



Statens vegvesen

Bomring, trafikk og kollektivtilbud i Oslo og Akershus. Holdningsundersøkelse 1989 - 2013

PROSAM v/Statens vegvesen Region øst

Dato: 25.11.2013

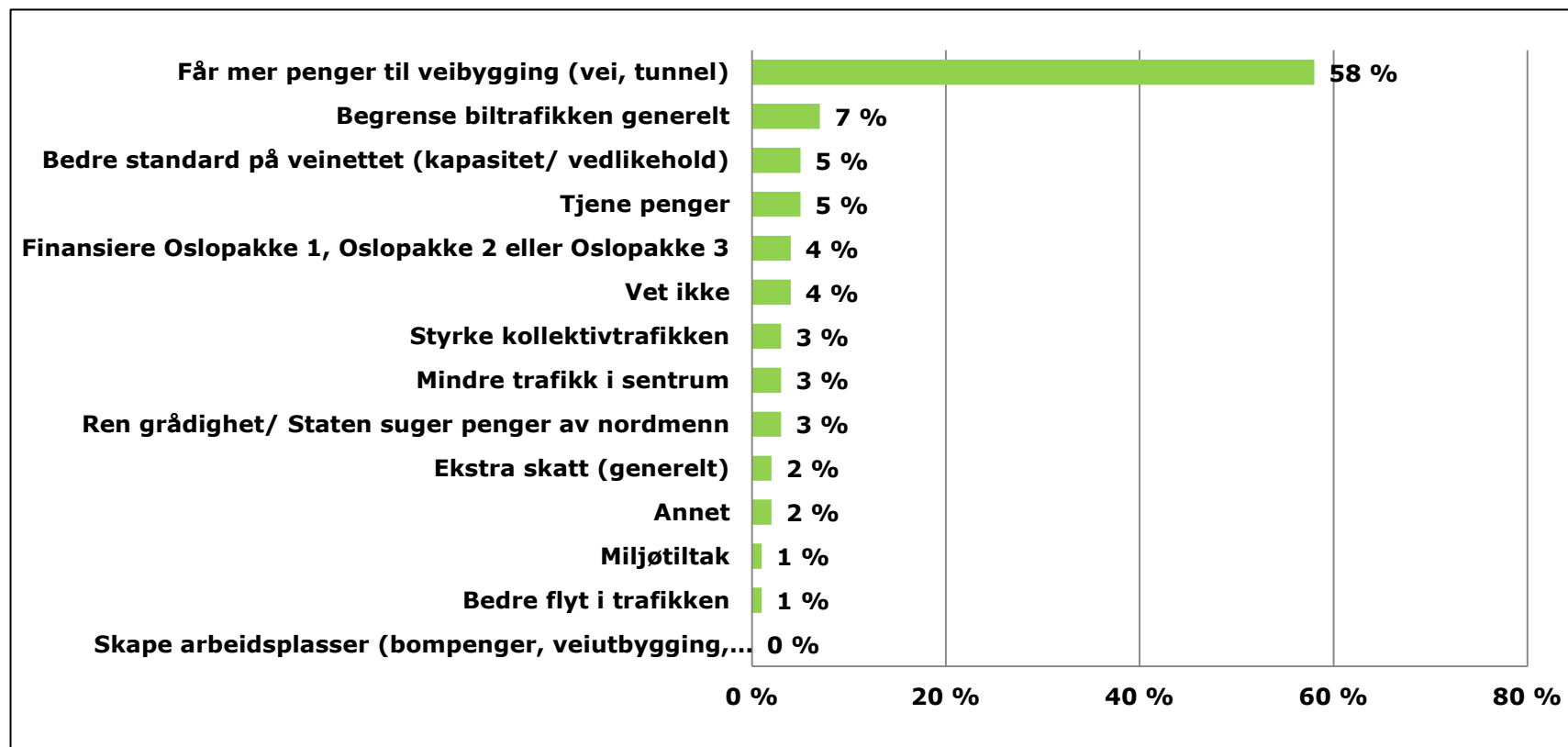
Om holdningsundersøkelsen

- ✦ Undersøkelsen er gjennomført årlig siden 1989
- ✦ Årets undersøkelse:
 - Prosam-rapport 206
 - Utført av Norfakta Markedsanalyse AS
 - 1 000 personer over 18 år, bosatt i Oslo og Akershus fordelt likt på 4 undersøkelser i februar, mai, august og november
 - 45 % intervjuet på fasttelefon, 55 % på mobiltelefon
 - Gjennomført i uke 6 (februar), uke 21 (mai), uke 35 (august) samt uke 45 (november)
 - Rapport skrevet i november 2013

Holdninger til innføring av bompenger i Oslo og Akershus

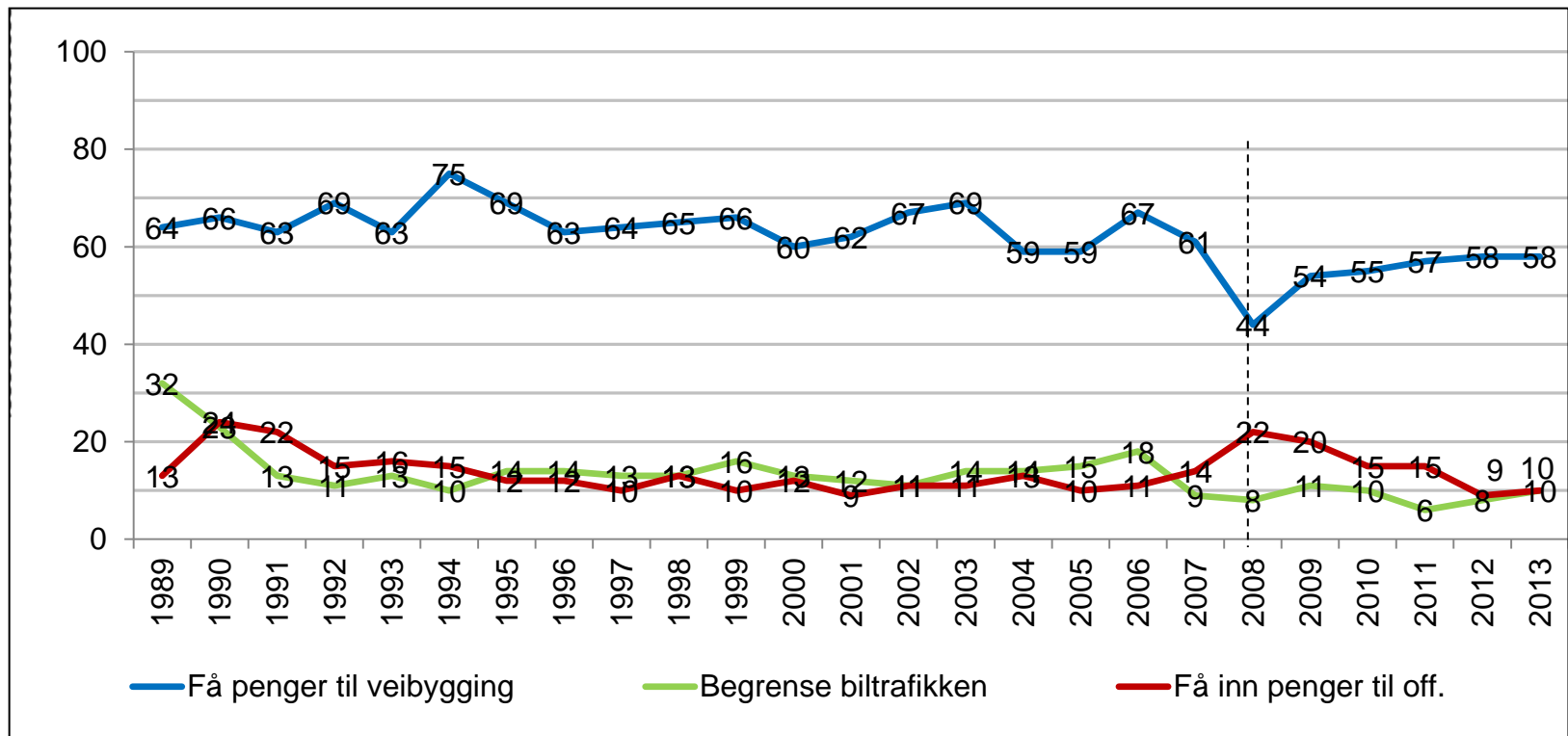
Om lag 6 av 10 tror bompenger ble innført for å få mer penger til veibygging

Q1: Hvorfor tror du det ble innført bompenger i Oslo-området?



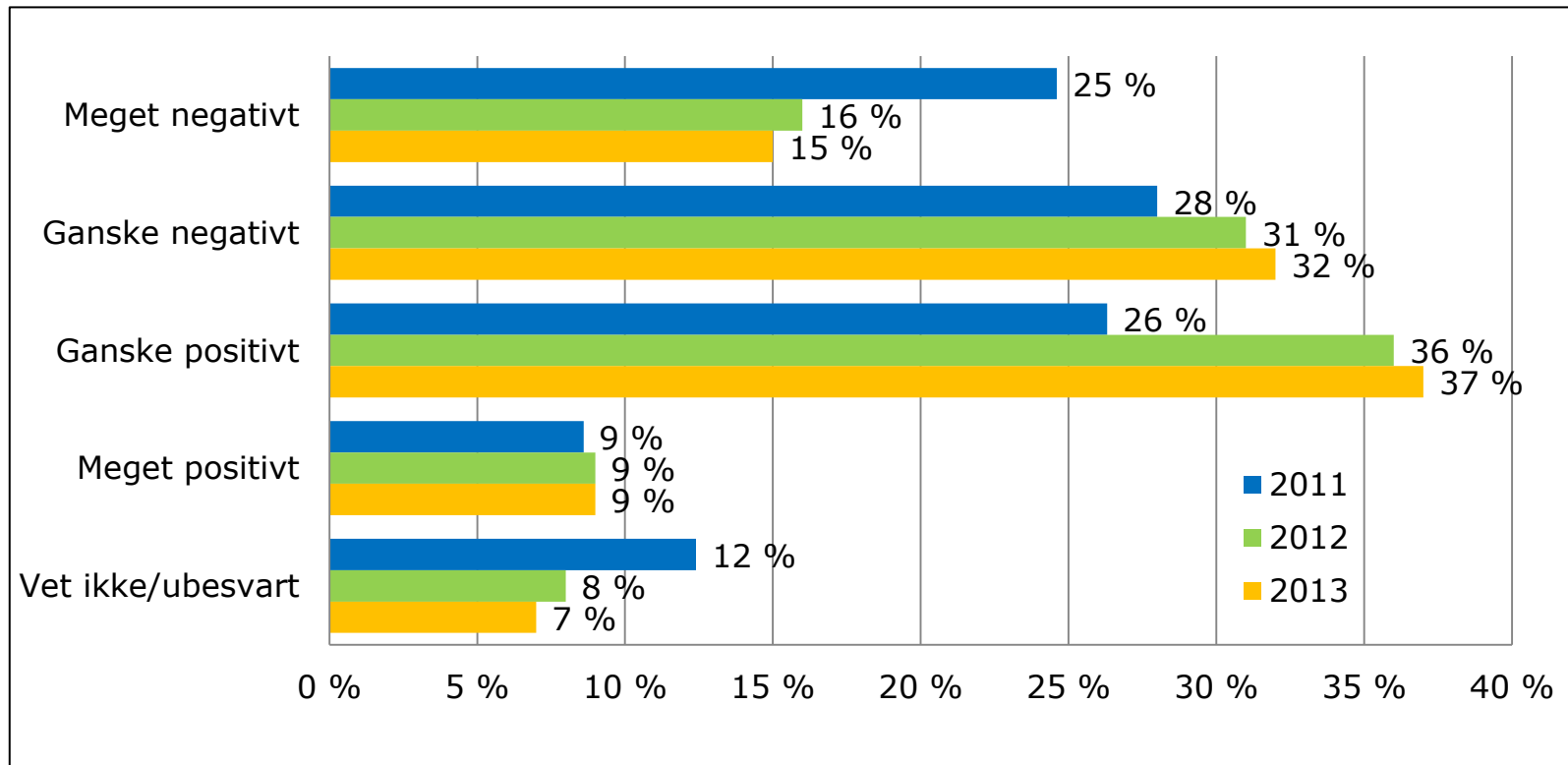
Like mange (10 %) tror bompenger er innført for å få inn penger til det offentlige/begrense biltrafikken

Q1: Hvorfor tror du det ble innført bompenger i Oslo og på grensen mellom Bærum og Oslo?



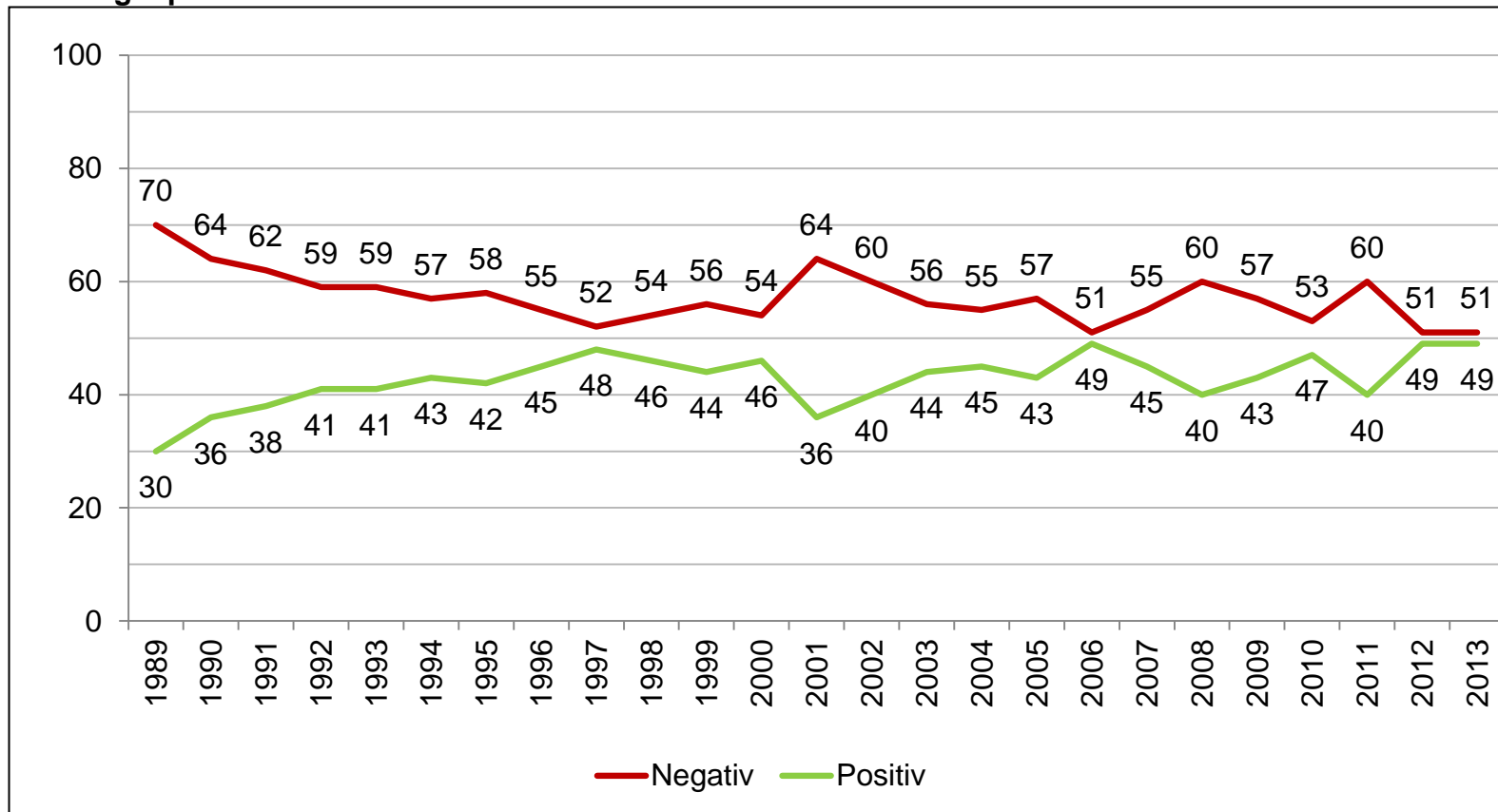
Om lag halvparten er nå positive til innføringen av bompenger

Q2: Synes du innføringen av bompenger i Oslo-området var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?



Andelen positive er like stor som i 2012

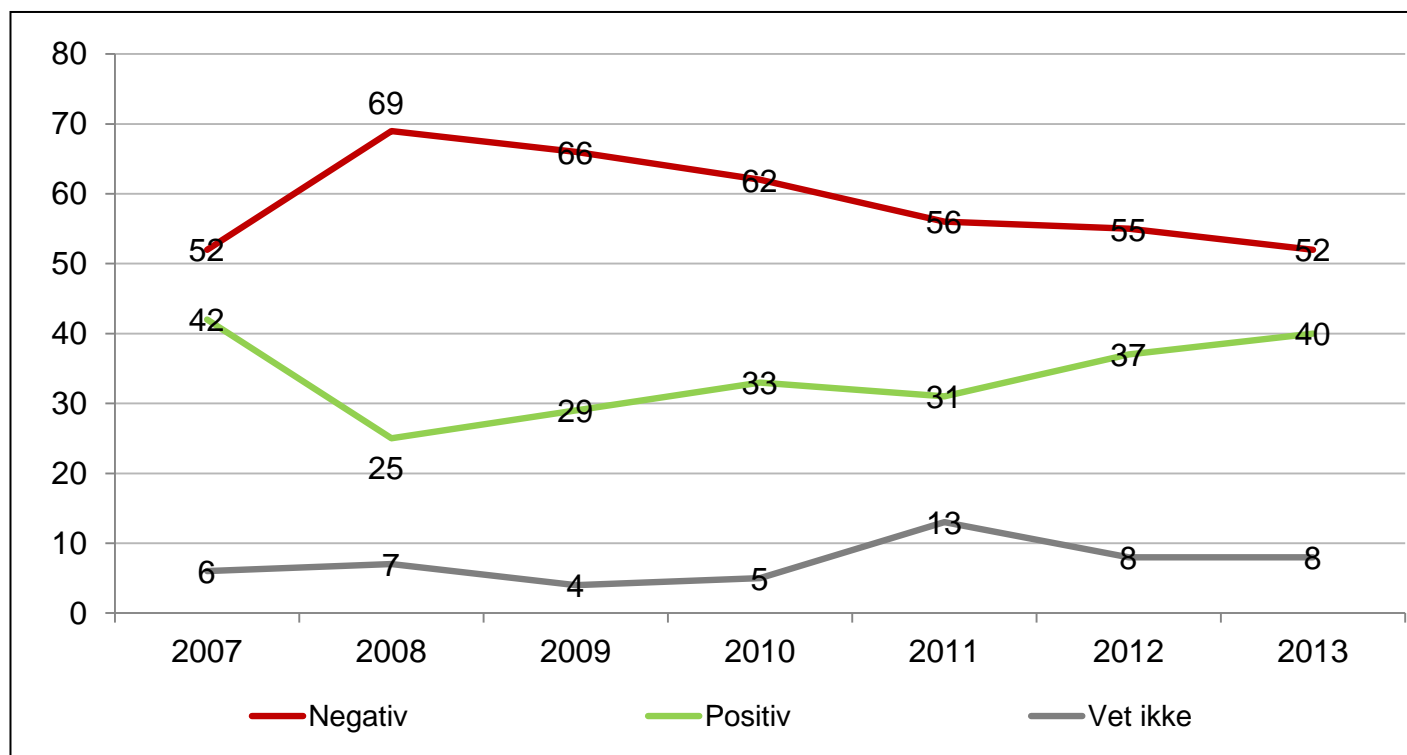
Q2: Synes du innføringen av bompenger i Oslo-området var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?



Andelen positive i Asker og Bærum har steget siden 2008

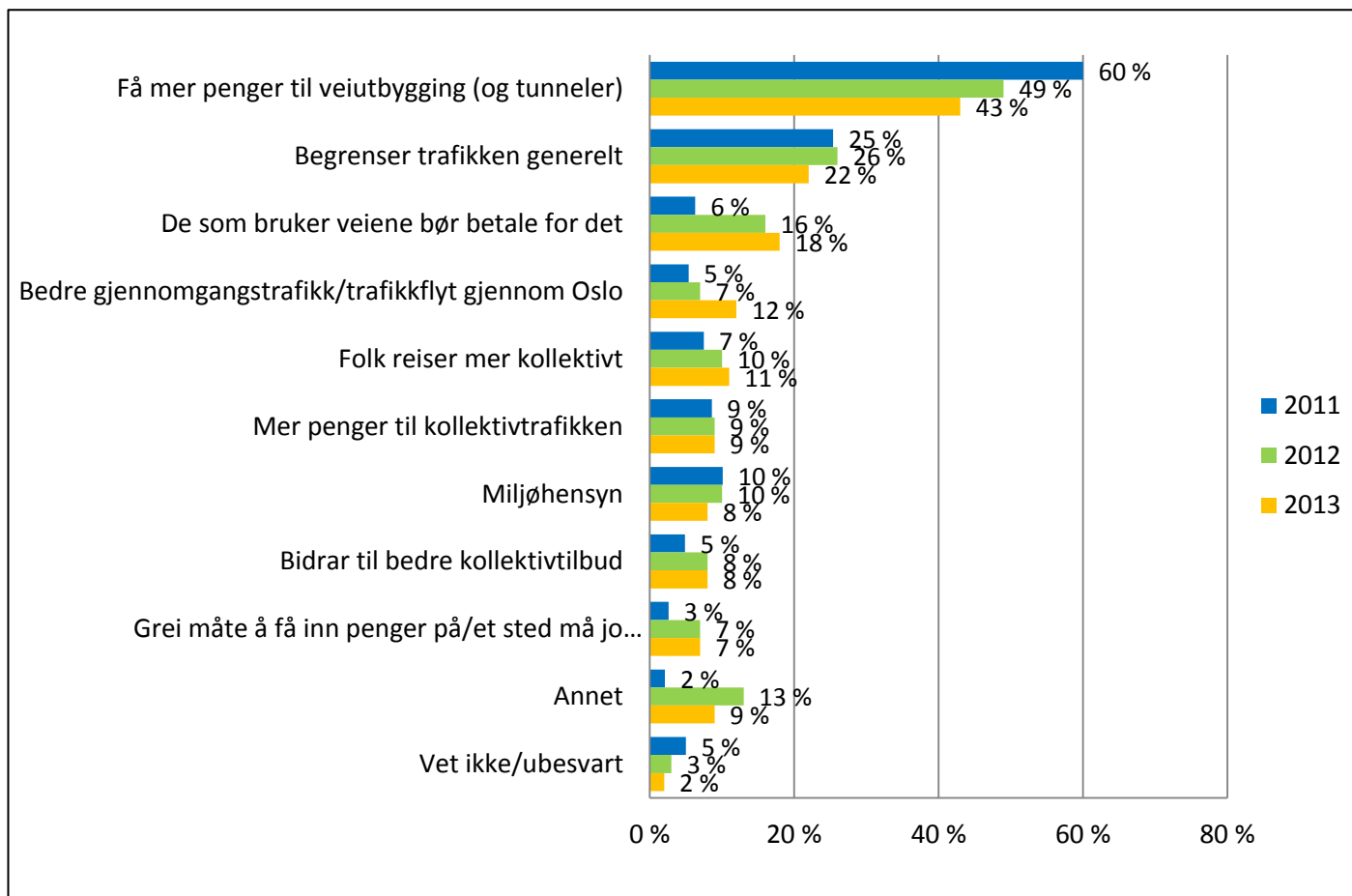
Q2: Synes du innføringen av bompenger i Oslo-området var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?

(Bærum og Asker: n=177 i 2007, 164 i 2008, 155 i 2009, 151 i 2010, 151 i 2011, 148 i 2012 og 141 i 2013)



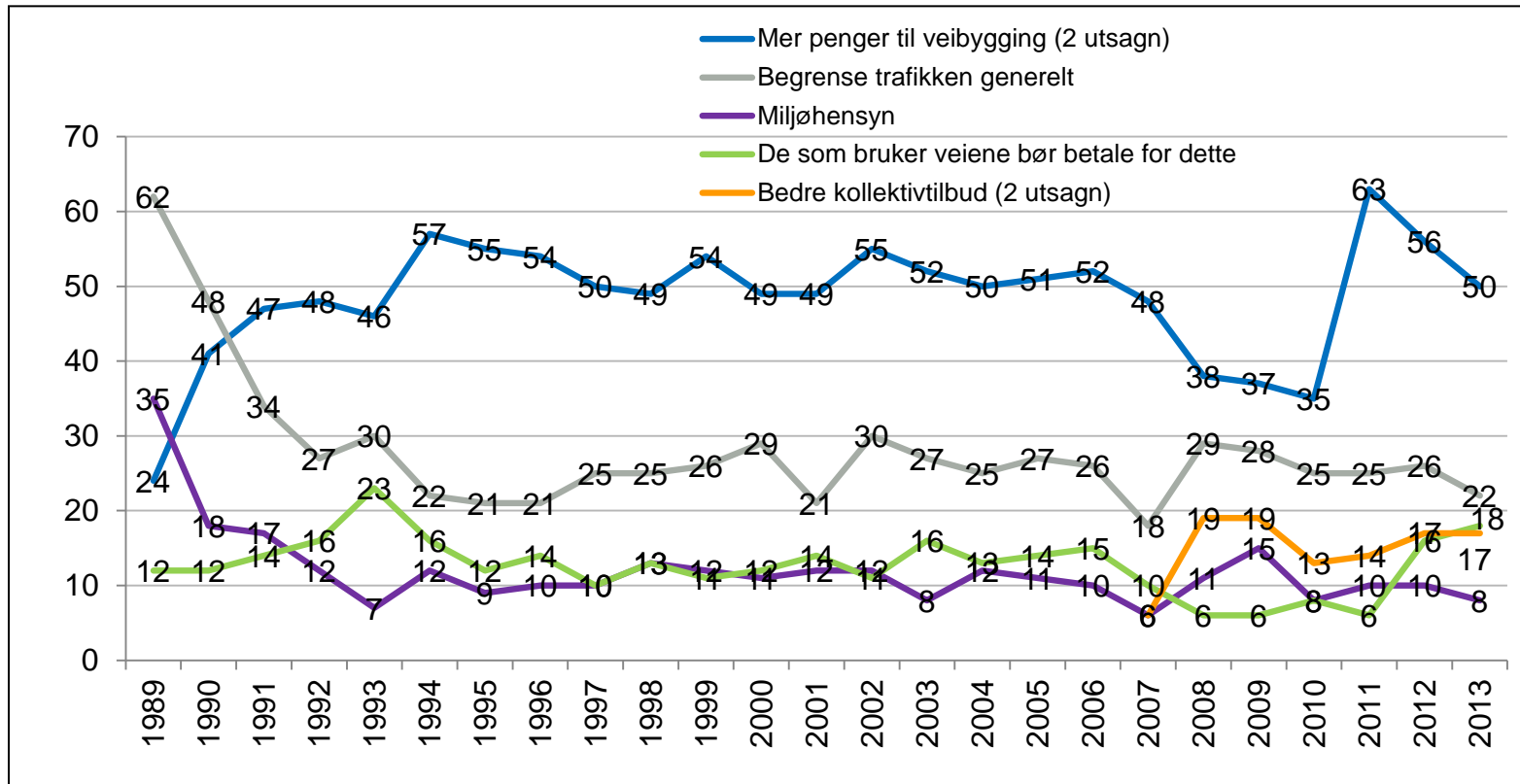
Om lag 4 av 10 som er positive vektlegger at bomringene gir mer penger til bygging av nye veier og tunneler

Q3: Hvorfor synes du det var positivt?



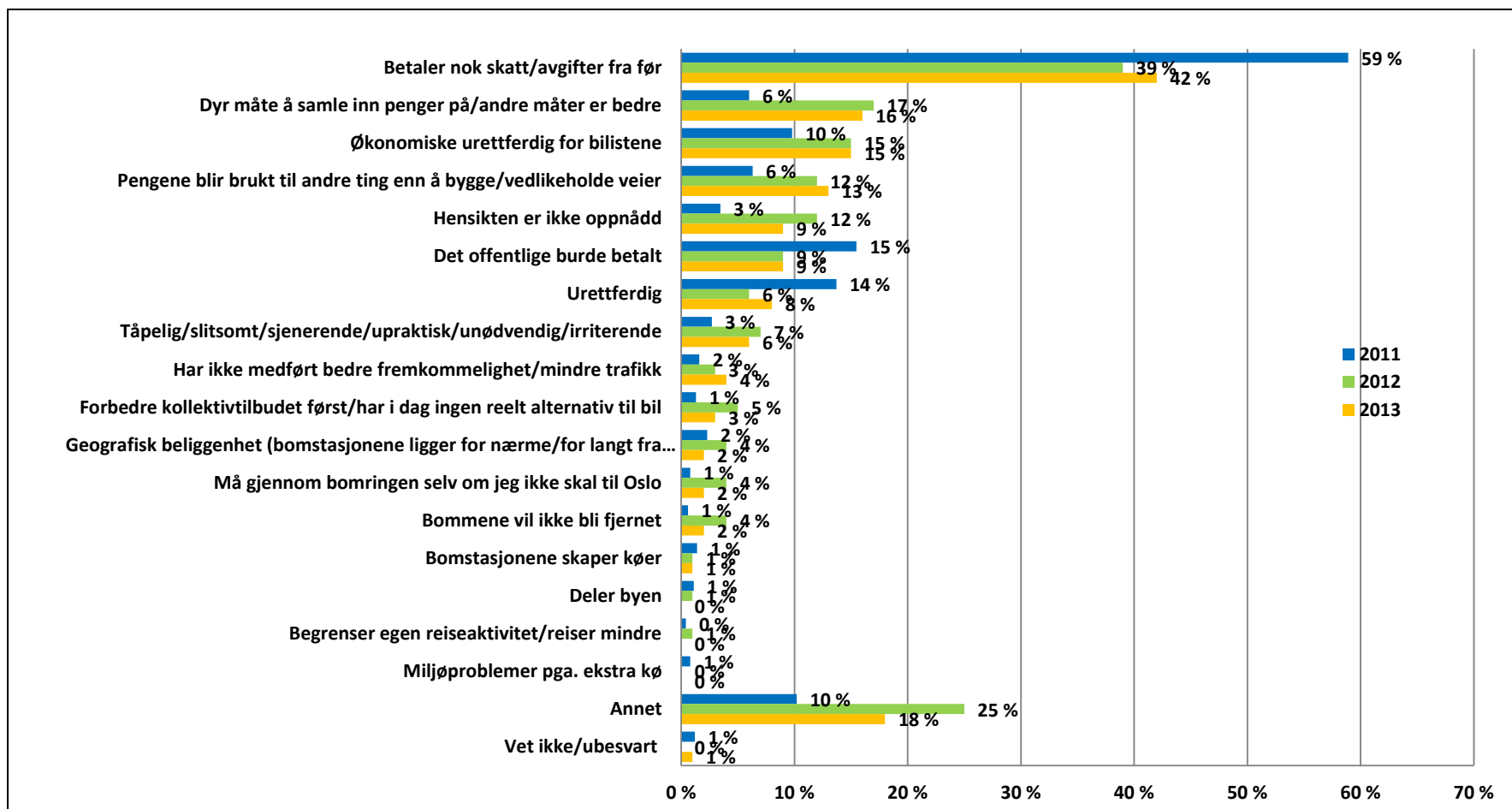
Om lag 2 av 10 mener at de som bruker veiene bør betale for dette

Q3: Hvorfor synes du innføringen av bompenger i Oslo-området er positivt?



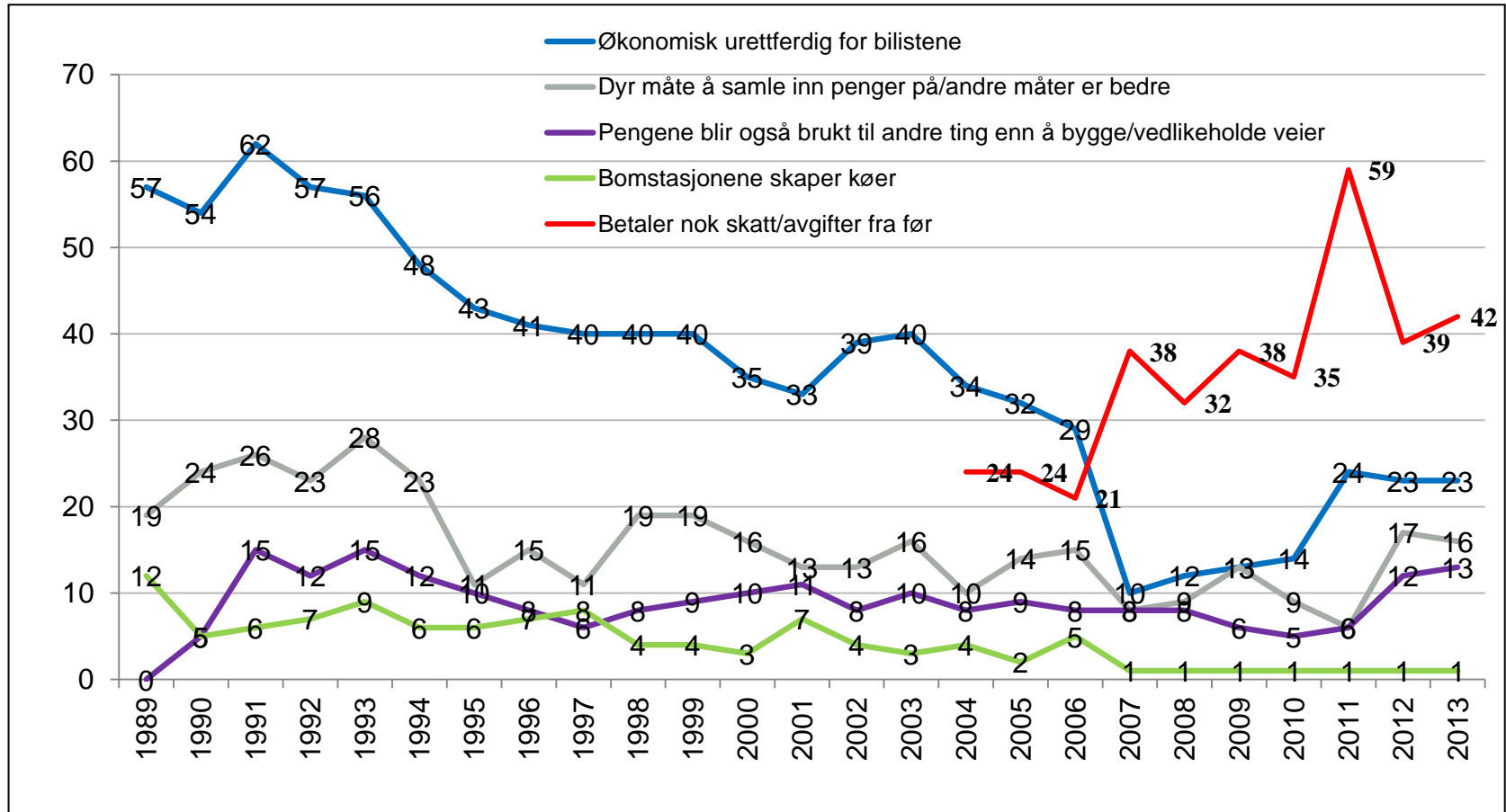
4 av 10 av de som er negative til bomringene vektlegger at de allerede betaler nok skatt

Q4: Hvorfor synes du det var negativt?



4 av 10 vektlegger skatt/avgifter

Q4: Hvorfor synes du det var negativt?



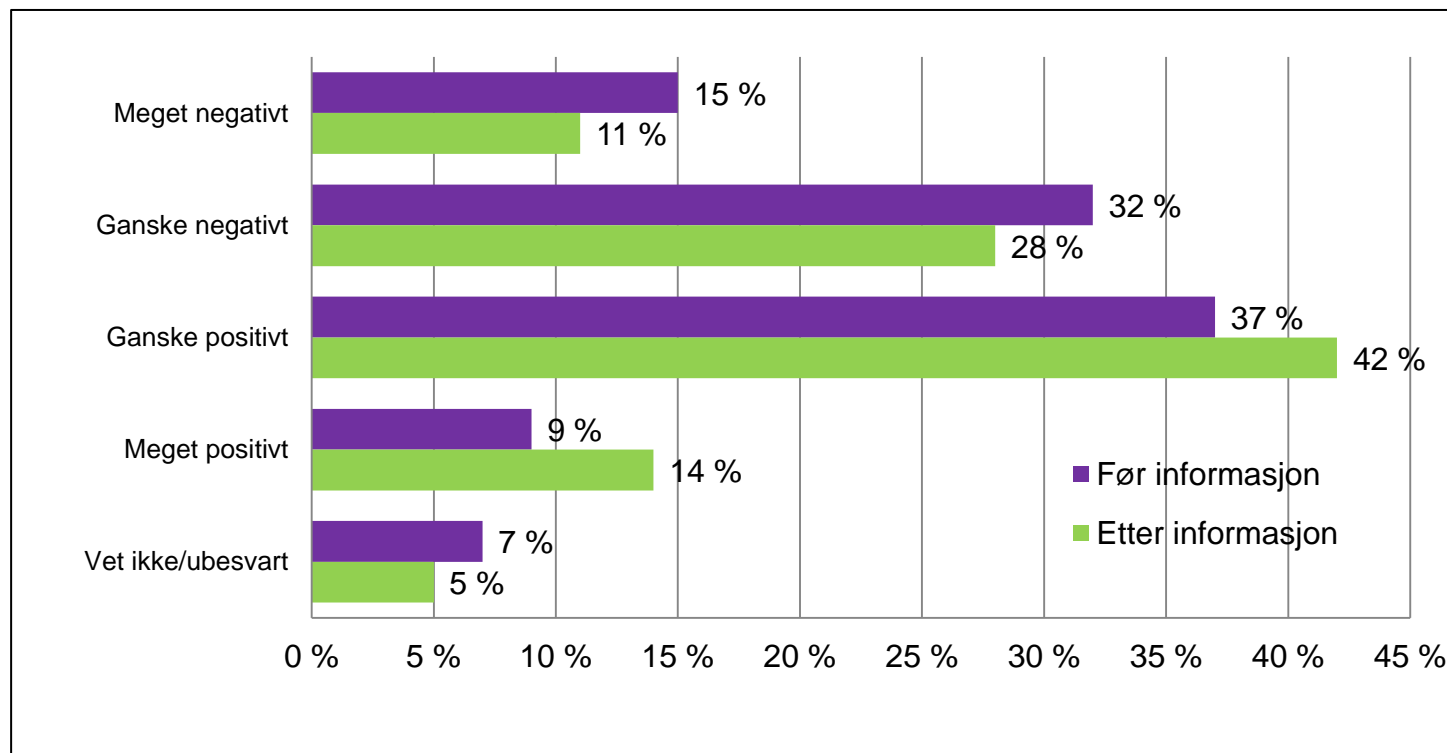


Statens vegvesen

Effekt av informasjon på holdninger til bomringene

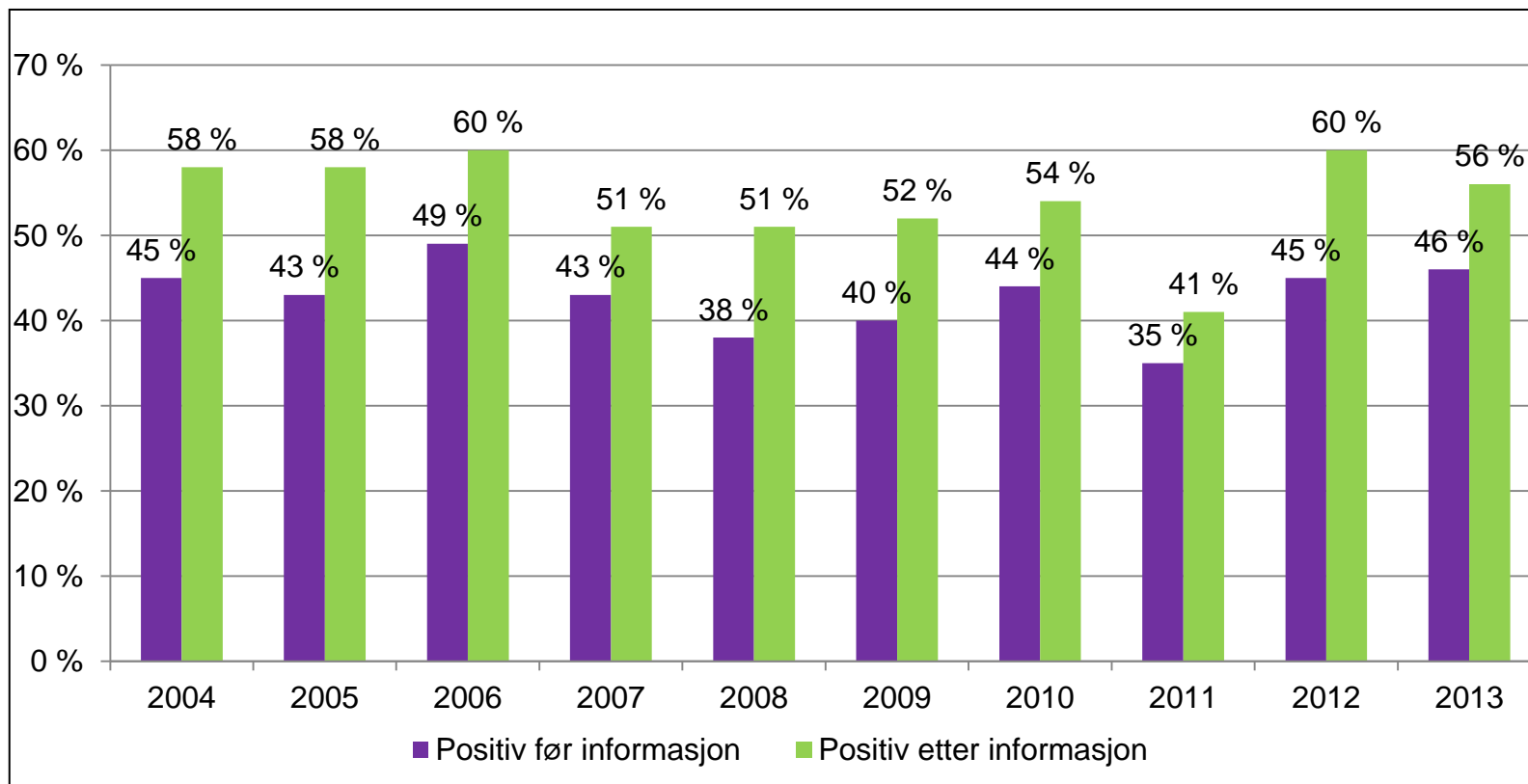
Med informasjon om hvordan pengene fra bomringene brukes øker andelen positive kraftig

Q2 og Q5: Holdninger til innføring av bompenger før og etter informasjon om hva bompengene brukes til



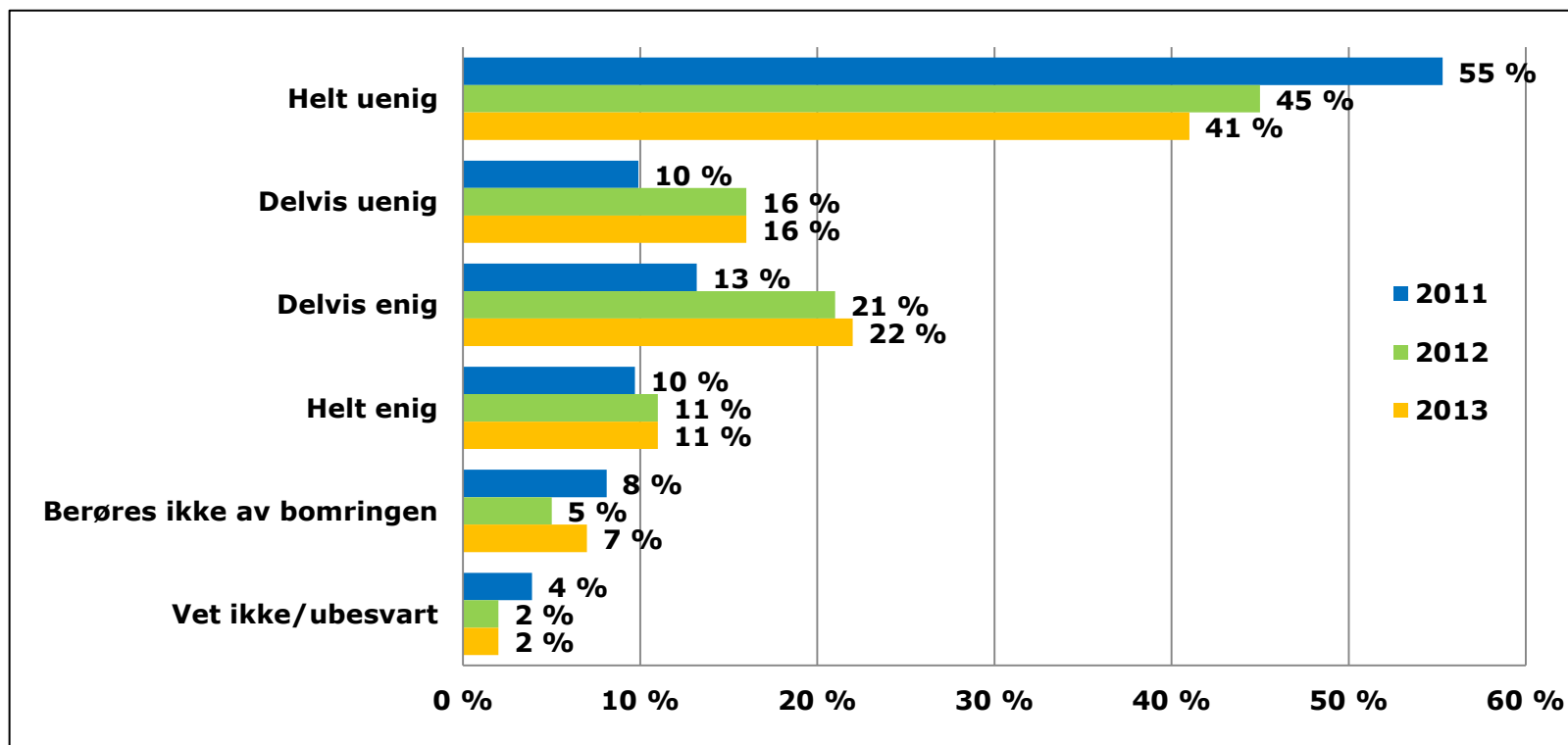
Informasjon gir fortsatt stor effekt

Q2 og Q5: Andelen positive til innføringen av bompenger før og etter informasjon om hva bompengene brukes til



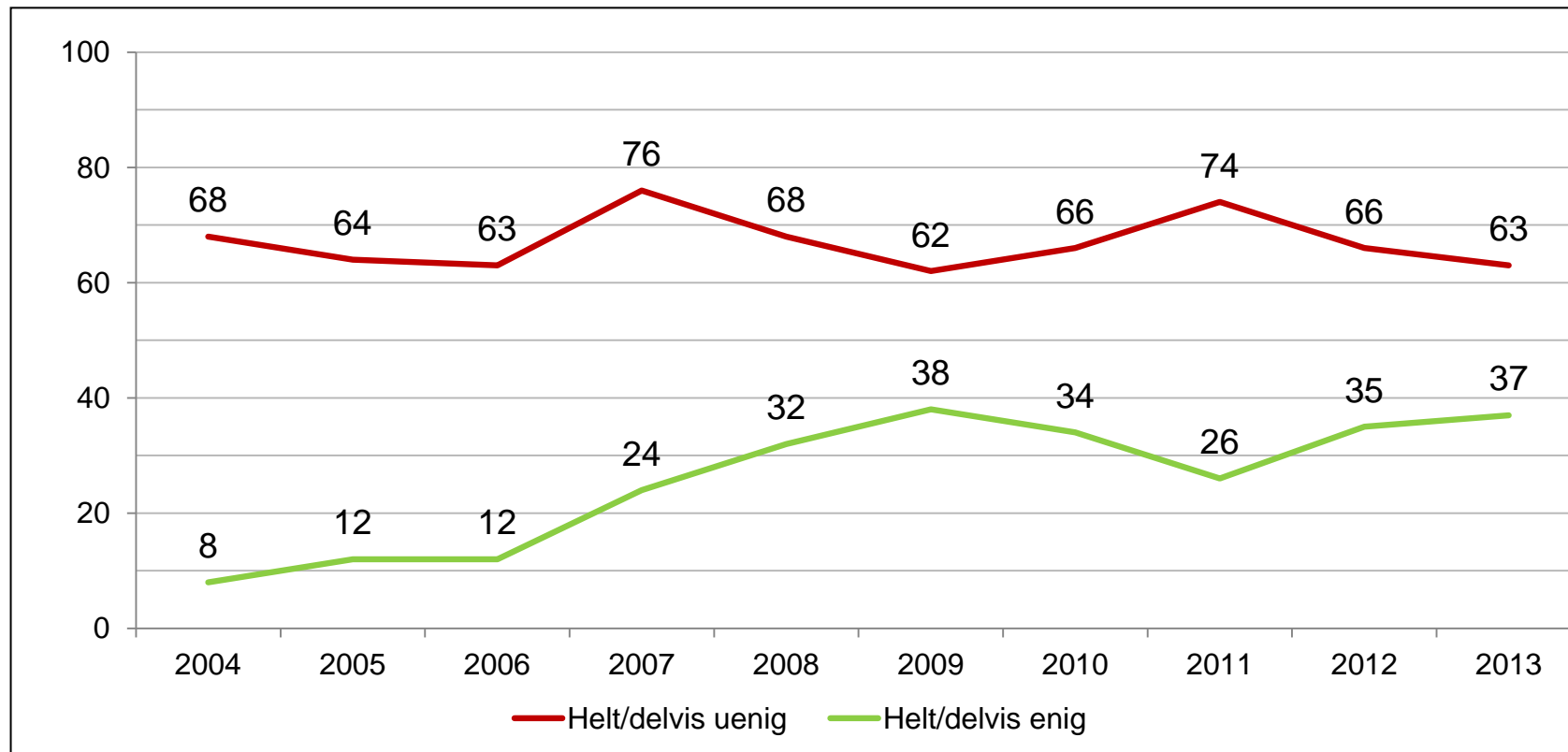
Andelen som er enige i at bompenger fører til at man reiser mindre med bil er om lag på samme nivå som i 2012

Q6: Hvor enig eller uenig er du i påstanden: Bompenger i Oslo-området fører til at du reiser mindre med bil. Er du:



Andelen som mener de *ikke* reiser mindre med bil er på samme nivå som i 2009

Q6: Hvor enig eller uenig er du i påstanden: Bompenger i Oslo-området fører til at du reiser mindre med bil. Er du:





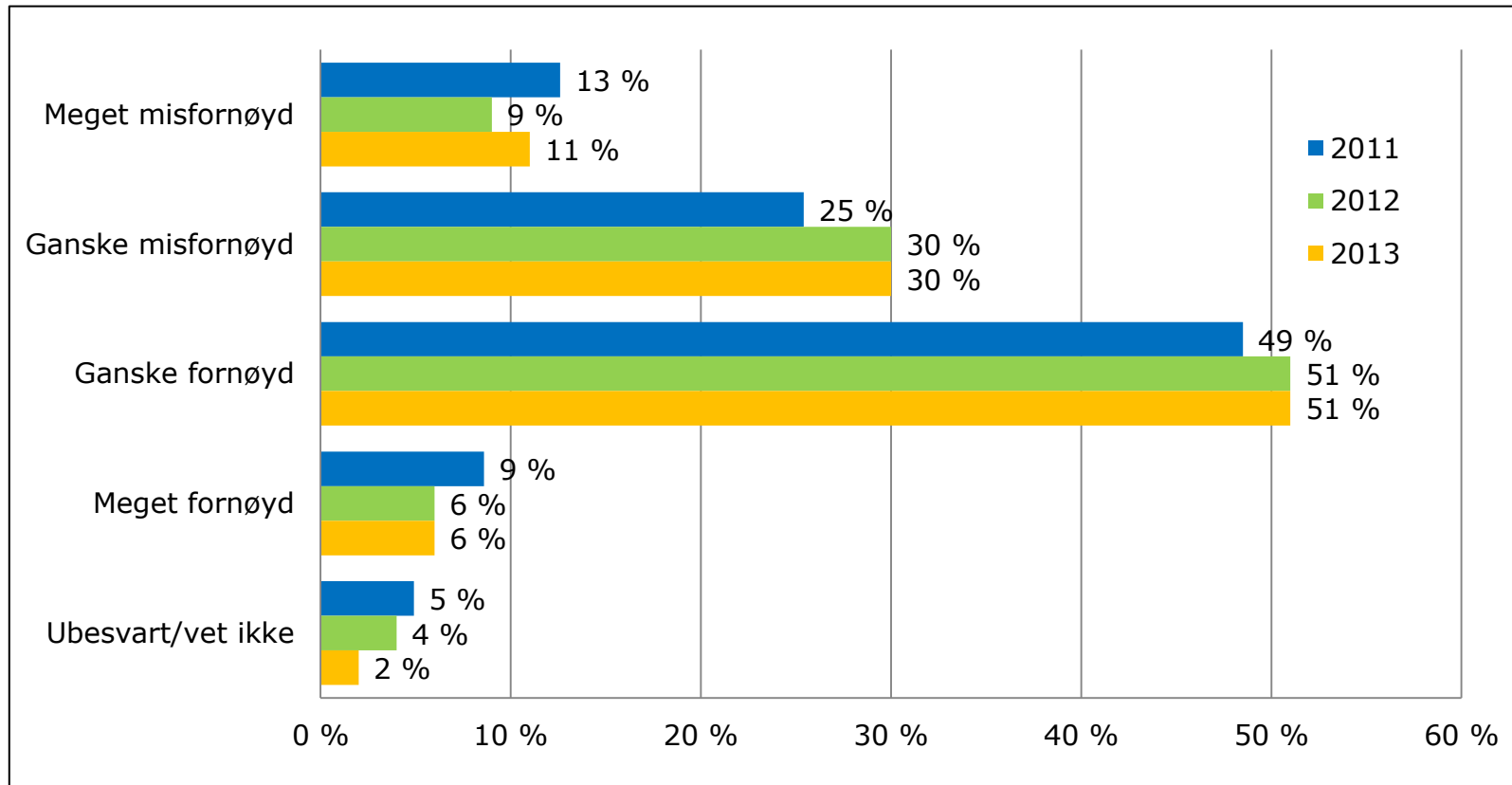
Statens vegvesen

Tilfredshet med tilbudet til de reisende

Omlag 6 av 10 er fornøyd med standarden på hovedveinettet i Oslo og Akershus

Q7: Hvor fornøyd er du med standarden på hovedveinettet i Oslo og Akershus?

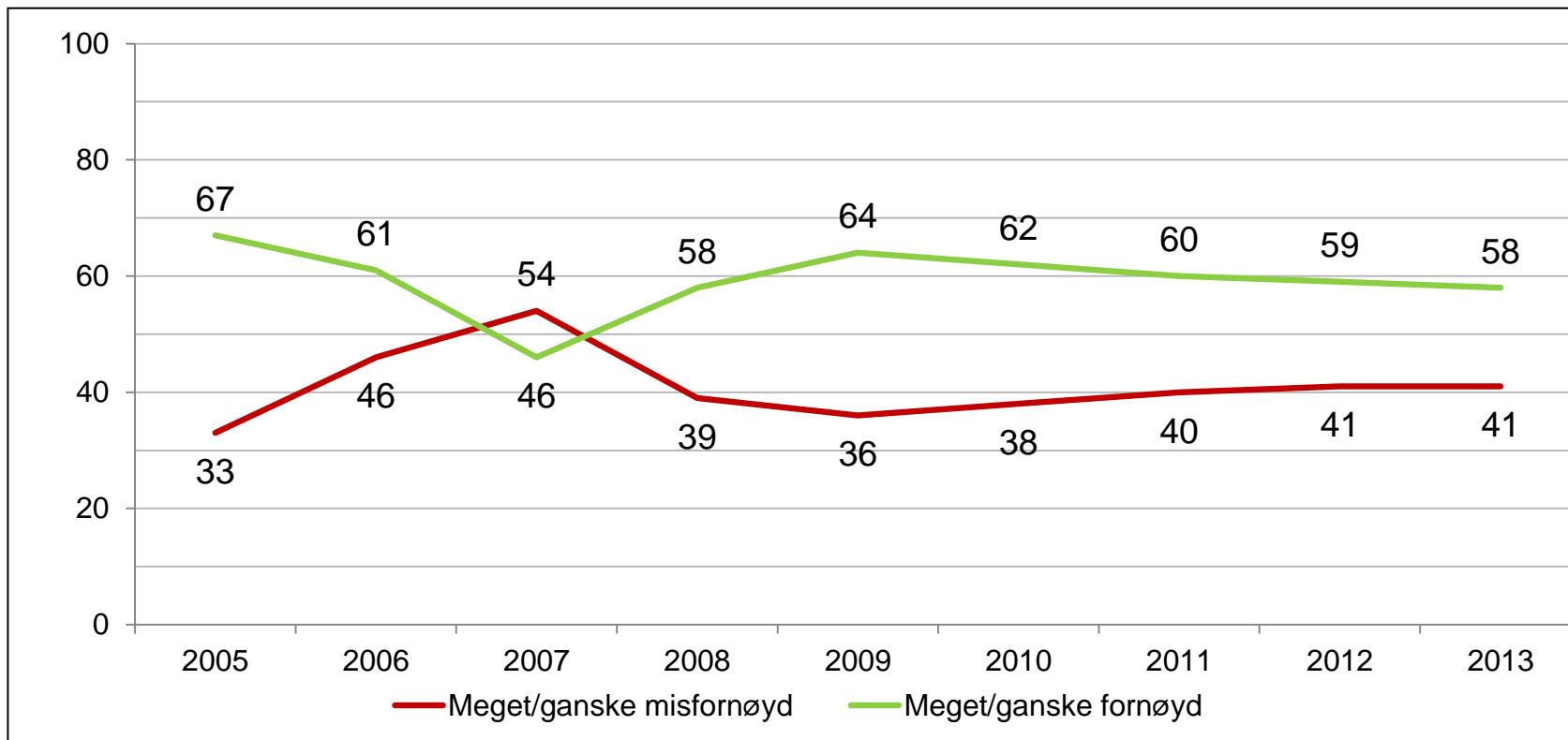
Med standard menes også kapasitet og vedlikehold. Med hovedveinett menes riksveier, større innfartsveier og hovedveier.



Andelen som er fornøyd med standarden på hovedveinettet er omtrent som i 2011/2012

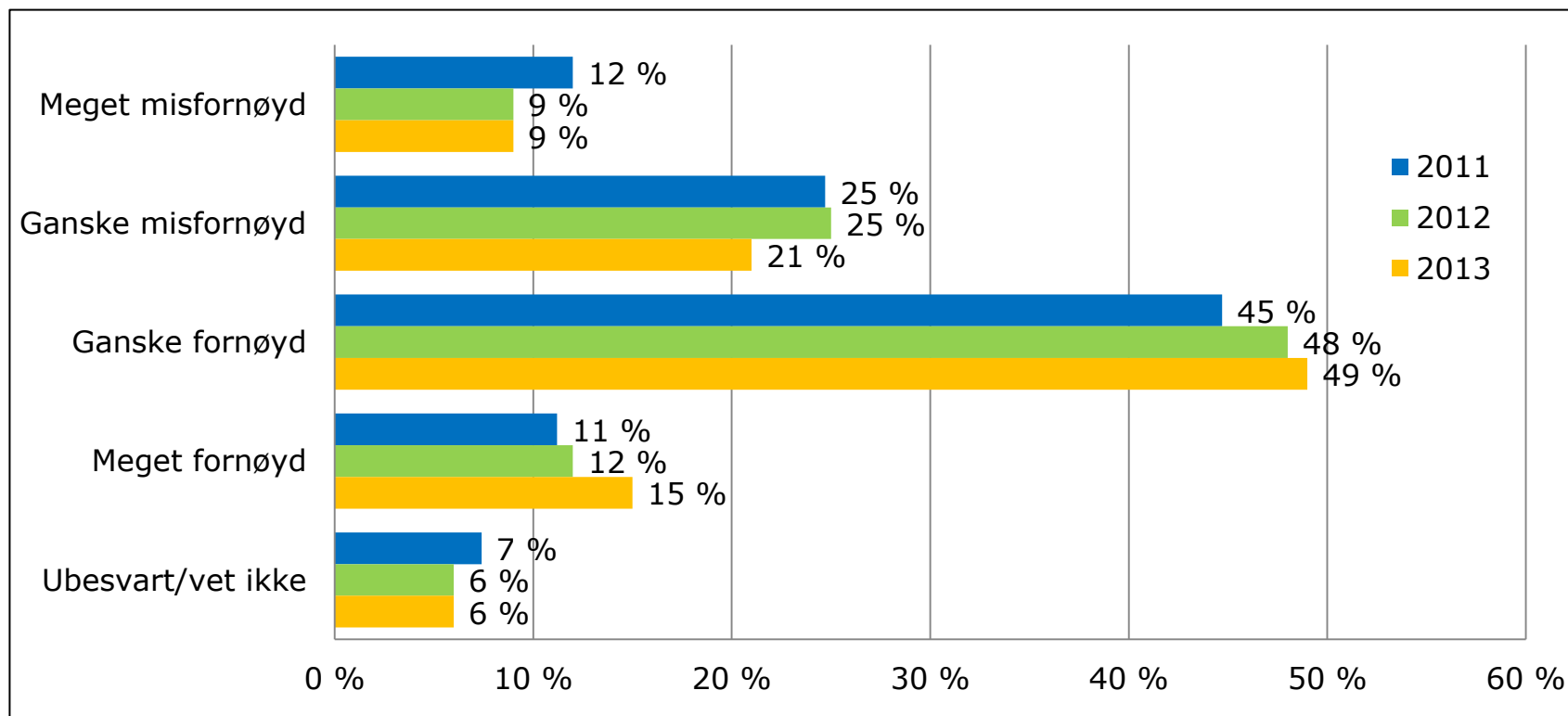
Q7: Hvor fornøyd er du med standarden på hovedveinettet i Oslo og Akershus?

Med standard menes også kapasitet og vedlikehold. Med hovedveinett menes riksveier, større innfartsveier og hovedveier.



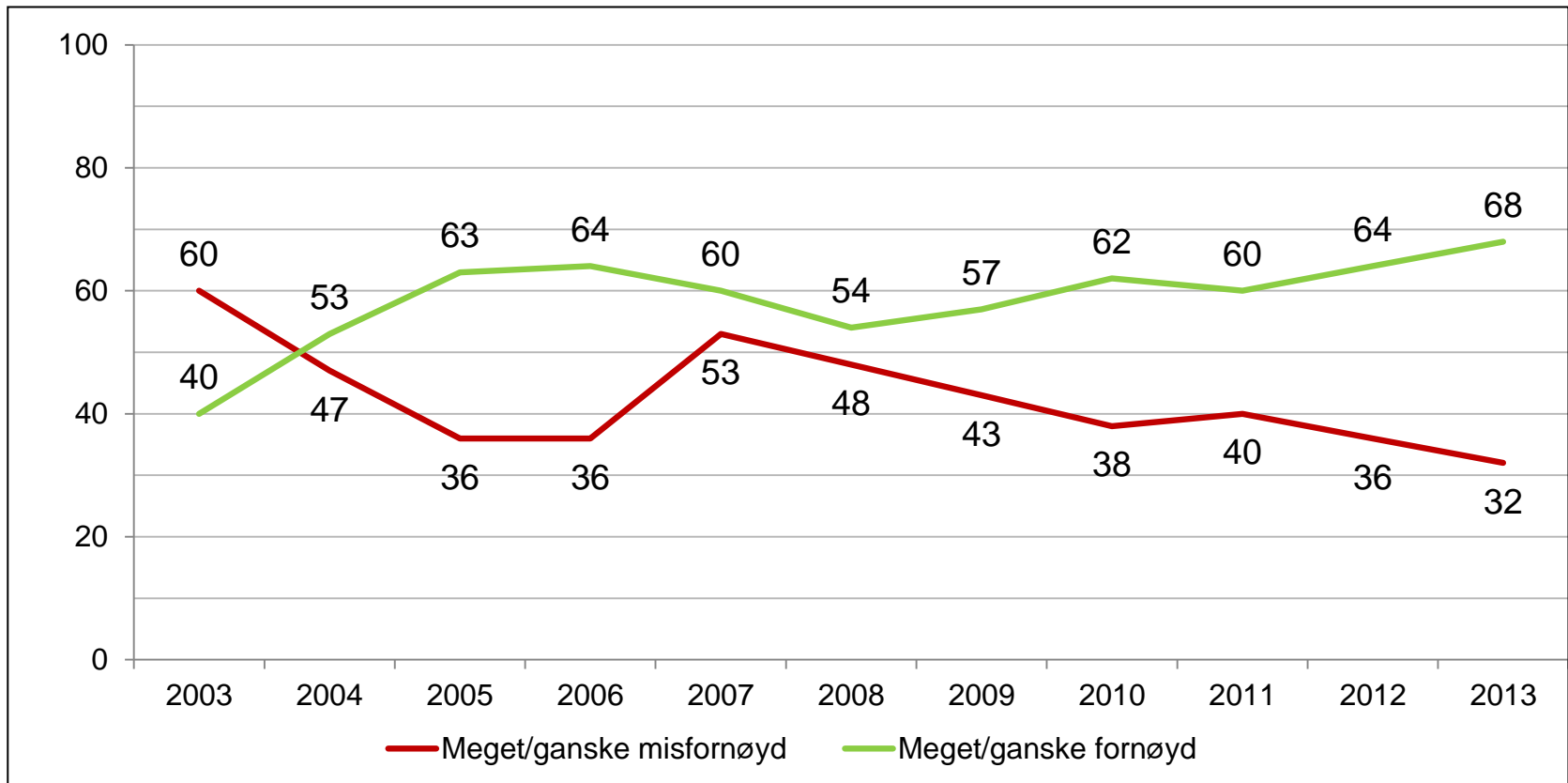
Drøye 6 av 10 er fornøyd med standarden på kollektivtilbudet i Oslo og Akershus

Q8: Hvor fornøyd er du med standarden på kollektivtilbudet i Oslo/Akershus? Vil du si at du er..



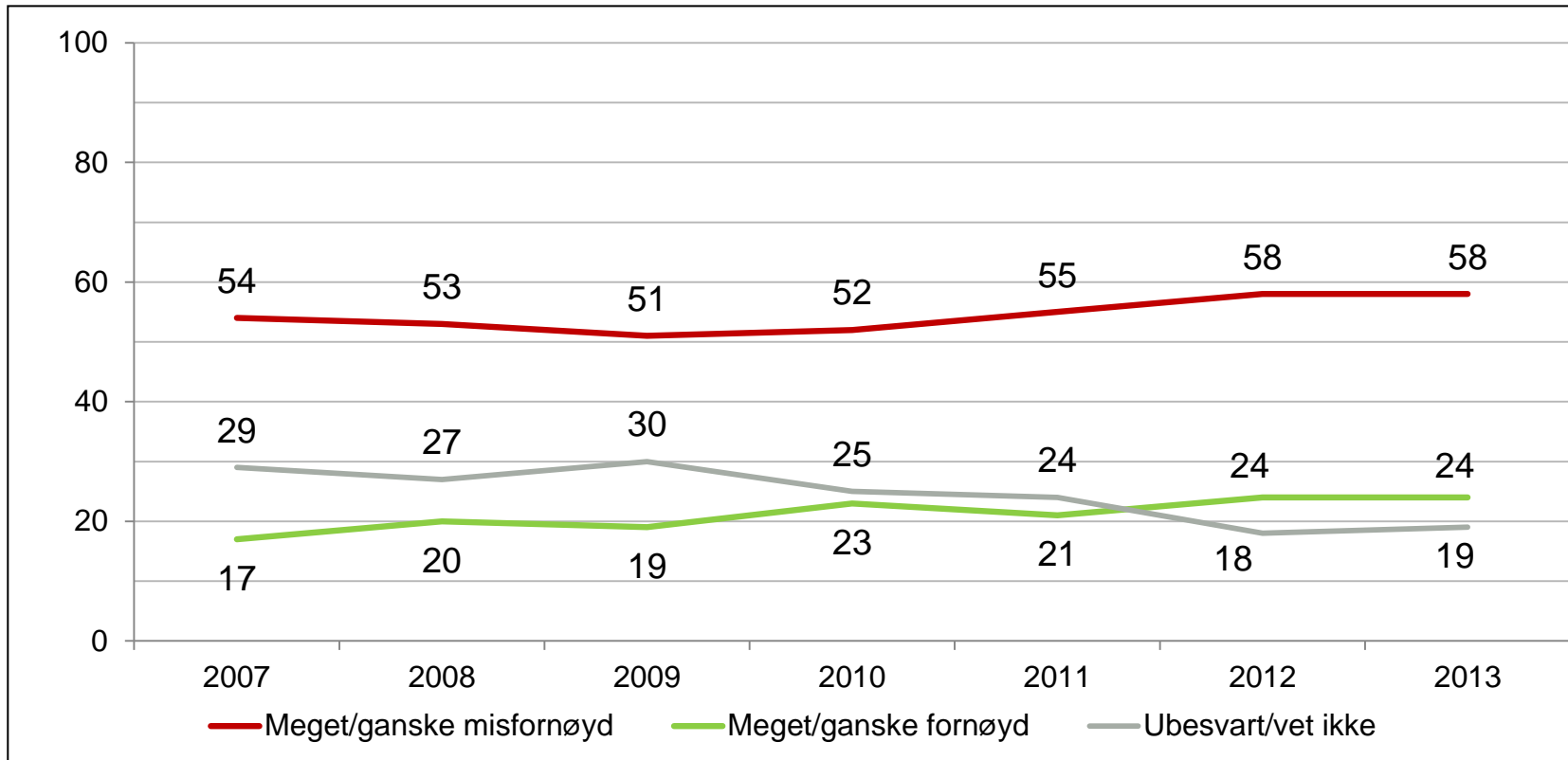
Flere enn før er fornøyd med standarden på kollektivtilbudet

Q8: Hvor fornøyd er du med standarden på kollektivtilbudet Oslo og Akershus? Er du...



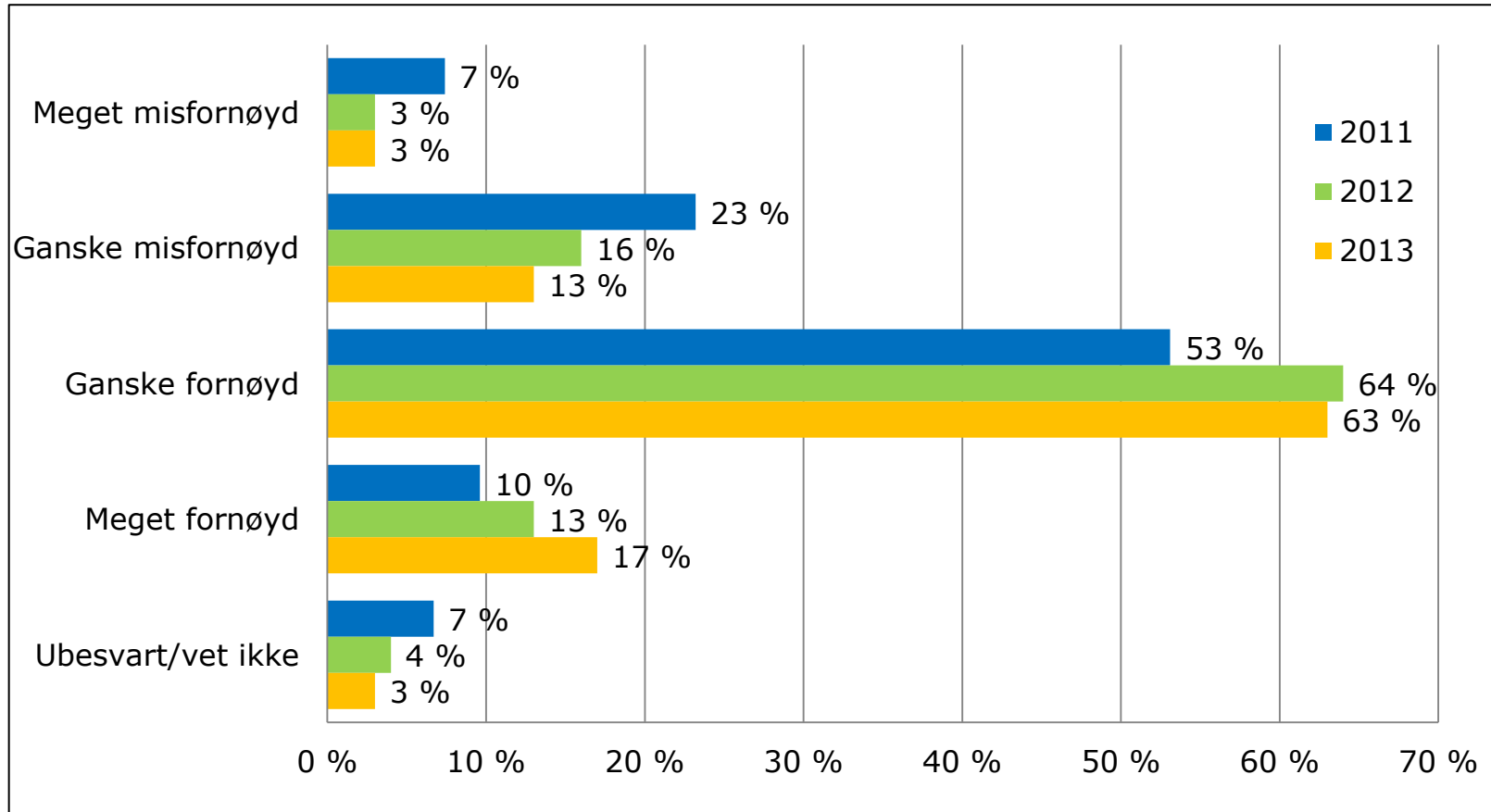
Andelene som er fornøyde og misfornøyde med standarden på sykkelveinettet har endret seg lite over tid

Q11: Hvor fornøyd er du med standarden på sykkelveinettet i Oslo og Akershus? Vil du si at du er...



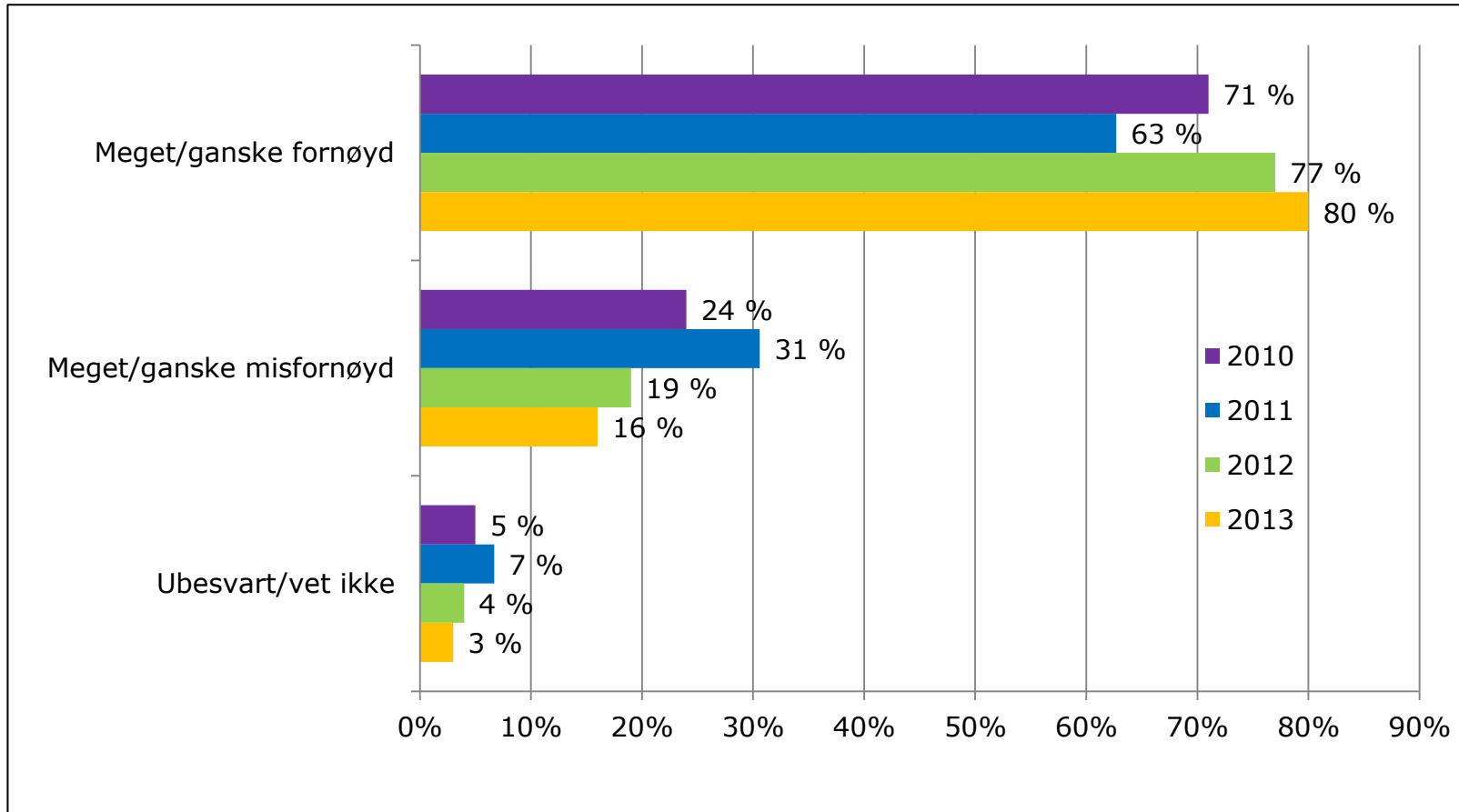
8 av 10 er nå fornøyd med tilretteleggingen for gående i Oslo og Akershus

Q13: Hvor fornøyd er du med tilretteleggingen for gående i Oslo og Akershus? Vil du si at du er..



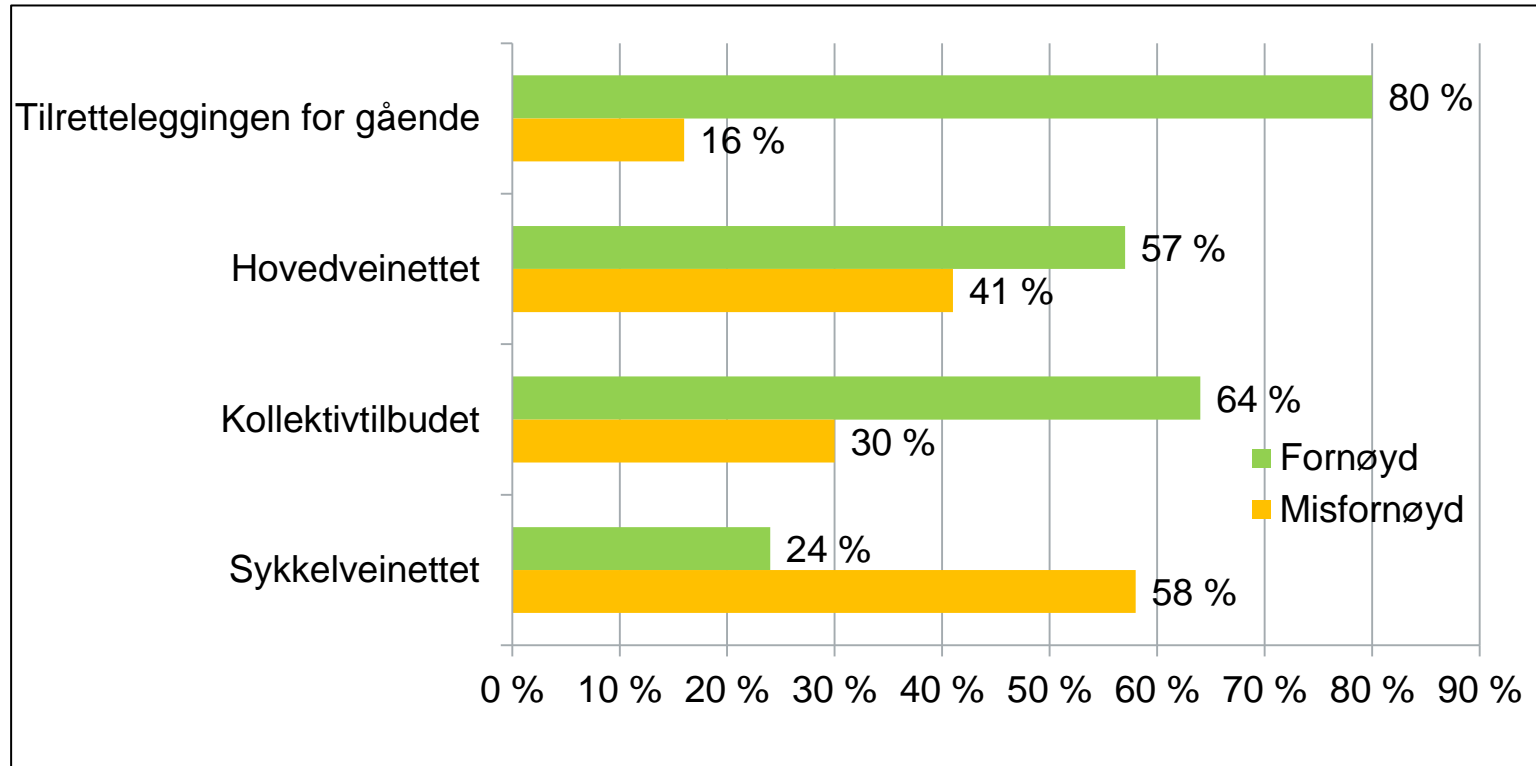
Andelen fornøyde med tilretteleggingen for gående har også økt siden 2012

Q13: Hvor fornøyd er du med tilretteleggingen for gående i Oslo og Akershus? Vil du si at du er..



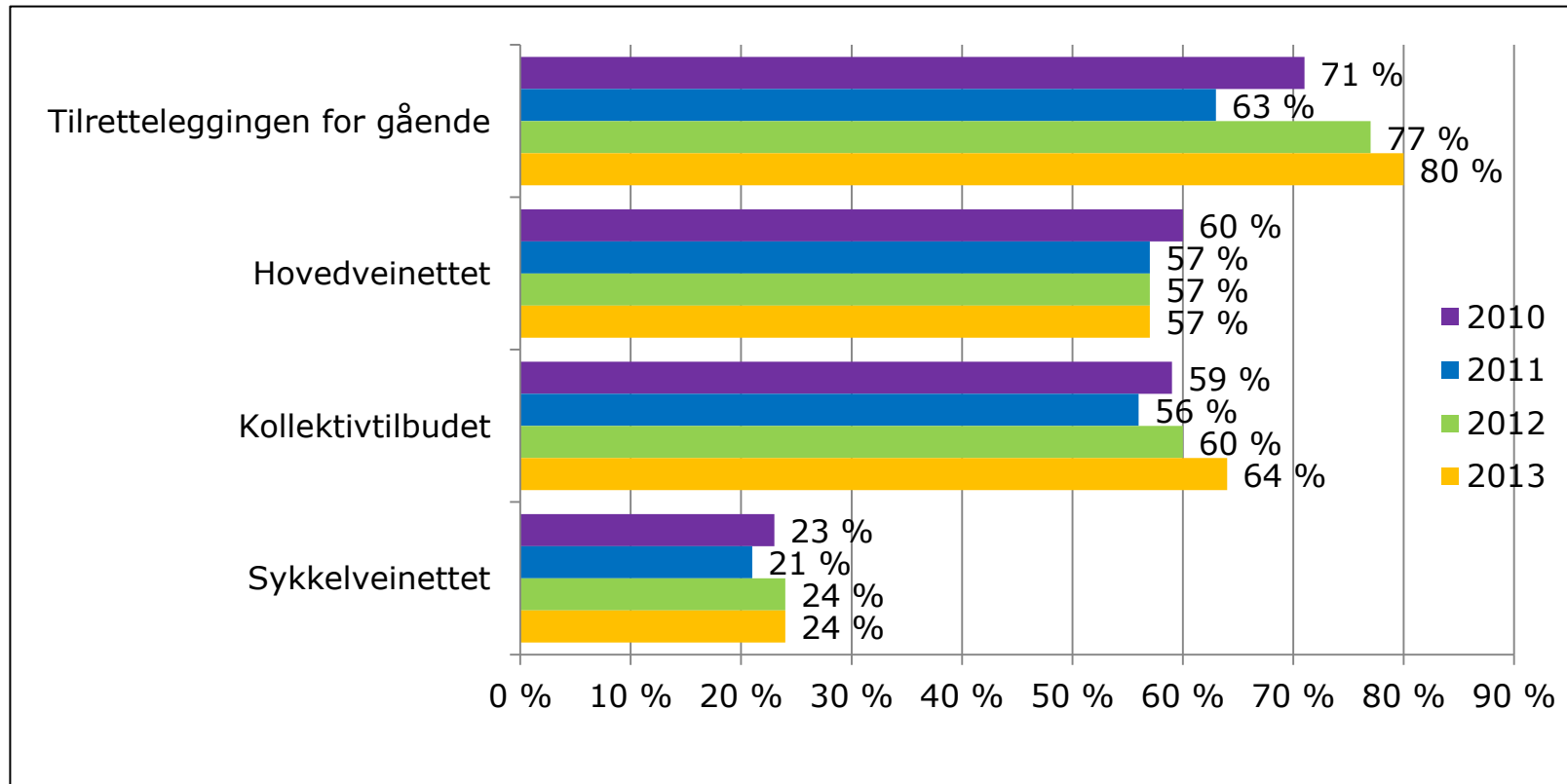
Oppsummering – tilfredshet med tilbudet til de ulike trafikantergruppene

Q7, Q8, Q11, Q13: Andel fornøyde/misfornøyde med hovedveinettet/kollektivtilbudet/sykkelveinettet/ tilretteleggingen for gående i Oslo og Akershus



Oppsummering – tilfredshet med tilbudet til de ulike trafikantergruppene

Q7, Q8, Q11, Q13: Andel fornøyde med hovedveinettet/kollektivtilbudet/sykkelveinettet/ tilretteleggingen for gående i Oslo og Akershus



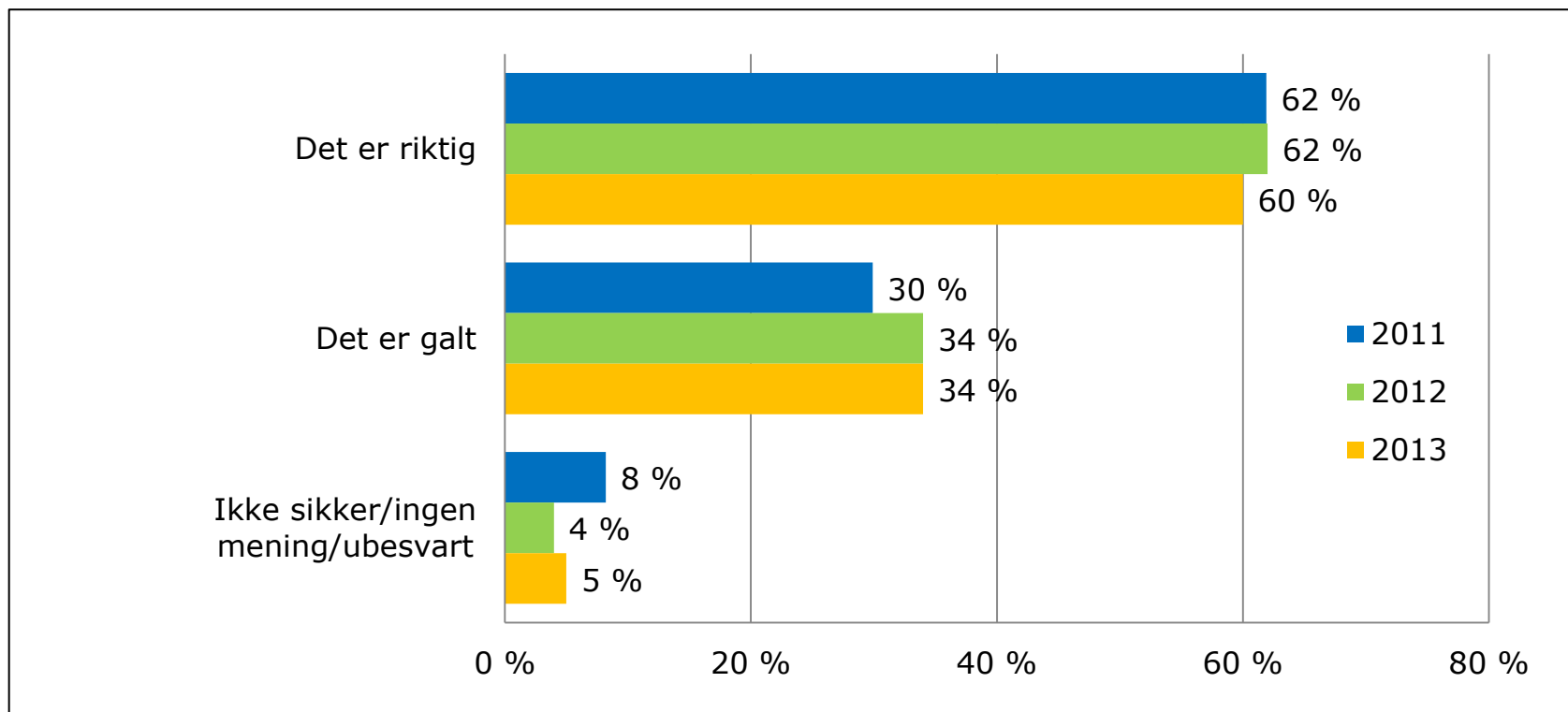


Statens vegvesen

Vurdering av finansiering og prioriteringer

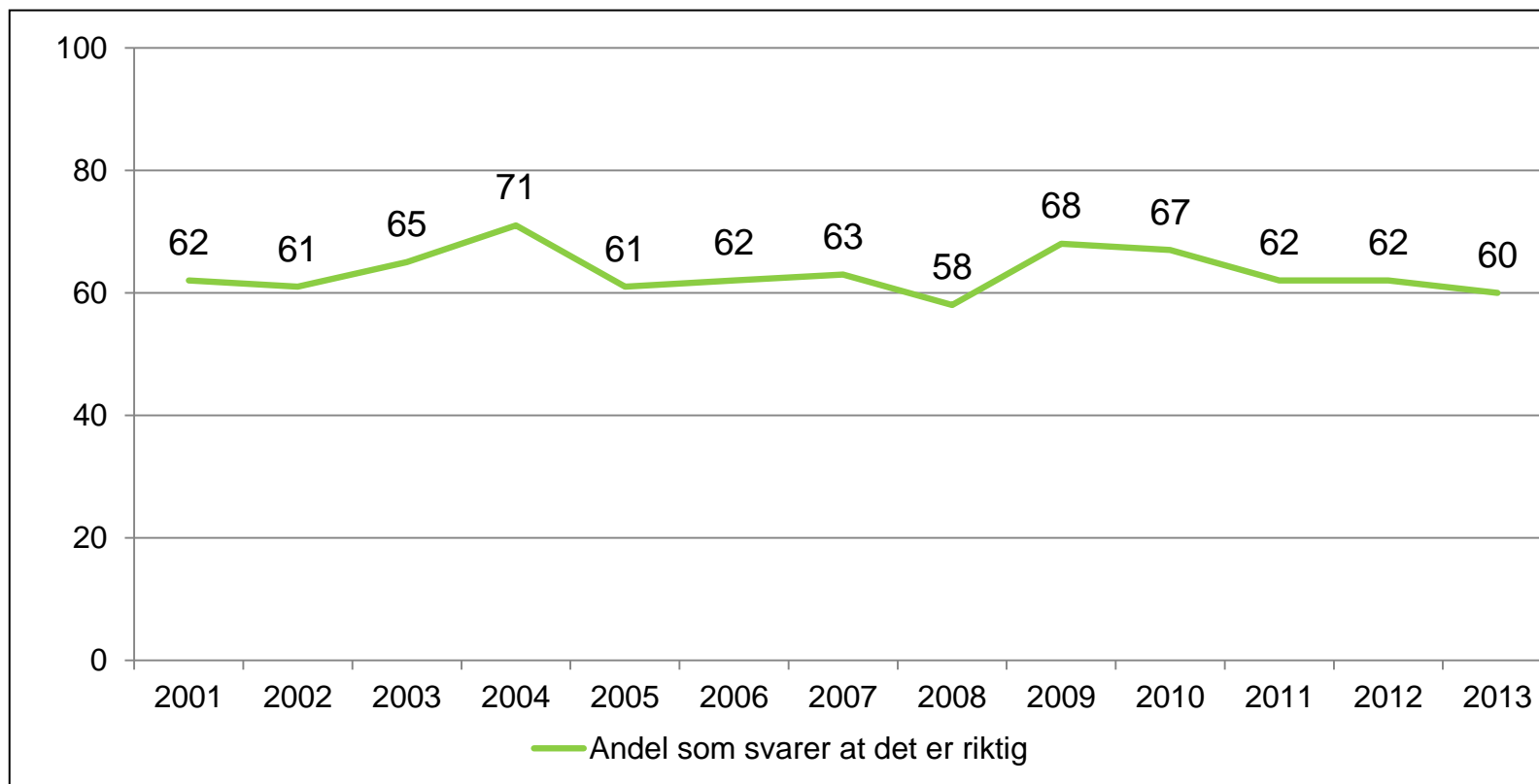
Som i 2011 og 2012: Omlag 6 av 10 mener det er riktig at bilister skal være med å betale for forbedringer av kollektivsystemet

Q9: Deler av inntektene fra bomringen går i dag til kollektivsystemet i Oslo og Akershus. Målet er raskere utbygging av kollektivtilbudet enn med bare ordinære bevilgninger. Satsingen skal blant annet gi økt kapasitet, hastighet og flere avganger. Synes du det er riktig eller galt at trafikanter som kjører bil skal være med å betale for forbedringer av kollektivsystemet på denne måten?



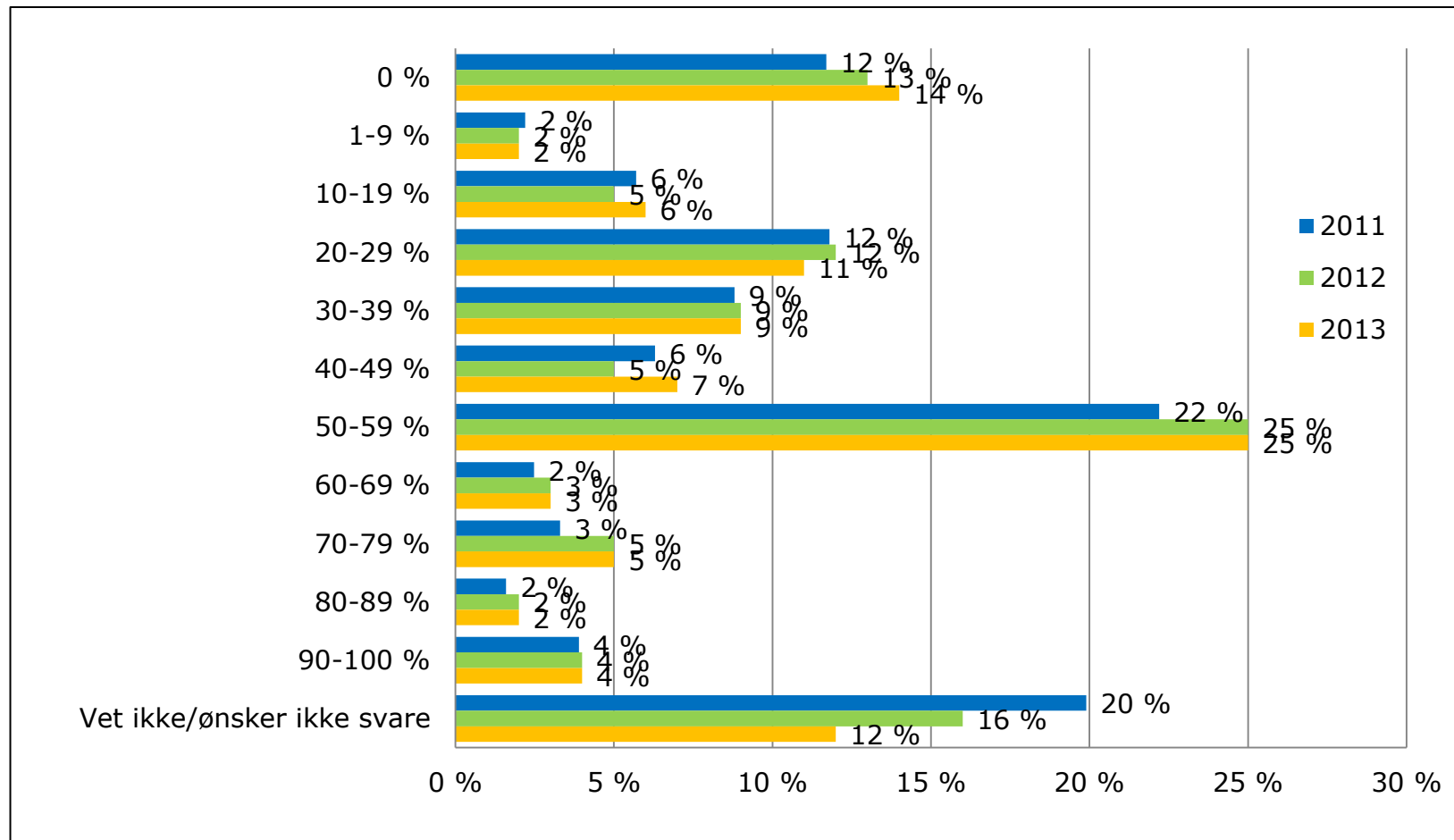
Andelen som mener det er riktig at bompenger brukes til kollektivutbygging er på samme nivå som i 2011 og 2012 men mindre enn i 2010

Q9:... Synes du det er riktig eller galt at trafikanter som kjører bil skal være med å betale for forbedringer av kollektivsystemet på denne måten?



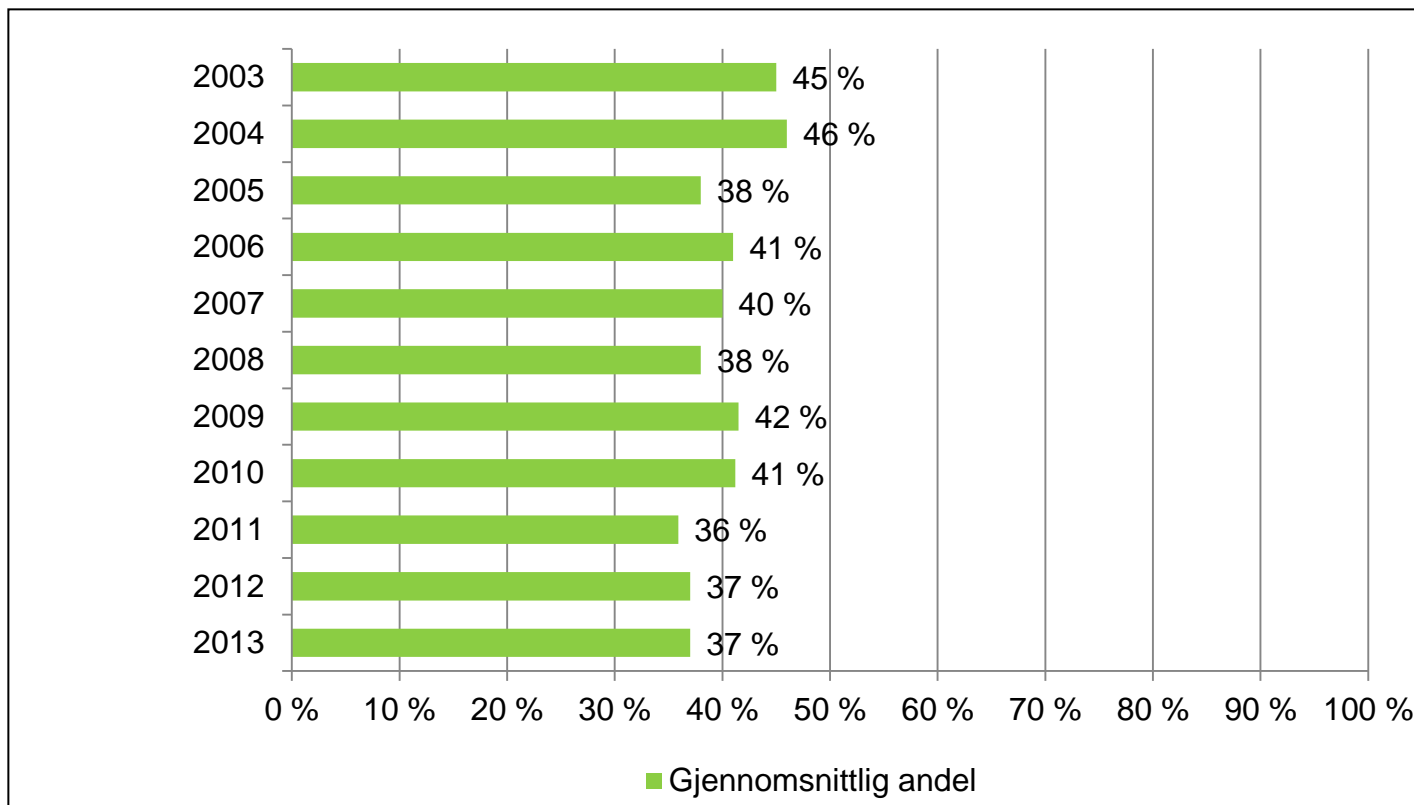
4 av 10 synes at 50 prosent eller mer av inntektene fra bomringene skal gå til kollektivtiltak

Q10: Hvor stor andel av inntektene fra bomringen synes du skal gå til kollektivtiltak?



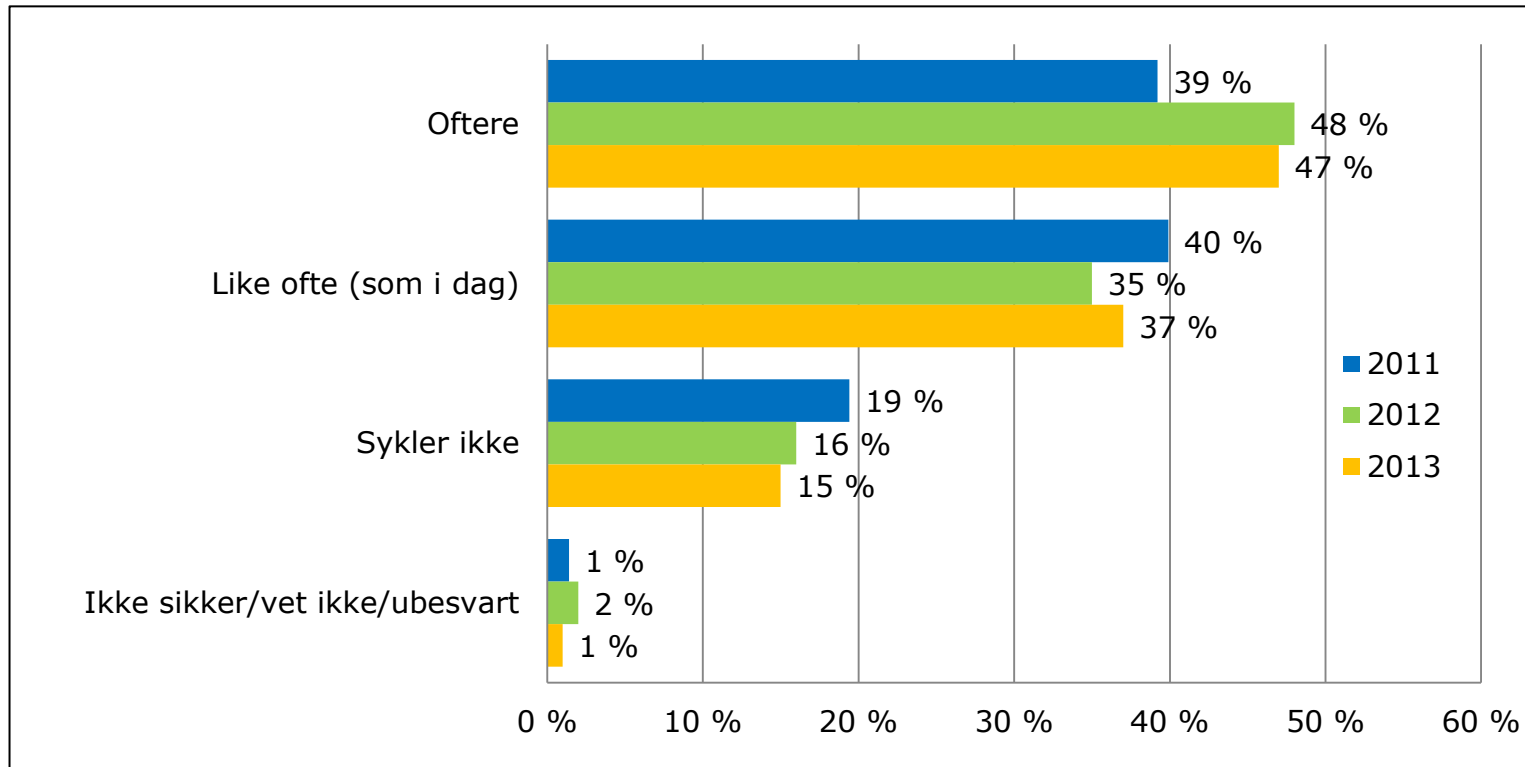
Gjennomsnittlig andel av inntektene som respondentene mener bør gå til kollektivtiltak holder seg relativt stabil over tid

Q10: Hvor stor andel av inntektene fra bomringen synes du skal gå til kollektivtiltak?



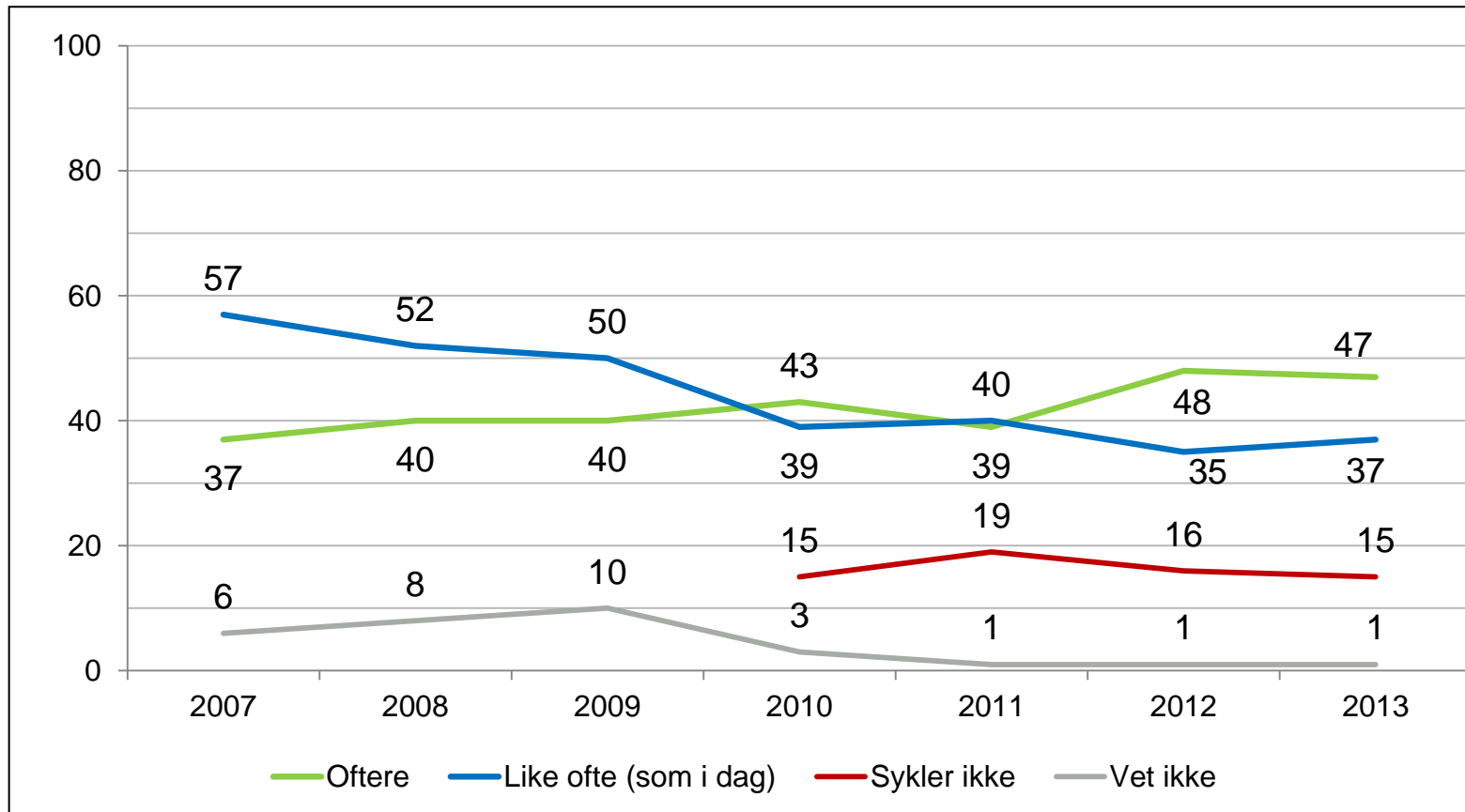
Halvparten av respondentene mener de vil sykle oftere dersom det tilrettelegges for dette

Q12: Dersom det blir bedre tilrettelagt for sykkel, ville du da sykle oftere eller like ofte som i dag?



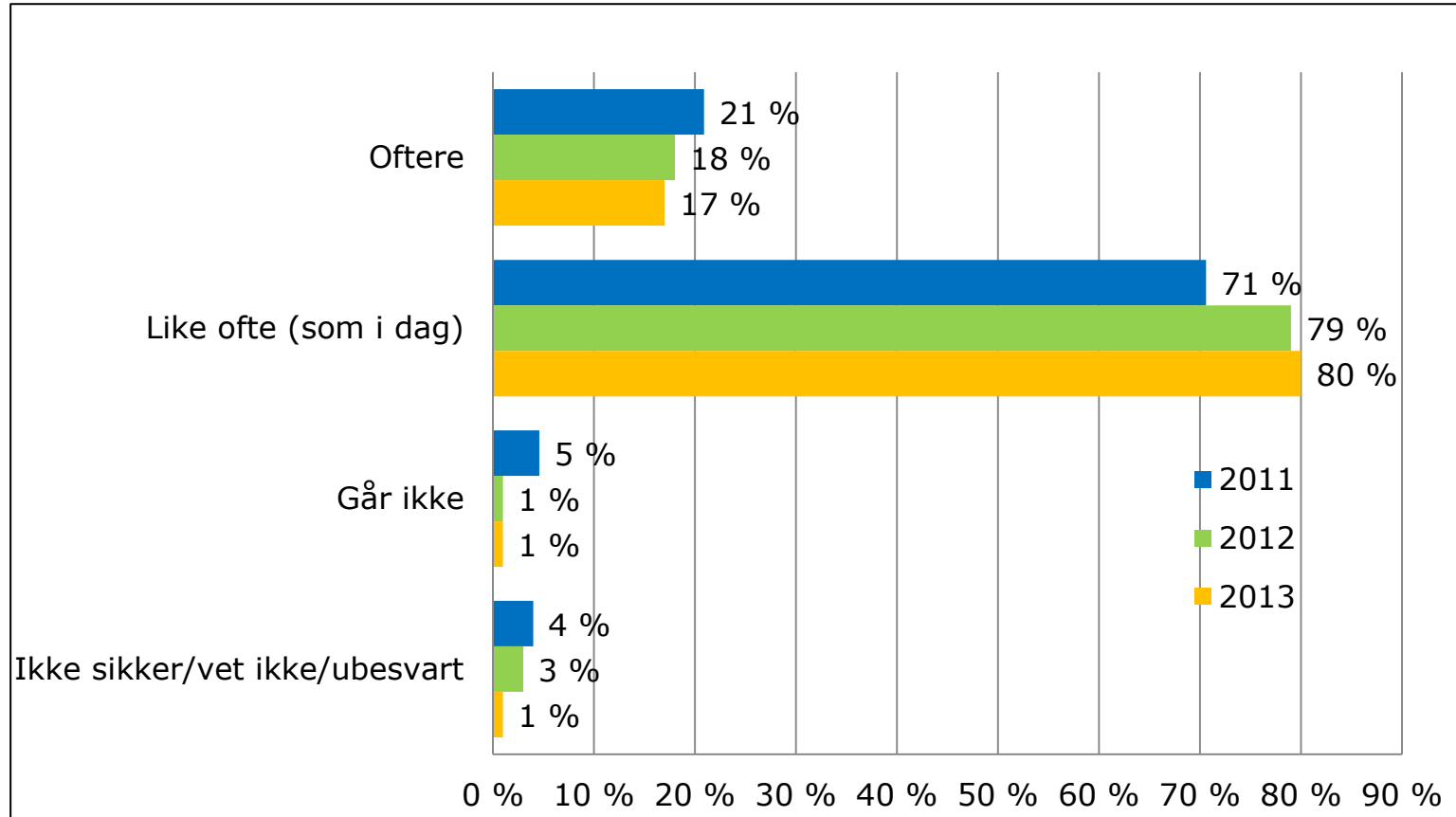
Andelen som vil sykle oftere er på samme nivå som i 2012

Q12: Dersom det blir bedre tilrettelagt for sykkel, ville du da sykle oftere eller like ofte som i dag?



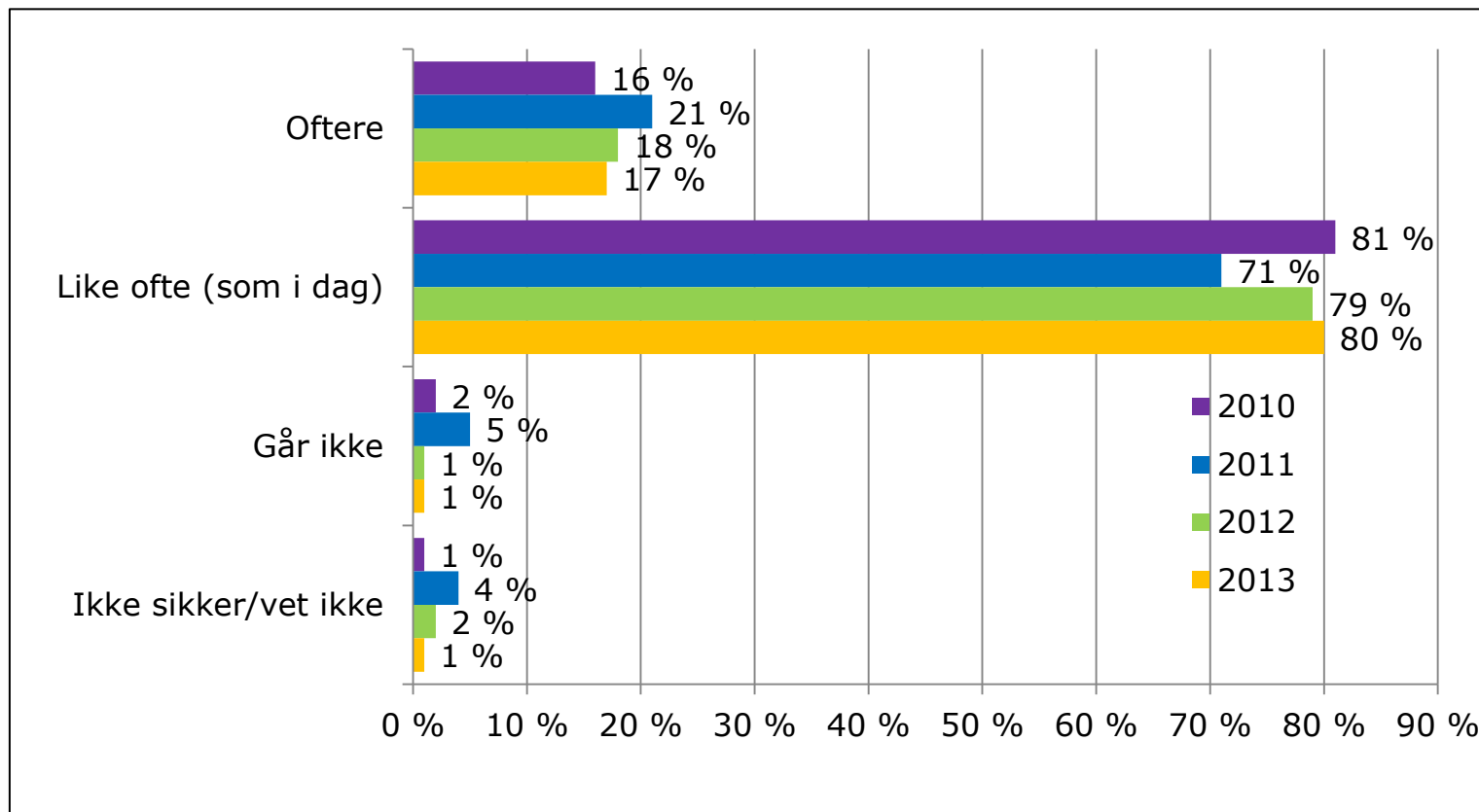
Om lag 2 av 10 vil gå oftere dersom det tilrettelegges for dette

Q14: Dersom det blir bedre tilrettelagt for fotgjengere, ville du da gått oftere eller like ofte som i dag?



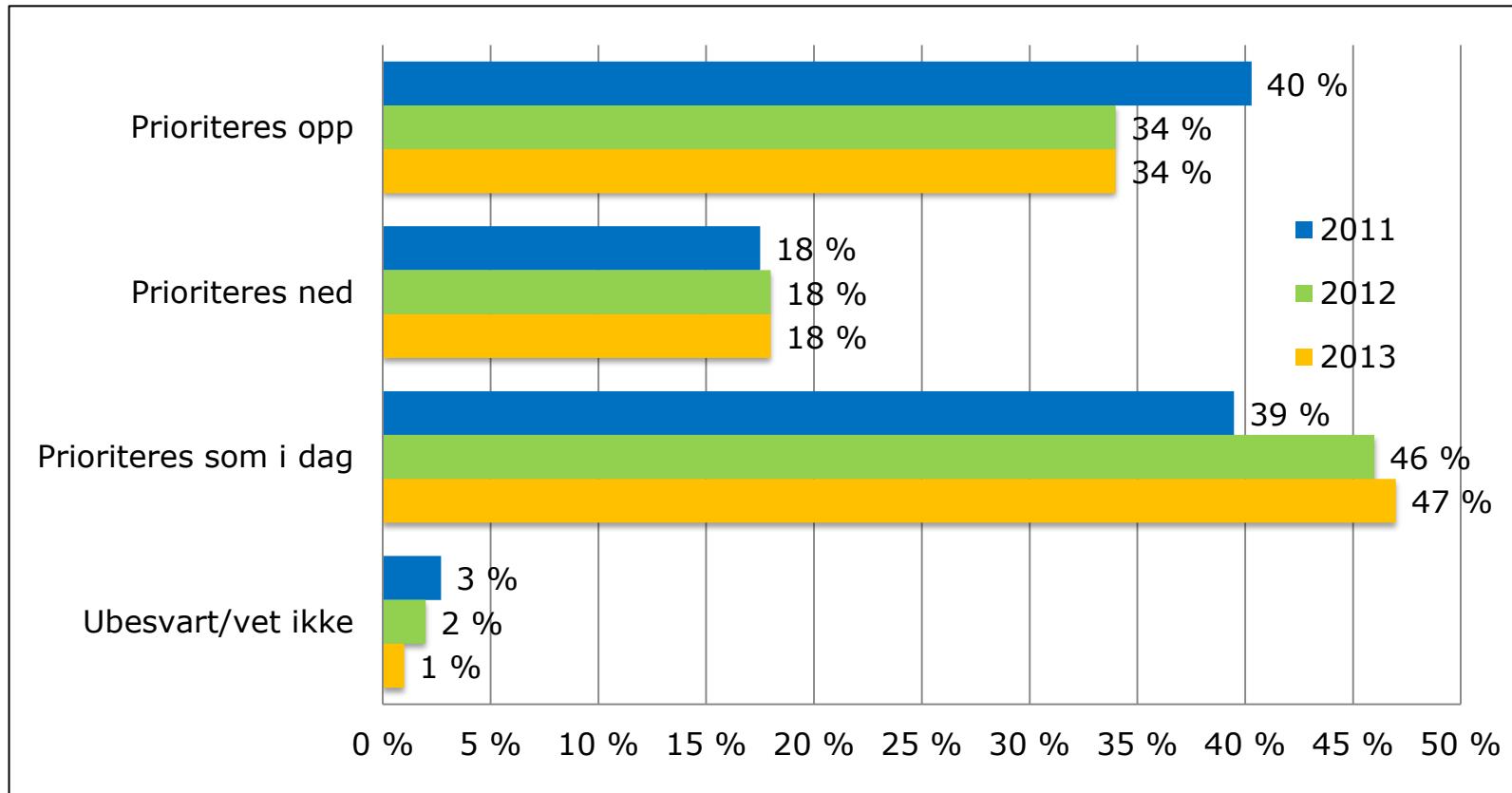
Andelen som vil gå like ofte (som i dag) er om lag på 2010/2012-nivå

Q14: Dersom det blir bedre tilrettelagt for fotgjengere, ville du da gått oftere eller like ofte som i dag?



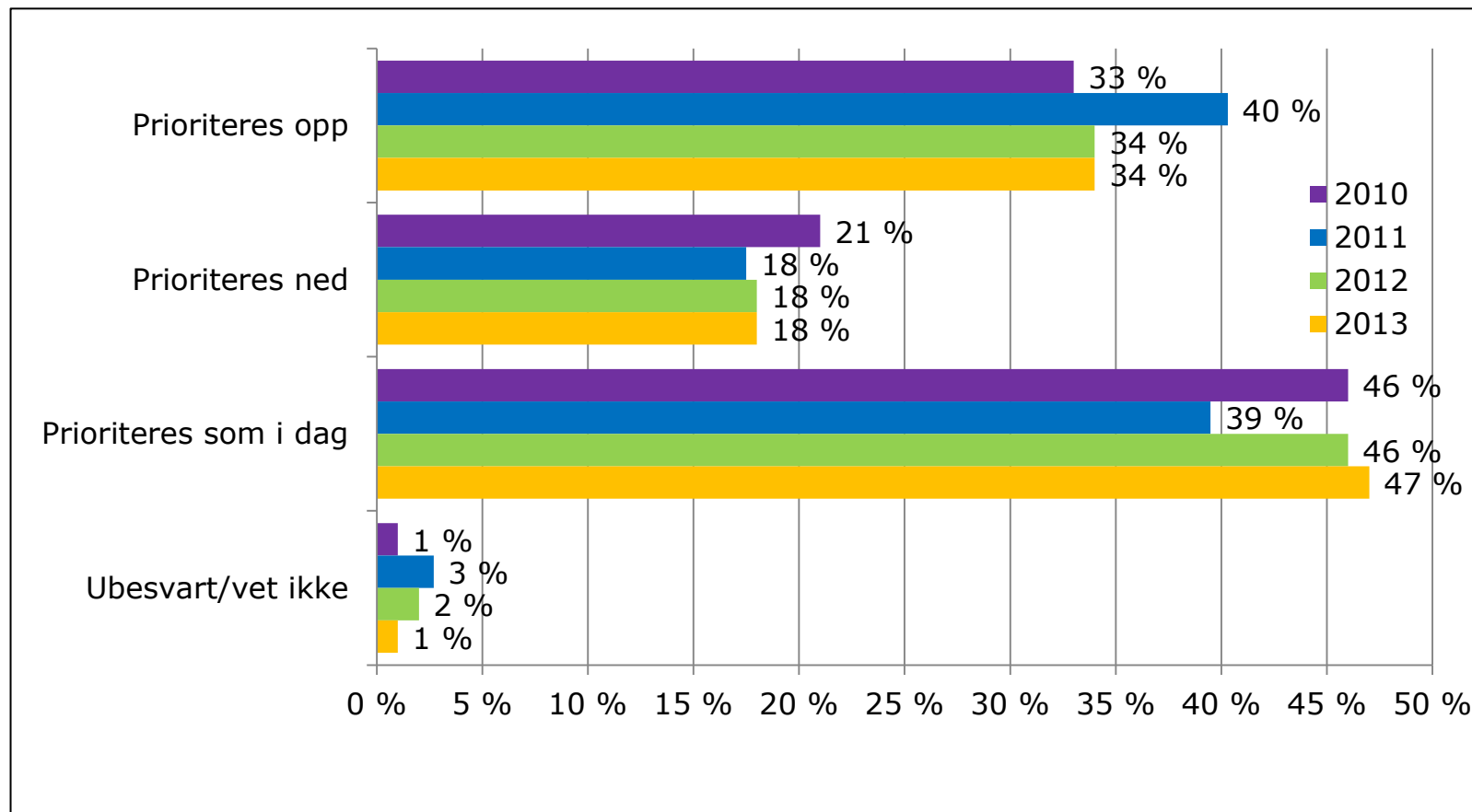
3 av 10 mener at bilister bør prioriteres opp

Q15_1: Bør bilister prioriteres opp, ned eller som i dag?



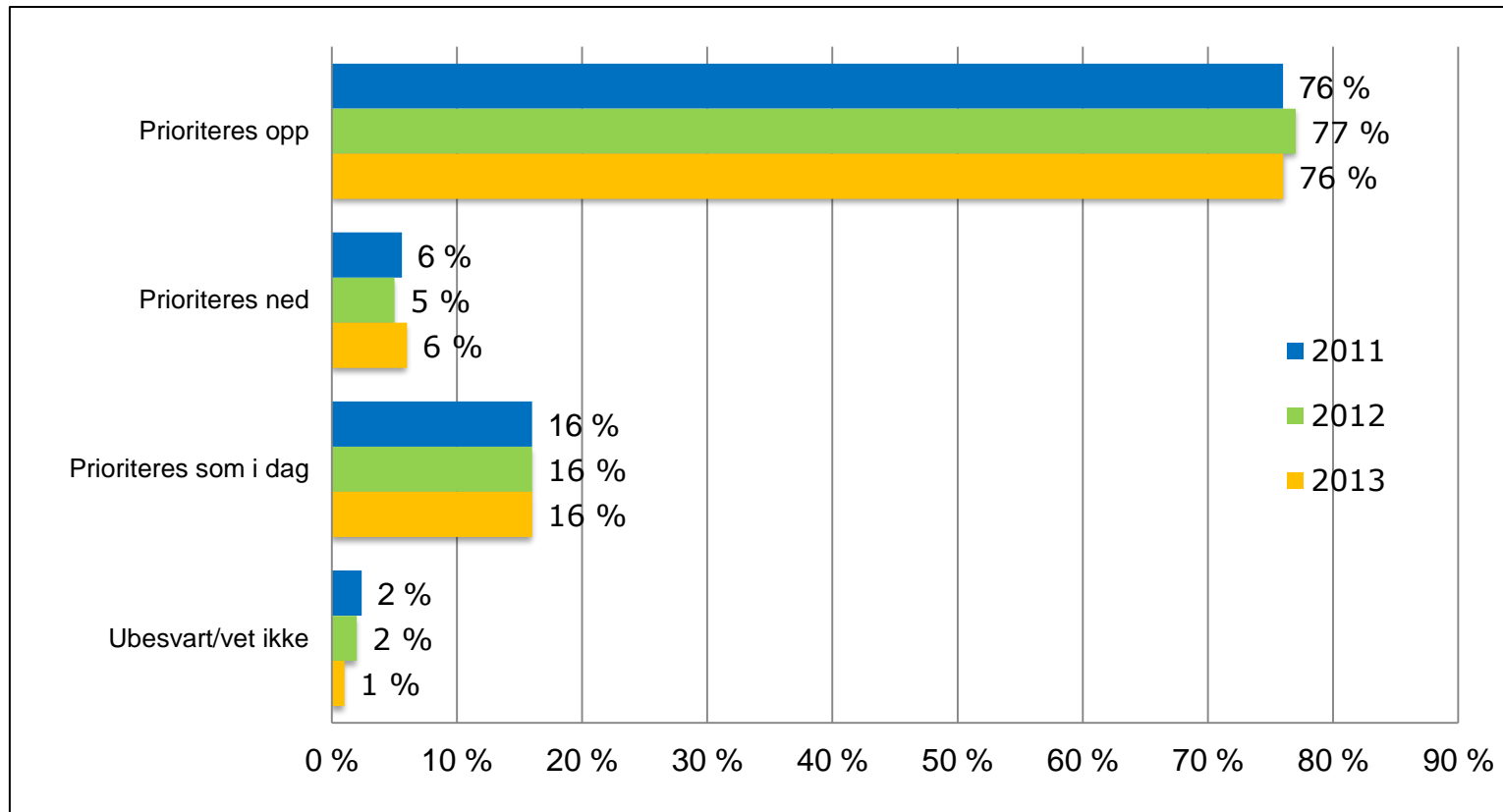
Andelen som mener at bilister bør prioriteres opp er på nivå med undersøkelsene i 2010/2012

Q15_1: Bør bilister prioriteres opp, ned eller som i dag?



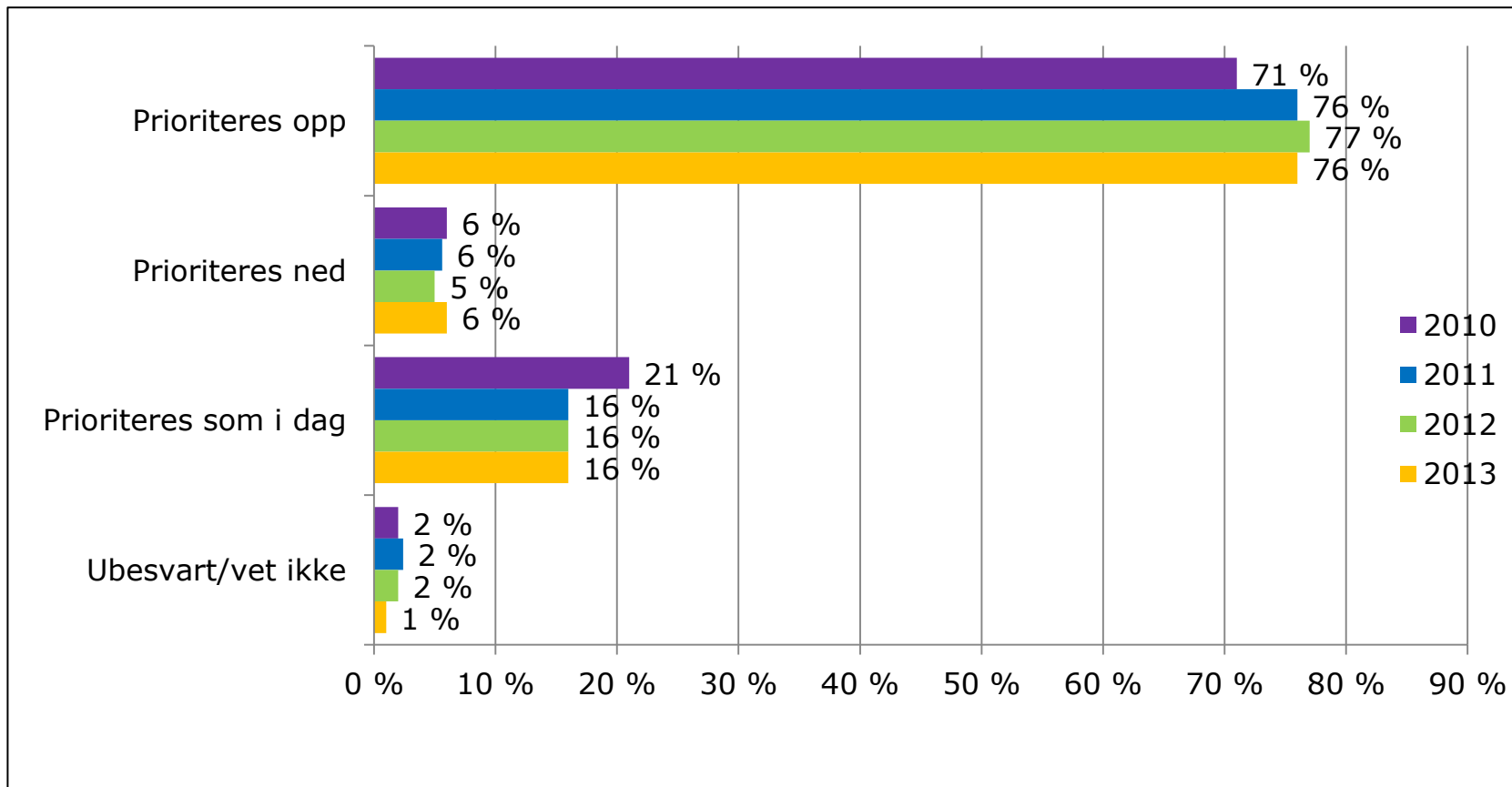
Om lag 8 av 10 mener at syklister bør prioriteres opp

Q15_2: Bør syklister prioriteres opp, ned eller som i dag?



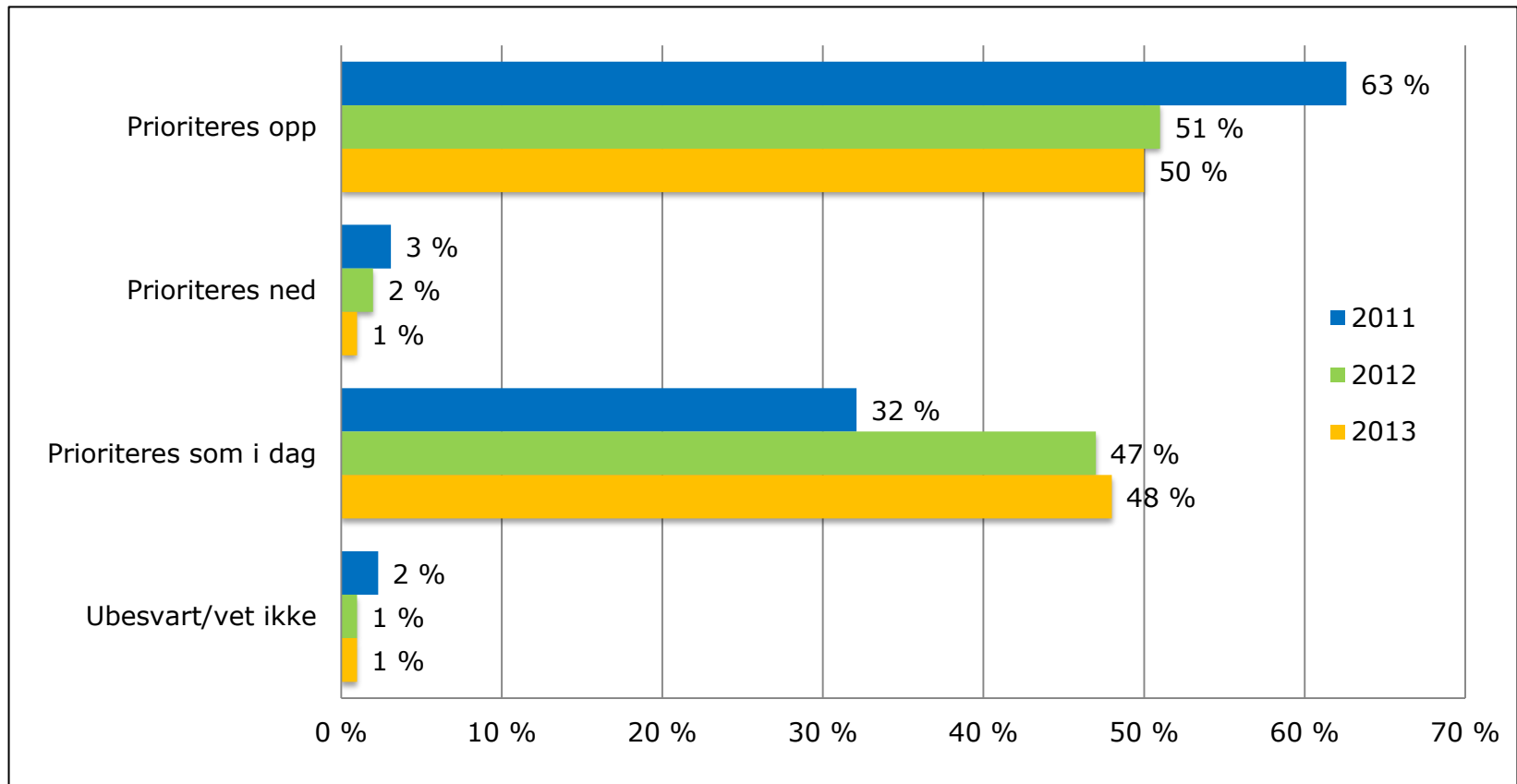
Andelen som mener at syklister bør prioriteres opp er på samme nivå som i 2011/2012

Q15_2: Bør syklister prioriteres opp, ned eller som i dag?



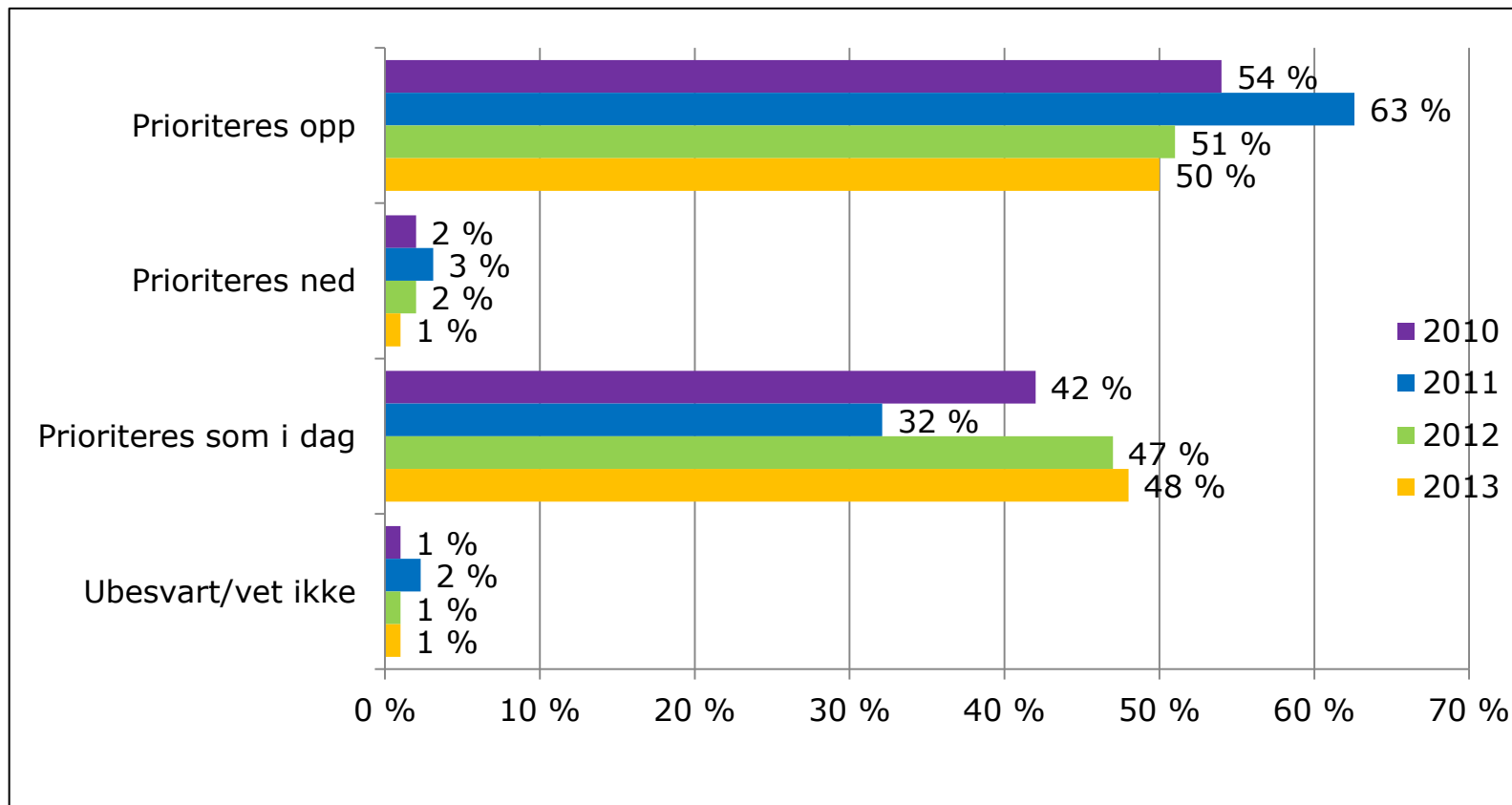
Halvparten mener at fotgjengere bør prioriteres opp

Q15_3: Bør fotgjengere prioriteres opp, ned eller som i dag?



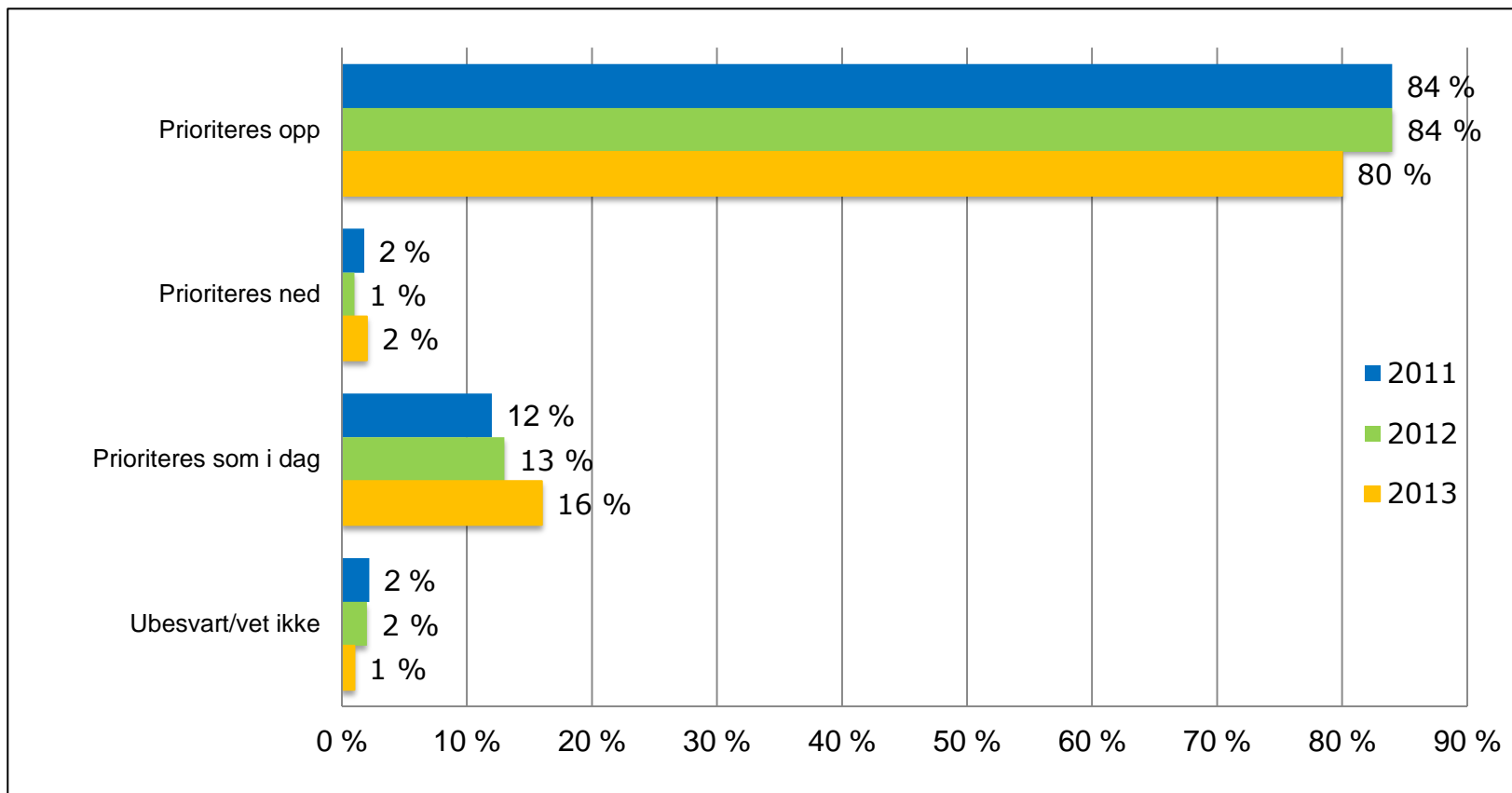
Andelen som mener at fotgjengere bør prioriteres opp er på samme nivå som i 2012

Q15_3: Bør fotgjengere prioriteres opp, ned eller som i dag?



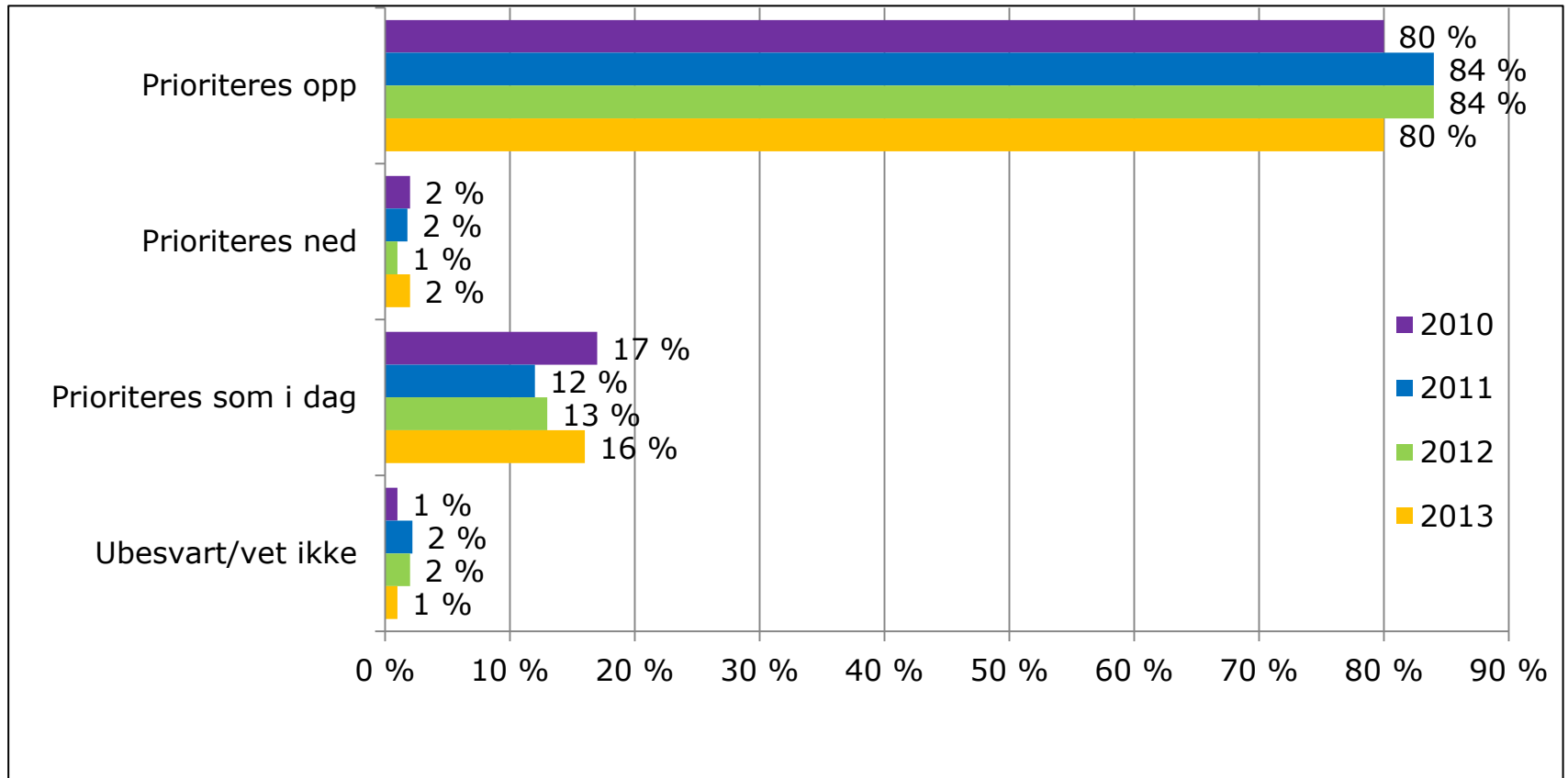
8 av 10 mener at kollektivtrafikanter bør prioriteres opp

Q15_4: Bør kollektivtrafikanter prioriteres opp, ned eller som i dag?



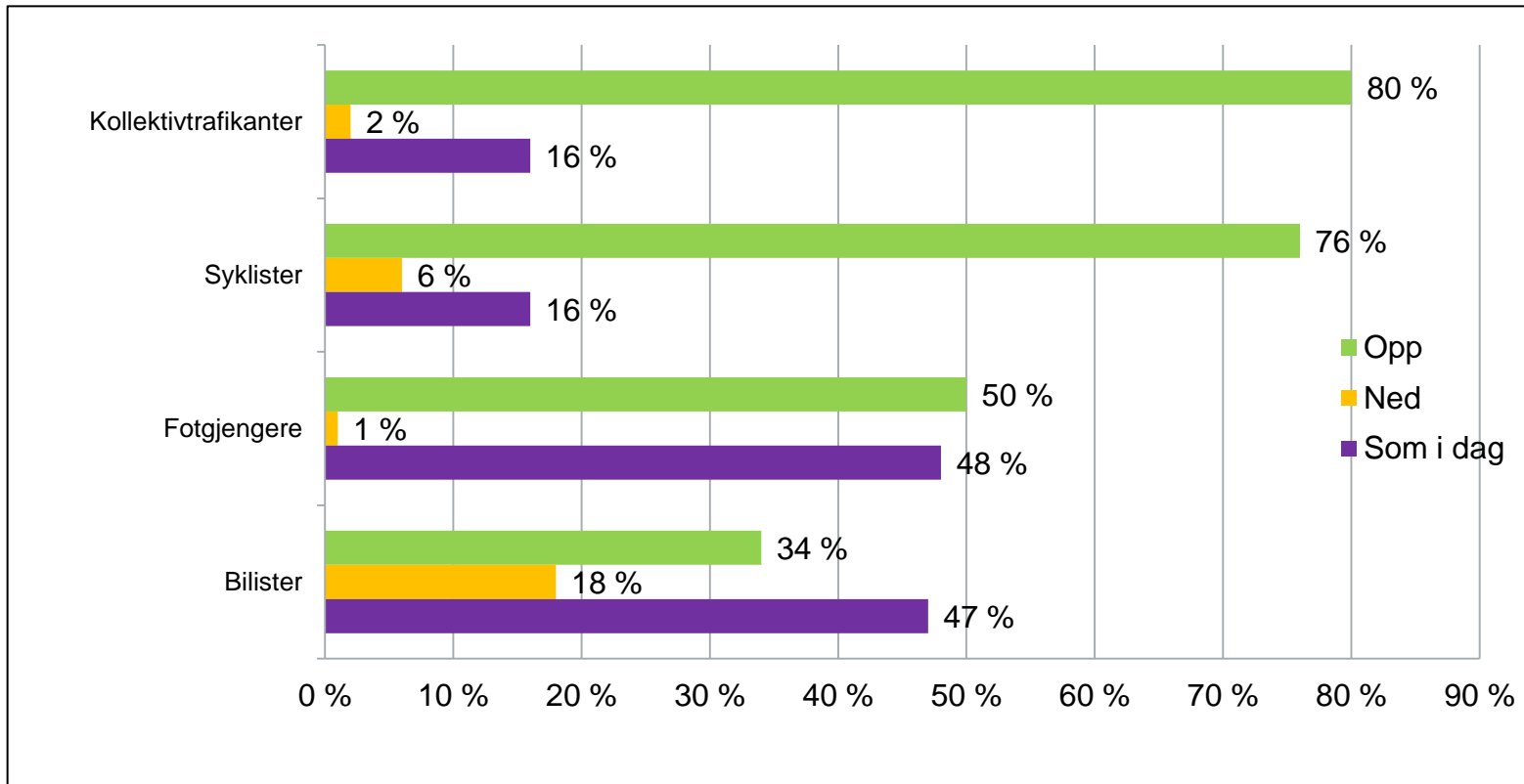
Andelen som mener at kollektivtrafikanter bør prioriteres opp er på samme nivå som i 2010

Q15_4: Bør kollektivtrafikanter prioriteres opp, ned eller som i dag?



Oppsummering – prioritering av de ulike trafikantgruppene

Q15_1 – Q15_4

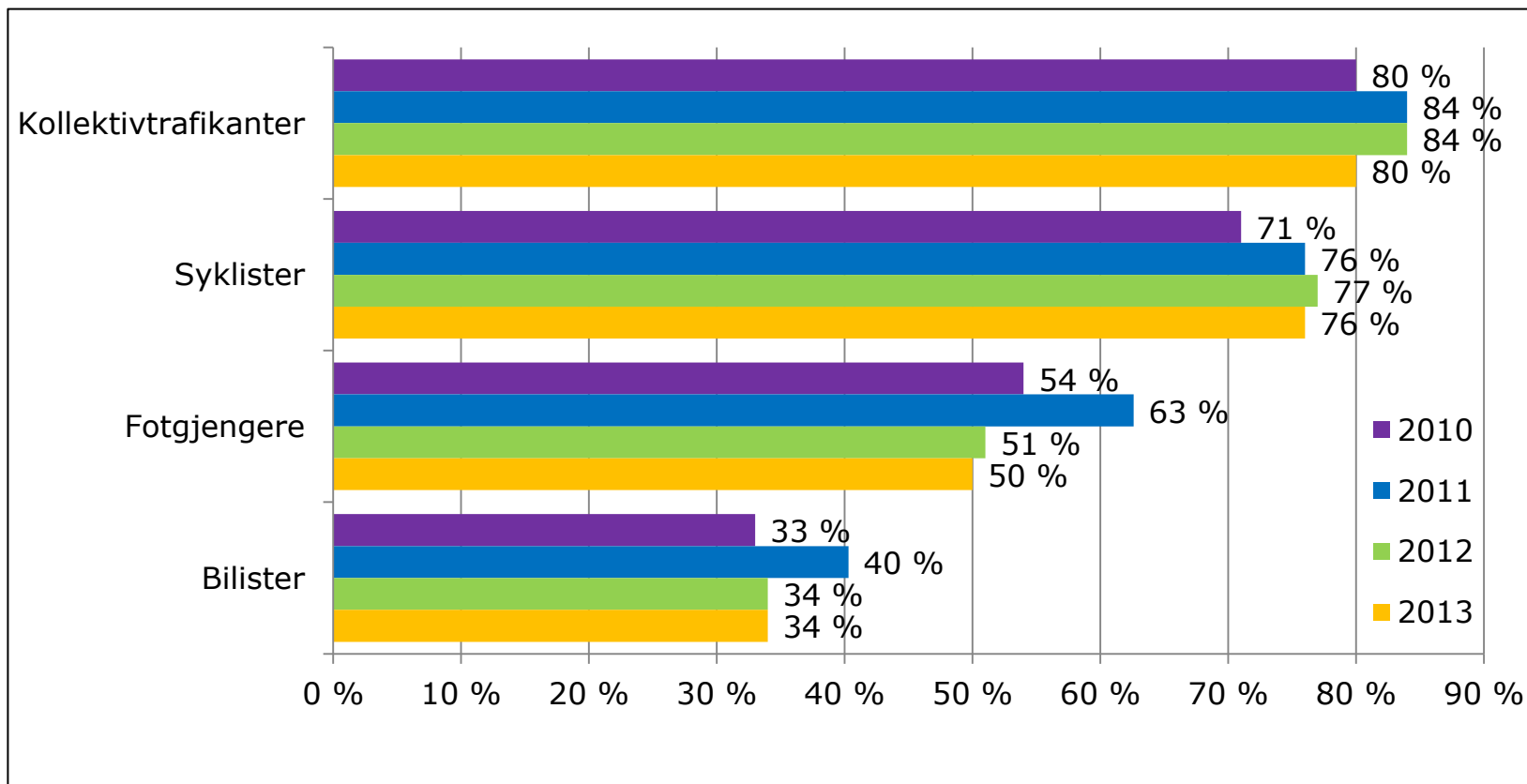


Flest vil prioritere opp kollektivtrafikanter og syklister

Færrest vil prioritere opp bilister

Q15_1 – Q15_4

Andelene som mener trafikantgruppene bør prioriteres opp



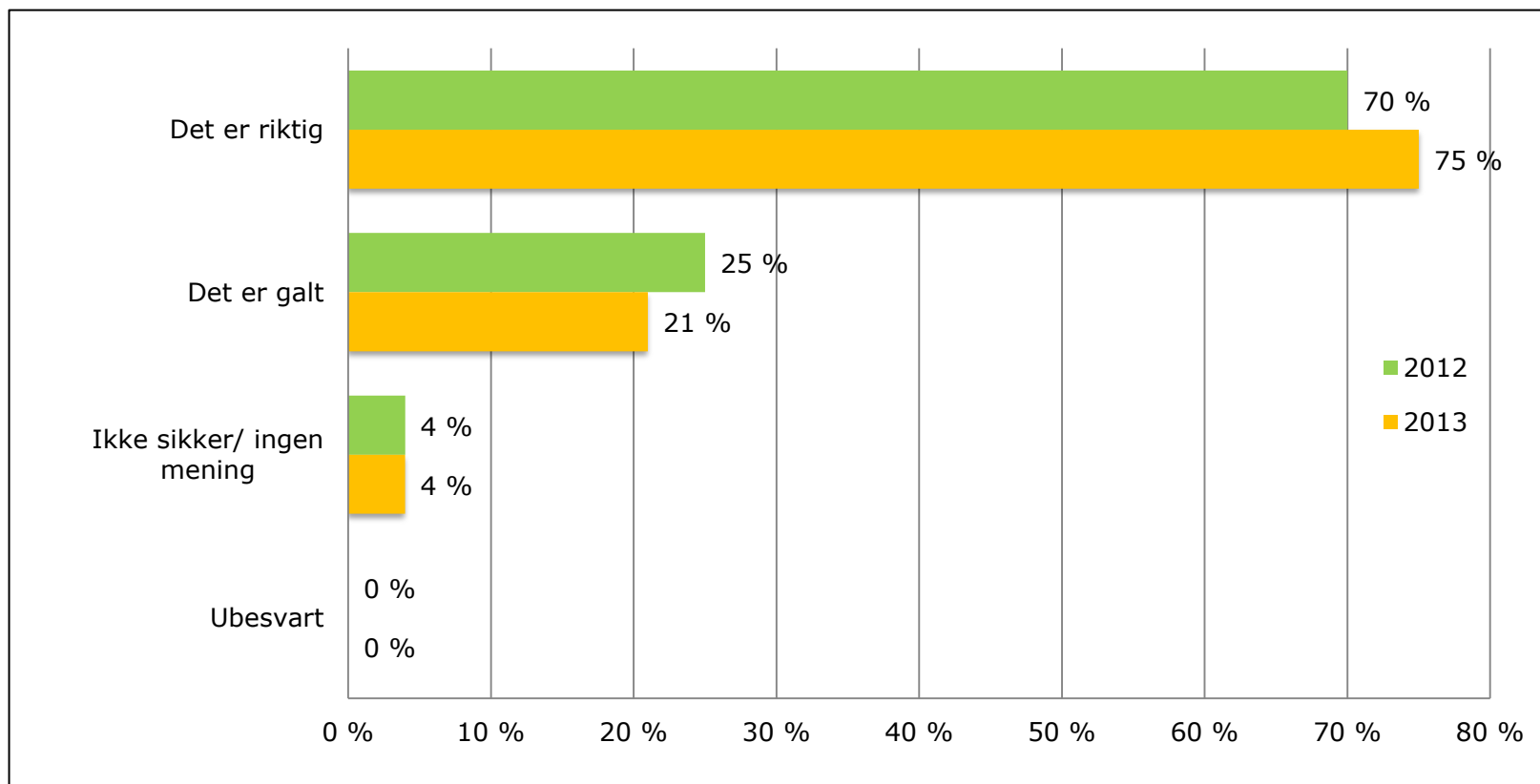


Statens vegvesen

Restriktive tiltak, støy og trivsel

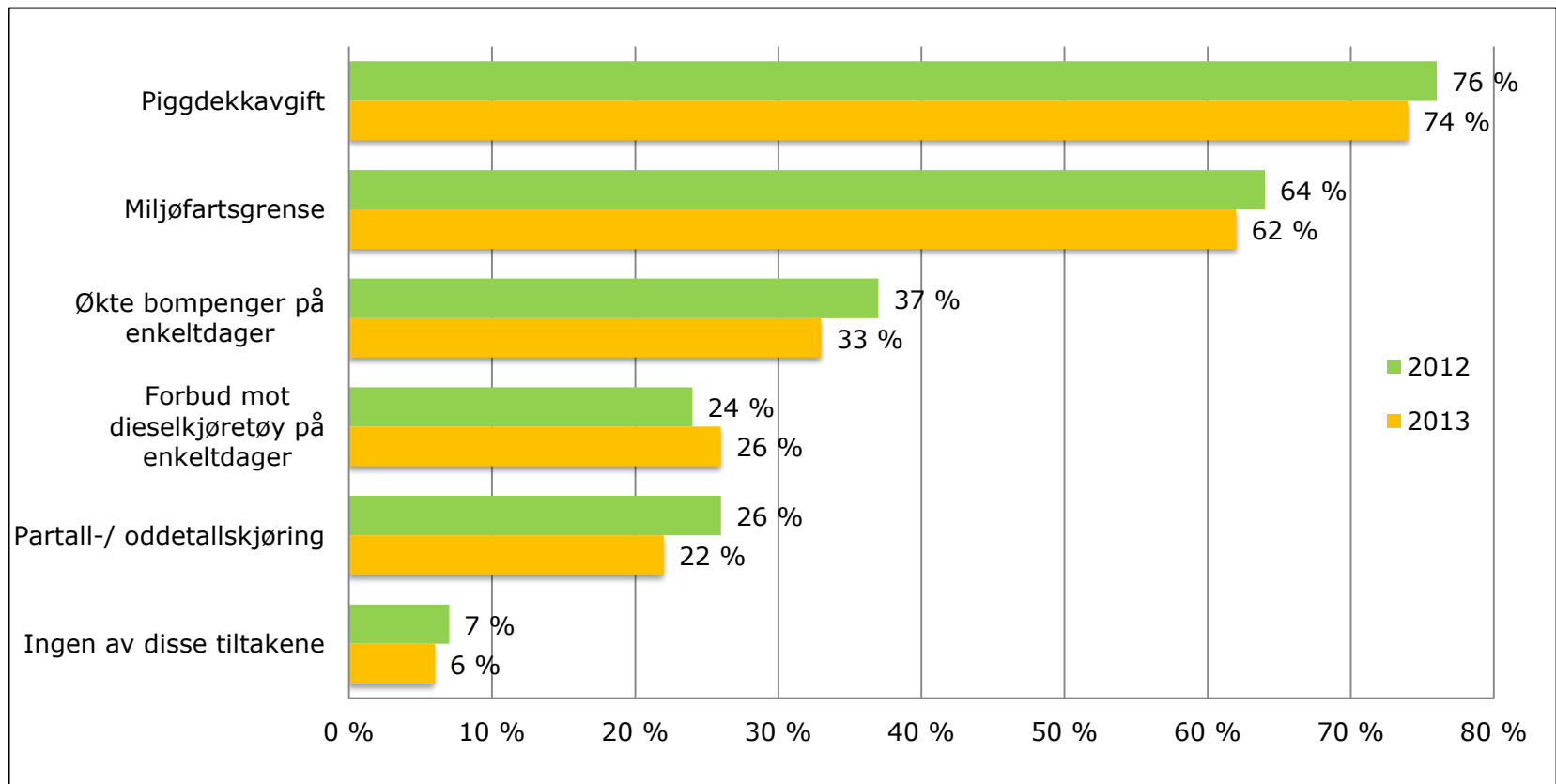
8 av 10 synes det er riktig å innføre tiltak som reduserer forurensningen fra biltrafikken i perioder med dårlig luftkvalitet

Q30: Synes du det er riktig eller galt å innføre tiltak som reduserer forurensningen fra biltrafikken i perioder med dårlig luftkvalitet? (nytt spørsmål 2012)



Om lag 7 av 10 mener det er riktig med piggdekkavgift mens om lag 6 av 10 er for miljøfartsgrense.

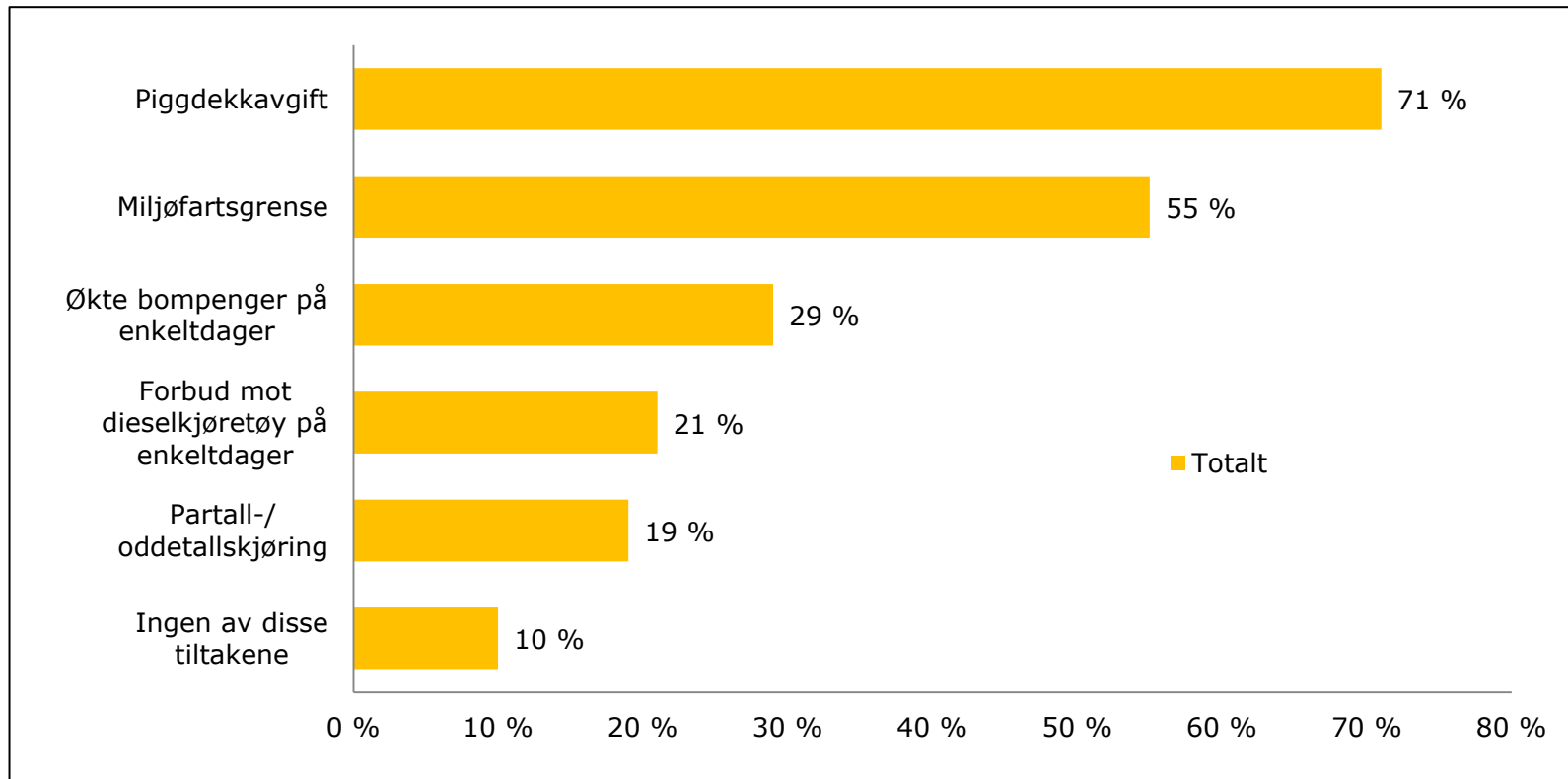
Q31: Hvilke av de følgende tiltakene synes du det er riktig å innføre periodevis i Oslo for å forhindre dårlig luftkvalitet? (nytt spørsmål 2012/ andel som mener tiltak er riktig)



Totalt sett så er 7 av 10 for innføring av *piggdekkavgift*

Q31: Hvilke av de følgende tiltakene synes du det er riktig å innføre periodevis i Oslo for å forhindre dårlig luftkvalitet? (nytt spørsmål fra og med 2012/n=793 – andel som har svart at tiltak er riktig)

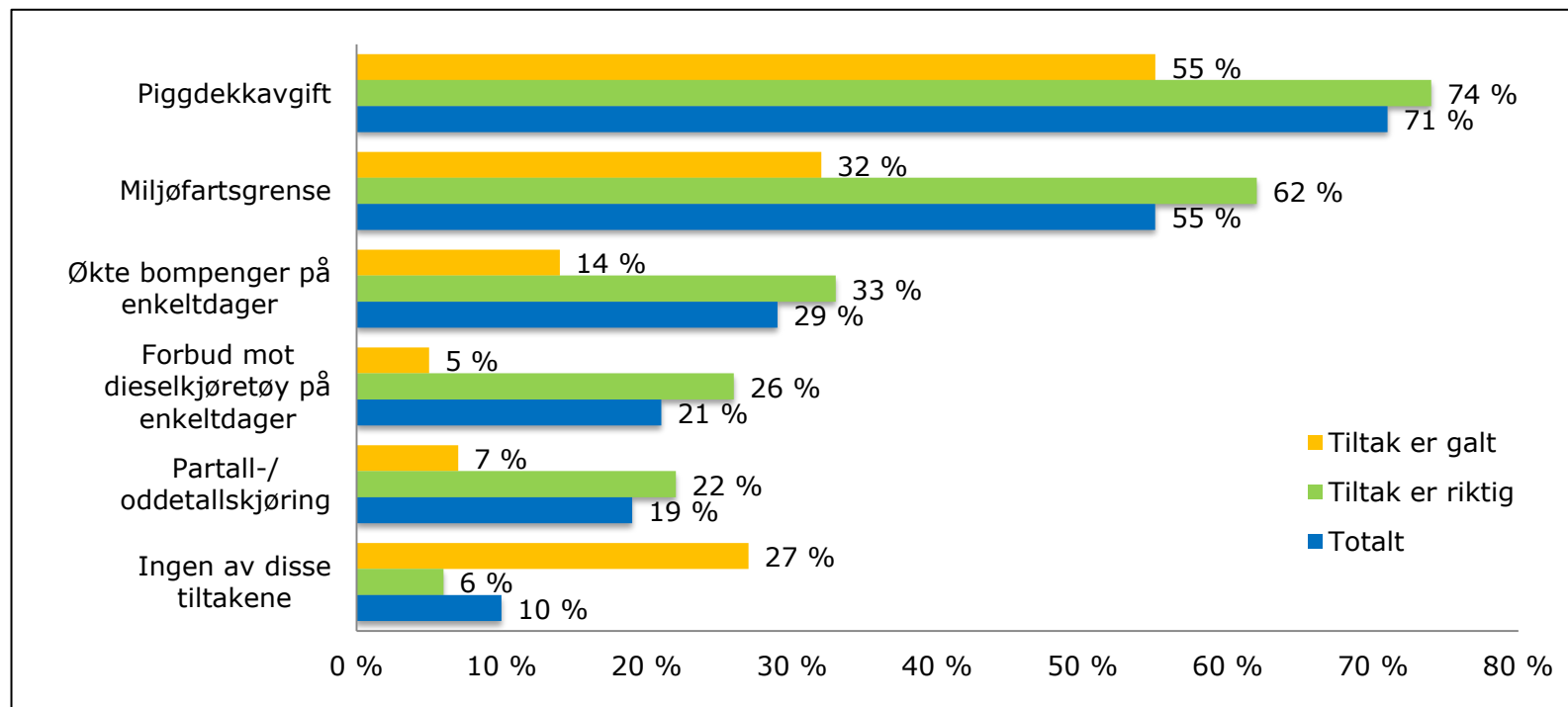
Q3100: Gitt at tiltak for å redusere forurensningen fra biltrafikken må innføres: Hvilke av de følgende tiltakene synes du da det ville være riktig å innføre periodevis i Oslo for å forhindre dårlig luftkvalitet? (Nytt spørsmål 2013/n=208 – andel som har svart at innføring av tiltak er galt)



Piggdekkavgift er mest preferert både blant respondenter som i utgangspunktet er i mot tiltak og blant respondenter som i utgangspunktet er for

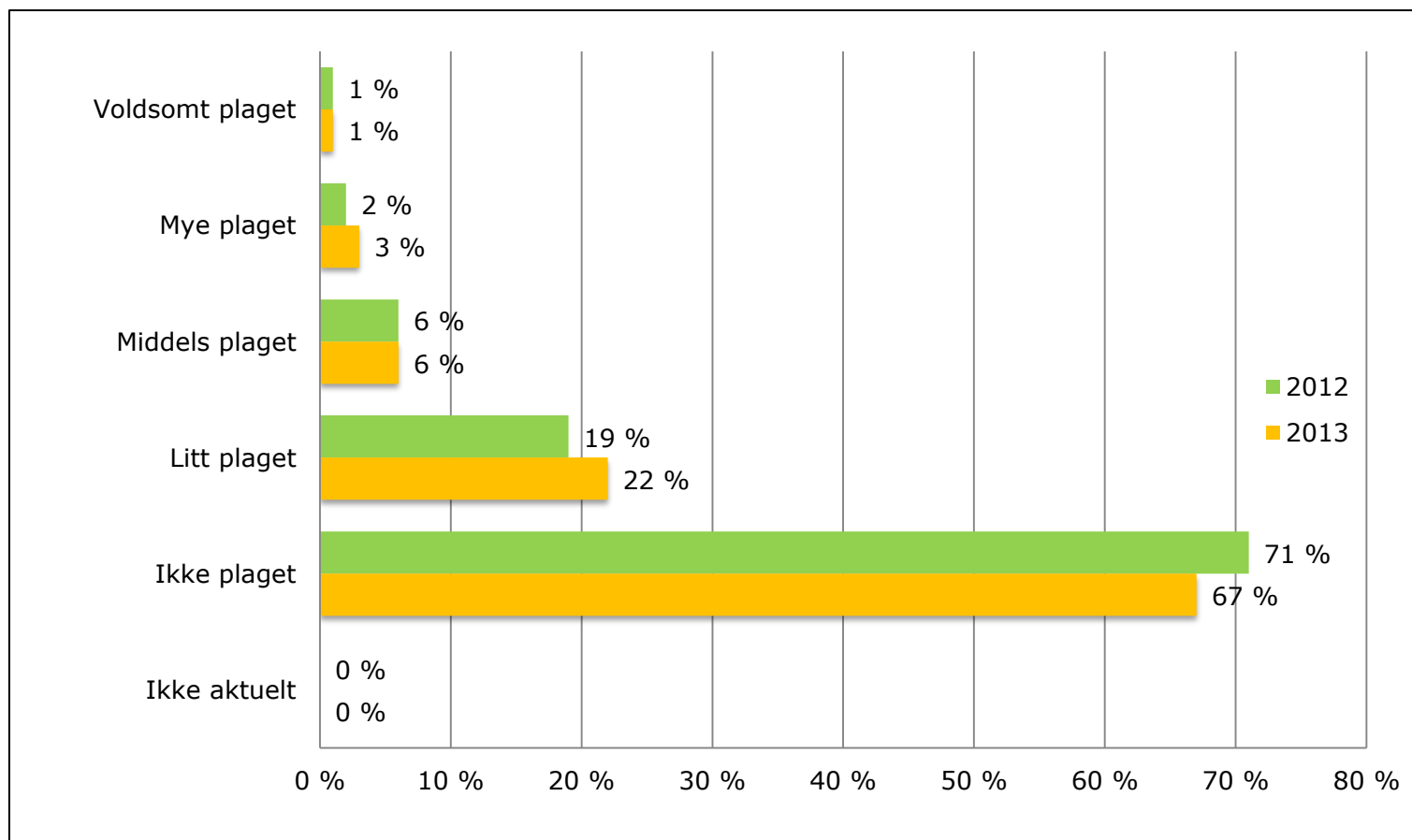
Q31: Hvilke av de følgende tiltakene synes du det er riktig å innføre periodevis i Oslo for å forhindre dårlig luftkvalitet? (nytt spørsmål fra og med 2012/n=793 – andel som har svart at tiltak er riktig)

Q3100: Gitt at tiltak for å redusere forurensningen fra biltrafikken må innføres: Hvilke av de følgende tiltakene synes du da det ville være riktig å innføre periodevis i Oslo for å forhindre dårlig luftkvalitet? (Nytt spørsmål 2013/n=208 – andel som har svart at innføring av tiltak er galt)



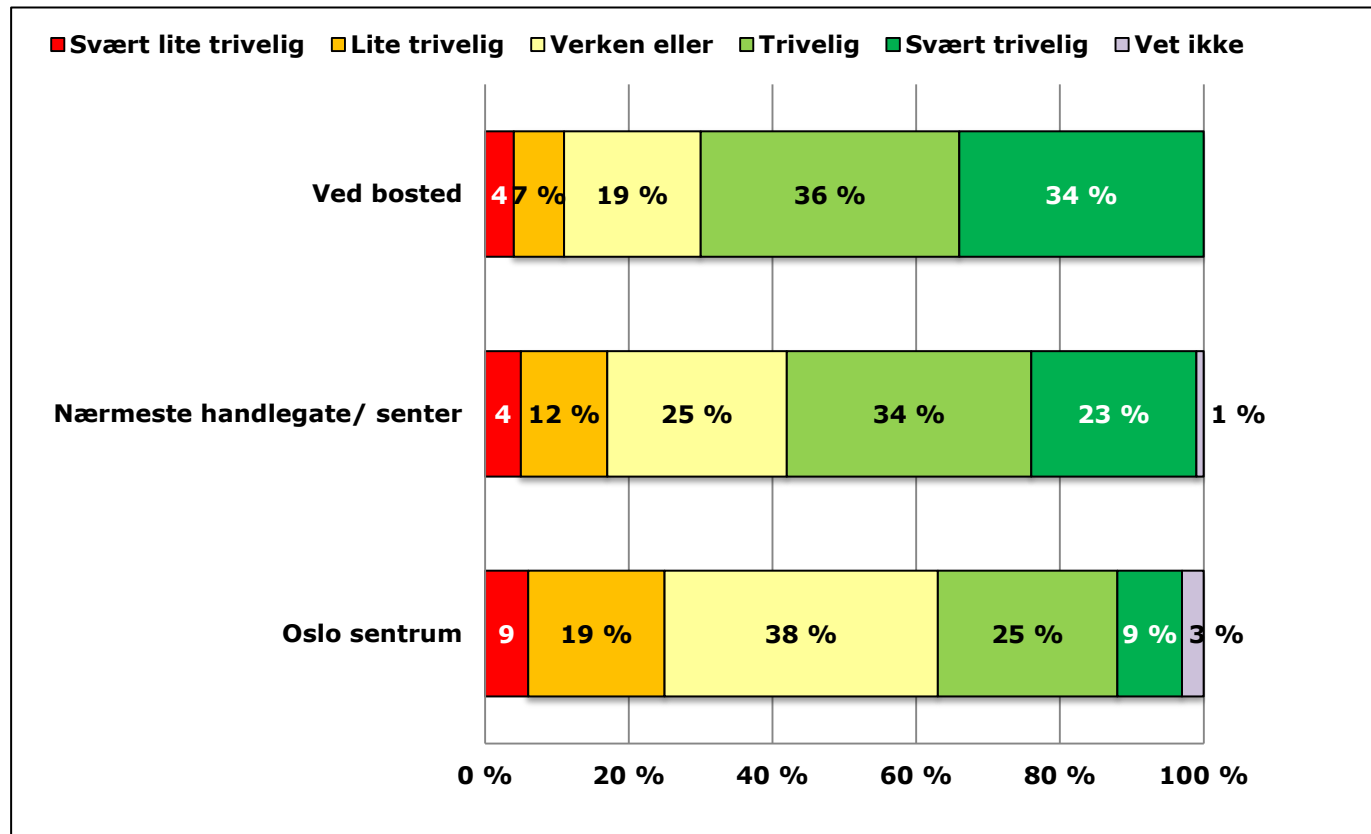
Om lag 3 av 10 opplever plager med hensyn til støy

Q32: Når du er hjemme, hvor mye plaget er du av støy fra vegtrafikk? (nytt spørsmål 2012)



Det er mest trivelig å oppholde seg langs veier, gater og på plasser der man bor

Q32a_1 – Q32a-3: Hvor trivelig vil du si det er å oppholde seg langs veier, gater og på plasser der du bor/ ved din nærmeste handlegate eller senter/ i Oslo sentrum? (nye spørsmål 2012)



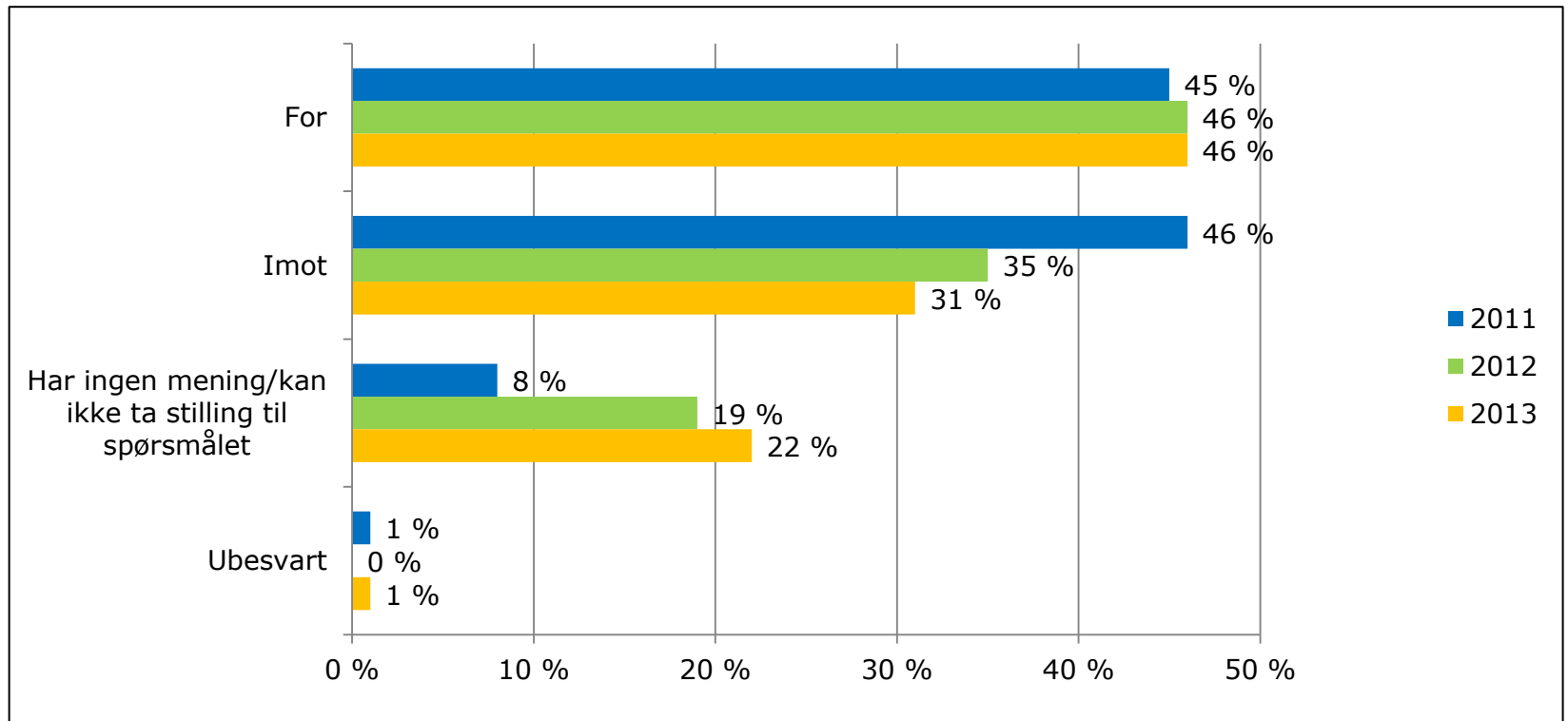


Statens vegvesen

Differensierte bomsatser

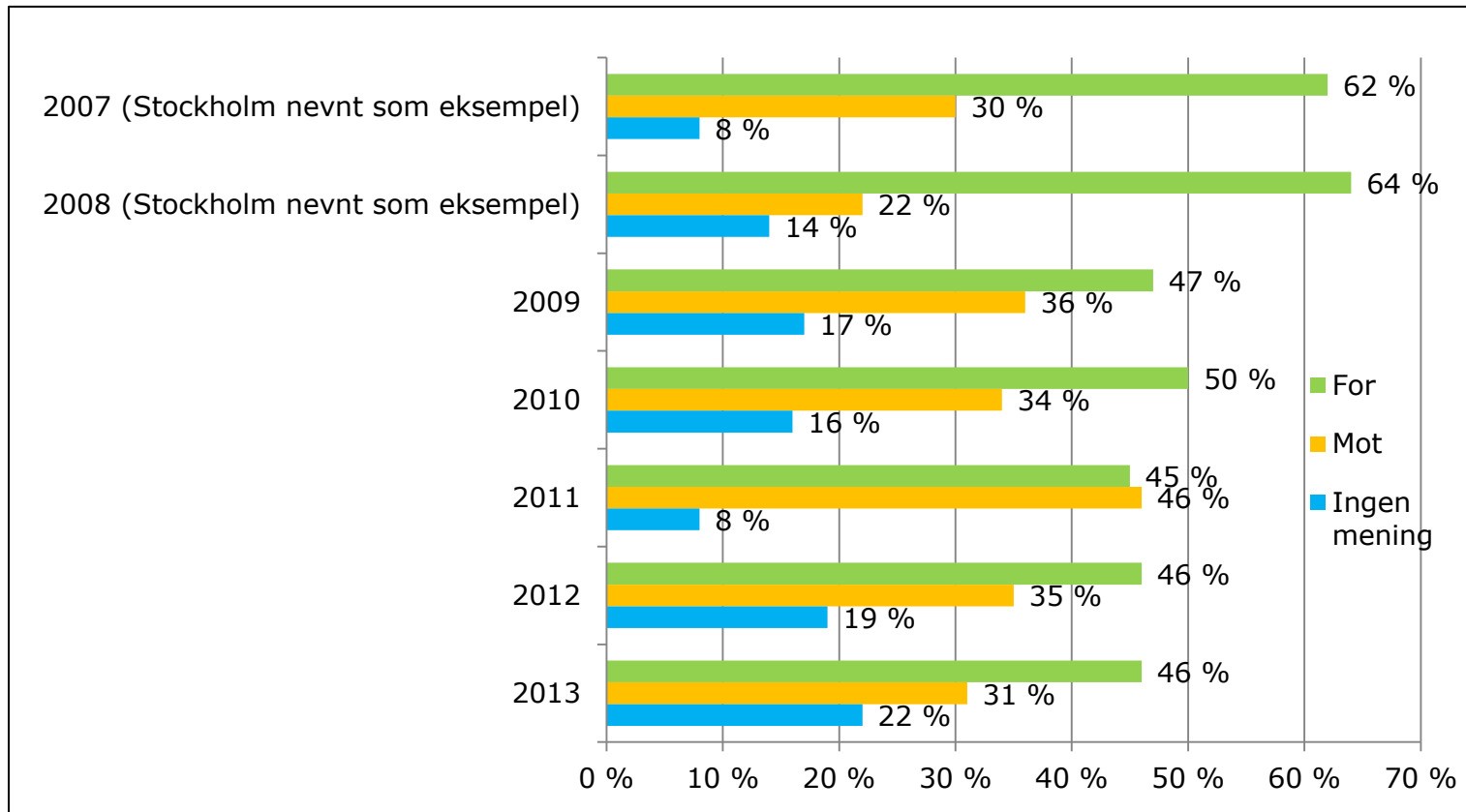
Færre enn før er i mot tidsdifferensiering

Q33: I dag er prisen for passering av bomringen den samme hele døgnet. For bedre fremkommelighet i rushtiden og mindre forurensing, kan man tenke seg et takstsystem der prisen er høyere enn dagens pris i rushtiden, lavere utenom rushtiden, og gratis på kvelden. Ville du være for eller imot en slik ordning, eller har du ingen mening om det?



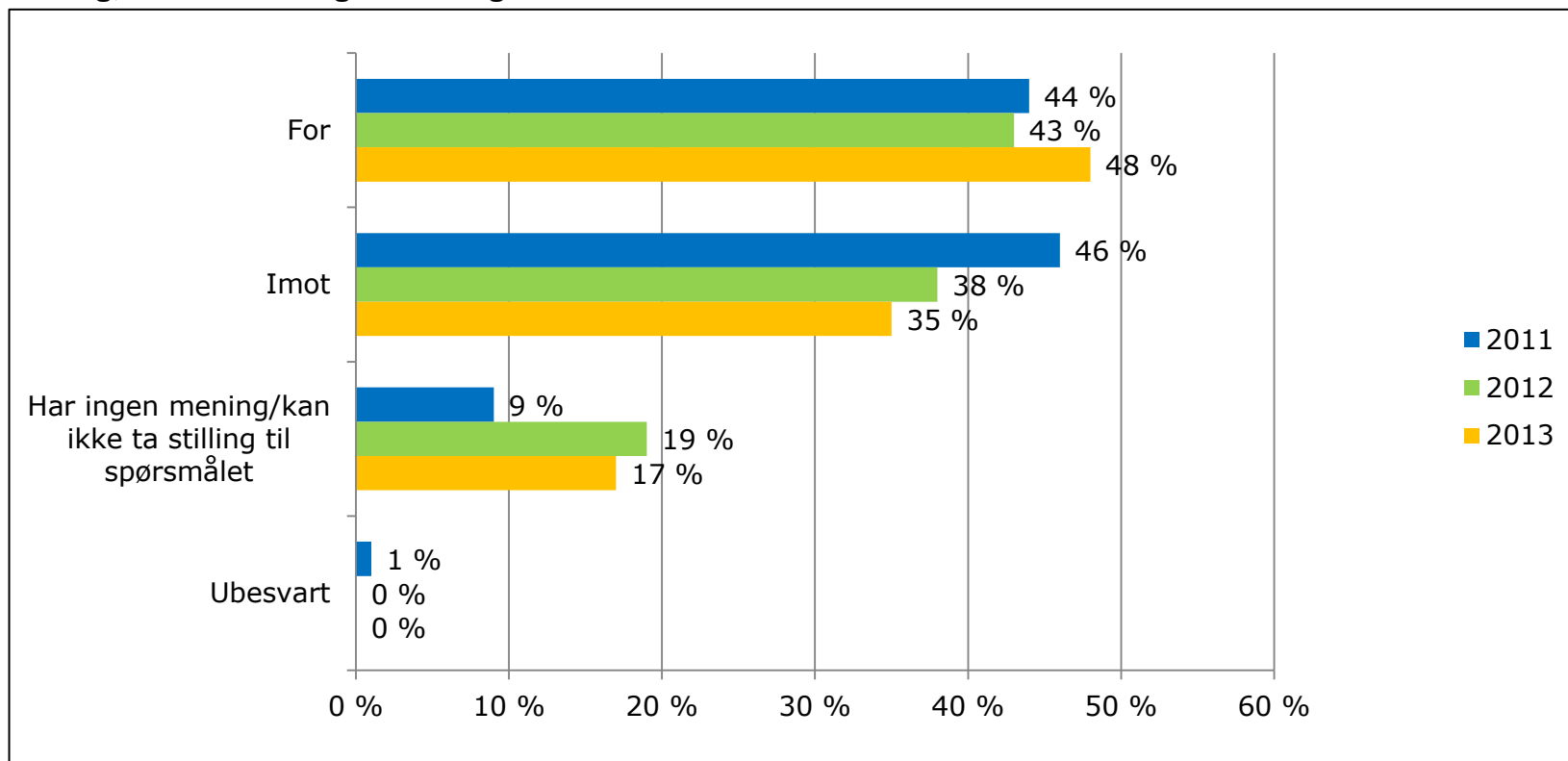
Andelen som er i mot er nå om lag på 2007-nivå

Q33: I dag er prisen for passering av bomringen den samme hele døgnet. For bedre fremkommelighet i rushtiden og mindre forurensing, kan man tenke seg et takstsystem der prisen er høyere enn dagens pris i rushtiden, lavere utenom rushtiden, og gratis på kvelden. Ville du være for eller imot en slik ordning, eller har du ingen mening om det?



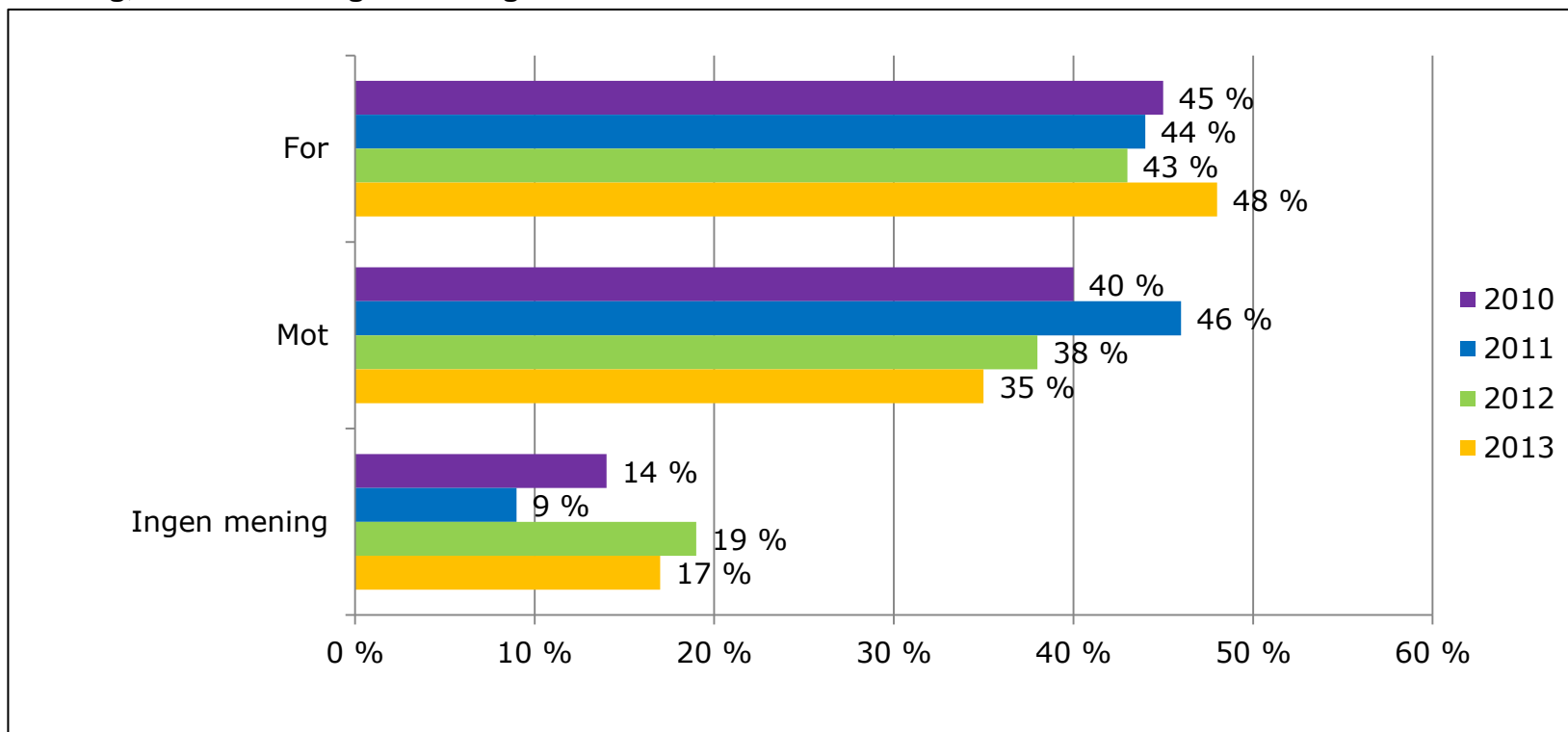
Flere enn før er for et miljødifferensiert takstsystem

Q34: For å minske forurensingen kan man istedenfor tenke seg et takstsystem der prisen er høyere enn dagens pris for biler som forurensar mye, og lavere for biler som forurensar lite. Ville du være for eller imot en slik ordning, eller har du ingen mening om det?



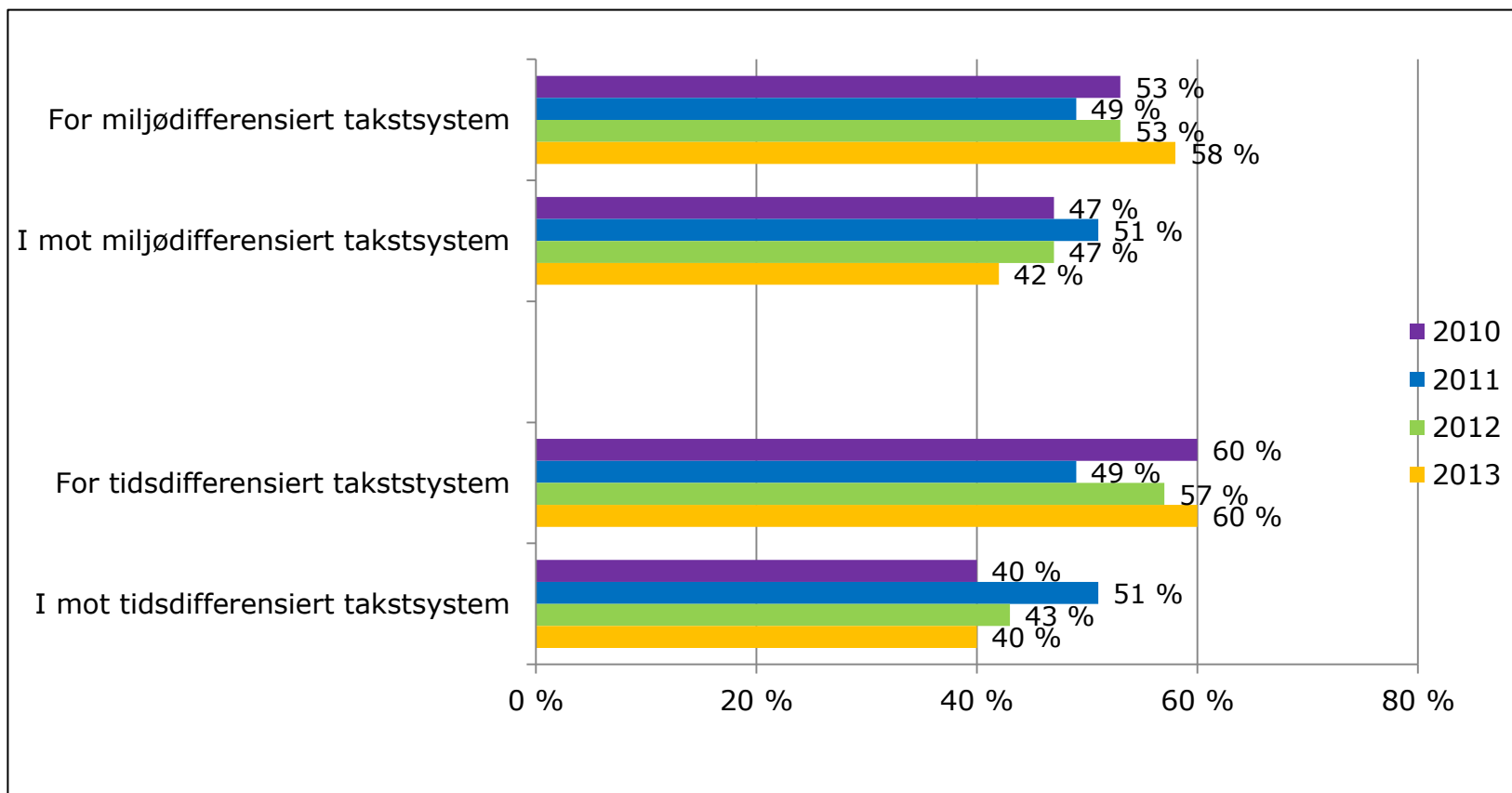
Andelen som er i mot er mindre enn i 2012

Q34: For å minske forurensingen kan man istedenfor tenke seg et takstsystem der prisen er høyere enn dagens pris for biler som forurensar mye, og lavere for biler som forurensar lite. Ville du være for eller imot en slik ordning, eller har du ingen mening om det?



Blant respondenter som har tatt et standpunkt: 58 % er for et miljødifferensiert takstsystem/60 % er for et tidsdifferensiert takstsystem

Q33: Andelene som er for/mot et tidsdifferensiert takstsystem/Q34: Andelene som er for/mot et miljødifferensiert takstsystem – kun respondenter som har tatt et standpunkt ("ingen mening" er tatt ut av prosenteringen)



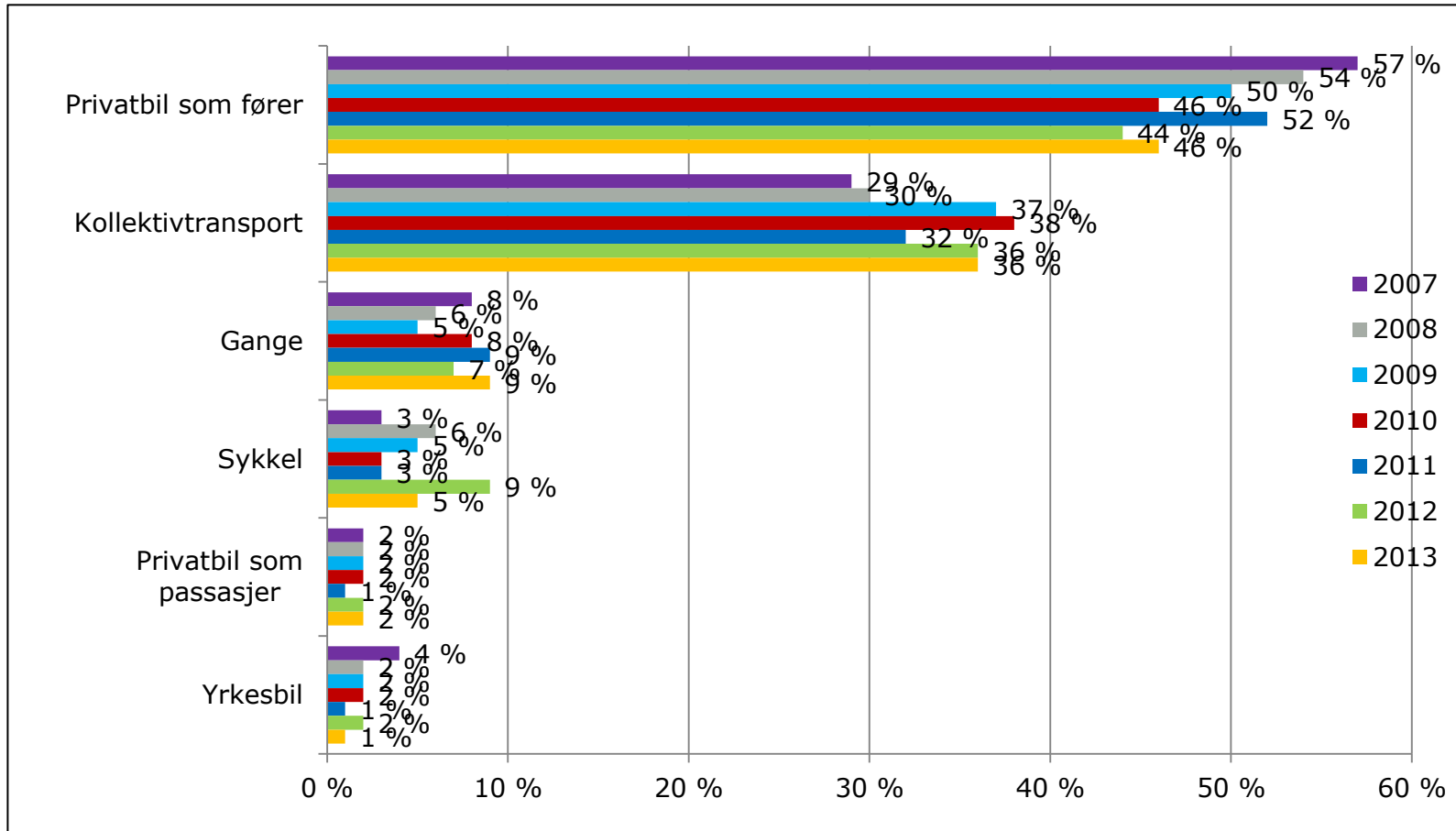


Statens vegvesen

Transportmiddelvalg

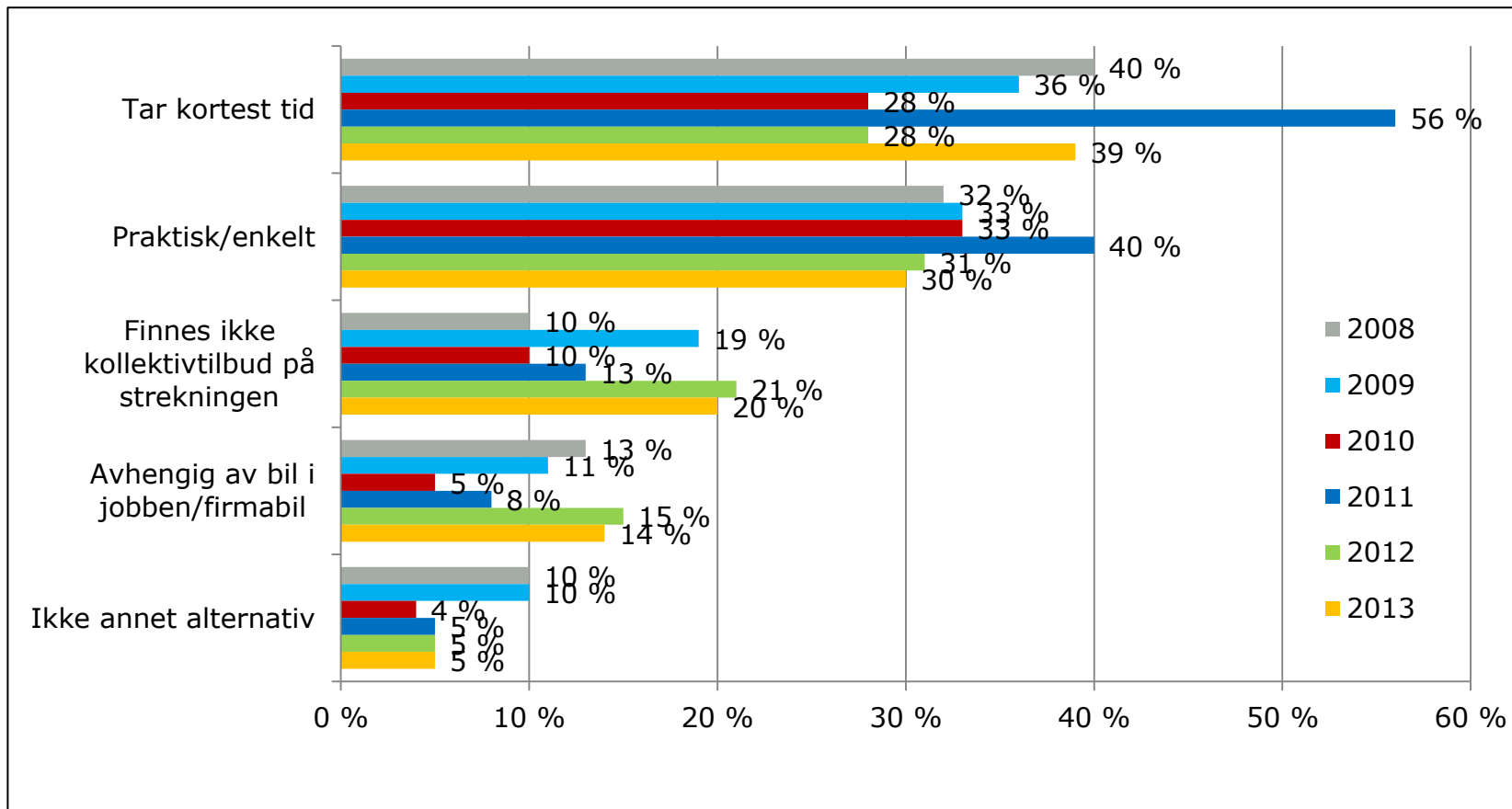
46 % brukte privatbil som fører ved siste reise til jobben,
tett etterfulgt av kollektivtransport med 36 %

Q35: Hva slags type transportmiddel/transportmidler brukte du sist du reiste til jobben?



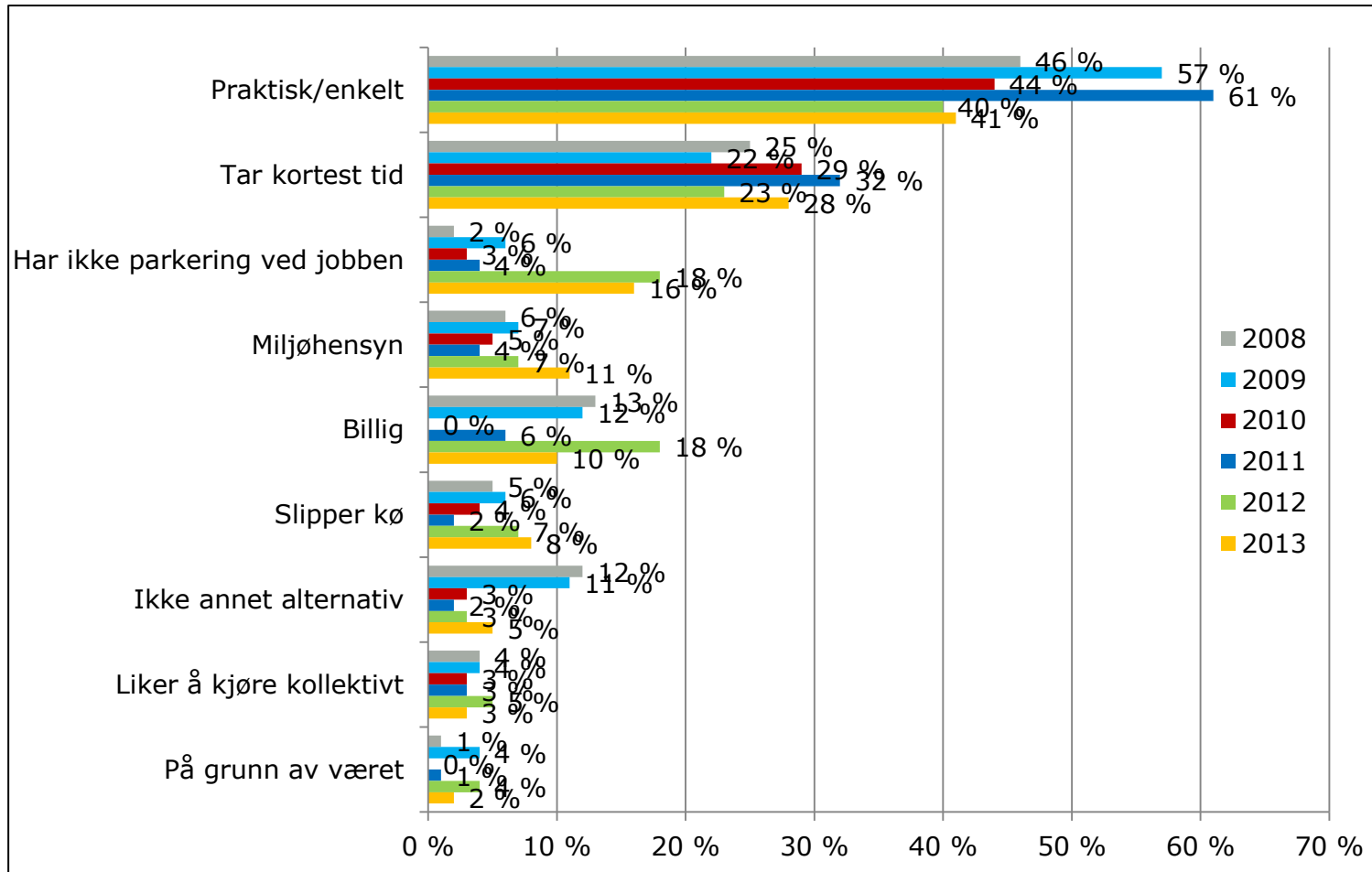
Mest nevnte årsak til at bil ble benyttet; *tar kortest tid*

Q36a: Hvorfor reiste du med bil sist gang du reiste til jobben?



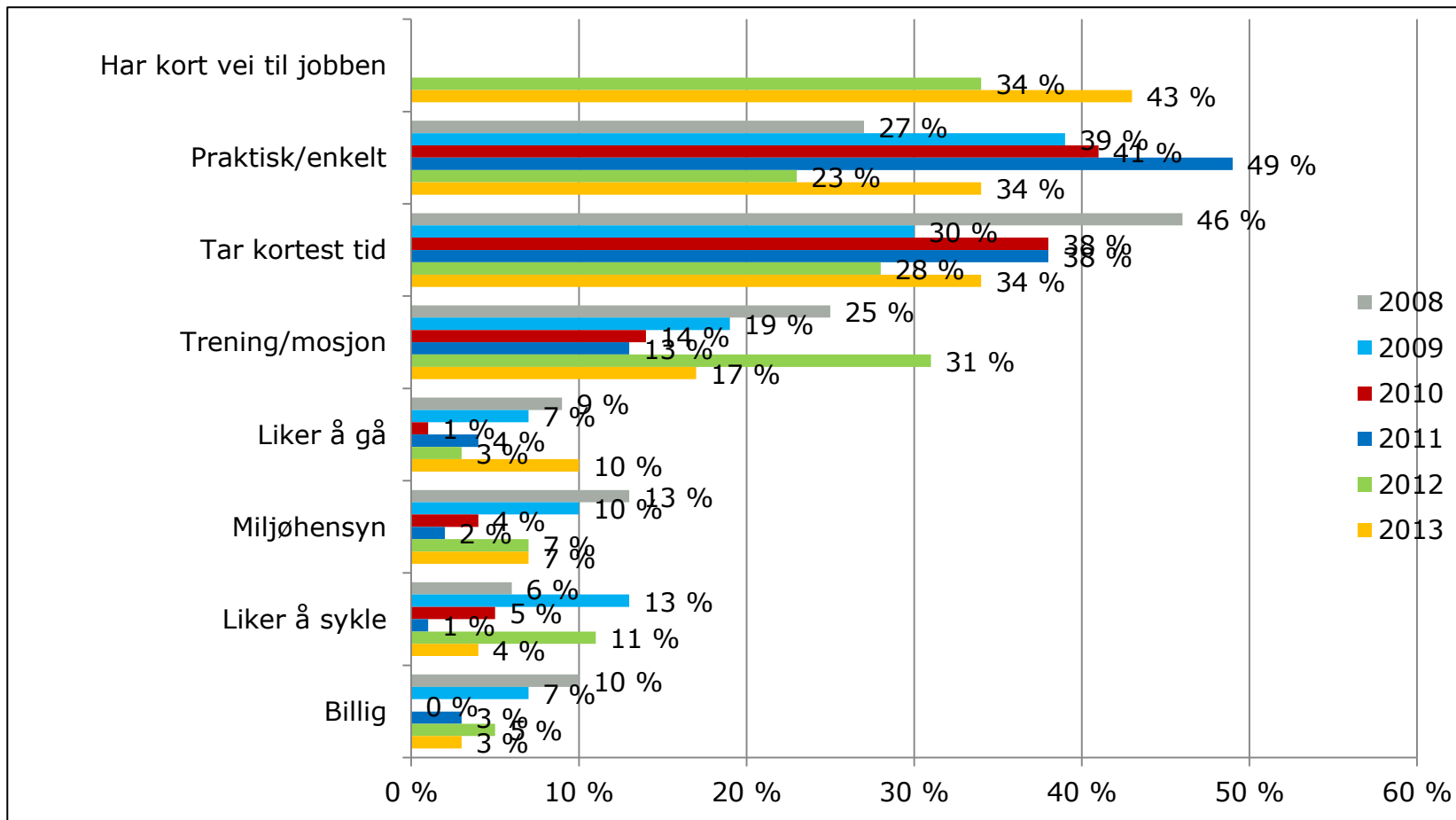
De som reiste kollektivt vektlegger at dette er praktisk/enkelt og tar kortest tid

Q36b: Hvorfor reiste du med kollektivt transportmiddel sist gang du reiste til jobben?



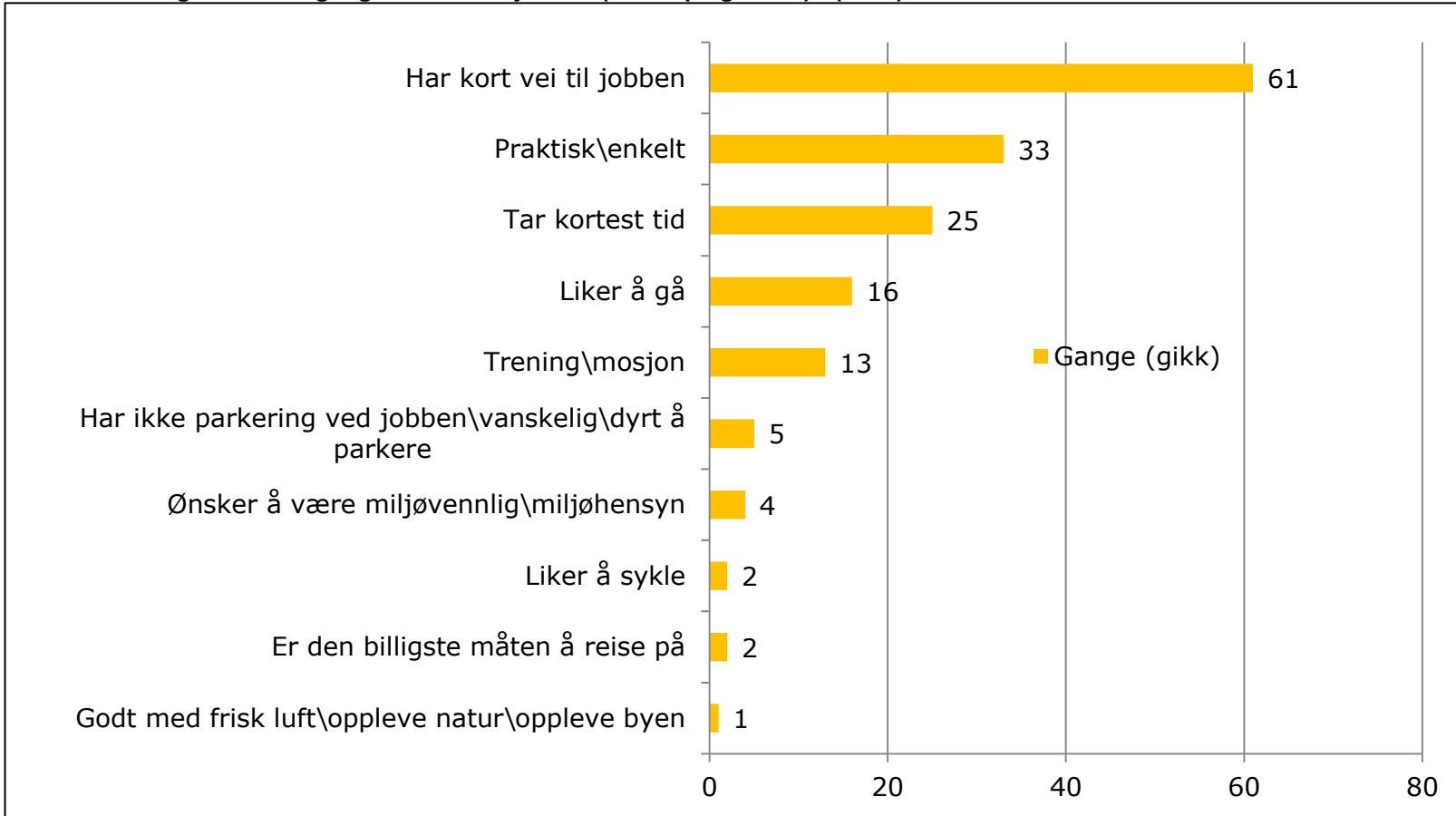
De som syklet eller gikk vektlegger at de har kort vei til jobben, at det er praktisk/enkelt samt at det tar kortest tid

Q36c: Hvorfor gikk eller syklet du sist gang du reiste til jobben?



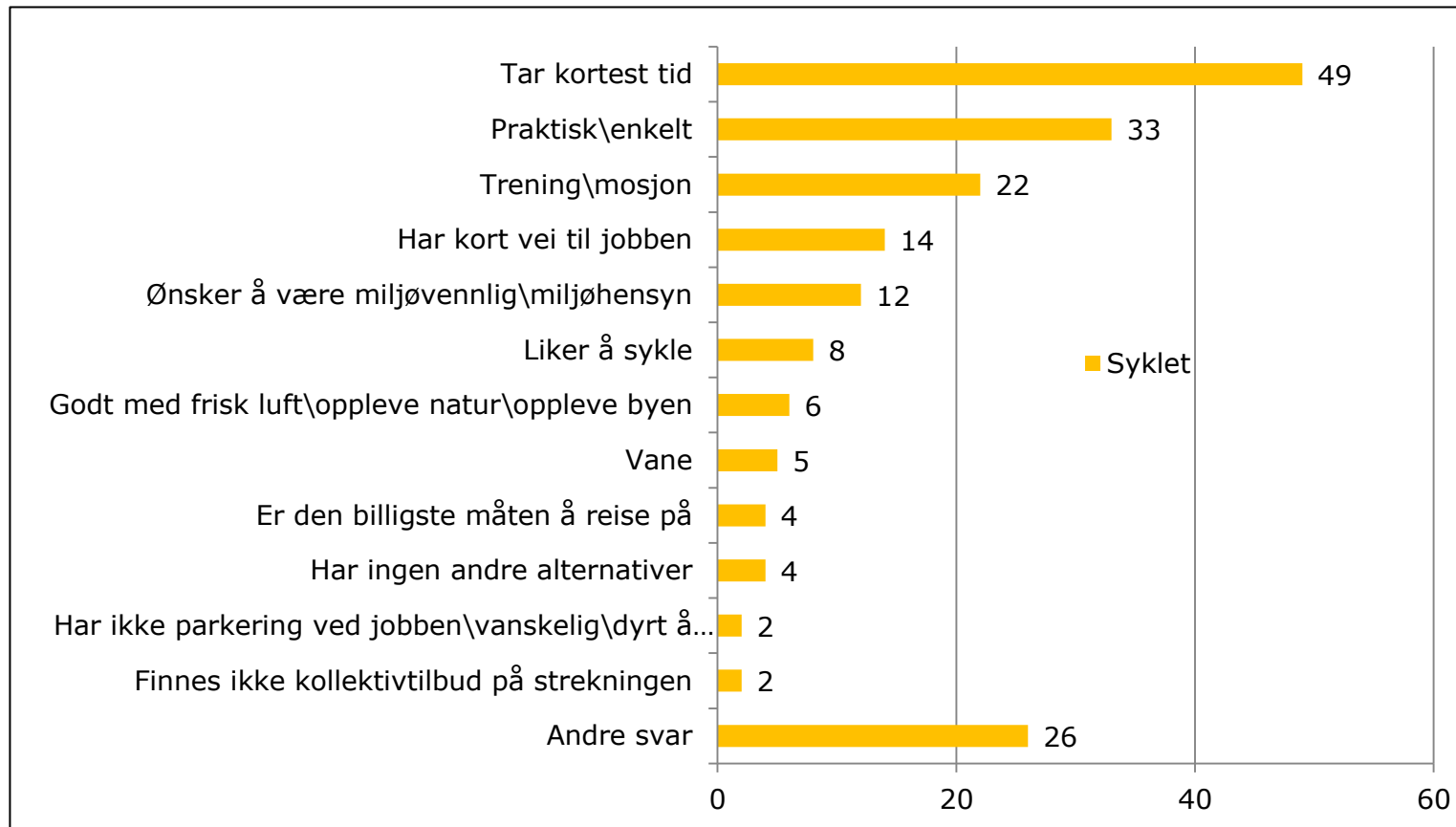
61 % av de som gikk nevner *har kort vei til jobben*

Q36c: Hvorfor gikk du sist gang du reiste til jobben (filtrert på gående)? (n=71)



49 % av de som syklet nevner *tar kortest tid*

Q36c: Hvorfor syklet du sist gang du reiste til jobben (filtrert på syklende)? (n=42)





Statens vegvesen

Oppsummering

Oppsummering (side 1 av 2)

- 49 % er nå positive til innføringen av bompenger i Oslo-området. Dette tangerer det høyeste målte nivået sammen med målingene i 2006 og 2012.
- Med informasjon om hva inntektene fra bomringene brukes til øker andelen som er positive til innføringen av bomringene med 10 prosentpoeng.
- 33 % av totalutvalget blir belastet bomavgift i forbindelse med reiser til og fra arbeid. Kun 0,7 % av totalutvalget blir belastet bomavgift i forbindelse med levering/ henting i barnehage.
- 64 % er fornøyde med kollektivtilbudet. 24 % er fornøyde med standarden på sykkelveinettet. 80 % er fornøyde med tilretteleggingen for gående.
- 60 % mener det er riktig at bilister skal være med å betale for forbedringer av kollektivsystemet. Dette er om lag på samme nivå som i 2011/2012.

Oppsummering (side 2 av 2)

- 47 % av respondentene mener de vil sykle oftere dersom det blir bedre tilrettelagt for sykkel.
- Kollektivtrafikanter er trafikantgruppen flest vil prioritere opp (80 %), etterfulgt av syklister (76 %). Bilister er den trafikantgruppen flest vil prioritere ned (18 %) og færrest vil prioritere opp (34 %).
- 75 % synes det er riktig å innføre tiltak som reduserer forurensningen fra biltrafikken. Mest nevnte forslag til tiltak; *piggdekkavgift* (74 %) samt *miljøfartsgrense* (62 %).
- 32 % er plaget av støy fra vegtrafikk.
- 60 % av respondentene som har tatt et standpunkt er for tidsdifferensierte takster som gjør det dyrere å passere bomringen i rushtiden, billigere utenom rushtiden og gratis på kveldene og i helgene.
- 58 % av respondentene som har tatt et standpunkt er for miljødifferensierte takster som gjør det dyrere å passere for biler som forurensrer mye og billigere for biler som forurensrer lite.