



Trafikanten har ordet

Hver dag reiser mer enn to og en halv million nordmenn til og fra jobb, skole, barnehage og butikken. Måten vi tar denne reisen på er stadig mer variert. Folk bruker selvfølgelig bilen, men den kombineres ofte med kollektivtransport på de faste reisene, eller sykkel og gange for de korte turene. De som kan ta kollektivtransport uten store forsinkelser og som opplever at den gir fleksibilitet, gjør gjerne det. For resten av befolkningen er bilen fortsatt en helt nødvendig brikke i det puslespillet hverdagsreisen er.

Vi i NAF sier at «Din sak er vår sak». Våre medlemmer er en halv million trafikanter som bruker

både bil, kollektivtransport og sykkel i hverdagen. Derfor er det viktig for oss å kartlegge hvordan norske trafikanter opplever sin hverdagsreise, og hvordan de ser for seg årene som kommer. Dette er tredje gangen NAF spør trafikantene hva de ønsker for sin hverdagsreise, og hver gang har vi opplevd å få god og nyttig lærdom.

Når samferdselsprosjekt planlegges og politiske prioriteringer gjøres, er ofte økonomi og system i fokus. NAF vil rette fokuset mot brukerne slik at deres behov blir det styrende når fremtidens transportsystemer skal bygges. Ingen vet bedre enn trafikantene hvor skoen trykker.

Norsk trafikantbarometer bidrar til ny innsikt og til en annerledes debatt om samferdsel i Norge. Vi har i år spurt folk hvordan avgiftspolitikken skal innrettes, hva de ønsker at skal prioriteres innen samferdselspolitikken og hvordan de ser for seg fremtiden med blant annet selvkjørende biler. Trafikantene må med om vi skal få til en langsiktig og bærekraftig transportpolitikk.

Trafikantbarometeret 2017 bygger på den tredje landsomfattende trafikantundersøkelsen til NAF. Undersøkelsen ble gjennomført av TNS Gallup for NAF fra mars til juni 2017.

September 2017

Stig Skjøstad



Innhold

Start

Trafikantene har ordet	3
Innholdsfortegnelse	5

Dagens situasjon

Hovedfunn	7
Bruk av transportmidler	8
Usikkerhet preger folks holdninger	12
Selvkjørende biler	13
Holdninger til elbiler	14

Politiske prioriteringer

Dette vil vi ha.....	17
Bedre kollektivtilbud	18
Sykkel og el-sykkel	24
Bruk av bilen	26
Fremtidig avgiftspolitikkk	28

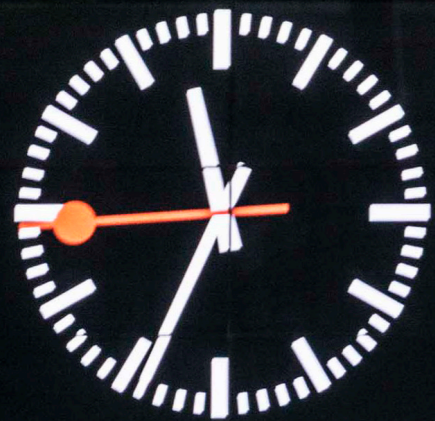
Storby, by og bygd - er det noen forskjell?	31
---	----

Storbyutfordringer

Storbyområdene	35
Oslo-området	40
Bergensområdet	42
Stavangerområdet.....	44
Trondheimområdet	46
Tromsøområdet	48

Metode

Undersøkellesdesign	51
Utvalg	52



BANE NOR

Ankomst Arrivals 11:34

Ankomst Arrival	Tog fra Train From	Spor Track	Førvæntet Expected
11:11	Dramnnen	11	11:30
11:19	Oslo Lufthavn	2	11:35
11:21	Skien	12	11:31
11:28	Gjøvik	17	11:39
11:31	Dramnnen	6	Innstilt
11:32	Oslo Lufthavn	2	
11:33	Stabekk	9	Innstilt
11:36	Eidsvoll	5	
11:37	Dramnnen	13	
11:39	Spikkestad	9	
11:39	Lillestrøm	7	11:50
11:39	Oslo Lufthavn	14	11:48
	Dramnnen	11	
		8	

Dagens situasjon

Hovedfunn:

Det er viktig for NAF å se hva som avgjør folks valg av transportmiddel og hvilke tiltak som må gjennomføres for å få til en endring. Hovedfunnene fra årets befolkningsundersøkelse kan kort oppsummeres slik:

- Folk vil at politikerne skal prioritere kollektivtransport og vedlikehold av eksisterende veier. Dette er samme prioritering som i både 2013 og 2015.
- For å bedre trafikksikkerheten til myke trafikanter mener respondenter over hele landet at det er flere gang- og sykkelveier og flere fortau som skal til.
- Det er høy vilje hos befolkningen til å betale for miljøtiltak gjennom for eksempel avgiftsdifferensiering.
- Bilen er fortsatt en viktig brikke i flertallets hverdagsreiser, og det er handling og andre ærend den blir brukt mest til.
- Flertallet mener at el-sykkel kan erstatte bilen i noen av deres hverdagsreiser.

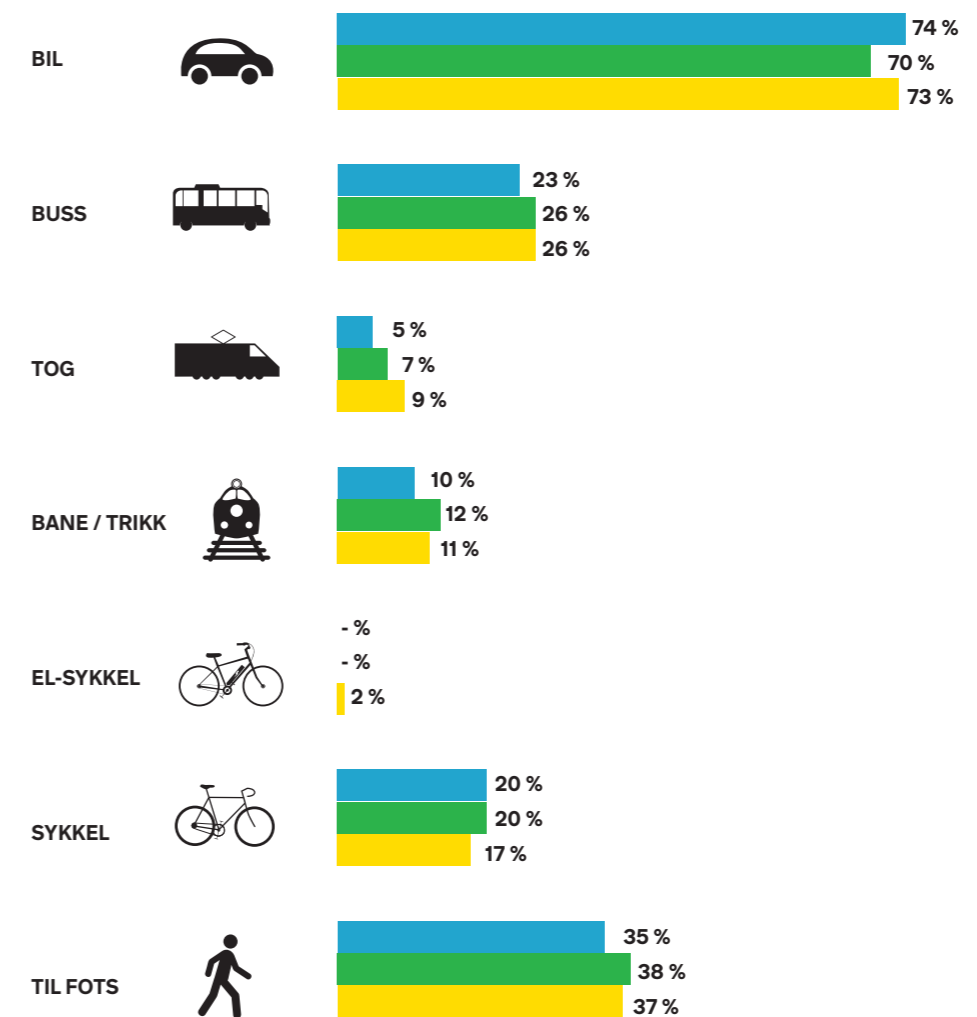


Bruk av transportmidler 2017

Som tidligere har NAF i sin undersøkelse spurt folk om deres bruk av ulike transportmidler. Denne undersøkelsen viser, som foregående år, at folk flest er multi-brukere av transportsystemet vårt. De kjører bil til en innfartsparkering, tar kanskje toget deler av veien og går det siste stykket til jobb. Folk tar bussen på søndag for å gå på kino, sykler til postkontoret og tar bilen når de skal gjøre unna ukeshandelen. Hvordan folk reiser er

ikke sort-hvitt, folk er ikke enten bilister eller syklister og bruken av de ulike transportmidlene henger sammen med befolkningstetthet. Transportpolitikken må ta dette inn over seg og legge til rette for den reelt varierte hverdagsreisen til folk. Bilen er og kommer i overskuelig fremtid til å forbli en viktig del av hverdagslogistikken til folk, men god transportpolitikk kan hjelpe oss med å vri stadig mer av hvordan vi reiser til grønnere alternativ.

Hvordan reiser folk?



Vi ba respondentene i undersøkelsen om å oppgi alle transportmidler de vanligvis bruker på sin hverdagsreise. 73 prosent oppga bil, som fremdeles er det klart mest brukte transportmiddelet. Folk reiser mer variert hvert år – og bil er bare en bit i puslespillet. Andelen som bruker ett eller flere kollektive transportmidler er fortsatt økende. Buss er fortsatt det mest brukte kollektive transportmiddelet, mens tog har hatt en betydelig vekst.

I de fleste storbyene viser undersøkelsen i år en liten oppgang i antallet som oppgir at de benytter kollektive transportmidler, sammenlignet med NAFs undersøkelse i 2015. Buss er det mest brukte kollektive transportmiddelet, med en svarprosent på 26. Det er den samme andelen som bruker buss som i 2015 og litt flere enn i 2013.

Bilandel



Med unntak av Stavanger og Tromsø er det betydelig mindre bruk av bil i de største byene enn i landet for øvrig. Det er svært høy bruk av kollektivtransport i byene. Oslo-området er i en særstilling med svært lav bilbruk og høy kollektivbruk.



Kollektivbruk i storbyene

I både Oslo, Trondheim og Tromsø er det i tillegg mange som tar beina fatt. Ingen slår Stavanger på sykkel- og el-sykkkelbruk, hvor 27 prosent oppgir sykkel som ett av transportmidlene de bruker på sine hverdagsreiser.



Bruk av sykkel



Andel til fots



Det er store regionale forskjeller i transportmiddelbruk. Hedmark og Oppland (88 prosent) tett fulgt av Østfold (86 prosent) er de fylkene i landet hvor flest kjører bilen i løpet

av en vanlig hverdagsreise. Oslo og Akershus er de fylkene hvor færrest kjører som en del av hverdagsreisen, også når de ses under ett. 37 prosent oppgir at de går til fots i

løpet av en vanlig hverdagsreise, og at gange ofte kombineres med andre transportmidler. 17 prosent oppgir at de benytter sykkel.



Usikkerhet preger folks holdninger

Uansett hvilket tidsperspektiv man opererer med vet man en ting; vi kommer fortsatt til å ha behov for å komme oss rundt. Samfunnet og trafikantene står i en brytningstid med økt oppmerksomhet rundt klimaproblemet, nye transportteknologier og nye regler og incentiver for å få folk til å forandre adferd.

I trafikantbarometeret 2017 har vi spurt folk om hva de tenker om fremtiden. Spørsmålene har gått på temaer som nye løsninger, bileierskap, autonomi, veiprising, tro på bilprodusentene etc. Det som kommer tydelig frem er at det er mye usikkerhet. De spørsmålene vi også stilte i 2015 får i år mer positive svar, men det er fortsatt klare tendenser mot at folk svarer «vet ikke» og «usikker».

Selvkjørende biler

Selvkjørende biler og busser preger nyhetsbildet, men folk føler seg ikke helt trygge på denne teknologien og dens konsekvenser ennå. Uansett hvilke spørsmål vi stiller rundt autonomi, svarer en ikke ubetydelig stor andel at de rett og slett ikke vet. Det største skillet i holdninger til, og

følt kunnskap om selvkjørende biler og deres konsekvenser er mellom aldersgruppene. Gjennomgående er de yngste, det vil si gruppen under 30, mest positive til selvkjørende biler, og minst usikre på deres konsekvenser. Det motsatte gjelder for den eldste gruppen, de over 60.

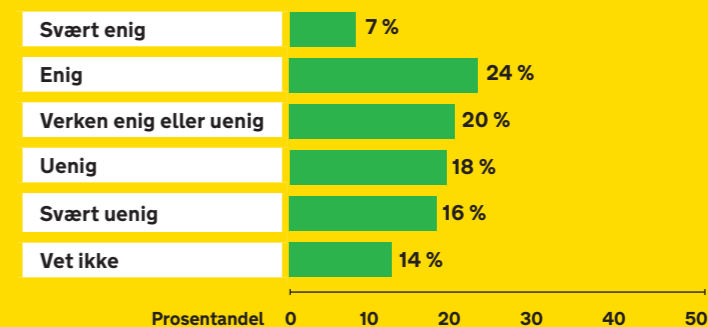
Denne gruppen er gjennomgående minst positive, og også mest usikre. Dette betyr at i enkelte tilfeller er de yngste både mer negative og mer positive til konsekvensene av selvkjørende biler – fordi færre av dem er usikre.

31%

kunne tenke seg å kjøre i selvkjørende biler.



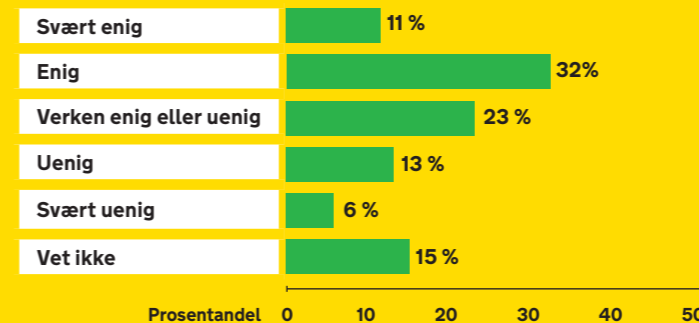
Spørsmål: Jeg kan tenke meg å reise i selvkjørende biler/busser



Spørsmål: Jeg er bekymret for personvernet med selvkjørende biler

43%

er bekymret for personvernet

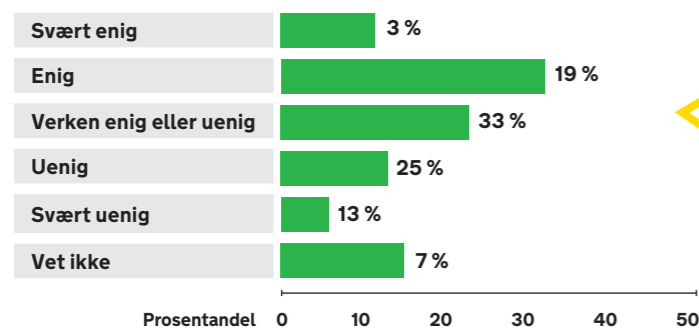


Er det mulig å skille tillit til bilbransjens utslippstall og det om elbil mer?

Det er en politisk målsetting at alle nye biler solgt fra og med 2025 skal være nullutslippsbiler. I det aller vesentligste betyr dette at det kun skal selges rene elbiler. Når man vet at folk kjører en bil i nesten 19 år, betyr klimamålene at det er interessant å se hva forbrukerne tenker om deres neste bilkjøp. Er det slik at folk flest har innstilt seg på at deres neste bil er en elbil?

Mange har ikke gjort seg opp en mening om dette, og hele 29 prosent er «verken enig eller uenig» i at deres neste bil skal være en elbil, mens 11 prosent sier de ikke vet. Det er kun 28 prosent som oppgir at de er helt sikre på at deres neste bil går på strøm.

Det er lav grad av tillit til bilbransjens egne tall for bilens utslipp av klimagasser



Spørsmål: Jeg stoler på bilbransjens tall for bilenes utslipp av klimagasser

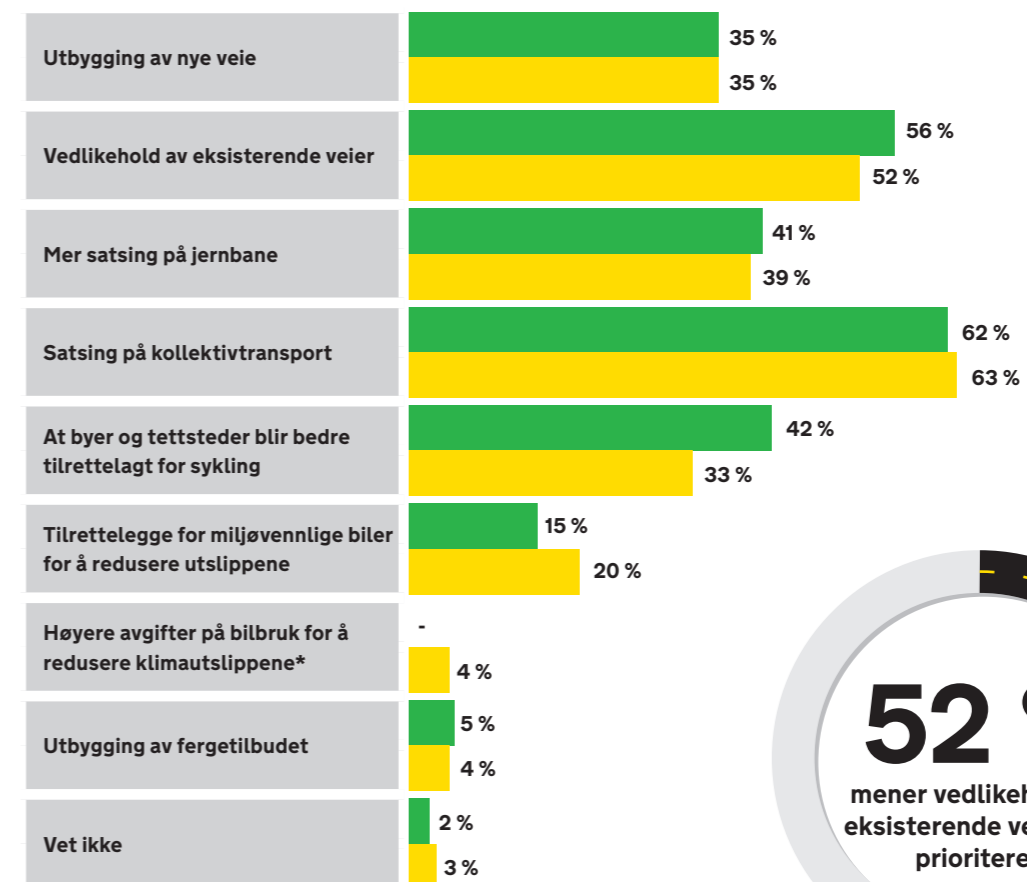


Politiske prioriteringer

Dette vil vi ha

Vi spurte befolkningen om hvilke samferdselstiltak de synes politikerne burde prioritere. Svarene viser at folk ønsker et bedre kollektiv- og togtilbud og god tilrettelegging for syklister. Trafikantene er også mer opptatt av å ta vare på de eksisterende veiene enn å bygge nye. Tendensen er lik som i 2015, men folk prioriterer kollektivutbygging og miljøvennlige biler enda sterkere enn før.*

Spørsmål: Av de følgende ulike tiltakene hva mener du er viktigst at politikere prioriterer?



*tallene må behandles med forsiktighet da ikke alle svaralternativer samsvarte i 2015 og 2017



Mange ønsker å reise kollektivt

I 2015 svarte 59 prosent at de kunne tenke seg å reise kollektivt dersom tilbudet ble bedre. Dette var en kraftig oppgang fra 2013, da 49 prosent svarte det samme. I 2017 er det 61 prosent som kunne tenke seg å reise mer kollektivt, som er en ytterligere oppgang.

Dersom vi bryter ned svarene på bil-trafikanter, svarte 57 prosent i 2015 at de gjerne ville ta mer kollektivtransport. Trenden er enda tydeligere i 2017, hvor hele 59 av de som eier diesel og bensinbil og 63 prosent av elbileierne kunne tenke seg å reise mer kollektivt

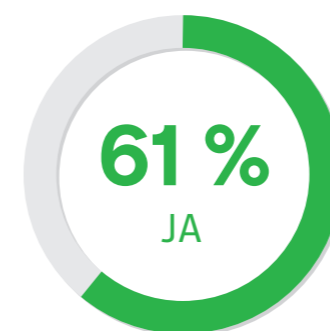
om tilbudet ble bedre. Resultatene viser et stort potensiale og en vilje blant trafikantene til å endre sine reisevaner.

Spørsmål: Kunne du tenke deg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet ble bedre?

Bedre kollektivtilbud

NAFs undersøkelse viser i 2017 - som i 2015 - at økt satsing på kollektivtransport bør være den viktigste prioriteringen for politikerne i tiden fremover. Dette gjelder hele Norge 63 prosent ønsker seg dette

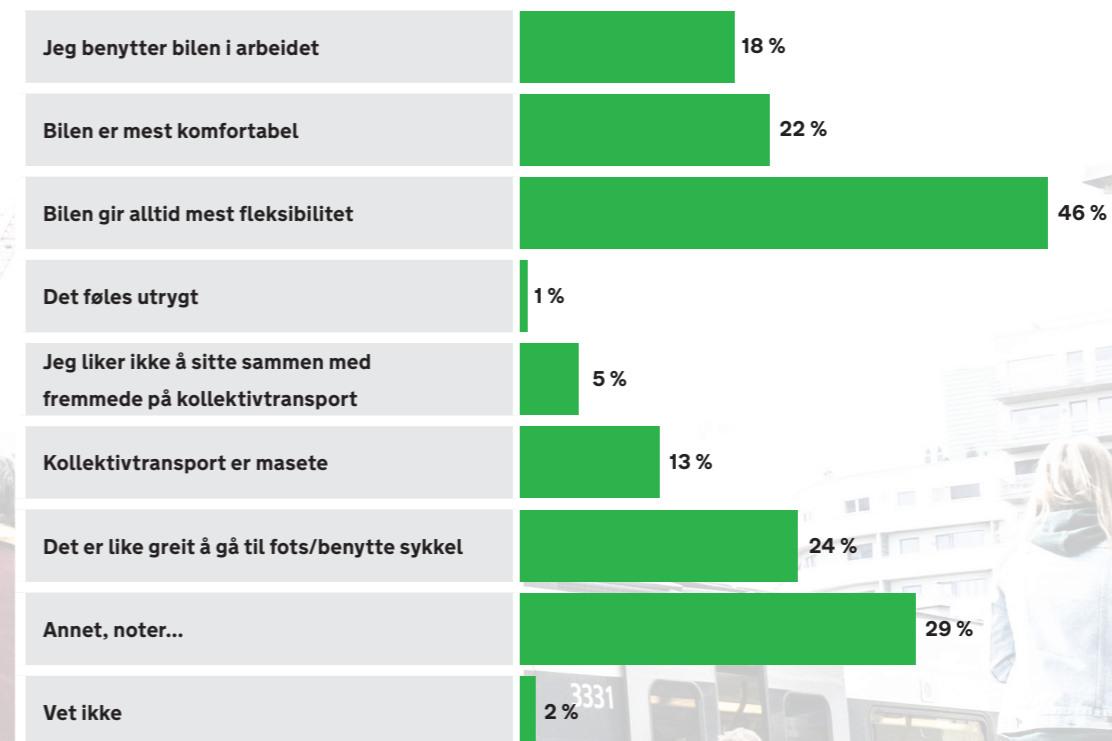
på landsbasis. I Oslo, Bergen og Trondheim er prosentandelen enda høyere. Det tilsvarende tallet for 2015 var 62 prosent. Populariteten til kollektivtransport holder seg altså godt.



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



Spørsmål: Hvorfor ville du ikke reist mer kollektivt dersom tilbudet ble bedre?



Hva skal til for at biltrafikanterne skal bytte fra bil til kollektivtransport?

Det handler om at kollektivtransport må fungere i folk sine liv. Det ser vi tydelig i svarene også – det handler om frekvens på avganger, tilgjengelighet og total reisetid. Lavere priser spiller også inn. Men hele 24 prosent mener at tilbudet der de bor uansett er så dårlig at de ikke kan bytte, selv om det forbedres.

Så mange som 36 prosent av dem som bor i distriktene mener tilbudet er for dårlig til at de kan tenke seg å bytte, selv med en forbedring av tilbudet. Kortere reisetid, og økt hyppighet dominerer som faktorer som får enda flere over på kollektiv i byene. Bergen er den byen hvor flest (47 prosent) oppgir at kortere

reisetid er en avgjørende faktor for at de skal ta mer kollektivtransport. Stavanger følger hakk i hæl (44 prosent). I Tromsø er lavere priser det som er mest populært (47 prosent), mens det i Oslo handler om høyere frekvens.

Vi spurte også dem som svarte «nei» om hvorfor de ikke ville gå over til kollektive transportmidler. Nesten halvparten mener at bilen alltid vil være mest fleksibel, som samsvarer godt med hvor mange som oppgir at frekvens og kort reisetid er det som skal til for å få dem til å reise kollektivt. Folk setter altså pris på å kunne få unna hverdagsreisene når de har behov for det.



Økt tidsbruk ved å reise kollektivt

Reisetiden har stor betydning for folks valg mellom bil og kollektivtransport. Over 57 prosent av biltrafikanterne oppgir at reisetiden ville økt om de skulle byttet til å kun bruke kollektivtransport til jobb. Av disse oppgir hele 48 prosent av respondentene at deres reisetid ville økt med mer enn 45 minutter. Bare 2 prosent av biltrafikanterne svarer at reisetiden ville blitt kortere. Den økte tidsbruken er for mange en årsak til at de ikke lar bilen stå til fordel for kollektivtransport.





Sykkel og el-sykkel

Det er et politisk vedtatt mål at trafikkveksten i byene skal tas kun ved hjelp av kollektivtransport, sykkel og gange. Sykkelen er for mange et effektivt og fleksibelt transportmiddel som fungerer godt på kortere strekninger. Siden forrige trafikantbarometer ble publisert, i 2015, har også el-sykkelen gjort sitt tydelige inntog i det norske samferdselslandskapet. Den utvider bruksområdene og rekkevidden ved å la deg sykle

lengre og ha mer last uten at det nødvendigvis krever mer energi. Tilrettelegging for økt sykkelbruk kommer alle trafikanter til gode. Hvis flere tar sykkelen til og fra sine daglige gjøremål får vi bedre luftkvalitet, store helsegevinster, samt bedre fremkommelighet og plass for kollektivtransport og de som er avhengige av å kjøre bil.

På landsbasis mener 33 prosent av respondentene at politikerne bør satse på bedre tilrettelegging for syklister i byer og tettsteder. Været er en av de andre grunnene til at sykkelen velges bort som transportmiddel. 45 prosent oppgir dette som en ulempe, etterfulgt av det at man blir svett og må dusje som oppgis av 40 prosent av respondentene. «Det er for langt å sykle» er tredje viktigste ulempe,

nevnt av 35 prosent.

26 prosent av respondentene sier sykling virker utrygt eller lite trafiksikkert, men dette tallet er noe lavere blant de som faktisk bruker sykkelen i hverdagsreisen sin – her svarer 23 prosent det samme. Trygghetsfølelsen kan nok tenkes å være tett knyttet til manglende tilrettelegging for sykkel. Det er stor forskjell på de

enkelte byområdene på hvor trygt man oppfatter det å sykle. Trondheimsområdet kommer suverent best ut, mens Oslo by ligger klart dårligst an. Verdt å merke seg er også at over halvparten av trafikantene i Stavangerområdet oppfatter det som trygt å sykle der. De synes altså mer fornøyd med sykkeltilretteleggingen enn med kollektivtilbudet.



Fordeler og ulemper ved sykling

De som sykler setter generelt større pris på sykkelens effektivitet, fleksibilitet og den gode følelsen man får ved å benytte dette transportmiddelet enn andre. Men for alle er det helseeffekten som dominerer når man blir bedt om å trekke frem fordelene ved å skulle sykle til jobb. 9 prosent av sykkelistene på landsbasis trekker frem at de verdsetter å suse forbi bilkø når det stamper som verst, og 11 prosent av el-sykkelistene. Miljøvennligheten til sykkelen fremheves av 54 prosent av sykkelistene. Det er noen ulemper ved sykling også, og trygghetsfølelsen til andre trafikanter varierer noe. En tredjedel oppgir at «mange syklister på veiene gjør at jeg føler meg utrygg» - men dette stiger til over halvparten når man bare spør bilistene.

El-sykkel – den neste transportrevolusjonen?

Selv i distriktene mener 32 prosent at el-sykkelen kan erstatte noen av transportmidlene som man i dag bruker på sine hverdagsreiser. I mer tettbygde strøk er tallene enda høyere. 43 prosent i bystrøk og 47 prosent i storbystrøk mener at el-sykkel kan ta noe av det daglige transportarbeidet. El-sykkel har helt klart potensiale for å løse en del av problemene vi har både med trengsel og forurensing rundt i landet.

Når vi vet at 31 prosent av de som bor i distriktene har under 10 km reiselengde hver dag, og ytterligere 18 prosent av disse har mellom 11 – 20 km totalt i reiselengde (tur/retur), er det klart at her er et uforløst potensiale.

Hvis el-sykkelen skal kunne ta noen betydelig andel av det transportarbeidet som ellers gjøres med bil, må man også tenke på tilrettelegging mer som om den

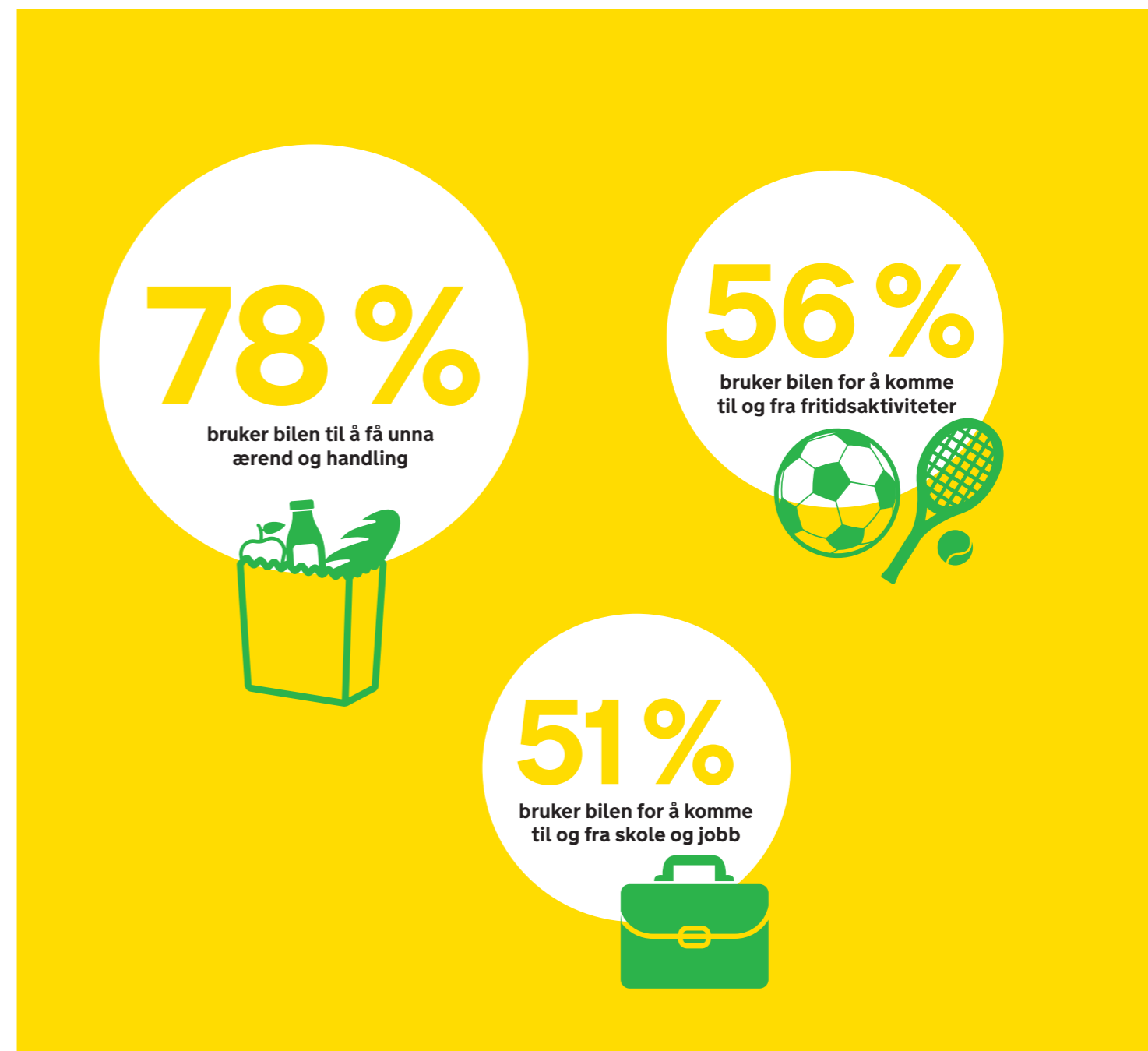
var en bil. 55 prosent i distriktet mener at et av de viktigste tiltakene for å bedre trafiksikkerheten for gående og syklende er å få bygd flere egne gang- og sykkeltraseer, 34 prosent mener flere fortau må til. Dette er tiltak som bidrar til å skille trafikantgruppene fra hverandre og som vil gi både sykkelistene og el-sykkelistene definerte områder å være trafikanter på, slik bilen har.



Bruk av bilen

Bilen er fortsatt en viktig brikke i puslespillet som utgjør folk sin hverdagsreise. Hele 85 prosent av alle respondenter oppgir at de eier eller disponerer en personbil – av varierende type og teknologi. 73 prosent av alle respondenter bruker bilen i sin hverdagsreise,

men blant bileierne øker dette til 8 av 10. Likevel bruker også bileiere flere forskjellige typer transportmidler i løpet av en dag – mange av dem er multibrukere av transportsystemet og benytter også buss eller tar beina fatt for å komme dit de skal.



Det er et mindretall av bileierne som bruker bilen til å dra på biltur eller råde – som er den typen kjøring vi kan anse som unødvendig i hverdagen, om enn gledesfylt. Folk bruker bilen til å få hverdagslogistikken til å gå opp – 78 prosent bruker den til å få unna ærend og handling, 56 prosent bruker den for å komme til og fra

fritidsaktiviteter og 51 prosent bruker den for å komme til og fra skole og jobb. Bilen er altså et nyttekjøretøy for de aller fleste.

Når vi ber respondentene oppgi de største fordelene de ser med bilbruk er fleksibilitet og uavhengighet det som oftest trekkes frem – med evnen til å frakte varer på en god

tredjeplass. Dette er fordeler det kan være krevende å oppnå med bruk av kollektive transportmidler – spesielt utenfor de store byene. Folk anser kostnaden ved å holde bil, vanskeligheten med å finne parkering og miljøaspektet som de største ulempene ved bilhold og bilbruk.



Fremtidig avgiftspolitik

Skal det differensieres?

Det å kjøre bil har kostnader både for den enkelte bilist og for samfunnet for øvrig. Denne gangen har NAF spurt folk hva de mener om disse kostnadene og avgiftene og hvordan de mener at de skal utformes i fremtiden. Det finnes mange som argumenterer for å gjøre avgiftene mer basert på faktorer som hvor mye bilen har av utslipp eller hvilken tid på døgnet man kjører.

Et stort flertall oppgir at de er enige i at det bør være lavest avgifter på bilene som slipper ut minst. Det er kun 9 prosent av de spurte som oppgir at de er uenige eller svært uenige i den typen avgiftsdifferensiering. Flertallet er også enige i at vrakpanten bør heves for de mest forurensende bilene.

Når det kommer til selve bruken av bilene er det store flertallet, 71 prosent med på at det bør koste mer å kjøre en bil som forurenser mye enn en som forurenser lite. 51 prosent er enige i at det bør koste mindre å kjøre bil i distriktene enn i byene – men det er få som er aktivt mot det. Den typen differensiering som har minst popularitet i befolkningen er køprising. Det vil si at det skal koste mer å bruke bilen når det er kø på veiene. Her er det kun en drøy tredjedel som er enige. Dette kan ha sammenheng med at det er svært få i undersøkelsen som oppgir at de står i tidkrevende kø daglig. Hele 90 prosent av oppgir at de står i kø mindre enn 10 minutter hver dag.

Veipricing

I undersøkelsen spurte vi folk om de synes intelligent veipricing kunne være en god løsning i stedet for dagens bruksrelaterede avgifter. Intelligent veipricing kan erstatte dagens bilrelaterede avgifter ved at hvor du kjører og hva bilen slipper ut avgjør prisen på turen. Teknologien skal gjøre dette mulig på en ikke-sporbar, trygg måte. Med bilrelaterede avgifter menes bompenger, drivstoffavgift, årsavgift etc. En stor andel mener intelligent veipricing kan erstatte dagens

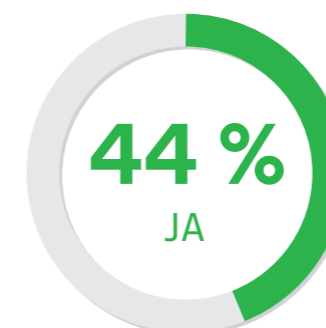
løsning, men hele 33 prosent har ikke en mening om saken. Dette kan ha sammenheng med at ideen er ny for mange.


Det er et sentralt poeng at det å være usikker på veipricing, ikke er det samme som å stille seg tvilende til alle typer avgiftsdifferensiering. Om vi ser på hva de som svarer «vet ikke» om veipricing har ment om de andre avgiftsspørsmålene ser vi at hele 62 prosent sier at de er svært enig eller enig i at «det bør koste

mer å kjøre en bil som slipper ut mye, enn en som slipper ut lite». 50 prosent av dem er enige i at «det bør koste mindre å kjøre bil i distriktene enn i byene».

Veipricing er betydelig mer populært hos dem som også synes miljødifferensiering, rushtidsavgift og køprising er gode virkemidler – enn hos gjennomsnittet i befolkningen.

Spørsmål: Synes du at intelligent veipricing kan være en god løsning i stedet for dagens bilrelaterede avgifter?





**Storby, by
og bygd – er
det noen
forskjell?**

En ting som står som tydelig for mange er at i overgangen til et mer bærekraftig transportsystem er det store forskjeller på hvilke løsninger som fungerer hvor.



Enhver langsiktig løsning må jo fortsatt ta hensyn til folk sin mobilitet og behov for å komme seg rundt. Finnes det tydelige geografiske forskjeller i trafikantbarometeret 2017? Vi ser at på noen spørsmål så har det stor betydning for utslaget om respondenten er bosatt i en av de fire største byene våre, i en mellomstor by, eller på landsbygden. Tromsø er inkludert blant de mellomstore byene.

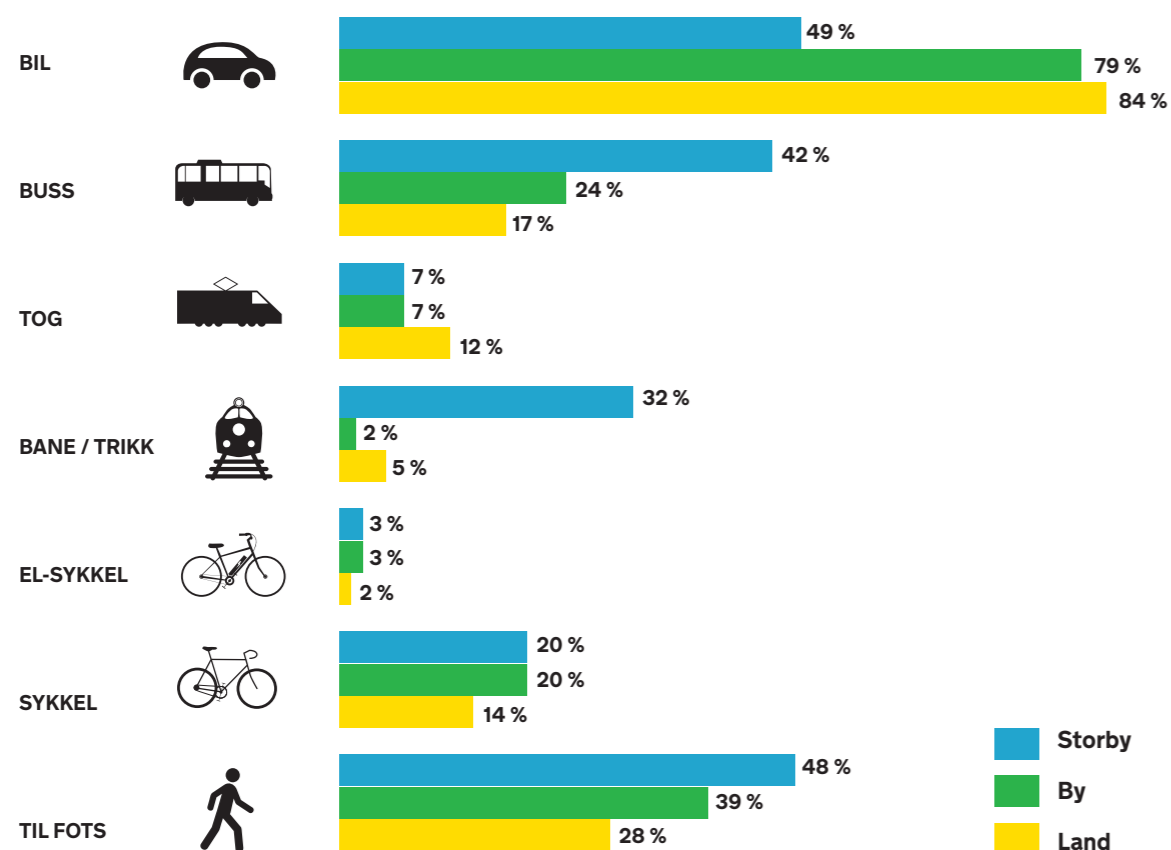
Hverdagsreisen varierer gjennom landet

Det første tydelige tegnet på at hverdagsreisen fungerer annerledes på landet, kommer når vi ser på transportmiddelfordelingen brutt ned på geografi. Mens det på landet er hele 84 prosent av respondentene som oppgir at de regelmessig bruker bil i forbindelse med sine hverdagsreiser, faller dette helt ned til 49 prosent i storbyene. Dette korresponderer med det vi vet om at det er dramatisk lavere bileierskap i storbyene, hvor 29 prosent ikke eier eller disponerer bil, enn på landet hvor det tilsvarende tallet er 7 prosent.

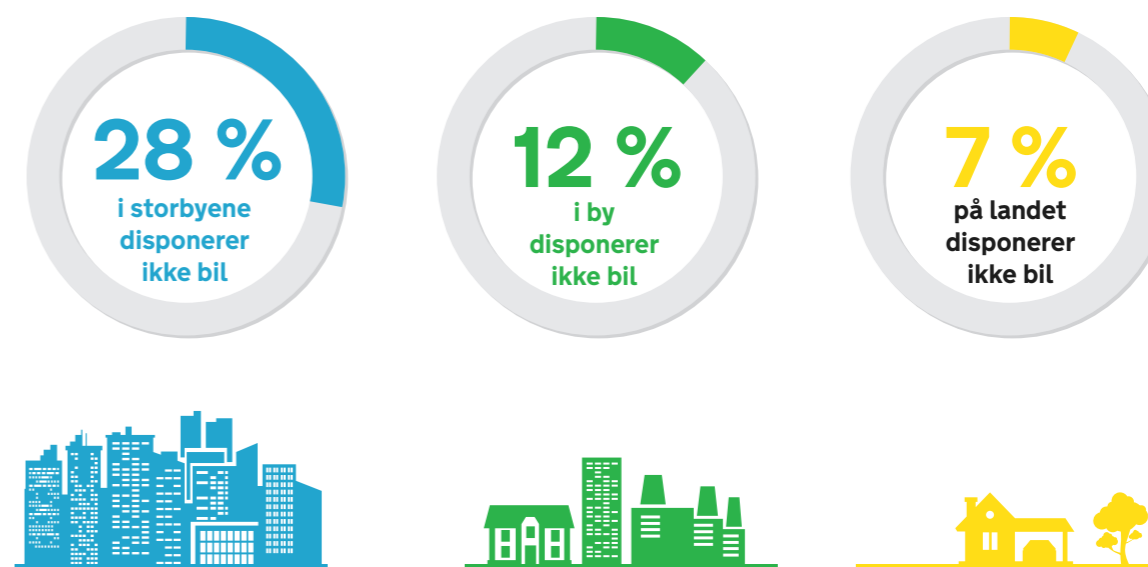
Bruken av kollektive transportmidler øker tilsvarende dess mer urbant bosatt respondentene er. For det er ikke slik at alle opplever at det å bruke kollektive transportmidler på regelmessig basis er et reelt valg de kan ta. Når vi spør folk hva som skal til for at de bytter fra bil til kollektivtransport for å komme seg på jobb, skole og andre hverdagsreiser, svarer kun 4 prosent i storbyene «ikke relevant, det finnes ikke noe godt kollektivtilbud der jeg bor», mens 18 prosent i de mellomstorebyene og hele 36 prosent på landet

svarer det samme. Det er også noen flere på landet (12 prosent) som oppgir at de må bruke bilen i arbeidet enn i byene (10 prosent). De på landet er, ikke overraskende, mer positive til at det skal være billigere å kjøre bil på landet enn i byen enn det byboerne er. Dette kan henge sammen med manges opplevelse av at det ikke er en mulighet å bruke kollektive transportmidler. Kun 1 prosent av respondentene på landet mener det hadde tatt dem kortere tid enn i dag om de skulle bruke kollektivtransport til jobb eller skole, dette tallet er riktignok svært lavt i byene også. 59 prosent av de på landet mener det ville tatt lengre tid enn i dag, og av disse ville det store flertallet fått mer enn 45 minutter ekstra reisetid i løpet av en dag.

Folk på landet bruker regelmessig bilen mer til alle reisemål enn folk i byen – med unntak av at de bruker den mindre til ting som å kjøre på biltur og komme seg til hytten. Bilen er først og fremst et nyttekjøretøy, spesielt for de som bo i spredtbygde strøk.



Spørsmål: Eier/disponerer du bil/ motorvogn?



Fremtiden ser forskjellig ut fra Valdres enn fra Oslo

Det er større villighet til å anerkjenne at klimagass-utslippene fra persontransport er et problem, jo mer tettbygd strøk man bor i. I storbyene er 65 prosent enig i dette, i byområdene ligger andelen på 59 prosent mens på landet kun 53 prosent. Likevel er det viktig å merke seg at uansett geografisk lokasjon, mener flertallet at klimagassutslippene er et problem. Noe av det samme ser vi igjen når

vi spør folk om å forholde seg til uttalelsen: «Jeg vil at min neste bil skal være en elbil» her er det en høyere prosentandel som er uenige på landet enn det som er enige – mens det i storbyene er flere som er enige og enn som er uenige. Elbil har altså fortsatt mye større markeds potensial i byene enn på landet, også når vi ber folk se fremover til neste bilkjøp.

Når det kommer til selvkjørende biler og busser er skepsisen større på landet enn i storbyene, kun 26 prosent av de på landet kunne tenke seg å reise i en selvkjørende bil – mot 40 prosent i storbyene og 28 prosent i de mellomstore byene.








Storby- områdene

Reisevaner¹

Med unntak av Stavanger- og Tromsøområdet er det markant mindre bruk av bil og mer bruk av kollektiv i de største byene enn for landet for øvrig. Oslo-området er i en særstilling med svært lav bilbruk og svært høy kollektivbruk. Merk at respondentene skulle krysse av på alle transportmidler de vanligvis bruker. Trafikantene i Oslo-området

er i stor grad multibrukere av transportsystemet, og avhengig av flere ulike transportmidler i løpet av sin reisehverdag. Denne tendensen har økt i alle byer fra 2015 til 2017. Det er en klar indikasjon på at folk i stadig større grad bytter fra f.eks. buss til bane eller fra tog til buss for å komme seg fra a til b.

El-sykkelen har gjort sitt inntog og virker til å ta sin naturlige, økende plass i trafikkbildet. Merk at el-sykkelen ikke var en svarmulighet i tidligere undersøkelser, men den økende interessen for transportmiddelet gjør at den sannsynligvis har vokst relativt mye de siste to årene.

	BIL	BUSS	TOG	BANE/TRIKK	EL-SYKKEL	SYKKEL	TIL FOTS
							
Oslo	2015 53 %	2015 41 %	2015 16 %	2015 36 %	2015 - %	2015 19 %	2015 44 %
	2017 53 %	2017 38 %	2017 19 %	2017 38 %	2017 2 %	2017 18 %	2017 43 %
Bergen	2015 66 %	2015 36 %	2015 2 %	2015 14 %	2015 - %	2015 10 %	2015 38 %
	2017 63 %	2017 41 %	2017 3 %	2017 16 %	2017 2 %	2017 11 %	2017 37 %
Trondheim	2015 64 %	2015 34 %	2015 3 %	2015 3 %	2015 - %	2015 24 %	2015 40 %
	2017 59 %	2017 41 %	2017 4 %	2017 2 %	2017 3 %	2017 20 %	2017 48 %
Stavanger	2015 78 %	2015 20 %	2015 4 %	2015 1 %	2015 - %	2015 20 %	2015 31 %
	2017 78 %	2017 26 %	2017 7 %	2017 1 %	2017 5 %	2017 22 %	2017 34 %
Tromsø	2015 71 %	2015 36 %	2015 - %	2015 - %	2015 - %	2015 21 %	2015 40 %
	2017 74 %	2017 39 %	2017 - %	2017 1 %	2017 2 %	2017 19 %	2017 44 %
Landsgjennomsnitt	2015 70 %	2015 26 %	2015 7 %	2015 12 %	2015 - %	2015 20 %	2015 38 %
	2017 73 %	2017 26 %	2017 9 %	2017 11 %	2017 2 %	2017 17 %	2017 37 %

¹ Oslo = Oslo og alle kommunene i Akershus fylke.

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 = Sandnes, Stavanger, Klepp, Time, Sola, Randaberg, Finnøy og Rennesøy.

Tromsø = Tromsø, Balsfjord, Lyngen, Storfjord og Karlsøy.



Tidsbruk i hverdagen

Hvor lang tid de forskjellige måtene å reise på tar, har ofte avgjørende betydning for både transportmiddelvalg og mer langvarige valg som valg av bosted. Kan vi se noen betydelig forskjell i reisetid mellom de store byene – og mellom byene og gjennomsnittet for resten av landet?

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

	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø	Landsgj.snitt
0 – 10 min	10	14	10	9	12	12
11 – 20 min	13	17	14	13	15	17
21 – 30 min	15	16	23	19	21	19
31 – 45 min	14	14	17	19	18	14
46 – 60 min	17	18	20	20	18	17
61 – 90 min	15	11	10	11	9	10
Over 90 min	16	11	7	9	7	12

Merk at dette er total reisetid på en dag, så om en respondent bare reiser til og fra jobb i løpet av en dag, så er reisetiden en vei halvparten av dette. Vi ser at de i Stavangerområdet har den klart største andelen av folk med veldig kort reisetid, og i Oslo-området har den største andelen av folk med lang reisetid, over 45 minutter hver dag.

Bruk av bompenger

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 og gang/sykkelvei. Vi har spurt respondentene hva de mener om bruk av bompenger til henholdsvis ren veitbygging, og om denne typen «pakker» med tiltak. Flertallet, 53 prosent, er enige i at bompenger kan brukes for å finansiere veistrekninger.

Spørsmål: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger finansierer veibygging?

	Base	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Svært stor grad	18 %	21 %	24 %	21 %	19 %	13 %
Stor grad	35 %	36 %	37 %	41 %	37 %	34 %
Verken stor eller liten grad	23 %	25 %	19 %	20 %	21 %	22 %
Liten grad	12 %	9 %	11 %	7 %	9 %	11 %
Svært liten grad	9 %	5 %	6 %	7 %	8 %	15 %
Vet ikke	4 %	3 %	2 %	5 %	5 %	5 %

Spørsmål: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger finansierer bypakker?

	Base	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Svært stor grad	9 %	12 %	11 %	9 %	7 %	7 %
Stor grad	28 %	32 %	33 %	35 %	27 %	28 %
Verken stor eller liten grad	27 %	26 %	25 %	25 %	30 %	26 %
Liten grad	16 %	13 %	16 %	12 %	14 %	15 %
Svært liten grad	12 %	9 %	11 %	11 %	12 %	16 %
Vet ikke	8 %	8 %	4 %	8 %	9 %	8 %

Når det kommer til å bruke bompenger for å finansiere bypakker, er støtten på 37 prosent på landsbasis. Kan det tenkes at folk stiller seg forskjellig til bypakker om de bor i en by? Vi ser at støtten stiger til 47 prosent i storbyene (definert som Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim) mens støtten i de mellomstore og mindre byene våre og i distriktene ligger rundt det nasjonale snittet. De som nyter godt av og betaler for bypakken er altså mer positive til å bruke bompenger på denne måten enn andre som kanskje møter problemstillingen på en mer teoretisk måte. Bypakker er relativt populært i Oslo, Bergen og Trondheim - men litt mindre populært i Stavanger og Tromsø.

Rundt byene brukes bompenger til å finansiere helhetlige bypakker med investeringer i kollektiv-, vei-, og sykkeltiltak. Noen steder brukes også bompenger til å krevne inn miljøavgifter, kjent som miljødifferensiering. I tillegg åpnes det for at kjøring

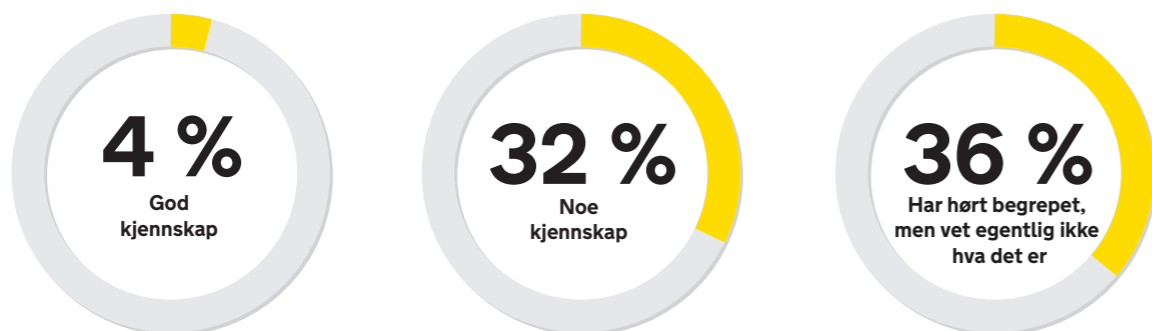
brukes til å regulere trafikken. Vi spurte folk i hvilken grad de mener at tidsdifferensierte bompenger er en god måte å regulere trafikken. Det er kun 5 prosent som oppgir at trafikken ikke trenger regulering i det hele tatt - men deretter er respondentene delt. 40 prosent mener at regulering trengs men at man må finne andre måter å regulere trafikken på. Kun 11 prosent svarer uforbeholdent at det er en god måte å regulere trafikken, mens ytterligere 32 prosent kan være med på det om det finnes et godt alternativt transporttilbud.

Rundt de 5 største byene er det vedtatt eller snakk om å få på plass bypakker gjennom bymiljøavtaler eller byvekstavtaler. Dette er store prosjekter som de fleste innbyggere i en by kommer til å kjenne på kroppen på ett eller annet vis. NAF har spurt respondentene i hvilken grad de har kjennskap til sin lokale pakke. Vi ser at kjennskapen varierer fra by til by, og at Trondheim ligger soleklart øverst.

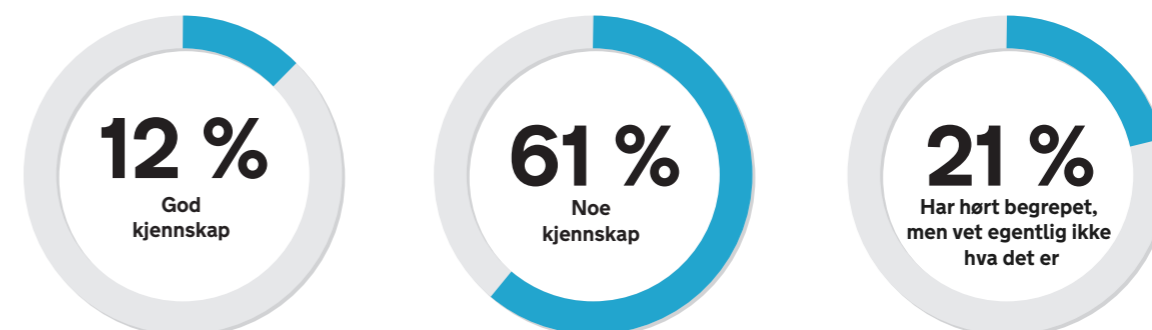
Oslopakke 3:



Bergensprogrammet:



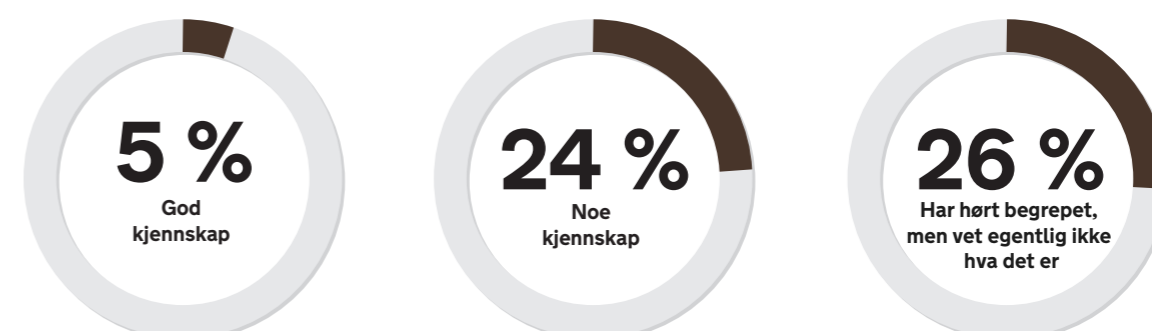
Miljøpakken (Trondheim):



Bypakke Nord-Jæren:



Tenk Tromsø:

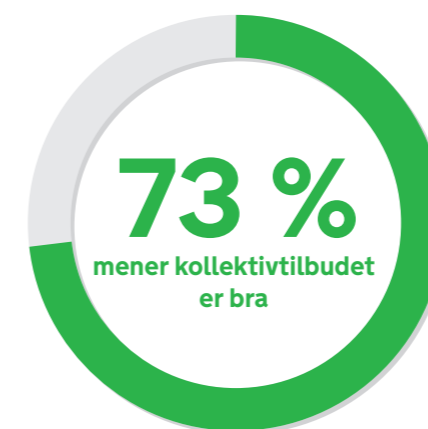




Oslo-området

Oslo og Stor-Oslo bærer preg av at det er store forskjeller i hvordan folk oppfatter forholdene for trafikanter. Trafikantene i Stor-Oslo sier seg godt fornøyde med hverdagsreisen sin. Hele 27 prosent sier at de er «svært fornøyd», og 49 prosent til mener de er «fornøyd». Det betyr at nærmere 8 av 10 kan sies å være er fornøyde med hverdagsreisen sin. Dette tallet er på linje med det nasjonale gjennomsnittet. Bare 43 prosent av trafikantene i Oslo by mener at Oslo

er en bra by å være trafikant. Dette er en av de laveste andelen av alle de norske storbyene. Likevel synes 73 prosent at kollektivtilbudet er bra, som er den høyeste andelen av byene. Det er færre i Oslo som eier bil enn det som er vanlig i resten av landet, men bileierskapet er fortsatt på samme nivå som i Bergen og Trondheim hvor nærmere en av fire ikke disponerer privatbil. Det er lavere tall for bileierskap enn det som rapporteres i Stavanger og Tromsø.



71 prosent mener at biltrafikken i Oslo er et problem som er det høyeste tallet av alle byene. Dette er en mulig forklaring på hvorfor det er så stor forskjell mellom antallet som er fornøyd med kollektivtilbudet, og det antallet som mener Oslo er en god by å være trafikant i på generell basis.

Andelen som bruker sykkel i Oslo er på linje med det nasjonale gjennomsnittet og ligger på 18 prosent. Sykkelbruk i Oslo fremstår ikke som helt uproblematisk, kun 23 prosent oppfatter det som trygt å sykle i Oslo. Sett fra et litt annet perspektiv sier 44 prosent av respondentene seg enige i at mange sykklister på veiene får dem til å føle seg utrygge.

Likevel er det langt færre som peker på sykklister som et problem enn de som mener biltrafikken er problematisk. Det er et mulig tegn på at samspillet mellom disse to trafikantgruppene er problematisk.

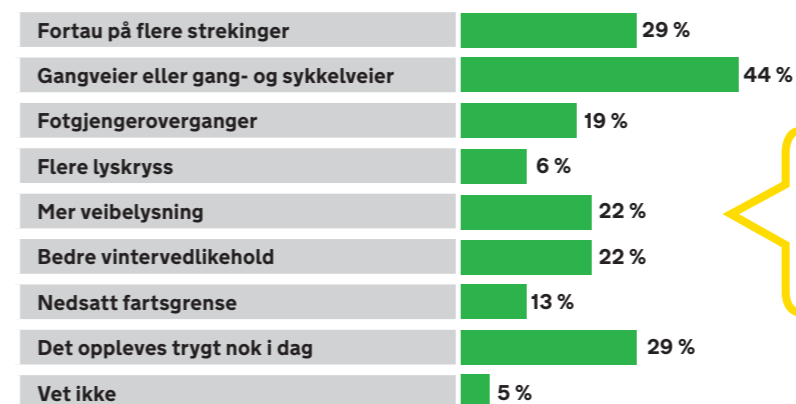
Ved spørsmål om hvilke tiltak som ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor, svarer 29 prosent fortau på flere strekninger og 44 prosent gangveier eller sykkelveier. Respondentene kunne velge tre prioriteringer fra en lengre liste. Men når en såpass stor andel av respondentene fremhever tiltak som skiller mye trafikanter fra bilene er det tydelig at det er et savn. Kun 29 prosent av folk i Stor-Oslo mener det er trygt nok som det er i dag, men det må bemerkes

at dette ligger over det nasjonale gjennomsnittet som er på 26 prosent.

En måte å redusere mengden bilister i selve bysentrumet hadde vært økt tilrettelegging for og bruk av innfartsparkeringer. 28 prosent av Stor-Oslos bilister anser det som sannsynlig at de hadde brukt dette tilbudet om det ble bedre tilrettelagt for – dette tallet inkluderer riktignok de som bor i selve Oslo og ikke bare de som bor utenfor Oslo og kjører inn.

Totalt sett bærer altså Oslotrafikken preg av noe polariserte meninger, med lav bilbruk og god kollektivtrafikk – men relativt store følte trafikale utfordringer i byen.

Oslo



Spørsmål: Hvilke tiltak ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor?



Bergensområdet

Trafikantene i Bergensområdet er fornøyde med hverdagsreisen sin. Hele 30 prosent som oppgir at de er svært fornøyde, sammen med 48 prosent som oppgir at de er fornøyde. Det betyr at nærmere 8 av 10 er fornøyde med hverdagsreisen sin. Dette tallet er på linje med det nasjonale gjennomsnittet, og litt høyere enn i Oslo.

Men selv om bergenserene er fornøyde med

hverdagsreisen sin så mener bare 39 prosent av trafikantene i Bergen mener at Bergen er en bra by å være trafikant i. Dette er den laveste andelen av alle de norske storbyene. 49 prosent synes at kollektivtilbudet er bra, noe som er det nest laveste av de norske byene. Det er færre i Bergen som eier bil enn i resten av landet, men bileierskapet er fortsatt på samme nivå som i Oslo og Trondheim - 1 av 4 disponerer ikke privatbil.



64 prosent av de spurte mener at biltrafikken i Bergen er et problem. Denne andelen er midt på treet om man sammenligner Bergen med de andre byene.

Andelen som bruker sykkel i Bergen er lavest av alle byene. Sykkelbruk i Bergen fremstår likevel som mindre problematisk enn i Oslo. 30 prosent av syklister oppfatter det som trygt å sykle i Bergen samtidig som 32 prosent av alle spurte respondenter er enige i at mange syklistene på veiene får dem til å føle seg utrygge.

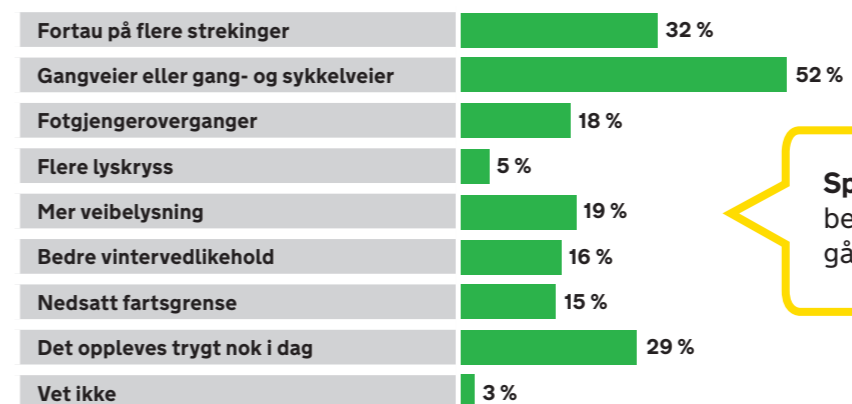
Likevel er det langt færre som peker på syklistene som et problem enn de som mener biltrafikken er problematisk. Det er et tegn på at samspillet mellom disse to trafikantformene er problematisk.

Ved spørsmål om hvilke tiltak som ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor, svarer 32 prosent fortau på flere strekninger og 52 prosent gangveier eller sykkelveier. Respondentene kunne oppgi tre prioriteringer. Når en såpass stor andel av respondentene fremhever tiltak som skiller mye trafikanter fra bilene er det tydelig at det er et savn.

29 prosent av respondentene i Bergen mener det er trygt nok som det er i dag.

En måte å redusere mengden bilister i selve bysentrumet hadde vært økt tilrettelegging for og bruk av innfartsparkeringer. 40 prosent av Bergensområdets bilister anser det som sannsynlig at de hadde brukt dette tilbudet om det ble bedre tilrettelagt for – dette tallet inkluderer riktignok de som bor i selve Bergen sentrum og ikke bare de som bor i omlandet og kjører inn. Det er imidlertid det høyeste tallet av noen av byene.

Bergen



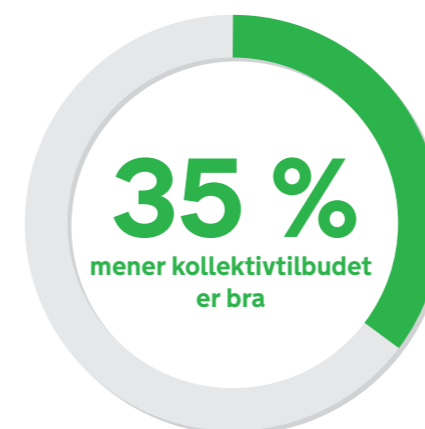
Spørsmål: Hvilke tiltak ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor?



Stavangerområdet

Trafikantene i Stavangerområdet er i gjennomsnitt fornøyde med hverdagsreisen sin. Dette ser vi av de 28 prosentene som oppgir at de er svært fornøyde, sammen med 48 prosent som oppgir at de er fornøyde. Det betyr at nærmere 8 av 10 er fornøyde med hverdagsreisen sin. Dette tallet er på linje med det nasjonale gjennomsnittet. 54 prosent av trafikantene i Stavangerområdet mener

at Stavanger er en bra by å være trafikant i. Dette er betydelig høyere enn både Oslo og Tromsø. Likevel synes bare 36 prosent at kollektivtilbudet er bra, noe som er den laveste andelen av byene. Det er like mange i Stavanger som eier bil som i resten av landet. Nivået ligger altså høyere enn det til for eksempel Bergen.



69 prosent mener at biltrafikken i Stavanger er et problem. Dette er på linje med de andre byene. Andelen som bruker sykkel i Stavanger er 2 prosent over landsgjennomsnittet med 19 prosent. Sykkelbruk i Stavanger fremstår som mindre problematisk enn i mange andre byer, 49 prosent oppfatter det som trygt å sykle i Stavanger – i Oslo mener kun 23 prosent det samme. Samtidig er 38 prosent enige i at mange syklistene på veiene får dem til å føle seg utrygge.

Likevel er det langt færre som peker på syklistene som et problem enn de som mener biltrafikken

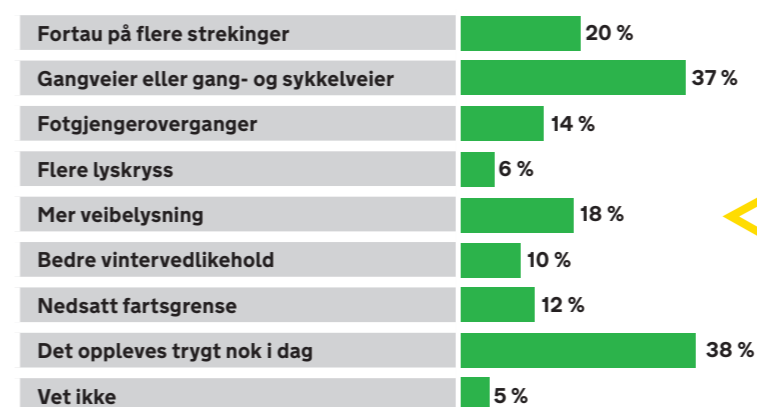
er problematisk. Det er hele 59 prosent som mener. Det er et tegn på at samspillet mellom disse to trafikantformene er problematisk.

Ved spørsmål om hvilke tiltak som ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor, svarer 20 prosent fortau på flere strekninger og 37 prosent gangveier eller sykkelveier. Respondentene kunne oppgi tre prioriteringer fra en lengre liste. Når en såpass stor andel av respondentene fremhever tiltak som skiller mye trafikanter fra bilene er det tydelig at det er et savn. Likevel er det færre i Stavanger som fremhever dette enn i de andre

byene - og hele 38 prosent av folk i Stavanger mener det er trygt nok som det er i dag. Dette er det høyeste tallet for noen av byene diskutert.

En måte å redusere mengden bilister i selve bysentrum hadde vært økt tilrettelegging for og bruk av innfartsparkeringer. 27 prosent av Stavangerområdetets bilister anser det som sannsynlig at de hadde brukt dette tilbudet om det ble bedre tilrettelagt for. Dette tallet inkluderer riktignok de som bor i selve Stavanger sentrum og ikke bare de som bor i omlandet og kjører inn.

Stavanger



Spørsmål: Hvilke tiltak ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor?

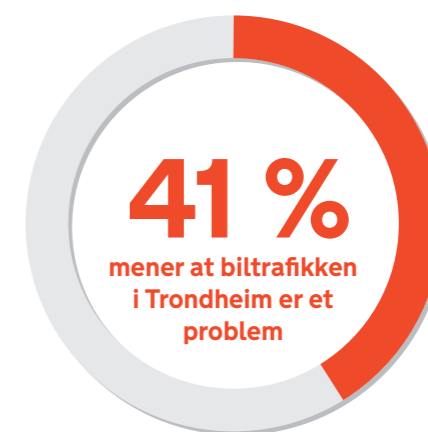
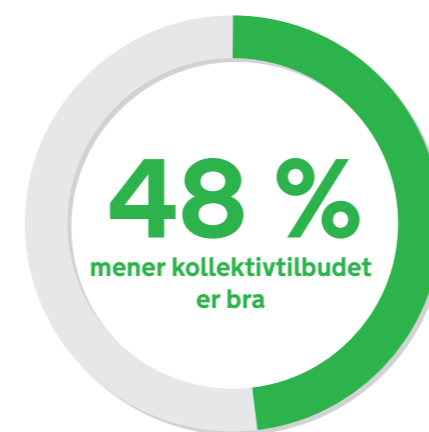


Foto: Roland Magnusson

Trondheimsområdet

Trafikantene i Trondheimsområdet er i gjennomsnitt godt fornøyde med hverdagsreisen sin. Hele 30 prosent som oppgir at de er svært fornøyde, sammen med 46 prosent som oppgir at de er fornøyde. Det betyr at nærmere 8 av 10 er fornøyde med hverdagsreisen sin. Dette tallet er på linje med det nasjonale gjennomsnittet.

Bare 43 prosent av trafikantene i Trondheim mener riktignok at Trondheim er en bra by å være trafikant. Dette er på linje med Oslo men ganske lavt på listen over de norske storbyene. 48 prosent av respondentene mener at kollektivtilbudet er bra. Det er færre i Trondheim som eier bil enn det som er vanlig i resten av landet og nesten 1 av 4 eier eller disponerer ikke privatbil.



31 prosent mener at biltrafikken i Trondheim er et problem. Dette er mye lavere enn enkelte av de andre byene. Dette er en parallell til hvor mange som er fornøyde med hverdagsreisen sin, men bryter med inntrykket at kun 48 prosent mener kollektivtilbudet er bra.

Andelen som bruker sykkel i Trondheim er 20 prosent og dermed over det nasjonale gjennomsnittet, som ligger på 17 prosent. Hele 3 prosent har tatt i bruk el-sykkel. Sykkelbruk i Trondheim fremstår som mye mindre problematisk enn for eksempel i Oslo hvor kun 23 prosent oppfatter det som trygt å sykle. Hele 55 prosent oppfatter det som trygt å sykle i byen. På den motsatte siden er 35 prosent enige i at mange syklistene på veiene får dem til å føle seg utrygge. Som kontrast

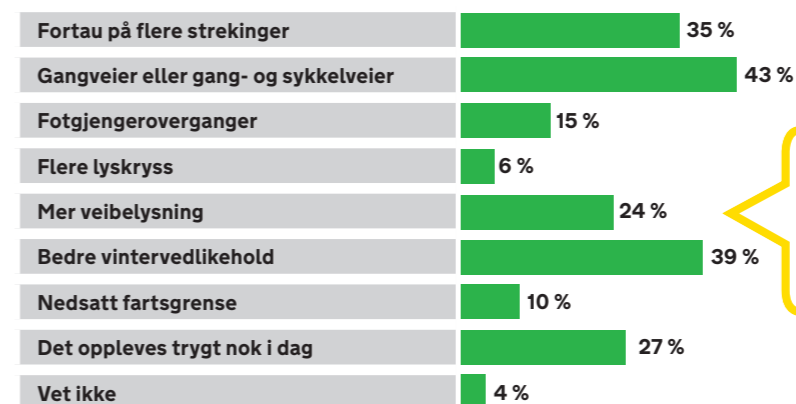
mener 41 prosent av respondentene som mener biltrafikken er problematisk. Det er et tegn på at samspillet mellom disse to trafikantformene er problematisk.

Ved spørsmål om hvilke tiltak som ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor svarer 35 prosent fortau på flere strekninger, og 43 prosent gangveier eller sykkelveier. Trondheim er en av to byer hvor vintervedlikeholdet prioriteres opp over fortau, med 39 prosent som ønsker dette tiltaket prioritert. Respondentene kunne oppgi 3 prioriteringer. Men når en såpass stor andel av respondentene fremhever tiltak som skiller myke trafikanter fra bilene er det tydelig at det er et savn. Kun 27 prosent av folk i Trondheim mener det er trygt nok som det er i dag.

En måte å redusere mengden bilister i selve bysentrumet hadde vært økt tilrettelegging for og bruk av innfartsparkeringer. 28 prosent av Trondheims bilister anser det som sannsynlig at de hadde brukt dette tilbudet om det ble bedre tilrettelagt for – dette tallet inkluderer riktignok de som bor i selve Trondheim sentrum og ikke bare de som bor i omlandet og kjører inn.

Totalt sett bærer altså Trondheims-trafikken preg av at folk er fornøyde på tross av at det finnes et relativt stort forbedringspotensial når det kommer til tilrettelegging for kollektivtransport og myke trafikanter.

Trondheim



Spørsmål: Hvilke tiltak ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor?

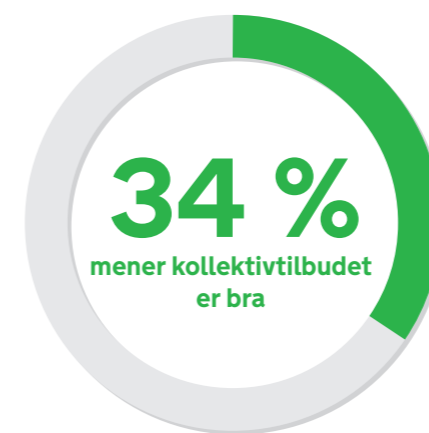


Foto: Yngve Olsen Sæbbe

Tromsøområdet

Trafikantene i Tromsøområdet er generelt fornøyde med hverdagsreisen sin. 31 prosent oppgir at de er «svært fornøyd» med hverdagsreisen, og ytterligere 50 prosent sier de er «fornøyd». Det betyr at mer enn 8 av 10 er fornøyde med hverdagsreisen sin. Dette tallet er ligger over det nasjonale gjennomsnittet, men på linje med de andre byene vi har sett på. Bare 43 prosent av trafikantene i Tromsø mener riktignok at Tromsø er en

bra by å være trafikant i. 34 prosent av respondentene i Tromsøområdet mener at kollektivtilbudet er bra, noe som er den laveste andelen av noen av byene. Kun Stavangerområdet nærmer seg samme nivå av utilfredshet. Det er en like stor andel av Tromsøværingene som eier bil som det som er vanlig i resten av landet, og nivået ligger altså over for eksempel Trondheim.



Et flertall av de som bor i Tromsøområdet, 57 prosent, mener at biltrafikken i Tromsø er et problem.

Andelen som bruker sykkel i Tromsø er gjennomsnittlig og ligger på 17 prosent, i tillegg bruker 2 prosent el-sykel. Sykkelbruk i Tromsø fremstår ikke som helt uproblematisk. 36 prosent oppfatter det som trygt å sykle i Tromsø. På den motsatte siden mener nesten like mange, 37 prosent, at mange syklistene på veiene får dem til å føle seg utrygge.

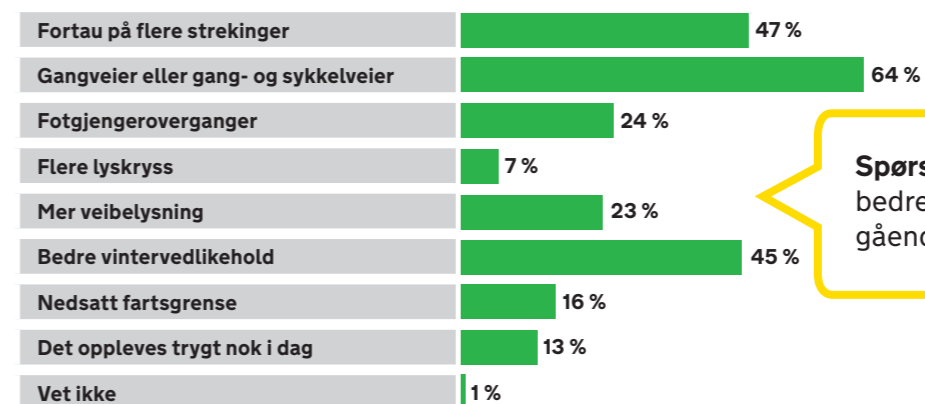
Likevel er det langt færre som peker på syklistene som et problem enn de 57 prosentene som mener biltrafikken er problematisk.

Det er et tegn på at samspillet mellom disse to trafikantformene er utfordrende. Ved spørsmål om hvilke tiltak som ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor svarer 47 prosent fortau på flere strekninger, og 64 prosent flere gangveier og sykkelveier. Respondentene kunne oppgi tre prioriteringer. Men når en såpass stor andel av respondentene fremhever tiltak som skiller myke trafikanter fra bilene er det tydelig at det er et savn. Tromsø er den byen hvor flest fremhever bedre vintervedlikehold som et viktig tiltak. Hele 45 prosent har satt dette på sin prioriteringsliste. En måte å redusere mengden

bilister i selve bysentrum hadde vært økt tilrettelegging for og bruk av innfartsparkeringer. 30 prosent av Tromsøs bilister anser det som sannsynlig at de hadde brukt dette tilbudet om det ble bedre tilrettelagt for. Tallet inkluderer riktignok de som bor i selve Tromsø sentrum og ikke bare de som bor i omlandet og kjører inn.

Totalt sett bærer altså Tromsøtrafikken preg av at folk ikke er helt fornøyd med tilretteleggingen for bruk av kollektivtransport, og ønsker bedre forhold for myke trafikanter så som syklistene og gående.

Tromsø



Spørsmål: Hvilke tiltak ville bedret trafikksikkerheten for gående og syklende der du bor?



Metode

Undersøkellesdesign

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

Spørreskjemaet bestod hovedsakelig av lukkede spørsmål. Fordelen med å benytte lukkede spørsmål er at det er enkelt å sammenligne respondentene og lett å kode svarene. Når det er benyttet lukkede spørsmål blir det også enklere å sammenligne undersøkelsen med funnene fra befolkningsundersøkelsen i 2013 og 2015.

Ulempene med denne typen metode er at spørsmålene kan være vanskelige å formulere på en måte som fører til at alle respondentene forstår spørsmålsstillingen. Spørsmålene som er benyttet i NAFs trafikantbarometer er gjennomgått av både ansatte i NAF og TNS Gallup før skjemaet ble sendt i felt.

De fleste tema innen samferdsel er kjent for folk. Der vi har stilt spørsmål om relativt nye fenomen, eller gamle konsept i en ny utforming, lagde vi informasjonstekster til respondentene for å avklare hva spørsmålet dreide seg om. Eksempler på tema som ble avklart i informasjonstekst var veiprising,

innfartsparkering og bypakker. Spørreskjemaets lengde var på ca. 15 minutter. Respondentene bosatt i storbyområdene fikk et noe lengre skjema fordi de ble stilt noen ekstra spørsmål som var skreddersydd samferdselsprosjekt i de respektive byområdene. I tillegg er spørsmålene om bildeling og innfartsparkering mer relevant i større byområder enn i mindre byer og tettsteder. Generelt bør ikke spørreskjema være på mer enn 10 til 15 minutter. At skjemaet i denne undersøkelsen var på 15 minutter kan ha medført at noen respondenter lot være å svare eller avbrøt undersøkelsen underveis.

Representativitet

Feltperioden for undersøkelsen var i perioden mars til juni 2017. Den landsrepresentative delen av undersøkelsen består av 1003 respondenter. For å få representative tall i alle regioner og storbyer ble det i tillegg foretatt et ekstra utvalg her^{1,2,3}. Antallet respondenter er stor nok til å sikre representativitet i befolkningen. Det er derfor rimelig å generalisere på bakgrunn av funnene i undersøkelsen. 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 mer enn 4600 personer svart på undersøkelsen.

Målgruppen for undersøkelsen var hele befolkningen over 18 år. For å kartlegge eventuelle utvalgsskjevheter 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.

Premiering av deltagerne i en undersøkelse kan bidra til høyere svarprosent. Medlemmene som gjennomfører undersøkelser i Gallups webpanel mottar poeng for hver undersøkelse de deltar i. Når de har nok poeng kan de velge seg ulike gaver fra en katalog. Det er ingen trekning av vinnere av noen svarpremie i undersøkelsen.

Etiske hensyn

Respondentene er vilkårlig trukket fra TNS Gallups webpanel bestående av rundt 44 000 respondenter. Webpanelet er en prerekuttert gruppe på personer over 15 år som er villige til å delta i markedsundersøkelser. Utvelgelsen av deltagere til undersøkelsen foregikk som et rent tilfeldig utvalg.

Prinsippet om informert samtykke er ivaretatt ved at respondentene ble informert om undersøkelsens tema og formål ved spørreskjemaets start. Fordi NAF ofte forbindes med bil, til tross for at vi er en trafikantorganisasjon, ble det gjort en vurdering om at NAF som oppdragsgiver ikke skulle presenteres ved inngangen til spørreskjemaet. Dersom vi hadde valgt å opplyse om at undersøkelsen var fra NAF kunne denne kunnskapen påvirket svarene respondentene ga. Vi ønsket å unngå dette metodeproblemet. For å oppfylle etiske hensyn ble NAF som oppdragsgiver først presentert etter undersøkelsen var ferdig gjennomført av respondentene.

Anonymiteten til deltagerne i undersøkelsen er ivaretatt fra TNS Gallup 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.

¹Alle respondentene fikk samme skjema, med unntak av storbyregionene som fikk et ekstra sett spørsmål tilpasset de respektive byområdene.

²Byregionene omfatter byene med enkelte omlandskommuner. Oslo er eneste rene bykommune i undersøkelsen. Hovedvekten av intervjuene kommer fra selve bykommunen og noen intervjuer fra omkringliggende kommuner. Bergen byområde inkluderer: Bergen, Tysnes, Samnanger, Os, Austevoll, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland og Radøy. Trondheim byområde inkluderer: Trondheim, Ørland, Agdenes, Rissa, Bjugn, Orkdal, Melhus, Skaun, Klæbu, Malvik, Stjørdal og Leksvik. Stavanger byområde inkluderer: Stavanger, Sandnes, Klepp, Time, Sola, Randaberg, Finnøy og Rennesøy. Tromsø byområde inkluderer: Tromsø, Balsfjord, Lyngen, Storfjord og Karlsøy.

³De ti regionene er delt inn i: 1. Hedmark og Oppland, 2. Hordaland, 3. Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, 4. Trøndelagsfylkene, 5. Rogaland, 6. Nordland, Troms og Finnmark, 7. Buskerud, Vestfold og Telemark, 8. Oslo og Akershus, 9. Østfold, 10. Agderfylkene