

Norsk Trafikant- barometer

—
2019



naf.no





Trafikantene har ordet

Siden det første Trafikantbarometeret ble utarbeidet i 2013 har det skjedd store endringer innenfor samferdsel. Elbilene har tatt en stor markedsandel, antallet kollektivreisende er i økning, investeringene i samferdsel likeså.

Folk over hele landet har diskutert samferdsel det siste året. Bompenger, bypakker og store utbyggingsprosjekter har vært tema rundt mange middagsbord. Ambisjonene i Nasjonal Transportplan er høye, behovene i byene for utbygging av kollektiv og jernbane er store. Men hva med deg og meg, som hver dag reiser til og fra jobb, skole, butikk og fritidsaktiviteter? Kommer vi oss dit vi skal, enkelt og effektivt?

Trafikantbarometeret er den mest fullstendige undersøkelsen av våre hverdagsreiser i Norge, og ikke minst hva som får oss til å velge som vi gjør. Det er

fjerde gang vi utfører denne undersøkelsen. Rundt 4000 nordmenn har sagt sin mening. Folk forteller om ulike behov. Vi ser at det som er gode løsninger i byen ikke nødvendigvis vil fungere i distriktene. Mange steder er bilavhengigheten stor. Å bygge ut kollektive løsninger som gir god nok mobilitet i distriktene, vil være for kostbart mange steder. Privatbilen bør derfor fortsatt være en foretrukket transportform utenfor byområdene. Men i byene er potensialet stort – folk forteller at de gjerne lar bilen stå om tilbudet blir bedre.

Samtidig ser vi at flere viser interesse for elbil. Salget av elektriske biler har i mange år vært konsentrert rundt eller i byene, noe som blant annet skyldtes kort kjørelengde og lite utbygd infrastruktur. I dag er situasjonen annerledes. Bilene kommer med lengre rekkevidde,

infrastrukturen er bedre utbygd og i løpet av kort tid vil utvalget av nullutslippskjøretøy øke betydelig.

Folks hverdagsreiser er i endring. Men det skjer ikke over natten, og politikerne som setter rammene for disse endringene må huske at folks hverdag skal gå i hop. Vi sier gjerne at transport er det området der klimapolitikken møter folks hverdag.

Når samferdselsprosjekter planlegges og politiske prioriteringer gjøres, er ofte økonomi og system viktigst. Årets barometer viser at folks ulike behov i byene og på bygdene i større grad må bli styrende når fremtidens mobilitet tegnes opp.

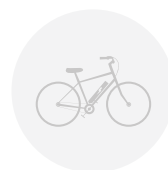
August 2019

Stig Skjøstad



Innhold

Trafikantene har ordet	3
Om trafikantbarometeret	6
Hovedfunn	7
Dagens situasjon	8
Barnefamiliene	10
Politiske prioriteringer	12
Kollektiv.....	14
Vedlikehold	17
Jernbane	18
Sykling	19
Bompenger	20
Ulike bekymringer i ulike regioner.....	21
Storby – by – distrikt	22
Bilhold og bilbruk	23
Hverdagsreisen og prioriteringer.....	25
Storbyområder	26
Vi har det nesten bra.....	27
Osloområdet er norgesmestere i kollektivbruk	28
Sykkel.....	29
Tidsbruken henger sammen med transportmiddelvalget.....	30
Aksept for bompenger varierer	31
Kjennskap til bypakkene	32
Stavanger har elbil, Tromsø har dieselbil og Oslo «har ikke bil»	33
Om undersøkelsen	34
Undersøkelsesdesign.....	35
Representativitet	35
Ethiske hensyn.....	35





**Om trafikant-
barometeret**

Trafikantbarometeret er en landsrepresentativ spørreundersøkelse utført av Kantar TNS på oppdrag fra NAF. Årets undersøkelse er utført i perioden januar – februar 2019. Undersøkelsen er landsrepresentativ, med ekstra utvalg i storbyene for å sikre valide resultater fra hele landet. 1000 respondenter svarte på den landsrepresentative undersøkelsen, og totalt har 3975 personer deltatt.

NAF har gjennomført denne undersøkelsen blant norske trafikanter annet hvert år siden 2013. Spørsmålene kartlegger blant annet hverdagsreisen med bil, kollektiv, sykkel og gange, trafikantenes forhold til ny teknologi, tidsbruk og politiske prioriteringer. I tillegg får respondentene fra Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Tromsø noen ekstra spørsmål om hvordan det er å være trafikant i disse byene.

Spørreundersøkelsen kan brytes ned på bileierskap, transportmiddelvalg, kjønn, livsfaser og alder, region, pendling og inntekt.

I denne rapporten presenteres et lite utvalg av resultatene. NAF har i 2019 valgt å legge vekt på nødvendigheten av å legge til rette for god mobilitet både i byen og i distriktet.

Hovedfunn:

- Norske trafikanter er generelt ganske fornøyde med hverdagsreisen sin.
- Det er et ønske om at politikerne prioriterer kollektivtransport, vedlikehold av eksisterende veier, tog og sykkel foran utbygging av nye veier.
- Bilen er det overlegne transportmidlet for å få hverdagsreisen til å gå opp, men norske trafikanter ønsker å reise mer med kollektiv hvis tilbudet blir bedre.
- Bilen er spesielt viktig i distriktene, mens trafikantene i byene bruker et bredere spekter av transportmidler.
- Støtten til bompenger er fallende.
- Flere norske trafikanter ønsker elbil som sin neste bil. Dette er spesielt tydelig i storbyene.
- Over halvparten av norske trafikanter er enige i at klimagassutslipp fra persontransporten er et problem.



Hverdags- reisen

Vi forflytter oss hver dag – til og fra jobb, barnehage, skole, butikken og fritidsaktiviteter. Med bil, buss, båt eller skinnegående transport. Med sykkel eller til fots. På ferie kan transportetappen være et poeng i seg selv, mens hverdagsreisen helst skal ta oss fra A til B så enkelt og effektivt som mulig.

Den norske trafikanten er stort sett fornøyd med hverdagsreisen sin. Vi ser imidlertid at det er færre som er svært fornøyde siden 2015, og at andelen som svarer verken eller er på vei opp. Bilen er fremdeles det overlegne

transportmidlet i hverdagsreisen for folk flest: 85 prosent av den norske befolkningen disponerer bil. Over 70 prosent av oss bruker bilen i løpet av en vanlig ukedag. Dette har ikke endret seg med årene, selv om vi i dag ser mange nye former for mobilitet, særlig i byene. Sykling ser ut til å tape til fordel for kollektivtrafikk, inkludert tog. Andelen som bruker sykkel i sin hverdagsreise har sunket fra 20 prosent i 2013 til 12 prosent i 2019. Samtidig øker andelen som bruker buss, bane/trikk og tog. Først og fremst bruker vi bilen til ærend og handling, men over

halvparten bruker den også til og fra jobb, skoler eller studier. Og til fritidsaktiviteter. Bilen er altså først og fremst et praktisk hjelpemiddel i hverdagen.

Over en tredjedel av norske trafikanter kunne tenke seg å kjøpe en elbil neste gang de skal ha bil, en liten økning siden 2017. Å gå over til en selvkjørende bil er det derimot flere som er skeptiske til. Flertallet av norske trafikanter mener som i 2017 at klimagassutslipp fra persontransport er et problem.

Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din?

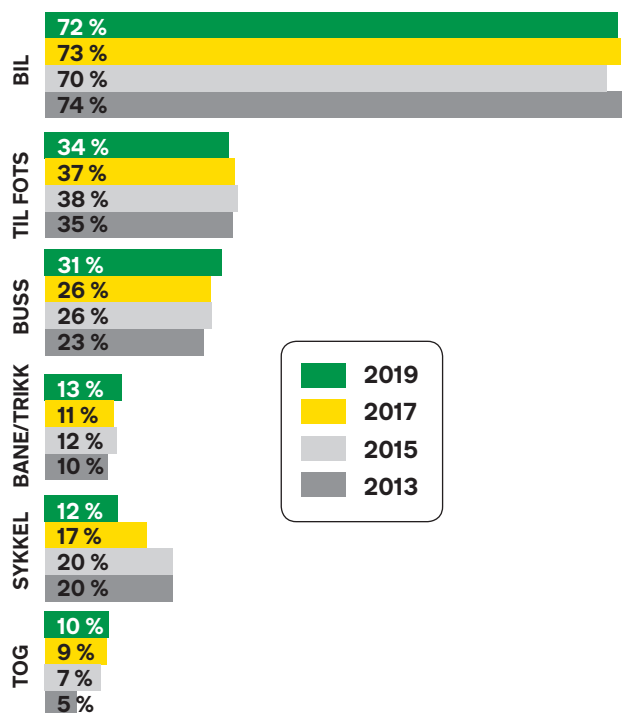
	2019	2017	2015
Jeg er svært fornøyd	31 %	31 %	43 %
Jeg er fornøyd	42 %	44 %	38 %
Jeg er verken fornøyd eller misfornøyd	20 %	18 %	10 %
Jeg er misfornøyd	5 %	4 %	5 %
Jeg er svært misfornøyd	0 %	0 %	0 %



På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen?

	2019	2017
Ærend/handling	78 %	77 %
Til og fra jobb/skole/studier	54 %	50 %
Fritidsaktiviteter	51 %	57 %
Til og fra hytte/landsted/båt	38 %	46 %
Ferie	37 %	49 %
Hente og bringe barn/slektninger/venner	31 %	36 %
Biltur	22 %	26 %
I løpet av arbeidsdagen	10 %	15 %

Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?



Klimagassutslipp fra persontransport er et problem

	2019	2017
Svært enig	17 %	18 %
Enig	42 %	42 %
Verken enig eller uenig	21 %	23 %
Uenig	12 %	11 %
Svært uenig	5 %	5 %
Vet ikke	2 %	1 %



Jeg vil at min neste bil skal være en elbil

	2019	2017
Svært enig	13 %	11 %
Enig	22 %	19 %
Verken enig eller uenig	29 %	28 %
Uenig	15 %	20 %
Svært uenig	12 %	11 %
Vet ikke	9 %	11 %



Jeg kan tenke meg å reise i en selvkjørende bil

	2019
Svært enig	9 %
Enig	16 %
Verken enig eller uenig	19 %
Uenig	22 %
Svært uenig	23 %
Vet ikke	9 %



Barnefamiliene

Hverdagsreisen er viktig. For å bli best mulig kjent med trafikantene, analyserer vi svarene i trafikantbarometeret ut ifra ulike faktorer som kan tenkes å påvirke atferd. Vi ser at spesielt to faktorer styrer valgene rundt hverdagsreisen: Hvor du bor og hvilken fase av livet du er i. Barnefamiliene er i større grad

enn gjennomsnittet innehavere av elbil (18 prosent mot 10 prosent for landsgjennomsnittet). Det er også denne gruppen, sammen med studentene/de unge, som i størst grad vil at neste bil skal være en elbil – 45 prosent er enige i påstanden. Blant pensjonistene er det 23 prosent som sier det samme.

Barnefamiliene (voksne med hjemmeboende barn under 15 år) bruker bilen mer enn andre grupper, spesielt til og fra jobb/skole/studier, til fritidsaktiviteter, henting og bringing, samt ferie. Også pensjonistene bruker mye bil, mens ungdom er storforbrukere av kollektivtransport.

Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?

	Studenter / unge	Barnefamilier	Andre voksne	Pensjonister
BIL	52 %	84 %	67 %	81 %
KOLLEKTIVT	92 %	30 %	51 %	50 %
SYKKEL	20%	18 %	17 %	15 %
TIL FOTS	53 %	27 %	38 %	37 %

På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen?

	Barnefamilier	Landsgjennomsnitt
TIL OG FRA JOBB / SKOLE / STUDIER	75 %	52 %
FRITIDSAKTIVITETER	64 %	56 %
HENTE OG BRINGE BARN / SLEKTNINGER / VENNER	72 %	33 %
FERIE	57 %	47 %

Jeg vil at min neste bil skal være en elbil

	Barnefamilier og studenter / unge	Pensjonister	Landsgjennomsnitt
SVÆRT ENIG	45 %	23 %	37 %

Livsfasene er delt inn i «Studenter/unge», «Voksne med hjemmeboende barn under 15 år», «Voksne uten hjemmeboende barn under 15 år» og «Pensjonister».

A large, detailed stone sculpture of a lion's head and front paws, resting on a stone ledge. The lion has a thick, curly mane and is looking slightly to the left. In the background, a Gothic-style building with arched windows and a wooden door is visible. A yellow speech bubble is overlaid on the lower part of the image.

**Politiske
prioriteringer**

Den nasjonale transportplanen for 2018-2029 har en ramme på over 1 000 milliarder kroner. Det brukes store summer på samferdsel i Norge. Men den norske trafikanten føler seg i liten grad forstått av politikerne. Kun 21 prosent er svært enig eller enig i at politikerne forstår deres utfordringer på hverdagsreisen. En stor andel svarer «vet ikke», et høyt tall for en sektor hvor politikere har mye å si for hvilke tiltak som igangsettes.

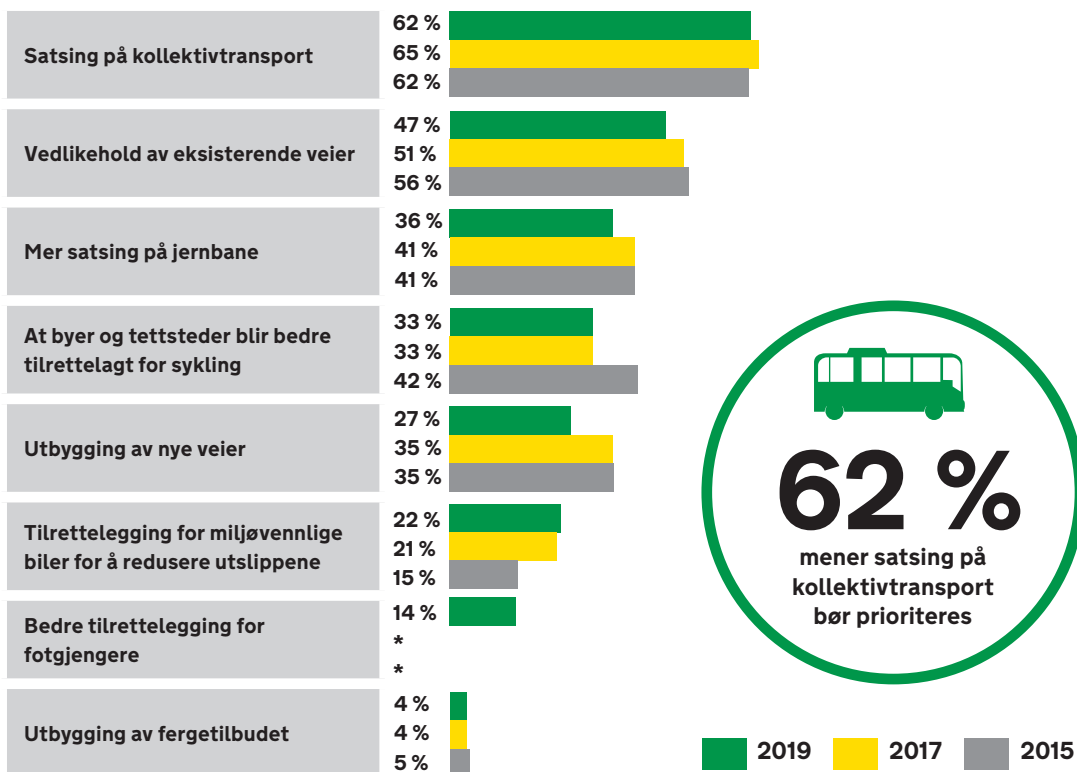
Som tidligere år mener den norske trafikanten at satsing på kollektivtransport er det viktigste for politikere å prioritere innenfor samferdsel. Det er også viktigere å prioritere eksisterende veier enn å bygge nye. I 2019 har i tillegg bedre tilrettelegging for sykling i byer og tettsteder gått forbi nybygging av veier på prioriteringslisten.

Som kapittelet om storby-by-distrikt vil vise, har bosted mye å si for hvor stor vekt man legger på de ulike tiltakene. Kollektivtransport er viktigere for de i storbyen. Jo lenger ut fra byene man kommer, jo viktigere er veiene. Dette er tydelige signaler til politikerne. Både hva som er viktig i folks hverdag og at behovene er ulike for å få hverdagslogistikken til å gå opp avhengig av hvor man reiser.

Politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine hverdagsreiser

	2019
Svært enig	2 %
Enig	19 %
Uenig	28 %
Svært uenig	24 %
Vet ikke	27 %

Hva mener du er viktigst at politikerne prioriterer?



*Alternativet "Bedre tilrettelegging for fotgjengere" var ikke med i 2015 og 2017

Kollektiv

Kunne du tenke deg å reise mer med kollektiv om tilbudet ble bedre?

	2019	2017	2015	2013
Ja	60 %	62 %	59 %	49 %
Nei	24 %	22 %	27 %	34 %
Vet ikke	16 %	17 %	15 %	17 %



47%

Fordel:
Slippe å tenke parkering

Politisk satsing på kollektivtransport er viktig for den norske trafikanten, og 60 prosent kunne tenke seg å reise mer med kollektiv hvis tilbudet ble bedre. Tallene holder seg stabile de siste årene etter økningen mellom 2013 og 2015

Fordelene og ulempene ved å kjøre kollektivt

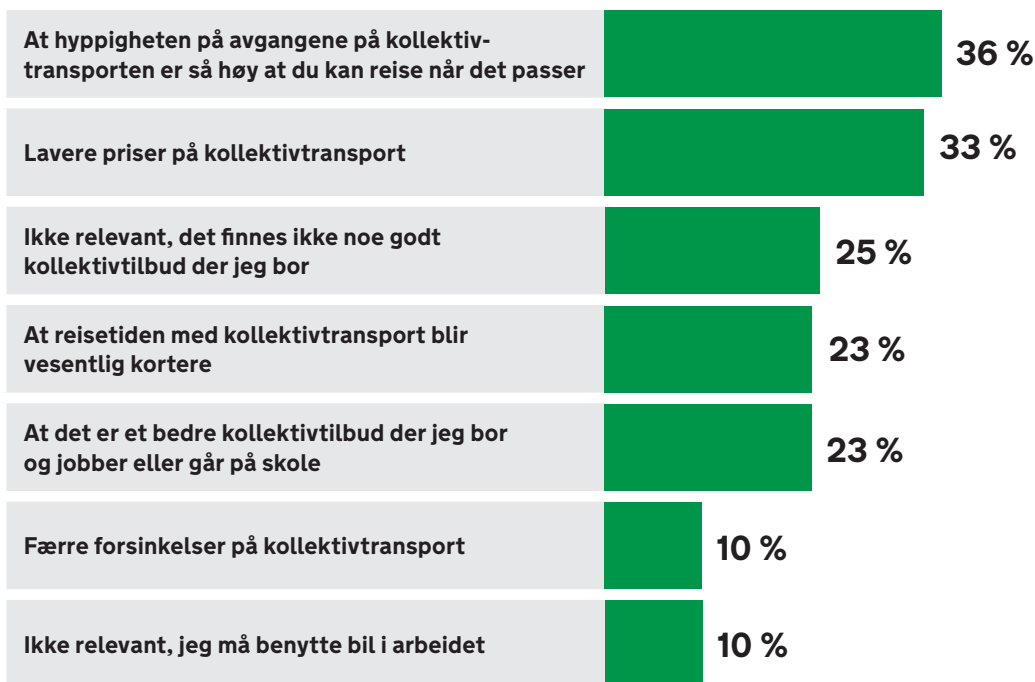
38%

Ulempe:
Dårlig rutetilbud

FORDELENE:		ULEMPENE:	
Slippe å tenke parkering	47 %	Dårlig rutetilbud	38 %
Miljøvennlig	47 %	Reisetid	36 %
Avslappende	23 %	Venting	30 %
Får beveget meg (gå til holdeplass)	21 %	Krever mye planlegging	22 %
Surfe på mobil/lese nyheter	20 %	Kan ikke handle på veien hjem	21 %
Billig	13 %	Forsinkelser	20 %
Komfortabelt	11 %	For lang avstand til holdeplass	18 %

Blant de som bruker bilen i sin hverdagsreise er det først og fremst hyppigheten på avgangene som må øke for at de skal bytte fra bil til kollektivtransport, i tillegg til lavere billettpris. Hele 25 prosent mener at det uansett ikke er relevant, fordi det ikke finnes noe godt kollektivtilbud der de bor.

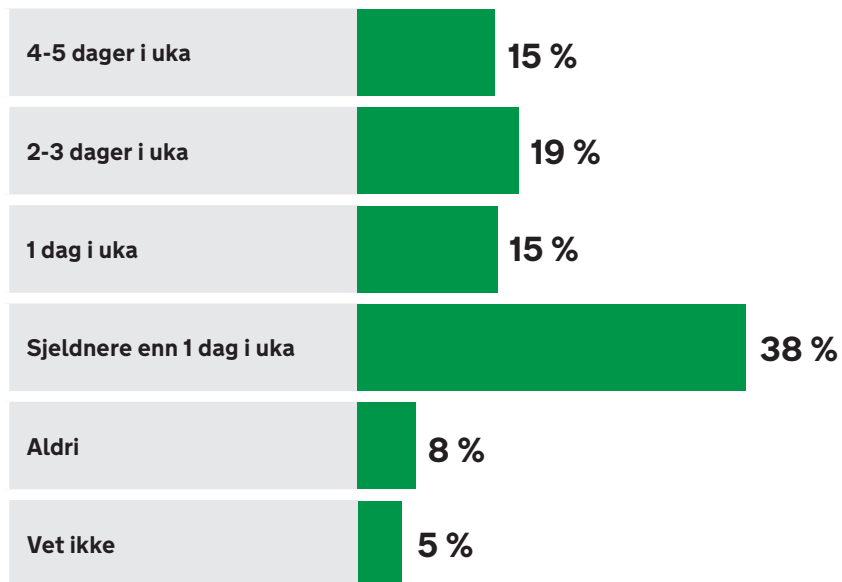
Spørsmål: Hva skal til for at du bytter fra bil til kollektivtransport for å komme deg på jobb, skole og andre hverdagsreiser?



Omkring halvparten opplever kø og forsinkelser i kollektivtransporten i løpet av uken. Reisetiden er en ulempe ved kollektivtransport som kommer høyt opp når folk skal rangere hakene ved å kjøre kollektivtransport. En forsinkelse på toppen av reisetiden vil altså ikke være særlig populært. Likevel er det et dårlig rutetilbud som først og fremst hindrer folk i å benytte kollektive løsninger. Fordelene når tilbudet er tilfredsstillende er at man slipper å tenke på parkering, at det er miljøvennlig og avslappende.



Spørsmål: Hvor ofte opplever du kø og forsinkelser i kollektivtransporten?

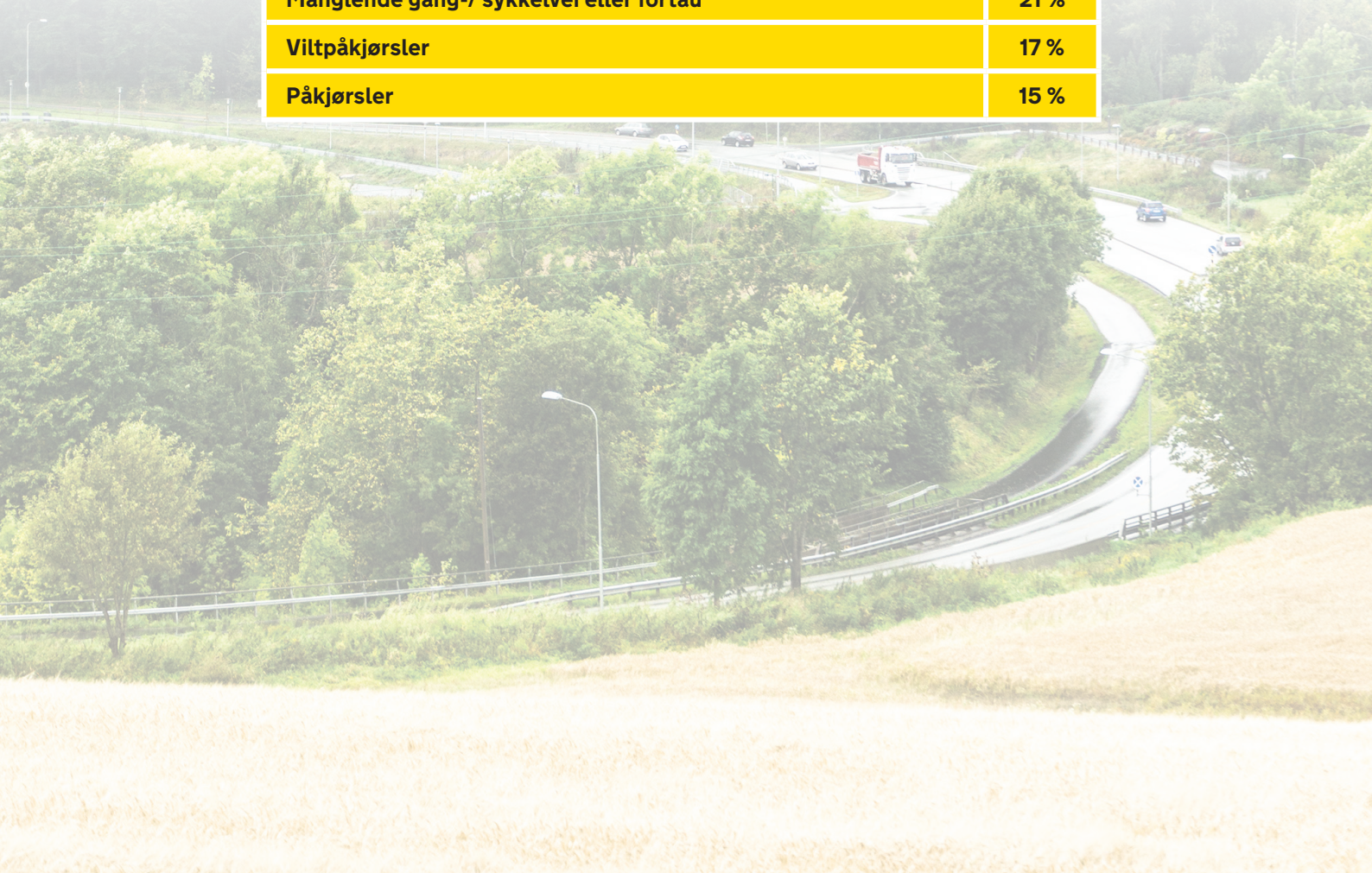


Vedlikehold

Nærmere halvparten av trafikantene mener at vedlikehold av veiene bør prioriteres høyt. Dette gjenspeiles i svarene på spørsmålet om hva som bekymrer i trafikken: Dårlig vedlikehold nevnes av flest. Også dårlig vintervedlikehold kommer høyt opp.

I hvilken grad er du bekymret for følgende når du ferdes i trafikken?

	2019
Dårlig vedlikehold (hull i veien, manglende siderekkverk o.l.)	32 %
Farlige situasjoner mellom bilister og syklister	31 %
Dårlig vintervedlikehold	30 %
Manglende lys/ mørke veier	22 %
Berusede/ rusede sjåførere	22 %
Møteulykker/ frontkollisjoner	21 %
Manglende gang-/ sykkelvei eller fortau	21 %
Viltpåkjørslere	17 %
Påkjørslere	15 %



Jernbane

Omtrent 10 prosent av respondentene i trafikantbarometeret oppgir at tog inngår i hverdagsreisen. Over halvparten av disse pendler til og fra jobb eller studier og 46 prosent opplever forsinkelser en til to ganger i uken. Forsinkelsen er for de fleste under 9 minutter.

Hvor ofte opplever du da forsinkelser (med toget) og hvor stor er forsinkelsen?

Hver ukedag	2 %	Under 4 minutter	14 %
3-4 ganger per uke	12 %	5-9 minutter	45 %
1-2 ganger per uke	46 %	10-14 minutter	15 %
Annenhver uke	21 %	15-19 minutter	11 %
Hver måned	11 %	20-24 minutter	4 %
Sjeldnere	9 %	25-29 minutter	2 %
		30 minutter eller mer	3 %
		Vet ikke	6 %



Sykling

Politikerne har satt mål om å øke sykkelbruken. Likevel er det kun 12 prosent som bruker sykkel i hverdagen ifølge trafikantbarometeret. Elsykkelen kan gjøre det enklere, fordi man for eksempel unngår å bli svett og kan sykle lengre avstander (to faktorer som kommer høyt på listen over ulemper ved å sykle). Nesten en tredjedel av befolkningen svarer at elsykkelen kunne erstattet noen av transportmidlene som brukes i hverdagsreisen.

Kunne elsykkel erstattet noen av transportmidlene du bruker på dine hverdagsreiser?

	2019	2017
Ja	31 %	35 %
Nei	62 %	58 %
Vet ikke	6 %	6 %



68%

Fordel:
Helse/trim

Helse og trim, miljøvennlighet og frisk luft trekkes fram som fordelene ved å sykle, mens været blir ansett som en ulempe av mange.

Fordelene og ulempene ved å sykle

49%

Ulempe:
Været

FORDELENE:	
Helse/trim	68 %
Miljøvennlig	45 %
Frisk luft/natur	42 %
God følelse	16 %
Fleksibelt	16%
Klarer hjernen/våkner	14 %

ULEMPENE:	
Været	49 %
Blir svett/må dusje	38%
Det er for langt å sykle	38 %
Dårlige sykkelveier/tilrettelegging	31 %
Lite trafiksikkert/føles utrygt	26%
Kan ikke handle på vei hjem	20 %

Bompenger

Vi har også spurt om folks holdninger til å bruke bompenger til å finansiere veibygging og såkalte bypakker (som dekker veibygging, kollektivtrafikk, gang/sykkel-vei, o.l.). Halvparten mener at det er greit å bruke bompenger til å finansiere vei, mens

en tredjedel synes det er greit at pengene også går til finansiering av bypakker. I begge tilfeller ser vi en reduksjon fra 2017 i andelen som mener det er greit at bompenger finansierer utbygging.

Bompenger blir i dag hovedsakelig brukt på to ting: Strekningsvise utbygginger av veinettet og «bypakker» i byene, hvor det inngår tiltak knyttet til vei, kollektivtrafikk, gang/sykkelvei.

I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger finansierer disse typene utbygginger

VEIBYGGING	2019	2017	BYPAKKER	2019	2017
Svært stor grad	18 %	18 %	Svært stor grad	10 %	11 %
Stor grad	31 %	36 %	Stor grad	23 %	28 %
Verken stor eller liten grad	18 %	22 %	Verken stor eller liten grad	22 %	26 %
Liten grad	14 %	13 %	Liten grad	15 %	16 %
Svært liten grad	15 %	8 %	Svært liten grad	21 %	12 %
Vet ikke	3 %	4 %	Vet ikke	8 %	7 %

49 %
VEIBYGGING

33 %
BYPAKKER

Ulike bekymringer i ulike regioner

Vi ser at det er til dels store forskjeller i de ulike regionene, på hva som bekymrer når du ferdes i trafikken. I Hedmark og Oppland samt Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal, er det vilt-påkjørsler som bekymrer mest.

I Rogaland er det farlige situasjoner mellom bilister og syklister. På Østlandet og i nord kommer dårlig vintervedlikehold øverst på listen, mens de resterende regionene mener at dårlig vedlikehold generelt er mest bekymringsfullt.

	Østlandet (Oslo og Akershus)	Østfold	Hedmark og Oppland	Østafjells (Buskerud, Vestfold, Telemark)	Agder	Rogaland	Hordaland	Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal	Trøndelag	Nordland, Troms og Finnmark
Møteulykker/ frontkollisjoner	14 %	24 %	29 %	20 %	25 %	18 %	19 %	23 %	17 %	25 %
Vilt-påkjørsler	11 %	28 %	43 %	19 %	15 %	3 %	8 %	32 %	14 %	25 %
Farlige situasjoner knyttet til av/påstigning på kollektiv	13 %	3 %	3 %	6 %	6 %	9 %	12 %	6 %	6 %	7 %
Skred og ras	1 %	2 %	2 %	3 %	2 %	*	13 %	17 %	4 %	5 %
Påkjørsler	17 %	14 %	9 %	13 %	14 %	22 %	13 %	12 %	21 %	9 %
Farlige situasjoner mellom bilister og syklister	36 %	28 %	17 %	26 %	28 %	51 %	29 %	21 %	32 %	24 %
Dårlig vintervedlikehold	39 %	25 %	32 %	23 %	31 %	17 %	23 %	23 %	35 %	36 %
Manglende lys/mørke veier	16 %	20 %	23 %	21 %	20 %	21 %	24 %	26 %	23 %	21 %
Farlige situasjoner knyttet til skolee/barnehager	10 %	7 %	9 %	12 %	13 %	14 %	9 %	11 %	10 %	9 %
Manglende gang/sykelvei eller fortau	22 %	25 %	19 %	21 %	21 %	23 %	23 %	24 %	21 %	32 %
Berusede/rusede sjåførere	21 %	27 %	23 %	24 %	24 %	26 %	25 %	20 %	19 %	21 %
Dårlig vedlikehold (hull i veien, manglende siderekker o.l.)	27 %	41 %	36 %	37 %	30 %	23 %	31 %	31 %	34 %	37 %
Vet ikke	8 %	6 %	6 %	6 %	10 %	7 %	7 %	7 %	9 %	3 %

An aerial photograph of a coastal city, likely in Norway, featuring a large blue fjord. The city is built on a peninsula and includes a harbor with several large cruise ships. In the foreground, a cable car is visible on a steep, forested hillside. A yellow speech bubble with a white border is overlaid on the image, containing the text 'Storby - by - distrikt'.

**Storby –
by – distrikt**

I forrige kapittel har vi presentert hvordan trafikantene oppgir at de har det ut fra et landsrepresentativt gjennomsnitt. Men Norge er

et langstrakt land hvor folk reiser forskjellig. I dette kapitlet presenterer vi noen av ulikhetene som trer frem når respondentene

grupperes etter bosted: om de bor i en av de fire største byene, en av de mindre byene eller i rurale strøk.¹



Bilhold og bilbruk

Både om man disponerer bil og hva slags bil folk har, endrer seg jo nærmere en større by du kommer. I storbyene er det 32 prosent som ikke disponerer bil, mens i distriktene er andelen 9 prosent. Vi ser også at i distriktene oppgir over halvparten (55 prosent) at de har dieselbil, mens under en tredjedel i storbyene (28 prosent) sier det samme.

Tendensen til å ha flere enn én bil i husholdningen, øker med graden av ruralitet. Respondentene skulle krysse av for alle typer bil de disponerer. I storbyene summeres tabellen derfor til 110 prosent, mens i distriktene øker dette til 120 prosent. Ønsket om elbil er større i byene enn i distriktet. Dette kan sannsynligvis forklares med flere parametere, for eksempel rekkeviddeangst i de delene av landet hvor det er svært kaldt på vinteren, eller nærhet til bompengefinansierte bypakker, men det har vi ikke undersøkt nærmere i denne undersøkelsen.

Eier/disponerer du bil/ motorvogn?*

	Storby	By	Distrikt
Ja, dieselbil	28 %	46 %	55 %
Ja, bensinbil	29 %	39 %	35 %
Ja, elbil	11 %	8 %	11 %
Ja, hybrid	6 %	7 %	7 %
Ja, ladbar hybrid (diesel eller bensin)	4 %	4 %	3 %
Nei, disponerer ikke bil	32 %	11 %	9 %

* Hydrogen- og gassbiler er tatt ut av oversikten, da svært få respondenter svarte dette

Jeg vil at min neste bil skal være en elbil

	Storby	By	Distrikt
Enig	47 %	31 %	34 %
Verken eller	27 %	30 %	27 %
Uenig	15 %	12 %	13 %
Vet ikke	10 %	11 %	9 %

¹ I dette kapitlet er inndelingen av respondenter slik: Storby = Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger/Sandnes. Mindre by = alt fra små byer som Flekkefjord til større byer som Tromsø, Kristiansand og Drammen. Distrikt: alle andre kommuner.

På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen?

	Storby	By	Distrikt
Til og fra jobb/ skole/ studier	38 %	53 %	58 %
I løpet av arbeidsdagen	8 %	13 %	16 %

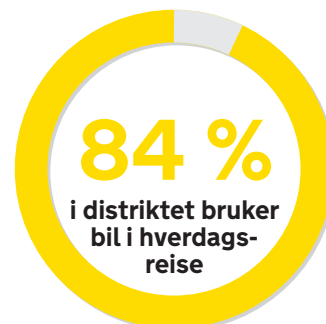
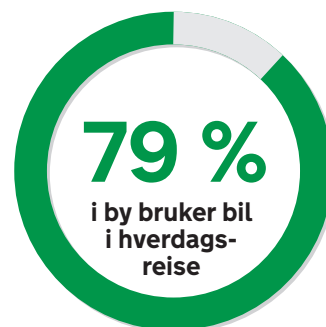
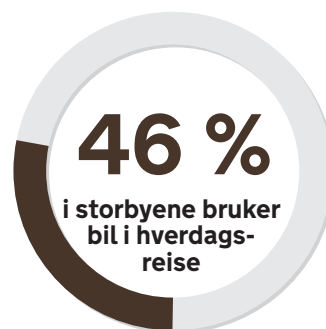
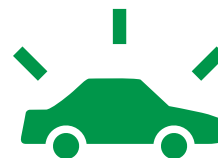
I distriktene er man mer avhengig av bilen for å komme seg til og fra jobb, og også i løpet av arbeidsdagen. Bilen er overlegen som transportmiddel på hverdagsreisen i distriktene, men også i de mindre byene brukes bilen hyppig. Det er kun i storbyene at kollektivtransporten brukes hyppigere enn bilen. Også det å bruke bena på de hverdagslige gjøremålene er mest vanlig i storbyene, hvor det gjerne er kortere avstander enn i distriktene. Sykkel er noe mer jevnt fordelt, men for elsykkel så er det hovedsakelig i byene at den kan erstatte andre fremkomstmidler.

Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?

	Storby	By	Distrikt
Bil	46 %	79 %	84 %
Kollektivtransport*	83 %	35 %	40 %
Sykkel**	22 %	17 %	15 %
Tilfots	50 %	35 %	29 %

*Buss, tog, trikk og bane slått sammen

**Sykkel og elsykkel slått sammen



Kunne elsykkel erstattet noen av transportmidlene du bruker på dine hverdagsreiser?

	Storby	By	Distrikt
Ja	47 %	43 %	32 %
Nei	47 %	51 %	62 %
Vet ikke	6 %	6 %	5 %

Hverdagsreisen

Selv om folk i distriktene har lengre hverdagsreiser enn folk i byene, bruker de likevel ikke mye mer tid på de daglige reisene sine. Dette tror vi henger sammen med at bilen er mest brukt i distriktene, mens i storbyene så brukes mer tidskrevende fremkomstmidler som gange og kollektivtransport.

Når du tenker på de hverdagsreisene du vanligvis foretar deg, omtrent hvor mange kilometer reiser du hver dag?

	Storby	By	Distrikt
0-10 km	43 %	35 %	24 %
11-20 km	22 %	24 %	20 %
21-30 km	15 %	13 %	13 %
31-45 km	12 %	13 %	15 %
46-60 km	4 %	6 %	13 %
61 km	4 %	10 %	15 %

Når du tenker på de hverdagsreisene du vanligvis foretar deg, omtrent hvor mange minutter er du på reise hver dag?

	Storby	By	Distrikt
0-20 min	23 %	32 %	28 %
21-45 min	38 %	41 %	34 %
45 min +	39 %	28 %	38 %

Prioriteringer

Jo lenger ut fra byene man kommer, jo viktigere er veiene. Spesielt vedlikehold av de veiene man allerede har, ønsker man at politikerne skal prioritere. Men også i distriktene står satsing på kollektivtransport høyest på ønskelisten, selv om dette scorer langt høyere i storbyene. Viljen til å bruke mer kollektivtransport er til stede også i distriktene, men nesten en fjerdedel av de som reiser til jobb eller studiested oppgir at det ville tatt dem over en time ekstra å gjøre dette.

Hvor mye kortere eller lengre tid vil det ta, sammenlignet med hvordan du reiser i dag, dersom du bare reiste kollektivt på din reise til jobb, studier eller skole?*

	Storby	By	Distrikt
Reiser kun kollektivt til jobb/studier allerede	34 %	10 %	13 %
0-30 min lengre enn i dag	14 %	13 %	9 %
31-59 min. lengre enn i dag	14 %	17 %	16 %
60 min. eller mer lengre enn i dag	10 %	15 %	23 %

Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikerne prioriterer?

	Storby	By	Distrikt
Satsing på kollektivtransport	74 %	59 %	59 %
Vedlikehold av eksisterende veier	36 %	45 %	52 %
Utbygging av nye veier	23 %	26 %	32 %

*Respondentene oppga antall minutter, gruppert i ettertidd



**Storby-
områder**

Reisevaner

Reisevanene er ganske ulike rundt om i landet, selv om folks behov for å komme seg rundt i hverdagen er det samme. Også mellom våre fem utvalgte storbyområder ser vi en del ulikheter. I dette kapitlet presenterer vi funn fra byområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Tromsø. Hovedvekten av intervjuene kommer fra selve bykommunen, men vi har også noen intervjuer fra omkringliggende pendlerkommuner med i utvalget¹. Disse storbyområdene må derfor ikke forveksles med «storbyer» i forrige kapittel.

Vi har det bra

Som ellers i landet, så ser vi at de aller fleste sier seg fornøyde med hverdagsreisen sin. Men selv om det store flertallet er fornøyde, så er det bare Trondheim og Stavanger som får godkjentstempel når det kommer til om byen er et bra sted å være trafikant.

Det er ingen av byområdene hvor flertallet mener at politikerne forstår hvilke utfordringer man har på sine hverdagsreiser. Tvert om så er det flest som mener at politikerne ikke forstår. Og interessant nok er det også flere som ikke vet, enn som er enige i påstanden.

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
--	------------	--------	-----------	-----------	--------

Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din?

Fornøyd	71%	74%	79%	78%	74%
Verken eller	22%	19%	18%	16%	21%
Misfornøyd	6%	5%	2%	4%	4%

(Byen) er en bra by å være trafikant i

Enig	33%	40%	58%	54%	36%
Uenig	50%	47%	29%	26%	55%
Vet ikke	17%	14%	12%	19%	8%

Politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine hverdagsreiser

Enig	25%	20%	18%	22%	15%
Uenig	47%	53%	55%	51%	58%
Vet ikke	27%	28%	36%	27%	26%

¹ Oslo= Oslo og alle kommunene i Akershus. Bergen = Bergen, Tysnes, Samnanger, Os, Austevoll, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland og Radøy. Trondheim = Trondheim, Ørland, Agdenes, Rissa, Bjugn, Orkdal, Melhus, Skaun, Klæbu, Malvik, Stjørdal og Leksvik. Stavanger =Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Sola, Randaberg, Finnøy og Rennesøy. Tromsø = Tromsø, Balsfjord, Lyngen, Storfjord og Karlsøy.

Osloområdet er Norgesmester i kollektivbruk

Bare 51 prosent i Norges mest befolkningsrike område, Oslo/Akershus, bruker vanligvis bilen på sine hverdags-reiser. De går (47 prosent), tar buss (45 prosent), trikk/bane (40 prosent) eller tog (23 prosent) i stedet. Befolkningen i Stavanger-området bruker mest bil (78 prosent) og minst

kollektivtransport (33 prosent) av alle byområdene. Tromsøområdet er bare et hestehode bak Stavangerområdet på bilbruk: 73 prosent oppgir at de bruker bil på sine hverdagsreiser. Men de er et tilsvarende hestehode foran jærbuene på kollektivbruk med 39 prosent.

Folk i Osloområdet er mest fornøyde med kollektivtilbudet, og folk i Stavangerområdet er minst fornøyde.

I alle byområdene er viljen til å bruke mer kollektivtransport høy, men tilbudet må oppleves bra nok. Av de som svarer at de ikke vil reise mer kollektivt, er hovedårsakene at det er like greit å gå eller sykle (34 prosent) og at bilen alltid gir mest fleksibilitet (29 prosent). For å bytte fra bil til kollektivtransport så er det høyere frekvens (41 prosent), kortere reisetid (38 prosent) og lavere pris (38 prosent) folk oppgir som viktige grunner.

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
--	------------	--------	-----------	-----------	--------

Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Bil	51 %	73 %	66 %	78 %	73 %
Kollektivtransport*	108 %	60 %	54 %	33 %	39 %
Sykel**	15 %	8 %	29 %	24 %	16 %
Tilfots	47 %	36 %	45 %	35 %	38 %
MC/moped	2 %	2 %	3 %	3 %	2 %
Båt/ferge	1 %	5 %	1 %	3 %	3 %

Kollektivtilbudet i (byen) er bra

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Enig	80 %	48 %	58 %	39 %	51 %
Uenig	14 %	36 %	31 %	42 %	39 %
Vet ikke	4 %	14 %	11 %	18 %	10 %

Kunne du tenkt deg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet ble bedre?

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Enig	67 %	59 %	61 %	58 %	67 %
Uenig	22 %	26 %	26 %	27 %	20 %
Vet ikke	11 %	15 %	13 %	15 %	12 %

*Alle kollektive transportmidler slått sammen (buss, tog, trikk, bane)

** Sykel og elsykel slått sammen

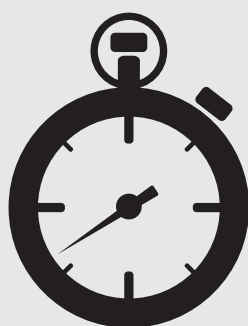


Sykkel

Når det kommer til sykkelbruk, må Oslo-området se seg grundig slått av både trønderne og jærbuene. I Trondheimsområdet oppgir hele 29 prosent at de jevnlig bruker sykkel eller elsykkel på sine hverdagsreiser, og på Nord-Jæren sier nesten en fjerdedel det samme (24 prosent). I Bergensområdet er det bare 8 prosent som sykler. Tromsø-området er like foran Oslo/Akershus med 16 mot 15 prosent sykkelbruk. Befolkningen i Trondheimsområdet er også de som oppfatter det som tryggest å sykle, tett etterfulgt av Stavanger. På dette spørsmålet ligger Bergensområdet dårligst an.

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Oppfatter du det som trygt å sykle i (byen)?					
Ja	29 %	22%	55 %	48 %	36 %
Nei	45 %	55 %	23 %	27 %	50 %
Vet ikke	26 %	22 %	22 %	25 %	13 %





Tidsbruken henger sammen med transportmiddelvalget

I forrige kapittel så vi at det er forskjell i hvor mye tid befolkningen bruker på sine hverdagsreiser. Vi ser også forskjeller i tidsbruk når vi sammenligner de fem utvalgte byområdene. I Osloområdet, hvor kollektiv- og gange er høy, er også tidsbruken høyest. I Stavangerområdet, hvor bilbruken er høy, er også tidsbruken lavest. Dette til tross for at folk i Osloområdet ikke har lengre reiser enn befolkningen i de andre byområdene.

Spørsmål: Når du tenker på de hverdagsreisene du vanligvis foretar deg, omtrent hvor mange minutter er du på reise hver dag?

	OSLO/A.HUS	BERGEN	TRONDHEIM	STAVANGER	TROMSØ
0 – 30 min	38 %	45 %	50 %	52 %	50 %
31 – 60 min	34 %	38 %	26 %	36 %	39 %
61 + min	37 %	16 %	14 %	13 %	11 %

Spørsmål: Når du tenker på de hverdagsreisene du vanligvis foretar deg, omtrent hvor mange kilometer reiser du hver dag?

	OSLO/A.HUS	BERGEN	TRONDHEIM	STAVANGER	TROMSØ
0 – 10 km	34 %	32 %	42 %	35 %	39 %
11 – 20 km	16 %	20 %	25 %	20 %	26 %
21 – 30 km	12 %	18 %	15 %	20 %	12 %
31 – 45 km	15 %	16 %	7 %	14 %	9 %
46 – 60 km	12 %	8 %	5 %	7 %	9 %
61 – 90 km	12 %	6 %	7 %	5 %	5 %

Aksept for bompenger varierer

Det er store forskjeller mellom byområdene i folks holdninger til bompenger. Det er også forskjell på hvorvidt folk aksepterer bompengene som finansiering av veibygging eller bypakker. Det må påpekes at siden forrige trafikantbarometer, vinteren 2017, har det skjedd til dels store endringer i bompengene innkrevningen rundt byene. I Oslo-, Stavanger- og Bergensområdet har trafikantene opplevd en eller flere restriksjoner som takstøkning, miljødifferensiering, rushtidsavgift eller flere bomsnitt. Vi tror dette har sammenheng med de endringene vi ser i årets trafikantbarometer sammenlignet med 2017-barometeret. Samtidig har debatten om bompengene eskalert, både lokalt og nasjonalt.

Bompenger blir i dag brukt på to ting: strekningsvise utbygginger av veinettet og «bypakker» i byene, hvor det inngår tiltak knyttet til vei, kollektivtrafikk og gang/sykkelvei. I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger finansierer disse typene utbygginger.

Spørsmål: Er det greit med bompenger for å finansiere veibygging?

	OSLO/A.HUS		BERGEN		TRONDHEIM		STAVANGER		TROMSØ	
	2019	2017	2019	2017	2019	2017	2019	2017	2019	2017
Svært stor / stor grad	64 %	57 %	52 %	61 %	51 %	62 %	37 %	56 %	43 %	47 %
Verken eller	13 %	25 %	19 %	19 %	24 %	20 %	19 %	21 %	18 %	22 %
Svært liten / liten grad	22 %	14 %	24 %	17 %	21 %	14 %	42 %	17 %	34 %	26 %
Vet ikke	1 %	3 %	4 %	2 %	3 %	5 %	2 %	5 %	4 %	5 %

Spørsmål: Er det greit med bompenger for å finansiere bypakker?

	OSLO/A.HUS		BERGEN		TRONDHEIM		STAVANGER		TROMSØ	
	2019	2017	2019	2017	2019	2017	2019	2017	2019	2017
Svært stor / stor grad	45 %	44 %	30 %	44 %	40 %	44 %	22 %	34 %	29 %	35 %
Verken eller	18 %	26 %	22 %	25 %	24 %	25 %	19 %	30 %	19 %	26 %
Svært liten / liten grad	28 %	22 %	40 %	27 %	26 %	23 %	52 %	26 %	40 %	31 %
Vet ikke	7 %	8 %	7 %	4 %	7 %	8 %	4 %	9 %	9 %	8 %

Det kan synes som det er en viss forståelse i byområdene for å regulere biltrafikken, men da må det være et godt transportalternativ tilgjengelig. Og selv om de fleste mener at biltrafikken kan reguleres, så er det en del motstand mot rushtidsavgift som metode for reguleringen.

Spørsmål: Bør det være rushtidsavgift i bomringene? *

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Nei, man må finne andre måter å regulere trafikken på	35 %	37 %	37 %	51 %	40 %
Ja, hvis det finnes et godt alternativt transporttilbud	36 %	32 %	33 %	24 %	31 %
Ja, det er en effektiv måte å regulere trafikken på	17 %	16 %	15 %	9 %	13 %
Nei, det er ikke nødvendig med regulering av trafikken	5 %	9 %	4 %	12 %	7 %
Vet ikke	7 %	6 %	10 %	3 %	8 %

*Hele spørsmålet lød: Noen byer bruker rushtidsavgift for å regulere biltrafikken bort fra de tidene på døgnet hvor det er mest press på veinettet. Bør det være køprising / rushtidsavgift i bomringene i Norge?

Kjennskap til bypakkene

Vi ser også at det varierer fra område til område hvilken kjennskap befolkningen har til sine respektive bypakker. Trondheim- og Stavangerområdet peker seg klart ut med høy kjennskap.

Spørsmål: I hvilken grad har du kjennskap til bypakke? **

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
God kjennskap	5 %	4 %	18 %	21 %	7 %
Noe kjennskap	35 %	31 %	63 %	53 %	29 %
Har hørt begrepet, men vet egentlig ikke hva det er	38 %	38 %	15 %	23 %	27 %
Har aldri hørt om	19 %	24 %	1 %	1 %	35 %
Vet ikke	2 %	3 %	3 %	1 %	2 %

**Hvert byområde fikk en hjelpetekst tilpasset sin respektive bypakke. Eksempel Trondheim: «Miljøpakken for transport i Trondheim» er et samarbeid mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen som skal gi bedre hovedvegnett, bedre kollektivtilbud og bedre forhold for de som går og sykler.

Stavanger har elbil, Tromsø har dieselbil og Oslo «har ikke bil»

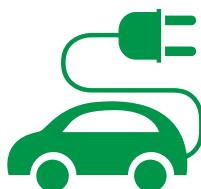
Osloområdet skiller seg ut fra de andre byområdene ved at hele 30 prosent ikke disponerer bil. Stavangerområdet rapporterer høyest elbileierskap, men ønsket om elbil er høyt i alle byområdene unntatt Tromsø. Det er også mange som stiller seg avventende, men ikke negative til tanken på elbil.

Spørsmål: Eier/disponerer du bil/motorvogn?*

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Ja, dieselbil	34 %	37 %	45 %	45 %	55 %
Ja, bensinbil	29 %	36 %	28 %	39 %	31 %
Ja, elbil	10 %	17 %	12 %	19 %	4 %
Ja, hybridbil	7 %	9 %	8 %	9 %	4 %
Ja, ladbar huybrid (diesel eller bensin)	3 %	5 %	5 %	4 %	4 %
Nei, disponerer ikke bil	30 %	15 %	18 %	8 %	15 %

*Hydrogen- og gassbiler er tatt ut av oversikten, da svært få respondenter svarte dette.

Spørsmål: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil



	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Enig	45 %	41 %	39 %	45 %	27 %
Verken eller	30 %	28 %	30 %	28 %	33 %
Uenig	16 %	19 %	16 %	18 %	29 %
Vet ikke	9 %	12 %	13 %	8 %	11 %

Bilen er først og fremst et nyttig hjelpemiddel i byområdene. Godt under halvparten (38 prosent) bruker bil jevnlig til og fra jobb eller studier. Derimot brukes den oftest til å handle (72 prosent), til fritidsaktiviteter (49 prosent), til og fra hytte, landsted eller båt (48 prosent) og på ferie (42 prosent). Det er bare i Trondheim og Stavanger at befolkningen ikke oppfatter biltrafikken som et problem. I alle byområdene er det et flertall som ønsker flere bilfrie soner, mens det er motstand mot å fjerne gateparkering i sentrum. Det er sterk støtte til beboerparkeringsordninger.

Biltrafikken i (byen) er et problem

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Enig	60 %	50 %	29 %	36 %	51 %
Uenig	29 %	36 %	51 %	47 %	38 %
Vet ikke	10 %	13 %	19 %	15 %	9 %

Det bør være flere bilfrie soner (eks. gågater og torg) i byen

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Enig	55 %	59 %	45 %	46 %	49 %
Uenig	31 %	30 %	40 %	36 %	37 %
Vet ikke	13 %	12 %	13 %	16 %	12 %

Parkeringsplasser i boligområder bør reserveres de som bor der

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Enig	72 %	72 %	70 %	71 %	73 %
Uenig	17 %	19 %	18 %	21 %	15 %
Vet ikke	11 %	8 %	11 %	16 %	12 %

Det er greit å fjerne gateparkering i sentrum

	Oslo/A.hus	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Enig	38 %	38 %	24 %	30 %	25 %
Uenig	54 %	53 %	64 %	57 %	66 %
Vet ikke	10 %	8 %	10 %	11 %	8 %

Om undersøkelsen

I tillegg til funnene presentert i denne rapporten kan dataene brytes ned og analyseres på flere måter.

Vi ser at det er skillelinjer som går på inntekt og livsfaser, og vi kan se på folks reisemåter og prioriteringer ned i den enkelte region og den enkelte storby, og får innblikk ikke bare i hvordan folk reiser, men hvorfor de reiser som de gjør.

Har du spørsmål til bruk av funnene eller ønsker mer innsikt i tallene?

Fagkontakt: Line L. Osfoss / Kathinka Thilert

Mediekontakt: Ingunn Handagard

Undersøkelsesdesign

NAFs trafikantbarometer er gjennomført i samarbeid med Kantar TNS som en kvantitativ spørreundersøkelse. Datainnsamlingen har foregått via et web-basert spørreskjema for å sikre en strukturert datainnsamling.

Representativitet

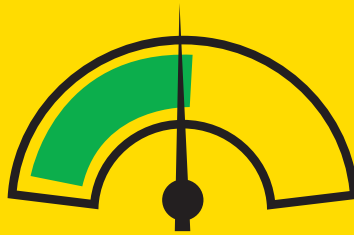
Feltperioden for undersøkelsen var i perioden januar til februar 2019. Den landsrepresentative delen av undersøkelsen består av 1000 respondenter. I tillegg er det gjennomført en regional supplering av respondentene slik at resultatene er representative også for Norge inndelt i ti regioner, og for utvalgte storbyer (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tromsø). Totalt har 3975 personer svart på undersøkelsen.

Målgruppen for undersøkelsen var hele befolkningen over 18 år. For å kartlegge eventuelle utvalgs-skjevheter har vi sammenlignet kjønns-, alders-, og bostedssammensetning blant de som har besvart undersøkelsen med befolkningsstatistikk. Resultatene fra undersøkelsen er derfor vektet på alder og kjønn, i tillegg til geografi for de landsrepresentative analysene.

Etiske hensyn

Respondentene er vilkårlig trukket fra Kantar TNS webpanel bestående av rundt 50 000 respondenter. Webpanelet er en prekruttert gruppe på personer over 15 år som er villige til å delta i markedsundersøkelser. Utvelgelsen av deltagerne til undersøkelsen foregikk som et rent tilfeldig utvalg.

Anonymiteten til deltagerne i undersøkelsen er ivaretatt fra Kantar TNS sin side. NAF har ikke fått tilgang til data som kan avsløre den enkelte deltagers demografi. NAF har kun mottatt analyser og ferdig utarbeidede statistikkfiler for respondentene som helhet, hvor nedbrytninger kun er gjort på grupper som kjønn, alder, geografi og partitilhørighet.



Grafisk design: NAF Markedsavd. / Lena Akopian.

Foto: Colourbox, 123rf.com, June Tryggvason, Roland Magnusson, Yngve Olsen Sæbbe.

Trykk: Rolf Ottesen. Opplag: 400 eks.

NAF Norges Automobil-Forbund

Skippergata 4, Postboks 9343

Grønland, 0135 Oslo

naf.no