

SAMARBEIDET FOR BEDRE TRAFIKKPROGNOSER I OSLO - OMRÅDET

AS Oslo Sporveier, Statens vegvesen Region øst, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Jernbaneverket,
Akershus Fylkeskommune, NSB AS Persontog, Plan- og bygningsetaten
Stor - Oslo Lokaltrafikk a.s., Samferdselsetaten



Holdninger til bomringen i Oslo 1989-2007



Fakta om PROSAM

1. Deltagere i PROSAM

PROSAM er et samarbeid mellom følgende offentlige etater og bedrifter:

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

Akershus fylkeskommune: Sentraladministrasjonen

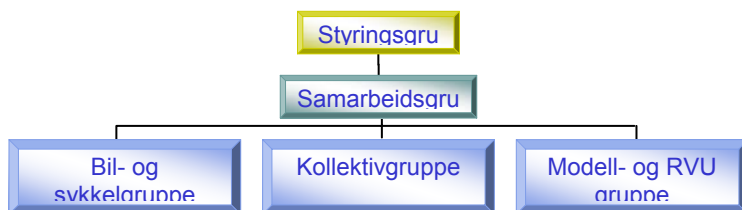
Oslo kommune: Plan- og bygningsetaten
Samferdselsetaten

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

2. Formål med PROSAM

PROSAM ble i 1987 etablert for å styrke og koordinere arbeidet med trafikkdata- og prognoser i Oslo-området.

PROSAM har som oppgave å utvikle og vedlikeholde et felles datagrunnlag og nødvendig prognoseverktøy. Det gir de deltagende parter mulighet til å beregne transport- og trafikkmessige konsekvenser av tiltak innenfor vei- og kollektivsektoren samt alternativ arealbruk.



Styringsgruppa:

- Behandler årlig arbeidsplan og budsjett for PROSAMs arbeid.
- Beslutter igangsetting av større prosjekter som er hensiktsmessig for de oppgaver som PROSAM skal løse, med tilhørende fremdriftsplaner.

Samarbeidsgruppa:

- Utarbeider årlig arbeidsplan med tilhørende budsjett for PROSAMs virksomhet.
- Bidrar til koordinering av undersøkelser og analyser som blir utført av de enkelte etater.
- Arbeider kontinuerlig med å utvikle grunnlagsdata for transportberegninger og transportprognoser.
- Behandler innspill fra faggruppene og gir anbefalinger til styringsgruppen.

De ulike faggruppene:

- Utarbeider detaljerte prosjektplaner, starter opp prosjektene og har en kontinuerlig oppfølging av disse.
- Publisierer rapporter, artikler og eventuelt andre relevante publikasjoner.
- Skal være idéskapende for prosjekter i PROSAM-regi.

Holdningsundersøkelse om bomringen i Oslo 1989-2007

Tittel: Holdningsundersøkelse om bomringen i Oslo 1989-2007
Prosam-rapport nr: 158
Dato: Desember 2007
Utgiver: Statens vegvesen Region Øst Foto: Statens vegvesen Region Øst
Kan lastes ned på følgende nettsider: www.prosam.org
Oppdragsgiver: Statens vegvesen Region Øst ved Olav Fosli Telefon: 24 05 82 04 E-post: olav.fosli@vegvesen.no
Konsulent: Synovate Norge ved Simen Bostrøm Rud Telefon: 22 95 47 00 E-post: simen.rud@synovate.com Web: www.synovate.no
Stikkord: Holdninger til bomringen i Oslo og Akershus 1989-2007 og innføring av tidsdifferensierte bomtakster
Sammendrag/formål: Rapporten kartlegger holdninger til bomringen blant bosatte i Oslo og Akershus i 2007, samt endringer over tid. Årets undersøkelse viser at et flertall av de bosatte ønsker fortsatt bomring, men en generell nedgang i andelen som positive til dagens ordning. Den positive holdningsendringen som tidligere er registrert, etter å ha gitt informasjon om hva inntektene brukes til, er også mindre enn ved tidligere målinger. Resultatene tyder derfor på at befolkningen i større grad enn tidligere er bevisst hva inntektene fra bomringen går til, men at virkningene kanskje ikke er i samsvar med de bosattes forventninger og krav til effekter av bomringen og bruken av inntektene. Et stort flertall oppgir at de er positive til å innføre tidsdifferensierte bomtakster i Oslo.

Forord

Bomringen i Oslo ble åpnet 1. februar 1990. I den forbindelse har det vært gjennomført en årlig undersøkelse blant bosatte i Oslo og Akershus om deres holdninger til forskjellige forhold ved bomringen siden 1989. Hovedformålet med denne rapportserien og den årlige undersøkelsen er å kartlegge eventuelle atferds- og holdningsendringer over tid. Undersøkelsen omfatter årlig et tilfeldig utvalg på 1 000 bosatte på 18 år eller eldre, og gjennomføres i november måned. Årets undersøkelse er gjennomført i tidsrommet 19. til 28. november.

Årets undersøkelse består i all hovedsak av spørsmål som også tidligere har blitt stilt. I forhold til 2006-undersøkelsen har oppdragsgiver i årets undersøkelse tatt ut enkelte spørsmål om endrede kollektivvaner på grunn av bomringen, kjennskap til planarbeid og Oslopakke 2, samt antall kollektive flerreisekort i husstanden. Disse endringen medfører at disse områdene ikke omhandles i denne rapporten. For disse dataene viser vi til tidligere utgitte PROSAM-rapporter.

Nytt i årets undersøkelse er at vi har stilt spørsmål om sykkelveitilbudet, passering av bomringen i forbindelse med levering av barn i barnehage, holdning til automatisk registrering og betaling ved passering av eksisterende bomring fra 2008, samt holdninger til innføring av en tidsdifferensiert bomavgift.

I forhold til tidligere undersøkelser har vi endret noe på svaralternativene. Skalaene har samme inndeling som tidligere, men vi har i år lagt til semantikk på hvert enkelt svaralternativ. Dette er gjort for å oppnå en likere og bedre forståelse av svaralternativene.

Vi har i større grad en tidligere også lagt mer vekt på å beskrive årets resultater, og å si mer om hva som ligger bak grafene og hovedtallene som presenteres. Vi håper dette kan bidra til både økt forståelsen for funnene som er gjort og lette den videre bruken av resultatene.

Undersøkelsene er gjennomført av Synovate Norge (tidligere MMI) på oppdrag fra PROSAM. Kontaktperson og ansvarlig i Statens vegvesen Region Øst er Olav Fosli.

Oslo, 21.12.2007

Simen Bostrøm Rud
Konsulent, Synovate Norge



Innhold

Forord	6
Innhold	8
1. Undersøkelsens formål og metode	9
2. Årsaker til innføring av bomringen	10
3. Bosattes holdninger til innføringen av bomringen	11
4. Årsaker til holdninger til bomringen	13
4.1 Årsaker til positiv holdning til bomringen	13
4.2 Årsaker til negativ holdning til bomringen	15
4.3 Betydningen av kunnskap på holdninger	16
5 Bomringen og transportmiddelbruk	19
5.1 Redusert bilbruk på grunn av bomringen	19
5.2 Passering av bomringen ved ulike reiseformål	20
6 Fornøydhets med veinett, sykkelnett og kollektivtilbud og transportmiddelvalg	23
6.1 Fornøydhets med hovedveinettet i Oslo og Akershus	23
6.2 Fornøydhets med kollektivtilbudet i Oslo og Akershus	25
6.3 Fornøydhets med sykkelveinettet i Oslo og Akershus	26
6.4 Holdning til at trafikanter som kjører bil bidrar til å betale for oppgraderinger av kollektivsystemet	27
6.5 Andel av inntektene fra bomringen som bør gå til kollektivtiltak	29
6.6 Andel som vil reist mer kollektivt dersom økt kapasitet, hastighet og flere avganger	30
6.7 Andel som vil sykle oftere dersom bedre tilrettelagt for sykkel	31
7 Støtter forlengelse av bomringen under gitte forutsetninger	32
8 Driveranalyse - en indirekte måte at måle bosattes holdninger til bomringen	34
9 Holdninger til innføring av automatisk registrering og fakturering ved passering	39
10 Innføring av tidsdifferensierte bomsatser	40
11 Transportmiddelvalg ved siste arbeidsreise	41
Vedlegg	44
Prosjektinformasjon	44
Litt om feilmarginer og tabelltolkning	44
Topline 2007	44
Resultattabeller for 2007	44
PROSAM-RAPPORTER	45

1. Undersøkelsens formål og metode

1.1. Formål

Hovedformålet med undersøkelsene er å kartlegge følgende forhold over tid:

- holdninger til bomringen
- hvilke forhold som påvirker disse holdningene
- hvilke årsaker som folk tror ligger bak etableringen av bomringen
- hva folk mener er positivt og negativt med bomringen
- kartlegge holdninger til kommende endringer av eksisterende bomstasjoner
- kartlegge holdninger til tidsdifferensierte bomsatser

Det er første gang i denne rapportserien at de to siste forholdene kartlegges.

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 fra 1989 til 2007. Om lag 1000 personer er intervjuet hvert år. Datainnsamlingen er gjennomført i form av dataassisterte telefonintervju (CATI). 80 % av utvalget er intervjuet på deres fasttelefon, og 20 % av intervjuene er kontaktet og intervjuet via deres mobiltelefon. Alle utvalgsundersøkelser inneholder feilkilder, og det er redegjort for disse i forbindelse med resultattabellene som ligger vedlagt.

Ved oppringing har vi benyttet følgende spørsmålsstilling for å sikre et tilfeldig utvalg og representativt utvalg av kjønn og alder innenfor hver enkelt husstand:

"Vi ønsker i den anledningen å snakke med den i husstanden som er 18 år eller eldre, og som sist hadde fødselsdag".

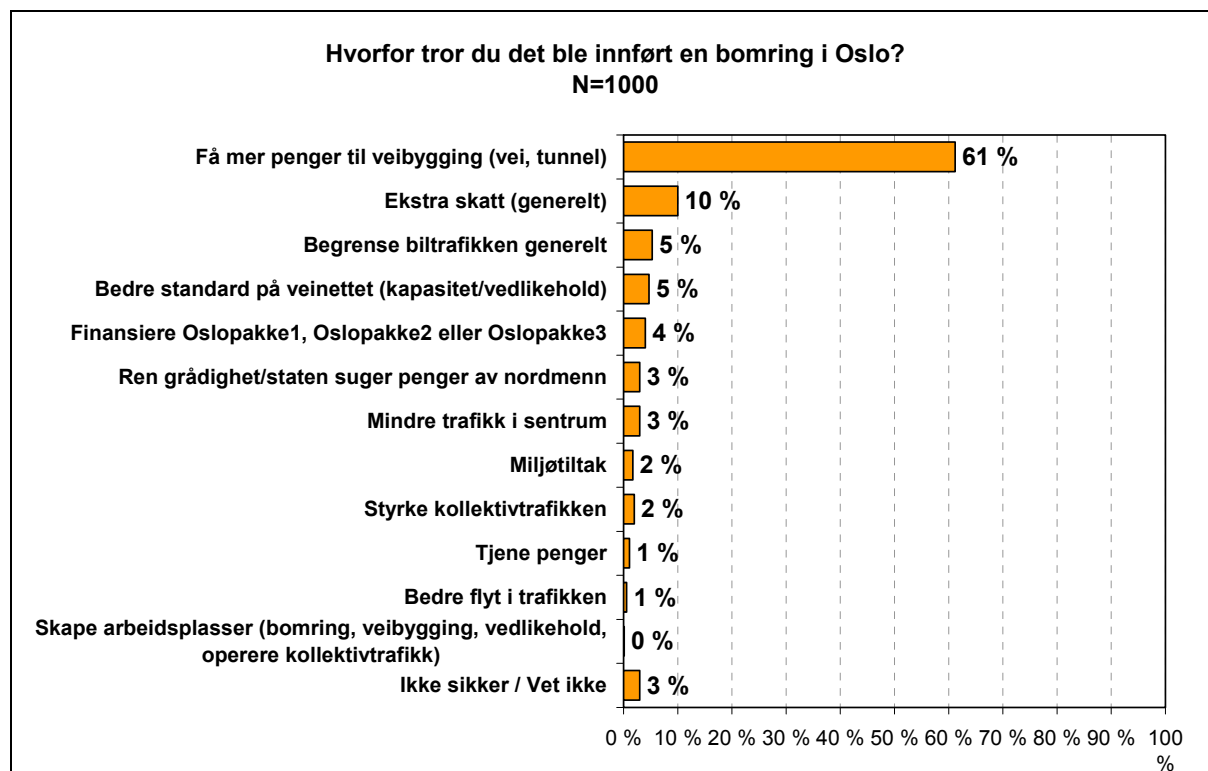
Utvalget er trukket tilfeldig innenfor de samme geografiske områdene som tidligere undersøkelser og omfatter følgende områder:

- *Oslo innenfor bomringen*
- *Oslo utenfor bomringen*
- *Asker/Bærum*
- *Follo*
- *Romerike*

Alle respondenter i Oslo har selv i undersøkelsen opplyst hvorvidt de er bosatt utenfor eller innenfor bomringen. Vi viser til vedlegget for mer informasjon om metodevalg og gjennomføring.

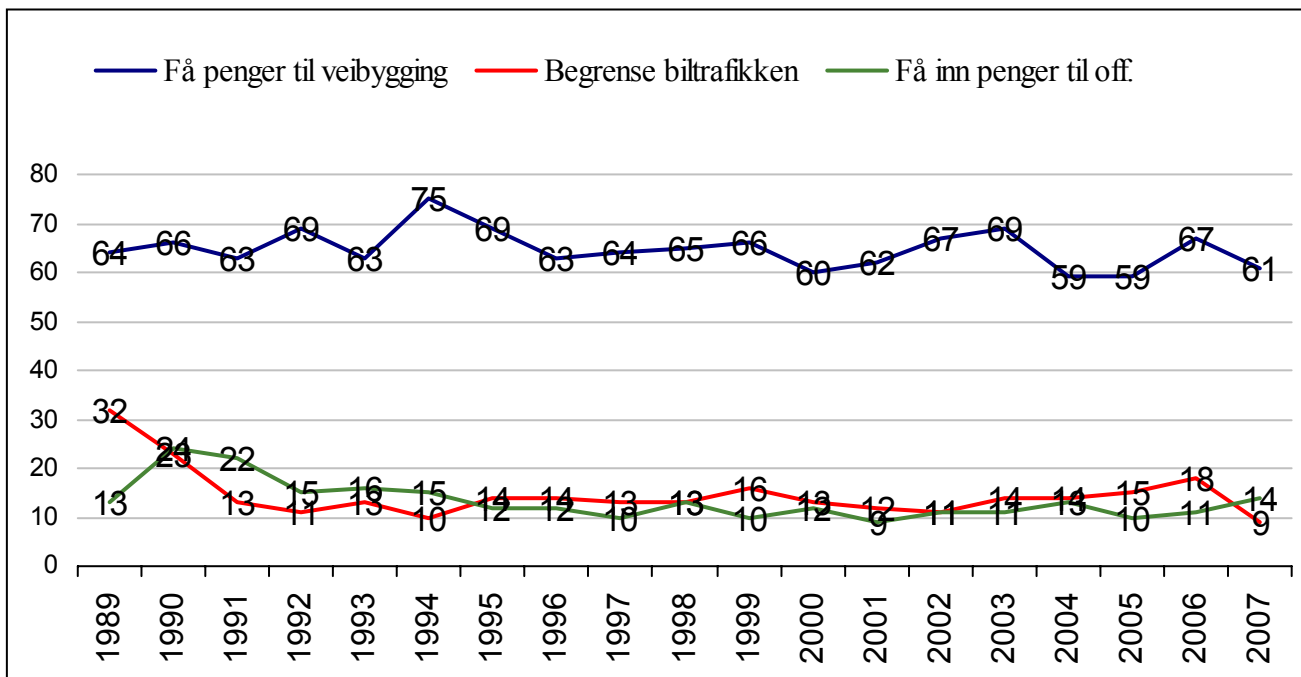
2. Årsaker til innføring av bomringen

I undersøkelsens første spørsmål har vi stilt et åpent spørsmål om hvorfor man tror bomringen i Oslo ble innført. Respondentene har her ikke fått noe bakgrunnsinformasjon om verken innføringen eller hvordan inntektene fordeles og benyttes.



Årets resultater viser at et flertall av de spurte (61 %) oppgir at bomringen ble innført for å få mer penger til vei- og tunnelbygging. Dette er en hovedoppfatning uavhengig av kjønn, aldersgruppe, utdanningsnivå, husstandsinnkomst og region. Hvis vi også inkluderer dem som oppgir at årsaken er *Finansiering av Oslopakkene* i den samme gruppen, øker denne til 65 %. *Ekstra skatt* nevnes av 10 % og er den nest mest nevnte årsaken. Det er her signifikant flere menn og personer med utdanning tilsvarende videregående skole som svarer dette. Kvinner og personer med utdanning på universitetsnivå svarer signifikant sjeldnere enn andre at årsaken var å innføre en ny skatteordning. Alt i alt oppgir 14 % i en eller annen form at bomringen ble innført for å få inn ekstra skatter. Blant personene som oppgir dette er det signifikant flere menn enn kvinner og personer med lavere utdanning. Bosatte i Akershus oppgir signifikant oftere enn bosatte i Oslo at innføringen skyldes ren grådighet. Antallet som oppgir dette er ikke stort, men resultatene er signifikante. Det er signifikant flere personer i denne gruppen som er meget negative til bomringen og personer i husstander med 4 biler. 5 % av de spurte oppgir at hensikten var å begrense biltrafikken. I denne gruppen er det signifikant flere i aldersgruppen 60 år eller eldre, personer med utdanning tilsvarende universitetsnivå og bosatte i Oslo. Også 5 % oppgir at hensikten var å bedre standarden på veinettet. Kun 2 % oppgir *Miljøtiltak* som årsak til at bomringen ble innført. I denne gruppen er det signifikant flere kvinner enn menn.

Figuren på neste side viser hvordan vektleggingen av de mest nevnte årsakene til innføring av bomringen har endret seg over tid.



2007-resultatene viser en liten nedgang fra 2006 i andelen som oppgir *Mer penger til veibygging* som årsak. Resultatet viser at oppslutningen er på samme nivå som årene 2004 og 2005. Hvor stor nedgangen er avhenger av hvorvidt man velger å inkludere respondenter som oppgir *Oslopakkene*. Gjør man det øker andelen til 65 %.

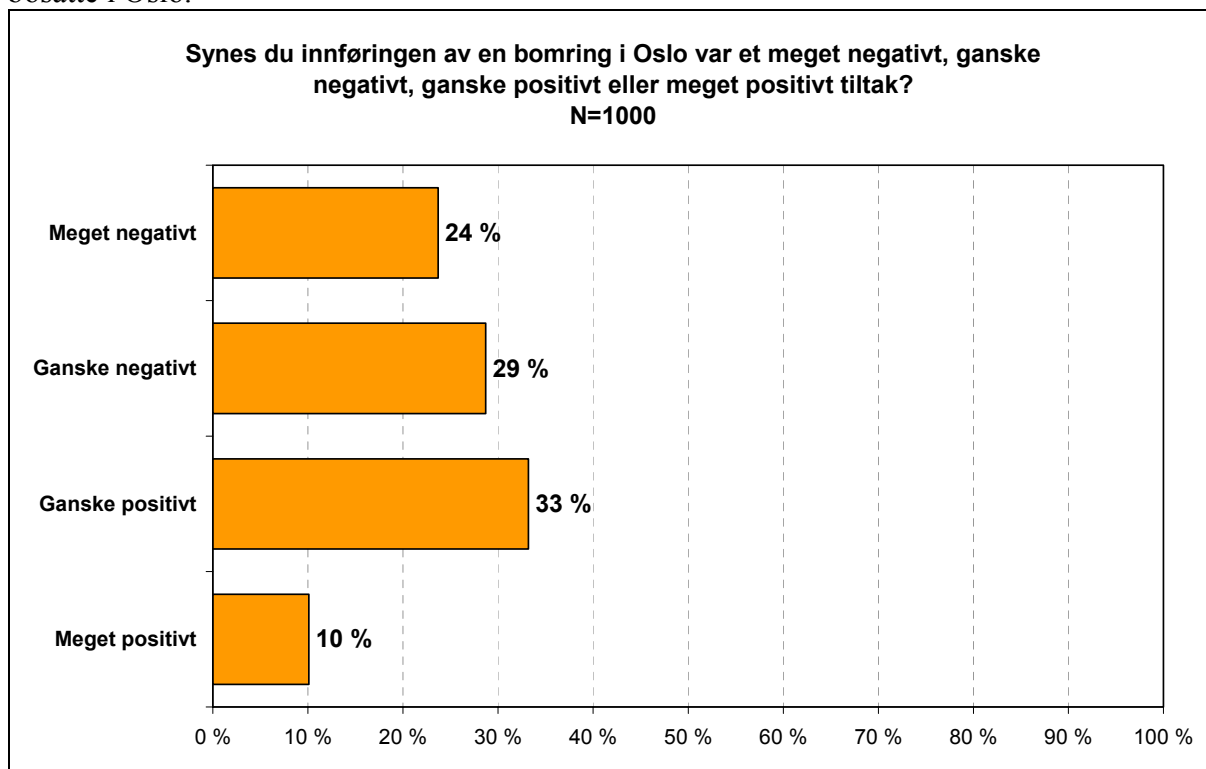
I forhold til tidligere år viser årets undersøkelse at det også har skjedd et rangeringsskifte mellom årsakene *Begrense biltrafikken* og *Penger til det offentlige*. Andelen som nå oppgir *Penger til det offentlige* har en økning på 3 prosentpoeng sammenlignet med 2006, og er nå den nest mest nevnte årsaken. For *Begrense trafikken* viser resultatene at det har skjedd et brudd med den svakt oppadgående trenden fra 2002 til 2006, og vi ser nå at andelen som oppgir dette er halvert. Undersøkelsen forklarer ikke disse endringene, men en mulig årsak kan være en stadig pågående diskusjon om å etablere et nytt bomsnitt i vestkorridoren mellom Bærum og Oslo, økte bomsatser fra 2008 og en ytterligere aktualisering av temaene i forbindelse med fylkestings- og kommunevalget høsten 2007.

3. Bosattes holdninger til innføringen av bomringen

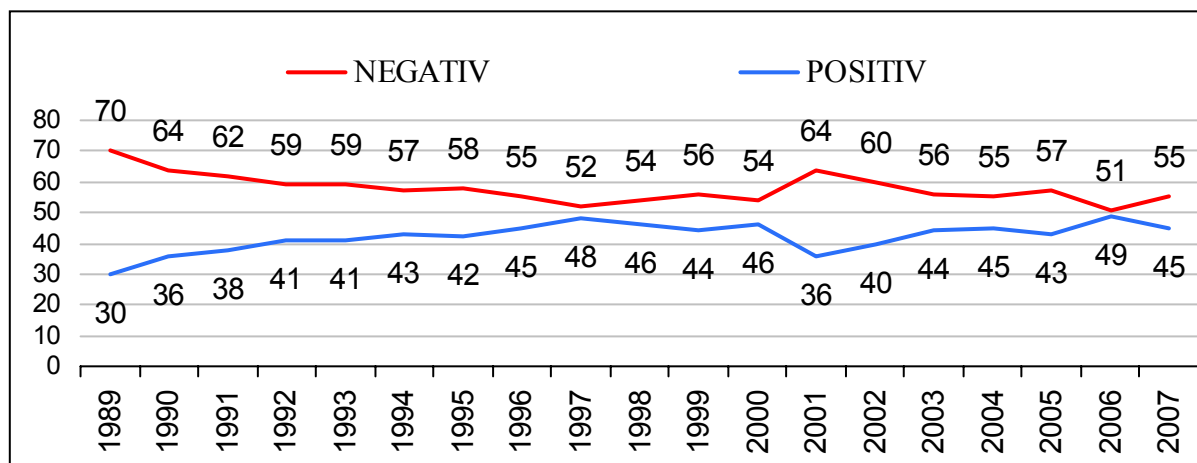
Respondentene er også spurt om hvorvidt de synes innføringen av dagens bomring var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak. Resultatene som er vist i neste figur viser at et flertall på 53 % oppgir at de er meget eller ganske negativ til innføringen av bomringen. Blant de meget negative er det signifikant flere personer med lavere utdanning og en husstandsinntekt mellom kr 400 - 599 000. Det er også en tendens til at flere bosatte i Akershus er negative til bomringen enn bosatte i Oslo.

44 % sier de er meget eller ganske positive til innføringen av bomringen. I gruppen som sier de er ganske positive (33 %) er det signifikant flere personer med utdanning på universitetsnivå og husstandsinntekt på kr. 800 000 eller mer. 10 % sier at de er meget positive til bomringen.

I denne gruppen er det igjen signifikant flere personer med utdanning på universitetsnivå og bosatte i Oslo.



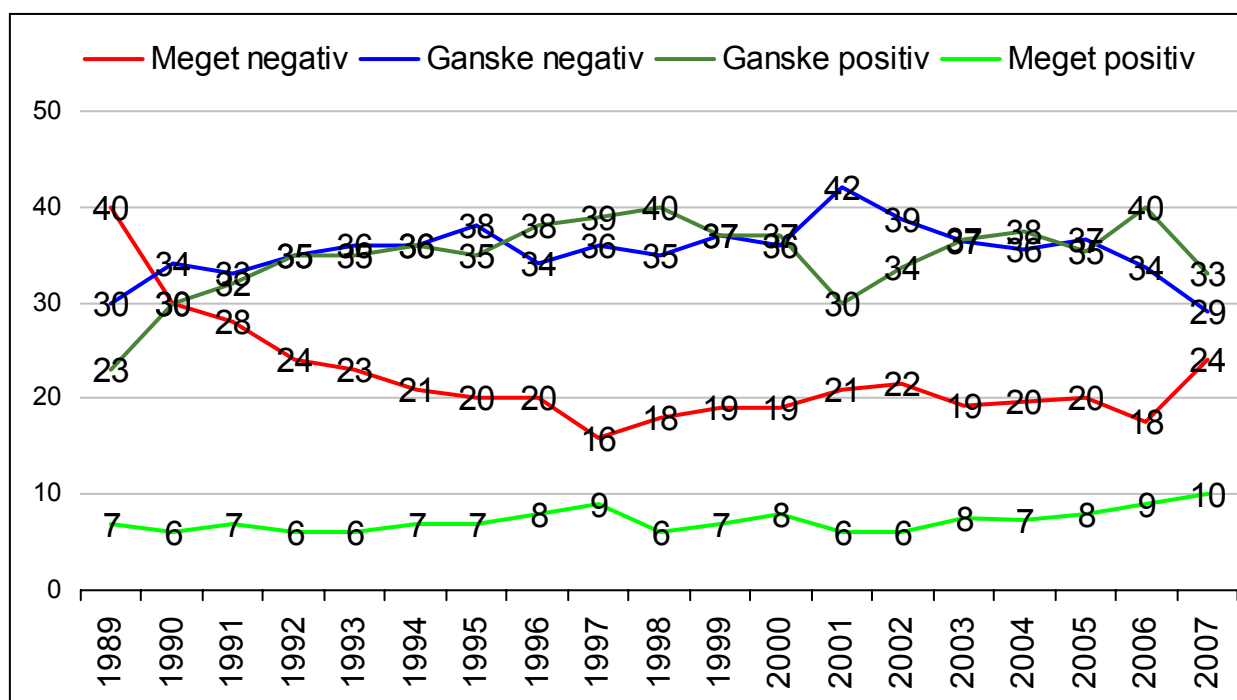
Neste tabell viser andelen som er negative og positive til innføringen av bomringen og endringer over tid for perioden 1989-2007.



Andelen som er negative til bomringen har økt med 4 prosentpoeng siden 2006. Samtidig ser vi at andelen som er positive har falt med 4 prosentpoeng i den samme perioden. 4 % sier de ikke er sikre på om de er positive eller negative til bomringen. Resultatene viser at andelen som sier seg positive og negative er på samme nivå som i 1996 og årene 2003, 2004 og 2006, og tyder på at den positive endringen av omdømme som ble målt i 2006 har gått tilbake.

Resultatene i figuren nedenfor viser at endringene fra 2006 til 2007 først og fremst skyldes et fall i antall personer som er ganske positive til bomringen, og en klar økning i antall personer som sier de er meget negative. Disse endringene er samlet sett større enn reduksjonen i andelen som sier de er ganske negative.

Resultatene viser at det er 6 prosentpoeng flere bosatte i Akershus enn bosatte i Oslo, samt signifikant flere med høyeste utdanning tilsvarende grunnskole og videregående og husstandsinntekt på kr. 400 000 – 599 000, som er meget negativ til bomringen.

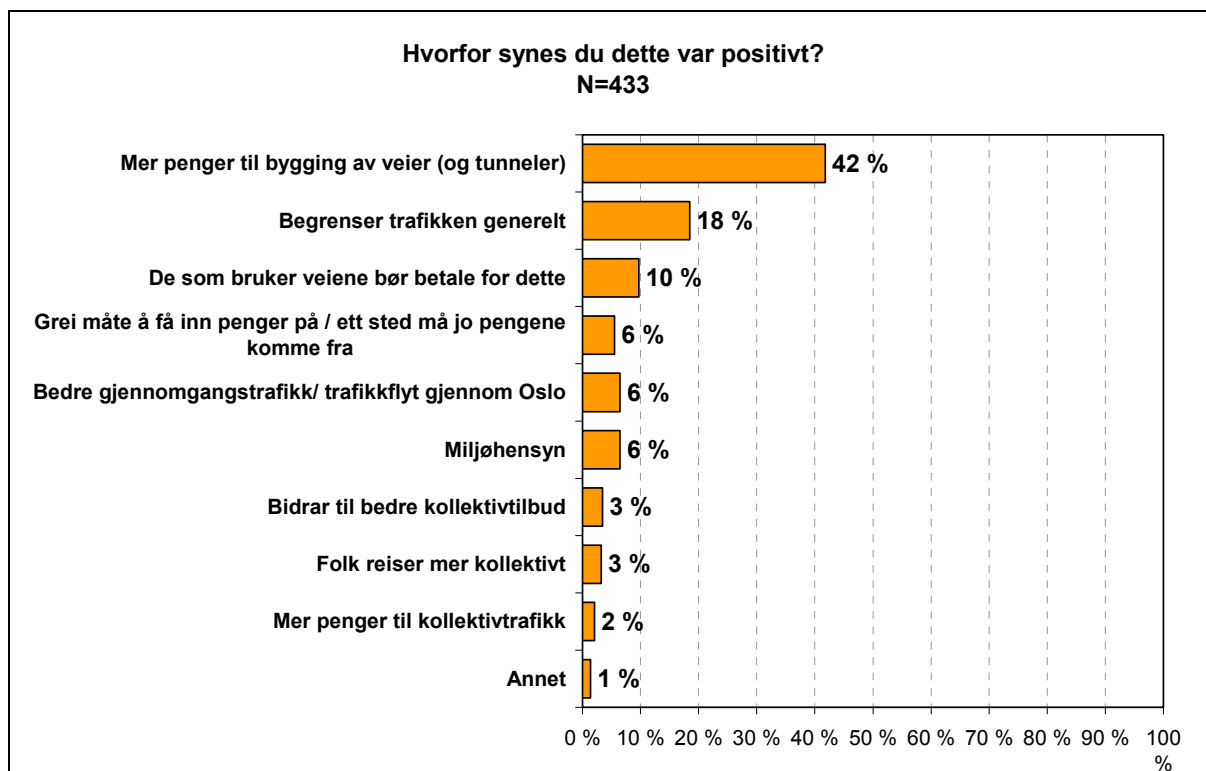


4. Årsaker til holdninger til bomringen

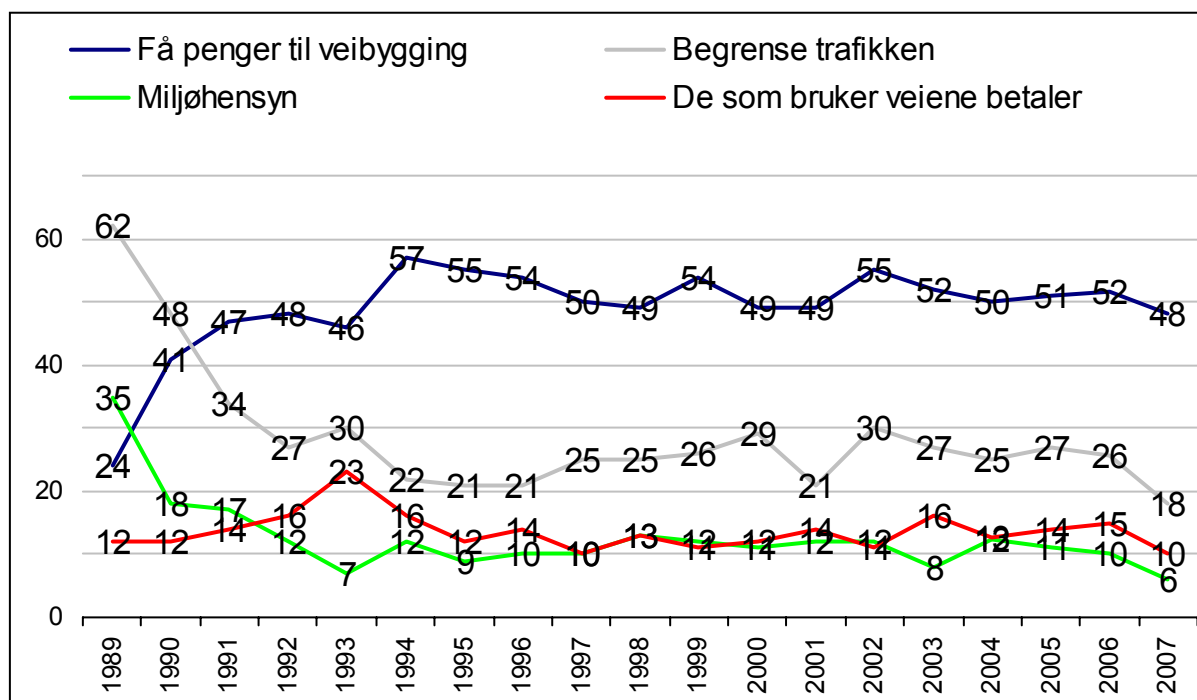
Det er flere og ulike årsaker som har betydning for folks oppfatninger om bomringen. Vi skal nå vise hvilke årsaker og forhold som respondentene selv sier har betydning for deres holdninger.

4.1 Årsaker til positiv holdning til bomringen

Alle de 433 respondentene som var ganske eller meget positive til innføringen av bomringen fikk et oppfølgingsspørsmål om hvorfor dette var positivt. Respondentene ble her stilt et helt åpent spørsmål uten å få opplest svaralternativer. Resultatene viser at den positive holdningen først og fremst skyldes at ordningen gir *Mer penger til bygging av veier og tunneler* (42 %), at den bidrar til å *Begrense trafikken generelt* (18 %) og at *De som bruker veiene bør betale for dette* (10 %). Blant dem som svarer *Mer penger til bygging av veier og tunneler* er det noe flere menn enn kvinner, og signifikant flere i aldersgruppen 60 år eller mer og bosatte i Akershus. Det er også en tendens i resultatene at andelen som vektlegger mer penger til bygging av veier og tunneler øker med økende alder. Neste figur viser hvilke årsaker som vektlegges blant personer som er positive til bomringen.



Årets resultater viser fortsatt stabilitet i hvilke årsaker som vektlegges, og rangeringen av disse, når vi sammenligner tidligere resultater med årets resultater.

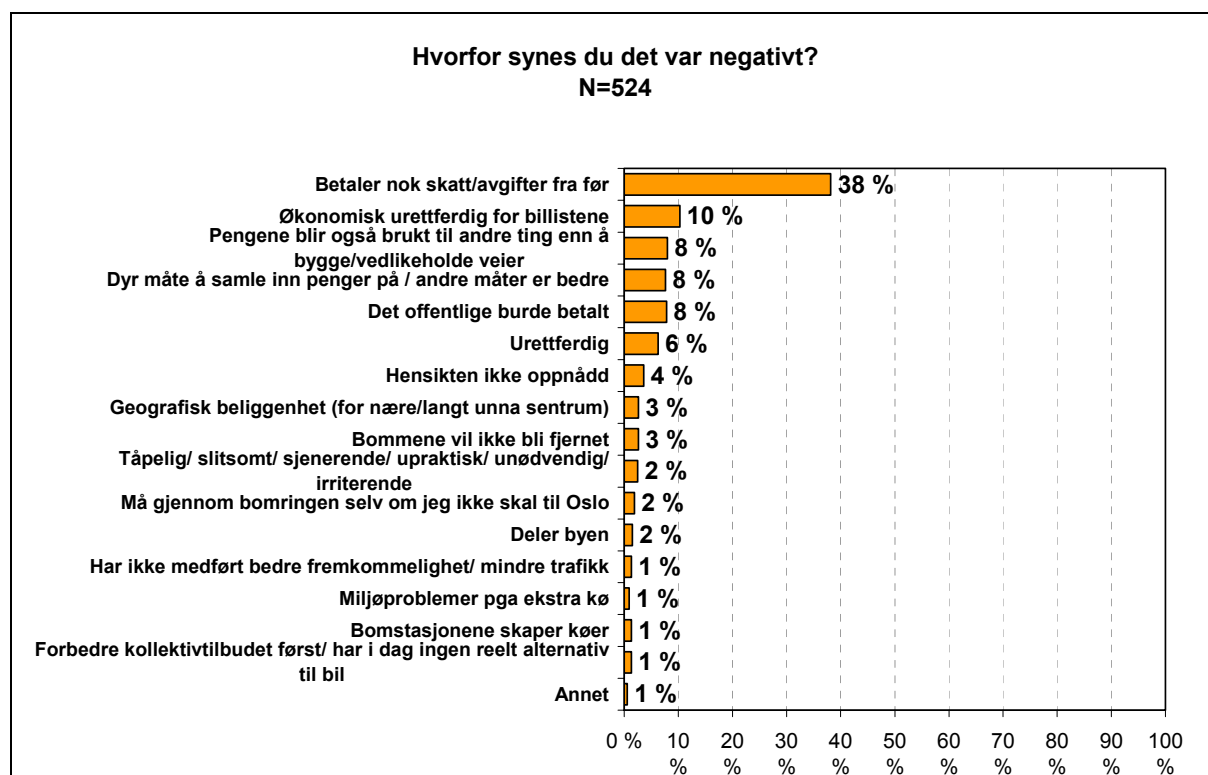


Selv om resultatene alt i alt viser stabilitet over tid, er det likevel noe redusert vektlegging av alle disse fire årsakene. Den blå kurven *Få penger til veibygging* viser en sammenslåing av resultatene *Mer penger til bygging av veier* og *Grei måte å få inn penger på*.

Årets resultat for *Mer penger til veibygging* synes å videreføre den nedadgående trenden fra 2002 til 2004, og er nå på samme nivå som for årene 1991 og 1992. Det er særlig underrepresentasjon av personer med utdanning på universitetsnivå og bosatte i Oslo, og som bidrar signifikant til å tekke ned andelen. *Begrense trafikken* har siden 2002 hatt en nedadgående trend, men årets resultat er det laveste som noen gang har blitt registrert. Det samme er tilfellet for *Miljøhensyn*. Andelen som oppgir *De som bruker veiene betaler* har gjennom hele perioden fra 1989 og til i dag i hovedsak ligget et sted mellom 12 og 15 %, og tangerer i år 1997-resultatet på 10 %.

4.2 Årsaker til negativ holdning til bomringen

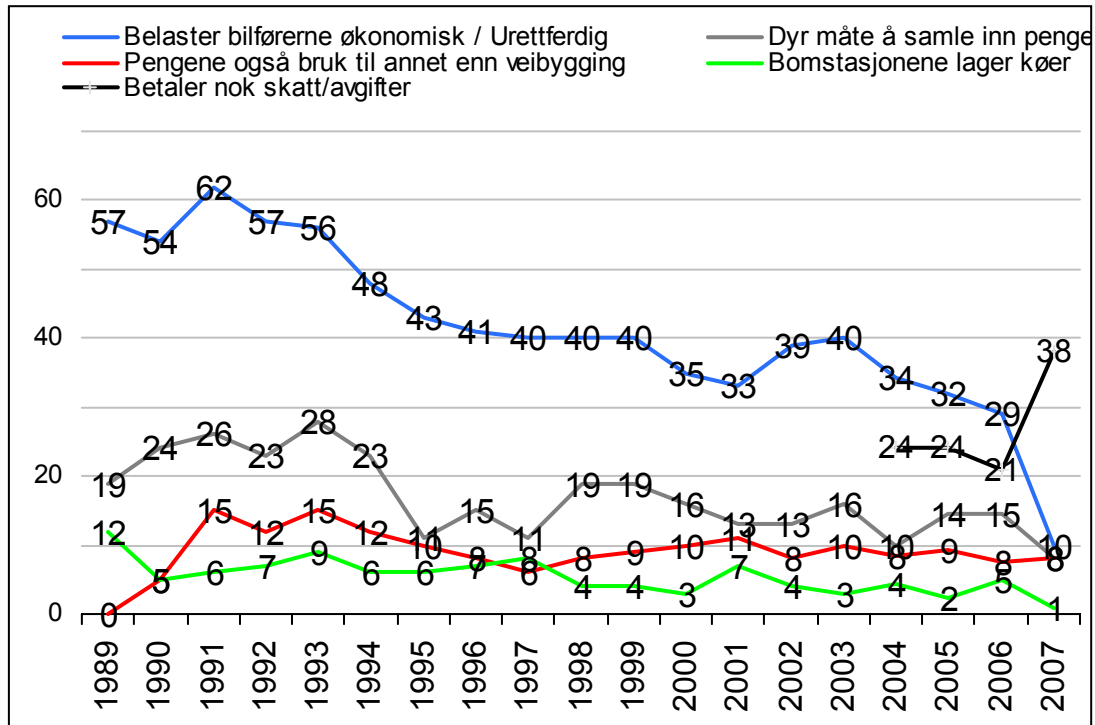
Figuren nedenfor viser hvilke årsaker som vektlegges blant personer som er negative til bomringen.



Resultatene viser at flest (38 %) i denne gruppen oppfatter bomringen som en urimelig tilleggsskatt. Andre viktige årsaker til at man er negativ er at ordningen oppfattes som økonomisk urettferdig, at pengene benyttes til andre ting enn å bygge og vedlikeholde veinettet, og en forventning om at utgifter som dekkes av inntekter fra bomringen heller burde vært dekket av det offentlige.

I neste figur ser vi hvordan av de viktigste årsakene til negativ holdning er vektlagt over tid. Her ser vi blant annet at holdningen om at ordningen er økonomisk urettferdig for bilister ikke lenger er det mest nevnte argumentet blant personer i denne gruppen. Denne årsaken oppgis nå av 10 %, og er nå det nest viktigste argumentet. Samtidig ser vi at man i større grad enn tidligere begrunner den negative holdningen med at man fra før betaler nok skatter og avgifter. Vi er noe usikre på om disse endringene skyldes et reelt årsaksskift fra 2006 til 2007, eller om utslagene kan skyldes forhold ved den manuelle registreringen av svarene som er gitt, eller at respondentene i de to gruppene deler den samme grunnholdningen, men at respondentene uttrykker dette på forskjellig måte. Dersom det siste er tilfellet, og vi tolker de

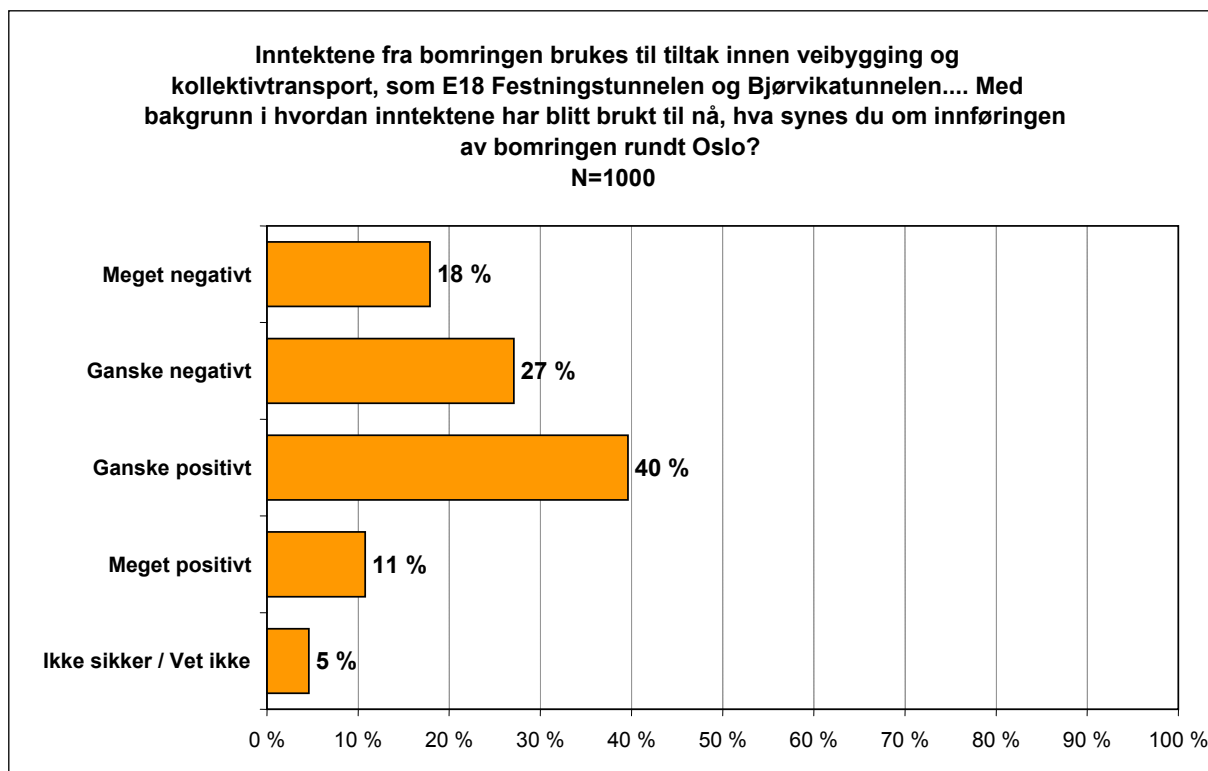
to resultatene som en felles og generell motstand mot å betale ekstra avgifter, ser vi at oppslutningen for årene 2004, 2005, 2006 og 2007 er på henholdsvis 58 %, 56 %, 50 % og 48 %. Resultatene viser da at nær halvparten av respondentene som er negative til bomringen vektlegger dette argumentet, men at oppslutningen om oppfatningen har en liten og vedvarende nedgang fra år til år.



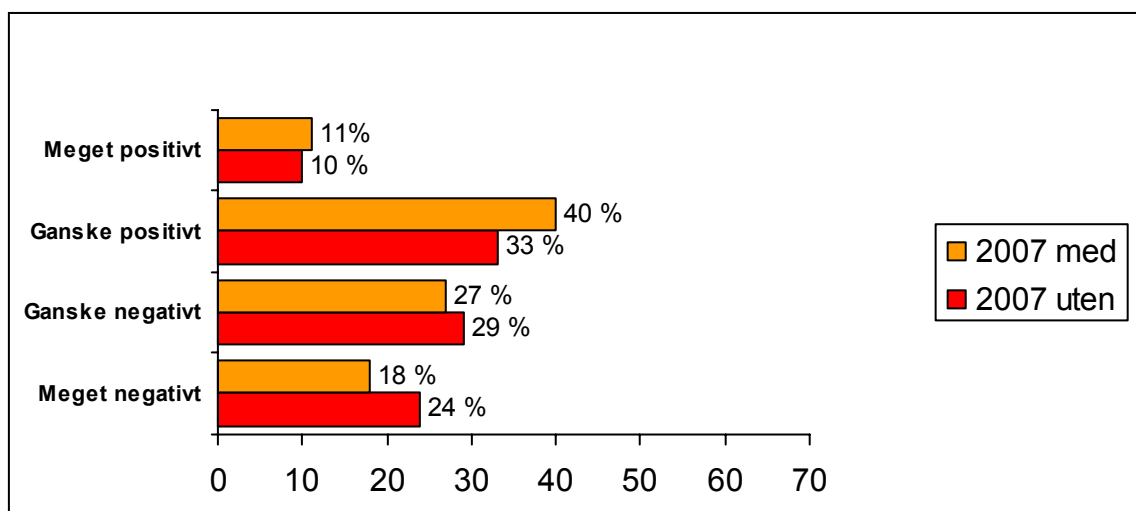
4.3 Betydningen av kunnskap på holdninger

Tidligere målinger har vist at kunnskap om bomringens formål og hvordan inntektene benyttes har betydning for hvilke holdninger man har til bomringen. Samtlige respondenter ble derfor stilt følgende spørsmål:

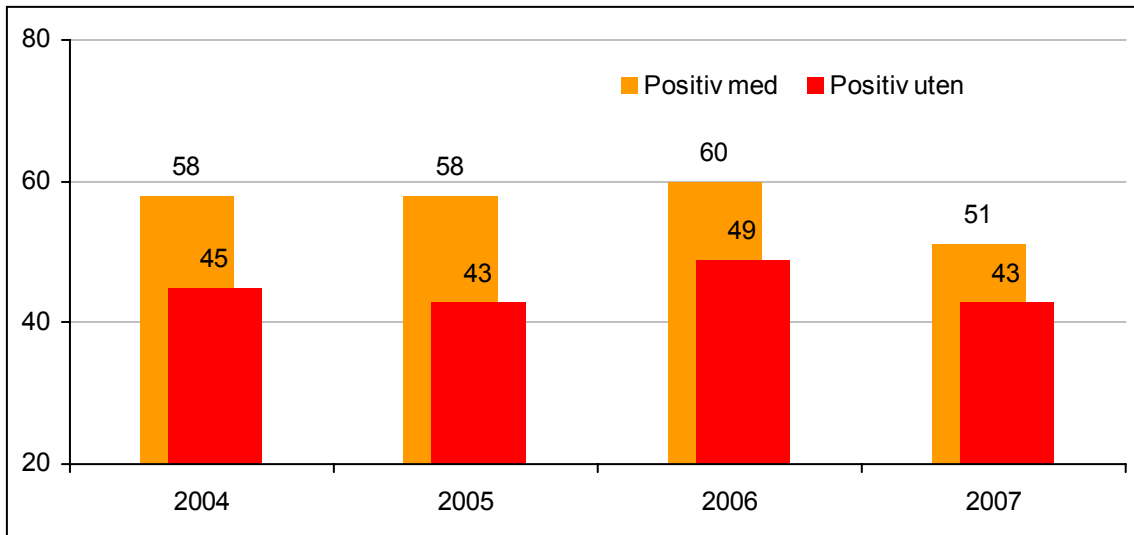
Inntektene fra bomringen brukes til tiltak innen veibygging og kollektivtransport, som E18 Festningstunnelen og Bjørvika-tunnelen, Ring 3 Tåsen-tunnelen, ny E16 i Bærum, T-baneringen, kollektivfelt og oppgradering av kollektivknutepunkt. 40 % av midlene brukes i Akershus og 60 % i Oslo. Med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt til nå, hva synes du om innføringen av bomringen rundt Oslo?



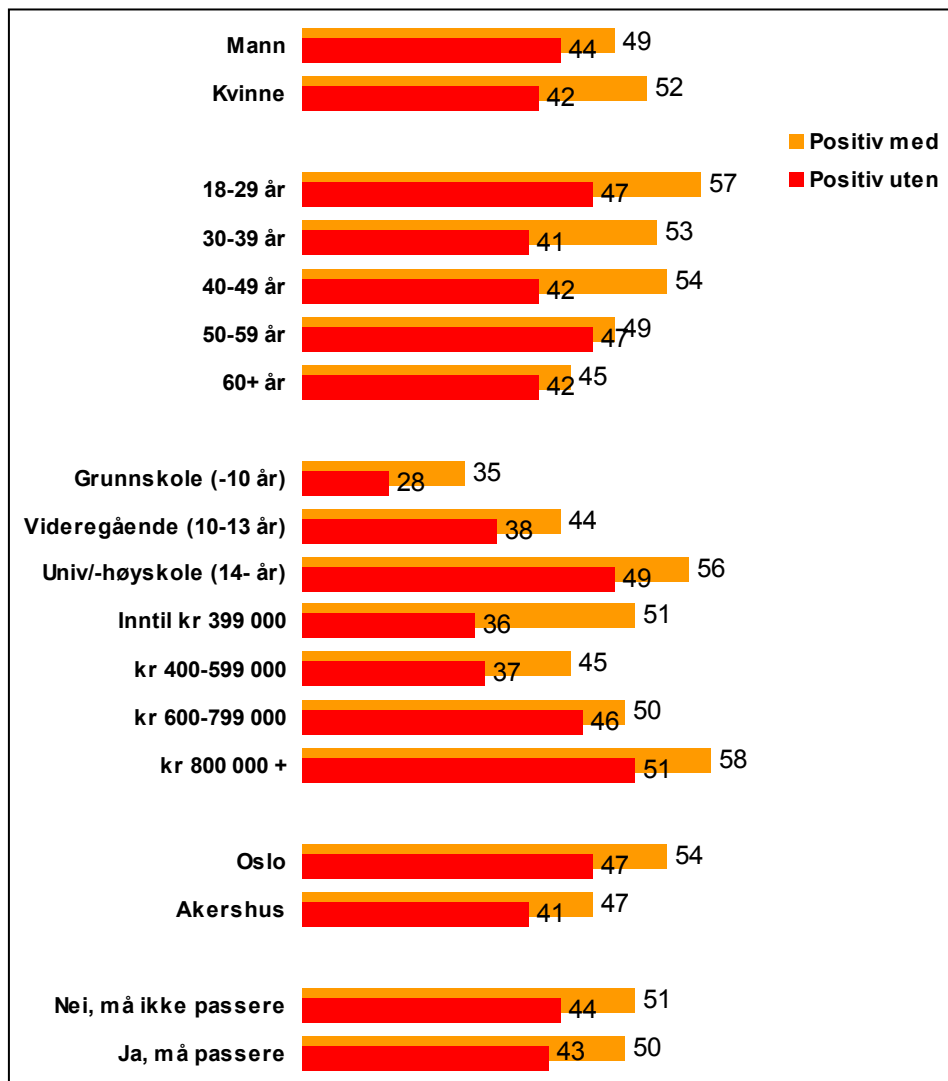
Som vi ser av figuren over svarer 51 % at de er positive til bomringen etter å ha fått informasjon om hva inntektene går til. Andelen positive er nå 8 prosentpoeng høyere enn da det samme spørsmålet ble stilt uten å informere om hvordan inntektene benyttes. Neste figur viser svarfordelingen i 2007, både med (gult) og uten (rødt) informasjon.



Resultatene viser at informasjon og kunnskap først og fremst gir en økning i gruppen som er ganske positive til bomringen. Blant dem som er negative er nedgangen størst i gruppen *meget negativ*. Økt kunnskap om hvordan bompengene brukes synes derfor å føre til en generelt mer positiv holdning til bomringen. Når vi sammenligner årets resultater med tidligere år, synes det imidlertid som om informasjonen i år gir noe mindre utslag. Neste figur viser endringer i gruppen av ganske og meget positive, både med og uten informasjon, gjennom de siste fire årene.



Neste figur viser hvordan andelen ganske og meget positive endrer seg med og uten informasjon for bakgrunnsvariablene kjønn, alder, utdanning, husstandsinntekt, fylke og må passere bomringen til jobb.



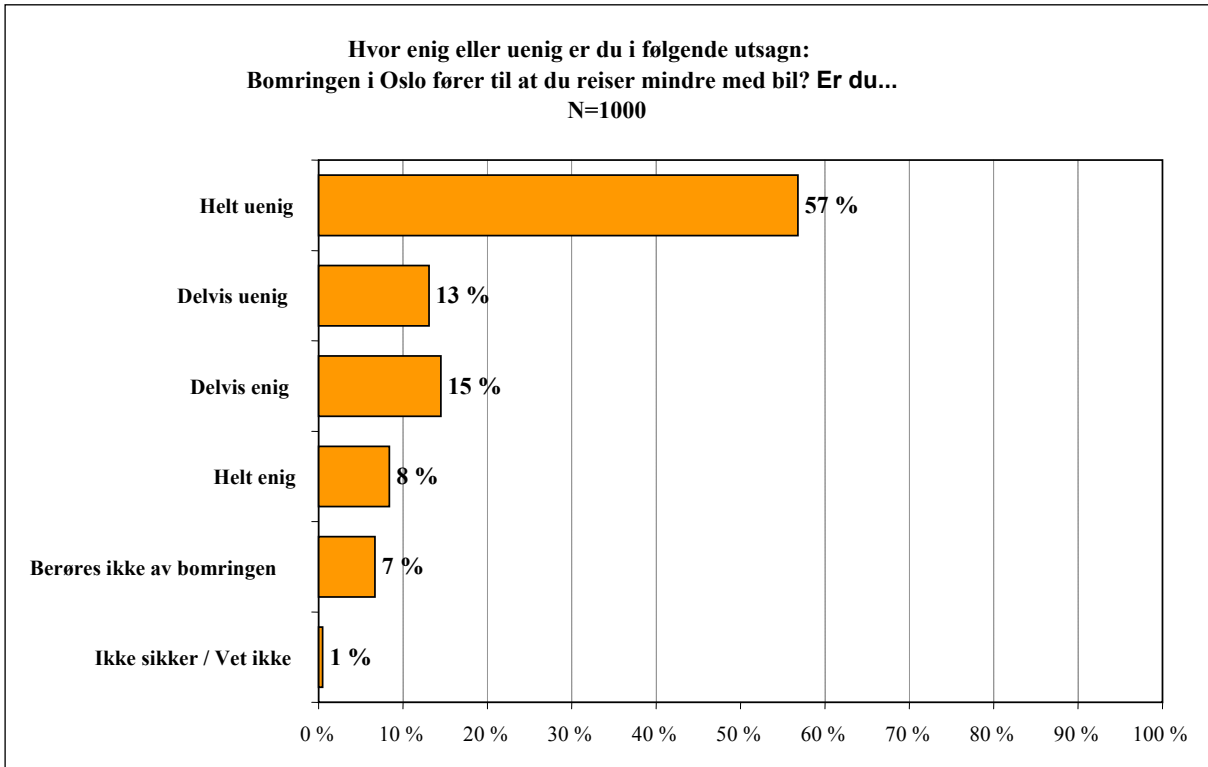
Informasjon om bomringen gir positive utslag på samtlige variabler og verdier. Endringene er størst for kvinner, personer under 50 år og personer med husstandsinntekt under kr 400 000.

5 Bomringen og transportmiddelbruk

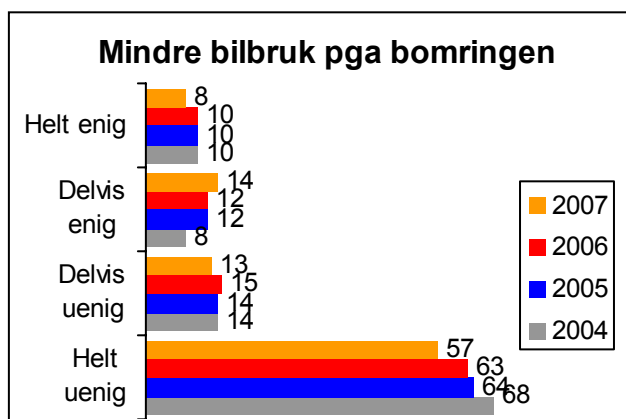
Vi skal i dette kapittelet se nærmere på i hvilken grad bomringen påvirker bosattes transportmiddelvalg ved ulike type reiser.

5.1 Redusert bilbruk på grunn av bomringen

I neste figur vises resultatene fra spørsmålet om bompengeringen fører til mindre bilbruk.



Resultatene viser at 70 % oppgir at bomringen ikke fører til redusert bilbruk. Det er i denne gruppen noe flere menn enn kvinner, bosatte i Akershus, personer med arbeid utenfor hjemmet og signifikant flere med husstandsinntekt over kr. 800 000 som er helt uenig. 23 % oppgir at de er helt eller delvis enig i påstanden. I denne gruppen er det signifikant flere personer under 30 år, personer utdanning tilsvarende grunnskole, lav husstandsinntekt, bosatte innenfor bomringen og personer uten lønnet arbeid utenfor hjemmet. Resultatene viser også at personer som er helt uenig i at bomringen fører til mindre bilbruk i større grad enn andre også er negativ til bomringen, og at personer som er enig i at bomringen fører til mindre bilbruk også er mer positive til bomringen.



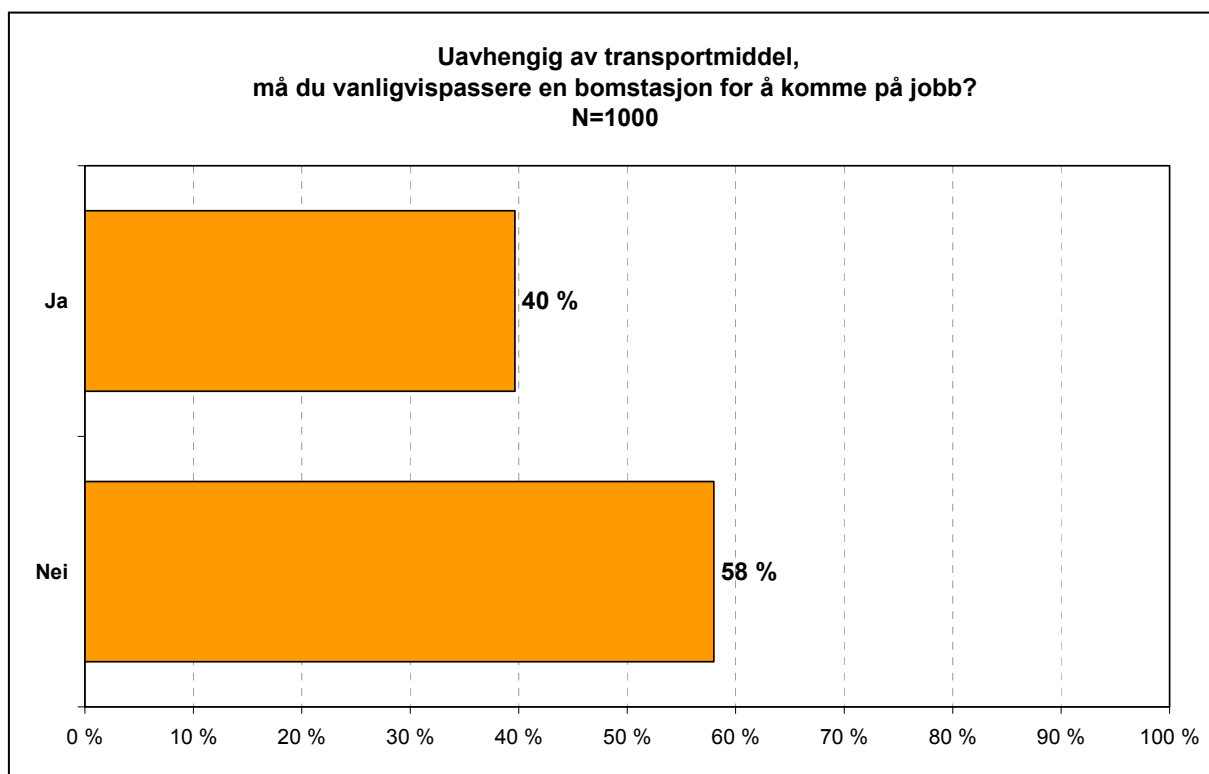
8 % er helt enige i at bomringen fører til at de reiser mindre med bil. I denne gruppen er det signifikant flere med utdanning tilsvarende ungdomsskole og lav husstandsinntekt. Figuren til venstre viser hvordan svarfordelingen har endret seg fra 2004 og til i dag. Andelen som svarer helt uenig går litt tilbake, mens andelen som er delvis enig går litt frem.

5.2 Passering av bomringen ved ulike reiseformål

I dette kapittelet viser vi andelen som passerer bomringen på ulike reiser. Kapittelet viser både årets resultater og utvikling over tid. Vi stiller for første gang spørsmål om andelen som må passere bomringen for å levere barn i barnehage,

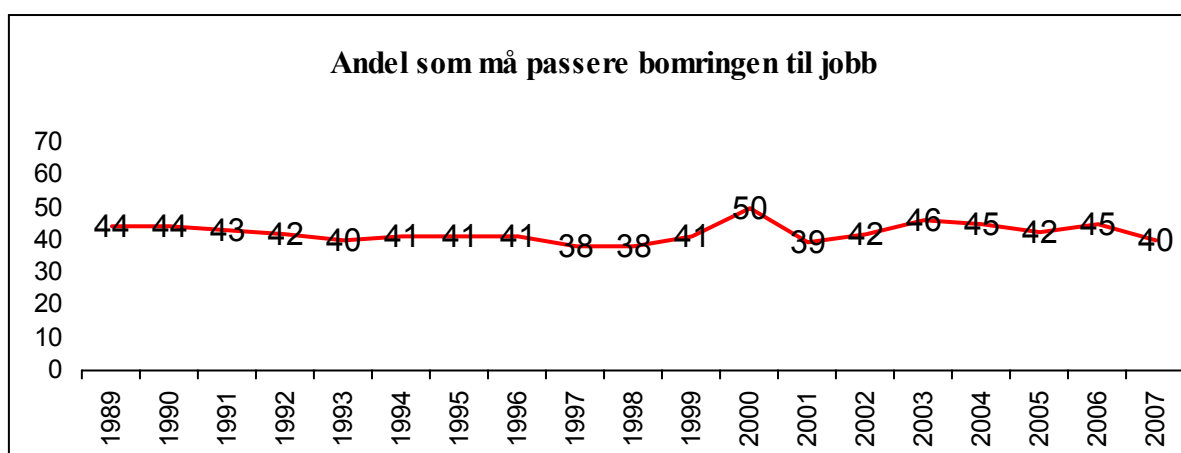
5.2.1 Passering av bomringen for å komme på jobb

Neste figur viser hvor mange som vanligvis på passere en bomring for å komme på jobb.



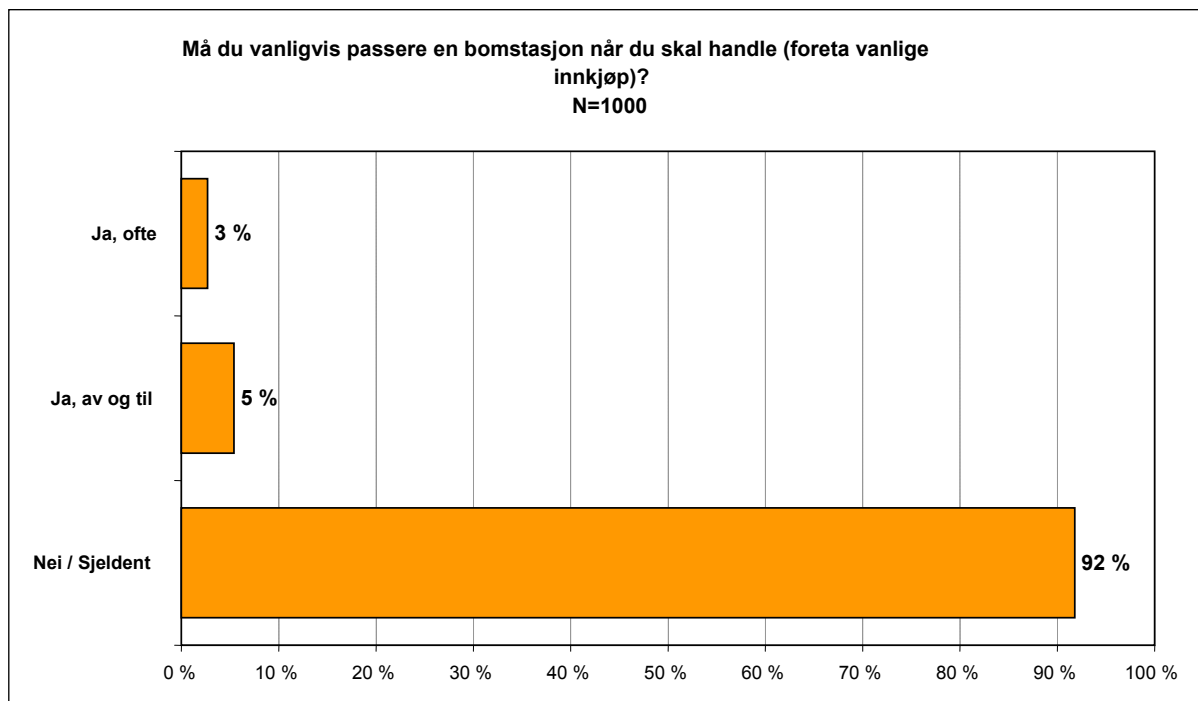
På spørsmål om man, uavhengig av transportmiddel, må passere bomringen for å komme på jobb svarer 40 % av de spurte at de krysser bomringen. I denne gruppen er det signifikant flere menn, personer i aldersgruppen 40 -49 år og personer med husstandsinntekt over kr. 800 000.

Det er kun mindre endringer i andelen som passerer bomringen til jobb fra år til år. Neste figur viser endring i andel som passer bomringen til jobb over tid.

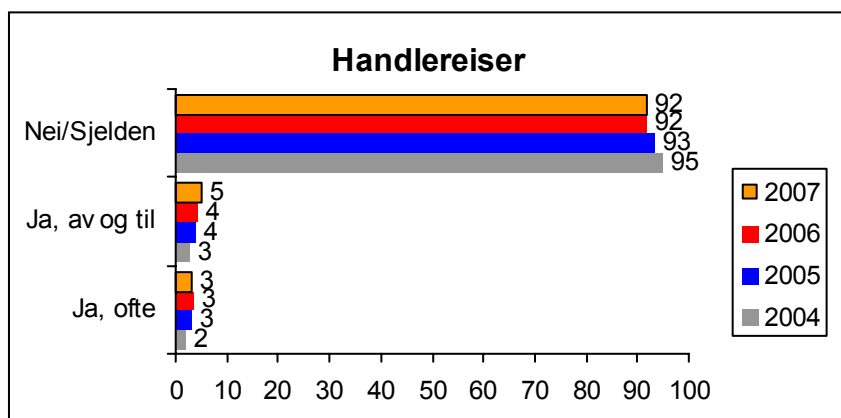


Av figuren ser man at andelen som må passere bomringen til jobb har en nedgang på 5 prosentpoeng fra 2006 til 2007. Tidsserien viser at denne andelen er stabil over tid.

5.2.2 Passering av bomring for vanlige innkjøp



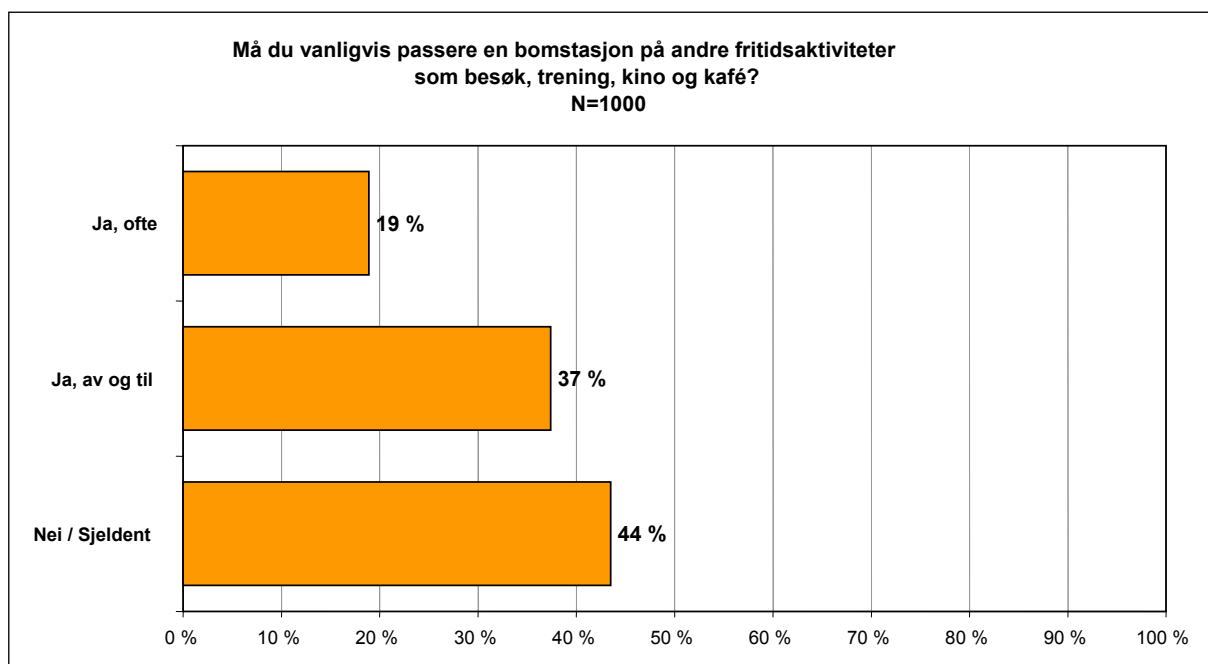
På spørsmål om man vanligvis må passere en bomstasjon for å foreta vanlige innkjøp svarer 3 % av de spurte at de ofte må passere bomringen. 5 % passerer av og til. I begge gruppene er det signifikant flere bosatte i Oslo enn bosatte i Akershus.



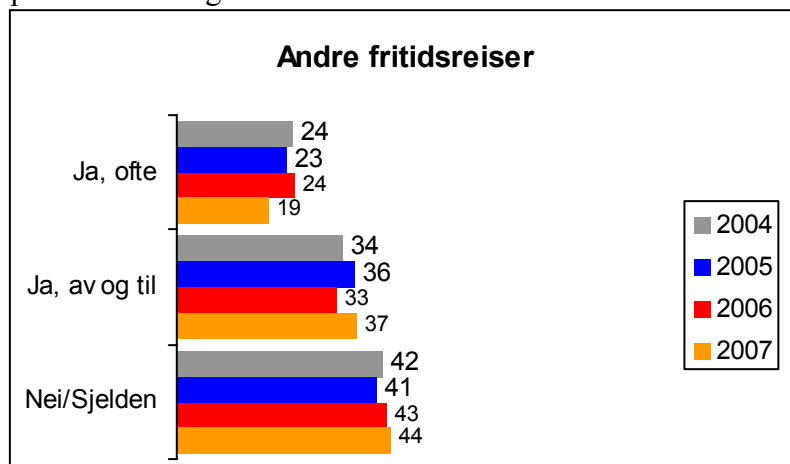
Av tidsserien over handlereiser ser vi at andelen som oppgir at de krysser bomringen er stabil og tilnærmet uforandret gjennom hele perioden.

5.2.3 Passering av bomringen på andre fritidsaktiviteter

Neste figur viser andelen som må passere bomringen på andre fritidsaktiviteter.



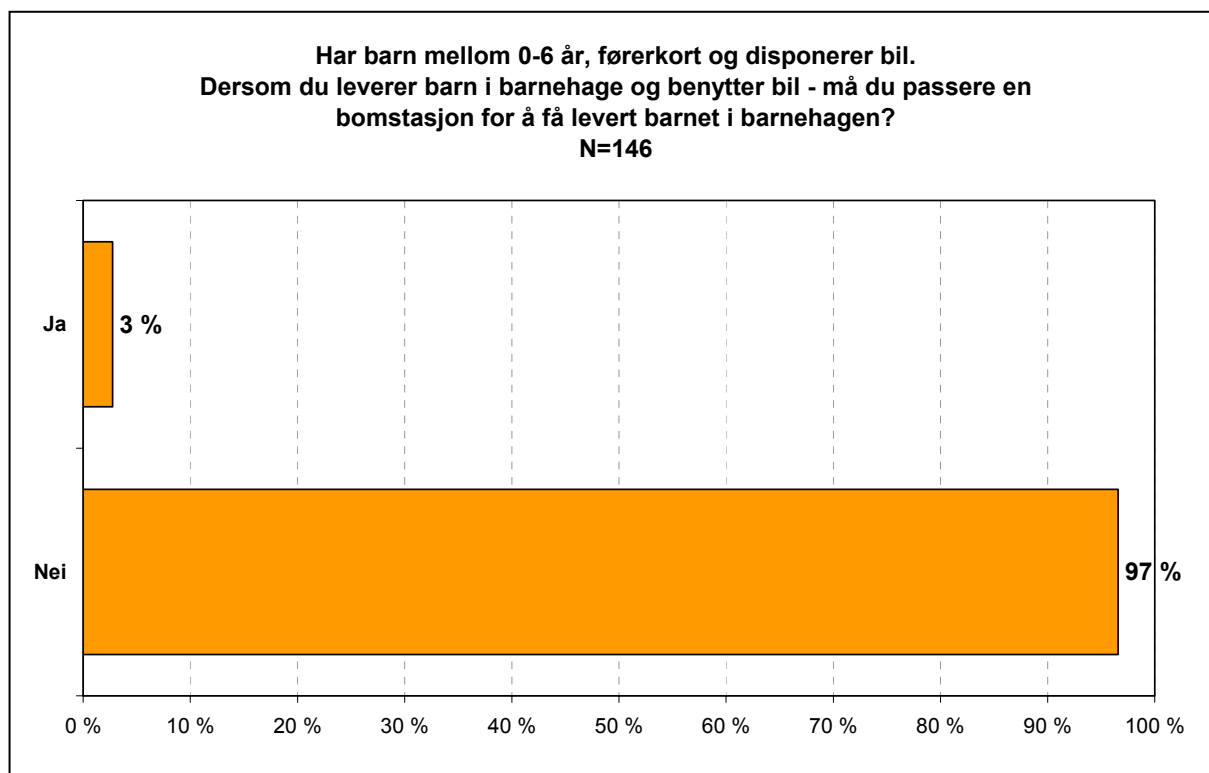
19 % oppgir at de ofte må passere en bomstasjon på andre fritidsaktiviteter som besøk, trening, kino, kafé, med mer. I denne gruppen er det signifikant flere bosatte i Oslo og personer som til daglig passerer bomringen på vei til jobb. 37 % oppgir at de av og til må passere bomringen.



Av tidsserien til venstre ser vi at årets resultater viser en nedgang på 4 prosentpoeng i andelen personer som passerer bomringen av og til i forbindelse med andre fritidsreiser. Andelen som svarer at de ofte passerer bomringen har gått ned med 5 prosentpoeng siden 2006.

5.2.4 Passering av bomringen i bil for å levere barn i barnehage

For første gang har årets undersøkelse også kartlagt hvor stor andel av bosatte i Oslo og Akershus som må passere bomringen for å levere barn i barnehage. Det er reisen mellom hjem og barnehage vi her har spurt om. Problemstillingen blir med jevne mellomrom benyttet som argument for at bomringen rammer småbarnsfamilier spesielt hardt økonomisk. Spørsmålet er stilt til personer med barn i aldergruppen 0-6 år og som disponerer bil. Figuren nedenfor viser resultatene fra dette spørsmålet.



3 % av respondentene med barn i alderen 0-6 år og som leverer barn i barnehagen med bil oppgir at de må passere bomringen for å få levert barnet i barnehagen. Denne gruppen utgjør litt over 4 promille av samtlige respondenter i undersøkelsen.

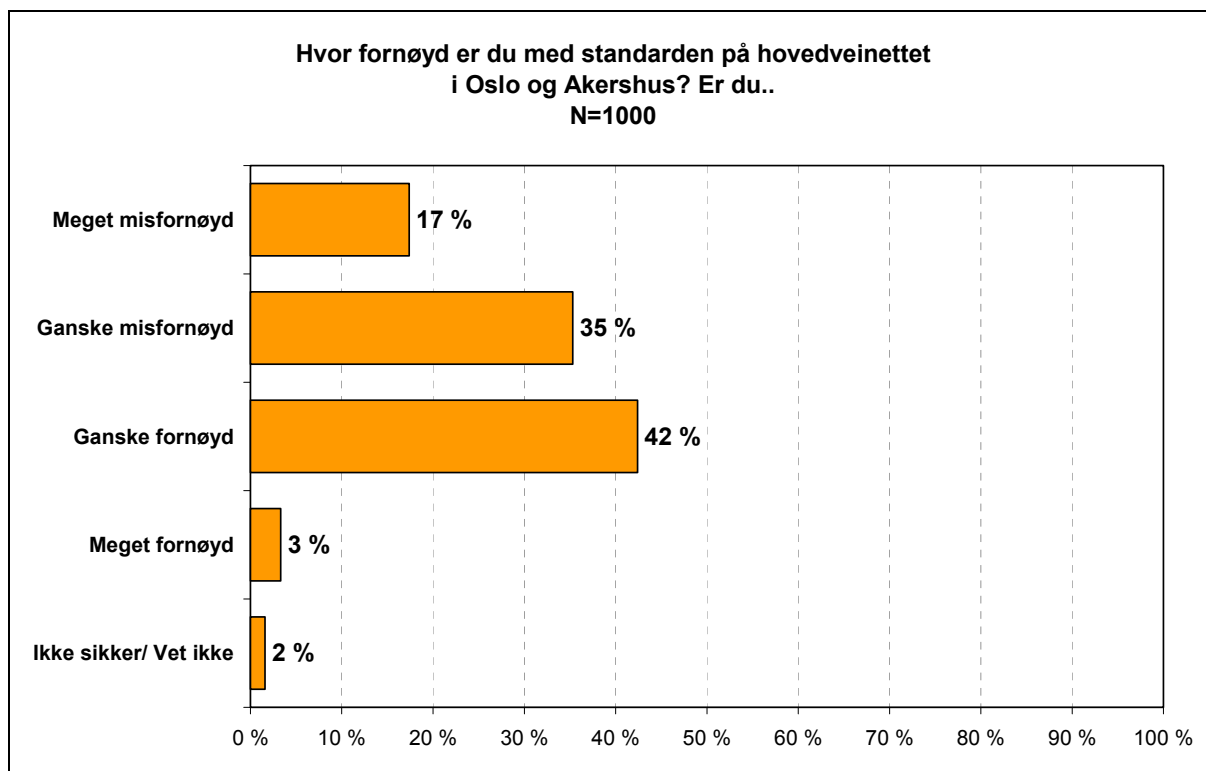
Resultatene kan tyde på at det i denne gruppen er noen flere bosatte i Oslo og personer under 30 år. På grunn av få personer i målgruppen kan vi her ikke konkludere sikkert.

6 Fornøydhets med veinett, sykkelnett og kollektivtilbud og transportmiddelvalg

Dette kapittelet viser resultatene fra spørsmål om hvor fornøyd man er med standarden på veinett, sykkelnett og kollektivtilbud. Kapittelet vil også presentere resultater fra spørsmål om og i hvilken grad inntektene fra bomringen bør brukes til kollektivtilbudet og hvorvidt bedre standard fører til økt bruk.

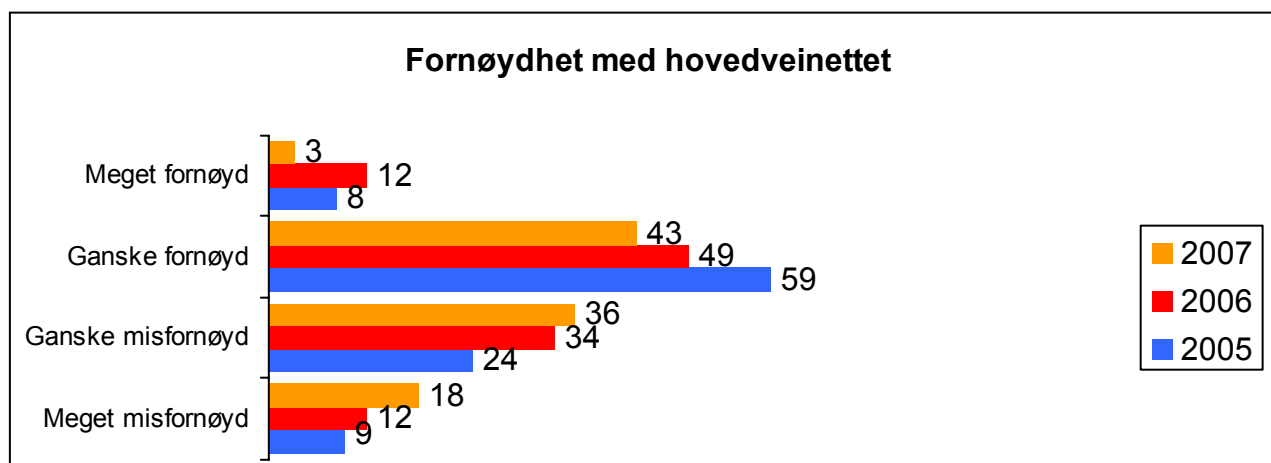
6.1 Fornøydhets med hovedveinettet i Oslo og Akershus

Figuren på neste side viser hvor fornøyd de bosatte er med standarden på hovedveinettet i Oslo og Akershus.



42 % oppgir at de er ganske fornøyd med standarden på hovedveinettet i Oslo og Akershus. I denne gruppen er det noe flere kvinner enn menn og signifikant flere med husstandsinnkomst under kr. 400 000. Et flertall av de spurte oppgir at de er ganske eller meget misfornøyd med veistandarden på hovedveinettet i de to fylkene. Menn sier signifikant oftere at de er meget misfornøyd. Dataene viser også at det er en linjer sammenheng mellom oppfatningen av bomringen og fornøydhet med standarden på hovedveinettet, hvor økende positivitet til veistandarden også gir økende fornøydhet med bomringen.

Neste figur viser fornøydhet med hovedveinettet de siste tre år. Figuren viser fordeling mellom gruppene av fornøyd og misfornøyd (100 %), omregnet uten gruppen *Ikke sikker*.

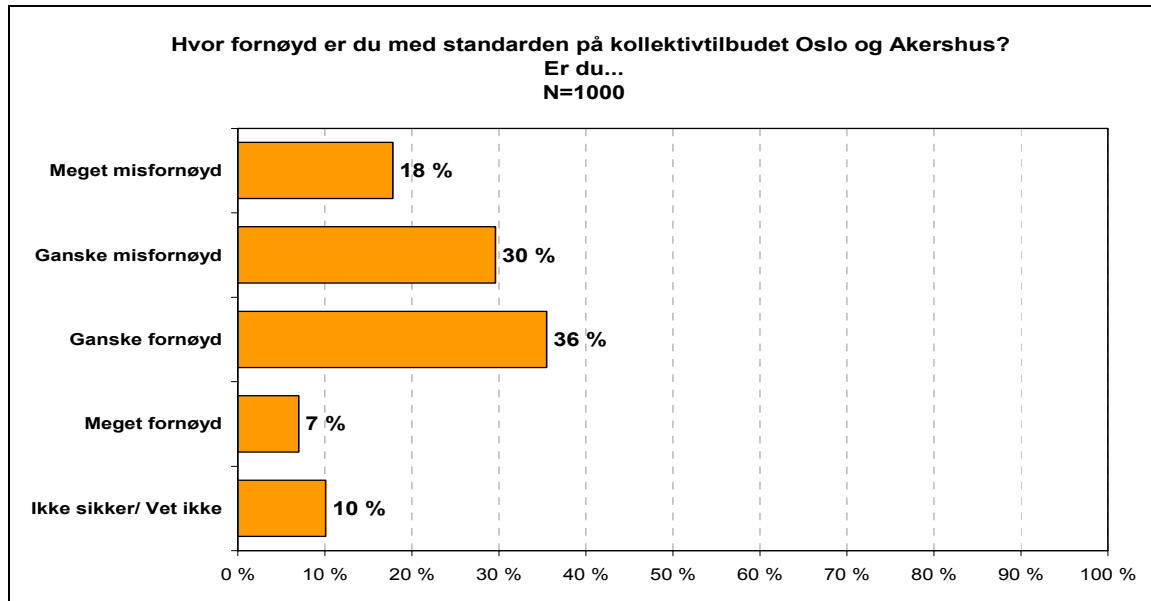


Tidsseriene viser en signifikant nedgang fra 2006 til 2007 i andelene som både er *Meget-* og *Ganske fornøyd* med standarden på hovedveinettet. Denne reduksjonen skyldes i hovedsak at flere nå sier at de er *Meget misfornøyd*. 18 % sier at de er meget misfornøyd.

Dette er en signifikant økning på 6 prosentpoeng sammenlignet med 2006. Resultatet viser alt i alt at flere i 2007 er misfornøyd med hovedveinettet enn i 2006, og at dette er en trend som fortsetter fra 2005. Andelen som sier de er *Meget fornøyde* har i 2007 en markant nedgang fra 12 % til 3 %. Tallgrunnlaget forklarer ikke denne nedgangen, eller den klare økningen som ble målt i 2006, og som for øvrig bryter av alle de andre trendene.

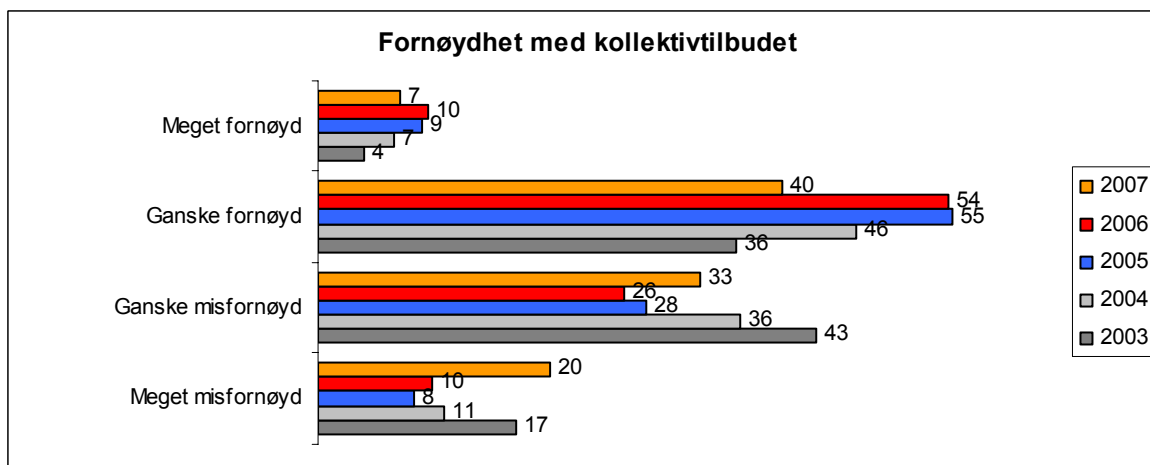
6.2 Fornøydhets med kollektivtilbudet i Oslo og Akershus

Neste figur viser andelen som er meget misfornøyd, ganske misfornøyd, ganske fornøyd og meget fornøyd med kollektivtilbudet i Oslo og Akershus i 2007.



48 % sier de er misfornøyd med standarden på kollektivtilbudet. I gruppen *Meget misfornøyd* (18 %) er det signifikant flere med husstandsinntekt over kr. 800 000 og bosatte i Akershus, og da spesielt bosatte i Asker og Bærum og Romerike. I gruppen *Ganske misfornøyd* (30 %) er det signifikant flere personer med utdanning på universitetsnivå og personer med lønnet arbeid utenfor hjemmet. 36 % er ganske fornøyd med standarden på kollektivtilbudet, og dette er den største enkeltgruppen. Det er særlig bosatte i Oslo som er ganske fornøyd. Av de 7 % som er meget fornøyd med standarden på kollektivtilbudet er det signifikant flere personer i aldersgruppene 15-30 år og 60 år eller mer, husstandsinntekt under kr. 400 000, utdanning tilsvarende videregående skole, bosatte i Oslo og personer uten lønnet arbeid utenfor hjemmet. Dataene viser at det er en lineær sammenheng mellom oppfatningen av bomringen og fornøydhets med standarden på kollektivtilbudet, hvor økende fornøydhets med kollektivtilbudet også gir økende positivitet til bomringen.

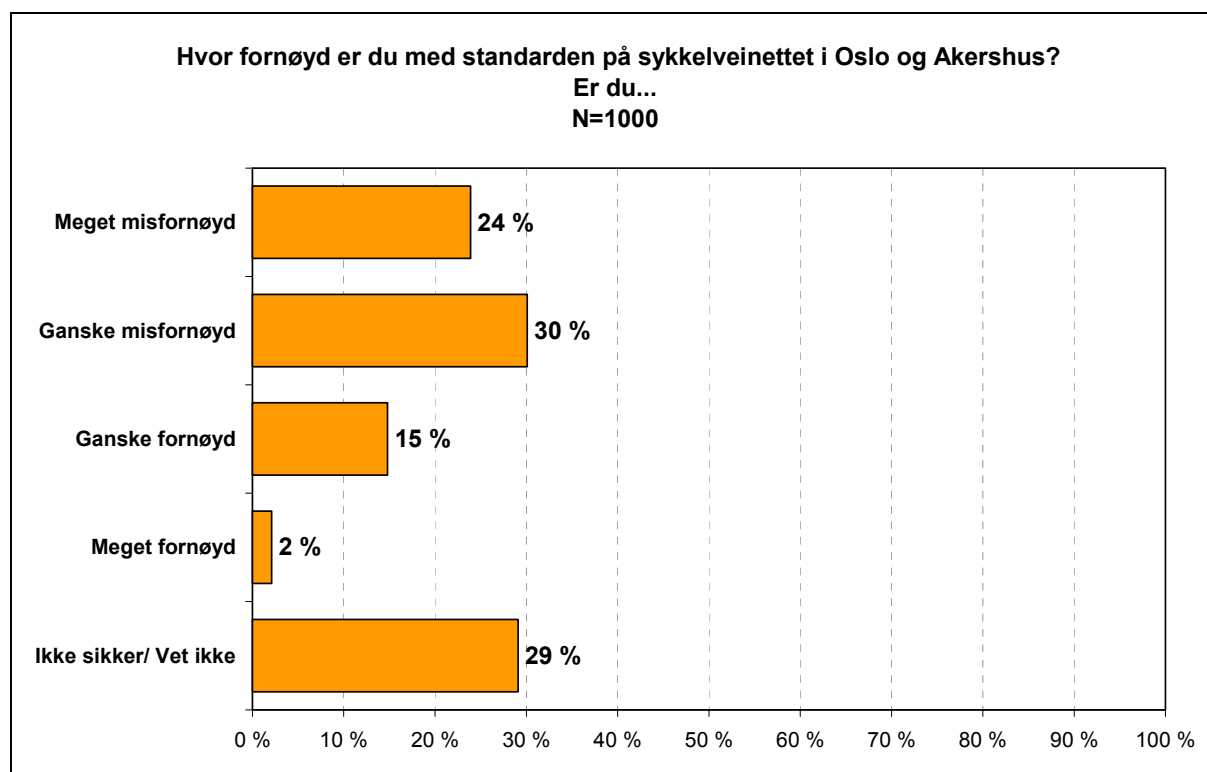
Neste figur viser fornøydhets med standarden på kollektivtilbudet i Oslo og Akershus fra 2003 til 2007. Figuren viser fordeling mellom gruppene av fornøyd og misfornøyd (100 %) omregnet uten gruppen *Ikke sikker*.



Tidsserien viser en nedgang på 3 prosentpoeng i andelen som er *Meget fornøyd* og hele 14 prosentpoeng i andelen *Ganske fornøyd* fra 2006 til 2007. Andelen som er meget misfornøyd er doblet siden forrige måling, og utgjør her hver femte respondent som har tatt stilling til spørsmålet. Resultatene viser også at andelen som er ganske misfornøyd har økt med 7 prosentpoeng.

6.3 Fornøydhets med sykkelveinettet i Oslo og Akershus

Neste figur viser andelen som er meget misfornøyd, ganske misfornøyd, ganske fornøyd og meget fornøyd med sykkelveinettet i Oslo og Akershus i 2007.

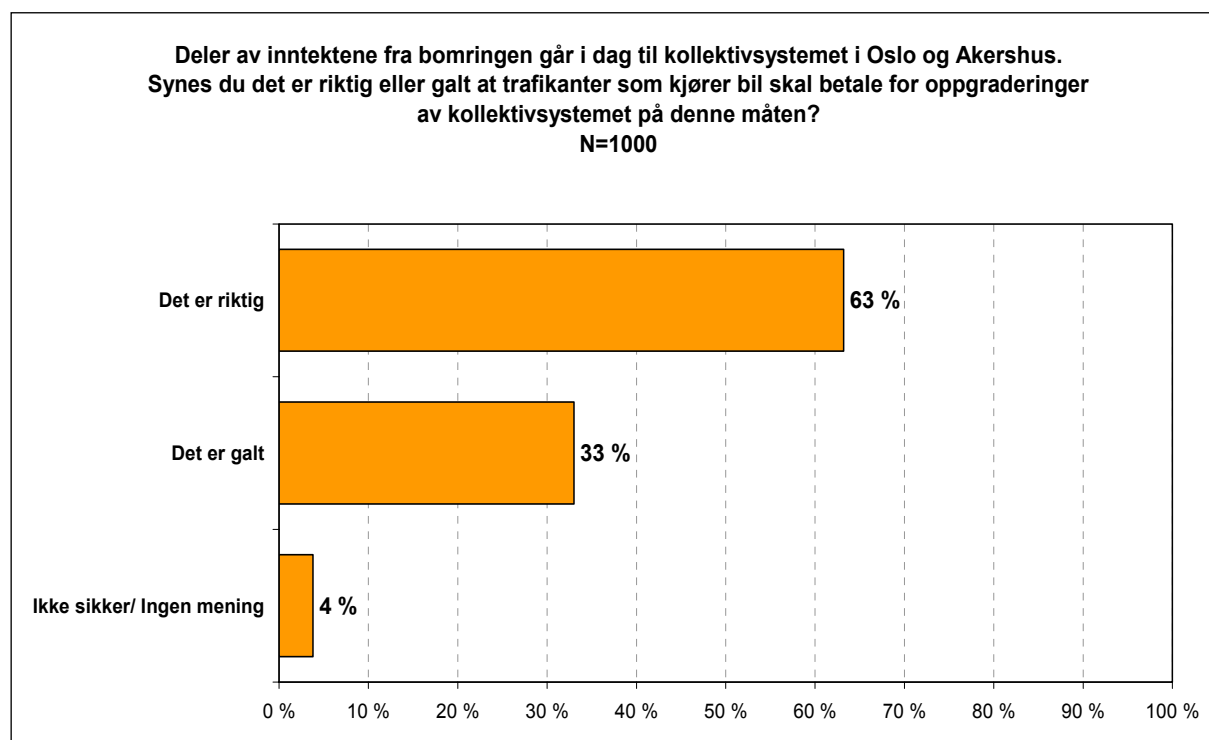


57 % av de spurte er meget eller ganske misfornøyd med standarden på sykkelveinettet i Oslo og Akershus. Det er signifikant flere bosatte i Oslo, personer med utdannelse på universitetsnivå og personer i aldersgruppen 30-39 år som er negative til standarden. Blant

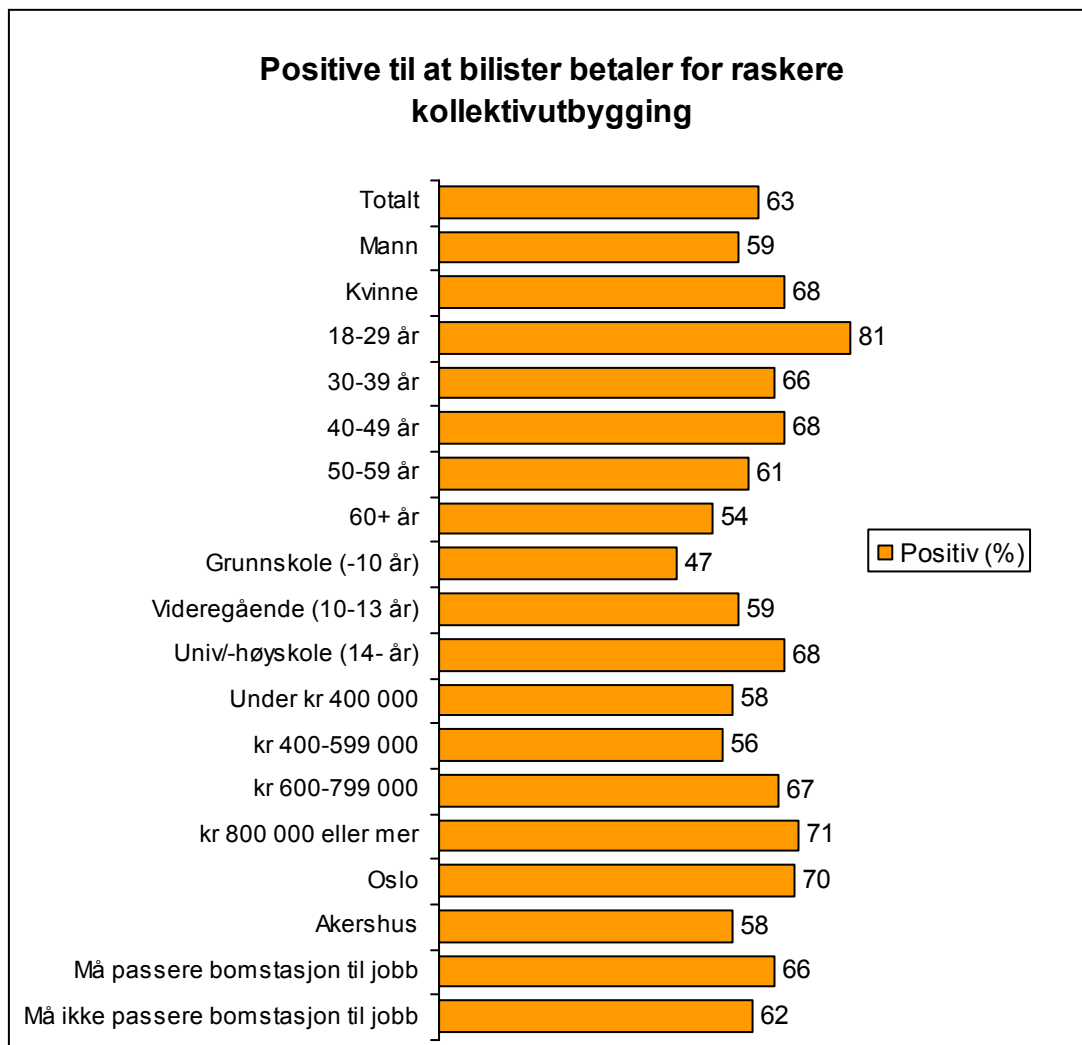
gruppen som er fornøyd med sykkelveinettet er det signifikant flere bosatte i Akershus. Hele 29 % av de spurte kan ikke svare på spørsmålet. I denne gruppen er det signifikant i aldersgruppen 60 år eller mer og bosatte i Akershus. Dataene viser også at de som er meget fornøyd og ganske fornøyd med bomringen også signifikant oftere enn gjennomsnittet er meget misfornøyd og delvis misfornøyd med standarden på sykkelveinettet.

6.4 Holdning til at trafikanter som kjører bil bidrar til å betale for oppgraderinger av kollektivsystemet

I figuren under ser man andelene som synes det er riktig eller galt at trafikanter som kjører bil bidrar til å betale for å oppgradere kollektivsystemet. Resultatene viser at et flertall av de spurte (63 %) synes det er riktig at trafikanter som kjører bil skal betale for oppgraderinger av kollektivsystemet gjennom bomavgift. I denne gruppen er det signifikant flere kvinner, personer under 30 år, personer med utdanning tilsvarende universitetsnivå, husstandsinnkomst over kr. 800 000 og bosatte i Oslo. Blant de 33 % som synes det er galt at inntektene skal gå til kollektivtiltak er det signifikant flere menn, personer i aldersgruppen 60 år eller mer, lav utdanning og bosatte i Akershus.



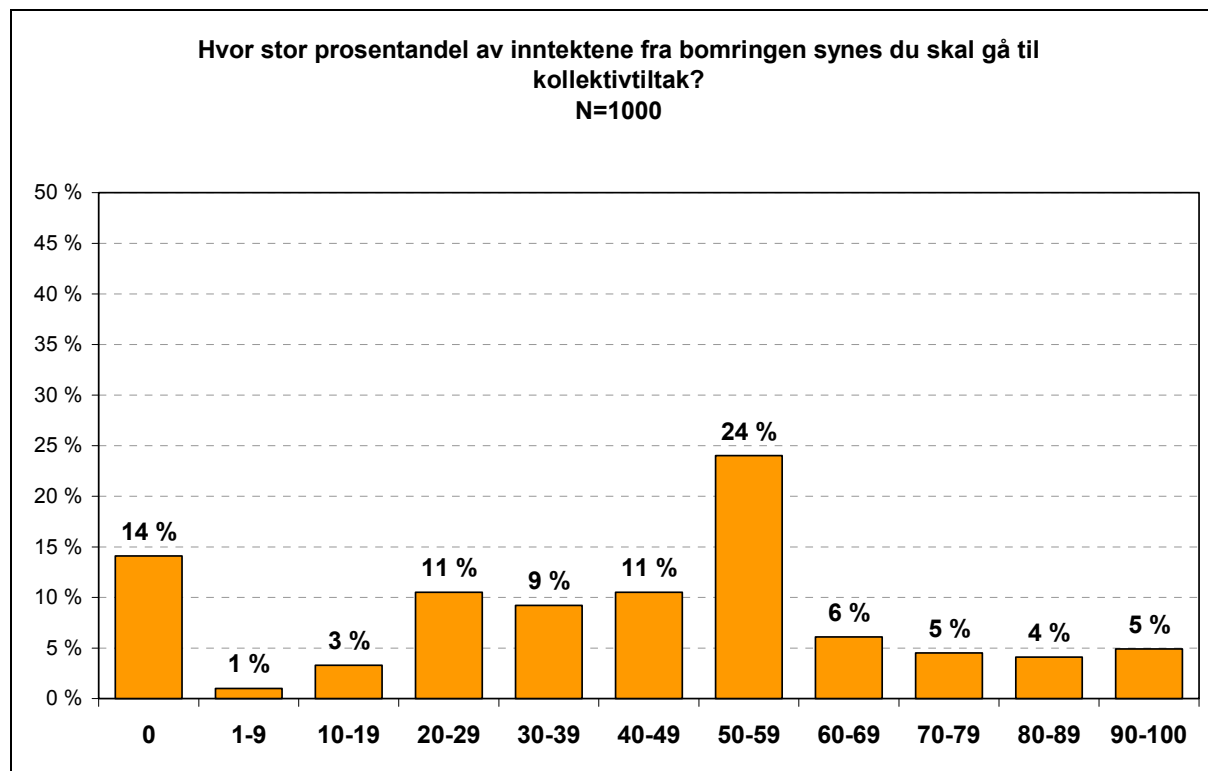
I de to neste figurene vises endringer i andelen som er positiv over tid, både totalt og fordelt på bakgrunnsvariablene kjønn, alder, utdanning, husstandsinnkomst, bosted og passering av bomring ved arbeidsreiser.



Forrige figur viser at andelen som er positiv til at trafikanter som kjører bil betaler for kollektivutbyggingen er stabil og nær uforandret de siste tre årene. I 2003 og 2005 ble det gjort endringer i spørsmålsformuleringen. Dette kan ha påvirket endringene i andelen positive for denne perioden. I 2003 og 2004 var spørsmålet formulert som et spleiselag mellom trafikanter og myndigheter for raskere kollektivutbygging, mens dette i 2005 ble endret til et spørsmål om bilistbetaling.

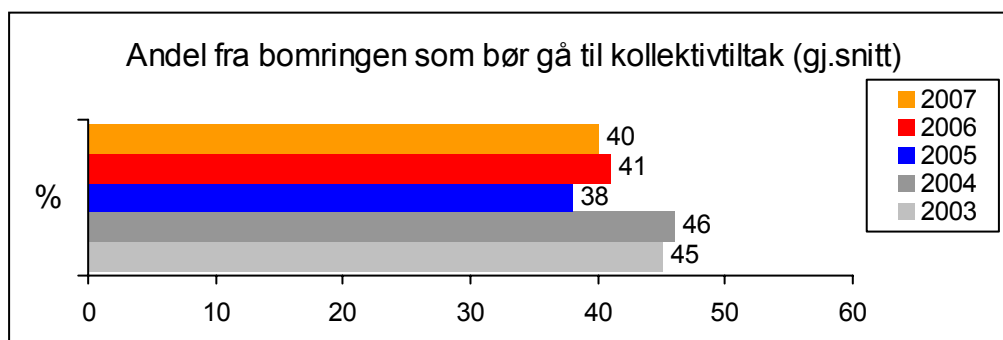
6.5 Andel av inntektene fra bomringen som bør gå til kollektivtiltak

Neste figur viser hvor stor prosentandel av inntektene fra bomringen respondentene synes skal gå til kollektivtiltak.



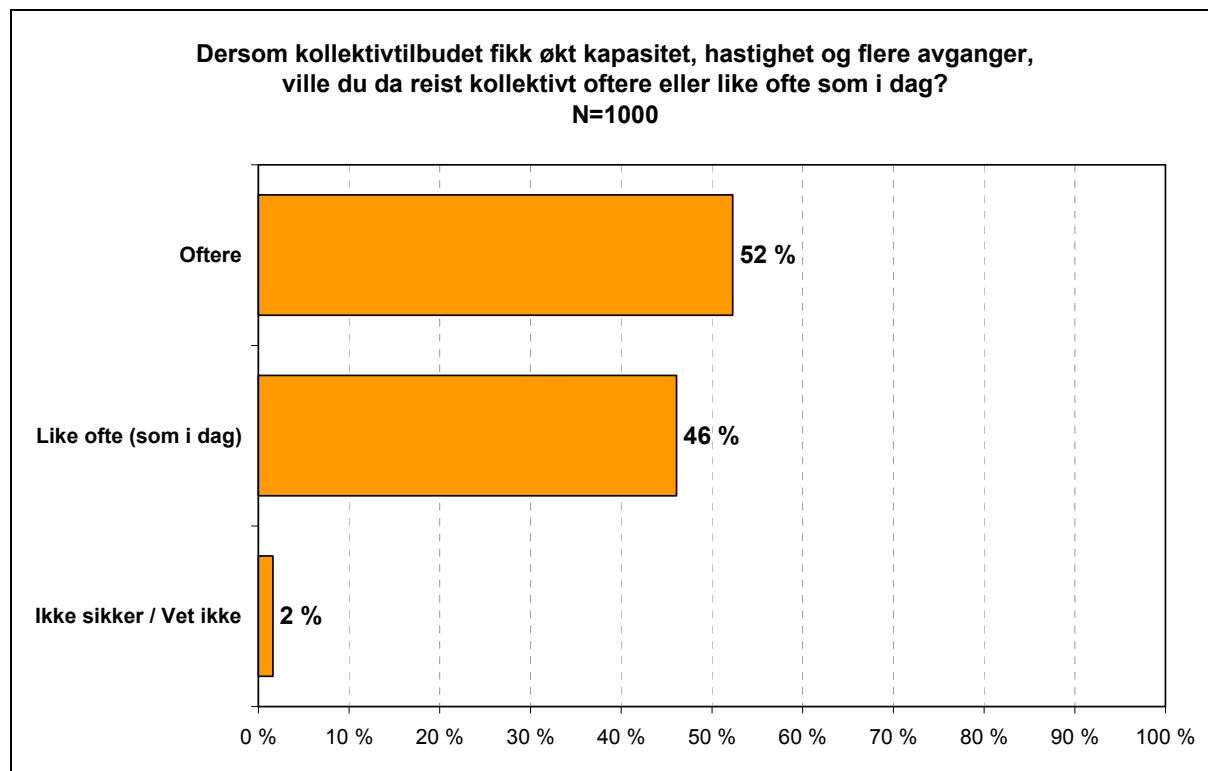
Resultatene viser en bred spredning, med et hovedtyngdepunkt mellom 20 % og 60 %, et gjennomsnitt på 40 % og størst oppslutning om intervallet 50-59 %. I gruppen 50-59 % er det signifikant flere kvinner. 14 % svarer her at 0 % bør gå til kollektivtiltak. I denne gruppen er det signifikant flere menn enn kvinner. Resultatene viser også at størrelsen på %-andelen som oppgis har sammenheng med holdningen man har til bomringen. Økende positivitet til bomringen medføre også en høyere %-andel av inntektene fra bomringen til kollektivtiltak. Bilhold ser ut til å påvirke %-andelen ved at denne synker når antall biler husstanden øker.

Neste figur viser gjennomsnittlig oppgitt prosentandel til kollektivtiltak for årene 2003 til 2007.

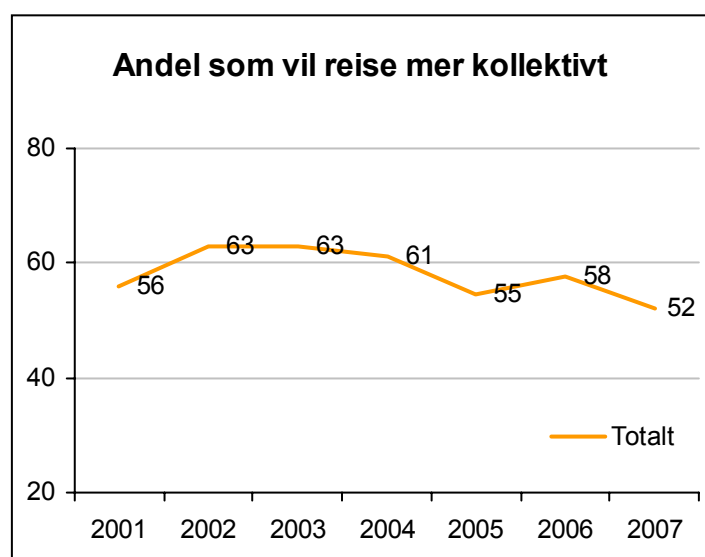


6.6 Andel som vil reist mer kollektivt dersom økt kapasitet, hastighet og flere avganger

Neste figur viser viljen til å reise mer kollektivt dersom kollektivtilbudet fikk økt kapasitet, hastighet og flere avganger.



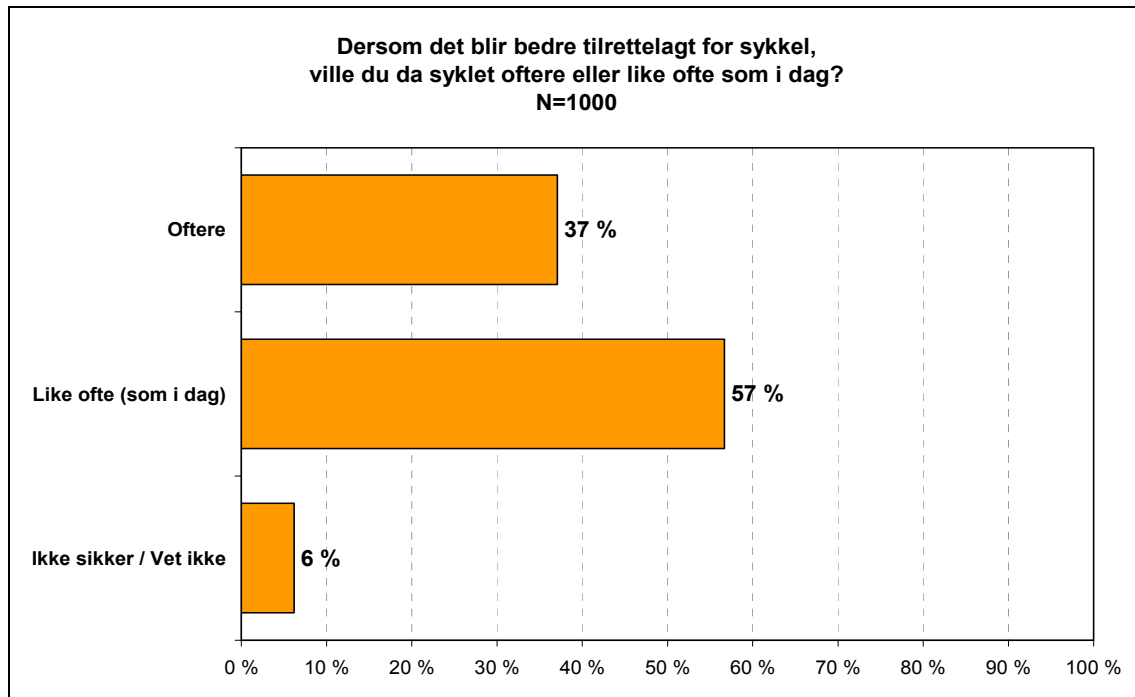
52 % oppgir at de ville reist oftere kollektivt dersom kollektivtilbudet fikk økt kapasitet, hastighet og flere avganger. I denne gruppen er det noen flere bosatte i Akershus, personer som må passere bomringen på vei til jobb og signifikant flere med utdannelse på universitetsnivå. Husstander med 2 biler oppgir signifikant oftere enn gjennomsnittet at de vil reise oftere kollektivt dersom kollektivtilbudet forbedres.



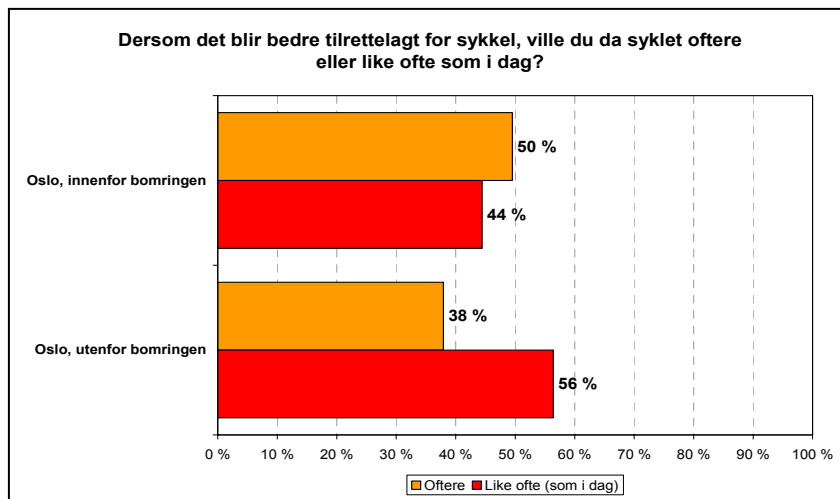
Figuren til venstre viser utviklingen over tid. Her ser man at til tross for at andelen som sier de vil reise mer kollektivt er høy, er andelen redusert med 6 prosentpoeng fra 2006 til 2007. Dataene her forklarer ikke nedgangen, men en mulig forklaring kan være at kollektivandelen i Oslo og Akershus har hatt en markant økning i 2005 og 2006, og at noe av potensialet allerede er realisert. Det er en tendens i datamaterialet til at bosatte i Akershus i større grad oppgir å ville reist oftere kollektivt.

6.7 Andel som vil sykle oftere dersom bedre tilrettelagt for sykkel

Neste figur viser andelen som sier de vil sykle oftere eller like ofte som i dag dersom det blir bedre tilrettelagt for sykkel. Det er første gang dette spørsmålet har blitt stilt i denne undersøkelsen.

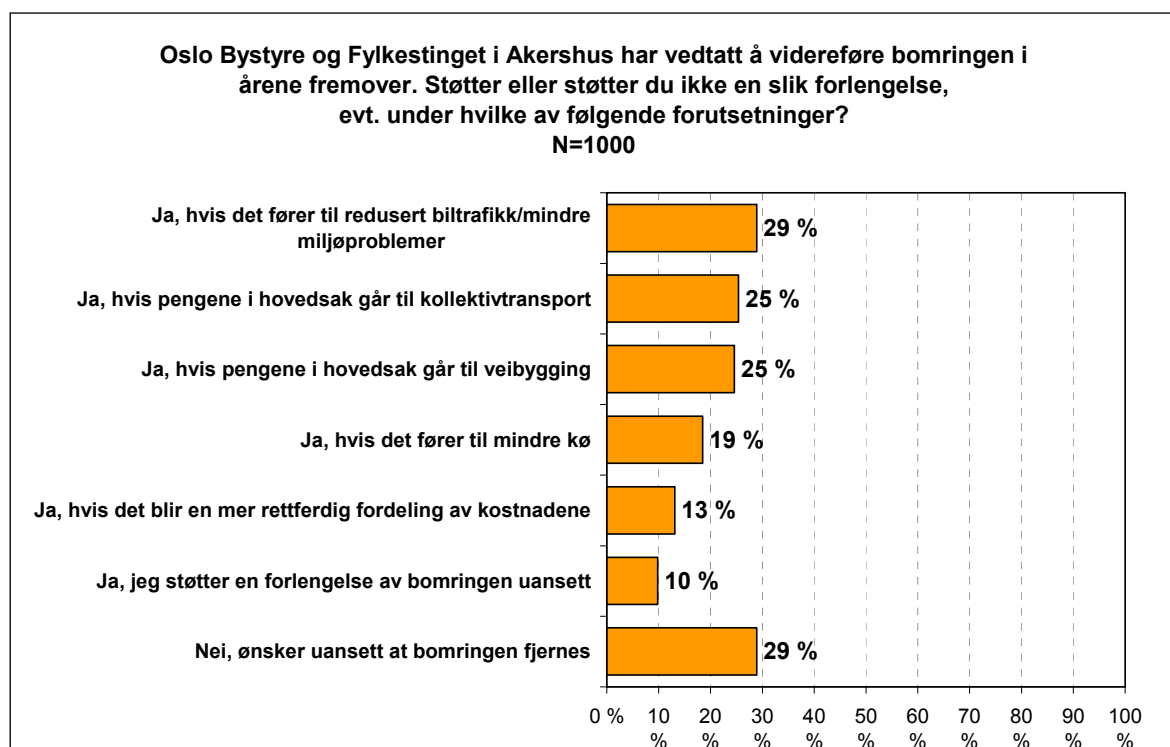


57 % oppgir at de ville sykle like ofte eller sjeldent som i dag selv om det blir bedre tilrettelagt for sykkel. Det er signifikant flere i aldersgruppen 60 år eller mer og bosatte i Akershus som svarer at de ikke vil sykle mer til tross for bedre tilrettelegging. På generelt grunnlag er det her verdt å nevne at forhold som høy alder, varierende helse, lang reisevei til arbeid og det norske klimaet med nye kulde, snø og is, regn og mørke vil det alltid vil være en naturlige barrierer mot en generell og høy sykkelandel. På den andre siden oppgir nær fire av ti (37 %) at de vil sykle oftere dersom det legges bedre tilrette for sykkel. I denne gruppen er det noe flere kvinner og signifikant flere personer i aldersgruppen 30-39 år, personer med utdanning tilsvarende universitetsnivå, bosatte i Oslo og personer med arbeid utenfor hjemmet. Resultatene tyder på at en del av potensialet for økt sykkelbruk omfatter syklereiser til og fra arbeid. Potensialet er signifikant større i Oslo enn i Akershus, men det er også i Oslo man er minst fornøyd med standarden på sykkelveinettet. Det er signifikant flere i Oslo bosatt innenfor bomringen som oppgir at de vil sykle mer dersom det blir bedre tilrettelagt for sykkel. Neste figur viser forskjellene mellom bosatte i Oslo, innenfor og utenfor bomringen.



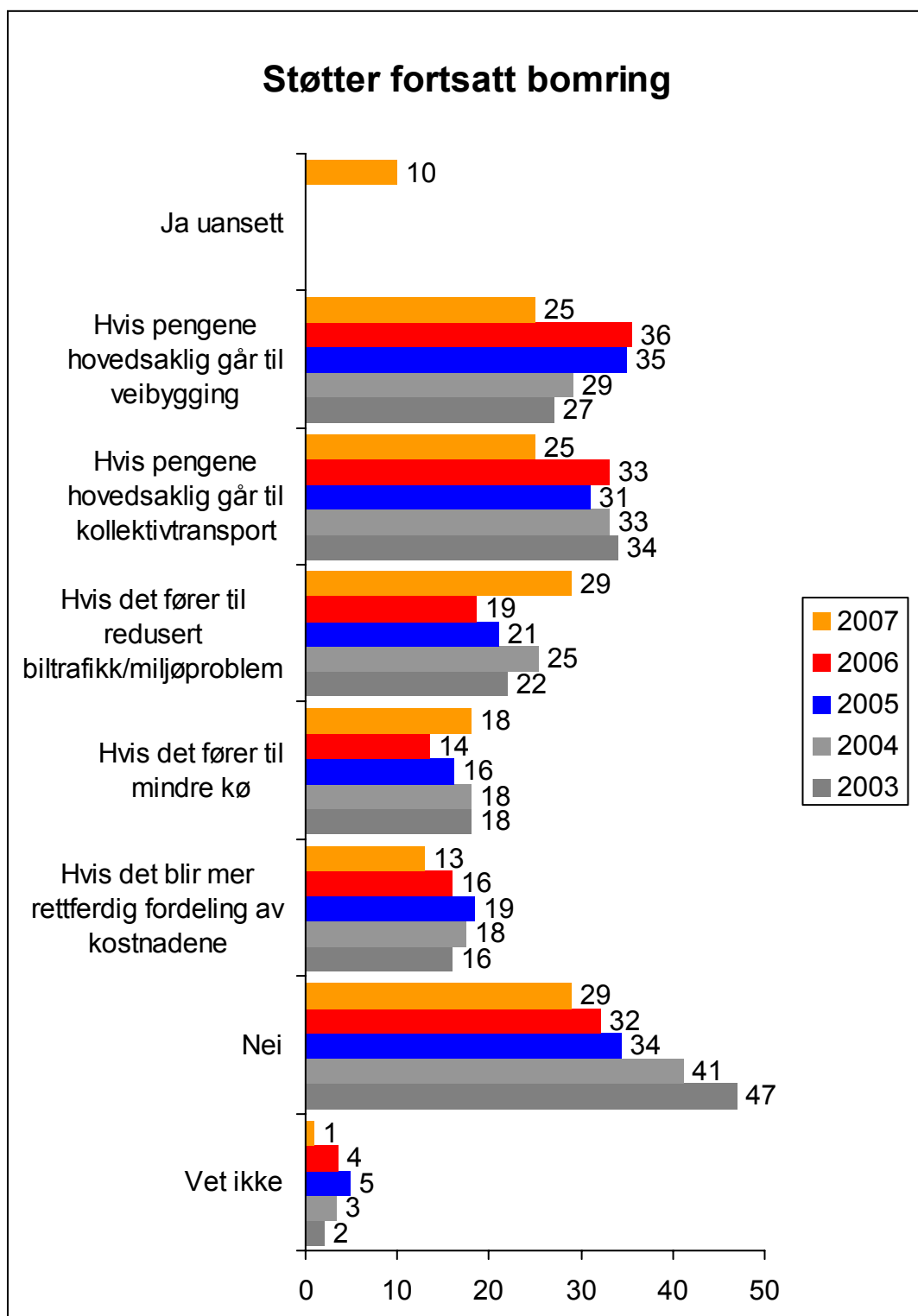
7 Støtter forlengelse av bomringen under gitte forutsetninger

Det er kun 29 % av de spurte som ikke støtter en forlengelse av bomringen og hele 70 % som sier at de støtter en forlengelse med visse forutsetninger. Neste figur viser andelen som ikke støtter en forlengelse av bomringen og andelen som støtter en forlengelse, med en eller flere forutsetninger.



Resultatene viser at flest av dem som ønsker at bomringen videreføres forutsetter at ordningen da fører til redusert biltrafikk og mindre miljøproblemer (29 %). Kvinner, personer med utdanning på universitetsnivå og bosatte i Oslo trekker signifikant opp andelen som svarer dette. Fortsettelse med forutsetning om at pengene i hovedsak går til kollektivtransport og til veibygging vektlegges begge av 25 %. Det er signifikant flere med utdanning på universitetsnivå som vektlegger at inntektene i hovedsak bør gå til kollektivtransport. Blant de 29 % som svarer at de uansett ønsker bomringen fjernet er det signifikant flere menn.

Neste figur viser hvordan støtten til bomringen har utviklet seg fra 2003 til 2007.



Resultatene viser at motstanden mot bomringene er redusert hvert eneste år, og at denne nå er nær halvert sammenlignet

med oppslutningen som ble målt i 2003. Resultatene viser også at det er endringer i hvilke argumenter som vektlegges. Argumenter som nå tillegges større vekt enn tidligere handler mer om å redusere biltrafikk, miljøproblemer og køene, enn å bygge mer vei og tunnel.

8 Driveranalyse - en indirekte måte at måle bosattes holdninger til bomringen

Ved å benytte statistiske metoder kan resultatene fra spørsmålene også benyttes til å vise og belyse hvilke innbyrdes sammenhenger det er mellom ulike drivere, og deres effekt på holdningene til bomringen. Med årets resultater har vi gjennomført tre typer av driveranalyser;

1. Logistisk regresjon – som grunnlag for analysen tar man utgangspunkt variabler og svar fra undersøkelsen (f.eks. variablene kjønn, alder, utdanning). Modellen gir så svar på hvordan hver og én av disse variablene forholder sig til egenskapen *positiv holdning til bomringen*, kontrollert for alle andre variabler. Altså at effekter av andre variabler holdes utenfor analysen. For hver variabel gjør man så en sannsynlighetstolkning. F.eks. viser modellen her at for variabelen kjønn er det mer sannsynlige at menn er positive til bomringen en kvinner (når denne er kontrollert for alle andre variabler).

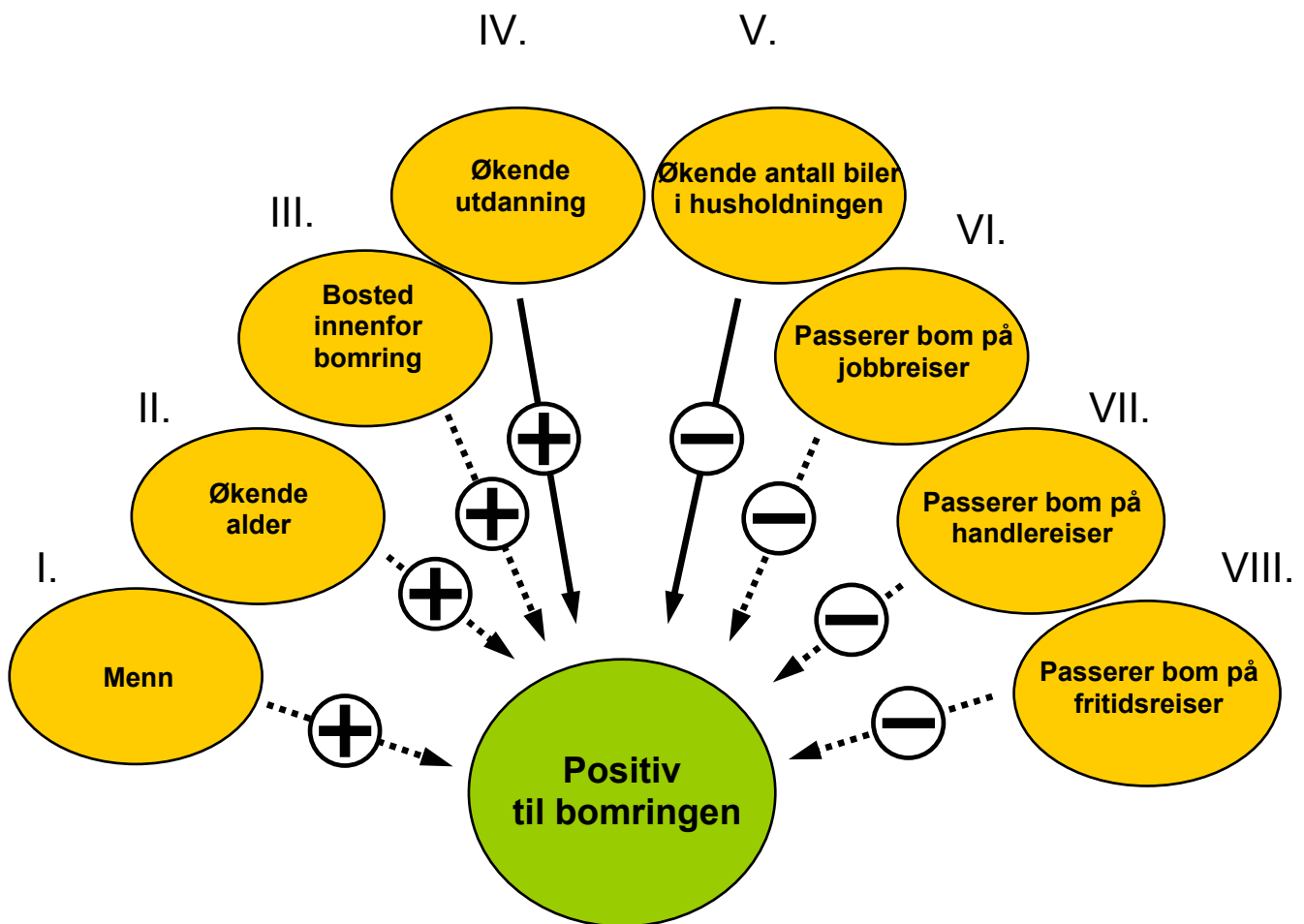
2. Attributable Effect-analyse (AE) – er et Synovate-produkt som rangerer viktighet for ulike holdninger som er relatert til bomringen. Analysen kan brukes til å identifisere hvilke relaterte faktorer man bør fokusere på dersom man skal beholde de som i dag er positive. Metoden identifisere også hvilke faktorer som bør forbedres for at gruppen som i dag er negative til bomringen potensielt endrer oppfatning og blir positive.

3. Graphical Modelling-analyse (GM). - AE-analysen gir oss ett mål på drivernes viktighet og effekt, men avdekker ikke hvilke interne kausale sammenhenger som virker mellom de ulike driverne. Ved å gjennomføre en GM får man en slik kausalmodell som viser hvordan og i hvilken rekkefølge driverne påvirker hverandre.

Generelt kan man si at AE-analysen viser oss HVA som skal endres for å oppnå flere positive/negative, mens GM-analysen beskriver HVORDAN det skal endres og hva som blir resultatene av endringene.

Resultater fra regresjonsanalysen

Regresjonsanalysene av resultatene for 2007 bekrefter resultatene fra tidligere gjennomførte regresjonsanalyser. Resultatene fra regresjonsanalysen er illustrert i neste figur. Alle sammenhenger som er signifikante er markert med en heltrukket linje. Funn som ikke er signifikante er markert med en stiplet linje. Dette betyr at tallgrunlaget ikke er stort nok (nok antall observasjoner) til at vi kan konkludere sikkert (signifikant), men at tallgrunlaget viser en tendens. Uavhengig av sammenhengens styrke er alle positive sammenhenger merket med + og alle negative er merket med -. Regresjonsanalyse viser følgende sammenhenger mellom variablene og en positiv holdning til bomringen:



---> Ikke signifikant (nivå 5%)

Base: N=906

- I. **Kjønn** – menn er mer sannsynlige til å være positive til bomringen en kvinner (tendens)
- II. **Alder** – eldre er mer sannsynlige til å være positive til bomringen en yngre (tendens)
- III. **Bosted** – bosatte innenfor bomringen er mer sannsynlige til å være positive til bomringen en bosatte utenfor bomringen (tendens)
- IV. **Utdanning** – personer med høyere utdanning er mer sannsynlige til å være positive til bomringen en personer med lavere utdanning (signifikant)
- V. **Antall biler i husholdningen** – sannsynligheten for en positiv holdning til bomringen reduseres med økende antall biler i husholdningen (signifikant)
- VI. **VIII Passerer bom til jobb/handel/fritidsaktiviteter** – personer som oftere passerer bomringen på vei til jobb, handel og fritidsaktiviteter er mindre sannsynlige til å være positive til bomringen (tendens)

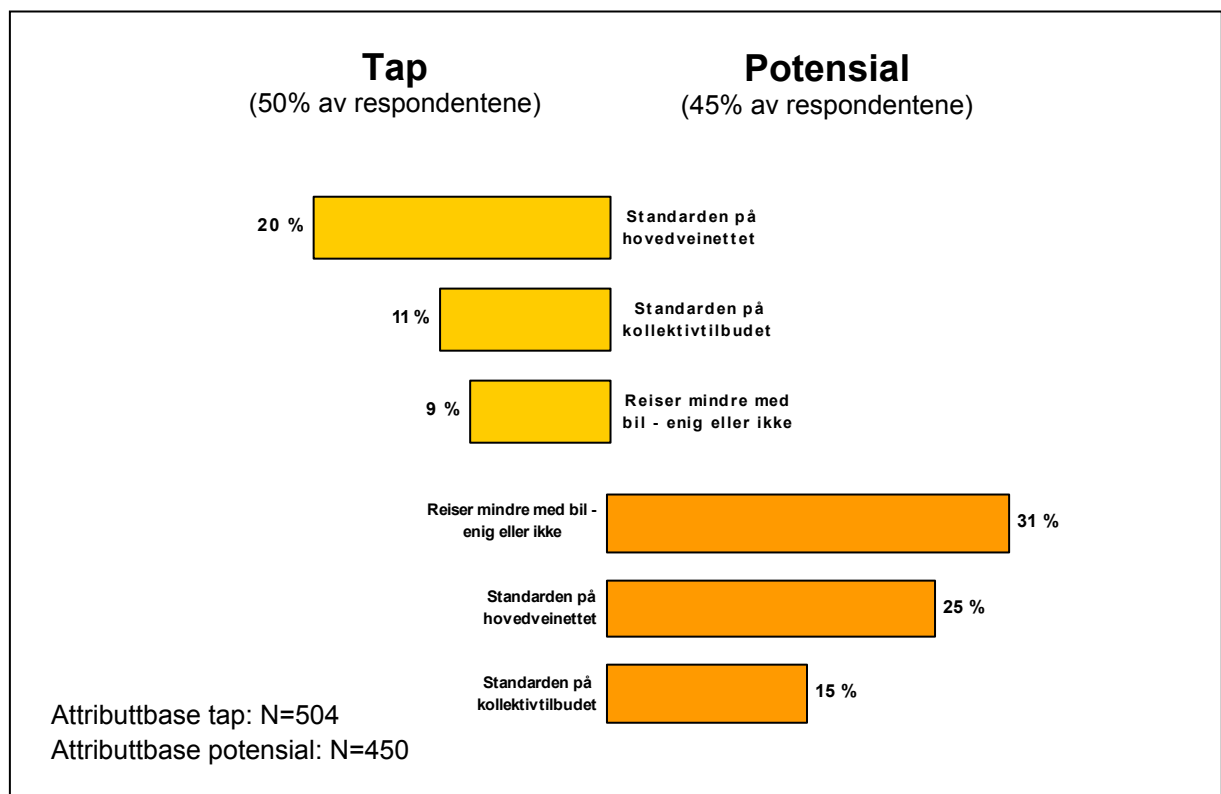
Rangering av viktighet for to ulike typer av drivere (Attributable Effects)

Vi vil nå presentere resultatene fra Attributable Effects-analysen (AE). Hensikten her er å identifisere hvilke holdninger (drivere i analysen) man bør fokusere på for å opprettholde og/eller øke andelen som har positive holdninger til bomringen. AE rangerer viktighet for to ulike grupper av respondenter:

Tap-gruppen (50% av respondentene) – for denne gruppen avdekker AE %-andelen man risikerer å tape dersom holdningen til attributtet forverres, blant dem som i dag har en *positiv holdning* til bomringen.

Potensial-gruppen (45% av respondentene) - for denne gruppen avdekker AE %-andelen som potensielt kan skifte til en positiv holdning dersom holdningen til attributtet forbedres, blant dem som har en *negativ holdning* til bomringen,.

Neste figur viser resultatene fra AE-analysen som er gjennomført på resultatene fra årets undersøkelse. Valget av drivere som analyseres er i stor grad basert på de muligheter og begrensinger som ligger i spørreskjemaets valg av ordlyd og svaralternativer.



Analysen av tapspotensialet viser at det viktigste man kan gjøre for å sikre fortsatt positiv holdning, blant dem som i dag er positive til bomringen, er å opprettholde standarden på hovedveinettet. Dersom oppfatningen om veistandarden i denne gruppen endres i negativ retning risikerer man at inntil 20 % av dem som i dag har en positiv holdning til bomringen endrer oppfatning og får en negativ holdning.

Analysen av potensialet for at flere med negativ holdning til bomringen skal få en positiv holdning, viser at det er størst potensial for endring dersom man fokuserer på driveren *Reiser mindre med bil på grunn av bomringen*. I gruppen som er *negative til bomringen* kan potensielt 21 % skifte fra en negativ til en positiv holdning.

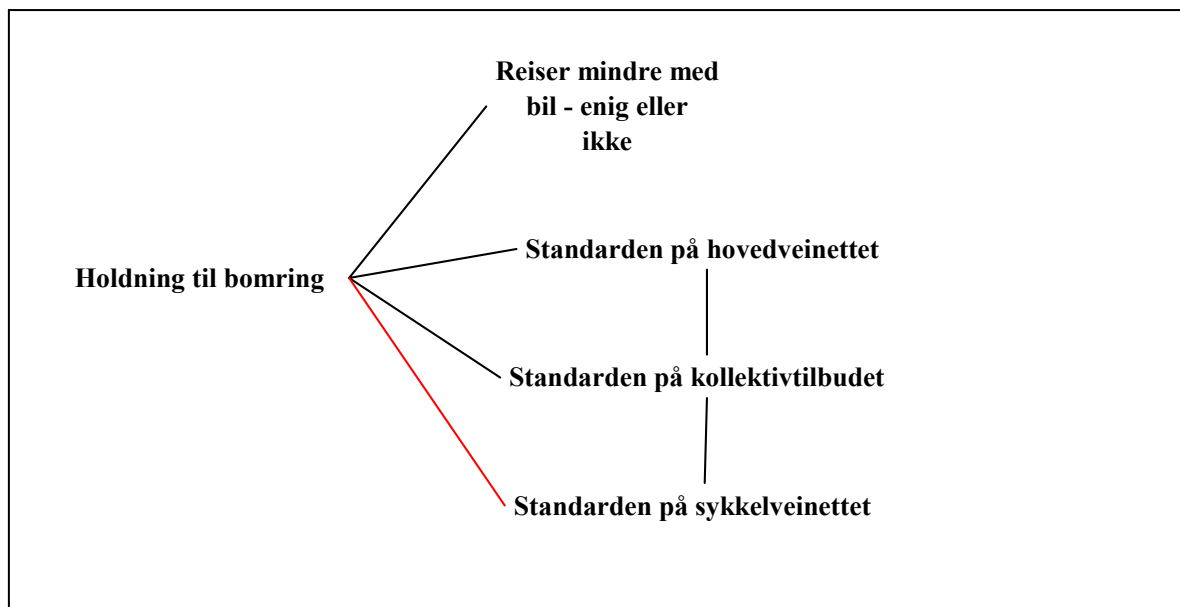
For å forstå dette resultatet må man trekke inn andre og bakenforliggende faktorer i analysen. Én tolkning er at personer som opplever at de kjøre mindre bil nettopp gjør dette fordi de allerede, og i større grad enn før, benytter andre kommunikasjonsmidler enn bil, som f.eks. kollektivtransport. Dette gjør dem mer opptatt av standarden på kollektivtilbud, og vil i større grad enn tidligere verdsette at inntektene fra bomringen også brukes på kollektivtrafikk. En slik tolkning av resultatet underbygges ved at driveren *Standarden på kollektivtilbudet* viser et potensial for positivt skift på 15 % blant dem som i dag er negative, dersom deres inntrykk av kollektivtilbudet forbedres.

Alt i alt kan disse to resultatene tyde på at andelen som er positive til bomringen vil øke betraktelig dersom man får flere til å reise kollektivt, gjennom blant annet å øke standarden på kollektivtilbudet.

Resultatet fra Graphical Modelling-analysen

Formålet med Graphical Modelling er å avdekke hvilke interne sammenhengene det er mellom driverne vi brukt i AE. Dette gjøres ved at man (gjennom partiell korrelasjon) tallfester sammenhenger mellom driverne. Dette gir oss en mal på sammenhengens styrke når effekten av alle andre drivere er tatt bort. Et lavt tall betyr liten intern sammenheng og vises ikke i GM-tredet. Med økende sammenheng øker maltallet. Sterke sammenhenger illustreres som en linje mellom driverne (se neste figur).

Bosattes holdninger til bomringen er her forklart ved alle de fire driverne *Reiser mindre med bil*, *Standarden på hovedveinettet*, *Standarden på kollektivtilbudet* og *Standarden på sykkelveinettet*. Resultatet betyr at alle disse drivere har selvstendig og likeverdig betydning.



Resultatene viser også at holdningen til bomringen er direkte påvirket av hvorvidt man opplever at bomringen begrenser eller ikke begrenser egen bilbruk. Som vi tidligere har sett

viser resultatene at personer som opplever mindre bilbruk på grunn av bomringen også er mer positive til denne.

Resultatene viser videre at standarden på hovedveinettet og på kollektivtilbudet har en direkte effekt på holdningen til bomringen. En positiv opplevelse av hovedveinettet bidrar til positiv holdning til bomringen, og en positiv opplevelse av kollektivtilbudet bidrar til en positiv opplevelse av bomringen. Modellen viser videre at en positiv holdning til hovedveinettet også fører til en positiv holdning til kollektivtilbudet, og vise versa (vertikale strekk).

Oppfatningen av standarden på sykkelveinettet har også sammenheng med hvilken oppfatningen man har av standarden på både hovedveinettet og kollektivtilbudet, og vise versa (vertikale strekk). Men, i forhold til bomringen viser resultatene at det her er et negativt forhold (merket rødt) mellom opplevd standard på sykkelveinettet og holdningen til bomringen. Dette betyr at jo mer positiv man er til bomringen, jo mindre fornøyd er man med sykkelveinettet.

Til tross for at bildet som her skisseres er en forenklet analyse, gir resultatene oss et bilde på hvilke interne forhold som eksisterer og virker mellom driverne og de holdningene man har til bomringen.

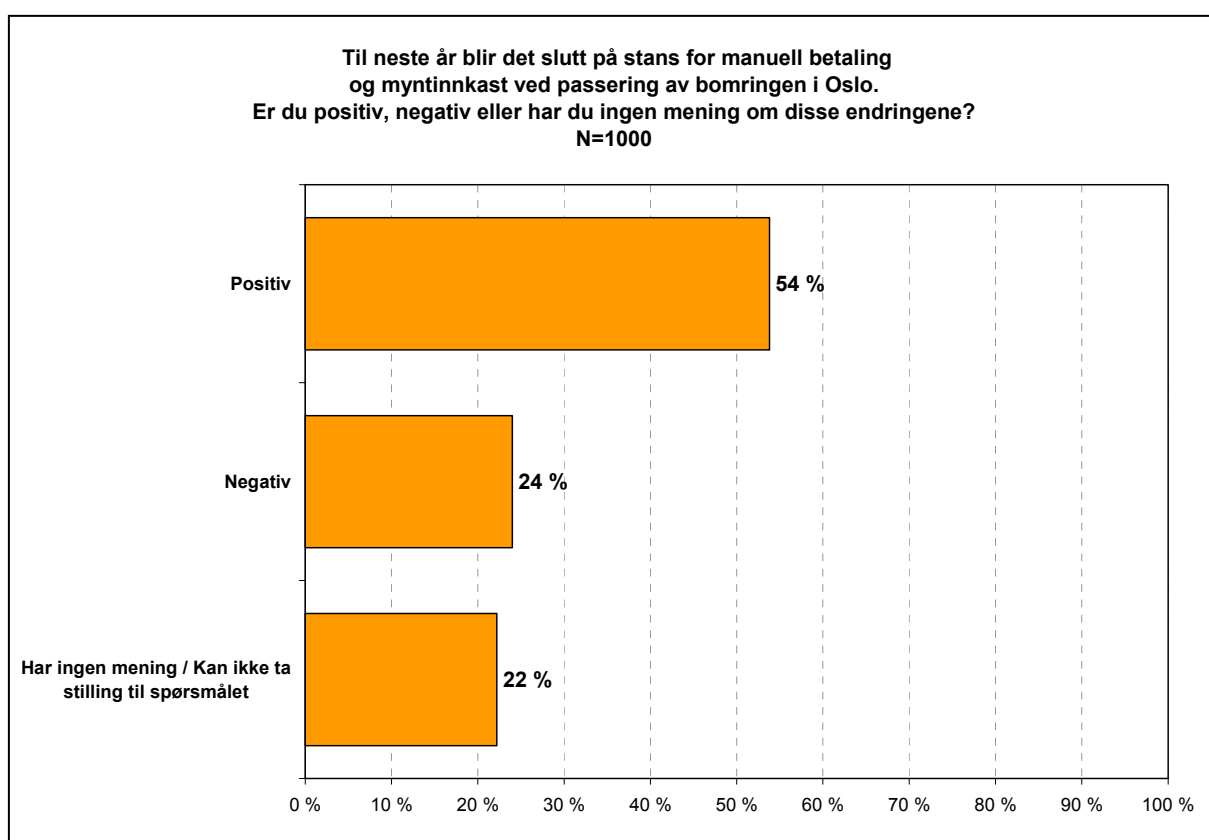
9 Holdninger til innføring av automatisk registrering og fakturering ved passering

I årets undersøkelse kartlegges for første gang de bosattes holdninger til det nye bomsystemet som skal erstatte dagens bomring fra og med 2008. Respondentene ble stilt følgende spørsmål:

Til neste år blir det slutt på stans for manuell betaling og myntinnkast ved passering av bomringen i Oslo. Betaling vil da skje via AUTOpass-brikken som i dag. De som ikke har AUTOpass-brikke med avtale kan kjøre rett gjennom bomringen. Passeringen registreres og bileieren får tilsendt en giro i posten hver måned.

Er du positiv, negativ, eller har du ingen mening om disse endringene?

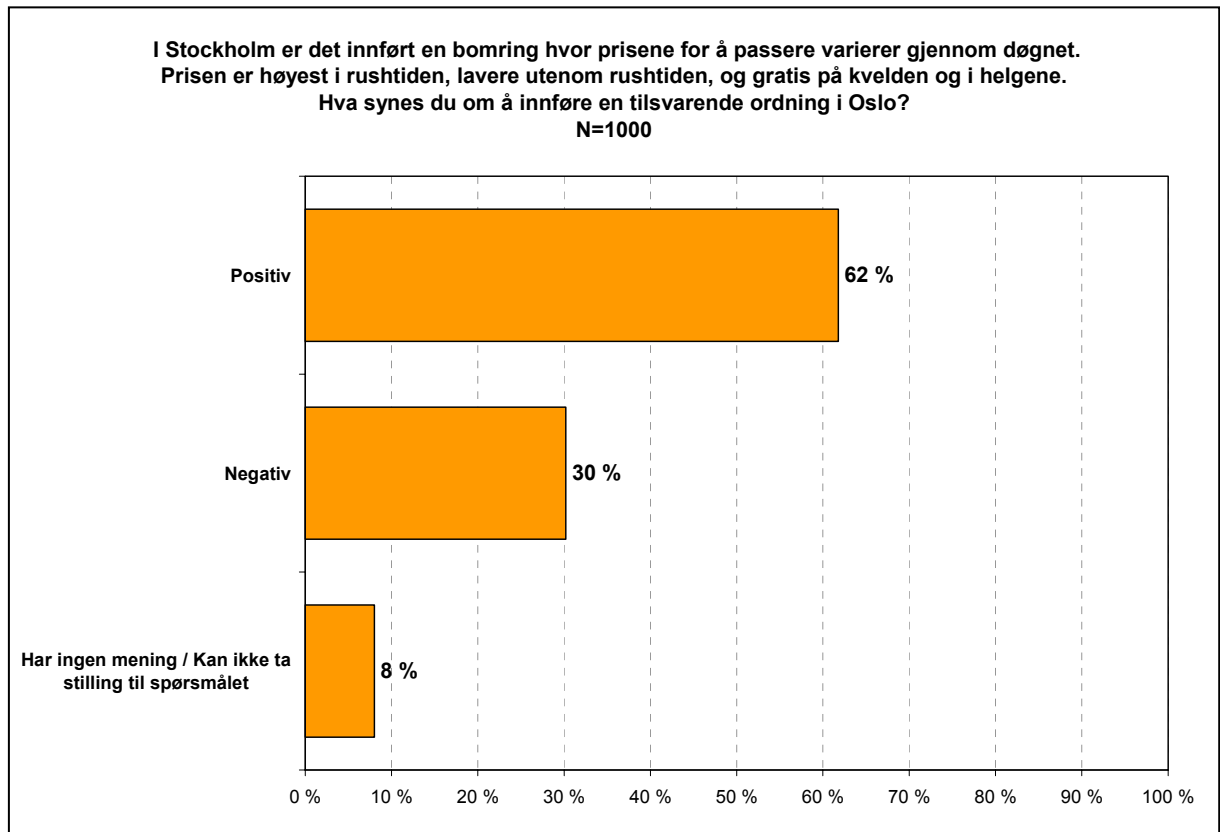
Resultatene fra spørsmålet er som følger:



54 % oppgir at de er positive til den nye ordningen. Personer med utdanning på universitetsnivå og personer med husstandsinntekt over kr. 800 000 trekker denne gruppen signifikant opp. Resultatene viser også at det er en sammenheng mellom holdning og antall biler i husstanden. Andelen som er positive til endringene øker når antall biler i husstanden øker, unntatt personer i husstader med 5 eller flere biler. 24 % svarer at de er negative. I denne gruppen er det signifikant flere som også er meget negative til innføringen av bomringen, samt personer i husstader med 5 eller flere biler.

10 Innføring av tidsdifferensierte bomsatser

Vi har for første gang i denne rapportserien også kartlagt de bosattes holdninger til å innføre tidsdifferensierte bomsatser. I spørsmålet beskriver vi en tilsvarende forsøksordning i Stockholm, og stiller spørsmål om hva man synes om å innføre en tilsvarende ordning i Oslo. Resultatene fremgår i neste figur.



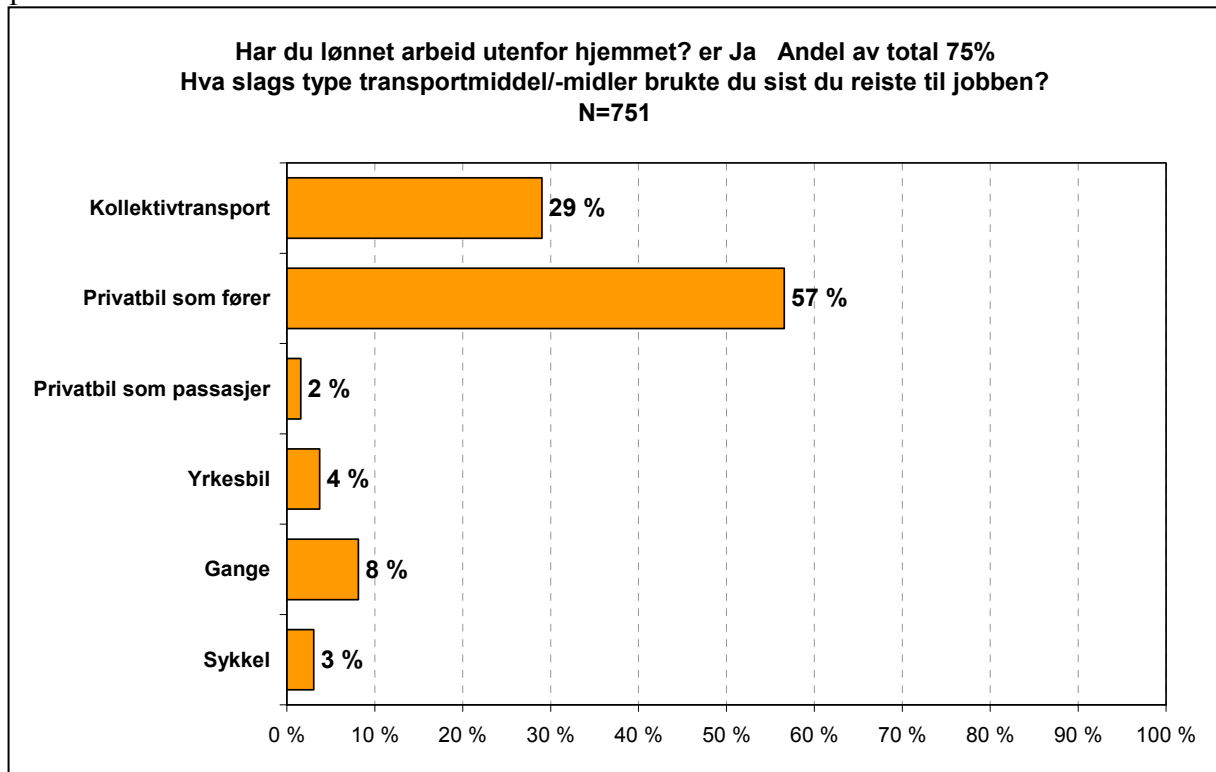
Resultatene viser at hele 62 % er positive til å innføre en tilsvarende ordning med tidsdifferensierte bomsatser i Oslo. I denne gruppen er det signifikant flere personer som også er ganske eller meget positive til dagens bomring. Personer i aldersgruppen 50-59 år er signifikant mer positive enn andre aldersgrupper.

30 % svarer at de er meget negative til innføring av tidsdifferensiert bomavgift. I denne gruppen er det signifikant flere personer som er meget negative til dagens bomring. Resultatene viser at det ikke er noen signifikant sammenheng mellom antall biler i husstanden og de bosattes holdninger til innføring av tidsdifferensierte bomsatser.

8 % av de spurte har ingen mening eller kan ikke ta stilling til spørsmålet. I denne gruppen er det signifikant flere personer med utdannelse tilsvarende videregående skole.

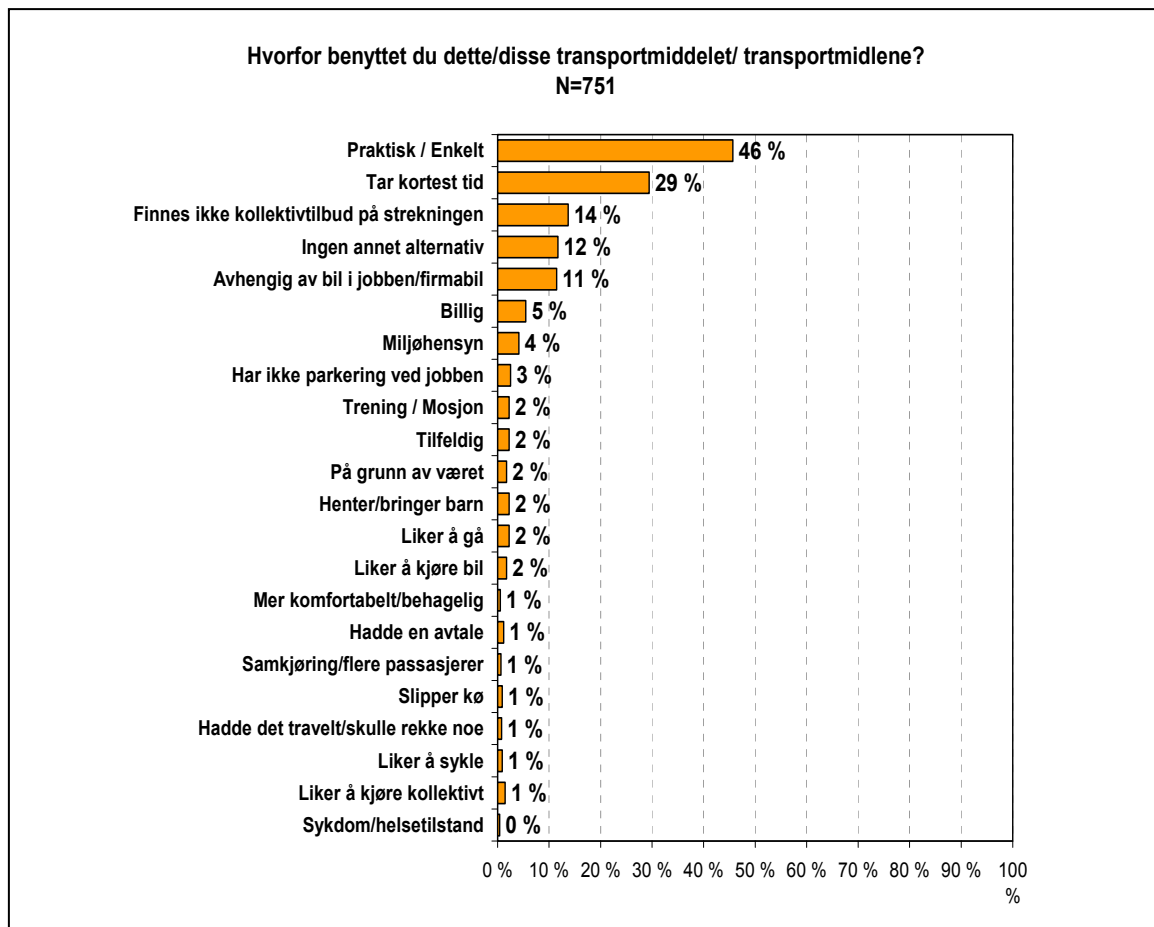
11 Transportmiddelvalg ved siste arbeidsreise

Avslutningsvis kartla vi hva slags type transportmiddel som ble brukt ved siste arbeidsreise. Spørsmålet ble kun stilt til personer med lønnet arbeid utenfor hjemmet og omfattet 751 personer.



Resultatene i figuren over viser at et flertall (57 %) selv kjørte bil ved forrige reise til arbeid. Det er signifikant flere menn, personer med husstanddsinntekt på kr 800 000 eller mer og bosatte i Akershus i denne gruppen. Andelen som kjørte egen bil til arbeid synker med økende utdanning. Alt i alt er det 63 % som sist benyttet bil til arbeid. I denne totalgruppen oppgir 2 % at de kjørte bil som passasjer (signifikant flere kvinner og personer i aldersgruppen 18-29 år) og 4 % at de kjørte yrkesbil (signifikant flere menn og personer med lav og middels høy utdanning). Den nest største enkeltgruppen er personer som reiste med kollektivtransport. Blant de 29 % som reiste kollektivt er det signifikant flere kvinner, bosatte i Akershus og personer som må passere bomringen på vei til jobb. Resultatene viser også en tendens til at kollektivandelen øker med økende utdanningsnivå og synker med økende husstandsinntekt.

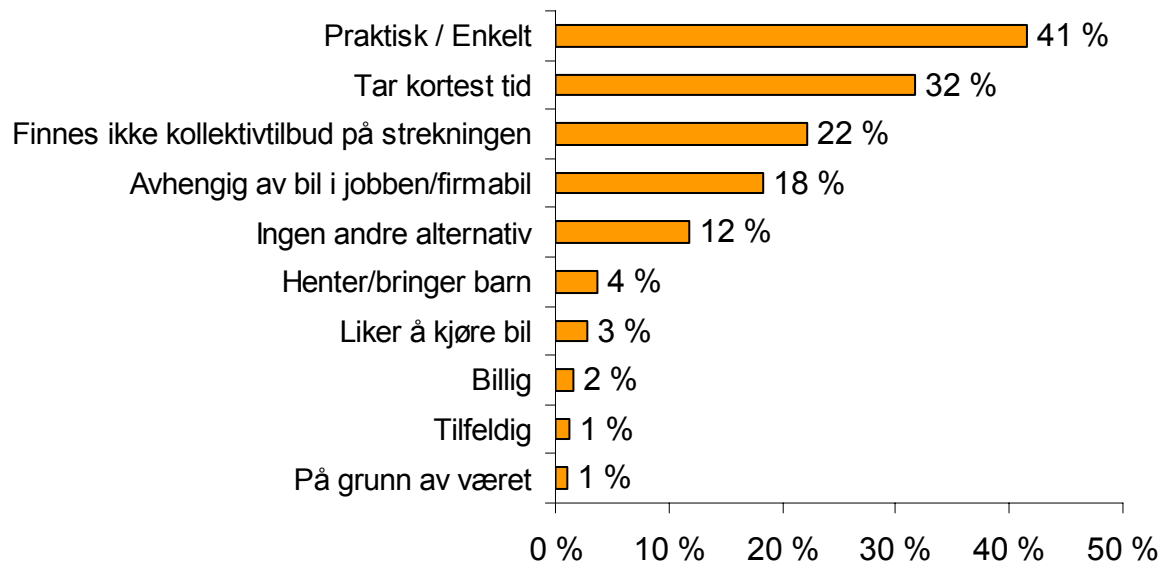
Neste figur viser hvilke årsaker og grunner som oppgis å ligge bak respondentenes valg av transportmiddel



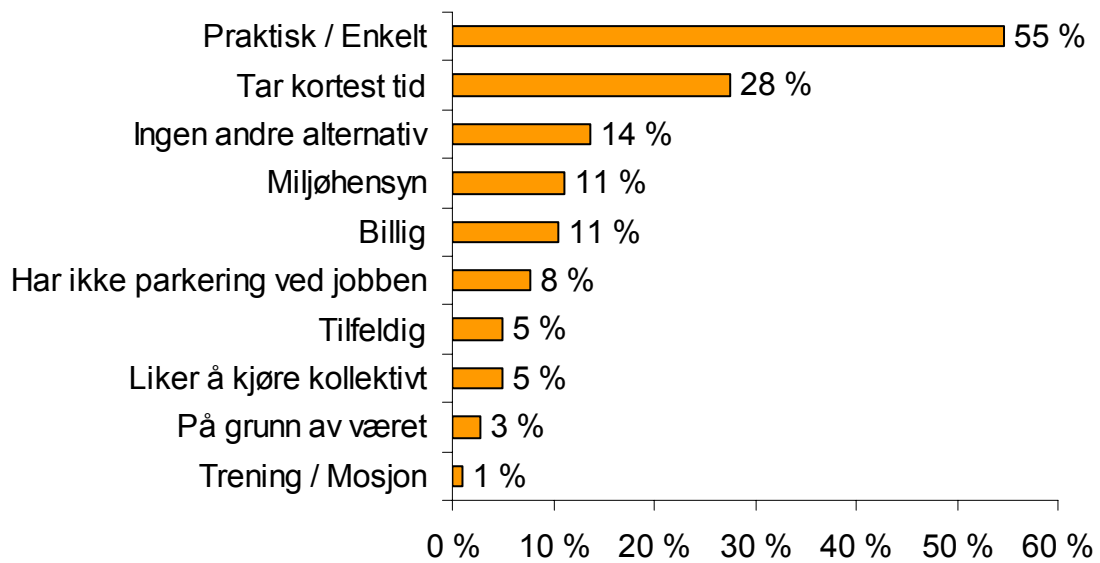
Resultatene viser, uavhengig av faktisk transportmiddelvalg, at de viktigste årsakene bak folks transportvalg er at reisemiddelet er praktisk eller enkelt (46 %), tar kortest tid (29 %) eller at det ikke finnes alternativer (37 %).

I de to neste figurene fremgår hvilke årsaker og grunner som reisende med henholdsvis bil og kollektivtransport oppgir som årsak for deres transportvalg ved deres siste arbeidsreise.

Argumenter for å reise med bil



Argumenter for å reise kollektivt



Vedlegg

Prosjektinformasjon

Litt om feilmarginer og tabellfolkning

Topline 2007

Resultattabeller for 2007

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 innenfor 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 fremkommelighetmålinger for bil	SAM	Jan 2003
99	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2001	SAM	Jan 2003
100	Reisevaner i Oslo og Akershus 2001	OS	Mars 2003
	Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002		
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	Jan 2004
110	Telleplan sykkelteillinger i Oslo og Akershus 2005-2009	SAM	Feb 2004
111	Sykkeltellinger i Oslo 2003	PBE	Feb 2004
112	Metode for nyttekostnadsanalyser av knutepunkter og stasjoner	SVRØ/OP2	Mai 2005
113	Nye volum/delay-funksjoner til bruk i transportmodeller	SVRØ	Okt 2004
114	Bytte mellom kollektive transportmidler i Oslo og Akershus	SVRØ	Sept 2004
115	Trafikkundersøkelser i Oslo 2000 - 2002	SVRØ	Juni 2004
116	Reisematriser for det sentrale østlandsområdet - basert på RVU og tellinger 2001	VD	Okt 2004
117	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2002	SVRØ	Okt 2004
118	Trafikkundersøkelser i Akershus 2001 - 2003	SAM	Nov 2004
119	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2003	SAM	Nov 2004
120	Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2004	SVRØ	Des 2004
121	Turproduksjonstall for dagligvarebutikker	SVRØ	Feb 2005
122	Tilrettelegging basismatriser	OS	Mai 2005
123	Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2003	OS	Mai 2005
124	Fakta om kollektivtransport i Oslo og Akershus	SVRØ	Juli 2005
125	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2003 og 2004	SVRØ/SAM	Juli 2005
126	Fremkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus - Registreringsdata fra SIS og Regbase	SVRØ	Sept 2005
127	Fremkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus - Kartpresentasjon	SVRØ	Okt 2005
128	Bygrensetellingen 2004 - Bil- og kollektivteillinger 19.oktober 2004	SL	Nov 2005
129	Utforming av kollektivknutepunkt og byttsteder	SVRØ	Nov 2005
130	Trafikkundersøkelser i Oslo og Akershus 2004	SVRØ	Des 2005

131	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2004	SAM	Des 2005
132	T-bane til Nydalen-Storo. Før- og etterundersøkelser.	SAM	Jan 2006
133	Holdningsundersøkelse for bomringen 1989-2005	SVRØ	Jan 2006
134	Bruk av ATP-modellen i kollektivplanlegging. Busslinje 21 i Oslo	SAM	Feb 2006
135	Omlagging av fylkeskryssende busstraseer i Oslo sentrum. Før- og etterundersøkelser	SAM	Apr 2006
136	Telleplan 2006-2009	SAM	Juli 2006
137	Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus	SVRØ	Juli 2006
138	Før- og etterundersøkelser av kollektivtiltak - metodeveileder	SVRØ	Okt 2006
139	Holdningsundersøkelse for bomringen 1989-2006	SVRØ	Des 2006
140	Inndata til FREDRIK – oppdatering fra reisevaneundersøkelser 2001	OS	Des 2006
141	Trafikkregistreringer i Oslo og Akershus 2005	SVRØ	Des 2006
142	Arbeidsplasser og bosatte i Oslo og Akershus 2003 OG 2025	SVRØ/PBE	Des 2006
143	Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2005	SAM	Des 2006
144	Testing og implementering av nye volume/delay-funksjoner i EMMA/Fredrik	SVRØ	Jan 2007
145	Sykkeltellinger i Oslo 2006	SAM	Jan 2007
146	Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2005 og 2006	SAM	Jan 2007
147	Evaluering av Frem 2005	SVRØ	Des 2006
148	Uttak av data fra SIS	SAM	Jan 2007
149	Etablering av RTM for Oslo og omegn (RTM23+). Sammenstilling av resultater fra Fredrik, PRVU01 og RTM23+	SVRØ	April 2007
150	Fremkommelighet for trikk og buss	SVRØ	Mai 2007
151	Kollektivtrafikanternes byttemønster i Oslo og Akershus	SL	Juli 2007
152	Reisevaner i Oslo og Akershus		
153	Bruk av ATP-modellen til vurdering av busstrase og holdeplassmønster"	SL	Des 2007
154	Effekter av høystandard holdeplasser	SVRØ	Des 2007
155	Evaluering av T-baneringen. Før- og etterundersøkelser Nydalen, Storo og Sinsen	SAM	Des 2007
156	Samferdselsdata Oslo og Akershus 2006	SAM	Des 2007
157	Bruk av ATP-modellen i kollektivplanleggingen	SAM	Des 2007
158	Holdningsundersøkelse om bomringen i Oslo 1989-2007	SVRØ	Des 2007



www.prosam.org

PROSAM - RAPPORTER

Over 70 fagrapporter om trafikk i Osloområdet kan lastes ned fritt på www.prosam.org. Rapportene dekker mange tema innen samferdsel som trafikk tall, prognoser, framkommelighet, holdningsundersøkelser og transportmodeller. Det gis ut 10-15 nye rapporter hvert år.

PROSAM ATLAS

interaktive kart (gis) på internett med flere transporttema.