonert
- Periodevis mye trøbbel med togene. Jeg kjører bil til stasjonen, og det er problematisk med parkering etter kl. 8, så jeg har også tatt en del buss fra hjemmet til stasjonen
- Petimeterundersøkelse- dvs flere spørsmål som spør om det samme. Ønsker meg fortau i Solveien.
- Pga endringer i bussruter på Furuset er min reisetid blitt forlenget. Buss korresponderer dårlig med toget.
- Planer om nedlegge rute 144 fra Lysaker inn til Oslo er negativt.
- Planlagt veiprising burde kombineres med "gratis" kollektiv alternativ, for å gi bedreeffekt. Gjøre Kollektivtransport mer fordelaktig/tidseffektivt, Expressbusser, utvidede pendlerparkeringer etc. Minimum reisetid er viktigste mål.
- Planovergangene ved Vindern og slemdal bør justeres. bilister og syklister får rødt lys. så stopper T-banen før den har kommet fram til krysset, så slipper den av og på passasjerer og så starter den å kjøre. Det er først nr den starter å kjøre at det burde blitt rødt for bilister og syklister. I denne undersøkelsen kommer det ikke fram at vi er fire som reiser sammen mesterparten av veien. Dvs fram til barnehagen og hjem fra barnehagen.
- Pleier å syke om sommeren, men i dag var det kollektivt da jeg skal på møte i byen etter jobb.
- Politikene bestemmer for mye. Løsningene er ikke optimale. Bilistene er blitt økonomiske melkekuer, som politikene mener det er ligitimt å ta som gissel. Av helsemessige årsaker har jeg ikke alternativer til å kjøre bil til jobb.
- politikerne Gjør det vanskeligere og dyrere å kjøre bil i sentrum, men jeg ser ingen gode alternativer. kollektivtilbud for dårlig, spesielt buss og t-bane I Holmenkollen. savner bedre sykkelveier. dropp nye bilavgifter til bedre kollektivalternativer er på plass!
- Politikerne må satse enda mer på kollektivtransport og legge enda bedre til rette for sykling og gående. Skulle også ønske meg at bilister, syklister og gående respekter sine tilmålte plasser i trafikken (f.eks. at syklister holder seg i sykkelfelt, og gående benytter fortauet og ikke motsatt).
- Positiv forsterkning fra Staten angående bruk av elbiler.
- Positive tiltak langs Ring 3. Sykkelveinettet blir gradvis bedre og den nye traseen forbi Vinderen blir veldig bra og er sårt tiltrengt. Fortsett med gode transportiltak!
- Positivt at Smestadtunnellen åpnet før planlagt
- Positivt at toget til Høybråten går hvert 15. minutt
- Positivt at TØI ønsker og høre menigmanns opplevelse av forholdene.
- Prioriter fergene som transportmiddel i Oslofjorden
- Prisen på kollektivtransport (sone 1 takst) er en betydelig årsak til at jeg velger T-banen (Kolsåsbanen). Det tar nesten dobbelt så tid med kollektivt sml med å kjøre bil.
- Prisen på kollektivtransport må ned, og det må tilrettelegges for innfartsparkeringer. Videre behøves det betalingssammarbeid ut over Ruter.
- Prisen på månedskort er for høy
- Privatisering av jernbanelinjene. NSB-ansatte kan ingenting om god kundeservice.
- Problem: tog fra Oslo korresponderer ikke med buss 522 hjem til meg og det gjør reisen min vanskelig
- Problematisk at togene har færre vogner samtidig som flere skal ta tog til jobb
- Problematisk og forlenget reisetid ved at jobbreisen krever bytte av transportmiddel, ved bruk av kollektivtransport - tar ofte svært lang tid i forhold til avstand i km å bruke kollektiv transport. Derfor blir bilen som regel brukt.
- Problemer på E6 øst/nordover skaper enorme problemer. Det må utarbeides alternativer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- På grunn av mange innstillinger av tillegstoget må jeg stå på vei til jobben, som gjør at jeg kommer utslitt på jobben. Dette er ikke akseptabelt.
- På grunn av skiftarbeid og ugunstige arbeidstider er det ikke mulig å ta kollektivtransport.
- På min arbeidsreise til jobben med tog er det nesten ikke lenger sitteplasser pga. tilflytting til kommunen
- På spm om jeg hadde ærend på siste reise til jobb oppfattet jeg det som om det kun gjaldt til jobb. Jeg skal hente i både skole og barnehage på vei tilbake, og det er jo ganske relevant da det gjør det mye mer tungvindt å ta kollektivt.
- På spørsmålet om den lengste reisen så antok jeg at det var snakk om den reisen som tokk lengst tid fra hjem til arbeid. Siden kollektivt tar vesentlig lengre tid er dette hovdedårsaken til at jeg kjører egen bil i 99% av dagene.
- På tide at NSB/Jernbaneverket oppgraderer Bryn stasjon siden det er besluttet at Bryn skal være knutepunkt for samferdsel i området Bryn/Helsfyr.
- pålitelige rute, reisetid og plass (kapasitet) på kollektivtransport er mye viktigere enn billettpris. Tid er hard valuta
- Rar prioritering å ha billettkontroll på helligdager/når det koster mest for ruter. Kunne heller brukt pengene på flere busser langs 20/54/37 busslinja feks?
- Rart at undersøkelsen bare spør om siste reise til jobb. Jeg sykler vanligvis, men tok tog i dag. Toget var veldig forsinket, så alt ved reisen inkl reisetid var helt unormalt.Sykling langs Mosseveien er blitt supert! Sykling langs Dronning Eufemiasgate er helt katastofe!
- Rart spørsmål om vi vet hvilken bydel og postnummer vi har. Tror de fleste har en viss peiling på hvor man bor og husker postnummeret og bydelen. Her synes jeg dere undervurderer.
- Raskere tog! Hyppigere tog! Billigere tog! Dobbeltspor!
- Raskere togforbindelsene mellom Mysen og Oslo S. Etablering av togavganger som ikke stopper på alle små melkeramper.
- Raskere utbedring av tunnelarbeid skift arbeid
- Regiontogene ut fra Oslo har for liten kapasitet om ettermiddagene
- Registrerer at det i mai 2016 har vært mange forsinkelser og innstilte tog på strekningen Strømmen - Oslo S. Ut fra erfaring har jeg liten tro på at det blir færre forsinkelser og innstilte tog i sommer. Velger derfor å bruke privatbil i juni - september. Falliterklæring, men usikkerheten som NSB og Jernbaneverket skaper med dårlig materiell og infrastruktur gjør at jeg som arbeidstaker velger et miljømessig dårlig alternativ. Buss er ukomfortabelt og bruker for lang tid. Sykkel er for risikabelt.
- Regler for El-biler og diselbiler endres for ofte - vanskelig å forholde seg til!
- Regner med å flytte før 2020
- regularitet med tog synes jeg ikke er blitt noe bedre siste året. Togtidene må kortes ned. I forbinselse med tunnellarbeidene i Oslo er trafikktettheten i Mosseveien økt betydelig og derfor vurdert som umulig. Ønsker fler mer direkte tog langs Østfoldbanene.
- Regularitet på t-banen er avgjørende
- Regulariteten til NSB holder ikke mål
- Regulariteten for togene fortsatt ALTFOR dårlig, selv etter flere år med sommerstengning. Vintervedlikehold for sykkel også svært dårlig.
- Rehabilitering kunne vært betydelig mer effektiv og gjort på en brøkdel av tiden dersom man jobbet døgnet rundt. Ulempende og kostnadene for samfunnet ville da også vært betydelig redusert.
- Rehabiliteringsarbeidet på tunellene tar alt for lang tid. Det bør arbeides skift slik at veinettet kan få normal kapasitet så fort som mulig.
- Reise til og fra Løren må skje via Sinsenkrysset som fungerer meget dårlig.
- Reisen påvirkes mest av veiarbeider i Oslo sentrum (Prinsens gate/Wessels plass)
- Reiser med båt til/fra Nesodden. Ønsker flere avganger og flere anløpssteder på Nesodden.
- reiser med ekspressbuss Oslo-Hønefoss. skulle gjerne sett kollektivfelt hele veien Oslo-sandvika. bruker av og til privatbil til Avløs og t-bane derfra, noe som er greit alternativ på tider hvor bussen har sjeldne avganger.
- Reiser med kollektiv på fritiden, og synes det er viktig at det blir utbedret, oftere, mer pålitelig og gjerne senere om kvelden.
- Reiser med NSB, regiontog fra Østfold. Fungerer godt.
- Reiser stort sett tidlig om morgen, så da unngår jeg en del traffikale problemer
- Reisetid varierer med trafikkmengde, fra 20 til 95 minutter
- Reisetiden er for lang, avganger pr time for få og regulariteten alt for dårlig
- Reisetiden med buss fra Drøbak har blitt betraktelig kortere etter at elbilene ble hevet ut av kollektivfeltet på Mosseveien. Skulle ønske de ble hevet ut for godt!
- Reisevei vil påvirkes av arbeider i operatunellen.
- Relativt bra
- Reparasjon av en tunnel av gangen. Oslo bør se på gangbro ifor fotgjengere ved skøyen stasjon da trafikken i rundkjøringen stopper opp og skaper unødvendige køer i rushet
- Returreisen med buss tar for lang tid, mye lener enn til jobb om morgenen
- Revurdere sykkelveiene som blir malt opp langs vei kanten. Jeg opplever ofte busstop, lastebiler andre biler som står i sykkelfelt som kunne vært forhindret om sykkelfeltet lå oftere som en del av fortauet(se danmark og holland).

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- rimeligere kollektivtransport
- Ring 3 har igrunn gått overrasskende bra, men Bærumsveien er helt håpløs på vei til jobb grunnet endret kjøremønster pga Granfosstunellen.
- Ring 3 mellom Granfosstunnellen og Smedstadtunnellen bør legges i tunnel slik at det blir en lang tunnel, med evt. avkjøringer for sideveil og busstopp. Legge trikkelinje fra Radiumhsopitalet til Oslo sentrum.
- Rotete forhold i Torggata. Folk, biler og sykler og ingen følger med på hverandre.
- Rund Operaen er det ikke noe parkeringsmuligheter og ikke trikkstopp, bruker for lang tid til å reise til jobb
- Rushtidsavgidt og at det koster å parkere på jobb rammer de som allerede ikke har noe alternativ. ofte barnefamilier i oppstartsfase med dårligere økonomi enn de eldre. og det er ikke bare å flytte nærmere jobb for det er huspriser av en annenverden f.eks.
- Ruter app forbetaling er bra
- Ruter har fjernet bussrute 71 E mellom Bjørndal og sentrum. Nå kjører den til Ryen, men vi ikke er hjulpet med det fordi det går ytterligere en halv time til før vi kommer til Nasjonalteatret, grunnet byttting fra Buss til Tbane. Dessuten den rute kjøres ikke utenom rushtid. Før har det tatt 9 minutter mellom Ryen og Tollboden.
- Ruter hører ikke på oss og vil ikke endre rutene som vi ønsker. Dette har vært på høyeste nivå i Nannestad kommunen.
- Ruter reduserer/endrer tilbudet og påfører oss reisende lenger reisetid. Spesielt er Carl Berners plass holdeplass et dårlig egnet sted som kollektivknutepunkt for bytte mellom buss/trikk og regionbussene 301 og 321 som mange av oss i Groruddalen benytter som lokalbuss
- Ruters angivning på holdeplassene er totalt missvisende. Bedre før for da kunne man bare ergre seg over at bussen/trikken er forsinket, nå ergrer man seg også over at løftet om når buss/trikk kommer er totalt feil
- Rødmerkede sykkelfelt virker
- Samkjører i gj. snitt 3-4 dager i uken med kona som jobber på Ensjø.
- Sanntid er svært ofte lite å stole på
- Sanntids rutetidsinformasjon bør ta bedre høyde for køer og andre forstyrrelser, slik at man mer effektivt kan vurdere beste reiselternativ. Det ligger svært store potensielle (aggregerte) tidsbesparelser i dette. Google maps leverer tidsangivelser som tar høyde for dette. Jeg ønsker meg nor tilsvarende fra Ruter.
- Sats MER på skille mellom bil- og sykkelister.
- Sats på kollektivtransport i og rundt Oslo. Reduser kostnad for månedskort da vil flere bruke kollektivtilbudet. Øk bompengeutgiftene og hold el- bilene ut av kollektivfeltet i rushtiden 07-09 og 15-17
- Sats på sammenhengende sykkelveier, ikke stykkevis og delt som i dag
- Satse på permanente innfartsparkeringer. Bør være nesten gratis og sikret mot tyveri.
- Savner 7min. bane på linje 5 for de som skal via Tøyen
- Savner at buss 70 går gjennom sentum også er det noen ganger kaos i Svartdalsveien på grunn av Brynstunnelen.
- Savner at kommunen tilrettelegger bedre for syklister. Jeg ville ha syklet hele året om dette var bedre tilrettelagt. Synes også at det må komme flere parkeringsmuligheter for sykler i byen.
- Savner at undersøkelsen tar opp tilrettelegging for sykkel.
- Savner avgangene som forsvant på linje 5 etter Løren og ønsker bedre merking av ringbanen - går ofte på feil bane!
- Savner bedre definerte sykkelfelt i strekningen Majorstuen-Solli plass
- Savner bedre kollektivtilbud utenfor Oslo.
- Savner bedre tilretteling for syklister
- Savner bussstoppene vestover i prinsensgate!
- Savner direkte forbindelse fra Bjørndal til Oslo sentrum. Dagens situasjon krever bytte buss - tog eller buss - buss
- savner direkterute og flere avganger på kveldstid
- Savner en kollektivring (f.eks. t-banering) slik at jeg slipper å reise helt inn til oslo s for å ta t-bane ut av sentrum igjen i annen retning
- Savner en mer helhetlig planlegging for kommunen ved utbygging og utbedring av veier og kollektivtilbudet. Nå pågår det arbeid samtidig flere steder som gjør "jobbreisen" lengre og mer slitsom.
- Savner ett spørsmål: Jeg er funksjonshemmet, og klarer ikke gå lange avstander. Jeg klarer ikke å gå utendørs på vinterføre. På grunn av dette har arbeidsgiver gitt meg parkeringsplass. Jeg kjører ikke bil fordi det er lettvint eller komfortabelt, men fordi jeg må. Jeg skjønner ikke hvordan jeg skal klare å komme meg til jobb med offentlig transport dersom sentrum stenges, og har nå søkt om handicap-parkering.
- savner flere avganger på buss 37 og buss 32 i rushtiden
- Savner gode sykkelstier eller sykkelfremkommelighet
- Savner kaffe på toget ?
- Savner mer fokus på luftforurensning/Byluft (luftveisplager, mm)

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Savner sammenhengende sykkelfelt langs Ring 2. Generelt dårlig tilrettelegging for syklister innenfor Ring 3 i Oslo.
- Savner tidligere buss fra Gressbanen til Solli plass/Sentrum. Nå tar denne kollektivtransporten altfor lang tid, og ofte ståplass på bussen.
- Savner to direkteavganger til sentrum i kvarteret men forstår helheten.
- Savner veldig ekspressbussene til Ryen, de brukte halve tiden opp til Ryen når den verste rushen var over. Sparte 10 min på reisen.
- Se egen epost
- Se forrige punkt, Brystunnelen - Hellerudveien og ombygging av krysset ved Tveita sammtidig
- Selv om angitt lengste strekning var med buss, reiser jeg omtrent like langt med tog. Det kommer ikke fram av undersøkelsen.
- Selv om det ikke er relavant for meg, bør kollektivtrafikkapasiteten i Oslo bygges ut. Tungt trafikkerte busslinjer bør bli trikk, som har større kapasitet. T-banen bør bygges ut med korte forbindelser ved Tøyen og Frøn slik at alle linjer kan kjøre (med annen hver avgang) via Ringen. Passasjerer som reiser mot sentrum med tog som går via Ringen, bytter enkelt til etterfølgende tog på Ensjø hhv. Borgen. Tiltaket vil øke T-banesystemets kapasitet vesentlig (mulighet for hyppigere avganger på alle grenlinjer) og koste langt beskjedent sammenlignet med ny sentrumstunnel, som da vil kunne utsettes,
- Selve transportspørsmålet dere stiller gir bare halve sannheten for meg; jeg spaserer eller jogger alltid hjem fra jobb.
- Sentrumstunnel!
- Separate sykkelveier (skilt fra gående) i enda støre grad
- Ser at det går mange trikker og busser. De kommer fortløpende. Men i rushtrafikken er de stappfulle og trege.
- ser fram til en videre utbygging av T-bane - ny sentrumstunell mv
- Ser frem til en ny og bedre kollektiv hverdag med Follobanen når den blir ferdigstilt
- Ser frem til Fornebubanen :-)
- Ser med glede på alle forbedringer av SYKKELVEIER!
- Ser virkelig frem mot åpning av Follobanen, det kan ikke komme fort nok!
- Sette opp flere "20-busser" med avgang mellom klokken 06.00 og 07.00 i ukedagene. Dagens busser er stappfulle i dette tidsrommet.
- Setter pris på tiltak som fremmer sykling men som ikke går utover bilister
- Siden det tar så mye lenger tid å reise kollektivt, uten direktelinje enn å ta bilen velger jeg bilen. Hvis det hadde gått direktebuss hadde jeg valgt bussen.
- Siden jeg jobber skift, har jeg ikke mulighet til å ta kollektivt for å komme meg på jobb til klokka 0600 i helgene.
- Sikkerheten for syklister i Oslo er under enhver kritikk, og det merkes daglig. Syklister og kjøretøy må ikke være i samme kjørebane på hovedveiene
- Sild i tønne på toget inn hver morgen, men bra frekvens på togene
- Sitteplass på tog settes pris på av oss som reiser lenge.
- Situasjonen er så ille nå at vi vurdere å flytte. Raskeste alternativ kollektivt er godt over en time (bor og jobber i Oslo - bare 10 km!!). Da er det raskere med bil, selv om Brynstunellen er delevis stengt.
- Situasjonen for syklister må bedres betydelig i Oslo sentrum.
- Situasjonen ned Vækerøveien fra Lysejordet til rundkjøringen på Ullernchausseen er helt håpløs. Dette er jo pga Granfosstunnelen. Forsinker meg med minst 30 minutter hver dag. Kollektivt er ikke noe alternativ, for bussen står i den samme køen.
- Sjeldnere avganger på linje 5 til og fra byen, fullere baner, mindre sitteplasser
- Skal f.eks. personer fra Romerike fortsatt benytte kollektiv reise inn til Oslo, må det bygges/utbedres flere park and ride plasser for personbil i regionen. Det er meningsløst å se på folks reisevaner i Oslo, uten å vurdere folks totale reise behov.
- Skal jeg reise kollektivt til jobb så må jeg opp klokken 05:00 for og være på jobb til 07:15 - det er til jobb. Da reiser jeg med Ruter, og ikke flybusekspress som ruter selv foreslår. Hvem har råd til 2 x flybusekspress hver dag.
- Skal man redusere trafikk må faste pendleparkeringer opprettes og buss tilbudet økes(flere endestasjoner).
- Skandaløst at E18 ikke for lengst er oppgradert. Dette til tross for at vi har betalt bompenger i mange tiår!
- Skifte av ruteendring Sognsvann- Ringen på t-banen har medført noe merustabilitet og mindre forsinkelser. Jf negativt svar i undersøkelsen.
- Skilt med "sammenfletting" og IKKE "kjørefelt slutter" ved innsnevring fra to til ett felt, selv om det første er "riktig". PRØV det i hvertfall en gang og se hva som skjer!
- Skjønner at jeg faller utenfor denne undersøkelsen egentlig da jeg bor utenfor Oslo, men valgte å delta da jeg jo er avhengig av transportsystemene straks jeg kommer innenfor Oslo
- Skjønte ikke hvorfor spm. om Smedstadtunnelen kom opp når den ikke var relevant
- Skulle gjerne brukt kollektivt men det tar alt for lang tid sammenlignet med det å kjøre bil
- Skulle gjerne brukt kollektivtransport, men dette tar altfor lang tid.
- Skulle gjerne brukt mer kollektivt, men det burde vært billigere og raskere.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Skulle gjerne ha benyttet kollektiv transport, men det lar seg ikke gjøre da buss ikke korresponderer med toget hvis toget ikke er i rute, noe det ofte ikke er. Toget er dessuten overfyllt, ikke mulig å finne sitteplass, knapt ståplass.
- Skulle gjerne ha med at jeg går om vinteren, 45 minutter hver vei. Gatearbeider, dårlig tilrettelegging for sykling, ymse provisoriske sikkerhetstiltak i sentrum etc. gjør sykling vanskelig. men vi gir oss ikke!
- Skulle gjerne hatt bedre kollektivtrafikk hjemme, slik at jeg slapp å reise hjem for å hente bilen for så å kjøre barn på trening osv...
- Skulle gjerne kjørt kollektivt. Det tar mer enn 1 time mer per dag å reise kollektivt. må følge opp barn hjemme med mat, lekser, trening etc
- Skulle gjerne sett hyppigere avganger enn hvert 15. minutt på Kolsåsbanen i rushtid.
- Skulle gjerne tatt T- bane til jobb, men rutetid, bytte av bane og ventetid mellom byttene gjør at det tar altfor lang tid
- Skulle gjerne vært kvitt køen på E-18 vest for Oslo
- Skulle gjerne ønsket flere avganger på Kongsvingerbanen
- Skulle hatt bedre sykkelveier
- Skulle spurt om sykkling - ville du sykkelt vis det var mer tilrettelagt? svaret er ja
- Skulle ønske 34-bussen kunne forlenges opp til Sognsvann og at Sognsveien og Nordbergveien kunne tilrettelegges med sykkelfelt. Kjører el-bil.
- Skulle ønske at det ble mer kollektivfelt for buss, spesielt fra Lysaker til Røa
- Skulle ønske buss 81 og 83 alltid ventet på 85 ved ulvøybrua da denne ofte er litt forsinket og det er snakk om kun ett minutts klaring. Alternativt kunne muligens 85 bussen gått noe tidligere eller en av de på Mosseveien noe senere?
- Skulle ønske det var bedre kollektivtilbud inn til Oslo for oss som bor utenfor. Da kunne det vært et reelt alternativ, særlig dersom bompengene skal økes vesentlig uten at det finnes muligheter for å endre reisemåte. En busstur til jobb for meg tar en og en halv time, med tre bytter underveis! Og så skal jeg evt. straffes for det ved økte bomsatser? Skjerpings!
- Skulle ønske det var bedre lagt opp for sykkelister. Frykt for trikk og biler er årsaken til at jeg ikke har syklet tidligere.
- Skulle ønske det var flere sykkelstier. Sykler hele året, og sliter litt når det er mye snø :-)
- Skulle ønske det var kllektivfelt fra Klemetsrud til Ryen. Skulle ønske at 550 bussen jeg tar til jobb ikke hadde så mange stoppesteder. Spesielt stoppestedet i Dronning Eufemias gate er tullete. Der er det ofte mye kø og annen tung trafikk
- Skulle ønske det var lettere å komme seg med kollektivtrafikk fra bydel Frogner og forbi Fornebu. Jeg vil gjerne ta kollektivt, men tilbudet er for dårlig og tar for lang tid i forhold til avstanden.
- Skulle ønske det var like mange / flere avganger fra Hasle t-bane enn før åpningen av Løren stasjon da jeg nå må reise tidligere til jobb og senere fra jobb
- Skulle ønske det var parkeringsmuligheter på arbeidsplassen for oss som arbeider delt dagsverk og har behov for å komme hjem til barn.
- Skulle ønske direkte busslinje helt frem til Brynseng (slippe å bytte til bane)
- skulle ønske meg bedre kollektivtilbud i helgen, siden jeg jobber nesten hver helg
- Skulle ønske meg en vei med mindre biltraffikk
- Skulle ønske T-banestasjonene ble pusset opp. Det er rimelig triste omgivelser.
- skulle ønsket meg bedre sykkelveier i Oslo
- Slik jeg bor i Oslo sentrum er det totalt uaktuelt å skulle benytte bil i hverdagen. Vil også legge til at jeg tok førerkort for et år siden pga. lite hverdagsbehov for lappen. Har kjørt svært lite bil siden.
- Slik jeg bor og jobber funker T bane ypperlig bare man venner seg til det. For tre år siden byttet jeg jobb og på den forrige jobben var det godt med gratise p plasser og kunne da ikke tenke meg å ta kolektivt. Nå bare rister jeg på hodet når jeg ser folk sitte i bil og stampe i kø
- Slitsomt å måtte stå på toget fra Ås til OsloS. Jeg ønsker meg bedre plass på toget... :(
- Slutt å legge ned rushtidbusser.
- Smalt sykkelfelt i bilvei som gjør at det føles utrygt å vintersykle
- Som arbeidstaker i kvadraturen savner jeg flere og bedre sykkelfelt. Dette har bedret seg de siste årene, men det er fortsatt altfor trangt i en rekke gater. Jeg tror aldri jeg har opplevd å sykle til arbeoid uten at det står parkert en eller flere biler i sykkelfeltet, og det har flere ganger oppstått farlige situasjoner. Jeg skulle ønske det var mindre parkering i gatene og mer tilrettelagt for syklister i dette området. Kvadraturen betsår av en stor andel arbeidsplasser, men er generelt lite skapt for trafikk. Utformingen av trafikksituasjonen bør gi insentiver til å benytte kollektiv transport, sykle eller spasere til jobb. Nå prøver den å ta høyde for alt på en gang, noe gatene ikke har kapasitet til.
- Som bruker av T-banen (en av de linjene som ikke ble videre berørt av endringen) har ikke endringer på vegnettet påvirket noe særlig. Derimot er jeg helt avhengig av pendlerparkering på t-banestasjonen for å få hverdagen til å gå opp.
- Som det fremgår av svarene mine bruker jeg 15 minutter i egen bil, og nermere 40 med tog, om dette går. Om vintere/høst er det ofte kaldt og vått. Da er det vanskelig å ikke sette seg i en varm bil og kjøre direkte til jobb. Bil har jeg jo uansett om jeg ikke skulle brukt denne til å kjøre til og fra jobb.
- Som en følge av vei/tunnel arbeid er det ikke et alternativ å kjøre bil, da er det bedre å ta en fri dag for å utføre noe som krever bil, for en kommer ikke til jobb innenfor en normal tidsramme, selv om reisen bare skulle tatt 25 minutt (uten kø) men bruker 60-90 minutt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Som fotgjenger er jeg lite berørt av problemer på vegnettet
- Som fotgjenger måtte jeg de siste årene oppleve farlige situasjoner v/fotgjengerfelt/-overgang. Både syklister og bilister senker ikke alltid fart/stanser ikke alltid.
- Som følge av redusert kapasitet i Brynstunellen bruker dobbelt så lang tid på reisen hjem. Jeg kan ikke se at underrsøkelsen etterspurte tid på hjemreise - kun reisetid til jobb.
- Som gående er jeg frustrert over syklister ipå fortov, i fotgjengerfelt, kjørende mot kjøreretning og i veldig høy fart blant børn og eldre. Ønsker adskilte sykelstier og fortova
- Som gående opplever jeg at det ikke er så bra å dele gang og sykkelvei. Syklister tar ikke hensyn til gående.
- Som konsulent som normalt har oppmøte hos forskjellige kunder blir dette en noe urealistisk undersøkelse. Jeg ønsker å ta tog, men det alternative finnes ikke. Buss tar 1,5 time til jobb og 2 timer hjem, så det tar for lang tid. Bil er raskest, samt at jeg må til forskjellige kunder hver dag.
- Som nevnt bruker jeg nå lenger tid til og fra jobb med bane og buss etter endringene som er gjort med bane linj 3. Jeg foretrekker bane fremfor buss linje 79, da det er mye kø på strekningen til og fra Trasop Skole til Skjønhaug hvor jeg foretar bussbytte linje 25 Majosstua til Svensenga.
- Som nevnt. Stengningen av Brynstunnelen har hatt konsekvenser for hele sørøst-Oslo, dette burde vært forutsett og husstandene burde vært varslet bedre enn det som var tilfelle.
- Som syklist er jeg redd i oslotrafikken, det er alt for dårlig tilrettelagt for sykling. For øvrig er det på høy tid å utvide T-banenettet i Oslo.
- Som syklist ønsker jeg meg bedre sykkelveier men også at det jobbes med holdningen av bilister og fotgjenger til syklister og å synliggjøre syklister på en positiv måte.
- Som togpendler til/fra Oslo med Østre linje, oppleves det som et problem at det mangler alternativ kollektivtransport sør/øst for Oslo (Østre linje)
- Som vanlig for mange feil, mangler som fører til forsinkelser i kollektivtrafikken!
- sommerstid varierer jeg ofte mellom å gå eller ta trikk/buss
- Spent på om ombyggingen v Gaustad/bro gjør at det blir mer attraktivt å sykle uten å sykle om vindern
- Spm om ant. hjemmekontordager siste uke burde hatt et oppfølgingsspørsmål, var dette en typisk uke. For meg var det ikke det. Jeg hadde 5 dager hjemmekontor mot normalt 0.
- Sprengt kapasitet på L2 toget i rushtiden (Nordstrand stasjon) + fortsatt en god del signafeil som medfører betydelige forsinkelser
- Spørmålet om ekstra forsinkelse er feil, det er antakelig ment å spørre om total forsinkelse sammenlignet med tider på døgnet uten anne trafikk/køer. Slik det er stilt blir svaret identisk med forutgående spørsmål.
- Spørreskjemaet hadde relevante spørsmål
- Spørsmål om jeg er fornøyd med transortmiddlet. Bør fordype spørsmålet.
- Spørsmålene om Brynstunellen burde kuttes ut dersom dette ikke er relevant.
- spørsmålene var lite relevant for meg da jeg sykler om sommeren og tar T-bane om vinteren. Det er stort behov i forbedringer av sykkelstinettet.
- Spørsmålet om avstand mellom hjem og arbeid, her var jeg ikke sikker på om dere ville ha avstand i luftlinje, via veinettet eller via kollektivtrafikk. Luftlinje er ca 10km, mens vei/bil er ca 15 km.
- Spørsmålet om jeg disponerer ege bil gikk ikke å svare ja egen bil. Fungerte ikke å trykke neste da. Måtte derfor velge et annet alternativ.
- Spørsmålet om reisetid med ulike transportmidler var uklart
- spørsmålet om sivilstand og måten det er kategorisert på er gammeldags og for smalt
- Stadig mer kø om morgenen E-18 til Oslo, og vanskeligere å fine gratis parkering i Oslo sentrum
- Stadig øket trafikk i Oslo, kaos fra tidlig om morgenen til kveld
- Stakkars de foreldrene som har små barn som må leveres, og deretter kjøre gjennom bomringen med de satsene som er foreslått. Skremmende, lite gjennomtenkt politisk tenking som rammer feil gruppe.
- Stampen på E18 vestkorridoren etter arbeidstid er ekstrem, også for bussene. Håper på båtforbindelse Hurum - Oslo i løpet av neste år.
- Standard og sdikkerhet på sykkelveier i Oslo er ekstremt dårlig.
- Stans/forsinkelser forekommer uforholdsmessig hyppig, og skaper problemer med forsinkelser og lang ventetid. Ellers er vognkaspasiteten på den aktuelle linjen økt etter den siste omleggingen av rutetabellene.
- starter tidlig så for meg går det greit med bil, kollektivtransport er umulig med min arbeidstid.
- Startet å ukependle fra Stavanger rett før påske.
- Stem Grønt
- Stenging av Granfosstunnelen med bieffekter opp i veinettet rundt er det som lager en veldig seig og treig kø på Bærumsveien, ikke Smestadtunnelen/Ris.
- Stor endring i antall biler på veiene tidig på morgenen de siste 10 år.Må kjøre fra hjemmet senest 0545 for at det skal være god flyt
- Stor forbedring for meg siste år med flere avganger og omlegging av T bane. Hurra!!
- Storgaten er ulykkesutsatt. Sprøyterom og trikk i samme gate er kanskje ikke så lurt?
- Storgjest er kun min ekstra jobb. Til min hovedarbeidsplass er jeg mye mer påvirket av at kollektivtrafikken ikke fungerer optimalt.
- Stort set bra, noe trang i rushen i kollektivtransporten
- Stort sett fornøyd, har fått noe igjen for bompengene, som selvsagt er for høye

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- STort sett god. Ønsker flere sykkelfelt på arbeidsveien
- Stort sett greit, savner sammenhengende sykkelveinett.
- Strekningen Bryn stasjon/Brynseng-Kripos MÅ utbedres for gående
- Strekningen Hasle-Helsfyr er blitt trafikkfarlig for syklister pga innsnevringer pga. boligbyggearbeider både ved rundkjøringen ved Lille Tøyen og v. krysset v. Audi/Ensjø
- Struping i Brynstunellen påvirker trafikken på E6 ved Helsfyr og gjennom Vålerengatunellen.
- strålende fornøyd med oslos tbanesystem, og arbeidsplassens lokalisering
- Superfornøyd med t-banen. Vår linje går 8 ganger i timen, det bør man prøve å få til på alle linjer. Litt merkelig spredning på de 8 gangene etter at det ble lagt om - noen ganger går det en bane med 3 minutters mellomrom, og så er det plutselig 11 minutter til neste.. Bør være spredt jevnt utover timen. Ellers svært fornøyd!
- Supert at tog L2 går helt til lysaker
- Svak design og med skrivefeil
- Svarene varierer veldig med årstid!
- Svinger under Bygdøylokket og forbi Skøyen lager unødvendig kø; en europavei bør ha så rette strekninger som mulig og legges utenom byen/kystlinjen!
- svært dårlig forbindelse mellom de to aktuelle bydelene
- Svært dårlig løsning på kollektiv til/rundt Kværnerdalen. Går mye tid til enten skifte av buss fra Helsfyr til Galgeberg eller Bjørvika (korresponderer ikke) eller jeg går fra Helsfyr til jobb (ca 25 min) Det fører til at bil blir alternativet - spesielt på vinteren eller ved dårlig vær.
- Svært dårlig togkapasitet, forsinkelser og innstilte tog.
- svært dårlige sykkelveier gjennom Oslo sentrum, lite utbygd, dårlig kvalitet, lappete og ikke sammenhengende løsninger
- Svært fornøyd bruker av kollektiv transport. Ruter er TOPP! :)
- Svært fornøyd med bussforbindelsen fra Drøbak, særlig etter at el-bilene forsvant fra kollektivfeltet. Det samme gjelder T-bane tilbudet.
- Svært fornøyd med trikketilbudet mht hyppige avganger, men sprengt kapasitet i rushtiden. Bilkøene problematisk både i nærområdene og hvis vi skal kjøre ut av byen - virker som rushtiden varer stadig lenger.
- Svært godt fornøyd med kollektivsystemet i Oslo. Ingen grunn til å ha bil når man bor i sentrum.
- Svært mye biler på min sykkelvei (Kirkevein, Marcus Thranesgt etc). Føles ikke som det er bra luftkvalitet på de mest traffikerte strekningene. Ønsker restriksjoner på bilkjøring i Oslo :).
- Svært mye mennesker på t-banen i rushtiden
- Svært tungvint/ vanskelig å komme seg øst eller vestover fra Grefsen / Kjelsås med kollektivtransport. Må bytte to ganger for å komme fra hjem til jobb
- Svært uheldig at Ruter har lagt ned tilbudet fra Nes /Kløfta i arbeidplasskonsentrasjonen i Groruddalen
- Svært vanskelig fra kl 15 til 17.30, må sette av en time til transport. Utfordrerne når Bgh stenger kl 16.45
- Sykkel-veinettet er oppdelt, nærmer seg overbelastet og skaper risikable situasjoner opp mot annen trafikk.
- Sykkel+kollektivt er en perfect match. Jeg tror forresten at denne undersøkelsen (dessverre) vil domineres av de som er opptatt av å reise miljøvennlig og vise det - som meg. De med dårligst tid og kanskje dårligst samvittighet vil være mer tilbøyelig til å ikke svare, tror jeg.
- Sykkelfelt burde være adskilt fra hovedvei (på ytre ringveien), særlig når det er økt trafikk
- sykkelfelt er for smale, og det bør skiltes om at biler har vikeplikt for sykkel (når det er sykkelfelt) ved høyresving. Det bør også settes opp flere lysreguleringer rettet mot sykkel i byen.
- Sykkelfelt langs Østre Aker vei Økern - Grorud
- Sykkelfeltet i Ullevålsveien er for farlig. Biler svinger ut og inn av sykkelfeltet uten å ta hensyn. Jeg tør ikke bruke sykkelfeltet, og sykler i bilveien.
- Sykkelforholdene er blitt mye bedre i Oslo i det siste. Men, håper på fortsatt bedring, blant annet sykkelvei i Torggata fra Stortorget til Youngstorget og bedre meret sykkelsti i Markveien (Forslag: Lag tilsvarende gate i Markveien som i Torggata fra Youngstorget til Hausmansgate)
- sykkelforholdene i Oslo sentrum MÅ bedres!
- Sykkelfremkommeligheten mellom Vålerenga og Oslo sentrum er på visse deler av strekningen ganske grotesk (særlig ned St. Halvardsgate, hvis man velger den veien). Mange av de grønne bussene som kjører over Vålerenga og ned Schweigaards gate kjører veldig lite hensynsfullt og mangler tydelig opplæring på hvordan de kan samkjøre med syklister uten å drepe dem (de røde bussene er sjelden noe problem, så jeg har klokkertro på at det går an å få god opplæring på dette). Grunnen til at kolletivtransport til jobb er temmelig uaktuelt for meg er at det tar mye lenger tid å ta buss (32-bussen) gjennom Dronning Eufemias gate i rushtrafikken enn det tar å gå.
- Sykkeling hvor det et parkerte biler på høyere side er svært farlig, da avstand mellom sykkel vei og parkerte bilene er meget lite. Hvor jeg har erfart mange farlig situasjoner
- Sykkelløsningen i Bjørvika er håpløs
- Sykkelnettet i Oslo bør forbedres, vi trenger egne sykkelfelter og tilgang til viktige knytepunkter, som for eks jernbanetorget.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sykkelstien ved langs Frognerkilen er en del steder for smal. så senest i går en påkørsel: Syklist mot syklist.
- Sykkelstier, sykkelstier, sykkelstier og ønsker dansk sykkelkultur
- Sykkeltilrettelegging i Oslo kommer seg. Asker og Bærum har en lang vei å gå, både på infrastruktur og vedlikehold (bl.a. feiing)
- Sykkeltiltak i sentrum har gjort det litt bedre å sykle. Arbeidet med Brynstunellen har gitt økt trafikk og redusert tilgjengelighet for syklister i Østensjø bydel. Tiltak for å bedre dette skal komme i løpet av sommeren. For å få flere til å velge sykkel som alternativ burde flere av disse tiltakene kommet i forkant av tunellstengingen. Her kunne man planlagt bedre. Holdningen om å vente å se om stengingen skaper problemer for syklistene er passiv og man utnytter ikke en mulighet til å endre folks reisevaner fra bil til sykkel slik man kunne oppnådd med tilrettelegging i forkant.
- sykkeltraseen har blitt bedre siden i fjor, sykkelveier over grønnland, prima
- Sykkeltur til jobb langs Akerelva gir verdens beste arbeidsvei!
- Sykkelvei Asker - Oslo bør bedres!
- Sykkelvei forbi operaen har blitt bedre, men fra Aker brygge og over Rådhusplassen er forferdelig. Og veien hjemme (Gustav Vigelandsvei) er farlig og vanskelig når det er mye trafikk.
- Sykkelvei hjemmeifra og til CIENS er veldig bra
- Sykkelvei langs Ring 3 er rett og bra men gir meget dårlig luftkvalitet
- Sykkelveien er blitt noe bedre, og bedre skilting, men fortsatt "usikre" overganger, f.eks ved Stortorget/Domkirken. Torggata er svært uoversiktlig, både for fotgjengere, de som leverer varer og syklister. Etter min mening stor fare for ulykker der.
- Sykkelveien mellom bjørdal og mortensrud må forbedres. jeg sykler vanligvis til jobben på den tiden av året. men jeg kan ikke det nå i dag, pga av sykkelulykke hvor jeg fikk brudd i kneet. Ulykke skjedde som følge av olje/glatt veibanen.
- Sykkelveien oppleves som farlig i enkelte partier. Spesielt vanskelig trafikksituasjon nå med stenging av Brynstunnelen , som medfører kø og vanskeligere forhold for syklister.
- Sykkelveien ved Vindern har åpnet og er veldig fin:), det er for mye forsinkeler på T-banen
- sykkelveiene er bra bare stykkevis og delt. Det må lages planer som gjør at det er et sammenhengende system.
- Sykkelveiene er nesten for tett trafikkerte i rushtiden.
- Sykkelveiene i Oslo burde kobles sammen. Ikke bare ett sykkelfelt her og der uten sammenheng.
- Sykkelveiene i Oslo er ikke gode nok. Farlige situasjoner med biler og gående.
- Sykkelveier er delt med fotgjengerfelt på veldig belastede områder. Ellers mange bilister som oppfører seg truende mot syklister på veien.
- Sykkelveier er veldig bra, men vi trenger flere!
- Sykkelveier i sentrum hadde gjort jobbreisen enklere!
- Sykkelveier MÅ prioriteres!
- Sykkelveier må prioriteres! Deretter kollektivt!
- Sykkelveinettet fra Oslo Øst, og inn mot sentrum, er ikke spesielt bra. Spesielt ille nærmere sentrum
- Sykkelveistandard aksen Bærum - Oslo er generelt for dårlig og krongelete, ubehagelig ved lengre strekninger
- Sykler alltid i bussfelt da det ikke er sykkevei i Sannergata eller Waldemars Tranesvei, ei heller langs Ring 1 i nærheten av slottsparken
- Sykler fra april til oktober, tar tog,buss og t-bane resten av året. bruker like lang tid. har fått nye hyppigere avganger på lokaltoget og det er bare helt fantastisk
- Sykler hele året hver dag, gjort det i 18 år ! det er jo det smarteste !
- Sykler hele året, og har gjort dette i flere år. Opplever at tilbudet for syklister gradvis blir bedre. Men ønsker enda bedre vinterdrift; tror dette er en kritsk faktor for å få flere helårs-syklister. "Svart asfalt"-strategien til SVV og Bym (for utvalgte strekninger er bra; ønsker mer av dette!
- Sykler i snitt 3 dager i uka gjennom hele året. Kjører bil de andre 2. Tar kun offentlig transport i snitt 1 dag i måneden. Bil og sykkel tar i snitt like lang tid. Offentlig transport er alltid 10-20 minutter ekstra.
- Sykler i tillegg til tog. Sykkelvieiene fra Asker er ikke bra
- Sykler mer. Svært tilfreds med fremkommelighet på sykkel.
- Sykler når jeg kan. Krevende med barn i trafikken.
- Sykler om sommeren, bruker buss om vinteren. Ønsker at hele Oslo haded like gode sykkelstier som den i Grønlandsområdet.
- Sykler sjeldnere pga sykkeltettheten gjør det mer krevende for en "gammel" dame å være syklist
- Sykler til jobb. Velger den fineste/grønneste ruta, framfor den korteste.
- Syklet ofte før, men blir dessverre mye styr m skifting etc. ift. lengde på sykkeltur og "spiser" av arbeidstid
- Sykling i Oslo har blitt bedre, men kan bli mye bedre. Ja til sykkelfelt med rød asfalt, måking av sykkelfelt og klar inndeling der man må sykle på fortauet. Ring 2 må få klare sykkelfelt i veibane eller på fortau hele strekningen
- Sykling i sentrum er høyrisiko - gjør som byrådet vil, steng/strup biltrafikk i sentrum og øk alternativene; parkeringsmulighet i utkant av sentrum + P&R
- Sykling på fortau bør bli forbudt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Synd at det lønner seg og er enklere for meg å kjøre bil til jobb enn å reise kollektivt de dagene jeg ikke sykler . . . .
- Synd å oppleve Statens Vegvesen sin motvilje mot elbilisme.
- Synes den var dårlig tilpasset til oss som må skifte transportmiddel. Ellers ok. Nesten bilfritt når jeg går til jobb fra Oslo S elelr Nasjonaltheatret - det er bra!
- Synes det er dårlig koordinering med andre veganlegg da man går i gang med større rehabilitering som Brynstunnellen. Da det i tillegg er vegarbeid på det som mange nå anser som avlastningsvei blir det kaos. Reisevei ettermiddag er doblet siden Brynstunnellen ble stengt. Bruker mellom 50-60 minutter på 12 km.
- Synes det er et helvete å være fotgjenger i oslo. Det burde være en sykkelfri sone innen ring 1.
- Synes det er utrolig rart at det ikke går an å komme direkte til Løren stasjon fra sentrum. Det var en skikkelig nedtur! Det er kortere å bytte på Økern for å komme til Løren stasjon enn å gå fra Økern til Lørenveien 37, men med tanke på hvor mange leiligheter som bygges i området virker det ulogisk at man ikke kan komme fra sentrum til Løren uten å reise via Majorstuen.
- Synes det er viktig at det er nok vogner på toget Drammen-Dal da det er en strekning hvor det kommer til flere og flere reisende med tog
- Synes det fungerer greit med T-banen (Østeråsbanen)
- Synes det generelt er vedlig dårlig med parkeringsplasser i Oslo.
- Synes det har blitt et dårligere tilbud. Eks. hadde to eldre damer som hadde kjørt ringen for andre gang. Overhørte samtalen over at de syntes tilbude var så mye dårligere og det var mye mere strømstans og stopp for rødt lys.
- Synes ikke det tas hensyn til at de fleste som jobber i Oslo bor utenfor Oslo, at vi har andre ærender som må gjøres rett før eller rett etter reise slik at ikke alle kan sykle, og at vi er prisgitt NSBs sasninger som stort sett bare kommer de som bor i kort avstand til Oslo til gode. Spikkestadbanen bruker nå ti minutter lenger tid hver vei fordi de som bor i Asker og Bærum skal ha bare minutters ventetid mellom togene. Vi andre flys som tullinger over på direktetog i Asker for å komme oss på jobb i Oslo
- Synes kollektivtransporten innad i Bærum er altfor dårlig, men fungerer til jobb i Oslo
- Synes NSB burde hatt større kapasitet, så det var færre innstillinger av avganger. Veldig demoraliserende når det argumenteres for kollektivløsninger og så har ikke de nok kapasitet/er ikke stabile nok. Skjønner ikke logikken.
- Synes NSB har blitt bedre på å sette opp busser..
- Synes sykling over området rundt Operaen(Eufemies gate) går tregere og er farligere enn tidligere.
- Synes utprøving av innfartsparkering og skyttelbuss burde vært prøvd ut i mye større grad. I nærheten av Kringenkrysset på rv 22 burde innfartsparkering hatt et stort potensiale. På Romerike får vi ikke 10 minutters bussavaganger fra hver en bussholdeplass så dersom en ønsker at befolkningen på Romerike skal reise kollektivt på deler av arbeidsreisen sin kan innfartsparkering og skyttelbuss være et alternativ.
- Syns at 31E bussent til Ruter bør bli enda mer ekspress (ned til byen) og ikke stoppe på alle holdeplasser. Dessuten ble innføringen av ny linje over Løren i praksis for mange i Groruddalen det samme som en halvering av avganger til sentrum.
- Syns det er veldig bra med slik undersøkelse. Kollektivtransporten skulle vært mye billigere og bedre tilgjengelighet ute i distriktene slik at det ikke er tvil om at det lønner seg å ta kollektivtransport i stedet for bil. Vi ser altfor ofte at ruter legges ned og erstattes med et dårligere tilbud.
- Syns ikke Smestadarbeidene i merkbar grad påvirket kjøretiden negativt mot vest i rushtiden om morgenen, derimot noe mindre trafikk østover om ettermiddagen
- syntes det er ganske bra, men sykkelveien kan bli ennå litt bedre.
- T - banen er kollektivtransporten som benyttes. Fungerer utmerket
- T bane er dårligere for oss som bor på Økern og skal ned til sentrum.
- T bane fungerer bedre enn buss for meg. Derfor kjører jeg til t bane.
- T bane nummer 3 er flere minutter forsinket omtrent til enhver tid etter omlegging av t-banelinjene. Hva med å tilpasse rutetidene slik at man ikke alltid må vente i 3-5 minutter på banen, når man er presis i utgangspunktet?
- T- bane linje 5 til Vestli går sjeldnere, og det er mye forsinkelser.
- T-bane er best. Håper den blir tatt vare på og evt. utbygd. Bør være t-bane i Tromsø også!
- T-bane er raskeste og mest pålitelige transportmiddel inn til sentrum. Men må prioriteres/oppgraderes.
- T-bane er supert
- T-bane fra Sinsen blitt dårligere. Skjerm som viser når t-banen kommer er ikke i orden. Skulle gjerne kunnet bytte fra buss til t-bane på sinsen men vet ikke når banen kommer før man er på perrongen. FÅ T-BANE/TRIKK til årvoll/bjerke. Buss 31 Ekspress er en vits, det er ikke ekspress bare fordi den kjører rett over sinsen....
- T-bane fungerer godt i Oslo. Dersom kollektivtransporttilbudet skal økes bør det skje med t-bane.
- T-bane fungerer perfekt for min del
- T-bane linje 1 er dårlig utbygd og bruker veldig lang tid. Kollegaer som bor langt utenfor oslo bruker mye mindre tid enn meg på jobb når de reiser kollektivt.
- T-bane og sykkel eren fantastisk oppfinnelse!
- T-bane reisen mellom hjem og arbeidssted er fantastisk. Sykkelveien er meget bar med et unntak: Oslo dyreste og nyeste gate, Dronning Eufemias gate. Er redd hver dag jeg sykler denne gaten

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- T-bane til St.hanshaugen
- T-bane til Årvoll/Tosenhagen ville gjøre arbeidsreisen betraktelig kortere. Og betydelig mindre bil- og busstrafikk i lokalområdet.
- T-bane tilbud er dårligere etter åpning av andre ruter - mer fristende å kjøre bil
- T-bane tilbudet har blitt vesentlig bedre!!!
- t-bane tilbudet oppover Grorudalen har blitt dårligere
- T-bane-systemet må forberedes. Det er for mange forsinkelser pga signalfeil, fordi alle linjer kjører på samme spor rundt i Oslo-sentrum.
- T-baneforbindelse Risløkka-Sentrum er blitt særdeles dårlig etter Lørenbanen begynte å gå.
- T-banen + signal feil = Oslo.
- T-banen er bra - når den går
- T-banen er ustabil, dog ikke like ille som NSB, og det kan være fryktelig irriterende. Har man tidlige møter kan man plutselig risikere å ikke rekke det fordi t-banen plutselig stopper opp. Før man gjør sitt beste for å ødelegge for den lille, resterende biltrafikken i byen kunne det vært en ide og rettet opp dette.
- T-banen fra Midtstuen stasjon er nesten alltid i rute om morgenen. Vognene er alltid rene og fine, og jeg få alltid sitte. Mange av spørsmålene var ikke aktuelle for meg som alltid bruke T-bane.
- T-banen fungerer veldig bra med 2 avganger per kvarter.
- T-banen linje 1 er overfylt om morgenen.
- T-banetilbudet er blitt merkbart dårligere for min del
- Ta T - banen.
- Tafikksituasjonen er vesentlig forverret på min sykkelreise til og fra jobb. Alle sykkeltrafikk fra Mosseveien, Kongsveien og Svartdalsveien mv ledes inn mot en smal sykkelsti i Dronning Eufemias gate i Bjørvika. Mange syklister sykler "på tid" og tar lite hensyn til trafikkregler og andre syklister. Jeg ble påkjørt bakfra av syklist i krysset ved den hvite bro i fjor, og har blitt mer engstelig, særlig for andre syklister og busser. For å unngå dette krysset, sykler jeg via Sørenga og går over gangbroen mot operaen. Jeg er lite imponert over tilretteleggingen for syklister i Oslo, og det burde iverksettes flere tiltak for å disiplinere syklistene til å ta mer hensyn og følge trafikkreglene.
- Taper for mye tid med offentlig kommunikasjon
- Tar alt for lang tid inn og ut av oslo
- Tar alt for lang tid med kollektiv fra Skedsmo til Torshov
- Tar buss i vinterhalvåret og sykler april - september. Det er ganske vanlig for mange, og da hadde svarene blitt anderledes hvis jeg hadde svart utfra busstransport. Det er også gravearbeid i Oslo sentrum som påvirker traseene. Transport til knutepunkt er rakst og enkelt, men ikke videre inne i sentrum
- Tar enten buss eller båt til og fra jobb. Båtruten skal legges ned fra høsten av og det er synd. Bussen tar svært lang tid gjennom byen (Vika) og jeg bruker ofte en halvtime lenger tid når jeg skal reisse hjem fra jobb enn til jobb. Ved å ta båt hjem fra jobb sparer jeg mye reistetid.
- tar for lang tid med kollektiv til jobb
- Tar for lang tid å kjøre kollektivt sykler derfor hele året. Kjører bil enkelte dager
- Tar gjerne toget fortsatt, men ønsker meg flere avganger
- Tar grønn buss 302,301,321 og synes det er en ulempe at disse har holdeplass utenfor Bussterminalen, som er lite sentralet og ikke mint trefikkfarlig fordi man må krysse flere veier for å komme til holdeplassen. dette er spesielt skummetl når man har dårlig tid og må løpe for å rekke bussen.
- Tar kollektiv i vinterhalvåret, opplever konstant forsinkelser
- Tar mye kollektivtransport til andre steder enn primært arbeidssted, men det var ikke spørsmål om dette i undersøkelsen.
- Tar som regel t-bane eller kjører sparkesykkel!
- Tar t-bane nr 3 til og fra jobb nå, som fungerer fint, men brukte 5-10 min kortere tid til jobben med buss 71E tidligere.
- Tar tbanen til vanlig både før og etter arbeidet startet i Brynstunellen, men har iblant behov for bil i løpet av arbeidsdagen. Disse dagene kan jeg ikke lenger hente barn ved skolen etter arbeidstid, siden køen fra Helsfyr til Bryn senter nå er enda lengre enn før.
- Tar toget hver dag. Svært ofte veldig fullt, pga kortere togsett eller forsinkelser som følge av problemer med togsett eller kjøreledninger. I rushtiden er det som sild i tønne.
- tar veldig lang tid
- Tettere trafikk på E18 de siste årene. Rushet begynner også tidligere på morgenen.
- Til dels dårlig tilrettelagt for sykkel indre by øst-vest
- til dels farlig å sykle i Oslo. sykkelfelt deles av biler og busser og skjermes i liten grad, og forsvinner der de trengs mest; i kryss og rundkjøringer
- til hvilken nytte er dette?
- Til jobb er ikke problem, men hjem igjen er ikke buss 23 og 24 til å stole på. Mye har nok med disse arbeidene å gjøre, men noe er bare med rutene. Kommer sjeldent oftere enn 20 min mellom hver, og aldri etter rute.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Til jobb: Det er oftere tettere kø, spesielt rundt Helsfyr/Vålerenga-tunnellen. Det har til og med endret hvilken trasse bussen har kjørt - ekspressbussen har kjørt over Galgeberg og til bussterminalen og Bjørvika etterpå, ca 20min forsinket...
- Til Oslopakke 3: Hadde håpet at vi som kjører utslippsfritt på E18 gjennom byen med hybridbiler ikke skulle behandles likt med bensin/diselbiler
- Tilbudet bør konkurranseutsettes og prisen på et mnd kort bør ikke øke når det til stadighet er forsinkelser på jernbanenettet.
- Tilbudet på kollektivtransport er fokusert på å komme inn til sentrum og ikke på tvers av Oslo
- tilbudet på tbanen fra grorud til sentrum er blitt betydelig redusert. Derfor velger nå min mann å kjøre med meg i stede for å ta -banen. Dette er vel mot hele politikken ?!!! -grønnere hverdag og Grorudsatsingen! IKKE BRA!
- Tilfeldig at jeg kjørte MC i dag. Bruker vanligvis sykkel om sommer og T-bane om vinteren. T-bane er utmerket
- tilfeldig kjørte jeg bil på min siste reise (som var spørt om), men det skjer mindre enn en gang i måneden at jeg kjører med bil istedenfor kollektiv
- Tillbudet med buss77x til Hauketo st. er supert. koresponderer med buss81A eller tog til Oslo s. Hjem har jeg muligheter mellom tog buss eller T-bane til Mortensrud eller Ryen og buss 71A Signalfeil rammer ikke meg Kjempefornøyd!!!
- Tilretteleggelsen for syklenede er altfor dårlig
- Tilrettelegging for sykkel i Bjørvika er totalt mislykket
- Tilrettelegging for sykkel må gjøres med fysiske tiltak, ikke med maling. Om vinteren lagres brøytet snø i sykkelfelt. Sykkelfelt må være gjennomgående, i Oslo blir de stadig avbrutt.
- Tilrettelegging for sykling i Oslo blir bedre for hvert år, men det er fortsatt mange steder hvor farlige situasjoner kan oppstå, især frem mot kryss der sykkelmarkering pludselig opphører og blir til kjørefelt eller busslomme. Det er fortsatt for tidkrevende å ta seg igjennom sentrum på sykkel - for mange steder må syklistene dele trang plass med biler eller fotgjengere der rettigheter og plikter til ulike trafikanter er uklare.
- Tilretteleggingen for sykkel fra Nordstrnad til forbi Bjørvika er elendig, spesielt Kongsveien - Oslogate
- Tiltak som vil bedre min og andres jobbreisesituasjon: Få sammenhengende sykkelfelt på ring 2 (mangler Torshov - Vestre Aker), få bomring på ring 2, gi støtte til elsykler.
- Ting tar altfor lang tid!!
- To kryss skaper trøbbel for oss syklistene: Vinderen og Slemdal
- To ting: Å rehabilitere 3 tunneller på Ring 3 samtidig er mindre smart. Å sette alle gode forslag på transport- og kollektivtransporten opp mot hverandre i Oslopakke 3 tror jeg heller ikke er spesielt smart. Fornebobanen, Ahusbanen, m.fl er prosjekter som skulle har vært på plass for LENGE siden.
- Tog (Østfoldbanen) utsatt for forsinkelser pga. tekniske feil og værforhold.
- Tog 68km=60min er bra, korrespondanse m buss: 10min venting og 5min busstur rimer dårlig
- Tog er beste alternativ og det er viktig med høy frekvens og rask reise tid. Naturlig med få stopp på reisen Fra Jessheim til Oslo. Bør kunne ha flere tog som stoppet på forskjellige stasjoner med avgang fra Jessheim/Dal hvert 15 minutt. Redusert reisetiden til 30 minutter fra Jessheim
- Tog er er fantastisk fremkomstmiddel.
- Tog er for tregt og ustabilt.
- Tog fra Vestby til Oslo har for få avganger og bruker for lang tid
- Tog linje L1 trenger oftere avganger i rushtiden. Toegene er alltid overfylt om morgen og kveld
- Tog må bli mer attraktivt å benytte og det må da gå oftere og raskere. Jeg har pendlet Hamar Oslo i 13 år og tilnærmet alle endringer med Togene har vært til ufordel for meg sammenlignet med år 2003.
- Tog og buss til/fra Jessheim ser vi tydelig er nedprioritert. Bare to toavganger pr time. Ved togtrøbbel er vi siste prioritet for å komme oss fremover, jeg har pendlet i 8 år og vet hva jeg snakker om. Toget har ferrest vognsett og eldst togsett. Vil tro ca 30-40% av passasjerene må stå på toget i rushtiden. Toget burker lang tid pga alle stoppene. Tog fra Eidsvoll bruker mye kortere tid til tross for at det ligger mye lengre nord for Oslo. To bussruter til Helsfyr/Oslo er nedlagt det siste året til tross for at disse var stapp fulle.
- Tog og t-bane bør prioriteres som transportmiddel. Ja til bane til Fornebu!
- TOG SUGER BALLE
- Tog til/fra Asker/Oslo . ofte forsinket og nesten alltid ståplass i rushtiden. Grmff...
- Tog trenger mer kapasitet i rushtiden!
- Tog-billett Kongsvingerbanen bør ha inkl sone 1 i Oslo (slik som fra Østfold)
- Tog: stort sett ok, Bil: ubrukelig i rushtid, vanskelig å parkere nesten uansett tid.
- Togavgang kl. 15:14 fra Oslo S mot Dahl har bare ett togsett. Det er for lite. Frogner mistet togforbindelsen til Gardermoen. Den er dypt savnet og vi har inntrykk av at NSB gjorde det for å konkurere med flytoget i stedet for å ta vare på sine kunder på lokalstekningene, som burde være førsteprioritetet.
- Togavgang lokalstasjoner i retnings Asker går nå hver 15 min. Dette har medført stor forbedring i reisen
- togene blir fullere og fullere, vanskeligere å få sitteplass
- Togene blir stadig fullere, noe som gjør at jeg møter mer sliten på jobb.
- Togene bruker lengre tid nå en de gjorde for 5 år siden

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Togene er mer regulære enn i fjor, men det er vanskeligere å få sitteplass
- Togene er ofte overfylte
- Togene fra Drammen er veldig fulle. ofte ståplasser fra Lier til Oslo.
- Togene fra Moss i rushtiden er svært fulle. Det er behov for flere sitteplasser og hyppigere avganger.
- Togene fra spikkestad til skøyen bruker lenger tid etter omlegging til at togene stopper på alle lokalstasjoner. Dette har gjort reisetiden med tog lenger
- Toget bruker alt for lang tid inn til Oslo og for mye forsinkelser.
- Toget er mye forsinket etter åpningen av høvik og Blommenholdm stasjoner
- Toget er nesten alltid noen minutter forsinket. Lag realistiske rutetabeller. Prioriter kollektivreiser mellom Akershus og Oslo (rutetilbud og reisetid). Har sluttet å kjøre buss fordi det er så lange forsinkelser på vei hjem. Mye av forsinkelsen oppstår i Bjørvika. Det er også utrolig kjedelig når godstog blir prioritert fremfor persontog.
- Toget er så fullt at jeg må stå. Forverring av situasjonen etter at bussruten mellom Kongsvinger og Oslo ble lagt ned
- Toget fra Kløfta inn til Oslo om morgenen er veldig fullt fordi det er bare ett vognsett. Det burde vært to. Må en gang i blant stå hel fra Kløfta. Det samme hjem kl. 1515, der er det kamp om plassene for å få sitte, fordi det er bare ett vognsett, her må jeg ofte stå.
- Toget fra Østfold - Oslo bruker altfor lang tid. Synd at det går fortere med bil enn tog.
- Toget fungerer veldig bra
- toget går for sent
- Toget skulle hatt avganger hvert kvarter, ikke hver halvtime slik som nå.
- Toget som går fra ski-Oslo s er forsinket VELDIG ofte. Det er ganske slitsomt, spesielt med tanke på når man skal hente barn fra barnehagen.
- togforsinkelser noen ganger
- Togtilbud bedre enn før nå som alle tog stopper på Skøyen
- togtilbud må bedres
- togtraffiksituasjonene blir dårligere
- Tok tidligere 23 bussen til jobb, opplevde at den alltid var forsinket. Ca fem minutter, enten fra holdeplassen jeg gikk på eller så var den forsinket da jeg kom fram
- Topp med T-bane til Løren. Skulle bare ønske den gikk oftere. Blir stående å vente lenge på Majorstuen (vanskelig å beregne tiden når man tar buss eller trikk fra Frogner).
- Total kaos i Oslo Sentrum pga.alt vei arbeidet. Tar t-bane hjem til Nydalen og går derfra. Det er mye raskere forutsatt det ikke er feil på signallyset. Jeg har en grei reiserute til jobb nå. Det går stort sett greit kollektivt.
- Trafaikkopplysningstavlene er stadig ute av drift etter rutetidsomleggingen for tbanen, dette er skuffende. Det har vært mye forsinkelser på tbanen de siste månedene.
- Trafikk på E18 har bare økt og økt de siste årene uten at noe gjøres med veien ref utbygging! Kollektivfeltet er fraværende nesten hele veien hjem og også deler av turen inn til byen. Den tar lenger tid nå enn tidligere, opptil 2,5/3 timer på vinter ved snø - en vei!
- Trafikk som ikke skal inn til Oslo bør ha andre muligheter en dagens veiløsninger
- Trafikk til Oslo er et stort problem
- Trafikkavviklingen over Østensjøveien ifm arbeidene med tunnelltaket har vært veldig god alt tatt i betraktning. Min antakelse er at manuell dirigering har gjort mye for å få unna kødannelsen.
- Trafikkavviklingen ved stengningen av Brynstunnelen har gått overraskende bra. Det er for tidlig å avvikle fordeler for nullutslippsbiler. Når kollektive løsninger tar lengre tid enn reiser med privatbil, må denne løsningen være billigere og sitteplass tilbys ved lange arbeidsreiser (mer enn 15 min)
- Trafikkfarlig sykkelvei, lite tilrettelagt for sykkel, mange lyskryss
- Trafikkforhold og været/årstid er vesentlig for valg av sykkel. Vinterstid og ved regnvær reiser jeg kollektiv, svært god kollektivdekning fra hjemmeadresse til jobb.
- Trafikkproblemene i Oslo skyldes ikke bare stor trafikk, men også begrensninger i hvor trafikken får lov til å gå. Skal du fra øst til Vest i Oslo, så tvinges alle bilene inn på få veier, som ikke er beregnet på så stor trafikk. Ergo mye unødvendig køsitting. Eks Sinsen- og Teisenkrysset.
- Trafikksituasjon og kollektivtrafikk er håpløst i Oslo
- trafikksituasjonen ble forværret, og skapte problemer enkelte dager, særlig første par mnd. Men ikke så ille som jeg hadde trodd. Usikker på om Smestad og Ganfoss på samme tid var gunstig.
- Trafikksituasjonen er blitt gradvis forverret de seneste årene. Dette gjelder særlig veien hjem fra jobb. Dette har trolig sammenheng med relativt massiv boligutbygging på Romerike, kombinert med mangelfull utbygging av nødvenig infrastruktur (særlig kollektivtransport). Selv er min hustand avhangig av bil fordig vi har et multifunksjonshemmet barn og begge jobber i Oslo. Fortsetter utviklingen kan dette blir et stort problem.
- Trafikksituasjonen er forferdelig.
- Trafikksituasjonen generelt i Oslo er forverret. Syklister har førsteprioritet. De tar ikke hensyn til verken gående eller bilister. Ønsker en holdningsendring.
- Trafikksituasjonen i Bjørvika er under stadig endring. Tildels tungvint adkomst for syklister. Sykkelfelt for smale i forhold til øvrig trafikk. Svært mange syklister deler plass med svært mange busser.
- Trafikksituasjonen i området der jeg bor har vært merkbart verre det siste året både pga.rehabilitering av t-banen og Brynstunnellen og arbeider på Hellerudveien. Jeg kjører oftest før kl.07.00 om

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

morgenen og drar hjem ved 15.00 tiden eller etter kl.17.00 for å slippe kø. Det har vært litt tøft i denne perioden, og jeg har vært avhengig av bil for å komme på jobb pga. helsesituasjon.
- trafikksituasjonen i Oslo er uholdbar
- Trafikksituasjonen i Oslo har ført til at jeg drar på jobb tidlig for å unngå kø slik at familielivet ikke blir skadelidende. Jeg kjøpte elbil for også å kunne kjøre i rushtiden, men det går ikke lenger. Er litt betenkt når jeg ser beregninger på hvor mange minutter forsinkelse busspassasjerer får når elbiler har tilgang til kollektivfeltet, mens konsekvensene av den økte køen i det vanlige feltet ignoreres. Hvorfor reservere ett helt felt til buss/taxi når kapasitetsutnyttelsen i det feltet er minimal?
- Trafikksituasjonen i Oslo: Kanskje det bare må være sånn, men flerfoldige overlappende bygge- og veiprosjekt forårsaker problemer og irritasjon på befolkningen, som må til og fra jobb hver dag. Prosjektene tar lengere tid enn stipulert, medfører ikke alltid forbedring og noen ganger skyldes veiarbeid at et stort bygg skal bygges nært vei (usympatisk å utsette en hel bydel for måneder med irritasjon for det). På den bedre side: oppføring av digitale info-skilt på E6, så flokken kan omdirigere seg selv før den tar del i køen. Ekstra innklemt kjørefelt på E6 for kollektivtrafikk (forbedring for busser/elbil). Penere sluttresultat enkelte steder (spesielt Løren), men ikke nødvendigvis mer intuitivt eller effektivt (veisystem Økern/Oslo sentrum). Bedre tunnelsystem i Oslo sentrum.
- Trafikksituasjonen presser barnefamilier til å flytte ut av Oslo. Kollektivtilbudet er lite attraktivt dersom man har flere enn ett bytte, pga den upålitelige korrespondansen.
- Trafikksituasjonen transport oslo nord/sør er mye bedre enn øst/vest. Derfor er det reisemessig en stor fordel å bo i Oslo Nord.
- Trafikksituasjonen: Det blir stadig trangere og fullere på busser og T-baner
- Trafikksituasjonen: Oppfordre til, og tilrettelegg for bruk av MC. Er effektivt, miljøvennlig og løser kø- og parkeringsproblemer.
- Trangt på bussen! Foretrekker å sykle:-)
- Trangt på t-banen i rushtiden. Begrens fritt skolevalg og la passasjerer fra Bærum betale for seg. Bør ha et mer differensiering m.o.t pris. Bør ikke koste like mye å ta transport 4- 5 holdeplasser som f.eks fra Mortensrud til Kolsås.
- Trangt på toget ståplass
- Transport på tvers i Oslo, altså ikke Nord-Sør, er en tålmodighetsprøve og skikkelig tidstyv. Transport langs t-banelinjer er effektivt, men skal man andre steder enn hva som er tiulgjengelig med t-bane er dette voldsomt tidkrevende, selv omver kortere distander..
- Transporten til/fra jobb gikk saktere i den perioden el-bilene fikk kjøre i kollektivfeltet på Mosseveien
- Transportpolitikken er alt for snever, tar tar ytterst lite hensyn til økonomisk effektivitet, som svekker velferdsutviklingen over tid i Norge. manglenmde utbygging av veier skaper køer, og dermed langt mer forurensning.
- Transporttid på tog på Vestfoldbanen fra Skien/Porsgrunn til Oslo er ALT for lang. Det er i dag teknologisk mulig å bygge bane slik at reisetiden kunne vært redusert betydelig, men da må man tenke helt nytt. Dessuten må det etableres kollektivfelt på E18 ut av Oslo. Det er dessuten for få felt på veien inn til Oslo.
- Trenger bedre sykkelveier, dette er raskest og lettest transport, men føles ikke alltid trygt å sykle i trafikken
- Trenger gratis P-plass ved barnehage, i forbindelse med kollektivt
- trenger raskere utbygging av sykkelfelter
- Trenger t-banen til skøyen
- Trenger tettere avganger og stopp på alle stasjoner på østfoldbanen fra oslo till Ski.
- Trengsel og vanskelig å komme ned til plattform på Nydalen T-banestasjon.
- Trente på vei til jobb i dag, derfor stort tidsspenn.
- Trikk fra Bekkestua alltid ca 5 min fors om morgen, justere tabell?
- Trikk og endring av kryss uten å tenke på syklister påvirker min reisevei
- Trikk til Tonsenhagen - nå! For fullt på bussene - blir lett å ty til bil, spesielt om vinteren.
- Trikk til Tøyen og bussforbindelse ned til Rådhuset
- Trikken er overfylt i rushtiden morgen og ettermiddag. Kapasiteten er for liten.
- Trikken er stappfull hele tiden, man står sild i tønne dersom man ikke er en time forut for rushtiden
- Trikkene burde vrakes siden de shaper store skader til veiene og problemer i trafikken, og bussene burde ble mye mindre men mange flere av dem. Og hvis regjering virkelig vil at folk bruker offentlig transport foran bil bør alt offentlig transport ble gratis.
- trikkene er ofte kalde. enkelte trikker bråker for mye
- Trikkene har for lav kapasitet, i rushtid er det såvidt man får plass (gjelder noen av bussrutene også)
- Trikkene i Oslo ser svært gamle og møkketet ut og er udelikate å sette seg i.
- Trikkeruten jeg bruker er endret så man må bytte, ulempe for meg
- Trikkeruten pga Stortingsutbyggingen skaper forsinkelser
- Trist at det tar så lang tid å reise kollektivt. Toget fra Bondivatn til Bryn er en melkerute som stopper på alle stasjoner.
- Tungt å bruke 2 timer til/fra jobb hver dag. Vurderer å flytte, evt bytte jobb.
- Tungtransport tar mye veikapasitet og er saktegående. Burde kanskje ikke kjøre i rushtiden da dette skaper mye mer kø. også på innfartsveier som f.eks mor Drammen eller i Asker/Heggedal
- Tungvindt å reise kollektivt mellom Nittedal og Furuset, velger derfor bil. Sparer opp til 1 time hver vei.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Tyngre utbygging av sykkel- og kollektivnett før bil
- Ubekvemt å bytte på Oslo S til/fra tog/buss
- Uforutsigbarheten i trafikken oppleves som større og forsinkelsene, når det er kø
- Ugunstig for meg at jeg ikke kan kjøre med EL bil i kollektivfelt.
- Uheldig å tillate el-biler i kollektivfelt fom 01.06 selv om det er +2 kjøring. Forsinker kollektivtransporten på min reisevei
- Uklart hva som menes med "gratis parkering i nærheten av jobben". Hva er i nærheten? Vi kan parkere gratis på Ullevål Hageby, og mange av mine kolleger gjør dette, og vil vel si at det er i nærheten, Men jeg synes det er for langt unna. Hva man svarer vil antageligvis avhenge av om man parkerer der eller ikke. OG slik er det nok for mange/alle.
- underlig at jeg ikke fikk spørsmål om de trafikale endringene som faktisk har berørt meg i meget stor grad!
- Undersøkelsen "hopper over" de stadige omlegginger av traséer for buss og trikk i Oslo Sentrum. Siden jeg benytter trikk for å komme til T-bane stasjon, tidligere Nationaltheatret - nå Majorstuen, er det disse omleggingene som påvirker reisen til jobb. Ruter har blitt noe bedre til å informere om sine omlegginger, men kan fortsatt bli mye flinkere. Å legge ut informasjon på hjemmeside, er ikke tilstrekkelig.
- Undersøkelsen burde dekke mer enn siste arbeidsreise. den fanger ikke opp hvordan en del av oss veksler mellom ulike transportmidler (kollektiver, sykkel, gange). Undersøkelsen fanger heller ikke opp godt nok hvordan bruk av privatbil skaper dårlige situasjoner for bussers fremkomst. Det kunne også være interessant å spørre om og gi muligheter for å kommentere egen arbeidsreise - dvs. hvorfor man velger som man gjør.
- Undersøkelsen burde hatt noen spørsmål om: 1) vanskeligheten å finne LEDIG p-plass hos arbeidsgiveren (VANSKELIG etter kl.8:30) 2) påvirkningen av beboersparkeringsordningen i Oslo
- Undersøkelsen burde ikke bare sett på kollektivtilbudet ved vanlig jobbreise til og fra jobb. Det er også relevant å skulle reise til/fra jobb på annet tidspunkt enn det vanslige - og det er vesentlig mer tungvindt med fare for 30 min forsinkelser som følge av forsinkelse på ett av kollektivreisemidlene (må bytte to ganger). Undersøkelsen burde også hatt i seg det faktum at det ikke er problemer å¨finneparkering kl 07 om morgenen, men vil være det kl 09. Undersøkelsen har overhode ingen spørsmål om reise fra jobb. Da er det et dårligere kollektivtilbud for min del - halvparten så mange/ofte busser. Bussen begynner også å bli nokså full - spesielt på veg hjem. Busstilbudet på vanlig dagtid til/fra Rælingen og Strømmen er blitt VELDIG tungvindt da vi nå må bytte buss. Vi mistet i realiteten bussen til/fra Strømmen ved omlegging av buss 872 - noe som nok skyldes mye kø i Strømmen. Her står bussene i den samme køen som bilistene og køen dannes fordi busser stopper midt i vegen (tidligre var det holdeplasser utenfor vegen slik at tilgjengelig areal finnes og ville bidratt til mindre forsinkelser på bussene)
- Undersøkelsen burde også omhandle reiser i arbeidstiden da dette er en utfordring på min arbeidsplass.
- Undersøkelsen burde omfatte også transportsystemene i områdene rundt Oslo, for å bidra til å bedre transportsystemene ikke bare i Oslo, men også i områdene omkring byen.
- Undersøkelsen burde vært mer omfattende og tydligere.
- Undersøkelsen er grei,men savner spørsmål om komfort på reisen. Er langt å stå trangt på en buss i over 30 minutter
- Undersøkelsen er helt ok. Som syklist ønsker og håper jeg at ansvarlige myndigheter fortsetter med tilrettelegging for vår trafikkgruppe
- Undersøkelsen er ikke dekkende for meg, siden arbeidstidene faller utenfor tidspunkt hvor kollektivtransport er mulig.
- Undersøkelsen er vanskelig skrevet, det kan være tvil om hva som spørres om i enkelte av spørsmålene. Tunneloppgraderingen på Ring 3 burde blitt gjort så raskt som mulig for å minimere ulempen for samfunnet rundt.
- Undersøkelsen er viktig. Generelt: Det burde tas i bruk flere (korresponderende) matebusser til T-banestasjoner (og togstasjoner). Busser som sitter fast i hovedfartsårene i rusjtiden er ikke et tilfredsstillende alternativ til bil.
- Undersøkelsen fanger ikke opp om man bruker ulike transportmiddel til jobb. Det burde bli spurt om hvilke transportmiddel har du benyttet deg av siste måned/evt. uke. Jeg har selv syklet, kjørt bil og tatt kollektivt.
- Undersøkelsen fanger ikke opp pendlere. Vi bor 6 mil sør for Oslo. Vi arbeider begge to i Oslo. Jeg kunne ha sagt mye om togtilbudet inn til Oslo fra Vestby i Akershus.
- Undersøkelsen fungerer dårlig på mobil.
- Undersøkelsen kan ha liten verdi når ikke effektene fra arbeidene ved Ris skole inkluderes. Innsnevringen ved Ris skole har antagelig hatt større effekt på trafikkavviklingen enn omleggingen på Smestad, siden man ved Ris reduserte kapasiteten med 50 % (ett av to felt stengt), mens Smestad fikk en mindre reell reduksjon siden en betydelig andel av trafikken går over tunnelen. Således har det føltes som om Ris-arbeidene har vært styrende for trafikkavviklingen i perioden. Et annet viktig moment er at arbeidene på Ris startet før Smestad, og antagelig dempet trafikken betydelig før oppstart på Smestad.
- Undersøkelsen lite relevant for meg. Kjører vanligvis ikke i nevnte tuneller

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Undersøkelsen lite relevant for min del pga bosted. Opptatt av at NSB holder tidene
- Undersøkelsen var ganske dårlig da jeg gjentattet ganger måtte svare at Smestadtunellen ikke hadde betydning for meg. Derimot endringene av T-bane, som har negativ effekt, ble ikke gravd videre i.
- Undersøkelsen virker å være dårlig forberedt, og hensyntar ikke forskjell mellom avstand til jobb og hvor langt man sykler. Dersom tallene brukes til å beregne videre mangler man data.
- Unngår ring 3 så godt jeg kan. Ellers fornøyd.
- Unødvendig trafikkaos på Ringvn, vest for Tåsentunnelen pga. manglende planfritt kryss.
- Upraktisk at Lørenbanen ikke går direkte til byen.
- Usammenhengende sykkelveg
- Usedvanlig dårlig undersøkelse. Vennligst ikke send meg flere uønskede undersøkelser.
- Usikker på om det er av interesse når reiseveien er så kort og ikke berøres av noen former for oppfentlig transport eller betydelige veistrekninger. Har du under 500 meter burde kanskje undersøkelsen avsluttes med en gang. :)
- Ustabil reisetid for oss som bytter buss/ trikk - når kommer bussen/ trikken?
- Utbedre tydelige markerte sykkelveier og gratis kollektivtransport
- utbedring av fortau i krysset Kiershowsgate, Kirkeveien (ved "Stasjon1")
- Utbygging av gode separate sykkelveger øker lysten på å sykle
- Utbygging av kollektivløsninger må forseres.
- Utfordringen i Oslo er bl.a. dårlige tverrgående forbindelser og at kolliktivtrafikken stopper for tidlig på kvelden.
- Utfordringen ligger i de "kompliserte" reisene(på tvers av byen for å evt levere/henter barn), og behov for å ha med seg barn på kollektiv(ikke plass). Sykkel oppleves usikkert pga trafikk(særskilt trikk), i Kristiansand var jeg helårssyklist mens i Oslo sykler jeg aldri(grunnet sikkerhet). Hadde sykkelen vært viet mer plass hadde jeg vurdert elsykkel og deleordning på bil(i tillegg til kollektiv) som transportløsning. Vi har testet pendling til annen bydel pga barnehage, og kollektivt var dette svært utfordrende - den ene måtte jobbe redusert for å rekke jobb/levering. Hadde vi hatt førerkort ville vi brukt personbil hver eneste dag i den perioden til/fra jobb via barnehage.
- Utfyllingen tar mer enn 5-10 minutter! det tar 15 minutter
- Utnytt ledig kapasitet på flytoget før 0700: etabler "Grønn bølge" for dagpendlere, og etabler en parkeringsplass for disse på Gmoen
- Utrolig du omlegging av tbanen etter nyttår. gjort reiseveien mye verre.
- Utrolig hva man venner seg til! Forøvring ingen problemer på E6 nordfra i forbindelse med stenging av et løp i Brynstunellen!
- Utrolig tungvint undersøkelse - jeg går hver dag!
- Utvid gjerne bysykkelordningen til Voldsløkka
- Utvid sykkelveier og kjørefelt for kollektivtrafikken.
- Utvid veiene. Bygg flere veier. Det har alle glede av, også de som ikke kjører bil. Vi trenger varer og tjenester levert raskt og effektivt. Alle må være med å betale også elbil eiere.
- Utvide E6 Oslo - Gardermoen til 3 felt, altfor mye kø i rushtiden
- Utvidet T-bane til Bjørnholt skole hadde vært himmelsk
- utvikle tbane-nettet videre. Tilstrekklig med innfartsparkeringer. Oftere avganger på tbanen. Gode priser.
- Valgt alternativ 'Går', sidan det nesten er det samme som løping.
- Vanskelig for meg å benytte kollektive tilbud med tre barn som skal følges og hentes i bhg og på skole.
- Vanskelig når man er avhengig av å hente eller bringe barn
- Vanskelig å besvare når ca 10-30% av reisene er motorsykkel mens hovedtyngden kollektivt (har da kun svart for kollektiv-delen men mister noen aspekter), samt når byttet arbeidsplass fra i fjor til i år
- Vanskelig å finne sitteplass på toget hjem. Forstatt mye forsikelser.
- Vanskeligere å kjøre bil i Oslo.
- varierer mellom å gå og reise kollektivt, buss, tog el trikk
- Ved behov for reisevirksomhet til/fra møter i jobbsammenheng må det på grunn av store byggearbeider flere steder beregnses mer tid enn nødvendig. Det er ikke hensiktmessig med kollektiv da det ofte tar lengre tid enn biltransport. Ønskelig med løsninger som gjør det attraktivt nok å velge kollektiv uten at det går på bekostning av arbeidstid. P.t. blir bil mye brukt på grunn av tid.
- Ved beregning av reisetid ved sykling må det legges inn tid til skifting/dusj. Dette burde kommet frem i spørsmålene.
- Ved sikrere sykkelvei på Ring 2 ville jeg syklet oftere til/fra jobb
- Ved å kutte ut direkte ekspressbusser og forøvrig også kun mating til tog i Sandvika er det blitt et mye dårligere tilbud for mange generelt, og handikappede spesielt i forhold til bytting mellom flere transportmidler. Politikerne ser ikke ut til å skjønne at folk ikke ønsker å bytte.
- Vegsystemet rundt Oslo er trist. Spesielt E18 vest for Oslo.
- Vegvesenet må slutte å skvise ut elbilene. Det er viktig at elbilene får beholde fordeler - også kollektivfeltkjøring - men gjerne med krav om passasjer. Det er viktig å få opp andelen elbiler slik at barn, eldre og vi som sykler slipper å puste inn eksos stampekøen!
- Veiene er elendige. De som jobber i TØI er bilfiendtlige og har ikke min tillitt. Oslopolitikerne imponerer meg ikke. Ellers, ha en fin dag.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vel - det er jo god balansetrening å stå på toget, og enda høyere tgreningseffekt av å stå på bussen
- Vel tilrettelagt for sykling de siste årene
- veldig bra - men lær av andre i Europa eller Kina, HK, London. Norge ligger akterut på de fleste områder innen kommunikasjon.
- Veldig bra at el-bilene ikke lenger får benytte kollektivfelt (pga arbeid i Bryns-, Smestad- og Granfosstunnellen), ettersom dette medfører merkbart kortere reisetid med buss inn til Oslo i rush-tiden.
- Veldig bra togforbindelse, men for fulle tog. Tbanen fungerer meget bra.
- Veldig bra å ha fått gangavstand til arbeid
- Veldig deilig å slippe køen mot sentrum hver morgen
- Veldig dårlig forbindelse mellom t-bane (fra Økern) og tog (lokaltog til Vakås). Jeg må løpe fra t-banen for å nå toget (om ingen forsinkelser), eller vente 15 min.
- Veldig dårlig kommunikasjon.Busser kjører 2 ganger per 1 time.
- veldig dårlig vedlikehold på veiene i holmenkollen, spesielt småveiene, mange hull og dårlig asfalt
- veldig dårlige veier i norge i forhold til nabolandet Sverige !
- Veldig fint med en slik undersøkelse. Den kunne eventuelt ha etterspurt hva jeg savner ved kollektivtilbudet, f.eks. andre muligheter for overganger osv. Ellers er jeg særdelese fornøyd med doble avganger på Østensjøbanen (linje 3) etter et ekstremt dårlig år med buss for bane (en ordning jeg veldig gjerne skulle ha gitt tilbakemelding på med tanke på forbedringsmuligheter fremover).
- Veldig fint med Løren stasjon, og jeg har mulighet til å ta banen helt hjem til Munkelia (linje 4) uten å bytte, men siden Løren er koblet så dumt sammen med resten av linjene må jeg dra på lang reise rundt hele T-baneringen. Inkludert gangtid blir reiseveien 50 min mot 25 ved bil, derfor er ikke T-bane et alternativ til tross for samme linje (unngår bytte) og åpning av Løren stasjon
- Veldig fornøyd med de nye avgangene til 20-bussen, at de kommer hyppigere når det er flere reisende.
- Veldig fornøyd med flere avganger på t-banen selv om den ene kun går til Stortinget og jeg skal til Majorstuen
- Veldig fornøyd med hyppige T-bane avganger
- Veldig fornøyd med kollektivtrafikken med unntak av busser i Skedsmo, som er en konstant irritasjon. Gjentatte ganger kjører de forbi stoppeplassene sine flere minutter før tiden, og flere bruker ikke riktig stoppeplass på Lillestrøm bussterminal tidlig om morgenen.
- Veldig fornøyd med kvarters ruter på toget.
- Veldig fornøyd med Løren stasjon pga arbeidssted 3 min fra.
- Veldig fornøyd med T-banen, særlig når det er 4 avganger i kvarteret fra Hellerud!
- veldig fornøyd med toget på min strekke, Høybråten til Lysaker. Lokal toget går nå fire ganger i timen! Stort sett punktlig og god plass på vognene.
- veldig fornøyd med trikketilbidet
- veldig fornøyd!
- Veldig fullt på togene om morgenen.
- Veldig glad for at de gjorde om t-bane 2 så den gikk rett igjennom byen til Brynseng, ikke i ring lenger. Hvorfor har man ikke en sirkel linje som i London?
- Veldig glad i å ta t-bane - bortsett fra at den alltid er stappfull om morgenen.
- Veldig misfornøyd etter at Ringen begynte å gå sammen med Vestli, avgangene ble halvert.
- veldig mye graving som er plagsomt i bil, men hindrer ikke jobbreiser
- Veldig mye kø i rushtiden. Håpløst med manuel dirigering ved Bryn.
- Veldig overfylte busser i rushtida etter jobb fra 37, 34 og 54 bussen på Jernbanetorget til Sagene/Bjølsen
- veldig rart å skulle ta utgangspunkt i bare siste reise - jeg bruker mye kollektivt også, men ikke nå, siden det er så fint vær. det som påvirker min fremkommelighet er graving i Arendalsgata og i sentrum.
- Veldig synd at T-bane 3 ikke går til Storo lenger. Da hadde jeg sluppet med et kollektiv middel.
- Veldig trangt på 37 bussen i rushtiden
- Veldig tungvint med all graving og ommlegging av trikk i sentrum
- velger heller buss enn trikk. Siden trikken kan bli ødelagt .Da står alt fast .
- Velger tog pga altfor mye kø på E6 nordfra. Ønsker prioiritering av dobbeltspor på linjene mot Dal og Kongsvinger. Slik det er i dag blir det mye venting på møtende tog
- Velger å ikke pendle med tog da det er få avganger og stappfulle tog
- Venter på Fornebubanen, buss går tregt gjennom byen, Rådhuset og Bjørvika er blitt flaskehalser. Ellers fornøyd med ekspressbussen til Fornebu
- ventetid mellom t bane og buss 151 er for lang
- Vet ikke om det er viktig for undersøkelsen, men jeg følger/henter barn på vei FRA jobb hver dag (forsto spm til å gjelde TIL jobb så jeg krysset ikke av for det)
- Vi berøres sterkt hver gang det er stans i Oslo-tunnellen. vi har også mye buss-for-tog, som forverrer reiseforholdene betraktelig.
- Vi bruker sykkel daglig over alt i sentrum og sykler stort sett alltid i veibanen siden sykkelveinettet er så usammenhengende. Det vi imidlertid savner mest er sykkelstativer for å låse sykler sentrale steder

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

i sentrum som f.eks. foran Majorstuhuset. Det gjør det litt vanskeligere å gjøre ærender med sykkel i sentrum.
- Vi eier bare en el-bil.
- Vi er to stk i min husstand som jober i Oslo og vi kjører sammen til jobb. Grunnen til at vi bruker bil til jobb er bla høy pris på månedskort, ikke samarbeid mellom fylker på månedskort- noe som fører til av vi må ha et eget månedskort for Oslo i tillegg til to mellom Hønefoss og Oslo.
- Vi har et elendig kollektivtilbud, og det er ikke dekket i undersøkelsen (Østfoldbanene), f.eks. nesten ingen avganger lørdag og søndag formiddag, forsinkelser, stappfullt i rushtiden både til og fra sentrum. Elendig undersøkelse.
- Vi har et voksent barn med funksjonshemming boende hjemme 30 år
- Vi har ingen bussfil på E6 fra Ryen mot Ski og fra bygrensa til Ryen. Det bør det gjøres noe med
- Vi kjøpte hus med tanke på reisevei. Buss for bane i et år var en strek i regningen. Nå smiler jeg hele veien til jobb mens jeg fyker gjennom bydel Østensjø på vei til jobb!
- Vi mistet direktebussen fra Bjørndal til sentrum og opplever flere skifte og mye forsinkelser både med bytte av tog og buss.
- Vi må få hyppigere avganger på buss. 54-bussen går kanskje 10 ganger i timen i rush-tiden, men den kunne gått 20. Man opplever ofte å ikke komme inn på bussen fordi den er så full - og det er ubehagelig (og garantert lite trafikksikkert) å stå som sild i tønne på vei til og fra jobb.
- Vi samkjører Bekkestua-Etterstad-Ås t/r 2-3 dager pr uke
- vi som smestadtunnelen ikke angår burde slippe å svare så mye om det
- Vi som velger kollektivtransport, opplever at reisetiden blir utvidet år for år. Jeg bor i Drøbak og bruker buss t/r. Det kan være en stor tålmodighetsprøve. Jeg har bodd i Drøbak i snart 19 år. Folk med lenger botid i Drøbak, sier at alt var bedere før. Busstilbudet fra oss som bor i sentrum i Drøbak er også blitt redusert. Lykke til med undersøkelsen.
- Vi trenger bedre sykkelfelt i Oslo!
- Vi trenger bedre sykkelveier i Oslo!
- Vi trenger et vesentlig utbedret sykkelstinett. Dagens løsning er svært trafikkfarlig, da bilister ikke vil ha oss i veien og fotgjengere ikke vil ha oss på fortau. Flere etablerte sykkelfelt ender i dødsfeller der de enten skrumper inn til du blir skvist av veien av en buss eller krysser og munner ut i uoversiktlig bilkryss. (F.eks. sykkelstien langs T-banesporet fra Økern til Nedre Veitvet)
- vi trenger flere sykkelvei
- Vi trenger sykkelfelt i Åkerbergveien. Har selv vært i 2 alvorlige sykkelulykker her. Sykler til jobb hver dag hele året.
- Vi trenger t-bane til Fornebu for de som skal lengre enn til Skøyen.
- Vi trenger t-bane til Skøyen
- Vi trenger tryggere sykkelveier/flere markerte sykkelveier
- vi trenger å få tilbake tilbudet på linje 5 vestli
- Viktig at buss 85 korresponderer med buss 81/83 fra Nedre Bekkelaget
- Viktig at en slipper å skifte transportmiddel underveis. Videre, hvis en må skifte at det ikke er lunt sted å vente på vinteren. (oftere forinkelser/innstilling) og til slutt: Gunstig med parkeringsmulighet på stasjonene slik at en kan ta toget inn til byen viktig. Oppsamlingssteder nødvendig og sitteplass på transportmiddelet.
- Viktig at kollektiv transport får gode vilkår, at mange bruker det i det daglige.
- Viktig at kollektivtrafikk prioriteres mht. framkommelighet og hyppige avganger.
- Viktig at t-banen har stoppested på Gaustad!
- Viktig faktor for om reise er vellykket: "Matebussene" til togstasjonen må være i rute. Det er mye større forsinkelser på bussene enn på toget.
- Viktig med direkte ekspressbusslinjer. Det er for svak prioritering av kollektivtrafikken i Oslo sentrum, dette fører til hyppige forsinkelser. For øvrig er det merkelig at kollektivfeltet på E-18 vestover slutter på Lysaker.
- Viktig med fleksibelt kollektiv-tilbud
- Viktig med god offentlig transport. Skulle ønske at 31 bussen fra Grorud til byen gikk oftere. (den går oftere fra Tonsenhagen, men ikke fra Grorud)
- Viktig med kollektivfelt for buss
- Viktig med mulighet for rimelig biltransport til Oslo samt perkering, når man jobber kveld/natt
- Viktig med mye bedre forhold/avklarte kjørebaner for syklister i Oslo sentrum. For kaotisk (og farlig) sameksistens med fotgjerne på fortauene og bilistene i veibanen. Få parkerte biler ut av sykkelfeltene - og få gjennomført alle de andre trafikale tiltakene som TØI kan masse om!
- Viktig med tilrettelegging for sykling. Synd at T-bane Skullerud -Løren innebærer to bytter som korresponderer dårlig.
- Viktig å fortsette arbeidet med å begrense biltrafikk i sentrum. Lite biltrafikk er viktigere enn uavhengige sykkelveier. De sykkelveiene som lages må være "kontinuerlige". Bedre med ingen sykkelvei enn en som blir borte hver gang en næremer seg farlig situasjon/kryss.
- Viktig å gjennomføre. Håper det danner grunnlag for enda bedre kollektiv
- Viktig å ha fungerende alternative veier i kollektiven +at reise mellom hjem og arbeid skal ta kort tid
- Viktig å opprettholde et godt kollektivtilbud og gunstig pris. Dersom bruk av kollektivtransport blir for dyr eller tar for lang tid er egen bil et alternativ

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Vil bedre kollektiv transport, en linea fra Langhus omeråde til brynn, dere for tar en tur til Japan og ser på t-bane der borte som går på skinner og ikke har så manger avviker som Ruter og NSB!
- vil gjerne ha mer sykkelveier - støtteordninger for de som sykler til jobb
- Vil gå over til sykkel og tog når vi får barnehageplass i Lillestrøm (har barnehage i Oslo nå)
- Vil ha mere exspress busser fra lørenskog mot Oslo
- Vil ha sykkelsti i Kongsveien!
- vil ha togavganger mellom halv og hel på Østfoldbanen- fra Oslo
- vil helst reise kollektivt, men er helt mangelfullt.
- Vil opplyse om at jeg første del av arbeidsreisen må kjøre bil for å kommme til jernbanestasjon.
- Ville brukt dobbelt så lang tid på jobb ved å kjøre kollektivt, passer dårlig med mine arbeidstider. Jobber kun helg i Oslo, da er det vanligvis lite kø. Kjørte kollektivt (tog) da jeg jobbet ukedager i Oslo.
- Ville foretrekke å jogge/sykkle/rulleskøyte til jobb oftere hadde det vært finere asfalt innom parken og ikke bare dårlig asfalt rundt 4-linjers motorvei, føler nesten at helse gevinst av å sykkle er tynget ned av alt svart støv og NOx man puster inn på veien.
- Ville gjerne brukt kollektivt hvis det tok kortere tid å komme seg fra Simesbråten til Frysja
- ville gjerne ha flere sykkelveier
- Ville syklet mer med tryggere sykkelvei gjennom Oslo sentrum. Føles utrygt å sykle.
- Ville tatt båt hvis det hadde vært hyppigere avganger
- Vintersyklet for første gang i år og det er mulig takket være snø og isfri sykkelvei langs Sørkedalsveien
- Vintervedlikehold for sykling må bli bedre
- Virker som en bra undersøkelse. Skal tro hvorfor folk ikke gidder å variere reisemåte oftere? Må kanskje være spesielt interessert :) lykke til!
- VIRKNINGSFULLT FOR FREMKOMMELIGHETEN FOR BUSSENE AT EL-BILER PÅ MOSSEVEIEN MÅ HA PASSASJERER.
- Vitig med nok sitteplasser på tog - Tbane
- Vollsveien er svært trafikkfarlig. Smale fortau som det sykles mye på
- Vurderer om kjøpe bil på grunn av den dårlige forbindelse med kollektiv transportt til jobben
- Vurderer å b egynne med kollketivt, men det tar ca 1,5 t mer tdi hver dag
- Øk antall busser. For få sitteplasser (buss 132)
- øk kollektivtilbud- tilrettelegg for sykkel- det virker
- øk satsningen på kollektivtrafikk og en utbedring av sykkelstier som er skjermet fra biltrefikken med mulighet til å nyte naturen. Byfolk blir slitne av byen og trenger naturstier.
- Økning av det kollektive tilbudet tog/buss
- Økt tetthet i området der jeg bor siste år - busser er stappfulle som gir en dårlig start på dagen, dårlig connection mellom Grunerløkka og Majorstuen. Savner bedre tbanenett eller raskere busser som kobler sammen disse bydelene
- Økt trafikk i Ullevålsveien - risiko
- Ønker meg bedre sykkelveinett mellom Østensjø og arbeidsplass. Må sykle mye ute i veien og føles ofte utrygt når det bare er et smalt sykkelfelt på høyre veiskulder. Ofte parkerer biler i dette feltet også og da kan det oppstå farlige situasjoner.
- Ønkser bedre sykkelvei til/fra jobb
- Ønkser flest muli trygge sykkelveier, gjerne godt adskilt fra trafikerte bilveier for å slippe eksos
- ønser tryggere sykkelveier. Sykkelveiene må være avskilt fra bilveier og gjerne noe bredere enn dagens. Opplever ofte at busser/biler må kjøre delvis i sykkelfelt for at det er for trangt.
- Ønske om at Kolsåsbanen også utvides med to avganger hvert kvarter
- Ønske om at linje 5 skal gå oftere, slik det var tidligere.
- Ønske om bedre koordinering av drift mellom kommunale, fylkeskommunale og nasjonale veier. Helhetlig vurdering av restaurasjon av veier. Døgnkontinuerlig oppgradering av tunneler så arbeidene fullføres raskere da kostnaden av køene de medfører må være samfunnsøkonomisk og miljømessig høye. For ustabilt kollektivtilbud, spesielt togtidene. Tog for bil er i utgangspunktet en veldig god løsning, men da må en driftssikkerheten bedres.
- Ønske om oftere avganger på buss 31.
- Ønskelig med flere innfartsparkeringer og knutepunkter slik at man slipper å reise via Oslo sentrum for å komme til jobb om man velger å reise kollektivt.
- Ønskelig med hyppigere avganger mellom Asker og Spikkestad, bra med nåværende hyppighet for avganger Oslo-Asker
- ønsker at buss/trikk/tbane kjører senere på natt og flere på rush tiden og at de passer bedre på tiden slik at det slutter å komme 3 20buss samtidig i stedefor hver 5 min eller noe sant.
- Ønsker at det satses på bedre veier gjennom Oslo
- Ønsker at kollektivtransport blir samme som i Stockholm f.e.! Bra, rask, og uten signal problemer som skjer hele tiden!
- Ønsker at pendlere skulle kunne bruke flytogene + parkering på Gardermoen
- Ønsker at T-banene kjører når de skal - ikke før de skal kjøre fra stasjonen.
- Ønsker bedre fremkomst med sykkel i Oslo
- Ønsker bedre kapasitet på all kollektivtransport - alt for lite plass i rushtiden
- Ønsker bedre kollektivtilbud

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ønsker bedre kollektivtilbud fra Nordstrand, ugreit å måtte bytte for å komme til Bryn. Derfor jeg kjører bil.
- Ønsker bedre sykkeltilrettegging. Mye skumle situasjoner med ungene på sykkelen
- Ønsker bedre sykkelveier
- Ønsker bedre sykkelveier i området
- ønsker bedre sykkelveier i oslo
- Ønsker bedre sykkelveier, gangfelt og kollektivtransport. Bilen må få begrenset adgang innenfor Ring 3 og spesielt som transportmiddel til arbeid.
- Ønsker bedre sykkelvein fra Vestre bærum til Oslo. Da ville jeg syklet oftere. Nå må jeg ofte sykle i en overtraffikert vei, og opplever ofte farlige situasjoner. Dette er det viktigste tiltakset som bør iverksettes for å bedre transport inn og ut av Oslo.
- Ønsker bedre tilbud på innfartsparkeringer, lavere pris på kollektivtrafikk og hyppigere avganger på tog på Gjøvikbanen.
- Ønsker bedre tilretteleggelse for sykler i trafikken. Veldig bra kollektivtilbud inn og ut av sentrum, men synes tilbudet er dårlig når man skal krysse byen, eks Søndre Nordstrand til Alna. Bussen kan ta opp mot to timer fordi den skal innom alle kriker og kroker og i tillegg blir stående i kø på grunn av manglende kollektivfelt.
- Ønsker bedre tilretteleggelse for sykler. Når det er parkert biler på begge sider av gatene tar dette mye plass. Ser veldig mye bilkø rundt meg. Kollektivtilbudet må bygges ut.
- ønsker bedre tilretteleggig for sykling. Økt antall avganger på trikk og bane og buss er veldig bra!
- Ønsker bedre tilrettelegging for sykelister
- Ønsker bedre tilrettelegging for sykkel
- Ønsker bedre tilrettelegging for syklister og gående, samt fartskontroller.
- Ønsker bedre transportsystemer til Bjørndal fra sentrum.
- Ønsker bilfri by
- Ønsker billigere og utvidet kollektivtilbud fra Bærum til Oslo.
- ønsker billigere pendlerbillett også for barna
- Ønsker busser som går via Bryn på vei til Oslo (fra Drøbak og sydfra). Vi er mange som pendler sydfra, og bussende kjører E18 inn til sentrum. Med bytte til T-bane tar reisen fort 1,15 time en vei.
- ønsker det blir tillatt å sykle mot kjøreretningen i enda flere enveiskjørte gater enn hva som er tillatt nå. Spesielt på Grønnland. Bedre lagt opp for sykling generelt.
- ønsker det skal bygges T-bane til A-Hus
- Ønsker en buss fra Drøbak som slipper av passasjerer på en T-banestasjon som eks Mortensrud. Da blir det færre busser i sentrum og passasjerer sparer tidnår de slipper å reise til sentrum og ut av sentrum igjen med en T-bane. Da må T-banen ha tettere avganger, men vi slipper bussene inn i sentrum. Dette kan gjennomføres raskt og enkelt fra alle innfartsveier.
- Ønsker en større satsing på sykkel. Og for å få til det må biler bortprioriteres. Det er bilistene som lager kø i Oslo, ikke sykelistene.
- Ønsker enda bedre sykkelveier
- ønsker enda flere avganger i rushtid på t-bane. får angstsympotmer pga trengsel. ellers fornøyd
- Ønsker enda flere sykkelbaner i veibanen.
- Ønsker enda mer fokus på fremkommelighet på sykkel og sikkerhet, både mht sykkel/bil og sykkel/sykkel, selv om jeg opplever bedringer. Det planlegges med marginale arealer til syklister, noe som skaper farlige situasjoner,-ikke minst mellom syklister.
- Ønsker enda større satsing på sykkelveier. Viktig å skille trafikkgrupper med egne fysisk adskilte veier for gående, syklister og biler.
- Ønsker et bedre busstilbud mellom hjemsted og T-banestasjon
- ønsker et bedre kollektivtilbud, vil da bruke 80 min i stedet 30 min med bil
- Ønsker fler avganger i timen på Kolsåsbanen
- ønsker fler og sikrere sykkelveier
- ønsker flere avganger for kollektivtransport
- ønsker flere avganger i rush-tid på T-bane linje 1
- Ønsker flere avganger linje 5 til Hasle, nå går det kun 4 pr time
- Ønsker flere avganger med ekspressbussen fra Holmlia alle dager
- Ønsker flere avganger med tog fra Nittedal stasjon
- Ønsker flere avganger på toget spesielt i rushtiden
- Ønsker flere avganger til Vestli fra Løren og Hasle. Ønsker en ringen som bare går rundt ringen, begge veier.
- Ønsker flere avganger tog/bane
- Ønsker flere bussavganger i timen på 83-bussen, spesielt på tidlig ettermiddag og på kveldstid
- Ønsker flere innfartsparkeringer for de som sykler deler av strekningen til jobb
- Ønsker flere og bedre sykkelveier og billigere kollektivtransport
- Ønsker flere og bedre sykkelveier. Blitt vanskeligere å sykle
- Ønsker flere togavganger enn i dag i morgentimene- før gikk det ogaå tog fra årnes 0638 - men det ble redusert.
- ønsker flere togavganger på gjøvikbanen!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ønsker fordelene for el-bilene tilbake på Mosseveien, hjelper ikke at det er nå er mulig m to i bilen, kan ikke kjøre sammen med noen. Hverdagen min var en helt annen (mye bedre) før da jeg kunne kjøre i kollektiv feltet
- Ønsker gjerne ytterligere tilrettelegging for syklister i Oslo.
- Ønsker hurtigbåt fra Nesoddtangen til Aker brygge på morgenen eller direktebuss til Oslo fra Nesodden.
- Ønsker hyppigere avganger med banen og stoppested mellom National og Majorstua.
- ønsker hyppigere avganger til og fra Nesbru
- Ønsker hyppigere bussavganger til / fra kværnerbyen.
- Ønsker kjappere ekspressbussrute med flere avganger; mindre lokal sightseeing og fortere inn til Oslo.
- Ønsker meg bedre sykkeltilrettelegging på arbeidsreisen. Føles utrygt.
- Ønsker meg bedre sykkelveier i Oslo/færre hull i asfalten
- Ønsker meg en buss fra Lillestrøm som går korteste vei til ring 3 over Storo, tar nå 4 forskjellige busser
- Ønsker meg et mere forutsigbart NSB. For mange innstillinger og forsinkelser
- ønsker meg flere avganger på 21 bussen fra Helsfyr mot Aker Brygge etter rushtiden
- Ønsker meg selvfølgelig mer og bedre sykkelveier.
- Ønsker meg tilrettelagt sykkelvei fra bosted. Ville ha syklet i sommerhalvåret, men det er for farlig
- Ønsker meg veldig tryggere sykkelvei fra Nordstrand til Majorstuen - eller rundt i hele byen! Jeg ønsker også at det skal bli mindre biltrafikk i sentrum. Og gjerne at T-banene får fler injer, slik at det går litt raskere til byen (uten at den må støppe på alle stasjonenen i en sirkel rundt om i byen - linje 4, og er litt mindre full av mennekser i rushtiden. Det hadde vært flott :-)
- ønsker mer fokus på kollektivtransport og mulighet for sykling i bybildet
- Ønsker mer fokus på sykkel. Gjerne steder i sentrum hvor det er mulig å sykle to ved siden av hverandre og snakke sammen på vei hjem fra jobb. Som syklist er det alltid kamp om plassen med bilene. Fortauene er ikke egnet.
- Ønsker mer kollektiv tilbud
- ønsker mer kollektiv- og sykkelsatsing
- Ønsker nattbuss til Alnabru. Ingen spørsmål her om nattbuss og jeg jobber skift
- Ønsker oftere avganger på T-bane linje 5 via Tøyen
- Ønsker rimeligere kollektivtilbud med flere avganger og flere gratis p-plasser på innfartsparkeringer.
- Ønsker tettere togavganger på Mossetoget samt lengre togsett
- Ønsker tilbakeføring av nedlagte trikkeholdeplasser.
- Ønsker tog mellom Lillestrøm og Bjørkelangen. Det er for mange biler på veien. Kollektivtransporten BØR utbygges!
- Ønsker veldig ny og større vei inn til Oslo fra Asker. Jeg reiser gjerne kollektivt, men det tar håpløst lang tid slik tilbudet er i dag. Må ha større pendlerparkering (Asker), bedre bussforbindelse til Asker fra Vollen. Hyppigere avganger både tog, buss og båt.
- ønsker økt kapasitet fra Bekkestua
- Ønsker å reise kollektivt direkte fra Svartskog til Oslo sentrum
- Ønsker å reise kollektivt, men rekker ikke p.g.a. henting to ulike steder (bhg. og skole) om ettermiddagen. 2 km mellom bhg. og skole. Bolig mellom disse to stedene.
- ønsker å sykle oftere når barna er ferdige i barnehage og går til og fra skolen selv. Vurderer elbil.
- Ønsker å sykle til og fra jobb, men føler meg ikke trygg i rushtrafikken. Ja til færre biler i byen!
- Ønsker å ta kollektivt dersom jeg kan unngå bytte. Dvs. dersom busser fra Buskerud kan få kjøre ring 3.
- Ønsker Åsland jernbanestasjon
- Øsker direkte buss fra Ellveien til Oslo mellom 0730 -0800
- Østfold bør ha samme avtale med Ruter som Akershus om billettovergang
- Østfoldbanen er ustabil, dersom det er innstillinger er deg ikke alternativer for oss
- Å bruke kolleiktiv transport fra der jeg bor tar svært lang tid. Tiden det tar å gå til nærmeste bussholdeplassen er nesten like lang som hele kjøreturen til jobben. Burde vært flere direkte busser fra Bestumområde til Helsfyr
- Å kjøre kollektiv tar altfor lang tid. Mye kø om ettermiddagen
- Å kjøre kollektivt er helt greit så lenge banen/bussen går. Jeg er ofte ute på oppdrag i løpet av arbeidsdagen der jeg eks skal krysse Groruddalen. Det oppleves som trælete.
- Å stå i kø etter nattevakt er en risikosport!
- å svare på siste reise til jobb, litt lite relevant kanskje siden jeg ikke nesten aldri kljører til jobb, dette var et meget sjeldent unntak
- Å sykkle Kongsveien / gamlebyen er en risikosport.
- Åpne opp avkjringen til Bryn for all trafikk fra avkjring E-6, ville redusert mye reisetid og hatt minimalt påvirkning på kollektiv trafikk. Jeg ønsker å reise kollektivt men 80 min ekstra reise tid og tilsvarende samme reiseutgifter som bruk av bil gjør at jeg velger bil.
- Åpning av nye Løren t-banestasjon og påfølgende halvvering av tilbudet på Linje 5 Vestli har sterkt forverret min kollektivsituasjon. Fra å ha en t-bane hvert 7 minutt går det nå bane kun hvert kvarter til

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hasle, ogd en er stappfull uansett når man tar den. Det er ikke andre alternativer til Hasle da buss 21 ikke går til byen. Det er et meget dårlig tilbud nå. Det MÅ bli flere avganger på linje 5!!!

- Åpning av t-bane til Mortensrud etter ombygging har gitt et mye bedre tilbud for oss som går på på Hellerud, bedre plass og flere avganger
- Åpning av togstasjonen på Stabekk er en hovedgrunn til min tilfredshet med reise til / fra jobb
- Årsak til bruk av bil er at i en logistikk hektisk hverdag med barn så tar reisetid til jobb 25 min med bil en vei fra dør til dør, mens det med kollektivt vil ta ca 1 time med gangtid, bytting mellom transportmidler da det ikke går en buss eller bane dit jeg skal.
- Årsaken til at reisen min går så fint er at jeg har anledning til å reise tidlig om morgenen med bil og finner parkering. Reiser jeg ti minutter senere enn vanlig er det mye kø, jeg ankommer sent på jobben og finner ikke parkering. I slike tilfeller er det bedre å reise kollektivt. Men det er ofte fullt på pendlerparkeringen, noe som skaper stress om morgenen. Det er viktig for meg å bruke så kort tid til og fra jobb som mulig i en fase med små barn.
- Årsaken til at reisesituasjonen er blitt bedre det siste året er at elbiler ikke lenger kan kjøre i kollektivfeltet på mosseveien. Dette har forbedret reisen betraktelig.
- Årsaken til problemene er omgjøringen av t-bane rutene til 4/5 banene, det gjør det mer komplisert å komme seg til Oslo sentrum fordi 5ern går bare hvert kvarter fremfor hvert 7-8min. Jeg har ikke lyst til å sitte 10-15 min ekstra for å bli med 4ern rundt ringen (tar mindre tid å vente på neste 5er fra kalbakken, hvis man skal til jernbanetorget). Jeg skjønner at det måtte gjøres noe, og jeg er glad på lørens vegne, men folk flest skal til sentrum og ikke på sightseeing rundt ring 3.
- Årsakene til at jeg har sluttet å sykle kommer ikke fram. Det må da være vesentlig informasjon?

Vi vil gjøre intervjuer reisende i transportsystemene i Oslo for å finne ut mer om hvordan det er å reise i Oslo og hvordan endringer i transportsystemene påvirker folks arbeidsreiser. Kan vi ta kontakt med deg med forespørsel om intervju? Du kan av

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ja	1800	26,6	26,6	26,6
	Nei	4461	65,9	65,9	92,5
	Vet ikke / usikker	507	7,5	7,5	100,0
	Total	6768	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 6: Spørreundersøkelse 2015

Hvordan reiser du vanligvis til jobb på denne tiden av året? Velg ett alternativ

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg går	330	7,7	7,7	7,7
	Jeg sykler	707	16,6	16,6	24,3
	Jeg reiser med kollektivtransport	2160	50,6	50,6	74,9
	Jeg kjører bil (fører)	779	18,2	18,3	93,2
	Jeg er passasjer i bil	54	1,3	1,3	94,4
	Jeg kjører motorsykkel eller moped	48	1,1	1,1	95,6
	Det varierer	176	4,1	4,1	99,7
	Annet	13	,3	,3	100,0
	Total	4267	99,9	100,0	
Missing	System	3	,1		
Total		4270	100,0		

Hvilket transportmiddel reiste du lengst med sist gang du reiste til jobb?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg gikk	297	7,0	7,0	7,0
	Jeg syklet	612	14,3	14,3	21,3
	Jeg reiste med kollektivtransport	2337	54,7	54,8	76,1
	Jeg kjørte bil (fører)	882	20,7	20,7	96,7
	Jeg var passasjer i bil	80	1,9	1,9	98,6
	Jeg kjørte motorsykkel eller moped	44	1,0	1,0	99,6
	Annet	15	,4	,4	100,0
	Total	4267	99,9	100,0	
Missing	System	3	,1		
Total		4270	100,0		

Hvilket kollektivtransportmiddel reiste du lengst med?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Buss	746	17,5	31,9	31,9
	T-bane	665	15,6	28,5	60,4
	Tog	734	17,2	31,4	91,8
	Trikk	150	3,5	6,4	98,2
	Båt	42	1,0	1,8	100,0
	Total	2337	54,7	100,0	
Missing	System	1933	45,3		
Total		4270	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hadde du ærend/gjøremål i forbindelse med reisen til arbeid sist gang du reiste

	Antall	Prosent (%)
Nei, ingen ærend	2397	56,1
Møter o.l. i tilknytning til arbeid	207	4,8
Innkjøp av dagligvarer	1125	26,3
Andre innkjøp	299	7,0
Hente/bringe barn til/fra dagmamma/barnehage/skole/annet	583	13,7
Kjøre/følge andre (ikke egne barn) for ulike gjøremål	52	1,2
Andre gjøremål (lege, tannlege, service, o.l.)	309	7,2
Totalsum	4972	
Antall respondenter	4270	

Hvor langt er det fra der du bor til arbeidsplassen? Vennligst anslå avstanden i km

Avstand	Antall	%
0-5 km	1191	27.9
6-10 km	1054	24.7
11- 20 km	947	22.2
21-30 km	417	9.8
31-60 km	470	11.0
61-90 km	112	2.6
91-120 km	56	1.3
120 km pluss	22	0.5
Totalt	4269	100.0

Hvor fornøyd er du med arbeidsreisen din? Svar ut fra hvordan du vanligvis reise

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Svært misfornøyd	163	3,8	3,8	3,8
	Misfornøyd	377	8,8	8,8	12,6
	Verken eller	663	15,5	15,5	28,2
	Fornøyd	1949	45,6	45,6	73,8
	Svært fornøyd	1118	26,2	26,2	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Opplever du at din arbeidsreise er dårligere eller bedre enn den var på samme ti

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mye dårligere	141	3,3	3,3	3,3
	Noe dårligere	601	14,1	14,1	17,4
	Uendret	2832	66,3	66,3	83,7
	Litt bedre	485	11,4	11,4	95,1
	Mye bedre	211	4,9	4,9	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Nei	3536	82,8	82,8	82,8
	Ja, jeg reiser oftere med bil i stedet for andre transportmi	204	4,8	4,8	87,6
	Ja, jeg reiser oftere med andre transportmidler i stedet for	245	5,7	5,7	93,3
	Vet ikke/annet	285	6,7	6,7	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Endret arbeidssted	119	2,8	42,2	42,2
	Endret bosted	55	1,3	19,5	61,7
	Endringer i transportsystemet	108	2,5	38,3	100,0
	Total	282	6,6	100,0	
Missing	System	3988	93,4		
Total		4270	100,0		

Hva var viktigste grunn til at du endret arbeidsreisen din? Annet:

- a 50 % permisjon uten lønn
- annen arbeidstid
- Anskaffet bil
- Anskaffet bil nr. 2 i husstanden
- Arbeidsoppgaver og hjemmeforhold
- Barn
- Barn i barnehage
- Barn på skole og i ny barnehage - og er gravid
- Begynte å sykle
- Bil ble vraket
- Bil er best
- Bruker kortere tid med bil fra dør til dør
- Brukte lang tid
- Buss 31 har endret rute
- Bustransport gjennom byen tar meget lang tid. Før brukte over 2 timer hver dag for å komme til jkobb og hjem igjen. Nå bruker tilsammen 1 time.
- Byttet barnehage (den er nærmere bostedet, så jeg slipper å busse)
- deler bil med moren min, og hun trenger den mer nå enn før
- det blir billigere
- Det går ofte buss ned til stasjonen eller jeg går får å få mosjon
- Dårlig kollektivtransport denne veien
- Dårlig tid
- dårlig tilbud, tar for lang tid
- Dårligere tid om morgenen
- Ekstra tid og frihet som bil nr. 2 gav
- Endret arbeidssted, bosted og tilgang til bil
- endret barnehage
- Endret barnehageplass
- endret behov
- Endret bosted som følge av økt innvandring
- endret både arbeidssted og bosted
- Endret både arbeidssted og bosted
- Endret helse
- Endret innstilling til tidsbruk ved arbeidsreise (kollektivt tar lengre tid enn bil).
- Endring barnehage/skole
- Endringer i helse - pga slitasjegikt i hofte kan jeg ikke gå så langt

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Fikk el-sykkel
- Fikk lyst til å gå. Helse og miljø.
- Fikk sykkel
- flere kjører sammen gjør bilen praktisk. sykler 2 dager i uka. Månedskort upraktisk
- Flyttet fra Trondheim til Oslo
- for dårlig offentlig transport, ikke ofte nok og for trangt/fullt
- For mange biler i kollektivfeltet til og fra jobb.
- For å slippe å gå så langt
- For å spare tid
- For å unngå kø
- Frekvens og plass i off kommunikasjon
- Full trikk, må stå som sild i tønn til sentrum.
- fått bil
- gravid og bekkenløsning
- Har begynt å sykle litt for å forberede meg på "unntakstilstand" som begynner i juni 2015
- Har delt bil med andre en periode i påvente av ny bil. Mindre tilgjengelighet til bil.
- har fått tilgang til bil
- Har ikke lenger bil jeg kan kjøre til jobb med
- Har kjøpt el-bil.
- Har med meg valp på jobb
- Henting i barnehage, handling og påfølgende barneidrettsaktiviteter. Ingen direkte kollektivforbindelse.
- Henting av barn i barnehage
- hyppigere bussavganger og direkte rute
- Ikke endret
- Ikke økonomisk lønnsomt med periodebillett i perioden (fravær jobb pga jobbreise)
- Ingen spsiell grunn
- intet
- Jeg begynte å gå som i stedet for t-bane
- Jeg er passasjer i bil til jobb og tar t-bane hjem fra jobb Qi"
- Jeg kjøpte el-bil
- Kaldt vær
- KJøpt bil
- Kjøpt elbil
- Kjøpt meg el sykkel
- Kjøpt moped, raskere om sommeren
- kjøpt sykkel
- Kjøpte bil
- Kjøpte bil og hadde dermed tilgang til bil hver dag.°h#
- Kjøpte bil og leverte i annen barnehage
- Kjøpte el-bil senere på året. Passasjer i bil i stedet for tog på dager jeg ikke sykler.
- Kjøpte el-bil sommer 2014
- Kjøpte El-sykkel
- Kjøpte elbil pga lange køer og lang tid med buss
- Kjøpte sykkel
- Kjørte el-bil til jobb, før det ble fullt i kollektivfeltet.Qi"
- Kjørte tidligere sammen med en, som nå har byttet arbeidsplass
- Kollektiv for kosbart
- Kombinasjon av flere bussavganger og halvert pris (er blitt 67 år)
- Kona må ha bilen
- Kostnader
- kvittet meg med bilen min
- Kø pga veiarbeid
- køståing med egen bil
- Lang tid, bytter og trangt (fulle vogner og busser) med kollektivtransport
- Lang ventetid pga manglende korrespondanse mellom de to buassene jeg bruker.Wi"
- latskap
- Lei av buss fra lyser til fbu
- Lei av å kjøre bil
- Lei av å sitte i bilkø
- Lengre bilkøer. Innspart tid er mindre en tidligere
- Lett å finne gratis parkering
- leverte barn i bhg
- Liker å sykle
- Litt andre arbeidsoppgaver
- Låner bort bilen
- Makelighet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Motorsykkel i Ok vær
- mulighet for samkjøring
- mulighet til å være passasjer i privatbil
- Mye forsinkelser på kollektivtrafikken
- Mye kortere reisetid, og bedre komfort
- mye problemer med togtrafikken og jeg er avhengig av å komme meg hjem pga henting i barnehagen"
- Må innom barnehagen
- Må levere barn i barnehage som er et stykke unna bosted. Det er dårlig kollektivtilbud mellom bosted og barnehagen.
- Må levere og hente i barnehage hver dag
- Noe mer trafikk, noe mer utrygt på sykkel, sykkel i dårligere stand
- Offentlig kommunikasjon til kontor er elendig
- OØnsket mer trim og syns sykkelturen er fin
- pga. redusert stilling og levering og henting av barn i barnehage
- Privat grunn
- Prøver å bli sprekere
- Punktert sykkel/latskap
- På returen fra Oslo S til Frogner med tog har jeg tidligere benyttet buss. Ventetiden til bussen kommer er ofte 15 - 20 minutter etter at toget ankommer Frogner. I likhet med mange andre har jeg begynt å kjøre egen bil mellom bosted og Frogner
- Raskere med bil enn med trikk
- Samboer trenger bil nå
- Scooteren gikk i stykker.
- Skade ikroppen
- Skaffet meg scooter
- Sparer mye tid ved å kutte ut tog/trikk
- Sparer tid, mindre stress, mindre forsinkelser
- stadig problemer med tog
- stadige forsinkelser som fører til henting for sent i Bsrnehsge/skolen
- Sykdom
- sykdom/skade
- Sykkel er best istore deler av året. Ikke vinterstid.h#
- Sykler for helsens skyld
- sykler mer
- Sykler mer nå, mer kø i biltrafikken i år. Tar lengre tid i år med bil enn i fjor
- sykler mindre enn før
- Tar kortere tid
- Tar lang tid med buss
- Tar lengere tid å kjøre bil
- Tid
- tidsmangel
- Tilgang på bil
- Tilgang til garasje mv
- togene er fullere på avgangene som jeg bruker
- Travlere hverdag pga barn, sparer mye tid på å kjøre.h#
- trenger bil mer i arbeid
- Trenger mer bil i jobben
- Trenger mer fleksibiltet og har fått parkering"
- trening
- Varierer mellom tog - buss/t-bane
- Vegarbeid på opprinnelig rute
- Vil prøve å gå mer
- Vraket bilen og endret arbeidssted
- vært litt syk
- økning på pri på måneds kort på felles transportÄ
- Ønsker å sykle alt t bane
- Ønsker å være mer aktiv
- øsnsker trim
- Østensjøbanen er under oppussing

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hvor mange (hele) dager hadde du hjemmekontor forrige uke?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ingen	3546	83,0	83,0	83,0
	En	561	13,1	13,1	96,2
	To	84	2,0	2,0	98,1
	Tre	29	,7	,7	98,8
	Fire	13	,3	,3	99,1
	Fem, eller flere	37	,9	,9	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Bakgrunnsspørsmål

Hva er din alder? Alder

	Antall	Andel (%)
19 og yngre	29	0.7
20-29	346	8.1
30-39	998	23.4
40-49	1242	29.1
50-59	1069	25.0
60-69	573	13.4
70 og eldre	13	0.3
Missing	0	0.0
Total	4270	100.0

Hva er din sivilstand?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Jeg er gift/ samboer	3196	74,8	74,8	74,8
	Jeg er singel/enslig	959	22,5	22,5	97,3
	Annet	115	2,7	2,7	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Hvor mange barn under 18 år bor det i husstanden? Antall barn under 18 år

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0	2390	56,0	56,0	56,0
	1	669	15,7	15,7	71,6
	2	943	22,1	22,1	93,7
	3	243	5,7	5,7	99,4
	4	21	,5	,5	99,9
	5	1	,0	,0	99,9
	6	2	,0	,0	100,0
	99	1	,0	,0	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Kjønn

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Kvinne	2305	54,0	54,0	54,0
	Mann	1935	45,3	45,3	99,3
	Annet/ ønsker ikke å oppgi kjønn	30	,7	,7	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Hva var din bruttoinntekt siste år?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	< 299 000 kroner	86	2,0	2,0	2,0
	300 000 - 399 000 kroner	174	4,1	4,1	6,1
	400 000 - 499 000 kroner	913	21,4	21,4	27,5
	500 000 - 599 000 kroner	1014	23,7	23,7	51,2
	600 000 - 699 000 kroner	788	18,5	18,5	69,7
	700 000 - 799 000 kroner	385	9,0	9,0	78,7
	800 000 - 899 000 kroner	238	5,6	5,6	84,3
	900 000 - 999 000 kroner	157	3,7	3,7	87,9
	> 1 000 000 kroner	260	6,1	6,1	94,0
	Vet ikke/ ønsker ikke å oppgi inntekt	255	6,0	6,0	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Hva er din høyeste fullførte utdanning?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Grunnnskole	66	1,5	1,5	1,5
	Videregående - inntil 12 år	472	11,1	11,1	12,6
	Høyskole/universitet - bachelor el.l.	1352	31,7	31,7	44,3
	Høyskole/universitet - master eller PhD	2216	51,9	51,9	96,2
	Annet	164	3,8	3,8	100,0
	Total	4270	100,0	100,0	

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersø

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Skriv med dine egne ord:	1595	37,4	100,0	100,0
Missing	System	2675	62,6		
Total		4270	100,0		

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersø

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	No answer	2614	61,2	100,0	100,0
Missing	System	1656	38,8		
Total		4270	100,0		

Har du noen kommentarer til slutt - om trafikksituasjonen eller om denne undersøkelsen?

- 0k.
- Svært stor forskjell på reisen sommer-vinter. 2) fortiden buss for bane på den mest naturlige banen (og den bussen står i kø), må derfor velge andre alternativer nå enn normalt.
- 15min å gå fra buss stoppested til arbeidssted, gjør det fristende å kjøre bil på dager med dårlig vær.
- 2/3 av reisene til arbeid er det kun ståplass på toget. Med bil får man sitte og det tar kortere tid.
- 20 bussen er helt ubrukelig, spesielt på vinteren, det burde bygges t-bane fra Carl Berner til Majorstua/Skøyen (ring 2)
- 20-bussen er full.. Men det virker som om de går oftere, så det er bra. Det er kjempebra med denne undersøkelsen!
- 23 fra Lysaker er altid veldig forsinket i rushtiden! Ønsker kollektivtrase på ring 3!
- 23 lysakerbussen er ofte ikke i rute, slik at reisen kan variere fra 20/25 minutter og 50 minutter på det verste.. Savner et eget bussfelt.
- 37 bussen er alltd for full i rushtiden. ønsker at 84 E bussen har stoppested i sentrum-før Tollboden
- 60-bussen er topp.
- 83 +81 stopper er veldig dårlig plassert i forbindelse med tog og trikk holderplasser
- Adkomst til Bryn togstasjon er ikke tilfredsstillende for personer med barnevogn/rullestol etc. Det er raskeste vei til jobb, men benyttes ikke pga meget dårlig adkomstmulighet (kun bratte trapper. Fortau bortover Ring 3 (mot vest bør åpnes)
- Alfor mange kjører sin egen bil.
- all grafving i Oslo sentrum gjør det vasneklig å komme frem på sykkel. Det er ingen nye sykkerstier i Oslo, og pga trikkerampene er det blitt farligere
- All kollektiv burde gå oftere med mindre trafikk avvik. For mye forsinkelser og lignende.
- Alle kollektivtilbud går innom OsloS. Bussene står i samme kø. Det er provoserende å lese melding fra Vegvesenet over Ring 3: Pga tunnelarbeid blir det mye kø fra 1. juni. Reis kollektivt." Kollektivt tar dobbelt så lang tid og er allerede STAP
- alltid fult på T-banen, dårlig med sitteplass
- Alt bra
- Alt for dårlige opplegg for sykkelparkering på strekningen. Må benytte lyktestolper, gjerder etc.
- Alt for få felt inn og ut av byen
- alt for lite kapasitet på bussene i rushtiden, 34 og 54-bussen er helt krise
- Alt for mange biler og dårlig kollektiv - overfylte T-baner/busser osv enn før!
- Alt for mange kjørere alene i bilene også el-biler. Dårlig tilrettelagt for syklister
- Alt for mange tiltak hidrer flyt i trafikken. Dette hindrer også sykklister og Koll-traf. Tunell må erstatte Mosseveien nå!
- Alt for mye biler i rushtiden
- Alt for mye kø i Oslo
- Alt får dårlige sykkelveier i Oslo
- alt i orden
- Alt OK.
- Altfor dårlig kollektivtilbud. Mye kø ut fra Fornebu og mye veiarbeid i Oslo, som fører til lange forsinkelser
- Altfor dårlig sykkelveier i Oslo, syklet før, tør ikke sykle pga dårlige sykkelveier lenger!
- Altfor fullt på togene! Flere vogner i rushen. Opplever at det er to togsett i helgene og ett på hverdager. Make no sense.
- Altfor trangt på bussen om dagen.. (linje 31 og 21)
- Altfor trangt på toget, men bra hyppighet
- Anleggsarbeid på t-banen gjør forholdene verre, men ellers er situasjonen lik
- Antall km fra bosted til jobb er oppgitt uten å ta med turen via barnehage (1,5 km).
- Arbeid langs ring 3 bør utføres raskt med utvidet arbeidstid hos entreprenørene
- arbeid med ny gang- og sykkeltrase på reiseruta mi er årsak til at det er litt meir kronglete å sykle til jobbi år enn i fjor. Arbeidet påvirkar også bilistar og kollektivreisande.
- arbeid på Ring 3 har vært utrolig utfordrende for min transportvei

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Arbeid på T-bane linje 3, har medført betydelig forringelse av transport med overfylte busser, usikkre avganger etc
- Arbeidene på ring 3 skaper mer kø nå enn tidilgere.
- Arbeider utestasjonert annet sted enn hovedkontor, men har svart som om jeg reiste til hovedkontor.
- Arbeidsplassen har for dårlig sykkelparkering og for dårlig garderobe til våte klær, samt for dårlig dusjmulighet
- arbeidsplassen ligger veldig kløneте til ifm kollektivtransport
- Arbeidsplassen min ligger kløneте til mtp t-bane og offentlig transport.
- Arbeidsreise ble vesentlig mindre effektiv med kollektivtrafikk pga buss for bane på aktuell strekning.
- Arbeidsstedet midlertidig i sentrum, må ta t-bane til høsten
- At "mine" bussnr (418) ofte enten uteblir eller er forsinket.
- At det ikke fremkommer hvorfor en velger det fremkomstmiddelet en gjør
- Avhengig av t-bane
- Bakgrunnen for endret 'fornøydhet' fra i fjor til i år, er skifte fra buss til T-bane (Kolsåsbanen som åpnet oktober 2014) som kollektivtransport
- barnehagelevering og henting gjør det umulig for meg å reise kollektivt. Tidsklemme, lite penger og kan derfor ikke jobbe redusert
- bedre forhold bilist syklist enn for 20 år siden, altfor dårlig tilrettelegging fra kommunens side
- Bedre kollektivtrafikk (raskere på Ring 3) haded nok gjort at jeg tok kollektivt, Tiden er i dag 70 minunnetr og det er for lenge i forhold til bil, 35 minutter
- bedre koordinering mellom 20 og 31bussen hadde vært flott, kan risikere lang ventetid melloom de to
- Bedre punktilghet og flere avganger viser at det går rette veien. Fortsatt kaos når det oppstår tekniske porblemer.
- Bedre reisevei etter at T-banen har to avganger i kvarteret fra i år.
- Bedre sykkeltilpasninger må komme raskt
- Bedre sykkelveier!!
- Bedre tilrettelegging for sykkel trengs desperat i Oslo! Helst på bekostning av bilveier.
- bedre tilrettelegging for sykkel ville være et pluss - møter mange konflikter med andre trafikanter
- Bedre tilrettelegging for trygg sykling ville gitt mer sykling
- Bedret kollektivtilbud, 4 tog pr time
- Bedring i reisesituasjon skyldes ferdigstilling av arbeid, slik at jeg slipper buss for bane. Det gjør jobbreisen enda enklere.
- Begrenset med sykkelvei, dårlig tilrettelagt for sykling sentralt i Oslo, særlig langs KOngsveien der hvor jeg sykler.
- Behagelig å reise kollektivt, men plaget av folk som har høy musikk på ørene. Savner stillevogner på tog, slik som det er på lengre togreiser.
- Behold Briskebytrikken, hyppigere avganger på trikken, lavere priser
- behold fordeler for elektriske biler!
- Behov for : bedre sykkelveier og bedre sykkelkultur blandt syklister.
- Behov for bedre togkapasitet i rushtiden på min reisestrekning
- Behov for flere avganger på morgenen, særlig før 07.00
- Behov for sykkelveier, bedre sykkelveier og bedre feiing av fortau for glasskår osv. Er svært mange hindringer på veien som syklist, sperringer av ulike slag, huller i veien, høye fortauskanter o.l., brostein, parkerte biler i sykkeltraseen
- Benytter bil og trikk til jobb og buss hjem. På grunn av manglende kollektivfelt bruker bussen alt for lang tid.
- benytter Gjøvikbanen, laang reisetid pga dårlig infrasrtuktur
- benytter kollektivtransport på vinteren - fordi jeg følger ring 2 er jeg heldig og har hyppige avganger og kollektivfelt deler av veien.
- Benyttet tidligere to busser til jobb, men da bussen hjemmenifra alltid var forsinket og full, begynte jeg for ett år siden å gå første del i stedet for å ta første buss. Kommer nå direkte til jobb uten å skifte buss
- Betraktelig forbedring på de 15 årene jeg har bodd på 1387
- Bil går bra utenom rushtid og det er mulighet til parkering, Koelktivt bli benyttet når tilbudet er bra nok
- Biler er som regel greie med syklister, busser er veldig skumle kan plutselig legge seg inn i sykkelfeltet lenge før buss-stoppet. Andre syklister (særlig "birken" syklister) er noen ganger direkte farlige!!!
- Ble anmodet om å kjøpe bil da jeg flyttet fra Stavanger til Oslo og byttet jobb. Hadde jeg ikke blitt det, hadde jeg sannsynligvis ikke kjøpt bil, og da hadde jeg også kjørt kollektivt eller syklet til jobb. Overaskende policy sammenlignet med
- Bli ferdig med arbeidet på Mosseveien ut av Oslo. Hvor mange år skal man holde på ?
- Blir bra med eget kollektiv felt på Fornebu. Politikere MÅ prioritere t-bane med økende befolkningsvekst utenfor Oslo. Bra tiltak med båt til Fornebu, men bør har flere avganger og gå i helgene.
- Blir gjerne sittende i kø. Mer kø på hjemreisen enn til jobb.
- Blir litt tilfeldig, spes. siden forrige ukeinneh helligdag og inneklemt fredag Oftest ærend til eller fra jobb.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Blir mer og mer trafikk, må starte tidligere for å komme tidsnok på jobb.
- Blir vel verre med tunnelrevisjon
- Blitt mer biler på veien siden i fjor.
- Blitt mye bedre kollektivtilbud i Oslo de senere årene, men skulle ønske det var lengre strekninger med kollektivfelt. Blir fort mye kø når buss deler felt med biler.
- Blitt mye mer trafikk siste året.
- bodde i en annen bydel i fjor - derfor reiste jeg anderlese i år
- Bodde ikke i samme by i fjor
- Bor og jobber i sentrum - det er et valg. Kollektivtrafikk utmerket, bil i helgene
- Bor på Bøler og for tiden er det buss for bane ifm ombygging av bane 3 Mortensrud. Fra nyttår vil det da bli bedre tilbud.
- Bor på Løren, er veldig misfornøyd med bussforbindelse nr 57. I rushtiden går den hvert 15. min, men resten av dagen går den bare to ganger pr time. Løren er et område med stadig økende befolkning, og det faktum at det er små busser (ikke ledd
- Bor slik at kollektivtransport tar 70 min., bil tar 30 min. Sykler ofte 40 min.
- bra
- Bra kollektivtilbud - Gjør byen bedre og tryggere å sykle i!
- bra kollektivtilbud for min reisevei
- Bra med slike brukerundersøkelser. Vi venter i spenning på at Ski-toget skal bruke 11 minutter fra Ski til Oslo S. Eneste jeg savner (især nå som jeg er gravid og tung mage) er flere sitteplasser på toget - det er alltid fullt når jeg tar 07.25
- Bra tiltak (Undersøkelsen). Ellers: Reise før 0530 og tidlig hjem
- Bra undersøkelse
- Bra undersøkelse og fint at mange får anledningen til å svare
- bruker 1, 5 timer på levere og komme meg til jobb med offentlig transport. 0,5 time med bil. Hadde det vert sykkelstativ på t-banestasjonene kunne noe av transporten foregå på skykkel og alternativet til bil ville vere mere interesangt.
- Bruker 20 min i bil ift 1 time kollektivt dvs. valget er enkelt
- Bruker 301 buss til tider - denne burde ikke ha avstigning før etter Grorud.
- Bruker 50 minutter en vei med kollektiv transport. Helt uaktuelt for meg.
- Bruker 54 bussen. Kommer på tidlig og får ofte sitte ned til sentrum, men må ofte stå som sild i tønne på hjemveien pga for fulle busser.
- Bruker bil pga dobbel tidsbruk når jeg reiser kollektivt. Med bil merkes forsinkelser ved Ris på ring 3
- Bruker bilen i tjenestekjøring 3-4 ganger i uken
- Bruker buss for bane og det tar lengre tid!
- Bruker både buss/tog. Bussforbindelsen kunne blitt bedre.
- Bruker båt til/fra jobben og går. Har ingen problemer med traikken, båten er (nesten) alltid i rute
- Bruker el-sykkel
- Bruker forskjelling kommunikasjonsmiddel til og fra jobb, henholdsvis buss og trikk
- Bruker kollektivtrafikk bare på fritiden
- Bruker lenger tid i år enn i fjor til jobb pga av flere EL-biler i kollektivfeltet
- Bruker lengre tid enn vanlig fordi Østensjøbanen er stengt
- Bruker minst 50 min hver vei med offentlig kommunikasjon
- Bruker T-bane hvis jeg orflyttet med rundt i Oslo. Bruker bil til og fra Oslo og landsted
- Bruker t-bane nr. 2. Veldig fulle tog
- Bruker Østfoldbanen som er noe ustabil
- burde bli enda mer sykkelvennlig gjennom byen
- Burde det ikke vært kryptert med https? Spesielt når en er nødt til å oppgi tidspunkter
- Burde inneholdt spørsmål om hva som skulle til for å velge kollektivt istedet
- burde kunne skrive om bilen er elektrisk
- Burde kunnet beskrive mer enn en reisemåte og også skille på til og fra.
- Burde ta kortere tid å reise til jobb
- Burde vært mulighet for direkte tog fra Asker til Oslo
- Burde vært mye mer kollektivfelt
- Burde vært sammenhengende lollektivfelt fra Fiskvollbukte til Bjørvika!
- bus 21 blant annent sitter hele tiden fast i trafikken og blir derfor veldig forsinket. Håpløs å stole på bus i Oslo
- Buss 28 bør ha avganger til kl. 18.00
- Buss 31 har blitt fullere på morgen, veldig mye fullere på hjemreise
- Buss 71E burde gå like ofte også etter omlegging av linje 3
- Buss er alternativ, med meget dårlig komfort
- Buss for bane :-(
- Buss for bane deler av strekningen pga oppgraderinger av t-banestrekningen.
- Buss for bane forsinker min arbeidsreise.
- Buss for bane på linje 3
- Buss for bane på linje 3 påvirker svaret.
- Buss for bane på strekningen

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- buss for bane på t-banerute nr 3 Mortensrud er kaotisk i rushtid
- Buss for bane på vei hjem i rushen tar svært lang tid.
- Buss for T-bane på linje 3 til/fra Oppsal
- Buss hjem fra tog samsvarer ikke med togavganger. Går som oftest fortere å gå hjem på 20 minutter, enn å vente på buss. Tar ofte bil til tog pga det.
- Buss ofr bane årsak til litt mindre fornøyd enn i fjor, men til gjengjeld blir det mye bedre i 2016 med flere avganger på T-banen
- Buss står mye i kø i kollektivfelt pga EL biler. Rundt kl 08 går det nesten like sakte i kollektivfelt som øvrige felt på E18
- bussen 21 bruker for lang tid fordi det ikke er trasse
- Bussen bruker lengre tid etter at bussen må kjøre om Bjørvika. Dårlig lysregulering for buss. Sykkelsti ødelegger flyten.
- Bussen er alt for uregelmessig!!
- Bussen er for full, aldri sitteplass verken til eller fra
- Bussen er full og veien er humpete.
- Bussen er litt full pga at toget for tiden ikke går på strekningen
- Bussen er stapp full og vi står som sardiner i rush tiden!
- Bussen er stappfull i rushtrafikken både om morgen og ettermiddag
- Bussen går bare i rushtiden. Ulempe noen ganger
- Bussen hjemmefra og til jobben går bare i en kort periode morgen og kveld. Ønsker mer fleksibilitet så jeg kan jobbe om ettermiddagen - siste buss går 16.49.
- Bussen jeg tar har veldig mange stopp, skulle ønske et fantes et ekspress-alternativ fra hjemsted til sentrum
- Bussen kjører nå kun til Tollboden, noe som er en svekkelse av tilbudet, el biler i kollektivfeltet og i sentrum generelt har økt reisetiden har økt reisetiden betraktelig
- Bussen kunne hatt færre stopp
- bussen ofte forsinket om morgenen grunnet morgentrafikken fra Mosseveien.
- Bussen tar for lang tid grunnet for mange som kjører privatbil
- Bussene er for fulle, t-bane i nærheten er stengt i en periode. Dette har ført til enda mer press på en allerede travel rute.
- Bussene er fulle, og opplever å ikke komme med bussen om morgenen.
- bussene står bom fast i byen, ingen forutsigbarhet på Helsfyr, bussterminalen er en tilnærmet katastrofe som forsterkes med flytting av sentrale publikumsinstitusjoner til Bjørvika. Kollektivutviklingen prioriteres for lite
- Bussreisen via Oslo sentrum tar aaaaalt for lang tid.
- Bygg ny t-banetunnel
- Bygg ny t-banetunnel!
- Bygg Ringeriksbanen og 4-felt til Hønefoss samt bane til Fornebu
- bygge flere sykkelveier
- Byggeaktivitet langs Ring 3 ved Ris gjør at et felt i østgående retning har vært stengt siden januar 2015. Dette gjør at veien hjem fra jobb i rushtiden tar mye lenger tid enn tidligere.
- Byggearbeider i Bjørvika gjør fremkommeligheten mrd sykkel dårligere enn i fjor
- bysykler er et flott tiltak; sykkeltyveri et stort problem
- Bytter fra buss til trikk på veien, og det hender det er forsinkelser begge steder så alltid vanskelig å beregne når man kan forvente å være fremme på arbeidsstedet.
- Bør alltid gjøres plass til sykkelfelt etter større vegarbeider, hvilket man ikke gjorde da man f.eks. lagde "miljøgate" i Fredensborgveien.
- Bør begynne å sykle eller gå til jobben !!
- Bør bli bedre kapasitet - ikke så fult på buss, trikk, tog og bani i rushtid
- Bør få flere sykkerlstier!
- Bør ha flere avganger og kominasjon med bysykler slik at det er lettere å være miljøvennlig. Mange steder kunne jeg tenke meg å sykle i stedet for å ta buss/trikk - t-banen hater jeg å ta da det lukter og er så ekkelt
- bør komme bedre og flere sykkelveier langs ring 2
- Bør spør om folk tar alternative veier, ikke bare alternativt transportmiddel i forhold til i fjor.
- bør være bedre parkeringsmuligheter ved togstasjon
- Båtruten til/fra Fornebu har forbedret pendlingen dramatisk. Pendling med bare med buss gikk ut over velværen
- Ca. reisetid morgen 1t 10 min. Ca reisetid hjem ettermiddag 1t 40 min ! (altfor lang tid hjem)
- Cyklister är ivägen på gångbanan, dem bör hålla sig till gatan.
- Da arbeidsgiver flyttet til Lysaker, ble reiseveien markant lengre. Selv om det går mye offentlig transport til Lysaker, er det nesten alltid fullt i rushtiden. Jeg anser det som et betydelig stresselement i hverdagen.
- Da det mangler sykkelvei må jeg sykle opp og ned på fortauskanter.
- Da jeg må bytte buss to ganger for å komme til jobb, er bilen et mye raskere og mer behagelig alternativ enn det å kjøre kollektivt.
- De planlagte utbedringene av veiene vil gi utfordringer mtp henting av barn i barnehagen...

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- De skriker at vi skal ta offentlig transport, men enten er toget innstilt eller bussen som ikke går.
- Deler av sykkelfeltet jeg benytter på vei til jobb er fjernet siden i fjor (sykkelfelt mellom Manglerud senter og Bryn senter)
- Deler av vei dårlig tilrettelagt for sykling
- Den dekker ikke vinterhalvåret. Da er jeg passasje. Sykler om sommeren.
- Den er generelt ok,men arbeider og små hendelser skaper kaos
- Den er helt ok
- Den er ok
- den tar ikke hensyn til om man har flyttet
- Dere spør bare om reise til, vil bli berørt både av stengning av Smestad og Granfoss. Hva med hjemreise ? Helt andre forhold.
- Dere spør ikke om grunner til ulike valg? Hovedutfordringen for mine arbeidsreiser er tiltagende køer og alt for mange elbiler i kollektivfeltet samt at bussene ikke lenger får kjøre gjennom Oslo sentrum.
- Dersom det hadde gått matebuss direkte fra Triangelen, Bærums Verk til t-banen på Kolsås så kunne jeg ha gått til buss og så tatt t-banen. Det hadde vært et alternativ til bil. Dagens buss er ikke noe alternativ.
- Dersom jeg skulle reise med offentlig transport, må jeg alltid stå pga. dårlig kapasitet. Det kan jeg ikke klare, derfor kjører jeg bil.
- Dersom man tar bussen fra vinterbro til Oslo utenom rush trafikk tar den ca 25 min og er sjelden forsinket. Mellom kl 15 og 18 er den imidlertid stort sett forsinket. Noe skyldes stadig arbeid på Mosseveien, men også økt bruk av elbil i kollekt
- Det tar alt for lang tid å gå til og fra kollektivtransport, til og fra jobb. Tog er best transportmiddel men penderparkering er dyrt/utilgjengelig. På vinteren vil det også være uhensiktsmessit å starte bilen for å parkere etter 7-8 minnutter
- det andre spørsmålt i undersøkelsen er litt uklart formulert - det om "lengst". skjønte ikke om dere mente oftest, eller i tid eller avstand :-)
- Det ble litt verre etter at absolutt alle busser skal innom bjørvika, elbilene begynner å bli et problem
- Det blir misvisende å oppgi avstand til jobb når man reiser fra Nesodden til Oslo med båt?
- Det blir stadig flere biler i Oslo. Det bør satses mer på kollektivtrafikk og sykkelveier!
- Det burde bli bedre tverrgående kollektiv transport i Oslo
- Det burde gå kun hurtigbåter mellom Aker Brygge og Nesoddtangen
- Det burde tilrettelegges bedre for sammenhengende sykkelforbinselse til og gjennom byen
- Det burde være bedere kominikasjon mellom busser som kjører samme trasse,med tanke på overgang til annen bussrute.
- Det burde være mulig å skrive antall minutter med 3 heltall, reiser ikke 99, men 110 min en vei
- Det burde være mulighet til ikke å besvare enkelte av spørsmålene. Jeg kan vanskelig forestille meg hvorfor det skal være interessant hvorvidt jeg er gift eller ikke når dette handler om kollektivtransport.
- Det burde vært bedre framkommelighet for kollektivtransport
- Det bør bli bedre kommunikasjon mellom Jessheim og Oslo Lufthavn slik at man kan komme seg raskere til jobb. Det er for dårlig med buss en gang i timen mellom Jessheim og Oslo Lufthavn. Evt. dobbeltspor mellom Dal og Lillestrøm. Det er virkeli
- Det bør bli bedre sykkelveier i oslo
- Det bør bygges flere kollektivfelt slik at bussene kommer fram.
- Det bør kanskje spørre om årskalen til at man er fornøyd eller ikke. Mitt mest vanlig transportmiddel er sykkel om sommeren. Transportmiddelet er jeg fornøyd med, men nødvendigvis ikke forholdene som er lagt til rette i Oslo for å sykle. Når de
- Det bør satses mer på fornuftig parkering - tilføsel til stasjonene langs Spikkestadbanen
- Det bør tilrettelegges for bedre sykkelveier i Oslo/bærum. Det bør også bli flere parkeringsplasser tilknyttet T-banenettet (f.eks. ved Kolsås). Veinettet inn til Oslo må få økt kapasitet.
- Det er allt for fullt på bane/trikk i rushtiden. Det er uhørt å betale så mye for å måtte stå til jobb.
- Det er alt for mye folk og få togsett på togene
- Det er altfor mange mennesker på 20-bussen retning Skøyen og videre på buss fra Skøyen til Lysaker om morgenen, spesielt om vinteren. Mange kropper og rugsekker som står pakket sammen, som en lastebil med svin på vei til slakteriet. Jeg vet at
- Det er altfor mange syklister som ikke tar hensyn til gående og som holder på å crashe med andre syklister. Vi trenger et nette av sykkelautostrader slik som kirkeveiringen, sjøslystveien/akershuskaia uten fotgjengere. Og så kan man sykle i gat
- Det er altfor trangt om plassen både på buss og T-bane. Årsaken er vel at alle skal på jobb samtidig, sånn er det bare. Flere busser og T-baner må til.
- Det er behov for flere sammenhengende rene sykkelstier/sykkeltraséer i Oslo innenfor ring3.
- Det er behov for flere sykkelfelt på veiene i Oslo
- Det er betydelig mer kø og flere biler på Ring2 i ettermiddagsrushet (kl.15-17) enn morgenrushet (kl.07:30-09).
- Det er blitt altfor mange sykliter i Oslo iforhold til sykkelkapasitet. Tiltakene er overfladisek og tar ikke hensyn til de ulike behovene ulike resiende har. Ukultur balnt mange syklister. Gående har heller ikke oppfattet at de er en del av tr

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er blitt flere folk på t-banen, pasasjerkapasiteten på "min" t-banelinje nærmer seg sprengt i rushtiden.
- Det er blitt litt mere kø en tidligere på strekningen
- Det er blitt mer biltrafikk langs ruta, det merkes at flere bor og jobber i området.
- Det er blitt mye flere folk på T banen. Får sjelden sitteplass
- Det er bygging på trikkelinjen, må vente ekstra på grunn av dette.
- Det er dumt å måtte skifte fra bane til buss. Om våren går jeg mye heller. Det tar samme tid, ca 45 min.
- Det er dårlig med kollektiv mellom Ulsrud og Kastellet, ville tatt ca 50 min mot 7-8 med bil, tar derfor bil.
- Det er dårlig prioritet for kollektivtrafikk i Oslo sentrum
- Det er en feil i systemet, ingen rute tåler over 100 (minutter).
- Det er en forutsetning for at jeg kan fortsette å pendle til Oslo, at kollektivtilbudet til Indre Østfold opprettholdes (svært gjerne styrkes)
- det er en lykke å kunne gå til jobb
- Det er fint å reise kollektivt, men økende antall passasjerer gjør at det kan være vanskelig å få sitteplass, og det er lenge og tungt å stå hele reisen
- Det er for dårlig kapasitet på togene, noen må alltid stå, og av og til er det uforsvarlig fullt.
- Det er for fullt på trikkene i Oslo. Og for varmt.
- Det er for få og for dårlige sykkelveier. Sykkelveiene er lappetepper her og der. I monolittveien er kø av syklende på denne tiden av året.
- Det er for mange forsinkelser. Det burde gå tog direkte fra østfoldbanene til f.eks Drammen. Kan innsatstog unnlate å stoppe på Oslo S?
- Det er for mange passasjerer på trikken
- Det er for mange sykkeluhell. Har et sterkt ønske om at bil og sykkel skilles ad i trafikken
- Det er for mye biltrafikk i rush-tiden
- Det er for mye folk på trikken i rushtiden, og T-banen har for få avganger (bare fire i timen)
- Det er for mye kø og hindringer
- Det er for store forsinkelser på buss i Oslo. Det er et bra insentiv å gi fordeler ved kjøp av El-bil for lokalmiljøet, men det har nå kommet så mange at det er på tide å ta de ut av kollektivfeltene. For å dempe presset på biltrafikken i Oslo,
- Det er ganske ofte det er trøbbel med toget, for meg virker det som at det alltid er første gang for NSB at det er trøbbel. Det er veldig dårlig informasjon som blir gitt.
- Det er generelt sett fårlige buss tider for bussen jeg tar til/fra jobb. Den siste bussen går kl 16:49 noe som ofte blir litt for tidlig. Jeg skulle nsker den gikk litt senere.
- Det er irriterende å sitte på bussen i kø sammen med alle privatbilistene som sitter en og en i hver sin bil. Synes det er suverent å ta buss, men fremkommeligheten er ikke god når det ikke er kollektivfelt hele veien. Det tar like lang tid å k
- Det er lagt dårlig til rette for både gående og syklister på strekningen - med mange hindre og smale fortau og sykkelfelt som slutter brått. Særlig uheldig med parkeringsplasser på innsiden av sykkelfelt, noe som daglig skaper farlige situasjon
- Det er lite tilrettelagt for sykling i Oslo.
- Det er litt uklart hva dere spør om når dere skriver "sist gang du reiste til jobb" - betyr det i dag, i går etc. (det inkluderer feks også hjemreise, hvilket må føre til at det ikke er dagens reise dere er ute etter). Det hadde kanskje vært ok
- Det er mye arbeider på trikkeskinnene som forsinker reisen, i tillegg til at det alltid er sjåførbytte på hjemturen. Dette byttet foregår ikke på stasjon, og forsinker reisen for passasjerene
- Det er mye kø om morgen og hjem om ettermiddagen, bruker lang tid på jobb pga det
- Det er noe feil med progress meter, den viser 49% når undersøkelsen er ferdig.
- Det er nødvendig å snarest bygge sammenhengende "sykkelmotorvei" fra Asker til Oslo
- det er nå buss for bane og det gjør at jeg bruker mye lengre tid med kolektiv enn i fjor
- Det er problematisk og ineffektivt å sykle i Oslo sentrum
- Det er på tide å prioritere utbygging av dobbeltspor for jernbanen på Østfoldbanen
- Det er slitsomt å sykle gjennom Grønland til Grunerløkka. Her er det bare delvis tilrettelagt. B
- Det er som oftest svært trangt, og ingen sitteplass
- Det er stadig forsinkelser og innstillinger på togtrafikken på østlandsområdet, dette er slitsomt å forholde seg til.
- Det er supert å sykle til jobb, men det er ekstremt dårlig tilrettelagt for sykkel i Oslo sentrum, derfor skrev jeg at jeg var misfornøyd med veien
- Det er svært trangt på linje 2 fra sentrem om ettermiddagen
- Det er svært tungvint å reise kollektiv til jobb fra der jeg bor. Det går fortere å sykle....noe jeg gjør så ofte jeg har anledning. Skulle gjerne hatt bedre bussforbindelse fra Holtet til Bryn
- Det er tendenser til underkapasitet på t-banen i Oslo
- DEt er til tider problemer med togene. Hvis dette vil bli verre ifm. utbygging av Follobanen, vil det bli problematisk å fortsette med tog. Ev. bør det også kjøres bussruter Oslo-Ski.
- Det er utfordrende med buss for bane på ettermiddagen. Gjør at jeg sjelden drar hjem i rushtiden.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det er utrolig at det ikke satses mer på raskere kollektivtrafikk/tog i nærområdene rundt Oslo. Dette vill også bidratt samfunnsøkonomisk ved å redusere trykket på boliger, og dermed redusert boligprisene
- Det er vanskelig og føles farlig å sykle til arbeidsstedet. Har flere ganger nesten blitt påkjørt, også med barn i trille bak. Veiene og gatene må legges bedre til rett for syklister.
- Det er vanskelig å være syklist i Oslo. Ikke er du velkommen på fortauet og ikke i gaten
- Det er vanskelig/ farlig å sykle Kirkeveien ved Ullevål sykehus. Trafikklysene er endret, mange (inkl. meg) som går på rødt hver dag.
- det er vansklig å sykle i oslo, spes ¨nå som mange flere sykler
- det er vel omtrent som før-- det er vel greit å kartlegge situasjonen
- Det er veldig dyrt å reise 12 km fra Nesodden til Oslo, innser jeg.
- Det er veldig fullt på 34-bussen! Ellers alt vel.
- Det er veldig mange parallelle aktiviteter overalt - uansett veivalg så er det innsneveringer og gravearbeid i veibanen. Parallet med at banen er stengt fra Hellerud (i praksis Brynseng for meg) og videre mot Skullerud. Det gjør det vanskelig f
- Det er viktig at signalanlegg etc. blir mer robust enn i dag. Ganske ofte oppstår feil som skaper forsinkelser i togtrafikken.
- Det er viktig med hyppige avganger for at kollektivtilbudet skal være godt
- Det er viktig med sykkelfelt. Deler av ruta min er trafikkert og litt utrygg
- Det føles til tider risikabelt å sykle pga smale sykkelfelt og aggrssive sjåfører (spesielt taxisjåfører og også andre syklister), bredere sykkelfelt og sykkelfelt sammenhengende hadde vært bra. Supert at vi har mulighet til å ta med sykkel gra
- Det går for sakte å reise kollektivt. Det er for få avganger før 7 og etter 18
- Det går litt for sent med toget fra Ski til Oslo
- Det hadde vært fint med mer tilrettelagte sykkelveier rundt i byen.
- Det hadde vært fint om sanntid faktisk var sanntid og ikke flyttet seg frem og tilbake ettersom det oppstår forsinkelser. Jeg har altfor mange ganger ventet, det står 3, så endres det til 6, så blir det plutselig 9 for så å komme rett etterpå
- Det hadde vært fint å få sitteplass på toget
- Det har blitt dårligere plass på togene, trass i hyppigere avganger.
- Det har blitt kø i kollektivfeltet pga elbiler som gjør at bussen bruker lenger tid inn til Oslo. Ofte kjører bussen i midtfeltet i stedet for i kollektivfeltet pga elbilkø. Samtidig er det blitt langt færre som tar bussen fordi de som tidliger
- Det har blitt mer merking på gang- og sykkelveiene som bedre definerer hvor en skal gå og sykle. Det er bra!
- Det har blitt sjeldnere forsinkelser på toget de siste årene
- Det har blitt trangere på buss og bane de senere år
- Det har blitt veeeldig mange el-biler i kollektivfeltet fra E18 vest og inn mot Oslo
- Det kan bli flere bussavganger til/fra Sætre daglig til/fra Oslo. Dette mener jeg burde være mulig selv om kollektivtilbudet legges ut på anbud. Det blir flere passasjerer og noen må hver dag stå på bussen. Månedskortet blir hvert år dyrere og
- Det kan tilrettelegges bedre for sykkel
- Det kjører for mye biler i Oslo
- Det koster mye
- Det kunne vært lagt bedre til rette for sykling på strekningen til og fra jobb
- Det kunne vært langt bedre sykkelveier
- Det må bli bedre forhold for kollektivtrafikken i rushtiden
- Det må bli bedre tilrettelegging for syklister!
- Det må bygges ut til 3 filer mellom Sjetten og Skedsmo på E6. Det må settes opp en 316 buss til om morgenen. Etter å ha hatt ett bra kolektivtilbud på kveldstid i noen år er det nå snart tilbake på nivået som var på slutten av 80' tallet. Man p
- Det må bygges/utbedras veier (dobles) ikke sykelstier ellers vil allt kolapse til og med offetlig transport
- Det må jobbes mye med å få ned fossilt drivstoff.
- det må legges enda bedre til rette for sykling. det er bygget en del sykkelveier, men det er for lite sammenhengende traseer - sykkelveien slutter plutselig, og da er det ingenting. det er knotete å sykle i sentrum
- Det må legges til rette for sykling - stenge enkelte veier inn mot sentrum for biltrafikk om nødvendig
- Det må planlegges MYE bedre for sykling i Oslo. Alt for ofte virker det som om planleggere (eller politikere) tenker at sykkel er et morsomt leketøy, men egentlig ikke en del av trafikkbildet.
- Det må satses ekstremt my mer på kollektivtilbud
- Det settes i gang for mange arbeider samtidig og det tar for lang tid å bli ferdig.Ønsker færre arbeider som fullføres raskere.
- Det skulle vært en egen kollektiv felt i Vækerøveien som ville medført at bussene kommer raskere frem. Dette gjelder når det er dårlig vær og vinter halv året
- Det som ødelegger for buss er bare en ting: El-biler i kollektivfila
- Det svarer seg ikke for meg å bruke kollektivt da jeg bruker 15 min med bil hver vei, mens om jeg skal bruke kollektivt bruker jeg minimum 40 min hver vei.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Det tar 60 min til jobben med kollektive transportmidler - 20 min med min e-bil. Jeg sparer altså1 time og 20 min pr dag.
- Det tar betydelig kortere tid å ta bil enn å ta offenlig kommunikasjon. så det tar jeg kun unntaksvis.
- Det tar langer tid å ta kollektivt enn å gå til min jobb.
- Det tar meg 1 t 15 min å reise kollektivt en vei til jobb. Kjører jeg tar det meg 20 min.
- Det trengs ekspresstog på Spikkestadlinja (Lillestrøm - Spikkestad)
- Det var flere avganger på Tbane mellom Sinsen og FOrskningsparken i 2014
- Det var irriterande da Ruter la om bussruta til å gå frå Økern i staden for Galgeberg da dei forlenga ruta til Lørenskog. Dette førte til at eg no køyrer bil kvar dag framfor kollektivt, som eg gjorde før, sidan det ville bli svært tungvint å r
- Det var vanskelig å svare konsekvent for avstand og reisetid når det gjelder ærender på veien, følging til skole osv. Skulle det regnes med eller ikke?
- Det vil bli nødvendig med flere avganger på tog og buss ut av Oslo fordi boligprisene gjør at folk må flytte lenger ut av byen og det dermed blir felre pendlere
- Det ville lettet arbeidsreisen om det ble kollektivfelt hele veien fra Aker Brygge til Sandvika og helst videre til Hønefoss.
- Det virker som at samkjøringen av ulike prosjekter fungerer dårlig å området der jeg jobber. Ofte er det slik at flere samtidige prosjekter i samme område gjør at veier blir stengt både i ene og andre enden slik at man hverken kommer seg inn el
- detg er behov for sykkelveier og for å fjerne enveiskjøringer der hvor folk sykler til jobb
- Drit vei
- Dyrt og mye forsikelse
- Dårlig asfaltert hovedvei, for få felt, ingen offentlig transportmulighet fra hejmsted
- Dårlig at det går 2 tog i timen til jobb men hjem går det bare 1 gang i timen, behovet er det samme. Og det er ståplass på toget fra Oslo til Sande.
- Dårlig busstilbud fra Tollboden til sentrum, feks Tollboden. Ikke hyggelig å gå gjennom byen på kveldstid til 85 buss.
- Dårlig framkomlighet med sykkel i Oslo
- Dårlig framkommelighet med sykkel. Enveiskjørt og langt rundt
- Dårlig merkede sykkelløyper. Burde vært markert stort og tydelig hvor gående og hvor syklende skal ferdes.
- Dårlig ofentlig kommunikasjon
- Dårlig sykkelstier. For mange tøffeitrynetbilister
- Dårlig sykkelvei enkelte strekker
- Dårlig tilrettelagt for innfartsparkering i Asker, det er alltid fullt. Tungvindt å gå/sykle til Asker stasjon (mange omveier lite matebusser). Barnehager og skoler ligger ikke strategisk til i forhold til å ta kollektivt til jobb. Stappfullt p
- Dårlig tilrettelagt for sykling
- dårlig tilrettelagt for syklister
- Dårlig tilrettelagt sykkelveg i korteste avstand mellom hjem og jobb
- Dårlig WiFi og telekomdekning
- Dårlige forhold for syklister i Oslo
- Dårlige sykkeveier i Oslo
- Dårligere samhandling mellom avgang/ankomst mellom buss og tog
- Eget felt til kollektiv transport på E6. Flere avganger på T-bane i rushtiden
- Ekspresbuss og T-bane passer veldig godt.
- Ekspressbuss supert tilbud
- Ekspresstog i morgen- og ettermiddagsrushet hadde hatt stor positiv betydning
- Ekstremt dårlig kollektivmuliger må bruke bil til t-bane og nå er det buss for bane. Svært mye trafikk/kork før jeg kommer ut på E6
- El biler ut av bussfil
- El-bilene i bussfeltene forsinker VELDIG.
- el-biler bør få forbud å bruke bussfil
- EL-biler i kollektivfeltet er en stor belastning og øker min reisetid til jobb.
- El-biler skaper mange farlige situasjoner på E-18 gjennom Bærum og Oslo, da de ikke følger trafikkreglene og kjører uvettig i kollektivfeltet, ut i påkjøringsfelt, ut i busslommer etc. kun for å komme enda raskere frem. El-biler må FJERNES fra
- Elbilene må ut av kollektivtrafikken, kollektivbillettene er for dyre
- Elbiler er blitt et stort hinder for kollektivtrafikken. Reisetid en vei er 1t 45 m (ikke 99 min)
- Elendig standard på lokaltog i mitt område, gamle togsett som skulle vært kassert
- En av hovedgrunnene til at jeg bosatte med på Carl Berner er at det er et kollektivknutepunkt. Jeg har ikke førerkort.
- en del kø, men hyppige avganger
- En grei undersøkelse.
- En utfordring med få togavganger til lokal togstasjon, stappfulle tog, forsinkede tog

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Endel busssjåfører har en lite behagelig kjøre-stil. Kjører raskt frem til kryss og rundkjøringer og mye bgrå oppbremsing. Mange er lite vennlige og imøtekomne når passasjerer stiller relevante spørsmål. Mange har for dårlig språklig kompetanse
- Endret fra buss til bane og til sone 1
- endring av bussmønsteret i Oslo sentrum har ført til en del tungvinte løsninger for å bruke buss til/fra jobb - særlig manglende busstopp rundt stortinget
- endringer av togavgangene medførte at jeg måtte kjøpe elbil for å få familielivet til å fungere
- Endringer kan være mer enn fra bil til kolektivt. For meg er det endring fra buss/tog til kolsåsbanen som har medført den stpore positive endringen.
- eneste aber ved å sykle er mangelen på sykkelstier - og farlige bilister
- Eneste minus er bussenes regularitet pga trafikkforholdene.
- enkelte punkter i veinettet som skaper mye kø. Burde vært bedre kollektivtilbud, flere ruter, oftere busser som går
- Enkelte spørsmål (som den om kilometer til jobb) vil føre til red gjetting og gir dermed ikke holdbart svar.
- Enklete steder i Oslo er det dårlig tilrettelagt for syklister, selv om det dreier seg om viktige sykkelruter der det er sykkelvei o.l. på deler av ruten
- Er alltid ekstra trafikk hjem og nå om dagen er det ekstra kø pga veiarbeid.
- Er avhengig av bil i jobb.
- er avhenging av å kjøre pga helsemessige årsaker
- er bare et trikkespor pga fikser 2 spor, derfor lenge tid
- ER bekymret for fremkommeligheten på Ring 3
- er for tiden i permisjon så hadde ikke hjemmekontor forrige uke
- Er fornøyd når togene går, meget misfornøyd når det er problemer på Østfoldbanen , noe som skjer for ofte
- Er glad for at jeg kan gå til jobb da de andre på arbeidsplassen har en del problemer med kollektiv transport, spesielt de som bruker nsb.
- Er godt fornøyd med pålitelig og presis t-bane
- Er i år heldig som kan reise utenom rushen, da er 11-trikken stappfull.
- Er ikke enig i at denne passet for meg. Som sagt, jeg kjører firmabil med forskjellige oppmøtesteder hver dag.
- Er ikke særlig imponert over Ruter generelt. Tilbudet er dyrt og dårlig. Reisegarantien er en vits.
- Er spent på om Ruter klarer å ta unna alle reisende når rehabilitering av smestadtunnelen starter.
- Er stort sett fornøyd med tilbudet og meget fornøyd med månedskort
- Er særdeles misfornøyd med trafikkavvikling i Ullernveien (konflikt barn/syklister/biler). Det samme gjelder situasjonen øverst i Bekkefaret (mellom Ullern trikkestopp og Ring 3). I Bekkefaret er det like før det skjer en alvorlig ulykke. Trafi
- Er undrende til hvordan tilbudet vil bli når linje 5 er ferdig utbygget, vil tilbudet bli uforandret eller blir avgangene fordelt hver sin vei via Tøyen eller Storo...? Det vil i så fall bli et dårligere tilbud.
- Et sterkt kollektivtilbud er essensielt for en miljøvennlig og sunn kommune.
- Etter arbeidet ved Riis ungdomsskole, på ring 3 mellom smestad og gaustad, har det blitt betydelig lengre reisevei. 15-20 minutter lengre tid pga køen som står fra smestad.
- Etterlyser at den planlagte trappa mellom broen Bjørvika og Grønlandsiden ved Oslo S blir ferdigstilt. Nå er det heller ikke mulig å bruke undergangen under perrongene, og vi er nødt til å gå gjennom Oslo S mellom ankomst/avreise med tog og arb
- etterlyser bedre forhold for syklister i Oslo
- Ettermiddagskøene er blitt enorme i forhold til noen år tilbake(kl. 15 - kl.18)
- F bedre kollektivtransport
- Fanger den opp at jeg veksler mellom å bruke sykkel og reise kollektivt flere dager i uken?
- farlig lyskryss på vei til jobb. biler kjører på rødt
- Feil å sammenligne jobbreise med ifjor da jeg har byttet jobb siden det.
- Fikk ikke noen spørsmål om kollektivtrafikk. Bruker både bil, sykkel og buss.
- Fikk ikke registrert 110 min sykling
- Finner det utfordrende at man rett etter åpning av kollektivfelt Ryen - Bryn T/R starter ny graving og dermed fjerner kollektivfelt 4 uker etter åpning.
- Fint hvis bilbruken inn til byen kan reduseres vedrushtidsavgift eller billigere kollektivtilbud
- Fint med ny trase i Torggata. De gangene jeg tar trikk fra Birkelunden til sentrum i rushtiden er det stappfullt.
- Fint om Ruter kunne sette opp litt flere busser i rush tiden
- Fjorden er undervurdert. Der er det ingen kø. Burde rask bruk i mye større grad enn i dag.
- Flaskehals fra økern inn i Sinsen krysset, hvorfor var ikke dette hensyntatt ved investeringene og oppgraderingene av sinsen og nye tunnelen...
- flere avganger for T-banen
- Flere avganger pr time på T-banen til/fra jobb har redusert min reisetid til/fra jobb det siste året.
- flere avganger på østfoldbanen
- Flere bør over på sykkel, gå eller kollektivt. Bilene ut av sentrum

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Flere deler av min sykkelvei er dårlig tilrettelagt og innebærer uoversiktlige sammenblandinger av biler/busser/syklister/gående
- Flere innsats tog - og flere tog i rute
- Flere mennesker på t-banen enn tidligere
- Flere og flere biler i byen
- flere T- baneruter til/fra Lambertseter, det er mye folk som bor der nå
- Flere togavganger og lengre tog på Kongsvingerbanen.
- Flere uavbrutte sykkelbaner!
- Flere vanskelige strekk på sykkelveien som er både uoversiktlige og til dels farlige
- Flott med flere avganger på tog - i dag var toget forsinket men pleier vanligvis å gå grit når man reiser tidlig
- Flytter i juni nærmere arbeid - for å kunne kombinere kollektiv/sykling
- folk burde ha mer hjemmekontor generelt i samfunnet, ville spare miljøet
- for bil - variabel ; for sykkel: må orke, variabel kvalitet sykkelvei
- For dårlig bussdekning Drøbak syd. Nedlagt stoppested Oslo Wesselsplass negativt
- for dårlig kapasitet på enkelte togavganger, mange må stå over lengre strekninger
- For dårlig tilrettelagt for syklister i Oslo
- For dårlig togtilbud (avganger og plass)
- For dårlig utbygd kollektivtilbud, og for dyrt. Det lønner seg både økonomisk og tidsmessig å ta bil, og det er synd
- For dårlig utbygget nett av sykkelveier!
- For dårlig vintervedlikehold på sykkelveier!
- For fullt på buss og trikk
- For fullt på kollektivt pga. for lite kapasitet.
- for få avganger og sene avganger med kollektivtransport til Bygdøy
- For høy pris på månedskort (bor rett utenfor Oslo, S2 og vi betaler for Nesodden-båten uten å bruke den). Vi har heller ikke direktebuss, men må stoppe innover på Mosseveien med vår buss, selv om det går 2 busser samtidig fra oss, sjekk tabell
- For lite kollektivfelt for busser. De som ikke går til sentrum, er melkeruter som bruker alt for lang tid og blir stående i kø. Elendig tilrettelegging for sykling. Kollektivtransport inn mot sentrum og ut av sentrum er bra
- for lite kollektivfelt ut fra Oslo retning Drammen. For mange el-biler i kollektivfelt
- For lite tilrettelagt for syklister i Oslo
- for liten plass til syklister, spesielt inn mot rundkjøringer/kryss fører til tider at bilene er altfor tett på meg som syklist. Burde ha adskilt sykkelvei
- For mange bruker bil når de like gjerne kunne gå. Det gir befolkningen mindre mosjon, det blir mer trafikk og forurensning,
- For mange el-biler i Buss/Drosje-feltet. Burde heller være en kollektiv-regel, for eks at hvis tre stykker er i bilen (uansett energi-form) så kan de kjøre i kollektiv feltet.
- For mange el-biler i kollektivfeltet
- For mange el-biler i kollektivfeltet på E18 forsinker kollektivtransporten.
- For mange forsinkelser, kø, trafikklys, for mange stopp
- For mange forsinkelser/kanseleringer på NSB, buss går ikke ofte nok
- For mange restriksjoner for bilister og for kostbart å parkere
- For meg er det viktig å kunne sitte på t-bane ol. Det har vært mulig siste året
- For meg passer det veldig dårlig at det planlegges arbeide i flere tuneller samtidig på kveld og natt, jeg får da lengre vei til jobb og vanskelig å planlegge når jeg er fremme
- For min del er det særdeles frustrerende med tidsbruken som gå med på reisen fra Billingstad til Oslo. Det er i stor grad elbil fordelen av å kjøre i kollektivfeltet som gjør at vi som benytter offentlig kommunikasjon bruker undøvendig mye tid
- For mindre erfarne syklister er Oslo et farlig sted å sykle.
- For mye forsinkelser og for få sitteplasser
- For mye forsinkelser på 34 bussen
- For mye køkjøring, men i køen står også bussene
- For ofte manglende sitteplasser på tog mellom Asker og Oslo
- For oss som bor i Nittedal er tilgjengeligheten med buss til sentrum blitt vesentlig dårligere ved at bussen ikke lenger kjører til sentrum, men utenom bykjernen og til Grønland. Jeg og mange andre bruker daglig ca. 20 - 30 min. lenger tid hve
- For øyeblikket er det "buss for bane" på t-banen, det gjør det litt mer kronglete (og er endringen i reiseveien)....
- For å overleve som syklist i Oslo må jeg benytte veibanen som om jeg var en bilist - det vil si at tilretteleggingen absolutt ikke er god nok. Det finnes noen partier med sykkelveier, men de gir ikke mulgiheten til å holde en jevn flyt i reisen
- Forbedring: Frekvensøkning på lokaltoget Lillestrøm-Oslo S siste år
- Forbedringer fra i fjor: Tog pr 15. minnutt (før 30 min)
- Forbindelse mellom hurtigbåt til/fra Vollen og trikk/buss til/fra arbeidssted kunne forbedres. Ofte er jeg nødt til å vent 10 min på trikken og deretter 5-6 min på bussen.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Forbindelsen til Oslo med buss om morgenen er bedre enn på veien hjem - da tar jeg tog, fordi der er kun en buss jeg kan bytte til på Lysaker. På veien inn til byen er det flere "matbusser" jeg kan velge mellom. Tidligere var det direkte bussfo
- Fordi jeg ble bedt om å svare på hvordan jeg reiste siste gang, så er svarene mine lite representative for mine vanlige reisevaner. Toget jeg skulle ta i dag var innstilt, jeg valgte derfor en annen reisevei enn det jeg vanligvis gjør. Dette me
- Forferdelig luft langs Østensjøveien og Tvetenveien i rushen på vinteren
- Forferdelig å sykle, trikk, rundkjøring Oslo City/Byporten rundkjøring under brua.
- Forholdene for syklister mellom Lørenskog og Brynseng er ikke gode. For mange konflikter underveis.
- Forholdene for syklister må forbedres vesentlig
- Forleng 34-bussen til Sognsvann.
- Forlenget T-bane til Kolsås er flott
- Fornebubanen må på plass om området skal vokse mer. Skinnegående trafikk er den eneste effektive løsningen
- fornøyd
- Fornøyd med godt togtilbud til Sandvika
- Fornøyd med tog
- Fornøyd, men gruer meg til 1. juni
- Forringet reiseopplevelse skyldes vedlikehold av skinner, dessuten har tilflytning ført til flere passasjerer ergo færre sitteplasser på trikken.
- Forser utbygging av dobbeltspor Ski - Oslo.
- forsinkelse på togtrafikken er dårlig
- Forstår ikke at man tenker å begrense til kun ett felt i de fleste tunneler på ring 3 om kort tid! Hvordan skal man komme seg til jobb da? Uaktuelt å sitte i kø 2-3timer hver dag.
- fortauer er ikke brukvennlig ikke for hjelpe syklist å krysse veier (X mellom vallegate og Ullevålgate)
- fortsatt for farlig og lite utbygd sykkeltraser/veier gjennom Oslo sentrum.
- Forverret situasjon gjennom sentrum grunnet veiarbeid i Kvadraturen
- forverring pga oppussing av tbane med middels erstatsningstilbud
- Fra april til september 50/50 tog og sykkel , mangler spørsmål om generell reiseaktivitet blir vel tilfeldig hva siste reise var
- Fra april til september bor jeg på Lindøya og tar Oslofergene til jobb. Postnummer på bosted stemmer dermed ikke med resten av svarene mine. Resten av året går jeg til og fra jobb
- Fra veldig godt tilbud, til veldig dårlig/slitsomt fra oktober 2014
- fremdriften er helt håpløs her i Norge når det gjelder utbedring/bygging av veinettet det blir bare dårligere og dårligere i Oslo.
- Fremdriftsbaren er på trynet
- Frequens fra toget og bus må økes. Tog og buss er overfylt
- frogner seter banen trenger endel justeringer, buss som alternativ hadde Vært fantastisk:)
- Frognerseterbanen, få en tidligere avgang da det er mange med første bane til byen. Dårligere tilbud enn andre. I tillegg går det ingen kollektivtrafikk tidlig på lørdager. Kan ikke ta 8 toget til f.eks. Trøndelag, da må jeg ta taxi og da blir
- Frustrerende at det er vi som er lavtlønnede som må hente barn i Bhg som blir straffet. Jeg begynner på jobb kl 08:00 og ferdig kl 16:00. Barnehagenåpner kl 07:30 og stenger 16:45. Det er altså ikke mye tid jeg har på meg. Skulle jeg tatt koll
- Frustrerende med tog
- Full T-bae om morgenen er slitsomt - ingen sitteplasser
- Fulle tog er frustrernde. Ståplass halve reisen er helt uakseptabelt. Må sette inn flere togavganger på Kongsvingerbanen.
- Fulle tog og buss
- Fulle trikker og busser hver dag. Må ofte stå hele veien. Ofte forsinkelser på bussene.
- Fullstendig uholdbar trafikksituasjon. Ny 4 felts vei under bygging...men denne kommer til å avsluttes i år i påvente av valgt alternativ bro. Trafikksituasjonen blir ikke bedre som følge av den nye veien. Køen forflyttes kun noen kilometer. No
- Fullt på trikken, ofte ståplass i rushtiden
- Fullt på trikken/banen
- Fungerer fint
- fungerer tilfredstillende
- Få el.bilen ut av kollektivfeltet!
- Få elbilene ut av kolektivfeltet så kanskje jeg tar bussen frammover
- Få fleire ekspressbussar som ikkje stoppar på alle stoppestader inn og ut sentrum
- Få vekk el-bilene fra bussfeltet. Lager mye kø.
- får dårlig tilrettelagt for SYKKEL mellom hjem og jobb, og dårlige garderobeforhold på jobb, god sykkelparkering på jobb. Vennligst hent penger fra sponsing av Tesla og bruk de på å lage sykkelveier som er kjappe og trygge!
- får ikke avsluttet undersøkelsen og vet ikke hvorfor
- Får straks nytt arbeidssted, så videre spørreundersøkelser kan sendes til gunnhelenmoen@gmail.com

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- ga lite rom for å si noe ulike transportmidler jeg benytter. benytter buss kanskje 40% uten at det var spøsmål knyttet til dette
- generelt dårlig tilrettelagt for sykkel på vei til jobb
- Generelt dårlig tilrettelegging for sykling
- Generelt fornøyd med kollektivtransport i Oslo men savner bra bussforbindelse hjemmefra til t-bane-stasjonen. Savner også fortau på vei til barnehagen.
- Generelt veldig tilfreds med kollektivtransporten, men T-bane 6 Ringen/Sognsvann kunne gjerne gått oftere enn 4 ganger i timen.
- Gjennom Lillestrøm er den grusom. Bruker lngre tid fra Skedsmokorset til Lillestrøm enn fra LIllestrøm til Oslo
- Gjerne flere sykkelfelter. Bakken langs Alnaevla nedenfor Brynseng feies sent og er skummel både oppover og nedover når det er for mye grus og blader.
- Gjør noe med sykkelveiene inn/ut av Oslo!
- glad for at Tbanen ENDELIG er tilbake til Kolsås!!!!
- Glad jeg ikke lenger er avhengig av ring 3 for å komme meg til jobb!
- Gleder meg til Follotunnellen kommer. Ser ikke frem til privatisering av togdriften.
- Gleder meg til tbanen kommer fra Økern til Ullevaal. Bussen på ringveien har for få kollektivfelt til at det lønner seg framfor bil. Mye kø vil gjøre tidsregnestykket lønnsomt å ta tbanen gjennom hele byen, men enn så lenge gjør bil hverdagen e
- Glimrende sykleforhold langs Ring 3 til arbeidsplassen
- God forbindelse til alt
- god helg
- God opplevelse med å jobbe tidlig, kommer utenfor rush. Ønsker bedre sykkelveier
- Godt tilrettelagt for sykling fra mitt bosted til Oslo/retur.
- gratis buss billet
- gravearbeider i Oslo gjør det veldig vanskelig for syklister
- grei
- Grei arbeidsvei per sykkel, godt tilrettelagt. Kan oppleves litt "truende" da mange sykler temmelig aggresivt frem og tilbake til jobb
- Grei nok
- grei og presis undersøkelse
- Grei strekning å gå.
- Grei undersøkelse. Helt greit å være sykklist i Oslo.
- Greit å legge til rette for omkjøringer
- Greit å sykle, men ingen naturlig sykkeltrasee gjennom sentrum nord for Karl Johan
- grunnen til ikke veldig fornøyd er a. lang reisevei og B for få buss/togavganger og at tog og buss ikke korresponderer
- Grunnet arbeid på Ekebergbanen tar det lengre tid.
- Grunnet levering/ henting i to ulike bhg orden den ligger langt unna må jeg kjøre bil. Kollektivt vil ta for lang tid. I tillegg er det buss for bane på linje 3 noe som ikke fungerer i rush og i alle fall ikke med to barn i vogn. Bussene gjør r
- Grunnet omsorgssituasjon for eldre foreldre trenger jeg bil til og fra jobb
- grunnet skolebarn hjemme er hverdagen enklere når man bruker bil. jeg har prøv tog og buss på vinterstid og de er overfulle, helt uforsvarlig mange ganger.
- Går helt fint å ta tog så lenge man kan stole på at det kommer til oppsatt tid
- Går stort sett til og fra jobb eller sykler. Innimellom trikk. Trikken er super :-)
- Går vanligvis til jobb fordi trikken er så full at jeg ofte må vente til neste fordi det ikke er plass til meg
- Går vanligvis til jobb, tar trikk hjem
- gått fra vindt til værre med åra. før var det opphold på køen inn midt på dagen ,men nu erre kø hele dagen,veinettet er underdimensjonert.katasrofe
- Hadde det vært buss-stop nærmere jobben hadde jeg tatt buss oftere
- Hadde gjerne åkt kollektivt, men denne er for dårlig lengs med Ring 3 og jeg bruker 40 min mer på å komme meg til og fra jobb med offentlig kommunikasjone enn med bil!
- Hadde syklet ofter om sykkelforholdene hadde vært bedere.
- Hadde vært fint med styrket kollektivtrafikk
- Hadde vært fint om det gikk oftere lokaltog til Ski - tog er supert fremkomstmiddel.
- Hadde vært fint om det kom sykkelvei forbi Brynseng/Bryn
- Har 2 bopeler, og derfor litt vanskelig å svare
- Har alltid i mine 27 år i jobb i Oslo benyttet kollektiv transport til/fra jobb.
- har buss for bane et års tid
- Har buss for bane nå. Fulle busser og stans i Østensjøveien på vei hjem etter jobb. Det er flere flaskehalser i trafikken som berører meg både ved Helsfyr, Bryn, Tveita og Trasop.
- Har egentlig fått et litt bedre kollektivtilbud etter å ha fått buss for t-bane
- Har en grei reise til jobb, men forutser stor negative endringer som følge av tunnelarbeider og bortfall av parkeringsmulighet.
- Har en veldig praktisk reisevei. Kort tid på t-banen, og kort avstand til/fra t-banen. Lenger vei ifjor pga. annet arbeidssted.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Har et høyt ønske om bedre sykkelveier, for å få en tryggere vei til jobb :)
- Har hjemmekontor vanligvis 2-3 dager per uke og 1-2 dager i oslo. fungerer greidt tar gjerne dagene i oslo midt i uka for å unngå helgetrafikk har en eller to overnattinger i oslo. Trafikken går greidt men sinkes noe av mange elbiler i kollekti
- Har i perioder vært mye tull med toget. Jeg har mulighet til å ta matebuss til toget, men velger å kjøre bil ettersom det kun er 4 min overgang fra buss til tog.
- Har ikkje bil. Syklar til jobb når eg ikkje køyrer trikk
- Har kjøpt elbil siste året - sykler også til jobb ca to dager i uken
- Har kjørt el-bil i 3 år. Sterk økning av biler i kollektivfeltet, men OK før 6:30
- Har kjørt el-bil i 81/2 år.
- Har kjørt i flere år, men opplever mye mer kø inn til byen nå enn tidligere...
- Har mer enn 99 minutters arbeidsreise, men ikke mulig å legge inn dette
- Har nå fått to tog pr time fra Eidsvoll Verk stasjon. Det er bra. Men passasjertettheten er økende, så det er behov for lengre tog.
- Har svart alle svar basert på at jeg sykler siden det er det jeg gjør på denne årstiden. I vinterhalvåret tar jeg tog og det kommer jo ikke fram av besvarelsen.
- Har syklet til jobb siden 1976. Før hele året, men måtte gi opp des.-feb. pga trafikkstøv. E!(er stort sett godt tilrettelagt for sykkel, men de kommunale sykkelveiene er svært mangelfulle både når det gjelder renhold og vedlikehold, Trafikklø
- Har todelt reisevei med tog og buss. Toget til byen går raskt og effektivt, men transportettappen i byen er langsom. Mer en halvetiden går med på bussetappen.
- Har vondt for å gå, trikkestoppet er flyttet lenger bort, dette fører til at jeg nå har kjøpt bil.
- Har vært sykemeldt siste ukene, så beklager sent svar. Svar om hjemmekontor siste uken ble derfor vanskelig å besvare riktig. Jeg skrev ingen dager. Det er flott å kjøre tog!
- Hei
- Hela Kollektivtrafikken
- hELT AVHENGIG AV HVORDAN LOKALTOGET FUNGERER
- helt grei
- Hjelper lite å gi tilbakemeldinger, tilbudet blir ikke bedre
- Hjemreisen bruker jeg mye lengre tid på pga arbeidene ved Gaustad skole!
- Holdeplassen til buss 37 utenfor Byporten (retning helsfyr) er kombinet med fortau for trang og fungerer dårlig om ettermiddagen. L2 Ski avgang 1635 fra Oslo S er alltid fullt og må som regel stå. Høytaler Solbråtan stasjon - variabelt volum, o
- Hovedgrunnen til at jeg benytter egen bil til/fra arbeid er at dette gjør transporttiden betydelig kortere enn om jeg velger kollektivt.
- husk behovet for pendlerparkering for de som skal levere barn på vei til kollektivtransport
- hvis det blir slutt på at elbiler kan kjøre i kollektiv felt får jeg kjempeproblemer med å komme meg til jobb i rimelig tid, sparer ca en halv time hver vei på å kjøre el bil også sammenlignet med buss som er eneste kollektiv tilbud
- Hvis det var trygge og sammenhengende sykkelstier langs E6 fra Høybråten til Oslo sentrum, ville jeg ha syklet.
- Hvis jeg reiser tidlig, og unngår peak time, reiser jeg effektivt. Er meget bekymret for ring 3 reduksjonen på smedstad
- Hvorfor må sykkelveiene legges tett på tungt traffikerte veier f.eks Mosseveien, luften er dårlig
- Hyggelig å kunne hjelpe til med undersøkelsen
- Hyppige forsinkelser gjør at jeg har vurdert andre transportmidler.
- Hyppige togavganger med nok sitteplasser er det viktigste for at reisen til og fra jobb skal være bra.
- Hyppigere t-baneavganger og sitteplass vil få meg over på kollektivt
- Håper det ikke blir verre med tunnel utbygging som starter snart
- Håper ekspressbussene vil gå gjennom sentrum igjen. Reisetiden forlenges siden vi må bytte buss ved Tollboden for å komme til Rådhuset.
- Håper kollektivtrafikken prioriteres.
- Håper Oslo blir til enda mer sykkel vennlig sted!
- håper på bedre forhold for syklister i sentrum av Oslo
- Håper på bedre offentlig tilbud
- Håper på fortgang i utbygging av dobbeltspor mellom Oslo og Ski
- Håper på tiden til forbredring kan reduseres.
- Håper snustasjon for tog på Høvik snart åpner slik at jeg forhåpentligvis får mulighet til direktetog fra Holmlia
- Håper trafikksituasjonen blir bedre slik at vi ikke blir sittende i trafikken unødvendig
- Håper vi mindre innstilt togreiser i fremtiden
- Håpløst at nesten all kollektivtransport går til Majorstua og sentrum her på Oslo vest.
- Håpløst med flere kollektivskifter, Utrolig at de ikke har bygd kollektivfelt ut fra Fornebu før nå.
- I fjor reiste jeg kollektiv, i år sykler jeg.
- I rushtiden er det ofte veldig trangt på t-banen.. Ellers flott med t-bane som transportmiddel (ingen kø)
- I vinterhalvåret kjører jeg kollektivt, men undersøkelsen spurte om dagens situasjon
- Idiotisk å ta utgangspunkt i siste reise og ikke hva som er vanlig transport til og fra arbeidsplassen

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ifht. spm. om transport til arbeid har blitt bedre/verre siden i fjor: Byttet jobb denne våren. Brukte T-bane som transport til og fra jobb i fjor da arbeidsplass lå i Nydalen.
- Ihht rutetabell skal reisetiden være kortere. Frustrasjon over fulle tog el kansellerte to.
- Ikke alltid at bussene stopper ved at en gir signal med armen at du skal på bussen. Det er surt at en må vente på neste buss. Det har hent at bussene er fulle og ikke kan ta flere passasjerer. Må da håpe at det er plass på neste buss.
- ikke berørt av kaos på ring3
- Ikke bra nok sykkelfelt, sykkelfelt langs ring 2 er for smalt og tett innpå busser og biler. Ønsker sykkelfelt mer sepatert fra hovedveien.
- Ikke godt tilrettelagt for sykkel
- Ikke merket så mye til arbeidet på Trondheimsveien
- ikke noe spesielt
- ikke samstemte tider mellom buss og reaskeste t-bane på vei til jobben
- Ikke så mye
- ikke veldig bra tilrettelagt for sykling i oslo
- ingen
- Ingen
- Ingen kollektivalternativ tilgjengelig
- ingen kommentar
- Ingen kommentar
- ingen kommentarer
- Ingen kommentarer
- ingen kommentær
- Innfartsparkering er viktig og må sees i sammenheng med HELE reisestrekningen til/fra hjem/arbeid og medgått tid
- innskrenking av ring tre, utgjør belastning begge veier
- Innsnevringen på Ringveien har gjort at jeg nå må kjøre innom sentrum for å komme på jobb
- innstilte og forsinkede tog
- Interessant, jeg bruker både bil sykkel og MC, men har også bra kollektivtilbud
- Intet
- Irriterende at hele skoleklasser tar rutebussen. Jeg har flere ganger ikke kommet med fordi bussen har vært full fra Olavsgaard.
- Ja takk til tryggere og bedre sykkelveier i og gjennom Oslo! Særlig gjennom sentrum er det ingen tilrettelegging. Tbanen med 8 avganger i timen er helt topp!
- Ja til flere sykkelstier, og et bedre lovverk som klargjør rollene syklister og bilister har i veibanen. Det må fremheves at vi har lik rett på veien, OG AT ALLE MÅ FØLGE DE SAMME REGLENE. Dette gjelder i like stor grad syklister som bilister!!
- Ja, den burde skille mellom ulike sesonger: Jeg sykler fra april til oktober og bruker offentligkommunikasjon fra november til mars. Tror det gjelder flere....
- Ja, jeg har MASSE KOMMENTARER, men det er utrolig vanskelig å skrive de i denne lille rammen! 1) Hvor er ikke SKRIVEFELTET STØRRE så det går an å se hva man har skrevet! Nå er vi 2015, ikke 1985! 2) X'et bak SLETTER alt man har skrevet. Jeg har
- Ja, veiplanlegging virker noe tilfeldig og utdatert sett i forhold til befolkningsvekst og faktisk bruk av veinetverk.
- je ghar lang reisevei fordi ungene går på skole i en annen bydel - tror ikke dette kommer fram
- Jeg kjører til innfartsparkering ved t-banestasjonen
- Jeg bor foreløpig rett ved jobb, og derfor ganske enkel reisevei. Tar ofte toget om jeg er hos kjæresten, og fornøyd med det.
- Jeg bor i østensjø bydel og jobber på Lysaker. Reisen tar rett i underkant av 1 time uten forsinkelser. Mer med forsinkelser. Nå rehabiliteres T banen og det er bane for buss. Det fungerer med at samme tid brukes til jobb, men ofte dobbel så la
- Jeg bor innen gåavstand, men det er så dårlig tilrettelagt for alt annet enn bil så det er uaktuelt å gå, selv om gjerne hadde ønsket det!
- Jeg bor så nært jobben at jeg går/sykler. Det vil jeg fotsette med. Været setter større begrensinger enn trafikk forholdene.
- Jeg bruker 110 min med kollektiv transport - men kunne kun oppgi to siffer - derfor 99 min
- Jeg bruker 120 min daglig med tog , men undersøkelsen hadde 99 som maks
- Jeg bruker 20 minutter mer hjem fra jobb enn til jobb.
- Jeg bruker erstatningsbuss for t-bane ifm oppgradering av t-banelinje 3, som til tider er overfulle. I kombinasjon med trafikkorker er reisen til og fra jobb uforutsigbar. Reise før eller etter rusjtiden går det greit.
- Jeg bruker t-banen og trenger 35 min på jobb - med bil eller sykkel er det kun 8min, i tillegg går første t-banen tidligst 6:14 og ikke om natten, det er stor irriterende for en stor by som Oslo!
- Jeg bruker tre kommunikasjonsmidler, T-bane, Tog og buss hver dag. Tog som i dag stopper på Skøyen bør videreføres til Lysaker da det er mange som skal ut på Fornebulandet. Skifte T-bane-Tog på Nationalteateret.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg både går (30 min) og reiser med T-bane (20 min) hver dag. Denne kombinasjonen kommer ikke tydelig frem i undersøkelsen
- Jeg elsker Nesoddbåten, det er bonus ved å bo der og ha nærhet til Oslo
- Jeg er avhengig av å kjøre bil (handikapp) fordi jeg kan ikke ta kollektv. Skulle ønske om at jeg ble spurt om begrunnelsen hvorfor jeg kjører bil hverdag til å gå på jobb.
- Jeg er en av de heldige som kan reise til jobb med båt fra Nesodden, og er veldig fornøyd med det. Dog skal det bli flott nåt t-banelinjeg via Løren åpner, det vil redusere byttene i transportmiddel.
- Jeg er fornøyd med kollektiv transport.
- Jeg er fornøyd med min jobbreise
- Jeg er gravid - sykler til jobb når jeg ikke er det
- Jeg er heldig som bor så nært kontoret at jeg kan gå frem og tilbake hver dag.
- Jeg er jo generelt fornøyd, men det er en del trafikkfeller for syklister på ruta til jobben
- Jeg er meget spent på hvordan det blir når Smestadtunnelen skal rehabiliteres! Kjører gjennom denne både morgen og kveld.
- Jeg er misfornøyd at jeg ikke får sitteplass på T-banen om morgenen. Jeg tar linje 2, og etter at banen har begynt å gå fra Kolsås får vi på Oslo siden ikke sitteplass.
- Jeg er misfornøyd med reisen sammenlignet med i fjor pga lengre vei.
- Jeg er misfornøyd med trafikksituasjonen pga upålitelighet (kanseleringer/forsinkelser ol). Jeg hadde også ønsket noe større frekvens i rushtiden (halv time i dag).
- Jeg er raumatisk så jeg kan ikke ta kollektivt
- Jeg er stort sett fornøyd med trafikksituasjonen jeg har.
- Jeg er strålende fornøyd med kollektivtilbudet (buss,trikk, bane) som jeg benytter flittig når jeg ikke går. Jeg går alltid i sentrum.
- Jeg er såre fornøyd med T-banen, og å ha så mange avganger at jeg ikke trenger forholde meg til rutetabellens enkeltavganger, men kan bare stille meg opp og vente på neste avgang. Skal kollektiv ta større andel av arbeidsreisene, må flere opple
- Jeg fant ikke noe godt alternativ som beskrev hvorfor reiseopplevelsen min hadde endret seg fra i fjor til i år.
- Jeg flyttet nærmere jobb pga. ble lei av å bruke mye tid i kollektivtransport fra der jeg bodde før (gamle oslo bydel)
- Jeg foretrekker å reise kollektivt, men velger bil ettersom jeg sparer 30 minutter på det.
- jeg går alltid. Har ingen problemer med det.
- Jeg går som regel i sommerhalvåret, mens jeg tar trikk i vinterhalvåret. Svarene jeg har gitt ifm trikk er på bakgrunn av de gangene jeg tar trikk
- Jeg går til jobb hver dag.
- jeg har begynt å sykle en omvei om sykkelveien langs ring 3 for å unngå alle bilene og lyskryssene langs ring 2. sykkelveiene langs ring 3 og rv 7 begynnet å bli veldig bra. savner bedre løsninger ved ullevål og domus atletica, hvor det blir då
- Jeg har byttet arbeidssted (samme bedrift) siste 12 mnd. Dette tar ikke undersøkelsen høyde for. Reisen er blitt mye dårligere, ettersom jeg nå må bytte kollektivtransport underveis. På Fornebu mangler det kollektivfelt.
- Jeg har egentlig så kort reise at det ikke kan regnes med
- Jeg har en helsesituasjon som gjør at jeg ikke kan sykle til jobb. Det gjorde jeg før.
- Jeg har en reisevei som er preget av dårlige veier og til tider vanskelig fremkommelighet på vinteren
- Jeg har et høyt ønske om at Jernbaneverket skal klare å effektivisere bruken av sine ressurser slik at oppgradering og fornying av signalanlegg og skinnegang faktisk kan utføres etter de behovene som foreligger.
- Jeg har flere arbeidssteder og studier ved universitetet som har gjort at jeg har valgt bil. Neste år, med ett arbeidssted og avsluttede studier, vil jeg reise kollektivt. Jeg skulle ønske t-banen gikk direkte fra mitt bosted til arbeidsstedet.
- Jeg har flyttet fra sentrum (kort vei til jobb) til utenfor byen (lang vei til jobb). Det er derfor jeg har fått dårligere reisevei. Dette gjelder trolig flere enn meg, og burde vært reflektert i undersøkelsen.
- Jeg har fått fra buss i Oslo sentrum til tog mellom Drammen og Oslo, og er mye mer fornøyd med NSB enn med Ruter
- Jeg har hatt t-bane i 5.5 år frem til mars i år da jeg flytttet og nå tar jeg tog.
- Jeg har nettopp vært gravid, noe som påvirket transportmiddel sist jeg var på jobb. Det kommer ikke fram her. Jeg har flyttet det siste året, det kommer ikke fram her men påvirker mine svar. jeg skal straks bytte jobb, dette må dete ta høyde
- Jeg har planer om å begynne å sykle igjen etter sommerferien. Nå må jeg hente barn i barnehagen i byen før jeg drar hjem. Da er det enklere å kjøre. På sen høst, vinter og tidlig vår tar jeg offentlig transport.
- Jeg har sykkelvei stort sett hele veien hjemmefra til jobben. Det gir en stor trygghet, ville kanskje ikke syklet ellers. Bør bygges ut flere sykkelveier med vekt på trafikksikkerhet for alle trafikanter.
- Jeg har veldig bra kollektivtransport til jobb
- Jeg håper det tilrettelegges mer og mer for sykkeltrafikk i Oslo
- Jeg håper på bedre forhold for syklister med flere sykkelfelt etc
- Jeg kan ikke forstå at det er lovlig å sykkle på fortauet i Oslo

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg kjenner en som jobber her, de bor i Moss og reisetid hjemmefra til jobben varte 1 time, de bor jo utenfor Oslo og jeg bor i Oslo og er omtrent samme tid, synes det er dumt å se forskjellige tid her
- Jeg kjører bil til jobb pga nedsatt funksjonsevne.
- Jeg kjører kun i forbindelse med når jeg har med valp på jobben, ellers tar jeg alltid kollektivet
- Jeg kjører men min mann sitter på. Det ble ikke spurt om passasjer!
- jeg kjører mot trafikken på e6, så da sparer man veldig mye tid mellom Jordal og Bjørndal. Jeg hadde tatt kollektivt dersom forskjellen ikke var så stor.
- Jeg kjørte bil tidligere, men det er nesten håpløst nå, derfor kokekift
- Jeg klarer ikke helt få tak i hvilken nytte dette kunne ha
- jeg kommer mye forseint , pga nsb. pluss at jeg leverer unge i bhg før jeg skal på jobb. måtte ned i stilling
- Jeg kommer til å flytte i hovedsak fordi det er for mye å pendle to og en halv time hver dag, spesielt pga. at små seter og dårlig plass gjør det vanskelig å lese avis eller bruke PC. Jeg pleier å få sitteplass, men det er alt annet enn garante
- Jeg kunne reist kollektivt hele veien, men fordi bussen de gangen jeg har tatt den alltid har vært 10-15 minutter forsinket eller mer, kan jeg ikke sjanse på det pga henting av barn på SFO/barnehage. Skulle gjerne hatt oftere avganger på buss
- Jeg liker å reise kollektivt, men jeg har et ønske, slutt å ta med sigøynerne, de betaler ikke, er møkkete, lukter vondt og sprer seg over hele trikken. Hvorfor skal jeg betale?
- Jeg liker å sykle, men tilrettleggingen er elendig og det irriterer.
- Jeg løper til og fra jobb og savner det svaralternativet
- Jeg mener at det mangler sykkelveier, det går utover både syklister, bilister og fotgjengere. Det virker heller ikke som om trafikkreglene for syklister er tilpasset dagens situasjon. F.eks. har voksne syklister ikke noe på fortauet å gjøre. De
- Jeg må bruke 3 forskjellige kort hver dag. det er vanskelig å holde styr på. NSB godtar ikke lærlinger som studenter. dette blir dyrt for en lærling som får lite lønn
- Jeg må reise før eller etter rushtid for å unngå dobbelt så lang reisetid. Dersom det hadde vært alternativer med tog eller buss som gikk like raskt som å kjøre ville jeg nok valgt det, men buss innebærer minst 2 bytte og Tog går ikke den strek
- Jeg må ta to busser til jobben. Det tar lang tid. De er sjelden i rute. I fjor gjorde jeg det i større grad da jeg hadde mindre vondt for å gå. Jeg syklet også mer, men pga hofteproblemene så gjør jeg det sjeldnere nå.
- Jeg opplever at antall syklister i Oslo er raskt stigende. Det bør tilrettelegges bedre for dette. Både med fysiske tiltak i trafikken, men også med infotiltak rettet mot alle trafikanter om syklisters rettigheter og plikter i trafikken. (Som d
- Jeg opplever at bussen i økende grad hindres i kollektivfeltet inn fra Asker til Oslo. Det kan være kø allerede fra Sandvika pga påkjørslene i Sandvika, Blommenholm o g Høvik. Jeg savner også mer kollektivfelt på hjemveien. Utover det synes jeg
- jeg opplever dessverre kollektivtransporten så ustabil at jeg velger å kjøre bil.
- Jeg pleier å gå en del
- Jeg pleier å sykle på denne tiden av året, men siden det er mye kaldere / dårligere vær i år tar jeg offentlig transportmiddel.
- Jeg reiser for tiden med buss for bane grunnet at Østensjøbanen for tiden bygges om.
- Jeg reiser kollektivt til jobb, men spaserer/jogger hjem fra jobb, dvs. 50/50 blanding mellom kollektivtransport og "egentransport"
- Jeg reiser med buss for bane. veldig bra når det ikke er rush-tid, men håpløs i rushen.
- Jeg reiser med tog fra Drammen og bor på Konnerud. Kjører bil til togstasjonen og det er vanskelig å få parkert
- Jeg reiser med trikk og den er ganske i rute hele tiden og grei nok.
- Jeg reiser ofte med buss fra Haslum skole før jobb hvor trafikksituasjonen er mye verre. Med utbyggingen av Bekkestua blir det mer og mer kø i retning Oslo hvert år.
- Jeg savner forståelse for at en trenger bil når en bor i Norge selv om en bor sentralt i Oslo. Selv om folk ikke trenger bil til/fra jobb, trenger de bil til andre ting. For min egen del kunne jeg benyttet andre transportmiddel til/fra jobb (sy
- Jeg skulle gjerne sett at det var bedre tilrettelagt for sykkel inenefor Ring 3 i Oslo. Hadde det vært sykkelvei mellom jobben og hjemmet, så ville jeg heller syklet enn å gå. I dag står det biler parkert på begge sider av veien på store deler
- Jeg skulle gjerne syklet mer t/r jobb, men føler utrygghet og syns det er usammenhengende nettverk (spesielt på tvers for å koble meg på hovedsykkelnett langs ring 3.)
- Jeg skulle gjerne syklet mer, men opplever det som stressende fordi det er svært mange biler som ikke overholder trafikkreglene overfor syklister. Jeg skulle gjerne sett at det ble mer tilterettelagt for syklister i Oslo.
- Jeg skulle gå mer til jobben
- Jeg skulle ønske bus 76Helsfyr og Hauketo st hadde flere avganger i timen. Ofte er de veldig sent og da mister mann neste transport og kommer sent på jobb.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- jeg skulle ønske Grønlandsleiret kunne blitt gågate. jeg skulle ønske det ble triveligere å gå over Vaterland og særlig skummelt er det under trafikkmaskinen. Ellers syns jeg det fantastisk å kunne gå til og fra jobben.
- Jeg sparer minst 45 minutter hver eneste dag på å kjøre bil kontra kollektivt, selv om jeg gjerne skulle valgt dette. Med barn som venter hjemme er dette mye tid spart. Trikkene opp og ned fra Jernbanetorget til Bislett er alltid fulle, derfor
- Jeg startet i denne jobben på Løren i Oslo 1. mars 2014. Jeg reiste da kollektivt og brukte 1,5 timer hver vei. Jeg kjøpte derfor el-bil sommeren 2014 og fikk redusert reiseveien ned til 30-45 min hver vei, avhengig av trafikksituasjonen. Dette
- Jeg studerte ifjor, derfor var det ikke relevant for meg å svare på spørsmålet om reisevei til jobb for ett år siden. Generelt er jeg veldig fornøyd med å ha gåavstand til jobb - det gjør hverdagen veldig mye enklere.
- Jeg sykkler til arbeid ca halvparten av sommerhalvårets arbeidssdager
- Jeg sykler 3-4 ganger i uken fra april til midten av oktober. I dag kjørte jeg pga forkjølelse
- Jeg sykler eller løper 2/3 dager til jobb. Reiser kollektiv resten av dagene. Sykler som regel en omvei for å få bedre treningseffekt. Siste arbeidsreise syklet jeg 33 km (1 time og 15 min)
- Jeg sykler for fysisk aktivitet, men også økonomiske, da kollektivtransport er uforholdsmessig dyrt. Å sykle er imidlertid risikablet, og nesten hver dag opplever jeg farlige situasjner grunnet, hull ivei, kanter, sykkelfelt som opphører i krys
- jeg sykler fordi det går raskest. På vinteren tar jeg T-bane
- Jeg sykler fordi det ville ta lengre tid både med buss og bil pga kø. Sørg for at bussen ikke blir stående i kø!
- Jeg sykler fra April til September men kjører bil vinterhalvåret. Sykkel-veien er stadig dårligere på grunn av graving og veiarbeider som ødelegger for sykling. Videre er det mange farlig situasjoner knyttet til at fotgjengere og syklister bruk
- Jeg sykler nedover til jobb og oppover hjem. TIL jobb tar15-20 min, HJEM fra jobb tar 30 min. Jeg tar trikken i vinterhalvåret, sykler i sommerhalvåret.
- Jeg sykler noen dager pr uke om sommeren og kjører bil resten av året
- Jeg sykler om sommeren og tar trikk om vinteren (og i grisevær)
- jeg sykler til jobb 3 dager i uka. Behov for bedre sykkelmuligheter! også for å ta med sykkel på toget gratis
- Jeg sykler til jobb nesten hver dag. Forholdene for syklende bedres stadig, men det er langt i gjen til en opplevelse av sykkel som trygt og godt transportmiddel. Et eksempel på et problem jeg vil nevne er at det markerte sykkelfeltet plutselig
- Jeg sykler vår og sommer, går resten, i grønne omgivelser
- Jeg synes det går for få t-baner fra Sinsen. En bane hvert kvarter er litt lite.
- Jeg synes generelt kollektivtilbudet er veldig bra, men synes det burde være bedre korresponderinger/evt direktebusser, og at at ruter appen er bedre på å beregne rutetilbudet.
- Jeg synes kollektivtransporten er helt flott i Oslo generelt, men akkurat min jobb-buss er ganske full, skranglete og sjåførene råkjører. Fint med undersøkelse!
- Jeg synes undersøkelsen er et bra tiltak.
- Jeg tar båt nesodden- oslo t/r daglig, oppgitt km fra hjem til jobb som er oppgitt er kjøreveien som jeg ikke benytter.
- Jeg tar et tog som stopper på alle stasjoner, dette er en ulempe når jeg bor så langt unna. Tidligere stoppet det ikke overalt og jeg kom raskere til Oslo.
- Jeg tar t-bane linje 3, hvor det for tiden er ombygging og min stasjon er stengt til januar 2016 - svarene må forstårs på den bakgrunn. Når vi i 2016 får doble avganger tror jeg kollektiv-tilbudet vil bli meget bra!
- Jeg tar tbanen til jobben fra Oppsal. Jeg får aldri sitteplass. Står som sild i tønne hver dag fram og tilbake til jobb. De arbeider på banen og skal sette inn doble avganger, så jeg regner med det blir bedre. Men nåsituasjonen er mindre tilfre
- Jeg tror og håper at kollektiv transport vil gå bedre og bedre
- Jeg ukependler, har gjort det i mange år og antar at jeg må fortsette med det slik samfunnsutviklingen er. Jeg kjøre bil inn til sentrum, og har en leilighet 5 min fra jobben. Fungerer bra. Å ta kollektivt er ikke noe alternativ, tar altfor lan
- Jeg veksler med å sykle til jobb eller ta trikk. Jeg sparer tid på å sykle, men pga forkjølelse har jeg unngått det i det siste. Har derfor svart at jeg pleier å sykle til jobb, men svart på spørsmålene ut fra at jeg benyttet offentlig transpor
- Jeg veksler mellom båt og buss. Buss tar lenger tid. Derfor blir tidsanslagene forskjellige. Jeg håper båten fortsetter. Skulle hatt oppfølgingsspm da jeg krysset av for "Annet"
- Jeg velger bort kollektivt pga litt for dårlig koorespondanse. Skulle ønsker det var litt bedre sykkelvei/tryggere å sykle.
- Jeg velger å kjøre gjennom byen og bytter buss i stedet for å ta 20 bussen. Den er allltid veldig full.
- Jeg vil gjerne reise med offentlig kommunikasjon, men det er elendig i sagene/torshov. Det trenger å være tidligere (fra kl. 6 og seinere opptil kl. 20).
- jeg ønsker ikke oke billet priser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Jeg ønsker bedre tilrettelegging for syklister i Tåsen-, Ullevål- og Smestadkrysset. Samt sykkelfelt i Årvollveien.
- Jeg ønsker meg flere vogner på linje 1 - nå som 3'ern ikke går blir det altfor fullt
- Jeg ønsker meg meg et godt sykkelveinett over hele Oslo
- Jeg ønsker å benytte kollektiv transport i sentrumsområdene, men per i dag er dette ikke optimalt. Det bør prioriteres hyppigere avganger med t-bane og bygge ut t-bane nettet til Torshov/Grünerløkka/Bislett områdene. Bussene kan med fordel ha h
- Jernbaneinfrastrukturen, og NSB, har blitt litt bedre de senere årene. Likevel er det fortsatt perioder med mye forsinkelser. Noe som gjør at jeg bruker vesentlig lenger tid på jobbreisen med (u)jevne mellomrom.
- Jernbanenettet burde prioriteres utbygget fremfor annen kollektivtransport - på mellom- og langdistanse.
- Jernbaneverket må skjerpe seg, lei av signalfeil og forsinkelser!
- Jobber som konsulent og reiser en del mellom kunder i Oslo-området. T-Banen fungerer utmerket nå som ringen er åpnet igjen.
- Jobbstedet mitt har flyttet plass for seks måneder. Jeg jobber i byen nå i seks måneder og bruker kollektivt, men jobben flytter tilbake til sitt opprinnelige sted snart og da kjører jeg bil pga lang avstand.
- Kan ikke dra hjemmefra etter 07, da er det kø kø kø og bruker minst 15 min ekstra. Må også dra fra jobb før 15.00 for å unngå det samme. (20 eller 31 bussen)
- Kan politikere snart innse at antall biler på veien IKKE vil gå ned. Kollektiv tilbudet er for dårlig til at det er et reelt alternativ.
- Kan være 6 vogner på t-banen hele tiden
- Kan være utrolig utfordrende å gå om vinteren grunnet dårlig brøyting og strøing av fortauene, spesielt på Frogner og i Ibsensgt (langs slottsparken).
- Kan ønske flere enn to togavganger/t mellom Ljan og Skøyen
- Kaotisk og uforutsigbar.
- kaotisk, forsinkelser, overfylte transportmidler
- Kapasiteten er for dårlig, unødig mange blir kun tilbudt ståplass.
- Kapasiteten er ikke stor nok. Togene er overfylt og dermed ubehagelige.
- Kapasiteten på lokaltogene i Oslo burde ha vært bedre. Togene er ofte uforsvarlig fulle.
- Kjempelettelse at Kolsåsbanen er tilbake !
- kjøpte leilighet som korresponderer med linje 2 fra trosterud til Montebello. skjer noe med den t-banestrekningen flytter jeg hjem til hjembyen.
- Kjører bil da jeg ikke tåler aircondition i bussen etter å ha tatt buss i mange år
- Kjører bil en del av veien og sykler resten, hele året uansett vær.
- Kjører bil, tar for lang tid med T-bane og buss, spesielt hjemreisen.
- Kjører daglig bil sammen med kona
- kjører el bil
- Kjører el-bil
- Kjører el-bil og er svært fornøyd med det.
- Kjører el-bil.
- Kjører elbil
- Kjører elbil i kollektivfeltet. Evnt begresninger i elbil i kollektivfeltet må innføres på kun de kortere strekningene hvor det muligens er et problem innenfor spesifikke tidspunkter. Å generalisere et forbud på hele E18 vest blir for enkelt!
- Kjører elbil. Alltid to personer i bilen. Kjører før "elbilkøen" oppstår i 95% av dagene
- Kjører kollektivt. Inn til Oslo er det egen kollektivfil, men der er det etter hvert mange elbiler. På veien hjem er det ikke kollektivfelt fra Lysaker og utover mot Lier. Her står vi ofte i kø.
- Kjører like ofte som jeg går, men kunne bare velge ett alternativ.
- Kjører med tog og T-bane i vinterhalvåret
- Kjører motorsykkel i kollektivfeltet. Siste 2 år veldig mange EL-biler. Ubegrunnet påstand er at mange tidligere kollektivtranportkunder nå kjører ELbil. Helt greit at de kjører i kollektivfeltet, men de bidrar til større press på veinettet.
- Kjører pga helsen min, hadde jeg vært frisk, hadde jeg tatt tog.
- Kjører RV22 til togstasjonen i Fetsund sentrum, store køer hver dag. Toget på Kongsvingerbanen går for sjelden! Må få dobbeltspor på Kongsvingerbanen! Kunne gått til togstasjonen (Svingen) men den vil Jerbaneverket legge ned derfor bygges den i
- Kjører t-bane linje 3 Mortensrud som er nede i ett år
- KJØRER TIDLIG FOR Å UNNGÅ KØ
- Kjører tog - altfor mange problemer (innstillinger, forsinkelser, tekniske problemer)
- Kjører tog på kongsvingerbanen og toget blir stadug fullere og dette medfører at jeg ca 1 gang i uken må stå på toget en del av togreisen
- Kjører unødvendig ofte, går ellers på kun 20 min., nesten for kort for T-bane, som går 8 ganger/timen: Kun 1 holdeplass. Veldig bra kollektivtilbud! Bra med fokus på kollektivtilbud og reisevaner.
- Kjører vanligvis motorsykkel på sommeren og trikk på vinteren, men nå står mc til reperasjon
- Kjøring Drammen-Fornebu lar seg ikke kombinere uten mange tog/bussskifter og altfor kostbart, grunnet manglende samkjøring med Ruter

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kolektivtrafikken i/rundt Oslo må bli bedre. hyppigere.
- Kollektiv må bygges i byområder og all samferdsel må prioriteres der folk bor. Bruk også vannveien vesentlig mer i Oslo eegionen
- Kollektiv og manglende metrobane er bare patetisk
- Kollektiv tilbudet i Nordre Frogn må bedres med buss som går rett til Nesoddtangen for de som bor "langt inn" på halvøya
- Kollektiv transport er alt for dyrt i forhold til kvalitet. Burde vært billigere innen sentrum.
- Kollektiv transport i Oslo tar uforholdsmessig lang tid så fort man må bytte underveis, og er priset alt for høyt til at man i en stresset hverdag anser det for et godt alternativ. Tross masse trafikk og kø kan man komme fortere fra a til å med
- Kollektiv transporten må få bedre vilkår (bedre kapasitet og raskere). Må bli mindre bilkjøring inn til sentrum og på innfartsveier til Oslo.
- Kollektivfil ut av Oslo ville gjort reisehverdagen langt bedre og mer effektiv.
- Kollektivfilene bør vare reservert for busser, ikke elbiler eller taxier. Kollektivfeltene bør være langs hele stretningen, ikke bare litt her og der.
- Kollektivreise innebærer trikk og buss og tar 45-60 minutter hver vei. Med bil bruker jeg ett kvarter hvis jeg kjører før rushtid om morgenen og etter rushtid fra arbeidet. Ideelt sett 0715 om morgenen og tidligst 1730 fra arbeid.
- Kollektivreisene tar lenger og lenger tid. Bussene står i kø med elbiler og mye veiarbeid.
- Kollektivselskapet som har strekningen jeg reiser har endret tidene i høst. For meg til det værre
- Kollektivsituajon endret grunnet oppgradering av t-banelinje
- Kollektivt - verre og verre: Bil - enda verre
- Kollektivt er bra, men med stadig forbedringspotensiale. Tror at tog mot Jessheim (hvor jeg bor) bør gå oftere enn hver halvtime. Stappfulle tog gjør at folk tar bilen..
- kollektivt fungerer bra- men enda bedre med bil da operatunnelen er Guld-- men jobbet på bjørvika tidligere hvilket var enda bedre
- kollektivt tar for lang tid og er for fullt
- Kollektivtfelt i E6 må inn
- Kollektivtilbudet er altfor dårlig tilrettelagt for pendlere på en del strekninger i utkantstrøk
- kollektivtilbudet er bra, men behov for ekstra vogner på toget i rushen
- Kollektivtilbudet er for dårlig, og vegnettet er håpløst!
- Kollektivtilbudet er svært dårlig og har blitt dårligere i løpet av de siste 15 årene. Tidligere var det ekspressbusser med få holdeplasser, mens nå stopper de tilsvarende bussene på langt flere holdeplasser og gir dermed økt reisetid. Dette er
- Kollektivtilbudet fra Hønefoss til Oslo er blitt betraktelig dårligere siste året(ne) pga for stor trafikk i kollektivfeltet hvis man ikke drar veldig tidlig. Utover har det alltid vært dårlig i rushet, men det er blitt verre pga generelt økt t
- Kollektivtilbudet mellom Ås og Oslo er etter min mening alt for dårlig når det gjelder kapasitet, antall avganger og det er mye forsinkelser og dårlig utstyr
- Kollektivtilbudet midlertidig forverret akkurat nå pga utbedringer av T-banen
- Kollektivtilbudet på min arbeidsstrekning er ok. Forholdene for sykkel på det enkleste veivalget til jobb er ikke tilfredsstillende mellom Ekebergparken og Eufemias gate. Ved bedre tilrettelegging ville jeg valgt sykkel i langt større grad. Det
- Kollektivtilbudet tar for lang tid med flere flere bussbytter, ønsker større utbygging av t-banenettet rundt/i Oslo.
- Kollektivtilbudet til Løren er elendig. En buss som kun går frem og tilbake til Carl Berner, max 4 ganger i timen, og det er kun i rushtid.
- Kollektivtrafikk er viktig og det er viktig å legge tilrette for syklister i Oslo
- Kollektivtrafikken (her: buss) bør prioriteres på E18
- Kollektivtrafikken bruker for lang tid inn E18 til å være konkuransedyktig.
- Kollektivtrafikken langs Ring 3 er blitt svært kronglete etter omleggingen av Økernkrysset, og med det at alle busser skal innom Økern T istedenfor å kjøre direkte langs Ring 3. Bussene bruker lenger tid noe som har ført til at fok drar tidlige
- kollektivtransport fungerer utmerket i Oslo sentrum og de nærmeste bydelene
- Kollektivtransport i Oslo er fin til sentrum, men skal på tvers av byen så er den kronglete og tar mye tid i form av bytter, ventetid
- kollektivtransport i oslo er utmerket, sykkelstier kan bli bedre, MEN folk må kunne ha lov til å parkere i gata døgnet rundt slip at man kan EIE bil uten å MÅTTE bruke den hver dag. Trafikketaten / bymiljøetaten driver en intens bøteterror mot
- Kollektivtransport i vinterhalvåret. Veldig bra med 2 avganger per kvarter! Trenger bedre forhold for sykkel i Sørkedalsveien, Bogstadveien og i deler av sentrum.
- Kollektivtransport mellom hjem og arbeidssted går for sakte.
- Kollektivtransport tar 90 minutter hver vei.
- kollektivtransporten burde ha startet tidligerepå dagen.
- Kollektivtransporten fra Nesbru er for dårlig i rushtiden, bussen står i kø både inn til byen og ut av byen. Det lønner seg tidmessig å kjøre bil utenfor E18 både til og fra byen i rushtiden.
- Kollektivtransporten fungerer godt. Prøver å sykle 2 ganger i uken i sommermånedene

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Kollektivtransporten på min arbeidsstrekning er ca 40 % dyrere enn sammenlignbare avstander - i tillegg går trafikken langsommere pga trafikktetthet i kollektivfeltet samt at ekspressbussene nå stopper nærmest over alt
- Kollektivtrsp uaktuelt pga må bytte to ganger underveis samt manglende parkering på togstasjonen
- Kommende parkeringsrestriksjoner vil innebære mer bruk av kollektiv transport og sykkel
- Kommer ikke frem at vi kjører EL-bil, og det kun derfor vi bruker bil. Kona jobber også i oslo så vi kjører sammen da kollektivtilbude er helt forferdelig, takket være Ruter.
- Kommer ofte senere på jobb for å unngå ubehaget med å stå som "sild i tønne" på trikk om morgenen, kapasiteten i rusjen må økes.
- Krevende å reise kollektivt når man er avhening av å korrespondere med flere transportmidler - da går det mye tid
- kunne ha ønsket at det ikke er asfalterte veien til jobben.
- Kunne ikke velge flere transportmidler, for eks. kombinasjon av tog og sykkel
- Kunne tatt mer buss hvis det ikke tok så lang tid hjem, og det var mulig å sitte
- kunne vært bedre sykkelveier fra hjemsted til jobb, herunder bedre asfalt
- kunne vært bedre vei fra asker til Hurum
- Kunne vært noen spørsmål om de vansligste metoden man bruker for å komme til jobb også.
- kunne vært spm om hvorfor bil og ikke kollektiv. om alternativet til bil innebar ette eller flere kollektive transportmidler. I mitt tilfelle to. Kunne spurt om valg av bil er begrunnet i tid - om raksere m bil enn kollektivt
- Kunne vært større pendlerparkering på Hauketo. Denne fylles fort opp
- Kunne ynskja meg sykkelsti i Waldemar Thranesgate
- Kø
- Kø kø billigere kollektiv
- kø kø kø kø kø kø så langt øyet rekker...
- Kø, behov for flere veier!
- kø= dårlig
- Køen fra arbeid om ettermiddagen er blitt utrolig mye verre den senere tid.
- Køproblem pga stadig veiarbeid som for en uinnvidd virker helt elendig planlagt i tillegg til manglendeplalegging av kollektivtrafikkens (T-bane rute3) utbedringer. Mangel på forutsigbarhet i myndighetenes rammebetingelser-akkurat kjøpt elbil o
- Lang-pendling er en stor påkjenning. Hjemmekontor en stor fordel
- Lett og grei undersøkelse.
- Liker ikke at det blir lenger mellom stoppestedene
- linje 20 er en flaskehals. rekker ikke bussen/tbanen/båt videre pga forsinkelser
- linje 3 (T-bane) er stengt - gjør det mer komplisert å reise kollektivt. Blir ennå verre til vinteren. da sykler jeg ikke.
- Linje 3 er under oppgradering frem til Påske 2016, dårlig buss alternativ - mer trafikk ring 3
- Lite samfunnsøknomisk å stenge "alle" tunneler 4 år fremover i tid
- Lite tilfreds, da det er buss for bane på deler av strekningen resten av dette året
- Litt dårlige formulerte spørsmål til tider. Trafikksituasjonen virker grei.
- Litt flere innsatstog, særlig på ettermiddagen, hadde vært fint.
- Litt for fullt på bussen i rushtider
- Litt mange forsinkelser
- Litt oftere avgang på Kolsåsbanen i ettermiddags rusjet hadde vært helt perfekt
- litt rare spørsmål.
- Litt tid å vente oppover mot Nordstrand nå som det er et spor, men jeg bytter jobb til høsten og vil da ta buss eller t-bane mot Sognsvann.
- Litt trangt på bussen, men er greit
- Livsfarlig å sykle. Økende aggressivt kjøremønster
- lykke til
- Man bruker ofte to fremkomstmiddel til arbeid (f.eks gå&buss eller bil&tog). Det burde ha vært mulig å oppgi eller krysse av for dette i undersøkelsen.
- Mange biler i kollektivfelt. Ingen kollektivfelt hjem. Busstilbudet er blitt dårligere, kjører ikk lenger til bussterminalen.
- Mange flere syklister på veien (til min arbeidsplass) i år enn i fjor.
- Mange steder er det lite lagt til rette for å sykle til jobb. Videre er det for tiden ofte glassskår der det er naturlig å sykle. Det ser ikke ut til at dette blir ryddet opp. I tilfeller der det har vært kollisjon mellom biler ser det ut til a
- Manglende helhetlig sykkelveinett i Oslo, særlig gjennom sentrum.
- Manglende kollektivfelt vestover ut av Oslo
- Manglende sykkelfelt på store deler av reiseveien, sykler på fortauene.
- Manglende sykkelvei
- mangler det samme tilbudet hjem tar lengere tid
- Mangler gode sykkelstier
- mangler gode sykkelveier i Oslo!
- Mangler ny Glomma-krysning ved Fetsund. En helt håpløs situasjon!!

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Mangler pendlerparkering i og rundt Drøbak, f.eks. Heer
- Mangler sykkelveier. Det føles ikke trygt å sykle.
- Manler spørsmål om generell variasjon på reisetid. Stor forskjell morgen og ettermiddag. Tid på kollektivt burde settes opp mot feks bilkjøring.
- Mareritt
- Max grense på reise var kun 2 siffer i minutter. Jeg bruker 120 minutt3er, så jeg måtte sette 90 i skjemaet
- Med bil tar det ca. 20 min., med offentlig 1 time. Selv om man noen ganger ønsker å bruke offentlig er det tidskrevende. Håper at det blir et bedre og raskere offentlig reisemiddel snart
- Med bil-Mye kø noen dager i uken. Tog og T-bane er ok hvis det er i rute
- Med de nye begrensningene i tunellene blir arbeidsreisen en utfordring, vet ikke hva jeg skal gjøre.
- Med motorsykkel går det veldig greit. Mulighet for parkering er imidlertid dårlig i sentrum for MC. Tar buss om vinteren tar lenger tid og første hurtigbuss går først kl 0636
- Med veldig kort reisevei til jobb fungerer kollektivt veldig bra. Når det er sagt gjør trafikksituasjonen på Fornebu svært dårlig med tante på av og påkjøring til E18, dette skaper mye kø. Det er heller ikke noe hyggelig bomiljø med kø i naboga
- Meget godt fornøyd med kollektivtilbud i Oslo. Men på Løren hvor jeg jobber er dette veldig underdimensjonert. Kun 57-bussen som tilbud på Lørenplatået, det er langt i underkant av behovet.
- Meget høy trafikkbelastnning på Riksvei 4. Fordel om buss nr 301/302 hadde siste stoppested på Skøyen fremfor bussterminalen.
- Mer gratis parkering på togstasjoner slik at det blir greit å kjøre tog. (feks egen pendlerstasjon med expresstog i knutepunkt som lier, asker, sandvika på den siden jeg kjører)
- Mer info i forkant på undersøkelsen om at den kom. Gjerne med hvem i organisasjonen som hadde gitt klarsignal.
- Mer kollektiv transport i Oslo - takk!
- Mer kø i kollektivfeltet!- De er økende antall el-biler! Og mye kø ved påkjørsel til E18. I tillegg mye veiarbeid før Sandvika.Observer at det nesten alltd er kun en person i bilene. Er bekymret for at Ekspressbussen (152 og 156) skal bli borte
- Mer kø og olykker
- Mer kø på veien pga buss for bane (køen øker for hvert busstopp)
- Mer penger til t-bane, mindre til vei
- Mer sykkelsti!
- Mer trafikk tidlig om morgenen nå enn det var for kun 5år siden
- Mer vei - mindre tull!
- Mere sykkelvei
- Merk at jeg både kjører bil og tar bussen til jobb hver dag, jeg kjører et stykke, parkerer bilen og tar så buss videre (det var ikke mulig å krysse av for begge deler)
- Merker at flere og flere er på reise med togene. Fulle tog, ofte ståplasser.
- merker ikke
- Merket generell økning i trafikken etter stenging av Østensjøbanen
- Miljøvennlig kollektivtransport burde vært billigere
- Min bane har begynt å gå ofter det siste året - hurra!
- Min ektefelle og jeg kjører sammen i bil til jobb. Sparer svært mye tid fremfor å velge kollektivt. Skulle vi valgt kollektivt måtte vi kjørt til stasjonen, og måtte brukt trikk fra sentralstasjonen. Svært tidsbesparende å bruke bil
- Min lokale togstasjon har blitt nedlagt, men skal prøveåpnes til høsten. Dersom stoppet ikke fører til forsinkelser vil den bli åpnet permanent,. Nå stopper kun 4 tog i døgnet på stasjonen, og i rushtiden går det en matebuss til nærmeste stasjo
- Min trafikksituasjon har blitt endret pga rehabilitering av t-bane linje 3. Jeg er heldig som kan gå til jobb.
- Min transportsituasjon har bedret seg fordi jeg flyttet. Kollektivtilbudet er uendret
- mine bussavganger er mer enn halvert siden samme tid ifjor, noe som er skremmende. Oppfordres til kollektivt hjem/arbeid men tilbudet blir dårligere og prisen dyrere. Flott med denne undersøkelse. Mange takk !
- Mine største innvendinger mot arbeidsreisen er overfylte tog og opplevd dårligere regularitet på togene
- Minutt telling hos noen går over på hundrede deler også når det enveisjobbreise, og etter min mening er det feil å begrense det med 99 tallet som maks tallformat
- Misfornøyd med menneskene og servicen hos NSB, de er det eneste negative med min reisevei
- Misnøye med reisen skyldes lengde
- Mosseveien er en flaskehals for bussene.
- Mosseveien og/med el-biler er et eneste kaos
- Mye biler i Oslo, men akkurat min reisevei til og fra jobb kan jeg ikke klage på.
- Mye biler, som til dels hindrer kollektivtrafikken. Greie sykkeltraseer der jeg ferdes.
- mye bilkøer til oslo-men kollektivtilbudet for dårlig, må ofte stå på bussen. Forsinkelser
- Mye bygging/graving forsinker fremkommelighet og øker tidsbruken
- Mye el biler i kollektiv feltet

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Mye er veldig bra, men trengs flere avganger i rushtiden
- mye folk på banen
- mye forsinkelser med tog og lite eller feilinformasjon
- Mye kø
- mye kø både til og fra - busspor mangler - t-bane bør bygges
- Mye kø genrelt i Oslo
- Mye kø på ring 3
- Mye kø!
- Mye kø. For mange mennesker som skal samme sted på en og samme vei..
- mye køståing
- Mye ombygging i området rundt Økern/Sinsen har ført til mye forsinkelser det siste året, men det er mye bedre nå. Liker at dere gjør denne undersøkelsen.
- Mye plagsomt gravearbeid - holke om vinteren
- Mye trafikk langs ring 3 og i Sannergata. Dårlig forhold for syklister.
- mye trafikk, mye veiarbeid og hindringer av ulikt slag langs hele arbeidsveien
- Mye tungtransport som sinker trafikken - ELLER kjører hasardiøst. Smale felter noen steder.
- Mye vegarbeid og stor trafikk gjør at bussene bruker lang tid.
- mye veiarbeid langs ring 3 er forsinkende (og bedre blir det ikke i årene som kommer)
- Mye veiarbeid på flere strekninger, både i Vollsveien og innsnevring langs ring tre. Jeg er svært spent på stenging av tunnellløp i Smedstadtunnelen spesielt på vei hjem. Veien hjem pleier å gå mye raskere enn til jobb og håper ikke dette vil e
- mye veiarbeid rett ved arbeidsplassen
- Må benytte 2 transportmidler til kontor i R-kvartalet; Buss + T-bane. Buss er meget uregelmessig med stadig store forsinkelser. Dette gjør reise frem og tilbake tilkontor til et sjansespill. Forbedring er høyst påkrevet, ellers blir det bilkjør
- Må bli enda bedre
- Må dra på jobb veldig tidlig for å få parkeringsplass i Asker. Kombinasjonen bil og tog er best og tar kortest tid. Alternativet er Spikkestadtoget som tar mye lengre tid og ikke går så ofte. Det er usikkert om pendlerparkeringen i Asker fortse
- Må ha bedre sykkelveier - og hyppigere avganger på Sognsvann om kvelden!
- må ha bedre tilrettelegging for syklister i oslo
- Må kjøre bil for å levere i bhg som ikke er på veien. Hvis ikke hadde reisetid vært redusert med 20 min
- Må legges bedre til rette for parkering i tilknytning til t-bane
- må p.t ta buss for bane mellom Olav Nygardsvei og Helsfyr ofte fullt og ubehagelig å stå.
- må passere farlig kryss - Vinderenkrysset
- må reise kollektivt - og ønsker det - men det er veldig dyrt.
- nai
- Negativ endring i offentlig transporttilbud grunnet buss for bane (Linje 3)
- Negativt med innsvering av ring 3 ved Ris skole
- nei
- Nei
- Nei ikke annet enn at jeg er fornøyd med kollektivtrafikk, spesielt tog.
- Nei, det har jeg ikke
- Nei, har ikke det
- Nei, jeg er fornøyd
- Nei, Ring 3 berører meg i svært liten grad mtp. arbeidsvei
- Nei.
- nesten livsfarlig for en syklist å sykle i runnkjøringer i Oslo. Veldig lite tilrettelagt for syklister generelt!
- Noe må gjøres med kollektivfeltet/utvidelse av veinettet generelt, det er håpløst å komme seg på jobb om morgenen med bil/el-bil.
- nope
- Nope
- Normalt ville jeg kjørt barn til skole på Blommenholm, parkert på Blommenholm togstasjon og tatt toget til Skøyen. Dette går ikke nå pga bygging av ny stasjon på Høvik. Stasjonen skulle nå vært åpnet, men er forsinket da noen har klart å tulle
- NSB bør oppgraderes slik at togene går slik de skal
- NSB er elendig! Skam dere, vi lever i 2015!
- NSB er forsinket minst 50% av dagene
- NSB er noe dritt
- NSB har fungert stort sett ok , med noen få unntak
- nsb kan slutte å reklamere med at d er billigere og raskere med tog. Det gjelder ikke når man ikke bor i Asker og jobber på oslo s. Og politikere kan la være å straffe oss som det er vanskelig å reise kollektivt for. Alle kan ikke bo i osloog j
- nsb må begynne å lytte til pendlerne og kommunene på Romerike. slutte å kutte avganger og stasjoner. pendlerparkeringene på defleste stasjonene er sprengt. ved å legge ned stasjoner øker presset på de stasjonene som er i gjen. Ruter blr også be
- NSB må bli mer punktlig og få mer konkurranse på sine tjenester

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- nsb nesten aldri i rute. og forsinkelser på t-bane
- NSB sliter
- NSB sliter med å få togkapasitet til å passe med antall passasjerer. F.eks. dobbelt togsett fra Oslo til Ås kl. 18.18, mens 17.18-toget er enkelt sett. Hallo?! -folk overalt, stående.
- NSB trenger konkurranse
- nsb=forsinkelser
- NSBs komfort på togene gjør at dette ikke er et aktuelt pendleralternativ
- nummer 2 foretrukne transportmåte til jobb er gange
- Nydalen t-banestasjon: kaos med bygging av nye rulletrapper og heiser, færre avganger med t-banen og mer folksomt på hver enkelt t-banevogn.
- nylig flyttet dit
- nødvendig undersøkelsen
- Nå er det blitt mye bedre fordi NSB har innført flere avganger i lokaltrafikken
- Når både samboeren og jeg skal jobbe i Oslo velger vi å kjøre bil. Når det er problemer med togtrafikken, noe som er relativt ofte, medfører det ofte ellers at vi ikke rekker å hente i barnehagen i tide.
- Når det er spørsmål om i forhold til i fjor bør en kanskje spørre om folk har byttet jobb
- Når det gjelder trafikksituasjonen rundt Oslo spesielt må det gjøres massive grep. Det er kø uansett hvor man kjører i rushtiden. Begrens privatbilismen og sats på kollektivt; tog og buss. For at det skal være attraktivt å bo utenfor sentrumsnæ
- Når jeg ikke sykler, tar jeg buss. En såkalt rushtidslinje som har siste avgang hjemover på ettermiddagen før kl 17 - det er virkelig for tidlig til å gjøre det til et attraktivt alternativ til bil, for de som har det. (Jeg har ikke bil ;-))
- Når Ringveien strupes, er avlastningsrutene svært begrensede
- Når toget er i rute er alt OK
- Nåsituasjon: mosseveienn er håpløs. Drømmescenario: El-biler ut av kollektivfeltet. Flere busser langs mosseveien. Flere direktebusser fra områdene utenfor oslo. Begrensede muligheter for biltrafikk i sentrum og i bjørvika. Bedre sykkelmulighet
- O.K
- off. kommunikasjon er bra, men må være tidseffektiv
- Offentlig kommunikasjon er ikke aktuelt med bytte av buss og tidsbruk på ca 1 time hver vei
- offentlig kommunikasjon må bli enklere og for all del ikke dyrere. Hos oss har Ruter lagt ned en bussholdeplass som gjør at avstanden til bussholdeplass er blitt betydelig lengre, derfor sitter jeg på i bil til jobb. Jeg ser ikke sammenhengen m
- Ofte fikk jeg aldri plass å sitte hverken på tBane el. buss. For mange passasjerer!
- Ofte forsinkeler på bussavgang på ettermiddagen, spesielt enkelte av dem
- Ofte forsinkelser pga signalfeil
- Ofte ikke sitteplass på buss fra Rådhuset til Fornebu om morgenen.
- Oftere avgang på tiget
- Oftere avganger, bedre plass på toget.
- Oftere bussavganger fra/til Bjørkelangen om morgen og ettermiddag har lettet endel, men trafikk-korken ved Fetsund har det ikke blitt rede på enda. Ellers synes jeg buss og tog korresponderer helt greit pr. i dag.
- oftere T-bane og busser
- ok
- oK
- Ok
- OK
- Ok hvis det kan hjelpe fremtidig transportplan
- OK tur, men mye trafikk, både gående og bil/buss
- OK undersøkelse
- OK, reiser med NSB regiontog. God komfort, stille vogn
- Om det hadde vært bedre tilrettelagt for syklister (sykkelfelt i veibanen) ville jeg syklet oftere til jobb
- Om trafikksitiasjonen: Utrygge og dårlige sykkelforhold i Oslo sentrum
- Om vi slipper kanseleringer og forsinkelser vil det være fordel å ta kollektiv, men jeg må kombinere m bil på grunn av mye venting ved henting og levering av barn
- Om vinteren bruker jeg en trikk, som i 80 % av tiden går greit.
- Om vinteresn kjører jeg t-bane. Dere burde ha spurt om man bruker annen transport om vinteren.
- Ombygging i Tvetenveien og oppgradering av linje 3 samtidig, gir stort press på vei og T-bane i området (Tveita)
- Oppgradering Granfosstunnelen i 2015/2016
- Opplever at buss og T-bane tilbudet er nokså stabilt og godt. Tog tilbudet - og for oss som benytter østfoldbanen, er det ikke annet å si en nokså håpløst. Innstillinger, redusert kapasitet, avsporing, vedlikeholdsarbeid om hverandre ukentlig s
- opplever at NSB er mindre pålitelig

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Opplever at ved eventuell forsinkelsen er det ikke alltid rask nok alternativ løsning. Som oftest er det overfulle busser, T-bane, tog mv. Videre har jeg stilt spørsmål på hvorfor det kjøres 6 vogner (T-bane) etter kl. 20, mens det trengs mest
- opplever betydelig økende biltrafikk i Oslo og til/fra byen
- Opplever farlige situasjoner biler og kollektive transportmidler. Mangler sykkelfelt i trafikkerte strekninger.
- Opplever stadig større trengsel på trikken, særlig problematisk siden jeg bruker krykker/stokk. Må derfor ta trikken tidligere enn før - både morgen og ettermiddag.
- Opplever økende trafikk fra Ski og inn mot Oslo om morgenen.
- Oppretthold hyppige avganger på offentlig transport, og gjerne rimeligere reiser.
- oslo bør få bedre sykkelforhold
- Oslo er for dårlig dekket med transport i bykjernen - mer trikketransport/bybusser i stedet for biler på ring1 og mer tverrgående ruter i tilknytning til t-bane stopp
- Oslo er for dårlig tilrettelagt for sykling
- Oslo er ikke spesielt tilrettelagt for syklister. Det har blitt bedre men det er fortsatt mange steder hvor det kan oppstå farlige situasjoner med både biler og forgjengere.
- Oslo har et meget godt t-banenett. på sykkelnettet er det fortsatt mye å hente. vi må ikke helt utelukke biltransport, særlig ikke utenfor sentrum
- Oslo har fortsatt en lang vei å gå når det gjelder tilrettelegging for syklister. Raskeste vei for meg er via Hasle/Carl Berners plass, men pga eto ubehagelige opplevelser på Carl Berners Plass med buss som ikke overholder vikeplikt i rundkjøri
- Oslo kommune burde legge bedre til rette for syklende.
- Oslo kommune bygger ny sykkelveg på min daglige sykkelrute. Entreprisen har en byggetid på 3 år, det skal bygges ca 800 meter G/S med noe kryssutbedringer etc. Det er betenkelig at det er aksept for en 3 års byggetid på en veg som har 15 000- 2
- Oslo satser noe på sykkelfelt etc., men fullfører ikke jobben godt nok. Det betyr at i kryss kan sykkelveien gå over i gangfelt, eller skiltingen kan være svært mangelfull.
- Oslo sentrum er for dårlig tilrettelagt for syklister
- Oslo trenger MYE bedre forhold for syklister
- Oslo trenger ny t-banetunnel - NÅ!
- Overfulle busser- står som "sild i tønne" for få avganger- dårlig korspondering mellom buss ogTbane
- Overfylt trikk fra Jernbanetorget til Homansbyen
- Parkeringsplassen for "park and ride" er for liten på Ljan togstasjon
- Pendler daglig fra Jessheim til Bryn inkludert henting og bringing i bhg. Synes at dette er ekstremt hektisk pga av økende trafikk, stor utbygging på Jessheim, og generelt mye mer biler på veiene. Har liten tro på at veinettet blir bygget ut, o
- Pendler hver dag mellom Asker og Oslo med tog. Veldig bra togtilbud, så trafikksituasjonen oppleves veldig bra.
- Pendlerparkeringer kan løse opp mye i Oslo/Akerhus-området!
- Pendling går bra når alt virker, men det er sårbart. Når noe går galt tar det evigheter og masse fritid går bort
- Personer som jobber i området rundt Grunerløkka har ikke tilgang til t-bane, mange kjører. Trafikksituasjonen Sinsen-Ryen er som kjent sprengt.
- Pga NSBs arbeid på linjen (Blommenholm) må jeg bruke buss i rushtid til og fra jobb. Framkommeligheten for bussene blir stadig vanskeligere.
- Pga signalfeil v/øraker må vi gå en holdeplass ned til Lilleaker, dette har vart siden januar,
- pga veiarbeid ring 3 er Slemdal og Vinern nye feller
- Plankryssene på Slemdal og Vindern er lite effektive med tanke på lysregulering. Bommen går ned før Holmenkollbanen kommer, Holmenkollbanen stopper før den passerer bilveien og bilene og syklistene står og venter på dette mens de burde fått lov
- pleide å sykle, men med barnehagelevering/henting så er det ikke like enkelt lenger
- Politikerne begynne alltid i gal ende. Hus bygges før infrastruktur. Pengehaien styrer
- Positivt dere kartlegger
- Positivt med forbedringer i sykkelveier, men byggearbeidene tar utforholdsmessig lang tid.
- Postnr på arbeidssted kan være misvisende, en del har postadresse annen by enn oppmøtested.
- pr dags dato: god
- Prioriter sykkel fremfor bil!
- Prioriter syklister, kollektivfelt. El-bil ut av kollektivfeltet, samt holdningskampanjer rettet mot økt sykkeltrafikk - både for syklister og bilister.
- Prisen for periodekort øker kraftigere enn inntektsøkning. Det bør ikke koste mer å reise med buss ennT-bane når det er like strekninger.
- Problematisk innfartstrafikk
- Problemer med biler som kjører på rødt lys og lenge å vente på trafikklys.
- Problemer med parkering ved jernbanestasjon i Asker. Annen transport fra Lier til jernbanestasjonen i Asker enn bil vil ta svært lang tid.
- Problemet med NSB er signalfeil og sporvekslere, og det er et stort minus.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Problemet med trafikksituasjon er at busser, trikker og t-bane stort sett er for fulle i rushtiden og går for sjelden utenom rushtiden.
- Prøver gjerne å dra før køen både til og fra jobb. Hjem fra jobb bruker jeg vanligvis noe lenger tid enn til jobb, da det er mer trafikk og kø.
- Prøver å unngå å ta tog grunnet økte reisetider fra Heggedal stasjon (kjører ev. bil til Asker for så å ta tog), upålitelighet og liten komfort på togene i tushtiden. Tar i stedet båt/til Vollen.
- pussig at den viser bare 49% ferdig på nest siste spørsmål??
- På senere bussavganger enn den jeg tar, har el-bilene overtatt bussfila - da blir det lengre reisevei
- På vinterstid er bussene jeg tar til togstasjonen ofte forsinket, slik at total reisetid øker (rekker da heller ikke planlagt tog9
- På vintertid kjører jeg buss, og disse er veldig ofte overfylte. Ønsker meg flere 20-busser i rushtiden!
- rabatt bus billet/gratis billet/50 % billet
- rabbat billet
- rar undersøkelse, dog håper målet er å få fler til å velge kolletivtrafikk og færre til å velge bil
- Rart dere ikke spør om hvor lang tid det ville tatt å bruke kollektivtransport? Det vil jo være vesentlig i forhold til det transportmidlet jeg velger å bruke. Jeg ville brukt 3 transportmidler som bruker munst 1 time og et kvarter til jobb.
- Raskere båter uten solfilm på vinduene
- raskeste kollektivtransport tar 70 minutter, bil tar 30 minutter hver vei. derfor kjører jeg bil.
- RE: Misfornøyd med resien ift tidligere: Det oppleves som at dte er dårligere plass på T-banen ift tidligere, til tross for flere avganger.
- Registrert to ganger, feil reisetid første gang
- Reisemåten jeg benytter er den raskeste, men pga bom og parkering er det veldig dyrt
- Reisen fra Røyken til Oslo er mer stressende nå enn før ruteomleggingen til NSB
- Reisen i dag er ikke representativ for hvordan jeg vanligvis reiser, da jeg måtte ha med meg noe stort og tungt på jobb. Reiser så og si alltid med buss.
- Reisen i dag var via domstol hvor jeg hadde kort sak, det avviker fra normalreisen min selv om det ikke er helt uvanlig
- Reiseopplevelsen er bedret fordi toghyppighet er økt
- Reiser annerledes i år enn i fjor pga at stengt t-banelinje.
- Reiser daglig med tog Lørenskog/Oslo t/r. Kjører bil til pendlerparkering ved Lørenskog stasjon. NOK 50,00 pr. måned, men var lovet gratis. Noen reagerer på det.
- Reiser helst med bil+tog+T-bane, men noen ganger blir det for plundrete... da blir det fort bil hele veien, men det er slitsomt og tar oftest like lang tid.
- Reiser med buss for bane p.g.a. oppgradering av T-banens linje 3.
- Reiser med t-banen som har blitt mye fullere det siste året. Stort behov for ny t-bane tunell gjennom Oslo.
- Reiser mye med bil, dessverre, fordi jeg ofte har møter og ærender som krever bil i løpet av dagen. Prøver å sykle eller ta t-bane så ofte som mulig. Bedre sykkel- og t-baneforhold vil selvsagt gjrøe det mer fristende å la bilen stå. Synes for
- Reiser også med buss og trikk til jobb. Det er kort ventetid, men nesten alltid fullt med bare ståplasser igjen.
- reiserute forstyrret av mye bygging og endring i Oslo sentrum. Omlegging av trikkespor mm
- Reisetid inkluderer levering i barnehage. Kjøretid i bil, uten levering i bhg, er ca. 10 min om morgenen.
- Reisetiden er ok, men Gjøvikbanen trenger flere avganger for å gi reisende større fleksibilitet. Den korresponderer heller ikke med buss 23/24 som går fra Nydalen/Grefsen 1 min før toget ankommer.
- Reisetiden for oss på Spikkestadbanen har blitt vesentlig lengre (15 min) etter omleggingen (Ruteplan 2012). Spikkestadtoget har ikke lengre direktetog fra Asker, men kjører nå den gamle linja og stopper på alle stasjonene innover. Reisetiden e
- Reisetiden har blitt lengre de siste 5 årene, pga mye trafikk
- Reiseveien er blitt mye bedre pga. bedre gang- og sykkelveier, veldig viktig faktor, men mangler i skjemaet.
- reiseveien er forferdelig
- Reiseveien er lang, ønsker kontor i sentrum
- Reiseveien er veldig belastende og tyr mer og mer til bil som fungerer dersom utenom rushtid. I rushtid bruker jeg samme tid som kollektivt halvannen time hver vei. Vurderer å bytte jobb grunnet reisevei
- Reiseveien fra Drøbak til Oslo er ganske ok. Dessverre ødelegger køen på Mosseveien og den enorme mengden elbiler i kollektivfeltet for fremkommeligheten. I tillegg er det langt mellom bussterminalen og t-banen dårlig.
- Ring 2 har fortsatt forbedringspotensiale for syklende
- Ring 3 og E6 gjennom Olso er en tragedie - altfor liten kapasitet
- Ringeriksbanen er velkommen (Hønefoss - Oslo) !
- Rotete trafikk. Store lyskryss, to rundkjøringer, trikkeskinner, uoversiktlig
- Rufsete sykkelvei, mye dårlig asfalt.
- Rushproblemer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ruteplanlegging NSB - Ruter har et betydelig forbedringspotensiale. Buss fra ski til Ås er ikke samkjørt med toget.
- Ruter endrer stadig bussens kjørerute i Oslo. Jeg har nå 10-15 min lengre reise.
- Ruter har fjernet holdeplasser for Buss 301/302
- Ruter og NSB er alltid forsinket
- Ruters bussomlegging sisre året på Romerike er ikke veldig pendlervennlig. ganske kunnskapsløs og skandaløs egentlig
- rutetibudet kunne med fordel vært harmonisert mellom buss og blåtrikk på Maj.stuen
- Sammenhengende veinett for sykler hadde sikkert vært positivt for å øke antallet syklister.
- sanntid burde fungere alltid!!!
- Satses dessverre for lite på kollektivtransport.
- Satses for lite på kollektivtransport - få bussavganger som passer
- Savner bedre utbygd Kollektivfelt Ryen - Klemetsrud
- Savner bedre vedlikehold av sykkelstier
- Savner buss helt opp til Holmenkollen
- Savner egen gang/sykkeltrase. Ubehagelig å gå/sykle ved siden av saktegående bilkø i rushtida.
- Savner flere spørsmål om hvorfor jeg karakteriserer reiseveien slik jeg gjør og færre om min personlige status.
- Savner flere sykkelstier i Oslo
- Savner gjennomtenkt løsning for sykkel i Oslo
- Savner gode sykkelstier
- Savner gode sykkelveier i sentrum av Oslo.
- Savner kollektivfelt ut av oslo mot sandvika
- Savner sykkelfelt i sentrum
- Selv om det har blitt bedre, så er det fortsatt trangt om plassene. På vei til Oslo er det mange som må stå.
- Ser for meg at det i de nærmeste årene vil bli lange køer pga mye vei arbeid, noe som igjen vil øke tiden som blir brukt på reise til og fra jobb..
- Ser med bekymring på fremtidig utvikling av kollektivtrafikken
- Sett inn ekstra avganger på linje 1 i rushtiden
- Sikre sykkelveiene rundt Sroro bedre..
- Siste reise var til jobb, og det går greit (ca 45 min). Opplever at trafikken om etter middagen stadig øker, slik at reisentiden da ofte øker med 15-30 minutter. E6 nordover bør få kollektivfelt minst til Olavsgård eller Skedsmovollen.
- Siste uke var kke representativt. Jeg hadde fri. Vanligvis har jeg 1 dag hjemmekontor i uka. Jeg er oftest medpassasjer, men reiser også med t-bane/bus.
- Situasjonen for utenbys busser i Oslo, særlig i Vika er ikke god.
- Sjelden forsinkelser på Gjøvikbanen og verdens hyggeligste togpersonell
- Skal bli verre med tunnellstenging. Aner ikke hvordan jobbreisen blir enten det blir bil eller kollektivt
- SKANDALE
- Skulle absolutt ha vært bussfil ut av Oslo Sentrum mot Drammen. Billettprisene er forferdelig dyre (Nettbuss Linje 4)
- Skulle gjerne brukt kollektivtransport, men vil da bruke 3 timer hver dag på reisevei. Bruker i dag mellom 75 og 90 min totalt på reise og kjører bil.
- skulle gjerne ha sykla meir, men bybildet er minimalt tilrettelagt for sykling
- Skulle gjerne hatt bedre sykkelforhold langs Ring 3
- Skulle gjerne hatt bedre sykkelveier i Tøyengata/Schweigaards gate/Anette Thommesens plass. Skummelt å sykle der.
- Skulle gjerne hatt flere avganger på t-bane & Ringen. Nå avgang bare hvert kvarter
- Skulle gjerne hatt t-bane hjemmefra helt inn til jobb.
- Skulle gjerne reist mer kollektivt til jobb, men det er komplisert rute. Er avhengig av å komme så raskt som mulig fram og tilbake pga barn i barnehage.
- Skulle gjerne syklet mer, men tør ikke pga flere nesten- ulykker
- Skulle gjerne tatt kollektivt om ikke det var at jeg bruker dobbelt så lang tid per vei med buss/tog/t-bane. Dette passer veldig dårlig med to små barn.
- Skulle gått t-bane helt til Skøyen. Og fritidsmessig skulle det også gått en t-bane til Grünerløkka.
- Skulle jeg tatt kollektivt ville jeg brukt nesten 3 ganger så lang tid, derfor er ikke det et alternativ for meg.
- Skulle ønske bussrute 56 gikk til/fra Torshov som før
- Skulle ønske det ble tbane over grünerløkka og flere bysykler
- Skulle ønske det gikk en ekspress-buss fra Sinsen til Fornebu på Ringveien, med kun få stopp på veien (kanskje bare Sinsen og Ullevål). Reisen Sinsen - Fornebu bør da kun ta ca 20 minutter og reisen hjemmefra ville ta maks 45 minutter (mot 65 m
- Skulle ønske flere busser korresponderte, slik at man måtte max 5 minutter. Da hadde det ikke vært like fristende med bil.
- Skulle ønske myndighetene la til rette for insitamenter ved økt bruk av kollektiv transport, i motsetning til å "straffe" bruken av egen bil.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sliter med få tog avganger til /fra Ås
- Smestadkrysset tar ikke unna normaltrafikk
- Små hendelser på veien gjør at jeg til stadighet kan bruke 1-3 timer til jobb. Hadde det blitt laget kollektivfelt hele veien fra Klemetsrud til Ryen ville jeg uten tvil valgt å ta buss. Siden man i buss blir stående i samme kø som bilenene, ve
- Små uhell kan medføre lange køer
- Som fotgjenger i Oslo opplever jeg at bilførere vanligvis tar større hensyn til fotgjengere enn det enkelte syklister gjør. Overraskende mange syklsiter kjører på rødt og viser ingen hensyn til fotgjengere.
- Som regel veldig trangt i rushtiden. Jeg bor sentralt og har flere kollektivalternativer i umiddelbar nærhet så for meg er det som regel bare å hoppe på det første som kommer.
- Som syklist opplever jeg at mange strekninger i Oslo er dårlig tilrettelagt. Det skaper farlige situasjoner for alle trafikanter, fotgjengere, syklister, bilister og kollektivtransport.
- Som syklist vil jeg si at det er forferdelig vanskelig å komme seg fra i Oslo sentrum
- Som utflyttet nordlending så jeg virkelig for meg at kollektivtrafikken på sentrale østland var bedre,m og det er frustrerende å måtte betale 1740 NOK/mnd for ett tog i timen....
- Spennede undersøkelse
- Spm 1 var feilt stilt når vanlig reise består av flere reisemidler.
- spørsmålene i starten var litt uklart utformet
- Spørsmålet om hvor fornøyd jeg er med den siste reisen er alt for upresist. Jeg er fornøyd med egen sykkel, den fysiske aktiviteten, været og reisetid sammenlignet med kollektivtrafikk, men veldig misfornøyd med den trafikale situasjonen og til
- Spørsmålet: "Hvilket transportmiddel reiste du lengst med sist gang du reiste til jobb?" er litt merkelig. Det burde presiseres at det gjelder i de tilfeller man benytter flere transportmåter.
- Stadig økende trafikk på veien, ustabilt og lav frekvens på togreiser. Ønsker strengere reguleringer i forhold tungtransport, rushtidsavgifter, forbud mot kjøretøy som forurenser mye lokalt. Venter i spenning på den nye Follo -banen
- Stappfull buss (for lav kapasitet). Buss må stå i kø i sentrum.
- Stappfull trikk hver morgen
- Stedvis dårlig tilrettelagt for syklister
- Stimuler til mere bruk av mc og moped/scooter
- Stor betyding at arbeidsreisen blir som planlagt uten forsinkelser.
- Stor forbedring etter at Kolsåsbanen ble ført frem til Kolsås. Bussene langs E18 står og stamper i elbilfeltet
- Stor forskjell å sykle i veier med sykkelfelt. Grunnen til at jeg er fornøyd er at jeg har en vei med god sykkelfeltdekning, særlig ned mot sentrum
- Stor sprik i hvor lang tid jeg bruker på reise til jobb. Uforutsigbart. Tog ofte innstilt dersom kollektiv. T-bane ute av drift i 2 år. Dårlige sykkelveier på deler av strekningen.
- Stor trafikk hver dag som kan være slitsom når man sykler til og fra jobb
- Store innsnevringer i Tvetenveien som gjør kjørevei mindre ok enn i fjor
- Store køer i enkelte knutepunkt. Lysaker og krysning vækerøveien og ring 3
- store ønsker om mindre forsinkelser i tog trafikk, mer forutsigbarhet, flere avganger
- Storokrysset blir vanskeligere og vanskeligere
- Storokrysset er forferdelig. Sinker trafikken nord-syd
- Stort behov for å legge til rette for sykling. Syklister er nederst på rangstiden av trafikanter. Behov for holdningsendring.
- stort sett for fullt på bussen - ofte tettpakkede ståplasser
- Stort sett fornøyd med reiseveien
- Stort sett fornøyd. Bussen går hvert 5/6 minutt og barnehagen ligger på vei til jobben
- Styrk kolektivtrafikk på tvers av bydeler.
- Styrke kollektivtilbudene slik at trafikken går ned med antal biler.
- Større trafikkale problemer, grunnet omlegging av t.bane, veiarbeid m.m
- Stå på for kollektivtilbudet
- Svar er noe påvirket av utbedringsarbeidet på t-banestrekningen Helsfyr-Mortensrud
- Svaralternativene passet ikke helt. Jeg løper til jobb og reiser kollektivt hjem
- Svarte at reiseveien var dårligere. men det er pga oppgradering av linje 3 med buss for bane. annet enn det er den bra/uendrer
- Svarte på en tilsvarende fra Ipsos MMI/TØI i mars i år.
- Svært belstet trafikkstrekning - kun med tre korte kollektivfelt (Klemetsrud skole, Ryen og Kvernerdalen). Synes trafikken har blitt tildels verre - og det topper seg selvfølgelig på dager med ulykker eller snø/regn. Ser også at det store ant
- Svært dårlig tilrettelegging for sykkel i Oslo sentrum
- Svært farlig med sykkel over Majorstua, kronglete framkomst. Dersom jeg bruker kollektiv transport bruker jeg en time lenger til og fra jobb.
- Svært fullt på bussane, vanskeleg å få sitjeplass
- svært traffikert, dårlig tilrettelagt for sykkel
- Sykkel er beste fremkomstmiddel i Oslo, tilrettelegging for dette er viktig.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Sykkelbyen Oslo - en illusjon
- Sykkelfeltene på Grünerløkka burde merkes bedre for å øke andelen syklister.
- sykkelforholdene i Oslo er dårlige
- Sykkelstiene i Oslo er alt for dårlige
- Sykkeltilrettelegging i Oslo bør bli bedre mht. sykkelveier. Brøyting/kosting av sykkelveier bør prioriteres høyere. Arbeidsgiver bør tilby garasjeplass også for sykler, ikke bare biler.
- sykkeltraseer i og rundt i oslo sentrum er helt krise. inn til byen er de ofte bra, men plutselig opphører enhver tanke om at syklister skal ha plass i trafikkbildet
- Sykkelvei stort hele veien til jobb, men oppstykket og mangler delvis sykkelfelt.
- Sykkelveien er grei, veiunderlaget på ikke-sykkelvei er ikke godt, ikke jevnt underlag (=farlig), bilister tar ikke hensyn, for stunden for mye veiarbeid i de forskjellige alternativene, kunne vært fler sykkelveier, men absolut fler sykkelparke
- Sykkelveiene bør bli bedre i Oslo sentrum. Sykkelveie E6 har nå blitt bra, men sykkelveien helt frem til kontoret på Bislet er dårlig.
- Sykkelveiene i oslo er for farlige
- sykkelveiene kunne med fordel blitt bedre, men gleden ved å sykle er likevel størst
- Sykkelveiene rundt Oslo S er ofte en utfordring!
- Sykkelveiene ut av sentrum (før man kommer til sykkelveien langs fjorden) er dårlig tilrettelagt. Undersøkelsens spørsmål om "Reiser du annerledes til og fra jobb nå enn du gjorde på denne tiden i fjor? " gav ingen meningsfylte svaralternativer
- sykkelveier er både bra og dårlig, må skifte mellom fortau og vei
- Sykkelveinettet er usammenhengende og i mange situasjoner farlig pga biltrafikk. Alternativet når jeg tar buss tar dette ofte svært lang tid hovedsakelig pga biltrafikken. T-banen til Mortensrud er under renovering slik at alternativet med buss
- Sykkler og løper til jobb av og til
- Sykkling er risikabelt i denne byen. Lag en sykkelheis som i Trondheim fra tursti i nydalen til topp av Maridalsveien
- Sykler annenhver dag til jobb. Ellers kollektivt. I dag var det kollektivt.
- Sykler eller tar T-bane. Sentrum til Galgeberg er verst
- Sykler fordi buss er eneste andre alternativ, og det tar alt for lang tid. Ofte kork på Ring3, og enda verre med utbyggingen ved Ris skole og nå kommer tunnelrenovasjonen i tillegg. Har motvillig blitt helårssyklist grunnet dårlig kollektivforb
- Sykler fordi det tar kortere tid enn både kollektivtransport og bil. Kunne trengt bedre sykkelveier i Oslo sentrum.
- Sykler fra mars-nov og tar ellers i året t-bane.
- Sykler hele året, kollektivsystemet (buss) fra 0468 er fullstendig overbelastet.
- Sykler helst, men har fått skade. Det er mye kø, så bilen er ikke noe godt alternativ, men kollektivløsningen fra Røa-Hovseter-Skøyen er ikke god.
- Sykler i sommerhalvåret - og tar buss vinterhalvåret.
- Sykler i sommerhalvåret - tar buss i vinterhalvåret
- Sykler langs ring 3 i Oslo. Deler av strekningen er veldig bra mht til sykkelvei, men kvaliteten er ujevn (huller i asfalten etc.), utbygginger, anleggsarbeid. Vindernkrysset og Sinsenkrysset erhåpløse for syklister. Flere og bedre sykkelveier!
- Sykler med hjertet i halsen - hver dag
- Sykler mye og stort sett bra, men bjørvika og sentrum bør forbedres mye med tanke på det
- Sykler om våren/sommeren og tar buss i vinterhalvåret
- sykler på småveier grunnet dårlig sykkelvei
- Sykler som regel året rundt - også hvis jeg har småærend i sentrum. Er derfor ganske uavhegig av biltrafikken.
- Sykler stort sett på en strekning uten sykkelfelt og hvor det er en god del busser. Til mitt forrige arbeidssted syklet jeg i gater uten busstrafikk, det er veldig stor forskjell.
- Sykler til jobb absolutt hele året - i alle år, dermed lite påvirket av trafikksituasjon
- Sykler vanligvis til og fra jobb, eller løper. Min reise i dag til jobb er derfor ikke representativ
- sykler, ikke noe strekning har sykkelvei
- Sykling er farlig i sentrum. Særlig i enveiskjørte gater der sykkelfeltene er mot kjøreretningen. Vanskelig å være forgjenger ved Operaen grunnet syklister.
- Sykling i Oslo er meget farlig fordi det ikke legges til rette for syklister. Det mangler sykkelveier. Offentlige transportmidler er bra men å ta buss tar mye lenger tie enn i andre byer pga dårlig trafikksituasjon i byen.
- Synes at alle store veier inn mot Oslo burde ha kollektivfelt
- Synes at trafikken er veldig utforutsigber (spes i festningstunellen). Kjører av og til gjennom sentrum
- synes det er for få busser før klokken 0700 fra sagene særlig 20 bussen
- synes det er svært krevende med mange syklister i trafikken. De ser seg sjelden om og kjører rett ut foran biler. De kjører også ofte ved siden av hverandre. Det bør opprettes bedre sykkelveier
- Synes en drøy time en vei til jobb er for lang tid når det "bare" er 17 km, ofte slitsomt da det ikke alltid er sitteplasser.
- Synes kollektivtilbudet er godt mellom øst og vest, men ikke så bra mellom nord og sør

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Synes toget veldig ofte er ca. 10 minutter forsinket. Ikke bra
- Syntes tilbudet er blitt bedre. Veldig deilig å slippe å bytte transportmiddel underveis.
- T bane er topp - flere avganger ønskes!
- t banen er overbelastet/ full - veinettet Bærum/ Oslo vest er overbelastet i rushen og inkl ettermiddagene
- T- bane er veldig greit fremkomstmiddel
- T- banen er blitt bedre. Jeg har god bussforbindelsse rute 37,54 23,24 etc
- T-bane er best.
- T-bane er en forutsetning for å bruke kolletivtransport. Ellers ville jeg kjørt bil.
- T-bane oppleves som raskt og effektivt i min reise til arbeidsplassen - utvidelse av T-bane mot Skøyen ville økt fleksibilitet da jeg har arbeidsplass der og
- T-bane til Ahus hadde vært fint!
- T-bane til Skøyen nå!
- T-bane tilbud er dårligere enn i fjor pga stengt linje 3 Hellerud
- T-bane under hele byen, som i de de store metroplene, hadde funket:)
- T-bane-utbygging og hyppige avganger er viktig - Kolsåsbanen kan gjene gå noe oftere slik at flere folk får sitteplass. Parkeringsplasstlbud for innfartsparkering til t-bane bør ikke avgiftsbelegges. Gir flere mulighet til å komme fort inn og u
- T-banekapasiteten er sprengt. ikke godt nok tilbud frekvens og plasser. trengs bedre tilrettelegging for syklister, færre kanter, prioritering i kryss, sykkelstier, feiing og brøyting av syllekstier.
- T-banen blir fort fylt på morningen. Endå flere avganger mellom 0700 og 09.00?
- T-banen er blitt mye bedre de siste årene. Behagelig å reise med og hyppige avganger.
- T-banen fungerer utmerket og jeg kan ta både fra Ensjø og Hasle. I rushen er det imidlertid veldig fullt på banene, spesielt fra Ensjø, og det er ofte ubehagelig å "trenge" seg inn på banen.
- T-banen har sprengt kapasitet i rushen.
- T-banen til Mortensrud er stapp full i rushtiden
- T-banenettet er for dårlig utbygd.
- T-banestrekningen der jeg bor er pt stengt ifm rehabilitering. Når det står ferdig skal antall avganger øke til to i kvarteret. Det vil bedre T-banetilbudet betydelig.
- T-benen Ulsrud der hvor jeg bor er stengt nå for ett år, derfor er det mer komplisert for meg å komme på jobb nå. Før pleide jeg å ta t-bane fra Ulsrud til Nasjonalteatret og ekspress bus eller tog fra Nasjonalteatret til Lysaker. Etter slutte
- Ta ned priserna så mer bruker kollektivt. Spar på vår miljø, slutt tenk på penger.
- tafatt
- takk
- Tar for lang ti dmed kollektivt, må i tillegg bytte. Hverdagen gå rd aikke opp med henting og bringing og tre barn
- Tar for lang tid til Fornebu - kontra Skøyen der vi var før. Ekspress busser bør starte 14.30 om sommeren slik at vi som praktiserer sommertid slipper å kjøre den valige bussen som stopper på alle stasjoner.
- Tar gjerne ekspressbuss, men opplever at det tar lengre tid enn før. Ønsker flere togavganger på Østfoldbanen. Dumt at det ikke er flere avgangeri rushtiden som stopper på Rosenholm, hvor det er gode parkeringsmuligheter.
- tar ikke høyde for at jeg har byttet bort sykkel med t-bane, fullstendig lavmål - under pari - grusomme forhold for sykkel til jobb!
- Tar oftest kollektiv, fungerer topp. Mer kollektivutbygging er bra! Når jeg sykler er det mange steder dårlig sykkelvei, mer sykkelvei hadde vært topp!
- Tar trikk fra Sportsplassen til Jernbanetorget, bytter til t-bane 5 eller 6 og går fra enten Økern eller Sinsen t-bane Til Lørenveien 37. hvor jeg jobber. Trikk 18 og 19 er stapp full om morgenen, dårlig start på dagen! Får aldri sitteplass. De
- Tar undersøkelsen hensyn tar at folk, inkl. meg selv, har flyttet siden ifjor?
- Tar vanligvis t-banen linje 3, men det er buss for bane i år og tilbudet er blitt mye dårligere og mer tidkrevende. Har derfor kjøpt el-sykkel, og det er i sommermånedene et godt og tidsbesparende alternativ.
- Tar vanligvis tog,menerskadeti rygen og har derfor vært passasjer i bil den siste uken, tog er ok, men regelmessigeten på Østfoldbanen kunne vært bedre
- tetteretrafikk, flere passasjerer på transportmidlet
- Tidlig på jobb:lite trafikk. Ettermiddager hjem: mye trafikk.
- tidvis / ofte kombineres hjemreise med gåtur
- Til slutt? 49% sier undersøkelsen.
- Til tider dårlig korrespondering mellom tog og buss.
- Til tider overfylt buss. Ønsker flere avganger mellom kl 0630-0708
- Tilbudet kommer til å bli værre - og kanskje så ille at vi må slutte å pendle in til Oslo mens Østfoldbanen er under ombygging
- Tilgangen til butikker er begrenset i Brynsområdet, da Bryn senter ligger for langt unna T-banestasjonen til at det er mulig å gjøre kortere ærender, eksempelvis i lunsjtid osv.
- Tilgjengelighet til perrongene på Oslo S fra øst bør bli mye bedre

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Tilrettelegging for sikker sykling og mulighet for sykkelparkering, dusj og oppbevaring av sykkeltøy og arbeidstøy er viktig
- Tilrettelegging for sykling i Oslo er alt for dårlig
- Tilrettelegging for syklister i trafikken er svært dårlig i Oslo
- Tilrettelеggingen for sykling er ikke tilfredstillende
- Tog er bra, men NSB må bli VESENSTLIG mer forutsigbare, og ikke minst lære seg RELEVANT informasjon i TIDE, så man kan vurdere reell alternativ trnsport FØR man står midt i totalkaoset.
- Tog er gjennomgående vinneren som transportmiddel for mine arbeidsreiser. Samtidig er alternative transportmuligheter begrenset pga nesten fraværende parkeringsmuligheter i Oslo. Således er min situasjon i noen grad sårbar. Her deler jeg "skjeb
- Tog er OK når det går... Savner direktelinje Ski - Lysaker
- Tog går som regel bra, men jeg blir irritert over stadig, uanmeldte brudd i trafikken. Skrevet meg opp til slik "SMS varsling", men den reagerer ikke før jeg står på stasjonen. Frustrerende. Kunne like godt sittet på jobb lenger og arbeidet
- tog og t-bane, og trikk fungerer godt som transportmiddel til/frajobb
- Tog ok når det går, men tilbudet blir dårligere for hvert år
- Tog på Hovedbanen er stadig vekk forsinket og få togsett-og togavganger
- Togene er for fulle. Det som var direktetog til Lysaker før stopper nå på Skøyen og det er ikke plass til å parkere ved Hauketo, noe som er en forutsetning for at jeg skal ta tog.
- Togene er fortsatt veldig fulle i rushtid om morgenen.
- Togene er ofte forsinket. I dag tidlig var toget jeg skulle ta innstilt.
- Togene går kun 1 gang i timen fra Moss - Skøyen – Moss. Kun 2 innsats tog, morgen og kveld, til/fra Oslo S. Burde være lange togsett, dvs 8 vogner fra tidig morgen til 20.00 tiden hver dag. Vi har ingen andre alternativ til transport til/fra Os
- toget er av og til ustabilt
- Toget er ofte forsinket, Bussen stopper ved for manger bussholdplasser
- Toget er oftere i rute - samt at jeg har endret avreise om morgenen for å unngå å måtte stå på toget. Togene er ofte veldig fulle i den verste rushtiden mellom 07-09 og fra 15-17.
- Toget er periodevis ofte forsinket. jeg bruker ofte buss, disse korresponderer ofte dårlig med tog/ buss.
- Toget er tragisk, bestandig forsinket. NSB legger for mye skyld på jernbaneverket og er uprofesjonelle. Ruter fungerer stort sett, men er ikke flinke til å kommunisere ut endringer i ruter og trafikkbildet
- Toget går som regel bra
- Toget har dårlig komfort og spiseservering
- Toget har stadig problemer med signal-, spor- eller personellmangel
- Toget kan være ganske fult mellom Lysaker og sentrum. Kunne ha bedre oversikt på Nasjonalteathret ved overgangen fra t-bane til tog når går toget, slik at kan velge alternativ, eventuelt.
- Togforbindelsen har blitt bedre med nye tog, men banen må rustes opp fortløpende. Samt at dobbeltspor er ønskelig for kortere reisetid!
- Togreisen burde gått vesentlig rasker en den gjør i dag
- Togreisen fra Østfold til Oslo føles som om den er i steinalderen.
- Togreisen har blitt bedre med nye togsett, men fortsatt for mye feil på signalanlegg osv som gjør at det oppstår forsinkelser
- Togsituasjonen er svært ustabil.
- Totalen av hindringer tynger reisen, flere steder med innsnevret vei, kø, må bytte fra buss til bane +++
- Trafikk: På tide å få ferdig kollektivfeltet på Fornebu!
- Trafikkbildet ved hjemreise i rusk tid oppleves til tider svært tett fra Fornebu
- trafikken blir ikke bedre, og ruter har heller ikke kapasitet om bilistene tvinges over på trikk/buss/tog
- Trafikken blir verre og verre for hver dag!
- trafikken er som forventet i tettbygde områder
- Trafikken fra Asker til Oslo er helt håpløs i rushtidene (0700-0930, 1500-1730). Raskeste transportmiddel for meg til jobb er bil, og dette tar ca 1 1/2-2 timer. Utenom rushtid bruker jeg ca 35 minutter. Veiene MÅ bygges ut. Trafikksituasjonen
- Trafikken i Oslo sentrum gjør det risikabelt å sykle - det er for dårlige sykkelveier.
- Trafikken tiltar tidligere på på morgen og ettermiddag nå enn for et år siden
- Trafikkmengden av kjøretøy innenfor Ring 3 har økt betraktelig. Problematisk.
- Trafikksituasjonen bærer preg av veiarbeid mellom Abildsø og Manglerud, som gjør at køene er verre enn normalt. Normalt har jeg hjemmekontor en dag i uka, men ikke forrige uke, pga mai-fridager.
- trafikksituasjonen er endret seg, det er blitt overfylt på all kollektivtransport. Av og til så fullt at det er ubehagelig å reise kollektivt. Jeg sykler vanligvis vår, sommer og høst, men ikke alle dager.
- Trafikksituasjonen er fleksibel ved at jeg har flere alternativer tilgjengelig
- Trafikksituasjonen er forferdelig i rushtiden
- Trafikksituasjonen er forverret idet det blir bygget ut flere husstander, mens bilvei ikke forbedres
- Trafikksituasjonen er tildels preget av forsinkelser

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Trafikksituasjonen har blitt dårligere det siste året. Dette er hovedsakelig på grunn av økt trafikk gjennom ruseløkkveien.
- Trafikksituasjonen har forverret seg med de nye Flirt-togene. Jeg får ryggproblemer av dem. Det forresten originalt å sette inn t-banevogner på en intercitystrekning hvor de burde kjørt tog.
- Trafikksituasjonen i Oslo er ganske kaotisk, men T-banen funker bra - nå med to avganger per kvarter på den linjen jeg bruker til og fra jobb
- Trafikksituasjonen i Oslo-regionen begynner å nærme seg bristepunktet hvis det ikke blir gjort noe drastisk de nærmeste årene, spesielt mht til privatbilbruk l
- Trafikksituasjonen på ring 3 fra Bærum til Ullevål tar nå 45 min til 1 time pga ett felts vei. Bruker unødvendig mye tid i kø. Når tunellen i tillegg stenger ett felt blir det katastrofe strekning. Det blir helt håpløst å komme seg fra Bærum ti
- Trafikksituasjonen på Østfoldbanen er uholdbar. Den nye Follobanen vil ikke bedre forholdene for områdene nord for Ski og de mulighetene som ligger for fortetting av bebyggelse langs kollektivårene utenfor Oslo. Standarden på togsett og infrast
- Trafikksituasjonen varierer veldig, på det lengste kan jeg bruke rundt 90 min og uten trafikk 15 min på samme strekning. Det er for få avganger med kollektivtrafikken til at det er et fristende alternativ.
- Trafikksituasjonen: Dårlig tilrettelagt for syklister i Bjørvika, langs "barcode" (enda veien er ny). En minimal sykkelsti i veibanen - det er jo livsfarlig å sykle der mtp alle busser og annen tungtransport som kjører der! Det blir fortauet fo
- Trafikktettheten på E18 i Rushtida er ikke tilfredsstillende.
- trangt på togene
- Transport med offentlig kommuniksjonfra hjem til jobb tar svært mye lenger tid enn med bilav
- Transport med tog er dårlig. Forsinkelser, dårlig komfort, for få vogner
- Transportmiddel til og fra jobb varierer mellom buss, sykkel og bil.
- Transportmåte til jobb er forskjellig sommer og vinter
- Trenger bedre bussforbindelse lenger ut på ettermiddag/kveld.
- Trenger bedre utbygging av sykkelstier og forbedret togtjeneste (dyrt, fulle vogner og "hyppige" forsinkelser pga. problemer med linjer eller gammelt togmateriell)
- Trenger høyere frekvens på alle tbaner, trikk og buss
- trenger sykkelvei i området
- Trenger tryggere og raskere sykkelveier til Asker stasjon.
- Trikk og buss i Gamlebyen er alt for fulle i rushtiden.
- Trikk og buss, er alt for tregt, og gjør pendling svært tregt og svært irriterende. I tillegg til at de er trege er kapasiteten nesten alltid sprengt, veldig ofte må man stå hele reisen, med mindre man er på en av endestasjonene. Det buss/trik
- Trikk til Årvoll må realiseres raskt! 31-busskapasiteten er sprengt. Håper denne undersøkelsen bidrar til fortgang på bl.a. dette.
- Trikkelinjer: Burde vært utbedring mtp skader og dype spor rundt trikkesporene. SIkkert ok for biler, men ikke for en som sykler. Ellers misliker jeg - både som syklist og bilist - at det noen steder er markert opp for syklister i veien inntil
- Trikken går for langtsomt, finne på en bedre løsning som er effektiv
- Trikken har hyppigere avganger enn tidligere - meget viktig for min arbeidsreise
- Trikkene og bussene fra majorstuen går veldig ofte før tiden, og kommer veldig sjeldent til tiden som står på ruter.
- Tror over halvparten av reisetiden med kollektivtrafikk består av å stå i kø
- Tungvindt reiseløsning fra Oslo S til Løren medfører ofte taxi
- Tungvint å skifte kollektivmiddel fra tog til buss og vv.
- Uaktuelt med offentlig transport. Ikke bygd ut slik at det passer med min reiseveg på jobb
- uforutsigbar, da jeg må bytte 3 ganger. Mye forsinkelser.
- Ukespendler mellom familihjem og arbeidssted, har 150 km en vei (men fikk kun lov å føre opp 2 siffer i denne undersøkelsen, førte derfor opp 99 km). Bruker bil t/r familiehjem og jobb, og sykkel eller t-bane mellom hybel og jobb (14 km hver ve
- Uklart om reisetid og tidspunkt for avgang/ankomst skulle ta med stopp på veien (somdet også var spørsmål om). Jeg svarte sånn ca. tiden uten stopp på veien.
- ulempe med omstiging fra buss til T-bane på Majorstua når man jobber i sentrum
- Undersøkelsen er grei. Planlagt veivedlikehold byr på problemer enkelte ganger. Økt reisetid, og/eller trafikktetthet.
- Undersøkelsen sier kun noe om siste transport til jobb. Ikke om en benytter andre alternativer i løpet av en arbeidsuke.
- undersøkelsen tar ikke for seg hvilket transportmiddel som er mest hensiktsmessig for personen i f.h.t sted, helse etc.
- Undersøkelsen tok ikke hensyn til at jeg har flyttet.
- Upraktisk at 30 og 31 bussen har sluttet å gå til nationaltheatret, men heller rådhuset
- Usikker på spørsmål om angi reisetid i minutter. Inkluderer dette all tid fra dør til dør, eller kun tiden man bruker på å gå/transportmidler? Har tolket spørsmålet som det siste (altså uten tiden som går med til levering i bhg.)
- Ustabil togforbindelse,veldig ofte småforsinkelser hjem

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Utbedret kollektivfelt langs E18 Mosseveien, reduser antall flaskehalser og elbiler.
- Utbedring av sykkelveier vil bli satt veldig stor pris på, det er mange farlige avkjørsler, overganger og sykkelfelt som brått slutter på veien til jobb.
- Utbygging av T-banenettet er det som vil avhjelpe trafikksituasjonen i Oslo best
- utenfor rushen er det kurant - men mellom 073 - 08.30 og 16.00 -- 17.00 er det ille - da tredobles reisetiden gjerne. Skulle ønske at man tok bedre styring på fordelingen av trafikktrykket. Det holder ikke med prat og gode ønsker fra de politis
- Utrolig lei av alle omlegginger for bytrikk
- Utrygg og manglende sykkeltrase til arbeid, forverret senere år pga nye bilvei/parkløsninger
- Utrygg sykkelrute er hovedgrunn til at jeg ikke velger sykkel til jobb.
- Utrygt å sykle innenfor Ring 2
- utvide T bane nettet i oslo fra majorsua til ullevål og legg inn en ekstra tog stasjon på Ullevål eller Majorstua mellom skøyen og nationaltheateret. Det ville kuttet reisetiden mye på reisetiden. gjør ferdig t-bane nettet fra mortensrud til ho
- Utvikl sykkel og T-banenettet i Oslo
- vanligvis sykler jeg men i det siste har jeg dratt med kollektiv p.g.a. jeg var gravid. det er det jeg har svart om
- Vanskelig for sykkel rundt Oslo S / Jernbanetorget. Trangt i Kongsveien. Dårlig fortau nederst Kongsveien.
- Vanskelig å bruke 3B bussen i rushtiden. Må bruke bil, og prøve å kjøre før kø. Hjemvei er mye verre enn til jobb, bruker dobbel tid hjem.
- Vanskelig å forstå at veiarbeider kan ta så lang tid
- vANSKELIG Å SVARE KONKRET. vARIERE NEMLIG HVORDAN JEG DRAR TIL JOBB. BUSSER-GÅR ELLER SYKLER
- vanskelige sykkelforhold Ljabruveien /Ekebergveien til Sæter, restenmeget godt tilrettelagt.
- Vanskelige sykkelforhold over Carl Berner og opp Trondheimsveien til Sinsenkrysset
- vanskelige sykkelforhold, dårlig veistandard og dårlig tilrettelegging for sykkel
- Ved manglende holdeplasser for busser fra f.eks. Romerike, blir det ofte en ekstra omstigning, noe som forlenger reisen og gjør den mindre komfortabel - eksempel: Nedleggelse av holdeplasser for 301, 321 osv. mellom Carl Berner og Oslo bussterm
- Ved store stranddager/museumsdager er det viktig med ekstra avganger på bussen til Bygdøy. Har blitt klart bedre de senere år med leddbus og 10 minutters avgang. Mangler billettautomat ved Folkemuseet.
- Vegdirektoratet (eller hva det heter) må skrive om standarden for rundkjøringer og spesifisere hvordan sykkelbane skal føres gjennom dem.
- veiarbeid på ring 3 forsinker min reise fra jobb, og dette vil bli verre når tunnelene skal utbedres
- veiarbeider i sentrum har forlenget min jobbreise med 15 min og dette er planlagt å vare 2 år, som medfører at jeg må jobbe kortere dager for å få det til å gå opp med henting av barn i barnehage, og antakelig må jobbe redusert stilling når jeg
- Veinettet i byen trenger og bygges ut og er ikke dimensjonert for trafikken verken når det gjelder bil, buss eller lastebiler.
- Veinettet i Oslo er ikke bygget for å takle mengen biler vi har i dag. å tilpasse for elbiler og hybrid hjelper kun de som har midler til å kjøpe seg slike biler, mens vi andre må sitte i kø fordi vi ikke har råd til en utgift på en halv millio
- Veinettet på Oslo Vest har lav kapasitet. Må kjøre tidlig
- veldig dårlig info om forsinkelser de vet om lang tid før de informerer om dette. Ofte kommer infoen etter at toget skulle vært på stasjonen.
- Veldig dårlig kollektivtilbud mellom Oslo og kommuner som grenser med Oslo og Akersus, dessverre. Hvis det hadde vært bedre tilbud med kortere reisetid og billigere billetter ville jeg foretrukket kollektiv fremfor bil.
- Veldig fornøyd med ekspressbuss!! Ønsker kollektivfelt på strekningen Lysaker - Asker
- Veldig fornøyd med hyppige T-baneavganger.
- Veldig fornøyd med sentral adresse i Oslo
- Veldig full t-bane i rushen!!!!!
- veldig fulle busser her morgen/ettermiddag
- Veldig førnøyd med NSB
- Veldig få minutters slakk mellom ankomst/avgang tog og matebuss - begge veier. Kun en liten forsinkelse ødelegger korrespondansen. Ugreit med tunge handleposer, bagasje etc.
- VEldig godt å ha gangavstand - og at jeg har skjønt at man kan gå langt før det lønner seg å reise offentlig
- veldig grei
- Veldig kort sagt: 30 km 30 min, og det med toget i 2015 i verdens rikeste land!
- Veldig negativt at oslefergenes terminal ble flyttte og dermed endrede rutetider som ikke passer beboere på øyene
- Veldig ofte overfylte busser.
- Veldig positivt med flere avganger til og fra Bergkrystallen slik det har vært under arbeid på andre linjer

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Veldig vanskelige og utrygge forhold for syklister mellom Sørenga til Operaen
- Velger bil pga at det tar for lang tid fra der jeg bor med kollektivtransport
- Vennligst lær bussjåførene å kjøre miljø og passasjervennlig. Meget hakket og ujevn kjøring slik at de som står i bussen får store problemer med ballansen
- venter på bane til fbu
- Venter på Ringeriksbanen
- Venter på T-baneen på Løren
- Vi er 3/4 voksne som kjører sammen, hva med en samkjøringsfil?
- Vi er praktisk talt alltid to i bilen som kjører sammen til jobb
- Vi har STOR BEHOV for T-BANE P-O-L-I-T-I
- Vi kjører 2 personer i bilen. Jeg vil tro det er relevant, men det ble jeg ikke spurt om?
- Vi kJørere motorsykkel om sommeren, men kollektivt om vinteren. Jeg sitter på. Vi velger å reise tidlig om morgenen pga. stor trafikk og dårlig framkommelighet for kollektivtransporten (buss).
- Vi må få elektriske biler ut av kollektivfelt. Bussene som frakter 100-vis av passasjerer blir hindret
- Vi trenger bedre kollektivtransport
- Vi trenger flere og bedre sykkelveier
- Vi trenger mer kollektivtilbud og mer/bedre sykkelveier.
- Viktig at toget har mange avganger også fra lokalstasjoner. Skjedd en forbedring med L1-toget siste halvår, en stor forbering fra halvtimesruter til kvartersruter.
- viktig med gode sykkelveier og godt kollektivtilbud (om vinteren)
- viktig med hyppige avganger
- viktig med mange buss-avganger og lav pris på offentlig kommunikasjon
- Viktig å beholde buss 31 til Tonsenhagen, ikke bytte til trikk
- Viktig å få til flyt i kollektivtrafikken - og rask igangsetting med alternativ transport
- Vil gjerne ha flere avganger med rute 422 fra jobb og hjem på ettermiddagen. 3 avganger er for lite!!!
- Vil gjerne kjøre kollektivt men da må rutetider passe bedre
- vil gå over til å sykle elsykkel fra juni, mye pga arbeid med tuneller på ring 3
- Vil ha tilbake direktebussen fra Garderåsen til Oslo, så slipper jeg bil for å ta toget
- Vil tro at det tar lenger tid for meg å komme til jobb når Smestad tunnelen stenger om 1 ukes tid.
- Ville ha syklet men tør ikke. trikkeskinner humper og fortauskangter er i veien
- Ville kjørt buss om ekspress fra Ryen
- Ville vurdert kollektivt om det hadde vært stor nok kapasitet. Togene er overfylt og med stadig forsinkelser
- Vurder å sett opp flere togsett på linje R10, R11 og L12 fra Oslo-> nordover. Svært vanskelig å få sitteplass. Vi står som "sild i tønne".
- Ytbygging av ekspressykkelveger inn til Oslo sentrum fra vest, sør, øst og nord er svært viktige tiltak for framtida. Må ha god kvalitet og kapasitet.
- øke busstilbudet i utkantstrøk av oslo
- økende
- Økende antall passasjerer på avgangene; mer press i rushtiden
- Økende Biltrafikk
- Økende trafikk i hele Oslo
- Økt reisetid med buss pga elbiler i kolletivfeltet
- Ønkser gang- og sykkelvei på strekningen Eiksmarka - Oslo sentrum
- Ønske om bedre sykkelveier i Oslo og enda bedre kapasitet på kollektivtrafikk. Særlig tog fra øst
- Ønske om sykkelfelt i Vollsveien
- Ønskelig med bedre utbygd sykkelnett i Oslo
- ØNSKER ALTERNATIVT TIL TOG, SIDEN DET ER MYE FORSINKELSER
- Ønsker at 31E skal være mer ekspress enn hva den er, gå utenom by kjernen.
- Ønsker at 37 bussen skal gå oftere om morningen før kl 07!!!!
- ønsker at busser går tidligere på morgenen, dvs 76
- Ønsker at det legges bedre til rette for sykling
- Ønsker at det vore tryggere at komme seg frem på sykkel. Bort med miltrafikken fra sentrum.
- Ønsker bedre (planfrie) løsninger for sykkel på Alnabru hvor man krysser bilveier, for en tryggere hovedsykkelvei inn til sentrum
- Ønsker bedre forhold for jobbsyklin (sikrere traseer). Doble avganger på T-banens linje 5 gjør dette til et betydelig bedre alternativ enn med kvarters-ruter.
- Ønsker bedre internettdekning langs Østeråsbanen, og DAB-dekning i tunnellen
- Ønsker bedre og tryggere sykkelvei. Da ville jeg syklet til jobb.
- Ønsker bedre sykkelalternativer i Oslo slik at sykling kan bli tryggere
- Ønsker bedre sykkelforhold i Oslo
- Ønsker bedre sykkelforhold i sentrum
- ønsker bedre sykkelnett i oslo, kaotisk spesielt i traffikk-kryss
- ønsker bedre sykkelstier
- Ønsker bedre sykkelstier rundt Bryn senter og ned mot Brynseng t-bane. Øsnker sykkelstier som ikke blir forhindret av buss (stopp)
- Ønsker bedre sykkelveier

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

- Ønsker bedre sykkelveier i Oslo
- Ønsker bedre sykkelveier, og at de eksisterende blir utbedret der det er behov.
- Ønsker bedre tilrettelagt for syklister i trafikken og gjerne skillt fra gående.
- Ønsker bedre tilrettelegging for syklister i Oslo
- Ønsker bedre tilretting for sykkel. Ønsker å skille sykler fra biler og fotgjengere.
- Ønsker bedrer sykkelveier og parkeringsplass til bil på jobben
- ønsker buss fra Drøbak til Skøyen
- Ønsker båtforbindelse mellom Nesoddtangen og Fornebu.
- Ønsker E18 under bakken med flere filer fra Aker Brygge til Asker og gratis og bedre kollektivtilbud.
- Ønsker en helhetlig satsing på sykkelstier i Oslo
- Ønsker flere bussavganger til område 1476. Bedre sykkelstier i Oslo by
- Ønsker flere bussruter som kjører korteste vei til sentrum
- Ønsker flere og bedre sykkelfelt i sentrum
- ønsker flere og bedre sykkelveier
- Ønsker flere og raskere tog på Østfoldbanen
- Ønsker flere sykkelstier, den nåværende situasjonen gjør at jeg føler deg er utrygt å sykle
- Ønsker flere trygge sykkelstier!! Ønsker flere sammenhengende sykkelveier, det blir idag mange stopp for å krysse veier pga gangfelt der man må gå av sykkelen for å krysse.
- ønsker færre huller i veien (pga syklingen)
- Ønsker hyppigere togavganger fra Ås
- Ønsker hyppigere togavganger og at toget fra Ås går til Lysaker slik at jeg slipper å skifte transportmiddel på Skøyen
- ønsker ikke salting av sykkelsti på vinterstid, bruker uansett piggdekk som fungerer på is
- Ønsker ikke å bli svett - verken til eller fra jobb, og da er 9 km i lengste laget for sykkel
- Ønsker kollektivfelt begge retninger på E18 fra Asker til Oslo og Oslo/Asker
- Ønsker meg bedre og tryggere sykkelveier. Halve distansen er bra, resten føles utrygg.
- Ønsker meg bedre tilbud av offentlige transportmiddler. Gidder ikke bruke 45 minutter på en reise jeg klarer på 12 minutter på motorsykkel.
- ønsker meg flere kollektivfelt på traseene fra Oslo Sør-øst, er en liten bedring etter at Det ble kollektivfelt på inngående løp Ryen
- Ønsker meg oftere tog!
- Ønsker meg stillevogn/sone på toget Årnes - Asker :-)
- Ønsker meg sykkelvei til jobb (håpløst når de hele tiden blir avbrutt av busslommer, fortau osv)
- Ønsker mer satsing på sykkelveier. Som i København.
- ønsker ofrer avganger med T-banen til Kolsås. Det er bare ståplasser fra Åsjordet stasjon fra kl 07.15
- ønsker oftere å kjøre av buss/T bane og billigere reisekort
- Ønsker rusjtidsavgift. Bedre skille mellom kollektivfelt og vanlig trafikk.
- Ønsker stillevogn på tog (mye støy mobilbruk/musikk fra mobil
- ønsker t-bane alternativ mellom oslo sentrum og skøyen
- Ønsker tryggere sykkelvei
- Ønsker å beholde elbilfordelene ved pendling til Oslo
- Ønsker å sykle til jobb, men ser behovet for skapplass for oppbevaring av treningstøy i arbeidstiden.
- Ønsker å ta kollektivt, men tilbudet er for dårlig: Tar for lang tid, går for skjeldent og er for dyrt.
- Å ferdes på sykkel opp og ned Kongsveien i Oslo er farefullt. Smal vei, manglende sykkeltrasee, smalt fortau kombinert med svinger og mye trafikk er farlig.
- Å få flere avganger på linje 4 har gjort kollektivtilbudet mye bedre!
- Å resie kollektivt til Løren, der jeg jobber, er svært keitete. Må gå halve veien. Gleder meg til t-banen kommer!
- Å resise til jobb med kollektivstransport tar bare 30 minutter kortere tid enn å sykle, selv om det er snakk om 6 mil hver vei. Toget tar altfor lang tid fra Harestua til Oslo S. Bytte av transport der er tidkrevende og stressende. Det blir mye
- Årsak til bruk av bil til og fra jobb er at T bane linje 3 er stengt. Alternativet med buss og tbane er ikke aktuellt å bruke bruker for lang tid i forhold til å kjøre bil.
- Årsaken til at jeg er misfornøyd med reisen er at jeg må sykle i biltrafikken på vei til jobb, og opplever reisen som farlig.
- årsaken til forverringen er at bussen er full etter tre stoppesteder
- Årsaken til noe misfornøyd med kollektivtilbud er for mye mennesker på trikken
- Årsaken til positivt svar på dette spørsmålet; Opplever du at din arbeidsreise er dårligere eller bedre enn den var på samme tid i fjor? Er at det midlertidig går to t-baner per kvarter, dette er ikke permanent.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Vedlegg 7: Trafikktall

Trafikkmengder

Utvikling av trafikkmengder i morgenrush (kl. 7– 9) i utvalgte tellepunkter som skal dekke hovedveisystemet i Oslo, fra 2015 til 2019. Data som mangler er ikke tilgjengelig. Data fra uke 5 og 6 i 2016 er inkludert for å vise førsituasjonen i Brynstunnelen.

Morgenrush kl. 7-9		2015		2016			2018		2019	
Tellepunkt	Retning	19,21	38,39	5,6	19,21	38,39	19,22	38,39	17,22	38,39
E18 Ramstadsletta	Begge retninger	12095	10575	10640	10917	11312	11270	11737	11341	11771
E6 Manglerud	Begge retninger	-	-	11854	7175	7538	10843	11669	11766	12075
E18 Bjørvikatunnelen	Begge retninger	14460	13937	14036	13879		13541	13907	13719	13656
E6 Helsfyr	Begge retninger	13115	12850	12694	13439	13579	11381	12028	12059	11252
E6 Skullerud	Begge retninger	-	10108	9950	9176	9398	10312	10413	10572	10599
E6 Svartdalstunnelen	Begge retninger	5123	5034	4981	5584	5635	4889	4654	-	-
Ring 3 Tåsentunnelen	Begge retninger	9603	10049	10026	9954	10150	10309	-	10238	10612
E18 Kongshavn	Begge retninger	-	-	4296	4236	4369	4296	4258	4054	4055
Ring 2 Marienlyst	Begge retninger	3295	2982	2904	3187	2998	3106	2999	-	-

Utvikling av trafikkmengder i ettermiddagsrush (kl. 15-17) i utvalgte tellepunkter som skal dekke hovedveisystemet i Oslo, fra 2015 til 2019. Data som mangler er ikke tilgjengelig. Data fra uke 5 og 6 i 2016 er inkludert for å vise førsituasjonen i Brynstunnelen.

Ettermiddagsrush kl. 15-17		2015		2016			2017		2018	
Tellepunkt	Retning	19,21	38,39	5,6	19,21	38,39	19,22	38,39	17,22	38,39
E18 Ramstadsletta	Begge retninger	12487	12741	12249	12424	12790	12869	14130	12993	13100
E6 Manglerud	Begge retninger	-	-	11153	7568	7765	9953	10930	10200	10813
E18 Bjørvikatunnelen	Begge retninger	11649	12136	13126	11630	-	12316	13186	12792	13010
E6 Helsfyr	Begge retninger	10306	11086	11725	8981	9883	10146	11640	11333	11521
E6 Skullerud	Begge retninger	-	11997	11036	11166	11582	11760	11920	11518	11597
E6 Svartdalstunnelen	Begge retninger	4023	4080	4545	5133	5581	3815	4301	-	-
Ring 3 Tåsentunnelen	Begge retninger	8898	9536	9029	9071	9697	9629	-	8944	9414
E18 Kongshavn	Begge retninger	-	-	4173	3878	3920	3781	3858	3587	3902
Ring 2 Marienlyst	Begge retninger	3257	2883	3008	3265	3042	3140	2948	-	-

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018

Hastigheter

Utvikling av gjennomsnittshastigheter i morgenrush (kl. 7 – 9) på utvalgte strekninger som skal dekke hovedveisystemet i Oslo, fra 2015 til 2019. Data fra reisetider.no. Retningsbestemt.

Morgenrush kl. 7-9		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
Strekning	Retning	19,21	38,39	19,21	38,39	19,21	38,39	19,22	38,39	17,22	38,39	21	38,39
Filipstad - Ryen	Østover	66	65	68	68	68	67	68	70	69	68	68	64
Ryen - Filipstad	Vestover	38	49	49	46	45	46	43	50	54	49	50	50
Filipstad - Sydhavna	Østover	68	68	68	71	69	68	68	70	69	68	66	67
Sydhavna - Filipstad	Vestover	31	32	30	35	32	50	54	58	62	59	57	60
Helsfyr - Karihaugen	Nordover	59	59	87	87	87	87	86	87	84	84	83	86
Karihaugen - Helsfyr	Sørover	50	58	69	72	57	62	55	74	63	65	57	63
Klemetsrud - Ryen	Nordover	38	32	29	36	26	26	42	45	47	52	46	34
Ryen - Klemetsrud	Sørover	76	76	83	85	86	86	84	86	82	85	83	86
Sandvika - Lysaker V	Østover	22	23	23	23	22	23	24	27	32	25	33	27
Lysaker V - Sandvika	Vestover	61	61	82	80	83	81	81	82	81	79	77	76
Lysaker V – Ullevål	Østover	69	67	43	59	65	61	60	66	68	69	66	65
Ullevål - Lysaker V	Vestover	69	70	70	64	54	57	58	71	71	70	70	72
Teisen – Ryen	Sørover	85	84	68	73	41	32	73	73	73	74	72	71
Ryen – Teisen	Nordover	47	66	43	64	41	32	65	68	61	63	69	58
Sum alle hastigheter		779	810	812	863	776	778	861	927	916	910	897	879

Utvikling av gjennomsnittshastigheter i ettermiddagsrush (kl. 15-17) på utvalgte strekninger som skal dekke hovedveisystemet i Oslo, fra 2015 til 2019. Data fra reisetider.no. Retningsbestemt.

Ettermiddagsrush kl. 15-17		2014		2015		2016		2017		2018		2019	
Strekning	Retning	19,21	38,39	19,21	38,39	19,21	38,39	19,22	38,39	17,22	38,39	19,21	38,39
Filipstad – Ryen	Østover	33	29	27	31	32	37	35	48	39	41	44	37
Ryen – Filipstad	Vestover	61	58	60	52	61	63	58	50	59	63	60	61
Filipstad – Sydhavna	Østover	38	33	35	31	30	29	22	39	35	45	32	41
Sydhavna – Filipstad	Vestover	67	67	70	72	66	67	60	67	62	65	62	65
Helsfyr – Karihaugen	Nordover	47	40	59	41	57	44	55	60	51	52	46	51
Karihaugen – Helsfyr	Sørover	41	57	41	63	19	37	58	89	61	88	72	81
Klemetsrud – Ryen	Nordover	76	76	83	84	83	82	82	85	82	82	81	82
Ryen – Klemetsrud	Sørover	34	44	40	41	46	47	37	45	37	49	35	38
Sandvika - Lysaker V	Østover	50	56	51	73	63	70	53	75	69	77	70	75
Lysaker V – Sandvika	Vestover	38	34	40	42	36	37	33	49	33	33	27	33
Lysaker V – Ullevål	Østover	68	66	44	58	58	60	52	70	64	68	63	69
Ullevål - Lysaker V	Vestover	48	49	50	46	33	40	36	57	51	56	44	55
Teisen – Ryen	Sørover	37	41	19	23	23	16	17	29	18	34	19	18
Ryen – Teisen	Nordover	85	83	69	67	42	40	74	78	73	75	72	74
Sum alle hastigheter		723	733	688	724	649	669	672	841	734	828	727	780

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2021
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 2018