



Norsk Trafikant- barometer 2025



naf.no



Bilen er en del av løsningen

På flere måter representerer årets undersøkelse et comeback for bilen på hverdagsreisen. I Distrikts-Norge står bilen like fjellstøtt som før og er folks reisemåte nummer én i hverdagen. Samtidig ser vi at en betydelig andel av befolkningen i byområdene fortsatt er avhengig av bilen for sine daglige reiser. Mange byer har som mål å redusere biltrafikken eller i det minste sørge for at den ikke øker. Til det bruker man bompenger – både for å finansiere alternativene til bilen, og for å begrense bilbruken.

Nå har støtten til bompengene falt, vi må tilbake til 2019 for å se samme utslag når det gjelder andelen som godtar at bompenger kreves inn i bypakkene. Utviklingen skjer samtidig som stadig flere byer innfører bompenger, nettopp for å løse sine transportutfordringer.

Tross økte bompenger – og nå nærmer man seg et metningspunkt, bruker folk bilen. Noe av det kan henge sammen med det høye elbilsalget i Norge. I praksis er nå alle nye personbiler som selges, nullutslipp. Årets undersøkelse viser at færre enn tidligere mener at klimagassutslipp fra personbilen er et problem. Andelen som støtter at biler med lave utslipp skal ha lave avgifter holder seg høy.

Dette betyr to ting: For det første, folk er med på at elbilene gjør at vi får til klimakutt i veitrafikken. For det andre, med elbil som kjøretøy, kan flere få dekket sitt behov for både en effektiv og miljøvennlig hverdagsreise.

Kort sagt: bil, og elbil, er fortsatt en del av løsningen. Samtidig ser folk et behov for at politikerne prioriterer kollektivtransporten. Årets undersøkelse viser at kollektivtilbudet i de mindre byene og distrikter har store mangler. Det betyr lengre hverdagsreiser for folk. Nesten 6 av 10 svarer at de kunne tenkt seg å reise mer kollektivt, gitt et bedre tilbud. Tiltakene som etterspørres er lavere pris, kortere reisetid og flere avganger i timen.

Samtidig som folks behov for bil er like høyt som før, ser folk muligheter for å endre vaner – hvis det er rimelig og effektivt nok. Den utfordringen må politikerne løse, da det er klart at høyere bompenger i stadig flere byer ikke er en bærekraftig løsning.

Politikerne som legger rammebetingelsene, må ta hensyn både til folks ulike behov rundt om i landet og hvilke muligheter folk har til omstilling. Kort sagt, årets undersøkelse representerer et comeback for bilen; elbilen.

Oslo, oktober 2025

Øyvind Skjold

Innholdsfortegnelse:

1. Bileierskap 7

2. Mange sliter med bompengeregningen 15

3. Halvparten av bilistene i byene er mot rushtidsavgift..... 21

4. Folk ønsker mer til kollektiv og veivedlikehold 25

5. Motstridende signaler om elbilletterspørse 31

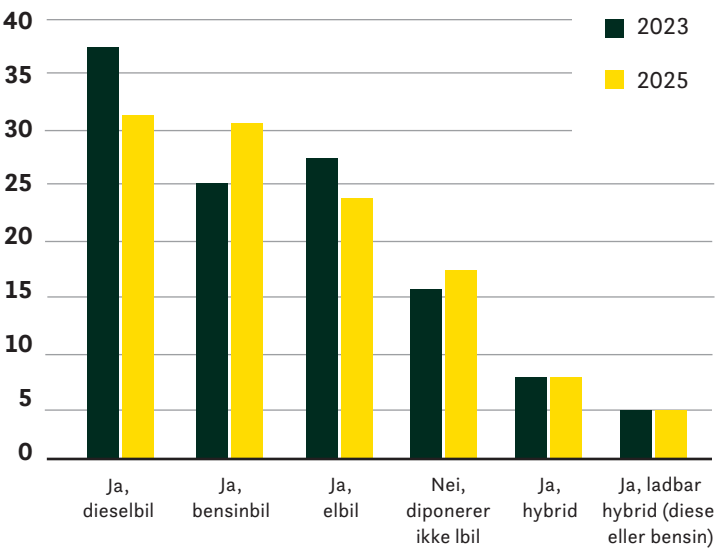
6. Hva ønsker folk i storbyene? 37



1. Bileierskap

Bilen er fortsatt det mest dominerende transportmiddelet i Norge. Andelen av befolkningen som eier eller har tilgang til bil er 83 prosent i årets undersøkelse, noe som er tilsvarende nivået fra 2023 da andelen var 84 prosent. Når det gjelder biltyper, er det en økende overgang fra bensin- og dieslbiler til elbiler. Samtidig er det fremdeles en betydelig mengde bensin- og dieslbiler på veiene, rundt 1,8 millioner ifølge statistikk fra OFV. I befolkningen er det 32 prosent som eier eller disponerer diesebil, mens 24 prosent eier eller disponerer bensinbil. Hele 31 prosent eier eller disponerer elbil, en markant vekst fra 25 prosent i 2023.

Figur 1: Eier/disponerer du bil? 2023 og 2025. Hele landet. Prosent.



Kommunene som er med i de forskjellige definisjonene på byområder i Trafikantbarometeret 2025 er vist i tabell 2 under. I rapporten brukes resultatene fra storbyene med omkringliggende kommuner, som vist nedenfor, når det er snakk om byområder. Når fylker omtales, gjelder det for Oslo kun resultater fra Oslo kommune, altså uten omkringliggende kommuner.

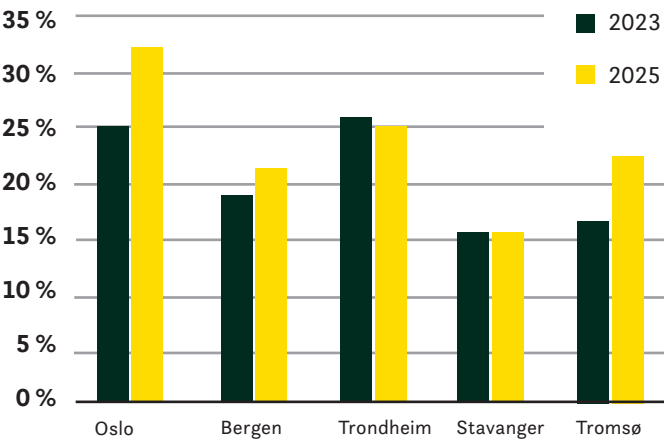
Tabell 2: Kommuner som inngår i de forskjellige byområdene

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				

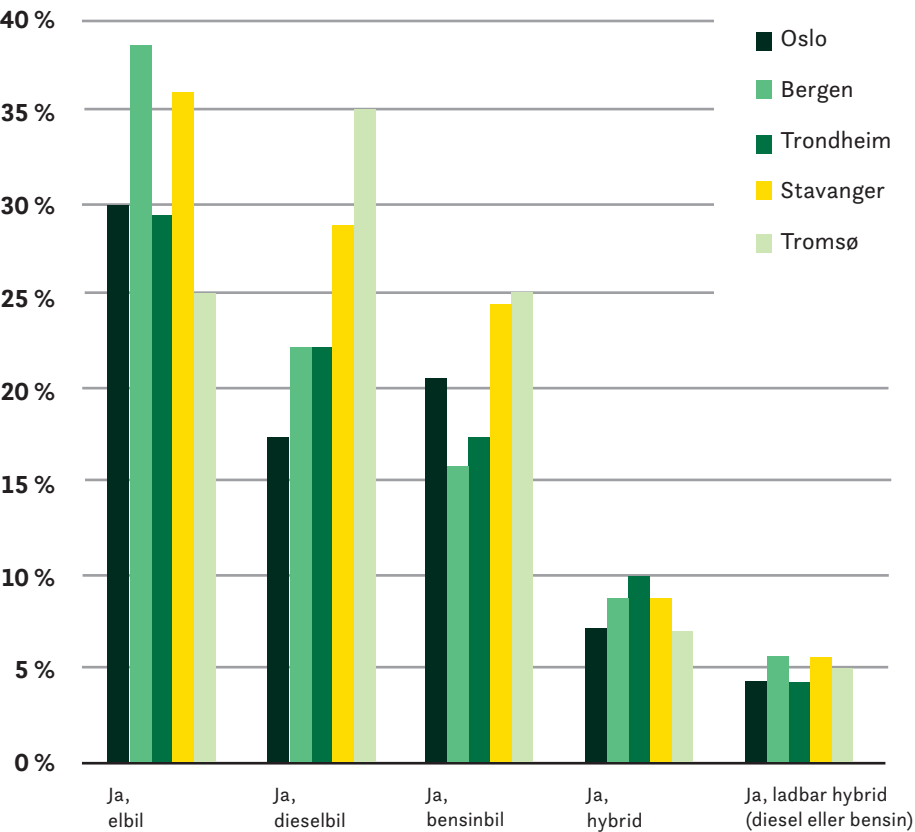


Bileierskap og bilbruk er forskjellig i byene og i distriktene, og i ulike byområder utvikler bileierskap seg ulikt. I Oslo-området faller andelen som eier eller disponerer bil videre fra 75 prosent i 2023 til 67 prosent i 2025. Andelen som har tilgang til bil, synker også i byområdene Bergen og Tromsø. I Trondheim og Stavanger er det nærmest uendret.

Figur 2: Eier/disponerer du bil? Svar: Nei, «disponerer ikke bil». 2023, 2025. Etter byområde. Prosent.



Figur 3: Eier/disponerer du bil? Har svart «Ja, ...» Etter byområde og bileierskap. 2025. Prosent.



Tabell 2: Eier/disponerer du bil? Etter byområde og bileierskap. Prosent.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Ja, dieselbil	17	23	23	27	35
Ja, bensinbil	21	16	17	24	22
Ja, elbil	30	37	29	36	25
Ja, hybrid	7	8	10	8	7
Ja, ladbar hybrid (diesel eller bensin)	4	6	4	6	4
Ja, hydrogenbil	0	0	0		
Ja, bildeling	1	2	2		
Annet, noter:	1	2	2	1	0
Nei, disponerer ikke bil	33	23	25	16	23

1.1 Bildeling er fortsatt lite utbredt

Andelen som er med i en bildelingsordning ligger på kun 5 prosent i Oslo i 2025, og er enda lavere i de andre byene. For Oslo, Bergen og Trondheim er det likevel en liten økning fra 2023.

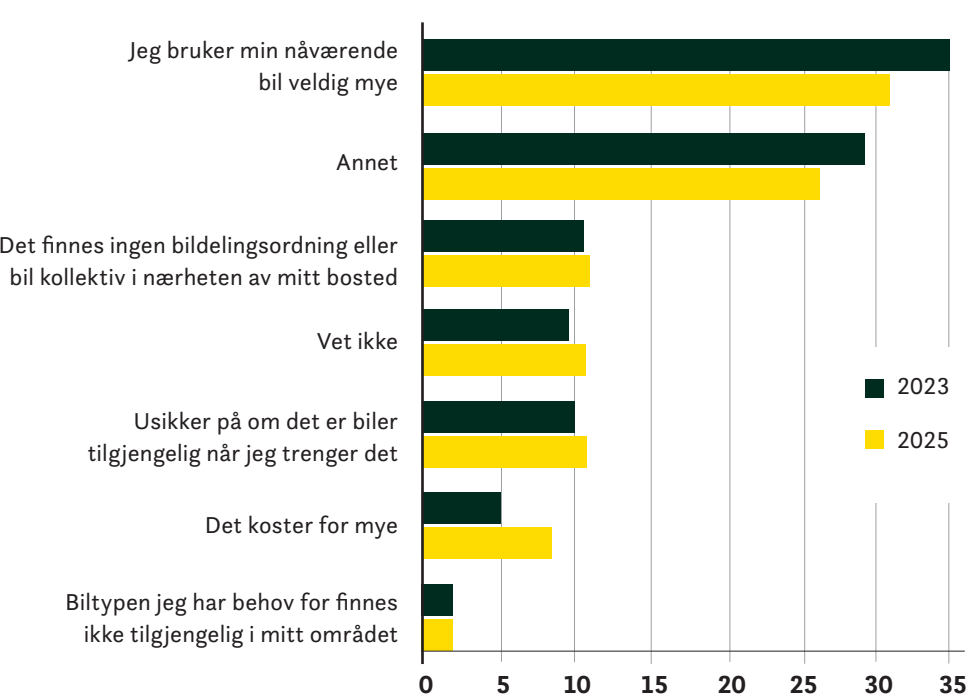
Bildeling er at privatpersoner eller firmaer tilbyr et visst antall biler til utleie. Eksempler på aktører som tilbyr bildeling er Bilkollektivet, Hertz Bilpool eller Nabobil. Ved å være medlem av et bildelingsprogram får man tilgang til bil når man trenger det. Samtidig reduseres kostnadene ved å eie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

Utviklingen fra 2023 til 2025 tyder på at interessen for bildeling har falt noe videre. Tilbake i 2021 oppga hele 25 prosent i Osloområdet at de vurderte å bli medlem av en bildelingsordning. I 2025 er interessen på kun 15 prosent i Osloområdet

Tabell 3: Har du vurdert å bli medlem av en bildelingsordning? Osloområdet, Stavangerområdet og Trondheimsområdet. 2023, 2025. Prosent.

År	Oslo		Stavanger		Tromsø	
	2023	2025	2023	2025	2023	2025
Ja	16	15	9	6	7	6
Ja, i tillegg til egen bil	3	4	5	3	2	0
Nei	68	72	80	84	80	83
Er allerede medlem i en bildelingsordning	3	5	2	1	2	3
Vet ikke	9	5	6	7	8	8

Figur 4: Hva er årsaken til at du ikke vurderer å være med i en bildelingsordning?
Svar fra de fem store byområdene. 2023, 2025. Prosent.



Det er ulike årsaker til at folk ikke ser på bildeling som interessant. Nærmere en tredjedel oppgir fortsatt, som i 2023, at de bruker bilen sin for ofte til at bildeling vil være en god løsning. Rundt en fjerdedel tviler på tilgjengeligheten ved behov for bil.



1.2 «Comeback» for bilen på hverdagsreisen

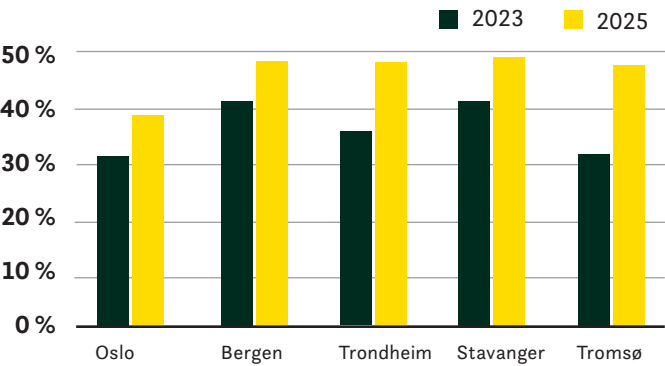
Mange byer har som mål å redusere biltrafikken eller i det minste sørge for at den ikke øker, jf. byvekstavtaler. Trafikantbarometeret viser at i 2025 er en betydelig andel av befolkningen i byområdene fortsatt er avhengig av bilen for daglige reiser.

Halvparten av innbyggerne i Osloområdet bruker bil til sine daglige reiser, noe som representerer en nedgang fra 59 prosent i 2023. Andelen som bruker bil til daglige reiser er høyere i andre byområder, spesielt i Bergen og Stavanger, hvor henholdsvis 68 og 77 prosent benytter seg av bil.

Tabell 6: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise?
Hele landet og etter byområde. 2025. Prosent.

Transportmiddel	Hele Norge	Byområde				
		Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Bil	74	50	68	57	77	62
Buss	33	47	47	63	37	61
Tog	12	19	5	8	16	1
Bane/trikk	15	52	27	4	0	1
Sykkel	10	10	6	16	9	12
Elsykkel	8	7	4	8	12	9
Til fots	40	50	39	54	45	49
Motorsykkel/Moped	3	3	2	2	3	1
Båt/ferge	3	1	6	1	6	1
Elsparkesikkel og lignende	3	5	2	7	5	2
Annet	1	1	1	2	2	1
Vet ikke	0	0			0	0

Figur 5: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Har svart: «Til og fra jobb/skole/studier».
Etter byområde. 2023, 2025. Prosent.



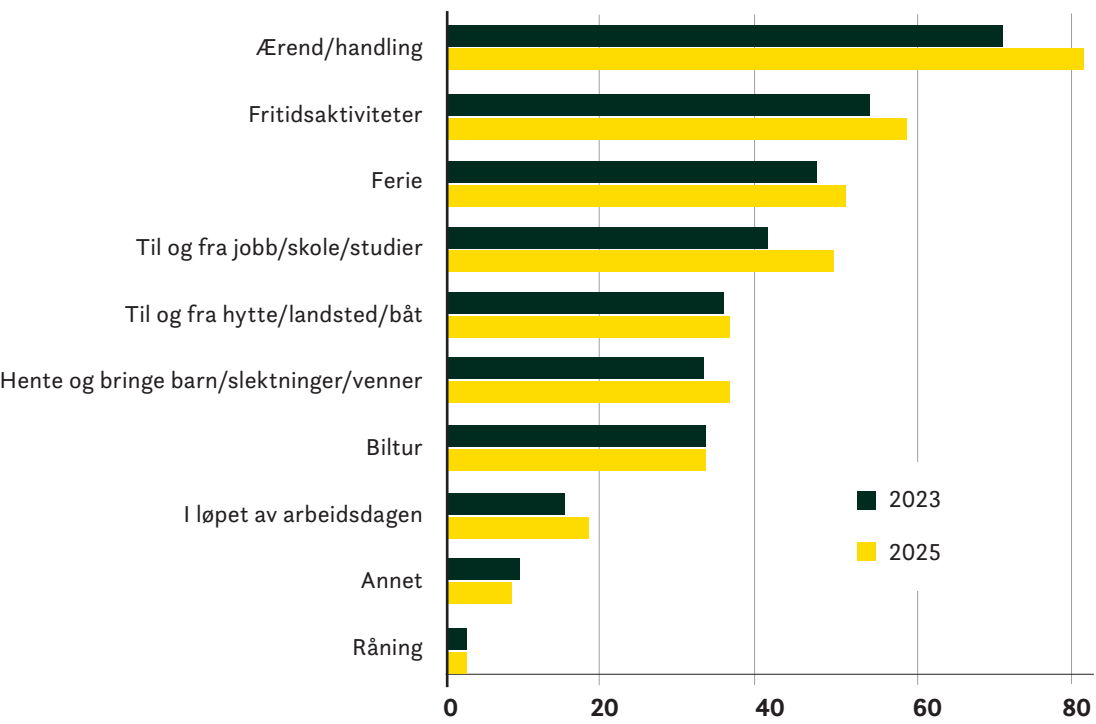
En ny trend i 2025 er at det er en økning siden 2023 for andelen som bruker bilen til jobb, skole eller studier. I Oslo bruker 38 prosent bilen til og fra jobb, skole eller studier, som er en oppgang fra 31 prosent i 2023. Vi ser den samme utviklingen i de andre byområdene. I Tromsø har bilbruken til jobb, skole og studier økt betydelig, fra 32 prosent i 2023 til 48 prosent i 2025. Dette er en interessant utvikling i lys av at Tromsø inngikk byvekstavtale med staten i 2023, med mål om å begrense biltrafikken.

Tabell 7: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Har svart: «Til og fra jobb/skole/studier».
Etter byområde. 2021, 2023, 2025. Prosent.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
2021	41	47	40	49	50
2023	31	42	36	42	32
2025	38	47	47	49	48

Elbilister svarer i større grad enn andre at de bruker bil til jobb mv., hvor andelen er 54 prosent sammenliknet med 46 prosent for bensin-/diesebilistene. Det er også en topp blant barnefamiliene – jo flere barn, jo større er sjansen for at man bruker bil til og fra jobb. Nærmere 2 av 3 husholdninger med minst to barn benytter bil på hverdagsreisen. Den aller mest vanlige reisen med bil er å handle, hvor hele 82 prosent gjør dette jevnlig med bil i Norge. Bilen er også svært nyttig i forbindelse med fritidsaktiviteter (59 prosent bilbruk). Også disse områdene for bilbruk øker fra 2023.

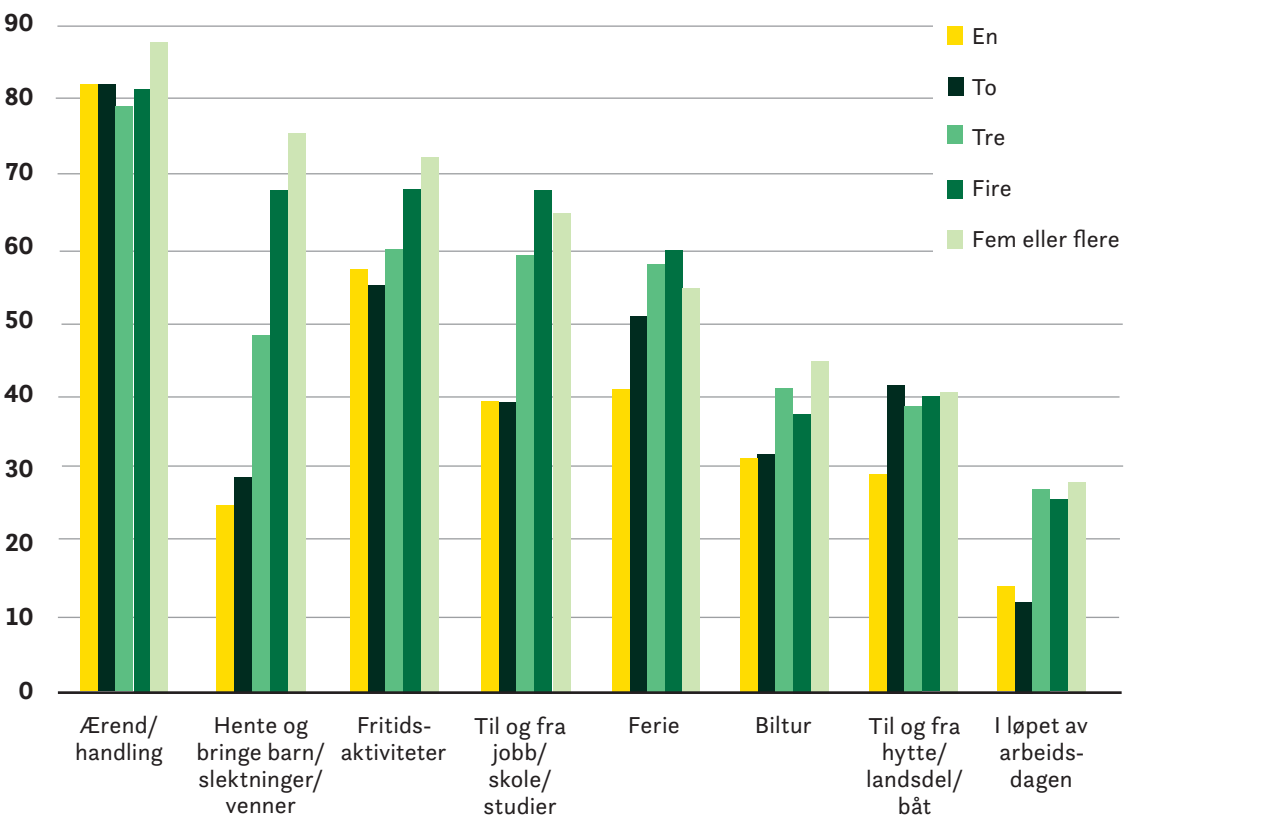
Figur 6: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Hele landet. 2023, 2025. Prosent.



Tabell 6: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Hele landet. Etter bileierskap. 2025. Prosent.

	Bileierskap				
	Norge	Elbil	Bensin-Diesel	Hybrid	Ladbar hybrid
Til og fra jobb/skole/studier	47	54	46	39	51
I løpet av arbeidsdagen	18	20	19	13	15
Ærend/handling	82	82	82	86	82
Fritidsaktiviteter	59	64	58	59	62
Hente og bringe barn/slektninger/venner	38	45	38	33	38
Ferie	52	55	52	50	58
Råning	2	2	3	0	0
Biltur	35	36	36	36	37
Til og fra hytte/landsted/båt	38	43	38	34	43
Annet	8	7	9	8	8
Vet ikke	0	1	0		

Figur 7: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Etter husholdningsstørrelse. 2025. Prosent.



Tabell 7: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Etter husholdningsstørrelse. 2025. Prosent.

	Husholdningsstørrelse				
	En	To	Tre	Fire	Fem eller flere
Til og fra jobb/skole/studier	38	38	60	67	64
I løpet av arbeidsdagen	14	13	26	24	27
Ærend/handling	82	82	79	81	86
Fritidsaktiviteter	57	55	61	68	73
Hente og bringe barn/slektninger/venner	25	28	48	66	75
Ferie	42	52	57	60	57
Råning	3	1	3	2	4
Biltur	32	33	42	37	45
Til og fra hytte/ landsted/båt	28	42	39	40	41
Annet	11	9	5	5	6



2. Mange sliter med bompengeregningen

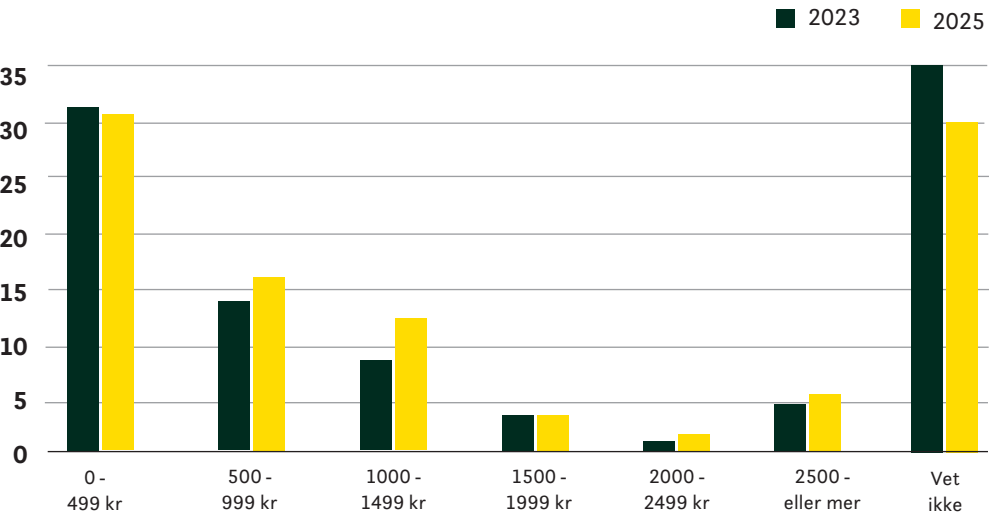
Norge har vært påvirket av både høy prisvekst og høye renter gjennom de senere år. Flere opplever svekket kjøpekraft og strever med å få økonomien til å strekke til. Økte offentlige gebyrer og avgifter, som bompenger, er en del av dette bildet. Bompengetrykket er størst i og rundt de store byene, der brorparten av kjøringen vil innebære å passere en bom. Totalt oppgir 45 prosent av befolkningen i storbyene at bompengekostnadene er for høye for deres økonomi. Det er en liten nedgang ift. 2023. Høyest er det i Stavanger, Bergen og Tromsø med 47 prosent, men det ligger noe lavere enn for to år siden. Det er samtidig en stor andel (29 prosent) som sier at det er vanskelig å forutse bompengekostnaden.

Tabell 8: Bompengekostnadene er for høye for min økonomi, fem store byområder

Andel enig/ svært enig	Alle storbyene (Gjennomsnitt)	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
2025	45	45	47	41	47	47
2023	50	46	53	44	55	53

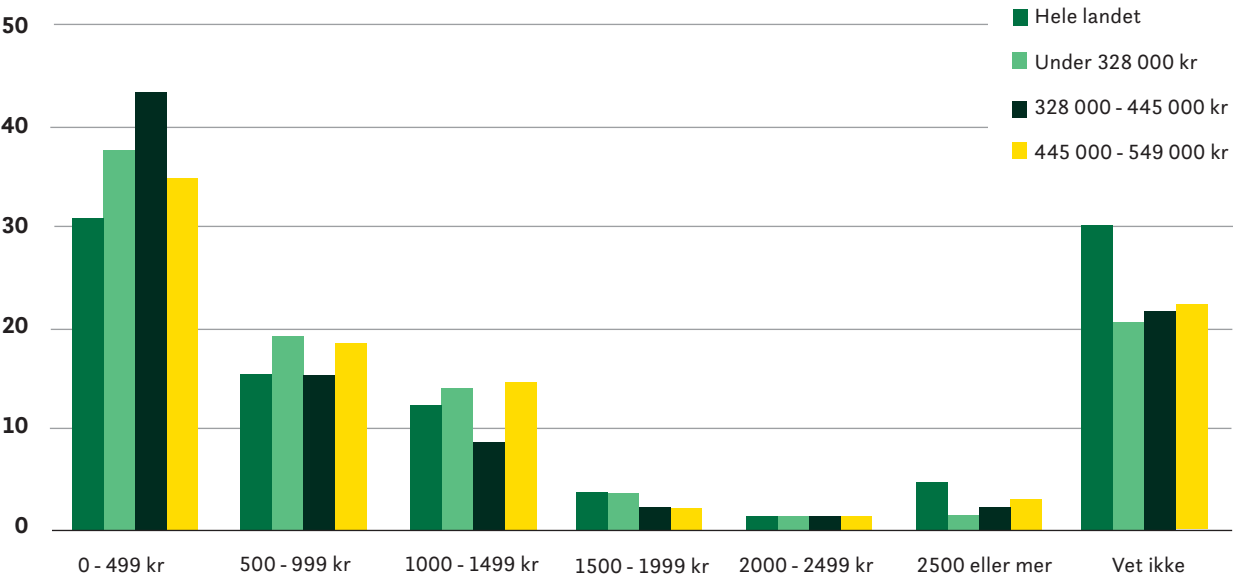
Når vi spør folk om hvor mye bompengeutgiftene kan øke før det blir en utfordring for deres økonomi, svarer nesten en tredjedel at opptil 500 kroner i måneden er for mye for dem. I de tre laveste inntektsgruppene, det vil si for halvparten av de spurte, er det dette alternativet flest har valgt. Det er en stor «vet ikke» gruppe her på 30 prosent.

Figur 8: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Hele landet. 2023, 2025. Prosent.





Figur 9: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Etter de laveste husholdningsinntektene og hele landet. 2025. Prosent.



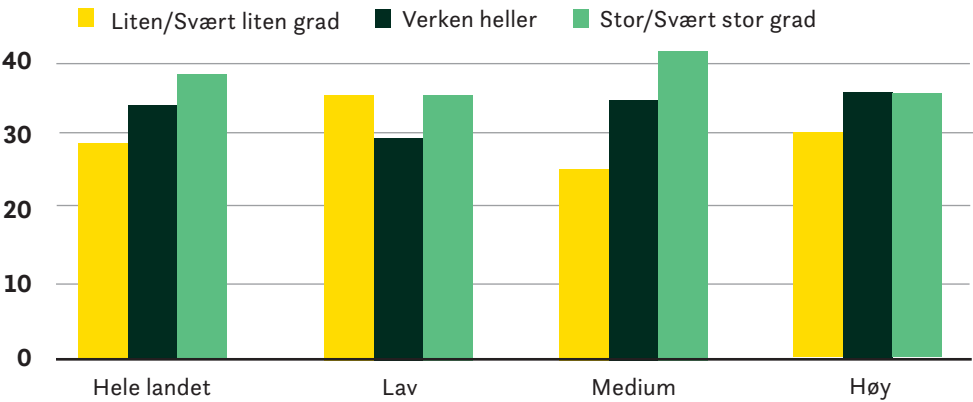
Tabell 9: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Etter husholdningsinntekt. 2025. Prosent.

	Seksdelte samlete husholdningsinntekt per forbruksenhet						
	Hele landet	Under 328 000 kr	328 000 – 445 000 kr	445 000 – 549 000 kr	549 000 – 668 000 kr	668 000 – 862 000 kr	Over 862 000 kr
0 – 499 kr	31	37	44	35	31	25	20
500 – 999 kr	16	19	16	18	20	15	11
1000 – 1499 kr	13	14	9	15	14	16	12
1500 – 1999 kr	4	4	3	3	4	6	5
2000 – 2499 kr	2	2	2	2	2	2	2
2500 kr eller mer	6	2	3	4	5	9	15
Vet ikke	30	21	23	24	23	27	36

Mer enn halvparten av husholdningene med under 549 000 kroner årlig inntekt, svarer at de får problemer økonomisk ved opptil 999 kroner mer i måneden til bompenger. Det tilsvarende for gruppen med høyest inntekt er 31 prosent.

2.1 Kunnskap hos nordmenn: Variabel kjennskap til bompenger og bilavgifter
I årets undersøkelse har vi kartlagt hvor god kjennskap folk har til hvor mye de betaler i bompenger og bilrelaterte avgifter. Det er 37 prosent som svarer at det er lett å forutse bompengekostnaden fra måned til måned. Videre er det så mange som 29 prosent som synes det er vanskelig. For de med lav inntekt er det på hele 35 prosent.

Figur 10: Jeg synes det er enkelt å forutse hvor mye bompenger jeg må betale fra måned til måned: Hele landet og etter inntekt. 2025. Prosent.

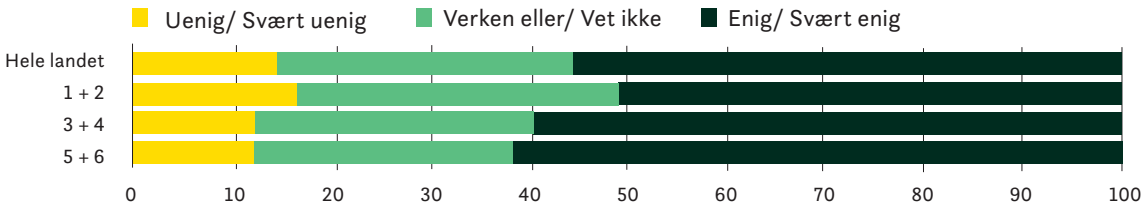


Ikke nok kunnskap om bilavgifter?
Samlet for hele landet kjenner 56 prosent av nordmenn godt til bilavgiftene de betaler, mens 14 prosent ikke gjør det. Det er også en stor mellomgruppe på 30 prosent (verken eller/ vet ikke), som er usikre. Videre er det mer opplyste bilister i distriktene enn i byene, og de rammes også oftere økonomisk av bilavgifter. Det kan skyldes at det er flere husholdninger med bensin- og dieslbiler i distriktene.. Se svarene under fordelt på sentralitet etter SSBs sentralitetsindeks der 1 er Oslo-området og 6 er de minst sentrale kommunene i Norge (jf. faktaboks).

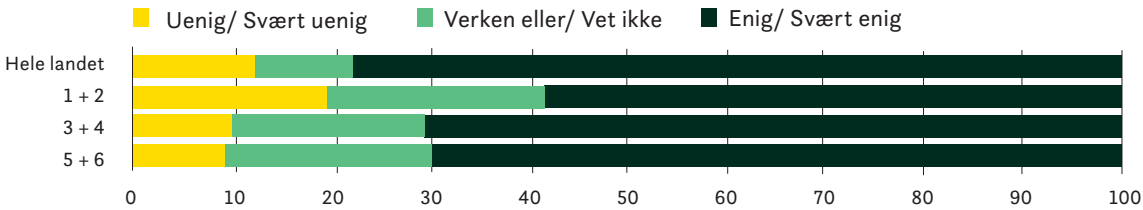
Sentralitetsindeks

SSBs sentralitetsindeks er en statistisk indikator utviklet av Statistisk sentralbyrå (SSB) i Norge for å måle hvor sentralt en kommune eller et geografisk område ligger i forhold til befolkningstetthet og tilgang til viktige funksjoner og tjenester. Indeksen måler reisetid til arbeidsplasser og servicefunksjoner (som videregående skole, sykehus, butikker osv.) for å rangere hvor “sentral” eller “perifer” en kommune er. Jo kortere reisetid til et bredt spekter av tilbud og tjenester, desto høyere sentralitet. www.ssb.no

Figur 11: Jeg kjenner godt til de avgiftene jeg betaler som bilist.
Hele landet og etter sentralitet hvor 1+2 er byer/mest sentralt. 2025. Prosent



Figur 12: Økte bilavgifter vil ha en negativ innvirkning på min husholdning sin økonomi.
Hele landet og etter sentralitet hvor 1+2 er byer/mest sentralt. 2025. Prosent

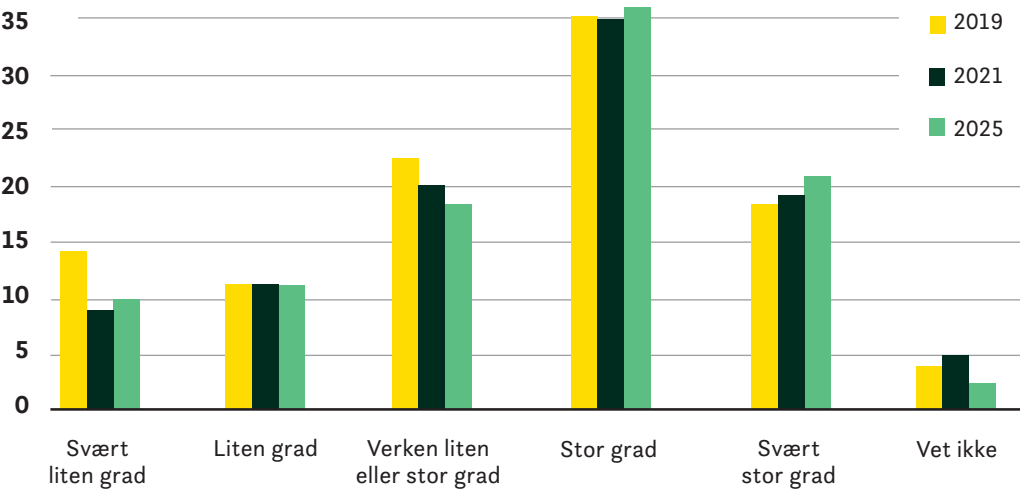


Det er over 70 prosent som svarer at økte bilavgifter har en negativ effekt på økonomien i distriktene, mens det ligger lavere med 57 prosent i byområder og mer sentrale strøk.

2.2 Stabil støtte til bompenger til vei, bypakker mindre populært

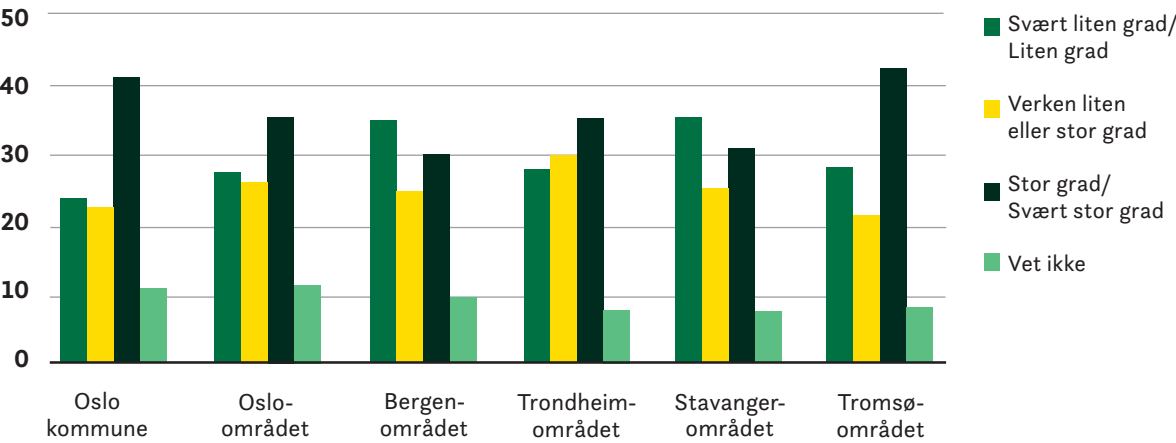
Bompenger er en ordning som brukes for å innkreve penger til bestemte veistrekninger eller til transportformål i og rundt byene. Støtten til bompenger har variert over tid. Populariteten til bompenger for veibygging sank i 2019. Siden den gang har støtten til strekningsvise bompenger økt noe siden 2017. Dette kan også henge sammen med at flere kjører elbil enn tidligere, og at disse bilistene ofte betaler mindre i bompenger.

Figur 13: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til veibygging?
Hele landet. 2019, 2021, 2025. Prosent.



Det er viktig å merke seg at trenden for oppslutning om bompenger til bypakker, som vist i figuren over, gjelder for hele landet. Hvis vi ser nærmere på oppslutningen om bompenger til bypakker i de fem største byområdene, ser man et mer variert bilde. I Osloområdet, spesielt i Oslo kommune, Trondheimsområdet og Tromsø, er det flere som støtter enn som motsetter seg bompenger, med omtrent 35 til 40 prosent som er for, og rundt en fjerdedel som er imot i disse tre byområdene. I Bergen- og Stavangerområdet er situasjonen motsatt, hvor andelen motstandere er høyere enn andelen tilhengere.

Figur 14: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker?
Fem store byområder. 2025. Prosent.



Store forskjeller i hvor ofte folk passerer bomstasjon

I storbyområder passerer hver fjerde bilist (27 prosent) en bomstasjon mer enn fem ganger i løpet av uken. Og i tillegg er det 28 prosent som passerer bom 2-5 ganger pr. uke. I den andre enden av skalaen har vi bilister i distriktene hvor rundt halvparten sjelden opplever å måtte betale bomavgift på hverdagsreisen.





3. Halvparten av bilistene i byene er mot rushtidsavgift

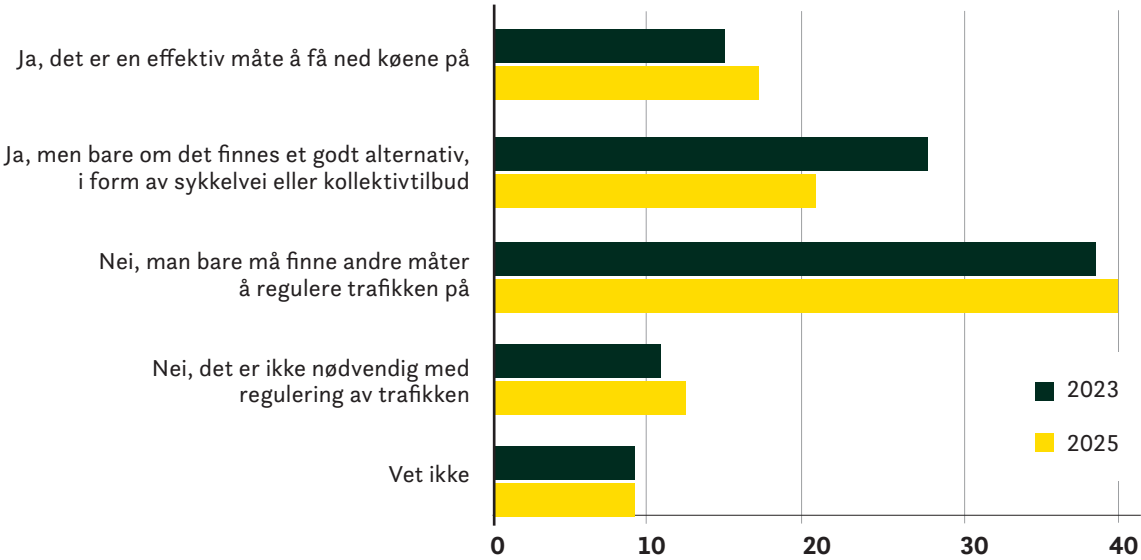
I denne delen av undersøkelsen har vi blant annet spurt trafikantene om deres syn på rushtidsavgift, og om det bør være billigere å kjøre bil i Distrikts-Norge.

3.1 Relativt lite støtte til rushtidsavgift

De fleste byene med byvekstavtale, unntatt Stavangerområdet, har høyere satser for å kjøre i rushtiden sammenlignet med resten av døgnet. Omtrent 13 prosent i alle storbyområdene mener det ikke er nødvendig å regulere trafikken. Over halvparten (eller 53 prosent) av respondentene motsetter seg rushtidsavgift. I hele landet er det kun hver femte trafikant som er enig i at det bør koste mer å kjøre når det er kø på veiene.

Det er imidlertid betydelige forskjeller mellom byene når det gjelder oppfatningen av alternative metoder for trafikkregulering. I Tromsø og Stavanger mener henholdsvis 43 og 44 prosent at andre tiltak bør vurderes, mens i Oslo ligger andelen noe lavere med 37 prosent. I Trondheim svarer kun 14 prosent at rushtidsavgift er en effektiv metode for å redusere køene, mens andelen i Oslo er noe høyere med 19 prosent.

Figur 15: Bør det være rushtidsavgift i bomringene i Norge? Hele landet. 2023, 2025. Prosent.



3.2 Folk med hjemmekontor mindre skeptiske

I tillegg til å undersøke folks holdning til rushtidsavgift, stiller vi i årets undersøkelse et mer åpent spørsmål, om hvordan folk stiller seg til prinsippet at det bør koste mer å bruke bilen når det er kø på veiene.

Her finner vi at halvparten, 51, prosent av befolkningen totalt er negative til et slikt tiltak. Kun 20 prosent sier seg enig eller svært enig i at det bør koste mer å kjøre når det er kø. Det er åpent hvorvidt folks oppfatning er at en slik prising 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.

Funnene viser at de med mulighet til hjemmekontor er i noe mindre grad motstandere av økte kostnader ved kø. 24 prosent av denne gruppen støtter prinsippet, mens bare 17 prosent av de uten mulighet for hjemmekontor støtter merkostnaden ved kø. Dette kan forklares med at de som har hjemmekontor har større fleksibilitet når det gjelder kjøretidspunkt.

Tabell 10: Det bør koste mer å bruke bilen når det er kø på veiene. Etter mulighet for hjemmekontor. 2025. Prosent.

	TOTAL	Mulighet for hjemmekontor		
		Ja	Nei	Jobber/studerer ikke
Uenig/ Svært uenig	51	50	53	48
Verken enig eller uenig/ Vet ikke	30	26	30	35
Enig/ Svært enig	20	24	17	17

3.3 By og land, hand i hand?

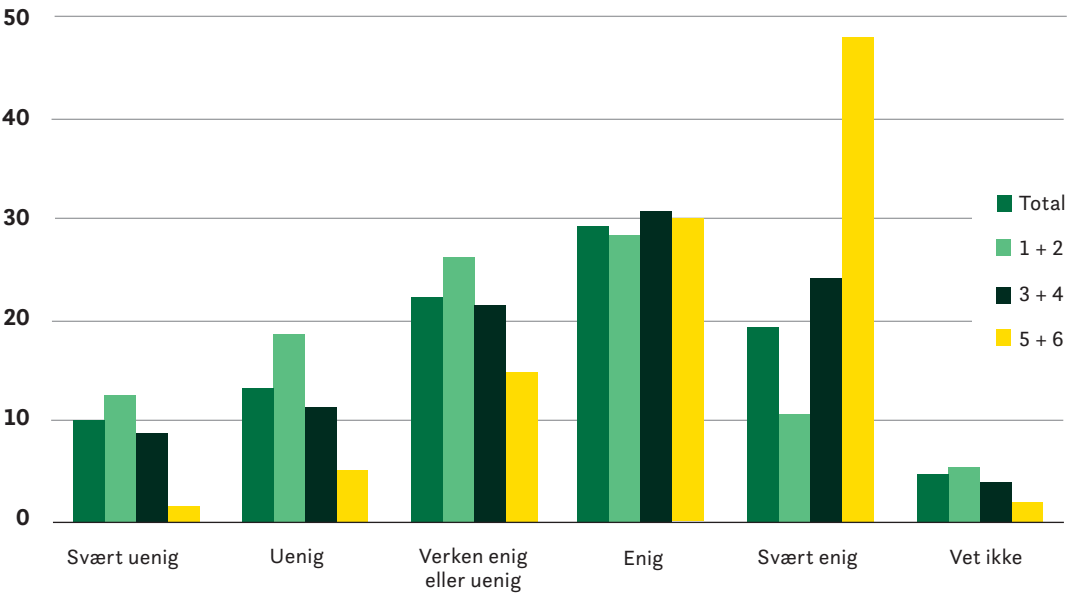
Det er av interesse å se mer på om sentralitet skiller på flere problemstillinger. Når man deler inn de som svarer etter sentralitet, basert på SSBs sentralitetsindeks der 1 er Oslo-området og 6 er de minst sentrale kommunene i Norge, jf omtale under «Ikke nok kunnskap om bilavgifter».

På spørsmål om det bør være billigere å kjøre bil i distriktene enn i byene, er det klart at folk i distriktene selvsagt ønsker at bilkjøring skal bli rimeligere. Det interessante er at en betydelig andel av de som bor i sentrale strøk også støtter ideen om å gjøre bilkjøring billigere i distriktene. Her finner vi en (sjelden) lojalitet mellom by og land.

Tabell 11: Det bør koste mindre å kjøre bil i distriktene enn i byene. Hele landet. 2023, 2025. Prosent.

	2023	2025
Uenig/ Svært uenig	21	24
Verken enig eller uenig/ Vet ikke	25	28
Enig/ Svært enig	55	48

Figur 16: Det bør koste mindre å kjøre bil i distriktene enn i byene. Etter sentralitet. 2025. Prosent.



Når man stiller det mer generelle spørsmålet om det bør være billigere å kjøre bil i distriktene enn i byene, er det flere som er enige enn uenige i de sentrale områdene av Norge. I denne konteksten nevnes byene spesifikt, noe som kan gjøre det lettere for respondenter i byene å forstå at dette innebærer høyere kostnader for dem selv. Selv i de mest sentrale områdene er 39 prosent enige i at det bør være rimeligere å kjøre bil i distriktene, mens 31 prosent er uenige.

I de minst sentrale områdene er kun 7 prosent uenige i at det bør være lavere kostnader for bilkjøring i distriktene, mens hele 77 prosent støtter dette synspunktet. Det er altså en betydelig, og forventet forskjell i svarene på dette spørsmålet.



4. Folk ønsker mer til kollektiv og veivedlikehold

På spørsmål om hvilke tiltak innen samferdselssektoren folk mener at politikerne bør prioritere, er satsing på kollektivtransport det flest peker på. 55 prosent svarer at de vil at politikerne prioriterer dette, og på plassen etter kommer vedlikehold og rassikring av eksisterende veier med 43 prosent.

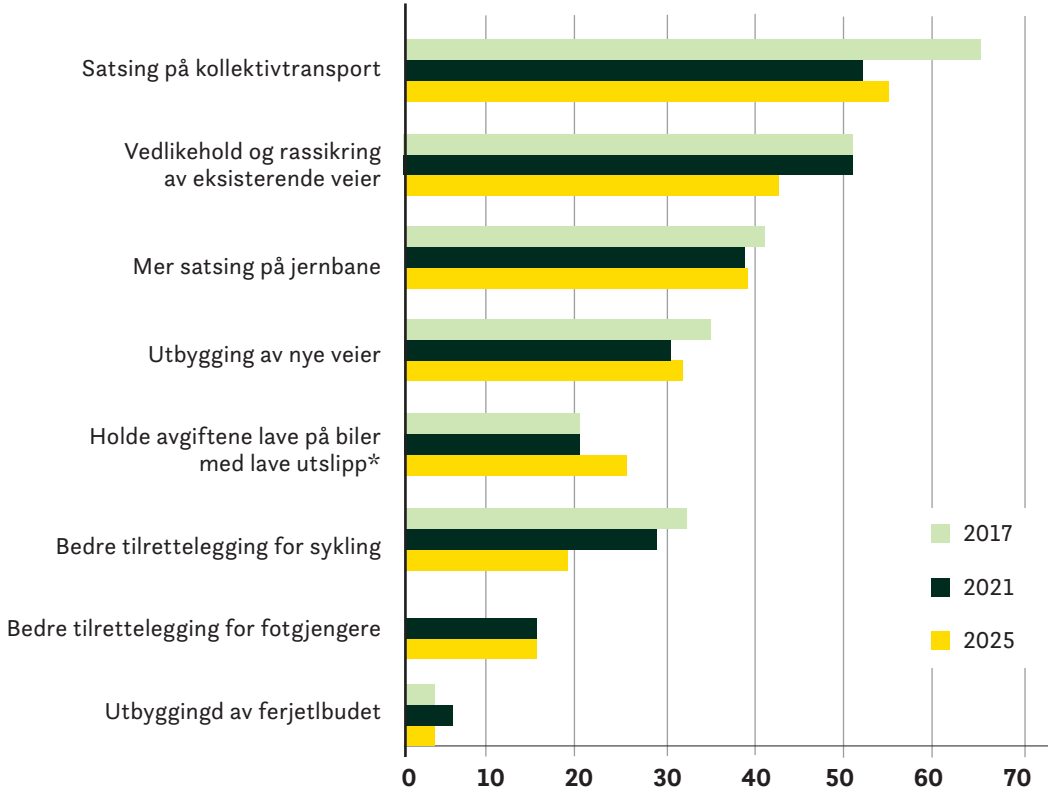
Satsing på kollektivtransport har vært det mest etterspurte tiltaket i hvert Trafikantbarometer, og etter en klar nedgang i koronaåret 2021, er andelen noe høyere igjen i 2025.

Tabell 12: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer? 2015-2025. Hele landet. Prosent.

Tiltak	2015	2017	2019	2021	2023	2025
Satsing på kollektivtransport	62	65	62	52	56	55
Vedlikehold og rassikring av eksisterende veier	56	51	47	51	44	43
Mer satsing på jernbane	41	41	36	38	39	39
Utbygging av nye veier	35	35	27	30	37	33
Holde avgiftene lave på biler med lave utslipp*	15	21	22	21	19	26
Bedre tilrettelegging for sykling	42	33	33	28	23	19
Bedre tilrettelegging for fotgjengere	-	-	14	16	15	16
Utbygging av ferjetilbudet	5	4	4	6	7	4

*Tidligere het denne: Tilrettelegge for miljøvennlige biler.

Figur 17: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer? Hele landet. 2017, 2021, 2025. Prosent.



Dette speiles også av andelen som svarer at de gjerne reiser mer med kollektivtransport om tilbudet blir bedre. Hele 56 prosent svarer at de kunne tenkt seg å reise mer kollektivt gitt et bedre tilbud. Tiltakene som etterspørres mest er lavere pris (44 prosent), kortere reisetid (41 prosent) og flere avganger i timen (39 prosent).

Det er de unge som er mest opptatt av lavere billettpris, hvor hele 60 prosent under 30 år ville reist mer kollektivt med billigere billett.

Tabell 13: Ville du reist mer med kollektiv dersom... Hele landet. 2025. Prosent.

	Ja	Nei	Vet ikke/ ikke relevant
Det fantes et fleksibelt månedskort som inkluderte flere transporttjenester, som taxi, elsparkesykkel, elsykkel ol.	26	34	40
Det fantes et fleksibelt månedskort hvor man betaler utfra hvor mange ganger man reiser	34	27	39
Prisen på enkeltbilletter på kollektiv ble lavere	44	23	33
Det var flere avganger i timen	39	27	34
Du kunne parkere bilen et sted det var godt kollektivtilbud	35	28	36
Reisetiden ble kortere	41	26	34
Det var færre forsinkelser	33	28	39
Det var mindre trengsel ombord	26	35	39
Bompengene økte	12	49	38
Det ble dårligere parkeringsmuligheter	17	44	39

Hyppighet av forsinkelser

Hele 33 prosent sier færre forsinkelser ville gjort at de hadde reist mer med kollektiv. Andelen trafikanter som opplever forsinkelser på hverdagsreisen ved bruk av kollektivtransport er høy i 2025.

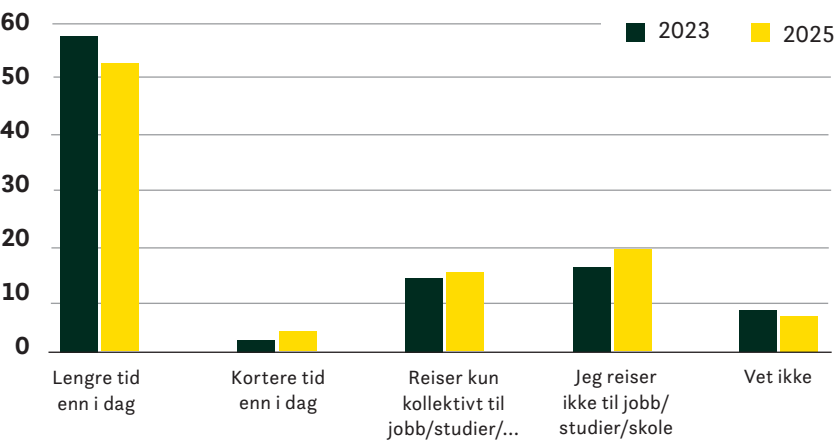
Hele 21 prosent av alle reisende svarer at de opplever forsinkelser i kollektivtransporten 2-3 dager i uka, 17 prosent opplever forsinkelser 4-5 dager i uka, mens 12 prosent opplever forsinkelser omtrent hver dag. Til sammen opplever halvparten forsinkelser en eller flere ganger i løpet av en uke.

Tabell 14: Hvor ofte opplever du forsinkelser i kollektivtransporten? Etter pendlerstatus. 2025. Prosent.

	TOTAL	Pendler			
		Ja	Nei	Jobber/studerer ikke	Vet ikke
4-5 dager i uka	17	25	17	6	30
2-3 dager i uka	21	29	22	10	27
1 dag i uka	12	13	12	10	10
Sjeldnere enn 1 dag i uka	33	23	33	45	18
Aldri	5	4	4	7	4
Vet ikke	13	5	11	23	11

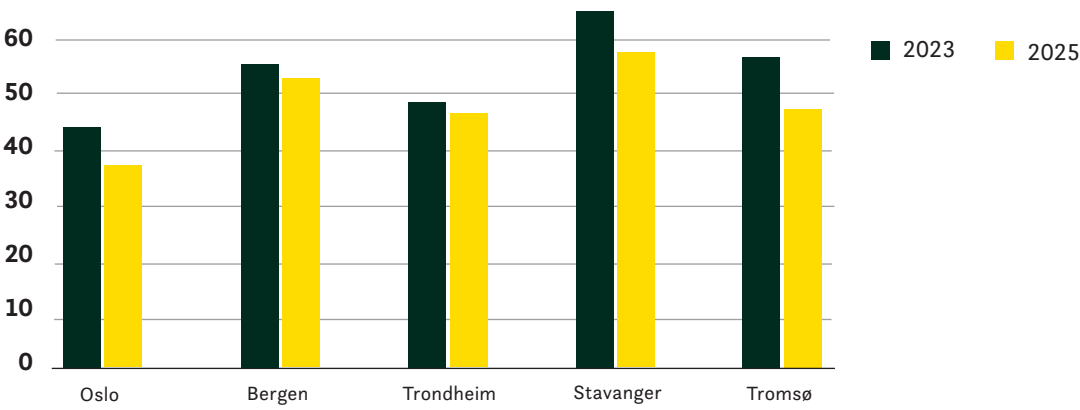
Forsinkelsene med de som benytter kollektivtransport er verst for de som pendler. I gruppen pendlere opplever hele 1 av 4 forsinkelser 4 til 5 dager i uka. Videre er det 2 av 3 pendlere som rammes av forsinkelser minst en dag i uka, som er langt mer enn de som ikke pendler. Av personer som ikke jobber eller studerer opplever man sjeldnere forsinkelser, siden den gruppen kan velge å unngå rushtiden.

Figur 18: 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, 2023 og 2025. Prosent.



Kollektiv er et dårligere alternativ for trafikantene hvis man ser på tidsbruken. Også i 2025 svarer over halvparten at de ville brukt lengre tid enn i dag ved bruk av kollektiv. Det er en liten nedgang fra 2023, men det betyr likevel at de fleste ser utfordringer ved hverdagsreisen med kollektiv.

Figur 19: Andel som svarer at hverdagsreisen vil ta lengre tid enn i dag dersom de kun skal benytte kollektivtransport på hverdagsreisen. Etter byområde. 2023 og 2025. Prosent.



Tabell 15: Andel som svarer at hverdagsreisen vil ta lengre tid enn i dag dersom de kun skal benytte kollektivtransport på hverdagsreisen. Etter byområde. 2021, 2023 og 2025. Prosent.

Byområde	2021	2023	2025
Oslo	45	43	38
Bergen	56	56	52
Trondheim	47	49	47
Stavanger	63	64	58
Tromsø	55	57	47

Hvis man ser på de ulike byene, er det særlig folk i Stavanger (58 prosent) og Bergen (52 prosent) hvor hverdagsreisen tar lenger tid ved bruk av kollektivt. Oslo ligger noe lavere med 38 prosent som svarer dette.

Spesielt barnefamiliene får lengre reisetid dersom de kun skal bruke kollektivtransport. For husholdninger med mer enn to personer, svarte nærmere 2 av 3 at reisetiden vil øke. Dette speiles i den høye andelen barnefamilier som i dag bruker bil på hverdagsreisen, som omtalt tidligere.

Størst økning i reisetid i distriktene

Det er folk i distriktene som naturlig nok får størst økning i reisetid dersom de kun skulle brukt kollektivtransport. Samtidig er det verdt å merke at byer som Tromsø og Arendal, Kristiansand og Tønsberg faller i sentralitetsgruppe 3. Også folk i disse byene peker på betydelig økt reisetid med kollektivtransport.

I byområdene svarer halvparten at det vil ta 30 minutter lengre tid med kollektiv eller mer, og i mindre sentrale strøk er dette en større utfordring ift. bruk av tid på reisen.

Tabell 16: 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? Etter sentralitet. 2025. Prosent.

	Hele landet	Sentralitet		
		1+2	3+4	5+6
0-10 min	10	9	10	12
11-20 min	18	20	17	19
21-30 min	20	21	21	15
31-45 min	16	17	15	12
46-60 min	36	33	38	42



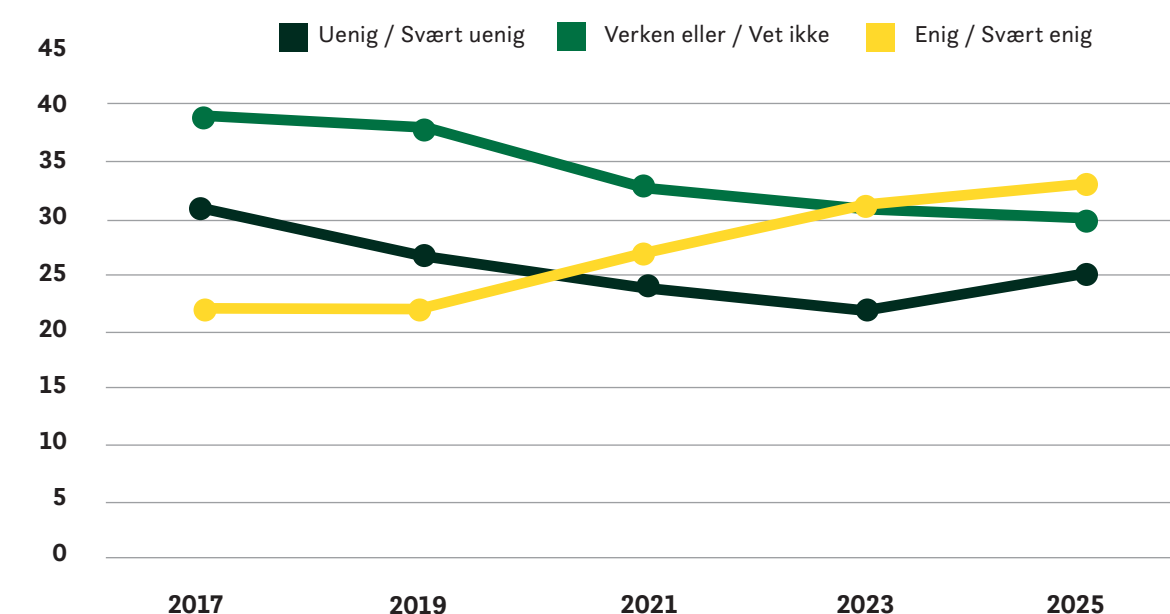
5. Motstridende om elbilletterspørsmål

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 2025. Men økningen er mindre enn i foregående år.

I 2021 ville 27 prosent at deres neste bil skulle være en elbil. I 2025 svarer 33 prosent positivt til at deres neste bil blir en elbil, mot 31 prosent i 2023.

Med stadig bedre utvalg av elbiler og bedre ladeinfrastruktur kunne man forventet en større økning i elbilinteresse fra 2023. I stedet ser det ut til at færre fordeler for elbiler og innføring av moms og vektavgift har gjort at elbilinteressen har flatet ut noe de siste årene. I tillegg er det en svak økning i andelen som sier at de helt klart ikke skal ha elbil som neste bil.

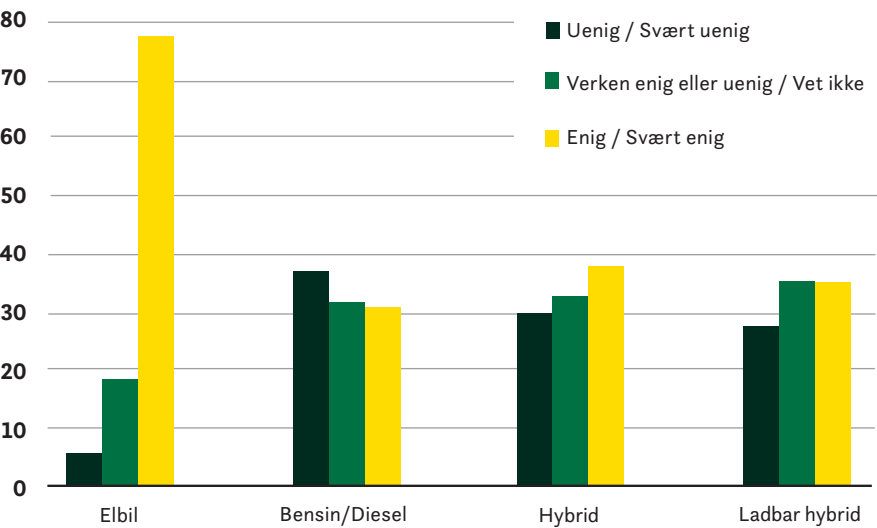
Figur 20: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil. Hele landet. 2017, 2019, 2021, 2023, 2025. Prosent.



Blant dagens bensin- og dieselbilister oppgir 31 prosent at deres neste bil vil være en elbil. Videre oppgir 37 prosent av disse bilistene at de ikke vil velge elbil som sin neste bil, mens de resterende er usikre.

Når det gjelder nåværende elbileiere, uttrykker bare 5 prosent at deres neste bil ikke vil være en elbil. Hele 77 prosent svarer at de vil velge elbil ved neste bilkjøp. Dette viser at de som har valgt elbil, sjelden går tilbake til andre typer biler.

Figur 21: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter hva slags bil man eier i dag. 2025. Prosent.



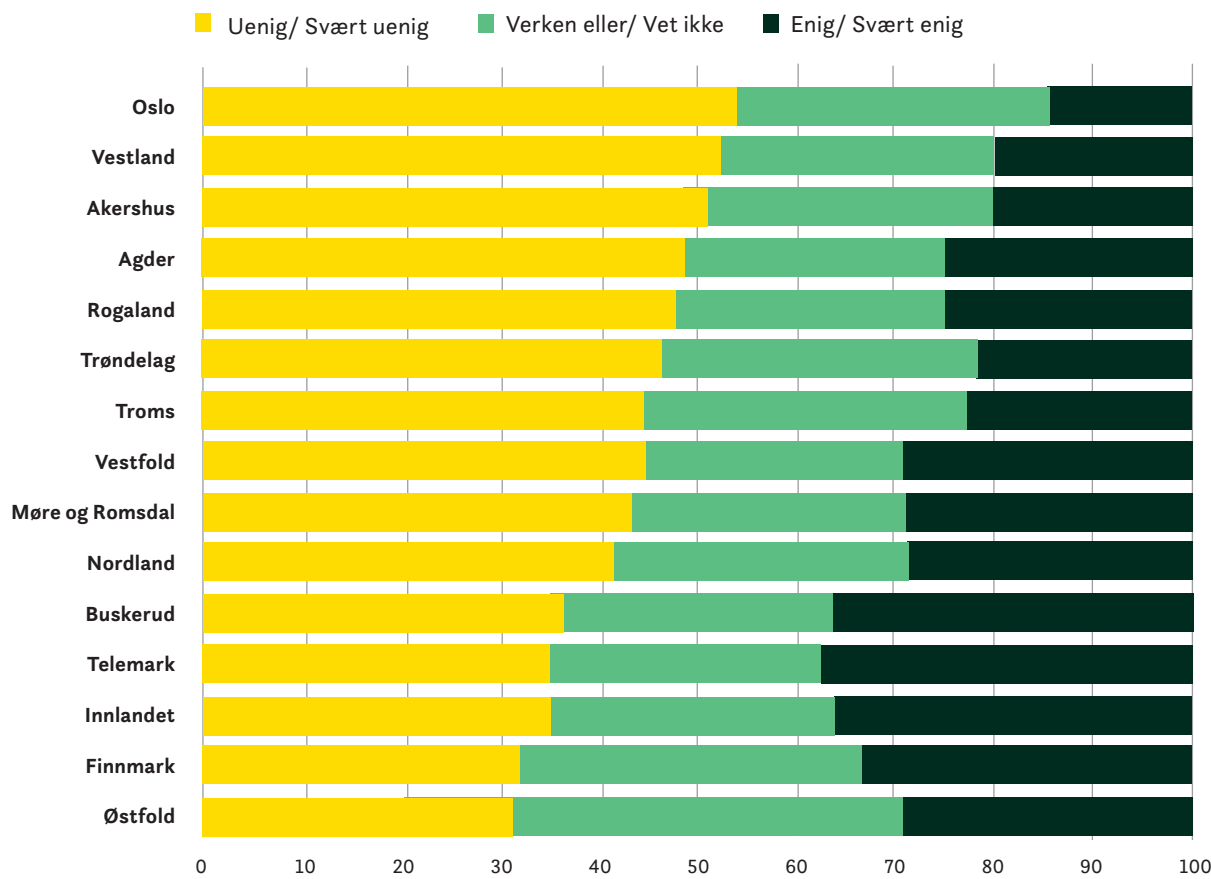
Tabell 17: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter hva slags bil man eier i dag. 2025. Prosent.

	Biltype				
	Hele landet	Elbil	Bensin/Diesel	Hybrid	Ladbar hybrid
Svært uenig	13	2	20	14	12
Uenig	12	3	17	16	16
Verken eller	21	16	24	25	28
Enig	22	27	19	25	19
Svært enig	24	50	12	13	17
Vet ikke	9	3	8	8	8

5.1 Mest populært med elbil i Oslo, mer usikre i Østfold

Fylket som er mest positive til elbil som neste bil er Oslo, med 54 prosent andel positive. Rett bak Oslo følger Vestland med 53 prosent, Akershus med 51 prosent, Agder med 48 prosent og Rogaland 47 prosent andel positive. Mest negative til elbil er innbyggerne i Innlandet, Finnmark og Østfold, hvor andelen uenig eller svært uenig i at deres neste bil blir en elbil, er omtrent like høy som enige/svært enige.

Figur 22: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter fylke. 2025. Prosent.



I storbyene har Oslo, Bergen og Trondheim historisk ligget langt foran Tromsø i elbilinteresse. I Trafikantbarometeret 2023 økte imidlertid andelen i Tromsø som sa at deres neste bil blir en elbil kraftig. I årets barometer faller denne andelen noe tilbake fra 52 til 48 prosent for Tromsø. Det er likevel klart høyere enn i 2021 og tidligere. Bergen er den byen som øker mest angående etterspørsel etter elbil fremover, fra 52 til 55 prosent. I Stavanger faller interessen noe, mens Trondheim og Oslo er stabile.

Tabell 18: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil. Enig/ Svært enig. 2021, 2023 og 2025. Prosent.

		Byområde					
		Total	Oslo kommune	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger
2025	46	54	54	55	52	50	48
2023	47	56	53	52	52	53	52
2021	43	50	51	54	53	45	37

5.2 Høyere inntekt = større andel som vil ha 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 39 prosent at de vil at deres neste bil skal være en elbil. I inntektsgruppe 3 ønsker 47 prosent elbil som neste bil. I inntektsgruppe 4 øker andelen elbilpositive til 48 prosent. I inntektsgruppe 5 og 6 svarer henholdsvis 56 og 54 prosent at de vil ha elbil som neste bil. Utvalget av brukte elbiler til lavere pris enn nybil-segmentet øker, men det er fortsatt en forskjell i egenskaper som kjørelengde og ladekapasitet sammenliknet med de nyeste modellene. Det går – sakte, men sikkert - i retning av mindre sosiale forskjeller i den norske bilparken.

Tabell 19: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter husholdningsinntekt, hele landet.

	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
Uenig/ Svært uenig	26	34	27	22	19	17
Verken eller/ Vet ikke	32	29	26	30	25	29
Enig/ Svært enig	41	37	47	48	56	54



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 og 2025 er andelen hhv. 52 og 50 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. I 2025 går andelen så vidt ned.

Tabell 20: Klimagassutslippene fra personbilen er et problem. Hele landet. Prosent.

	2017	2019	2021	2023	2025
Uenig/ Svært uenig	16	17	19	22	21
Verken eller/ Vet ikke	24	23	28	27	30
Enig/ Svært enig	60	59	53	52	50

Omtrent like mange som anser klimagassutslipp fra personbiler som et problem, mener at det bør være dyrere å kjøre en bil som slipper ut mye enn en som slipper ut lite. 48 prosent er svært enige eller enige i dette utsagnet, en liten nedgang fra 51 prosent i 2023. Fordelt etter fylke er flest enige i Oslo om at det skal koste mer å kjøre en bil med høye utslipp enn en med lave utslipp, med 63 prosent positive. I Innlandet og Møre og Romsdal er kun 42 prosent enige i dette utsagnet.

Tabell 21: Det bør koste mer å kjøre en bil som slipper ut mye, enn en som slipper ut lite. Hele landet. 2023, 2025. Prosent.

	2023	2025
Svært uenig	11	11
Uenig	13	13
Verken eller	23	24
Enig	35	33
Svært enig	16	15
Vet ikke	3	4

Tabell 22: Det bør være lavest avgifter på kjøp av de bilene som slipper ut minst. Hele landet. 2023, 2025. Prosent.

	2023	2025
Svært uenig	4	5
Uenig	8	9
Verken eller	19	21
Enig	39	38
Svært enig	27	24
Vet ikke	4	4

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



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 sykkel. Videre er det her man i størst grad diskuterer å legge begrensninger på bilkjøring med nullutslippssoner, bilfrie gater og andre tiltak.

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 ekstrabetaling for andre typer kjøretøy.

Rundt halvparten av befolkningen er negative til innføring av slike soner. 36 prosent er positive, mens 15 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 og Bergen, som er noe mer positive til innføring av nullutslippssoner enn resten av landet. Trafikanter som benytter sykkel og kollektiv i hverdagsreisen er mer positive til slike soner enn bilistene.

Tabell 22: Hva mener du om innføring av CO2-frie soner i byene (også kalt nullutslippssoner?). 2023, 2025. Prosent.

	2023	2025
Er positiv til slike soner, og at de skal gjelde alle kjøretøy	34	36
Er positiv til slike soner, dersom de kun gjelder varetransport	14	15
Er negativ til slike soner	52	49

Tabell 23: Hva mener du om innføring av CO2-frie soner i byene (også kalt nullutslippssoner?). Etter transportmiddel i hverdagsreiser. 2025. Prosent.

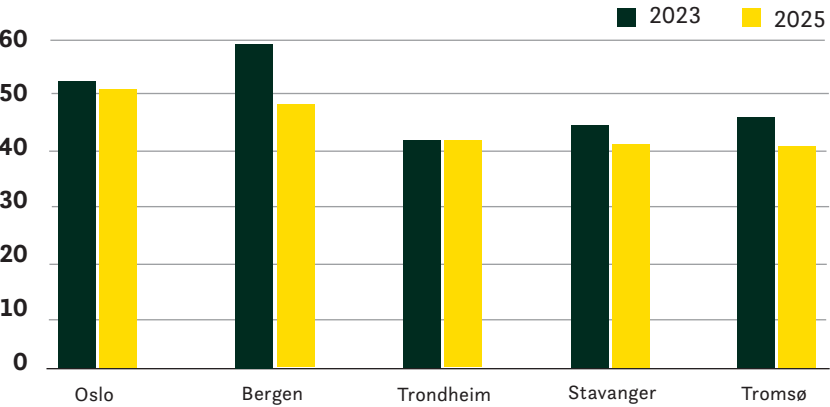
	Transportmiddel i hverdagsreiser (utvalgte)				
	TOTAL	Bil	Buss	Tog	Sykkel
Er positiv til slike soner, og at de skal gjelde alle kjøretøy	36	31	43	38	47
Er positiv til slike soner, dersom de kun gjelder varetransport	15	14	17	19	11
Er negativ til slike soner	49	54	40	43	43

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 24: Det bør være flere bilfrie soner (f.eks. gågater og torg) i by. 2025. Prosent.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Svært uenig	15	12	16	12	19
Uenig	22	17	29	31	25
Enig	37	44	32	29	29
Svært uenig	15	15	10	15	17
Vet ikke	12	12	13	13	10

Figur 23: Det bør være flere bilfrie soner (eks. gågater og torg) i by. Svar: Enig/ Svært enig. 2023 og 2025. Prosent.



6.2 Folk er redd for å sykle

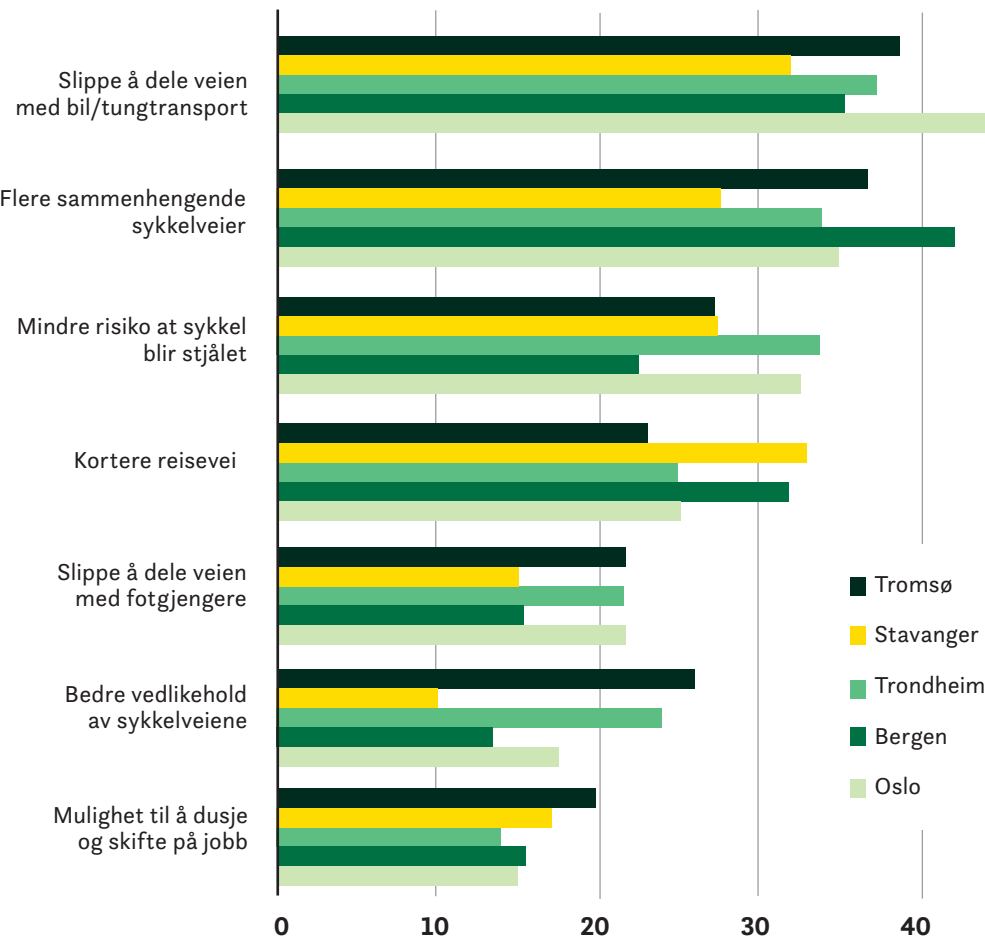
Rundt én av fem bruker vanligvis sykkel eller elsykkel på sin hverdagsreise. Det er totalt sett omtrent like mange i 2025 som for to år siden. Endringen i andel som bruker elsykkel versus vanlig sykkel, er tydeligst når man ser den over tid. Fra 2019, hvor 3 prosent oppga at de brukte elsykkel og 12 prosent vanlig sykkel, til henholdsvis 8 og 10 prosent i 2025.

Tabell 25: Hvilke transportmidler bruker du vanligvis i din hverdagsreise? Hele landet. 2019, 2021, 2023 og 2025. Prosent.

	2019	2021	2023	2025
Bil	71	74	77	74
Buss	29	21	31	33
Tog	9	7	13	12
Bane/trikk	12	10	14	15
Elsykkel	3	5	7	8
Sykkel	14	14	12	10
Til fots	37	32	41	40
Motorsykkel/Moped	3	2	3	3
Båt/ferge	2	2	3	3

Frykt for ulykker med biler og andre kjøretøy er en sentral årsak til at mange dropper sykkelen på hverdagsreisen. For at folk skal ønske å sykle mer, trenger de egne sykkelveier slik at de ikke møter tungtransport og biler på sykkelreisen. Særlig Oslo, Tromsø og Bergen er opptatt av dette tema i årets trafikantbarometer.

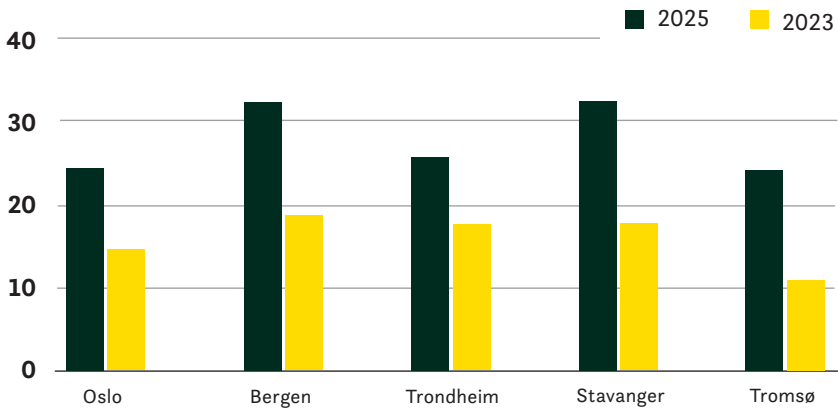
Figur 24: Hva skal til for at du vil sykle mer? 2025. Prosent.



Tabell 26: Hva skal til for at du vil sykle mer? 2025. Prosent.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
Bedre vedlikehold av sykkelveiene	18	15	24	10	26
Kortere reisevei	26	32	26	32	24
Slippe å dele veien med bil/tungtransport	43	36	38	33	39
Mindre risiko for at sykkelen blir stjålet	32	22	33	28	28
Flere sammenhengende sykkelveier	34	41	33	27	37
Slippe å dele veien med fotgjengere	21	16	21	14	21
Mulighet for å dusje og skifte på jobben	14	14	13	16	20

Figur 25: Hva skal til for at du vil sykle mer? Svar: Kortere reisevei. 2023 og 2025. Prosent.



Samtidig er det flere i årets barometer enn i 2023 som svarer at kortere reisevei er viktig for at de skal sykle mer. Økningen er klar i alle storbyene, men Bergen og Stavanger skiller seg ut.

Tabell 27: Oppfatter du det som trygt å sykle i din by? 2025. Prosent.

	Byområde				
	Oslo	Bergen	Trondheim	Stavanger	Tromsø
I svært liten grad	6	4	2	3	6
I liten grad	19	17	11	8	20
Verken eller	24	24	26	22	25
I stor grad	22	22	34	33	27
I svært stor grad	5	5	7	11	8
Vet ikke	25	28	20	23	14

Stavanger er byen hvor flest føler det er trygt å sykle med 44 prosent som svarer i stor og svært stor grad. Byområdene med færrest som oppfatter det som trygt å sykle er de største byene Oslo og Bergen. I hovedstaden Oslo er det 27 prosent som svarer at det er trygt å sykle vs. 25 prosent som ikke mener dette. I forhold til lignende spørsmål i 2023, er det slik at ¼ svarte «Verken eller» i 2025, men dette svar-alternativ var ikke med i 2023. Stavanger var byen hvor folk mente det var tryggest å sykle også i 2023.

Figurliste

- Figur 1: Eier/disponerer du bil? 2023 og 2025. Hele landet.
- Figur 2: Eier/disponerer du bil? 2021, 2023, 2025. Etter byområde.
- Figur 3: Eier/disponerer du bil? 2025. Etter byområde og bileierskap.
- Figur 4: Hva er årsaken til at du ikke vurderer å være med i en bildelingsordning?
Svar fra de fem store byområdene. 2023, 2025.
- Figur 5: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Etter byområde. 2023, 2025.
- Figur 6: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Hele landet. 2023, 2025.
- Figur 7: På hvilke typer reiser bruker du jevnlig bilen? Etter husholdningsstørrelse. 2025.
- Figur 8: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Hele landet. 2023, 2025.
- Figur 9: Hvor mye kan bompengeutgiftene øke med per måned før det blir en utfordring for din husholdnings økonomi? Etter de laveste husholdningsinntektene og hele landet. 2025.
- Figur 10: Jeg synes det er enkelt å forutse hvor mye bompenger jeg må betale fra måned til måned: Hele landet og etter inntekt. 2025.
- Figur 11: Jeg kjenner godt til de avgiftene jeg betaler som bilist. Hele landet og etter sentralitet. 2025.
- Figur 12: Økte bilavgifter vil ha en negativ innvirkning på min husholdning sin økonomi.
Hele landet og etter sentralitet. 2025.
- Figur 13: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til veibygging? Hele landet. 2019, 2021, 2025.
- Figur 14: I hvilken grad synes du at det er greit at bompenger går til bypakker? Fem store byområder.
- Figur 15: Bør det være rushtidsavgift i bomringene i Norge? Hele landet. 2023, 2025.
- Figur 16: Det bør koste mindre å kjøre bil i distriktene enn i byene. Etter sentralitet. 2025.
- Figur 17: Av de følgende ulike tiltakene, hva mener du er viktigst at politikere prioriterer?
Hele landet. 2017, 2021, 2025.
- Figur 18: 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. 2023 og 2025.
- Figur 19: Andel som svarer at hverdagsreisen vil ta lengre tid enn i dag dersom de kun skal benytte kollektivtransport på hverdagsreisen. Etter byområde. 2023 og 2025.
- Figur 20: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil. Hele landet. 2017, 2019, 2021, 2023, 2025.
- Figur 21: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter hva slags bil man eier i dag. 2025.
- Figur 22: Jeg vil at min neste bil skal være en elbil, etter fylke. 2025.
- Figur 23: Det bør være flere bilfrie soner (eks. gågater og torg) i by. Svar: Enig/ Svært enig. 2023 og 2025.
- Figur 24: Hva skal til for at du vil sykle mer? 2025.
- Figur 25: Hva skal til for at du vil sykle mer? Svar: Kortere reisevei. 2023 og 2025.

[illegible][illegible]