

SINTEF A11656 – Åpen

# RAPPORT



## *Holdninger til brukerbetaling på Jæren Resultater fra spørreundersøkelse våren 2009*

Marianne Elvsaa Nordtømme og Terje Tretvik

***SINTEF Teknologi og samfunn***  
Transportforskning

Mai 2009





**SINTEF Teknologi og samfunn**  
Transportforskning

Postadresse: 7465 Trondheim  
Besøksadresse: S P Andersens veg 5  
7031 Trondheim  
Telefon: 73 59 03 00  
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

# SINTEF RAPPORT

TITTEL

**Holdninger til brukerbetaling på Jæren – resultater fra spørreundersøkelse våren 2009**

FORFATTER(E)

Marianne Elvsaa Nordtømme og Terje Tretvik

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens vegvesen, Sør-Rogaland distrikt

RAPPORTNR. <b>SINTEF A11656</b>	GRADERING Åpen	OPPDRAGSGIVERS REF. Stine Haave Askelund	
GRADER. DENNE SIDE Åpen	ISBN 978-82-14-4813-1	PROSJEKTNR. 60R019	ANTALL SIDER OG BILAG 36+18
ELEKTRONISK ARKIVKODE A11656_Rapport brukerbetaling Jæren (2).doc		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.) Terje Tretvik <i>Terje Tretvik</i>	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.) Solveig Meland <i>Solveig Meland</i>
ARKIVKODE 60R019	DATO 2009-05-15	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.) Ragnhild Wahl, forskningssjef <i>Ragnhild Wahl</i>	

## SAMMENDRAG

På oppdrag fra Statens vegvesen har SINTEF i samarbeid med Respons gjennomført en holdningsundersøkelse om brukerbetaling på Nord-Jæren.

Undersøkelsen ble gjennomført per telefon blant 1001 innbyggere i følgende 8 kommuner på Jæren: Sandnes, Stavanger, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time og Gjesdal.

Spørreundersøkelsen omhandlet følgende hovedelementer:

- Holdninger til bomringen
- Hvilke forhold som påvirker disse holdningene
- Hvilke årsaker brukerne tror ligger bak etableringen av bomringen
- Hva brukerne mener er positivt og negativt med bomringen
- Holdninger til kommende endringer av bomringen (for eksempel takstøkning)
- Holdninger til andre brukerbetalingsprinsipp. Hva oppleves som mest rettferdig?

Resultatene fra spørreundersøkelsen er dokumentert i denne rapporten.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Trafikk	Traffic
EGENVALGTE	Holdninger	Attitudes
	Bompenge	Toll road
	Reisevaner	Travel behaviour



## **INNHOLDSFORTEGNELSE**

<b>FORORD</b> .....	<b>3</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>4</b>
<b>SUMMARY</b> .....	<b>6</b>
<b>1 INNLEDNING</b> .....	<b>11</b>
<b>2 METODE</b> .....	<b>12</b>
2.1 Spørreundersøkelsen .....	12
2.2 Utvalg.....	12
2.3 Vekting.....	13
2.4 Statistisk analyse .....	15
2.5 Resultatenes troverdighet.....	16
<b>3 RESULTATER</b> .....	<b>17</b>
3.1 Holdninger til bomringen.....	17
3.2 Årsak til holdningene .....	22
3.3 Kunnskap om bomringen .....	23
3.4 Informasjonsmengde .....	24
3.5 Bruk av bompengene .....	25
3.6 Prioritering av midler til lokale samferdselsformål .....	26
3.7 Rettferdighet i innkrevingsprinsipper .....	29
3.8 Reisevaner – dagens situasjon .....	31
3.9 Reisevaner – endring ved takstøkning .....	33
<b>4 OPPSUMMERING</b> .....	<b>35</b>
<b>LITTERATUR</b> .....	<b>32</b>
<b>VEDLEGG A: Spørreskjema</b>	
<b>VEDLEGG B: Andre årsaker til negativ holdning til bomringen</b>	
<b>VEDLEGG C: Andre årsaker til positiv holdning til bomringen</b>	
<b>VEDLEGG D: Åpne svar på spørsmål om årsak til at bomringen ble innført</b>	
<b>VEDLEGG E: Svarfordelinger by- og landkommuner</b>	



## FORORD

På oppdrag fra Statens vegvesen har SINTEF i samarbeid med meningsmålingsinstituttet Respons gjennomført en holdningsundersøkelse for brukerbetaling på Jæren. Undersøkelsen ble gjennomført bl.a. for å kartlegge holdninger til bomringen på Jæren blant brukerne, og for å undersøke om informasjon om tiltak som finansieres av brukerbetalingen påvirker disse holdningene.

Seniorforsker Terje Tretvik har vært prosjektleder hos SINTEF. Cand. polit. Marianne E. Nordtømme ved SINTEF har analysert resultatene og vært hovedforfatter for rapporten. Kvalitetssikrer hos SINTEF har vært seniorforsker Solveig Meland. Seniorkonsulent Idar Eidset har hatt hovedansvaret for spørreundersøkelsen hos Respons, mens Stine Haave Askelund har vært kontaktperson hos Statens vegvesen.

En stor takk rettes til alle som har svart på spørreundersøkelsen.

Trondheim, mai 2009



Ragnild Wahl  
Forskningsjef





## **SAMMENDRAG**

På oppdrag fra Statens vegvesen har SINTEF i samarbeid med Respons gjennomført en holdningsundersøkelse om brukerbetaling på Nord-Jæren.

Spørreundersøkelsen ble gjennomført per telefon blant 1001 innbyggere i følgende 8 kommuner på Jæren: Sandnes, Stavanger, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time og Gjesdal.

Følgende hovedelementer ble omhandlet:

- Holdninger til bomringen
- Hvilke forhold som påvirker disse holdningene
- Hvilke årsaker brukerne tror ligger bak etableringen av bomringen
- Hva brukerne mener er positivt og negativt med bomringen
- Holdninger til kommende endringer av bomringen (for eksempel takstøkning)
- Holdninger til andre brukerbetalingsprinsipp. Hva oppleves som mest rettferdig?

Resultatene fra spørreundersøkelsen er dokumentert i denne rapporten.

Analysene er gjennomført både for alle kommunene samlet og for by- og landkommuner hver for seg. Inn under kategorien bykommuner faller Sandnes, Stavanger, Sola og Randaberg, mens Hå, Klepp, Time og Gjesdal kategoriseres som landkommuner.

Analysene er videre gjennomført med vektning for skjevheter i utvalget knyttet til kjønn, alder og kommunenes innbyggertall i forhold til fordelingen i populasjonen.

### **Holdninger til bomringen**

På spørsmål om sine holdninger til bomringen slik den har fungert til nå, svarer 47 % at de er meget eller nokså negative. 32 % er verken positive eller negative (evt. både/ og), mens 17 % er meget eller nokså positive.

De som er negative til bomringen uttrykker blant annet misnøye med at den koster for mye, og at de blir pålagt flere avgifter enn de man har fra før. De som er positive til bomringen synes det er flott at den finansierer vegbygging, eller oppgir ulike typer miljøhensyn som hovedårsak til sin holdning. En annen viktig årsak til positiv holdning er at bomringen fungerer problemfritt for brukerne.

Flere av respondentene i landkommunene er negative til bomringen enn i bykommunene (55 % mot 45 %). Til gjengjeld er det færre i landkommunene som har svart "verken eller" enn i bykommunene (33 % mot 25 %). Omtrent like mange er positive til bomringen i by- og landkommunene.

En klassifikasjonstre-analyse viser at det i all hovedsak er bakgrunnsvariabelen utdanning som forklarer variasjoner i holdning til bomringen. Skillet går mellom de som har fullført videregående skole og de som har høyere utdanning, på den måten at de som kun har videregående skole er mer negative til bomringen. Det er imidlertid forskjellig hva som forklarer variasjon i holdninger hvis vi ser på kvinner og menn hver for seg. Blant kvinner er det mer avgjørende for holdning til bomringen om de bor i by- eller landkommuner, enn hva slags utdanning de har. Hos menn er det kun utdanning som har signifikant effekt.

### **Informasjon**

De fleste av respondentene (71 %) har ikke hørt om Nord-Jærenpakken, og like mange synes det har vært gitt for lite informasjon. Litt flere kjenner til Nord-Jærenpakken i landkommunene enn i bykommunene (34 mot 27 %).

Lignende undersøkelser som har vært gjennomført i bl.a. Trondheim og Oslo, har vist at kunnskap om hva inntektene fra bomringen blir brukt til gjør at folk blir mer positive. Det er derfor sannsynlig at mer informasjon om hva inntektene fra bomringen på Jæren blir brukt til vil gi mer positive holdninger.

### **Bruk av bompengainntekter**

Når det gjelder bruken av bompengainntekter, er respondentene i gjennomsnitt nokså positive til at de brukes på både vegprosjekter, trafikksikkerhets- og miljøtiltak og gang- og sykkelveger. De er også positive til at pengene brukes på kollektivtiltak, men i litt mindre grad.

Et spørsmål om prioritering av midler til ulike tiltakstyper (uavhengig av inntektskilde) viser at vegprosjekter kommer særlig godt ut, mens det ikke er noen stor forskjell på de andre tiltakstypene.

Det er litt forskjell på hvordan de ulike tiltakstypene prioriteres i by- og landkommunene. Innbyggere i bykommunene prioriterer kollektivtiltak og trafikksikkerhets- og miljøtiltak høyere enn innbyggere i landkommunene, mens det motsatte er tilfelle hva angår vegprosjekter og gang- og sykkelveger. Felles for de to geografiske områdene er at vegprosjekter prioriteres høyest og de andre tiltakstypene nokså likt.

### **Innkrevingsmåte**

Et viktig mål med spørreundersøkelsen var å kartlegge hvilken innkrevingsmåte innbyggerne på Nord-Jæren synes er mest rettferdig. Det er nokså jevnt fordelt om innbyggerne synes ekstra drivstoffavgift, fast bomavgift eller varierende bomavgift er den mest rettferdige innkrevingsmåten (fra 23 % til 26 %). Ganske få synes ekstra vegavgift er mest rettferdig (10 %).

I bykommunene kommer varierende bomavgift best ut, mens fast bomavgift anses som mest rettferdig i landkommunene. Den største forskjellen mellom de to geografiske områdene er at 24 % av de spurte i bykommunene synes ekstra drivstoffavgift er mest rettferdig, mens bare 17 % i landkommunene svarer det samme.

### **Endring i reisemønster ved takstendring**

De av respondentene som reiser gjennom bomringen i bil til eller fra jobb/ skole ble også spurt om en takstøkning til det dobbelte mellom kl 07:30 og 08:30 på morgenen ville medføre en endring i deres reisemåte. Nesten 30 % av disse sier de vil endre reisevanene sine, enten reise på annet tidspunkt, reise på en annen måte, og/ eller kjøre sammen med andre. Halvparten av de spurte sier de ikke vil endre reisevanene sine dersom en slik takstøkning iverksettes.

Det er flere i bykommunene som sier de vil endre reisevaner ved en takstøkning om morgenen, enn i landkommunene. Dette kan skyldes at de som bor i bynære områder har mer fleksibilitet mht. transportmiddel enn de som bor i rurale strøk.

## SUMMARY

On assignment from the Norwegian Public Roads Administration, SINTEF, in collaboration with Respons, has carried out a survey about the toll ring in Northern Jæren.

The survey was conducted by telephone among 1,001 residents in the following 8 municipalities in Jæren: Sandnes, Stavanger, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time and Gjesdal.

The following main topics were addressed:

- Attitudes towards the toll ring
- What factors affect these attitudes
- What are the reasons people believe is the purpose of the toll ring
- Positive and negative aspects with the toll ring
- Attitudes towards the upcoming changes with the toll ring (for example, tariff increases)
- Attitudes towards other user fee principles. What is perceived as most fair?

The results from the survey are documented in this report.

The analysis is conducted both for all the municipalities in total, and for urban and rural municipalities separately. The municipalities which fall under the category urban municipalities are Sandnes, Stavanger, Sola, and Randaberg. Hå, Klepp, Time and Gjesdal are categorized as rural municipalities.

The analysis is carried out with weighting for a selection bias with regard to gender, age, and the population size in each municipality, in relation to the distribution of the population.

### **Attitudes towards the toll ring**

When asked about their attitudes towards the toll ring until now, 47 % respond that they are very or fairly negative. 32 % are neither positive nor negative (or both/ and), while 17 % are very or fairly positive.

Those who are negative to the toll ring, expresses, among other things, dissatisfaction with the fact that it costs too much, and that there are enough taxes as it is. Those who are positive to the toll ring, state that it finances road building or that it entails environmental benefits as the main reasons for their attitude. Another important reason for the positive attitudes, is that the toll ring functions without problems for the users.

More respondents in the rural municipalities are negative to the toll ring than in the urban municipalities (55 % against 45%). In return, fewer in the rural municipalities have answered "either or" (33 % against 25%). About the same share of respondents is positive to the toll ring in urban and rural municipalities.

A classification tree analysis shows that it is mainly education that explains variations in attitudes to the toll ring. The distinction is between those who have completed high school and those who have higher education, in the sense that those who have only high school are more negative to the toll ring. However, there are differences in what explains the variation in attitudes among women and men separately. Among women, it is more important for their attitude to the toll ring if they live in urban or rural municipality, than what kind of education they have. Among men, only education has a significant effect.

### **Information**

The majority of respondents (71 %) have not heard about 'Nord-Jærenpakken', and as many think it has been given too little information. Fewer respondents are familiar to 'Nord-Jærenpakken' in the urban than in the rural municipalities (27 % against 34 %).

Similar surveys previously conducted in Trondheim and Oslo, have shown that knowledge of what the revenues from the toll ring are spent on make people more positive. It is therefore likely that more information about this in Jæren will contribute to more positive attitudes.

### **Use of toll revenues**

When it comes to the spending of toll revenues, the respondents are quite positive that they are spent for both road projects, traffic safety and environmental measures, and walking and cycle paths. They are also positive to the money being spent on public transport, but in a slightly lower degree.

Results from a question about the prioritization of different types of local transport measures (regardless of source of income), shows that road projects are prioritized particularly high, while there is no great difference among the other transport measures.

The different types of measures are given different priority in urban and rural municipalities. The respondents in the urban municipalities prioritize public transport, as well as traffic safety and environment measures, higher than the respondents in the rural municipalities, while the opposite is the case with regard to road projects and walking and cycle paths. Common for the two locations is that road projects are given highest priority, and that the other types of measures are prioritized almost equally.

### **Collection Principles**

An important goal of the survey was to map what the citizens in Northern Jæren think is the fairest way to collect money for local transport measures. The respondents rate additional fuel tax, fixed toll and variable toll fairly evenly (from 23 % to 26 % rate these principles as the most fair). Quite a few think that additional road charge is the most fair (10 %).

In the urban municipalities it is variable toll that is rated the fairest, while fixed toll is considered as fairest in the rural municipalities. The biggest difference between the two locations is that 24 % of the respondents in the urban municipalities think additional fuel tax is fairest, while only 17 % in the rural municipalities respond the same.

### **Change in travel behaviour in the case of increased toll**

The respondents who travel through the toll ring driving a car to or from work / school were asked what a doubled toll between 07:30 and 08:30 in the morning would entail for their travel behaviour. Almost 30 % say they will change their travel behaviour; that is, travel at a different time, in a different way, and / or car share. Half of the respondents say they will not change their travel behaviour if such a toll increase is implemented.

A bigger share of the respondents in urban municipalities says they will change their travel behaviour in the case of a toll increase than that of the respondents in the rural municipalities. This may be because those living in urban areas have more flexibility with respect to transport options than those living in rural areas.

## 1 INNLEDNING

Dagens bomring på Nord-Jæren ble etablert i 2001, og midlene derfra har vært brukt til mange ulike formål, både trafikksikkerhetstiltak, kollektivtiltak, vegprosjekter, miljøtiltak og gang- og sykkelveger. Det har nå vært et ønske fra Statens vegvesen å få bedre innsikt i brukernes holdninger til bomringen og hva som påvirker disse, og derigjennom et bedre beslutningsgrunnlag for Jæren-pakke 2. SINTEF Teknologi og samfunn og Respons har derfor på oppdrag fra Statens vegvesen gjennomført en holdningsundersøkelse om brukerbetaling blant 1001 innbyggere i 8 kommuner på Jæren.

Følgende forhold skulle kartlegges gjennom spørreundersøkelsen:

- Holdninger til bomringen
- Hvilke forhold som påvirker disse holdningene
- Hvilke årsaker brukerne tror ligger bak etableringen av bomringen
- Hva brukerne mener er positivt og negativt med bomringen
- Holdninger til kommende endringer av bomringen (for eksempel takstøkning)
- Holdninger til andre brukerbetalingsprinsipp. Hva oppleves som mest rettferdig?

Et annet sentralt mål med spørreundersøkelsen var å se i hvilken grad informasjon om hva bompengemidlene blir brukt til kan påvirke holdningene brukerne har til bomringen. Tidligere undersøkelser har vist at når brukerne er informert om dette er de mer positive til bomringen (Tretvik, 2006 og 2007, Statens vegvesen, 2009).

Resultatene fra spørreundersøkelsen er dokumentert i denne rapporten.

## 2 METODE

### 2.1 Spørreundersøkelsen

Spørreundersøkelsen ble gjennomført som telefonintervju i løpet av to uker i mars 2009. 1001 personer fra 8 kommuner på Jæren ble intervjuet.

Følgende kommuner var representert i undersøkelsen:

- Sandnes
- Stavanger
- Sola
- Randaberg
- Hå
- Klepp
- Time
- Gjesdal

Spørreskjemaet er utviklet av SINTEF Teknologi og samfunn i samarbeid med Statens vegvesen, og endelig utformet av Respons. Skjemaet er vist i vedlegg A.

### 2.2 Utvalg

Et tilfeldig utvalg av befolkningen i alderen 18 år og eldre ble trukket ut og kontaktet på telefon. Totalt ble det brukt 5887 telefonnumre. Av disse var det i 2094 tilfeller ikke svar å få i løpet av intervjuperioden, og 2792 personer ønsket ikke å svare eller hadde ikke tid i løpet av intervjuperioden.

Det endelige utvalget består altså av 1001 personer. Utvalget er kvotert ved at de 8 kommunene er delt inn i to grupper – ”bykommuner” (Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg) og ”landkommuner” (Hå, Klepp, Time og Gjesdal). Til sammen 601 personer ble intervjuet fra den første gruppen og 400 fra den andre gruppen. Innad i hver gruppe er utvalget kvotert i forhold til enkeltkommunenes innbyggertall. Alle analyser fra undersøkelsen er gjort både for hele regionen samlet og for hvert geografisk område, for å kontrollere om det er ulikheter mellom de to områdene.

Utvalget består av 512 menn og 489 kvinner, tilsvarende 51 og 49 %. Aldersmessig er 15 % under 30 år, 28 % er 30-44 år, 30 % er 45-59 år og 28 % er 60 år eller eldre (se tabell 1 til høyre).

I samtlige analyser er utvalget vektet i forhold til alder og kjønn i populasjonen. Dette redegjøres nærmere for i avsnitt 2.3.

*Tabell 1: Utvalget fordelt på aldersgrupper (N=1001). Antall og prosent.*

	Antall	Prosent
Under 30 år	148	15
30-44 år	279	28
45-59 år	293	29
60 år og eldre	281	28
Total	1001	100

Tabell 2 viser fordelingen av høyest fullførte utdanning i utvalget.

*Tabell 2: Utvalget fordelt på høyest fullførte utdanningskategori (N=1001). Antall og prosent.*

	Antall	Prosent
Grunnskole, ungdomsskole, framhaldsskole eller realskole	120	12
Videregående skole (yrkesfaglig, allmennfaglig)	424	42
Høyskole, universitet - lavere grad (inntil 3 år utover videregående skole)	216	22
Høyskole, universitet - høyere grad (mer enn 3 år utover videregående skole)	227	23
Uoppgitt	14	1
Total	1001	100

12 % av de spurte har kun grunnskole, 42 % har fullført videregående skole, mens 45 % har høyskole- eller universitetsutdanning. 1 % har ikke oppgitt høyest fullførte utdanning.

I tabell 3 ser vi hovedbeskjeftigelsen til de spurte. 69 % av respondentene er yrkesaktive, 4 % er skoleelever eller studenter, 2 % er hjemmearbeidende, 18 % er pensjonister, mens til sammen 6 % er trygdet eller arbeidsledig. 1 % har en hovedbeskjeftigelse som faller inn under kategorien "annet".

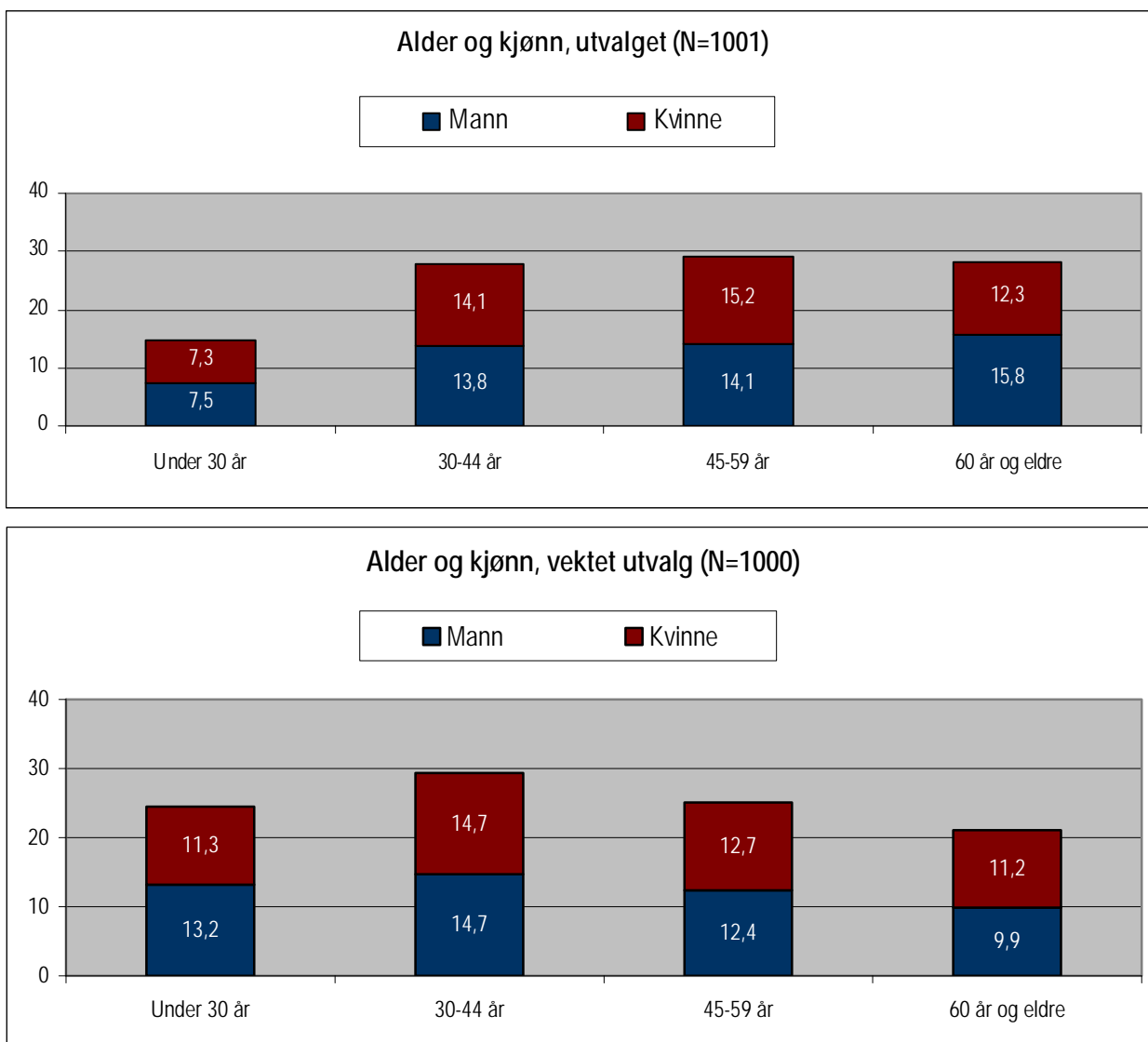
*Tabell 3: Utvalget fordelt på hovedbeskjeftigelse (N=1001). Antall og prosent.*

	Antall	Prosent
Yrkesaktiv	695	69
Skoleelev/student	42	4
Hjemmearbeidende	18	2
Alderspensjonist	179	18
Trygdet	44	5
Arbeidsledig	11	1
Annet	12	1
Total	1001	100

### 2.3 Vekting

Analysene er gjennomført med vekting. Vekten korrigerer for skjevheter i utvalget med hensyn til alders- og kjønnsfordeling og kommunenes innbyggertall.

Figur 1 viser hvordan utvalget fordeler seg på kjønn og alder, og hvordan fordelingen ser ut med vekting.

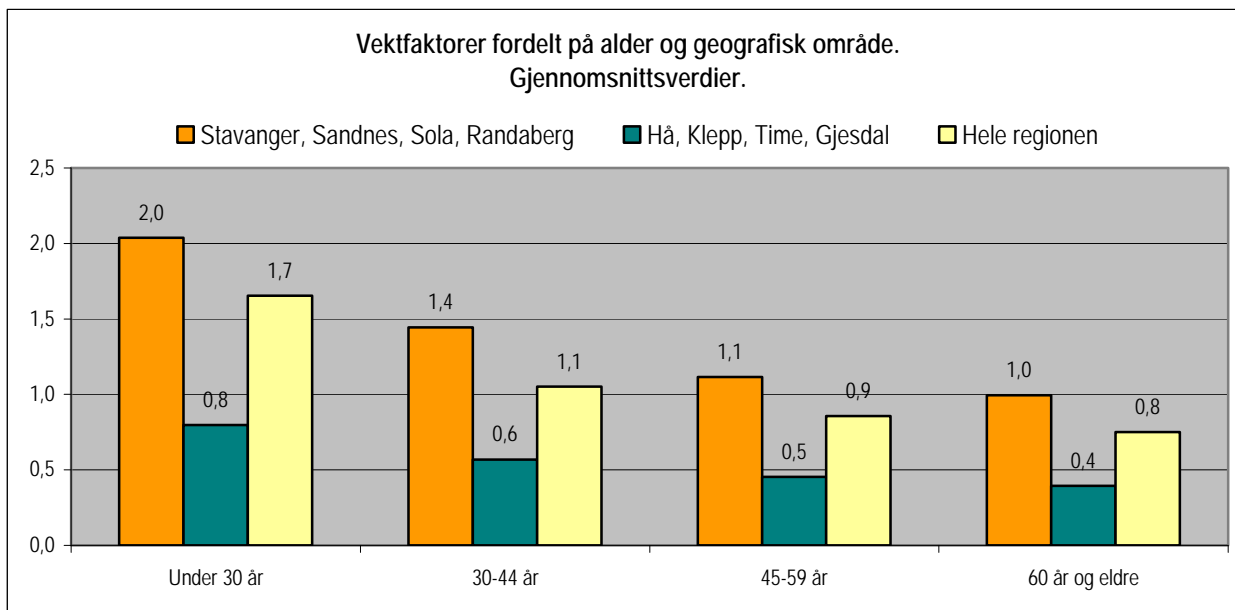


Figur 1: Fordelinger på aldersgruppe og kjønn i opprinnelig og vektet utvalg. Prosent.

Figur 1 viser at de som tilhører den yngste alderskategorien er dårligst representert i utvalget. Også alderskategorien 30-44 år er noe underrepresentert. De to eldste alderskategoriene er noe overrepresentert.

Figur 2 viser vekt faktorene som er lagt inn for hver aldersgruppe, fordelt på by- og landkommuner.





Figur 2: Gjennomsnittlige vektfaktorer fordelt på aldersgruppe og geografisk område (vekt 2)

Dersom vi først ser på hele regionen samlet (gule søyler), ser vi av figuren at det er brukt større vektfaktor jo yngre aldersgruppene er, ettersom de yngste i størst grad var underrepresentert.

Videre er de største kommunene bevisst underrepresentert i utvalget, og derfor vektet med faktorer større enn 1 (oransje søyler) mens det motsatte er tilfelle for de mindre kommunene (grønne søyler). Mens det egentlige forholdet mellom respondenter fra henholdsvis by- og landkommuner i utvalget er 6:4, blir forholdet 8:2 når utvalget vektet. Dette er mer i samsvar med befolknings sammensetningen.

## 2.4 Statistisk analyse

I analysen av datamaterialet er programmet Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) benyttet.

Vi har hovedsakelig brukt frekvensoversikter og gjennomsnittsscore som analyseform. Materialet er av en slik art at mer avansert metodikk som for eksempel faktoranalyse og regresjonsanalyse ikke vil være meningsfylt. For å finne bakenforliggende forklaringer til svarfordeling er imidlertid metoden klassifikasjonstre (classification trees) benyttet ved én anledning.

Gjennom hele rapporten analyseres som tidligere nevnt resultatene på to måter:

- for hele regionen
- for by- og landkommunene hver for seg

Vi vil fokusere mest på analyseresultatene for hele regionen samlet, men i tillegg kommentere resultatene fra by- og landkommunene (fullstendige svarfordelinger også for by- og landkommunene hver for seg finnes i vedlegg E).

## **2.5 Resultatenes troverdighet**

Undersøkelsen er basert på selvrapportering. Denne metoden innebærer at respondentene kan svare det de opplever er normativt ”riktig”, i stedet for å beskrive sin egen faktiske atferd, tenkning og følelser – såkalt Social Desirable Responding (Moe, 1997). Det er derfor en mulighet for at resultatene ikke alltid gjengir virkeligheten.

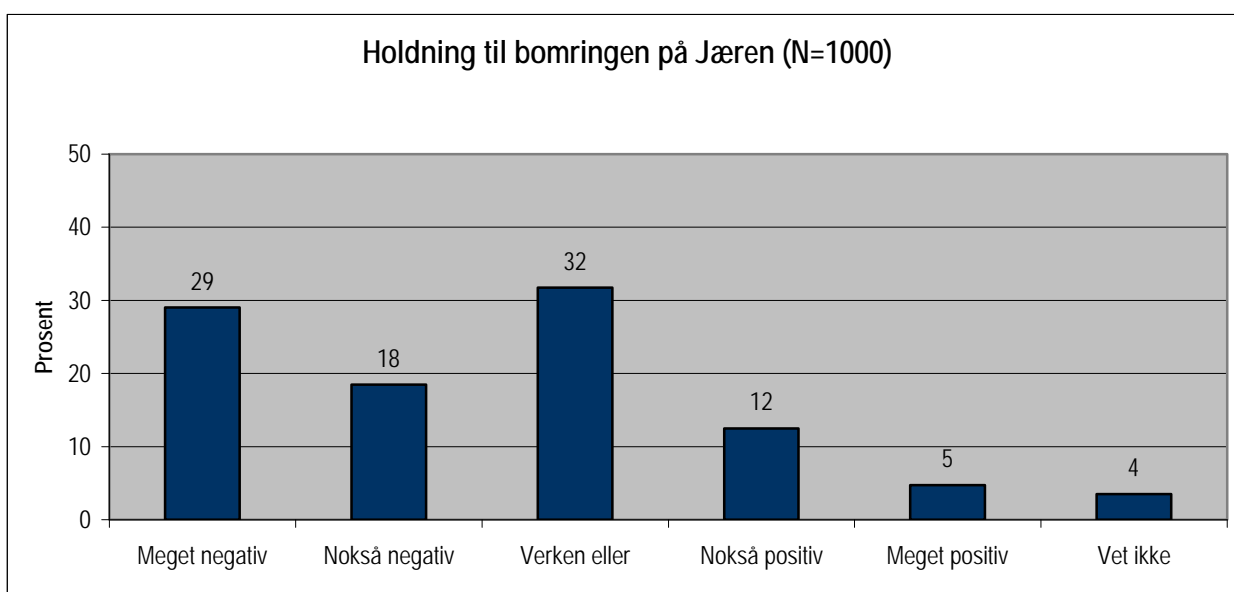
### 3 RESULTATER

I dette kapitlet gjør vi rede for resultatene fra spørreundersøkelsen. Kapitlet er delt inn i følgende underkapitler:

- Holdninger til bomringen (samt årsak til holdninger)
- Kunnskap om bomringen og informasjonsmengde
- Bruk av bompengeneinntektene
- Prioritering av bompengemidler til ulike samferdselsformål
- Rettferdighet i innkrevingsprinsipper
- Reisevaner i dag
- Eventuelle endringer i reisevaner ved en takstøkning

#### 3.1 Holdninger til bomringen

Figur 3 viser hvilke holdninger de spurte har til bomringen på Jæren slik det har fungert til nå.

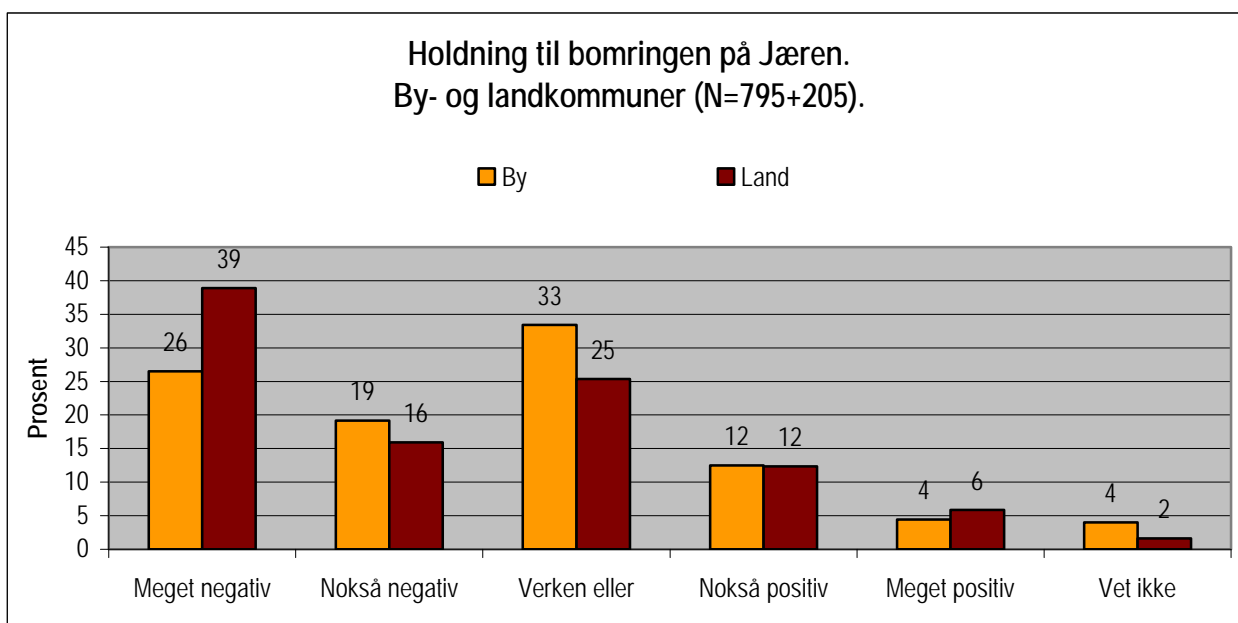


Figur 3: Holdninger til bomringen på Jæren (N=1000). Prosent.

Av figur 3 ser vi at hovedtyngden av svarene ligger på den negative siden av skalaen – 29 % er meget negative, og 18 % nokså negative. En tredel av de spurte (32 %) er verken positive eller negative til bomringen. 12 % er nokså positive, mens bare 5 % er meget positive. 4 % har svart vet ikke. I en lignende undersøkelse SINTEF har gjennomført i Trondheim var svarfordelingen overraskende lik – her var 28 % meget negative, 19 % nokså negative, 32 % verken/ eller, 14 % nokså positive og 5 % meget positive (Tretvik, 2006).

Det at såpass mange sier seg verken positive eller negative til bomringen, behøver ikke bety at de er likegyldige. Mange kan nok både på den ene siden se ulemper med bomringen i form av økte utgifter for enkeltindividet, og på den andre siden fordeler for samfunnet som bompengeneinntekter og mindre biltrafikk. Det kan derfor være vanskelig å erklære seg enten positiv eller negativ. Slik sett kunne kanskje denne svarkategorien like gjerne ha hett ”både/ og” som ”verken/ eller”.

En sammenligning av svarfordelingen på holdninger til bomringen for by- og landkommunene, viser at det er visse ulikheter mellom de to geografiske områdene. Dette er illustrert i figur 4.



Figur 4: Holdning til bomringen på Jæren, by- og landkommuner (N=605+399). Prosent.

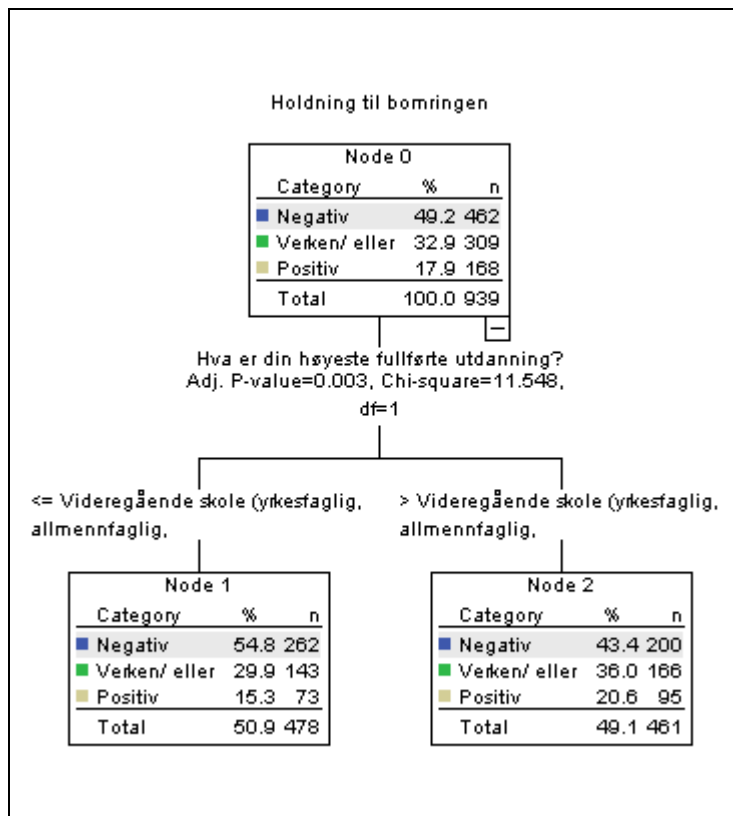
Figur 4 viser følgende ulikheter i holdninger til bomringen:

- I landkommunene er det færre som er verken positive eller negative (25 % mot 33 % i bykommunene)
- Klart flere erklærer seg meget negative i landkommunene enn i bykommunene (39 % mot 26 %)
- Litt færre er nokså negative i landkommunene enn i bykommunene (16 % mot 19 %)

Det kan være interessant å se hvilke bakgrunnsvariabler som i størst grad forklarer forskjeller i folks holdninger til bomringen på Jæren. For å undersøke det, har vi benyttet en statistisk metode kalt klassifikasjonstre. Denne metoden brukes til å finne frem til hvilken uavhengig variabel som i størst grad forklarer signifikante variasjoner i den avhengige variabelen, og viser hvilke av kategoriene i denne uavhengige variabelen som skiller seg ut. Deretter kan andre uavhengige variabler trekkes inn, dersom disse forklarer signifikante forskjeller for undergrupper av den første.

Svarene på den uavhengige variabelen er omkodet til tre verdier: ”Negativ”, ”Verken/ eller” og ”Positiv”. Følgende uavhengige variabler er inkludert i analysen: Kjønn, aldersgruppe, utdanning, geografisk område, og hvor ofte man kjører bil.

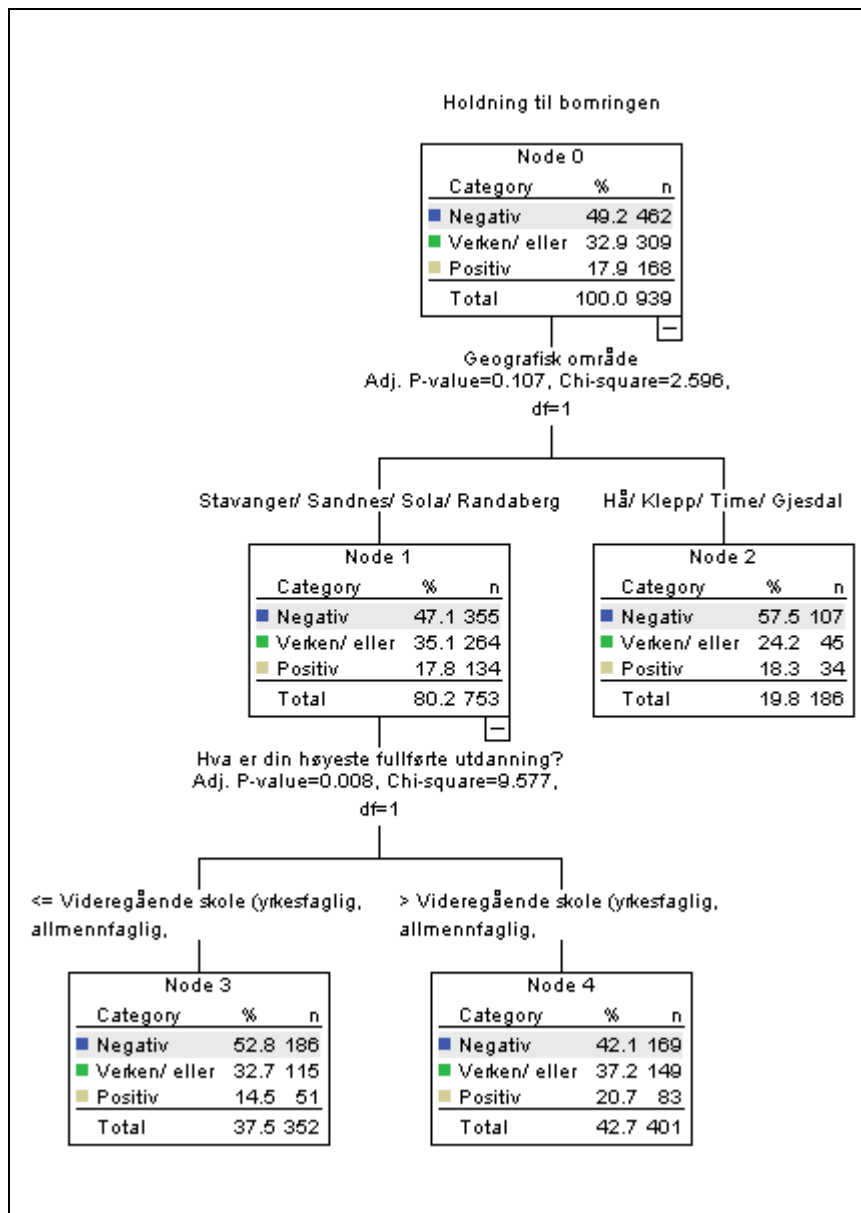
Figur 5 viser resultatet fra denne analysen i en trestruktur.



Figur 5: Klassifikasjonstre for "Holdning til bomringen"

Klassifikasjonstreet viser at utdanning er den eneste uavhengige variabelen som forklarer variasjon i holdninger til bomringen. Blant de som ikke har fullført noen utdanning utover videregående skole, er om lag 12 prosentpoeng flere respondenter negative til bomringen enn blant de som har høyere utdanning (55 % mot 43 %). De andre uavhengige variablene inkludert i analysen hadde ingen signifikant innvirkning på variasjon i holdninger utover det som blir forklart av utdanningsnivå, og er derfor automatisk blitt utelatt fra klassifikasjonstreet.

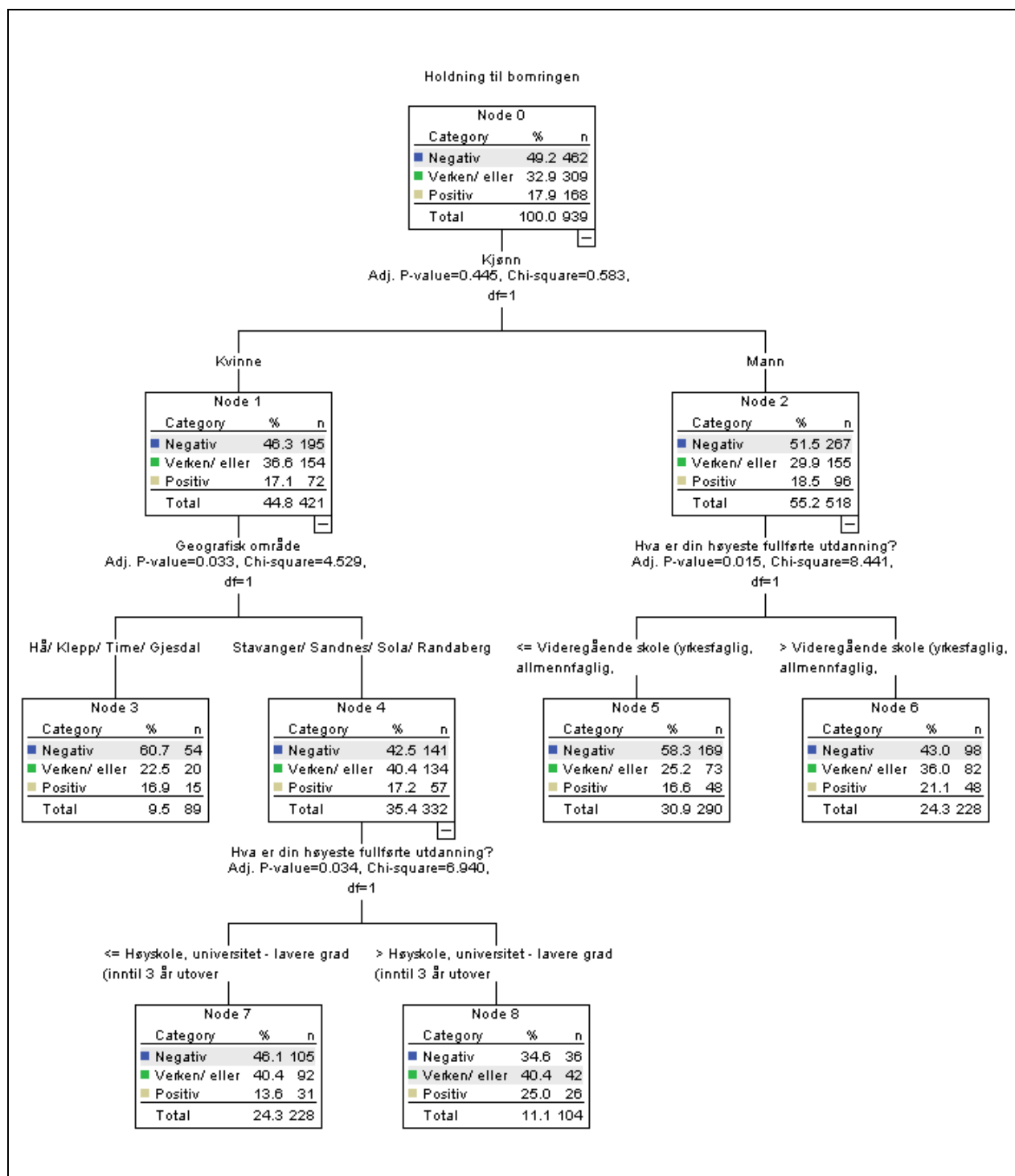
I SPSS er det imidlertid mulighet til å "tvinge" en bestemt uavhengig variabel til å utgjøre første forklaringsnivå under avhengig variabel. Dette kan være interessant å gjøre for å finne mer nyanserte forklaringer på holdninger til bomringen. Figur 6 viser hvordan klassifikasjonstreet ser ut når vi tvinger variabelen "geografisk område" til å være første forklaringsnivå. Slik kan vi se om det er noen forskjeller mellom by- og landkommuner i hva som forklarer holdninger til bomringen. Det understrekes at denne måten å gjennomføre analysen på medfører at forklaringsmodellen blir noe svekket, slik at feilmarginene blir større.



Figur 6: Klassifikasjonstre for "Holdning til bomringen", med geografisk område som første forklaringsnivå.

Vi ser at det er bare i bykommunene at utdanningsvariabelen er relevant som forklaring på holdninger til bomringen.

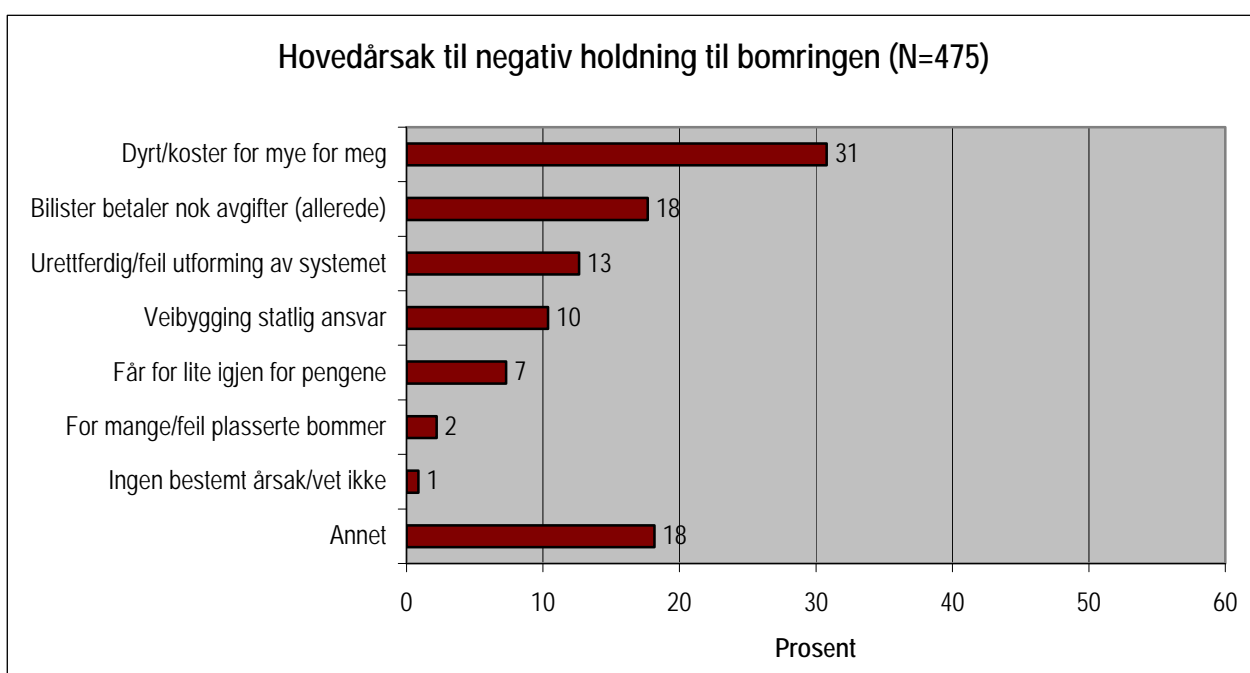
Det kan også være interessant å tvinge variabelen "kjønn" inn som første forklaringsnivå, for å se om det er forskjeller i hva som forklarer holdninger til bomringen mellom menn og kvinner. Figur 7 viser klassifikasjonstreet slik det da ser ut.



ha signifikant betydning, på den måten at menn med kun fullført videregående skole er mer negative enn menn med høyere utdanning.

### 3.2 Årsak til holdningene

I tillegg til å finne bakenforliggende faktorer for holdning til bomringen, er det selvsagt interessant å se hva respondentene selv oppgir som hovedårsak til sine holdninger. De 475 personene som svarte at de var meget eller nokså negative til bomringen, ble spurt om hovedårsaken til dette. Det ble ikke oppgitt svaralternativer, men svarene ble kodet i forhåndsdefinerte kategorier basert på en tilpasning fra undersøkelsen i Trondheim nevnt tidligere. Svarfordelingen på de ulike kategoriene er vist i figur 8.

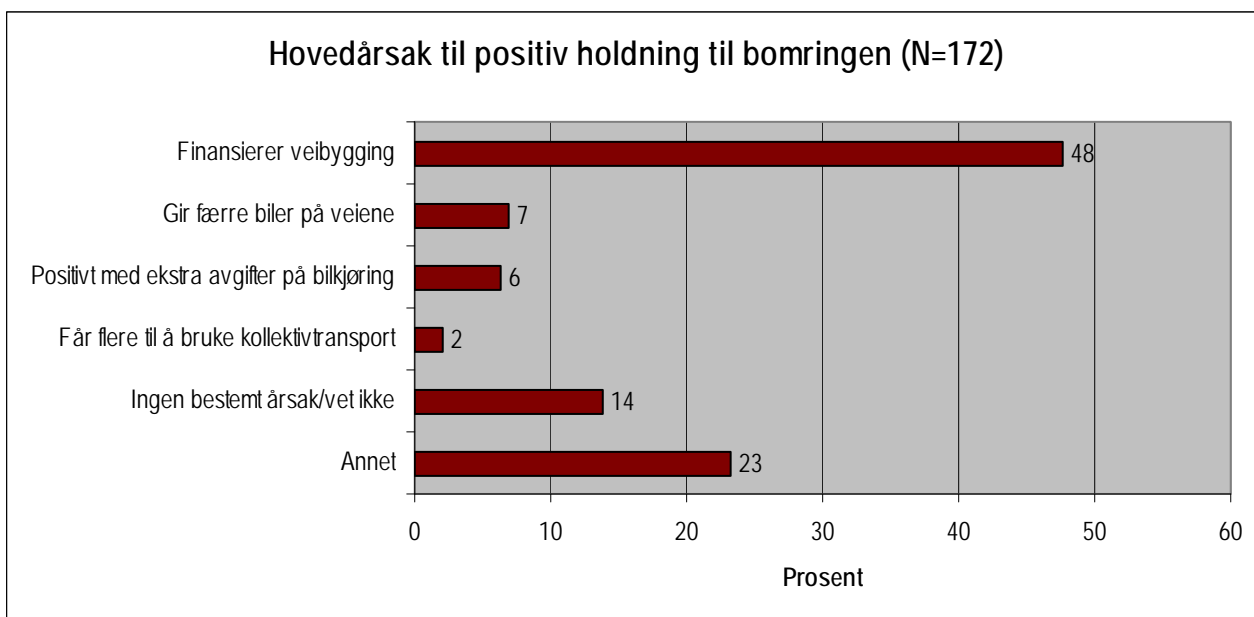


Figur 8: Hovedårsak til negativ holdning til bomringen (N=475). Prosent.

Figur 8 viser at 31 % av de som er negative, synes bomringen er dyr og koster for mye. 18 % mener at bilister betaler nok avgifter fra før, mens 13 % mener ordningen er urettferdig eller at systemet er feil utformet. 10 % sier at vegbygging er et statlig ansvar, 7 % sier de får for lite igjen for pengene, og 2 % synes det er for mange eller feil plasserte bommer. 1 % oppgir ingen bestemt årsak eller vet ikke hvorfor de er negative. 18 %, altså en relativt stor andel, oppgir andre hovedårsaker enn disse. Eksempler på slike svar er at det er irriterende med bøter når man glemmer å betale, og at det går for mye penger til administrasjon. En fullstendig oversikt over de åpne svarene finnes i vedlegg B.

Også de 172 personene som svarte at de var nokså eller meget positive til bomringen på Jæren ble spurt om hovedårsaken til sin holdning, på samme måte som de som var negative. Figur 9 viser svarfordelingen.



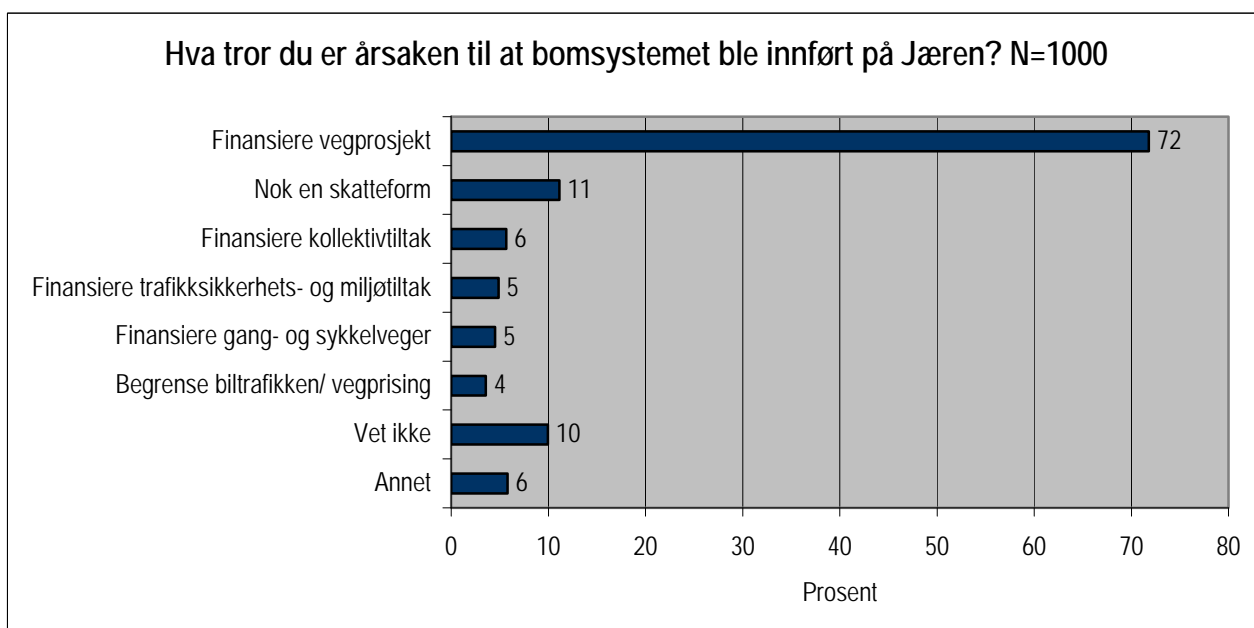


Figur 9: Hovedårsak til positiv holdning til bomringen (N=172). Prosent.

48 % sier de er positive til bomringen fordi den finansierer vegbygging. Resten av svarene er mer miljøorienterte – 7 % er positive fordi bomringen gir færre biler på vegene, 6 % synes det er positivt med ekstra avgifter på bilkjøring, og 2 % mener det er bra med bomringen fordi den får flere til å reise kollektivt. 14 % har ikke oppgitt noen bestemt hovedårsak eller vet ikke. Også her er det mange (23 %) som har gitt andre svar. Mange av disse er fornøyde fordi betalingsystemet fungerer problemfritt. Se vedlegg C for en fullstendig oversikt over de åpne svarene.

### 3.3 Kunnskap om bomringen

Respondentene ble videre spurt om hva de trodde var årsakene til at bomringen på Jæren ble innført. Svarene er vist i figur 10 (her var det mulig å oppgi flere svar, og noen har gjort dette).



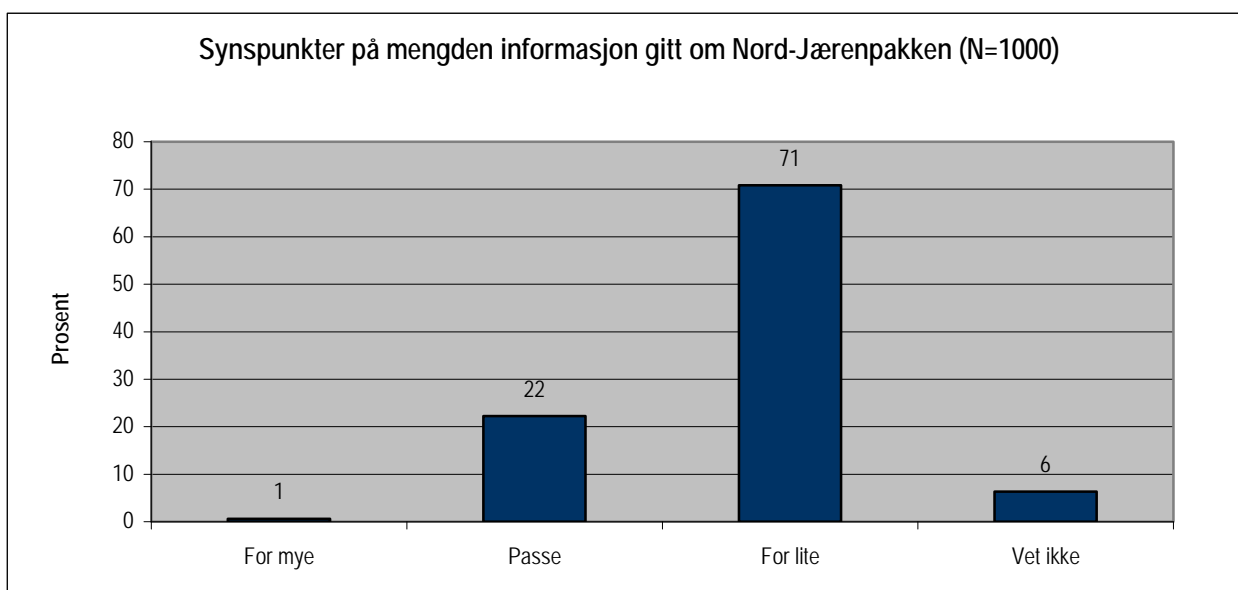
Figur 10: Antatt årsak til innføring av bomringen på Jæren (N=1000) – prosentandel som har nevnt gitte alternativer. Flere svar mulige.

Figur 10 viser at de fleste tror at bomringen ble innført for å finansiere vegprosjekter. 72 % har nevnt denne årsaken. 11 % tror bomringen ble opprettet som nok en skatteform. 6 % tror den ble opprettet for å finansiere kollektivtiltak, 5 % for å finansiere gang- og sykkelveger, 5 % for å finansiere trafikkisikkerhets- og miljøtiltak, og 4 % for å begrense biltrafikken. 10 % har svart vet ikke, mens 6 % har oppgitt andre svar. En fullstendig oversikt over disse andre svarene er vist i vedlegg D, og en rask gjennomgang med skjønnsmessig vurdering viser at nesten 40 % av disse egentlig faller innenfor kategorien ”nok en skatteform” (få inn penger til statskassen uten at noe konkret formål er nevnt), og ca 35 % innenfor ”finansiere vegprosjekt”. En del mener også bomringen ble opprettet på grunn av feilvurderinger hos politikere, da særlig på sentralt nivå.

Holdningsundersøkelser fra Trondheim og Oslo og Akershus har som nevnt vist at man blir mer positive til bompengene dersom man får kunnskap om hva pengene blir brukt til (Tretvik, 2006 og 2007; Statens vegvesen, 2009). Derfor inneholdt også denne undersøkelsen spørsmål om man kjenner til eller har hørt om Nord-Jærenpakken. 29 % av de spurte i hele regionen svarte ja på dette, mens 71 % ikke har hørt om den. En analyse av by- og landkommunene hver for seg, viser at flere av de som bor i landkommunene kjenner til Nord-Jærenpakken enn de som bor i bykommunene (34 mot 27 %).

### 3.4 Informasjonsmengde

Videre ble respondentene spurt om de synes det er gitt for mye, akkurat passe eller for lite informasjon om Nord-Jærenpakken. Svarene er vist i figur 11.



Figur 11: For mye, for lite eller passe mengde informasjon gitt om Nord-Jærenpakken (N=1000). Prosent.

Figur 11 viser at 71 % synes det er gitt for lite informasjon. 22 % synes det er gitt passe mengde informasjon, mens kun 1 % synes det har blitt gitt for mye.

Tilsvarende analyse gjort for by- og landkommuner hver for seg viser at i landkommunene alene svarer 26 % at de synes det er gitt passe mengde informasjon, mens 67 % mener det er gitt for lite. Tilsvarende tall for bykommunene er henholdsvis 21 og 73 %. I både land- og bykommuner svarer 1 % at det er gitt for mye informasjon og 6 % vet ikke.

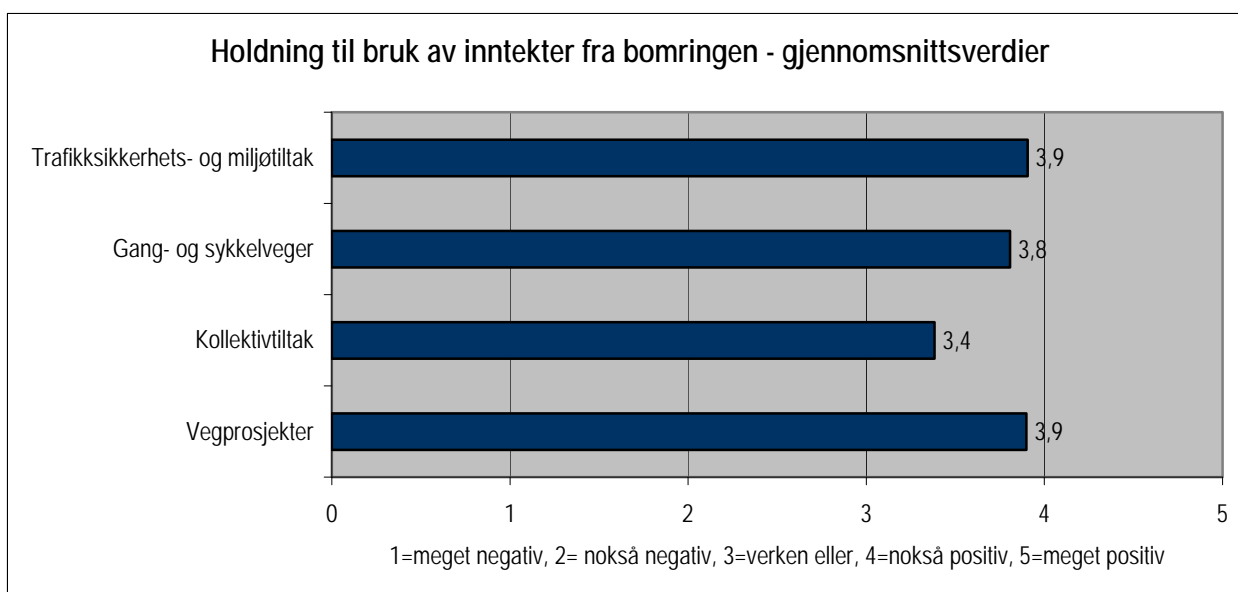
Det er altså relativt mange av innbyggerne på Nord-Jæren som ikke kjenner til hva bompengene brukes til å finansiere, og de ønsker selv å få mer informasjon. Ut fra erfaring fra andre steder i Norge er det sannsynlig at mer informasjon om Nord-Jærenpakken vil resultere i mer positive holdninger til bomringen.

### 3.5 Bruk av bompengeinntektene

Respondentene ble videre spurt om hva de synes om bruken av bompengeinntektene. De ble bedt om å angi hvor positiv eller negativ de var til at bomringen delfinansierer følgende typer samferdselstiltak:

- Ulike vegprosjekter i regionen
- Ulike kollektivtiltak (holdeplasser, kollektivfelt og liknende)
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhet og miljøtiltak (utbedring av farlige vegkryss, støyttiltak, beplantning og liknende)

Figur 12 viser gjennomsnittsscore for de ulike tiltakstypene, på en skala der 1 = ”meget negativ” og 5 = ”meget positiv”. De som har svart ”vet ikke” er ikke inkludert i denne figuren, og antall svar varierer derfor litt mellom de ulike tiltakstypene.



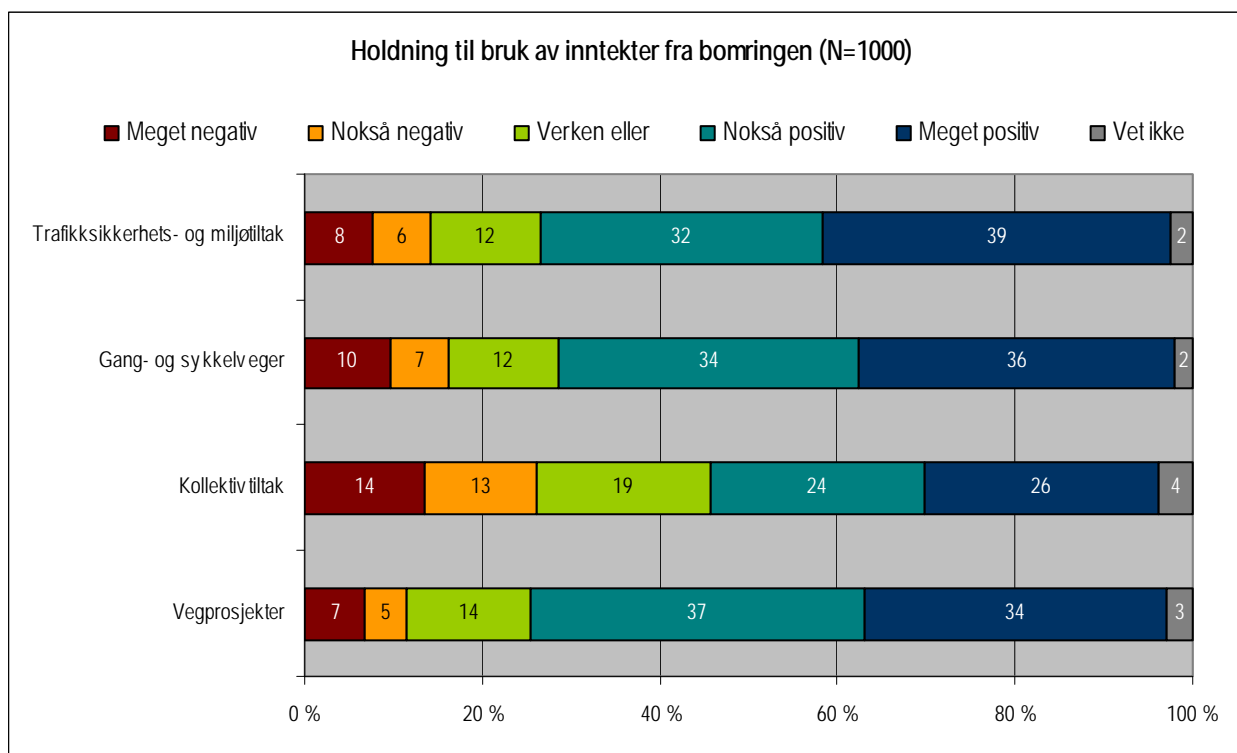
Figur 12: Holdning til bruk av inntekter fra bomringen på ulike samferdselstiltak. Gjennomsnittsverdier.

Som vi ser av figur 12, er de spurte jevnt over nokså positive til at inntektene fra bomringen blir brukt på alle de ulike tiltakstypene, med gjennomsnittsscorer på mellom 3 og 4. Kollektivtiltak kommer imidlertid litt dårligere ut enn de andre tre tiltakstypene.<sup>1</sup>

Analyse av gjennomsnittsscorene for by- og landkommuner hver for seg viser at det er kun for kollektivtiltak at det er noen forskjell mellom de to geografiske områdene. Her ligger gjennomsnittsscoren på 3,2 for landkommunene, og 3,6 for bykommunene. Dette er ikke uventet, med tanke på at både tilbud og bruk av kollektivtransport er større i bynære områder.

<sup>1</sup> 95 % konfidensintervall: Trafikksikkerhets- og miljøtiltak 3,8-4,0; gang- og sykkelveger 3,7-3,9; kollektivtiltak 3,3-3,5; vegprosjekter 3,8-4,0.

Figur 13 viser svarfordelingen for hver type tiltak (her er også de som har svart ”vet ikke” inkludert).



Figur 13: Holdning til bruk av inntekter fra bomringen på ulike samferdselstiltak (N=1000). Prosent.

Som vi ser av figur 13, varierer andelen som er meget positive eller nokså positive til bruken av bompenger mellom 50 % og 71 % for de ulike tiltakstypene. Motsatt er mellom 12 % og 27 % meget eller nokså negative til at bompenger blir brukt til de ulike tiltakstypene. Andelen som er nøytrale varierer mellom 12 % og 19 %.

Figuren viser videre at det er flest som er positive til at bompengene blir brukt til gang- og sykkelveger og trafikksikkerhets- og miljøtiltak. Henholdsvis 36 % og 39 % sier seg meget positive til at bompenger blir brukt til dette. Hvis vi legger til de som er nokså positive, kommer andelen opp i omkring 70 % for hver av disse to tiltakstypene. Det samme gjelder vegprosjekter, selv om andelen som er meget positive til dette er noe lavere. Andelen positive til at bompengene brukes til kollektivtiltak er ca 50 %, altså vesentlig lavere enn for de andre tre tiltakstypene.

Som vi så i figur 3 tidligere, var det innledningsvis i undersøkelsen kun 17 % som sa seg positive til bomringen slik den har fungert til nå, mens 47 % var negative. 32 % var nøytrale. Mange er altså i utgangspunktet negative til bomringens eksistens, men i større grad positive til bruken av inntektene når den først er i drift.

### 3.6 Prioritering av midler til lokale samferdselsformål

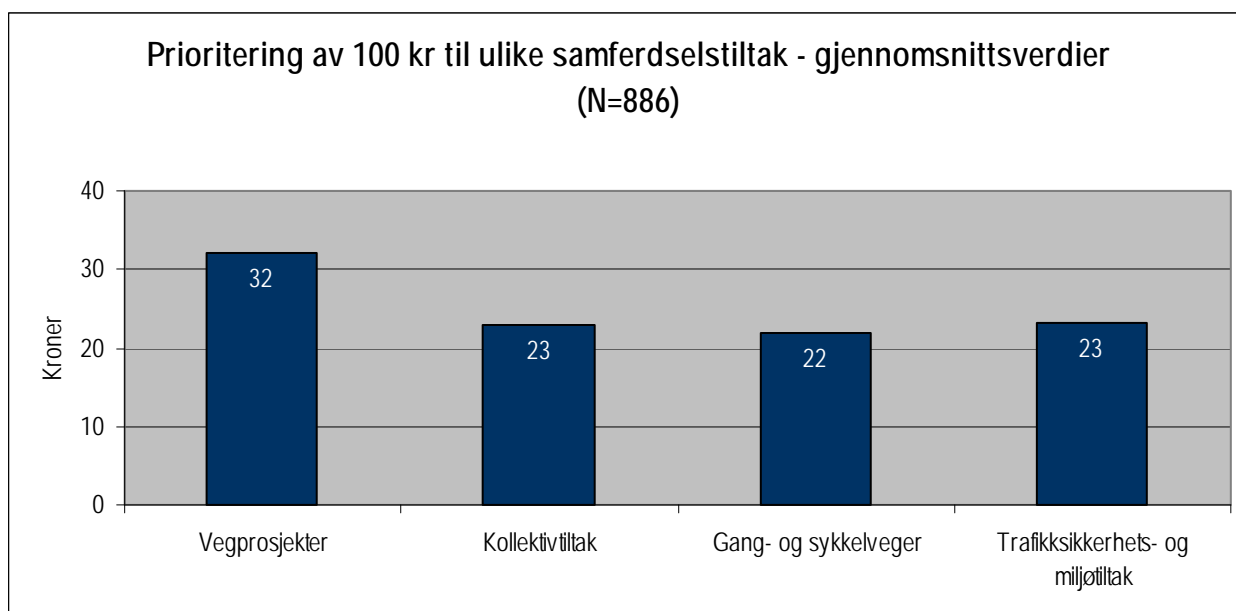
Vi har sett at respondentene jevnt over stiller seg ganske positive til at inntektene fra bomringen blir brukt til vegprosjekter, trafikksikkerhets- og miljøtiltak og gang- og sykkelveger. De er ikke fullt så positive til at pengene blir brukt til kollektivtiltak.

For å få mer presis kunnskap om innbyggerne på Jæren sine prioriteringer når det gjelder bruken av bompenger, ble deltakerne i spørreundersøkelsen bedt om å fordele 100 kroner på de samme fire tiltaksområdene som tidligere:

- Vegprosjekter
- Kollektivtiltak
- Gang- og sykkelveger
- Trafikksikkerhets- og miljøtiltak

De 100 kronene kunne ”disponeres” helt fritt, også ved at man ga hele beløpet til én type tiltak og ingenting til de andre. Kun de som har angitt summer som til sammen blir 100, og har gitt en verdi (fra 0 til 100) på *samtlig*e tiltakstyper, er inkludert i analysen.

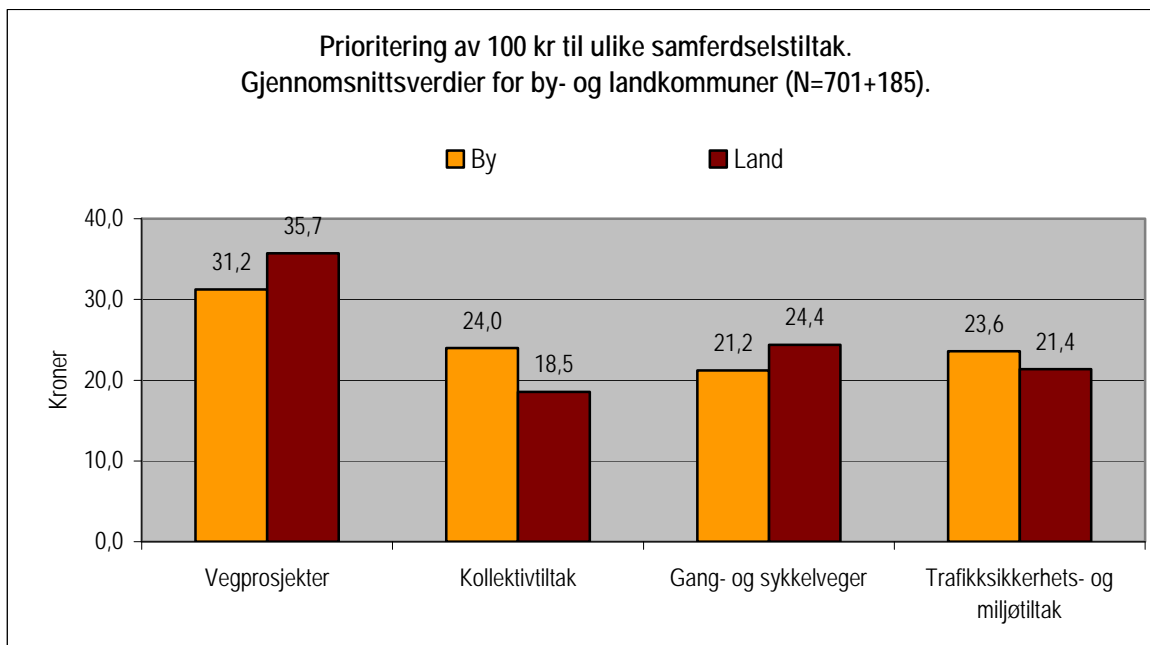
Figur 14 viser gjennomsnittsverdiene for de enkelte tiltakstypene.



Figur 14: Prioritering av 100 kr til ulike samferdselstiltak (N=886). Gjennomsnittsverdier.

Figur 14 viser at respondentene i gjennomsnitt vil gi ca en tredel av beløpet til vegprosjekter. Dette er ca kr 10 mer enn det som avses til hver av de andre tre tiltakstypene. Kollektivtiltak og trafikksikkerhets- og miljøtiltak får kr 23 hver, mens gang- og sykkelveger får kr 22. Et konfidensintervall viser at 95 % av svarene ligger innenfor omtrent samme område på disse tre tiltakstypene (fra ca kr 21 til ca kr 24).

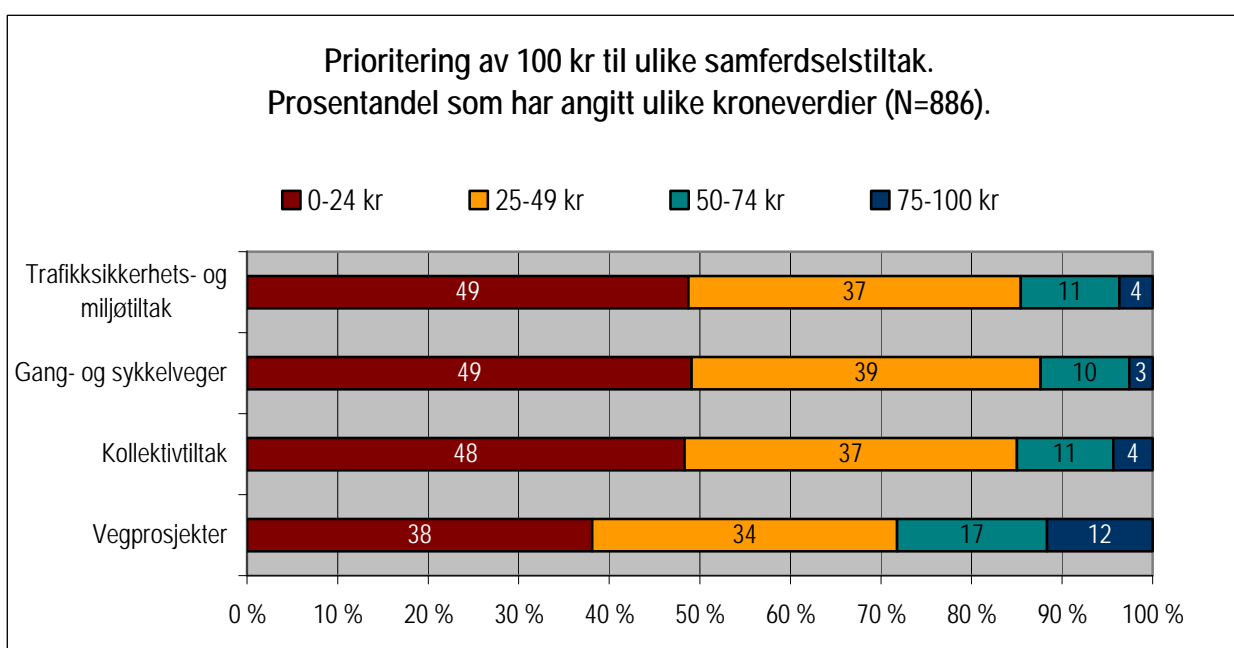
Dersom vi gjennomfører den samme analysen for by- og landkommuner hver for seg, ser vi at det er visse forskjeller mellom de to geografiske områdene. Figur 15 viser hvor mye respondentene i de to gruppene i gjennomsnitt vil gi til hver tiltakstype.



Figur 15: Prioritering av 100 kr til ulike samferdselstiltak fordelt på by- og landkommuner. Gjennomsnittsverdier.

Igjen ser vi at vegprosjekter prioriteres høyest, både av by- og landkommunene. De sistnevnte vil imidlertid gi 37 kroner i snitt til slike tiltak, mens bykommunene vil gi 31 kroner. Også gang- og sykkelveger prioriteres noe høyere i landkommunene enn i bykommunene. Respondentene i bykommunene, på sin side, vil heller gi litt større summer til kollektivtiltak og til trafikksikkerhets- og miljøtiltak, enn det respondentene i landkommunene vil.

Figur 16 viser en hvordan respondentene prioriterer de ulike tiltakstypene, fordelt på summene 0-24 kr, 25-49 kr, 50-74 kr og 75-100 kr.



Figur 16: Prioritering av 100 kr til ulike samferdselstiltak. Prosentandel som har angitt ulike kroneverdier (N=886).

Vi ser igjen at de ulike tiltakstypene i det store og hele prioriteres ganske likt. De fleste vil fordele midlene nokså jevnt mellom de ulike tiltakstypene. Det er imidlertid en litt større andel som vil gi brorparten av midlene til vegprosjekter enn til andre tiltak – 12 % vil gi fra 75-100 kr til vegprosjekter, mens bare mellom 3 % og 5 % vil gi så mye penger til de andre tre tiltakene.

Prioriteringen gjengitt i figur 16, samsvarer ikke helt med holdningene som ble rapportert om bruken av bompengene på ulike tiltakstyper (figur 13). Der kom kollektivtiltak klart dårligere ut. Én forklaring på denne forskjellen kan være at ”vet ikke”-gruppen i figur 12 kan ha prioritert kollektivtiltak høyt i figur 15. En annen forklaring kan være ulikheter i spørsmålsstillingen – i figur 13 spørres det om bruk av bompengene, mens det i figur 16 spørres om prioritering av penger uavhengig av inntektskilde. Muligens prioriteres kollektivtiltak høyere når det ikke er snakk om bruk av bompengene konkret.

På tross av disse ulikhetene er tendensen nokså klar – vegprosjekter prioriteres høyest når det er snakk om pengebruk.

### 3.7 Rettferdighet i innkrevingsprinsipper

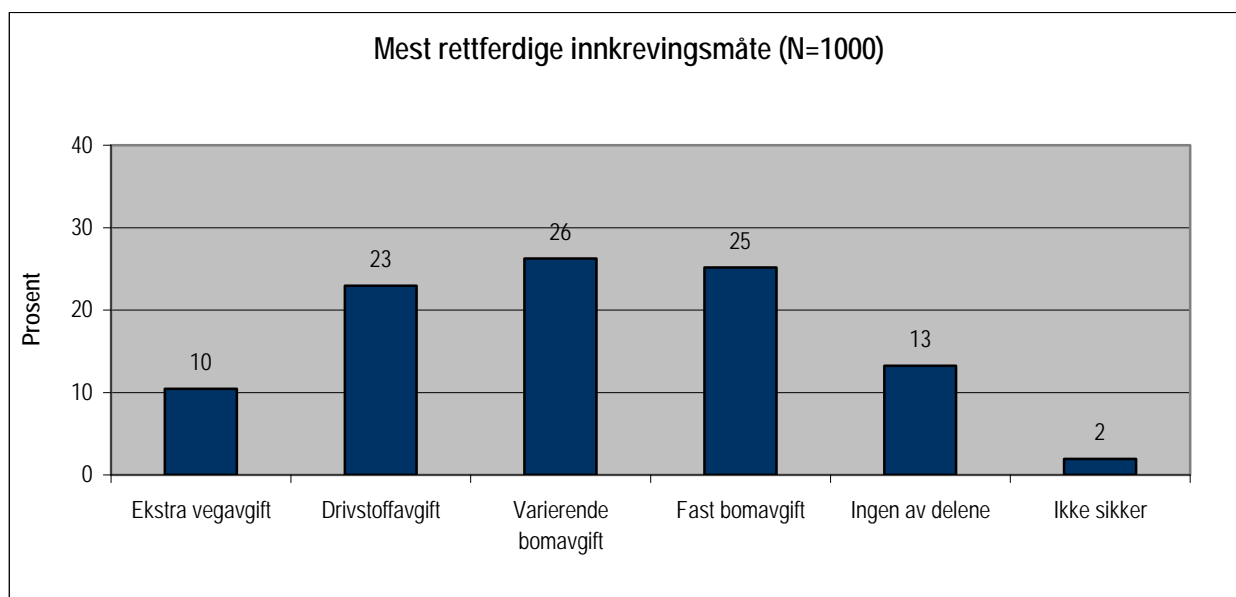
Det finnes ulike måter å kreve inn penger til utbygging av lokale veg- og transportprosjekter. Eksempler på slike innkrevingsmåter er:

- Å kreve inn et ekstra årlig beløp fra alle bilister i området (ekstra vegavgift)
- Betaling etter hvor langt man kjører (drivstoffavgift)
- Bomavgift som varierer etter ukedag, tid på døgnet, og eventuelt sted (varierende bomavgift/ vegprising)
- Fast bomavgift uansett tid og sted

Hittil har man på Nord-Jæren benyttet den sistnevnte ordningen.

Et viktig mål med denne undersøkelsen har vært å finne ut hva befolkningen synes er det mest rettferdige innkrevingsprinsippet. Dette fordi det søkes å etablere et nytt system for innkreving som oppfattes som mer rettferdig i forbindelse med Jæren-pakke 2.

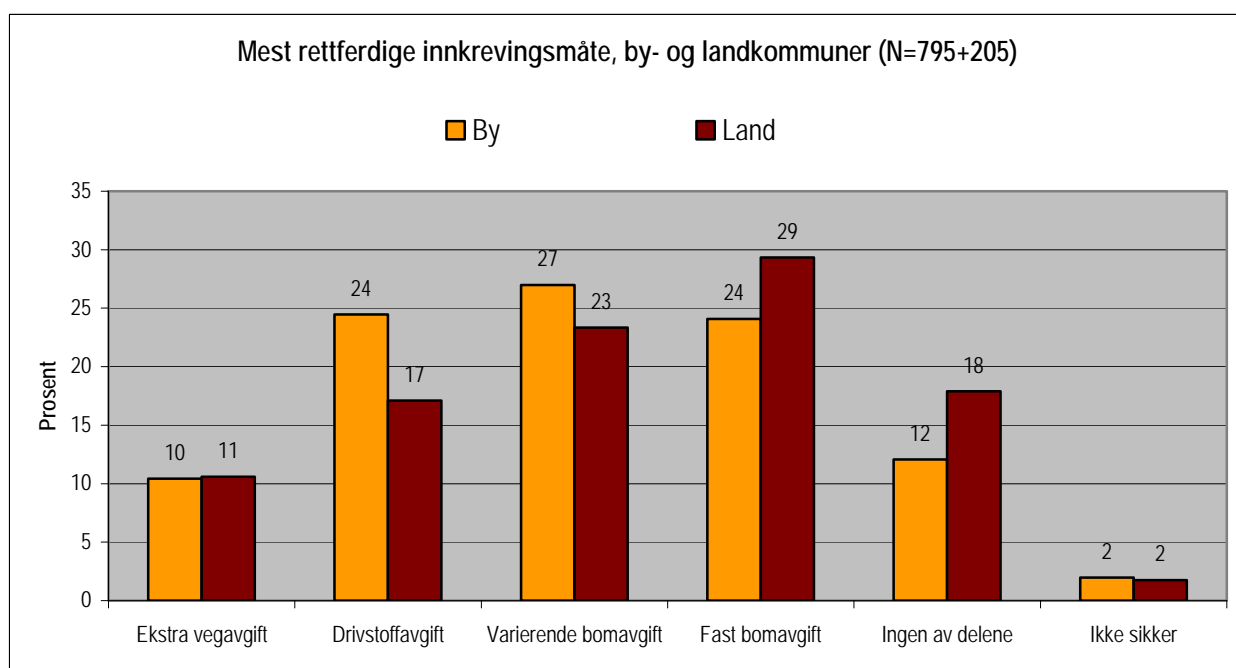
Respondentene ble derfor bedt om å svare på hvilken av de fire innkrevingsmåtene listet opp over som de synes er mest rettferdig. Resultatene er vist i figur 17.



*Figur 17: Mest rettferdige måte å kreve inn penger til utbygging av lokale veg- og transportprosjekter (N=1000). Prosent.*

Som vi ser av figur 17, er det nokså likt fordelt hvor mange som betrakter ekstra drivstoffavgift, varierende bomavgift eller fast bomavgift som den mest rettferdige innkrevingsmåten. Aller flest (26 %) synes varierende bomavgift er mest rettferdig, men det er kun små forskjeller ned til fast bomavgift (25 %) og ekstra drivstoffavgift (23 %). Kun 10 % synes ekstra vegavgift er mest rettferdig, mens 13 % ikke synes noen av alternativene er mest rettferdig.

Dersom vi gjennomfører tilsvarende analyse med by- og landkommunene hver for seg, ser vi at det er visse ulikheter mellom de to gruppene (figur 18).



*Figur 18: Mest rettferdige måte å kreve inn penger til utbygging av lokale veg- og transportprosjekter, fordelt på by- og landkommuner (N=795+205). Prosent.*



Figur 18 viser at det særlig er på spørsmål om ekstra drivstoffavgift, at innbyggerne i by- og landkommunene er uenige. 24 % av respondentene i bykommunene synes dette er den mest rettfærdige innkrevingsmåten, mens bare 17 % av respondentene i landkommunene synes det samme. Innbyggerne i bykommunene synes også i større grad at det er mest rettfærdig med varierende bomavgift, enn hva tilfelle er for innbyggerne i landkommunene. De spurte i landkommunene er, på sin side, mer tilbøyelige til å mene at fast bomavgift er mest rettfærdig, eller at ingen av de opplistede svaralternativene er mest rettfærdig.

Hva skyldes disse forskjellene? Dette har vi ingen fasitsvar på, men én hypotese kan være at innbyggerne i byområdene er mer opptatt av miljøet, og derfor i større grad synes man skal betale i henhold til hvor mye man kjører.

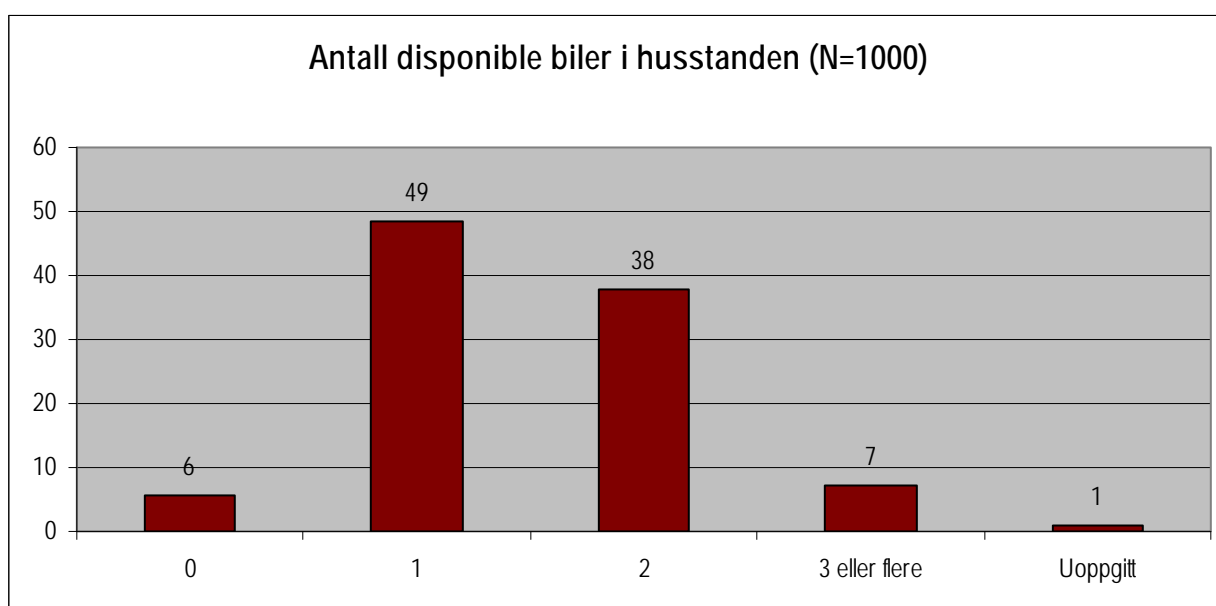
### 3.8 Reisevaner – dagens situasjon

#### Førerkort

Av de intervjuede har 94 % (937 personer) førerkort for bil.

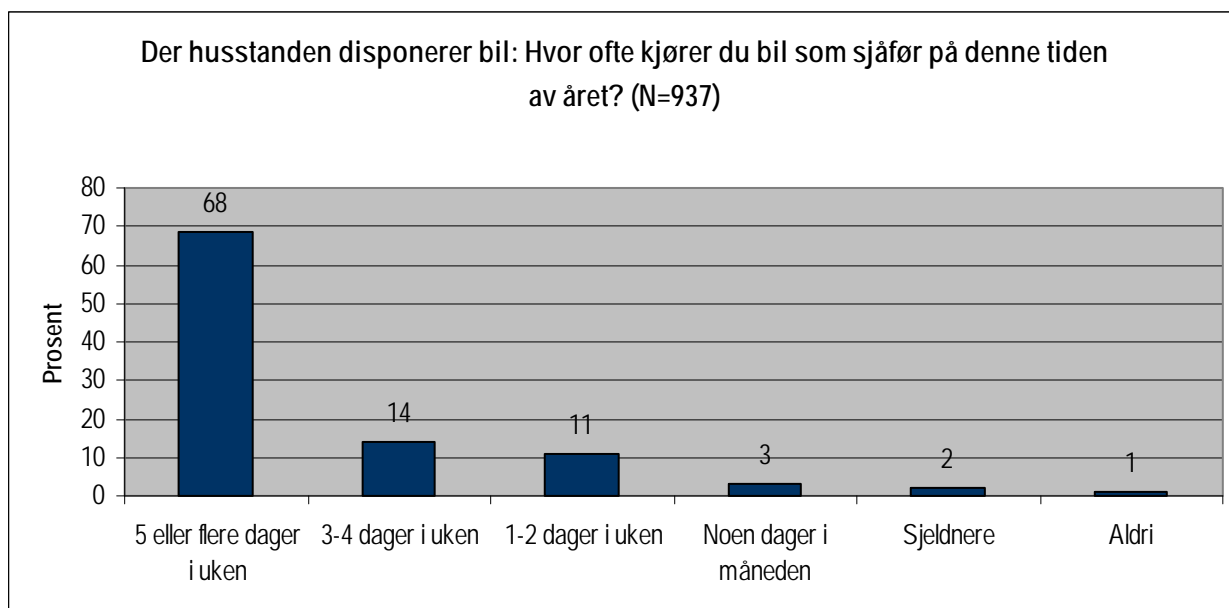
#### Tilgang til bil

6 % bor i en husstand som ikke disponerer bil, mens de aller fleste (87 %) bor i en husstand som disponerer 1 eller 2 biler. 7 % av husstandene disponerer 3 eller flere biler, mens 1 % ikke har svart på dette spørsmålet. Svarfordelingen vises i figur 19.



Figur 19: Antall disponible biler i husstanden (N=1000). Prosent.

Videre viser figur 20 svarfordeling for hvor ofte de som bor i en husstand som disponerer bil er bilfører på denne tiden av året.

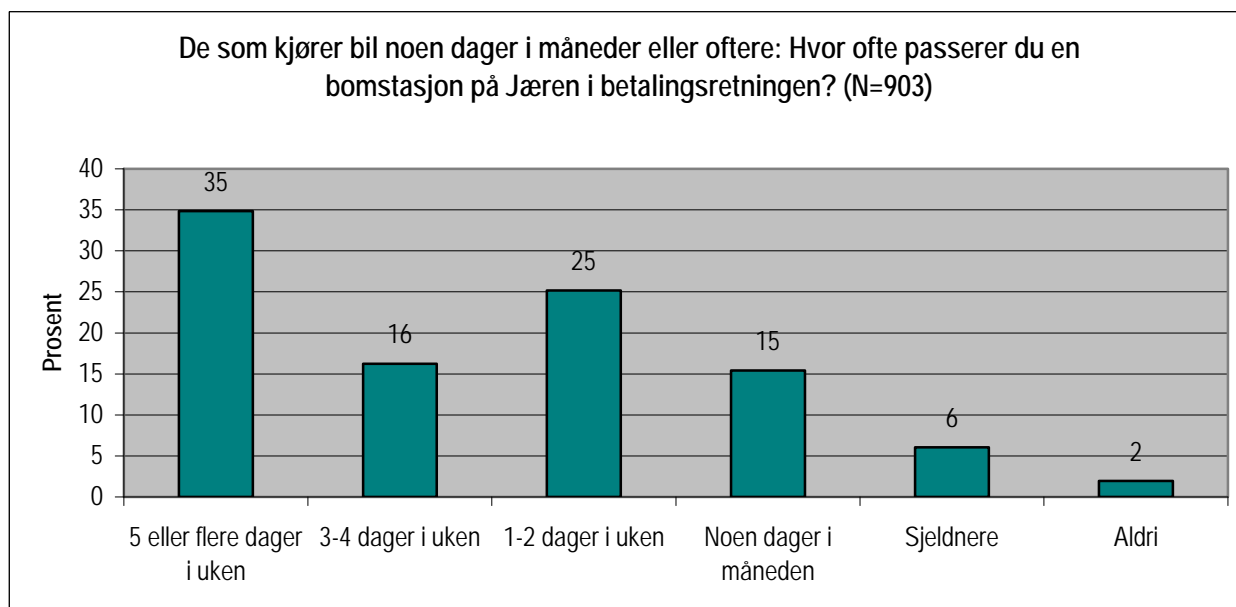


Figur 20: Der husstanden disponerer bil: Hvor ofte kjører du bil som sjåfør på denne tiden av året (N=937)? Prosent.

Vi ser av figur 20 at 68 % oppgir at de kjører bil 5 eller flere dager i uken, 14 % kjører 3-4 dager i uken, og 11 % kjører 1-2 dager i uken. 6 % oppgir at de kjører bil enda sjeldnere eller aldri.

### Bompasseringer

De som har svart at de kjører bil noen dager i måneden eller oftere, er spurt om hvor ofte de passerer en bomstasjon på Jæren i betalingsretningen. Figur 21 viser svarfordelingen.



Figur 21: De som kjører bil noen dager i måneden eller oftere: Hvor ofte passerer du en bomstasjon på Jæren i betalingsretningen (N=903)? Prosent.

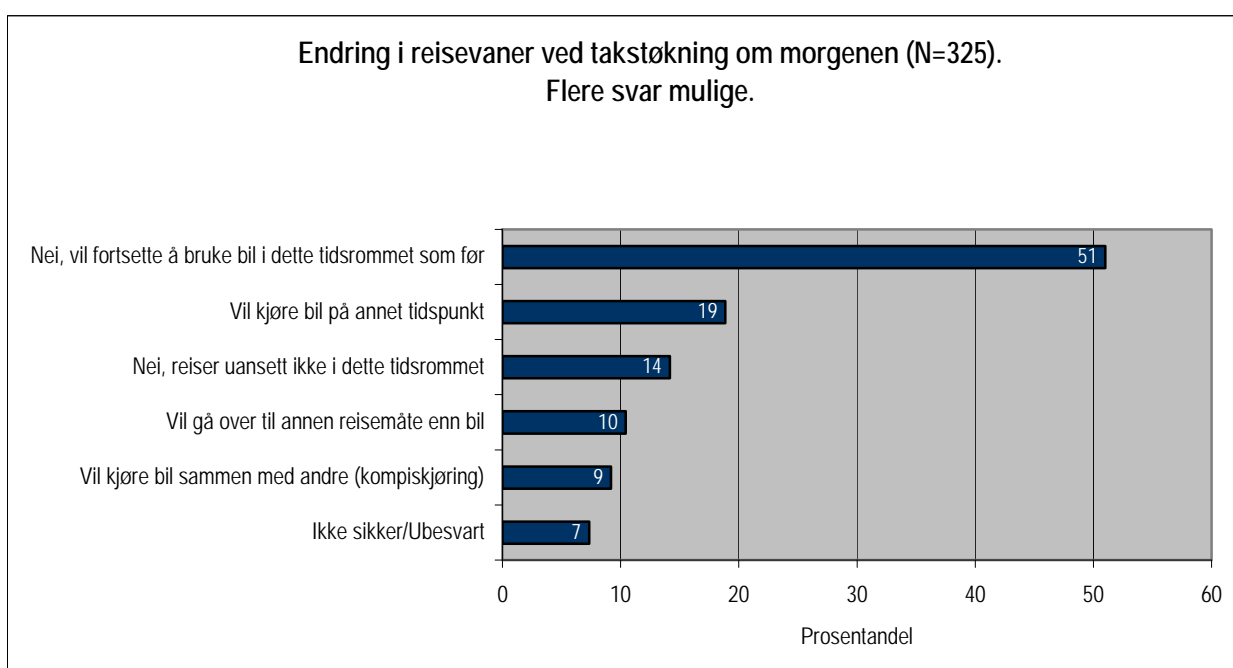
Figur 21 viser at 35 % av de som kjører bil noen dager i måneden eller oftere passerer en bomstasjon på Jæren som bilfører 5 eller flere dager i uken. 16 % passerer 3-4 dager i uken, mens

25 % passerer 1-2 dager i uken. 15 % oppgir at de passerer en bomstasjon som bilfører noen dager i måneden, mens 8 % passerer enda sjeldnere eller aldri.

Av de som reiser til jobb eller skole (776 personer), passerer 40 % som oftest en bomstasjon på veien som sjåfør i bil. 52 % passerer ikke en bomstasjon på veien. De resterende 8 % passerer en bomstasjon som oftest som passasjer i bil, på buss, som syklist eller til fots.

### 3.9 Reisevaner – endring ved takstøkning

Yrkesaktive og studenter som reiste med bil gjennom bomringen ble spurt om hvordan de ville forholde seg til en ordning der man må betale dobbelt gjennom bomringen mellom kl 07:30 og 08:30. Svarfordelingen er vist i figur 22. Merk at på dette spørsmålet var det mulig å oppgi flere enn ett svaralternativ.



Figur 22: Endring av reisemåte til jobb/ skole som følge av takstøkning om morgenen – prosentandel som har nevnt gitte alternativer (N=325). Flere svar mulige.

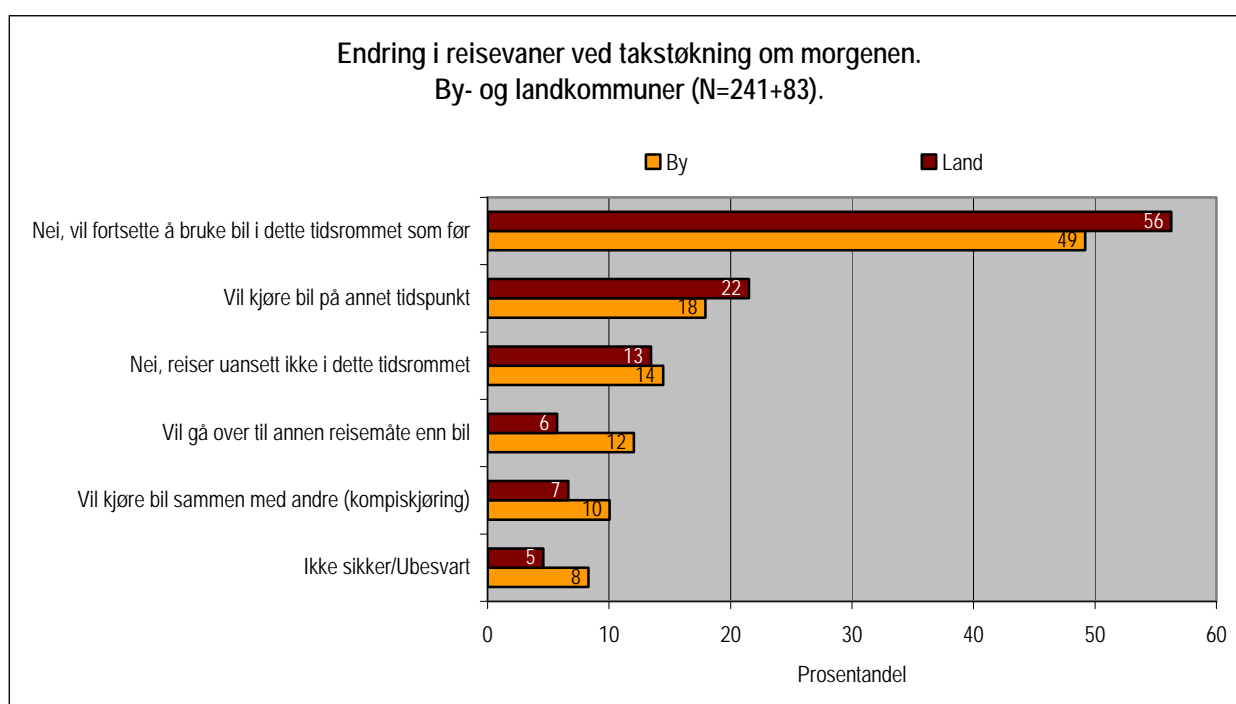
Figur 22 viser at 51 % oppgir at de vil fortsette å bruke bil i dette tidsrommet som før. Dette er langt flere enn de som har oppgitt noen av de andre svaralternativene. 19 % sier de vil fortsette å kjøre bil, men på et annet tidspunkt. Til sammen 19 % sier de vil gå over til annen reisemåte enn bil og/ eller kjøre bil sammen med andre. 7 % er ikke sikker eller har ikke besvart dette spørsmålet, mens 14 % av de spurte sier de uansett ikke reiser i dette tidsrommet.

Til sammen åpner omkring 30 % av de spurte bilførerne for å enten kjøre på et annet tidspunkt, skifte reisemåte eller kjøre sammen med andre, eller en kombinasjon av disse (på dette spørsmålet var det mulig å oppgi flere svar).

Et lignende spørsmål stilt i en Stated Preference-undersøkelse<sup>2</sup> fra Trondheim i 1990, før bomringen der ble opprettet, viste at dersom taksten for passering skulle komme opp i kr 20, ville 12 % av de spurte bilførerne betale i stedet for å endre reisemønster (Meland, 1994). Denne undersøkelsen ble fulgt opp i 1992, etter at bomringen var opprettet. Da svarte ca 22 % av bilførerne at de ville betale kr 20 (som da var en dobling av takst ved manuell betaling) i stedet for å endre reisemønster. Betalingsvilligheten hadde altså økt siden bomringen ble opprettet.

Sammenlignet med resultatene fra undersøkelsene i Trondheim, er det en nokså høy andel bilførere som vil betale dobbelt i stedet for å endre reisemønster på Jæren (51 %). Det må selvsagt tas i betraktning at dette er et hypotetisk spørsmål, slik at det ikke er gitt at så mange i realiteten vil vise slik atferd.

Figur 23 viser svarfordeling på det samme spørsmålet i by- og landkommunene hver for seg.



Figur 23: Endring av reisemåte til jobb/ skole som følge av takstøkning om morgenen - prosentandel som har nevnt gitte alternativer i by- og landkommuner (N=241+83). Flere svar mulige.

Vi ser av figur 23 at den største forskjellen mellom by- og landkommunene, er andelen som har svart at de vil gå over til annen reisemåte enn bil. Dette er aktuelt for 12 % av respondentene i bykommuner, men bare for halvparten så stor andel blant de som bor i landkommuner. Dette er ikke så rart, med tanke på at det vanligvis er flere mulige alternative transportmidler i bynære områder enn i rurale strøk. Muligens er det også derfor at en større andel i landkommunene enn i bykommunene vil fortsette å bruke bil som før (56 mot 49 %).

<sup>2</sup> I Stated preference-undersøkelser blir respondentene bedt om å ta stilling til en serie mulige scenarier. I transportsammenheng kan scenariene for eksempel være knyttet til faktorer som reisetid og kostnader.

## 4 OPPSUMMERING

I denne undersøkelsen om brukerbetaling på Jæren, har følgende forhold blitt kartlagt:

- Holdninger til bomringen
- Hvilke forhold som påvirker disse holdningene
- Hvilke årsaker brukerne tror ligger bak etableringen av bomringen
- Hva brukerne mener er positivt og negativt med bomringen
- Holdninger til kommende endringer av bomringen (for eksempel takstøkning)
- Holdninger til andre brukerbetalingsprinsipp. Hva oppleves som mest rettferdig?

Litt i underkant av 40 % av de spurte sier de er meget eller nokså negative til bompengeneinnkrevingen. Ca 30 % er verken positive eller negative (alternativt både positive og negative), mens 17 % er meget eller nokså positive. Klart flere har en negativ holdning til bomringen i landkommunene enn i bykommunene.

De viktigste hovedårsakene til at folk er negative er at bomringen koster for mye, og at man synes man betaler nok avgifter fra før. Motsatt er folk positive fordi bomringen finansierer vegbygging, og fordi den reduserer biltrafikken. Det er også positivt at den fungerer uten problemer for brukerne.

Spørreundersøkelsen viser videre at de aller fleste tror at bomringen ble opprettet for å finansiere vegprosjekter.

Bare 29 % svarer at de kjenner til eller har hørt om Nord-Jærenpakken. Det er litt flere i landkommunene som kjenner til den enn i bykommunene. 71 % har altså ikke hørt om den, og tilsvarende prosentandel mener det er gitt for lite informasjon. Mer informasjon om hva bompengene blir brukt til, vil sannsynligvis føre til mer positive holdninger til bomringen.

Totalt sett prioriteres vegprosjekter høyest og kollektivprosjekter lavest når det gjelder bruk av bompengeneinntekter. Innbyggere i landkommunene vil bruke mer penger til vegprosjekter og gang- og sykkelveger enn innbyggere i bykommunene, mens bildet er motsatt når det gjelder kollektivtiltak og trafikksikkerhets- og miljøtiltak.

På spørsmål om hva som er den mest rettferdige måten å kreve inn penger til lokale veg- og transportprosjekter, er det nokså likt fordelt hvor mange som svarer ekstra drivstoffavgift, varierende bomavgift og fast bomavgift. De to førstnevnte scorer høyest i bykommunene, mens fast bomavgift kommer best ut i landkommunene.

Dersom bomavgiften dobles i perioden mellom kl 07:30 og 08:30 om morgenen, svarer ca halvparten av de som passerer bomringen som sjåfør i bil på veg til og fra jobb/ skole, at de ikke kommer til å endre reisemønster av den grunn. 30 % svarer at de vil kjøre bil på et annet tidspunkt, gå over til en annen reisemåte enn bil, og/ eller kjøre sammen med andre.

## Litteratur

Meland, S. (1994): *Stated Preference-undersøkelsene om bomringen i Trondheim 1990 og 1992*. SINTEF-rapport STF63 A94002, Trondheim.

Moe, D. (1997): Evaluering av kampanjen ”Si ifra” i Vestfold og Vest-Agder. SINTEF-rapport STF50 A3827, Trondheim.

Statens vegvesen, Region øst (2009): *Bomring, trafikk og kollektivtilbud i Oslo og Akershus*. PROSAM-rapport nr 168, Oslo.

Tretvik, T. (2007): Året etter bomringen – en spørreundersøkelse i Trondheim høsten 2006. SINTEF-rapport STF50 A07008, Trondheim.

Tretvik, T. (2006): *Bomringens siste leveår. En spørreundersøkelse i Trondheim høsten 2005*. SINTEF-rapport STF50 A05245, Trondheim.

## **VEDLEGG A: Spørreskjema**

### **Holdningsundersøkelse på Jæren 16. – 27. MARS 2009**

#### INTRO

God kveld, mitt navn er ....., og jeg ringer fra Respons i forbindelse med en spørreundersøkelse vi gjennomfører i Rogaland på oppdrag fra Statens vegvesen. Jeg vil gjerne snakke med en i husstanden som er over 18 år.

#### HVIS FLERE

Jeg vil gjerne snakke med den i husstanden som sist hadde bursdag og som er 18 år eller eldre.

#### GJENTA INNLEDNINGEN HVIS DU MÅ SNAKKE MED EN NY PERSON

Vi gjennomfører en undersøkelse på oppdrag fra Statens vegvesen. Kunne du tenke deg å sette av 7-8 minutter å svare på noen spørsmål?

#### **1. Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?**

##### LES OPP 1-8

- 1: Yrkesaktiv
- 2: Hjemmearbeidende
- 3: Skoleelev/student
- 4: Militærtjeneste/siviltjeneste
- 5: Alderspensjonist
- 6: Trygdet
- 7: Arbeidsledig
- 8: Annet
- 9: Uoppgitt

#### **2. Har du førerkort for bil?**

- 1: Ja
- 2: Nei

#### **3. Bomsystemet på Jæren har nå vært i drift siden 2001. På en skala fra 1 til 5, der 1 betyr meget negativ og 5 betyr meget positiv, hvilken holdning har du til bomsystemet slik det har fungert til nå?**

- 1: Meget negativ
- 2: Nokså negativ
- 3: Verken eller
- 4: Nokså positiv
- 5: Meget positiv
- 6: Vet ikke

HVIS SVART 1 ELLER 2:

**4. Hva er hovedårsaken til at du er negativ?**

IKKE LES OPP!

- 1: Dyrt/koster for mye for meg
- 2: Bilister betaler nok avgifter (allerede)
- 3: Urettferdig/feil utforming av systemet
- 4: For mange/feil plasserte bommer
- 5: Veibygging statlig ansvar
- 6: Får for lite igjen for pengene
- 7: Annet \_\_\_\_\_ NÓTER
- 8: Ingen bestemt årsak/vet ikke

HVIS SVART 4 ELLER 5:

**5. Hva er hovedårsaken til at du er positiv?**

IKKE LES OPP!

- 1: Positivt med ekstra avgifter på bilkjøring
- 2: Gir færre biler på veiene
- 3: Får flere til å bruke kollektivtransport
- 4: Finansierer veibygging
- 5: Annet \_\_\_\_\_ NÓTER
- 6: Ingen bestemt årsak/vet ikke

**6. Hva tror du er årsaken til at bomsystemet ble innført på Jæren?**

IKKE LES OPP! FLERE SVAR ER MULIG

- 1: Finansiere vegprosjekt
- 2: Finansiere kollektivtiltak
- 3: Finansiere gang- og sykkelveger
- 4: Finansiere trafiksikkerhets- og miljøtiltak
- 5: Begrense biltrafikken/"vegprising"
- 6: Nok en skatteform
- 7: Annet \_\_\_\_\_ NÓTER
- 8: Vet ikke

**7. Kjenner du til eller har du hørt om Nord-Jærenpakken?**

- 1: Ja
- 2: Nei, kjenner ikke til

**8. Nord-Jærenpakken består av ulike vegprosjekt og trafikktiltak som helt eller delvis finansieres av bompenger.**

**Hva er din holdning til at inntektene fra bompengeneinnkrevningen på Nord-Jæren blir brukt til følgende?**

**a) Ulike vegprosjekter i regionen**

**Er du...**

LES OPP 1-5

- 1: Meget negativ
- 2: Nokså negativ
- 3: Verken eller
- 4: Nokså positiv
- 5: Meget positiv
- 6: Vet ikke



**b) Ulike kollektivtiltak (holdeplasser, kollektivfelt og lignende)**

LES OPP 1-5

- 1: Meget negativ
- 2: Nokså negativ
- 3: Verken eller
- 4: Nokså positiv
- 5: Meget positiv
- 6: Vet ikke

**c) Gang- og sykkelveger****Er du...**

LES OPP 1-5

- 1: Meget negativ
- 2: Nokså negativ
- 3: Verken eller
- 4: Nokså positiv
- 5: Meget positiv
- 6: Vet ikke

**d) Trafikksikkerhet og miljøtiltak (utbedring av farlige vegkryss, støytilltak, beplantning og lignende)****Er du...**

LES OPP 1-5

- 1: Meget negativ
- 2: Nokså negativ
- 3: Verken eller
- 4: Nokså positiv
- 5: Meget positiv
- 6: Vet ikke

**9. Synes du det er gitt for mye, akkurat passe eller for lite informasjon om Nord-Jærepakken?**

- 1: For mye
- 2: Passe
- 3: For lite
- 4: Vet ikke

HVIS YRKESAKTIV ELLER STUDENT

**10. Reiser du gjennom en bomstasjon for å komme deg til jobb eller skole?****I tilfelle, reiser du som oftest med...**

LES OPP 1-6

- 1: Bil som sjåfør
- 2: Bil som passasjer
- 3: Buss
- 4: Moped/motorsykkel
- 5: Sykkel
- 6: Til fots hele veien
- 7: Nei, reiser ikke gjennom noen bomstasjon

**11. Det finnes ulike måter å kreve inn penger til utbygging av lokale vei- og transportprosjekter. Hvilke av de følgende fire måtene mener du er den mest rettferdige måten å gjøre dette på?**

LES OPP 1-4

- 1: Alle bilister i området betaler et ekstra årlig beløp (ekstra vegavgift/skattlegging)
- 2: Betaling etter hvor ofte eller langt man kjører (for eksempel lokal drivstoffavgift)
- 3: Bomavgift som varierer etter ukedag, tid på dagen og eventuelt sted (vegprising)
- 4: Fast bomavgift alle dager, hele døgnet, som nå (bompengeinnkreving)
- 5: Ingen av delene
- 6: Ikke sikker

HVIS YRKESAKTIV ELLER STUDENT OG REISER MED BIL GJENNOM BOMRING

**12. Hvis det innføres en ordning der man må betale dobbelt gjennom bomringen om morgenen mellom kl 0730 (halv åtte) og 0830 (halv ni). Ville dette påvirke din reisemåte til jobb/skole på noen av følgende måter?**

LES OPP 1-5 FLERE SVAR MULIG

- 1: Vil gå over til annen reisemåte
- 2: Vil kjøre bil på annet tidspunkt
- 3: Vil kjøre bil sammen med andre (kompiskjøring)
- 4: Nei, reiser uansett ikke i dette tidsrommet
- 5: Nei, vil fortsette å bruke bil i dette tidsrommet som før
- 6: Ikke sikker/Ubesvart

**13. Så et spørsmål om prioritering mellom ulike områder innen samferdselsektoren på Nord-Jæren. Dersom du skulle fordele 100 kroner på følgende fire tiltaksområder: Vegprosjekter, Kollektivtiltak, Gang- og sykkelveger, og trafikksikkerhet og miljøtiltak, hvor mye ville du gi til de enkelte tiltaksområdene?**

**a) Vegprosjekter**

NOTER BELØP

0=INGENTING

**b) Kollektivtiltak**

NOTER BELØP

0=INGENTING

**c) Gang- og sykkelveger**

NOTER BELØP

0=INGENTING

**d) Trafikksikkerhet og miljøtiltak**

NOTER BELØP

0=INGENTING

**14. Disponerer husstanden for tiden bil (person- eller varebil) som eies av husstanden eller andre? Vi tenker her også på firmabil, leaset bil og lignende. I tilfelle, hvor mange?**

NOTÉR ANTALL BILER

99=IKKE SIKKER/UBESVART

HVIS FØRERKORT FOR BIL

**15. Hvor ofte kjører du bil på denne tiden av året?**

**Er det...**

LES OPP1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker / Uoppgitt

HVIS SVART 1-4 I SPØRSMÅL 15

**16. Hvor ofte passerer du en bomstasjon på Jæren i betalingsretningen (som bilfører)?**

**Er det...**

LES OPP1-6

- 1: 5 eller flere dager i uken
- 2: 3-4 dager i uken
- 3: 1-2 dager i uken
- 4: Noen dager i måneden
- 5: Sjeldnere
- 6: Aldri
- 7: Ikke sikker / Uoppgitt

**17. Hva er din høyeste fullførte utdanning?**

- 1: Grunnskole, ungdomsskole, framhaldsskole eller realskole (inntil 9 år)
- 2: Videregående skole (yrkesfaglig, allmennfaglig, handelsskole, fagskole)
- 3: Høyskole, universitet - lavere grad (inntil 3 år utover v.g.skole)
- 4: Høyskole, universitet - høyere grad (mer enn 3 år utover v.g.skole)
- 5: Uoppgitt

**18. Hvilket år er du født?**

**19. Registrer kjønn!**

- 1: Mann
- 2: Kvinne

**Alle geografiske variable genereres ut fra kommunenummer som leses direkte inn fra telefonfilen**

## VEDLEGG B: Andre årsaker til negativ holdning til bomringen

Annet:
administreringen er dårlig
annen måte enn bompenger
at de kunne heller ta bensin pengene mer
at de øker prisen heile tia
at det er bom i det hele tatt
at en skal betale penger for å kjøre på veiene
bare at det finnes i det heletatt
bare en gruppe som blir belastet av det, de som bor i tettstedene
bedre med annan skattlegging
benyttet andre pengeinnkrav
berre ein annan måte å få inn penger på
billigere måter og tjene penger på
bomstasjon på motorveien
bruker for mye penger på administasjon en veier
Burde helle betale på en oppjustert vei. Som man kjører på vanlig .
Burde heller lagt inn veibudsjettet i vegutgifter
bøter når man glemmer, irritasjonsmoment
de bruker de på alt annet, pengene altså
de bruker ikke penger til vei
de kunne gjort det på en anne måte for eksempel øke bensin prisen
de legge på priser hele tiden, blir dyrere og dyrere
de lurer folk fordi de lover å begrense antall biler
de setter opp prisene
De var ikke sånn de lovde
de øker prisene når de ikke får inn nok penger, løftebrudd
det hjelper ikke for bedre veier
dårlig service og tilgjengelighet for tekniske spørsmål. samt dårlig utstyr
Dårlig utnyttet, vanskelig for arbeidstakere å bruke til og fra arbeid
ekstra skatt
er helt i mot bomsystemet
er i mot bompenger
er i mot bompengeringen, går for mye penger til administrasjon
Er mye feil med bomsystemet . Fungerer ikke som det skal.
feil måte å betale på
For jeg bor nærme en bomstasjonen . Så synes ikke noe om det .
for lang responstid på regninger, for dårlig kundeservice.
for mye til admin
forstyrrer trafikken
Fraværende kundeservice + for høy admin kostnader
får bøter uten å ha passert bommen engang
generelt mot bompenger

går for treigt
går lang tid
Har administrert det dem har krevet inn på feil måte.
har ikke veksle penger
hater bomstasjoner
hatt problemer med betaling.
håpløst system, trafikkfare
i det heile tatt mot bompenger
ikke nødvendig
imot bomsystem
ingen fordeler md å betale med pengene..forventer tilbakemelding
kunne heller sette opp bensinprisen
Lite penger går til vei.
mange interne systemfeil og behandlingsfeil
mangel på informasjon,
mangel på vekselmuligheter, tungvinn prosess.. mangle myntinnkast.. bedre med et helautomatisk system..
mot bom generelt
mot bompenger
Mot bompenger
mot bompenger generelt
mye tull med betaling
mye vas
må stoppe og hive på penger
når man trenger hjelp til noe. man får aldri tak i de som har med det å gjøre
opplysningen en får gjennom massemedia
pengen går til helt annen ting og er helt uenig
Pengene går til feile plasser
pengene vi betaler kunne dem heller ha trukket på skatten
Politikerne har sagt at det kan skape inflasjon ved bruke å bruke oljepengene, og da er det smålig å måtte ta bompenger!
prinsipiell motstander av bompenger
prinsipielt imot bompenger og avgifter
prinsippsak
problemer med regninger, at lyset fungerer av og til ikke.
Skulle ikke vært bommer
staten skal kunne betale veiene
tett på hverandre, og det du betaler går ikke til veger, men til drift av selve sysmtet
Tull med usendinger av regninger på.
tull hele bomsystemet
Uheldig måte å beskatte på.
unødvendig å ha bomstasjon
ved manuell betaling er det dårlig system, får ofte straffegebyrer
vi betaler for mye og får for lite igjen

vi veit ikke om om vi får noe, noe vi får betale for
------------------------------------------------------

vil ikke ha bom
-----------------

øker prisene jevnlig
----------------------

### VEDLEGG C: Andre årsaker til positiv holdning til bomringen

Annet:
alt går bra, regning kommer som skal
betrygger sikkerheten
Bor utenfor grensen, bruker ikke ofte
bra
bruker ikke så ofte
de få gangene jeg kjører gjennom virker det godt
det er enkelt og kjøre igjennom
Det er greit at man ikke skal betale hver gang man er innom
Er et greit system .
Fin funksjon, enkelt å kjøre gjennom.
fordi at alle betaler lite og det fungerer ganske bra
fornøyd med virkningen, bruken
funger greit.
fungerer bra
fungerer fint
funker helt ok med brikke
funksjonelt
grei betalingsordning
går greit, kjører ikke mye jobb
har ikke hatt noen problemer hittil
har ikke hatt problemer
hvis hensikten var det som meningen var
håper det kommer noke godt ut av det
ikke annen måte å tjene penger til veg
ikke noe heft
ikke så ofte jeg bruker det
ingen fakturering
kjører bil bare av og til
kjører ikke så mye i bomringen
kjører så lite igjennom
Lur måte å gjøre det på når man allikavel må betale
merker ikke noe til det
pga autopass
rabatt, rimelig
rettferdig ordning
Rettferdihg
virker som det skal.

## VEDLEGG D: Åpne svar på spørsmål om årsak til at bomringen ble innført

staten vil ikke finansiere vegnett
"Det begynte et sted og balte på seg"
at staten skal tjene penger
ble det andre steder
de hadde gjort ikke noe før som det.
det ble en nødvendighet grunnet de regjeringene vi har hatt
det ble ikke innført i Stavanger
dårligere tid på veier
ekstrinntekt til kommunen
elendig ledelse i landet
en politiker skal ha et monument
evneveike statsledere
Fatter ikke hvorfor, grunnet det er bra nok fra før.
Feil prioriterein av staten
fikk for lite penger fra staten
Fikk for lite på statsbudsjettet
Fikse doble felter på veien .
folk ikke vil betale skatt på annen måte
for at staten skal tjene penger
for de ikke får penger fra Staten
for lite midler fra sentralt hold
for lite penger fra myndighetene
for lite statlige midler til veibygging
for mye andre avgifter burde klare seg med det
for staten ikke vil betale veiene
for staten ikke ville finansiere vegprosjektene selv
for å få inn penger
for å irritere folk
fordi at myndigheten ikke vil bidra med penger
fordi politikere skal ha penger
få inn mer penger
få mer penger
Får for lite penger fra staten.
griskhet
ha penger inn, urettferdig dyrt å drive bom det er galskap
ikke nok penger til å finansiere vegbygging
kommunale budsjetter og statlige
kompetansesvikt hos besluttende politikere
ledelsen i oslo
lokalpolitikere er grådige
lønnsystemet
mange som bor der, og kan derfor tjene godt
mangel på bevilgninger fra staten
mangel på penger
mangel på penger



manglende økonomisk planlegging
Megalomani -> Stormannsgalskap...
meir penga!
mindre kostnad for staten
money
noen grådige arbeiderparti politikere. stavanger kommune bruker det til å kunne slå sammen kommuner.
noen har lyst å tjene penger
noen skal tjene penger på dette
næringslivet pusher på
pengemangel
pengemangel
penger
penger penger penger
Politikere lager veier der de kommer fra
politikere som ikke finner bedre løsninger
politikeren vil ha mer cash
politikk, ta inn mer og mer penger
politikken
politisk ved tak
private skulle kjøre gratis fra 10 til 14
raske midler utenom tildelingsystemet
spytte penger i egen lomme
staten bevilger for lite penger
staten bevilget ikke penger. Vegstandarden var for dårlig.
staten gjør jobben sin
staten har for lite penger til veier
staten ikke finansierer nok
staten ikke vil bevilge nok penger
staten ikke vil bevilge penger
staten ikke ville betale
staten skal slippe å betale veien
staten vil ha penger men bruker ikke disse pengene på veier på homgaard og kjører til stavanger
Statens vil ikke bygge vegene
Staten vil ikke delta i utbygging
staten ville ikke betale vei
ta litt penger fra folk som kjører bil
tankeløse politikere
Tunneler
tåpelige politikere
utpressing fra regjering
økonomi
økonomien

## VEDLEGG E: Svarfordelinger by- og landkommuner

### 1. Hovedbeskjeftigelse

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Yrkesaktiv	704	70	547	69	157	77
Skoleelev/student	72	7	67	8	5	3
Hjemmearbeidende	17	2	12	2	5	2
Alderspensjonist	137	14	111	14	26	12
Trygdet	42	4	34	4	8	4
Arbeidsledig	14	1	11	1	3	1
Annet	15	1	13	2	2	1
Total	1000	100	795	100	205	100

### 2. Har du førerkort for bil?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Ja	937	94	740	93	197	96
Nei	63	6	55	7	8	4
Total	1000	100	795	100	205	100

### 3. På en skala fra 1 til 5, der 1 betyr meget negativ og 5 betyr meget positiv, hvilken holdning har du til bomsystemet slik det har fungert til nå?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Meget negativ	290	29	211	26	80	39
Nokså negativ	185	18	152	19	33	16
Verken eller	318	32	266	33	52	25
Nokså positiv	125	12	99	12	25	12
Meget positiv	47	5	35	4	12	6
Vet ikke	35	4	32	4	3	2
Total	1000	100	795	100	205	100

### 4. Hvis negativ: Hva er hovedårsaken til at du er negativ?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Dyrt/koster for mye for meg	146	15	114	14	33	16
Bilister betaler nok avgifter (allerede)	60	6	65	8	19	9
Urettferdig/feil utforming av systemet	60	6	49	6	11	5
For mange/feil plasserte bommer	11	1	8	1	2	1
Veibygging statlig ansvar	49	5	34	4	15	7
Får for lite igjen for pengene	35	3	22	3	13	6
Annet	86	9	68	9	18	9
Ingen bestemt årsak/vet ikke	4	0	2	0	2	1
Total	475	48	363	46	112	55

5. Hvis positiv: Hva er hovedårsaken til at du er positiv?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Positivt med ekstra avgifter på bilkjøring	11	1	8	1	3	1
Gir færre biler på veiene	12	1	10	1	2	1
Får flere til å bruke kollektivtransport	4	0	4	0	20	10
Finansierer veibygging	82	8	62	8	0	0
Annet	40	4	34	4	6	3
Ingen bestemt årsak/vet ikke	24	2	18	2	6	3
Total	172	17	135	17	37	18

6. Hva tror du er årsaken til at bomringen ble innført på Jæren? Flere svar mulige. N=1000/ 795/ 205.

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Begrense biltrafikken/ vegprising	35	4	33	4	3	1
Finansiere gang- og sykkelveger	45	5	40	5	5	3
Finansiere trafikkisikkerhets- og miljøtiltak	49	5	42	5	7	4
Finansiere kollektivtiltak	57	6	47	6	10	5
Nok en skatteform	111	11	92	12	19	9
Finansiere vegprosjekt	718	72	563	71	155	76
Annet	58	6	43	5	15	7
Vet ikke	99	10	87	11	12	6
Totalt	1173	117	947	119	226	110

7. Kjenner du til eller har du hørt om Nord-Jærenpakken?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Ja	285	29	215	27	70	34
Nei, kjenner ikke til	715	71	580	73	135	66
Total	1000	100	795	100	205	100

8. Hva er din holdning til at inntektene fra bompengeneinnkrevingen på Nord-Jæren blir brukt til...

a) Ulike vegprosjekter i regionen?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Meget negativ	68	7	48	6	20	10
Nokså negativ	47	5	38	5	8	4
Verken eller	141	14	114	14	27	13
Nokså positiv	374	37	296	37	79	38
Meget positiv	340	34	275	35	65	32
Vet ikke	30	3	25	3	6	3
Total	1000	100	795	100	205	100

## b) Ulike kollektivtiltak

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Meget negativ	136	14	95	12	41	20
Nokså negativ	126	13	100	13	27	13
Verken eller	194	19	151	19	44	21
Nokså positiv	242	24	195	25	47	23
Meget positiv	262	26	224	28	38	18
Vet ikke	39	4	31	4	8	4
Total	1000	100	795	100	205	100

## c) Gang- og sykkelveger

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Meget negativ	96	10	74	9	23	11
Nokså negativ	66	7	57	7	9	5
Verken eller	124	12	95	12	29	14
Nokså positiv	337	34	270	34	67	33
Meget positiv	356	36	286	36	70	34
Vet ikke	21	2	14	2	6	3
Total	1000	100	795	100	205	100

## d) Trafikksikkerhet og miljøtiltak

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Meget negativ	77	8	60	8	17	8
Nokså negativ	64	6	46	6	17	8
Verken eller	124	12	97	12	27	13
Nokså positiv	319	32	247	31	72	35
Meget positiv	392	39	324	41	68	33
Vet ikke	24	2	21	3	3	2
Total	1000	100	795	100	205	100

## 9. Synes du det er gitt for mye, akkurat passe eller for lite informasjon om Nord-Jærenpakken?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
For mye	6	1	4	1	2	1
Passe	222	22	168	21	54	27
For lite	708	71	571	72	137	67
Vet ikke	63	6	52	6	12	6
Total	1000	100	795	100	205	100

10. Reiser du gjennom en bomstasjon for å komme deg til jobb eller skole? I tilfelle, reiser du som oftest med...

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Bil som sjåfør	307	40	227	37	81	50
Bil som passasjer	17	2	15	2	3	2
Buss	24	3	22	4	2	1
Sykkel	14	2	13	2	1	1
Til fots hele veien	7	1	6	1	1	1
Nei, reiser ikke gjennom noen bomstasjon	406	52	331	54	75	46
Total	776	100	613	100	163	100

11. Det finnes ulike måter å kreve inn penger til utbygging av lokale vei- og transportprosjekter. Hvilken av de følgende fire måtene mener du er den mest rettferdige måten å gjøre dette på?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Ekstra vegavgift	105	10	83	10	22	11
Drivstoffavgift	230	23	195	24	35	17
Variierende bomavgift	262	26	215	27	48	23
Fast bomavgift	252	25	191	24	60	29
Ingen av delene	133	13	96	12	37	18
Ikke sikker	19	2	16	2	4	2
Total	1000	100	795	100	205	100

12. Hvis reiser med bil gjennom bomringen på veg til eller fra jobb/ skole: Hvis det innføres en ordning der man må betale dobbelt gjennom bomringen om morgenen mellom kl 0730 og 0830, ville dette påvirke din reisemåte til jobb/ skole på noen av følgende måter? Flere svar mulige. N=325/ 241/ 83.

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Vil gå over til annen reisemåte enn bil	34	10	29	12	5	6
Vil kjøre bil på annet tidspunkt	61	19	43	18	18	22
Vil kjøre bil sammen med andre (kompiskjøring)	30	9	24	10	6	7
Nei, reiser uansett ikke i dette tidsrommet	46	14	35	14	11	13
Nei, vil fortsette å bruke bil i dette tidsrommet som før	166	51	119	49	47	56
Ikke sikker/Ubesvart	24	7	20	8	4	5
Totalt	360	111	270	112	90	108

13. Så et spørsmål om prioritering mellom ulike områder innen samferdselssektoren på Nord-Jæren. Dersom du skulle fordele 100 kroner på følgende fire tiltaksområder: Vegprosjekter, kollektivtiltak, gang- og sykkelveger, og trafikksikkerhet og miljøtiltak, hvor mye ville du gi til de enkelte tiltaksområdene?

a) Vegprosjekter

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
0-24 kr	338	38	280	40	58	31
25-49 kr	298	34	233	33	66	35
50-74 kr	147	17	113	16	33	18
75-100 kr	103	12	75	11	28	15
Total	886	100	701	100	185	100

## b) Kollektivtiltak

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
0-24 kr	428	48	325	46	103	56
25-49 kr	325	37	258	37	67	36
50-74 kr	94	11	84	12	10	6
75-100 kr	39	4	34	5	5	3
Total	886	100	701	100	185	100

## c) Gang- og sykkelveger

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
0-24 kr	435	49	351	50	84	45
25-49 kr	342	39	270	38	72	39
50-74 kr	87	10	66	9	21	11
75-100 kr	23	3	14	2	8	5
Total	886	100	701	100	185	100

## d) Trafikksikkerhet og miljøtiltak

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
0-24 kr	432	49	339	48	92	50
25-49 kr	325	37	255	36	70	38
50-74 kr	97	11	80	11	16	9
75-100 kr	33	4	26	4	7	4
Total	886	100	701	100	185	100

14. Disponerer husstanden for tiden bil (person- eller varebil) som eies av husstanden eller andre? Vi tenker her også på firmabil, leaset bil og lignende. I tilfelle, hvor mange?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
0	55	6	51	6	4	2
1	485	49	405	51	80	39
2	377	38	279	35	99	48
3	52	5	38	5	14	7
4	12	1	8	1	4	2
5	5	1	4	1	1	1
6	3	0	2	0	1	0
7	1	0	1	0	0	0
Vet ikke/ uoppgitt	9	1	8	1	1	1
Total	1000	100	795	100	205	100

15. Hvor ofte kjører du bil på denne tiden av året? Er det...

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
5 eller flere dager i uken	641	68	492	66	149	76
3-4 dager i uken	133	14	106	14	26	13
1-2 dager i uken	103	11	85	12	17	9
Noen dager i måneden	27	3	26	4	0	0
Sjeldnere	19	2	16	2	2	1
Aldri	12	1	11	1	1	0
Ikke sikker / Uoppgitt	3	0	3	0	0	0
Total	937	100	740	100	197	100

16. Hvis svart 1-4 i spm 15: Hvor ofte passerer du en bomstasjon på Jæren i betalingsretningen som bilfører? Er det...

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
5 eller flere dager i uken	315	35	492	66	149	76
3-4 dager i uken	147	16	106	14	26	13
1-2 dager i uken	227	25	85	12	17	9
Noen dager i måneden	139	15	26	4	0	0
Sjeldnere	55	6	16	2	2	1
Aldri	18	2	11	1	1	0
Ikke sikker / Uoppgitt	3	0	3	0	0	0
Total	903	100	740	100	197	100

17. Hva er din høyeste fullførte utdanning?

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Grunnskole, ungdomsskole, framhaldsskole eller realskole	106	11	79	10	27	13
Videregående skole (yrkesfaglig, allmennfaglig)	405	40	297	37	108	53
Høyskole, universitet - lavere grad (inntil 3 år)	226	23	188	24	38	19
Høyskole, universitet - høyere grad (mer enn 3 år)	251	25	221	28	29	14
Uoppgitt	12	1	10	1	3	1
Total	1000	100	795	100	205	100

18. Aldersgrupper

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Under 30 år	245	24	208	26	37	18
30-44 år	293	29	222	28	71	35
45-59 år	251	25	199	25	52	25
60 år og eldre	211	21	166	21	45	22
Total	1000	100	795	100	205	100

## 19. Kjønn

	Hele regionen		By		Land	
	Antall	Prosent	Antall	Prosent	Antall	Prosent
Mann	501	50	398	50	104	51
Kvinne	499	50	397	50	101	49
Total	1000	100	795	100	205	100





