

Folk og klima:

Nordmenns holdninger til klimaendringer, klimapolitikk og eget ansvar



Folk og klima:

Nordmenns holdninger til klimaendringer, klimapolitikk og eget ansvar

20. desember 2019

Marianne Aasen
Marit Klemetsen
Eilif Ursin Reed
Arild Vatn

CICERO Senter for klimaforskning
P.B. 1129 Blindern, 0318 Oslo
Telefon: 22 00 47 00
E-post: post@cicero.oslo.no
Nett: www.cicero.oslo.no

CICERO Center for International Climate Research
P.O. Box 1129 Blindern
N-0318 Oslo, Norway
Phone: +47 22 00 47 00
E-mail: post@cicero.oslo.no
Web: www.cicero.oslo.no

Tittel: Folk og klima: Nordmenns holdninger til klimaendringer, klimapolitikk og eget ansvar

Forfattere: Marianne Aasen, Marit Klemetsen, Eilif Ursin Reed og Arild Vatn

Finansiert av: Norges forskningsråd

Prosjekt: ACT - From targets to action: public responses to climate policy instruments

Prosjektleder: Arild Vatn and Marianne Aasen

Kvalitetssikrer: Frode Longva

Nøkkelord: Nordmenn, oppfatninger klima, holdninger klimapolitikk, normer

Språk: Norsk

Forord

Denne rapporten er en delrapport fra prosjektet ACT ('From targets to action: public responses to climate policy instruments') som er finansiert av Norges forskningsråd. Formålet med dette forskningsprosjektet er å gi råd til beslutningstakere om virkemidler som kan støtte overgangen til lavutslippssamfunnet.

Et av målene er å etablere en forskningsbasert tidsserie med data over oppfatninger om klima, klimarelevant adferd, normer i befolkningen og holdninger til politiske virkemidler. En slik database kan også brukes til å studere endringer over tid i folks holdninger til virkemidler som settes ut i livet, endringer i adferd osv. Dette vil være nyttig kunnskap som basis for omstilling til et lavutslippssamfunn.

Det teoretiske rammeverket og skjemaet for undersøkelsen er utviklet i samarbeid med en internasjonal forskergruppe av eksperter på feltene fra ulike fag (John Thøgersen, Paul Stern, Ottar Hellevik, Riley Dunlap og Dana Fisher). Vi har gjennomført to runder med datasamling, i 2018 og i 2019. Undersøkelsen er ganske omfattende, og inneholder langt flere spørsmål enn de vi referer i denne rapporten. De vil følges opp i andre publiseringer, der vi også går grundigere inn på sammenhenger enn det vi gjør her.

Denne rapporten gir dermed kun en oversikt over noen sentrale tall fra to års datasamling. Det er tidlig å peke på trender over tid. Generelt viser resultatene seg ganske stabile mellom 2018 og 2019, med noen unntak. Dette blir spennende å følge med på framover.

God lesning!

Arild Vatn og Marianne Aasen
Prosjektledere for ACT
10. desember 2019

Sammendrag

Prosjektet ACT har som ett av flere mål å etablere en forskningsbasert tidsseriedatabase over nordmenns oppfatninger, holdninger, normer og adferd som er relevante for omstillingen til et lavutslippssamfunn (CICEROs klimaundersøkelse). Denne rapporten gir en oversikt over noen deskriptive resultater fra to spørreundersøkelser gjort i prosjektet. Prosjektet ferdigstilles i løpet av 2021, mens CICEROs klimaundersøkelse fortsetter. Mange av spørsmålene som er dekket, presenteres ikke her, men vies grundigere analyser i kommende publiseringer. Tallene som presenteres gir oss et bilde av hva nordmenn mener om klimaendringer, klimapolitikk og eget ansvar.

Et stort flertall av befolkningen mener klimaendringer skjer, at de har negative konsekvenser, og at menneskelig aktivitet påvirker klimaet. Majoriteten mener også at de selv har et ansvar for å kutte egne utslipp. Videre er det et stort flertall som anser at alle sektorer og aktører har et ansvar for at utslipp reduseres, og at ikke andre land må kutte i større grad enn Norge. Generelt er støtten til prisøkninger lav, og støtten til vindkraftutbygging høy, selv om sistnevnte går ned fra 2018 til 2019. Samtidig viser tallene ingen entydig retning når det gjelder hva befolkningen mener konkret bør gjøres for å redusere utslipp, verken på individuelt nivå eller når det gjelder politikk.

Gjennomgående finner vi at de yngre aldersgruppene i undersøkelsen (18-29 år; dels også 30-44 år) ser klimaendringer i større grad som menneskeskapte, er mer bekymret, er mer opptatt av å gjøre endringer i egen adferd og er mer villige til å støtte klimapolitikk enn folk fra 45 år og oppover. Vi finner tilsvarende tendenser for kvinner i forhold til menn. Videre er de med høy utdanning – universitetsnivå – mer 'klimaopptatte, bekymret og handlingsvillige' enn de med lavere utdanning. Samtidig er de i de høyeste inntektsgruppene – særlig (personlig) årsinntekt over 800 000 – mindre bekymret og mindre villige til å endre egen adferd samt mindre villige til å støtte politikk. Det er også en tendens til at de som bor i Oslo og Akershus er mer 'klimaopptatte, bekymret og handlingsvillige' enn folk i andre regioner av landet. Videre viser noen foreløpige analyser at hva omgangskretsen mener vi bør gjøre kan ha betydning for hva den enkelte gjør og dermed også være endringsagenter.

Når det gjelder partitilhørighet – målt som hvilket parti folk stemte på ved stortingsvalget i 2017 – er det også relativt klare tendenser i materialet. I analysene er Høyre brukt som referansekategori. De som stemte Miljøpartiet de grønne, Sosialistisk venstreparti, Rødt og Venstre, men også Arbeiderpartiets velgere framstår som mer 'klimaopptatte, bekymret og handlingsvillige' enn Høyres velgere. Fremskrittspartiets velgere er på den andre siden mindre bekymret og mindre handlingsvillige enn Høyres. Når det gjelder Senterpartiet og Kristelig folkeparti, så avviker deres velgere i mindre grad fra Høyre sine. I den grad det er avvik, er også disse velgerne i all hovedsak noe mer 'klimaopptatte, bekymret og handlingsvillige' enn Høyre sine. Når det gjelder klimapolitiske virkemidler som prisøkninger og tilretteleggende politikk plasserer velgergruppene seg stort sett i samme rekkefølge. Motstanden mot slike virkemidler er størst blant Fremskrittspartiets velgere. Deretter kommer Høyre samt Senterpartiet. Velgerne til de andre partiene er mer positive. De som stemte Miljøpartiet de grønne skiller seg ut som mest positive. Deretter kommer velgerne til Rødt, SV og Venstre, og videre Kristelig folkeparti og Arbeiderpartiets velgere. De to siste velgergruppene bytter på å ligge nærmest Høyres velgere. Når det gjelder energipolitikk er bildet mer variert.

Oppsummert peker tallene i retning av at det finnes et stort rom for lederskap, på alle nivå. Folk vil at noe gjøres for å kutte i klimagassutslipp, men det er ikke helt klart hvordan. Næringsliv, politikere på alle nivåer og sivilsamfunn bør delta i å finne gode løsninger. Sosiale normer spiller en klar rolle for hva befolkningen gjør: hver og én av oss deltar i formingen av disse.

Innhold

1 Innledning.....	6
2 Oppfatninger om klimaendringer og ansvar.....	8
2.1 De fleste mener klimaendringer skjer og at de er menneskeskapte	8
2.2 Klimabekymringen er relativt stabil, men øker blant unge	9
2.3 Teknologisk endring er ikke tilstrekkelig	10
2.4 Ansvar for å redusere klimagassutslipp	10
2.5 Flere føler ansvar for å støtte klimapolitikk	11
3 Holdninger til politikk.....	12
3.1 Prisøkninger	12
3.1.1 Økt pris på fossil energi	12
3.1.2 Bompenger	12
3.1.3 Parkeringsavgifter for elbiler	13
3.2 Energi	14
3.2.1 Øke produksjonen av vindkraft?	14
3.2.2 Redusere oljeproduksjonen?	15
3.3 Plass til fotgjengere	15
3.4 Når vi Paris-målet?	16
4 Hva tenker omgangskretsen?	17
4.1 Hva tenker omgangskretsen om å redusere antall reiser med bil	17
4.2 Hva tenker omgangskretsen om å redusere antall flyreiser	18
4.3 Hva tenker omgangskretsen om å redusere mengde mat vi kaster	18
4.4 Hva tenker omgangskretsen om å redusere antall måltider med rødt kjøtt	19
5 Hva gjør den enkelte og hva mer kan han/hun tenke seg å gjøre?	20
5.1 Reiser til arbeids-/studiested	20
5.2 Bilbruk på korte turer i fritida	21
5.3 Lengre fritidsreiser	21
5.4 Matkasting	23
5.5 Kjøttforbruk	24
5.6 Hva kan den enkelte tenke seg å gjøre?	24
5.7 Vaner og normer i omgangskretsen er viktig for hverdagsreiser	25
6 Yngre mer klimaengasjerte og engasjementet øker	28
6.1 Bekymring for klimaendringer	28
6.2 Ansvar for å redusere egne utslipp	28
6.3 Støtte til politikk	30

1 Innledning

Denne rapporten oppsummerer noe utvalgte og sentrale tall fra CICEROs klimaundersøkelse. Data er fra de to første årene denne undersøkelsen er gjennomført – dvs. 2018 og 2019. Datainnsamlingene ble gjennomført som nettbaserte spørreundersøkelser av Kantar TNS i perioden mai-juni i 2018, og i løpet av mai måned i 2019. Respondentene er rekruttert fra Kantar TNS sitt befolkningspanel¹. Spørreskjemaene for disse to datainnsamlingene var i hovedsak like og rettet til et utvalg av den norske befolkningen over 18 år. I 2018 var antall respondenter 4081, og i 2019 var antallet 4057. Det er i hovedsak god representativitet i begge års utvalg med hensyn til alder, kjønn og geografi.² Utvalget er ellers splittet tilfeldig i to underutvalg i begge år, med samme fordeling etter demografi og utdanningsnivå. Noen spørsmål er bare stilt til det ene eller det andre underutvalget for på den måten å redusere antall spørsmål som den enkelte må svare på. Av respondentene i 2019 har 2395 også besvart undersøkelsen i 2018.

Undersøkelsen tar for seg adferd, oppfatninger, holdninger og normer som er relevante for omstilling til et lavutslippssamfunn. Mange av spørsmålene som stilles presenteres ikke her, men vies grundigere analyser i kommende publiseringer. Mer spesifikt, er rapporten er konsentrert om følgende temaer:

- befolkningens oppfatninger om klimaendringene
- befolkningens holdninger til politikk for å redusere utslipp av klimagasser
- omgangskretsens syn på hva folk bør gjøre for å redusere klimagassutslippene sine – slik respondentene oppfatter det
- hva folk faktisk gjør på områder som er viktige for utslippene våre og oppfatninger om hva den enkelte selv kan gjøre mer for å redusere klimagassutslipp
- hva som forklarer folks valg av reisemåte til jobb og studier
- aldersvariasjon når det gjelder holdninger og handlingsvilje

I denne rapporten vektlegger vi å få fram det generelle bildet, inklusive noen endringer fra 2018 til 2019. Vi har også gjort en rekke regresjoner³ for å få et bilde av betydningen av alder⁴, kjønn, utdanning⁵, inntekt⁶, bosted (regioninndeling⁷), år (2019 og 2019) og i noen tilfeller også partitilhørighet⁸ for holdninger, adferd og handlingsvilje. Dette kommenterer vi på generelt nivå underveis. Når det gjelder partitilhørighet har vi lagt til en oversikt over svarfordelinger når det gjelder holdninger til politikk i vedlegg (vedlegg B). Vi presenterer også et eksempel på hvordan normer kan ha betydning for valg vi gjør, fra en studie av valg av reisemåte til jobb. Her bruker vi en såkalt sti-analyse, og denne metoden blir forklart i kapittel 5.7.

¹ Panelet er et forhåndsrekruttert utvalg av personer over 15 år som er villig til å delta i undersøkelser (i 2019 utgjorde panelet ca. 38.000 personer). Deltagerne er tilfeldig rekrutterte gjennom andre telefon- (fast- og mobil) og postale undersøkelser. Panelet er sertifisert i henhold til ISO 26362.

² I begge år var utvalgene noe underrepresenterte blant de under 30 år til fordel for aldersgruppen 45-59 år, og litt underrepresentert blant de med lavere utdanningsnivå. Ren deskriptiv statistikk (stolpediagrammer og frekvenstabeller) bør tolkes i lys av dette. Selv om disse forholdene motvirker hverandre, betyr dette at den deskriptive statistikken tenderer mot å undervurdere nivåer på bekymring og støtte til politikk.

³ Logistiske regresjoner.

⁴ Kategorier aldersgrupper: <30, 30-44, 45-59, 60>. Det er også gjort parallelle analyser med alder som kontinuerlig variabel

⁵ Kategoriene for utdanning brukt i regresjonene er: Grunnskole, fagutdanning, videregående, kort universitets- og høyskoleutdanning, lang universitets- og høyskoleutdanning.

⁶ Brutto inntekt i klassene < 300.000; 300-399.000; 400-499.000; 500-599.000; 600-799.000; 800.000>. Videre er det en kategori 'ikke oppgitt'. Det er også gjort parallelle analyser med inntekt som kontinuerlig variabel.

⁷ Fire regioner: Oslo og Akershus, resten av Østlandet, Sør- og Vestlandet og Trøndelag og Nord-Norge.

⁸ Spørsmålet om hva respondentene stemte ved valget i 2017 er bare stilt til utvalget i 2018, og siden vel halvparten er med videre og besvarer i 2019, er tallgrunlaget for valg av parti i 2019 om lag 2400 respondenter, mot 4000 i 2018. I regresjonene er Høyrevelgere referansekategori.

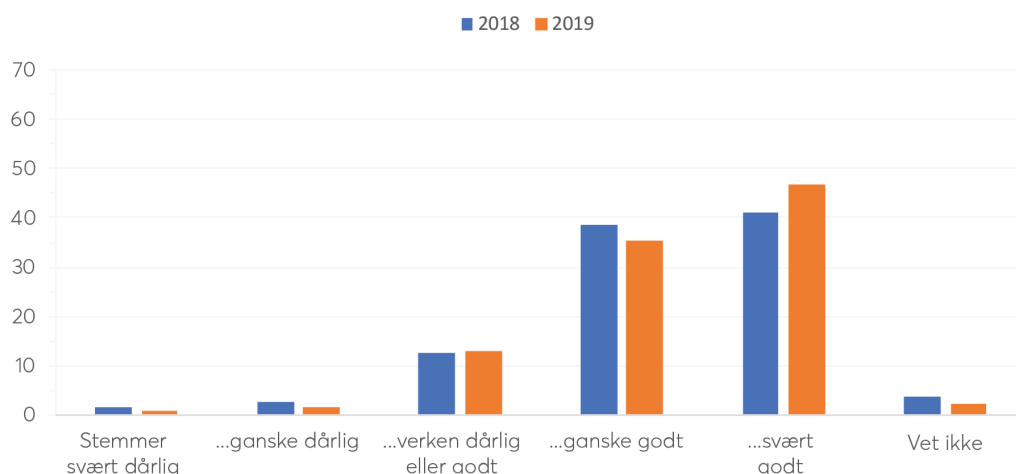
I teksten varierer vi mellom tabeller og stolpediagram. Prosentene bak stolpediagrammene er å finne i vedlegg A. Leseren bør ellers være oppmerksom på at vi har unngått å spørre om folk er (helt eller delvis) enige, respektive uenige i utsagn som er presentert i spørreskjemaet. I stedet har vi spurt om utsagnene stemmer (svært eller ganske) godt respektive (svært eller ganske) dårlig med egen oppfatning. Dette er gjort ut fra observasjonen at bruk av formuleringer om enighet i slike undersøkelser medfører en tendens til at respondentene støtter utsagnet.

2 Oppfatninger om klimaendringer og ansvar

De aller fleste mener at klimaendringer skjer, men det er noe usikkerhet i befolkningen om de er menneskeskapte. Graden av bekymring er relativt stabil. Samtidig er det betydelig skepsis til at ny teknologi alene kan løse problemene

2.1 De fleste mener klimaendringer skjer og at de er menneskeskapte

Et stort flertall mener at klimaendringer skjer. Mens det i 2018 var 4,4 prosent som mente at påstanden 'Klimaendring skjer' stemmer 'ganske' eller 'svært dårlig', er prosenten i 2019 redusert til 2,4. Andelen som sier at påstanden stemmer svært godt er økt fra 41,0 til 46,6%. Endringene mellom årene er statistisk signifikant – se Figur 1.



Figur 1. Oppfatninger om klimaendringer skjer. I prosent (2018: N=3965; 2019: N=4009)

De unge – dvs. de under 30 år – støtter i sterkere grad påstanden enn respondenter fra de andre aldersgruppene. Det samme gjelder kvinner og personer med høyere utdanning. Det er en tendens til økt uenighet med påstanden dess høyere inntekt respondenten har.

Det er en økende andel som mener at klimaendringene har negative konsekvenser og som selv mener de har erfart at klimaendringer skjer. Det er fortsatt om lag 11 prosent som er avvisende til at klimaendringene er menneskeskapt – se Tabell 1 nedenfor. Samtidig er det noen flere som mener klimaendringene er menneskeskapt i 2019 enn i 2018. Endringen mellom år er liten, men signifikant (lavt signifikansnivå).

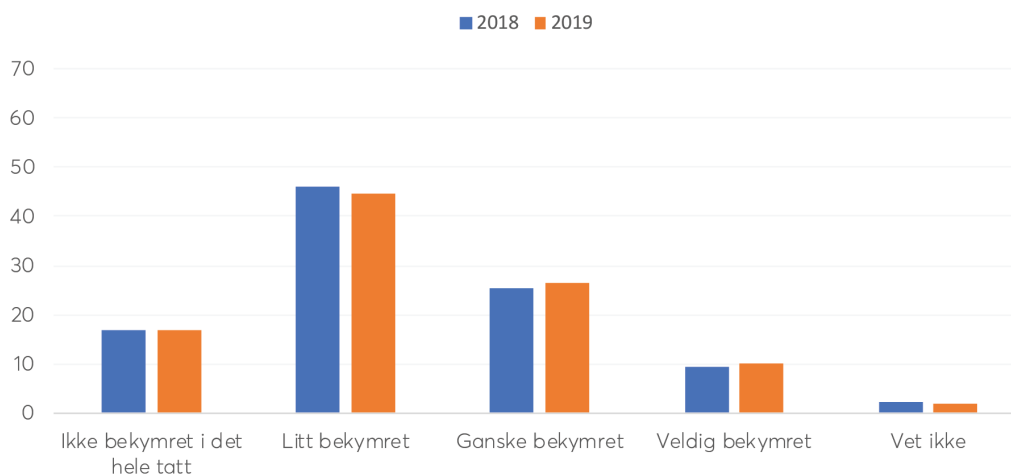
Tabell 1. Standpunkt til påstanden «Menneskelig aktivitet påvirker ikke klimaet». I prosent.
(2018: N=4046; 2019: N=4011)

	2018	2019
Stemmer svært eller ganske dårlig	68,5	69,4
Stemmer svært eller ganske godt	11,0	11,3

Andelen som mener at menneskelig aktivitet ikke påvirker klimaet øker signifikant med økende alder, og flere menn enn kvinner mener dette. Det samme gjelder de med lavere utdanning og de med høyere inntekt. Oppfatningen om at menneskelig aktivitet ikke påvirker klimaet får lavest skår i Oslo/Akershus og høyest skår på Sør-/Vestlandet. Det er også en tendens til at andelen som mener vi mennesker ikke påvirker klimaet er litt høyere i Trøndelag/Nord-Norge enn i Oslo/Akershus. Men Sør/Vestlandet og resten av Østlandet skiller seg tydeligere fra Oslo/Akershus enn hva Trøndelag/Nord-Norge gjør.

2.2 Klimabekymringen er relativt stabil, men øker blant unge

Et klart flertall i befolkningen er bekymret for klimaendringene, men den største gruppen er bare 'litt bekymret'. Bekymringen er videre stabil om vi sammenligner tallene for 2018 og 2019. Dvs. når vi spør «I hvilken grad bekymrer du deg for klimaendringer?», er det noe nedgang i 'litt' bekymret og tilsvarende noe økning i gruppene 'ganske' og 'svært' bekymret. Men endringene er ikke statistisk signifikante – se ellers Figur 2. Vi merker oss at dette er tilfellet selv om den ekstreme tørkesommeren 2018 inntraff etter at dataene var samlet inn for det året, og at det var en økende oppmerksomhet om klimaendringene i media ikke minst som følge av klimastreikende ungdom våren 2019 – dvs. før og mens dataene for 2019 ble samlet inn.



Figur 2. Bekymring for klimaendringer. I prosent. (2018: N=3977; 2019: N=4028)

Videre er kvinner mer bekymret enn menn og de med høyere utdanning mer bekymret enn de med lavere utdanning. Resultatene for inntekt er ikke like klare, men det er en tendens til at bekymringen faller med økende inntekt i dataene for 2018. Vi merker oss ellers at selv om det samlet sett ikke er en økt klimabekymring i befolkningen, så har bekymringen økt i de yngre aldersgruppene. Dette skal vi komme tilbake til i kapittel 6.

2.3 Teknologisk endring er ikke tilstrekkelig

Vi ba respondentene ta stilling til påstanden «Ny teknologi vil løse klimaproblemet, slik at jeg ikke trenger endre livsstil». Tabell 2 viser svarfordelingen.

Om lag 50 prosent mener i begge år at denne påstanden stemmer 'svært' eller 'ganske 'dårlig'. Påstanden støttes av knappe 10 prosent. Det er ingen signifikant forskjell mellom år. En betydelig andel er usikker – summen av 'stemmer hverken dårlig eller godt' og 'vet ikke' ligger rundt 40 prosent.

Tabell 2. Standpunkt til påstanden «Ny teknologi vil løse klimaproblemet, slik at jeg ikke trenger endre livsstil». I prosent. (2018: N=4027; 2019: N=4006)

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	14,8	15,3
Stemmer ganske dårlig	34,4	34,0
Stemmer hverken dårlig eller godt	25,4	25,1
Stemmer ganske godt	6,8	7,4
Stemmer svært godt	2,0	2,1
Vet ikke	16,4	16,1

Regresjonsanalysene viser i dette tilfellet ingen signifikant forskjell mellom aldersgrupper. Kvinner og de med høyere utdanning er mest uenige i at ny teknologi vil løse problemet slik at man ikke trenger å endre livsstil. Teknologioptimismen stiger med inntekt. Det er også en svak tendens til at respondenter fra Sør- og Vestlandet er mer positive til at løsningen ligger i teknologien, enn respondenter fra andre deler av landet.

2.4 Ansvar for å redusere klimagassutslipp

Respondentene ble bedt om å ta stilling til påstanden «Jeg har et ansvar for å redusere klimagassutslippene mine». Svarfordelingen framgår av Tabell 3.

Tabell 3. Standpunkt til påstanden «Jeg har et ansvar for å redusere klimagassutslippene mine». I prosent. (2018: N=4030; 2019: N=4038)

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	4,4	3,7
Stemmer ganske dårlig	4,3	4,6
Stemmer hverken dårlig eller godt	19,3	22,2
Stemmer ganske godt	43,7	42,6
Stemmer svært godt	24,7	24,9
Vet ikke	3,6	1,9

Det er ingen signifikant forskjell mellom årene. Variasjonen mellom grupper er som tidligere for alder, kjønn, utdanning og inntekt. I tilfellet bosted, skiller innbyggere i resten av Østlandet samt Sør- og Vestlandet seg fra Oslo/Akershus og Trøndelag/Nord-Norge. De mener i større grad at de ikke har et slikt ansvar.

Når det gjelder ansvar for å kutte utslipp, spurte vi også hva befolkningen mener om andre gruppers ansvar. Tabell 4 gjengir tallene for 2018 og 2019.

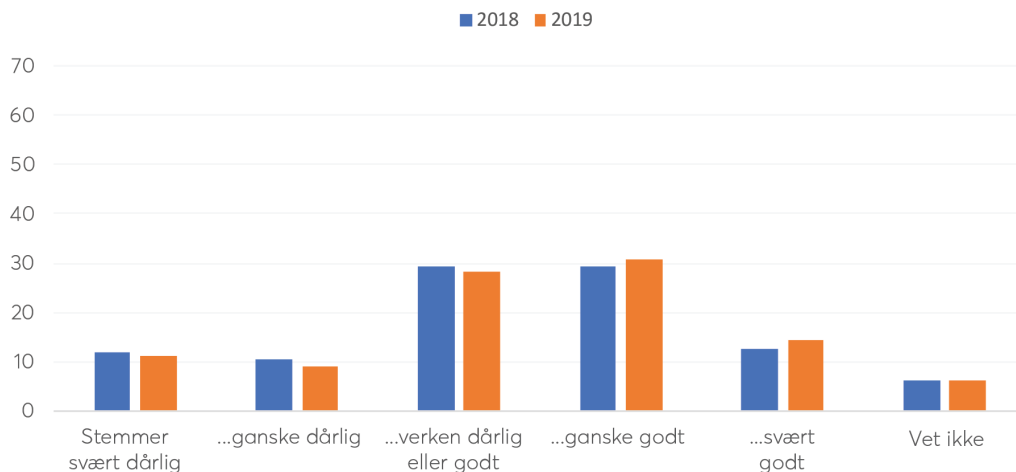
Tabell 4. Ansvar for å kutte klimagassene. Sum for svaralternativene ‘stemmer ganske’ og ‘stemmer svært’ godt. I prosent

	2018	2019
«Å kutte i klimagassene er et ansvar først og fremst for andre land»	19,2 (N=3955)	20,6 (N=4004)
«Å kutte i klimagassene er et ansvar for alle nordmenn»	71,1 (N=3866)	67,1 (N=4001)
«Å kutte i klimagassene er politikernes ansvar»	72,9 (N=3954)	71,4 (N=4005)
«Å kutte i klimagassene er et ansvar for industrien» (2018)/ «‘næringslivet’» (2019)	73,6 (N=3955)	67,8 (N=4006)

Respondentene er relativt klare på at dette ikke er et ansvar først og fremst for andre land. Ellers er det ingen klare forskjeller i svarene når det gjelder hvem i Norge som har ansvar. Et betydelig flertall mener alle grupper har ansvar. Andelen som oppgir at å kutte klimagassutslippene er et ansvar for alle nordmenn har gått noe ned fra 2018 til 2019. Merk at når det gjelder industrien/næringslivet så er formuleringen endret fra 2018 til 2019. Det kan forklare endringen i resultatet mellom årene for denne påstanden.

2.5 Flere føler ansvar for å støtte klimapolitikk

I 2019 sier 45,1 prosent at de har ansvar for å støtte politikk som reduserer klimagassutslippene (Figur 3). Tilsvarende tall for 2018 var 42 prosent. Økningen fra 2018 til 2019 er statistisk signifikant.



Figur 3. Standpunkt til påstanden «Jeg har et ansvar for å støtte politikk som reduserer klimagassutslippene». I prosent (2018: N=4021; 2019: N=3998)

Men som det framkommer av neste kapittel, er det langt fra enighet i befolkningen når det gjelder hvilken politikk og virkemidler som bør støttes.

3 Holdninger til politikk

Når det gjelder holdninger til politikk, har vi stilt en rekke spørsmål om konkrete politiske virkemidler og tiltak.

3.1 Prisøkninger

3.1.1 Økt pris på fossil energi

Når det gjelder holdninger til konkrete politiske virkemidler og tiltak er bildet variert. Det er for eksempel et klart flertall mot prisøkning både på bensin/diesel (om lag 50 prosent er mot, mens om lag 20 prosent er for). Det er tendens både til økt motstand og støtte fra 2018 til 2019, men endringen er samlet sett ikke signifikant (se Tabell 5).

Tabell 5. Standpunkt til påstanden «Vi bør øke prisen på fossile energikilder som olje, diesel og bensin». I prosent. (2018: N=1993; 2019: N=2016)

	2018	2019
Stemmer ganske/svært dårlig	50,5	52,7
Stemmer ganske/svært godt	20,6	22,8

Både motstand og støtte går altså opp. Det er for tidlig å konkludere om vi her er vitne til en polarisering i befolkningen. Bildet er ellers entydig når det gjelder variasjon mellom grupper. De under 30 år er mer villige til å støtte slik politikk enn de over 30 år. Det samme gjelder kvinner i forhold til menn, samt de med høy utdanning i forhold til de med lavere. Innbyggere i Oslo og Akershus aksepterer slike virkemidler i større grad enn de som bor andre steder i landet. Videre er de med høyest inntekt mest negative. Motstanden er videre størst blant Fremskrittspartiets velgere. Deretter kommer Høyre samt Senterpartiet. Velgerne til de andre partiene er mer positive til slike virkemidler. De som stemte Miljøpartiet de grønne skiller seg ut som mest positive. Deretter kommer velgerne til Rødt, SV og Venstre, og videre Kristelig folkeparti og Arbeiderpartiets velgere.

Tilsvarende er nesten halvparten av respondentene mot økt pris på kjøtt (det ble presisert at utsagnet gjaldt kjøttprodukter med høyest utslipp). Når det gjelder variasjonen mellom grupper, er denne som for avgift på fossile energikilder, med ett unntak. Kristelig folkepartis velgere skiller seg ikke fra Høyres og Senterpartiets velgere når det gjelder spørsmålet om CO₂-avgift på rødt kjøtt.

3.1.2 Bompenger

Vi spurte også om hvor positive/negative folk er til bompenger i 2019 (se Tabell 6). Om lag 55 prosent er svært eller ganske negative, mens andelen som er ganske eller svært positive er under 20 prosent. Yngre er mer positive til bompenger enn andre aldersgrupper. Innbyggere i Oslo/Akershus og Trøndelag/Nord Norge er noe mer positive enn innbyggere i resten av landet, men tendensen er ikke sterk. De med lang universitetsutdanning er noe mer positive enn de med kortere utdanning. Vi finner ikke forskjell mellom inntektsklassene. Når det gjelder betydningen av parti, er bildet likt det for prisøkning på fossilt drivstoff: Motstanden er størst blant Fremskrittspartiets velgere, etterfulgt av Høyres/Senterpartiets og KrF sine velgere. Når det gjelder velgerne til de andre partiene, er motstanden mindre sammenlignet med Høyres/Senterpartiets velgere.

Tabell 6. Standpunkt til spørsmålet «Hvor positiv eller negativ er du til bompenger?» I prosent.
(N=2025)

	2019
Svært negativ	30,3
Ganske negativ	25,3
Verken negativ eller positiv	24,6
Ganske positiv	13,4
Svært positiv	5,3
Vet ikke	1,0

3.1.3 Parkeringsavgifter for elbiler

Det kan synes som om favoriseringen av elbiler ikke har særlig støtte i befolkningen. I alle fall er det et ganske stabilt flertall mot at parkeringsavgiftene bør være lavere for elbiler enn for fossildrevne biler (dvs. ingen signifikant forskjell mellom år).

Tabell 7. Standpunkt til påstanden «Parkeringsavgifter bør være lavere for elbiler enn for fossildrevne biler». I prosent. (2018: N=2054; 2019: N=2017)

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	35,8	40,7
Stemmer ganske dårlig	22,0	17,2
Stemmer hverken dårlig eller godt	14,0	11,8
Stemmer ganske godt	14,7	13,4
Stemmer svært godt	9,1	12,5
Vet ikke	4,4	4,4

Bildet når det gjelder betydning av trekk ved respondentene er stort sett som før. Utsagnet støttes i større grad av de yngre – sterkest støtte av de under 30 etterfulgt av de mellom 30 og 45 år. Kvinner er mer positive enn menn. Det samme gjelder de med høyere utdanning og de med lavere inntekt. Geografisk er støtten størst i Oslo/Akershus og Sør- og Vestlandet. Når det gjelder velgergruppene er rekkefølgen den samme for bompenger som for prisøkning på fossil energi, men Arbeiderpartiet sine velgere skiller seg ikke fra Høyre sine i dette spørsmålet.

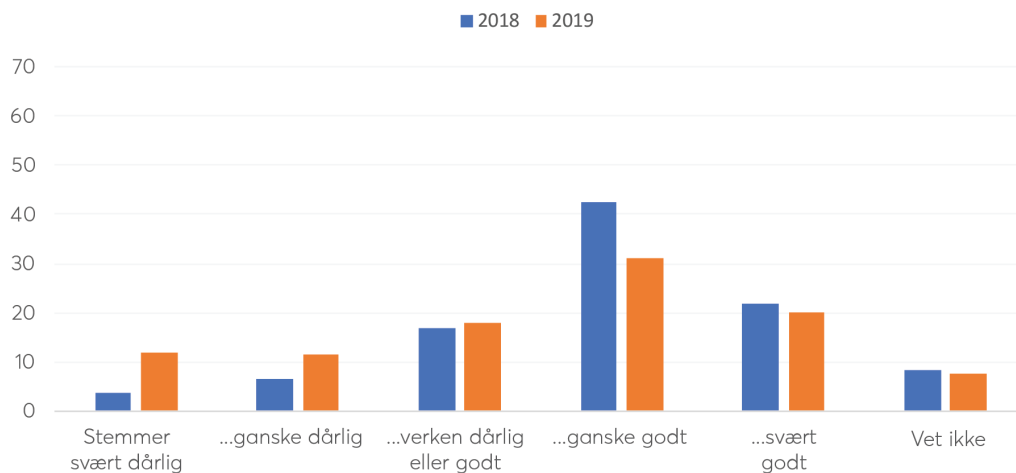
I 2018 ba vi respondentene ta stilling til følgende påstand «Bompengeavgifter bør være like for elbiler og for biler som bruker fossilt drivstoff». 59,6 prosent svarte at dette stemte 'ganske' eller 'svært godt'. I 2019 endret vi 'bør være like' til 'bør være lavere'. 50,7 prosent svarte at denne påstanden stemmer 'ganske' eller 'svært dårlig' – dvs. litt lavere enn tilsvarende tall for parkeringsavgifter (57,9 prosent for 2019). Men hovedbildet er det samme. Et flertall mener at elbiler ikke bør favoriseres på denne måten.

3.2 Energi

3.2.1 Øke produksjonen av vindkraft?

Når det gjelder støtte til økt vindkraftproduksjon på land (Figur 4), ser vi en kraftig nedgang fra 2018 til 2019. Mens det i 2018 var 64,5 prosent som støttet dette helt eller delvis, er støtten i 2019 redusert til 51 prosent. Det er altså fortsatt et flertall for økt vindkraftproduksjon på land, mens andelen som er mot (helt eller delvis) er mer en doblet. Men motstanderne utgjør fortsatt godt under 25 prosent, og er færre enn de som er usikre eller som mener 'det kommer an på' (som svarer 'stemmer verken dårlig eller godt' og 'vet ikke' til påstanden).

Støtten til økt vindkraftproduksjon på land er størst i gruppen under 30 år, mens det i dette tilfellet ikke er signifikante forskjeller mellom kvinner og menn eller mellom utdanningsgrupper. I 2018 er motstanden størst på Sør- og Vestlandet og i Trøndelag/Nord-Norge, mens i 2019 er det bare Sør- og Vestlandet som skiller seg ut. Det partipolitiske bildet er også mindre tydelig enn for mange av de andre spørsmålene i undersøkelsen. MDG sine velgere er konsistente når det gjelder støtten (altså mer positive enn Høyre sine velgere i begge år). SVs og Rødts velgere er noe mer positive i 2018, men ikke signifikant ulike Høyrevelgerne i 2019. Senterpartiet og KrF sine velgere er mer negative til økt vindkraft på land enn velgerne til Høyre. Arbeiderpartiets velgere og Venstre sine velgere skiller seg ikke fra Høyrevelgerne i noen av årene. Det synes å være betydelig variasjon internt i de fleste partier slik at signifikansnivåene gjennomgående er lave.



Figur 4. Standpunkt til påstanden «Norge bør øke vindkraftproduksjonen på land». I prosent (2018: N=2052; 2019: N=2021)

Når det gjelder å øke vindkraftproduksjonen til havs, er støtten stabil over de to årene – på vel 70 prosent.

3.2.2 Redusere oljeproduksjonen?

I 2019 spurte vi om Norge bør redusere oljeproduksjonen. Tabell 5 viser svarfordelingen i prosent.

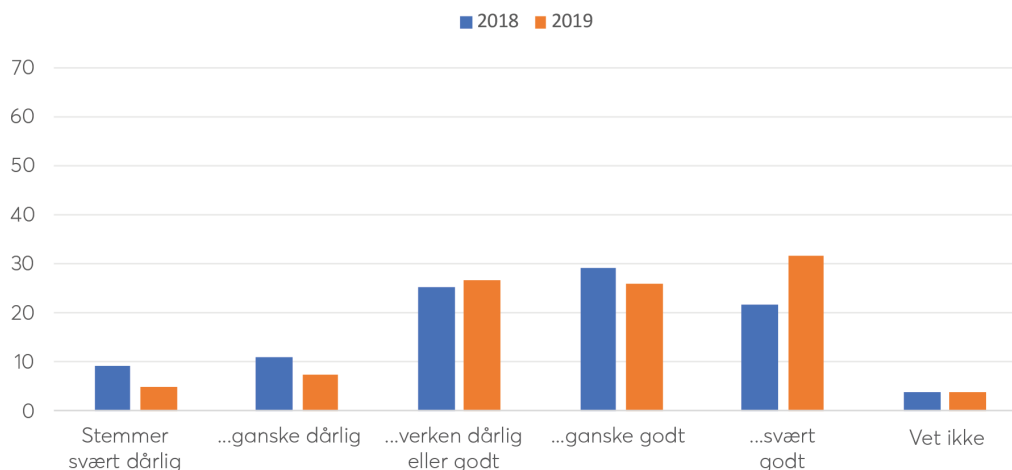
Tabell 8. Standpunkt til påstanden «Norge bør redusere oljeproduksjonen». I prosent.
(N=2004)

	2019
Stemmer svært dårlig	21,8
Stemmer ganske dårlig	17,2
Stemmer hverken dårlig eller godt	21,7
Stemmer ganske godt	16,5
Stemmer svært godt	12,6
Vet ikke	10,2

Mens i underkant av 30 prosent er for en reduksjon er nær 40 prosent imot. Andelen ubestemt/vet ikke er høy – over 30 prosent. Tendensene når det gjelder betydningen av alder og kjønn følger hovedbildet. Ellers er motstanden mot redusert oljeproduksjon større på Sør- og Vestlandet enn i resten av landet. Med unntak av FrP, er velgerne til alle partiene i større grad tilhengere av å redusere oljeutvinningen enn Høyres velgere.

3.3 Plass til fotgjengere

Mens støtten til vindkraft på land viste nedgang, er det motsatt for støtten til å sikre plass til fotgjengere og syklistene på bekostning av privatbiler.



Figur 5. Standpunkt til påstanden «Vi bør prioritere plass til fotgjengere og syklistene fremfor privatbiler i landets bysentra». I prosent. (2018: N=2054; 2019: N=2012)

Formuleringen er endret i 2019. Da ble rekkefølgen snudd slik at påstanden lød: «Vi bør prioritere plass til privatbiler fremfor fotgjengere og syklistene i landets bysentra». I Figur 5, er fordelingen på svaralternativene derfor snudd slik at de passer med formuleringen i 2018.⁹ Mens andelen som (helt eller delvis) støtter utsagnet har steget fra 50,9 til 57,4 prosent, er andelen som mener utsagnet

⁹ Dvs. om respondenten svarte 'stemmer svært godt' i 2019 undersøkelsen, er svaret kodet om til 'stemmer svært dårlig'.

stemmer svært eller ganske dårlig gått ned fra 20,2 til 12,5 prosent. Endringen er statistisk signifikant, men dette kan selvsagt skyldes endringen i spørsmålsstillingen. Med unntak av FrP sine velgere er velgerne til alle partiene i større grad tilhengere av å prioritere plass til fotgjengere og syklistene enn Høyres velgere, for begge år.

3.4 Når vi Paris-målet?

Vi ba respondentene ta stilling til påstanden «Vi kommer til å klare å nå klimamålene i Parisavtalen (begrense oppvarmingen globalt med 1,5 - 2 grader)». Bare 7 prosent sa at denne påstanden 'stemmer ganske' eller 'svært godt'. Nesten 50 prosent var av motsatt oppfatning. Vi merker oss at dette er et vanskelig spørsmål for mange. 26,6 prosent svarer 'vet ikke' og 18,1 prosent svarer at påstanden 'stemmer hverken dårlig eller godt'. Dette er forståelig gitt all usikkerheten rundt den internasjonale klimapolitikken og at dette er et komplisert saksfelt.

Tabell 9. Standpunkt til påstanden «Vi kommer til å klare å nå klimamålene i Parisavtalen (begrense oppvarmingen globalt med 1,5 - 2 grader)». I prosent. (N=4011)

	2019
Stemmer svært dårlig	18,8
Stemmer ganske dårlig	29,6
Stemmer verken dårlig eller godt	18,1
Stemmer ganske godt	5,4
Stemmer svært godt	1,6
Vet ikke	26,6

4 Hva tenker omgangskretsen?

Tidligere forskning viser at enkeltpersoners holdninger og handlinger i stor grad reflekterer holdninger og handlinger i omgangskretsen. Det betyr at endringer ikke bare er en endring på individnivå. Den er like mye en sosial prosess der det som er normalt/akseptert i omgangskretsen blir 'naturlig' for den enkelte. Før vi ser nærmere på den enkeltes holdninger og handlinger, skal vi derfor presentere noen resultater om hva den enkelte oppfatter omgangskretsen mener vi bør gjøre for å redusere egne klimagassutslipp.

4.1 Hva tenker omgangskretsen om å redusere antall reiser med bil

I 2018 spurte vi respondentene følgende spørsmål: «De fleste jeg kjenner mener vi bør reise til jobb og studiested på andre måter enn med bensin- og dieselbil». I 2019 valgte vi å endre spørsmålstillingen noe til å gjelde bruk av bensin- og dieselbil mer generelt. Da ble spørsmålet: «De fleste jeg kjenner mener vi bør redusere antall reiser med bensin- og dieselbil». Resultatene i Tabell 9 er derfor ikke fullt ut sammenlignbare.

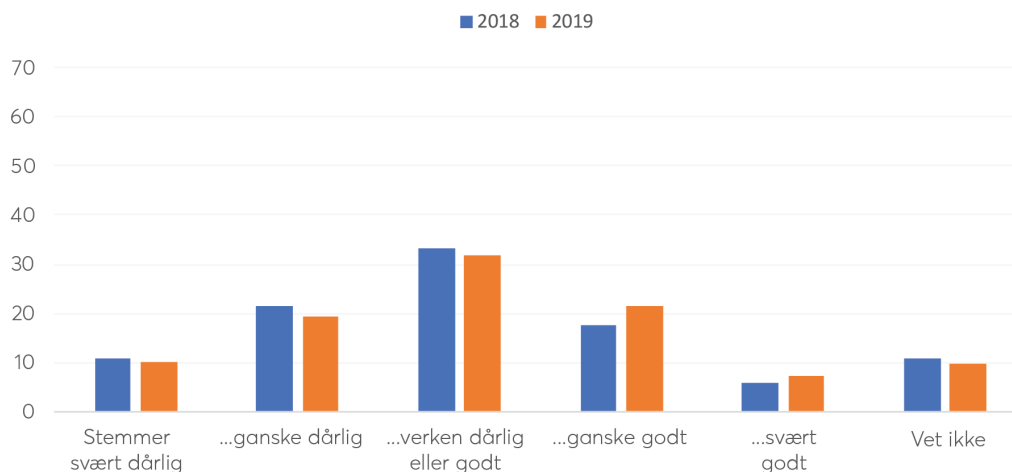
Tabell 10. Holdning i omgangskretsen til å redusere bruk av bensin- og dieselbil. I prosent.
(2018: N=4019; 2019: N=4007)

	2018	2019
	De fleste jeg kjenner mener vi bør reise til jobb og studiested på andre måter enn med bensin- og dieselbil	De fleste jeg kjenner mener vi bør redusere antall reiser med bensin- og dieselbil
Stemmer svært dårlig	10,0	10,1
Stemmer ganske dårlig	18,8	17,3
Stemmer verken dårlig eller godt	32,2	33,6
Stemmer ganske godt	22,3	23,4
Stemmer svært godt	6,6	5,8
Vet ikke	10,2	9,9

En ganske stor andel synes det er vanskelig å vite hva omgangskretsen tenker om disse spørsmålene. Det kan være grunnen til at nesten en tredel svarer 'passer hverken dårlig eller godt' og om lag 10 prosent svarer 'vet ikke'. Vi noterer oss likevel at vel 27 prosent sier de er enige i at omgangskretsen mener vi bør begrense bilbruken. Det er nesten like mange som mener omgangskretsen er uenige i dette. Fordelingen for de to årene er svært lik, men vi kan ikke konkludere med at det ikke er noen endring siden spørsmålstillingen ikke er den samme. Vi ser ellers at Oslo og Akershus skiller seg fra resten av landet med høyere aksept for reduksjon. Det generelle bildet gjentas når det gjelder variasjonene mellom grupper – dvs. unge, kvinner og de med høy utdanning oppgir i større grad at omgangskretsen mener man bør redusere bruken av bensin- og dieselbil, mens det er motsatt når det gjelder inntekt – de med lavest brutto personinntekt synes å være mer negative til å redusere bruken av bensin- og dieselbil enn de med under høyere inntekt, selv når vi tar hensyn til alder.

4.2 Hva tenker omgangskretsen om å redusere antall flyreiser

Når det gjelder antall flyreiser, viser Figur 6 en økning fra 2018 til 2019 i andelen som mener at utsagnet «De fleste jeg kjenner mener vi bør redusere antall flyreiser» stemmer.



Figur 6. Holdning i omgangskretsen til å redusere antall flyreiser.¹⁾ I prosent. (2018: N=4019; 2019: N=4004)

1) Spørsmålet hadde følgende ordlyd: «De fleste jeg kjenner mener vi bør redusere antall flyreiser»

Mens det i 2018 var 23,6 prosent som mente denne påstanden 'stemte ganske eller svært godt', var prosenten året etter økt til 28,8. Endringen er statistisk signifikant. Det er for tidlig å si om dette er en trend, men den kan reflektere at spørsmålet om flyreiser i noen grad ble 'moralisert' våren 2019 – jfr. begrepet 'flyskam'.

Mønsteret når det gjelder variasjon på tvers av ulike grupper er stort sett som for holdningene til bruk av bensin- og dieselbil. Ett unntak bør nevnes. Hele østlandsområdet skiller seg fra resten av landet med større støtte til reduksjon i antall flyreiser.

4.3 Hva tenker omgangskretsen om å redusere mengde mat vi kaster

Til påstanden om «De fleste jeg kjenner mener at vi alle bør gjøre mer for å redusere mengden mat vi kaster» fikk vi følgende responser:

Tabell 11. Standpunkt til påstanden «De fleste jeg kjenner mener at vi alle bør gjøre mer for å redusere mengden mat vi kaster». I prosent. (2018: N=4022; 2019: N=4010)

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	1,5	2,8
Stemmer ganske dårlig	4,8	5,7
Stemmer verken dårlig eller godt	16,5	19,1
Stemmer ganske godt	50,5	47,9
Stemmer svært godt	21,2	16,8
Vet ikke	5,6	7,6

Mens det i 2018 var 70,5 prosent som mente denne påstanden 'stemte ganske eller svært godt', var andelen året etter falt til 64,7. Endringen mellom år er statistisk signifikant. Her er det videre ingen forskjell mellom regioner, mens mønsteret er som for spørsmålene over når det gjelder alder, kjønn, utdanning osv.

4.4 Hva tenker omgangskretsen om å redusere antall måltider med rødt kjøtt

I 2019 spurte vi også om hva omgangskretsen tenker om å redusere antall måltider med rødt kjøtt. Tabell 12 viser fordelingen i prosent.

Tabell 12. Standpunkt til påstanden «De fleste jeg kjenner mener vi bør redusere antallet måltider med rødt kjøtt». I prosent. (2019: N=3995)

	2019
Stemmer svært dårlig	12,8
Stemmer ganske dårlig	22,1
Stemmer verken dårlig eller godt	30,6
Stemmer ganske godt	19,3
Stemmer svært godt	4,9
Vet ikke	10,3

Mønsteret når det gjelder variasjon på tvers av grupper er svært likt det for redusert bruk av bensin- og dieselbil.

5 Hva gjør den enkelte og hva mer kan han/hun tenke seg å gjøre?

I dette kapitlet dekker vi følgende spørsmål: Først ser vi på hva respondenten oppgir som faktisk adferd – dvs. hvordan de reiste til jobb/studiested, om bilbruk på korte turer i fritida, lengre fritidsreiser, om matkasting og om kjøttforbruket deres. Deretter viser vi i hvilken grad respondentene mener de har ansvar for å redusere egne klimagassutslipp. Så ser vi på hva de kan tenke seg å gjøre for å redusere disse utslippene. Til sist gir vi en kort oversikt over en mer omfattende analyse av hva som forklarer folks valg med hensyn på reisemåte til jobb/studiested

5.1 Reiser til arbeids-/studiested

Når det gjelder reise til jobb/studiested, stilte vi spørsmål om hva respondenten hadde gjort foregående kalenderår (altså for 2017 i 2018-undersøkelsen og for 2018 i 2019-undersøkelsen). I begge årene dominerer bensin- og dieselbil som vanligste reisemåte. Dette gjelder både for vinter- og sommersesongen. Deretter følger offentlig transport og gange. Mens gange holder seg på samme nivå sommer som vinter, er det betydelig forskjell mellom sesongene for bruk av vanlig sykkel. Mens sykkelbruken går kraftig opp i sommersesongen, er trenden motsatt for kollektivtransporten.

Tabell 13. Vanligste reisemåte til arbeids- eller studiested¹⁾. I prosent. (2017 (vinter): N=2613; 2017 (sommer): N=2610; 2018 (vinter): N=2652; 2018 (sommer): N=2612)²⁾

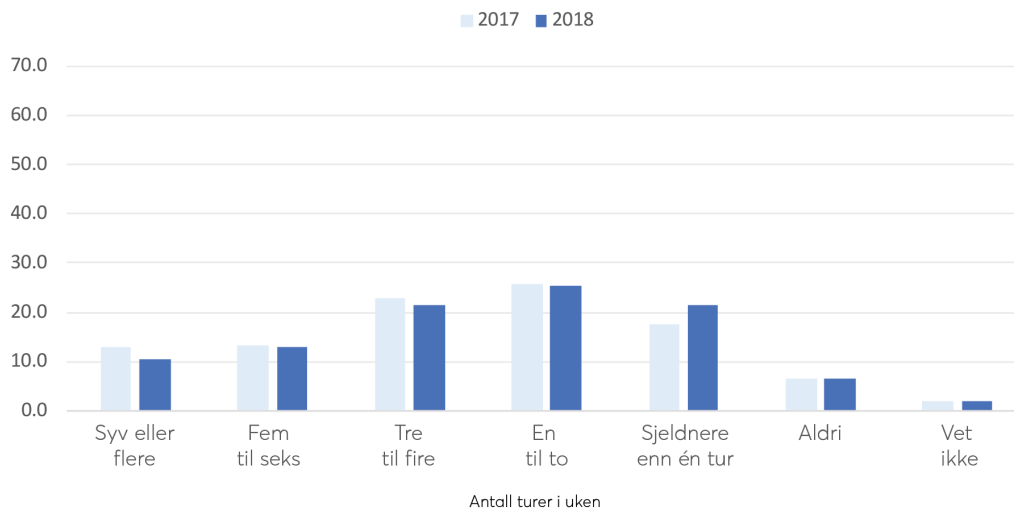
	Vintersesongen		Sommersesongen	
	2017	2018	2017	2018
Bensin-/dieselbil	46,0	42,5	41,3	36,7
Hybridbil (bensin/diesel og strøm)	3,7	5,4	3,7	5,2
El-bil	4,8	6,3	4,6	5,7
Offentlig transport (buss, bane, tog, buss)	24,7	24,9	20,5	21,3
Motorsykkel	0,0	0,2	1,9	2,0
El-sykkel	0,5	1,2	1,3	2,7
Sykkel (tråsykkel)	3,3	4,0	11,1	10,9
Gikk til fots	15,0	13,6	13,7	13,3
Taxi	0,3	0,3	0,3	0,3
Annet	1,4	1,5	1,4	1,8
Vet ikke	0,1	0,1	0,1	0,1

- 1) Spørsmålet hadde følgende ordlyd: «Hvilken reisemåte benyttet du vanligvis på reise til arbeids-studiestedet ditt i [år] – [sesong]».
- 2) N viser til år og sesong for handlingen og ikke for når data er samlet inn

Regresjonsanalysene viser signifikant reduksjon i bruken av bensin- og dieselbil som vanligste reise-måte til jobb og studiested fra 2017 til 2018. Dette gjelder både vinter- og sommersesongen. Bruken av bensin- og dieselbil er mindre i Oslo/Akershus enn i resten av landet. Yngre og personer med høy utdanning kjører mindre bensin- og dieselbil enn andre grupper. Kvinner bruker bensin- og dieselbil mindre enn menn i vintersesongen, mens forskjellen mellom kjønn ikke er signifikant på sommeren.

5.2 Bilbruk på korte turer i fritida

Vi har også sett på hvor ofte respondentene reiste med bensin- og dieselbil på korte turer (under 4 km tur-retur) i fritida, dvs. turer til butikken, trening, møter, omgangskrets etc. Figur 7 gir en oversikt for vintersesongen i både 2017 og 2018. Det vanligste er å foreta 1-2 turer i uken, tett fulgt av 3-4 turer. Summen av 'sjeldnere enn 1 tur i uken' og 'aldri' på nivå med disse. Fordelingen for sommersesongen er tilsvarende.



Figur 7. Hvor ofte respondentene reiste med bensin- og dieselbil på korte turer (mindre enn 4 km tur-retur) i fritiden. Vintersesongen 2017 og 2018. I prosent. (2017: N=3229; 2018: N=3148)²⁾

- 1) Spørsmålet hadde følgende ordlyd: «I [år], hvor ofte reiste du vanligvis korte turer på fritiden (under 4 km, tur-retur) med bil som bruker bensin/diesel, [sesong]».
- 2) N viser til året for handlingen og ikke for når data er samlet inn

Vi finner en liten nedgang (signifikant) i korte turer med bensin- og dieselbil. Mønsteret ellers er stort sett som tidligere beskrevet – dvs. folk bosatt i Oslo/Akershus, kvinner og unge foretar færre korte reiser med bensin- og dieselbil. Det er ingen klare effekter av utdanning, bortsett fra en svak tendens til mer bruk av bensin- og dieselbil på korte turer blant de med kun fagutdanning enn blant andre. Ellers er det mindre bruk av slik bil til turer av denne typen blant folk med lavere inntekt.

5.3 Lengre fritidsreiser

Mens spørsmålet over gjaldt korte reiser i fritiden, har vi også spurt om lengre fritidsreiser. Her har vi delt spørsmålene i tre:

- Reiser i Skandinavia (over 10 mil)
- Reiser i Europa utenom Skandinavia
- Reiser utenfor Europa

Tabell 14 gir en oversikt over hvor stor prosent av utvalget som sier de har gjennomført slike reiser i 2017 og 2018. I begge år har vel halvparten av utvalget foretatt slike reiser i Skandinavia (dvs. reiser lenger enn 10 mil), om lag halvparten har reist utenfor Skandinavia, mens i størrelsesorden 15 til 16 prosent har oppgitt fritidsreiser med fly utenfor Europa.

Tabell 14. Hvor stor andel av befolkningen som dro på en eller flere ferie-/fritidsreiser til ulike geografiske områder i 2017 og 2018.¹⁾ I prosent. (2017: N=3243; 2018: N=3148)¹⁾

	2017	2018
Skandinavia (Norge, Danmark, Sverige – lenger enn 100 km én vei)	55,1	58,2
Europa (utenfor Skandinavia)	51,3	49,5
Resten av verden (utenfor Europa)	15,3	16,3

1) Spørsmålet hadde følgende ordlyd: «Dro du i [i fjor] på ferie/fritidsreise til steder innenfor noen av disse områdene?»

2) N viser til år for handlingen og ikke for når data er samlet inn

Når det gjelder analysene av hvem som foretar slike reiser, ser vi et mønster som avviker noe fra funn gjeldende andre spørsmål. Når det gjelder om respondentene har foretatt slike reiser eller ikke, er det store bildet som følger: Folk i Oslo/Akershus har foretatt slike reiser i noe større grad enn andre; kvinner og menn har foretatt slike reiser i like stor grad; de med høyere utdanning har foretatt slike reiser i noe større grad enn andre. Ser vi på alder, er det liten forskjell mellom aldersgruppene dersom vi ser på reiser i Skandinavia/Europa. Det er en tendens til at den aller eldste gruppen (60 år eller eldre) reiser noe mindre enn de andre gruppene både i Skandinavia og Europa ellers, mens de unge (under 30 år) reiser noe mer til land utenfor Europa enn andre aldersgrupper. Dette er interessant gitt at denne gruppen har en stor andel med høyt klimaengasjement. Inntekt synes ikke å bety noe for reiser i Skandinavia/Europa slik reiser er målt, mens reiser utenfor Europa øker med økende inntekt. Reiser i Skandinavia har økt signifikant fra 2017 til 2018, mens reiser til resten av Europa gikk signifikant ned. Dette kan muligens forklares med den varme sommeren i 2018. Omfanget av reiser utenfor Europa synes å være stabilt.

Det er ikke mulig å sammenlikne omfanget av reiser med ulike reisemåter direkte gjennom dette datamaterialet. For Skandinavia og Europa utenfor Skandinavia gir undersøkelsen informasjon om hvor mange reiser den enkelte har gjort med ulike transportmidler, men ikke hvor langt de har reist. Vi har heller ikke nøyaktige tall for antall reiser, men svarkategoriene 0, 1-3, 4-6, 7-9 osv. opp til over 20. Vi har benyttet middeltallet for hvert intervall samt et snitt for reiser over 20 satt til 22 til å lage en grov beregning. Basert på dataene for 2017 ser vi at bensin- og dieselbil dominerer klart for reiser innenfor Skandinavia (vel 40 prosent (antall)). Deretter kommer fly og båt (rundt 15 prosent), tog (vel 10 prosent), buss og hybrid (6-7 prosent), mens elbil og annet begge er mellom 2 og 3 prosent. Vi merker oss at unge og kvinner reiser noe mer med buss/tog enn andre grupper.

Bildet endres når det gjelder dominerende reisemåte til Europa utenfor Skandinavia. Vi finner at flyreiser dominerer kraftig – dvs. andelen av alle reiser som er gjort med fly er i størrelsesorden 55 prosent. Bensin- og dieselbil, og båt ligger rundt 10 prosent hver. Andelen for buss og tog er hver mellom 7 og 8 prosent. De andre kategoriene ligger mellom 2 og 3 prosent. Det er ingen kjønnsforskjell når det gjelder reisemåtene. Unge (under 30 år) reiser noe mer med fly og tog/buss enn andre aldersgrupper, mens denne gruppen ikke skiller seg ut for bil. Denne reisemåten blir i størst grad benyttet av gruppen 45-59 år. Den skiller seg ut fra de andre aldersgruppene. Økt inntekt er forbundet med flere flyreiser, men færre reiser med buss/tog. Det er ingen effekt av inntekt på antall bilreiser.

Tabell 14 viser fordelingen for de som har reist med fly utenfor Europa i årene 2017 og 2018. Det er som sagt ingen endring mellom årene når det gjelder slike reiser. Blant de som reiser på slike turer, er antallet reiser noe lavere for trøndere og nordlendinger. Det samme gjelder kvinner. Det er ingen

signifikant effekt av inntekt på antall slike reiser. Regresjonsanalysene viser at antall fritidsreiser med fly til land utenfor Europa har økt signifikant fra 2017 til 2018. Videre ser vi at folk bosatt i Oslo og Akershus flyr til land utenfor Europa vesentlig oftere enn andre, og folk bosatt i Nord-Norge/Trøndelag synes å foreta færrest slike reiser. Folk med høyere inntekt flyr oftere til land utenfor Europa enn andre. Det er ingen kjønnsforskjeller og heller ingen effekt av utdanning, annet enn at det er en viss tendens til at folk som kun har videregående utdanning reiser noe mer, både sammenliknet med de med høyere utdanning enn videregående, og de som kun har grunnskoleutdanning. Unge flyr oftere til land utenfor Europa enn andre, og effekten synes å være nokså lineær – det vil si at jo høyere alder, jo færre slike reiser.

Tabell 15. Ferie-/fritidsreiser med fly til destinasjoner utenfor Europa i 2017 og 2018 fordelt på antall reiser.¹⁾ I prosent. Tallene i parentes er prosent av de som oppgir å ha reist (2017: N=4081; 2018: N=4057²⁾)

	2017	2018
Ingen	85,2	84,0
1	8,8 (59,5)	9,5 (59,7)
2	3,4 (22,7)	3,3 (20,5)
3	1,2 (8,0)	1,4 (8,5)
4	0,7 (4,7)	0,8 (4,8)
5	0,2 (1,2)	0,4 (2,3)
6 eller flere	0,5 (3,5)	0,6 (4,0)
Vet ikke	0,1 (0,5)	0,0 (0,3)

- 1) Spørsmålet hadde følgende ordlyd: «Hvor mange fritidsreiser med fly, til destinasjoner utenfor Europa, gjorde du i [år]».
- 2) N viser til år for handlingen og ikke for når data er samlet inn

5.4 Matkasting

I overkant av 73 prosent sier at de kan kildesortere matavfall¹⁰. Tallet er stabilt på tvers av år. Tabell 16 gir en oversikt over hvor ofte matavfall kastes i restavfallet. Tallene gjelder hele utvalget.

Tabell 16. Hvor ofte matavfall kastes i restavfallet.¹⁾ I prosent. (2018: N=4058; 2019: N=4042)

	2018	2019
Aldri	31,2	30,6
Sjelden	39,4	40,7
Ofte	14,0	14,5
Alltid	14,3	13,1
Vet ikke	1,0	1,1

- 1) Spørsmålet hadde følgende ordlyd: «Hvor ofte eller sjelden kaster du matavfall i restavfallet?»

At det er mulig å sortere matavfall har selvsagt sterk effekt på matkasting i restavfallet.¹¹ Sør- og Vestlandet samt Trøndelag og Nord-Norge skiller seg ellers ut med noe høyere matkasting enn Østlandet. Matkasting reduseres med alder, mens det er en svak tendens til at kvinner kaster mer (noe som kan skyldes 'arbeidsdeling i hjemmet'). Matkasting øker med økende inntekt.

¹⁰ Vi spurte «Kan du kildesortere matavfall (i separat pose som samles inn av et avfallsselskap)»

¹¹ Mens de fleste analysene kun bruker de uavhengige variablene som ble listet i kapittel 1, har vi her lagt til en variabel som beskriver om avfallssystemet gir mulighet for å sortere ut matavfall

5.5 Kjøttforbruk

Når det gjelder kjøttforbruk har vi spurt om 'rødt kjøtt' (storfe og sau/lam) og svin.

Tabell 17. Hvor ofte spises det kjøtt til middag.¹⁾ I prosent. (Storfe og sau/lam: 2018: N=4047; 2019: N=4038. Svin: 2018: N=4043; 2019: N=4019)

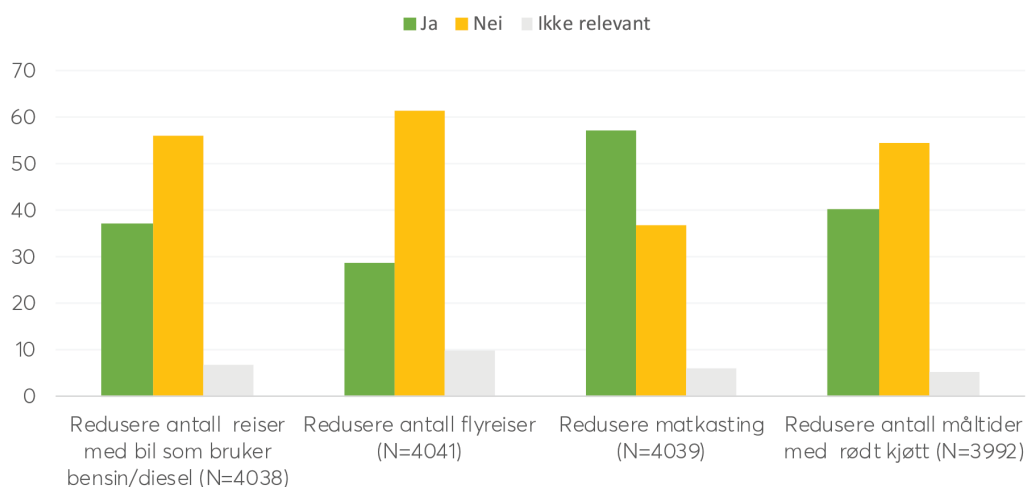
	Storfe og sau/lam		Svin	
	2018	2019	2018	2019
Spiser ikke slikt kjøtt	3,2	4,3	4,7	6,5
Sjeldnere enn 1 gang i uken	25,4	27,3	27,9	31,8
1 gang i uken	21,1	20,6	35,5	34,1
2 ganger i uken	25,7	24,7	20,4	18,2
3 ganger i uken	14,6	14,2	6,4	5,8
4 ganger i uken	5,5	5,2	1,2	0,9
5 eller flere ganger i uken	2,1	2,2	1,1	0,7
Vet ikke	2,5	1,6	2,7	2,0

1) Spørsmålet hadde følgende ordlyd: «Hvor ofte spiser du middager med kjøtt fra [kjøttslag]?»

Som vi ser av Tabell 17, er det en tendens til noe hyppigere forbruk av rødt kjøtt enn svin. De statistiske analysene viser at middager med rødt kjøtt er blitt noe sjeldnere i 2019 sammenlignet med 2018. Av disse analysene ser vi videre at innbyggere i Oslo og Akershus har færre middager med rødt kjøtt enn folk i resten av landet. Personer fra 60 år og oppover spiser slikt kjøtt sjeldnere enn de under 30, mens disse igjen spiser slikt kjøtt sjeldnere enn de fra 30-59 år. Kvinner spiser mindre rødt kjøtt enn menn, mens antall slike middager øker med økende inntekt.

5.6 Hva kan den enkelte tenke seg å gjøre?

I tillegg til data om faktisk adferd, slik det oppgis av respondentene, har vi i 2019 også spurt hva respondentene kan tenke seg å gjøre for å redusere egne utslipp av klimagasser. Figur 8 viser svarfordelingen på spørsmålet «Kan du tenke deg å gjøre noe av dette for å redusere klimagassutslipp? Vil du redusere [handling]?»



Figur 8. Hva respondentene kan tenke seg å gjøre for å redusere klimagassutslipp. I prosent.

Holdningen til å redusere bruk av bensin- og dieselbil er naturlig nok sterkt relatert til hvorvidt de som har slik bil har andre typer bil – dvs. hybrid eller elektrisk bil. Samtidig er det større vilje til endring blant de som ikke har bensin- og dieselbil enn de som kun har slik bil. Det kan bety at de av og til låner slik bil, men kan tenke seg å redusere slikt lån. Tilsvarende sier for eksempel noen respondenter som har krysset av for at de ikke spiser rødt kjøtt at de kan tenke seg å redusere dette forbruket. Det kan bety at de som sier de ikke spiser slikt kjøtt likevel kan gjøre det en sjelden gang og at de kan tenke seg å redusere slikt forbruk ytterligere. Tilsvarende observeres for de som sier de aldri kaster matavfall. Når det gjelder fritidsreiser, er det en klar tendens til at det er blant de som reiser minst vi finner størst vilje til reduksjon. Sett samlet betyr nok dette at Figur 8 gir et for 'positivt' bilde med hensyn til hvor store endringer som kan forventes basert på befolkningens endringsvilje siden den positive holdningen til endring er størst blant de som utfører handlingene sjeldnest.

Når det gjelder analyser av hva som karakteriserer de som kan tenke seg å endre adferd, vil vi framheve følgende observasjoner:

- **Bruk av bensin- og dieselbil:** Yngre (særlig de under 30 år, men også i noen grad de mellom 30-44 år), kvinner, de med høyere utdanning og de med lavere inntekt er mer villige til å redusere bruk enn andre. Innbyggere i Trøndelag/Nord-Norge er mindre villige til å redusere egen bilbruk enn innbyggere i andre regioner. Når det gjelder partitilhørigheter er velgerne til de fleste partiene mer villige til å redusere bilbruk enn Høyrevelgerne. Viljen er størst blant MDG, Rødt, SV og Venstre sine velgere Senterpartivelgerne skiller seg ikke fra de som stemte Høyre, mens FrP-velgerne er minst villige til å redusere bilbruken.
- **Flyreiser:** Mønsteret er stort sett som for bilbruk, men i dette tilfellet er det ingen region som skiller seg ut. Videre er det noen forskjeller vedrørende partitilhørighet – dvs. Senterpartivelgerne skiller seg fra Høyrevelgere, og er mer villig til å redusere antall flyreiser. Der er videre ingen signifikant forskjell mellom velgerne til Høyre og FrP.
- **Redusere matavfallet:** Yngre og kvinner skiller seg ut som mer villige, mens det i dette tilfellet ikke er noen forskjeller knyttet til utdanningsnivå og inntekt. Det er en svak tendens til mindre vilje til å redusere matavfallet i Trøndelag/Nord-Norge enn i andre regioner. Det er videre mindre variasjon på tvers av partier. SV, MDG og Arbeiderpartiets velgere er noe mer villige enn andre, mens FrPs velgere er noe mindre villige. Det er ingen forskjell når det gjelder velgerne til Rødt, Senterpartiet, Venstre, KrF og Høyre.
- **Rødt kjøtt:** Hovedmønsteret er som over. Det er derimot mindre villighet til reduksjon i forbruket av rødt kjøtt i alle regioner sammenlignet med Oslo og Akershus. Videre er det partipolitiske bildet noe mer komplekst enn ovenfor. Klarest støtte til reduksjon finnes blant MDG- og SV-velgerne. Deretter kommer velgerne til Arbeiderpartiet, Rødt og Venstre. KrF-velgerne skiller seg ikke fra Høyre, mens velgerne til Senterpartiet og FrP er de minst villige til å redusere forbruket av rødt kjøtt.

5.7 Vaner og normer i omgangskretsen er viktig for hverdagsreiser

Kapittel 4 handlet om hva omgangskretsen tenker om bilkjøring, flyreiser, matavfall og rødt kjøtt. I avsnittene overfor så vi på respondentenes egne valg. I dette avsnittet belyser vi sammenhengene mellom det en selv tenker og gjør og det omgangskretsen gjør respektive mener en bør gjøre. Analysen er avgrenset til respondentenes valg av reisemåte til jobb/studiested – mer spesifikt om de kjører bensin- og dieselbil eller ikke. Vi har benyttet en metode som kalles sti-analyse. I standard regresjonsanalyse ser man på hvordan ulike faktorer (uavhengige variabler) kan forklare variasjonen i den variabelen som er i fokus for analysen (den avhengige variabelen) – her altså om man bruker bensin- og dieselbil til jobben. I sti-analyse estimerer man også sammenhenger mellom de uavhengige variablene, da slike variabler kan ha effekt på den avhengige variabelen via effekter på andre uavhengige variabler. Ved bruk av sti-analyse kan man dermed studere hvordan for eksempel andres adferd påvirker de faktorene som forklarer egen adferd.

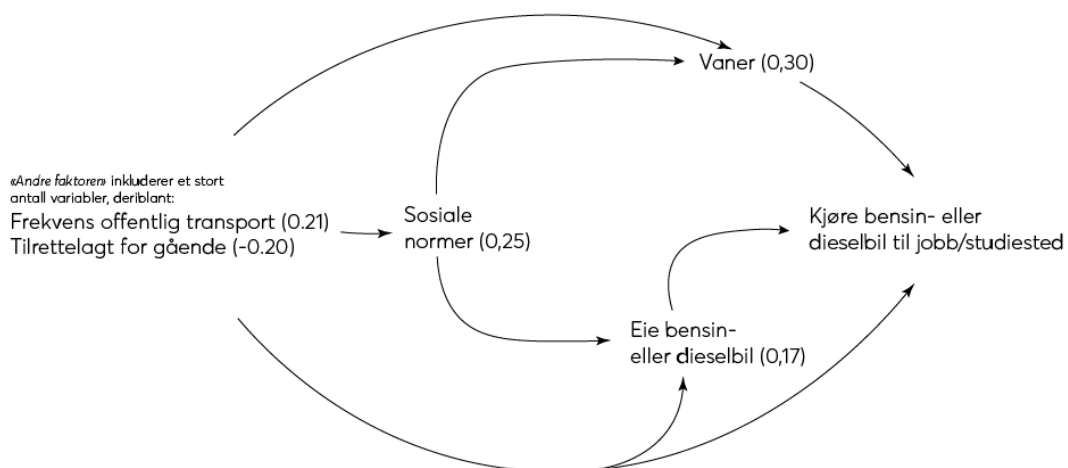
I denne analysen inkluderte vi en lang rekke uavhengige variabler:

- Individuelle karakteristika (alder, kjønn, utdanning, inntekt, m.m.)
- Mål på respondentenes grunnleggende verdier
- Data om personens oppfatninger om klimaendringer
- Informasjon om den fysiske konteksten (avstand til jobb, kvaliteten på ulike transportmåter, om vedkommende eier bil, m.m.)
- Informasjon om den sosiale konteksten (om omgangskretsen er opptatt av klima/miljø, sosiale normer som gjelder transportmåte til jobb/studiested)
- Respondentens egne normer som gjelder ansvar for å redusere klimagassutslipp
- Respondentens transportvaner og oppfatninger om transportmåter

En mer komplett dokumentasjon av metode og resultater finnes i Thøgersen et al. (under vurdering).

Figur 11 gir en oversikt over sentrale resultater. Det må understrekes at vi kun inkluderer noen av de viktigste sammenhengene i denne korte presentasjonen. Å eie bensin- eller dieselbil er selvsagt avgjørende for å kunne kjøre slik bil til jobb/studiested. Kvaliteten på offentlig transport og andre alternativer som hvor enkelt det er å gå til jobben er tilsvarende viktig for å kunne velge andre fremkomstmåter enn slik bil. Men analysen viser at mange som har bil, ikke bruker denne til jobb, samtidig som mange som har god tilgang på offentlig transport likevel bruker bilen. Dette betyr at faktorer som vaner og sosiale normer – det vil si hvordan andre i omgangskretsen reiser eller mener man bør reise – har stor betydning for valg av transportmåte.

Sammenhengene er videre ganske komplekse. Samtidig som kollektivtilbudet og tilrettelegging for gående virker inn på valget av å eie bil, påvirker disse faktorene også de sosiale normene samt vanene – dvs. der mulighetene for kollektivtransport og å gå er gode, blir dette i større grad akseptert som 'vanlig'. Vi finner videre at sosiale normer ikke har noen direkte effekt på valg av transportmåte. Effekten går via vaner og bileierskap. En viktig sammenheng synes dermed å være: Tilgangen på kollektiv transport/gode muligheter til å gå påvirker sosiale normer som så påvirker hvorvidt man har skaffet seg bil eller ikke. Det skapes en vane som er påvirket både av de sosiale normene (forventninger om å bruke bilen til jobb) og tilgangen på alternative transportmuligheter. Dette betyr at man kan redusere bruken av bensin- og dieselbil både ved å bygge ut kollektivtransport/legge til rette for gående (og syklende) og ved å påvirke hva som er sosialt akseptert der slike muligheter er eller blir godt utbygd. Å påvirke valg av type bil direkte er selvsagt også viktig, ikke minst der det ikke er formålstjenlig å investere i kollektive løsninger.



Figur 9. Faktorer som påvirker valg av reisemåte til jobb. Tallene i parentes er et mål på faktorens samlede forklaringskraft med hensyn på valg av transportmåte til arbeid- og studiested (bensin- og dieselbil eller ikke).

Sagt på annen måte, tilrettelegging for kollektivt og sykkel/gange er ikke tilstrekkelig for full overgang til klimavennlige transportmåter. Dette må kombineres med for eksempel økonomiske virkemidler og prosesser som endrer vaner og holdninger til bruk av slike transportmåter, samt virkemidler som påvirker omfang/type bilhold.

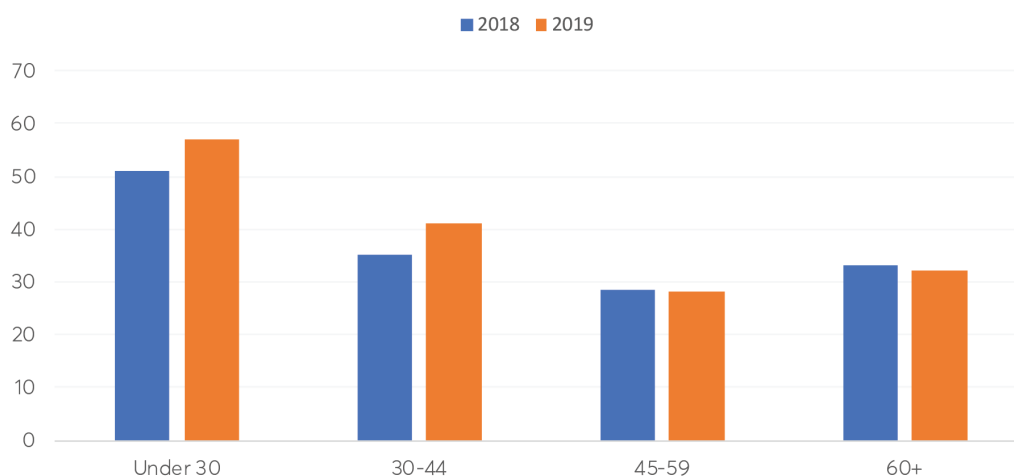
Det større bildet er relativt komplekst – mange faktorer har noe effekt – men relativt få individuelle faktorer står tydelig ut. Alder påvirker valget – jamfør tidligere observasjoner presentert ovenfor. Det er en tendens til at klimaforneking øker sjansen for å bruke bensin-/dieselbil. Samtidig er det en svak tendens til at de som mener de har ansvar for å redusere egne klimagassutslipp ikke bruker bensin- og dieselbil til jobb. At denne sammenhengen er svak, indikerer at transportmåte til jobb ikke sees på som en viktig del av dette ansvaret.

6 Yngre mer klimaengasjerte og engasjementet øker

Vi har allerede nevnt at de yngre i utvalget skiller seg ut ved å være mer 'klimaopptatte, bekymret og handlingsvillige' enn eldre. Vi vil avslutte rapporten med å se nærmere på forskjellene mellom aldersgrupper

6.1 Bekymring for klimaendringer

Bekymringen for klimaendringer er klart større blant aldersgruppene under 45 år, og størst blant de unge (under 30 år).



Figur 10. Svar på spørsmålet «I hvilken grad bekymrer du deg for klimaendringer?» fordelt på aldersgrupper. Omfatter bare de som er 'ganske' eller 'veldig bekymret'. I prosent. (2018: N=3977; 2019: N=4028)

Vi ser at andelen 'ganske' eller 'veldig bekymret' er på over 50 prosent i den yngste gruppen. Andelen for de andre aldersgruppene er klart lavere. Det er en tydelig økning i bekymringen hos begge aldersgruppene under 45 år fra 2018 til 2019. Vi noterer videre at blant de unge (<30 år) er andelen som 'ikke er bekymret i det hele tatt' redusert fra over 10 til under 5 prosent.

6.2 Ansvar for å redusere egne utslipp

I Tabell 3 så vi på den generelle svarfordelingen for påstanden «Jeg har et ansvar for å redusere klimagassutslippene mine.» I Tabell 18 gjengir vi summen av de som svarte 'stemmer ganske' og 'svært godt' på denne påstanden fordelt på aldersgruppene. Om lag 80 prosent av de unge (<30 år) er enige i at de har et ansvar for å redusere egne utslipp. For hele utvalget er snittet for de to årene knappe

70 prosent. Mens trenden i hele materialet, som nevnt i avsnitt 3.3, er en svak (men ikke signifikant) nedgang, så øker andelen som opplever at de har et ansvar signifikant blant de under 45.

Tabell 18. Ansvar for å redusere egne klimagassutslipp. Sum prosent som oppgir at påstanden stemmer ganske/svært godt. (2018: N=3962; 2019: N=4038)

Alder	2018	2019
<30	79	82
30-44	70	71
45-59	64	63
>59	66	62

Som vi har sett (kapittel 5), er de under 30 år mer villige til å redusere bruken av bensin- og dieselbil, villige til å fly mindre og de kan i større grad tenke seg å spise mindre kjøtt.¹² Tabell 19 gir en oversikt over fordelingen mellom de som svarer 'ja' og 'nei' på spørsmålene «Kan du tenke deg å gjøre noe av dette for å redusere klimagassutslipp? Vil du redusere: [antall flyreiser], [forbruket av rødt kjøtt]». Som vi husker fra Figur 8, er flyreiser det området der det er lavest generell vilje til endring, mens rødt kjøtt ligger i en mellomstilling. Vi husker også at de under 30 år flyr noe mer til land utenfor Europa enn andre aldersgrupper.

Tabell 19. Holdning til å redusere antall flyreiser og måltider med rødt kjøtt fordelt på aldersgrupper. 2019, i prosent. (Flyreiser: N=4038; rødt kjøtt: N= 4041)¹⁾

Alder	Flyreiser		Middager med rødt kjøtt	
	Ja	Nei	Ja	Nei
<30	47,8	44,2	59,7	29,1
30-44	32,6	55,6	48,7	45,9
45-59	24,0	68,6	35,5	61,1
>59	21,6	66,1	28,7	66,2

- 1) Tallene summerer ikke til 100. Det skyldes at det også var et svaralternativ 'Ikke relevant (flyr ikke/spiser ikke rødt kjøtt)'.

Andelen som svare 'ja' for begge handlingene er klart størst i aldersgruppen under 30 år. De uttrykker også en mer positiv holdning til å redusere antall middager med rødt kjøtt enn flyreiser. I begge tilfellene er gruppen mellom 30 og 44 år nest mest 'endringvillig'.

Blant de unge er det flere enn blant de eldre som oppfatter at omgangskretsen er villige til å gjøre endringer. Vedrørende påstanden «De fleste jeg kjenner mener vi bør redusere antall flyreiser», svarte for eksempel 34 prosent av de unge i 2018 at den stemmer 'ganske' eller 'svært' godt. I 2019 var prosenten økt til 47 – se Tabell 20. Det er også en klar økning blant aldersgruppen mellom 30 og 44 år. Blant de over 44 år, mener om lag halvparten så mange som i den yngste gruppen at omgangskretsen er villige til å gjøre endringer. Tabellen viser også svarfordeling for påstanden «De fleste jeg kjenner mener vi bør redusere antall måltider med rødt kjøtt». Her har vi data bare for 2019. Tendensen er den samme som for flyreiser. Vi legger også merke til at for de under 45 år, er prosenten lik for begge handlingene, mens de eldre respondentene oppfatter at omgangskretsen er noe mer villig til å redusere flyreiser enn måltider med rødt kjøtt.

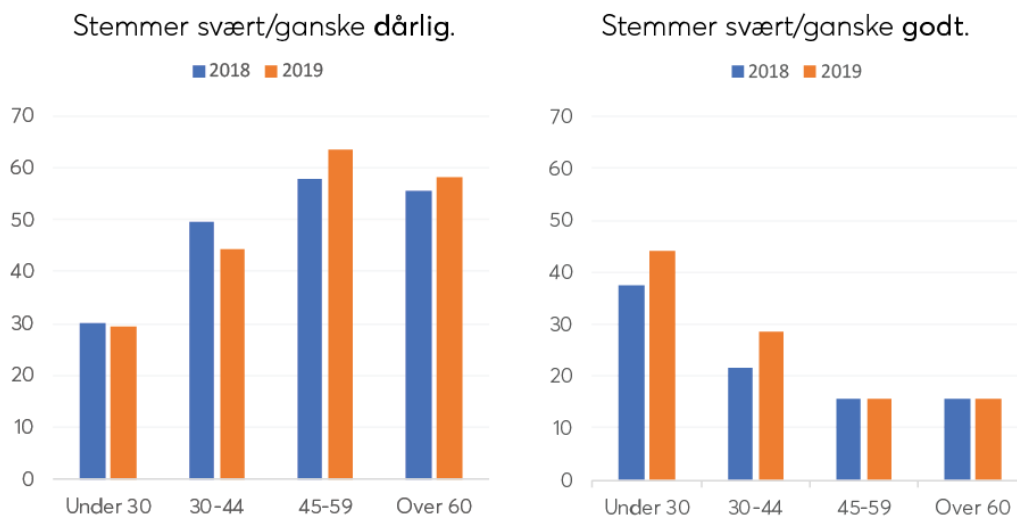
¹² Videre husker vi at også de mellom 30 og 44 år var mer positive til reduksjon på alle disse områdene enn de fra 45 år og oppover.

Tabell 20. Hva omgangskretsen mener om å redusere antall flyreiser og måltider med rødt kjøtt fordelt på aldersgrupper. Sum prosent 'stemmer ganske' eller 'svært godt'. (Flyreiser: 2018: N=4019; 2019: N=4004. Rødt kjøtt: 2019: N=3995)

Alder	Flyreiser		Måltider med rødt kjøtt
	2018	2019	2019
<30	34	47	46
30-44	24	31	30
45-59	20	24	17
>59	22	24	17

6.3 Støtte til politikk

Når det gjelder viljen til å støtte klimapolitikk, finner vi betydelige forskjeller om vi sammenligner de unge (under 30 år) med resten. Figur 11 viser holdninger til økt pris på fossile energikilder fordelt på aldersgrupper. Merk at dette og andre spørsmål om politikk er stilt kun til halve utvalget.



Figur 11. Standpunkt til påstanden «Vi bør øke prisen på fossile energikilder som olje, diesel og bensin» I prosent. (2018: N=1993; 2019: N=2016)

Vi ser at motstanden er klart minst og stabil i gruppen under 30 år. Støtten er tilsvarende mye større enn for andre aldersgrupper og klart økende. Det er en tilsvarende tendens til økende støtte i gruppen 30-44 år. Her synes motstanden i tillegg svekket. For gruppene fra 45 år og oppover øker motstanden, mens støtten er stabil.

Bildet for prisøkning på kjøtt er relativt likt. De unge har høyere aksept og denne har økt. Når det gjelder vindkraft er bildet tilsvarende når det gjelder aldersforskjeller. De unge er mer positive til utbygging. Støtten til utbygging av vindkraft på land er nedadgående for alle grupper mellom 2018 og 2019, men det er fortsatt et klart flertall som støtter utbygging på land blant de unge – se Tabell 21. Det er også verdt å merke seg at motstanden går betydelig opp i alle aldersgrupper, bortsett fra hos de under 30 år.

Tabell 21. Standpunkt til påstanden «Norge bør øke vindkraftproduksjonen på land». I prosent. (2018: N=2052; 2019: N=2021)

Alder	Stemmer ganske eller veldig dårlig		Stemmer ganske eller veldig godt	
	2018	2019	2018	2019
< 30	6	8	71	64
30 – 44	11	21	61	53
45 – 59	10	29	64	46
> 60	13	27	65	49

Når det gjelder holdning til bompenger, er det flere som er negative enn positive i alle aldersgrupper. Men blant de unge er det nesten like mange i begge gruppene.¹³ I aldersgruppene fra 45 år og oppover er motstanden sterk.

Tabell 22. Holdning til bompenger. I prosent. (2019: N=2015)

Alder	Svært eller ganske negativ	Svært eller ganske positiv
< 30	36	33
30 – 44	50	24
45 – 59	64	14
> 60	60	13

Disse forskjellene mellom aldersgrupper blir interessante å følge framover. Er det for eksempel snakk om trekk som følger denne yngre kohorten (generasjonsfenomen), eller er dette trekk som endrer seg for denne gruppen når den blir eldre (livsfasefenomen), eller kanskje mest sannsynlig en kombinasjon. Det vil tiden og nye data vise.

¹³ Gruppen usikre ('verken negativ eller positiv') og 'vet ikke' slått sammen utgjør de øvrige om lag 30 prosent.

Tabellvedlegg

Vedlegg A. Svarfordeling prosent på alle svarkategorier

Tabell v1 (Figur 1): Oppfatninger om klimaendringer skjer.

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	1,7 %	0,9 %
Stemmer ganske dårlig	2,7 %	1,5 %
Stemmer verken dårlig eller godt	12,7 %	13,0 %
Stemmer ganske godt	38,4 %	35,5 %
Stemmer svært godt	41,0 %	46,6 %
Vet ikke	3,6 %	2,4 %

Tabell v2 (Figur 2): Bekymring for klimaendringer

	2018	2019
Ikke bekymret i det hele tatt	16,8 %	17,0 %
Litt bekymret	46,1 %	44,7 %
Ganske bekymret	25,4 %	26,3 %
Veldig bekymret	9,5 %	10,1 %
Vet ikke	2,2 %	2,0 %

Tabell v3 (Figur 3): Standpunkt til påstanden «Jeg har et ansvar for å støtte politikk som reduserer klimagassutslippene».

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	12,0%	11,2 %
Stemmer ganske dårlig	10,4%	9,1 %
Stemmer verken dårlig eller godt	29,4%	28,2 %
Stemmer ganske godt	29,3%	30,8 %
Stemmer svært godt	12,7%	14,3 %
Vet ikke	6,2	6,3 %

Tabell v4 (Figur 4): Standpunkt til påstanden «Norge bør øke vindkraftproduksjonen på land».

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	3,8 %	12,0 %
Stemmer ganske dårlig	6,6 %	11,7 %
Stemmer verken dårlig eller godt	16,9 %	17,9 %
Stemmer ganske godt	42,6 %	31,0 %
Stemmer svært godt	21,9 %	20,0 %
Vet ikke	8,2 %	7,5 %

Tabell v5 (Figur 5): Standpunkt til påstanden «Vi bør prioritere plass til fotgjengere og syklistere fremfor privatbilister i landets bysentra».

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	9,1 %	4,9 %
Stemmer ganske dårlig	11,1 %	7,5 %
Stemmer verken dårlig eller godt	25,3 %	26,5 %
Stemmer ganske godt	29,2 %	25,8 %
Stemmer svært godt	21,7 %	31,6 %
Vet ikke	3,7 %	3,7 %

Tabell v6 (Figur 6): De fleste jeg kjenner mener at vi bør redusere antall flyreiser.

	2018	2019
Stemmer svært dårlig	10,7 %	10,2 %
Stemmer ganske dårlig	21,6 %	19,4 %
Stemmer verken dårlig eller godt	33,2 %	31,7 %
Stemmer ganske godt	17,7 %	21,5 %
Stemmer svært godt	5,9 %	7,3 %
Vet ikke	10,9 %	9,8 %

Tabell v7 (Figur 7): Hvor ofte respondentene reiste med bensin- og dieselbil på korte turer (< 4 km tur-retur) i fritiden. Vintersesongen 2017 og 2018.

	Vintersesongen	
	2017	2018
7 eller flere turer i uken	12,8 %	10,4 %
5-6 turer i uken	13,4 %	12,8 %
3-4 turer i uken	22,7 %	21,4 %
1-2 turer i uken	25,6 %	25,5 %
Sjeldnere enn 1 tur i uken	17,4 %	21,4 %
Aldri	6,4 %	6,4 %
Vet ikke	1,8 %	2,1 %

Tabell v8 (Figur 8): Hva respondentene kan tenke seg å gjøre for å redusere klimagassutslipp.

	Redusere antall som reisers med bil som bruker bensin/diesel	Redusere antall flyreiser	Redusere matkasting	Redusere antall måltider med rødt kjøtt
Ja	37,20 %	28,6 %	57,10 %	40,20 %
Nei	56,00 %	61,50 %	36,80 %	54,40 %
Ikke relevant	6,80 %	9,90 %	6,10 %	5,40 %

Tabell v9 (Figur 10): Ganske eller veldig bekymret for klimaendringer (fordelt på aldersgrupper).

Alder	2018	2019
Under 30	50,9 %	56,9 %
30-44	35,1 %	41,2 %
45-59	28,5 %	28,3 %
60+	33,1 %	32,2 %

Tabell v11 (Figur 11): Standpunkt til påstanden «Vi bør øke prisen på fossile energi kilder som olje, diesel og bensin».

Alder	Stemmer ganske eller veldig dårlig		Stemmer ganske eller veldig godt	
	2018	2019	2018	2019
< 30	30,1	29,4	37,5	44,1
30-44	49,4	44,2	21,5	28,4
45-59	57,7	63,6	15,7	15,5
>60	55,5	58,2	15,7	15,6

Vedlegg B. Svarprosjenter for politikk og virkemidler for velgergrupper

Prosentfordeling blant velgere (stemme til parti ved stortingsvalget 2017) på påstander: «I hvilken grad stemmer påstandene nedenfor med dine oppfatninger?»

Tabell v12 (Tabell 5): Vi bør øke prisen på fossile energikilder som olje, diesel og bensin. Prosent av velgergrupper. 2018: N=1993.

	Stemmer ganske/ svært godt	Verken eller/ vet ikke
Rødt	51,8	23,5
Sosialistisk venstreparti	47,2	28,8
Arbeiderpartiet	19,9	34,2
Miljøpartiet de grønne	65,5	23,8
Senterpartiet	12,7	28,0
Venstre	39,5	31,6
Kristelig folkeparti	21,1	44,7
Høyre	10,7	28,2
Fremskrittspartiet	5,3	16,9

Svarkategoriene var «Stemmer svært dårlig, stemmer ganske dårlig, stemmer verken godt eller dårlig, stemmer ganske godt, stemmer svært godt, vet ikke»

Tabell v13 (Tabell 6): Hvor positiv eller negativ er du til bompenger?

Tabellen oppgir prosent av velgergrupper. 2019: N=1125

	Svært/ ganske positiv	Verken eller/ vet ikke
Rødt	43,6	28,2
Sosialistisk venstreparti	41,8	26,9
Arbeiderpartiet	20,3	31,7
Miljøpartiet de grønne	46,8	34,0
Senterpartiet	14,1	22,4
Venstre	46,5	18,6
Kristelig folkeparti	8,7	47,8
Høyre	13,1	21,8
Fremskrittspartiet	7,1	10,0

Svarkategoriene var "svært negativ, ganske negativ, verken negativ eller positiv, ganske positiv, svært positiv, vet ikke»

Tabell v14 (Tabell 7): Parkeringsavgifter bør være lavere for el-biler enn for fossildrevne biler. Prosent av velgergrupper. 2018: N=2054

	Stemmer ganske/ svært godt	Verken eller/ vet ikke
Rødt	43,0	24,4
Sosialistisk venstreparti	39,7	18,3
Arbeiderpartiet	19,2	20,1
Miljøpartiet de grønne	50,6	22,4
Senterpartiet	18,8	15,0
Venstre	36,7	22,8
Kristelig folkeparti	35,0	22,5
Høyre	24,0	14,8
Fremskrittspartiet	14,1	10,3

Svarkategoriene var «Stemmer svært dårlig, stemmer ganske dårlig, stemmer verken godt eller dårlig, stemmer ganske godt, stemmer svært godt, vet ikke»

Tabell v15 (Figur 4): Norge bør øke vindkraftproduksjonen på land. Prosent av velgergrupper. 2018: N=2056

	Stemmer ganske/ svært godt	Verken eller/ vet ikke
Rødt	72,7	15,9
Sosialistisk venstreparti	74,4	15,5
Arbeiderpartiet	68,1	23,6
Miljøpartiet de grønne	75,6	14,6
Senterpartiet	56,3	28,8
Venstre	73,8	20,0
Kristelig folkeparti	57,5	27,5
Høyre	66,2	22,8
Fremskrittspartiet	59,7	29,4

Svarkategoriene var «Stemmer svært dårlig, stemmer ganske dårlig, stemmer verken godt eller dårlig, stemmer ganske godt, stemmer svært godt, vet ikke»

Tabell v16 (Figur 4): Norge bør øke vindkraftproduksjonen på land. Prosent av velgergrupper. 2019: N=1156

	Stemmer ganske/ svært godt	Verken eller/ vet ikke
Rødt	61,9	28,6
Sosialistisk venstreparti	64,4	17,1
Arbeiderpartiet	51,3	28,6
Miljøpartiet de grønne	72,0	12,0
Senterpartiet	44,3	20,5
Venstre	63,6	22,7
Kristelig folkeparti	33,3	33,3
Høyre	57,3	20,9
Fremskrittspartiet	42,9	20,0

Svarkategoriene var «Stemmer svært dårlig, stemmer ganske dårlig, stemmer verken godt eller dårlig, stemmer ganske godt, stemmer svært godt, vet ikke»

**Tabell v17 (Tabell 8): Norge bør redusere oljeproduksjonen.
Prosent av velgergrupper. 2019: N=1143**

	Stemmer ganske/ svært godt	Verken eller/ vet ikke
Rødt	76,2	14,3
Sosialistisk venstreparti	68,1	23,2
Arbeiderpartiet	29,0	39,8
Miljøpartiet de grønne	85,7	14,3
Senterpartiet	23,9	35,2
Venstre	47,7	22,7
Kristelig folkeparti	16,7	54,2
Høyre	7,3	32,2
Fremskrittspartiet	7,2	26,1

Svarkategoriene var «Stemmer svært dårlig, stemmer ganske dårlig, stemmer verken godt eller dårlig, stemmer ganske godt, stemmer svært godt, vet ikke»

**Tabell v18 (Figur 5): Vi bør prioritere plass til fotgjengere og syklistere fremfor
privatbiler, i landets bysentra. Prosent av velgergrupper.
2018: N=2054**

	Stemmer ganske/ svært godt	Verken eller/ vet ikke
Rødt	80,7	13,6
Sosialistisk venstreparti	85,9	10,2
Arbeiderpartiet	59,7	29,3
Miljøpartiet de grønne	90,6	6,0
Senterpartiet	50,6	33,1
Venstre	70,0	20,0
Kristelig folkeparti	48,7	43,6
Høyre	36,2	32,7
Fremskrittspartiet	25,9	32,5

Svarkategoriene var «Stemmer svært dårlig, stemmer ganske dårlig, stemmer verken godt eller dårlig, stemmer ganske godt, stemmer svært godt, vet ikke»

Referanser

Thøgersen, J., A. Vatn, M. Aasen, R.E Dunlap, D.R. Fisher, O. Hellevik og P. Stern (til vurdering). Do People Consider Climate Impacts When Choosing Travel Mode? Til vurdering i Ecological Economics.

CICERO is Norway's foremost institute for interdisciplinary climate research. We help to solve the climate problem and strengthen international climate cooperation by predicting and responding to society's climate challenges through research and dissemination of a high international standard.

CICERO has garnered attention for its research on the effects of manmade emissions on the climate, society's response to climate change, and the formulation of international agreements. We have played an active role in the IPCC since 1995 and eleven of our scientists contributed the IPCC's Fifth Assessment Report.

- We deliver important contributions to the design of international agreements, most notably under the UNFCCC, on topics such as burden sharing, and on how different climate gases affect the climate and emissions trading.
- We help design effective climate policies and study how different measures should be designed to reach climate goals.
- We house some of the world's foremost researchers in atmospheric chemistry and we are at the forefront in understanding how greenhouse gas emissions alter Earth's temperature.
- We help local communities and municipalities in Norway and abroad adapt to climate change and in making the green transition to a low carbon society.
- We help key stakeholders understand how they can reduce the climate footprint of food production and food waste, and the socioeconomic benefits of reducing deforestation and forest degradation.
- We have long experience in studying effective measures and strategies for sustainable energy production, feasible renewable policies and the power sector in Europe, and how a changing climate affects global energy production.
- We are the world's largest provider of second opinions on green bonds, and help international development banks, municipalities, export organisations and private companies throughout the world make green investments.
- We are an internationally recognised driving force for innovative climate communication, and are in constant dialogue about the responses to climate change with governments, civil society and private companies.

CICERO was founded by Prime Minister Syse in 1990 after initiative from his predecessor, Gro Harlem Brundtland. CICERO's Director is Kristin Halvorsen, former Finance Minister (2005-2009) and Education Minister (2009-2013). Jens Ulltveit-Moe, CEO of the industrial investment company UMOE is the chair of CICERO's Board of Directors. We are located in the Oslo Science Park, adjacent to the campus of the University of Oslo.