

Bompenger

- En studie av holdninger og reiseadferd

i Bodø kommune

Lena Johnsen og Trine Landsem Ekhorn

Kurskode: BE303E Logistikk og transport

Abstract

The main purpose of this paper is to study the general attitudes towards tolls in Bodø, and how the establishment of toll user charges will affect people's travel behavior.

Our main findings shows that the respondents in general are negative to the introduction of the tolls, and that the proportion of negative and positive in this study, corresponds to previously conducted studies.

The reason that is highlighted as the most important by respondents who are positive towards the introduction of tolls in Bodø is increased finances to road maintenance and improvements. Improved traffic flow and that tolls contributes to a better public transport system are other reasons that are being mentioned. Those who have stated that they are negative emphasizes that the main reasons for this is that they pay enough taxes / fees as it is, it should be financed by the government, and that it is economically unfair to motorists.

Our further results show an expected reduction in the number of trips of 9 %, and the short-run price elasticity is estimated to be -0.34, which means that traffic will be reduced by 0.34% if the generalized travel costs increases by 1%.

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet som en avsluttende del av studiet Master of Science in Business ved Universitetet i Nordland. Oppgaven er skrevet innenfor spesialiseringen Logistikk og transport og utgjør 30 studiepoeng.

Vi har fått verdifull hjelp fra Statens vegvesen, både finansielt og til praktisk gjennomføring, noe som gav oss muligheten til å foreta en kvantitativ undersøkelse i Bodø kommune. Vi vil derfor rette en stor takk til vår bidragsyter Statens vegvesen v/ James Odeck og Hans Richardsen.

En stor takk rettes også til vår veileder Gisle Solvoll for verdifulle innspill under arbeidet med denne oppgaven.

Bodø, 23.mai 2012

Lena Johnsen

Trine Landsem Ekhorn

Sammendrag

Bodø står i dag ovenfor en rekke samferdselsutfordringer, en situasjon som antas å forverres ytterligere i fremtiden. For å bøte på disse utfordringene arbeides det i dag med Bypakke Bodø hvor den mest sentrale finansieringskilden er brukerbetaling i form av bompenger.

Formålet med denne oppgaven har vært å kartlegge den generelle holdningen til bompenger blant befolkningen i Bodø kommune, samt i hvilken grad befolkningen forventer at den planlagte bomringen kommer til å ha innvirkning på deres reiseadferd. På bakgrunn av dette har vi utarbeidet følgende problemstilling:

Hva er de generelle holdningene til bompenger i Bodø, og hvordan vil en etablering av en bomring påvirke befolkningens reiseadferd?

For å besvare problemstillingen utarbeidet vi ytterligere tre forskningsspørsmål:

1. Kjenner befolkningen i Bodø kommune til, og oppleves det at det er behov for, den planlagte vegutbedringen?
2. Hva er holdningene til bompenger generelt, og hva mener Bodøs befolkning at bompengene bør benyttes til?
3. Hvordan vil en eventuell bomring påvirke reiseadferden til befolkningen i Bodø?

For å kunne besvare forskningsspørsmålene har vi foretatt en kvantitativ undersøkelse blant befolkningen i Bodø kommune, i tillegg til at vi har benyttet oss av teori om holdninger, transportstandard, betalingsvillighet, generaliserte reisekostnader, konsumentoverskudd og priselastisitet.

Vi fikk inn 302 svar og av disse er det en andel på 74 % av respondentene som kjenner til den planlagte vegutbedringen. 32 % av respondentene er positive til innføring av bomring i Bodø, mens 64 % er negative. Mer penger til bygging av veger, bedre trafikkflyt, og bedre kollektivtilbud oppgis som årsaker til at respondentene er positive, mens de som er negative mener at vi betaler nok skatter og avgifter allerede, det offentlige burde betale for vegutbedringer og at bompenger er økonomisk urettferdig.

Respondentene mener bompenger først og fremst bør benyttes til utbedring av veger, deretter til utbedring av gang- og sykkelveger, mens finansiering av kollektivtiltak kommer på en tredjeplass.

I tillegg har vi sett nærmere på hvor ofte respondentene passerer de planlagte bompunktene i dag, og hvor ofte de forventer å passere dem etter innføringen av bomringen. På bakgrunn av

dette har vi beregnet priselastisiteten. Den forventede reduksjonen i antall reiser viser seg å være på 9 %, og vi har beregnet den totale priselastisiteten på kort sikt til å være -0,34, hvilket indikerer at en økning i generaliserte reisekostnader på 1 % vil medføre en reduksjon i antall passeringer ved bompunktene på 0,34 %.

Innhold

Abstract	I
Forord	II
Sammendrag	III
Figuroversikt	VIII
Tabelloversikt	IX
Appendiksoversikt	X
1. Innledning	1
1.1 Forskningsspørsmål og problemstilling	2
1.2 Rapportens oppbygning	3
2. Bypakke Bodø	4
2.1 Vegprosjekter	5
2.2 Kollektivtiltak	5
2.3 Myke trafikanter	6
2.4 Bomringen	7
3. Metode	9
3.1 Forskningsmetode	9
3.2 Objektivitet i forskningen	10
3.3 Forskningsdesign	11
3.4 Utarbeidelse av spørreskjema	13
3.4.1 Ønsket informasjon	13
3.4.2 Begrepsanalyse	13
3.4.3 Operasjonalisering, måleskala og målenivå	14
3.4.4 Spørsmålsrekkefølge og layout	15
3.4.5 Åpningsbrev og introduksjon	15
3.4.6 Pretesting av spørreskjema	16
3.5 Primær og sekundærdata	17

3.6 Utvalg	18
3.6.1 Definisjon av populasjon.....	18
3.6.2 Identifikasjon av utvalgsramme	19
3.6.3 Valg av utvalgsmetode	19
3.6.4 Utvalgets størrelse	21
3.6.5 Innsamling av data	21
3.7 Analysen.....	22
3.8 Utvalgets representativitet.....	22
3.9 Undersøkelsens gyldighet	23
3.9.1 Reliabilitet	23
3.9.2 Validitet	24
4. Teoretisk forankring	26
4.1 Bompenger	26
4.2 Holdninger.....	28
4.2.1 Bil vs. kollektivtransport	28
4.2.2 Holdninger og reiseadferd	28
4.2.3 Holdninger, verdier og handlinger	31
4.3 Transportstandard.....	32
4.4 Betalingsvillighet	34
4.5 Generaliserte reisekostnader	35
4.5.1 Betalbare kostnader	36
4.5.2 Tidskostnader	36
4.6 Konsumentoverskudd.....	37
4.7 Priselastisitet.....	40
5. Undersøkelsens resultater.....	42
5.1 Presentasjon av nettoutvalget	42
5.2 Grunnlag for beregninger	46

5.2.1	Betalbare kostnader	46
5.2.2	Tidskostnader	49
5.2.3	Generaliserte reisekostnader før og etter innføring av bomring.....	50
5.3	Kjenner respondentene til, og oppleves det at det er behov for, den planlagte vegutbedringen i Bodø?	52
5.3.1	Kjenner befolkningen til den planlagte vegutbedringen?.....	52
5.3.2	Nødvendigheten av et nytt og bedre hovedvegnett i Bodø.	53
5.3.3	Hvilke trafikktiltak er de viktigste?.....	56
5.3.4	Oppsummering	60
5.4	Hva er holdningene til bompenger generelt, og hva mener respondentene at bompengeinntektene bør benyttes til?	61
5.4.1	Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø	61
5.4.2	Årsaker til positive eller negative holdninger til innføring av bomring.....	71
5.4.3	Hva mener respondentene bompengeinntektene bør benyttes til?	74
5.4.4	Oppsummering	81
5.5	Hvordan vil en eventuell bomring påvirke respondentenes reiseadferd?.....	82
5.5.1	Vil respondentene kjøre mer, uendret eller mindre?	82
5.5.2	Priselastisiteter	87
5.5.3	Oppsummering	92
6.	Avslutning	93
6.1	Svar på forskningsspørsmål	93
6.2	Konklusjon	98
6.3	Kritikk av oppgaven	99
6.4	Forslag til videre forskning	99
	Referanser.....	100
	Litteraturliste:	100
	Internettreferanser:	102

Figuroversikt

Figur 2.1 Bompunkter for bomring i Bodø	8
Figur 3.1 Sannsynlighetsutvelging.	23
Figur 4.1 Bomprosjekter i Norge per mars 2012	26
Figur 4.2 Faktorer som påvirker individuell reiseadferd.....	29
Figur 4.3 Dekomponering av transportstandardbegrepet.	32
Figur 4.4 Betalingsvillighet.....	34
Figur 4.5 Generaliserte reisekostnader.	35
Figur 4.6 Konsumentoverskudd.	37
Figur 4.7 Endring i konsumentoverskudd ved ny og bedre veg.....	38
Figur 4.8 Illustrasjon av de samfunnsøkonomiske effektene av innføring av bompenger.	39
Figur 5.1 Oversikt over respondentenes årlige husstandsinntekt.....	44
Figur 5.2 Andel av respondentene med og uten førerkort, fordelt på kjønn.	45
Figur 5.3 Kart med soneinndeling.	48
Figur 5.4 Respondentenes kjennskap til den planlagte vegutbedringen i Bodø.....	52
Figur 5.5 Respondentenes mening om nødvendigheten av en vegutbedring av hovedvegnettet	55
Figur 5.6 Faktorer respondentene mener er de viktigste knyttet til transportsystemet.	57
Figur 5.7 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø.....	61
Figur 5.8 Totaloversikt over respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø.....	69
Figur 5.9 Årsaker til positiv holdning til innføring av bomring.....	71
Figur 5.10 Årsaker til negativ holdning til innføring av bomring.....	73
Figur 5.11 Hva respondentene mener at bompenger generelt bør benyttes til.....	75
Figur 5.12 Hva respondentene mener bompenger bør benyttes til i Bodø.....	77
Figur 5.13 Vil respondentene kjøre mer, mindre eller uendret, etter en eventuell bomring er innført.	82

Tabelloversikt

Tabell 5.1 Bortfallsanalyse fordelt på kjønn.	42
Tabell 5.2 Bortfallsanalyse fordelt på alder.	43
Tabell 5.3 Vekter benyttet for å korrigere for skjevheter i nettoutvalget.	43
Tabell 5.4 Distanseavhengige kostnader per kilometer.	48
Tabell 5.5 Oversikt over avstand fra tyngdepunkt i soner til tyngdepunkt i sentrum.	49
Tabell 5.6 Kjøretid fra tyngdepunkt i de forskjellige sonene til tyngdepunkt i sentrum.	49
Tabell 5.7 Tidsverdier for reiser under 100 kilometer.	50
Tabell 5.8 Generaliserte reisekostnader før og etter bomring, fordelt på soner og reisehensikt	51
Tabell 5.9 Respondentenes tilfredshet med vegnettet i Bodø, fordelt på soner.	54
Tabell 5.10 Respondentenes mening om nødvendigheten av en vegutbedring av hovedvegnettet, fordelt på alder.	55
Tabell 5.11 Respondentenes mening om nødvendigheten av en vegutbedring av hovedvegnettet, fordelt på soner.	56
Tabell 5.12 Faktorer respondentene mener er de viktigste knyttet til transportsystemet, fordelt på soner.	57
Tabell 5.13 Faktorer respondentene mener er de viktigste knyttet til transportsystemet, fordelt på kjønn.	58
Tabell 5.14 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på kjønn....	63
Tabell 5.15 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på alder....	63
Tabell 5.16 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på husstandsinnkomst.	64
Tabell 5.17 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på antall biler i husstanden.	65
Tabell 5.18 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på sertifikat/tilgang til bil.	65
Tabell 5.19 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på bosted. .	66
Tabell 5.20 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på kjennskap, nødvendighet og tilfredshet.	67
Tabell 5.21 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på kjøremønster.	68
Tabell 5.22 Forventet kjøremønster fordelt på inntekt og antall barn.	83

Tabell 5.23 Alternativer respondentene vil benytte for å redusere antall passeringer gjennom bomringen.....	84
Tabell 5.24 Andel respondenter som vil sykle eller gå for å redusere antall reiser gjennom bomring.	85
Tabell 5.25 Beregning av priselastisitet fordelt på soner.	87
Tabell 5.26 Beregnet priselastisitet fordelt på inntekt.....	90
Tabell 5.27 Beregnet priselastisitet fordelt på holdning til bomring i Bodø.....	91

Appendiksoversikt

Appendiks 1 - Åpningsbrev

Appendiks 2 - Spørreskjema

Appendiks 3 - Tabeller

1. Innledning

”Investeringer i vegsektoren er et sentralt virkemiddel for framkommelighet og dermed næringsutvikling og økonomisk vekst. Bruk av bompengefinansiering er blitt et sentralt virkemiddel for å realisere bestemte veganlegg” (Riksrevisjonen, 1999:1).

Bompengefinansiering av vegprosjekter er blitt stadig mer utbredt, både i Norge og i resten av verden. Siden 1980-tallet har det vært en nærmest eksplosiv vekst i antall bompengefinansierte prosjekter i Norge. Stadig flere vegprosjekter blir bompengefinansiert, og i 2010 var andelen vegprosjekter som ble bompengefinansiert så høy som 45 % (Lauridsen, 2011), noe som gjør bompengefinansiering til et aktuelt tema både politisk og økonomisk.

I Bodø kommune arbeides det med, og planlegges det i disse dager, store vegutbedringer gjennom Bypakke Bodø. Bakgrunnen for Bypakke Bodø er de samferdselsutfordringer Bodø har, og som i følge Statens vegvesen vil forverre seg i tiden fremover. De fleste trafikkulykkene som skjer i Nordland skjer i Bodø, og dette er en utvikling som forventes å fortsette. I tillegg til økt antall trafikkulykker antas det at tidsperioder med kø og forsinkelser vil øke i takt med trafikkveksten. I rushperioder antas trafikk inn mot byen langs riksveg 80 å ta fire til seks ganger lengre tid enn utenom rushperioden.

Det er tre sentrale punkter i Bypakke Bodø:

- Etablering av ny riksveg 80 til sentrum, fra Hunstad til Stormyra i tunnel, og videre at oppgraderingen av atkomsten sentrum og havna skal gjennomføres.
- Den mest sentrale finansieringskilden er brukerbetaling i form av bompenger fra en bomring.
- Minst 20 % av de økonomiske midlene skal brukes til trafikksikkerhet, kollektivtiltak og tiltak for gående og syklende.

(Bypakke Bodø 1,2011, Bypakke Bodø 2, 2012)

Bodø kommune har ikke hatt noen bomstasjoner før i 2009. 24. oktober 2009 startet innkrevingen av bompenger på riksveg 17, Godøystraumen, og 30. august 2011 åpnet bomstasjonen på nye riksveg 80, Røvik-Strømsnes. Dette, i tillegg til at det planlegges en bomring inn mot Bodø sentrum, gjør at medieomtalen rundt bompenger har vært økende. Vi finner det derfor interessant å se på Bodø-befolkningens holdninger til bompenger og den planlagte vegutbyggingen samt hvordan dette vil påvirke deres reiseadferd.

1.1 Forskningsspørsmål og problemstilling

Formålet med denne oppgaven er å se på den generelle holdningen til bompenger i Bodø kommune, samt hvordan befolkningen tror den planlagte bomringen vil påvirke deres reiseadferd. På grunnlag av dette har vi formulert følgende problemstilling:

Hva er de generelle holdningene til bompenger i Bodø, og hvordan vil en etablering av en bomring påvirke befolkningens reiseadferd?

For å besvare denne har vi utarbeidet tre forskningsspørsmål:

1. Kjenner befolkningen i Bodø kommune til, og oppleves det at det er behov for, den planlagte vegutbedringen?
2. Hva er holdningene til bompenger generelt, og hva mener Bodøs befolkning at bompengene bør benyttes til?
3. Hvordan vil en eventuell bomring påvirke reiseadferden til befolkningen i Bodø?

1.2 Rapportens oppbygning

Denne rapporten er delt inn i seks kapitler. Det første kapitlet inneholder en innledning som redegjør for bakgrunnen for valg av tema, oppgavens problemstilling samt våre forskningsspørsmål.

Andre kapittel gir en kort presentasjon av Bypakke Bodø og hva denne innebærer, herunder vegprosjekter, kollektivtiltak, myke trafikanter og bomringen.

Tredje kapittel redegjør og diskuterer metoden som er benyttet for å gjennomføre denne undersøkelsen. Her ser vi blant annet på benyttet forskningsmetode, forskningsdesign, prosessen med utarbeidelse av et spørreskjema, utvalget, analysen og undersøkelsens gyldighet.

Fjerde kapittel tar for seg oppgavens teoretiske forankring, med temaer som bompenger, holdninger, transportstandard, betalingsvillighet, generaliserte reisekostnader, konsumentoverskudd og priselastisitet.

Femte kapittel presenterer undersøkelsens resultater og analysen av disse. Kapitlet er bygd opp rundt de tre forskningsspørsmålene og resultatene presenteres opp mot hvert av disse.

Sjette kapittel inneholder avslutningen av undersøkelsen hvor problemstilling og forskningsspørsmålene blir besvart. Til slutt kommer det kritikk av oppgaven og forslag til videre forskning.

2. Bypakke Bodø

”Bypakke Bodø er et felles løft for å gi Bodø by et mer fremtidsrettet og tryggere samferdsels-system både for kjørende, kollektivbrukere, syklende og gående” (Bypakke Bodø 5, 2012).

Bypakke Bodø er et samarbeid mellom Bodø kommune, Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og Jernbaneverket.

Per i dag er første del av Bypakken, Tverlandet bru, vedtatt og i verksatt, mens resterende del av riksveg 80, strekningen Løding-Bodø sentrum, er under behandling. Finansdepartementet har vedtatt at alle statlige investeringsprosjekter over 500 millioner kroner skal utredes i en tidlig planfase, og Samferdselsdepartementet ba derfor Statens vegvesen om en konseptutvalgsutredning av planen for riksveg 80 fra Løding til Bodø sentrum. En slik utredning skal gjennomføres av en uavhengig konsulent før regjeringen tar den endelige beslutningen (Vegvesen 2, 2011).

Utredningen av kvalitetssikringen (KS1) av konseptvalgsutredningen var 1. juli 2011 ferdig gjennomført av Advansia AS, Samfunns- og næringslivsforskning AS og Det Norske Veritas AS (Advansia AS et al., 2011). Per i dag gjenstår det at regjeringen vedtar forslaget om Bypakke Bodø før arbeidet kan igangsettes.



Illustrasjonsfoto (Bypakke Bodø 5, 2012)

2.1 Vegprosjekter

Hovedinvesteringen i Bypakke Bodø er en solid vegutbedring, delt inn i fire større vegprosjekter.

1. Tverlandet bru: En firefelts bru på 670 meter, med gang og sykkelbane, mellom Vikan og Løding, samt 2,1 km ny veg som vil øke trafikksikkerheten ved at trafikantene unngår det rasutsatte området ved Hopshamran. I tillegg gjør denne bruene vegen mellom Bodø og Fauske 2 km kortere. Denne delen av Bypakke Bodø ble vedtatt i Stortinget i april 2011 og byggingen ble iverksatt mai 2011. Vegstrekningen og bruene forventes å være ferdigstilt høsten 2013. Finansieres 60/40 fordelt mellom statlige midler og bompenger.
2. Hunstad øst-Mørkved: Den 2 km lange strekningen mellom Hunstad Øst og Bertnes er i dag en 2-feltsveg med flere avkjørsler og passerer av ca. 13000 kjøretøy daglig. Her planlegges det en 1 km lang forlengelse av den eksisterende 4-feltsvegen fra Hunstad Øst til Mørkved, med tverrforbindelse til Mørkvedveien, noe som vil føre til at færre biler vil følge riksveg 80 helt til Bertnes, samt at det vil avlaste trafikken på Mørkvedveien.
3. Hunstadmoen-Thalleveien: På denne strekningen planlegges det en 4,7 km lang ny firefeltsveg, hvorav 2,8 km skal legges i tunnel. Alle kryssene vest for tunnelen skal bygges om til rundkjøringer. I tillegg innebærer planforslaget en utbedring av Olav V gate frem til krysset ved Gamle riksvei, ved en økning fra to til fire felt, samt midtdelelere mellom kjøreretningene for å øke trafikksikkerheten.
4. Thallekrysset-fergekaia: På denne strekningen skal utbedringen baseres på dagens eksisterende veg. Blant annet legges det opp til at riksveg 80 kan utvides til fire felt på denne strekningen, og i tillegg står trygge fotgjengerkryssninger av riksveg 80 i fokus.

(Bypakke Bodø 2, 2012, Vegvesen 1, 2012)

I tillegg til vegutbedringene settes det av midler til forbedringer av kollektivtilbudet og tilbudet til gående og syklende.

2.2 Kollektivtiltak

Kollektivplanen til Bodø kommune har som formål å utbedre kollektivtilbudet, i løpet av de 10 neste årene, slik at transporttilbudet blir bedre for de reisende i og omkring byen. Fokuset i planen er å utvikle og forenkle kollektivsystemet slik det skal fremstå som intuitivt og lett forståelig. Spesielt er det fokus på en styrking av tilbudet i randsonen rundt byen hvor

kollektivtilbudet er en reell konkurrent til personbilen. Busstilbudets forbedringer vil inneholde følgende:

- Færre linjer og et mer oversiktlig linjesystem.
- Forbedret ruteinformasjon.
- Forbedrede knutepunkter.
- Kortere kjøretid grunnet bedre fremkommelighet for bussen.
- Økt frekvens både på hverdager og i helgene.
- Reiseprodukter som gjør at det vil "lønne" seg å ta buss.

Også når det gjelder jernbane er det ønskelig med hyppigere avganger og flere holdeplasser. Dette er foreløpig ikke noe prioritert tiltak fra statens side innenfor denne kollektivplanens gyldighetsperiode (Bypakke Bodø 3, 2012).

2.3 Myke trafikanter

De planlagte tiltakene for myke trafikanter i Bodø fordeler seg på en trafikksikkerhetsplan og en sykkelplan for perioden 2010-2013. Trafikksikkerhetsplanen innehar fire hovedsatningsområder:

- Satsning på gående og syklende.
- "Trygge soner" rundt skolene.
- Trafikksikkerhet som en del av kommunens helse, miljø og sikkerhetsarbeid.
- Opparbeiding av et system for varsling og oppfølging av trafikkfarlige punkter i kommunen.

(Bodø kommune 1, 2009).

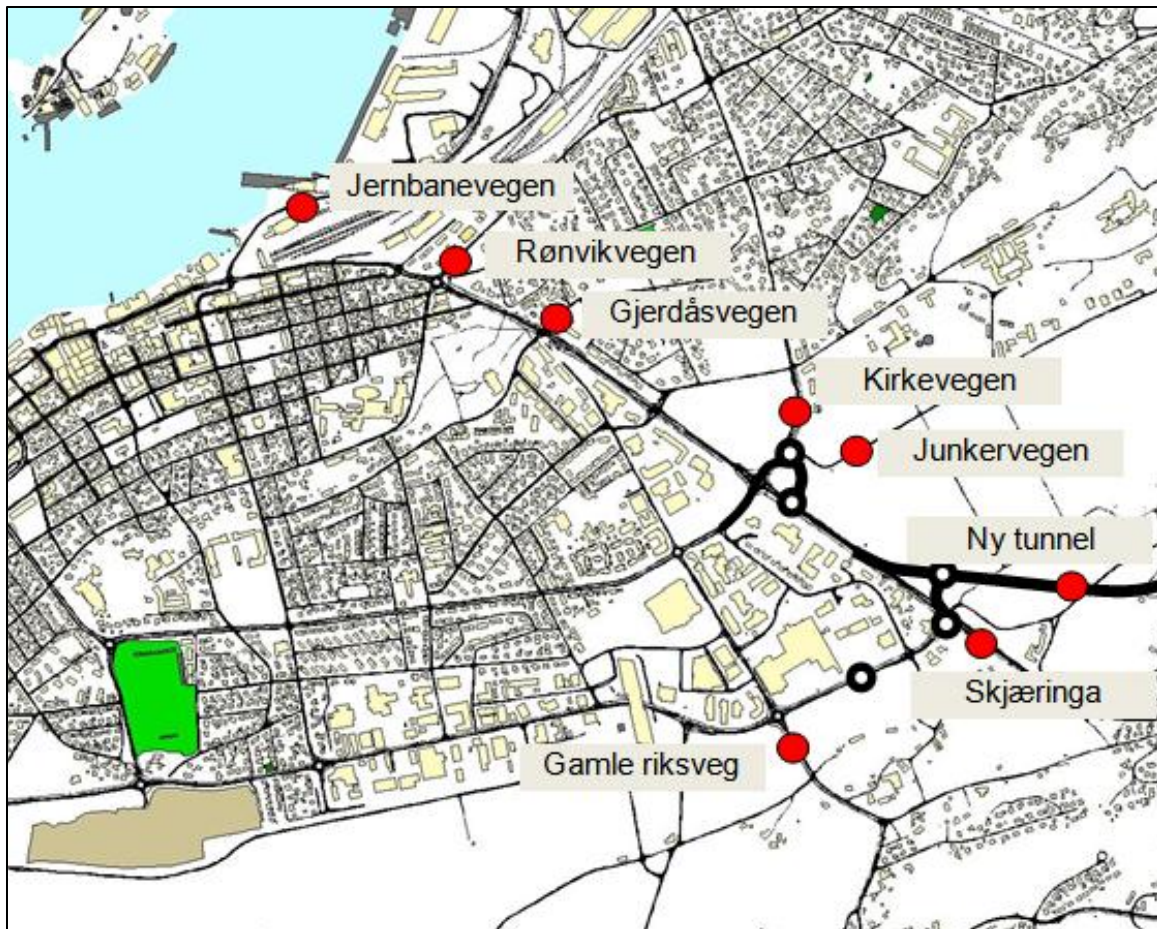
Sykelplanen for 2010-2013 er en oppfølging av Nasjonal Transportplan 2010-2019, hvor hovedmålet er å styrke sykkel som transportmiddel. Dette skal oppnås ved å oppgradere sykkelvegnettet slik at det skal være attraktivt og trygt for alle å sykle. Planen innebærer fysiske tiltak langs sykkelrutene hvor det er behov for utbedring og mer trafikksikre løsninger. I tillegg inneholder planen forbedringer på blant annet sykkelparkering, drift/vedlikehold og skilting (Bodø kommune 2, 2009).

2.4 Bomringen

En forutsetning for at Bypakke Bodø blir gjennomført er at den delvis blir bompengefinansiert.

I planforslaget for Bypakke Bodø er det satt flere forutsetninger for hvordan bompengeneinnkrevingen skal foregå:

- Det vil komme en bomstasjon ved Tverlandet bru når denne er ferdigstilt. Passeringsavgiften blir her 16 kroner for personbiler med AutoPASS-brikke og 20 kroner for de som ikke har dette.
- Det vil etableres åtte bomstasjoner rundt sentrum, slik som illustrert på kartet i Figur 2.1.
- I bomringen vil det bli toveis innkreving med en passeringsavgift på 12 kroner for de som har AutoPASS-brikke og 15 kroner for de som ikke har.
- En timesregel vil gjøre at det ikke belastes mer enn en passering uansett hvor mange ganger man passerer bomringen i løpet av en time.
- Samme takst vil gjelde hele døgnet.
- Det vil ikke måtte betales for mer enn 90 passeringer per AutoPASS-brikke per måned.
- Innkrevingstiden er beregnet til 15 år fra 1. januar 2014.



Figur 2.1 Bompunkter for bomring i Bodø

(Bypakke Bodø 4, 2012).

Formålet med bomringen i Bodø er ikke å regulere trafikken, men å være med på å finansiere vegutbyggingen. Likevel antas det at en effekt av bomringen vil være at trafikken reduseres noe over bompunktene når avgiften innføres. Statens vegvesens beregninger tilsier at trafikken vil reduseres med ca 25 % ettersom noen reiser velges bort, andre reisemål velges, noen vil sykle eller gå, mens noen vil bruke kollektivtilbudet i stedet. Det antas i tillegg at antall kombinasjonsreiser, altså at de reisende gjennomfører flere gjøremål på samme reise, vil øke (Bypakke Bodø 4, 2012).

3. Metode

I dette kapitlet vil vi redegjøre for, og diskutere, metoden som er valgt for å besvare oppgavens forskningsspørsmål. Kapitlet tar for seg forskningsmetode, objektivitet, forskningsdesign, utarbeidelse av spørreskjema, primær og sekundærdata, utvalg, analysen, utvalgets representativitet og undersøkelsens gyldighet.

3.1 Forskningsmetode

”Metode, av det greske ordet methodos betyr å følge en bestemt vei mot et mål” (Johannesen et al., 2008:32). Samfunnsvitenskapelig metode dreier seg om å samle inn, analysere og tolke informasjon om samfunnsmessige forhold og prosesser, og dette må gjøres på en slik måte at andre i ettertid kan etterprøve de funn som er gjort (ibid). Dette vektlegger også Hellevik som skriver at *”Metodelæren hjelper oss å treffe hensiktsmessige valg. Den gir en oversikt over alternative fremgangsmåter og konsekvenser av å velge de enkelte alternativene. Gjennom metodelæren drar vi nytte av tidligere forskeres erfaringer, vi er ikke henvist til bare å lære gjennom prøving og feiling. Ved å følge rådene får vi også hjelp til å motstå fristelsen til å bruke framgangsmåter som øker sjansen for at undersøkelsen skal gi nettopp de resultatene vi ønsker”* (Johannesen et al., 2008:33).

I valg av metode skiller det gjerne mellom kvalitative og kvantitative tilnærminger. Det finnes ikke noe absolutt skille mellom disse metodene, og den grunnleggende likheten mellom dem er at begge har et felles formål. Begge metodene har som mål å bidra til en bedre forståelse av samfunnet vi lever i, og hvordan enkeltpersoner eller grupper handler innenfor dette (Holme og Solvang, 1996). Kvalitative metoder benyttes ifølge Selnes (1999) når fenomenet, og dets karakter, er uklart og forskeren ikke har noen klar formening om hvilke variabler som er med på å forklare fenomenet. Kvalitativ metode baserer seg på ”myke” data og søker å oppnå forklaringer på hvorfor ting er som de er. Følgelig er det ikke lett å kvantifisere eller generalisere kvalitative data ettersom de i stor grad avhenger av forskerens egen tolkning. En viktig forskjell mellom kvalitative og kvantitative undersøkelser er derfor at de kvalitative ofte krever mer av både den som gir og den som mottar informasjonen. Kvantitative metoder baserer seg mye på datagrunnlag i form av ”harde” fakta og tall som kan kvantifiseres og kan dermed på en enklere måte analyseres ved statistiske analysemetoder (ibid). For å besvare denne oppgavens forskningsspørsmål har vi benyttet en kvantitativ undersøkelse.

Kvantitativ metode er mye brukt, og har historisk blitt sett på som en metode som objektivt kunne slå fast hvordan samfunnsforholdene så ut. Det er i dag en økende erkjennelse i

fagmiljøene om at denne tankegangen ikke er riktig. Også kvantitative metoder har sine begrensninger, og som forsker er det viktig å være klar over disse samt hvilke forutsetninger kvantitativ metode bygger på slik at man ikke misbruker de funnene en gjør (Holme og Solvang, 1996).

3.2 Objektivitet i forskningen

Easterby-Smith et al. (2008) hevder at alle forskere har filosofiske antagelser, og at det er svært viktig at man som forsker er bevisst sitt filosofiske ståsted. Han gir tre grunner til at det er viktig å ha en forståelse for de filosofiske perspektivene:

- Det kan hjelpe til med å klargjøre forskningsdesignene, og se hvilke resultater man behøver og hvordan de bør samles inn, for å få gode svar på hovedspørsmålene som stilles.
- Forskeren vil lettere kunne se hvilke design som vil fungere, og også hvilke begrensninger de forskjellige forskningsdesignene har.
- Det kan hjelpe forskeren til å oppdage forskningsdesign som ligger utenfor hans tidligere erfaringer, samt å bidra til hvordan forskningsdesignet kan tilpasses i henhold til forskjellige emners begrensninger eller kunnskapsstrukturer.

Objektivitet er et begrep som blir fremstilt som svært viktig i forskning, og det finnes flere forskjellige definisjoner på hva objektivitet i forskning er. Knut Erik Tranøy definerer objektivitet på denne måten: *"Forskeren skal være saklig, uhildet og upartisk, og ikke subjektiv ved at man lar sine egne oppfatninger og følelser dominere. En forsker må forholde seg kritisk, konfrontere sine egne oppfatninger med data og gi slipp på egne oppfatninger dersom forskningsresultatene viser noe annet. Objektivitet forstått på denne måten er en grunnleggende norm i all forskning"* (Johannesen et al., 2008:34).

Selv om kvantitativ metode baserer seg på et ideal om objektivitet og en forutsetningsfri forskningsprosess, så hevdes det i Holme og Solvang (1996:142) at forskeren *"er ikke og kan ikke være verdinøytral og objektiv"*. Som forskere vil vår for-forståelse og våre iboende verdier være med på å påvirke hvilke sider av fenomenet som skal studeres, og hvordan disse skal gi seg uttrykk i en kvantitativ undersøkelse. Vår faglige identitet er også et viktig element som virker inn på hele forskningsprosessen. Det er dermed viktig å være bevisst på at resultatet av en kvantitativ undersøkelse ikke nødvendigvis gjenspeiler virkeligheten, men at resultatene heller gir et bilde av visse sider av fenomenet som studeres, på ett gitt tidspunkt (ibid).

3.3 Forskningsdesign

“A research design is a statement written, often before any data is collected, which explains and justifies what data is to be gathered, how and where from. It also needs to explain how the data will be analysed and how it will provide answers to the central questions of the research” (Easterby-Smith et al., 2008:82).

Forskningsdesign er begrepet som brukes om hvordan en undersøkelse skal gjennomføres. Termen design kommer av latinske de – og signum som betyr tegn (Johannesen et al., 2008).

Selnes (1999) presenterer tre hovedtyper av forskningsdesign; eksplorerende, beskrivende og kausale.

Eksplorerende design

Dette designet brukes i tilfeller når forskeren vet lite om hva som skal undersøkes (Selnes, 1999). Formålet er å utforske forhold som er mindre kjente eller helt ukjente (Johannesen et al., 2008). Forskningen må da i stor grad skje ved gjennomgang av sekundærdata, intervju med ressurspersoner, uformelle intervju eller lignende. Metoden gir fleksibilitet med tanke på hvilken informasjon man ønsker å samle inn og hvordan den innhentes.

Beskrivende design

Beskrivende design brukes til å beskrive eller kartlegge bestemte forhold og problemstillinger. Metoden kjennetegnes ved at den er lite fleksibel og undersøkelsene gjennomføres etter en systematisk fremgangsmåte. Den skiller seg fra de eksplorerende undersøkelsene ved at størrelsene skal tallfestes, og utgangspunktet bør i følge Selnes (1999) være at forskeren har en klar formening om hvilke variabler som forklarer fenomenet som skal studeres.

Kausale design

Når forskeren er ute etter å avdekke årsak/virkningsforhold brukes kausale design. Dersom kausale design skal benyttes er det avgjørende med grundig kunnskap om området som skal undersøkes, slik at man er klar over de faktorene som kan være med på å virke inn på årsak/virkningsforholdene (ibid).

Med bakgrunn i vårt formål med oppgaven, og for å få belyst våre forskningsspørsmål på en best mulig måte, har vi valgt å benytte et beskrivende design i arbeidet med oppgaven.

I en beskrivende undersøkelse kan det brukes tverrsnittsundersøkelser gjennom observasjoner eller spørreskjema, og det kan foretas tidsrekkeundersøkelser gjennom panel eller spørreskjema (Selnes, 1999). Tverrsnittsundersøkelse er undersøkelser av en rekke variabler på et bestemt tidspunkt, noe som vil gi informasjon om variasjoner og sammenhenger mellom fenomener på det gitte tidspunktet. Ved bruk av tverrsnittsundersøkelser må forskeren derfor være forsiktig med å trekke slutninger om utvikling over tid. Tidsrekkeundersøkelser er gjentatte undersøkelser av samme tema til forskjellige tidspunkt, altså gjentatte tverrsnittsundersøkelser. En fordel med denne formen for undersøkelser er at den viser utvikling mellom to eller flere tidspunkt, samtidig som dette også kan være en begrensning i de tilfellene det ikke er de samme respondentene som intervjues på de forskjellige tidspunktene. Tidsrekkeundersøkelser krever at forskeren har godt med tid tilgjengelig (Johannesen et al., 2008).

I arbeidet med vår undersøkelse er den tilgjengelige tiden begrenset, og vi har derfor valgt å gjennomføre en tverrsnittsundersøkelse ved hjelp av postale intervjuer i form av spørreskjema for å samle inn data.

Bruk av spørreskjema er den vanligste måten å samle inn kvantitative data på, og beskrives av Easterby-Smith et al. (2008) som en gunstig måte å samle inn data på så lenge det gjøres riktig. Ved bruk av spørreskjema kan man med et relativt lite utvalg gi et noenlunde presist bilde av en større populasjon, forutsatt at utvalget er trukket tilfeldig ut av populasjonen. Spørreundersøkelser ved hjelp av spørreskjema kan gjennomføres på flere måter, og de to mest kjente er postale undersøkelser og strukturerte intervju som blir gjennomført ansikt til ansikt. Fordelen med å bruke postale undersøkelser er at kostnaden per respondent er betraktelig lavere enn kostnaden ved å gjennomføre undersøkelsene personlig, samt at man når ut til et stort antall respondenter spredt over et større geografisk område. Dog er det en ulempe at svarandelen ved postale undersøkelser ofte er veldig lav. Dette skyldes ofte at det ikke er noen personlig kontakt med respondenten, og forskeren mister muligheten til å oppmuntre til samarbeidsvilje (ibid).

Spørreskjemaer med på forhånd oppgitte svaralternativer gir en standardisering som gjør at man kan se på likheter og variasjoner i hvordan respondentene svarer, noe som gir mulighet til å generalisere resultater fra utvalget, til populasjonen (Johannesen et al., 2008). En viktig årsak til vårt valg om å benytte spørreundersøkelse, var muligheten til å samle inn data fra mange respondenter på den begrensede tiden vi har til rådighet. Det er likevel vesentlig at vi som forskere er klare over at en slik form for innsamling av data ikke gir en mer "sann"

informasjon enn andre metoder. Måten skjemaet utarbeides på utsettes for en selektiv vurdering, og problemstillingene respondentene skal svare på kan tolkes forskjellig av ulike respondenter. Prosessen med utarbeidelsen av spørreskjemaet er derfor svært viktig for undersøkelsens gyldighet.

3.4 Utarbeidelse av spørreskjema

”Framing questions appropriately as well as designing scales to record responses are both vital to the process of creating quantitative data” (Easterby-Smith et al., 2008:231)

Utarbeidelsen av spørreskjemaet har vært en viktig del av arbeidet med denne undersøkelsen, ettersom datainnhentingene har bestått av postale intervju ved hjelp av spørreskjema. Selnes (1999) lister opp seks steg som må gjennomgås i utarbeidelsen av spørreskjemaet:

- Opplisting av ønsket informasjon.
- Begrepsanalyse.
- Operasjonalisering, måleskala og målenivå.
- Spørsmålsrekkefølge og layout.
- Åpningsbrev og introduksjon.
- Pretesting av spørreskjema.

3.4.1 Ønsket informasjon

Dersom problemstillingen er uklar og forskeren ikke vet eksakt hva det er han skal forske på vil det også bli vanskelig å bestemme hva man skal spørre respondentene om, og det ender ofte med at man spør om for mange og irrelevante spørsmål. Selnes (1999) anbefaler å skissere opp en modell som tar utgangspunkt i problemstillingen og ser på hva som er de avhengige og de uavhengige faktorene og hvilken sammenheng det er mellom dem. Ved å forestille seg at man har fått inn svarene og se for seg utfallet av undersøkelsen, kan man også kontrollere at informasjonen som samles inn er hensiktsmessig i forhold til problemstilling og forskningsspørsmål. Spørreskjemaet (Appendiks 2) i denne undersøkelsen ble bygd opp med utgangspunkt i våre tre forskningsspørsmål for å sikre at vi skulle få inn den informasjonen vi behøvde for å besvare problemstillingen.

3.4.2 Begrepsanalyse

I arbeidet med utarbeidelsen av spørsmålene må begrepene klargjøres og defineres. Dette gjøres gjennom først å definere begrepet, helst ved å både definere hva det er og hva det ikke er. Deretter må begrepets komponenter identifiseres, og det må identifiseres situasjoner som

skal gi positive svar, og situasjoner som skal gi negative svar (Selnes, 1999). For vår del har det eksempelvis vært viktig å få respondentene til å forstå begrepet bompenger, og hvordan det vil påvirke dem, blant annet har vi vektlagt å få frem at man betaler kun for én passering i timen. For å få mest mulig generaliserbare resultater anså vi det som viktig at respondentene hadde et mest mulig likt utgangspunkt når det gjelder forståelsen for innføring av bompenger, og hvordan de vil påvirkes av det. På den måten ønsket vi å unngå en overrepresentasjon av negative svar, ettersom mange ikke har fått med seg blant annet dette med kun én betaling i timen. Vi har også gitt litt informasjon om hva Bypakke Bodø innebærer for at respondentene skulle kunne svare på et mest mulig objektivt grunnlag.

3.4.3 Operasjonalisering, måleskala og målenivå

Operasjonalisering vil si å omformulere begreper til ord og uttrykk som respondenten kan besvare gjennom uttrykte spørsmål.

Det skilles mellom fire forskjellige målenivå i teorien:

Nominalnivå

Nominalnivå er det laveste nivået man kan måle på (Selnes, 1999). Her kjennetegnes variablene ved at de er en betegnelse, gjensidig utelukkende, noe som kun angir om enhetene er like eller ulike og at de ikke kan rangeres på en logisk måte (Johannesen et al., 2008). Altså kan man ikke si at det ene svaralternativet er bedre enn et annet, det bare forteller noe om identiteten til respondenten, for eksempel om respondenten er kvinne eller mann. I vår undersøkelse har vi blant annet en del demografivariabler på nominalnivå.

Ordinalnivå

Ordinalnivå angir at variablene er gjensidig utelukkende, samtidig som de også kan rangeres i en logisk rekkefølge, uten at man kan si noe om avstanden mellom variablene. For eksempel kan variablene angi grader, posisjoner eller posisjon i en serie (Johannesen et al., 2008, Selnes, 1999).

Intervallnivå

Intervallnivå angir at det er mulig å spesifisere nøyaktige og like intervaller mellom verdiene, samtidig som de kan klassifiseres og rangeres (Johannesen et al., 2008). Et klassisk eksempel på dette er temperaturskalaen. Ved bruk av intervallnivå i et spørreskjema er det viktig at svaralternativene er formulert slik at respondenten oppfatter at det er like store avstander mellom svaralternativene. Forskeren må også tenke gjennom om det skal være et alternativ

for dem som ikke vet eller vil gi noe svar på spørsmålet. Her vil noen hevde at alle har en oppfatning og at man derfor kan tvinge frem et svar ved å ikke ha dette alternativet, men dette vil avhenge av hvem og hva som måles (Selnes, 1999). Vi har valgt å benytte oss av spørsmål på intervallnivå blant annet på spørsmålene om holdninger til bompenger, og respondentene har også fått mulighet til å krysse av for ”vet ikke” dersom de ikke har klart å ta stilling til påstandene.

Forholdstallsnivå

Ved anvendelse av forholdstallsnivå er det i tillegg til like intervaller også mulig å si noe om forholdet mellom verdiene (Johannesen et al., 2008). Det eksisterer også et naturlig nullpunkt som for eksempel ved høyde og vekt. I vårt spørreskjema er antall reiser gjennomført, før og etter innføringen av bomringen, et eksempel på spørsmål på forholdstallsnivå.

3.4.4 Spørsmålsrekkefølge og layout

Rekkefølgen spørsmålene stilles i er med på å skape motivasjon for respondenten til å svare og til å fullføre intervjuet. Selnes (1999) anbefaler derfor at man starter med enkle og interessante spørsmål og at man tar de følsomme og vanskelige spørsmålene til slutt. Vi valgte å begynne med enkle spørsmål om hva respondentene mener bompengene bør benyttes til, mens vi la spørsmålene om antall turer, som er litt mer krevende å svare på, lenger bak i skjemaet. Det er også viktig at skjemaet ikke er for langt slik at respondentene ”går lei”, og det kan dermed være hensiktsmessig å legge enkle spørsmål som demografivariabler til sist i skjemaet. Vi la også vekt på å stille spørsmålene i en logisk rekkefølge slik at det ikke skapes forvirring ved å hoppe fra det ene til det andre. Siden vi har gjennomført postale intervjuer har vi også vektlagt layouten slik at respondenten finner spørreskjemaet oversiktlig og ryddig. Et ryddig og oversiktlig skjema virker også motiverende og innbydende og kan i følge Selnes (1999) redusere faren for å ikke få svar.

3.4.5 Åpningsbrev og introduksjon

Ved utsendelsen av spørreskjemaet ble det lagt ved et åpningsbrev (Appendiks 1) som forklarer hvilken undersøkelse dette er og hva dette skal brukes til. Det var også vedlagt en side med informasjon om Bypakke Bodø, slik at alle respondentene hadde nødvendig informasjon om prosjektet tilgjengelig. Svarene i vår undersøkelse skal være konfidensielle, og dette ble også fremhevet i åpningsbrevet. Åpningsbrevet er i følge Selnes (1999) svært viktig ved postale intervjuer da et slikt brev er med på å informere og motivere respondenten til å svare på undersøkelsen. Dette gjør man ved å overbevise om at respondenten er viktig for

undersøkelsen, og ved å forklare hva respondenten har igjen for å være med. Ved postale intervju øker økonomiske insentiver svarprosenten, men disse bør være nøytrale og ikke ha noen forbindelse til undersøkelsen (ibid). For å motivere mottakerne av undersøkelsen til å svare bestemte vi oss for å trekke en vinner av et gavekort på handlesenteret City Nord, til en verdi på 1000 kroner, blant dem som svarte på undersøkelsen.

3.4.6 Pretesting av spørreskjema

Når vi var ferdige med det første utkastet av spørreskjemaet, ble det gjennomført en pretest av dette, slik det er anbefalt i Selnes (1999) og Johannesen et al. (2008). Gjennom pretesten fikk vi vurdert hvilke begreper og formuleringer det var mest hensiktsmessig å bruke, fjernet overflødige spørsmål, og vi fikk fjernet uklarheter i spørsmålene. Pretesten ble gjennomført ved at tilfeldig utvalgte personer med forskjellig bakgrunn ble bedt om å gå igjennom skjemaet for å se om de fikk den informasjonen de behøvde, samt at de forsto og var i stand til å besvare spørsmålene. I tillegg til dette ble spørreskjemaet gjennomgått sammen med vår veileder og våre to kontaktpersoner i Statens vegvesen. Til slutt gjennomgikk vi kode- og analyseprosessen på forhånd, i tråd med anbefalingene til Selnes (1999). Et grundig arbeid med analysefasen på forhånd, gir ifølge Selnes en større sjanse for at vi klarer å stille de riktige spørsmålene og klarer å gjennomføre en god undersøkelse.

3.5 Primær og sekundærdata

Vitenskapelige undersøkelser kan enten gjennomføres ved bruk av sekundærdata eller ved innsamling av primærdata. Sekundærdata defineres av Selnes (1999) som data eller informasjon som er innsamlet til et annet formål enn fenomenet som skal undersøkes. Det kan for eksempel være offentlige publikasjoner, bøker, artikler, studentoppgaver, artikler og så videre. Sekundærdata kan brukes til å skaffe seg innsikt i problemstillingen, være med på å gi ideer om hvordan data kan samles inn og også hvordan de kan analyseres. Selnes (1999) argumenterer videre for at sekundærdata kan være svært nyttig å bruke i problemformuleringsfasen. Sekundærdata innehar også fordeler ved at dataene normalt koster lite, kan skaffes raskt og fungerer som referansepunkt for sammenligning med egne data. Begrensningene ved bruk av sekundærdata er flere. Data som er innsamlet til et annet formål er sjeldent tilstrekkelig til å kunne besvare egne spørsmål, samt at en del av informasjonen sannsynligvis vil være eldre og dermed utdatert i forhold til problemstillingen. Sist men ikke minst er det vanskelig for forskeren å vurdere dataens relevans og pålitelighet siden han ikke har vært med på datainnsamlingen selv (ibid).

Dersom det ikke finnes nok sekundærdata må forskeren innhente egne data. Benyttelse av primærdata gir i følge Easterby-Smith et al. (2008) kontroll over både strukturen på de innhentede dataene samt innholdet i dataene fra hver enkelt respondent. Dette gir større tillit til at dataene vil matche studiens formål. Gripsrud et al. (2004) hevder det ikke er noen grunn til å skille for mye mellom svakhetene til primær- og sekundærdata, siden sekundærdata en gang har vært primærdata og derfor er utsatt for de samme svakhetene. Videre viser Gripsrud et al. (ibid) til fire feilkilder som det er vesentlig å kjenne til når man skal håndtere data fra en forskningsprosess:

- Utvalgsfeil.
- Feil som ugyldiggjør dataene.
- Feil som krever at dataene blir reformulert.
- Feil som reduserer reliabiliteten til dataene.

I tillegg til en betydelig andel av sekundærdata innhentet fra pensumlitteratur, Statens vegvesen, stortingsmeldinger, forskningsrapporter, artikler og annen faglitteratur, er det i denne studien benyttet spørreskjema som innsamlingsmetode for å få inn tilstrekkelig primærdata til å kunne besvare våre forskningsspørsmål. Vi har gjennomført en postal

undersøkelse ved hjelp av spørreskjema og var derfor forberedt på at antallet respondenter kunne bli lavt, noe vi tok hensyn til da vi vurderte bruttoutvalgets størrelse.

3.6 Utvalg

Som forsker har man et ønske om å kunne si noe om en populasjon som omfatter mange personer (Johannesen et al., 2008). Populasjonen defineres av Holme og Solvang (1996) som summen av enhetene vi ønsker informasjon om. Den vanligste måten å få denne informasjonen på er å undersøke et utvalg av populasjonen, og bruke dette som en indikator på hvordan populasjonen ser ut. *”Resultatet brukes altså til å generalisere om hvordan forholdet antageligvis er i populasjonen”* (Selnes, 1999:217).

For at en generalisering av resultatene skal la seg gjøre er det avgjørende at utvalget som brukes er representativt for populasjonen. Fremgangsmåten bruttoutvalget blir valgt ut på er derfor avgjørende for kvaliteten på forskningsarbeidet. Selnes (1999:218) presenterer fem steg som bør følges i utvalgsfasen for å øke sannsynligheten for et representativt utvalg:

1. Definisjon av populasjon.
2. Identifikasjon av utvalgsramme.
3. Valg av utvalgsmetode.
4. Utvalgets størrelse.
5. Innsamling av data.

3.6.1 Definisjon av populasjon

Selnes (1999) hevder at dersom problemdefineringen er presis vil det også være relativt enkelt å definere populasjonen. Problemformuleringen må i denne fasen hjelpe forskeren med å bestemme seg for hvilken populasjon han ønsker å uttale seg om, hvilke enheter som skal inkluderes og ekskluderes. Det må presiseres tidsramme og geografiske grenser, samt at det må defineres hva som skal være utvalgsenheten. Utvalgsenheten kan være enkeltpersoner, husholdninger, transaksjoner eller lignende som er hensiktsmessig ut i fra undersøkelsens formål. Denne undersøkelsen har som formål å finne ut hvilke holdninger befolkningen i Bodø kommune har til bompenger generelt, hvorvidt de er enige i at vegene i Bodø har behov for de planlagte utbedringene samt hvordan de tror en bomring i Bodø sentrum vil påvirke deres reiseadferd. Vår populasjon er derfor enkeltpersoner bosatt i Bodø kommune mellom 18 og 80 år. Bodø kommune hadde per 1. januar 2012 en befolkning på 48 422 personer (Statistisk sentralbyrå 1, 2012) hvorav 34 392 personer er i aldersgruppen 18-80 år, og disse utgjør vår populasjon.

Undersøkelsen vår ble sendt ut til et bruttoutvalg på 1000 personer innenfor populasjonen. Å benytte et utvalg av en populasjon er i følge Holme og Solvang (1996) et gunstig alternativ da det vil være for dyrt og tidkrevende å foreta en totaltelling for hele populasjonen, samt at utvalgsmetoden kan gi mer nøyaktige resultater enn en totaltelling på grunn av mengdeproblemet. Mengdeproblemet er at en, ved et for stort utvalg, får for mye materiale å håndtere. Dette kan føre til unøyaktighet fordi konsentrasjonen svekkes og en går trøtt på materialet (ibid).

3.6.2 Identifikasjon av utvalgsramme

Utvalgsrammen er ifølge Selnes (1999) gjerne en liste over populasjonsmedlemmene, som kan brukes til å fremskaffe utvalget, eller det kan være en prosedyre eller framgangsmåte for hvordan utvalgsenheten kan lokaliseres. Her er det viktig å være klar over at ved bruk av slike lister, som for eksempel telefonkatalogen, er det sannsynlig at noen grupper vil bli under- eller overrepresentert i forhold til den egentlige fordelingen i populasjonen. I slike tilfeller kan det være hensiktsmessig å vekte svarene når resultatene skal analyseres. I etterkant av denne undersøkelsen ser vi at aldersgruppen 18-29 år er noe underrepresentert i forhold til fordelingen i populasjonen. Vi har derfor valg å vekte resultatene, dette blir nærmere forklart i kapittel 5.1.

3.6.3 Valg av utvalgsmetode

Sannsynlighetsutvalg og ikke-sannsynlighetsutvalg er de to hovedformene for utvalgsmetoder (Selnes, 1999). Sannsynlighetsutvalg gjør det sannsynlig at forskeren får et representativt utvalg, og dette gir muligheten til å kunne beregne sannsynligheten for at resultatene fra et utvalg befinner seg i nærheten av fordelingen i populasjonen (Johannesen et al., 2008). Sannsynlighetsutvalg deles av Selnes (1999) inn i 3 typer, enkle tilfeldighetsutvalg, stratifiserte utvalg og klyngeutvalg.

Enkle tilfeldighetsutvalg

Denne utvalgsmetoden krever en fullstendig liste over populasjons- enhetene, da hvert enkelt populasjonselement skal ha en lik og kjent sannsynlighet for å bli valgt ut. Denne måten å velge ut hvilke enheter som skal delta i undersøkelsen på gir i de aller fleste tilfeller et utvalg som har en tilnærmet lik fordeling som populasjonen (Johannesen et al., 2008).

Stratifiserte utvalg

Gjennomføres ved at populasjonen inndeles i grupper, strata, som gjensidig utelukkende og til sammen inkluderer alle i populasjonen. Deretter gjøres det tilfeldigheitsutvalg innenfor hver gruppe. Stratifiserte utvalg benyttes for å effektivisere datainnsamlingen. Metoden gir et mer representativt utvalg fordi den får med alle undergrupper samt at den gir smalere og mer presise konfidensintervaller. Utvalgsmetoden kan også benyttes dersom man ønsker å analysere egenskaper med de ulike undergruppene nærmere (Selnes, 1999).

Klyngeutvalg

Dersom man ønsker en utvalgsmetode som er mer effektiv med hensyn til tid og penger er klyngeutvalg en alternativ metode. Denne gjennomføres ved å velge ut mindre grupper av populasjonen, klynger, som hver og en inneholder et utvalg som gjør den representativ for populasjonen. Etter at man har delt inn i klynger trekkes det ut et tilfeldig utvalg klynger, og videre kan forskeren enten inkludere samtlige elementer i de utvalgte klyngene, eller han kan trekke ut et tilfeldig utvalg innen hver klynge. Klyngeutvalg deles videre inn i systematiske utvalg og områdeutvalg (Selnes, 1999).

Alternativet til sannsynlighetsutvalg er ikke-sannsynlighetsutvalg. Dette utvalget kjennetegnes ved at forskeren ikke kjenner til sannsynlighetene for at de enkelte elementene blir med i utvalget, og det blir dermed umulig å si noe om utvalgets representativitet i forhold til populasjonen. Det er fare for at det kan oppstå systematiske skjevheter i et slikt utvalg. Dermed vil det ikke være hensiktsmessig å bruke denne metoden i undersøkelser som har til hensikt å generalisere undersøkte forhold i populasjonen. Ikke-sannsynlighetsutvalg deles av Selnes inn i bekvemmelighetsutvalg, vurderingsutvalg og kvoteutvalg (ibid).

I vår undersøkelse har vi benyttet et sannsynlighetsutvalg ettersom det eksisterer tilgjengelige lister over alle medlemmer i populasjonen. Vi valgte å kjøpe denne tjenesten fra en profesjonell aktør (Match:it) med kontaktinformasjon til alle innbyggere i Bodø kommune, og fikk denne aktøren til å gjøre et tilfeldig utvalg av innbyggere mellom 18-80 år. Et slikt sannsynlighetsutvalg, hvor alle har lik sannsynlighet for å bli trukket ut, gjør det enklere å vurdere utvalgets representativitet.

3.6.4 Utvalgets størrelse

I bestemmelsen av utvalgets størrelse er det mange faktorer som virker inn, og Selnes (1999) viser til flere hensyn som må tas:

1. *Analysemetode:* Enkelte analysemetoder krever et visst antall respondenter for at de skal gi pålitelige resultater.
2. *Budsjett:* Selnes (ibid) argumenterer for at det burde gjøres en nytte-kostnadsanalyse som kan gi en pekepinn på hvor verdifull informasjonen kan være, slik at man ikke bruker for mye av budsjettet på å øke utvalgets størrelse.
3. *Nøyaktighet:* Dersom det er krav til nøyaktighet i resultatene kan dette være med på å bestemme størrelsen på utvalget. En undersøkelse som krever større presisjon og smalere konfidensintervaller vil kreve flere innsamlede data enn en undersøkelse med lavere presisjonskrav.
4. *Populasjonsvarians:* Utvalget er også en funksjon av populasjonens variasjon. Dess flere variasjoner i populasjonen, dess større utvalg burde brukes. Dersom alt var likt ville det vært nok med en respondent i utvalget.
5. *Populasjonsstørrelse:* Hvis utvalget som brukes utgjør en vesentlig andel av populasjonen må det korrigeres for utvalgsfeil, siden det ikke lenger er uavhengighet mellom utvelgelsen av de enkelte av objektene.

Vi hadde et ønske om å få inn minst 250 svar, og basert på avveininger mellom kostnader ved utsendelse av skjema, og størrelse på utvalget for at svarene skulle kunne være generaliserbare, valgte vi å sende ut skjemaet til 1000 personer i håp om at vi skulle oppnå en svarprosent på minst 25 %. Som nevnt tidligere fikk respondentene mulighet til å være med i trekning av et gavekort, noe som kanskje var med på å bidra til at vi fikk en svarprosent på 30 %.

3.6.5 Innsamling av data

I prosessen med innsamling av data er det viktig at vi er klar over de potensielle feilkildene vi står ovenfor, da dette i følge Selnes (1999) vil gjøre sannsynligheten for at vi kan unngå feilene større. De to hovedtypene av feilkilder er feil i forbindelse med utvalgsprosessen og målefeil. Målefeilene kan for eksempel skyldes feil i/dårlige spørreskjema, dårlige intervju, manglende svar eller feil ved databehandlingen. Videre skiller Selnes (ibid) mellom tilfeldige og systematiske feil. De tilfeldige feilene har en tendens til å gå i begge retninger og vil derfor jevne seg ut, mens de systematiske feilene ofte drar i en og samme retning, slik at resultatene

viser for mye eller for lite i forhold til slik det burde ha vært. For å unngå feil i utvalgsprosessen valgte vi, som tidligere nevnt, å kjøpe adresser fra en profesjonell aktør. Når det gjelder utarbeidelsen av spørreskjemaet benyttet vi oss blant annet av pretesting av skjemaet for å få avdekket dårlige formuleringer og potensielle misforståelser av spørsmålene.

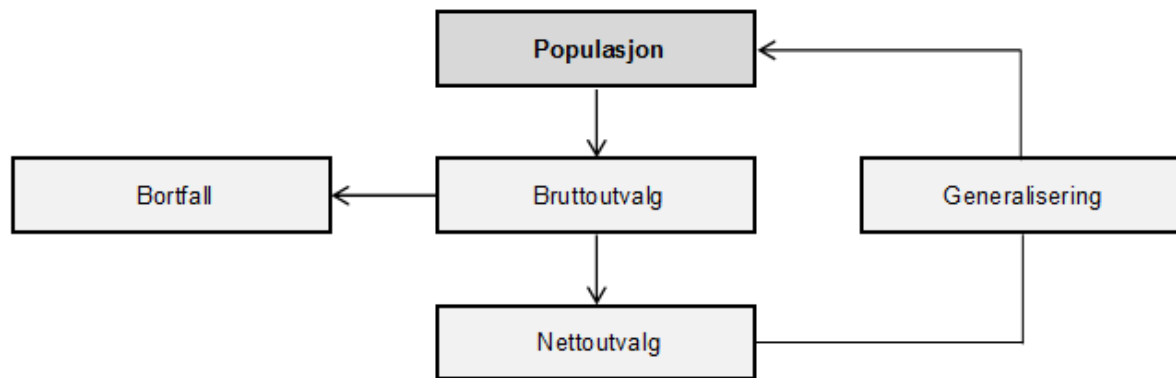
3.7 Analysen

Den enkleste formen for statistisk analyse er i følge Johannesen et al. (2008) en univariat analyse. Denne benyttes for å undersøke hvordan enheter forholder seg til én egenskap eller en variabel. Videre kan det gjennomføres undersøkelser av sammenhenger mellom to variabler, bivariat analyse.

Analysen vår er gjennomført ved hjelp av statistikkprogrammet SPSS. Vi har brukt univariate analyser for å skaffe oss en oversikt over hvordan respondentene fordeler seg. Vi har videre gjennomført en bivariat analyse for å se på mulige sammenhenger mellom variabler. Ettersom de fleste variablene vi har benyttet i spørreskjemaet er kategoriske har vi anvendt krysstabeller for å studere eventuelle sammenhenger. Hensikten er å sammenligne hvordan variabelenheter med bestemte verdier, fordeler seg på andre variabler. Tabellmaterialet vi har utarbeidet finnes i Appendiks 3.

3.8 Utvalgets representativitet

Av de 1000 spørreskjemaene vi sendte ut, fikk vi 302 svar. Det vil alltid være bortfall av respondenter ved gjennomføring av en undersøkelse. Enheter som er trukket ut til å være med i utvalget kommer ikke med av ulike årsaker. Dette kan være at vedkommende ikke er hjemme på aktuelt tidspunkt, dødsfall, nylig endring av adresse, ønsker ikke å delta eller lignende (Holme og Solvang, 1996). Det er derfor viktig å være oppmerksom på denne feilkilden. Johannesen et al. (2008) betegner de som er trukket ut til å være med som bruttoutvalget, for vår del de 1000 utvalgte i Bodø kommune. Nettoutvalget er de 302 som har besvart undersøkelsen.



Figur 3.1 Sannsynlighetsutvelging.

(Johannesen et al., 2008:238)

Selv om bruttoutvalget er representativt kan nettoutvalget bli skjevt fordelt grunnet frafall av respondenter og mangelfullt besvarte skjemaer. Dersom frafallet av respondenter i undersøkelsen er stort er det i følge Johannesen et al. (2008) vanskelig å generalisere resultatene til populasjonen. Denne usikkerheten kan reduseres ved å gjennomføre en bortfallsanalyse, hvor man ser på hvordan populasjonen fordeler seg på forskjellige variabler og sammenligner dette med fordelingen i utvalget. Johannesen et al. (2008) hevder videre at dersom det er små forskjeller mellom fordelingen i populasjonen og utvalget (2-3 %) kan man si at utvalget er representativt, mens store forskjeller (5-10 %) vil gi stor usikkerhet og vil vanskeliggjøre generalisering. Vårt nettoutvalg og hvordan dette fordeler seg i forhold til innbyggerne i Bodø kommune blir presentert i kapittel 5.1.

3.9 Undersøkelsens gyldighet

Et viktig moment når det gjelder en vitenskapelig undersøkelse er ivaretagelsen av undersøkelsens gyldighet. Gyldigheten deles inn i begrepene reliabilitet og validitet.

3.9.1 Reliabilitet

Undersøkelsens pålitelighet eller reliabilitet er nært knyttet til hvordan undersøkelsen er gjennomført. Selnes (1999) deler en undersøkelse inn i tre deler; pålitelighet i forbindelse med måleinstrumentet som blir brukt, datainnsamlingen, og til slutt hvordan dataene blir behandlet etter innsamlingen. Dersom andre gjennomfører samme undersøkelse som oss i ettertid og oppnår tilnærmet samme resultat er dette et tegn på at undersøkelsen har høy reliabilitet (Johannesen et al., 2008).

Måleinstrumentet

Selnes (1999) beskriver påliteligheten til måleinstrumentet ved å se på hvor godt vi måler det vi faktisk forsøker å måle. Her legges det vekt på at spørsmålene må være klare og tydelige slik at det går tydelig frem hva det spørres etter. En undersøkelse som gjennomføres to ganger etter hverandre, og gir korresponderende resultat, er en god indikator på at spørreskjemaet er godt gjennomtenkt. En annen fare når det gjelder undersøkelsens gyldighet er dersom forskeren må tolke respondentens svar før de registreres, og man risikerer da at svarene tolkes annerledes enn de var tenkt. Dette er en spesielt stor fare ved åpne spørsmål. Vi har i denne undersøkelsen valgt å ikke bruke åpne spørsmål, men å heller gi flere alternativer til svar, samt et ”annet” alternativ dersom ingen av svarene passer for respondenten. Vi forsøkte å vektlegge en klar og tydelig formulering av spørsmålene for å gi minst mulig rom for misforståelser, og dette ble også sjekket gjennom pretestingen av skjemaet.

Datainnsamlingen

Selnes (1999) vektlegger opplæringen av de som gjennomfører intervjuene, slik at alle intervjuene blir gjennomført så likt som mulig. Ved postale undersøkelser har datainnsamlingens gyldighet med hvordan undersøkelsen blir utfylt å gjøre. Vi har forsøkt å oppnå best mulig gyldighet gjennom å formulere tydelige spørsmål, samt å gi instruksjoner om hvordan man skal besvare spørsmålene i undersøkelsen.

Databehandlingen

Ved registrering av dataene kan det lett oppstå feil, og det viktigste virkemidlet for å oppnå gyldighet her er at den som legger inn dataene er nøyaktig når dette gjøres. Vi har registrert resultatene i Excel og statistikkprogrammet SPSS. I etterkant av registreringen har vi gått igjennom datamaterialet og sjekket at svarene var korrekt registrert på riktig sted og med riktig kode.

3.9.2 Validitet

Validiteten beskrives av Holme og Solvang (1996) som hva som er målt, og om dette er egenskaper man ønsker at problemstillingen skal avklare.

Undersøkelsens gyldighet vurderes gjennom fire typer validitet. Statistisk validitet, intern validitet, begrepsvaliditet og eksternvaliditet.

Den statistiske validiteten sier noe om eksistens av samvariasjon i dataene, samt graden av denne. Denne påvirkes hovedsakelig av valg av riktig analysemetode samt antall

observasjoner (Selnes, 1999). For å øke den statistiske validiteten har vi vektlagt å forsøke å få inn mange nok svar til at de skal kunne være generaliserbare.

Den interne validiteten sier noe om i hvilken grad det eksisterer kausalitetsforhold i undersøkelsen. Selnes forklarer dette med *”i hvilken grad vi kan konkludere med at en effekt kan tilskrives den årsak vi tror, eller om det kan være andre utenforliggende faktorer som er like sannsynlige”* (Selnes, 1999:244).

Begrepsvaliditeten vurderes ved å se om vi faktisk måler det vi ønsker å måle for å kunne besvare undersøkelsens spørsmål. Vi har forsøkt å ivareta denne blant annet ved å uttrykke så klart som mulig hva vi legger i begrepet bompenger, og hvordan det vil påvirke respondentene.

Til slutt må undersøkelsens eksterne validitet vurderes gjennom å se om de resultatene vi har funnet kan generaliseres. Johannesen et al. (2008) hevder at den eksterne validiteten først og fremst er et spørsmål om generalisering fra utvalg til populasjon. Dersom dette er oppfylt kan det også vurderes hvorvidt, og i hvilken grad, resultatene kan overføres i rom og tid, altså til andre steder og på andre tidspunkt.

Forskjellen mellom intern og ekstern validitet trekkes i Selnes (1999) frem som veldig viktig siden det eksisterer et motsetningsforhold mellom dem. Det er derfor viktig at vi avgjør om den interne eller eksterne validiteten er viktigst for vår undersøkelse, siden en forbedring av den ene ofte vil føre til en reduksjon av den andre. Selnes hevder at intern validitet er sentralt når man står ovenfor problemstillinger eller hypoteser hvor man har et klart årsaks-virkningsforhold. Ekstern validitet derimot, dreier seg om i hvilken grad resultatene kan generaliseres (ibid). Vi har vektlagt den eksterne validiteten ved å tilstrebe et så representativt utvalg som mulig, gjennom å vekte resultatene og har således forsøkt å unngå systematiske skjevheter i utvalget.

En forutsetning for et bompengeprojekt er at det må basere seg på lokalt initiativ og lokalpolitisk tilslutning (Regjeringen, 2012). Forutsetningene for å kunne finansiere offentlige vegprosjekter ved hjelp av bompenger er gitt i vegloven § 27, hvor det blant annet står at *”Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane. Som del av ein plan om eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtrafikk”*(Veglov, 1963).

Denne paragrafen gjelder bare for offentlige veger og innebærer at alle forslag om bompenger på offentlige vegstrekninger må godkjennes av Stortinget. Bompenger trenger i følge lovteksten ikke bare benyttes til nye veger, men også til forbedringer og utbygginger av eksisterende veger, trafiksikkerhetstiltak, miljøtiltak og kollektivtiltak som kan knyttes opp mot det offentlige vegnettet. Vegloven gir ingen hjemmel til å innføre bompenger som et trafikkregulerende tiltak, men så lenge hovedformålet med innkrevingen er finansiering av nybygging eller vegutbygging, åpnes det for at tidsdifferensierte takster kan benyttes for å påvirke trafikken eksempelvis i rushperioden (Vegvesen 5, 2001).

4.2 Holdninger

En del av denne undersøkelsens formål er å undersøke hvilke holdninger befolkningen i Bodø kommune har til bompenger. Vi vil derfor i dette kapittelet se nærmere på teori rundt holdninger og hvordan disse påvirker reiseadferden. Først ser vi på holdninger i forhold til transportmiddelvalg, deretter ser vi på holdninger og reiseadferd og til slutt holdninger og verdier.

4.2.1 Bil vs. kollektivtransport

I rapporten *"Holdninger og transportmiddelvalg. En litteraturstudie."* av Berge og Amundsen (2001) vises det til undersøkelser i USA og Europa som viser at befolkningen er relativt enige i hva som er fordelene og ulempene ved å benytte bil i forhold til kollektiv transport. Bilen forbindes ofte med en frihetsfølelse og ansees som et fleksibelt transportmiddel, siden en kan reise når og hvor en vil. Undersøkelsene viser også at bilen i den moderne tid er blitt et ideal, og et symbol på individets fremgang, frihet, styrke og glede. Ulemper som nevnes ofte når det kommer til bilbruk, er vanskeligheter med å finne parkering samt køkjøring.

Ulempene med bilkjøring er derfor ofte nevnt som fordeler med kollektive transportmidler. Mange anser også kollektive transportmidler som et trygt og pålitelig transportalternativ, samtidig som det er miljøvennlig og de reisende kan slappe av på reisen. Ofte nevnte ulemper med kollektivtransport er at tilbudet er begrenset, standarden, reisetiden, kostnadene, skjult ventetid og så videre (ibid).

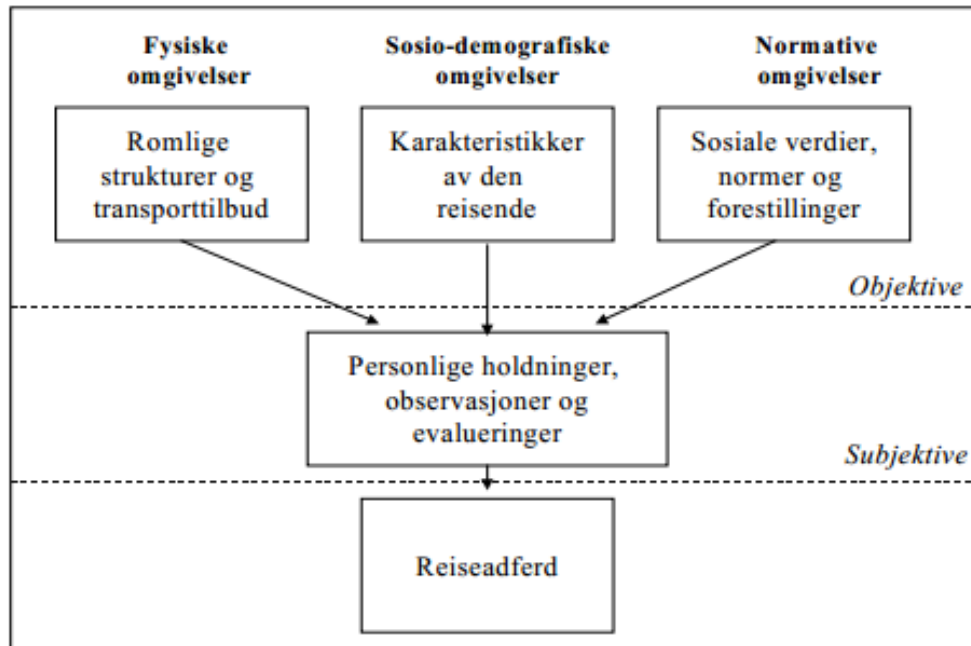
Berge og Amundsen (2001) hevder videre at reisebehovet og transportmiddelbruken påvirkes av hvem de reisende er, hvilke ressurser de har og hvordan den enkeltes tilgang til bil er. Tendensen hevdes å være at de som har bil vil bruke denne uansett hvor og hva de skal. Dette viser at valg av transportmiddel ikke bare er et daglig valg, men et valg som påvirkes av langsiktige faktorer som bosted, kjøp av bil og så videre.

Hvorfor bilen ofte blir foretrukket kan studeres ved å se på ytre faktorer som påvirker reisevanene, eller man kan se på det fra et mer individorientert perspektiv.

4.2.2 Holdninger og reiseadferd

En studie av holdninger innebærer at forskeren må se på problemstillingen i et individorientert perspektiv. Det vil si at individets reiseadferd må forstås som et valg som er påvirket både av subjektive og objektive forhold. Den reisende bestemmer altså sin adferd basert på de fysiske

omgivelsene og sine personlige oppfatninger om disse. Denne sammenhengen illustreres i modellen under.



Figur 4.2 Faktorer som påvirker individuell reiseadferd.

(Berge og Amundsen, 2001:4)

Her ser vi at adferden påvirkes av de fysiske omgivelsene som er med å påvirke en persons reisemuligheter og reisemåte, eksempelvis gjennom lokalisering av aktiviteter, infrastruktur, vegger og kollektivtransporttilbudet. De sosio-demografiske omgivelsene består av faktorer som lønn, antall barn, antall biler i husstanden, kjønn og alder. Disse faktorene påvirker alle den enkeltes forhold til forskjellige transportmidler, hvilke reiser som må gjøres og hvordan forskjellige reisemål prioriteres i forhold til hverandre. Normative omgivelser beskrives som normer, verdier, tanker og forestillinger som er oppstått i samfunnet generelt som er med på å påvirke den reisendes adferd. Personlige omgivelser er basert på det enkelte individs personlige holdninger og preferanser. Disse er gjerne basert på de tre ovennevnte faktorene som samlet danner en situasjon som den reisende tar en beslutning på grunnlag av (Berge og Amundsen, 2001).

Litteraturen viser at de viktigste holdningsfaktorene knyttet til reiseadferd er reisetid, tilgjengelighet, pålitelighet, komfort, trygghet, pris og informasjon (ibid).

Reisetid

Reisetiden fra dør til dør er i følge Berge og Amundsen (2001) den faktoren som har mest å si for om befolkningen velger å reise med kollektive transportmidler eller bilen. Her har oppfatningen av reisetiden til de forskjellige transportmidlene en klar sammenheng med hvilket transportmiddel som faktisk brukes. De som vanligvis benytter bil har en oppfatning av at bilbruk er tidsbesparende i forhold til kollektivtransport (Hjorthol, 1998). Når det er snakk om tid er det viktig å være klar over at det ofte er snakk om den opplevde reisetiden, altså summen av tiden den reisende bruker med å komme seg til en holdeplass, ventetid, forsinkelser og den skjulte ventetiden. Det viser seg at tiden som går til forsinkelser, bytter og lignende ofte overvurderes av de reisende (Berge og Amundsen, 2001).

Tilgjengelighet

Når en person går, sykler eller kjører bil kan han eller hun starte reisen umiddelbart, en faktor som er viktig når det kommer til tilgjengelighet. Avgangshyppigheten på de kollektive transportmidlene er sjeldnere og de reisende er avhengige av å vente på neste avgang. Dette vil med en lav frekvens på transportmiddelet kunne føre til en betydelig skjult ventetid for de reisende (ibid).

Pålitelighet

Undersøkelser viser at en økning i reisetiden som følge av forsinkelser oppleves verre og mer stressende enn lang reisetid. Dette gjør at transportmidlenes punktlighet er svært viktig for de reisendes holdninger til forskjellige transportmåter. Dette gjelder spesielt for reisende som på grunn av barn og arbeid har lite fleksibilitet i hverdagen (ibid).

Komfort

Komfort blir fremhevet som en viktig årsak til at personer velger bil fremfor kollektive transportmidler. Den opplevde reisetiden avhenger også i stor grad av komforten. God komfort gjør at reisetiden føles kortere enn om komforten er dårlig. Det finnes mange forhold som påvirker hvordan komforten i transportmiddelet blir oppfattet. Sittemuligheter, plass, støy, renhold og av-og påstigning er eksempler på viktige forhold (ibid).

Trygghet

Holdningene til de reisende avhenger også av i hvilken grad de føler seg trygge. Her varierer resultatene veldig, men undersøkelser viser at bilister oppfatter kollektivtransport som mer utrygt enn kollektivbrukerne. Når det gjelder forskjellene på trafikksikkerheten mellom bil og kollektivtransport er forskjellene mer uklare, men det hevdes at kollektive transportmidler anses som noe tryggere (ibid).

Pris

Prisen er også en viktig faktor for de reisendes holdninger. Her er det mange faktorer som påvirker, men Berge og Amundsen (2001:28) forklarer det i korthet som at *”trafikanter med tilgang til bil eller mulighet til å endre reisemål har høyere prisfølsomhet enn trafikanter som ikke har alternativer.”* Noen undersøkelser om pris har vist at prisreduksjoner på nesten 30 % må til for at bilister skal reise mer kollektivt, mens andre undersøkelser viser at prisen er mindre viktig dersom kollektivtilbudet tilpasses på andre måter (ibid). Pris og priselastisitet blir nærmere forklart i kapittel 4.7.

Informasjon og service

Undersøkelser viser at informasjon om forskjellige tilbud, og informasjon om kollektivtilbudet, ikke er kjent blant store deler av bilistene. Dette kan i mange tilfeller skyldes at bilistene allerede har tatt en beslutning om transportmiddel og derfor ikke er interessert i denne informasjonen, og er derfor en vanskelig målgruppe å informere (ibid).

4.2.3 Holdninger, verdier og handlinger

Begrepene verdier og holdninger brukes ofte om hverandre når det er snakk om holdninger og trafikadferd på individnivå. Men her er det viktig å være klar over at disse begrepene både i sosialpsykologien og sosiologien blir sett på som to ulike begreper. Verdier blir sett på som et relativt stabilt sett av oppfatninger om at enkelte måter å handle på er bedre enn andre. Verdiene er ofte grunnleggende og få, mens holdningene ofte er mange. Holdningene er også mer konkrete enn verdiene og vil kunne endres raskere enn verdiene.

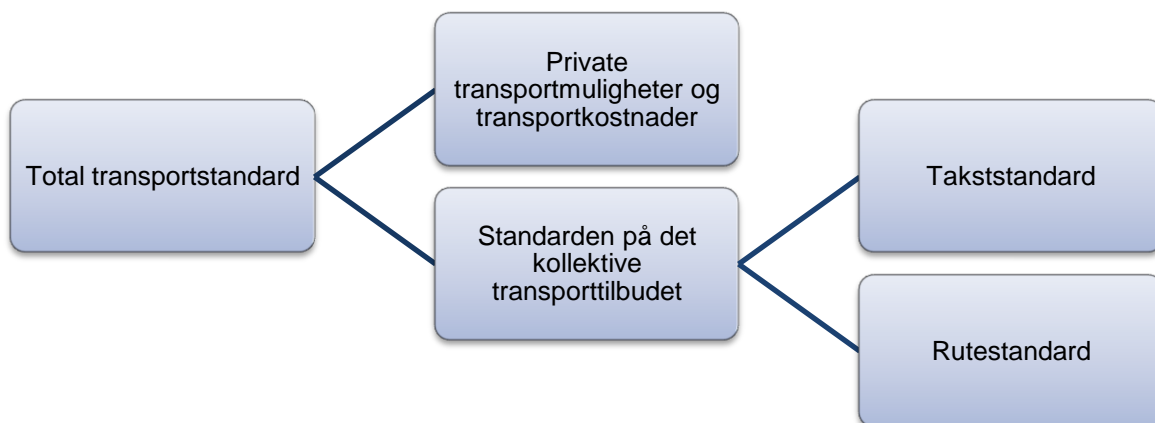
Teorien om kognitiv dissonans omhandler situasjoner hvor det oppstår uoverensstemmelse mellom holdning og handling. I slike situasjoner vil enten holdningen eller handlingen endres slik at de kommer i overensstemmelse, siden det i lengden er uholdbart for en enkeltperson å handle på tvers av sine holdninger. Her kan enten handling lede til holdning, eller holdning kan lede til handling (Berge og Amundsen, 2001).

4.3 Transportstandard

Transportstandard er et viktig begrep innenfor transportøkonomi og forteller noe om kostnadene ved å forflytte seg i et område, samt kvaliteten på transportinfrastrukturen og transporttilbudet (Solvoll, 2011).

”Et områdes transportstandard bestemmes av hvilke kostnader (ulemper) som er forbundet med å forflytte seg for innbyggerne i området. Transportstandarden i et område blir da også avhengig av private transportmuligheter, dvs. av reisekvalitet og reisekostnader når innbyggerne bruker egne transportmidler” (Jørgensen og Sæterdal, 1983:5).

Når den reisende skal forflytte seg mellom to steder kan de velge mellom forskjellige reisemåter, de kan kjøre bil, være bilpassasjer, benytte seg av kollektive transportmidler, sykle eller gå. Her er begrepet transportstandard aktuelt, ettersom disse inngår i den totale transportstandard i et område.



Figur 4.3 Dekomponering av transportstandardbegrepet.

Kollektiv transportstandard

Som vi ser av Figur 4.3 består standarden på det kollektive transporttilbudet av takststandard og rutestandard. Rutestandarden inkluderer de kvalitative sidene med reisen som reisetid, frekvens, regularitet, komfort, informasjon og lignende (Solvoll, 2011).

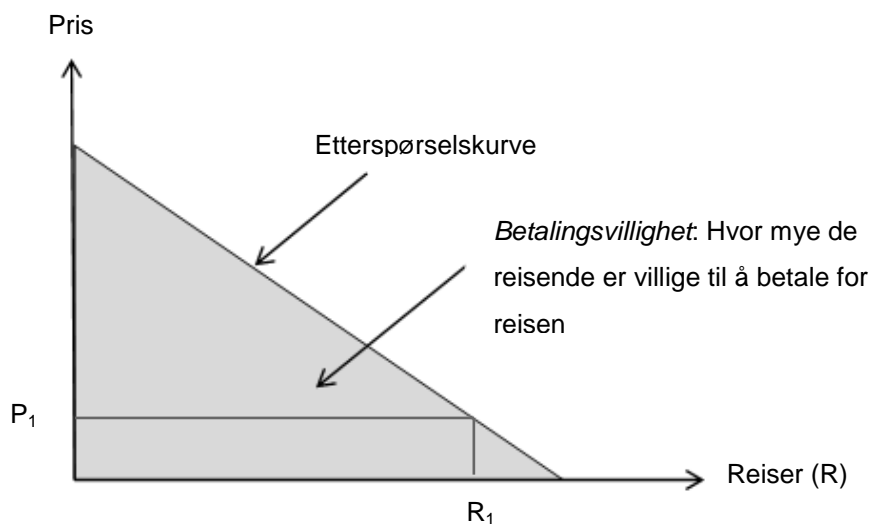
Takststandarden beskrives som ”det prisnivå og sett av prisforskjeller som trafikanter står overfor ved bruk av rutegående transportmidler” (Jørgensen og Sæterdal: 1983:4).

Privat transportstandard

Den private transportstandarden består av kostnadene ved å gjennomføre en reise, og disse betegnes vanligvis som generaliserte reisekostnader. Etersom oppgaven vår blant annet omhandler endring i bilistenes kjøremønster, er det naturlig at det er den private transportstandard som er sentral i denne oppgaven. Den generaliserte reisekostnaden utdypes i kapittel 4.5. og 5.2.

4.4 Betalingsvillighet

Betalingsvilligheten defineres som det maksimale trafikantene, ut fra sin nytte vurdering, er villige til å betale for et gode (Ringstad, 2004). Det antas her at de reisende er i stand til å anslå i kroner og øre hvor mye de er villige til å betale for å for eksempel kjøre på en bedre og kortere veg enn de tidligere har gjort. Dersom man vet alle individers betalingsvillighet og sorterer disse etter hvor mye de vil være villig til å betale for et visst antall reiser kan betalingsvilligheten illustreres gjennom en etterspørselskurve. Etterspørselskurven viser hvor stor etterspørsel det vil være etter reisen ved forskjellige priser på reisen. Figur 4.4 viser etterspørselskurven etter reiser, og det skraverte arealet illustrerer den totale betalingsvilligheten.



Figur 4.4 Betalingsvillighet.

Ringstad (2004) skiller mellom betalingsvilligheten for private goder og kollektive goder. En vegutbygging vil være et kollektivt gode, siden flere personer kan dra nytte av denne samtidig og uavhengig av hverandre. Derfor er, som illustrert ovenfor, betalingsvilligheten lik summen av de enkeltes betalingsvillighet. Det blir derfor åpenbart at selv om en persons betalingsvillighet er liten, vil den samlede betalingsvilligheten likevel kunne bli stor.

Betalingsvilligheten på reiser er et godt eksempel på et gode hvor betalingsvilligheten vil kunne variere over tid. Eksempelvis vil etterspørselen etter reiser på en innfartsveg til en by være mye større på morgenen og ettermiddagen enn resten av døgnet. Dette gir igjen utslag på betalingsvilligheten, ettersom de reisende i rushtrafikken vil være villige til å betale mer for en større og bedre veg, enn de som reiser på tidspunkter hvor kapasiteten på vegen er god (Ringstad, 2004).

4.5 Generaliserte reisekostnader

“Generalized costs is, [...], a useful tool in helping us to understand, in broad terms, how variations in travel cost can influence travel behaviour” (Button, 2010:147)

Den totale ressursbruken ved en reise representeres ved den generaliserte reisekostnaden som kan beskrives slik:

$$GK = P + kT$$

Hvor:

GK = bilistenes totale ressursbruk

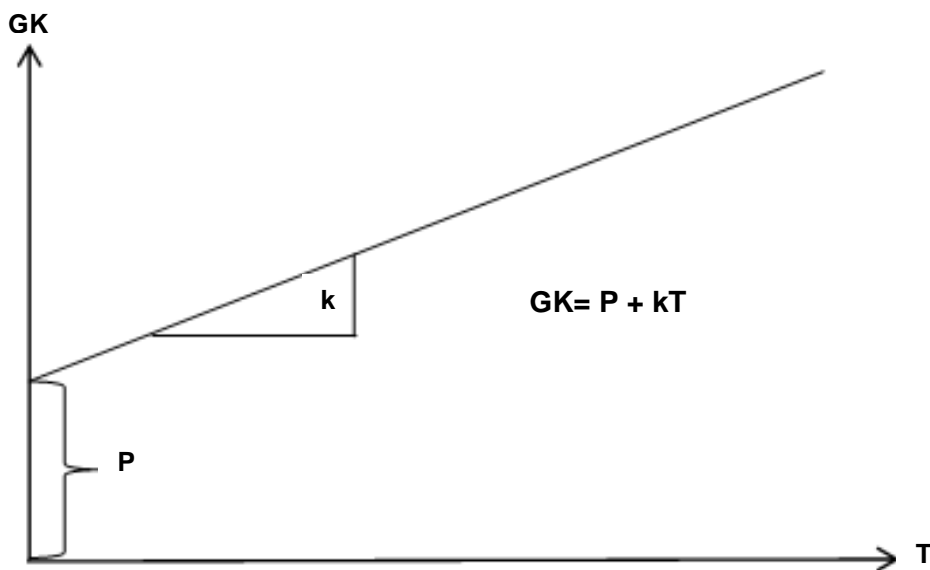
P = de betalbare kostnadene (kjørekostnadene)

k = tidskostnadene per time

T = reise tiden målt i timer

(Solvoll, 2011).

Både k og GK vil variere individuelt siden k angir hva trafikantene maksimalt er villige til å betale for redusert reisetid.



Figur 4.5 Generaliserte reisekostnader.

De generaliserte reisekostnadene består av betalbare kostnader, som er den summen reisen faktisk koster, i tillegg til tidskostnadene som bestemmes av tidskostnaden per tidsenhet og reisetiden. Beregning av de generaliserte reisekostnadene som er benyttet i denne undersøkelsen blir presentert i kapittel 5.2.3.

4.5.1 Betalbare kostnader

De betalbare kostnadene som trafikantene pådrar seg når de kjører fra A til B kan deles inn i to grupper, distanseavhengige og distanseuavhengige kostnader. Distanseavhengige kostnader er for eksempel kostnader til drivstoff, olje og dekk, mens de distanseuavhengige kostnadene er kostnader som påløper uavhengig av avstanden som kjøres. Et eksempel på en distanseuavhengig kostnad er bompenger.

4.5.2 Tidskostnader

I tillegg til de betalbare kostnadene er tidskostnaden med på å bestemme de reisendes generaliserte reisekostnader. Tidskostnaden er en funksjon av tiden reisen tar, T , og betalingsvilligheten de reisende har for å få redusert reisetiden sin, k .

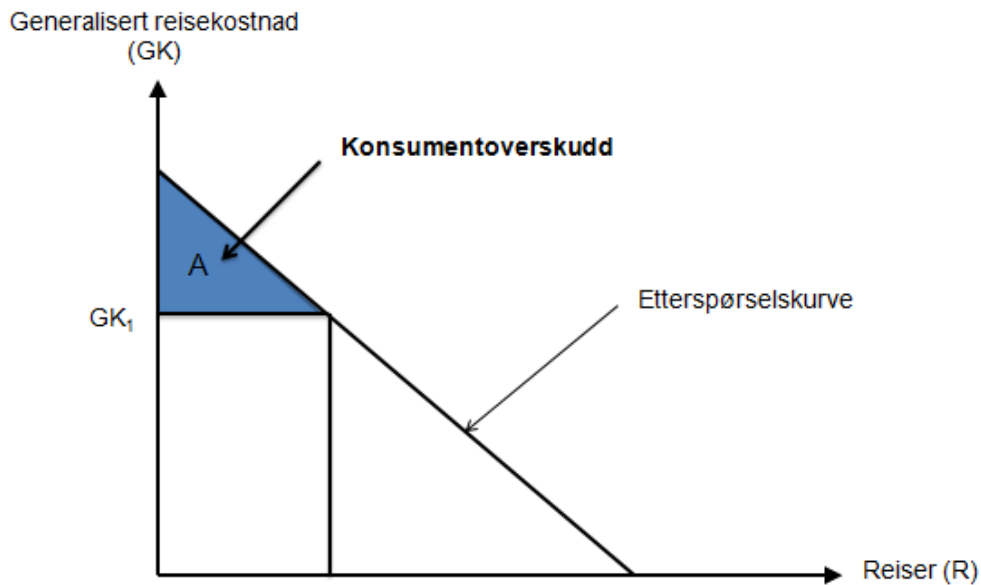
Når man reiser ofrer man av sin egen tid, og verdien av denne tiden representerer en subjektiv kostnad for hver enkelt reisende (Sunde, 2001). Denne representeres av k og påvirkes av flere andre variabler. Variabelen k påvirkes av flere faktorer og empiriske studier tyder på at:

- Det er store forskjeller på tidskostnader mellom ulike grupper, hvor tidskostnaden generelt øker med inntektsnivået.
- Det eksisterer store forskjeller i tidskostnaden når man skiller mellom reisens formål. Eksempelvis vil en reise i arbeid og til/fra arbeid ha en større tidskostnad enn en reise med tilsvarende varighet vil ha i fritidssammenheng.

(Sunde, 2001).

4.6 Konsumentoverskudd

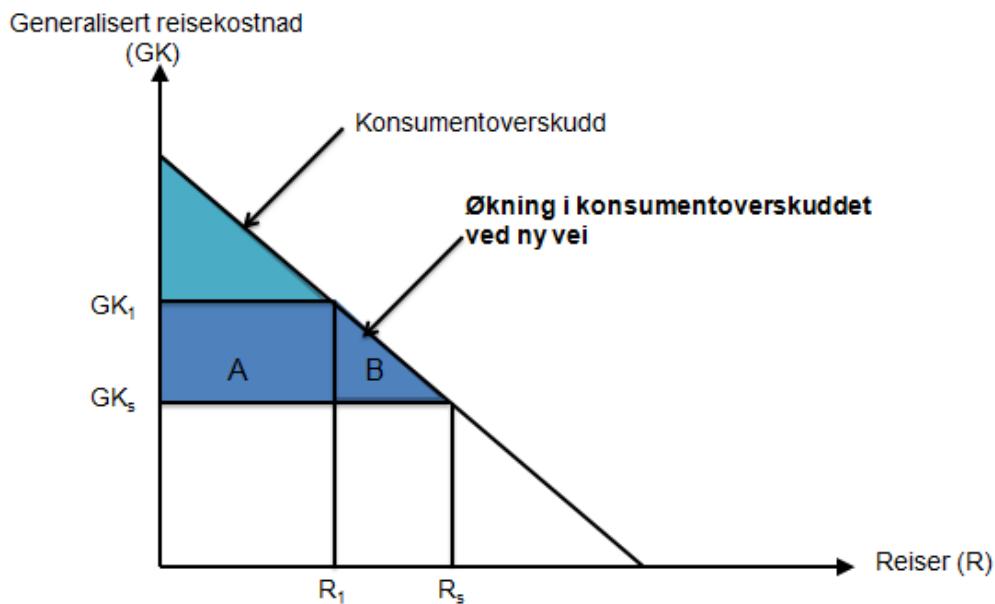
Konsumentoverskuddet beskrives av Ringstad (2004) som den samlede betalingsvilligheten fratrukket de faktiske kostnadene til de reisende, i dette tilfellet den generaliserte reisekostnaden.



Figur 4.6 Konsumentoverskudd.

Den generaliserte reisekostnaden for å reise er i illustrasjonen over GK_1 . Når de generaliserte reisekostnadene er GK_1 vil R_1 reiser gjennomføres. Konsumentoverskuddet tilsvarer differansen mellom det de reisendes betalingsvillighet er og den faktiske kostnaden. Konsumentoverskuddet tilsvarer areal A mellom etterspørselskurven og GK_1 .

Endring i velferd ved gjennomføring av et tiltak vurderes i følge Statens vegvesen (Vegvesen 6, 2006) gjennom endring i konsumentoverskuddet, og videre beskrives endring i konsumentoverskuddet som svært sentralt og en del av kjernen i samfunnsøkonomiske beregninger. “Dersom et tiltak fører til økning i konsumentoverskuddet samlet for alle så er dette en indikasjon på velferdsøkning” (Vegvesen 6, 2006:76). For å illustrere en økning i konsumentoverskuddet ser vi på hva som skjer dersom det bygges en ny og bedre veg på samme strekningen som over. Dette vil, som vi ser av illustrasjonen under, føre til at den generaliserte reisekostnaden reduseres for de reisende. I dette tilfellet er vegen i sin helhet skattefinansiert.



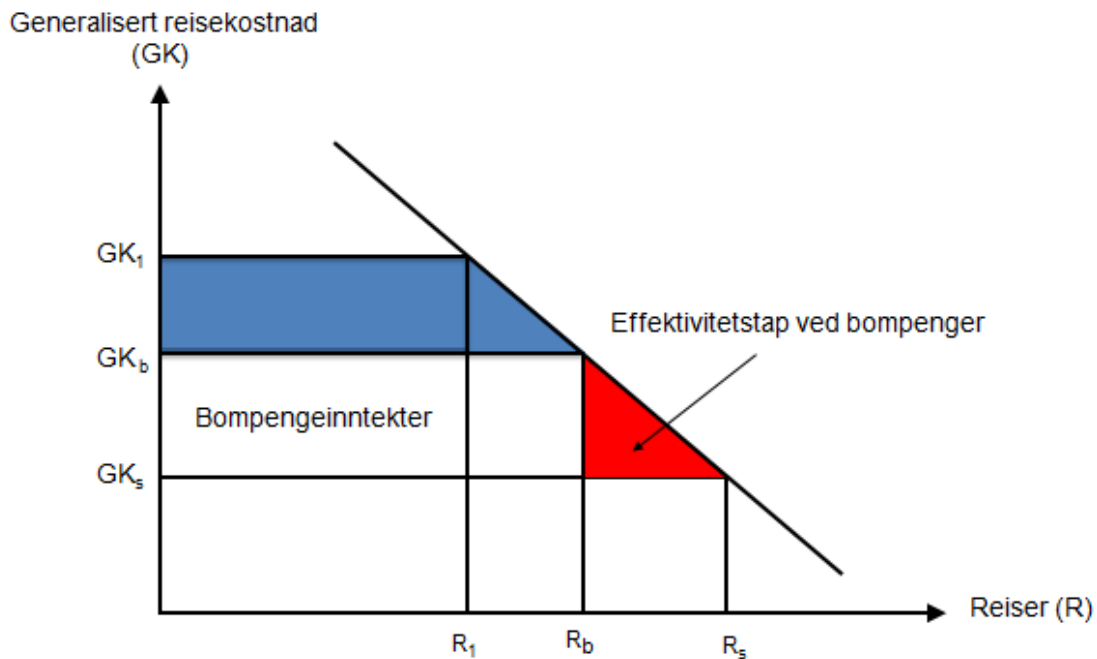
Figur 4.7 Endring i konsumentoverskudd ved ny og bedre veg.

Den generaliserte reisekostnaden reduseres altså fra GK_1 til GK_s og en slik kostnadsreduksjon vil føre til et økt antall reiser på strekningen, fra R_1 til R_s . Dette gir følgelig en økning i konsumentoverskuddet til de reisende som i figuren tilsvarer areal $A+B$. Areal A illustrerer økningen i konsumentoverskuddet for den allerede eksisterende trafikken. Nyten av denne eksisterende trafikken omfatter nytten ved at reisen, som også tidligere ble gjennomført, fortsatt gjennomføres, men på en annen rute enn tidligere (Vegvesen 6, 2006). Areal B illustrerer konsumentoverskuddet til den nye trafikken som genereres som følge av kostnadsreduksjonen. Nyten av denne nyskapte trafikken er summen av det samlede konsumentoverskuddet til de nye trafikantene, altså de reisene som ikke tidligere ble gjennomført fordi de generaliserte reisekostnadene da var for høye (ibid).

Beregningen av konsumentoverskuddet, og hvor stor endring det blir i konsumentoverskuddet avhenger av i hvor stor grad de reisende reagerer på endringer i de generaliserte reisekostnadene, altså priselastisiteten (kapittel 4.7). I noen sammenhenger vil ikke tiltak resultere i nyskapt eller overført trafikk, og man har da et tilfelle av prisuelastisk trafikk (ibid).

Denne økningen i konsumentoverskuddet påvirkes når prosjekter delfinansieres av bompenger, slik det er planlagt i Bodø kommune. Figur 4.8 illustrerer hva som skjer med konsumentoverskuddet når vegprosjektene delvis finansieres av bompenger i stedet for at de fullfinansieres gjennom skattepenger.

De samfunnsøkonomiske effektene av innføring av bompenger illustreres av Odeck (2011) slik:



Figur 4.8 Illustrasjon av de samfunnsøkonomiske effektene av innføring av bompenger.

Hvor GK_1 er den generaliserte reisekostnaden før vegutbedring, GK_s er generalisert reisekostnad etter en vegutbedring når prosjektet er skattefinansiert og GK_b er den generaliserte reisekostnaden etter en vegutbedring som finansieres ved bompenger. R_1 er antall reiser før vegutbedring, R_s er antall reiser etter en skattefinansiert vegutbedring og R_b er antall reiser på bompengefinansiert veg.

Her ser vi at den generaliserte reisekostnaden er høyere ved bompengefianansiering enn den ville vært dersom vegen var skattefinansiert. Dette fører igjen til redusert trafikk og antallet reiser reduseres fra R_s til R_b . Dette indikerer et samfunnsøkonomisk effektivitetstap, gjennom redusert trafikk og redusert konsumentoverskudd, i forhold til hvis vegen i sin helhet var skattefinansiert. Konsumentoverskuddet er større enn det var før den nye vegen ble bygd, men lavere enn ved skattefinansiering.

4.7 Priselasitet

Priselastisiteten forteller oss noe om hvordan etterspørselen etter reiser vil endre seg dersom prisen endrer seg. Dersom man ønsker å se på den relative endringen i etterspørselen etter en reise når prisene endres, kan man se på priselastisiteten. Priselasiteteten deles opp i direkte priselastisitet og krysspriselastisitet.

Direkte priselastisitet

Den direkte priselastisiteten forteller oss tilnærmet hvor mange prosent etterspørselen etter et gode endrer seg når prisen på dette godet endres med en prosent (Sæther, 1994).

Den direkte priselastisiteten, e_i , defineres som:

$$e_i = \frac{\text{prosentvis endring i etterspørsel}}{\text{prosentvis endring i pris}}$$

eller:

$$e_i = \frac{X_i}{P_i} * \frac{P_i}{X_i}$$

Det skilles mellom fire former for goder, alt etter hvilken verdi de har på priselastisiteten.

$e_i < -1$ Dette angir at godet er priselastisk. Det vil si at dersom prisen går opp med en prosent vil etterspørselen gå ned med mer enn en prosent.

$e_i = -1$ Angir et prisenøytralt gode. Etterspørselen vil ved et slikt gode avta prosentvis like mye som prisen øker.

$0 > e_i > -1$ Prisuelastisk gode. Her vil etterspørselen etter godet gå ned med mindre enn en prosent dersom prisen øker med en prosent. Altså vil ikke en prisøkning slå nevneverdig ut i etterspørselen

$0 < e_i$ Giffen-gode. Etterspørselen på et produkt går opp når prisen øker.

(Sæther, 1994).

I denne oppgaven ønsker vi å se på den direkte priselastisiteten for personbiltrafikk. Dette gjøres ved å beregne endringen i de reisendes generaliserte reisekostnader og se på denne i forhold til den endringen i antall reiser respondentene oppgir at de vil ha. Tidligere har det vært gjennomført flere undersøkelser av priselastisiteten ved bilkjøring. Bråthen og Hervik (1997) har sett på endringen i trafikken ved flere ulike vegprosjekter i Norge og denne

varierte fra -0,75 til -0,90. Button (2010) argumenterer for at priselastisiteten for bil vil være ulik på kort og lang sikt, men oppgir -0,2 som en kortsiktig priselastisitet, mens den på lang sikt vil være -0,90. Odeck og Bråthen (2008) har beregnet priselastisiteter på en rekke forskjellige bomprosjekter og finner her en gjennomsnittlig kortsiktig priselastisitet på -0,45 og en gjennomsnittlig langsiktig priselastisitet på -0,82.

Krysspriselastisitet

Krysspriselastisiteten sier oss tilnærmet hvor mange prosent etterspørselen etter gode i endrer seg når prisen på gode j øker med en prosent. Eksempelvis vil krysspriselastisiteten på bilreiser med hensyn på kollektivreiser angi hvordan etterspørselen etter bilreiser vil endre seg dersom prisen på kollektivtransport øker.

Krysspriselastisiteten, e_{ij} , defineres som:

$$e_{ij} = \frac{\text{prosentvis endring i etterspørsel etter gode } i}{\text{prosentvis endring i pris på gode } j}$$

eller:

$$e_{ij} = \frac{X_i}{P_j} * \frac{P_j}{X_i}$$

Krysspriselastisitetene kan brukes til å se hvordan to goder står til hverandre i etterspørselen. Godene er komplementære når $e_{ij} < 0$, uavhengige når $e_{ij} = 0$ og alternative når $e_{ij} > 0$ (Sæther, 1994).

For eksempel kan innføring av bompenger gi økt etterspørsel etter kollektivtrafikk. Ved å se på krysspriselastisiteten, altså etterspørselen etter kollektivtrafikk med hensyn på bompengesatsen, kan vi se hvor stor denne økningen kan forventes å bli. Krysspriselastisiteten kommer ikke til å bli beregnet, da vi ikke har tilstrekkelig tallmateriale i denne omgang.

5. Undersøkelsens resultater

I dette kapitlet vil vi presentere resultatene fra undersøkelsen vår. Først presenteres nettoutvalget og deretter presenteres beregningsgrunnlagene. Videre vil vi gå gjennom de tre forskningsspørsmålene og se på resultatene knyttet til disse. Først ser vi på utvalgets kjennskap til den planlagte vegutbedringen, samt hvorvidt det oppleves at det eksisterer et behov for vegutbedringen. Deretter ser vi nærmere på respondentenes holdninger til bompenger generelt og hva de mener bompengeinntektene bør brukes til, og til sist går vi igjennom hvordan en eventuell bomring vil påvirke respondentenes reiseadferd.

Åpningsbrev og spørreskjema brukt i forbindelse med denne undersøkelsen finnes i Appendiks 1 og 2, mens de utarbeidede krysstabellene finnes i Appendiks 3.

5.1 Presentasjon av nettoutvalget

Vi vil her presentere respondentene i denne undersøkelsen, nettoutvalget. Vi vil se på hvordan nettoutvalget fordeler seg med hensyn på demografivariablene kjønn, alder, inntekt, antall barn og biler samt hvor stor andel som har førerkort. Tallene som er brukt for å sammenligne nettoutvalget med populasjonen er hentet fra Statistisk sentralbyrå (Statistisk sentralbyrå 5, 2012).

Kjønn

Tabell 5.1 Bortfallsanalyse fordelt på kjønn.

Kjønn	Bodø kommune		Nettutvalg		Differanse i prosentpoeng
	Antall	%	Antall	%	
Antall kvinner	17136	49,83 %	151	50,00 %	0,17
Antall menn	17256	50,17 %	151	50,00 %	-0,17
Totalt	34392	100 %	302	100 %	

Fordelingen av kvinner og menn i Bodø kommune var per 1. januar omtrentlig likt fordelt med 49,83 % kvinner og 50,17 % menn. Vi ser av Tabell 5.1 at fordelingen av kjønn i nettoutvalget er tilnærmet lik fordelingen i populasjonen og det er derfor ikke nødvendig å gjøre noen vekting av resultatene på bakgrunn av kjønn.

Alder

Tabell 5.2 Bortfallsanalyse fordelt på alder.

Aldersgruppe	Bodø kommune		Nettoutvalg		Differanse i prosentpoeng
	Antall	%	Antall	%	
18-29 år	6874	19,99 %	30	9,93 %	-10,05
30-39	6655	19,35 %	66	21,85 %	2,50
40-49	7269	21,14 %	71	23,51 %	2,37
50-59	6173	17,95 %	55	18,21 %	0,26
60+	7421	21,58 %	71	23,51 %	1,93
Ikke besvart			9	3,00 %	
Totalt	34392	100 %	302	100 %	

Aldersfordelingen er mer ujevn enn kjønnsfordelingen, spesielt for aldersgruppen 18-29 år hvor avviket fra populasjonen er på ca 10 prosentpoeng. I de resterende aldersgruppene er avvikene relativt små i forhold til fordelingen i populasjonen. For å veie opp for aldersgruppen som er underrepresentert har vi valgt å vekte resultatene, slik at resultatene fra denne aldersgruppen vektet opp i forhold til de andre aldersgruppene. Vektene er beregnet ved å dividere den ønskede svarprosenten (andel i populasjon) på den faktiske svarprosenten (andel i nettoutvalg). Vektene som er brukt i denne undersøkelsen presenteres i Tabell 5.3.

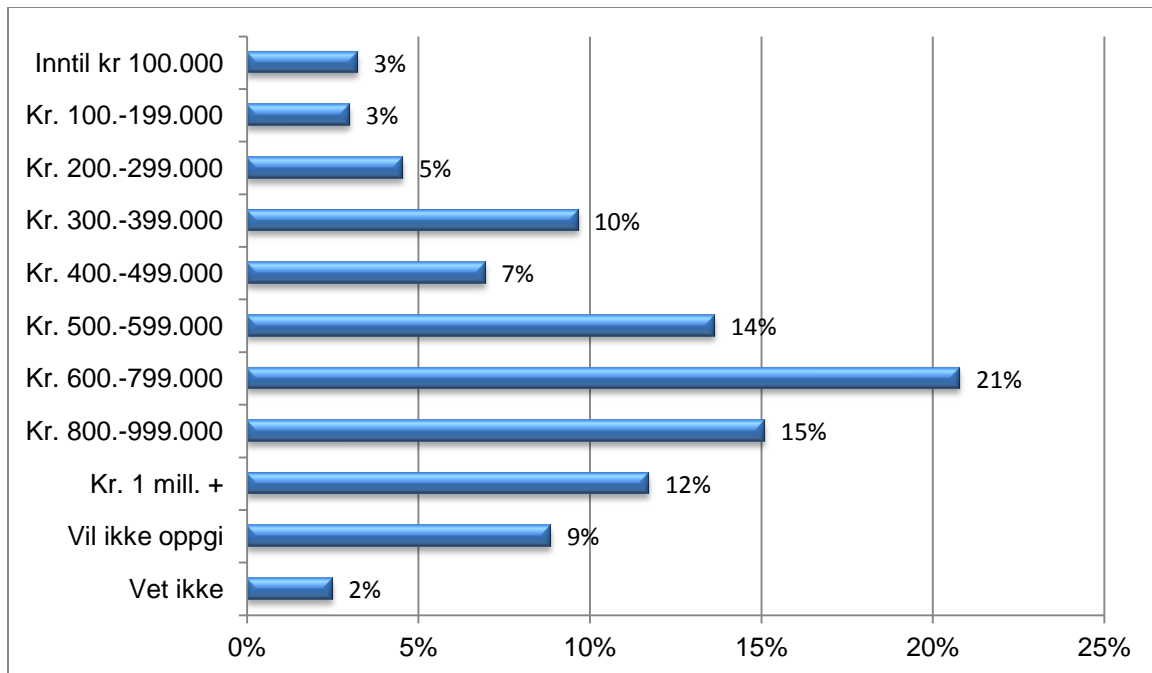
Tabell 5.3 Vekter benyttet for å korrigere for skjevheter i nettoutvalget.

Aldersgrupper	Vekter
18-29 år	1,95208382
30-39	0,85904183
40-49	0,87222094
50-59	0,95618907
60+	0,89045970
Ikke besvart	1,00000000

Vi gjør oppmerksom på at når vi benytter vekter kun justert for alder, kan dette føre til at antall respondenter i enkelte undergrupperinger i det vektete datamaterialet (for eksempel kjønn), vil kunne avvike noe fra det uvektede materialet.

Inntekt

Vi hadde på forhånd kategorisert inntektsvariabelen i forhåndsdefinerte inntektsgrupper, og respondentene ble bedt om å oppgi husstandens årlige samlede bruttoinntekt. Inntektsfordelingen blir vist i Figur 5.1. Av denne ser vi at husstandene med over 500 000 kroner i samlet årlig husstandsinnkomst utgjør 62 % av respondentene mens de med inntekt under 500 000 kroner utgjør 28 % av respondentene.



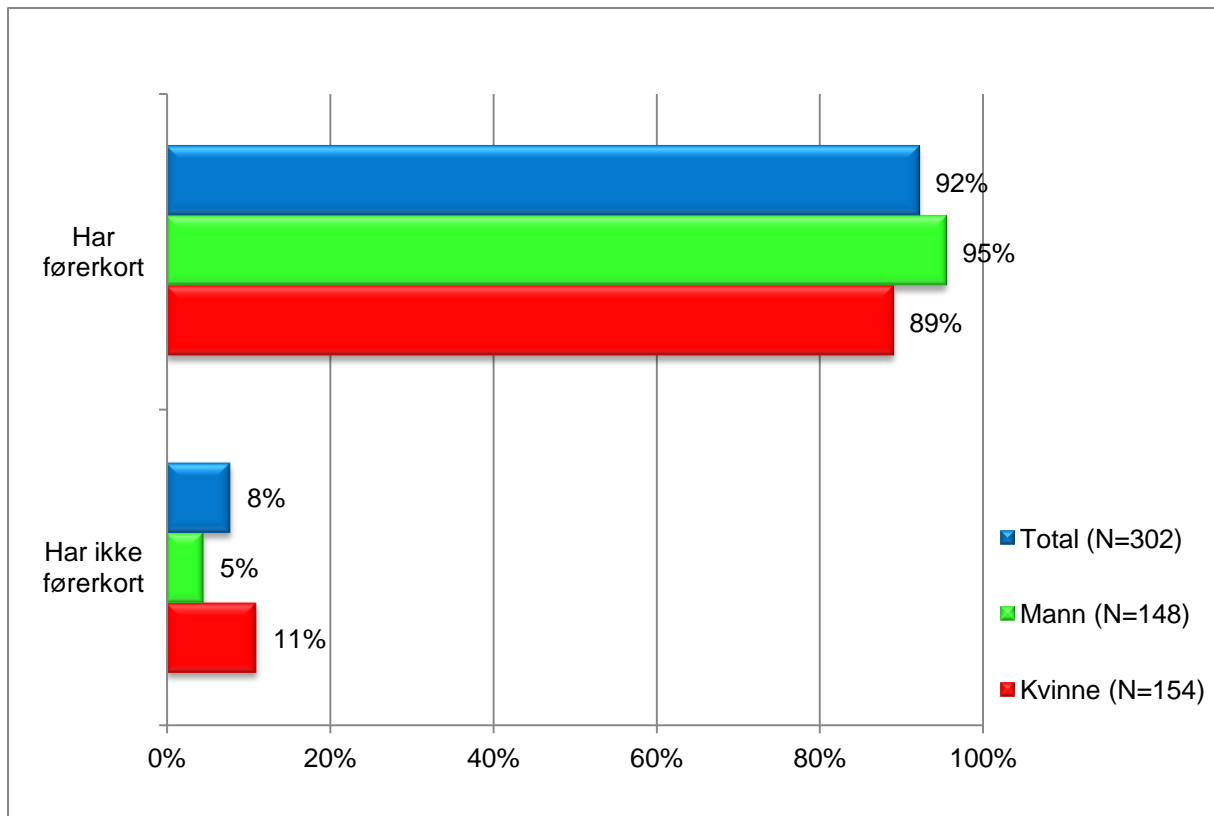
Figur 5.1 Oversikt over respondentenes årlige husstandsinnkomst (N=302).

Antall barn og biler

Av våre respondenter er det 58 % som ikke har barn, 20 % som har ett barn og 22 % som har 2 eller flere barn. 60 % av respondentene har én bil i husstanden, 37 % har to eller flere biler, mens 3 % ikke har biler i husstanden.

Andel med førerkort

Undersøkelser viser at 86 % av befolkningen i Norge hadde førerkort i 2009 (Vågane et al., 2011). Det ble da funnet en høyere andel av førerkort blant menn, i aldersgruppen 35-66 år, og blant par med barn. Vår undersøkelse viser at en høyere andel av respondentene har førerkort enn nasjonen som helhet (Figur 5.2). Dette kan skyldes at personer som har førerkort finner temaet i undersøkelsen mer interessant enn personer uten førerkort gjør, og at flere svarer av den grunn.



Figur 5.2 Andel av respondentene med og uten førerkort, fordelt på kjønn.

Vi ser i tillegg at vi har en noe høyere andel menn med førerkort enn kvinner med førerkort, i likhet med det som er tendensen i tidligere undersøkelser. 91 % av respondentene uten barn har førerkort, 90 % av de med ett barn og 96 % av de med to eller flere barn har førerkort.

5.2 Grunnlag for beregninger

Beregningene som er gjort i forbindelse med denne undersøkelsen er gjort med utgangspunkt i et privatøkonomisk perspektiv og prisene vi bruker inkluderer merverdiavgift.

5.2.1 Betalbare kostnader

De betalbare kostnadene deles inn i distanseavhengige kostnader og distanseuavhengige kostnader.

Distanseavhengige kostnader

Distanseavhengige betalbare kostnader deles inn i fem kategorier: drivstoffkostnader, oljekostnader, dekkkostnader, reparasjons- og servicekostnader, samt kapitalkostnader (Samstad et al., 2005).

Drivstoffkostnader:

For bensindrevne biler forutsetter Samstad et al. (2005) et gjennomsnittlig forbruk på 0,72 liter per mil, og med en gjennomsnittlig bensinpris på 14,80 får vi en drivstoffkostnad på 1,06 kroner per kilometer. For dieslbiler forutsettes et gjennomsnittlig forbruk på 0,51 liter per mil, og med en gjennomsnittlig dieselpriis på 13,90 får vi en drivstoffkostnad på 0,70 kroner per kilometer.

I følge Statistisk sentralbyrå kjørte dieslbiler gjennomsnittlig 1,5 ganger så langt som bensindrevne biler i 2010 (Statistisk sentralbyrå 3, 2011). Når vi i tillegg vet at personbilparken består av ca 65 % bensindrevne biler og 35 % dieseldrevne biler (Statistisk sentralbyrå 4, 2011), får vi en vekt på 55 % bensin og 45 % diesel. Med denne vektingen blir de gjennomsnittlige distanseavhengige drivstoffkostnadene:

$$(0,55*1,06) + (0,45*0,70) = \mathbf{0,90 \text{ kroner per kilometer.}}$$

Oljekostnader:

I 1997 ble kostnaden for forbruk av motorolje på personbiler beregnet, ved hjelp av serviceintervaller og en vektet sammenstilling av tilgjengelige oljetyper på markedet, til å være 0,03 kr per kilometer. Selv om det kan argumenteres for at dagens biler har et lavere oljeforbruk velger vi, i tråd med Samstad et al. (2005), å holde kostnaden uforandret, kun justert for prisstigning. Her har vi som anbefalt i rapporten justert prisen etter Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks for drivstoff og smøremidler, med en utgangsverdi på 91,7 fra 1995 og en verdi per 2011 på 172,9 (Statistisk sentralbyrå 2, 2011). Dermed finner vi at oljekostnaden i 2012 blir **0,06 kr per kilometer.**

Dekkkostnader:

Samstad et al. (2005) regner med et dekkforbruk på 1,2 dekk per bil per år. Gjennomsnittlig kjørelengde var i 2010 på 13 257 km i året (Statistisk sentralbyrå 3, 2011). Samstad et al. (2005) har tatt utgangspunkt i en gjennomsnittlig dekkpris på 954 kroner for sommerdekk og 1066 kroner for vinterdekk. Det anbefales her å justere prisen etter konsumprisindeksen for reservedeler og tilbehør med en utgangsverdi på 111,2 og en verdi i 2011 på 146,9 (Statistisk sentralbyrå 2, 2011). Justert for prisstigning får vi da 1260 kroner for sommerdekk og 1408 kroner for vinterdekk. Vi får da:

$$\frac{\left(\frac{1260+1408}{2}\right)*1,2}{13257} = \mathbf{0,12 \text{ kroner per kilometer.}}$$

Reparasjons og servicekostnader:

Samstad et al. (2005) har beregnet de årlige reparasjonskostnadene til 11 442 millioner kroner, basert på verkstedenes omsetning i 2002. I tillegg til verkstedkostnadene kommer kostnader til deler, noe som i 2002 ble beregnet til 3 903 millioner kroner (ibid). Totalkostnaden for reparasjons og servicekostnader ble da kroner 15 345 millioner kroner. Fordelt på en strekning på 30 143 millioner kilometer ga dette en kostnad per kilometer på 0,51 kroner. Her anbefaler rapporten å justere prisen etter konsumprisindeksen for vedlikehold og reparasjoner på verksted. Dette har vi gjort, men er oppmerksomme på at dette kan føre til en overvurdering av prisene siden indeksen for reservedeler og tilbehør ligger lavere enn indeksen for vedlikehold og reparasjoner på verksted. Kostnaden for reparasjoner og vedlikehold blir da **0,92 kroner per kilometer**.

Kapitalkostnader:

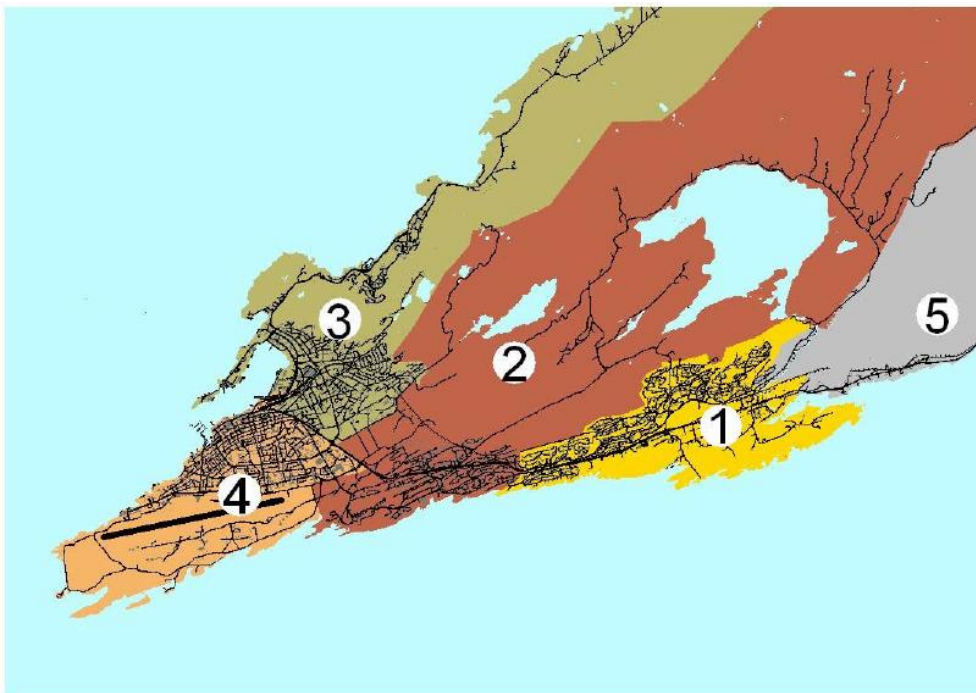
I rapporten anbefaler Samstad et al. (2005) å benytte en kapitalkostnad på 0,32 kroner per kilometer eksklusive alle avgifter i 2005. Dette er basert på en rente på 4 % og en nybilpris på 270 715 kroner (år 2001), fratrukket engangsavgift, merverdiavgift og korrigert for prisstigning. Kapitalkostnadene anbefales å justeres etter konsumprisindeksen for biler, med en utgangsverdi i 2003 på 105,1 og 115,1 i 2011. Dette gir en kapitalkostnad på **0,59 kroner per kilometer**.

Oppsummering av distanseavhengige kostnader:

Tabell 5.4 Distanseavhengige kostnader per kilometer.

Kostnad	Kostnad per kilometer
Drivstoff	0,90 kroner
Olje	0,06 kroner
Dekk	0,12 kroner
Reparasjon og service	0,92 kroner
Kapitalkostnader	0,59 kroner
Totale distanseavhengige kostnader per kilometer:	2,59 kroner per kilometer

Distanser



Figur 5.3 Kart med soneinndeling.

Sone 1 "Hunstad/Mørkved": her inngår området Hunstad/Mørkved samt Bertnes/Støver.

Sone 2 "Alstad/Grønnåsen": her inngår området Alstad/Grønnåsen samt Jensvoll.

Sone 3: "Rønvik/Nordsia": her inngår Rønvik samt området nordover mot Kjerringøy.

Sone 4: "Sentum": her inngår sentrum samt Bodø Lufthavn.

Sone 5: "Tverlandet": her inngår Tverlandsområdet, samt strekningen mot Fauske og Saltstraumen.

Distansene som er benyttet i våre beregninger er beregnet ved hjelp av Statens vegvesens elektroniske kart på www.visveg.no. For å beregne avstander har vi satt et tyngdepunkt i hver sone og beregnet avstand til et tyngdepunkt i sentrum. Her er det en ulempe at vi ikke vet nøyaktig hvilken rute og eksakt hvor hver enkelt reisende ender reisen, men for å kunne beregne priselastisiteten og generaliserte reisekostnader forutsetter vi reiser fra et tyngdepunkt til et annet.

Tabell 5.5 Oversikt over avstand fra tyngdepunkt i soner til tyngdepunkt i sentrum.

Sone	Område	Avstand til sone 4 Sentrum
Sone 1	Hunstad/Mørkved	9,8 km
Sone 2	Alstad/ Grønnåsen	4,3 km
Sone 3	Rønvik/Nordsia	2,5 km
Sone 5	Tverlandet	18,7 km

Distanseuavhengige kostnader

Bomringen som er planlagt som delfinansiering av Bypakke Bodø, samt bomstasjonen ved Tverlandet Bru, vil påvirke de reisendes kostnader, og inngår derfor her i de distanseuavhengige kostnadene. Her forutsetter vi at de reisende vil ha Auto-Pass brikke, og at de som må passere bomringen i sentrum to ganger gjør dette innen en time. Prisen for å passere bomringen med Auto-Pass brikke er satt til 12 kroner og vil inngå som en distanseuavhengig kostnad for innbyggere i alle sonene. Passeringen på Tverlandet bru vil koste 16 kroner med Auto-Pass brikke og inngår som en distanseuavhengig kostnad for innbyggerne i sone 5.

5.2.2 Tidskostnader

Tidene reisen tar er i likhet med avstandene beregnet ved hjelp av Statens vegvesens elektroniske kart på www.visveg.no.

Tabell 5.6 Kjøretid fra tyngdepunkt i de forskjellige sonene til tyngdepunkt i sentrum.

Sone	Område	Kjøretid i min. til sone 4 Sentrum	Kjøretid i timer til sone 4 Sentrum
Sone 1	Hunstad/Mørkved	13 min.	0,22 timer
Sone 2	Alstad/ Grønnåsen	7 min.	0,12 timer
Sone 3	Rønvik/Nordsia	5 min.	0,08 timer
Sone 5	Tverlandet	22 min.	0,37 timer

Når statens vegvesen vurderer veginvesteringsprosjekter bruker de faste tidsverdier som er fastsatt på grunnlag av en større tidsverdiundersøkelse. For å gjøre beregninger av de reisendes tidskostnad har vi valgt å bruke de samme tidsverdiene for lett bil, som er presentert i Tabell 5.7.

Tabell 5.7 Tidsverdier for reiser under 100 kilometer. (Ramjerdi et al., 2010)

Reisehensikt	Bilfører (kr/persontime)	Kollektivtransport (kr/persontime)
Tjenestereise	380	380
Til og fra arbeid	90	60
Fritid	77	46

Beregningen i denne undersøkelsen tar ikke med eventuell redusert reisetid grunnet bedre veg etter bomringen er innført. Dette fordi det etter 2014 fortsatt vil ta flere år før vegen er ferdig utbygd, og vi har heller ikke informert respondentene om hvor lang tid de vil kunne regne med å spare. Vi kan derfor ikke anta at respondentene har tatt hensyn til en eventuell tidsbesparelse når de har besvart spørreskjemaet.

5.2.3 Generaliserte reisekostnader før og etter innføring av bomring

Vi har nå presentert de verdiene som inngår i de generaliserte reisekostnadene. For å senere kunne beregne priselastisiteten vil vi videre presentere de beregnede generaliserte reisekostnadene før og etter bomringen er innført for respondentene i sone 1,2,3 og 5. De generaliserte reisekostnadene for innbyggere i sone 4, sentrum, er ikke beregnet da denne undersøkelsen ikke gir nok informasjon om hvor disse respondentene kjører.

Formelen som blir brukt for å beregne de generaliserte reisekostnadene i denne oppgaven er:

$$GK = b + B * a + k * T$$

Hvor:

b = distanseuavhengige betalbare kostnader (bompenger)

B = distanseavhengige betalbare kostnader per kilometer

a = avstand i kilometer

k = tid reisen tar i antall timer

T = tidskostnad per time

De generaliserte reisekostnadene per i dag, samt de foreventede generaliserte reisekostnadene i 2014, presenteres i Tabell 5.8.

Tabell 5.8 Generaliserte reisekostnader før og etter bomring, fordelt på soner og reisehensikt.

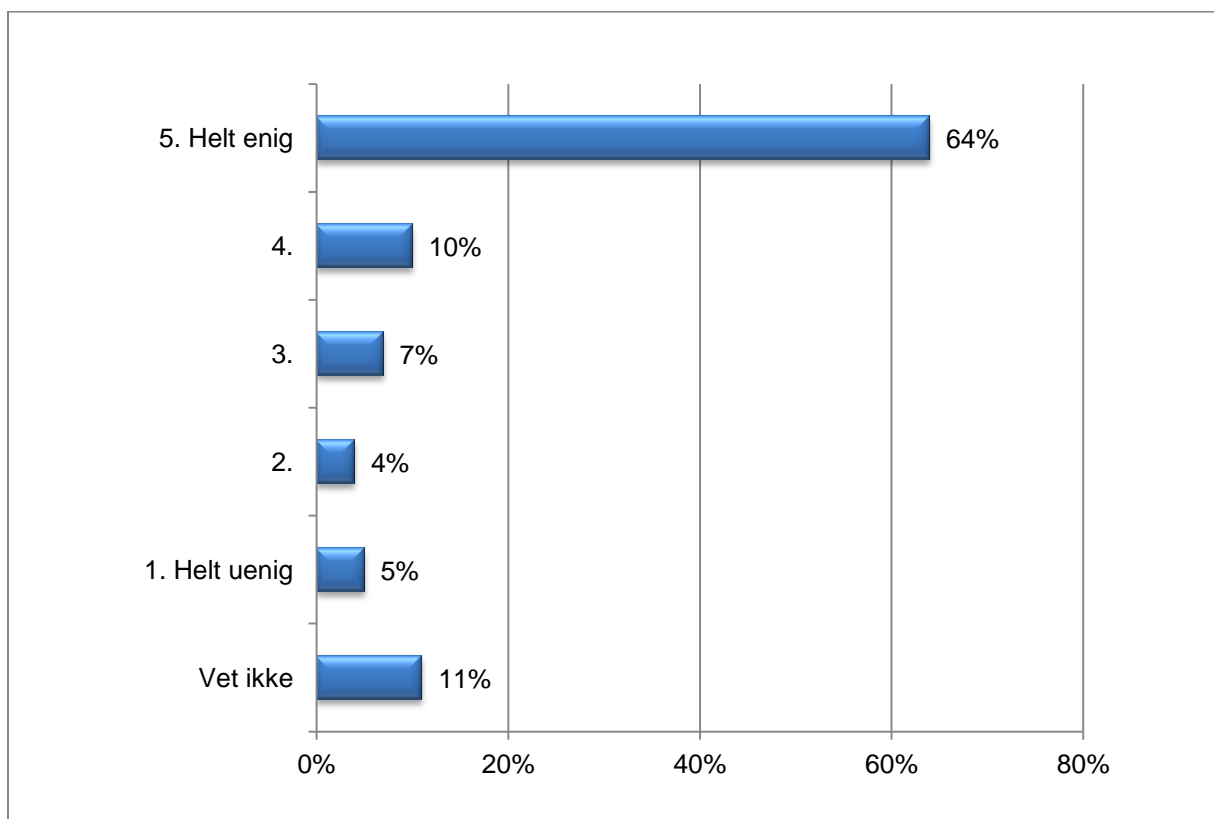
	<i>b</i>	<i>B</i>	<i>a</i>	<i>k</i>	<i>T</i>	Dagens GK (2012)	Fremtidig GK (2014)	Prosentvis endring i GK
Sone 1								
Reiser til og fra arbeid	12	2,95	9,8	0,22	90	48,71	60,71	24,64 %
Reiser i arbeidstid	12	2,95	9,8	0,22	380	112,51	124,51	10,67 %
Fritidsreiser	12	2,95	9,8	0,22	77	45,85	57,85	26,17 %
Total sone 1						69,02	81,02	17,39 %
Sone 2								
Reiser til og fra arbeid	12	2,95	4,3	0,12	90	23,49	35,49	51,10 %
Reiser i arbeidstid	12	2,95	4,3	0,12	380	58,29	70,29	20,59 %
Fritidsreiser	12	2,95	4,3	0,12	77	21,93	33,93	54,73 %
Total sone 2						34,57	46,57	34,72 %
Sone 3								
Reiser til og fra arbeid	12	2,95	2,5	0,08	90	14,58	26,58	82,33 %
Reiser i arbeidstid	12	2,95	2,5	0,08	380	37,78	49,78	31,77 %
Fritidsreiser	12	2,95	2,5	0,08	77	13,54	25,54	88,66 %
Total sone 3						21,96	33,96	54,64 %
Sone 5								
Reiser til og fra arbeid	28	2,95	18,7	0,37	90	88,47	116,47	31,65 %
Reiser i arbeidstid	28	2,95	18,7	0,37	380	195,77	223,77	14,30 %
Fritidsreiser	28	2,95	18,7	0,37	77	83,66	111,66	33,47 %
Total sone 5						122,63	150,63	22,83 %
Totalt alle soner						62,04	78,04	25,79 %

5.3 Kjenner respondentene til, og oppleves det at det er behov for, den planlagte vegutbedringen i Bodø?

For å besvare dette forskningsspørsmålet har vi først sett på i hvilken grad respondentene har kjennskap til den planlagte vegutbedringen, før vi deretter har sett på hvorvidt den planlagte utbedringen anses som nødvendig. Til slutt ser vi på hvilke faktorer respondentene anser som viktigst knyttet til transportsystemet.

5.3.1 Kjenner befolkningen til den planlagte vegutbedringen?

Vårt inntrykk er at Bypakke Bodø og de planlagte vegutbedringene har vært mye omtalt i lokale og regionale media, slik at de fleste innbyggerne i kommunen har kjennskap til planene. Vi valgte derfor å ta med en påstanden ” jeg kjenner til at det er planlagt en utbedring av vegnettet i Bodø” for å se om dette er tilfelle. Respondentene ble bedt om å krysse av for om de var enige eller uenige på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er helt uenig mens 5 er helt enig. Respondentene hadde her muligheten til å svare nøytralt med alternativ 3 som tilsvarer verken enig eller uenig.



Figur 5.4 Respondentenes kjennskap til den planlagte vegutbedringen i Bodø (N=302).

Resultatene viser som antatt at en relativt stor andel av respondentene (74 %) kjenner til den planlagte vegutbedringen. Av resultatene ser vi også at respondenter mellom 30-59 år er de som er best kjent med den planlagte utbedringen, mens antallet er noe lavere blant de mellom 18-29 år og de som er eldre enn 60 år. Videre ser vi at respondenter med husstandsinntekt på over 400 000 kroner i året i større grad sier seg enige med påstanden, enn de med lavere inntekt. Når det gjelder antall barn i husstanden er det de husstandene med ett hjemmeboende barn under 18 år som skiller seg ut, med 85 % som sier seg enige i påstanden, mens bare 70 % av de uten barn og 73 % av de med to eller flere barn sier seg enige.

Når vi ser på forskjellene mellom de ulike sonene har sonene utenfor sentrum en høyere andel som kjenner til vegutbyggingen enn innbyggere i sentrum. På Tverlandet sier 80 % seg enige i at de kjenner til vegutbyggingen, mens bare 64 % av respondentene som bor i sentrum sier det samme. En mulig årsak til denne forskjellen er at arbeidet med Tverlandet bru er igangsatt, og at innbyggere i dette området er mer bevisste på vegutbedringen, ettersom mange av dem passerer det aktuelle området daglig. I sonen Hunstad/Mørkved sier 77 % seg enige, Alstad/Grønnåsen sier 85 % seg enige, mens 68 % fra Rønvik/Nordsia sier seg enige.

Det er verdt å merke seg at respondentene fikk noe informasjon om den planlagte utbedringen i åpningsbrevet, noe som kan ha medført at nettoutvalget har en høyere andel som kjenner til utbedringen enn populasjonen generelt.

5.3.2 Nødvendigheten av et nytt og bedre hovedvegnett i Bodø.

Hovedprosjektet i Bypakke Bodø, er et nytt og forbedret hovedvegsystem med høy avviklingskapasitet, både for bil, sykkel og buss. Målet er at dette skal gi en trygg og effektiv løsning. Prislappen på denne delen av pakken er stipulert til ca 1,7 milliarder kroner (Bypakke Bodø 1, 2011). Vi finner det derfor interessant å se i hvilken grad innbyggerne i Bodø mener at en slik vegutbygging er nødvendig. Vi valgte å bruke to ulike påstander for å få svar på dette. Også her er svarene avgitt på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er helt uenig og 5 er helt enig.

”Jeg er godt fornøyd med standarden på vegnettet i Bodø”

Til denne påstanden sier 59 % seg uenige, mens bare 9 % av alle respondentene sier seg enige. Her finner vi at de med mer enn én bil er mer misfornøyd med vegstandarder i Bodø enn de øvrige respondentene. Av de som har to eller flere biler er 67 % uenige i påstanden, mens 54 % av respondentene med kun én bil er uenige.

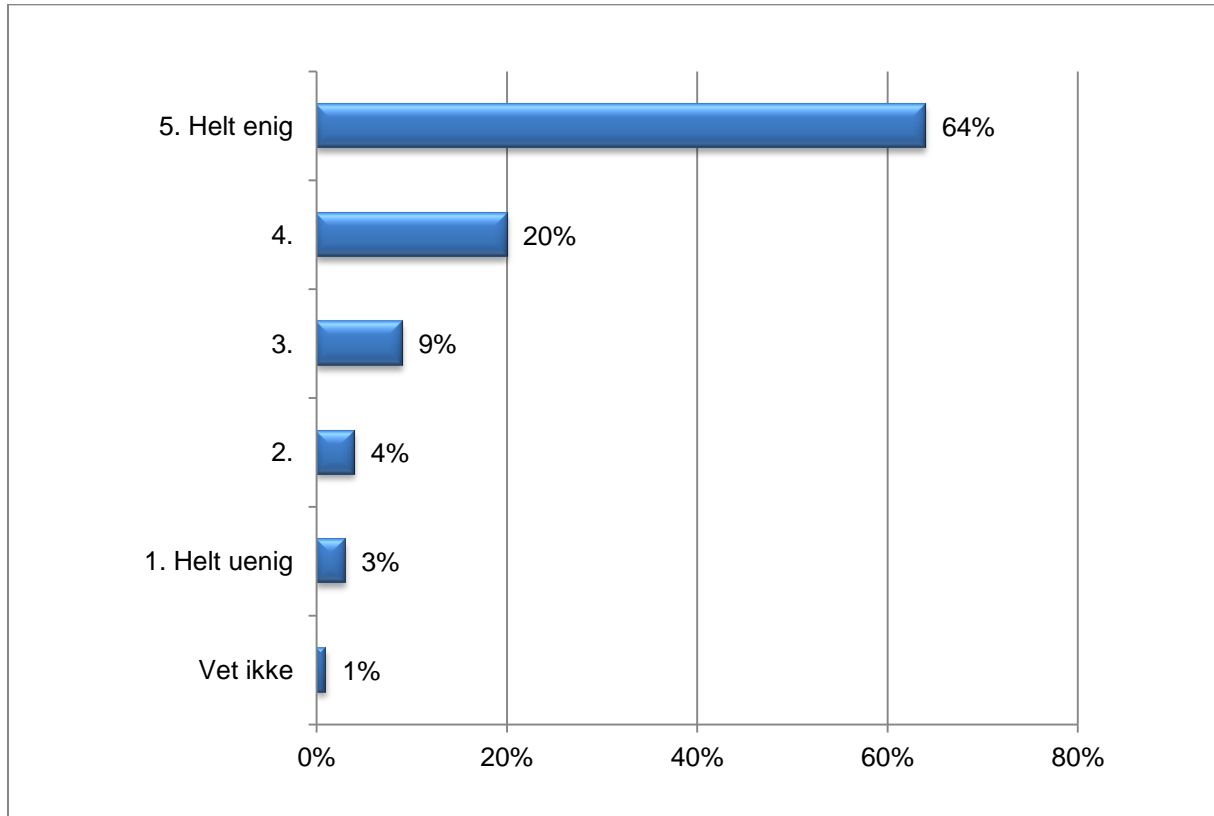
Tabell 5.9 Respondentenes tilfredshet med vegnettet i Bodø, fordelt på soner.

	Total	Sone				
		Sone 1 Hunstad/Mørkved	Sone 2 Alstad/Grønnåsen	Sone 3 Rønvik/Nordsia	Sone 4 Sentrum	Sone 5 Tverlandet
Enig (4-5)	9 %	10 %	17 %	12 %	7 %	3 %
Nøytral (3)	27 %	31 %	31 %	23 %	28 %	18 %
Uenig (1-2)	59 %	55 %	48 %	60 %	57 %	77 %
Vet ikke	5 %	4 %	5 %	6 %	8 %	2 %
Ant. resp. (N)	302	90	43	79	53	36

Når vi ser på resultatene fordelt på soner ser vi at respondentene fra Tverlandet klart skiller seg ut som de som er mest uenige i denne påstanden, med 77 % som uenige og 3 % som sier seg enige. Innbyggerne på Tverlandet har ikke bare lengre kjøreveg inn til sentrum, men må også passere steder som for eksempel det rasutsatte området Hopshamran, noe som kan være med på å utgjøre denne forskjellen i tilfredsheten med vegnettet. Det er også verdt å merke seg at innbyggerne i dag kjører på en veg som allerede er under ombygging, og dermed har dårligere standard enn normalt, noe som også kan ha innvirkning på hvor fornøyd de er med vegnettet.

”Det er nødvendig med en utbedring av hovedvegnettet i Bodø”

Ved denne påstanden vises det i enda større grad at en utbedring av vegnettet i Bodø, av veldig mange (84 %), ansees som nødvendig.



Figur 5.5 Respondentenes mening om nødvendigheten av en vegutbedring av hovedvegnettet (N=302).

Videre ser vi at det skiller en del imellom de ulike aldersgruppene. Dette illustreres i Tabell 5.10.

Tabell 5.10 Respondentenes mening om nødvendigheten av en vegutbedring av hovedvegnettet, fordelt på alder.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Enig (4-5)	84 %	80 %	75 %	90 %	85 %	84 %
Nøytral (3)	9 %	10 %	21 %	3 %	7 %	6 %
Uenig (1-2)	7 %	10 %	5 %	5 %	8 %	5 %
Vet ikke	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	4 %
Ant. resp. (N)	302	59	57	62	53	63

Av de som er enige i at vegutbedringen er nødvendig ser vi at andelen er høyere blant respondentene som har en husstandsinntekt over 400 000 kroner i året, enn hos de som har lavere inntekt. Respondentene er informert om hva den planlagte vegutbyggingen vil koste dem gjennom bompenger, og det kan tenkes at denne utgiften påvirker deres holdninger til en vegutbedring. I likhet med resultatene fra påstanden om at respondentene er fornøyd med vegnettet i Bodø, viser resultatene her at respondentene med mer enn én bil i husstanden er mer enige enn de øvrige respondentene i at det er nødvendig med en utbedring av hovedvegnettet i Bodø.

Ut fra våre undersøkelser ser vi ingen forskjell mellom de som vil kjøre mindre og de som vil kjøre uendret etter at vegene er utbedret og bomringen er innført. Antallet som er enige i at det er behov for utbedringen er 84 % både for de som vil kjøre mindre og de som vil kjøre uendret. Videre ser vi på hvordan svarene fordeler seg mellom de forskjellige sonene (Tabell 5.11).

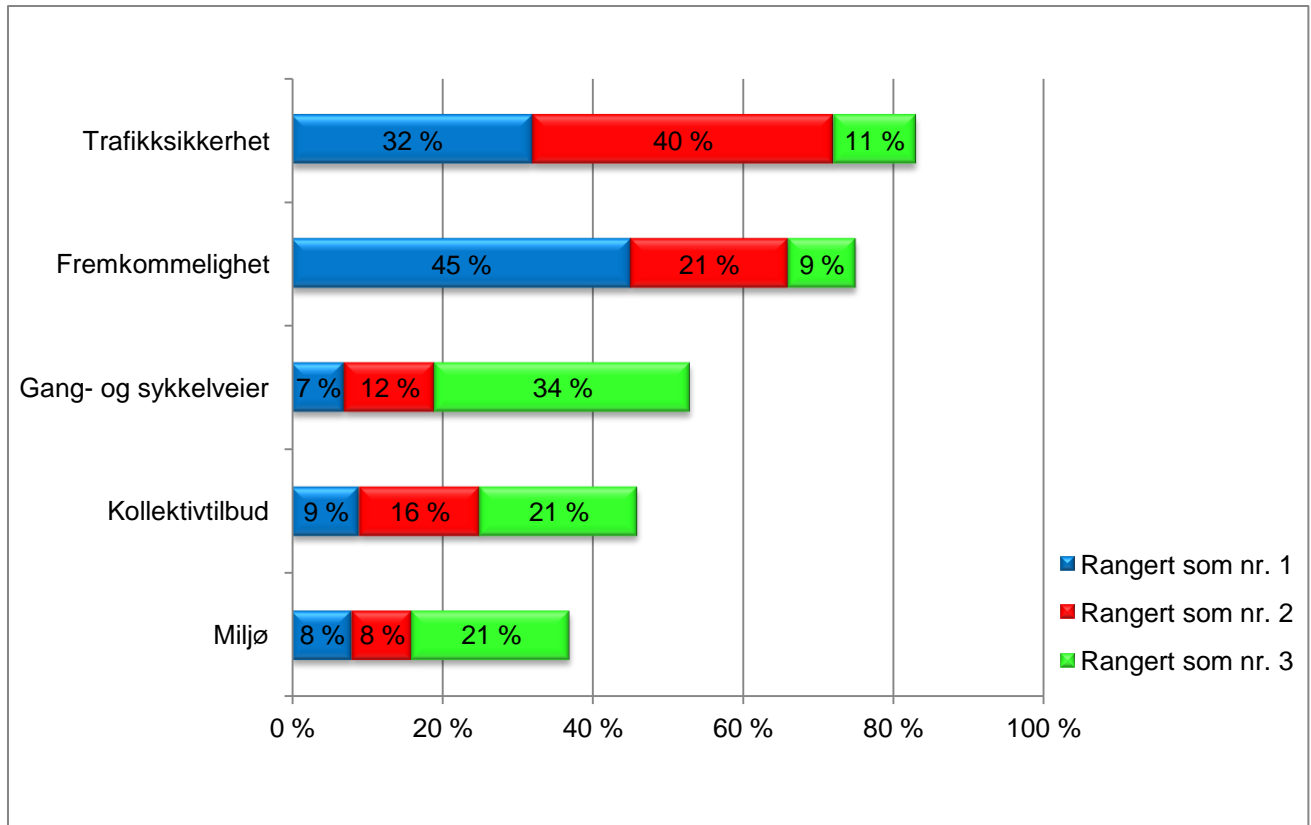
Tabell 5.11 Respondentenes mening om nødvendigheten av en vegutbedring av hovedvegnettet, fordelt på soner.

	Total	Sone				
		Sone 1 Hunstad/Mørkved	Sone 2 Alstad/Grønnåsen	Sone 3 Rønvik/Nordsia	Sone 4 Sentrum	Sone 5 Tverlandet
Enig (4-5)	84 %	79 %	84 %	82 %	86 %	93 %
Nøytral (3)	9 %	14 %	10 %	7 %	9 %	2 %
Uenig (1-2)	7 %	7 %	4 %	10 %	2 %	5 %
Vet ikke	1 %	0 %	2 %	1 %	3 %	0 %
Ant. resp. (N)	302	90	43	79	53	36

Resultatene fra denne påstanden viser, i likhet med påstanden om at respondentene er godt fornøyd med vegnettet, at respondentene fra Tverlandet er de som er mest enige i at det er nødvendig med en vegutbedring i Bodø. Samtidig ser vi at respondentene i de øvrige sonene i større grad er enige i at en vegutbedring er nødvendig, enn de var uenige i påstanden om at de var godt fornøyd med standarden på vegnettet i Bodø.

5.3.3 Hvilke trafikktiltak er de viktigste?

Av resultatene i kapittel 5.3.2 ser vi tydelig at en stor andel av Bodøs befolkning mener det er nødvendig med en utbedring av vegnettet i kommunen. Vi ønsket også å undersøke hvilke faktorer de anså som viktigst ved en vegutbedring og ba respondentene om å rangere fra 1 til 3 de faktorene som er viktigst for dem. Resultatene av dette illustreres i Figur 5.6.



Figur 5.6 Faktorer respondentene mener er de viktigste knyttet til transportsystemet (N=302).

Videre ser vi blant annet nærmere på hvordan disse faktorene fordeler seg mellom de ulike sonene, og mellom kvinner og menn.

Tabell 5.12 Faktorer respondentene mener er de viktigste knyttet til transportsystemet, fordelt på soner.

	Total	Soner				
		Sone 1 Hunstad/ Mørkved	Sone 2 Alstad/ Grønnåsen	Sone 3 Rønvik/ Nordsia	Sone 4 Sentrum	Sone 5 Tverlandet
Trafikksikkerhet	83 %	73 %	83 %	86 %	90 %	87 %
Fremkommelighet	75 %	85 %	68 %	75 %	63 %	77 %
Gang- og sykkelveg	53 %	54 %	60 %	58 %	48 %	36 %
Kollektivtilbud	46 %	44 %	42 %	48 %	47 %	51 %
Miljø	37 %	35 %	36 %	26 %	50 %	47 %
Ant. resp. (N)	302	90	43	79	53	36

Tabell 5.13 Faktorer respondentene mener er de viktigste knyttet til transportsystemet, fordelt på kjønn.

	Total	Kjønn	
		Menn	Kvinner
Trafikksikkerhet	83 %	79 %	87 %
Fremkommelighet	75 %	78 %	73 %
Gang- og sykkelveg	53 %	48 %	57 %
Kollektivtilbud	46 %	46 %	51 %
Miljø	37 %	37 %	35 %
Ant. resp. (N)	302	148	154

Fremkommelighet

Et viktig mål med Bypakke Bodø er en forbedring av fremkommeligheten i byen. Trafikksystemet skal være trygt og effektivt og alle skal komme raskt frem, både med bil og buss, som syklende eller gående. Resultatene fra vår undersøkelse viser at fremkommelighet er den faktoren som oftest blir rangert som viktigst. Her skiller aldersgruppene 30-39 år og 40-49 år seg ut med 85 % og 86 % som rangerer framkommelighet som en av de tre viktigste, mens bare 60 % av de mellom 18-29 år fremhever dette som viktig. Av de mellom 50-59 år og 60+ er det 71 % og 77 % som fremhever fremkommeligheten som en av de viktigste faktorene. En stor del av de som nevner fremkommelighet som viktig er husholdningene med ett eller flere barn, noe som kan være en konsekvens av en mer hektisk hverdag. Viktigheten av fremkommeligheten skiller litt mellom kvinner og menn, 78 % av mennene i undersøkelsen nevner denne faktoren som en av de viktigste, mens 73 % av kvinnene gjør det samme (Tabell 5.13).

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet er en av rettesnorene i planleggingen av Bypakke Bodø. Vegutbedringen skal gi en kraftig reduksjon i antall ulykker blant annet gjennom midtdele, toplanskryss, klarere definerte kryss og bedre belysning. Selv om fremkommelighet er den faktoren som oftest blir rangert som nummer én er trafikksikkerhet den faktoren som oftest blir rangert som en av de tre viktigste faktorene av respondentene i denne undersøkelsen. Her er det stor forskjell på respondentene med og uten barn. 78 % av de uten barn anser trafikksikkerhet som en av de viktigste faktorene, mens 88 % av de med ett barn og 89 % av de med to eller flere barn anser dette som en av de viktigste faktorene. Også husstandsinntekten ser ut til å ha noe å si her, 75 % av de med inntekt under 400 000 kroner i året, 73 % av de med mellom 400 000

og 600 000 kroner i året og hele 87 % av de med over 600 000 kroner i året anser trafikksikkerhet som en av de viktigste faktorene. I motsetning til fremkommeligheten rangerer kvinner oftere trafikksikkerhet oftere enn menn (Tabell 5.13)

Gang- og sykkelveg

Bodø kommune og Bypakke Bodø har også stort fokus på gang- og sykkelveger, da dette er et viktig satsningsområde for å forbedre trafikksikkerheten. Her er det spesielt fokus på barn og unge, blant annet gjennom å etablere trygge soner rundt skolene. Gang- og sykkelveger er den tredje mest rangerte faktoren i undersøkelsen. Den er flest ganger rangert som tredje viktigst. Her fordeler det seg noenlunde likt med trafikksikkerhetsfaktoren ved at de med barn og de med husstandsinntekt over 600 000 kroner i året rangerer gang- og sykkelveger som viktigere enn de uten barn og de med lavere inntekt. Forbedringer av gang- og sykkelveger vil og være med å forbedre trafikksikkerheten gjennom færre gående og syklende i vegbanen, mer oversiktlige kryss og lignende.

Kollektivtilbud

Også en forbedring og forenkling av kollektivtilbudet er en viktig del av Bypakke Bodø. Kollektivtrafikk blir rangert som nummer fire i denne undersøkelsen. Dette kan skyldes at 90 % av respondentene i undersøkelsen har førerkort og tilgang til bil. Vi ser også at aldersgruppene 18-29 år og 50-59 og 60+ rangerer kollektivtransport høyere enn aldersgruppen mellom 30 og 50 år. Dette finner vi naturlig da mange av de i mellom 30 og 50 år representerer befolkningen med barn i husstanden. Som en av våre respondenter kommenterte i undersøkelsen; *"Barnefamilier er avhengige av bil"*. Dette viser også tallene, 51 % av de uten barn rangerer kollektivtrafikk høyt, mens 42 % av de med ett barn og 36 % av de med to eller flere barn gjør det samme.

Miljø

Foruten en rask og trygg avvikling av trafikken er miljøperspektivet viktig i Bypakke Bodø. Dette kommer som en følge av målene i Nasjonal transportplan samt lokale mål i tidligere planprosesser. Et viktig mål med dette er å redusere kø langs vegene og dermed redusere forurensende utslipp. I tillegg fokuseres det på et forbedret kollektivtilbud og bedre tilrettelegging for gående og syklende. Vår undersøkelse viser at kun 8 % av respondentene rangerer miljøtiltak som det viktigste mens 37 % rangerer det som en av de tre viktigste faktorene.

5.3.4 Oppsummering

Vi har i dette kapitlet sett på hvorvidt respondentene i undersøkelsen kjenner til den planlagte vegutbedringen i Bodø, hvor godt fornøyd de er med standarden på vegnettet i dag og om de mener det er nødvendig med en utbedring. Til slutt har vi sett på hvilke faktorer respondentene mener er de viktigste knyttet til transportsystemet. Hovedfunnene knyttet til disse er:

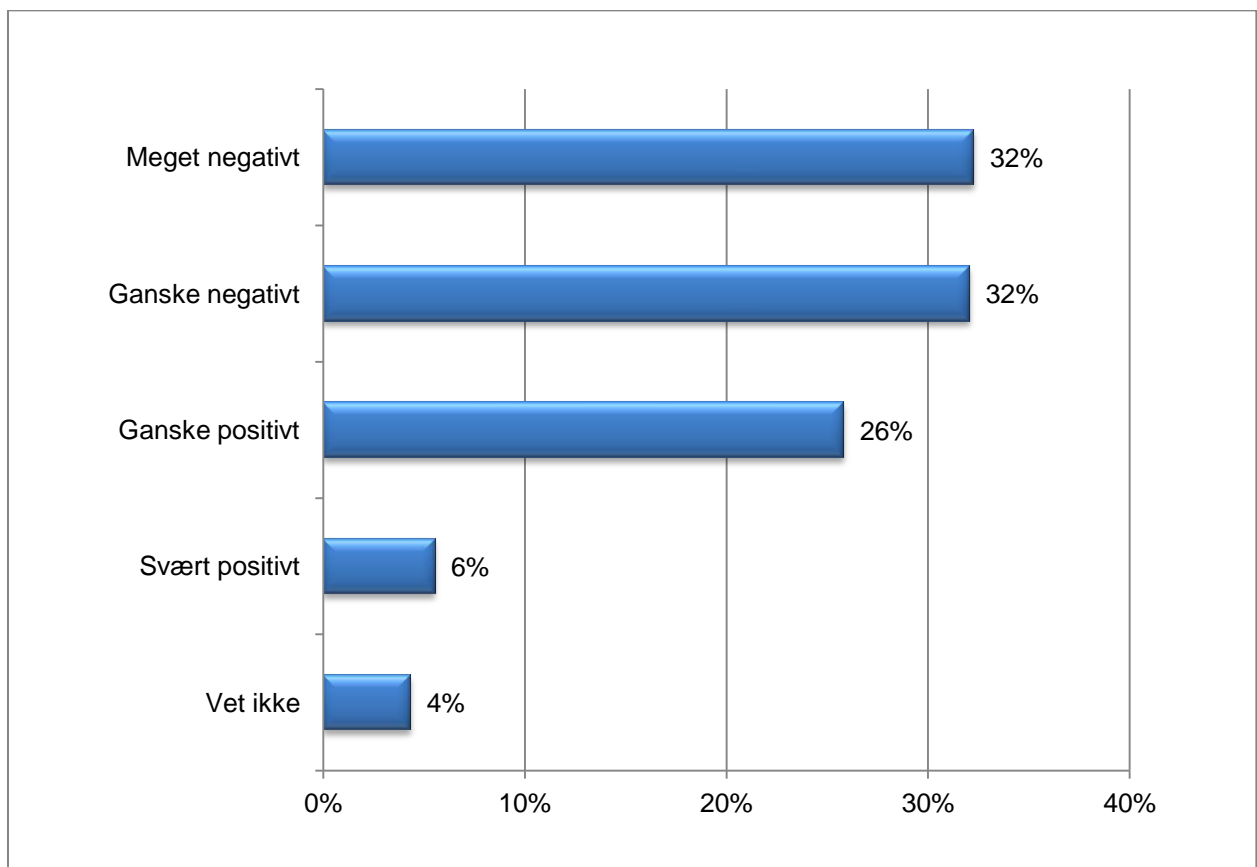
- 74 % av respondentene sier seg enige i at de kjenner til den planlagte vegutbedringen i Bodø kommune. Her skiller respondentene fra Tverlandet og Alstad/Grønnåsen seg ut med den høyeste andelen respondenter som kjenner til utbedringen.
- Til påstanden om at de er fornøyd med standarden på vegnettet i Bodø sier 59 % av respondentene seg uenige, mens bare 10 % sier seg enige. Grupper som skiller seg ut med en høyere andel uenige er her respondenter fra Tverlandet samt respondenter med mer enn én bil i husstanden.
- Hele 84 % av respondentene sier seg enige i påstanden om at det er nødvendig med en vegutbedring i Bodø, mens bare 7 % sier seg uenige. Også her skiller respondentene fra Tverlandet seg ut med en høyere andel som er enige i påstanden. Andre grupper som skiller seg ut med en høy andel enige er respondenter med årlig husstandsinnkomst på 400 000 kroner eller mer, samt respondentene med mer enn en bil i husstanden.
- Fremkommelighet er den faktoren som flest ganger blir rangert som den viktigste faktoren knyttet til transportsystemet. Trafikksikkerhet skiller seg ut som den faktoren som flest ganger blir rangert som en av de tre viktigste. Gang- og sykkelveg er den tredje mest rangerte faktoren, mens kollektivtilbudet og miljø følger som nummer fire og fem.

5.4 Hva er holdningene til bompenger generelt, og hva mener respondentene at bompengene bør benyttes til?

Selve forskningsspørsmålet er todelt, og for å avgrense dette har vi når det gjelder første del av forskningsspørsmålet, valgt å se nærmere på i hvilken grad respondentene er positive eller negative til etablering av bomring i Bodø, samt årsakene til dette. Når det gjelder andre del; hva respondentene mener bompengene bør benyttes til, har vi valgt å fokusere på i hvilken grad respondentene er enige i at bompengene benyttes til delfinansiering av vegprosjekter, kollektivtiltak, og utbedring av gang- og sykkelveger. Dette har vi sett på både i forhold til bompenger generelt og i Bodø spesielt.

5.4.1 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø

For å besvare første del av forskningsspørsmålet har vi stilt respondentene spørsmålet ”Synes du innføringen av en eventuell bomring i Bodø vil være et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?” Vi har benyttet en firepunkts skala, uten noe midtpunkt, for å ”presse” respondentene til å avgi en positiv eller negativ preferanse.



Figur 5.7 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø (N=302).

Resultatene som visualiseres i Figur 5.7 viser at 64 % av respondentene er enten negative eller meget negative, mens 32 % er positive eller svært positive. Fordelingen blant respondentene som er ganske negative og meget negative er lik med 32 % på hvert alternativ. Når det gjelder andelen som er positive, så har 26 % svart at de er ganske positive, mens 6 % har oppgitt at de er svært positive.

I Oslo har det siden 1989 årlig blitt gjennomført en undersøkelse hvor befolkningens holdninger til bompenger blir kartlagt. Undersøkelsen er et samarbeid med en rekke offentlige etater og bedrifter, blant annet Statens vegvesen, Jernbaneverket, Plan- og bygningsetaten i Oslo mv. (Johansen et al., 2012). Sammenligner vi tallene fra vår undersøkelse med denne ser vi at året før bomringen i Oslo ble etablert, altså 1989, var 30 % av respondentene positive og 70 % negative. Bomringen i Oslo ble åpnet i 1990 og etter åpningen har andelen positive lagt mellom 36 % og 49 %, på en stigende kurve. Andelen av befolkningen som er positive har dermed økt etter innføringen av bomringen (Johansen et al., 2012). En årsak kan være at holdningene endres fra negative til positive, etter som man opplever de positive ringvirkningene av bomprosjektet, som bedre veger, gangveger, kollektivtilbud, og så videre. Denne antakelsen understøttes av andre holdningsundersøkelser forbundet med bompenger; *”Once tolls are implemented and roads are built with collected funds, users starts to anticipate the benefits that will be derived from tolling”* og *” When tolls have been collected for some time, roads section built with toll funding are becoming beneficial for the users. These benefits are perceived and the users become increasingly positive”* (Odeck og Bråthen, 2008:87). Det er dermed nærliggende å anta at befolkningen i Bodø vil kunne bli noe mer positive til bomringen etter ferdigstillingen av Bypakke Bodø, enn det de er i dag. Hvor mye mer positive de blir, avhenger av flere faktorer og vil kunne variere med omstendighetene. Blant annet vil vi kunne oppnå en større økning i andel positive dersom vegutbedringen oppleves som en betydelig forbedring, enn om den oppleves som en liten forbedring (Odeck og Bråthen, 2008).

Grad av informasjon som gis til befolkningen i forkant av bomprosjekter vil også kunne spille inn på fordelingen av positive vs. negative. Odeck og Bråthen (2008) hevder at nivået av informasjon til offentligheten før implementering av bomprosjekter, er avgjørende for brukernes holdning til prosjektene, og konkluderer med at mer og skreddersydd informasjon er nyttig for å oppnå positive holdninger. Våre respondenter får kort presentert de mest sentrale punktene i Bypakke Bodø i følgebrevet som ble vedlagt spørreskjemaet, og dette kan ha ført til at vi har fått en noe høyere andel positive respondenter, enn om respondentene ikke hadde fått

informasjon om Bypakke Bodø i forkant av undersøkelsen.

Videre har vi sett nærmere på holdning i sammenheng med de forskjellige demografivariablene, og om det eventuelt eksisterer noen forskjeller mellom disse. Under har vi presentert tallene i tabeller og kommentert kort.

Holdning fordelt på kjønn

Tabell 5.14 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på kjønn.

	Total	Kjønn	
		Mann	Kvinne
Meget negativt	32 %	31 %	34 %
Ganske negativt	32 %	34 %	30 %
Ganske positivt	26 %	27 %	25 %
Svært positivt	6 %	7 %	4 %
Vet ikke	4 %	1 %	7 %
Ant. resp. (N)	302	148	154

Når det gjelder kjønn så er både 64 % av mennene og 64 % av kvinnene negative til innføring av bomring. Dette samsvarer med resultater fra andre undersøkelser hvor det heller ikke er funnet signifikante forskjeller mellom kjønn (Odeck og Bråthen, 2008). Menn viser seg å være noe mer positive enn kvinner, 34 % oppgir at de er ganske eller svært positive, mens 29 % av kvinnene er positive. Vi ser at kvinner har en større andel ”vet ikke” enn menn, 7 % av kvinnene mot bare 1 % av mennene har oppgitt dette alternativet.

Holdning fordelt på alder

Tabell 5.15 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på alder.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Meget negativt	32 %	40 %	30 %	30 %	25 %	37 %
Ganske negativt	32 %	27 %	39 %	38 %	35 %	24 %
Ganske positivt	26 %	17 %	24 %	30 %	27 %	28 %
Svært positivt	6 %	3 %	2 %	3 %	13 %	7 %
Vet ikke	4 %	13 %	5 %	0 %	0 %	4 %
Total	302	59	57	62	53	63

Som vi ser av Tabell 5.15 er respondentene under 50 år, altså aldersgruppene 18-29 år, 30-39 år og 40-49 år, de som er mest negative til bomring. Henholdsvis 67 %, 70 % og 68 % har svart at de er ganske eller meget negative, mens i aldersgruppene 50-59 år, og 60 år +, er det henholdsvis 60 % og 61 % som er ganske eller meget negative. Tilsvarende er de to gruppene over 50 år de som er mest positive med henholdsvis 40 % og 35 % som er ganske eller svært positive, mens aldersgruppen 20-29 år har den minste andelen med positive, bare 20 %. Dette kan blant annet ha sin bakgrunn i at de eldste aldersgruppene kan ha en bedre økonomi enn de yngre, og dermed har både større kjøpekraft og betalingsvillighet, noe som igjen kan føre til at de er mer positive til en bomring.

Holdning fordelt på årlig husstandsinnkomst

Tabell 5.16 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på husstandsinnkomst.

	Total	Husstandsinnkomst		
		Under 400 000 kr	400 000- 600 000 kr	Over 600 000 kr
Meget negativt	32 %	36 %	39 %	26 %
Ganske negativt	32 %	31 %	32 %	34 %
Ganske positivt	26 %	16 %	23 %	33 %
Svært positivt	6 %	4 %	4 %	5 %
Vet ikke	4 %	12 %	1 %	2 %
Ant. resp. (N)	302	62	62	144

Av tabellen over kan vi se at husstandene med middels (400 000-600 000 kroner) og lav (under 400 000 kroner) husstandsinnkomst har de største andelen med negative respondenter, med henholdsvis 71 % og 67 % negative. Som vi nevnte over kan det være en sammenheng mellom holdning til bompenger, god økonomi og kjøpekraft. Betalingsvilligheten kan antas å være større blant respondenter med høy husstandsinnkomst. Denne antakelsen styrkes også av at respondentene med høy husstandsinnkomst (over 600 000 kroner) er de som er desidert mest positive, hvor 38 % oppgir at de er ganske eller svært positive til innføring av bomring, mens andelen positive blant respondentene med lav husstandsinnkomst er bare 20 %. Et annet poeng er at ettersom tidskostnaden per time øker med inntekten, kan personer med høy inntekt være villige til å betale mer for å spare tid, enn personer med lav inntekt, noe som igjen gjenspeiler seg i holdningen til bomring.

Holdning fordelt på antall biler i husstanden*Tabell 5.17 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på antall biler i husstanden.*

	Total	Antall biler i husstanden	
		1 bil	To eller flere biler
Meget negativt	32 %	29 %	39 %
Ganske negativt	32 %	33 %	30 %
Ganske positivt	26 %	27 %	26 %
Svært positivt	6 %	7 %	4 %
Vet ikke	4 %	5 %	0 %
Ant. resp. (N)	302	181	110

Hvis vi ser på antall biler i husstanden finner vi, ikke uventet, at de med to eller flere biler er mer negative til bomring enn de med bare én bil. 69 % av respondentene med to eller flere biler svarer at de er negative. I husstander med bare en bil er 62 % negative, noe som er 2 prosentpoeng lavere enn totalen i utvalget. En årsak til at de med flere biler er mer negative kan være at bomringen vil utgjøre en større økonomisk belastning for husstander med to eller flere biler, enn de med bare en bil. Andel positive er 33 % av husstandene med én bil, og 30 % av husstandene med flere biler, av disse er andel svært positive henholdsvis 7 % og 4 %.

Holdning fordelt på sertifikat/tilgang til bil*Tabell 5.18 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på sertifikat/tilgang til bil.*

	Total	Sertifikat/tilgang til bil	
		Har sertifikat/bil	Har ikke sertifikat/bil
Meget negativt	32 %	31 %	43 %
Ganske negativt	32 %	33 %	19 %
Ganske positivt	26 %	26 %	22 %
Svært positivt	6 %	6 %	0 %
Vet ikke	4 %	3 %	16 %
Ant. resp. (N)	302	273	29

Hvis vi ser nærmere på gruppen av respondenter som enten ikke har tilgang til bil, eller ikke har sertifikat, ser vi at andelen negative er 62 %, noe som er tilnærmet likt andelen med sertifikat/tilgang til bil (64 %), men av disse er andelen svært negative 43 % noe som er 12 prosentpoeng høyere enn andelen svært negative hos gruppen som har sertifikat/bil. Andelen positive blant gruppen som ikke har sertifikat/bil er også betraktelig lavere enn

andelen med sertifikat/bil, bare 22 % er positive noe som er 10 prosentpoeng lavere enn både andelen med sertifikat/bil og nettoutvalget. Av disse 22 % er det ingen som er svært positive, mens andelen som har svart ”vet ikke” er høy, hele 16 %. Det kan antas at en årsak til dette er at siden bomringen ikke vil påvirke dem direkte, har de ikke tatt stilling til om de er positive eller negative. Noe overraskende finner vi altså at respondenter uten sertifikat/bil er mest negative, man skulle kanskje tro at det var motsatt ettersom disse ikke vil bli berørt av bomringen i samme grad som respondenter med sertifikat og bil. Det er likevel verdt å merke seg at det er bare 29 stk. av respondentene som verken har tilgang til bil eller innehar sertifikat, og dette gjør at generalisering til populasjonen generelt må gjøres med forsiktighet.

Holdning fordelt på bosted

Tabell 5.19 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på bosted.

	Total	Sone				
		Sone1 Hunstad/ Mørkved	Sone2 Alstad/ Grønnåsen	Sone3 Rønvik/ Nordsia	Sone4 Sentrum	Sone5 Tverlandet
Meget negativt	32 %	32 %	34 %	30 %	26 %	47 %
Ganske negativt	32 %	33 %	31 %	36 %	32 %	23 %
Ganske positivt	26 %	30 %	31 %	25 %	20 %	18 %
Svært positivt	6 %	3 %	0 %	8 %	9 %	8 %
Vet ikke	4 %	2 %	5 %	1 %	12 %	5 %
Ant. resp. (N)	302	90	43	79	53	36

Når vi ser på fordelingen over hvilken sone respondentene bor i, ser vi at respondentene bosatt på Tverlandet skiller seg ut som de mest negative til bomringen. Dette kan virke noe overraskende siden disse respondentene tidligere har vist seg å være de som har den høyeste andelen som mener vegutbedringen er nødvendig. 69 % av respondentene fra Tverlandet er negative til bomringen, og av disse er hele 47 % meget negative. Dette er 15 prosentpoeng mer enn i nettoutvalget, og en forklaringsfaktor kan være at befolkningen på Tverlandet får en bomstasjon i forbindelse med Tverlandet bru, i tillegg til bomringen i sentrum. Til tross for at den prosentvise økningen i de generaliserte reisekostnadene for innbyggerne på Tverlandet er lavere enn for innbyggerne i sone 2 og 3 (Tabell 5.8), vil den økonomiske belastningen for respondenter bosatt på Tverlandet med arbeidssted i sentrum, sannsynligvis oppleves som større siden de må passere både bomstasjonen ved Tverlandet bru og bomringen i sentrum.

Respondentene bosatt i sentrum er de minst negative, hvor bare 26 % er meget negative og 32 % ganske negative, til sammen 58 %. Andelen positive respondenter bosatt i sentrum er 29 %, noe som er lavere enn nettoutvalget, mens hele 12 % har svart ”vet ikke” på spørsmålet om de er positive eller negative. En mulig årsak kan være at det er flere respondenter i sentrum som ikke har tatt stilling til spørsmålet om bomring, etter som en del av disse vil bli berørt i mindre grad enn respondentene bosatt utenfor bomringen. Når det gjelder de andre tre sonene, så er fordelingen av positive/negative tilnærmet lik totalfordelingen i nettoutvalget (Figur 5.8).

Holdning fordelt på kjennskap til planer om utbedring og tilfredshet med standarden på vegnettet

Tabell 5.20 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på kjennskap, nødvendighet og tilfredshet.

	Total	Kjenner til planer om utbedring		Nødvendig med utbedring		Fornøyd med standard på vegnettet	
		Kjenner ikke til	Kjenner til	Ikke nødvendig	Nødvendig	Ikke fornøyd	Fornøyd
Meget negativt	32 %	41 %	29 %	52 %	31 %	34 %	39 %
Ganske negativt	32 %	21 %	36 %	29 %	32 %	30 %	45 %
Ganske positivt	26 %	21 %	29 %	10 %	28 %	28 %	6 %
Svært positivt	6 %	7 %	5 %	5 %	6 %	5 %	3 %
Vet ikke	4 %	11 %	1 %	5 %	3 %	4 %	6 %
Ant. resp. (N)	302	27	223	19	251	176	31

Ser vi på fordelingen blant respondentene som kjenner til at det er planer om utbedring av vegnettet, så ser vi at 34 % er positive til etablering av bomring, noe over resultatet for nettoutvalget, mens blant de som ikke kjenner til planene om utbedring av vegnettet så er andelen positive 28 %, 6 prosentpoeng lavere enn andelen som kjenner til planene om utbedring. Respondentene som har kjennskap til planene om utbedring av vegen er altså mer positive enn respondentene som ikke kjenner til planene om utbedring. Dette finner vi, som tidligere nevnt, også igjen i andre undersøkelser som viser at de som har mottatt lite eller ingen informasjon om bomprosjektene tenderer til å ha mer negative holdninger til bomringer enn andre (Odeck og Bråthen, 2008).

Av respondentene som mener en vegutbedring ikke er nødvendig er hele 81 % negative til etablering av bomring. Dette er ikke så overraskende ettersom disse sannsynligvis føler det er

liten hensikt med bomring når de ikke ser behovet for utbedring. Vi registrerer at det bare er 19 respondenter som mener det ikke er nødvendig med en vegutbedring, og dermed bør generalisering gjøres med forsiktighet. 34 % av respondentene som mener det er nødvendig med en utbedring er positive, mot bare 15 % av de som mener det ikke er nødvendig med vegutbedringer.

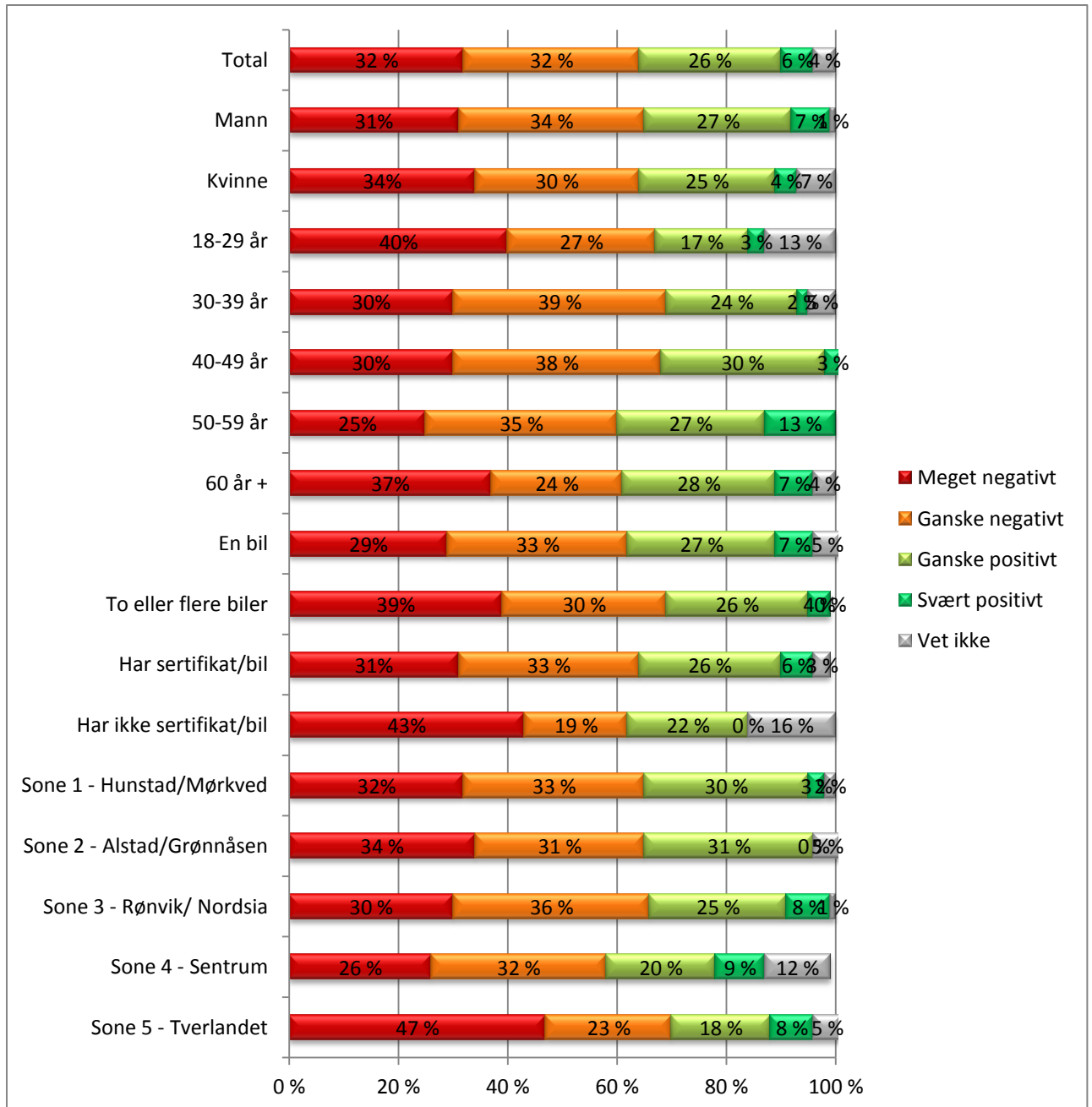
Når det gjelder tilfredshet med standarden på vegnettet, så er 84 % av respondentene, som er fornøyde med vegnettet, negative til etablering av bomring mens bare 9 % er positive. Blant respondentene som ikke er fornøyde med vegstandarder så er 63 % negative og 33 % positive, noe som er tilnærmet likt resultatene for nettoutvalget. Respondentene som oppgir at de er fornøyde med standarden på vegnettet i Bodø, og som ikke ser behovet for oppgradering, er generelt mer negative til etablering av bomring enn de andre gruppene.

Holdning fordelt på kjøremønster

Tabell 5.21 Respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, fordelt på kjøremønster.

	Total	Antall passeringer i uken			
		Ingen	1-10 passeringer	11-20 passeringer	Fler enn 20 passeringer
Meget negativt	32 %	42 %	30 %	27 %	41 %
Ganske negativt	32 %	20 %	29 %	44 %	25 %
Ganske positivt	26 %	25 %	28 %	23 %	27 %
Svært positivt	6 %	0 %	9 %	5 %	3 %
Vet ikke	4 %	13 %	5 %	1 %	4 %
Ant. resp. (N)	302	36	118	95	53

Hvis vi ser på andelen av respondentene som er negative til bomringen, i forhold til dagens kjøremønster og antall antatte ukentlige passeringer av de planlagte bompunktene, så ser vi at de to gruppene med flest passeringer har en større andel negative enn de med 10 eller færre passeringer i uken. Tilsvarende er de med 1-10 ukentlige passeringer de mest positive til bomringen. Respondenter med flest passeringer ukentlig vil i større grad bli økonomisk belastet av bomringen, og det er nærliggende å anta at dette er med på å bidra til at disse er mer negative til den planlagte bomringen.



Figur 5.8 Totaloversikt over respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø.

Det kan se ut til at grupper som blir berørte av bomringen i mindre grad enn de andre har vanskeligere for å ta stilling til om de er positive eller negative. Hele 16 % av de som ikke har sertifikat/bil svarer "vet ikke" på spørsmål om innføring av bomring er positivt eller negativt. Videre ser vi at 13 % av de respondentene som ikke passerer bomringen i det hele tatt i løpet av en uke svarer "vet ikke". Vi ser også at 12 % av respondentene bosatt i sentrum oppgir "vet ikke", og man kan jo anta at en stor andel av disse blir berørt i mindre grad enn for eksempel respondenter bosatt på Tverlandet, eller respondenter med flere enn 20 passeringer i uken. Vi registrerer også at aldersgrupperingen 18-29 har en høyere "vet ikke"-andel enn de andre

aldersgruppene, noe som sannsynligvis har en sammenheng med at en mindre andel av disse har sertifikat, bare 73 % av 18-29 åringene oppgir at de har sertifikat, mens i de andre aldersgrupperingene ligger andelen som har sertifikat på mellom 95 % og 97 %.

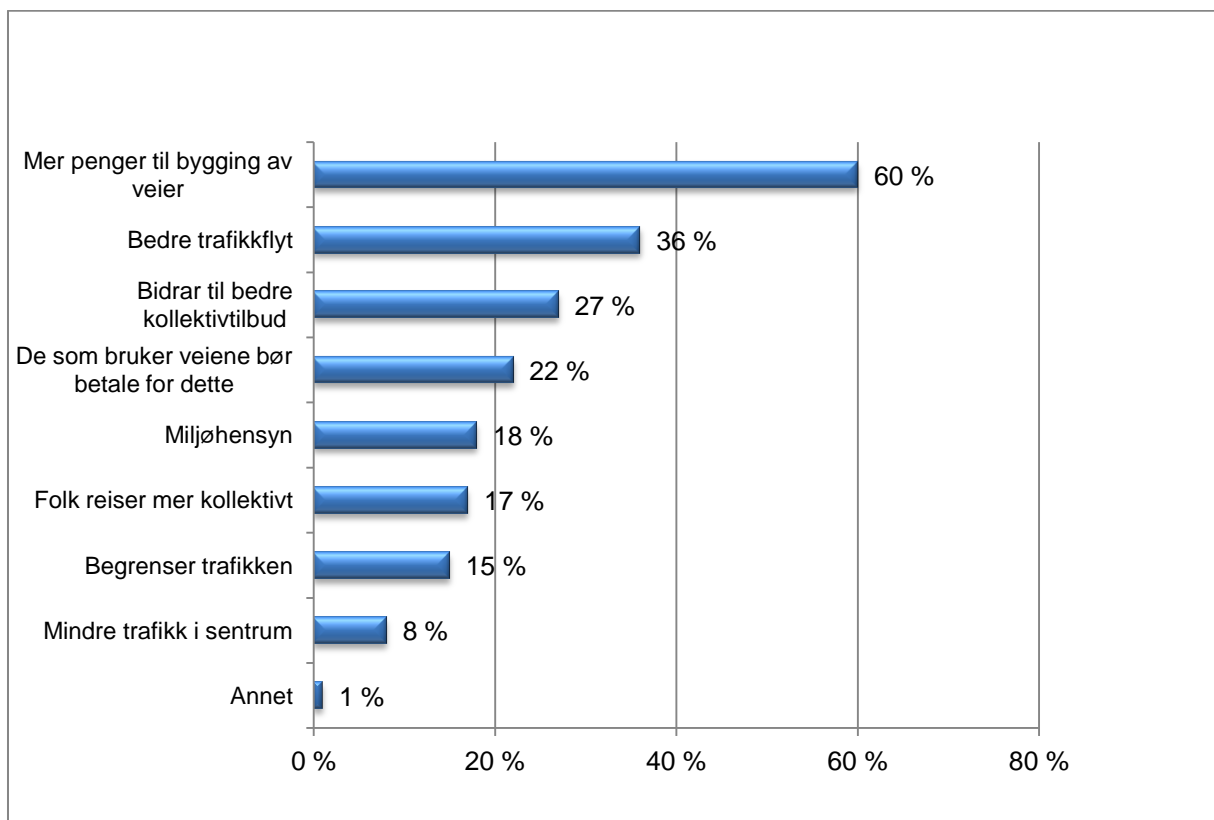
Vi ba også respondentene ta stilling til påstanden ”En utbedring av vegnettet i Bodø bør fullfinansieres av staten”, hvor de ble bedt om å avgi svar på en skala fra 1-5 hvor 1 er helt uenig og 5 er helt enig. 65 % av respondentene er enige i påstanden, mens bare 10 % av respondentene er uenige. Vi ser at blant de som har oppgitt at de er positive til innføring av bomring, så er det likevel 32 % av respondentene som er enige i at en utbedring av vegnettet bør fullfinansieres av staten. 84 % av de som er negative til bomringen er enige, mens bare 5 % av de negative respondentene er uenige i påstanden. Ser vi på spørsmålet i forhold til alder er det den yngste aldersgruppen (18-29 år) som skiller seg ut, her er bare 38 % enige i påstanden, mens i de andre aldersgruppene ligger andel enige mellom 66 % og 73 %. I tillegg skiller respondenter med høy husstandsinntekt (over 600 000 kroner) seg ut med en større andel enige i påstanden enn de andre aldersgruppene, og dette til tross for at disse har en høyere andel positive til bompenger enn respondentgruppene som har under 600 000 kroner i årlig husstandsinntekt.

5.4.2 Årsaker til positive eller negative holdninger til innføring av bomring

I tillegg til å kartlegge om respondentene hadde positive eller negative holdninger til innføring av bomring, ble de også bedt om å oppgi årsakene til at de var positive eller negative. Respondentene hadde mulighet til å velge flere alternativer på en forhåndsdefinert liste med svaralternativer (tilsvarende holdningsundersøkelsen gjennomført i Oslo (Johansen et al., 2012)). I tillegg hadde vi ”annet” som en åpen kategori hvor respondentene fikk mulighet til å legge inn egne kommentarer.

Årsaker til positiv holdning til bomringen

95 av de 302 respondentene er positive til bomring, svarfordelingen illustreres i Figur 5.9.



Figur 5.9 Årsaker til positiv holdning til innføring av bomring (N=95).

Mer penger til bygging av vegger er alternativet som nevnes desidert flest ganger, 60 % av respondentene oppgir dette som en av årsakene til at de er positive. Ser vi på spørsmålet i sammenheng med forventet kjøring etter innføring av bomring, ser vi at respondentene som oppgir at de vil kjøre mindre er de som er minst opptatte av at pengene skal gå til nye vegger, med 39 %. Disse oppgir derimot ”bidrar til bedre kollektivtilbud” flest ganger, med 47 %, mens bare 27 % av respondentene totalt oppgir dette som årsak. I tillegg har en større andel av de som vil kjøre mindre oppgitt ”folk reiser mer kollektivt” som årsak, med 24 %, mens bare

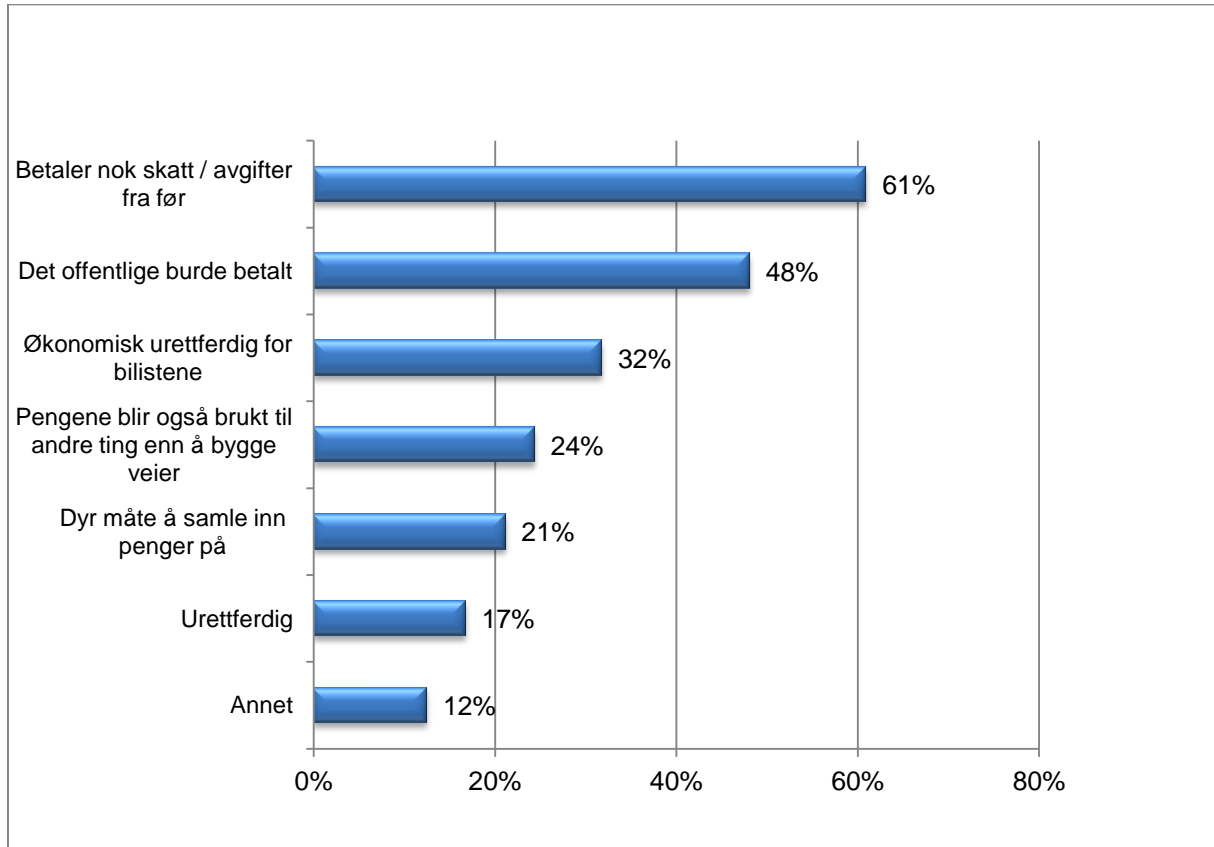
17 % nevner dette totalt. Dette kan tyde på at de som forventer å kjøre mindre etter innføring av bomringen er mer opptatt av kollektivtilbud enn nettoutvalget totalt. Av respondentene som forventer at de vil kjøre uendret oppgir 73 % ”mer penger til bygging av veger” som årsak til at de er positive, noe som ikke er unaturlig i og med at de forventer å benytte seg av vegen like mye i fremtiden som de gjør i dag.

På en andre plass kommer bedre trafikkflyt med 36 % av respondentene, og går vi nærmere inn i datamaterialet ser vi at respondenter bosatt i sone 1-3 (Hunstad/Mørkved, Alstad/Grønnåsen, Rønvik/Nordsia) er de som er mest opptatt av dette, mens blant respondentene bosatt i sentrum er det bare 24 % som oppgir dette som en av årsakene til at de er positive. Dette kan ha en sammenheng med at respondenter bosatt i sone 1-3 i større grad blir berørt av køkjøring til og fra jobb, enn respondenter bosatt i sentrum. ”Jeg håper trafikken gjennom Kirkeveien vil bli redusert kraftig” (respondent bosatt i Rønvik).

27 % av respondentene er positive til innføring av bomring, ettersom de mener bomringen kommer til å bidra til et bedre kollektivtilbud. 22 % oppgir at de er positive siden de som bruker vegene bør betale for dette. Henholdsvis 18 % og 17 % er positive på grunn av miljøhensyn og fordi folk reiser mer kollektivt, og nest sist kommer ”begrenser trafikken” med 15 %. ”Mindre trafikk i sentrum” er det som oppgis av færrest respondenter med 8 %. Ikke uventet er det respondenter bosatt i sentrum som er mest opptatt av dette, hvor 24 % av respondentene oppgir dette som årsak til at de er positive.

Årsaker til negativ holdning til bomringen

196 av de 302 respondentene i nettoutvalget er ganske eller meget negative til bomringen, og Figur 5.10 viser svarfordelingen av årsakene til at de var negative.



Figur 5.10 Årsaker til negativ holdning til innføring av bomring (N=196).

61 % av respondentene mener at vi betaler nok skatt og avgifter fra før av. Blant respondentene med en husstandsinntekt under 400 000 kroner er andelen 69 %. Andelen blant respondentene med husstandsinntekt mellom 400 000 kroner og 600 000 kroner er 65 %, mens blant de som tjener over 600 000 kroner er den på 60 %. Det ser altså ut til at andelen som mener at vi betaler nok skatt og avgifter fra før synker med økende husstandsinntekt. Tilsvarende ser vi når det gjelder påstanden ”økonomisk urettferdig for bilistene”, hvor denne oppgis av 43 % av respondentene med husstandsinntekt under 400 000 kroner, 30 % av respondentene med husstandsinntekt mellom 400 000 kroner og 600 000 kroner, og av respondentene med husstandsinntekt over 600 000 kroner oppgis dette som årsak til at de er negative av 26 %.

”Det offentlige burde betalt” er nest mest nevnt av nettoutvalget med 48 %, mens ”økonomisk urettferdig for bilistene” kommer på en tredje plass med 32 %.

Det er tydelig at dette er et tema som engasjerer respondentene. Det er for eksempel mange av respondentene som mener at vi betaler nok avgifter fra før: *"Betaler store beløp i vegavgift, dette burde være nok!"*, *"Vegavgiften som betales hvert år, burde gå til vegopprusting"*, *"De tar allerede inn nok penger i avgifter i Norge A/S."* I tillegg mener flere av respondentene at bensinavgift hadde vært et bedre alternativ enn bompenger: *"Heller økt bensinavgift slik det er i Tromsø, det rammer flere og ikke bare noen ekstra hardt"*, *"Avgift på bensin er bedre. Barnefamilier er avhengige av bil"*. Problemstillingen med bruk av drivstoffavgift har vært vurdert av Statens vegvesen, og ordningen i Tromsø som respondenter henviser til er kun et prøveprosjekt som krever både spesielle geografiske forhold og konsentrert bosettingsmønster. Dersom den statlige finansieringsandelen blir slik den ser ut i dag, på 10-15 %, vil en drivstoffavgift for Bypakke Bodø måtte ligge på 7-8 kroner per liter (Vegvesen 7, 2012).

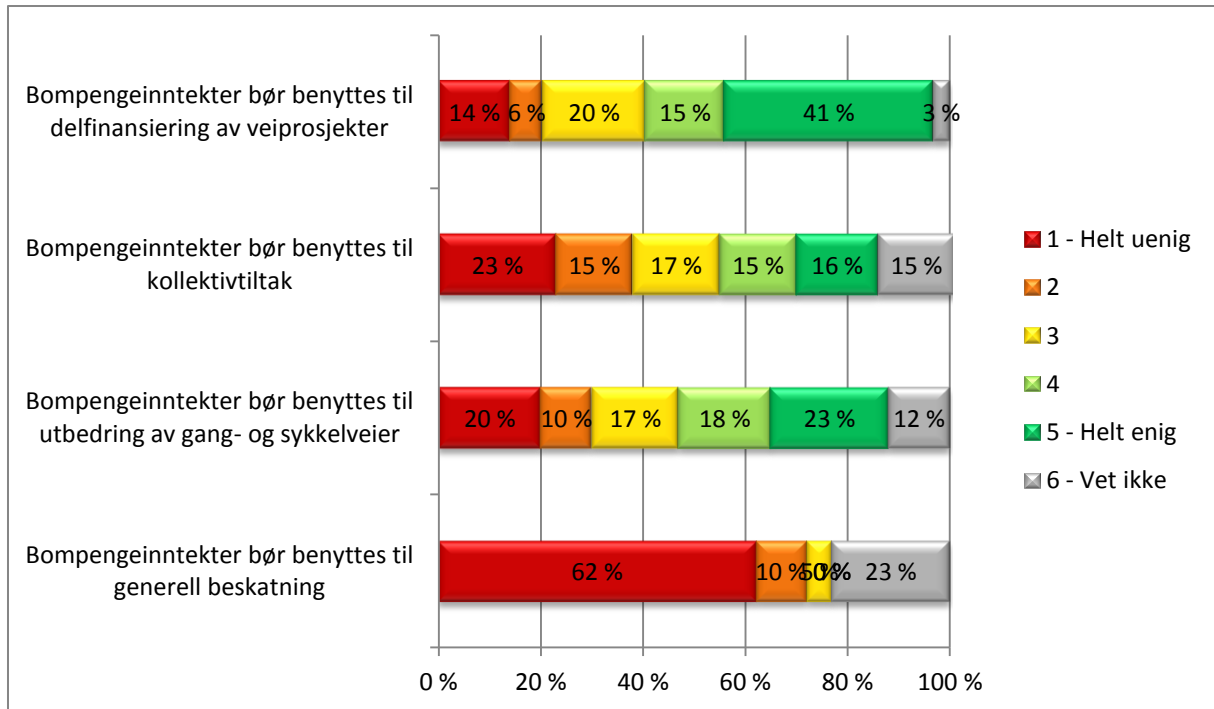
Øvrige kommentarer som nevnes er blant annet *"Belastende for folk med dårlig økonomi som må krysse bomringen og ikke har mulighet til offentlig transport"*, *"Bompenger - dyr administrasjon. Dårlig administrasjon av bilavgift i forhold til trafikksikkerhet."*

5.4.3 Hva mener respondentene bompengene bør benyttes til?

For å besvare denne delen av forskningsspørsmålet ba vi respondentene svare på hva de mener bompenger bør benyttes til. Dette har vi sett på både når det gjelder bompenger generelt og i Bodø spesielt. For å avgrense noe har vi valgt å fokusere på i hvilken grad de er enige i at bompengene bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter, kollektivtiltak og utbedring av gang- og sykkelveger, ettersom dette er hovedpunktene i Bypakke Bodø.

Hva bør bompengene benyttes til - generelt?

Vi ba respondentene svare i hvilken grad de var enige i at bompengene bør benyttes til, delfinansiering av vegprosjekter, kollektivtiltak, utbedring av gang- og sykkelveger, og generell beskatning. Svarene er avgitt på en skala fra 1 til 5, hvor 1 er helt uenig og 5 er helt enig. Respondentene har altså mulighet til å svare midtverdien 3 på skalaen, dersom de verken er enige eller uenige.



Figur 5.11 Hva respondentene mener at bompenger generelt bør benyttes til (N=302).

”Bompengeinntekter bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter”

Når det gjelder denne påstanden så er 20 % (1-2 på skalaen) av respondentene uenig i dette, mens 56 % er enige (4-5 på skalaen). Respondentene i aldersgruppen under 30 år er de som er minst enige i dette, med bare 40 % enige, og aldersgruppene 50-59 år og over 60 år er de som er mest enige, hvor henholdsvis 65 % og 66 % har svart 4 eller 5 på skalaen. Vi ser også at en større andel av respondentene uten hjemmeboende barn er enige i påstanden, enn respondentene med barn. Ser vi på påstanden i sammenheng med holdning til innføring av bomring i Bodø finner vi ikke uventet at respondentene som er positive til bomringen også i større grad er enige i at bompengeinntekter bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter, enn de som er negative til bomringen. 84 % av respondentene som er positive til bomringen oppgir at de er enige i påstanden, mens bare 45 % av de som er negative til bomringen er enige. Tilsvarende ser vi at 29 % av respondentene som er negative til innføring av bomring er uenige i påstanden, mens bare 6 % av respondentene som er positive til innføring av bomring er uenig i påstanden. Når det gjelder respondentenes bosted er det ingen store forskjeller mellom gruppene annet enn at respondenter bosatt på Tverlandet i mindre grad er enige i påstanden enn de andre gruppene.

”Bompengeinntekter bør benyttes til kollektivtiltak”

Når det gjelder påstanden ”bompengeinntekter bør benyttes til kollektivtiltak” ser vi ut fra Figur 5.11 at 38 % av respondentene er uenige i dette, mens 31 % er enige. Går vi nærmere inn i datamaterialet ser vi at kvinner i noe større grad enn menn er enige i påstanden. 36 % av kvinnene i datagrunnlaget er enige, mot 25 % av mennene. Vi ser også at det er den yngste aldersgruppen som har den største andelen enige, med 37 %, mens blant respondentene over 60 år var det hele 38 % som synes det var vanskelig å ta stilling til påstanden og har svart ”vet ikke”. En større andel av respondentene som oppgir at de vil kjøre mindre etter innføring av bomringen er enige i påstanden (32 %), enn andelen av respondentene som oppgir at de vil kjøre uendret etter innføring av bomring (28 %). Dette kan ha en sammenheng med at 28 % av respondentene som oppgir at de vil kjøre mindre etter innføring av bomring, svarer at de vil ta bussen oftere, og dermed er mer opptatt av kollektivtilbud enn respondenter som ikke har planer om å benytte seg mer av kollektivtilbudet.

”Bompengeinntekter bør benyttes til utbedring av gang- og sykkelveger”

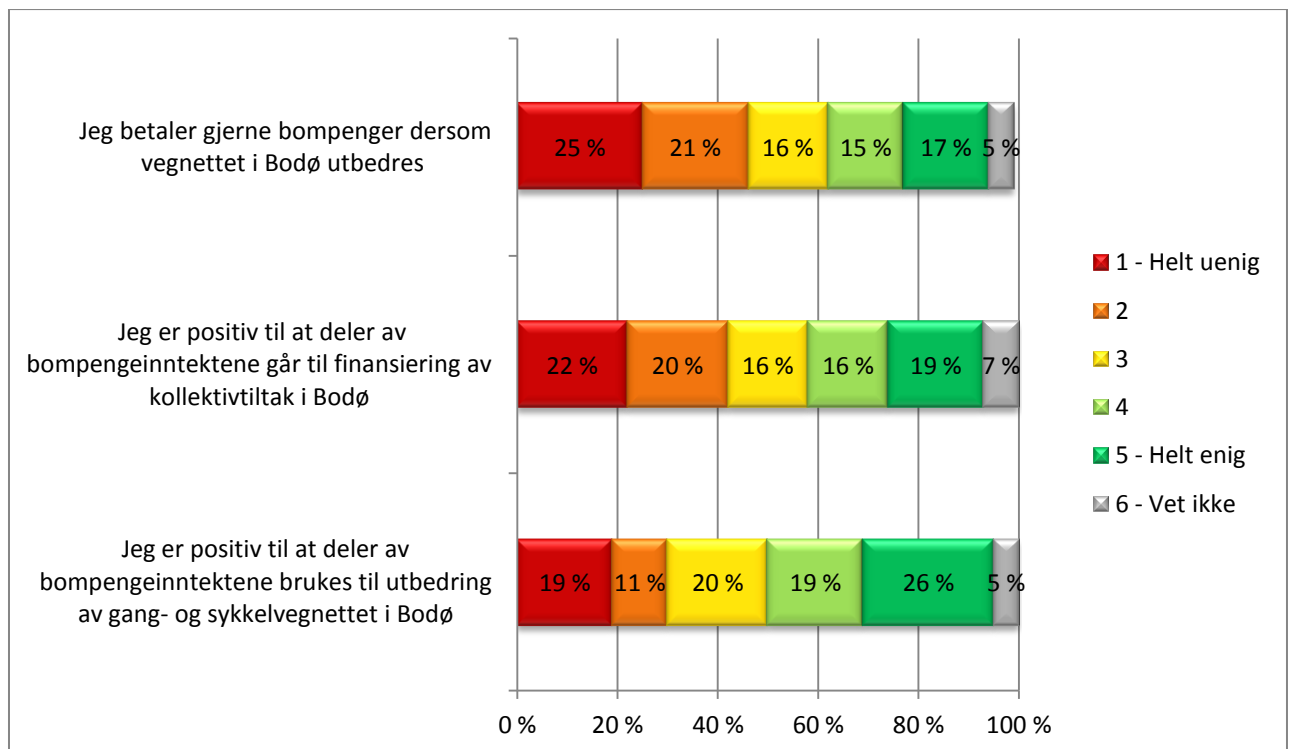
Ser vi nærmere på resultatene til påstanden ser vi ut fra Figur 5.11 at 30 % av respondentene er uenige i dette, mens 41 % er enige. Det er altså en større andel av respondentene som mener at bompengeinntekter bør gå til utbedring av gang- og sykkelveger, enn andel som mener bompenger burde benyttes til kollektivtiltak. En årsak kan være at respondenter med tilgang til bil vil benytte seg av bilen når de har mulighet. De dagene bilen skal stå, vil de sannsynligvis oftere benytte seg av gang- og sykkelveger, enn av kollektivtilbudet, dermed blir dette viktigere for dem å fokusere på. En annen årsak kan være at med egne gang- og sykkelveger til de myke trafikantene, samt godt oppmerkede og oversiktlige vegoverganger, blir det ikke bare bedre å være myk trafikant, men også lettere å være bilist. Vi ser videre at kvinner har en større andel enige i påstanden enn menn. Mens 46 % av kvinnene sier seg enige er bare 36 % av mennene enige. Ser vi på alder er det, i likhet med bompengefinansiering av kollektivtrafikk, de yngste (18-29 år) som har den største andelen enige, med 50 %, mens aldersgruppen over 60+ har bare en andel på 31 % som er enige i påstanden. Som vi har sett tidligere, kan dette skyldes at de yngre har en lavere andel med sertifikat, og dermed benytter seg av kollektivtilbudet og gang- og sykkelveger oftere.

”Bompengene bør benyttes til generell beskatning”

Til slutt har vi valgt å ta med påstanden ”bompenger bør benyttes til generell beskatning”, og her var det stor enighet blant respondentene, 72 % har svart enten 1 – Helt uenig (62 %), eller 2 (10 %), mens 23 % har svart ”vet ikke”. Det er altså ingen av respondentene som mener at bompenger bør benyttes til generell beskatning.

Hva bør bompengene benyttes til i Bodø?

I undersøkelsen har vi videre presentert respondentene for en rekke påstander knyttet til etablering av bomring i Bodø. Respondentene ble bedt om å ta stilling til disse på en skala fra 1 til 5 hvor 1 er helt uenig og 5 er helt enig. I likhet med ovenstående spørsmål har vi også her gitt respondentene mulighet til å uttrykke at de er verken enige eller uenige, ved å ha en skala med midtverdi på.



Figur 5.12 Hva respondentene mener bompenger bør benyttes til i Bodø.

”Jeg betaler gjerne bompenger dersom vegnettet i Bodø utbedres”

Hovedinvesteringen i Bypakke Bodø er, som nevnt i kapittel 2.1, en vegutbedring delt inn i fire større vegprosjekter som blant annet vil føre kortere vegstrekninger, økt trafikksikkerhet og redusert trafikkbelastning på enkeltveger.

46 % av respondentene er uenige i påstanden om at de gjerne betaler bompenger dersom vegnettet i Bodø utbedres (1-2 på skalaen), mens 32 % er enige (4-5) på skalaen. Vi observerer at her kan det eksistere en sammenheng mellom størrelse på husstandsinntekt og holdningene til bomringen. Bare 19 % av respondentene med husstandsinntekt under 400 000 kroner er enige i påstanden, mens 34 % av respondentene med husstandsinntekt mellom 400 000 kroner og 600 000 kroner er enige, og av respondentene med over 600 000 kroner i husstandsinntekt er 36 % enige i påstanden om at de gjerne betaler bompenger dersom vegnettet utbedres. Dette tyder på at betalingsvilligheten er noe større blant respondentene med høyere husstandsinntekt enn de med lav husstandsinntekt.

Av respondentene som er positive til innføring av bomring er hele 77 % enige i påstanden mens bare 4 % av respondentene er uenige, og tilsvarende ser vi at blant respondentene som er negative til innføring av bomring så er 67 % uenige i påstanden og bare 4 % enige. De som i utgangspunktet er negative til bomringen, er heller ikke spesielt villige til å betale bompenger, selv om vegnettet utbedres. Ikke uventet ser vi videre at respondenter bosatt i sentrum har den største andelen enige i påstanden, med 37 %, mens respondenter bosatt på Tverlandet utmerker seg med den største andelen uenige, med 49 %. Dette kan ha sin bakgrunn i at respondenter bosatt på Tverlandet får større bompengebelastning enn de øvrige respondentene, ettersom de må betale bompenger både på Tverlandet bru og i bomringen. Av respondentene bosatt i sentrum er det sannsynligvis en andel som både bor og jobber innenfor bomringen, og det kan dermed tenkes at disse er mer positive til påstanden ettersom den ikke berører dem i like stor grad.

”Jeg er positiv til at deler av bompengene brukes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet i Bodø”

Også de myke trafikantene prioriteres i Bypakke Bodø, med en trafiksikkerhetsplan og en sykkelplan, hvor det blant annet ligger inne planer om en oppgradering av sykkelvegnettet. Det er derfor interessant å se om respondentene er enige i at bompengene også benyttes til å finansiere andre ting enn vegutbedringer.

30 % av respondentene er uenige i påstanden om at bompengene bør benyttes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet, mens 44 % er enige. Respondenter med høy husstandsinntekt har en andel enige på 52 %, mens respondenter med lav husstandsinntekt har en andel på bare 33 % enige. Dette kan sees i sammenheng med at de med lavere inntekt er noe mindre positive til den planlagte bomringen generelt. Vi ser også at respondenter som i utgangspunktet er positive til bomringen har en høyere andel enige enn respondentene som er negative. Videre er det respondenter over 60 år og respondenter uten hjemmeboende barn som har lavest andel enige i påstanden, med henholdsvis 34 %, 39 %. Som tidligere ser vi også her at kvinner er mer positive enn menn til at bompenger benyttes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet, med henholdsvis 46 % og 36 % som er enige i påstanden. Den yngste aldersgruppen, under 18-30 år, har høyere andel enige i påstanden (50 %), enn de andre aldersgruppene, men de har samtidig høyere andel som er uenige i påstanden (37 %), enn de andre gruppene. Årsaken ser ut til å være at de andre aldersgruppene har en større andel som har svart 3 (verken enig eller uenig) eller ”vet ikke” til påstanden.

”Jeg er positiv til at deler av bompengene går til finansiering av kollektivtiltak i Bodø”

I Bypakke Bodø ligger det også inne planer om utbedringer av kollektivtilbudet i Bodø, med fokus på å utvikle og forenkle kollektivsystemet.

Totalt er 42 % av respondentene uenige i at deler av bompengene skal benyttes til kollektivtiltak, mens 35 % er enige. Det er altså en større andel av respondentene som er enige i at bompengene bør gå til utbedring av gang- og sykkelvegnettet, enn andelen som er enige i at bompengene bør gå til finansiering av kollektivtiltak. Dette samsvarer også med spørsmålet om hva bompenger bør benyttes til generelt, hvor 41 % svarer at de bør benyttes til utbedring av gang og sykkelveger, mens 31 % er enige i at de bør benyttes til kollektivtiltak, altså en differanse på 10 prosentpoeng. Også her er en større andel av kvinnene enige i påstanden, med 36 % enige, mens bare 25 % av mennene er enige. Dette til

tross for at mennene i nettoutvalget er noe mer positive til bompenger enn kvinner. Som tidligere ser vi at respondentene som oppgir at de vil kjøre mindre etter innføring av bomring ser ut til å være mer opptatt av kollektivtiltak, enn respondentene som oppgir at de vil kjøre uendret. 46 % av respondentene som vil kjøre mindre er enige i påstanden, mens andelen enige for de som vil kjøre uendret er 28 %, altså hele 18 prosentpoeng lavere.

5.4.4 Oppsummering

I dette kapittelet har vi sett på respondentenes holdninger til innføring av bomring i Bodø, samt årsaker til at de er enten negative eller positive. Videre har vi sett på hva respondentene mener bompenger bør benyttes til, både generelt og i Bodø spesielt. Hovedfunnene våre er:

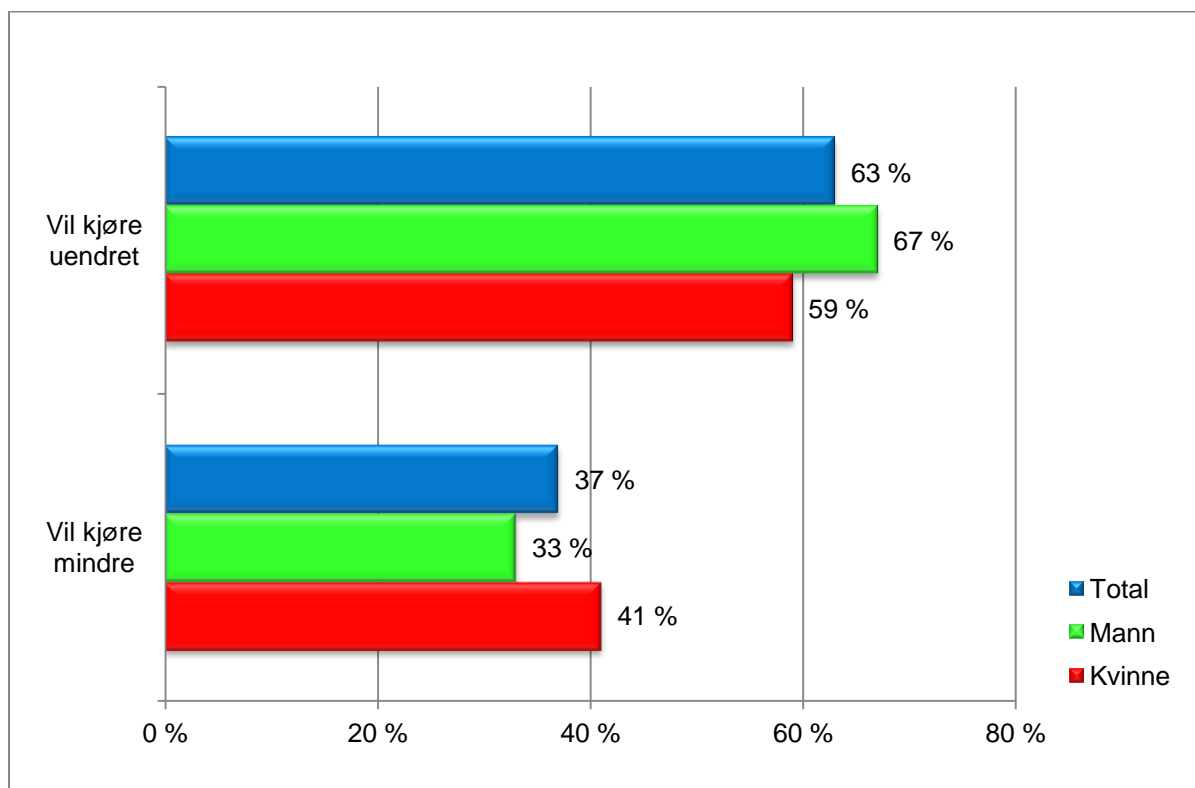
- 64 % av respondentene er negative til innføring av bompenger i Bodø, mens 32 % er positive, noe som samsvarer med funn i lignende undersøkelser.
- De som skiller seg ut som de mest negative til innføring av bomring i Bodø er respondenter bosatt på Tverlandet, samt personer uten sertifikat/bil, med andeler svært negative på henholdsvis 47 % og 43 %.
- Av respondentene som oppgir at de er positive til bomring skiller aldersgruppen mellom 50-59 år seg ut med en andel på 13 % svært positive, dette er 7 prosentpoeng mer enn andelen positive i nettoutvalget.
- Respondenter bosatt på Tverlandet har den laveste andelen positive, disse ligger 6 prosentpoeng under andelen positive i nettoutvalget.
- De tre faktorene som respondentene anser som viktigste årsaker til at de er positive til bompenger er at vi får mer penger til bygging av vegger, bedre trafikkflyt og at det bidrar til et bedre kollektivtilbud.
- De tre faktorene som anses som viktigste årsaker til at respondentene er negative til bompenger er at de betaler nok skatt og avgift fra før, det offentlige burde betalt kostnadene, og at det er økonomisk urettferdig for bilistene.
- Respondentene mener først og fremst at bompengene generelt bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter, på andre plass kommer utbedring av gang- og sykkelveger, mens respondentene er noe mer lunkne til at bompenger bør benyttes til kollektivtiltak.
- 46 % av respondentene er motvillige til å betale bompenger selv om det fører til en utbedring av vegnettet i Bodø. I likhet med bompenger generelt, mener også en større andel at bompenger bør benyttes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet i Bodø, enn til utbedring av kollektivtilbudet i Bodø.

5.5 Hvordan vil en eventuell bomring påvirke respondentenes reiseadferd?

I dette kapittelet ser vi først på hvorvidt respondentene oppgir at de vil kjøre mer, mindre eller uendret etter bomringen er innført, og hva som eventuelt er alternativene til å kjøre bil. Deretter ser vi på endring i antall reiser over bompunktene og beregner priselastisiteter.

5.5.1 Vil respondentene kjøre mer, uendret eller mindre?

Denne undersøkelsen har blant annet som formål å se på hvordan en bomring vil påvirke befolkningens reiseadferd. Derfor fikk utvalget informasjon om den planlagte bomringen og hvilke kostnader denne vil medføre, i brevet som ble sendt ut sammen med undersøkelsen. De ble så bedt om å fortelle hvordan de tror de vil kjøre etter at bomringen er etablert i 2014.



Figur 5.13 Vil respondentene kjøre mer, mindre eller uendret, etter en eventuell bomring er innført (N=273).

Som vi ser av figuren er det ingen som tror de kommer til å kjøre mer etter bomringen er etablert. Totalt vil 63 % kjøre uendret mens 37 % tror de vil kjøre mindre. Det er ingen av respondentene som oppgir at de vil kjøre mer. Kvinnene i undersøkelsen er i flertall av de som tror de vil kjøre mindre, mens menn er i flertall av de som tror de vil kjøre uendret.

Tabell 5.22 Forventet kjøremønster fordelt på inntekt og antall barn.

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn		
		Under 400.000 kr	400 000 kr -600 000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn
...mer	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
...uendret	63 %	59 %	54 %	69 %	56 %	74 %	72 %
...mindre	37 %	41 %	46 %	31 %	44 %	26 %	28 %
Ant. resp. (N)	273	53	54	136	158	55	61

Når vi ser resultatene fordelt på inntekt og antall barn er det en større andel av respondentene med husstandsinnpekt over 600 000 kroner og respondentene med ett eller flere barn, som oppgir at de vil kjøre uendret enn i de øvrige gruppene. Dess høyere inntekt husstanden har, dess mindre økonomisk belastning vil en ekstrakostnad som bompenger utgjøre, da disse relativt sett vil "oppta" en mindre andel av den tilgjengelige inntekten. I tillegg vil tidskostnaden for en person være høyere, dess høyere inntekt en har. I følge Berge og Amundsen (2001) er nettopp reisetiden fra dør til dør den faktoren som vektlegges mest når det skal foretas et valg om å benytte kollektive transportmidler eller bilen. En person med høye tidskostnader, og som opplever at bil er tidsbesparende i forhold til kollektivtransport, vil sannsynligvis velge å benytte seg av bil framfor kollektivtransport.

"Ingen valgfrihet når man har små barn og liten tid", og "vanskelig å kjøre særlig mindre enn i dag, da barn må leveres hit og dit" er kommentarer respondentene har kommet med. Disse viser at for respondenter med barn vil det kunne være vanskelig å redusere antall reiser gjennom bomringen, siden de ofte har flere faste aktiviteter som det skal kjøres til og fra. Dette viser seg også i andre undersøkelser hvor det fastslås at transportmidlenes punktlighet er noe som vektlegges i høy grad, og at dette gjelder spesielt for familier hvor barn og arbeid fører til at de har lite fleksibilitet i hverdagen (Berge og Amundsen, 2001).

Hva er alternativene?

Vi har tidligere nevnt hvordan Statens vegvesens beregninger tilsier at trafikken over bompunktene vil reduseres noe etter at bomringen er innført. Dette fordi de antar at noen reiser vil velges bort, noen vil endre reisemål, noen vil sykle eller gå, og noen vil foretrekke kollektivtransport. Det antas også at antallet reiser med flere gjøremål per reise, kombinasjonsreiser, vil øke i forhold til dagens situasjon. For å undersøke dette ba vi de 101 respondentene som svarte at de kom til å kjøre mindre om å spesifisere hva de ville gjøre i

stedet. Her fikk respondentene oppgitt flere alternativer de kunne krysse av for, samt et annet felt hvor de kunne legge inn egne alternativer. Respondentene kunne på dette spørsmålet krysse av for flere alternativer.

Tabell 5.23 Alternativer respondentene vil benytte for å redusere antall passeringer gjennom bomringen.

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Foreta flere kombinasjonsreiser	58 %	62 %	54 %	75 %	68 %	68 %	53 %	43 %
Sykle avstander jeg i dag kjører	40 %	38 %	43 %	25 %	50 %	58 %	53 %	20 %
Gå avstander jeg i dag kjører	28 %	24 %	31 %	25 %	23 %	32 %	21 %	30 %
Ta bussen oftere	28 %	22 %	33 %	13 %	32 %	21 %	21 %	37 %
Endre bosted (for eksempel nærmere jobb/innenfor bomringen)	7 %	8 %	7 %	13 %	5 %	5 %	16 %	3 %
Redusere antall biler i husstanden	6 %	12 %	2 %	0 %	5 %	5 %	11 %	10 %
Bytte jobb slik at jeg ikke må kjøre gjennom bomringen	4 %	6 %	2 %	0 %	5 %	5 %	11 %	0 %
Annet	13 %	10 %	15 %	25 %	9 %	11 %	16 %	10 %
Ant. resp. (N)	101	46	55	16	19	17	18	27

Kombinasjonsreiser

58 % av de som tror de kommer til å kjøre mindre etter at bomringen er innført, svarer at å foreta flere kombinasjonsreiser et av alternativene de kommer til å benytte seg av for å redusere antall reiser. Hele 78 % av innbyggerne fra Hunstad/Mørkved har oppgitt at de kommer til å foreta flere kombinasjonsreiser, mens bare 7 % av innbyggerne i sentrum ser behovet for dette. Videre oppgir 57 % fra Alstad/Grønnåsen og Rønvik/Nordsia samt 56 % fra Tverlandet dette alternativet. Vi ser også at respondenter med to eller flere barn i husstanden i større grad vil foreta kombinasjonsreiser, enn respondenter med ett eller ingen barn. For eksempel kan det hende at de planlegger å handle i forbindelse med at barn er på trening eller lignende.

Sykle eller gå

Syklings er alternativet som blir nest mest nevnt, 40 % av respondentene har svart dette. Her ser vi at det skiller en god del mellom de forskjellige aldersgruppene. Bare 25 % av de mellom 18-29 år og 20 % av de over 60 år oppgir dette som en måte å redusere reisene på, mens i aldersgruppene 30-39 år, 40-49 år og 50-59 år har 50 %, 58 % og 53 % prosent oppgitt at de vil sykle avstander de i dag kjører.

Tabell 5.24 Andel respondenter som vil sykle eller gå for å redusere antall reiser gjennom bomring.

	Total	Soner				
		Sone 1 Hunstad/ Mørkved	Sone 2 Alstad/ Grønnåsen	Sone 3 Rønvik/ Nordsia	Sone 4 Sentrum	Sone 5 Tverlandet
Sykle avstander jeg i dag kjører	40 %	27 %	57 %	50 %	62 %	13 %
Gå avstander jeg i dag kjører	28 %	18 %	22 %	43 %	38 %	13 %
Ant. resp. (N)	101	41	13	29	12	6

Som vi ser av Tabell 5.24 er andelen som kan tenke seg å sykle høyest i sone 2, 3 og 4, noe som kan komme av at avstanden til sentrum er kortere enn for sone 1 og 5. For innbyggere i sone 5 er avstanden til sentrum så lang at det for de fleste vil være for langt å sykle, noe som gjenspeiler seg i resultatene. Vi må likevel være forsiktige med å generalisere dette resultatet da vi ser at det er en relativt liten andel av respondentene fra Tverlandet som har besvart dette spørsmålet. Når det kommer til alternativet om å gå, er andelen lavere enn ved sykling, og sone 3 og 4 er de sonene med den høyeste andelen, noe som i likhet med ved alternativet om sykling kan være grunnet avstanden til sentrum.

Kollektivtransport

28 % av respondentene som har besvart dette spørsmålet tenker å ta buss oftere etter bomringen er innført. Som vi ser av Tabell 5.23 har en større andel kvinner oppgitt dette, samt at respondentene over 60 år er den aldersgruppen som oftest oppgir buss som et alternativ. Fordelt på soner ser vi at Tverlandet skiller seg klart ut med 73 % som ønsker å ta mer buss, men vi merker oss at her er datagrunnlaget på bare seks personer. Innbyggerne på Tverlandet må betale bompenger både ved Tverlandet bru og i bomringen etter bomringen er åpnet. Avhengig av deres betalingsvillighet og hva bussbilletten vil koste, vil dette kunne være med

på å gjøre at de vil foretrekke buss i stedet for bil. Her ville det vært interessant å se på krysspriselasiteteten for buss, men denne undersøkelsen gir ikke nok informasjon til at dette kan beregnes.

Endre bosted, jobb eller redusere antall biler

Resultatene viser også at relativt få anser det å flytte eller bytte jobb som et aktuelt alternativ. 7 % har oppgitt at de vil endre bosted, og 4 % at de vil bytte jobb. De som har svart dette er ikke bedt om å oppgi hvorfor de skal flytte eller endre jobb, og vi må derfor være klar over at noen kan ha svart dette da de har flytteplaner eller planer om å endre jobb uavhengig av om bomringen etableres eller ikke.

Vi ser av Tabell 5.23 at det er 13 % som har oppgitt andre måter de vil benytte for å redusere antall passeringer i bomringen. Av disse har de fleste oppgitt at de vil komme til å endre på faste ærender som handling og trening. De som bor i sentrum vil benytte butikker og treningssentre innenfor bomringen, mens de som bor på utsiden av bomringen vil benytte butikker som er lokalisert utenfor bomringen. Noen oppgir også at de vurderer å kjøre motorsykkel eller moped i stedet for bil.

Prosentvis endring i antall reiser

Respondentene oppgir totalt 3924 reiser gjennom de planlagte bompunktene i løpet en normal uke i dag, og 3574 reiser på en normal uke etter bomringen er innført. Dette tilsier en reduksjon i antall reiser på 9 %. Vi har tidligere nevnt at Statens vegvesens beregninger tilsier en reduksjon i antall reiser på 25 %. Resultatene fra denne undersøkelsen indikerer altså en mindre reduksjon i antall reiser enn Statens vegvesens beregninger.

Vi ser også at 20 % av de som har oppgitt at de ønsker å kjøre mindre likevel oppgir samme antall reiser før og etter bomringen er innført. Vi har i kapittel 4.2.3 beskrevet teorien om kognitiv dissonans. Denne teorien tilsier at personer som handler på tvers av sine holdninger på sikt vil endre holdning eller handling, slik at disse kommer i overensstemmelse. Flere av respondentene som har oppgitt at de vil kjøre mindre oppgir likevel et likt antall reiser, og kommenterer at det er vanskelig å redusere antall reiser på grunn av mange faste gjøremål. Her er det derfor sannsynlig å anta at noen av disse på sikt vil endre sin forventning til hvorvidt de kommer til å kjøre mindre eller ikke.

5.5.2 Priselasititeter

Respondentene ble så bedt om å oppgi hvor mange reiser de hadde til og fra jobb, i arbeidstiden og på fritiden, i løpet av en gjennomsnittlig uke i dag, og hvor mange reiser de tror de vil ha per uke etter at bomringen er etablert. Disse opplysningene er brukt til å beregne den prosentvise endringen i antall reiser (kapittel 5.5.1), og sammen med den prosentvise endringen i generaliserte reisekostnader som ble funnet i kapittel 5.2.3 har vi beregnet priselasititeten. Formelen som er benyttet for å beregne priselasititeten er:

$$e_i = \frac{\text{prosentvis endring i etterspørsel}}{\text{prosentvis endring i pris}}$$

Hvor: *prosentvis endring i etterspørsel* = den prosentvise endringen i antall reiser og *prosentvis endring i pris* = prosentvis endring i generaliserte reisekostnader

Tabell 5.25 Beregning av priselasititet fordelt på soner.

Reisehensikt	Endring i GK	Endring i antall reiser	e_i
Sone 1 Hunstad/Mørkved			
Reiser til og fra arbeid	24,64 %	-4,29 %	-0,17
Reiser i arbeidstid	10,67 %	-8,05 %	-0,76
Fritidsreiser	26,17 %	-19,16 %	-0,73
Total sone 1	17,39 %	-10,99 %	-0,63
Sone 2 Alstad/Grønnåsen			
Reiser til og fra arbeid	51,10 %	-8,41 %	-0,16
Reiser i arbeidstid	20,59 %	-10,77 %	-0,52
Fritidsreiser	54,73 %	-10,07 %	-0,18
Total sone 2	34,72 %	-9,52 %	-0,27
Sone 3 Rønvik/Nordsia			
Reiser til og fra arbeid	82,33 %	-6,28 %	-0,08
Reiser i arbeidstid	31,77 %	-6,76 %	-0,21
Fritidsreiser	88,66 %	-12,52 %	-0,14
Total sone 3	54,64 %	-10,04 %	-0,18
Sone 5 Tverlandet			
Reiser til og fra arbeid	31,65 %	0,00 %	0,00
Reiser i arbeidstid	14,30 %	-1,49 %	-0,10
Fritidsreiser	33,47 %	-6,57 %	-0,20
Total sone 5	22,83 %	-1,87 %	-0,08
Totalt	25,79 %	-8,89 %	-0,34

Priselastisiteten for innbyggere i sone 4, sentrum, er ikke beregnet, da vi vet for lite om hvor de kjører. De prosentvise endringene i antall reiser for respondentene i denne sonen er -5 % for reiser til og fra arbeid, -4 % for reiser i arbeidstiden og -8 % på fritidsreiser, noe som gir en gjennomsnittlig endring på -6 %.

Priselastisiteten i denne undersøkelsen er på -0,34. Dette betyr at trafikken vil reduseres med 0,34 prosent for hver prosent de generaliserte reisekostnadene øker. En priselastisitet på -0,34 kan anses som noe lavt i forhold til det som er funnet i tidligere undersøkelser jamfør kapittel 4.7 hvor priselastisiteten ved ulike vegprosjekter i Norge varierte mellom -0,75 og -0,90. Button (2010) bruker en kortsiktig priselastisitet på -0,2 og en langsiktig priselastisitet på -0,9, mens Odeck og Bråthen (2008) har beregnet en gjennomsnittlig kortsiktig priselastisitet på -0,45.

Respondentene ble bedt om å beskrive det de tror vil være en gjennomsnittlig uke i 2014, og priselastisiteten vi har beregnet er derfor en kortsiktig priselastisitet. Dette kortsiktige perspektivet kan være med å forklare den noe lave priselastisiteten. Vi har tidligere argumentert for at det for mange kan være vanskelig å redusere antall reiser i uken på kort sikt. Hadde det vært mulig å gjøre en ”omvei” rundt bomstasjonene ville sannsynligvis priselastisiteten vært høyere. At en eventuell reduksjon i tidskostnaden ikke er tatt med i denne beregningen er også verdt å merke seg. Dersom denne hadde vært med ville alt annet likt priselastisiteten blitt mindre negativ, altså ville respondentene vært noe mindre prisfølsomme.

Det er også viktig å være oppmerksom på at i en undersøkelse som denne vil enkeltrespondenter kunne gjøre store utslag på resultatene, dersom datagrunnlaget er for tynt. I vår undersøkelse er priselastisitetsberegningene basert på et respondentgrunnlag på 268 personer som har oppgitt at de vil kjøre gjennom bomringen én eller flere ganger i uken, enten før eller etter innføringen av bomring.

Reisehensikt

Endringer i de generaliserte reisekostnadene vil påvirke antall reiser, og hvor stor påvirkning endringen har avhenger av reisehensikten, siden noen reiser er enklere å endre på enn andre. Reiser i arbeid er, med unntak av i sone 5, de mest elastiske reisene i denne undersøkelsen. Dette er et uventet resultat ettersom disse reisene sannsynligvis dekkes av arbeidsgiveren, og en derfor skulle tro at reisekostnader som må dekkes privat var mer merkbare og dermed gjør disse reisene mer prisfølsomme. Denne antagelsen stemmer hvis vi ser på forskjellene mellom

reiser til og fra arbeid og fritidsreiser. Undersøkelsen viser videre at fritidsreisene er mer prisfølsomme i alle soner, noe som er naturlig siden fritidsreiser på kort sikt er enklere å endre eller utelate, enn reiser til og fra arbeid.

Avstand

Priselastisiteten vil i likhet med de generaliserte reisekostnadene avhenge av reiselengden. En prisøkning, for eksempel en bomstasjon, vil gi en lik kostnad i kroner for alle reisende, men være ulik hvis man ser den i forhold til antall kjørte kilometer på denne reisen. Det er derfor naturlig å anta at de reisende vil være mer prisfølsomme dess kortere avstand de reiser, siden ekstrakostnaden ved bompengepasseringen vil utgjøre en større andel av de generaliserte reisekostnadene for dem. Dette finner vi igjen i undersøkelsen, spesielt hvis vi ser på sone 5 som i undersøkelsen klart er de minst prisfølsomme med enpriselastisitet på $-0,08$. Videre ser vi at sone 1 er mest prisfølsomme med en priselastisitet på $-0,63$, mens sone 2 og 3 har en prisfølsomhet på $-0,27$ og $-0,18$.

Inntekt:

For å kunne se på priselastisiteten i forhold til respondentenes inntekt har vi benyttet den totale gjennomsnittlige endringen i generaliserte reisekostnader.

Tabell 5.26 Beregnet priselastisitet fordelt på inntekt.

Reisehensikt	Endring i GK	Endring i antall reiser	e_i
Under 400 000 kr.			
Reiser til og fra arbeid	25,79 %	3,98 %	0,15
Reiser i arbeidstid	25,79 %	-10,84 %	-0,42
Fritidsreiser	25,79 %	-10,53 %	-0,41
Total under 400 000 kr	25,79 %	-5,27 %	-0,20
400 000 - 600 000 kr.			
Reiser til og fra arbeid	25,79 %	-8,44 %	-0,33
Reiser i arbeidstid	25,79 %	-4,02 %	-0,16
Fritidsreiser	25,79 %	-13,13 %	-0,51
Total 400 000 - 600 000 kr.	25,79 %	-9,35 %	-0,36
Over 600 000 kr.			
Reiser til og fra arbeid	25,79 %	-6,53 %	-0,25
Reiser i arbeidstid	25,79 %	-6,96 %	-0,27
Fritidsreiser	25,79 %	-13,56 %	-0,53
Total over 600 000 kr.	25,79 %	-9,89 %	-0,38
Total alle	25,79 %	-8,89 %	-0,34

De reisende med lavest inntekt er i denne undersøkelsen de minst prisfølsomme. Dette er et uventet resultat siden de med lavere inntekt relativt sett vil påvirkes mer av en økning i de generaliserte reisekostnadene enn de med høyere inntekt. Hvis vi går nærmere inn i datamaterialet finner vi at det er to personer som har svart at de vil kjøre henholdsvis 4 og 10 turer mer til og fra arbeid etter innføring av bomring. Fjerner vi disse fra utvalget før priselastisiteten beregnes får vi nå en priselastisitet på - 0,12 på jobbreiser og dermed en priselastisitet på -0,32 for gruppen med lavest inntekt. Dette illustrerer bare at enkeltpersoner potensielt kan gjøre store utslag på resultatene, og vi vil dermed være forsiktige med generalisering her.

Holdninger til bompenger i Bodø

Til slutt har vi sett på priselastisiteten i forhold til om respondentene er positive eller negative til bompenger i Bodø. Som forventet er respondentene som er negative til en innføring av bompenger mer prisfølsomme enn de som er positive til dette. Det er også tydelig at fritidsreisene til de som er negative til undersøkelsen er de mest prisfølsomme med en priselastisitet på -0,66.

Tabell 5.27 Beregnet priselastisitet fordelt på holdning til bomring i Bodø.

Reisehensikt	Endring i GK	Endring i antall reiser	e_i
Positiv til bomring			
Reiser til og fra arbeid	25,79 %	-4,58 %	-0,18
Reiser i arbeidstid	25,79 %	-3,30 %	-0,13
Fritidsreiser	25,79 %	-4,65 %	-0,18
Total positiv til bomring	25,79 %	-4,16 %	-0,16
Negativ til bomring			
Reiser til og fra arbeid	25,79 %	-5,24 %	-0,20
Reiser i arbeidstid	25,79 %	-7,77 %	-0,30
Fritidsreiser	25,79 %	-16,93 %	-0,66
Total negativ til bomring	25,79 %	-11,26 %	-0,44
Total alle	25,79 %	-8,89 %	-0,34

Vi har tidligere beskrevet hvordan økt informasjon kan føre til at flere blir positive til bomringen, og vi ser her at priselastisiteten til respondentene som er positive til bomringen er betraktelig lavere enn for de som er negative. Her kan altså økt informasjon være med på å få en større andel positive til bomringen og på den måten være med på å bidra til at den totale priselastisiteten blir mindre negativ. En mindre negativ priselastisitet vil fra et samfunnsøkonomisk perspektiv være positivt, ettersom det vil føre til økte bompenginntekter.

5.5.3 Oppsummering

Vi har i dette kapitlet sett på hvorvidt respondentene oppgir at de vil kjøre mer, mindre eller uendret etter bomringen er innført. Respondentene ble også spurt om hva som var alternativene til å kjøre bil dersom de skulle redusere antall reiser gjennom bomringen. Til slutt har vi sett på den prosentvise endringen i antall reiser og beregnet priselastisiteter. Hovedfunnene her er:

- Ingen av respondentene kommer til å kjøre mer, 64 % av respondentene oppgir at de kommer til å kjøre uendret mens 37 % oppgir at de vil kjøre mindre etter bomringen er innført.
- Respondentene med en husstandsinntekt på over 600 000 kroner i året og de med ett eller flere barn, skiller seg ut som de respondentene med den høyeste andelen som vil kjøre uendret.
- Respondentene som oppgir at de vil kjøre mindre vil i hovedsak løse dette ved å foreta flere kombinasjonsreiser, sykle eller gå mer, eller benytte seg mer av kollektivtilbudet. Et fåtall nevner også at de kommer til å endre bosted eller jobb, eller redusere antall biler i husstanden.
- Ut fra antall reiser over bompunktene respondentene oppgir at de har i dag, og det de forventer å ha etter bomringen er etablert, får vi en forventet reduksjon i antall reiser på 9 %.
- Den totale priselastisiteten for alle respondenter i sone 1,2,3 og 5 er på -0,34. Denne varierer fra -0,63 for respondenter på Hunstad/Mørkved til -0,08 for respondenter på Tverlandet.
- Priselastisiteten for respondentene som er positive til bomringen i Bodø er på -0,16 mens den for de som er negative er på -0,44 og her ser vi også at fritidsreiser er de reisene som er mest prisfølsomme. For de som er negative til bomring er priselastisiteten for fritidsreiser på -0,66 og for de som er positive på -0,18.

6. Avslutning

6.1 Svar på forskningsspørsmål

Kjenner befolkningen i Bodø kommune til, og oppleves det at det er et behov for, den planlagte vegutbedringen?

For å besvare dette forskningsspørsmålet har vi først undersøkt hvorvidt respondentene i undersøkelsen kjenner til den planlagte vegutbedringen i Bodø, og deretter hvor godt fornøyd de er med standarden på vegnettet i dag og om de mener det er nødvendig med en utbedring. Til slutt har vi sett på hvilke faktorer de mener er de viktigste knyttet til transportsystemet.

Resultatene viser at 74 % av respondentene kjenner til den planlagte vegutbedringen i Bodø. Andelen som kjenner til de planlagte vegutbedringene er høyest blant respondentene fra Tverlandet, noe som kan ha sammenheng med at arbeidet med Tverlandet bru allerede er igangsatt. Respondenter med en husstandsinntekt over 400 000 kroner i året har en høyere andel som kjenner til vegutbedringene enn respondentene med en lavere inntekt.

Når det gjelder standarden på vegnettet i Bodø oppgir 59 % av respondentene at de er misfornøyd med standarden på vegnettet i Bodø. Det kommer også klart frem at respondentene er enige i at det er nødvendig med en utbedring av vegnettet i kommunen, hele 84 % av respondentene oppgir at de er enige i denne påstanden. Til påstanden om at de er fornøyd med vegnettet slik det er i dag, skiller igjen respondentene fra Tverlandet seg ut med den høyeste andelen uenige, de er også den gruppen som har størst andel enige i påstanden om at en vegutbedring er nødvendig i Bodø. Videre skiller gruppen med flere biler seg ut med en større andel uenige i at de er fornøyd med vegnettet og enige i at en vegutbedring er nødvendig. Respondenter med over 400 000 kroner i årlig husstandsinntekt har den høyeste andelen av enige i at en vegutbedring er nødvendig.

Når respondentene blir bedt om å rangere hvilke faktorer som er viktigst for dem ved en vegutbedring, er fremkommelighet den faktoren som oftest blir rangert som nummer én. Totalt har 75 % av respondentene rangert fremkommelighet som en av de tre viktigste. Trafikksikkerhet er faktoren som oftest blir rangert som en av de tre viktigste med en andel på 83 % av respondentene. Gang- og sykkelveger blir rangert som en av de tre viktigste faktorene av 53 % av respondentene mens kollektivtiltak har en andel på 46 %. Faktoren som sjeldnest blir rangert som en av de tre viktigste er miljø, med bare 37 % av respondentene.

Hva er holdningene til bompenger generelt, og hva mener Bodøs befolkning at bompengeinntektene burde benyttes til?

For å besvare dette forskningsspørsmålet har vi bedt respondentene oppgi hvorvidt de er positive eller negative til innføring av bomring i Bodø, samt årsakene til dette. Når det gjelder hva respondentene mener bompengeinntektene bør benyttes til har vi valgt å fokusere på i hvilken grad respondentene er enige eller uenige i at bompengeinntekter bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter, kollektivtiltak og utbedring av gang- og sykkelveger. Dette har vi valgt å se på i forhold til bompenger generelt og i Bodø spesielt.

Resultatene fra undersøkelsen vår viser at 32 % av respondentene er positive til innføring av bomring, mens 64 % av respondentene er negative. Andelen positive kan forventes å øke noe etter innføringen av bomringen, ettersom de positive ringvirkningene av Bypakke Bodø blir tydeligere for befolkningen. Det kan se ut som om det er en sammenheng mellom avstand til bomringen og holdning. Respondenter bosatt i sentrum har lavest andel negative med 58 %, mens Tverlandet har høyest andel negative, på 69 %. En årsak til den høye andelen negative respondenter på Tverlandet kan ha sin bakgrunn i at de får større bompengebelastning ettersom de må betale både på Tverlandet bru og i bomringen i sentrum. I tillegg finner vi paradoksalt nok, at respondenter uten sertifikat eller bil skiller seg ut som mer negative enn de øvrige gruppene. Vi fant også at respondentene over 50 år har en større andel positive enn de yngste aldersgruppene, noe som kan ha en sammenheng med økonomisk status og betalingsvillighet, en antakelse som underbygges av at respondenter med høy husstandsinnkomst har en signifikant større andel positive enn respondenter med lav husstandsinnkomst.

Årsakene som trekkes fram som de viktigste til at respondentene er positive til innføring av bomring i Bodø er mer penger til bygging av veger, bedre trafikkflyt og at det bidrar til et bedre kollektivtilbud. De som har oppgitt at de er negative trekker på sin side fram at de betaler nok skatt/avgifter fra før, det offentlige burde betale og at det er økonomisk urettferdig for bilistene, som de viktigste årsakene til at de er negative.

Når det gjelder hva respondentene mener bompenger bør benyttes til generelt, skiller delfinansiering av vegprosjekter seg ut som det flest respondenter vektlegger, med en andel på

56 %. På andre plass kommer utbedring av gang- og sykkelveger med en andel på 41 %, mens 31 % er enige i at bompenger bør benyttes til kollektivtiltak.

Ser vi på Bodø spesielt, finner vi at 32 % er positive til å betale bompenger dersom vegnettet i Bodø utbedres. 44 % mener at bompenger bør benyttes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet i Bodø, mens 35 % mener at bompengene bør benyttes til finansiering av kollektivtiltak.

Hvordan vil en eventuell bomring påvirke reiseadferden til befolkningen i Bodø?

For å se på hvordan bomringen vil påvirke reiseadferden til befolkningen i Bodø ba vi respondentene svare på om de kommer til å kjøre mer, mindre eller uendret etter innføringen av bomringen. Respondentene som svarte at de ville kjøre mindre ble deretter spurt om hva som var alternativene til å kjøre bil dersom de skulle redusere antall reiser gjennom bomringen. Til slutt ba vi respondentene om å oppgi hvor mange reiser de har over de planlagte bompunktene per uke i dag, og hvor mange reiser de forventer å ha etter bomringen er innført. Ut fra dette har vi sett på den prosentvise endringen i antall reiser og beregnet priselastisiteter.

Ingen av respondentene svarer at de kommer til å kjøre mer etter bomringen er innført, mens 64 % tror de kommer til å kjøre uendret og 37 % tror de vil kjøre mindre. Respondentene med en husstandsinntekt på over 600 000 kroner i året og de med ett eller flere barn, skiller seg ut som de respondentene med den høyeste andelen som vil kjøre uendret. Respondentene som oppgir at de vil kjøre mindre vil i hovedsak løse dette ved å foreta flere kombinasjonsreiser, sykle eller gå mer, eller benytte seg mer av kollektivtilbudet. Et fåtall nevner også at de kommer til å endre bosted eller jobb, eller redusere antall biler i husstanden.

Totalt oppgir respondentene 3924 reiser gjennom de planlagte bompunktene i løpet av en uke i dag, og 3574 reiser på en normal uke etter bomringen er innført, og vi får en forventet reduksjon i antall reiser på 9 %. Vi ser også at 20 % av respondentene som sier de ønsker å kjøre mindre oppgir et likt antall reiser både i dag og etter bomringen er innført, noe som flere begrunner med at det er vanskelig å redusere antall reiser på grunn av manglende alternativer.

Den totale priselastisiteten på kort sikt er i denne undersøkelsen beregnet til -0,34 noe som tilsier at trafikken vil reduseres med 0,34 % dersom den generaliserte reisekostnaden øker med 1 %. Fordelt på holdninger ser vi at respondentene som er negative til bomringen er mer prisfølsomme, med en priselastisitet på -0,44, enn de som er positive til bomringen som har en priselastisitet på -0,16. Vi får et noe uventet resultat når vi ser på priselastisiteten fordelt på husstandsinntekt. Her viser denne undersøkelsen at de med lavest husstandsinntekt er de minst prisfølsomme, med en priselastisitet på -0,20, og er et uventet resultat ettersom en økning i de generaliserte reisekostnadene relativt sett vil påvirke de med lavest inntekt mest.

Prisfølsomheten avhenger også av reiseavstand og Tverlandet er sonen med den laveste priselastisiteten på $-0,08$. Respondentene fra Hunstad/Mørkved ser ut til å være de mest prisfølsomme med en priselastisitet på $-0,63$, mens respondentene fra Alstad/Grønnåsen og Rønvik/Nordsia har en prisfølsomhet på henholdsvis $-0,27$ og $-0,18$.

6.2 Konklusjon

Hvordan er de generelle holdningene til bompenger i Bodø og hvordan vil en etablering av en bomring påvirke befolkningens reiseadferd?

Gjennom arbeidet med våre forskningsspørsmål har vi funnet at 64 % av respondentene er negative til bompenger i Bodø, mens den positive andelen er på 32 %. Dette resultatet samsvarer med resultater fra lignende undersøkelser. 75 % av respondentene oppgir at de kjenner til den planlagte vegutbedringen og 84 % er enige i at en utbedring av vegnettet i Bodø er nødvendig.

Vi forventer en endring i reiseadferd etter innføring av bomringen, og 37 % av respondentene oppgir at de vil redusere bilkjøringen sin etter at bomringen er innført. De vil redusere antall reiser ved å øke antall kombinasjonsreiser, gå, sykle, eller kjøre buss i stedet for bil.

Våre resultater viser en forventet reduksjon i antall reiser på 9 % og den kortsiktige priselastisiteten er beregnet til -0,34, noe som betyr at trafikken vil reduseres med 0,34 % dersom de generaliserte reisekostnadene øker med 1 %.

6.3 Kritikk av oppgaven

Beregningene av priselastisitetene er basert på differansene mellom dagens reisemønster og det reisemønsteret respondentene tror de vil ha etter bomringen er innført i 2014. Dette kan være en svakhet, ettersom respondentenes reisepreferanser endres over tid. For å få mer sikre estimater burde det gjennomføres trafikktegninger ved bompunktene før og etter innføring av bomringen. Det er også en svakhet at vi ikke vet eksakt hvor langt respondentene kjører, og heller ikke hvor i sentrum de kjører til, bare ”innenfor bomringen”. Men i og med at Bodø har et forholdsvis lite sentrum ville det trolig ikke utgjort store forskjeller uansett.

Vi ser også at måten spørreskjemaet er utformet på kan ha noen svakheter. Blant annet burde vi ha gjort det tydeligere at respondentene hadde mulighet til å svare flere enn ett alternativ på spørsmål 3 og spørsmål 7, siden det kan se ut som at noen av respondentene ikke har forstått dette.

6.4 Forslag til videre forskning

Undersøkelser fra Oslo viser at befolkningen er blitt mer positive til bompenger over tid, og det vil være interessant å gjenta en lignende undersøkelse etter at bomringen i Bodø er innført for å se om holdningene til befolkningen i Bodø har endret seg.

Referanser

Litteraturliste:

Advansia AS, Samfunns- og næringslivsforskning AS og Det Norske Veritas AS (2011)

“Rapport fra kvalitetssikring av prosjekt, Konseptvalgutredning for Rv. 80 Løding - Bodø sentrum ”, Rapport til Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet, Rapport nr: 2011-0414, Ver 1.0, 1. juli 2011.

Berge, G. og Amundsen, A.H. (2001) **“Holdninger og transportmiddelvalg”**, TØI rapport 512/2001, Transportøkonomisk institutt.

Bråthen, S. og Hervik, A. (1997) **“Strait crossings and economic development: Developing Economic Impact Assesment by Means of Ex Post analysis”**, Transport Policy, Volume 5, nr 1.

Button, K. (2010) **“Transport Economics, 3rd Edition”**, Edward Elgar Publishing Limited, UK.

Easterby-Smith, M., Thorpe, R. og Jackson, P.R. (2008) **“Management Research”**, SAGE Publications Ltd., London.

Gripsrud, G., Olsson, U.H. og Silkoset, R. (2004) **“Metode og dataanalyse, med fokus på beslutninger i bedrifter”**, Høyskoleforlaget AS, Kristiansand S.

Hjorthol, H. (1998) **“Hverdagslivets reiser. En analyse av kvinner og menns daglige reiser i Oslo”**, TØI rapport 391/1998, Transportøkonomisk institutt.

Holme, I.M. og Solvang, B.K. (1996) **“Metodevalg og metodebruk”**, TANO AS.

Johannesen, A., Kristoffersen L. og Tufte P.A. (2008) **“Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag”**, 2. utgave, Abstrakt Forlag AS, Oslo.

Jørgensen, F. og Sæterrdal, S. (1983) **“Kollektiv transportstandard i Mosjøen, Mo, Bodø og Narvik”**, Nordlandsforskning rapport NF- nr 8/83.

Odeck, J. (2011) **“Samfunnsøkonomisk analyse i transportsektoren med eksempler fra vegsektoren”**, Forelesningsnotat, UIN 31.10.11.

- Odeck J. og Bråthen S. (2008) **“Travel demand elasticities and users attitudes: A case study of Norwegian toll projects”**, Transportation Research Part A (42), pp 77–94.
- Ramjerdi, F., Flügel, S., Samstad, H. og Killi, M. (2010) **“Den norske verdsettingsstudien Tid”**, TØI rapport 1053B/2010, Transportøkonomisk institutt.
- Ringstad, V. (2004) **“Samfunnsøkonomi og økonomisk politikk”**, 4.utgave, J.W. Cappelens Forlag AS.
- Samstad, H., Killi, M. og Hagman, R. (2005) **“Nyttekostnadsanalyse i transportsektoren: parametre, enhetskostnader og indekser”**, TØI rapport 797/2005, Transportøkonomisk institutt.
- Selnes, F. (1999) **“Markedsundersøkelser”**, Tano Aschehoug, Oslo.
- Svoll, G. (2011) **“Transportstandard persontransport”**, forelesningsnotat, UIN, Høst 2011.
- Sunde, Ø. (2001) **“Kollektivbrukernes tidskostnader”**, Kompendium i Tr-410 Kollektivtransport, gjengitt i kompendium Logistikk og transport, UIN, Høst 2011.
- Sæther, A. (1994) **“Mikroøkonomi”**, Rogaland Mediesenter.
- Vågane, L., Brechan, I. og Hjorthol, R. (2011) **“Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport”**, TØI rapport 1130/2011, Transportøkonomisk institutt.

Internettreferanser:

Bodø Kommune 1 (2009) “**Trafikksikkerhet i Bodø Kommune – Lokal Handlingsplan 2010-2013**”, lastet ned fra: http://www.bodo.kommune.no/nor/om-bodo-kommune/prosjekter_-_planer-og-publikasjoner/trafikksikkerhet-2010_2013 (31.03.12).

Bodø Kommune 2 (2009) “**Handlingsplan for gjennomgående sykkelvegnett i Bodø**”, lastet ned fra: http://www.bodo.kommune.no/nor/om-bodo-kommune/prosjekter_-_planer-og-publikasjoner/handlingsplan-sykkel (31.03.12).

Bypakke Bodø 1 (2011) “**Bypakke Bodø, Tidens største samferdselssatsning i Bodø**”, offentlig informasjon, Bodø kommune, Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og Jernbaneverket, lastet ned fra: <http://www.bypakkebodo.no/sites/b/bypakkebodo.no/files/c6fc7dff06bd2123e1b70a14f33cb499.pdf> (20.03.12).

Bypakke Bodø 2 (2012) “**Dette er bypakken**”, lastet ned fra: <http://www.bypakkebodo.no/wips/113372547/> (20.03.12).

Bypakke Bodø 3 (2012) “**Kollektivplanen**”, lastet ned fra: <http://www.bypakkebodo.no/wips/597495650/> (31.03.12).

Bypakke Bodø 4 (2012) “**Bomringen**”, lastet ned fra: <http://www.bypakkebodo.no/wips/1152330122/> (31.03.12).

Bypakke Bodø 5 (2012) “**Dette er Bypakke Bodø**”, lastet ned fra: <http://www.bypakkebodo.no/> (14.05.12).

Elvik, R., Erke, E. og Vaa, T. (2000) “**Trafikksikkerhetshåndboken**”, lastet ned fra: <http://tsh.toi.no/index.html?21306>, (02.02.2012).

Johansen, T.E., Høidahl, H. og Danielsen, J. (2012) “**Holdningsundersøkelse om bomring, trafikk og kollektivtilbud i Oslo og Akershus 1989-2011**” Statens vegvesen region øst, lastet ned fra: <http://www.prosam.org/visrapport.html?data.did=351> (15.04.12).

Lauridsen, H. (2011) “**Riksveifinansiering – Økende bruk av bompenger - og virkninger på sentrale policy-områder**” lastet ned fra: <http://samferdsel.toi.no/article30625-1274.html> (26.10.2011).

Regjeringen (2012) “**Veg og vegtrafikk**”, lastet ned fra:

http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/tema/veg_og_vegtrafikk.html?id=1382 (10.05.12).

Riksrevisjonen (1999) “**Dokument nr 3:3 (1998-1999) - Riksrevisjonens undersøkelse av vegmyndighetenes styring i fem utvalgte prosjekter**”, lastet ned fra:

http://www.riksrevisjonen.no/SiteCollectionDocuments/Dokumentbasen/Dokument3/1998-1999/Dok_3_3_1998_1999.pdf (16.10.11).

Statistisk sentralbyrå 1 (2012) “**1804 Bodø. Folkemengde 1. januar og endringer i året.**

1951-2012”, lastet ned fra: <http://www.ssb.no/folkendrhist/tabeller/tab/1804.html>

(22.03.2012).

Statistisk sentralbyrå 2 (2011) “**Konsumprisindeks (1979-2011)**”, tabell 03014, lastet ned fra:

http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=kpi (01.04.2012).

Statistisk sentralbyrå 3 (2011) “**Kjørelengder, etter hovedkjøretøytype og drivstofftype (2005-2011)**” tabell 07308, lastet ned fra:

http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=klreg (01.04.2012).

Statistisk sentralbyrå 4 (2011) “**Registrerte kjøretøy, etter kjøringens art og drivstofftype**”, tabell 07849, lastet ned fra:

http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?Productid=10.12&PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/MenuSelP.asp&SubjectCode=10 (01.04.2012).

Statistisk sentralbyrå 5 (2012) “**Framskrevet folkemengde, etter kjønn og alder, i 9 alternativer (K) (2011-2040)**”, tabell 08825, lastet ned fra:

http://statbank.ssb.no/statistikkbanken/Default_FR.asp?PXSid=0&nvl=true&PLanguage=0&tilside=selecttable/hovedtabellHjem.asp&KortnavnWeb=folkfram (01.04.2012).

Veglov (1963) ”**LOV 1963-06-21 nr 23: Veglov**”, lastet ned fra http://www.lovdata.no/cgi-wift/wiftldles?doc=/app/gratis/www/docroot/all/nl-19630621-023.html&emne=VEGLOV*&& (20.02.12)

Vegvesen 1 (2012) “**Rv.80 Løding-Vikan, Tverlandsbrua**”, lastet ned fra:

<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/rv80tverlandsbrua> (31.03.2012).

Vegvesen 2 (2011) “**Rv.80 Løding-Bodø sentrum (KVU), Om prosjektet**”, lastet ned fra:
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/rv80lodingbodo/OmProsjektet> (31.03.12).

Vegvesen 3 (2012) “**Bomprosjekter i Norge**”, lastet ned fra:
http://www.vegvesen.no/_attachment/318984/binary/561417 (10.05.12).

Vegvesen 5 (2001) “**Håndbok 102 - Bompengeprosjekter**”, lastet ned fra:
http://www.vegvesen.no/_attachment/61429/binary/14136 (21.10.2011).

Vegvesen 6 (2006) “**Håndbok 140 – Konsekvensanalyser**”, lastet ned fra:
http://www.vegvesen.no/_attachment/61437/binary/14144 (12.11.2011).

Vegvesen 7 (2012) “**Spørsmål og svar**”, lastet ned fra:
<http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/vegpakkesalten/Sporsmal+og+svar> (20.03.2012).

Undersøkelse om holdninger til bompenger

Vi er to siviløkonomstudenter ved Universitetet i Nordland som for tiden arbeider med vår avsluttende masteroppgave. I den forbindelse gjennomfører vi, i samarbeid med Statens vegvesen, en undersøkelse om befolkningens holdninger til den planlagte bomringen i Bodø sentrum.

Du er blitt trukket ut av et tilfeldig utvalg av Bodøs befolkning og vi håper derfor at du kan ta deg tid til å besvare denne undersøkelsen.

Undersøkelsen besvares på papir og returneres til oss i den ferdigfrankerte svarkonvolutt.

Vi håper du svarer innen 7 dager.

Alle svar blir behandlet konfidensielt i henhold til norsk lov. Datamaterialet blir bare brukt til statistiske analyser i forskningssammenheng, og er anonymisert.

Premie: Ved å svare på vedlagte undersøkelse og returnere den i vedlagte svarkonvolutt er du med i trekningen av et gavekort på kr 1000,- på handlesenteret City Nord.

På forhånd tusen takk for hjelpen!

Med vennlig hilsen,

Lena Johnsen og Trine Ekhorn

Masterstudenter

Universitetet i Nordland



Statens vegvesen



UNIVERSITETET I
NORDLAND

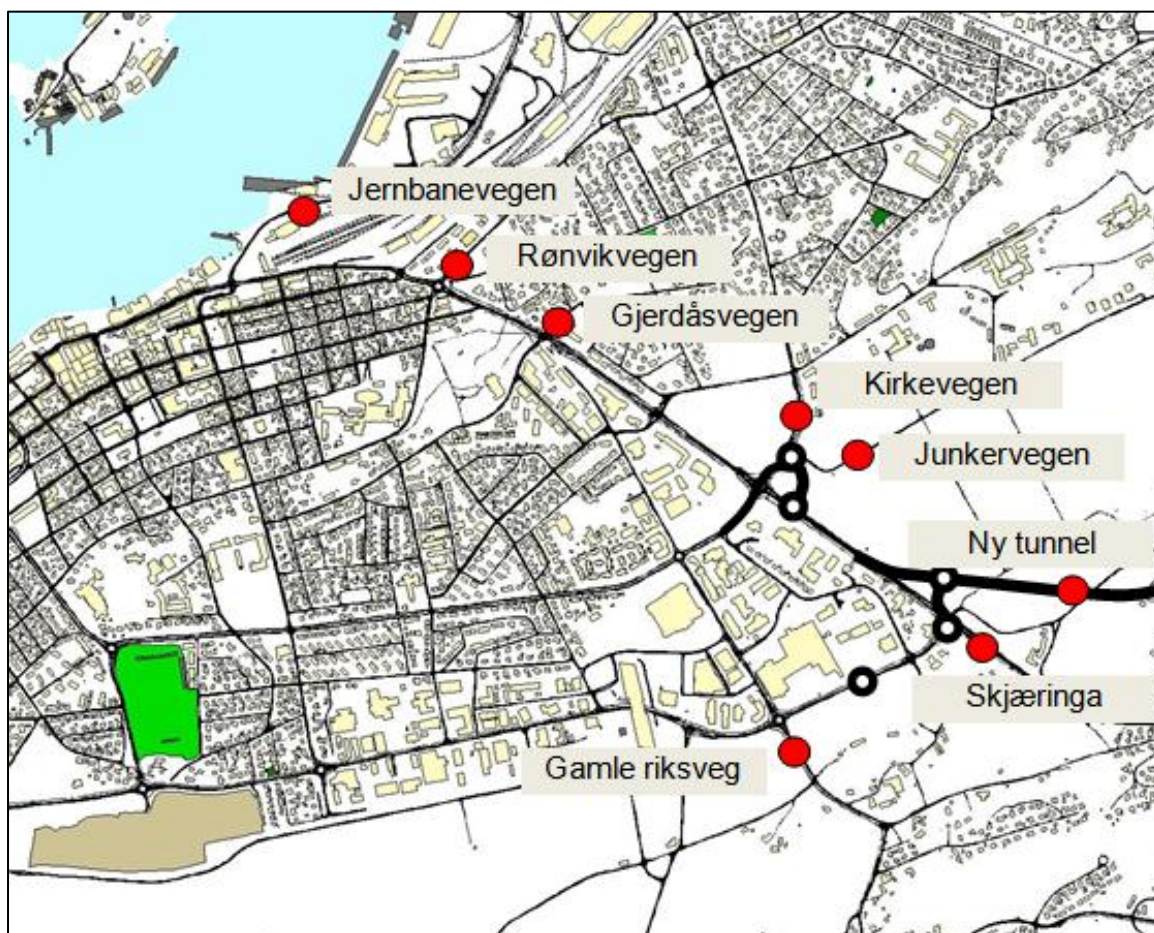
Informasjon om Bypakke Bodø

Bypakke Bodø er et samarbeid mellom Bodø kommune, Statens vegvesen, Nordland fylkeskommune og Jernbaneverket.

Hovedinvesteringen i Bypakke Bodø er en ny firefeltsvei fra Hunstadmoen til Snippen, hvorav 2,8 km legges i tunnel. Alle kryss vest for tunnelen bygges om til rundkjøringer. Fra Snippen til fergekaia vil dagens vei bli oppgradert og utvidet til flere felt. En ny rundkjøring foreslås opparbeidet ved innkjøringen til jernbanestasjonen. I tillegg er det satt av midler til et nytt gang- og sykkelveisystem, samt kollektivtiltak for å bedre og trygge trafikkforholdene i boligområdene og i sentrum.

Dersom forslaget godkjennes vil det etableres en bomring rundt Bodø sentrum. Bomstasjonene vil være automatiske og det vil bli betaling både ved inn og utkjøring av byen. Hver passering vil koste 12 kroner med AutoPASS-brikke og 15 kroner uten. Man betaler bare for én passering i timen, uavhengig av hvor mange bompunkter man passerer, og det foreslås i tillegg et tak for antall passeringer som belastes slik at man ikke betaler for mer enn 90 reiser per måned.

Kartet under illustrerer hvor bompunktene vil bli plassert.



	Project	0000
	Schema ID	

Q1 I hvilken grad er du enig i følgende påstander:
Bompengelinntekter bør benyttes til...

	1 Helt uenig	2	3	4	5 Helt enig	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	6	
delfinansiering av vegprosjekter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
kollektivtiltak	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
utbedring av gang- og sykkelveger	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3
generell beskatning	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4

Q2 Hvilke faktorer mener du er de viktigste for deg knyttet til transportsystemet?
RANGER FRA 1-3 DE DU MENER ER DE TRE VIKTIGSTE:

Fremkommelighet		<input type="checkbox"/>	
Miljø		<input type="checkbox"/>	
Trafikksikkerhet		<input type="checkbox"/>	
Kollektivtilbud		<input type="checkbox"/>	
Gang og sykkelveier		<input type="checkbox"/>	

Q3 Synes du innføringen av en eventuell bomring i Bodø vil være et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?

Meget negativt		<input type="checkbox"/>	1
Ganske negativt		<input type="checkbox"/>	2
Ganske positivt		<input type="checkbox"/>	3
Svært positivt		<input type="checkbox"/>	4
Vet ikke		<input type="checkbox"/>	5

Q3B DER SOM SVART MEGET ELLER GANSKE POSITIVT I Q3:
 Hvorfor synes du dette var positivt?

Mer penger til bygging av veier		<input type="checkbox"/>	01
Begrenser trafikken generelt		<input type="checkbox"/>	02
Miljøhensyn		<input type="checkbox"/>	03
De som bruker veiene bør betale for dette		<input type="checkbox"/>	04
Bedre trafikkflyt		<input type="checkbox"/>	05
Bidrar til bedre kollektivtilbud		<input type="checkbox"/>	06
Folk reiser mer kollektivt		<input type="checkbox"/>	07
Mindre trafikk i sentrum		<input type="checkbox"/>	08
Annet, notér:		<input type="checkbox"/>	Informal use

Q3C DERSOM SVART MEGET ELLER GANSKE NEGATIVT I Q3:

Hvorfor synes du dette var negativt?

Betaler nok skatt / avgifter fra før 01

Dyr måte å samle inn penger på /andre måter er bedre 02

Urettferdig 03

Økonomisk urettferdig for bilistene 04

Det offentlige burde betalt 05

Pengene blir også brukt til andre ting enn å bygge veier 06

Annet, notér: _____ Informasjon

Q4 Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?

SVAR PÅ EN SKALA FRA 1-5 HVOR 1 = HELT UENIG OG 5 = HELT ENIG

	1 Helt uenig	2	3	4	5 Helt enig	Vet ikke	
	1	2	3	4	5	6	
Det er nødvendig med en utbedring av hovedvegnettet i Bodø	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	1
En utbedring av vegnettet i Bodø bør fullfinansieres av staten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2
Jeg er godt fornøyd med standarden på vegnettet i Bodø	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	3
Jeg er positiv til at deler av bompengelinntektene går til finansiering av kollektivtiltak i Bodø	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	4
Jeg betaler gjerne bompenger dersom vegnettet i Bodø utbedres	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5
Jeg er positiv til at deler av bompengelinntektene brukes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet i Bodø	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	6
Jeg kjenner til at det er planer om utbedring av vegnettet i Bodø	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	7

Q5 Har du førerkort?

Ja 1

Nei - gå til spørsmål Q10 (⇒ Q10) 2

Q6 Har du tilgang til bil?

Ja 1

Nei - gå til spørsmål Q10 (⇒ Q10) 2

Q7 Bomringen planlegges etablert i løpet av 2014 (se kartutsnitt på side 2 i Infoskrivet for bompunkter). Etter innføring av bomringen, tror du at du vil kjøre...

...mer enn 1 dag 1
 ...uendret 2
 ...mindre enn 1 dag 3

Q7B DERSOM KJØRE MINDRE I Q7: []
 kommer du til å...

Ta bussen oftere 01,
 Gå avstander jeg 1 dag kjører 02,
 Sykle avstander jeg 1 dag kjører 03,
 Foreta flere kombinasjonsreiser (for eksempel handle rett etter jobb o.l.) 04,
 Endre bosted (for eksempel nærmere jobb/innenfor bomringen) 05,
 Bytte jobb slik at jeg ikke må kjøre gjennom bomringen 06,
 Redusere antall biler i husstanden 07,
 Annet, noter: _____ Internal use

Q8 Hvis du tenker på de reiseene du 1 dag gjør med bil i løpet av en gjennomsnittlig uke, hvor mange ganger ville du ha passert den planlagte bomringen med bil i forbindelse med...?

MERK AT MAN BETALER BARE FOR EN PASSERING I TIMEN, UAVHENGIG AV HVOR MANGE BOMPUNKTER MAN PASSERER, SÅ SVAR UT I FRA ANTALL PASSERINGER DU HADDE MÅTTET BETALE FOR. BOMPUNKTENE SER DU PÅ KARTUTSNITTET PÅ SIDE 2 I INFOSKRIVET.

Jobbreiser (til og fra jobb) 1
 Reiser i arbeidstida 2
 Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn, besøk osv.) 3

Q9 Det planlegges etablering av bomring i Bodø i løpet av 2014, hvis du ser for deg en gjennomsnittlig uke for deg, etter at bomringen er innført, hvor mange ganger tror du at du vil passere bomringen med bil i forbindelse med...?

MERK AT MAN BETALER BARE FOR EN PASSERING I TIMEN, UAVHENGIG AV HVOR MANGE BOMPUNKTER MAN PASSERER, SÅ SVAR UT I FRA ANTALL PASSERINGER DU HADDE MÅTTET BETALE FOR. BOMPUNKTENE SER DU PÅ KARTUTSNITTET PÅ SIDE 2 I INFOSKRIVET.

Jobbreiser (til og fra jobb) 1
 Reiser i arbeidstida 2
 Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn, besøk osv.) 3

+

Til slutt ønsker vi at du skal svare på noen bakgrunnsoppgåver:

Q10 Er du...

Mann 1
 Kvinne 2

Q11 Hva er din alder?

.....

Q12 Hva er din husstands samlede bruttoinntekt?

Inntil kr 100.000 01
 Kr. 100.-199.000 02
 Kr. 200.-299.000 03
 Kr. 300.-399.000 04
 Kr. 400.-499.000 05
 Kr. 500.-599.000 06
 Kr. 600.-799.000 07
 Kr. 800.-999.000 08
 Kr. 1 mill. + 09
 Vil ikke oppgi 10
 Vet ikke 11

Q13 Hvor mange hjemmeboende barn under 18 år er det i husstanden?

Antall

Q14 Hva er ditt postnummer

.....

Q15 Antall biler i husstanden?

.....

Q16 Dersom du ønsker å være med i trekningen av et gavekort på 1000 kr på City Nord, ber vi deg fylle inn kontaktinfo i rubrikken under:

INFORMASJONEN VIL KUN BLI BENYTTET TIL Å KOMME I KONTAKT MED VINNEREN, OG VIL IKKE PÅ NOEN MÅTE KNYTTES OPP MOT SVARENE DINE I UNDERSØKELSEN.

Telefon Internal Use

E-post Internal Use

I hvilken grad er du enig i følgende påstander:

Bompengainntekter bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	14 %	17 %	11 %	13 %	11 %	18 %	9 %	18 %
2	6 %	8 %	5 %	3 %	6 %	13 %	7 %	0 %
3	20 %	16 %	24 %	40 %	23 %	13 %	15 %	13 %
4	15 %	18 %	13 %	17 %	21 %	6 %	18 %	15 %
5 Helt enig	41 %	36 %	45 %	23 %	38 %	45 %	47 %	51 %
Vet ikke	3 %	5 %	2 %	3 %	2 %	6 %	4 %	3 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Bompengainntekter bør benyttes til kollektivtiltak

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	23 %	29 %	18 %	20 %	26 %	25 %	24 %	23 %
2	15 %	16 %	14 %	20 %	18 %	18 %	13 %	4 %
3	17 %	15 %	18 %	23 %	20 %	15 %	11 %	13 %
4	15 %	13 %	16 %	27 %	14 %	10 %	16 %	10 %
5 Helt enig	16 %	12 %	20 %	10 %	20 %	17 %	20 %	13 %
Vet ikke	15 %	16 %	13 %	0 %	3 %	14 %	16 %	38 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Appendiks 3 - Tabeller

Bompengeinntekter bør benyttes til utbedring av gang- og sykkelveger

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	20 %	25 %	15 %	13 %	20 %	24 %	22 %	20 %
2	10 %	11 %	9 %	7 %	18 %	11 %	13 %	3 %
3	17 %	15 %	20 %	27 %	18 %	8 %	16 %	14 %
4	18 %	18 %	19 %	30 %	20 %	20 %	13 %	13 %
5 Helt enig	23 %	18 %	27 %	20 %	23 %	27 %	25 %	18 %
Vet ikke	12 %	14 %	10 %	3 %	2 %	10 %	11 %	32 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Bompengeinntekter bør benyttes til generell beskatning

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	62 %	68 %	56 %	60 %	82 %	68 %	51 %	49 %
2	10 %	6 %	14 %	20 %	5 %	8 %	11 %	6 %
3	5 %	3 %	7 %	10 %	5 %	3 %	9 %	0 %
4	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %
5 Helt enig	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Vet ikke	23 %	23 %	23 %	10 %	9 %	21 %	27 %	45 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Hvilke faktorer mener du er de viktigste for deg knyttet til transportsystemet?

RANGER FRA 1-3 DE DU MENER ER DE TRE VIKTIGSTE:

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +

Rangert som nummer 1:

Fremkommelighet	45 %	52 %	38 %	37 %	50 %	52 %	47 %	41 %
Trafikksikkerhet	32 %	23 %	41 %	37 %	32 %	31 %	27 %	32 %
Kollektivtilbud	9 %	7 %	10 %	13 %	5 %	4 %	7 %	14 %
Miljø	8 %	10 %	5 %	7 %	6 %	7 %	9 %	7 %
Gang- og sykkelveier	7 %	7 %	6 %	7 %	6 %	7 %	9 %	6 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Rangert som nummer 2:

Trafikksikkerhet	40 %	44 %	35 %	43 %	39 %	45 %	33 %	39 %
Fremkommelighet	21 %	17 %	25 %	23 %	24 %	25 %	13 %	18 %
Kollektivtilbud	16 %	20 %	12 %	20 %	20 %	4 %	18 %	14 %
Gang- og sykkelveier	12 %	10 %	14 %	10 %	15 %	16 %	15 %	8 %
Miljø	8 %	4 %	12 %	7 %	6 %	7 %	9 %	7 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Rangert som nummer 3:

Gang- og sykkelveier	34 %	31 %	37 %	40 %	38 %	30 %	33 %	28 %
Kollektivtilbud	21 %	23 %	20 %	17 %	18 %	32 %	24 %	17 %
Miljø	21 %	21 %	21 %	33 %	24 %	13 %	15 %	18 %
Trafikksikkerhet	11 %	11 %	11 %	7 %	8 %	14 %	16 %	11 %
Fremkommelighet	9 %	9 %	10 %	0 %	11 %	8 %	11 %	18 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Appendiks 3 - Tabeller

Synes du innføringen av en eventuell bomring i Bodø vil være et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Meget negativt	32 %	31 %	34 %	40 %	30 %	30 %	25 %	37 %
Ganske negativt	32 %	34 %	30 %	27 %	39 %	38 %	35 %	24 %
Ganske positivt	26 %	27 %	25 %	17 %	24 %	30 %	27 %	28 %
Svært positivt	6 %	7 %	4 %	3 %	2 %	3 %	13 %	7 %
Vet ikke	4 %	1 %	7 %	13 %	5 %	0 %	0 %	4 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Dersom ganske eller svært positiv:

Hvorfor synes du dette var positivt?

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Mer penger til bygging av veier	60 %	57 %	65 %	67 %	82 %	57 %	59 %	52 %
Bedre trafikkflyt	36 %	34 %	38 %	33 %	53 %	26 %	32 %	32 %
Bidrar til bedre kollektivtilbud	27 %	27 %	27 %	33 %	18 %	35 %	23 %	24 %
De som bruker veiene bør betale for dette	22 %	21 %	23 %	17 %	29 %	22 %	27 %	20 %
Miljøhensyn	18 %	9 %	30 %	17 %	24 %	17 %	27 %	8 %
Folk reiser mer kollektivt	17 %	9 %	26 %	33 %	6 %	13 %	14 %	16 %
Begrenser trafikken	15 %	14 %	17 %	17 %	12 %	22 %	14 %	16 %
Mindre trafikk i sentrum	8 %	9 %	6 %	17 %	6 %	0 %	9 %	12 %
Annet	1 %	2 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	95	51	44	12	15	20	21	22

Appendiks 3 - Tabeller

Dersom ganske eller meget negativ:

Hvorfor synes du dette var negativt?

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Betaler nok skatt / avgifter fra før	61 %	63 %	59 %	55 %	65 %	67 %	58 %	58 %
Det offentlige burde betalt	48 %	52 %	45 %	35 %	52 %	37 %	55 %	63 %
Økonomisk urettferdig for bilistene	32 %	33 %	31 %	50 %	26 %	22 %	30 %	35 %
Pengene blir også brukt til andre ting enn å bygge veier	24 %	23 %	26 %	25 %	41 %	16 %	15 %	23 %
Dyr måte å samle inn penger på / andre måter er bedre	21 %	16 %	26 %	45 %	26 %	12 %	15 %	9 %
Urettferdig	17 %	18 %	16 %	15 %	17 %	8 %	27 %	21 %
Annet	12 %	11 %	14 %	10 %	13 %	12 %	18 %	12 %
Total	196	96	100	39	40	43	32	38

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?

Det er nødvendig med en utbedring av hovedvegnettet i Bodø

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	3 %	3 %	2 %	0 %	2 %	4 %	4 %	4 %
2	4 %	6 %	1 %	10 %	3 %	1 %	4 %	1 %
3	9 %	5 %	14 %	10 %	21 %	3 %	7 %	6 %
4	20 %	18 %	22 %	30 %	20 %	13 %	16 %	14 %
5 Helt enig	64 %	67 %	60 %	50 %	55 %	77 %	69 %	70 %
Vet ikke	1 %	1 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %	4 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

En utbedring av vegnettet i Bodø bør fullfinansieres av staten

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	3 %	3 %	2 %	3 %	0 %	3 %	4 %	4 %
2	7 %	7 %	7 %	7 %	9 %	1 %	13 %	7 %
3	18 %	15 %	21 %	48 %	17 %	11 %	11 %	6 %
4	17 %	17 %	17 %	7 %	23 %	20 %	18 %	14 %
5 Helt enig	48 %	53 %	43 %	31 %	50 %	58 %	51 %	52 %
Vet ikke	7 %	6 %	9 %	3 %	2 %	7 %	4 %	17 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Jeg er godt fornøyd med standarden på vegnettet i Bodø

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	31 %	30 %	31 %	30 %	27 %	34 %	31 %	35 %
2	28 %	27 %	28 %	23 %	32 %	25 %	36 %	25 %
3	26 %	25 %	28 %	20 %	33 %	30 %	20 %	23 %
4	8 %	9 %	7 %	17 %	5 %	7 %	9 %	1 %
5 Helt enig	2 %	3 %	1 %	3 %	3 %	3 %	2 %	0 %
Vet ikke	5 %	6 %	5 %	7 %	0 %	1 %	2 %	15 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Appendiks 3 - Tabeller

Jeg er positiv til at deler av bompengeneinkntene går til finansiering av kollektivtiltak i Bodø

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	22 %	0 %	1 %	20 %	21 %	27 %	18 %	27 %
2	20 %	26 %	19 %	20 %	27 %	11 %	27 %	14 %
3	16 %	24 %	15 %	20 %	17 %	20 %	11 %	11 %
4	16 %	12 %	20 %	20 %	14 %	20 %	15 %	14 %
5 Helt enig	19 %	15 %	18 %	17 %	18 %	17 %	25 %	17 %
Vet ikke	7 %	6 %	8 %	3 %	3 %	4 %	4 %	17 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Jeg betaler gjerne bompenger dersom vegnettet i Bodø utbedres

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	25 %	22 %	28 %	17 %	29 %	28 %	22 %	28 %
2	21 %	23 %	20 %	37 %	20 %	21 %	16 %	14 %
3	16 %	16 %	17 %	23 %	15 %	18 %	13 %	14 %
4	15 %	13 %	17 %	7 %	14 %	15 %	22 %	15 %
5 Helt enig	17 %	20 %	14 %	13 %	20 %	13 %	25 %	13 %
Vet ikke	5 %	4 %	6 %	3 %	3 %	1 %	2 %	15 %
Ubesvart	1 %	1 %	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Jeg er positiv til at deler av bompengene brukes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet i Bodø

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	19 %	21 %	17 %	20 %	18 %	21 %	11 %	20 %
2	11 %	12 %	10 %	17 %	12 %	10 %	11 %	7 %
3	20 %	23 %	18 %	10 %	21 %	23 %	25 %	23 %
4	19 %	15 %	22 %	23 %	30 %	15 %	15 %	11 %
5 Helt enig	26 %	23 %	29 %	27 %	17 %	27 %	38 %	23 %
Vet ikke	5 %	6 %	4 %	3 %	2 %	4 %	0 %	15 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Jeg kjenner til at det er planer om utbedring av vegnettet i Bodø

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
1 Helt uenig	5 %	6 %	4 %	13 %	2 %	4 %	5 %	1 %
2	4 %	4 %	4 %	0 %	2 %	6 %	4 %	8 %
3	7 %	8 %	6 %	7 %	11 %	8 %	4 %	6 %
4	10 %	10 %	10 %	13 %	9 %	10 %	7 %	11 %
5 Helt enig	64 %	65 %	63 %	53 %	70 %	66 %	75 %	52 %
Vet ikke	11 %	7 %	14 %	13 %	8 %	6 %	5 %	21 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Appendiks 3 - Tabeller

Har du førerkort?

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ja	92 %	95 %	89 %	73 %	97 %	97 %	95 %	97 %
Nei - gå til spørsmål Q10	8 %	5 %	11 %	27 %	3 %	3 %	5 %	3 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Har du tilgang til bil?

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ja	98 %	98 %	98 %	100 %	98 %	96 %	100 %	97 %
Nei - gå til spørsmål Q10	2 %	2 %	2 %	0 %	2 %	4 %	0 %	3 %
Total	278	141	137	43	55	60	50	61

Bomringen planlegges etablert i løpet av 2014.

Etter innføring av bomringen, tror du at du vil kjøre...

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
..mer	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
...uendret	63 %	67 %	59 %	64 %	65 %	71 %	63 %	55 %
...mindre	37 %	33 %	41 %	36 %	35 %	29 %	37 %	45 %
Total	273	139	134	43	54	58	50	60

Dersom svart kjøre mindre:

Kommer du til å...

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Foreta flere kombinasjonsreiser	58 %	62 %	54 %	75 %	68 %	68 %	53 %	43 %
Sykle avstander jeg i dag kjører	40 %	38 %	43 %	25 %	50 %	58 %	53 %	20 %
Gå avstander jeg i dag kjører	28 %	24 %	31 %	25 %	23 %	32 %	21 %	30 %
Ta bussen oftere	28 %	22 %	33 %	13 %	32 %	21 %	21 %	37 %
Endre bosted (for eksempel nærmere jobb/innenfor bomringen)	7 %	8 %	7 %	13 %	5 %	5 %	16 %	3 %
Redusere antall biler i husstanden	6 %	12 %	2 %	0 %	5 %	5 %	11 %	10 %
Bytte jobb slik at jeg ikke må kjøre gjennom bomringen	4 %	6 %	2 %	0 %	5 %	5 %	11 %	0 %
Annet	13 %	10 %	15 %	25 %	9 %	11 %	16 %	10 %
Total	101	46	55	16	19	17	18	27

Appendiks 3 - Tabeller

Hvis du tenker på de reisene du i dag gjør med bil i løpet av en gjennomsnittlig uke, hvor mange ganger ville du ha passert den planlagte bomringen med bil i forbindelse med....?

Jobbreiser (til og fra jobb)

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen	41 %	38 %	45 %	23 %	33 %	29 %	38 %	72 %
1-5 ganger	12 %	14 %	9 %	14 %	8 %	20 %	13 %	6 %
6-10 ganger	39 %	38 %	39 %	45 %	49 %	44 %	42 %	18 %
11 ganger eller flere	8 %	11 %	6 %	18 %	10 %	8 %	6 %	4 %
Total	273	139	134	43	54	58	50	60

Reiser i arbeidstida

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen	72 %	62 %	83 %	68 %	70 %	62 %	65 %	93 %
1-5 ganger	17 %	17 %	16 %	14 %	14 %	27 %	23 %	4 %
6-10 ganger	8 %	15 %	1 %	18 %	6 %	8 %	10 %	3 %
11 ganger eller flere	3 %	5 %	1 %	0 %	10 %	3 %	2 %	0 %
Total	273	139	134	43	54	58	50	60

Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn, besøk o..)

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen	6 %	7 %	5 %	5 %	5 %	3 %	12 %	7 %
1-5 ganger	47 %	48 %	47 %	45 %	35 %	48 %	52 %	52 %
6-10 ganger	31 %	29 %	33 %	36 %	43 %	27 %	25 %	27 %
11 ganger eller flere	15 %	16 %	15 %	14 %	17 %	21 %	12 %	13 %
Total	273	139	134	43	54	58	50	60

Det planlegges etablering av bomring i Bodø i løpet av 2014, hvis du ser for deg en gjennomsnittlig uke for deg, etter at bomringen er innført, hvor mange ganger tror du at du vil passere bomringen med bil i forbindelse med.....

Jobbreiser (til og fra jobb)

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen	42 %	38 %	45 %	23 %	32 %	29 %	38 %	75 %
1-5 ganger	12 %	11 %	14 %	18 %	13 %	17 %	15 %	3 %
6-10 ganger	38 %	42 %	34 %	41 %	46 %	47 %	42 %	21 %
11 ganger eller flere	7 %	9 %	6 %	18 %	10 %	8 %	4 %	1 %
Total	273	139	134	43	54	58	50	60

Appendiks 3 - Tabeller

Reiser i arbeidstida

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen	74 %	64 %	84 %	68 %	70 %	64 %	67 %	96 %
1-5 ganger	15 %	17 %	14 %	18 %	14 %	24 %	19 %	1 %
6-10 ganger	7 %	12 %	1 %	14 %	3 %	8 %	12 %	1 %
11 ganger eller flere	4 %	7 %	1 %	0 %	13 %	5 %	2 %	1 %
Total	273	139	134	43	54	58	50	60

Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn,

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen	8 %	9 %	8 %	18 %	5 %	5 %	10 %	9 %
1-5 ganger	48 %	48 %	49 %	36 %	49 %	45 %	54 %	52 %
6-10 ganger	31 %	28 %	33 %	36 %	37 %	29 %	25 %	28 %
11 ganger eller flere	12 %	14 %	10 %	9 %	10 %	21 %	12 %	10 %
Total	273	139	134	43	54	58	50	60

Kjønn

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Mann	49 %	100 %	0 %	40 %	50 %	48 %	53 %	55 %
Kvinne	51 %	0 %	100 %	60 %	50 %	52 %	47 %	45 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Hva er din husstands samlede bruttoinntekt?

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Inntil kr 100.000	3 %	3 %	4 %	17 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Kr. 100.-199.000	3 %	4 %	2 %	3 %	3 %	1 %	2 %	6 %
Kr. 200.-299.000	5 %	6 %	3 %	7 %	0 %	1 %	2 %	13 %
Kr. 300.-399.000	10 %	8 %	11 %	10 %	6 %	10 %	11 %	13 %
Kr. 400.-499.000	7 %	6 %	8 %	10 %	8 %	6 %	4 %	7 %
Kr. 500.-599.000	14 %	13 %	14 %	10 %	11 %	11 %	15 %	17 %
Kr. 600.-799.000	21 %	22 %	19 %	13 %	32 %	23 %	20 %	20 %
Kr. 800.-999.000	15 %	16 %	14 %	7 %	21 %	25 %	11 %	10 %
Kr. 1 mill. +	12 %	12 %	11 %	7 %	14 %	17 %	20 %	3 %
Vil ikke oppgi	9 %	9 %	8 %	10 %	6 %	6 %	15 %	8 %
Vet ikke	2 %	0 %	5 %	7 %	0 %	0 %	2 %	4 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Alder

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
18-29 år	19 %	16 %	23 %	100 %	0 %	0 %	0 %	0 %
30-39 år	19 %	19 %	18 %	0 %	100 %	0 %	0 %	0 %
40-49 år	21 %	20 %	21 %	0 %	0 %	100 %	0 %	0 %
50-59 år	17 %	19 %	16 %	0 %	0 %	0 %	100 %	0 %
60 år +	21 %	23 %	18 %	0 %	0 %	0 %	0 %	100 %
Ubesvart	3 %	3 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

Appendiks 3 - Tabeller

Antall hjemmeboende barn

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen	58 %	63 %	54 %	53 %	30 %	23 %	85 %	100 %
1 barn	20 %	11 %	29 %	33 %	21 %	31 %	13 %	0 %
2 eller flere barn	22 %	26 %	18 %	13 %	48 %	46 %	2 %	0 %
Total	302	148	154	30	66	71	55	71

Antall biler i husstanden

	Total	Kjønn		Alder				
		Mann	Kvinne	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-59 år	60 år +
Ingen biler	3 %	59 %	62 %	10 %	2 %	4 %	2 %	0 %
1 bil	60 %	40 %	34 %	63 %	61 %	42 %	56 %	76 %
2 eller flere biler	37 %	2 %	5 %	27 %	38 %	54 %	42 %	24 %
Total	302	148	154	59	57	62	53	63

I hvilken grad er du enig i følgende påstander:

Bompengeneinntekter bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter

	Total	Husstandsinnkomst			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	14 %	12 %	16 %	13 %	13 %	17 %	13 %	13 %	17 %	20 %	4 %
2	6 %	3 %	5 %	7 %	4 %	10 %	8 %	4 %	10 %	9 %	2 %
3	20 %	25 %	21 %	21 %	20 %	20 %	21 %	23 %	12 %	22 %	8 %
4	15 %	14 %	13 %	14 %	16 %	12 %	16 %	16 %	15 %	11 %	27 %
5 Helt enig	41 %	41 %	39 %	43 %	44 %	39 %	35 %	41 %	43 %	34 %	57 %
Vet ikke	3 %	6 %	6 %	2 %	3 %	1 %	7 %	3 %	3 %	4 %	3 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Bompengeneinntekter bør benyttes til kollektivtiltak

	Total	Husstandsinnkomst			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	23 %	17 %	27 %	23 %	25 %	20 %	24 %	19 %	31 %	31 %	8 %
2	15 %	14 %	10 %	20 %	11 %	17 %	24 %	13 %	18 %	13 %	19 %
3	17 %	18 %	21 %	13 %	14 %	21 %	19 %	18 %	15 %	15 %	17 %
4	15 %	19 %	9 %	15 %	13 %	18 %	16 %	13 %	16 %	14 %	15 %
5 Helt enig	16 %	12 %	13 %	19 %	17 %	18 %	10 %	18 %	11 %	14 %	20 %
Vet ikke	15 %	20 %	19 %	9 %	21 %	6 %	7 %	18 %	9 %	12 %	20 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Appendiks 3 - Tabeller

Bompenginntekter bør benyttes til utbedring av gang- og sykkelveger

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	20 %	15 %	27 %	18 %	17 %	29 %	18 %	17 %	26 %	28 %	6 %
2	10 %	11 %	9 %	12 %	9 %	9 %	14 %	9 %	12 %	10 %	10 %
3	17 %	21 %	19 %	15 %	18 %	14 %	18 %	20 %	14 %	16 %	17 %
4	18 %	15 %	17 %	22 %	18 %	23 %	14 %	15 %	22 %	16 %	25 %
5 Helt enig	23 %	18 %	18 %	25 %	20 %	23 %	28 %	24 %	17 %	20 %	26 %
Vet ikke	12 %	21 %	10 %	9 %	17 %	2 %	7 %	14 %	9 %	10 %	16 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Bompenginntekter bør benyttes til generell beskatning

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	62 %	61 %	57 %	67 %	55 %	73 %	71 %	55 %	74 %	65 %	58 %
2	10 %	5 %	17 %	9 %	11 %	11 %	7 %	10 %	10 %	10 %	11 %
3	5 %	8 %	1 %	6 %	4 %	8 %	6 %	6 %	2 %	3 %	5 %
4	0 %	0 %	2 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
5 Helt enig	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Vet ikke	23 %	26 %	23 %	18 %	30 %	9 %	16 %	28 %	14 %	21 %	26 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Hvilke faktorer mener du er de viktigste for deg knyttet til transportsystemet?

RANGER FRA 1-3 DE DU MENER ER DE TRE VIKTIGSTE:

	Total	Husstandsinnkomst			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv

Rangert som nummer 1:

Fremkommelighet	45 %	40 %	43 %	48 %	45 %	44 %	46 %	44 %	50 %	51 %	36 %
Trafikksikkerhet	32 %	25 %	29 %	37 %	28 %	38 %	39 %	30 %	35 %	29 %	37 %
Kollektivtilbud	9 %	18 %	7 %	6 %	10 %	9 %	5 %	10 %	5 %	6 %	11 %
Miljø	8 %	6 %	18 %	4 %	11 %	1 %	5 %	9 %	6 %	7 %	11 %
Gang- og sykkelveier	7 %	9 %	4 %	6 %	6 %	9 %	5 %	7 %	5 %	7 %	7 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Rangert som nummer 2:

Trafikksikkerhet	40 %	39 %	39 %	37 %	41 %	39 %	36 %	39 %	39 %	43 %	34 %
Fremkommelighet	21 %	20 %	19 %	23 %	18 %	26 %	25 %	21 %	22 %	21 %	21 %
Kollektivtilbud	16 %	13 %	18 %	19 %	17 %	17 %	12 %	16 %	16 %	15 %	17 %
Gang- og sykkelveier	12 %	10 %	15 %	13 %	10 %	11 %	20 %	11 %	14 %	13 %	9 %
Miljø	8 %	6 %	18 %	4 %	11 %	1 %	5 %	9 %	6 %	7 %	11 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Rangert som nummer 3:

Gang- og sykkelveier	34 %	30 %	28 %	39 %	31 %	38 %	37 %	33 %	37 %	32 %	37 %
Kollektivtilbud	21 %	19 %	26 %	19 %	24 %	16 %	18 %	20 %	22 %	24 %	17 %
Miljø	21 %	17 %	27 %	19 %	21 %	25 %	18 %	22 %	19 %	21 %	22 %
Trafikksikkerhet	11 %	10 %	6 %	13 %	9 %	11 %	14 %	11 %	12 %	10 %	11 %
Fremkommelighet	9 %	12 %	10 %	9 %	9 %	10 %	9 %	11 %	7 %	10 %	8 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Appendiks 3 - Tabeller

Synes du innføringen av en eventuell bomring i Bodø vil være et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?

	Total	Husstandsinntekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Meget negativt	32 %	36 %	39 %	26 %	33 %	44 %	20 %	29 %	39 %	50 %	0 %
Ganske negativt	32 %	31 %	32 %	34 %	32 %	18 %	45 %	33 %	30 %	50 %	0 %
Ganske positivt	26 %	16 %	23 %	33 %	24 %	26 %	30 %	27 %	26 %	0 %	82 %
Svært positivt	6 %	4 %	4 %	5 %	6 %	5 %	4 %	7 %	4 %	0 %	18 %
Vet ikke	4 %	12 %	1 %	2 %	4 %	8 %	1 %	5 %	0 %	0 %	0 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Dersom ganske eller svært positiv:

Hvorfor synes du dette var positivt?

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Mer penger til bygging av veier	60 %	64 %	47 %	62 %	51 %	69 %	76 %	59 %	61 %	0 %	60 %
Bedre trafikkflyt	36 %	14 %	32 %	43 %	32 %	30 %	48 %	33 %	41 %	0 %	36 %
Bidrar til bedre kollektivtilbud	27 %	22 %	41 %	23 %	29 %	25 %	24 %	34 %	16 %	0 %	27 %
De som bruker veiene bør betale for dette	22 %	7 %	15 %	21 %	21 %	24 %	23 %	20 %	27 %	0 %	22 %
Miljøhensyn	18 %	0 %	21 %	17 %	19 %	25 %	12 %	18 %	19 %	0 %	18 %
Folk reiser mer kollektivt	17 %	7 %	32 %	12 %	22 %	11 %	8 %	18 %	14 %	0 %	17 %
Begrenser trafikken	15 %	22 %	25 %	13 %	19 %	15 %	8 %	18 %	11 %	0 %	15 %
Mindre trafikk i sentrum	8 %	0 %	20 %	5 %	10 %	11 %	0 %	9 %	6 %	0 %	8 %
Annet	1 %	0 %	0 %	2 %	0 %	0 %	4 %	2 %	0 %	0 %	1 %
Total	95	13	17	55	54	18	22	60	34	0	95

Appendiks 3 - Tabeller

Dersom ganske eller meget negativ:

Hvorfor synes du dette var negativt?

	Total	Husstandsinntekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Betaler nok skatt / avgifter fra før	61 %	69 %	65 %	60 %	61 %	56 %	66 %	58 %	66 %	61 %	47 %
Det offentlige burde betalt	48 %	41 %	58 %	46 %	57 %	27 %	44 %	53 %	41 %	49 %	0 %
Økonomisk urettferdig for bilistene	32 %	43 %	30 %	26 %	40 %	22 %	19 %	32 %	31 %	32 %	0 %
Pengene blir også brukt til andre ting enn å bygge veier	24 %	24 %	35 %	21 %	24 %	12 %	35 %	22 %	28 %	24 %	53 %
Dyr måte å samle inn penger på / andre måter er bedre	21 %	16 %	27 %	20 %	16 %	48 %	11 %	22 %	20 %	21 %	0 %
Urettferdig	17 %	13 %	19 %	14 %	17 %	20 %	12 %	14 %	21 %	17 %	0 %
Annet	12 %	13 %	6 %	13 %	13 %	14 %	10 %	15 %	9 %	13 %	0 %
Total	196	41	45	87	115	38	43	114	78	194	2

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?

Det er nødvendig med en utbedring av hovedvegnettet i

Bodø

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	3 %	3 %	0 %	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %	2 %	3 %	1 %
2	4 %	9 %	0 %	3 %	4 %	3 %	4 %	4 %	2 %	5 %	2 %
3	9 %	8 %	10 %	11 %	8 %	12 %	9 %	11 %	6 %	10 %	6 %
4	20 %	17 %	28 %	17 %	19 %	26 %	15 %	22 %	17 %	21 %	17 %
5 Helt enig	64 %	59 %	61 %	66 %	65 %	56 %	67 %	59 %	72 %	60 %	75 %
Vet ikke	1 %	4 %	1 %	0 %	2 %	0 %	1 %	2 %	0 %	1 %	0 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

En utbedring av vegnettet i Bodø bør fullfinansieres av staten

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	3 %	2 %	1 %	3 %	4 %	1 %	0 %	4 %	2 %	3 %	3 %
2	7 %	9 %	4 %	7 %	9 %	5 %	4 %	7 %	6 %	2 %	14 %
3	18 %	16 %	20 %	17 %	12 %	34 %	19 %	16 %	21 %	8 %	37 %
4	17 %	9 %	16 %	24 %	16 %	15 %	21 %	19 %	16 %	17 %	19 %
5 Helt enig	48 %	52 %	48 %	44 %	50 %	40 %	50 %	46 %	51 %	66 %	12 %
Vet ikke	7 %	12 %	10 %	5 %	9 %	4 %	6 %	9 %	4 %	4 %	14 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Appendiks 3 - Tabeller

Jeg er godt fornøyd med standarden på vegnettet i Bodø

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	31 %	36 %	34 %	27 %	32 %	29 %	29 %	28 %	34 %	30 %	29 %
2	28 %	17 %	29 %	29 %	28 %	24 %	29 %	26 %	33 %	28 %	32 %
3	26 %	22 %	24 %	31 %	25 %	30 %	28 %	29 %	21 %	25 %	28 %
4	8 %	9 %	6 %	8 %	7 %	12 %	8 %	9 %	7 %	10 %	3 %
5 Helt enig	2 %	3 %	1 %	1 %	1 %	4 %	3 %	1 %	2 %	3 %	0 %
Vet ikke	5 %	13 %	6 %	3 %	8 %	0 %	3 %	6 %	4 %	4 %	8 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Jeg er positiv til at deler av bompenginntektene går til finansiering av kollektivtiltak i Bodø

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	22 %	25 %	20 %	20 %	26 %	18 %	18 %	19 %	28 %	30 %	8 %
2	20 %	12 %	31 %	20 %	18 %	26 %	19 %	21 %	19 %	21 %	19 %
3	16 %	12 %	12 %	19 %	13 %	21 %	19 %	17 %	16 %	15 %	16 %
4	16 %	16 %	15 %	17 %	14 %	14 %	24 %	16 %	16 %	14 %	22 %
5 Helt enig	19 %	19 %	18 %	20 %	21 %	19 %	13 %	19 %	16 %	15 %	26 %
Vet ikke	7 %	15 %	4 %	4 %	9 %	0 %	7 %	8 %	4 %	5 %	8 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Jeg betaler gjerne bompenger dersom vegnettet i Bodø utbedres

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	25 %	30 %	34 %	19 %	25 %	32 %	20 %	24 %	28 %	37 %	3 %
2	21 %	16 %	19 %	23 %	21 %	20 %	22 %	22 %	20 %	30 %	1 %
3	16 %	21 %	11 %	18 %	14 %	20 %	19 %	18 %	15 %	17 %	15 %
4	15 %	7 %	16 %	17 %	16 %	10 %	15 %	14 %	16 %	5 %	34 %
5 Helt enig	17 %	12 %	18 %	19 %	16 %	15 %	22 %	17 %	16 %	6 %	42 %
Vet ikke	5 %	13 %	1 %	4 %	8 %	0 %	3 %	5 %	4 %	5 %	5 %
Ubesvart	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %	2 %	1 %	0 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Jeg er positiv til at deler av bompengeinntektene brukes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet i Bodø

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	19 %	26 %	18 %	15 %	18 %	19 %	20 %	16 %	21 %	24 %	7 %
2	11 %	12 %	17 %	9 %	10 %	18 %	8 %	14 %	8 %	15 %	6 %
3	20 %	12 %	26 %	22 %	25 %	12 %	17 %	17 %	27 %	23 %	18 %
4	19 %	18 %	13 %	22 %	16 %	19 %	26 %	20 %	16 %	16 %	22 %
5 Helt enig	26 %	15 %	25 %	30 %	24 %	32 %	26 %	27 %	24 %	18 %	41 %
Vet ikke	5 %	18 %	0 %	2 %	7 %	0 %	4 %	5 %	3 %	4 %	6 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Appendiks 3 - Tabeller

Jeg kjenner til at det er planer om utbedring av vegnettet i Bodø

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
1 Helt uenig	5 %	3 %	1 %	5 %	5 %	3 %	7 %	4 %	4 %	4 %	4 %
2	4 %	1 %	9 %	3 %	4 %	1 %	5 %	3 %	5 %	4 %	4 %
3	7 %	9 %	11 %	4 %	7 %	6 %	7 %	7 %	6 %	7 %	6 %
4	10 %	13 %	9 %	6 %	10 %	12 %	8 %	11 %	9 %	11 %	7 %
5 Helt enig	64 %	49 %	64 %	73 %	60 %	73 %	65 %	63 %	69 %	63 %	73 %
Vet ikke	11 %	24 %	6 %	8 %	13 %	5 %	8 %	11 %	7 %	10 %	7 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Har du førerkort?

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ja	92 %	88 %	89 %	96 %	91 %	90 %	96 %	95 %	93 %	92 %	96 %
Nei - gå til spørsmål Q10	8 %	12 %	11 %	4 %	9 %	10 %	4 %	5 %	7 %	8 %	4 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Har du tilgang til bil?

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ja	98 %	97 %	97 %	99 %	98 %	100 %	96 %	98 %	98 %	99 %	97 %
Nei - gå til spørsmål Q10	2 %	3 %	3 %	1 %	2 %	0 %	4 %	2 %	2 %	1 %	3 %
Total	278	54	56	138	160	55	63	173	103	179	91

Bomringen planlegges etablert i løpet av 2014.

Etter innføring av bomringen, tror du at du vil kjøre...

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
..mer	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
...uendret	63 %	59 %	54 %	69 %	56 %	74 %	72 %	62 %	65 %	59 %	69 %
...mindre	37 %	41 %	46 %	31 %	44 %	26 %	28 %	38 %	35 %	41 %	31 %
Total	273	53	54	136	158	55	61	170	101	176	88

Dersom svart kjøre mindre:

Appendiks 3 - Tabeller

Kommer du til å...

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Foreta flere kombinasjonsreiser	58 %	66 %	55 %	59 %	53 %	56 %	79 %	50 %	71 %	63 %	43 %
Sykle avstander jeg i dag kjører	40 %	22 %	44 %	47 %	41 %	37 %	42 %	44 %	34 %	34 %	56 %
Gå avstander jeg i dag kjører	28 %	25 %	44 %	21 %	34 %	12 %	16 %	29 %	26 %	20 %	46 %
Ta bussen oftere	28 %	12 %	41 %	34 %	27 %	39 %	20 %	32 %	20 %	21 %	43 %
Endre bosted (for eksempel nærmere jobb/innenfor bomringen)	7 %	0 %	12 %	2 %	4 %	32 %	0 %	9 %	5 %	8 %	7 %
Redusere antall biler i husstanden	6 %	0 %	0 %	9 %	7 %	6 %	5 %	1 %	15 %	6 %	7 %
Bytte jobb slik at jeg ikke må kjøre gjennom bomringen	4 %	0 %	4 %	2 %	1 %	13 %	5 %	4 %	2 %	5 %	0 %
Annet	13 %	9 %	8 %	13 %	12 %	6 %	22 %	11 %	16 %	18 %	0 %
Total	101	21	25	42	70	14	17	66	35	72	27

Hvis du tenker på de reisene du i dag gjør med bil i løpet av en gjennomsnittlig uke, hvor mange ganger ville du ha passert den planlagte bomringen med bil i forbindelse med....?

Jobbreiser (til og fra jobb)

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen	41 %	48 %	49 %	35 %	49 %	35 %	29 %	46 %	33 %	39 %	47 %
1-5 ganger	12 %	15 %	12 %	10 %	10 %	22 %	7 %	12 %	11 %	12 %	9 %
6-10 ganger	39 %	25 %	34 %	47 %	32 %	39 %	55 %	34 %	47 %	40 %	37 %
11 ganger eller flere	8 %	13 %	5 %	8 %	10 %	5 %	9 %	8 %	9 %	9 %	7 %
Total	273	53	54	136	158	55	61	170	101	176	88

Reiser i arbeidstida

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen	72 %	75 %	68 %	71 %	77 %	61 %	70 %	75 %	67 %	73 %	71 %
1-5 ganger	17 %	13 %	19 %	20 %	10 %	32 %	20 %	16 %	19 %	16 %	17 %
6-10 ganger	8 %	11 %	6 %	7 %	11 %	3 %	4 %	7 %	10 %	8 %	9 %
11 ganger eller fler	3 %	2 %	7 %	3 %	2 %	3 %	6 %	2 %	4 %	3 %	3 %
Total	273	53	54	136	158	55	61	170	101	176	88

Appendiks 3 - Tabeller

Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn, besøk osv.)

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen	6 %	9 %	8 %	3 %	10 %	0 %	0 %	7 %	5 %	7 %	4 %
1-5 ganger	47 %	55 %	50 %	47 %	49 %	48 %	43 %	50 %	42 %	44 %	52 %
6-10 ganger	31 %	23 %	33 %	31 %	27 %	36 %	39 %	28 %	37 %	34 %	26 %
11 ganger eller fler	15 %	14 %	8 %	19 %	14 %	16 %	18 %	15 %	16 %	15 %	17 %
Total	273	53	54	136	158	55	61	170	101	176	88

Det planlegges etablering av bomring i Bodø i løpet av 2014, hvis du ser for deg en gjennomsnittlig uke for deg, etter at bomringen er innført, hvor mange ganger tror du at du vil passere bomringen med bil i forbindelse med.....

Jobbreiser (til og fra jobb)

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen	42 %	46 %	51 %	35 %	50 %	33 %	29 %	46 %	34 %	39 %	49 %
1-5 ganger	12 %	16 %	12 %	10 %	11 %	20 %	9 %	15 %	9 %	13 %	8 %
6-10 ganger	38 %	25 %	33 %	49 %	31 %	40 %	55 %	32 %	51 %	40 %	37 %
11 ganger eller flere	7 %	13 %	5 %	6 %	8 %	6 %	7 %	8 %	7 %	8 %	6 %
Total	273	53	54	136	158	55	61	170	101	176	88

Reiser i arbeidstida

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen	74 %	78 %	70 %	72 %	79 %	61 %	70 %	77 %	68 %	73 %	74 %
1-5 ganger	15 %	13 %	17 %	18 %	8 %	29 %	21 %	15 %	16 %	17 %	12 %
6-10 ganger	7 %	7 %	3 %	7 %	9 %	5 %	3 %	5 %	10 %	5 %	11 %
11 ganger eller fler	4 %	2 %	10 %	4 %	3 %	5 %	6 %	3 %	6 %	5 %	3 %
Total	273	53	54	136	158	55	61	170	101	176	88

Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn,

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen	8 %	16 %	12 %	3 %	13 %	0 %	5 %	9 %	7 %	10 %	5 %
1-5 ganger	48 %	52 %	47 %	51 %	49 %	51 %	46 %	49 %	47 %	47 %	49 %
6-10 ganger	31 %	21 %	35 %	30 %	28 %	36 %	33 %	31 %	32 %	32 %	29 %
11 ganger eller fler	12 %	10 %	6 %	16 %	10 %	13 %	16 %	11 %	14 %	11 %	16 %
Total	273	53	54	136	158	55	61	170	101	176	88

Appendiks 3 - Tabeller

Kjønn

	Total	Husstandsinnekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Mann	49 %	49 %	45 %	53 %	53 %	27 %	59 %	48 %	53 %	49 %	54 %
Kvinne	51 %	51 %	55 %	47 %	47 %	73 %	41 %	52 %	47 %	51 %	46 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Hva er din husstands samlede bruttoinntekt?

	Total	Husstandsinnekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Inntil kr 100.000	3 %	16 %	0 %	0 %	3 %	3 %	3 %	3 %	2 %	3 %	0 %
Kr. 100.-199.000	3 %	15 %	0 %	0 %	5 %	2 %	0 %	3 %	0 %	3 %	3 %
Kr. 200.-299.000	5 %	22 %	0 %	0 %	8 %	0 %	0 %	7 %	2 %	5 %	5 %
Kr. 300.-399.000	10 %	47 %	0 %	0 %	11 %	9 %	7 %	13 %	3 %	11 %	6 %
Kr. 400.-499.000	7 %	0 %	34 %	0 %	8 %	10 %	1 %	11 %	2 %	8 %	5 %
Kr. 500.-599.000	14 %	0 %	66 %	0 %	15 %	9 %	15 %	13 %	14 %	14 %	13 %
Kr. 600.-799.000	21 %	0 %	0 %	44 %	18 %	22 %	28 %	18 %	27 %	21 %	20 %
Kr. 800.-999.000	15 %	0 %	0 %	32 %	11 %	15 %	26 %	11 %	23 %	13 %	21 %
Kr. 1 mill. +	12 %	0 %	0 %	25 %	8 %	18 %	16 %	9 %	17 %	10 %	18 %
Vil ikke oppgi	9 %	0 %	0 %	0 %	10 %	12 %	4 %	8 %	9 %	9 %	7 %
Vet ikke	2 %	0 %	0 %	0 %	4 %	0 %	0 %	3 %	2 %	2 %	3 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Alder

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
18-29 år	19 %	35 %	19 %	11 %	18 %	32 %	12 %	20 %	14 %	20 %	12 %
30-39 år	19 %	8 %	17 %	26 %	10 %	20 %	42 %	19 %	19 %	20 %	15 %
40-49 år	21 %	13 %	17 %	28 %	8 %	32 %	44 %	14 %	30 %	22 %	21 %
50-59 år	17 %	12 %	15 %	19 %	26 %	11 %	1 %	16 %	20 %	16 %	22 %
60 år +	21 %	32 %	24 %	14 %	36 %	0 %	0 %	27 %	14 %	20 %	24 %
Ubesvart	3 %	0 %	8 %	2 %	3 %	5 %	2 %	3 %	3 %	2 %	5 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Antall hjemmeboende barn

	Total	Husstandsinnpekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen	58 %	76 %	65 %	45 %	100 %	0 %	0 %	63 %	47 %	59 %	57 %
1 barn	20 %	14 %	18 %	23 %	0 %	100 %	0 %	20 %	22 %	19 %	19 %
2 eller flere barn	22 %	10 %	17 %	32 %	0 %	0 %	100 %	17 %	31 %	22 %	24 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

Appendiks 3 - Tabeller

Antall biler i husstanden

	Total	Husstandsinnekt			Antall hjemmeboende barn			Antall biler i husstanden		Holdning til innføring av bompenger i Bodø	
		Under 400.000 kr	400.000 kr - 600.000 kr	Over 600.000 kr	Ingen	1 barn	2 eller flere barn	1 bil	2 eller flere biler	Negativ	Positiv
Ingen biler	3 %	12 %	2 %	0 %	5 %	0 %	1 %	0 %	0 %	2 %	1 %
1 bil	60 %	76 %	70 %	49 %	65 %	59 %	47 %	100 %	0 %	58 %	64 %
2 eller flere biler	37 %	12 %	29 %	51 %	29 %	41 %	52 %	0 %	100 %	40 %	35 %
Total	302	62	62	144	176	60	66	181	110	194	95

I hvilken grad er du enig i følgende påstander:

Bompengene bør benyttes til delfinansiering av vegprosjekter

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	14 %	10 %	17 %	16 %	13 %	18 %	14 %	13 %
2	6 %	6 %	4 %	6 %	11 %	5 %	7 %	6 %
3	20 %	23 %	15 %	17 %	18 %	29 %	20 %	18 %
4	15 %	20 %	14 %	18 %	9 %	10 %	14 %	21 %
5 Helt enig	41 %	38 %	44 %	42 %	44 %	35 %	42 %	39 %
Vet ikke	3 %	3 %	7 %	1 %	5 %	3 %	3 %	3 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Bompegeinntekter bør benyttes til kollektivtiltak

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	23 %	25 %	15 %	27 %	21 %	26 %	23 %	22 %
2	15 %	19 %	15 %	17 %	7 %	10 %	19 %	11 %
3	17 %	19 %	17 %	10 %	13 %	28 %	17 %	16 %
4	15 %	8 %	18 %	14 %	27 %	10 %	13 %	16 %
5 Helt enig	16 %	12 %	19 %	18 %	16 %	18 %	15 %	16 %
Vet ikke	15 %	16 %	16 %	14 %	17 %	8 %	13 %	19 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Bompegeinntekter bør benyttes til utbedring av gang- og sykkelveger

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	20 %	15 %	23 %	20 %	17 %	32 %	21 %	19 %
2	10 %	15 %	4 %	8 %	8 %	10 %	10 %	12 %
3	17 %	28 %	15 %	10 %	12 %	15 %	20 %	15 %
4	18 %	15 %	19 %	21 %	26 %	8 %	14 %	18 %
5 Helt enig	23 %	13 %	29 %	28 %	24 %	26 %	24 %	21 %
Vet ikke	12 %	14 %	11 %	13 %	12 %	8 %	10 %	15 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Bompengeinntekter bør benyttes til generell beskatning

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	62 %	63 %	75 %	59 %	43 %	79 %	66 %	57 %
2	10 %	12 %	6 %	8 %	14 %	8 %	10 %	10 %
3	5 %	4 %	2 %	3 %	14 %	0 %	4 %	6 %
4	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %
5 Helt enig	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Vet ikke	23 %	10 %	9 %	21 %	27 %	45 %	20 %	27 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Hvilke faktorer mener du er de viktigste for deg knyttet til transportsystemet?

RANGER FRA 1-3 DE DU MENER ER DE TRE

VIKTIGSTE:

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre

Rangert som nummer 1:

Fremkommelighet	45 %	52 %	35 %	39 %	38 %	64 %	49 %	43 %
Trafikksikkerhet	32 %	24 %	38 %	42 %	33 %	23 %	30 %	33 %
Kollektivtilbud	9 %	8 %	4 %	7 %	18 %	8 %	10 %	4 %
Miljø	8 %	10 %	8 %	3 %	9 %	7 %	4 %	13 %
Gang- og sykkelveier	7 %	5 %	15 %	9 %	4 %	0 %	8 %	6 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Rangert som nummer 2:

Trafikksikkerhet	40 %	39 %	33 %	35 %	49 %	47 %	42 %	38 %
Fremkommelighet	21 %	26 %	21 %	25 %	16 %	7 %	22 %	21 %
Kollektivtilbud	16 %	16 %	16 %	14 %	17 %	18 %	14 %	17 %
Gang- og sykkelveier	12 %	11 %	14 %	14 %	9 %	15 %	11 %	15 %
Miljø	8 %	5 %	8 %	10 %	7 %	13 %	4 %	13 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Rangert som nummer 3:

Gang- og sykkelveier	34 %	38 %	31 %	36 %	36 %	21 %	37 %	30 %
Kollektivtilbud	21 %	20 %	21 %	27 %	12 %	25 %	18 %	26 %
Miljø	21 %	19 %	19 %	12 %	35 %	26 %	20 %	23 %
Trafikksikkerhet	11 %	11 %	12 %	9 %	7 %	17 %	13 %	8 %
Fremkommelighet	9 %	8 %	12 %	12 %	8 %	5 %	8 %	11 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Synes du innføringen av en eventuell bomring i Bodø vil være et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak?

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Meget negativt	32 %	32 %	34 %	30 %	26 %	47 %	27 %	39 %
Ganske negativt	32 %	33 %	31 %	36 %	32 %	23 %	34 %	32 %
Ganske positivt	26 %	30 %	31 %	25 %	20 %	18 %	27 %	25 %
Svært positivt	6 %	3 %	0 %	8 %	9 %	8 %	9 %	2 %
Vet ikke	4 %	2 %	5 %	1 %	12 %	5 %	4 %	2 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Dersom ganske eller svært positiv:

Hvorfor synes du dette var positivt?

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Mer penger til bygging av veier	60 %	60 %	40 %	59 %	64 %	90 %	73 %	39 %
Bedre trafikkflyt	36 %	39 %	40 %	41 %	24 %	19 %	42 %	31 %
Bidrar til bedre kollektivtilbud	27 %	28 %	34 %	24 %	30 %	19 %	18 %	47 %
De som bruker veiene bør betale for dette	22 %	12 %	60 %	20 %	18 %	9 %	22 %	23 %
Miljøhensyn	18 %	12 %	14 %	27 %	19 %	20 %	17 %	26 %
Folk reiser mer kollektivt	17 %	16 %	20 %	10 %	31 %	10 %	9 %	24 %
Begrenser trafikken generelt	15 %	15 %	20 %	17 %	6 %	19 %	7 %	33 %
Mindre trafikk i sentrum	8 %	3 %	0 %	7 %	24 %	10 %	3 %	10 %
Annet	1 %	0 %	0 %	4 %	0 %	0 %	0 %	4 %
Total	95	30	13	26	16	9	61	27

Appendiks 3 - Tabeller

Dersom ganske eller meget negativ:

Hvorfor synes du dette var negativt?

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Betaler nok skatt / avgifter fra før	61 %	59 %	62 %	65 %	64 %	52 %	60 %	60 %
Det offentlige burde betalt	48 %	44 %	45 %	59 %	50 %	35 %	49 %	40 %
Økonomisk urettferdig for bilistene	32 %	20 %	29 %	42 %	36 %	36 %	32 %	29 %
Pengene blir også brukt til andre ting enn å bygge veier	24 %	18 %	16 %	31 %	23 %	35 %	19 %	30 %
Dyr måte å samle inn penger på /andre måter er bedre	21 %	16 %	29 %	19 %	18 %	34 %	17 %	23 %
Urettferdig	17 %	15 %	14 %	14 %	18 %	28 %	11 %	20 %
Annet	12 %	15 %	16 %	7 %	18 %	7 %	8 %	22 %
Total	196	59	28	52	31	26	106	72

Hvor enig eller uenig er du i følgende påstander?

Det er nødvendig med en utbedring av hovedvegnettet i Bodø

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	3 %	2 %	2 %	5 %	2 %	2 %	2 %	4 %
2	4 %	5 %	2 %	6 %	0 %	2 %	5 %	2 %
3	9 %	14 %	10 %	7 %	9 %	2 %	8 %	10 %
4	20 %	24 %	32 %	12 %	22 %	6 %	19 %	19 %
5 Helt enig	64 %	55 %	52 %	69 %	64 %	87 %	64 %	64 %
Vet ikke	1 %	0 %	2 %	1 %	3 %	0 %	1 %	2 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

En utbedring av vegnettet i Bodø bør fullfinansieres av staten

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	3 %	2 %	0 %	6 %	2 %	2 %	1 %	6 %
2	7 %	4 %	11 %	7 %	14 %	0 %	7 %	5 %
3	18 %	18 %	10 %	16 %	20 %	29 %	19 %	18 %
4	17 %	24 %	20 %	14 %	7 %	18 %	19 %	18 %
5 Helt enig	48 %	48 %	50 %	48 %	50 %	43 %	46 %	48 %
Vet ikke	7 %	4 %	9 %	9 %	8 %	8 %	8 %	5 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Jeg er godt fornøyd med standarden på vegnettet i Bodø

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	31 %	33 %	23 %	31 %	24 %	44 %	26 %	39 %
2	28 %	22 %	25 %	30 %	33 %	33 %	32 %	24 %
3	26 %	31 %	31 %	23 %	28 %	18 %	27 %	22 %
4	8 %	9 %	11 %	8 %	7 %	3 %	10 %	4 %
5 Helt enig	2 %	1 %	6 %	4 %	0 %	0 %	1 %	4 %
Vet ikke	5 %	4 %	5 %	6 %	8 %	2 %	4 %	6 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Jeg er positiv til at deler av bompenginntektene går til finansiering av kollektivtiltak i Bodø

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	22 %	29 %	19 %	21 %	17 %	21 %	21 %	24 %
2	20 %	22 %	14 %	22 %	12 %	26 %	23 %	18 %
3	16 %	20 %	26 %	7 %	19 %	10 %	21 %	8 %
4	16 %	10 %	14 %	25 %	18 %	12 %	13 %	22 %
5 Helt enig	19 %	17 %	21 %	14 %	24 %	23 %	14 %	24 %
Vet ikke	7 %	1 %	7 %	10 %	10 %	8 %	7 %	4 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Jeg betaler gjerne bompenger dersom vegnettet i Bodø utbedres

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	25 %	24 %	27 %	23 %	24 %	31 %	25 %	27 %
2	21 %	21 %	21 %	23 %	21 %	18 %	19 %	23 %
3	16 %	23 %	18 %	10 %	13 %	15 %	17 %	15 %
4	15 %	15 %	13 %	16 %	17 %	10 %	16 %	14 %
5 Helt enig	17 %	13 %	14 %	19 %	19 %	23 %	19 %	15 %
Vet ikke	5 %	2 %	7 %	9 %	5 %	2 %	4 %	5 %
Ubesvart	1 %	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %	1 %	0 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Jeg er positiv til at deler av bompenginntektene brukes til utbedring av gang- og sykkelvegnettet i Bodø

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	19 %	20 %	21 %	17 %	14 %	24 %	19 %	16 %
2	11 %	13 %	8 %	11 %	9 %	14 %	11 %	12 %
3	20 %	28 %	16 %	17 %	12 %	24 %	20 %	22 %
4	19 %	17 %	19 %	20 %	21 %	15 %	21 %	17 %
5 Helt enig	26 %	20 %	29 %	27 %	37 %	18 %	24 %	29 %
Vet ikke	5 %	1 %	7 %	8 %	7 %	5 %	4 %	4 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Jeg kjenner til at det er planer om utbedring av vegnettet i Bodø

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 Helt uenig	5 %	4 %	7 %	6 %	2 %	8 %	4 %	4 %
2	4 %	5 %	0 %	3 %	5 %	5 %	3 %	5 %
3	7 %	9 %	2 %	9 %	5 %	5 %	7 %	6 %
4	10 %	9 %	13 %	11 %	7 %	10 %	12 %	7 %
5 Helt enig	64 %	68 %	72 %	57 %	57 %	70 %	64 %	71 %
Vet ikke	11 %	5 %	6 %	14 %	24 %	2 %	11 %	7 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Har du førerkort?

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ja	92 %	96 %	91 %	93 %	89 %	86 %	100 %	100 %
Nei - gå til spørsmål Q10	8 %	4 %	9 %	7 %	11 %	14 %	0 %	0 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Har du tilgang til bil?

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ja	98 %	99 %	96 %	100 %	96 %	97 %	100 %	100 %
Nei - gå til spørsmål Q10	2 %	1 %	4 %	0 %	4 %	3 %	0 %	0 %
Total	278	87	39	74	48	31	172	101

Bomringen planlegges etablert i løpet av 2014.

Etter innføring av bomringen, tror du at du vil kjøre...

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
..mer	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
...uendret	63 %	52 %	67 %	61 %	74 %	78 %	100 %	0 %
...mindre	37 %	48 %	33 %	39 %	26 %	22 %	0 %	100 %
Total	273	86	38	74	46	30	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Dersom svart kjøre mindre:

Kommer du til å...

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Foreta flere kombinasjonsreiser (for eksempel handle rett ..	58 %	73 %	57 %	57 %	7 %	56 %	0 %	58 %
Sykle avstander jeg i dag kjører	40 %	27 %	57 %	50 %	62 %	13 %	0 %	40 %
Gå avstander jeg i dag kjører	28 %	18 %	22 %	43 %	38 %	13 %	0 %	28 %
Ta bussen oftere	28 %	24 %	29 %	28 %	15 %	73 %	0 %	28 %
Endre bosted (for eksempel nærmere jobb/innenfor bomringen)	7 %	2 %	14 %	6 %	7 %	30 %	0 %	7 %
Redusere antall biler i husstanden	6 %	6 %	7 %	7 %	7 %	0 %	0 %	6 %
Bytte jobb slik at jeg ikke må kjøre gjennom bomringen	4 %	2 %	14 %	3 %	0 %	0 %	0 %	4 %
Annet	13 %	8 %	0 %	10 %	40 %	27 %	0 %	13 %
Total	101	41	13	29	12	6	0	101

Hvis du tenker på de reisene du i dag gjør med bil i løpet av en gjennomsnittlig uke, hvor mange ganger ville du ha passert den planlagte bomringen med bil i forbindelse med....?

Jobbreiser (til og fra jobb)

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ingen	41 %	32 %	31 %	53 %	51 %	40 %	43 %	40 %
1-5 ganger	12 %	15 %	22 %	5 %	14 %	3 %	12 %	12 %
6-10 ganger	39 %	40 %	45 %	34 %	26 %	55 %	38 %	39 %
11 ganger eller fler	8 %	13 %	2 %	9 %	8 %	3 %	8 %	9 %
Total	273	86	38	74	46	30	172	101

Reiser i arbeidstida

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ingen	72 %	75 %	67 %	77 %	74 %	60 %	74 %	70 %
1-5 ganger	17 %	12 %	22 %	15 %	14 %	31 %	16 %	18 %
6-10 ganger	8 %	11 %	7 %	7 %	8 %	3 %	6 %	11 %
11 ganger eller fler	3 %	2 %	5 %	1 %	4 %	6 %	4 %	1 %
Total	273	86	38	74	46	30	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn, besøk o..)

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ingen	6 %	6 %	0 %	6 %	8 %	9 %	5 %	7 %
1-5 ganger	47 %	55 %	57 %	32 %	54 %	42 %	48 %	47 %
6-10 ganger	31 %	27 %	31 %	33 %	26 %	45 %	33 %	28 %
11 ganger eller fler	15 %	12 %	12 %	29 %	12 %	3 %	14 %	18 %
Total	273	86	38	74	46	30	172	101

Det planlegges etablering av bomring i Bodø i løpet av 2014, hvis du ser for deg en gjennomsnittlig uke for deg, etter at bomringen er innført, hvor mange ganger tror du at du vil passere bomringen med bil i forbindelse med.....

Jobbreiser (til og fra jobb)

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ingen	42 %	33 %	31 %	53 %	51 %	40 %	42 %	42 %
1-5 ganger	12 %	13 %	24 %	7 %	18 %	0 %	11 %	15 %
6-10 ganger	38 %	44 %	43 %	30 %	24 %	57 %	41 %	35 %
11 ganger eller fler	7 %	10 %	2 %	10 %	6 %	3 %	7 %	7 %
Total	273	86	38	74	46	30	172	101

Reiser i arbeidstida

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ingen	74 %	76 %	69 %	78 %	76 %	60 %	73 %	74 %
1-5 ganger	15 %	15 %	19 %	11 %	12 %	28 %	16 %	15 %
6-10 ganger	7 %	6 %	5 %	9 %	8 %	6 %	6 %	7 %
11 ganger eller fler	4 %	4 %	7 %	2 %	4 %	6 %	5 %	3 %
Total	273	86	38	74	46	30	172	101

Fritidsreiser (handling, henting/levering av barn,

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ingen	8 %	13 %	0 %	8 %	8 %	9 %	5 %	14 %
1-5 ganger	48 %	60 %	57 %	28 %	54 %	45 %	46 %	53 %
6-10 ganger	31 %	16 %	36 %	40 %	32 %	43 %	34 %	25 %
11 ganger eller fler	12 %	11 %	7 %	24 %	6 %	3 %	15 %	8 %
Total	273	86	38	74	46	30	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Kjønn

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Mann	49 %	46 %	54 %	52 %	50 %	42 %	54 %	45 %
Kvinne	51 %	54 %	46 %	48 %	50 %	58 %	46 %	55 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Hva er din husstands samlede ruttoinntekt?

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/Mørkved)	Sone 2 (Alstad/Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Inntil kr 100.000	3 %	4 %	5 %	0 %	7 %	0 %	2 %	2 %
Kr. 100.-199.000	3 %	3 %	0 %	6 %	3 %	0 %	3 %	2 %
Kr. 200.-299.000	5 %	5 %	0 %	7 %	5 %	2 %	3 %	8 %
Kr. 300.-399.000	10 %	8 %	19 %	6 %	7 %	15 %	10 %	9 %
Kr. 400.-499.000	7 %	7 %	2 %	5 %	5 %	19 %	4 %	13 %
Kr. 500.-599.000	14 %	14 %	10 %	11 %	20 %	13 %	12 %	11 %
Kr. 600.-799.000	21 %	22 %	25 %	22 %	19 %	15 %	22 %	21 %
Kr. 800.-999.000	15 %	18 %	14 %	17 %	5 %	20 %	18 %	13 %
Kr. 1 mill. +	12 %	8 %	17 %	16 %	12 %	5 %	15 %	7 %
Vil ikke oppgi	9 %	9 %	8 %	9 %	9 %	8 %	8 %	10 %
Vet ikke	2 %	2 %	0 %	1 %	7 %	2 %	2 %	3 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Alder

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
18-29 år	19 %	26 %	14 %	10 %	22 %	27 %	16 %	15 %
30-39 år	19 %	18 %	24 %	21 %	16 %	14 %	20 %	19 %
40-49 år	21 %	19 %	26 %	24 %	13 %	19 %	24 %	16 %
50-59 år	17 %	12 %	18 %	19 %	23 %	19 %	18 %	18 %
60 år +	21 %	21 %	16 %	25 %	23 %	15 %	19 %	26 %
Ubesvart	3 %	4 %	2 %	1 %	2 %	6 %	2 %	5 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Antall hjemmeboende barn

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
Ingen	58 %	61 %	29 %	67 %	73 %	46 %	51 %	69 %
1 barn	20 %	15 %	38 %	14 %	16 %	30 %	23 %	14 %
2 eller flere barn	22 %	24 %	33 %	19 %	11 %	24 %	25 %	17 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

Appendiks 3 - Tabeller

Antall biler i husstanden

	Total	Soner					Vil kjøre uendret eller mindre etter innføring av bomring	
		Sone 1 (Hunstad/ Mørkved)	Sone 2 (Alstad/ Grønnåsen)	Sone 3 (Rønvik/Nordsia)	Sone 4 (Sentrum)	Sone 5 (Tverlandet)	...uendret	...mindre
1 bil	60 %	55 %	64 %	62 %	72 %	44 %	1 %	0 %
2 eller flere biler	37 %	45 %	34 %	33 %	22 %	48 %	61 %	65 %
Ubesvart	3 %	0 %	2 %	5 %	5 %	8 %	38 %	35 %
Total	302	90	43	79	53	36	172	101

