

NAF Norges Automobil-Forbund

Folkets Transportplan 2014 – 2023





Trafikantene har ordet!

Hver dag reiser mer enn to og en halv millioner nordmenn til og fra jobb, innom barnehagen eller skolen, butikken og fotballtreningen. Hverdagsreisen er enormt viktig for oss. Og enten man bruker kollektivtransport, går, sykler eller bruker bil, tar hverdagsreisen i dag alt for lang tid og koster for mye for alt for mange. NAF har tatt et klart valg: Hverdagsreisen er vår valgkampsak nummer én. Vi er over 500 000 medlemmer som reiser hver dag.

Vi i NAF vil ha politikere som legger til rette for en langt enklere hverdagsreise. Det betyr en historisk satsing på samferdsel med mye bedre veier, mye bedre kollektivtilbud og mye bedre tilrettelegging for gående og syklende. Toget må gå oftere for flere, veier må bygges og vedlikeholdes for å unngå kø og ulykker, og det må være mulig å sykle til jobb uten fare for eget liv. Intet mindre.

Men det handler ikke bare om å bruke mer penger. Det handler vel så mye om å bruke pengene der behovet er størst og der flest får nytte av dem. I og rundt byene handler det om en tydelig satsing på kollektivtransport og innfartsparkering. I distriktene er det vedlikehold det må satses på – forfallet på norske riks- og fylkesveier er enormt.

Nylig la regjeringen fram Nasjonal transportplan som legger rammene for hva det skal satses på innen samferdsel de neste 10 årene. Dessverre går debatten om samferdsel ofte på siden av folks hverdag. Politikerne tar utgangspunkt i økonomiske rammer. NAF vil heller fokusere på trafikantenes behov.

Derfor har vi laget en annerledes transportplan – *Folkets Transportplan*. Sammen med Norsk Gallup har vi spurt vanlige trafikanter om hvordan de opplever sin hverdagsreise i dag, og hvordan den kan gjøres bedre. Resultatene har vi samlet i denne rapporten. Her viser NAF politikere hvor skoen trykker for norske trafikanter og hva de er opptatt av. For å løse de utfordringene vi står overfor er det viktig at politikere vet hva trafikantene opplever ute på veien og på perrongen.

NAF håper Folkets Transportplan vil bidra til at vi begynner å tenke annerledes om samferdsel. Samferdsel er altfor viktig til å reduseres til en kamp om å bruke mer penger enn året før. Det må bli en kamp om hvem som kan gi norske trafikanter en best mulig hverdagsreise.

August 2013


Stig Skjøstad

Hverdagsreisen

Hver dag reiser vi nordmenn til og fra jobb, innom barnehagen, skolen, butikken og fotballtreningen. Vi reiser med bil, buss, tog og båt. Vi går og vi sykler. Mange lever svært travle liv, og hverdagsreisen binder de ulike aktivitetene i livet vårt sammen. Smidige reiser er en forutsetning for å få hverdagen til å gå opp.

Vi har spurt befolkningen for å finne ut mer om hverdagsreisen til folk flest. TNS Gallup har gjennomført undersøkelsen på vegne av NAF i juni 2013. 1575 personer i hele landet har svart, inkludert rundt 200 stykker i hver av storbyregionene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Her presenterer vi hovedfunnene.

Bruker 48 minutter hver dag

I snitt reiser vi 32 kilometer og bruker 48 minutter i forbindelse med hverdagsreisen daglig. De som reiser kollektivt bruker lengst tid, i snitt 58 minutter daglig. Bilistene bruker i snitt 49 minutter hver dag, mens de som sykler og går bruker 44 minutter.

Kollektivreisene tar lengst tid

Litt over halvparten av oss bruker mer enn en halvtime på hverdagsreisen hver dag, mens 10 prosent bruker mer enn halvannen time. Innbyggerne i Oslo og Akershus skiller seg fra resten av landet. Her bruker hele 76 prosent mer enn en halvtime, og 17 prosent mer enn halvannen time. Kjø og forsinkelser er nok en viktig årsak til det, for reisen er ikke lengre her.

Mest kjø i Stavanger

I gjennomsnitt tilbringer vi 6,5 minutter i kjø daglig. Her er det forskjeller mellom de ulike landsdelene. Rundt 20 prosent av befolkningen i Oslo og Akershus og Sør- og Vestlandet sitter mer enn 10 minutter i kjø daglig. Best fremkommelighet har resten av Østlandet, der kun 11 prosent sitter mer enn 10 minutter i kjø, samt Trøndelag og Nord-Norge hvor tilsvarende tall er 13 prosent.

Det er ingen store forskjeller mellom de som kjører bil og de som reiser kollektivt når det gjelder tid i kjø. Begge grupper tilbringer cirka 7 minutter i kjø daglig. Menn tilbringer over ett minutt lenger tid i kjø enn kvinner.

Stavanger, Oslo og Bergen er med på å trekke opp snittet med henholdsvis 9,21, 8,37 og 7,88 minutter i kjø. Trondheim skiller seg ut i den andre retningen. Her sitter folk kun 5,52 minutter i kjø daglig.

Sammenhengen mellom gjennomsnittlig reisetid og tid i kjø gir et mer tydelig bilde av køutfordringene i de største byene. I Stavanger oppgis hele 23 prosent av reisetiden å gå bort til køståing.

Prosent av reisetiden som tilbringes i kjø daglig i de fire største byene

Stavanger	23 %
Bergen	17,5 %
Oslo	15%
Trondheim	13%

TNS Gallup/NAF

Køkostnader

Kjø er et formidabelt og kostbart problem, spesielt i storbyene våre.

Kjøene på hovedfartsårene inn til Oslo alene koster 6,6 milliarder kroner årlig. Køkostnadene i Oslo-området vil i 2030 ha økt til cirka 20 milliarder kroner per år, gitt at ikke noe gjøres.

I årene fremover vil det bli flere og flere trafikanter og køkostnadene vil vokse voldsomt. Med den forventede trafikkveksten vil det fra 2022, 2025 og 2027 være sammenhengende rushtrafikk fra morgen til kveld på de ulike hovedfartsårene inn til Oslo*.

Beregningene baserer seg på tall fra Reisevaneundersøkelsen og Den norske verdsettelsesstudien (TØI), trafikkdata (NVDB/SSB), NAFs undersøkelse om hverdagsreisen (TNS Gallup), Håndbok 140 og trafikkvekstprognoser (SVV) og Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus (PROSAM).

Hverdagsreisen dyrest på Østlandet

To av tre oppgir at de bruker under en tusenlapp på drivstoff, billetter og bompenger i måneden. Også her er det regionale forskjeller. På Østlandet, inkludert Oslo og Akershus, bruker 37 prosent tusen kroner eller mer. Det tilsvarende tallet på Sør- og Vestlandet er 32 prosent. Kun 24 prosent av befolkningen i Trøndelag og Nord-Norge bruker tusen kroner eller mer i måneden.

Så mye brukes på drivstoff, bompenger og billetter i måneden, på hverdagsreiser:

Under 500 kr:	33 %
500 – 999 kr:	30 %
1000 – 1999 kr:	20 %
2000 – 2999 kr:	8 %
3000 kr eller mer:.....	4 %
Vet ikke:	5 %

Mange bilister har likevel en langt dyrere hverdagsreise enn det de månedlige utgiftene til drivstoff og bompenger indikerer. Kostnader som forsikring, vedlikehold og nedskrivning gjør at en dieseldrevet familiebil som kjøres 15 000 kilometer i året koster seks kroner per kilometer. En rapport fra Transportøkonomisk Institutt viser at bilister anslår kostnaden til om lag halvparten av reell kostnad.

De yngre mest forsinket

28 prosent oppgir at de blir forsinket utover normal reisetid annenhver uke eller oftere på grunn av ytre omstendigheter, som forsinkelser og kø. Omkring halvparten oppgir at de blir forsinket sjeldnere enn en gang i måneden. Folk opplever færre forsinkelser desto eldre de blir.

Så mange blir forsinket en gang annenhver uke eller oftere i de ulike aldersgruppene:

15 – 19 år:	40 %
30 – 44 år:	30 %
45 – 59 år:	27 %
60+:	15 %

Folk i Oslo og Akershus er langt oftere utsatt for forsinkelser enn i de andre storbyene. Her opplever 38 prosent å bli forsinket annenhver uke eller oftere. I Stavanger, Bergen og Trondheim opplever henholdsvis 27, 26 og 23 prosent det samme.

Forsinkelser i hverdagsreisen skaper en rekke problemer. 54 prosent oppgir at en forsinkelse på 30 minutter vil gå ut over muligheten til å være på jobb innenfor gjeldende arbeidstid. 16 prosent svarer at de ikke ville rekke avtalte fritidsaktiviteter, mens 12 prosent ikke ville rekke barnehage, skole eller SFO. En tredjedel av befolkningen legger avtaler på andre tidspunkt eller tar andre forholdsregler fordi de er redde for å bli forsinket i hverdagsreisen.

– Forsinkelse er bare utrolig kjedelig, bortkastet ventetid, slår en av respondentene fast.

Deltidsarbeid påvirkes av hverdagsreisen

Hverdagsreiser som tar for lang tid er en betydelig utfordring for folk og for samfunnet. I undersøkelsen svarer 7 prosent av de som jobber deltid at de gjør det på grunn av lang reisetid. Dette tilsvarer cirka 50.000 arbeidstakere ifølge SSBs tall.

Tilsvarende sier 6 prosent av de som jobber heltid at de kan tenke seg å redusere stillingsbrøken sin fordi de bruker for lang tid på hverdagsreisen. 6 prosent av heltidsansatte tilsvarer cirka 115.000 arbeidstakere. Barnefamiliene er dem som i størst grad oppgir lang reisevei som årsak til at de jobber deltid. Hele 19 prosent av foreldrene som jobber deltid svarer dette.

115 000 arbeidstakere kan tenke seg å redusere arbeidstiden på grunn av lang reisetid, og 50 000 har allerede gjort det

At så mange mennesker svarer at de kan tenke seg å jobbe mindre på grunn av lang reisetid er oppsiktsvekkende. Med tanke på at storbyene vokser og reisetiden øker kraftig framover om ingenting skjer, kan det føre til at flere velger redusert arbeidstid.

Trønderne mest fornøyde

Selv om mange har en lang og dyr reise med fare for forsinkelser, er relativt få misfornøyde med hverdagsreisen sin. 58 prosent oppgir at de er meget eller svært fornøyde. Kvinner er mer fornøyde enn menn. Hele 61 prosent av kvinnene er meget eller svært fornøyde, mens 56 prosent av mennene er det samme.

Hvor fornøyde folk er, varierer mellom de ulike delene av landet. Trondheim og omegn skiller seg fra de andre storbyene ved at hele 69 prosent er meget eller svært fornøyde. I Bergen, Stavanger og Oslo er henholdsvis 59, 58 og 52 prosent det samme.

Så fornøyde er folk med hverdagsreisen sin:

Svært fornøyd:	26 %
Meget fornøyd:	32 %
Nokså fornøyd:	30 %
Litt fornøyd:	5 %
Ikke fornøyd:	6 %

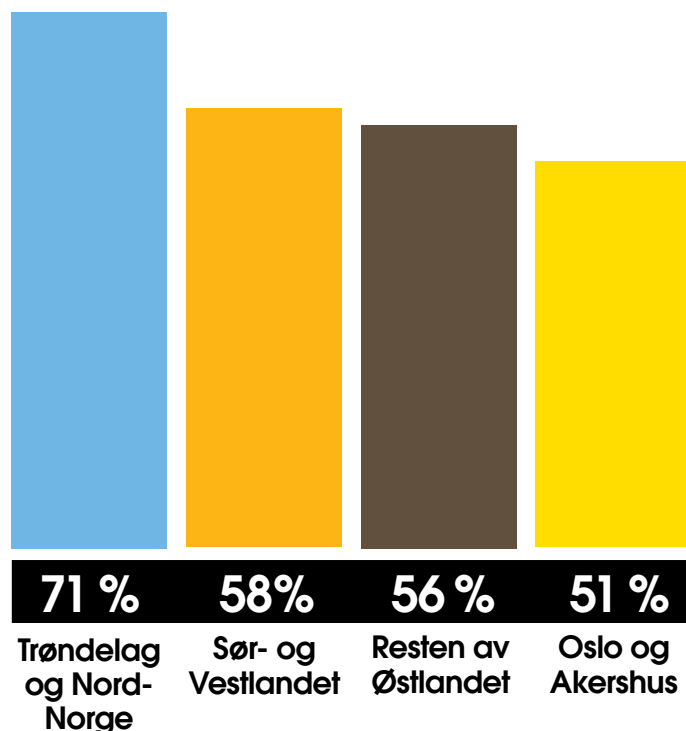
Respondentene ble også spurt om hvem de tror har den beste hverdagsreisen – de som bor i by eller de som bor i distriktene. 29 prosent tror at de som bor i distriktene har den beste hverdagsreisen, mens 18 prosent mener at bybeboerne kommer best ut. De fleste, 42 prosent, mener derimot at det er likeverdige fordeler og ulemper med hverdagsreisen både i distriktene og byene.

De som reiser kollektivt er minst fornøyde med hverdagsreisen sin. Kun 47,6 prosent av de som reiser kollektivt er meget eller svært fornøyde. Bilistene er mer positive, 57,6 prosent av dem er meget eller svært fornøyde. Frisk luft er tydeligvis en god ting, for hele 67,8 prosent av de som sykler og går er meget eller svært fornøyde.

Så mange er meget eller svært fornøyd i de ulike transportgruppene:

Sykkel og gange:	67,8 %
Bil:	57,6 %
Kollektiv:	47,6 %

Så mange er meget eller svært fornøyd i de forskjellige landsdelene



Bil mest brukt

Folk ble spurt om å oppgi alle transportmidler de vanligvis bruker på sin hverdagsreise. 74 prosent krysser av for bil, som er suverent mest brukt. Samtidig er bilandelen lavere på hverdagsreisene enn de er på folks reiser totalt.

Å gå til fots kombineres gjerne med andre transportmidler, og 35 prosent oppgir at de går.

Buss er det mest brukte kollektive transportmiddelet, og blir brukt av 23 prosent. Tilsvarende tall er 10 prosent for bane/trikk og 5 prosent for tog. Totalt bruker 30 prosent en eller annen form for kollektivtransport. 20 prosent oppgir at de sykler, mens kun 2 prosent bruker henholdsvis moped/motorsykel og ferge.

Fordeler og ulemper

Befolkningen ble også spurt om å krysse av for hva de mener er de største fordelene og ulempene ved å reise med ulike transportmidler. Bilens største fortrinn er som ventet fleksibilitet og den frihet den gir i hverdagen. Ulempene som får høyest score er kø/forsinkelser og at det er dyrt.

Kollektivtransportens største utfordring er ventetid og forsinkelser, samtidig svarer kollektivbrukerne at det er bra å slippe å tenke på parkering. Syklistene fremhever helsegevinsten og den friske lufta, men været er også en utfordring sammen med dårlig trafiksikkerhet.

Hva vil du si er de største fordelene/ulempene ved å reise med bil, kollektivt og sykkel?

Fordeler:

Ulemper:

Bil



Fleksibilitet	48%
Uavhengighet/frihet	41%
Effektivt	39%

Kø/forsinkelser	50%
Dyrt	46%
Parkering	42%

Kollektivt



Slippe å tenke på parkering	46%
Miljøvennlig	45%
Avslappende	38%

Ventetid	61%
Forsinkelser	51%
Dårlig rutetilbud	45%

Sykkel



Helse/trim	72%
Frisk luft/natur	58%
Miljøvennlig	51%

Været	48%
Dårlige sykkelveier	41%
Lite trafiksikkerhet	37%

Ønsker bedre kollektivtilbud

Mange bilister er positive til å bytte til kollektivtransport, men det forutsetter et bedre tilbud. Halvparten av bilistene kunne tenke seg å reise mer kollektivt hvis tilbudet ble bedre. I Oslo og Akershus kunne hele 57 prosent av bilistene tenke seg å bytte til kollektivt. Det samme gjelder 51 prosent av bilistene i Trøndelag og Nord-Norge. På Sør- og Vestlandet og resten av Østlandet svarer 45 prosent at de kunne tenke seg å reise mer kollektivt hvis tilbudet ble bedre.

Trondheim skiller seg ut fra de andre storbyområdene. Her er det færrest som kan tenke seg å bytte til kollektivt.

Så mange kan tenke seg å reise kollektivt hvis tilbudet blir bedre i de største byene:

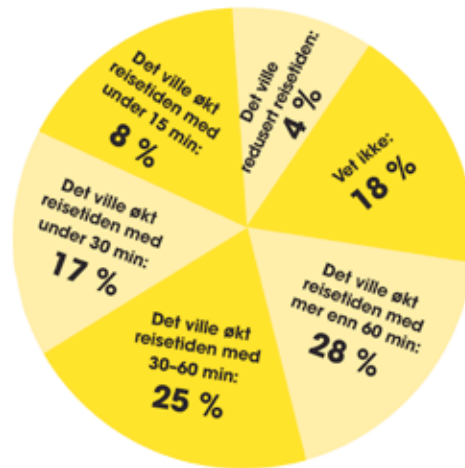
Oslo:	57 %
Bergen:	52 %
Stavanger:	52 %
Trondheim:	44 %

Hva skal så til for å få bilistene til å velge kollektivtransport på hverdagsreisen? Halvparten mener det er nødvendig at hyppigheten på avgangene på kollektivtransporten er så høy at de kan reise når det passer. Like mange mener at lavere pris på kollektivtransport er viktig, mens 43 prosent krever et bedre kollektivtilbud i sitt nærområde.

Det er en klar oppfatning blant bilistene at det å velge kollektivt vil gi mye lengre reisetid. Over 50 prosent sier at å reise kollektivt ville økt reisetiden med mer enn 30 minutter. Dette er tid som folk heller vil bruke på andre ting. En av de som har svart på undersøkelsen utdyper:

- Det blir 30 minutter mindre tid til andre gjøremål, som husarbeid, handling, sosialt liv osv.

Hvor mye lengre/kortere tid ville det ta om du reiste kollektivt på dine hverdagsreiser?



Innfartsparkering

Bare 8 prosent av befolkningen svarer at de bruker bilen på deler av hverdagsreisen og deretter bytter til kollektivtransport. 12 prosent bruker innfartsparkering i Oslo og Akershus, 9 prosent i Bergen og omegn, 8 prosent i Trondheim og omegn, mens kun 6 prosent svarer det samme i Stavanger og omegn.

42 prosent av de som velger å ikke bruke innfartsparkering sier årsaken er at hverdagsreisen vil ta lengre tid. 34 prosent sier årsaken er at kollektivtransporten ikke går dit de skal, 27 prosent at de trenger bilen til andre ærender i løpet av dagen, mens 25 prosent oppgir for få avganger som årsak.

Miljøbiler i vinden

32 prosent av befolkningen sier det er nokså, meget eller svært sannsynlig at deres neste bil blir en elbil eller en annen utslippsfri bil. Noen flere kvinner (35 prosent) enn menn (30 prosent) ønsker seg miljøbiler. Aldersgruppen 30-44 år er mest positive - 39 prosent i denne aldersgruppen kan tenke seg å kjøpe en utslippsfri bil neste gang.

Folk er mer positive til miljøbiler i storbyregionene enn i resten av landet. 40 prosent i Oslo /Akershus, 36 prosent i Stavanger og Bergen og 35 prosent i Trondheim mener det er sannsynlig at deres neste bil blir en nullutslippsbil.

Dette må politikerne prioritere

Befolkningen mener at vedlikehold av eksisterende veier er det viktigste tiltaket politikerne burde prioritere for å gjøre hverdagsreisen bedre. Satsing på kollektivtransport er også ansett som viktig. Bedre kollektivtilbud i de store byene er ansett som noe viktigere enn forbedring av kollektivtilbudet i distriktene.

Mens 34 prosent av mennene mener at politikerne bør prioritere utbygging av nye veier, mener kun 22 prosent av kvinnene det samme. 26 prosent av mennene mener at politikerne bør prioritere å bruke oljefondet til veibygging, mens 18 prosent av kvinnene mener det samme.

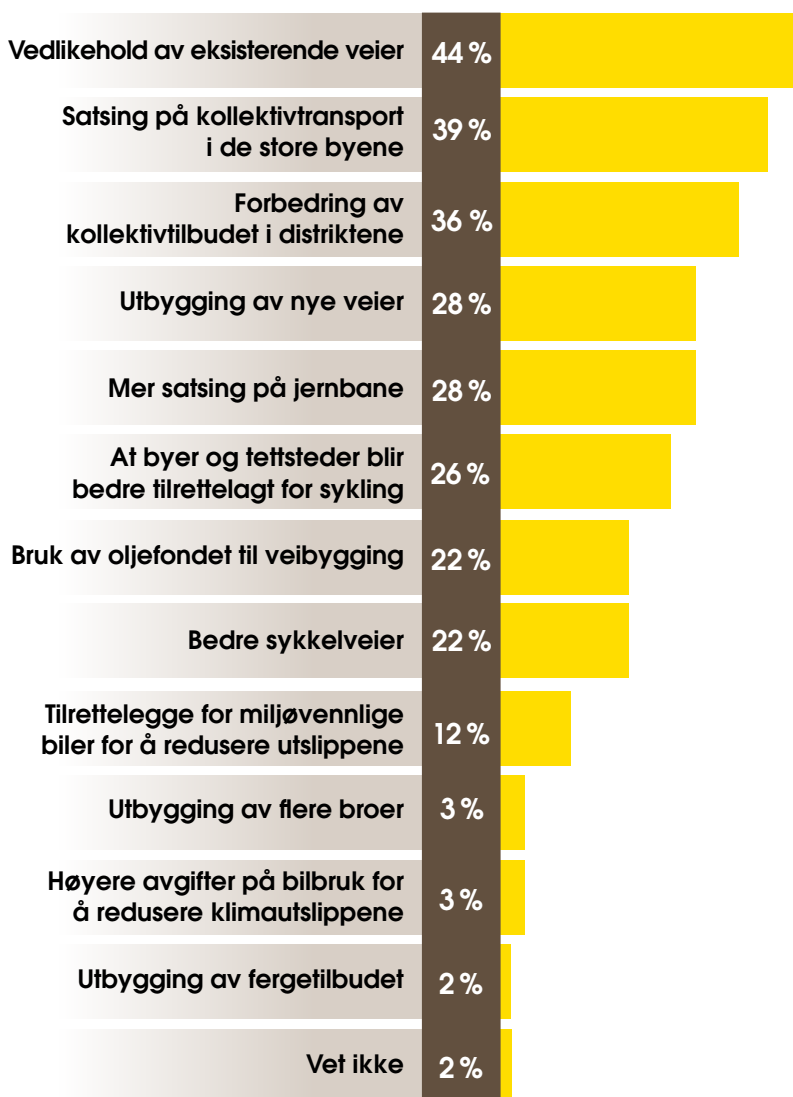
Satsing på kollektivtransport får derimot høyere score hos kvinnene. 43 prosent av kvinnene mener at det bør satses på kollektivtransport i de store byene, mens 36 prosent av mennene mener det samme. Prioritering av kollektivtransport i distriktene er det 41 prosent av kvinnene og 31 prosent av mennene som ønsker.

Én ting er imidlertid menn og kvinner samstemte i. 26 prosent av både menn og kvinner mener politikerne bør prioritere å legge bedre til rette for sykling i byer og tettsteder.

Det er forskjeller mellom hva befolkningen vil ha prioritert i de ulike delene av landet. Mens 55 prosent i Oslo og Akershus ønsker satsing på kollektivtransport i de store byene ligger tilsvarende tall i resten av landet på mellom 30 og 38 prosent. Også i de andre store byene er kollektivtransport viktig. 53 prosent i Stavanger, 47 prosent i Trondheim og 42 prosent i Bergen ønsker en satsing på kollektivtransport.

På samme måte synes distrikts-Norge at satsingen på kollektivtransport er viktigere i distriktene enn i byene. I storbyområdene ønsker mellom 24 og 31 prosent at kollektivtransporten i distriktene prioriteres, mens 35 til 40 prosent i resten av landet mener det samme.

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



TNS Gallup/NAF

Det er flest i Trøndelag og Nord-Norge som ønsker at vedlikehold av eksisterende veier prioriteres:

Trøndelag og Nord-Norge:	55 %
Resten av Østlandet:	47 %
Sør- og Vestlandet:	42 %
Oslo og Akershus:	32 %

De andre storbyregionene skiller seg fra Oslo-området. 42 prosent i Stavanger, 48 prosent i Bergen og 53 prosent i Trondheim ønsker at vedlikehold prioriteres.

Mer satsing på jernbane får høyere prioritet i Oslo og Akershus enn i resten av landet. 41 prosent her mener jernbane er noe politikere bør prioritere. 29 prosent fra resten av Østlandet, 25 prosent fra Trøndelag og Nord-Norge og 20 prosent på Sør- og Vestlandet ønsker det samme.

Dette mener NAF:

Ingen vet bedre hvor skoen trykker i norsk samferdsel enn norske trafikanter, om det gjelder sykkel- og gangveier i Oslo eller trafikkfarlige veier i Vesterålen. Muligheten til å reise - forlytte seg fra et sted til et annet - er en grunnleggende forutsetning for menneskers velferd og samfunnets utvikling. Derfor må politikere prioritere hverdagsreisen.

Trafikantenes to viktigste prioriteringer for en bedre hverdagsreise, er økt vedlikehold og bedre kollektivtilbud. En større innsats på disse områdene vil bidra til at vi sitter mindre i kø, bruker kortere tid og får en tryggere reise. For samfunnet vil kostnaden ved transport samlet sett gå ned om samferdselssektoren får et løft.

Vi bruker mye tid på hverdagsreisen. I storbyene står vi stadig mer i kø, og forsinkelser preger manges liv. Dette gir en uforutsigbar hverdag. Disse problemene vil bli større og større fordi befolkningsveksten i byene er så kraftig. Om ikke mange år kan det si helt stopp. Utfordringer oppleves også av mange som ferdes på veiene rundt i landet vårt. Dårlig vedlikehold, rasfarlige strekninger og manglende framkommelighet skaper utrygghet og ineffektivitet. Veinettet vårt preges av et forfall som gir økt tidsbruk, høyere kostnader og oftere stengte strekninger.

NAF er opptatt av at forfallet på veier og jernbane må stanses, og at myndighetene må lage en plan for hvordan etterslepet skal tas igjen i løpet av en tiårsperiode. Samtidig må kollektivtilbudet i byene gjøres

konkurransedyktig med privatbilen, slik at valgmulighetene økes og flere i større grad kan nyte godt av offentlig transport. En kraftig satsing på alle transportløsninger er nødvendig om samfunnet skal dekke folks behov.

Politikere må tilrettelegge for at vi kan velge gode løsninger som reduserer de negative sidene ved transport, enten det gjelder trafiksikkerhet eller utslipp. Samtidig må folks behov for mobilitet ivaretas, og det må legges til rette for at hverdagen går i hop. Gode transportløsninger er en forutsetning for et godt samfunn.

Derfor vil vi ha:

- **bedre veier som vedlikeholdes og er trygge å bruke**
- **bedre kollektivtilbud med hyppige avganger og få forsinkelser**
- **bedre gang- og sykkelveier som er trafiksikre og gir god framkommelighet**
- **innfartsparkeringer med kollektivtransport videre inn til byene**





Carinas hverdagsreise

» «Å stå som sild i tønne» blir en underdrivelse på morgentrikken

Carina (24) studerer medisin, har deltidsjobb i en klesbutikk og er avhengig av velfungerende kollektivtransport for at kabalen i hennes travle hverdag skal gå opp.

Jeg har ikke bil, så jeg er avhengig av velfungerende kollektivtransport. Jeg bruker mest trikk når jeg skal til skolen av den enkle grunn at den går oftest. Etter forelesninger varierer det litt hva jeg bruker – de gangene jeg skal på jobb etter skole bruker jeg t-bane og buss. Jeg er vel en «all-rounder» kan du si, jeg bruker alt.

Det beste med min hverdagsreise er at trikken går ofte, at jeg har flere valgmuligheter og at holdeplasser for buss, trikk og t-bane er i gangavstand både når jeg skal til skole og jobb.

Det verste med min hverdagsreise er at selv om det er hyppige avganger, er kollektivtilbudet uforutsigbart. Det er alltid en eller annen forsinkelse, som resulterer i at jeg må beregne ekstra reisetid for ikke å komme for sent til skole, jobb eller avtaler. Og så er det jo det faktum at «å stå som sild i tønne» blir en underdrivelse på morgentrikken. De er altfor fulle, og jeg har flere ganger opplevd at jeg må stå over opptil to avganger for å få plass på trikken. Det er kjedelig når man er stresset om morgenen. Men i bunn og grunn syns jeg ikke det er så ille å reise kollektivt.

Ungdom

Ungdommenes hverdagsreiser skiller seg fra resten av befolkningen på flere måter. Færre reiser med bil, og flere med kollektiv og sykkel, enn snittet i befolkningen, og flere er opptatt av at kollektivtilbudet bedres. I denne gruppen har vi inkludert alle mellom 15 og 29 år som ikke har barn.

De unge bruker mer tid

De unge reiser i gjennomsnitt 23 kilometer, og bruker 52 minutter på hverdagsreisen daglig. De bruker altså mer tid enn gjennomsnittet av befolkningen på reisene sine, samtidig som de reiser mye kortere.

Sammenlignet med befolkningen som helhet ligger gjennomsnittsfarten for ungdom hele 35 prosent lavere. Det henger sammen med at det er langt flere i denne gruppen som sykler, går og reiser kollektivt. Ungdom tilbringer 6,6 minutter i kø daglig, som er like over gjennomsnittet i befolkningen.

Ungdom er dessuten de som i størst grad opplever å bli forsinket på hverdagsreisene sine. 48 prosent oppgir at dette skjer annenhver uke eller oftere. Forsinkelser går utover jobben. 72 prosent mener at en forsinkelse på 30 minutter ville gå ut over muligheten til å være på jobb innenfor gjeldene arbeidstid. 29 prosent slår fast at det går ut over avtalte fritidsaktiviteter.

Mindre fornøyde

Over halvparten av de unge er meget eller svært fornøyde med hverdagsreisen sin. 7 prosent oppgir at de ikke er fornøyde. Det gjør dem noe mindre fornøyde enn snittet i befolkningen.

Flest går og sykler

Ungdom er den gruppen som i størst grad benytter andre transportmidler enn bil. 69 prosent sykler eller går på sin hverdagsreise, 56 prosent benytter bil og 46 prosent benytter kollektivtransport. Det er langt flere enn i befolkningen som helhet, hvor 30 prosent vanligvis reiser kollektivt på hverdagsreisen.

58 prosent av bilistene i ungdomsgruppen er positive til å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet ble bedre. Det er en høyere andel enn i de andre gruppene.

Surfer mest

Respondentene i undersøkelsen ble bedt om å oppgi hvilke aktiviteter de gjør underveis på sin hverdagsreise. 58 prosent av ungdommene planlegger dagen underveis på hverdagsreisen sin, noe som gjør dette til den vanligste aktiviteten. Neste aktivitet på lista er å surfe eller spille på mobilen. 38 prosent av de unge gjør dette, mot bare 16 prosent av befolkningen for øvrig.

Ungdom har den største andelen (33 prosent) som irriterer seg over at andre er hensynsløse i trafikken. Gjennomsnittet i befolkningen er 24 prosent. Ungdom er imidlertid også nysgjerrige, for hele 32 prosent i denne gruppen ser på fremmede og gjetter hva slags yrke, personlighet eller bakgrunn de har. Dette henger nok sammen med at så mange i denne gruppen reiser kollektivt. 30 prosent av de unge bruker dessuten tiden til å ringe familie og venner, 23 prosent leser og 11 prosent spiser frokost.

Politikerne må prioritere kollektiv

Ungdom er mest opptatt av kollektivtilbudet. 43 prosent mener politikerne bør prioritere å bedre kollektivtilbudet i distriktene, mens 40 prosent mener de bør satse på kollektivtransport i de store byene. De yngste ungdommene har ofte ikke andre alternativer enn kollektivtransport, så det er nok årsaken til at andelen som ønsker et bedre kollektivtilbud i distriktene er 7 prosentpoeng høyere her enn for gjennomsnittet i befolkningen.

Ungdom er også opptatt av at eksisterende veier vedlikeholdes. 39 prosent oppgir dette. 27 prosent mener mer satsing på jernbane må prioriteres, mens 30 prosent krysser av for at byer og tettsteder bør bli bedre tilrettelagt for sykling.

Gjennomsnittsfart på hverdagsreisene i ulike befolkningsgrupper



TNS Gallup/NAF



Mats Emils hverdagsreise

» Foreldrene mine setter nok pris på at de ikke må være personlig sjåfør for meg

Mats Emil (16) går på videregående skole og sier at lett motorsykkelen er den beste investeringen han har gjort så langt i sitt liv.

Jeg kjøpte lett motorsykkelen for konfirmasjonspengene mine, og for meg er dette den beste investeringen jeg har gjort så langt i mitt liv. Jeg har alltid vært interessert i motorsport, så jeg visste tidlig at jeg ville kjøpe min egen motorsykkel når jeg var gammel nok til å kjøre den.

Jeg liker at jeg slipper å planlegge dagen min etter busstidene eller spørre foreldre om skyss når jeg skal steder. Det at jeg kan dra når det passer meg er det beste med min hverdagsreise, jeg tror også foreldrene mine setter pris på at de ikke må være sjåfører for meg når de kommer hjem fra jobb. I tillegg er det

gøy å kjøre. Det verste med min hverdagsreise er at jeg er sårbar i trafikken, og selv om de fleste bilister er hensynsfulle, har jeg opplevd et par episoder hvor ting kunne gått verre enn det gjorde.

Jeg har et kollektivtilbud jeg kan benytte meg av, men det fungerer ikke i praksis. Bussen går svært sjelden, og den går ikke nødvendigvis til de stedene jeg ønsker å dra. For eksempel, hvis jeg skal ta bussen for å besøke en kompis må jeg gå cirka 3 kilometer fra busstoppet til huset hvor han bor. Nå tar jeg bare motorsykkelen og kjører frem til døren.

Ungdom

Dette mener NAF:

Ungdom reiser mye med kollektivtransport. Dette er den gruppen som er mest opptatt av at tilbudet må styrkes, både i sentrale strøk og i distriktene. Tryggere og bedre gang- og sykkelveier er også viktig for ungdom som går og sykler mye i hverdagen.

Manglende tilbud begrenser mobiliteten. Dette er spesielt en utfordring i distriktene hvor kollektivtilbudet er dårlig. Det er dyrt å ta førerkort og eie bil, men utenfor de største byene har ikke en aktiv ungdom mye valg. Ungdom er dessuten den gruppen som har høyest ulykkestall i trafikken, noe som ofte skyldes manglende trening som trafikant.

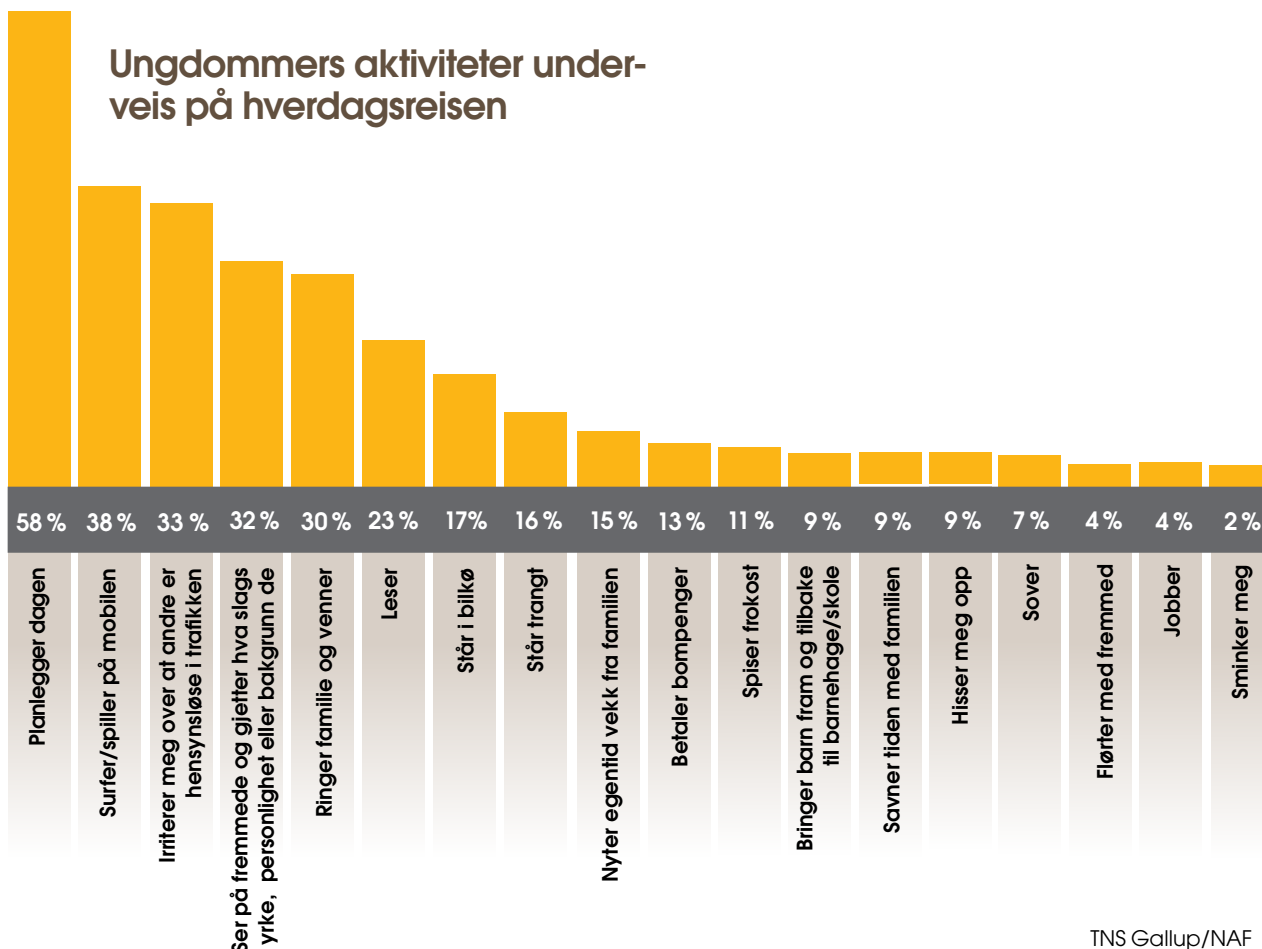
Det er viktig at kostnadene ikke blir for store, hverken for de som må bruke bil eller de som er avhengig av kollektivtilbudet. Ungdom har ofte aktive liv med både jobb, skole og fritidsaktiviteter. Det er viktig å legge til rette for at transporten kan foregå på en trygg og effektiv måte. For ungdom gir god mobilitet selvstendighet og frihet.

NAF ønsker at kollektivtilbudet imøtekommer ungdommens behov. Kollektivtransporten må gå når den skal, og sikres framkommelighet. Flere avganger og billige løsninger er viktig for ungdom. Ungdom må få solid trafikkopplæring i skolen slik at de gjøres i stand til å takle et komplisert trafikkbilde. Det bør også tilbys rimelig føreropplæring i skolen til de som ønsker å ta lappen på moped og bil.

Derfor vil vi ha:

- **kollektivtransport som går når den skal, og oftere enn i dag.**
- **bedre kollektivtilbud i distriktene.**
- **rimeligere transportløsninger.**
- **trafikk- og føreropplæring inn i skolen.**
- **bedre gang- og sykkelveinett.**

Ungdommers aktiviteter underveis på hverdagsreisen



TNS Gallup/NAF



Camillas hverdagsreise

» Om jeg skulle reist kollektivt, ville det kreve store forbedringer.

Camilla (43) jobber som jurist, og har lange og travle arbeidsdager. For henne handler hverdagsreisen om å komme seg raskest mulig fram og tilbake til jobb.

Min hverdagsreise består i all hovedsak av å komme meg til og fra jobb, og en tur innom butikken et par ganger i uken. Jeg, som sikkert mange andre, er ikke veldig glad i å stå i kø. Av den grunn starter jeg min hverdagsreise klokken seks hver morgen. Jeg bruker omtrent 30 minutter til jobb, men havner jeg i kø kan du doble den tiden. Jeg drar som regel fra jobb etter halv seks på ettermiddagen. Det blir lange arbeidsdager, og derfor ønsker jeg en rask reise uten kø og hindringer.

Der jeg bor er kollektivtilbudet dårlig. Jeg har forsøkt å benytte meg av det som finnes et par ganger, men jeg sitter alltid igjen med følelsen av at jeg har tapt

dyrebar tid. Dersom jeg skal bruke det kollektivtilbudet som eksisterer i dag, vil tiden jeg bruker på min hverdagsreise øke fra 70 minutter til nærmere 3 timer totalt. Det er helt uaktuelt.

Innfartsparkering kunne være en løsning for meg dersom det hadde vært hyppige bussavganger videre, og om jeg hadde spart tid totalt sett. I tillegg måtte det være trygt og billig å sette fra seg bilen der. Et slikt tilbud finnes ikke langs min reisevei i dag. Om jeg skulle reist kollektivt, ville det kreve store forbedringer. Slik jeg ser det nå, så vil kollektivtransporten og jeg aldri bli venner.

Voksne

I denne gruppen regner vi den delen av befolkningen som er mellom 30 og 60 år og ikke har hjemmeboende barn. Mange arbeidstakere befinner seg i denne gruppen. De voksne er derfor opptatt av en smidig hverdagsreise mellom hjemsted og jobb, men de er gjerne mer fleksible og kan i større grad tilpasse reisene til sine egne behov enn de som har barn.

Fleksible

De voksne reiser i snitt 32 kilometer og bruker 47 minutter på hverdagsreisen daglig. Det er ett minutt under snittet, noe som vitner om at denne gruppen i større grad har mulighet til å legge reisen sin utenom rush-tiden. Det viser også tiden denne gruppen tilbringer i kø (6,3 minutter), som er litt under gjennomsnittet i befolkningen.

Bare 26 prosent i denne gruppen opplever å bli forsinket på grunn av ytre omstendigheter. Kun pensjonistene opplever forsinkelser i mindre grad. 53 prosent voksne oppgir at forsinkelser går utover jobben, noe som er langt færre enn blant ungdom og barnefamilier.

Gjennomsnittlig fornøyde

57 prosent av de voksne er meget eller svært fornøyde med hverdagsreisen, og 6 prosent oppgir at de ikke er fornøyde. Dette er det samme som befolkningen generelt.

Transportmidler

Denne gruppen går, sykler og reiser mye kollektivt, og blir kun slått av ungdommene. 30 prosent reiser kollektivt og 43 prosent sykler eller går på sin hverdagsreise. 74 prosent reiser med bil. 49 prosent kan tenke seg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet blir bedre.

Sover mest

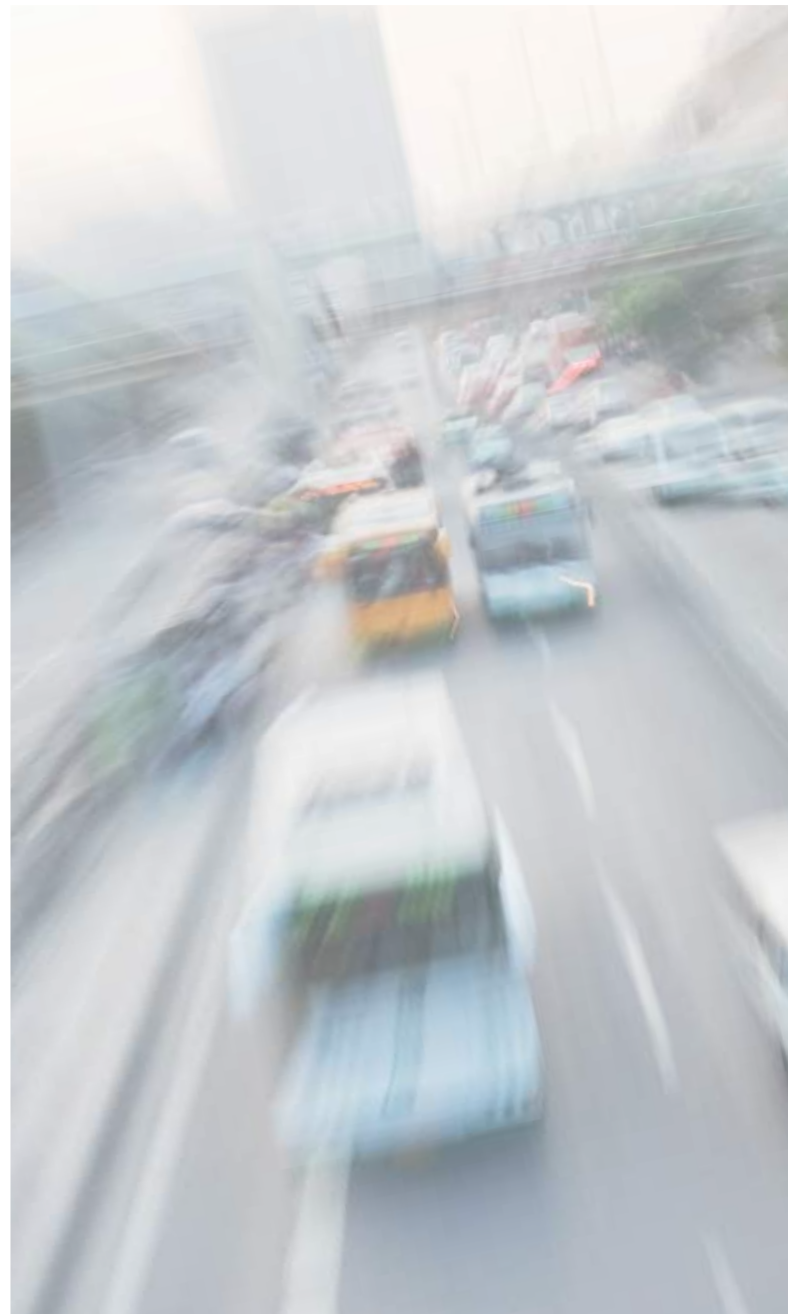
Også i denne gruppen er det suverent flest (63 prosent) som oppgir at de planlegger dagen underveis på hverdagsreisen sin. 23 prosent oppgir at de irriterer seg over at andre er hensynsløse i trafikken, mens 21 prosent står i bilkø.

Blant de voksne er det 15 prosent som henholdsvis leser og bruker tiden til å se på fremmede og gjetter hva slags yrke, personlighet eller bakgrunn de har. Denne gruppen har den største andelen som bruker

hverdagsreisen til å sove (8 prosent). De voksne bruker også tiden til å surfe eller spille på mobilen (13 prosent) og på å ringe familie og venner (12 prosent).

Politikerne må prioritere vedlikehold

I denne gruppen er det, som blant barnefamiliene og pensjonistene, flest som ønsker at politikerne prioriterer vedlikehold av eksisterende veier (43 prosent). På en god nummer to (40 prosent) kommer satsing på kollektivtransport i de store byene, mens 33 prosent ønsker at forbedring av kollektivtransport i distriktene prioriteres.





Haralds hverdagsreise

» Syklistene venter på en helhetlig satsning fremfor enkeltstående fyrtårn-prosjekter. Snorklipping har vi sett nok av.

Harald (43) sykler 34 km til og fra jobb fire ganger i uken, den femte dagen reiser han kollektivt. Han er ivrig syklist, og mener at tilrettelegging for syklist i Norge er på høy tid.

Sykling er definitivt den beste transportformen for meg. Det har en stor helsegevinst, det er billig, det er miljøvennlig og det gir en god start på dagen. Jeg bruker omtrent 45 minutter til jobb, men jeg kunne brukt kortere tid og følt meg tryggere dersom veiene var bedre tilrettelagt for syklist.

I dag er det dessverre slik at det krever kreativitet, vilje og evne fra syklisten å lappe sammen en trygg og effektiv pendlerute. Norge ligger 50 år tilbake i tid sammenlignet med Danmark, som er et eksempel til

etterfølgelse, når det gjelder tilrettelegging for syklist. Jeg har den siste tiden sett en tendens til gode prosjekter i områder i og rundt der jeg bor, og jeg vil rose kommunen og politikerne for det, men det er ikke tilstrekkelig. Jeg savner helhet i tilretteleggingen. Syklistene venter på en helhetlig satsning fremfor enkeltstående fyrtårn-prosjekter. Hvorfor skal det være enklere å kjøre bil enn å sykle?

Et helhetlig sykkelveinett i de største byene er noe jeg tror ville fått flere til å sykle.

Dette mener NAF:

Gruppen «voksne» er ofte aktive med travle liv, men de har også større fleksibilitet. Dette gir dem mulighet til å velge ulike transportmidler og bytte mellom dem.

De voksne er både opptatt av bedre veistandard og et bedre kollektivtilbud. Veitransport er navet i hjulet for en effektiv mobilitet for mange i hverdagen, men den medfører også ulykker, personskader og negative miljøvirkninger. Den dårlige veistandarden merkes daglig da det gir økt slitasje på biler, reduserer framkommeligheten både for biler og busser og bidrar til å øke risikoen for å komme opp i ulykker.

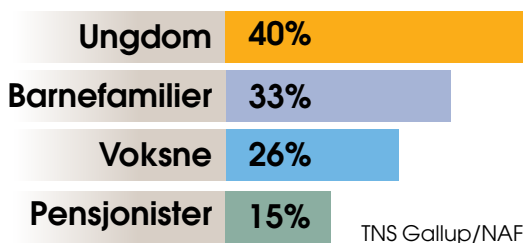
NAF vil at politikerne tilrettelegger for alle trafikantgrupper, enten de kjører bil, sykler, går eller sitter på buss. På den måten kan vi sammen redusere de ulempene som transport skaper. Folk må få mulighet til å velge mer miljøvennlig.

Transporttilbudet må være så fleksibelt at det dekker vårt behov i hverdagen, og sikrer at vi kommer raskere og mer effektivt fram. Sømløse overganger mellom transportløsninger, slik som innfartsparkeringer koblet med kollektivtransport, er viktig i bynære områder. Vedlikehold av veier og jernbane må styrkes for å sikre god framkommelighet i hele landet.

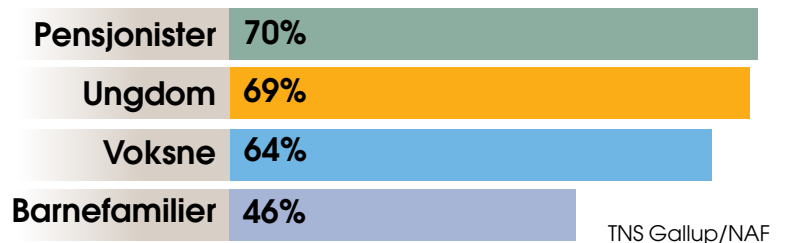
Derfor vil vi ha:

- økt vedlikehold og utbygging av vei- og jernbanenettet.
- flere gjennomgående sykkeltraseer i byene.
- innfartsparkeringer tilpasset bilistenes behov.
- alternative drivstoff som er tilgjengelig og prisgunstig.

Hvor mange blir forsinket utover normal reisetid på grunn av ytre omstendigheter en gang annen hver uke eller oftere



Hvor mange bruker under 1000 kroner i måneden på sine hverdagsreiser





Elies hverdagsreise

» Uten to biler går ikke den praktiske hverdagen opp

Elie (40), Anna (37, ikke på bildet), Elius (9) og Nikolai (7) er en travel familie hvor dagene er fylt opp med jobb, skole, fotballtrening og andre aktiviteter.

Vi bor ikke særlig sentralt, og det er knapt noe kollektivtransport her. Barna har dessuten et godt stykke til skolen og trening, så de må kjøres. Våre hverdagsreiser preges av mye logistikk og planlegging.

Vi kjører foreløpig guttene til og fra skolen, men når de blir litt større kan de begynne å sykle. Anna og jeg bytter på å hente og levere på skolen. Vi prøver å gjøre det slik at én henter og én leverer annenhver dag. Det hender at vi må bytte på opplegget underveis i løpet av uken hvis en av oss må jobbe litt senere eller det er andre ting som dukker opp. Det går med

mye tid på kjøring til aktiviteter og vennebesøk, og det må vi nok fortsette med fram til de kan ta mopedlappen ettersom vi bor langt unna det meste.

Uten to biler ville ikke vår praktiske hverdag gå opp. For oss er den største utfordringen med hverdagsreisen at veiene her i distriktet har svært dårlig standard. Det er mye telehiv, og i fjor gikk det et ras over veien som Anna kjører til jobb. Det gjør meg veldig utrygg. En annen ting er at vi bruker mye penger på transport, det er dyrt å ha to biler.

Barnefamilier

Denne gruppen består av de med hjemmeboende barn under 15 år. Barnefamiliene lever travle liv og hverdagen beskrives ofte som en kabal som skal gå opp. Hverdagsreisen inkluderer gjerne stopp innom barnehage eller skole og kjøring til fritidsaktiviteter.

Mange av barnefamiliene som har svart på undersøkelsen beskriver denne travelheten:

- Jeg bruker litt lang tid på hverdagsreisen i forhold til tid tilgjengelig i en hektisk hverdag med småbarn, skriver en. Reisen kan også være en pust i bakken. En annen trekker fram at:
- Hverdagsreisen gir en rolig stund med god musikk og avslapping.

Mest tid i kø

Denne gruppen reiser i snitt 37 kilometer og bruker 55 minutter på hverdagsreisen daglig. Barnefamiliene bruker dermed 7 minutter lengre tid på hverdagsreisen enn den øvrige befolkningen. 39 prosent i denne gruppen bringer barn fram og tilbake til barnehage eller skole.

Barnefamiliene bruker også mest tid i kø. 9,9 minutter tilbringes i kø daglig - det er hele 3,4 minutter mer enn gjennomsnittet i befolkningen. Det kan ha sammenheng med at denne befolkningsgruppen ofte er tvunget til å reise i rushtiden siden de for eksempel er avhengige av å rekke barnehagen på vei hjem fra jobb. Det bidrar nok også til at 33 prosent i denne gruppen opplever å bli forsinket annenhver uke eller oftere, mot 28 prosent i befolkningen generelt.

Minst fornøyde

Barnefamiliene er mindre fornøyd med hverdagsreisen enn befolkningen generelt. 47 prosent svarer at de er meget eller svært fornøyd, som er 11 prosentpoeng mindre enn snittet. Hele tolv prosent svarer at de ikke er fornøyde med hverdagsreisen sin, som er dobbelt så mange som befolkningen generelt.

Størst bilbruk

Barnefamiliene har den største andelen bilbrukere. 87 prosent bruker vanligvis bil på sine hverdagsreiser. Bare 22 prosent reiser kollektivt, mens 38 prosent sykler eller går. 50 prosent kan tenke seg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet blir bedre.

Nyter egentid

Som i de andre befolkningsgruppene er det en stor andel (58 prosent) av de med hjemmeboende barn som svarer at de bruker hverdagsreisen til å planlegge dagen. 28 prosent irriterer seg over at andre er hensynsløse i trafikken og 27 prosent oppgir at de står i bilkø. Andelen som oppgir å stå i bilkø er høyere her enn i de andre befolkningsgruppene, landsnittet er 21 prosent.

11 prosent av dem med barn oppgir at de savner tiden med familien under hverdagsreisen. Det er en langt større andel enn snittet i befolkningen hvor kun 6 prosent oppgir det samme. Det er imidlertid enda flere (17 prosent) i denne gruppen som oppgir at de nyter egentid vekk fra familien. Snittet i befolkningen er her 12 prosent.

Denne gruppen bruker også hverdagsreisen til å ringe familie og venner (21 prosent), jobbe (14 prosent) og surfe eller spille på mobilen (14 prosent).

Politikere må prioritere vei og kollektiv

De som har barn er opptatt av både veier og kollektivtransport. Dessuten har denne gruppen den største andelen som ønsker bedre sykkelveier både generelt (28 prosent) og i byer og tettsteder (29 prosent).

På topp kommer vedlikehold av eksisterende veier - 37 prosent ønsker at politikere prioriterer dette. 35 prosent ønsker forbedring av kollektivtilbudet i distriktene, 34 prosent ønsker utbygging av nye veier og 33 prosent ønsker satsing på kollektivtransport i de store byene.

Gjennomsnittlig tid i kø daglig i ulike befolkningsgrupper

Barnefamilie	9,9 min
Ungdom	6,6 min
Voksne	6,3 min
Pensjonister	4 min



Ingeborgs hverdagsreise

» Jeg har lært meg pendlertriksene!

Ingeborg (35), Geir (34), Klara (5) og Elliot (2) bor i Moss. Der trives de veldig godt, men Ingeborgs pendlervei til Oslo kan gi praktiske utfordringer. Spesielt med to barn i barnehage.

Oppunder 50 minutter på toget er helt greit, siden jeg utnytter tiden til å jobbe med pc'n i fanget. Det er usikkerheten knyttet til forsinkelser og stopp som er problematisk. Det gjør at jeg må legge inn slingringsmonn med tanke på å rekke barnehagen eller møter på jobb. Jeg har jo ikke noe alternativ hvis toget er forsinket.

Fra Moss er toget som regel alltid fullt, men jeg har lært meg pendlertriksene, så jeg får som regel sitte. På perrongen gjelder det å stå klar ved den delen av toget hvor det er mest plass. Noen ganger kom-

mer toget med et togsett mindre, og da presses alle inn. Da blir ikke reisen mye hyggelig, men heldigvis er det unntaket. Det blir mest Geir som kjører og henter i barnehagen ettersom han jobber i Moss. Jeg henter et par ganger i uka og da kan jeg senest ta tre-toget for å rekke barna. Vi har nå bestemt oss for å kjøpe en bil til slik at hverdagen blir litt mer fleksibel, både med tanke på barnehage og jobb. Det blir en elbil som jeg vil bruke til pendlingen. Selv om jeg ikke sparer så mye tid er køen mer stabil. Det gjør at jeg vet at jeg kommer meg fram innen en viss tid.

Barnefamilier

Dette mener NAF:

Barnefamiliene lever hektiske liv uten stor fleksibilitet. Kjø og stress preger ofte deres hverdagsreise. Dette er den gruppen som er mest avhengige av bilen. De frakter barn fram og tilbake til barnehage og aktiviteter og er ofte bundet av faste tidspunkt og frister som skal rekkes.

Barnefamiliene er mest opptatt av veivedlikehold. Barna transporteres på disse veiene, og når de oppleves lite trafiksikre og utrygge gir det hverdagen en ekstra belastning. Trygge og sikre biler er viktig for denne gruppen, og de bekymrer seg over barnas skolevei.

NAF er opptatt av å fjerne det store forfallet på veinettet i Norge. Etter mange år med etterslep innen vedlikehold og manglende midler til investeringer, har Statens vegvesen beregnet at utbygging av riksveiene til fullgod standard vil koste omlag 400-500 milliarder kroner. I tillegg kommer de mange tusen kilometerne med fylkes- og kommuneveier som like fullt trenger en oppgradering.

Det er mange farlige veistrekninger i Norge som trenger bedre sikkerhet. Gode tiltak er å etablere midtdelere for å redusere kollisjonsfaren og å rydde sideterrenget. Det fysiske veimiljøet må gjøres lett å lese for både små og store trafikanter.

Derfor vil vi ha:

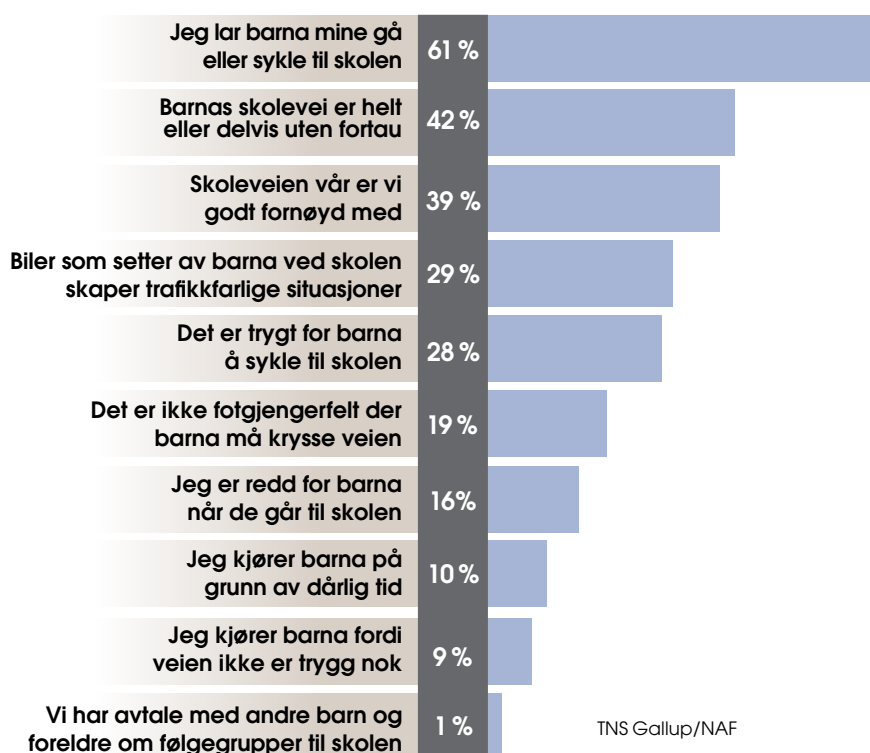
- **veier som er vedlikeholdte og trygge.**
- **flere midtdelere og ryddet sideterreng.**
- **trygge skoleveier.**
- **bedre trafikkopplæring i skolen.**
- **rimeligere biler slik at vi kan velge trygt og miljøriktig.**

Bekymret over manglende fortau

Foreldre med barn mellom 6 og 15 år har fått spørsmål om å vurdere barnas skolevei. Det som bekymrer aller flest foreldre (42 prosent) er manglende fortau på skoleveien.

29 prosent av foreldrene er også bekymret for trafikkfarlige situasjoner forårsaket av de som kjører barna sine til skolen med bil. 61 prosent lar barna sine gå eller sykle til skolen, mens kun 1 prosent har avtale om følgegrupper.

Hva er dine vurderinger av skoleveien til barna dine?



TNS Gallup/NAF



Ulla og Bjørns hverdagsreise

» Vi har slått opp med toget, nå tar vi bussen!

Ulla (69) og Bjørn (75) har vært brukere av kollektivtransport hele livet, og foretrekker dette fremfor å stå i bilkø.

Vi har alltid benyttet kollektivtransport på vår hverdagsreise, både nå og da vi var i jobb. Tidligere tok vi toget, det var praktisk i forhold til jobb, komfortabelt og den gangen var toget alltid presist. Den senere tid synes det å ha blitt en økning i forsinkelser på tog, og toget er alltid fullt når det ankommer vår stasjon. Det resulterer i at vi har ståplass hele veien inn til byen, som er veldig ukomfortabelt. Vi har rett og slett slått opp med toget, nå tar vi bussen. Det fungerer utmerket.

Det at vi bor i gangavstand til busstopp og togstasjonen gjør det veldig enkelt for oss å reise

kollektivt. Innfartsparkeringen til vår togstasjon er en farse. 100 parkeringsplasser som skal fordeles på godt over 1000 biler. Det sier seg selv at det er et umulig regnestykke. Det er forståelig at folk velger bil fremfor å reise kollektivt på bakgrunn av dette.

Vi har bil og på lange turer bruker vi den, men vi har gjort et bevisst valg om å la bilen stå når vi kan benytte kollektivtransport. Det er miljøvennlig, og vi slipper kø- og parkeringsproblematikken. Nå som vi er pensjonister kan vi reise kollektivt til halv pris som også er en god grunn til å bruke kollektivtilbudet.

Pensjonister

I pensjonistgruppen inkluderer vi alle som er 60 år eller eldre, og som ikke har hjemmeboende barn. Noen i denne gruppen vil selvsagt fortsatt være i jobb, men mange har begynt å trappe ned. Denne gruppen har dermed bedre tid, kan reise på mindre travle tidspunkt og bruker i større grad hverdagsreisen til andre ærend. Som en av dem som svarte på undersøkelsen skriver:

- Jeg bestemmer sjøl når, hvordan og tidspunkt for hverdagsreisen min.

Bruker minst tid

Denne gruppen reiser kortere enn snittet med 31 kilometer daglig, men de reiser likevel lenger enn de unge. Det har de også mulighet til da hele 81 prosent i denne gruppen bruker bil på sine hverdagsreiser. De eldre bruker minst tid på sine hverdagsreiser. De bruker kun 36 minutter i snitt hver dag, det er 12 minutter mindre enn hva gjennomsnittet i befolkningen bruker.

Pensjonistene tilbringer også langt mindre tid i kø enn resten av befolkningen med 4 minutter i gjennomsnitt. Selv om denne gruppen har større fleksibilitet enn mange andre, er det mange som stiller opp for familie eller har andre faste gjøremål. En av dem som svarte på undersøkelsen skrev følgende om hva som var negativt ved hverdagsreisen:

- Det kan være uheldig å havne i kø når mitt barnebarn skal på trening.

Mest fornøyde

De eldste er mest fornøyde med hverdagsreisen og drar snittet opp. Hele 65 prosent er meget eller svært fornøyde med hverdagsreisen, og kun 4 prosent er ikke fornøyde.

Pensjonister bruker også minst penger på hverdagsreisene sine. 70 prosent bruker under tusen kroner i måneden.

Mye bil

Etter barnefamiliene reiser pensjonistene mest med bil (82 prosent). 25 prosent reiser kollektivt, mens 37 prosent går eller sykler.

Bilistene i denne gruppa er dessuten minst positive til å benytte kollektivt selv om tilbudet blir bedre. Kun 44 prosent svarer ja på spørsmålet.

Aktiviteter på hverdagsreisen

Pensjonistene har som resten av befolkningen en høy andel, 63 prosent, som planlegger dagen underveis på hverdagsreisen. Utover dette er eldre den gruppen med lavest andel som krysser av for de andre aktivitetene.

Kun 20 prosent oppgir at de irriterer seg over at andre er hensynsløse i trafikken, mens 17 prosent står i bilkø. 12 prosent svarer at de henholdsvis leser og ser på fremmede og gjetter hva slags yrke, personlighet eller bakgrunn de har.

Politikerne må prioritere vedlikehold

Denne gruppen har den største andelen (53 prosent) som mener at politikerne bør prioritere vedlikehold av eksisterende veier. 40 prosent mener at satsing på kollektivtransport i de store byene bør prioriteres, mens 34 prosent mener forbedring av kollektivtilbudet i distriktene bør prioriteres. 31 prosent ønsker en større satsing på jernbane.





Arilds hverdagsreise

» Bilen gir meg frihet til å opprettholde en aktiv pensjonisttilværelse

Arild (67) er pensjonert lektor og engasjert i lokalpolitikken. Han bruker bilen hver dag, og sier han liker friheten bilen gir til å dra hvor man vil når man vil.

Det beste med min hverdagsreise er at jeg enkelt kan komme meg dit jeg vil, treffe venner og familie – og at jeg kan gjøre det når det passer meg, jeg trenger ikke vente på buss eller tog. Jeg setter også stor pris på å kunne kjøre barnebarn til fritidsaktiviteter og være engasjert bestefar.

Jeg ville følt meg tryggere dersom veiene var bedre vedlikeholdt. Det overrasker meg at det tar så lang tid å få utbedret det norske veinettet. Hullete veier og manglende midtdelere og veibelysning er tilfellet på mange strekninger i Norge. Jeg blir frustrert når politi-

kernes svar til dette er å sette ned fartsgrensen fremfor å gjøre investeringer i vedlikehold og oppgradering.

Kollektivtilbudet der jeg bor er tilstrekkelig, men så lenge jeg kan benytte bilen foretrekker jeg det. Jeg liker å være aktiv, og bilen gir meg frihet til å opprettholde den aktive pensjonisttilværelsen jeg ønsker å ha.

Det gir meg muligheten til å være mer spontan og ta ting på sparket. Som pensjonist er det ikke lenger nødvendig å planlegge dagen i detalj. Akkurat det er kanskje det jeg setter mest pris på med pensjonisttilværelsen. Det er deilig å kunne gjøre som man vil.

Pensjonister

Dette mener NAF:

Pensjonistene har høyest fleksibilitet på sine hverdagsreiser. De kan reise utenom rushtid og velger derfor ofte bilen for å gjøre ærend og dra på besøk, ikke først og fremst til og fra jobb. Når pensjonistene har mulighet, bruker de også kollektivtransport. Pensjonistene bruker minst tid, er mest fornøyde og har lavest kostnader på hverdagsreisene sine. For dem handler god mobilitet derfor om tilgjengelighet, trygghet og mulighet til å leve et aktivt liv.

Mange pensjonister velger bilen fordi kollektivtransporten ikke gir den samme fleksibiliteten. Også for denne gruppen er det viktig med godt vedlikeholdte veier der en kan kjøre sikkert og uten å bekymre seg for framkommelighet eller skader på bilen.

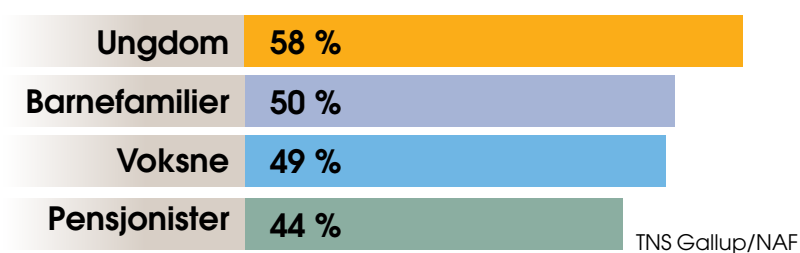
NAF er opptatt av at også pensjonistene gis et godt tilbud, både de som reiser med bil og de som velger kollektivt. Antallet pensjonister vil øke i årene som kommer. Mange av dem vil være svært spreke og aktive og stille krav til effektivitet og framkommelighet, mens det også blir flere som har behov for universell utforming av transporttilbudet.

Veimiljøet må være tydelig og lett å lese, og kollektivtransporten må gjøres tilgjengelig også for dem med nedsatt funksjonsevne.

Derfor vil vi ha:

- **bedre kollektivtilbud med universell utforming.**
- **større satsing på jernbane.**
- **sikrere bilpark.**

Ønske blant bilistene om å bytte til kollektiv hvis tilbudet blir bedre



Så mange bruker under 1000 kroner i måneden på sine hverdagsreiser

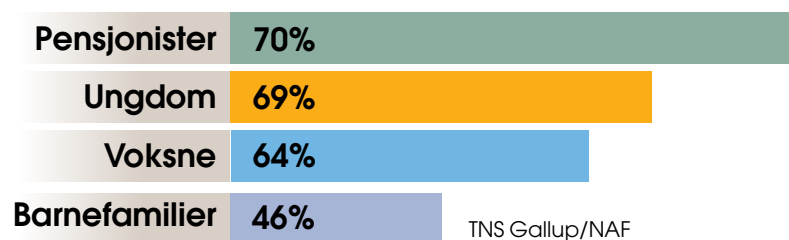


Foto: Colourbox, NAF, Bjørn Eivind Årtun, Øyvind Haug
Design: NAF Markedsavdeling
Trykkeri: Rolf Ottesen Grafisk Produksjon
Papir: Multi Art silk
Opplag: 100 eks



NAF Norges Automobil-Forbund
Østensjøveien 14
P.b. 6682 Etterstad
0609 Oslo
Tlf. 08 505
www.naf.no