STF50 A07008 – Åpen

RAPPORT

Året etter bomringen

En spørreundersøkelse i Trondheim høsten 2006

Terje Tretvik

www.sintef.no

SINTEF Teknologi og samfunn

Veg- og transportplanlegging

Januar 2007

SINTEF

SINTEF RAPPORT

SINTEF Teknologi og samfunn
Veg- og transportplanlegging

Postadresse: 7465 Trondheim
Besøksadresse: S.P. Andersensv. 5
Telefon: 73 59 47 05
Telefaks: 73 59 46 56

Foretaksregisteret: NO 948 007 029 MVA

TITTEL

ÅRET ETTER BOMRINGEN – EN SPØRREUNDERSØKELSE I TRONDHEIM HØSTEN 2006

FORFATTER(E)

Terje Tretvik

OPPDRAGSGIVER(E)

Statens vegvesen Vegdirektoratet

RAPPORTNR.	GRADERING	OPPDRAGSGIVERS REF.	
STF50 A07008	Åpen	James Odeck	
GRADER. DENNE SIDE	ISBN	PROSJEKTNR.	ANTALL SIDER OG BILAG
Åpen	978-82-14-04141-5	503683	40
ELEKTRONISK ARKIVKODE		PROSJEKTLEDER (NAVN, SIGN.)	VERIFISERT AV (NAVN, SIGN.)
I:\pro\50368300 Etterundersøkelse 2006 bomringen\Rapp høsten 2006.doc		Terje Tretvik Terje Tretvik	Solveig Meland Solveig Meland
ARKIVKODE	DATO	GODKJENT AV (NAVN, STILLING, SIGN.)	
503683	2007-01-18	Eirik Skjetne, forskningssjef Eirik Skjetne	

SAMMENDRAG

Første uka i november 2006 gjennomførte Norfakta Markedsanalyse AS en spørreundersøkelse blant 750 trondhjemmere som var 18 år eller eldre. Faglig ansvarlig var SINTEF Veg- og transportplanlegging, og Vegdirektoratet var oppdragsgiver. Bakgrunnen var oppfølging av en tilsvarende undersøkelse fra høsten 2005, som beskrev situasjonen i bomringens siste leveår. Formålet med foreliggende undersøkelse har vært å beskrive situasjonen i 2006, som var første år uten bompengeinnkreving.

Når det gjaldt holdning til at bompengeinnkrevingen hadde opphørt, var 10 % på den misfornøyde siden og 73 % på den fornøyde siden. På bakgrunn av dette var det overraskende mange som var positive, når de etter å ha blitt minnet på hva formålet med bompengeinnkrevingen hadde vært, ble spurt om sin holdning til at vi hadde bomring i Trondheim; 48 % var positive mot 27 % negative. På tilsvarende spørsmål i 2005 var 30 % positive mot 38 % negative.

Når det gjaldt endring av kjørevanene etter at bomsystemet ble fjernet, mente 23 % av bilførerne at de hadde gjort betydelig eller litt endring; 8 % for til og fra arbeid/skole, 13 % for innkjøp og 10 % for andre typer reiser.

STIKKORD	NORSK	ENGELSK
GRUPPE 1	Samferdsel	Transport
GRUPPE 2	Trafikk	Traffic
EGENVALGTE	Reisevaner	Travel Behaviour
	Holdninger	Attitudes
	Bomring	Toll ring

FORORD

Bompengeinnkrevingen i Trondheim ble avsluttet ved utgangen av 2005, etter å ha vært i drift siden oktober 1991. I løpet av denne tiden har det vært stor nasjonal og internasjonal interesse knyttet til erfaringene fra Trondheim, ikke minst fordi innkrevingssystemet var elektronisk helt fra starten, og hadde differensierte takster. Som ledd i en fortløpende evaluering har det vært gjort reisevaneundersøkelser i 1990, 1992 og 2001, og det er med ujevne mellomrom gjort holdningsundersøkelser om bomringen og Trondheimspakken.

Hensikten med foreliggende undersøkelse fra høsten 2006 har først og fremst vært å følge opp en undersøkelse som ble gjort høsten 2005 i bomringens siste leveår[1]. I tillegg er et par spørsmål fra en undersøkelse tidlig på nittitallet gjentatt, for å studere hvordan folks holdning til lokal trafikkpolitikk har endret seg over tid.

Vegdirektoratet har vært oppdragsgiver, og Norfakta Markedsanalyse AS har stått for den praktiske gjennomføringen av telefonintervjuene.

Trondheim, januar 2007

Terje Tretvik
Prosjektleder

[1] "BOMRINGENS SISTE LEVEÅR – EN SPØRREUNDERSØKELSE I TRONDHEIM HØSTEN 2005". Terje Tretvik. SINTEF Rapport STF50 A05245. Januar 2006.

INNHOLD

FORORD 3

SAMMENDRAG 7

1. METODE, UTVALG OG BAKGRUNNSVARIABLER 9

2. OPPLEVELSE AV LOKALE TRAFIKKPROBLEMER 12

3. HOLDNINGER TIL BOMFINANSIERING OG LOKAL TRANSPORTPOLITIKK 14

4. REISEVANER HØSTEN 2006 OG ENDRINGER ETTER FJERNING AV BOMSYSTEMET 18

VEDLEGG 23

A. SPØRSMÅLENE I TELEFONINTERVJUET 25

B. KOMMENTARER TIL SPØRSMÅLET OM MEST RETTFERDIGE INNKREVINGSPRINSIPP 34

- DE SOM SVARTE: *ALLE BILISTER BETALER EN GITT SUM* 34
- DE SOM SVARTE: *BETALING ETTER HVOR OFTE OG LANGT MAN KJØRER* 35
- DE SOM SVARTE: *BETALING ETTER HVOR OG NÅR MAN KJØRER* 37
- DE SOM SVARTE: *INGEN AV PRINSIPPENE ER RETTFERDIG ELLER NØDVENDIG* 40

TABELLER

Tabell 2-1: Undergrupper med lav og høy opplevelse av alvorlighetsgrad 13

FIGURER

Figur 1-1: Aldersgruppe og kjønn (N=750) 9
Figur 1-2: Bilhold og førerkortinnehav (N=750) 9
Figur 1-3: Byområde og bosted innenfor eller utenfor den opprinnelige bomringen (N=750) 10
Figur 1-4: Høyeste fullført utdanning (N=750) 10
Figur 1-5: Hovedbeskjeftigelse (N=750) 11
Figur 1-6: Egen brutto årsinntekt (N=656) 11
Figur 2-1: Opplevelse av lokale trafikkproblemer i Trondheim (N=750) 12
Figur 2-2: Rangering av trafikkproblemer etter alvorlighetsgrad i 2006 12
Figur 3-1: Fornøyd eller misfornøyd i 2005 og 2006 med avviklingen av bomsystemet 14
Figur 3-2: Holdning til bomsystemet i 2005 og 2006 med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt 15
Figur 3-3: Holdning i 2005 og 2006 til forsering av konkrete vegprosjekter med innkreving av bompenger 15
Figur 3-4: Mest rettferdige innkrevingsprinsipp? (N=750) 16
Figur 3-5: Ønsket fordeling av midler på tiltak (N=678) 17
Figur 4-1: Hvis bil i husholdningen og eget førerkort, hvor ofte kjører du bil? (N=665) 18
Figur 4-2: Antall og prosentandel bilførere som har endret vaner etter at bomsystemet ble fjernet (N=628) 18
Figur 4-3: Til og fra arbeid/skole: Hvordan har endringene artet seg? (N=628) 19
Figur 4-4: Innkjøpsreiser: Hvordan har endringene artet seg? (N=628) 20
Figur 4-5: Andre typer reiser: Hvordan har endringene artet seg? (N=628) 20
Figur 4-6: Alle reisehensikter 2006: Hvordan har endringene artet seg? (N=628) 21
Figur 4-7: Alle reisehensikter 2005: Hvordan tror du at du vil endre vaner? (N=631) 21

SAMMENDRAG

Første uka i november 2006 gjennomførte Norfakta Markedsanalyse AS en spørreundersøkelse blant 750 trondhjemmere som var 18 år eller eldre. Faglig ansvarlig var SINTEF Veg- og transportplanlegging, og Vegdirektoratet var oppdragsgiver. Bakgrunnen var oppfølging av en tilsvarende undersøkelse fra høsten 2005, som beskrev situasjonen i bomringens siste leveår. Formålet med foreliggende undersøkelse har vært å beskrive situasjonen i 2006, som var første år uten bompengeinnkreving.

Opplevelse av lokale trafikkproblemer
For dyr kollektivtransport opplevdes som det alvorligste trafikkproblemet, fulgt av utrygge veier og forurensning/dårlig luftkvalitet. Stor trafikkbelastning og kø ble bare rangert som det femte mest alvorlige trafikkproblemet, og det var samme rangering som i 2005.

Holdninger til bomfinansiering og lokal trafikkpolitikk
10 % var på den misfornøyde siden og 73 % på den fornøyde siden i spørsmålet om holdning til at bompengeinnkrevingen hadde opphørt. På bakgrunn av dette var det overraskende mange som var positive, når de etter å ha blitt minnet på hva formålet med bompengeinnkrevingen har vært, ble spurt om sin holdning til at vi hadde bomring i Trondheim; 48 % var positive mot 27 % negative. På tilsvarende spørsmål i 2005 var 30 % positive mot 38 % negative.

På et spørsmål om holdning til å forsere utvidelse av Oslovegen mellom Sluppen og Marienborg og ombygging til fire felt på E6 Tonstad – Melhus, noe som forutsetter brukerfinansiering, var det økt oppslutning i forhold til i 2005. Da var 50 % negative og 31 % positive, sammenlignet med 41 % negative og 40 % positive i årets undersøkelse.

I 2006-undersøkelsen ble det tatt med to spørsmål fra en undersøkelse i 1994. Ett av disse handlet om hvilket innkrevingsprinsipp som var mest rettferdig, hvis det i framtiden skulle kreves inn penger lokalt til transportformål. Prinsippet ”Trafikkbelastning/vegprising” fikk størst tilslutning med 42 %, fulgt av prinsippet ”Kvantitet” (for eksempel lokal drivstoffavgift) med 32 %. I 1994 var det ”Kvantitet” som oppnådde størst tilslutning med 40 %, fulgt av ”Trafikkbelastning/ vegprising” med 30 %.

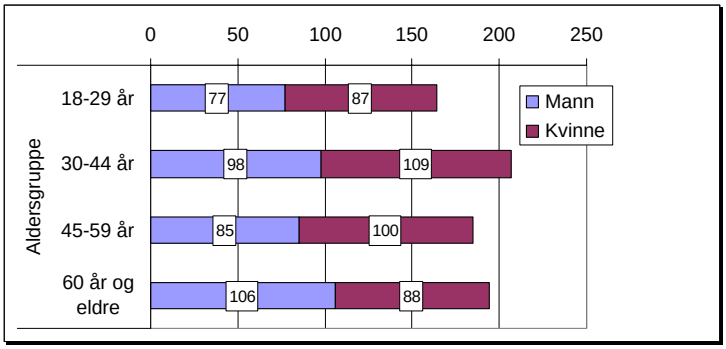
Et annet spørsmål, som også inngikk i undersøkelsen fra 1994, gikk på hvordan folk ville prioritere midler til lokale samferdselstiltak. I 2006 ønsket deltakerne at KSM-tiltak (kollektivtrafikk, sykkel, miljø og trafikksikkerhet) skulle få 64 % av et gitt budsjett. Denne andelen var likevel enda høyere i 1994 (74 %). Da ønsket respondentene for eksempel 15 % av budsjettet brukt til miljøtiltak (9 % i 2006) og 16 % til sykkeltiltak (10 % i 2006). Det er ikke godt å si om dette skyldes at folk opplever at det har blitt oppnådd synbare og reelle forbedringer på disse feltene, eller at de synes andre formål er viktigere.

Reisevaner
Bilførere som kjørte bil månedlig eller oftere, ble spurt om kjørevanene hadde endret seg etter at bomsystemet ble fjernet. Samme gruppe ble i 2005 spurt om de trodde de ville endre vaner neste år, etter fjerningen av bomsystemet. Noe overraskende var andel som oppga endring (23 %) den samme de to årene. I 2006 var det imidlertid en noe større andel (17 %) enn i 2005 (13 %) som oppga endring for bare ett reiseformål, og tilsvarende færre med endringer for to eller tre reiseformål.

Endring av reisetidspunkt, fulgt av *Flere turer med bil*, var de viktigste tilpasningene for både *Innkjøp* og *Andre typer reiser*. Begge disse tilpasningene innebærer at bilturer som i 2005 var ”priset bort” til kveldstid og helger har vendt tilbake til mer foretrukne tidspunkter før kl 18 på hverdager. *Flere turer med bil* i tilknytning til arbeid og skole innebærer sannsynligvis overgang til bil fra andre reisemåter, siden antall turer vil være ganske stabilt for denne reisehensikten. Tilpasningen *Færre turer sammen med andre* forekom nesten ikke. Det betyr at samkjøring som reaksjon på bompengene ikke har vært vanlig.

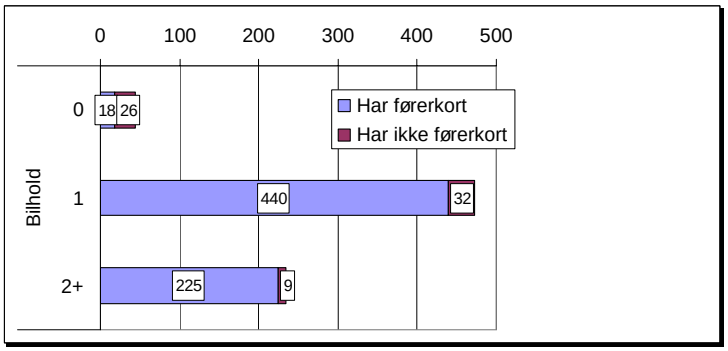
1. METODE, UTVALG OG BAKGRUNNSVARIABLER

Undersøkelsen i 2006 ble, som i 2005, gjennomført som telefonintervju første uka i november og blant et tilfeldig utvalg på 750 bosatte i Trondheim som var 18 år eller eldre. Spørreskjemaet er gjengitt som Vedlegg A. Figur 1-1 viser hvordan utvalget var sammensatt med hensyn på aldersgruppe og kjønn. Kriteriene for representativitet, som var 49/51 fordeling på menn/kvinner og 22/78 fordeling på yngre/eldre enn 30 år ble oppnådd. Gjennomsnittsalderen i utvalget var 46 år.



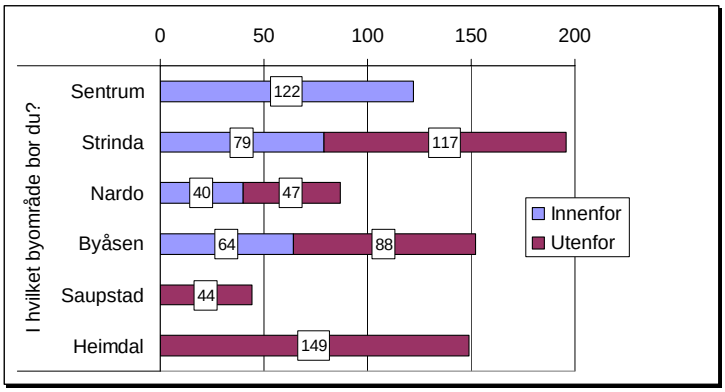
Figur 1-1: *Aldersgruppe og kjønn (N=750)*

Figur 1-2 viser førerkortinnehav for bilholdsgrupper. Totalt sett hadde 91 % av personene i utvalget eget førerkort. Bare 6 % kom fra husholdning uten bil, 63 % kom fra husholdning med én bil og 31 % fra husholdning med to eller flere biler.



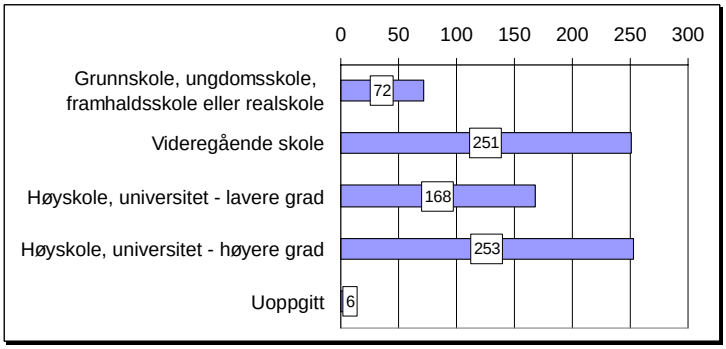
Figur 1-2: *Bilhold og førerkortinnehav (N=750)*

Figur 1-3 viser hvordan utvalget var fordelt på byområde og bosted innenfor eller utenfor den opprinnelige bomringen. 41 % var bosatt innenfor og 59 % utenfor. Bydelene Strinda, Nardo og Byåsen ble delt av ringen, mens Sentrum lå innenfor og Saupstad og Heimdal lå utenfor.



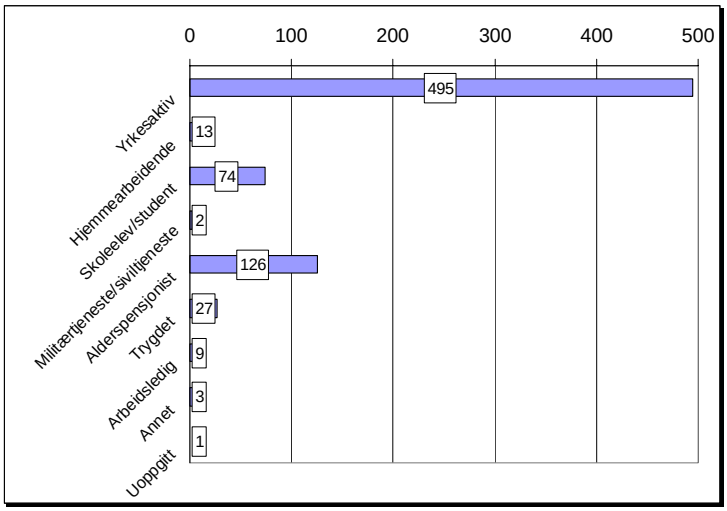
Figur 1-3: *Byområde og bosted innenfor eller utenfor den opprinnelige bomringen (N=750)*

Figur 1-4 viser hvordan utvalget var sammensatt når det gjaldt skolegang og utdanning. Andelen med utdanning fra høyskole eller universitet var litt høyere i 2006 (57 %) enn i 2005 (53 %).



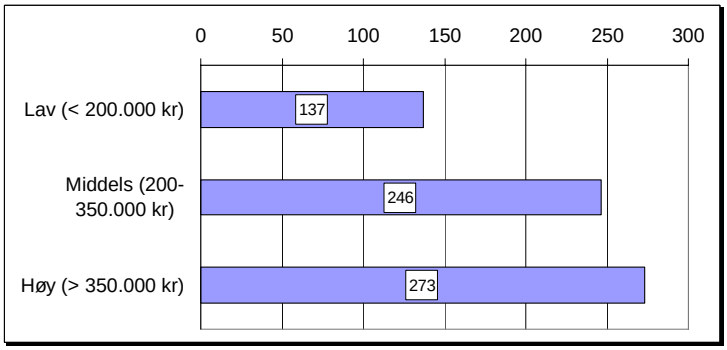
Figur 1-4: *Høyeste fullført utdanning (N=750)*

Når det gjaldt hovedbeskjeftigelse, var fordelingen ganske lik den fra 2005. Figur 1-5 viser at yrkesaktive var den største gruppen (66 %), alderspensjonister nest største gruppe (14 %) og skoleelever eller studenter tredje største gruppe (10 %).



Figur 1-5: *Hovedbeskjeftigelse (N=750)*

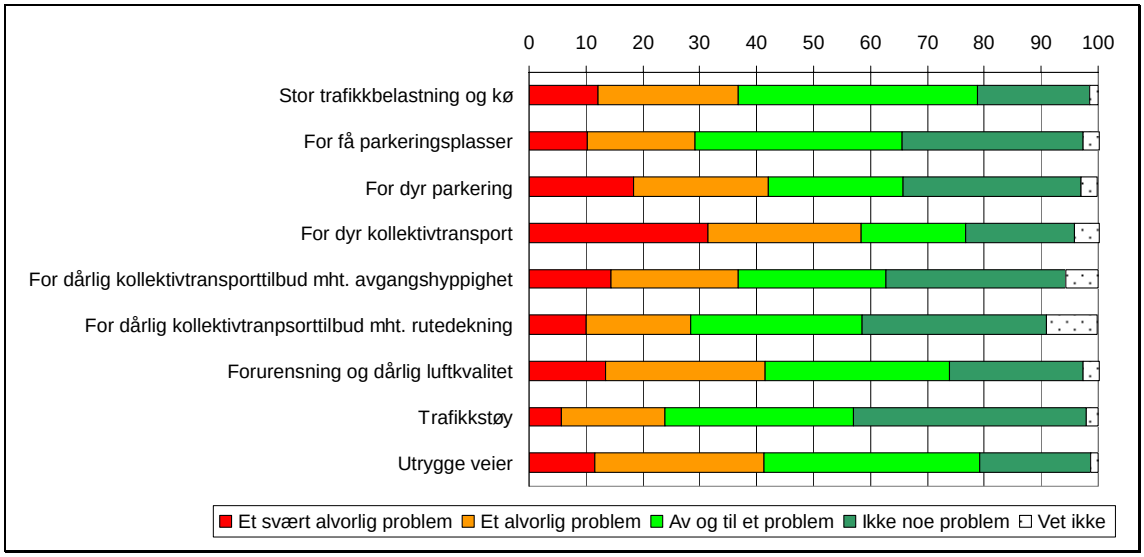
Figur 1-6 viser fordelingen på de samme tre inntektsgruppene som i 2005. I 2006 havnet flere i gruppen med høyest inntekt; 42 % i 2006 mot 34 % i 2005. Blant de som hadde oppgitt inntekt (N=656) var det rundt 10 % forskjell avhengig av kjønn; gjennomsnittsinntekten var 394.000 kr for menn mot 361.000 kr for kvinner. Blant de yrkesaktive (N=455) var forskjellen større; 476.000 kr for menn mot 320.000 kr for kvinner.



Figur 1-6: *Egen brutto årsinntekt (N=656)*

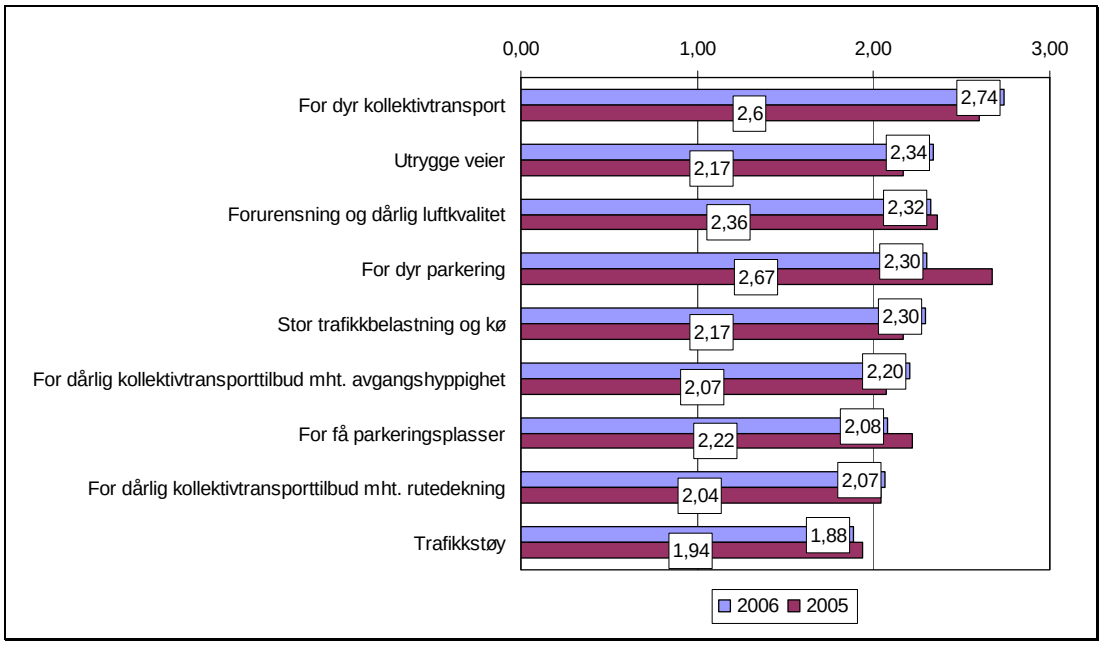
2. OPPLEVELSE AV LOKALE TRAFIKKPROBLEMER

Figur 2-1 viser hvordan folk svarte på spørsmålene om hvor problematisk de opplevde ni faktorer som angikk trafikken i Trondheim. De som svarte *Vet ikke* er vist lengst til høyre. Som i 2005 var denne gruppen størst for de tre spørsmålene om kollektivtrafikken og minst for faktorene *Stor trafikkbelastning og kø* og *Utrygge veier*.



Figur 2-1: *Opplevelse av lokale trafikkproblemer i Trondheim (N=750)*

Figur 2-2 viser hvordan faktorene ble rangert i 2006 basert på gjennomsnittsskår, hvor *Et svært alvorlig problem* = 4, *Et alvorlig problem* = 3, *Av og til et problem* = 2 og *Ikke noe problem* = 1. Samtidig er også skår fra 2005 vist. Det var samme gjennomsnittsskår for de ni faktorene de to årene; 2,25.



Figur 2-2: *Rangering av trafikkproblemer etter alvorlighetsgrad i 2006*

Det har vært størst endring i hvordan folk opplever parkeringsforholdene. Mens *For dyr parkering* i 2005 ble rangert øverst, kom dette problemet bare på en delt fjerdeplass i 2006. Også *For få parkeringsplasser* kom lavere i 2006 enn i 2005.

I 2006 skilte *For dyr kollektivtransport* seg noe ut fra de andre når det gjaldt alvorlighetsgrad. Gjennomsnittsskåren på 2,74 betyr at dyr kollektivtransport opplevdes mer som et alvorlig problem enn bare av og til et problem. Man kunne kanskje forvente at på grunn av økt biltrafikk på dagtid, ville *Stor trafikkbelastning og kø* komme høyt opp på lista i 2006. Selv om denne faktoren har noe høyere skår i 2006 enn i 2005, var den i begge årene rangert bare som den femte mest alvorlige faktoren.

Det kan være interessant å finne ut hvilke bakgrunnsvariabler som i størst grad forklarer forskjeller i folks holdning til trafikkproblemene. For å undersøke det er følgende uavhengige variabler trukket inn: Kjønn, Aldersgruppe, Bosted i forhold til bomringen, Bilhold, Inntekt og Hvor ofte man kjører bil. Det er så benyttet en statistisk metode som heter *Classification Tree* (klassifikasjonstre). Denne rutinen finner først fram til hvilken variabel som i størst grad forklarer signifikante variasjoner i den avhengige variabelen, og viser hvilke av kategoriene i denne variabelen som skiller seg ut. Deretter kan andre variabler bli trukket inn, hvis disse forklarer signifikante forskjeller for undergrupper av den første.

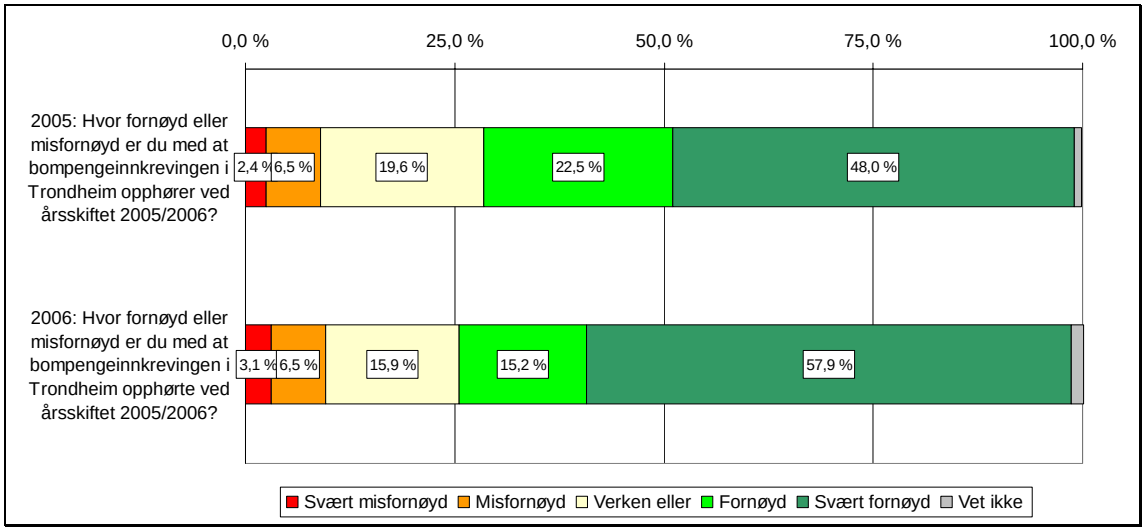
Tabell 2-1 viser resultater fra analysene i form av hvilke grupper som skilte seg ut med hhv lav og høy opplevelse av alvorlighetsgrad for hver av de ni typene trafikkproblemer. De uavhengige variablene er nevnt i den rekkefølgen de kom ut av analysen på.

Tabell 2-1: Undergrupper med lav og høy opplevelse av alvorlighetsgrad

Type trafikkproblem	Undergrupper som skilte seg ut	
	Lav alvorlighetsgrad	Høy alvorlighetsgrad
Stor trafikkbelastning og kø (2,30)	Ingen	Ingen
For få parkeringsplasser (2,08)	45-59 år (1,90)	18-29 år og bosatt utenfor bomringen (2,46)
For dyr parkering (2,30)	Mann (2,07)	Kvinne og kjører bil 5+ dager i uka (2,80)
For dyr kollektivtransport (2,74)	60 år og eldre (2,29)	Under 60 år og kvinne som kjører bil 1-4 dager i uka (3,30)
For dårlig kollektivtransport mht. avgangshyppighet (2,20)	60 år og eldre og kjører bil enten 5+ dager i uka eller svært sjelden/aldri (1,75)	Under 60 år og kvinne (2,42)
For dårlig kollektivtransport mht. rutedekning (2,07)	Mann og 60 år og eldre (1,63)	Kvinne og fra husholdning med 2 eller flere biler (2,47)
Forurensning og dårlig luftkvalitet (2,32)	Kjører bil enten 5+ dager i uka eller svært sjelden/aldri og er mann som enten er 60 år og eldre eller 18-29 år (1,91)	Kjører bil 1-4 dager i uka (2,61)
Trafikkstøy (1,88)	Kjører bil enten 5+ dager i uka eller svært sjelden/aldri og er 60 år og eldre (1,59)	Kjører bil 1-4 dager i uka (2,09)
Utrygge veier (2,34)	Kjører bil svært sjelden/aldri (2,05)	Kjører bil 1-4 dager i uka eller oftere og er kvinne (2,49)

3. HOLDNINGER TIL BOMFINANSIERING OG LOKAL TRANSPORTPOLITIKK

I 2005 var 9 % misfornøyd eller svært misfornøyd med at bompengeinnkrevingen skulle opphøre, og 71 % var fornøyd eller svært fornøyd med dette. Figur 3-1 viser at i 2006 var 10 % på den misfornøyde siden og 73 % på den fornøyde siden. Denne fordelingen har altså vært ganske stabil, og gruppen *Verken eller* har minket.



Figur 3-1: *Fornøyd eller misfornøyd i 2005 og 2006 med avviklingen av bomsystemet*

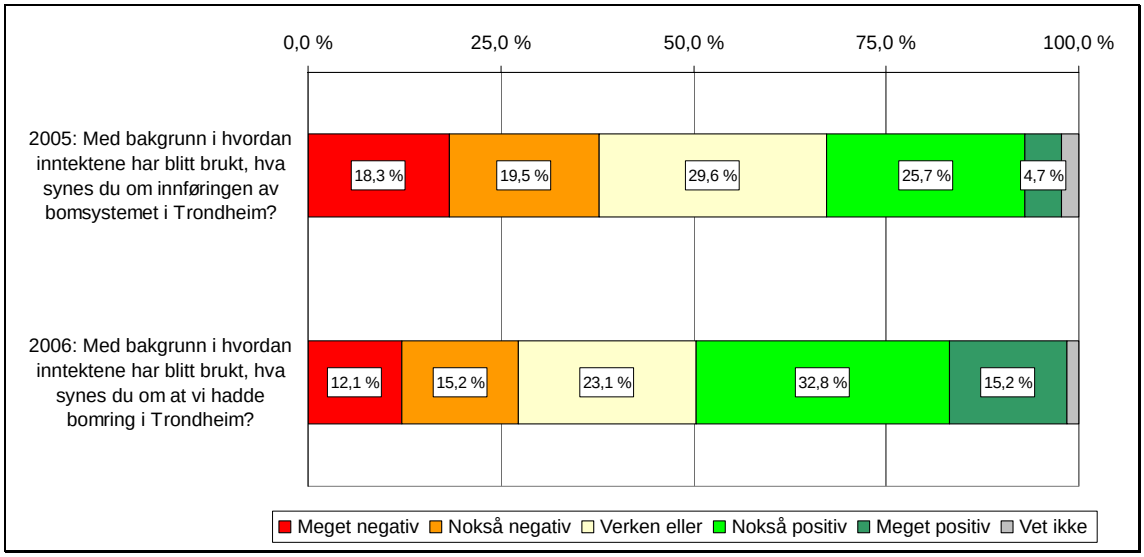
Responsvariabelen hadde verdier fra 1 (svært misfornøyd) til 5 (svært fornøyd) og gjennomsnittsskåren ble 4,20. De som var aller mest fornøyd i 2006 var personer som kjørte bil 5+ dager i uka, tilhørte inntektsgruppen lav eller middels og var bosatt utenfor bomringen (4,69). Minst fornøyd var menn som kjørte bil 1-4 dager i uka (3,49).

I 2005 så vi at oppslutningen om bompengeinnkrevingen økte, og motstanden minket, når folk ble minnet på hva inntektene hadde blitt brukt til. Dette spørsmålet hadde følgende ordlyd i 2006:

> *Inntektene fra bompengeringen har blitt brukt til tiltak innen veibygging (Omkjøringsvegen), kollektivtrafikk (bussfelt), sikkerhet (gang-\sykkelveger) og miljø (beplantning og forbedring av gågater i Midtbyen). Med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt, hva synes du om at vi hadde bomring i Trondheim?*

Figur 3-2 viser ganske overraskende at det i 2006 har vært en stor økning i andel positive til bomringen, når de ser tilbake på det som har vært. Nå er 48 % positive mot 27 % negative. Høsten 2005 var 30 % positive og 38 % negative. Andelen *Verken eller* har minket fra 30 % i 2005 til 23 % i 2006.

Gjennomsnittsskåren var 3,24. De som var mest fornøyd med bomringordningen var personer som kjørte bil 1-4 dager i uka og var bosatt innenfor bomringen (3,70). Minst fornøyd var personer som kjørte bil enten 5+ dager i uka eller svært sjelden/aldri og var 60 år og eldre (2,88).

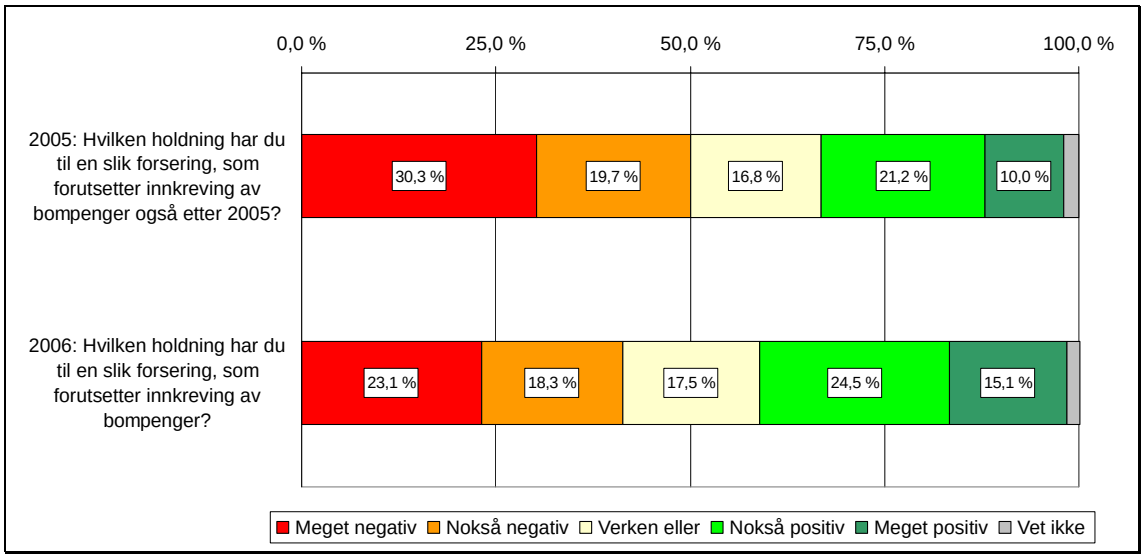


Figur 3-2: *Holdning til bomsystemet i 2005 og 2006 med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt*

En annen problemstilling som også ble tatt opp i 2005 (og i 2003) var spørsmålet om forsert utbygging sørover med bompengefinansiering. Ordlyden var slik i 2006:

> *Utvidelse av Oslovegen mellom Sluppen og Marienborg og ombygging til fire felt på E6 på strekningen Tonstad - Melhus mangler finansiering. I dag er det allerede køproblemer på Sluppen bru og mot Klett. I følge Nasjonal Transportplan vil en tidligere gjennomføring av disse prosjektene være avhengig av at det blir tilslutning til en brukerfinansiering. Hvilken holdning har du til en slik forsering, som forutsetter innkreving av bompenger?*

Figur 3-3 viser at oppslutningen til en slik forsering har økt til 40 % positive mot 41 % negative. Det er en markert endring siden 2005. Da var 31 % positive og 50 % negative. Første gang dette spørsmålet ble stilt var i 2003. Da var bare 23 % positive og 56 % negative.



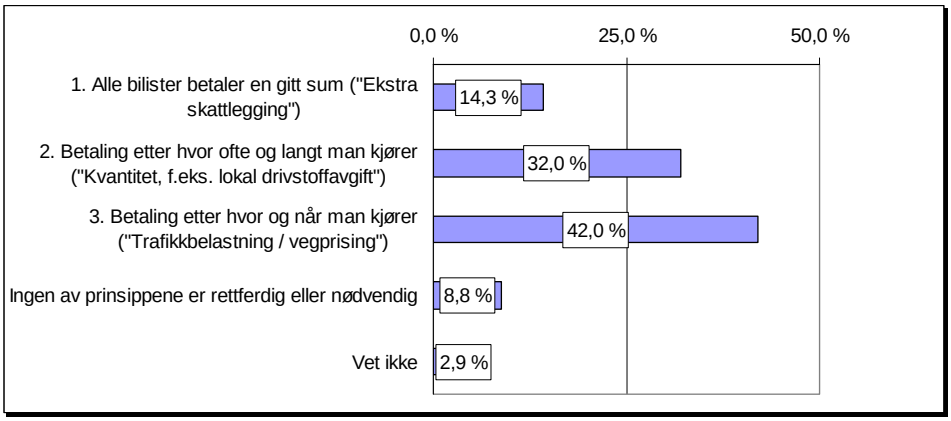
Figur 3-3: *Holdning i 2005 og 2006 til forsering av konkrete vegprosjekter med innkreving av bompenger*

Gjennomsnittsskåren for oppslutning til en forsering med bompenger var 2,90. I forhold til dette var de som kjørte bil 1-4 dager i uka og var bosatt innenfor bomringen mest positive (3,53). Mest negative var de som kjørte bil enten 5+ dager i uka eller svært sjelden/aldri og var 30 år eller eldre (2,69).

Et nytt spørsmål i forhold til i fjor, handlet om hvilket innkrevingsprinsipp som var mest rettferdig, hvis det i framtiden skulle kreves inn penger lokalt til transportformål. Dette er et spørsmål som tidligere har blitt stilt til et utvalg av befolkningen i Trondheim i 1994[2]. Spørsmålsformuleringen i 2006 var slik:

> *I transportplanen for Trondheim 2006-2015, er det et stort sprik mellom målsettinger Trondheim kommune har, og mulighetene til å finansiere dem. Kommunen mistet en årlig inntekt på ca. 220 millioner kr til transportformål da bomringen ble nedlagt. Hvis det igjen skulle kreves inn penger lokalt til transportformål, hvilket av følgende TRE innkrevingsprinsipper er etter din mening det MEST RETTFERDIGE (se bort fra praktisk gjennomføring)?*

Figur 3-4 viser at det tredje prinsippet (”Trafikkbelastning/vegprising”) fikk størst tilslutning, fulgt av det andre prinsippet (”Kvantitet, for eksempel lokal drivstoffavgift”). I 1994 var det ”Kvantitet” som oppnådde størst tilslutning (40,0 %), fulgt av ”Trafikkbelastning/vegprising” (30,3 %). Det har altså vært en økning i støtte til vegprising som innkrevingsprinsipp for lokale transportformål fra 30 % i 1994 til 42 % i 2006.



Figur 3-4: *Mest rettferdige innkrevingsprinsipp? (N=750)*

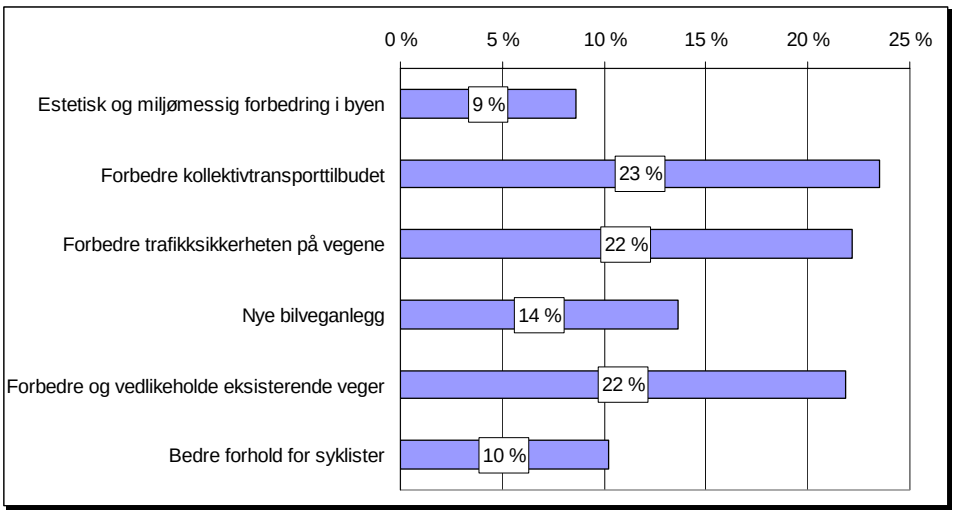
Et annet spørsmål som også inngikk i undersøkelsen fra 1994, gikk på hvordan folk ville prioritere bruk av midler på lokale samferdselstiltak. Ordlyden nå i 2006 var som følger:

> *Prinsippene som nettopp ble nevnt, vil gi inntekter som kan brukes på ulike måter. Hvis du hadde 10 pengeenheter som skulle fordeles på tiltakene jeg nå skal lese opp, hvordan ville du bruke dem? Angi antall enheter for hvert tiltak. Pass på at summen blir 10.*

Seks tiltak ble lest opp, og Figur 3-5 på neste side viser hvordan folk ville fordele midler prosentvis på disse tiltakene. Forbedring av kollektivtransporttilbudet (23 %) er det området som folk vil allokere mest midler til, uten at vi kan si eksakt til hva innenfor denne sektoren. Vi så jo foran at for dyr kollektivtransport ble rangert som det alvorligste trafikkproblemet, mens for dårlig

[2] ”MIRO. Holdninger til trafikkproblemer og løsninger i Trondheim høsten 1994”. Terje Tretvik. SINTEF Rapport. Desember 1994.

kollektivtransport mht til både avgangshyppighet og rutedekning kom lenger ned på lista. Forbedring av trafikksikkerhet (22 %) kommer på andreplass når det gjelder bruk av midler, og det er helt i tråd med at folk rangerte utrygge veier som det nest mest alvorlige trafikkproblemet. Forbedring og vedlikehold av eksisterende veger (22 %) kommer nesten like høyt, og betydelig foran det å bruke midler til nye bilveganlegg (14 %).

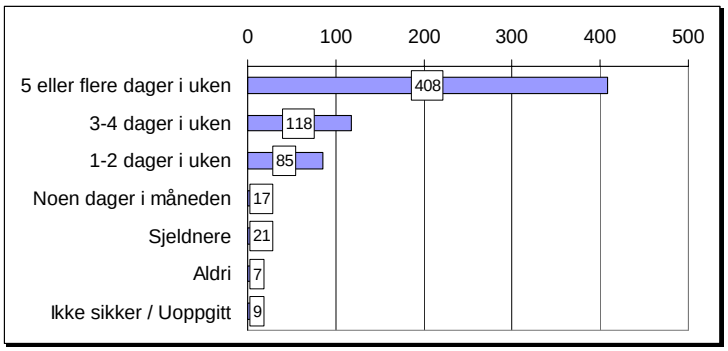


Figur 3-5: *Ønsket fordeling av midler på tiltak (N=678)*

Det kan være interessant å merke seg at såkalte KSM-tiltak (kollektivtrafikk, sykkel, miljø- og trafikksikkerhetstiltak) får hele 64 % av budsjettet. Denne andelen var likevel enda høyere i 1994 (74 %). Da ønsket respondentene for eksempel 15 % av budsjettet brukt til miljøtiltak og 16 % til sykkeltiltak. Det at disse andelene har gått ned i 2006 tyder på at folk opplever at det har blitt oppnådd synbare og reelle forbedringer på disse feltene, eller at de synes andre forhold er viktigere.

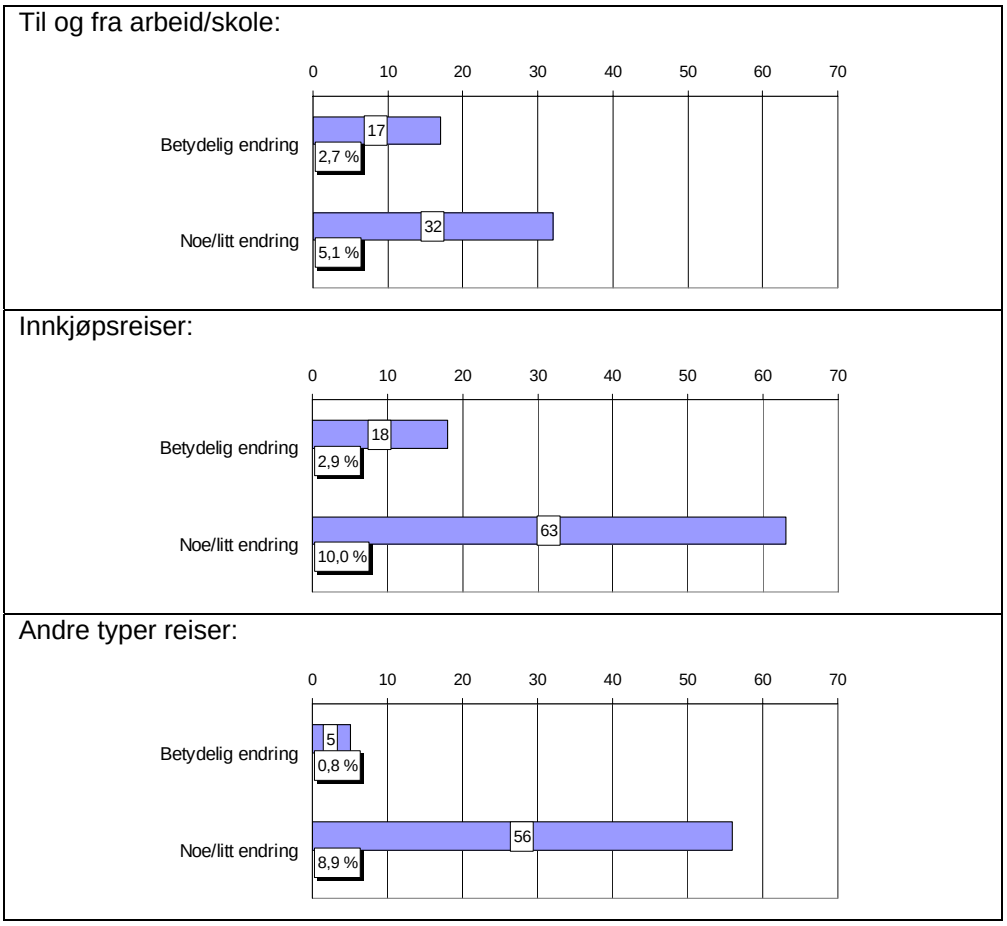
4. REISEVANER HØSTEN 2006 OG ENDRINGER ETTER FJERNING AV BOMSYSTEMET

De som kom fra husholdning som disponerte bil, og hadde eget førerkort, ble spurt om hvor ofte de kjørte bil på denne tiden av året. Disse utgjorde 89 % av totalutvalget. Figur 4-1 viser at 628 av disse kjørte bil minst noen dager i måneden. Det var 84 % av totalutvalget på 750, og samme andel som i 2005.



Figur 4-1: *Hvis bil i husholdningen og eget førerkort, hvor ofte kjører du bil? (N=665)*

De 628 bilførerne som oppga at de kjørte bil fra bare noen dager i måneden til 5 eller flere dager i måneden, fikk spørsmål om kjørevanene hadde endret seg etter at bomsystemet ble fjernet.



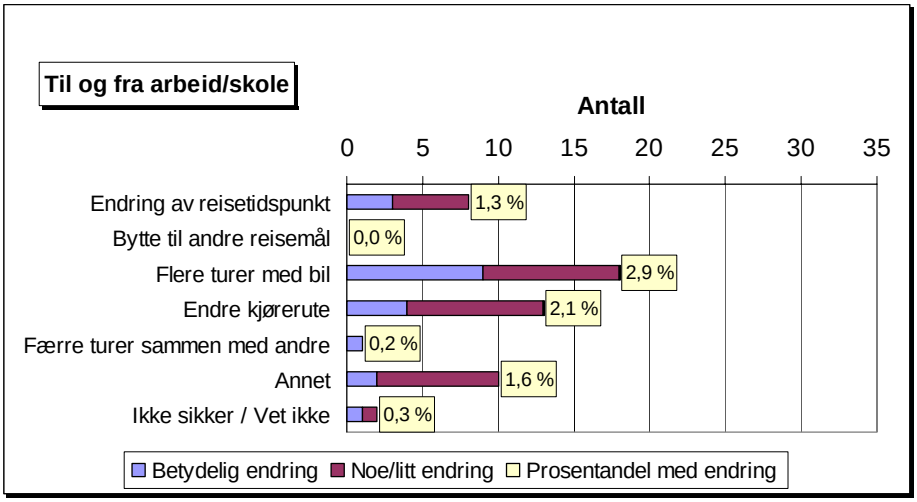
Figur 4-2: *Antall og prosentandel bilførere som har endret vaner etter at bomsystemet ble fjernet (N=628)*

Figur 4-2 på forrige side viser antall og prosentandeler for de som oppga endringer for reisehensiktene *Til og fra arbeid/skole*, *Innkjøp* og *Andre typer reiser*. Totalt sett var det 144 bilførere som oppga at de hadde endret reisevaner for en eller flere av gruppene for reiseformål. Det var overraskende nok samme prosentandel (23 %) som i 2005 sa at de ville endre reisevaner. I 2006 var det imidlertid en noe større andel (17 %) enn i 2005 (13 %) som oppga endring for bare ett av reiseformålene, og tilsvarende færre med endringer for to eller alle tre reiseformål.

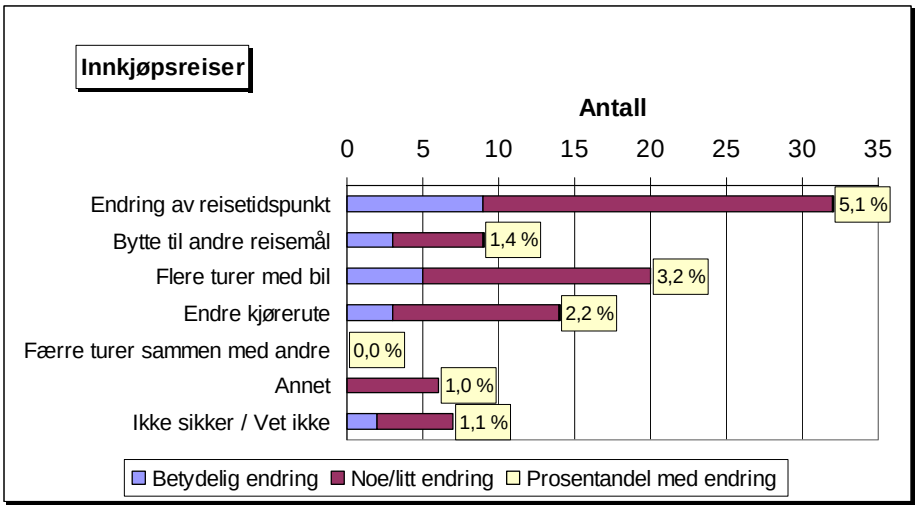
Som i 2005 var det flest som hadde endringer for *Innkjøpsreiser*, og færrest for *Til og fra arbeid/skole*, og det var vesentlig flere som oppga små endringer heller enn betydelige endringer. Tabellen nedenfor viser prosentandeler med endringer de to årene. For alle reiseformålene var det nedgang i andel som oppga endring i 2006; mest for *Innkjøp* og minst for *Andre typer reiser*.

Reiseformål	2005	2006
Til og fra arbeid/skole	8,9 %	7,8 %
Innkjøp	15,8 %	12,9 %
Andre typer reiser	10,0 %	9,7 %

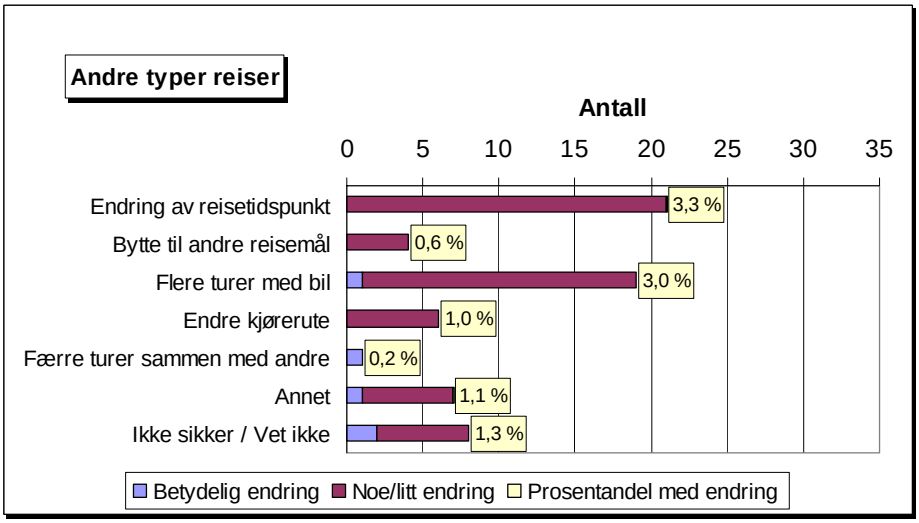
Figur 4-3 til Figur 4-5 viser hvordan de angitte endringene fordelte seg på type tilpasninger for hvert av formålene. *Endring av reisetidspunkt*, fulgt av *Flere turer med bil*, var de viktigste tilpasningene for både *Innkjøp* og *Andre typer reiser*. Begge disse tilpasningene vil logisk sett innebære at bilturer som i 2005 var ”priset bort” til kveldstid og helger har vendt tilbake til mer foretrukne tidspunkter før kl 18 på hverdager. *Flere turer med bil* i tilknytning til arbeid og skole innebærer sannsynligvis overgang til bil fra andre reisemåter, siden antall turer til og fra arbeid/skole vil være ganske stabilt.



Figur 4-3: *Til og fra arbeid/skole: Hvordan har endringene artet seg? (N=628)*



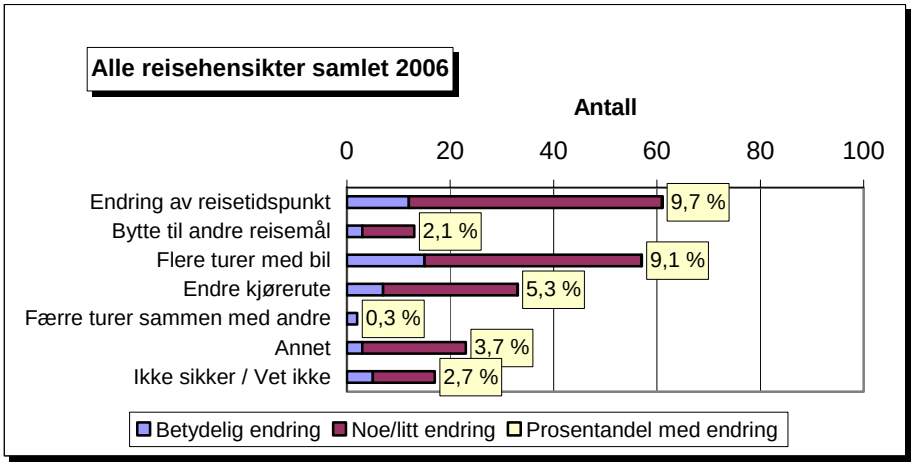
Figur 4-4: *Innkjøpsreiser: Hvordan har endringene artet seg? (N=628)*



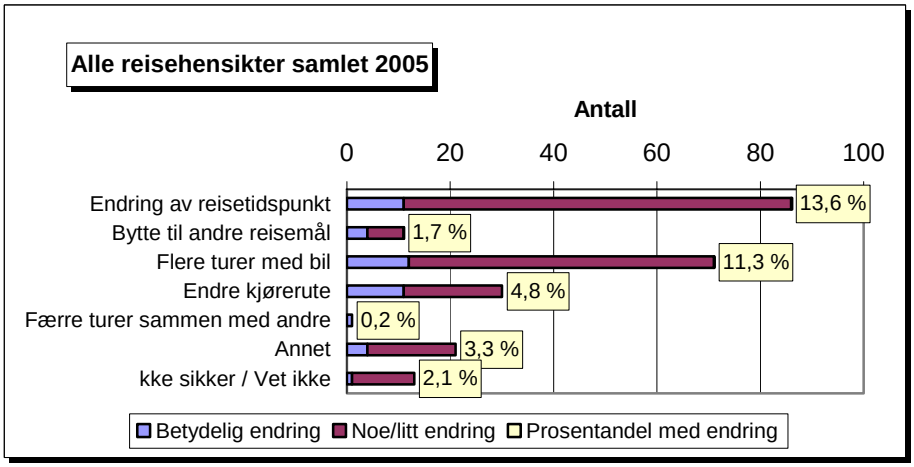
Figur 4-5: *Andre typer reiser: Hvordan har endringene artet seg? (N=628)*

Figur 4-6 på neste side viser hvordan tilpasningene har vært for alle tre reisehensiktene samlet i 2006. Vi kan legge merke til at tilpasningen *Færre turer sammen med andre* nesten ikke forekommer. Det betyr at samkjøring som reaksjon på bompengene ikke har vært vanlig.

For å kunne sammenligne med hva folk mente i 2005 om sine egne tilpasninger til bortfallet av bompengeinnkrevingen, har vi tatt med Figur 4-7. Den viser et overraskende bra samsvar med det som ble oppgitt av tilpasninger i 2006. Vi ser at det ble noe mindre andeler som i 2006 mente at de hadde endret reisetidspunkt og fortatt flere turer med bil, mens de andre tilpasningene faktisk forekom noe mer hyppig enn det man trodde i 2005.



Figur 4-6: *Alle reisehensikter 2006: Hvordan har endringene artet seg? (N=628)*



Figur 4-7: *Alle reisehensikter 2005: Hvordan tror du at du vil endre vaner? (N=631)*

VEDLEGG

A. SPØRSMÅLENE I TELEFONINTERVJUET

q:\nipo\bom0643.rtf

Introduction

Goddag, mitt navn er
Jeg ringer fra Norfakta Markedsanalyse.

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

---gjenta innledning hvis du må snakke med en ny person---

I dag gjennomfører vi en undersøkelse på oppdrag fra
Statens Vegvesen, Vegdirektoratet og SINTEF.

Undersøkelsen tar ca. 5-7 minutter

Question 8801

61L1

Bosted i forhold til bomring

1 ❑ Innenfor
2 ❑ Utenfor

Question 8804

62L35

Gate

Question 8805

97L35

Gatenummer

Question 8806

132L4

Postnummer

Question 8807

136L31

Poststed

Question 110

167L1

Registrer kjønn!

1 ❑ Mann
2 ❑ Kvinne

Question 101

Minimum 18
168L2

Hva er din alder

Question 12

171L1

Hvor fornøyd eller misfornøyd er du
med at bompengeinnkrevingen i Trondheim
opphørte ved årsskiftet 2005/2006?
LES OPP!

1 ❑ Svært misfornøyd
2 ❑ Misfornøyd
3 ❑ Verken eller
4 ❑ Fornøyd
5 ❑ Svært fornøyd
6 ❑ Vet ikke

Question 8

172L1

Inntektene fra bompengeringen har blitt brukt til tiltak
innen veibygging (Omkjøringsvegen), kollektivtrafikk (bussfelt),
sikkerhet (gang-\sykkelveger)
og miljø (beplantning og forbedring av gågater i Midtbyen).
Med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt,
hva synes du om at vi hadde bomring i Trondheim?
LES OPP!

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

Question 10

173L1

Utvidelse av Oslovegen mellom Sluppen og Marienborg
og ombygging til fire felt på E6
på strekningen Tonstad - Melhus mangler finansiering.
I dag er det allerede køproblemer på Sluppen bru og mot Klett.
I følge Nasjonal Transportplan vil en tidligere gjennomføring
av disse prosjektene være avhengig av
at det blir tilslutning til en brukerfinansiering.
Hvilken holdning har du til en slik forsering,
som forutsetter innkreving av bompenger?
LES OPP!

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

Question 30

174L1

I transportplanen for Trondheim 2006-2015, er det et stort sprik
mellom målsettinger Trondheim kommune har, og mulighetene til å
finansiere dem. Kommunen mistet en årlig inntekt på
ca. 220 millioner kr til transportformål da bomringen ble nedlagt.
Hvis det igjen skulle kreves inn penger
lokalt til transportformål,
hvilket av følgende TRE innkrevingsprinsipper er etter din mening
det MEST RETTFERDIGE (se bort fra praktisk gjennomføring)?
LES OPP!

1 ❑ Alle bilister betaler en gitt sum (Ekstra skattlegging)
2 ❑ Betaling etter hvor ofte og langt man kjører (Kvantitet, for eksempel lokal drivstoffavgift)
3 ❑ Betaling etter hvor og når man kjører (Trafikkbelastning\vegprising)
4 ❑ Ingen av prinsippene er rettferdig eller nødvendig
5 ❑ Vet ikke

Question 31

Multiple answers allowed
Question only asked, if [Q30 , 1 TO 4]
User defined button : 199 "Nei"
175L199

Har du andre kommentarer til dette?

Question 32

User defined button : 99 "Vet ikke"

Prinsippene som nettopp ble nevnt,
vil gi inntekter som kan brukes på ulike måter.
Hvis du hadde 10 pengeenheter som skulle fordeles
på tiltakene jeg nå skal lese opp,
hvordan ville du bruke dem?
Angi antall enheter for hvert tiltak.
Pass på at summen blir 10.

1: Estetisk og miljømessig forbedring i byen
2: Forbedre kollektivtransporttilbudet
3: Forbedre trafikksikkerheten på vegene
4: Nye bilveganlegg
5: Forbedre og vedlikeholde eksisterende veger
6: Bedre forhold for syklister

If [374L2 + 376L2 + 378L2 + 380L2 + 382L2 + 384L2 = 99] continue at question 1100

Question 1100

Vi ønsker å vite hva du mener
om lokale trafikkproblemer i Trondheim.
Jeg skal nå lese opp noen ulike faktorer
og vil at du skal svare på i hvilken grad
du opplever disse problemene i Trondheim.
Bruk en skala fra 1 til 4
der 1 betyr ikke noe problem,
2 betyr av og til et problem,
3 betyr et alvorlig problem
og 4 betyr et svært alvorlig problem.

Question 11_1

386L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
Stor trafikkbelastning og kø

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_2

387L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
For få parkeringsplasser

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_3

388L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
For dyr parkering

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_4

389L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
For dyr kollektivtransport

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_5

390L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
For dårlig kollektivtransporttilbud mht. avgangshyppighet

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_6

391L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
For dårlig kollektivtransporttilbud mht. rutedekning

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_7

392L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
Forurensning og dårlig luftkvalitet

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_8

393L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
Trafikkstøy

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 11_9

394L1

Hvor problematisk opplever du følgende faktor
mht. trafikken i Trondheim...
Utrygge veier

1 ❑ Ikke noe problem
2 ❑ Av og til et problem
3 ❑ Et alvorlig problem
4 ❑ Et svært alvorlig problem
5 ❑ Vet ikke

Question 103

395L1

Har du førerkort for bil?

1 ❑ Ja
2 ❑ Nei

Question 104

User defined button : 0 "Nei"
396L2

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?

Question 105

Question only asked, if [Q103 , 1 and Q104 > 0]
398L1

Hvor ofte kjører du bil på denne tiden av året?
Er det...
LES OPP!

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

Question 13_1

Question only asked, if [Q105 , 1 TO 4]
400L1

Har dine vaner når det gjelder
å kjøre bil (som fører) til eller fra
følgende gjøremål endret seg etter at
bomsystemet ble fjernet...
Til og fra arbeid\skole
LES OPP!

1 ❑ Betydelig endring
2 ❑ Noe\litt endring
3 ❑ Ingen endring
4 ❑ Ikke sikker \ Vet ikke
5 ❑ Berøres ikke av bomsystemet
6 ❑ Har ikke noe reiser til arbeid\skole

Question 14_1

Multiple answers allowed
Question only asked, if [Q13_1 , 1 TO 2]
Answer categories mentioned in question 1350_1 will not be displayed
406L99

Hvordan har disse endringene artet seg?
IKKE les opp!

1 ❑ Endring av reisetidspunkt
2 ❑ Bytte til andre reisemål
3 ❑ Flere turer med bil
4 ❑ Endre kjørerute
5 ❑ Færre turer sammen med andre
98 ❑ Annet
99 ❑ Ikke sikker \ Vet ikke

Question 13_2

Question only asked, if [Q105 , 1 TO 4]
505L1

Har dine vaner når det gjelder
å kjøre bil (som fører) til eller fra
følgende gjøremål endret seg etter at
bomsystemet ble fjernet...
Innkjøpsreiser med bil
LES OPP!

1 ❑ Betydelig endring
2 ❑ Noe\litt endring
3 ❑ Ingen endring
4 ❑ Ikke sikker \ Vet ikke
5 ❑ Berøres ikke av bomsystemet
6 ❑ Har ikke noe reiser til arbeid\skole

Question 14_2

Multiple answers allowed
Question only asked, if [Q13_2 , 1 TO 2]
Answer categories mentioned in question 1350_2 will not be displayed
511L99

Hvordan har disse endringene artet seg?
IKKE les opp!

1 ❑ Endring av reisetidspunkt
2 ❑ Bytte til andre reisemål
3 ❑ Flere turer med bil
4 ❑ Endre kjørerute
5 ❑ Færre turer sammen med andre
98 ❑ Annet
99 ❑ Ikke sikker \ Vet ikke

Question 13_3

Question only asked, if [Q105 , 1 TO 4]
610L1

Har dine vaner når det gjelder
å kjøre bil (som fører) til eller fra
følgende gjøremål endret seg etter at
bomsystemet ble fjernet...
Alle andre typer reiser med bil
LES OPP!

1 ❑ Betydelig endring
2 ❑ Noe\litt endring
3 ❑ Ingen endring
4 ❑ Ikke sikker \ Vet ikke
5 ❑ Berøres ikke av bomsystemet
6 ❑ Har ikke noe reiser til arbeid\skole

Question 14_3

Multiple answers allowed
Question only asked, if [Q13_3 , 1 TO 2]
Answer categories mentioned in question 1350_3 will not be displayed
616L99

Hvordan har disse endringene artet seg?
IKKE les opp!

1 ❑ Endring av reisetidspunkt
2 ❑ Bytte til andre reisemål
3 ❑ Flere turer med bil
4 ❑ Endre kjørerute
5 ❑ Færre turer sammen med andre
98 ❑ Annet
99 ❑ Ikke sikker \ Vet ikke

Question 100

Til slutt har jeg noen spørsmål om deg som svarer...

Question 1101

715L1

I hvilket byområde bor du?
PROBE SLIK AT VI FÅR RESPONDENT INN M.H.T. RIKTIG OMRÅDE!

1 ❑ SENTRUM (Midtbyen, Øya Elgeseter, Singsaker, Bakklandet, Møllenberg, Lademoen, Lade, Strindheim)
2 ❑ STRINDA (Berg, Eberg, Tyholt, Moholt, Valentinlyst, Angelltrøa, Stokkan, Brundalen, Charlottenlund, Ranheim, Fortuna, Vikåsen, Jonsvatnet)
3 ❑ NARDO (Tempe, Nardo, Fossegrenda, Nidarvoll, Stendalen, Othilienborg, Steinan, Stubban, Risvollan, Bratsberg)
4 ❑ BYÅSEN (Ila, Sverresborg, Åsveien, Havstein, Munkvoll, Hoem, Rydningen, Selsbakk, Nyborg, Hallset, Ugla, Lian, Kystad, Stavset)
5 ❑ SAUPSTAD (Kolstad, Flatåsen, Romulslia, Saupstad, Huseby, Okstadøy)
6 ❑ HEIMDAL (Okstad, Sjetnemarka, Tillerbyen, Tiller, Heimdal, Lundåsen, Kattem, Ringvål, Leinstrand, Byneset)

Question 102

716L1

Hva regner du som din hovedbeskjeftigelse?

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

Question 107

717L1

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

Question 109

User defined button : 99999 "Uoppgitt"
718L5

Hvor stor var din egen brutto årsinntekt siste år?
REGISTRER I HELE TUSEN KRONER!
Eksempel: kr 345300 skrives slik: 345

End of questionnaire

Question 9991

Du er utenfor målgruppen for å kunne delta
på denne undersøkelsen!
Ha en god dag videre!
Nå gjenstår det kun intervju med <Answer depending on routing> !

End of interview, data will not be written

Question 9992

Du er utenfor målgruppen for å kunne delta
på denne undersøkelsen!
Ha en god dag videre!
Nå gjenstår det kun intervju med personer under 30 år!

End of interview, data will not be written

B. KOMMENTARER TIL SPØRSMÅLET OM MEST RETTFERDIGE INNKREVINGSPRINSIPP

De som svarte: *Alle bilister betaler en gitt sum*

Alle bilister betaler en sum inn til staten slik at staten bruker penger til veibygging o.l. med penger fra bilistene, istedet for å ta penger av alle skattebetalerne, bilist eller ei
Betaler nok som vi gjør til veiformål, burde være mulig å finansiere det vi trenger. Sluppenbrua: nærmest en skandale,- må handle om feilprioriteringer av midler
Bil og veiskatten burde være øremerket
bomringen brukte mye på adm kostnader, skatt mer fornuftig og rett
Da betaler alle en lik sum og utgiftene blir likt fordelt
De som bruker veien bør betale,bruk pengene på vei,ikke til administrasjon ol.!
Det vil gi en best fordeling på alle bilførere
dette er valget mellom pest og kolera, men synes det er mest rettferdig med avgift på bensin, for at pengene ikke skal brukes på administrasjon og bare på vei
e6 er statens oppgave.
En viss sum en skal betale i bomring per halve år eller lignende.
Fordelingen blir likest på alle parter
Fordi det blir en lik fordeling og det er et felles løft
Generellt er jeg imot at brukerne skal betale, det er et komunalt ansvar.
Helst ser man jo at staten betaler alt selv
Hva bruker man avgiftspengene til? Synes det er nok avgifter fra før
Hvis du bor utenfor by
Hørte rykter om lokal avgift på bensin. Har litt trua på det.
Koster lite penger,derfor unødvendig med bompenger
Likest fordelt for alle
Mangler litt innsikt i hvordan bompengene har blitt brukt. Redegjør for det i media. Vil gjerne vite hva bompengene har blitt brukt til, og om de er brukt opp.
Mener at de som har biler betaler nok avgifter, vegavgiften bør gå til vegen, ikke noe annet.. evt en lavere bomavgift i såfall?
Nei, men staten bør betale.
Når man betaler så mye bompenger skal man se at noe blir gjort
Rettferdig med lik fordeling
riktig å ta ned bomringen, bør ha brukt bomringen til andre formål som for eksempel sluppenbroa
Skjønner ikke hvorfor det ikke taes fra skatten (er jo bare i Norge vi har et slikt system)
Skulle heller blitt dyrere bensin
Sluppen strekningen bør forbedres
staten burde betalt tilbake noe av det man betali i vei-avgift iløpet av livet, er ett stort sprik mellom det som blir betalt inn i avgifter og hva som blir brukt
staten burde egentlig betale dette da de er så opptatte av sikkerhet, de har råd til dette, via f.eks veiavgift og div.
staten skal betale veian, nok utgifter for bilister
Trondheim kommune burde satse mer på kollektivtrafikk. Den bør forbedres og bli billigere. Trondheim som sykkelby kan man glemme om vinteren. Det er synd, det handler om mangelen på snøbrøyting.
usikkerthetv om forvaltnig av peng, hv\or går peng. usikkerhet om pengene går ditt de skal
Veldig negativ til at kommunen legger på bensinavgift i stedet. Jeg bor langt unna byen og det vil da koste mer for meg å komme til jobb. Bedre kollektivtrafikk- tilbud tror jeg da vil være løsningen
vi bilister betaler nokk til staten, de kan punge ut
Vil ikke ha bompenger

- **De som svarte:** ***Betaling etter hvor ofte og langt man kjører***

at folk betaler prosenter av inntekten sin, akkurat sånn som resten av skattesytemet i Norge fungerer.
Bensinsavgiften er grei
Bilistene betaler nok allerede!
bominnkreving e forkastli urettferdig
Bompengeinnkreving bør utelukkende gå til veg, ikke andre ting
Bompengeinnkreving kommer i stedet for bevilgninger. Staten skal komme ned hovedmidlene fordi det er allerede høy beskatning på å kjøre bil
Bompenger og dieselavgift går bra, ikke skatt.
bomring urettferdig, pengan går til brolegging
Bra forslag til at det skal bli økt avgift på lokalbensin
brukeren bør betale, alle som har bil skal betale like mye som de som kjører støtt og stadig. penger som betales til bom skal brukes til bare veiformål.
Burde finne andre måter å finansiere dette på, vi betaler mye nok som det er, med tanke på bensinavgifter som staten krever inn, ruste opp veiene tidligere, istedenfor å vente til de er helt ødelagt for så å begynne å fikse på dem
Burde være regulering på hvem som betaler hvor mye. De som tjener minst bør betale minst osv
bør baseres på kjørelengde. Forhold mellom bruk og betaling..hvis man ikke kjører mye bør man ikke betale mye heller.
Da betaler alle etter hvor langt de kjører og ikke bare de som bor like ved bommen trenger å betale
De som bruker de veiene som skal pusses opp bør betale. Så bommen bør være på den veien som skal pusses opp.
De som bruker veiene mest skal betale mest.
de som kjører bil har råd til å betale mer, bompeger blir urettferdig, øke veiavgiftblir feil, bensinordning ikke positiv til, korrupsjon
de som kjører mest bør betale mest
De som kjører mest skal betale mest, billigere kollektivtrafikk for brukerne er også en fordel.
Det burde være nok at vi betaler skatt, og at skatte pengene brukes til dette
Det er statens ansvar å holde veiene i orden ikke folket.
Det forbauser meg at bompengene ikke har fått mer resultat Har mine tvil om alt har blitt brukt til vegformål
Dette er bare nye påskudd på å finne nye måter å skattlegge folk på, Slikt vil gjpøre norske produkter dyrere forverre og vår evne til å konkurrere internasjonalt
Dette er noe hele samfunnet bør betale, ikke bare de som kjører bil. Han mener at dette burde vært i statsbudsjettet.
drivstoffavgift er en grei måte å gjøre det på
Dumt at bomring er nedlagt så lenge man trenger penger
En ordning skal være rettferdig.
Er dyrt å sette opp og drive bomringene
Er helt mot bompengeinnkreving
Er imot ekstra innkreving
Er strengt imot at det blir bompenger igjen
Et smart tiltak å legge på bensinprisene
finansiering ved bensinprisen er en veldig retferdig måte å gjøre dette på
flere kan ta buss
Folk bør tenke på å gå eller sykle til jobb. Bedre for miljøet, og bedrer belastningen på veiene. Legg bedre til rette for syklister.
For en betalingsform hvor den som bruker mye betaler mye,og en ordning hvor dem som har et stort behov (funksjonshemmede) får fordeler så de slipper å slite
Fordi det viser hvor mye en kjører og man betaler for det man forbruker
Forferdelig med bompengeavgift når bilavgifta burde gått til veger
forslag om bensin avgift hørtes bra ut
generelt så betale man nok
God ide og legge på bensinprisen.
Greit med bompenger vist pengene blir brukt til det de skal brukes til

Ham mener at de som kjører mye bil, må betale for dette forbruket.
Hun synes at det er tåpelig at de først fjerner bomringene og at det nå igjen er snakk om å sette de opp igjen.
Høres umiddelbart mest rettferdig ut
Håper at det lar seg gjennomføre
Håper det aldri blir noen bomring mer
Ikke bomring, kommunen/staten betaler
Ingen av løsningene blir rettferdige om en skal velge bare én Det brukes for lite penger til veg i Norge, Fattigere land klarer det bedre enn oss En bør tenke mer langsiktig når en bygger veg, At de ikke trenger å oppgraderes igjen med en gang
Jeg synes dette bu
Jo mer man kjører, jo mer bør man betale for de ulempene bilkjøring pålegger miljøet
Kan godt stå i forhold til hvor ofte man bruker strekningen
Kollektivtransporten bør betale en del av disse utbyggingene
Kunne tenkt meg en blanding av de to siste egentlig, men at de som ikke kjører skal betale synes jeg er urettferdig
Legg finansieringsavgifter til økt drivstoffsavgift, istedenfor admistrativt arbeid og utgifter med bompenger.
Mer av midlene til kollektivformål
mer kolektiv, laverepris mer atraktiv
Må få til en måte å betale på som fordeler utgiftene på en bedre måte, ikke en tilfeldig måte som bomringen
Negativ til bompengefinansieringen.
Noe bør gjøres med strekninga sluppen-heimdal.
Når de har fjerna bomstasjonen, må de for all del ikke sette dem opp igjen, det blir for dumt når man har brukt millioner med kroner på å få revet dem.
Når det gjelder bomringen så er det viktig at den er rettferdig lagt i forhold til alle deler av byen. Tidligere blr særlig østlige deler av byen belastet, så det er viktig at bomringen "rammer" alle og ikke kun belaster enkelte bydeler
Oppgitt over tap av midler til kolektivtrafikken
Opptatt av at kollektivprisen ikke går opp. Prisen må heller ned. For dyr kollektivbillett fører bare til at det blir flere biler, og det er det ingen som er tjent med
Piggdekkavgiften er blodig urettferdig for de som har bil. Kjører så lite bil, er snakk om eldre mennesker som bare kjører til butikken, kan ikke legge om til piggfri. Bergsbakken er bratt. Avhengig av pigger, 1200 kroner.
positivt drifstoff
Rettferdig at de som kjører mye betaler tilsvarende for kostnadene det påfører samfunnet
Siden man har brukt 50 millioner på bomringen å ta den ned er det for dumt å sette den opp et år etter. Derfor er drivstoffavgift best-
Sluppen bru er forferdelig ved rushtida, må vente i opptil tre kvarter.
Spørsmålene er altfor kompliserte
staten burde finansiere alt
Staten bør finansiere alt,er rik nok til det
staten bør ta mer ansvar for finansiering
staten kan betale, liten tro på at d blir inflasjon
synes bompenger egentlig e det beste, men tror ikke det kommer noen bom igjen
Synes det er nok bomring og at staten burde ta ansvar for det finansielle ved veibygging
synes det forslaget som omhandler bensinavgift er bra og bør iverksettes
Synes det å legge på prisen på bensin (f.eks ei krone literen) er en god ide
Synes pengene skulle overføres fra bilavgiftene som allerede taes inn
Synes vi har betalt nok bomavgifter.
Syns at det bør legges på 1kr literen til bensin for å finansiere veibygging
Syns det er dumt at bomstasjonene skal settes opp igjen med en gang de ble tatt ned Unødvendig bruk av ressurser Bensinfinansiering er bedre Mente bensinfinansiering skulle vært brukt sist gang også
Syns skattenivået er høyt nok, samt konstande ved å ha bil, både ved kjøp og bruk. Staten burde ta midlene derfra.
Syns vegavgifta kan brukes til vegutbygging

Tar seg best ut
Tragisk at bompengringen ble nedlagt, den kunne ha framskynna vegytbygging og modernisering
trist at 200mill forsvinn at stat ikke kan betale. virke som stat tvinge til bom når de ikke kan frigjøre midler når bom legges ned
Unødvendig å bruke bompengene på miljø og beplantning.
Uten bidrag vil det gå altfor lang tid før utbedringer iverksettes.
Ved drivstoffavgift dekkes firmabiler gjennom jobben Det er jo de som kjører mest
Veldig misfornøyd med trondheim kommunes håndtering av dette. Alle visste at det var mye som var ugjort.
Vi betaler veldig mye skatt og så betaler vi i tillegg veiavgift, og det får holde
Ønsker ikke høyere kostnad enn 10 kr pr gjennomkjøring
å finansiere vei med å legge på bensin priser er dårlig ide

- **De som svarte:** ***Betaling etter hvor og når man kjører***

alle penger som brukes på en bom skal bare brukes til å finansiere de prosjekter som den gitte bommen er tilegnet
Bensinavgiften slår helt feil ut De som bruker veien bør betale for den
bileiere betaler nok, stat må betale mer
Bilister betaler betydelig allerede, skal være absolutt nødvendig hvis man velger å finansiere med bompengeinnkrevning
bompenger der man kjører
Bompenger inn til midtbyen i stedet for parkeringsavgift i midtbyen
Bomringer for de nye veiene og ikke rundt byen som tidligere
bruke pengene mer på vei, pengene går til andre ting enn det de burde gjort
Bruken bør finansieres av brukerne
Bruker lite bil, og er dermed positiv til bompengefinansiering
Brukerne kan gjerne betale for "varene" sine
Burde ha vært betaling for å kjøre i midtbyen som i London, samt i rushtida (billigere utenom rushtida)
Burde vært finansiert over skatteseddelen
Da får man styrt hvem som bruker og dermed skal betale for utbygging og utbedring
De som bruker de aktuelle vegene kan godt betale for vegene som må opprettes for dem
de som bruker den strekningen bør betale.
De som bruker skal betale
De som bruker vegen kan gjerne betale
De som kjører vegen kan betale for den
Den som benytter veiene bør betale
den som bruker mest betaler mest. F. eks ikke ta penger for at folk skal handle mat, kjøre unger til trening osv. Man kan heller ta penger for at folk skal kjøre til jobb, kjøre for "råne" og sånne ting. =)
Den som som kjører mest må betale mest
Det beste er om man betaler etter behov, siden man da kan velge om man vil kjøre de valgte traseene eller ikke.
Det bør gå over statsbudsjettet
Det bør være statens oppgave å finansiere veiene, ikke kommunene
Det er for dårlig utbygd for fotgjengere, spesialt til Trolla.
Det er greit at folk som bruker veien betaler for veien (dvs via bompenger)
Det må belastes riktig, og alle veibrukere må belastes
Det offentlige bør finansiere det
Det skulle vært soleklart at staten betaler hele utbygginga
Det vil være tåpelig av Trondheim kommune om de gjennomfører veifinansiering gjennom å øke avgiftene på bensin. Det vil føre til at mange ikke lenger vil reise til Trondheim for å handle og dermed vil kommunen gå glipp av inntekter.
Dette bør finansieres av staten, det er en statlig oppgave å opprettholde veitrafikknettet.
Drivstoffavgift høres sykt ut, den er altfor høy som den er. Kollektivtilbudet i trondheim er kjempebra. En bomring kan koste bare en femmer, litt mindre, en symbolsk sum. bare for å begrenes trafikken inn til

byen.
Du skal betale om du vil kjøre
Egentlig er alle tre dårlige løsningen
En må dessverre være med å betale om det skal bli endringer
En skal betale etter hvor mye man bruker
Er frustrert og forbanna over å stampe i kø på Sluppenbrua hver morgen
Er imot at brukerne skal betale utbygging sjøl
Er positiv til lokal avgift på drivstoff
Er villig til å betale for å få bedre Sluppen-bru Men skal være mulig å kjøre rundt for de som ikke vil bruke vegen og betale
Etterlyser at mer av det vi gir til staten skal komme tilbake til oss i form av nye veiprosjekt, nybygging og opprustning av eksisterende veier. Vi får for lite tilbake i forhold til det vi "gir" gjennom skatt, vei- og andre bilrelaterte avgifter
folk har råd til å betale bom
for dårlig at staten ikke kan betale for infrastruktur, dårlig planlegning. ser man til sverige der har stat fullkontroll fungerre d fint å de er fattigere enn oss
forstå trengslens avgiften i midt byen , men ikke at det koster å kjøre ut av byen
Fryktelig dumt at bomringen ble tatt vekk
få til mest mulig rettferdig fordeling på bommer, slik at alle får lik sum å betale m tanke på hvor man bor, viktig med skikkelige fire felts veier
Få til sluppenbrua så fort som mulig
Gjerne rushtidsavgift, så lenge det går til vei.
Grei måte, fordi du gir folk et valg
Greit at man spytter i penger, men ikke alle trenger å betale like mye
Har ikke sett mye til bompengene Har ikke merket så mye forbedringer
Hvis det skal skattlegges eller kreves avgift, så må det også kreves av de som bor i nabokommunene og pendler til Trondheim. De bruker også veien, urettferdig hvis bare vi i byen skal betale
i en tid der man bburde vurdere kjøring med tanke på miljø, kolektiv løsning
Innfør bomring Få ned all bilbruk Heve kollektivbruken Gjør kollektivtransport billigere
Jeg bruker bilen veldig lite og vil ikke betale like mye som de som bruker bilen veldig mye
Jeg er for restiksjoner ved bruk av bil i byen
Jeg har forståelse for at kommunen ikke har råd til å budsjettere mere penger til veiene og at man må ha bommer
Jeg synes at det var dumt at de la ned hele bomringen, de kunne ha beholdt de bomringene de hadde fra starten, og fjerna de som kom senere, var negativ til det som kom i midtbyen
jeg synes de som kjører på veien kan betale for den
Jeg synes det er for galt å betale veier på forskudd før de er ferdig, men jeg synes en skal betale veiene i etterkant når de blir i bruk.
Jeg synes mye av dette er noe staten skulle betalt, vi blir jo flådd på alle mulige måter
Kanskje dumt de rev ned bomstasjonene Staten prioriterer ikke Midt-Norge med vegstøtte
Kjører man bil må man finne seg i at det koster Skal man ha det praktisk og godt må man faktisk betale for det også
Kommer ikke til å benytte den
Kommer mye penger inn på bilavgifter, som brukes til andre ting på statsbudsjettet. Dette er ikke bra. Dette har eskalert i den siste tid.
Kunne gjerne hatt bomringen lenger for å få finansiert utbedring av problemområder som blant annet sluppen-området
Lavere priser på bomstasjoner
Legge på bensinprisen er høl i huet i forhold til bompenger
litt kjipt for dem som evt. bor i priset område...
Man bør betale for det man bruker
Man velger selv om man vil kjøre eller reise kollektivt
Mener at de pengene som blir tatt inn på bombenger, skal brukes til vei, og ikke til administrasjon og bare til veiene man kjører på. litt skeiv fordeling på hvor bommene har blitt plasert og hva man se

Mener at han betaler nok skatt og avgifter til at det burde dekke nybygging av vei osv
Mest rettferdig at om man bruker mye skal man betale tilsvarende
Når de skal finansiere et byggprosjektså mener jeg at de ikke skal finansiere set med penger de tror de kommer til å tjene i fremtiden Det er for dårlig planlegging
Pengene bør hentes fra staten
postiv til at pengene går rett til prosjektet. Ikke innom alt annet først.
prinsipielt mener jeg at de som bruker veien bør betale mest
Prioritere sikker vegutbygging
Prising av en vei
Rettferdig at de som bruker mest betaler og bensinen er dyr nok som den er
Rimelig at de som bruker vegen betaler, og de som ikke gjør det slipper
Ser ut som kommunen ikke ser etter andre muligheter enn å bruke bomringer
Sett opp bomringer på mer logiske plasser; slik at det er de som faktisk kommer til å bruke den nye veien som betaler
Skal det først være bom, bør det være slik at de som benytter veien (og kommer til å benytte seg av den nye veien i fremtiden) skal betale
Skjønner at det kanskje er nødvendig med bomring pga tiden det tar før utbygging blir satt igang
Skulle ikke vært betaling i det hele tatt.
stat kunne betalt, bare tull me inflasjon
Staten burde betalt
staten burde ta vare på egen eiendom veier er statlig eiendom, dårlig styre trondheimkommune
Staten bør egentlig ta ansvar. Den har så mye penger, at den burde bygge veier for folk, uten ekstra skatter og avgifter. Bedre veier øker sikkerhet og miljøvennlighet, sparer samfunnet for store kostnader på lengre sikt.
Staten har allerede nok penger, kan bruke det på vei
Staten har også ansvar; vi betaler tross alt avgifter. Føler at det litt melking av bilistene. Hvis det skal gjennomføres prosjekt som er brukerfinansiert så må det være sammen med midler fra staten
staten kunne betalt, kommunen kunne spart på å ikke bygg fartsdumper fks
Staten skal holde veiene i Norge, vi betaler nok skatt og avgifter som det er
Staten skulle betalt det. Er for få bevilgninger til veisektoren.
Staten skulle betalt vegfinansiering utifra bensin- og bilavgifter
Synes bilavgiftene og bensinavgiftene skal dekke utbygginga
Synes det er dårlig gjort at Trondheim ikke får penger til vei og kollektivtransport. De andre storbyene har fått, men ikke vi. Føler det som diskriminerende overfor Midt-Norge
Synes en betaler nok avgifter som det er, hvis de ikke kan finansiere vegutbygging med de budsjettene de har må de bare la det være.
Synes staten skal betale for veiutbygging
Syns dem tok ned bompringen for tidlig, kunne vært med å betale for å få sluppen bru bedre
Syns det er greit at den som bruker tjenesten, betaler for den
Syns staten burde ta ansvaret for finansiering
Så lenge bompengene brukes kun til å betale for den oppførte vegen er dette det eneste "rettferdige" alternativet, siden brukerne da finansierer vegen
trondheim komune kan bidra litt mere, de er ikke fattige, trondheim går så det suser, bruk skattepenger
Utgiftene blir i for stor grad pålagt brukerne
Veien er elendige; altfor dårlig vedlikehold. Ofte altfor mange humper som ikke trengs. Gis liten informasjon om humpene. Blir feil når veier som tåler høyere tempo får humper og
Vi betaler da veiavgift, og så har vi veier som er uframkommelige. Så vi har ikke fått så mye fra bompengene, Dess bedre veiene blir dess mere trafikk blir det og mere råkjøring.
Vi betaler nok veiavgift.
Vi som har biler betaler nok gjennom året årsavgifter, og det er jo penger som går kun til vei prosjekt. Pengene blir ikke brukt til det dem skal
Vil at det skal bygges veier og er villig til å betale bompenger for å få veier om det er det som kreves
Vil ikke ha lokal avgift på bensin!
Vil også avhenge av hvilket prosjekt som skal gjennomføres

Vil være med på betaling i bomring for å få orden på ting og kvitte seg med flaskehalsker Fryktelig mye kumlokk rundt Sluppen Fryktelig varierende veikvalitet
virker som det blir verdig uretferdig noen ganger
Vist det er en strenkning man kjører mye kan man betale, ellers ikke
å være med å finansiere er viktig og det er viktig at de som kjører mest bør betale mest

- **De som svarte:** ***Ingen av prinsippene er rettferdig eller nødvendig***

Betaler nok skatt som vi gjør Kan bruke de pengene staten allerede tar inn
Bilistene betaler for mye allerede
Bilister betaler nok avgifter, og derfor kan staten bruke disse pengene.
Burde vært statlig finansiert.
De avgiftene som vi betaler som veiavgift og piggdekk avgift og andre burde brukes til oppussing av vei
De krever inn nok penger til vei i norge så de kan ta de, det er greit med bompenger på strekninger som bygges ut sålenge folk som ikke bruker strekningen må betale
De pengene staten allerede har, bør dekke veifinansiering. De har nok fra veaiavgift og bensinavgift. De som bruker bil, bruker det fordi de er nødt.
De som lager undersøkelsen tror at de som betaler bompenger synes det er greit å betale bompenger.
Det er allered ferdigfin
Det er så mye skatter og avgifter så egentlig burde de ha funnet en annen måte å finansiere veiutbygginga
Det hadde vært bedre å lagt til på skatten til alle for å få peng til veier
Det skal være statens oppgave å betale veier gjennom det vi betaler inn til dem i form av skatt og avgifter
Det som norske bilisert betaler gjennom avgifter er mere en hva vi får tilbake i veger/vedlikehold, mere øremerket penger
Dette bør staten finansiere.
Disse vegene er statens ansvar å finansiere Privatbetaling av vegsystemet fører til ujevn fordeling, ikke fordelt etter behov De områdene der folk ikke vil betale selv rykker ned på lista, selv om det er sterkt behov
er imot vegpriseing fordi man betaler nok avgifter for bil osv. dette kan brukes til dette..
Et bra veinett er statens ansvar, og vi betaler allerede skatt som burde dekke dette; bompenger blir en unødvendig ekstraskatt
folk betaler nok
for prosjektbom.
I motsetning til Sverige, som har fine veger og ingen bomringer, så er Norge milevis bak Er til å gråte over
jeg synes vi betaler nok. store etater som soper penger til ingen ting!!
Kunne lagt det på ved kjøp av drivstoff.
latterlig at bilister ska betale mer enn de gjør, formange avgifter alerede. dårlig utbygd kollektiv mulighet for funksjons hemmede
Lokale politikere og de politikerne vi har stemt bør klare å få inn litt mer peng til veien siden de klarer å finne peng til andre ting så lett
Mener det er en statlig oppgave å bygge veier
Missfornøyd med måten pengene er blit brukt
Myndighetene får for lite ut av bompengene
Norge har nok oljepenger og skatteinntekter, Norge har et overrskudd og sylter penger, og kaster dem bort til utlandet. Bruk pengene lokalt.
Nå syns jeg staten må ta litt tak i dette her
Skatten er stor nok, burde kunne bruke det på vegene også
Skattepengene burde brukes til dette
Staten bør finansiere veier siden det betales nok avgifter som bør dekke veiutbygging og ol veitiltak.
Staten har råd til å dekke veikostnadene, vi betaler nok veiavgift
Staten har tatt mye på bilavgifter allerede, og burde bruke disse. Man kan drive Ullevål sykehus i 15 år, på det de tar inn hvert år - Burde greie å bygge veier med det.
Staten skal betale for veiene

Synes bilistene er skattelagt nok fra før, det er bestandig bilister som må betale, melkeku, det hadde gått an å bruke mere av pengene som bilistene betaler som kunne ha blitt brukt til slike formål
synes staten skal trampe til og bygge opp veistandarden vår
Synes vi betaler nok avgifter.
Syns ikke sånne ting skal belastes kommune Staten burde ta over alle ting som dreier seg om utdanning, veier, og alt som angår folks ve og vel
Veien er allerede betalt av årsavgiften som man betaler.
Veiene bør finansieres av andre avgiftene som betales inn
Vi betaler allerede penger i form av skatt og avgift, fx drivstoffavgift og veiavgift, så derfor bør veiprosjektene finansieres av staten.
vi betaler nok avgifet til staten. eks: vei avgift, bensin avgift, bil avgift....
Vi betaler nok vegavgift Norge har nok penger til dette
Vi betaler så mye skatt at det bør være nok
Vi bor i et rikt land, hvor det offentlige kan betale
Viktig at de pengene som er øremerket til veg (vegavgiften) brukes på veg

Trondheim
Address: NO-7465 Trondheim, Norway
Phone: +47 73 59 30 00
Fax: +47 73 59 33 50

Oslo
Address: P.O. Box 124, Blindern, NO-0314 Oslo, Norway
Phone: +47 22 06 73 00
Fax: +47 22 06 73 50