

# Holdninger til veiprising og bompenger

## Undersøkellesopplegg og beskrivelse av data

TØI rapport 2074/2025 • Forfattere: Askill Harkjerr Halse, Alice Ciccone, Olivia Potash • Oslo, 2025 • 67 sider

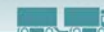
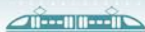
I denne rapporten dokumenterer vi utformingen og datainnsamlingen, samt presenterer utvalgte resultater, fra en stor undersøkelse om oppslutningen om allmenn distansebasert veiprising i Norge. I pilotundersøkelsen ble en lenke til spørreskjemaet delt på sosiale medier (Facebook). I hovedundersøkelsen ble et utvalg norske personer rekruttert ved hjelp av Folkeregisteret. Nettutvalget i denne undersøkelsen er ganske representativt for den norske befolkningen, men det er en liten overrepresentasjon av innbyggere i byområder, personer med høy utdanning og inntekt og velgere som stemmer på miljøpartier. Mange respondenter er negative til universell veiprising og forventer ikke at politikken vil ha positive effekter. Likevel er litt flere positive til veiprising enn til dagens bompenger. Holdningene varierer betydelig etter kjønn, utdanning, reisemåte og politisk parti. Interessant nok virker mange respondenter ganske uinformerte om hva de i dag betaler i bompenger.

Reform av veiavgiftene står høyt på den politiske dagsorden i Norge og andre europeiske land. Denne rapporten dokumenterer resultatene fra en studie om norske innbyggers oppslutning om allmenn avstandsbasert veiprising og holdninger til transportpolitikk mer generelt. Dette er første gang en slik undersøkelse er gjennomført i Norge. Disse dataene har blitt, og vil bli, brukt i flere publikasjoner. Målene med denne rapporten er:

1. Dokumentere undersøkelsens utforming og datainnsamling
2. Beskrive utvalgene med hensyn til sosiodemografiske kjennetegn
3. Vis resultater med hensyn til reisested, reiseadferd og bompenger (selvrapportert og beregnet)
4. Vise resultater om holdninger til veiprising og bompenger samt andre politiske synspunkter
5. Vurdere representativiteten til utvalgene og diskutere implikasjoner for tolkning av resultatene

Holdninger til nye veiavgifter må tolkes i lys av dagens politikk. I Norge betaler bilreisende bompenger på mange turer, både i byområder og på motorveier mellom byer. I spørreskjemaet minner vi respondentene om gjeldende politikk og forklarer hvordan allmenn veiprising vil erstatte disse. Siden motstand mot veiprising potensielt kan relateres til bekymringer for fordelingseffekter og personvern, inkluderer vi spørsmål om holdninger til ulikhet og tillit til institusjoner.

Spørreskjemaet vårt ble utviklet for en tilsvarende studie i Spania (Madrid) og revidert i flere runder. Det endelige spørreskjemaet består av følgende deler:



- a) Innledende spørsmål om bosted og bileierskap
- b) En forenklet reiseundersøkelse om en typisk daglig reise
- c) Spørsmål om oppfatning av og holdninger til økonomisk ulikhet
- d) Introduksjon til veipricing og et samvalgseksperiment med ulike veiprisingsalternativer
- e) Spørsmål om stemmeatferd, tillit til institusjoner og holdninger til transportprispolitikk
- f) Spørsmål om sosiodemografiske kjennetegn

I denne rapporten viser vi ikke resultatene fra samvalgseksperimentet (d), men fokuserer på reiseatferd og holdninger til transportprispolitikk mer generelt.

Vi gjennomførte først to pilotundersøkelser i Madrid, deretter en pilotundersøkelse i Norge før hovedundersøkelsen i Norge. Pilotundersøkelsen i Norge ble gjennomført ved hjelp av et sponset innlegg på Facebook. Dette betyr at potensielle respondenter kan ha fått informasjon om undersøkelsen enten fordi de var i målgruppa for det sponsede innlegget eller fordi noen i nettverket deres delte det eller samhandlet med det. I hovedundersøkelsen kontaktet vi et representativt utvalg fra Det norske folkeregisteret, ved hjelp av Kontaktregisteret til Digitaliseringsdirektoratet.

Det nettutvalget bestod av 3 839 respondenter for hovedundersøkelse og 1 719 respondenter for pilotundersøkelsen i Norge. På grunn av rekrutteringsmetoden som ble brukt i piloten, er det lite sannsynlig at dette utvalget er representativt for befolkningen. Vi fokuserer derfor på hovedundersøkelsen når vi presenterer resultatene. Siden vi samtidig har en betydelig utvalgsstørrelse i piloten, sammenlikner vi det to utvalgene med hensyn til utvalgskjennetegn og utvalgte resultater

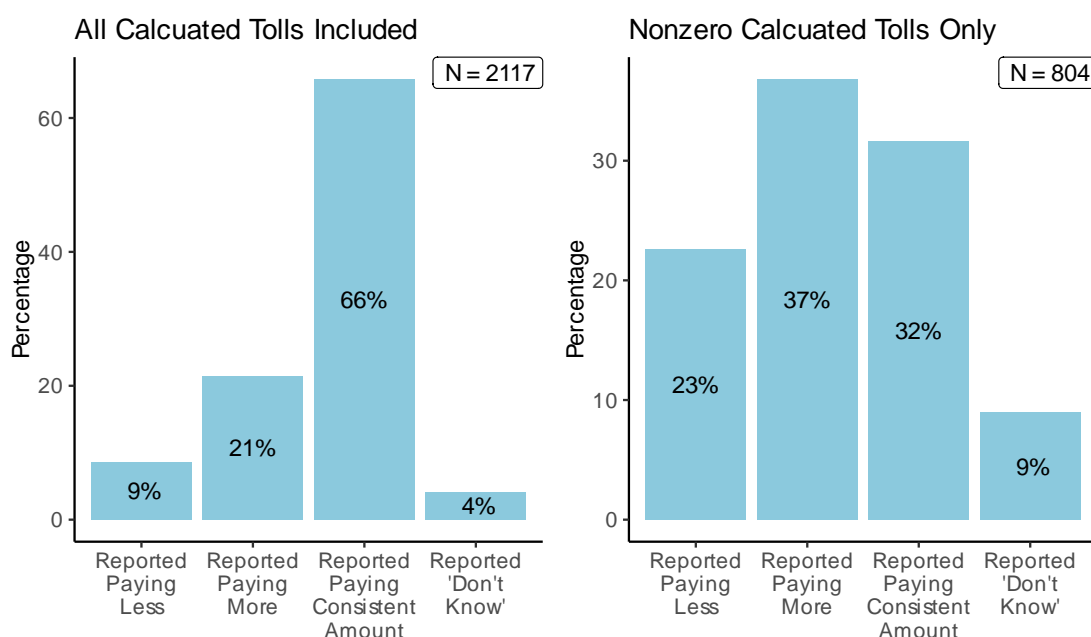
## Representativiteten i nettutvalgene våre

- Nettutvalget i hovedundersøkelsen er nokså representativt når det gjelder kjønn og gjennomsnittsalder på respondentene, . Nettutvalget fra piloten har derimot et stort flertall av mannlige respondenter, og gjennomsnittsalderen er også noe høyere enn landsgjennomsnittet. Begge nettutvalgene har noe overrepresentasjon av sysselsatte, høytlønnede, høyt utdannede og personer uten barn bosatt i Oslo eller nærområdene. Denne overrepresentasjonen er sterkere i pilotutvalget.
- Hovedundersøkelsen er mer representativ enn piloten når det gjelder reisemåte. Sammenliknet med Den nasjonale reisevaneundersøkelsen er kollektivtransport noe overrepresentert i hovedutvalget, mens kjøring med privatbil og sykling er overrepresentert i pilotundersøkelsen.
- Respondenter som ikke stemte ved forrige valg er sterkt underrepresentert i begge utvalgene, sammenlignet med offisiell statistikk. Blant de som stemte, har nettutvalget til hovedundersøkelsen en liten overrepresentasjon av velgere som stemmer på venstreorienterte partier og/eller miljøpartier. Pilotutvalget er mer «polarisert», på den måten at det har en overrepresentasjon både av velgere som støtter et miljøparti og velgere som støtter et parti som er definert som populistisk (Fremskrittspartiet og Industri- og Næringspartiet).

## Resultater: Reiseatferd og modustilgang

- Flertallet av respondentene i pilot- og hovedundersøkelsen eier eller har tilgang til bil. Husholdningenes bileierskap/tilgang er imidlertid litt lavere i hovedundersøkelsen sammenlignet med landsgjennomsnittet ifølge andre kilder.
- I pilotundersøkelsen bruker 72 % av respondentene privatbil på den daglige turen som de har oppgitt. I hovedundersøkelsen bruker 56 % privatbil.

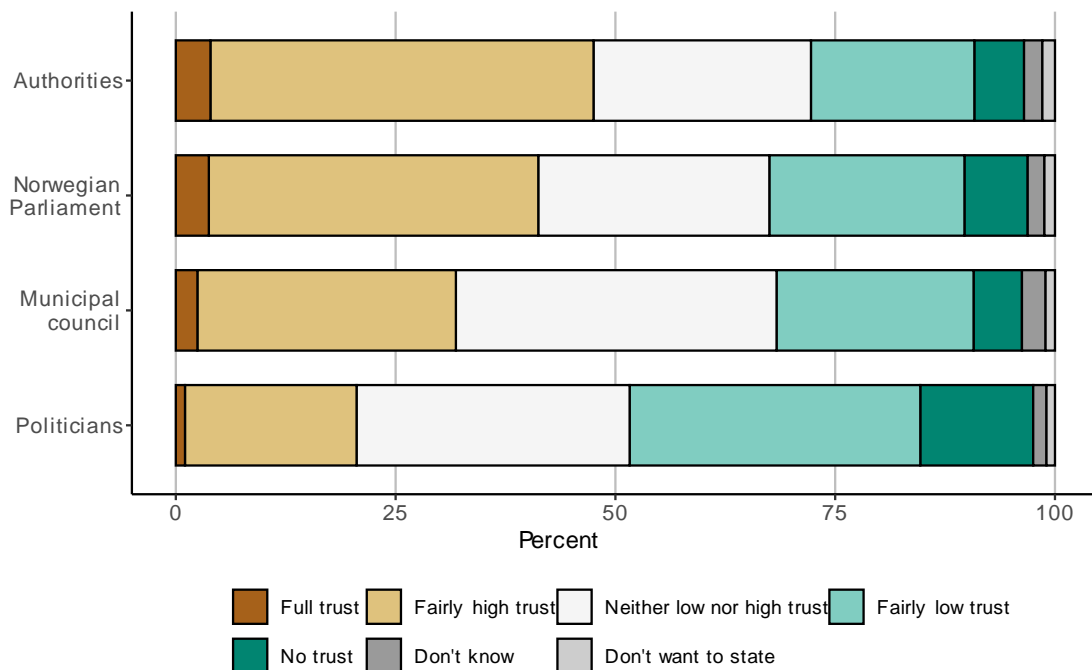
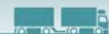
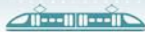
- Bil er det dominerende (mer enn 50 %) transportmiddelet på arbeidsreiser i begge undersøkelsene.
- 13 % av respondentene i hovedundersøkelsen, og 18 % i piloten, oppgir at de ikke har noen alternativ transportmåte for reisen. Blant privatbil- og motorsykkel-/mopedbrukere som har et alternativ, indikerer 63 % av respondentene i hovedundersøkelsen (53 % i piloten) at alternativet er "noe" eller "mye verre" enn deres vanlige modus.
- I underkant av halvparten av respondentene i hoved- og pilotundersøkelsen som bruker privatbil betaler bompenger på sin daglige tur, ifølge bompengekalkulatoren fra AutoSync (tidligere Fremtind Service). Når de blir spurt hva de betaler i bompenger, oppgir respondentene fra hovedundersøkelsen gjerne høyere bompenger enn det kalkulatoren antyder, se figur S 1.



Figur S 1: Grad av konsistens mellom selvrapporterte bompengekostnader og beregnede bompengekostnader i hovedundersøkelsen, basert på bompengekalkulatoren fra AutoSync. Kun bilførere.

## Resultat: Politiske synspunkter, holdninger til ulikhet og tillit

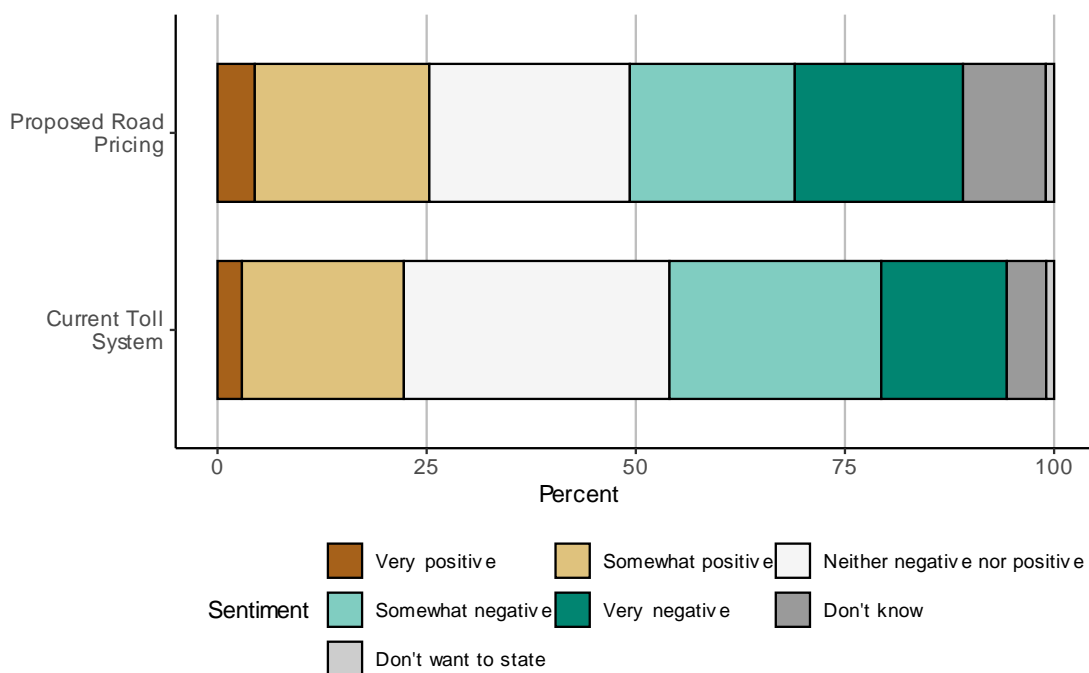
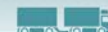
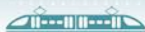
- Det er store forskjeller mellom pilot- og hovedundersøkelsen når det gjelder politiske synspunkter og holdninger, også når en tar hensyn til kjønnsfordeling.
- Når det gjelder økonomisk ulikhet, mener om lag halvparten av respondentene at Norge er et samfunn der folk flest befinner seg midt i fordelingen. På spørsmål om hvordan samfunnet bør være, ønsker de aller fleste et samfunn der folk flest er i midten eller nær toppen. De som stemmer på populistiske partier, har en tendens til å mene at samfunnet er mer ulikt.
- Når det gjelder tillit til institusjoner, har respondentene i hovedundersøkelsen i gjennomsnitt høyere tillit til de aktuelle institusjonene enn respondentene i pilotundersøkelsen. I begge er tilliten typisk lavere til politikere som gruppe enn til andre autoriteter og institusjoner, se figur S 2.



Figur S 2: Tilliten til institusjoner i hovedundersøkelsen.

## Resultater: Holdninger til prising av transport

- En betydelig andel av respondentene tror ikke at veiprisering vil redusere køproblemer, lokal luftforurensning og klimagassutslipp.
- Flertallet av respondentene indikerer at de tror personer med lav inntekt vil påvirkes mest negativt av veiprisering.
- Mange respondenter er negative til både allmenn veiprisering og dagens bompenger. Andelen som er svært eller ganske positiv er litt høyere for veiprisering enn dagens bompenger, se Figur S 3. Andelen som er veldig negativ er imidlertid også høyere. Menn er mer negative enn kvinner til begge virkemidlene.
- De som stemmer på den populistiske partiblokken har mer negative holdninger til både veiprisering og bompengesystemet enn de som stemmer på de andre partiblokkene.
- Reisemåte er sterkt korrelert med holdninger til politikk: bilførere er minst positive, mens kollektivpassasjerer, fotgjengere og syklister generelt er mer positive til veiprisering og bompenger.
- De med lavere utdanning er mer negative til veiprisering.
- De fleste respondentene i hovedundersøkelsen vil foretrekke at inntektene fra veiprisering brukes på veiinvesteringer, etterfulgt av investeringer i kollektivtransport, gange og sykkel.



Figur S 3: Synspunkter på forslaget om allmenn veiprising og dagens bompengesystem.

## Konklusjoner

Resultatene våre tyder på at meningene om bompenger og veiskatterreform er ganske delte. Mange respondenter er negative til både dagens bompenger og allmenn veiprising, og forventer ikke at veiprising vil ha positive effekter. Respondenter som for eksempel har lav utdanning, kjører bil på sin daglige tur eller stemmer på populistiske partier, er mer negative til bompenger og veiprising. Gitt at disse gruppene er noe overrepresentert i utvalget vårt, vil motstanden mot denne politikken i befolkningen som helhet sannsynligvis være noe sterkere enn det som framkommer her. Det er imidlertid også en stor gruppe respondenter som ikke har en klar mening om veiprising eller bompenger, eller som ikke vet hva de mener. Dessuten er respondentene litt mer positive til veiprising enn dagens bompenger. Dette er interessant, gitt at omtrent halvparten av bilførerne ikke betaler bompenger i dag, mens alle vil måtte betale noe ved allmenn veiprising.

Holdningene til både veiprising og bompenger varierer mye etter kjønn, utdanning, reisemåte og politisk parti. Blant bilførere er det ingen klar tendens til at de som betaler høye bompenger i dag er mer positive til å erstatte bompenger med veiprising. Disse funnene er imidlertid bare bivariate korrelasjoner, ikke årsakssammenhenger. I det videre arbeidet bør man se nærmere på årsaksforklaringer for støtte til eller motstand mot veiprising, og hva dette innebærer for mulighetene for at en reform av veiavgiftene kan lykkes. Interessant nok ser det ikke ut til at alle bilførere er klare over hva de betaler i bompenger, noe som kan ha betydning både for reiseatferd og offentlig oppslutning.

Vi har også sammenlignet egenskapene til nettoutvalgene i pilotundersøkelsen og hovedundersøkelsen. Som påpekt ovenfor er det lite sannsynlig at rekrutteringsmetoden i pilotundersøkelsen vil føre til et representativt nettoutvalg. Når det gjelder observerbare kjennetegn, er de med høy inntekt og utdanning og de som stemmer ved valg overrepresentert i begge nettoutvalgene. Samtidig er utvalgene ganske forskjellige med hensyn til reiseatferd og hvilke partier en stemmer på. Dette kan bare delvis forklares med at menn er sterkt overrepresentert i nettoutvalget fra pilotundersøkelsen.