DESEMBER 2019

BY UTEN BIL – UTOPI, URETTFERDIG ELLER VIDUNDERLIG?

Undersøkelse og analyse av Bergens innbyggeres transportvaner, holdninger og bruk av bysentrum.

COWI

INNHOLDSFORTEGNELSE

4 HOVEDFUNN

8 INNLEDNING
9 Om undersøkelsen

11 BAKGRUNN
12 Urbanisering legger press på transportsystemet vårt
12 Nullvekstmål og byvekstavtaler
13 Utslipp og arealbeslag
13 Status Bergen

15 RESULTATER
16 Den typiske reisende i Bergen
17 Hvorfor reiser vi til sentrum – og hvordan?
19 Privatøkonomi og reisevaner
20 Pengeforbruk og transportmetode
22 Holdninger, motivasjon og endringsvilje
26 Tilleggsnotat: Forskjeller på sentrumsbydeler og ytre by
27 Reisemiddelfordeling etter hensikt

FORFATTERE OG BIDRAGSYTERE TIL RAPPORTEN HAR VÆRT:
Geir Vasseljen Mørkrid, Øystein Berge, Eline Solerød Jahren, Ragnhild Heggem Fagerheim

HOVEDFUNN

Bergen kommune har som mål å gjøre byen fossilfri innen 2030. For å oppnå dette er det satt et delmål om å redusere byens klimagassutslipp med 30 prosent innen 2020 (sammenliknet med 1991). Dette har ført til at ulike tiltak rettet mot bilister (restriktive) og kollektivreisende har blitt igangsatt i byen de siste årene. Disse tiltakene har bidratt til økte kollektivandeler, og i 2018 ble det satt ny rekord i antall kollektivreiser. Med den nye *politiske plattformen* på plass 28. oktober, som er bygd opp rundt FNs bærekraftsmål, er ambisjonene kanskje enda høyere. Denne rapporten ser på fritidsreiser til Bergen sentrum, samt potensialet for å gjøre mobiliteten enda grønnere. Undersøkelsen er rettet til innbyggere bosatt i Bergen kommune. Særlig fire hovedfunn peker seg ut.

1. 9 av 10 reiser – eller er villige til å reise – bærekraftig inn til sentrum.
73 prosent av besøkende i Bergen sentrum reiser med kollektivtransport, sykkel eller gange. De som reiser kollektivt utgjør den største gruppen med 47 prosent, mens 26 prosent går eller sykler. Kun 26 prosent kjører egen bil når de skal til Bergen sentrum.

Bilandelen for Bergens sentrumsreiser er altså relativt lav. Vel så interessant er det kanskje at 64 prosent av bilistene er villige til å la bilen stå neste gang de skal besøke bysentrum, dersom det tilrettelegges bedre for de andre transportmetodene. Sagt på en annen måte: 90 prosent av de som reiser til Bergen sentrum benytter kollektivt, sykkel og gange – eller er åpne for dette dersom reisetiden kortes ned, avgangene blir hyppigere eller stasjonsnærheten bedres. Kun 10 prosent av alle besøkende anser privatbil som det eneste aktuelle reisemiddelet.

Dette viser at fritidsreisene inn til Bergen sentrum har potensial for å bli gjort tilnærmet helt uten bil. Det kan dog være mer krevende å redusere bilandelen blant de som er bosatt i de ytre bydelene i Bergen, der bilandelen på sentrumsreiser i dag er vesentlig høyere enn for dem bosatt nærmere sentrum. Undersøkelse gir likevel et grønt håp også for fritidsreisene til de bosatt i Bergens ytre bydeler, ettersom endringsviljen i disse bydelene er særlig høy (70 prosent).

Fritidsreiser står likevel kanskje i en særstilling. *Reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2018*, som ser på alle typer reiser, viser at kollektivandelen i Bergen kommune er på 17 prosent mens bilandelen er på 44 prosent. At kollektivandelen generelt sett er lavere i RVU-en enn i vår undersøkelse, antyder at sentrumsreiser gjort utenom jobb gjøres kollektivt, mens øvrige reiser i større grad gjøres med bil. Det viser likevel at det er stort potensial å hente ved å bedre kollektivtilbudet mot sentrum fra de ytre bydelene.

2. De med høyest inntekt kjører mest bil. I Bergen er det en klar sammenheng mellom inntekt og transportmiddelvalg. Bilandelen øker for hvert inntektstrinn. Parallelt ser vi at kollektivandelen er høyest blant husstandene med lavest inntekt, og at den synker jo høyere inntekt husstanden har (bortsett fra for de med aller høyest inntekt – der stiger andelen igjen). 28 prosent av de kollektivreisende svarer at økonomi er hovedårsaken til at de velger nettopp dette transportmiddelet. Det bekrefter sammenhengen mellom inntekt og valg av reisemiddel.

Den største differansen mellom kollektiv- og bilandel finner vi for inntektsgruppen under 500 000 kroner. Her er kollektivandelen 57 prosent, mens bilandelen er 14 prosent. For personer fra husstander med høyest inntekt, bruker 41 prosent bil til sentrum, mens 35 prosent reiser kollektivt. Denne tendensen er enda tydeligere om man kun ser på bosatte utenfor sentrumsbydelene: For de i den laveste inntektsgruppen der er bil- og kollektivandelen henholdsvis 25 og 67 prosent. I den høyeste inntektsgruppen er bil- og kollektivandelen henholdsvis 67 og 31 prosent.

I husholdninger som tjener mellom 1 og 1,5 millioner kroner finner vi den laveste kollektivandelen, på 32 prosent. Andelen gående og syklende til sentrum er forholdsvis jevn for alle inntektsgrupper (varierer fra 24 til 29 prosent).

3. Store forskjeller på reisemiddelvalg i indre og ytre by
At det er mer krevende å sykle fra Åsane til Bergen sentrum enn fra Bergenhus, er det liten tvil om. Undersøkelsen bekrefter at det er vesentlige forskjeller i valg av reisemiddel når du er bosatt i sentrum (Bergenhus og Årstad) versus i ytre bydeler (bydeler utenom Bergenhus og Årstad). I begge de to gruppene er kollektivtransport det dominerende reisemiddelet på sentrumsreiser utenom jobb, og utgjør 46 prosent av reisene i indre by og 48 prosent i ytre by.

Mens gange-/sykkelandelen er svært høy blant sentralt bosatte (38 prosent), ”overtas” denne andelen av privatbilisme jo lengre vekk fra sentrum man kommer. I ytre bydeler i Bergen svarte 6 prosent at de syklet eller gikk sist de reiste til sentrum. Dette kan også ha sammenheng med topografien i bydelene utenfor sentrum. Den samme tendensen ser man i topografisk utfordrende grunnkretser i Bergenhus og Årstad, som også har høyere bilandeler enn snittet. Likefremt er bilandelen vesentlig høyere i de ytre bydelene. Bilen står for 44 prosent av fritidsreisene til bosatte utenfor sentrum, mot 16 prosent av reisene foretatt av de som er bosatt sentrumsnært.

4. ”Grønne reisende” legger igjen mest penger i sentrum
Bilister og fotgjengere/syklister legger i gjennomsnitt igjen akkurat like mye penger per tur, 698 kroner. De som bruker minst penger per sentrumsbesøk er de kollektivreisende, med 596 kroner. Ser man derimot på antall besøk i sentrum per måned, kan tallene bli annerledes. De som reiser med privatbil, kollektivt og gange/sykkel besøker henholdsvis byen 6, 11 og 18 ganger månedlig.

Den hyppige besøksfrekvensen hos syklister/fotgjengere har trolig sammenheng med at de er bosatt sentralt. Det er likevel rimelig å tro at den månedlige totalsummen for penger lagt igjen i sentrum vil være vesentlig høyere for syklister/

fotgjengere enn bilister, når de besøker sentrum godt over dobbelt så hyppig i snitt. Ved å tilbringe tid i sentrum bidrar de heller ikke bare med monetære beløp – de bidrar mer til bylivet.

Enhver ordfører, fylkesordfører og byrådsleder ønsker å se et yrende byliv i sin by. Byliv henger tett sammen med aktivitet i sentrum. Vi vet fra undersøkelsen at 31 prosent – uavhengig av transportmetode – har shopping som hovedformål med reisen til sentrum. At næringsdrivende i bysentrum opplever å bli tatt på alvor dersom de rapporterer om redusert omsetningsvekst, er derfor viktig. Med det sagt, vet vi også at 69 prosent ikke har shopping som hovedformål i sentrum.

Netthandelen er på vei opp, med en omsetningsvekst på 8,3 prosent fra 2017–2018 ifølge SSB. Økning i netthandelen vil gå på bekostning av butikkhandel og kan få negative konsekvenser for sentrumshandelen. Om bilrestriktive tiltak har påvirkning på sentrumshandelen er også mulig, men vi kan ikke si det sikkert. Til sist, i et miljøperspektiv, bør byliv handle om mer enn handelsvekst. For eksempel er det de som drar til sentrum på spasertur som legger igjen minst penger, men de bidrar likefremt til bylivet.

*

Bydelene Bergenhus, Fana, Laksevåg, Årstad og Åsane er de mest folkerike bydelene i Bergen, og har alle rundt 40 000 innbyggere, ifølge *Bergen kommunes oversikt*. Videre har både Ytrebygda og Fyllingsdalen rundt 30 000 innbyggere mens Arna har i underkant av 14 000. Samlet utgjør altså de mest sentrale bydelene Bergenhus og Årstad rundt 80 000 av de totalt rundt 280 000 innbyggerne i Bergen. Vi vet at disse reiser ”grønnere” enn de som er bosatt i de mindre sentrale bydelene. Det er derfor viktig at de høye gang-, sykkel- og kollektivandelene sentralt vedlikeholdes og pleies.

Samtidig vet vi at bildet er annerledes for de rundt 200 000 som er bosatt i bydelene utenfor sentrum. Der reiser 44 prosent med bil på fritidsreiser til sentrum. Men vi vet også at bilistene i disse bydelene har en svært høy endringsvilje – hele 70 prosent er villige til å endre reisemiddel hvis det legges bedre til rette for alternativene. Skal Bergen lykkes i å nå sine mål om mer bærekraftig mobilitet, er en økt tilrettelegging for høykapasitets kollektivtransport for bosatte utenfor sentrumskjernen viktig. Samtidig kan en styrket tilrettelegging for syklister og fotgjengere i de sentrale områdene bidra til å frigjøre kapasitet på de kollektive strekningene som går fra utkanten av byen og inn til sentrum.

Til sist har bilbegrensende tiltak også effekt, hvis de bidrar til å frigjøre veikapasitet og å bedre fremkommeligheten til de bærekraftige alternativene med høy kapasitet. Dette er særlig viktig ettersom reisetid er den viktigste faktoren for at bilister bosatt i ytre bydeler skal vurdere mer bærekraftige reisemetoder enn bil.

Det grønne potensialet i Bergen er der, med sine potensielle 90 prosent bærekraftige reisende. Hvis Bergen skal sikte mot et slikt mål krever det svært god tilrettelegging for bærekraftige transportalternativer og tydelige virkemidler.

INNLEDNING

De siste årenes mobilitetsdebatter har vært preget av motpoler: Bilen versus sykkelen, byen mot bygda, bilfritt byliv versus butikkdød og – til sist – bompengeforelskelser versus bompengeforakt. Lokalvalgkampen i 2019 er kanskje det mest billedlige eksemplet. Fra årsskiftet og frem til valgurnene stengte 9. september ble det skrevet 25 500 artikler i norske medier om bompenger.

Men hva er egentlig utfordringene som skjuler seg bak paradoksene og motpolene? Og er motpolene egentlig motsetninger? «Der er ikke noe motsetningsforhold mellom en god personbilpolitikk og en god kollektivtransportpolitikk» kunne vi lese i *NOU 1984:6 Personbilpolitikk: personbilen i norsk samferdsel*. Mye har skjedd siden 80-tallet. Endring er en forutsetning hvis vi skal kunne møte utfordringene som byene og klimaet vårt står overfor på en tilfredsstillende måte. Blant de største utfordringene er økt arealpress, sterk urbanisering, økning i CO_2-utslipp og samfunnets felles ønske om bedre byliv og økt bykvalitet.

Nullvekstmålet er fortsatt vedtatt i Nasjonal Transportplan. Byvekstavtalenes intensjon var – og er – på papiret blant annet at staten skal bidra med belønningsmidler og midler til kollektiv-, sykkel- og gangtiltak. Innen 2030 skal *Statens vegvesen kutte* klimagassutslipp fra veitrafikken med 40 prosent. For å lykkes med disse målene kreves store grep. Teknologiutvikling og politiske føringer spiller en stor rolle, men til sist vil mange av de nødvendige grepene havne hos forbrukerne, innbyggerne og enkeltmenneskene. Derfor må vi også forstå hvordan de tenker og handler, hva som driver dem, og – ikke minst – hva som kan motivere dem til å gjøre endringer i sin hverdag som til sist kan gagne byene våre – og samfunnet som helhet.

OM UNDERSØKELSEN

Innbyggere med postnummer i Oslo, Trondheim, Bergen, Drammen, Stavanger og Tromsø har svart på ni spørsmål knyttet til reisevaner, reisemetoder, aktivitet, forbruk og holdninger i forbindelse med deres reiser til bysentrum i sin by. Svarene knyttet til aktivitet og pengeforbruk er basert på deres siste reise til sentrum utenom jobb. Vi har valgt å se på fritidsreiser for å tydeligere kunne knytte reisemiddelvalg til bylivsdiskusjoner, herunder flere debatter om handels- og sentrumsdød som har vært pågående i de store norske byene de siste årene.

Da spørreundersøkelsen kun tar utgangspunkt i personer med postnummer i de navngitte byene, er ikke reisende/besøkende fra nabokommuner medregnet, herunder pendlere.

COWI har analysert svarene og samlet funnene i seks unike rapporter for hver av byene, samt én for byene samlet. Med dette ønsker vi å bidra til en faktabasert diskusjon knyttet til bilens rolle i byene våre i fremtiden, hvilke utfordringer vi står overfor og hvilket potensial det er til å endre dagens situasjon med utgangspunkt

i innbyggerne. Rapporten er ikke sammenlignbar med de grundige Reisevaneundersøkelsene som allerede gjøres på feltet. Vi håper likevel at undersøkelsens funn knyttet til endringsvilje og holdninger kan gi ny innsikt og være med å gi den pågående debatten nye perspektiver.

3000 respondenter har svart på undersøkelsen, 500 i hver by. Feilmarginen er på 1,9-4,5 prosent. Feilmarginer for undergrupper og eventuelle krysstabuleringer er større.

For Bergen har vi valgt å utvide undersøkelsen til 800 respondenter for å se nærmere på forskjeller i indre og ytre deler av byen. For Bergensrapporten vil da feilmarginen være i intervallet 1,5–3,5 prosent for hovedspørsmålene.

Undersøkelsen i Bergen er gjennomført av Norstat for COWI i tidsrommet 11.–22. september og 11.–12. november 2019.

Rapporten tar hovedsakelig for seg trafikantgruppene privatbil, kollektiv (herunder tog, buss, trikk, t-bane, taxi og bildeling) og sykkel (alle typer, inkludert el- og sparkesykkel)/gange/løping/rullestol. Mobilitetstrender som bildeling er ikke løftet frem som hovedkategorier ettersom antallet respondenter som benyttet denne reisemetoden var så lavt.

BAKGRUNN

URBANISERING LEGGER PRESS PÅ TRANSPORTSYSTEMET VÅRT

Urbanisering er blant vår tids sterkeste megatrender, og byene våre er i endringer: De blir større, tettere og vil huse flere. Innen 2050 antas det at 68 prosent av verdens befolkning vil bo i byer, *ifølge FN*, fra dagens 55 prosent.

Norge er i internasjonal målestokk et land med *lav befolkningstetthet*. Likevel vil urbaniseringen også påvirke byene våre. Frem mot 2040 vil alle de *største byene våre ha stor vekst*, i snitt rundt 20 prosent, mens de minst tette stedene vil ha nullvekst eller negativ vekst. I Oslo er tallet enda tydeligere – der vil veksten være på 30 prosent. Det vi kan si med dette er at all befolkningsvekst vil komme i og rundt byene våre. Det vil gi muligheter, men det gir også betydelige utfordringer. Blant disse er et sterkt arealpress og behovet for effektive transportløsninger for innbyggerne.

Biler tar plass. Både når de står stille, men også ved å bidra til økt trafikk og lavere fremkommelighet for høykapasitets transport. Derfor er høykapasitets kollektivtransport en viktig del av løsningen på fremtidens mobilitetsutfordringer – og dermed også et av de tydeligste svarene på transportutfordringer mange byer står overfor i dag. Et praktisk eksempel: En gjennomsnittlig privatbil frakter i snitt rundt 1,14 personer per tur. Dersom et helt t-banesett skulle reist med privatbil i stedet, ville det krevd 877 privatbiler. Selv om man gikk over til bildeling med samkjøring, og var fire reisende per bil, ville belastningen på trafikksystemet likevel vært betydelig. En slik hypotetisk endring ville tilsvart en trafikkøkning som dagens transportsystemer ikke er beregnet for å kunne håndtere.

NULLVEKSTMÅL OG BYVEKSTAVTALER

Belastning på trafikksystemet er blant årsakene til at *Nasjonal transportplan 2018–2029* holder fast ved nullvekstmålet. Det innebærer at målet er nullvekst i persontransport med bil for å legge til rette for god fremkommelighet og effektiv utnyttelse av transportkapasiteten, samt redusere klimagassutslipp, NOx-utslipp og partikkelforurensning.

I 2017 lanserte også Regjeringen Byvekstavtalene. I tolvårsperioden fra 2019–2028 er det satt av *66,4 milliarder* kroner til byvekstavtaler og Belønningsordningen. Belønningsmidlene kan gå til alle typer tiltak som bidrar til å nå nullvekstmålet, inklusive drift av kollektivtransport.

Byvekstavtalene til Trondheim og *Oslo/Akershus* ble reforhandlet i 2019. Bergen og Nord-Jæren inngikk avtaler i 2017 som nå er under reforhandling. Andre byområder som også kan forhandle om byvekstavtaler er Kristiansandsområdet, Tromsø, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Grenland.

UTSLIPP OG AREALBESLAG

Å nå FNs bærekraftsmål er et av de mest ambisiøse politiske prosjektene i verden. Blant bærekraftsmålene som berører byvekst og mobilitet direkte er Innovasjon og infrastruktur (punkt 8), Bærekraftige byer og samfunn (punkt 11) og Å stoppe klimaendringene (punkt 13).

Samlet utgjør utslipp fra transport den største kilden til CO_2-utslipp i Norge i dag – og utgjør en tredjedel av utslippene, ifølge SSB. Over halvparten av dette igjen, 17 prosent av totale klimagassutslipp, kommer fra veitrafikk. Veitrafikk står i dag for 9 millioner tonn CO_2-ekvivalenter av Norges totale CO_2-utslipp på 52,9 millioner tonn CO_2-ekvivalenter. Utviklingen har de siste tiårene vært markant. Fra 1990–2018 har utslippene fra veitrafikk økt med 25,8 prosent. Vi så også økning på 2,8 prosent fra 2017–2018.

Elektrifisering er en viktig del av arbeidet for å redusere utslipp til luft. Norge har i dag en av verdens høyeste elbilandeler, ved årsskiftet 2018–2019 utgjorde elbilene 7,2 prosent av kjøretøyparken. Elbilbestanden vokser raskt: Ifølge Opplysningsrådet for veitrafikken utgjorde elbiler 54,5 prosent av nybilsalget i september 2019 på landsbasis.

Til tross for lavere utslipp til luft, utgjør likefremt elbiler en stor utfordring når det gjelder arealbeslag og trafikkmengder i byene våre. Ettersom undersøkelsens hovedformål er å skape nye perspektiver og ny innsikt knyttet til byliv, byutvikling og bykvalitet – og innbyggernes transportmetoders rolle i dette, er det derfor ikke gjort forskjell på fossil- og elbiler i undersøkelsen.

STATUS BERGEN

Bergen kommune har 281 978 innbyggere (per 2. kvartal 2019), og om lag 42 000 av disse bor i sentrumsbydelen Bergenhus. I 2018 var over 36 800 studenter tilknyttet en utdanningsinstitusjon i Bergen.

Klima- og energihandlingsplanen for Bergen har som mål at byen skal redusere de direkte klimagassutslippene med 30 prosent innen 2020 (i forhold til 1991), og være fossilfri innen 2030.

Andelen sykkelreiser i Bergen har vært tilnærmet uendret de siste ti årene. Ifølge tall fra RVUen for 2018 utgjør sykkelandelen 3 prosent av transportmiddelfordelingen i kommunen. Dette er den laveste andelen blant de største norske bykommunene. Nesten halvparten av alle turer som gjennomføres i Bergen foregår som bilfører. Internt i Bergenhus er det flest gående, deretter kollektivreisende etterfulgt av bilførere og så syklende. I sentrum foretas en stor del av handleturene til fots, og andelen som går til arbeid og skole er også høyere enn i resten av kommunen.

I perioden 2010–2017 har ressursbruken til satsingen på kollektiv vært kostbar, men den har ført til at flere benytter seg av kollektivtransport og færre kjører bil. Bergen byråd vedtok i 2000 å bygge en bybane som skulle være

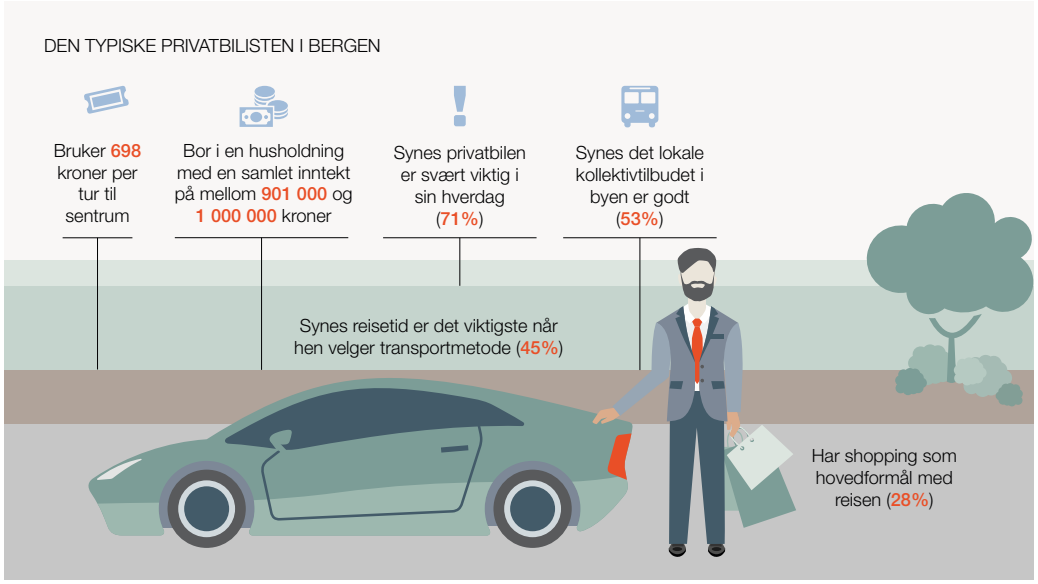
hovedstammen i byens kollektivsystem. Første byggetrinn har vært i drift siden sommeren 2010, og i 2018 ble det satt *ny rekord* i kollektivreiser. Bybanen økte mest med 18 prosent, mens buss og båt økte med henholdsvis 1,4 prosent og 3,4 prosent.

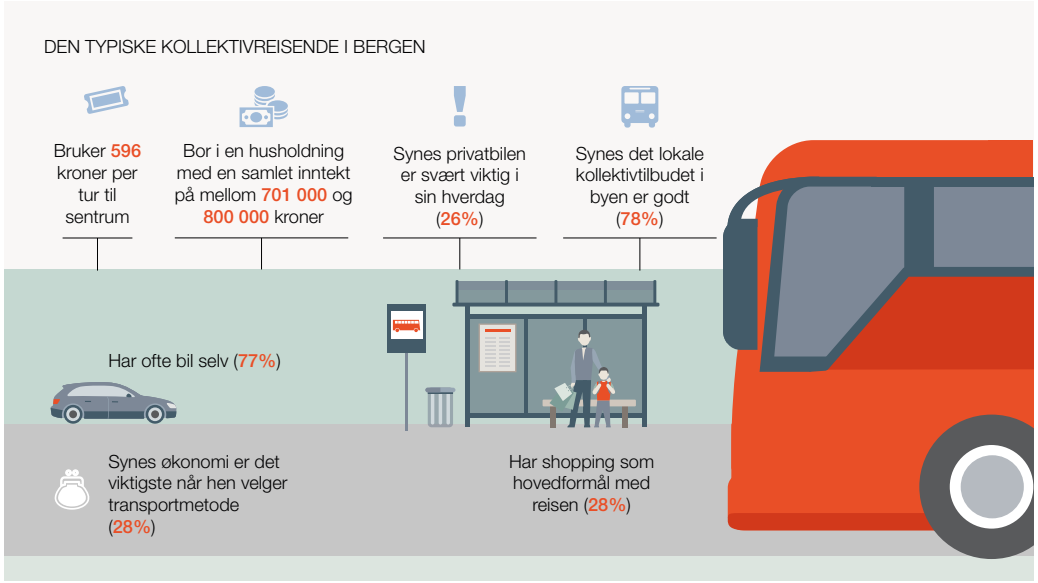
Bergen sentrum har svekket sin *handelsmessige posisjon* over lengre tid, og det er fire forhold som kan være forklaringer til at sentrum taper terreng: høyere befolkningstilvekst utenfor sentrum, utbygging og utvidelser av kjøpesentre utenfor sentrum, plasskrevende handel lokaliseres utenfor sentrum, og svakere utvikling i klesbutikkene som står for en vesentlig andel av omsetningen i sentrum.

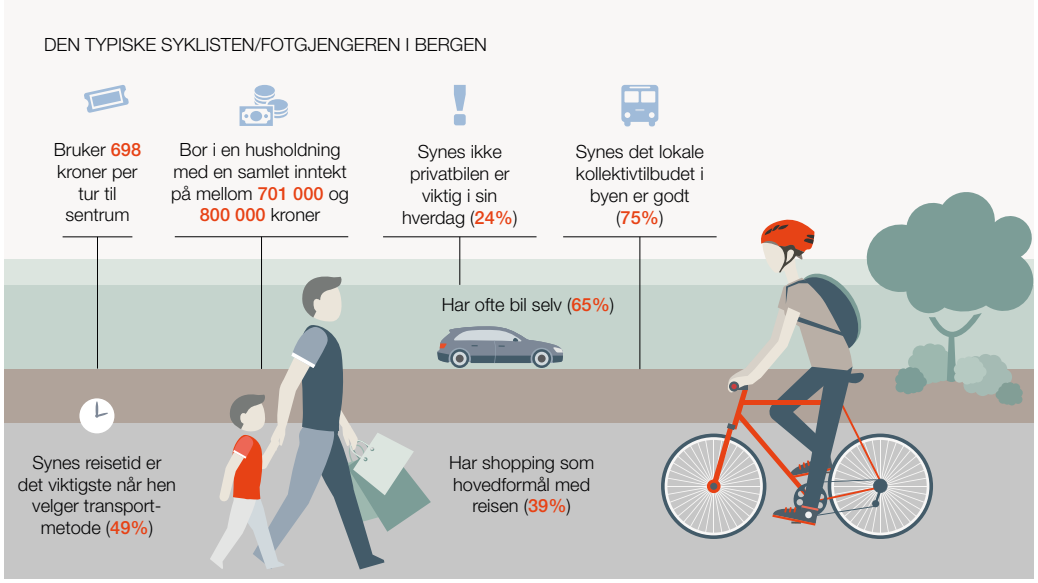
Fra 6. april 2019 ble 15 *nye bomstasjoner* satt i drift, i tillegg til de eksisterende 14 bomstasjonene. Bompengeselskapet Ferde har rapportert en beregnet *passeringsinntekt* for juli og august 2019 på 102 mill. kroner. Gjennomsnittlig inntekt per passering ligger på rundt 12,5 kroner. Andelen elbiler utgjør om lag 21 prosent i april 2019. I *bomringene* er rushtidsavgiften satt til 56 kroner, mens den er 30 kroner utenfor rushtid (begge priser for dieselbil uten rabatt).

RESULTATER

DEN TYPISKE REISENDE I BERGEN

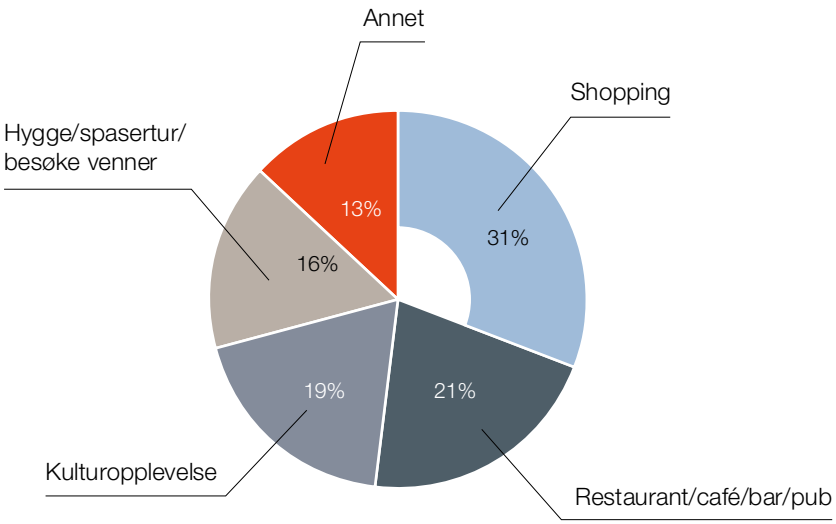






HVORFOR REISER VI TIL SENTRUM – OG HVORDAN?

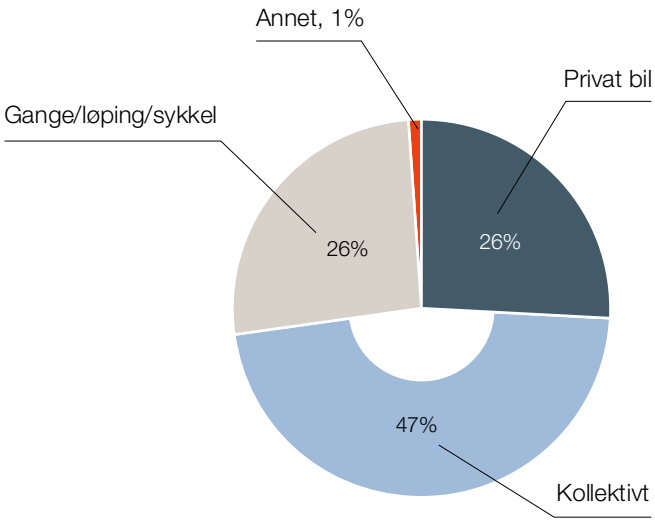
Rundt en tredjedel av de besøkende i Bergen sentrum er der for å shoppe. Deretter kommer besøk på restaurant, kafé og bar (21%) og kulturopplevelser (19%) som de vanligste hovedformålene med sentrumsbesøket. "Annet" innebærer besøk hos lege, tannlege eller bank, eller typiske servicenæringer.



FIGUR 1: Reisehensikt for reiser til Bergen sentrum (Bergen, 2019).

Nesten halvparten av respondentene i Bergen benytter kollektive transportmidler når de reiser til bysentrum. Det er dermed den absolutt vanligste reisemetoden til sentrum. Deretter er fordelingen helt jevn mellom bilister og de som går/sykler, som begge utgjør 26 prosent av de reisende.

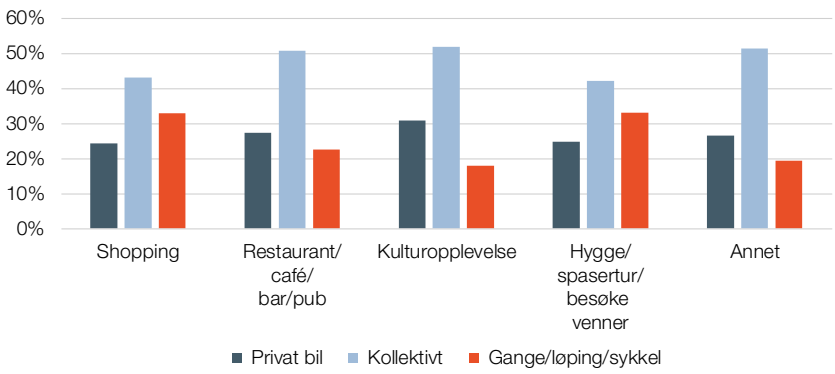
Her er det verdt å nevne at det er store forskjeller mellom bydelene i ytre Bergen og de sentrumsnære bydelene. Når vi kun ser på respondenter utenfor Bergenhus og Årstad, reiser fortsatt ca. halvparten kollektivt, mens syklistene og fotgjengerne omtrent er erstattet av bilister. I ytre Bergen benytter 44 prosent privatbil, mens kun 6 prosent sykler/går.



FIGUR 2: Reisemiddelfordeling for reiser til Bergen sentrum (Bergen, 2019).

Overordnet er reisemiddelfordelingen på de ulike aktivitetene relativt lik. Bilistene har den jevneste fordelingen og utgjør mellom 24 og 31 prosent av besøkende på alle formål. For kulturopplevelser og besøk til restaurant, kafé og bar ser vi en relativt høy kollektivandel. Dette er enda tydeligere når vi ser på reisende fra ytre bydeler i Bergen. Hele 70 prosent av denne gruppen reiser kollektivt når de skal på restaurant, kafé eller bar.

Kulturopplevelser er den aktiviteten som har det største spriket mellom kollektiv og sykkel/gange (henholdsvis 52 prosent og 18 prosent).

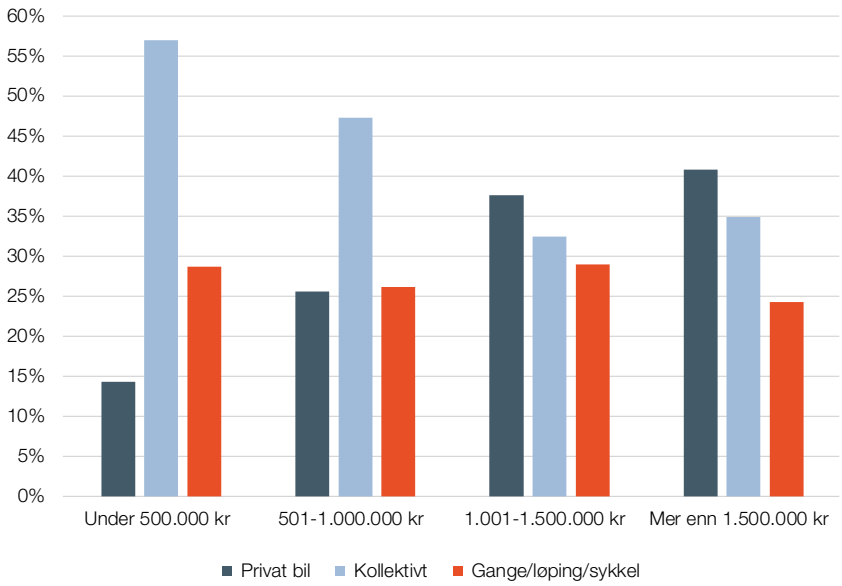


FIGUR 3: Reisemiddelfordeling etter hensikt, andel av reiser til Bergen sentrum (Bergen, 2019).

PRIVATØKONOMI OG REISEVANER

Vi kan se en tydelig sammenheng mellom inntekt og valg av transportmiddel for reiser til Bergen sentrum. Bilandelen stiger i takt med husholdningens inntekt. For kollektivt er det motsatt: Jo høyere inntekt husholdningen har, desto lavere er kollektivandelen – med unntak av de i husholdninger med inntekt på over halvannen million. Kollektivandelen er klart høyest for de i husholdninger med inntekt på under 500 000 kroner. Det er også for denne inntektsgruppen at vi finner det største spriket mellom kollektivt og privatbil – her er andelene henholdsvis 57 og 14 prosent. Gange- og sykkelandelene er svært jevne uavhengig av inntekt – her ligger andelen på mellom 24 og 29 prosent i alle inntektsgrupper.

Ser vi på ytre bydeler i Bergen (bydeler utenom Bergenhus og Årstad) er sammenhengen mellom inntekt og valg av transportmiddel enda tydeligere. For laveste inntektsgruppe er bil- og kollektivandelen der henholdsvis 25 og 67 prosent. I den høyeste inntektsgruppen er bil- og kollektivandelen henholdsvis 67 og 31 prosent.



FIGUR 4: Reisemiddelfordeling til Bergen sentrum etter husholdningens inntekt (Bergen, 2019).

PENGEFORBRUK OG TRANSPORTMETODE

Vi har sett på hvor mye penger som legges igjen under et besøk i Bergen sentrum. I gjennomsnitt bruker hver respondent 650 kroner per bytur. Pengebruken er relativt jevn for de ulike transportgruppene. Bilister og fotgjengere/syklister legger igjen akkurat like mye penger per tur, 698 kroner. De som bruker minst penger per sentrumsbesøk er de kollektivreisende. De legger igjen rundt en hundrelapp mindre enn de andre – 596 kroner.

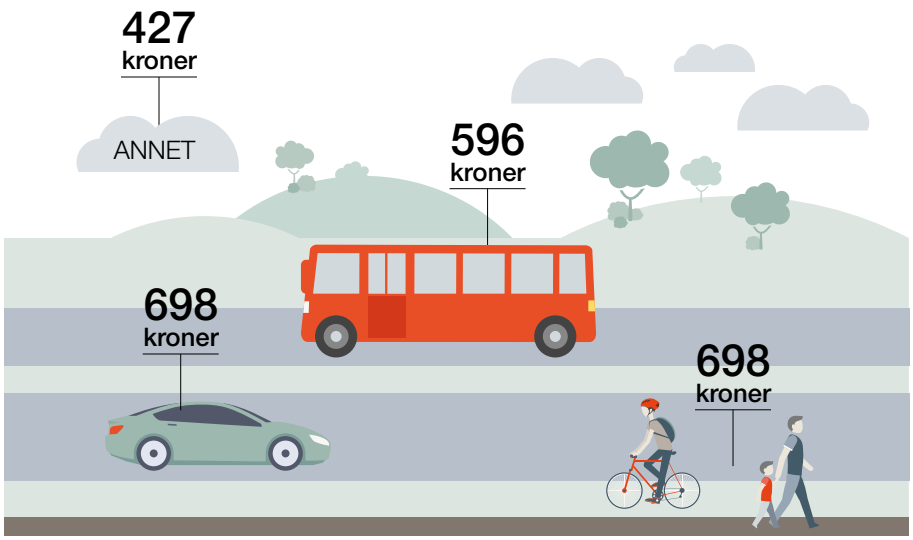
At syklister/fotgjengere og bilister legger igjen like mye penger per besøk til sentrum er kanskje noe overraskende. Det kan ha sammenheng med at shopping med god margin (39 prosent) er hovedaktiviteten til fotgjengere/syklister som besøker bysentrum, samtidig som shopping er aktiviteten der folk legger igjen mest penger i snitt (se figur 6).

Ved å se på medianen av pengebruk, finner vi at bilister bruker mest penger, etterfulgt av kollektivreisende og så gående/syklende (henholdsvis 368, 360 og 274 kroner).

For å få et omtrentlig overslag over hvor mye penger som legges igjen totalt hver måned, spurte vi de reisende om hvor mange ganger de besøkte bysentrum den siste måneden. Tallene for antall reiser til Bergen sentrum den siste måneden er i snitt 6, 11 og 18 for henholdsvis privatbil, kollektivt og gange/sykkel. Den hyppige besøksfrekvensen i sentrum hos fotgjengere/syklister har trolig sammenheng med at en stor del av disse bor sentrumsnært. Det er derfor også lite trolig at de ved hvert besøk legger igjen like mye penger som under siste fritidsreise til sentrum. Det er likevel rimelig å anta at den

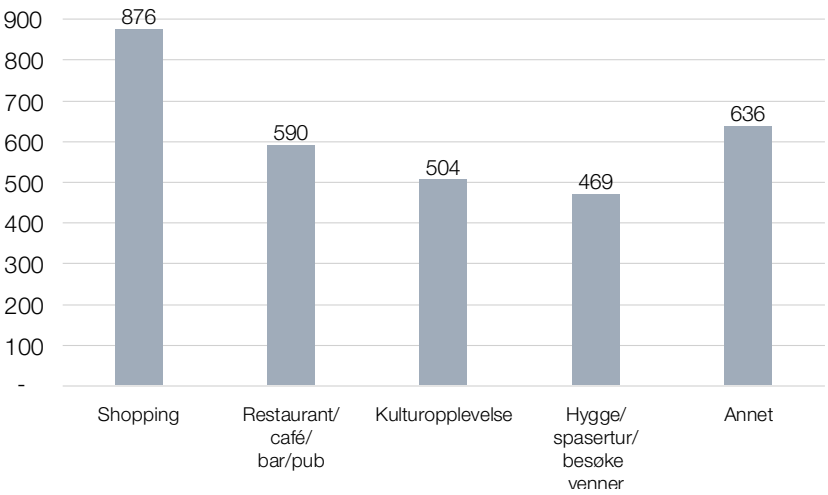
månedlige totalsummen for penger lagt igjen i sentrum vil være vesentlig høyere for syklister/fotgjengere enn bilister, når de besøker sentrum godt over dobbelt så hyppig i snitt.

Med utgangspunkt i gjennomsnittlige verdier legger altså de gående og syklende desidert mest penger i bysentrum i løpet av en måned.



FIGUR 5: Penger lagt igjen i Bergen sentrum, etter reisemiddelfordeling (Bergen, 2019).

De som reiser til bysentrum for å shoppe legger igjen klart mest penger. I gjennomsnitt bruker hver av disse 876 kroner per tur til sentrum. De som oppgir ”annet” som formål bruker nest mest. Pengebruken fordelt på de resterende aktivitetene holder et relativt jevnt nivå.



FIGUR 6: Penger lagt igjen i Bergen sentrum, etter aktivitet (Bergen, 2019).

Shopping er det mest utbredte formålet for sentrumsreiser, og utgjør 31 prosent av fritidsreisene. Med andre ord består gruppen som bruker mest penger i sentrum i løpet av en måned av forholdsvis mange mennesker. Som nevnt tidligere har 39 prosent av fotgjengere/syklister shopping som hovedformål med sentrumsreisen. Denne transportmiddelgruppen er altså en viktig bidragsyter til bysentrumets omsetning.

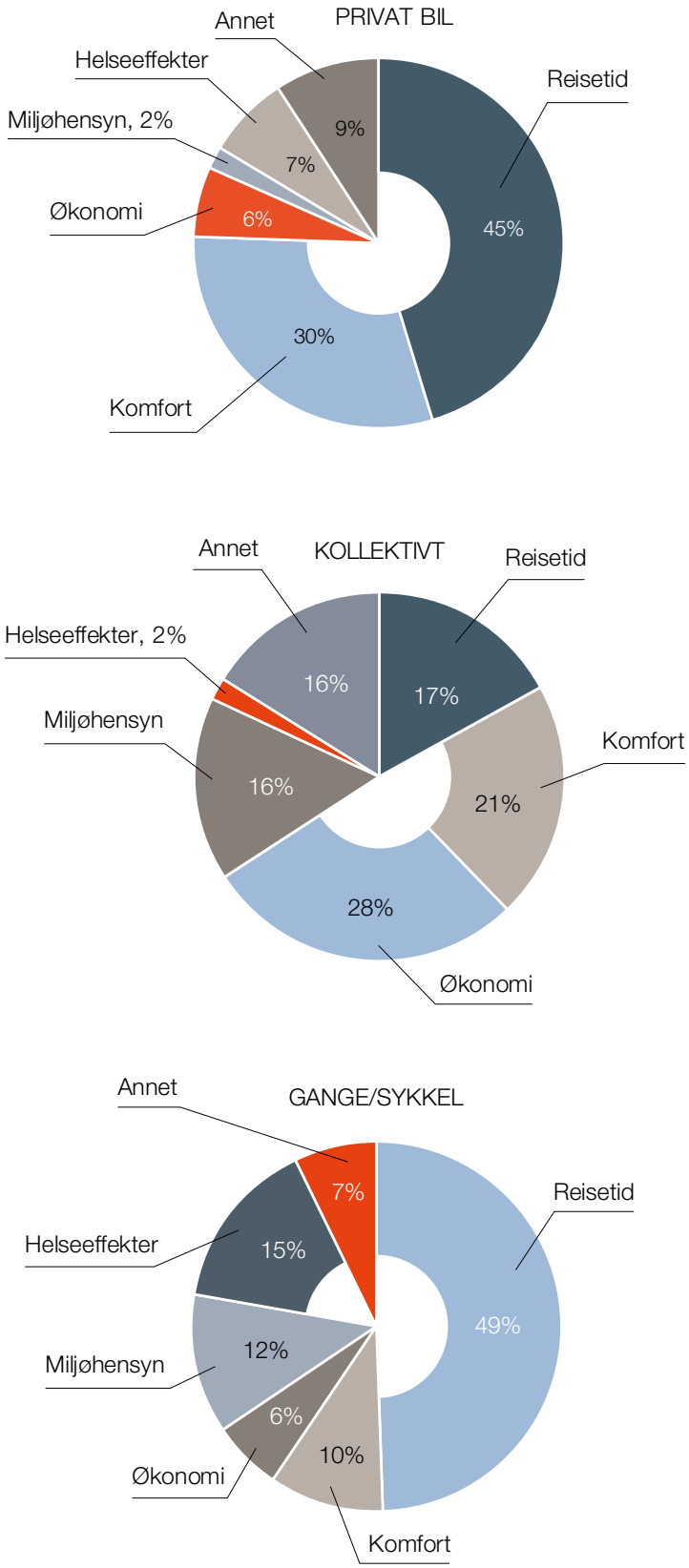
HOLDNINGER, MOTIVASJON OG ENDRINGSVILJE

Bergen kommune har som mål at flere skal benytte kollektivt, sykkel og gange. For å oppnå dette er det hensiktsmessig å undersøke hvorfor folk velger de ulike transportmidlene, og i tillegg se på hva som skal til for at bilister vil vurdere alternative transportmetoder.

For bilistene er reisetid den viktigste årsaken til at de kjører egen bil – 45 prosent svarer dette. 30 prosent verdsetter komfort mest. Økonomi, miljøhensyn og helseeffekter har ikke overraskende de laveste prosentandelene (i tillegg til ”annet”).

For de kollektivreisende er økonomi den faktoren som spiller størst rolle når det kommer til valg av transportmiddel. 28 prosent svarer dette. Deretter kommer komfort, reisetid og miljøhensyn – alle med relativt jevnstore andeler.

Halvparten av gående og syklende oppgir reisetid som viktigste årsak. Denne andelen er større enn den for privatbil og kollektivtransport. Sannsynligvis bor flere av disse menneskene i eller i nærheten av Bergen sentrum. Den nest vanligste årsaken er helseeffekter med 15 prosent, etterfulgt av miljøhensyn med 12 prosent.



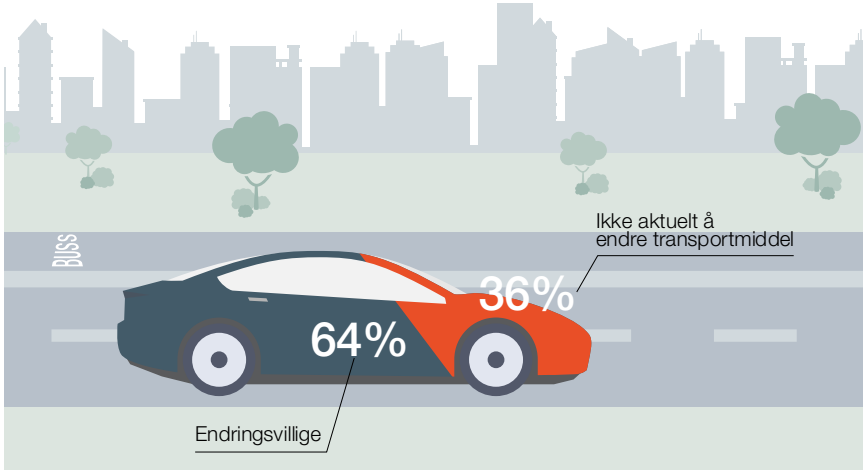
FIGUR 7: Viktigste grunn til valgte transportmiddel til Bergen sentrum for ulike reisemidler (Bergen, 2019).

ENDRINGSVILJE HOS BILISTER

Til slutt spurte vi bilistene om hva som skal til for at de bytter ut bilen med et grønnere alternativ. Totalt svarte 64 prosent av bilistene at de kan vurdere å bytte transportmiddel dersom det legges bedre til rette for de alternative reisemetodene. 36 prosent sier at det er uaktuelt å la bilen stå neste gang de skal til sentrum. Endringsviljen høres høy ut, men det er faktisk blant de laveste tallene for endringsvilje vi har registrert hos bilister for en bykommune i denne undersøkelsen. Kun Drammen har lavere endringsvilje.

Det som er interessant å se er at endringsviljen er størst hos bilister bosatt utenfor Bergen sentrum – her er endringsviljen på hele 70 prosent, mot 55 prosent i sentrumsbydelene.

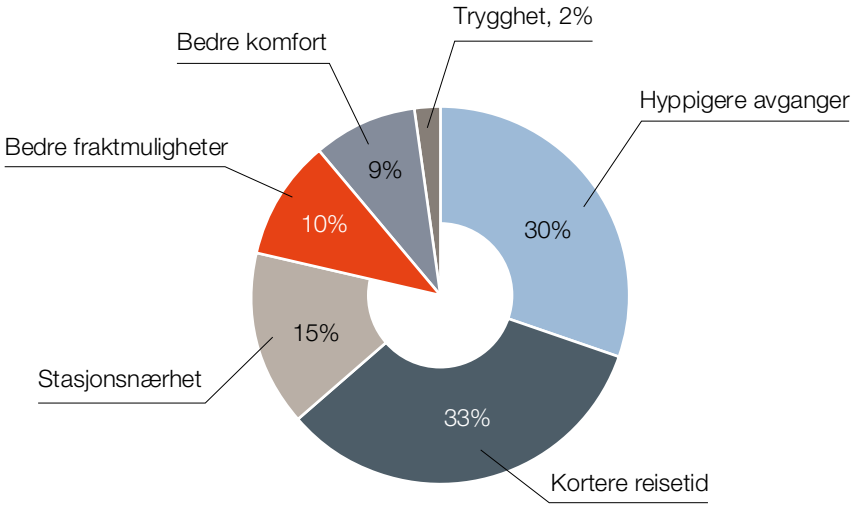
Ettersom kun 26 prosent av respondentene kjørte egen bil til sentrum, vil det si at omtrent 10 prosent av alle sentrumsreisende anser privatbil som det eneste aktuelle transportmiddelet. De resterende 90 prosentene reiser enten med kollektivt, sykkel og gange eller er villige til å endre reisevanene dersom tilbudet blir bedre.



FIGUR 8: Av privatbilister, hvor stor andel kan bytte transportmiddel til sentrum (Bergen, 2019).

Vi har også spurt hva som er den viktigste faktoren for at bilister skal vurdere å bytte transportmiddel. Her troner kortere reisetid (33 prosent) og hyppigere avganger (30 prosent) på toppen av lista til de endringsvillige bilistene. Videre oppgir 15 prosent bedret stasjonsnærhet som viktigste årsak, etterfulgt av bedre fraktmuligheter og bedre komfort, med andeler på henholdsvis 10 og 9 prosent. Her er det også viktig å påpeke at bedre stasjonsnærhet og kortere reisetid er vanskelig å oppnå på samme tid.

Totalt sett ønsker oppunder 80 prosent av endringsvillige bilister at det skal være mer effektivt å reise kollektivt – det innebærer høyere frekvens på avganger, bedret nærhet til stasjoner samt kortere reisetid.



FIGUR 9: Av privatbilistene som er villige til å endre transportmiddel, hva må til for at de skal bytte (Bergen, 2019).

TILLEGGSNOTAT: FORSKJELLER PÅ SENTRUMSBYDELER OG YTRE BY

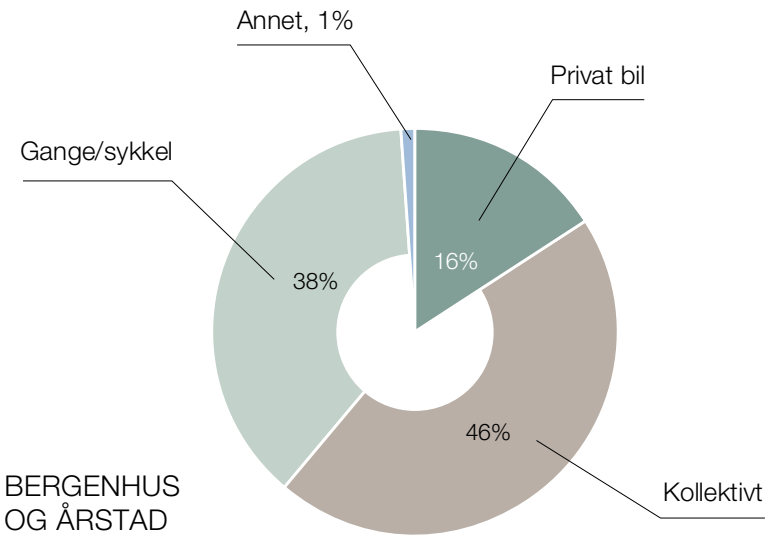
Som nevnt i noen av kapitlene over, er det vesentlige forskjeller på reisende i sentrum av Bergen (Bergenhus og Årstad) og de øvrige bydelene. Det understrekes at feilmarginen i krysstabuleringer er høyere enn i de øvrige kategoriene. Det kan likevel gi noen indikasjoner på tendenser. Her er noen av hovedforskjellene mellom indre og ytre by.

REISEHENSIKT

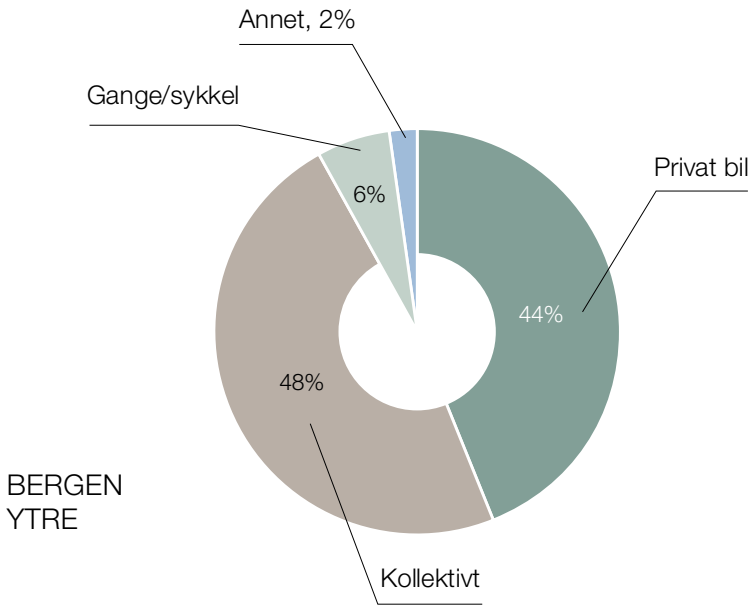
Reisehensikten mellom de to gruppene er relativt lik, men skiller seg mest i andeler av reisende som har shopping som hovedformål med reisen. 36 prosent av bosatte nært eller i sentrum har til hensikt å shoppe når de besøker bysentrum. For bosatte utenfor bykjernen er shoppingandelen på kun 24 prosent. Det kan være relatert til at flere bosatt utenfor bysentrum gjør sin handel i bydelssentrum.

REISEMIDDELFORDELING

Den vesentligste forskjellen mellom reiser fra indre og ytre by, er valget av reisemiddel. Ikke overraskende er andelen fotgjengere/syklister vesentlig høyere blant sentrumsbeboere. Kollektivandelen er så å si like høy på begge områdene, mens gange-/sykkelandelen "overtas" av privatbilisme jo lengre vekk fra sentrum man kommer.



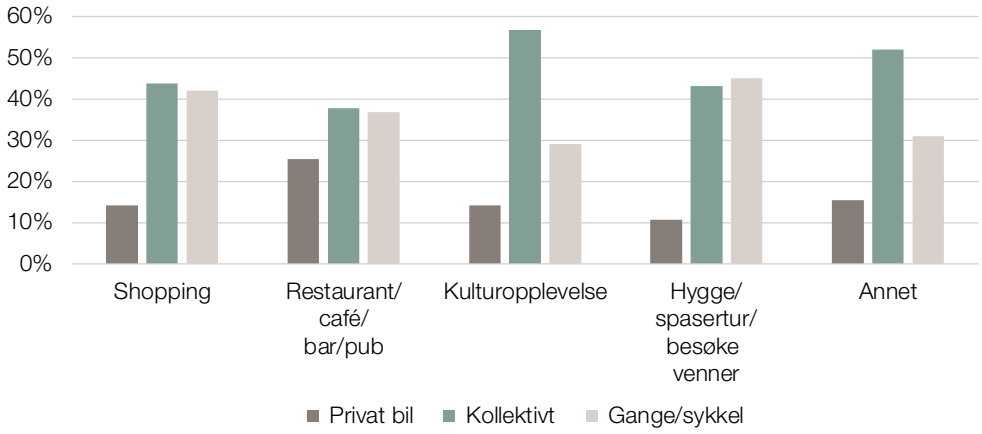
FIGUR 10: Reisemiddelfordeling for reiser til Bergen sentrum, reisende fra Bergenhus og Årstad (Bergen, 2019).



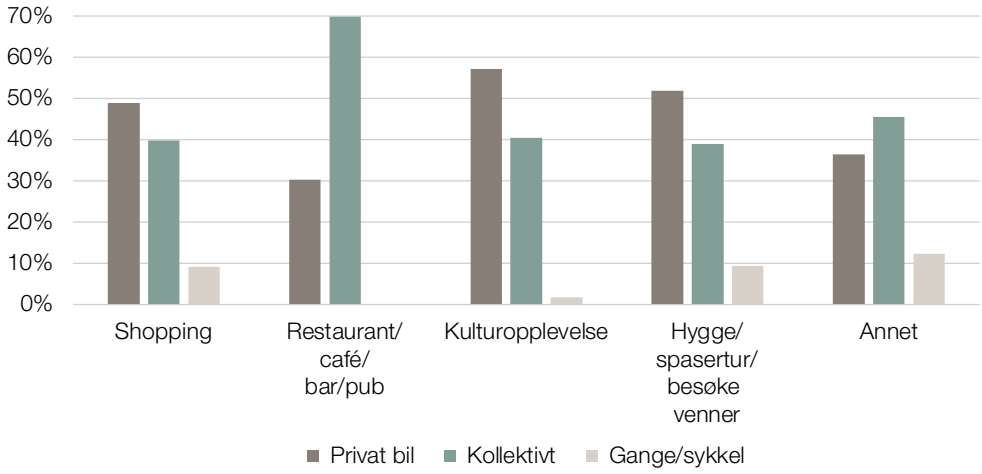
FIGUR 11: Reisemiddelfordeling for reiser til Bergen sentrum, reisende fra bydeler utenfor Bergenhus og Årstad (Bergen, 2019).

REISEMIDDELFORDELING ETTER HENSIKT

For besøk til restaurant/kafé/bar så vi på totaloversikten en relativt høy kollektivandel sammenlignet med bil og sykkel/gange. Dette blir enda tydeligere hvis vi ser på de som reiser fra ytre bydeler i Bergen. Hele 70 prosent av denne gruppen reiser kollektivt når de skal på restaurant, kafé eller bar. Det er også en vesentlig forskjell i de to reisegruppenes valg av transportmiddel til kulturopplevelser. Fra indre bydeler benyttes kollektivtransport i 57 prosent av ”kulturreisene”, mens det fra ytre by benyttes bil i 57 prosent av kulturrelaterte reiser.



FIGUR 12: Reisemiddelfordeling etter hensikt, reisende fra Bergenhus og Årstad, andel av reiser til Bergen sentrum (Bergen, 2019).

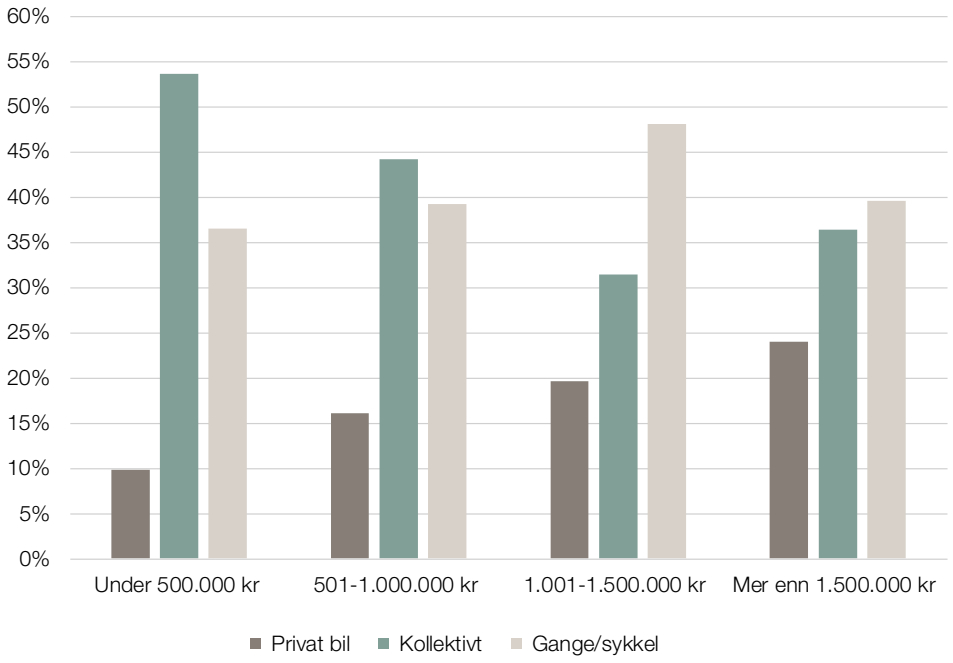


FIGUR 13: Reisemiddelfordeling etter hensikt hos reisende fra bydeler utenfor Bergenhus og Årstad, andel av reiser til Bergen sentrum (Bergen, 2019).

REISEMIDDELFORDELING ETTER HUSHOLDNINGENS SAMLEDE INNTEKT

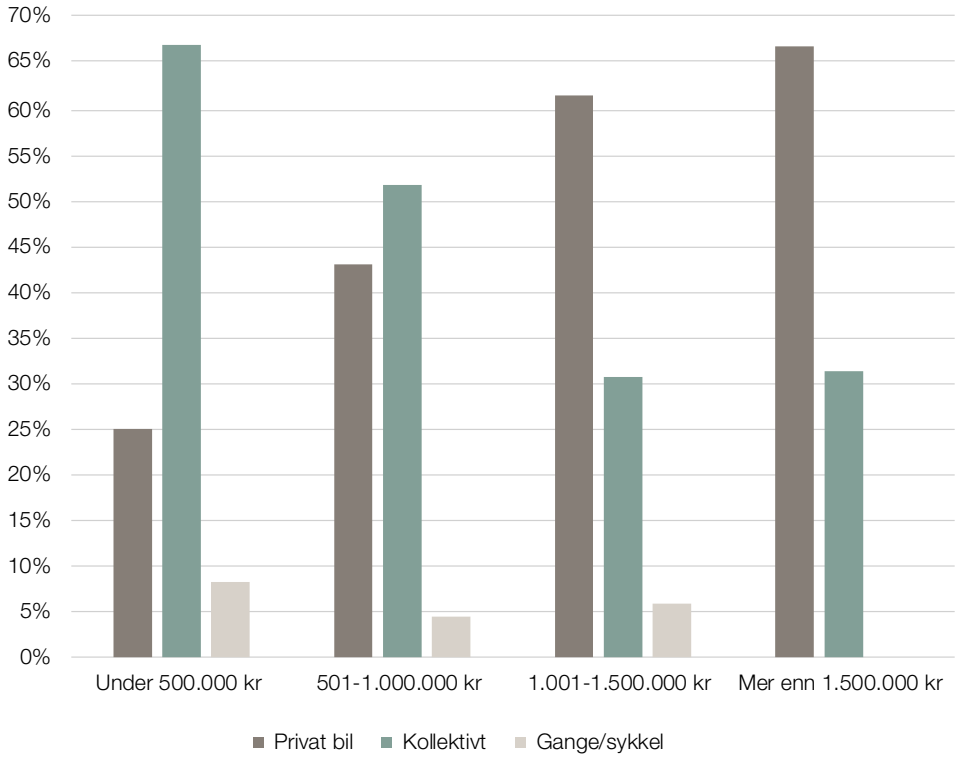
I de overordnede resultatene ser vi en sterk sammenheng mellom inntekt og valg av reisemiddel. Ser vi på ytre bydeler i Bergen er sammenhengen mellom inntekt og valg av transportmiddel tydeligst. For laveste inntektsgruppe er bil- og kollektivandelen der henholdsvis 25 og 67 prosent. I den høyeste inntektsgruppen er bil- og kollektivandelen henholdsvis 67 og 31 prosent.

BERGENHUS OG ÅRSTAD



FIGUR 14: Reisemiddelfordeling til Bergen sentrum etter husholdningens inntekt, reisende fra Bergenhus og Årstad (Bergen, 2019).

BERGEN YTRE

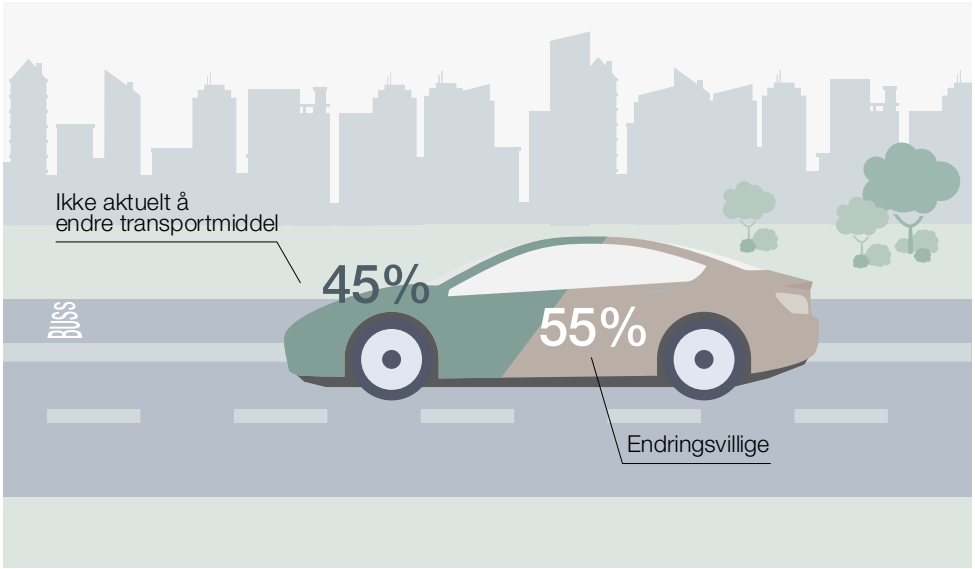


FIGUR 15: Reisemiddelfordeling til Bergen sentrum etter husholdningens inntekt, reisende fra bydeler utenfor Bergenhus og Årstad (Bergen, 2019).

ENDRINGSVILJE HOS BILISTER

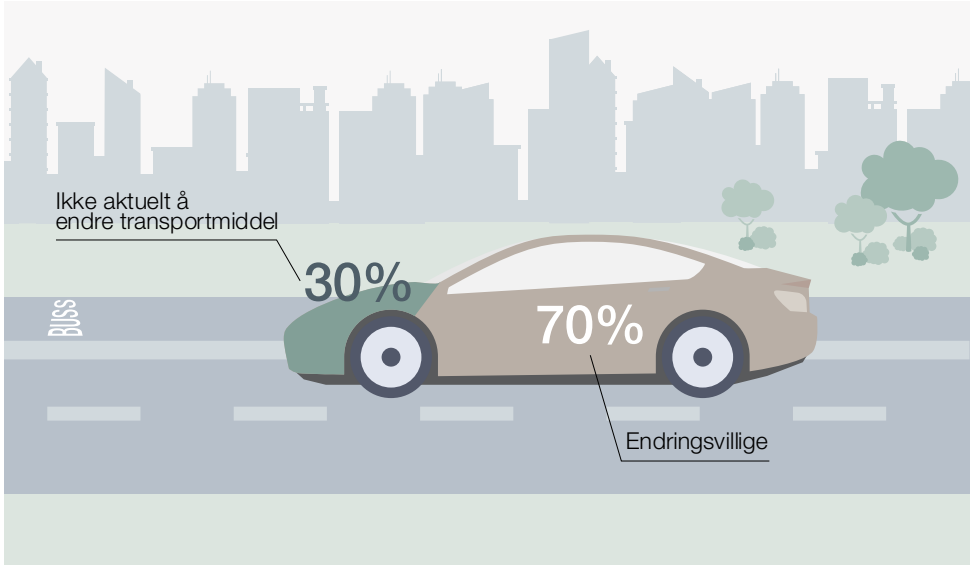
Endringsviljen er størst hos bilister bosatt utenfor Bergen sentrum – her er endringsviljen hele 70 prosent, mot 55 prosent i sentrumsbydelene.

Ettersom andelen bilister i ytre Bergen er høyere (44 prosent av de reisende) enn i sentrumsbydelene (16 prosent av de reisende), er det også vesentlig flere som har besvart spørsmålet. Det er altså en liten, men lite endringsvillig gruppe bilister som er bosatt i sentrumsbydelene.



BERGENHUS OG ÅRSTAD

FIGUR 16: Reisemiddelfordeling for reiser til Bergen sentrum, reisende fra Bergenhus og Årstad (Bergen, 2019).



BERGEN YTRE

FIGUR 17: Reisemiddelfordeling for reiser til Bergen sentrum, reisende fra bydeler utenfor Bergenhus og Årstad (Bergen, 2019).

ADDRESS COWI OSLO
Karvesvingen 2
0579 Oslo

ADDRESS COWI AS
Postboks 6412 Etterstad
0605 Oslo
TLF +47 21497688
EMAIL firmapost@cowi.no

ADDRESS COWI BERGEN
Solheimsgt. 13
Postboks 2422
N-5824 Bergen
TLF +47 21497688

WWW cowi.no