

# BIL 2

Drivere av å kjøre bil og potensial  
for redusert bilbruk

April 2024

ENTUR



Jernbane-  
direktoratet



KOLLEKTIVTRAFIKK-  
FORENINGEN

skyss



Kolumbus



# INNHOOLD

<b>01</b>	<b>Introduksjon</b>	
	Bakgrunn og formål	04
	Sammendrag	06
<b>02</b>	<b>Metode og utvalgsprofil</b>	
	Metode	11
	Målgruppe for undersøkelsen	13
	Utvalgsprofil	14
<b>03</b>	<b>Drivere av bilkjøring</b>	
	Om MaxDiff	19
	Drivere av bilkjøring	20
	Flerbilshusstander (Bil2- målgruppen)	27
<b>04</b>	<b>Segmentering av bilbruk</b>	
	Om segmenteringen	29
	Segmentfordeling	30
	Profilering av hvert segment	31
<b>05</b>	<b>Tiltak for å redusere bilbruk</b>	
	Tiltak for å redusere personlig bilbruk	42
	Tiltak for å redusere bilkjøring i befolkningen	54
	Motivasjon for å redusere bilkjøring	55
<b>06</b>	<b>Om kollektivtransport og bilbruk</b>	
	Flerbilshusstander – profil og bruk	59
	Om kollektivbruk per område	69
	Om bilbruk per område	73
	Hjemmekontor og miljøvern	84

# INTRODUKSJON

# BAKGRUNN OG FORMÅL



## BAKGRUNN

Norske kollektivaktører ønsker å sette søkelyset på den økende bilbruken i norske husholdninger. Til tross for en generell positiv holdning til redusert bilbruk, har det vært en nølende respons på spesifikke tiltak.

- Man sikter mot å skape innsikt i eierskap og bruk av flere biler per husholdning, og ønsker derfor å undersøke motivasjonen og bruksmønstrene bak dette fenomenet.
- Det er viktig å identifisere barrierer for overgangen til kollektivtransport og andre bærekraftige reisealternativer

Dette er en oppfølging av den kvalitative undersøkelsen gjennomført i mars 2024. Innsikt og hypoteser fra den kvalitative fasen er tatt inn i denne kvantitative undersøkelsen.



## FORMÅL

Få innsikt i drivere av å kjøre bil og potensial for redusert bilbruk gjennom å belyse følgende tema:

- Vurdere potensiale for å redusere antall biler i husstanden. Identifisere segmenter som kan tenke seg å redusere bilhold.
- Bruk av bil 2 – undersøke motivasjon av eierskap og bruk av flere biler i husstanden
- Identifisere barrierer for overgang fra privatbil til kollektivtransport. Hvilke holdninger og adferd ligger bak?
- Hvilke holdninger til kollektivtransport eksisterer?
- Effekt av kostnadsendringer og restriktive tiltak mot bilkjøring.



# PROBLEMSTILLINGER SOM ØNSKES KARTLAGT

## 1. Reduksjon av bilhold

Prosjektgruppen ønsker å vurdere potensialet for å redusere antall biler per husholdning og hvilke motivasjonsfaktorer som ligger bak dette. Man ønsker også å identifisere hvilke segmenter, basert på eksempelvis livsfaser, behov eller lokasjon, som mest sannsynlig vil redusere bilhold.

## 2. Bruk av bil 2

Hva er motivasjonen bak eierskap og bruk av flere biler i husholdninger? Hvilke type bil har man i dag, hva brukes en eventuell elbil til? Utforske bruksmønstre og emosjonelle aspekter knyttet til å ha flere biler. Vurdere avviket mellom faktisk og oppfattet kostnad ved bilhold.

## 3. Barrierer mot kollektivtransport

Analyse av hindringer for overgang fra privatbil til kollektivtransport og miljøvennlige alternativer. Identifisere holdnings- og atferdsfaktorer som påvirker denne overgangen.

## 4. Holdninger til kollektivtransport

Kartlegge oppfatninger, tilgang til og bruk av kollektivtransport (inkludert frekvens og reisetid), med et spesielt fokus på områder med høy bilandel.

## 5. Effekt av restriktive tiltak mot bilbruk og insentiver for økt kollektivbruk

Studere hvordan insentiver som gratis/billigere kollektivtransport og bilrestriktive tiltak, som bompenger og parkeringsavgifter, påvirker bilbruken og eventuell reduksjon av denne.

# HOVEDFUNN FRA KVALITATIV OG KVANTITATIV UNDERSØKELSE

# REFLEKSJONER OG KONKLUSJONER FRA DEN KVALITATIVE UNDERSØKELSEN

1

## BIL ER TOTALT SUVEREN VS. KOLLEKTIVT

Bil er hovedtransportmiddelet, og ved flere ulike transportbehov i samme tidsrom gir 2 biler fleksibilitet til å gjøre ulike ting samtidig. Gruppen med barn sier at de potensielt kan vurdere å gå ned til én bil når ungene flytter ut, forutsatt et godt kollektivtilbud. Imidlertid kommer det frem i den kvalitative undersøkelsen at man neppe vil kvitte seg med bilen før man blir «tvunget» til det.

2

## BIL 2 FÅR HVERDAGSLOGISTIKKEN TIL Å FUNGERE FOR FAMILIEN

Bil 2 representerer frihet og fravær av stress. Noen forteller at de anskaffer bil nr. 2 når de får barn, mens andre alltid har hatt to biler og har aldri vurdert å bare ha én bil. Ofte er den ene bilen en elbil eller en gammel bil med lave kostnader, slik at fordelene med å ha en ekstra bil tilgjengelig er mye større enn den økonomiske gevinsten ved å kvitte seg med den. Bilene har ofte ulike bruksområder. Elbil for jobb-/bykjøring og større fossilbil for lengre turer og behov for bagasjeplass.

3

## BIL ER RASKEST OG ABSOLUTT MEST PRAKTISK

Umiddelbare assosiasjoner til bruk av kollektivtransport er forbundet med ufrihet, usikkerhet og stress. Med bil kan man reise hvor man vil, når man vil og også spontant.

4

## KOLLEKTIVTRANSPORT KAN FUNGERE

Dersom man bor og jobber sentrumsnært (særlig i Oslo) eller i umiddelbar nærhet til stasjon, med hyppige avganger med tog/bane/buss, og man skal direkte inn/ut av sentrum uten bagasje. Det oppleves imidlertid urealistisk å skulle konkurrere med bilen på tidsforbruk og fleksibilitet i det daglige. Her bør det vurderes om det er mulig å tilby noe nytt eller annerledes, f.eks. shuttlebusser for fritidsaktiviteter, «opplevelsesreiser» for familien ol.

5

## GJØRE MER AV DET SOM FUNGERER

Optimalisere eksisterende rutetilbud for å motvirke følelsen av ufrihet og stress. Øke volum ved å få de som allerede tar kollektivt til å gjøre det oftere/i større utstrekning. Økt tilgjengelighet, effektivitet og fleksibilitet i kollektivtransport tilbudene kan redusere bilhold, i tillegg til mer romslig om bord med flere og bedre sitteplasser, bedre plass til barnevogn og annen bagasje på buss, trikk og bane. Andre forslag er billigere billetter, differensierte billetter mht. reiselengde og reisetid, samt flere gunstige rabattordninger. Noen mener også at kollektivtransport bør være «nærmest» gratis.

# HOVEDFUNN OG KONKLUSJONER FRA DEN KVANTITATIVE UNDERSØKELSEN

## 1

### BETYDELIG POTENSIALE FOR REDUKSJON AV BILBRUK

Blant de med flere biler er det 3 av 10 som er motivert for å redusere bilbruken. De som er motivert er mer miljøbevisste og positive til kollektivtransporten samtidig som de ser forbedringspotensial. De har som regel barn som krever kjøring.

## 2

### BIL 2 TRENGS FOR Å FÅ HVERDAGEN TIL Å GÅ RUNDT

De viktigste årsakene til at man har mer enn en bil er at det behøves på grunn av jobbsituasjon og for å få hverdagen til å gå rundt mhp barn, handling og andre formål. De oppgir også at bilene har ulike bruksområder. De som har elbil som primærbil eller sekundærbil bruker den oftere til og fra jobb sammenlignet med de som har hybrid eller bil med ren forbrenningsmotor.

## 3

### FLEKSIBILITET OG TID STYRER HVERDAGEN

Den viktigste årsakene til at man velger bil foran kollektivtransport er at bilen er raskere og gir mer fleksibilitet. Man kan reise fra dør til dør og slipper i større grad å planlegge enn når man tar kollektivt.

## 4

### NOEN ER LIKEVEL MER KOLLEKTIVTILBØYELIGE

Hver tredje bruker kollektivt ukentlig eller oftere. Vi kan dele målgruppen i ulike deler/segmenter der noen segmenter velger bort kollektivt på grunn av manglende tilbud, at bil er mer tidseffektivt og fleksibelt eller at man setter pris på gleden av å kjøre egen bil. Andre igjen velger kollektivt ofte og bor der det finnes flere alternativer, mens et siste segment er fleksible og bruker ofte både bil og kollektivt.

## 5

### GRATIS KOLLEKTIVTRAFIKK

Sammen med økt frekvens på kollektiv og raskere reisetid med færre stopp og mer direkteruter er gratis kollektivtrafikk det som i størst grad vil få flere til å velge bort bilen. I makroperspektiv har folk mer tro på gulrot, altså gratis kollektiv i helger/ferier og ellers, enn pisk, altså bompenger, parkeringsrestriksjoner og annet. Det restriktive tiltaket som ventes å gi mest er kjøreforbud i rushtiden.





## KONKLUSJONER PER OMRÅDE

### Oslo og Akershus

I hovedstadsområdet er det et bra kollektivtilbud som folk stort sett er fornøyde med. Kollektivtrøbbel nevnes likevel som årsaker til å velge bort kollektiv for bil eller annet fremkomstmiddel.

### Bergensområdet

Her er det også høy tilfredshet med kollektivtilbudet og halvparten tar kollektivt hver 14 dag eller oftere. Det kan derimot oppleves som litt stressende og trangt.

### Nord Jæren

I Stavangerområdet reiser man sjeldnere med kollektivt enn de andre storbyområdene. Her er tidseffektivitet og fleksibilitet viktige årsaker til å ta bilen. Kollektivt tar for lang tid. Av de som har bil er det mer vanlig å ha 2 biler.

### Trondheimsområdet

Her reiser man med kollektivt en gang i ny og ne. Fleksibilitet er viktig, og bilen er ofte mer praktisk og økonomisk. 2 av 3 av de som har privatbil har kun en bil.

### Annet storbyområde

Disse definerte områdene har ikke så mange kollektivmuligheter og bruker dette da i litt mindre grad. 95% av de med førerkort har bil, og er omtrent 50-50 fordelt på en eller flere biler.

### Utenom storbyområde

Har få kollektivalternativer utenom buss og delvis tog/båt. Nesten alle eier bil og mer enn halvparten av disse har 2+ biler.

# OM UNDERSØKELSEN

Metode og utvalgsprofil

# METODE

## UTVALGSBESKRIVELSE



Befolkningen 18+ med førerkort, både med og uten bil. Landsrepresentativ undersøkelse, med boost i 9 byområder (88.9% kvalifiserte til undersøkelsen)

## UTVALGSSTØRRELSE



N = 1688

- Oslo/Akershus: n = 429
- Bergensregionen: n = 221
- Nord Jæren: n = 203
- Trondheimsregionen: n = 222
- 5 Storbyområder ellers\*: n = 204
- Utenom storby: n = 409

## KVOTER



Byområder

- Oslo/Akershus : n = 400
- Bergensregionen: n = 200
- Nord Jæren: n = 200
- Trondheimsregionen: n = 100
- 5 Storbyområder ellers\*: n = 200
- Ikke storbyområder : n = 400

## METODE



Onlineintervjuer i Ipsos web-panel  
Utvalget er vektet mot alders-, kjønns- og geografisk-fordelinger i befolkningen 18-99 år.

## GJENNOMSNITTLIG INTERVJUTID



Median gjennomføringstid 13 minutter

## FELTPERIODE



22/03/2024 – 12/04/2024 (ingen intervjuer i påsken)

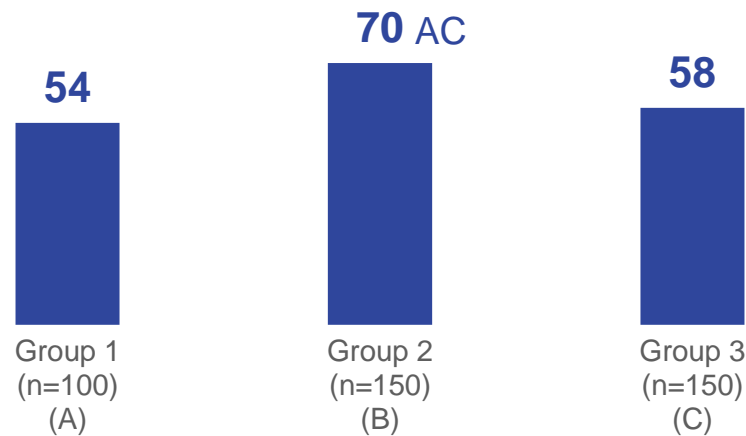
# HVORDAN LESE RESULTATENE

Alle resultater er i prosent (%), med mindre annet er nevnt.

Lave baser i.e.  $n < 100$ , er indikert med en asterisk (\*)

Signifikante forskjeller er alltid testet på et 95 % signifikansnivå.

- Signifikante forskjeller mellom en gruppe og hele utvalget er indikert med grønne/røde piler i tilfeller hvor det er høyere eller lavere enn snittet. ↗ ↘
- Signifikante forskjeller mellom undergrupper er markert med A, B, C...
  - Forskjeller er alltid indikert med det høyeste resultatet til sammenligning.
  - Eksempelvis: AC med gruppe 2, under, viser en signifikant forskjell mellom 70 % (B) og 54 % (A), og mellom 70 % (B) og 58 % (C).



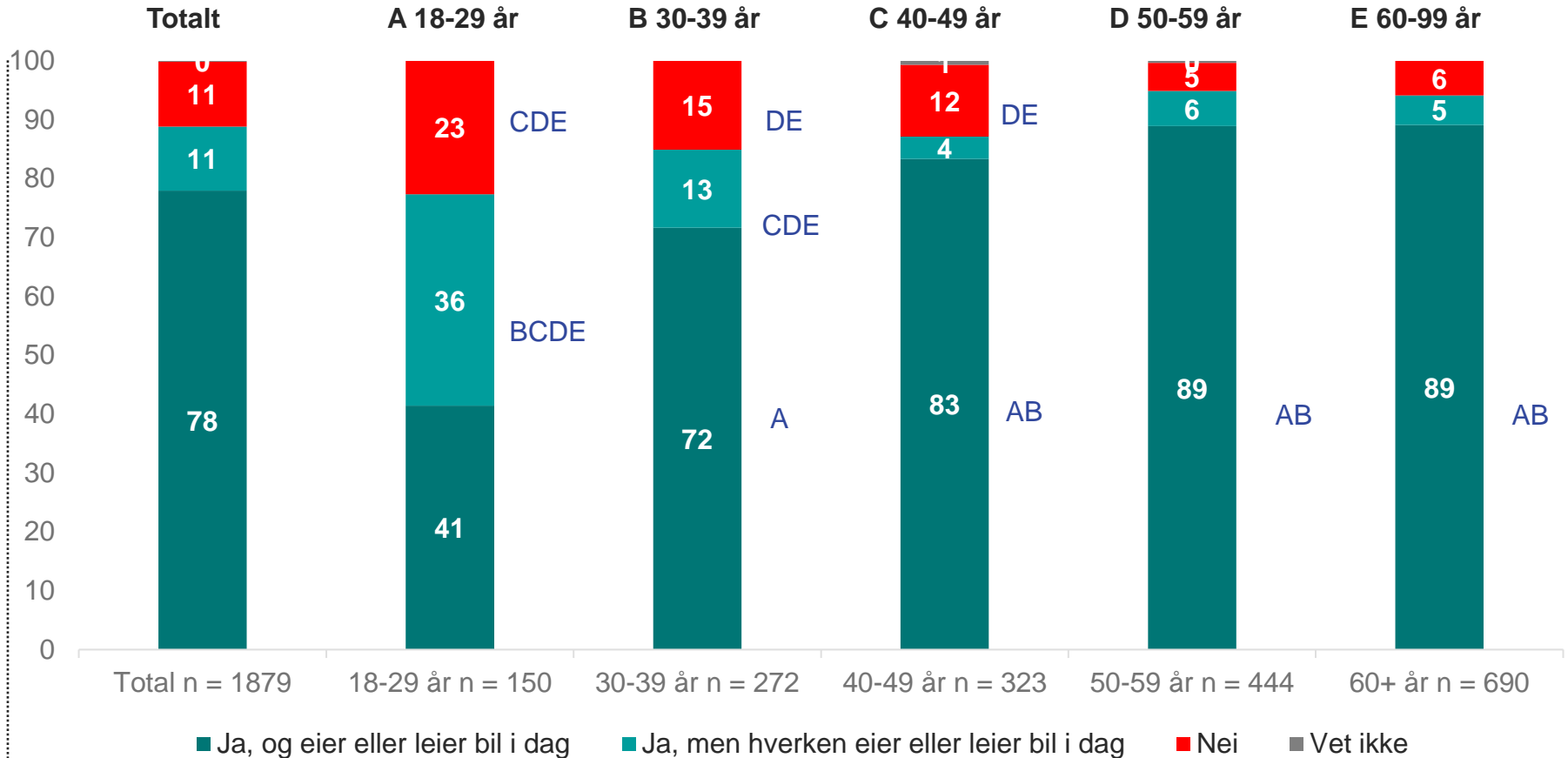
# UTVELGESKRITERIUM – FØRERKORT OG BILHOLD

89 % har førerkort – andelen øker med alderen.

## Har du førerkort?

Mens 9 av 10 har eier/leier egen bil i Nord Jæren (88%), Buskerudbyen (90%) og Ikke storbyområder (88%) er det bare halvparten (50%) i Oslo som har egen bil.

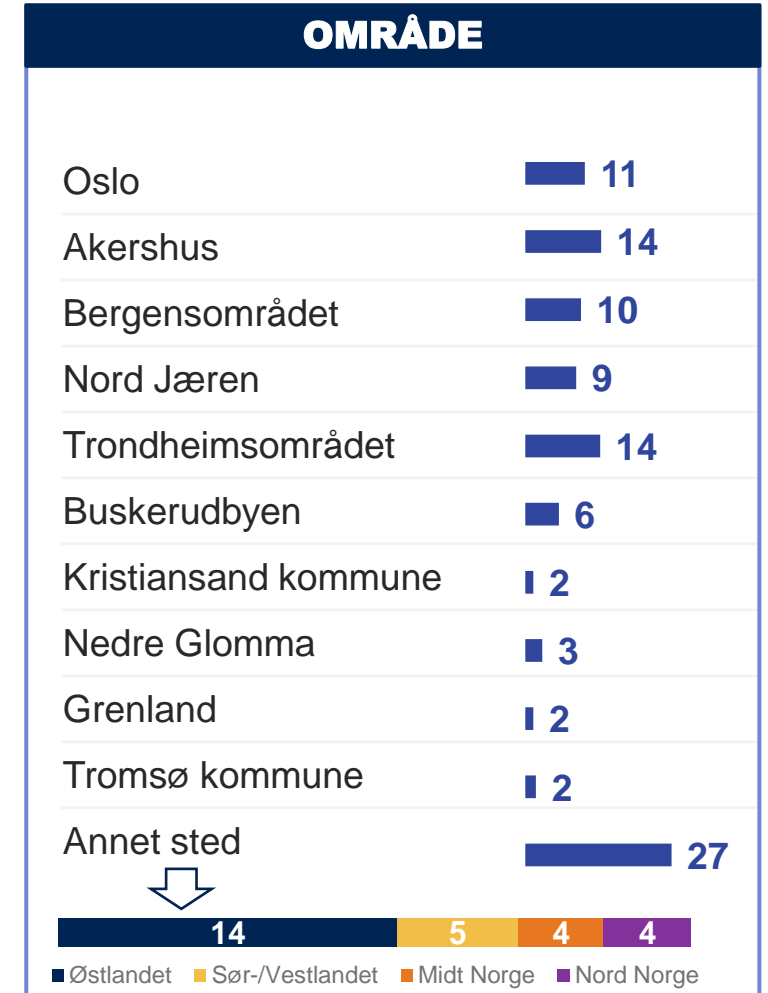
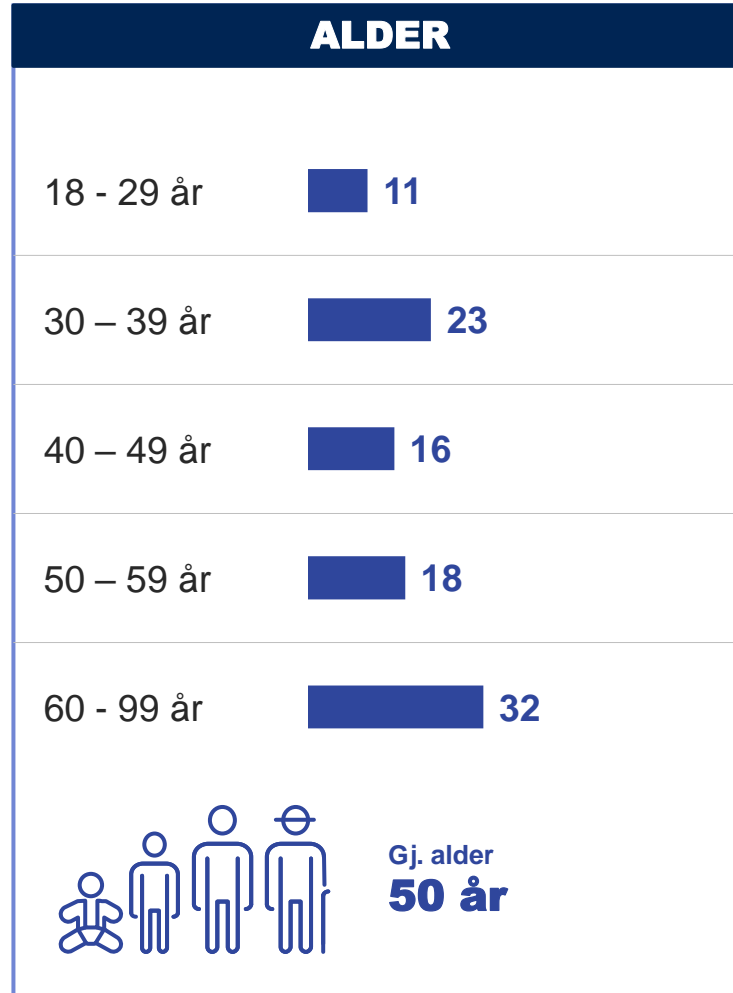
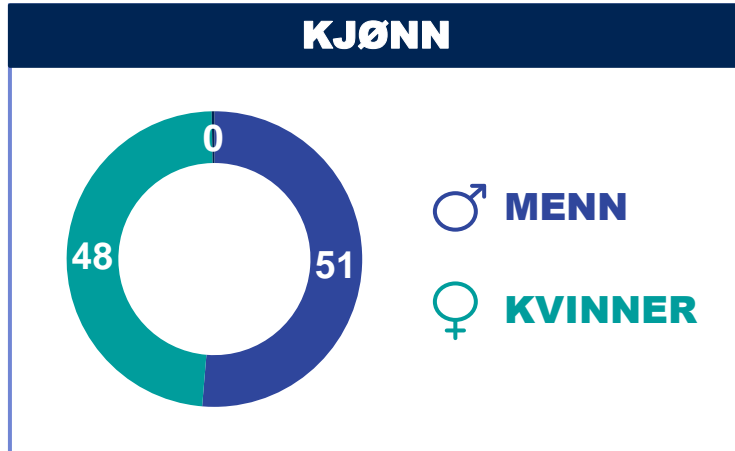
- Hver fjerde (25%) Oslo-boer har ikke førerkort og nesten hver fjerde (24%) har førerkort, men disponerer ikke bil
- Kun 4 av 10 i aldersgruppen 18-29 år har både førerkort og bil. 23% har hverken førerkort eller bil, mens mer enn hver tredje har førerkort, men ikke bil.
- Mens 81% av alle menn har både førerkort og bil er det 3 av 4 (75%) av kvinnene som har det samme.



Base: Bruttoutvalg før screening (n=1879)

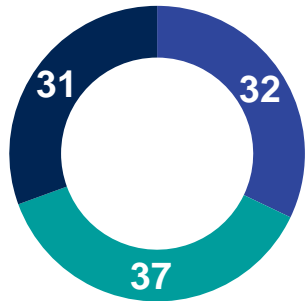
Spørsmål: Har du førerkort?

# NETTOUTVALG - PROFIL



# NETTOUTVALG - PROFIL

## UTDANNINGSNIVÅ



Grunnskole/videregående/  
under utdanning

Høyere utdanning (Bach. ol.)

Høyere utdanning (Master,  
PhD, ol.)

## SYSSELSETTING

Yrkesaktiv, privat sektor	40
Yrkesaktiv, offentlig sektor	26
Arbeidsledig	1
Student/elev	4
Pensjonist/AFP	22
Ufør/ikke arbeidsfør	5
Permittert i jobb	0
Annet	1
Ønsker ikke å svare	1

## HUSTANDSSTØRRELSE

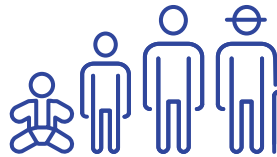
1 person 23

2 personer 42

3 personer 14

4 personer 16

5 eller flere 5



Gj. Str.  
**2.4**

## LIVSFASE

Småbarnsfamilie,  
yngste barn 0-5 år 7

Barnefamilie, yngste  
barn m/m 6-18 år 18

Aleneboende uten  
barn, 18-49 år 8

Par uten barn, alder  
18-49 år 7

Aleneboende u/hj.  
barn, alder 50+ 14

Par u/hj. barn, alder  
50+ 37

Flere voksne uten  
barn 8

Ukjent 0

# PROFIL PER OMRÅDE

	Oslo/ Akershus (n=429)	Bergens-området (n=221)	Nord Jæren (n=203)	Trondheims-området (n=222)	Annet storbyområde (n=204)	Andre steder (n=409)
--	---------------------------	----------------------------	-----------------------	-------------------------------	-------------------------------	-------------------------

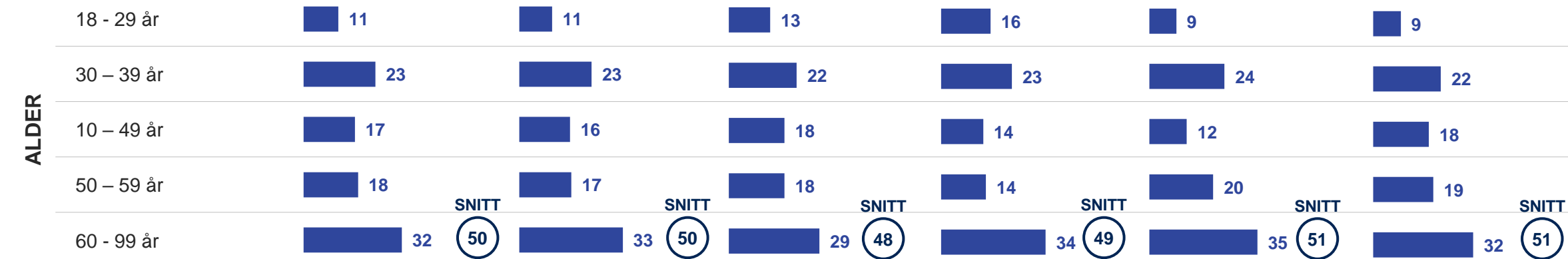
## KJØNN



## HUSSTANDSSTØRRELSE



## ANTALL BARN U/18



Base: Kjønn/Husstandsstørrelse/Alder Alle (n=1688) Antall barn – Husstandsstørrelser over 1 (n=1308)  
 Spørsmål: Er du?/ Hvor gammel er du?/ Hvor mange personer bor det i husstanden totalt, inkludert deg selv?/ Og hvor mange personer i husstanden er under 18 år?



# RESULTATER

Funn fra undersøkelsen Bil2

# DRIVERE AV BILKJØRING

MaxDiff for å avdekke viktigste årsaker til å kjøre bil

# MAXDIFF-ØVELSE FOR Å RANGERE ÅRSAKER TIL Å KJØRE BIL

Respondentene blir tvunget til å ta valg og kan ikke si at alt er viktig

## Steg 1: Valg

- Totalt har vi plukket ut 16 ulike utsagn som kan påvirke om man velger bil foran kollektivt.
- 5 utsagn vises om gangen i totalt 12 valg
- Respondentene velger for hver gang den viktigste og den minst viktige

## Steg 2: Rangering

- Respondent X synes «kollektivt tar for lang tid» er viktigere enn «kollektivt er vanskelig å forstå»
- Respondent Y synes det «å slippe å planlegge» er mindre viktig enn at «det er mer økonomisk å kjøre bil»

## Steg 3: Modellering for å forklare valg

- Fra valgene respondentene har gjort beregnes vekten av hvert utsagn vha en matematisk modell
- Denne modellen testes mot faktiske valg hver enkelt har gjort, og justeres
- Vektene standardiseres slik at summen av alle vektene blir 100



Det kan være flere grunner til at du ikke kan eller vil redusere bilbruken. Dersom du tenker på kun det vi nevner nedenfor, hvilken av disse grunnene for å velge bilen er viktigst og hvilken er Minst viktig for deg i din situasjon?

(1 av 12)

Viktigst		Minst viktig
<input type="radio"/>	Jeg synes kollektivsystemet er vanskelig å forstå	<input checked="" type="radio"/>
<input type="radio"/>	Jeg føler at jeg kan utnytte tiden best ved å kjøre egen bil	<input type="radio"/>
<input checked="" type="radio"/>	Kollektivtransport tar for lang tid	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	Kollektivtransportdekningen i mitt område er lite utbygd	<input type="radio"/>
<input type="radio"/>	Jeg slipper å planlegge når jeg kjører bil	<input type="radio"/>



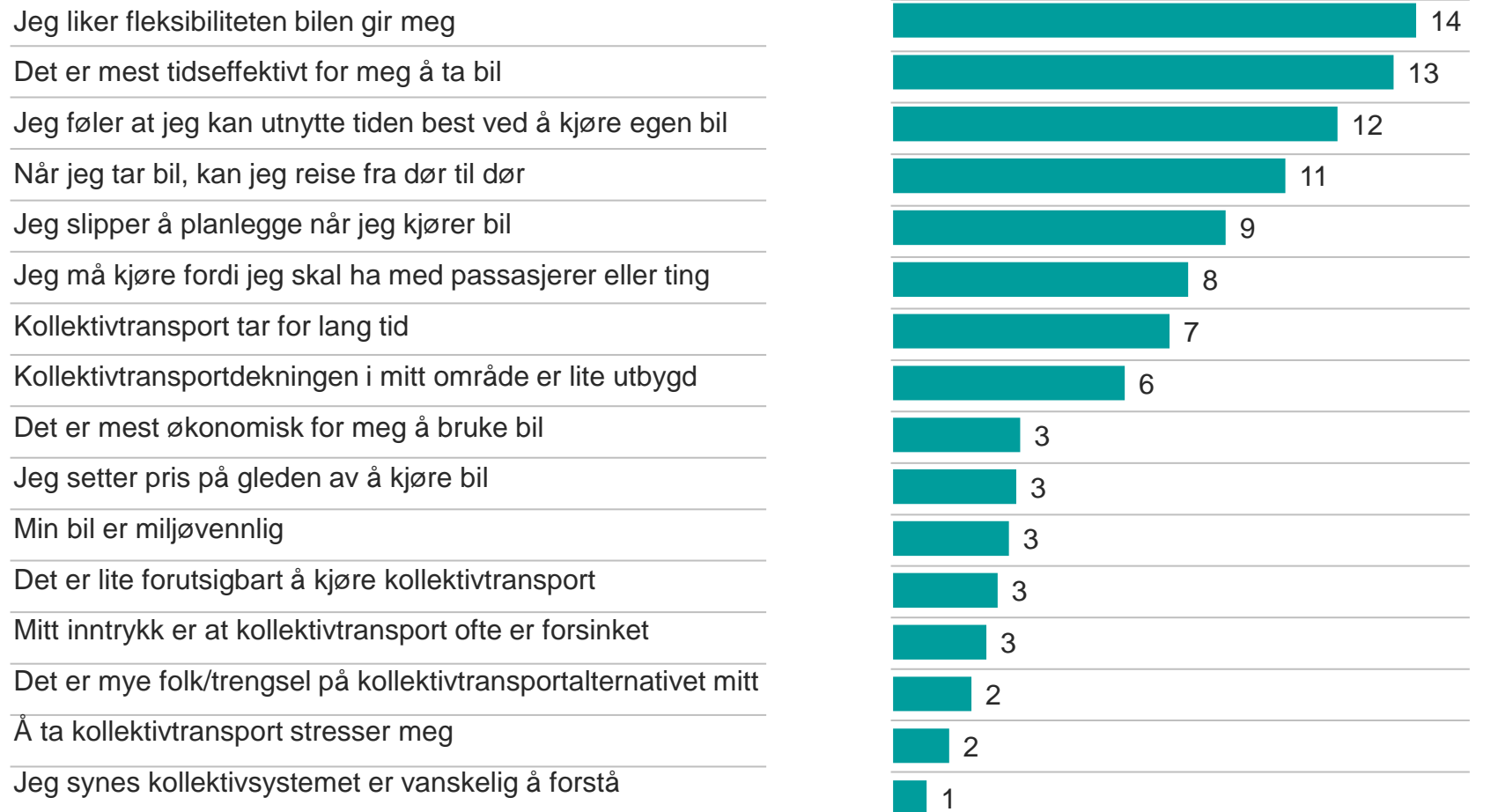
# DRIVERE AV BILKJØRING

Årsaker til å ikke ville/kunne redusere bilkjøringen (MaxDiff-øvelse)

Totalbase: 1688 voksne i aldersgruppen 18-99 år i og utenfor storbyområder (inkluderer spesifikke kvoter for storbyer) . Intervjuet i Mars/April 2024.

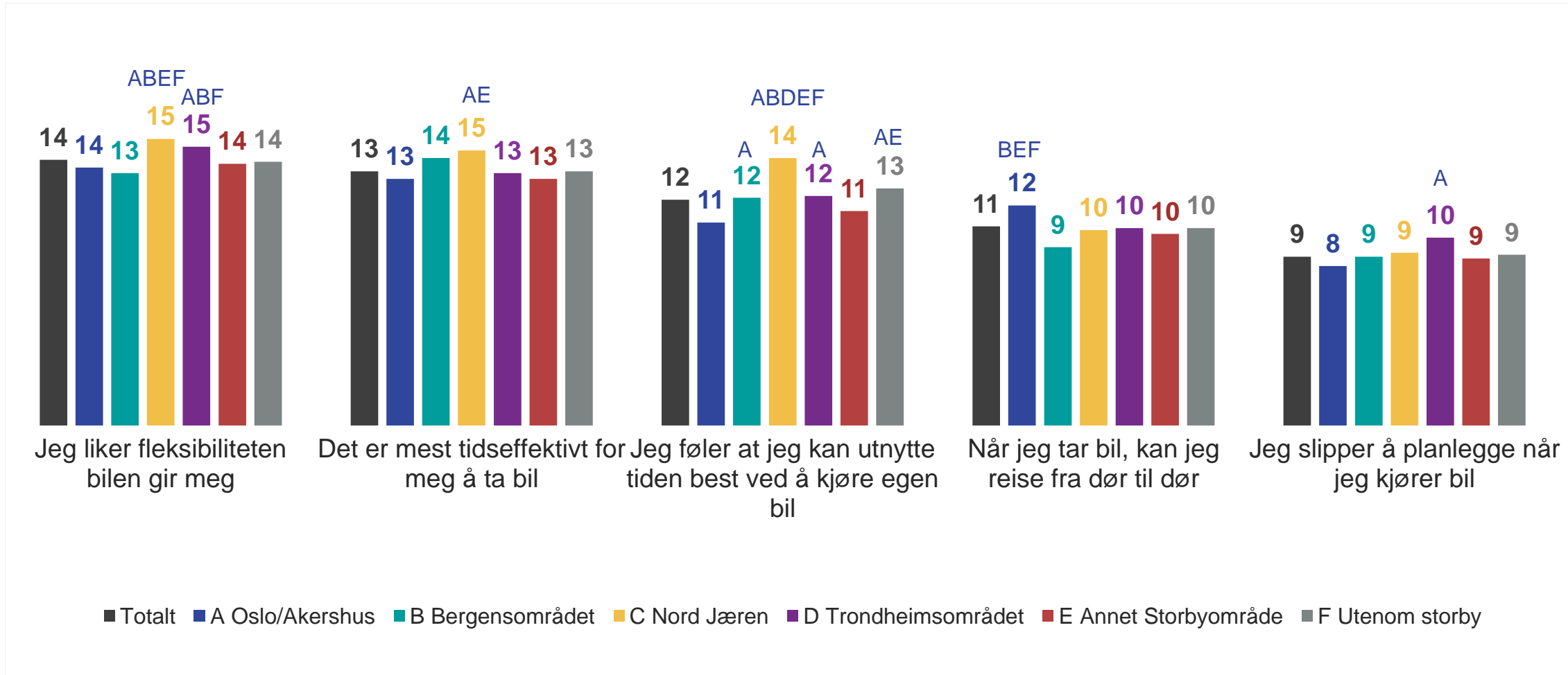
## Fleksibilitet og tidseffektivitet trumfer det meste

### Utsagn



# TOPP 5 DRIVERE – ETTER STORBYOMRÅDE

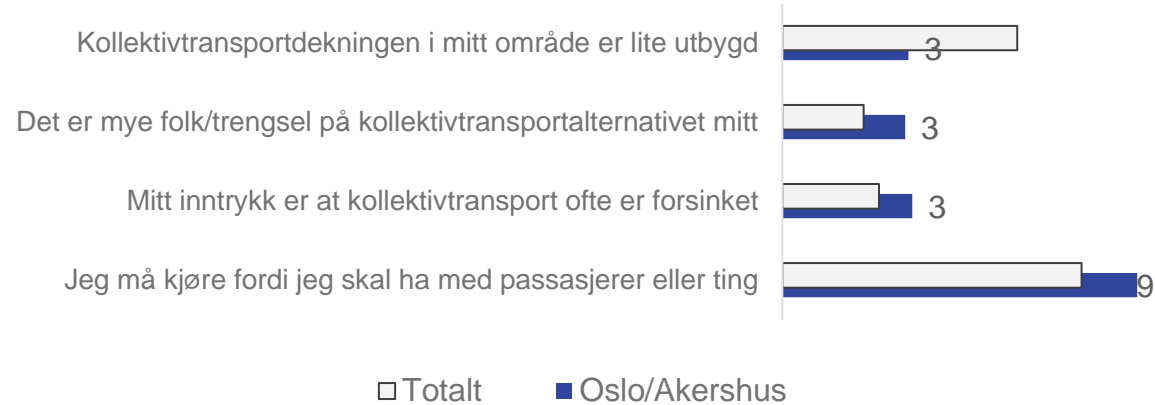
Fleksibilitet er spesielt viktig i Nord-Jæren og Trondheimsområdet – men ellers små geografiske forskjeller.



# ANDRE DRIVERE – ETTER STORBYOMRÅDE

I og rundt hovedstaden er det flere som MÅ kjøre og oftere trøbbel i kollektivtrafikken – I Bergen er det også mindre komfortabelt å ta kollektivt

## Oslo/Akershus

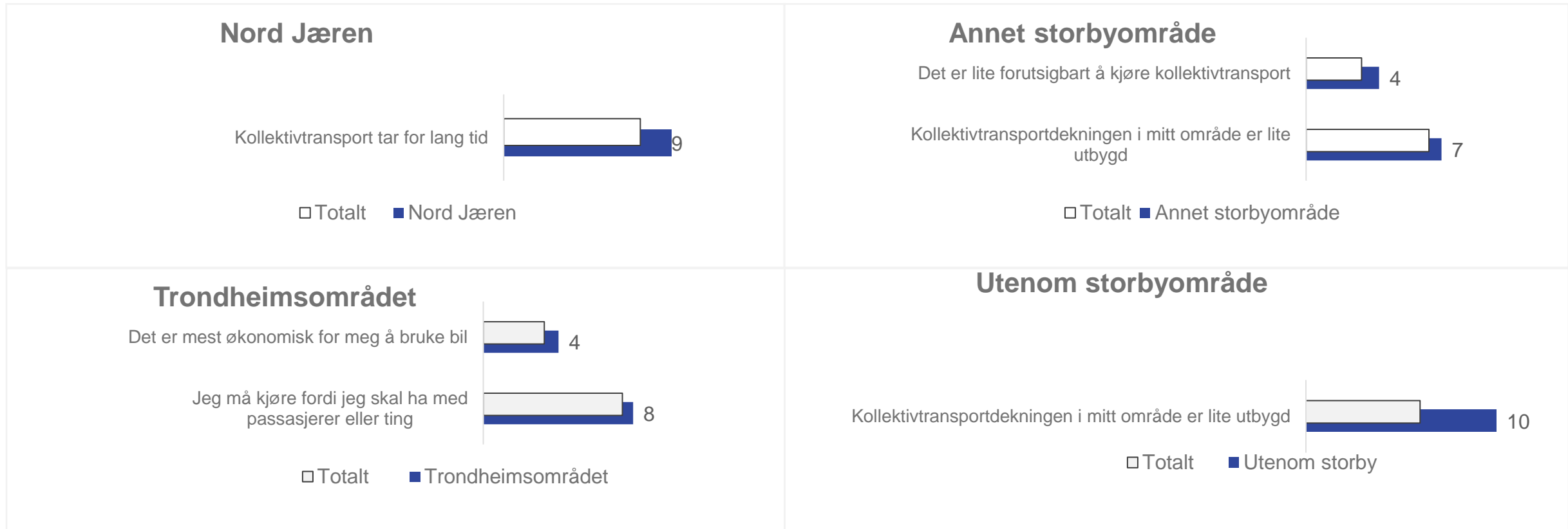


## Bergensområdet



# ANDRE DRIVERE – ETTER STORBYOMRÅDE

I Stavangerområdet er det flere som synes kollektivt er tidskrevende, mens i Trondheim er det litt flere som velger bil pga at de må ha med seg noe eller det er mer økonomisk. Utenom storbyene er kollektivt lite utbygd



# DRIVERE – ETTER LIVSFASE

Småbarnsfamilier må oftere enn andre kjøre for å spare tid og for de har med seg noe(n). De eldste liker å bruke bil for komforten av å reise fra dør til dør og har gjerne miljøvennlig bil

	LIVSFASE						
	SMÅBARN- FAMILIE (n=121) – (A)	ETABLERT FAMILIE (n=300) – (B)	SINGLE U/50 (n=136) – (C)	PAR U/50 (n=126) – (D)	SINGLE 50+ (n=241) – (E)	PAR 50+ (n=620) – (F)	3+ VOKSNE U/BARN (n=139) – (G)
Jeg må kjøre fordi jeg skal ha med passasjerer eller ting	■ 10 CDG	■ 8	■ 7	■ 6	■ 8	■ 8	■ 7
Min bil er miljøvennlig	2	3	2	2	■ 4 ABCD	■ 4 ABCD	3
Kollektivtransportdekningen i mitt område er lite utbygd	■ 6	■ 7	■ 7	■ 6	■ 6	■ 6	■ 6
Kollektivtransport tar for lang tid	■ 8 EF	■ 9 EF	■ 9 EF	■ 9 EF	■ 5	■ 6	■ 8 EF
Det er mye folk/trengsel på kollektivtransportalternativet mitt	2	2	■ 3 BEFG	3 F	2	2	2
Når jeg tar bil, kan jeg reise fra dør til dør	■ 9	■ 9	■ 10	■ 10	■ 12 ABCD	■ 12 ABCD	■ 11
Det er mest tidseffektivt for meg å ta bil	■ 15 CEF	■ 14 EF	■ 13	■ 14 E	■ 12	■ 13	■ 14 E
Jeg setter pris på gleden av å kjøre bil	3	3	3	3	■ 4 AB	■ 4 B	4
Det er lite forutsigbart å kjøre kollektivtransport	3	3	3 F	■ 4 BEFG	3	2	2
Jeg liker fleksibiliteten bilen gir meg	■ 14	■ 13	■ 14	■ 14	■ 14 B	■ 14 B	■ 14
Å ta kollektivtransport stresser meg	1	2	2	2	2	1	2
Jeg synes kollektivsystemet er vanskelig å forstå	1	1	1	1	1	■ 1 ABD	1 A
Mitt inntrykk er at kollektivtransport ofte er forsinket	2	2	3 F	■ 3 ABEFG	2	2	2
Det er mest økonomisk for meg å bruke bil	3	4	3	4	3	3	3
Jeg føler at jeg kan utnytte tiden best ved å kjøre egen bil	■ 13 CE	■ 12 CE	■ 11	■ 12	■ 11	■ 12	■ 12
Jeg slipper å planlegge når jeg kjører bil	■ 9	■ 8	■ 9	■ 9	■ 10	■ 9	■ 9

Base: Har førerkort og eier/leier bil (n=1669 - filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)

Spørsmål: MaxDiff: Det kan være flere grunner til at du ikke kan eller vil redusere bilbruken. Dersom du tenker på kun det vi nevner nedenfor, hvilken av disse grunnene for å velge bilen er viktigst og minst viktig?



# DRIVERE – ETTER BOSTED ANNEN STORBY

I Tromsø setter man mer pris på fleksibilitet og det å kunne ta med seg passasjerer eller ting. Kollektivdekningen i Nedre Glomma virker mer mangelfull

	BOSTED						
	BUSKERUD-BYEN * (n=72) – (A)	KRISTIANSAND * (n=37) – (B)	NEDRE GLOMMA * (n=43) – (C)	GRENLAND * (n=20) – (D)	TROMSØ * (n=32) – (E)	TOTAL ANNEN STORBY (n=204)	TOTALT HELE UTVALGET (n=1669)
Jeg må kjøre fordi jeg skal ha med passasjerer eller ting	8	8	6	9	11	8	8
Min bil er miljøvennlig	3	4	3	3	2	3	3
Kollektivtransportdekningen i mitt område er lite utbygd	7	5	9	6	6	7	6
Kollektivtransport tar for lang tid	7	7	7	8	7	7	7
Det er mye folk/trengsel på kollektivtransportalternativet mitt	2	1	2	2	2	2	2
Når jeg tar bil, kan jeg reise fra dør til dør	10	11	10	10	9	10	11
Det er mest tidseffektivt for meg å ta bil	14	13	12	13	13	13	13
Jeg setter pris på gleden av å kjøre bil	4	4	4	3	3	4	3
Det er lite forutsigbart å kjøre kollektivtransport	3	3	4	4	4	4	3
Jeg liker fleksibiliteten bilen gir meg	14	14	13	14	15	14	14
Å ta kollektivtransport stresser meg	1	1	3 E	3	1	2	2
Jeg synes kollektivsystemet er vanskelig å forstå	1	1	1 A	1	1	1	1
Mitt inntrykk er at kollektivtransport ofte er forsinket	3	2	3	3	3	3	3
Det er mest økonomisk for meg å bruke bil	5	3	4	3	3	4	3
Jeg føler at jeg kan utnytte tiden best ved å kjøre egen bil	11	12	11	12	12	11	12
Jeg slipper å planlegge når jeg kjører bil	9	10	8	8	9	9	9

Base: Har førerkort og eier/leier bil (n=1669 - filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)

Spørsmål: MaxDiff: Det kan være flere grunner til at du ikke kan eller vil redusere bilbruken. Dersom du tenker på kun det vi nevner nedenfor, hvilken av disse grunnene for å velge bilen er viktigst og minst viktig?

# DRIVERE – ETTER TYPE BIL I HUSSTANDEN

Elbil velges av samme grunner som bil generelt sett, men økonomi og miljø er også viktig.

	TYPE BIL					
	TOTALT HELE UTVALGET (n=1669)	UKJENT/INGEN BIL (n=149) – (A)	ELBIL SOM PRIMÆRBIL (n=463) – (B)	ELBIL SOM SEKUNDÆRBIL (n=201) – (C)	IKKE EL-, MEN HYBRID (n=230) – (D)	KUN DIESEL- /BENSINBIL (n=626) – (E)
Jeg må kjøre fordi jeg skal ha med passasjerer eller ting	8	9 BC	7	7	8	8 B
Min bil er miljøvennlig	3	3	5 ACDE	3 E	3 E	2
Kollektivtransportdekningen i mitt område er lite utbygd	6	5	6	6	7 AB	6
Kollektivtransport tar for lang tid	7	8	8 E	9 BDE	7	7
Det er mye folk/trengsel på kollektivtransportalternativet mitt	2	4 BCDE	2	2	2	2
Når jeg tar bil, kan jeg reise fra dør til dør	11	11 B	10	10	11	11 B
Det er mest tidseffektivt for meg å ta bil	13	12	14 A	15 ADE	13 A	13 A
Jeg setter pris på gleden av å kjøre bil	3	4 C	3	2	3	4 C
Det er lite forutsigbart å kjøre kollektivtransport	3	3	3	3	3	3
Jeg liker fleksibiliteten bilen gir meg	14	14	14	14	14	14
Å ta kollektivtransport stresser meg	2	2	2	1	2	2
Jeg synes kollektivsystemet er vanskelig å forstå	1	1	1	1	1	1 C
Mitt inntrykk er at kollektivtransport ofte er forsinket	3	4 BCDE	2	2	2	2
Det er mest økonomisk for meg å bruke bil	3	3	4 ACDE	3	3	3
Jeg føler at jeg kan utnytte tiden best ved å kjøre egen bil	12	10	12 A	13 A	12 A	12 A
Jeg slipper å planlegge når jeg kjører bil	9	9	9	9	9	9

Base: Har førerkort og eier/leier bil (n=1669 - filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)

Spørsmål: MaxDiff: Det kan være flere grunner til at du ikke kan eller vil redusere bilbruken. Dersom du tenker på kun det vi nevner nedenfor, hvilken av disse grunnene for å velge bilen er viktigst og minst viktig?

# DRIVERE – ETTER EIER/EIER IKKE BIL

De som har flere biler legger mer vekt på at bilen er mer tidseffektiv og manglende kollektivtilbud.

	TOTALT	BILHOLD		
	(n=1669)	EIER INGEN BIL (n=151) – (A)	EIER 1 BIL (n=823) – (B)	EIER 2+ BILER (n=698) – (C)
Jeg må kjøre fordi jeg skal ha med passasjerer eller ting	8	9 C	8 C	7
Min bil er miljøvennlig	3	3	3 AC	3
Kollektivtransportdekningen i mitt område er lite utbygd	6	5	6	7 AB
Kollektivtransport tar for lang tid	7	8 B	7	8 B
Det er mye folk/trengsel på kollektivtransportalternativet mitt	2	4 BC	2 C	2
Når jeg tar bil, kan jeg reise fra dør til dør	11	11 BC	10	10
Det er mest tidseffektivt for meg å ta bil	13	12	13 A	14 AB
Jeg setter pris på gleden av å kjøre bil	3	4	3	3
Det er lite forutsigbart å kjøre kollektivtransport	3	3 C	3	3
Jeg liker fleksibiliteten bilen gir meg	14	14	14	14
Å ta kollektivtransport stresser meg	2	2	2	2
Jeg synes kollektivsystemet er vanskelig å forstå	1	1	1	1
Mitt inntrykk er at kollektivtransport ofte er forsinket	3	4 BC	3 C	2
Det er mest økonomisk for meg å bruke bil	3	3	4 A	3 A
Jeg føler at jeg kan utnytte tiden best ved å kjøre egen bil	12	10	12 A	13 AB
Jeg slipper å planlegge når jeg kjører bil	9	9	9	9

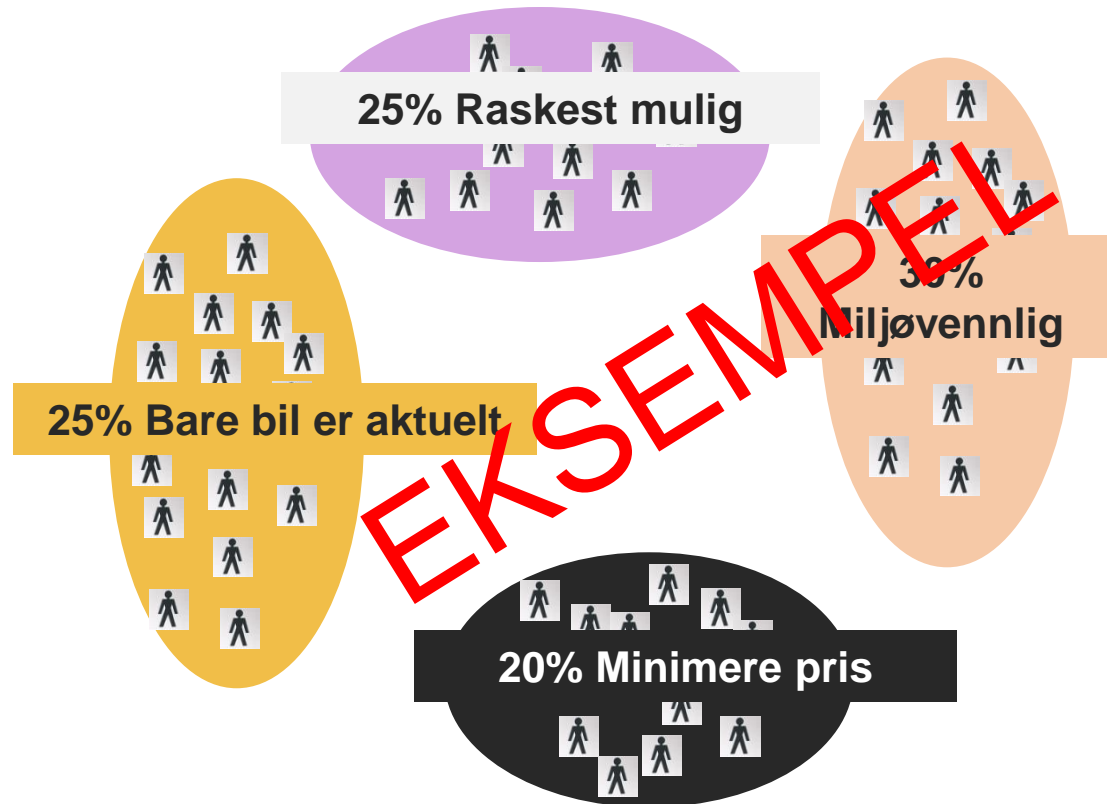
Base: Har førerkort og eier/leier bil (n=1669 - filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)

Spørsmål: MaxDiff: Det kan være flere grunner til at du ikke kan eller vil redusere bilbruken. Dersom du tenker på kun det vi nevner nedenfor, hvilken av disse grunnene for å velge bilen er viktigst og minst viktig?

# SEGMENTERING AV BILBRUK

Hvilke naturlige inndelinger av bilbrukere finnes det

# CLUSTERANALYSE AV MAXDIFF DATA



- Clusteranalysen gir ulike segmentløsninger, gjerne mellom 2-5 segmenter i hver løsning. Segmentene baseres på nytteandeler fra MaxDiffen.
- Respondenter med sammenfallende preferanser (nytteverdier) deles inn i grupper/segmenter.
- Teknikk: Latent Class clusteranalyse
- Analysen ser etter uobserverte (latente) naturlige undergrupper av respondenter fra hvordan de svarer på MaxDiff-spørsmålene. De som har noenlunde likt svarmønster grupperes sammen i segmenter.

# SEGMENTERING AV BILBRUK

Basert på hva som er viktig når man reiser og skal velge mellom bil og kollektivt kan vi gruppere markedet



Bilinteresserte



Kollektivambivalente



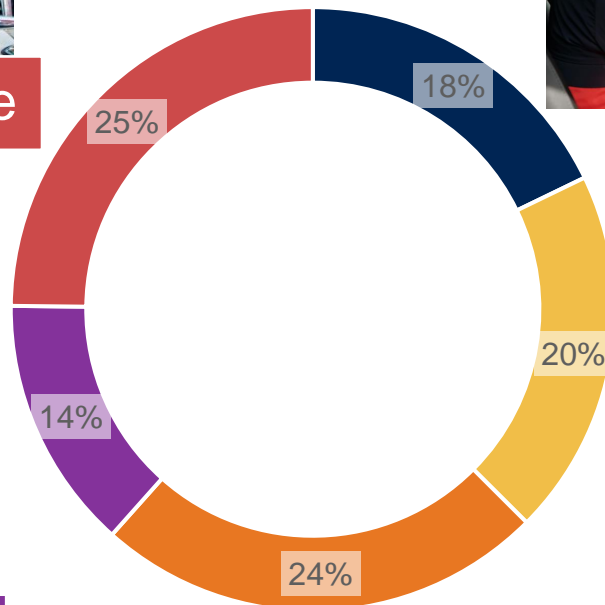
Praktiske



Bekvemmelige



Tidseffektive

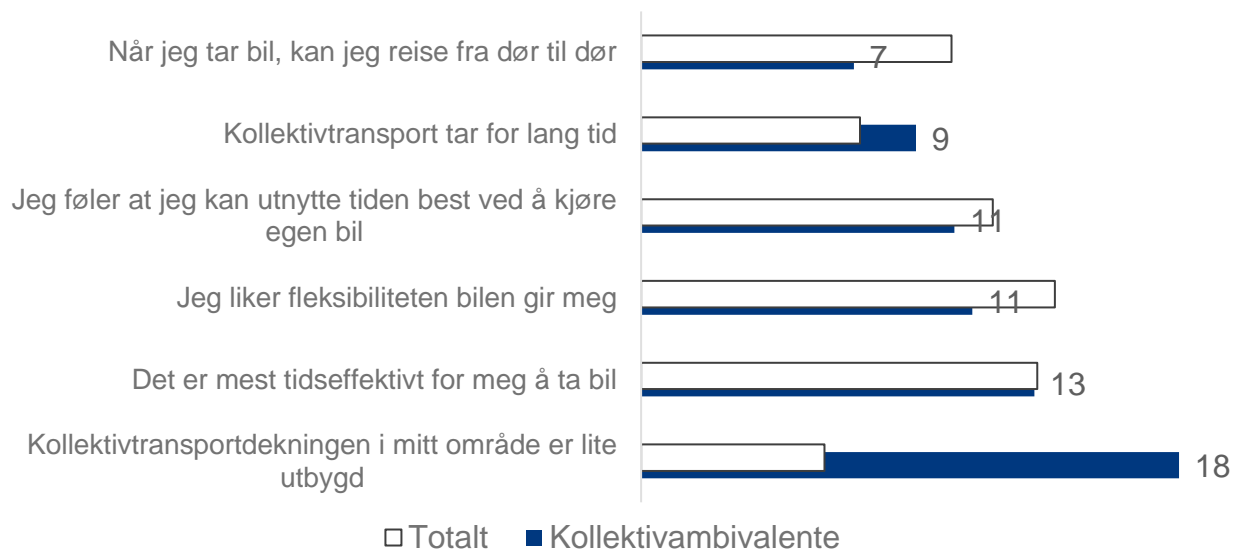


**i** Selv om elementer som fleksibilitet og tidseffektivitet er det som de aller fleste setter høyest når de velger bilen foran kollektivt er det likevel noe som skiller de reisende fra hverandre. Noen er mer opptatt av total tidsbruk, noen har dårlig erfaring med kollektivtransporten og en stor gruppe verdsetter bilkjøring spesielt høyt. Hver femte er helt avhengig av bilen for å få ting til å gå rundt og en mindre gruppe er opptatt av komfort og mener at kollektivtilbudet er for dårlig der man ferdes.

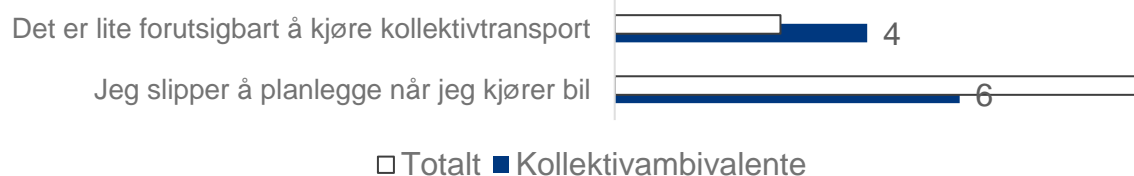
# SEGMENTER AV BILBRUK – DE KOLLEKTIVAMBIVALENTE

De ønsker å ta mer kollektivt, men har ikke muligheten

## Viktigste drivere



## Andre differensierende faktorer



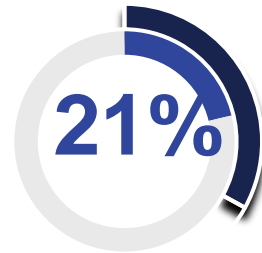
I denne gruppen bor over halvparten utenfor storbyområdene, 39% bor i spredtbygd strøk. De er også misfornøyd med kollektivtilbudet der de bor og benytter det sjeldent. Er blant segmentene der flest eier privatbil (92%). Bilen trengs for å få hverdagen til å gå rundt, og brukes til og fra jobb og for å handle. Disse er samtidig temmelig miljøbevisste så potensialet for å bruke kollektivt når tilbudet (frekvens, stoppesteder ..) er til stede.



## DE KOLLEKTIVAMBIVALENTE - PROFIL

### ANDELER

REISER  
KOLLEKTIVT  
UKENTLIG



HAR 2 ELLER  
FLERE BILER



3 ELLER FLERE  
KOLLEKTIV-  
ALTERNATIVER



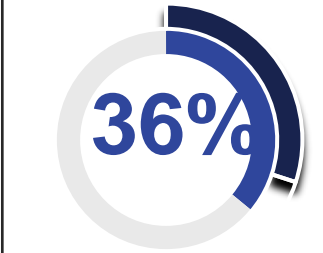
FORETREKKER  
KOLLEKTIVT



TILFREDSHET  
KOLLEKTIVT



MOTIVERT FOR Å  
REDUSERE  
BILBRUK



### Som befolkningen ellers

I dette segmentet er litt over halvparten kvinner (52%) og 37% er under 40 år. 63% har ingen hjemmeboende barn

### Bor i utkanten

I denne gruppen bor over halvparten utenfor storbyområdene, 39% bor i spredtbygde strøk.

### Eier og bruker bil

Nesten alle (92%) eier privatbil og halvparten har mer en bil.

### Kollektivtransport

Er det segmentet der færrest reiser kollektivt ukentlig og har også klart dårligst dekning. Kun hver femte foretrekker å bruke kollektivtransport.

### Ikke tilfredse

Svært få er fornøyde med kollektivtransporten slik den er, men det er likevel mer enn hver tredje som er motivert for å redusere bilbruken om det blir bedre tilrettelagte alternativer.



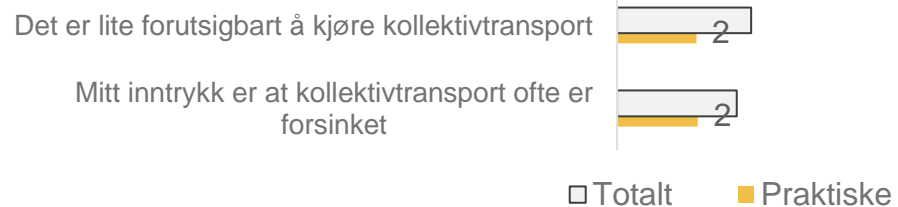
# SEGMENTER AV BILBRUK – DE PRAKTISKE

Tar kollektivt, men må også bruke bil

## Viktigste drivere



## Andre differensierende faktorer



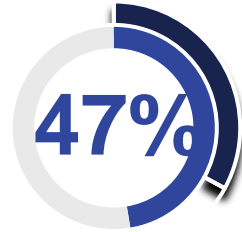
**i** Blant de praktiske er 4 av 10 60 år+. De bor oftere i Ruter-området, 37% er fra Oslo eller Akershus. Er segmentet med høyest andel småbarn – i alderen 0-5 år. Har oftere kun 1 bil som brukes til turer, frakte ting og kjøre barn. De er fornøyde med kollektivtilbudet og ønsker å gjøre dette så ofte det er mulig, og av de som bruker kollektivt i størst grad daglig. Er de mest miljøbevisste, men få har elbil.



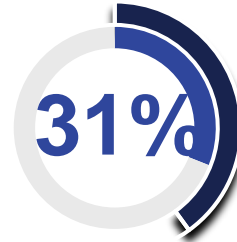
## DE PRAKTISKE - PROFIL

### ANDELER

REISER  
KOLLEKTIVT  
UKENTLIG



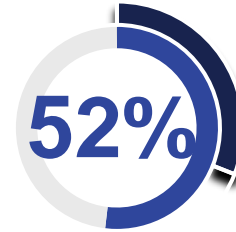
HAR 2 ELLER  
FLERE BILER



3 ELLER FLERE  
KOLLEKTIV-  
ALTERNATIVER



FORETREKKER  
KOLLEKTIVT



TILFREDSHET  
KOLLEKTIVT



MOTIVERT FOR Å  
REDUSERE  
BILBRUK



### Litt flere voksne og barnefamilier

Segmentet har 4 av 10 i aldersgruppen 60 år og over. En liten overvekt av kvinner, dvs 51%. Er samtidig det segmentet med flest småbarnsfamilier (17%). 42 % har hjemmeboende barn under 18.

### Bor oftere i hovedstadsområdet

36% bor i Oslo eller Akershus, mens

bare hver femte hører til utenom storbyområdene. 13 % bor i sentrum og 2 av 3 bor i og rundt en storby.

### Eier og bruker bil

Ni av 10 eier bil, og majoriteten av disse har kun 1 bil. Kun 3 av 10 har elbil i husstanden. 35% sier det stemmer svært godt at de er opptatt av miljøvern.

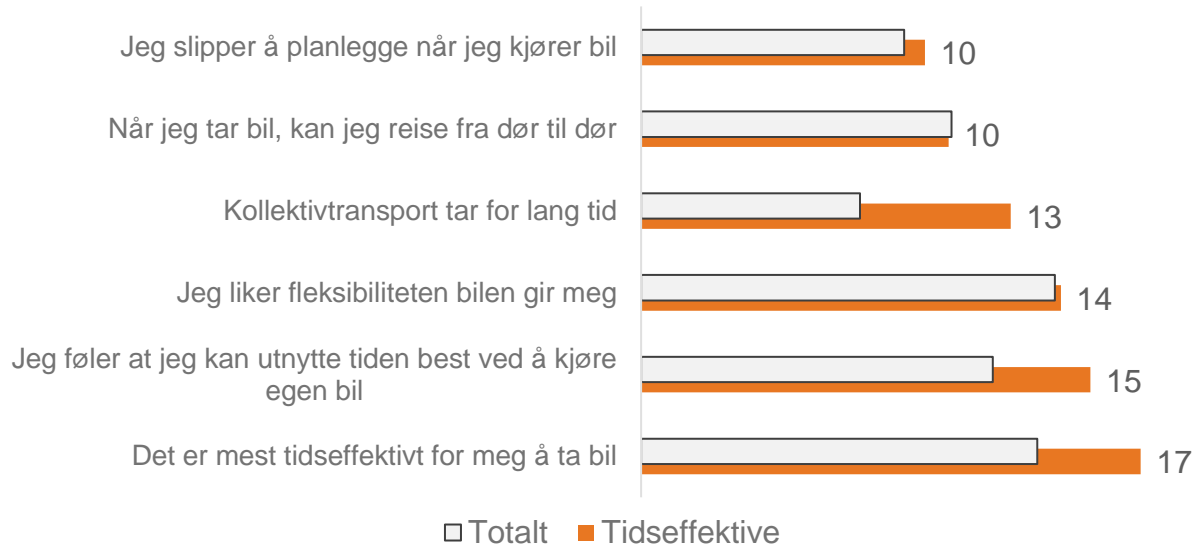
### Kollektivtransport

Er de mest kollektivtrofaste og av de som reiser kollektivt oftest. Halvparten har 3 eller flere alternativer på kollektivt der de reiser og ferdes. Er samtidig de som i størst grad er fornøyd med kollektivtilbudet slik det er. Litt flere er motivert til å redusere bilbruken.

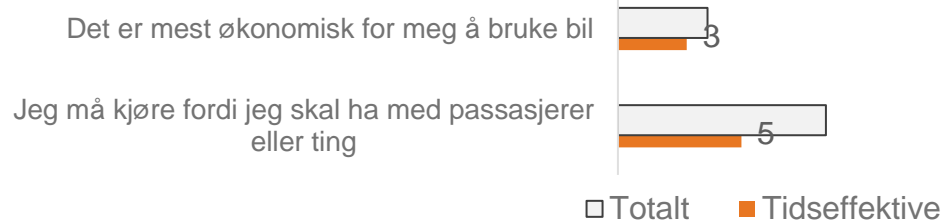
# SEGMENTER AV BILBRUK – DE TIDSEFFEKTIVE

Hver fjerde kjører bil fordi det er mest effektivt

## Viktigste drivere



## Andre differensierende faktorer

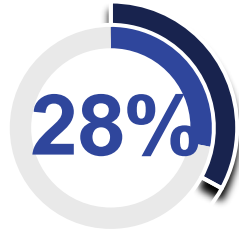


**i** De tidseffektive har oftere høyere utdanning på masternivå og jobber oftere i privat sektor. Det er flere i aldersgruppen 18-29 år og har oftere høyere husstandsinnkomst (over 1,5 mill). Majoriteten benytter kollektivt sjeldent eller kun når de ikke har annet alternativ. Har oftere 2 eller flere biler. Både primærbil og bil2 benyttes ofte til/fra jobb. Er de med høyest elbilandel – 52% av de som har privatbil har minst en elbil.

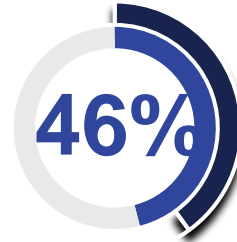
# DE TIDSEFFEKTIVE - PROFIL

## ANDELER

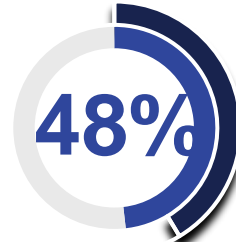
REISER  
KOLLEKTIVT  
UKENTLIG



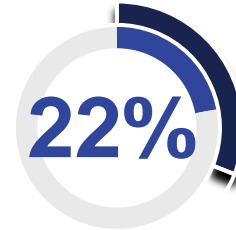
HAR 2 ELLER  
FLERE BILER



3 ELLER FLERE  
KOLLEKTIV-  
ALTERNATIVER



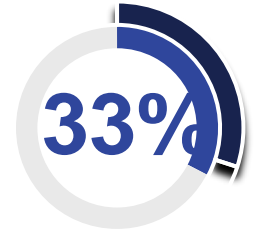
FORETREKKER  
KOLLEKTIVT



TILFREDSHET  
KOLLEKTIVT



MOTIVERT FOR Å  
REDUSERE  
BILBRUK



### Høy utdanning og inntekt

Litt over halvparten (51%) er menn. 15 % er under 30 og 4 av 10 er under 40 år. 57% har husstandsinntekt på 1 mill eller over – 41 % har utdanning på masternivå. Mange jobber i privat sektor.

### Bor oftere på Vestlandet

Segmentet er litt overrepresentert på Nord Jæren og 31 % kommer fra Sør-

eller Vestlandet.

### Eier og bruker bil

92% eier egen bil, halvparten av disse har to eller flere biler. Bilene brukes til og fra jobb og for å handle.

### Kollektivtransport

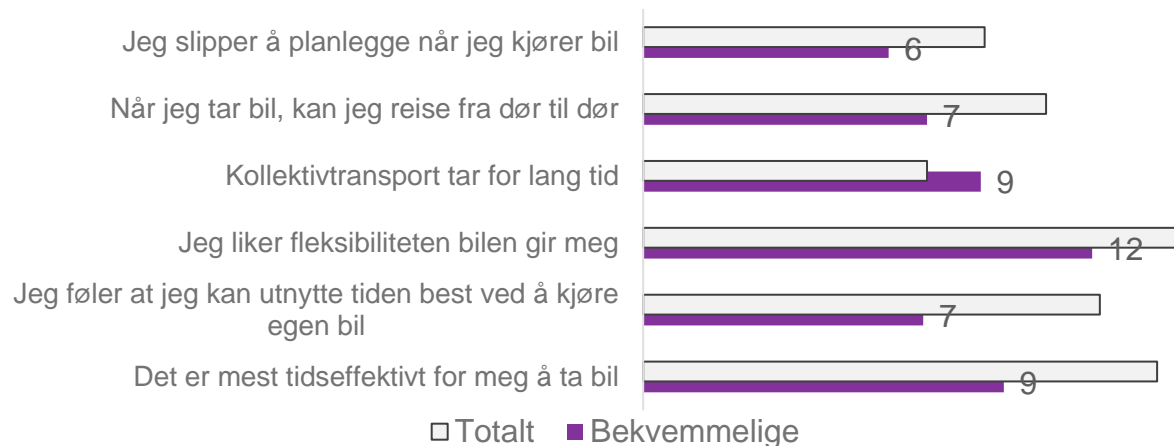
Er midt på treet når det gjelder bruk og tilfredshet med kollektivtransport, men

nest lavest når man ser på andelen som foretrekker kollektivtransport. En tredel er motivert til å redusere sin egen bilbruk.

# SEGMENTER AV BILBRUK – DE BEKVEMMELIGE

Det minste segmentet foretrekker/må bruke kollektivt – men det er ikke problemfritt

## Viktigste drivere



## Andre differensierende faktorer



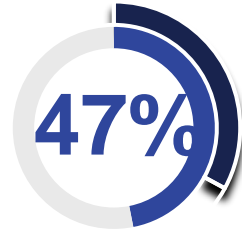
De opplever kollektivtrafikken som trøblete og bor oftere i Oslo/Akershus og utenom sentrum i storby. De reiser også oftere med kollektivtransport (nær halvparten reiser ukentlig), og har den laveste andelen som eier privatbil. De ser positivt på tiltak som kan gjøre kollektivtilbudet bedre, men har også fokus på hjemmekontor og tilrettelegging for sykkel/gange for å redusere biltrafikken.



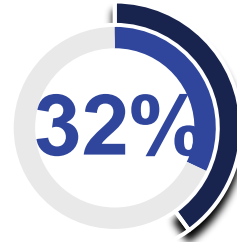
## DE BEKVEMMELIGE - PROFIL

### ANDELER

REISER  
KOLLEKTIVT  
UKENTLIG



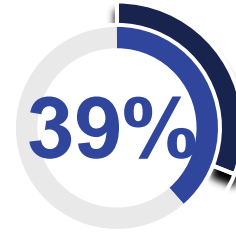
HAR 2 ELLER  
FLERE BILER



3 ELLER FLERE  
KOLLEKTIV-  
ALTERNATIVER



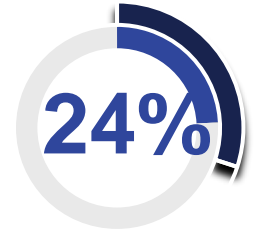
FORETREKKER  
KOLLEKTIVT



TILFREDSHET  
KOLLEKTIVT



MOTIVERT FOR Å  
REDUSERE  
BILBRUK



### Bor sentralt

64% bor i og rundt storby. Hver femte bor i Oslo. Er fordelt normalt på både kjønn og alder. Litt færre eldre par uten hjemmeboende barn.

### Flere uten bil

17% har førerkort, men hverken eier eller leier bil. Av de som har bil har 6 av 10 kun har en bil.

### Kun 1 av 3 har flere biler

32 % har 2+ biler i husstanden. Fordelingen på elbiler, hybrid og bensin-/dieselbil er omtrent som i befolkningen ellers.

### Kollektivtransport

Er de med mest alternativer på kollektivtransport. Samtidig er det her flest foretrekker kollektivt, men samtidig ligger de under snittet på

tilfredshet. De som har flere biler er mindre motivert enn utvalget ellers i å redusere sin bilbruk.

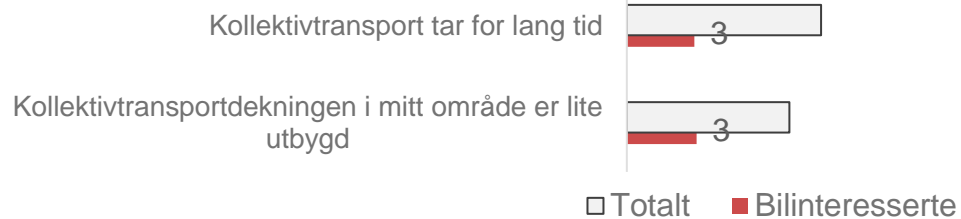
# SEGMENTER AV BILBRUK – DE BILINTERESSERTE

De har greit kollektivtilbud, men elsker friheten ved å kjøre egen bil

## Viktigste drivere



## Andre differensierende faktorer



Det største segmentet der det er flest menn (56%) og nær halvparten (45%) er 60 år eller over. Det er her vi finner flest pensjonister. De er mye mindre opptatt av miljø og tiltak for å redusere bilkjøringen. Mange er fornøyde med kollektivtilbudet, men bruker det sjeldnere enn andre – halvparten reiser kollektivt sjeldent eller aldri. Høy andel med bil.



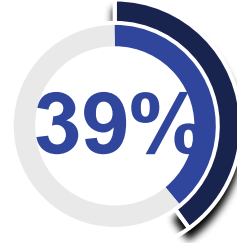
## DE BILINTERESSERTE - PROFIL

### ANDELER

REISER  
KOLLEKTIVT  
UKENTLIG



HAR 2 ELLER  
FLERE BILER



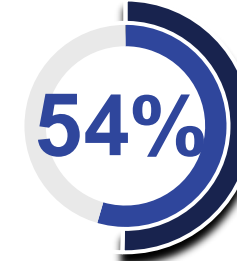
3 ELLER FLERE  
KOLLEKTIV-  
ALTERNATIVER



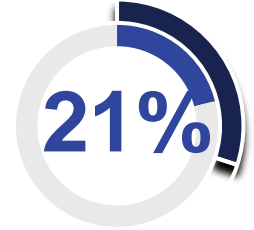
FORETREKKER  
KOLLEKTIVT



TILFREDSHET  
KOLLEKTIVT



MOTIVERT FOR Å  
REDUSERE  
BILBRUK



### Flest menn, og eldre

56% i dette segmentet er menn og 45% er over 60 år.

### Litt lavere utdanningsnivå

40% har inntekt på grunnskole eller videregående nivå, det er færre yrkesaktive og halvparten har husstandsinntekter under 1 mill.

### 4 av 10 har 2+ biler

91% av de som har førerkort har egen bil.

### Kollektivtransport

Bruker sjeldent kollektivt og har ikke det aller beste kollektivtilbudet. Er likevel over gjennomsnittlig fornøyd med dette. Kun en av fire foretrekker å bruke kollektivt.

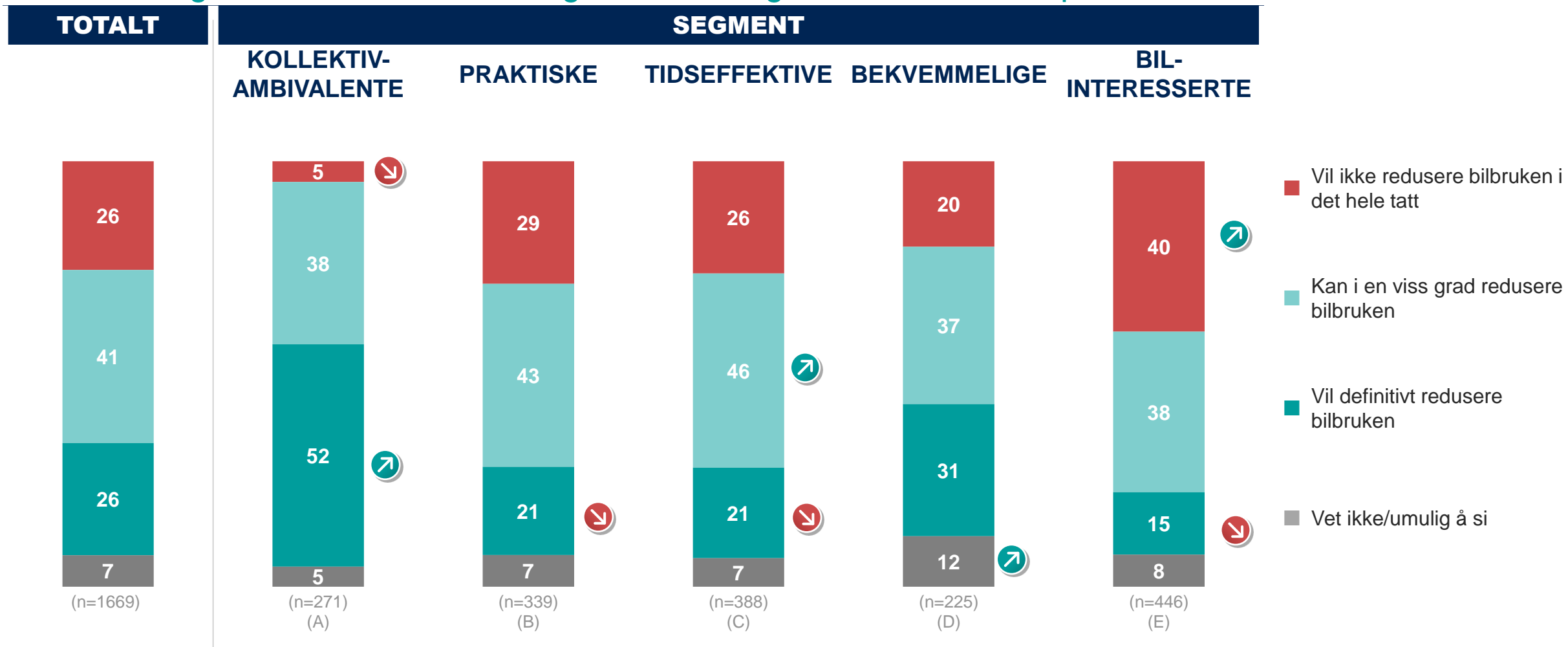


# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK

Hvordan reagerer man på restriktive tiltak og mer attraktiv kollektivtransport

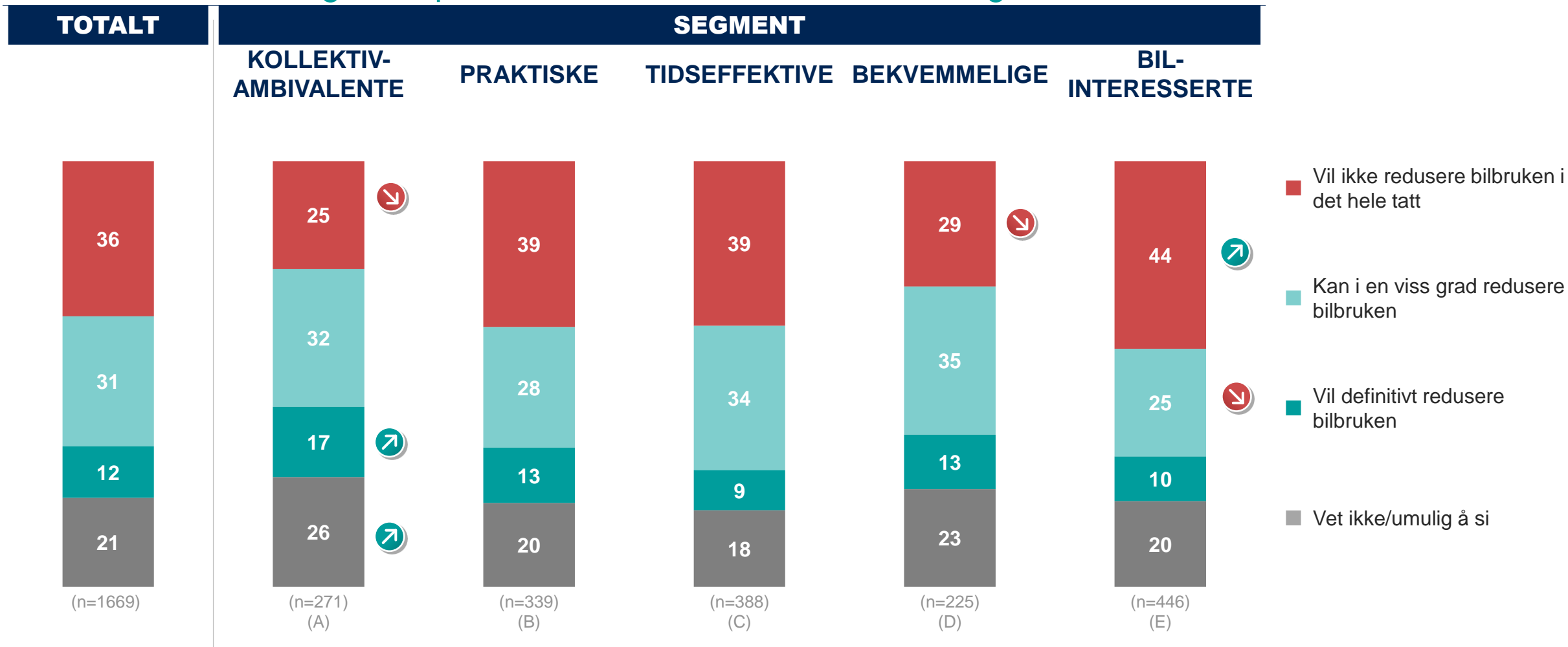
# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - ØKT FREKVENNS PÅ KOLLEKTIVTRANSPORT DER DU FERDES

Ikke unaturlig er det de som har dårligst tilbud i dag som har mest tro på økt frekvens



# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - MULIGHET FOR Å BESTILLE DØR-TIL-DØR TRANSPORT/BESTILLINGSTRANSPORT

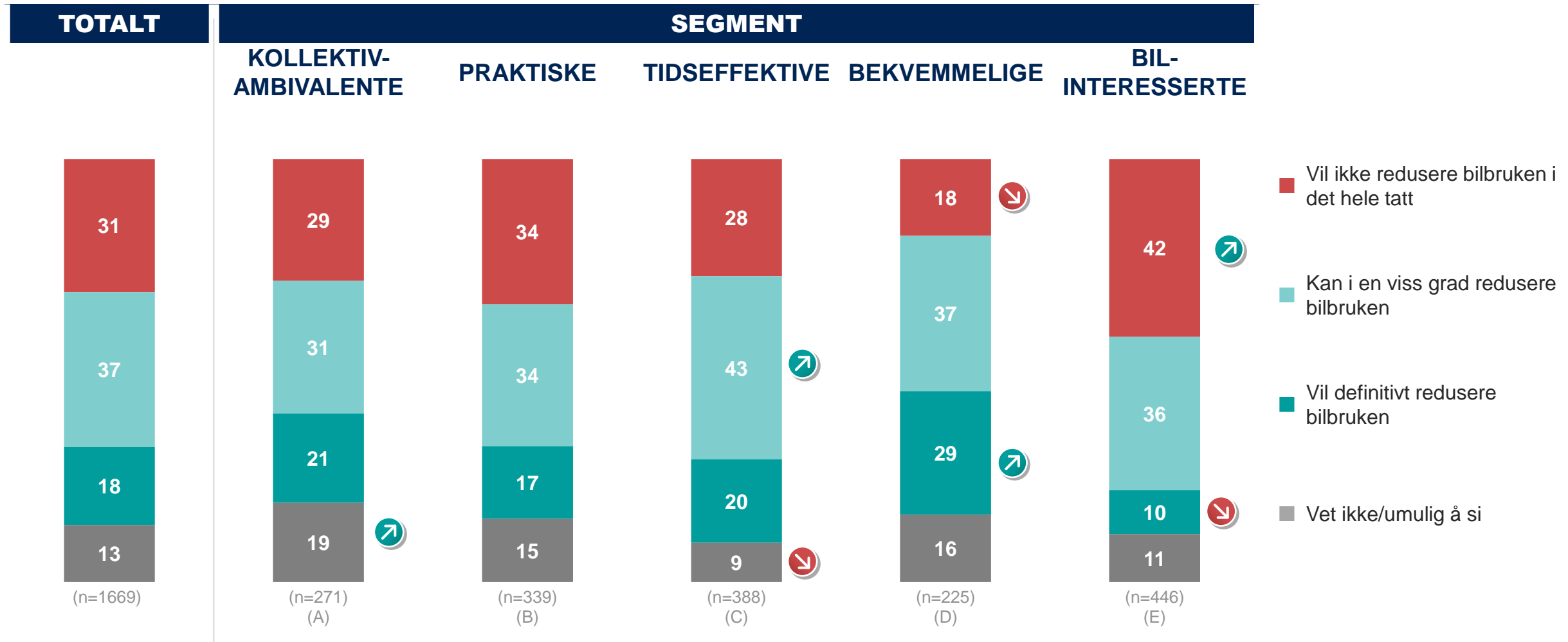
Mindre tro at bestillingstransport løser floken – men de med dårlig tilbud ser behovet



Base n= 1669 (filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)  
Spørsmål: I hvilken grad mener du følgende tiltak vil kunne redusere bilbruken i din husstand?

# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - FÆRRE STOPP OG DIREKTERUTER FOR EN RASKERE OG SMIDIG KOLLEKTIVREISE

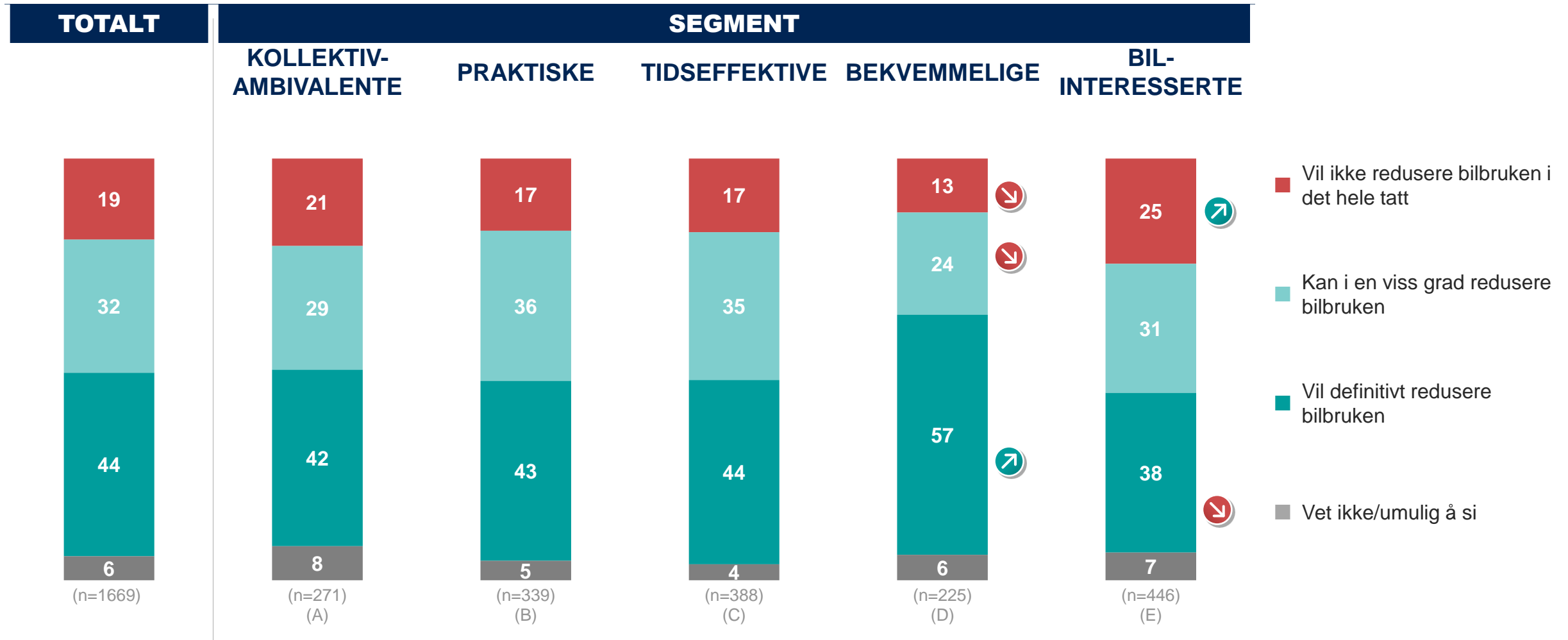
De som er mest i tidsklemma er sammen med de komfortsøkende de som ønsker raskere ruter



Base n= 1669 (filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)  
Spørsmål: I hvilken grad mener du følgende tiltak vil kunne redusere bilbruken i din husstand?

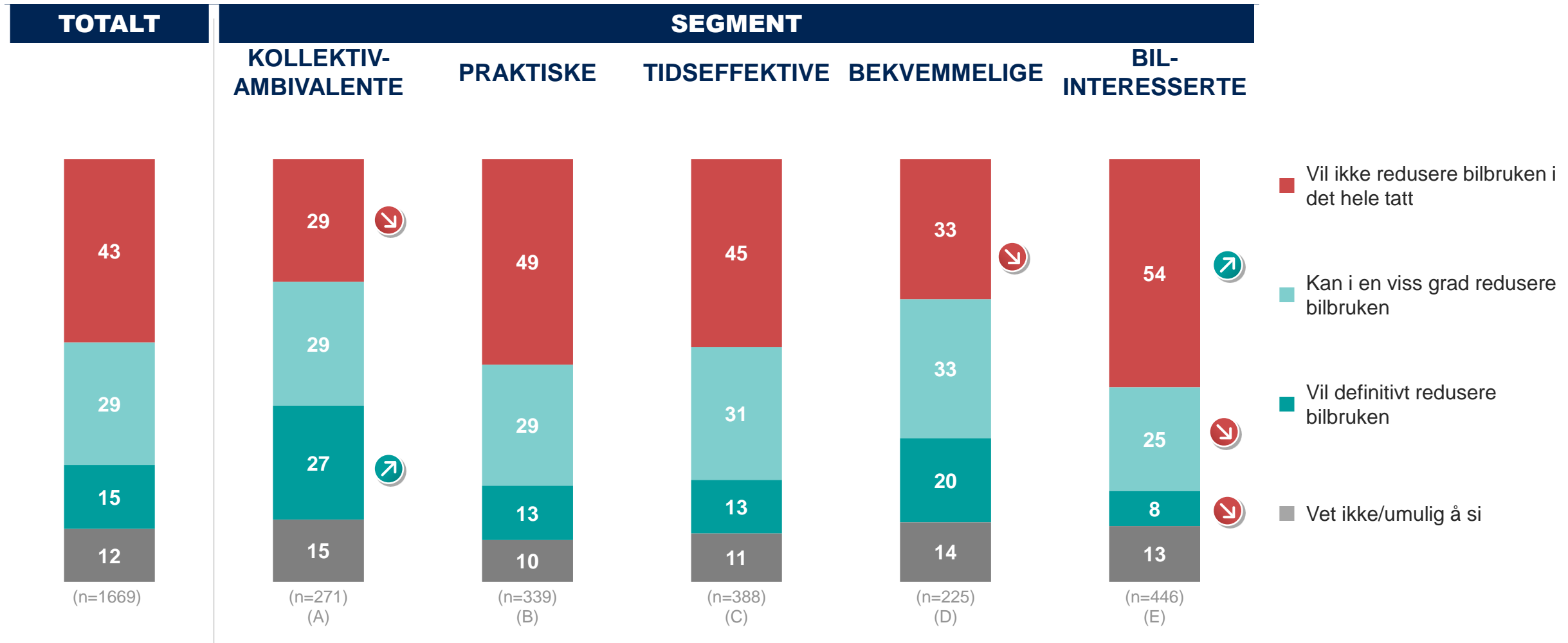
# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - GRATIS KOLLEKTIVTRANSPORT

Gratis kollektivtransport er populært, spesielt blant de som reiser mest kollektivt



# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - FLERE STOPPESTEDER NÆRME DER DU BOR/FERDES

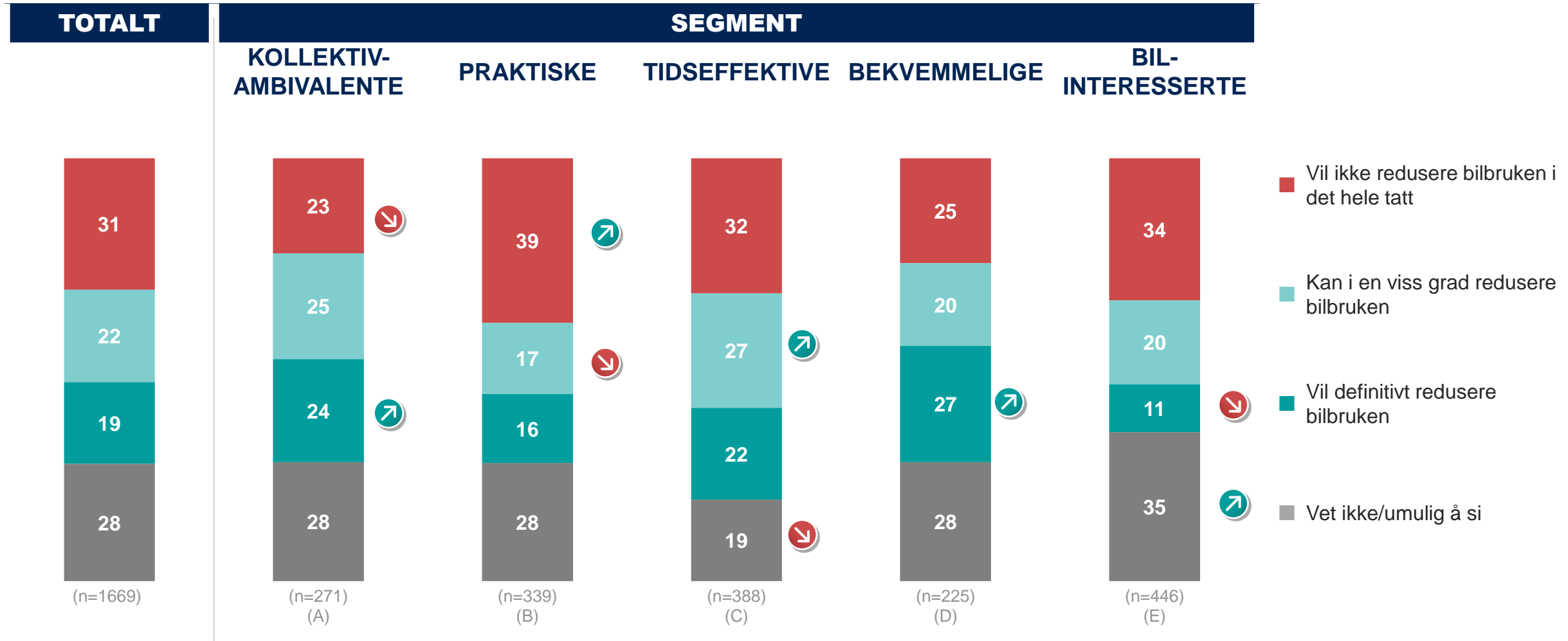
Flere stoppesteder er mest aktuelt for de med dårlig utbygd kollektivtilbud – vil ikke stoppe de som elsker å kjøre



Base n= 1669 (filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)  
Spørsmål: I hvilken grad mener du følgende tiltak vil kunne redusere bilbruken i din husstand?

# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - ØKT MULIGHET FOR HJEMMEKONTOR

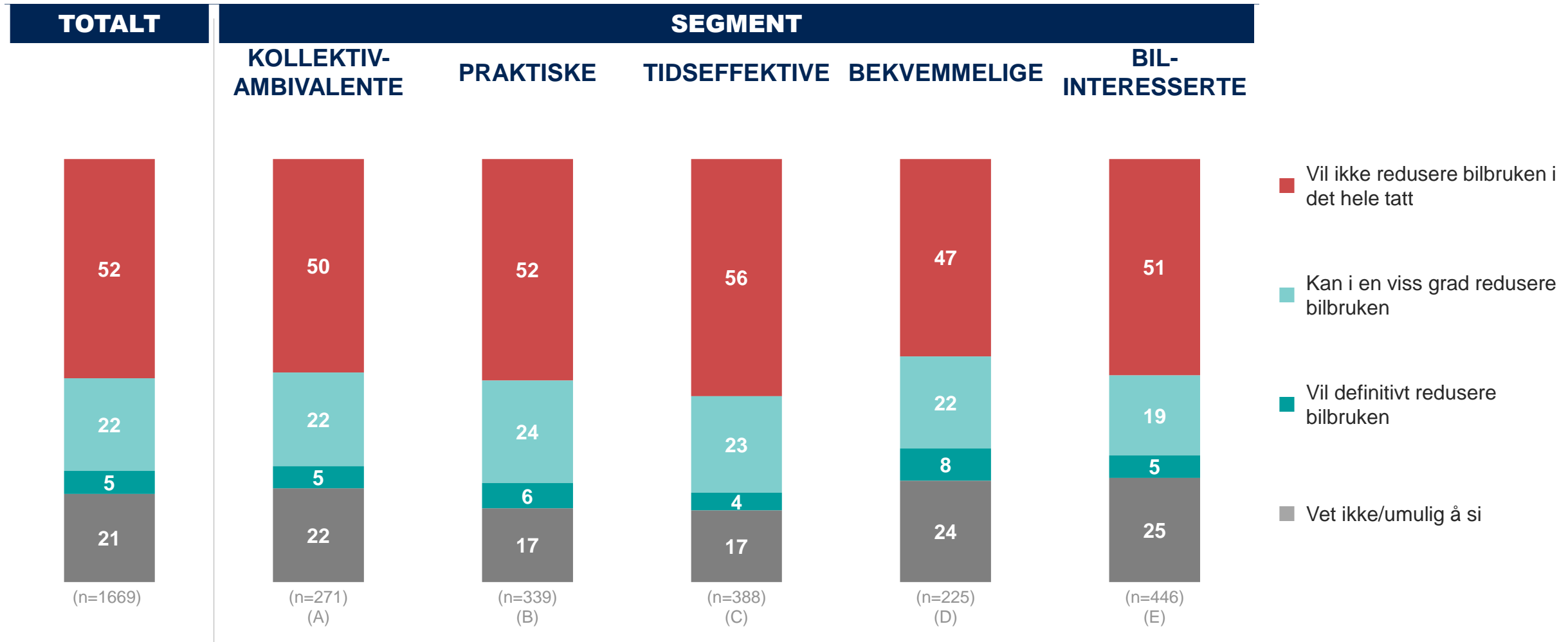
Kun hver femte mener hjemmekontor kan redusere bilbruken



Base n= 1669 (filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)  
 Spørsmål: I hvilken grad mener du følgende tiltak vil kunne redusere bilbruken i din husstand?

# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - TILGANG TIL BILDELINGSTJENESTE

Bildelingstjeneste er ikke en slager for noen av segmentene

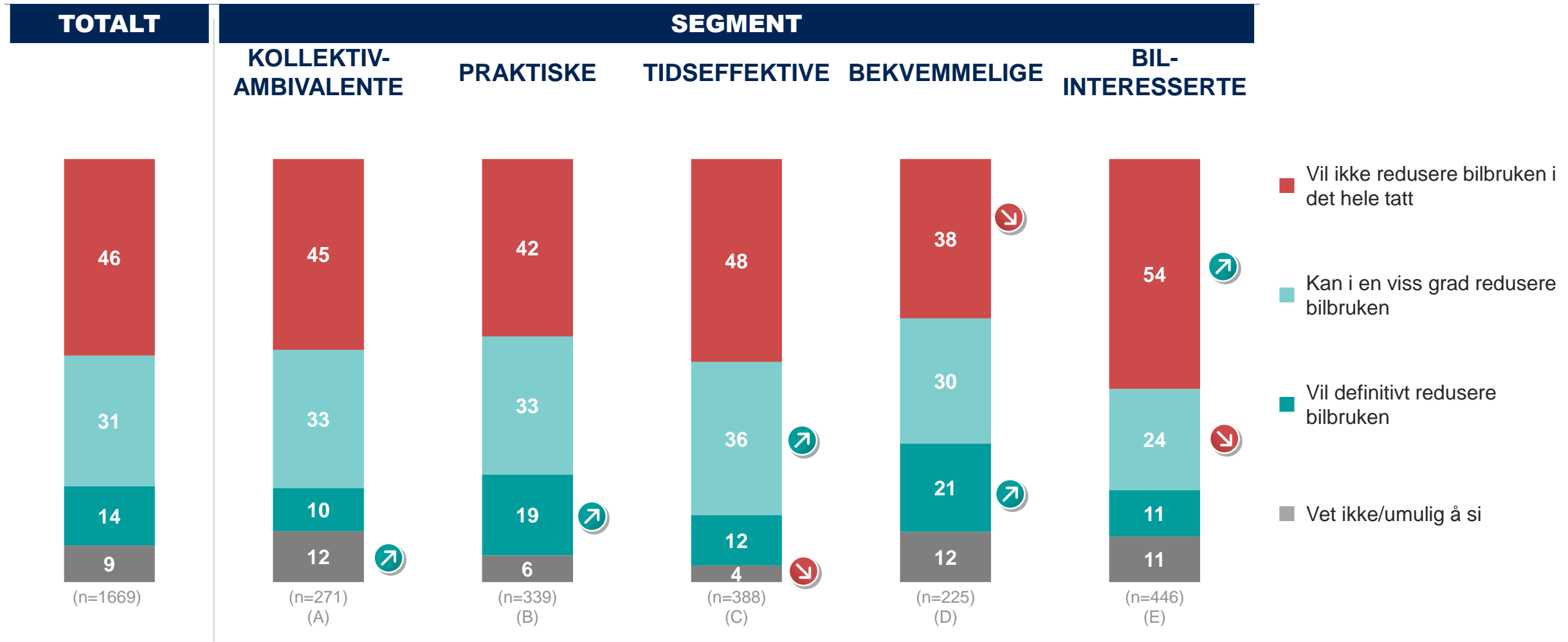


Base n= 1669 (filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)  
Spørsmål: I hvilken grad mener du følgende tiltak vil kunne redusere bilbruken i din husstand?



# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - BEDRE TILRETTELEGGING FOR SYKKEL OG GANGE

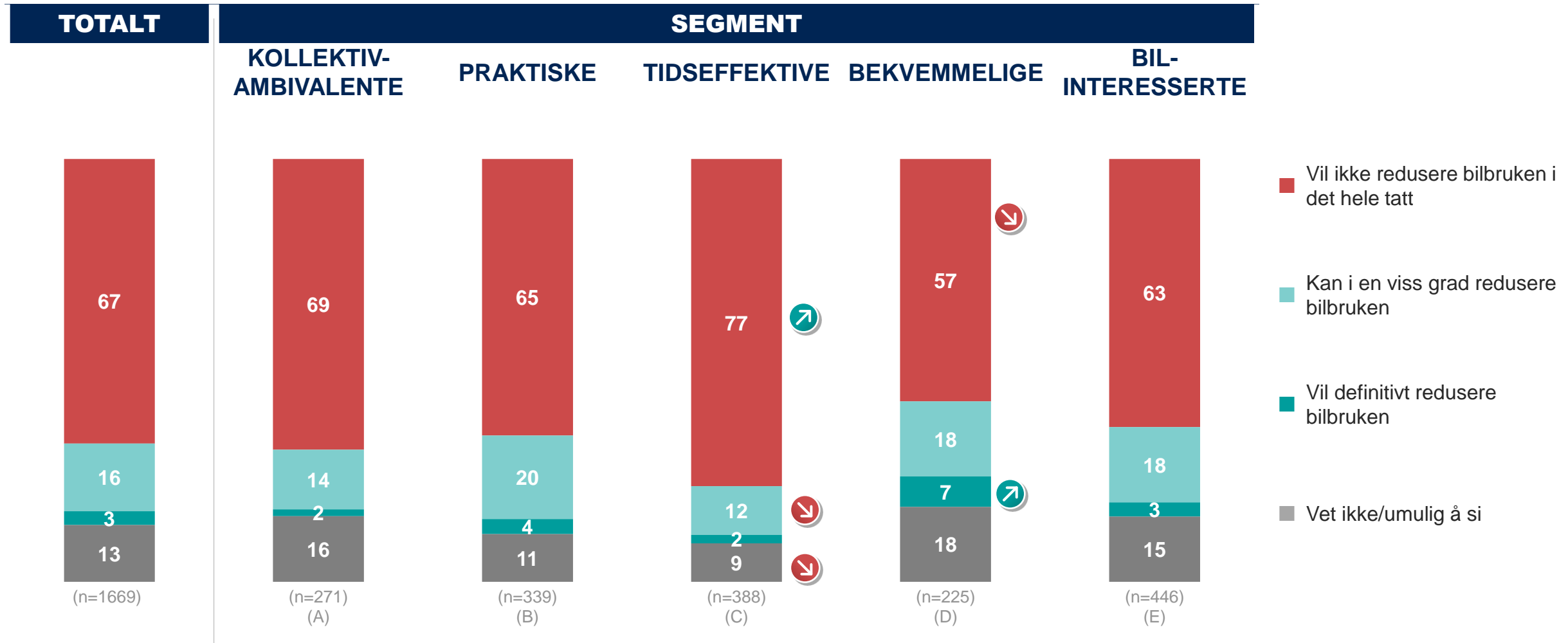
Begrenset effekt av å tilrettelegge for "myke trafikanter"



Base n= 1669 (filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)  
Spørsmål: I hvilken grad mener du følgende tiltak vil kunne redusere bilbruken i din husstand?

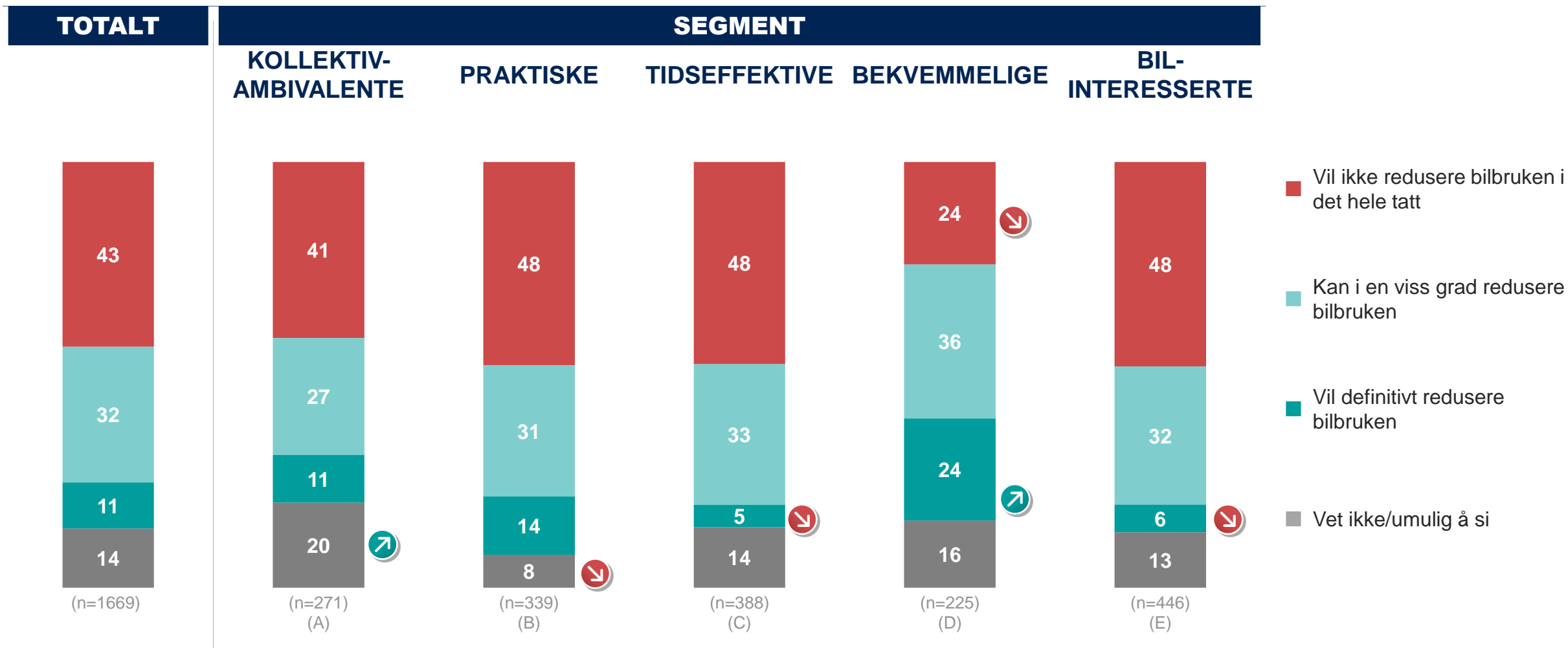
# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - INFORMASJONSKAMPANJER OM FORDELENE VED KOLLEKTIVTRANSPORT

Et lettere tiltak å gjennomføre – men gir liten gevinst for reduksjon av bilbruken



# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK - MER KOMFORTABEL KOLLEKTIVTRANSPORT

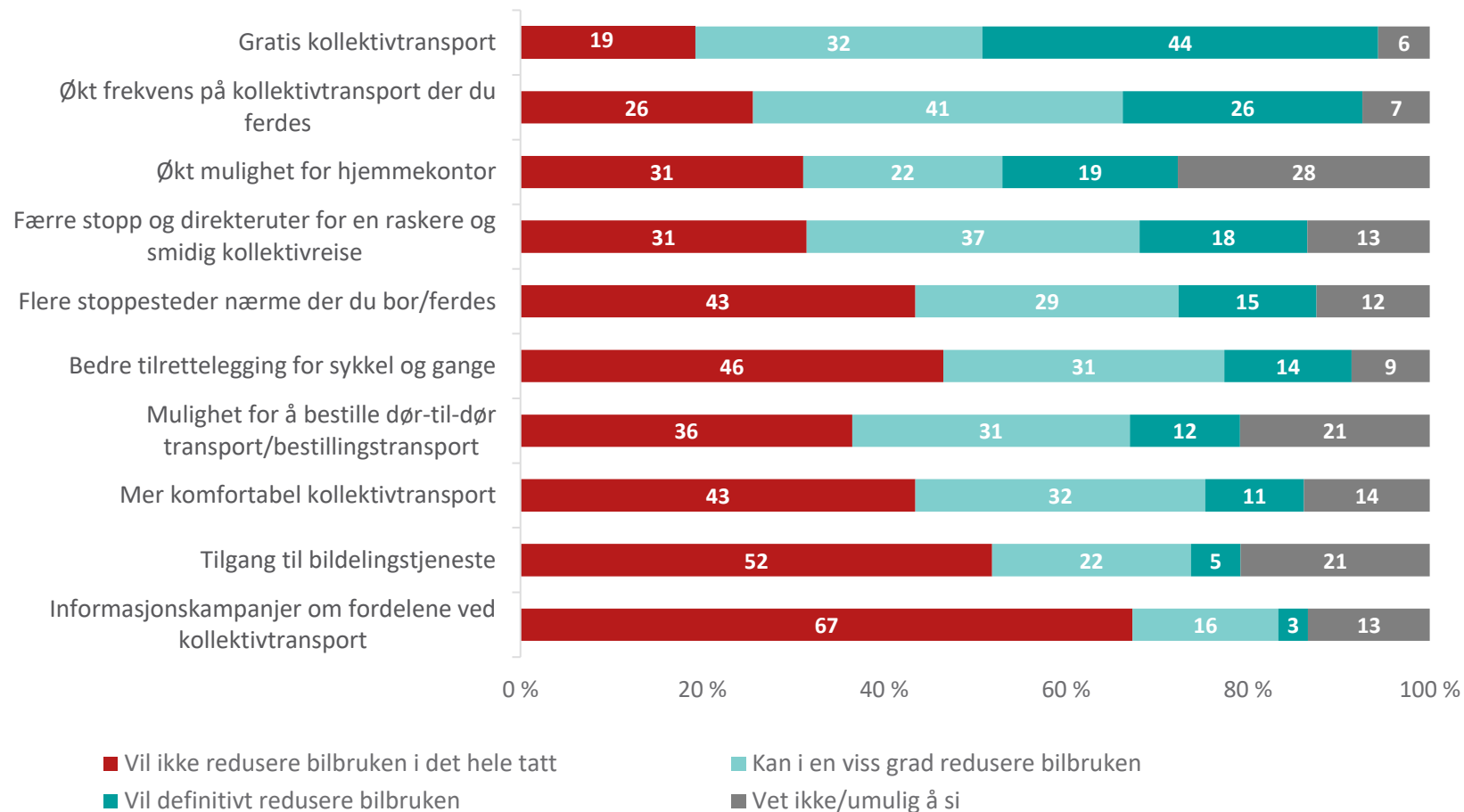
6 av 10 komfortsøkende har troen på at mer komfort er veien å gå



Base n= 1669 (filter på de som ikke har privatbil innført siste uken i felt)  
Spørsmål: I hvilken grad mener du følgende tiltak vil kunne redusere bilbruken i din husstand?

# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK – HELE UTVALGET

Gratis kollektivtransport er en klar vinner – men også økt frekvens og mer direkte kollektivtransport vil bidra til redusert bilbruk



## Tiltak – forskjeller

- De med 4 eller flere i husstanden er mer positive til tiltak som: økt frekvens, færre stopp og økt hjemmekontor.
- Tiltakene er også mer populære i gruppen som ikke eier/leier bil i dag – noe mer hypotetisk spørsmål.
- Har man barn er økt bruk av hjemmekontor et mer attraktivt tiltak enn for de uten hjemmeboende barn. En mer effektiv reise med færre stopp er mest populært blant de med to barn.
- Studenter er mer opptatt av bildelingstjeneste, tilrettelegging av sykling/gange, komfortabel kollektivtransport og info-kampanjer.
- Interessen for tiltakene er lunken blant de med grunnskole eller videregående skole.
- De yngste (under 40) har mer troen på tiltakene – utenom informasjonskampanjene.
- De med to biler er generelt mindre lysten på tiltakene, med unntak av økt hjemmekontor.
- Folk som bor i og rundt storby er mer opptatt av komfortabel kollektiv – og sykkel og gange.

# TILTAK FOR Å REDUSERE BILBRUK – PER OMRÅDE

Troen på tiltak for å redusere bilbruk sum av *vil definitivt + kan til en viss grad* redusere bilbruken

## Tro på tiltak

Gratis kollektivtransport er det tiltaket flest har troen på etterfulgt av økt frekvens på kollektivtransporten

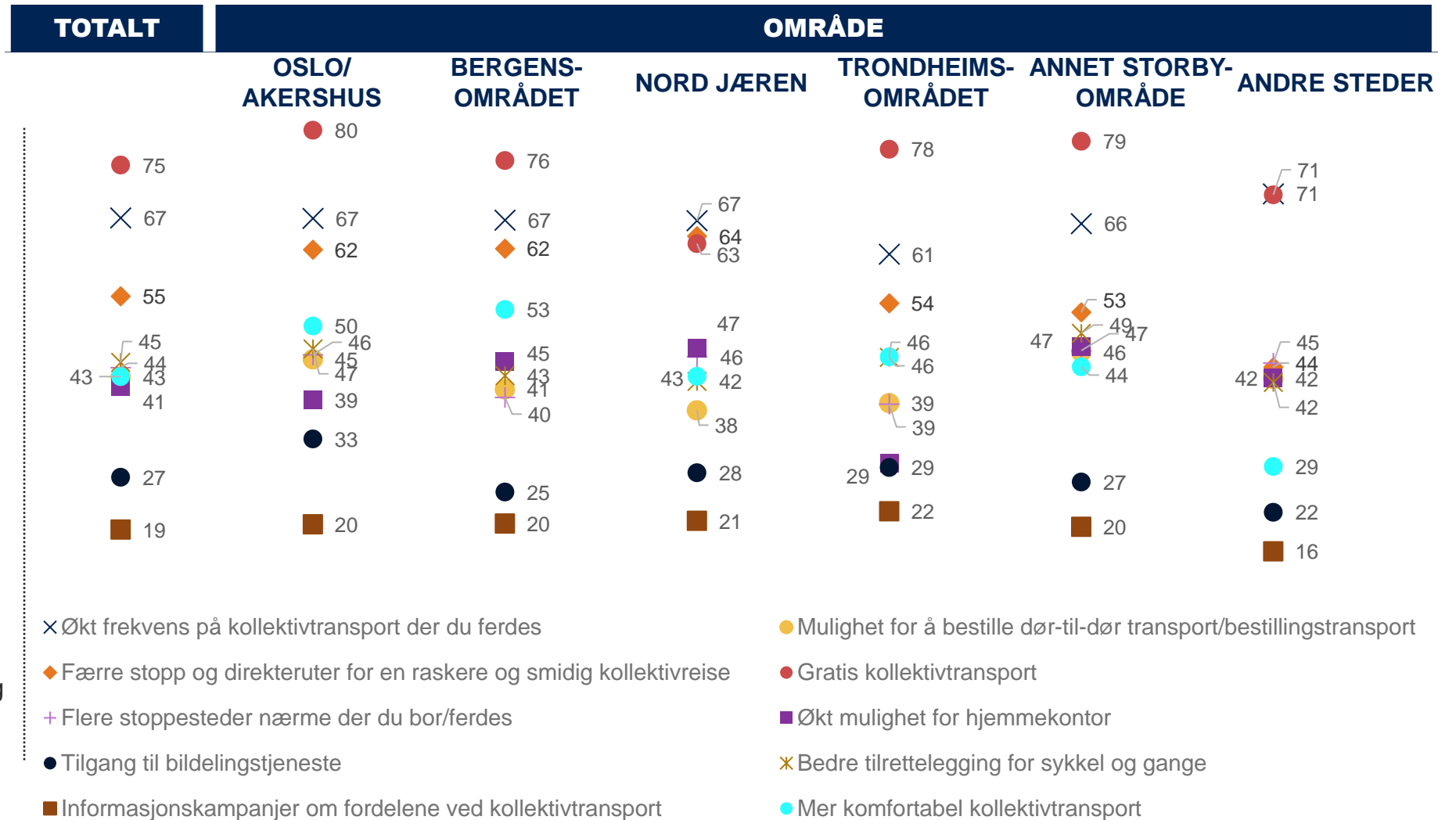
I Nord Jæren er det færre som har troen på gratis kollektivtransport – antagelig siden det er utprøvd der. Færre stopp er relativt viktigere.

Innbyggerne i Oslo og Akershus har mer troen på gratis kollektivtransport, færre stopp, mer komfortabel reise og bildelingstjeneste.

I Bergen er komfort viktig.

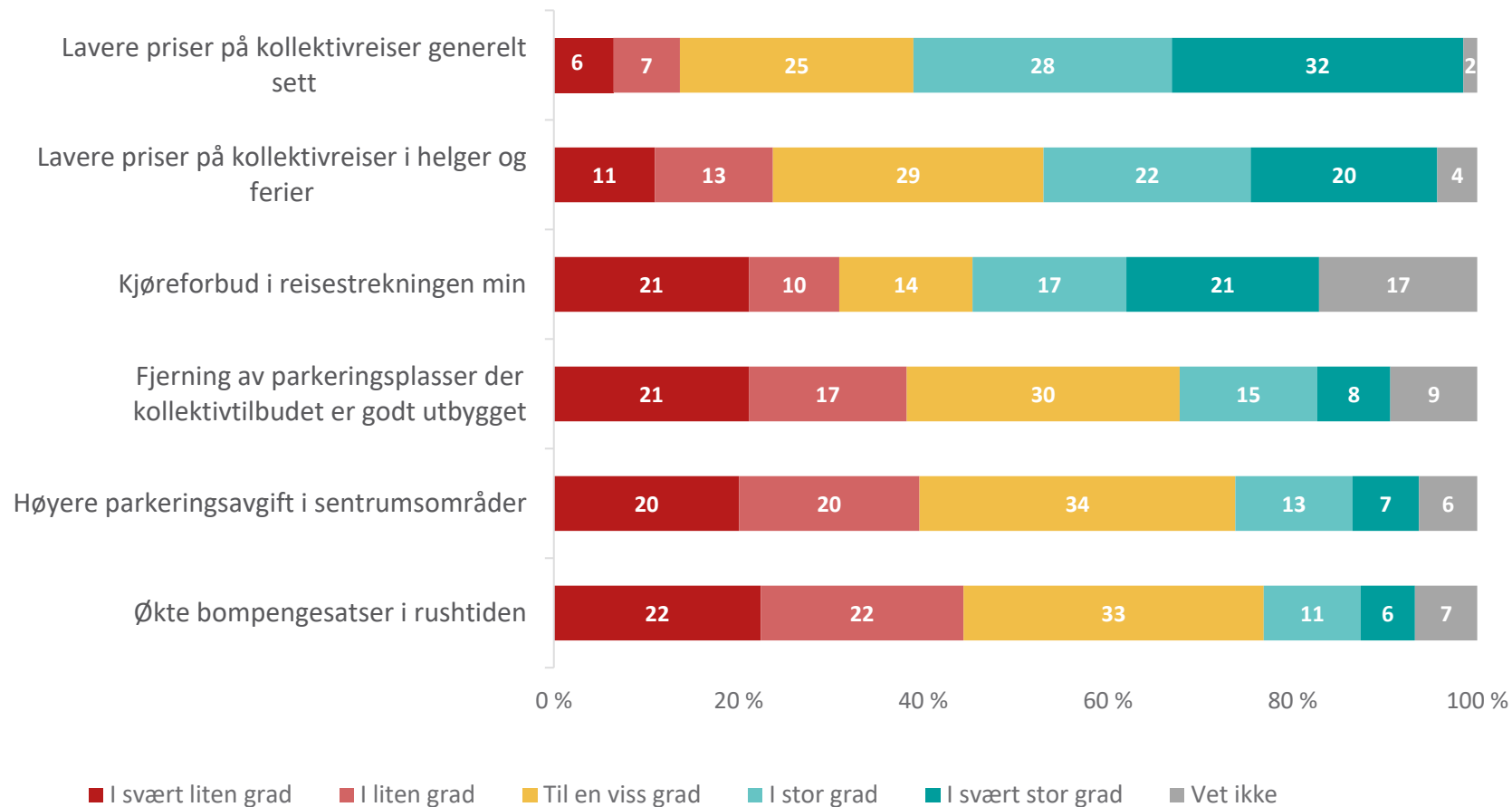
Trøndere har mindre tro på hjemmekontor.

Utenom storbyområdene har folk mindre tro på færre kollektivstopp, gratis kollektiv, bildelingstjeneste og mer komfortabel kollektivreise.



# TRO PÅ TILTAK/BEGRENSNINGER SOM KAN BIDRA Å REDUSERE BILKJØRING I BEFOLKNINGEN

Målgruppen totalt sett har mest tro på *lavere priser på kollektivreiser* for å redusere bilbruken – men også *kjøreforbud* kan være effektivt



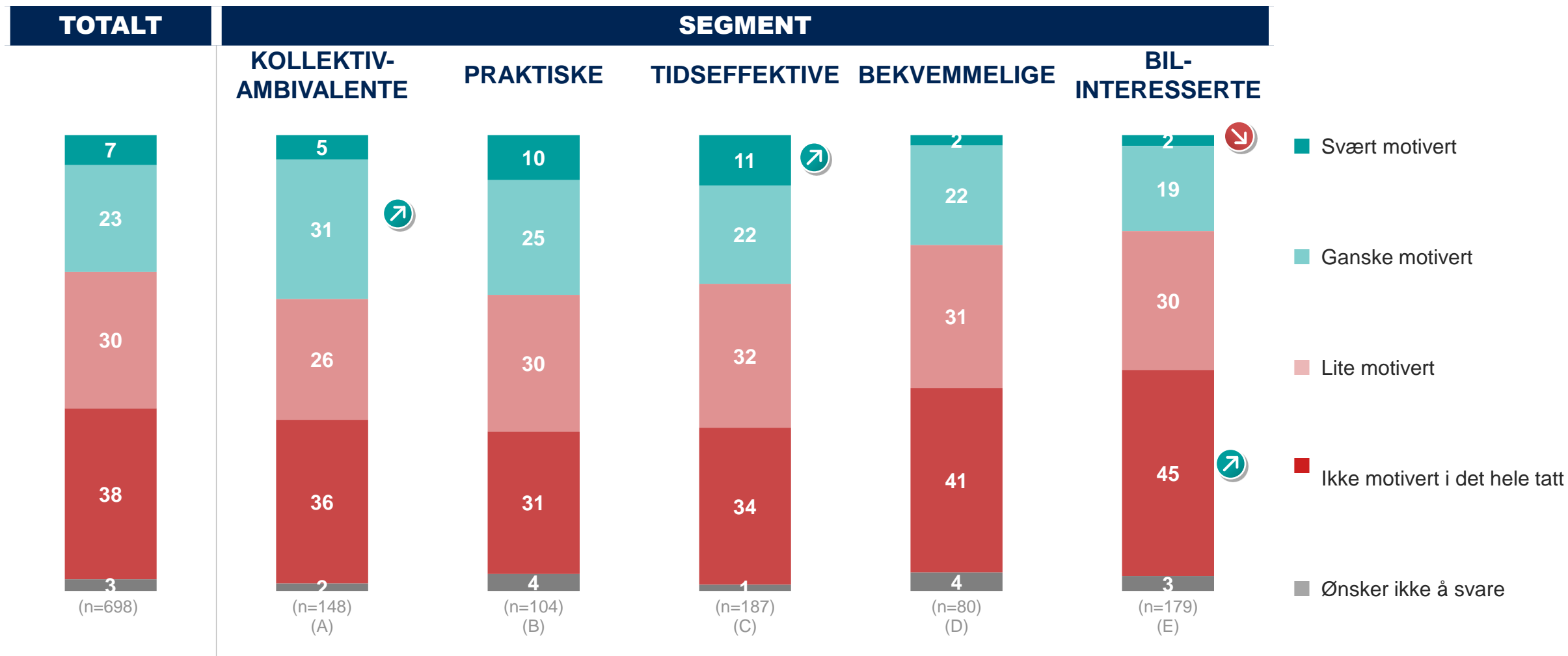
## Begrensninger for biltrafikken

Lavere priser på kollektiv (les: gulrot) vil fungere bedre enn innstramminger på bilkjøringen mener målgruppen.

- I Oslo og Akershus er det litt flere som tror økte bompenger og økt parkering kan spille inn, flertallet har likevel ikke særlig troen. De fleste tiltak har likevel høyest støtte blant Ruter-målgruppen.
- Nord Jæren har i mindre grad enn andre tro på lavere kollektivpriser i helger og ferier.
- Trondheimsbeboere er de som har mest tro på fjerning av parkeringsplasser.
- De som bor utenfor storbyområdene er generelt mer skeptisk til effekten av slike begrensninger.

# MOTIVASJON TIL Å REDUSERE BILBRUK – ETTER SEGMENT

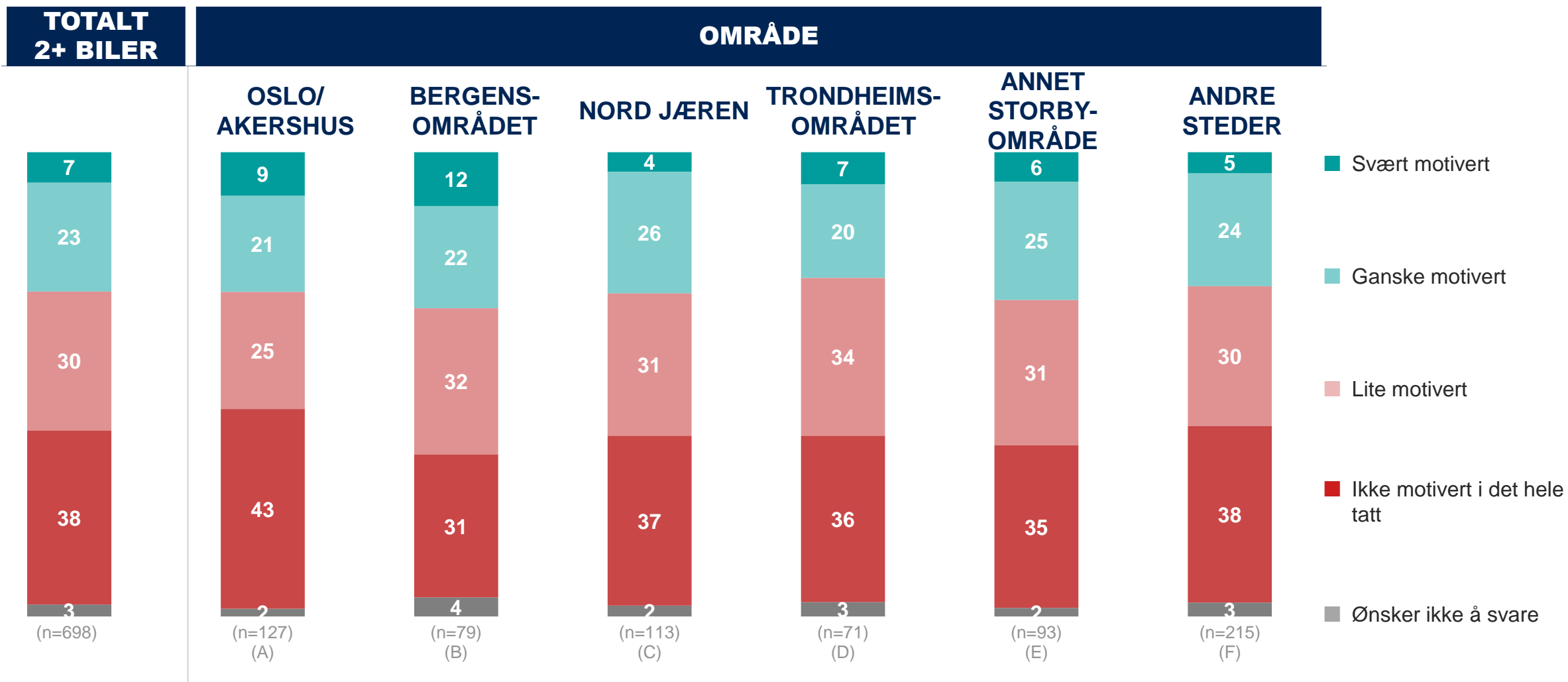
Det er potensial for redusert bilbruk – minst blant de som elsker å kjøre bil



Base = Har 2 eller flere biler (n=698)  
Spørsmål: Hvor motivert er du for å redusere antallet biler i din husstand i fremtiden?

# MOTIVASJON TIL Å REDUSERE BILBRUK – ETTER STORBYOMRÅDE

Ingen store regionale forskjeller på ønske om å redusere bilbruken







*Trenger egentlig bare bil til helg, ferie og flytting :) deler gjerne!*

**Kvinne 27 Trondheim**

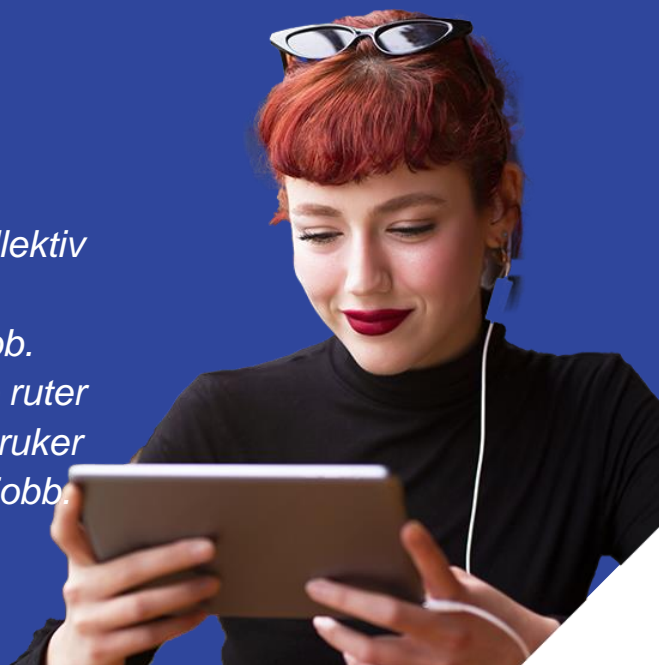
*Kollektivtilbud på landet har aldri vært eller kommer ikke til å bli godt nok, slik at mange bruker det. Vi må stort sett alltid ha en bil for å komme oss til tog eller buss stasjon for å komme videre dit vi skal.*

**Mann 65, Akershus**

*For dårlig utbygd kollektiv tilbud. Må ta flere busser/bybane til jobb.*

*Det er fjernet direkte ruter fra oss til sentrum, bruker lengre tid enn før til jobb.*

**Kvinne 55 Bergen**



## HVEM ER DE SOM ER MOTIVERT TIL Å REDUSERE BILBRUKEN

### **Bruker bil til jobb og handling**

Det er litt flere med 3+ biler blant de som er motivert. Primærbil brukes omtrent likt som de som IKKE ønsker å redusere bilbruken, altså for handling, til/fra jobb og lang-/helgeturer. Primærbil er oftere el-bil enn bensin/dieselbil, 50% har elbil og 36% bil med forbrenningsmotor. Blant de som ikke ønsker å redusere er andelene snudd på hodet.

### **Har flere biler for å få kjørt barna**

Bilene brukes ofte for å få transportere barn til og fra aktiviteter. Sekundærbilen brukes litt oftere for å frakte barn og større ting, og litt sjeldnere til og fra jobb og for langturer/helgeturer.

### **Er flere i husstanden**

Er oftere 3 eller flere i husstanden, med typisk 1 eller 2 barn under 18 år. Tjener greit, med typisk husstandsinnkomst på mellom 1-1,5 million. Flere med utdanning på bachelornivå. Det er også flere som bor i tettsteder, forsteder til storby og på Østlandet utenfor Oslo.

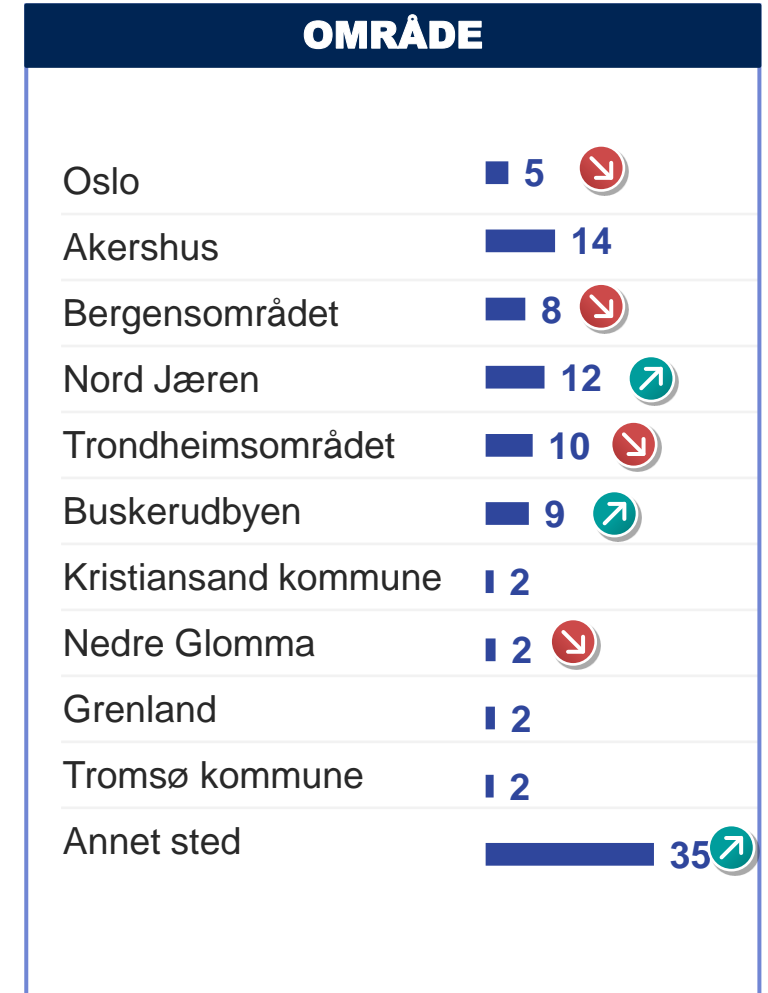
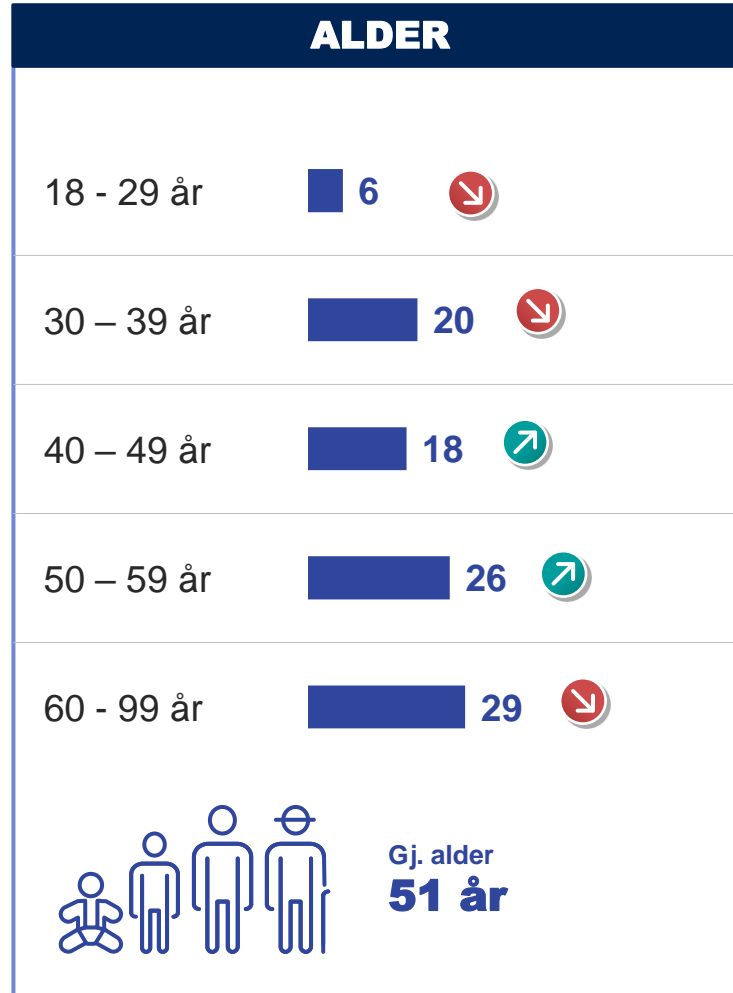
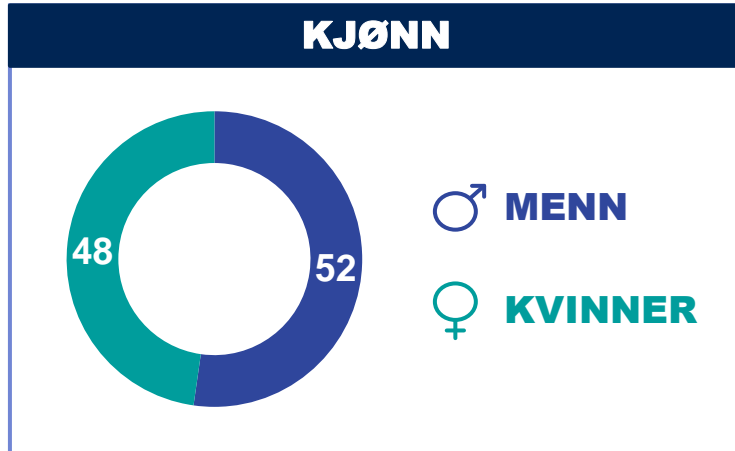
### **Er mer miljøbevisste**

Er positive til kollektiv og ønsker å reise mer dersom tilbudet (frekvensen, flere stoppesteder, færre stopp og gratis kollektivtransport) blir bedre. De har også mer tro på at lavere pris på kollektivt sammen med bedre tilrettelegging for gange/sykkel og tilgang til hjemmekontor vil få ned bilbruken.

# OM KOLLEKTIVBRUK OG BILBRUK

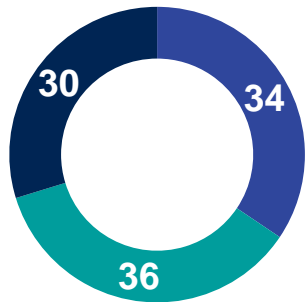
Hvordan brukes transportalternativene i dag og hva ønsker man fremover

# FLERBILSHUSSTANDER - PROFILER



# FLERBILSHUSSTANDER - PROFIL

## UTDANNINGSNIVÅ



Grunnskole/videregående/  
under utdanning

Høyere utdanning (Bach. ol.)

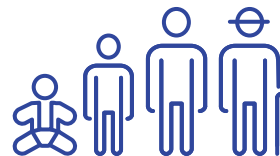
Høyere utdanning (Master,  
PhD, ol.)

## SYSSELSETTING

Yrkesaktiv, privat sektor	45	↗
Yrkesaktiv, offentlig sektor	27	
Arbeidsledig	1	
Student/elev	3	
Pensjonist/AFP	17	↘
Ufør/ikke arbeidsfør	5	
Permittert i jobb	0	
Annet	1	
Ønsker ikke å svare	1	

## HUSTANDSSTØRRELSE

1 person	3	↘
2 personer	45	↗
3 personer	19	↗
4 personer	24	↗
5 eller flere	9	↗



Gj. Str.  
**2.9**

## LIVSFASE

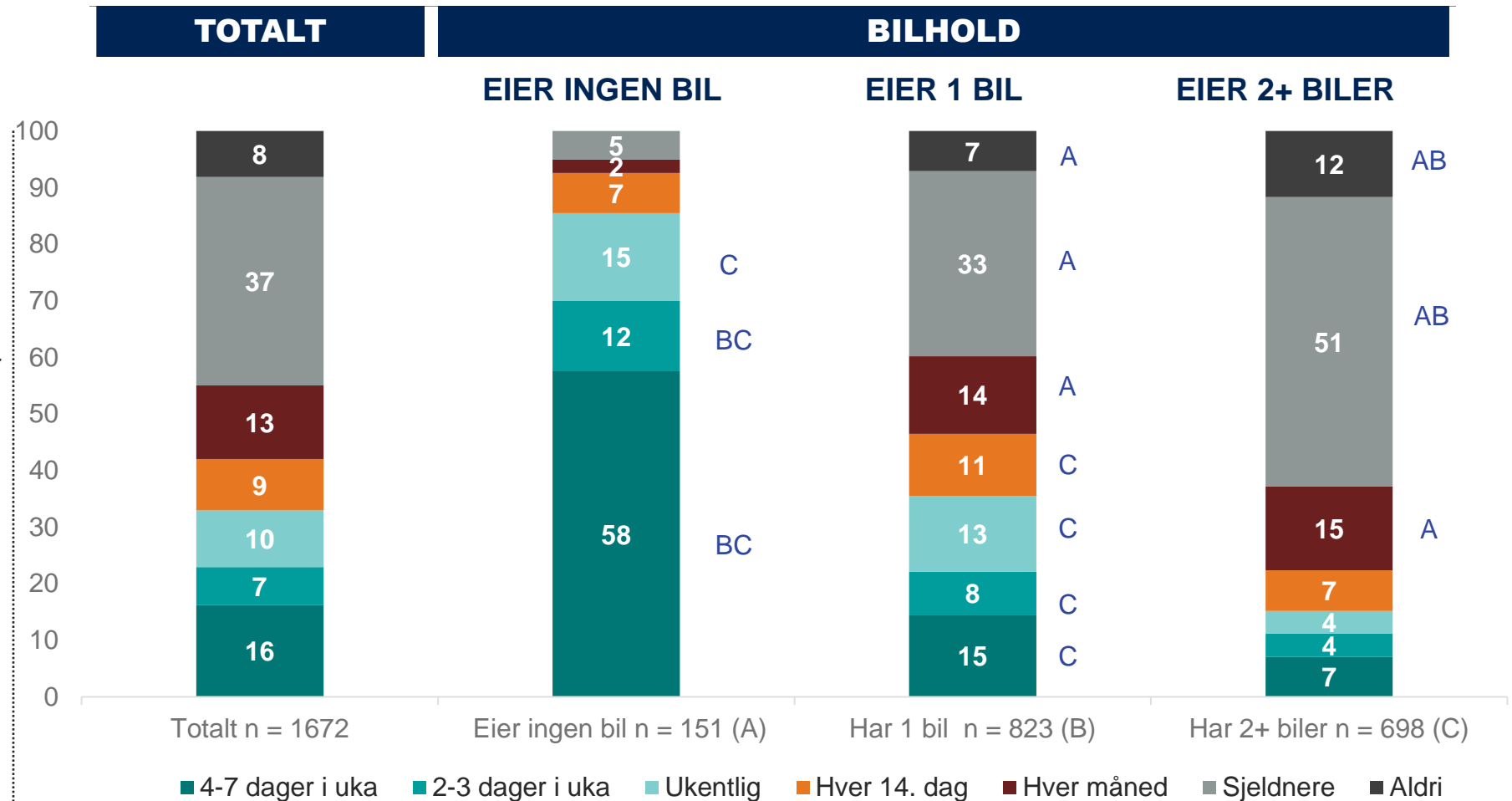
Småbarnsfamilie, yngste barn 0-5 år	14	↗
Barnefamilie, yngste barn mlm 6-18 år	24	↗
Aleneboende uten barn, 18-49 år	0	↘
Par uten barn, alder 18-49 år	8	↘
Aleneboende u/hj. barn, alder 50+	2	↘
Par u/hj. barn, alder 50+	36	↗
Flere voksne uten barn	14	↗
Ukjent	0	

# FREKVENS PÅ KOLLEKTIVREISER – ETTER BILHOLD

## Kollektivreiser

Kollektivfrekvensen avhenger sterkt av hvor mange biler man har, men merk at behovet for flere biler også øker jo mindre kollektivt man tar.

- Av de som ikke eier egen bil i dag reiser 7 av 10 2-3 dager i uken eller oftere. Kun 7% reiser sjeldnere eller aldri med kollektivt.
- 63% av de som eier 2 eller flere biler reiser sjeldnere eller aldri med kollektivt.
- Hver fjerde av de med en bil reiser kollektivt av og til, det vil si 1-2 ganger i måneden.



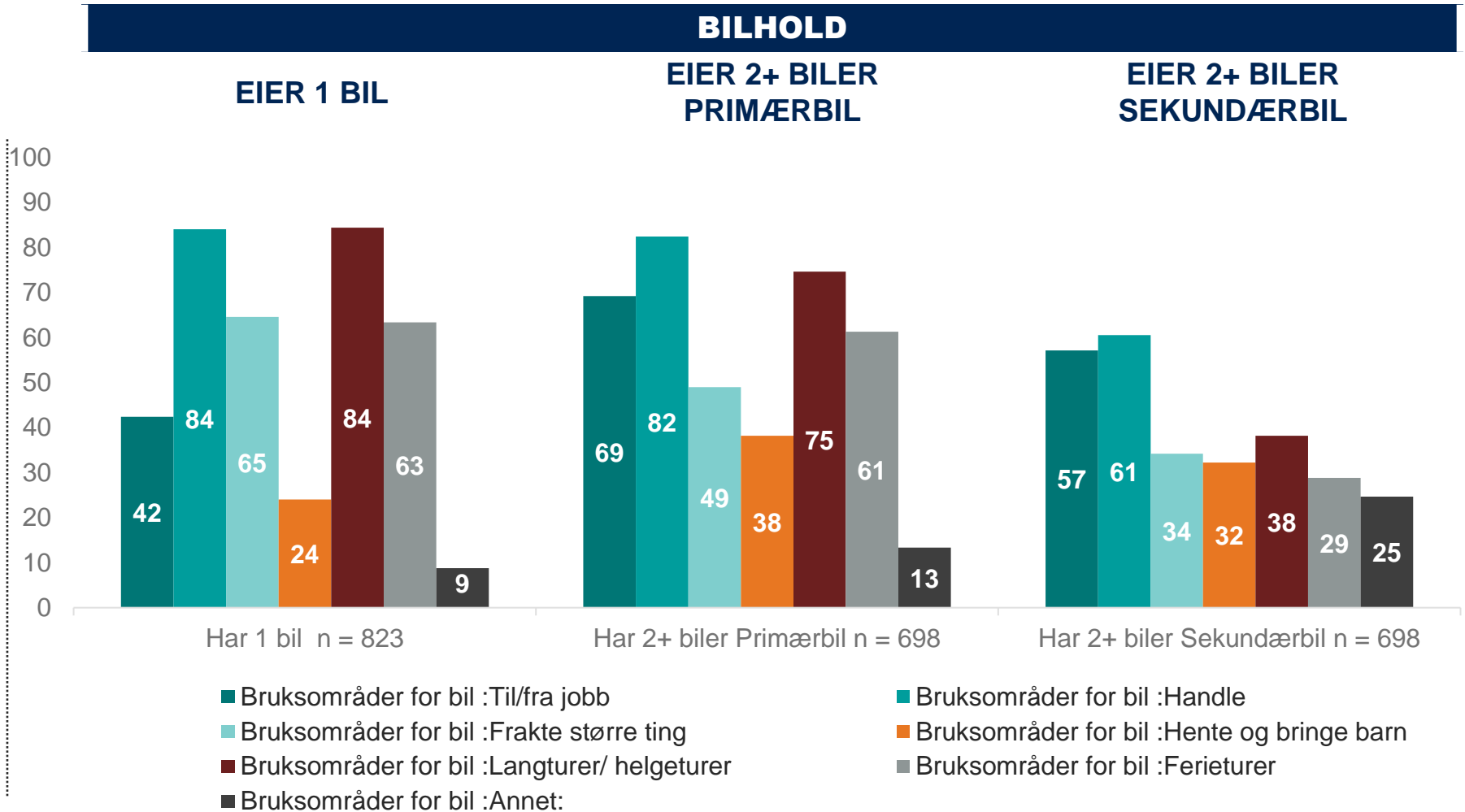
Base: Alle (n=1672)

Spørsmål: Hvor ofte reiser du med kollektivtransport?

# BRUK AV BIL – ETTER BILHOLD

## Bilbruk

- Blant de som kun har en bil brukes bilen oftest for å handle og for turer, kun 42% bruker bilen til og fra jobb.
- Behovet for å bruke bil til og fra jobb er større blant de som har flere biler. 7 av 10 bruker primærbilen til og fra jobb, mens 6 av 10 bruker sekundærbilen for å komme seg på jobb.
- Primærbilen er den som brukes oftest til turer, mens sekundærbilen brukes til flere formål.



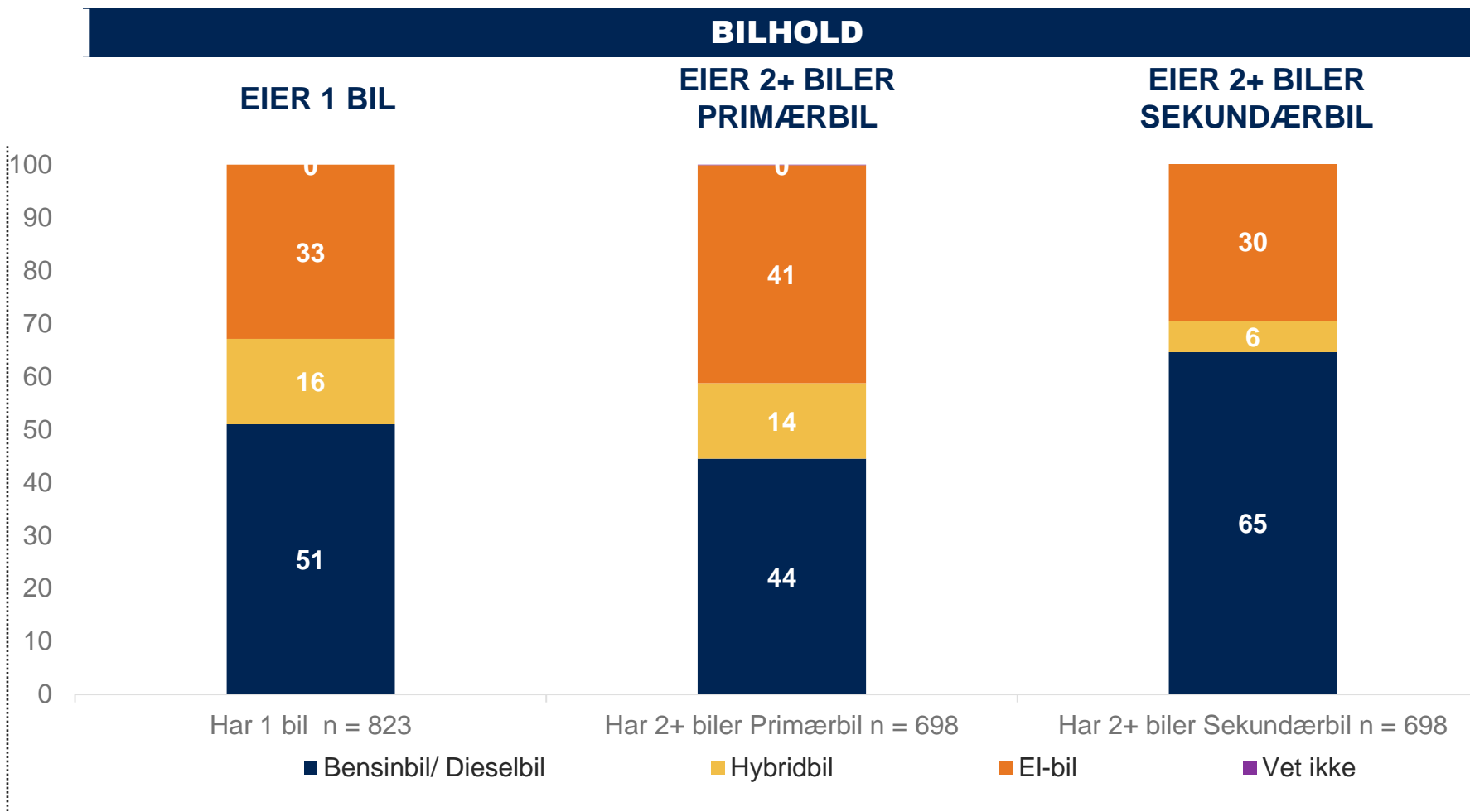
Base: Eier minst en bil (n=1521)

Spørsmål: Hvilke av følgende bruksområder har du/dere for ...?

# TYPE BIL – ETTER BILHOLD

## Type bil

- En av tre av de med kun 1 bil kjører elbil, mens halvparten kjører bil med ren forbrenningsmotor.
- Det er mer vanlig blant de med 2+ biler at primærbilen er en elbil eller en hybrid.
- 2 av 3 sekundærbiler er en bil med diesel- eller bensinmotor.



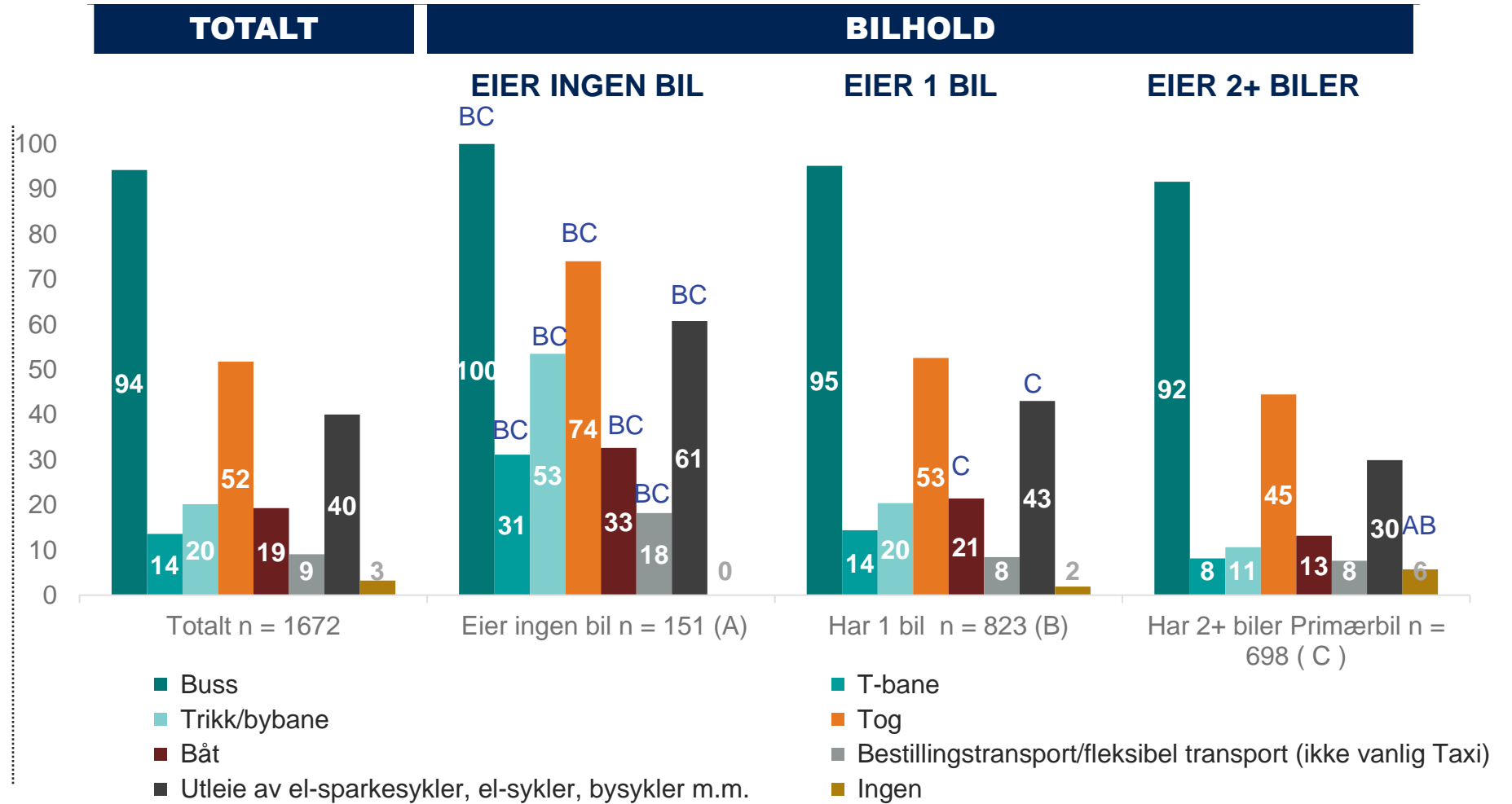
Base: Eier minst en bil (n=1521)

Spørsmål: Hvilken type bil er bilen i husstanden

# KOLLEKTIVTILGANG – ETTER BILHOLD

## Kollektivtilgang

Tilgangen til kollektivtransport påvirker bilholdet i stor grad. De som i dag er uten bil bor stort sett i områder med god kollektivdekning, mens de som har flere biler i husstanden stort sett har tilgang på buss, tog og utleie av sykler.



Base: Alle (n=1672)

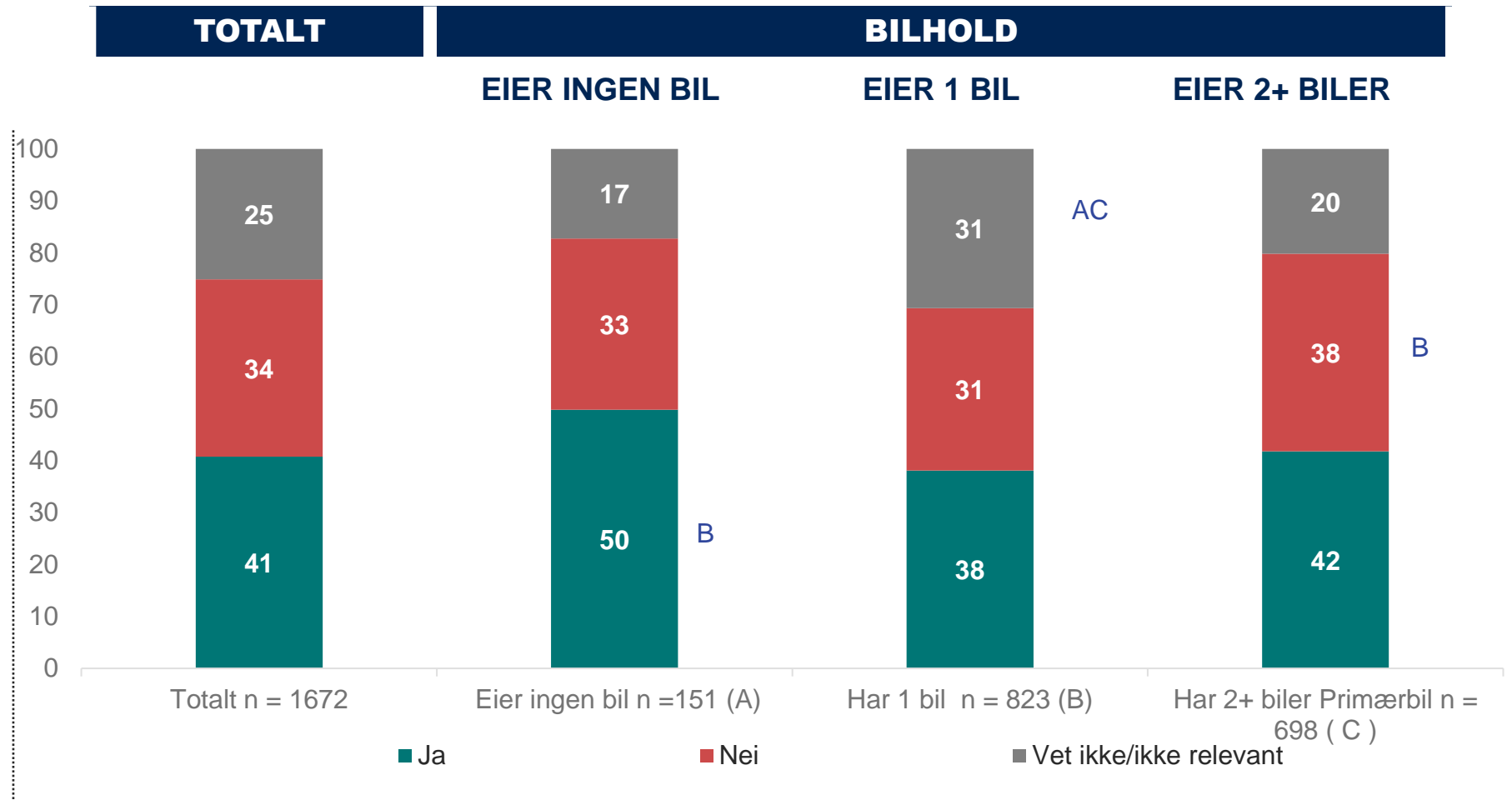
Spørsmål: Hvilke av følgende transportalternativer er tilgjengelig der du bor og ferdes?



# HJEMMEKONTOR – ETTER BILHOLD

## Hjemmekontor

- Halvparten av de uten bil har også mulighet til å bruke hjemmekontor. Det er signifikant flere enn blant de med 1 bil.
- Den høyeste andelen uten tilgang til hjemmekontor er gjengen med 2 eller flere biler.



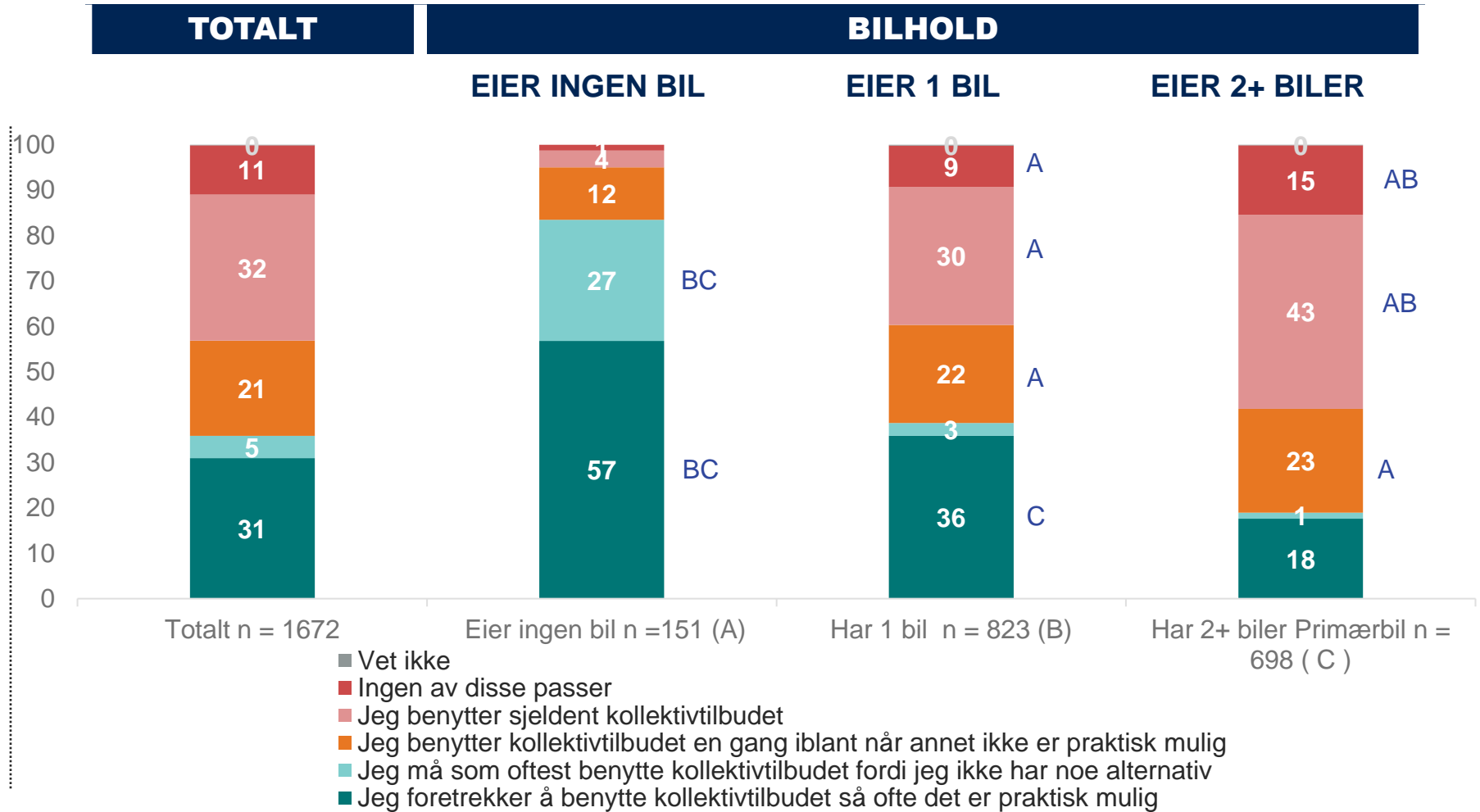
Base: Alle(n=1672)

Spørsmål: Har du mulighet for å jobbe hjemmefra/ benytte hjemmekontor i jobben din?

# HOLDNING TIL KOLLEKTIVT – ETTER BILHOLD

## Kollektivholdninger

- Mest positivt til kollektivtilbudet er de som benytter det mest og heller har ingen bil.
- 2 av 3 blant de med 2 eller flere biler bruker kollektivt bare når de må eller sjeldent.



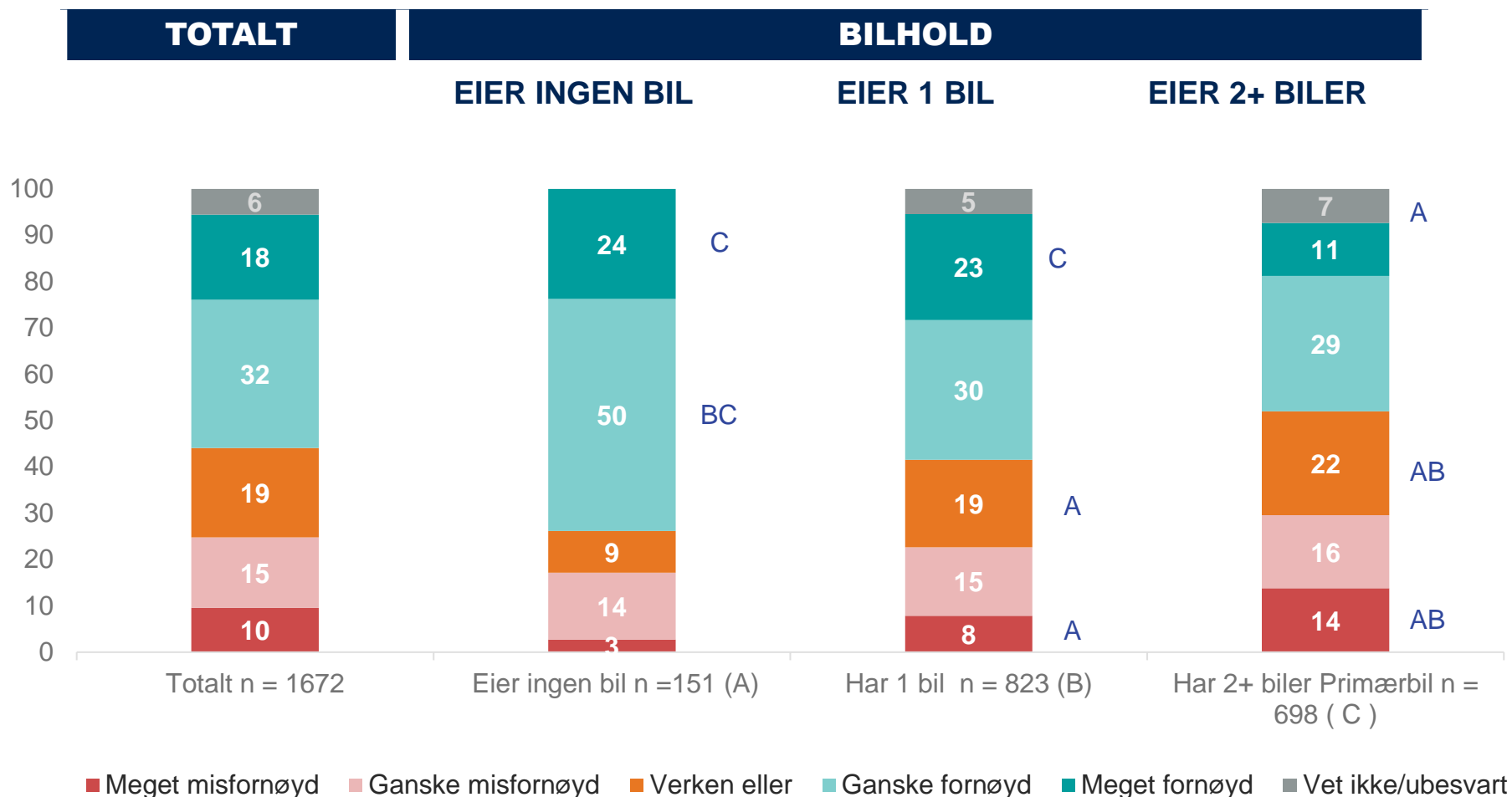
Base: Alle(n=1672)

Spørsmål: Hvilket av følgende utsagn beskriver best hvordan du benytter kollektivtilbudet der du bor og ferdes?

# TILFREDSHET MED KOLLEKTIVT – ETTER BILHOLD

## Tilfredshet med kollektivt

- 3 av 4 som ikke eier bil i dag er meget eller ganske fornøyd med kollektivtilbudet.
- Tilfredsheten med kollektivtilbudet er lavest blant de med to eller flere biler. Det er også her man har høyest andel som er meget misfornøyd med tilbudet.



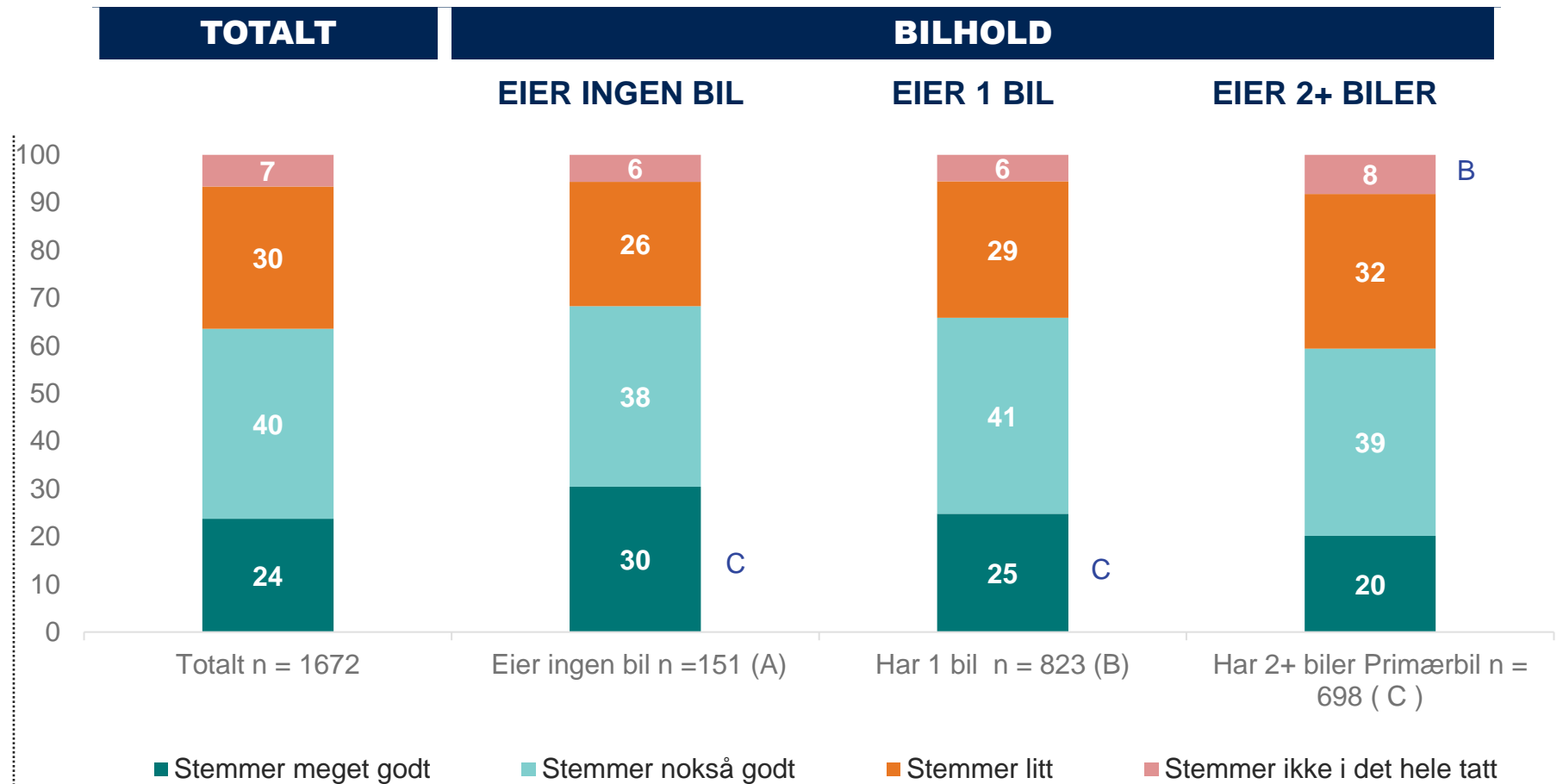
Base: Alle(n=1672)

Spørsmål: Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med kollektivtilbudet der du bor og ferdes?

# MILJØHOLDNINGER – ETTER BILHOLD

## Holdninger til miljø

■ Hver femte av de med flere biler i husstanden synes at det stemmer meget godt at de selv gjør det de kan for å verne om miljøet. Det er en lavere andel enn de med en eller ingen biler



Base: Alle(n=1672)

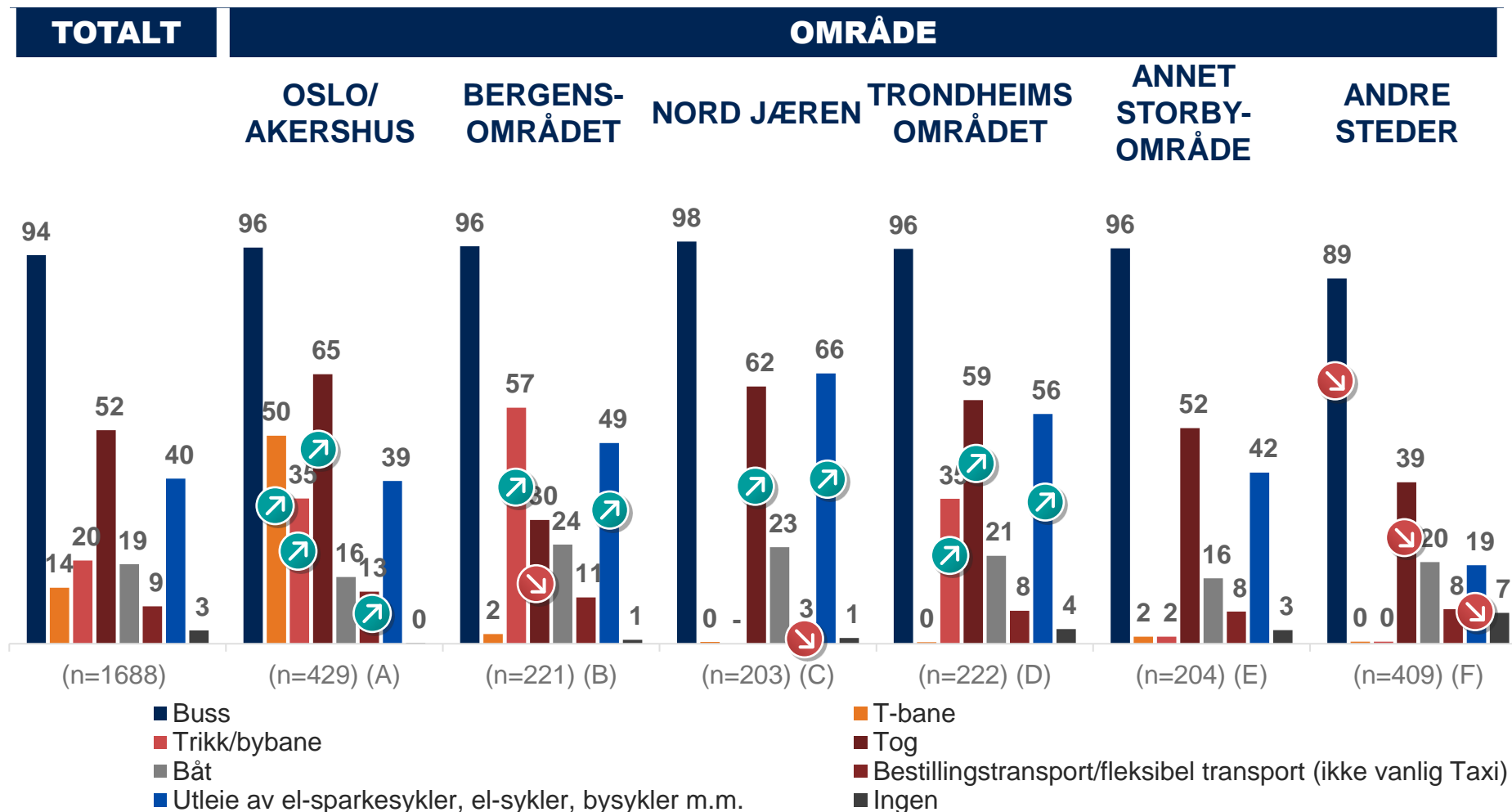
Spørsmål: Hvor godt synes du følgende utsagn stemmer overens med hva du selv mener eller gjør? Jeg er opptatt av hva jeg personlig kan gjøre for å verne om miljø og naturressurser

# TILGJENGELIGE MOBILITETSLTERNATIVER - PER STORBYREGION

## Hvilke av følgende transportalternativer er tilgjengelig der du bor og ferdes?

Bussdekningen er nær 100% i hele landet, og naturlig nok høyest i storbyområdene. Halvparten i målgruppen har tilgang på tog og 40% har mulighet til å leie sykkel.

- Oslo og Akershus har spesielt god dekning på tog og bestillingstransport sammenlignet med andre storbyområder.
- I Bergen er bybane og sykkelleie gode mobilitetsalternativer. Færre kan derimot bruke tog.
- I Nord Jæren kan man stort sett velge mellom buss, tog eller sykkelleie.
- Ved siden av buss er tog, sykkel og delvis trikk viktige mobilitetsalternativer i Trondheim.
- Utenom storbyene er stort sett buss og tog de eneste alternativene.



Base: Alle (n=1688)

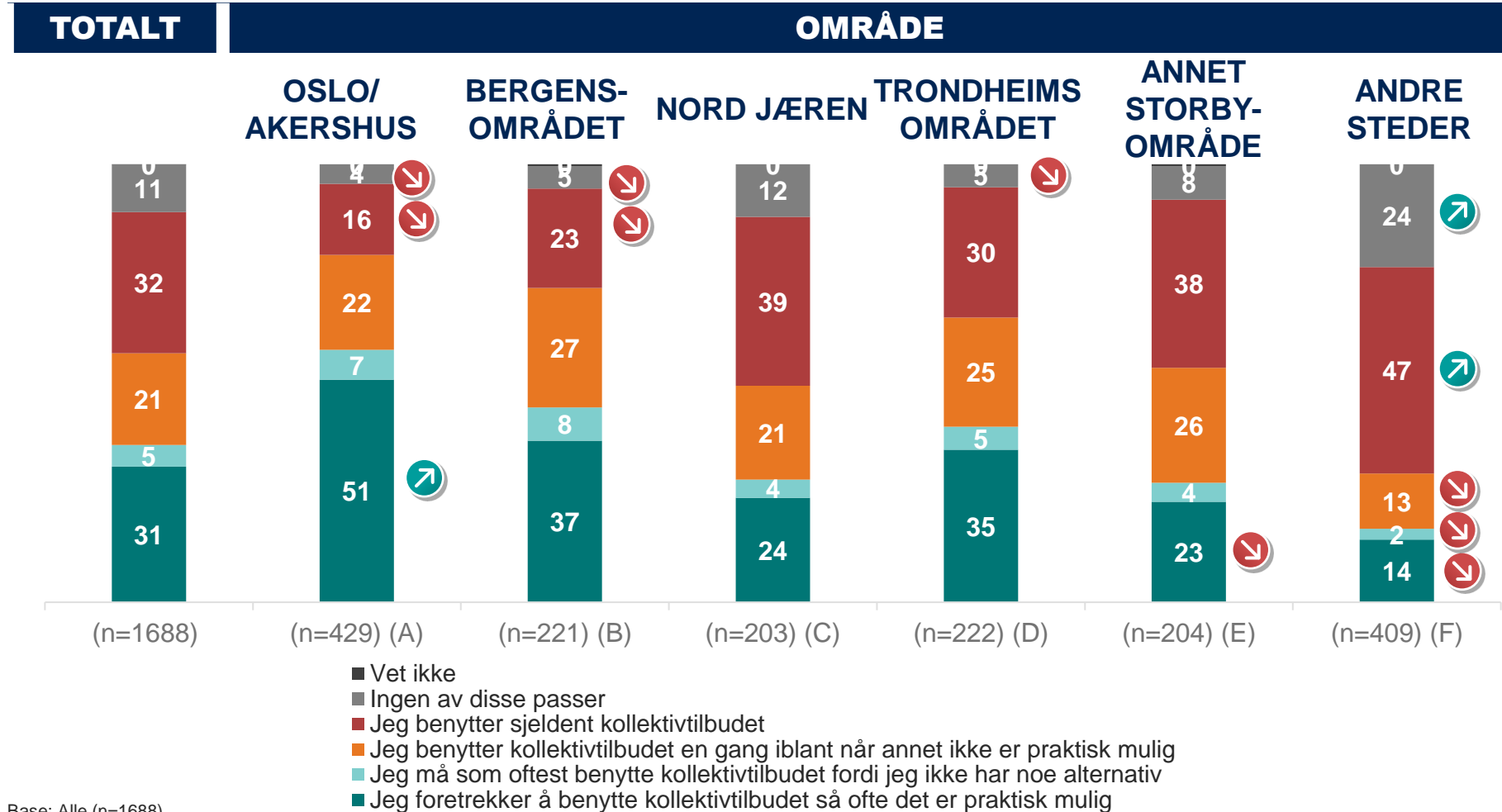
Spørsmål: Hvilke av følgende transportalternativer er tilgjengelig der du bor og ferdes?

# KOLLEKTIVTRANSPORT PER STORBYREGION

## Hvilket av følgende utsagn beskriver best hvordan du benytter kollektivtilbudet der du bor og ferdes?

Det er omtrent like mange som bruker kollektivt så ofte som de kan som sjeldent bruker kollektivtilbudet. Hver femte bruker kollektivt når ikke annet er praktisk mulig.

- Halvparten av de som bor i Oslo eller Akershus benytter seg av kollektivtilbudet når de kan. Her er det også svært få som sjeldent bruker det.
- Som i hovedstaden har Bergen mange dedikerte brukere av kollektivt, men halvparten bruker tjenestene sjeldent eller kun en gang i blant.
- I annet storbyområde er mindre enn hver fjerde kollektiventusiast.
- Utenom byområdene er det svært få som foretrekker kollektivtrafikk.



Base: Alle (n=1688)

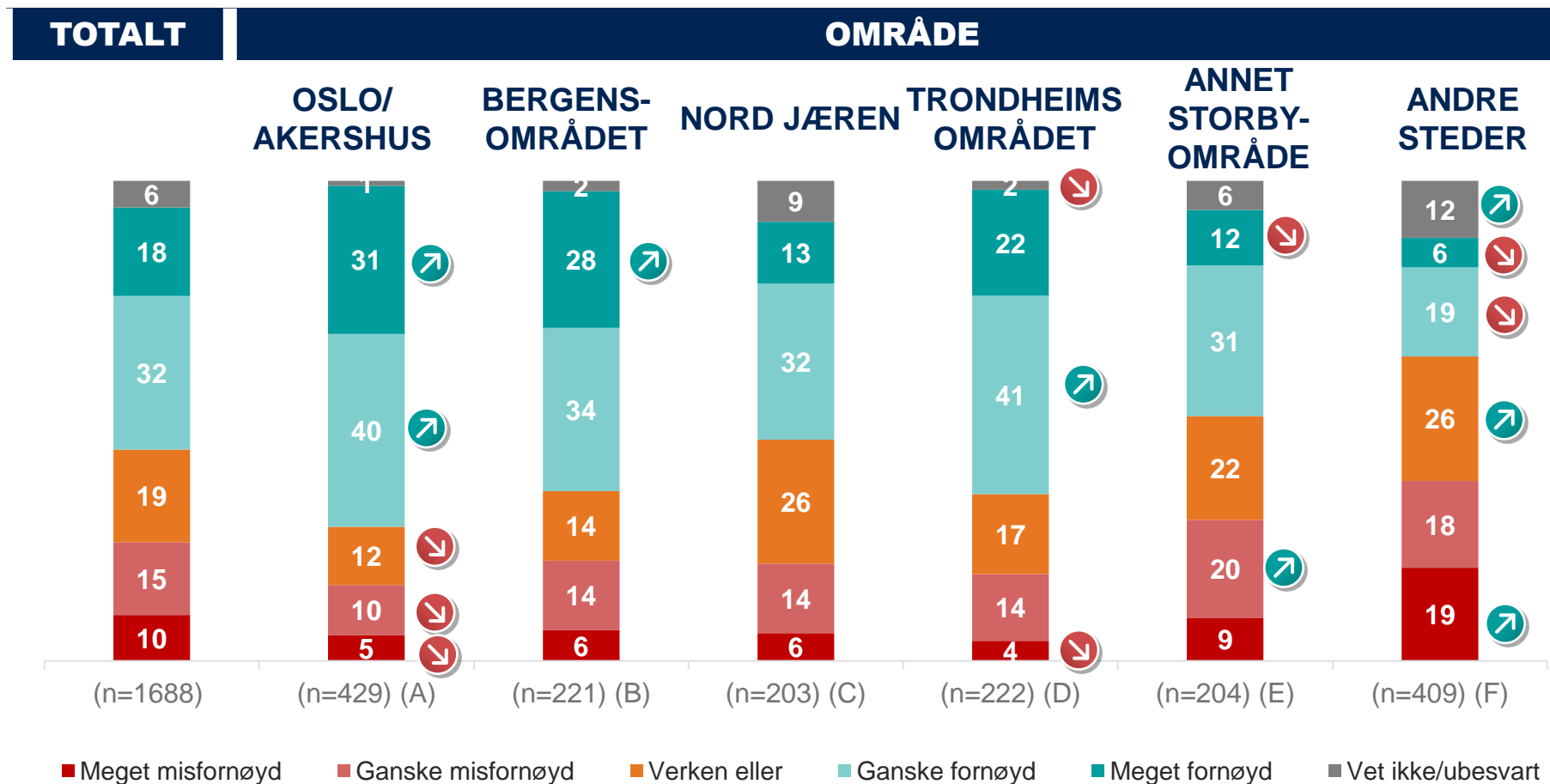
Spørsmål: Hvilket av følgende utsagn beskriver best hvordan du benytter kollektivtilbudet der du bor og ferdes?

# TILFREDSHET MED KOLLEKTIVTILBUDET PER STORBYREGION

Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med kollektivtilbudet der du bor og ferdes?

I hele målgruppen er halvparten fornøyd med kollektivtilbudet, og resten på gjerdet eller misfornøyd.

- I Oslo og Akershus er det størst tilfredshet med kollektivtilbudet.
- Andelen som er meget fornøyd med tilbudet er nesten like høy i Bergensområdet som rundt hovedstaden.
- I Trondheimsområdet er andelen fornøyd (meget eller ganske) omtrent på nivå med Bergen.
- Kun hver fjerde er fornøyd med kollektivtilbudet utenom storbyområdene.



Base: Alle (n=1688)

Spørsmål: Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med kollektivtilbudet der du bor og ferdes?

# BRUK AV KOLLEKTIVTRANSPORT PER STORBYREGION

**TOTALT**

**OMRÅDE**

**OSLO/  
AKERSHUS**

**BERGENS-  
OMRÅDET**

**NORD JÆREN**

**TRONDHEIMS  
OMRÅDET**

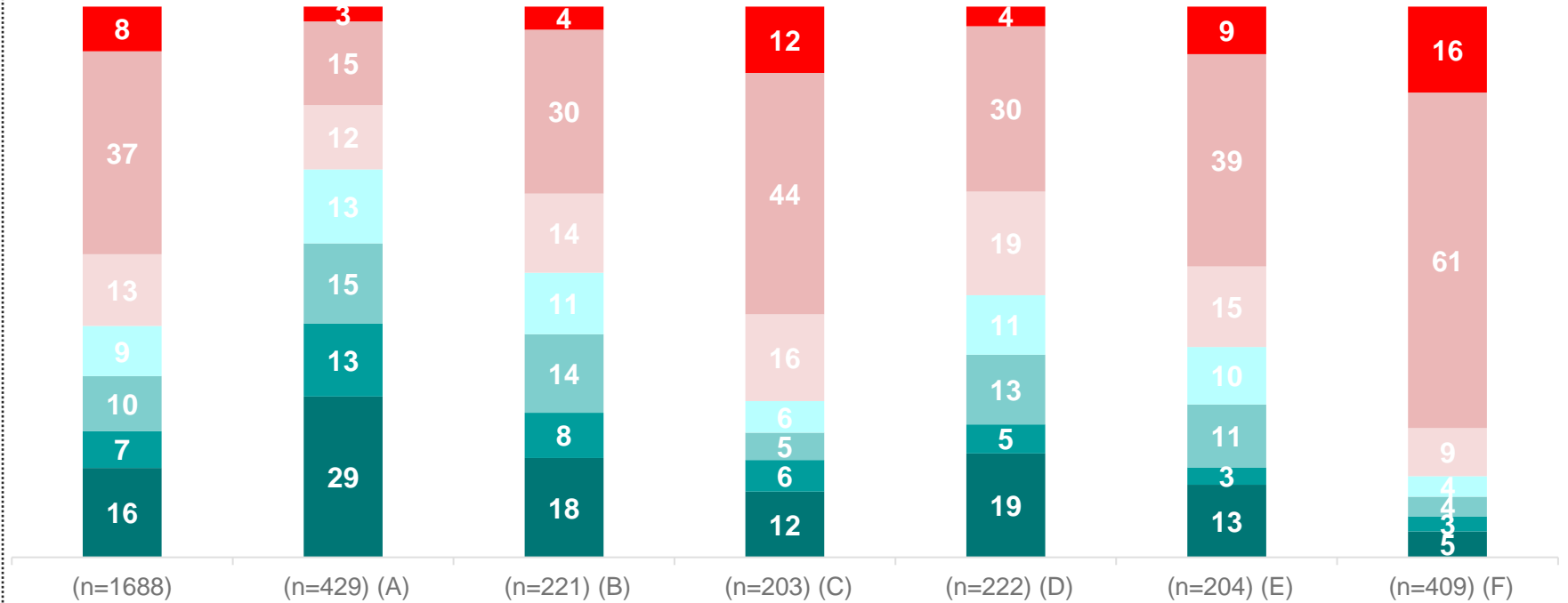
**ANNET  
STORBY-  
OMRÅDE**

**ANDRE  
STEDER**

## Hvor ofte reiser du med kollektivtransport?

Hver tredje i målgruppen reiser kollektivt ukentlig eller oftere, 45 % reiser sjeldnere enn månedlig.

- I Oslo og Akershus reiser 29% daglig og 57% ukentlig, utenom storbyområdene er det bare 11% som reiser ukentlig eller oftere.
- Kollektivdekningen er også betydelig i Bergensområdet og Trondheimsområdet, her bruker omtrent halvparten kollektiv hver 14 dag eller oftere.
- Kun 3 av 10 i Nord Jæren benytter seg av kollektivtransport oftere enn månedlig.



Base: Alle (n=1688)

■ 4-7 dager i uka ■ 2-3 dager i uka ■ Ukentlig ■ Hver 14. dag ■ Hver måned ■ Sjeldnere ■ Aldri

Spørsmål: Hvor ofte reiser du med kollektivtransport?

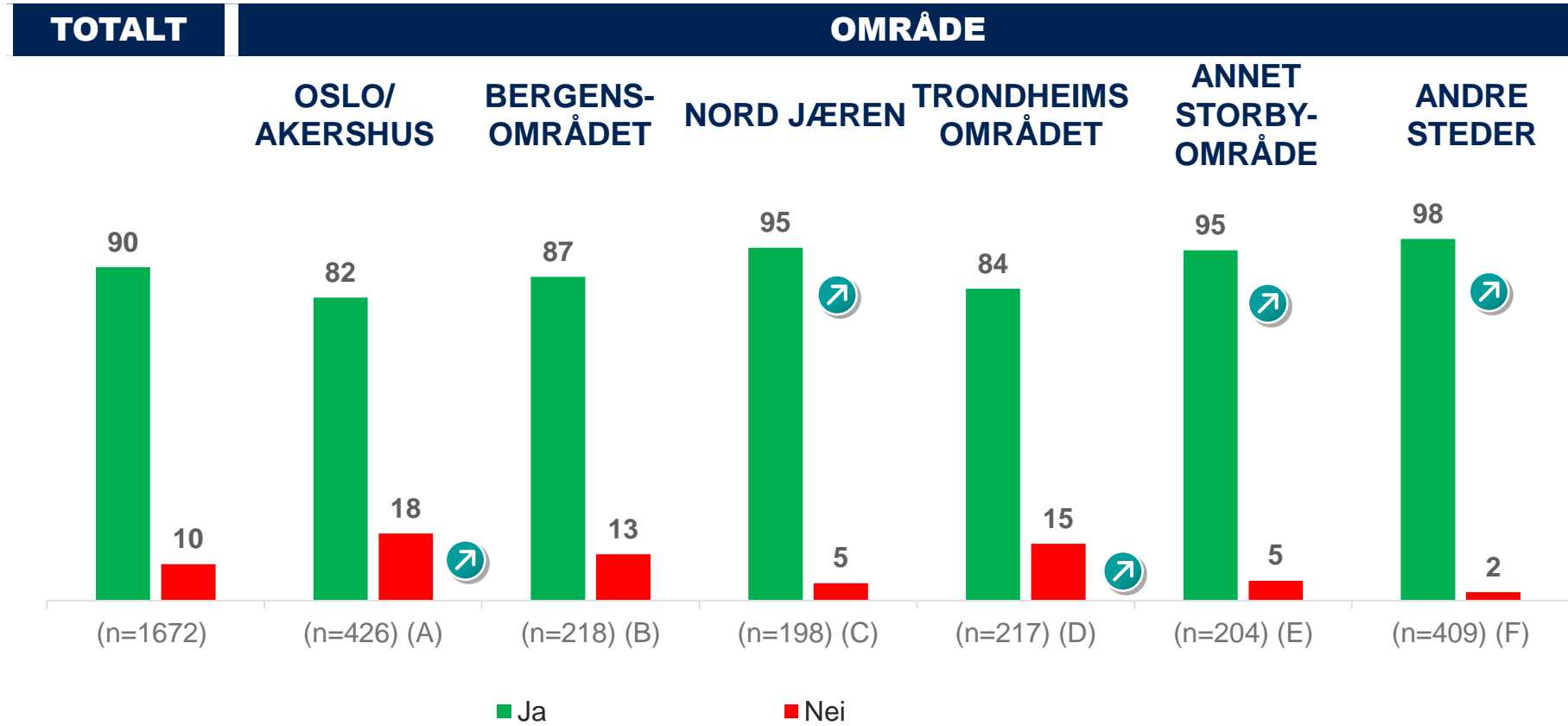


# BILBRUK PER STORBYREGION

## Eier eller disponerer du privatbil?

9 av 10 i utvalget (må ha førerkort) disponerer privatbil.

- Færrest bileiere finnes det i Oslo/Akershus og i Trondheimsområdet, mens flest finnes utenom storbyer og på Nord Jæren og i mindre storbyområder.
- Mens 62 % av de yngste, altså mellom 18-29 år, har bil er bilandelen mellom 95%-96% blant de mellom 40-99 år.
- Bilandelen øker naturlig nok kraftig jo flere familiemedlemmer man er. Enkelthustander har bilandeler på 78 %, mens blant de med 4 eller flere i husstanden er det 96% som har privatbil.



Base: Har førerkort og eier/leier bil (n=1672)

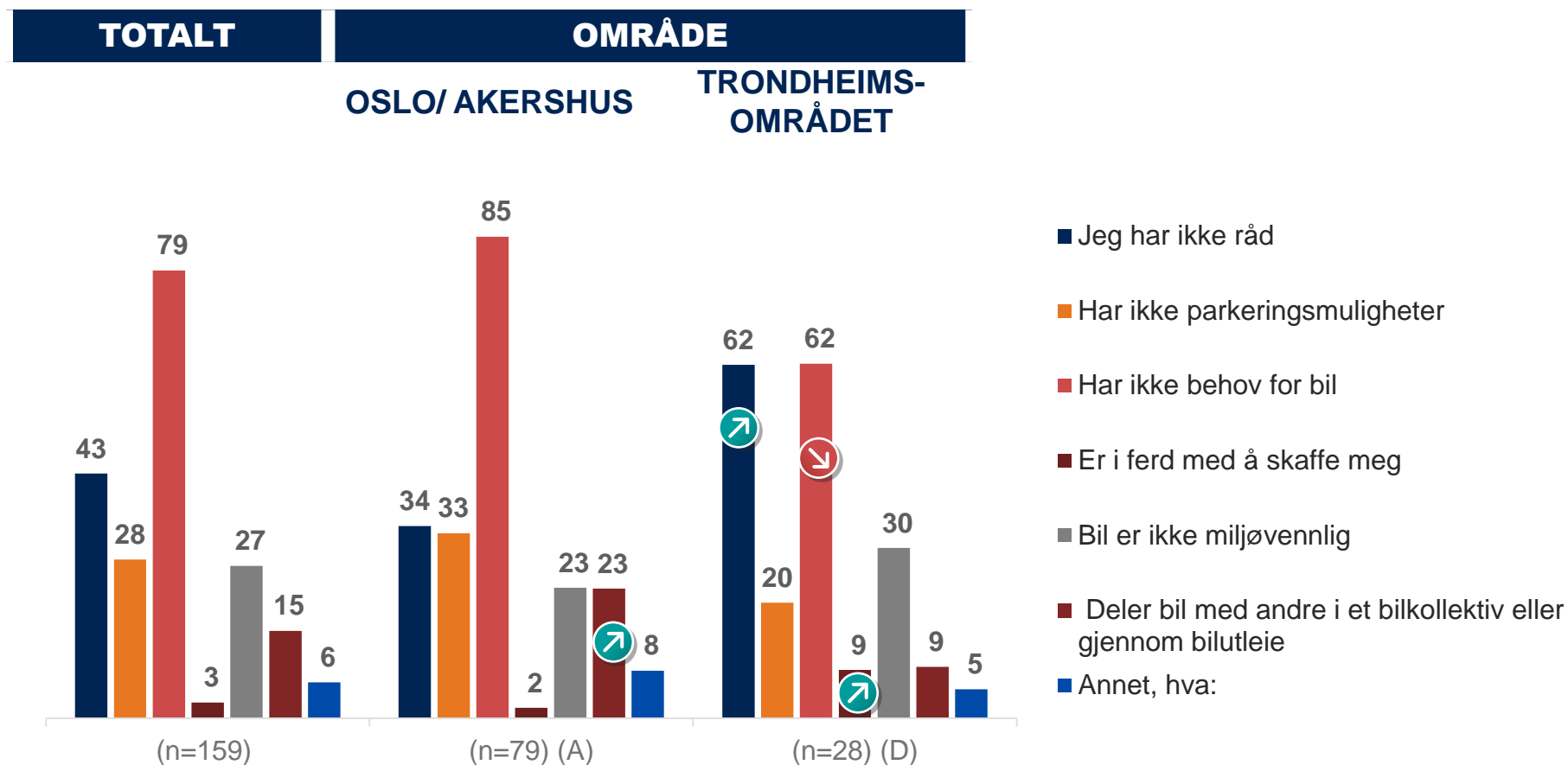
Spørsmål: Eier eller disponerer du privatbil?

# ÅRSAKER TIL Å IKKE HA BIL - PER STORBYREGION

## Hvilke av følgende er årsaker til at du ikke har privatbil ?

En av ti har førerkort, men ikke bil. Av disse oppgis ikke behov som den viktigste grunnen, etterfulgt av at man ikke har råd. Manglende parkering og miljøvennlighet er også motive for å ikke ha bil.

- I hovedstadsområdet er det noe mer vanlig med bilkollektiv enn andre steder i landet.
- For de som bor i Trondheimsområdet er ikke bilbehov relativt mindre viktig og økonomi en viktigere faktor.



Base: Har ikke privatbil (n=159)

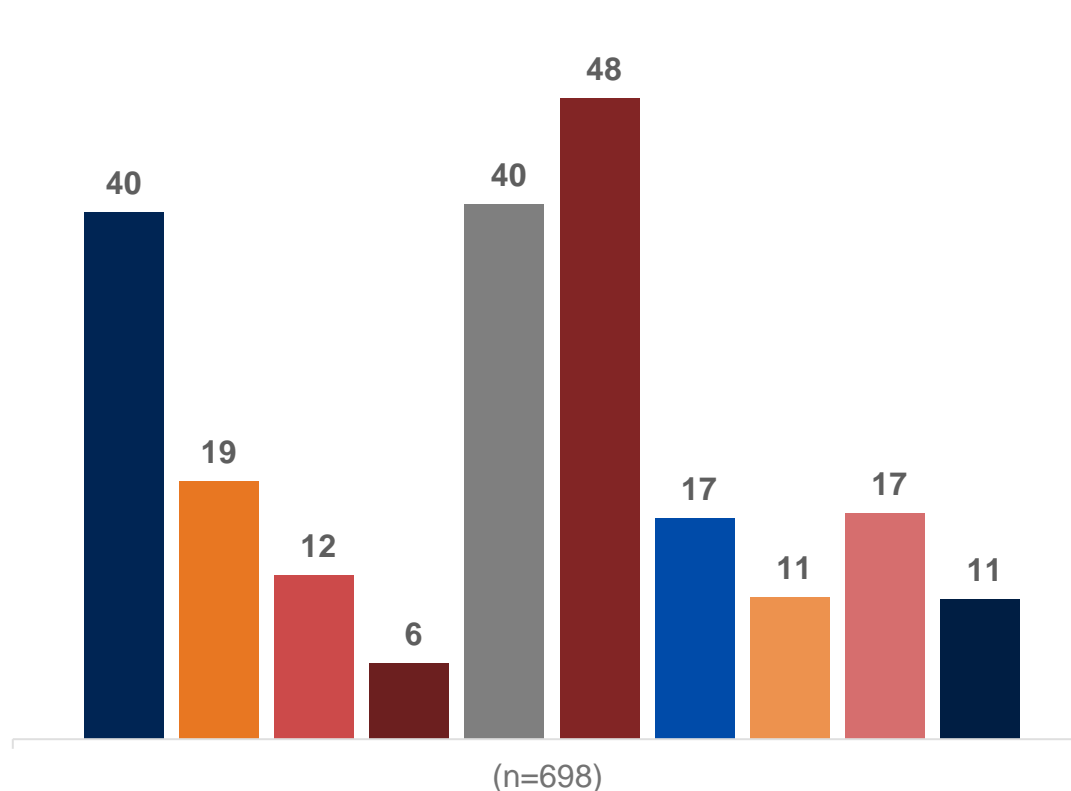
Spørsmål: Hvilke av følgende er årsaker til at du ikke har privatbil ?

# ÅRSAKER TIL Å HA MER ENN EN BIL

## Hva er de viktigste årsakene til at du/dere har flere biler i husstanden?

Man har flere biler fordi arbeidssituasjonen krever det, fordi bilene har ulike bruksområder eller man trenger det for å få hverdagen til å rundt.

- En av fem velger frihetsfølelsen som en viktig årsak til å ha flere biler.
- Behovet for å transportere barn til aktiviteter nevnes av hver sjettede – blant de med barn under 18 øker naturlig andelen til 41%.



Base: Har 2 eller flere biler (n=698)

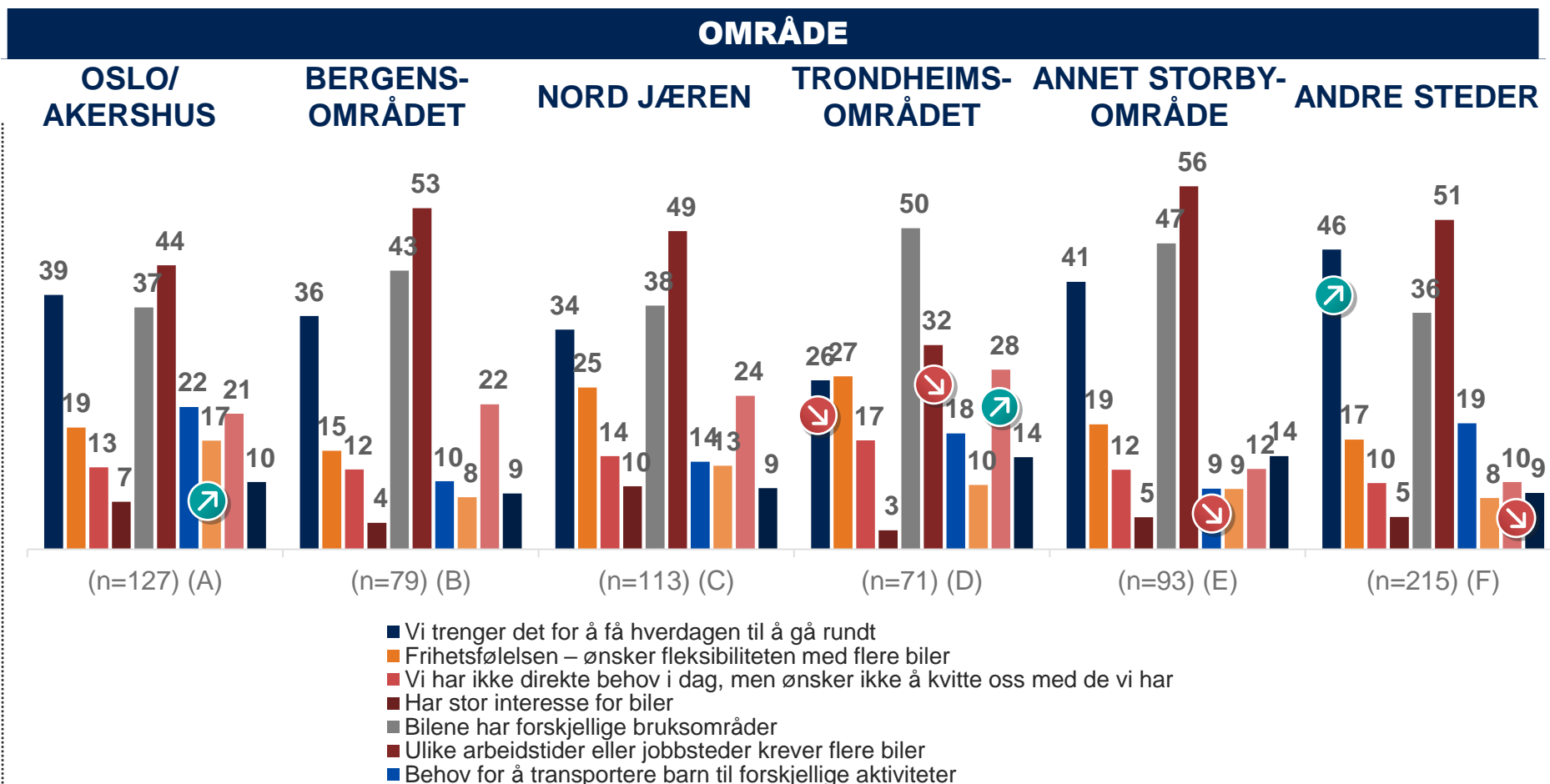
Spørsmål: Hva er de viktigste årsakene til at du/dere har flere biler i husstanden? Velg opptil 3 av følgende:

- Vi trenger det for å få hverdagen til å gå rundt
- Frihetsfølelsen – ønsker fleksibiliteten med flere biler
- Vi har ikke direkte behov i dag, men ønsker ikke å kvitte oss med de vi har
- Har stor interesse for biler
- Bilene har forskjellige bruksområder
- Ulike arbeidstider eller jobbsteder krever flere biler
- Behov for å transportere barn til forskjellige aktiviteter
- Det er økonomisk fordelaktig å beholde en eldre bil for sjeldnere bruk
- En bil brukes primært for langkjøring, mens den andre er for daglig bruk
- Annet, hva:

# ÅRSAKER TIL Å HA MER ENN EN BIL - PER STORBYREGION

Hva er de viktigste årsakene til at du/dere har flere biler i husstanden?

- Topp 3 årsaker er de samme i de fleste områdene
- Trondheimsområdet skiller seg litt ut i og med at færre svarer at man trenger det for å få hverdagen til å gå rundt og at ulike arbeidsteder krever flere biler.
- Flere utenom storbyer oppgir det å få hverdagen til å rundt som viktigste årsaker for å ha flere biler.



Base: Har 2 eller flere biler (n=698)

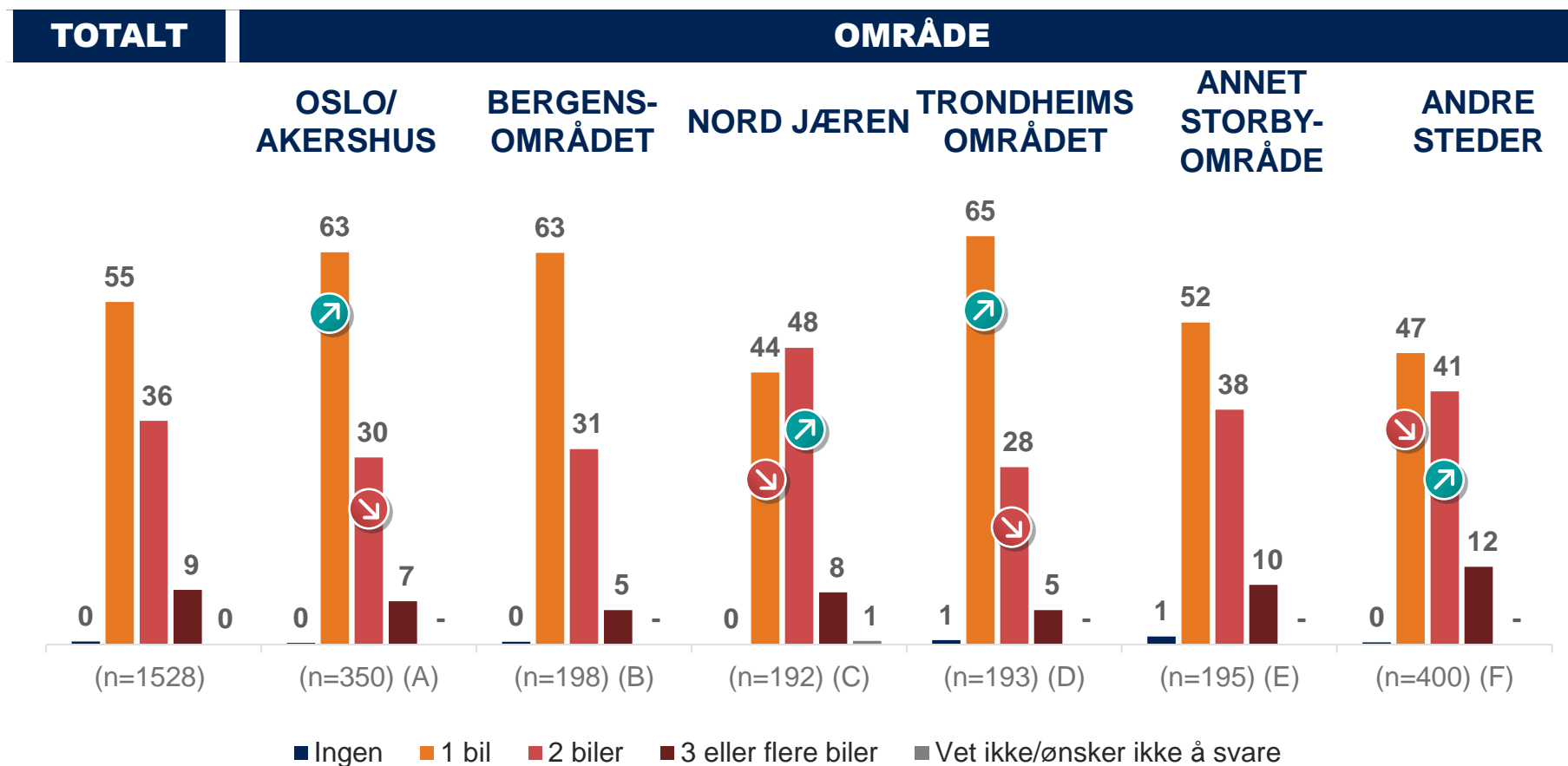
Spørsmål: Hva er de viktigste årsakene til at du/dere har flere biler i husstanden?

# ANTALL BILER PER STORBYREGION

## Hvor mange biler har dere i husstanden?

Blant de som sier de har privatbil har 55% en bil og 45% to eller flere biler. I hele målgruppen, dvs de som har førerkort, er andelen som har to eller flere biler 40%.

- I Oslo/Akershus og Trondheimsområdet er det mer vanlig med kun 1 bil.
- Bergensområdet ligner på hovedstaden når det gjelder sammensetning av bilhold.
- Det å ha flere biler er vanligst i Nord Jæren og utenom byområdene – her er det flere som har 2+ biler enn de som klarer seg med 1.
- I andre storbyområder, dvs Grenland, Buskerudbyen, Kristiansand, Nedre Glomma, Tromsø, er andelen med en bil omtrent den samme som andelen med flere biler.



Base: Har privatbil (n=1528)

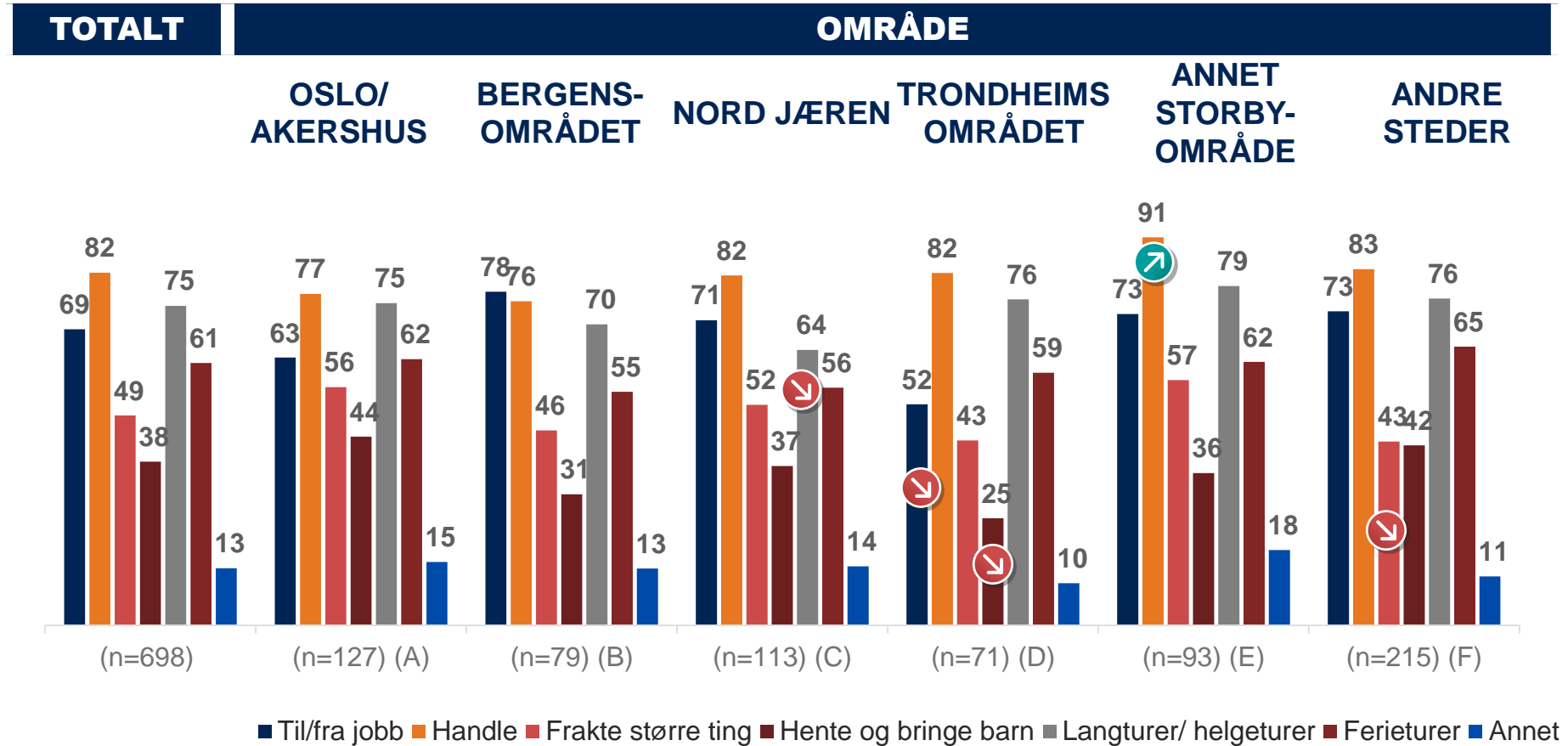
Spørsmål: Hvor mange biler har dere i hustanden

# BRUK AV PRIMÆR- OG SEKUNDÆRBIL - PER STORBYREGION

## Hvilke av følgende bruksområder har du/dere for Bil1 (primærbil)?

Primærbilen blir brukt til og fra jobb, til turer og for å handle. Rundt halvparten har bil som de kan frakte større ting med. Det å hente og bringe barn er ikke primærbruksområdet for bil1.

- På Nord Jæren er det litt færre som bruker primærbilen til langturer/helgeturer.
- I Trondheim er primærbilen i mindre grad brukt til og fra jobb og for henting/bringning av barn enn ellers i landet.
- Nesten alle av de som har mer enn en bil i annet storbyområde bruker primærbilen til å handle.



Base: Har 2 eller flere biler (n=698)

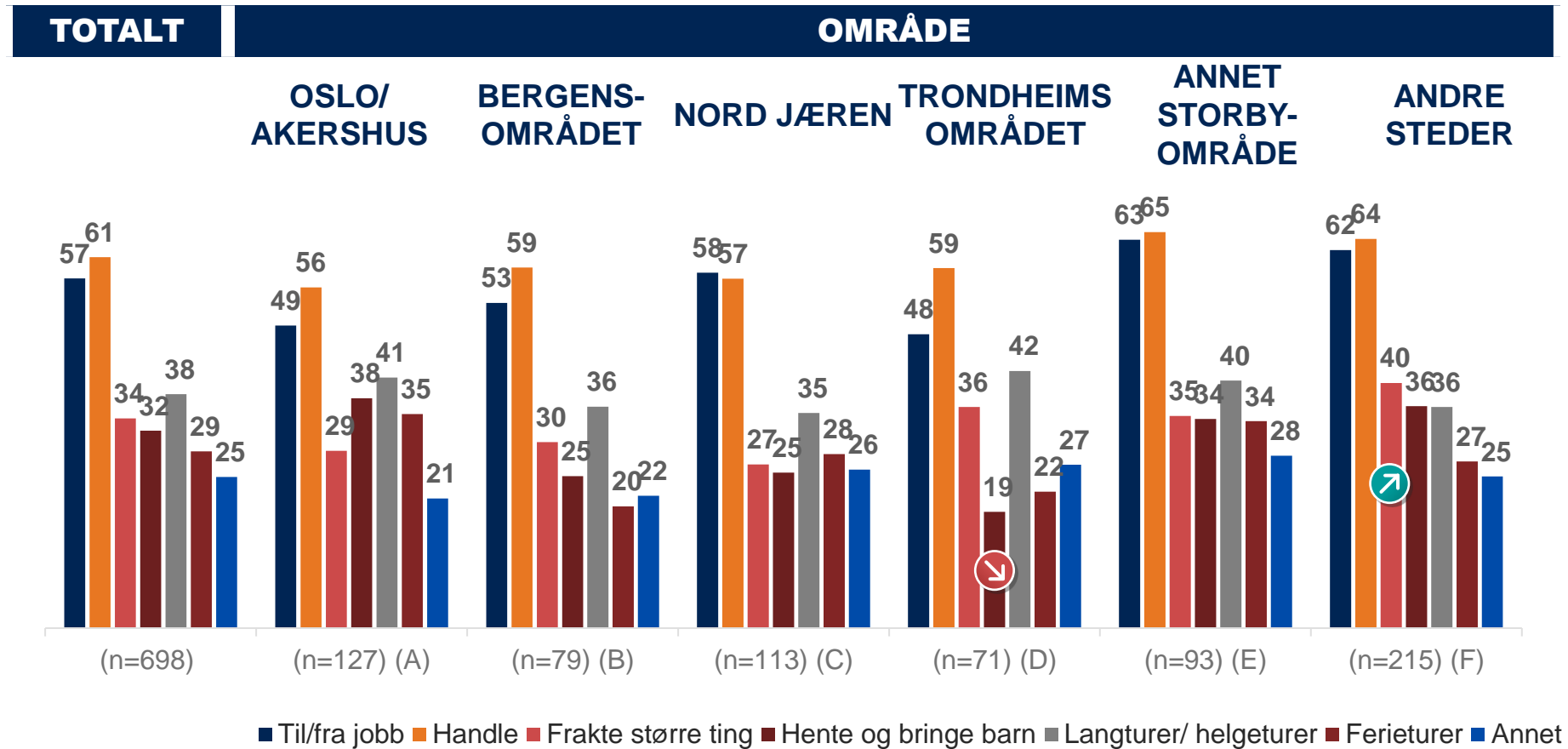
Spørsmål: Hvilke av følgende bruksområder har du/dere for Bil1 (primærbil)?

# BRUK AV PRIMÆR- OG SEKUNDÆRBIL - PER STORBYREGION

## Hvilke av følgende bruksområder har du/dere for Bil2 (sekundærbiler)?

Bil 2 blir brukt for handling og som transport til og fra jobb. De(n) brukes i mindre grad til turer og frakting av større ting enn primærbilen. Omfanget av henting og levering av barn er derimot ikke så langt unna Bil1.

- Folk i Trondheimsområdet bruker også sekundærbil(er) litt sjeldnere til å hente/bringe barn enn resten av landet. Det kan tyde på at behovet er mindre her.
- Utenom storbyer er det mer vanlig at bil2 kan brukes til å frakte større ting.



Base: Har 2 eller flere biler (n=698)

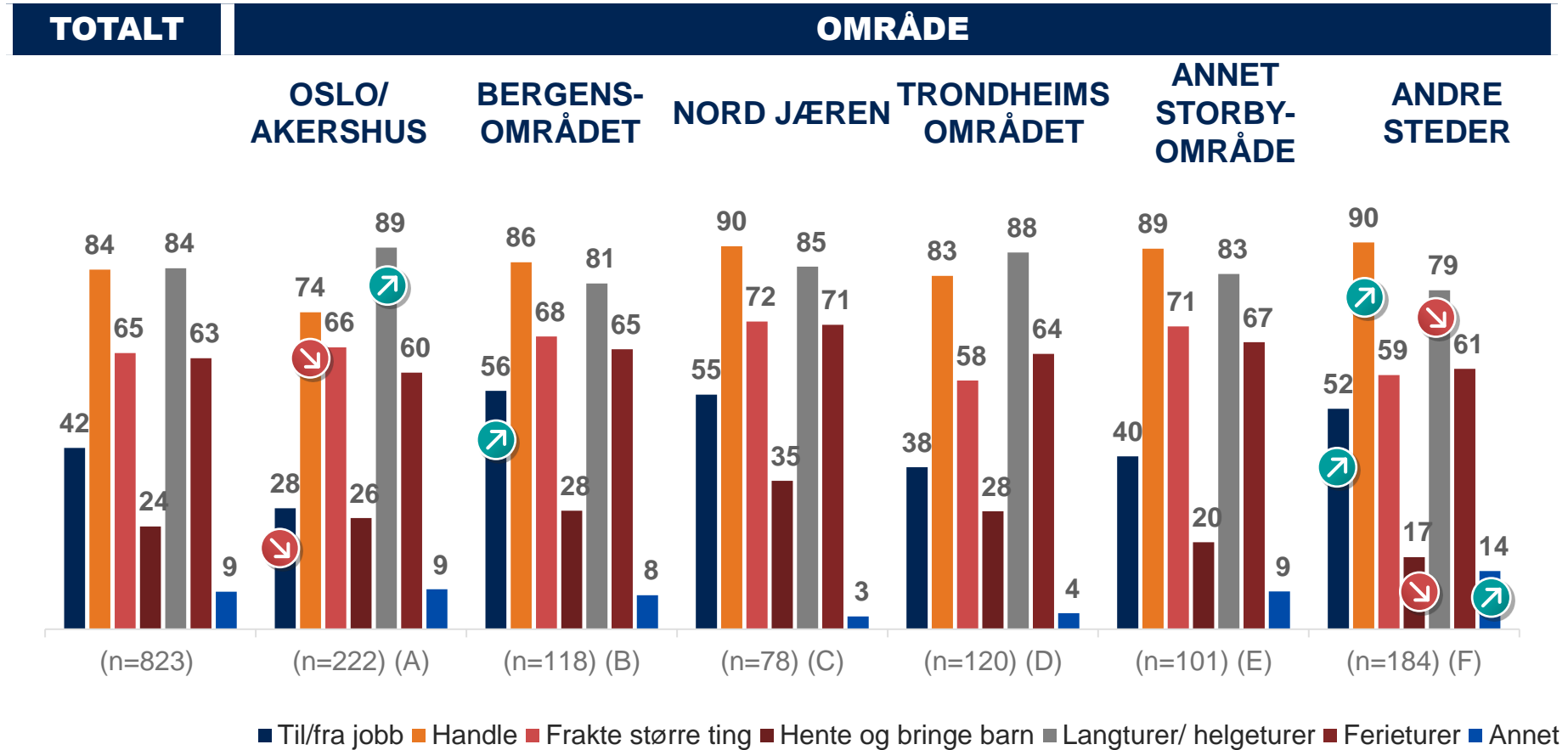
Spørsmål: Hvilke av følgende bruksområder har du/dere for Bil2 (sekundærbiler)?

# BRUK AV PRIMÆRBIL - PER STORBYREGION

## Hvilke av følgende bruksområder har du/dere for bilen i husstanden?

For de med kun 1 bil brukes bilen i mindre grad til og fra jobb enn blant de som har flere. Bilen brukes oftest for handling og lang-/helgeturer, men også for å frakte større ting og for ferieturer.

- I hovedstadsområdet er det god kollektivdekning og færre behøver å bruke bil til og fra jobb. Det er også færre som bruker bil når de handler, men nesten alle bruker bilen til lang-/helgeturer.
- Folk i Bergensområdet trenger oftere bilen de har til og fra jobb.
- De som ikke bor i noen av byområdene må oftere bruke bilen til handling og til og fra jobb. Det er litt mindre behov for å bruke bil til turer selv om det også her er en av de viktigste årsakene til å ha bil.



Base: Har 1 bil (n=823)

Spørsmål: Hvilke av følgende bruksområder har du/dere for bilen i husstanden?

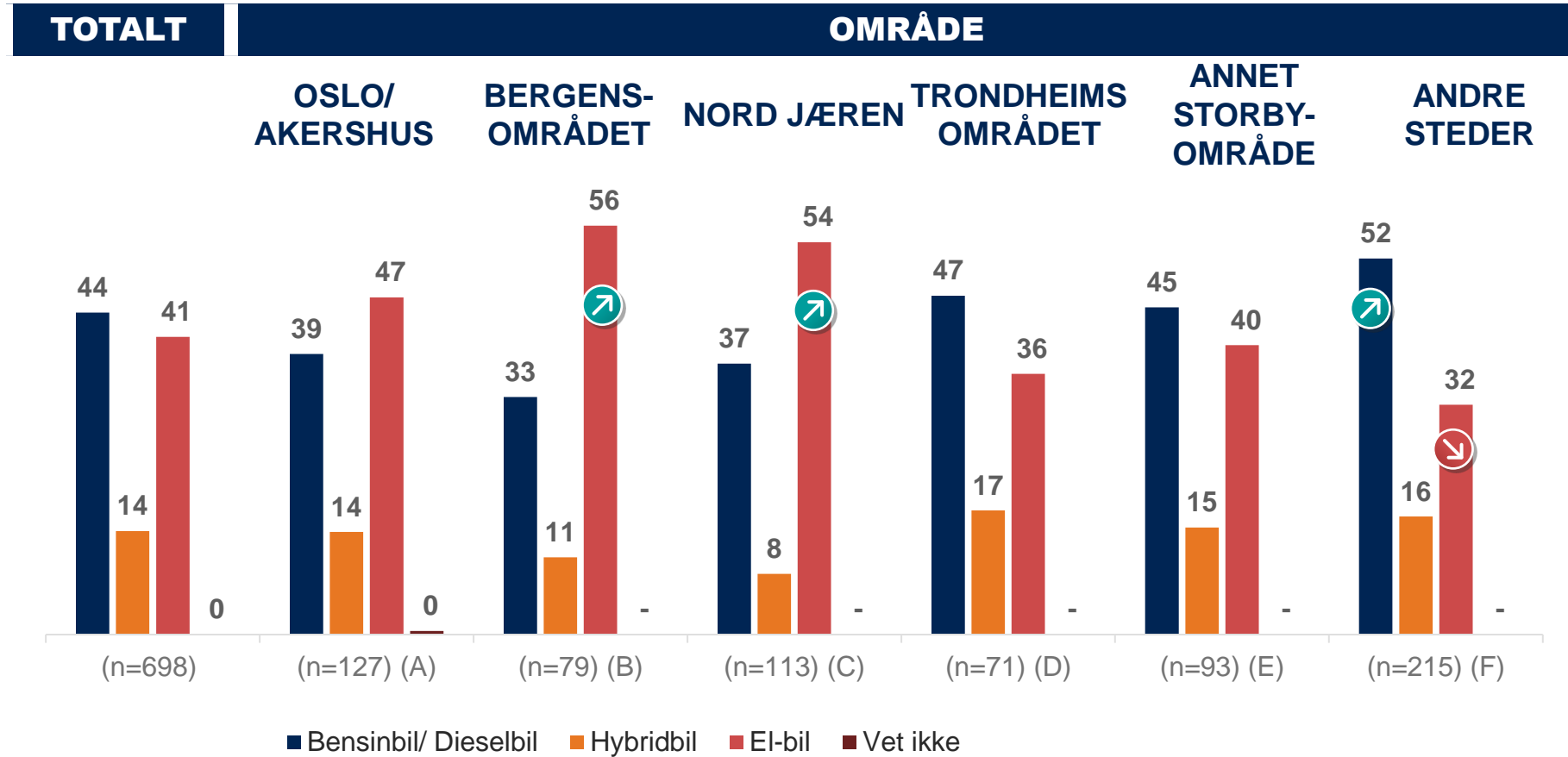


# BRUK AV PRIMÆR- OG SEKUNDÆRBIL - PER STORBYREGION

## Hvilken type bil er: Bil 1 (primærbil)?

Primærbilen er nesten like ofte en elbil som bil med forbrenningsmotor (bensin/diesel).

- Elbil er utbredt over hele landet, men høyest elbilandel i Bergensområdet, Nord Jæren og i Oslo/Akershus.
- Over halvparten utenom storbyområdene har fremdeles bensin-/dieselbil.



Base: Har 2 eller flere biler (n=698)

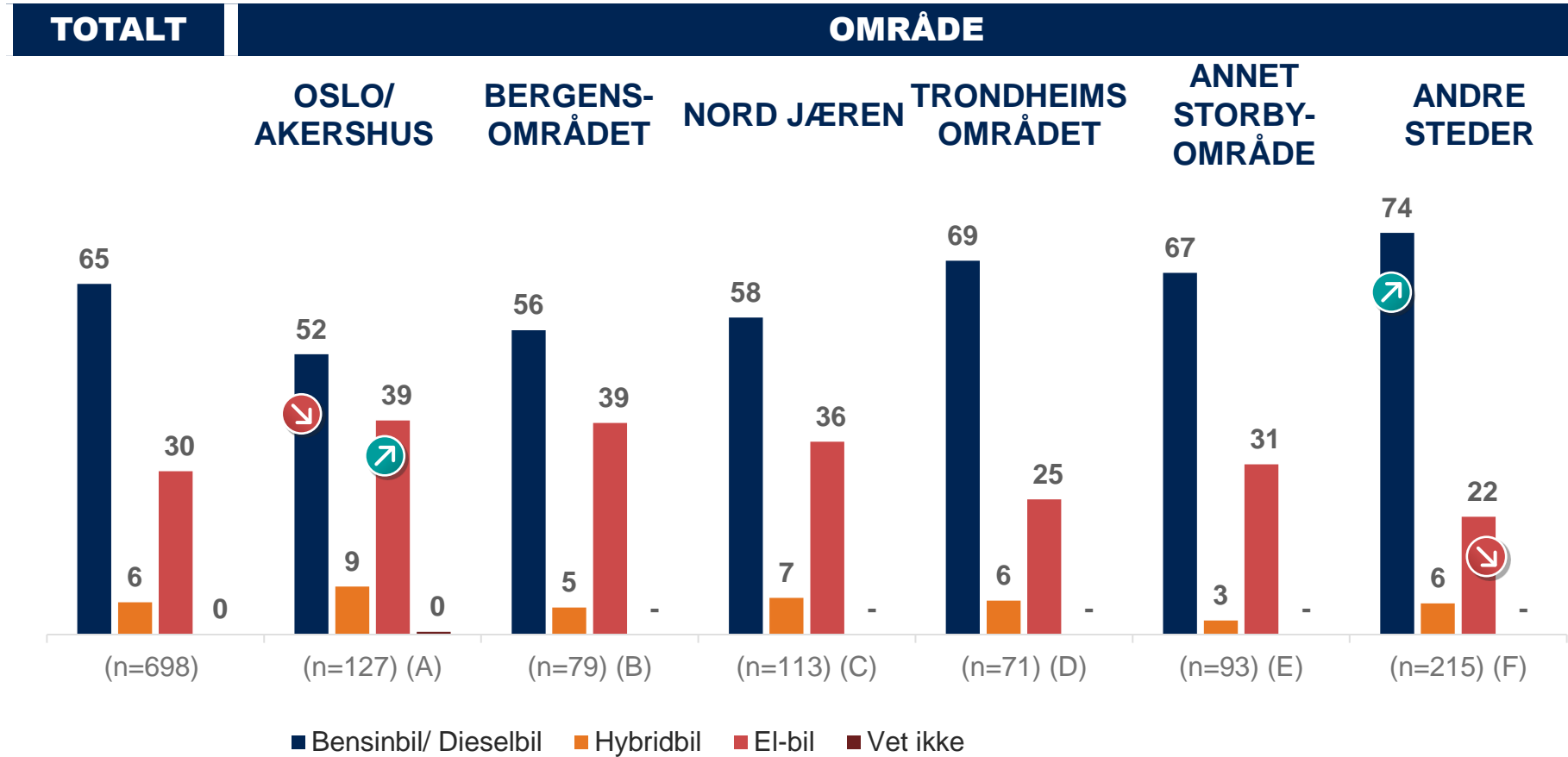
Spørsmål: Hvilken type bil er: Bil 1 (primærbil)

# BRUK AV PRIMÆR- OG SEKUNDÆRBIL - PER STORBYREGION

## Hvilken type bil er: Bil 2 (sekundærbiler)?

Bil2 er oftere en diesel-/bensinbil. 3 av 10 har en elbil som brukes litt sjeldnere enn primærbilen.

- I Oslo og Akershus er det mer vanlig at bil2 er en elbil.
- 3 av 4 blant de som har flere biler utenom storbyene har en bensin eller dieselbil. Her er elbil-andelen lavest.



Base: Har 2 eller flere biler (n=698)

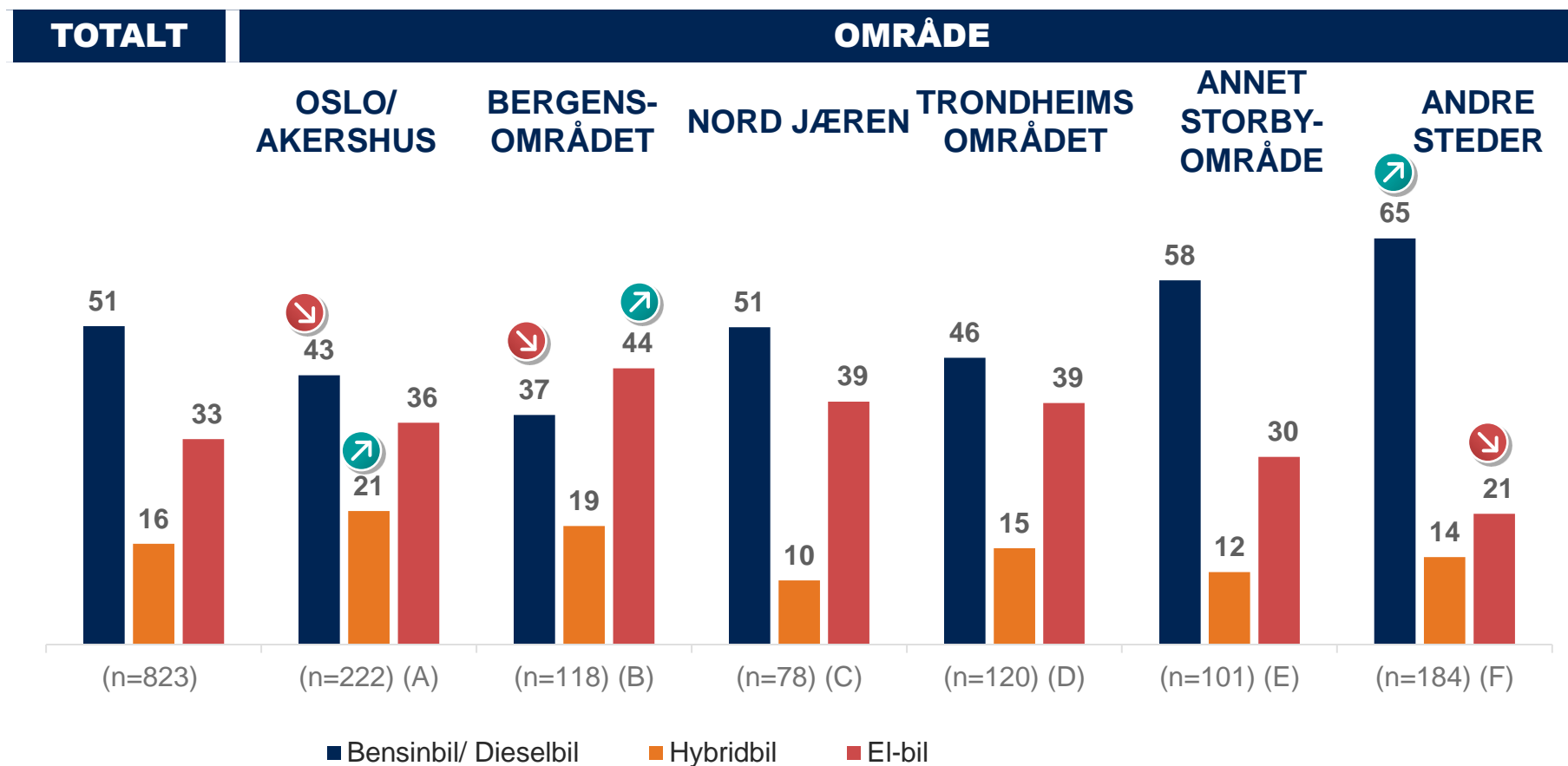
Spørsmål: Hvilke type bil er: Bil 2 (sekundærbiler):

# TYPE BIL - PER STORBYREGION

## Hvilken type bil er bilen i husstanden?

Halvparten av de med en bil har bil med forbrenningsmotor (bensin/diesel), hver tredje har elbil.

- Hybridbil er mest vanlig i Oslo/Akershus og i Bergensområdet.
- 2 av 3 av de som bor utenom storbyområdene har fremdeles bensin-/dieselbil. Kun en av fem har elbil.



Base: Har 1 bil (n=823)

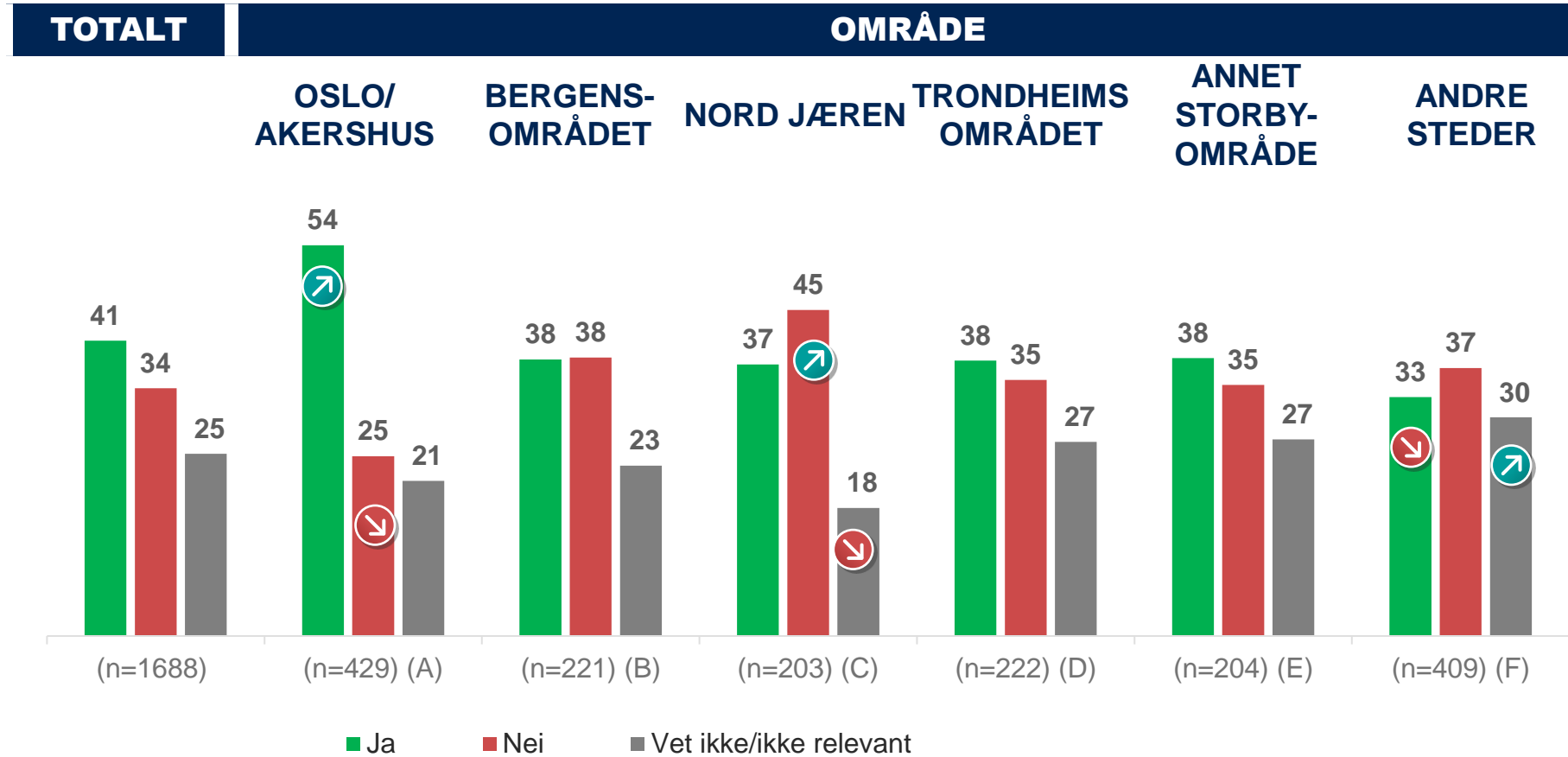
Spørsmål: Hvilken type bil er bilen i husstanden?

# HJEMMEKONTOR PER STORBYREGION

## Har du mulighet for å jobbe hjemmefra/ benytte hjemmekontor i jobben din?

4 av 10 har muligheten for å benytte seg av hjemmekontor i jobben. Av de som er yrkesaktive er andelen 54%.

- Muligheten for å bruke hjemmekontor er større i Oslo/Akershus enn andre steder i landet.
- I Nord Jæren er andelen som definitivt ikke har muligheten for hjemmekontor høyere enn de som har det.
- Utenom storbyene har bare hver tredje tilgang til hjemmekontor, mens for 3 av 10 er dette ikke relevant (ikke yrkesaktive, jobben tillater ikke det m.m.).



Base: Alle (n=1688)

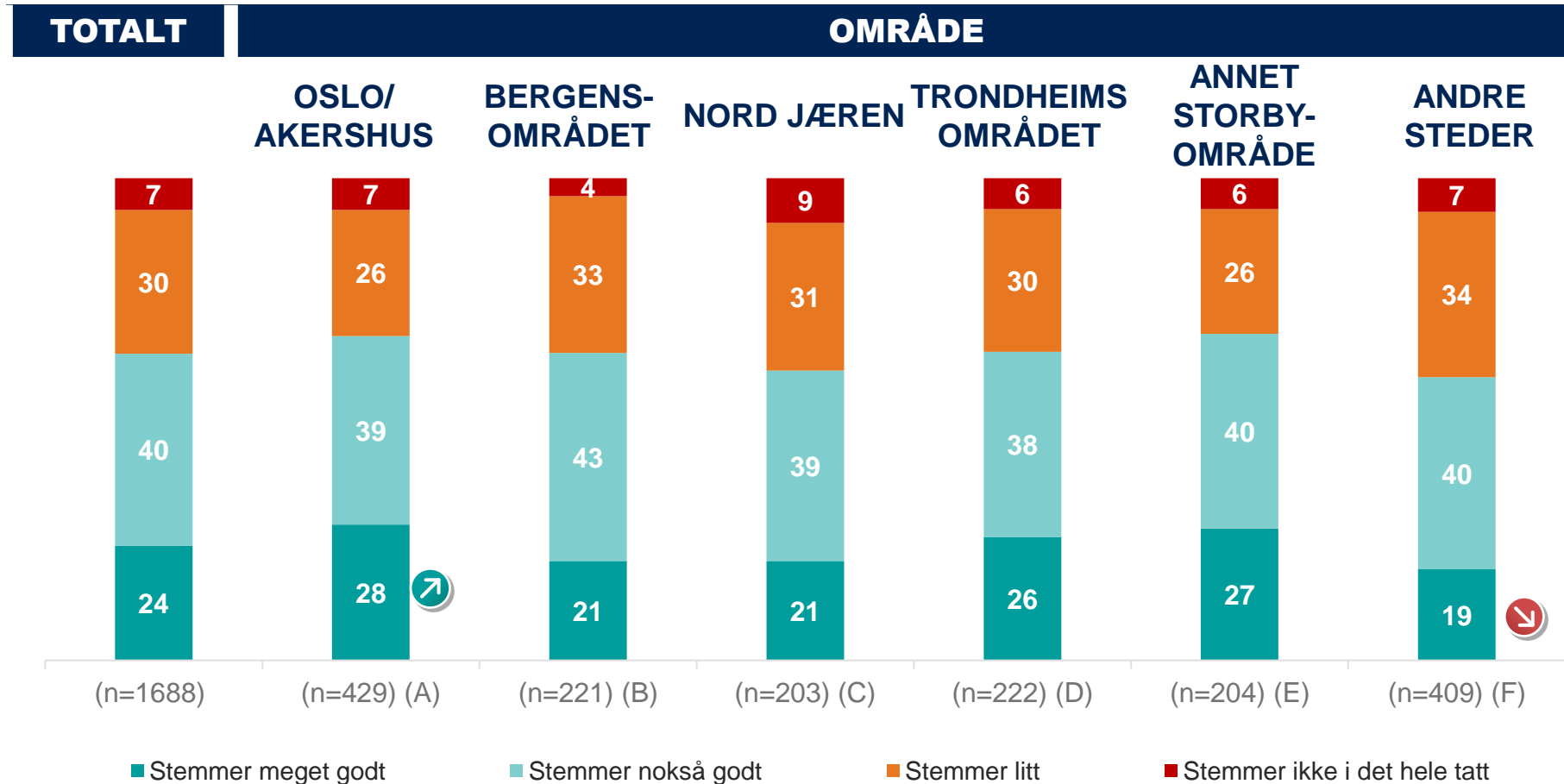
Spørsmål: Har du mulighet for å jobbe hjemmefra/ benytte hjemmekontor i jobben din?

# MILJØENGASJEMENT PER STORBYREGION

## Jeg er opptatt av hva jeg personlig kan gjøre for å verne om miljø og naturressurser

Hver fjerde er veldig opptatt av miljøvern, mens 3 av 10 er mer på gjerdet når det gjelder vern av miljø og naturressurser.

- Høyest egenrapportert miljøengasjement finnes i Oslo/Akershus og annet storbyområde, men det er små forskjeller på tvers av storbyregionene.
- Utenom storbyene er 6 av 10 på den positive siden når det gjelder sitt personlige engasjement for miljøvern.



Base: Alle (n=1688)

Spørsmål: Hvor godt synes du følgende utsagn stemmer overens med hva du selv mener eller gjør? Jeg er opptatt av hva jeg personlig kan gjøre for å verne om miljø og naturressurser

# THANK YOU!

## **OLE KRISTIAN LIEN SVEEN**

Senioranalytiker

✉ [Olekristian.liensveen@ipsos.com](mailto:Olekristian.liensveen@ipsos.com)

☎ +47 41 55 18 34

## **LISE CAMPBELL LEHNE**

Seniorkonsulent

✉ [lise.lehne@ipsos.com](mailto:lise.lehne@ipsos.com)

☎ +47 95 99 18 21

**GAME CHANGERS**



**BE  
SURE.  
MOVE  
FASTER.**

**GAME CHANGERS**



# ABOUT IPSOS

---

Ipsos is the third largest market research company in the world, present in 90 markets and employing more than 18,000 people.

Our research professionals, analysts and scientists have built unique multi-specialist capabilities that provide powerful insights into the actions, opinions and motivations of citizens, consumers, patients, customers or employees. Our 75 business solutions are based on primary data coming from our surveys, social media monitoring, and qualitative or observational techniques.

“Game Changers” – our tagline – summarizes our ambition to help our 5,000 clients to navigate more easily in our deeply changing world.

Founded in France in 1975, Ipsos is listed on the Euronext Paris since July 1st, 1999. The company is part of the SBF 120 and the Mid-60 index and is eligible for the Deferred Settlement Service (SRD).

ISIN code FR0000073298, Reuters ISOS.PA,  
Bloomberg IPS:FP  
[www.ipsos.com](http://www.ipsos.com)

# GAME CHANGERS

---

In our world of rapid change, the need for reliable information to make confident decisions has never been greater.

At Ipsos we believe our clients need more than a data supplier, they need a partner who can produce accurate and relevant information and turn it into actionable truth.

This is why our passionately curious experts not only provide the most precise measurement, but shape it to provide True Understanding of Society, Markets and People.

To do this we use the best of science, technology and know-how and apply the principles of security, simplicity, speed and substance to everything we do.

So that our clients can act faster, smarter and bolder. Ultimately, success comes down to a simple truth:  
**You act better when you are sure.**