



**Norsk
Trafikant-
barometer
2023**



Gratfisk design: NAF Markedsavd., Lena Akopian / Foto: Johnner.no / Trykk: Rolf Ottesen / Opplag: 300 eks / 2023



naf.no

10 år med hverdagsreisen

Det har skjedd store endringer i samfunnet på de to årene siden forrige Trafikantbarometer, i 2021. Da var undersøkelsen fortsatt preget av reisevanene under pandemien.

Nå øker energiprisene, politikerne varsler om strammere budsjetter og prisstigningen her hjemme griper inn i familieøkonomien. Ikke minst gjør klima- og miljømål seg gjeldende. Dette er endringer som kan få følger for hvilke biler vi velger og hvordan vi reiser.

Det er tegn til at interessen for elbil flater noe ut. Dette henger sammen med press i økonomien og at flere vil beholde den gamle bilen lengre, og at folk er mer usikre på elbil fordi avgiftene har blitt satt opp i flere omganger. Desto viktigere blir det med en forutsigbar avgiftspolitik fremover hvis politikerne skal nå målet om 100 prosent nullutslippsbiler i nybilsalget i 2025.

Dernest er det bompengene. Selv om befolkningen er splittet i synet på bompenger, er det nå flere enn før som oppgir at de vil slite med økte bompengeregninger. Politisk ser vi liten vilje til endring, til tross for at bompenger utgjør en betydelig del av bilavgiftene staten tar inn, og i mange områder er en betydelig belastning for folks økonomi.

Til sist avdekker årets undersøkelse store utfordringer med kollektivtilbudet. Folk er fortsatt svært avhengige av bilen på hverdagsreisen, også i byene. Kollektivtilbudet er ikke godt nok, og reisetiden øker om du lar bilen stå. Bypolitikken dreier seg nettopp om å få folk ut av bilen og over til kollektivt, sykkel og gange, men disse alternativene er ikke på langt nær gode nok i dag.

Årets undersøkelse er den femte i rekken. I ti år har vi kartlagt nordmenns holdninger og handlinger på hverdagsreisen. Trafikantbarometeret viser hvordan samferdsels- og avgiftspolitikken griper inn i hverdagen til folk. I debatten om hvordan klima- og miljømål skal nås, er det viktigste funnet fra disse undersøkelsene at folks behov er forskjellig. Politikerne som legger rammebetingelsene, må ta hensyn både til folks ulike behov rundt om i landet og hvilke muligheter folk har til omstilling.

Oslo, november 2023



Innholdsfortegnelse:

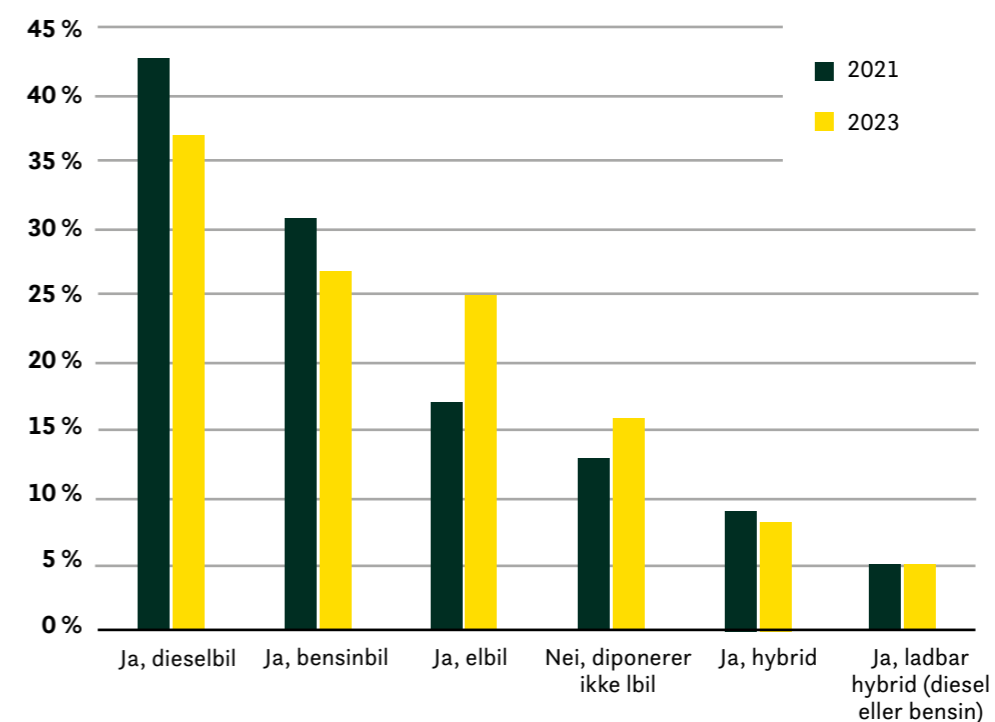
1. Bileierskap	7
2. Flere vil streve hvis bompengene øker	15
3. Veipricing: Politikerne må vise vei om fremtidens bilavgifter	21
4. Folk vil ha kollektiv og veivedlikehold	29
5. Elbilinteressen flater ut.....	33
6. Hva ønsker folk i storbyene?	37

1. Bileierskap

Bilen er det suverent viktigste reisemiddelet i Norge. Andelen som eier eller disponerer bil er på 84 prosent i årets undersøkelse. Det er noe lavere enn i 2021, da tallet var 87 prosent.

Når det gjelder hva slags bil folk disponerer, erstattes stadig flere bensin- og dieslbiler av elbiler. Samtidig er det fortsatt mange bensin- og dieslbiler på veiene totalt sett. I befolkningen er det 37 prosent som eier eller disponerer diesebil, mens 27 prosent eier eller disponerer bensinbil. 25 prosent eier eller disponerer elbil – en økning fra 17 prosent i 2021.

Figur 1: Eier/disponerer du bil? Hele landet.



Tabell 1: Eier/disponerer du bil? 2021 og 2023, hele landet.

	2021	2023
Ja, diesebil	43 %	37 %
Ja, bensinbil	31 %	27 %
Ja, elbil	17 %	25 %
Ja, hybrid	9 %	8 %
Ja, ladbar hybrid (diesel eller bensin)	5 %	5 %
Ja, hydrogenbil	0 %	0 %
Ja, bildeling	1 %	1 %
Annet:	1 %	1 %
Nei, disponerer ikke bil	13 %	16 %

Kommunene som er med i de forskjellige definisjonene på byområder i Trafikantbarometeret 2023 er vist i tabell 2.

Tabell 2: Kommuner som inngår i de forskjellige byområdene

Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Asker	Alver	Malvik	Sola	Tromsø
Aurskog-Høland	Askøy	Melhus	Stavanger	
Bærum	Bergen	Stjørdal	Randaberg	
Eidsvoll	Bjørnafjorden	Trondheim	Sandnes	
Enebakk	Øygarden			
Frogn				
Gjerdrum				
Hurdal				
Lillestrøm				
Lørenskog				
Nannestad				
Nes				
Nesodden				
Nittedal				
Nordre Follo				
Oslo				
Rælingen				
Ullensaker				
Vestby				
Ås				

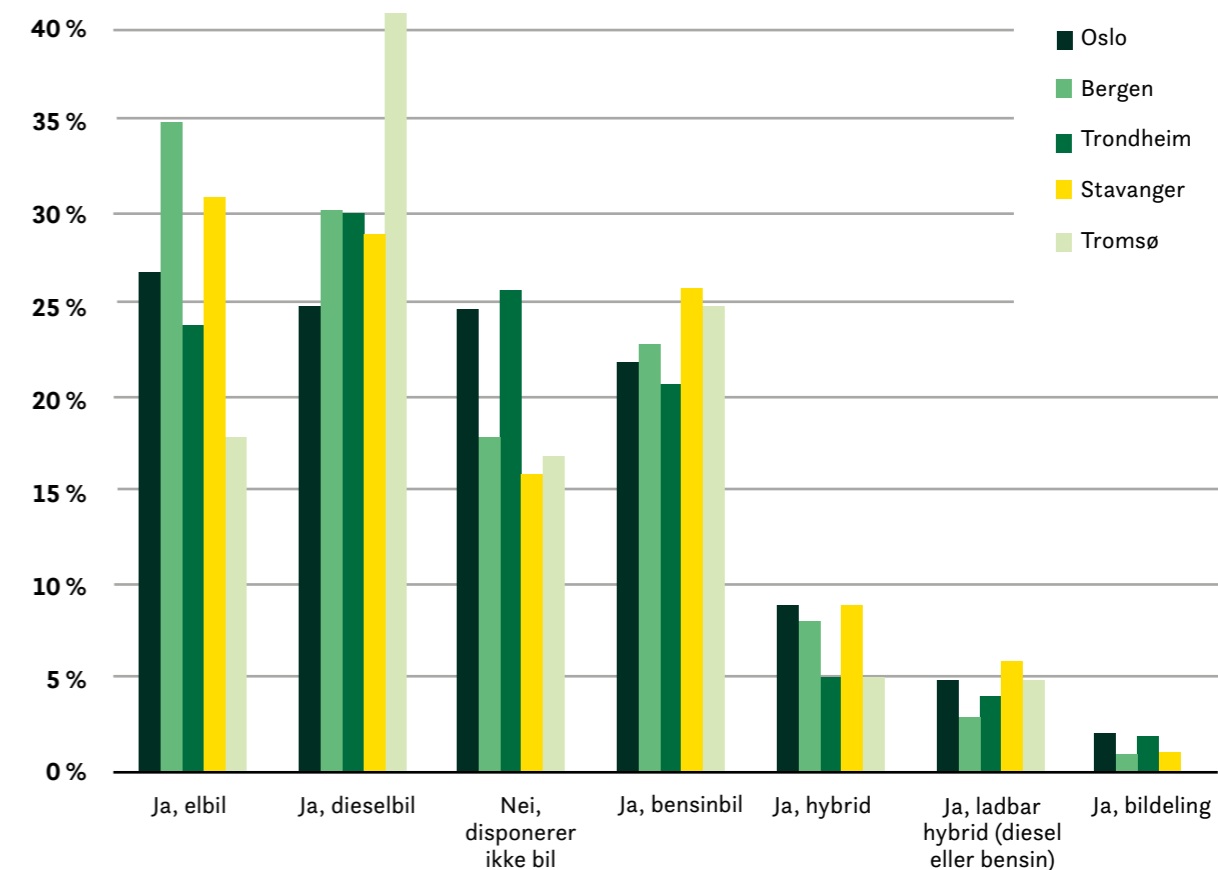
Bileierskap og bilbruk er forskjellig i byene og i distriktene, og i ulike byområder utvikler bileierskap seg ulikt. I Osloområdet faller andelen som eier eller disponerer bil fra 80 prosent i 2021 til 75 prosent i 2023. Andelen som har tilgang til bil, synker også i byområdene Trondheim og Stavanger. I Bergen og Tromsø øker derimot andelen som eier eller disponerer bil fra 2021 til 2023.

Tabell 3: Eier/disponerer du bil? Har svart: Nei, «disponerer ikke bil», etter byområde.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
2021	20 %	21 %	17 %	7 %	21 %
2023	25 %	18 %	26 %	16 %	17 %

Andelen som eier eller disponerer elbil er høyere i byene enn i distriktene. Høyest elbilandel er det i Bergensområdet, hvor 35 prosent eier eller disponerer elbil.

Figur 2: Eier/disponerer du bil? Etter byområde og bileierskap



Tabell 4: Eier/disponerer du bil? Etter byområde og bileierskap.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Ja, dieselbil	25 %	30 %	30 %	29 %	41 %
Ja, bensinbil	22 %	23 %	21 %	26 %	25 %
Ja, elbil	27 %	35 %	24 %	31 %	18 %
Ja, hybrid	9 %	8 %	5 %	9 %	5 %
Ja, ladbar hybrid (diesel eller bensin)	5 %	3 %	4 %	6 %	5 %
Ja, hydrogenbil		1 %			
Ja, bildeling	2 %	1 %	2 %	1 %	0 %
Annet, noter:	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Nei, disponerer ikke bil	25 %	18 %	26 %	16 %	17 %

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

1.1 Fallende interesse for bildeling

Andelen som er med i en bildelingsordning ligger på kun 4 prosent i Oslo i 2023, og er enda lavere i de andre byene. Dette er en liten nedgang fra 2021.

Bideling er at privatpersoner eller firmaer tilbyr et visst antall biler til utleie. Eksempler på aktører som tilbyr bildeling er Bilkollektivet, Hertz Bilpool eller Getaround/Nabobil. Ved å være medlem av et bildelingsprogram får man tilgang til bil når man trenger det. Samtidig reduseres kostnadene ved å eie bil og ulempene som følger med, som vedlikehold og parkering.

Utviklingen fra 2021 til 2023 tyder på at interessen for bildeling har falt de siste årene. I 2021 oppga 25 prosent i Osloområdet at de vurderte å bli medlem av en bildelingsordning, mens 30 prosent i Oslo by vurderte det samme. I 2023 hadde interessen falt til 17 prosent i Osloområdet og 22 prosent i Oslo by.

Tabell 5: Har du vurdert å bli medlem av en bildelingsordning?

År	Osloområdet		Oslo kommune	
	2021	2023	2021	2023
Ja	18 %	14 %	23 %	18 %
Ja, i tillegg til egen bil	7 %	3 %	7 %	4 %
Nei	56 %	72 %	47 %	65 %
Er allerede medlem i en bildelingsordning	3 %	3 %	5 %	4 %
Vet ikke	16 %	8 %	18 %	9 %

Det er ulike årsaker til at folk ikke ser på bildeling som interessant. Mange oppgir at de bruker bilen sin for ofte til at bildeling vil være en god løsning.

Tabell 6: Hva er årsaken til at du ikke vurderer å være med i en bildelingsordning? Alle fem byområder, 2023.

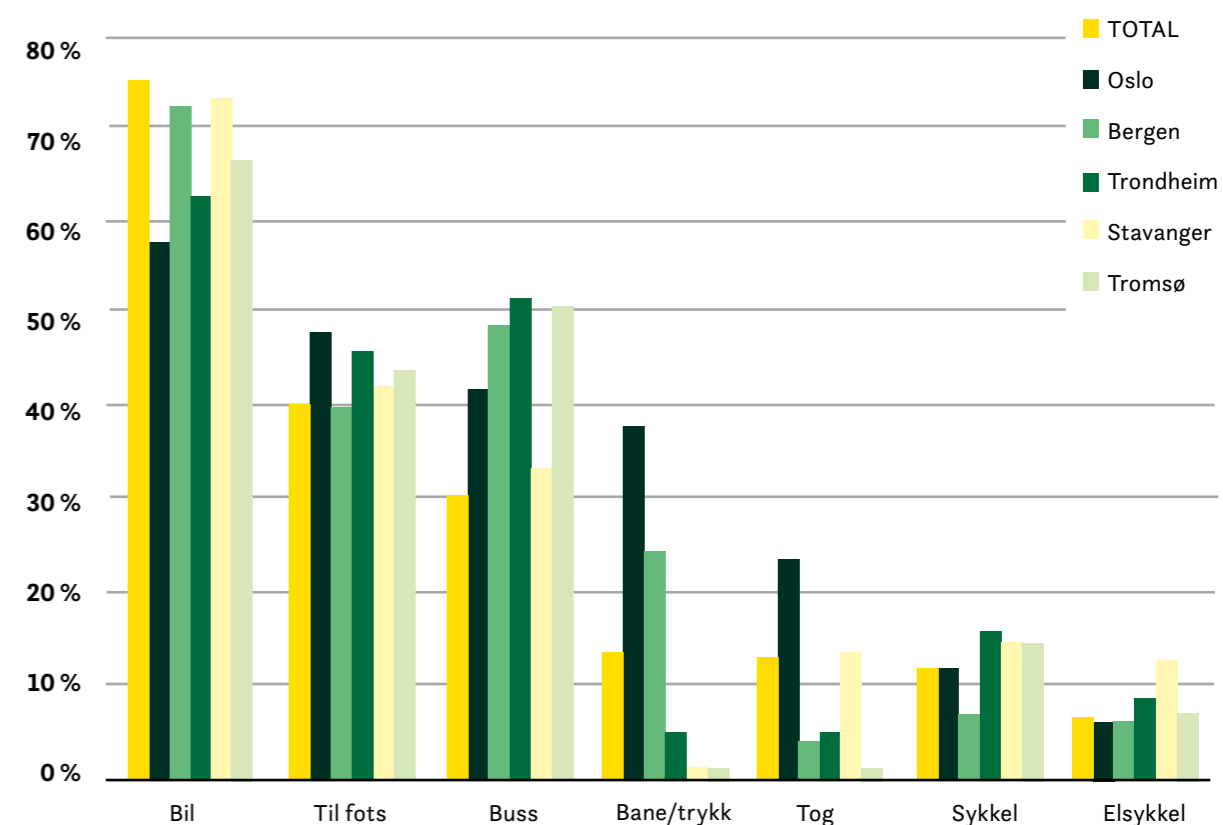
Jeg bruker min nåværende bil veldig mye	35 %
Usikker på om det er biler tilgjengelig når jeg trenger det	10 %
Det finnes ingen bildelingsordning/bilkollektiv i nærheten av mitt bosted	11 %
Det koster for mye	5 %
Biltypen jeg har behov for finnes ikke tilgjengelig i mitt område	2 %
Annet	29 %
Vet ikke	9 %

1.2 Bilbruk i by

I mange byer er det satt mål om å redusere biltrafikken, eller at biltrafikken i hvert fall ikke skal øke. Trafikantbarometeret viser at det fortsatt er mange i byområdene som er avhengig av bilen for at hverdagen skal gå opp.

Hele 59 prosent av innbyggerne i Osloområdet bruker bil i sin hverdagsreise. Det er omtrent samme nivå som i 2021, da andelen var 58 prosent. Andelen som bruker bil i sin hverdagsreise, er enda høyere i de andre byområdene.

Figur 3: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise? Hele landet.



Tabell 7: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise? Hele landet.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Bil	77 %	59 %	74 %	64 %	75 %
Buss	31 %	43 %	50 %	53 %	34 %
Tog	13 %	24 %	4 %	5 %	14 %
Bane/trikk	14 %	39 %	25 %	5 %	1 %
Elsykkel	7 %	6 %	6 %	9 %	13 %
Sykkel	12 %	12 %	7 %	16 %	15 %
Til fots	41 %	49 %	41 %	47 %	43 %
Motorsykkel/Moped	3 %	3 %	4 %	3 %	4 %
Båt/ferge	3 %	2 %	6 %	0 %	2 %
Annet	2 %	3 %	3 %	3 %	2 %
Vet ikke	1 %	1 %	0 %	1 %	1 %

De to siste årene har andelen som bruker bilen til jobb, skole eller studier gått noe ned. I Oslo bruker 31 prosent bilen til og fra jobb, skole eller studier, som er en nedgang fra 41 prosent i 2021. Vi ser den samme utviklingen i de andre byområdene. I Tromsø har bilbruken til jobb, skole og studier falt kraftig, fra 50 prosent i 2021 til 32 prosent i 2023. Noe av denne utviklingen kan henge sammen med at vi i 2021-barometeret fortsatt så spor av reisevanene som ble etablert under korona-pandemien, med økt bilbruk og lavere bruk av kollektivtransport.

Tabell 9: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Hele landet.

	Bileierskap				
	Norge	Elbil	Bensin-Diesel	Hybrid	Ladbar hybrid
Til og fra jobb/ skole/studier	41 %	59 %	47 %	42 %	54 %
I løpet av arbeidsdagen	16 %	24 %	18 %	16 %	16 %
Ærend/handling	71 %	82 %	83 %	83 %	81 %
Fritidsaktiviteter	53 %	67 %	59 %	64 %	61 %
Hente og bringe barn/slektninger/ venner	35 %	50 %	39 %	42 %	46 %
Ferie	47 %	57 %	53 %	49 %	63 %
Råning	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %
Biltur	35 %	40 %	39 %	41 %	35 %
Til og fra hytte/ landsted/båt	37 %	46 %	40 %	41 %	46 %
Annet	10 %	7 %	9 %	7 %	6 %

Tabell 10: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Hele landet.

	Husholdningsstørrelse				
	1	2	3	4	5 eller flere
Til og fra jobb/ skole/studier	28 %	37 %	55 %	59 %	68 %
I løpet av arbeidsdagen	11 %	12 %	22 %	24 %	28 %
Ærend/handling	61 %	77 %	73 %	73 %	75 %
Fritidsaktiviteter	45 %	51 %	58 %	65 %	65 %
Hente og bringe barn/slektninger/ venner	20 %	28 %	50 %	64 %	68 %
Ferie	34 %	49 %	53 %	58 %	55 %
Råning	2 %	2 %	3 %	4 %	3 %
Biltur	29 %	35 %	41 %	39 %	38 %
Til og fra hytte/ landsted/båt	26 %	41 %	36 %	43 %	35 %
Annet	15 %	8 %	8 %	10 %	7 %



Tabell 8: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Har svart: Til og fra jobb/skole/studier, byområder.

	Byområder				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
2021	41 %	47 %	40 %	49 %	50 %
2023	31 %	42 %	36 %	42 %	32 %

Elbilister svarer i større grad enn andre at de bruker bil til jobb. Det er også en topp blant barnefamiliene – jo flere barn, jo større er sjansen for at man bruker bil til og fra jobb.

2. Flere vil streve hvis bompengene øker

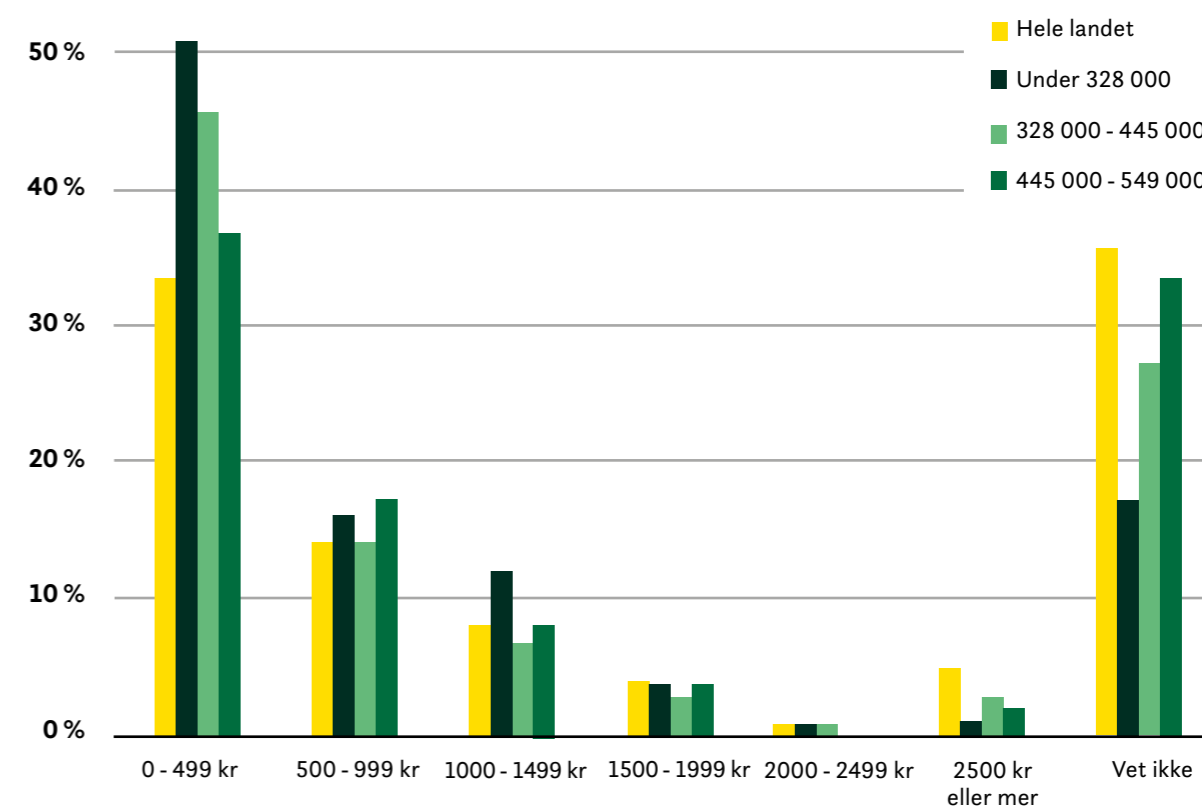
Norge er i en periode med høyere prisvekst og høyere renter enn på mange år. Flere opplever redusert kjøpekraft og strever med å få økonomien til å strekke til. Økte offentlige gebyrer og avgifter kommer på toppen av det. Bompengetrykket er størst i og rundt de store byene, der brorparten av kjøringen vil innebære å passere en bom. Nær halvparten oppgir at bompengekostnadene er for høye for deres økonomi. Høyest er det i Stavanger med 54 prosent, lavest i Trondheim med 45.

Tabell 11: Bompengekostnadene er for høye for min økonomi, byområdet.

Andel enig/ svært enig	Alle storbyene	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
2023	49 %	46 %	52 %	45 %	54 %	50 %
2021	38 %	35 %	44 %	28 %	49 %	Ikke bompenger 2021

Når vi spør folk om hvor mye bompengeutgiftene kan øke før det blir en utfordring for deres økonomi, svarer halvparten av de i den sjettedelen som tjener minst, at under 500 kroner i måneden er for mye for dem. I de tre laveste inntektsgruppene, det vil si for halvparten av de spurte, er det dette alternativet flest har valgt. Det nest mest valgte, som er det mest valgte for totalen, er «vet ikke».

Figur 4: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Hele landet og fordelt etter inntekt.





Tabell 12: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Hele landet og etter inntekt.

	Seksdelt samlet husholdningsinntekt per forbruksenhet ¹						
	Hele landet	Under 328 000	328 000 – 445 000	445 000 – 549 000	549 000 – 668 000	668 000 – 862 000	Over 862 000
0 - 499 kr	33 %	50 %	45 %	36 %	29 %	28 %	23 %
500 - 999 kr	14 %	16 %	14 %	17 %	17 %	17 %	13 %
1000 - 1499 kr	8 %	12 %	7 %	8 %	8 %	8 %	7 %
1500 - 1999 kr	4 %	4 %	3 %	4 %	5 %	5 %	6 %
2000 - 2499 kr	1 %	1 %	1 %	0 %	2 %	2 %	2 %
2500 kr eller mer	5 %	1 %	3 %	2 %	6 %	9 %	13 %
Vet ikke	35 %	17 %	27 %	33 %	33 %	31 %	37 %

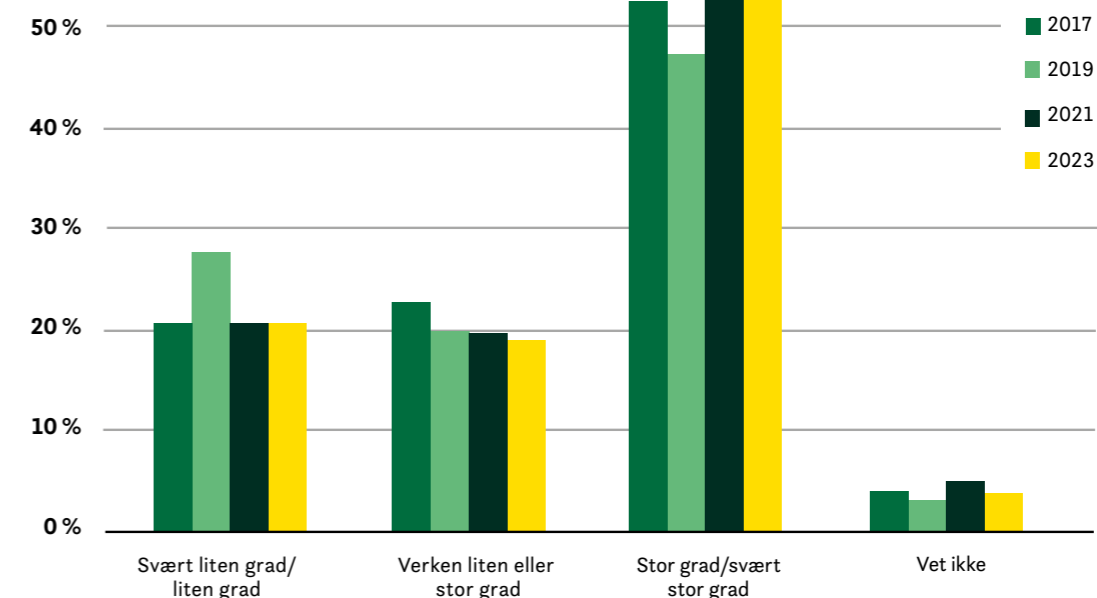
2.1 Oppadgående støtte til bompenger til vei, nedadgående til bypakker

Bompenger er en ordning som brukes for å kreve inn penger til øremerkede veistreknings, eller transportformål i og rundt de store byene. Over tid har bompengene økt betydelig, og utgjorde i 2021 23 prosent av alle bilrelaterte avgifter. I 2022 ble det krevd inn 14 milliarder kroner i bompenger, og i 2023 kan bompengeregningen til bilistene ende på hele 15,3 milliarder.

Støtten til bompenger har variert over tid. Bompenger for veibygging hadde et dropp i popularitet i 2019, året med det såkalte bompengereformen, der flere kommunestyre fikk inn representanter fra partier særskilt imot bompenger. Utover dette året, har støtten til de strekningsvise bompengene økt forsiktig siden 2017.

¹ Inntekt er basert på hvilket inntektsintervall de spurte har oppgitt er deres husholdningsinntekt før skatt. Vi har tatt utgangspunkt i middelverdien av det valgt intervall for å gi dem en inntekt. Denne inntekten har vi deretter justert med husholdningens størrelse, etter det SSB kaller EU-skalaen. Inntektsgrensene mellom de seks gruppene er hentet fra SSBs inntektsstatistikk for husholdninger for siste tilgjengelige år, 2021.

Figur 5: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til veibygging? Hele landet

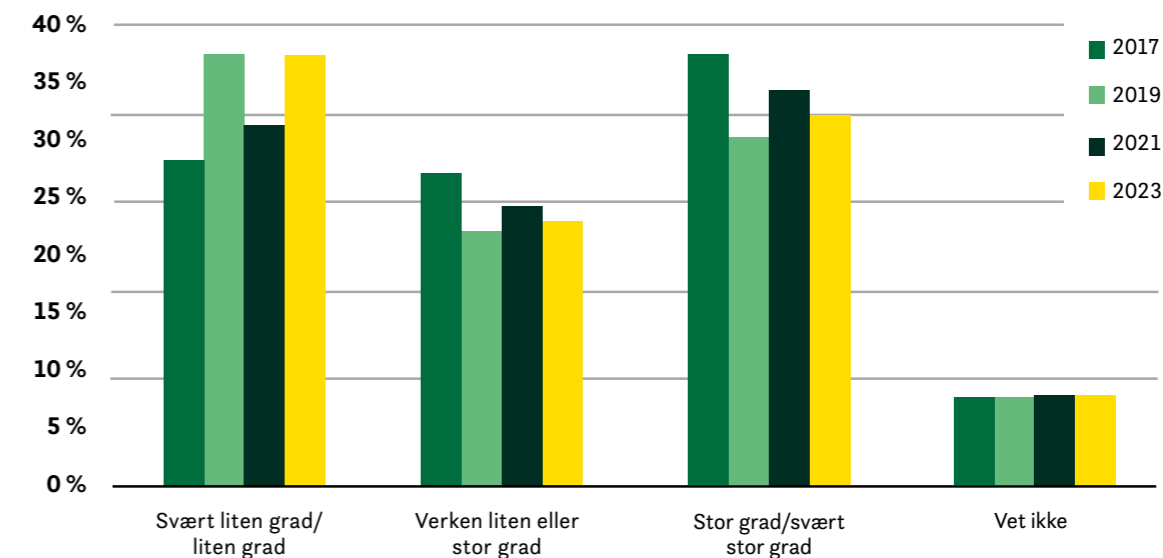


Tabell 13: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til veibygging? Hele landet.

	2017	2019	2021	2023
Svært liten grad	9 %	14 %	9 %	10 %
Liten grad	12 %	14 %	12 %	11 %
Verken liten eller stor grad	23 %	20 %	20 %	19 %
Stor grad	35 %	32 %	35 %	35 %
Svært stor grad	18 %	16 %	19 %	22 %
Vet ikke	4 %	3 %	5 %	4 %

Strekningsvise bompenger er gjennomgående mer populært enn bompenger i bypakker på landsbasis. I figur 5 og tabell 13 ser vi en svak nedgang i støtten til at bompenger går til bypakker.

Figur 6: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker? Hele landet

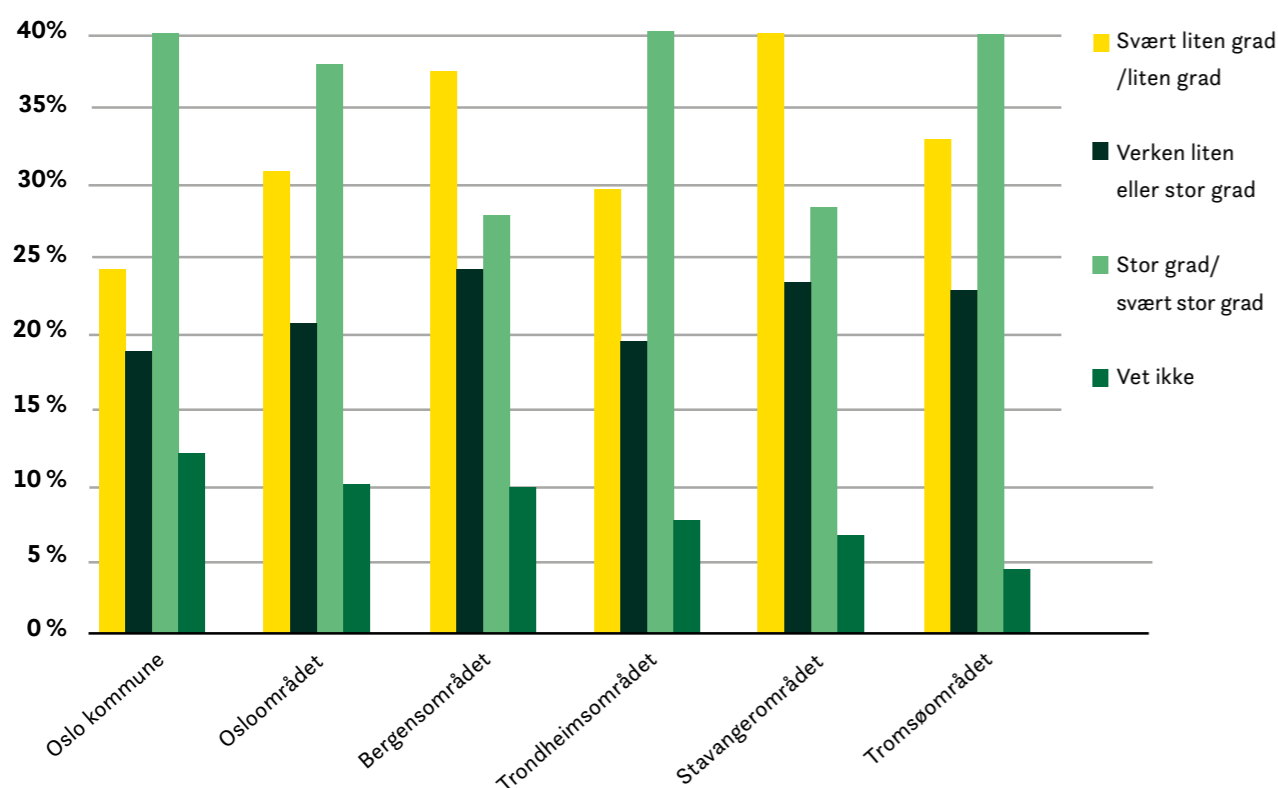


Tabell 14: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker? Hele landet

	2017	2019	2021	2023
Svært liten grad	12 %	20 %	15 %	18 %
Liten grad	16 %	17 %	16 %	19 %
Verken liten eller stor grad	27 %	22 %	24 %	23 %
Stor grad	28 %	22 %	25 %	23 %
Svært stor grad	9 %	8 %	9 %	9 %
Vet ikke	8 %	8 %	8 %	8 %

Merk at trenden for oppslutning om bompenger til bypakker i figur 6 og tabell 14 er for hele landet. Om vi ser på oppslutningen om bompenger til bypakkene i de fem største byområdene, ser vi et mer blandet bilde. I Osloområdet, særlig i Oslo kommune, Trondheimsområdet og i Tromsø er flere for enn imot, med om lag 40 prosent for og 30 prosent mot i de tre byområdene. I Bergen- og Stavangerområdet er det motsatt, med om lag 40 prosent imot og 30 prosent for.

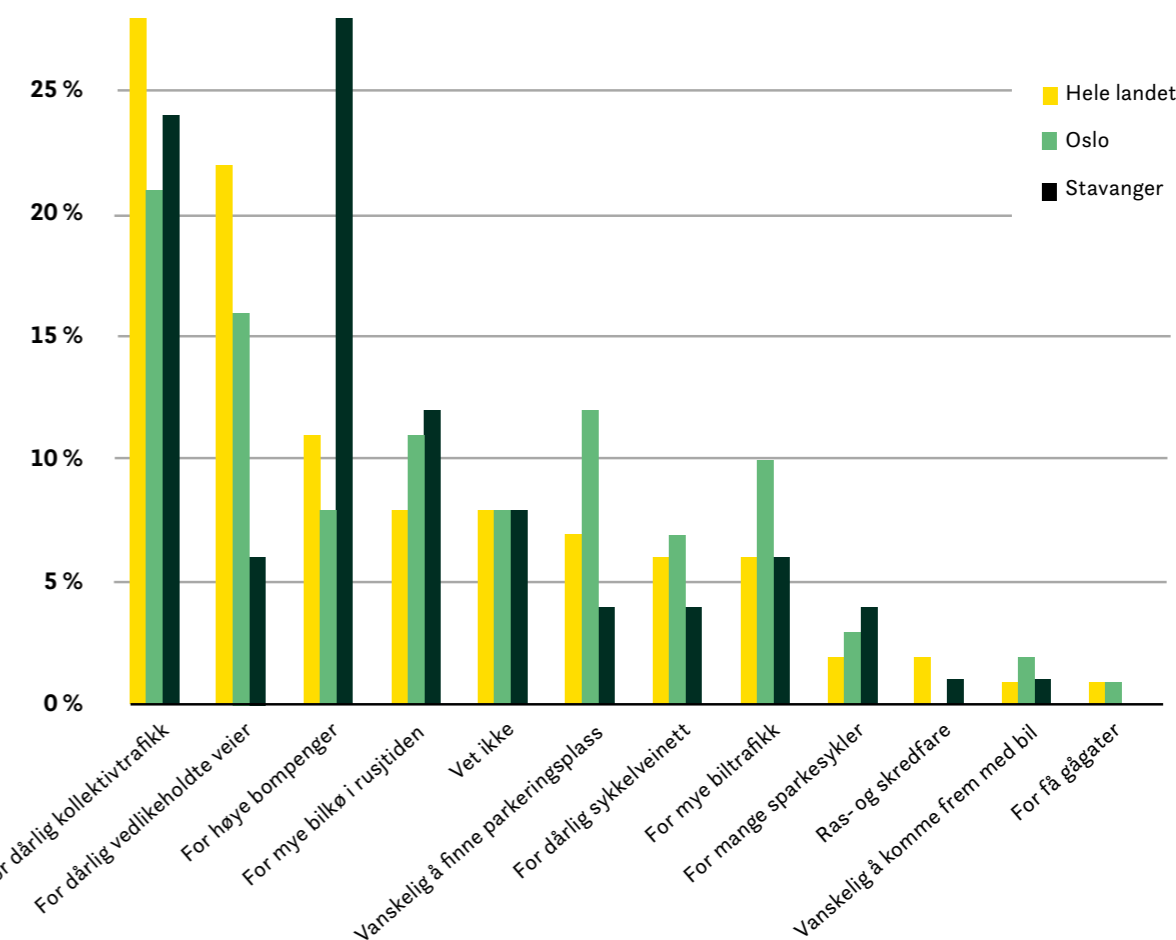
Figur 7: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker? Fem store byområder



Bompenger er en kontroversiell ordning. Når vi spør trafikantene om den største samferdselsutfordringen der de bor, svarer 11 prosent for høye bompenger. Dette er det tredje mest valgte alternativet. I Stavangerområdet mener 28 prosent at for høye bompenger er den største samferdselspolitiske saken der de bor.

Samtidig er for dårlig kollektivtrafikk den største opplevde utfordringen innen samferdsel på landsbasis. Bompenger i bypakker går i stor grad til nettopp bedre kollektivtrafikk. Samtidig er det et paradoks at jo flere bilister som parkerer bilen og bytter til kollektivtransport, dess færre er det igjen som betaler bompenger og dermed er med på å finansiere bypakkene. Denne målkonflikten, hvor bompengene både skal avvise trafikk og finansiere samferdsel, betyr at finansieringen av bypakkene står på leirføtter, noe også Bompengeutvalget i 2020 påpekte.

Figur 8: Hva mener du er den største samferdselsutfordringen der du bor (ett svar mulig)?



Tabell 15: Hva mener du er den største samferdselsutfordringen der du bor (ett svar mulig)?

	Byområde					
	Hele landet	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
For dårlig sykkelveinett	6 %	7 %	8 %	6 %	4 %	12 %
For mye biltrafikk	6 %	10 %	7 %	5 %	6 %	4 %
For høye bompenger	11 %	8 %	16 %	11 %	28 %	20 %
Vanskelig å komme fram med bil	1 %	2 %	1 %	1 %	1 %	1 %
Vanskelig å finne parkeringsplass	7 %	12 %	5 %	12 %	4 %	3 %
For mye bilkø i rushtiden	8 %	11 %	11 %	6 %	12 %	5 %
For dårlig kollektivtrafikk	28 %	21 %	22 %	25 %	24 %	17 %
For mange sparkesykler	2 %	3 %	3 %	4 %	4 %	1 %
For få gågater	1 %	1 %	1 %	2 %	1 %	2 %
Ras- og skredfare	2 %	0 %	3 %	0 %	1 %	1 %
For dårlig vedlikeholdte veier	22 %	16 %	19 %	21 %	6 %	29 %
Vet ikke	8 %	8 %	5 %	8 %	8 %	6 %

3. Veiprising: Politikerne må vise vei om fremtidens bilavgifter

Elbilfordelene og overgangen til elbil har over lengre tid skapt debatt om hvordan bilavgiftene skal se ut i fremtiden. Kombinasjonen av elbilmål, nullvekstmål og finansieringsbehov har satt byene i et trilemma det er vanskelig å løse. Norske bilavgifter har opp gjennom årene blitt innført som «midlertidige» avgifter der hovedmålet er å skaffe statskassen penger, eller for å finansiere konkrete veiprosjekter og byvekstsavtaler. Selv om noen av avgiftene er satt for å prise utslipp eller belastningen bilkjøring påfører samfunnet, slik veibruksavgiften er, er det totale trykket av avgifter verken godt begrunnet eller helhetlig sammensatt. De har vokst frem over tid, og blitt endret for å møte skiftende politiske mål.

Med jevne mellom har veiprising blitt foreslått som et alternativ til dagens bompengesystem. Et arbeid hos Skatteetaten og Vegvesenet med å se på hvordan det offentlige kan ta betalt for bruk av bil i fremtiden, har blåst nytt liv i diskusjonen. I første omgang har utredningen anbefalt en flat kilometeravgift på bruk av elbil, mens bompenger og veibruksavgiften fortsetter som i dag for personbiler.

For å gi respondentene i undersøkelsen en bakgrunn for å vurdere spørsmålene om veiprising, var følgende tekst inkludert i introduksjonen til disse spørsmålene:

Veiprising kan erstatte dagens bilrelaterte avgifter. Da vil prisen for turen avgjøres av hvor du kjører, hvor langt du kjører, når du kjører og hva bilen slipper ut. GPS-teknologi kan gjøre dette mulig på en ikke-sporbar, trygg måte, ifølge Datatilsynet. En slik endring ville bety at det kan bli billigere å kjøpe biler, og billigere å bruke bil i distriktene, men dyrere enn i dag å bruke bil i by i rushtiden.

Når vi spør folk om avgifter, vil de heller betale mindre enn mer. Samtidig er det interessante variasjoner i hvordan folk svarer om bilavgifter og bompenger. Jo mer konkrete spørsmålene blir om kostnad, jo mindre støtte til veiprising, selv om andre spørsmål avdekker at folk sier seg enige i prinsippene. Desto viktigere er det at politikerne klarer å få frem sammenhengen mellom mål og virkemidler, hvis de ønsker aksept for et nytt avgiftssystem.

3.1 Stabil nysgjerrighet for veiprising over tid

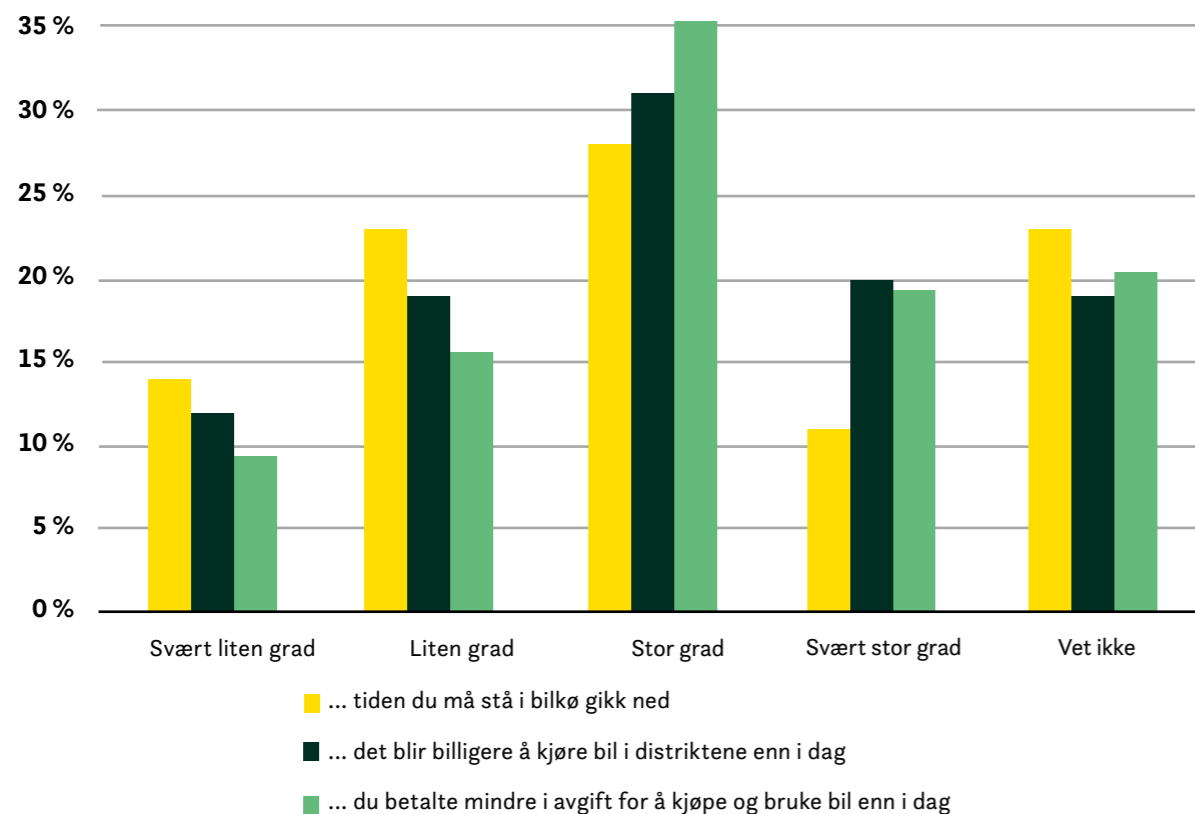
NAF har spurt trafikantene om hva de tenker om veiprising siden 2017. Over tid har det vært en overvekt på litt over 40 prosent som synes veiprising kan være en god løsning. Andelen som er imot ligger på rundt 30 prosent, mens andelen «vet ikke» har ligget på rundt 25 prosent.

Tabell 16: Synes du at veiprising kan være en god løsning i stedet for dagens bilrelaterte avgifter? Hele landet

	2017	2019	2021	2023
Ja (Enig/svært enig)	44 %	41 %	40 %	45 %
Nei (Uenig/svært uenig)	23 %	35 %	35 %	30 %
Vet ikke	32 %	23 %	25 %	25 %

Vi har spurt om flere aspekter ved veiprising i årets undersøkelse. Hvilke betingelser må være innfridd for at folk skal oppfatte veiprising som en god idé? Disse er oppsummert i figur 8, og vi vil presentere resultatene mer inngående i dette kapittelet. Ikke overraskende er mange positive til et system som ville vært billigere for dem enn i dag. Litt færre, men fremdeles de fleste, er positive til at det kan bli billigere å kjøre i distriktene enn i dag. At det skal være rimelig å kjøre i distriktet er noe som har god støtte, også i byene. På spørsmål om folk er positive til veiprising dersom de vil stå mindre i kø, er det derimot jevnere, med mange i gruppen «vet ikke».

Figur 9: Veipricing kan være en god løsning om... Hele landet.



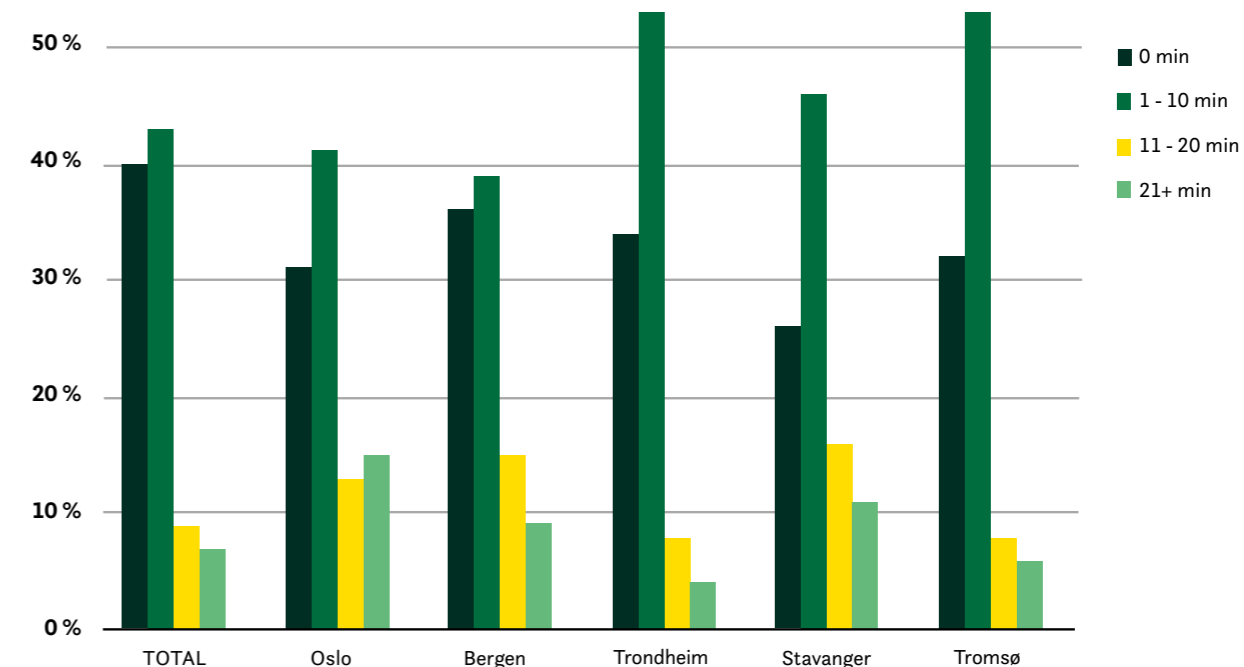
3.2 Kjøster

Ifølge beregninger fra Transportøkonomisk institutt (TØI) er de gjennomsnittlige marginale eksterne kostnadene ved bilkjøring desidert størst i byene. Størsteparten av de eksterne kostnadene i byene er kjøst. Denne kostnaden går i stor grad utover de andre bilistene i køen. Trafikantbarometeret finner at 17 prosent av de som bruker bil på sin hverdagsreise står mer enn 10 minutter i bilkø daglig.

NAF har, basert på tidsverdier fra Statens Vegvesen, beregnet kostnaden av køene i de fem største byområdene i Norge: Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Tromsø.

² TØI rapport 1704/2019

Figur 10: Hvor mange minutter står du vanligvis i bilkø daglig? Hele landet og storby



Tabell 17: Hvor mange minutter står du vanligvis i bilkø daglig?

	Byområde					
	Hele landet	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
0 min	40 %	31 %	36 %	34 %	26 %	32 %
1-10 min	43 %	41 %	39 %	53 %	46 %	53 %
11-20 min	9 %	13 %	15 %	8 %	16 %	8 %
21+ min	7 %	15 %	9 %	4 %	11 %	6 %
Køkostnad av tapt tid, alle arbeidsdager	6,4 mrd.	3,7 mrd.	1,1 mrd.	450 mill.	900 mill.	180 mill.

Den daglige kostnaden for tidstapet for bilistene rundt de fem største byene er på rundt 28 millioner kroner per dag. For alle arbeidsdager i året utgjør kostnaden 6,4 milliarder kroner. For Osloområdet innebærer det en køkostnad på 3,7 milliarder kroner, Bergensområdet 1,1 milliarder kroner, Trondheimsområdet 450 millioner, Stavanger 900 millioner og Tromsø 180 millioner.

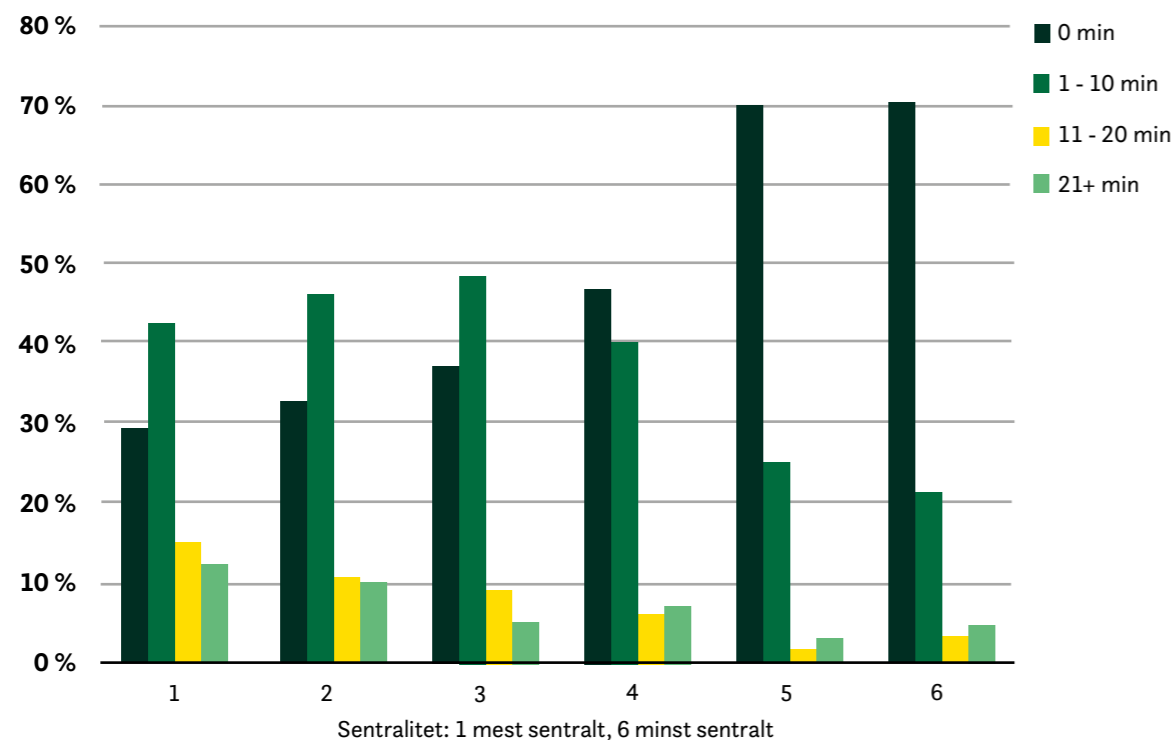
3.3 Kjøer i stor grad et byfenomen

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 hjemmesider³. Blant respondentene til Trafikantbarometeret 2023, bor 20 prosent i sentralitetskategori 1, 30 prosent i sentralitetskategori 2, 28 prosent i sentralitetskategori 3, 13 prosent i sentralitetskategori 4, 7 prosent i sentralitetskategori 5 og 2 prosent i sentralitetskategori 6.

I figur 11 ser vi svarene om hvor lenge folk står i kø fordelt etter sentralitet. Det er en tydelig trend at de som bor mer sentralt, står mer i kø.

³ <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/sentralitetsindeksen.oppdatering-med-2020-kommuner>

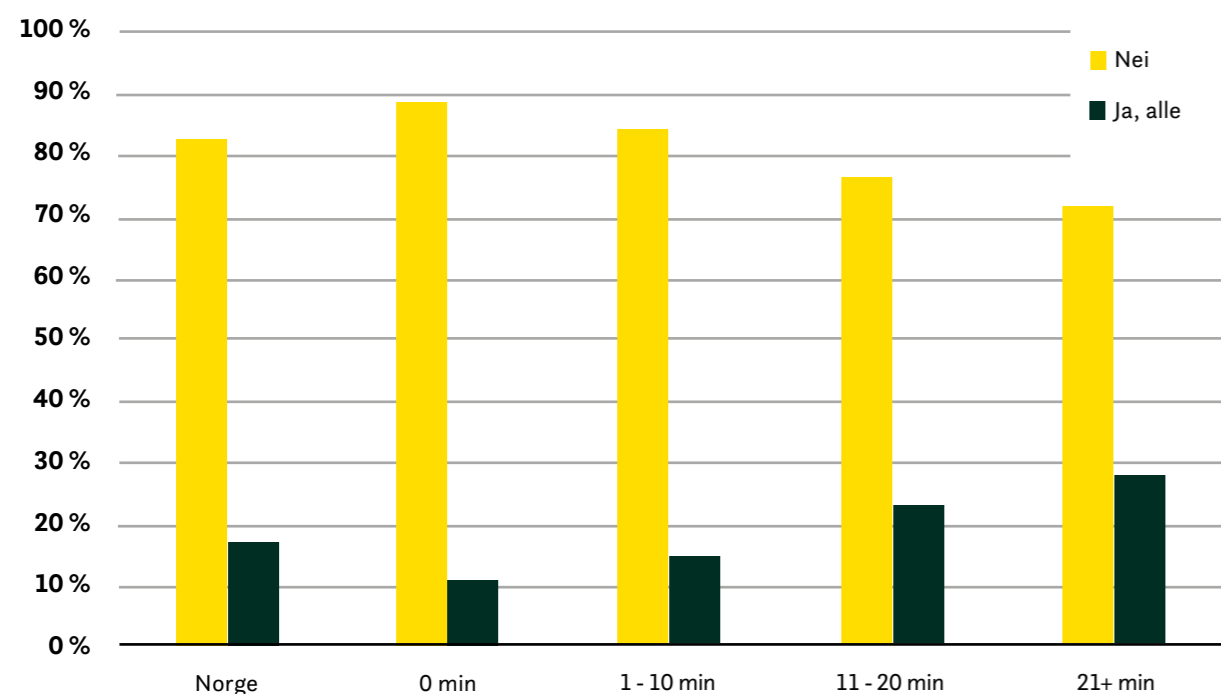
Figur 11: Hvor mange minutter står du vanligvis i bilkø daglig? Sentralitet



3.4 Noen bilister vil betale mer bompenger for å slippe kø

Bompengerordningen i byene brukes i dag til å oppnå flere, motstridende mål. Ett av disse er trafikkregulering.

Figur 12: Ville du vært villig til å betale mer i bompenger for å slippe kø? Hele landet og køtid.



Når vi spør om folk er villige til å betale mer i bompenger for å slippe kø, ser vi en klar tendens til at det er de som sitter i køene i dag, som er mest villige til å betale mer i bompenger for å slippe kø. Og betalingsvilligheten øker jo lengre de står. For gruppen som står mer enn 20 minutter i kø hver dag, er 28 prosent villige til å betale mer.

Tabell 18: Ville du vært villig til å betale mer i bompenger for å slippe kø? Hele landet og etter køtid.

	Minutter i kø daglig				
	Hele landet	0 min	1-10 min	11-20 min	21+ min
Nei	83 %	89 %	85 %	77 %	72 %
Ja, opptil 2 kr mer per passering	6 %	4 %	6 %	9 %	7 %
Ja, opptil 4 kr mer per passering	3 %	3 %	3 %	4 %	5 %
Ja, opptil 6 kr mer per passering	2 %	1 %	2 %	3 %	5 %
Ja, opptil 8 kr mer per passering	1 %	0 %	1 %	1 %	2 %
Ja, opptil 10 kr mer per passering	3 %	2 %	2 %	5 %	5 %
Ja, uansett hvor mye prisen økte med	2 %	2 %	2 %	1 %	3 %
Ja, alle	17 %	11 %	15 %	23 %	28 %

3.5 Foretrekker gulrot framfor pisk

De fleste av byene med bompenger (utenom Stavangerområdet) har høyere satser for å kjøre i rushtiden enn ellers i døgnet. NAF har spurt folk i de store byene om de mener det bør være rushtidsavgift i bomringen. Det er om lag 11 prosent i alle storbyområdene som mener det ikke er nødvendig å regulere trafikken. Derimot er det store forskjeller mellom byene i hvorvidt folk mener at man må finne andre måter å regulere trafikken på. Tromsø og Oslo ligger på henholdsvis 33 og 35 prosent, mens det i Stavanger er hele 52 prosent som svarer dette. Tilsvarende er det kun 9 prosent i Stavangerområdet som mener rushtidsavgift er en effektiv måte å få ned køene på, mot 16 prosent i Bergen og 17 prosent i Oslo.

Sett opp mot hvor lenge folk oppgir at de daglig står i bilkø, er det derimot et annet bilde enn vi fikk da vi spurte om folk ville betalt mer bompenger for å slippe kø.

Tabell 18: Ville du vært villig til å betale mer i bompenger for å slippe kø? Hele landet

	Minutter i kø daglig				
	Hele landet	0 min	1-10 min	11-20 min	21+ min
Nei, det er ikke nødvendig med regulering av trafikken	11 %	14 %	13 %	11 %	18 %
Nei, man må finne andre måter å regulere trafikken på	38 %	34 %	46 %	56 %	52 %
Ja, det er en effektiv måte å få ned køene på	15 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Ja, men bare om det finnes et godt alternativ, i form av sykkelvei eller kollektivtilbud	27 %	28 %	23 %	14 %	16 %
Vet ikke	9 %	9 %	4 %	6 %	3 %

3.6 For mindre kø, mot å betale for det?

Om noe, så er de som står mye i kø mer imot rushtidsavgift enn de som ikke gjør det. Samme mønster ser man om man spør om det mer generelt bør koste mer å bruke bilen når det er kø på veien. Blant de som står 0 minutter i bilkø, er 52 prosent uenige eller svært uenige. For de som står mer enn 20 minutter i kø daglig, er 62 prosent uenige eller svært uenige i at det bør koste mer å bruke bilen når det er kø på veiene.

Tabell 20: Det bør koste mer å bruke bilen når det er kø på veiene. Hele landet

	Hele landet	Minutter i kø daglig			
		0 min	1-10 min	11-20 min	21+ min
Svært uenig/uenig	53 %	52 %	62 %	69 %	62 %
Verken enig eller uenig/Vet ikke	28 %	29 %	24 %	21 %	20 %
Enig/Svært enig	19 %	19 %	15 %	10 %	18 %

Hvis man kun spør trafikantene om tiltaket økt pris for å regulere køene, er folk i stor grad negative. Jo mer de står i kø selv, jo mer negative er de. Om man derimot spør trafikantene om de ønsker et avgiftssystem som reduserer tiden man står i bilkø, er bildet jevnt mellom positivt og negativt. Om man kobler avgifter med at de gir mindre kø, blir trafikantene som står mye i kø mer positive til et slikt avgiftssystem – særlig de som står over 20 minutter i kø daglig.

Tabell 21: I hvilken grad synes du at veiprising kan være en god løsning om tiden du må stå i bilkø gikk ned? Etter køtid.

	Hele landet	Minutter i kø daglig			
		0 min	1-10 min	11-20 min	21+ min
Svært liten grad/liten grad	37 %	38 %	42 %	46 %	40 %
Vet ikke	23 %	27 %	19 %	15 %	13 %
Stor grad/Svært stor grad	39 %	36 %	39 %	39 %	47 %

Det er åpent hvorvidt folks oppfatning er at veiprising for å begrense køene vil bety økt pris i rushtid, eller om de stiller seg tvilende til at økt pris i rushtid vil få ned køene, siden de selv ikke kan endre reisemønster.

3.7 Billigere i distriktene mer populært, også i byene

Om man spør om folk ville foretrukket veiprising om de betalte mindre i avgift, synes 55 prosent enten i stor grad eller i svært stor grad det. Det er kanskje ikke så overraskende. Det er likevel 26 prosent som i liten eller svært liten grad syns det, mens 20 prosent ikke vet.

Tabell 22: I hvilken grad synes du at veiprising kan være en god løsning om du betalte mindre i avgift for å kjøpe og bruke bil enn i dag? Hele landet

Svært liten grad	10 %
Liten grad	16 %
Stor grad	35 %
Svært stor grad	19 %
Vet ikke	20 %

Om man spør om veiprising kan være en god løsning om det blir billigere å kjøre i distriktene, er det betydelig mer støtte enn om man spør om det bør koste mer å bruke bilen når det er kø, selv om mesteparten av køene er i og rundt de store byene og på utfartsdager.

Tabell 23: I hvilken grad synes du at veiprising kan være en god løsning dersom det blir billigere å kjøre bil i distriktene enn i dag? Sentralitet.

	Hele landet	Sentralitet		
		1+2	3+4	5+6
Svært liten grad	12 %	14 %	11 %	6 %
Liten grad	19 %	22 %	17 %	9 %
Stor grad	31 %	31 %	32 %	29 %
Svært stor grad	20 %	12 %	25 %	42 %
Vet ikke	19 %	21 %	17 %	14 %

Når man deler inn de som svarer etter sentralitet, det vil si etter SSBs sentralitetsindeks der 1 er Oslo og området rundt, mens 6 er de minst sentrale kommunene i Norge, ser vi at de i distriktene gjerne vil det skal være billigere for dem å kjøre bil. Det som imidlertid er interessant er at det i sentrale strøk også er en overvekt som mener det er en god ide om det blir billigere å kjøre bil i distriktet.

Tabell 24: Det bør koste mindre å kjøre bil i distriktene enn i byene, sentralitet.

	Hele landet	Sentralitet		
		1+2	3+4	5+6
Svært uenig	8 %	11 %	6 %	1 %
Uenig	13 %	18 %	9 %	4 %
Verken enig eller uenig	21 %	23 %	21 %	11 %
Enig	32 %	31 %	34 %	27 %
Svært enig	23 %	13 %	28 %	54 %
Vet ikke	4 %	5 %	4 %	3 %

Også om man spør mer generelt, om at det bør koste mindre å kjøre bil i distriktene enn i byene, er det flere som er enige enn uenige i sentrale strøk i Norge. Her nevnes byene eksplisitt, så det kan være det er enklere for respondentene i byene å ta innover seg at det betyr dyrere bilbruk for dem selv. Til og med i Oslo kommune er 40 prosent enige i at det bør være billigere å kjøre i distriktet, mens om lag 30 prosent er uenige. I de minst sentrale strøkene er bare 5 prosent uenige i at de bør få kjøre bil billigere enn i distriktene, mens 81 prosent er enige.

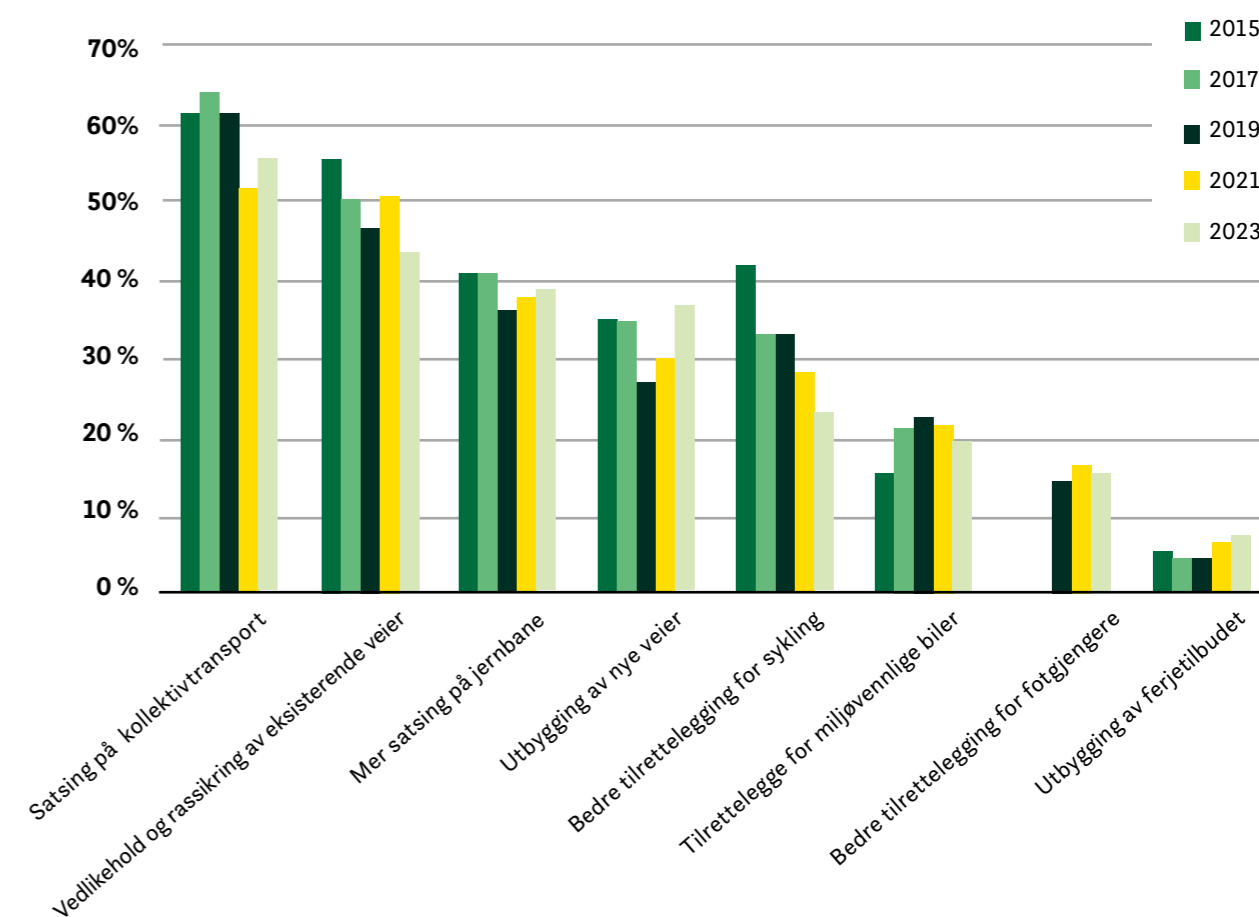
I undersøkelsen ser vi at betydelige andeler i befolkningen sier seg enige i prinsippene som kan ligge bak veiprising. Men at endelig oppslutning om et slikt system vil være avhengig både av nivået avgiften settes på, hvorvidt veiprising kommer som erstatning for - eller i tillegg til - eksisterende avgifter, og ikke minst hvor i landet folk bor og når på døgnet de kjører.

4. Folk vil ha kollektiv og veivedlikehold

På spørsmål om hva folk mener er den største samferdselsutfordringen der de bor, er dårlig kollektivtilbud det flest peker på. 28 prosent svarer at de synes kollektivtilbudet er for dårlig, mens 22 prosent mener for dårlig vedlikeholdte veier er den største utfordringen. Se figur 8.

På spørsmål om hva folk ønsker at politikerne prioriterer peker to saker seg ut som høyest prioritert over tid: Satsning på kollektivtransport og veivedlikehold. Dette har vært de to mest etterspurte tiltakene i hvert trafikantbarometer, og etter en klar nedgang i andelen som vil prioritere kollektivtrafikken i 2021, er andelen økende igjen i 2023.

Figur 13: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer? Hele landet



Tabell 25: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer? Hele landet

	2015	2017	2019	2021	2023
Utbygging av nye veier	35	35	27	30	37
Vedlikehold og rassikring av eksisterende veier	56	51	47	51	44
Mer satsing på jernbane	41	41	36	38	39
Satsing på kollektivtransport	62	65	62	52	56
Bedre tilrettelegging for sykling	42	33	33	28	23
Tilrettelegge for miljøvennlige biler	15	21	22	21	19
Utbygging av ferjetilbudet	5	4	4	6	7
Bedre tilrettelegging for fotgjengere	*	*	14	16	15

58 prosent svarer at de kunne tenkt seg å reise mer kollektivt hvis tilbudet ble bedre. Tiltakene som etterspørres mest er flere avganger, kortere reisetid og fleksibelt månedskort.

Tabell 26: Ville du reist mer med kollektiv dersom ... Hele landet.

Det fantes et fleksibelt månedskort som inkluderte flere transport-tjenester, som taxi, elsparkesykkel, elsykkel ol.	12%
Det fantes et fleksibelt månedskort hvor man betaler utfra hvor mange ganger man reiser	26%
Det var flere avganger i timen	39%
Reisetiden ble kortere	26%
Det var færre forsinkelser	15%
Det var mindre trengsel ombord	11%
Bompenge økte	7%
Parkeringsmulighetene ble færre	7%
Parkering ble dyrere	7%
Ikke relevant, jeg må benytte bil i jobben	28%

15 prosent sier færre forsinkelser ville gjort at de hadde reist mer med kollektiv. Og andelen som opplever forsinkelser på hverdagsreisen er høy: Hele 20 prosent svarer at de opplever forsinkelser i kollektivtransporten 2-3 dager i uka, 12 prosent opplever forsinkelser 4-5 dager i uka, mens 6 prosent opplever forsinkelser omtrent hver dag. Til sammen opplever 51 prosent forsinkelser en eller flere ganger i løpet av en uke.

6-7 dager i uka	6%
4-5 dager i uka	12%
2-3 dager i uka	20%
1 dag i uka	13%
Sjeldnere enn 1 dag i uka	33%
Aldri	4%
Vet ikke	13%

Tabell 27: Hvor ofte opplever du forsinkelser i kollektivtransporten? Hele landet.

Utfordringene med et godt nok kollektivtilbud speiles i at andelen som kun reiser kollektivt på sin hverdagsreise har stått mer eller mindre stille de siste årene. På to år har andelen som oppgir at de kun benytter kollektivtransport på hverdagsreisen økt med knappe 3 prosentpoeng. 57 prosent svarer at de får økt reisetiden hvis de kun skal bruke kollektivtransport på hverdagsreisen sin. I 2021 var andelen 55 prosent.

	2021	2023
Lengre tid enn i dag	55%	57%
Kortere tid enn i dag	4%	3%
Reiser kun kollektivt til jobb/studier/skole allerede	12%	15%
Jeg reiser ikke til jobb/studier/skole	22%	17%
Vet ikke	7%	9%

Tabell 28: Ville det tatt kortere eller lengre tid, sammenlignet med hvordan du reiser i dag, dersom du bare reiste kollektivt på din reise til jobb, studier eller skole? Hele landet

Reisetid kan være med å påvirke dette. I flere av de de største byområdene står tallene stille sammenlignet med for to år siden når vi spør om folk får økt reisetid ved å kun bruke kollektivt. Kun i Oslo er det tegn til at noen flere kan benytte kollektivt uten å tape reisetid på det.

Tabell 29: Andel som svarer at hverdagsreisen vil ta lengre tid enn i dag dersom de kun skal benytte kollektivtransport på hverdagsreisen:

Byområde	2021	2023
Oslo	45 %	43 %
Bergen	56 %	56 %
Trondheim	47 %	49 %
Stavanger	63 %	64 %
Tromsø	55 %	57 %

Spesielt barnefamiliene får lengre reisetid dersom de kun skal bruke kollektivtransport. For husholdninger med mer enn to personer, svarer hele to av tre at reisetiden vil øke.

Mindre enn 10 min	6 %
10-20 min	23 %
21-30 min	19 %
31-40 min	10 %
41-50 min	7 %
51-60 min	34 %

Tabell 30: 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? Hele landet



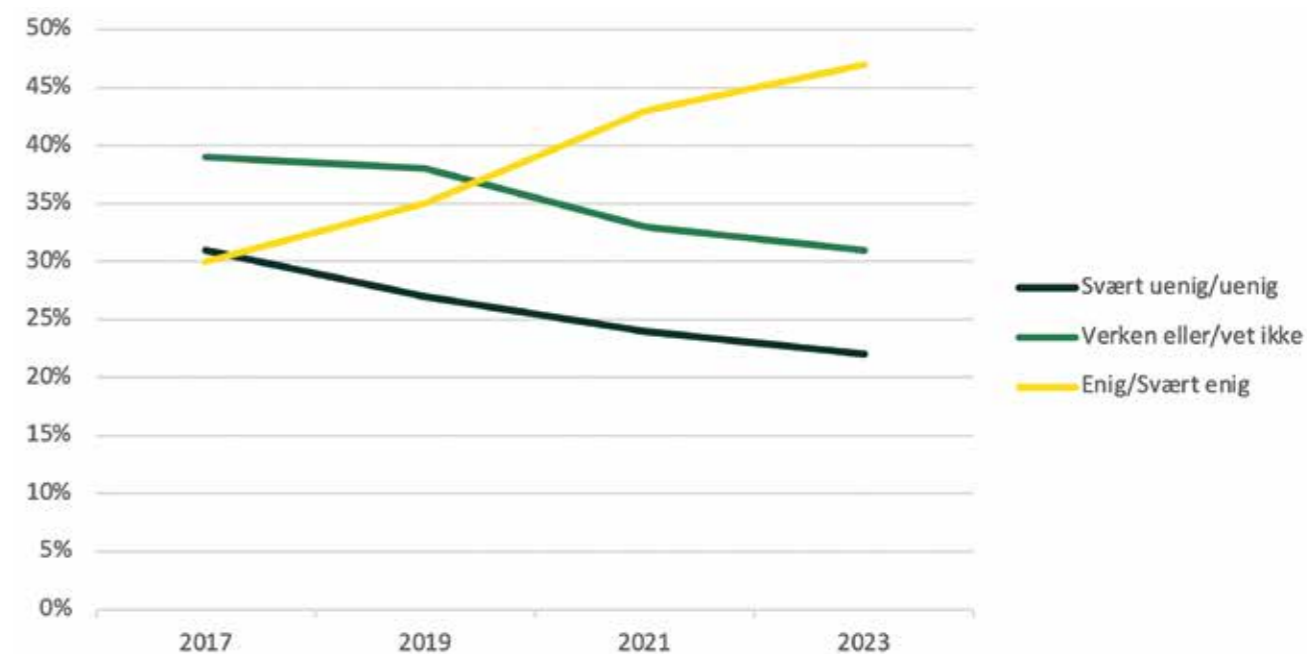
5. Elbilinteressen flater ut

Siden Trafikantbarometeret i 2017 har NAF spurt norske bilister om hva slags bil de skal ha neste gang de kjøper bil. Andelen som er positive til elbil har økt for hver gang, og det gjør den også i 2023. Andelen som er positive til elbil øker imidlertid mindre enn den har gjort i de foregående undersøkelsene. Fortsatt er det knapt halvparten av befolkningen som vil at deres neste bil skal være en elbil.

I 2017 ville 30 prosent at deres neste bil skulle være en elbil. I 2023 svarer 47 prosent positivt til at deres neste bil blir en elbil, mot 43 prosent i 2021.

Med stadig bedre utvalg av elbiler og enklere lading kunne man forventet en større økning i elbilinteresse fra 2021 til 2023. I stedet ser det ut til at færre fordeler for elbiler og innføring av moms og vektavgift har gjort at elbilinteressen har flatet noe ut.

Figur 14: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, hele landet.



Tabell 31: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, hele landet.

	2017	2019	2021	2023
Svært uenig	11 %	12 %	10 %	11 %
Uenig	20 %	15 %	14 %	11 %
Verken eller	28 %	29 %	23 %	23 %
Enig	19 %	22 %	26 %	24 %
Svært enig	11 %	13 %	17 %	23 %
Vet ikke	11 %	9 %	10 %	8 %

Blant de som kjører bensin- eller diesebil i dag, svarer 36 prosent at deres neste bil blir en elbil. 30 prosent av bensin- og diesebilistene sier nei til elbil som neste bil, mens resten er usikre.

Blant de som kjører elbil i dag, svarer kun 5 prosent at deres neste bil ikke blir en elbil. Har man først kjøpt seg elbil, er det altså lite sannsynlig at man velger noe annet enn elbil som neste bil.

Tabell 32: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter hva slags bil man eier i dag

	Elbil	Bensin/Diesel	Hybrid	Ladbar hybrid
Svært enig	49 %	14 %	14 %	19 %
Enig	30 %	22 %	32 %	27 %
Verken eller	14 %	27 %	24 %	32 %
Uenig	3 %	14 %	16 %	12 %
Svært uenig	2 %	16 %	10 %	7 %
Vet ikke	2 %	8 %	4 %	3 %

5.1 Økt elbilinteresse i nord

Fylket som er mest positive til elbil som neste bil er Oslo, med 55 prosent andel positive. Bak følger Rogaland og Vestland med 49 prosent, Trøndelag med 48 prosent og Viken med 47 prosent andel positive. Mest negative til elbil er innbyggerne i Møre og Romsdal, hvor 30 prosent er uenig eller svært uenig i at deres neste bil blir en elbil. Andelen negative er også høy i Agder, med 28 prosent.

Tabell 33: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter fylke, hele landet.

	Enig eller svært enig	Uenig eller svært uenig
Oslo	55 %	15 %
Rogaland	49 %	20 %
Møre og Romsdal	43 %	30 %
Nordland	40 %	26 %
Viken	47 %	25 %
Innlandet	35 %	27 %
Vestfold og Telemark	44 %	27 %
Agder	40 %	28 %
Vestland	49 %	22 %
Trøndelag	48 %	17 %
Troms og Finnmark	43 %	23 %

I storbyene har Oslo, Bergen og Trondheim historisk ligget langt foran Tromsø i elbilinteresse. I Trafikantbarometeret 2023 øker imidlertid andelen i Tromsø som sier at deres neste bil blir en elbil kraftig, til 52 prosent. Dette er opp fra 37 prosent i 2021 og 26 prosent i 2019.

Tabell 34: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil

	Total	Oslo kommune	Byområde				
			Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
2023	47 %	56 %	53 %	52 %	52 %	53 %	52 %
2021	43 %	50 %	51 %	54 %	53 %	45 %	37 %
2019	37 %	Ikke målt	40 %	41 %	39 %	45 %	26 %

5.2 Høyere inntekt = elbil

Respondentene i undersøkelsen er delt inn i seks grupper basert på inntekt. Vi ser at interessen for elbil stiger med høyere inntekt. Blant de to gruppene med lavest inntekt svarer 38 prosent at de vil at deres neste bil skal være en elbil. I inntektsgruppe 3 ønsker 41 prosent elbil som neste bil. I inntektsgruppe 4 øker andelen elbilpositive til 50 prosent. I inntektsgruppe 5 og 6 svarer henholdsvis 59 og 60 prosent at de vil ha elbil som neste bil. Dette kan ha sammenheng med at elbil fortsatt for mange betyr nybil, og at når utvalget av brukte elbiler med bedre egenskaper blir bedre, vil elbil bli en reell mulighet også for folk i de lavere inntektsgruppene.

Tabell 35: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter inntekt

	Seksdelt samlet husholdningsinntekt per forbruksenhet					
	Under 328 000	328 000 – 445 000	445 000 – 549 000	549 000 – 668 000	668 000 – 862 000	Over 862 000
Enig eller svært enig	38 %	38 %	41 %	50 %	59 %	60 %
Verken enig eller uenig	26 %	26 %	27 %	21 %	20 %	19 %
Uenig eller svært uenig	27 %	26 %	25 %	21 %	14 %	17 %
Vet ikke	9 %	10 %	7 %	8 %	6 %	4 %

5.3 Færre mener klimagassutslipp fra bilen er et problem

Fortsatt er mer enn halvparten enige eller svært enige i at klimagassutslipp fra personbilen er et problem, men andelen er synkende. I 2017 var andelen som mente dette 60 prosent. I 2023 er andelen 52 prosent.

I samme periode har andelen som er uenige eller svært uenige i at klimagassutslipp fra personbilen er et problem, økt. I 2017 var andelen 16 prosent, mens den i 2023 er 22 prosent.

Tabell 36: Klimagassutslippene fra personbilen er et problem, hele landet

	2017	2019	2021	2023
Svært enig	18 %	17 %	13 %	14 %
Enig	42 %	42 %	40 %	38 %
Verken eller	23 %	21 %	24 %	24 %
Uenig	11 %	12 %	12 %	14 %
Svært uenig	5 %	5 %	7 %	8 %
Vet ikke	1 %	2 %	4 %	3 %

Omtrent like mange som synes klimagassutslipp fra personbilen er et problem, mener at det bør koste mer å kjøre en bil som slipper ut mye, enn en som slipper ut lite. 51 prosent er svært enig eller enig i denne påstanden.

Inndelt etter fylke er det i Oslo flest er enige i at det skal koste mer å kjøre en bil som slipper ut mye, enn en bil som slipper ut lite, med 63 prosent andel positive. I Innlandet og Møre og Romsdal er kun 42 prosent enige i denne påstanden.

Tabell 37: Det bør koste mer å kjøre en bil som slipper ut mye, enn en som slipper ut lite, hele landet

Svært enig	16 %
Enig	35 %
Verken eller	23 %
Uenig	13 %
Svært uenig	11 %
Vet ikke	3 %

Når det gjelder hvorvidt det bør være lavere kjøpsavgifter på bilene som slipper ut minst, er det større enighet.

Tabell 38: Det bør være lavest avgifter på kjøp av de bilene som slipper ut minst, hele landet

Svært enig	27 %
Enig	39 %
Verken eller	19 %
Uenig	8 %
Svært uenig	4 %
Vet ikke	4 %



6. Hva ønsker folk i storbyene?

Storbyene skiller seg fra resten av landet gjennom hvilke utfordringer folk oppgir som viktigst; utfordringer rundt kø og kapasitet samt muligheter for alternative transportformer til bilen, som kollektivtrafikk og utleiesparkesykler. Videre er det her man i størst grad diskuterer å legge begrensninger på bilkjøring med nullutslippssoner, bilfrie gater osv.

6.1 Nullutslippssoner og bilfrie soner

Nullutslippssoner betyr områder innenfor en by der det kun er lov å kjøre med nullutslippskjøretøy, altså elbiler og hydrogenbiler. Enkelte byer har ønsket å teste ut slike soner. Nullutslippssoner kan alternativt innebære en ekstrabetalning for andre typer kjøretøy.

Over halvparten av befolkningen er negative til innføring av slike soner. Én av tre er positive, mens 14 prosent er positive så lenge sonene kun gjelder varetransport.

Motstanden mot nullutslippssoner er ganske lik uavhengig av hvor man bor. Minst motstand er det imidlertid blant innbyggerne i Oslo, som er noe mer positive til innføring av nullutslippssoner enn resten av landet. Elbileiere er mer positive enn bensin- og diesebilister.

Tabell 39: Hva mener du om innføring av CO2-frie soner i byene (også kalt nullutslippssoner?)

	Hele landet	Fylke	Bileierskap	
		Oslo	Elbil	Bensin-Diesel
Er positiv til slike soner, og at de skal gjelde alle kjøretøy	34 %	45 %	39 %	27 %
Er positiv til slike soner, dersom de kun gjelder varetransport	14 %	17 %	14 %	12 %
Er negativ til slike soner	52 %	38 %	46 %	60 %

Soner som er helt bilfrie er også blant tiltakene som kan redusere biltrafikk i byen. Vi har spurt innbyggerne i de ulike byene om de ønsker flere bilfrie soner i sin by. Der er det innbyggerne i Oslo og Bergen som i størst grad ønsker seg flere bilfrie soner, mens innbyggerne i Trondheim er mest imot.

Tabell 40: Det bør være flere bilfrie soner (f. eks. gågater og torg) i byområdet de bor i.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Svært enig	14 %	13 %	10 %	10 %	9 %
Enig	33 %	35 %	28 %	31 %	33 %
Uenig	22 %	29 %	36 %	27 %	27 %
Svært uenig	18 %	14 %	12 %	17 %	19 %
Vet ikke	13 %	9 %	14 %	15 %	11 %

6.2 Folk er redde for å sykle

Rundt én av fem bruker vanligvis sykkel eller elsykkel på sin hverdagsreise. Det er totalt sett like mange som i 2021, men en del har byttet ut den vanlige sykkel med en elsykkel.

Tabell 41: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise? Hele landet

	2019	2021	2023
Bil	71 %	74 %	77 %
Buss	29 %	21 %	31 %
Tog	9 %	7 %	13 %
Bane/trikk	12 %	10 %	14 %
Elsykkel	3 %	5 %	7 %
Sykkel	14 %	14 %	12 %
Til fots	37 %	32 %	41 %
Motorsykkel/Moped	3 %	2 %	3 %
Båt/ferge	2 %	2 %	3 %

Én av fire sier en elsykkel kunne erstattet noen av transportmidlene de i dag bruker på sin hverdagsreise. To av tre svarer nei, mens resten er usikre.

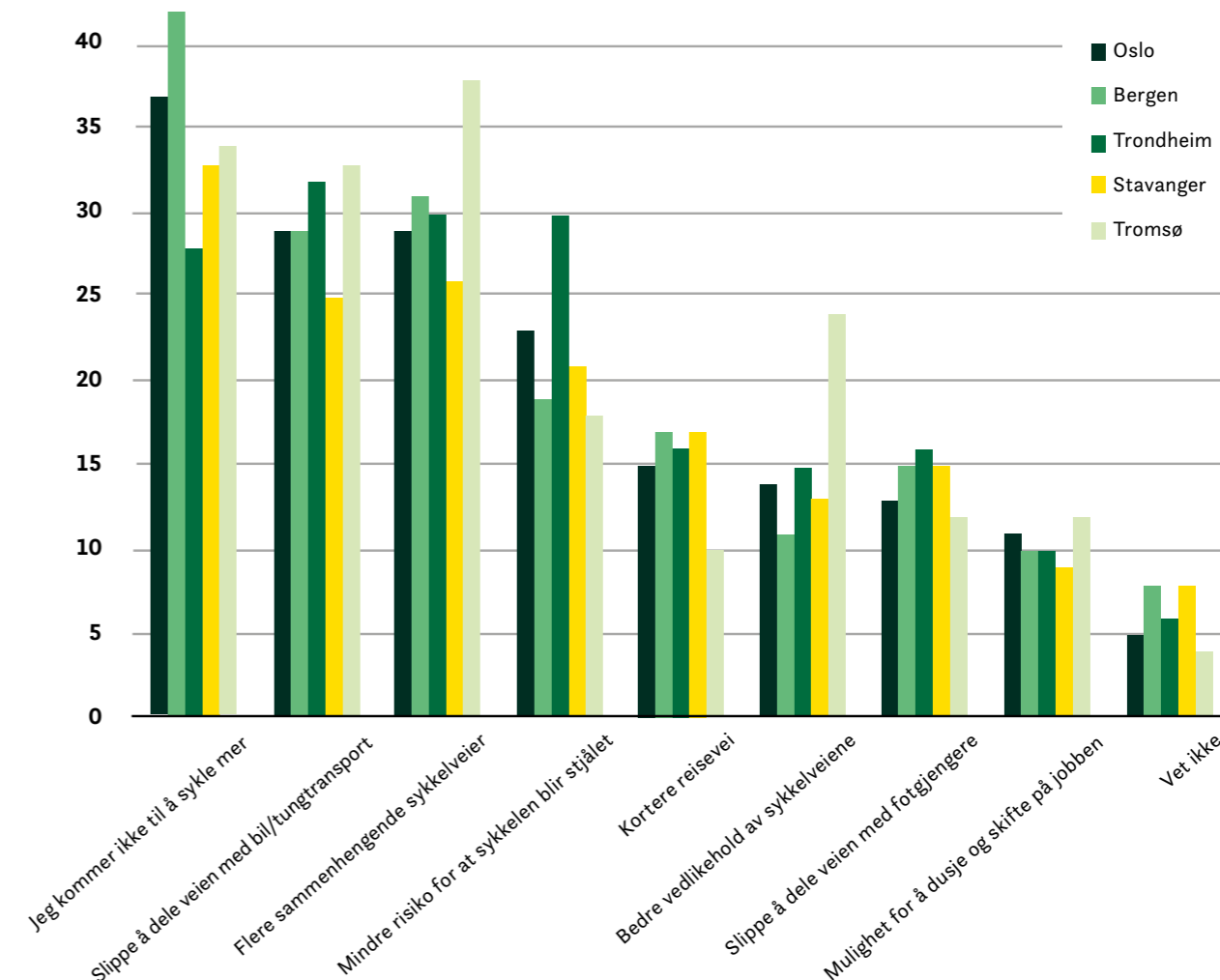
De fleste som i dag bruker elsykkel på sin hverdagsreise, sier de hadde kjørt bil dersom de ikke hadde brukt elsykkelen.

Tabell 42: Når du bruker elsykkelen, hvilket transportmiddel er det den hovedsakelig erstatter? Hele landet.

Bil	47 %
Kollektiv	18 %
Vanlig sykkel	10 %
Gange	23 %
Vet ikke	3 %

Folk i de ulike byene har blitt spurt om hva som skal til for at de skal sykle mer. Flere sammenhengende sykkelveier og det å slippe å dele veien med bil og tungtransport går igjen som de vanligste svarene. Rundt én av tre vil uansett ikke sykle mer.

Figur 15: Hva skal til for at du vil sykle mer? Hele landet.



Tabell 43: Hva skal til for at du vil sykle mer? Byområder.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Bedre vedlikehold av sykkelveiene	14 %	11 %	15 %	13 %	24 %
Kortere reisevei	15 %	17 %	16 %	17 %	10 %
Slippe å dele veien med bil/tungtransport	29 %	29 %	32 %	25 %	33 %
Mindre risiko for at sykkel blir stjålet	23 %	19 %	30 %	21 %	18 %
Flere sammenhengende sykkelveier	29 %	31 %	30 %	26 %	38 %
Slippe å dele veien med fotgjengere	13 %	15 %	16 %	15 %	12 %
Mulighet for å dusje og skifte på jobben	11 %	10 %	10 %	9 %	12 %
Jeg kommer ikke til å sykle mer	37 %	42 %	28 %	33 %	34 %
Vet ikke	5 %	8 %	6 %	8 %	4 %

Svarene tyder på at frykt for ulykker med biler og andre kjøretøy er en sentral årsak til at mange dropper sykkel i hverdagsreisen. I Trafikantbarometeret svarer halvparten at de er bekymret for manglende gang- eller sykkelvei, mens rundt to av tre er bekymret for farlige situasjoner mellom bilister og syklistene når de ferdes i trafikken. Mange oppfatter det som lite trygt å sykle i byen.

Tabell 44: Oppfatter du det som trygt å sykle i din by?

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
I svært stor grad	4 %	5 %	6 %	11 %	8 %
I stor grad	31 %	35 %	53 %	48 %	39 %
I liten grad	27 %	26 %	19 %	16 %	29 %
I svært liten grad	9 %	7 %	3 %	3 %	7 %
Vet ikke	29 %	27 %	20 %	23 %	17 %

6.3 Bekymring for elsparkesykler

Elsparkesykler har vært gjenstand for mye debatt siden de plutselig dukket opp i mange byer i 2019. Noen har stor glede av å kunne bevege seg rundt i byen i høy fart, mens andre mener elsparkesyklene er plagsomme og trafikkfarlige.

I Trafikantbarometeret er 34 prosent positive til elsparkesykler i byen, mens 41 prosent er negative. Det er stor forskjell i ulike aldersgrupper: Blant de under 30 år er over halvparten positive til elsparkesykler, mens kun én av fire over 50 år er positive.

Tabell 45: Jeg er positiv til elsparkesykler i byen, hele landet.

	Norge	Yngre enn 30 år	Eldre enn 50 år
Enig eller svært enig	34 %	51 %	25 %
Verken enig eller uenig	23 %	23 %	24 %
Uenig eller svært uenig	41 %	24 %	50 %
Vet ikke	2 %	3 %	2 %

47 prosent er bekymret for farlige situasjoner mellom gående og sparkesyklister. I Oslo er dette tallet hele 63 prosent.



Figurliste:

Figur 1: Eier/disponerer du bil?

Figur 2: Eier/disponerer du bil? Etter byområde og bileierskap

Figur 3: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?

Figur 4: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi?

Figur 5: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til veibygging?

Figur 6: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker? Hele landet

Figur 7: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker? Fem store byområder

Figur 8: Hva mener du er den største samferdselsutfordringen der du bor (ett svar mulig)?

Figur 9: Veiprisning kan være en god løsning om ...

Figur 10: Hvor mange minutter står du vanligvis i bilkø daglig? Totalt og storby

Figur 11: Hvor mange minutter står du vanligvis i bilkø daglig? Sentralitet

Figur 12: Ville du vært villig til å betale mer i bompenger for å slippe kø?

Figur 13: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer?

Figur 14: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, over tid

Figur 15: Hva skal til for at du vil sykle mer?

