

Oslo kommune Klimaetaten

► De siste fossilbilistene

Spørreundersøkelse blant eiere av diesel- og bensinbiler i Oslo og Akershus

Oppdragsnr.: 52209392 Dokumentnr.: Versjon: 2 Dato: 2023-05-15



Foto: Matt Boitor

Oppdragsgiver: Oslo kommune Klimaetaten
Oppdragsgivers kontaktperson: Isak Solomon
Rådgiver: Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika
Oppdragsleder: Einar Bowitz
Fagansvarlig: Mari Andrine Hjorteset
Andre nøkkelpersoner: Edel Hovland Nordang

2	2023-05-15	Endelig versjon	Mari Andrine Hjorteset	Edel Nordang	Einar Bowitz
1	2023-04-26	Utkast	Mari Andrine Hjorteset, Einar Bowitz	Edel Nordang	Einar Bowitz
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

► Sammendrag

Bakgrunn og problemstilling

Andelen elbiler i personbilparken vil høyst sannsynlig fortsette å øke kraftig utover 2020-tallet med dagens virkemiddelbruk nasjonalt og lokalt. Likevel tyder framskrivninger på at kanskje 30 prosent av bilistene i Oslo fortsatt vil ha fossildrevet bil i 2030. Skal Oslo kommune nå sine ambisiøse klimamål, må utviklingen gå raskere, og tiltakene må bli mer målrettet.

For å optimalisere virkemiddelbruken best mulig, har Norconsult, på oppdrag for Klimaetaten, gjennomført en spørreundersøkelse blant den gruppen som i dag står registrert som eiere av en eller flere biler med forbrenningsmotor. En andel av disse vil sannsynligvis ikke ha gått over til elbil eller annen transport innen 2030. Undersøkelsen sikter mot å få en bedre forståelse av hvilke barrierer som gjør at den siste gruppen av fossilbilister ikke går over til elbil innen 2030, hva som potensielt kan få tvilerne til å velge fossilfritt, og hva begrunnelsen var blant fossilbilister som enten (også) eier elbil eller planlegger å gå over til fossilfritt i nær fremtid. På denne måten vil vi få økt innsikt og kunnskap om dagens fossilbilister, med tanke på hvilke virkemidler som har påvirket, hva som kan tenkes å påvirke, og hvilke hindringer man står overfor for å nå de gjenværende fossilbilistene.

«Gjenværende fossilbilister»

De blant dagens fossilbilister som tror de fortsatt vil kjøre fossilbil 6 år fram i tid, defineres som «gjenværende fossilbilister». «Påvirkbare fossilbilister» er de som svarer at de vil kjøre fossilt 2-5 år fram i tid. «Øvrige» er resten, i hovedsak bilister som sier de vil gå over til elbil innen to år. En del av analysen innebærer å studere kjennetegn ved gruppen gjenværende som kjønn, alder, bosted, resemønster, og en rekke andre forhold, og undersøke om vi kan finne interessante forskjeller fra resten av utvalget. Den andre delen av analysen innebærer å undersøke betydningen av mulige årsaksfaktorer bak deres valg og vurderingene av hvilke forhold som de selv mener er viktige for at de tror de vil kjøre fossildrevet bil ganske mange år inn i framtiden.

Ikke store forskjeller mellom gjenværende og andre fossilbilister

Generelt synes det å være begrenset med forskjeller i kjennetegn mellom gjenværende, påvirkbare og øvrige fossilbilister. En forskjell er at andelen med høyere utdanning er klart lavere blant de gjenværende og påvirkbare enn blant de øvrige. Det samme gjelder andelen yrkesaktive/studenter. Gjennomsnittsalderen er et par år lavere blant de øvrige. Det kan bemerkes at det er en høy andel i alle grupper som svarer at de kjører bil til arbeid (ca. 45 prosent). Andelen med høy inntekt er særlig høy blant øvrige, mens andelen med husholdningsinntekt under 700.000 kroner ikke varierer særlig mye mellom de tre gruppene. Siden det ikke synes å være store forskjeller mellom gruppene, fokuseres det i sammendraget på vurderinger og holdninger blant de gjenværende fossilbilistene.

Årsaker til å fortsatt kjøre fossilt

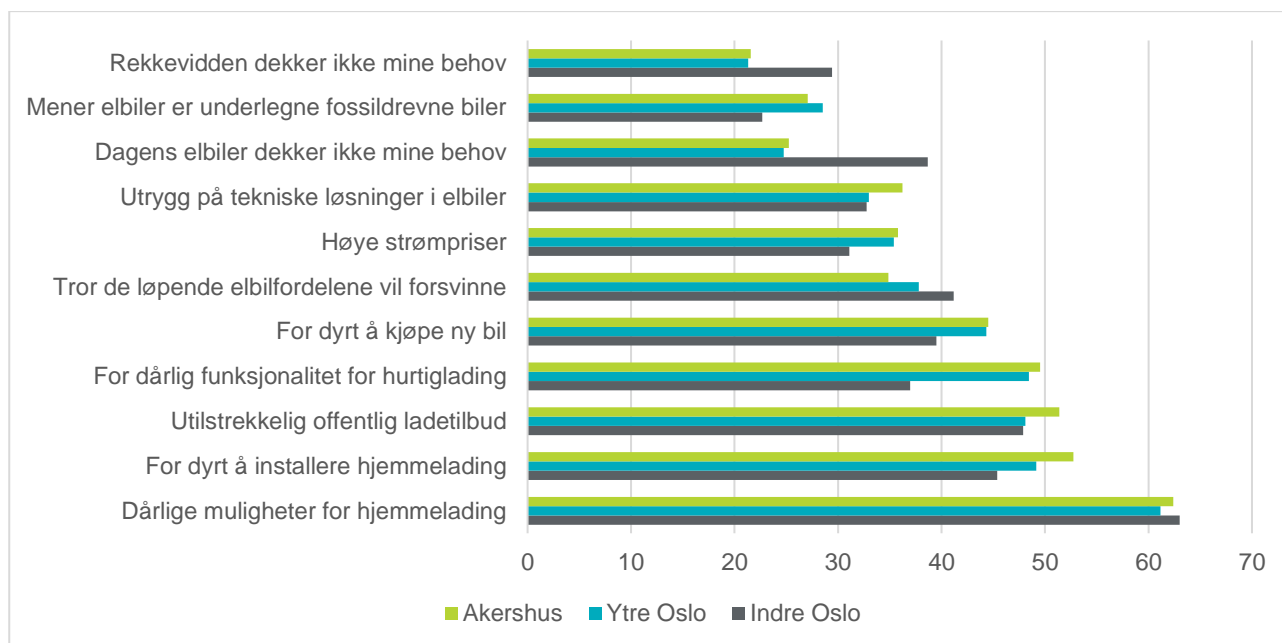
Dårlige muligheter for hjemmelading framstår som den klart viktigste begrunnelsen for fortsatt å kjøre fossilbil i framtiden, med over 60 prosent som angir at denne faktoren er viktig. For denne faktoren er det ingen nevneverdig forskjell mellom de gjenværende og de påvirkbare fossilbilistene. For nesten alle de øvrige mulige begrunnelsene er andelen 'viktig' mellom litt over null og fem prosentpoeng høyere blant de gjenværende enn blant de påvirkbare. Unntaket er 'høye strømpriser', der andelen som angir dette som en viktig grunn til å fortsatt kjøre fossilbil i framtiden, er over ti prosentpoeng høyere blant de gjenværende fossilbilistene enn blant dem vi har klassifisert som påvirkbare.

Ulike problemer med hurtiglading og det offentlige ladetilbudet kommer som de neste begrunnelsene blant begge grupper framtidige fossilbilister. For dyrt å kjøpe ny bil angis som viktig av mange, her er det litt større andel blant de gjenværende. Selv om elbil over livsløpet kan ha lavere gjennomsnittlige kostnader enn en

sammenlignbar fossildrevet bil for mange, krever et bilkjøp en betydelig investering som mange med boliglån ikke nødvendigvis har evne eller ønske om å ta, selv om det kan være lønnsomt over tid. Usikkerhet om de løpende elbilfordelene vil forsvinne ligger «midt i feltet» av mulige forklaringsfaktorer. For lav rekkevidde og antatt dårlig funksjonalitet er mulige faktorer som skårer lavest av de foreslåtte årsaksfaktorene til at folk forventer å kjøre fossildrevet bil i framtiden.

Geografiske forskjeller

For å undersøke geografiske forskjeller i betydningen av de ulike begrunnelsene, ser vi bare på de gjenværende fossilbilistene. Hovedbildet er stort sett det samme i alle de tre regionene (Akershus, øvrig Oslo og indre Oslo), men med noen unntak. Indre Oslo skiller seg noe ut, jf. Figur 3-3.



Figur S-1 Prosentandel blant gjenværende fossilbilister som svarer at faktoren er en viktig grunn til fortsatt å kjøre fossilbil i framtiden.

For dårlig funksjonalitet for hurtiglading er en klart mindre viktig faktor i indre Oslo enn i ytre Oslo og i Akershus. *Dagens elbiler dekker ikke mine behov* er en forklaring som skårer betydelig høyere i indre Oslo enn ellers, men det er vanskelig å avdekke de bakenforliggende årsakene til dette, samt hvordan *behov* er tolket av respondentene – hvilke behov er det som ikke dekkes. Det kan være rekkevidden som er den egentlige faktoren her, da denne også er klart viktigere i indre Oslo. Det er viktig å være klar over at det er under halvparten så mange gjenværende fossilbilister i indre Oslo som i ytre Oslo og i Akershus i vårt utvalg. Siden det også her er langt lavere bilhold enn i ytre Oslo og Akershus, kan det være at gjenværende fossilbilister i indre Oslo har et særlig behov for bil, knyttet opp mot arbeid, fritid eller annet.

Raskere salg/vraking av eksisterende bil?

Økte elbilfordeler er den faktoren de fleste gjenværende fossilbilistene mener vil føre til at de fremskynder sine planer om å kvitte seg med fossilbilen. Bedre lademuligheter ved bolig er den nest viktigste endringen som kan føre til at de kvitter seg med fossilbilen tidligere. Dette er den viktigste faktoren for fossilbilistene i indre Oslo, noe som ikke er overraskende på bakgrunn av at mange av disse må benytte kommunale offentlige ladere som hjemmelading. Økt vrakpant, at det blir dyrere å bruke fossilbil har en viss betydning, men klart mindre enn elbilfordeler og lademuligheter ved bolig.

Begrunnelser for å gå over til elbil

De som har svart at de vil gå over til elbil innen to år, har angitt betydningen av en del faktorer for disse planene. At elbilene har tilstrekkelig rekkevidde, er en viktig faktor for nesten alle i denne gruppen. Tilgang til gode lademuligheter kommer som nest viktigste faktor, og deretter kostnadsfordelene ved å ha elbil. Betydningen av miljøargumentene for elbil er viktige for mange, rundt halvparten, men er i det store bildet i en mellomstilling når det gjelder motivasjon for å skaffe elbil.

Implikasjoner for virkemiddelbruken

Funnene fra rapporten tyder på at mange blant dagens eiere av bensin- og dieslbiler tror de fortsatt vil kjøre fossildrevet bil fram mot 2030. Disse er sentrale å påvirke til å velge fossilfritt i fremtiden om man skal komme nærmere målsetningene som er blitt satt om fossilfri bilpark i Oslo.

Både gruppen med gjenværende og påvirkbare fossilbilister har en rekke ulike begrunnelser for å ikke planlegge ny (el)bil de kommende årene. For de som bruker bilen lite kan dette være en stor investering, som mange i liten grad er villige til å ta. Andre igjen, kan ha helt andre motiver for å fortsatt ønske å kjøre fossilbil i årene fremover, og funnene fra denne rapporten kan tyde på at mulighetene for lading er den viktigste faktoren her. For de som bruker bilen mye, og hver dag, kan utfordringer med hensyn til lading oppleves prekært og være et viktig argument for hvorfor man tenker at man også i årene fremover planlegger å kjøre fossildrevet bil.

Funnene fra undersøkelsen viser at trekk ved elbilen i liten grad utgjør en faktor for valg av bil. Nye elbiler har lang rekkevidde, og oppleves som gode biler, noe som gir seg utslag i at oppfattede egenskaper ved elbilen (blant annet rekkevidden) ikke spiller noen stor rolle for fremtidig valg av bil. Over 30 prosent av både påvirkbare og gjenværende fossilbilister oppgir utrygghet på tekniske løsninger som grunn til at man fortsatt ønsker å kjøre fossilbil i fremtiden, men dette er kanskje et uttrykk for skepsis til nye biler generelt, heller enn skepsis til elbiler mer spesifikt. Disse faktorene er vanskelige å påvirke med politiske incentivordninger, da dette i all hovedsak omhandler trekk ved bilene i seg selv.

Når det gjelder andre barrierer som kan motvirkes med politiske tiltak, fremstår forsterket tilrettelegging for ladeinfrastruktur å være den viktigste. Svakheter og begrensninger knyttet til funksjonalitet for hurtiglading, det offentlige ladetilbudet og installering av hjemmelading er de viktigste argumentene for hvorfor både gjenværende og påvirkbare fossilbilister oppgir at de fortsatt tror de vil kjøre fossilbil i fremtiden. Tiltak som forenkler etablering av hjemmelading for enkelthusholdninger, borettslag og sameier kan synes å være gunstige for å få flere til å velge fossilfrie biler fremover. Også tiltak som går på forbedringer i det offentlige ladetilbudet kan se ut til å kunne ha en positiv effekt.

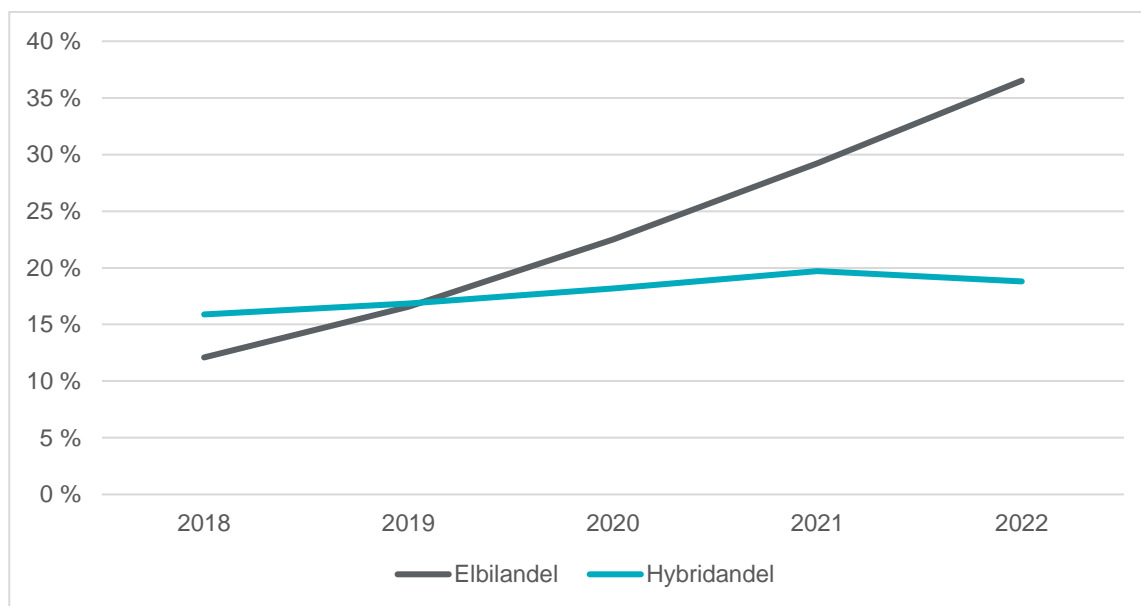
► Innhold

1	Innledning	7
2	Kjennetegn ved «gjenværende» fossilbilister	10
2.1	Tre typer fossilbilister	10
2.2	Parkerings- og lademuligheter ved bolig	13
3	Holdninger og vurderinger blant gjenværende fossilbilister	15
3.1	Grunner til fortsatt å kjøre fossilt	15
3.2	Faktorer som kan fremskynde salg/vraking av fossildrevet bil	18
3.3	Anskaffelse av nye biler ved salg/vraking	19
3.4	Hva hvis ikke lenger bilhold	19
3.5	Begrunnelse for elbil ved neste bilkjøp	20
3.6	Bompengers påvirkning	21
4	Konklusjoner og anbefalinger	24
	Referanser	25
	Vedlegg 1: Tabeller	26
	Vedlegg 2: Spørreskjemaet	30

1 Innledning

Oslo kommune har satt seg ambisiøse klimamål, med 95 prosent reduksjon i klimagassutslipp innen 2030. Som ledd i dette arbeidet har kommunen et mål om at alle personbiler på Oslos veier skal være utslippsfrie innen 2030.

Andelen elbiler i bilparken har vokst kraftig over flere år i Oslo, og var ved utgangen av 2022 på 37 prosent. Hybridbiler har for en del vært det foretrukne alternativet til fossildrevet bil, men andelen hybridbiler avtok i 2022 for første gang på flere år, se Figur 1-1.



Figur 1-1 Andel elbiler og hybridbiler i Oslo ved utgangen av året (kilde: SSB)

Andelen elbiler i personbilparken vil høyst sannsynlig fortsette å øke kraftig utover 2020-tallet med dagens virkemiddelbruk nasjonalt og lokalt. Likevel viser referansebanen utarbeidet av Cicero at i størrelsesorden 30 prosent av bilistene i Oslo fortsatt vil kjøre fossildrevet bil i 2030. Til sammenligning er andelen bensin- og dieselbiler 45 prosent ved utgangen av 2022. Skal Oslo kommune nå klimamålene, må utviklingen gå raskere, og tiltakene må være mer målrettet. Det er viktig i den forbindelse å innhente kunnskap om hvordan tiltakene kan målrettes, og om hvilke tiltak som kan synes å ha en positiv effekt på at dagens fossilbilister velger utslippsfritt i fremtiden.

For å optimalisere virkemiddelbruken best mulig, har Norconsult, på oppdrag for Klimaetaten, gjennomført en spørreundersøkelse blant den gruppen som i dag står registrert som eiere av en eller flere biler med forbrenningsmotor. En andel av disse vil sannsynligvis ikke vil ha gått over til elbil eller annen transport innen 2030. Økt kunnskap om «de siste 30 prosentene» kan bidra til at Oslo kommune kan arbeide mer målrettet, og iverksette tiltak som vil virke best for å overvinne barrierer mot å gå over til annen transport enn fossildrevet personbil.

Undersøkelsen sikter mot å få en bedre forståelse av hvilke barrierer som gjør at den siste gruppen av fossilbilister ikke går over til elbil innen 2030, hva som potensielt kan få tvilerne til å velge fossilfritt, og hva begrunnelsen var blant fossilbilister som enten (også) eier elbil eller planlegger å gå over til fossilfritt i nær fremtid. På denne måten vil vi få økt innsikt og kunnskap om dagens fossilbilister, med tanke på hvilke virkemidler som har påvirket, hva som kan tenkes å påvirke, og hvilke hindringer man står overfor for å nå de gjenværende (gjenværende) fossilbilistene.

Spørreundersøkelsen

Norconsult har benyttet Norstats faste panel for å gjennomføre spørreundersøkelsen. Undersøkelsen ble rettet mot personer i panelet som var registrert med minst en fossildrevet bil. Undersøkelsen ble gjennomført

elektronisk i mars 2023, og det ble registrert svar fra omtrent 1000 respondenter i Oslo og 500 respondenter i Akershus. Det må presiseres at undersøkelsen derfor ikke er representativ verken for gjennomsnittsbilisten eller gjennomsnittspersonen i Oslo da mange ikke eier egen bil. Undersøkelsen retter seg utelukkende mot bilister som har minst én fossildrevet bil. Dette synliggjøres gjennom denne rapporten med tall langt høyere på fremtidig fossilbilhold sammenlignet med blant annet Ciceros referansebane, der alle bileiere er inkludert [1]. I den referansebanen er elbilandelen i Oslo anslått å være 71 prosent i 2030¹.

Det er noen forskjeller mellom de to utvalgene, men Norstats utvalg av (i utgangspunktet) fossilbilister skiller seg ikke i stor grad fra RVU-utvalget (uansett bileierskap) når det gjelder kjønn og alder. Det er imidlertid en betydelig høyere andel med høye inntekter i Norstats utvalg enn det er i RVU-utvalget, både i Oslo og Akershus. Det kan reflektere at bilholdet er økende med inntektsnivået og at RVU-utvalget inneholder mange som ikke eier bil. Nøkkeltall fra Norstats utvalg og RVU-utvalget er vist i Tabell 1-1.

Tabell 1-1 Nøkkeltall fra spørreundersøkelsen og reisevaneundersøkelsen (RVU) for 2022.

	Utvalg, Oslo	Utvalg, Akershus	RVU, Oslo	RVU, Akershus
Andel menn (%)	44,9	52,3	48,6	53,0
Gjennomsnittsalder (år)	49,8	51,5	49,4	54,1
Andel, husholdningsinntekt over 800 000 NOK (%)	72,0	69,7	47,4	50,2
Andel uten bil (%)	0	0	30,8	8,9
Andel elbil (for utvalget vil de aller fleste ha både elbil og fossildrevet bil) (%)	19,2	25,3	31,5	40,3
Andel bil, ikke el (%)	80,8	74,7	37,7	50,8

Undersøkelsen rettet seg mot å få svar på planer for framtidig bilhold med fokus på perioden mot 2030. Vi har derfor stilt spørsmål om hva slags bilhold de regner med å ha om 2-5 år og om 6 år eller mer. Det er særlig kjennetegn og vurderinger hos den sistnevnte gruppen som vi har fokusert på, som er de som regner med å fortsatt kjøre fossildrevet bil rundt 2030. Vi har også spurt om parkeringsmuligheter og ladesituasjonen ved egen bolig.

De som regner med å kjøre fossildrevet bil i 2030 benevner vi «gjenværende fossilbilister». De som regner med å kjøre fossildrevet bil om 2-5 år betegner vi «påvirkbare fossilbilister».

Vi har også spurt personer som bor utenfor Oslo, dels fordi mange av dem kjører i Oslo og dermed bidrar til klimagassutslipp i Oslo. Dessuten oppnås det på denne måten flere observasjoner i spørreundersøkelsen. Svar, kjennetegn og analyseresultater basert på respondenter som bor i Akershus kan dessuten også være relevante for å kaste lys over barrierer blant fossilbilister som bor i Oslo.

Vi har skilt mellom tre områder: Akershus, indre Oslo og ytre Oslo. Indre Oslo omfatter bydelene Gamle Oslo, Frogner, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen). Ytre Oslo blir følgelig Alna, Bjerke, Grorud, Nordre Aker, Nordstrand, Stovner, Søndre Nordstrand, Ullern, Vestre Aker, Østensjø. Begrunnelsen for inndelingen er at mulighetene både for å ha bil generelt og lademulighetene dersom man har elbil, er svært ulik mellom disse områdene i Oslo. I Akershus har vi respondenter i følgende kommuner: Asker, Aurskog-Høland, Bærum, Enebakk, Frogn, Gjerdrum, Hurdal, Lillestrøm, Lørenskog, Rælingen, Ullensaker, Vestby, Ås.

I alt 1503 respondenter besvarte undersøkelsen. Den ble sendt ut til deltakere i Norstats panel av personer registrert med bil med forbrenningsmotor, bosatt i områdene Oslo og gamle Akershus. 93 respondenter oppga i undersøkelsen å kun eie elbil eller hydrogenbiler, og ellers ingen biler med forbrenningsmotor. Det er sannsynlig at disse har gått til innkjøp av elbil i nyere tid, og etter at Norstat sist oppdaterte sine registre. Av de 93 aktuelle respondentene svarer 73 at de ikke vil gå tilbake til fossilbil i fremtiden, mens 19 svarer at de vurderer eller skal bytte tilbake til bil med forbrenningsmotor i fremtiden. Disse er beholdt med i

¹ Inkludert halvparten av hybridbilene, jf. [1].

datamaterialet, og faller inn under kategorien «øvrige» med mindre de tilhørte gruppen som ville velge seg tilbake til fossilbil i fremtiden.

Videre var det fem respondenter som rapporterte å eie fem biler, og en respondent som rapporterte å eie henholdsvis 8, 12, 14 og 20 biler. Disse valgte vi å utelate fra undersøkelsen, da besvarelsene kan skape skjevhet i utvalget. Etter beskrevne utelatelser gjensto N=1494 respondenter. Av disse bodde 487 respondenter i Akershus, 704 i ytre Oslo og 303 i indre Oslo. De 1494 respondentene i utvalget eier til sammen 2071 biler, der 1016 respondenter eier en bil, 395 respondenter eier 2 biler, 67 respondenter eier 3 biler, og 16 eier 4 biler. Blant disse bilene er 345 biler elbiler eller hydrogenbiler (6 hydrogenbiler).

I undersøkelsen spør vi de som tror de fortsatt vil kjøre fossilbil i framtiden om viktigheten av ulike mulige faktorer for at de fortsatt regner med å kjøre fossildrevet bil. Vi spør også de tror at ulike virkemidler for å kvitte seg med fossildrevet bil vil påvirke deres vurdering av framtidig bilhold.

En del av utvalget eier elbil, noen har likevel bare elbil og noen har elbil i tillegg til fossildrevet bil. Alle de som eier elbil spørres om de ønsker å fortsette med elbil eller å gå tilbake til fossildrevet bil. Vi spør også elbilistene om betydningen av ulike forhold for at de har elbil i dag.

Bompenger og rabatt for elbiler er sentrale virkemidler for Oslo kommune for å nå mål om trafikkreduksjon og om å øke andelen elbiler. Vi har derfor inkludert en del spørsmål om hvordan respondentene selv vurderer om bompengene påvirker reisevalgene, og dessuten noen spørsmål for å undersøke om trafikantene har nok og korrekt informasjon om prisstrukturen i bompengesystemet.

Detaljer om spørsmål og definisjoner av variabler som benyttes, beskrives nærmere i de enkelte kapitlene i rapporten.

2 Kjennetegn ved «gjenværende» fossilbilister

2.1 Tre typer fossilbilister

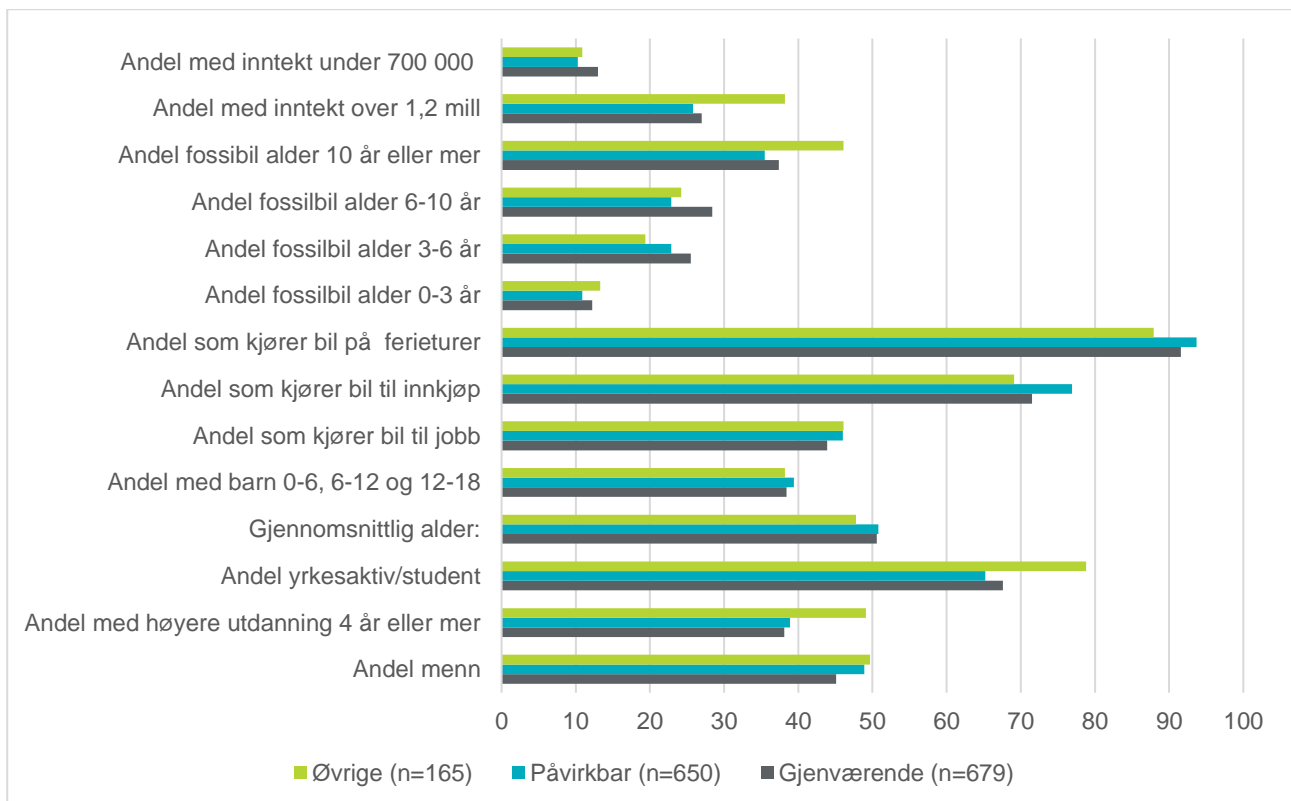
Vi har identifisert tre grupper bilister:

Gjenværende fossilbilister. Alle som fortsatt tror de har fossilbil om 2 år og vil kvitte seg med den om 6 år eller mer. Utvalget vårt består av 679 gjenværende fossilbilister, noe som utgjør 45,4 prosent av utvalget.

Påvirkbare fossilbilister. Alle som tror de fortsatt har fossilbil om 2 år og vil kvitte seg med den før det er gått 6 år. I utvalget defineres 650 respondenter som påvirkbare fossilbilister, og utgjør med dette 43,5 prosent av utvalget.

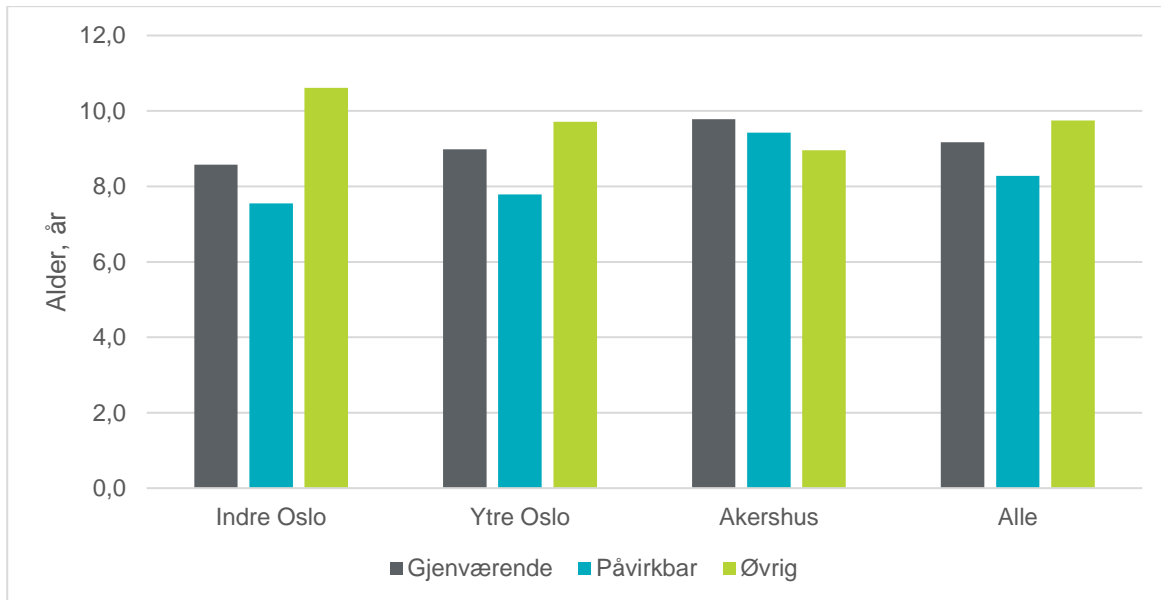
Øvrige fossilbilister. Dette er restgruppen. Det er de som tror de vil slutte å ha bil eller gå over til elbil innen to år. Øvrige fossilbilister er en begrenset gruppe, 165 personer i utvalget (11 prosent).

Generelt synes det ikke å være mange store forskjeller i kjennetegn mellom gjenværende, påvirkbare og øvrige fossilbilister, se Figur 2-1. Andelen med høyere utdanning er klart lavere blant de gjenværende og påvirkbare enn blant de øvrige. Det samme gjelder andelen yrkesaktive/studenter. Gjennomsnittsalderen er et par år lavere blant øvrige. Det kan bemerkes at det er en relativt høy andel i alle grupper som svarer at de ofte kjører bil til arbeid (ca. 45 prosent). Andelen med høy inntekt er særlig høy blant øvrige, mens andelen med husholdningsinntekt under 700.000 kroner ikke varierer særlig mye mellom de tre gruppene. Detaljerte tall er gitt i vedlegget.



Figur 2-1 Utvalgte kjennetegn ved tre grupper fossilbilister.

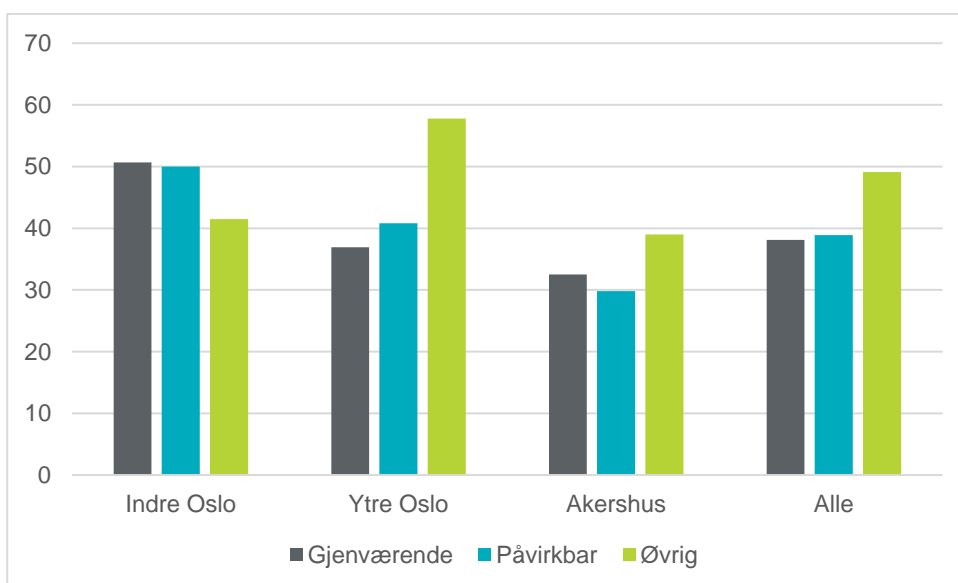
Når det gjelder hvor gamle biler de ulike gruppene har, har gruppen øvrige høyere andel eldre biler enn de to andre gruppene. Siden vi mistenkte at bilens alder kunne være en mulig forklaring på forskjellene mellom gruppene, har vi beregnet gjennomsnittsalderen på bilene basert på andelene i figuren over, se Figur 2-2.



Figur 2-2 Gjennomsnittlig alder på fossildrevne biler i utvalget. År.

For utvalget under ett synes det heller ikke å være store aldersforskjeller på bilene. Gjenværende har omtrent ett år eldre biler enn gruppen påvirkbare og øvrige samlet. Det er litt ulike tendenser når det gjelder alder i de tre områdene. I indre Oslo har øvrige mer enn to år eldre biler i gjennomsnitt, enn hva de gjenværende har.

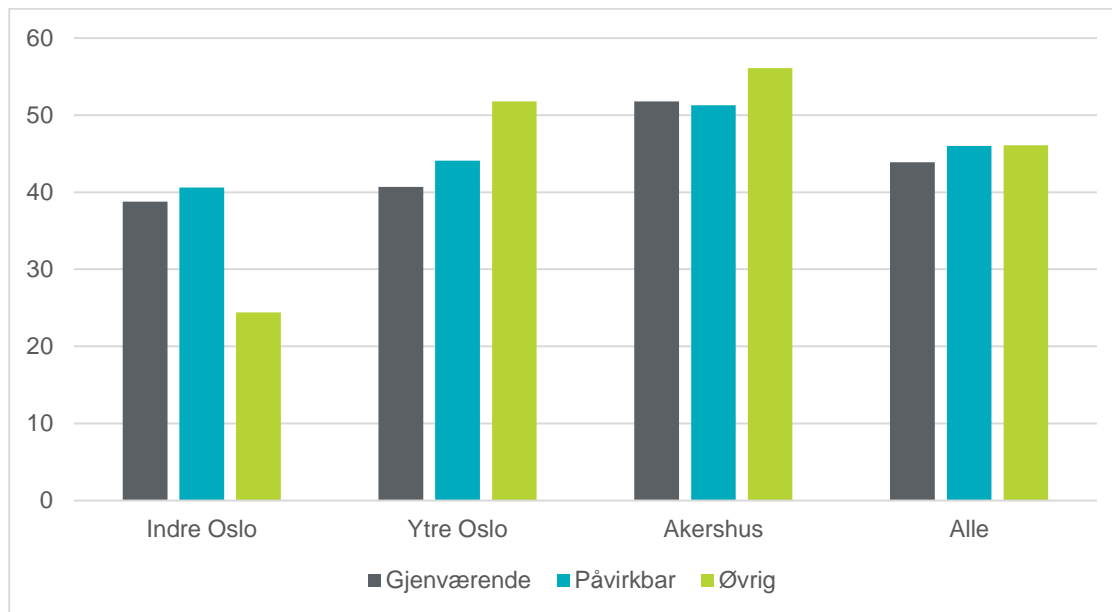
De fleste forskjellene eller mangel på forskjeller finner vi også innenfor hvert av de tre områdene, med noen unntak. Blant annet er det i indre Oslo de gjenværende og påvirkbare som har høyest utdanning, mens det i de to øvrige områdene er det de gjenværende og påvirkbare som har lavest utdanning, jf. Figur 2-3.



Figur 2-3 Prosentandel med høyere utdanning 4 år eller mer, ulike grupper fossilbilister.

Andelen som bruker bil til jobb og andre reisemål synes ikke å variere mye mellom de tre gruppene fossilbilister samlet sett. Men det er forskjeller mellom gruppene innenfor de tre områdene.

I indre Oslo er andelen som bruker bil til jobb eller studier mye høyere blant de gjenværende og påvirkbare fossilbilistene enn blant de øvrige (som imidlertid er langt færre). I ytre Oslo og Akershus er andelen som brukte bilen til jobb lavere blant de gjenværende fossilbilistene. Se Figur 2-4.



Figur 2-4 Prosentandel som kjører bil til jobb/studier blant ulike grupper fossilbilister.

2.2 Parkerings- og lademuligheter ved bolig

I Tabell 2-1 vises parkerings- og ladeforholdene for de ulike gruppene fossilbilister i de tre områdene.

Tabell 2-1 Parkerings- og lademuligheter blant gjenværende og andre fossilbilister. Prosent av de ulike gruppene.

*NB: «Andre» omfatter alle andre enn «gjenværende».

	Indre Oslo		Ytre Oslo		Akershus		Hele utvalget	
	Gjenværende	Andre*	Gjenværende	Andre	Gjenværende	Andre	Gjenværende	Andre
Parkering der du bor (%)								
Individuell plass inntil boligen	22,3	22,7	49,5	44,1	59,5	68,8	47,7	47,4
Individuell plass på felles areal	44,6	33,6	39,0	43,8	30,5	23,4	37,4	34,9
P-rett på fellesareal	5,7	7,0	6,0	6,6	4,1	5,0	5,3	6,2
Beboerparkering (Oslo) m/ avgift	32,6	37,5	5,8	2,6				
Annen avgiftsparkering	6,9	7,8	2,0	1,6	1,9	1,8	3,0	2,9
Andel som svarer at det er enkelt/svært enkelt å finne plass nær der jeg bor	53,9	41,5	62,7	67,5	95,5	74,2	65,9	63,8
Elbillading:								
Har elbillader på egen P-plass der jeg bor	22,3	24,2	35,2	41,4	38,3	42,2	33,5	38,3
Har/kan få tilgang på elbillader gjennom sameie/borettslag	34,3	25,8	36,5	32,6	26,8	18,8		
Ikke mulig å få installert privat lader	26,3	22,7	11,5	12,2	8,6	9,2	13,6	13,2
Kan lade bil på arbeidsplassen	6,9	13,3	7,0	8,2	10,0	8,7	7,9	9,4
Kommunal elbillading er mangelfullt utbygget der jeg bor	17,1	21,1	11,2	15,1	8,9	8,7	11,7	14,2
Ingen av disse	11,4	12,5	13,8	8,9	20,1	23,9	15,3	14,6
N	128	175	317	387	228	259	679	815

Parkering

I hele utvalget sier to av tre at det er enkelt/svært enkelt å finne ledig plass nær eller ved boligen. Andelen er lavere i indre Oslo og høyere i Akershus, med ytre Oslo nær gjennomsnittet i utvalget.

De gjenværende fossilbilistene i indre Oslo har klart lettere for å finne plass ved boligen enn hva som er tilfellet for resten av fossilbilistene («andre») i dette området. I Akershus er det også en del tydelige forskjeller mellom de gjenværende og andre. Der er det færre som har individuell plass ved egen bolig, og tilsvarende flere med individuell parkering på felles areal, enn hva som er tilfellet blant andre i dette området.

Lademuligheter ved bolig

Det er litt færre med elbillader på egen plass blant gjenværende i alle tre områdene, men forskjellen ikke særlig stor. Men blant de gjenværende er det en større andel som sier de kan få slik tilgang.

Mellom 10 og 15 prosent sier det ikke er mulig å få installert privat lader ved hjemmet, en andel som er to til tre ganger høyere i indre Oslo enn i de øvrige områdene. Dette gjelder imidlertid i like stor grad for de som ikke er definert som gjenværende som for de gjenværende. Det kan være verdt å merke seg at det er flere blant gjenværende fossilbilister i indre Oslo som sier det ikke er mulig å få installert privat lader ved boligen (26,3 prosent) enn det er som oppgir å ha privat parkeringsplass inntil boligen (22,3 prosent).

I underkant av en av ti kan lade på arbeidsplassen, her er det en viss forskjell mellom gjenværende og øvrige i indre Oslo, men ikke i de to andre gruppene.

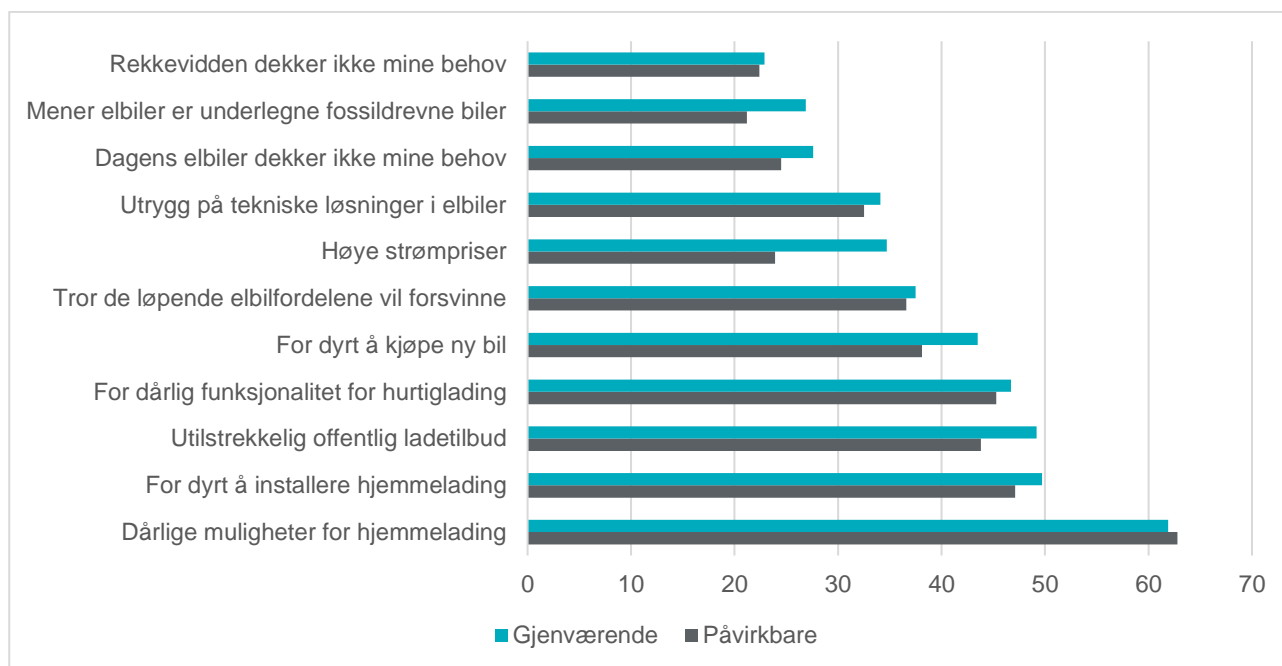
Mellom en av seks og en av syv i Indre Oslo svarer at kommunal elbillading er mangelfullt utbygget ved boligen, en liten forskjell her mellom gjenværende og øvrige.

3 Holdninger og vurderinger blant gjenværende fossilbilister

En vesentlig del av spørsmålene dreier seg om mulige grunner til at folk regner med at de vil fortsette å kjøre fossildrevet bil i årene framover. Vi har identifisert to grupper, de påvirkbare fossilbilistene som tror de vil kjøre fossilbil minst to år til, og de gjenværende fossilbilistene, som regner med å kjøre fossildrevet bil opp til 6 år framover.

3.1 Grunner til fortsatt å kjøre fossilt

Vi beskriver først hvordan de to gruppene fossilbilister svarer på spørsmål om holdninger og grunner til at de fortsatt tror de vil kjøre fossilbil i framtiden, se Figur 3-1.



Figur 3-1 Prosentandel som svarer at faktoren er viktig grunn til fortsatt å kjøre fossilbil i framtiden. Gjenværende og påvirkbare fossilbilister. De som har sagt at dette er viktig, på skalaen «Viktig», «Litt viktig», «Ikke viktig».

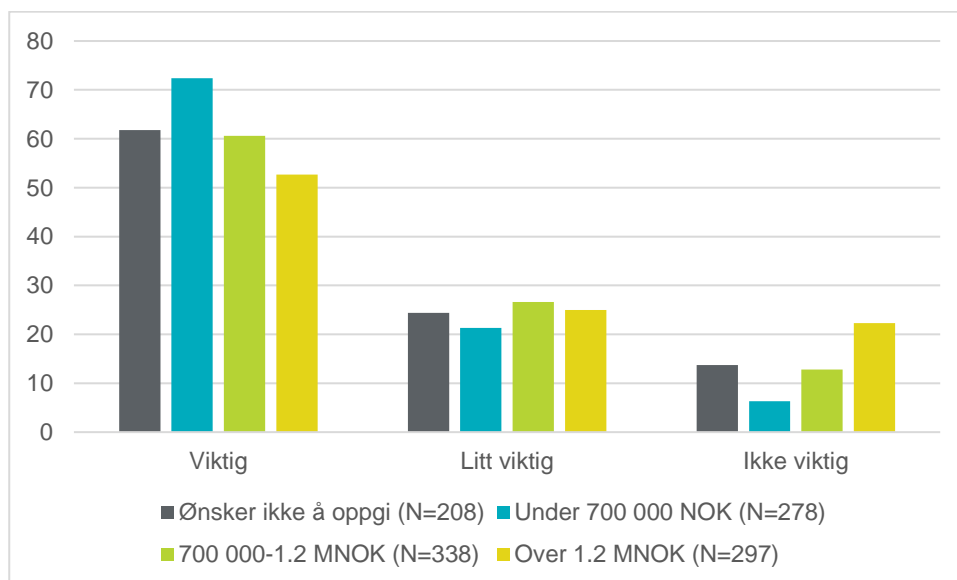
Dårlige muligheter for hjemmelading framstår som den klart viktigste begrunnelsen for fortsatt å kjøre fossilbil i framtiden, med over 60 prosent som angir at denne faktoren er viktig. For denne faktoren er det ingen nevneverdig forskjell mellom de gjenværende og de påvirkbare fossilbilistene. For nesten alle de øvrige mulige begrunnelsene er andelen 'viktig' mellom litt over null og fem prosentpoeng høyere blant de gjenværende enn blant de påvirkbare. Unntaket er 'høye strømpriser', der andelen som angir dette som en viktig grunn til å fortsatt kjøre fossilbil i framtiden, er over ti prosentpoeng høyere blant de gjenværende fossilbilistene enn blant dem vi har klassifisert som påvirkbare.

Dette kan synes litt rart, fordi de høye strømprisene er, ifølge de fleste prognoser, mer et kortsiktig enn langsiktig fenomen. Det er selvsagt mulig at folk danner sine forventninger om strømkostnader over bilens levetid ut fra dagens prisnivå. En alternativ forklaring (som det må innrømmes er spekulativ) kan være at dette er en faktor man kan henge sin generelle elbilskepsis på, spesielt siden det er de gjenværende som skiller seg ut.

Ulike *problemer med offentlig lading* kommer som de neste begrunnelsene blant begge grupper framtidige fossilbilister. Funksjonalitet i ladeprosessen er et fenomen som har vært mye omtalt i media de senere årene, det gjelder både vanskelige betalingsløsninger og vanskeligheter med å få ladingen til å fungere som den skal, herunder at hurtigladere ikke alltid er i funksjon når bilisten kommer og skal lade.

For dyrt å kjøpe ny bil angis som viktig av mange, her er det litt større andel blant de gjenværende. Selv om elbil over livsløpet kan ha lavere gjennomsnittlige kostnader enn en sammenlignbar fossildrevet bil for mange, krever et bilkjøp en betydelig investering som mange med boliglån ikke nødvendigvis har evne eller ønske om å ta, selv om det kan være lønnsomt over tid.

De kostnadene man er villige til å ta for bilkjøp er tett knyttet opp mot opplevd behov, og ikke nødvendigvis relatert til faktisk inntekt eller kjøpekraft. Det er ikke store variasjoner mellom de ulike inntektsgruppene blant gjenværende fossilbilister som angir at det blir for dyrt som en viktig grunn til ikke å kjøpe ny bil, jf. Figur 3-2. Alle inntektsgrupper skårer høyt på økonomi som en viktig faktor for hvorfor de ikke vil gå til innkjøp av ny bil. Mest viktig er det allikevel for de i den laveste inntektskategorien, med over 70 prosent, mot litt over 50 prosent blant dem den høyeste inntektsgruppen. Tilsvarende er det færre blant de med høyest inntekt som svarer at dette ikke er viktig. Dette gjelder for 22,3 prosent av de i den høyeste inntektskategorien mot 6,3 prosent av dem i den laveste. Inntekt har noe å si for om man mener det er for dyrt å kjøpe ny bil, men resultatene viser også at mange ikke ønsker å bruke penger på ny bil, til tross for høy inntekt.



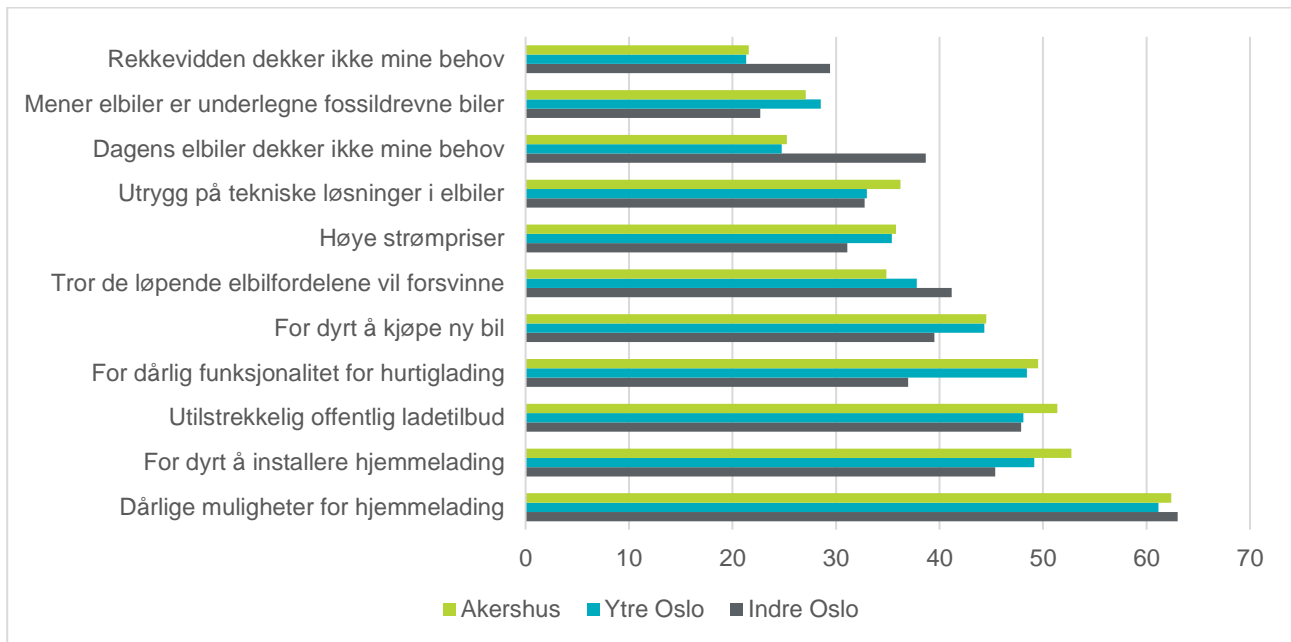
Figur 3-2: For dyrt å kjøpe ny bil fordelt på inntektsgrupper (husholdningsinntekt) blant gjenværende fossilbilister.

Usikkerhet om de løpende elbilfordelene vil forsvinne ligger «midt i feltet» av mulige forklaringsfaktorer.

For lav rekkevidde og antatt dårlig funksjonalitet er mulige faktorer som skårer lavest av de foreslåtte årsaksfaktorene til at folk forventer å kjøre fossildrevet bil i framtiden.

Geografiske forskjeller

For å undersøke geografiske forskjeller i betydningen av de ulike begrunnelsene, ser vi bare på de gjenværende fossilbilistene. Hovedbildet er stort sett det samme i alle de tre regionene, men med noen unntak. Det er særlig indre Oslo som skiller seg ut, jf. Figur 3-3.



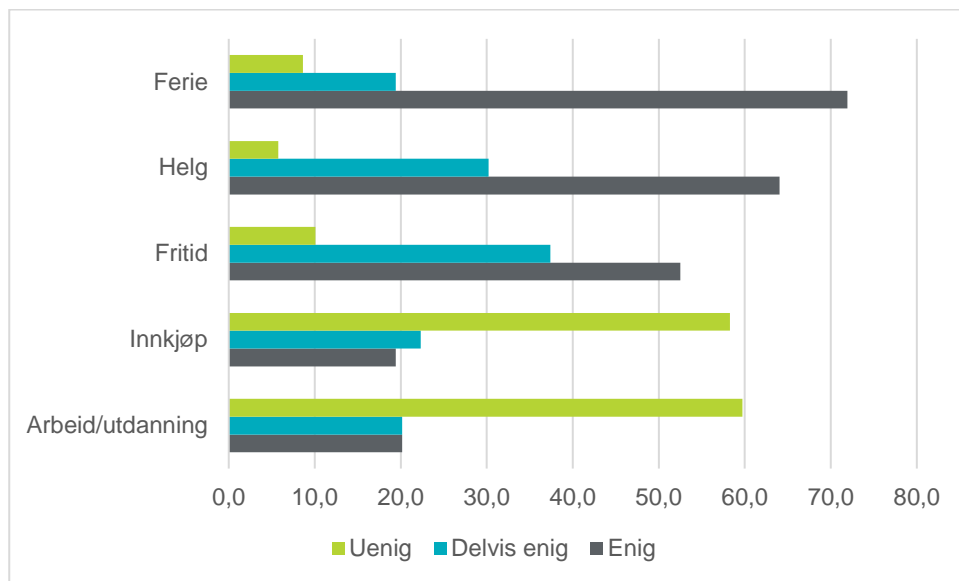
Figur 3-3 Prosentandel blant gjenværende fossilbilister i tre regioner som svarer at faktoren er en viktig grunn til fortsatt å kjøre fossilbil i framtiden.

For dårlig funksjonalitet for hurtiglading er en klart mindre viktig faktor i indre Oslo enn i ytre Oslo og i Akershus. *Dagens elbiler dekker ikke mine behov* er en forklaring som skårer betydelig høyere i indre Oslo enn ellers, men vi vet ikke hva dette egentlig betyr – hvilke behov er det som ikke dekkes. Det kan være rekkevidden som er den egentlige faktoren her, da denne også er klart viktigere i indre Oslo. Det er viktig å være klar over at det er under halvparten så mange gjenværende fossilbilister i indre Oslo enn i ytre Oslo og i Akershus i vårt utvalg.

Gjenværende fossilbilister i indre Oslo

Om vi kun ser på gruppen gjenværende fossilbilister bosatt i Oslo indre by (N=139), ser vi at bilen i hovedsak benyttes til feriereiser, helgeturer og fritid, jf. Figur 3-4. Også omfanget av bilbaserte arbeidsreiser (39 prosent) er høyere blant gjenværende fossilbilister enn blant gruppen øvrige i Oslo indre by. Det kan tenkes å bety at disse er avhengige av bil for å kunne utføre sitt arbeid.

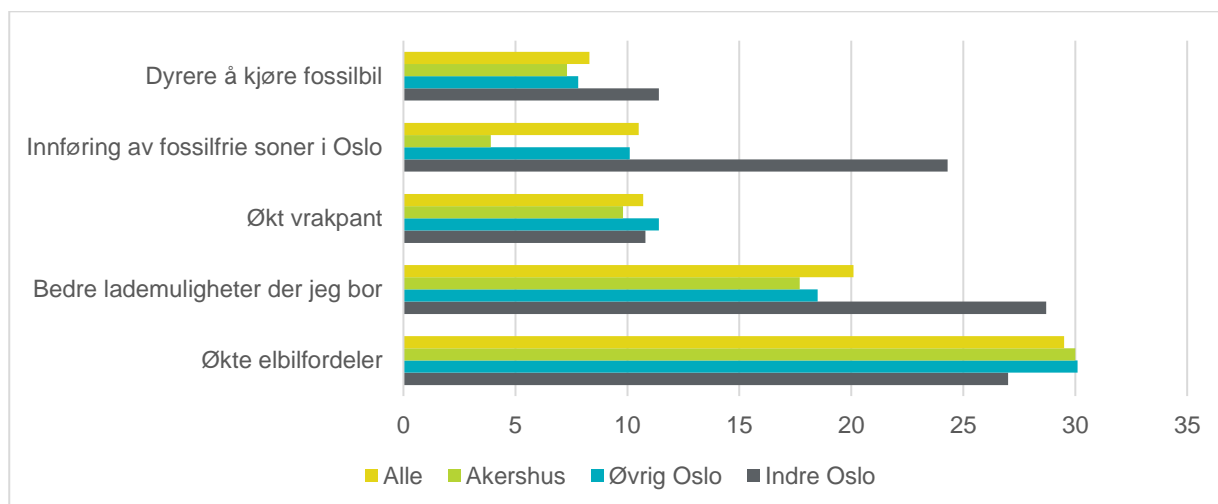
Kun et fåtall oppgir at den fossildrevne bilen er firmabil (8 respondenter, 5,8 prosent). Når det gjelder denne gruppens inntektsnivå, oppgir 18 prosent av respondentene å ha husholdningsinntekter på over 1,5 MNOK. 51,2 prosent har husholdningsinntekter på over 1 MNOK.



Figur 3-4: Gjenværende fossilbilister i indre Oslo, og hva de stort sett bruker bil til (besvarelser, spørsmålet «Jeg bruker som regel bil til og fra...»)

3.2 Faktorer som kan fremskynde salg/vraking av fossildrevet bil

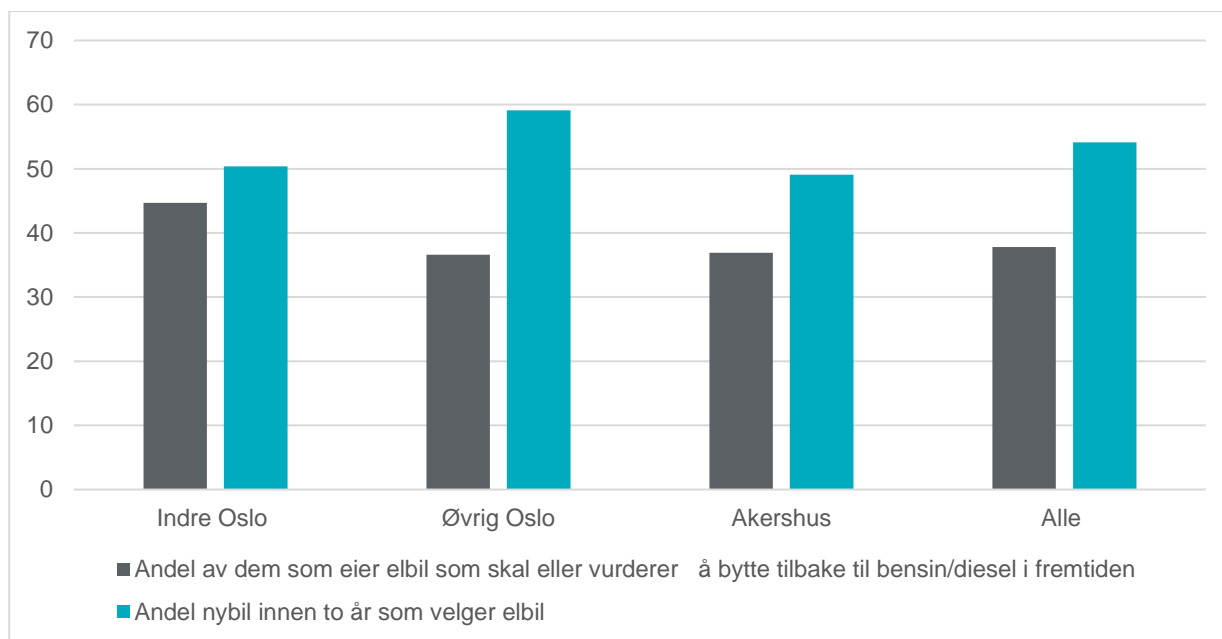
Økte elbilfordeler er den faktoren de fleste gjenværende fossilbilistene mener vil føre til at de fremskynder sine planer om å kvitte seg med fossilbilen, se Figur 3-5. En tredjedel svarer dette, litt færre i indre Oslo. Bedre lademuligheter ved bolig er den nest viktigste endringen som kan føre til at de kvitter seg med fossilbilen tidligere. Dette er den viktigste faktoren for fossilbilistene i indre Oslo, noe som ikke er overraskende på bakgrunn av at mange av disse må benytte kommunale offentlige ladere som hjemmelading. Økt vrakpant, dyrere med fossilbil og fossilfrie soner ligger i gjennomsnitt på 10 prosent, med unntak av at fossilfrie soner framstår som en viktig faktor for fossilbilister i indre Oslo, med omtrent 25 prosent. Det er også rimelig all den stund disse i stor grad vil være bosatt inne i en slik sone.



Figur 3-5 Gjenværende fossilbilister: Viktighet av faktorer som kan tenkes å fremskynde planer om å kvitte seg med fossilbil. Prosentandel som svarer at faktoren har stor betydning på skalaen «Ingen betydning», «Noe betydning», «Stor betydning».

3.3 Anskaffelse av nye biler ved salg/vraking

Det er 311 personer i utvalget som eier en eller flere elbiler. Disse har fått spørsmål om de ved neste bilanskaffelse fortsatt vil velge elbil eller om de vil gå tilbake til fossildrevet bil. Videre er det 551 personer i utvalget som svarer at de vil kjøpe ny bil innen to år. Disse har fått spørsmål om dette blir en elbil. Svarene er vist i Figur 3-6.



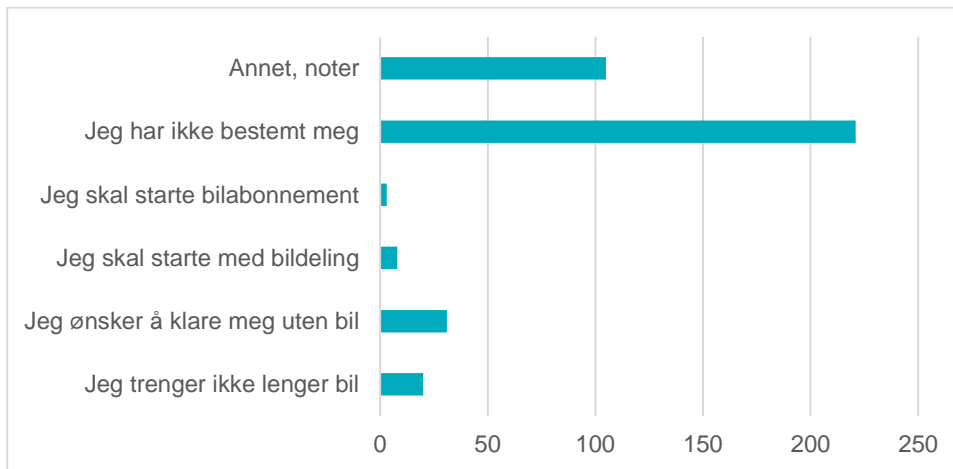
Figur 3-6 Forventninger om drivlinje ved neste bilkjøp. Prosentandeler.

I underkant av 40 prosent av de som har besvart dette spørsmålet (og altså eier en eller flere elbiler) sier de skal eller vurderer å bytte tilbake til fossildrevet bil i framtiden. Dette kan synes som overraskende høye tall, sett opp mot andre brukerundersøkelser utført for eksempel av Elbilforeningen². Det er viktig å være klar over at dette er et spesielt utvalg. Det består av personer som også har fossildrevne biler og av personer som var registrert i Norstat sitt panel med fossildrevet bil, men som helt nylig kan ha erstattet den med en elektrisk bil. Dessuten inkluderer svarene også dem som vurderer å bytte tilbake til bensin/dieselbil. Spørsmålene er ulike i de to undersøkelsene.

3.4 Hva hvis ikke lenger bilhold

Det er 388 respondenter som har svart på en måte som har gitt dem spørsmålet «Du har sagt at du vil selge nåværende bil, uten å erstatte denne med ny bil. Hva passer best av følgende utsagn?». Se Figur 3-7.

² Ifølge Elbilforeningens spørreundersøkelse mot elbilister vil 85 prosent velge elbil igjen dersom de måtte bytte ut sin eksisterende elbil. <https://elbil.no/elbilisten/>

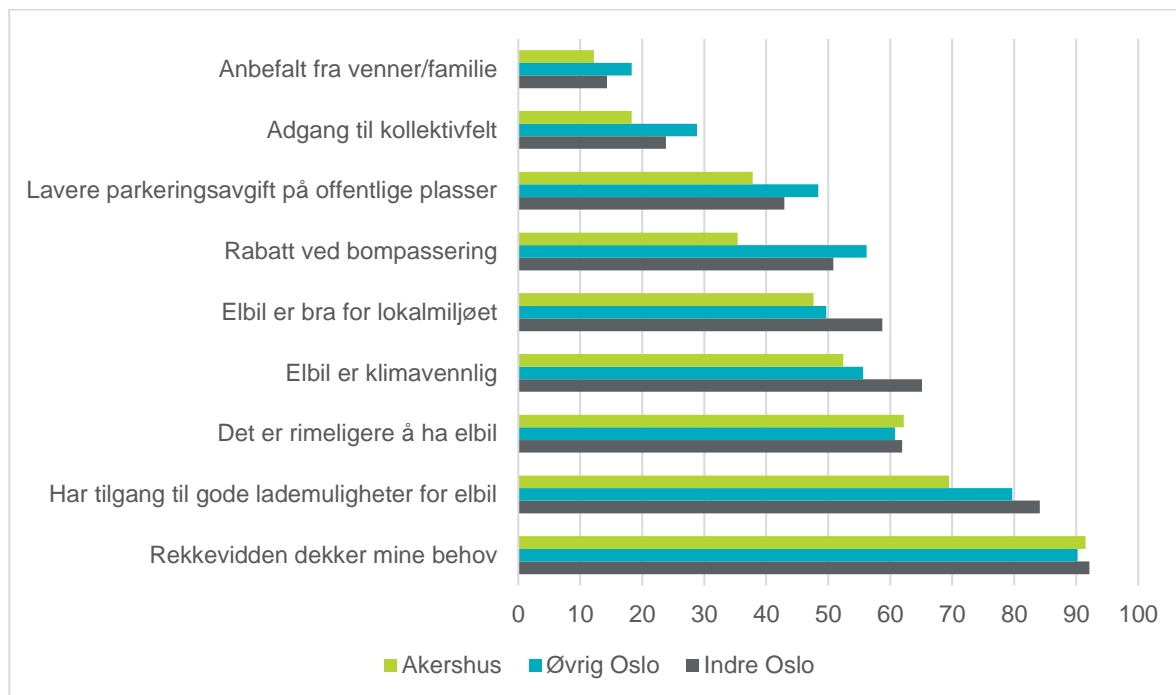


Figur 3-7: «Du har sagt at du vil selge nåværende bil, uten å erstatte denne med ny bil. Hva passer best av følgende utsagn?» Antall svar.

Når vi ser nærmere på begrunnelsene her, ser vi at hovedvekten av respondentene ikke har bestemt seg for hva de ønsker å gjøre, eller ikke finner en passende beskrivelse til sin situasjon. Det kan være vanskelig å vite hva man tenker flere år frem i tid, og å vite hva behovene er da. Av de som har notert begrunnelse ser vi noen hovedtrekk; høy alder gjør det usikkert om man kan kjøre bil langt frem i tid, man har ikke noen planer om å kvitte seg med nåværende bil, man har flere biler, og vil kun redusere antallet biler, eller man stiller seg uforstående til hvorfor man har fått dette spørsmålet. Det er få som beskriver at de ikke trenger bil, ønsker å klare seg uten, eller ønsker å ha en annen tilgang på bil enn i dag. Det er altså lite som tyder på at vi vil se en overordnet reduksjon i bilhold blant utvalget i nær fremtid. Blant de som faktisk planlegger å ikke erstatte eksisterende bil, ser vi at dette stort sett begrunnes i et ønske om å klare seg uten bil, eller at man allerede anser bilen som unødvendig, og at denne ikke brukes.

3.5 Begrunnelse for elbil ved neste bilkjøp

De som har svart at de vil skaffe elbil innen to år har angitt betydningen av en del mulige faktorer som har vært viktige for beslutningen, se Figur 3-8. Rekkevidden er en viktig faktor for over 90 prosent i alle områder. Tilgang til gode lademuligheter kommer som nummer to. Dette er ikke fullt så viktig i Akershus, noe som må antas å komme av at her er det mange som har god tilgang på hjemmelading. Motsatt er gode lademuligheter spesielt viktig for indre Oslo, der mange må dekke hele ladebehovet på offentlige ladeplasser. Den tredje viktigste faktoren samlet sett er kostnadsfordelene ved å ha elbil. Betydningen av miljøargumentene for elbil er viktige for mange, rundt halvparten, men er i det store bildet i en mellomstilling når det gjelder motivasjon for å skaffe elbil.

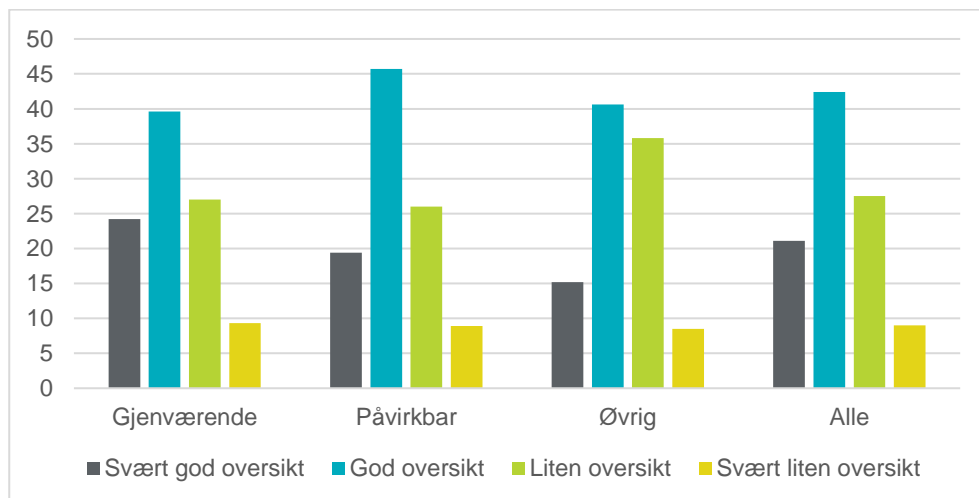


Figur 3-8 Prosentandel av de som vil skaffe seg elbil innen to år som angir at faktoren er viktig for beslutningen. Skalaen er: «Viktig», «Litt viktig», «Ikke viktig».

3.6 Bompengers påvirkning

Med de nye bomsnittene i bompengeringen i Oslo, ble informasjon om prisen ikke lenger vist bilistene når de kjører forbi. Oslo kommune har vært opptatt av å belyse hvor god informasjon de reisende har om bompengesatsene og hvorvidt bedre informasjon vil kunne påvirke bilistenes kjøreatferd.

For alle respondentene under ett er det nesten to av tre (64 prosent) som svarer at de har god eller svært god oversikt over hva de betaler i bompenger, mens i overkant av en tredjedel (36 prosent) som svarer at de har liten eller svært liten oversikt. Det er ganske små forskjeller mellom de tre gruppene, se Figur 3-9, men det er en tendens til at gruppen øvrig er den som har dårligst oversikt over hva de betaler i bompenger.

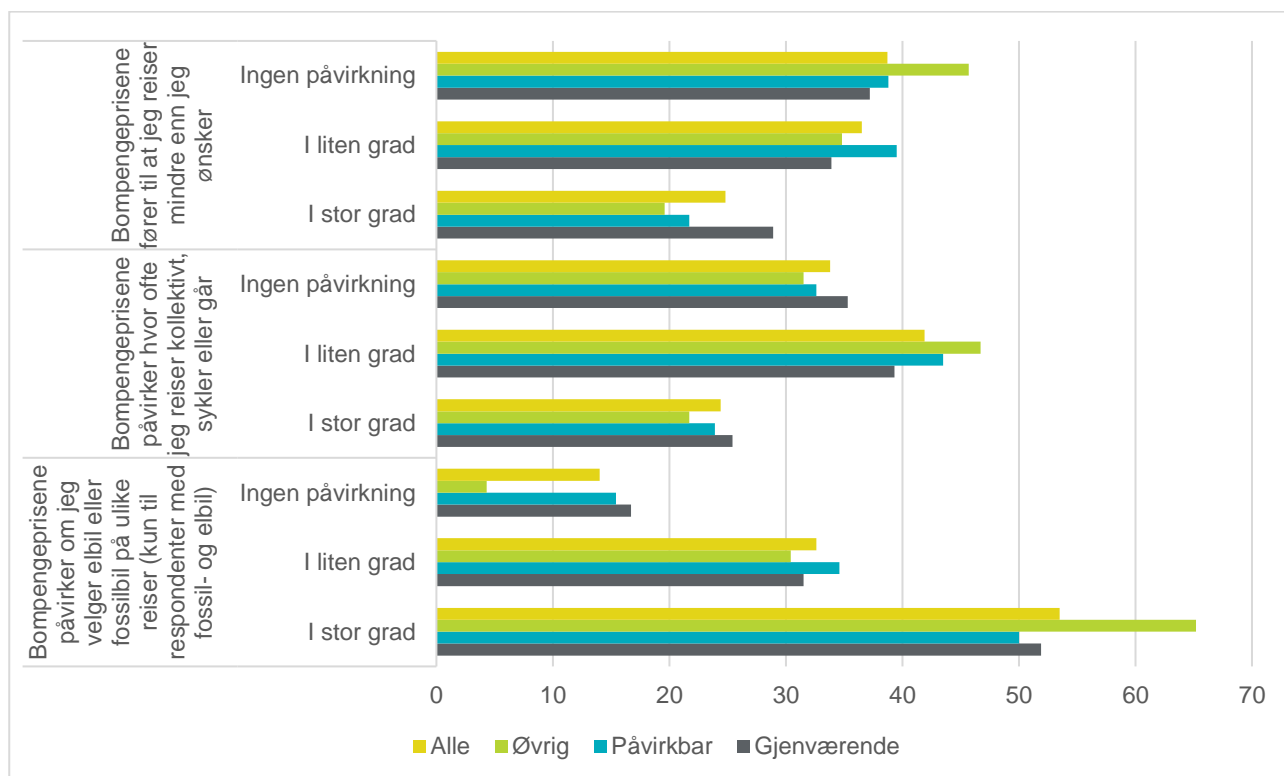


Figur 3-9 Oversikt over hva man betaler i bompenger i Oslo. Prosent.

En enkel (men ikke nødvendigvis svært pålitelig) metode for å undersøke betydningen av tiltak som bompenger, er å spørre bilistene om hva de selv mener er effekten av bompenger på deres egen kjøreatferd.

Omtrent en av fire bilister i vårt utvalg av fossilbilister mener at bompengene i stor grad fører til at de kjører mindre bil enn de ønsker og at de i stor grad påvirker hvor ofte de reiser kollektivt, sykler eller går, se Figur 3-10. De gjenværende synes i større grad enn andre at bompengene fører til at de reiser mindre enn de ønsker.

Noe over halvparten av de som både har elektrisk og fossildrevet bil mener at bompengene i stor grad påvirker hvilken av bilene som brukes på reisen. Det er noen forskjeller mellom gruppene, men de generelle trendene finner vi igjen i alle tre grupper.



Figur 3-10 Respondentenes vurdering av bompengenes betydning for egen reiseatferd. Prosent.

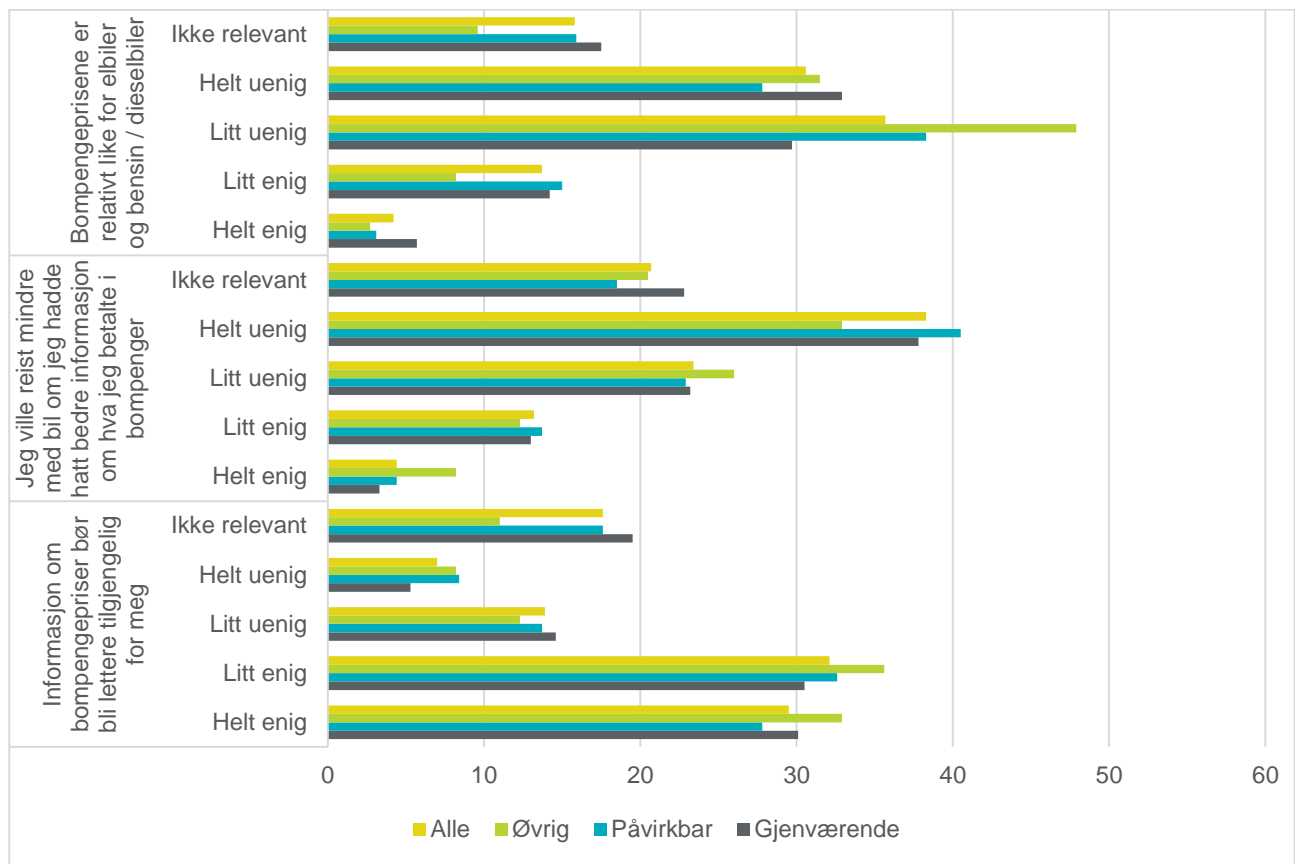
Betydningen av bedre informasjon

Vi har stilt tre spørsmål for å belyse faktisk kunnskap om bompengesystemet om behovet for og effektene av bedre informasjon om dette, se Figur 3-11.

Seks av ti er helt eller litt enig i påstanden om at informasjon om bompengesystemet bør bli lettere tilgjengelig for dem. Det er jo et ledende spørsmål, men kan likevel indikere et informasjonsbehov.

Det er imidlertid relativt få (en av seks) som er helt eller litt enig i at de ville kjørt mindre dersom de hadde hatt bedre informasjon om bompengeprisene.

Spørsmålet der respondentene skulle ta stilling til påstanden om at bompengeprisene var relativt like for elektriske og fossildrevne biler var et kontrollspørsmål for å kartlegge kunnskapsnivået om bompengeprisene. Omtrent en av seks er helt eller litt enig i (den feilaktige) påstanden, men det er svært få (under 5 prosent) som er helt enige i påstanden. Her er de gjenværende litt mer enige i påstanden, men forskjellen er så liten at vi mener den ikke bør tillegges særlig vekt.



Figur 3-11 Spørsmål om informasjon om bompengeprisene. Prosent.

4 Konklusjoner og anbefalinger

Funnene fra rapporten viser at det også i fremtiden vil være mange fossilbilister i Oslo og omegn – 45,4 prosent sier i denne undersøkelsen at de fortsatt vil kjøre fossilt om seks år. 43,5 prosent av utvalget vil sannsynligvis selge fossilbilen sin mellom to og seks år fra nå. Begge disse gruppene er sentrale å påvirke til å velge fossilfritt i fremtiden, om man skal komme nærmere målsetningene som er blitt satt om fossilfri bilpark i Oslo.

Både gruppen med gjenværende og påvirkbare fossilbilister har en rekke ulike begrunnelser for å ikke planlegge ny (el)bil i nærliggende fremtid. For de som bruker bilen lite kan dette være en stor investering, som mange i liten grad er villige til å ta. Andre igjen, kan ha helt andre motiver for å fortsatt ønske å kjøre fossilbil i årene fremover, og funnene fra denne rapporten kan tyde på at mulighetene for lading er den viktigste faktoren her. For de som bruker bilen mye, og hver dag, kan utfordringer med hensyn til lading oppleves prekært og være et viktig argument for hvorfor man tenker at man også i årene fremover planlegger å kjøre fossildrevet bil.

Funnene fra undersøkelsen viser at trekk ved elbilen i liten grad utgjør en faktor for valg av bil. Nye elbiler har lang rekkevidde, og oppleves som gode biler, noe som gir seg utslag i at oppfattede egenskaper ved elbilen (rekkevidde, underlegen fossilbilen, dekker ikke behov) spiller liten rolle for fremtidig valg av bil. Over 30 prosent av både påvirkbare og gjenværende fossilbilister oppgir utrygghet på tekniske løsninger som grunn til at man fortsatt ønsker å kjøre fossilbil i fremtiden, men dette er kanskje et uttrykk for skepsis til nye biler generelt, heller enn skepsis til elbiler mer spesifikt. Disse faktorene er vanskelige å påvirke med politiske incentivordninger, da dette i all hovedsak omhandler trekk ved bilene i seg selv.

I underkant av 40 prosent av gjenværende og påvirkbare respondenter angir som en grunn til fortsatt å kjøre fossildrevet bil i framtiden, at de løpende elbilfordelene vil forsvinne, og at det altså på sikt vil bli mindre lønnsomt å kjøre elbil sammenlignet med fossilbil. Når det gjelder andre barrierer som kan motvirkes med politiske incentiver, fremstår forsterket tilrettelegging for ladeinfrastruktur å være den viktigste. Svakheter og begrensninger knyttet til funksjonalitet for hurtiglading, det offentlige ladetilbudet og installering av hjemmelading er de viktigste argumentene for hvorfor både gjenværende og påvirkbare fossilbilister oppgir at de fortsatt tror de vil kjøre fossilbil i fremtiden. Tiltak som forenkler etablering av hjemmelading for enkelthusholdninger, borettslag og sameier kan synes å være gunstige for å få flere til å velge fossilfrie biler fremover. Også tiltak som går på forbedringer i det offentlige ladetilbudet kan se ut til å kunne ha en positiv effekt.

Referanser

[1] CICERO, «Referansebane for Oslos klimagassutslipp fram til 2030,» 2022.

Vedlegg 1: Tabeller

Tabell 0-1 Kjennetegn ved tre definerte grupper fossilbilister i Oslo og Akershus.

	Indre Oslo (n=303)			Ytre Oslo (n=704)			Akershus (n=487)			Hele utvalget (N=1494)		
	Gjenværende	Påvirkbar	Øvrige	Gjenværende	Påvirkbar	Øvrige	Gjenværende	Påvirkbar	Øvrige	Gjenværende	Påvirkbar	Øvrige
Andel menn	56,7	52,3	51,2	57,7	54,9	49,4	50,0	55,0	48,8	45,1	48,9	49,7
Andel i husholdning med inntekt over 1.2 millioner NOK	38,1	28,9	31,7	27,1	24,3	43,4	20,2	26,1	34,1	27,0	25,8	38,2
Andel med høyere utdanning 4 år eller mer	50,7	50,0	41,5	36,9	40,8	57,8	32,5	29,8	39,0	38,1	38,9	49,1
Andel yrkesaktiv/student	76,1	78,9	73,2	68,1	63,5	83,1	61,8	59,6	75,6	67,6	65,2	78,8
Gjennomsnittlig alder:	48,4	46,6	46,5	50,8	51,7	47,5	51,7	51,9	49,5	50,6	50,8	47,8
Barn:												
Andel med barn < 6 år	14,9	10,2	7,3	12,3	8,2	13,3	11,4	12,8	17,1	12,5	10,2	12,7
Andel med barn 6-13 år	9,7	11,7	7,3	18,3	17,4	24,1	18,9	15,1	9,8	16,8	15,5	16,4
Andel med barn 14-18 år	4,5	8,6	2,4	9,8	15,1	10,8	11,0	14,7	12,2	9,1	13,7	9,1
Antall barn under 18 i husholdning	0,40	0,35	0,24	0,54	0,55	0,67	0,57	0,60	0,51	0,52	0,53	0,53
Bilhold:												
Andel med varebil i husholdningen	3,7	4,7	9,8	6,3	5,3	1,2	6,1	11,9	2,4	5,7	7,4	3,6
Andel med elbil i husholdningen	10,5	22,7	9,7	12,3	27,9	21,7	17,1	31,6	34,1	13,6	28,2	21,8
Sum andel leasing/abonnement/leie/firmabil/tilgang	14,9	5,5	9,8	10,7	7,6	16,9	11,0	15,1	14,6	11,6	9,7	14,5
Antall biler i husholdningen	1,79	1,19	1,24	1,27	1,39	1,29	1,46	1,75	1,49	1,32	1,47	1,33
Fossilbilens alder												
Andel 0-3 år	9,7	9,4	2,4	11,0	9,9	15,7	15,4	13,3	19,5	12,2	10,9	13,3
Andel 3-6 år	20,1	19,5	19,5	27,8	21,4	18,1	25,4	27,1	22,0	25,5	22,9	19,4
Andel 6-10 år	21,6	21,1	24,4	28,1	21,4	26,5	32,9	26,1	19,5	28,4	22,9	24,2
Andel 10 år eller mer	39,6	32,8	53,7	35,6	33,6	44,6	38,6	39,9	41,5	37,4	35,5	46,1
Reisevaner, som regel bil... (%-andel)³												
til jobb	38,8	40,6	24,4	40,7	44,1	51,8	51,8	51,3	56,1	43,9	46,0	46,1
til innkjøp	41,0	48,4	39,0	73,8	78,3	77,1	86,4	91,7	82,9	71,5	76,9	69,1
til fritidsreiser	89,6	90,4	80,5	93,1	91,8	94,0	97,4	98,6	87,2	93,9	93,9	89,1
på helgeturer	94,0	88,3	82,9	91,5	90,8	95,2	93,4	91,7	90,2	92,6	90,6	90,9
I ferier	91,0	93,8	75,6	90,9	94,1	96,4	93,0	93,1	82,9	91,6	93,7	87,9
N	128	134	41	317	304	83	228	218	41	679	650	165

³ Spørsmålet stilles på følgende måte: Hvilket av følgende passer for deg: Jeg bruker som regel bil til og fra xx aktivitet (Enig, delvis enig, uenig). Her oppgis prosentandel av de som har svart enig eller delvis enig på følgende.

Tabell 0-2 Holdninger og vurderinger blant «gjenværende fossilbilister» i Oslo og Akershus. Prosentandel som svarer at faktoren er viktig grunn til fortsatt å kjøre fossilbil i framtiden.

	Indre Oslo	Øvrig Oslo	Akershus	Alle gjenværende
Dårlige muligheter for hjemmelading	29.41	21.31	21.56	22.93
For dyrt å installere hjemmelading	38.66	24.74	25.23	27.55
Utilstrekkelig offentlig ladetilbud	41.18	37.80	34.86	37.42
For dårlig funksjonalitet for hurtiglading	32.77	32.99	36.24	34.08
For dyrt å kjøpe ny bil	63.02	61.17	62.39	61.94
Tror de løpende elbilfordelene vil forsvinne	47.90	48.11	51.38	49.20
Høye strømpriser	36.97	48.45	49.54	46.66
Utrygg på tekniske løsninger i elbiler	22.69	28.52	27.06	26.91
Dagens elbiler dekker ikke mine behov	39.50	44.33	44.50	43.47
Mener elbiler er underlegne fossildrevne biler	31.09	35.40	35.78	34.71
Rekkevidden dekker ikke mine behov	45.38	49.14	52.75	49.68
N	119	291	218	628

Tabell 0-3 Holdninger og vurderinger blant «påvirkbare fossilbilister» i Oslo og Akershus. Prosentandel som svarer at faktoren er viktig grunn til fortsatt å kjøre fossilbil i framtiden.

	Indre Oslo	Øvrig Oslo	Akershus	Alle påvirkbare
Dårlige muligheter for hjemmelading	21.11	22.73	22.73	22.43
For dyrt å installere hjemmelading	26.67	24.55	23.30	24.49
Utilstrekkelig offentlig ladetilbud	37.78	37.27	35.23	36.63
For dårlig funksjonalitet for hurtiglading	28.89	30.91	36.36	32.51
For dyrt å kjøpe ny bil	63.33	65.45	59.09	62.76
Tror de løpende elbilfordelene vil forsvinne	43.33	41.82	46.59	43.83
Høye strømpriser	40.00	44.55	49.43	45.47
Utrygg på tekniske løsninger i elbiler	23.33	19.55	22.16	21.19
Dagens elbiler dekker ikke mine behov	37.78	34.09	43.18	38.07
Mener elbiler er underlegne fossildrevne biler	24.44	21.82	26.14	23.87
Rekkevidden dekker ikke mine behov	43.33	46.36	50.00	47.12
N	90	220	176	486

Tabell 0-4 Gjenværende fossilbilister: Viktighet av faktorer som kan tenkes å fremskynde planer om å kvitte seg med fossilbil. Prosentandel som svarer at faktoren har stor betydning

	Indre Oslo	Øvrig Oslo	Akershus	Sum, hele området
Økt vrakpant	10,8	11,4	9,8	10,7
Dyrere å kjøre fossilbil	11,4	7,8	7,3	8,3
Bedre lademuligheter der jeg bor	28,7	18,5	17,7	20,1
Økte elbilfordeler	27,0	30,1	30,0	29,5
Innføring av fossilfrie soner i Oslo	24,3	10,1	3,9	10,5
N	185	475	357	1017

Tabell 0-5 Fremtidig bilhold

	Indre Oslo	Øvrig Oslo	Akershus	Alle	N
Andel av dem som eier elbil som skal eller vurderer å bytte tilbake til bensin/diesel i fremtiden	44,7	36,6	36,9	37,8	311
Andel som skal selge bil innen to år uten å erstatte med ny bil					
Andel nybil innen to år som velger elbil	50,4	59,1	49,1	54,1	551

Tabell 0-6 Hvorfor elbil? Prosentandel av de som vil skaffe seg elbil innen to som angir at faktoren er VIKTIG for beslutningen.

	Indre Oslo	Øvrig Oslo	Akershus	Alle
Rekkevidden dekker mine behov	92,1	90,2	91,5	90,9
Elbil er bra for lokalmiljøet	58,7	49,7	47,6	51,0
Elbil er klimavennlig	65,1	55,6	52,4	56,7
Det er rimeligere å ha elbil	61,9	60,8	62,2	61,4
Adgang til kollektivfelt	23,8	28,8	18,3	24,8
Rabatt ved bomplassering	50,8	56,2	35,4	49,3
Lavere parkeringsavgift på offentlige plasser	42,9	48,4	37,8	44,3
Har tilgang til gode lademuligheter for elbil	84,1	79,7	69,5	77,9
Anbefalt fra venner/familie	14,3	18,3	12,2	15,8
N	63	153	82	298

Vedlegg 2: Spørreskjemaet

Klimaetaten ønsker økt kunnskap om hvordan innbyggerne i Oslo og omegnskommunene forholder seg til bilhold i dag og i fremtiden. For å nå Oslo kommunes klimamål for 2030 vil økt kunnskap om dette være viktig.

På oppdrag fra Klimaetaten har Norconsult utarbeidet en spørreundersøkelse der formålet er å få bedre forståelse om hva som påvirker valg av bil, samt valget om å ha bil.

Få forhånd takk for hjelpen!

[age] Hva er din alder?

[gender] Er du mann eller kvinne?

Rad:

[r1] Mann

[r2] Kvinne

[zipcode] Hva er ditt postnummer?

[Q0] Autocode municipality:

Rad:

[r1] Oslo

[r2] Asker kommune (+ Røyken, Hurum)

[r3] Aurskog-Høland kommune (+Rømskog)

[r4] Bærum kommune

[r5] Eidsvoll kommune

[r6] Enebakk kommune

[r7] Frogn kommune

[r8] Gjerdrum kommune

[r9] Hurdal kommune

[r10] Lillestrøm kommune (Skedsmo, Sørum, Fet)

[r11] Lørenskog kommune

[r12] Nannestad kommune

[r13] Nes kommune

[r14] Nesodden kommune

[r15] Nittedal kommune

[r16] Nordre Follo kommune (Oppegård, Ski)

[r17] Rælingen kommune

[r18] Ullensaker kommune

[r19] Vestby kommune

[r20] Ås kommune

[Q1_3_1] Hvor ofte kjører du bil til eller gjennom Oslo?

Rad:

[r1] Aldri

[r2] Av og til

[r3] Ofte

[Q2] Hvor mange biler eier eller disponerer din husstand?

(Ikke bildelingsordning)

Med husstand mener vi de du bor med; familie, kollektiv eller annet

Kolonne:

[c1] Antall biler

Rad:

[r1] Bensin

[r2] Diesel

[r3] Ikke-ladbar hybrid

[r4] Ladbar hybrid

[r5] Elbil

[r6] Hydrogen

Du har sagt at din husholdning har en bensinbil (/dieselbil/ladbar hybrid/ikke-ladbar hybrid/elbil/hydrogenbil)

[Q3yb_1] Hvilken årgang er bensinbilen?

bensinbil 1 (2, osv.)

[Q3yc_1] Hvordan disponerer du bensinbilen?

bensinbil 1 (2, osv.)

Rad:

- [r1] Husstanden eier den
- [r2] Husstanden leaser den
- [r3] Bilabonnement
- [r4] Har tilgang til
- [r5] Firmabil
- [r6] Annet

[Q3ye_1] Er bensinbilen ...

bensinbil 1 (2, osv.)

Rad:

- [r1] Varebil
- [r2] Personbil

[Q4a] Du har oppgitt å disponere en fossildrevet bil.

Er det sannsynlig at du fortsatt vil disponere denne om to år?

Med å disponere mener vi både eierskap, leasing, langtidsleie og lån.

Rad:

- [r1] Ja, helt sikkert
- [r2] Ja, antageligvis
- [r3] Nei, antageligvis ikke
- [r4] Nei, helt sikkert ikke
- [r5] Jeg vet ikke

[Q4b] Du har oppgitt å disponere flere fossildrevne biler. Er det sannsynlig at du fortsatt vil disponere en eller flere av disse om to år?

Med å disponere mener vi både eierskap, leasing, langtidsleie og lån.

Rad:

[r1] Vil beholde begge / alle

[r2] Vil beholde minst én

[r3] Vil ikke beholde noen av dem

[r4] Jeg vet ikke

[Q4c] Hva antar du at du vil erstatte eksisterende bil med ved salg/ vraking?

Rad:

[r1] Kjøpe ny / brukt bil

[r2] Lease ny / brukt bil

[r3] Vil ikke skaffe meg ny bil

[r4] Jeg har ikke bestemt meg

[Q4d] Hvilken påstand beskriver dine planer om fremtidig bilhold best?

Rad:

[r1] Jeg vil selge om 2-5 år

[r2] Jeg vil vrake om 2-5 år

[r3] Jeg vil selge om 6 år eller mer

[r4] Jeg vil vrake om 6 år eller mer

[r5] Jeg vil ikke selge min nåværende bil

[r6] Skal beholde bil til denne skal vrakes

[r7] Annet

[Q4e] I hvilken grad kan følgende fremskynde dine planer om å kvitte deg med en eller flere av dine fossilbiler?

Kolonne:

[c1] Ingen betydning

[c2] Noe betydning

[c3] Stor betydning

Rad:

[r1] Økt vrakpant

[r2] Dyrere å kjøre fossilbil

[r3] Bedre lademuligheter der jeg bor

[r4] Økte elbilfordeler

[r5] Innføring av fossilfrie soner i Oslo

[r6] Annet

[Q4f] Du har oppgitt å eie en eller flere elbiler. Hvilken påstand passer best for deg?

Rad:

[r1] Jeg vil ikke bytte tilbake til bensin / dieselbil i fremtiden

[r2] Jeg vurderer å bytte tilbake til bensin / dieselbil i fremtiden

[r3] Jeg skal bytte tilbake til bensin / dieselbil i fremtiden

[r4] Vet ikke

[Q5] Har du planer om å kjøpe/lease ny bil i løpet av de neste 2 årene?

Rad:

[r1] Helt sikkert

[r2] Antageligvis

[r3] Antageligvis ikke

[r4] Helt sikkert ikke

[Q5f] Du har sagt at du vil selge nåværende bil, uten å erstatte denne med ny bil. Hva passer best av følgende utsagn:

Rad:

[r1] Jeg trenger ikke lenger bil

[r2] Jeg ønsker å klare meg uten bil

[r3] Jeg skal starte med bildeling

[r4] Jeg skal starte bilabonnement

[r5] Jeg har ikke bestemt meg

[r6] Annet, noter

[Q5g] Hva ser du for deg at du vil erstatte tidligere bilbruk med?

Rad:

[r1] Jeg bruker bilen så lite at det ikke vil medføre noen endringer

[r2] Jeg vil ta mer kollektivt

[r3] Jeg vil sykle mer

[r4] Jeg vil gå mer

[r5] Jeg vil reise mindre / kortere

[r6] Ingen av disse

[Q5b] Du har svart at du sannsynligvis vil skaffe deg ny bil i løpet av de neste to årene. Hva slags bil?

Rad:

[r1] Elbil

[r2] Ladbar hybridbil

[r3] Ikke-ladbar hybrid

[r4] Bensin / dieselbil

[r5] Hydrogen

[r6] Jeg er usikker

[Q5c] Hva er årsaken til at du ikke planlegger å kjøpe ny bil?

Rad:

[r1] Jeg vil beholde nåværende bil så lenge jeg kan

[r2] Jeg bruker bilen lite, og det lønner seg ikke å kjøpe ny

[r3] På grunn av privatøkonomiske hensyn

[r4] Jeg har ikke behov for å eie bil

[r5] Av miljøhensyn

[r6] Annet, vennligst spesifiser:

[Q5d]

Hvor viktig er følgende begrunnelser for din beslutning om å velge elbil (eller hydrogenbil) ved neste bilkjøp?

Kolonne:

[c1] Viktig

[c2] Litt viktig

[c3] Ikke viktig

Rad:

- [r1] Rekkevidden dekker mine behov
- [r2] Elbil er bra for lokalmiljøet
- [r3] Elbil er klimavennlig
- [r4] Konkurransedyktig pris
- [r5] Fritak fra trafikkforsikringsavgift (tidligere årsavgift)
- [r6] Det er rimeligere å ha elbil
- [r7] Adgang til kollektivfelt
- [r8] Rabatt ved bompassering
- [r9] Lavere parkeringsavgifter på offentlige plasser
- [r10] Mulighetene for å lade hjemme er (blitt) gode
- [r11] Mulighetene for å lade på jobb er (blitt) gode
- [r12] Jeg har tilgang på gode lademuligheter for elbil
- [r13] Er blitt anbefalt fra venner / familie
- [r14] Annet

[Q5e] Hvor viktig er følgende begrunnelser for at du fortsatt ønsker å kjøre fossilbil i tiden fremover?

Kolonne:

- [c1] Viktig
- [c2] Litt viktig
- [c3] Ikke viktig

Rad:

- [r1] Mulighetene for hjemmelading vil sannsynligvis fortsatt være for dårlige
- [r2] Det vil bli for dyrt for meg å installere hjemmelading der jeg bor
- [r3] Det offentlige ladetilbudet er ikke tilstrekkelig
- [r4] Jeg anser funksjonaliteten ved hurtiglading som for dårlig
- [r5] Jeg synes det er for dyrt å kjøpe ny bil
- [r6] Jeg tror de løpende elbilfordelene vil forsvinne
- [r7] Høye strømpriser gjør elbil mindre attraktivt
- [r8] Jeg føler meg utrygg på tekniske løsninger i elbiler
- [r9] Dagens elbiler dekker ikke mine behov

[r10] Jeg mener elbiler er underlegne bensin- og dieslbiler

[r11] Rekkevidden vil ikke dekke mine behov

[Q6] Vi vil nå stille noen spørsmål om hvordan du bruker bilen/e til daglig. Hvor ofte benytter du bil til følgende formål?

Kolonne:

[c1] Mer enn fem ganger per uke

[c2] 1-5 ganger per uke

[c3] 1-4 ganger per måned

[c4] Sjeldnere enn en gang i måneden

[c5] Aldri

Rad:

[r1] Arbeid / studier

[r2] Hente / levere barnehage / skole

[r3] Dagligvareinnkjøp, mindre ting

[r4] Større innkjøp

[r5] Fritidsaktiviteter og besøk

[r6] Helge- og feriereiser

[r7] Andre formål

[r8] Reisemål: Til utkanten av Oslo

[r9] Reisemål: Til sentrumsområder i Oslo

[Q6b] Omtrent hvor mange kilometer kjørte følgende biler i fjor?

Rad:

[r1] Bensinbil 1 (evt. 2, 3, 4)

[r5] Diesebil 1 (evt. 2, 3, 4)

[r9] Ikke-ladbar hybridbil 1 (evt. 2, 3, 4)

[r13] Ladbar hybridbil 1 (evt. 2, 3, 4)

[r17] Elbil 1 (evt. 2, 3, 4)

[r21] Hydrogenbil 1 (evt. 2, 3, 4)

[Q6b_2] Hvilket av følgende passer for deg:

Jeg bruker som regel bil til og fra ...

Kolonne:

[c1] Enig

[c2] Delvis enig

[c3] Uenig

Rad:

[r1] Arbeid / utdanning

[r2] Dagligvareinnkjøp

[r3] Fritidsaktiviteter og besøk

[Q6b_3] Hvilket av følgende passer for deg:

Jeg bruker ofte bil ...

Kolonne:

[c1] Enig

[c2] Delvis enig

[c3] Uenig

Rad:

[r1] På helgeturer

[r2] I ferier

[Q6c] Hvor god oversikt har du over hvor mye du betaler i bompenger i Oslo?

Rad:

[r1] Svært god oversikt

[r2] God oversikt

[r3] Liten oversikt

[r4] Svært liten oversikt

[Q6D] Tenk igjennom dine reiser til/innad i Oslo. I hvilken grad påvirker følgende reisevanene dine?

Kolonne:

[c1] I stor grad

[c2] I liten grad

[c3] Ingen påvirkning

Rad:

[r1] Bompengprisene påvirker om jeg velger elbil eller fossilbil på ulike reiser

[r2] Økte bompengpriser påvirker ikke mine reiser i betydelig grad

[r3] Bompengprisene påvirker hvor ofte jeg reiser kollektivt, sykler eller går

[r4] Bompengprisene har ingen innvirkning på mine reisevalg

[r5] Bompengprisene fører til at jeg reiser mindre enn jeg ønsker

[Q6E] I hvilken grad er du enig eller uenig i følgende påstander?

Kolonne:

[c1] Helt enig

[c2] Litt enig

[c3] Litt uenig

[c4] Helt uenig

[c5] Ikke relevant

Rad:

[r1] Informasjon om bompengpriser bør bli lettere tilgjengelig for meg

[r2] Økte bompengpriser påvirker ikke mine reiser i betydelig grad

[r3] Jeg ville reist mindre med bil om jeg hadde hatt bedre informasjon om hva jeg betalte i bompenger

[r4] Bompengprisene er relativt like for elbiler og bensin / dieslbiler

[Q7] Hva beskriver dine parkeringsmuligheter der du bor?

Rad:

[r1] Individuell P-plass inntil boligen

[r2] Individuell P-plass på felles parkeringsareal

[r3] Parkeringsrett (men ikke individuell plass) på fellesareal for boligen

[r4] Beboerparkering (i Oslo, med årsavgift)

[r5] Annen avgiftsbelagt parkering

[r6] Parkering på vei/gate (utenom beboerparkering)

[r7] Annet

[Q7b] Hvor enkelt eller vanskelig opplever du at det er å finne parkering i nærheten av der du bor?

Rad:

[r1] Svært enkelt

[r2] Enkelt

[r3] Vanskelig

[r4] Svært vanskelig

[Q7c] Hvordan er mulighetene for elbillading for deg?

Flere valg er mulig.

Rad:

[r1] Har elbillader på egen parkeringsplass der jeg bor

[r2] Har/kan få tilgang på elbillader gjennom sameiet / borettslaget

[r3] Kan få installert elbillader

[r4] Er økonomisk forhindret i å installere elbillader

[r5] Har ikke mulighet til å få installert privat elbillader

[r6] Kan lade bil på arbeidsplassen

[r7] Har god tilgang til å lade bil med kommunal elbillading der jeg bor

[r8] Kommunal elbillading er mangelfullt i nærheten av der jeg bor

[r9] Ingen av disse

[Q8] I hvilken bydel bor du?

Rad:

[r1] Alna

[r2] Bjerke

[r3] Frogner

[r4] Gamle Oslo

[r5] Grorud

[r6] Grünerløkka

[r7] Nordre Aker

[r8] Nordstrand

[r9] Sagene

[r10] St.Hanshaugen

[r11] Stovner

[r12] Søndre Nordstrand

[r13] Ullern

[r14] Vestre Aker

[r15] Østensjø

[NO_household_size] Hvor mange personer er det i husstanden?

Rad:

[r1] 1

[r2] 2

[r3] 3

[r4] 4

[r5] 5 eller flere

[r6] Vil ikke svare

[NO_household_children_u18] Hvor mange personer er det i husstanden under 18 år?

Rad:

[r1] Ingen

[r2] 1

[r3] 2

[r4] 3

[r5] 4

[r6] 5 eller flere

[r7] Vil ikke svare

[NO_age_child1] Når er de hjemmeboende barna under 18 år født? -Barn 1 (, 2, 3 osv.)

[Q10] Hvor mange andre bor du med?

Ikke inkludert deg selv.

Rad:

[r1] Barn under 6 år

[r2] Barn 6-13 år

[r3] Barn 14-18 år

[r4] Unge voksne (19-25 år)

[r5] Voksne (26 år+)

[NO_household_income] Hva er husstandens bruttoinntekt (før skatt)?

Rad:

[r1] 0-100.000 NOK

[r2] 100.001-200.000 NOK

[r3] 200.001-300.000 NOK

[r4] 300.001-400.000 NOK

[r5] 400.001-500.000 NOK

[r6] 500.001-600.000 NOK

[r7] 600.001-700.000 NOK

[r8] 700.001-800.000 NOK

[r9] 800.001-900.000 NOK

[r10] 900.001-1.000.000 NOK

[r11] 1.000.001-1.100.000 NOK

[r12] 1.100.001-1.200.000 NOK

[r13] 1.200.001-1.300.000 NOK

[r14] 1.300.001-1.400.000 NOK

[r15] 1.400.001-1.500.000 NOK

[r16] 1.500.001 NOK eller mer

[r17] Vil ikke svare

[r18] Vet ikke

[NO_educationLevel] Hva er din høyeste fullførte utdanning?

Rad:

[r1] Folkeskole/grunnskole

[r2] Videregående (inkl. tidligere yrkesskole)

[r3] Fagskole, fagbrev/svennebrev og annen 1-2 årig utdanning etter videregående skole

[r4] Universitet/høyskole inntil 3 år (Bachelorgrad)

[r5] Universitet/høyskole 4 år eller mer (Mastergrad og høyere)

[r6] Annet

[NO_occupation] Hvordan vil du beskrive din daglige situasjon?

Dersom det er flere alternativ som passer, velger du det som ut fra din egen mening stemmer best.

Rad:

[r1] Elev

[r2] Student

[r3] Heltidsansatt

[r4] Deltidsansatt

[r5] Jobber i eget firma

[r6] Militærtjeneste

[r7] Fødselspermisjon

[r8] Pensjonert

[r9] Arbeidssøker

[r10] Hjemmeværende

[r11] Permittert

[r12] Trygdet

[r13] Vil ikke svare

[Q14] Har du noen kommentarer til undersøkelsen?

Tusen takk for at du har svart på undersøkelsen!