



Norsk Trafikantbarometer 2021



Forord

Hva forteller våre hverdagsreiser om oss? De fleste kjører til jobb, venter på toget eller finner seg et ledig sete på busen nesten uten å tenke over det. Men hvordan vi reiser i hverdagen speiler hvor vi bor, og kanskje til og med hva vi er opptatt av. Hvilke valg politikerne tar innenfor samferdsel, griper direkte inn i hverdagen til folk. Er veiene trygge, er det nok avganger med busser, hvilke avgifter må du betale for å eie eller bruke bilen? Annet hvert år spør NAF, Norges Automobil-Forbund, om hvordan norske trafikanter har det. Trafikantbarometeret er Norges største spørreundersøkelse om folks forhold til samferdsel, transport, elbiler og vei. Dette er femte gang NAF legger fram et slikt barometer¹.

Denne rapporten tar for seg hovedresultatene og utvalgte funn fra undersøkelsen. Hovedfunnene peker i retning av at folk stort sett er fornøyd med hverdagsreisene sine. Interessen for elbil øker og mange vil gjerne ta miljøvennlige valg. Bompenggeopprøret fra 2019 er tilbake-lagt. Det er med andre ord god oppslutning om den politiske retningen som har vært fulgt de siste årene. Men noen varsellamper lyser. I rapporten løfter vi frem tre tema som er spesielt aktuelle nå:

- Det første er forskjellene mellom by og land. Hvor sentralt folk bor gir store utslag og viser at politikken må ivareta forskjellige behov i byene og i distriktene.
- Vi avdekker også at én gruppe ofte kommer dårlig ut av avgifts-politikken på bil, nemlig de med lave inntekter.
- Til sist ser vi på hvordan koronapandemien og tiltakene for å begrense spredningen av viruset har påvirket de norske reisevanene og hva dette kan bety fremover.

Undersøkelsen ble satt i felt januar 2021, og er gjennomført av Kantar på vegne av NAF. Den bygger på svar fra 4087 respondenter (før vekting). Undersøkelsen er vektet slik at den er landsrepresentativ. Denne rapporten inneholder kun hovedresultatene fra Trafikantbarometeret. Det finnes et mye større materiale i undersøkelsen, som ikke får plass i rapporten. Undersøkelsen inneholder i alt 49 spørsmål, hvor svarene kan brytes ned på respondentens bileierskap, kjønn, fylke, alder, kommunesentralitet, jobbsituasjon, inntekt og bolig-situasjon. Respondenter i byområdene (det vil si by og pendleromland) Oslo, Bergen, Stavanger, Trondheim og Tromsø har i tillegg svart på 16 ekstra spørsmål hver.

I tillegg til trafikantbarometeret har vi trukket inn tall fra andre undersøkelser (NAFs bompenggeundersøkelse 2019 og NAFs reisevaneundersøkelse 2020) der vi har funnet det nødvendig.

Ansvarlige i NAF for trafikantbarometeret 2021 har vært Kathinka Thilert, Thor Egil Braadland og Ingunn Handagard.

Oslo, september 2021

¹ <https://www.naf.no/om-naf/nafs-trafikantbarometer>

Innhold

Forord	3
Innhold.....	4
Figurer	5
Tabeller	5
SSBs sentralitetsindeks – en innføring	6
Noen sentrale funn.....	7
Bompengeopprøret er over	9
Elbilen er stadig mer populær	13
Enklere reisehverdag – store forskjeller i distrikt og by	14
By og land – mann mot mann.....	16
Ulikt syn på utslipp.....	19
De med nest minst er bilpolitikkenes tapere	22
Slik endrer korona-viruset hverdagsreise.....	30
Om undersøkelsen.....	35



Figurer

Figur 1: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til veibygginger?.....	9
Figur 2: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker?.....	10

Tabeller

Tabell 1: SSBs sentralitetsindeks over norske kommuner.....	6
Tabell 2: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer?	7
Tabell 3: «Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?	8
Tabell 4: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?	11
Tabell 5: Kunne du tenke deg å reise mer med kollektivtransport om tilbudet ble bedre?	12
Tabell 6: Er du enig eller uenig i påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være elbil»?	13
Tabell 7: Er du enig eller uenig i påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være elbil».	13
Tabell 8: Er du enig eller uenig i påstanden om at klimagassutslippene fra persontransport er et problem?	14
Tabell 9: Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din?	14
Tabell 10: Hvor enig eller uenig er du.	15
Tabell 11: Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn: «Politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine.....	15
Tabell 12: Omtrent hvor mange kilometer reiser du hver dag?	16
Tabell 13: Omtrent hvor mange minutter er du på reise hver dag?	17
Tabell 14: Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din?	17
Tabell 15: Hvor mye lengre tid vil det ta, sammenlignet med hvordan du reiser i dag dersom du bare reiste kollektivt?	18
Tabell 16: Kunne du tenke deg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet ble bedre?	18
Tabell 17: Kunne el-sykkel erstattet noen av transportmidlene du bruker på dine hverdagsreiser?	18
Tabell 18: Eier/disponerer du bil?	19
Tabell 19: Vurder påstanden «Klimagassutslippene fra persontransport er et problem».	20
Tabell 20: Vurder påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være en elbil»	20
Tabell 21: Vurder påstanden «Det bør være lavest avgifter på de bilene som slipper ut minst»	20
Tabell 22: På det jevne, omtrent hvor ofte passerer du en eller flere bomstasjoner på din hverdagsreise?	21
Tabell 23: Hvilket reisemiddel er ditt hovedreisemiddel på dine hverdagsreiser?	22
Tabell 24: Hvilke reelle alternativer har du til bil som hovedreisemiddel?	23
Tabell 25: Eier/ disponerer du bil? Flere svar mulig.	23
Tabell 26: Hvor gammel er bilen du eier/disponerer?	24
Tabell 27: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? ..	25
Tabell 28: Vurder påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være en elbil»	25
Tabell 29: Vurder påstanden «Klimagassutslippene fra persontransport er et problem».	26
Tabell 30: Vurder påstanden «Det bør være lavest avgifter på de bilene som slipper ut minst»	26
Tabell 31: Hvilke av følgende påstander passer for din jobbsituasjon i dag?.....	27
Tabell 32: Ulike inntektsgrupper (seksdelt) fordelt på kommuner etter sentralitet (seksdelt).	27
Tabell 33: Vurder påstanden «Politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine hverdagsreiser».	28
Tabell 34: Vurder påstanden «Det bør koste mer å kjøre en bil som slipper ut mye, enn en som slipper ut lite»?	29
Tabell 35: Har koronapandemien endret hvordan eller hvor ofte du reiser i forbindelse med jobb eller skole/studier?	30
Tabell 36: Har koronapandemien endret hvordan eller hvor ofte du reiser i forbindelse med jobb eller skole/studier?	30
Tabell 37: Under koronapandemien, har du brukt disse reisemidlene mer eller mindre enn før på dine hverdagsreiser?	31
Tabell 38: Se for deg den dagen korona-restriksjonene er opphevet.	32
Tabell 39: Tror du koronasmitten vil endre transportmiddelvalget ditt på hverdagsreisen din.....	33
Tabell 40: På hvilken måte tror du koronasmitten vil endre ditt transportmiddelvalg?	34

SSBs sentralitetsindeks – en innføring

I rapporten bruker vi SSBs sentralitetsindeks for norske kommuner, for å si noe om forskjellene mellom by og land. Indeksen er en standard for hvor sentral en kommune er, basert på nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner. Kort fortalt er indeksen basert på hvor store arbeids- og tjenestemarkeder man når med bil i løpet av 90 minutter. Indeksen plasserer alle kommunene i én av seks kategorier, fra de mest sentrale (1) til de minst sentrale (6).

Indeksen er forklart i detalj på SSBs hjemmesider², men tabellen under gir et inntrykk av hva slags kommuner vi snakker om i de forskjellige gruppene.

Tabell 1: SSBs sentralitetsindeks over norske kommuner

Sentralitetsgruppe (1-6)	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Gjennomsnittlig innbyggertall	172 000	72 000	27 000	12 000	5 000	2 000
Antall kommuner	6	19	51	71	96	113
Andel av Norges befolkning	19 prosent	25 prosent	25 prosent	16 prosent	9 prosent	4 prosent
Antall innbyggere totalt	1,0 mill.	1,4 mill.	1,4 mill.	0,9 mill.	0,5 mill.	0,2 mill.
Eksempel på kommuner som inngår i denne gruppen	Oslo, Bærum, Lillestrøm, Nordre Follo, Lørenskog, Rælingen	Bergen, Trondheim, Stavanger, Drammen, Asker, Fredrikstad, Sandnes, Sarpsborg, Tønsberg, Moss	Kristiansand, Tromsø, Ålesund, Sandefjord, Skien, Bodø, Larvik, Indre Østfold, Arendal	Karmøy, Øygarden, Molde, Alver, Rana, Bjørnafjorden, Harstad, Steinkjer, Kristiansund, Lindesnes	Kinn, Senja, Hustadvika, Kvinnherad, Bømlo, Sogndal, Vestvågøy, Ullensvang	Nærøysund, Meløy, Balsfjord, Frøya, Luster, Hitra, Andøy
Største kommune (innbyggertall)	Oslo (697 000)	Bergen (285 600)	Kristiansand (112 300)	Karmøy (42 300)	Kinn (17 200)	Nærøysund (9 600)
Minste kommune (innbyggertall)	Rælingen (18 700)	Gjerdrum (7 000)	Skiptvedt (3 800)	Siljan (2 300)	Bokn (900)	Utsira (200)

² <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/sentralitetsindeksen.oppdatering-med-2020-kommuner>

Noen sentrale funn

Flere vil prioritere veivedlikehold

Over halvparten, 51 prosent, har økt veivedlikehold som en av sine tre viktigste saker. Det er til sammenlikning 30 prosent som mener man bør prioritere utbygging av nye veier. Vedlikehold av veier er sammen med satsing på kollektivtransport det respondentene oftest svarer at politikerne bør satse på. Også satsing på jernbane kommer høyere opp enn utbygging av nye veier, med 38 prosent mot 30 prosent.

Tabell 2: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer? Velg de tre alternativene du mener er viktigst at politikerne prioriterer. N = 4087.

	2021	2019	2017	2015
	Tall i prosent			
Satsing på kollektivtransport	52	62	65	62
Vedlikehold av eksisterende veier	51	47	51	56
Mer satsing på jernbane	38	36	41	41
Utbygging av nye veier	30	27	35	35
Bedre tilrettelegging for sykling	28	33	33	42
Tilrettelegge for miljøvennlige biler	21	22	21	15
Bedre tilrettelegging for fotgjengere	16	14	*	*
Utbygging av ferjetilbudet	6	4	4	5

* ikke spurt om

Bunnotering for sykkel og kollektiv

Vei – både forstått som vedlikehold og nybygging – får høyere oppslutning i 2021 sammenliknet med svarene i 2019 (se tabell over). Motsatt ser vi at oppslutningen om å legge til rette for sykling samt satsing på kollektivtransport har en merkbar tilbakegang fra 2019-undersøkelsen.

Faktisk har folk aldri tidligere oppgitt at behovet for satsing på alternativene til bilen – i form av satsing på kollektivtransport og tilrettelegging for sykling – er lavere enn nå. Drøyt halvparten sier at satsing på kollektivtrafikk er viktig, ned ti prosentpoeng fra 2019 og lavere enn i alle de tre foregående undersøkelsene. Bedre tilrettelegging for sykling har også for første gang sunket under 30 prosent, ned fra hele 42 prosent i 2015 til 28 prosent i 2021.

Bilen skiller by og land

Det er et meget stort skille i bilens rolle mellom sentrale³ og perifere kommuner. I de aller mest sentrale kommunene (i praksis Oslo og omkringliggende kommuner) er det rundt halvparten som bruker bilen i sin hverdagsreise. På motsatt side ser vi at i de tre minst sentrale kommunegruppene oppgir hele 90 prosent av befolkningen at bilen inngår i deres hverdagsreise.

Tabell 3: «Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise? Merk av for alle transportmidler du bruker», fordelt på bokommunens sentralitetsindeks. N=4087.

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst Sentrale
Bil	74	50	72	81	90	90	89
Buss	21	32	25	18	12	6	3
Tog	7	17	7	4	3	1	0
Bane/trikk	10	37	6	2	1	1	2
Sykkel	14	20	15	13	10	8	8
Elsykkel	5	4	5	6	3	2	1
Til fots	32	40	36	29	26	23	29
Motorsykkel/Moped	2	2	2	1	2	3	0
Båt/ferge	2	0	1	2	4	3	6
Elsparkesykkel	1	2	3	1	1	0	0
Annet	1	1	1	1	1	2	0
Vet ikke	0	0	0	0	0	0	0

Mye større transportvariasjon i sentrale kommuner

Hvor man bor påvirker også hvor mange transportmidler man bruker (tabellen over).

- I de to mest sentrale kommunegruppene (i praksis Oslo og omlandskommunene pluss de største norske byene) blir seks ulike transportmidler brukt av minst femten prosent av befolkningen i deres hverdagsreise (bil, buss, tog, bane/trikk, sykkel og til fots).
- I de tre minst sentrale kommunegruppene er det kun to ulike transportmidler som blir brukt av minst femten prosent av befolkningen: Bil og til fots.

³ SSBs sentralitetsindeks for norske kommuner er en standard for hvor sentral en kommune er, basert på nærhet til arbeidsplasser og servicefunksjoner. For detaljer, se <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/sentralitetsindeksen.oppdatering-med-2020-kommuner>

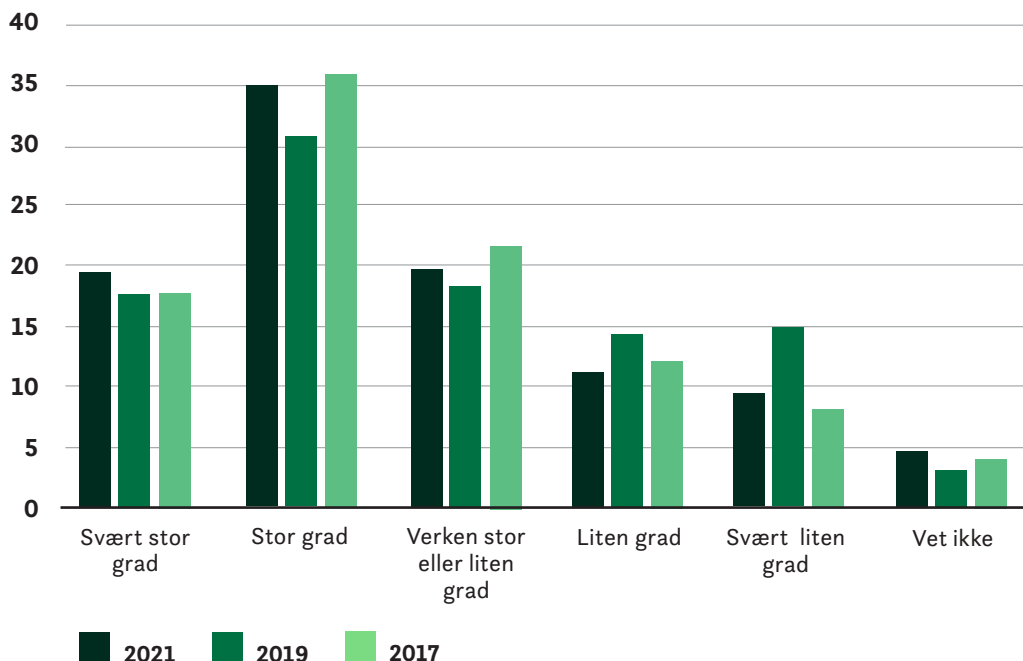


Bompenggeopprøret er over

Bompenggeopprøret i 2019 skapte store overskrifter. I Trafikantbarometeret for 2019 målte vi dette opprøret som rundt åtte prosentpoeng økt misnøye med bompenger, målt i andelen som sa at det i «svært liten grad» var greit med bompenger, enten de gikk til å betale for veibygging eller bypakker (se figur). Den samlede motstanden i 2019 mot bompenger til veibygging («liten grad» + «svært liten grad» greit med bompenger) økte fra 21 prosent til 29 prosent, mens motstanden mot bompenger til bypakker økte fra 28 til 36 prosent.

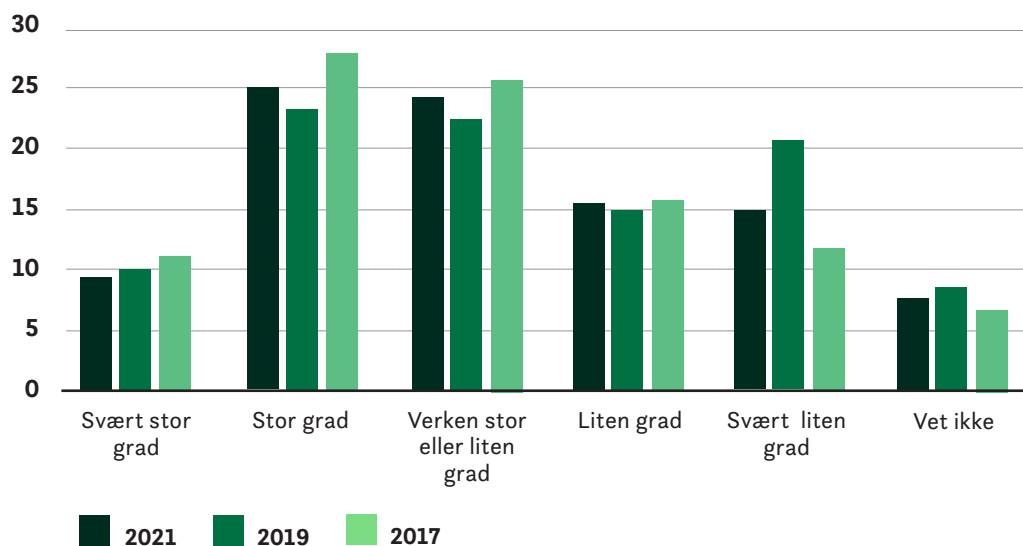
I 2021 er dette bompenggeopprøret langt på vei over. For det første fordi andelen som nå sier at det i svært liten grad er greit med bompenger er ned fem-seks prosentpoeng sammenliknet med 2019. Andelen som er mot bompenger til veibygging er nå nede på 21 prosent, som faktisk er lavere enn 2017. Andelen som er mot bompenger til bypakker er på 31 prosent, som er høyere enn 2017, men lavere enn 36 prosent i 2019.

Figur 1: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til veibygging? Tall i prosent.



Bompenger til bypakker

Figur2: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker? Tall i prosent.



Om man kun ser på Bergen og Stavanger, som var de to byene hvor bompengelopprøret var mest markant, er det her en tydelig tilbakegang i bompengemotstanden. Andelen som svarer at de i «svært liten grad» synes det er greit med bompenger til veibygging er halvert, fra 16 til åtte prosent i Bergen, og ned fra 23 til 14 prosent i Stavanger. Om man ser på bompenger til bypakker er motstanden redusert fra 24 til 13 prosent i Bergen og fra 31 til 20 prosent i Stavanger.

Flertallet sier ja til bompenger til veibygging

Det er som flere tidligere år en større andel som sier ja til bompenger i 2021 enn de som sier nei (se figurene over). Mens 31 prosent sier nei til bompenger til bypakker, er andelen som sier ja 34 prosent. For bompenger til veibygging er ja-andelen enda høyere. Her sier 21 prosent nei til bompenger, og 54 prosent ja. Det er altså over halvparten av befolkningen som er positive til bompenger for å finansiere vei, en andel som er mer enn dobbelt så høy som for de som er negative.

Selv i «opprørsåret» 2019 var andelen som var positive til bompenger til veibygging på 49 prosent, mens de som var negative utgjorde 29 prosent. Tilsvarende tall for bypakker i 2019 var 33 prosent positive og 36 prosent negative, altså ganske delt på midten.

Støtten til bompenger til bypakkene faller

Selv om mange er positive til bompenger som finansieringsform, ser vi at den samlede støtten til bompenger i by faller (se figurene over). I 2017 var andelen positive til bompenger til bypakker på 39 prosent. I 2021 er denne andelen redusert til 33 prosent. Tilsvarende er motstanden i samme periode økt noe, fra 28 til 31 prosent.

Bompenger i by irriterer mye mer enn bompenger langs landeveien

Det er som i tidligere år et fortsatt et tydelig inntrykk av at bompenger i by irriterer mye mer enn bompenger langs landeveien (se figurene over). Andelen som er mot bompenger til veibyggning er på 21 prosent, mens andelen som er mot bompenger til bypakker er 1,5 ganger så høy, på 31 prosent.

Det er et interessant resultat, holdt opp mot at det har vist seg lettere politisk å fjerne bompenger langs landeveien enn det er å fjerne dem i byene. Bompenger langs landeveien fjernes ved å betale ned gjelden til den strekningen som er bygget. I by har bompenger i mye større grad en dobbel funksjon: Både å finansiere samferdselsinvesteringer og å regulere biltrafikken ned. Staten belønner i dag byene for å holde trafikkveksten i sjakk, slik at det er mye mer krevende å få politisk velvilje til å fjerne bompenger i by. Dermed oppstår den interessante situasjonen at politikerne fjerner den «mest populære» formen for bompenger, mens de «minst populære» bompengene blir værende.

Bilen er overlegen i hverdagsreisen

Tre av fire bruker personbilen i sin hverdagsreise. Det er opp to prosentpoeng fra 2019, og det høyeste tallet vi har registrert siden vi startet å spørre om dette i 2015. Samtidig har andelen som tar buss gått ned med ti prosentpoeng fra 2019, og er på sitt laveste siden vi startet å spørre om dette i 2015. Bruk av sykkel + el-sykkel er på 19 prosent, som er opp fem prosentpoeng fra 2019, men likevel marginalt lavere enn de 20 prosentene i 2015 som oppga at de brukte sykkel i sin hverdagsreise.

Tabell 4: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?

Merk av for alle transportmidlene du bruker. N = 4087.

	2021	2019	2017	2015
	Tall i prosent			
Bil	74	72	73	70
Til fots	32	34	37	38
Buss	21	31	26	26
Sykkel	14	12	17	20
Bane/trikk	10	13	11	12
Tog	7	10	9	7
Elsykkel	5	3	2	*
Motorsykkel/Moped	2	3	3	3
Båt/Ferge	2	2	3	2
Elsparkesykkel	1	*	*	*
Annet	1	1	1	*
Vet ikke	0	0	0	1

* ikke spurt om



Færre enn før vil reise mer kollektivt - selv om tilbudet blir bedre

Et interessant funn i årets undersøkelse er at andelen som sier at de vil reise mer kollektivt, selv om tilbudet blir bedre, er betydelig lavere enn tidligere år. Det er 47 prosent som svarer ja på spørsmålet om de vil reise mer kollektiv med et forbedret tilbud, mens 33 svarer nei. Tilsvarende svar fra 2019 var henholdsvis 60 prosent og 24 prosent.

Det er vanskelig å tolke dette som noe annet enn at korona-situasjonen har påvirket resultatene. Undersøkelsen ble satt i felt januar 2021, som var en periode med noen av de strengeste nasjonale tiltakene. Tallene for 2023 vil derfor si noe mer om dette er en varig trend, eller kun et midlertidig tilbakeslag for kollektivtrafikken.

Tabell 5: Kunne du tenke deg å reise mer med kollektivtransport om tilbudet ble bedre? N = 4087.

	2021	2019	2017	2015	2013
	Tall i prosent				
Ja	47	60	62	59	49
Nei	33	24	22	27	34
Vet ikke	21	16	17	15	17





Elbilen er stadig mer populær

NAF har siden 2017 spurt norske bilister om hva slags bil de skal ha neste gang de skal kjøpe bil. I 2021 viser tallene at andelen som er positive til elbil øker kraftig, mens det er færre som er negative eller i tvil.

- I 2017 var andelen negative 31 prosent. I 2021 er andelen negative sunket til 24 prosent.
- I 2017 var andelen positive 30 prosent. I 2021 er andelen positive steget til 43 prosent.
- Andelen som ikke vet eller ikke tar stilling er høy, men også på vei nedover, fra 39 prosent i 2017 til 33 prosent i 2021.

Tabell 6: Er du enig eller uenig i påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være elbil»? N = 4087

	2021	2019	2017
	Tall i prosent		
Svært enig	17	13	11
Enig	26	22	19
Verken enig eller uenig	23	29	28
Uenig	14	15	20
Svært uenig	10	12	11
Vet ikke	10	9	11

«svært enig» og «enig» er regnet som positive, mens «svært uenig» og «uenig» er regnet som negative.

Én gang elbilist – alltid elbilist

Fordeler man svarene på hva slags bil folk har i dag, svarer flertallet av dagens elbilister at også deres neste bil skal være elbil. Andelen som svarer positivt («svært enig» + «enig») er 80 prosent, altså vil fire av fem elbilister at også deres neste bil skal være elbil.

I motsatt ende av skalaen er det kun 36 prosent av bensinbilistene og 38 prosent av dieselbilistene som svarer at de skal ha elbil. Andelen som svarer «svært uenig» eller «uenig» i at deres neste bil blir en elbil er høyest blant dieselbilistene. Her svarer 29 prosent at de ikke vil at deres neste bil skal være en elbil.

Tilsvarende tall for bensinbilister er 27 prosent, mens 19 prosent av de med ladbar hybrid mener det samme.

Tabell 7: Er du enig eller uenig i påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være elbil», fordelt på drivlinje (flere svar er mulige, om man eier flere biler med ulike drivlinjer).

	Total	Ja, dieselbil	Ja, bensinbil	Ja, elbil	Ja, hybrid	Ja, ladbar hybrid diesel eller bensin
	Tall i prosent					
Svært enig	17	13	12	46	18	18
Enig	26	25	24	34	26	26
Verken enig eller uenig	23	24	26	12	25	27
Uenig	14	16	16	3	14	12
Svært uenig	10	13	11	2	8	7
Vet ikke	10	8	11	2	8	7

Et synkende flertall mener klimagassutslipp fra persontransport er et problem

Andelen som mener at klimagassutslippene fra persontransporten er et problem er synkende. Fortsatt er mer enn halvparten enige eller svært enige i at klimagassutslippene fra persontransporten er et problem. I 2017 var andelen som mente dette 60 prosent. I 2021 er denne andelen sunket til 53 prosent.

Andelen som er uenig holder seg ganske stabilt, men med en svak økning over tid: Fra 16 prosent i 2017, via 17 prosent i 2019 til 19 prosent i 2021.

Tabell 8: Er du enig eller uenig i påstanden om at klimagassutslippene fra persontransport er et problem? N = 4087

	2021	2019	2017
	Tall i prosent		
Svært enig	13	17	18
Enig	40	42	42
Verken enig eller uenig	24	21	23
Uenig	12	12	11
Svært uenig	7	5	5
Vet ikke	4	2	1

Enklere reisehverdag – store forskjeller i distrikt og by

De aller fleste er fornøyde med sin hverdagsreise ...

Når vi spør folk om de er fornøyde med sin hverdagsreise, så er det overordnede svaret «ja». 77 prosent svarer enten at de er «svært fornøyde» eller «fornøyde» med sin hverdagsreise. Det er det nest høyeste resultatet vi har målt siden vi startet i 2015. Da var andelen 81 prosent.

Andelen «misfornøyde» og «svært misfornøyde» er på 23 prosent, som er lavere enn i 2019 og 2017, men høyere enn i 2015 (15 prosent).

Tabell 9: Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din? N = 4087

	2021	2019	2017	2015
	Tall i prosent			
Jeg er svært fornøyd	30	31	31	43
Jeg er fornøyd	47	42	44	38
Jeg er verken fornøyd eller misfornøyd	17	20	18	10
Jeg er misfornøyd	3	5	4	5
Jeg er svært misfornøyd	0	0	0	0

...men politikerne forstår dem ikke – og verst er det i distriktene

Når vi derimot spør folk om de mener politikerne forstår hvilke utfordringer folk har på sine hverdagsreiser, er svarene nedslående. Bare hver femte respondent - 21 prosent - sier at politikerne forstår dem. 45 prosent sier de mener politikerne ikke forstår dem, mens 31 prosent vet ikke.

Men, folks inntrykk har ikke forverret seg de siste to årene. I 2019 var det også kun 20 prosent som var positive til politikernes innsats.

Tabell 10: Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn: «Politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine hverdagsreiser»? 2021 og 2019.

	2021	2019
	Tall i prosent	
Svært enig/Enig	21	20
Vet ikke	34	27
Svært uenig/Uenig	45	50

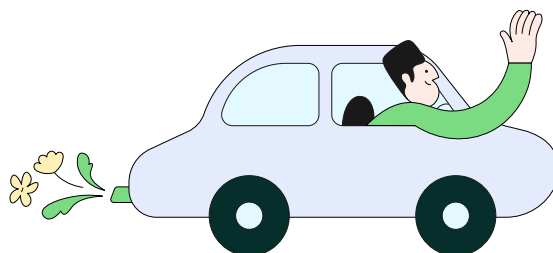
Det er spesielt Distrikts-Norge som feller en hard dom over hvor godt politikerne jobber med samferdsel. Kun 15 prosent av innbyggerne i de minst sentrale kommunene er enige i at politikerne forstår hvilke utfordringer de har på sin hverdagsreise. Tilsvarende tall for de mest sentrale delene av Norge er 23 prosent.

Misnøyen med politikerne stiger generelt jo lenger bort fra Oslo man kommer. I de mest spredtbygde strøkene svarer hele 59 prosent at politikerne har dårlig forståelse for deres hverdagsreiser. I de mest sentrale kommunene er andelen 45 prosent, altså på landssnittet.

Unntaket er de store byene, utenom Oslo. De som i størst grad føler politikerne forstår dem finner vi i gruppe 2. Her sier 42 prosent at politikerne ikke forstår dem, mens 23 prosent sier at politikerne forstår dem.

Tabell 11: Hvor enig eller uenig er du i følgende utsagn: «Politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine hverdagsreiser»? Inndelt etter sentralitet.

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Svært enig/ Enig	21	23	23	19	17	14	15
Vet ikke	34	31	34	37	34	31	26
Svært uenig/ Uenig	45	45	42	44	48	54	59



By og land – mann mot mann

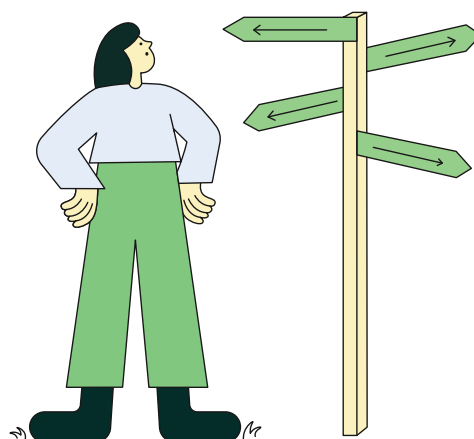
Trafikantbarometeret viser et meget stort skille i bilens rolle mellom sentrale og perifere kommuner. Sentralitetsindeksen er beskrevet på side 7. I de aller mest sentrale kommunene (i praksis Oslo og omkringliggende kommuner) er det som nevnt rundt halvparten som bruker bilen i sin hverdagsreise. Men i de tre minst sentrale kommunegruppene oppgir hele 90 prosent av befolkningen at bilen inngår i deres hverdagsreise (Tabell 3, side 8). Bosted avgjør som vist i stor grad hvor mange transportmidler man bruker.

Forskjellen mellom by og land manifesterer seg også i reisevei. Vi har spurt om hvor mange kilometer folk totalt er på reise i hverdagen. Her er det et mønster at de som bor i de minst sentrale kommunene også reiser lengst. 39 prosent oppgir at deres hverdagsreise er på 31 km eller mer. Tilsvarende for innbyggerne i de mest sentrale kommunene er 25 prosent.

Tabell 12: Når du tenker på de hverdagsreisene du vanligvis foretar deg, omtrent hvor mange kilometer reiser du hver dag? Prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 3 996

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
0-10 km	34	35	36	32	33	30	34
11-20 km	25	25	26	25	22	22	18
21-30 km	16	17	17	14	15	15	9
31-45 km	12	12	12	12	13	15	16
46-60 km	13	10	9	16	17	18	23
61 km +	0	0	0	0	0	0	0

Samtidig er det ikke slik at lang reisevei i kilometer betyr at hverdagsreisene tar lengre tid for folk i de mest spredtbygde strøkene. Snarere er det et omvendt mønster: I distriktene har folk lengre reisevei, men bruker mindre tid på hverdagsreisen enn folk i de mer sentrale kommunene. Nesten halvparten av innbyggerne i de mest sentrale kommunene (45 prosent) bruker mer enn tre kvarter på sine hverdagsreiser. I de minst sentrale kommunene er tilsvarende tall 28 prosent. Beregnet ut i fra gjennomsnittlig reisestrekning for alle innbyggerne i den minst sentrale gruppen (24,76 km) og den mest sentrale gruppen (19,49 km).



Tabell 13: Når du tenker på de hverdagsreisene du vanligvis foretar deg, omtrent hvor mange minutter er du på reise hver dag? Prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 3 973

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
0-10 min	11	9	10	12	12	12	16
11-20 min	16	12	17	15	21	18	17
21-30 min	18	13	17	21	18	20	18
31-45 min	18	20	19	17	17	17	21
46-60 min	18	21	20	16	14	12	10
61-90 min	19	24	17	18	18	21	18
Over 90 min	0	0	0	0	0	0	0

Det er også slik at jo mindre sentralt folk bor, jo mer fornøyd er folk med hverdagsreisen sin. I de aller mest sentrale kommunene sier 25 prosent at de er fornøyd med sin hverdagsreise, mens i de minst sentrale kommunene svarer 35 prosent det samme.

Tabell 14: Hvor fornøyd er du med hverdagsreisen din? Prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Jeg er svært fornøyd	30	25	32	31	31	34	34
Jeg er fornøyd	47	46	48	47	49	46	38
Jeg er verken fornøyd eller misfornøyd	17	20	14	18	16	17	25
Jeg er misfornøyd	3	6	3	2	1	1	1
Jeg er svært misfornøyd	0	0	1	0	1	0	0
Vet ikke	2	2	2	3	2	2	1

Verken kollektiv eller el-sykel er aktuelle alternativer i distriktene

Som vist står bilbruken sterkt i Norge både i bygd og by. Men er kollektivtrafikk i det hele tatt et alternativ for de som i dag bruker bil? Eller kunne elsykel erstattet bilen på noen reiser?

Vi har spurt folk hvor mange minutter ekstra det vil ta om de byttet ut bilen med å kjøre kollektivt på hverdagsreisen. Her går det fram at over halvparten av de som bor i de to minst sentrale kommunegruppene vil få en ekstra reisetid på 50 minutter eller mer. I de mest sentrale områdene er samme andel 22 prosent.

Ser man på hvor mange som ville fått en halv times ekstra reisetid eller mer, er det 54 prosent i de mest sentrale strøkene som oppgir dette, mens 71 prosent i de minst sentrale kommunene oppgir det samme.

Tabell 15: Hvor mye lengre tid vil det ta, sammenlignet med hvordan du reiser i dag dersom du bare reiste kollektivt på din reise til studie eller skole? Prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 2044

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Over 50 min	35	22	32	37	38	57	53
40-49 min	11	13	12	11	14	4	2
30-39 min	17	19	21	15	12	11	16
20-29 min	18	21	17	18	16	16	15
10-19 min	15	19	13	16	17	10	15
Under 10 min	4	6	5	3	4	3	0
Samme som i dag	0	0	0	0	0	0	0

Dette betyr imidlertid ikke at folk i distriktene er uinteresserte i å reise kollektiv, om tilbudet ble bedre. Litt under halvparten av befolkningen vil reise mer med kollektiv, uavhengig av hvor i landet de bor. Rundt en tredel svarer nei (øvrige svarer at de ikke vet).

Tabell 16: Kunne du tenke deg å reise mer med kollektivtransport hvis tilbudet ble bedre? Prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Ja	47	52	46	47	42	41	48
Nei	33	29	33	32	37	38	34
Vet ikke	21	19	21	21	21	20	18

Hva så med el-sykkel? Kan el-sykkel være et alternativ for folk på hverdagsreisen? Her kommer sentrale strøk betydelig høyere ut. Det er dobbel så høy andel i sentrale strøk som sier at el-sykkel kunne erstattet noen av transportmidlene man bruker på sin hverdagsreise, sammenliknet med de i de minst sentrale kommunene. 43 prosent svarer ja på dette i de mest sentrale strøkene, men andelen faller med synkende sentralitet. Andelen som svarer ja i de minst sentrale kommunene er 22 prosent.

Tabell 17: Kunne el-sykkel erstattet noen av transportmidlene du bruker på dine hverdagsreiser? Prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 3 664

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Ja	34	43	35	31	27	29	22
Nei	61	51	60	64	67	68	76
Vet ikke/ ikke relevant	5	6	4	5	5	3	2

Ulikt syn på utslipp

Om man ser på bileierskap fordelt på sentralitet, er det to funn som peker seg ut.

- Det ene er at disponering av bil faller med økende sentralitet. I de mest sentrale kommunene er det 23 prosent som oppgir at de ikke disponerer bil. I de minst sentrale kommunene er det kun seks prosent som svarer det samme.
- Det andre er at type bil varierer sterkt med sentralitet. Man ser det aller mest på dieselbilens rolle. Dieselbillettheten er nesten tre ganger så høy i de to minst sentrale kommunegruppene enn den er i de mest sentrale kommunene. Dette speiles i hvor utbredt elbilen er. I de mest sentrale strøkene er det 21 prosent elbil, mens i de minst sentrale kommunene er andelen kun tre prosent.

Tabell 18: Eier/disponerer du bil? Flere svar er mulige. N=4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Ja, dieselbil	43	26	34	48	59	68	69
Ja, bensinbil	31	24	33	32	32	33	29
Ja, elbil	17	21	21	14	16	8	3
Ja, hybrid	9	13	8	7	8	5	5
Ja, ladbar hybrid (diesel eller bensin)	5	5	5	6	4	4	2
Ja, hydrogenbil	0	1	0	0	0	0	0
Ja, delebil (bildeling med andre)	1	2	1	0	0	0	0
Annet, noter...	1	1	1	0	0	0	0
Nei, disponerer ikke bil	13	23	15	10	5	4	6

Vi ser også forskjeller i holdninger til bilenes utslipp mellom folk i by og distrikt.

I de aller mest sentrale strøkene mener 60 prosent av innbyggerne at klimautslipp fra biler er et problem, mens bare 13 prosent sier det ikke er et problem. I de minst sentrale kommunene er tallene henholdsvis 43 prosent og 29 prosent. Det er med andre ord mer enn dobbelt så mange i distriktene som mener at utslipp fra bil ikke er et problem, sammenliknet med sentrale strøk.

Skillet i svarene ser vi også igjen på andel som sier de vil ha elbil som sin neste bil. I byene svarer over halvparten – 51 prosent – at de vil ha elbil som neste bil. I distriktene svarer 27 prosent det samme. Det er nesten halvparten av andelen i byene.

Tallene viser også at distriktene er mest skeptiske til at de bilene som slipper ut minst skal ha de laveste avgiftene. 70 prosent av folk i de mest sentrale strøkene mener at biler som forurensere lite bør ha lavest avgifter. I distriktene er denne andelen 57 prosent.

Tabell 19: Vurder påstanden «Klimagassutslippene fra persontransport er et problem», prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 4087.

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Svært enig	13	17	15	11	8	11	7
Enig	40	43	40	39	40	36	36
Verken enig	24	22	24	24	22	23	25
Uenig	12	8	11	13	17	15	16
Svært uenig	7	5	6	7	8	10	13
Vet ikke	4	3	4	4	4	3	3

Tabell 20: Vurder påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være en elbil», prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N = 4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Svært enig	17	20	21	14	16	10	7
Enig	26	31	29	24	20	16	20
Verken enig	23	18	23	24	24	28	24
Uenig	14	11	10	15	17	23	17
Svært uenig	10	6	8	10	12	16	21
Vet ikke	10	13	9	11	10	6	10

Tabell 21: Vurder påstanden «Det bør være lavest avgifter på de bilene som slipper ut minst» prosent totalt og etter seksdelt sentralitetsindeks. N=4087.

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Svært enig	20	24	22	19	15	19	16
Enig	44	46	45	42	44	36	41
Verken enig	20	17	17	21	23	23	23
Uenig	8	5	8	9	9	12	8
Svært uenig	4	2	3	5	3	6	9
Vet ikke	4	5	3	4	4	3	2



Selv om folk i byene har oftere elbil og kjører oftere kollektiv er det fortsatt i de sentrale strøkene at flest betaler bompenger. Det viser tabellen under.

Mens over halvparten (55 prosent) av folk i de to minst sentrale kommunegruppene nesten aldri betaler bompenger, svarer kun 15 prosent av de som bor i de to mest sentrale kommunegruppene det samme. I de nest mest sentrale kommunene (Bergen, Trondheim, Stavanger, Moss mv.) svarer så mange som 53 prosent at de betaler bompenger 2-3 ganger per uke eller mer. I de aller mest sentrale kommunene er samme tallet 36 prosent. I de minst sentrale kommunene er dette tallet åtte prosent.

Tabell 22: På det jevne, omtrent hvor ofte passerer du en eller flere bomstasjoner på din hverdagsreise?
N = 3 658

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Aldri / så godt som aldri	29	15	15	35	43	53	55
Sjeldnere enn 1-2 ganger pr måned	12	8	8	13	17	19	16
1-2 ganger pr måned	8	8	7	9	9	7	11
3-4 ganger pr måned	13	17	16	10	9	9	11
2-3 ganger pr måned	11	16	15	9	6	6	2
4-5 ganger pr måned	8	11	11	8	4	2	1
Mer enn 5 ganger i uken	17	22	27	14	11	4	5
Vet ikke	2	5	2	2	1	2	0

De med nest minst er bilpolitikkenes tapere

Når man deler inn befolkningen i seks grupper etter inntekt, ser vi at gruppen med nest lavest inntekt er de som opplever dagens bilpolitikk som tøffest. I motsetning til de med aller lavest inntekt (som sjeldnere har bil) har de med nest lavest inntekt ofte bil, og de er svært avhengige av bil i sin hverdagsreise. Dette er mennesker som har lave inntekter, og som rammes både av bensinavgifter og bompenger, samtidig som mange av dem sier at elbil (og kjøps- og bruksfordelene som kommer med disse) ikke er aktuelt for dem. De er på mange måter fanget i fossil-fella. I vårt utvalg utgjør denne gruppen om lag 14 prosent (uvektet). Inntektsfordelingen tar utgangspunkt i estimerte verdier for samlet brutto husholdningssinntekt før skatter og fradrag. Deretter er disse korrigert for antall medlemmer i husholdningen.

Gruppen med de nest laveste inntektene har etter denne metoden inntekter mellom 300 – 399 999 kroner. Dette kjennetegner dem*:

Mest avhengig av bil

Dette er gruppen som er mest avhengig av bil. Sju av ti sier at bilen er viktigste reisemiddel i deres hverdagsreise. Landssnittet er 60 prosent. For de med de høyeste inntektene er andelen 57 prosent. Dette er den gruppen som oftest svarer at de ikke har alternativer til bil i deres hverdagsreise. De har mye oftere enn andre en bensinbil, og mye oftere en bil som er 10-14 år gammel.

Tabell 23: Hvilket reisemiddel er ditt hovedreisemiddel på dine hverdagsreiser? Det vil si, det reisemiddel du bruker på de lengste delene av dine reiser. Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe.

Kilde: Bompungeundersøkelsen 2019. N = 1202.

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Bil	60	42	69	67	62	58	57
Båt/ferge	1	0	1	1	1	1	1
Buss	13	27	11	11	12	13	8
Trikk	1	0	1	1	1	0	1
T-bane	5	4	3	4	8	5	5
Tog	6	6	5	2	6	6	12
Gange	6	9	5	5	6	5	5
Sykkel/el-sykkel	5	8	3	5	4	8	8
Moped/motorsykkel	0	0	1	0	1	1	0
Annet, noter...	2	3	1	2	2	2	2
Vet ikke	1	2	1	2	1	0	0

⁴ Resultatene i dette avsnittet bygger i stor grad på Trafikantbarometeret, men det er brukt supplerende informasjon fra en spørreundersøkelse om bilbruk og bompenger (gjennomført av Kantar på vegne av NAF i 2019, med 1202 spurte).

Tabell 24: Hvilke reelle alternativer har du til bil som hovedreisemiddel? Kryss av for alle alternative reisemidler du kan benytte. Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe.

Kilde: Bompengundersøkelsen 2019. N = 727.

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Båt/ferge	2	2	4	1	2	1	2
Buss	62	62	58	63	62	60	61
Trikk	2	4	0	1	2	1	5
T-bane	6	4	5	3	7	10	10
Tog	14	13	12	17	7	22	17
Gange	20	13	23	21	28	13	11
Sykkel/el-sykkel	24	15	25	24	30	21	23
Moped/motorsykkel	5	4	5	5	5	8	8
Annet, noter...	23	26	29	22	23	22	20
Vet ikke	2	2	1	2	1	1	0

Tabell 25: Eier/ disponerer du bil? Flere svar mulig. Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Ja, dieselbil	43	32	45	41	44	50	52
Ja, bensinbil	31	28	34	30	34	30	28
Ja, elbil	17	10	11	18	18	22	30
Ja, hybrid	9	6	9	10	10	9	8
Ja, ladbar hybrid (diesel eller bensin)	5	2	5	4	5	8	11
Ja, hydrogenbil	0	0	0	0	0	0	0
Ja, delebil (bildeling med andre)	1	1	0	1	1	1	1
Annet, noter...	1	1	0	1	0	1	1
Nei, disponerer ikke bil	13	31	8	10	10	5	3

Tabell 26: Hvor gammel er bilen du eier/disponerer? Dersom du eier/disponerer mer enn én bil, opp gi alder for den bilen du bruker mest. Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe.

Kilde: Bompungeundersøkelsen 2019. N=1202.

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Jeg verken eier eller disponerer bil	13	38	12	11	10	7	5
0-4 år	38	20	31	39	40	45	50
5-9 år	28	19	27	25	30	33	32
10-14 år	13	10	18	17	13	10	8
15-19 år	5	10	7	6	6	4	5
20-24 år	1	1	2	0	2	1	0
25-29 år	0	0	0	1	0	0	0
30 år eller mer	1	2	2	0	0	0	1
Vet ikke	0	1	1	0	0	0	0

Lav smerteterskel for bompenger

Bompenger er en avgift hvor man betaler like mye uavhengig av hva man tjener. Dette i seg selv gjør at bompenger er mer krevende for de med lavere inntekt, gitt samme kjøremønster. Det ser vi tydelig i tabellen under, som viser hvor mye folk oppgir at bompengene kan øke med månedlig uten at det blir en utfordring for dem. Om man ser på andelen som vil få problemer om bompengene øker med 500 kroner eller mer, øker den jevnt med synkende inntekt.

De med nest minst er folk med lav smertegrense for økte bompenger. 43 prosent av denne gruppen sier at en bompengøkning på 1000 kroner måneden eller mer blir en utfordring for dem. For de som tjener mest er andelen 28 prosent. Snittet for samme beløp i Norge er 38 prosent.

De med nest minst er også den gruppen av alle som marginalt oftere – med 41 prosent - svarer at de ikke vet hvor mye ekstra bompenger de klarer.

Tabell 27: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
0 - 499 kr	24	31	29	29	20	19	16
500 - 999 kr	14	12	14	14	15	15	12
1000 - 1499 kr	10	7	6	11	15	10	11
1500 - 1999 kr	5	7	3	3	6	8	6
2000 - 2499 kr	2	2	1	1	1	3	2
2500 kr eller mer	7	4	4	5	9	10	16
Vet ikke	38	36	41	37	33	34	36

Elbil er uaktuelt

De med lav inntekt og stort behov for bil i hverdagen er gruppen som i minst grad sier at elbil er aktuelt for dem. Kun 33 prosent av sier i denne gruppen at de skal ha elbil neste gang de skal ha bil, sammenliknet med 43 prosent på landsbasis og 51 prosent blant de som har de høyeste inntektene.

Tabell 28: Vurder påstanden «Jeg vil at min neste bil skal være en elbil», prosent totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Svært enig	17	15	11	19	18	20	25
Enig	26	25	21	24	29	30	26
Verken enig eller uenig	23	22	25	22	22	20	23
Uenig	14	16	14	16	12	12	13
Svært uenig	10	10	16	9	6	10	7
Vet ikke	10	10	11	10	12	9	5

Ønsker i mindre grad avgiftsfordeler for elbiler

Denne gruppen mener i mindre grad at de bilene som slipper ut minst bør ha lavere avgifter. Blant de med nest minst er det 57 prosent som mener dette, sammenliknet med 64 prosent på landsbasis og 69 prosent blant de med de høyeste inntektene. Dette er også den gruppen som i minst grad oppgir at klimautslippene fra persontransporten er et problem. 44 prosent sier at dette er et problem, mot 53 på landsbasis. Blant de med høyest inntekt er andelen 56 prosent.

Tabell 29: Vurder påstanden «Klimagassutslippene fra persontransport er et problem», prosent totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087.

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Svært enig	13	17	8	11	14	13	15
Enig	40	38	36	42	42	43	41
Verken enig eller uenig	24	20	31	24	22	22	19
Uenig	12	11	12	12	12	13	14
Svært uenig	7	8	8	6	5	6	10
Vet ikke	4	5	4	4	4	3	2

Tabell 30: Vurder påstanden «Det bør være lavest avgifter på de bilene som slipper ut minst» prosent totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N=4087.

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Svært enig	20	22	15	22	22	20	27
Enig	44	39	42	45	45	49	41
Verken enig eller uenig	20	22	23	19	16	16	19
Uenig	8	6	9	7	10	9	8
Svært uenig	4	6	5	3	2	5	4
Vet ikke	4	5	5	4	5	1	0

Ofte uten både jobb og studier

Mer enn en tredel av denne gruppen oppgir å være uten jobb eller studier. Det er høyest av alle inntektsgruppene (også de med lavest inntekt), det er mer enn dobbelt så høy andel som landssnittet på 16 prosent, og fem ganger så høyt som de med de høyeste inntektene.

Tabell 31: Hvilke av følgende påstander passer for din jobbsituasjon i dag? Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087.

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Jobber ikke/studerer ikke	16	22	35	19	7	6	7
Er permittert	1	1	2	2	1	0	0
Jobber/studerer hjemmefra	17	21	7	10	16	18	31
Jobber/studerer på arbeids-/studiestedet som vanlig	34	18	24	38	48	43	32
Jobber/studerer delvis hjemme og delvis på arbeids-/studiestedet	17	22	8	13	17	24	23
Annet, noter...	12	13	19	14	8	6	5
Ingen av disse	3	3	5	3	2	3	1

Bor sjeldnere i sentrale kommuner

Tabellen under viser hvor folk bor, fordelt på inntekt. Ikke overraskende er det et hovedmønster at personer med høye inntekter er overrepresentert i de mest sentrale kommunene, og omvendt: Lave inntekter er tydelig underrepresentert i de mest sentrale kommunene. På samme måte er personer med de høyeste inntektene tydelig underrepresentert i de minst sentrale kommunene. Personer med middels til høy inntekt er overrepresentert i de mest sentrale kommunene (dette er hovedmønsteret, unntakene er blant annet sentralitetsgruppe 5 og inntektsgruppe «høy» og «middels 1»).

Tabell 32: Ulike inntektsgrupper (seksdelt) fordelt på kommuner etter sentralitet (seksdelt).

Inntektsgruppe	Totalt	Sentralitet (tall i prosent)					
		Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Lavest	20	15	21	21	18	22	23
Lav	14	10	14	16	17	18	15
Middels 1	19	21	18	19	22	17	23
Middels 2	19	22	18	20	17	14	19
Høy	17	20	17	15	19	19	15
Høyest	10	12	12	9	7	10	6

«Politikerne forstår meg ikke»

Undersøkelsen viser at fornemmelsen av å bli forstått av politikerne generelt synker med inntekt. Andelen som føler politikerne forstår utfordringene de har på hverdagsreisen er på 27 prosent blant de med de høyeste inntektene, mens den er på 17 prosent hos de med de lave inntekter.

Motsatt er oppfattelsen av å ikke bli forstått marginalt høyest for gruppen av de med nest laveste inntekt. Her svarer 56 prosent at de er uenig eller svært uenig i påstanden om at «politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine hverdagsreiser». Denne gruppen har også den marginalt høyeste andelen av de som svarer «svært uenig» på påstanden, med 20 prosent.

Tabell 33: Vurder påstanden «Politikerne forstår hvilke utfordringer jeg har på mine hverdagsreiser». Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087.

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Svært enig	2	3	3	3	2	2	3
Enig	18	17	14	18	18	23	24
Uenig	28	27	27	23	31	30	30
Svært uenig	17	18	20	16	17	17	15
Vet ikke	34	35	36	39	31	28	27



De med nest minst er også den gruppen hvor vi finner høyest andel som er uenig i at det bør koste mer å bruke en bil som slipper ut mye, enn en med lave utslipp.

Kun ni prosent er svært enig i denne påstanden, som er lavest av alle inntektsgruppene, sammenliknet med 16 prosent på landsbasis. Om man legger sammen «svært enig» og «enig» kommer denne gruppen ut med 46 prosent, som er betydelig under landssnittet på 55 prosent, og også lavest andel av alle inntektsgruppene.

På motsatt side er 23 prosent av denne gruppen uenig eller svært uenig i denne påstanden, som er høyest andel av alle de seks inntektsgruppene, og dermed også høyere enn de med aller laveste inntektene (18 prosent).



Tabell 34: Vurder påstanden «Det bør koste mer å kjøre en bil som slipper ut mye, enn en som slipper ut lite»? Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Svært enig	16	18	9	17	16	18	19
Enig	39	34	37	41	42	43	42
Verken enig eller uenig	22	23	26	21	21	20	17
Uenig	11	9	13	10	12	10	11
Svært uenig	7	9	10	6	5	6	10
Vet ikke	3	6	2	3	2	1	0

Slik endret korona-viruset hverdagsreisene

Mange endret reisevaner under koronapandemien – de fleste av dem i by

Undersøkelsen viser at svært mange har endret reisevanene sine i 2021 som et resultat av koronapandemien. Undersøkelsen ble gjennomført i januar 2021, og da svarer fire av ti - 41 prosent - at de har endret reisevanene som følge av koronapandemien. Det er marginalt høyere enn andelen som sier at de ikke har endret reisevanene; 38 prosent.

Om man ser på inntekt er det en tendens til at de med høyere inntekt i større grad har opplevd at deres hverdagsreise har blitt endret av koronapandemien. Over halvparten av de med de to høyeste inntektsgruppene oppgir dette.

Den laveste andelen som er påvirket av koronapandemien finner vi hos de med nest minst. Her sier kun 19 prosent at koronapandemien har endret hvordan eller hvor ofte de reiser. Her er også det høyest andel som ikke har et reisebehov knyttet til jobb eller studier.

Tabell 35: Har koronapandemien endret hvordan eller hvor ofte du reiser i forbindelse med jobb eller skole/studier? Totalt og etter seksdelt inntektsgruppe. N = 4087

	Inntekt 6-delt (tall i prosent)						
	Total	Lavest	Lav	Middel 1	Middel 2	Høy	Høyest
Ja	41	45	19	34	44	51	58
Nei	38	30	38	42	44	40	34
Jobber ikke / studerer ikke	20	24	42	23	11	8	7
Vet ikke	0	0	1	1	0	0	0

Om man ser på sentralitet så er det spesielt i gruppe 2, som inkluderer mange av de største byene i landet (utenom Oslo), at mange oppgir at de har endret reisevaner. Her svarer 56 prosent ja og 28 prosent nei på spørsmålet koronapandemien har endret hvordan eller hvor ofte de reiser. På motsatt side ser vi at de to minst sentrale kommunegruppene er de under en tredel (30 prosent) som svarer ja, og nærmere halvparten (hvh 48 og 45 prosent) som svarer nei.

Tabell 36: Har koronapandemien endret hvordan eller hvor ofte du reiser i forbindelse med jobb eller skole/studier? Totalt og etter seksdelt sentralitet. N = 4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Ja	41	41	56	43	36	30	30
Nei	38	42	28	37	40	45	48
Jobber ikke / studerer ikke	20	15	15	19	23	25	20
Vet ikke	0	2	1	0	0	0	0

Bilbruken har økt hos de som normalt ikke bruker bil – og omvendt

På hvilken måte har reisevanene endret seg under koronaen? I en landsrepresentativ undersøkelse utført i november/ desember 2020 spurte NAF hvilke reisemidler folk har brukt mer eller mindre, og om de ventet å endre reisemåte etter at koronatiltakene var opphevet igjen. Undersøkelsen er utført av Kantar. 999 personer svarte på undersøkelsen.

Av de som vanligvis reiser til jobb med bil, svarer en av fire at de bruker bilen mindre. For de som normalt bruker kollektiv, sykkel eller gange har bilbruken økt. I de store byene er det en klar tendens til at folk unngår kollektiv og heller velger bil, sykkel eller gange i hverdagen. To av fem av de som vanligvis bruker buss til jobb har brukt bilen mer under pandemien. Hele 72 prosent har brukt kollektiv mindre.

Tabell 37: Under koronapandemien, har du brukt disse reisemidlene mer eller mindre enn før på dine hverdagsreiser? Etter vanligste reisemiddel. N = 999

		Total	Reisemiddel (tall i prosent)			
			Bil	Buss	Trikk/Bane	Reiser ikke til jobb eller skole/ studier
Bil	Mer	19	14	40	53	7
	Like mye som før	50	60	24	21	54
	Mindre	22	25	13	4	32
	Benytter ikke	9	0	23	23	6
	Vet ikke	0	0	0	0	1
Kollektiv (buss, bane/ trikk, tog)	Mer	2	2	3	2	2
	Like mye som før	14	15	21	12	13
	Mindre	46	31	72	85	39
	Benytter ikke	38	52	3	1	45
	Vet ikke	0	0	0	0	0
Sykkel	Mer	10	6	16	31	5
	Like mye som før	32	35	25	18	26
	Mindre	8	7	11	2	7
	Benytter ikke	50	53	48	49	62
	Vet ikke	0	0	0	0	0
Gange	Mer	32	26	41	58	30
	Like mye som før	52	56	39	21	54
	Mindre	9	8	16	16	10
	Benytter ikke	7	10	5	4	4
	Vet ikke	1	1	0	0	1

De største permanente endringene kan komme i byene

Det kan bli store endringer i trafikken og kollektivbruken i storbyene framover dersom folks forventning til framtidige reisevaner slår til. Hver femte reisende – 19 prosent – svarer at de kommer til å jobbe mer hjemmefra enn de gjorde før. Det er i de mest sentrale kommunene vi finner de største utslagene. I den mest sentrale kommunegruppen svarer hver tredje respondent at de kommer til å jobbe mer hjemmefra. Tilsvarende tall for de to minst sentrale kommunegruppene er 7-8 prosent.

Det er også i de minst sentrale kommunene at vi finner den største andelen som ikke har noe alternativ til dagens reisemåte. I sum er det to av tre i de to minst sentrale kommunegruppene som sier at de enten ikke skal eller ikke kan jobbe mer hjemmefra etter pandemien. I de mest sentrale kommunene er denne andelen 45 prosent. Folk som bor på mindre tettbygde steder venter med andre ord i større grad å gå tilbake til normalen etter hvert.

Tabell 38: Se for deg den dagen korona-restriksjonene er opphevet. Kommer du til å jobbe mer hjemmefra enn du gjorde før korona-restriksjonene ble innført? Totalt og etter seksdelt sentralitet. N = 4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Ja	19	32	21	16	11	7	8
Nei	26	24	26	24	29	34	34
Mitt arbeid krever at jeg er på arbeidsplassen	27	21	26	28	30	32	34
Jobber ikke / studerer ikke	24	17	23	27	27	25	21
Vet ikke	4	6	4	5	3	1	3

Det er altså i de store byene at folk i størst grad vil endre måten de reiser på etter koronapandemien. Hver femte sier de vil bytte transportmiddel, mens under halvparten av dette svarer det samme i de to minst sentrale kommunegruppene.

På landsbasis svarer nærmere to av tre at de ikke kommer til å endre transportmiddel. Andelen er noe lavere i de mest sentrale og de minst sentrale kommunene. Forskjellen mellom disse to gruppene er at vet ikke-andelen er mye høyere i de mindre sentrale kommunene. Her svarer mer enn hver tredje at de ikke vet hvordan dette kommer til å endre transportmiddelvalget deres. Samme andel i de mest sentrale kommunene (gruppe 1 og 2) er 12-13 prosent.

Tabell 39: Tror du koronasmitten vil endre transportmiddelvalget ditt på hverdagsreisen din når restriksjonene er opphevet igjen? Totalt og etter seksdelt sentralitet. N = 4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Ja	13	21	16	11	8	7	7
Nei	64	59	67	67	67	57	55
Nei, jeg har ikke noe alternativ	17	13	12	17	20	32	36
Vet ikke	5	6	5	5	5	4	3

Hva skal til for at passasjerene kommer tilbake?

Som tidligere vist kan kollektivselskapene miste mange reisende hvis de ikke tilpasser seg etter koronapandemien. Andelen som ønsker å reise mer kollektivt faller markant fra 60 prosent i 2019 til 47 prosent i 2021. Sammenholdt med at 19 prosent å jobbe mer hjemmefra i fremtiden peker det mot at det må tenkes nytt for å holde på kollektivkundene etter pandemien.

NAF har spurt folk hva som skal til for at de reiser mer kollektivt. Svarene er gjengitt i tabellen under. De to mest populære grepene som kollektivselskapene kan ta vil være flere avganger og mer fleksible periodebilletter. Det er 24 prosent som svarer flere avganger, som er den enkeltstående faktoren flest oppgir.

Når det gjelder fleksible billetter er de reisende tydelige på at det i mye større grad gjelder månedskort hvor man betaler utfra hvor mange ganger man reiser (22 prosent), framfor at det involverer flere typer transporttjenester (åtte prosent). Og, det er mest å hente på positive virkemidler. Kun tre prosent svarer at de ville reise mer kollektivt om bompengene økte. Dette kan tolkes på to måter: Enten at bompengøkning ikke betyr noe økonomisk for folk, eller at folk opplever at de i liten grad har alternativer til bil. Resultatene fra bompungeundersøkelsen 2019 (gjengitt tidligere i rapporten, under kapitlet om de med «nest mest») peker mot at bompenger betyr noe for folk økonomisk, og at dette i liten grad kan forklare den lave andelen som sier at bompengøkning ikke vil få dem over på kollektivtrafikk. Sammenholder man disse tre prosentene med andelen som oppgir ønsket om flere kollektiv-avganger i timen og behovet for mer fleksible billetter er en ikke fremmed konklusjon at gulrøtter virker bedre enn pisk, om man ønsker å få flere til å reise kollektivt.

Det er spesielt i Oslo-området (gruppe 1) at behovet for mer fleksible månedskort er gjeldende. Her svarer over en tredel – 35 prosent – at de ønsker slike billetter.

Behovet for mindre trengsel er også relativt høyt blant de som bor i Oslo-området. 28 prosent oppgir dette. Så mange som halvparten – 49 prosent – av de som bor i de minst sentrale kommunene anser spørsmålet om å reise mer kollektivt som ikke relevant. Det er dobbelt så høy andel som i Oslo-området (24 prosent).



Tabell 40: Ville du reist mer kollektiv dersom: ... (flere svar mulig, maks 3 svar).
Totalt og etter etter seksdelt sentralitet. N = 4087

	Sentralitetsindeks (tall i prosent)						
	Total	Mest sentrale	2	3	4	5	Minst sentrale
Det fantes et fleksibelt månedskort hvor man betaler utfra hvor mange ganger man reiser	22	35	23	20	13	7	11
Det var flere avganger i timen	24	22	22	26	28	25	22
Reisetiden ble kortere	20	22	25	19	15	11	5
Det var mindre forsinkelser	10	16	10	8	5	5	0
Det var mindre trengsel ombord	16	28	18	12	8	5	0
Bompengene økte	3	2	3	3	2	1	1
Parkeringsmulighetene ble dårligere	5	5	5	5	6	4	2
Ikke relevant	33	24	28	33	44	51	49
Annet, noter...	10	8	11	10	10	11	22
Vet ikke	6	6	5	8	6	4	4



Om undersøkelsen

I tillegg til funnene presentert i denne rapporten kan dataene brytes ned og analyseres på flere måter. Sammen med NAFs andre undersøkelser av folks holdninger og reiservaner, kan vi gi et detaljert og innsiktsfullt bilde av hvordan det står til med hverdagsreisene.

For spørsmål om bruk av funnene, eller ønske om å se nærmere på enkelte deler av undersøkelsen, ta kontakt med Thor Egil Braadland eller Ingunn Handagard. Mediekontakt for undersøkelsen er Ingunn Handagard.

Undersøkelsesdesign

NAFs trafikantbarometer er gjennomført i samarbeid med Kantar TNS som en kvantitativ spørreundersøkelse. Datainnsamlingen har foregått via et web-basert spørreskjema for å sikre en strukturert datainnsamling.

Representativitet

Feltperioden for undersøkelsen var januar 2019. Den landsrepresentative delen av undersøkelsen består av 1000 respondenter. I tillegg er det gjennomført en regional supplering av respondentene slik at resultatene er representative også for Norge inndelt i ti regioner, og for utvalgte storbyer (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger, Tromsø). Totalt har 4087 personer svart på undersøkelsen. Målgruppen for undersøkelsen var hele befolkningen over 18 år. For å kartlegge eventuelle utvalgsskjevheter har vi sammenlignet kjønns-, alders-, og bostedssammensetning blant de som har besvart undersøkelsen med befolkningsstatistikk. Resultatene fra undersøkelsen er derfor vektet på alder og kjønn, i tillegg til geografi for de landsrepresentative analysene.

Etiske hensyn

Respondentene er vilkårlig trukket fra Kantar TNS webpanel bestående av rundt 50 000 respondenter. Webpanelet er en prerekuttert gruppe på personer over 15 år som er villige til å delta i markedsundersøkelser. Utvelgelsen av deltagere til undersøkelsen foregikk som et rent tilfeldig utvalg. Anonymiteten til deltagerne i undersøkelsen er ivaretatt fra Kantar TNS sin side. NAF har ikke fått tilgang til data som kan avsløre den enkelte deltagers demografi. NAF har kun mottatt analyser og ferdig utarbeidede statistikkfiler for respondentene som helhet, hvor nedbrytninger kun er gjort på grupper som kjønn, alder, geografi og partitilhørighet.



naf.no