

# Norsk Trafikantbarometer 2015



**KAMPEN  
OM TIDEN**



[naf.no](http://naf.no)





# Trafikantene har ordet!

---

Hver dag reiser mer enn to og en halv million nordmenn til og fra jobb, skole, barnehage og butikken. For mange opplever forsinkelser på denne viktige reisen uavhengig om de bruker bil, tar kollektivt eller sykler. Hverdagsreisen tar ofte for lang tid – og det er nettopp tid som styrer folks valg av transportmiddel. Ingen har lyst til å kaste bort fritiden sin på kø og forsinkelser. Tap av tid er både stressende for trafikantene og koster samfunnet dyrt.

Vi i NAF sier at «Din sak er vår sak». Våre medlemmer er en halv million trafikanter som bruker både bil, kollektiv og sykkel i hverdagen. Derfor er det viktig for oss å kartlegge hvordan norske trafikanter opplever sin hverdagsreise, og ikke minst deres ønsker og behov for fremtiden. 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.

Vårt håp er at Norsk trafikantbarometer vil bidra til ny innsikt og bidra til en annerledes debatt om samferdsel i Norge. Vår hverdagsreise er altfor viktig til å reduseres til en kamp om å bruke mer penger enn året før.

For å kunne løse de formidable trafikkutfordringene vi står overfor, er vi nødt til å jobbe sammen for å ta tilbake tiden vi hver dag mister i trafikken. Både trafikantene, arbeidsgiverne og ikke minst myndighetene må være med for å vinne tiden tilbake.

Trafikantbarometeret 2015 bygger på den andre landsomfattende trafikantundersøkelsen til NAF. Undersøkelsen ble gjennomført av TNS Gallup for NAF i mai 2015.

September 2015



Stig Skjøstad



## Innhold

<b>Trafikantene har ordet!</b> .....	3
<b>Dagens situasjon</b> .....	6
Hovedfunn .....	7
Bruk av transportmidler .....	8
Tid styrer folks valg .....	10
Kø og forsinker .....	12
<b>Politiske prioriteringer</b> .....	14
Dette vil vi ha .....	15
<b>Løsninger på trafikkutfordringene</b> .....	16
Flere tiltak må til .....	17
Bedre kollektivtilbud .....	18
Innfartsparkering .....	22
Vedlikehold av vei .....	24
God infrastruktur for sykkel .....	25
Samkjøring .....	26
Bildeling .....	28
Køprising .....	29
Fleksibel arbeidstid .....	30
<b>Storbyutfordringer</b> .....	32
Storbyområdene .....	33
Oslo by og Stor-Oslo .....	34
Bergensområdet .....	38
Trondheimområdet .....	42
Stavangerområdet .....	44
Tromsøområdet .....	48
<b>Metode</b> .....	52
Undersøkellesdesign .....	54
Representativitet .....	55
Utvalg .....	56



**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 veiene.
- Befolkningen ønsker å reise med kollektivtransport og sykkel dersom det legges til rette for det.
- Andelen som reiser kollektivt er økende og bilbruken går ned sammenlignet med undersøkelsen i 2013.
- Oslo, Bergen og Trondheim har en lavere bilandel, mens Stavanger og Tromsø har en høyere bilandel enn landsnittet.
- Kollektivandelen i Oslo er suverent høyest i landet.
- Barnefamilier er den gruppen i befolkningen der bilbruken er høyest og de opplever mest forsinkelser.

# Bruk av transportmidler

Hver dag reiser vi til og fra jobb, kanskje innom barnehagen, skolen, butikken og fritidsaktiviteter. Vi reiser med bil, buss, tog og båt. Vi går og vi sykler. Mange merker at hverdagen er en kamp om tiden, og hverdagsreisen er limet som binder de ulike aktivitetene i livet vårt sammen. Tid brukt på reiser er tid som kunne vært brukt til andre ting, og derfor er tidsaspektet avgjørende for folks valg av fremkomstmiddel. Smidige og effektive reiser er en forutsetning for å få hverdagen til å gå opp.

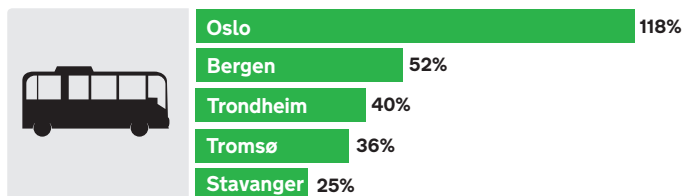
Vi ba respondentene i undersøkelsen om å oppgi alle transportmidler de vanligvis bruker på sin hverdagsreise. 70 prosent krysset av for bil, som er det klart mest brukte transportmiddelet. Da NAF sjekket dette i 2013 lå andelen som brukte bil på 74 prosent. Nedgangen stemmer overens med oppgangen i kollektivandelen i flere av de største norske byene.

Undersøkelsen viser en oppgang i antallet som oppgir at de bruker kollektive transportmidler, sammen-

lignet med NAFs undersøkelse i 2013. Buss er det mest brukte kollektive transportmiddelet. En av fire bruker buss. 12 prosent bruker bane/trikk og syv prosent tog.

Med unntak av Stavanger- og Tromsøområdet så er det mindre bruk av bil i de største byene enn i resten av landet. Det er også langt flere som reiser kollektivt i byene. Unntaket er Stavangerområdet. Oslo-området er i en særstilling med svært lav bilbruk og svært høy kollektivbruk. Dersom vi slår sammen alle de kollektive transportmidlene, så ser vi at Oslo by kommer opp i 118 prosent og Oslo og Akershus 93 prosent. Trafikantene i Oslo-området er altså i stor grad multibrukere av transportsystemet, og avhengig av flere ulike transportmidler på sin hverdagsreise. I Oslo-området, Trondheimsområdet og Tromsø-området er det dessuten mange som tar beina fatt. Ingen slår Trondheimsområdet på sykkelbruk, hvor en av fire oppgir sykkel som ett av transportmidlene de bruker på sine hverdagsreiser.

## Kollektivbruk i storbyene\*:

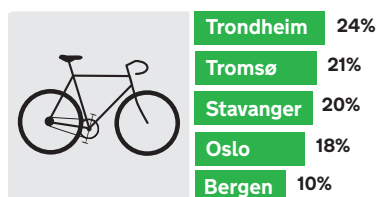


\*Alle kollektive transportmidler sammenlagt: buss, bane/trikk og tog.

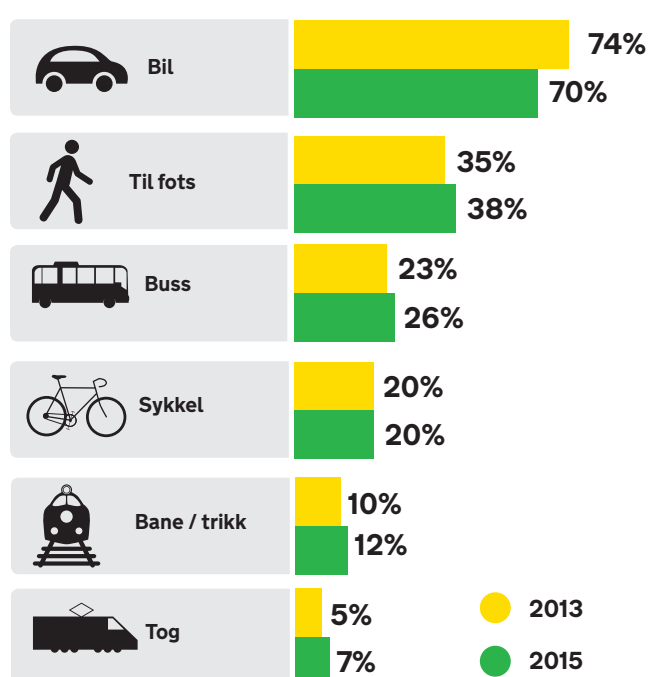
## Bilbruk i storbyene:



## Sykkel i byene:



## Transportmiddelbruk i Norge:



● 2013  
● 2015



Stavangerområdet har høyest bilbruk, lavest kollektivbruk og ligger også under landsnittet på gange.

Det er store regionale forskjeller i bruk av transportmidler. Bilen brukes mest i Hedmarks- og Opplandsregionen, hvor 89 prosent oppgir at de bruker bil på hverdagsreisen. I Østfold bruker 87 prosent bil og i Buskerud, Vestfold og Telemarksregionen benytter 84 prosent bil. I den andre enden av skalaen finner vi Oslo og Akershus hvor kun 53 prosent av respondentene kjører bil.

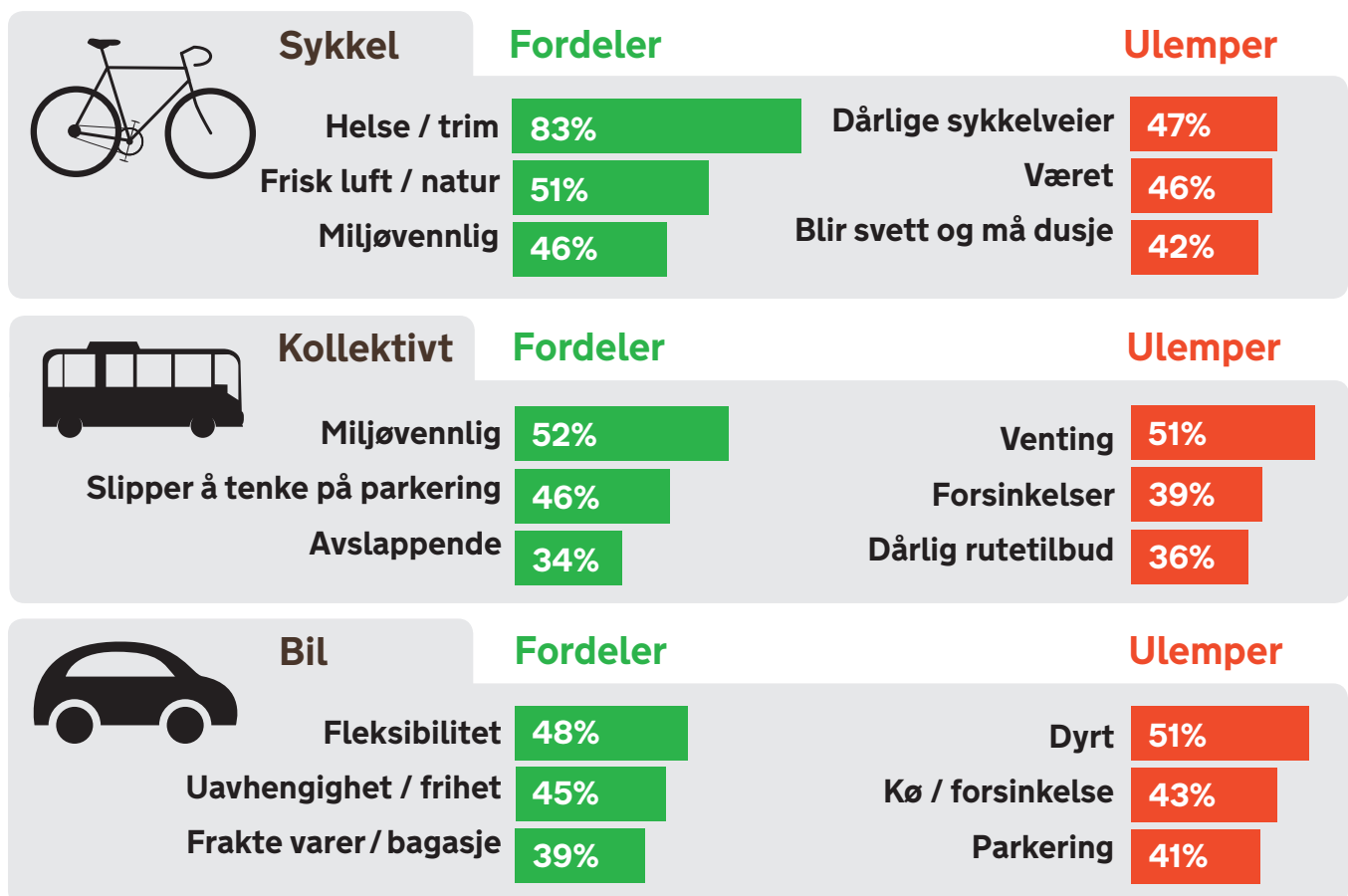
## Fordeler og ulemper<sup>1</sup>

Trafikantene ble også spurt om å svare på hva de mener er de største fordelene og ulempene ved å reise med ulike transportmidler. Ikke overraskende oppleves den dårlige infrastrukturen for sykkel som den største utfordringen ved å sykle. Som nummer to og tre rangeres været og at man blir svett og må dusje. Fordelene som fremheves ved sykkel er helsegevinsten, den friske luften og naturopplevelsen, og at transportmiddelet er miljøvennlig. Fokuset på

sykkel som trenings- og rekreasjonsmiddel synes større enn fokuset på sykkel som et effektivt transportmiddel, men i byene ser vi at sykkel kan rivalisere med andre transportmidler også på effektivitet.

Kollektivtransport er hovedsakelig effektivt i by- eller bynære områder. Norge er et langstrakt land med en spredt befolkning. Det ser vi i svarene på fordelene og ulempene ved å ta kollektivt. Venting, forsinkelser og dårlig rutetilbud er de største ulempene med å reise kollektivtransport. Samtidig svarer trafikantene at fordelene med kollektivtransport først og fremst er miljøvennlighet, dernest fremheves det at man slipper å tenke på parkering og at det er avslappende.

Bilens største fortrinn er som ventet fleksibilitet og den uavhengigheten bilen gir i hverdagen. Mange i Norge er avhengige av bilen som transportmiddel i fravær av andre gode tilbud. Samtidig er bilhold dyrt, og ulempen som flest trekker frem er den høye kostnaden ved å kjøre bil. Deretter følger kø, forsinkelser og parkering.



<sup>1</sup>Se også i kapittelet om storbyområdene.



## Tid styrer folks valg

---

Tid er avgjørende for hvilket transportmiddel vi velger. Ingen har lyst til å kaste bort fritiden sin på hverdagsreisen. Er bilen det raskeste alternativet, velger man den. Har man et godt utbygd og effektivt kollektivtilbud der man bor, velger man det fordi man ikke taper tid. Sykkelen er for mange en vinn-vinn situasjon ved at reisen går raskt og at man samtidig får frisk luft.

Samtidig skal hverdagslogistikken gå opp, og ingen kjenner mer på tidsklemma enn barnefamilie. De har et komplekst reisemønster hvor de skal levere barn i barnehage og på skole, rekke fritidsaktiviteter og handle på butikken. Derfor velger hele 84 prosent av de med hjemmeboende barn bilen som sitt

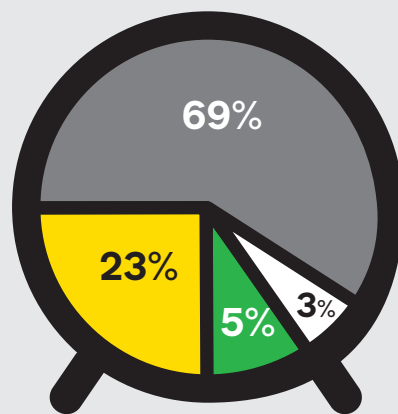
transportmiddel. Kun 19 prosent tar kollektivt. Blant voksne uten hjemmeboende barn oppgir 64 prosent at de bruker bil og 44 prosent tar kollektivt. Barneforeldrene er også mindre fornøyde med sin hverdagsreise enn andre, og de opplever mer kø og forsinkelser.

Hvorfor kjører barnefamilier i større grad enn andre bil på hverdagsreisen? De opplever en større kamp om tiden. 40 prosent av de som har hjemmeboende barn trekker frem effektiviteten ved å bruke bil på hverdagsreisen mot kun 25 prosent blant andre voksne. Muligheten til å bringe og hente andre trekkes frem av 24 prosent av barnefamilie mot 10 prosent av de andre voksne.

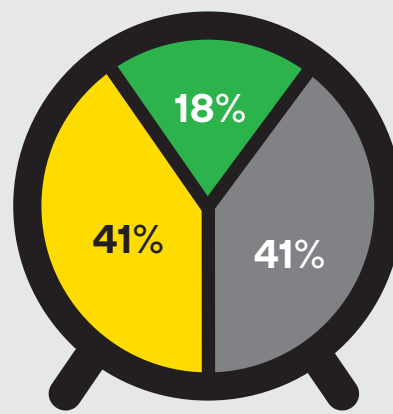
42 prosent av barnefamiliene trekker frem dårlig rutetilbud og en av tre reisetid som ulemper ved kollektivtransporten. Til sammenligning svarer 35 prosent og 28 prosent av de som er voksne uten hjemmeboende barn det samme. Av de som ikke reiser kollektivt fra før mener seks av ti barnefamiliene at et bytte til kollektivtransport ville forlenget reisetiden deres med 30 minutter eller mer. For andre voksne i befolkningen er tallet fire av ti. Resultatene fra undersøkelsen viser også at færre barnefamilier kunne tenke seg å reise kollektivt. Dette viser tydelig at barnefamilier, som gjerne har et

mer komplekst reisemønster, i større grad enn andre velger bort kollektivtransport som følge av at det er klart mindre effektivt. Hva skal til for å få barnefamiliene til å ta kollektivtransport? Det er enda viktigere for barnefamiliene enn for andre voksne at reisetiden med kollektivtransport blir vesentlig kortere, 37 prosent svarer dette. Videre svarer halvparten at hyppigheten på avgangene må bli så høy at de kan reise når det passer, og fire av ti svarer at kollektivtilbudet må bli bedre der de jobber. Tallene for andre voksne er henholdsvis 29 prosent, 44 prosent og 33 prosent.

**Spørsmål:** Føler du deg rammet av tidsklemma?



Uten hjemmeboende barn



Med hjemmeboende barn

● Ja ● Til en viss grad ● Nei ● Vet ikke



...om femten år regner man med at kø vil koste samfunnet ti milliarder kroner i året.

## Kø og forsinkelser

Ingen ønsker å kaste bort tiden sin i bilkø, men forsinkelser i kollektivtransporten og fravær av et godt tilbud gjør at folk velger bil fremfor andre alternativ. Problemene med kø og forsinkelser er størst i og rundt byene, og om femten år regner man med at kø vil koste samfunnet ti milliarder kroner i året. Vi har sett at befolkningen i Oslo bruker mye kollektivtransport og lite bil sammenlignet med de andre byene. Stavanger har lavest kollektivbruk og mest kø og forsinkelser.

Kan Stavangerbefolkningens lave kollektivbruk henge sammen med et for dårlig tilbud? Av de som bruker kollektivtransport, svarte 47 prosent på landsbasis at

de aldri eller sjeldnere enn en gang i uken opplever forsinkelser. Trafikantene i og rundt Stavanger forteller derimot om hyppige forsinkelser. Hele 62 prosent sier at de opplever forsinkelser i kollektivtransporten en eller flere ganger i uken. Forsinkelser er et langt større problem i byområdene enn i landet for øvrig.

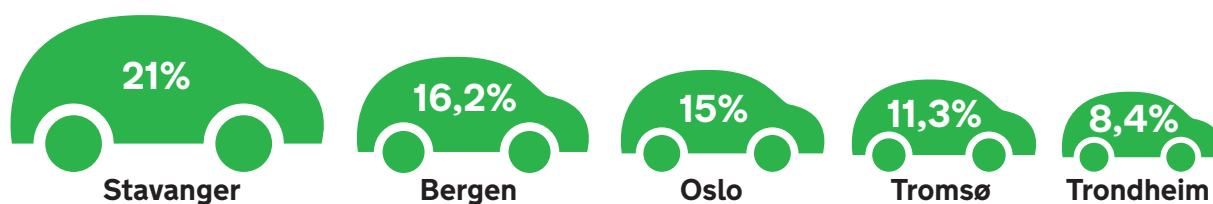
**Forsinkelser er et langt større problem i byområdene enn i landet for øvrig.**

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

	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø	Landsgj. snitt
<b>4-5 dager/uka</b>	15%	10%	15%	27%	14%	12%
<b>2-3 dager/uka</b>	16%	23%	17%	25%	25%	18%
<b>1 dag i uka</b>	17%	17%	13%	10%	14%	19%
<b>Sjeldnere</b>	42%	39%	42%	30%	31%	41%
<b>Aldri</b>	5%	7%	11%	5%	13%	6%

\* Spørsmålet ble kun stilt til de som svarte en form for kollektivtransport i spørsmålet om transportmiddelbruk.

### Andel reisetid i kø\*



\* Spørsmålet er kun besvart av de som har krysset av for bil i spørsmålet om transportmiddelbruk.

På landsbasis svarer kun 23 prosent at de opplever forsinkelser i en grad som gjør at de må ta høyde for dette når de planlegger hverdagen sin. Stavangerområdet ligger igjen på andre siden av skalaen. Hele én av tre oppgir at de må ta høyde for forsinkelser minst én gang i uka, mot bare en av fem i Trondheimsområdet.

På landsbasis oppgir halvparten av biltrafikantene at de aldri opplever kø. I Stavangerområdet er denne

andelen helt nede i 30 prosent. Mens 45 prosent av biltrafikantene på landsbasis opplever å stå opp til 20 minutter i kø hver dag, så er andelen hele 61 prosent i og rundt Stavanger og Tromsø. Også Trondheimsområdet med 55 prosent og Bergensområdet med 49 prosent ligger over landssnittet. I Stor-Oslo står halvparten av biltrafikantene opptil 20 minutter i kø per dag, mens andelen i Oslo by er på 61 prosent.

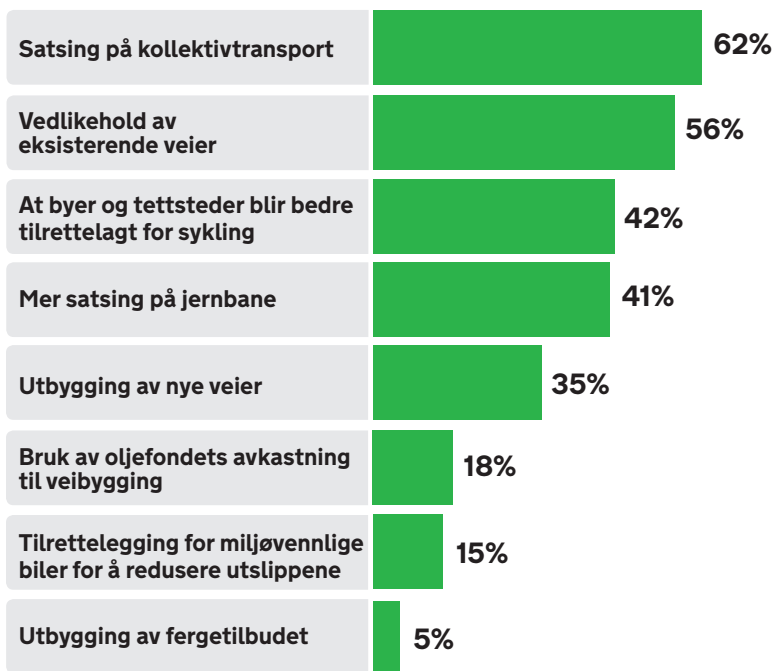


**Politiske  
prioriteringer**

# Dette vil vi ha

Vi spurte befolkningen om hvilke tiltak de synes politikerne burde prioritere innen samferdsel. Svarene viser at folk ønsker et bedre kollektivtilbud og god tilrettelegging for syklister. Trafikantene er også mer opptatt av å ta vare på de eksisterende veiene enn å bygge nye.

**Spørsmål:** Av de følgende tiltakene, hvilke mener du politikerne bør prioritere?





**Løsninger  
på trafikk-  
utfordringene**



# Flere tiltak må til

---

For å løse trafikkutfordringene må flere tiltak virke sammen. I dette kapitlet presenterer vi en rekke løsninger på utfordringene med fokus på trafikantenes tilbakemeldinger på de ulike tiltakene.

## **Følgende tiltak vil presenteres:**

- Bedre kollektivtransport
- Innfartsparkering
- Vedlikehold av vei
- God infrastruktur for sykkel
- Samkjøring
- Bildeling
- Køprising
- Fleksibel arbeidstid

# Bedre kollektivtilbud

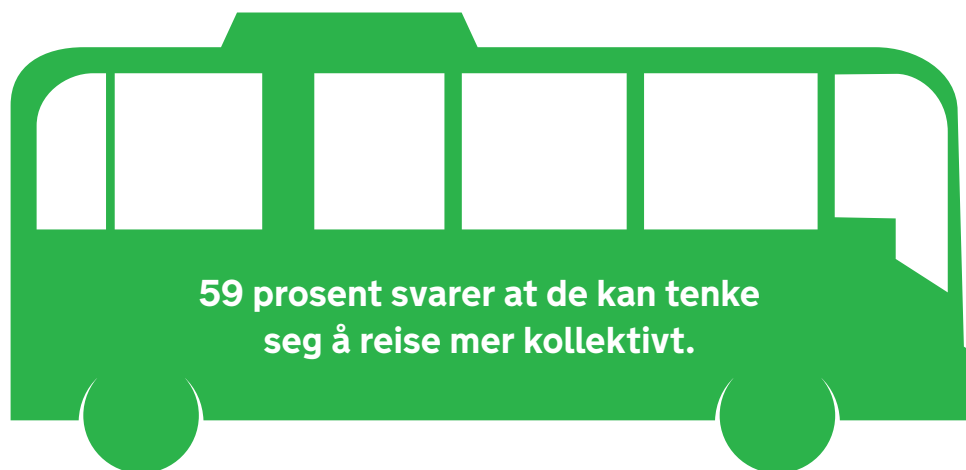
NAFs undersøkelse viser at økt satsing på kollektivtransport må være den viktigste prioriteringen for politikerne i tiden fremover. Dette gjelder hele Norge – seks av ti ønsker seg dette. I Oslo, Bergen og Trondheim er prosentandelen enda høyere.

## Mange ønsker å reise kollektivt

Hele 59 prosent svarer at de kan tenke seg å reise mer kollektivt dersom tilbudet ble bedre<sup>2</sup>. Dette er en kraftig oppgang fra 2013, hvor 49 prosent svarte det samme<sup>3</sup>. Dersom vi ser på biltrafikantene, svarer 57 prosent at de gjerne vil reise kollektivt.

Dette viser et stort uforløst potensiale og en vilje blant trafikantene til å endre sine reisevaner.

Det er likevel viktig å huske på at kollektivtransport ikke nødvendigvis er en effektiv løsning alle steder i landet, noe som gjenspeiles når vi ser på regionale forskjeller. I Oslo og Akershus kan hele 66 prosent av befolkningen tenke seg å reise mer kollektivt mens bare 18 prosent svarer at de ikke ville reist kollektivt uansett. I den andre enden av skalaen finner vi Agder og Trøndelagsfylkene der 34 prosent sier at de ikke ville tatt kollektivt selv om tilbudet blir bedre.



Vi spurte også dem som svarte «nei» om hvorfor de ikke ville gå over til kollektive transportmidler. De to klart største årsakene var at bilen alltid gir mest fleksibilitet og at det er like greit med sykkel eller gange.

## Hva må til for å få flere til å reise kollektivt?

Over 45 prosent mener at hyppigheten på avgangene til kollektivtransporten må være så høy at de kan reise når det passer. Videre mener 40 prosent at lavere pris på kollektivtransport er viktig. 32 prosent mener tilbudet må bli bedre der de bor, jobber og går på skole, mens 29 prosent er opptatt av at reisetiden med kollektivtransport blir vesentlig kortere. Spesielt i Trondheimsområdet er det mange som svarer at de

like gjerne kan gå eller sykle, og det kan forklare den relativt lave andelen som svarer «ja» på spørsmålet. Ikke minst handler det om at man velger den reise måten som er mest effektiv.

Biltrafikantene sier at det ikke er restriktive virkemidler – høyere priser på bompenger og parkering – som vil få dem til å bytte transportmiddel, men derimot bedre tilrettelegging av kollektivtransporten. At reisetiden blir vesentlig kortere teller mest i alle byområdene, spesielt i Stavanger. I Tromsøområdet oppfattes derimot prisen på kollektivtransporten som et større hinder enn i de andre byene. Ellers er det færre forsinkelser og høy frekvens som skal til før biltrafikantene ser det nytten av å parkere bilen og heller ta kollektivt.

<sup>2</sup> Spørsmålet er stilt alle respondentene, også de som har krysset av for at de reiser kollektivt.

<sup>3</sup> Skalaen ble endret fra studien i 2013 til 2015. Sammenligning av resultatene bør derfor gjøres med forsiktighet, men forskjellen er såpass kraftig at den viser riktig tendens.

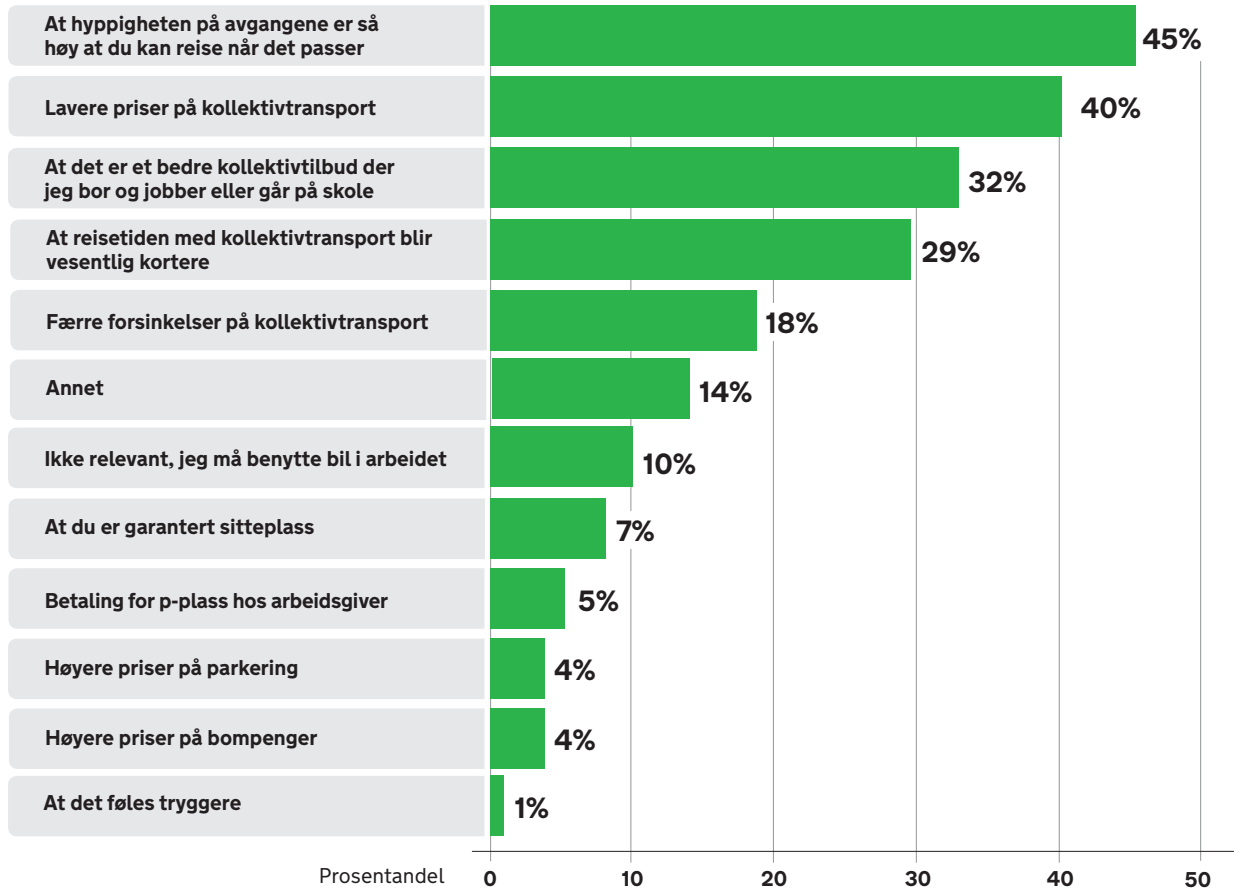
**Spørsmål:** Kunne du tenkte deg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet ble bedre?

## Storby

Oslo/Akershus	66%	Tromsø	57%
Stavanger	61%	Trondheim	52%
Bergen	60%	Landsgjennomsnitt	59%



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



## Hvordan få bilistene til å reise kollektivtransport?

Stavangerområdet er altså mest bilbasert og opplever mest problemer knyttet til kø, fremkommelighet og forsinkelser. De opplever samtidig et kollektivtilbud som ikke er bra nok til at det skal være et godt alternativ til bilen.

Politikerne må legge tilrette for et bedre kollektivtilbud med hyppigere avganger, kortere reisetid og lavere pris. Dette fremheves som viktige incentiver for å sette fra seg bilen. Et bedre kollektivtilbud vil gjøre hverdagsreisen bedre for alle, også de som fortsatt må bruke bil. Gevinsten for oss alle er mindre trafikk og renere luft.

**Politikerne må legge tilrette for et bedre kollektivtilbud med hyppigere avganger, kortere reisetid og lavere pris.**

## Økt tidsbruk ved å reise kollektivt?

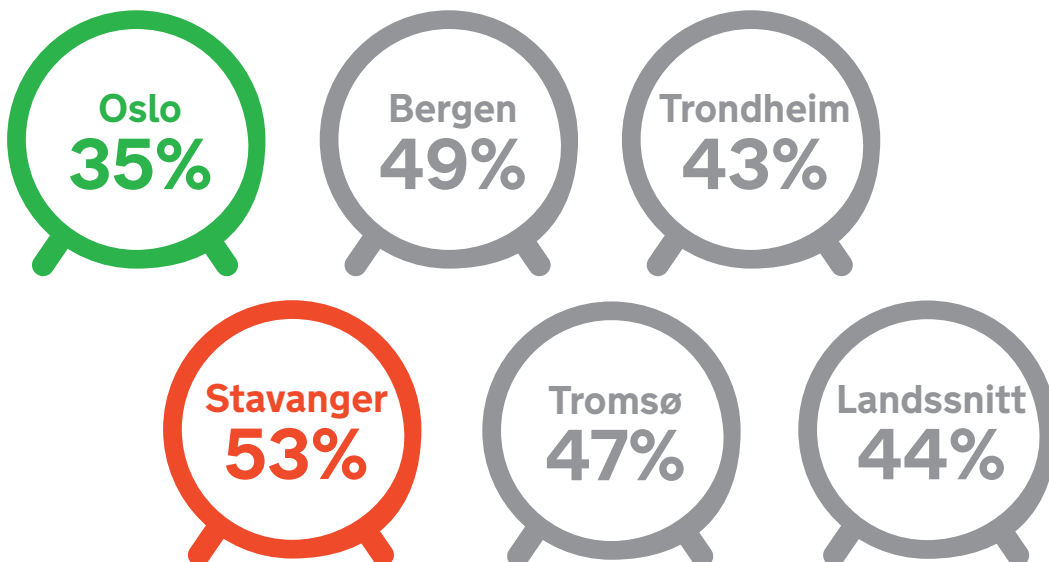
Reisetiden har stor betydning for folks valg mellom bil og kollektivtransport. Trafikantene har også en oppfatning av hvordan reisetiden ville endret seg hvis man bare brukte kollektiv på sine hverdagsreiser. De som allerede reiser kollektivt er her silt ut. Over 50 prosent av biltrafikantene oppgir at reisetiden ville økt med mer enn 30 minutter dersom de skulle reist kollektivt. Bare én prosent av bilistene svarer at reisetiden ville blitt kortere. Den økte tidsbruken er for mange en årsak til at de ikke lar bilen stå til fordel for å reise kollektivt.

Igjen ligger Oslo- og Stavangerområdet på hver sin ende av skalaen. Oslo ligger under landsgjennomsnittet i anslått økt reisetid. Stavanger på sin side ligger et godt stykke over både de andre byene og landsgjennomsnittet i at reisetiden ville økt.

**Over 50 prosent av biltrafikantene oppgir at reisetiden ville økt med mer enn 30 minutter dersom de skulle reist kollektivt.**

Trafikantene i Stavangerområdet kan likevel godt tenke seg å bruke kollektivt dersom tilbudet blir bedre. Det samme ser vi i og rundt Oslo, selv om kollektivbruken her allerede er svært høy.

**Andel som får økt reisetiden med mer enn 30 minutter ved å bytte til kollektivt.\***



\* De som oppgir at de reiser kollektivt er silt ut. Spørsmålet er stilt bilister, syklister og fotgjengere.



**4 av 10 kan tenke seg  
å bruke innfartsparkering.**

## Innfartsparkering

Innfartsparkeringer er hittil et ganske ukjent fenomen i Norge, men vår undersøkelse viser et stort potensiale. Fire av ti som pendler inn til en av de fem store byene sier at de ville benyttet seg av innfartsparkering hvis det var tilgjengelig. Dette er parkeringsplasser som ligger utenfor bysentra der man enkelt kan sette fra seg bilen og bytte til et kollektivtilbud for å ta seg til sentrum.

NAF mener at innfartsparkeringer langs hovedveiene med et busstilbud inn mot byene, er en ideell løsning. Da vil de som av ulike grunner må bruke bilen på deler av hverdagsreisen, ikke trenge å kjøre helt inn til sentrum. Samtidig vil arealene rundt skinnegående transport kunne brukes til fortetting fremfor parkeringsplasser.

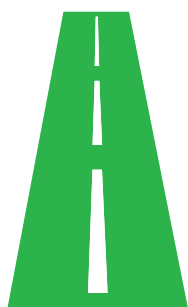
Innfartsparkeringer vil kunne redusere biltrafikken inn til bykjernene betraktelig. Det gir besparelser både i form av tid og penger for trafikantene. Man slipper kø og å lete etter parkering. Man sparer drivstoffutgifter, bompenger og parkeringsavgifter som sannsynligvis

ville kostet mer enn billetten til kollektivtransporten. I tillegg er det selvfølgelig svært positivt for miljøet, spesielt med tanke på lokal luftforurensing. Trykket på veinettet inn til sentrum blir også mindre for de som av ulike årsaker er nødt til å bruke bil.

At fire av ti er positive til innfartsparkeringer når det hittil knapt eksisterer i Norge, viser at potensialet er stort. Samtidig sier kun en av tre nei til at de ville benyttet seg av dette, mens hele en av fire sier at de er usikre. Det kan tyde på at mange er avventende til innfartsparkeringer i og med at det i dag er et lite kjent fenomen og de ikke har sett hvordan dette fungerer i praksis. Erfaringer fra andre land, der innfartsparkeringer allerede er utbredt, viser at dette er et svært populært virkemiddel som mange benytter seg av.

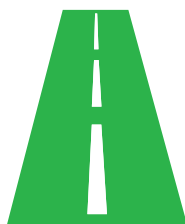
Hvis man legger til rette for at folk enkelt kan sette fra seg bilen og reise kollektivt inn til sentrum, vil det kunne vise seg å bli et reelt alternativ også for de som i dag er negative eller sier at de ikke vet.

**Spørsmål:** Dersom det ble tilrettelagt med parkeringsplasser langs hovedveiene med hyppige bussavganger direkte inn til knutepunkter i byen, ville du benyttet deg av et slikt tilbud?\*



**39%**

Ja



**36%**

Nei



**25%**

Vet ikke

## Gratis innfartsparkering

Avgang

Stavanger S



**32 min**

Ledige plasser

**4 min**



**11 min**

**271**

\*Kun stilt til de som har svart at de kjører inn til en av de store byene fra en annen kommune på sin hverdagsreise.



## Vedlikehold av vei

I 2013 estimerte Vegvesenet at vedlikeholds-  
etterslepet på fylkesvei lå på om lag 55 milliarder  
kroner, og i 2012 ble det estimert at vedlikeholds-  
etterslepet på riksvei lå på 29 milliarder kroner.  
Dette forfallet medfører tidstap og usikkerhet for  
trafikanter, samt unødig slitasje på kjøretøyene.  
Dette har store samfunnsøkonomiske konsekvenser.

56 prosent av befolkningen mener at politikerne  
må prioritere vedlikehold av eksisterende veier.  
På landsbasis er det bare satsning på kollektiv-  
transport som kommer høyere, men det er store  
regionale forskjeller. I regionene Nord-Norge,

Trøndelag, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal,  
samt Buskerud, Vestfold og Telemark svarer godt  
over 60 prosent at politikerne bør satse på ved-  
likehold av vei. Alle disse regionene verdsetter en  
politisk prioritering av vedlikehold av veiene høyere  
enn satsning på kollektivtransport. Dette har  
sammenheng med at store deler av disse regionene  
er spredtbygde, slik at satsning på kollektiv-  
transport ikke er lønnsomt. En annen forklaring  
kan være at forfallet på riks- og fylkesveiene er  
stort i disse regionene.

**56 prosent av befolkningen mener at politikerne  
må prioritere vedlikehold av eksisterende veier.**



# God infrastruktur for sykkel

Tilrettelegging for mer bruk av sykkel 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 fire av ti at politikerne bør satse på bedre tilrettelegging for syklister i byer og tettsteder. I forlengelsen av dette ser vi at dårlig tilrettelegging for sykling er hovedgrunnen til at sykkelen velges bort som transportmiddel. 47 prosent oppgir dette som en ulempe. Værforhold er nest viktigste ulempe, nevnt av 46 prosent av respondentene, etterfulgt av det at man blir svett og må dusje med 42 prosent. Fire av ti sier sykling virker utrygt eller lite trafiksikkert, men dette tallet er lavere blant de som faktisk bruker sykkelen i hverdagsreisen sin – her svarer én av tre det samme. Trygghetsfølelsen er 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 Bergen 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 virker altså mer fornøyd med sykkeltilretteleggingen enn med kollektivtilbudet.

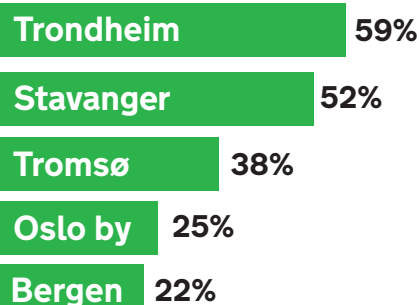
De som sykler setter større pris på sykkelens effektivitet, fleksibilitet og den gode følelsen man får ved å benytte dette transportmiddelet enn andre. 10 prosent av syklistene på landsbasis trekker frem at de verdsetter å suse forbi bilkø når det stamper som verst. Sykkelenes miljøvennlighet fremheves av halvparten av syklistene.

**Fire av ti mener at politikerne bør satse på bedre tilrettelegging for syklister i byer og tettsteder.**

Én av ti mener deres hverdagsreise er for lang til at de kan sykle. Dette kan skyldes at de som faktisk sykler generelt har kortere reisevei på de reisene sykkelen benyttes, men det kan også bety at de som sykler ikke anser avstand på hverdagsreisene som et stort hinder. Tross alt er mange av hverdagsreisene våre relativt korte.

Folket har talt: det er viktig at politikerne prioriterer sykkel. I undersøkelsen rangerer trafikantene bedre tilrettelegging for sykkel som den tredje viktigste saken politikerne bør prioritere. De synes dette er viktigere enn bygging av nye veier, og kun satsning på kollektivtransport og veivedlikehold prioriteres høyere.

Andel som oppfatter det som trygt å sykle i...





## Samkjøring

Samkjøring er en del av løsningen for å redusere trafikken på norske veier. Derfor spurte vi om folk ville benytte seg av samkjøring dersom det ble tilrettelagt for dette, for eksempel på arbeidsplassen<sup>4</sup>. Av de spurte svarte kun 39 prosent at de ikke ville samkjørt. 35 prosent svarte ubetinget «ja», mens 20 prosent er usikre. Det er med andre ord et stort potensiale for samkjøring, selv om det kan ligge en utfordring mellom holdning og praksis.

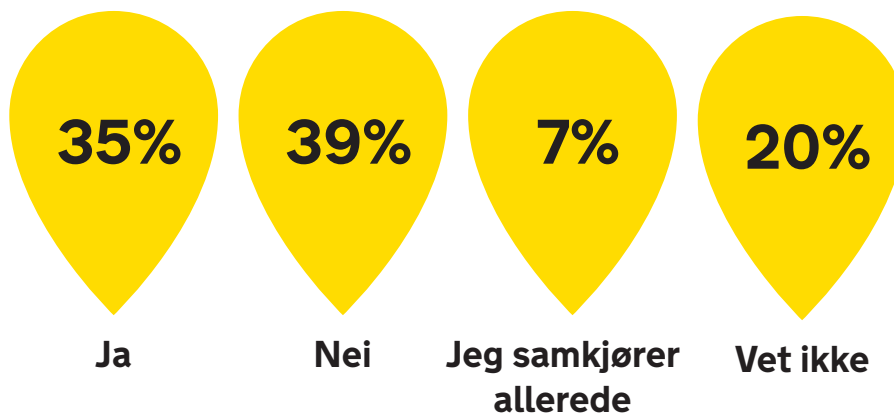
Det er et relativt stort potensiale for samkjøring også i byene. Med unntak av biltrafikantene i og rundt

Oslo, er det mange som er villige til å samkjøre der som det ble tilrettelagt for det. Det er videre usedvanlig mange som ikke vet. Det kan tyde på at samkjøring er en ny form for transport man ikke er kjent med hva innebærer. Potensialet er med andre ord større enn bare andelen som svarer «ja».

**Over 900 000 arbeidstakere  
kan tenke seg å samkjøre.**

<sup>4</sup> Spørsmålet ble kun stilt til de som benytter seg av bil på sine hverdagsreiser og omfatter dermed ikke de som kun reiser kollektivt, går eller sykler.

**Spørsmål:** Dersom det ble tilrettelagt for samkjøring for eksempel på arbeidsplassen din, ville du benyttet dette?\*



\*Landsgjennomsnitt.



## Hinder for samkjøring

Men hva er det som hindrer folk i å samkjøre? Vi stilte oppfølgingsspørsmålet til dem som svarte «nei». Det viser seg at det er praktiske ting som gjør samkjøring vanskelig, slik som ærender, at ingen kolleger eller bekjente skal samme vei, behov for fleksibilitet ved arbeidstidens begynnelse eller slutt

og at man må frakte barn. Det er få som krysser av på alternativer som utrygt, ubehagelig med fremmede i bilen eller at man ikke gidder. Det er altså ingen direkte uvilje mot samkjøring, men det må «passe seg slik» for at flere skal gjøre det.

# Bideling

Mange som bor i byene har bare bruk for bil av og til. I hverdagen brukes bilen lite, da er det gange og kollektiv som brukes. Bideling betyr at flere personer deler et visst antall biler.

Bidelingsordninger anses som et viktig tiltak for å få ned biltettheten i byene. Ved å være medlem av et bidelingsprogram får du tilgang til bil når du trenger det, samtidig som du slipper alle kostnadene man har ved å eie bil og ulempene som følger med vedlikehold, parkering etc. Bidelingsordninger kan være en løsning for byboere som ikke har behov for bil daglig for at hverdags-kabalen skal gå opp.

Det er et potensiale for økt bruk av bidelingsordninger, men den høye andelen som svarer «vet ikke» indikerer at dette ennå er en relativt ukjent løsning som få kjenner til

**Det er et potensiale for økt bruk av bidelingsordninger.**

hvordan fungerer. Det er mindre motstand og skepsis til å gå inn i bidelingsordninger i Oslo by enn i de andre byområdene.

## Hva hindrer bideling?

En del sier at de bruker bilen veldig mye, og vi kan dermed utelukke disse som potensielle bidelingsbrukere. Ellers viser svarene at det er praktiske hensyn som gjør at folk nøler. Man liker å ha egen bil, man er usikker på om det er bil tilgjengelig når man trenger det og det føles generelt upraktisk – men det er også mange som sier at de ikke har tenkt på det som en mulighet. Med en satsing på tilrettelegging

for bideling, f.eks. med reserverte biloppstillingsplasser i nærheten av boligkonsentrasjoner, så kan dette være en god løsning for mange av byboerne og man kan dermed få ned antall biler i byen.

**Spørsmål:** Kunne du tenke deg å selge din egen bil og i stedet bli medlem av en bidelingsordning?

	Oslo by	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Ja	16%	13%	8%	7%	8%
Ja, men kun bil nr. to	4%	7%	6%	9%	7%
Nei	53%	65%	69%	69%	69%
Vet ikke	26%	15%	16%	16%	15%

# Køprising



Køprising er innkreving av bompenger kun i rush-tiden med hensikt å regulere trafikken på de tidene av døgnet hvor det er mest kø.

Det er få som mener at det ikke er nødvendig å regulere trafikken, men generelt er det ganske stor motstand mot å bruke køprising som trafikkregulerende virkemiddel. Høyest aksept finner vi i Oslo by, og også om vi tar med Akershus så er aksepten høyere her enn ellers i landet. Motstanden

er sterkere blant trafikantene i Bergensområdet enn i befolkningen for øvrig, mens i Trondheimsområdet er det full splittelse om køprising er det riktige virkemiddelet. Av alle byområdene vi har undersøkt så er motstanden sterkest i Stavangerområdet. I Tromsøområdet er man mer positiv enn landsgjennomsnittet. Det er dog en klar melding fra trafikantene at køprising kun er akseptabelt dersom det finnes et godt alternativt transporttilbud.

## Spørsmål: Bør det være køprising i Norge?

	Oslo/ Akershus	Oslo by	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø	Landsgj. snitt
Nei, det er ikke nødvendig med regulering av trafikken	6%	4%	7%	10%	9%	7%	7%
Nei, man må finne andre måter å regulere trafikken på	36%	30%	48%	36%	51%	34%	39%
Ja, det er en effektiv måte å regulere trafikken på	15%	18%	8%	11%	8%	9%	11%
Ja, hvis det finnes et godt alternativt transporttilbud	36%	41%	33%	35%	28%	40%	34%
Vet ikke	7%	7%	5%	8%	4%	11%	9%



**Halvparten av alle nordmenn foretrekker fleksibel arbeidstid for å slippe bilkø.**

## Fleksibel arbeidstid

Fleksitid er et virkemiddel som kan spre morgen- og ettermiddagstrafikken ut over et større tidsrom og dermed redusere køene. Det vil forkorte reisetiden til befolkningen og derfor frigjøre tid til andre ting enn transport. Samtidig senkes stressnivået når man ikke er avhengig av å være på jobb til et gitt tidspunkt. Mindre kø er også positivt for de som reiser kollektivt og kan gjøre fremkommeligheten bedre for syklister. Til syvende og sist vil dette bety mer

fornøyde trafikanter. Halvparten av alle nordmenn foretrekker fleksibel arbeidstid for å slippe bilkø. Byene skiller seg ikke mye fra landsgjennomsnittet. Mest positive til fleksitid er de i Stavanger, der 56 prosent foretrekker fleksitid for å slippe kø, mens Trondheim ligger lavest med 48 prosent. Forskjellen her kan muligens forklares av at Stavanger er den byen der folk står mest i kø (i snitt 21 prosent av reisetiden) og Trondheim er der tiden brukt i kø er

kortest (8,4 prosent av reisetiden). Det er en høy «vet ikke»- andel når det kommer til fleksitid, både i byene og i landet for øvrig. De som ikke har hatt fleksitid tidligere er kanskje usikre på hvor mye det vil ha å si for dem i praksis.

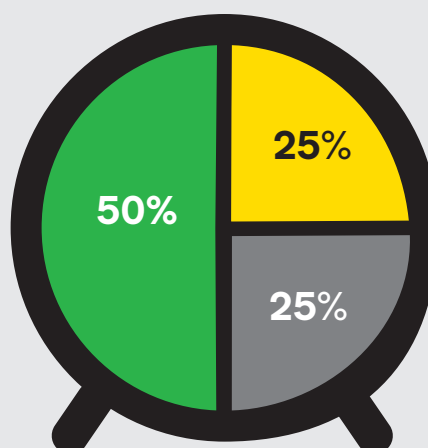
Mange av oss har hektiske liv med familie, jobb, fritidsaktiviteter, venner og annet som skal sjongleres. Større grad av fleksibilitet i arbeidstiden gir altså flere valgmuligheter når vi skal få den daglige kabalen til å gå opp. Når man i tillegg tar med

at 72 prosent av respondentene i NAFs undersøkelse mener de ville vært mer produktive på jobben med fleksibel arbeidstid, betyr det at også arbeidsgivere vil kunne tjene på å innføre dette for sine ansatte.

**72 prosent mener de ville vært mer produktive på jobben med fleksibel arbeidstid.**

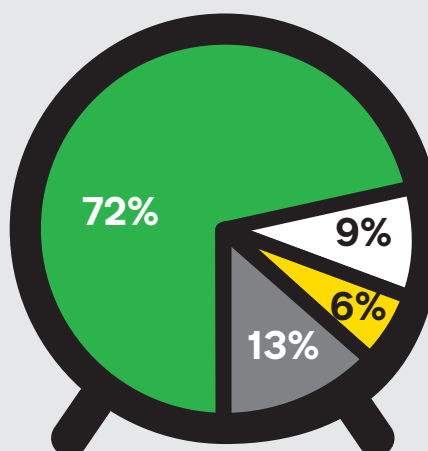
**Spørsmål:** Ville du foretrukket fleksibel arbeidstid for å unngå bilkø?

- Ja
- Nei
- Vet ikke



**Spørsmål:** Kan fleksible arbeidstider gjøre deg mer produktiv i jobben?

- Ja
- Nei
- Vet ikke
- Ikke relevant



A background image of a city street at night, heavily blurred to create a bokeh effect. The lights are in shades of yellow, orange, and green, suggesting streetlights and traffic. A red car is partially visible on the right side.

# **Storby- utfordringer**



# Storbyområdene

---

I undersøkelsen har vi sett nærmere på fem større byområder i Norge: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Tromsø. Disse områdene skiller seg fra resten av landet ved at de har store utfordringer knyttet til mer trafikk og annerledes transportmiddelbruk enn mange andre steder. I tillegg vil byene møte utfordringer med stor befolkningsvekst i årene fremover.



## Oslo by og Stor-Oslo

Trafikantene i Stor-Oslo<sup>5</sup> reiser omtrent like mange kilometer som landsgjennomsnittet daglig, men bruker lengre tid på sine hverdagsreiser. I Oslo by er reisene kortere, men trafikantene bruker likevel lengre tid enn landsgjennomsnittet. Dette kan henge sammen med store trafikkmengder, mye bruk av kollektive transportmidler og at mange går.


Det er svært lite bilbruk i Oslo by. Det er tydelig at trafikantene oppfatter kollektivtilbudet som godt, og det er også mange som går. Inkluderer vi Akershus-trafikantene ser vi at bilandelen går noe opp. Selv om bilandelen fremdeles er lav sammenlignet med andre byområder og landet for øvrig, kan økt bilandel tyde på at kollektivtilbudet ikke er godt nok i Oslo og omegnskommunene.

<sup>5</sup> Stor-Oslo består av Oslo og Akershus fylke.

Som tidligere vist i rapporten så assosierer trafikantene visse fordeler og ulemper med de ulike transportmidlene. På noen områder skiller Stor-Oslos trafikanter seg ut, noe som gir oss en indikasjon på at hverdagsreisen i Oslo er noe annerledes og med andre utfordringer enn ellers i landet og de andre byområdene.

**Det er svært lite bilbruk i Oslo by. Det er tydelig at trafikantene oppfatter kollektivtilbudet som godt, og det er også mange som går.**

## Fordeler og ulemper

 <b>Bil</b>	<b>Oslo og Akershus</b>	<b>Oslo by</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Tilgjengelig	26%	25%	31%
Frakte varer/ bagasje	45%	49%	39%
Kø/forsinkelser	65%	69%	43%
Parkering	49%	54%	41%

 <b>Kollektivt</b>	<b>Oslo og Akershus</b>	<b>Oslo by</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Hyppe avganger	17%	25%	9%
Komfortabelt	9%	8%	13%
Venting	44%	46%	51%
Dårlig rutetilbud	16%	8%	36%
Trengsel	45%	53%	23%
Får ikke sitteplass	20%	24%	8%

 <b>Sykkel</b>	<b>Oslo og Akershus</b>	<b>Oslo by</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Frisk luft/ natur	42%	37%	51%
Effektivt	15%	19%	10%
Fleksibilitet	19%	20%	14%
Dårlige sykkelveier/tilrettelegging	50%	54%	47%

Færre i Oslo-området assosierer «tilgjengelig» med bil, og kø- og parkeringsproblemer er langt mer fremtredende hos trafikantene her enn ellers i landet. Dette kan skyldes at det er mange arbeidsreiser fra Oslos omegnskommuner og inn til Oslo by. Trafikantene verdsetter dog muligheten til å frakte varer og bagasje langt høyere enn landet for øvrig.

Oslo by har et godt kollektivtilbud som er mye brukt. «Dårlig rutetilbud» er nesten fraværende for

respondentene her. Færre enn landsgjennomsnittet krysser av for «venting» og langt flere krysser av for «hyppige avganger». Dette kan vi tolke som at både flatedekning og frekvens oppleves som god av trafikantene. Det er derimot et problem med trengsel, at mange ikke får sitteplass og at færre mener det er komfortabelt med kollektivt. Dette tyder på for dårlig kapasitet.

Markant færre både i Oslo by og i Oslo-området trekker frem frisk luft og natur som en fordel med å sykle, mens effektivitet og fleksibilitet ved sykkel vektlegges i større grad enn landsgjennomsnittet. Det er også flere som peker på at det er dårlig tilrettelagt for sykkel. Dette kan forklare at hele 63 prosent svarte «nei» på direkte spørsmål om de oppfatter det som trygt å sykle i Oslo.

## Prosjekter i Oslo by

Det er en klar beskjed fra Oslotrafikanterne om at de ønsker en sterk satsing på kollektivtiltak og tiltak for sykling og gange. Det sto kun to rene veitiltak på listen, og av disse to så er det behovet for å løse gjennomgangstrafikken utenom byen som trekkes frem. Det kan være at Oslotrafikanterne ville ha trukket frem andre større veitiltak eller tunnelløsninger i selve byen, eksempelvis Røatunnel eller Manglerud-tunnel, dersom disse var alternativer, men signalet om økt satsing på kollektive tilbud er likevel svært tydelig.

**Spørsmål:** Hvilke av disse prosjektene er viktigst for å bedre hverdagsreisene i Oslo by?\*

Prioritet**	Prosjekt	Oslo by
1.	Videre utbygging av t-banen	78%
2.	Bedre sykkel- og gangveier	58%
3.	Flere og hyppigere bussruter	47%
4.	Gode omkjøringsveier rundt Oslo by	39%
5.	Sammenhengende kollektivfelt på innfartsårene	33%
6.	Utbygging av Intercity-triangelet	25%
7.	Utbygging av E18 vestover (Vestkorridoren)	16%
8.	Båtforbindelse til Fornebu	6%

\* Vennligst ranger de tre viktigste prosjektene.

\*\*Her har vi slått sammen respondentenes 1., 2. og 3. prioritereinger til en sammenlagt liste.



Det er en klar beskjed fra Oslotrafikantene om at de ønsker en sterk satsing på kollektivtiltak og tiltak for sykling og gange.



**Det er lavere bilbruk, høyere kollektivbruk og færre som sykler i Bergensområdet i forhold til landsgjennomsnittet.**

## Bergensområdet

Det er en svak tendens til at trafikantene i Bergensområdet<sup>6</sup> reiser lenger enn landsgjennomsnittet og at de bruker noe mer tid på hverdagsreisen.


Det er lavere bilbruk, høyere kollektivbruk og færre som sykler i Bergensområdet i forhold til landsgjennomsnittet. Av kollektive transportmidler oppgir 36 prosent at de bruker buss og 14 prosent at de bruker bane. Resten er fordelt på små andeler til tog og ferje. Trafikantene i Bergensområdet er avhengig av et transportsystem som lar dem kombinere flere


transportformer. Det er et større potensiale for multibruk enn vi ser i dag, men det krever bedre tilrettelegging med for eksempel gode overgangsmuligheter.


Som man har vist tidligere i rapporten så assosierer trafikantene visse ulemper og fordeler med de ulike valgene av transportmiddel. Det er noen steder hvor respondentene i Bergensområdet skiller seg fra landsgjennomsnittet, noe som kan gi oss en indikasjon på hvordan trafikantene oppfatter transporttilbudet.

<sup>6</sup> Bergen, Tysnes, Samnanger, Os, Austevoll, Sund, Fjell, Askøy, Vaksdal, Osterøy, Meland og Radøy.

## Fordeler og ulemper

 <b>Bil</b>	<b>Bergens-området</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Kø/forsinkelser	50%	43%
Dyrt	55%	51%
Parkering	47%	41%

 <b>Kollektivt</b>	<b>Oslo og Akershus</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Billig	19%	14%
Trengsel	28%	23%
Reisetid	35%	27%

 <b>Sykkel</b>	<b>Oslo og Akershus</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Frisk luft/ natur	45%	51%
Dårlige sykkelveier/tilrettelegging	60%	47%

Alle ulempene som her er listet opp knyttet til bil, ligger også på topp for landet for øvrig. Men i Bergensområdet så er det flere som har trukket fram disse som ulemper. Det er også interessant å se at trafikantene i Bergensområdet oppfatter kollektivtilbudet som billigere enn hva gjennomsnittet av befolkningen gjør. Dessverre sliter trafikantene i Bergensområdet mer med trengsel på kollektivtrafikken, noe som tilsier er for liten kapasitet, og de opplever at det å reise kollektivt gir betydelig lengre reisetid.

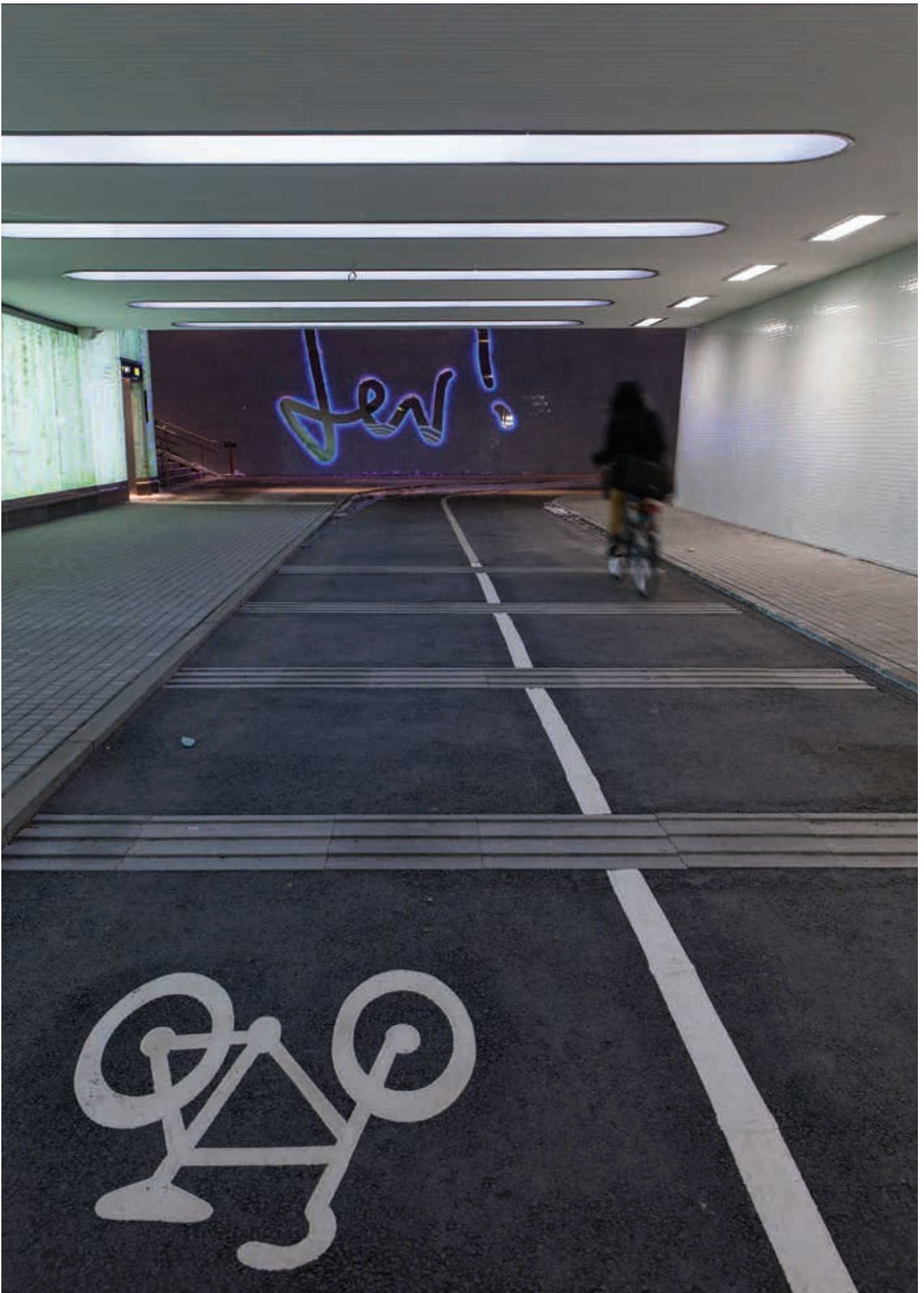
Det er markant færre som forbinder det å sykle med frisk luft og natur enn i landet for øvrig. Videre opplever trafikantene at det er dårlig tilrettelagt for sykling, noe som igjen kan forklare hvorfor 55 prosent svarer «nei» på direkte spørsmål om de oppfatter det som trygt å sykle i Bergen.

### Fordeler for samkjørere

I Bergen har det vært diskutert om de som samkjører skal få fritak eller lavere takst i bomringen. Et slikt tiltak støttes av 60 prosent og folk i Bergensområdet har tro på at dette vil redusere køene.

**Spørsmål:** Bystyret i Bergen vurderer å gi fritak eller lavere priser i bomringen for de som samkjører (kjører flere i én bil). Hva synes du om et slikt tiltak?

<b>Bergensområdet</b>	
Uenig, alle må bidra likt i bomringen	22%
Enig, det vil få flere til å samkjøre og redusere køene	60%
Vet ikke	15%
Annet	3%





## Sykkeltunnel

**Spørsmål:** Tror du at sykkeltunneler vil bli brukt?

Bergensområdet	
Ja, det vil korte ned reisetiden og få flere til å kunne bruke sykkel	56%
Nei, det vil føles ubehagelig å sykle i en tunnel	12%
Nei, det er andre grunner til at folk ikke sykler	13%
Vet ikke	2%
Annet	17%

Det er et politisk mål at trafikkveksten i byene skal tas med kollektiv, sykkel og gange. I Bergen vurderes det å bygge egne sykkeltunneler gjennom fjellene, for eksempel parallelt med bybanetunnelen som planlegges til Fyllingsdalen. 56 prosent tror at dette vil få flere til å sykle, samtidig som at en fjerdedel ikke tror tiltaket vil ha noen effekt.

## Prosjekter i Bergensområdet

**Spørsmål:** Hvilke av disse prosjektene er viktigst for å bedre hverdagsreisene i Bergensområdet?\*

Prioritet**	Prosjekt	Prosent sammenlagt
1	Opprusting av veistrekningen Bergen – Voss	46%
2	Flere og hyppigere bussruter	44%
3	Sotrasambandet med ny bro	38%
4	Bedre sykkel- og gangveier	37%
5	Sammenhengende kollektivfelt på innfartsveiene	33%
6	Videre utbygging av bybanen til Fyllingsdalen	32%
7	Ny E39 Os – Bergen	22%
8	Ferdigstilling av Ringvei Vest (Sandeide – Liavatnet)	17%
9	Dobbelt jernbanespor sentrum – Arna	13%
10	Dobbelt jernbanespor Arna – Voss	12%

Veien mellom Bergen og Voss er en viktig strekning for trafikantene i Bergensområdet. Utbedring av denne veistrekningen kommer øverst på prioriteringslisten, og hvis man slår sammen de to delstrekningene på jernbanen, så vil også denne komme høyere opp på listen. Bortsett fra veien mot Voss og Sotrasambandet er det ønsket om kollektivtiltak og å bedre forholdene for gående og syklende som får mest oppslutning.

\* Vennligst ranger de tre viktigste prosjektene.

\*\*Her har vi slått sammen respondentenes 1., 2. og 3. prioriteringer til en sammenlagt liste.



# Trondheimsområdet

Det brukes mindre bil i Trondheimsområdet enn i landet for øvrig og også mindre bil enn i de andre byområdene, med unntak av Oslo-området. Flere oppgir at de bruker sykkel som transportmiddel på en del av sine hverdagsreiser, og en ganske høy andel bruker beina.

Dette kan forklare hvorfor befolkningen i Trondheimsområdet<sup>7</sup> reiser kortere, men bruker lengre tid på


reisene sine enn landsgjennomsnittet.


Som vi har vist tidligere i rapporten så assosierer trafikantene visse ulemper og fordeler med de ulike transportmiddelvalgene. Ved å se på hvor respondentene i Trondheimsområdet skiller seg fra landsgjennomsnittet, kan man få en indikasjon på hva som oppfattes bra og hva som er mindre bra med det å være trafikant i akkurat dette området.


**Trønderne føler det ganske trygt å bruke sykkel og de har også oppfattet at sykkel er et fleksibelt transportmiddel.**

<sup>7</sup>Trondheim, Ørland, Agdenes, Rissa, Bjogn, Orkdal, Melhus, Skaun, Klæbu, Malvik, Stjørdal og Leksvik.

## Fordeler og ulemper

 Bil	Trondheims-området	Landsgj. snitt
Effektivitet	21%	28%
Fleksibilitet	50%	48%

 Kollektivt	Trondheims-området	Landsgj. snitt
Dårlig rutetilbud	27%	36%

 Sykkel	Trondheims-området	Landsgj. snitt
Frisk luft/ natur	45%	51%
Fleksibilitet	18%	14%
Lite trafikkikkert/ føles utrygt	31%	39%
Dårlige sykkelveier/ tilrettelegging	30%	47%
Været	54%	46%

Det oppfattes ikke spesielt effektivt å bruke bil i Trondheimsområdet. Men her, som i resten av landet, så assosierer man bilen med fleksibilitet og dette kan slå ut til bilens fordel når det kommer til valg av transportmiddel. Det ser dessuten ut til at rute-tilbudet på kollektivtrafikken oppfattes som ganske bra.

Trondheimsområdet skiller seg spesielt ut fra landet for øvrig og de andre byområdene når det kommer til sykkel. Selv om færre vektlegger at sykling gir en frisk luft, og mange mener at været er en ulempe, så er det markant færre som er misfornøyde med tilretteleggingen for sykkel. Trønderne føler det ganske trygt å bruke sykkel og de har også oppfattet at sykkel er et fleksibelt transportmiddel. På direkte spørsmål om man oppfattet det som trygt å sykle i Trondheim, svarte hele 59 prosent «ja». Det er den høyeste andelen av alle storbyområdene. Bare 19 prosent svarte «nei» og resten svarte «vet ikke».

### Prosjekter i Trondheimsområdet

Det er noen store veiprojekter som anses som svært viktige blant trafikantene i Trondheimsområdet, men det er likevel bedre forhold for gående og syklende som kommer øverst på en sammenlagt prioriteringsliste.

**Spørsmål:** Hvilke av disse prosjektene er viktigst for å bedre hverdagsreisene i Trondheimsområdet?

Prioritet**	Prosjekt	Prosent sammenlagt
1	Bedre sykkel- og gangveier	55%
2	Utbygging av E6 sørover Tronstad til Melhus	51%
3	Ny Sluppen bru og ny tunnel til Munkvold/ Byåsen	50%
4	Gjennomgående kollektivfelt i byen	44%
5	Etablering av bybane/utvidelse av trikken	41%
6	Utbygging av dobbeltspor på Trønderbanen	35%
7	Utbygging av E6 nordover mot Stjørdal	23%

\* Vennligst ranger de tre viktigste prosjektene.

\*\*Her har vi slått sammen respondentenes 1., 2. og 3. prioriteringer til en sammenlagt liste.



## Stavangerområdet

Som vi har sett tidligere i rapporten så er Stavanger det byområdet som har mest problemer med kø og forsinkelser. Det er også i Stavangerområdet<sup>7</sup> det er høyest bilbruk av de fem byområdene vi har sett på i denne undersøkelsen. De har en ganske høy andel som sykler, men lavest kollektivbruk.

Høy bilbruk i Stavangerområdet kan henge sammen med et dårlig kollektivtilbud. Trafikantene

opplever nemlig store forsinkelser også i kollektivsystemet. Hele 62 prosent av de som bruker kollektivtilbudet i dag, sier at de opplever kø og forsinkelser en eller flere ganger hver uke. Dette gir ikke gode nok incentiver til at man skal velge bort bilen, som oppfattes som et fleksibelt og effektivt transportmiddel. Det er når trafikantene opplever kollektivtransporten som


enkel og effektiv at man lar bilen stå. Det er så mange som 61 prosent som sier at de kan tenke seg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet ble bedre. Det er kun i Oslo-området at flere svarer positivt på dette spørsmålet. På oppfølgings-spørsmålet om hvorfor man ikke kan tenke seg å reise mer kollektivt, så svarer så mange som 46 prosent at bilen «alltid gir mest fleksibilitet».


**Stavanger er det byområdet som har mest problemer med kø og forsinkelser.**


Som vist tidligere i rapporten så assosierer trafikantene visse fordeler og ulemper med de ulike transportmidlene. Stavangerområdet skiller seg noe ut på visse områder i forhold til landsgjennomsnittet og også de andre byområdene, noe som gir oss ytterligere indikasjoner på hvordan befolkningen i og rundt Stavanger oppfatter transportmulighetene der.

<sup>7</sup> Stavanger, Sandnes, Klepp, Tine, Sola, Randaberg, Finnøy og Rennesøy.

## Fordeler og ulemper

 <b>Bil</b>	<b>Stavanger-området</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Skjernet fra været	24%	13%
Fleksibilitet	51%	48%
Kø/forsinkelser	63%	43%

 <b>Kollektivt</b>	<b>Stavanger-området</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Avslappende	28%	34%
Komfortabelt	9%	13%
Forsinkelser	45%	39%
Reisetid	39%	27%

 <b>Sykkel</b>	<b>Stavanger-området</b>	<b>Landsgj. snitt</b>
Suse forbi bilkø	13%	6%
Været	58%	46%
Dårlige sykkelveier/tilrettelegging	29%	47%

Igjen ser vi at folk i Stavangerområdet sliter veldig med kø og forsinkelser, men fleksibiliteten som bilen gir ser ut til å veie opp for dette. Kollektivsystemet synes ikke å ha godt nok tilbud for en god hverdagsreise. Det oppfattes hverken som avslappende eller komfortabelt, og det er store forsinkelser og gir lang reisetid.

I Stavangerområdet har man i langt større grad enn landet for øvrig og de andre byområdene sett det å kunne suse forbi bilkø som en fordel med å sykle, noe som igjen kan henge sammen med de store køproblemene. Det er også langt færre som synes det er

dårlig tilrettelagt for sykling. På direkte spørsmål om man oppfatter det som trygt å sykle i Stavanger, sier hele 52 prosent ja, mens 27 prosent sier nei. Dette er langt bedre enn de øvrige byområdene, og det er bare Trondheim hvor en høyere andel oppfatter det som trygt å sykle. Dette kan tyde på at Stavanger har kommet langt når det gjelder å tilrettelegge for sykling. Ved siden av Trondheims-

området så er det kun Stavangerområdet som peker på været som den største ulempen ved å sykle. Bekymringen for været ser vi også igjen ved at Stavangerområdet ligger høyt over landsgjennomsnittet på at man trekker frem det å være skjernet fra været som en fordel ved bilen.

**61 prosent  
sier at de kan  
tenke seg å reise  
mer med  
kollektivtransport.**

## Prosjekter i Stavangerområdet

Det er klart flest som har utbedring av veien mot Forus på sin prioriteringsliste. Videre på lista er det noe tettere mellom prosjektene, men bedre forhold for gående og syklende kommer fint inn som nummer to.

**Spørsmål:** Hvilke av disse prosjektene er viktigst for bedre hverdagsreisen i Stavangerområdet?\*

Prioritet**	Prosjekt	Prosent sammenlagt
1	E39 Stavanger – Forus (6 felt inkludert kollektivfelt)	60%
2	Bedre sykkel- og gangveier	41%
3	Utbygging av veien fra Ålgård mot Søgne (4 felt motorvei)	37%
4	Bygging av sykkelstamveien mellom Stavanger, Sandnes og Forus	36%
5	Ferdigstilling av bussway-prosjektet mellom Stavanger og Sandnes	34%
6	Utbygging av veien fra Sola mot Tananger og Rogfast (Transportkorridor Vest)	29%
7	Ferdigstilling av Eiganes-tunnelen (under bygging)	23%
8	Ferdigstilling av Ryfast m/ Hundvågtunnelen (under bygging)	21%
9	Ferdigstilling av bussway-prosjektet mellom Stavanger og Kvernvik/Sola	19%

\* Vennligst ranger de tre viktigste.

\*\*Her har vi slått sammen respondentenes 1., 2. og 3. prioriteringer til en sammenlagt liste.







## Tromsøområdet

Det er flere enn landsgjennomsnittet som sier at de sykler og går som en del av sine hverdagsreiser i og rundt Tromsø<sup>9</sup>. De ligger også høyere enn mange av de andre byområdene på disse to transportformene. Men Tromsøområdet har likevel en ganske høy bilbruk og en relativt lav bruk av kollektivtransport når man sammenligner med andre byområder.


Som vi har vist tidligere i rapporten så assosierer trafikantene visse ulemper og fordeler med de ulike transportmiddelvalgene. Ved å se på hvordan trafikantene i Tromsøområdet har svart, kan man få en indikasjon på hva som oppfattes bra og hva som er mindre bra med transportsystemet i akkurat dette området.


**Tromsøområdet har en ganske høy bilbruk og en relativt lav bruk av kollektivtransport når man sammenligner med andre byområder.**


<sup>9</sup>Tromsø, Balsfjord, Lyngen, Storfjord og Karlsøy.



## Fordeler og ulemper

 Bil	Tromsø-området	Landsgj. snitt
Parkering	56%	41%
Brøyting/reisetid	20%	12%
Veistandard	30%	21%
Kø/forsinkelser	34%	43%

 Kollektivt	Tromsø-området	Landsgj. snitt
Slippe å tenke på parkering	65%	46%
Billig	9%	13%
Forsinkelser	49%	39%
Venting	57%	51%
Kan ikke handle på veien hjem	28%	16%

 Sykkel	Tromsø-området	Landsgj. snitt
Effektivt	14%	10%
Været	52%	46%
Dårlige sykkelveier/tilrettelegging	59%	47%

Det er ingenting ved Tromsøområdet som skiller seg spesielt ut når det kommer til hvilke fordeler man assosierer med bil, men ulempen «kø/forsinkelser», som ellers fremheves i de andre byene, er ikke så fremtredende her. Det er derimot langt flere som fremhever parkering som en ulempe ved bilbruk enn både landsgjennomsnittet og i de andre byene. Det å slippe og tenke på parkering skiller seg like markant ut når man skal oppgi fordeler med kollektivtransport. Dette er et tydelig tegn på at parkeringsmulighetene i Tromsø oppfattes som begrensede. Dårlig veistandard trekkes også i større grad frem. Videre kan man merke seg at Tromsøområdet, som det eneste byområdet, ligger et stykke under landsgjennomsnittet på at man assosierer kollektivtrafikken med «billig». Kollektivtilbudet i Tromsø-

området preges ellers av forsinkelser og venting. Folk er dessuten bekymret for at man ikke kan handle på veien hjem.

Befolkningen i Tromsøområdet synes i større grad enn befolkningen for øvrig at sykkel er et effektivt fremkomstmiddel. Men de sliter med været og dårlig tilrettelegging for sykling. På direkte spørsmål om man oppfatter det som trygt å sykle i Tromsø så svarer 45 prosent «nei», 38 prosent «ja» og 17 prosent «vet ikke».

**Parkeringsmulighetene i Tromsø oppfattes som begrensede.**

## Prosjekter i Tromsøområdet

Bortsett fra tverrforbindelsen og forbindelse til Kvaløya, er Tromsøområdets befolkning mest opptatt av å bedre forholdene for de gående og syklende og at man skal utvikle et godt kollektivtilbud.

**Spørsmål:** Hvilke av disse prosjektene er viktigst for å bedre hverdagsreisene i Tromsøområdet?\*

Prioritet**	Prosjekt	Prosent sammenlagt
1	Ny Tverrforbindelse og ny forbindelse til Kvaløya	69%
2	Etablering av sammenhengende gang- og sykkelveinett	57%
3	Utvikling av kollektivtilbud med økte frekvenser og rutetidsforbedringer	55%
4	Utbygging av E8 innfartsvei til Tromsø	43%
5	Bedre vintervedlikehold	27%
6	Utbedring av gatenettet i sentrum	19%
7	Utbygging av kollektivfelt	16%
8	Etablering av superbuss	11%

\* Vennligst ranger de tre viktigste prosjektene.

\*\*Her har vi slått sammen respondentenes 1., 2. og 3. prioriteringer til en sammenlagt liste.





A blurred crowd of people in motion, overlaid with a yellow speech bubble containing the word 'Metode'.

**Metode**





# Undersøkelsesdesign

Undersøkelsen bak Trafikantbarometer er gjennomført for NAF av TNS Gallup som en kvantitativ spørreundersøkelse. Datainnsamlingen har foregått via et webbasert 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.

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. I tillegg er skjemaet testet på en mindre gruppe av respondentene før den ble sendt ut til resten av deltagerpanelet. Dette er gjort for å redusere omfanget av eventuelle misforståelser. En annen ulempe ved lukkede spørsmål er at svaralternativ kan mangle. Dette har vi kompensert for i noen av

spørsmålene ved at respondentene kunne skrive inn andre svar under kategorien «annet». I andre spørsmål har vi ikke gitt denne muligheten.

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 bildeling, innfartsparkering og samkjøring.

Spørreskjemaets lengde var på ca. 15 minutter og bestod av mellom 46 og 53 spørsmål. 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 uke 19 og 20. Den landsrepresentative delen av undersøkelsen består av 1084 respondenter. For å få representative tall i alle regioner og storbyer ble det i tillegg foretatt et ekstra utvalg her<sup>9, 10, 11, 12</sup>. Antallet respondenter er stort nok til å sikre representativitet i befolkningen. Det er derfor rimelig å generalisere på bakgrunn av funnene i 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 øvrig befolkningsstatistikk. Resultatene fra undersøkelsen er derfor vektet på alder og kjønn, i tillegg til geografi for de landsrepresentative analysene. Ingen vekter har overskredet 3,5 for å unngå at enkelte gruppers meninger får for stor tyngde.

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.

## Aldersfordeling landsrepresentativt utvalg

Alder	Antall respondenter	Prosentandel
Under 30	228	21,1
30-44	292	27,0
45-59	282	26,1
60+	280	25,9
Total	1082	100

## Kjønnsfordeling landsrepresentativt utvalg

Kjønn	Antall respondenter	Prosentandel
Mann	547	50,5
Kvinner	537	49,5
Total	1084	100

<sup>9</sup> Alle respondentene fikk samme skjema, i tillegg fikk storbyregionene et ekstra sett spørsmål tilpasset de respektive byområdene.

<sup>10</sup> Totalt 379 respondenter i Oslo, 411 i Bergen, 449 i Trondheim, 383 i Stavanger og 301 i Tromsø. I regionene har vi spurt totalt 643 respondenter i Oslo/Akershus, 369 i Østfold, 584 i Hedmark/Oppland, 598 i Buskerud, Vestfold og Telemark, 563 i Agder, 585 i Rogaland, 570 i Hordaland, 858 i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, 377 i Trøndelag, 451 i Nord-Norge (Nordland, Troms og Finnmark).

<sup>11</sup> Byregionene 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.

<sup>12</sup> De 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

# Utvalg

---

Respondentene er vilkårlig trukket fra TNS Gallups webpanel bestående av nærmere 50 000 respondenter. Webpanelet er en prerekuttert gruppe på personer over 15 år som er villige til å delta i markedsundersøkelser. Deltagerne i panelet er tilfeldig rekruttert gjennom telefon- og postale undersøkelser, det vil si at panelet ikke er selvrekruttert. 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 mottatt analyser og ferdig utarbeidede statistikkfiler for respondentene som helhet, hvor nedbrytninger kun er gjort på grupper som kjønn, alder, geografi og partitilhørighet.





E6 Trondheim  
Gardenmoen

E18 Stockholm  
E6 Göteborg  
E6 Trondheim

2 Gjøvik  
Ring 1 Sentrum Ø  
Sentralst  
DRDS Stena



Grafisk design: NAF Markedsavdeling / Lena Akopian, Elisabeth Sveum og Monica Hjortdahl.  
Tekst: Susanne Bondevik, Line Lillebø Osfoss og Benjamin Strandquist.  
Foto: Colourbox.com, Folio.se, Benjamin Strandquist, Andreas Handeland, Susanne Bondevik og Terje Ødegård.  
Trykk: Rolf Ottesen. Opplag: 400 eks.

---

**NAF Norges Automobil-Forbund**  
Østensjøveien 14, 0661 Oslo  
P.B. 6682 Etterstad, 0609 Oslo  
**naf.no**