



Holdningsundersøkelse for bomringen 1989–2005



Fakta om PROSAM

1. Deltagere i PROSAM

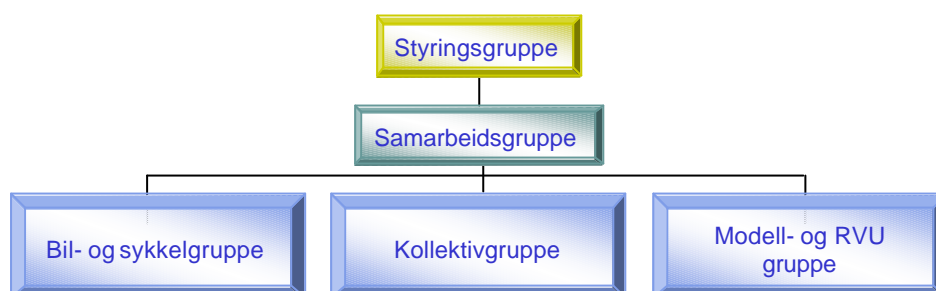
PROSAM er et samarbeid mellom følgende offentlige etater og bedrifter:

| | |
|---------------------------|--|
| Staten: | Statens vegvesen Region øst Statens vegvesen Vegdirektoratet Jernbaneverket Region øst |
| Akershus fylkeskommune: | Sentraladministrasjonen |
| Oslo kommune: | Plan- og bygningsetaten Samferdselsetaten |
| Kollektivtrafikselskaper: | AS Oslo Sporveier Stor-Oslo Lokaltrafikk a.s NSB AS Persontog |

2. Formål med PROSAM

PROSAM ble i 1987 etablert for å styrke og koordinere arbeidet med trafikkdata- og prognoser i Oslo-området.

PROSAM har som oppgave å utvikle og vedlikeholde et felles datagrunnlag og nødvendig prognoseverktøy. Det gir de deltagende parter mulighet til å beregne transport- og trafikkmessige konsekvenser av tiltak innenfor vei- og kollektivsektoren samt alternativ arealbruk.



Styringsgruppa:

- Behandler årlig arbeidsplan og budsjett for PROSAMs arbeid.
- Beslutter igangsetting av større prosjekter som er hensiktsmessig for de oppgaver som PROSAM skal løse, med tilhørende fremdriftsplaner.

Samarbeidsgruppa:

- Utarbeider årlig arbeidsplan med tilhørende budsjett for PROSAMs virksomhet.
- Bidrar til koordinering av undersøkelser og analyser som blir utført av de enkelte etater.
- Arbeider kontinuerlig med å utvikle grunnlagsdata for transportberegninger og transportprognoser.
- Behandler innspill fra faggruppene og gir anbefalinger til styringsgruppen.

De ulike faggruppene:

- Utarbeider detaljerte prosjektplaner, starter opp prosjektene og har en kontinuerlig oppfølging av disse.
- Publisierer rapporter, artikler og eventuelt andre relevante publikasjoner.
- Skal være idéskapende for prosjekter i PROSAM-regi.

Holdningsundersøkelse for bomringen

1989-2005

| |
|---|
| Tittel: Holdningsundersøkelse for bomringen 1989-2005 |
| Prosam-rapport nr: 133 |
| Dato: 15. desember 2005 |
| Utgiver: Statens vegvesen Region øst |
| Kan lastes ned på følgende nettsider: www.prosam.org www.oslopakke2.no |
| Oppdragsgiver: Statens vegvesen Region øst ved Olav Fosli Telefon: 24 05 82 04 E-post: olav.fosli@vegvesen.no |
| Konsulent: TNS Gallup ved Jarle Hersvik Telefon: 23 29 17 55 E-post: jarle.hersvik@tns-gallup.no Web: www.tns-gallup.no |
| Stikkord: Holdninger til bomringen Oslo og Akershus 1989-2005 |
| Sammendrag/formål: Rapporten kartlegger holdninger til bomringen over tid. Fra 2001 til 2004 omfattet også undersøkelsen spørsmål om Oslopakke 2. Spørsmål angående tilfredshet med hovedveinettet i Oslo/Akershus er lagt til i 2005. Årets undersøkelse avdekker at holdningen til bomringen dreier svakt i negativ retning, spesielt på grunn av en mer negativ holdning blant personer som er bosatt utenfor bomringen i Oslo. Et annet sentralt funn i årets undersøkelse er at befolkningen mener at en signifikant lavere andel av inntektene fra bomringen bør gå til kollektivtiltak. |

Forord

Bomringen i Oslo ble åpnet 1. februar 1990. Hovedformålet med undersøkelsene er å kartlegge holdninger til bomringen over tid.



Datainnsamlingen er gjennomført over en 17-års periode (1989 - 2005). Hver måling er gjennomført i november, bortsett fra 1993 og 1994, hvor feltarbeidet ble gjennomført i oktober, og i 2001 da feltarbeidsperioden ble forskjøvet noe (26. november – 5. desember) for å unngå direkte sammenfall med takstøkning i bomringen. Intervjuene i 2005 er gjennomført i perioden 1. – 14. november.

I årets undersøkelse er skjemaet endret noe. Enkelte av spørsmålene om Oslopakke 2 er tatt ut og erstattet med spørsmål knyttet til tilfredsheten med standarden på hovedveinettet i Oslo og Akershus, og kjennskap til planer om oppgradering av dette.

Om lag 1000 personer er intervjuet i hver måling om bomringen. Utvalget er trukket tilfeldig blant befolkningen i Oslo og Akershus som er 18 år eller eldre. Målingen i 1989 er gjennomført *før* åpningen, mens målingene i 1990-2005 er gjennomført *etter* åpningen av bomringen.

Undersøkelsene er gjennomført av TNS Gallup på oppdrag fra PROSAM. Kontaktperson og ansvarlig i Statens vegvesen Region øst er Olav Fosli.

Oslo, 15. desember 2005

Jarle Hersvik

A handwritten signature in blue ink that reads 'Jarle Hersvik'. Below the signature is a horizontal line.

Innhold

| | |
|---|----|
| <i>Kap. 1. Om undersøkelsen og rapporten</i> | 10 |
| 1.1. Formål | 10 |
| 1.2. Utvalg, målgruppe og datainnsamlingsmetode | 10 |
| 1.3. Presentasjon av resultatene | 11 |
| <i>Kap. 2. Årsaker til innføring av bomringen</i> | 13 |
| <i>Kap. 3. Holdning til innføring av bomringen</i> | 14 |
| 3.1. Andel som er hhv. positive og negative | 14 |
| 3.2. Styrken i holdningene | 16 |
| 3.3. Holdning avhengig av informasjon | 17 |
| 3.4. Holdning avhengig av antall biler som disponeres | 19 |
| 3.5. Holdning avhengig av utdanningsnivå | 20 |
| 3.6. Holdning avhengig av bosted | 21 |
| 3.7. Holdning avhengig av alder | 22 |
| 3.8. Holdning avhengig av kjønn | 23 |
| 3.9. Holdning blant de som passerer en bomstasjon på vei til jobb | 24 |
| 3.10. Holdning avhengig av transportmiddel på siste jobbreise | 25 |
| <i>Kap. 4. Årsaker til holdning til bomringen</i> | 26 |
| 4.1. Årsaker til positiv holdning | 26 |
| 4.2. Årsaker til negativ holdning | 27 |
| <i>Kap. 5. Oppfatning av bomringens virkninger</i> | 28 |
| 5.1. Endring i transportmiddelbruk | 28 |
| <i>Kap. 6. Passering av bomringen</i> | 30 |
| 6.1. Passering ved ulike reiseformål | 31 |
| 6.2. Holdning til bomringen avhengig av passeringsmønster | 32 |
| <i>Kap. 7. Transportmiddelbruk på jobbreisen</i> | 33 |
| 7.1. Transportmiddelbruk jobbreisen – Bil | 33 |
| 7.2. Transportmiddelbruk jobbreisen – Kollektivt, gange, sykkel | 34 |

Innhold

| | |
|--|----|
| <i>Kap. 8. Tilfredshet med kollektivtilbudet</i> | 35 |
| 8.1. Kjennskap til planer om oppgradering av kollektivtilbudet | 37 |
| 8.2. Andel som ville reist mer kollektivt | 38 |
| 8.3. Holdning til at bilistene bidrar til kollektiv utbygging | 40 |
| 8.4. Andel av inntektene fra bomringen som bør gå til kollektivtiltak | 41 |
| <i>Kap. 9. Tilfredshet med standarden på hovedveinettet</i> | 42 |
| 9.1. Kjennskap til planer om oppgradering av hovedveinettet | 44 |
| <i>Kap. 10 Støtte til forlengelse av bomringen under gitte forutsetninger</i> | 45 |
| <i>Vedlegg 1. Utvalgsbeskrivelse 1989 – 2004</i> | 46 |
| <i>Vedlegg 2. Feilkilder</i> | 47 |
| <i>Vedlegg 3. Topline 2005</i> | 49 |
| <i>Vedlegg 4. Prosam-rapporter</i> | |

Kapittel 1: Om undersøkelsen og rapport

Kapitlet beskriver formålet med undersøkelsen og hvordan den er gjennomført. I tillegg gis en orientering om hvordan resultatene presenteres.

1.1. Formål

Hovedformålet med undersøkelsene er å kartlegge følgende forhold over tid:

- holdninger til bomringen
- hvilke forhold som påvirker disse holdningene
- hvilke årsaker som folk tror ligger bak etableringen av bomringen
- hva folk mener er positivt/negativt med bomringen
- om innføring av bomringen har ført til endringer i bruk av transportmiddel

1.2. Utvalg, målgruppe og datainnsamlingsmetode

Målgruppen er personer bosatt i Oslo og Akershus som er 18 år eller eldre. Målinger er gjennomført årlig i perioden 1989 – 2004. Om lag 1000 personer er intervjuet hvert av årene. Datainnsamlingen er gjennomført i form av dataassisterte telefonintervju (CATI). Alle utvalgsundersøkelser inneholder feilkilder, og det er redegjort for hovedgrupper av slike i vedlegg 2.

Spørsmålsstillingen som er brukt for å få et tilfeldig (representativt) utvalg på kjønn og alder er:

"Kan jeg få snakke med den i husstanden som sist hadde fødselsdag og som er 18 år eller eldre".

Utvalget er trukket fra DM-Husets-database¹ over alle private husstander med telefon. Telefondekningen er på ca. 98,5 %. Undersøkelser viser imidlertid at en andel på om lag 10 % oppgir at de har fasttelefon i husstanden, men at de i praksis ikke er tilgjengelige på denne. Denne underdekningen er klart størst i aldersgruppen under 30 år.

Utvalget er trukket tilfeldig innenfor 6 geografiske områder:

- Oslo innenfor bomringen
- Oslo grenseområder (områder en var usikker på om lå innenfor eller utenfor)
- Oslo utenfor bomringen
- Asker/Bærum
- Follo
- Rest Akershus

De geografiske sonene i Oslo ble opprinnelig konstruert ut fra kartopplysninger over bomstasjonene til bomringen og bruk av geografisk informasjon om telefonsentraler (serier av telefonnummer). Telefonsentraler som dekket områder både innenfor - og utenfor bomringen ble merket som grenseområder. Denne metoden ble brukt da en ikke hadde presis geografisk informasjon om telefonabonnementene som f.eks. postnummer og gateadresse på dette tidspunktet.

¹ DM-Huset er et datterselskap av Telenor

Kapittel 1: Om undersøkelsen og rapport

For å få en riktig geografisk fordeling på intervjuene, er det gjennomført et antall intervju som er proporsjonalt med folketallet i de ulike strataene, dvs. de geografiske sonene.

Utvalget i Akershus er delt inn etter kommunegrenser. Hele Akershus fylke er utenfor bomringen, og resultater basert på svar fra respondenter herfra presenteres samlet under betegnelsen "*Akershus*". Alle respondenter med telefonnummerserier som er klart innenfor bomringen har fått samlebetegnelsen "*Oslo innenfor*", mens serier som ligger klart utenfor bomringen i Oslo er betegnet "*Oslo utenfor*". Serier som ligger i grenseområdet har fått betegnelsen "*Oslo grenseområde*".

Fra 1997 er respondentene i Oslo i tillegg direkte spurt om de bor utenfor eller innenfor bomringen. Dette er gjort dels som en kontroll av opplysningene i utvalgsbasen, og dels for å kunne plassere de som tidligere ble definert som bosatt i grenseområder inn i riktig kategori mht. til bosted i forhold til bomringen. Fra 1997 har en derfor bedre kontroll med om respondentene fra Oslo må passere en bomstasjon på reiser hjemmefra til Oslo sentrum. Dette innebærer at "*Oslo grenseområde*" ikke er inkludert i fremstillinger der resultater er brutt ned på geografi fra 1997.

I 2003 ble respondentene i Oslo ved en feil likevel ikke spurt om hvordan de bor ift. bomringen. En har derfor benyttet postnummerfordelingen fra dataene i 2002 til å kategorisere disse respondentene, noe som gir nøyaktig samme fordeling som tidligere når det gjelder bosted ift. bomringen. Dette påvirker ikke resultatene.

1.3. Presentasjon av resultatene

Rapporten vektlegger endringer over tid, spesielt i forhold til hovedspørsmålet som er generell holdning til bomringen. Hovedformålet med rapporten er å *beskrive* heller enn å prøve å forklare endringer.

I presentasjonen av resultatene benyttes prosent og skåre. Skåre er et gjennomsnittstall på definerte skalaer. Skåre sammenfatter fordelingen av hva den enkelte har svart på skalaen. Dette gir mulighet til å komprimere mer informasjon i en graf. I undersøkelsen benyttes en firedelt skala som går fra 1 (meget negativt/helt uenig) til 4 (meget positiv/helt enig). Skalaen har ikke midtpunkt, - noe som er et bevisst valg for å "presse" respondentene til å avgi en positiv- eller negativ preferanse (de som ikke kan - eller vil svare på enkeltspørsmål er plassert i en "vet ikke/ubesvart"-kategori).

En skåre på 3 betyr *ikke* at alle har svart f.eks. 'ganske enig', men at gjennomsnittet av svarene ligger på 'ganske enig'. Skårer er gjennomsnittstall. Disse kan skjule stor spredning innenfor skalaen. Som mål på spredningen på en variabel benyttes standardavviket. Dette forteller om spredningen rundt gjennomsnittet på variabelen. Når spredningen øker, så øker også standardavviket.

Kapittel 1: Om undersøkelsen og rapport

Alle prosentueringer i kommentardelen i rapporten er foretatt med basis i de som har besvart de enkelte spørsmålene². Unntaket fra dette er når 'vet ikke'-kategorien er et substansielt svaralternativ på spørsmålet. Dette gjelder kunnskapsspørsmål, der det å ikke kjenne svaret naturligvis er en meningsfull kategori. I figurene er antallet som ikke besvarer spørsmålet, og andelen dette utgjør av de som spørsmålet er aktuelt for, oppgitt i tillegg til basen som ligger til grunn for beregningene. Ved krysskjøringer av to variabler består beregningsgrunnlaget av de som har besvart begge spørsmålene.

Vedlegg 3 i rapporten inneholder spørreskjemaet med påførte prosenter (topline) fra årets undersøkelse. Prosentueringen er her foretatt med basis i samtlige respondenter (dvs. inklusive "vet ikke/ubesvart"-kategorien), og tallene kan derfor avvike noe fra det som presenteres i kommentardelen i rapporten.

Noen av spørsmålene i 1989 er hypotetiske fordi de er stilt *før* åpningen av bomringen. Tolkninger av endringer i resultatene mellom 1989 og 1990 må ses i lys av dette. Resultatene fra perioden 1990 - 2004 kan derimot tolkes på bakgrunn av respondentenes faktiske erfaringer med bomringen.

Det er knyttet usikkerhet til resultatene fordi en bygger på opplysninger som er gitt av bare et utvalg av befolkningen (jfr. vedlegg 2). Denne usikkerheten er betinget av størrelsen på utvalget, og av hvor klar tendensen i svarene er. Generelt vil sikkerheten ved resultatene øke (men ikke lineært) med størrelsen på utvalget og homogeniteten i svarene på enkeltspørsmål. Når materialet brytes ned på små undergrupper vil usikkerheten øke, og små endringer blir vanskeligere å dokumentere som signifikante.

I signifikanstestene benyttes '95 % sikkerhetsnivå'. Dette betyr at en aksepterer 5 % sannsynlighet for å trekke feil konklusjon. En slik feilslutning innebærer enten at en på basis av utvalgsdataene hevder at det er en sammenheng, når det faktisk ikke er en forskjell over tid eller mellom grupper i populasjonen, eller det motsatte: at en på basis av utvalgsdataene hevder at det ikke er en sammenheng, når det faktisk er det i populasjonen. Forutsetningen som ligger til grunn for slike tester er at variablene er normalfordelte (fordelingen er 'klokkeformet').

² M.a.o. er 'vet ikke/ubesvart' kategoriene behandlet som 'missing values'. På noen spørsmål er det bare aktuelt for en del av respondentene å svare. F.eks. er de som ikke berøres av bomringen ikke med i beregningsgrunnlaget på spørsmålene som angår endringer i bruk av transportmiddel som følge av bomringen.

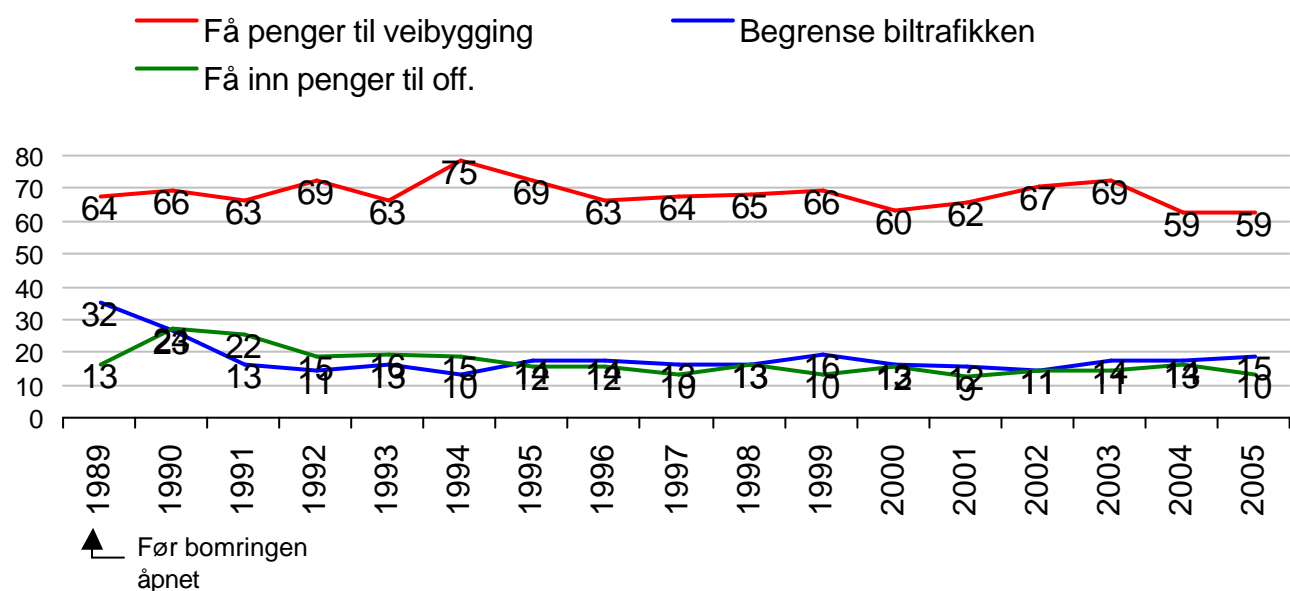
Kapittel 2: Årsaker til innføring av bomringen

Figuren viser svarfordelingen på svarene som oftest gis på spørsmålet: 'Hvorfor tror du det ble innført en bomring i Oslo?' Respondentene kunne oppgi flere årsaker til innføring av bomringen, og summen av alle svar på spørsmålet (jfr. spm. 1 i vedlegg 3) overstiger derfor 100 %.

Årsaker til innføringen av bomringen

Base (N): 17224

Forkortet skala



Som tidligere år er det fortsatt 'Få penger til veibygging' som blir nevnt av flest på spørsmål om hvorfor bomringen i Oslo ble innført. De siste to årene har imidlertid andelen som oppgir dette svaret vært noe lavere enn tidligere i måleperioden. Andelen som oppgir dette svaralternativet har variert mellom 75%(1994) og 59% (2004/2005)

'Begrense biltrafikken' og 'Få inn penger til det offentlige' er de to nest hyppigst nevnte årsakene til innføringen av bomringen. I perioden fra 1989 til 1991 varierte andelen som oppga disse to svarene kraftig. Andelen som oppga 'Begrense biltrafikken' gikk kraftig ned, fra 32% i 1989 til 13% i 1991. Samtidig steg andelen som oppga 'Få penger til det offentlige' fra 13% i 1989, til 23% i 1990, før den igjen sank til 15% i 1992. Etter 1992 har bildet vært relativt stabilt med hensyn til andelen som oppgir disse svarene.

Det oppgis også en rekke andre svar på dette spørsmålet. Andelen som oppgir hvert enkelt av dem overskrider ikke 6%. Det er også mindre variasjoner mellom enkeltår i forhold til andelen som oppgir de ulike svarene.

Kapittel 3: Holdning til innføringen av bomringen

Respondentene er spurt om de synes innføringen av en bomring i Oslo var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak. Kapitlet inneholder resultatene fra dette spørsmålet i form av utviklingen over tid i totalutvalget og i undergrupper blant de spurte.

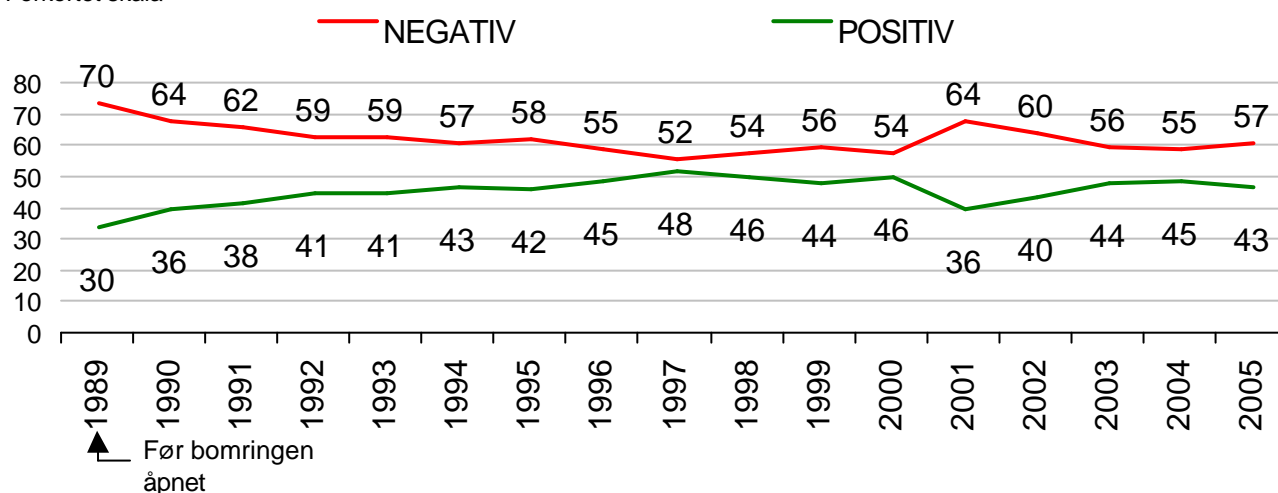
Kapittel 3.1: Andelen som er hhv. positive og negative

Figuren viser andelen som er hhv. positive og negative til bomringen i måleperioden.

Andelen hhv. negative og positive

Base (N): 16349. Mangler verdi: 945, dvs. 5,8%

Forkortet skala



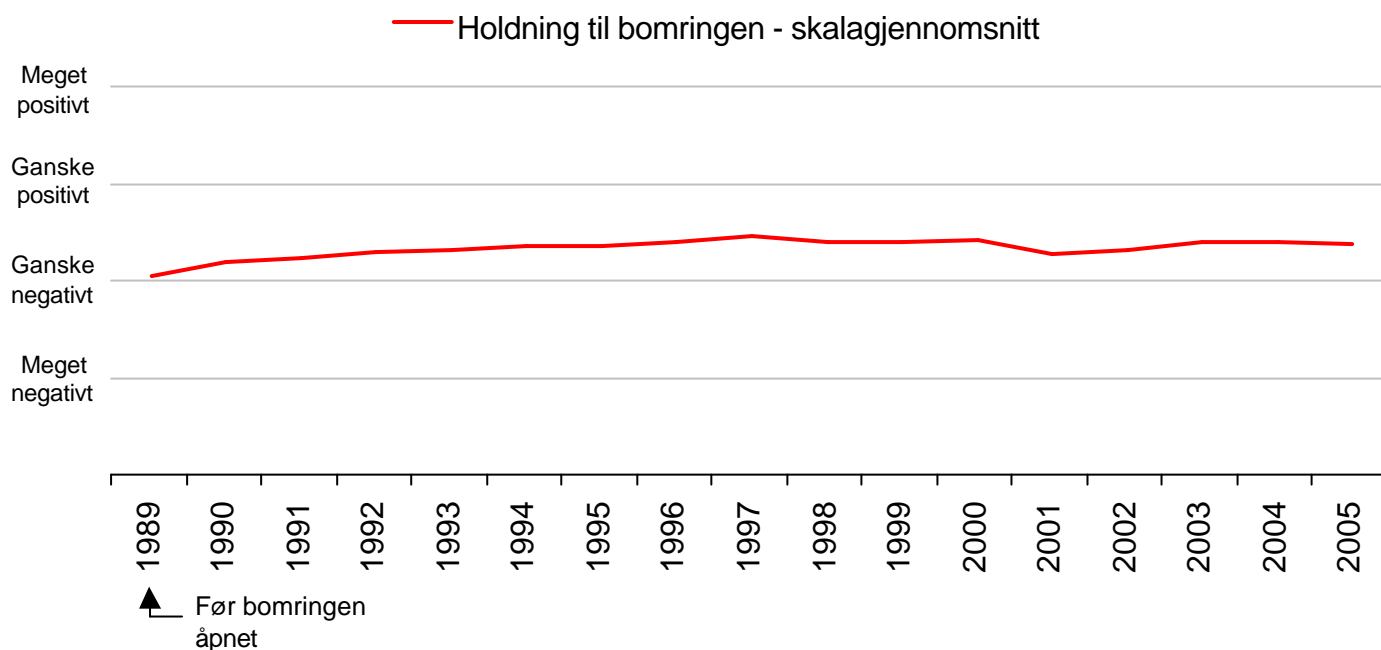
Andelen som er positive til innføringen av bomringen synker med 2 prosentpoeng fra 2004 til 2005, og ligger nå på 43%. Andelen positive er imidlertid fortsatt høyere enn i årene 2001 og 2002, samt perioden før 1994.

Andelen positive steg jevnt i årene mellom 1989 og 1997, før andelen holdt seg stabil på om lag 45% frem til 2000. Fra 2000 til 2001 sank andelen positive kraftig, med 10 prosentpoeng. Noe av årsaken til denne kraftige nedgangen er trolig knyttet til takstøkningen som ble gjennomført dette året.

Kapittel 3.1: Holdning til bomringen - skalagjennomsnitt

Figuren viser holdninger til innføring av bomringen – i form av gjennomsnitt på skala fra 1 til 4.

Holdning til bomringen



Ser man på utviklingen i holdningen til innføringen av bomringen som en gjennomsnittsskåre på en skala fra 1 (meget negativ) til 4 (meget positiv), finner man igjen de samme trekkene som tidligere er beskrevet i forhold til andelen som er positive til bomringen.

Bildet er totalt sett preget av stor grad av stabilitet. Det er bare mellom årene 1989 og 1990, og mellom 2000 og 2001 at holdningen til bomringen endres vesentlig. Ser man på endringene fra et enkelt år til etterfølgende år er det bare endringen fra 1989 til 1990 som er statistisk signifikant.

Hovedinntrykket er at det skjer en dreining i positiv retning gjennom hele perioden frem til 1997. Fra 1997 er det en svak negativ utvikling til året etter. Hovedinntrykket er stor grad av stabilitet i perioden 1998-2000, på et nivå litt under det en målte i 1997, og deretter en klar negativ endring i 2001, før en svak positiv endring i 2002, som forsterkes frem til 2004. Endringen fra 2004 til 2005 er marginal i negativ retning.

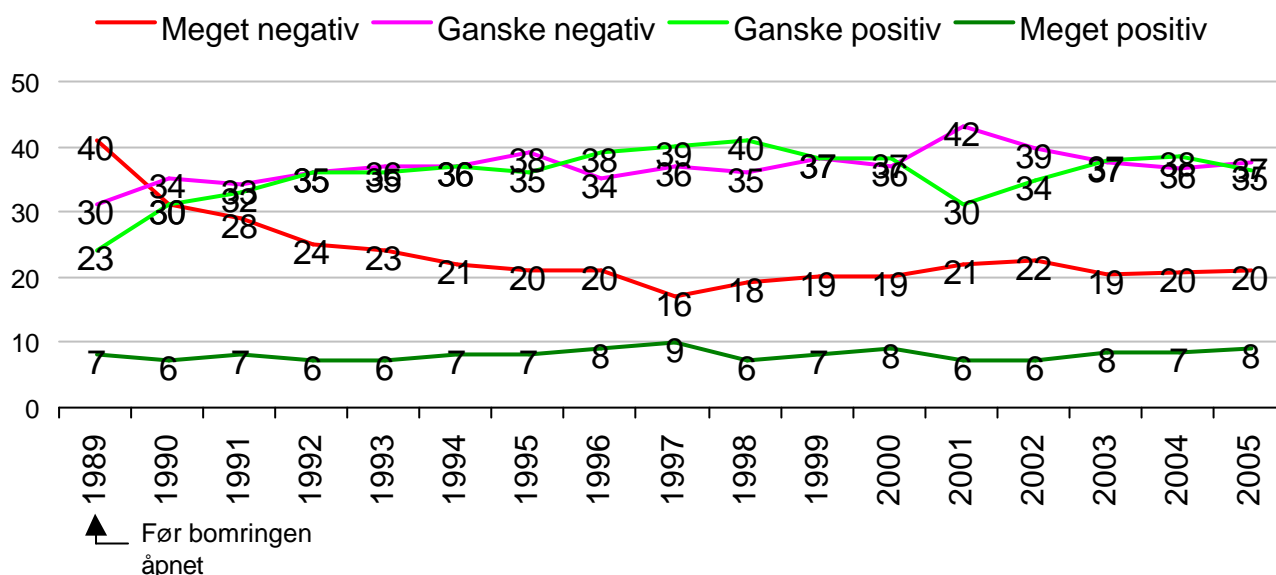
Kapittel 3.2: Styrken i holdningene

Figuren viser endringer i holdninger til innføring av bomringen ut fra graden av negativitet og positivitet, og utdyper med det bildet som ble gitt i kap. 3.1.

Andelen hhv. negative og positive

Base (N): 16349. Mangler verdi: 945, dvs. 5,8%

Forkortet skala



Hovedårsaken til at holdningen til bomringen endres i negativ retning, er at det er en lavere andel som oppgir at de er 'ganske positive' til bomringen i 2005 enn i 2004. Samtidig har andelen som er 'ganske negative' økt. På den annen side er andelen som oppgir at de er 'meget positive' eller 'meget negative' stabile.

Ved å se på fordelingene på de ulike kategoriene gjennom hele undersøkelsesperioden avdekkes større variasjoner. Den viktigste, og en av hovedforklaringene på at holdningen til bomringen over tid har blitt mer positiv, er at andelen som er 'meget negative' synker fra 40% i 1989 til 16% i 1997. Deretter øker den svakt i årene fram til 2002. Fra 2003 har andelen svært negative ligget stabilt på om lag 20%.

Andelen som er 'ganske negativ' har også endret seg gjennom perioden, men det er spesielt mellom 2000 og 2001 at endringen er stor. Mellom 1989 og 2000 ligger andelen 'ganske negative' på mellom 30% (1989) og 38% (1995). I 2001 øker andelen til 42%, mot 37% året før. I årene fra 2002 til 2005 har andelen 'ganske negativ' gått ned og har i de tre siste målingene ligget på 36-37%

Andelen 'ganske positiv' har også den største endringen mellom 2000 og 2001, med en nedgang på 7 prosentpoeng. For øvrig øker andelen 'ganske positiv' fra 1989 til 1998, fra hhv. 23% til 40%. Deretter går andelen 'ganske positiv' svakt tilbake i 1999 og 2000, før nedgangen i 2001. Etter 2001 økte andelen 'ganske positiv' igjen fram til 2004. I 2005 går andelen ned med 3 prosentpoeng.

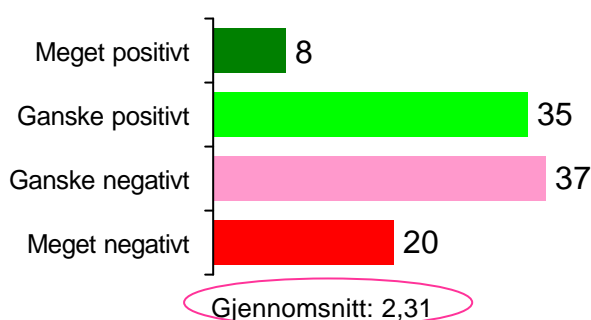
Andelen 'meget positiv' har holdt seg stabilt på mellom 6% og 9% gjennom hele måleperioden, med bare mindre variasjoner mellom årene.

Kapittel 3.3: Holdning avhengig av informasjon

Etter å ha besvart spørsmål om årsaker til positive eller negativ holdning til bomringen, har respondentene fra 2004 fått lest opp et utsagn som informerer respondentene om at midler fra bomringen har gått til tiltak innen vegbygging og kollektivtransport med eksempler på noen tiltak. Deretter har respondentene igjen fått spørsmål om holdning til bomringen ('Med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt til nå, hva synes du om innføringen av bomringen rundt Oslo?').

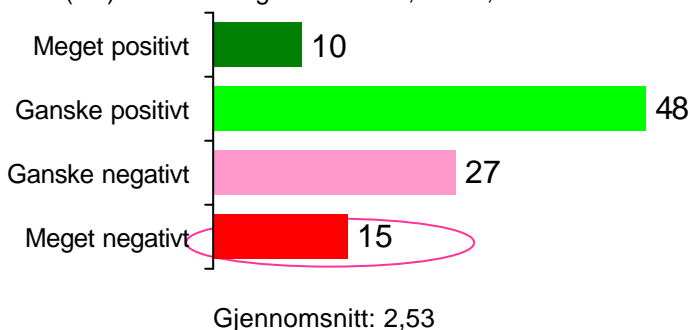
Holdning til innføringen av bomringen (%)

Base (N=): 1006. Mangler verdi: 67, dvs 6,6%



Holdning til innføringen av bomringen etter informasjon om hvordan inntektene brukes (%)

Base (N=): 1006. Mangler verdi: 68, dvs 6,7%



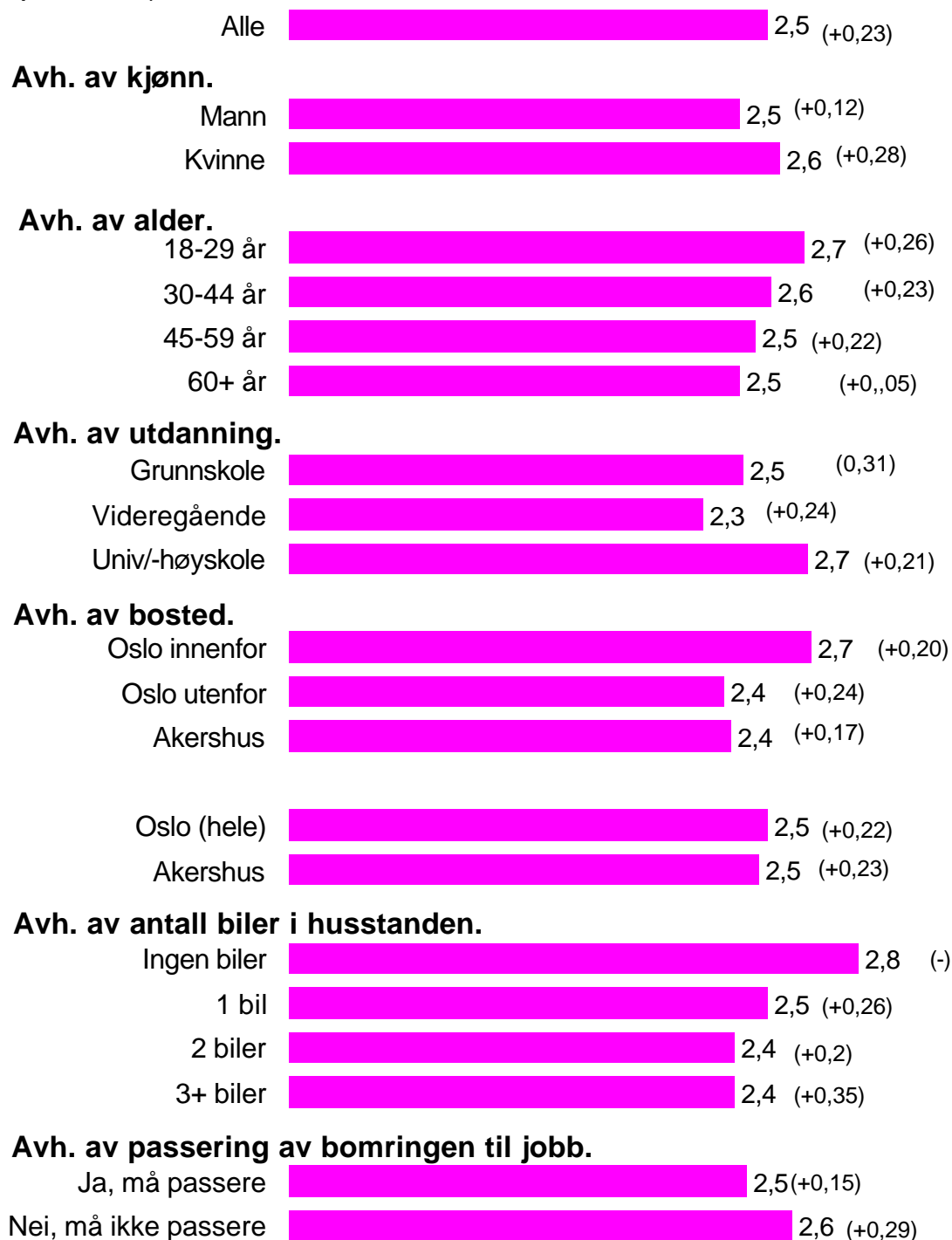
Som i 2004 endres holdningen i positiv retning når bomringen knyttes opp mot konkrete eksempler på samferdselsprosjekter som har fått midler fra bomringen.

I utgangspunktet oppgir 43% at de er positive til bomringen. Etter å ha fått informasjon om hvilke prosjekter som har fått midler fra bomringen, stiger denne andelen til 58%. Som i 2004 skjer det altså en signifikant positiv endring i holdningen til bomringen når det informeres om hva bompengene brukes til.

På neste side er det vist hvordan gjennomsnittet på holdningsspørsmålet endrer seg for ulike grupper når det gis informasjon.

Kapittel 3.3: Holdning avhengig av informasjon

Ulike gruppers holdning til bomringen etter informasjon om hvordan inntektene brukes. (Skalagj.snitt, endring i holdning i parentes)

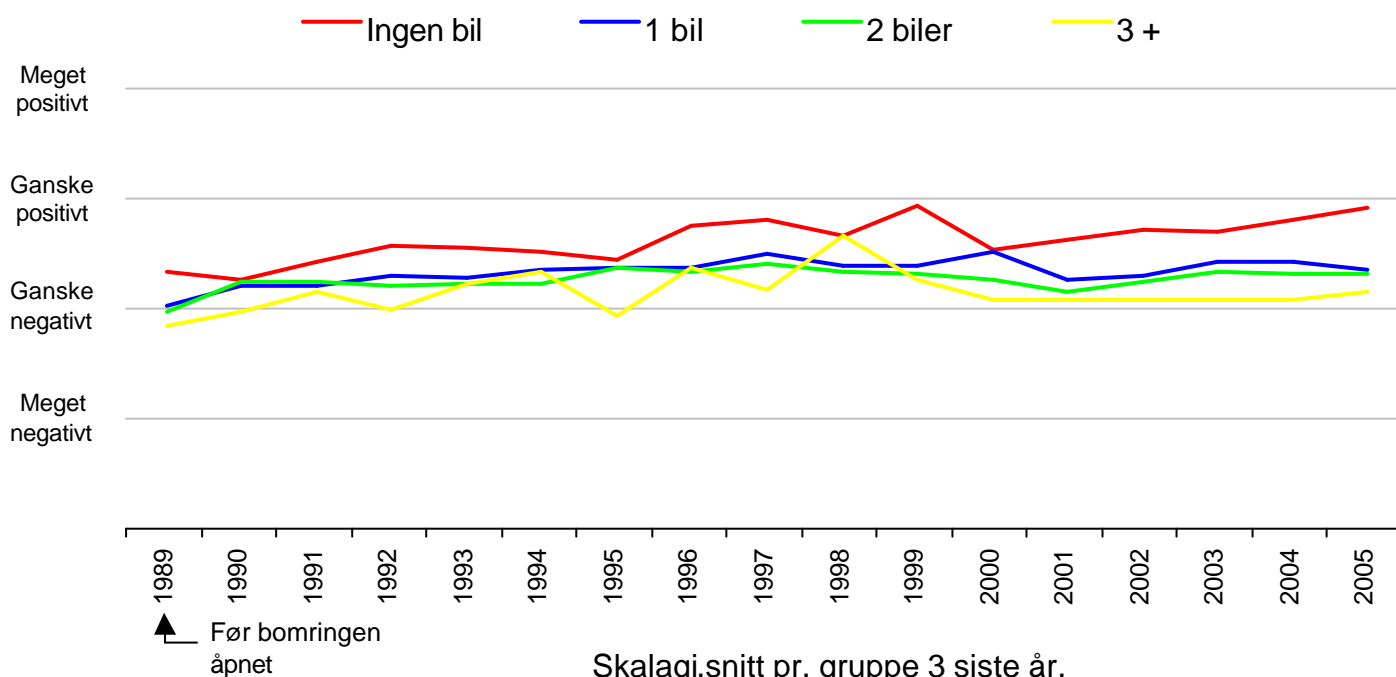


Kapittel 3.4: Holdning avhengig av antall biler som disponeres av husstanden

Figuren viser holdninger til innføring av bomringen – i form av gjennomsnitt på skala fra 1 til 4 – avhengig av hvor mange biler husstanden disponerer. Desto lavere gjennomsnittsskåre, desto mer negative er holdningene i gruppen. Basen er husstander der minst én person har førerkort for bil.

Holdning til bomringen avhengig av antall biler husstanden disponerer

Base (N): 15667. Mangler verdi: 1125, dvs. 7,2%



Skalagj.snitt pr. gruppe 3 siste år.

| | Ingen bil | 1 bil | 2 biler | 3 + |
|------|-----------|-------|---------|------|
| 2003 | 2,61 | 2,34 | 2,25 | 2,00 |
| 2004 | 2,73 | 2,34 | 2,24 | 1,99 |
| 2005 | 2,83 | 2,28 | 2,23 | 2,08 |

Gjennom hele måleperioden har personer i husstander som ikke disponerer bil vært mest positive til innføringen av bomringen. Denne trenden forsterkes i 2005. Samtidig endre holdningen svakt i negativ retning blant personer i husstander med 1 eller 2 biler. Dette er numerært sett de to største gruppene og bidrar derfor til å trekke holdningen til bomringen i negativretning på overordnet nivå.

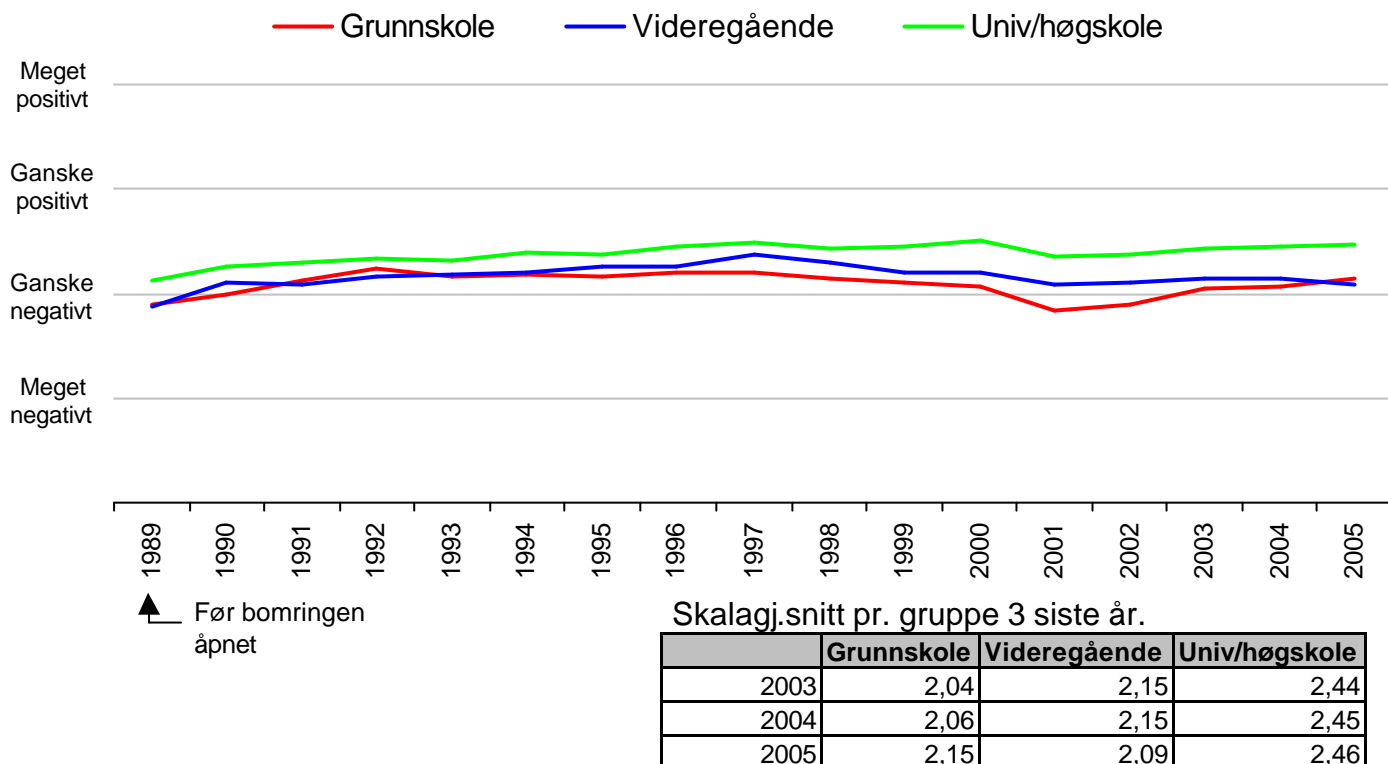
Blant personer i husstander med 3 biler eller mer, endres holdningen til bomringen i svakt positiv retning. Denne gruppen er numerært sett den minste, både i denne og de tidligere undersøkelsene. Dette er hovedårsaken til at holdningen for denne gruppen varierer mer enn i de øvrige.

Kapittel 3.5: Holdning avhengig av utdanningsnivå

Figuren viser holdning til bomringen over tid som skalagjennomsnitt i ulike utdanningsgrupper.

Holdning til bomringen avhengig av utdanningsnivå

Base (N): 15600. Mangler verdi: 1014, dvs. 6,5%



Fortsatt er holdningen til bomringen mest positiv blant personer med høyere utdanning. Imidlertid er personer med grunnskole for første gang siden 1994 mer positive til bomringen enn personer med videregående skole.

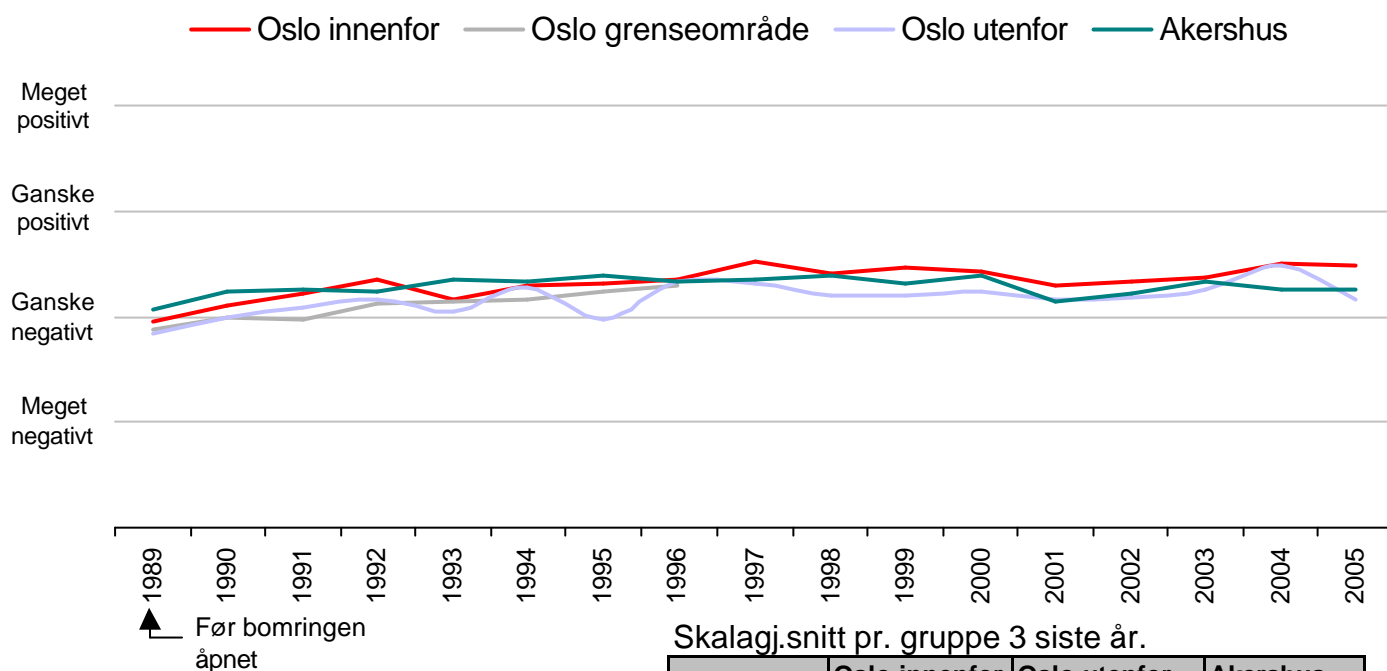
Langtidstrenden for alle utdanningsgruppene er svakt positiv eller stabil for alle utdanningsgruppene fram til 1997. Som i forhold til en del andre nedbrytninger finner det sted en negativ utvikling mellom 1997 og 2001, og spesielt mellom 2000 og 2001. Blant personer med høyere utdanning er imidlertid den negative tendensen klart svakere enn for blant de med lavere utdanning.

Kapittel 3.6: Holdning avhengig av bosted

Figuren viser holdning til bomringen over tid i geografiske områder definert ift. plasseringen av bomringen i Oslo, og med Akershus som egen kategori.

Holdning til bomringen avhengig av bosted

Base (N): 15667. Mangler verdi: 1125, dvs. 7,2%



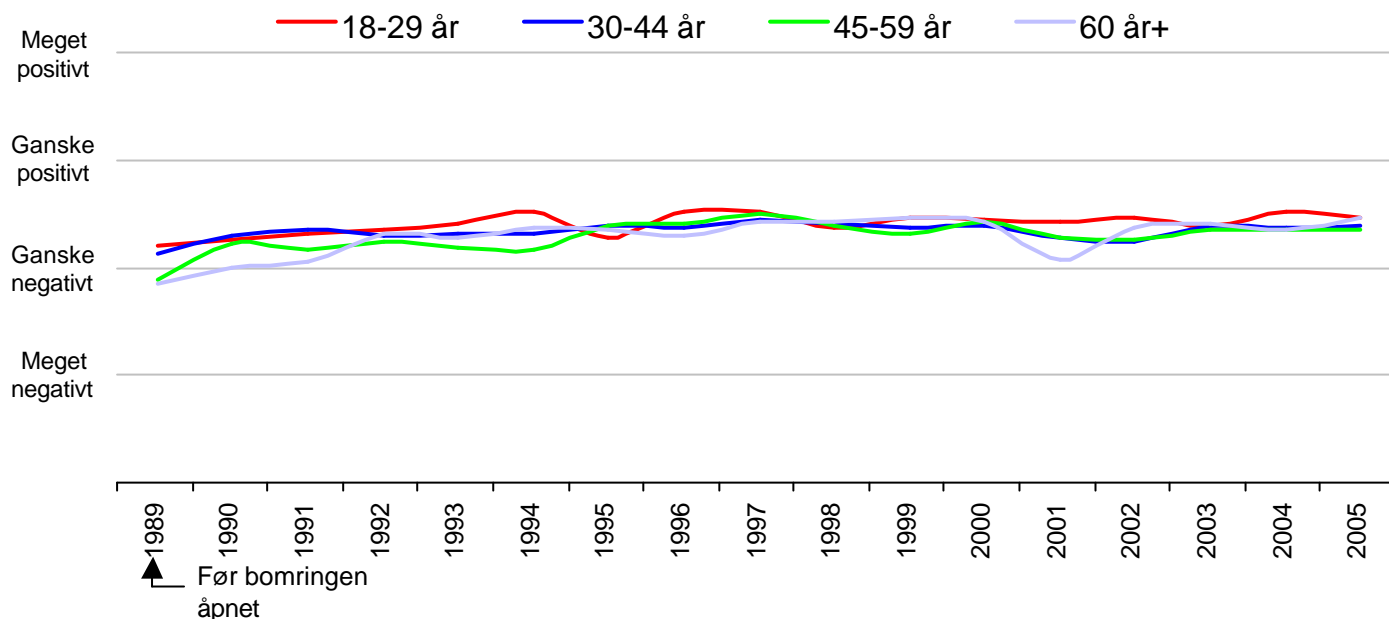
Blant personer som bor innenfor bomringen i Oslo og blant personer i Akershus er endringene i holdning til bomringen marginale fra 2004 til 2005. Blant personer i Oslo som bor utenfor bomringen endres holdningen i negativretning. Vedtak om forlengelse av bomringen til også å skulle gjelde i perioden etter 2007, er en sannsynlig medvirkende årsak til dette. Også tidligere har gruppen som bor utenfor bomringen i Oslo hatt mest varierende holdning til bomringen.

Kapittel 3.7: Holdning avhengig av alder

Utviklingen i holdninger til bomringen i ulike aldersgrupper er vist i neste figur.

Holdning til bomringen avhengig av alder

Base (N): 16305. Mangler verdi: 984, dvs. 6,0%



Skalagj.snitt pr. gruppe 3 siste år.

| | 18-29 år | 30-44 år | 45-59 år | 60 år+ |
|------|----------|----------|----------|--------|
| 2003 | 2,33 | 2,33 | 2,29 | 2,35 |
| 2004 | 2,46 | 2,31 | 2,29 | 2,29 |
| 2005 | 2,40 | 2,32 | 2,28 | 2,40 |

Forskjellen i holdning til bomringen avhengig av alder er nå helt marginal. Også over tid har forskjellene mellom aldersgruppene generelt vært små, med enkelte unntak.

Da bomringen ble etablert i 1989/1990 var det en klar tendens til at personer over 45 år var mer negative til bomringen enn andre. Denne forskjellen er nå borte.

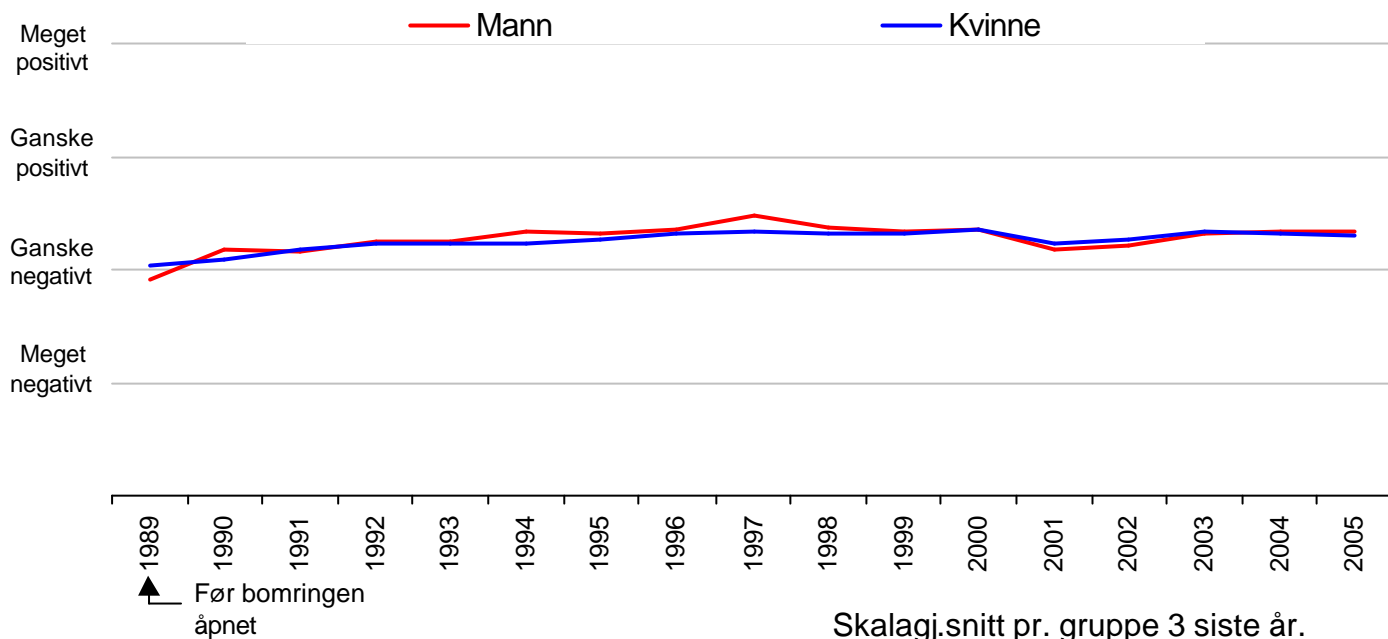
Et generelt trekk er imidlertid at personer under 30 år er like positive eller mer positive enn øvrige.

Kapittel 3.8: Holdning avhengig av kjønn

Neste figur viser utviklingen i holdning til bomringen i kjønnsgruppene.

Holdning til bomringen avhengig av kjønn

Base (N): 16349. Mangler verdi: 892, dvs. 5,5%



Skalagj.snitt pr. gruppe 3 siste år.

| | Mann | Kvinne |
|------|------|--------|
| 2003 | 2,32 | 2,33 |
| 2004 | 2,33 | 2,33 |
| 2005 | 2,33 | 2,30 |

Som i de to foregående målingene er det bare marginal forskjell i holdning til bomringen avhengig av kjønn. Dette har også vært trenden og hovedinntrykket gjennom måleperioden generelt, med noen unntak. I 1994 og 1997, ga menn i noe større grad enn kvinner ga uttrykk for en mer positiv holdning til bomringen. På den annen side ga menn i 1989, 2001 og 2002 uttrykk for noe mer negativ holdning til bomringen enn kvinner.

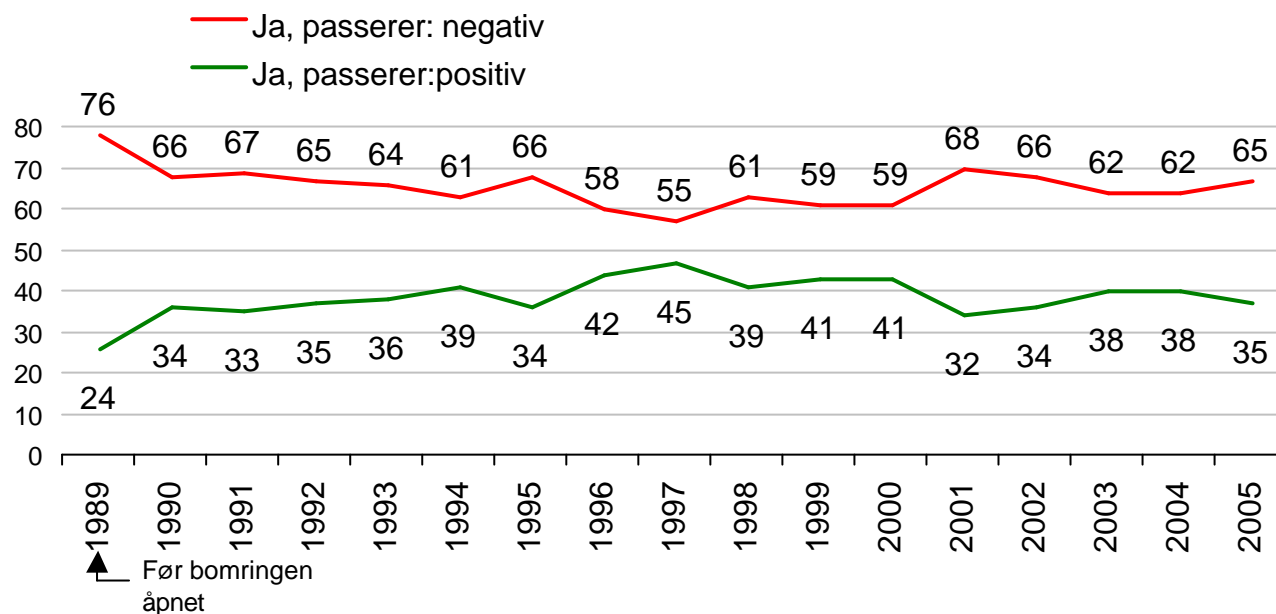
Kapittel 3.9: Holdning til innføring av bomringen blant de som passerer en bomstasjon på vei til jobben

Figuren viser holdningen til bomringen blant de som må passere en bomstasjon på vei til jobben.

Andelen hhv. negative og positive

Base (N): 5129. Mangler verdi: 166, dvs. 3,2%

Forkortet skala



Blant personer som passerer bomringen på vei til jobb, endres holdningen svakt i negativ retning. Andelen av de som passerer bomringen på vei til jobb som er negative øker med 3 prosentpoeng fra 2004 til 2005.

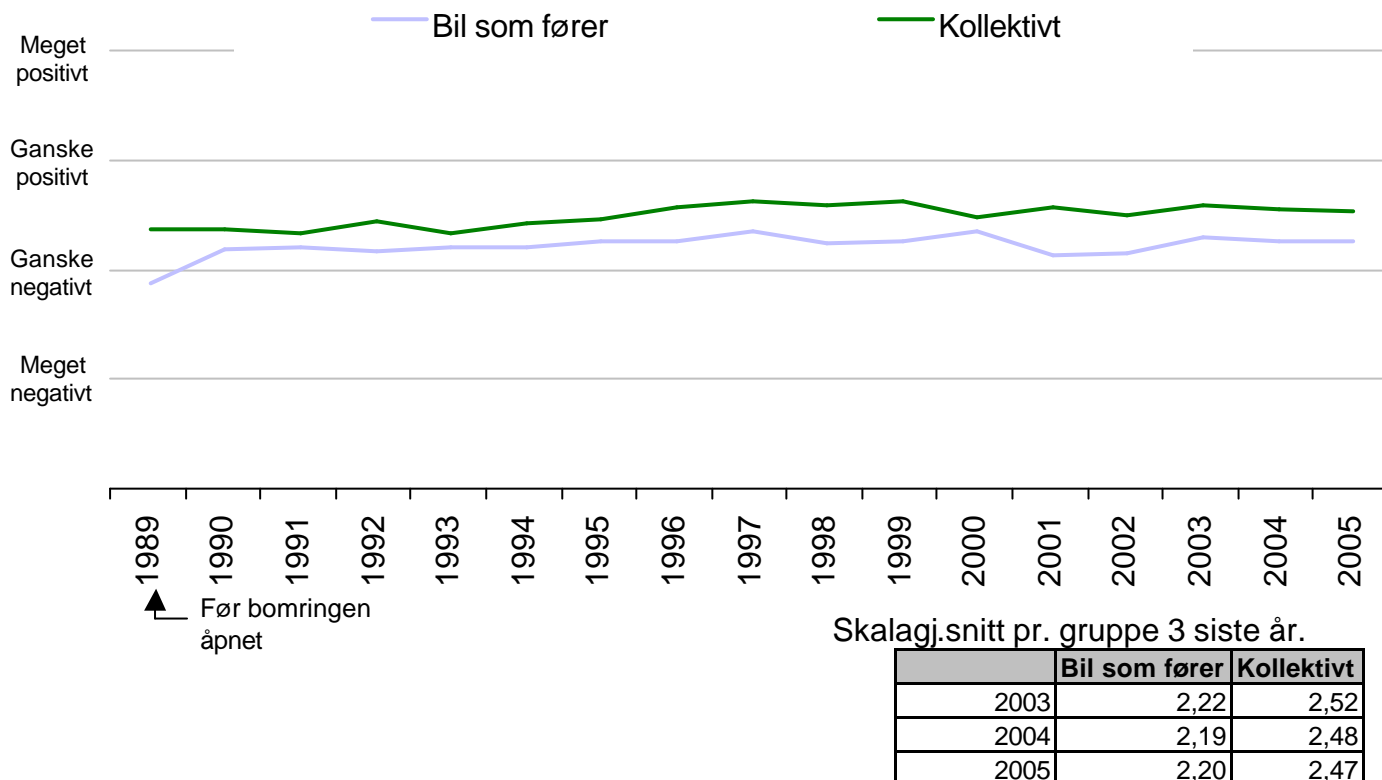
Generelt sett er holdningen blant de som passerer bomringen på vei til jobb mer negativ enn i befolkningen totalt. For øvrig er utviklingen i andelen som er negative blant personer som passerer bomringen på vei til jobb, den samme som i befolkningen som helhet. Det er en nedgang i andelen negative fram til 1997, og deretter stabilitet eller økning fram til 2005.

Kapittel 3.10: Holdning avhengig av transportmiddel på siste jobbreise

Neste figur viser holdning til bomringen i form av skalagjennomsnitt blant de som reiste hhv. med bil som fører og med kollektivt transportmiddel på siste jobbreise.

Holdning til bomringen avhengig av transportmiddel på siste jobbreise

Base (N): 10239. Mangler verdi: 415, dvs. 4 %



Holdningen til bomringen varierer som tidligere med om siste jobbreise ble foretatt med bil eller kollektiv transport. Kollektivreisende er gjennom hele perioden mer positive til bomringen enn bilførerne.

Forskjellen mellom disse gruppene var spesielt stor før innføringen av bomringen, da bilførerne var klart mer negative enn kollektivreisende. I perioden fra 1990 til 1999 var tendensen en relativ stabilitet i holdningene i de to gruppene. I 2000 endret holdningen hos begge grupper seg, i negativ retning blant de kollektivreisende og i positiv retning blant bilførerne. Blant de kollektivreisende har holdningen etter 2000 vært relativt stabil.

Blant bilførerne endret holdningen seg i negativ retning i 2001, før den igjen viste en positiv utvikling fram til 2003. I de tre siste målingene har holdningen blant bilførerne vært stabil.

Kapittel 4: Årsaker til holdning til bomringen

Respondentene er bedt om å oppgi årsaken til at de er hhv. positive eller negative til innføring av bomringen. Dette kapitlet viser de viktigste grunnene som blir oppgitt for holdning til bomringen i perioden.

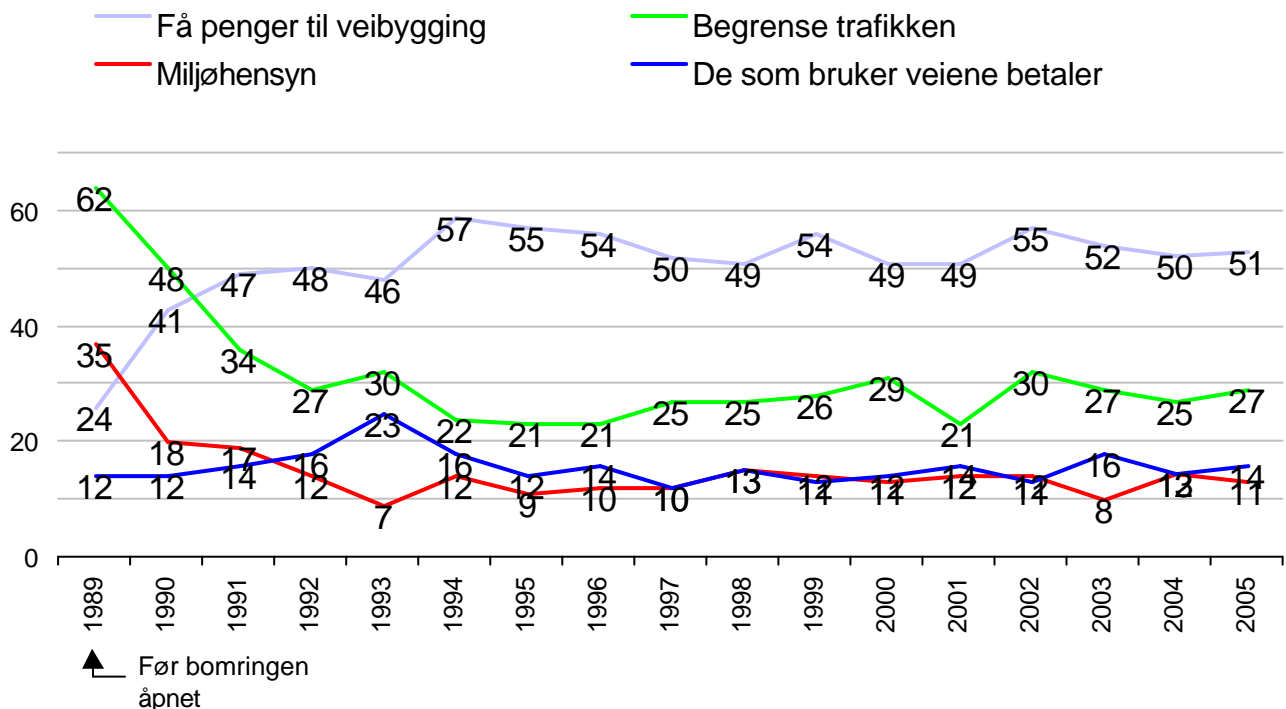
Kapittel 4.1: Årsaker til positiv holdning til bomringen

Figuren viser hvilke årsaker som oppgis for en positiv holdning til bomringen.

Årsaker til positiv holdning til bomringen

Base (N): 7296

Forkortet skala



I forhold til tidligere i måleperioden, har utviklingen på dette spørsmålet vært relativt stabil siste år. I grafikken vises det som over tid har vært oppgitt som de viktigste årsakene til positiv holdning til bomringen. Om lag 50% oppgir 'få penger til veibygging' som årsak, 27% oppgir 'begrense biltrafikken'.

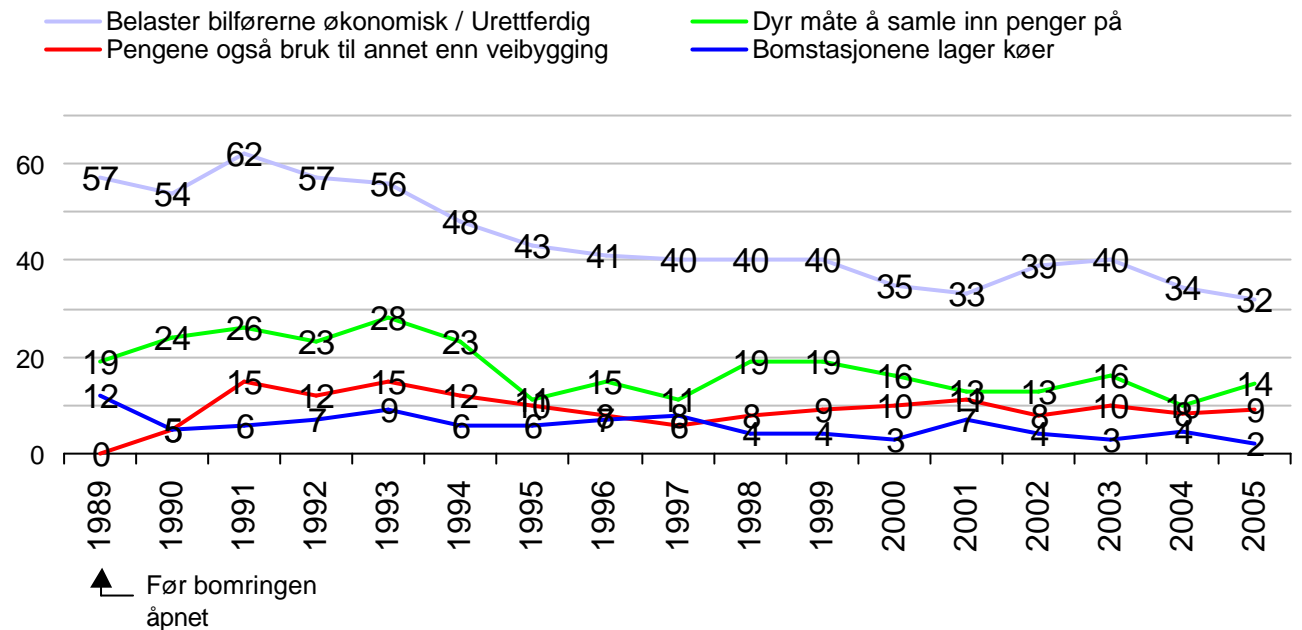
Ved opprettelsen av bomringen i 1989 oppga hele 62% 'begrense biltrafikken' som argument for positiv holdning til bomringen. 35% argumenterte med 'miljøhensyn', mens 24% oppga 'får penger til veibygging'. I årene fram til 1992 ble andelene som oppga 'begrense biltrafikken' og 'miljøhensyn' kraftig redusert. Samtidig argumenterte en stadig økende andel med 'få penger til veibygging' som viktigste årsak til positiv holdning. Fra 1991 har dette vært den hyppigst nevnte årsaken, med en andel som har variert mellom 46% (1993) og 57% (1994).

Kapittel 4.2: Årsaker til negativ holdning til bomringen

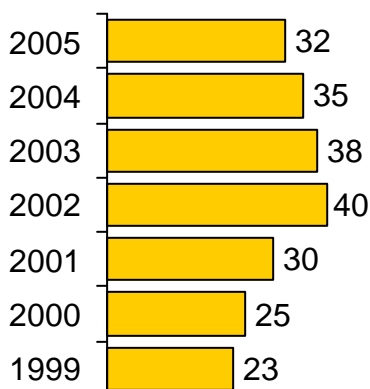
Figuren nedenfor viser årsaker som oppgis for en negativ holdning til bomringen.

Årsaker til negativ holdning til bomringen

Base (N): 8874
Forkortet skala



Betaler nok skatt/avgifter, det off. burde betale



Som i tidligere målinger er den 'økonomiske belastningen' bomringen påfører bilkjørerne og som mange synes er urettferdig, et sentralt argument for de som er negative til bomringen.

Sammen med argumenter om at man 'betaler nok skatt/avgifter' og 'det offentlige burde betale', er dette de de hyppigst nevnte årsakene til negativ holdning til bomringen.

Fra 2002 har imidlertid andelen som oppgir denne type argumenter gått tilbake.

I årets undersøkelse oppgir 8% at de er negative til bomringen fordi den 'ikke har medført bedringer i trafikken'. I 2004 var tilsvarende andel 5%.

Kapittel 5: Oppfatning av bomringens virkning

Respondentene er presentert for påstander om ulike virkninger av bomringen. Svaralternativene var fra 1: Helt uenig til 4: Helt enig.

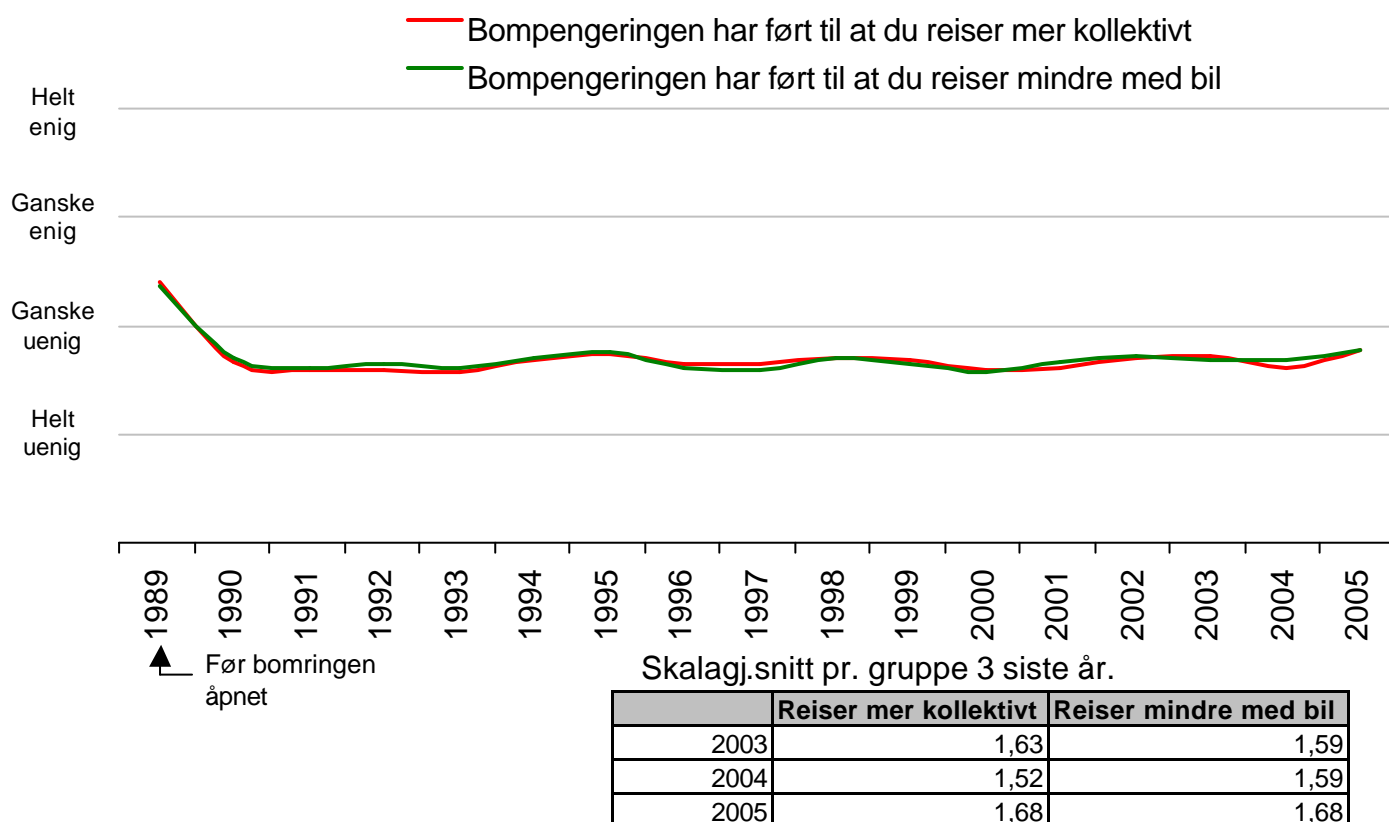
Kapittel 5.1: Endring i transportmiddelbruk

Respondentene er presentert for to påstander om endret transportmiddelbruk som følge av innføringen av bomringen. Figuren viser skalagjennomsnittet på spørsmålet i perioden.

Endring i bruk av transportmidler som følge av bomringen

Base (N) utsagn om bil: 15959. Mangler verdi: 348, dvs. 2,2%

Base (N) utsagn om koll.transp.: 17184. Mangler verdi: 340, dvs. 2%

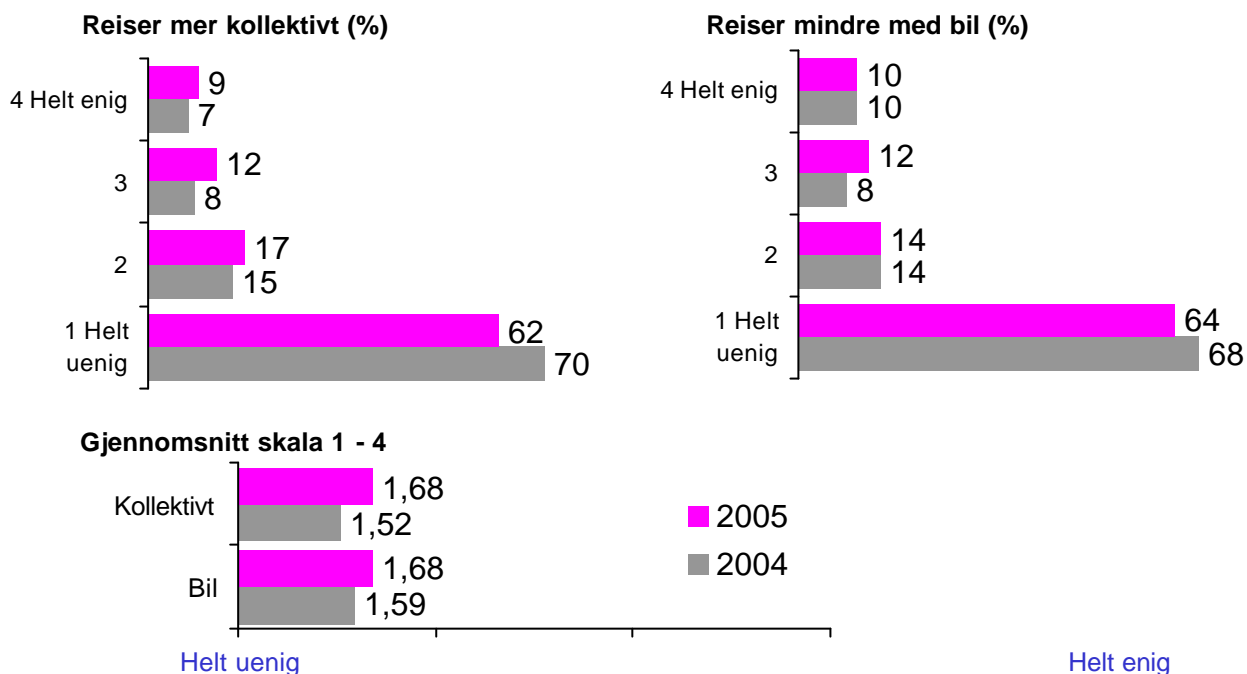


Svargivningen på spørsmålene om bomringen har ført til endringer i transportmiddelbruk samvarierer naturlig i denne målingen som i de foregående. Samvariasjonen er imidlertid noe sterkere i år enn i 2004 (Pearsons $r=.67$ mot $r=.62$ i 2004).

Det er fortsatt 15% og 25% som av de som på en eller annen måte berøres av bomringen som mener at bomringen har ført til at de reiser mer kollektivt og mindre med bil. I perioden fra 1990 til 2005 har utviklingen totalt sett vært preget av stabilitet og mindre fluktusjoner.

Kapittel 5.1: Endring i transportmiddelbruk

Figuren nedenfor viser den faktiske svarfordelingen på spørsmålene i 2005, samt gjennomsnittet på skalaen 1-.4.



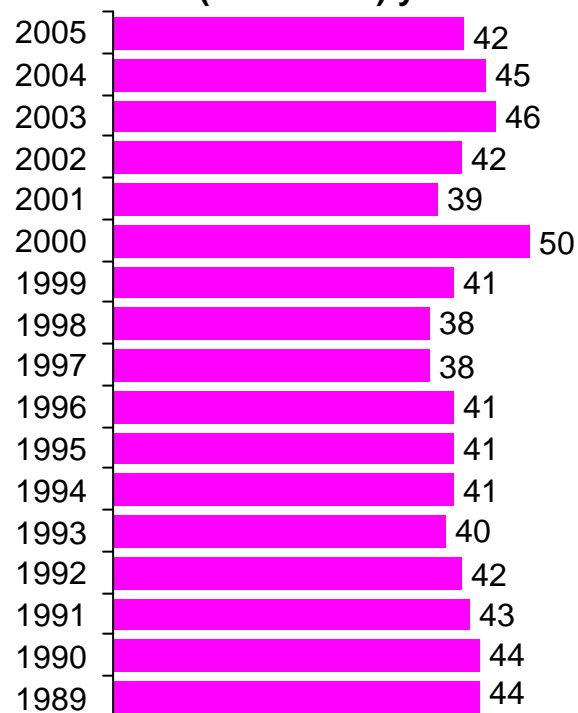
Det er i overkant av 75% som er uenig i påstanden om at bomringen har ført til endret bruk av transportmidler.

Andelen som sier seg enig i de to utsagnene øker svakt fra 2004, og en lavere andel som er helt uenig i begge utsagn.

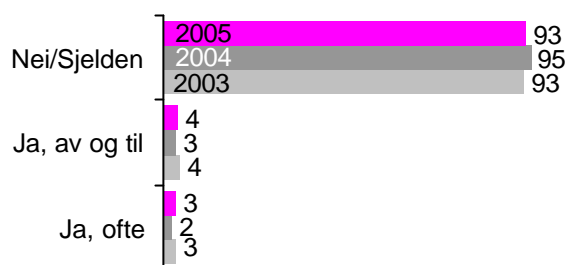
Kapittel 6: Passering av bomringen

Spørsmålet om passering av bomringen på jobbreisen er stilt til den yrkesaktive delen av befolkningen, det vil si ca ¾ av utvalget. Alle er spurt om passering av bomringen på handle- og andre fritidsreiser.

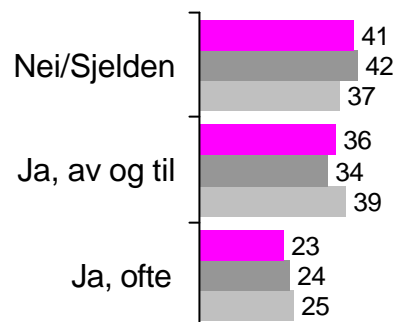
Jobbreiser (1989-2005) yrkesaktive



Handlereiser (2003 - 2005)



Andre fritidsreiser (2003-2005)



Andelen som må passere en bomstasjon for å komme på jobb ligger fortsatt rundt 40 %. Det er en svak langtidstendens til nedgang i periodene 1989 – 1998, og økning fra 2001 til 2003, men endringene er ikke signifikante. Det samme gjelder nedgangen fra 2003 til 2005.

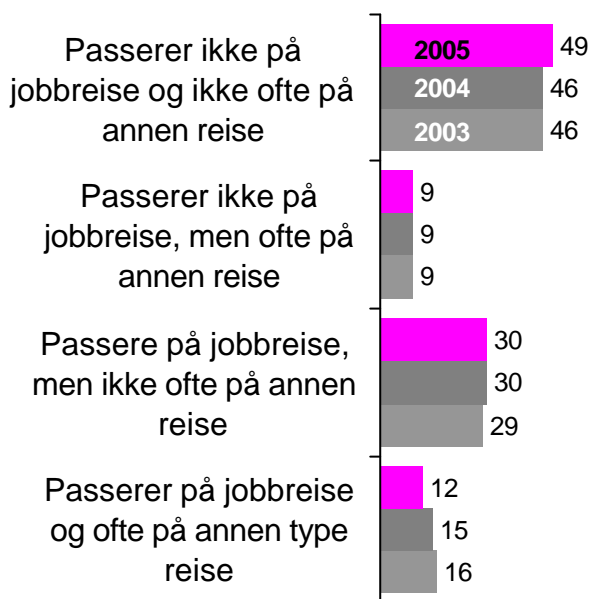
I 2000 svarer en klart høyere andel av de jobbreisende at de må passere en bomstasjon på reisen til jobb sammenlignet med året før (hhv. 50 % mot 41 %). Dette er et svært avvikende resultat som kan skyldes utvalgsfeil. Endringen fra 1999 til 2000 skyldes i hovedsak at flere i Akershus oppgir at de må passere en bomstasjon på vei til jobben (54 % i 2000 mot 39 % i 1999). Dette oppgis imidlertid også av en større andel blant Osloborgerne i 2000 sammenlignet med i 1999 (blant de som bor innenfor: 28 % i 2000 mot 24 % i 1999, blant de som bor utenfor: 71 % i 2000 mot 67 % i 1999).

Når det gjelder handelsreiser og andre fritidsreiser, er utviklingen stabil i perioden fra 2003 til 2005.

Kapittel 6.1: Passering av bomringen ved ulike reiseformål

Spørsmålet om passering av bomringen på jobbreiser, er stilt til den yrkesaktive delen av befolkningen, det vil si ca $\frac{3}{4}$ av utvalget. Alle er spurt om passering av bomringen på handle- og andre fritidsreiser.

Andel som passerer bomstasjon på ulike reiseformål (% blant yrkesaktive)



Andelen av de yrkesaktive som oppgir at de passerer bomringen på jobbreise og ofte på annen type reise er svakt synkende i perioden fra 2003 (16%) til 2005 (12%).

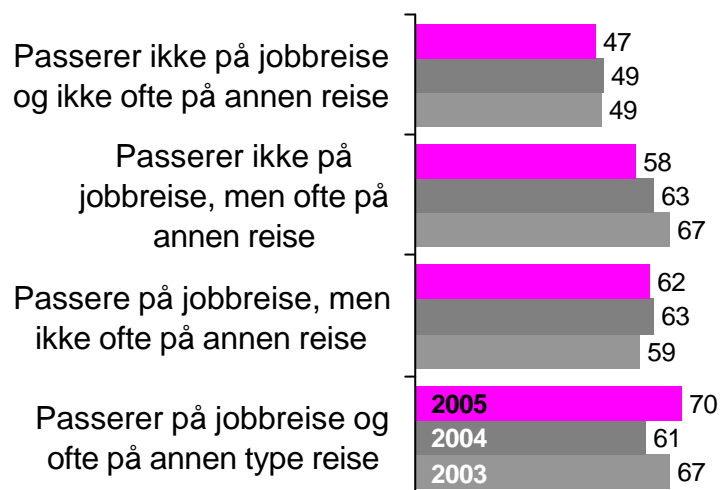
Derimot øker andelen av de yrkesaktive som ikke passerer på jobbreiser og heller ikke passerer ofte på annen reise, noe opp fra 2004 til 2005.

Forøvrig er andelen stabile gjennom perioden.

Kapittel 6.2: Holdning til bomringen avhengig av passeringsmønster

Figuren viser andelen som er negative til bomringen avhengig av passeringsmønster.

Andel som er negative til bomringen avhengig av passeringsmønster (2003-2005)



Andelen som er negative til bomringen er i år høyest blant yrkesaktive som passerer bomringen både på jobbreise og annen type reise. I 2005 oppgir 70% av disse at de er negative til bomringen. Dette er høyere enn i 2004, men omtrent på nivå med 2003.

I årets undersøkelse er tendensen at de som hyppigst passerer bomringen er mer negative enn de som passerer bomringen sjeldnere. Det har vært indikasjoner om en tilsvarende tendens også tidligere, uten at den har vært like klar som i år.

Kapittel 7: Transportmiddelbruk jobbreise

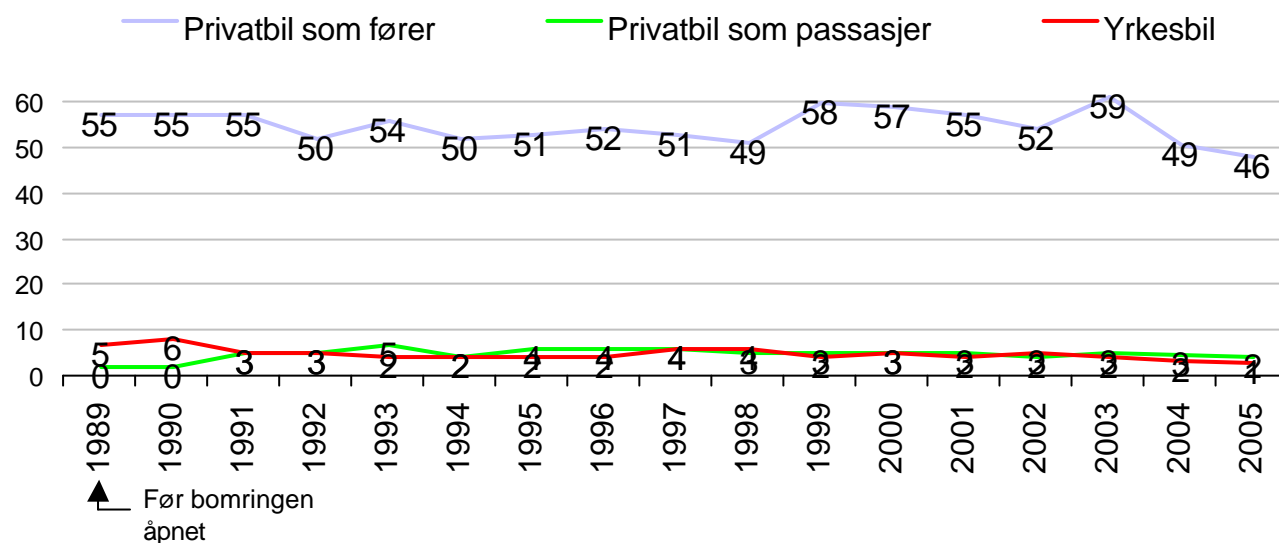
De neste to figurene viser transportmiddelfordeling på siste jobbreise blant de som er yrkesaktive utenfor hjemmet.

Kapittel 7.1: Transportmiddelbruk jobbreise: bil

Transportmiddelbruk jobbreise: bil

Base (N): 13028 Mangler verdi: 117, dvs. 0,9%

Forkortet skala



Andelen av de yrkesaktive som benyttet bil som fører på siste jobbreise ligger i 2005 på 46%. Dette er den laveste andelen som er målt i perioden. Andelene som oppgir at de benyttet hhv. privatbil som passasjer eller yrkesbil er stabile gjennom hele måleperioden.

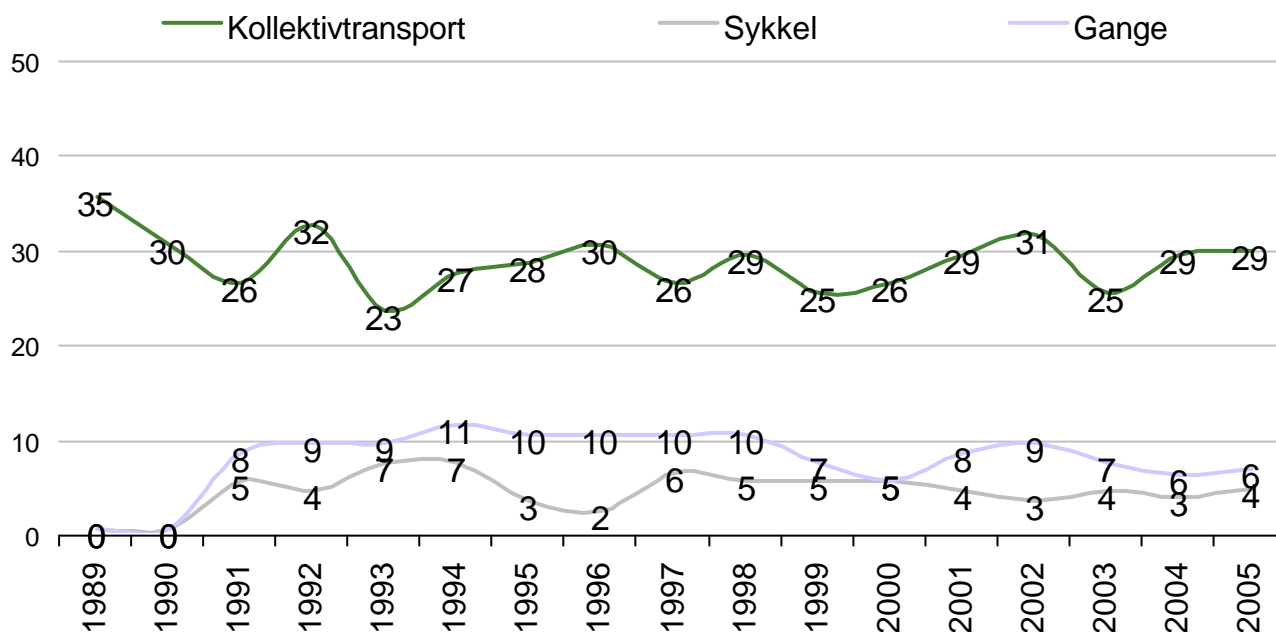
Andelen som benytter privatbil som fører har variert gjennom perioden. Andelen holdt seg stabil på 55% frem til 1991, før den sank svakt fram til 1998. I 1999 inntraff en økning på 7 prosentpoeng, til 59%, før den igjen synker. I 2003 måles den høyeste bilandelen så langt. Hvor vidt dette skyldes statistiske tilfeldigheter eller reelle endringer er uklart. Etter fra 2004 fortsetter igjen andelen av de yrkesaktive som benyttet bil som fører på siste jobbreise å synke.

Kapittel 7.2: Transportmiddelbruk jobbreise: kollektiv, gange, sykkel

Transportmiddelbruk jobbreise: kollektiv, gange, sykkel

Base (N): 13028 Mangler verdi: 117, dvs. 0,9%

Forkortet skala



Andelen av de yrkesaktive som reiste kollektivt på siste jobbreise varierer til dels sterkt gjennom perioden, men har i hovedsak ligget mellom 25% og 30%. Dette er også tilfelle i 2005, da 29% oppgir å ha reist kollektivt til jobb.

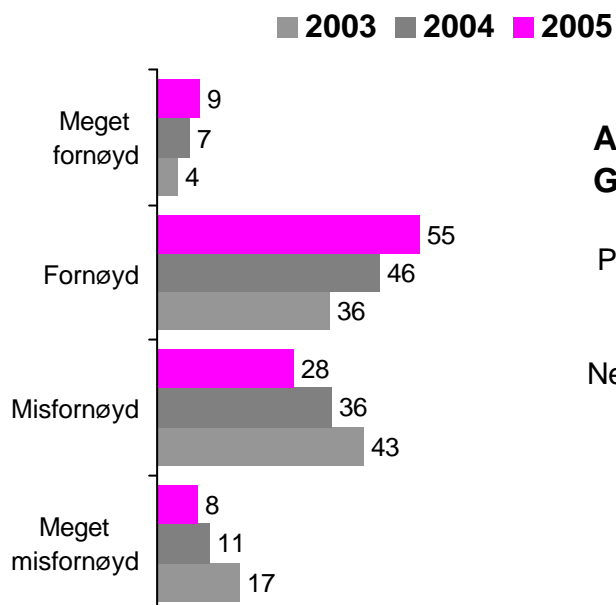
Reisemiddelbruken varierer med bosted. Andelen som reiste kollektivt i 2005 er 37 % blant Osloborgerne, og om lag 20 % blant de som bor i Akershus.

De som bor i Akershus reiser mest med bil som fører (60 % i Akershus mot 35 % i Oslo).

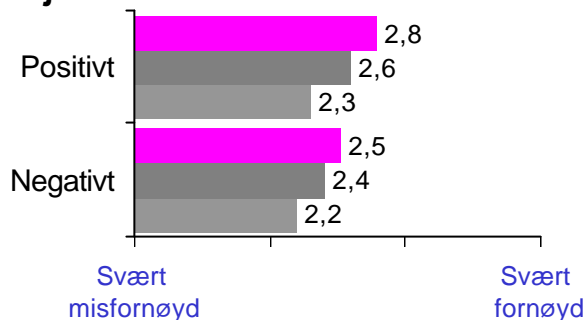
Det er ingen klar trend i andelen som går eller bruker sykkel på siste jobbreise. Andelen som benyttet sykkel til arbeidet varierer mellom 2 % og 7 %. En forklaring på at andelen sykklister er høyest i 1993 og 1994 er at målingene i disse årene ble foretatt i oktober, mens alle de andre målingene er foretatt i november. Generelt må det understrekes at oktober/november er lite gunstig tidspunkt for å måle andelen som benytter sykkel eller går til/fra jobb, da dette er typiske sesongavhengige 'transportmidler'.

Kapittel 8: Tilfredshet med standarden på kollektivtilbudet i Oslo/Akershus

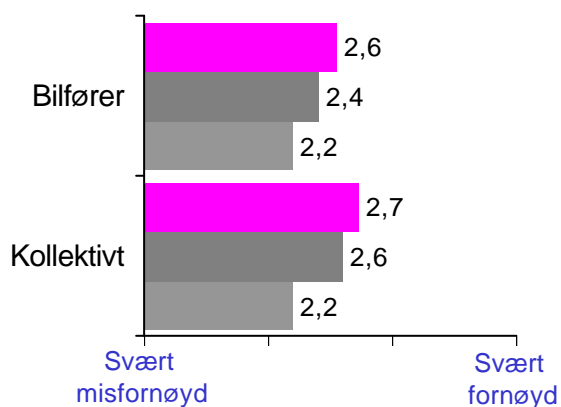
Tilfredshet med standarden på kollektivtilbudet (%)



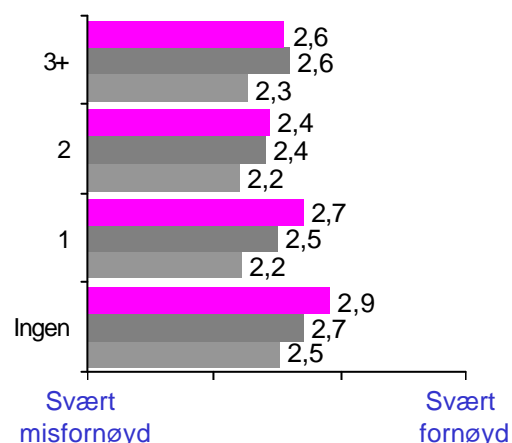
Avh. av holdning til bomringen. Gjennomsnitt skala 1 - 4



Avh. av transportmiddel siste jobbreise. Gjennomsnitt skala 1 - 4



Avh. av antall biler i husstanden. Gjennomsnitt skala 1 - 4



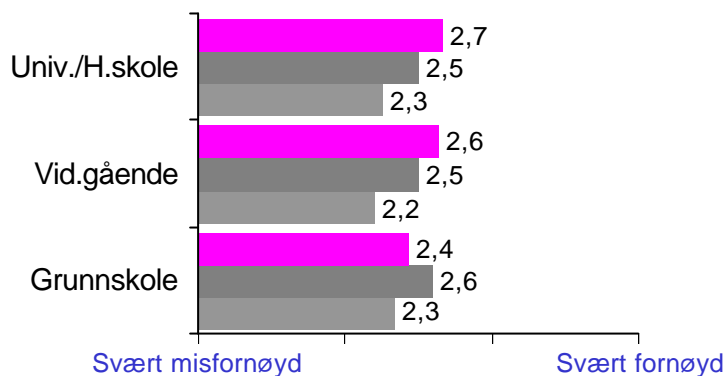
Tilfredsheten med kollektivtilbudet i Oslo og Akershus fortsetter å øke. Både i 2004 og i 2005 oppgir en majoritet at de er fornøyd med tilbudet. Økningen i tilfredsheten med kollektivtilbudet finner sted i så godt som alle grupper. Unntakene er blant personer i huster med tre biler eller mer og blant personer bosatt i Akershus (se neste side), hvor tilfredsheten er på samme nivå som i 2004. Blant personer med grunnskole som høyeste fullførte utdanning går tilfredsheten ned.

Kapittel 8: Tilfredshet med standarden på kollektivtilbudet i Oslo/Akershus

Tilfredshet med standarden på kollektivtilbudet (%)

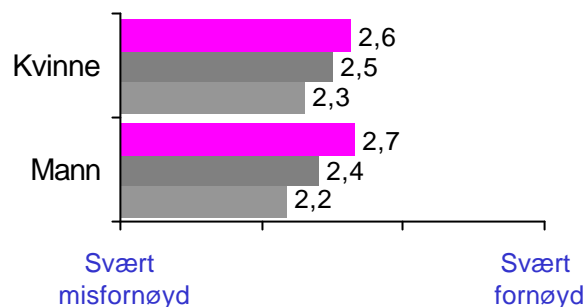
Avh. av utdanning.

Gjennomsnitt skala 1 - 4



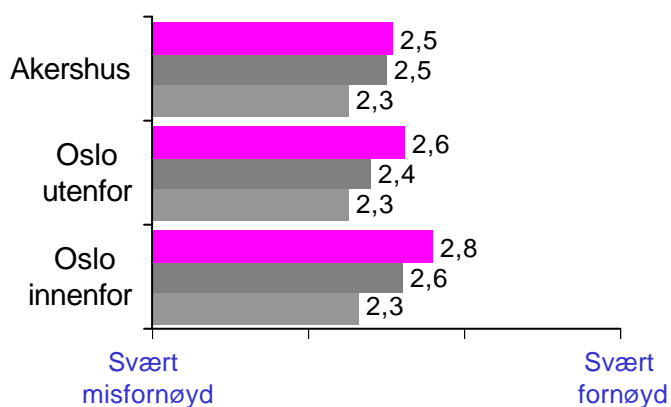
Avh. av kjønn.

Gjennomsnitt skala 1 - 4



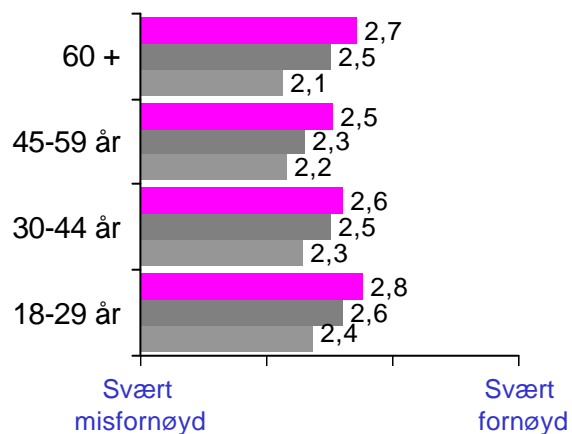
Avh. av bosted.

Gjennomsnitt skala 1 - 4



Avh. av alder.

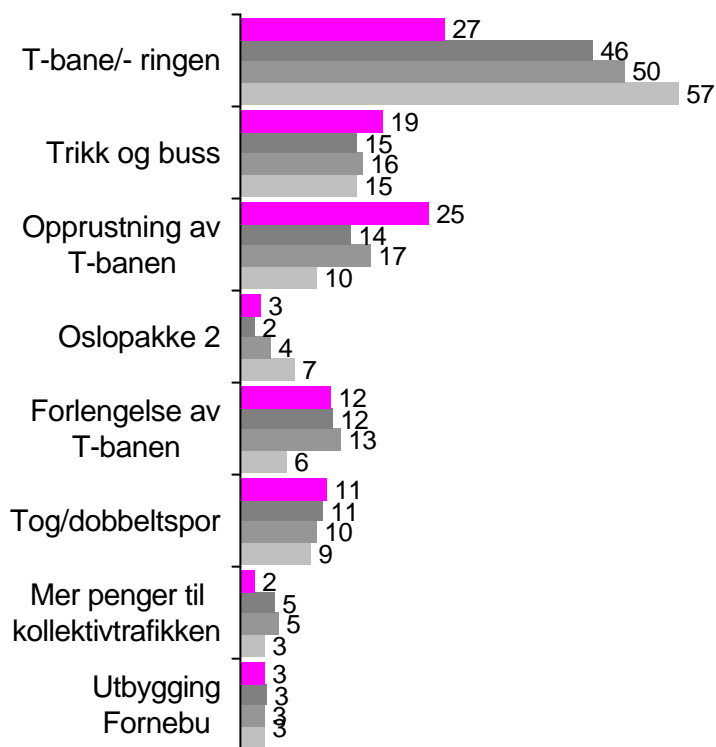
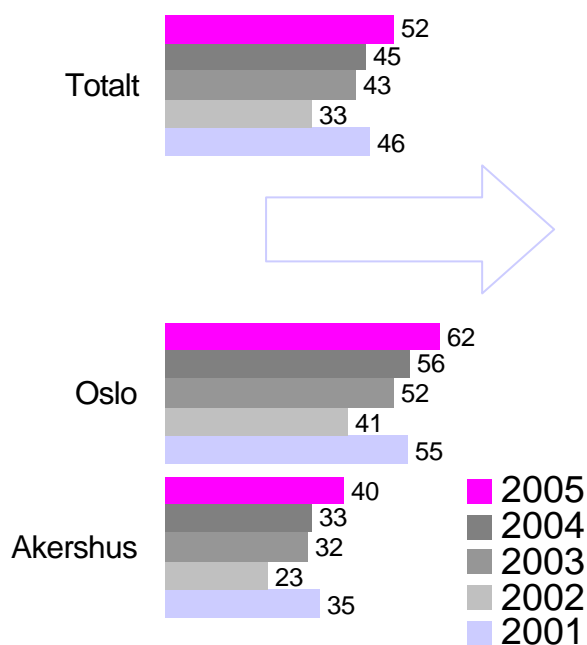
Gjennomsnitt skala 1 - 4



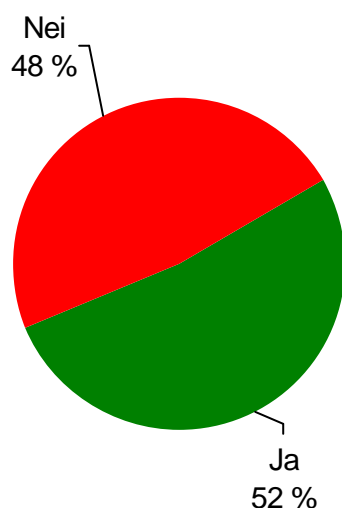
Tilfredsheten med kollektivtilbudet i Oslo og Akershus øker på tvers av alle aldersgrupper, fra 2003 til 2005.

Kapittel 8.1: Kjennskap til planer om oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo/Akershus

Andel som kjenner til at det foreligger planer om oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo- og Akershusregionen i tiden fremover



Kjenner du til om det foreligger planer om noen oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo og Akershusregionen i tiden fremover? (%)



Halvparten av befolkningen kjenner til planer om oppgradering av kollektivtilbudet i tiden som kommer. I målingene de siste 4 årene har klart flest oppgitt T-baneringen/T-bane som en av planene de kjenner til. Andelen har imidlertid vært synkende, fra 57% i 2002 til 46% i 2004. I år oppgir 27% dette som en av planene de kjenner til.

I årets undersøkelse oppgir 25% opprustning av T-banen. Et klart flertall av disse nevner innkjøp av nytt materiell/nye vogner.

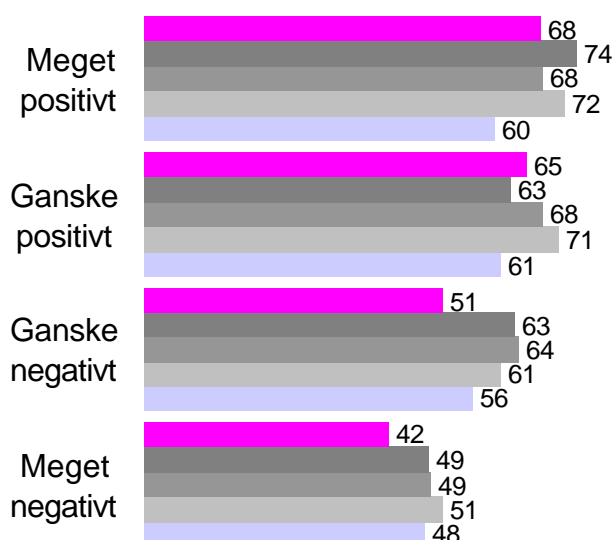
Kapittel 8.2: Andel som ville reist mer kollektivt ved økt hastighet, frekvens og kapasitet

■ 2001 ■ 2002 ■ 2003 ■ 2004 ■ 2005



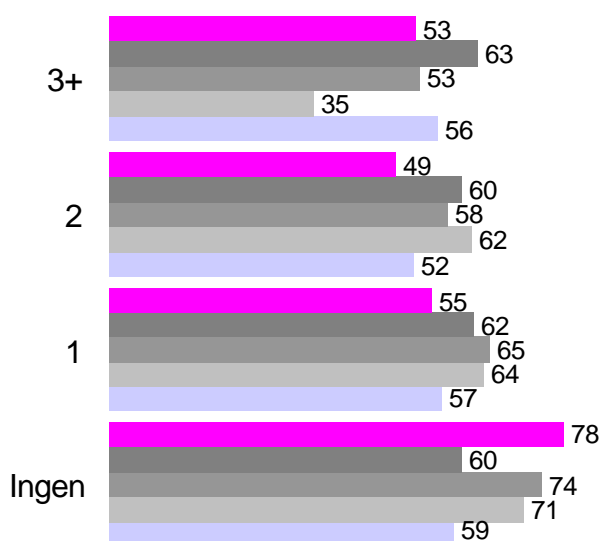
Andelen som oppgir at de ville reist mer kollektivt dersom tilbudet fikk økt hastighet, frekvens og kapasitet går noe tilbake i 2005. I årets måling oppgir 55% at de ville reist mer kollektivt, mot 61% i 2004.

Avh. av holdning til bomringen



Nedgangen finner man igjen i så godt som alle grupper. Det viktigste unntaket er blant personer i husstander som ikke disponerer bil, hvor hele 78% oppgir at de ville reist mer kollektivt.

Avh. av antall biler i husstanden.

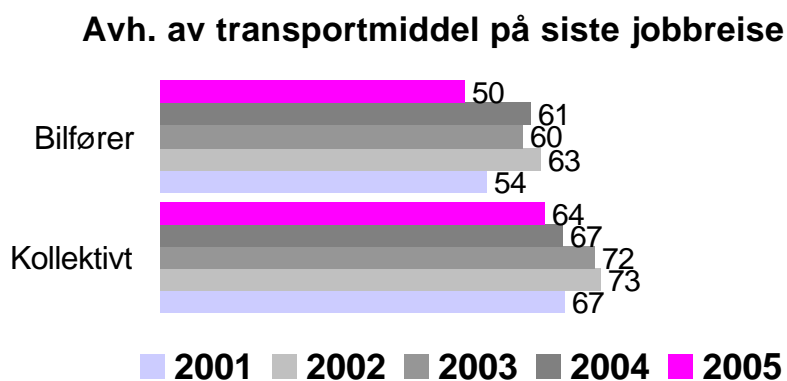
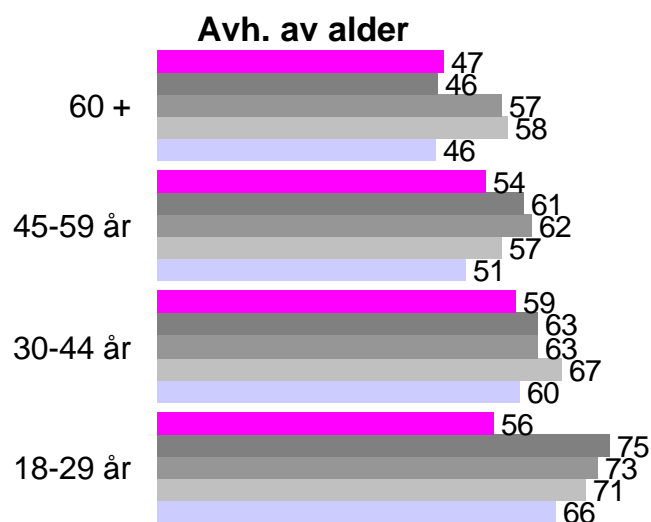


Kapittel 8.2: Andel som ville reist mer kollektivt ved økt hastighet, frekvens og kapasitet



Nedgangen i andelen som ville reist mer kollektivt har vært spesielt stor i aldersgruppen 18-29 år. Blant disse oppgir nå 56% at de ville reist mer kollektivt dersom tilbudet fikk økt hastighet, frekvens og kapasitet, mot 75% i fjor.

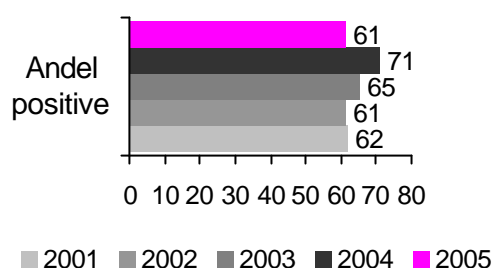
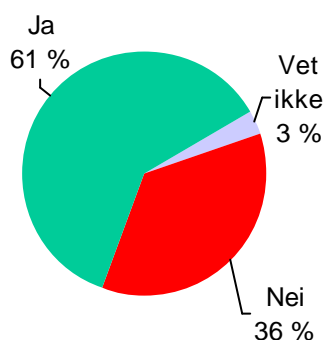
Både blant yrkesaktive som har benyttet bil på siste jobbreise og blant de som benyttet kollektivtransport, synker andelen som ville reist mer kollektivt. Tilbakegangen er spesielt stor blant de som benyttet bil som fører.



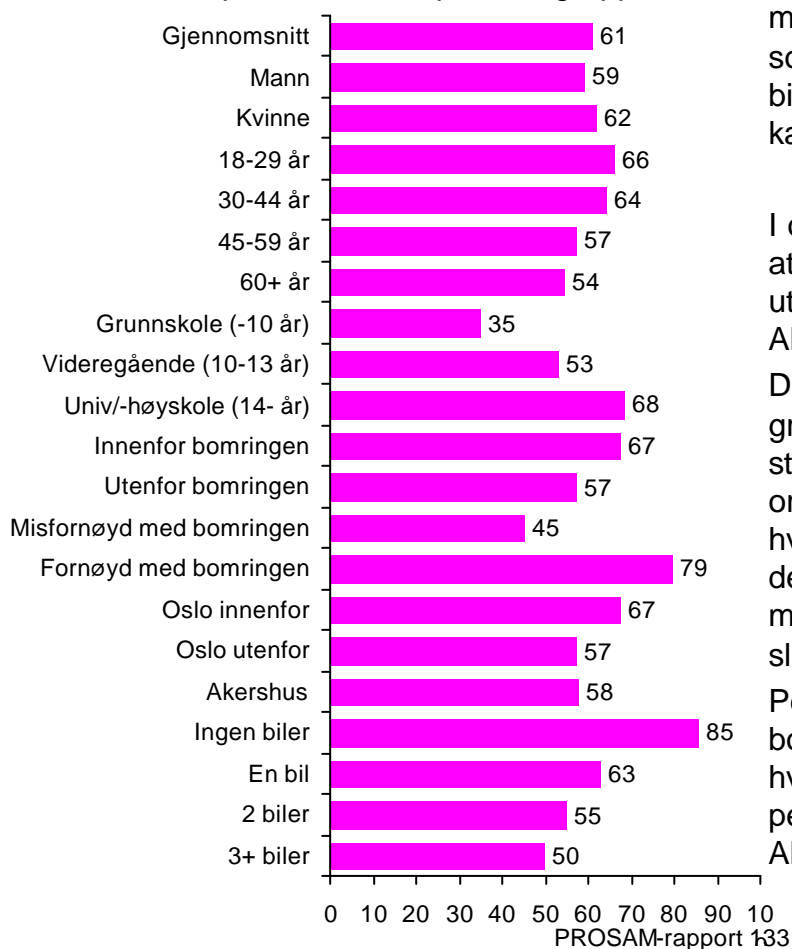
Kapittel 8.3: Holdning til at bilistene bidrar til raskere kollektivutbygging

”Deler av inntektene fra bomringen går i dag til utbygging og videreutvikling av kollektivsystemet i Oslo og Akershus. Målet er å få til en raskere utbygging med kollektivtilbudet enn det ville blitt med ordinære bevilgninger. Satsningen gjelder buss, trikk og T-bane, og skal blant annet gi økt kapasitet, hastighet og frekvens på sentrale strekninger. Er du positiv til tanken om at bilistene er med på å betale for oppgradering av kollektivsystemet på denne måten?”

I prosent n=1006



Andel positive basert på ulike grupper



Merk at formuleringen av dette spørsmålet er noe endret fra undersøkelsene til og med 2004. Noe av endringen i andelen som er positive til en ordning der bilistene bidrar til finansiering av kollektivutbygginger kan trolig tilskrives denne endringen.

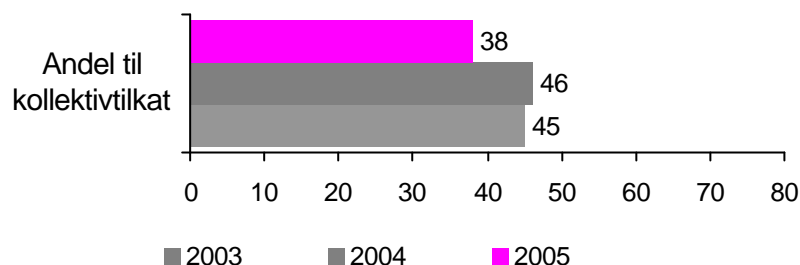
I overkant av 60% er positive til tanken om at bilistene bidrar til å få til en raskere utbygging av kollektivsystemet i Oslo og Akershus, gjennom midler fra bomringen.

Det er imidlertid stor forskjeller mellom ulike grupper i forhold til hvor stor andel som støtter en slik ordning. Holdningen til en slik ordning avhenger av utdanningsnivå og hvor mange biler husstanden disponerer, der personer med grunnskole og personer med 3 eller flere biler er minst positive til en slik ordning.

Personer som bor i Oslo, innenfor bomringen, er mer positive til en ordning hvor bilistene bidrar til finansieringen enn personer utenfor bomringen og personer i Akershus.

Kapittel 8.4: Prosentandel av inntektene fra bomringen som bør gå til kollektivtiltak (gjennomsnitt %)

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



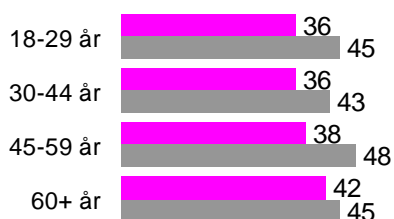
Andel positive basert på ulike grupper



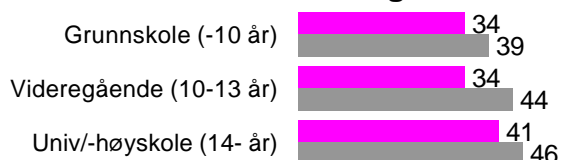
Avh. av kjønn



Avh. av alder



Avh. av utdanning



Avh. av bosted



Avh. av holdning til bomringen



Avh. av transp.middel siste jobbreise



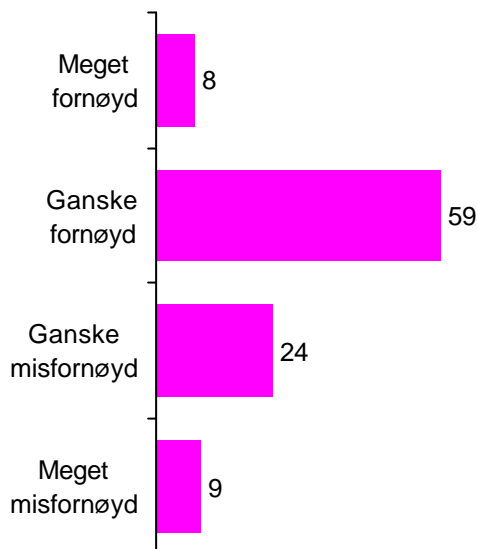
Det er en signifikant nedgang i andelen av bomringinntektene befolkningen mener bør gå til kollektivtiltak fra 2004 til 2005.

Nedgangen skjer på tvers av alle grupper, med unntak av blant de som er meget positive til bomringen.

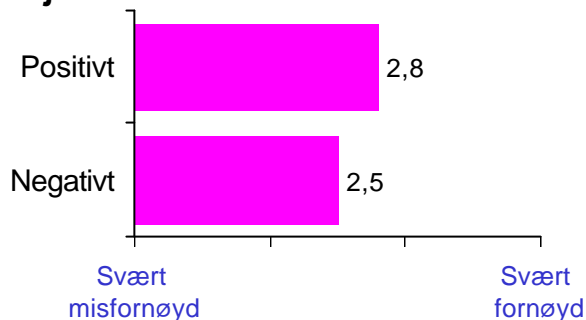
Kapittel 9: Tilfredshet med standarden på hovedveinettet i Oslo/Akershus

Tilfredshet med standarden på hovedveinettet (%)

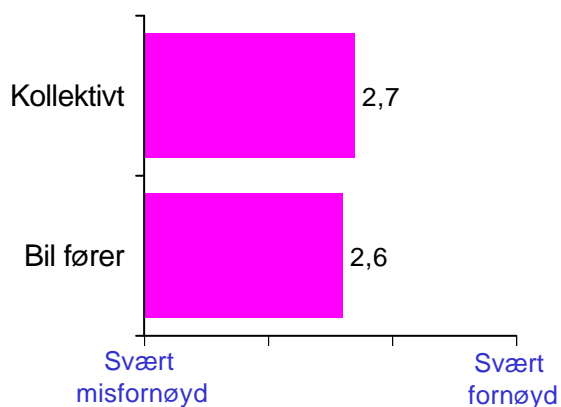
■ 2005



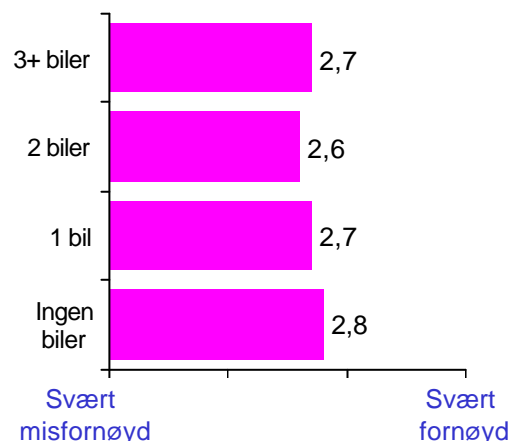
Avh. av holdning til bomringen. Gjennomsnitt skala 1 - 4



Avh. av transportmiddel siste jobbreise. Gjennomsnitt skala 1 - 4



Avh. av antall biler i husstanden. Gjennomsnitt skala 1 - 4



Spørsmål om tilfredsheten med hovedveinettet i Oslo og Akershus er lagt inn i undersøkelsen i år. Tilfredsheten med hovedveinettet er omtrent på nivå med tilfredsheten med kollektivtilbudet.

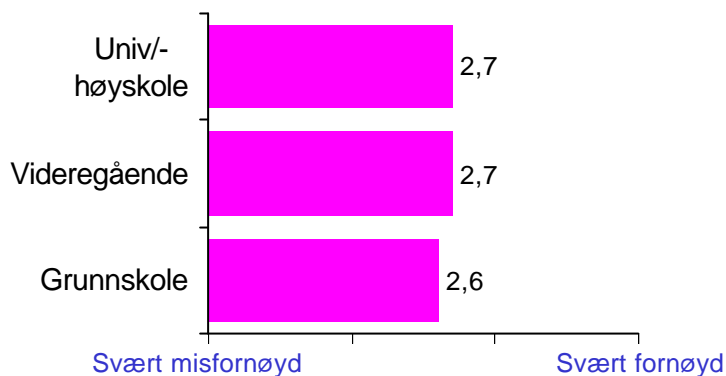
Det er generelt svært små forskjeller i tilfredsheten mellom ulike grupper. Den største forskjellen finner man i forhold til hhv. personer som er positive og negative til bomringen.

Kapittel 9: Tilfredshet med standarden på hovedveinettet i Oslo/Akershus

Tilfredshet med standarden på hovedveinettet (%)

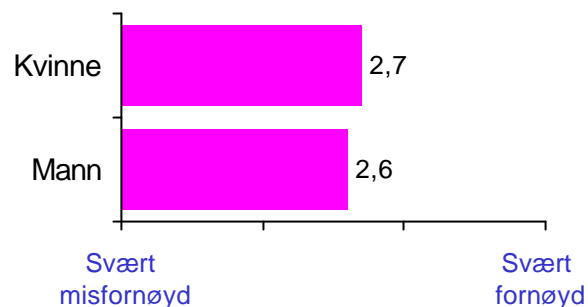
Avh. av utdanning.

Gjennomsnitt skala 1 - 4



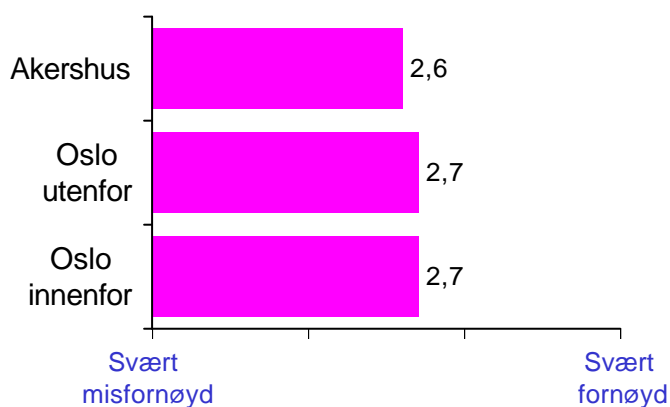
Avh. av kjønn.

Gjennomsnitt skala 1 - 4



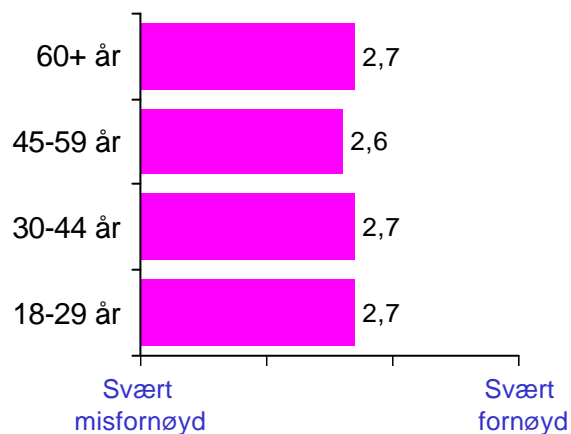
Avh. av bosted.

Gjennomsnitt skala 1 - 4



Avh. av alder.

Gjennomsnitt skala 1 - 4

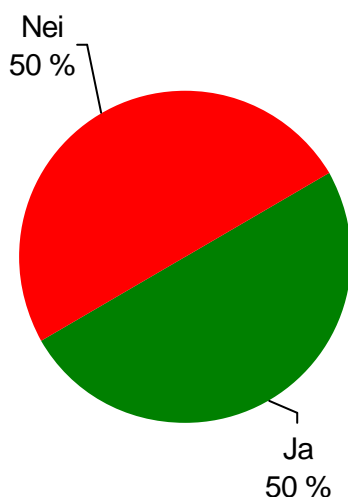
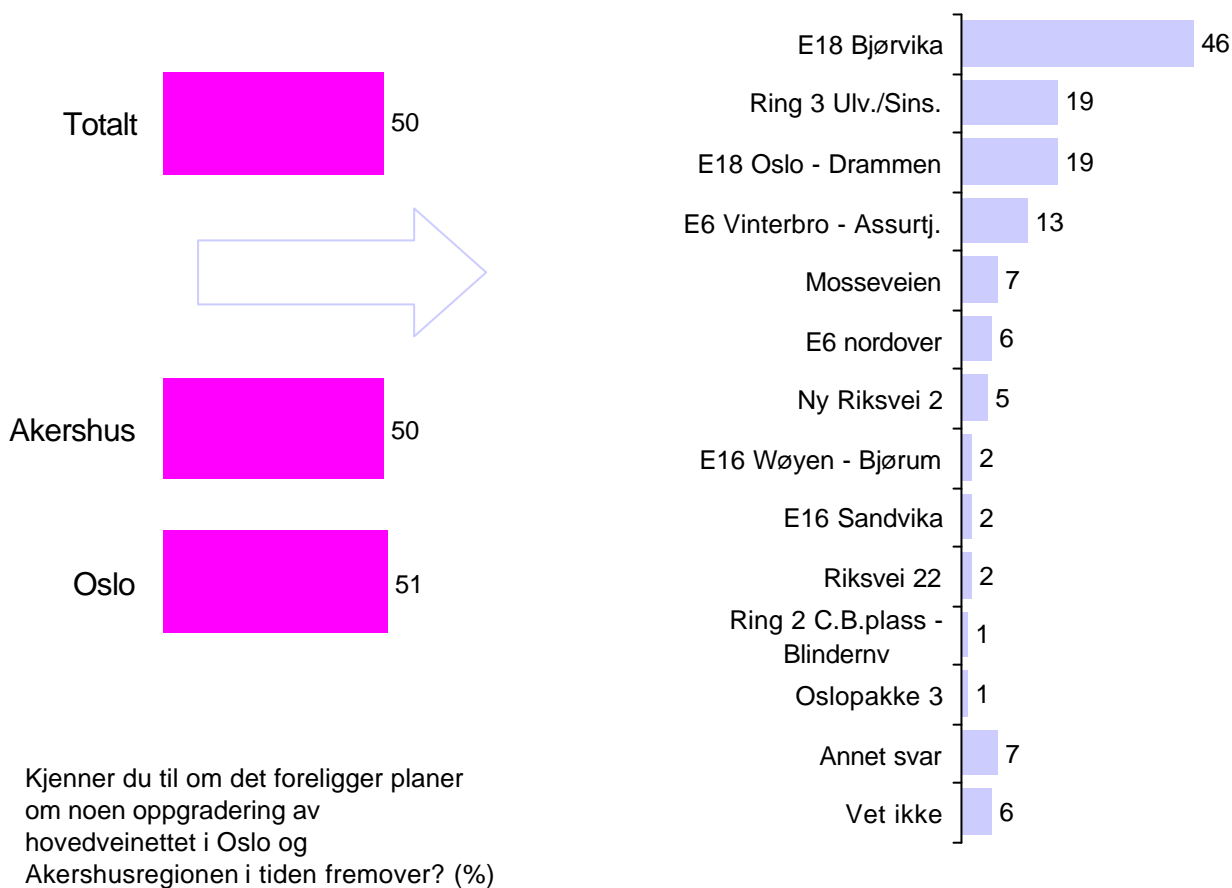


Det er også en svak tendens til at personer som er bosatt i Akershus er noe mindre fornøyd enn personer som er bosatt i Oslo, uavhengig av om disse bor utenfor eller innenfor bomringen.

Tilfredsheten med hovedveinettet i Akershus er klart lavest i Asker og Bærum (2,4), mens i Follo og på Romerike er noe høyere (hhv. 2,7 og 2,7)

Kapittel 9.1: Kjennskap til planer om oppgradering av hovedveinettet i Oslo/Akershus

Andel som kjenner til at det foreligger planer om oppgradering av Hovedveinettet i Oslo- og Akershusregionen i tiden fremover

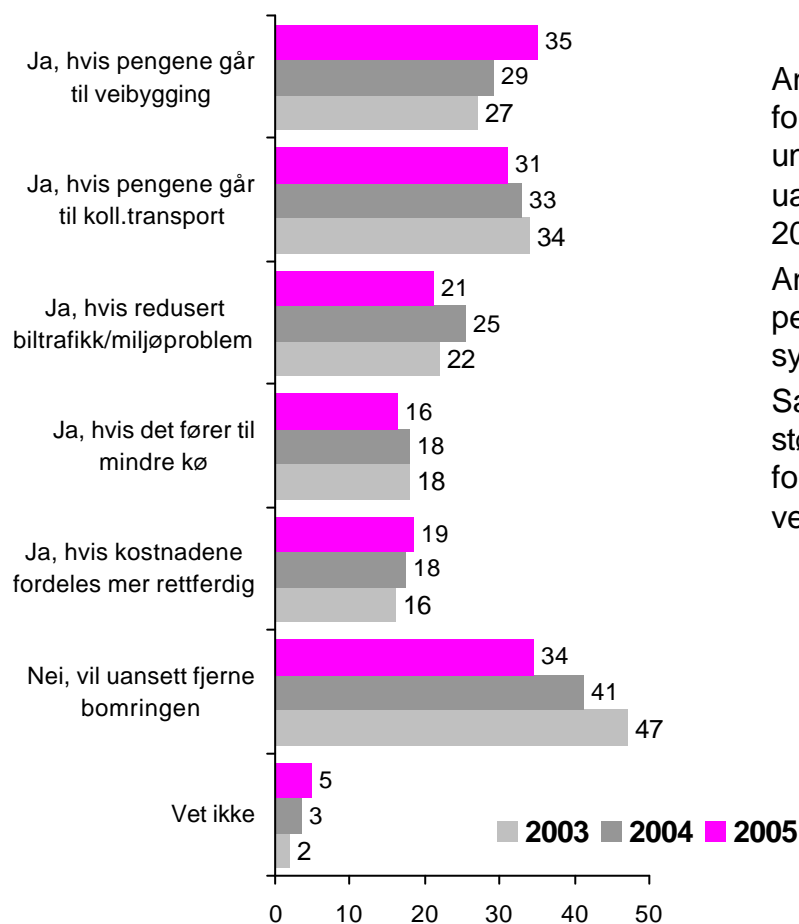


I likhet med kjennskapen til planer om utbedring av kollektivtilbudet, oppgir også 50% at de kjenner til planer om oppgradering av hovedveinettet i Oslo og Akershus.

Blant disse er det 46% som nevner E18 Bjørvika/Senketunnelen som en av planene de kjenner til. 19% nevner Ring 3 Ulven-Sinsen, og det er også 19% som nevner E-18 Oslo-Sandvika-Asker-Drammen.

Kapittel 10: Støtte til forlengelse av bomringen under gitte forutsetninger

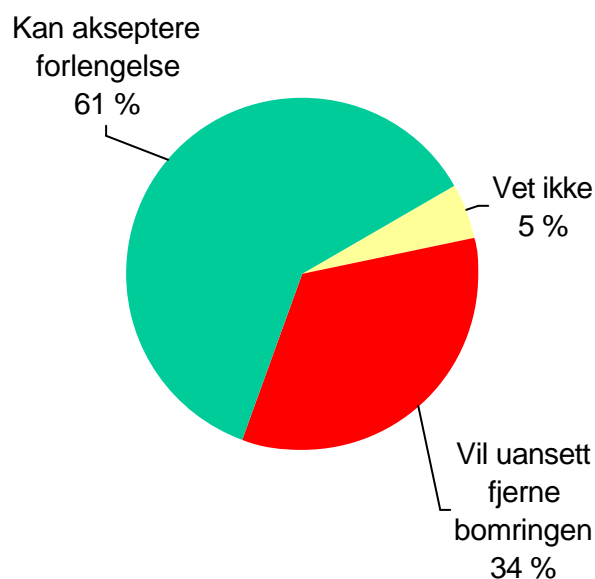
'Det er vedtatt å videreføre bomringen i årene fremover. Støtter du en slik forlengelse og eventuelt under hvilke forutsetninger? I prosent n=1006



Andelen som uansett vil fjerne bomringen fortsetter å synke også i årets undersøkelse. 34% oppgir nå at de uansett vil fjerne bomringen, mot 47% i 2003.

Andelen som støtter forlengelse dersom pengene benyttes til kollektivtransport synker, men er fortsatt over 30%.

Samtidig er det en økende andel om støtter forlengelse av bomringen under forutsetning av at pengene benyttes til veibygging.



Vedlegg 1: Utvalgsbeskrivelse 1989 - 2001

Tabellene nedenfor gir en beskrivelse av utvalgene i måleperioden etter kjønn, geografisk bostedsområde, alder, utdanning, yrke og andel yrkesaktive utenfor hjemmet. Tallene er oppgitt i kolonneprosent. Spørsmålet om yrke er tatt ut av undersøkelsen fra og med 2004.

| Kjønn | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| M | 51 | 50 | 49 | 49 | 50 | 47 | 50 | 47 | 49 | 49 | 53 | 53 | 50 | 49 | 52 | 50 | 49 |
| K | 49 | 50 | 51 | 51 | 50 | 53 | 51 | 53 | 51 | 51 | 47 | 47 | 50 | 51 | 48 | 50 | 51 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Bosted | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Oslo innen. | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 24 | 34 | 31 | 32 | 30 | 35 | 33 | 34 | 29 | 30 |
| Gr.omr. | 20 | 20 | 20 | 19 | 19 | 20 | 19 | 19 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| Oslo utenf. | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 21 | 23 | 22 | 25 | 20 | 22 | 21 | 23 | 24 |
| Akershus | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | 46 | 46 | 45 | 45 | 45 | 45 | 48 | 47 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Alder | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| 18-29 år | 22 | 22 | 20 | 21 | 20 | 24 | 24 | 20 | 22 | 20 | 21 | 12 | 16 | 14 | 15 | 10 | 10 |
| 30-44 år | 34 | 32 | 34 | 32 | 32 | 33 | 33 | 35 | 37 | 38 | 37 | 43 | 39 | 35 | 37 | 40 | 38 |
| 45-59 år | 20 | 20 | 25 | 22 | 22 | 21 | 23 | 23 | 23 | 22 | 27 | 27 | 27 | 31 | 28 | 28 | 29 |
| 60 år + | 23 | 27 | 22 | 25 | 26 | 22 | 20 | 22 | 18 | 20 | 16 | 18 | 18 | 21 | 21 | 22 | 24 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Utdanning | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Grunnskole | 17 | 19 | 18 | 15 | 16 | 17 | 16 | 16 | 13 | 11 | 11 | 7 | 8 | 9 | 6 | 6 | 6 |
| Vid.gående | 46 | 46 | 43 | 49 | 47 | 41 | 41 | 41 | 40 | 40 | 38 | 38 | 38 | 33 | 33 | 30 | 34 |
| Høyere utd. | 37 | 34 | 39 | 36 | 38 | 42 | 43 | 43 | 48 | 49 | 51 | 55 | 54 | 58 | 61 | 63 | 61 |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Yrke | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| Selvst. | 12 | 12 | 11 | 8 | 10 | 9 | 8 | 8 | 10 | 8 | 10 | 8 | 8 | 8 | 9 | - | - |
| Funk. høy | 29 | 31 | 30 | 30 | 34 | 31 | 31 | 33 | 33 | 33 | 34 | 38 | 28 | 28 | 33 | - | - |
| Funk. lav | 26 | 24 | 31 | 31 | 22 | 21 | 20 | 20 | 18 | 21 | 20 | 24 | 27 | 26 | 22 | - | - |
| Fag arb. | 22 | 19 | 16 | 18 | 23 | 23 | 24 | 24 | 27 | 24 | 23 | 23 | 28 | 28 | 26 | - | - |
| Ufagl. arb. | 10 | 14 | 11 | 12 | 11 | 15 | 16 | 14 | 13 | 14 | 13 | 6 | 8 | 9 | 10 | - | - |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Yrkesakt. | 1989 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 | 1995 | 1996 | 1997 | 1998 | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
| | 74 | 69 | 70 | 68 | 67 | 70 | 71 | 72 | 75 | 75 | 77 | 79 | 74 | 76 | 76 | 74 | 75 |

Vedlegg 2: Feilkilder

Det vil alltid være knyttet feilkilder til resultater fra en intervjuundersøkelse. Disse kan oppstå både ved planleggingen, innsamlingen og bearbeidningen av dataene. I vedlegget er det redegjort for de fem hovedgruppene av feilkilder i utvalgsundersøkelser.

Utvalgsskjevhet oppstår ved at personer med bestemte kjennemerker og atferdsmønstre ikke blir representert i utvalget i samme grad som i populasjonen. Dette kan skje ved feil i selve utvalgstrekket, eller ved at uttrukne i spesielle grupper har særlig høyt frafall.

Innsamlings- og bearbeidingsfeil er en annen hovedgruppe av feilkilder. Målingsfeil skyldes at respondenter gir feil svar, enten fordi de misforstår spørsmålet eller ikke husker riktig, eventuelt dersom forskjellige respondenter forstår spørsmål på ulik måte. Sannsynligheten for minnefeil øker med lengden på tidsperioden en spør om. Målingsfeil kan også oppstå når intervjusituasjonen påvirker respondentenes svar, eller ved at intervjuere misforstår respondenter. Bearbeidingsfeil er i dette tilfellet feil som kan oppstå når intervjueren registrerer kodene på skjermen. Ved hjelp av ulike maskinelle kontroller blir det gjort forsøk på å avdekke og rette opp slike feil. Det er imidlertid klart at disse ikke avdekker alle slike feil.

Skrivebordsintervju innebærer at intervjuere produserer intervju som ikke reelt sett er gjennomført med respondenter. Som et insitamant for å unngå dette blir intervjuerne betalt pr. time, og ikke pr. intervju. Videre kontrollerer intervjuledere at intervjuerne faktisk gjennomfører intervjuene. Det tas lytteprøver for å kontrollere at intervjuene gjennomføres fullstendig, og i henhold til de kvalitetskrav som gjelder i intervjuavdelingen.

Frafall kan oppstå ved at det ikke oppnås intervju med ønsket individ. Frafaller reduseres ved avtalelegging og inntil fem tilbakeringer til samme husstand.

Vedlegg 2: Feilkilder

Utvalgsvarians er betegnelsen på den usikkerheten som er knyttet til resultatene som følge av at de er basert på opplysninger om bare en del av/et utvalg fra universet. Standardavviket i den teoretiske utvalgsfordelingen er et mål på denne usikkerheten. Størrelsen på dette standardavviket er i første rekke betinget av antall observasjoner i utvalget, og av fordelingen av de aktuelle kjennemerker i universet. Tabellen nedenfor antyder prosenttall for usikkerheten knyttet til andeler, gitt utvalgsstørrelse og svarfordeling. Av tabellen framgår det f.eks. at om 70 % svarer ja på et spørsmål i et utvalg på 1000 personer, så er ligger resultatet i populasjonen med 95 % sannsynlighet mellom 70 % - 2,8 % og 70 % + 2,8 %, dvs. mellom 67,2 % og 72,8 %.

Størrelsen på standardavviket (i %) i den teoretiske utvalgsfordelingen:

| | Svarfordeling i prosent | | | | | |
|----------------------|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Antall spurte | 5 (95) | 10 (90) | 20 (80) | 30 (70) | 40 (60) | 50 (50) |
| 100 | 4,3 | 5,9 | 7,9 | 9 | 9,6 | 9,8 |
| 200 | 3 | 4,2 | 5,5 | 6,4 | 6,8 | 6,9 |
| 400 | 2,2 | 3 | 3,9 | 4,5 | 4,8 | 4,9 |
| 800 | 1,5 | 2,1 | 2,8 | 3,2 | 3,4 | 3,5 |
| 1000 | 1,4 | 1,9 | 2,5 | 2,8 | 3 | 3,1 |
| 1200 | 1,2 | 1,7 | 2,3 | 2,6 | 2,8 | 2,9 |

Vedlegg 3: Topline 2005

Gallup

S65915/ Statens Vegvesen Region Øst

Dato 01-DEC-05

Dette vedlegget inneholder spørreskjemaet som viser svarfordelingen i 2005 i form av frekvenser (n og %) på enkeltspørsmål.

Toplinen er vektet til representativitet

| | | | |
|---|------|-----|-------|
| <BOM2> Hvorfor tror du det ble innført en bomring i Oslo? PROBE | | | |
| Få penger til veibygging... | 1006 | 589 | 58.5% |
| Begrense biltrafikken..... | | 153 | 15.2% |
| Miljøtiltak..... | | 62 | 6.2% |
| Øke kollektivtrafikken.... | | 74 | 7.4% |
| Finansierte Festnings-tunnelen/Oslo-tunnelen..... | | 38 | 3.8% |
| Få inn mer penger til komm./stat/myndighetene.... | | 95 | 9.5% |
| Mindre trafikk i sentrum... | | 58 | 5.8% |
| Få flyt i trafikken..... | | 9 | 0.9% |
| Bedre veinettet/vedlikehold | | 96 | 9.6% |
| Bilførerne skal betale..... | | 19 | 1.8% |
| For å få inn mer penger.... | | 72 | 7.1% |
| Sysselsetting..... | | 3 | 0.3% |
| Utbygge kollektivtilbudet generelt..... | | 35 | 3.4% |
| Finansierte Oslopakke 1 eller 2..... | | 5 | 0.5% |
| Finansierte veier..... | | 86 | 8.6% |
| Finansiering (generelt).... | | 11 | 1.1% |
| Skatt/få penger av folk.... | | 15 | 1.5% |
| Penger i kassa/penger til politikerne eller det offentlige..... | | 35 | 3.4% |
| Andre svar, notèr..... | | 5 | 0.5% |
| Vet ikke/Ubesvart..... | | 28 | 2.7% |
| <hr/> | | | |
| <BOM4> Synes du innføringen av en bomring i Oslo var et meget negativt, ganske negativt, ganske positivt eller meget positivt tiltak? | | | |
| Meget negativt..... | 1006 | 188 | 18.7% |
| Ganske negativt..... | | 344 | 34.2% |
| Ganske positivt..... | | 331 | 32.9% |
| Meget positivt..... | | 75 | 7.5% |
| Vet ikke/ubesvart..... | | 67 | 6.7% |
| ----- | | | |

| FILTER 1: Hvis svart positivt i spm 2 | | | | <BOM6> Hvorfor synes du det var negativt? PROBE FOR "RETT" SVARKATEGORI | |
|---|---|-----|-------|---|---------------|
| | | | | Belaster bilkjørerne økonomisk/Urettferdig..... | 532 170 32.0% |
| | | | | Dyr måte å samle inn penger på/Andre måter bedre..... | 76 14.4% |
| | | | | Pengene blir også brukt til andre ting enn veibygging.. | 49 9.2% |
| <BOM5> | Hvorfor synes du det var positivt? PROBE FOR "RETT" SVARKATEGORI | | | Forbedre kollektivtilbudet først..... | 7 1.3% |
| Penger til veibygging/bedre veier/finansiere prosjekter | 407 | 206 | 50.7% | Bomstasjonene lager køer i biltrafikken..... | 12 2.2% |
| Begrense trafikken..... | | 109 | 26.8% | Miljøproblemer..... | 5 0.9% |
| Miljøhensyn..... | | 46 | 11.3% | Begrenser aktiviteten/Reiser mindre.. | 6 1.1% |
| De som bruker veiene betaler "gildet"..... | | 58 | 14.3% | Geografisk beliggenhet/For nærme/For langt unna sentrum..... | 10 1.9% |
| Folk bruker/reiser mer kollektivt..... | | 32 | 8.0% | Bommene vil ikke bli fjernet..... | 22 4.2% |
| Lettere for kollektivtrafikken/bedre kollektivtilbud..... | | 21 | 5.1% | Må gjennom ringen selv om en ikke skal til Oslo..... | 9 1.7% |
| Bedre gjennomgangstrafikk i Oslo..... | | 28 | 6.9% | Har ikke medført noen forbedringer/ikke bedret trafikken..... | 41 7.7% |
| Grei måte å få inn penger på/ett sted må pengene komme fra..... | | 25 | 6.2% | Tåpelig/slitsomt/sjenerende /upraktisk/unødvendig/irriterende..... | 9 1.7% |
| Mer penger til statskassen. | | 3 | 0.6% | Deler byen..... | 8 1.5% |
| Penger til kollektivtrafikken..... | | 13 | 3.3% | Det offentlige burde betalt dette..... | 43 8.2% |
| Andre svar, notèr..... | | 3 | 0.9% | Betaler nok skatt/avgifter. | 128 24.1% |
| Vet ikke/Ubesvart..... | | 4 | 1.0% | Urettferdig..... | 19 3.5% |
| | | | | Ulike problemer med bomringen/bomringen feil plassert..... | 13 2.5% |
| | | | | Hensikten ikke oppnådd..... | 14 2.7% |
| | | | | Dyrt/kostbart..... | 74 13.8% |
| | | | | Andre svar, notèr..... | 7 1.4% |
| | | | | Vet ikke/Ubesvart..... | 6 1.1% |
| | | | | +-----+ Inntektene fra bomringen brukes til tiltak innen veibygging og kollektivtransport, som for eksempel E18 Festningstunnelen, Ekeberg tunnelen, Ring 3 Tåsentunnelen, T-baneringen og kollektivfelt. 40% av midlene benyttes i Akershus og 60% i Oslo. +-----+ | |
| FILTER 2: Hvis svart negativt i spm 2 | | | | | |

| | | | | | |
|---|------|-----------|--|------|-----------|
| <SPM5> Med bakgrunn i hvordan inntektene har blitt brukt til nå, hva synes du om innføringen av bomringen rundt Oslo? LES OPP | | | <BOM3_1 -Blir ikke intervjuet på i 2005-0> Innpektene fra bomringen i Oslo har ført til tiltak som gir bedre fremkommelighet med bil | | |
| Meget negativt..... | 1006 | 140 13.9% | 1 Helt uenig..... | 0 | 0 ~ |
| Ganske negativt..... | | 251 24.9% | 2..... | 0 | ~ |
| Ganske positivt..... | | 453 45.0% | 3..... | 0 | ~ |
| Meget positivt..... | | 95 9.4% | 4 Helt enig..... | 0 | ~ |
| Vet ikke/Ubesvart..... | | 68 6.7% | 5 Berøres ikke av bomringen | 0 | ~ |
| | | | Vet ikke/ubesvart..... | 0 | ~ |
| ----- | | | ----- | | |
| +-----+ På en skala fra 1 - 4, der 1 betyr helt uenig, og 4 betyr helt enig, ber vi deg si hvor enig eller uenig du er i hvert av følgende utsagn +-----+ | | | <BOM4_1 -Blir ikke intervjuet på i 2005-0> Innpektene fra bomringen har ført til tiltak som gir et bedre bymiljø | | |
| | | | 1 Helt uenig..... | 0 | 0 ~ |
| | | | 2..... | 0 | ~ |
| | | | 3..... | 0 | ~ |
| | | | 4 Helt enig..... | 0 | ~ |
| | | | 5 Berøres ikke av bomringen | 0 | ~ |
| | | | Vet ikke/ubesvart..... | 0 | ~ |
| ----- | | | ----- | | |
| <BOM1_1 Bomringen i Oslo fører til at du 0> reiser mer kollektivt | | | <BOM5_1 -Blir ikke intervjuet på i 2005-0> Innpektene fra bomringen i Oslo har ført til et bedre kollektivtilbud | | |
| 1 Helt uenig..... | 1006 | 586 58.3% | 1 Helt uenig..... | 0 | 0 ~ |
| 2..... | | 161 16.0% | 2..... | 0 | ~ |
| 3..... | | 114 11.3% | 3..... | 0 | ~ |
| 4 Helt enig..... | | 87 8.6% | 4 Helt enig..... | 0 | ~ |
| 5 Berøres ikke av bomringen | | 37 3.7% | 5 Berøres ikke av bomringen | 0 | ~ |
| Vet ikke/ubesvart..... | | 21 2.1% | Vet ikke/ubesvart..... | 0 | ~ |
| ----- | | | ----- | | |
| <BOM2_1 Bomringen i Oslo fører til at du 0> reiser mindre med bil | | | <S1> Hvor fornøyd er du med standarden på kollektivtilbudet i Oslo/Akershus? Vil du si at du er.. LES OPP | | |
| 1 Helt uenig..... | 1006 | 599 59.5% | Meget misfornøyd..... | 1006 | 78 7.7% |
| 2..... | | 133 13.2% | Ganske misfornøyd..... | | 263 26.1% |
| 3..... | | 114 11.3% | Ganske fornøyd..... | | 510 50.7% |
| 4 Helt enig..... | | 91 9.1% | Meget fornøyd..... | | 84 8.3% |
| 5 Berøres ikke av bomringen | | 41 4.1% | Ubesvart/vet ikke..... | | 72 7.2% |
| Vet ikke/ubesvart..... | | 28 2.8% | | | |

| | | | | |
|---|---|-----|--|--|
| <S2> | Kjenner du til om det foreligger planer om noen oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo - og Akershus-regionen i tiden fremover? | | <NY05_1>Hvor fornøyd er du med standarden på hovedveinettet i Oslo og Akershus? LES OPP | |
| Ja..... | 1006 | 515 | 51.2% | Meget misfornøyd..... 1006 89 8.8% |
| Nei..... | | 473 | 47.0% | Ganske misfornøyd..... 236 23.5% |
| Ubesvart/vet ikke..... | | 18 | 1.8% | Ganske fornøyd..... 575 57.2% |
| | | | | Meget fornøyd..... 77 7.6% |
| | | | | Ubesvart/vet ikke..... 29 2.9% |
| ----- | | | | |
| | | | | <NY05_2>Kjenner du til planer om oppgradering av hovedveinettet i Oslo- og Akershus-regionen i tiden fremover? |
| FILTER 3: Hvis ja i spm 12 | | | | Ja..... 1006 500 49.7% |
| | | | | Nei..... 494 49.1% |
| | | | | Ubesvart/vet ikke..... 13 1.2% |
| ----- | | | | |
| <S3> | Hvilke satsningsområder i denne planen har du hørt om ? PROBE: KJENNER DU TIL FLERE ? | | | HVis svart ja i <NY05_2> |
| T-bane ringen..... | 515 | 137 | 26.6% | <NY05_3>Hvilke satsningsområder i denne planen har du hørt om? PROBE: KJENNER DU TIL FLERE ? |
| Opprustning/forbedring/oppgradering av T-banen..... | | 126 | 24.5% | E18 Bjørvika/ Senketunnelen 500 228 45.6% |
| Forlengelse av T-banen..... | | 60 | 11.6% | Ring 3 Ulven/Sinsen..... 94 18.7% |
| T-bane..... | | 104 | 20.1% | Ring 2 Carl Berners plass - Blindernveien..... 6 1.2% |
| Mer penger til kollektivtrafikken..... | | 9 | 1.7% | Rv 168 Bogstadveien..... 2 0.4% |
| Oslopakke 2..... | | 14 | 2.7% | E16 Wøyen - Bjørum..... 12 2.3% |
| Trikk og buss..... | | 96 | 18.6% | E6 Vinterbro - Assurtjern.. 66 13.3% |
| Utvide trikk..... | | 76 | 14.7% | Rv 162 Løkkeåstunnelen..... 1 0.2% |
| Bjørvikatunnelen..... | | 8 | 1.6% | Rv 154 Nordbyveien (Ås grense) - Jernbaneveien... 0 0.0% |
| Bedre fremkommelighet for kollektivtransport..... | | 12 | 2.4% | Rv 152 Ottarsrud - Gislerud 0 0.0% |
| Tog/Jernbane/NSB/dobbeltspor/bedre linjenett..... | | 58 | 11.3% | Ny Riksvei 2..... 25 5.0% |
| Reduserte priser på kollektivtransport..... | | 5 | 1.0% | E18 Oslo - Sandvika - Asker - Drammen..... 93 18.6% |
| Gardermobanen..... | | 3 | 0.7% | Mosseveien..... 35 7.0% |
| Fornebubanen..... | | 16 | 3.0% | Oslopakke 2..... 1 0.2% |
| Flere avganger i kollektivtraff..... | | 16 | 3.1% | Oslopakke 3..... 5 1.0% |
| Kollektivfelt..... | | 6 | 1.1% | E16 Sandvika..... 12 2.3% |
| Nytt billettsystem..... | | 10 | 1.9% | E6 nordover..... 30 6.1% |
| Annet svar..... | | 16 | 3.1% | Utbygging Lillestrøm..... 2 0.3% |
| Ubesvart/vet ikke..... | | 22 | 4.2% | Riksvei 22..... 8 1.6% |
| | | | | Annet svar..... 34 6.7% |

| | | | | | | | |
|--|--|------|------|-------|---|------|-----------|
| <S4> | -Blir ikke intervjuet på i 2005- Har du hørt om Oslopakke 2? | | | | | | |
| Ja..... | | 0 | 0 | ~ | | | |
| Nei..... | | | 0 | ~ | | | |
| Ubesvart/vet ikke..... | | | 0 | ~ | | | |
| <hr/> | | | | | | | |
| FILTER 4: Hvis ja i spm 12 eller spm 14 | | | | | | | |
| <S5> | -Blir ikke intervjuet på i 2005- Kan du huske hvor du har hørt om Oslopakke 2 eller planene om oppgradering av kollektivtilbudet i Oslo -- og Akershusregionen PROBE FOR FLERE SVAR | | | | | | |
| Gjennom aviser..... | | 0 | 0 | ~ | | | |
| Gjennom TV og radio..... | | | 0 | ~ | | | |
| Via informasjonsbrosjyre i posten..... | | | 0 | ~ | | | |
| På internett - egen webside 'OSLOPAKKE2.NO'..... | | | 0 | ~ | | | |
| På Internett - Annet sted.. | | | 0 | ~ | | | |
| Annet..... | | | 0 | ~ | | | |
| Ubesvart/vet ikke..... | | | 0 | ~ | | | |
| <hr/> | | | | | | | |
| +-----+ Deler av inntektene fra bomringen går i dag til utbygging og videreutvikling av kollektivsystemet i Oslo og Akershus. Målet er å få til en raskere utbygging av kollektivtilbudet enn det ville blitt med ordinære bevilgninger. Satsningen gjelder buss, trikk og Tbane, og skal blant annet gi økt kapasitet, hastighet og frekvens på sentrale strekninger. +-----+ | | | | | | | |
| | | | | | <SPM13K>Hvor mange personer bor det i husstanden i alt, medregnet alle voksne og barn | | |
| | | | | | 1 person..... | 1006 | 233 23.2% |
| | | | | | 2 person..... | | 335 33.3% |
| | | | | | 3 person..... | | 194 19.3% |
| | | | | | 4 person..... | | 177 17.6% |
| | | | | | 5 person eller flere..... | | 62 6.2% |
| | | | | | Ubesvart/vet ikke..... | | 4 0.4% |
| <hr/> | | | | | | | |
| <S6> | Er du positiv til tanken om at bilistene er med på å betale for oppgradering av kollektivsystemet på denne måten? | | | | | | |
| Ja..... | | 1006 | 608 | 60.4% | | | |
| Nei..... | | | 358 | 35.6% | | | |
| Vet ikke..... | | | 29 | 2.9% | | | |
| Ubesvart..... | | | 11 | 1.1% | | | |
| <hr/> | | | | | | | |
| <S7B> | Hvor stor andel av inntektene fra bomringen synes du skal gå til kollektivtiltak? OPPGI I PROSENT FRA 0-100 HVIS UBESVART/VET IKKE REGISTRER <ESC>D | | | | | | |
| | | | 1006 | | <BOM11 Har du førerkort for bil? | | |
| | | | | | Ja..... | 1006 | 910 90.5% |
| | | | | | Nei..... | | 93 9.2% |
| | | | | | Ubesvart/vet ikke..... | | 3 0.3% |

FILTER 5: Hvis flere i husstanden (alt. 2-6 i spm 19)

<BOM11> Hvor mange andre i husstanden har førerkort for bil?
TAST <ESC>D FOR UBESVART

773

|||
|||
|||

FILTER: Hvis noen i husstanden har førerkort (alt. 1 i spm 21 eller angitt antall i spm 22)

<BIL> Disponerer husstanden bil, og i tilfelle hvor mange biler?
HVIS UBESVART REGISTRER <ESC>D

958

|||
|||
|||

FILTER 6: Hvis har bil i spm 23

<BOM11> Har denne bilen (hovedbilen) noen form for abonnement/klippekort?
LES OPP HVIS NØDVENDIG

Månedabonnement..... 894 52 5.8%

1/2årsabonnement..... 19 2.1%

1/lårsabonnement..... 144 16.1%

Klippekort 25 klipp..... 161 18.0%

Klippekort 100 klipp..... 48 5.4%

Klippekort 175 klipp..... 133 14.9%

Klippekort 350 klipp..... 83 9.3%

Nei, har ikke abonnement... 167 18.7%

Berøres ikke av bomringen.. 16 1.7%

Ubesvart/vet ikke..... 72 8.1%

FILTER 7: Hvis har abonnement i spm 24

<BOM11> Betaler arbeidsgiver/eget firma helt eller delvis utgiftene til abonnementet/klippekort på denne bilen?

Helt..... 640 114 17.8%

Delvis..... 27 4.2%

Nei..... 488 76.3%

Ubesvart/vet ikke..... 11 1.7%

<BOM10X>Hvor mange månedskort, tremånedskort, uke-/ 7--dagerskort eller klippe-/kupongkort for kollektivtrafikken har husstanden?
LES OPP HVIS NØDVENDIG

Ett stykk månedskort (personlige/fleksible/studentkort)..... 1006 218 21.7%

To eller flere månedskort (personlige/fleksible/studentkort)..... 74 7.4%

Ett stykk tremånedskort.... 23 2.3%

To eller flere tremånedskort..... 4 0.4%

Ett stykk 7-dagerskort/ukekort..... 22 2.2%

To eller flere 7-dagerskort/ukekort..... 3 0.3%

Ett stykk klippekort (Fleksikort/Kupongkort).... 247 24.5%

To eller flere klippekort (Fleksikort/Kupongkort).... 111 11.0%

Ingen..... 371 36.9%

Ubesvart/Vet ikke..... 9 0.9%

<SPM4> Kjønn:

Mann..... 1006 495 49.2%

Kvinne..... 511 50.8%

<SPM2> Hva er din alder?
TAST <ESC>D FOR UBESVART

1006

|||
|||
|||

<SPM1> Høyeste fullførte skolegang

Grunnskole (-10 år)..... 1006 67 6.7%

Videregående (10-13 år).... 343 34.1%

Univ/-høyskole (14- år).... 585 58.1%

Ubesvart/vet ikke..... 12 1.2%

| | | | |
|--|----------------|--|----------------|
| <hr/> | | | |
| <SPM18> Omtrent hvor stor er denne husstandens samlede brutto årsinntekt (før skatt og fradrag)? | | | |
| BE OM CIRKASVAR I NÆRMESTE 1000 KRONER, 5000 KRONER ELLER 10.000 KRONER SOM SPURTE KAN ANGI. NOTER ANTALL 1000 KRONER NEDENFOR. FORTELL OM NØDVENDIG AT DETTE ER INTERESSANT KUN FOR NORSK GALLUP FOR Å KUNNE LAGE FULLSTENDIGE STATISTIKKER. TAST <ESC>D FOR UBESVART | | <NY2002 Må du vanligvis passere en bomstasjon A> når du skal handle (foreta vanlige innkjøp) LES OPP | |
| | 1006 | Ja, ofte..... | 1006 30 3.0% |
| | | Ja, av og til..... | 38 3.8% |
| | | Nei/Sjelden..... | 934 92.8% |
| | | Vet ikke/Ubesvart..... | 4 0.4% |
| <hr/> | | | |
| <BOM11> Har du lønnet arbeid utenfor hjemmet? | | <NY2002 Må du vanligvis passere en bomstasjon B> på andre fritidsreiser som besøk, trening, kino, kafe? LES OPP | |
| Ja..... | 1006 756 75.1% | Ja, ofte..... | 1006 226 22.5% |
| Nei..... | 232 23.0% | Ja, av og til..... | 364 36.2% |
| Nei - har kontor hjemme.... | 9 0.8% | Nei/Sjelden..... | 412 41.0% |
| Ubesvart/vet ikke..... | 10 1.0% | Vet ikke/Ubesvart..... | 4 0.4% |
| <hr/> | | | |
| FILTER 8: Hvis har lønnet arbeid utenfor hjemmet | | | |
| <SJAFF> Er du yrkessjåfør eller kjører du ofte bil i jobben på tjenesteoppdrag (for eksempel til møter, kunder o.l)? | | <NY2002 Det er vedtatt å videreføre bomringen C> i årene fremover. Støtter du en slik forlengelse og evt. under hvilke forutsetninger? FLERE SVAR MULIG. LES OPP OG MERK AV FOR EVENTUELLE FORUTSETNINGER FOR ETT POSITIIVT SVAR | |
| Ja, er yrkessjåfør..... | 756 15 2.0% | Ja, hvis pengene hovedsaklig går til veibygging..... | 1006 352 34.9% |
| Ja, kjører daglig i jobben på tjenesteoppdrag..... | 105 13.9% | Ja, hvis pengene hovedsaklig går til kollektivtransport..... | 310 30.8% |
| Ja, kjører ukentlig i jobben på tjenesteoppdrag.. | 70 9.2% | Ja, hvis det fører til redusert biltrafikk/miljøproblem.... | 210 20.9% |
| Nei (eller kjører sjeldnere)..... | 564 74.6% | Ja, hvis det fører til mindre kø..... | 163 16.2% |
| Ubesvart..... | 3 0.4% | Ja, hvis det blir mer rettferdig fordeling av kostnadene..... | 186 18.5% |
| <hr/> | | | |
| +-----+ Så noen spørsmål om du vanligvis må passere bomringen på ulike typer reiser. Spørsmålene gjelder uavhengig av hvordan du vanligvis reiser, altså uavhengig av med hvilke transportmiddel du reiser.... +-----+ | | | |
| <BOM11 Må du passere en bomstasjon for å BB> komme på jobben? | | Nei, vil uansett at bomringen fjernes..... | 346 34.4% |
| Ja..... | 756 316 41.8% | Ubesvart/vet ikke..... | 48 4.8% |
| Nei..... | 434 57.4% | | |
| Ubesvart/vet ikke..... | 6 0.8% | | |

| <BOMNY> Hva slags transportmiddel/transportmidler brukte du sist du reiste til jobben? | type | | <OSLO> Bor du innenfor eller utenfor bomringen? DVS. MÅ DU PASSERE EN BOMPENGESTASJON FOR Å KJØRE INN TIL SENTRUM --- GJELDER DE SOM KJØRER ELLER ER PASSASJER I BIL |
|---|------|-----------|---|
| Kollektiv transportmiddel.. | 1006 | 296 29.4% | Innenfor..... 543 310 57.1% |
| Privatbil som fører..... | | 463 46.0% | Utenfor..... 227 41.9% |
| Privatbil som passasjer.... | | 25 2.4% | Ubesvart/Vet ikke..... 6 1.0% |
| Yrkesbil..... | | 9 0.9% | |
| Gange..... | | 64 6.4% | |
| Sykkel..... | | 43 4.3% | |
| Motorsykkel/Moped..... | | 1 0.1% | |
| Annet..... | | 16 1.6% | |
| Ubesvart..... | | 96 9.6% | |
| DA HAR JEG INGEN FLERE SPØRSMÅL TIL DEG TUSEN TAKK OG FORTSATT GOD %A TRYKK <RETURN> FOR NESTE INTERVJU ELLER TAST ESC16S FOR Å LOGGE UT | | | |
| nytt filter:Hvis lønnet arbeid utenfor hjemmet i <BOM11> | | | <STDALD-STDALDER |
| <NY05_4>Hvorfor benyttet du dette/disse transportmiddelet/transportmidlene? PROBE FOR FLERE SVAR. | | | 18-29 år..... 1006 196 19.5% |
| Billig..... | 756 | 52 6.9% | 30-44 år..... 333 33.1% |
| Enkelt..... | | 244 32.2% | 45-59 år..... 255 25.3% |
| Tar kortest tid..... | | 278 36.8% | 60+ år..... 216 21.5% |
| Liker å kjøre bil..... | | 20 2.7% | Ubesvart..... 5 0.5% |
| Liker å kjøre kollektivt... | | 16 2.1% | |
| Liker å gå..... | | 17 2.2% | |
| Liker å sykle..... | | 15 1.9% | |
| Har ikke parkering ved jobben..... | | 20 2.6% | |
| Finnes ikke kollektivtilbud på strekningen..... | | 79 10.4% | |
| Henter/bringer barn..... | | 17 2.2% | |
| Avhengig av bil i jobb/firmabil..... | | 56 7.4% | |
| Det er mest praktisk..... | | 153 20.3% | |
| Ikke annet alternativ..... | | 54 7.2% | |
| Trening/mosjon/miljø..... | | 16 2.1% | |
| Andre svar, noter..... | | 10 1.3% | |
| Ubesvart/vet ikke..... | | 12 1.6% | |
| Slutt filter | | | |

Nr Tittel**Utgiver Utgitt**

| | | |
|---|-------|----------------|
| 1 Biltrafikkutviklingen i Oslo. | PBE | April 1987 |
| 2 Referat fra seminar 2. - 4. juni 1987 på Sundvollen hotell. | SVO | Desember 1987 |
| 3 Plan for maskinelle trafikktegninger i Oslo m/vedlegg. | PBE | Desember 1987 |
| 4 Trafikkutvikling 1966 - 1987; Trafikkundersøkelser 1986 og -87 m/vedlegg. | PBE | April 1988 |
| 5 Trafikkundersøkelse Kirkeveiringen m/vedl. (teknisk rapport). | SVO | Mars 1988 |
| 6 Nummerskiltregistrering Nordstrandsområdet 20.april 1988. | SVO | Juni 1988 |
| 7 Soneinndeling i Oslo-området. NB! Ikke utgitt; info fås hos PBE/SVA | | |
| 8 Godstransport i transportanalyser. Litteraturstudier. | SVO | August 1988 |
| 9 Parkeringsbelegg og turproduksjon i parkeringshus 1987 og -88. | PBE | Januar 1989 |
| 10 NSB's hovedtelling 1987. | NSB | Januar 1989 |
| 11 Bygrensetelling høsten 1988. | SL | Januar 1989 |
| 12 Trafikkutvikling 1966 - 1988; Trafikkundersøkelser 1988. | PBE | Mai 1989 |
| 13 Referat fra seminar 11. - 13. oktober 1988 på Sundvollen hotell. | SVO | Juni 1989 |
| 14 Trafikkundersøkelser i nordøstregionen m/vedlegg (teknisk rapport). | SVA | Juli 1989 |
| 15 Godstransport på veg, begreper og metoder. | SVO | November 1989 |
| 16 NSB's lokaltog passasjertellinger høsten 1989. | NSB | Februar 1990 |
| 17 Bomstasjonstillinger OS og SL, høsten 1989. | SL/OS | Mai 1990 |
| 18 Trafikkutvikling 1966 - 1989; Trafikkundersøkelser 1989. | PBE | Juni 1990 |
| 19 Parkeringsundersøkelser. Trafikksjefens etat. | TSE | Desember 1990 |
| 20 Bygrense og bomstasjonstilling 1990 SL trafikk. | SL | Februar 1991 |
| 21 Bomstasjonstillinger høsten 1990 for Sporveiens linjenett. | OS | Mars 1991 |
| 22 Tilstandsbeskrivelse - Transportplan for Oslo og Akershus. | PBE | Mars 1992 |
| 23 Trafikkutvikling for Kjøretøy i Oslo 1966-1991. Trafikkundersøkelse i Oslo 1991. | OVV | Mai 1992 |
| 24 Privat og offentlig parkeringstilbud innefor Kirkeveiringen. | PBE | Oktober 1992 |
| 25 Samferdselsdata Oslo og Akershus 1991. | PBE | Desember 1992 |
| 26 Bygrensetelling høsten 1992. Kollektivtrafikk. | SL | April 1993 |
| 27 Vare og godstransport i Oslo og Akershus. | PBE | April 1993 |
| 28 Trafikkutvikling 1966 - 1992; Trafikkundersøkelser 1992. | OVV | Mai 1993 |
| 29 Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1990, 91 og 92 | OVV | April 1994 |
| 30 Nye variasjonskurver for Oslo med statistisk vurdering av telleopplegg. | SVA | September 1993 |
| 31 Plan for trafikktegninger i Oslo 1994 - 1997. | OVV | August 1994 |
| 32 Fredrik II, transportanalyseverktøy for Oslo og Akershus. | PBE | August 1994 |
| 33 Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966 - 1993; Trafikkundersøkelse i Oslo 1993. | OVV | Oktober 1994 |
| 34 Referat fra seminar 26. og 27. oktober 1994 på Klækken hotell. | SVA | Desember 1994 |
| 35 Bygrensetelling høsten 1994. Kollektivtrafikk. | SL | Desember 1994 |
| 36 Bompengeringen. Holdningsundersøkelse 1989-94. | SVO | Desember 1994 |
| 37 Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1992, 93 og 94 | OVV | Januar 1995 |
| 38 Samferdselsdata Oslo og Akershus 1993 | PBE | Mars 1995 |
| 39 Trafikkundersøkelse i Oslo 1994; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1994 | OVV | Mai 1995 |
| 40 Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-95 | SVO | Desember 1995 |
| 41 Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1993, 94 og 95 | SE | April 1996 |
| 42 Trafikkundersøkelse i Oslo 1995; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1995 | SE | April 1996 |
| 43 Innfartsparkering for bil i Oslo og Akershus per oktober 1995 | AFK | April 1996 |
| 44 Sykkeltellinger over Henrik Ibsenringen vest, september 1994/95 -Vedlagt data fra sykkeltellinger | PBE | September 1996 |
| 45 PARIMO; Forbedret håndtering av kollektivtrafikk, inkl. Park and ride i EMMA | AFK | September 1996 |
| 46 Fremkommelighetsund. for bil i Oslo og Akershus 1994, 95 og 96 | SE | Februar 1997 |
| 47 Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1996 | SVO | Februar 1997 |
| 48 Transportmodeller og nytte/kostnadsmetodikk | AFK | Mars 1997 |
| 49 Trafikktall 1996 Riksveger Fylkesveger | SVA | Mai 1997 |
| 50 Bygrensetellingen høsten 1996. Kollektivtrafikk | SL | Mai 1997 |
| 51 Trafikkundersøkelse i Oslo 1996; Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1966-1996 | SVO | Mai 1997 |
| 52 Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1997 | SVO | Desember 1997 |
| 53 Plan for trafikktegninger i Oslo 1998 - 2001 | SE | Desember 1997 |
| 54 Sykkeltellinger i Oslo 1994 - 1997 | PBE | Mars 1998 |
| 55 Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1995,96 og 97 | SE | Mai 1998 |
| 56 Markedsandeler - særlig rushtrafikken | OS | Mai 1998 |
| 57 Trafikkundersøkelse i Oslo 1997 Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1997 | SVO | September 1998 |
| 58 Busstreikundersøkelsen - analyse av resultater | SVA | Desember 1998 |
| 59 Bompengeringen - holdningsundersøkelse 1989-1998 | SVO | Januar 1999 |
| 60 Forundersøkelse transport Gardermoen, Hovedrapport | SVO | Mars 1999 |
| 61 Forundersøkelse transport Gardermoen, Sammenstilling av temarapporter | SVO | Mars 1999 |
| 62 Arbeidsplassdata Oslo og Akershus 1997 | PBE | Mars 1999 |
| 63 Trafikktall 1998, Riksveger, Fylkesveger | SVA | Mars 1999 |
| 64 Sykkeltellinger i Oslo 1998 | PBE | April 1999 |
| 65 Elevplassdata Oslo og Akershus 1997 | PBE | Juni 1999 |

| | | | |
|-----|---|----------|------------|
| 66 | Bilbeleggstillinger Oslo | SAM | Des 1999 |
| 67 | Bompengeringen – Holdningsundersøkelse 1989 – 1999 | SVO | Des 1999 |
| 68 | Brukerbeskrivelse KOMODE med tilhørende programvare | SAM | Feb 2000 |
| 69 | Bygrensetellingen 1998 | SL | Jan 2000 |
| 70 | Etterundersøkelse Gardermoen – Hovedrapport | SVA | Mai 2000 |
| 71 | Etterundersøkelse Gardermoen – Tilleggsrapport | SVA | Mai 2000 |
| 72 | Trafikkundersøkelse i Oslo 1999 Trafikkutvikling for kjøretøy i Oslo 1995-1999 | SVO | Juni 2000 |
| 73 | Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 1997,98 og 99 | SAM | Juni 2000 |
| 74 | Trafikktall 1999, Riksveger, Fylkesveger | SVA | Juli 2000 |
| 75 | Metodikk for registrering av fotgjengere | SAM | Sep 2000 |
| 76 | Samferdselsdata for Oslo og Akershus | SAM | Sep 2000 |
| 77 | FREDRIK→TRIPS | SAM | Okt 2000 |
| 78 | Fremkommelighetmåling kollektivtrafikk GPS | SL | Okt 2000 |
| 79 | Areldata transportmodell Oslo/Akershus | PBE | Okt 2000 |
| 80 | Brukerundersøkelsen PROSAM | AFK | Okt 2000 |
| 81 | Sykkeltellinger i Oslo 1999 og 2000 | PBE | Okt 2000 |
| 82 | Bompengeringen – holdningsundersøkelse 1989-2000 | SVO | Jan 2001 |
| 83 | Analyse av framkommelighetsregistreringer på veier i Oslo og Akershus 1990-1999 | SAM | Feb 2001 |
| 84 | Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus | SAM | Feb 2001 |
| 85 | Grunnlag for nye volum/hastighets-funksjoner til transportmodellen for Oslo og Akershus | SVO | Mai 2001 |
| 86 | Bygrensetellingen 2000 | SL | Juni 2001 |
| 87 | Trafikktall 2000 Akershus, riks- og fylkesveger | SVA | Nov 2001 |
| 88 | Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer - forprosjekt | SAM | Aug 2001 |
| 89 | Sykkeltellinger i Oslo 2001 | PBE | Nov 2001 |
| 90 | Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2000 | SAM | Des 2001 |
| 91 | Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2001 | SVO | Jan 2002 |
| 92 | Utnyttelse av styrings- og overvåkningssystemer – test av datakvalitet fra ulike detektorer | SAM | Jan 2002 |
| 93 | Plan for trafikktellinger i Oslo 2002-2005 | SvO | Mars 2002 |
| 94 | Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2000 | OS | Okt 2002 |
| 95 | RVU Rikshospitalet - før og etter flytting | VD | Okt 2002 |
| 96 | Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2002 | SVO | Des 2002 |
| 97 | Sykkeltellinger i Oslo 2002 | SAM | Jan 2003 |
| 98 | Forprosjekt Bruk av GPS i fremkommelighetsmålinger for bil | SAM | Jan 2003 |
| 99 | Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2001 | SAM | Jan 2003 |
| 100 | Reisevaner i Oslo og Akershus 2001 | OS | Mars 2003 |
| | Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002 | | |
| 101 | Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2000–2002 | SAM | Mars 2003 |
| 102 | Fremkommelighetsregistrering regionbusser Oslo og Akershus 2002/03 | SVRØ | Mars 2003 |
| 103 | Turproduksjonsfaktorer for kontor og kjøpesenter | SVRØ | Mars 2003 |
| 104 | Kollektivtilbudet i Osloregionen Trafikantenes verdsetting av tid | OS | April 2003 |
| 105 | Fremkommelighet på utvalgte Buss- og trikkelinjer til AS Oslo Sporveier | OS | Juni 2003 |
| 106 | Hovedresultater framkommelighet buss og trikk i Oslo og Akershus 2002/03 | SVRØ | Juni 2003 |
| 107 | SPOT i Kvadraturen – Før/etterundersøkelse | SAM | Okt 2003 |
| 108 | Bygrensetellingen 2002 | SL | Des 2003 |
| 109 | Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2003 | SVRØ | Jan 2004 |
| 110 | Telleplan sykkeltellinger i Oslo og Akershus 2005-2009 | SAM | Feb 2004 |
| 111 | Sykkeltellinger i Oslo 2003 | PBE | Feb 2004 |
| 112 | Metode for nyttekostnadsanalyser av knutepunkter og stasjoner | SVRØ/OP2 | Mai 2005 |
| 113 | Nye volum/delay-funksjoner til bruk i transportmodeller | SVRØ | Okt 2004 |
| 114 | Bytte mellom kollektive transportmidler i Oslo og Akershus | SVRØ | Sept 2004 |
| 115 | Trafikkundersøkelser i Oslo 2000 - 2002 | SVRØ | Juni 2004 |
| 116 | Reisematriser for det sentrale østlandsområdet – basert på RVU og tellinger 2001 | VD | Okt 2004 |
| 117 | Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2002 | SVRØ | Okt 2004 |
| 118 | Trafikkundersøkelser i Akershus 2001 - 2003 | SAM | Nov 2004 |
| 119 | Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2003 | SAM | Nov 2004 |
| 120 | Holdningsundersøkelse for bomringen og Oslopakke 2 1989-2004 | SVRØ | Des 2004 |
| 121 | Turproduksjonstall for dagligvarebutikker | SVRØ | Feb 2005 |
| 122 | Tilrettelegging basismatriser | OS | Mai 2005 |
| 123 | Markedsandeler for kollektivtrafikken i Oslo 2003 | OS | Mai 2005 |
| 124 | Fakta om kollektivtransport i Oslo og Akershus | SVRØ | Juli 2005 |
| 125 | Fremkommelighetsundersøkelser for bil i Oslo og Akershus 2003 og 2004 | SVRØ/SAM | Juli 2005 |
| 126 | Fremkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus - Registreringsdata fra SIS og Regbase | SVRØ | Sept 2005 |
| 127 | Fremkommelighet for trikk og buss i Oslo og Akershus - Kartpresentasjon | SVRØ | Okt 2005 |
| 128 | Bygrensetellingen 2004 - Bil- og kollektivtelling 19.oktober 2004 | SL | Nov 2005 |
| 129 | Utforming av kollektivknutepunkt og byttsteder | SVRØ | Nov 2005 |
| 130 | Trafikkundersøkelser i Oslo og Akershus 2004 | SVRØ | Des 2005 |
| 131 | Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2004 | SAM | Des 2005 |
| 132 | T-bane til Nydalen-Storo. Før- og etterundersøkelser. | SAM | Jan 2006 |
| 133 | Holdningsundersøkelse for bomringen 1989-2005 | SVRØ | Jan 2006 |