

**Staten:** Statens vegvesen Region øst  
Statens vegvesen Vegdirektoratet  
Jernbaneverket Region øst

**Akershus fylkeskommune:** Sentraladministrasjonen

**Oslo kommune:** Plan- og bygningsetaten  
Samferdselsetaten

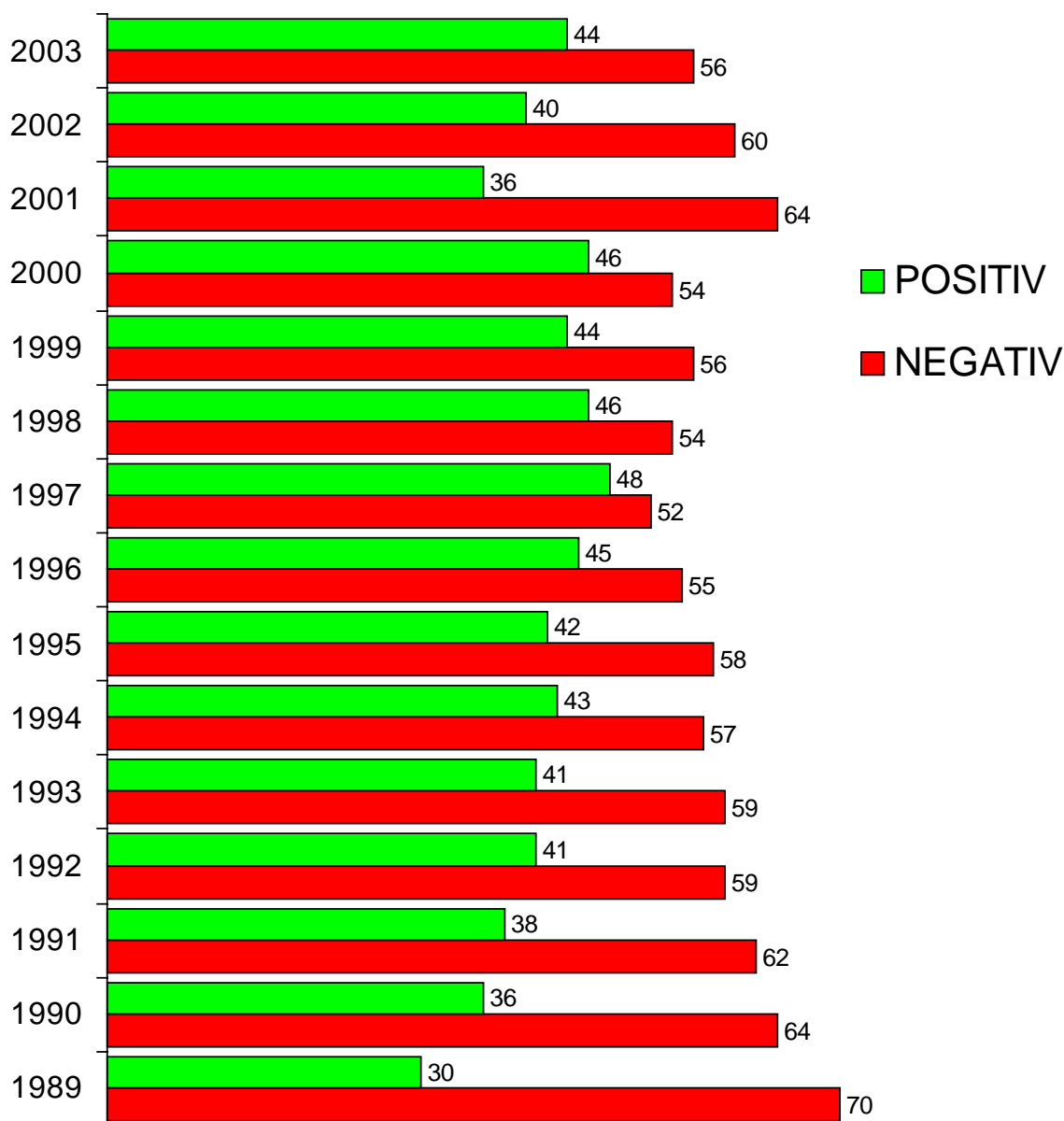
**Kollektivtrafikken:** AS Oslo Sporveier  
Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s  
NSB AS Persontog



**SAMARBEIDET FOR BEDRE TRANSPORT-  
PROGNOSER I OSLO-OMRÅDET**

## Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989 - 2003

Andel hhv. negative og positive, 1989 - 2003





## Forord

Bompengeringen i Oslo ble åpnet 1. februar 1990. Hovedformålet med undersøkelsene er å kartlegge holdninger til bompengeringen over tid.

Datainnsamlingen er gjennomført over en 15-års periode (1989 - 2003). Hver måling er gjennomført i november, bortsett fra 1993 og 1994, hvor feltarbeidet ble gjennomført i oktober, og i 2001 da feltarbeidsperioden ble forskjøvet noe (26. november – 5. desember) for å unngå direkte sammenfall med takstøkning i bomringen. Intervjuene i 2003 er gjennomført i perioden 3. – 14. november.

Fra undersøkelsen i 2001 er skjemaet utvidet med spørsmål om kunnskap og holdninger til Oslopakke 2. Resultatene for disse spørsmålene er rapportert i kapittel 8.

Om lag 1000 personer er intervjuet i hver måling om bompengeringen. Utvalget er trukket tilfeldig blant befolkningen i Oslo og Akershus som er 18 år eller eldre. Målingen i 1989 er gjennomført *før* åpningen, mens målingene i 1990-2001 er gjennomført *etter* åpningen av bompengeringen.

Undersøkelsene er gjennomført av TNS Gallup på oppdrag fra Statens vegvesen Region Øst. Kontaktperson og ansvarlig i Statens vegvesen Region Øst er Olav Fosli.

Trondheim, 21. desember, 2003

---

Truls Nedregård  
avd.leder

# Innhold

<i>Kap. 1. Om undersøkelsen og rapporten</i>	<i>1</i>
1.1. Formål	1
1.2. Utvalg, målgruppe og datainnsamlingsmetode	1
1.3. Presentasjon av resultatene	2
<i>Kap. 2. Årsaker til innføring av bompengeringen</i>	<i>4</i>
<i>Kap. 3. Holdning til innføring av bompengeringen</i>	<i>7</i>
3.1. Andel som er hhv. positive og negative	7
3.2. Styrken i holdningene	10
3.3. Holdning avhengig av antall biler som disponeres	12
3.4. Holdning avhengig av utdanningsnivå	14
3.5. Holdning avhengig av bosted	15
3.6. Holdning avhengig av alder	16
3.7. Holdning avhengig av kjønn	17
3.8. Holdning blant de som passerer en bomstasjon på vei til jobb	18
3.9. Holdning avhengig av transportmiddel på siste jobbreise	20
<i>Kap. 4. Årsaker til holdning til bompengeringen</i>	<i>21</i>
4.1. Årsaker til positiv holdning	21
4.2. Årsaker til negativ holdning	22
4.2. Årsaker til negativ holdning	23
<i>Kap. 5. Oppfatning av bomringens virkninger</i>	<i>25</i>
5.1. Endring i transportmiddelbruk	25
5.2. Endring i trafikkforhold og miljø	27
<i>Kap. 6. Passering av bomringen</i>	<i>28</i>
6.1. Passering ved ulike reiseformål	28
6.2. Holdning til bomringen avhengig av passeringsmønster	30
<i>Kap. 7. Transportmiddelbruk på jobbreisen</i>	<i>31</i>
<i>Kap. 8. Kunnskap om – og holdning til Oslopakke 2</i>	<i>34</i>
8.1. Tilfredshet med kollektivtilbudet	34
8.2. Kjennskap til Oslopakke 2	36
8.3. Holdning til Oslopakke 2	38
8.4. Holdning til forlenging av bomperioden gitt visse forutsetninger	41
<i>Vedlegg 1. Utvalgsbeskrivelse 1989 - 2003</i>	<i>42</i>
<i>Vedlegg 2. Feilkilder</i>	<i>43</i>
<i>Vedlegg 3. Topline 2003</i>	<i>45</i>
<i>Vedlegg 4. Prosam-rapporter</i>	<i>52</i>

# Kap. 1. Om undersøkelsen og rapporten

---

Kapitlet beskriver formålet med undersøkelsen og hvordan den er gjennomført. I tillegg gis en orientering om hvordan resultatene presenteres.

## 1.1. Formål

Hovedformålet med undersøkelsene er å kartlegge følgende forhold over tid:

- holdninger til bompengeringen
- hvilke forhold som påvirker disse holdningene
- hvilke årsaker som folk tror ligger bak etableringen av bompengeringen
- hva folk mener er positivt/negativt med bompengeringen
- om innføring av bompengeringen har ført til endringer i bruk av transportmiddel

## 1.2. Utvalg, målgruppe og datainnsamlingsmetode

Målgruppen er personer bosatt i Oslo og Akershus som er 18 år eller eldre. Målinger er gjennomført årlig i perioden 1989 – 2003. Om lag 1000 personer er intervjuet hvert av årene. Datainnsamlingen er gjennomført i form av dataassisterte telefonintervju. Alle utvalgsundersøkelser inneholder feilkilder, og det er redegjort for hovedgrupper av slike i vedlegg 2.

Spørsmålsstillingen som er brukt for å få et tilfeldig (representativt) utvalg på kjønn og alder er:

*"Kan jeg få snakke med den i husstanden som sist hadde fødselsdag og som er 18 år eller eldre".*

Utvalget er trukket fra DM-Husets<sup>1</sup> database over alle private husstander med telefon. Telefondekningen er på ca. 98,5%. Undersøkelser viser imidlertid at en andel på om lag 10% oppgir at de har fasttelefon i husstanden, men at de i praksis ikke er tilgjengelige på denne. Denne underdekningen er klart størst i aldersgruppen under 30 år.

Utvalget er trukket tilfeldig innenfor 6 geografiske områder:

- *Oslo innenfor bomringen*
- *Oslo grenseområder* (områder en var usikker på om lå innenfor eller utenfor)
- *Oslo utenfor bomringen*
- *Asker/Bærum*
- *Follo*
- *Rest Akershus*

De geografiske sonene i Oslo ble opprinnelig konstruert ut fra kartopplysninger over bomstasjonene til bompengeringen og bruk av geografisk informasjon om telefonsentraler (serier av telefonnummer). Telefonsentraler som dekket områder både innenfor - og utenfor bompengeringen ble merket som grenseområder. Denne metoden ble brukt da en ikke hadde presis geografisk informasjon om telefonabonnementene som f.eks. postnummer og gateadresse på dette tidspunktet.

---

<sup>1</sup> DM-Huset er et datterselskap av Telenor

For å få en riktig geografisk fordeling på intervjuene som er det gjennomført et antall intervju som er proporsjonalt med folketallet i de ulike strataene, dvs. de geografiske sonene.

Utvalget i Akershus er delt inn etter kommunegrenser. Hele Akershus fylke er utenfor bompengeeringen, og resultater basert på svar fra respondenter herfra presenteres samlet under betegnelsen "*Akershus*". Alle respondenter med telefonnummerserier som er klart innenfor bompengeeringen har fått samlebetegnelsen "*Oslo innenfor*", mens serier som ligger klart utenfor bomringen i Oslo er betegnet "*Oslo utenfor*". Serier som ligger i grenseområdet har fått betegnelsen "*Oslo grenseområde*".

Fra 1997 er respondentene i Oslo i tillegg direkte spurt om de bor utenfor eller innenfor bomringen. Dette er gjort dels som en kontroll av opplysningene i utvalgsbasen, og dels for å kunne plassere de som tidligere ble definert som bosatt i grenseområder inn i riktig kategori mht. til bosted i forhold til bomringen. Fra 1997 har en derfor bedre kontroll med om respondentene fra Oslo må passere en bomstasjon på reiser hjemmefra til Oslo sentrum. Dette innebærer at "*Oslo grenseområde*" ikke er inkludert i fremstillinger der resultater er brutt ned på geografi fra 1997.

I 2003 ble respondentene i Oslo ved en feil likevel ikke spurt om hvordan de bor ift. bomringen. En har derfor benyttet postnummerfordelingen fra dataene i 2002 til å kategorisere disse respondentene, noe som gir nøyaktig samme fordeling som tidligere når det gjelder bosted ift. bomringen. Dette påvirker ikke resultatene.

### **1.3. Presentasjon av resultatene**

Rapporten vektlegger endringer over tid, spesielt i forhold til hovedspørsmålet som er generell holdning til bompengeeringen. Hovedformålet med rapporten er å *beskrive* heller enn å *prøve* å forklare endringer.

I presentasjonen av resultatene benyttes prosent og skåre. Skåre er et gjennomsnittstall på definerte skalaer. Skåre sammenfatter fordelingen av hva den enkelte har svart på skalaen. Dette gir mulighet til å komprimere mer informasjon i en graf. I undersøkelsen benyttes en firedelt skala som går fra 1 (meget negativt/helt uenig) til 4 (meget positiv/helt enig). Skalaen har ikke midtpunkt, - noe som er et bevisst valg for å "presse" respondentene til å avgi en positiv- eller negativ preferanse (de som ikke kan - eller vil svare på enkeltspørsmål er plassert i en "vet ikke/ubesvart"-kategori).

Alle prosentueringer i kommentardelen i rapporten er foretatt med basis i de som har besvart de enkelte spørsmålene<sup>2</sup>. Unntaket fra dette er når 'vet ikke'-kategorien er et substansielt svaralternativ på spørsmålet. Dette gjelder kunnskapsspørsmål, der det å ikke kjenne svaret naturligvis er en meningsfull kategori. I figurene er antallet som ikke besvarer spørsmålet, og andelen dette utgjør av de som spørsmålet er aktuelt for, oppgitt i tillegg til basen som ligger til grunn for beregningene. Ved krysskjøringer av to variabler består beregningsgrunnlaget av de som har besvart begge spørsmålene.

En skåre på 3 betyr *ikke* at alle har svart f.eks. 'ganske enig', men at gjennomsnittet av svarene ligger på 'ganske enig'. Skårer er gjennomsnittstall. Disse kan skjule stor spredning innenfor skalaen. Som mål på spredningen på en variabel benyttes standardavviket. Dette forteller om spredningen rundt gjennomsnittet på variabelen. Når spredningen øker, så øker også standardavviket.

---

<sup>2</sup> M.a.o. er 'vet ikke/ubesvart' kategoriene behandlet som 'missing values'. På noen spørsmål er det bare aktuelt for en del av respondentene å svare. F.eks. er de som ikke berøres av bompengeeringen ikke med i beregningsgrunnlaget på spørsmålene som angår endringer i bruk av transportmiddel som følge av bompengeeringen.

Vedlegg 3 i rapporten inneholder spørreskjemaet med påførte prosenter (topline) fra årets undersøkelse. Prosentueringen er her foretatt med basis i samtlige respondenter (dvs. inklusive "vet ikke/ubesvart"-kategorien), og tallene kan derfor avvike noe fra det som presenteres i kommentardelen i rapporten.

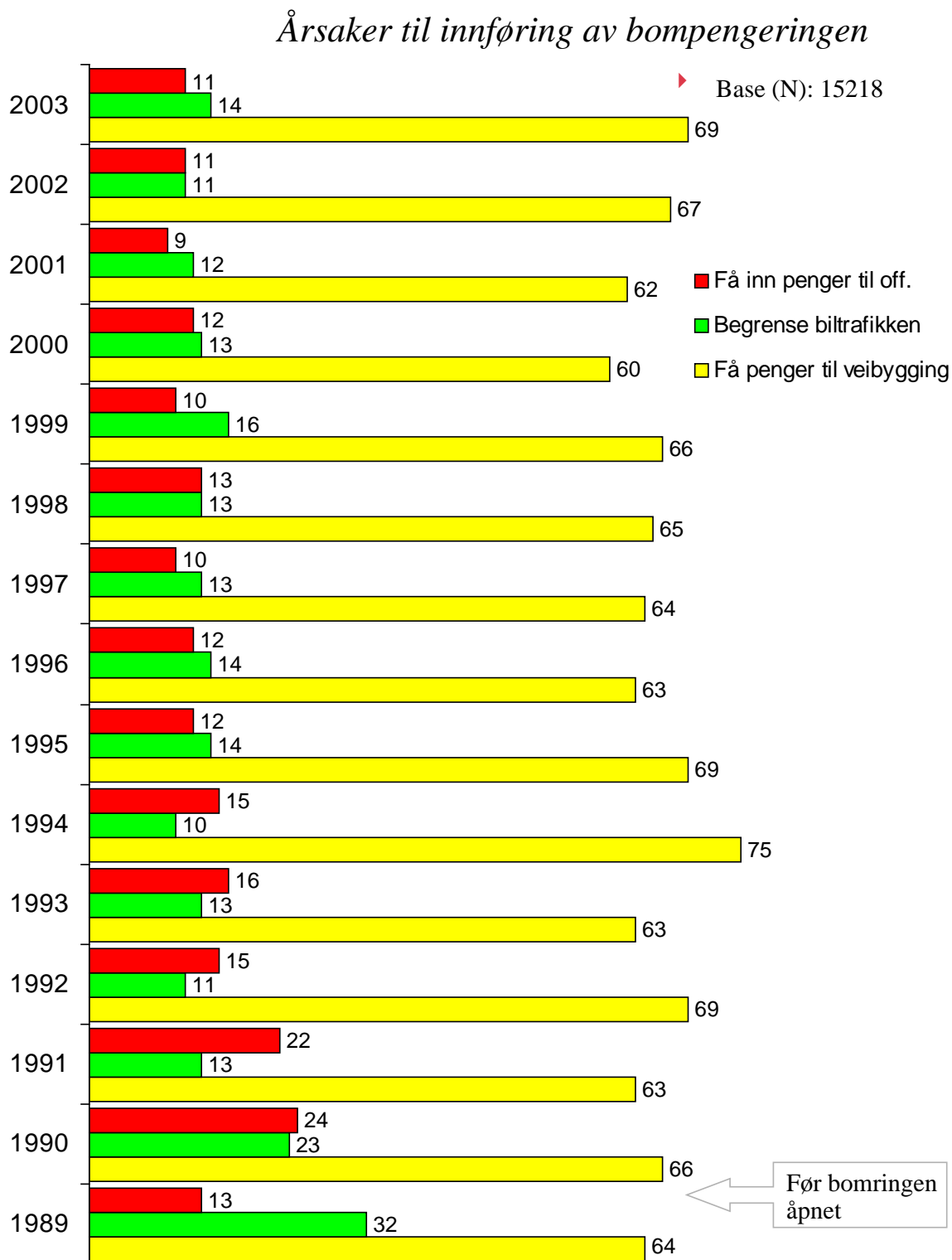
Noen av spørsmålene i 1989 er hypotetiske fordi de er stilt *før* åpningen av bomringen. Tolkninger av endringer i resultatene mellom 1989 og 1990 må ses i lys av dette. Det er bare resultatene fra perioden 1990 - 2003 som kan tolkes på bakgrunn av respondentenes faktiske erfaringer med bompengeringen.

Det er knyttet usikkerhet til resultatene fordi en bygger på opplysninger som er gitt av bare et utvalg av befolkningen (jfr. vedlegg 2). Denne usikkerheten er betinget av størrelsen på utvalget, og av hvor klar tendensen i svarene er. Generelt vil sikkerheten ved resultatene øke (men ikke lineært) med størrelsen på utvalget og homogeniteten i svarene på enkeltspørsmål. Når materialet brytes ned på små undergrupper vil usikkerheten øke, og små endringer blir vanskeligere å dokumentere som signifikante.

I signifikanstestene benyttes '95% sikkerhetsnivå'. Dette betyr at en aksepterer 5% sannsynlighet for å trekke feil konklusjon. En slik feilslutning innebærer enten at en på basis av utvalgsdataene hevder at det er en sammenheng, når det faktisk ikke er en forskjell over tid eller mellom grupper i populasjonen, eller det motsatte: at en på basis av utvalgsdataene hevder at det ikke er en sammenheng, når det faktisk er det i populasjonen. Forutsetningen som ligger til grunn for slike tester er at variablene er normalfordelte (fordelingen er 'klokkeformet').

## Kap. 2. Årsaker til innføring av bompengeringen

Figuren viser svarfordelingen på svarene som oftest gis på spørsmålet: 'Hvorfor tror du det ble innført en bompengering i Oslo?' Respondentene kunne oppgi flere årsaker til innføring av bompengeringen, og summen av alle svar på spørsmålet (jfr. spm. 1 i vedlegg 3) overstiger derfor 100%.



- I hele perioden er det 'få penger til veibygging' som blir nevnt av flest som svar på spørsmålet om hvorfor det innføres/er innført en bompengering i Oslo. Andelen som nevner 'få penger til veibygging' ligger mellom 60% (2000) og 75% (1994) i perioden. Det er ingen klar utviklingstrend over tid når det gjelder andelen av respondentene som nevner dette som en årsak til innføring av bompengeringen.
- I årene 1992 - 2003 oppgir en del også 'bedre veinettet' som årsak til innføring av bomringen. Dette svaralternativet er substansielt sett det samme som 'få penger til veibygging'. Andelen som knytter bompengeringen til finansiering av veiprojekt er dermed relativt stabil gjennom denne 12-årsperioden.

<b>Andel som oppgir 'Penger til veibygging' eller 'Bedre veinettet/vedlikehold' (%)</b>											
1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
74	77	76	76	74	78	79	77	72	79	77	75

- Finansiering av prosjekter direkte knyttet til Oslopakke 1 eller 2 nevnes bare av 1% i hvert av årene 2001 - 2003.
- I underkant av 10% svarer 'finansiere fjell-linjen/Oslo-tunnelen' før 2000, men denne andelen synker i de etterfølgende årene til 3-5% i de siste målingene. Sett i sammenheng med det ovenforstående er likevel hovedkonklusjonen at en stor majoritet av befolkningen mener at bompengeringen ble innført for å finansiere nye veiprojekter eller utbedre eksisterende veiprojekter. Over de siste fem årene har andelen som avgir slike svar ligget relativt stabilt på opp mot 80%.
- 'Begrense biltrafikken' og 'få inn mer penger til kommune/stat' er de to nest hyppigst nevnte årsakene til innføringen av bompengeringen i perioden.
- Andelen som svarer 'begrense biltrafikken' minker klart i hvert av årene fra 1989 til 1991, fra 32% til 13%. I perioden fra 1991 til 2003 ligger andelen som nevner dette som en årsak til innføring av bompengeringen relativt stabilt på 10% til 14% (16% i 1999). Svingningene etter 1991 kan skyldes statistiske tilfeldigheter.
- Andelen som nevner 'få inn mer penger til kommune/stat' var på 13% i 1989 for så å stige til 24% i 1990. Denne andelen er fortsatt høy i 1991 (22%). I perioden 1992 til 1994 ligger andelen som nevner 'få inn penger til kommune/stat' stabilt på omkring 15%. I årene 1995-2003 ligger andelen noe lavere (9% - 13%), omtrent på samme nivå som i 1989, året før åpningen. I 1993, og i perioden 1995 - 2003 oppgir i tillegg en relativt stor andel (fra 5% til 11%) 'få inn mer penger' som årsak til innføring av bomringen. Disse spesifiserer altså ikke at pengene går til stat eller kommune. Men, i den grad dette ligger implisitt i svarene, er andelen som plasserer seg på dette svaralternativet i figuren underrepresentert disse årene. I årene 1997 - 2003 avgir 15-19% minst ett av disse to svarene. Også her er altså resultatene relativt stabile.
- Andre årsaker som oppgis for innføring av bompengering i Oslo er 'mindre trafikk i sentrum' (andelen som svarer dette har sunket i de senere årene, fra i underkant av 10% til 4% i 2003), 'miljøtiltak' (10% svarer dette i 1989 mot 4-6% i årene fra 1998), og 'øke/utbedre kollektivtrafikken' (nevnes av om lag 10% eller i underkant av dette).
- Det er relativt små forskjeller mellom kjønn, alders- og bostedsgruppene, når det gjelder hvilke årsaker som oppgis for etableringen av bompengeringen – og lite systematikk i de forskjellene som registreres over tid. Utdanningsnivået synes å være en faktor som bidrar til ulik oppfatning. De med høyest utdanning oppgir i litt større grad 'rasjonelle' grunner



knyttet til veiutbygging, kollektivtrafikk, mens de med lavere utdanning i litt større grad enn andre ser på bompengeringen som en ren 'fiskalskatt' for det offentlige. Dette er trolig en hovedårsak til at utdanningsgruppene har ulik oppfatning av bompengeringen, slik det er vist i kapittel 3.

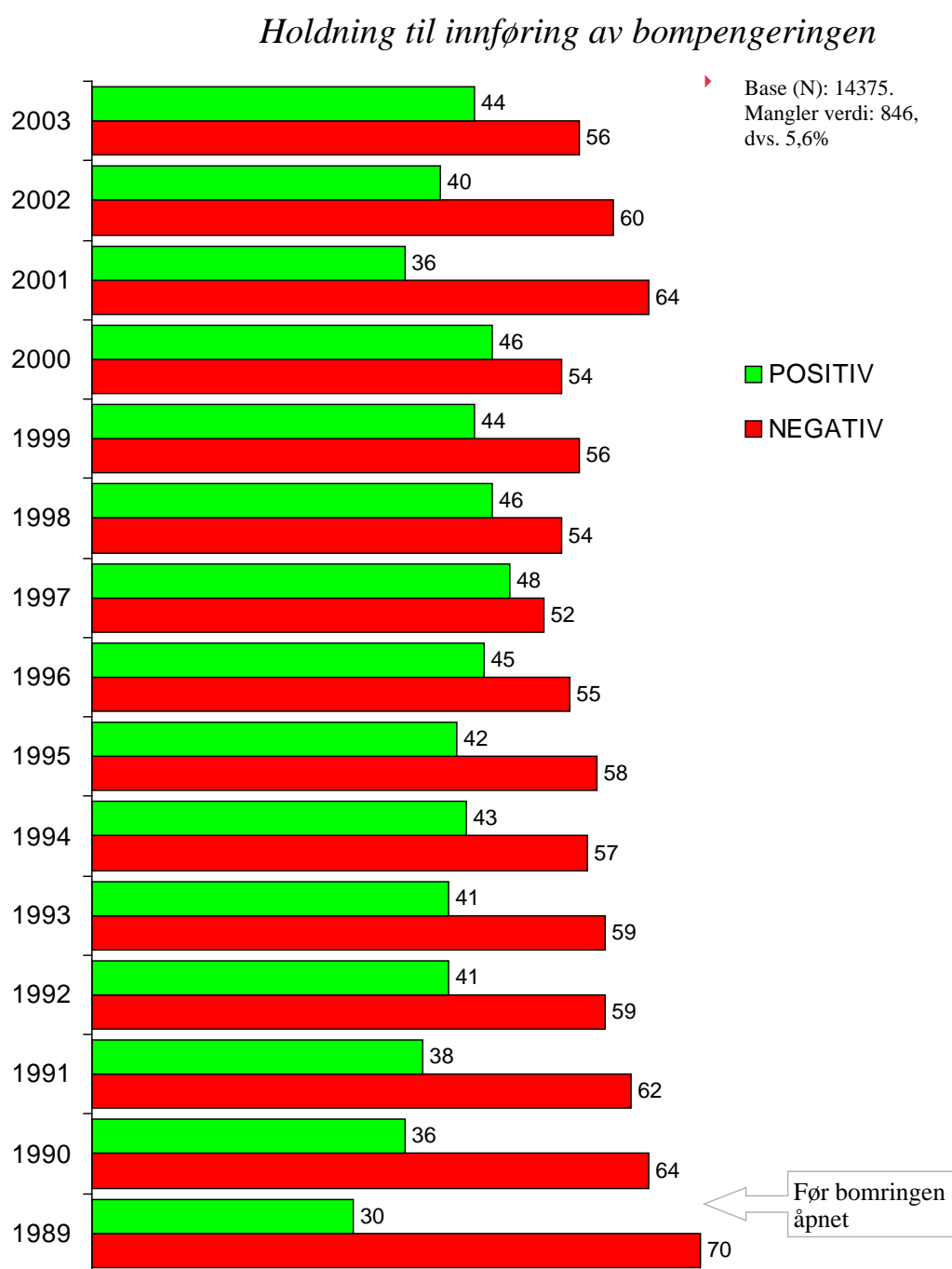
- Andelen som nevner 'få inn penger (til kommune/stat)' og lignende som årsak til etablering av bompengeringen er gjennom hele måleperioden klart høyere blant de som er negative til innføringen av bompengeringen, enn blant de som er positive. Det motsatte er tilfelle når det gjelder andelen som avgir et svar som gjelder finansiering av nye – eller utbedring av eksisterende veiprojekt. På denne måten er det en klar sammenheng mellom hva folk mener er årsaken til innføringen av bomringen, og hvilken holdning de har til den. Årsaken *kan* imidlertid også være omvendt, gjennom en form for 'etterrasjonalisering' for enkelte med en negativ holdning til bompengeringen.

## Kap. 3. Holdning til innføring av bompengeringen

Respondentene er spurt om de synes innføringen av en bompengering i Oslo var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak. Kapitlet inneholder resultatene fra dette spørsmålet i form av utviklingen over tid i totalutvalget og i undergrupper blant de spurte.

### 3.1. Andel som er hhv. positive og negative

Figuren viser andelen som er hhv. positive – og negative til bompengeringen i måleperioden.



- Andelen som var positive til bompengeringen økte fra 1989 til 1997, mens den stabiliserte seg på 44-46% i 1998 – 2000, for så å synke kraftig til 36% i 2001. En klar majoritet av befolkningen i intervjuområdet hadde da en negativ holdning til innføring av bomringen, tilsvarende situasjonen rett etter åpningen av bompengeringen i 1990. I de to etterfølgende målingene øker andelen med en positiv holdning til bomringen, og denne andelen er nå på nivå med målingene i 1996 - 2000.
- Utviklingen viser en syklustendens: andelen negative synker fra 1989 til 1997, og stiger igjen i den etterfølgende perioden frem til 2001, for deretter igjen å synke. De store utslagene fra 2000 til 2001 må likevel tolkes i lys av at det ble gjennomført en takstøkning bare få uker før intervjuingen i sistnevnte år.
- Andelen som ikke har en mening om spørsmålet ('vet ikke') økte fra 5% i 1997 til 9% i 1998, mens den i 1999 - 2003 er redusert til 4-5%. Disse er holdt utenfor beregningsgrunnlaget i figuren. Forskjellen i andelen 'vet ikke' – og at denne ikke inngår i beregningsgrunnlaget - bidrar til forskjellen i resultatene i perioden fra 1997 til 1999, men er altså ingen forklaring på endringene i den etterfølgende perioden. Dersom 'vet ikke' inkluderes i beregningsgrunnlaget ligger andelen positive stabilt mellom årene 1998 og 2000 (42-44%), etter en nedgang på 3 prosentpoeng fra 1997 til 1998. Andelen negative er stabil mellom 1997 og 1998 (48-49%), men øker til 52-53% i 1999 og 2000. Dette kan tolkes som at hoveddelen av de som ikke hadde noen mening i 1998, senere har falt ned på den negative siden. Dette kan være en indikasjon på at en gruppe som tidligere var positive til bompengeringen først ble ambivalente, for deretter å endre holdning i negativ retning. I den grad det ikke inntreffer spesielle og større hendelser som påvirker synet på bompengeringen i brede lag av befolkningen, er det naturlig at holdningsendringene i første rekke skjer hos de som i utgangspunktet er mest usikre. Men, fra 2000 til 2001, trolig dels som følge av takstøkningen, hadde store befolkningsgrupper endret holdning fra å være positiv til å ha et negativt syn på innføringen av bompengeringen.
- Andelen som er *meget* negative til bompengeringen økte med 2 prosentpoeng fra 1997 til 1998, og med enda 1 prosentpoeng frem til 1999. Endringene er ikke statistisk signifikante. Det er ingen endring i denne andelen mellom 1999 og 2000. Hvis en på denne måten tar hensyn til styrken i preferansene, indikerer altså resultatene en viss negativ utvikling fra 1997 til 1999. En konklusjon er derfor at den negative utviklingen i perioden fra 1997 består i en toleddet endring: først (fra 1997 til 1998) registreres at færre er positive mens flere er indifferente eller ikke har en mening om spørsmålet, deretter (fra 1998 til 1999) kan en registrere færre usikre og flere negative. I 2000 er andelen usikre det samme som året før, mens andelen positive er marginalt høyere, noe som kan skyldes statistiske tilfeldigheter. I 2001 er det en klar økning i andelen som er *meget* negative til bompengeringen sammenlignet med året før (+ 3 prosentpoeng). 1/5 av befolkningen i intervjuområdet gir nå uttrykk for en slik holdning. Denne andelen er uendret i 2002, og går litt tilbake i 2003. Det er både en liten reduksjon i andelen *ganske* – og *meget* negative som har bidratt til den positive endringen mellom de to siste målepunktene.

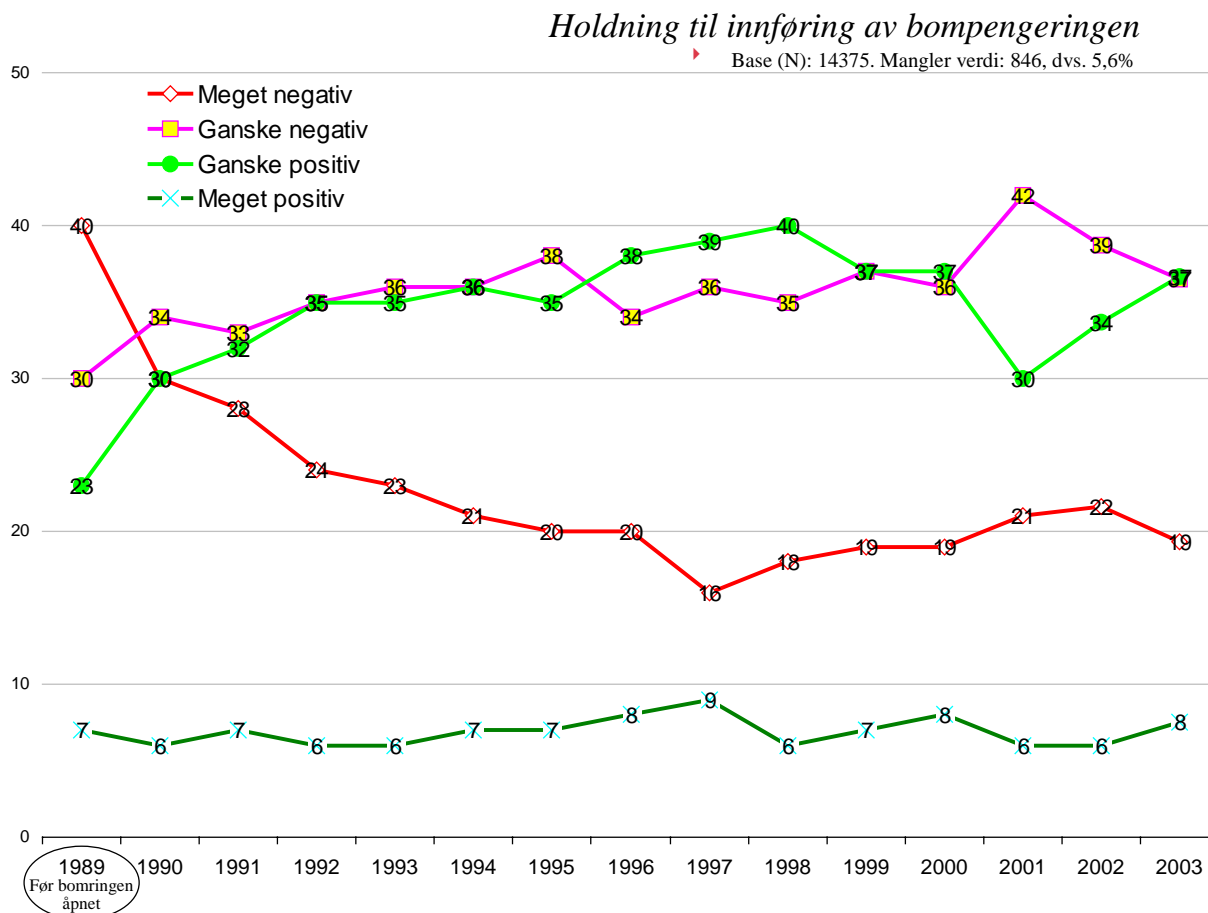
- Neste tabell viser utviklingen mellom årene målt som gjennomsnittsskåre på skalen fra 1 (meget negativ) til 4 (meget positiv). Gjennomsnittsskåren øker mellom hvert av årene i perioden frem til og med 1997. I 1998 registreres imidlertid en svak nedgang i gjennomsnittsskåren, omtrent til samme nivå som i 1996. Forskjellen mellom 1998, 1999 og 2000 er kun marginal, mens det registreres en klar nedgang i 2001, og en økning i de to etterfølgende årene. Ser en på endringen *fra et enkeltår til det etterfølgende år*, er det bare endringen fra året før bompengeringen åpnet til det etterfølgende året (fra 1989 til 1990) som er statistisk signifikant.
- Hovedinntrykket er at det skjer en dreining i positiv retning gjennom hele perioden frem til 1997. Hoveddrivkraften bak denne langtidsendringen er en relativt jevn nedgang i de som er *meget* negative gjennom det meste av perioden, og en økning i andelen som er *ganske* positive (kfr. kap. 3.2). Fra 1997 er det en svak negativ utvikling til året etter. Hovedinntrykket er stor grad av stabilitet i perioden 1998-2000, på et nivå litt under det en målte i 1997, og deretter en klar negativ endring i 2001, før en svak positiv endring i 2002, som forsterkes frem til 2003.

Gj.snitt	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
	1,97	2,13	2,17	2,23	2,24	2,28	2,29	2,33	2,40	2,34	2,33	2,35	2,20	2,24	2,32

- Variabler som kjønn, alder, geografi, utdanning, inntekt, antall biler i husstanden og om en må passere en bom for å komme til jobben forklarer lite av variasjonen i den avhengige variabelen, altså holdning til bompengeringen.
- De viktigste forklaringsfaktorene er utdanning og om husstanden disponerer bil(er) eller ikke. Tendensen er at økende utdanningsnivå - kontrollert for andre forhold i modellen - har en positiv effekt på holdningen til bompengeringen. En økning i antallet biler som husstanden disponerer gir en negativ effekt på holdning til bompengeringen. Alder og om en bom må passeres på veg til jobben har også selvstendig betydning for holdningen til bompengeringen. Det å måtte passere en slik bom på jobbreisen har - alt annet holdt konstant - en svak negativ effekt på holdningene. Økende alder har en svak selvstendig negativ effekt på holdning til bomringen.

### 3.2. Styrken i holdningene

Figuren viser endringer i holdninger til innføring av bompengeringen ut fra graden av negativitet og positivitet, og utdyper med det bildet som ble gitt i kap. 3.1.



- Trenden med nedgang i andelen som er negative gjennom perioden 1989 - 1997, skyldes i særlig grad en sterk reduksjon av andelen som mener at innføringen av bompengeringen var et *meget negativt* tiltak. 40% av de spurte i 1989 ga dette svaret, mens denne gruppen var sunket til 16% i 1997. I 1998 øker denne andelen for første gang fra foregående år til 18%, og i 1999 videre til 19%. Andelen ligger i 2000 på samme nivå som året før, mens den øker til 21% i 2001, og til 22% i 2002. Langtidstrenden er altså en klar og sterk nedgang i andelen som har en meget negativ holdning til innføring av bompengeringen frem til 1997, med 24 prosentpoeng fra 1989, og 14 prosentpoeng fra 1990. Dette representerer en relativ nedgang i periodene på hhv. 60% og 47%. Fra 1997 skifter trenden retning, og andelen sterkt negative øker frem til 2002. I 2003 registreres for første gang på 6 år igjen en nedgang i denne andelen. Det er likevel for tidlig å si om dette er begynnelsen på en ny positiv trend.
- Nedgangen i andelen som mener innføringen av bompengeringen var et *meget negativt* tiltak er spesielt sterk (- 10 prosentpoeng) mellom 1989 og 1990. Dette må tolkes på basis av at spørsmålet i 1989 er hypotetisk, fordi bompengeringen ennå ikke hadde åpnet. Den høye andelen *meget negative* i 1989 kan i noen grad være et resultat av en

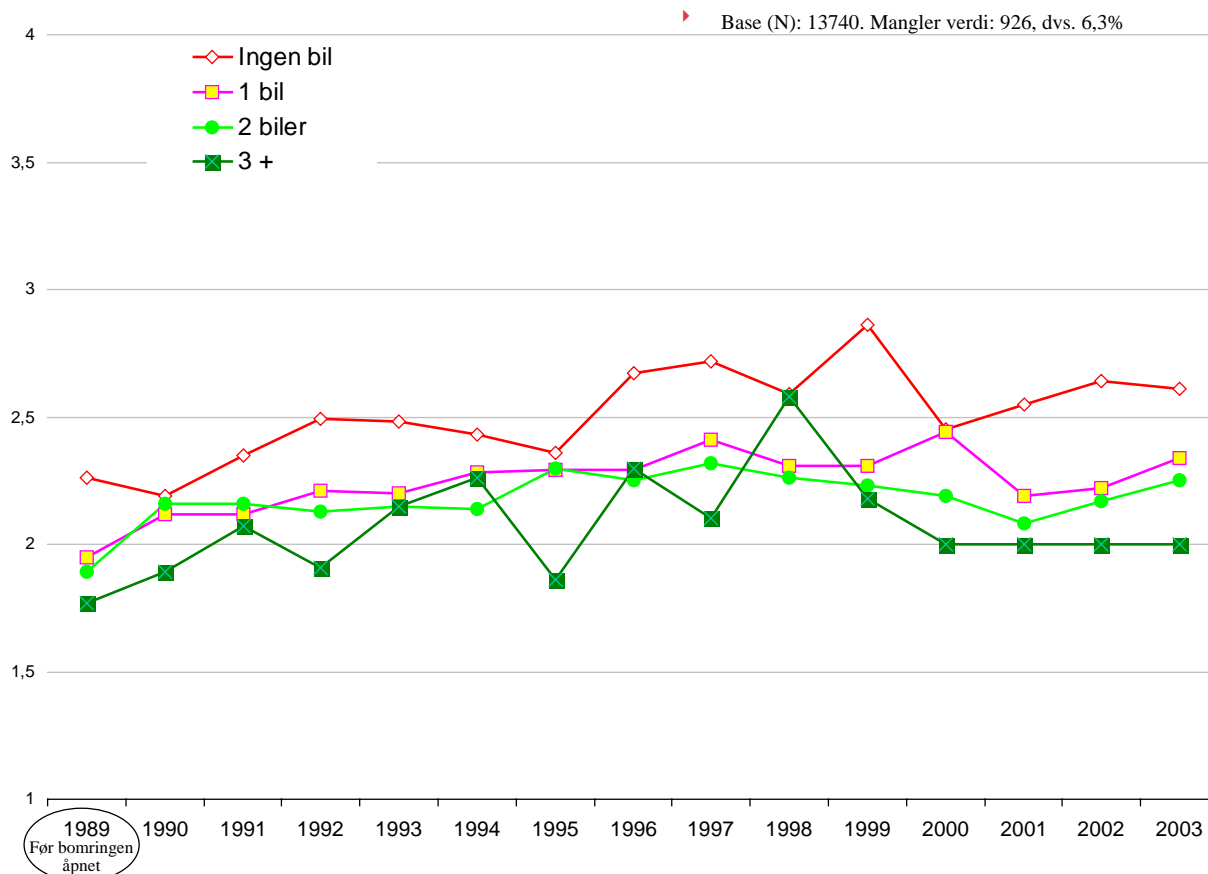
'ryggmargsrefleks' blant respondentene, mens tallene for de etterfølgende år i større grad reflekterer deres erfaringer med tiltaket. Trendene frem til 1997, og deretter frem til 2002, er likevel klare.

- Det var særlig andelen *ganske negative* som økte fra 2000 til 2001, og som dermed sto bak den negative endringen mellom disse målingene. I 2002 og 2003 bidrar en nedgang i denne andelen til den positive endringen: færre er litt negative, og flere er litt positive. I 2003 synker altså også andelen som er *meget negative*. Andelen som er *meget positive* ligger relativt stabilt over hele måleperioden.
- Andelen som mener at innføringen av bompengeringen var et *ganske* negativt tiltak steg i perioden 1989 - 1995 (fra 30% til 38%). Sammenholdt med figuren i kap. 3.1 gir dette et todelt inntrykk for disse årene under ett: færre har en negativ holdning til innføringen av bompengeringen, samtidig som flere av de som *er* negative er dette i en mindre intens grad. I 1996 sank andelen *ganske negative* for første gang siden 1991 (fra 38% i 1995 til 34% i 1996). I og med at andelen som var *meget negative* lå konstant mellom disse årene (1995 og 1996), syntes utviklingen å være inne i en ny fase der en del av befolkningen endret oppfatning fra å ha vært *ganske negative* til å være *ganske positive*. I 1997 var bildet igjen slik det typisk har vært i hele perioden fra 1991: andelen *meget negative* sank, mens andelen *ganske negative* økte, - noe som kunne tyde på en utskifting mellom disse gruppene. Dette bildet av måten holdninger endres på er som forventet ut fra etablerte teorier på området: Holdninger er relativt faste og stabile over tid, og eventuelle endringer skjer gradvis. I 1998 registreres en svak nedgang i andelen *ganske negative*, og en økning i andelen *meget negative*. I 1999 forsterkes den negative utviklingen gjennom en ytterligere - om enn svak - økning i andelen *meget negative*, samtidig som også andelen *ganske negative* øker. Fra 1998 til 1999 kan en registrere en klar nedgang i andelen som er *ganske positive* til innføring av bompengeringen. Den negative utviklingen fra 1997 kan være en indikasjon på at enkelte grupper over tid etablerer en holdning om at veiene nå må være betalt, og at bomringen fungerer som tilleggsbeskatning. Her ligger det sannsynligvis en kommunikasjonsutfordring. Målingen i 2003 representerer uansett en positiv utvikling med en moderat nedgang både i andelen som er hhv. *meget* - og *ganske negative*.
- Økningen i andelen positive totalt gjennom den første delen av perioden frem til 1992 (kfr. kap. 3.1) skyldtes først og fremst at flere mente at bompengeringen var et *ganske positivt* tiltak. Denne andelen steg fra 23% i 1989 til 35% i 1992, dvs. en økning på 12 prosentpoeng. Dette innebærer en *relativ* økning på hele 52%. Fra 1990 - året bomringen åpnet - til 1992, er endringen på 5 prosentpoeng, dvs. en *relativ* økning på 17%. I 1992 - 1995 var denne andelen relativt stabil, mens den deretter økte til 40% frem til 1998. I 1999 var denne andelen sunket med 3 prosentpoeng til 37%. Den var på samme nivå i 2000, men i 2001 reduseres den kraftig, til samme nivå som i 1990. I 2002 registreres en økning til om lag samme nivå som i årene 1992 - 1995, og i 2003 en ytterligere økning til samme nivå som i 1999 - 2000.

### 3.3. Holdning avhengig av antall biler som disponeres

Figuren viser holdninger til innføring av bompengeringen – i form av gjennomsnitt på skala fra 1 til 4 - avhengig av hvor mange biler husstanden disponerer. Desto lavere gjennomsnittsskåre, desto mer negative er holdningene i gruppen. Basen er husstander der minst én person har førerkort for bil.

Holdning til innføring av bompengeringen avhengig av antall biler husstanden disponerer



- Hovedinntrykket er for det første at de med én eller flere biler i husstanden gjennom hele perioden er mer negative til bompengeringen enn medlemmer av husstander uten bil, og for det andre at desto flere biler, desto mer negativ til bompengeringen.
- Gruppen med 3 eller flere biler er liten når en ser hvert år separat (n=49 i 2003). Det er derfor knyttet stor usikkerhet til de årlige resultatene for denne gruppen. Dette er også årsaken til de store endringene mellom enkeltår for denne gruppen tidlig i perioden. Medlemmer i husstander med 3 eller flere biler tenderer likevel i flere av målingene til å være de klart mest negative til bompengeringen, og har ligget stabilt på en gjennomsnittsskåre på 2,0 over de siste 4 målingene. Denne gruppen er altså i gjennomsnitt stabilt *ganske* negative til innføring av bompengeringen.
- Også gruppen som ikke har bil er liten (n=61 i 2003), og dette medfører at en kan forvente tilfeldige utsalg mellom enkeltår. Hovedbildet når måleperioden ses under ett er likevel at denne gruppen blir mer positive til bompengeringen. I 2000 registreres en negativ utvikling for denne gruppen, men dette kan skyldes statistiske tilfeldigheter. I 2001 og

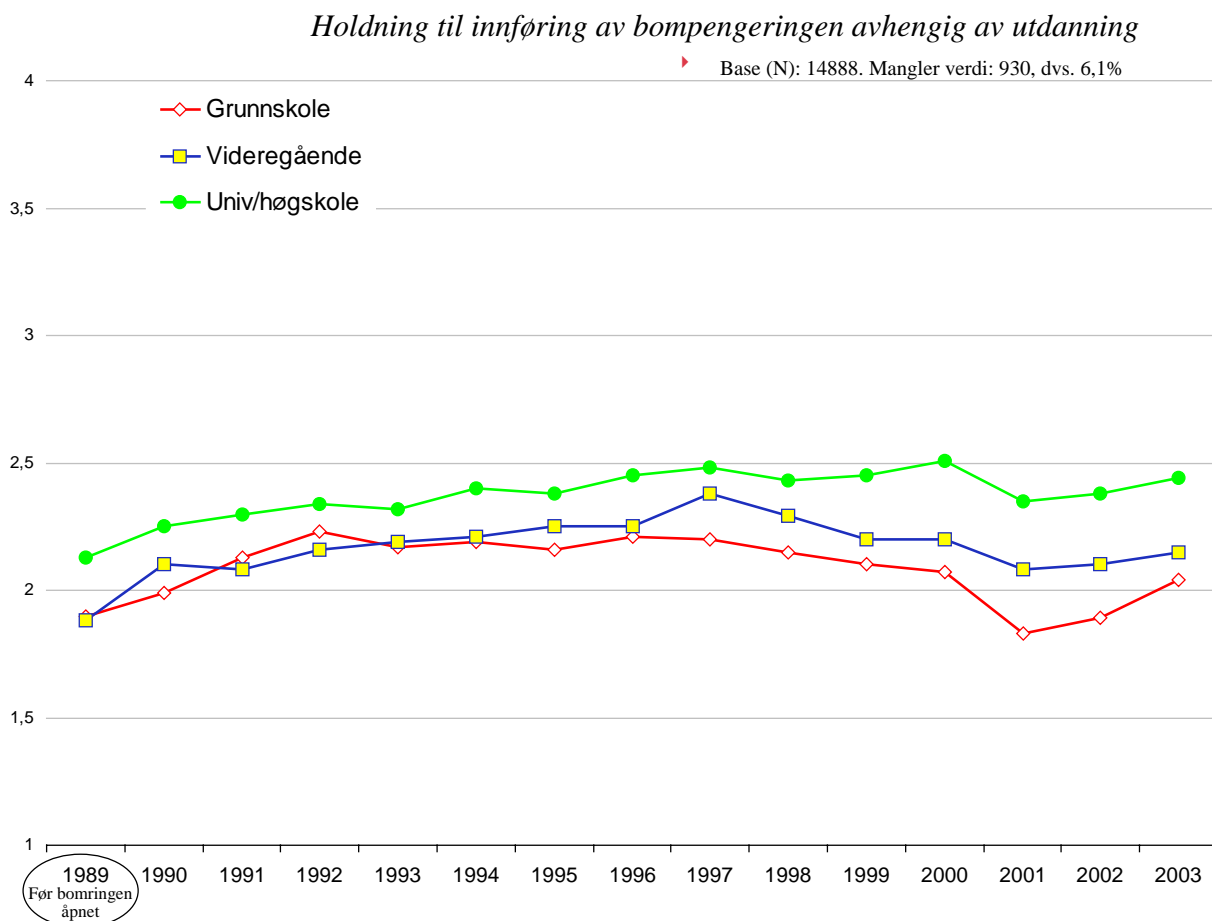
2002 registreres positive endringer i denne gruppen, mens resultatene for 2003 er stabile ift. fjoråret. Nivået ligger fortsatt under årene 1996 – 1997 og 1999.

- Resultatene indikerer en svak negativ utvikling for husstander med 1-2 biler fra 1997 til 1999. Det er disse gruppene som i størst grad påvirker totalresultatet gjennom den store andelen de utgjør av populasjonen (om lag 60% av husstandene har 1 bil, mens i underkant av 30% har 2 biler, - til sammen utgjør disse gruppene godt over 80% av populasjonen). Personer i husstander med 1 eller 2 biler fremviser de mest stabile holdninger gjennom hele perioden sett under ett, og forskjellen *mellom* disse gruppene er relativt små i hver av målingene. Den mest positive holdning til bompengeringen blant husstander med én bil ble målt i 2000. I 2001 var det en negativ utvikling blant personer i husholdninger med hhv. 1 eller 2 biler. Det var altså disse gruppene som bidro til den negative endringen fra 2000 til 2001. I 2002 registreres en svak endring i positiv retning i disse gruppene, sterkest for de med to biler i husstanden. Den positive endringer fortsetter i 2003 i disse gruppene. Det er altså husstander med 1 eller 2 biler som bidrar til den positive endringen fra 2002 til 2003.
- Endringene fra enkeltår til etterfølgende år er ikke signifikante. Dette skyldes altså dels at basene for personer i husholdninger hhv. uten bil og med 3 biler eller mer er små i de enkelte målingene.



### 3.4. Holdning avhengig av utdanningsnivå

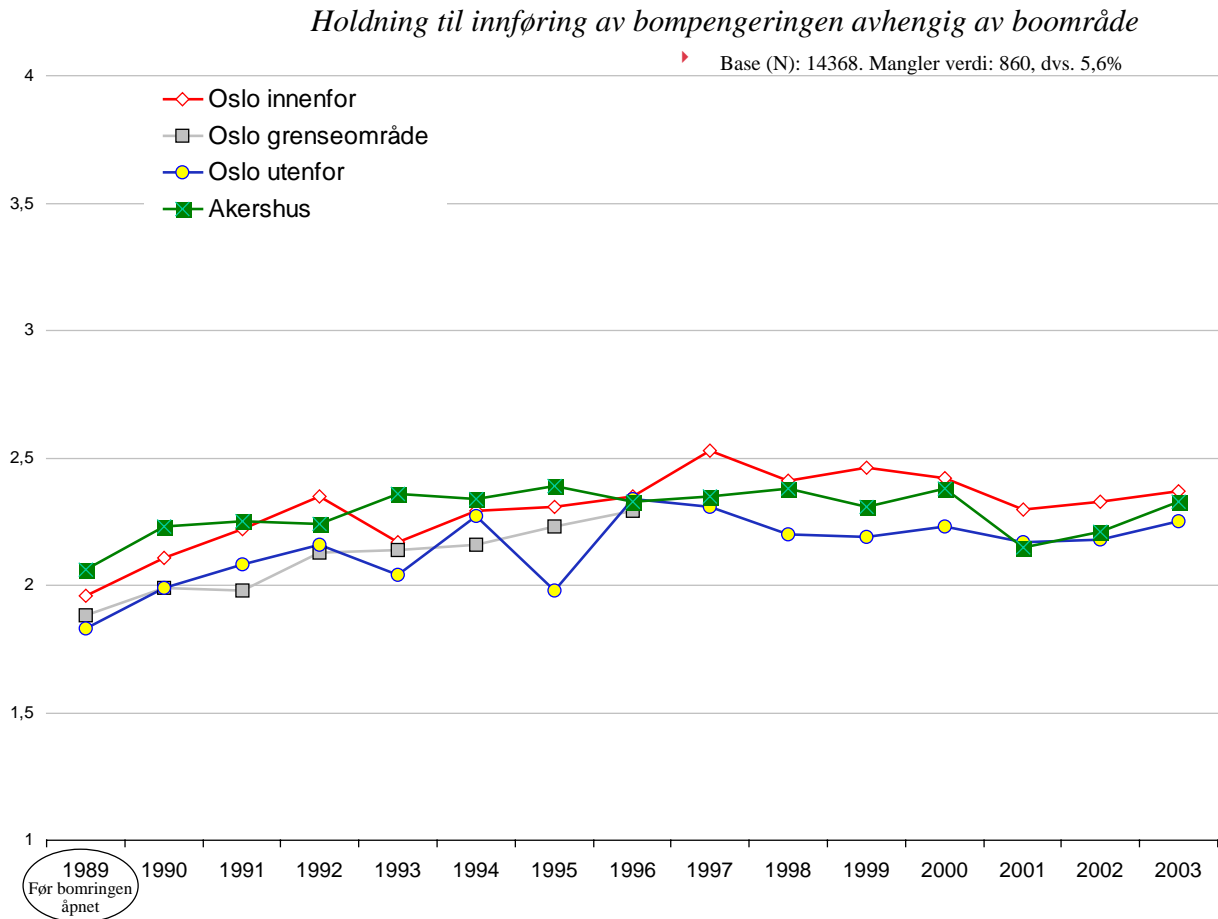
Figuren viser holdning til bompengeringen over tid som skalagjennomsnitt i ulike utdanningsgrupper.



- Personer med universitets- eller høgskoleutdanning er i større grad enn personer med grunnskole eller videregående utdanning positive til bompengeringen. Dette gjelder for hele måleperioden. Bakgrunnen for dette er trolig blant annet – som nevnt i kapittel 2 – at de med høyest utdanning i større grad enn andre vet hvorfor bompengeringen ble innført og hva pengene brukes til. Denne utdanningsgruppen fremviser også den jevneste utviklingen i positiv retning når hele måleperioden ses under ett. Også blant de med høyere utdanning er det imidlertid slik at holdninger endres sakte over tid.
- Langtidstrenden i retning av en mer positiv holdning til innføringen av bompengeringen frem til 1997 er relativt lik for de to høyeste utdanningsgruppene når en ser denne perioden under ett. De med det laveste utdanningsnivået synes å ha ligget på et relativt stabilt nivå i perioden 1993 – 1996. Fra 1997 til 2001 var tendensen negativ i de to laveste utdanningsgruppene.
- Fra 2001 er utviklingen positiv i alle utdanningsgruppene, men særlig blant de som i utgangspunktet er mest negative, altså de med lavest utdanning.

### 3.5. Holdning avhengig av bosted

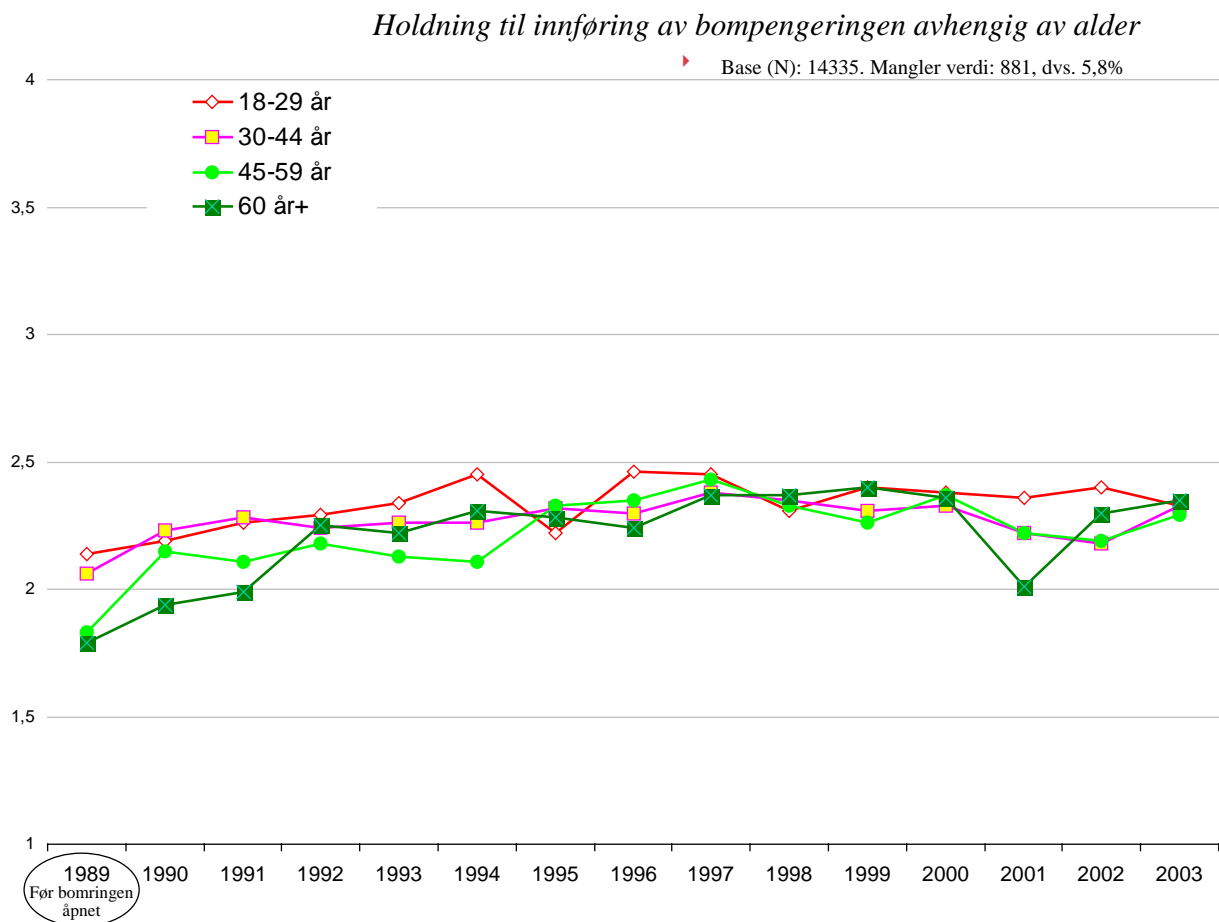
Figuren viser holdning til bompengeringen over tid i geografiske områder definert ift. plasseringen av bomringen i Oslo, og med Akershus som egen kategori.



- Når perioden ses under ett er tendensen at holdningene er mest negative blant de som er bosatt i 'Oslo utenfor'. En forklaring på dette er at disse i større grad enn bosatte i hhv. 'Oslo innenfor' og Akershus må passere en bomstasjon for å komme til jobben (jfr. kap. 3.8).
- Befolkningen i Akershus synes ikke å ha endret holdningen til bompengeringen vesentlig fra den faktisk ble etablert (1990) til 2000. I 2001 registrerte en et negativt skift i dette området, men dette er fulgt av økning i positiv retning i de to siste målingene. Nivået er nå nesten tilbake på det som ble målt i 2000.
- Underlagsmaterialet for hele 13-årsperioden viser store geografiske forskjeller når det gjelder andelen som må passere en bomstasjon når de reiser til jobben, *blant de som reiste med privatbil som fører* siste gang de foretok en slik reise. For alle årene samlet ligger andelen som må passere en bomstasjon på veg til jobben blant bilførerne i 'Oslo utenfor' på over 70%. Tilsvarende for bilførerne i 'Oslo innenfor' og 'Akershus' ligger rundt 40%. (Kap. 3.9 viser forskjellen i holdning til bompengeringen blant de som var hhv. kollektivreisende og bilførere på siste jobbreise).

### 3.6. Holdning avhengig av alder

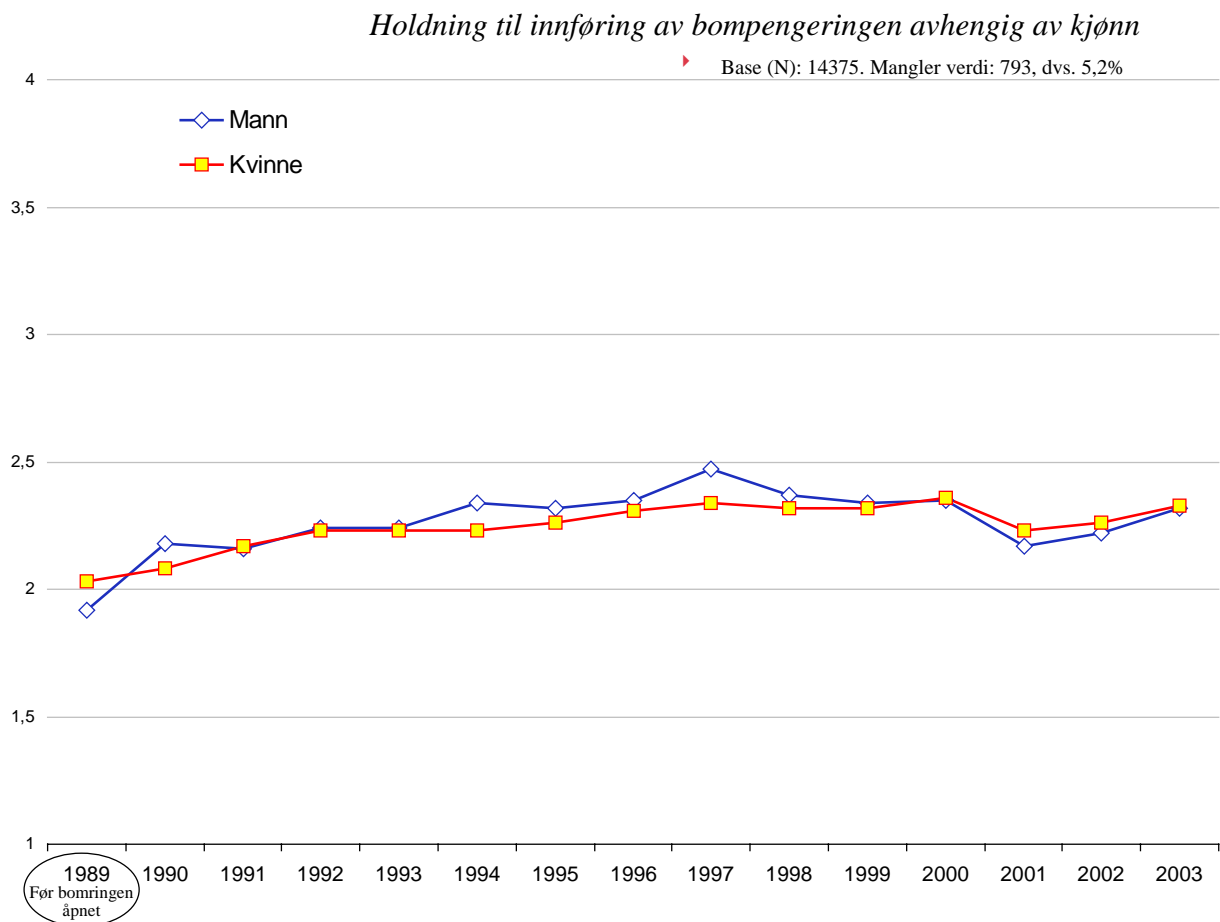
Utviklingen i holdninger til bompengeringen i ulike aldersgrupper er vist i neste figur.



- Holdning til bompengeringen varierer noe etter alder, men det avdekkes ikke et entydig mønster over tid. Forskjellene mellom aldersgruppene var små i 1995 og i perioden 1997 - 2000, målt ved gjennomsnittlig skåre på holdningsspørsmålet. Forskjellene var også små i 1996, selv om de yngste var noe mer positive enn de andre aldersgruppene. I 2003 er det tilnærmet ingen forskjell mellom aldersgruppene.
- I 1989 var tendensen at en negativ holdning til bompengeringen økte med alderen.
- I perioden 1989-94 er det alderskategoriene 18-29 år og 60 år eller eldre som relativt sett har hatt den sterkeste utviklingen i positiv retning til bompengeringen. I 1995 registrerte en imidlertid en endring i negativ retning for den yngste aldersgruppen sammenlignet med året før. Dette kan ha vært et utslag av statistiske tilfeldigheter. I de etterfølgende årene ligger gjennomsnittet for denne gruppen relativt stabilt på et noe høyere nivå.
- De eldste lå på et stabilt nivå i 1997 – 2000, etter et positivt løft fra 1996 til 1997, men det registreres en sterk negativ utvikling blant de eldste i 2001, men en like sterk positiv utvikling frem til 2003. Det er altså først og fremst de eldste som bidrar til den positive holdningsendringen fra 2001. Ingen av disse endringene er statistisk signifikante mellom enkeltår, slik at forskjellene kan skyldes tilfeldige variasjoner.

### 3.7. Holdning avhengig av kjønn

Neste figur viser utviklingen i holdning til bompengeringen i kjønnsgruppene.

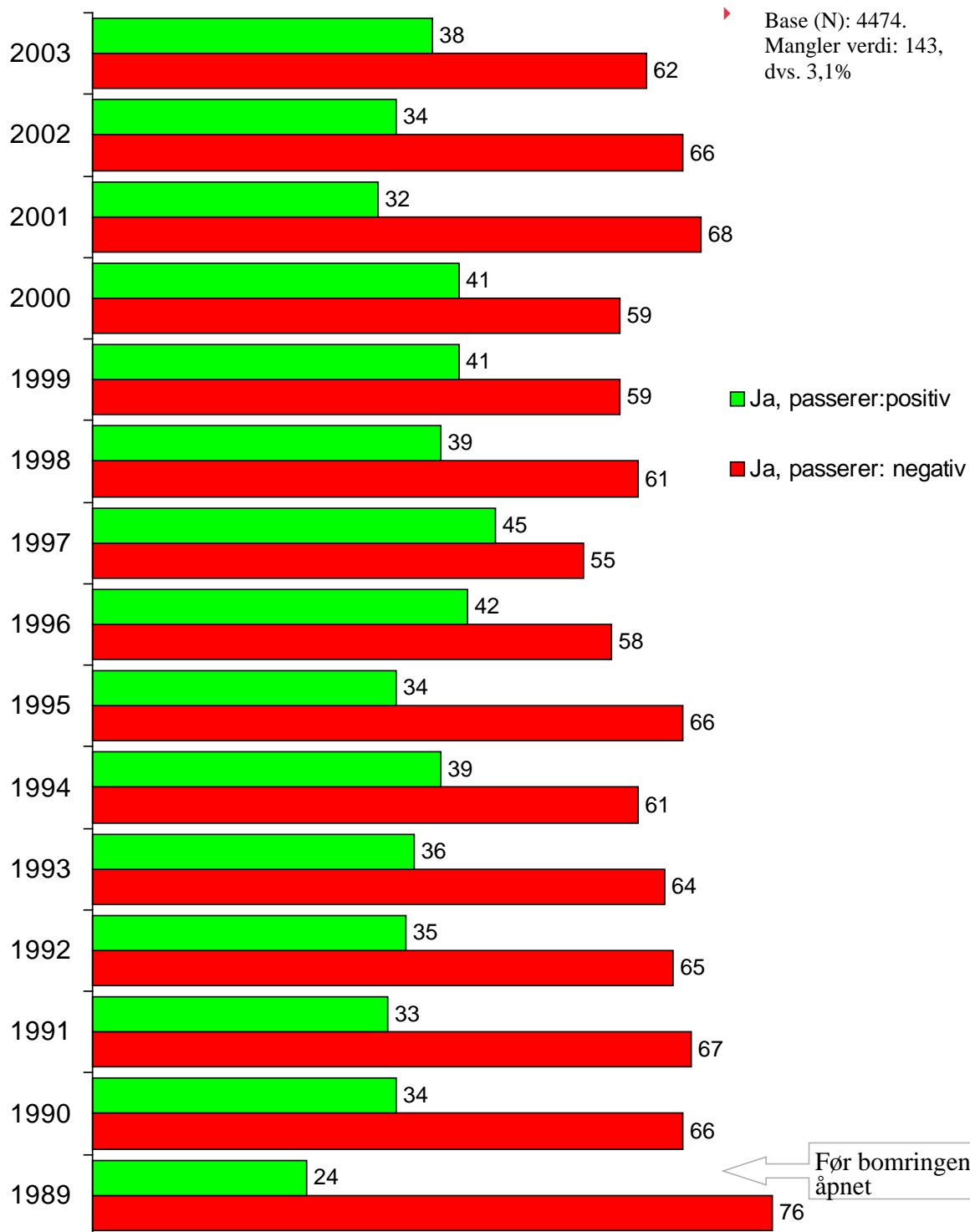


- I 1997 ble det registrert en signifikant forskjell mellom kjønnene. Menn ga i større grad enn kvinner uttrykk for positive holdninger til bompengeringen. Bakgrunnen for dette var i første rekke at menn var mer positive til bomringen enn tidligere. Endringen fra 1996 var imidlertid ikke statistisk signifikant, men skåren i 1997 var signifikant forskjellig fra skårene i alle forutgående år for mennene. Kjønnsforskjellene var også statistisk signifikante i 1994-målingen. Fra 1998 er det igjen kun marginale kjønnsforskjeller.
- Før bompengeringen ble innført tenderte menns holdning til bompengeringen å være noe mer negativ enn blant kvinner. Denne ulikheten har imidlertid utjevnet seg etter innføringen av bompengeringen i 1990. For perioden 1993-1998 sett under ett var det en svak tendens til at kvinner var noe mer negative enn menn. For hele perioden sett under ett er hovedinntrykket ingen – eller svært små kjønnsforskjeller.

### 3.8. Holdning blant de som passerer en bomstasjon på vei til jobb

Figuren viser holdningen til bompengeringen blant de som må passere en bomstasjon på vei til jobben.

*Holdning til innføring av bompengeringen  
blant de som passerer en bomstasjon på vei til jobben*

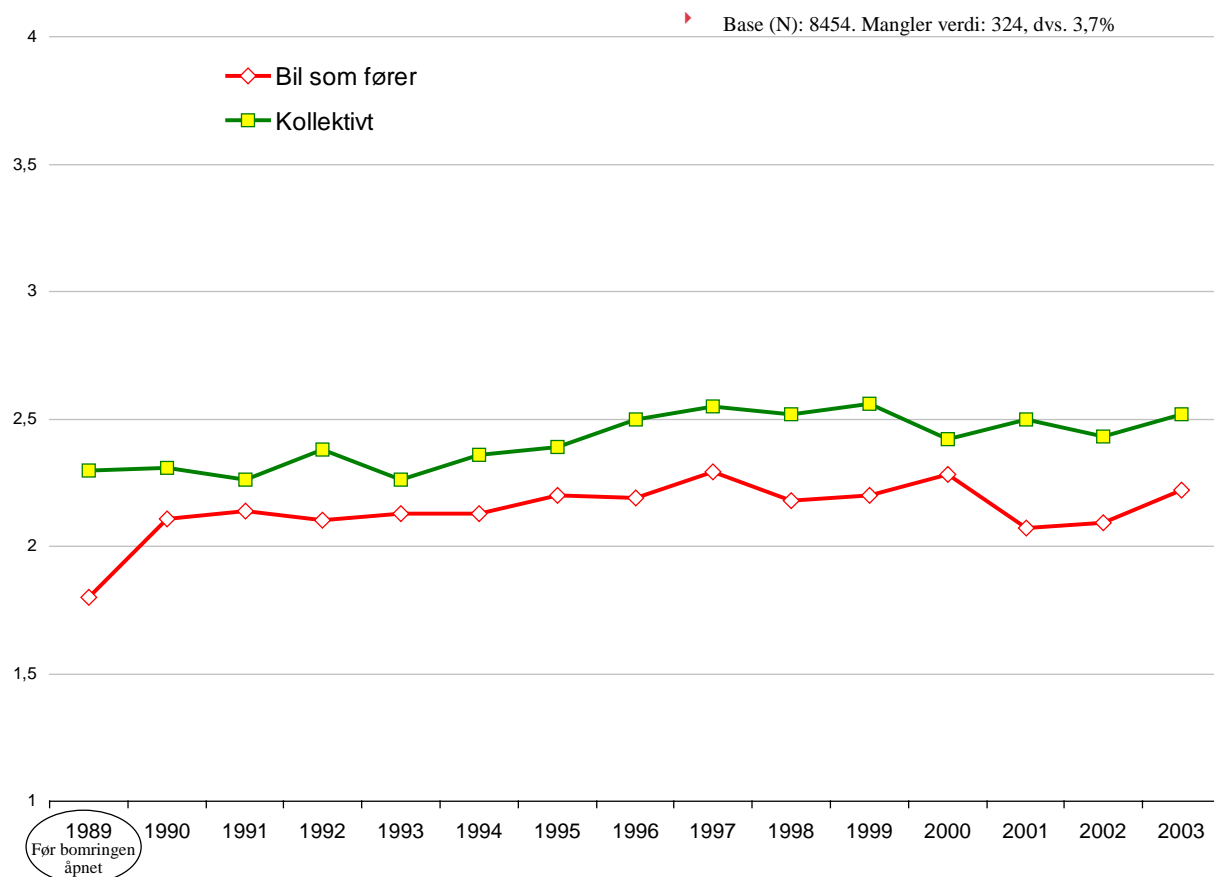


- Hovedtrenden i holdningene til bompengeringen blant de som passerer en bomstasjon på vei til jobben er lik den som ble skissert for utvalget samlet (kfr. kap. 3.1): det er en tendens til positiv endring fra 1989 til 1997, og deretter stabilitet og nedgang særlig i 2001, før en ny positiv utvikling i de to siste målingene.
- Basen for figuren er de som må passere en bomstasjon på vei til jobben, og disse utgjør om lag 1/3 av totalutvalget, noe som bidrar til å øke usikkerheten knyttet til enkeltresultater og endringer mellom årene.
- Andelen som er negative *blant de som passerer en bomstasjon på vei til jobben* er for alle årene høyere enn tilsvarende for utvalget samlet. Dette indikerer at de som passerer bompengeringen på vei til jobb, gjennom hele perioden er mer negative enn de som ikke passerer en bomstasjon.
- 1989 utmerker seg med en svært høy andel (76%) blant de som må passere bomringen på vei til jobb, som mener at innføringen av en bompengering i Oslo var et negativt tiltak. Forskjellen i holdning mellom de som passerer en bomstasjon på vei til jobben og de som ikke gjør det er imidlertid størst i 1995.

### 3.9. Holdning avhengig av transportmiddel på siste jobbreise

Neste figur viser holdning til bompengeringen i form av skalagjennomsnitt blant de som reiste hhv. med bil som fører – og med kollektivt transportmiddel på siste jobbreise.

Holdning til innføring av bompengeringen avhengig av transportmiddel på siste jobbreise



- Holdning til bompengeringen varierer med om siste jobbreise ble foretatt med bil som fører eller med kollektivtransport. Kollektivreisende er gjennom hele perioden mer positive til bompengeringen enn bilførerne.
- Forskjellen mellom disse gruppene er spesielt stor før innføringen av bompengeringen, i 1998-1999 og i 2001-2003. Det skjer en utjevning mellom gruppene fra 1989 til 1990, ved at bilførerne endrer holdning i positiv retning mht. synet på innføringen av bompengeringen. I perioden 1990 til 1995 er tendensen en relativ stabilitet i holdningene til begge gruppene. Fra 1995 til 1997 er det en svak tendens til at begge grupper blir mer positive. Perioden 1997-1999 er preget av relativ stabilitet. Resultatene fra 2000 tydet på at gruppene nærmet seg hverandre i holdning til bomringen, ved at kollektivreisende hadde en mer negativ holdning enn året før, mens det motsatte var tilfelle blant bilførerne. Dette kan imidlertid ha vært et utslag av statistiske tilfeldigheter.
- Bilførerne ble mer negative til bompengeringen fra 2000 til 2001. Den sistnevnte målingen representerte dermed et brudd med en svak positiv langtidstrend for denne gruppen. Holdningene var på samme nivå i 2002, men går i positiv retning i 2003. Også for de kollektivreisende registreres en positiv endring mellom de siste to målingene.

## Kap. 4. Årsaker til holdning til bompengeringen

---

Respondentene er bedt om å oppgi årsaken til at de er hhv. positive – eller negative til innføring av bompengeringen. Dette kapitlet viser de viktigste grunnene som blir oppgitt for holdning til bompengeringen i perioden.

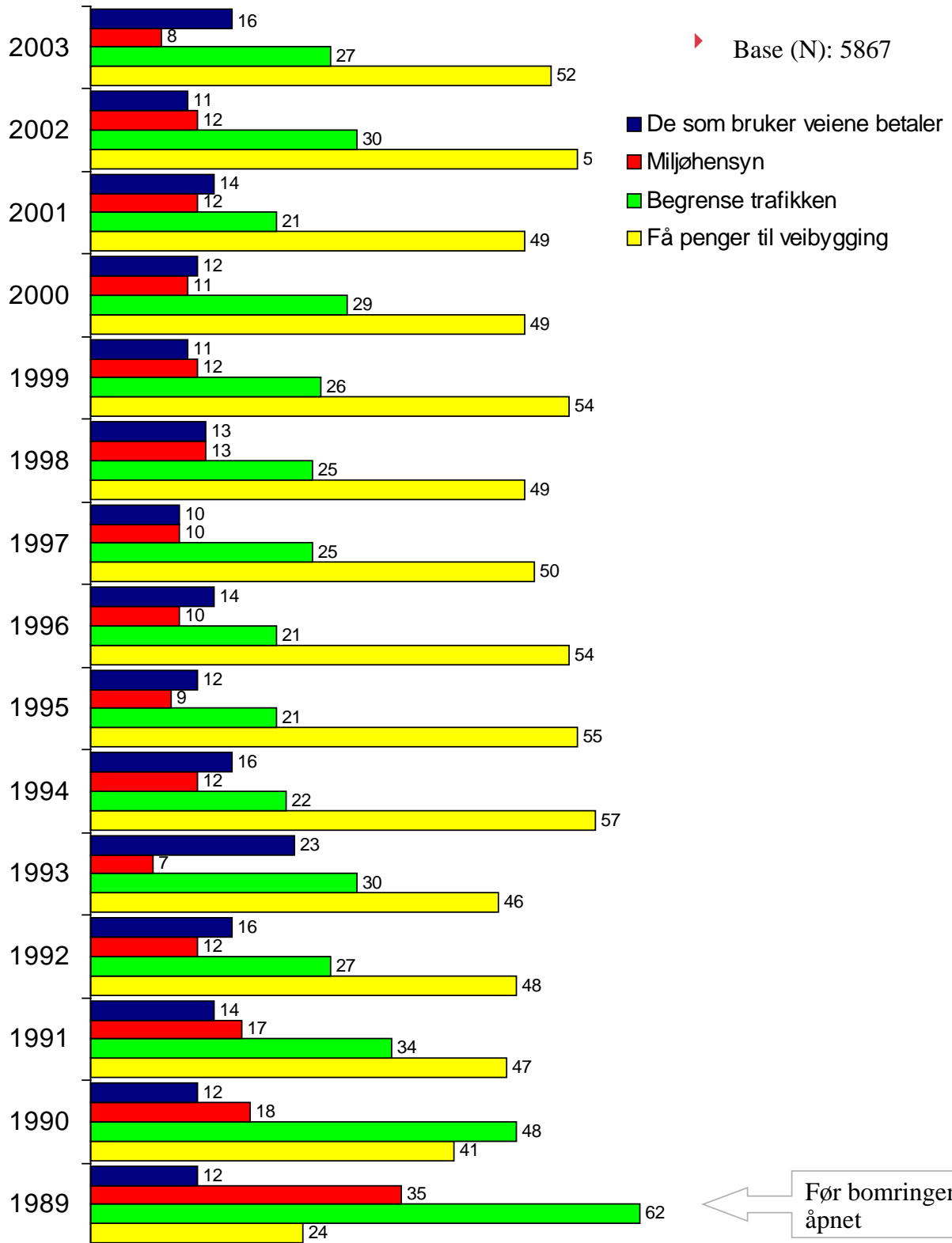
### 4.1. Årsaker til positiv holdning

Figuren på neste side viser hvilke årsaker som oppgis for en positiv holdning til bompengeringen.

- Det har vært store endringer i folks argumentasjon for hvorfor de synes bompengeringen var et positivt tiltak. De klart største endringene har skjedd i første del av perioden, og spesielt mellom 1989 - før åpningen – og 1990, året da bompengeringen åpnet.
- I 1989 var viktigste argument for positiv holdning til bompengeringen 'begrense biltrafikken' (62%), 'miljøhensyn' (35%) og 'penger til veibyggning' (24%).
- I 2003 er viktigste argument som oppgis for positiv holdning til bompengeringen 'penger til veibyggning' (52%), 'begrense biltrafikken' (27%), 'miljøhensyn' (8%) og 'de som bruker veiene betaler' (16%). Det er relativt små endringer i denne argumentasjonen i årene 1994 - 2003.
- Argumentet 'penger til utbygging' har hatt økende oppslutning i begynnelsen av måleperioden, mens andelen som nevner mer ideelle argumenter som miljø og trafikkbegrensning har falt sterkt etter at bomringen ble etablert. F.eks. er miljøargumentet redusert fra en oppslutning på 35% i 1989 til 8% i 2003, med en spesielt sterk reduksjon (fra 35% til 18%) mellom året før bomringen åpnet (1989) og 1990.
- Andre argumenter som oppgis i 2003 er 'folk reiser mer kollektivt' (7%), 'bedre gjennomgangstrafikk i Oslo' (7%) og 'grei måte å få inn penger på' (7%).

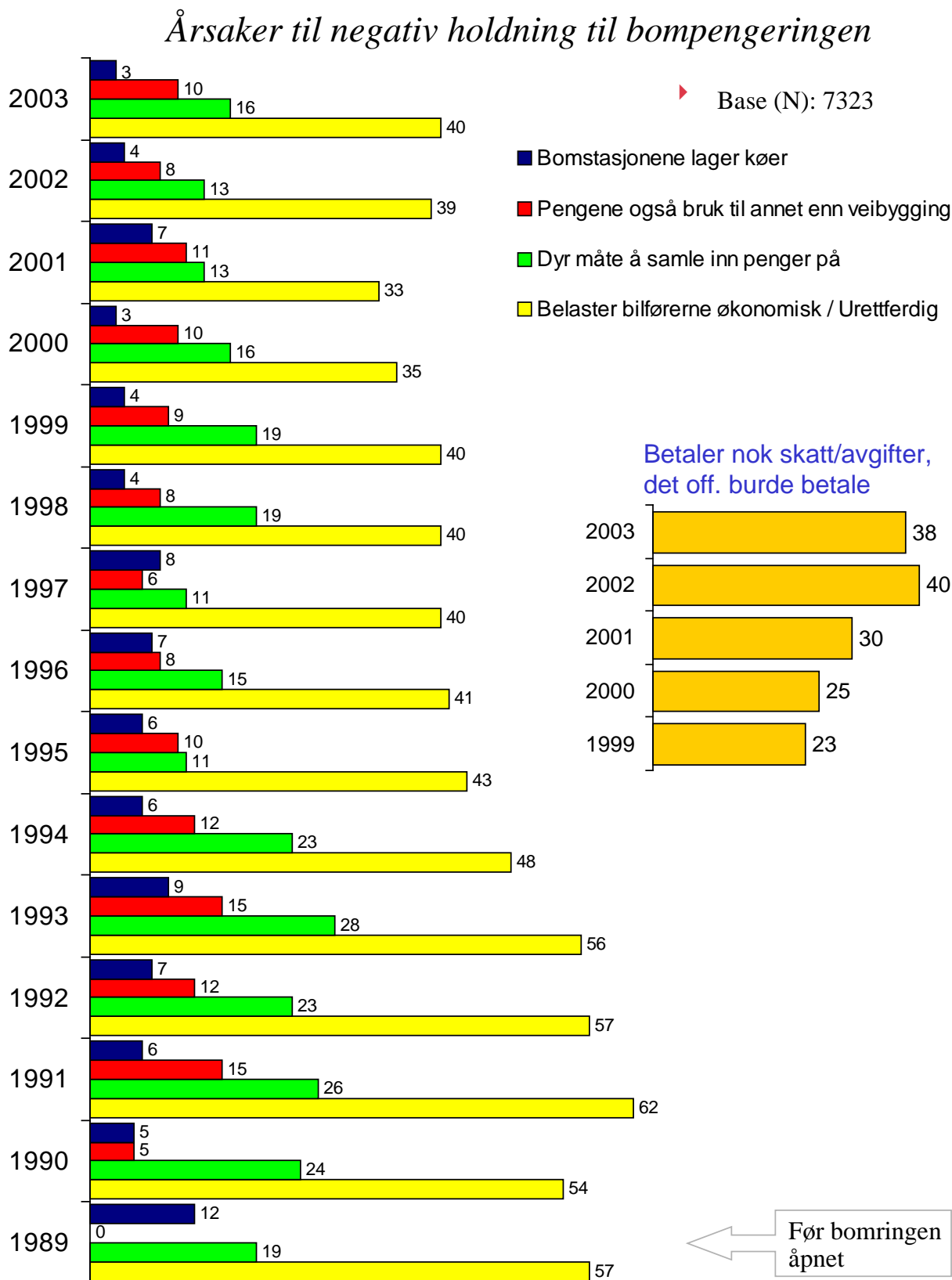


## Årsaker til positiv holdning til bompengeringen



## 4.2. Årsaker til negativ holdning

Figuren viser årsaker som oppgis for en negativ holdning til bompengeringen.



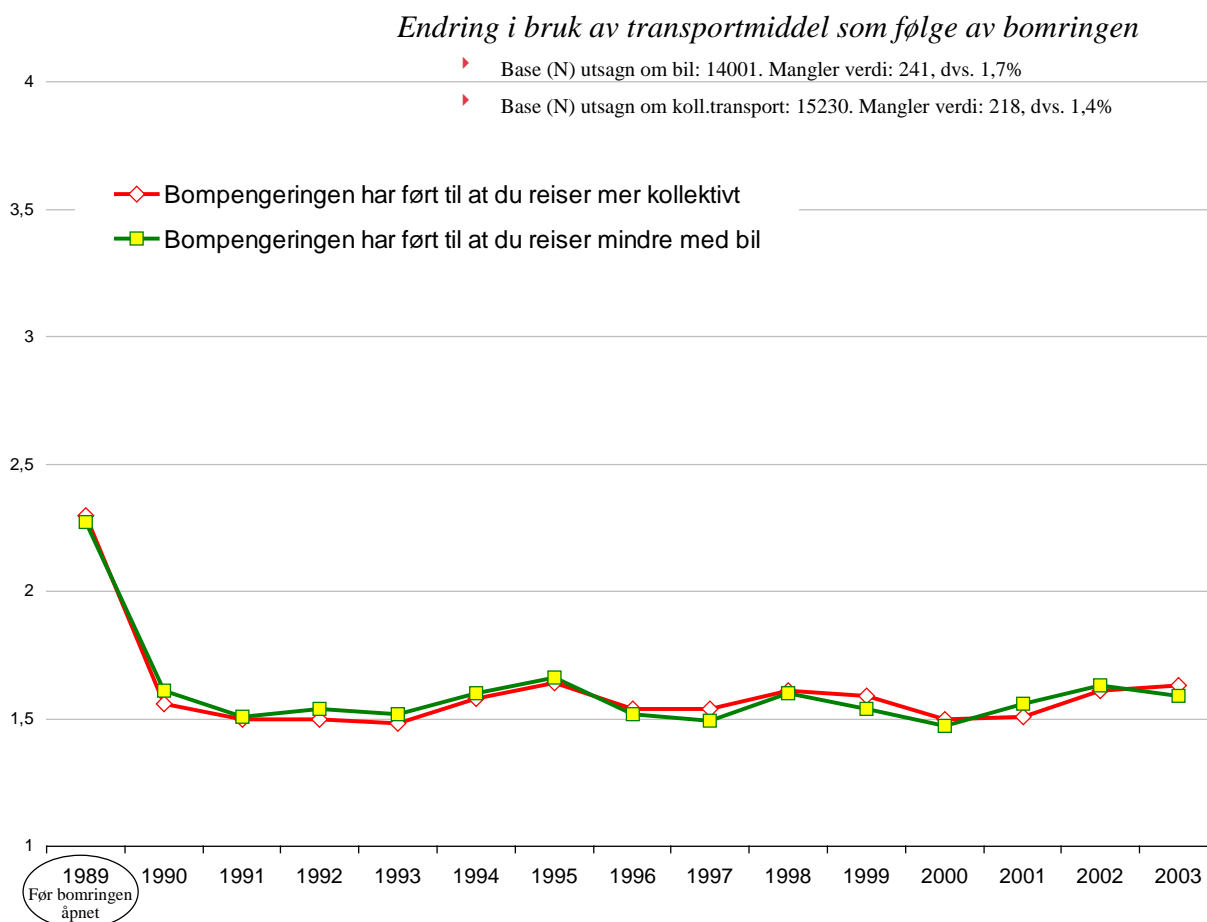
- Gjennom hele 15-års perioden er den 'økonomiske belastningen' som bomringen påfører bilkjørere, og som mange synes er urettferdig, et sentralt argumentet for de som er negative til bompengeringen. Dette argumentet har en topp i 1991 med 62%, men synker til en oppslutning på rundt 40% i årene 1995-1999, og til 33% i 2001, for så å øke til om lag 40% i de to siste målingene.
- Over de siste årene har en registrert en klar økning i andelen som begrunner en negativ holdning til bomringen med skattetrethet, altså at de betaler nok skatter og avgifter, eller at det offentlige burde betale. Dette kan ses i lys av den offentlige debatten om skatter og avgifter generelt, og avgiftsnivået på kjøp og bruk av bil spesielt, i perioden.
- De to hovedargumentene i punktene ovenfor dekker i en forstand samme sak, og endringene i figuren mht. andelen som nevner 'økonomisk belastning/urettferdig' må derfor tolkes med varsomhet. Endringene i argumentasjonen er i større grad relatert til nyanser knyttet til økt fokus på skatte- og avgiftsnivået, enn til en reell nedgang i andelen som mener at bilførerne belastes for hardt økonomisk.
- Det nest viktigste argumentet er at bompengeringen er en 'dyr måte å samle inn penger på' (nevnes av i overkant av 15% av respondentene som er negative når alle undersøkelser ses samlet). 16% oppgir dette som årsak til negativ holdning i 2003.
- Andre argumenter som nevnes er at 'pengene blir brukt til andre ting enn veibygging' som svares av en økende andel frem til 1991, for deretter å ligge mellom 12% og 15% frem til 1994. Etter dette har andelen som grunngir sin negative holdning til bomringen med dette argumentet sunket til om lag 10% eller under dette nivået.
- I tillegg nevnes at 'bomstasjonene lager køer i biltrafikken', som ble svart av 12% i 1989, mens denne andelen ligger mellom 3% og 9% i resten av perioden.
- Andelen som mener at 'bompengeringen er tåpelig/slitsom/irriterende' økte i perioden frem til 1993 da 12% av de som var negative til bomringen benyttet dette argumentet. I årene 1994 til 2003 nevnte 4% til 8% dette argumentet.
- Det har vært en nedgang i andelen som nevner 'den geografiske beliggenheten til bompengestasjonene' som en årsak til negativ holdning gjennom perioden. Rundt 10% nevnte dette på midten av 1990-tallet, mens denne andelen i de seks siste årene har ligget på 3-4%.
- I 2000-2003 nevnes i tillegg at 'bomringen ikke har medført noen bedring av trafikken' av 5%-8% av de som er negative til bomringen.

## Kap. 5. Oppfatning av bomringens virkninger

Respondentene er presentert for påstander om ulike virkninger av bomringen. Svaralternativene var fra 1: Helt uenig til 4: Helt enig.

### 5.1. Endring i transportmiddelbruk

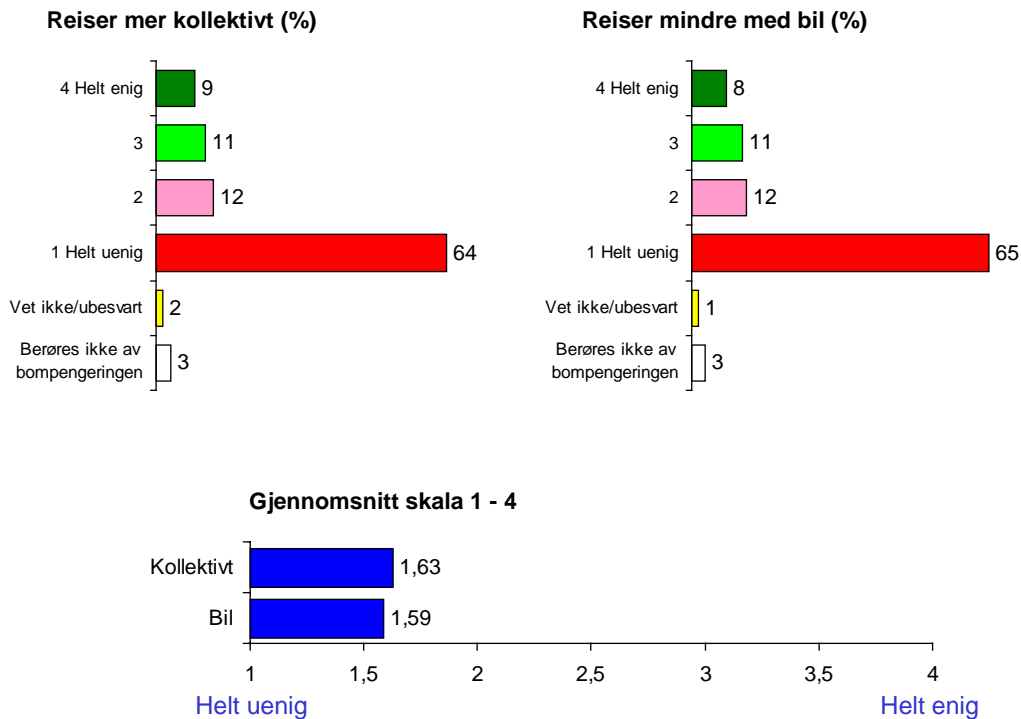
Respondentene er presentert for to påstander om endret transportmiddelbruk som følge av innføringen av bomringen. Figuren viser skalagjennomsnittet på spørsmålet i perioden.



- 15-20% av de som på en eller annen måte berøres av bomringen (disse utgjør om lag 95% av populasjonen) i målingene etter åpningen av bompengeringen, mener at innføringen av den har ført til at de reiser hhv. mer kollektivt og mindre med bil.
- Andelen som mener de vil reise mer kollektivt i 1989 er klart og signifikant forskjellig fra det respondentene oppgir faktisk har skjedd i alle etterfølgende år. I perioden 1990 - 1993 er situasjonen stabil, mens resten av perioden er preget av fluktuasjoner. Tendensen har vært svakt økende siden 2000, men er stabil over de to siste målingene.
- Nøyaktig samme utvikling gjelder for påstanden om at 'bompengeringen har ført til at jeg reiser mindre med bil'. De to utsagnene samvarierer naturlig (Pearsons  $r = .60$ ), dvs. at svarangivelsen på det ene utsagnet i betydelig grad er bestemmende for svarangivelsen på det andre utsagnet. Dette viser at folk svarer konsistent på de to spørsmålene om bil- og kollektivreiser.

- Bakgrunnsvariabler som antall biler, om en bomstasjon må passeres på vei til jobben, utdanning, kjønn, alder, inntekt og bosted forklarer svært lite av variasjonen i påstanden om hyppigere reise med kollektivt transportmiddel som følge av bompengeringen. Antall biler er den variabelen som har sterkest kontrollert effekt. Denne effekten er naturlig negativ, slik at det å disponere en eller flere biler gir en lavere sannsynlighet for å reise mer kollektivt som følge av bompengeringen.
- Figuren nedenfor viser den faktiske svarfordelingen på spørsmålene i 2003, samt gjennomsnittet på skalaen 1-4. Om lag 20% sier seg dels – eller helt enige i påstandene om endret bruk av transportmiddel.

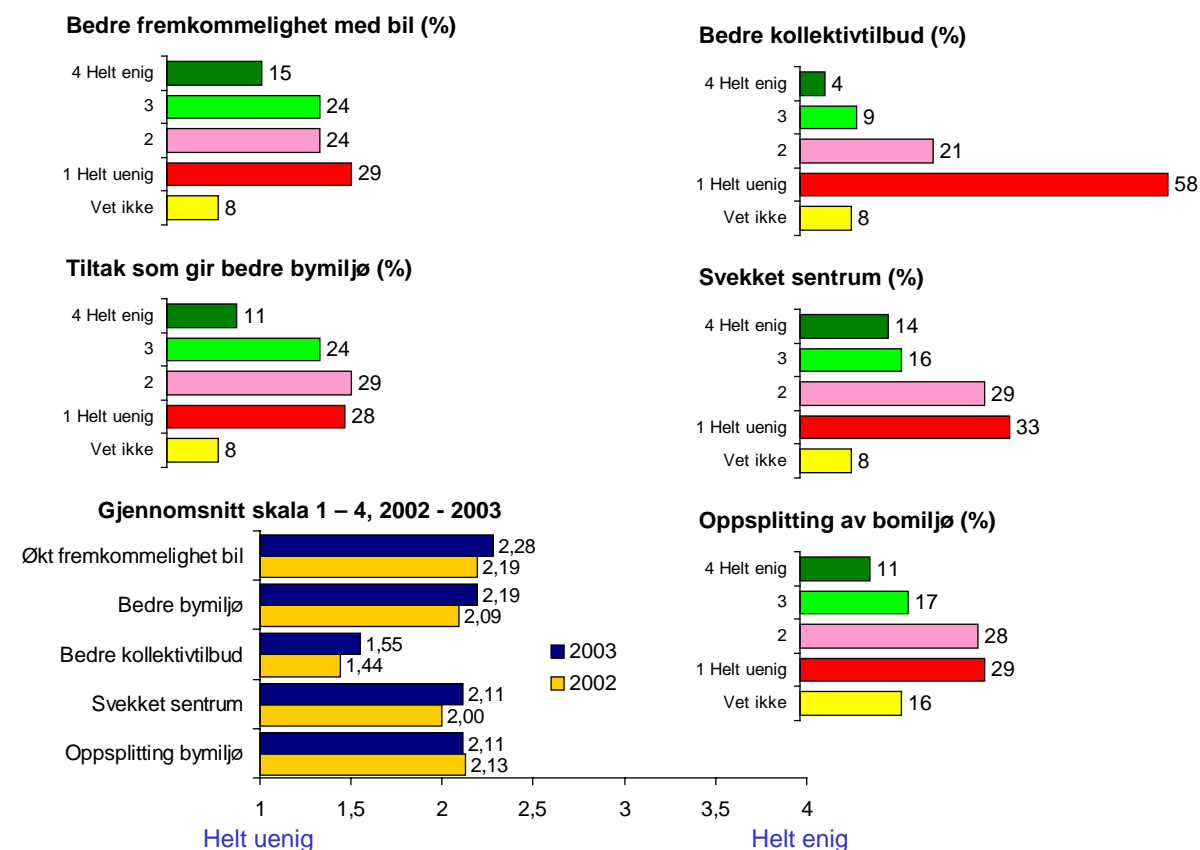
*Endring i bruk av transportmiddel som følge av bomringen 2003*



## 5.2. Endring i trafikkforhold og miljø

Respondentene er også presentert for påstander om bomringens innvirkning på trafikale forhold og miljø. Disse spørsmålene er bare stilt fra og med 2002. Figuren viser prosentfordelingen på spørsmålene, samt gjennomsnittet på skalaen 1-4.

*Endring i trafikale forhold og miljø som følge av (inntekter fra) bomringen 2003*



- Det er generelt en klar overvekt av personer som er uenige i alle påstandene.
- Dette gjelder særlig for oppfatningen av at inntektene fra bompengeringen har ført til et bedre kollektivtilbud. Bare 13% av befolkningen i utvalgsområdet er helt – eller delvis enig i utsagnet. Dette er likevel en økning fra 9% i 2002.
- 39% oppfatter at inntektene fra bomringen har ført til bedre fremkommelighet med bil, noe som trolig er relatert til oppfatningen av at pengene i stor grad går til veiltak.
- 35% opplever også at inntektene har ført til tiltak som bedrer bymiljøet.
- 30% mener at bompengeringen har ført til et svekket sentrum, noe som representerer en økning siden 2002. En klar majoritet (62%) er altså uenig i at bomringen har medført en slik negativ konsekvens.
- 28% synes at bomringen har medført oppsplitting av bomiljø i Oslo. Godt over halvparten (57%) er uenige i dette.

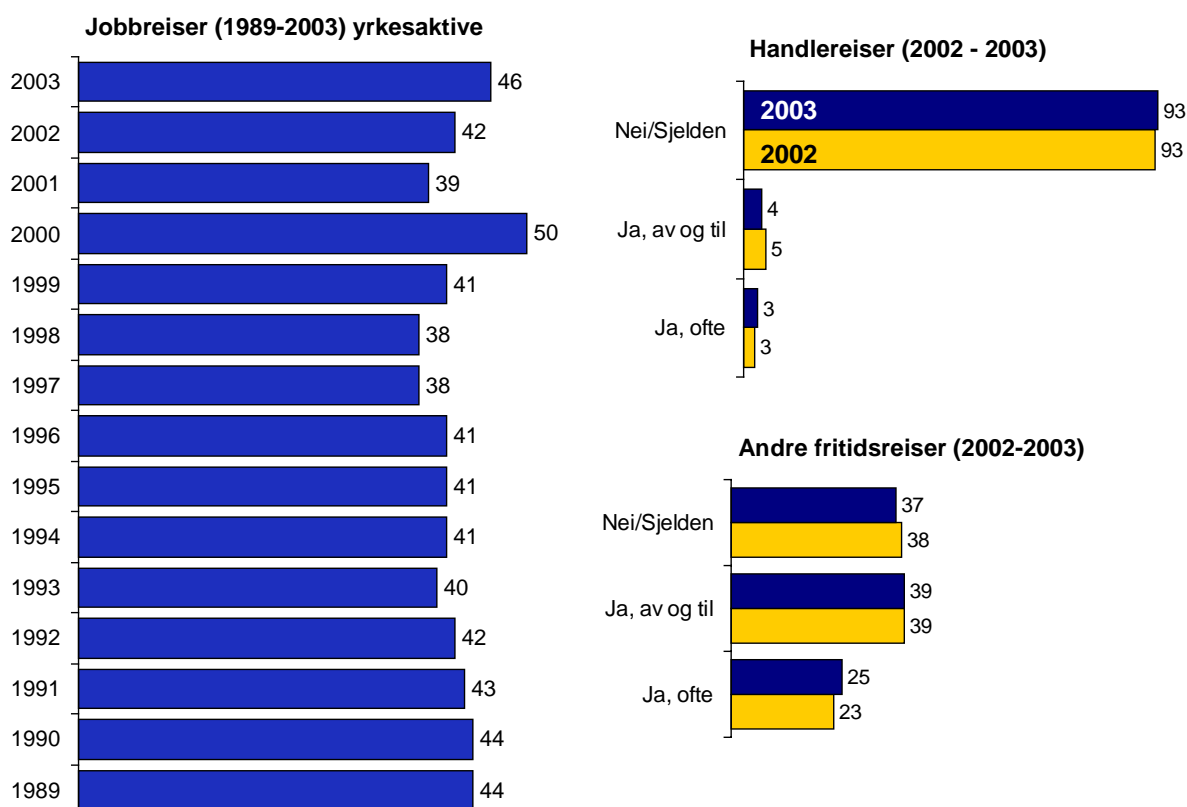
## Kap. 6. Passering av bomringen

Spørsmålet om passering av bomringen på jobbreiser er stilt til den yrkesaktive delen av befolkningen, dvs.  $\frac{3}{4}$  av utvalget. Alle er spurt om passering av bomringen på handle- og andre fritidsreiser.

### 6.1. Passering ved ulike reiseformål

Figuren viser andelen som må passere en bomstasjon ved ulike reiseformål.

*Andel som passerer bomstasjon på ulike reiseformål*

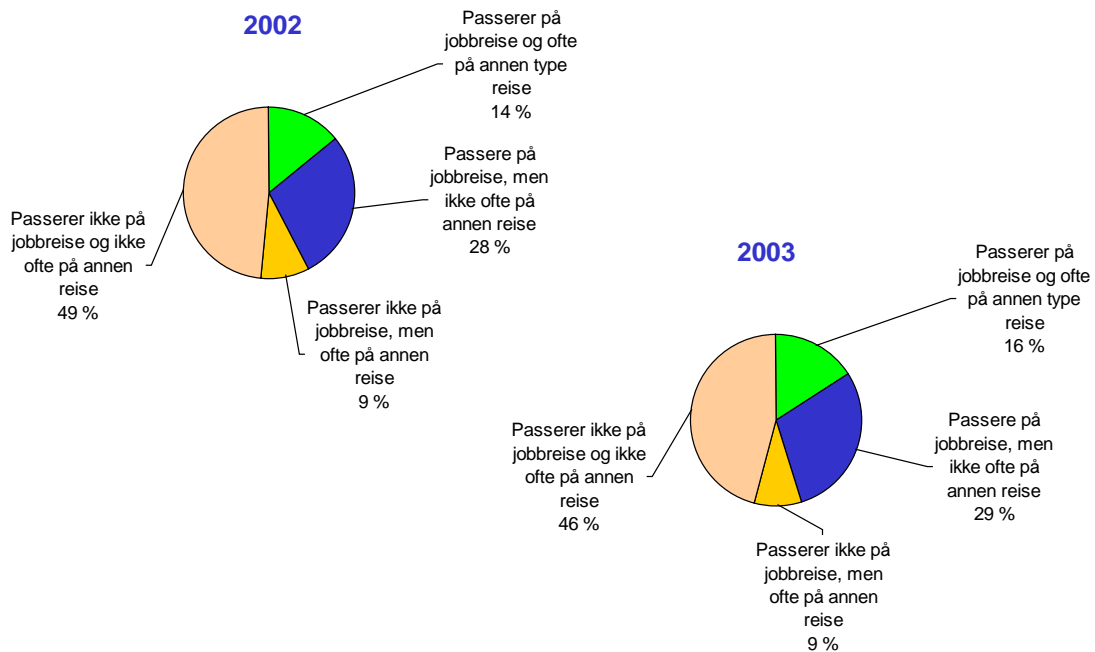


- Andelen som må passere en bomstasjon for å komme på jobb ligger rundt 40% i de fleste målepunktene. Det er en svak langtidstendens til nedgang i periodene 1989 – 1998, og økning siden 2001, men endringene er ikke signifikante.
- I 2000 svarer en klart høyere andel av de jobbreisende at de må passere en bompengestasjon på reisen til jobb sammenlignet med året før (hhv. 50% mot 41%). Dette er et svært avvikende resultat som kan skyldes utvalgsfeil. Endringen fra 1999 til 2000 skyldes i hovedsak at flere i Akershus oppgir at de må passere en bomstasjon på vei til jobben (54% i 2000 mot 39% i 1999). Dette oppgis imidlertid også av en større andel blant Osloborgerne i 2000 sammenlignet med i 1999 (blant de som bor innenfor: 28% i 2000 mot 24% i 1999, blant de som bor utenfor: 71% i 2000 mot 67% i 1999).
- Andelen som må passere en bompengestasjon på reisen til jobben avhenger naturlig av hvor de bor. I 2003 svarer 31% av de som bor i Oslo innenfor bompengeringen at de må

passere denne på jobbreisen. Tilsvarende for de som bor i Oslo utenfor bompengeringen er 75%, mens dette gjelder for 43% av jobbreisende som bor i Akershus.

- Som figuren viser forekommer det bare sjelden at respondentene passerer bomringen på handlereiser, mens en relativt høy andel (over 60%) i alle fall av og til passerer bomringen på andre fritidsreiser.
- 16% av de yrkesaktive passerer bomringen både på jobbreise og ofte på annen type reiser. 29% passerer på jobbreise, men ikke ofte når reiseformålet er et annet. Hver 10. (9%) blant de yrkesaktive passerer ikke på jobbreisen, men ofte på andre typer reiser. Resten – om lag ½ (46%) – passerer ikke på jobbreisen og ikke hyppig når de har andre reiseformål.

*Andel som passerer bomstasjon på ulike reiseformål (% blant yrkesaktive)*



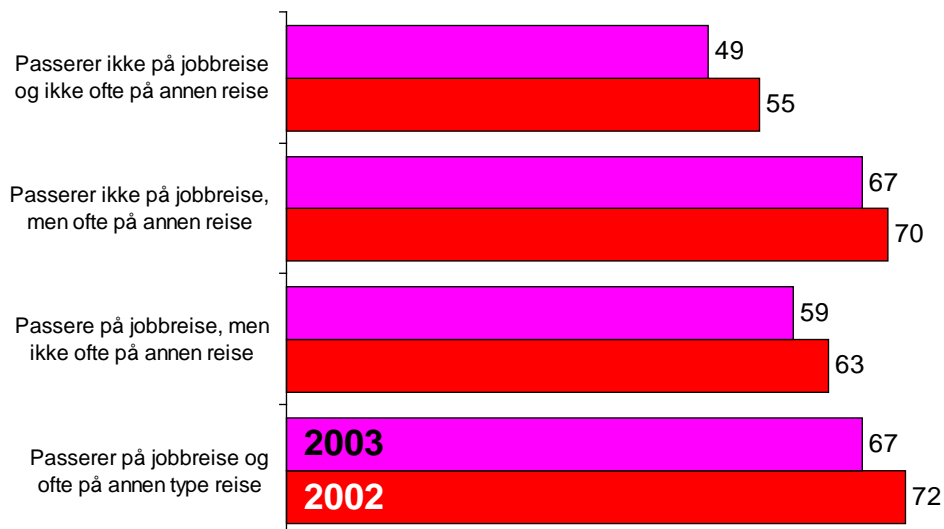


## 6.2. Holdning til bomringen avhengig av passeringsmønster

Figuren viser hhv. andelen som er negative til bomringen avhengig av passeringsmønster.

*Holdning til bomringen avhengig av passering (% blant yrkesaktive i 2002 og 2003)*

Andel som er negative til bomringen avhengig av passeringsmønster (2002-2003)



- Andelen som er negative til bomringen er høyest blant de som ofte passerer den ved andre reiseformål enn jobbreisen, uavhengig av om de passerer bomringen på jobbreisen eller ikke.

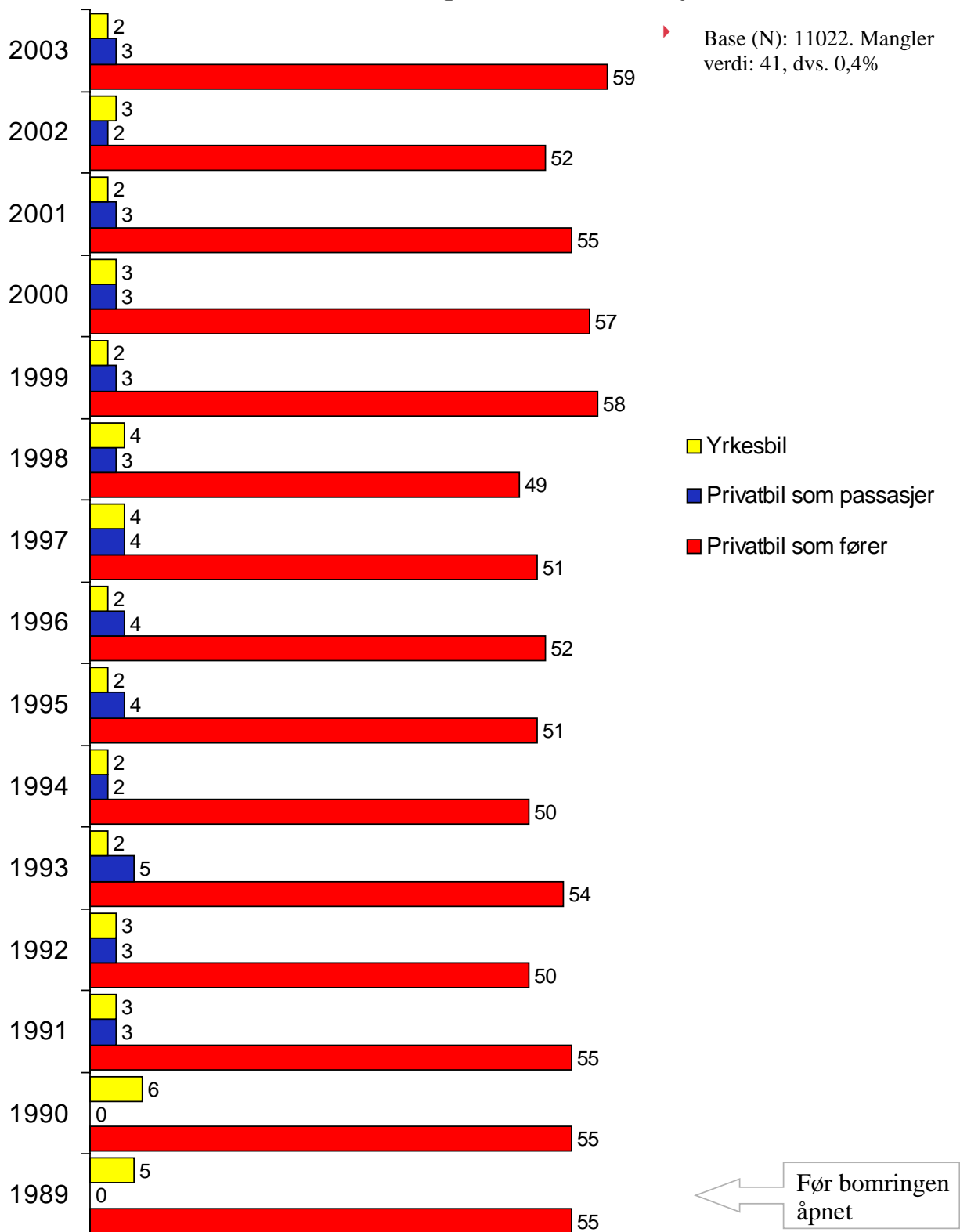
## Kap. 7. Transportmiddelbruk på jobbreisen

---

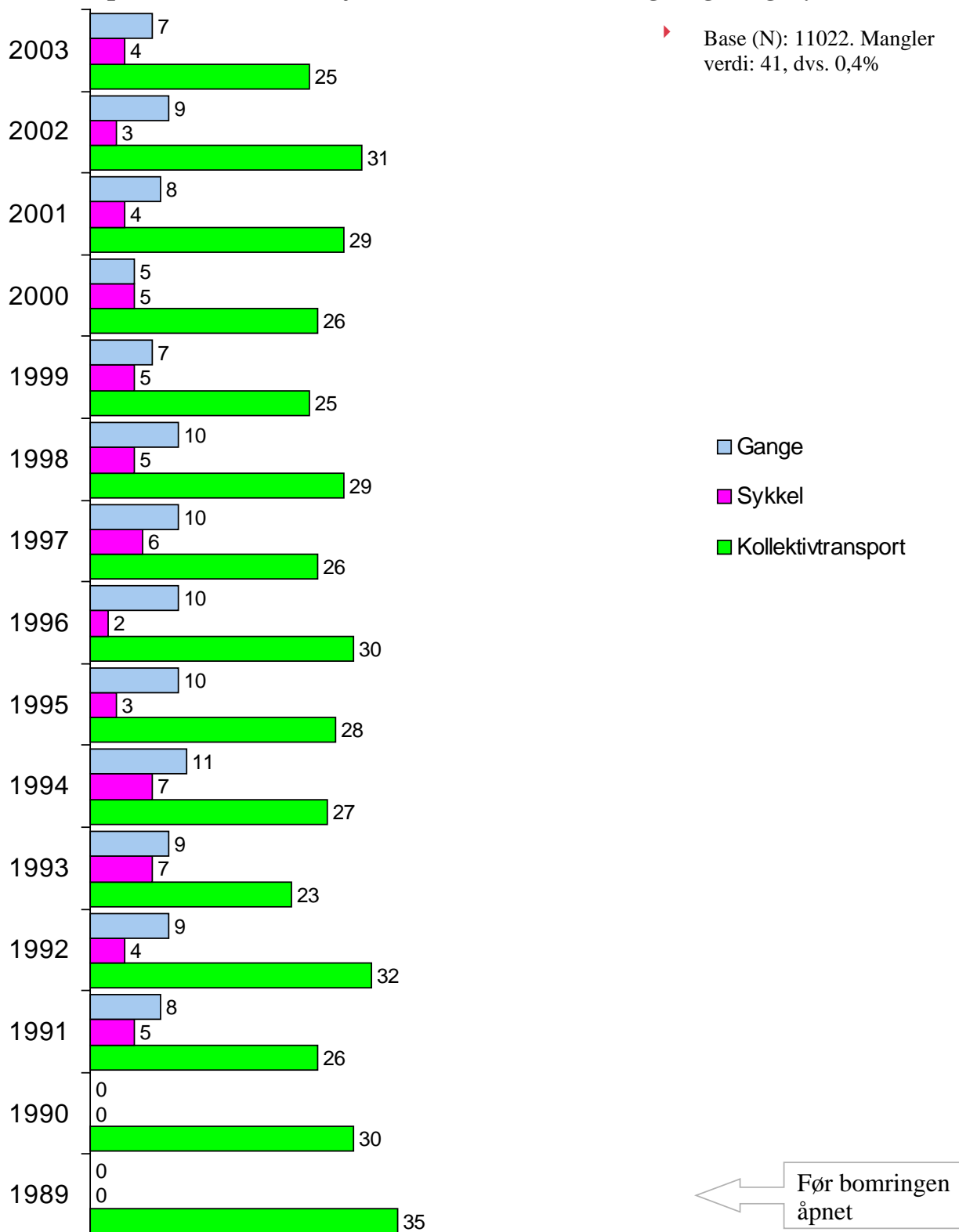
De neste 2 figurene viser transportmiddelfordeling på siste jobbreise blant de som er yrkesaktive utenfor hjemmet.

- I 1989- og 1990-målingene er privatbil som passasjer, sykkel, gange, motorsykkel m.m. registrert i en samlekategori 'annet' på hhv. 13% og 17%. Disse andelene er ikke satt opp i figuren.
- Frem til 1999 er det en svak langtidstendens til nedgang i andelen som reiser med kollektivtransport, men hovedinntrykket er likevel at dette varierer mellom årene uten en klar trend. Andelen som reiser kollektivt viser en nedgang i perioden fra 1989 (35%) til 1991 (26%). I 1992 har andelen kollektivreisende til jobben steget til 32%, dvs. omtrent samme nivå som i 1989. I det etterfølgende året (1993) når andelen kollektivreisende sitt laveste nivå for perioden (23%). I årene 1994 – 2003 ligger kollektivandelen mellom 25% og 31%. Tendensen var svakt økende i perioden 1999 – 2002, men i 2003 registreres nedgang fra fjoråret.
- Andel privatbilister ligger mellom 49% og 55% i perioden 1989 til 1998. I 1999, 2000 og 2003 når denne andelen sitt høyeste nivå i måleperioden med 57-59%.
- Det er ingen klar trend i andelen som går eller bruker sykkel på siste jobbreise. Andelen som benyttet sykkel til arbeidet varierer mellom 2% og 7%. En forklaring på at andelen syklist er høyest i 1993 og 1994 er at målingene i disse årene ble foretatt i oktober, mens alle de andre målingene er foretatt i november. Generelt må det understrekes at oktober/november er lite gunstig tidspunkt for å måle andelen som benytter sykkel eller går til/fra jobb, da dette er typiske sesongavhengige 'transportmidler'.
- Reisemiddelbruken varierer med bosted. Andelen som reiste kollektivt i 2003 er om lag 30% blant Osloborgerne, og om lag 20% blant de som bor i Akershus.
- De som bor i Akershus reiser mest med bil som fører (67% mot 49% i Oslo innenfor og 57% i Oslo utenfor. De som bor innenfor bomringen reiser i litt større grad med sykkel enn andre (6% mot 2% i Akershus), og går i langt større grad til jobben (9% mot 5-6% i hhv. Oslo utenfor og Akershus).

## Transportmiddelbruk jobbreise: bil



## Transportmiddelbruk jobbreise: kollektiv, gange og sykkel



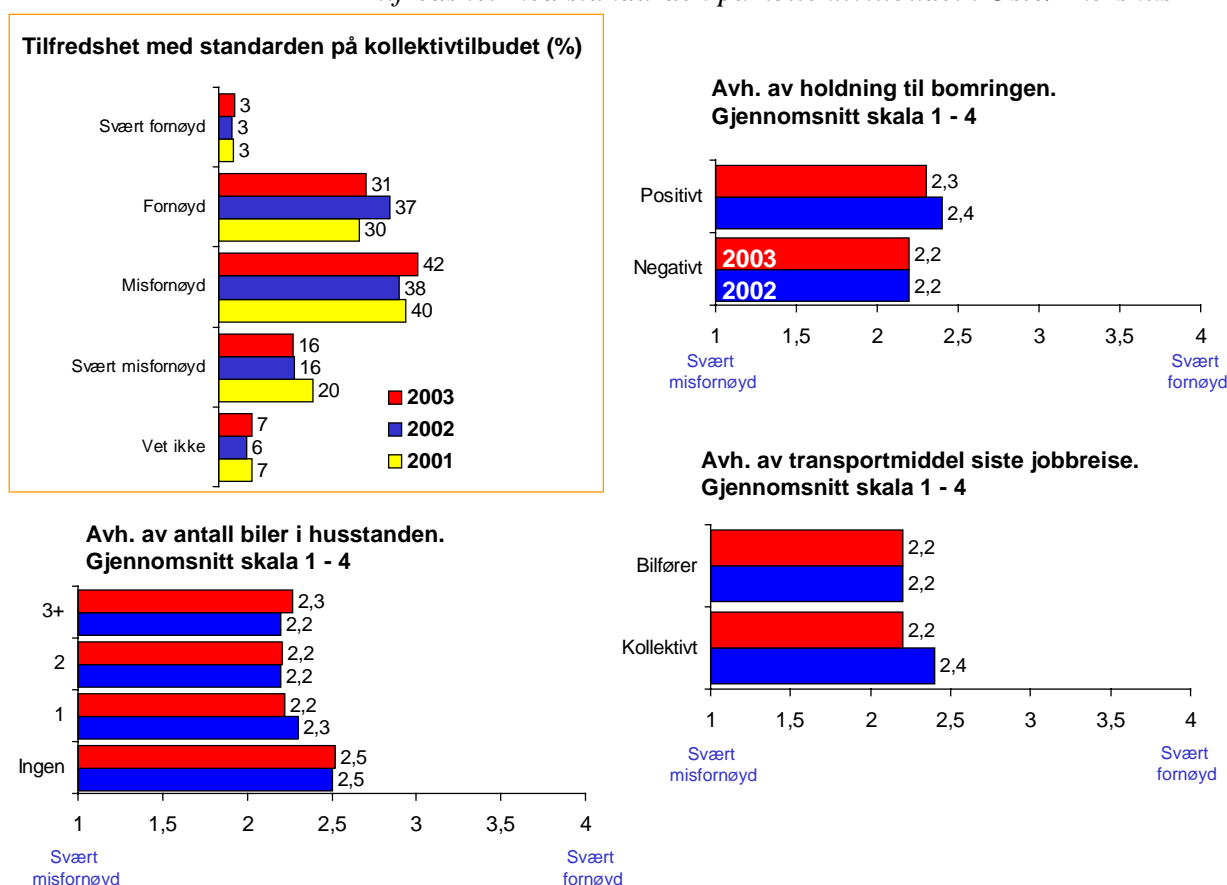
## Kap. 8. Kunnskap om – og holdning til Oslopakke 2

Kapitlet omhandler generell tilfredshet med kollektivtilbudet i utvalgsområdet, kjennskap – og holdning til Oslopakke 2.

### 8.1. Tilfredshet med kollektivtilbudet

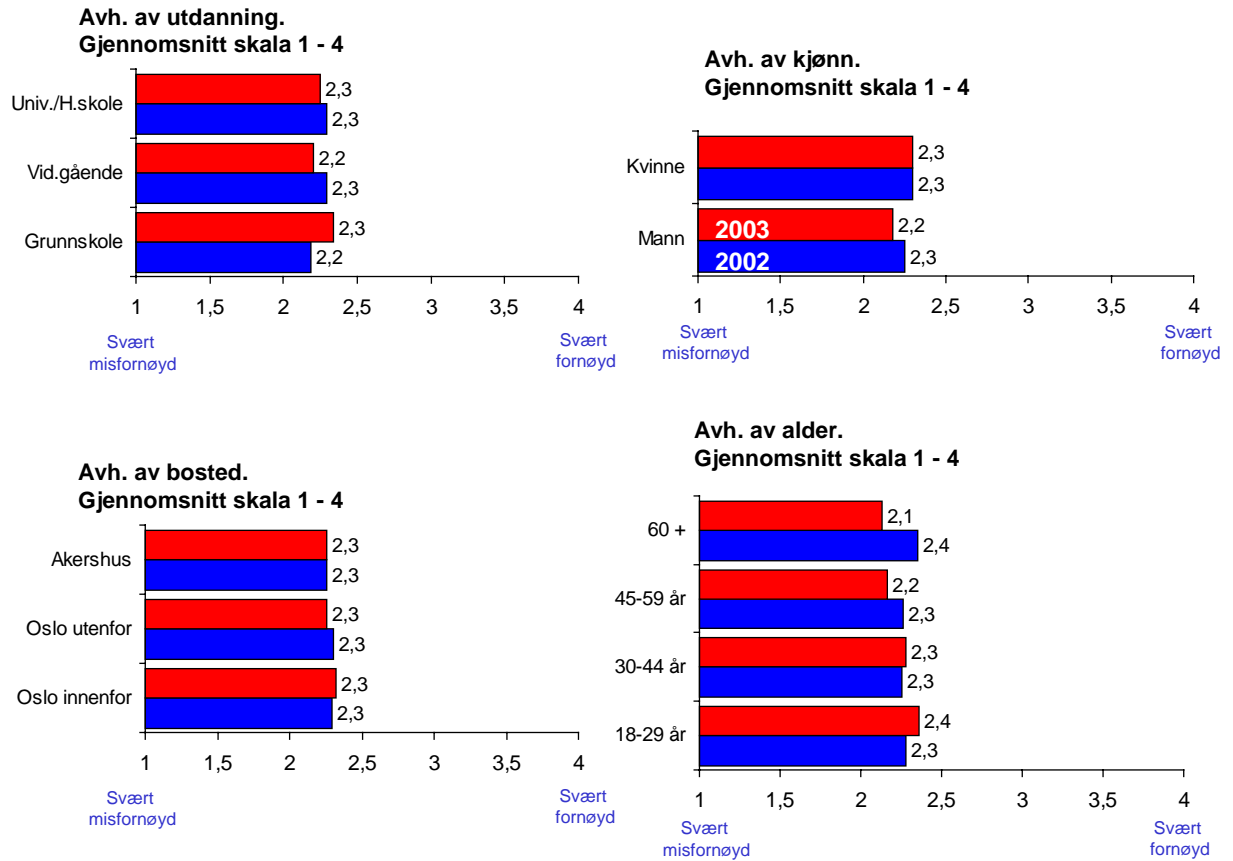
Figuren viser svarfordelingen på spørsmål om hvor fornøyd befolkningen er med kollektivtilbudet i Oslo/Akershus. Spørsmålet er bare stilt siden 2001.

Tilfredshet med standarden på kollektivtilbudet i Oslo/Akershus



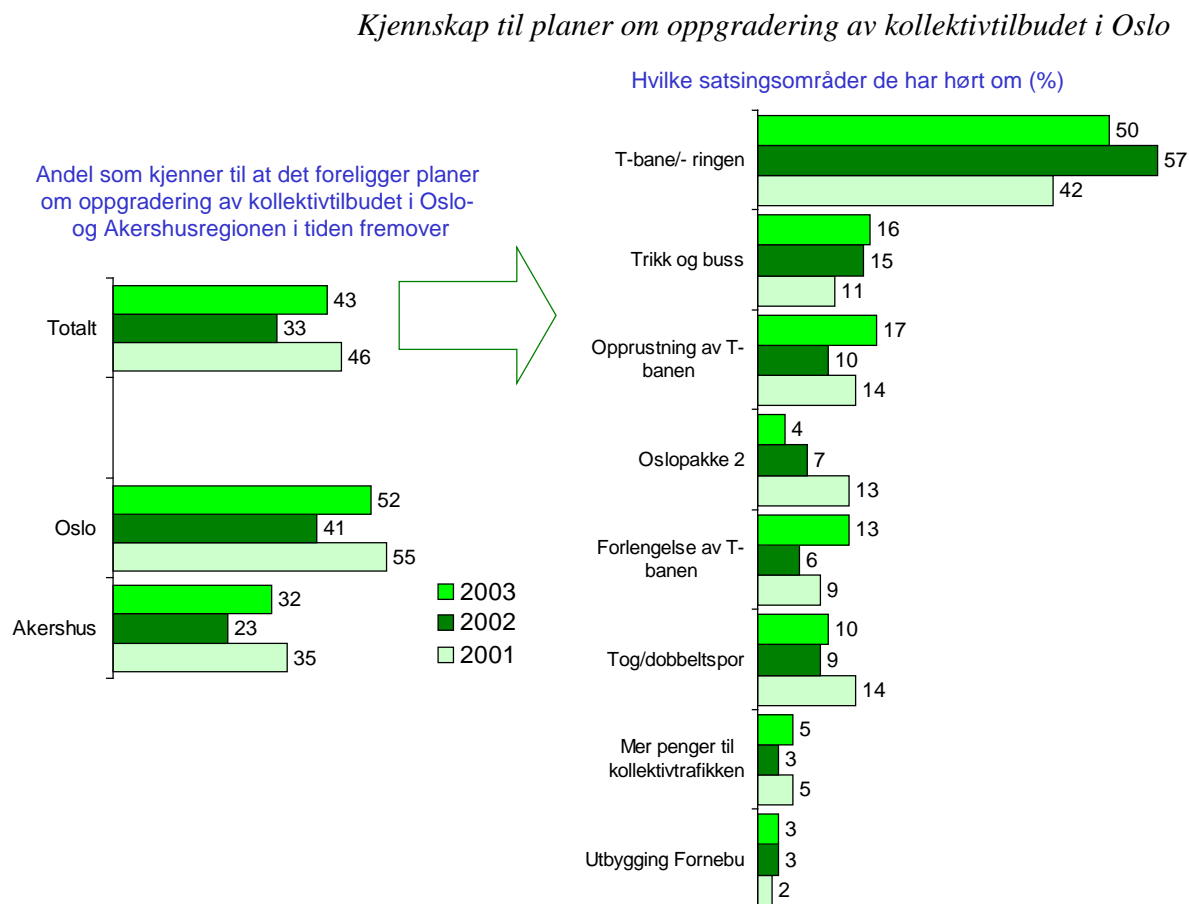
- Det ble registrert økt tilfredshet med standarden på kollektivtilbudet mellom målingene i 2001 og 2002. Andelen fornøyde økte fra 33% til 40%. Andelen som var misfornøyd sank fra 60% til 54%. I 2003 er andelen fornøyde tilbake på nivået i 2001.
- Andelen som er *svært* misfornøyde er stabil over de to siste årene.
- En majoritet i befolkningen er misfornøyde med standarden på kollektivtilbudet i regionen. Dette gjelder hele måleperioden.
- Det er – som vist i figuren ovenfor – holdningsforskjeller avhengig av om husholdningen har bil. Hovedinntrykket er likevel overraskende små forskjeller mellom undergruppene (se også figuren på neste side).

## Tilfredshet med standarden på kollektivtilbudet i Oslo/Akershus



## 8.2. Kjennskap til Oslopakke 2

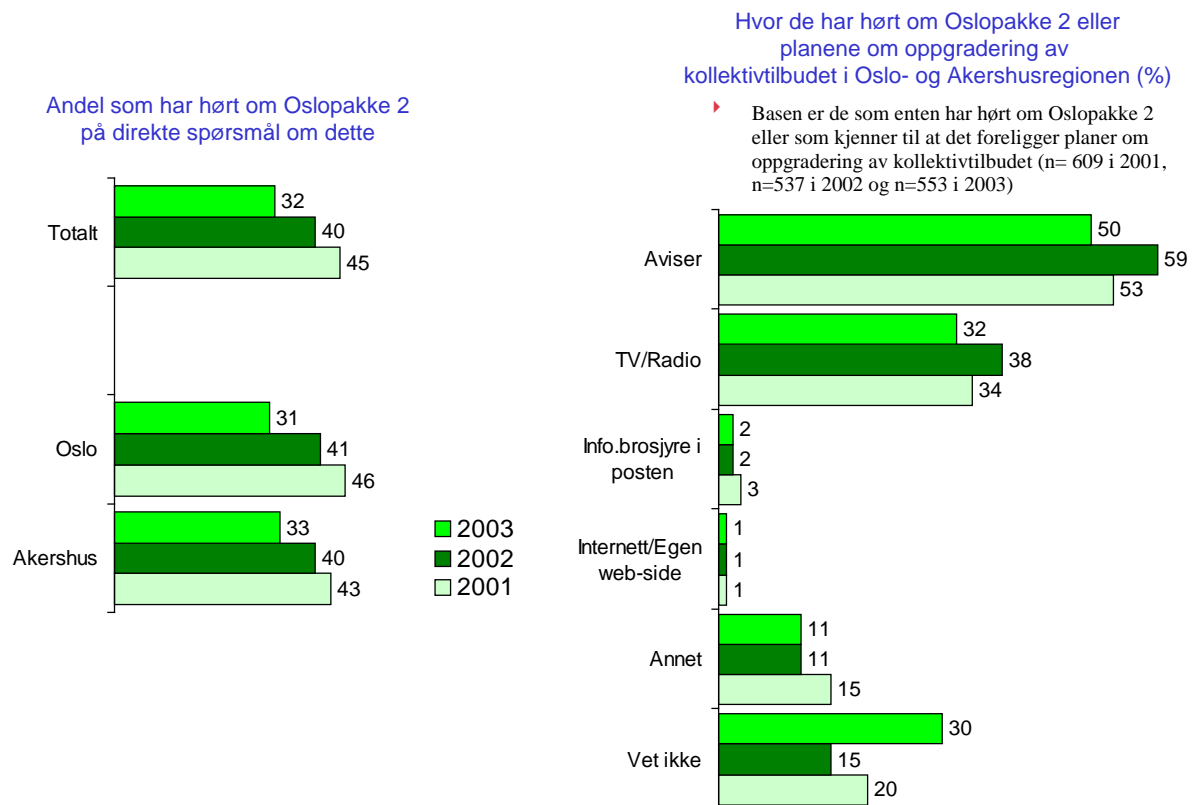
Figuren viser andelen som kjenner til at det foreligger planer om oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo- og Akershusregionen i tiden fremover.



- I 2002 ble det registrert synkende kjennskap til planene om oppgradering av kollektivtilbudet, både i Oslo og Akershus. 1/3 kjente til dette i 2002 mot 46% i 2001. I 2003 registreres økt kjennskap til planene, og nivået er tilbake om lag på 2001-nivå.
- Kjennskapen til planene om oppgradering av kollektivtilbudet er fortsatt langt høyere i Oslo enn i Akershus.
- I alle årene er kjennskapen økende med utdanningsnivå. 50% av de med universitets- eller høyskoleutdanning kjenner planene i 2003, mot 27% blant de med grunnskoleutdanning. Kjennskapen synker også med antall biler i husstanden.
- De som har kjennskap til planene er spurt om hvilke satsingsområder de har hørt om. T-banen generelt eller T-baneringen nevnes av flest i alle målingene. I tillegg nevner en del opprustning av det eksisterende T-banenettet.
- Bevisstheten om T-banen er naturlig langt høyere i Oslo enn i Akershus, mens det motsatte er tilfelle når det gjelder andelen som svarer at tog er et satsingsområde.

Figuren viser andelen som svarer bekreftende på direkte spørsmål om de har hørt om Oslopakke 2, og kilder for kjennskap til dette eller til planer om oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus.

### Kjennskap til Oslopakke 2



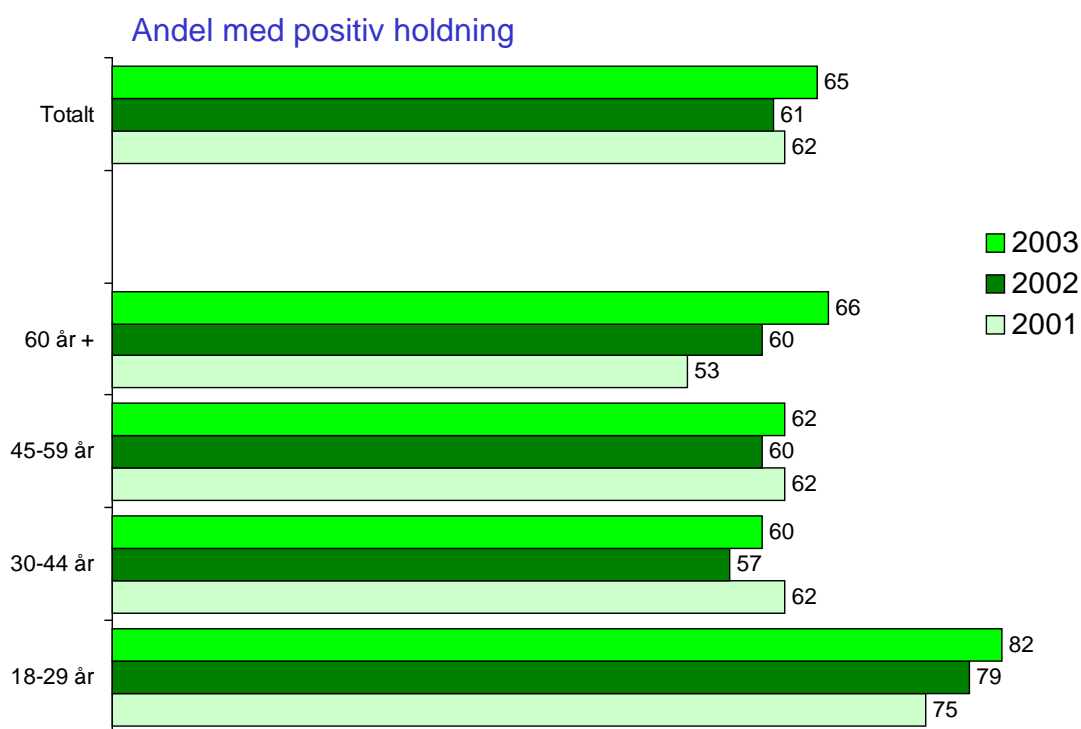
- Andelen som har hørt om Oslopakke 2 har sunket i løpet av måleperioden; fra 45% i 2001 til 32% i 2003. Det registreres nedgang i kjennskapen både i Oslo og Akershus. Det er ingen forskjell mellom områdene når det gjelder kjennsapsandelen.
- Kjennskapen øker med utdanningsnivået i befolkningen, og er klart høyere blant menn enn blant kvinner. Kjennskapen til Oslopakke 2 er noe lavere blant de under 30 år enn blant eldre befolkningsgrupper.
- Aviser og TV/radio er de viktigste informasjonskanalene for kjennskapen til Oslopakke 2.



### 8.3. Holdning til Oslopakke 2

Etter å ha fått beskrevet hva Oslopakke 2 innebærer ble respondentene spurt om de er positive til tanken om et slikt spleiselag mellom myndighetene og trafikantene for å få til en raskere kollektivutbygging. Figuren viser andelen som gir uttrykk for en positiv holdning til dette.

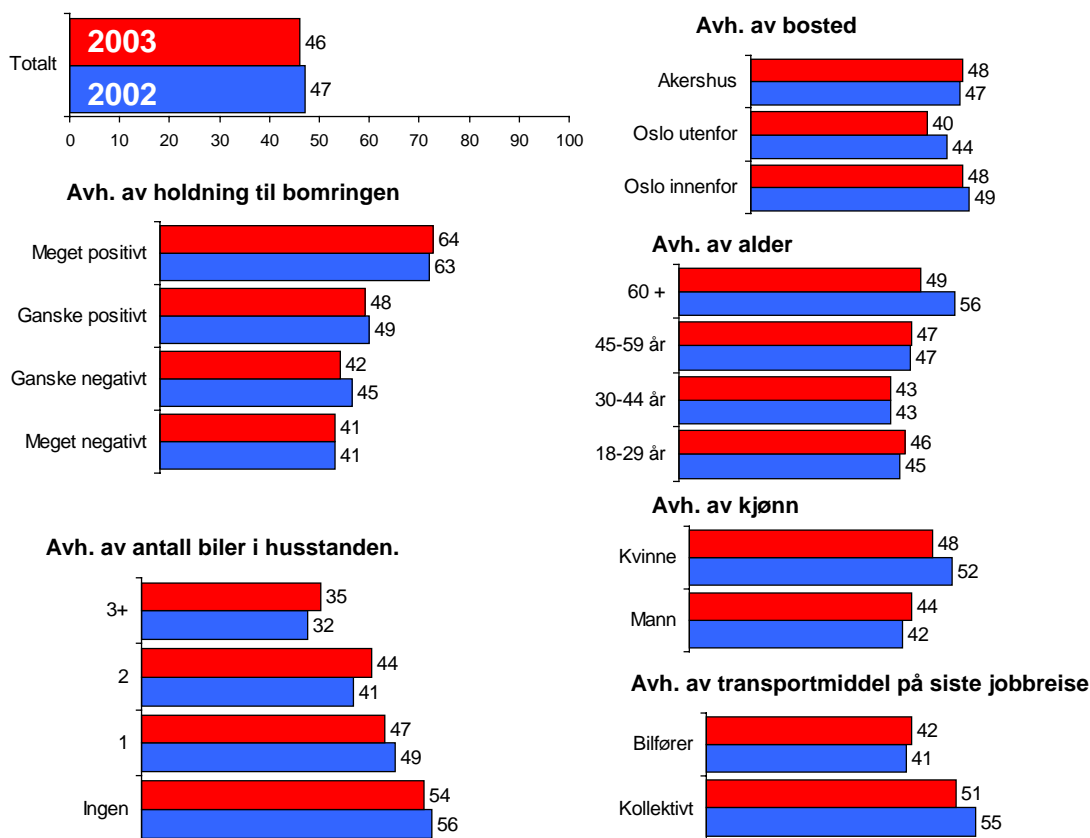
#### *Holdning til Oslopakke 2*



- 2/3 (65%) gir uttrykk for en positiv holdning til Oslopakke 2. Denne andelen er relativt stabil over måleperioden, med en svak positiv tendens.
- Det er små forskjeller mellom befolkningen i Oslo og Akershus.
- De yngste er klart mest positive til satsingen.
- Andelen som er positive til Oslopakke 2 er lavest blant de som disponerer mange (3 eller flere) biler i husstanden, og høyest blant de uten bil.

Fra 2002 er respondentene også spurt om hvor stor andel av inntektene fra bomringen de synes skal gå til kollektivtiltak. 11% har ingen mening om dette ('vet ikke') i 2002 mot 7% i 2003. Disse er holdt utenfor beregningsgrunnlaget. I begge målingene mener om lag 1/3 av de som har en mening om spørsmålet at halvparten bør gå til kollektivtiltak, mens om lag 6 av 10 mener at *minst* halvparten bør gå til slike formål. Neste figur viser den gjennomsnittlige prosentandel som respondentene totalt sett – og i undergrupper mener bør gå til kollektivtiltak.

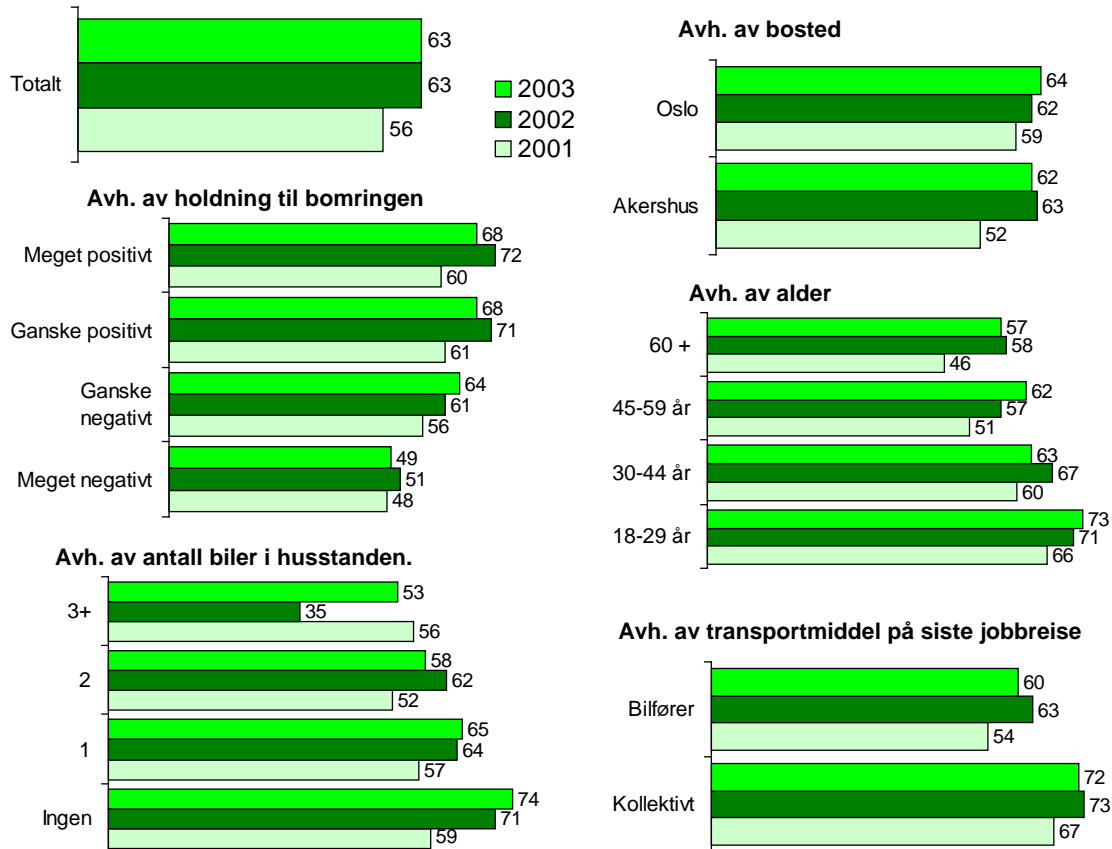
*Prosentandel av inntektene som bør gå til kollektivtiltak (gjennomsnitt %)*



- I gjennomsnitt mener respondentene av om lag 1/2 av inntektene fra bomringen bør gå til kollektivtiltak.
- Bilførere i husstander med god tilgjengelighet til biler mener i mindre grad enn andre at en betydelig del av inntektene bør gå til kollektivtiltak. Dette gjelder særlig hvis de bruker bil på jobbreise og har en negativ holdning til bomringen generelt sett.
- Det er relativt små geografiske forskjeller, men gjennomsnittet er lavest blant de som er bosatt i Oslo utenfor.

Respondentene er spurt om de ville reist mer kollektivt hvis kollektivtilbudet fikk økt hastighet, frekvens og kapasitet. Figuren viser andelen som gir uttrykk for at de i så fall ville reist mer kollektivt – totalt og i undergrupper.

*Andel som ville reist mer kollektivt ved økt hastighet, frekvens og kapasitet*



- I overkant av 60% gir uttrykk for at de ville reist mer kollektivt. Dette er samme andel som i 2002.
- Andelen som svarer bekreftende på spørsmålet sank kraftig med alderen i 2001. Denne sammenhengen er der fortsatt i de to siste målingene, men er svakere som følge av at andelen som sier at de ville reist mer kollektivt økte blant de eldste fra 2001 til 2002.
- Det var relativt små forskjeller avhengig av antallet biler som disponeres av husstanden i 2001. Tendensen er klarere i de to siste målingene: andelen som ikke ville reist mer kollektivt øker med biltilgjengeligheten i husstanden. Resultatene må likevel tolkes i lys av at utvalgsbasene for husständer hhv. uten bil og med 3 eller flere biler er svært små.
- De som reiste kollektivt på siste jobbreise oppgir i større grad at de ville reist mer kollektivt enn de som reiste som bilfører. Dette gjelder i alle målingene. Effekten blir derfor tilsynelatende sterkest blant de som allerede i størst grad reiser kollektivt, men det er altså en stor andel også blant bilførerne som gir uttrykk for at et bedret kollektivtilbud vil medføre økt bruk av tilbudet.
- Det er en klar sammenheng mellom generell holdning til bomringen, og andelen som oppgir at de ville reist mer kollektivt under de gitte forutsetningene.

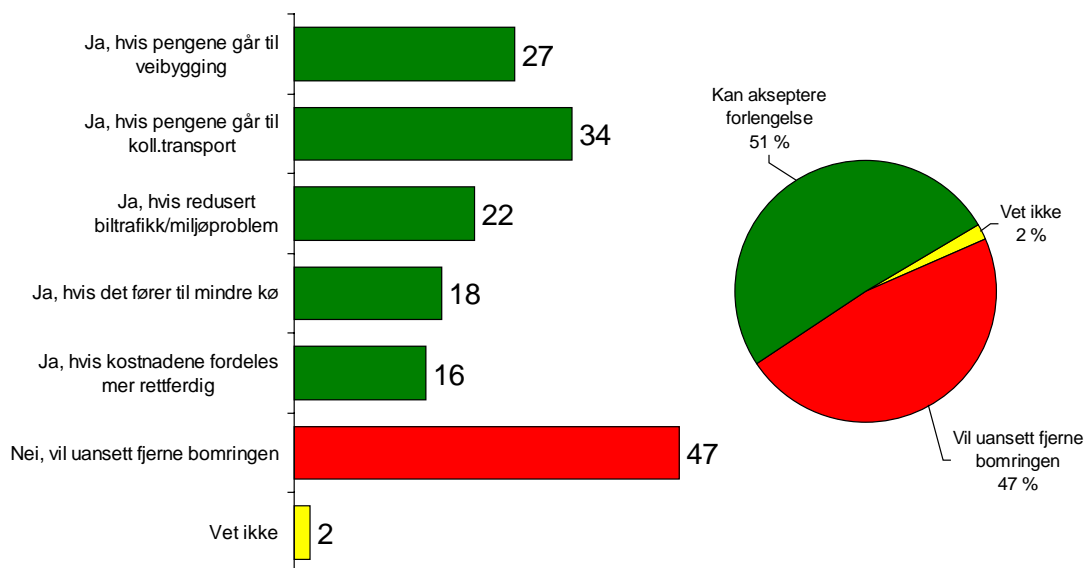
- Andelen som ville reist mer kollektivt øker noe med utdanningsnivået (ikke vist i figuren). 57% av de med bare grunnskole svarer bekreftende på spørsmålet i 2003, mot 66% blant de med universitets-/høgskoleutdanning. Dette er om lag samme forhold som i 2002.

#### 8.4. Holdning til forlenging av bomringen gitt visse forutsetninger

Figuren viser støtten til en eventuell forlengelse av bomringperioden (fra årsskiftet 2007/2008) under visse forutsetninger.

*Støtte til forlengelse av bomringen under gitte forutsetninger 2003*

*'Det er vedtatt at bomringen skal fjernes ved årsskiftet 2007/2008. Mener du at bomringen uansett bør fjernes på dettidspunktet, eller kan du støtte en forlengelse under gitte forutsetninger?'*



- Nesten ½ gir uttrykk for at de ikke kan støtte en forlengelse, selv om pengene skulle gå til veibygging, kollektivtransport eller medføre tiltak som gir redusert biltrafikk og mindre miljøproblem.
- Bakgrunns materialet vider at denne holdningen er klart mest utbredt blant de som har en negativ holdning til bomringen.
- Bruk av pengene til hhv. Kollektivtransport og veibygging er de hyppigst nevnte forutsetningene for de som kan akseptere en forlengelse av bomringperioden.

## Vedlegg 1. Utvalgsbeskrivelse 1989 - 2003

Tabellene nedenfor gir en beskrivelse av utvalgene i måleperioden etter kjønn, geografisk bostedsområde, alder, utdanning, yrke og andel yrkesaktive utenfor hjemmet. Tallene er oppgitt i kolonneprosent.

<b>Kjønn</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
M	51	50	49	49	50	47	50	47	49	49	53	53	50	49	52
K	49	50	51	51	50	53	51	53	51	51	47	47	50	51	48

<b>Bosted</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Oslo innen.	24	24	24	24	24	24	24	24	34	31	32	30	35	33	34
Gr.omr.	20	20	20	19	19	20	19	19	-	-	-	-	-	-	-
Oslo utenf.	12	12	12	12	12	12	12	12	21	23	22	25	20	22	21
Akershus	45	45	45	45	45	45	45	45	45	46	46	45	45	45	45

<b>Alder</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
18-29 år	22	22	20	21	20	24	24	20	22	20	21	12	16	14	15
30-44 år	34	32	34	32	32	33	33	35	37	38	37	43	39	35	37
45-59 år	20	20	25	22	22	21	23	23	23	22	27	27	27	31	28
60 år +	23	27	22	25	26	22	20	22	18	20	16	18	18	21	21

<b>Utdanning</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Grunnskole	17	19	18	15	16	17	16	16	13	11	11	7	8	9	6
Vid.gående	46	46	43	49	47	41	41	41	40	40	38	38	38	33	33
Høyere utd.	37	34	39	36	38	42	43	43	48	49	51	55	54	58	61

<b>Yrke</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
Selbst.	12	12	11	8	10	9	8	8	10	8	10	8	8	8	9
Funk. høy	29	31	30	30	34	31	31	33	33	33	34	38	28	28	33
Funk. lav	26	24	31	31	22	21	20	20	18	21	20	24	27	26	22
Fag arb.	22	19	16	18	23	23	24	24	27	24	23	23	28	28	26
Ufagl. arb.	10	14	11	12	11	15	16	14	13	14	13	6	8	9	10

<b>Yrkesakt.</b>	<b>1989</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>
	74	69	70	68	67	70	71	72	75	75	77	79	74	76	76

## Vedlegg 2. Feilkilder

---

Det vil alltid være knyttet feilkilder til resultater fra en intervjuundersøkelse. Disse kan oppstå både ved planleggingen, innsamlingen og bearbeidingen av dataene. I vedlegget er det redegjort for de fem hovedgruppene av feilkilder i utvalgsundersøkelser.

*Utvalgsskjevhet* oppstår ved at personer med bestemte kjennemerker og atferdsmønstre ikke blir representert i utvalget i samme grad som i populasjonen. Dette kan skje ved feil i selve utvalgstrekket, eller ved at uttrukne i spesielle grupper har særlig høyt frafall.

*Innsamlings- og bearbeidingsfeil* er en annen hovedgruppe av feilkilder. Målingsfeil skyldes at respondenter gir feil svar, enten fordi de misforstår spørsmålet eller ikke husker riktig, eventuelt dersom forskjellige respondenter forstår spørsmål på ulik måte. Sannsynligheten for minnefeil øker med lengden på tidsperioden en spør om. Målingsfeil kan også oppstå når intervjusituasjonen påvirker respondentenes svar, eller ved at intervjuere misforstår respondenter. Bearbeidingsfeil er i dette tilfellet feil som kan oppstå når intervjueren registrerer kodene på skjermen. Ved hjelp av ulike maskinelle kontroller blir det gjort forsøk på å avdekke og rette opp slike feil. Det er imidlertid klart at disse ikke avdekker alle slike feil.

*Skrivebordsintervju* innebærer at intervjuere produserer intervju som ikke reelt sett er gjennomført med respondenter. Som et insitamant for å unngå dette blir intervjuerne betalt pr. time, og ikke pr. intervju. Videre kontrollerer intervjuledere at intervjuerne faktisk gjennomfører intervjuene. Det tas lytteprøver for å kontrollere at intervjuene gjennomføres fullstendig, og i henhold til de kvalitetskrav som gjelder i intervjuavdelingen.

*Frafall* kan oppstå ved at det ikke oppnås intervju med ønsket individ. Frafallet reduseres ved avtalelegging og inntil fem tilbakeringinger til samme husstand.

*Utvalgsvarians* er betegnelsen på den usikkerheten som er knyttet til resultatene som følge av at de er basert på opplysninger om bare en del av/et utvalg fra universet. Standardavviket i den teoretiske utvalgsfordelingen er et mål på denne usikkerheten. Størrelsen på dette standardavviket er i første rekke betinget av antall observasjoner i utvalget, og av fordelingen av de aktuelle kjennemerker i universet. Tabellen nedenfor antyder prosenttall for usikkerheten knyttet til andeler, gitt utvalgsstørrelse og svarfordeling. Av tabellen framgår det f.eks. at om 70% svarer ja på et spørsmål i et utvalg på 1000 personer, så er ligger resultatet i populasjonen med 95% sannsynlighet mellom 70% - 2,8% og 70% + 2,8%, dvs. mellom 67,2% og 72,8%.

Størrelsen på standardavviket (i%) i den teoretiske utvalgsfordelingen:

<b>Svarfordeling i prosent</b>						
<b>Antall spurte</b>	<b>5 (95)</b>	<b>10 (90)</b>	<b>20 (80)</b>	<b>30 (70)</b>	<b>40 (60)</b>	<b>50 (50)</b>
<b>100</b>	4,3	5,9	7,9	9,0	9,6	9,8
<b>200</b>	3,0	4,2	5,5	6,4	6,8	6,9
<b>400</b>	2,2	3,0	3,9	4,5	4,8	4,9
<b>800</b>	1,5	2,1	2,8	3,2	3,4	3,5
<b>1000</b>	1,4	1,9	2,5	2,8	3,0	3,1
<b>1200</b>	1,2	1,7	2,3	2,6	2,8	2,9

## Vedlegg 3. Topline 2003

---

Dette vedlegget inneholder spørreskjemaet som viser svarfordelingen i 2003 i form av frekvenser (n og %) på enkeltspørsmål.

Spm 1. Hvorfor tror du det ble innført en bompengering i Oslo? PROBE			
Få penger til veibygging...	1001	692	69.1%
Begrense biltrafikken.....		141	14.1%
Miljøtiltak.....		49	4.9%
Øke kollektivtrafikken.....		87	8.7%
Finansiere Festnings-tunnel/Oslo-tunnelen.....		50	5.0%
Få inn mer penger til komm./stat/myndighetene....		108	10.8%
Mindre trafikk i sentrum...		42	4.2%
Få flyt i trafikken.....		12	1.2%
Bedre veinettet/vedlikehold		173	17.3%
Bilførerne skal betale.....		16	1.6%
For å få inn mer penger....		71	7.1%
Sysselsetting.....		4	0.4%
Utbygge kollektivtilbudet generelt.....		42	4.2%
Finansiere Oslopakke 1 eller 2.....		9	0.9%
Finansiere veier.....		3	0.3%
Finansiering (generelt)....		2	0.2%
Skatt/få penger av folk....		5	0.5%
Penger i kassa/penger til politikerne eller det offentlige.....		5	0.5%
Andre svar, notèr.....		10	1.0%
Vet ikke/Ubessvart.....		18	1.8%
<hr/>			
Spm 2. Synes du innføringen av en bompengering i Oslo var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?			
Meget negativt.....	1001	185	18.5%
Ganske negativt.....		351	35.1%
Ganske positivt.....		353	35.3%
Meget positivt.....		72	7.2%
Vet ikke/ubessvart.....		40	4.0%



Hvis svart positivt i Spm 2.

Spm 3. Hvorfor synes du det var positivt?  
PROBE FOR "RETT" SVARKATEGORI

Penger til veibygging/bedre veier/finansiere prosjekter	425	222	52.2%
Begrense trafikken.....	113	26.6%	
Miljøhensyn.....	32	7.5%	
De som bruker veiene betaler "gildet".....	67	15.8%	
Folk bruker/reiser mer kollektivt.....	31	7.3%	
Lettere for kollektivtrafikken/bedre kollektivtilbud.....	27	6.4%	
Bedre gjennomgangstrafikk i Oslo.....	28	6.6%	
Grei måte å få inn penger på/ett sted må pengene komme fra.....	29	6.8%	
Mer penger til statskassen.	6	1.4%	
Penger til kollektivtrafikken.....	6	1.4%	
Andre svar, notèr.....	6	1.4%	
Vet ikke/Øbesvart.....	3	0.7%	

Hvis svart negativt i Spm 2.

Spm 4. Hvorfor synes du det var negativt?  
PROBE FOR "RETT" SVARKATEGORI

Belaster bilkjørerne økonomisk/Urettferdig.....	536	213	39.7%
Dyr måte å samle inn penger på/Andre måter bedre.....	84	15.7%	
Pengene blir også brukt til andre ting enn veibygging..	52	9.7%	
Forbedre kollektivtilbudet først.....	6	1.1%	
Bomstasjonene lager køer i biltrafikken.....	17	3.2%	
Miljøproblemer.....	8	1.5%	
Begrenser aktiviteten/Reiser mindre..	4	0.7%	
Geografisk beliggenhet/For nærme/For langt unna sentrum.....	21	3.9%	
Bommene vil ikke bli fjernet.....	28	5.2%	
Må gjennom ringen selv om en ikke skal til Oslo.....	15	2.8%	
Har ikke medført noen forbedringer/ikke bedret trafikken.....	34	6.3%	
Tåpelig/slitsomt/sjenerende /upraktisk/unødvendig/irriterende.....	22	4.1%	
Deler byen.....	14	2.6%	
Det offentlige burde betalt dette.....	53	9.9%	
Betaler nok skatt/avgifter.	145	27.1%	
Urettferdig.....	13	2.4%	
Ulike problemer med bomringen/bomringen feil plassert.....	15	2.8%	
Hensikten ikke oppnådd.....	19	3.5%	
Dyrt/kostbart.....	5	0.9%	
Andre svar, notèr.....	4	0.7%	
Vet ikke/Øbesvart.....	7	1.3%	

+-----+  
| Jeg vil nå lese opp noen utsagn som |  
| dreier seg om konsekvenser av |  
| bompengeringen. På en skala fra 1 - 4, |  
| der 1 betyr helt uenig, og 4 betyr helt |  
| enig, ber vi deg si hvor enig du er for |  
| hvert av følgende utsagn |  
+-----+

Spm 5. Bompengeringen i Oslo har ført til at du reiser mer kollektivt

1 Helt uenig.....	1001	636	63.5%
2.....		124	12.4%
3.....		108	10.8%
4 Helt enig.....		86	8.6%
5 Berøres ikke av bompengeringen.....		32	3.2%
Vet ikke/ubesvart.....		15	1.5%

Spm 6. Bompengeringen i Oslo har ført til at du reiser mindre med bil

1 Helt uenig.....	1001	652	65.1%
2.....		120	12.0%
3.....		112	11.2%
4 Helt enig.....		75	7.5%
5 Berøres ikke av bompengeringen.....		28	2.8%
Vet ikke/ubesvart.....		14	1.4%

Spm 7. Inntektene fra bompengeringen i Oslo har ført til tiltak som gir bedre fremkommelighet med bil

1 Helt uenig.....	1001	289	28.9%
2.....		238	23.8%
3.....		244	24.4%
4 Helt enig.....		151	15.1%
5 Berøres ikke av bompengeringen.....		2	0.2%
Vet ikke/ubesvart.....		77	7.7%

Spm 8. Inntektene fra bompengeringen har ført til tiltak som gir et bedre bymiljø

1 Helt uenig.....	1001	281	28.1%
2.....		293	29.3%
3.....		237	23.7%
4 Helt enig.....		107	10.7%
5 Berøres ikke av bompengeringen.....		4	0.4%
Vet ikke/ubesvart.....		79	7.9%

Spm 9. Inntektene fra bompengeringen i Oslo har ført til et bedre kollektivtilbud

1 Helt uenig.....	1001	585	58.4%
2.....		208	20.8%
3.....		88	8.8%
4 Helt enig.....		42	4.2%
5 Berøres ikke av bompengeringen.....		3	0.3%
Vet ikke/ubesvart.....		75	7.5%

Spm 10. Bompengeringen i Oslo har ført til et svekket sentrum

1 Helt uenig.....	1001	328	32.8%
2.....		292	29.2%
3.....		159	15.9%
4 Helt enig.....		137	13.7%
5 Berøres ikke av bompengeringen.....		11	1.1%
Vet ikke/ubesvart.....		74	7.4%

Spm 11. Bompengeringen i Oslo har ført til oppsplitting av bomiljø i byen

1 Helt uenig.....	1001	292	29.2%
2.....		278	27.8%
3.....		165	16.5%
4 Helt enig.....		109	10.9%
5 Berøres ikke av bompengeringen.....		11	1.1%
Vet ikke/ubesvart.....		146	14.6%

Spm 12. Hvor fornøyd er du med standarden på kollektivtilbudet i Oslo/Akershus? Vil du si at du er.. LES OPP

Svært misfornøyd.....	1001	153	15.3%
Misfornøyd.....		395	39.5%
Fornøyd.....		334	33.4%
Svært fornøyd.....		40	4.0%
Ubesvart/vet ikke.....		79	7.9%

Spm 13. Kjenner du til om det foreligger planer om noen oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo -- og Akershusregionen i tiden fremover?

Ja.....	1001	432	43.2%
Nei.....		550	54.9%
Ubesvart/vet ikke.....		19	1.9%

filt1a:Hvis ja i Spm 13.

Spm 14. Hvilke satsningsområder i denne planen har du hørt om?  
PROBE: KJENNER DU TIL FLERE ?

T-bane ringen.....	432	178	41.2%
Opprustning/forbedring/oppgradering av T-banen.....		74	17.1%
Forlengelse av T-banen.....		56	13.0%
T-bane.....		51	11.8%
Mer penger til kollektivtrafikken.....		23	5.3%
Oslopakke 2.....		17	3.9%
Trikk og buss.....		71	16.4%
Utvide trikk.....		3	0.7%
Bjørvikatunnelen.....		3	0.7%
Bedre fremkommelighet for kollektivtransport.....		2	0.5%
Tog/Jernbane/NSB/dobbelspor/bedre linjenett.....		45	10.4%
Reduserte priser på kollektivtransport.....		1	0.2%
Gardermobanen.....		2	0.5%
Fornebubanen.....		13	3.0%
Annet svar.....		13	3.0%
Ubesvart/vet ikke.....		36	8.3%

filt1a slutt

Spm 15. Har du hørt om Oslopakke 2?

Ja.....	1001	316	31.6%
Nei.....		671	67.0%
Ubesvart/vet ikke.....		14	1.4%

filt2a:Hvis ja i Spm 13. eller Spm 15.

Spm 16. Kan du huske hvor du har hørt om Oslopakke 2 eller planene om oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo -- og Akershusregionen

Gjennom aviser.....	553	275	49.7%
Gjennom TV og radio.....		177	32.0%
Via informasjonsbrosjyre i posten.....		10	1.8%
På internett - egen webside		3	0.5%
Annet.....		59	10.7%
Ubesvart/vet ikke.....		166	30.0%

filt2a slutt

```
+-----+
| Oslopakke 2, som den kalles, er et |
| ekstraordinært spleiselag mellom |
| myndighetene og trafikantene. Målet med |
| Oslopakke 2 er å få til en raskere |
| utbygging av kollektivtilbudet i Oslo -- |
| og Akershusregionen enn det ville blitt |
| med ordinære bevilgninger. Satsningen |
| gjelder både buss, T-bane, trikk og tog |
| og skal bl.a gi økt kapasitet, økt |
| hastighet og økt frekvens på sentrale |
| strekninger. |
+-----+
```

Spm 17. Er du positiv til tanken om et slikt spleiselag mellom myndighetene og trafikantene for å få til en raskere kollektivutbygging?

Ja.....	1001	652	65.1%
Nei.....		298	29.8%
Vet ikke.....		43	4.3%
Ubesvart.....		8	0.8%

Spm 18. Hvor stor andel av inntektene fra bomringen synes du skal gå til kollektivtiltak?

OPPGI I PROSENT FRA 0-100

HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D

```
+-----+ 1001
| | | |
| | | |
+-----+
```

Spm 19. Dersom kollektivtilbudet fikk økt hastighet, økt frekvens og økt kapasitet ville du, eller ville du ikke reist mer kollektivt?  
LES OPP

Ja jeg ville reise mer kollektivt.....	1001	629	62.8%
Nei jeg ville ikke reise mer kollektivt.....		332	33.2%
Vet ikke.....		30	3.0%
Ubesvart.....		10	1.0%

Spm 20. Hvor mange personer bor det i husstanden i alt, medregnet alle voksne og barn

1 person.....	1001	206	20.6%
2 person.....		350	35.0%
3 person.....		169	16.9%
4 person.....		186	18.6%
5 person eller flere.....		90	9.0%
Ubesvart/vet ikke.....		0	0.0%

Spm 21. I hvilke av følgende grupper er det ett eller flere husstandsmedlemmer  
LES OPP

Voksen Mann.....	1001	796	79.5%
Voksen Kvinne.....		830	82.9%
Barn 0-6 år.....		197	19.7%
Barn 7-15 år.....		227	22.7%
Barn 16-19 år.....		96	9.6%
Andre voksne.....		49	4.9%
Ubesvart/vet ikke.....		47	4.7%

Spm 22. Har du førerkort for bil?

Ja.....	1001	930	92.9%
Nei.....		71	7.1%
Ubesvart/vet ikke.....		0	0.0%

Hvis flere i husstanden

Spm 23. Hvor mange andre i husstanden har førerkort for bil?  
TAST <ESC>D FOR UBESVART

```

+-----+ 795
|       |
|       |
|       |
+-----+

```

Hvis noen i husstanden har førerkort

Spm 24. Disponerer husstanden bil, og i tilfelle hvor mange biler?  
HVIS UBESVART REGISTRER <ESC>D

```

+-----+ 977
|       |
|       |
|       |
+-----+

```

Hvis har bil i Spm 24.

Spm 25. Har denne bilen (hovedbilen) noen form for abonnement/klippekort?  
LES OPP

Månedabonnement.....	916	28	3.1%
1/2årsabonnement.....		31	3.4%
1/lårsabonnement.....		174	19.0%
Klippekort 25 klipp.....		158	17.2%
Klippekort 100 klipp.....		18	2.0%
Klippekort 175 klipp.....		134	14.6%
Klippekort 350 klipp.....		77	8.4%
Nei, har ikke abonnement...		246	26.9%
Berøres ikke av bompengeringen.....		6	0.7%
Ubesvart/vet ikke.....		44	4.8%

Hvis har abonnement i Spm 25.

Spm 26. Betaler arbeidsgiver/eget firma helt eller delvis utgiftene til abonnementet/klippekort på denne bilen?

Helt.....	543	111	20.4%
Delvis.....		19	3.5%
Nei.....		410	75.5%
Ubesvart/vet ikke.....		3	0.6%

Spm 27. Hvor mange månedskort, tremånedskort eller 7--dagerskort for kollektivtrafikken har husstanden?  
LES OPP HVIS NØDVENDIG

1 månedskort.....	1001	188	18.8%
2 eller flere månedskort...		51	5.1%
1 tremånedskort.....		30	3.0%
2 eller flere tremånedskort		5	0.5%
1 7-dagerskort.....		48	4.8%
2 eller flere 7-dagerskort.		4	0.4%
Ingen.....		674	67.3%
Ubesvart/Vet ikke.....		13	1.3%

Spm 28. Kjønn:

Mann.....	1001	519	51.8%
Kvinne.....		482	48.2%

Spm 29. Hva er din alder?  
TAST <ESC>D FOR UBESVART

```

+---+---+ 1001
|   |   |
|   |   |
+---+---+

```

Spm 30. Høyeste fullførte skolegang

Grunnskole (-10 år).....	1001	56	5.6%
Videregående (10-13 år)....		331	33.1%
Univ/-hskole (14- år).....		604	60.3%
Ubesvart/vet ikke.....		10	1.0%

Spm 31. Omtrent hvor stor er denne husstandens samlede brutto årsinntekt (før skatt og fradrag)?

BE OM CIRKASVAR I NÆRMESTE 1000 KRONER, 5000 KRONER ELLER 10.000 KRONER SOM SPURTE KAN ANGI. NOTER ANTALL 1000 KRONER NEDENFOR. FORTELL OM NØDVENDIG AT DETTE ER INTERESSANT KUN FOR NORSK GALLUP FOR Å KUNNE LAGE FULLSTENDIGE STATISTIKKER. TAST <ESC>D FOR UBESVART

```

+---+---+---+---+ 1001
|   |   |   |   |
|   |   |   |   |
+---+---+---+---+

```

Spm 32. Har du lønnet arbeid utenfor hjemmet?

Ja.....	1001	759	75.8%
Nei.....		223	22.3%
Nei - har kontor hjemme....		14	1.4%
Ubesvart/vet ikke.....		5	0.5%

Hvis har lønnet arbeid utenfor hjemmet

Spm 33. YRKE:  
LES OPP HVIS NØDVENDIG

Selvst. - egen virk.....	759	69	9.1%
Funk., avd.sjef/høyere....		246	32.4%
Funk., lavere.....		160	21.1%
Faglært arbeider.....		193	25.4%
Ufaglært arbeider.....		73	9.6%
Ubesvart/vet ikke.....		18	2.4%

Spm 34. Er du yrkessjåfør ?

Ja.....	759	39	5.1%
Nei.....		720	94.9%
Ubesvart.....		0	0.0%

```

+-----+
| Så noen spørsmål om du vanligvis må |
| passere bomringen på ulike typer reiser. |
| Spørsmålene gjelder uavhengig av hvordan |
| du vanligvis reiser, altså uavhengig av |
| med hvilke transportmiddel du reiser... |
+-----+

```

Spm 35. Må du passere en bomstasjon for å komme på jobben?

Ja.....	759	345	45.5%
Nei.....		412	54.3%
Ubesvart/vet ikke.....		2	0.3%

if12 slutt

Spm 36. Må du vanligvis passere en bomstasjon når du skal handle (foreta vanlige innkjøp)  
LES OPP

Ja, ofte.....	1001	27	2.7%
Ja, av og til.....		41	4.1%
Nei/Sjelden.....		931	93.0%
Vet ikke/Ubesvart.....		2	0.2%

Spm 37. Må du vanligvis passere en bomstasjon på andre fritidsreiser som besøk, trening, kino, kafe?  
LES OPP

Ja, ofte.....	1001	246	24.6%
Ja, av og til.....		385	38.5%
Nei/Sjelden.....		370	37.0%
Vet ikke/Ubesvart.....		0	0.0%

Spm 38. Det er vedtatt at bomringen skal fjernes ved årsskiftet 2007/2008. Mener du at bomringen uansett bør fjernes på dette tidspunktet, eller kan du støtte en forlengelse under gitte forutsetninger?  
FLERE SVAR MULIG. LES OPP OG MERK AT FOR EVENTUELLE FORUTSETNINGER FOR ETT POSITIVT SVAR

Ja, hvis pengene hovedsaklig går til veibygging.....	1001	271	27.1%
--	------	-----	-------

Ja, hvis pengene hovedsaklig går til kollektivtransport.....		339	33.9%
--	--	-----	-------

Ja, hvis det fører til redusert biltrafikk/miljøproblem....		221	22.1%
---	--	-----	-------

Ja, hvis det fører til mindre kø.....		176	17.6%
---------------------------------------	--	-----	-------

Ja, hvis det blir mere rettferdig fordeling av kostnadene.....		155	15.5%
--	--	-----	-------

Nei, vil uansett at bomringen fjernes.....		474	47.4%
--	--	-----	-------

Ubesvart/vet ikke.....		19	1.9%
------------------------	--	----	------

Spm 39. Hva slags transportmiddel/transportmidler brukte du sist du reiste til jobben?

Kollektiv transportmiddel..	1001	239	23.9%
Privatbil som fører.....		488	48.8%
Privatbil som passasjer....		22	2.2%
Yrkesbil.....		19	1.9%
Gange.....		57	5.7%
Sykkel.....		31	3.1%
Motorsykkel/Moped.....		3	0.3%
Annet.....		17	1.7%
Ubesvart.....		133	13.3%

Hvis oslo

Spm 40. Bor du innenfor eller utenfor bompengeringen?  
DVS. MÅ DU PASSERE EN BOMPENGESTASJON FOR Å KJØRE INN TIL SENTRUM ---  
GJELDER DE SOM KJØRER ELLER ER PASSASJER I BIL

Innenfor.....	551	337	61,2%
Utenfor.....		214	38,8%
Ubesvart/Vet ikke.....		0	0%

```

+-----+
|                                             |
|                                             |
| DA HAR JEG INGEN FLERE SPØRSMÅL TIL DEG |
|                                             |
| TUSEN TAKK OG FORTSATT GOD %A          |
|-----|
| TRYKK <RETURN> FOR NESTE INTERVJU     |
| ELLER TAST ESC16S FOR Å LOGGE UT      |
|-----|
+-----+

```

## Vedlegg 4. Prosam-rapporter

Nr	Tittel	Utgiver	Utgitt
1	Biltrafikkutviklingen i Oslo.	PBE	April 1987
2	Referat fra seminar 2. - 4. juni 1987 på Sundvollen hotell.	SVO	Desember 1987
3	Plan for maskinelle trafikktegninger i Oslo m/vedlegg.	PBE	Desember 1987
4	Trafikkutvikling 1966 - 1987; Trafikkundersøkelser 1986 og -87 m/vedlegg.	PBE	April 1988
5	Trafikkundersøkelse Kirkeveiringen m/vedl. (teknisk rapport).	SVO	Mars 1988
6	Nummerskiltregistrering Nordstrandsområdet 20.april 1988.	SVO	Juni 1988
7	Soneinndeling i Oslo-området. NB! Ikke utgitt; info fås hos PBE/SVA		
8	Godstransport i transportanalyser. Litteraturstudier.	SVO	August 1988
9	Parkeringsbelegg og turproduksjon i parkeringshus 1987 og -88.	PBE	Januar 1989
10	NSB's hovedtelling 1987.	NSB	Januar 1989
11	Bygrensetelling høsten 1988.	SL	Januar 1989
12	Trafikkutvikling 1966 - 1988; Trafikkundersøkelser 1988.	PBE	Mai 1989
13	Referat fra seminar 11. - 13. oktober 1988 på Sundvollen hotell.	SVO	Juni 1989
14	Trafikkundersøkelser i nordøstregionen m/vedlegg (teknisk rapport).	SVA	Juli 1989
15	Godstransport på veg, begreper og metoder.	SVO	November 1989
16	NSB's lokaltog passasjertellinger høsten 1989.	NSB	Februar 1990
17	Bomstasjonstillinger OS og SL, høsten 1989.	SL/OS	Mai 1990
18	Trafikkutvikling 1966 - 1989; Trafikkundersøkelser 1989.	PBE	Juni 1990
19	Parkeringsundersøkelser. Trafikksjefens etat.	TSE	Desember 1990
20	Bygrense og bomstasjonstilling 1990 SL trafikk.	SL	Februar 1991
21	Bomstasjonstillinger høsten 1990 for Sporveiens linjenett.	OS	Mars 1991
22	Tilstandsbeskrivelse - Transportplan for Oslo og Akershus.	PBE	Mars 1992
23	Trafikkutvikling for Kjøretøy i Oslo 1966-1991. Trafikkundersøkelse i Oslo 1991.	OVV	Mai 1992
24	Privat og offentlig parkeringstilbud innefor Kirkeveiringen.	PBE	Oktober 1992
25	Samferdselsdata Oslo og Akershus 1991.	PBE	Desember 1992
26	Bygrensetelling høsten 1992. Kollektivtrafikk.	SL	April 1993
27	Vare og godstransport i Oslo og Akershus.	PBE	April 1993
28	Trafikkutvikling 1966 - 1992; Trafikkundersøkelser 1992.	OVV	Mai 1993
29	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1990, 91 og 92	OVV	April 1994
30	Nye variasjonskurver for Oslo med statistisk vurdering av telleopplegg.	SVA	September 1993
31	Plan for trafikktegninger i Oslo 1994 - 1997.	OVV	August 1994
32	Fredrik II, transportanalyseverktøy for Oslo og Akershus.	PBE	August 1994
33	Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966 - 1993; Trafikkundersøkelse i Oslo 1993.	OVV	Oktober 1994
34	Referat fra seminar 26. og 27. oktober 1994 på Klækken hotell.	SVA	Desember 1994
35	Bygrensetelling høsten 1994. Kollektivtrafikk.	SL	Desember 1994
36	Bompengeringen. Holdningsundersøkelse 1989-94.	SVO	Desember 1994
37	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1992, 93 og 94	OVV	Januar 1995
38	Samferdselsdata Oslo og Akershus 1993	PBE	Mars 1995
39	Trafikkundersøkelse i Oslo 1994; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1994	OVV	Mai 1995
40	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-95	SVO	Desember 1995
41	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1993, 94 og 95	SE	April 1996
42	Trafikkundersøkelse i Oslo 1995; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1995	SE	April 1996
43	Innfartsparkering for bil i Oslo og Akershus per oktober 1995	AFK	April 1996
44	Sykkeltellinger over Henrik Ibsenringen vest, september 1994/95 -Vedlagt data fra sykkeltellinger	PBE	September 1996
45	PARIMO; Forbedret håndtering av kollektivtrafikk, inkl. Park and ride i EMMA	AFK	September 1996
46	Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1994, 95 og 96	SE	Februar 1997
47	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1996	SVO	Februar 1997
48	Transportmodeller og nytte/kostnadsmetodikk	AFK	Mars 1997
49	Trafikktall 1996 Riksveger Fylkesveger	SVA	Mai 1997
50	Bygrensetellingen høsten 1996. Kollektivtrafikk	SL	Mai 1997
51	Trafikkundersøkelse i Oslo 1996; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1996	SVO	Mai 1997
52	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1997	SVO	Desember 1997
53	Plan for trafikktegninger i Oslo 1998 - 2001	SE	Desember 1997
54	Sykkeltellinger i Oslo 1994 - 1997	PBE	Mars 1998
55	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1995,96 og 97	SE	Mai 1998
56	Markedsandeler - særlig rushtrafikken	OS	Mai 1998
57	Trafikkundersøkelse i Oslo 1997. Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1997	SVO	September 1998
58	Busstreikundersøkelsen - analyse av resultater	SVA	Desember 1998
59	Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1998	SVO	Januar 1999
60	Forundersøkelse transport Gardermoen, Hovedrapport	SVO	Mars 1999
61	Forundersøkelse transport Gardermoen, Sammenstilling av temarapporter	SVO	Mars 1999
62	Arbeidsplassdata Oslo og Akershus 1997	PBE	Mars 1999
63	Trafikktall 1998, Riksveger, Fylkesveger	SVA	Mars 1999
64	Sykkeltellinger i Oslo 1998	PBE	April 1999
65	Elevplassdata Oslo og Akershus 1997	PBE	Juni 1999
66	Bilbeleggstillinger Oslo	SAM	Des 1999

67	Bompengeringen – Holdningsundersøkelse 1989 – 1999	SVO	Des 1999
68	Brukerbeskrivelse KOMODE med tilhørende programvare	SAM	Feb 2000
69	Bygrensetellingen 1998	SL	Jan 2000
70	Etterundersøkelse Gardermoen – Hovedrapport	SVA	Mai 2000
71	Etterundersøkelse Gardermoen – Tilleggsrapport	SVA	Mai 2000
72	Trafikkundersøkelse i Oslo 1999. Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1999	SVO	Juni 2000
73	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1997,98 og 99	SAM	Juni 2000
74	Trafikktall 1999, Riksveger, Fylkesveger	SVA	Juli 2000
75	Metodikk for registrering av fotgjengere	SAM	Sep 2000
76	Samferdselsdata for Oslo og Akershus	SAM	Sep 2000
77	FREDRIK→TRIPS	SAM	Okt 2000
78	Fremkommelighetmåling kollektivtrafikk GPS	SL	Okt 2000
79	Arealdata transportmodell Oslo/Akershus	PBE	Okt 2000
80	Brukerundersøkelsen PROSAM	AFK	Okt 2000
81	Sykkeltellinger i Oslo 1999 og 2000	PBE	Okt 2000
82	Bompengeringen – holdningsundersøkelse 1989-2000	SVO	Jan 2001
83	Analyse av framkommelighetsregistreringer på veier i Oslo og Akershus 1990-1999	SAM	Feb 2001
84	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus	SAM	Feb 2001
85	Grunnlag for nye volum/hastighets-funksjoner til transportmodellen for Oslo og Akershus	SVO	Mai 2001
86	Bygrensetellingen 2000	SL	Juni 2001
87	Trafikktall 2000 Akershus, riks- og fylkesveger	SVA	Nov 2001
88	Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer - forprosjekt	SAM	Aug 2001
89	Sykkeltellinger i Oslo 2001	PBE	Nov 2001
90	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2000	SAM	Des 2001
91	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2001	SVO	Jan 2002
92	Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer – test av datakvalitet fra ulike detektorer	SAM	Jan 2002
93	Plan for trafikktellinger i Oslo 2002-2005	SvO	Mars 2002
94	Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2000	OS	Okt 2002
95	RVU Rikshospitalet - før og etter flytting	VD	Okt 2002
96	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2002	SVO	Des 2002
97	Sykkeltellinger i Oslo 2002	SAM	Jan 2003
98	Forprosjekt Bruk av GPS i fremkommelighetsmålinger for bil	SAM	Jan 2003
99	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2001	SAM	Jan 2003
100	Reisevaner i Oslo og Akershus 2001 Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002	OS	Mars 2003
101	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2000–2002	SAM	Mars 2003
102	Fremkommelighetsregistrering regionbusser Oslo og Akershus 2002/03	SVRØ	Mars 2003
103	Turproduksjonsfaktorer for kontor og kjøpesenter	SVRØ	Mars 2003
104	Kollektivtilbudet i Osloregionen Trafikantenes verdsetting av tid	OS	April 2003
105	Fremkommelighet på utvalgte Buss- og trikkelinjer til AS Oslo Sporveier	OS	Juni 2003
106	Hovedresultater framkommelighet buss og trikk i Oslo og Akershus 2002/03	SVRØ	Juni 2003
107	SPOT i Kvadraturen – Før/etterundersøkelse	SAM	Okt 2003
108	Bygrensetellingen 2002	SL	Des 2003
109	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2003	SVRØ	Des 2003