

# Før- og Etterundersøkelse Rv.5

Sunnfjordtunnelen, Fjærlandsvegen

STATENS VEGVESENS RAPPORTER

Nr. 268



**Tittel**

Før- og Etterundersøkelse Rv.5  
Sunnfjordtunnelen, Fjærlandsvegen

**Undertittel****Title****Subtitle****Forfatter****Author****Avdeling**

Veg- og transportavdelinga

**Department**

Roads and Transport Department

**Seksjon**

Samfunnsseksjonen

**Section**

Regional and Urban Planning

**Prosjektnummer****Project number****Rapportnummer**

Nr. 268

**Report number**

No. 268

**Prosjektleder**

Joachim Weißer

**Project manager**

Joachim Weißer

**Godkjent av**

Astri Taklo

**Approved by**

Astri Taklo

**Emneord****Key words****Sammendrag****Summary****Antall sider****Dato****Pages****Date**

## Forord

Svarthumle bomstasjon og Fjærland bomstasjon ble nedlagt henholdsvis i mars 2010 og i november 2010. Denne rapporten er andre del av en reisevaneundersøkelse som undersøker om reisevanene er endret etter disse bomstasjonene ble avviklet. Rapporten for første delen (førundersøkelse) ble utgitt i februar 2010.

Oppdraget er bestilt av Statens vegvesen Region vest, Samfunnsseksjonen ved Joachim Weißer. Planlegging og gjennomføring av reisevaneundersøkelsen ble utført i samarbeid med Planseksjonen i Region vest ved Eva W. Pettersen og TK. Linda S. Pryde på Planseksjonen har bidratt med å ferdigstille rapporten.

Vi vil takke alle som bidro til at denne etterundersøkelsen lot seg gjøre å gjennomføre.

Stavanger, januar 2014

## Innhold

1	Forord.....	1
2	Innledning.....	3
2.1	Problemstilling.....	4
2.2	Befolkning .....	4
3	Datainnsamling og metode .....	5
3.1	Datainnsamling.....	5
3.2	Spørreskjema om reisevaner .....	7
3.3	Feilkilder og svakheter med gjennomføringen.....	9
4	Resultat fra reisevaneundersøkelse før og etter fjernet bomstasjon .....	10
4.1	Trafikkutvikling .....	10
4.2	Trafikk på undersøkelsesdagen.....	11
4.3	Reisemiddelfordeling .....	13
4.4	Tidligere deltakelse i undersøkelsen .....	13
4.5	Antall personer i kjøretøy.....	14
4.6	Kjønnsfordeling .....	17
4.7	Reisetid .....	18
4.8	Reiseformål .....	19
4.9	Reisefrekvens .....	22
4.10	Hvem betalte for reisen da bomstasjonene var i drift?.....	23
4.11	Geografisk fordeling av reise .....	24
5	Konklusjon.....	30
6	Referanser.....	31
7	Vedlegg .....	32

## 1 Innledning

I 2009 ble en førundersøkelse om reisevaner foretatt ved Fjærlandsvegen (Fjærland bomstasjon) og Sunnfjordtunnelen (Svarthumle bomstasjon) i form av vegkantintervju. Hensikten var å avdekke om fjerning av disse bomstasjonene ville påvirke reisevanemønsteret. Kostnaden var forholdsvis høy for å passere bomstasjonene; 180 kroner for en personbil å passere bomstasjonen i Fjærland i 2010, mens bompasering for en personbil ved Naustdalstunnelen (Svarthumle bomstasjon) kostet 45 kroner.

Svarthumle bomstasjon ble nedlagt i mars 2010, mens Fjærland bomstasjon ble nedlagt i november 2010. Høsten 2013 ble på nytt en reisevaneundersøkelse gjennomført i form av vegkantintervju (se Figur 1). Samme intervju skjema som i 2009 ble benyttet, foruten mindre endringer for å tilpasse ny situasjon. Denne rapporten vil sammenligne data om reisevaner før og etter fjerning av bomstasjoner i det gitte området.



**Figur 1:** Oversiktskart over undersøkelsesområdet og geografisk plassering av vegkantintervjusteder. Den 25. september foregikk reisevaneundersøkelsen på Sogndalsdalen kontrollplass, den 2. oktober foregikk denne på kontrollstasjon i Svarthumle, nær Naustdalstunnelen. Kilde: Statens vegvesen.

## 1.1 Problemstilling

Denne rapporten skal forsøke å si noe om hvilke trafikale endringer en kan se ut fra folks reisevaner etter at bomstasjonene ved Fjærlandsvegen og Naustdalstunnelen ble fjernet. Rapporten baserer seg på gjennomførte reisevaneundersøkelser før og etter fjerning av bomstasjoner.

I denne undersøkelsen er det interessant å se om flere kjører på disse vegstrekningene nå etter bomstasjonene er nedlagt, eller om det ikke er noen endring fra tidligere år med tanke på ÅDT på dette vegnettet. Befolkningsutvikling kan også ha påvirket endring i ÅDT.

### Problemstilling:

Hvordan endres reisemønsteret etter at en bomstasjon er lagt ned?

I forkant av årets undersøkelse har det vært en forventning om at det er mulig å se en økning i antall kjøretøy på disse vegstrekningene etter at bomstasjonene ble fjernet. I tillegg har det vært en forventning om at det har skjedd endringer med tanke på reisemønster og reisehensikt. Ved hjelp av denne undersøkelsen er det interessant å se om denne påstanden blir bekreftet eller forkastet.

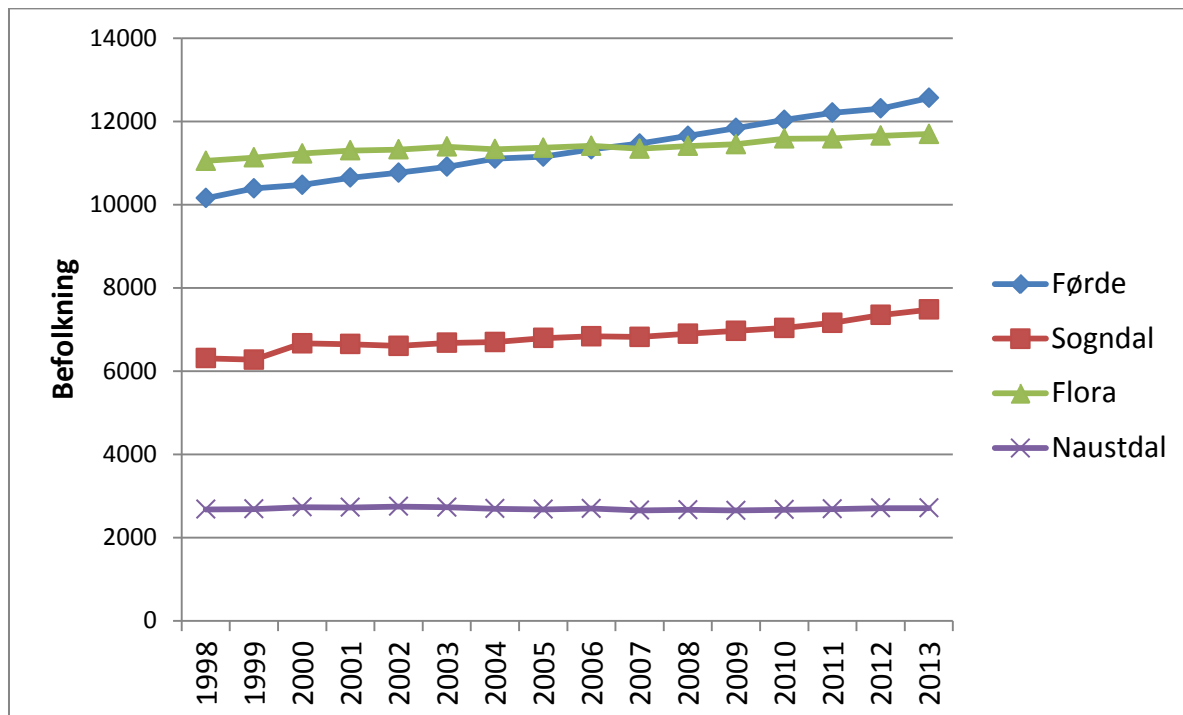
## 1.2 Befolkning

Intervjustedene Sogndalsdalen og Fjærland ligger i Sogndal kommune. I 2013 var det registrert 7477 bosatte i Sogndal kommune, mot 6968 i 2009 (se Figur 2).

Førde ligger i Førde kommune, mens Florø ligger i Flora kommune. Førde kommune hadde 12559 innbyggere i 2013 mot 11838 i 2009, mens Flora kommune hadde 11697 innbyggere i 2013 mot 11408 i 2009. Naustdal ligger mellom disse to byene, i Naustdal kommune. Innbyggertallet i Naustdal var 2713 i 2013 mot 2655 i 2009. Dette viser at innbyggertallet har hatt en jevn økning i alle de aktuelle kommunene i tidsperioden fra den første reisevaneundersøkelsen ble gjennomført og til fjoråret. Det er også rimelig å anta at innbyggertallet for i år har hatt en gradvis økning fra i fjor, slik trenden indikerer.

Det har vært en vekst i befolkningstallet i kommunene Førde, Sogndal, Flora og Naustdal i perioden 1998 – 2013. Til sammenligning kan man se at denne veksten har vært positiv også de siste 5 årene. Spesielt kan dette ses i Sogndal og Førde

kommune (se Vedlegg 1). Sogndal og Førde er de to kommunene som har høyest befolkningsvekst.



**Figur 2:** Befolkningsutvikling i kommunene Førde, Sogndal, Flora og Naustdal, perioden 1998 – 2013 (per 1. januar). Kilde: SSB

## 2 Datainnsamling og metode

### 2.1 Datainnsamling

Etterundersøkelsen ble gjennomført på en onsdag for å få et mest riktig bilde av reisemønsteret. Nærmere helgen ville det blitt mer påvirket av helgeutflukter. Etterundersøkelsen ble gjennomført i tidsrommet mellom kl. 06.00 – 22.00, som er samme tidsrom som i forundersøkelsen. Personell ved Trafikant og Kjøretøyavdelingen (TK) bidro til å vinke inn biler. Bestillingen til TK var at de skulle foreta en bilbeltekontroll.

Den 25. september 2013 ble det foretatt vegkantintervju på Sogndalsdalen kontrollplass langs Fjærlandsvegen mellom kl. 0600 og 2100. Planlagt tidsrom var kl. 0600 – 2200, men på grunn av at det ble mørkt og ikke opplevdes som like trygt å stå langs vegen lenger, ble undersøkelsen avsluttet like før kl. 21.00. Det var ingen vegbelysning ved denne kontrollplassen.

Sogndalsdalen kontrollplass hadde god plass, og TK hjalp til med å vinke inn biler fra begge kjøreretninger (se Figur 3). Det var ingen problem å ha både flere biler og lastebiler på samme kontrollplass. Dette resulterte i en høy svarandel. Nøyaktig svarandel er vanskelig å estimere siden nærmeste nivå-1-tellepunkt (Frudalstunnelen) ligger et stykke unna Sogndalsdalen kontrollplass. Denne dagen passerte totalt 1214 kjøretøy tellepunktet i Frudalstunnelen i det avsatte tidsrommet, og 836 sjåførere svarte på undersøkelsen ved Sogndalsdalen kontrollplass.



**Figur 3:** Sogndalsdalen kontrollplass. Foto: Tina Jacobsen.

Den 2. oktober 2013 ble det foretatt vegkantintervju på kontrollplass ved nedlagt Svarthumle bomstasjon ved Naustdalstunnelen mellom kl. 06.00 og 22.00. Ved denne kontrollplassen var det vegbelysning, slik at dette ikke satte noen begrensning på utførelsen av oppdrag i skumring. På grunn av litt rim på vegbanen i tidsrommet da undersøkelsen startet, var det begrenset med kapasitet på å vinke biler inn. Den første bilen som ble vinket inn ble også stående en lengre stund på grunn av slitte dekk.

Kontrollplassen ved Naustdalstunnelen var betydelig slankere enn kontrollplassen i Sogndalsdalen, noe som resulterte i at færre kjøretøy kunne vinkes inn. Det ble også trangt på kontrollplassen når både biler og lastebiler ble stående. På grunn av noe



glatt kjørebane på morgenen og liten svingradius for å komme ut fra kontrollplassen og svinge mot Florø, ble det besluttet at kun kjøretøy i retning mot Førde skulle stanses. 2166 kjøretøy passerte kontrollplassen denne dagen (totalt for begge retninger), og av disse var det 386 sjåførere som svarte på undersøkelsen. Dette tilsvarer en svarandel på ca. 18 %.

Etter undersøkelsen ble alle skjema lagt inn i Excel. I tillegg til data fra den gjennomførte undersøkelsen ble det innhentet data fra trafikktelepunkt for å kunne vurdere kvaliteten av undersøkelsen, for å få det totale antallet på kjøretøy som passerte telepunktene de respektive dagene og for å få oversikt over tidspunkt for passeringer, samt hvilken type kjøretøy som passerer.



**Figur 4:** Kontrollplassen ved Svarthumle. Foto: Tina Jacobsen.

## 2.2 Spørreskjema om reisevaner

Spørreskjemaet som ble brukt i etterundersøkelsen i 2013 var nesten identisk med spørreskjemaet som ble brukt ved forundersøkelsen i 2009. For å passe til ny situasjon, ble ett spørsmål endret og to nye spørsmål lagt til i spørreskjema for etterundersøkelsen. Spørsmål 7 i den gamle undersøkelsen som omhandlet betaling

av bompasseringer ble erstattet med spørsmål om hvor lang tid reisen tar, om den inneholder overnatting, samt hvilket transportmiddel som vanligvis ble brukt før bomstasjonen ble avviklet. I tillegg ble det i etterundersøkelsen spurt om vedkommende hadde deltatt i reisevaneundersøkelse tidligere samme dag, og hvilken type transportmiddel sjåføren vanligvis brukte før bomstasjonen ble fjernet. Intervjuskjema for undersøkelsen i 2009 samt årets undersøkelse kan ses i vedlegg 2 og 3.

Spørreskjemaet som ble brukt ved årets undersøkelse inneholdt 11 spørsmål. Det var vektlagt å utforme skjemaet slik at det var enkelt å svare på, slik at en kunne bruke kortere tid på hvert kjøretøy, og dermed ha kapasitet til å oppnå en høyere svarprosent. Kjøreretning, klokkeslett og type kjøretøy var det tenkt at intervjumannskapet skulle fylle ut.

Hensikten med spørsmålene var i første omgang å få svar på følgende:

- Tidspunkt: Tidspunkt for passering av intervjusted var viktig for å se hvor representative svarene var sammenlignet med reisefordelingen over den aktuelle dagen.
- Kjønn: Er det kjønnsmessige forskjeller på hvem som reiste før- og etter bomstasjonene?
- Personer i bilen: Er det flere enslige sjåførere etter at bomstasjonene ble lagt ned, eller er folk flinke til å samkjøre?
- Type kjøretøy: Er det blitt en høyere andel godstransport, eller er denne lik som før? Og har flere av de som tidligere benyttet buss gått over til å kjøre personbil?
- Reisen sin start og slutt: Hvordan er kjøremønsteret i regionen? Har det blitt en endring i reisemønsteret etter at bomstasjonene ble lagt ned?
- Hvor lang tid reisen tar: Vil indikere hvor «villige» befolkningen er til å kjøre visse strekninger.
- Formål med reisen: Foretas denne reisen i forbindelse med arbeid eller er det en privat reise. Og til hvilke institusjoner/handelssentra kjører man denne strekningen?

- Hvor ofte foretas denne reisen: Hvor ofte reisen foretas kan variere avhengig av om det er en jobbreise eller en reise i privat sammenheng. Om det har noen betydning at bomstasjonene er nedlagt kan bli indikert ved dette spørsmålet. Har det blitt en økning i daglige reiser etter bomstasjonene ble avviklet? Og hvordan sammenfaller dette med avstander som kjøres samt hva som er formålet? Er det blitt en økning i private reiser?
- Hvilket transportmiddel ble benyttet før bomstasjon ble nedlagt: Er det lavere terskel for å kjøre gitte strekninger etter at bomstasjonene ble nedlagt?

### 2.3 Feilkilder og svakheter med gjennomføringen

Feilkilder kan oppstå dersom spørsmål er blitt misforstått av respondenten, eller intervjuer har uttrykt seg feil eller utydelig. Antall kjøretøy/sjåfører intervjuet ses opp mot antall kjøretøy som passerte kontrollplassene den angitte dagen (timestrafikken). Feilkilder som kan ha ført til for få spurte sjåfører er listet under:

- Undersøkelsene startet ikke før kl. 06.30 både den 25. september 2013 og den 2. oktober 2013.
- For kontrollplassen ved Naustdalstunnelen (Svarthumle) ble kun kjøretøy i retning mot Førde stoppet. Etter at noen få kjøretøy ble stoppet i retning mot Florø ble det ansett som for trafikkfarlig å stanse kjøretøy i begge retninger på grunn av utformingen av kontrollplassen. Dette bidrar til et mindre representativt utvalg enn hva situasjonen var ved Sogndalsdalen kontrollplass, hvor kjøretøy ble stanset fra begge retninger, og det var få begrensninger på hvilke kjøretøy man kunne vinke inn.
- TK foretok en grundigere kontroll av kjøretøy i tillegg til bilbeltekontroll. Dette førte til at flere kjøretøy ble stående en lengre periode på kontrollplassen og okkuperte dermed plass til nye kjøretøy som kunne ha svart på undersøkelsen.

Et annet eksempel på hva som kan gi feilkilder er dersom det er avmerket feil kjøreretning. For tilfellet ved Svarthumle vil dette ikke være et stort problem ettersom biler kun ble stanset i en retning. For Sogndalsdalen kontrollplass bør dette være lett å avdekke når man i ettertid ser på stedsangivelsen i til-fra-feltet på spørreskjemaet.

For Sogndalsdalen vil det også være et misforhold i registrert ÅDT den aktuelle dagen, i forhold til hvor mange kjøretøy vi stanset. Dette er fordi tellepunktet er lokalisert i Frudalstunnelen, et punkt lengre nord enn kontrollplassen hvor undersøkelsen ble foretatt. Dette medførte at de som kjørte til Sogndalsdalen fra Førde ikke har blitt med i undersøkelsen. Det samme gjelder for kjørende fra Sogndal som avsluttet sin reise i Sogndalsdalen, hvor det er et hytteområde, og som ikke ville ha kjørt videre til Førde, som ble en del av undersøkelsen, men som ikke har passert tellepunktet i Frudalstunnelen.

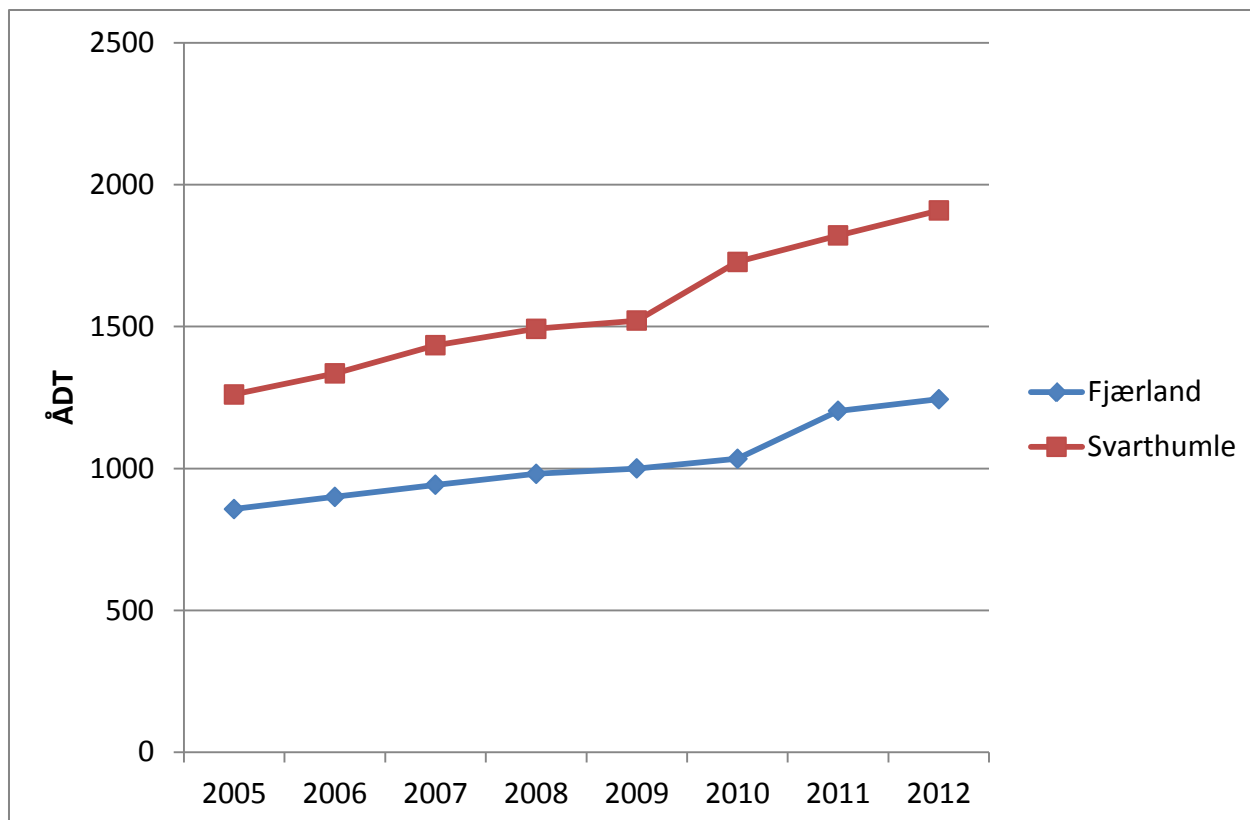
Språk var også en utfordring. Ikke alle sjåførere som ble stoppet disse to dagene snakket norsk. Enkelte hadde også dårlig forståelse av engelsk. Dette resulterte i at enkelte fikk passere uten at alle punkter på spørreskjemaet ble fylt ut.

### 3 Resultat fra reisevaneundersøkelse før og etter fjernet bomstasjon

Dette kapitlet gir en fremstilling av resultatene fra reisevaneundersøkelsen i 2009 før bomstasjoner ble fjernet, og sammenligner med resultatene fra reisevaneundersøkelsen i 2013 etter at bomstasjonene ble fjernet. Videre kommenteres den utviklingen som anses å ha skjedd.

#### 3.1 Trafikkutvikling

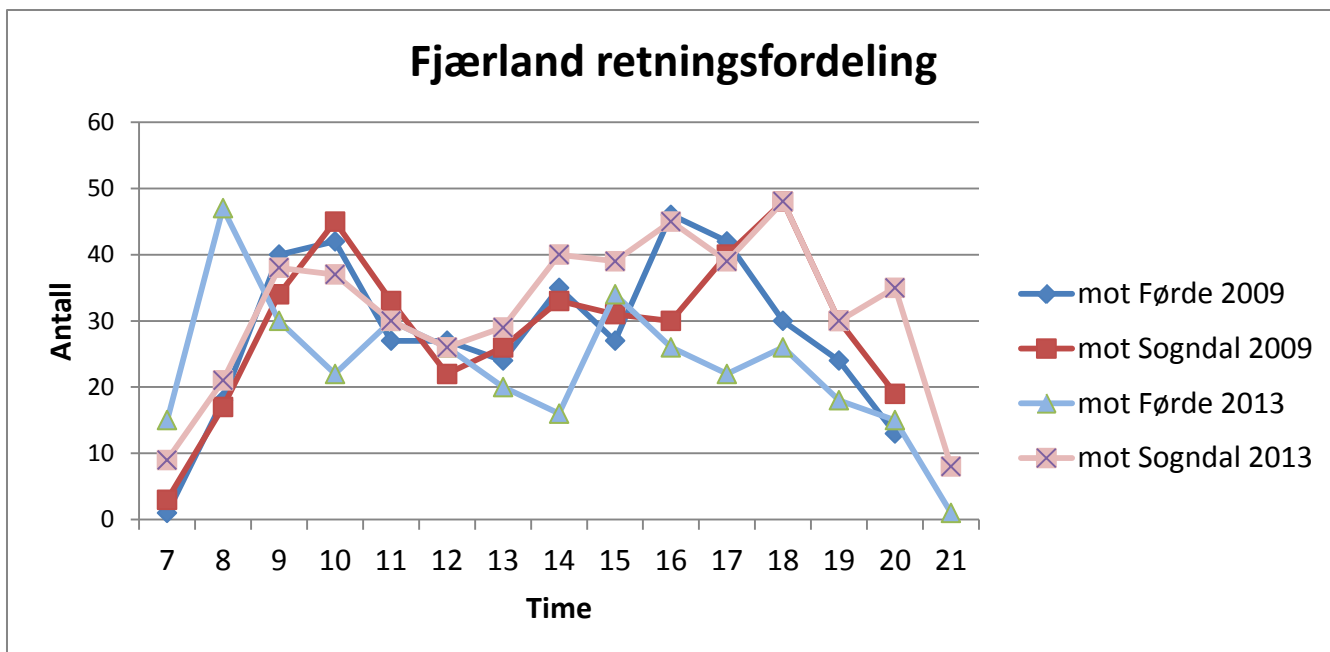
Bomstasjonen ved Svarthumle ble avviklet mars 2010 og bomstasjonen på Fjærlandsvegen ble avviklet i november 2010. Figur 5 viser utviklingen i registrert årgjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn (ÅDT) i tellepunktene ved Fjærland og Svarthumle i perioden 2005–2012. Grafen for Svarthumle (rød) viser en tydelig knekk idet ÅDT øker kraftigere fra 2009 til 2010 enn mellom andre år. Dette skyldes trolig fjerning av bomstasjonen i mars 2010. Grafen for Fjærland (blå) viser også en tydelig knekk idet ÅDT øker kraftigere fra 2010 til 2011 enn mellom andre år. Dette skyldes trolig fjerning av bomstasjonen i november 2010. Før og etter fjerning av bompengestasjonene stiger ÅDT ganske likt fra år til år. Tendensen er altså at etter den sterkere økningen i ÅDT etter at bomstasjonene ble avviklet gikk økningen tilbake til det den var før avvikling av bomstasjonene.



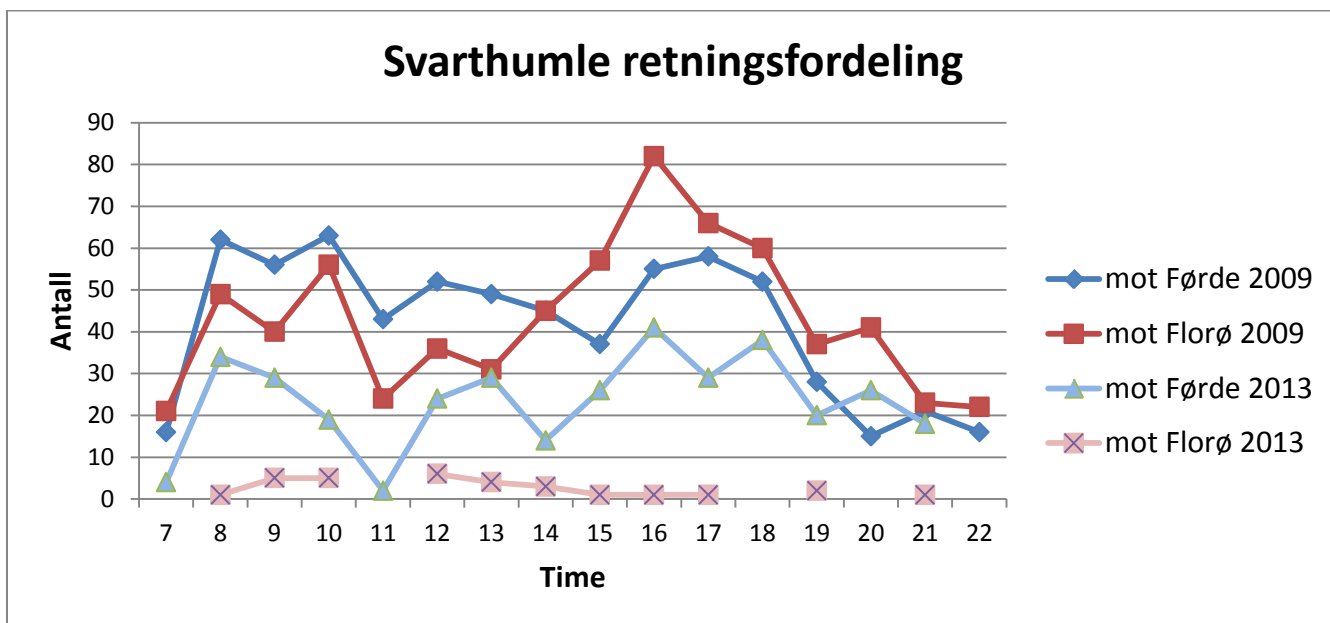
**Figur 5:** Presentasjon av utviklingen i registrert årsgjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn (ÅDT) i tellepunktene ved Fjærland og Svarthumle i perioden 2005–2012. Kilde: Statens vegvesen.

### 3.2 Trafikk på undersøkelsesdagen

Statens vegvesen har et automatisk tellepunkt i Frudalstunnelen som er brukt som grunnlag for å dokumentere antall passerende kjøretøy forbi Sogndalsdalen kontrollplass den 25. september 2013. Frudalstunnelen ligger litt nærmere Førde, og de kjøretøy som har avsluttet sin reise nord for kontrollplassen har blitt telt med blant antall kjøretøy, men er ikke del av undersøkelsen. Det samme gjelder for de kjøretøy som passerte kontrollplassen, men som avsluttet sin reise i Sogndalsdalen. Disse har ikke blitt tatt med i tellepunktet i Frudalstunnelen. I tidsrommet mellom kl. 06.00–21.00 passerte 1214 kjøretøy dette punktet. Retningsfordelingen på kjøretøy som ble stanset og deltok i undersøkelsen vises i Figur 6 og Figur 7.



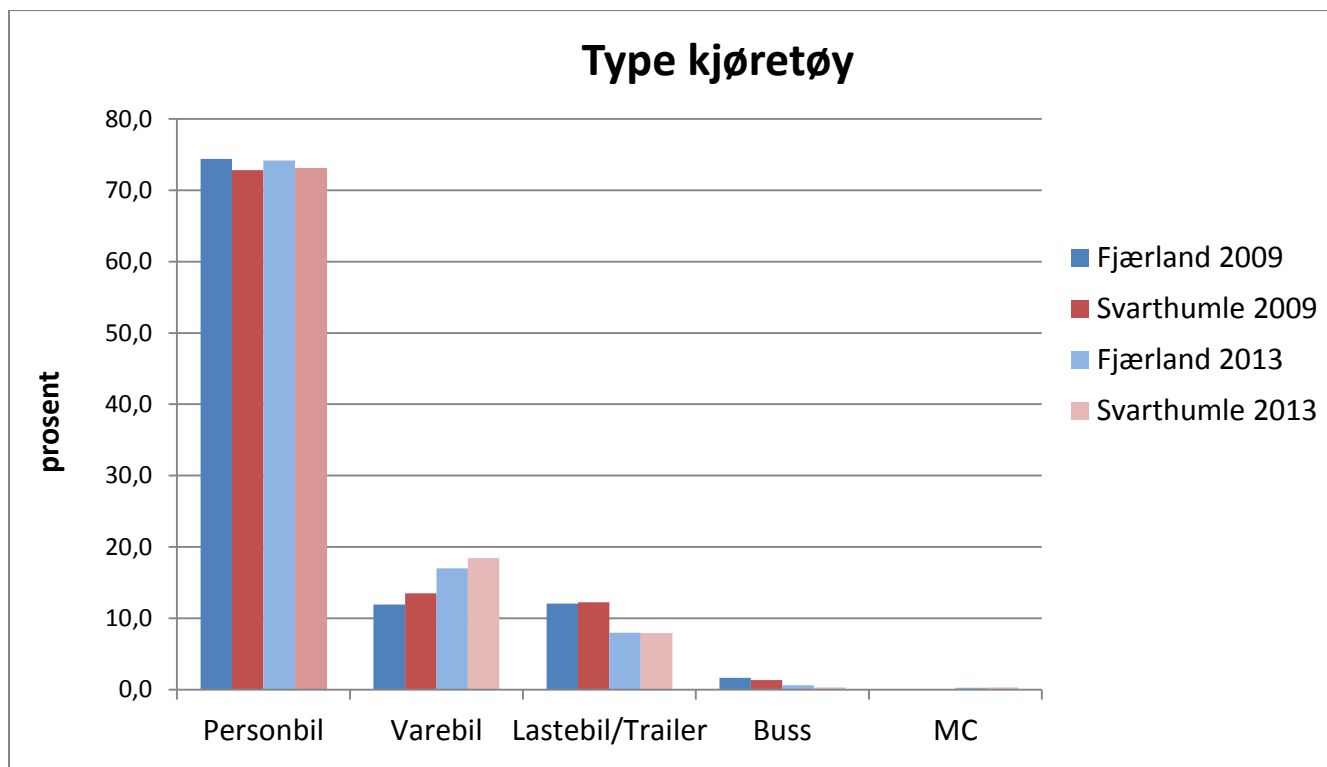
**Figur 6:** Retningsfordeling anvist per time for undersøkelsesdagene i 2009 og 2013, Fjærland. Basert på antall gjennomførte intervjuer. N (Fjærland 2009)=812; n (Fjærland 2013)=836; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=2; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=3. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).



**Figur 7:** Retningsfordeling anvist per time for undersøkelsesdagene i 2009 og 2013, Svarthumle. Basert på antall gjennomførte intervjuer. N (Svarthumle 2009)=1367; n (Svarthumle 2013)=384; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=3; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=1. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

### 3.3 Reisemiddelfordeling

Figur 8 viser fordelingen av kjøretøytypene personbil, varebil, lastebil/trailer, buss og motorsyssel. Hoveddelen av de passerende kjøretøyene som ble intervjuet i både for- og etterundersøkelsen på begge kontrollplassene var personbiler. Andelen varebiler har hatt en liten økning mens andelen lastebil/trailer har minket. For buss og motorsyssel er det ikke mulig å si noe om utviklingen siden antall gjennomførte intervjuer med bussjåfører eller motorsyklister er svært lavt.

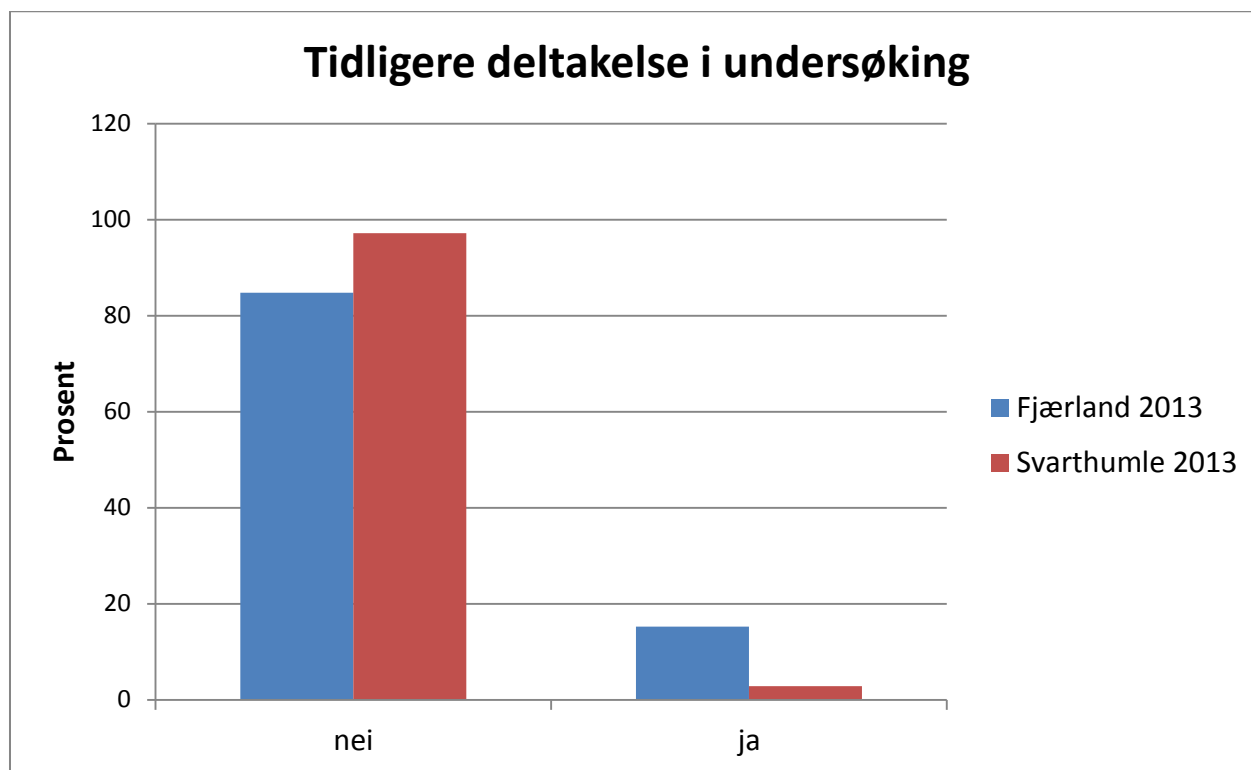


**Figur 8:** Sammenligning av for- og etterundersøkelsen; Type kjøretøy som passerte Fjærland og Svarthumle kontrollplass. N(Fjærland 2009)=812; n (Svarthumle 2009)=1367; n (Fjærland 2013)=836; n (Svarthumle 2013)=354; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=36; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=43; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=3; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=0. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

### 3.4 Tidligere deltakelse i undersøkelsen

Ved å spørre om sjåføren hadde deltatt i undersøkelsen tidligere samme dag, kunne vi avdekke om dette var en rute som ble benyttet flere ganger daglig. Figur 9 viser hvor høy andel som hadde deltatt i reisevaneundersøkelsen tidligere samme dag i for- og etterundersøkelsene ved de to kontrollplassene. De fleste svarte at de ikke hadde deltatt tidligere samme dag. Årsaken til at færre hadde deltatt i undersøkelsen tidligere samme dag ved Svarthumle er fordi det kun var mulighet til

å stanse biler i én kjøreretning. Langs Fjærlandsvegen var andelen noe høyere på de som hadde deltatt tidligere samme dag ettersom det der ble stanset biler i begge kjøreretninger.



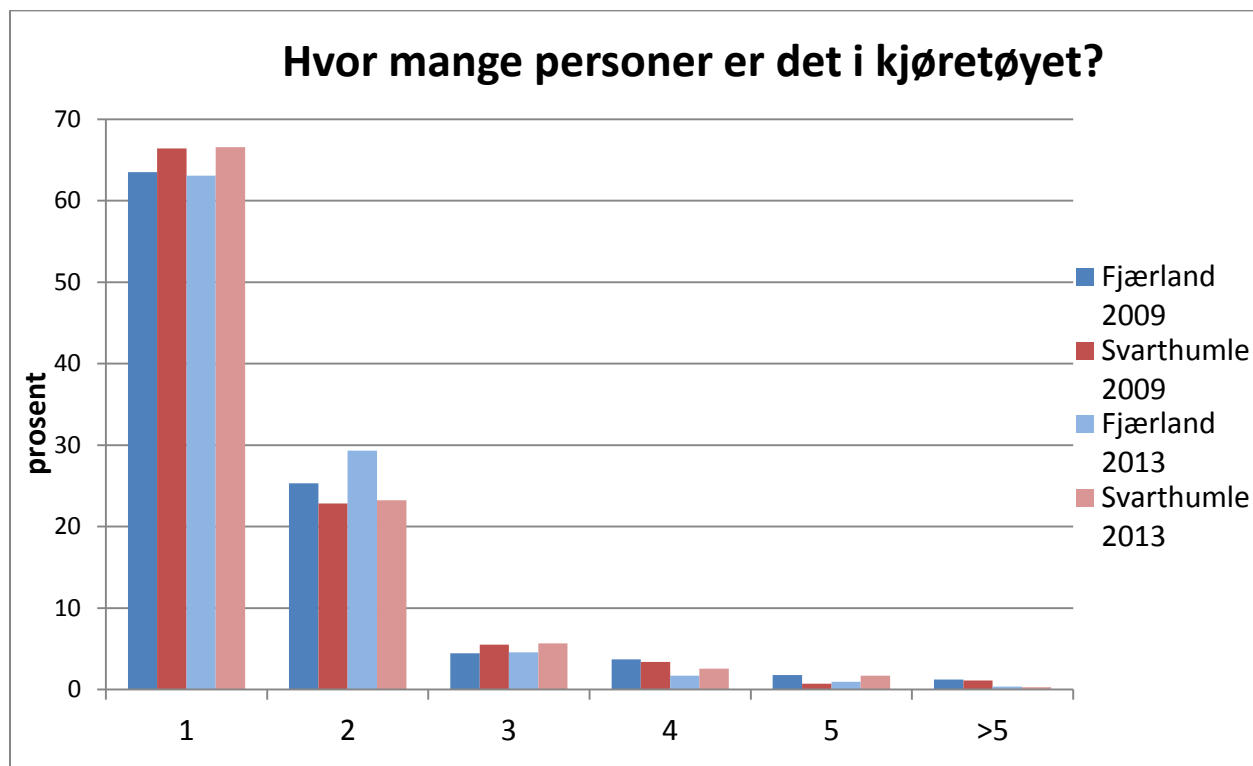
**Figur 9:** Oversikt over hvor høy andel av de spurte som hadde deltatt i reisevaneundersøkelsen tidligere samme dag. N (Fjærland 2013)=836; n (Svarthumle 2013)=354, ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=15; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=3. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

### 3.5 Antall personer i kjøretøy

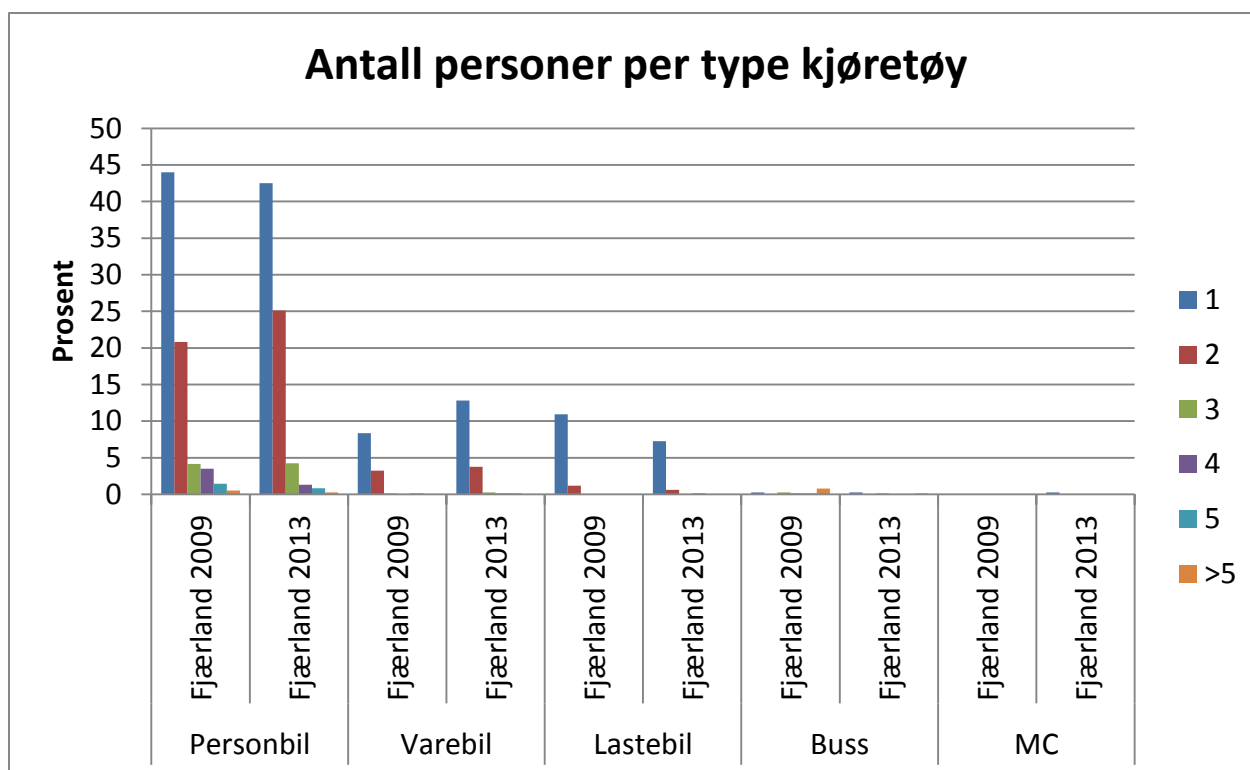
Figur 10 viser en oversikt over hvor mange personer det var i hvert kjøretøy inkludert fører. De fleste sjåførene var alene i kjøretøyet. Dette gjelder både for- og etterundersøkelsen. Andelen enkeltsjåfører er den samme i 2013 som i 2009 for begge kontrollplassene. Dette kan ha sammenheng med at mange kjørte til/fra jobb forbi kontrollplassene. Ved Fjærland har andelen av de som kjørte to sammen i kjøretøyet i 2013 økt i forhold til 2009. For Svarthumle har denne andelen holdt seg uendret. Også andelen kjøretøy hvor 3 personer kjørte sammen har holdt seg nesten uendret i både for- og etterundersøkelsen, og ved begge kontrollplasser. Til sammenligning er det mulig å se en reduksjon i kjøretøy med 5 personer for Fjærland, mens for Svarthumle har det vært en liten økning for kjøretøy med 5 personer. De tidspunktene hvor 4–5 personer var i samme kjøretøy var hovedsakelig



sentrert til ettermiddag/tidspunkter etter arbeidstid. Andelen kjøretøy med mer enn fem personer er liten i både for- og etterundersøkelsen.



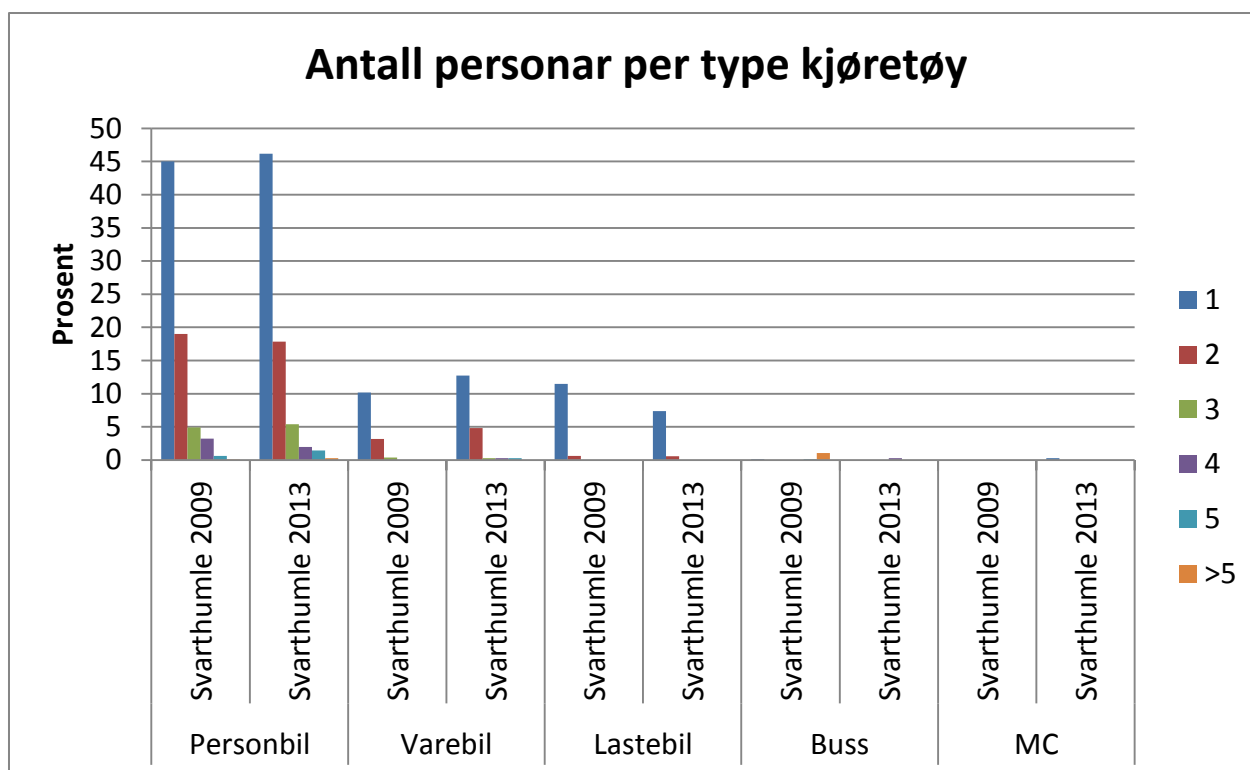
**Figur 10:** Oversikt over hvor mange som kjører sammen i ett kjøretøy. N (Fjærland 2009)=812; n (Svarthumle 2009)=1367; n (Fjærland 2013)=836; n (Svarthumle 2013)=354; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=26; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=31; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=4; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=1. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).



**Figur 11:** Antall personer fordelt på ulike kjøretøy, Fjærland. N (Fjærland 2009)=812; n (Fjærland 2013)=836; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=44; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=8. Kilde: Egen undersøkelse.

Figur 11 viser at det langs Fjærlandsvegen kjørte flest personbiler, og de fleste også var alene i bilen. Andelen personbiler med kun en person i bilen har likevel minket i forhold til 2009. Til gjengjeld antydes det at en større andel kjører to sammen i personbilen i 2013. Dette kan være en del av utviklingen som er skjedd siden bomstasjonen ble avviklet, men kan også være en tilfeldighet. Selv om intervjudag var onsdag både i 2009 og i 2013 kan det være ulike formål med reisen som påvirker resultatet av for- og etterundersøkelsen.

Videre er det mulig å se at andelen personbiler med tre personer i har holdt seg jevnt, men det har vært en kraftig reduksjon i andel av de som kjørte fire sammen i samme bil. Andelen varebiler har økt betraktelig. En årsak til dette kan være sjåførere som kjørte til/fra hytteområdet i Sogndalsdalen for å utføre arbeid; en type reise som ikke var registrert i 2009 siden intervjuer ble gjennomført et annet sted. Man ser også at flesteparten av de som kjørte varebil kjørte alene. Flere av de som var på tjenestereise er en del av varebilsjåførere. En lavere andel lastebiler passerte kontrollplassene i 2013 enn i 2009, noe som stemmer overens med Figur 8. Av disse var også de fleste sjåførere alene i vogntoget.

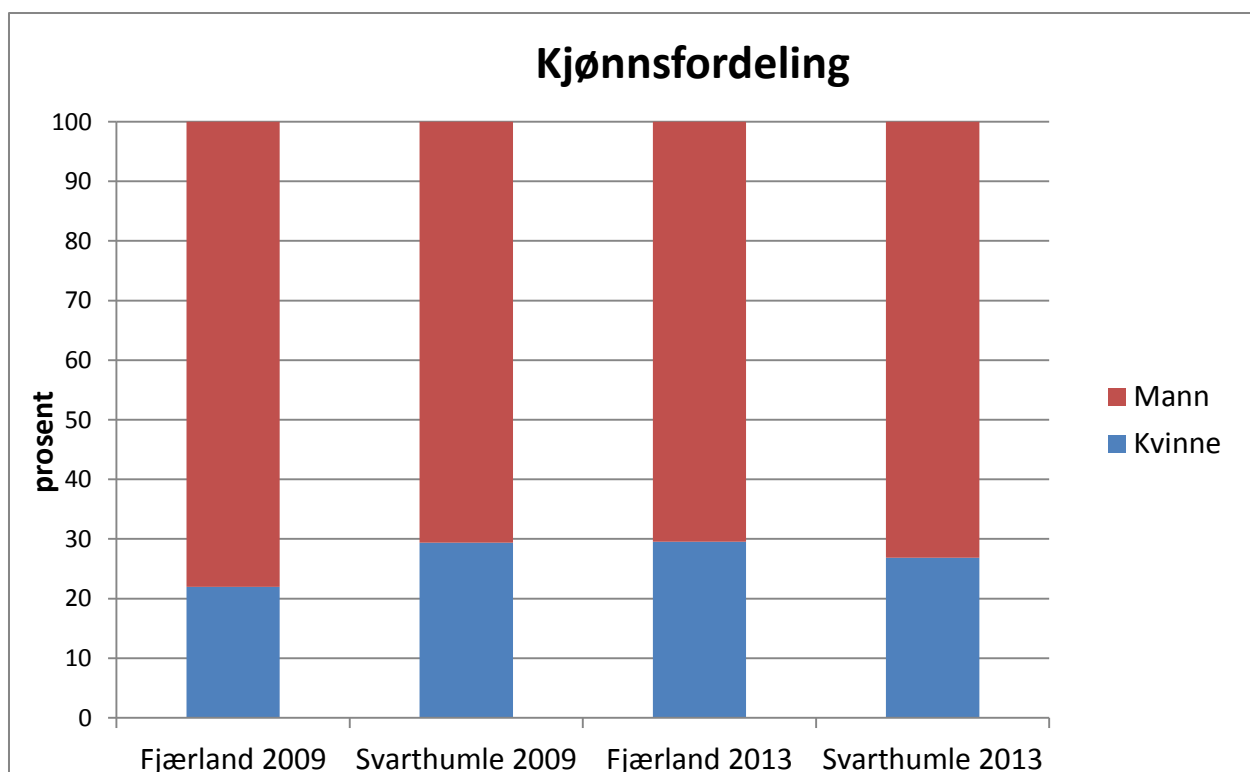


**Figur 12:** Antall personer fordelt på ulike kjøretøy, Svarthumle. N (Svarthumle 2009)=1367; n (Svarthumle 2013)=354; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=67, ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=1. Kilde: Egen undersøkelse.

Ved Svarthumle var det også størst andel personbiler som passerte, og de fleste var alene i bilen (se Figur 12). Det har vært en liten økning i andelen av de som kjører alene i forhold til undersøkelsen som ble gjort i 2009. Det er også mulig å se at andelen som kjører 2 eller 4 personer sammen i bilen har minnet. Andelen personbiler med 3 som kjører sammen har hatt en svak økning. Det er likevel veldig små endringer (noen prosentpoeng) og det er derfor vanskelig å konkludere med noe siden antall sjåførere som ble intervjuet er forholdsvis lite.

### 3.6 Kjønnfordeling

Figur 13 viser at flesteparten av sjåførene som ble stanset var menn. Det er derimot mulig å se en økning av andelen kvinnelige sjåførere langs Fjærlandsvegen. Ved Svarthumle har andelen kvinnelige sjåførere minnet noe.

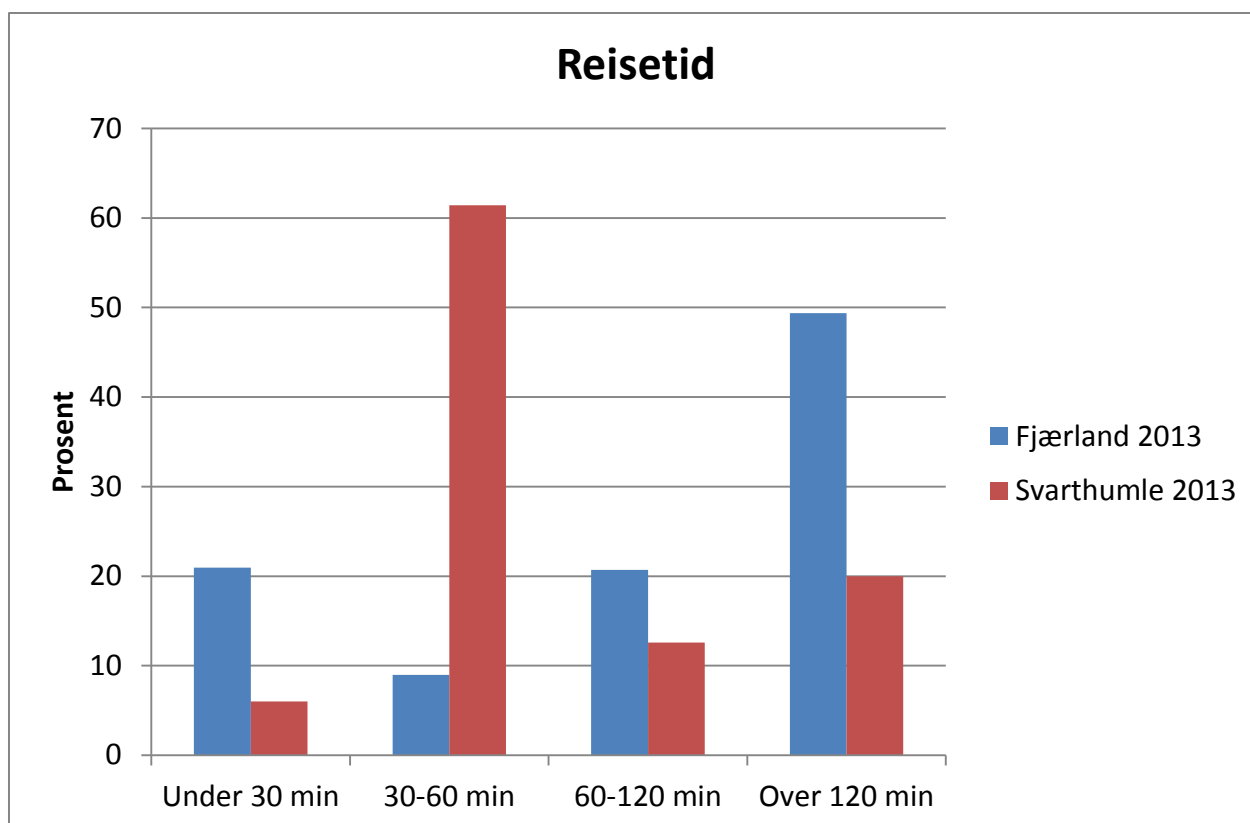


**Figur 13:** Fordelingen av mannlige og kvinnelige sjåførere, fordelt på de ulike lokasjonene samt før- og etterundersøkelsen. N (Fjærland 2009)=812; n (Svarthumle 2009)=1367; n (Fjærland 2013)=836; n (Svarthumle 2013)=354; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=36; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=43; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=3; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=0. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

### 3.7 Reisetid

Reisetiden kan indikere hvor lange distanser som tilbakelegges samt hvor toleransegrensen er for hvor mye tid man er villig til å sitte i bilen for å komme seg fra A til B. Videre er det mulig å se dette i sammenheng med hvor mye tid som går med til arbeid, ettersom de fleste svarte på at de var på vei til/fra jobb (jfr. Figur 15). For Fjærland ser vi fra Figur 14 at de fleste reiser som ble foretatt denne dagen hadde en varighet på over 2 timer. Derneft kom de reisene som varte under 30 minutter. For de som passerte Svarthumle kontrollplass hadde flesteparten en reise som varte i 30–60 minutter. Derneft de som hadde over 2 timer i reisetid.

For Fjærland var det mange som svarte at de brukte under 30 minutter ettersom de kjørte mellom Sogndal og hyttefelt i Sogndalsdalen. Av denne gruppen var det et fåtall som reiste denne strekningen som del av jobben.



**Figur 14:** Gir et bilde av hvor lang reisetid respondentene for årets undersøkelse tilbakelegger. N (Svarthumle)=354; n (Fjærland)=354; ugyldig/ingen svar (Svarthumle)=0; ugyldig/ingen svar (Fjærland)=24. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

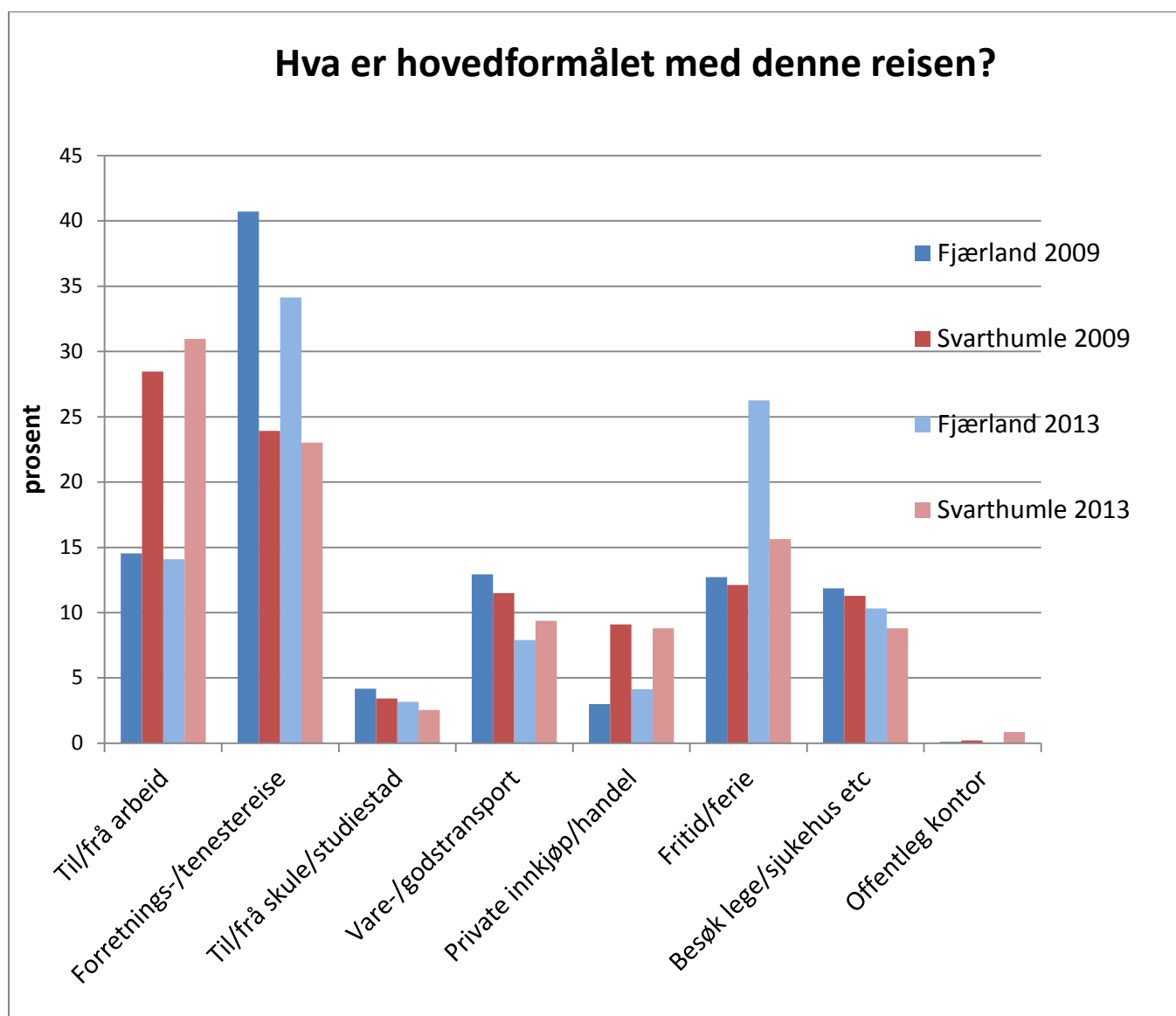
### 3.8 Reiseformål

Figur 15 viser at det ved Fjærland var flest forretningsreisende som passerte intervjustedet, mens det ved Svarthumle var flest som kjørte til/fra arbeid.

En årsak til at mange svarte at de reiste i forbindelse med fritid/ferie langs Fjærlandsvegen ved årets undersøkelse kan være fordi mange av disse oppga at de skulle til hyttefeltet i Sogndalsdalen. Dette er reiser som ikke ble registrert i 2009, siden undersøkelsessted var plassert lenger nord.

Det antydes at andelen vare- og godstransport har minket fra 2009 til i år, noe som også samsvarer med tidligere framstillinger (jfr. Figur 8, Figur 11 og Figur 12). At andel godstrafikk har gått tilbake kan mest sannsynlig forklares med at antall kjøretøy med andre reiseformål har økt mer enn antall godskjøretøy. Det er dermed ikke sagt at antall godskjøretøy har gått tilbake.

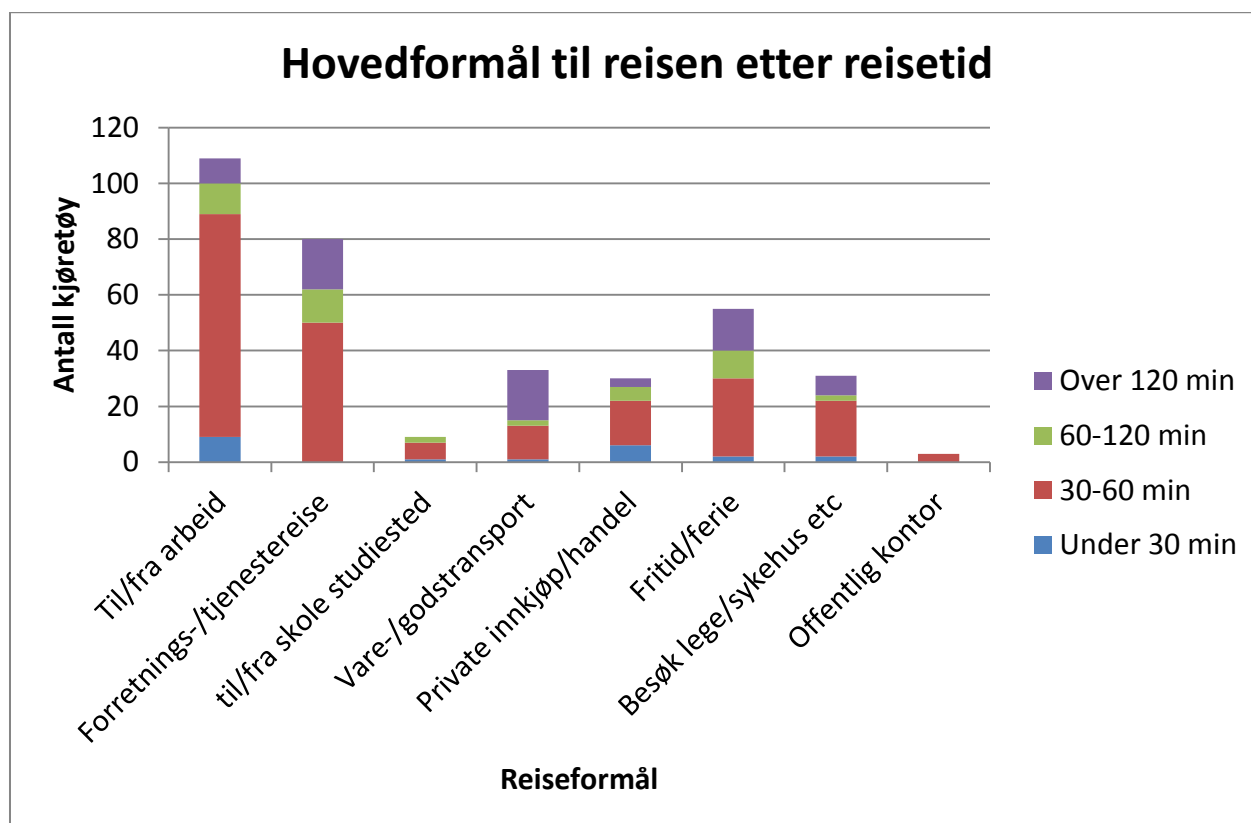
Siden sykehuset er plassert i Førde, er det mange som reiser til/fra sykehuset. Dette gjelder begge intervjustedene. Andelen har gått litt tilbake siden 2009, men som for godstransport betyr dette ikke nødvendigvis en nedgang i antall turer.



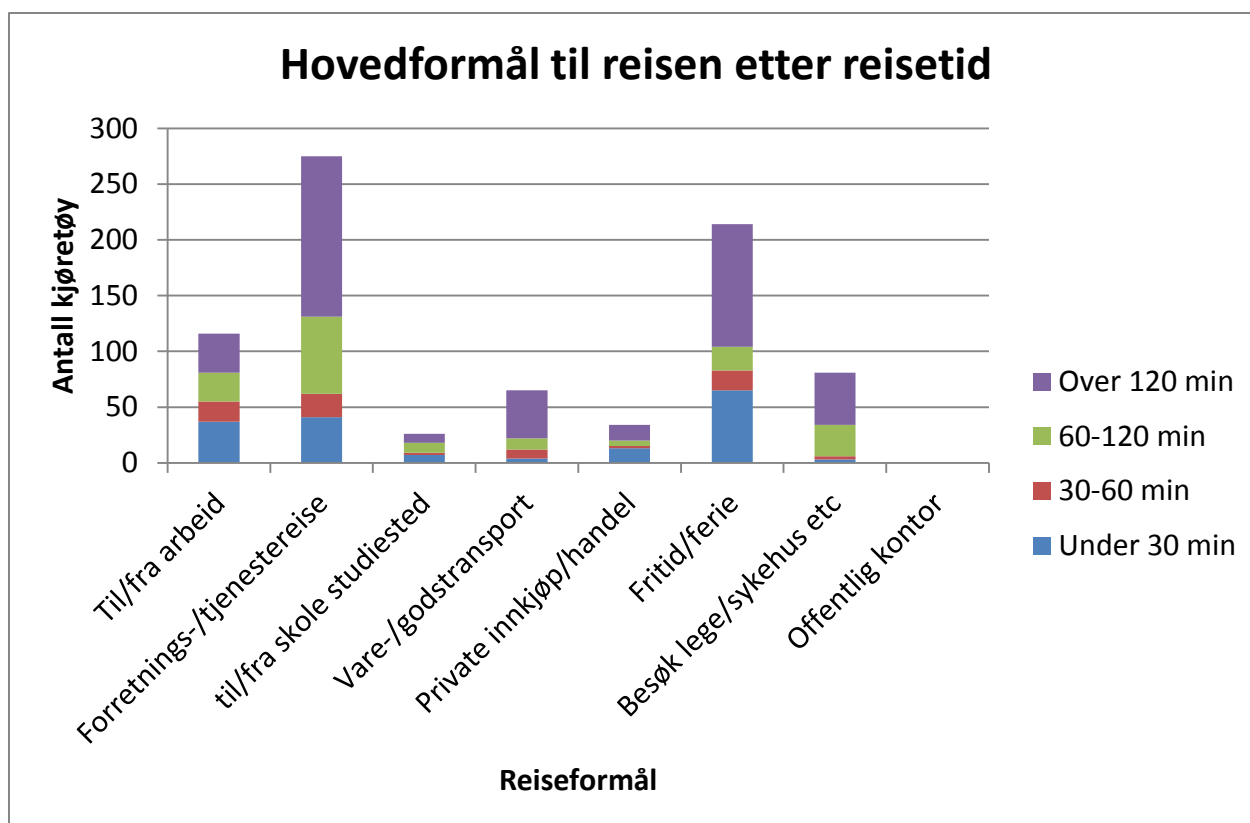
**Figur 15:** Hovedformål med reisen, fordelt på Fjærland og Svarthumle, i 2009 og 2013. N (Fjærland 2009)=812; n (Svarthumle 2009)=1367; n (Fjærland 2013)=836; n (Svarthumle 2013)=354; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=52; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=46; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=13; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=2. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

Figur 16 og Figur 17 viser hovedformål til reisen fordelt på reisetid for henholdsvis Svarthumle og Fjærland for 2013. De fleste kjøretøyene som stanset ved Svarthumle hadde under en times reisetid, og reisen ble foretatt i forbindelse med arbeid og tjenestereiser. De fleste kjøretøyene som stanset ved Fjærland hadde over en times

reisetid, stor andel også over 2 timers reisetid, og flesteparten av reisene ble foretatt i forbindelse med tjenestereiser og ferie/fritid.



**Figur 16:** Hovedformål ved 2013-undersøkelse, fordelt på reisetid (Svarthumle 2013). N= 354; ugyldig/ingen svar=4. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

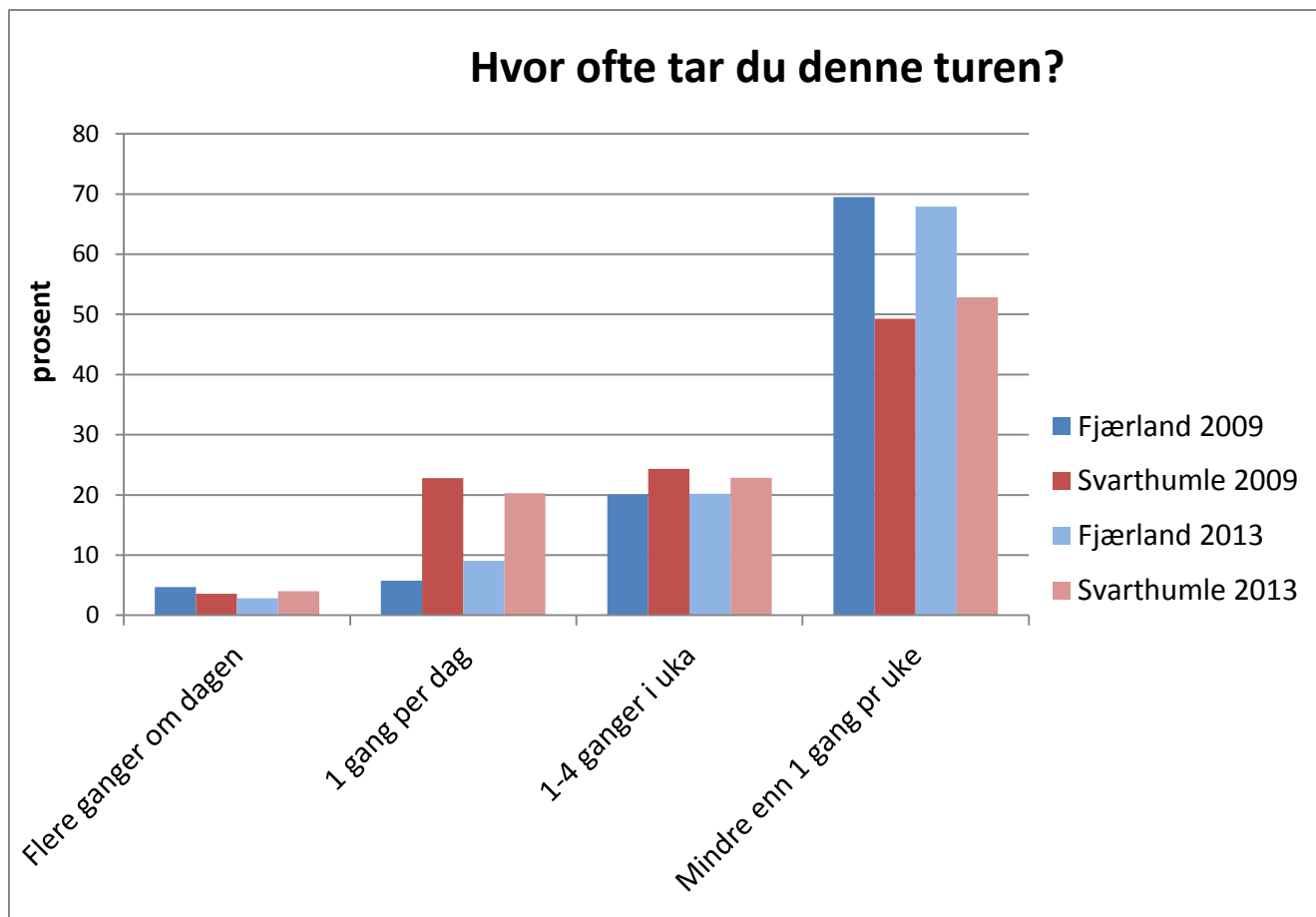


**Figur 17:** Hovedformål ved årets undersøkelse, fordelt på reisetid. Fjærland 2013. N=836; ingen/ugyldig svar=25. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

### 3.9 Reisefrekvens

Figur 18 viser en oversikt over hvor ofte den enkelte sjåfør tar reisen som beskrives i reisevaneundersøkelsen. De fleste reisene tas sjeldnere enn en gang per uke. I 2013 har andelen sjeldnere reiser minket litt for Fjærland og økt litt for Svarthumle.

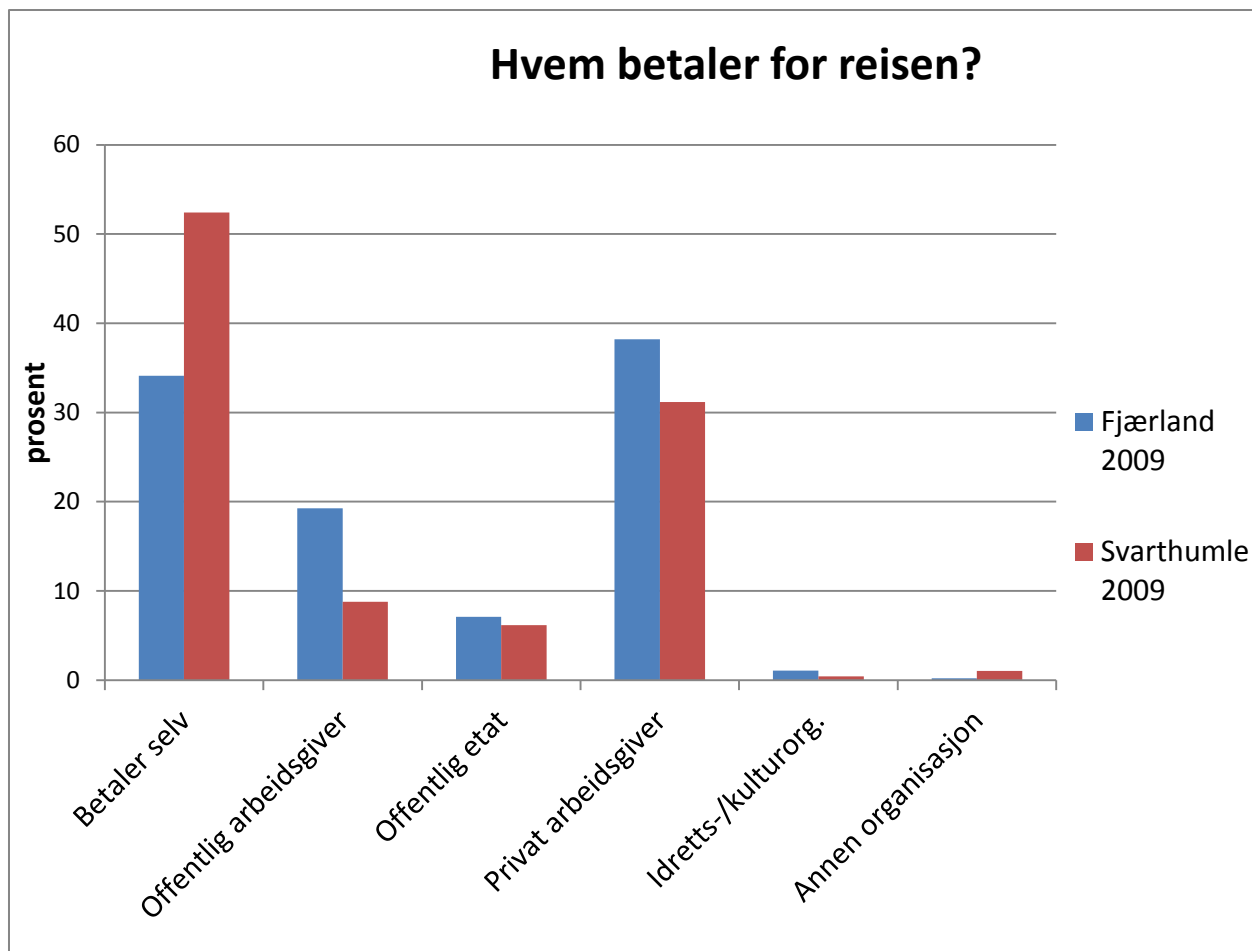




**Figur 18:** Viser hvor ofte man foretok den samme reisen (samme startsted og endested). N (Fjærland 2009)=812; n (Svarthumle 2009)=1367; n (Fjærland 2013)=836; n (Svarthumle 2013)=354; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=64; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=64; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2013)=19; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2013)=4. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

### 3.10 Hvem betalte for reisen da bomstasjonene var i drift?

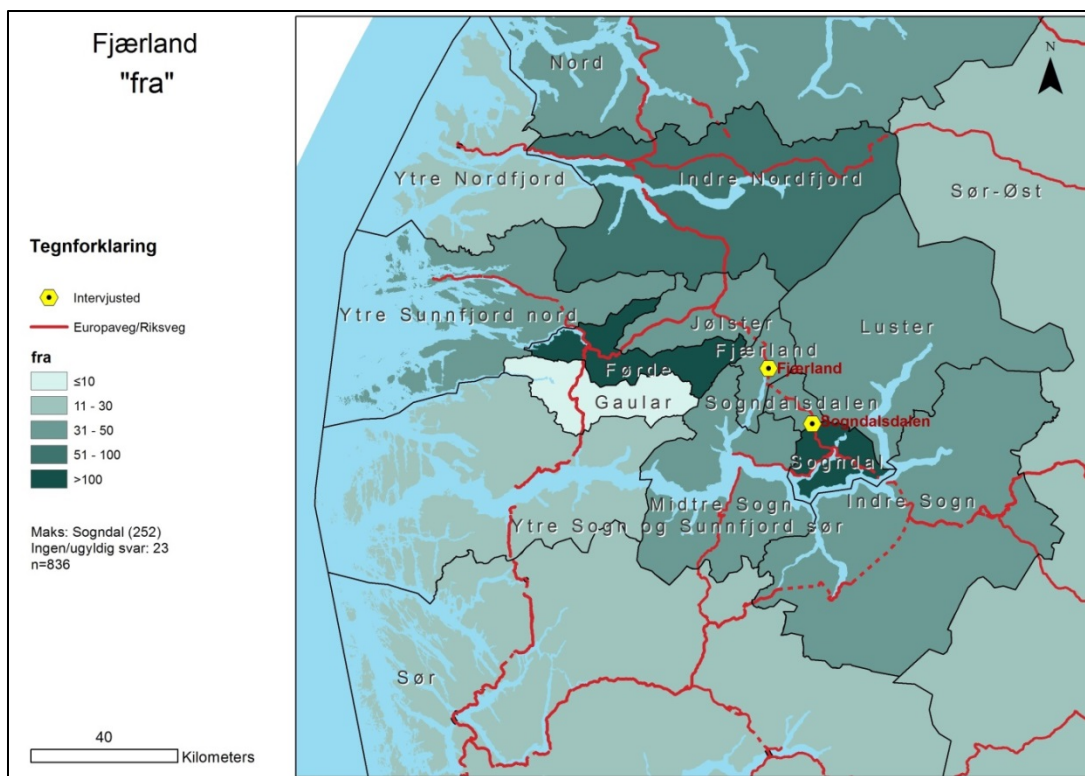
Figur 19 viser en oversikt over hvem som betalte for reisen da bomstasjonene var i drift. De fleste reisene ble betalt av sjåføren selv eller av privat arbeidsgiver. Ved Svarthumle var det størst andel som betalte selv, mens ved Fjærland var det størst andel hvor privat arbeidsgiver betalte.



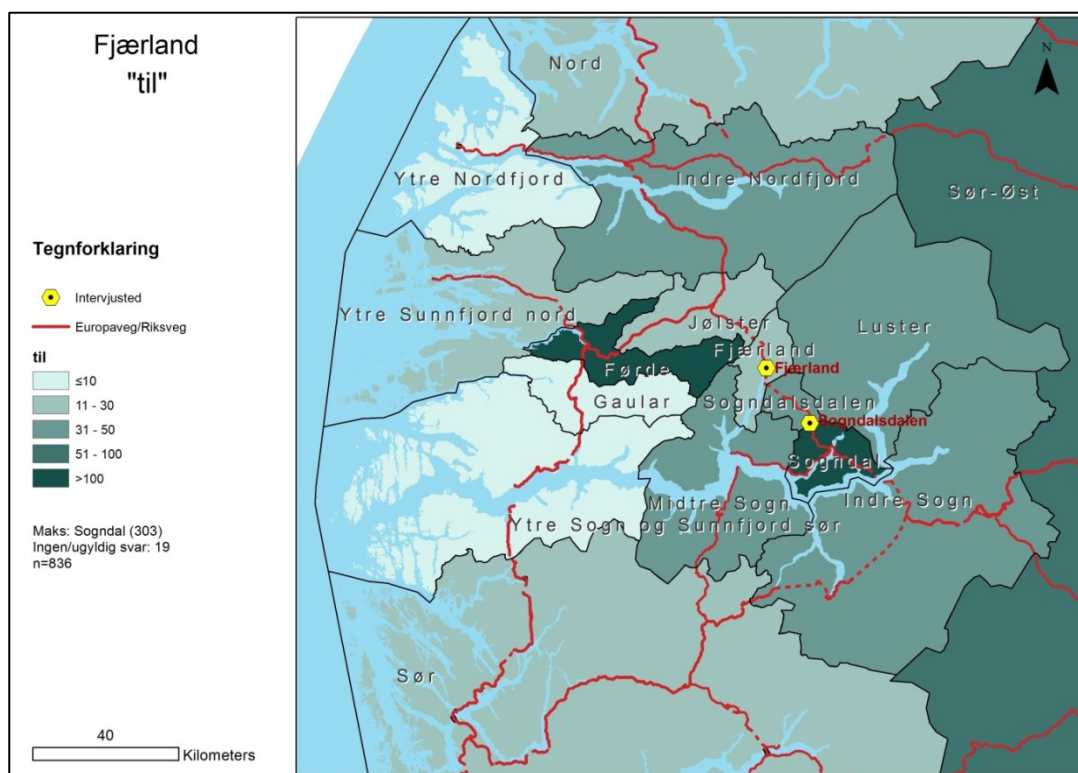
**Figur 19:** Oversikt over hvem som har betalt reisen mens bomstasjonene var aktive. N (Fjærland 2009)=812; n (Svarthumle 2009)=1367; ugyldig/ingen svar (Fjærland 2009)=58; ugyldig/ingen svar (Svarthumle 2009)=60. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

### 3.11 Geografisk fordeling av reise

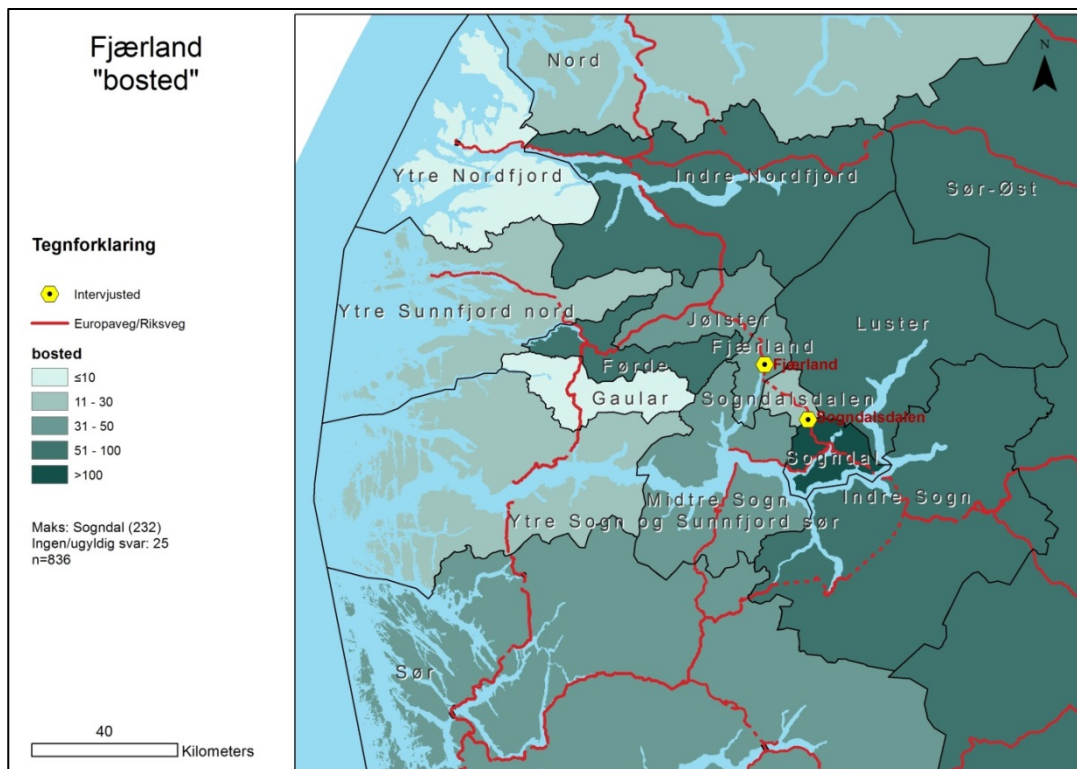
Figur 20 og Figur 21 viser geografisk fordeling av reiser med henholdsvis startsted og endested for kjøretøy registrert på Fjærland. Av kjøretøyene som ble registrert på Fjærland, hadde flest startet reisen sin i Førde eller i Sogndal kommune. Det var også en god del som hadde startet reisen sin i Indre Nordfjord. Flesteparten endte også reisen sin i Førde eller i Sogndal kommune. Figur 22 viser at de fleste som ble registrert på Fjærland hadde fast bosted i Sogndal kommune. Figur 23 og Figur 24 viser fordeling av ulike formål registrert hos reisende intervjuet på Fjærland basert på hvor reisen startet i henholdsvis 2009 og 2013. Andelen med reisemål ferie/fritid har økt noe for reiser som startet i Sogndal og Indre Nordfjord. Andelen med reisemål lege/sykehus har økt noe for reiser som startet i Førde og Indre Sogn.



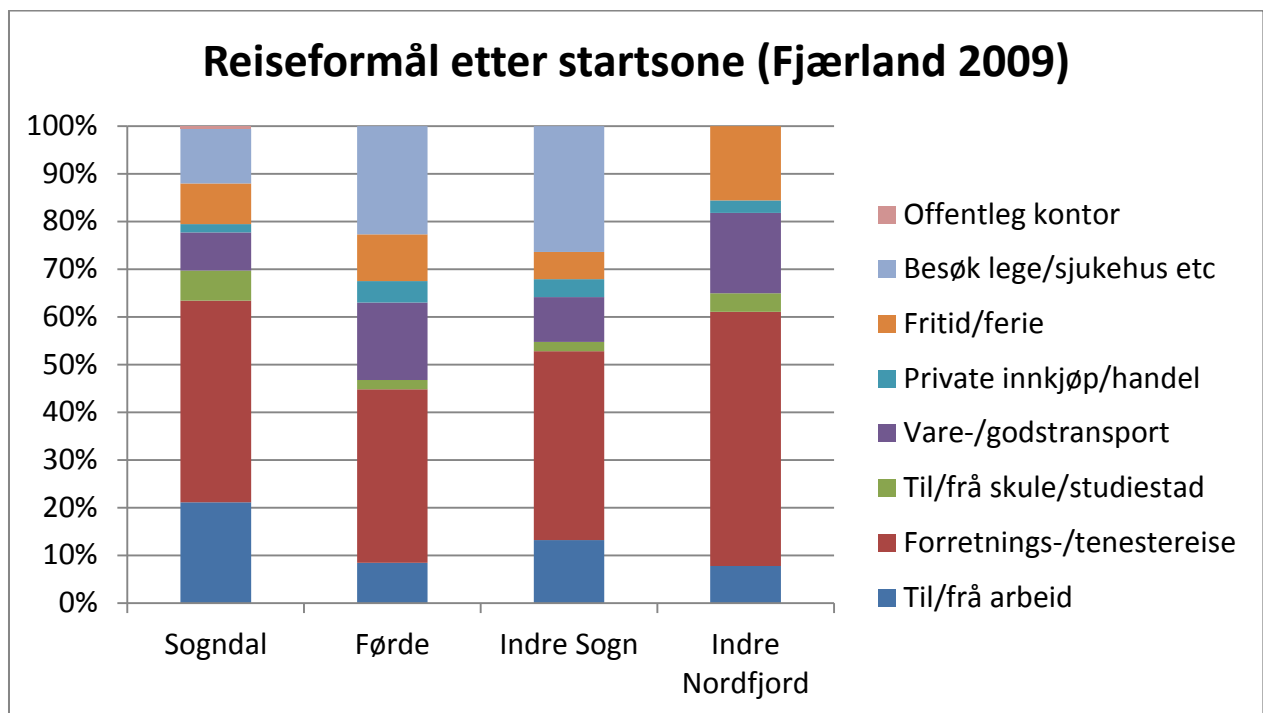
**Figur 20:** Viser geografisk fordeling av reisendes startsteder for kjøretøy registrert på Fjærland.



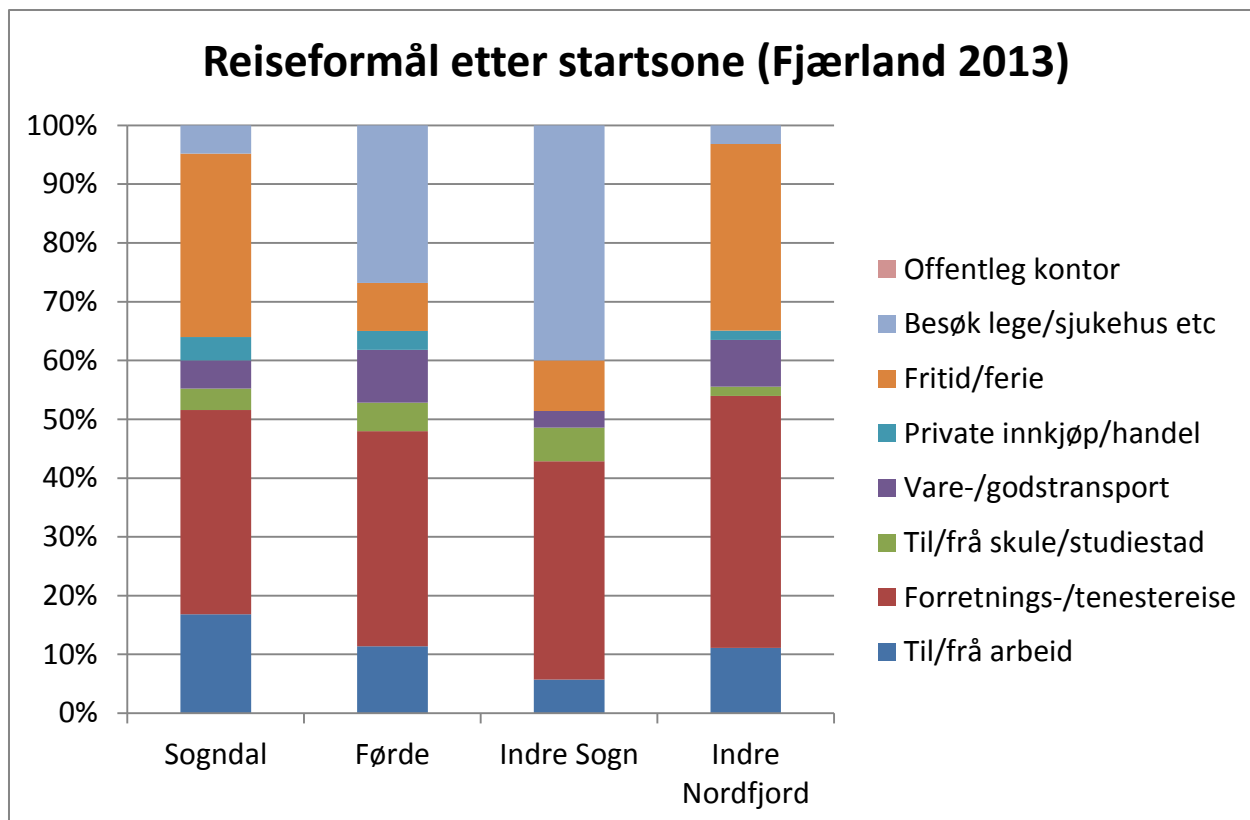
**Figur 21:** Viser geografisk fordeling av reisendes endested for kjøretøy registrert på Fjærland.



**Figur 22:** Viser geografisk fordeling av hvor de reisende som ble intervjuet ved Fjærland er bosatt.

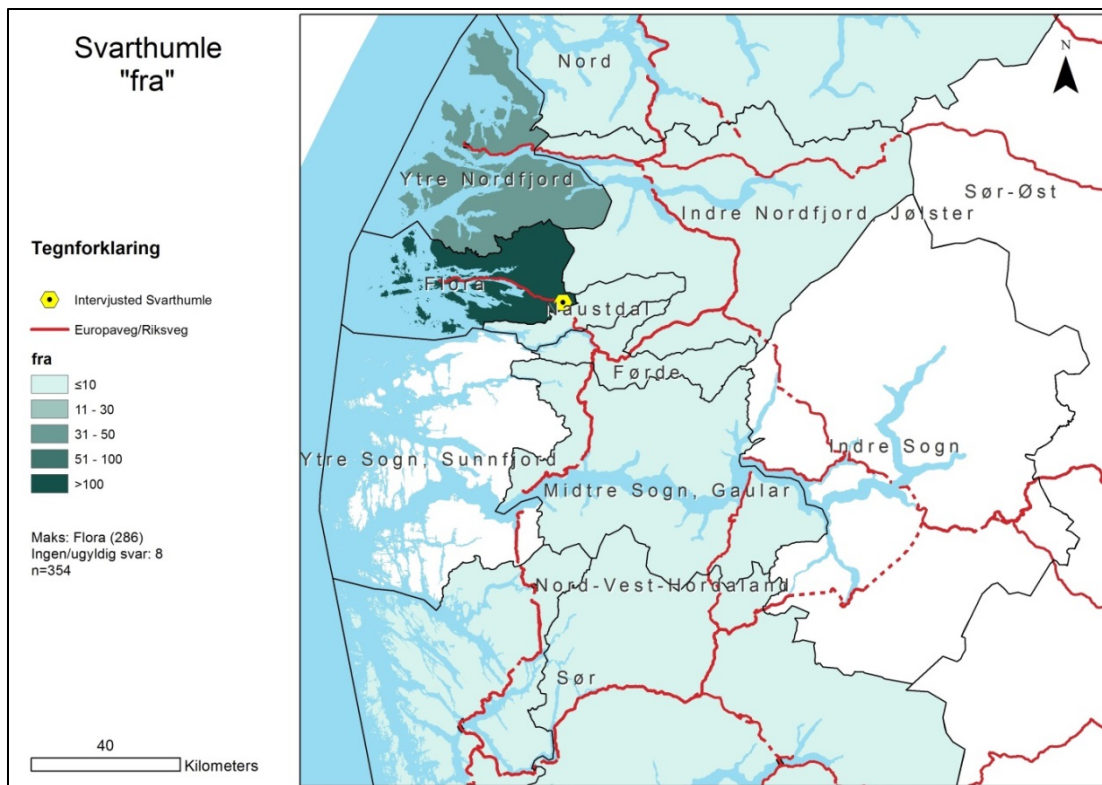


**Figur 23:** Fordeling av ulike formål, basert på hvor reisen startet. Forundersøkelse 2009. N=812; ugyldig/ingen svar=58. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

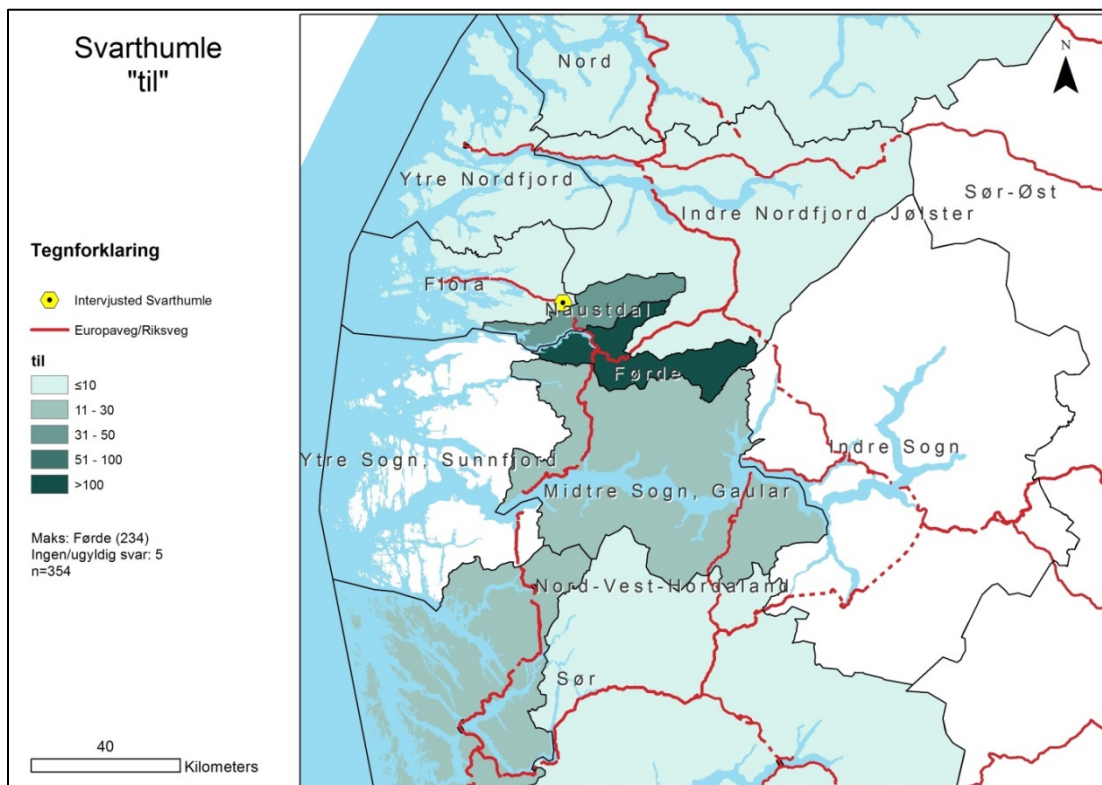


**Figur 24:** Fordeling av ulike formål, basert på hvor reisen startet. Etterundersøkelse 2013. N=836; ugyldig/ingen svar=16. Kilde: Statens vegvesen, egen undersøkelse.

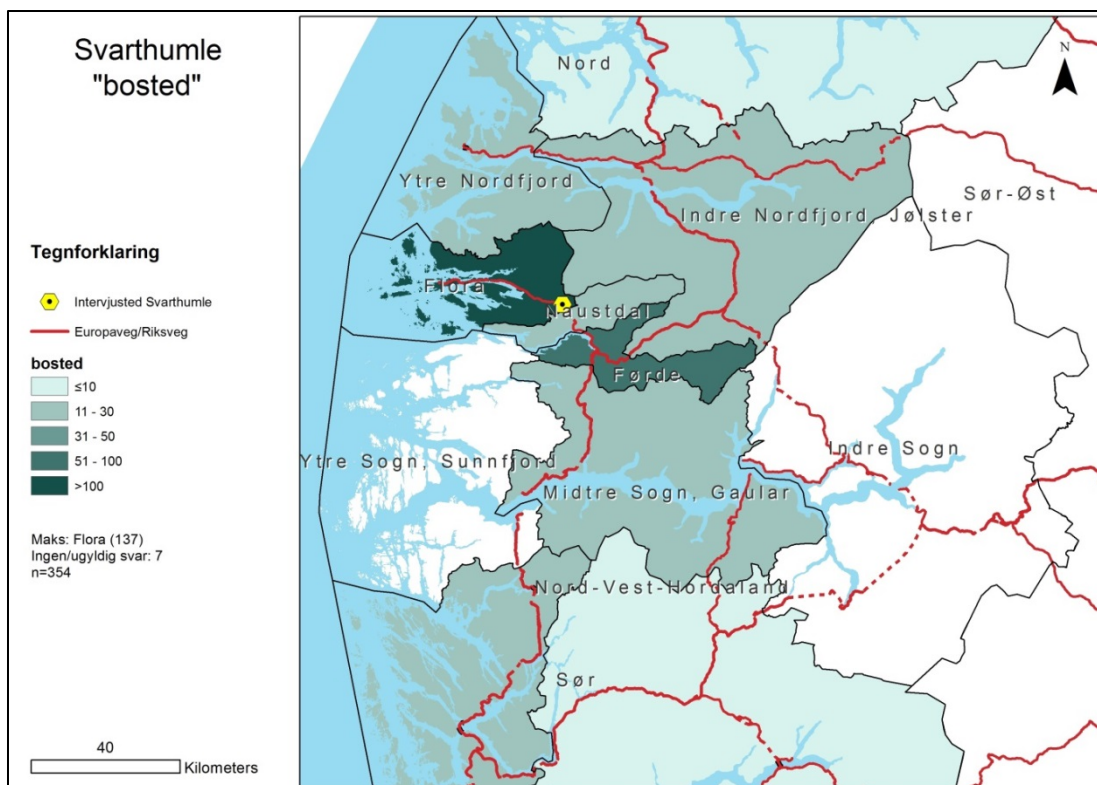
Figur 25 og Figur 26 viser geografisk fordeling av reiser med henholdsvis startsted og endested for kjøretøy registret på Svarthumle. Ved Svarthumle ble kun kjøretøy i retning Førde stoppet. Flest hadde startet reisen sin i Flora kommune og skulle ende reisen sin i Førde kommune. Figur 27 viser at de fleste som ble registrert på Svarthumle hadde fast bosted i Flora kommune, men også en del med bosted i Førde kommune. Figur 28 viser fordeling av ulike formål registrert hos reisende i retning Førde intervjuet på Svarthumle basert på hvor reisen startet. Manglende datagrunnlag gjør det vanskelig å lage en tilsvarende figur for Svarthumle 2013.



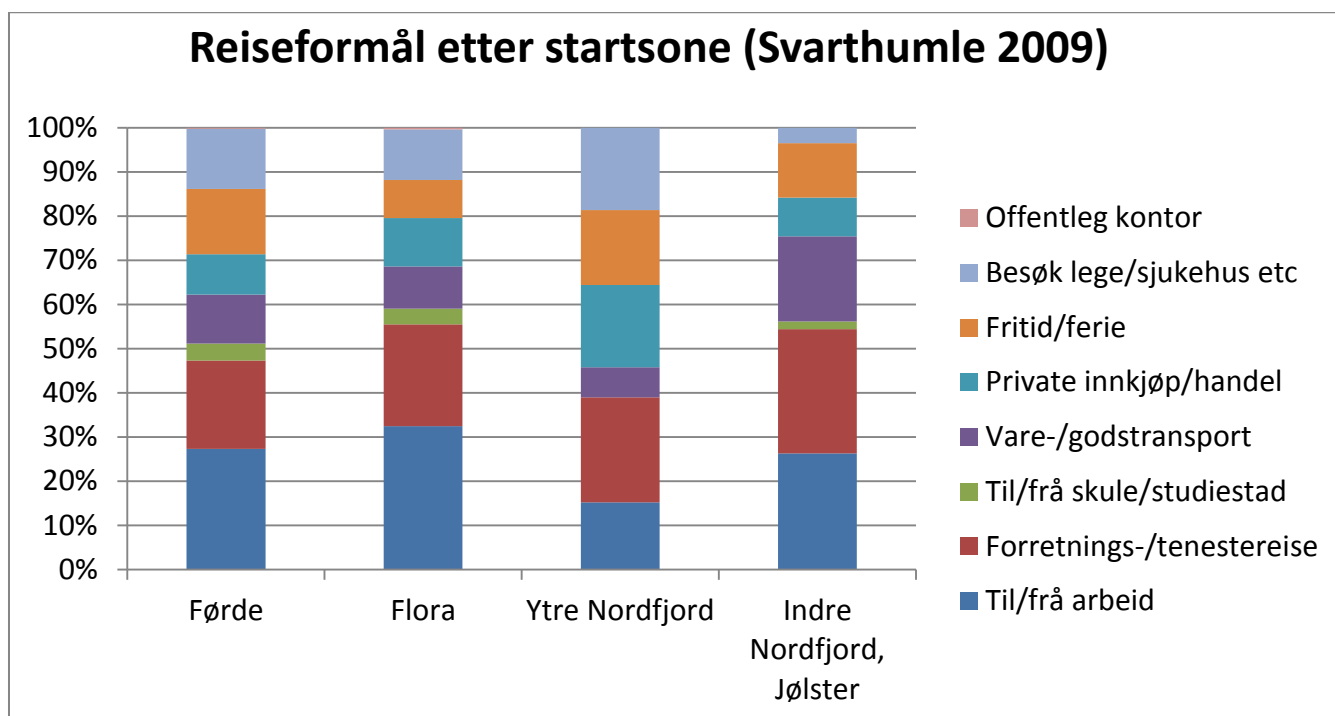
**Figur 25:** Viser geografisk fordeling av reisendes startsteder for kjøretøy registrert på Svarthumle. Resultatet er kun basert på kjøretøy registrert i retning Førde.



**Figur 26:** Viser geografisk fordeling av reisendes endesteder for kjøretøy registrert på Svarthumle. Resultatet er kun basert på kjøretøy registrert i retning Førde.



**Figur 27:** Viser geografisk fordeling av hvor de reisende som ble intervjuet ved Svarthumle var bosatt (kun intervjuet kjøretøy i retning Førde).



**Figur 28:** Fordeling av ulike formål, basert på hvor reisen startet. Forundersøkelse 2009. N=1367; ugyldig/ingen svar=58. Kilde: Statens vegvesen (egen undersøkelse).

## 4 Konklusjon

Etterundersøkelsen skulle i utgangspunkt gjennomføres metodisk likt med førundersøkelsen. På grunn av avvik i intervjuperiode, utvalg av kjøretøy som ble intervjuet og lokalisering av intervjustedet er sammenligningsgrunnlag dessverre ikke så sterk som en kunne ønske. Mange resultater fra etterundersøkelsen er vanskelig å sammenligne med førundersøkelsen på grunn av avvikene. Likevel er det mulig å dra noen konklusjoner. Under er konklusjoner basert på resultatene fra reisevaneundersøkelsene i 2009 og 2013.

### Hvordan endres reisemønsteret etter at en bomstasjon er lagt ned?

- Årsdøgntrafikken øker som en umiddelbar effekt av bompengefjerning, men stabiliserer seg deretter tilbake til samme utvikling som før fjerning.
- Andelen varebiler synes å øke noe på bekostning av noe mindre andel personbiler.
- Andelen kjøretøy med kun 1 person i ser ut til å være lik før og etter fjerning av bompenger. På Fjærland ble det registrert en økning i andelen kjøretøy med 2 personer i 2013 i forhold til 2009.
- På Fjærland ble det registrert noe høyere andel varebiler med kun 1 person i, men lavere andel personbiler og lastebiler med kun 1 person.
- På Svarthumle ble det registrert noe høyere andel varebiler og personbiler med kun 1 person i, men lavere andel lastebiler med kun 2 person i.
- Andelen vare- og godstransport blir mindre som følge av økt antall reiser med andre reisemål.
- Fjerning av bompenger ser ut til å ha liten innvirkning på hvor ofte en reise gjennomføres.
- Andelen ferie/fritidsreiser fra geografiske områder lenger unna ser ut til å øke.



## 5 Referanser

[http://no.wikipedia.org/wiki/Bompengefinansierte\\_veier\\_i\\_Norge](http://no.wikipedia.org/wiki/Bompengefinansierte_veier_i_Norge)

<https://www.ssb.no/statistikkbanken>

<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/saveselections.asp>

<https://www.ssb.no/map/PXiMap.asp?PXfile=20131111133132242050371ArealBefKomm.px&TempPath=/statistikkbanken/temp/&language=0&SessionName=6b73223c>

[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/62358/binary/869382?fast\\_title=Sogn+og+Fjordane.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/62358/binary/869382?fast_title=Sogn+og+Fjordane.pdf)

*Intern rapport:*

Ressursavdelingen, Planseksjonen, Region vest, 2010. Førundersøking – Rv 5. Sunnfjordtunnelen, Fjærlandsvegen og Mannheller – Fodnes

## 6 Vedlegg

Vedlegg 1: Tabell som viser utviklingen i befolkningen for kommunene i Sogn og Fjordane for perioden 1998 – 2013. Kilde: SSB («Befolkning og areal i tettsteder (K)»)

Vedlegg 2: Spørreskjema Fjærlandsvegen 2009 (Forundersøkelse)


Vedlegg 3: Spørreskjema Fjærlandsvegen og ved Naustdaltunnelen, 2013 (Etterundersøkelse)

Vedlegg 1: Tabell som viser utviklingen i befolkningen for kommunene i Sogn og Fjordane for perioden 1998 – 2013. Kilde: SSB («Befolkning og areal i tettsteder (K)»)

	2013	vekst (1998–2013)	vekst (2008–2013)
Førde	12559	23,67	7,80
Sogndal	7477	18,48	8,38
Stryn	7105	6,28	4,96
Flora	11697	5,86	2,53
Jølster	3078	4,73	5,09
Hornindal	1238	2,65	2,23
Eid	5920	2,00	1,13
Leikanger	2255	1,76	3,49
Naustdal	2713	1,23	1,69
Gaular	2923	1,00	6,37
Luster	5041	-1,06	3,51
Lærdal	2176	-2,16	0,32
Gloppen	5676	-2,57	-0,19
Årdal	5521	-5,06	-0,74
Fjaler	2871	-5,31	0,77
Vågsøy	6119	-5,51	2,02
Bremanger	3945	-5,89	1,31
Aurland	1714	-5,93	1,12
Gulen	2305	-7,84	-2,16
Vik	2731	-9,66	-2,78

Høyanger	4222	-11,64	-3,48
Askvoll	3018	-11,86	-1,53
Selje	2789	-11,99	-2,89
Hyllestad	1428	-12,45	-5,12
Solund	842	-17,77	-3,66
Balestrand	1337	-26,46	-2,05
Sogn og Fjordane	110713	0,84	2,26

Vedlegg 2: Spørreskjema Fjærlandsvegen 2009 (Forundersøkelse)

 <b>Statens vegvesen</b>		REISEVANEUNDERSØKING FJÆRLAND - FORUNDERSØKING 2009																				
<p>Bompengneinnskrevjinga i Fjærlandsbommen blir avvikla ved årsskiftet 2010/11. Vi ynskjer å sjå på korleis reisevanane vil endre seg som følge av dette, og skal gjennomføre intervjuundersøkingar både før og etter avviklinga av bompengane. Vi håper du kan bruke eit par minutt til å svare på nokre spørsmål.</p>		<p><b>5) Kor ender denne reisa?</b></p> <p>Evt. gatenamn: _____</p> <p>Postnr.: _____</p> <p>Stad: _____</p> <p><i>Mest mogleg spesifikt!</i></p>																				
<b>REGISTRERAST AV INTERVJUMANNSKAP</b>																						
<p>1a)</p> <p>Dato: _____ 28   10 _____ 2009</p> <p>Tidspunkt: _____:</p> <p>Retning</p> <table border="0"> <tr> <td>mot Førde</td> <td>1 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>mot Florø</td> <td>2 <input type="checkbox"/></td> </tr> </table> <p>1b) Er bilføraren:      <i>Kvinne</i>      1 <input type="checkbox"/></p> <p style="padding-left: 100px;"><i>Mann</i>                  2 <input type="checkbox"/></p>		mot Førde	1 <input type="checkbox"/>	mot Florø	2 <input type="checkbox"/>	<p><b>6) Kva er hovudføremålet med denne reisa? (eitt kryss)</b></p> <table border="0"> <tr><td>Tilfrå arbeid</td><td>1 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Forretnings-/tenestereise</td><td>2 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Tilfrå skule/studiestad</td><td>3 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Vare-/godstransport</td><td>4 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Private innkjøp/handel</td><td>5 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Fritid/ferie</td><td>6 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Besøk lege/sjukehus etc.</td><td>7 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Offentleg kontor</td><td>8 <input type="checkbox"/></td></tr> </table>	Tilfrå arbeid	1 <input type="checkbox"/>	Forretnings-/tenestereise	2 <input type="checkbox"/>	Tilfrå skule/studiestad	3 <input type="checkbox"/>	Vare-/godstransport	4 <input type="checkbox"/>	Private innkjøp/handel	5 <input type="checkbox"/>	Fritid/ferie	6 <input type="checkbox"/>	Besøk lege/sjukehus etc.	7 <input type="checkbox"/>	Offentleg kontor	8 <input type="checkbox"/>
mot Førde	1 <input type="checkbox"/>																					
mot Florø	2 <input type="checkbox"/>																					
Tilfrå arbeid	1 <input type="checkbox"/>																					
Forretnings-/tenestereise	2 <input type="checkbox"/>																					
Tilfrå skule/studiestad	3 <input type="checkbox"/>																					
Vare-/godstransport	4 <input type="checkbox"/>																					
Private innkjøp/handel	5 <input type="checkbox"/>																					
Fritid/ferie	6 <input type="checkbox"/>																					
Besøk lege/sjukehus etc.	7 <input type="checkbox"/>																					
Offentleg kontor	8 <input type="checkbox"/>																					
<p><b>2 Kor mange personar er det i bilen inkl. førar?</b></p> <p>_____</p>		<p><b>7) Kven betaler for denne reisa? (eitt kryss)</b></p> <table border="0"> <tr><td>Betaler sjølv</td><td>1 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Offentleg arbeidsgjevar</td><td>2 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Offentleg etat</td><td>3 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Privat arbeidsgjevar</td><td>4 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Idretts-/kulturorg</td><td>5 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Anna organisasjon</td><td>6 <input type="checkbox"/></td></tr> </table>	Betaler sjølv	1 <input type="checkbox"/>	Offentleg arbeidsgjevar	2 <input type="checkbox"/>	Offentleg etat	3 <input type="checkbox"/>	Privat arbeidsgjevar	4 <input type="checkbox"/>	Idretts-/kulturorg	5 <input type="checkbox"/>	Anna organisasjon	6 <input type="checkbox"/>								
Betaler sjølv	1 <input type="checkbox"/>																					
Offentleg arbeidsgjevar	2 <input type="checkbox"/>																					
Offentleg etat	3 <input type="checkbox"/>																					
Privat arbeidsgjevar	4 <input type="checkbox"/>																					
Idretts-/kulturorg	5 <input type="checkbox"/>																					
Anna organisasjon	6 <input type="checkbox"/>																					
<p><b>3 Type kjøretøy? (eitt kryss)</b></p> <table border="0"> <tr><td>Personbil/stasjonsvogn</td><td>1 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Varebil</td><td>2 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Lastebil/trailer</td><td>3 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Buss</td><td>4 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>MC/moped</td><td>5 <input type="checkbox"/></td></tr> </table> <p><b>SPØRSMÅL TIL BILFØRAR</b></p> <p>Vi ønskjer å stille spørsmål om den reisa du tar no. Med reisa tenkjer vi heile reisa frå start- til endepunkt, ikkje berre fergeturen! NB! Ikkje tur/retur, start- og endepunkt skal vere forskjellige!</p>		Personbil/stasjonsvogn	1 <input type="checkbox"/>	Varebil	2 <input type="checkbox"/>	Lastebil/trailer	3 <input type="checkbox"/>	Buss	4 <input type="checkbox"/>	MC/moped	5 <input type="checkbox"/>	<p><b>8) Kor ofte tek du denne turen (same start- og endepunkt)? (eitt kryss)</b></p> <table border="0"> <tr><td>Fleire gonger om dagen</td><td>1 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>1 gong per dag</td><td>2 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>1- 4 gonger i veka</td><td>3 <input type="checkbox"/></td></tr> <tr><td>Mindre enn 1 gong pr. veke</td><td>4 <input type="checkbox"/></td></tr> </table>	Fleire gonger om dagen	1 <input type="checkbox"/>	1 gong per dag	2 <input type="checkbox"/>	1- 4 gonger i veka	3 <input type="checkbox"/>	Mindre enn 1 gong pr. veke	4 <input type="checkbox"/>		
Personbil/stasjonsvogn	1 <input type="checkbox"/>																					
Varebil	2 <input type="checkbox"/>																					
Lastebil/trailer	3 <input type="checkbox"/>																					
Buss	4 <input type="checkbox"/>																					
MC/moped	5 <input type="checkbox"/>																					
Fleire gonger om dagen	1 <input type="checkbox"/>																					
1 gong per dag	2 <input type="checkbox"/>																					
1- 4 gonger i veka	3 <input type="checkbox"/>																					
Mindre enn 1 gong pr. veke	4 <input type="checkbox"/>																					
<p><b>4) Kor starta denne reisa?</b></p> <p>Evt. gatenamn: _____</p> <p>Postnr.: _____</p> <p>Stad: _____</p> <p><i>Mest mogleg spesifikt!</i></p>		<p><b>9) Kor bur du?</b></p> <p>Evt. gatenamn: _____</p> <p>Postnr.: _____</p> <p>Stad: _____</p> <p><i>Mest mogleg spesifikt!</i></p>																				

Vedlegg 3: Spørreskjema Fjærlandsvegen og ved Naustdaltunnelen, 2013  
(Etterundersøkelse)



**Statens vegvesen**

Bompengeløpkravet i Fjærlandsbommen vart avvikla ved årsskiftet 2010/11. Vi ynskjer å sjå på korleis reisevanane har endra seg som følge av dette, og gjennomfører derfor intervjuundersøkingar både før og etter avviklinga av bompengane. Vi håper du kan bruke eit par minutt til å svare på nokre spørsmål.

**REGISTRERAST AV INTERVJUMANNSKAP**

1a)

Dato: \_\_\_\_\_ 25 | 09 \_\_\_\_\_ 2013

Tidspunkt: \_\_\_\_\_ : \_\_\_\_\_

Retning

mot Sandane/Førde 1   
mot Sogndal 2

1b) Er bilføraren:           Kvinne           1   
  Mann           2

2 Kor mange personar er det i bilen inkl. førar?

\_\_\_\_\_

3 Type kjøretøy? (eitt kryss)

Personbil/stasjonsvogn 1   
Varebil 2   
Lastebil/trailer 3   
Buss 4   
MC/moped 5

**SPØRSMÅL TIL BILFØRAR**

Vi ønskjer å stille spørsmål om den reisa du tar no. Med reisa tenkjer vi heile reisa frå start- til endepunkt! NB! Ikkje tur/retur, start- og endepunkt skal vere forskjellige!

4) Har du deltatt i denne undersøkinga tidligere i dag?

Nei 1            Ja 2

5) Kor starta denne reisa?

Evt. gatenamn: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_

Stad: \_\_\_\_\_

**Mest mogleg spesifikt!**

REISEVANEUERSØKING FJÆRLAND - ETTERUNDERSØKING 2013

6) Kor ender denne reisa?

Evt. gatenamn: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_

Stad: \_\_\_\_\_

**Mest mogleg spesifikt!**

7a) Kor lang tid tar denne reisa frå start til slutt?

Under 30 min 1   
30-60 min 2   
60-120 min 3   
Over 120 min 4

7b) Inkluderer denne reisa en eller fleire overnattningar?

Nei 1            Ja 2

8) Kva er hovudføremålet med denne reisa? (eitt kryss)

Til/frå arbeid 1   
Forretnings-/tenestereise 2   
Til/frå skule/studiestad 3   
Vare-/godstransport 4   
Private innkjøp/handel 5   
Fritid/ferie 6   
Besøk lege/sjukèhus etc. 7   
Offentleg kontor 8

9) Kor ofte tek du denne turen (same start- og endepunkt)? (eitt kryss)

Fleire gonger om dagen 1   
1 gong per dag 2   
1- 4 gonger i veka 3   
Mindre enn 1 gong pr. veka 4

10) Ka type transportmiddel brukte du vanlegvis før bomstasjonen ble fjernet? (eitt kryss)

Personbil (kjørte sjølv) 1   
Passasjer i personbil 2   
Varebil 3   
Buss 4   
Motersykel/moped 5   
Lastebil/trailer 6   
Budde/kjørte ikkje her 7

11) Kor bur du?

Evt. gatenamn: \_\_\_\_\_

Postnr.: \_\_\_\_\_

Stad: \_\_\_\_\_

**Mest mogleg spesifikt**





Statens vegvesen  
Region vest  
Veg- og transportavdelinga  
Askedalen 4 6863 LEIKANGER  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-vest@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162

vegvesen.no

**Trygt fram sammen**