

# Innbyggerundersøkelse i Bærum:

Klima, forbruk,  
ombruk og  
mobilitet

2024



BÆRUM KOMMUNE

sentio  
research  
norge

# Innbyggerundersøkelse i Bærum:

## Klima, forbruk, ombruk og mobilitet

2024

**Undersøkelsen er gjennomført av Sentio Research på oppdrag fra Bærum kommune.**

Rapporten er utarbeidet av Tobias Giske Skaaren, Martin Syslak Mjelde og Roar Håskjold. Prosjektgruppen har også bestått av Bård Lorentzen og Ingrid Bolsø.

# Innhold

|                                                                                                 |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sammendrag.....</b>                                                                          | <b>5</b>  |
| <b>1 Introduksjon .....</b>                                                                     | <b>8</b>  |
| Rapportens oppbygning .....                                                                     | 8         |
| <b>2 Metode .....</b>                                                                           | <b>9</b>  |
| Spørreskjema .....                                                                              | 9         |
| Data og utvalg.....                                                                             | 9         |
| Revidering av data .....                                                                        | 10        |
| Analyse og presentasjon av resultater .....                                                     | 11        |
| Bakgrunnsinformasjon .....                                                                      | 11        |
| Presentasjon av resultater .....                                                                | 12        |
| <b>3 Kommunens klimamål .....</b>                                                               | <b>14</b> |
| <b>4 Bruk av transportmidler.....</b>                                                           | <b>15</b> |
| Tilgang til transportmidler.....                                                                | 15        |
| Bruk av transportmidler til jobb og skole.....                                                  | 18        |
| Hva skal til for å øke andelen som reiser kollektivt, sykler eller går til jobb og skole? ..... | 23        |
| Hva kan bidra til at innbyggerne sykler mer i hverdagen?.....                                   | 25        |
| Hva kan bidra til at innbyggerne går mer i hverdagen?.....                                      | 26        |
| Fører bruk av elsykkel til mindre bilkjøring?.....                                              | 27        |
| Tilrettelegging av reiseveier for syklist og gående.....                                        | 28        |
| Ferie- og fritidsreiser .....                                                                   | 30        |
| Ferie- og fritidsreiser til ulike områder.....                                                  | 30        |
| Bruk av fly ved ferie- og fritidsreiser .....                                                   | 31        |
| <b>5 Forbruk og ombruk .....</b>                                                                | <b>33</b> |
| Forbruk av klær og utstyr .....                                                                 | 33        |
| Reparasjon av klær og utstyr .....                                                              | 35        |
| Hva gjør man med klær og utstyr man ikke lenger har bruk for?.....                              | 37        |
| Holdninger til ombruk.....                                                                      | 38        |
| Brukte gaver.....                                                                               | 40        |
| Kjøp av brukte gjenstander .....                                                                | 41        |
| <b>6 Avfall og gjenvinning .....</b>                                                            | <b>42</b> |
| Hvordan opplever innbyggerne kildesorteringssystemet? .....                                     | 42        |
| Bruk av gjenvinningsstasjoner.....                                                              | 43        |
| Tilfredshet med servicetilbud på gjenvinningsstasjonene.....                                    | 44        |
| <b>7 Klimavennlige matvaner .....</b>                                                           | <b>46</b> |
| Forbruk av rødt kjøtt .....                                                                     | 46        |
| Innkjøp og kasting av mat .....                                                                 | 48        |
| <b>8 Energibruk og tiltak i boligen.....</b>                                                    | <b>50</b> |
| Gjennomføring av energiltak .....                                                               | 51        |

|                                                                    |           |
|--------------------------------------------------------------------|-----------|
| Hva skal til for å gjennomføre energieffektiviserende tiltak ..... | 52        |
| <b>Figuroversikt .....</b>                                         | <b>54</b> |
| <b>Tabelloversikt.....</b>                                         | <b>55</b> |

# Sammendrag

Innbyggerundersøkelsen om klima, forbruk, ombruk og mobilitet 2024 er gjennomført i Bærum og Asker kommuner. Utvalget ble trukket tilfeldig blant kommunenes innbyggere og invitasjoner ble sendt ut på SMS. Datainnsamlingen ble gjennomført fra 10. til 29. september 2024. Utvalget i Bærum kommune består av 3300 personer som er 25 år eller eldre.

## **Hvor viktig mener innbyggerne det er at kommunen deres når klimamålet om å redusere utslipp med 65 prosent innen 2030 i forhold til 2009?**

77 prosent mener det er svært viktig eller ganske viktig at kommunen når klimamålet. Et klart flertall mener dette på tvers av undergrupper i utvalget, selv om det er noen forskjeller mellom kjønn og aldersgrupper.

## **Hvordan reiser innbyggerne i dag og hva skal til for at de gjør mer klimavennlige transportvalg i fremtiden?**

De fleste har tilgang til bil. Som i 2023, er det fortsatt vanligst med diesel-/bensin-/hybridbil, men flere har elbil i årets undersøkelse. De fleste har én eller flere sykler. 30 prosent har elsykkel.

57 prosent kjører bil til jobb/skole, 47 prosent reiser kollektivt og 30 prosent sykler. Sammenlignet med 2023, er det flere som benytter seg av kollektivtransport til jobb eller skole, mens færre kjører bil. Det er andelen som kjører diesel-/bensin-/hybridbil som går ned, mens andelen som kjører elbil er stabil. Mange kombinerer ulike transportmidler. Dersom vi kun ser på det *mest brukte transportmiddelet til jobb og skole*, viser tallene at 47 prosent kjører bil, 33 prosent reiser kollektivt og 16 prosent sykler.

De tre viktigste tiltakene for å få flere bilister over til å reise kollektivt til jobb og skole, er billigere billetter, kortere reisetid med kollektivtransport og flere/hyppigere avganger. Noen peker også på kortere reisevei, samt tryggere og flere gang- og sykkelveier, som faktorer som kan få dem til å sykle og gå mer, og kjøre mindre bil på disse reisene.

De viktigste tiltakene for at innbyggerne skal sykle mer i hverdagen enn i dag, er tryggere sykkelveier og flere sykkelveier, og noen svarer at de trenger mer tid i hverdagen. I tillegg ser vi at halvparten av dem som har elsykkel, svarer at bruk av elsykkel har bidratt til at de kjører mindre bil enn tidligere. Det viktigste tiltaket for at innbyggerne skal gå mer i hverdagen, er bedre brøyting. Mange nevner også mer tid i hverdagen. 40 prosent er enige i at syklistene og gående bør prioriteres fremfor bilister.

88 prosent har vært på én ferie- og fritidsreise i løpet av de siste 12 månedene. 64 prosent har reist i Skandinavia (Norge, Danmark og Sverige – mer enn 100 km én vei), 60 prosent har reist til andre steder i Europa og 15 prosent har reist til steder utenfor Europa. Andelen som har reist til Europa utenom Skandinavia, er litt større enn i 2023, men de hadde færre flyreiser hver.

## **Hvordan forholder innbyggerne seg til ombruk og alternativer til å kjøpe nytt?**

91 prosent oppgir at de selv eller noen i husstanden har kjøpt nye klær de siste 12 månedene, mens 40 prosent har kjøpt brukte klær og 33 prosent har fått eller arvet. 62 prosent har kjøpt nytt sports- og fritidsutstyr og 26 prosent har kjøpt dette brukt. 50 prosent har kjøpt nytt verktøy og hageredskap, og 5 prosent har leid dette.

72 prosent har reparert klær, sports- og fritidsutstyr eller verktøy og hageredskap det siste året. Det vanligste er å ha reparert det selv, eller at venner, familie o.l. har reparert det.

76 prosent leverer klær de ikke lenger har bruk for i beholdere for tekstiler (f.eks. fra UFF, Røde Kors eller Fretex), mens 54 prosent gir det bort og 46 prosent selger det.

Halvparten er enten helt eller ganske enige i at de opplever at folk i deres nærmeste omgangskrets er opptatt av gjenbruk, og det er større enighet om dette enn det var i 2023. Flere enn i 2023 sier at de sjekket om det er mulig å kjøpe brukt før de kjøper noe. Samtidig er det fortsatt mange som sier de har mange klesplagg som sjelden brukes, og nesten halvparten sier de sjelden kjøper brukte ting.

53 prosent er enige i at de blir like glade for brukte gaver som for nye. Likevel sier kun 24 prosent at de gjerne gir brukte gaver til andre.

71 prosent handler brukte ting på nettet. 29 prosent handler i lokale bruktbutikker, og en like stor andel rapporterer om at de besøker loppemarked eller bruktmarked. Disse andelenes øker fra 2023. 16 prosent handler ikke brukte ting.

## **I hvilken grad opplever innbyggerne at systemet for avfall og gjenvinning er brukervennlig og effektivt?**

Et stort flertall opplever at det er enkelt å kildesortere og de fleste synes det er lett å finne informasjon om kildesortering. Mange synes også at det er lett å levere ting til ombruk og gjenvinning. Det er derimot delte resultater når det gjelder trygghet på at det kildesorterte avfallet blir gjenvunnet til nye materialer, der 44 prosent er enige i påstanden.

De fleste bruker Isi gjenvinningsstasjon mest, 80 prosent. 9 prosent bruker Isi på hjul (mobilt mottak for avfall) mest. 8 prosent bruker ikke gjenvinningsstasjonene. For Isi gjenvinningsstasjon er det svært god tilfredshet med servicetilbudet. Det er noe bedre tilfredshet med servicetilbudet på Isi gjenvinningsstasjon enn for Isi på hjul, med unntak av reiseavstand, der begge oppnår like godt resultat.

## **Hvor bevisste er innbyggerne på å ta klimavennlige matvalg og unngå matsvinn?**

I gjennomsnitt spiser respondentene middag med kjøtt fra storfe eller sau/lam 1,8 dager i uken og middag med kjøtt fra svin 1,1 dager i uken. De vanligste svarene er å spise middag fra storfe eller sau/lam 2–3 dager i uken, og å spise middag fra svin 1 dag i uken eller sjeldnere. Sammenlignet med 2023 spiser litt flere middag med rødt kjøtt totalt sett, men de spiser litt sjeldnere svinekjøtt.

De fleste er enige i at de tar hensyn til råvarene i kjøleskapet når de planlegger middag og at de alltid sjekker om en matvare er spiselig før de kaster den – selv om det er litt mindre enighet i sistnevnte, sammenlignet med 2023. Litt over halvparten av respondentene er

enige i at det er vanskelig å vite hva som er klimavennlig mat. De fleste opplever i liten grad at de ofte må kaste mat fordi de har glemt å spise den før det ble dårlig eller å rutinemessig kaste rester.

**Hvilke energitiltak har innbyggerne gjort i boligen sin og hva skal til for at flere skal gjøre tiltak?**

78 prosent har gjennomført minst ett energitiltak. De vanligste energitiltakene er å ha byttet vinduer, å ha valgt elektriske apparater med høy energiklasse og/eller å ha endret vaner/adferd for å redusere forbruket av energi.

Mange av dem som ikke har gjennomført energitiltak i boligen melder om at de mangler økonomiske ressurser for gjennomføring. 44 prosent har svart at finansiering eller økonomi er det som skal til for at de skal gjennomføre energieffektiviserende tiltak, mens 39 prosent sier at det er tilskudd til energitiltak som skal til.

# 1 Introduksjon

I denne rapporten presenteres resultatene fra Bærum kommunes innbyggerundersøkelse om klima, forbruk, ombruk og mobilitet. Formålet med undersøkelsen er å få økt kunnskap om innbyggers adferd og holdninger knyttet til klima, forbruk, ombruk og mobilitet. Resultatene fra undersøkelsen skal gi et kunnskapsgrunnlag for vurdering av tiltak og måloppnåelse i kommunenes klimaarbeid. Undersøkelsen er gjennomført av Sentio Research Norge på oppdrag fra Asker kommune.

## Rapportens oppbygning

I neste kapittel beskrives undersøkelses metode, blant annet når det gjelder utforming av spørreskjema, gjennomføring av datainnsamlingen, analyser av data og presentasjon av resultatene.

Resultatene fra undersøkelsen presenteres fra og med kapittel tre, hvor vi viser hvordan respondentene vurderer viktigheten av at Bærum kommune når klimamålet med å redusere klimagassutslipp i Bærum med 65 prosent eller mer innen 2030 i forhold til 2009.

Kapittel fire handler om bruk av transportmidler. Hvordan reiser innbyggerne i dag og hva skal til for at de gjør mer klimavennlige transportvalg i fremtiden? Først presenteres resultater om husholdningenes tilgang til ulike transportmidler. Deretter går vi nærmere inn på bruk av ulike transportmidler til jobb/skole og viktige faktorer for å kjøre mindre bil til jobb/skole. Kapitlet fortsetter med viktige faktorer for å sykle mer i hverdagen, samt holdninger til framkommelighet for gående, syklende og bilister. Til slutt i dette kapitlet ser vi på ferie- og fritidsreiser i Skandinavia, Europa og resten av verden med fly.

I kapittel fem ser vi på handlinger når det gjelder forbruk av klær og utstyr, reparasjon av klær og utstyr, samt avhending av det man ikke lenger bruker. Deretter ser vi på resultater om holdninger til ombruk, kjøp av brukte gjenstander og preferanser knyttet til dette. Hvordan forholder innbyggerne seg til ombruk og alternativer til å kjøpe nytt?

I kapittel seks presenteres resultater om bruk av gjenvinningsstasjoner og tilfredshet med servicetilbudet på gjenvinningsstasjonene. I hvilken grad opplever innbyggerne at systemet for avfall og gjenvinning er brukervennlig og effektivt?

I kapittel sju presenteres resultater om respondentenes forbruk av rødt kjøtt, samt resultater som handler om innkjøp og kasting av mat. Hvor bevisste er innbyggerne på å ta klimavennlige matvalg og unngå matsvinn?

Respondentene som eier egen bolig eller er andelseiere i bolig, og som bor i enebolig, rekkehus, to-/firemannsbolig eller leilighet, fikk spørsmål om energiltak i boligen. Disse resultatene presenteres i kapittel åtte. Hvilke energiltak har innbyggerne gjort i boligen sin og hva skal til for at flere skal gjøre tiltak?



## 2 Metode

For å kartlegge adferd og holdninger blant befolkningen i Bærum kommune når det gjelder klima, forbruk, ombruk og mobilitet, har vi gjennomført en kvantitativ spørreundersøkelse rettet mot et tilfeldig trukket utvalg av befolkningen i kommunen. I dette kapitlet beskriver vi utvalget i undersøkelsen og hvordan datainnsamlingen ble gjennomført. I tillegg gis en beskrivelse av hvordan analyser av datamaterialet er gjennomført, samt hvordan resultatene er presentert.

### Spørreskjema

Utkast til spørreskjemaet ble utviklet i samarbeid mellom Asker kommune, Bærum kommune og CICERO (det er gjennomført en tilsvarende undersøkelse i Bærum kommune). Sentio har kvalitetssikret spørsmålene, og bidro med råd og forslag til revideringer. I fjorårets gjennomgang la vi vekt på å sikre høy reliabilitet og definisjonsmessig validitet. Validiteten sier noe om hvor relevant dataene som samles inn er med tanke på problemstillingene som skal belyses. Med andre ord: Gjennom de spørsmålene som stilles, evner vi å fange opp fenomenet som vi ønsker å kartlegge? I dette tilfellet, adferd og holdninger knyttet til klima, forbruk, ombruk og mobilitet. Validiteten kan utfordres ved selvutfylling, for eksempel ved at spørsmålsstillinger tolkes av respondentene på en annen måte enn intendert. I årets gjennomgang brukte vi resultatene fra fjorårets undersøkelse for å kontrollere at relevante tema er dekket på en god måte og at vi måler det som er interessant. Enkelte spørsmål var ikke like viktige å ha med i årets undersøkelse, og disse ble fjernet fra spørreskjemaet. Dette gjorde det raskere å svare på undersøkelsen, noe som gjør det enklere for respondentene å delta. Med betydelig flere svar i år (3300) enn i fjor (2105) anser vi dette som et viktig tiltak.

### Data og utvalg

Undersøkelsen ble gjennomført i tidsrommet fra 10. til 29. september i 2024 blant et representativt utvalg på 3106 personer bosatt i Asker kommune. Alle respondentene er i alderen 25 år og eldre. Resultatene er vektet etter kjønns- og aldersfordelingen i kommunen.

Utvalget ble trukket tilfeldig fra en liste over innbyggere i Asker kommune, og det ble rekruttert maksimalt én person per husholdning. Invitasjon til undersøkelsen ble sendt ut på SMS, der de inviterte fikk en personlig lenke for å besvare undersøkelsen. Det ble sendt ut en vennlig påminnelse til dem som ikke besvarte undersøkelsen ved første utsending. 3300 personer svarte på undersøkelsen, noe som gir en svarprosent på 33 prosent. Med denne svarprosenten er det flere respondenter i undersøkelsen enn i 2023. Dette er en god svarprosent sammenlignet med typisk svarprosent i telefonundersøkelser, der

respondentene også trekkes tilfeldig fra befolkningen (og ikke fra et panel som har sagt seg villige til å delta i undersøkelser).

## Revidering av data

Undersøkelsen består av flere spørsmål som har mange underkategorier og svaralternativer, noe som er utfordrende for respondentene å svare på. For å sikre best mulig svarprosent, har det vært frivillig for respondentene å svare på spørsmålene i undersøkelsen. Dette er viktig for å unngå å miste respondenter underveis, da dette kan føre til skjevheter i utvalget. For noen av spørsmålene viser kontrollen av data at mange respondenter har hoppet over enkelte underspørsmål, men besvart andre. Dette gjelder spørsmålene om tilgang til transportmidler, bruk av transportmidlermidler på ferie- og fritidsreiser, forbruk av og reparasjon av klær og utstyr og forbruk av rødt kjøtt. For å kunne gjøre korrekte beregninger, er det nødvendig å gjennomføre disse analysene basert på alle respondentene som har svart, og ikke bare dem som har fylt ut alle underkategoriene. For eksempel ville andelen som har elsparkesykler blitt estimert for høyt dersom kun de som svarte på dette underspørsmålet var med i de endelige analysene (siden relativt få respondenter har dette transportmiddelet, er det færre som har svart på dette spørsmålet enn f.eks. elbil). For å kunne gjøre mest mulig korrekte beregninger, er følgende justeringer gjort:

**Tilgang til transportmidler:** Dersom det er svart for tilgang til minst én type transportmiddel, og det er ubesvart for andre, er de ubesvarte underspørsmålene satt til ingen.

**Bruk av transportmidler på ferie- og fritidsreiser:** Dersom det er svart for bruk av minst én type transportmiddel, og det er ubesvart for andre, er de ubesvarte underspørsmålene satt til ingen turer.

**Forbruk av og reparasjon av klær og utstyr:** Dersom det er svart for bruk av minst én type gjenstand, og det er ubesvart for andre, er de ubesvarte underspørsmålene satt til at det ikke er anskaffet/ikke reparert.

**Forbruk av rødt kjøtt:** Dersom det er svart for kun én type kjøtt, er den andre typen kjøtt satt til «Vet ikke».

## Analyse og presentasjon av resultater

Resultatene fra undersøkelsen er presentert gjennom figurer som viser hovedresultatene og kommentarer av resultatene i tekst. Forskjeller mellom relevante undergrupper er kommentert i tekst. Spørsmålene om bruk av transportmidler til jobb/skole og tilrettelegging for syklister og gående, er også sammenlignet med resultatene fra undersøkelser gjennomført i Oslo/Akershus, Bergen og Trondheim (der spørsmålene har liknende formulering og resultatene er sammenlignbare).

### Bakgrunnsinformasjon

I rapporten kommenteres forskjeller etter kjønn, alder, husholdningsjustert inntekt og husholdningsstørrelse, samt utdanningsnivå for spørsmålene. Forskjellene som trekkes frem vil variere mellom spørsmålene, da det kun kommenteres dersom de er statistisk signifikante og interessante. Der det er relevant, kommenteres også forskjeller etter boligtype og byggeår. I punktene under beskrives bakgrunnsvariablene:

**Kjønn:** I rapporten kommenteres forskjeller mellom svarene til kvinner og menn. Det var også mulig å svare «annen kjønnsidentitet» i spørreskjemaet, men på grunn av få svar fra denne gruppen, er de kodet ut av denne analysen.

**Alder:** Respondentenes alder er målt i tiårige aldersgrupper.

**Utdanningsnivå:** Respondentenes høyeste utdanningsnivå. «Grunnskole-/VGS-nivå» omfatter også fagskole (det vil si utdanning etter videregående skole som ikke regnes som universitets- eller høyskoleutdanning). Universitets- og høyskoleutdanning deles inn etter grad: Bachelorutdanning eller lavere grad med varighet på under fem år, eller høyere utdanning med varighet på mer enn fem år, for eksempel mastergrad eller høyere grad.

**Husholdningsjustert inntekt:** Respondentene ble bedt om å oppgi den samlede inntekten for husholdningen. Ettersom husholdningene består av ulikt antall personer, vil også husholdningenes utgifter variere. Derfor er det behov for å justere inntekten etter husholdningsstørrelsen. Til denne justeringen er det brukt en «kvadratrotskala», der for eksempel en husholdning på fire personer får halvert inntekten. Deretter er respondentene delt inn i fire grupper etter deres inntekt.<sup>1</sup>

**Husholdningsstørrelse og husholdningssammensetning:** Antall personer i husholdningen. Her skilles det også mellom de som bor med barn under 18 år, de med flere voksne i husholdningen og de som bor alene.

---

<sup>1</sup> Her er det brukt en kvartilinndeling, der «lav inntekt» tilsvarer første kvartil (de 25 prosent laveste inntektene), «middels inntekt» tilsvarer andre og tredje kvartil, og «høy inntekt» tilsvarer fjerde kvartil (de 25 prosent høyeste inntektene).

## Presentasjon av resultater

Samtlige resultater er presentert som prosentfordelinger. Der respondentene har avgitt svar på en fempunktssvarskala, eller svarkategoriene tilsvarer numeriske kategorier (for eksempel antall), er det også vist resultater kodet om til gjennomsnitt. Hensikten er å gjøre det enklere å tolke resultatene, blant annet når resultatene sammenlignes på tvers av undergrupper. Dersom summen av flere kategorier omtales, for eksempel andelen som er helt eller ganske enige, kan denne summen i noen tilfeller være ett prosentpoeng høyere eller lavere enn tallet man får dersom andelene fra figuren legges sammen (på grunn av avrunding av tallene i figurene).

### Omkoding til gjennomsnitt

På spørsmål der respondenten har avgitt svar på en fempunktsskala, er resultatene kodet om til gjennomsnitt på en skala fra 1 til 5. For en skala fra «Helt uenig» til «Helt enig» tilsvarer 1 «Helt uenig» og 5 «Helt enig». «Vet ikke»-kategorier kodes ut. Gjennomsnittene kan dermed brukes for å sammenligne graden av enighet når «Vet ikke»-svarene er tatt ut av analysen. Omkodingen for hver enkelt kategori ser slik ut:

| Svarkategori | Omkodet verdi |
|--------------|---------------|
| Helt enig    | 5             |
| Ganske enig  | 4             |
| Verken eller | 3             |
| Ganske uenig | 2             |
| Helt uenig   | 1             |
| Vet ikke     | Kodes ut      |

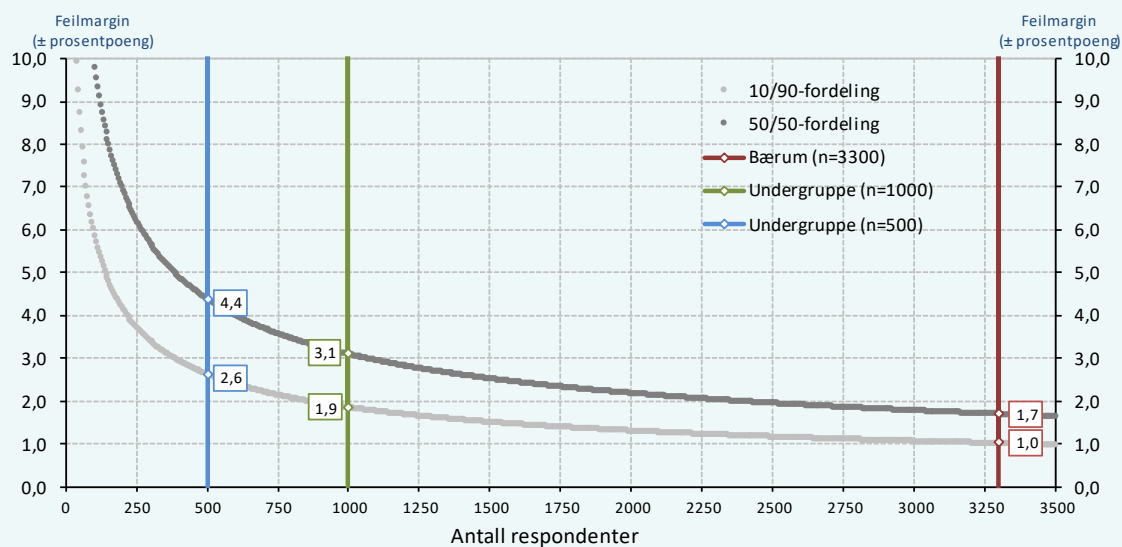
Spørsmålene om antall transportmidler husholdningen disponerer, antall reiser til ulike destinasjoner med ulike transportmidler og forbruk av rødt kjøtt er også kodet om til gjennomsnitt, med utgangspunkt i svarkategoriene. Her er det middelverdien for hver kategori som danner utgangspunktet for gjennomsnittet (for eksempel er 2–3 dager i uken kodet om til 2,5 og 6 dager i uken eller mer er kodet om til 6,5).

## Feilmarginer

I enhver utvalgsundersøkelse må man operere med feilmarginer for fordelinger (ved prosentuering). Størrelsen på feilmarginen avhenger av utvalgte størrelse, og av resultatet i utvalget. Jo mer prosentandelen som har en bestemt egenskap nærmer seg 50, det vil si jo mer heterogent utvalget er, desto større feilmargin må vi regne med.

Med et utvalg på 3300 personer, vil feilmarginene i denne undersøkelsen variere fra 1,0 prosentpoeng ved en 10/90-fordeling til 1,7 prosentpoeng ved en 50/50-fordeling. Merk at feilmarginene øker når resultatene brytes ned på undergrupper i utvalget, siden utvalgsstørrelsen blir mindre enn utvalget totalt (for eksempel dersom resultatet brytes ned på respondentenes kjønn). Figuren under viser hvordan feilmarginene utvikler seg ved ulike utvalgsstørrelser og fordelinger.

Figur 1: Feilmarginer



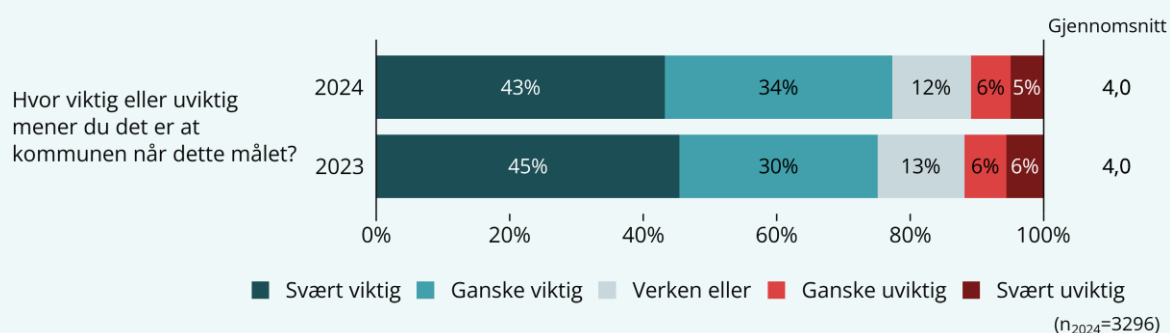
# 3 Kommunens klimamål

Hvor viktig mener innbyggerne det er at kommunen deres når klimamålet om å redusere utslipp med 65 prosent innen 2030 i forhold til 2009? Det første av tre hovedmål i Bærum kommunes klimastrategi handler om å kutte i direkte klimagassutslipp, det vil si utslipp som fysisk skjer innenfor kommunen. For å nå dette målet vil det være nødvendig at flere aktører gjør tiltak, og det er viktig med støtte i befolkningen for dette arbeidet. Det er også viktig at innbyggerne selv er motiverte til å bidra direkte ved å gå over til mer klimavennlige vaner.

77 prosent av innbyggerne mener det er svært viktig eller ganske viktig at kommunen når målet om å kutte klimagassutslipp i Bærum med 65 prosent i forhold til utslippsnivået i 2009. 11 prosent mener det er svært uviktig eller ganske uviktig. Dette tilsvarer et gjennomsnitt på 4 på en skala fra 1 til 5. De fleste mener altså at det er viktig at Bærum kommune når dette klimamålet.

Sammenlignet med undersøkelsen i 2023, ser vi noen små endringer, der en litt større andel i 2024 sier det er «ganske viktig» at kommunen når målet. Om vi ser på kategoriene for «viktig» og «uviktig» samlet, er resultatet omtrent det samme i 2024 som det var i 2023.

Figur 2: Kommunen har som mål å redusere klimagassutslipp i Bærum med 65 % eller mer innen 2030 i forhold til utslippsnivået i 2009. Hvor viktig eller uviktig mener du det er at kommunen når dette målet? Prosent og gjennomsnitt fra 1 «Svært uviktig» til 5 «Svært viktig».



I alle undergruppene i utvalget mener et betydelig flertall at det er viktig at kommunen når klimamålet, men vi finner noen forskjeller. Kvinner synes at dette er viktigere enn det menn gjør, og forskjellen mellom kvinner og menn er størst i aldersgruppen 35–44 år. 20 prosent av menn i denne aldersgruppen mener at det er uviktig at kommunen når målet. De som er 65 år eller eldre, synes i størst grad at det er viktig at kommunen når klimamålet, både blant kvinner og blant menn. De i alderen 25–34 år svarer i størst grad at det verken er viktig eller uviktig for dem at kommunen når målet. I tillegg til forskjeller mellom kjønn og aldersgrupper, ser vi også at respondentene vurderer dette som viktigere jo høyere utdanningsnivå de har. Denne forskjellen gjelder kun andelen som vurderer dette som viktig, og det er ikke forskjeller i andelene som mener dette er uviktig.

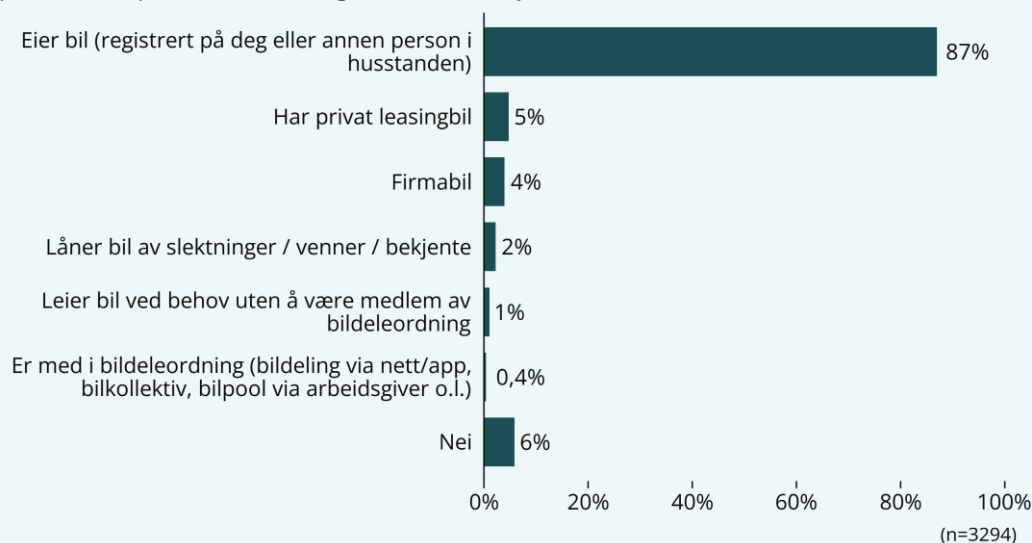
# 4 Bruk av transportmidler

Hvordan reiser innbyggerne i dag og hva skal til for at de gjør mer klimavennlige transportvalg i fremtiden? Bærum kommune ønsker å tilrettelegge for å øke bruken av kollektivtransport, sykkel og gange. I undersøkelsen har vi derfor stilt noen spørsmål om transport. I dette kapittelet ser vi først på hvilke typer transportmidler innbyggerne har tilgang til og hvilke de bruker til sine daglige reiser til jobb eller skole. Deretter går vi nærmere inn på hva som skal til for at innbyggerne gjør mer klimavennlige valg, både når de reiser til jobb eller skole og i sine hverdagsreiser generelt. Til sist ser vi på ferie- og fritidsreiser, der vi ser på omfanget av flyturer til ulike destinasjoner.

## Tilgang til transportmidler

De aller fleste, 94 prosent, har tilgang til en bil som kan brukes til privat persontransport, enten direkte eller ved at noen andre i husholdningen har det. Det vanligste er at noen i husholdningen eier bil selv, og dette gjelder 87 prosent av respondentene. 5 prosent har privat leasingbil, og 4 prosent har firmabil som brukes til privat persontransport. Det er relativt uvanlig å låne eller leie bil. Det vanligste er å låne av slektninger, venner eller bekjente, noe 2 prosent gjør. 1 prosent leier bil ved behov uten å være medlem av bildeleordning. 0,4 prosent er med i bildeleordning (bildeling via nett/app, bilkollektiv, bilpool via arbeidsgiver o.l.). 6 prosent har ikke tilgang til bil.

Figur 3: Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil? Med dette menes biler som brukes til privat persontransport. Det var mulig å sette flere kryss.



Tilgangen til bil varierer noe mellom ulike grupper i utvalget. De som er i alderen 25–34 år har sjeldnere tilgang til bil (86 prosent) enn eldre aldersgrupper, og de låner eller leier oftere bil ved behov (9 prosent og 3 prosent). Det er vanligere at menn har firmabil enn at kvinner har det (6 prosent av menn og 2 prosent av kvinner).

En mindre andel av dem som bor alene disponerer bil (78 prosent), sammenlignet med dem som bor i en husholdning med flere medlemmer. Det er ikke vesentlige forskjeller mellom barnefamilier og andre, dersom man skiller mellom singelhusholdninger og husholdninger med flere voksne uten barn.

Det er en tydelig sammenheng mellom husholdningens økonomi og hvorvidt man har tilgang til bil. Blant dem med husholdningsinntekt under 500.000 kr, har 75 prosent tilgang til bil. Vi finner også en liknende forskjell når vi justerer for husholdningsstørrelse. Videre er det mer vanlig å ha tilgang til bil blant dem som jobber heltid, sammenlignet med dem som jobber deltid og de som har en annen tilknytning til arbeidslivet enn yrkesaktiv eller pensjonist (dette er f.eks. studenter og personer som mottar stønad/trygd). Jo høyere utdanningsnivå respondentene har, desto større andel har tilgang til bil. Unntaket er firmabil, som er mest vanlig å ha blant dem som ikke har høyere utdanning.

Dersom vi ser på hele utvalget, både de som disponerer bil og de som ikke gjør det, finner vi at det totalt er 1,4 biler i gjennomsnitt per husholdning. 53 prosent har én bil, 34 prosent har to biler og 5 prosent har flere biler enn dette. Disse tallene er omtrent tilsvarende som i 2023, da halvparten hadde én bil, 35 prosent hadde to biler og 7 prosent hadde flere biler enn dette.

Det er fortsatt vanligst å ha en bil som bruker fossilt drivstoff. 60 prosent har én eller flere diesel-/bensin-/hybridbiler, mens 52 prosent har én eller flere elbiler. 20 prosent har begge typer biler. I tillegg til elbiler, regnes også hydrogenbiler som et mer klimavennlig alternativ enn dem som bruker fossilt drivstoff, men det er relativt få som eier eller disponerer slike biler. Kun 1 prosent har én eller flere hydrogenbiler.

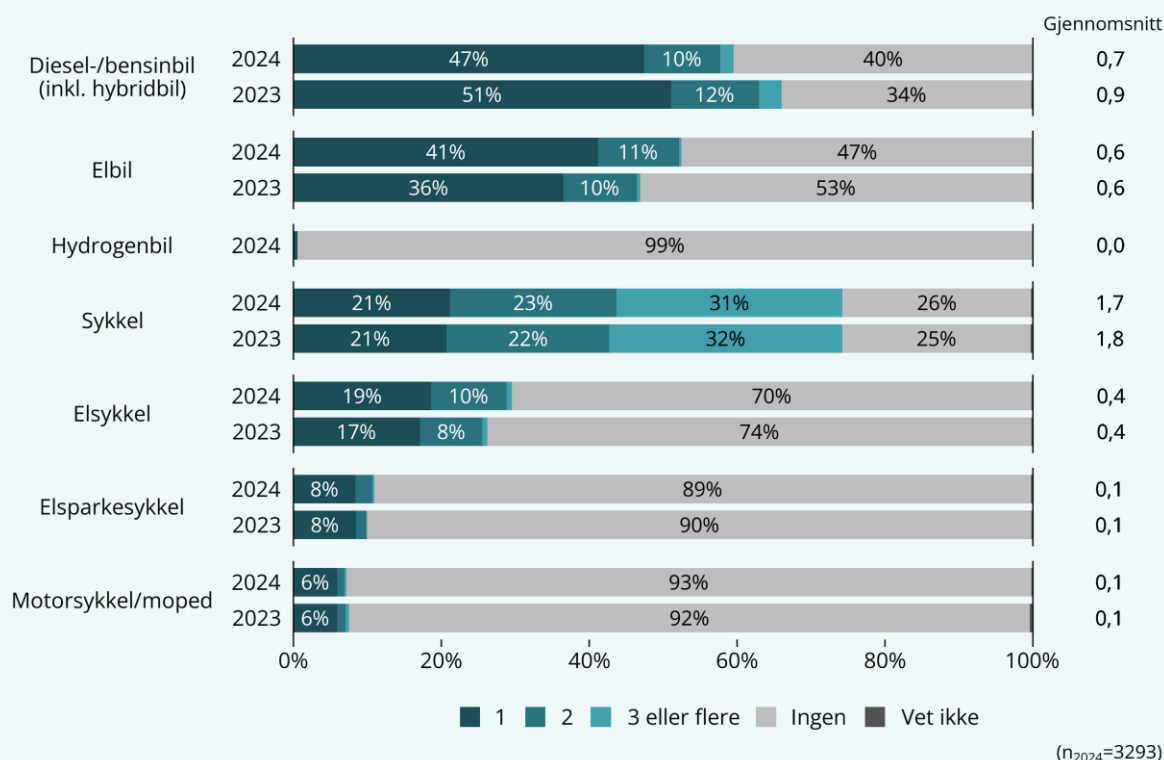
Sammenlignet med 2023, øker andelen som har elbil. Samtidig er det en nedgang i andelen som har diesel-/bensin-/hybridbil.

De fleste respondentene, 82 prosent, eier eller disponerer også én eller flere sykler, elsykler eller elsparkesykler. I gjennomsnitt er det 2,3 sykler per husholdning, litt flere enn i 2023 (2,2). Det vanligste er «tradisjonelle» sykler, som 74 prosent har minst én av i husholdningen. 30 prosent har én eller flere elsykler, mens 11 prosent har én eller flere elsparkesykler. Tallene er omtrent tilsvarende som i 2023.

7 prosent eier eller disponerer motorsykkel eller moped, og de fleste av disse har én.



Figur 4: Hvilke typer biler/transportmidler respondentene eier eller disponerer. Med dette menes alle typer biler/transportmidler som brukes til privat persontransport. Prosent og beregnet gjennomsnitt per husholdning



I de følgende avsnittene vil vi se nærmere på forskjeller mellom undergrupper i utvalget når det gjelder tilgang til disse transportmidlene.

**Bil:** Tidligere i rapporten har vi sett at aldersgruppen 25–34 år sjeldnere har tilgang til bil. Vi finner også aldersforskjeller i andelene som har de ulike typene biler. Andelen som har diesel-/bensin-/hybridbil, øker fra rundt halvparten av dem mellom 25 og 44 år til mer enn seks av ti blant dem som er 55 år eller eldre. Det er mest vanlig å ha elbil blant dem som er i alderen 45–54 år (66 prosent), og andelen som har denne typen bil er minst i aldersgruppene 25–34 år og 65 år eller eldre (begge 39 prosent). Elbil er mest vanlig blant dem mellom 35 og 54, og diesel-/bensin-/hybridbil er mest vanlig i andre aldersgrupper.

Vi finner også forskjeller mellom husholdninger med ulik sammensetning. 66 prosent av barnefamilier har én eller flere elbiler, noe som til sammenligning gjelder 52 prosent av husholdninger med flere voksne uten barn og 21 prosent av singelhusholdninger. Andelene som har diesel-/bensin-/hybridbil i de ulike typene husholdninger er 53 prosent av barnefamilier, 66 prosent av husholdninger med flere voksne, og 58 prosent av singelhusholdninger.

Vi finner en lineær sammenheng mellom inntekt og andelen som har én eller flere elbiler, det vil si at jo høyere inntekten til husholdningen er, desto større er andelen som har elbil. Dette gjelder både om vi justerer for husholdningsstørrelse og for «ujustert» husholdningsinntekt. Vi ser også at det er vanligere å ha elbil blant personer med høyere utdanning, sammenlignet med dem som har utdanning på grunnskole-/VGS-nivå.

**Sykkel:** Det er mest vanlig å ha «tradisjonell» sykkel blant dem mellom 35 og 54 år, og mest vanlig å ha elsykkel blant dem mellom 35 og 64 år. Tradisjonell sykkel er minst vanlig blant dem som er 65 år eller eldre, mens det er minst vanlig å ha elsykkel blant dem som er i alderen 25–34 år.

Det er en klar sammenheng mellom husholdningsstørrelse og hvorvidt man har tradisjonell sykkel, samt antall sykler. Aller mest vanlig med sykkel er det blant barnefamiliene. For tilgang til elsykkel er hovedskillet mellom singelhusholdninger og husholdninger med flere medlemmer.

Vi finner en lineær sammenheng mellom inntekt og andelen som har én eller flere sykler – både tradisjonell og elsykkel. Det vil si at jo høyere inntekten til husholdningen er, desto større er andelen som har sykkel og/eller elsykkel, og de med høyere inntekt tenderer til å ha flere sykler. Dette gjelder både om vi justerer for husholdningsstørrelse og for «ujustert» inntekt. Vi ser også at det er vanligere med sykkel jo høyere utdanningsnivå man har. For elsykkel er det kun de med høyest utdanningsnivå (femårig universitets-/høgskoleutdanning eller mer) som skiller seg ut.

Elsparkesykkel er mest utbredt blant dem i alderen 35–44 år (16 prosent) og 45–54 år (27 prosent), og er lite utbredt i andre aldersgrupper (1–6 prosent). Dette kan ha sammenheng med at dette transportmiddelet er langt mer vanlig å ha blant barnefamilier (24 prosent) enn blant andre (1–3 prosent). Elsparkesykkel er lite utbredt blant dem med lav inntekt.

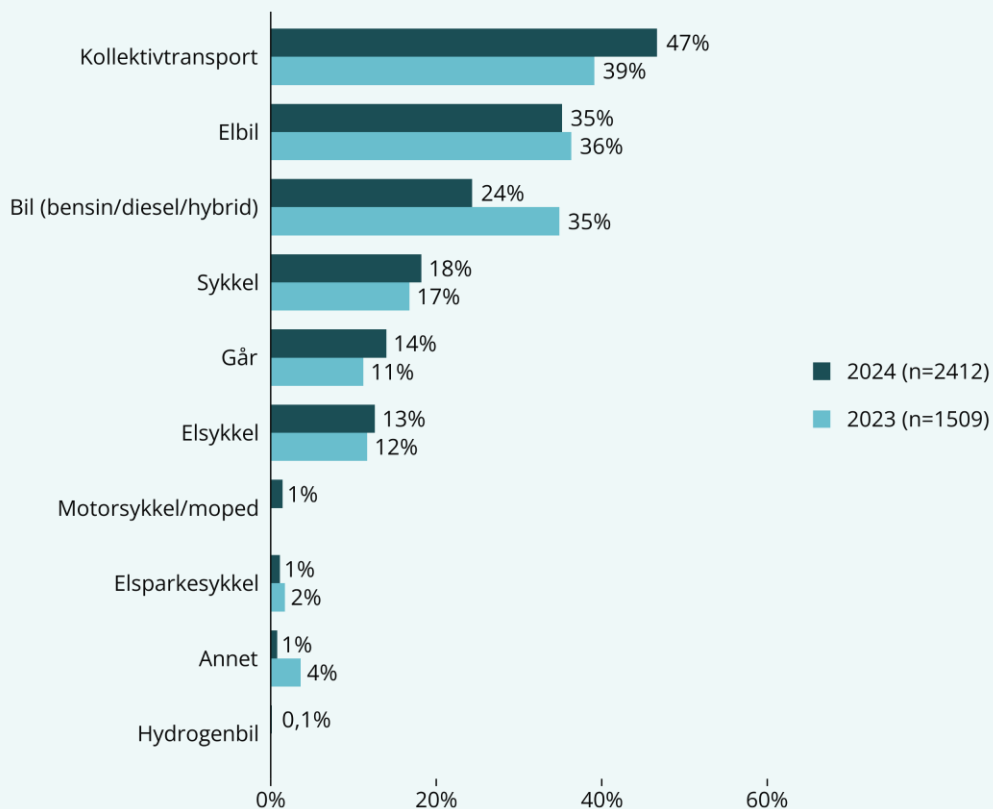
## Bruk av transportmidler til jobb og skole

De som er i jobb, studerer eller går på skole, ble spurt om hvilket transportmiddel de vanligvis bruker når de reiser til jobb eller skole i sommerhalvåret. Siden mange benytter flere transportmidler på reisen, var det mulig å sette flere kryss.

Dersom vi skiller mellom elbil, diesel-/bensin-/hybridbil og hydrogenbil, er kollektivtransport det vanligste transportmiddelet for reisene til jobb og skole (47 prosent). Andelen som tar kollektivtransport, har økt signifikant fra 2023. Hvis vi slår sammen de tre typene biler, finner vi at totalt 57 prosent kjører bil. Totalt sett er derfor bil som er det mest brukte transportmiddelet, men andelen som kjører bil går ned fra 65 prosent i 2023. Det er mest vanlig å bruke elbil. Også dette er en endring fra 2023, da det var omtrent like vanlig med elbil som diesel-/bensin-/hybridbil.

Totalt bruker 30 prosent enten sykkel, elsykkel eller elsparkesykkel til jobb eller skole, omtrent tilsvarende som i 2023 (28 prosent). Som i 2023 er det litt mer vanlig å bruke tradisjonell sykkel enn elsykkel. 14 prosent går vanligvis til jobb eller skole. 1 prosent bruker elsparkesykkel til jobb eller skole og en like stor andel bruker motorsykkel/moped. 1 prosent har oppgitt noe annet enn det som er vist i figuren under, og de fleste skriver at de jobber mest på hjemmekontor.

Figur 5: Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis til skole/jobb i sommerhalvåret? Flere svar mulig. Prosent av dem som var i jobb eller skole

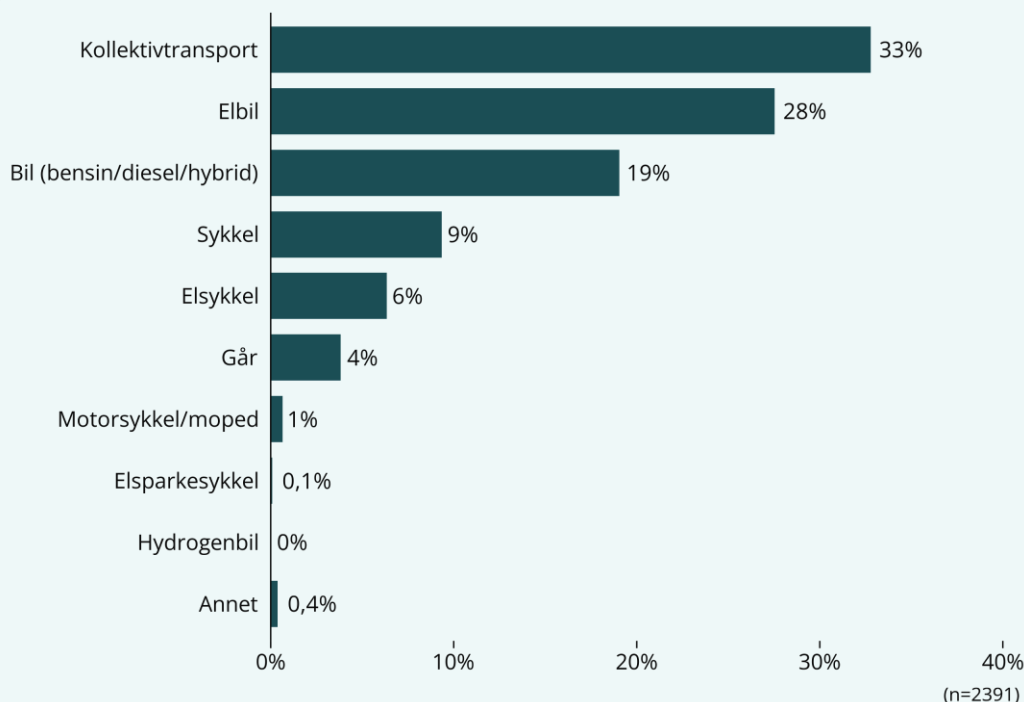


Det er vanlig å kombinere flere typer transportmidler til jobb og skole. For eksempel har 57 prosent av dem som går til jobb og skole, også krysset av for kollektivtransport. En mulighet er at de bytter transportmiddel på veien, eksempelvis at de går til en holdeplass for så å bytte til kollektivtransport. En annen mulighet er at de går til jobb/skole noen dager, og tar kollektivtransport andre dager.

I undersøkelsen spurte vi dem som oppga flere transportmidler om hvilket transportmiddel de bruker mest – definert som oftest eller størstedelen av reisen. Deretter har vi sammenstilt dette med svarene til dem som kun oppga ett transportmiddel.

Om vi kun ser på det mest brukte transportmiddelet, er det fortsatt kollektivtransport som er mest brukt (33 prosent), men andelen er vesentlig lavere enn da det var mulig å krysse av for flere transportmidler. Dette kan indikere at mange som bruker kollektivtransport bare bruker dette av og til, eller kun på en liten del av reisen. Om vi slår sammen alle typene bil, er bil det mest brukte transportmiddelet (47 prosent), og det er vanligst å kjøre elbil. 16 prosent bruker tradisjonell sykkel, elsykkel eller elsparkesykkel.

Figur 6: Mest brukte transportmiddel til skole/jobb i sommerhalvåret. For dem som har oppgitt flere transportmidler, viser figuren det som brukes oftest eller størstedelen av reisen. Prosent av dem som var i jobb eller skole



**Hvem reiser mest med kollektivtransport til jobb og skole?** Unge voksne reiser mest kollektivt: Drøyt halvparten av dem i alderen 25–34 år reiser kollektivt til jobb og skole, og denne andelen er omtrent dobbelt så stor som blant dem som er 45 år eller eldre. 33 prosent av dem i alderen 35–44 år reiser kollektivt til jobb/skole, men i denne aldersgruppen er det kvinner som reiser mest kollektivt (37 prosent). Menn i alderen 35–44 år (27 prosent) reiser ikke vesentlig mer kollektivt enn menn som er 45 år eller eldre.

Resultatene viser også at de med høyere utdanning i noe større grad reiser kollektivt enn dem som ikke har høyere utdanning. Vi ser også en sammenheng mellom husholdningsinntekt og andelen som reiser kollektivt, der de med husholdningsinntekt på inntil 700.000 i størst grad reiser kollektivt, men denne forskjellen finner vi ikke når vi justerer for husholdningsstørrelse.

**Hvem sykler mest til jobb og skole?** Andelen som sykler til jobb eller skole, er størst blant menn i alderen 35–54 år – og det er særlig tradisjonell sykkel som brukes av denne gruppen. I denne aldersgruppen sykler en større andel av mennene enn av kvinnene, mens det er ganske likt fordelt mellom kjønnene i øvrige aldersgrupper. Både blant kvinner og menn er de høyest andel syklist i aldersgruppen 35–44 år. Dobbelt så mange menn som kvinner sykler med tradisjonell sykkel, mens en litt større andel kvinner enn menn sykler med elsykkel.

Jo høyere utdanningsnivå, desto større andel sykler til jobb eller skole – dette gjelder både tradisjonell sykkel og elsykkel. En større andel av dem som har barn i husholdningen sykler, sammenlignet med dem som ikke har barn.

**Hvem kjører mest bil til jobb og skole?** Mer enn halvparten av dem som er 45 år og eldre kjører bil til jobb eller skole. Tidligere i denne rapporten har vi sett at det var flere forskjeller

mellom undergrupper i hvilken type bil de har tilgang til. Blant annet var det færre i aldersgruppen 25–34 år som har tilgang på elbil, sammenlignet med de fleste andre aldersgruppene. Aldersgruppen 25–34 år er også dem som i minst grad bruker bil til jobb, både elbil og diesel-/bensin-/hybridbil. Om vi også ser aldersgruppene i sammenheng med kjønn, ser vi at andelen som kjører elbil er størst blant kvinner i alderen 45–54 år, der nesten dobbelt så mange som kjører elbil, sammenlignet med diesel-/bensin-/hybridbil.

Andelen er aller størst blant dem som ikke har høyere utdanning, og jo høyere utdanningsnivå, desto mindre er andelen som kjører. I tillegg ser vi at en større andel av dem med høyere utdanning som kjører bil, kjører elbil, sammenlignet med dem som ikke har høyere utdanning. Tilsvarende forskjeller finner vi også etter inntekt, der de med lavest inntekt i størst grad kjører diesel-/bensin-/hybridbil, mens de med høyere inntekt i større grad kjører elbil.

Tabellen under viser resultatene i Bærum sammenlignet med den tilsvarende undersøkelsen gjennomført i Asker, samt liknende undersøkelser gjennomført i Oslo/Akershus og Trondheim. Merk at det er forskjeller i metode og spørsmålsformulering mellom undersøkelsene, og at sammenligningen derfor må gjøres med forbehold.

Sammenlignet med Asker, bruker en større andel i Bærum kollektivtransport, sykkel eller elsykkel til jobb/skole. Andelen som bruker diesel-/bensin-/hybridbil og motorsykkel/moped, er noe mindre i Bærum enn i Asker. Dersom vi kun ser på det *mest brukte transportmiddelet* i Asker og Bærum kommuner, er det fortsatt flere som oppgir at deres hovedtransportmiddel er sykkel eller elsykkel i Bærum, mens en større andel har oppgitt diesel-/bensin-/hybridbil i Asker.

Sammenlignet med Oslo, bruker en større andel i Bærum elbil, diesel-/bensin-/hybridbil, sykkel og elsykkel. Andelen som bruker kollektivtransport eller går, er derimot mindre i Bærum enn i Oslo.

En større andel i Bærum enn i Akershus generelt (tall fra Oslos undersøkelse) bruker kollektivtransport, elbil, sykkel og elsykkel. Andelen som går, er derimot mindre i Bærum enn i Akershus generelt.

Sammenlignet med Trondheim, bruker en større andel i Bærum kollektivtransport, elbil, og elsykkel. Andelene som sykler eller går, er derimot lavere i Bærum enn i Trondheim.

Tabell 1: Transportmidler benyttet til jobb/skole i Bærum sammenlignet med tilsvarende eller liknende undersøkelser i Asker, Oslo, Akershus og Trondheim.

|                            | Bærum<br>2024 | Asker<br>2024 | Oslo<br>2024 <sup>2</sup> | Akershus<br>2024 <sup>2</sup> | Trondheim<br>2023 |
|----------------------------|---------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|-------------------|
| Kollektivtransport         | 47 %          | 42 %          | 62 %                      | 33 %                          | 28 %              |
| Elbil                      | 35 %          | 37 %          | 14 %                      | 25 %                          | 17 %              |
| Bil (bensin/diesel/hybrid) | 24 %          | 34 %          | 13 %                      | 35 %                          | 22 %              |
| Sykkel                     | 18 %          | 13 %          | 14 %                      | 10 %                          | 27 %              |
| Elsykkel                   | 13 %          | 9 %           | 8 %                       | 5 %                           | 9 %               |
| Går                        | 14 %          | 13 %          | 38 %                      | 22 %                          | 23 %              |
| Elsparkesykkel             | 1 %           | 2 %           | 2 %                       | 1 %                           | 3 %               |
| Motorsykkel/moped          | 1 %           | 3 %           | 1 %                       | 2 %                           | -                 |

<sup>2</sup> Det spørres ikke spesifikt om sommerhalvåret i Oslos undersøkelse. Tallet for kollektivtransport for Oslo og Akershus er for «T-bane, buss eller trikk» (rapportene skiller mellom dette og «Tog», og «T-bane, buss eller trikk» er valgt fordi dette likner mest på det som er målt i denne undersøkelsen). Prosentandelene for Oslo og Akershus er oppgitt for hele utvalget, også dem som har svart «Ikke aktuelt / ikke relevant». For å få sammenlignbare prosentandeler, er det beregnet nye prosentandeler uten «Ikke aktuelt / ikke relevant» basert på oppgitt antall svar og avrundede prosentandeler oppgitt i rapporten.

## Hva skal til for å øke andelen som reiser kollektivt, sykler eller går til jobb og skole?

De som kjører diesel-/bensinbil eller elbil til jobb eller skole, ble spurt om hva som er viktigst for at de skal vurdere å gå, sykle eller ta kollektiv i stedet for å kjøre bil på disse reisene. De tre alternativene som flest krysset av for, er billigere kollektivbilletter, kortere reisetid med kollektivtransport og flere/hyppigere avganger. Noen peker også på at kortere reisevei, tryggere og flere gang- og sykkelveier og bedre komfort på kollektivtilbudet kan få dem til å velge å reise på en annen måte enn med bil. For 12 prosent er det ikke aktuelt å kjøre mindre bil.

Figur 7: Hva er viktigst for at du skal vurdere å gå, sykle eller ta kollektiv i stedet for å kjøre bil på dine reiser til jobb eller skole? Inntil 3 svar mulig. Prosent av dem som kjører bil til jobb eller skole



10 prosent har svart noe annet enn det som er vist i figuren. Blant annet savner noen direkteruter eller færre bytter enn i dag, bedre forutsigbarhet på kollektivtransport, bedre tilpasning av prissoner, kortere avstand til holdeplass/stasjon, reetablering av trikk til Bekkestua, bedre kapasitet på pendlerparkering, tilgjengelighet på kollektivtransport/holdplasser for personer med redusert mobilitet og muligheter for leie av elsykkel.

En større andel av dem som er i aldersgruppen 25–34 år trekker fram billigere kollektivbilletter og kortere reisetid med kollektivtransport som faktorer som kan få dem til å reise mer kollektivt, sammenlignet med dem som er eldre. Andelen som peker på billettpriser er størst blant unge kvinner, mens andelen som trekker frem reisetid er størst

blant unge menn. En større andel kvinner enn menn trekker frem kortere reisevei til jobb/skole, mens en større andel av menn mener at bedre komfort på kollektivtilbud er blant de viktigste faktorene.

Tilbud om felles transport til barnehage, skole, barnas fritidsaktiviteter o.l. nevnes av 6 prosent av dem som har barn i husholdningen, og en like stor andel av dem nevner kortere reisevei til disse fasilitetene. Av dem med barn i husholdningen har 16 prosent krysset av for tryggere gang- og sykkelveier – en større andel enn blant dem uten barn (10 prosent).

En litt større andel av dem med lav eller middels lav inntekt oppgir at billigere kollektivbilletter er viktigst, sammenlignet med dem som har høyere inntektsnivå. Andelen som sier det ikke er aktuelt å kjøre mindre bil, er størst blant dem som *ikke* har høyere utdanning, og den blir mindre jo høyere utdanningsnivå respondentene har (det vil si at de med høyere utdanning som i størst grad er villige til å bytte fra bil til et mer klimavennlig alternativ).



## Hva kan bidra til at innbyggerne sykler mer i hverdagen?

Alle respondentene fikk spørsmål om hva som skal til for at de skal sykle mer i hverdagen.

Tiltak knyttet til sykkelveier kommer ganske høyt opp på listen over tiltak som kan gjøre at innbyggerne sykler mer enn i dag. 29 prosent har svart tryggere sykkelveier, mens 22 prosent har svart flere sykkelveier. Omtrent like mange sier de trenger mer tid i hverdagen for å kunne sykle mer, 24 prosent, mens 18 prosent har svart kortere reisevei til jobb, skole, barnehage, butikk o.l. 17 prosent mener at tilskudd til kjøp av elsykkel kan få dem til å sykle mer.

15 prosent svarer at bedre fysisk form er det som skal til for at de skal sykle mer. For 20 prosent er det ikke aktuelt å sykle mer enn i dag.

Figur 8: Hva skal til for at du skal sykle mer i hverdagen? Inntil tre svar mulig. Prosent



6 prosent har nevnt noe annet enn det som er vist i figuren. Blant annet nevner flere bedre brøyting om vinteren, bedre vær, veier som er tilrettelagt for syklister (og ikke bare biler), at de må kjøpe sykkel først.

Det er relativt store forskjeller mellom aldersgruppene, noe som kan tyde på at de ulike tiltakene vil ha ulik grad av effekt etter alder. Det er tydelige sammenhenger mellom økende alder og andelen som svarer at de må være i bedre form for å sykle mer i hverdagen, samt andelen som sier det ikke er aktuelt å sykle mer enn i dag (det vil si at andelen er størst blant de eldste). Det er derimot motsatt sammenheng mellom alder og andelen som svarer flere sykkelveier, kortere reisevei til jobb, skole, barnehage, butikk o.l.,

tilskudd til kjøp av elsykkel, samt tyverisikker sykkelparkering (på kollektivknutepunkt, på arbeidsplassen eller ved boligen) (det vil si at andelene som har svart disse kategoriene, er størst blant de yngste, og de går gradvis ned jo eldre respondentene er). 16 prosent av dem som er i alderen 25–34 år etterlyser bedre oversikt over sykkelveier de kan bruke.

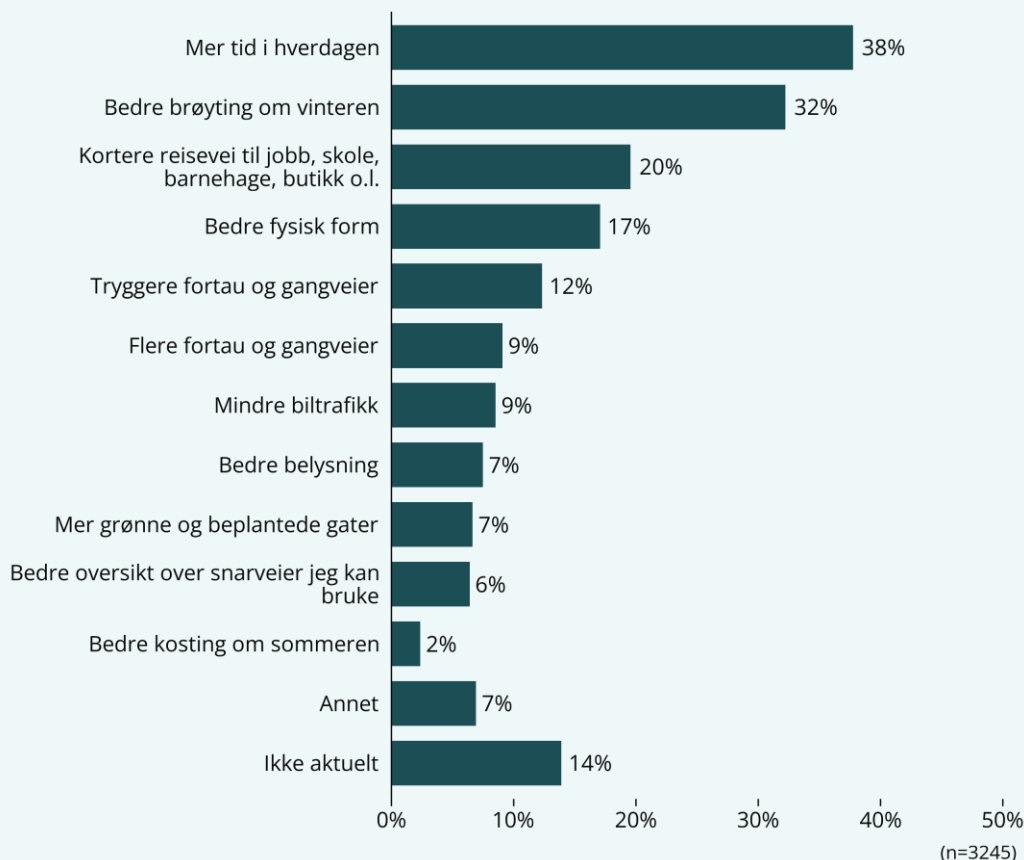
Vi ser også forskjeller mellom dem som har barn i husholdningen og andre. Blant annet er tid en barriere for mange barnefamilier, og 38 prosent av dem med barn i husholdningen har svart at de har behov for mer tid i hverdagen for å sykle mer. Blant dem som har barn, er det også flere som svarer at kortere reisevei til jobb, skole, barnehage, butikk o.l. og tilskudd til kjøp av elsykkel kan få dem til å sykle mer, sammenlignet med dem uten barn. Blant dem uten barn, er det derimot flere som trekker fram at de må komme i bedre fysisk form og at det ikke er aktuelt å sykle mer.

## Hva kan bidra til at innbyggerne går mer i hverdagen?

Det vanligste svaret på hva som skal til for at man skal gå mer i hverdagen, er mer tid i hverdagen. Nesten like mange svarer at bedre brøyting om vinteren kan gjøre at de går mer (32 prosent). Flere nevner også kortere reisevei til jobb, skole, barnehage, butikk o.l. som noe som kan bidra til at de går mer enn i dag.

17 prosent svarer at bedre fysisk form er det som skal til for at de skal gå mer. For 14 prosent er det ikke aktuelt å gå mer enn i dag.

Figur 9: Hva skal til for at du går mer i hverdagen? Inntil tre svar mulig. Prosent



7 prosent har nevnt noe annet enn det som er vist i figuren. Flere nevner bedre strøing om vinteren, at det er behov for å redusere konflikter mellom syklist/elsparkesyklist og gående og turveier. Flere nevner også at de går mye allerede.

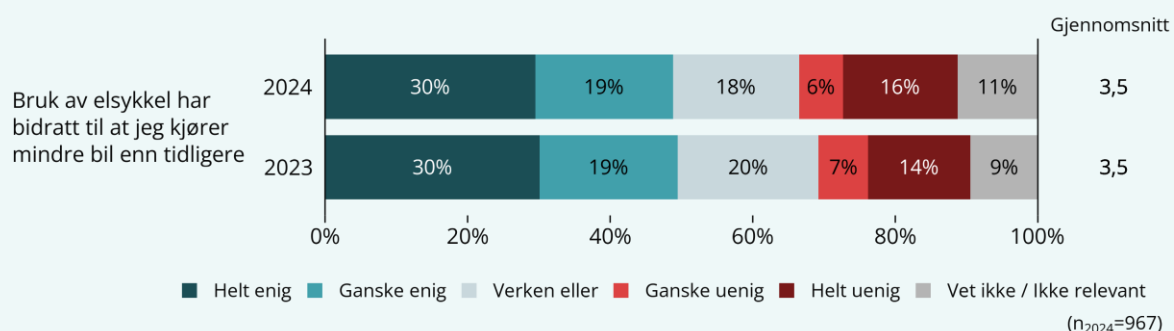
Når det gjelder tiltak for mer gange i hverdagen, er det flere forskjeller mellom kjønnene. En større andel kvinner enn menn trekker frem bedre brøyting om vinteren, kortere reisevei til jobb, skole, barnehage, butikk o.l. og bedre belysning. Sistnevnte blir oppgitt av dobbelt så mange kvinner som menn. Tilsvarende som vi så for sykling i hverdagen, er det også her en klar sammenheng mellom økende alder og andelen som svarer at de må være i bedre form for å gå mer i hverdagen, samt andelen som sier det ikke er aktuelt å gå mer enn i dag. Vi ser også en større andel som har krysset av for tryggere fortau og gangveier blant de eldste. De mellom 35 og 54 år trekker særlig frem at de trenger mer tid i hverdagen. De mellom 25 og 34 år har i størst grad krysset av for bedre brøyting, kortere reisevei til jobb, skole, barnehage, butikk o.l., mindre biltrafikk og mer grønne og beplantede gater.

Vi ser også forskjeller mellom dem som har barn i husholdningen og andre. Blant annet er tid en barriere for mange barnefamilier, og 57 prosent av dem med barn i husholdningen har svart at de har behov for mer tid i hverdagen for å gå mer. Blant dem som har barn, er det også flere som svarer at kortere reisevei til jobb, skole, barnehage, butikk o.l. sammenlignet med dem uten barn. Blant dem uten barn, er det derimot flere som trekker fram at de må komme i bedre fysisk form og at det ikke er aktuelt å gå mer.

## Fører bruk av elsykkel til mindre bilkjøring?

De som eier eller disponerer en elsykkel, ble bedt om å ta stilling til en påstand om hvorvidt bruk av elsykkel har bidratt til at de kjører mindre bil enn tidligere. 49 prosent sier seg enige i at de kjører mindre bil enn tidligere som følge av at de bruker elsykkel, mens 22 prosent er uenige. Dette tyder på at mange som har elsykkel opplever at de kjører mindre som følge av denne anskaffelsen.

Figur 10: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand? Prosent og gjennomsnitt fra 1 «Helt uenig» til 5 «Helt enig»<sup>3</sup>



Det er kvinner mellom 25 og 44 år som i størst grad opplever at de kjører mindre som følge av bruk av elsykkel. Menn mellom 25 og 34 år, samt menn mellom 45 og 54 år, opplever

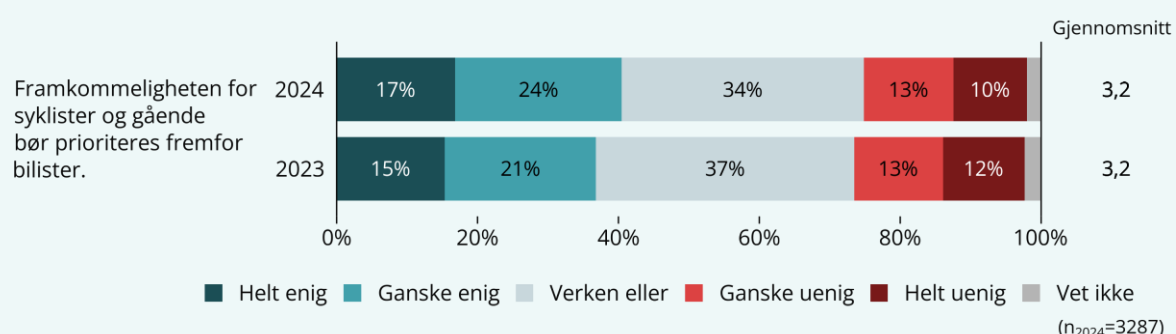
<sup>3</sup> Formuleringen i 2023 var «Elsykling har bidratt til at jeg kjører mindre bil enn tidligere». Formuleringen for 2024 er «Bruk av elsykkel har bidratt til at jeg kjører mindre bil enn tidligere». Resultatene sammenlignes forsiktig.

dette i minst grad. Vi ser også en sammenheng mellom utdanningsnivå og i hvor stor grad man opplever redusert bilkjøring som følge av elsykkel, der de med høyest utdanningsnivå opplever størst effekt.

## Tilrettelegging av reiseveier for syklist og gående

Respondentene ble bedt om å ta stilling til om hvorvidt framkommeligheten for syklist og gående bør prioriteres fremfor bilister. Resultatet er delt, men vi ser likevel mest støtte til påstanden. Totalt svarte 40 prosent at de er enige i at syklist og gående bør prioriteres fremfor bilister og 23 prosent er uenige i dette. En ganske stor andel, 34 prosent, er verken enige eller uenige.

Figur 11: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand? Prosent og gjennomsnitt fra 1 «Helt uenig» til 5 «Helt enig»



De som er mellom 25 og 44 år er mest enige i å prioritere framkommelighet for syklist og gående, mens det er minst støtte til dette blant dem som er i aldersgruppen 45–54 år. Blant menn i alderen 45–54 år er det flere som er uenige i å prioritere syklist og gående enn andelen som er enige.

Vi finner også en tydelig sammenheng mellom utdanning og holdninger til å prioritere syklist og gående. Jo høyere utdanningsnivå, desto større andeler mener at syklist og gående bør prioriteres. De som bor alene er de mest positive til å prioritere syklist og gående, mens det er de som har barn i husholdningen som i størst grad er delte i synet på dette.

For dem som er i jobb eller går på skole/studerer, ser vi en tydelig sammenheng mellom hvilket transportmiddel de bruker til jobb/skole og hvorvidt de mener syklist og gående bør prioriteres. 67 prosent av dem som sykler mest, 45 prosent av dem som reiser mest kollektivt og 39 prosent av dem som vanligvis går mener at syklist og gående bør prioriteres. 24 prosent av dem som vanligvis kjører mener likevel at syklist og gående bør prioriteres, men langt flere er uenige – 40 prosent.

Tabellen under viser resultatene for Bærum sammenlignet med tilsvarende undersøkelser gjennomført i Asker, Oslo/Akershus, Bergen og Trondheim. Merk at det er forskjeller i metode og spørsmålsformulering mellom undersøkelsene, og at sammenligningen derfor må gjøres med forbehold. I Bærum er det litt mer støtte til å prioritere framkommeligheten til syklist og gående enn i Asker, og vesentlig mer støtte enn i Akershus generelt. Støtten er på nivå med tallene for Oslo og Bergen, men sammenlignet med Trondheim, mener en mindre andel i Bærum at framkommeligheten for syklist og gående bør prioriteres fremfor bilister.

Tabell 2: Andel helt/ganske enig i påstanden «Framkommeligheten for syklist og gående bør prioriteres fremfor bilister» i Bærum sammenlignet med Asker, Oslo, Akershus, Bergen og Trondheim.

|                                                                                 | Bærum<br>2024 | Asker<br>2024 | Oslo<br>2024 <sup>4</sup> | Akershus<br>2024 <sup>4</sup> | Bergen<br>2023 <sup>4</sup> | Trondheim<br>2023 |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------------------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------|
| <b>Framkommeligheten for syklist og gående bør prioriteres fremfor bilister</b> | 40 %          | 35 %          | 43 %                      | 29 %                          | 44 %                        | 54 %              |

---

<sup>4</sup> For Oslo, Akershus og Bergen viser tabellen andelen som er «Svært enig» eller «Ganske enig».

## Ferie- og fritidsreiser

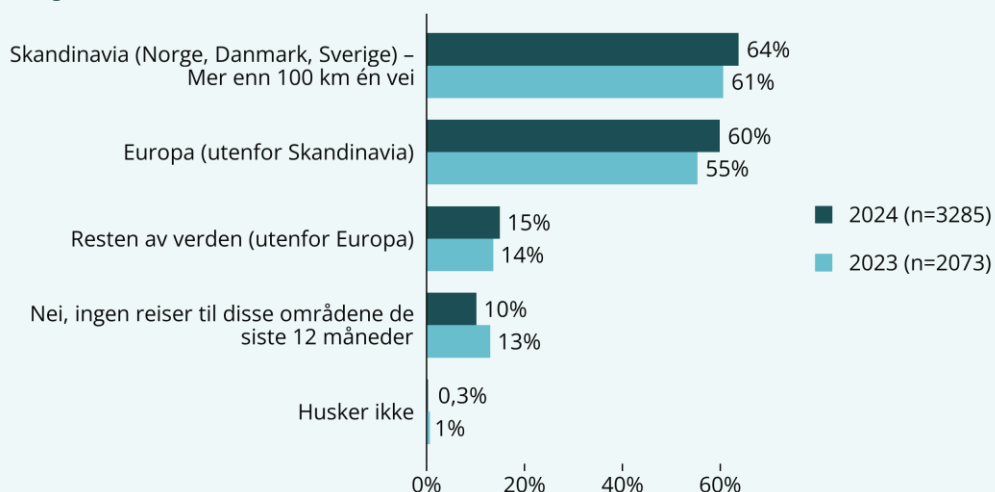
I undersøkelsen stilte vi noen spørsmål om ferie- og fritidsreiser for å kunne beregne hvor store klimagassutslipp innbyggerne forårsaker i andre kommuner eller land som en følge av transport. Her viser vi hvordan innbyggerne svarte på dette spørsmålet

### Ferie- og fritidsreiser til ulike områder

89 prosent har i løpet av de siste 12 månedene vært på minst én ferie- og/eller fritidsreise. 64 prosent har reist i Skandinavia, det vil si Norge, Danmark og Sverige – der kun reiser med mer enn 100 km én vei er regnet med. 60 prosent har reist til Europa utenfor Skandinavia og 15 prosent har reist andre steder i verden.

Sammenlignet med 2023 ser vi en økning i andelen som har reist totalt sett, og denne økningen gjelder først og fremst reiser til Europa utenfor Skandinavia.

Figur 12: Har du vært på ferie-/fritidsreiser til følgende områder i løpet av de siste 12 månedene? Flere svar mulig. Prosent



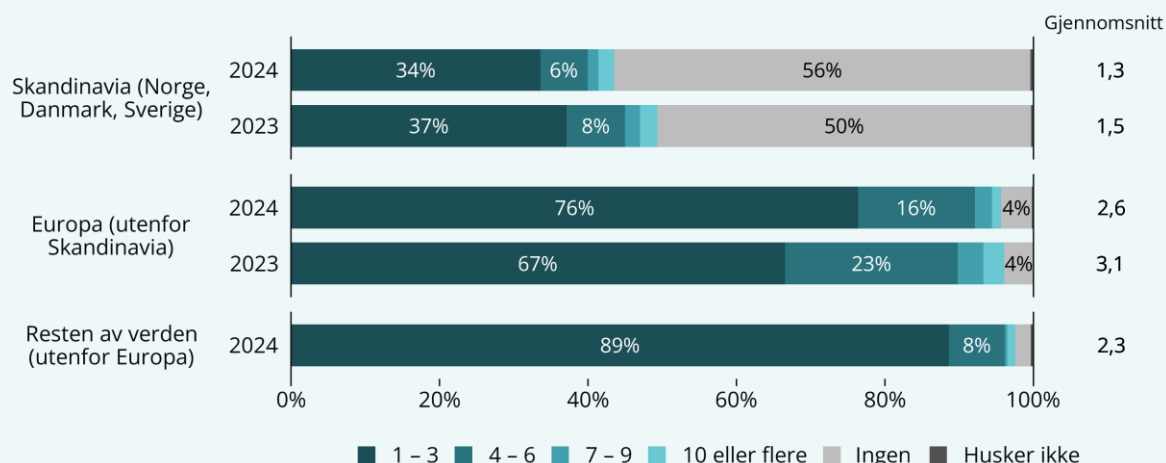
Det er de som er i alderen 35–64 år som har reist mest de siste 12 månedene. De som er 65 år eller eldre, har reist minst – og dette gjelder for alle de tre reisemålkategoriene. Vi ser også andre aldersforskjeller i hvor man har reist. En større andel av de i alderen 25–34 år har reist i Skandinavia, sammenlignet med andre aldersgrupper. Andelen som har reist til Europa utenom Skandinavia og resten av verden, er størst blant dem mellom 35 og 54 år, og aller størst blant dem mellom 45 og 54 år. En litt større andel av menn enn kvinner har reist i Skandinavia.

Det er en klar sammenheng mellom husholdningens inntekt og hvor stor andel som har reist. Disse forskjellene er størst for reiser til Europa utenom Skandinavia og til resten av verden, der det er tilnærmet lineær sammenheng mellom inntekt og andelen som har reist. Tilsvarende ser vi at jo høyere utdanningsnivået er, desto større er andelen som har reist – og dette gjelder for alle de tre reisemålkategoriene. Videre er andelen som har reist størst blant dem som bor i husholdninger med barn, og minst blant dem som bor alene.

## Bruk av fly ved ferie- og fritidsreiser

De som hadde reist til de ulike reisemålene de siste 12 månedene, fikk spørsmål om hvor mange reiser de hadde gjennomført med fly (tur/retur-reiser teller som to reiser). 96 prosent av dem som hadde reist til Europa utenfor Skandinavia, har minst én flyreise. Andelen er 98 prosent for reiser til andre deler av verden. Dette er identisk med tallene fra 2023. I Skandinavia har 44 prosent reist med fly, som er en nedgang fra 49 prosent i 2023.

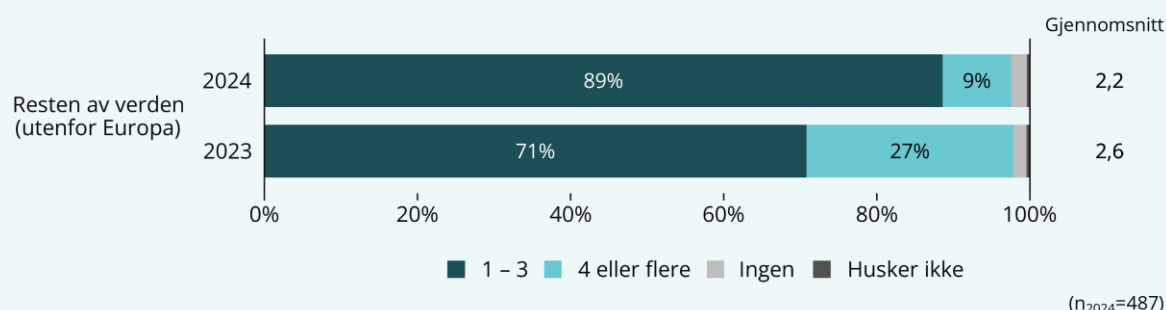
Figur 13: Hvor mange av disse reisene var med fly? Ferie-/fritidsreiser de siste 12 månedene. Tur/retur teller som 2 reiser. Prosent av dem som har reist til de ulike destinasjonene



Dersom vi regner om til antall turer i gjennomsnitt, finner vi at de som reiste i Skandinavia i gjennomsnitt hadde 1,3 flyreiser. Dette er litt færre i gjennomsnitt enn i 2023 (1,5), men nedgangen er ikke signifikant. Derimot er det en signifikant nedgang i antall flyreiser blant dem som reiste til Europa utenom Skandinavia, fra 3,1 i 2023 til 2,6 i 2024. Det er altså flere som reiste til Europa, men de hadde færre flyturer hver.

I 2023 var det andre svarkategorier for antall flyreiser til resten av verden. Om vi beregner gjennomsnittet for antall flyreiser på samme måte som i 2023, finner vi en nedgang fra 2,6 flyreiser i gjennomsnitt i 2023 til 2,2 i 2024.

Figur 14: Hvor mange av disse reisene var med fly? Ferie-/fritidsreiser de siste 12 månedene. Tur/retur teller som 2 reiser. Prosent av dem som har reist til resten av verden (utenfor Europa). Sammenslåtte kategorier i 2024 for å muliggjøre sammenligning med 2023. **Gjennomsnittet for 2024 er beregnet på samme måte som i 2023 for å kunne sammenligne, og er derfor forskjellig fra figuren over.**



I det følgende ser vi nærmere på forskjeller mellom ulike grupper i gjennomsnittlig antall flyreiser. Vi ser kun på dem som har reist til de ulike reisemålene.

De i alderen 25–44 år hadde i gjennomsnitt flere flyreiser i Skandinavia enn dem som er 45 år eller eldre, men det er store variasjoner mellom aldersgruppene. Blant kvinner er det aldersgruppen 25–34 år som skiller seg ut ved å ha flere flyreiser, mens det blant menn er aldersgruppen 35–44 år. Kvinner i alderen 25–34 år har også hatt flest flyreiser til Europa.

Tidligere har vi sett at andelen som har reist til de ulike reisemålene henger sammen med inntekt. For reiser i Skandinavia og til Europa ellers, ser vi også at de med høyere inntekt i gjennomsnitt har hatt flere flyreiser. Vi finner også en sammenheng med utdanningsnivå; jo høyere utdanningsnivå, desto flere flyreiser i gjennomsnitt. De som bor i husholdninger med flere voksne uten barn, har i gjennomsnitt hatt flere flyreiser til Europa enn andre.



# 5 Forbruk og ombruk

Hvordan forholder innbyggerne seg til ombruk og alternativer til å kjøpe nytt? Avfallsmengdene har økt betydelig de siste tiårene, og mer ombruk av varer og mer reparasjon er nødvendig for å redusere avfallet. Vi starter med å kartlegge forbruksmønster, hvor mange som har kjøpt nytt, brukt eller fått, innenfor noen utvalgte kategorier. Videre ser vi på reparasjon av disse produktene og hva man gjør med produkter man ikke lenger har bruk for. Deretter ser vi på resultater om holdninger til ombruk, kjøp av brukte gjenstander og preferanser knyttet til dette. Til sist ser vi på holdninger og hvordan folk stiller seg til å kjøpe og motta brukte ting.

## Forbruk av klær og utstyr

Respondentene fikk spørsmål om de selv, eller noen andre i deres husstand, har kjøpt, leid eller fått noe av det følgende i løpet av de siste 12 måneder: klær, sports- og fritidsutstyr, eller verktøy og hageredskap.

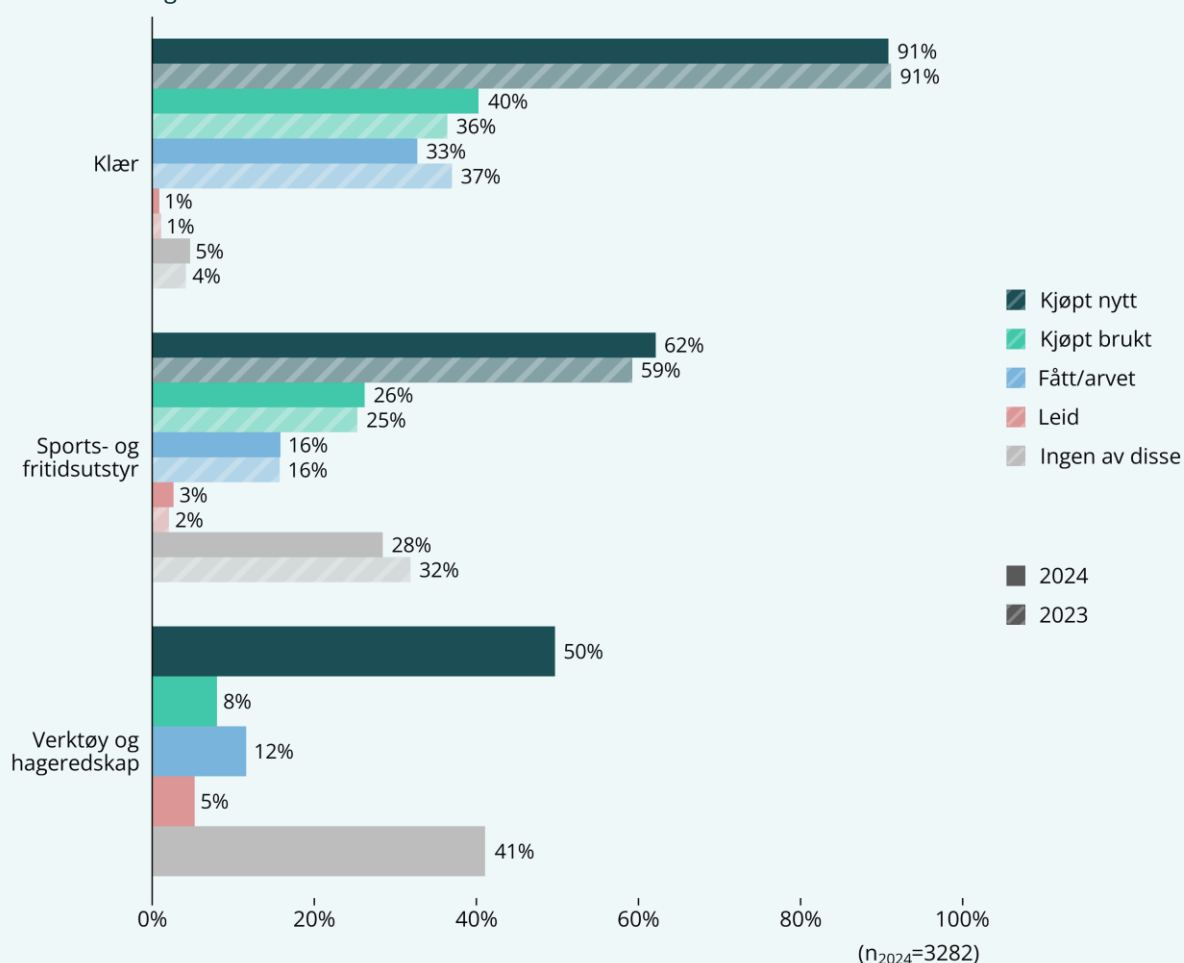
95 prosent svarer at de har anskaffet klær, 72 prosent sier de har skaffet sports- og fritidsutstyr og 59 prosent svarer at de har anskaffet verktøy eller hageredskap.

**Klær:** 91 prosent svarer at de eller noen i husstanden har kjøpt inn nye klær, 40 prosent har kjøpt brukte klær og 33 prosent har fått eller arvet klær. Det er ikke spesielt vanlig med leie av klær, kun 1 prosent har gjort dette. En litt større andel enn i 2023 har kjøpt brukte klær, mens en litt mindre andel har fått eller arvet.

**Sports- og fritidsutstyr:** 62 prosent oppgir at de har skaffet nytt sports- og fritidsutstyr, mens 26 prosent har skaffet dette brukt. 16 prosent har fått eller arvet denne typen utstyr. 3 prosent har leid sport- og fritidsutstyr.

**Verktøy og hageredskap:** Halvparten har skaffet nytt verktøy eller hageredskap. 8 prosent har kjøpt denne typen utstyr brukt, mens 12 prosent har fått eller arvet. 5 prosent har leid verktøy eller hageutstyr, og det er dermed mer utbredt å leie dette enn klær og sports- og fritidsutstyr.

Figur 15: Har du eller noen i husstanden kjøpt, leid eller fått noe av følgende i løpet av de siste 12 måneder? Flere svar mulig. Prosent



En større andel av kvinner enn menn oppgir at husstanden har kjøpt brukte klær eller fått/arvet klær. Blant menn er det derimot mer vanlig at man har kjøpt nytt sports- og fritidsutstyr eller verktøy og hageredskap, mens det blant kvinner er vanligere at man ikke har anskaffet dette.

For alle tre kategorier ser vi at det er mindre vanlig at de som er 65 år eller eldre har anskaffet dette. Det er også noe mindre vanlig at de i alderen 55–64 år har skaffet sports- og fritidsutstyr eller verktøy og hageredskap, sammenlignet med dem som er yngre. De som er 55 år eller eldre har også sjeldnere kjøpt brukt eller fått/arvet noe.

Vi ser flere forskjeller i forbruksmønstre etter type husholdning. For alle tre kategoriene er det barnefamilier som i størst grad har anskaffet dette, mens det er de som bor alene som i minst grad har skaffet dette. De som bor i husholdninger med flere voksne uten barn, befinner seg et sted imellom barnefamilier og singelhusholdninger. De som har barn i husholdningen skiller seg særlig ut ved at langt flere har kjøpt brukte klær (61 prosent), fått/arvet klær (58 prosent), kjøpt brukt sports- og fritidsutstyr (51 prosent) eller fått/arvet slikt utstyr (31 prosent).

De med lavere inntekt, har i mindre grad skaffet seg sports- og fritidsutstyr eller verktøy og hageredskap. For alle kategoriene finner vi en sammenheng mellom inntekt og andelen

som har kjøpt nytt, der de med høy inntekt oftere har kjøpt nytt (inntekt er justert for husholdningsstørrelse).

Det er også forskjeller etter respondentenes utdanningsnivå. Jo høyere utdanningsnivå, desto større er andelene som har anskaffet de ulike kategoriene, og desto høyere er andelen som har kjøpt dette nytt. Vi ser også en tilsvarende sammenheng mellom økende utdanningsnivå og andelene som har kjøpt klær eller sports- og fritidsutstyr brukt, eller fått/arvet dette, samt andelen som har leid verktøy og hageredskap.

Andelene som har anskaffet verktøy og hageredskap er generelt sett mindre blant dem som bor i leilighet, sammenlignet med dem som bor i enebolig, rekkehus eller to-/firemannsbolig.

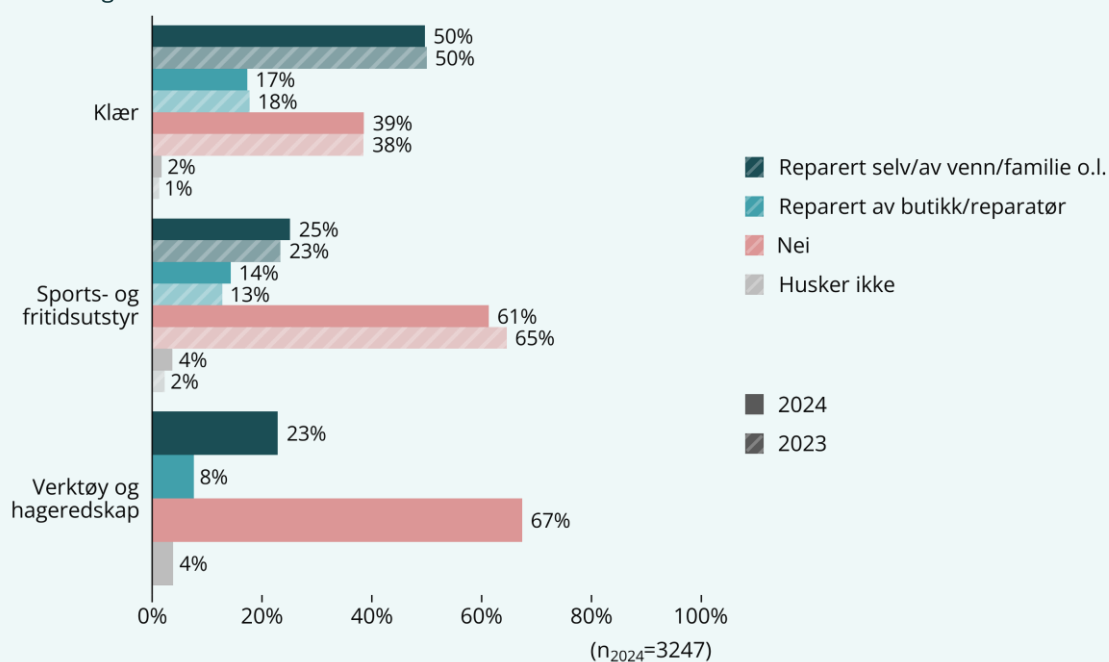
## Reparasjon av klær og utstyr

Totalt 72 prosent har fått reparert enten klær, sports- og fritidsutstyr og/eller verktøy og hageredskap i løpet av de siste 12 månedene. Det vanligste er å ha reparert klær. 60 prosent har fått reparert klær i løpet av de siste 12 månedene, 35 prosent har fått reparert sports- og fritidsutstyr og 29 prosent har fått reparert verktøy og hageredskap.

For alle kategorier er det mest vanlig å ha reparert utstyret selv, eller at en venn, et familiemedlem eller lignende har utført reparasjonen. Halvparten har reparert klær på denne måten, 25 prosent har reparert sports- og fritidsutstyr på denne måten og 23 prosent har reparert verktøy og hageredskap på denne måten.

Når det gjelder reparasjon utført av butikk eller reparatør, er dette vanligst for klær (17 prosent) og deretter sports- og fritidsutstyr (14 prosent). 8 prosent har reparert verktøy og hageredskap gjennom butikk eller reparatør.

Figur 16: Har du fått reparert noen produkter av følgende kategorier i løpet av de siste 12 måneder? Flere svar mulig. Prosent



Andelen som har fått reparert klær selv eller gjennom familie eller liknende, er større blant kvinner enn den er blant menn, og er størst blant kvinner mellom 25 og 44 år. Nesten halvparten av mennene har ikke fått reparert klær, og andelen er minst blant menn i aldersgruppene 25–34 år og 65 år og eldre.

Blant dem mellom 35 og 54 år finner vi den største andelen som har fått reparert sports- og fritidsutstyr. Andelen er lavest blant dem som er 65 år eller eldre. Særlig menn mellom 45 og 54 år har reparert sports- og fritidsutstyr, både på egen hånd eller gjennom venner, familie eller liknende, samt gjennom butikk eller reparatør.

En litt større andel menn enn kvinner fått reparert verktøy og hageredskap, og denne forskjellen gjelder fremfor alt reparasjon utført på egen hånd eller gjennom venner, familie og liknende. Andelen er størst blant menn mellom 55 og 64 år.

Vi finner også flere forskjeller mellom ulike typer husholdninger. En større andel av dem som har barn i husholdningen har fått reparert klær eller sports- og fritidsutstyr, sammenlignet med dem som bor i en husholdning med kun voksne eller dem som bor alene. Andelen er minst blant dem som bor alene. Forskjellene gjelder både reparasjon på egen hånd eller gjennom venner, familie og liknende, og gjennom butikk eller reparatør. De som bor alene, har også i minst grad reparert verktøy og hageredskap.

Andelen som har fått reparert noe gjennom butikk eller reparatør, er minst blant dem som har lavest inntekt (justert for husholdningsstørrelse), og denne andelen øker gradvis med økende inntektsnivå. I tillegg finner vi en sammenheng mellom økende utdanningsnivå og andelen som har reparert noe, og disse forskjellene gjelder både reparasjon utført på egen hånd eller gjennom venner, familie og liknende, og reparasjon gjennom butikk eller reparatør.

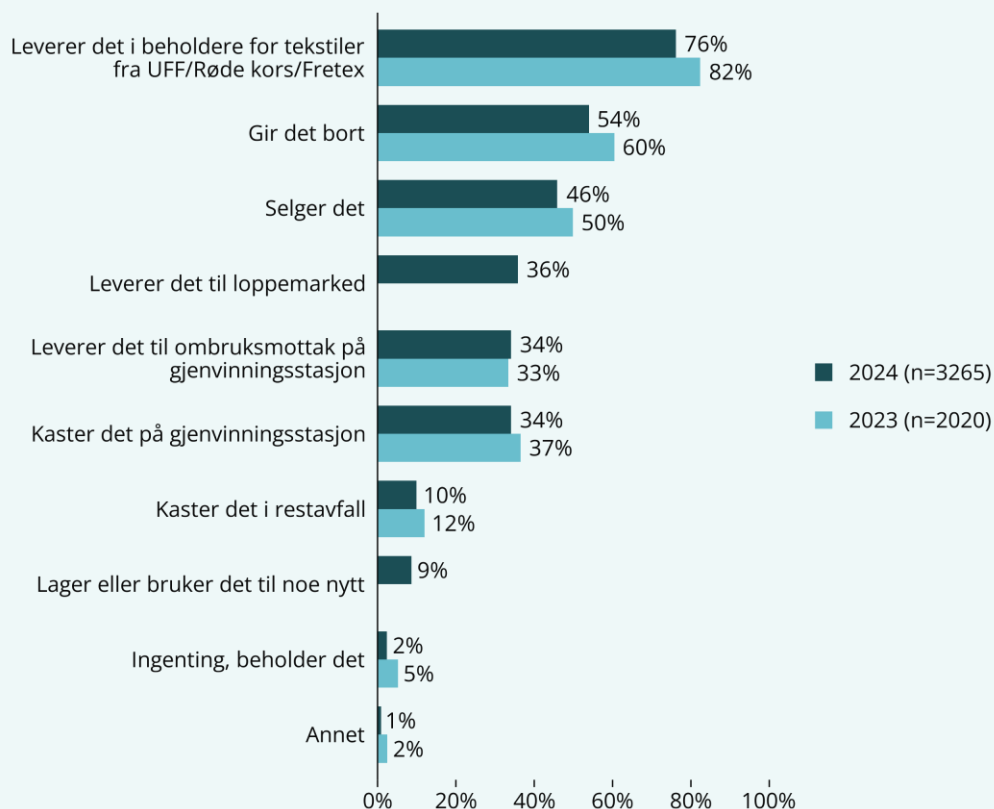
Det er mest vanlig å ha reparert verktøy og hageredskap blant dem som bor i enebolig, mens det er mindre vanlig blant dem som bor i leilighet.

## Hva gjør man med klær og utstyr man ikke lenger har bruk for?

På spørsmål om hva de vanligvis gjør med klær, møbler, sportsutstyr eller lignende som de ikke lenger har bruk for, er det mest valgte alternativet å levere det i beholdere for tekstiler, f.eks. fra UFF, Røde Kors eller Fretex. 76 prosent svarer at de leverer klær de ikke lenger bruker på denne måten. 54 prosent gir bort tingene de ikke trenger, mens 46 prosent selger det. Videre leverer 36 prosent det til loppemarked, 34 prosent leverer det til ombruksmottak på gjenvinningsstasjon og en like stor andel kaster det på gjenvinningsstasjon. Det er mindre vanlig å kaste det i restavfall, eller å lage/bruke det til noe nytt. Rundt 10 prosent gjør dette. 2 prosent gjør ingenting med det/beholder det.

Sammenlignet med 2023, er det flere av alternativene som er mindre brukt. Dette gjelder å levere det i beholdere for tekstiler, å gi det bort, å selge det eller å beholde det.

Figur 17: Hva gjør du vanligvis med klær, møbler, sportsutstyr eller lignende som du ikke lenger har bruk for? Flere svar mulig. Prosent<sup>5</sup>



Det er flere forskjeller mellom kvinner og menn i hva de gjør med det de ikke lenger har bruk for. Større andeler av kvinner enn menn leverer det i beholdere for tekstiler, gir det bort, selger det, leverer til loppemarked eller lager noe nytt av det. Andelene som kaster det på gjenvinningsstasjon eller i restavfall, er derimot noe større hos menn.

Resultatene viser også flere forskjeller mellom ulike aldersgrupper. Det er særlig dem mellom 35 og 54 år som gir det bort, og de mellom 25 og 54 år som selger det (blant menn

<sup>5</sup> Svaralternativene «Leverer det til loppemarked» og «Lager eller bruker det til noe nytt» er nye i 2024.

er det kun de mellom 35 og 54 år som i større grad enn andre aldersgrupper selger det). Å levere det på ombruksmottak på gjenvinningsstasjon er mest utbredt blant dem som er 55 år eller eldre, mens det er de som er mellom 25 og 34 år som i størst grad kaster det på gjenvinningsstasjon, i restavfall eller beholder det – og som i minst grad leverer til loppemarked.

Av ulike typer husholdninger, er det de med barn i husholdningen som i størst grad gir bort, selger eller leverer det de ikke lenger har bruk for til loppemarked. De som bor alene gjør dette i minst grad, og det er de som bor alene som i størst grad beholder det de ikke har bruk for lenger.

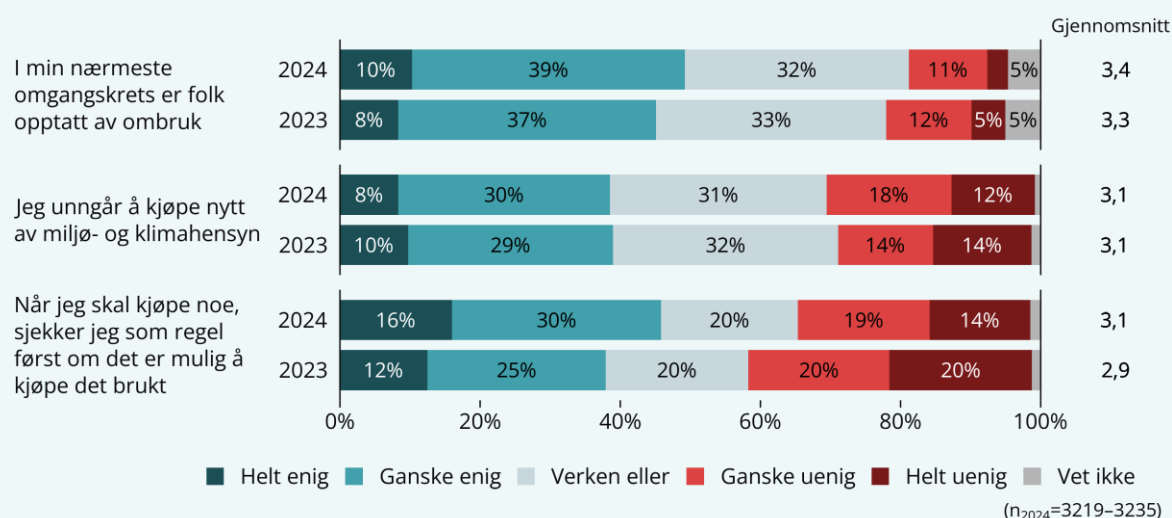
De som har lavest inntekt, sier i minst grad at de gir bort, selger eller kaster det de ikke lenger har bruk for på gjenvinningsstasjon.

Sammenlignet med dem som ikke har høyere utdanning, oppgir større andeler av dem med høyere utdanning at de gir bort eller selger det de ikke lenger har bruk for, og de oppgir også i større grad at de kaster det på gjenvinningsstasjon, leverer til loppemarked eller lager noe nytt av det.

## Holdninger til ombruk

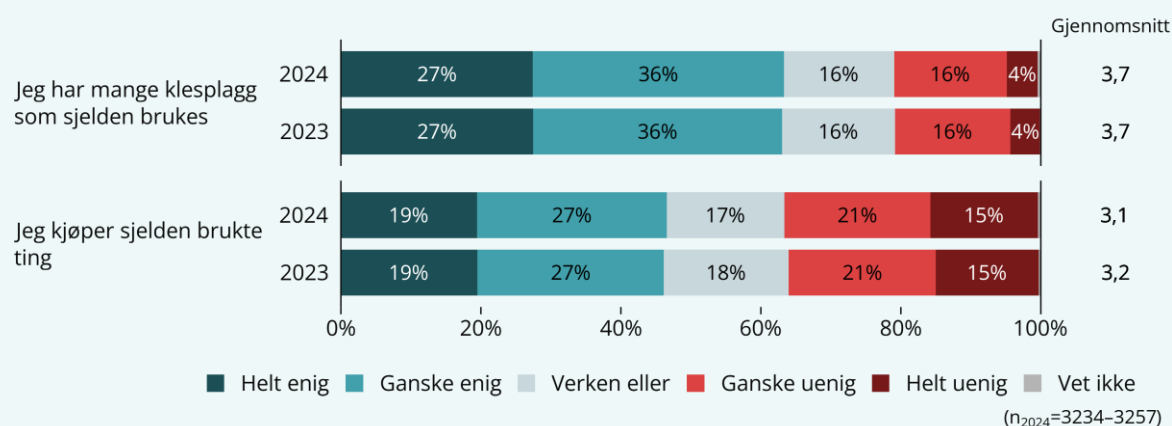
Respondentene ble bedt om å ta stilling til ulike påstander om ombruk og kjøp av brukte gjenstander. Halvparten er enten helt eller ganske enige i at de opplever at folk i deres nærmeste omgangskrets er opptatt av gjenbruk, og det er større enighet om dette enn det var i 2023. En nesten like stor andel, 46 prosent, svarer at de som regel sjekker om det er mulig å kjøpe det brukt, før de kjøper noe. 33 prosent som er uenige i denne påstanden, men det er større enighet enn det var i 2023. Litt færre sier at de unngår å kjøpe nytt av miljø- og klimahensyn (39 prosent) og 30 prosent er uenige i påstanden.

Figur 18: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om ombruk og kjøpe nytt/brukt. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig».



Mange av respondentene har klær som de sjelden tar i bruk. 63 prosent sier seg enten helt eller ganske enige i påstanden om at de har mange klesplagg som sjelden brukes. Nesten

halvparten, 47 prosent, sier seg enige i at de sjelden kjøper brukte ting, mens 36 prosent er uenige i dette.



Kvinner opplever i større grad enn menn at folk i deres nærmeste omgangskrets er opptatt av ombruk, og de er mer enige enn hva menn er i at de unngår å kjøpe nytt av miljø- og klimahensyn. Samtidig sier kvinner i større grad enn menn at de har mange klesplagg som sjelden brukes. De sier også i større grad enn menn at de sjekker om det er mulig å skaffe brukt før de kjøper noe, og de er mindre enige i at de sjelden kjøper brukte ting.

De yngste sier seg i størst grad enige i at de unngår å kjøpe nytt av miljø- og klimahensyn. De som er 65 år eller eldre, sjekker i mindre grad om det er mulig å kjøpe brukt før de skal kjøpe noe, sammenlignet med dem som er yngre. Samtidig ser vi at jo eldre respondentene er, desto større er andelen som sier at de sjelden kjøper brukte ting. De yngste opplever i minst grad at de har mange klesplagg som de sjelden bruker.

Andelen som sjekker om det er mulig å kjøpe brukt, er størst i aldersgruppen 35–44 år, etterfulgt av 25–34 år og 45–54 år. Mer enn sju av ti kvinner i aldersgruppene 25–34 år og 35–44 år sier de sjekker om det er mulig å kjøpe brukt, kun 37 prosent av menn i alderen 25–34 år og 51 prosent av menn i alderen 35–44 år sier seg enige i dette.

70 prosent av menn som er 65 år eller eldre, sier de sjelden kjøper brukte ting. Blant kvinner i alderen 25–44 år sier derimot mer enn 60 prosent seg *uenige* i at de sjelden kjøper brukt. Blant menn øker andelen som opplever at de har mange klesplagg som sjelden brukes, med økende alder.

De som har barn i husholdningen, rapporterer i større grad enn andre om at de sjekker om det er mulig å kjøpe brukt før de kjøper noe. Samtidig ser vi at de som bor alene eller i husholdninger med kun voksne, i større grad sier seg enige i at de sjelden kjøper brukte ting. Det er ikke vesentlige forskjeller mellom husholdningstypene når det gjelder hvorvidt man opplever at omgangskretsen er opptatt av ombruk eller å unngå å kjøpe nytt av miljø- og klimahensyn.

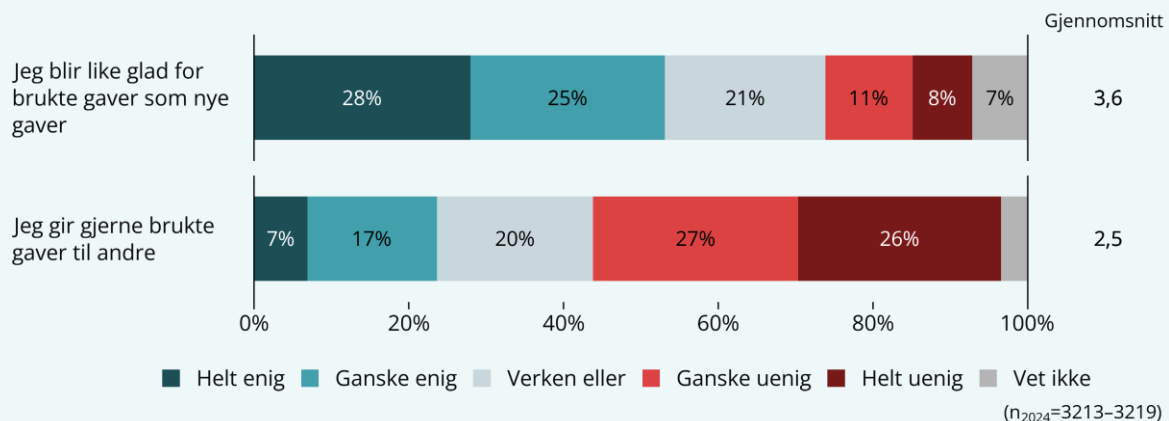
Jo høyere utdanningsnivå respondentene har, desto større andeler rapporterer om at de unngår å kjøpe nytt av miljø- og klimahensyn og desto større er andelen som sjekker om det er mulig å kjøpe brukt. De med høyere utdanning opplever også i litt større grad at omgangskretsen er opptatt av ombruk, sammenlignet med dem som ikke har høyere utdanning.

De med høyest inntekt opplever i mindre grad at folk rundt dem er opptatt av ombruk, sammenlignet med dem som har lavere inntekt. De sier seg også i større grad enige i at de sjelden kjøper brukt, og de opplever i størst grad å ha mange klesplagg som sjelden brukes.

## Brukte gaver

53 prosent sier seg helt eller ganske enige i at de blir like glade for brukte gaver som for nye. 19 prosent er uenige i denne påstanden. Likevel sier kun 24 prosent at de gjerne gir brukte gaver til andre, mens 53 prosent er uenige i at de gjerne gir brukte gaver.

Figur 19: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om brukte gaver. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig».



Menn sier seg mindre enige enn kvinner i påstanden om at de blir like glade for brukte gaver som for nye, samtidig som de i mindre grad er enige i at de gjerne gir brukte gaver til andre. Det er også tydelige forskjeller mellom aldersgruppene. De som er mellom 25 og 44 år er mest positive til både å motta og å gi brukte gaver. Om vi ser kjønn og alder i sammenheng, ser vi at det særlig er kvinner i denne aldersgruppen som er positive til brukte gaver (selv om også menn i denne aldersgruppen er mer positive til dette enn eldre menn). Menn som er 55 år og eldre er minst positive til å motta brukte gaver, mens menn som er 45 år og eldre er minst positive til å gi brukte gaver til andre.

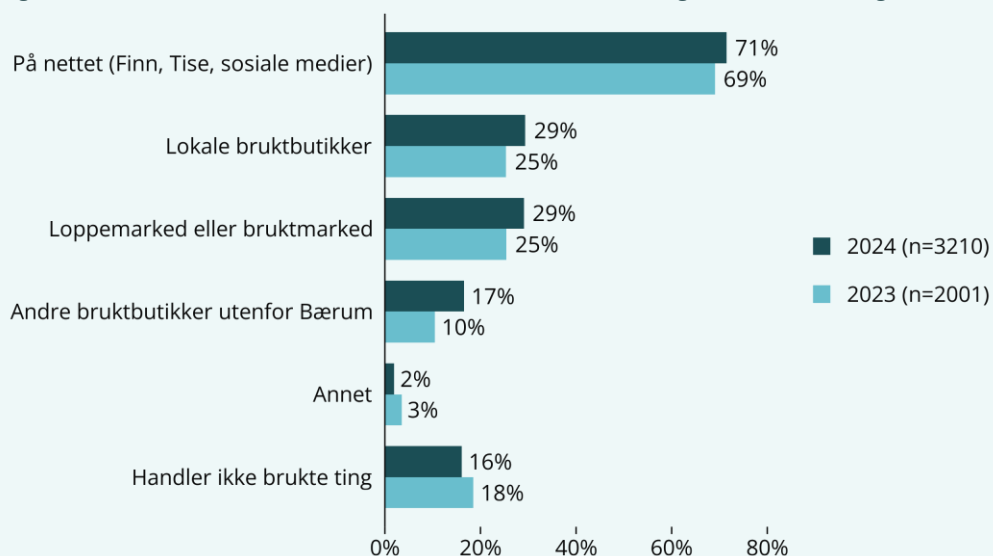
De som har høyest inntekt, sier seg minst enige i at de blir like glade for brukte som for nye gaver. Vi finner en sammenheng mellom gradvis økende inntekt og enighet i at man gjerne gir brukte gaver til andre. De som bor alene, sier i større grad at de gjerne gir brukte gaver til andre, sammenlignet med andre husholdningstyper.



## Kjøp av brukte gjenstander

Hvordan foretrekker innbyggerne å kjøpe brukte klær, møbler eller andre ting? Tilsvarende som i 2023, velger de fleste velger å kjøpe brukte gjenstander på nettet (71 prosent). 29 prosent handler i lokale bruktbutikker, og like mange på loppemarked eller bruktmarked. De to siste øker fra 2023. Vi ser også en økning i andelen som handler hos bruktbutikker utenfor Bærum, og denne andelen er på 17 prosent i 2024. 16 prosent svarer at de ikke handler brukte ting.

Figur 20: Hvor handler du brukte klær, møbler eller andre ting? Flere svar mulig. Prosent



En mindre andel av dem som er 65 år eller eldre handler brukte ting, sammenlignet med dem som er yngre. Omtrent 90 prosent av respondentene i alderen 25–44 år handler brukt på nettet, og andelen er nesten like høy blant dem i alderen 45–54 år (84 prosent).

Andelen menn som handler brukt, er totalt sett mindre enn hos kvinner, og dette skyldes særlig at mange menn i alderen 55–64 år og 65 år og eldre svarer at de ikke handler brukt (henholdsvis 24 og 42 prosent). En større andel kvinner enn menn handler hos fysiske butikker eller markeder.

Hele 95 prosent av dem som har barn i husholdningen handler brukt. Sammenlignet med dem som ikke har barn i husholdningen, handler flere av dem på nettet og loppe-/bruktmarkeder, mens færre handler i bruktbutikker utenfor Bærum.

En større andel av dem som har høyere utdanning handler brukt, sammenlignet med dem uten slik utdanning, og en større andel av dem med høyere utdanning handler på nett.

De med lavest inntekt, handler i mindre grad brukt enn dem som har høyere inntekt. Vi ser også forskjeller i hvor man handler etter inntektsnivået, der de som har over middels høy inntekt i større grad handler på nettet, sammenlignet med dem som har lavere inntekt. De med under middels inntekt handler oftere i lokale bruktbutikker, og de med lavest inntekt handler i større grad enn andre på loppemarked/bruktmarked.

# 6 Avfall og gjenvinning

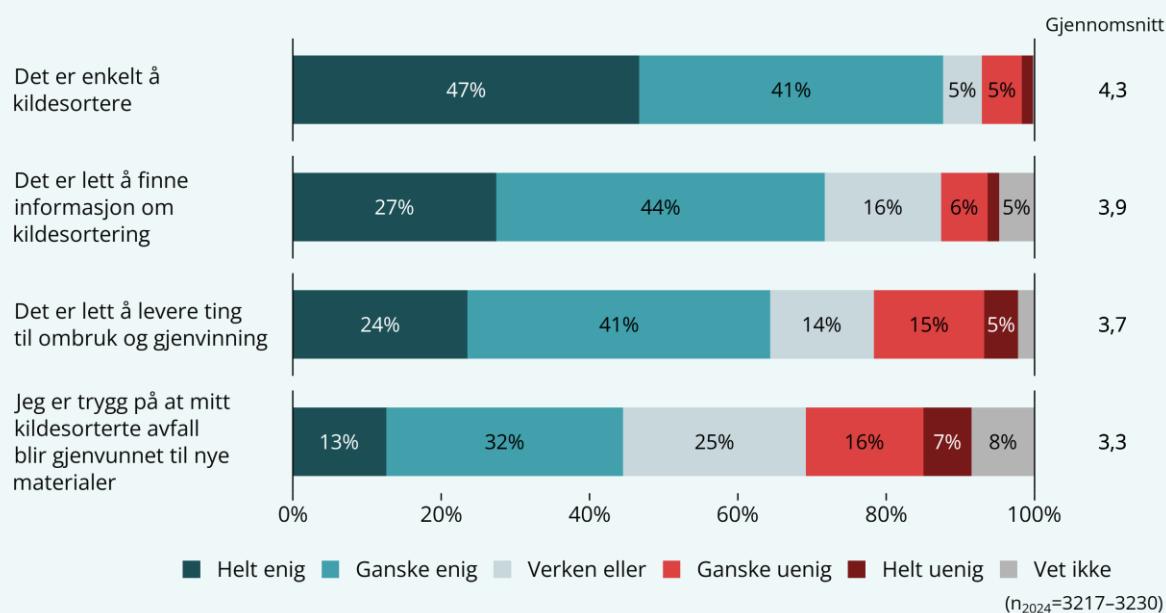
I hvilken grad opplever innbyggerne at systemet for avfall og gjenvinning er brukervennlig og effektivt? Kommunen jobber for å gjenvinne mer av avfallet fra husholdningene. Tilbakemeldinger fra innbyggerne bidrar til at kommunen kan tilrettelegge og informere bedre. Slik kan vi oppnå enda bedre sortering. I dette kapittelet ser vi på om kildesorteringssystemet oppleves som brukervennlig og hvorvidt man har tillit til systemet. Til sist ser vi på hvilke gjenvinningsstasjon man bruker og hvor tilfreds man er med servicetilbudet her.

## Hvordan opplever innbyggerne kildesorteringssystemet?

Et stort flertall opplever at det er enkelt å kildesortere. Hele 88 prosent er helt eller ganske enige i påstanden, mens 7 prosent er uenige i at det er enkelt å kildesortere. De fleste opplever også at det er lett å finne informasjon om kildesortering. Totalt 72 prosent er enige, mens 8 prosent er uenige i at det er lett å finne informasjon.

Mange opplever det også som lett å levere ting til ombruk og gjenvinning. 64 prosent er enige i at dette er lett, mens 19 prosent er uenige. Når det gjelder trygghet på at det kildesorterte avfallet vil bli gjenvunnet til nye materialer, er resultatene litt mer delte. 44 prosent sier seg enige i dette, mens 22 prosent sier seg uenige. En ganske stor andel, 25 prosent, er verken enig eller uenig.

Figur 21: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig».



Selv om de fleste opplever at det er enkelt å kildesortere, ser vi noen forskjeller mellom ulike grupper. De som leier boligen, opplever i mindre grad enn andre at det er enkelt å

kildesortere. 72 prosent av leietakerne sier dette er enkelt. Leietakerne opplever også i litt mindre grad enn andre at det er lett å finne informasjon om kildesortering.

De som er mellom 25 og 34 år, opplever i mindre grad at det er enkelt å kildesortere, sammenlignet med andre aldersgrupper. Likevel sier 80 prosent av dem seg enige i at det er enkelt. Vi ser også aldersforskjeller i hvor enkelt det oppleves å finne informasjon. De mellom 25 og 44 år opplever i minst grad at det er enkelt å finne informasjon. De som er 65 år eller eldre opplever i størst grad dette som enkelt. I tillegg finner vi en sammenheng mellom økende alder og hvor enkelt man opplever at det er å levere ting til ombruk og gjenvinning, der de yngste i minst grad synes dette er enkelt og de som er 65 år eller eldre i størst grad synes at dette er enkelt. Videre har de mellom 25 og 34 år minst grad av tillit til at avfallet blir gjenvunnet, mens de som er 65 år og eldre har størst grad av tillit til dette.

En litt større andel kvinner enn menn synes det er enkelt å kildesortere og lett å finne informasjon. Menn har også i noe grad tillit til at avfallet deres blir gjenvunnet, sammenlignet med kvinner. Menn mellom 25 og 34 år har minst grad av tillit, mens kvinner som er 65 år eller eldre har størst grad av tillit.

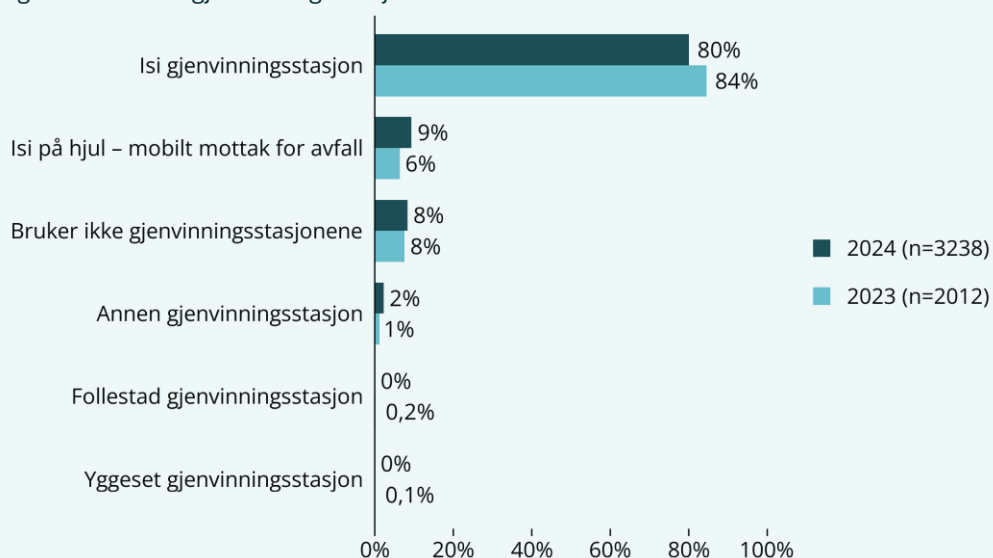
Vi finner også en sammenheng mellom utdanningsnivå og tillit til kildesorterings-systemet, der de som ikke har høyere utdanning har størst grad av tillit.

## Bruk av gjenvinningsstasjoner

De fleste respondentene bruker Isi gjenvinningsstasjon mest, 80 prosent. 9 prosent bruker Isi på hjul (mobilt mottak for avfall) mest. Kun noen få bruker andre gjenvinningsstasjoner mest. Åtte prosent bruker ikke gjenvinningsstasjonene.

Sammenlignet med 2023 bruker en litt større andel i 2024 Isi på hjul, mens en litt mindre andel bruker Isi.

Figur 22: Hvilken gjenvinningsstasjon bruker du mest? Prosent



Andelen som *ikke* bruker gjenvinningsstasjonene, er større blant dem mellom 25 og 34 år enn blant dem som er eldre enn dette. Vi ser også at de som bor alene i mindre grad bruker

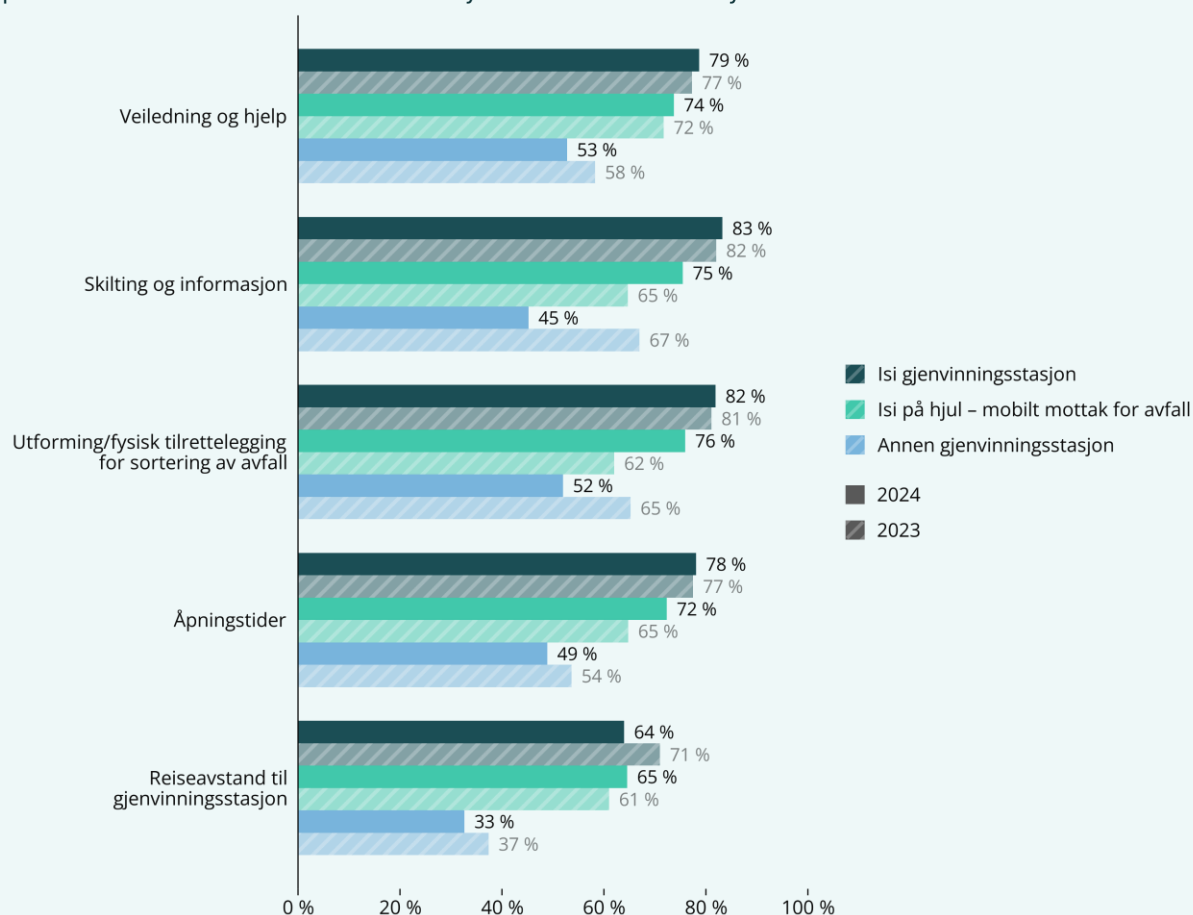
gjenvinningsstasjonene, sammenlignet med dem som bor sammen med andre voksne eller barn.

Eieforhold og type bolig har også betydning for om man bruker gjenvinningsstasjonene. De som leier eller er andelseiere bruker dem i mindre grad enn dem som er selveiere, og de som bor i leilighet eller hybel/annet, bruker dem mindre enn dem som bor i enebolig, rekkehus eller to-/firemannsbolig.

## Tilfredshet med servicetilbud på gjenvinningsstasjonene

Respondentene som oppga en gjenvinningsstasjon i forrige spørsmål, ble bedt om å vurdere hvor fornøyd de er med ulike tilbud ved gjenvinningsstasjonen.

Figur 23: Hvor fornøyd er du med servicetilbudet på gjenvinningsstasjonen når det gjelder ... Figuren viser prosentandel som har svart «Svært fornøyd» eller «Ganske fornøyd».<sup>6</sup>



For Isi gjenvinningsstasjon er det svært god tilfredshet med servicetilbudet. Omtrent 80 prosent av de som bruker gjenvinningsstasjonen er fornøyd med skilting og informasjon, utforming/fysisk tilrettelegging for sortering av avfall, veiledning og hjelp, samt åpningstidene. 64 prosent er fornøyd med reiseavstanden sin til Isi.

Det er jevnt over litt svakere resultater for Isi på hjul, sammenlignet med Isi gjenvinningsstasjon, men også for det mobile avfallsmottaket er det gode

<sup>6</sup> n<sub>2024</sub>: Isi 2562–2584, Isi på hjul 302–303, Annen 69–70.

tilbakemeldinger fra brukerne (merk at det er færre respondenter har vurdert Isi på hjul). Begge skårer likt på reiseavstand til gjenvinningsstasjonen.

Det generelt sett bedre tilfredshet for Isi og Isi på hjul, sammenlignet med andre gjenvinningsstasjoner. Merk at antall respondenter som har brukt andre gjenvinningsstasjoner er lavt, og at sammenligning må gjøres med forbehold om dette.

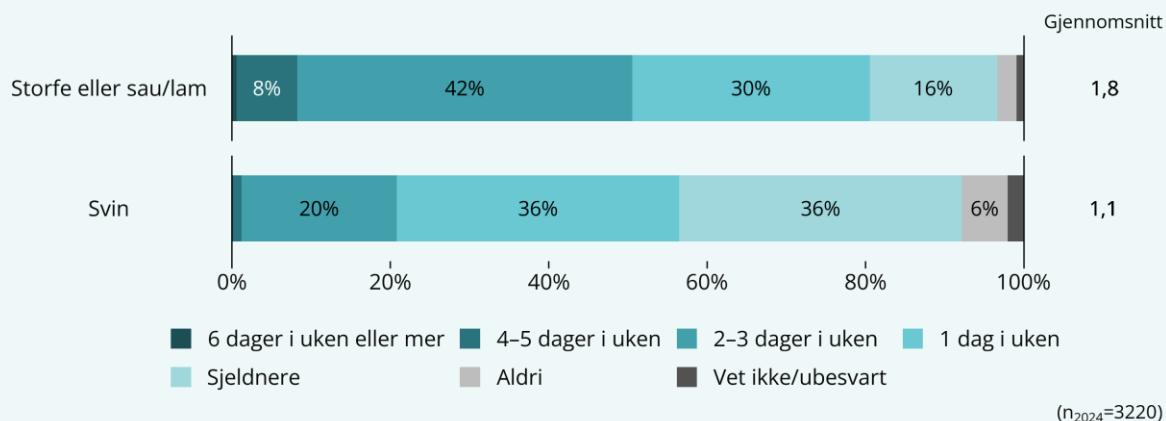
# 7 Klimavennlige matvaner

Hvor bevisste er innbyggerne på å ta klimavennlige matvalg og unngå matsvinn? Matproduksjon krever enorme ressurser. Dessverre havner mye av maten vi kjøper i søpla. Vi trenger mer kunnskap om matvaner for å bidra til at det kastes mindre mat. I dette kapitlet presenteres resultater om respondentenes forbruk av rødt kjøtt, samt resultater som handler om innkjøp og kasting av mat.

## Forbruk av rødt kjøtt

Vi spurte deltakerne i undersøkelsen om hvor ofte de spiser ulike typer rødt kjøtt. Totalt sett spiser 97 prosent spiser kjøtt fra storfe eller sau/lam til middag, og 81 prosent spiser det én gang i uken eller oftere. 92 prosent oppga at de spiser middag med kjøtt fra svin, og 56 prosent gjør dette én gang i uken eller oftere. De vanligste svarene er å spise middag fra storfe eller sau/lam 2–3 dager i uken, og å spise middag fra svin 1 dag i uken eller sjeldnere. 8 prosent spiser middag fra storfe eller sau/lam mer enn 3 dager i uken. For svin er andelen 1 prosent.

Figur 24: Hvor mange dager i løpet av en vanlig uke spiser du middag med kjøtt fra ... Prosent og beregnet gjennomsnitt



Regnet om til gjennomsnitt, spiser respondentene middag med kjøtt fra storfe eller sau/lam 1,8 dager i uken og middag med kjøtt fra svin 1,1 dager i uken.

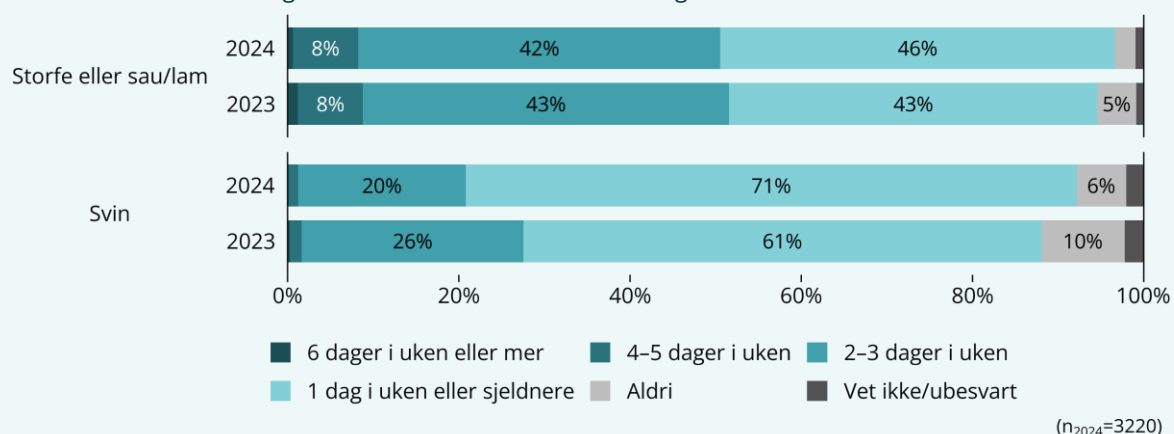
Menn rapporterer i gjennomsnitt at de oftere spiser kjøtt fra både storfe eller sau/lam og svin enn det kvinner gjør. De som er 55 år eller eldre oppgir i snitt at de sjeldnere spiser kjøtt fra storfe eller sau/lam, sammenlignet med dem er yngre, og det er de som er 65 år eller eldre som spiser dette sjeldnest. Det er ikke aldersforskjell i hvor ofte man spiser kjøtt fra svin totalt sett, men menn mellom 35 og 64 år oppgir at de spiser dette litt oftere enn menn som er yngre eller eldre enn dette.

De som har barn i husholdningen, rapporterer at de oftere spiser kjøtt fra storfe eller sau/lam enn andre. De som bor alene, spiser sjeldnest rødt kjøtt (begge typer).

Vi ser også en sammenheng mellom utdanningsnivå og hvor ofte man spiser kjøtt fra svin, der de med lavest utdanningsnivå spiser dette oftest, og de med høyest utdanningsnivå spiser dette sjeldnest.

Sammenlignet med 2023 er det litt flere som sier de spiser kjøtt til middag totalt sett. Utover dette er det færre som spiser svin flere ganger i uken enn det var i 2023. 21 prosent har oppgitt at de spiser kjøtt fra svin 2 ganger i uken eller oftere i 2024, mot 28 prosent i 2023.

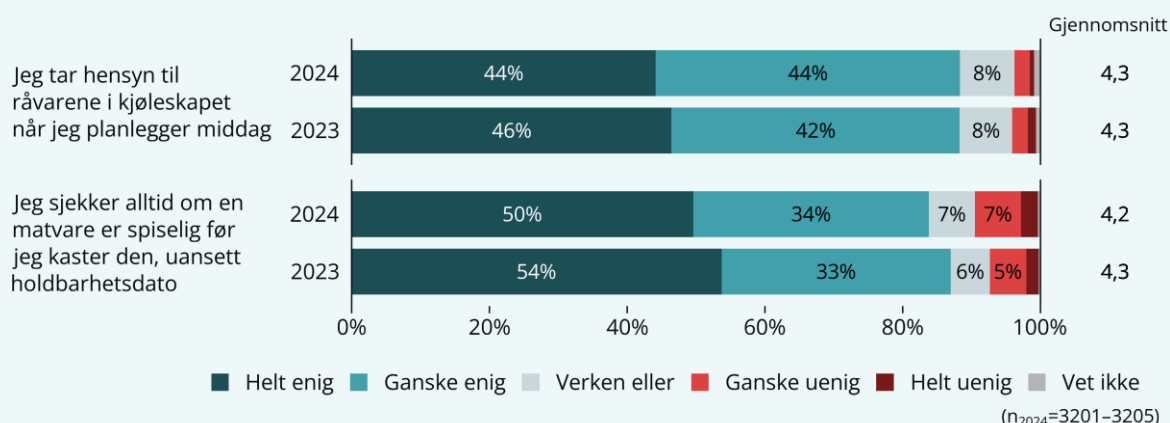
Figur 25: Hvor mange dager i løpet av en vanlig uke spiser du middag med kjøtt fra ... Prosent og tidsserie. Det er sammenslåtte kategorier i 2024 for å kunne sammenligne med tallene for 2023.



## Innkjøp og kasting av mat

De fleste er enten helt eller ganske enige i at de tar hensyn til råvarene i kjøleskapet når de planlegger middag (88 prosent) og nesten like mange sier de alltid sjekker om en matvare er spiselig før de kaster den (84 prosent). Kun 3 prosent er uenige i at de tar hensyn til råvarene i kjøleskapet når de planlegger middag og 9 prosent er uenige i at de alltid sjekker om en matvare er spiselig for de kaster den, uansett holdbarhetsdato. Sammenlignet med 2023, er det litt mindre enighet i at man alltid sjekker om en matvare er spiselig før man kaster den, men de eller fleste er fortsatt enige i denne påstanden.

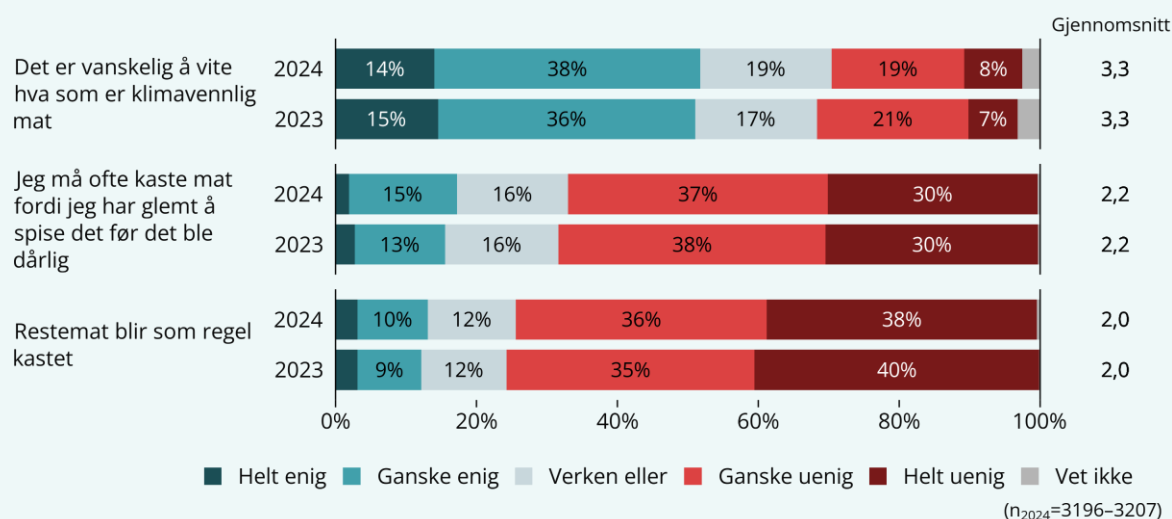
Figur 26: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om matvaner. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig».



Det er flere mulige barrierer for å gjøre klimavennlige matvalg, og vi har bedt respondentene ta stilling til noen påstander om dette. Litt over halvparten av respondentene er enige i at det er vanskelig å vite hva som er klimavennlig mat (52 prosent), mens 27 prosent er uenige i dette. Det er ganske stor uenighet i påstandene om at man ofte må kaste mat fordi man har glemt å spise den før det ble dårlig (67 prosent er uenige), og at restemat som regel blir kastet (74 prosent er uenige). Det er ingen betydelige endringer fra 2023 til 2024.



Figur 27: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om restemat og klimavennlig mat. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig».



En større andel av kvinner enn menn sier seg enige i at de tar hensyn til råvarene i kjøleskapet når de planlegger middag, samt at de alltid sjekker om en matvare er spiselig før de kaster den. Menn i alderen 25–44 år sier seg mindre enige i dette enn andre, men også i denne gruppen sier de fleste seg enige i påstandene.

Vi ser en sammenheng mellom alder og hvor vanskelig man synes det er å vite hva som er klimavennlig mat, der de yngste i minst grad opplever dette som vanskelig. Andelen som opplever det som vanskelig, øker med alder, og er størst blant de eldste. Menn i alderen 25–34 år opplever det i mindre grad som vanskelig å vite hva som er klimavennlig mat, sammenlignet med kvinner i samme aldersgruppe.

Det er en motsatt rettet sammenheng mellom alder og andelen som sier de ofte må kaste mat fordi de har glemt å spise den før det ble dårlig. Kvinner som er 55 år eller eldre sier seg i mindre grad enn andre enige i at restemat som regel blir kastet.

Barnefamilier opplever det i mindre grad som vanskelig å finne ut hva som er klimavennlig mat, sammenlignet med andre typer husholdninger. De sier seg også i litt mindre grad enn andre enige i at de alltid sjekker om en matvare er spiselig før de kaster den, mens de i større grad er enige i påstandene om at de ofte må kaste mat fordi de har glemt å spise den i tide og at restemat som regel blir kastet.

Andelen som synes det er vanskelig å vite hva som er klimavennlig mat, er størst blant dem uten høyere utdanning, og den synker jo høyere utdanningsnivå respondentene har.

# 8 Energibruk og tiltak i boligen

Hvilke energitiltak har innbyggerne gjort i boligen sin og hva skal til for at flere skal gjøre tiltak? Små og store energitiltak i boligen bidrar til å redusere husholdningenes strømforbruk. Slike tiltak innebærer ikke bare at husholdningene sparer penger, men er også viktig for klimaet. I dette kapittelet ser vi nærmere på hvilke energitiltak innbyggerne har gjennomført, og hvem som har gjort ulike tiltak. Deretter ser vi på faktorer som kan gjøre at enda flere gjennomfører tiltak i fremtiden.

De som eier egen bolig, enten som selveier eller andelseier, og som bor i enebolig, rekkehus, to-/firemannsbolig eller leilighet, fikk spørsmål om hvilke energitiltak de har gjennomført i boligen.

Av denne gruppen er 94 prosent selveiere mens 6 prosent eier en andelsbolig.

40 prosent eier enebolig, 15 prosent eier rekkehus, 13 prosent eier to-/firemannsbolig og 31 prosent eier leilighet. Leilighetene er ofte nyere enn de andre boligtypene. 41 prosent av dem som bor i leilighet, oppgir at byggeår er 2001 eller senere. Dette gjelder mellom 12 og 18 prosent av dem som bor i andre typer boliger.

Tabell 3: Oversikt over boligtype og byggeår. Prosent av dem som eier egen bolig, enten som selveier eller andelseier, og som bor i enebolig, rekkehus, to-/firemannsbolig eller leilighet.

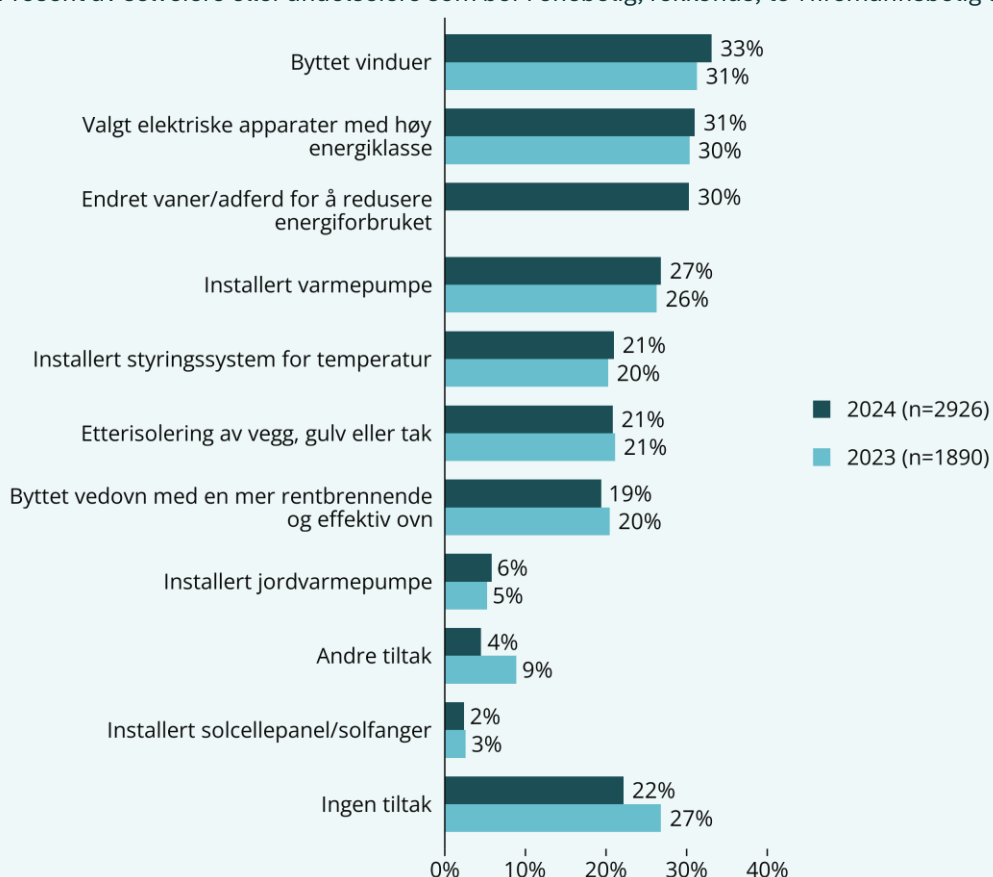
|                   | Enebolig | Rekkehus | To-/firemannsbolig | Leilighet | Totalt |
|-------------------|----------|----------|--------------------|-----------|--------|
| 2011 eller senere | 8 %      | 9 %      | 10 %               | 29 %      | 15 %   |
| 2001–2010         | 7 %      | 3 %      | 9 %                | 13 %      | 8 %    |
| 1981–2000         | 28 %     | 20 %     | 21 %               | 20 %      | 23 %   |
| 1951–1980         | 37 %     | 67 %     | 45 %               | 36 %      | 42 %   |
| Før 1950          | 20 %     | 1 %      | 14 %               | 2 %       | 11 %   |
| Vet ikke          | 1 %      | 0 %      | 1 %                | 1 %       | 1 %    |

## Gjennomføring av energitiltak

Boligeierne fikk spørsmål om hvilke energitiltak de har gjennomført i boligen de siste fem årene.

78 prosent har gjennomført minst ett energitiltak.<sup>7</sup> De vanligste energitiltakene er å ha byttet vinduer, å ha valgt elektriske apparater med høy energiklasse og/eller å ha endret vaner/adferd for å redusere forbruket av energi. Omtrent tre av ti har gjennomført disse tiltakene. 27 prosent har installert varmepumpe, og omtrent to av ti har installert styringssystem for temperatur, etterisolert eller byttet til rentbrennende/mer effektiv vedovn.

Figur 28: Hvilke energitiltak har du gjennomført i boligen i løpet av de siste fem årene? Flere svar mulig. Prosent av selveiere eller andelseiere som bor i enebolig, rekkehus, to-/firemannsbolig eller leilighet.



4 prosent har gjennomført andre tiltak enn det som er vist i figuren. Blant annet er det flere som har byttet ut varmekilder til f.eks. balansert ventilasjon og vannbåren varme. Andre har gjort tiltak som å bytte dører eller installere LED-lys.

Av dem som bor i en bolig bygget før 2001, har mer enn 80 prosent gjennomført minst ett energitiltak. Dette gjelder langt færre av dem som bor i nyere boliger (61 prosent av dem som bor i en bolig fra 2001–2010 og 53 prosent av dem som bor i en nyere bolig enn dette).

<sup>7</sup> Denne andelen er større enn i 2023, men dersom vi ser bort ifra dem som kun har krysset av for «Endret vaner/adferd for å redusere energiforbruket», som ikke var et svaralternativ i 2023, er andelen som har gjennomført tiltak like stor både i 2023 og 2024 (73 prosent).

I tillegg ser vi at de som bor i eldre boliger, ofte har gjennomført flere typer tiltak (altså mer enn ett kryss per person).

- Nesten halvparten av dem som har en bolig fra 1980 eller tidligere har byttet vinduer. 42 prosent av dem med bolig fra 1950 eller tidligere har installert varmepumpe. 39 prosent av dem som har en bolig fra 1950 eller tidligere, og 30 prosent av dem med bolig fra 1951–1980, har etterisolert i boligen.

En mindre andel av dem som bor i leilighet har gjennomført tiltak, 60 prosent mot mer enn 80 prosent blant dem som bor i andre boliger. Forskjellen i andelene som har gjennomført tiltak er størst når det gjelder installasjon av varmepumpe, styringssystem for temperatur, etterisolering og bytte til rentbrennende/mer effektiv vedovn. Det er de som bor i enebolig som generelt har gjennomført mest tiltak.

Vi finner også flere forskjeller mellom aldersgruppene. De som er i alderen 25–34 år og 65 år eller eldre, har i noe mindre grad gjennomført tiltak enn andre aldersgrupper. Dette bør ses i sammenheng med at disse aldersgruppene oftere bor i leilighet, sammenlignet med andre aldersgrupper. Vi ser også at de som bor alene sjeldnere har gjennomført energitiltak, sammenlignet med dem som bor i større husholdninger. Også dette funnet bør ses i sammenheng med at de som bor alene, oftere bor i leilighet.

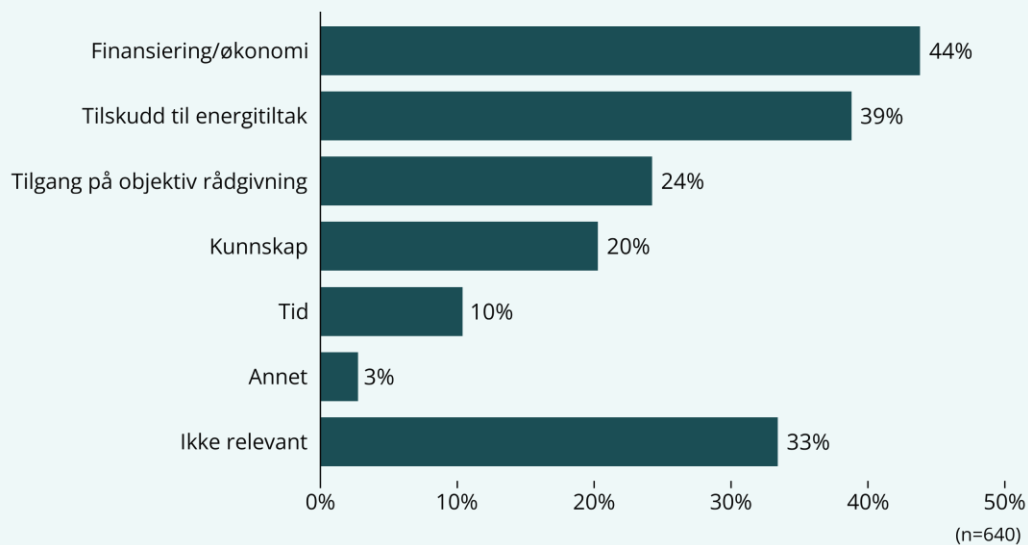
## Hva skal til for å gjennomføre energieffektiviserende tiltak

Vi har nå sett på hvilke energitiltak innbyggerne har gjennomført i boligen, men hva skal til for at flere skal gjennomføre tiltak? I undersøkelsen spurte vi dem som ikke har gjennomført noen energitiltak om hva som skal til for at de gjennomfører energieffektiviserende tiltak i sin bolig.

Mange av dem som ikke har gjennomført energitiltak i boligen melder om at de mangler økonomiske ressurser for gjennomføring. 44 prosent har svart at finansiering eller økonomi er det som skal til for at de skal gjennomføre energieffektiviserende tiltak, mens 39 prosent sier at det er tilskudd til energitiltak som skal til. Det er også flere som oppgir at de trenger mer informasjon. 24 prosent har svart at det er tilgang på objektiv rådgivning som skal til for at de gjennomfører tiltak, mens 20 prosent sier kunnskap. 10 prosent mangler tid.

33 prosent opplever at det ikke er relevant for dem å gjennomføre energieffektiviserende tiltak.

Figur 29: Hva skal til for at du gjennomfører energieffektiviserende (strømsparende) tiltak i boligen din? Inntil 3 svar mulig. Prosent av dem som ikke har gjennomført noen energitiltak i boligen



Jo nyere bolig, desto større er andelen som sier det ikke er relevant å gjennomføre tiltak. 48 prosent av dem som bor i leilighet svarer at det ikke er relevant for dem å gjennomføre tiltak. Dette gjelder 13–17 prosent av dem som bor i andre typer boliger.

Det er særlig de som er 65 år og eldre som svarer at det ikke er relevant for dem å gjennomføre tiltak. 55 prosent av denne aldersgruppen sier det ikke er relevant. De som har barn i husholdningen, melder i større grad om at det er relevant å gjennomføre tiltak enn de som ikke har barn gjør.

Blant dem som har lav inntekt, melder større andeler om at det ikke er relevant for dem å gjennomføre tiltak, sammenlignet med dem som har høyere inntekt.

# Figuroversikt

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figur 1: Feilmarginer.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | 13 |
| Figur 2: Kommunen har som mål å redusere klimagassutslipp i Bærum med 65 % eller mer innen 2030 i forhold til utslippsnivået i 2009. Hvor viktig eller uviktig mener du det er at kommunen når dette målet? Prosent og gjennomsnitt fra 1 «Svært uviktig» til 5 «Svært viktig».....                                                                                                                                    | 14 |
| Figur 3: Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil? Med dette menes biler som brukes til privat persontransport. Det var mulig å sette flere kryss. ....                                                                                                                                                                                                                                                | 15 |
| Figur 4: Hvilke typer biler/transportmidler respondentene eier eller disponerer. Med dette menes alle typer biler/transportmidler som brukes til privat persontransport. Prosent og beregnet gjennomsnitt per husholdning.....                                                                                                                                                                                         | 17 |
| Figur 5: Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis til skole/jobb i sommerhalvåret? Flere svar mulig. Prosent av dem som var i jobb eller skole .....                                                                                                                                                                                                                                                                | 19 |
| Figur 6: Mest brukte transportmiddel til skole/jobb i sommerhalvåret. For dem som har oppgitt flere transportmidler, viser figuren det som brukes oftest eller størstedelen av reisen. Prosent av dem som var i jobb eller skole .....                                                                                                                                                                                 | 20 |
| Figur 7: Hva er viktigst for at du skal vurdere å gå, sykle eller ta kollektiv i stedet for å kjøre bil på dine reiser til jobb eller skole? Inntil 3 svar mulig. Prosent av dem som kjører bil til jobb eller skole .....                                                                                                                                                                                             | 23 |
| Figur 8: Hva skal til for at du skal sykle mer i hverdagen? Inntil tre svar mulig. Prosent .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 25 |
| Figur 9: Hva skal til for at du går mer i hverdagen? Inntil tre svar mulig. Prosent.....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | 26 |
| Figur 10: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand? Prosent og gjennomsnitt fra 1 «Helt uenig» til 5 «Helt enig» .....                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 27 |
| Figur 11: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstand? Prosent og gjennomsnitt fra 1 «Helt uenig» til 5 «Helt enig» .....                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 28 |
| Figur 12: Har du vært på ferie-/fritidsreiser til følgende områder i løpet av de siste 12 månedene? Flere svar mulig. Prosent .....                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 30 |
| Figur 13: Hvor mange av disse reisene var med fly? Ferie-/fritidsreiser de siste 12 månedene. Tur/retur teller som 2 reiser. Prosent av dem som har reist til de ulike destinasjonene.....                                                                                                                                                                                                                             | 31 |
| Figur 14: Hvor mange av disse reisene var med fly? Ferie-/fritidsreiser de siste 12 månedene. Tur/retur teller som 2 reiser. Prosent av dem som har reist til resten av verden (utenfor Europa). Sammenlånede kategorier i 2024 for å muliggjøre sammenligning med 2023. <b>Gjennomsnittet for 2024 er beregnet på samme måte som i 2023 for å kunne sammenligne, og er derfor forskjellig fra figuren over.</b> ..... | 31 |
| Figur 15: Har du eller noen i husstanden kjøpt, leid eller fått noe av følgende i løpet av de siste 12 måneder? Flere svar mulig. Prosent .....                                                                                                                                                                                                                                                                        | 34 |
| Figur 16: Har du fått reparert noen produkter av følgende kategorier i løpet av de siste 12 måneder? Flere svar mulig. Prosent .....                                                                                                                                                                                                                                                                                   | 35 |
| Figur 17: Hva gjør du vanligvis med klær, møbler, sportsutstyr eller lignende som du ikke lenger har bruk for? Flere svar mulig. Prosent .....                                                                                                                                                                                                                                                                         | 37 |
| Figur 18: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om ombruk og kjøpe nytt/brukt. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig». ....                                                                                                                                                                                                                          | 38 |
| Figur 19: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om brukte gaver. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig». ....                                                                                                                                                                                                                                        | 40 |
| Figur 20: Hvor handler du brukte klær, møbler eller andre ting? Flere svar mulig. Prosent .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 41 |
| Figur 21: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig».....                                                                                                                                                                                                                                                                                      | 42 |
| Figur 22: Hvilken gjenvinningsstasjon bruker du mest? Prosent .....                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    | 43 |
| Figur 23: Hvor fornøyd er du med servicetilbudet på gjenvinningsstasjonen når det gjelder ... Figuren viser prosentandel som har svart «Svært fornøyd» eller «Ganske fornøyd». ....                                                                                                                                                                                                                                    | 44 |
| Figur 24: Hvor mange dager i løpet av en vanlig uke spiser du middag med kjøtt fra ... Prosent og beregnet gjennomsnitt.....                                                                                                                                                                                                                                                                                           | 46 |
| Figur 25: Hvor mange dager i løpet av en vanlig uke spiser du middag med kjøtt fra ... Prosent og tidsserie. Det er sammenlånede kategorier i 2024 for å kunne sammenligne med tallene for 2023.....                                                                                                                                                                                                                   | 47 |
| Figur 26: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om matvaner. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig». ....                                                                                                                                                                                                                                            | 48 |
| Figur 27: Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander? Grad av enighet i påstander om restemat og klimavennlig mat. Prosent og gjennomsnitt fra 1 = «Helt uenig» til 5 = «Helt enig». ....                                                                                                                                                                                                                        | 49 |
| Figur 28: Hvilke energiltak har du gjennomført i boligen i løpet av de siste fem årene? Flere svar mulig. Prosent av selveiere eller andelseiere som bor i enebolig, rekkehus, to-/firemannsbolig eller leilighet. ....                                                                                                                                                                                                | 51 |
| Figur 29: Hva skal til for at du gjennomfører energieffektiviserende (strømsparende) tiltak i boligen din? Inntil 3 svar mulig. Prosent av dem som ikke har gjennomført noen energiltak i boligen.....                                                                                                                                                                                                                 | 53 |

# Tabelloversikt

|                                                                                                                                                                                                   |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabell 1: Transportmidler benyttet til jobb/skole i Bærum sammenlignet med tilsvarende eller liknende undersøkelser i Asker, Oslo, Akershus og Trondheim. ....                                    | 22 |
| Tabell 2: Andel helt/ganske enig i påstanden «Framkommeligheten for syklist og gående bør prioriteres fremfor bilister» i Bærum sammenlignet med Asker, Oslo, Akershus, Bergen og Trondheim. .... | 29 |
| Tabell 3: Oversikt over boligtype og byggeår. Prosent av dem som eier egen bolig, enten som selveier eller andelseier, og som bor i enebolig, rekkehus, to-/firemannsbolig eller leilighet. ....  | 50 |