



Bolungarvík, 16. maí 2010.

Samgöngunefnd Alþingis,
nefndasviði Alþingis,
Austurstræti 8 - 10,
150 Reykjavík.

Netfang: nefndasvid@althingi.is

Athugasemdir við þskj. 973 - 582. mál á 138. löggjafarþingi, tillögu til þingsályktunar um fjögurra ára samgönguáætlun fyrir árin 2009-2012.

Hér verður fjallað að meginstefnu um þrjú atriði sem varða þá samgönguáætlun sem kynnt er.

I.

A) Um sérstaka fjármögnun vegmannvirkja

B) Nýjar aðferðir við innheimtu gjalda fyrir almenn not af vegakerfinu

A) Um talsverðan tíma hefur legið fyrir að huga þyrfti að sérstakri fjármögnun einstakra vegmannvirkja með notkunargjöldum, eins og gert er ráð fyrir í þingsályktunartillögunni, ef unnt á að vera að ráðast í stærri framkvæmdir á næstu misserum. Slík fjármögnun á að geta flýtt framkvæmdum umtalsvert og því er tekið undir þau sjónarmið um þetta atriði sem þar er að finna. Sérstök athygli skal vakin á skoðanakönnun sem Félagsvísindastofnun vann fyrir Leið ehf. árið 2004 (1.000 manna úrtak) þar sem fram kom að nokkurn vegin jafnmargir voru hlyntir og andvígir innheimtu sérstaks veggjalds til ríkisins fyrir notkun sérstaklega kostnaðarsamra mannvirkja eins og m.a. jarðganga, fjórbreiðra þjóðvega o.fl. Þótt þeir sem voru hlyntir hafi verið örlitlu fleiri. Í annarri skoðanakönnun, sem bundin var við Austfirði og einnig var gerð 2004 eða rúmu ári áður en Fáskrúðsfjarðargöng voru tekin í notkun, voru hátt í 90% aðspurðra frekar eða mjög hlyntir því að greitt yrði 200 kr. í veggjald fyrir ferð um göngin ef það rynni til áframhaldandi vegagerðar á Austfjörðum. Verður að telja þessa afstöðu aðspurðra segja mikla sögu þótt vissulega hafi margt breyst síðan kannanirnar voru gerðar. (Kannanirnar fylgja umsögn þessari sem sér skjöl.)

Líklegt er að hugmyndir um að fjármagna samgöngumannviki með notkunargjöldum leiði til mun ábyrgari krafna um hvort yfirleitt skuli ráðist í gerð mannvirkis, hver stærð þess eða umfang skuli vera og kostnaður við gerð þess en ef framkvæmdin er að öllu leyti greidd úr ríkissjóði. Brýnt er þó að vandað verði til alls undirbúnings ef slík gjaldtaka verður almennt tekin upp, einkum á þeim stöðum þar sem ekki verður önnur raunhæf leið í boði fyrir ökumenn en að nýta sér mannvirknið. Fátt ætti þó að vera gjaldtöku til fyrirstöðu ef henni er stillt í hóf og þeir sem t.d. fara um daglega fá sanngjarnan afslátt.

B) Hvatt er til að hraðað verði að skoða nýja tækni og setja nýjar vlömiðanir við innheimtu notkunar-gjalda af vegakerfinu eins og nefnt er í áætluninni í stað eða til viðbótar við hefðbundna tekjustofna af bensín- og olúgjöldum o.fl. Ný tækni býður eins og fram kemur upp á ýmsa möguleika til hnitmiðaðri gjaldtöku.

Nokkuð virðist um það eftir að samgönguáætlun var kynnt að ruglað sé saman gjaldtöku fyrir notkun einstakra mannvirkja og hinni nýju aðferð við innheimtu sem nefnd er. Er brýnt að þessu tvennu sé haldið aðgreindu þegar almenn gjaldtaka af notkun vegakerfisins annars vegar og hins vegar gjald fyrir notkun einstakra mannvirkja er rædd.

II.

Stytting Hringvegjar í Austur-Húnavatnsýslu (Svínavatnsleið) og í Skagafirði (Vindheimaleið) í einkaframkvæmd.

Eftir því sem næst verður komist er við það miðað í þessari áætlun að hún rúmast innan gildandi 12 ára samgönguáætlunar sem er fyrir árin 2003 - 2014. Í þeirri áætlun kemur fram að stefnt skuli að auknum flytjanleika í samgöngukerfinu sem taki bæði til fólks og vöru. Þessu markmiði skuli ná með bættu aðgengi að samgöngum og aukinni afkastagetu kerfisins. Þá segir þar að leita skuli leiða til að nýta kosti markaðsaflanna við uppbyggingu og rekstur samgöngukerfisins. Í þessu ljósi réðst Leið ehf. í undirbúning að gerð svonefndrar Svínavatnsleiðar í einkaframkvæmd til styttingar Hringvegi á láglandi um allt að 13 til 14 km auk þess að skoða möguleg styttingu í Skagafirði um rúma 6 km eða styttingu um samtals 20 km. Ekki varð það til að draga úr áhuga Leiðar ehf. að haustið 2007 fluttu 16 þingmenn tillögu til þingályktunar um könnun á samfélagslegum áhrifum heilsársvegar um Kjöl (þskj. 21, 21. mál) sem vissulega gæti stýtt leið umtalsvert en er mjög umdeild og hefði einnig ýmsa ókosti í för með sér. Tillagan hlaut ekki afgreiðslu og var endurflutt 2008 en hlaut þá sömu örlög. Stofnað var sérstakt félag um þessa framkvæmd Norðurvegur ehf. en það hefur lítt haft sig í frammi undanfarið eftir því sem næst verður komist.

Bæði Vindheimaleið og þeim mun heldur Svínavatnsleið teljast vel arðsamar á mælikvarða Vegagerðarinnar og raunar er Svínavatnsleið það þjóðhagslega arðsöm að ekki verður talið að önnur framkvæmd á landinu utan þéttbýlis jafnst á við hana að því leyti, en arðsemi hennar fyrir samfélagið hefur verið metin yfir 20%, en Vindheimaleiðar yfir 8%. Helstu kostir við hana er sú stytting sem nefnd er (13 km eru 3,3 % leiðarinnar milli Akureyrar og Reykjavíkur sem er 389 km) og þar með aukið umferðaröryggi, jafnt í þéttbýlinu á Blönduósi og vegunum í kring, skemmri akurstími, lækkun flutningskostnaðar, minnkuð eldsneytisnotkun og þar með útblástur og síðast en ekki síst þau störf sem yrðu til við veglagninguna og smíði tveggja tilheyrandi brúa (áætlun gerir ráð fyrir að framkvæmdin skapi störf sem samsvari 60 ársverkum). Í frumdrögum sem unnin voru fyrir Leið ehf. árið 2007 var gert ráð fyrir að gerð vegar þessa leið ásamt brúarmannvirkjum kostaði um 1.200 m.kr. Nú hefur vísitala Vegagerðar hækkað um 66% síðan þá og því má gera ráð fyrir að kostnaður við framkvæmdina yrði um. 2.000 m.kr. eða um 1.600 m.kr. ef virðisaukaskattur er dreginn frá (og hann þess í stað lagður á veggjaldið). Þó skal haft í huga að tilboð sem opnuð hafa verið nýlega í nokkrar verklegar framkvæmdir hafa verið vel undir kostnaðaráætlunum og er viðbúið að þessi framkvæmd yrði eftirsótt meðal verktaka og mörg hagstæð tilboð gerð.

Ef verkið yrði unnið í einkaframkvæmd og veggjöld innheimt eins og Leið ehf. hefur talað fyrir þykir mega áætla gróflega brúttótekjur af umferð sem hér segir:

Meðalumferð fólksbíla á dag yfir heilt ár	550 x 500 kr. = 275.000 kr. x 365 dagar =	100.375.000 kr.
Meðalumferð stórra ökutækja á dag	50 x 1.500 kr. = 75.000 kr. x 365 dagar =	<u>27.375.000 kr.</u>
		127.750.000 kr.
	Virðisaukaskattur 7%	8.942.750 kr.
	Samtals	136.692.750 kr.

Tekið skal fram að meðalumferð um Vatnsskarð yfir árið (ÁDU) er um 800 ökutæki á dag og því gert ráð fyrir að um þrjú fjórðu umferðarinnar sem þar fer um nýtti sér þennan nýja veg. Þá skal nefnt að í hugmyndum Leiðar ehf. er við það miðað að ríkið (Vegagerðin) greiði fyrir land undir veginn, viðhald og snjómokstur. Vel er ljóst að fjárhagslega er þetta e.t.v. ekki mikið gróðafyrirtæki en framkvæmdin ætti vel að geta staðið undir sér ef hagstæð fjármögnun næst og þjóðhagslega arðsemin, þ.e. ávinningur samfélagsins eða umferðarinnar samsvarar líklega 300 til 350 m.kr. á ári (er þá ekki talinn sá ávinningur sem til verður af þeim störfum sem skapast á framkvæmdatímanum).

Gerð var skoðanakönnun (6.000 manna úrtak) vorið 2006 um afstöðu til vegar þessa leið, sem miðast hvort tveggja við óbreytt ástand sem og á móti þeim valkosti að farið yrði í gerð vegar um Kjöl. Var góður meirihluti hlyntur þessari leið fremur en bæði Kjalvegi og óbreyttu ástandi, þ.e. að einungis yrði áfram komist um Blönduós. Má því segja að veglagning þessa leið sé í samræmi við vilja mikils meirihluta þjóðarinnar og ólíklegt að þessi viðhorf hafi breyst.

Af hálfu Leiðar ehf. hafa verið unnin drög að tillögu að umhverflsmati framkvæmdarinnar þar sem þrjár veglínur í grennd við Svínavatn voru skoðaðar. Rætt hefur verið við eigendur flestra þeirra 11 til 12 jarða sem kynnu að fara undir veginn (þ.e. svonefnda leið 1 - sjá kort sem fylgir) og sýnist reyndar sitt hverjum en fullyrða má að þegar rætt var við þá hafi meirihluti þeirra, þ.m.t. eigendur stærstu jarðanna, ekki verið andvígur þessum hugmyndum, þótt vissulega ætti það ekki við um alla og áhuginn e.t.v. ekki brennandi hjá mörgum. Fundað hefur verið með sveitarstjórn Blönduósbæjar, sem raunar hefur verið þessu andsnúin, að því er virðist vegna meints tekjumissis af umferðinni, sem telja má stórlega ofmetinn, einkum ef veggjöld verða sett á sem án efa leiðir til þess að hluti umferðarinnar fer áfram um Blönduós. Leið ehf. og Atvinnuþróunarfélag Eyjafjarðar boðuðu til opins fundar um þessar hugmyndir í Húnaveri í Austur-Húnavatnssýslu í október á liðnu ári þar sem fulltrúar þeirra sveitarfélaga sem vegirnir lægju um svo og fulltrúar sveitarfélaga í Eyjafirði voru boðaðir auk allra þingmanna Norðvestur- og Norðausturkjördæma. Þar mættu og tóku til máls m.a. bæjarstjórn Blönduósbæjar, Akureyrarkaupstaðar og sveitarstjóri Húnavatnshrepps, svo og fulltrúi Vegagerðarinnar, Leiðar ehf. og Samtaka verslunar og þjónustu og skiptust á skoðunum sem eðlilega voru nokkuð skiptar. Af hálfu Eyþings, Akureyrarkaupstaðar, Atvinnuþróunarfélags Eyjafjarðar o.fl. hefur verið hvatt til þess að ráðist verði í styttingar leiða á þessum slóðum enda miklir hagsmunir í húfi. Undirritaður mætti f.h. Leiðar ehf. á opna fundi um mánaðamótin janúar / febrúar 2010 þar sem tillögur að aðalskipulagi sveitarfélaganna Blönduósbæjar og Húnavatnshrepps var kynnt. Leitast hefur verið við að kynna þessar hugmyndir og ýmsar staðreyndir varðandi þær einkum að því er varðar meintan skaða sem byggð á Blönduósi kann að verða fyrir. Skal þar sérstaklega vísað til ítarlegrar skýrslu sem Háskólinn á Akureyri vann fyrir Leið ehf. og lauk við í byrjun árs 2008, um samfélagsleg áhrif nýs vegar á m.a. byggð á Blönduósi. Skv. henni eru meint neikvæð samfélagsleg áhrif verulega ofmetin, ýmislegt jákvætt fengist fram fyrir þéttbýlið á Blönduósi auk þess sem vel má gera ráð fyrir að einhverjar mótvægisaðgerðir kunni að koma til. Nokkur fjöldi bréfa og erinda hefur verið ritaður tengt þessum hugmyndum og leitast við að halda samgönguráði, Vegagerðinni, Eyþingi og fleiri aðilum upplýstum um stöðu mála.

Þótt Svínavatnsleið (eða Húnavallaleið eins og Vegagerðin kýs að nefna hana) hafi enn ekki ratað inn í tillögur að aðalskipulagi sveitarfélaganna Blönduósbæjar (íbúar 1. des. 2009 879) þar sem tæpir 2 km leiðarinnar liggja og Húnavatnshrepps (íbúar 1. des. 2009 433), en tillögurnar eru nú til lokameðferðar og Vegagerðin óskað eftir að þar yrði gert ráð fyrir þessari leið, hafa þau kosið að hafna öllum óskum þar um. Að mati Leiðar ehf. er þeim hins vegar skv. 2. mgr. 28. gr. vegalaga nr. 70/2008 skilt að gera ráð fyrir tillögum Vegagerðarinnar í tillögum sínum að aðalskipulagi, en ákvæðið er svohljóðandi með undirstrikun og feitletrun undirritaðs:

VI. kafli. Skipulag og veghelgunarsvæði.

■ 28. gr. Vegir og skipulag.

Vegir skulu lagðir í samræmi við gildandi skipulagsáætlun eins og nánar er kveðið á um í lögum um skipulag og í lögum þessum.

Ákveða skal legu þjóðvega í skipulagi að fenginni tillögu Vegagerðarinnar að höfðu samráði Vegagerðarinnar og skipulagsyfirvalda. Fallist sveitarfélag ekki á tillögu Vegagerðarinnar skal það rökstyðja það sérstaklega. Þó er sveitarfélagi óheimilt að víkja frá tillögu Vegagerðarinnar ef það leiðir til minna umferðaröryggis en tillagan feiur í sér. Að öðru leyti fer um málsmeðferð samkvæmt skipulags- og byggingarlögum.

Telja verður að ekki þurfi um það að ræða, svo augljóst sem það er, að nýr um 17 km vegur sem styttr leið um 13 - 14 km og er lagður skv. nýjustu kröfum um m.a. breidd, hæðarlegu, sjónlínur o.fl. leiðir til umtalsvert aukins umferðaröryggis frá óbreyttu ástandi.

Að öllu framanrituðu athuguðu verður því að teljast einkennilegt að þessarar arðsömu framkvæmdar skuli ekki vera að neinu getið í tillögu þeirri að samgönguáætlun sem hér er til umfjöllunar né þess starfs sem unnið hefur verið til undirbúnings henni.

Rætt er um aðkomu lífeyrissjóðanna að nokkrum vegaf framkvæmdum sem ekki var getið í langtíma-áætlun 2003 - 2014 og því ætti þessi framkvæmd eins að geta rúmast þar.

Eins og áður segir er þessi framkvæmd sennilega sú þjóðhagslega arðsamasta sem ráðast má í á landinu og ættu íbúar og atvinnurekstur við Eyjafjörð og á norðausturhorni landsins ekki síst að hafa hag af henni. Það er því leitt til þess að vita að vegar þessa leið skuli ekki hafa verið að neinu getið í ræðum þingmanna í fyrstu umræðu um þessa þingsályktunartillögu og er ástæða til að óttast að þingmenn Norðvesturkjördæmis muni ekki veita henni þann stuðning sem vert væri þar sem þeir íbúar kjördæmisins sem hafa ótvíræða hag af henni eru ekki ýkja margir en fulltrúar þeirra íbúa sem óttast að missa spón úr aski sínum verði af þessari framkvæmd mun sýnilegri og einbeittari hópur, þótt vart sé hann fjölmennur.

Þá er hætt við að þingmenn Norðausturkjördæmis líkt og svo margir aðrir þingmenn haldi sig við „sitt“ kjördæmi þegar kemur að þessum málaflökki. Brýnt er að heildarhagsmunir fái að ráða og er hvatt til að þessi framkvæmd verði tekin inn í samgönguáætlun á sama hátt og þær sem nefndar eru að eigi að fjármagnast með láni frá lífeyrissjóðunum en eiga miklu lengra í land með að verða að veruleika.

Þar sem sveitarfélögin Blönduós bær og Húnavatnshreppur hafa kosið að gera ekki ráð fyrir þessum framkvæmdum í tillögum sínum að aðalskipulagi þrátt fyrir að telja megi þeim skylt að gera það eins og áður segir og þessi afstaða að því er viðist fyrst og fremst byggð á ótta við breytingar, sem samkvæmt öllum fyrirliggjandi gögnum er að mestu ástæðulaus, styddi það skipulagsferlið mjög að láta þessara hugmynda getið í samgönguáætlun þeirri sem hér um ræðir.

III.

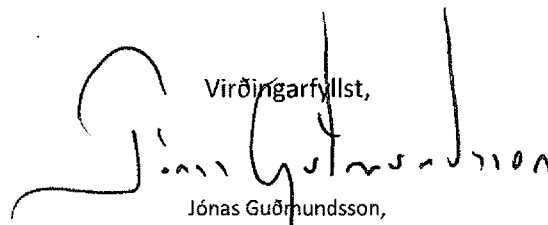
Almenningssamgöngur / samnýting ökutækja

Í þingsályktunartillögu þeirri sem hér er til umræðu er gert ráð fyrir „greiðari umferð almennings-samgangna“ eins og það er orðað. Fram kemur að kostnaður við almenningssamgöngur sé verulegur. Þegar þetta er ritað er til meðferðar á hinu háa Alþingi frumvarp til laga um almenningssamgöngur, þingmál 14. Þar vakti Leið ehf. athygli á ferðamáta sem nefndur er samnýting ökutækja. Má nálgast umfjöllun um það undir liðnum innsend erind á vef Alþingis.

Ljóst má vera að með gengishruni krónunnar og þar með umtalsverðri hækkun á verði nýrra ökutækja og verulegri hækkun á verði eldsneytis á eftir að draga úr notkun ökutækja auk þess sem kostnaður við almenningssamgöngur á eftir að hækka. Því er hætt við að færri geti nýtt sér einkabílinn en verið hefur og kostnaðarsamara verður að komast um. Þá má einnig nefna að með nýjum umferðarlögum, en frumvarp til þeirra hefur nú verið lagt fram, er gert ráð fyrir að bílprófsaldur hækki í 18 ár og mun öikumönnum því fækka sem því nemur. Samnýting ökutækja kemur vart í stað annarra samgöngumáta en ætti að geta verið viðbót við þá og leitt til umtalsvert aukins hreyfanleika einkum á afskekktari og fámennari stöðum. Sérstaklega skal haft í huga að milli margra staða eru engar beinar samgöngur eða aðeins hluta úr ári. Má sem dæmi nefna leiðina milli norðanverðra Vestfjarða og Hólmavíkur og allt að Hringvegi við Dalsmynni. Án efa féllu til nokkrar ferðir þessa leið á hverjum degi með einkabílum en ekkert sæmílega öruggt kerfi er til sem býður upp á þær séu nýttar.

Vefur, síma- eða tölvuver eða annar slíkur vettvangur fyrir upplýsingar um laust far eða far í boði getur hreinlega verið öryggistæki þegar allt flug liggur niðri líkt og gerðist þegar sem mest aska barst úr eldstöðvunum í Eyjafjallajökli. Sama getur átt við þegar óveður eða ófærð hindra ferðir ökutækja.

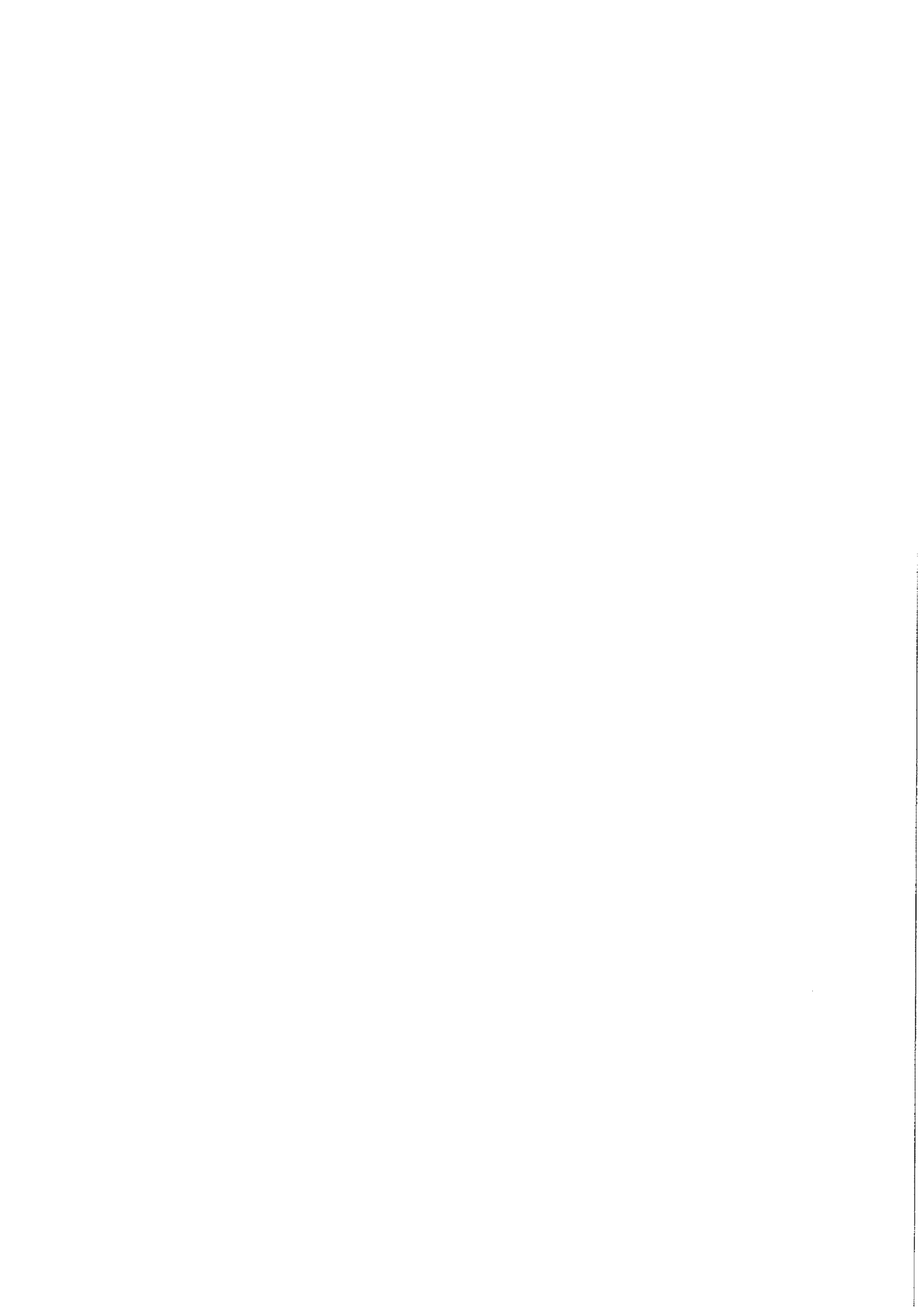
Ef stuðla má að þokkalegu framboði og nýtingu þessa ferðamáta eykur hann hreyfanleika í samfélaginu, hann verður að teljast í hæsta máta umhverfisvænn og stuðla að sjálfbærri þróun, sem nú er mjög litið til. Gera má ráð fyrir að meira öryggi felist í því að tveir eða fleiri ferðist saman í bíl en þegar ökumaður er einn. Vel má hugsa sér að einhverju eftirlitskerfi verði komið á, tilkynninga-skyldu, að aðeins þeir sem séu sérstaklega skráðir eða hafi sætt athugun (t.d. sakavottorð), hvort heldur sem er farþegar eða öikumenn geti hagnýtt sér þennan ferðamáta, aðeins ökutæki sem séu sérstaklega merkt megi bjóða far o.s.frv. Þegar liggur fyrir úrskurður samgönguráðuneytisins í máli sem Leið ehf. rak í þá veru að þeim sem býður far sé heimilt að gera ráð fyrir hóflegu gjaldi eða nánar tiltekið þátttöku í kostnaði ef ekki er ekið í atvinnuskyni. Þessi ferðamáti gæti einnig hentað vel fyrir þá sem eiga langan veg til og frá vinnu. Því eru stjórnvöld hvött til að vekja sem mesta athygli á þessum ferðamáta og skapa honum einhverja lagaumgjörð til að tryggja öryggi og þægindi. Kostnaður við þetta er væntanlega hverfandi, aðeins þarf að hugsa hlutina lítið eitt öðru vísi en gert hefur verið til þessa. Er því skorað á hlutaðeigandi að gera þessum samgöngumáta hærra undir höfði í þeirri tillögu að samgönguáætlun sem liggur fyrir.

Virðingarfyllt,

 Jónas Guðmundsson,
 formaður stjórnar Leiðar ehf.

Afrit bréf:

Ýmsir hagsmunaaðilar

Fylgiskjöl:

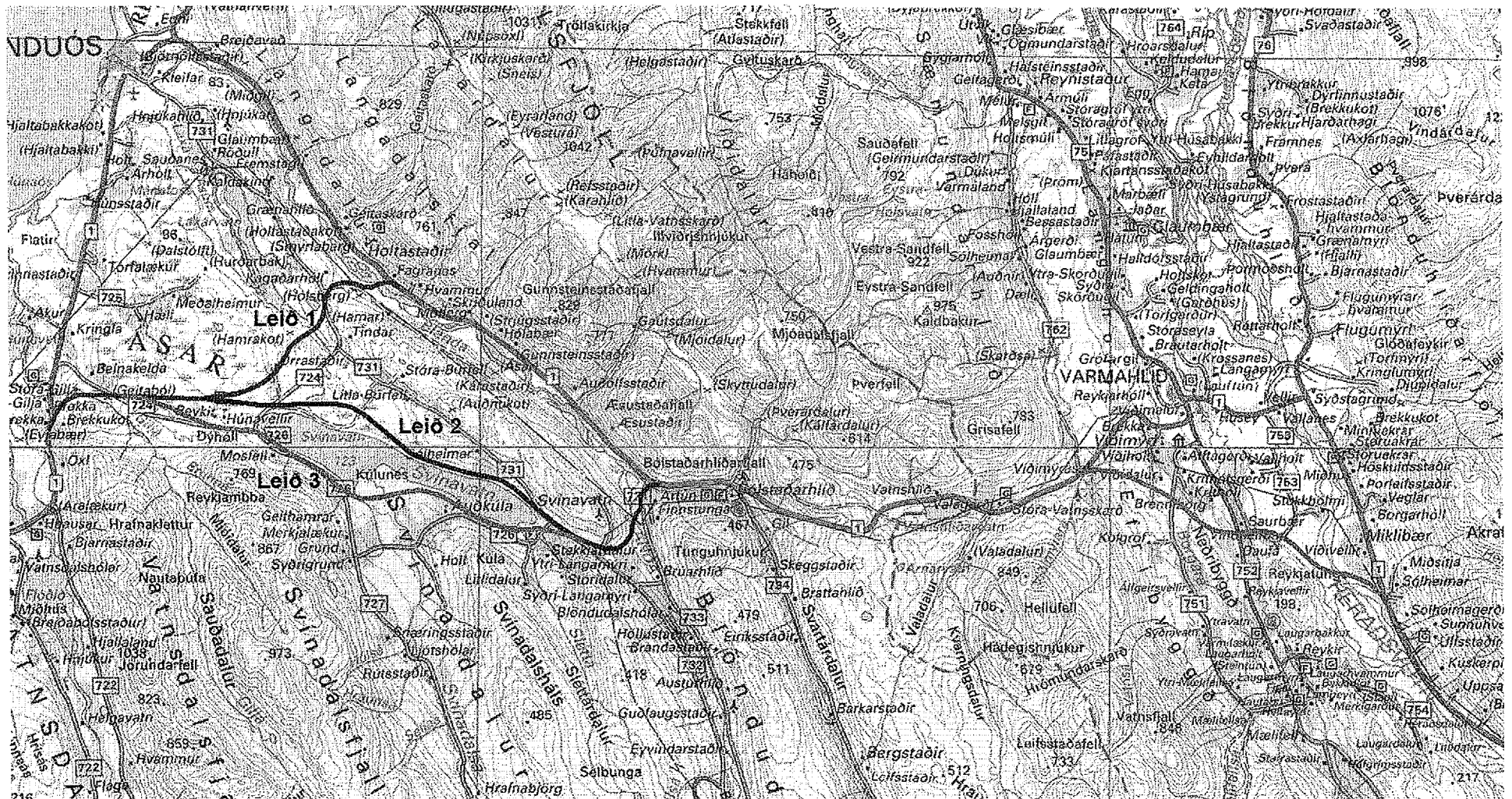


Kort sem sýnir hugmyndir Leiðar ehf. að vegstyttingum í Austur-Húnavatnssýslu og Skagafirði, sjá öftustu síðu þessa erindis.

Viðhengi í tölvutæku formi:

Skýrslan „Viðhorf til vegamála og vegtolla“ - skoðanakönnun og greining unnin af Félagsvísindastofnun fyrir Leið ehf., janúar 2004.

Skýrslan „Könnun á afstöðu til vegtolla í Fáskrúðsfjarðagöngum og fyrir afnot af vegi um Öxi“ unnin af Félagsvísindastofnun fyrir Leið ehf., mars 2004.



Framkvæmd og heimtur

Hér birtast niðurstöður símakönnunar sem unnin var fyrir Leið ehf. Bolungarvík. Spurt var um afstöðu til greiðslu vegtolla fyrir afnot af væntanlegum göngum á milli Fáskrúðsfjarðar og Reyðafjarðar og hugsanlegs heilsársvegar um Öxi á milli Berufjarðar og Skriðdals. Könnunin var gerð dagana 28. og 29. janúar 2004. Þátttakendur í rannsókninni voru á aldrinum 18 til 75 ára og koma úr öllum sveitarfélögum frá Hornafirði í suðri til Bakkafjarðar í norðri. Úrtakið var valið af handahófi úr þjóðskrá. Úrtakið allt var 400 manns og af þeim náðist í 293. Brúttósvvarhlutfall er því 73,25%. Tveir þátttakendur reyndust búsettir erlendis og einn var veikur. Þegar þeim hefur verið sleppt reynist nettósvvarhlutfall vera 73,8%. Sex manns neituðu að taka þátt og ekki náðist í 104 af þeim sem lentu í úrtakinu.

Bakgrunnsupplýsingar

Í töflum 1 til 3 er gerð grein fyrir hlutfallslegri skiptingu þeirra sem svöruðu könnuninni eftir kyni, aldri og búsetu.

Tafla 1. Kyn svarenda

	Tíðni	Hlutfall (%)
Karlar	136	47,4%
Konur	151	52,6%
Samtals	287	100,0%

Samkvæmt þjóðskrá eru karlar 53% íbúa á Austurlandi þannig að segja má að kynjahlutföllin hafi snúist við í þessari könnun. Þetta kemur þó ekki að sök þar sem munurinn reynist minni en svo að ætla megi að hann hafi áhrif á niðurstöður.

Tafla 2. Aldur svarenda

	Tíðni	Hlutfall í úrtaki (%)	Hlutfall í þýði (%)
18 - 24 ára	46	16,0	15,8
25 - 34 ára	45	15,7	17,5
35 - 44 ára	57	19,9	21,8
45 - 54 ára	57	19,9	20,0
55 - 64 ára	50	17,4	14,2
65 - 75 ára	32	11,1	10,6
Samtals	287	100	100

Í töflu tvö er aldursdreifing þátttakenda í könnuninni borin saman við aldursdreifingu allra íbúa á Austurlandi eins og hún var samkvæmt þjóðskrá 1. desember 2003. Aftasti dálkurinn „hlutfall í þýði“ á þá við hlutfall hvers aldurshóps af heildaríbúafjölda í þeim sveitarfélögum sem könnunin náði til. Samræmi á milli úrtaks og þýðis er yfir höfuð fremur gott og mesta frávikid er aðeins um þrjú prósent.

Tafla 3. Búseta svarenda

Staður	Póstnr	Tíðni	Hlutfall (%)
Bakkafjörður	685	2	0,7
Vopnafjörður	690	20	7,0
Egilsstaðir	700	48	16,7
Egilsstaðir dreifbýli*	701	27	9,4
Seyðisfjörður	710	28	9,8
Borgarfjörður eystri	715	1	0,3
Mjóifjörður	720	3	1,0
Reyðarfjörður	730	19	6,6
Eskifjörður	735	21	7,3
Neskaupstaður	740	31	10,8
Fáskrúðsfjörður	750	12	4,2
Stöðvarfjörður	755	5	1,7
Breiðdalsvík	760	6	2,1
Djúpivogur	765	11	3,8
Höfn í Hornafirði	780	46	16,0
Höfn Dreifbýli	781	7	2,4
Alls		287	100

*Fellahreppur, Fljótsdalshreppur og Norðurhérað

Afstaða til vegtolla í Fáskrúðsfjarðargöngum og á Öxi

Þátttakendur voru spurðir að því hversu líklegt þeir teldu að þeir kæmu til með að nýta sér vegabætur á Austurlandi að því gefnu að greiða þyrfti vegtolla fyrir afnot viðkomandi vega. Fyrst var spurt um veginn um Öxi og var spurningin svohljóðandi: „Hversu líklegt eða ólíklegt er að þú myndir stytta þér leið með því að nýta þér uppbyggðan heilsársveg um Öxi á milli Berufjarðar og Skriðdals ef þú þyrftir að greiða um 700 krónur í veggjald þegar þú notar veginn?“ Eins og sjá má í töflu 4 voru langflestir mjög eða frekar líklegt því að þeir myndu nýta sér leiðina þyrftu þeir að greiða um 700 krónur fyrir afnot vegarins, eða ríflega 3 af hverjum 4 sem tóku afstöðu (77,4%). Fimmtungur þeirra sem tóku afstöðu töldu það hins vegar fremur eða mjög ólíklegt (20,6%).

Tafla 4. Hversu líklegt eða ólíklegt er að þú myndir stytta þér leið með því að nýta þér uppbyggðan heilsársveg um Öxi á milli Berufjarðar og Skriðdals ef þú þyrftir að greiða um 700 krónur í veggjald þegar þú notar veginn?

	Tíðni	Hlutfall (%) einungis þeir sem taka	
		afstöðu	Hlutfall (%) - allir
Mjög líklegt	142	50,4%	49,5
Frekar líklegt	76	27,0%	26,5
Hvorki líklegt né ólíklegt	6	2,1%	2,1
Frekar ólíklegt	24	8,5%	8,4
Mjög ólíklegt	34	12,1%	11,8
Samtals	282	100,0%	98,3
Þekkir ekki leiðina	1		0,3
Neitar að svara	1		0,3
Veit ekki	3		1,0
Samtals	5		1,7
Alls	287		100

Í töflu 5 má sjá niðurstöður við seinni spurningunni en þar var spurt: „Hversu hlynnt/ur eða andvíg/ur ertu því að greitt verði 200 króna veggjald fyrir hverja ferð um væntanleg Fáskrúðsfjarðargöng gegn því að ágóðanum verði varið til áframhaldandi jarðgangagerðar á Austurlandi?“. Hér eru niðurstöður enn eindregnari en við spurningunni um Öxi. Tæp 90% þeirra sem svara eru mjög eða frekar hlynnta innheimtu vegtolls fyrir akstur um göngin en aðeins 7,4% svarenda eru frekar eða mjög andvígir innheimtu vegtolla af umferð um þau.

Tafla 5. Hversu hlynnt/ur eða andvíg/ur ertu því að greitt verði 200 króna veggjald fyrir hverja ferð um væntanleg Fáskrúðsfjarðargöng gegn því að ágóðanum verði varið til áframhaldandi jarðgangagerðar á Austurlandi?

	Tíðni	Hlutfall (%) einungis þeir sem taka	
		afstöðu	Hlutfall (%) - allir
Mjög hlynnt/ur	186	66,0%	64,8%
Frekar hlynnt/ur	65	23,0%	22,6%
Hvorki hlynnt/ur né andvíg/ur	10	3,5%	3,5%
Frekar andvíg/ur	10	3,5%	3,5%
Mjög andvígur	11	3,9%	3,8%
Samtals	282	100,0%	98,3%
Þekkir ekki leiðina	0		0,0%
Neitar að svara	1		0,3%
Veit ekki	4		1,4%
Samtals	5		1,7%
Alls	287		100,0%

Bakgrunnsgreining

Í þessum kafla er afstaða svarenda greind eftir kyni, aldri og búsetu. Marktektarprófið Kíkvaðrat var notað til að kanna hvort að munur væri á afstöðu svarenda eftir kyni, aldri og búsetu. Í töflum 6 og 7 er afstaðan til nýtingar á vegi um Öxi og vegtolla í Fáskrúðsfjarðargöngum greind eftir kyni, aldri og búsetu svarenda. Ekki kemur fram munur á afstöðu eftir aldri eða kyni svarenda og til að skoða afstöðu eftir sveitarfélögum eru of fáir þátttakendur þátttakendur í hverju sveitarfélagi fyrir sig.

Tafla 6. Hversu líklegt eða ólíklegt er að þú myndir stytta þér leið með því að nýta þér uppbyggðan heilsársveg um Öxi á milli Berufjarðar og Skriðdals ef þú þyrftir að greiða um 700 krónur í veggjald þegar þú notar veginn?

Kyn	Mjög líklegt (%)	Frekar líklegt (%)	Hvorki líklegt né ólíklegt (%)		Mjög ólíklegt (%)	Samtals (%)	Fjöldi
			líklegt	ólíklegt			
Karl	54%	24%	2%	4%	15%	100%	135
Kona	46%	30%	2%	12%	10%	100%	151
Aldur							
18 - 24 ára	47%	29%	2%	11%	11%	100%	45
25 - 34 ára	47%	27%	0%	13%	13%	100%	45
35 - 44 ára	59%	18%	4%	7%	13%	100%	56
45 - 54 ára	51%	27%	0%	9%	13%	100%	55
55 - 64 ára	48%	30%	6%	4%	12%	100%	50
65 - 75 ára	48%	35%	0%	6%	10%	100%	31
Búseta							
Bakkafjörður	100%	0%	0%	0%	0%	100%	2
Vopnafjörður	75%	10%	0%	0%	15%	100%	20
Egilsstaðir	60%	28%	0%	9%	4%	100%	47
Egilsstaðir dreifbýli	69%	23%	0%	4%	4%	100%	26
Seyðisfjörður	52%	37%	0%	7%	4%	100%	27
Borgarfjörður eystri	0%	100%	0%	0%	0%	100%	1
Mjölfjörður	67%	33%	0%	0%	0%	100%	3
Reyðarfjörður	37%	21%	5%	11%	26%	100%	19
Eskifjörður	38%	33%	0%	24%	5%	100%	21
Neskaupstaður	30%	43%	0%	10%	17%	100%	30
Fáskrúðsfjörður	18%	9%	0%	18%	55%	100%	11
Stöðvarfjörður	0%	0%	40%	20%	40%	100%	5
Breiðdalsvík	0%	17%	17%	0%	67%	100%	6
Djúpivogur	73%	27%	0%	0%	0%	100%	11
Höfn í Hornafirði	54%	28%	2%	9%	7%	100%	46
Höfn Dreifbýli	57%	14%	14%	0%	14%	100%	7

Tafla 7. Hversu hlynnt/ur eða andvíg/ur ertu því að greitt verði 200 króna veggjald fyrir hverja ferð um væntanleg Fáskrúðsfjarðargöng gegn því að ágóðanum verði varið til áframhaldandi jarðgangagerðar á Austurlandi?

Kyn	Hvorki hlynnt(ur)					Samtals (%)	Fjöldi
	Mjög hlynnt(ur) (%)	Frekar hlynnt(ur) (%)	né andvíg(ur) (%)	Frekar andvíg(ur) (%)	Mjög andvíg(ur) (%)		
Karl	65%	23%	5%	2%	5%	100%	132
Kona	66%	23%	3%	5%	3%	100%	149
<i>Aldur</i>							
18 - 24 ára	57%	33%	4%	7%	0%	100%	46
25 - 34 ára	61%	25%	5%	2%	7%	100%	44
35 - 44 ára	69%	22%	4%	2%	4%	100%	55
45 - 54 ára	65%	22%	4%	4%	7%	102%	56
55 - 64 ára	64%	13%	4%	5%	4%	89%	49
65 - 75 ára	44%	15%	0%	0%	0%	58%	32
<i>Búseta</i>							
Bakkafjörður	100%	0%	0%	0%	0%	100%	2
Vopnafjörður	85%	5%	0%	5%	5%	100%	20
Egilsstaðir	57%	23%	4%	6%	9%	100%	47
Egilsstaðir dreifbýli	67%	30%	0%	4%	0%	100%	27
Seyðisfjörður	74%	26%	0%	0%	0%	100%	27
Borgarfjörður eystri	100%	0%	0%	0%	0%	100%	1
Mjóifjörður	67%	33%	0%	0%	0%	100%	3
Reyðarfjörður	72%	28%	0%	0%	0%	100%	18
Eskifjörður	71%	24%	5%	0%	0%	100%	21
Neskaupstaður	72%	24%	0%	0%	3%	100%	29
Fáskrúðsfjörður	75%	17%	8%	0%	0%	100%	12
Stöðvarfjörður	40%	40%	0%	20%	0%	100%	5
Breiðdalsvík	33%	50%	17%	0%	0%	100%	6
Djúplvogur	73%	18%	9%	0%	0%	100%	11
Höfn í Hornafirði	52%	22%	7%	9%	11%	100%	46
Höfn Dreifbýli	71%	14%	14%	0%	0%	100%	7

Þó svo að dreifing svara eftir sveitarfélögum eins og hún birtist í töflum sex og sjö gefi einhverja hugmynd um afstöðu heimamanna til vegtolla eru þátttakendur í hverju sveitarfélagi fyrir sig of fáir til að dregnar verði merkingarbærar ályktanir út frá þessum töflum. Til að bregðast við þessu var valið að slá þeim svæðum og sveitarfélögum sem tiltekin voru í rannsókninni saman í fimm megin svæði og skoða afstöðu þátttakenda miðað við þá skiptingu. Þá var svarmöguleikum einnig slegið saman þannig að þeir sem eru hlynntir (mjög eða frekar) mynda einn hóp og þeir sem eru á móti (mjög eða frekar) einn hóp.

Í töflum átta og níu eru birtar niðurstöður eins og þær líta út eftir að upplýsingar hafa verið flokkaðar saman á eftirfarandi hátt. Sveitarfélög og landsvæði voru sameinuð þannig að norðursvæði eru Bakkafjörður og Vopnafjörður; Héraðssvæði eru Jökuldalur, Fljótsdalshérað, Borgarfjörður, Seyðisfjörður og Mjóifjörður; Fjarðarbyggð eru þeir þéttbýliskjarnar og sveitabæir sem mynda sveitarfélagið Fjarðarbyggð og Suðurfirðir eru hér Fáskrúðsfjörður, Stöðvarfjörður, Breiðdalsvík og Breiðdalur. Þessi skipting í landsvæði er talin fylgja nokkuð vel

núverandi skiptingu Austurlands í þjónustu, búsetu og atvinnusvæði. Þá styður það þessa skiptingu að þær vegabætur sem spurt var um lenda á mörkum svæða þannig að hægt er að bera saman afstöðu þátttakenda beggja vegna við fyrirhuguð mannvirki.

Tafla 8. Hversu líklegt eða ólíklegt er að þú myndir stytta þér leið með því að nýta þér uppbyggðan heilsársveg um Öxi á milli Berufjarðar og Skriðdals ef þú þyrftir að greiða um 700 krónur í veggjald þegar þú notar veginn?

	Líklegt	Hvorki líklegt né ólíklegt		Samtals	Fjöldi
		Ólíklegt	Ólíklegt		
Norðursvæði	86%	0%	14%	100%	22
Héraðssvæði	89%	0%	11%	100%	104
Fjarðarbyggð	69%	1%	30%	100%	70
Suðurfirðir	18%	14%	68%	100%	22
Djúpivogur og Hornafjörður	84%	3%	13%	100%	64

Tafla 9. Hversu hlynnt/ur eða andvíg/ur ertu því að greitt verði 200 króna veggjald fyrir hverja ferð um væntanleg Fáskrúðsfjarðargöng gegn því að ágóðanum verði varið til áframhaldandi jarðgangagerðar á Austurlandi?

	Hlynnt(ur)	Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur)		Samtals	Fjöldi
		andvíg(ur)	Andvíg(ur)		
Norðursvæði	91%	0%	9%	100%	22
Héraðssvæði	90%	2%	8%	100%	105
Fjarðarbyggð	97%	1%	1%	100%	68
Suðurfirðir	87%	9%	4%	100%	23
Djúpivogur og Hornafjörður	78%	8%	14%	100%	64

Kí-kvaðrat marktektarpróf var reiknað til að meta hvort að munur sé á afstöðu á milli þessara fimm búsetusvæða. Með því að fækka hópunum úr 16 í fimm fjölgar þátttakendum innan hvers hóps að sama skapi. Enginn munur er á afstöðu íbúa til vegtolla í Fáskrúðsfjarðargöngum. Á hinn bóginn kemur fram skýr búsetumunur eftir landsvæðum þegar afstaða til vegatolla á Öxi er skoðuð þar sem íbúar Suðurfjarða skera sig algerlega úr í neikvæðri afstöðu ($\chi^2=64,96$, $df=8$, $P<0,0001$). Við túlkun þessara niðurstaðna ber þó að gæta þess að í þessari könnun er ekki tekið á því hvort að það er afstaða til vegtolla sem slíkra eða afstaða til þess að vegurinn um Öxi verði byggður upp sem ræður svörum þátttakenda.

Félagsvísindastofnun



HASKOLI ISLANDS

Viðhorf til vegamála og vegatolla

Unnið fyrir Leið ehf, Bolungarvík

Friðrik H. Jónsson
Eva Heiða Önnudóttir
Ævar Þórólfsson

Viðhorf til vegamála og vegtolla

Janúar 2004 – Símakönnun
Unnið fyrir Leið ehf, Bolungarvík

Friðrik H. Jónsson
Eva Heiða Önnudóttir
Ævar Þórólfsson

Efnisyfirlit

FRAMKVÆMD OG HEIMTUR.....	4
TÍÐNITÖFLUR - BAKGRUNNSBREYTUR.....	5
VIÐHORF TIL VEGATOLLA	8
Áhrif spurningaröðunar á svör	12
BAKGRUNNSGREINING.....	15

TÖFLUR

TAFLA 1	FRAMKVÆMD OG HEIMTUR.....	4
TAFLA 2	KYN SVARENDA.....	5
TAFLA 3	ALDUR SVARENDA.....	5
TAFLA 4	BÚSETA SVARENDA.....	5
TAFLA 5	MENNTUN SVARENDA.....	6
TAFLA 6	STAÐA SVARENDA Á VINNUMARKAÐI.....	6
TAFLA 7	FJÖLSKYLDUTEKJUR SVARENDA.....	7
TAFLA 8	HJÚSKAPARSTAÐA SVARENDA.....	7
TAFLA 9	ALMENNT SÉÐ, HVERSU HLYNNT(UR) EÐA ANDVÍG(UR) ERTU ÞVÍ AÐ VEGFARENDUR UM VÆNTANLEG HÉÐINSFIARÐARGÖNG, MILLI SIGLUFJARÐAR OG ÓLAFSFIARÐAR, GREIÐI 200 TIL 500 KRÓNUR Í VEGTOLL FYRIR AFNOT GANGANNA?.....	8
TAFLA 10	ALMENNT SÉÐ, HVERSU HLYNNT(UR) EÐA ANDVÍG(UR) ERTU ÞVÍ AÐ RÍKIÐ INNHEIMTI VEGATOLLA Á BILINU 50 TIL 500 KRÓNUR VIÐ SÉRSTAKLEGA KOSTNAÐARSÖM VEGAMANNVIRKI SVO SEM JARÐGÖNG, MISLÆG GATNAMÓT OG FJÓRBREIÐA ÞJÓÐVEGI, TIL GREIÐSLU HLUTA KOSTNAÐAR?.....	9
TAFLA 11	ALMENNT SÉÐ, HVERSU HLYNNT(UR) EÐA ANDVÍG(UR) ERTU ÞVÍ AÐ SAMGÖNGUBÓTUM SÉ FLÝTT MEÐ ÞVÍ AÐ EINKAÆÐILAR SJÁI UM GERÐ VEGAMANNVIRKJA OG VEGFARENDUR GREIÐI A.M.K. HELMING KOSTNAÐAR VIÐ SLÍKA FRAMKVÆMD MEÐ VEGATOLLUM?.....	10
TAFLA 12	HVERSU HLYNNT(UR) EÐA ANDVÍG(UR) ERTU ÞVÍ AÐ HÆKKA HÁMARKSHRAÐA ÚR 90KMÁ KLUKKUSTUND Í 100 KM Á KLUKKUSTUND Á EINHVERJUM HLUTUM ÞJÓÐVEGAKERFISINS? 10	
TAFLA 13	HVERSU HLYNNT(UR) EÐA ANDVÍG(UR) ERTU ÞVÍ AÐ BIFREIÐAEIGENDUR GREIÐI SÉRSTAKT GJALD FYRIR NOTKUN NAGLADEKKJA INNAN HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS VEGNA ÞESS AUKNA SLITS Á GÖTUM SEM REKJA MÁ TIL NAGLADEKKJA?.....	11
TAFLA 14	AFSTAÐA TIL VEGATOLLS Í VÆNTANLEGUM HÉÐINSFIARÐARGÖNGUM.....	12
TAFLA 15	AFSTAÐA TIL VEGATOLLA ALMENNT, SÉRSTAKLEGA VIÐ KOSTNAÐARSÖM VEGAMANNVIRKI.....	13
TAFLA 16	VIÐHORF TIL VEGATOLLA FYRIR AFNOT AF VÆNTANLEGUM HÉÐINSFIARÐARGÖNGUM (RÆÐHLUTFÖLL).....	16
TAFLA 17	VIÐHORF TIL VEGATOLLA FYRIR AFNOT AF VÆNTANLEGUM HÉÐINSFIARÐARGÖNGUM (DÁLKAHLUTFÖLL).....	17
TAFLA 18	VIÐHORF TIL VEGATOLLA ALMENNT GREINT EFTIR BAKGRUNNSÞÁTTUM (RÆÐHLUTFÖLL) 18	

TAFLA 19	VIÐHORF TIL VEGATOLLA ALMENNT GREINT EFTIR BAKGRUNNSÞÁTTUM (DÁLKAHLUTFÖLL).....	19
TAFLA 20	VIÐHORF TIL ÞESS HVORT FLÝTA EIGI SAMGÖNGUBÓTUM MEÐ ÞVÍ AÐ EINKAABILAR SJÁI UM GERÐ VEGAMANNVIRKJA OG AÐ VEGFARENDUR GREIÐI AÐ MINNSTA KOSTI HELMING KOSTNAÐAR MEÐ VEGATOLLUM (RÆÐHLUTFÖLL).....	20
TAFLA 21	VIÐHORF TIL ÞESS HVORT FLÝTA EIGI SAMGÖNGUBÓTUM MEÐ ÞVÍ AÐ EINKAABILAR SJÁI UM GERÐ VEGAMANNVIRKJA OG AÐ VEGFARENDUR GREIÐI AÐ MINNSTA KOSTI HELMING KOSTNAÐAR MEÐ VEGTOLLUM (DÁLKAHLUTFÖLL).....	21
TAFLA 22	VIÐHORF TIL ÞESS HVORT HÆKKA EIGI HÁMARKSHRAÐA ÚR 90 KM Á KLUKKUSTUND Í 100 KM Á KLUKKUSTUND Á EINHVERJUM HLUTUM ÞJÓÐVEGAKERFISINS (RÆÐHLUTFÖLL).....	22
TAFLA 23	VIÐHORF TIL ÞESS HVORT HÆKKA EIGI HÁMARKSHRAÐA ÚR 90 KM Á KLUKKUSTUND Í 100 KM Á KLUKKUSTUND Á EINHVERJUM HLUTUM ÞJÓÐVEGAKERFISINS (DÁLKAHLUTFÖLL).....	23
TAFLA 24	VIÐHORF TIL ÞESS HVORT AÐ BIFREIÐAEIGENDUR EIGI AÐ GREIÐA SÉRSTAKT GJALD FYRIR NOTKUN NAGLADEKKJA INNAN HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS GREINT EFTIR BAKGRUNNSÞÁTTUM (RÆÐHLUTFÖLL).....	24
TAFLA 25	VIÐHORF TIL ÞESS HVORT AÐ BIFREIÐAEIGENDUR EIGI AÐ GREIÐA SÉRSTAKT GJALD FYRIR NOTKUN NAGLADEKKJA INNAN HÖFUÐBORGARSVÆÐISINS GREINT EFTIR BAKGRUNNSÞÁTTUM (DÁLKAHLUTFÖLL).....	25

MYNDIR

MYND 1	SAMANBURÐUR Á VIÐHORFUM TIL VEGATOLLA EFTIR ÞVÍ HVORT SPURT ERUM VEGATOLLA ALMENNT EÐA SÉRSTAKLEGA UM VEGATOLLA Í VÆNTANLEGUM HÉÐINSFIARÐARGÖNGUM.....	9
MYND 2	SAMANBURÐUR Á SPURNINGU 7 UM HVORT INNHEIMTA ÆTTI VEGATOLL VIÐ VÆNTANLEG HÉÐINSFIARÐAGÖNG EFTIR ÞVÍ HVORT AÐ HÚN VAR SPURÐ Á UNÐAN EÐA EFTIR SPURNINGU 8 UM HVORT GREIÐA ÆTTI VEGATOLLA ALMENNT.....	13
MYND 3	SAMANBURÐUR Á SPURNINGU 8 UM HVORT INNHEIMTA ÆTTI VEGATOLL ALMENNT EFTIR ÞVÍ HVORT AÐ HÚN VAR SPURÐ Á UNÐAN EÐA EFTIR SPURNINGU 7 UM HVORT AÐ INNHEIMTA ÆTTI VEGATOLL VIÐ VÆNTANLEG HÉÐINSFIARÐARGÖNG.....	14

Framkvæmd og heimtur

Í þessari skýrslu er unnið úr gögnum sem var safnað fyrir Leið ehf, þar sem spurt var um ýmis viðhorf til vegamála á Íslandi. Könnunin var framkvæmd dagana 25. nóvember til 10. desember árið 2003 en búið var að vinna úr gögnunum í janúar 2004. Viðtölin voru tekið í síma og alls svöruðu 802 einstaklingar af þeim 1350 sem voru í úrtakinu. Brúttósvarhlutfall var því 59,4%, en nettósvarhlutfall var 63,2%, þ.e. svörun þegar búið er að draga þá frá sem eru búsettir erlendis, veikir eða látnir.

Tafla 1 Framkvæmd og heimtur

	Fjöldi	Hlutfall	Nettóhlutfall
Fjöldi svara	1350		
Búsettir erlendis	47	3,5%	
Veikir	34	2,5%	
Látnir	1	0,1%	
Endanlegt úrtak	1268	6,1%	
Neita að svara	293	21,7%	23,1%
Næst ekki í	173	12,8%	13,6%
Fjöldi svarenda	802	59,4%	63,2%

Hér á eftir koma fyrst tíðnitöflur yfir bakgrunnspættina kyn, aldur, búsetu, menntun, stöðu á vinnumarkaði, tekjur og hjúskaparstöðu. Því næst eru tíðnitöflur yfir spurningar um viðhorf til vegamála og þar á eftir er fjallað um áhrif spurningaraðar á svör við spurningum um vegtolla. Að lokum eru spurningar um viðhorf til vegamála greindar eftir kyni, aldri, búsetu, menntun, stöðu á vinnumarkaði, tekjum og hjúskaparstöðu.

Tíðnitöflur - Bakgrunnsbreytur

Í töflum 2 – 8 má sjá hlutfallslega skiptingu kyns, aldurs, búsetu, menntunar, stöðu á vinnumarkaði, tekna og hjúskaparstöðu meðal svarenda í könnuninni. Í töflum 5 – 8 er fært inn fyrir brottfallsgildi og merkir það að ekki eru til upplýsingar um svör í þeim tilfellum.

Tafla 2 Kyn svarenda

	Tíðni	Hlutfall (%)
Karlar	420	52,4
Konur	382	47,6
Samtals	802	100,0

Tafla 3 Aldur svarenda

	Tíðni	Hlutfall (%)
16 - 24 ára	161	20,1
25 - 34 ára	142	17,7
35 - 44 ára	154	19,2
45 - 54 ára	159	19,8
55 ára og eldri	186	23,2
Samtals	802	100,0

Tafla 4 Búseta svarenda

	Tíðni	Hlutfall (%)
Höfuðborgarsvæðið	436	54,4
Þéttbýli (>1000 manns)	240	29,9
Dreifbýli (<1000 manns)	126	15,7
Samtals	802	100,0

Tafla 5 Menntun svarenda

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall allir (%)
Grunnskólapróf	383	49,9	47,8
Framhaldsskólapróf	224	29,2	27,9
Háskólapróf	161	21,0	20,1
Samtals	768	100,0	95,8
Brottfall	34		4,2
Samtals	802		100,0

Tafla 6 Staða svarenda á vinnumarkaði

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall allir (%)
Launþegi	454	57,5	56,6
Atvinnurekandi	112	14,1	14,0
Nemi	130	16,5	16,2
Annað	94	11,9	11,7
Samtals	790	100,0	98,5
Neitar	8		1,0
Veit ekki	1		0,1
Brottfall	3		0,4
Samtals	12		1,5
Samtals	802		100,0

Tafla 7 Fjölskyldutekjur svarenda

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall allir (%)
Lægri en 250 þúsund	185	28,2	23,1
250 til 399 þúsund	203	30,9	25,3
400 til 549 þúsund	139	21,2	17,3
550 þúsund eða hærr	129	19,7	16,1
Samtals	656	100,0	81,8
Veit ekki	106		13,2
Brottfall	40		5,0
Samtals	146		18,2
Samtals	802		100,0

Tafla 8 Hjúskaparstaða svarenda

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall allir (%)
Ogift(ur) og ekki í sambúð	177	23,5	22,1
Gift(ur) eða í sambúð	520	69,1	64,8
Ekkja eða ekill / fráskilin(n) eða sambúð slitid	55	7,3	6,9
Samtals	752	100,0	93,8
Neitar	9		1,1
Veit ekki	1		0,1
Brottfall	40		5,0
Samtals	50		6,2
Samtals	802		100,0

Viðhorf til vegatolla

Í töflu 9 má sjá að af þeim sem taka afstöðu, þá eru tæp 64% svarenda mjög eða frekar hlynntir því að vegfarendur um væntanleg Héðinsfjarðargöng greiði vegtoll fyrir afnot ganganna. Á móti eru tæplega þriðjungur mjög eða frekar andvígur því að vegfarendur greiði slíkan toll.

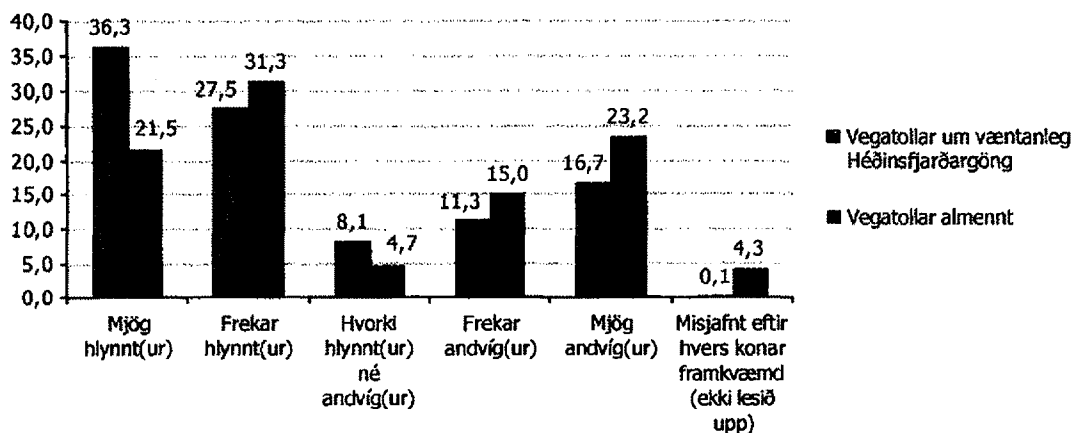
Tafla 9 Almenn séð, hversu hlynnt(ur) eða andvíg(ur) ertu því að vegfarendur um væntanleg Héðinsfjarðargöng, milli Siglufjarðar og Ólafsfjarðar, greiði 200 til 500 krónur í vegtoll fyrir afnot ganganna?

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall - allir (%)
Mjög hlynnt(ur)	272	36,3	33,9
Frekar hlynnt(ur)	206	27,5	25,7
Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur)	61	8,1	7,6
Frekar andvíg(ur)	85	11,3	10,6
Mjög andvíg(ur)	125	16,7	15,6
Misjafnt eftir hvers konar framkvæmd (ekki lesið upp)	1	0,1	0,1
Samtals	750	100,0	93,5
Neitar	9		1,1
Veit ekki	43		5,4
Samtals	52		6,5
Samtals	802		100,0

Í töflu 10 má sjá svör fólks þegar það var spurt um viðhorf til vegatolla almennt við kostnaðarsöm vegamannvirki. Færri eru hlyntir vegatollum þegar spurt er um þá almennt heldur en þegar sérstaklega er spurt um vegtoli í væntanlegum Héðinsfjarðargöngum. Þeim fækkar úr tæplega 64% í tæp 53% sem eru mjög eða frekar hlyntir vegatollum þegar spurt er um vegatolla almennt frá því þegar bara var spurt um Héðinsfjarðargöng. Á mynd 1 má sjá samanburð á svörum þegar spurt er um vegatolla almennt eða einungis í Héðinsfjarðargöngum.

Tafla 10 Almennt séð, hversu hlynt(ur) eða andvíg(ur) ertu því að ríkið innheimti vegatolla á bilinu 50 til 500 krónur við sérstaklega kostnaðarsöm vegamannvirki svo sem jarðgöng, mislæg gatnamót og fjórbreiða þjóðvegi, til greiðslu hluta kostnaðar?

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall - allir (%)
Mjög hlynt(ur)	166	21,5	20,7
Frekar hlynt(ur)	241	31,3	30,0
Hvorki hlynt(ur) né andvíg(ur)	36	4,7	4,5
Frekar andvíg(ur)	116	15,0	14,5
Mjög andvíg(ur)	179	23,2	22,3
Misjafnt eftir hvers konar framkvæmd (ekki lesið upp)	33	4,3	4,1
Samtals	771	100,0	96,1
Total	10		1,2
Neitar	21		2,6
Samtals	31		3,9
Samtals	802		100,0



Mynd 1 Samanburður á viðhorfum til vegatolla eftir því hvort spurt er um vegatolla almennt eða sérstaklega um vegatolla í væntanlegum Héðinsfjarðargöngum

Tafla 11 Almennt séð, hversu hlynnt(ur) eða andvíg(ur) ertu því að samgöngubótum sé flýtt með því að einkaaðilar sjái um gerð vegamannvirkja og vegfarendur greiði a.m.k. helming kostnaðar við slíka framkvæmd með vegatollum?

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall - allir (%)
Mjög hlynnt(ur)	140	18,6	17,5
Frekar hlynnt(ur)	215	28,6	26,8
Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur)	44	5,8	5,5
Frekar andvíg(ur)	158	21,0	19,7
Mjög andvíg(ur)	178	23,6	22,2
Misjafnt eftir hvers konar framkvæmd (ekki lesið upp)	18	2,4	2,2
Samtals	753	100	93,9
Neitar	11		1,4
Veit ekki	38		4,7
Samtals	49		6,1
Samtals	802		100,0

Í töflu 11 má sjá að annars vegar eru það nokkurn vegin jafnmargir sem eru því mjög eða frekar hlynntir (47,2%) að samgöngubótum sé flýtt og hins vegar þeir sem eru því frekar eða mjög andvígir (44,6%).

Þegar spurt er um hækkun á hámarkshraða úr 90 km á klukkustund í 100 km á klukkustund á einhverjum hlutum þjóðvegakerfisins, þá eru tæplega 61% því mjög eða frekar fylgjandi og rúm 37% sem eru því frekar eða mjög andvíg (sjá töflu 12).

Tafla 12 Hversu hlynnt(ur) eða andvíg(ur) ertu því að hækka hámarkshraða úr 90 km á klukkustund í 100 km á klukkustund á einhverjum hlutum þjóðvegakerfisins?

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall - allir (%)
Mjög hlynnt(ur)	329	41,4	41,0
Frekar hlynnt(ur)	155	19,5	19,3
Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur)	15	1,9	1,9
Frekar andvíg(ur)	80	10,1	10,0
Mjög andvíg(ur)	216	27,2	26,9
Samtals	795	100,0	99,1
Neitar	4		0,5
Veit ekki	3		0,4
Samtals	7		0,9
Samtals	802		100,0

Tafla 13 Hversu hlynnt(ur) eða andvíg(ur) ertu því að bifreiðaeigendur greiði sérstakt gjald fyrir notkun nagladekkja innan höfuðborgarsvæðisins vegna þess aukna slits á götum sem rekja má til nagladekkja?

	Tíðni	Hlutfall, einungis þeir sem svara(%)	Hlutfall - allir (%)
Mjög hlynnt(ur)	136	17,8	17,0
Frekar hlynnt(ur)	115	15,1	14,3
Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur)	52	6,8	6,5
Frekar andvíg(ur)	154	20,2	19,2
Mjög andvíg(ur)	305	40,0	38,0
Samtals	762	100,0	95,0
Neitar	11		1,4
Veit ekki	29		3,6
Samtals	40		5,0
Samtals	802		100,0

Rúmlega 60% svarenda eru frekar eða mjög á móti því að bifreiðaeigendur greiði sérstakt gjald fyrir notkun nagladekkja innan höfuðborgarsvæðisins vegna þess aukna slits á götum sem má rekja til nagladekkja. Tæplega 7% eru því hvorki hlynntir né andvígir og tæp 33% eru því mjög eða frekar hlynntir (sjá töflu 13).

Áhrif spurningaröðunar á svör

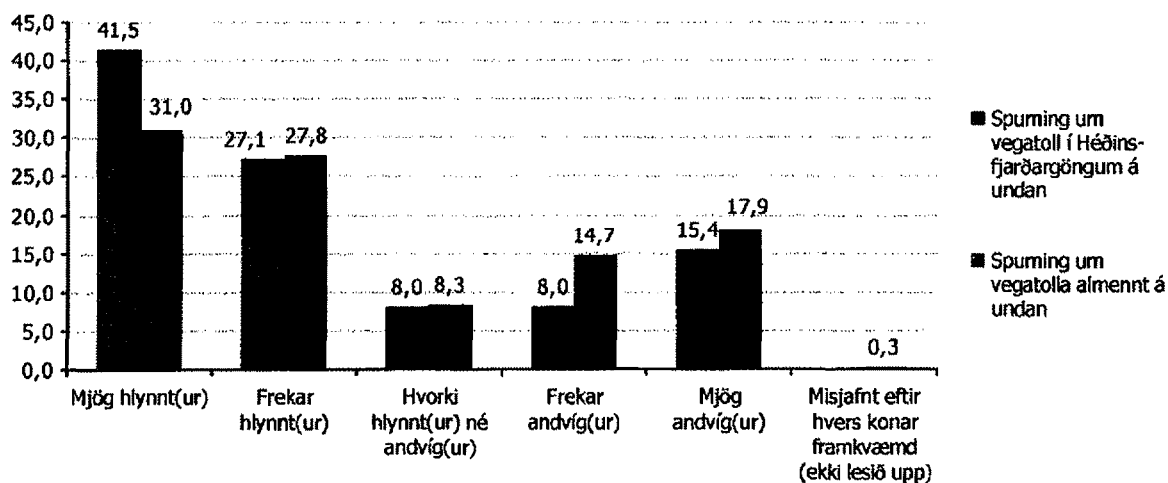
Spurt var tveggja spurninga um vegatolla, annars vegar var spurning um afstöðu til vegatolla í væntanlegum Héðinsfjarðargöngum og hins vegar var spurning um afstöðu til vegatolla almennt. Vegna þess að ætla má að röð þessara tveggja spurninga gæti haft áhrif á svörin við þeim, var ákveðið að helmingur svarenda fengi spurninguna um Héðinsfjarðargöng á undan spurningunni um vegatolla almennt og voru það 403 manns sem fengu spurningarnar í þeirri röð. Hinn helmingur svarenda, 399 manns, fengu spurninguna um vegatolla almennt á undan spurningunni um vegatoll í Héðinsfjarðargöngum.

Í töflu 14 má sjá svör við spurningunni um afstöðu til vegatolls í væntanlegum Héðinsfjarðargöngum eftir því hvort hún var spurð á undan eða eftir spurningunni um vegatolla almennt. Munurinn á afstöðu fólks eftir röð spurninga, er tölfræðilega marktækur meðal þeirra sem eru mjög hlyntir vegatollum í Héðinsfjarðargöngum og þeirra sem eru frekar andvígir.

Tafla 14 Afstaða til vegatolls í væntanlegum Héðinsfjarðargöngum

	Spurning um vegatoll í Héðinsfjarðargöngum á undan	Spurning um vegatolla almennt á undan	t-gildi	Marktektarmörk
Mjög hlynt(ur)	41,5	31,0	3,04	$p < 0,01$
Frekar hlynt(ur)	27,1	27,8	-0,22	-
Hvorki hlynt(ur) né andvíg(ur)	8,0	8,3	-0,15	-
Frekar andvíg(ur)	8,0	14,7	2,95	$p < 0,01$
Mjög andvíg(ur)	15,4	17,9	-0,93	-
Misjafnt eftir hvers konar framkvæmd (ekki lesið upp)	-	0,3	-1,08	-
Fjöldi	376	390		

Í töflu 14 og á mynd 2 má sjá að ef spurningin um vegatoll í Héðinsfjarðargöngum er á undan, þá eru fleiri mjög hlyntir vegatollum í göngunum eða 41,5%, heldur en ef spurningin um vegatolla almennt er á undan, en þá eru 31% svarenda mjög hlyntir vegatollum í Héðinsfjarðargöngum. Jafnmargir eru hlutlausir eða um 8%, sama hvor spurningin sem er á undan. Ívið færri eru hins vegar frekar andvígir vegatollum í Héðinsfjarðargöngum ef spurningin um vegatolla í göngunum er á undan spurningunni um vegatolla almennt, eða 8% á móti rúmum 15%.

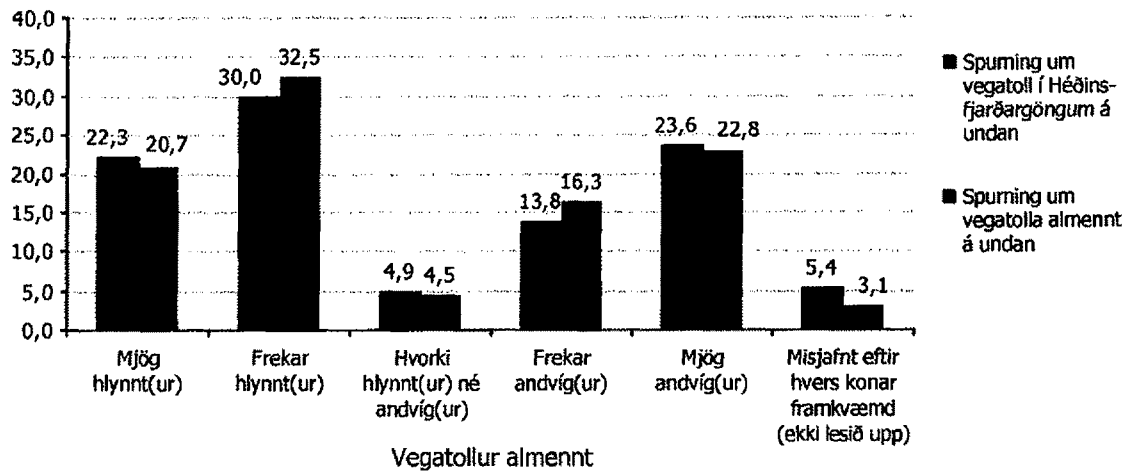


Mynd 2 Samanburður á spurningu 7 um hvort innheimta ætti vegatoll við væntanleg Héðinsfjarðargöng eftir því hvort að hún var spurð á undan eða eftir spurningu 8 um hvort greiða ætti vegatolla almennt

Þegar spurt er um afstöðu til vegatolla almennt skiptir röð spurninga ekki eins miklu máli eins og þegar spurt er um vegatoll í Héðinsfjarðargöngum (sjá töflu 15). Eini munurinn á hlutföllum sem er tölfræðilega marktækur er meðal þeirra sem svara „misjafnt eftir hvers konar framkvæmd“ – svarmöguleiki sem var ekki lesinn upp. Á mynd 3 má svo sjá niðurstöður úr töflu 15 myndrænt.

Tafla 15 Afstaða til vegatolla almennt, sérstaklega við kostnaðarsöm vegamannvirki

	Spurning um vegatoll í Héðinsfjarðargöngum á undan	Spurning um vegatolla almennt á undan	t-gildi	Marktektarmörk
Mjög hlynnt(ur)	22,3	20,7	0,54	-
Frekar hlynnt(ur)	30,0	32,5	-0,74	-
Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur)	4,9	4,5	0,26	-
Frekar andvíg(ur)	13,8	16,3	-0,96	-
Mjög andvíg(ur)	23,6	22,8	0,26	-
Misjafnt eftir hvers konar framkvæmd (ekki lesið upp)	5,4	3,1	1,59	$p < 0,1$
Fjöldi	374	381		



Mynd 3 Samanburður á spurningu 8 um hvort innheimta ætti vegatoll almennt eftir því hvort að hún var spurð á undan eða eftir spurningu 7 um hvort að innheimta ætti vegatoll við væntanleg Héðinsfjarðargöng

Bakgrunnsgreining

Hér á eftir koma töflur þar sem viðhorf svarenda til vegamála eru greind eftir kyni, aldri, búsetu, menntun, stöðu á vinnumarkaði og hjúskaparstöðu. Settar eru fram bæði raða- og dálkaprósentur fyrir hverja spurningu ásamt samtalsfjöldatölum. Í textanum er það helsta dregið fram úr hverri bakgrunnsgreiningu og á það við þær töflur þar sem raðhlutföll eru sett fram.

Í töflum þar sem dálkaprósentur eru settar fram, eru fjöldatölur þær sömu fyrir kyn, aldur og búsetu, en fyrir aðra bakgrunnspætti eru þær lægri og er það vegna brottfallsgilda á þeim bakgrunnspáttum. Spyrlar fylltu sjálfir út upplýsingar um kyn, aldur og búsetu eftir upplýsingum um úrtakið og þess vegna eru engin brottfallsgildi á þeim páttum.

Marktektarprófið kíkvaðrat var notað til að kanna hvort að munur á hlutföllum væri tölfræðilega marktækur. Tölfræðileg marktekt er gefin til kynna með stjörnumerkjum. Ein stjarna (*) merkir að munurinn er marktækur miðað við 90% öryggismörk ($p < 0,1$), tvær stjörnur (**) að hann sé marktækur miðað við 95% öryggismörk ($p < 0,5$) og þrjár stjörnur (***) að hann sé marktækur miðað við 99% öryggismörk ($p < 0,01$).

Tafla 16 Viðhorf til vegatolla fyrir afnot af væntanlegum Héðinsfjarðargöngum (raðhlutföll)

<i>Kyn*</i>	Mjög hlynnt(ur) %	Frekar hlynnt(ur) %	Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %	Samtals
Karlar	37,9	24,2	7,6	10,7	19,6	393
Konur	34,6	31,2	8,7	12,1	13,5	356
<i>Aldur***</i>						
16 - 24 ára	22,3	25,9	18,0	18,0	15,8	139
25 - 34 ára	37,2	29,9	6,6	10,9	15,3	137
35 - 44 ára	39,3	26,2	5,5	9,0	20,0	145
45 - 54 ára	41,1	26,5	5,3	9,9	17,2	151
55 ára og eldri	40,1	28,8	6,2	9,6	15,3	177
<i>Búseta</i>						
Höfuðborgarsvæðið	36,8	24,8	8,8	10,8	18,8	399
Þéttbýli (>1000 manns)	40,1	30,0	6,2	10,6	13,2	227
Dreifbýli (<1000 manns)	27,6	31,7	9,8	14,6	16,3	123
<i>Menntun*</i>						
Grunnskólapróf	31,9	27,2	9,4	13,1	18,3	360
Framhaldsskólapróf	36,2	30,5	6,7	10,0	16,7	210
Háskólapróf	48,0	24,3	5,9	8,6	13,2	152
<i>Staða á vinnumarkaði***</i>						
Launþegi	37,4	28,1	6,5	10,2	17,7	430
Atvinnurekandi	48,1	25,0	5,6	7,4	13,9	108
Nemi	23,9	23,0	18,6	20,4	14,2	113
Annað	31,5	32,6	6,7	11,2	18,0	89
<i>Tekjur**</i>						
Lægri en 250 þúsund	28,2	35,6	7,5	16,1	12,6	174
250 til 399 þúsund	36,6	28,4	8,8	10,3	16,0	194
400 til 549 þúsund	46,2	26,5	3,8	9,8	13,6	132
550 þúsund eða hærrí	46,7	20,0	6,7	9,2	17,5	120

Yngra fólk er síður mjög hlynnt því að innheimta beri vegatoll í væntanlegum Héðinsfjarðargöngum, en meðal þeirra sem eru frekar andvígir því snýst sambandið við.

Samband búsetu og viðhorfa til vegatolla í Héðinsfjarðargöngum var ekki tölfraeðilega marktækt, en þegar hlutföllin eru skoðuð má sjá að hlutföll höfuðborgarbúa og dreifbýlisbúa sem eru frekar eða mjög hlynntir því að innheimta beri vegatoll í göngunum er mjög svipað eða rúm 59% og rúmt 61% (sjá töflu 16).

Eftir því sem menntun eykst hækkar hlutfalli þeirra sem eru því mjög hlynntir að innheimta beri vegatoll í Héðinsfjarðargöngum. Hlutfall háskólamenntaðra sem eru mjög hlynntir vegatollum er 48%, en rúm 36% framhaldsmenntaðra eru mjög hlynntir og tæp 32% grunnskólamenntaðra. Þeir sem eru í hærri tekjuflokkum eru hlutfallslega oftarmjög hlynntir vegatollum í Héðinsfjarðargöngum heldur en þeir sem eru í lægri tekjuflokkum, en sambandið snýst við meðal þeirra sem eru því frekar hlynntir.

Tafla 17 Viðhorf til vegatolla fyrir afnot af væntanlegum Héðinsfjarðargöngum (dálkahlutföll)

	Mjög hlynt(ur) %	Frekar hlynt(ur) %	Hvorki hlynt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %
Kyn*					
Karlar	54,8	46,1	49,2	49,4	61,6
Konur	45,2	53,9	50,8	50,6	38,4
Samtals	272	206	61	85	125
Aldur***					
16 - 24 ára	11,4	17,5	41,0	29,4	17,6
25 - 34 ára	18,8	19,9	14,8	17,6	16,8
35 - 44 ára	21,0	18,4	13,1	15,3	23,2
45 - 54 ára	22,8	19,4	13,1	17,6	20,8
55 ára og eldri	26,1	24,8	18,0	20,0	21,6
Samtals	272	206	61	85	125
Búseta					
Höfuðborgarsvæðið	54,0	48,1	57,4	50,6	60,0
Þéttbýli (>1000 manns)	33,5	33,0	23,0	28,2	24,0
Dreifbýli (<1000 manns)	12,5	18,9	19,7	21,2	16,0
Samtals	272	206	61	85	125
Menntun*					
Grunnskólapróf	43,6	49,2	59,6	58,0	54,5
Framhaldsskólapróf	28,8	32,2	24,6	25,9	28,9
Háskólapróf	27,7	18,6	15,8	16,0	16,5
Samtals	264	199	57	81	121
Staða á vinnumarkaði***					
Launþegi	60,1	59,6	45,9	51,8	61,8
Atvinnurekandi	19,4	13,3	9,8	9,4	12,2
Nemi	10,1	12,8	34,4	27,1	13,0
Annað	10,4	14,3	9,8	11,8	13,0
Samtals	268	203	61	85	123
Tekjur**					
Lægrí en 250 þúsund	20,7	35,2	30,2	38,9	23,9
250 til 399 þúsund	30,0	31,3	39,5	27,8	33,7
400 til 549 þúsund	25,7	19,9	11,6	18,1	19,6
550 þúsund eða hærrí	23,6	13,6	18,6	15,3	22,8
Samtals	237	176	43	72	92

Tafla 18 Viðhorf til vegatolla almennt greint eftir bakgrunnspáttum (ræðhlutföll)

	Mjög hlynt(ur) %	Frekar hlynt(ur) %	Hvorki hlynt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %	Misjafnt eftir því hvers konar framkvæmd %	Samtals
Kyn							
Karlar	21,0	30,1	3,9	13,4	26,9	4,6	409
Konur	22,1	32,6	5,5	16,9	19,1	3,9	362
Aldur***							
16 - 24 ára	10,6	32,5	6,0	21,2	26,5	3,3	151
25 - 34 ára	19,1	30,1	8,1	11,0	26,5	5,1	136
35 - 44 ára	20,4	28,9	3,3	15,8	28,3	3,3	152
45 - 54 ára	27,5	28,8	4,6	11,1	22,2	5,9	153
55 ára og eldri	28,5	35,2	2,2	15,6	14,5	3,9	179
Búseta							
Höfuðborgarsvæðið	20,8	30,3	4,5	16,0	25,1	3,3	419
béttbýli (>1000 manns)	24,8	34,8	4,3	10,9	19,6	5,7	230
Dreifibýli (<1000 manns)	18,0	27,9	5,7	19,7	23,8	4,9	122
Menntun							
Grunnskólapróf	19,8	31,9	3,0	15,9	26,1	3,3	364
Framhaldsskólapróf	22,3	28,6	5,9	16,8	21,8	4,5	220
Háskólapróf	24,4	34,0	6,4	9,6	19,9	5,8	156
Staða á vinnumarkaði							
Launþegi	21,8	30,8	5,0	14,3	23,6	4,5	441
Atvinnurekandi	28,2	27,3	0,9	12,7	23,6	7,3	110
Nemi	13,2	33,1	6,6	20,7	24,8	1,7	121
Annað	22,2	37,8	4,4	15,6	17,8	2,2	90
Tekjur							
Lægrí en 250 þúsund	17,5	36,2	4,5	20,3	15,8	5,6	177
250 til 399 þúsund	23,1	29,2	6,2	11,8	26,7	3,1	195
400 til 549 þúsund	27,3	30,9	2,9	15,1	18,7	5,0	139
550 þúsund eða hærri	22,6	34,7	4,8	9,7	24,2	4,0	124

Þegar spurt er almennt um vegatolla, þá má sjá að eftir því sem fólk verður eldra þá er það hlutfallslega oftarmjög hlynt slíkum tollum (sjá töflu 18). Sambandið snýst við meðal þeirra sem eru þeim mjög andvígir, en þar er hlutfall tveggja yngstu aldurshópanna (16-24 ára og 25-34 ára) tæp hjá hvorum hóp 27%, en fer niður í tæp 15% hjá elsta aldurshópnum (55 ára og eldri).

Tafla 19 Viðhorf til vegatolla almennt greint eftir bakgrunnspáttum (dálkahlutföll)

	Mjög hlynt(ur) %	Frekar hlynt(ur) %	Hvorki hlynt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %	Misjafnt eftir því hvers konar framkvæmd %
Kyn*						
Karlar	51,8	51,0	44,4	47,4	61,5	57,6
Konur	48,2	49,0	55,6	52,6	38,5	42,4
Samtals	166	241	36	116	179	33,0
Aldur***						
16 - 24 ára	9,6	20,3	25,0	27,6	22,3	15,2
25 - 34 ára	15,7	17,0	30,6	12,9	20,1	21,2
35 - 44 ára	18,7	18,3	13,9	20,7	24,0	15,2
45 - 54 ára	25,3	18,3	19,4	14,7	19,0	27,3
55 ára og eldri	30,7	26,1	11,1	24,1	14,5	21,2
Samtals	166	241	36	116	179	33
Búseta						
Höfuðborgarsvæðið	52,4	52,7	52,8	57,8	58,7	42,4
Þéttbýli (>1000 manns)	34,3	33,2	27,8	21,6	25,1	39,4
Dreifbýli (<1000 manns)	13,3	14,1	19,4	20,7	16,2	18,2
Samtals	166	241	36	116	179	33
Menntun*						
Grunnskólapróf	45,3	50,0	32,4	52,7	54,6	38,7
Framhaldsskólapróf	30,8	27,2	38,2	33,6	27,6	32,3
Háskólapróf	23,9	22,8	29,4	13,6	17,8	29,0
Samtals	159	232	34	110	174	31
Staða á vinnumarkaði***						
Launþegi	58,9	56,7	62,9	54,3	59,1	62,5
Atvinnurekandi	19,0	12,5	2,9	12,1	14,8	25,0
Nemi	9,8	16,7	22,9	21,6	17,0	6,3
Annað	12,3	14,2	11,4	12,1	9,1	6,3
Samtals	163	240	35	116	176	32
Tekjur**						
Læгри en 250 þúsund	21,8	30,9	26,7	39,1	20,6	35,7
250 til 399 þúsund	31,7	27,5	40,0	25,0	38,2	21,4
400 til 549 þúsund	26,8	20,8	13,3	22,8	19,1	25,0
550 þúsund eða hærri	19,7	20,8	20,0	13,0	22,1	17,9
Samtals	142	207	30	92	136	28

Tafla 20 Viðhorf til þess hvort flýta eigi samgöngubótum með því að einkaaðilar sjái um gerð vegamannvirkja og að vegfarendur greiði að minnsta kosti helming kostnaðar með vegatollum (raðhlutföll)

<i>Kyn**</i>	Mjög hlynnt(ur) %	Frekar hlynnt(ur) %	Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %	Samtals
Karlar	22,8	30,8	4,9	18,7	22,8	390
Konur	14,8	27,5	7,2	24,6	25,8	345
<i>Aldur***</i>						
16 - 24 ára	7,7	22,5	9,9	32,4	27,5	142
25 - 34 ára	19,0	27,8	8,7	19,8	24,6	126
35 - 44 ára	19,5	32,2	4,7	18,1	25,5	149
45 - 54 ára	24,5	34,7	3,4	18,4	19,0	147
55 ára og eldri	23,4	28,7	4,1	19,3	24,6	171
<i>Búseta</i>						
Höfuðborgarsvæðið	19,0	27,8	7,8	21,8	23,5	395
Þéttbýli (>1000 manns)	20,4	28,8	4,4	20,4	26,1	226
Dreifbýli (<1000 manns)	16,7	35,1	2,6	22,8	22,8	114
<i>Menntun**</i>						
Grunnskólapróf	16,8	25,0	6,2	23,8	28,2	340
Framhaldsskólapróf	21,7	34,0	5,2	17,0	22,2	212
Háskólapróf	22,1	34,4	6,5	20,1	16,9	154
<i>Staða á vinnumarkaði**</i>						
Launþegi	19,8	30,9	5,2	21,2	22,9	424
Atvinnurekandi	29,9	27,1	2,8	18,7	21,5	107
Nemi	8,8	27,2	9,6	27,2	27,2	114
Annað	17,1	28,0	8,5	18,3	28,0	82
<i>Tekjur</i>						
Lægrí en 250 þúsund	16,9	25,3	3,6	24,1	30,1	166
250 til 399 þúsund	20,7	31,4	5,3	20,7	21,8	188
400 til 549 þúsund	18,9	37,1	3,8	21,2	18,9	132
550 þúsund eða hærrí	28,6	28,6	5,9	18,5	18,5	119

Í töflu 20 má sjá að hlutfallslega fleiri karlar en konur eru því mjög eða frekar hlynntar að flýta eigi samgöngubótum með því að einkaaðilar sjái um gerð vegamannvirkja og að vegfarendur greiði að minnsta kosti helming kostnaðar með vegtollum. Tæplega 54% karlanna eru mjög eða frekar hlynntir slíkum aðgerðum á móti rúmum 42% kvenna.

Eldra fólk er hlutfallslega oftar mjög hlynnt því að flýta eigi samgöngubótum, heldur en yngra fólk. Hlutfallslega fæstir sem eru með grunnskólamenntun eru mjög eða frekar fylgjandi ofangreindum aðgerðum eða tæp 42% á móti tæpum 56% framhaldsmenntaðra og tæpum 56% háskólamenntaðra.

Tafla 21 Viðhorf til þess hvort flýta eigi samgöngubótum með því að einkaaðilar sjái um gerð vegamannvirkja og að vegfarendur greiði að minnsta kosti helming kostnaðar með vegtolium (dálkahlutföll)

	Mjög hlynnt(ur) %	Frekar hlynnt(ur) %	Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %
Kyn**					
Karlar	63,6	55,8	43,2	46,2	50,0
Konur	36,4	44,2	56,8	53,8	50,0
Samtals	140	215	44	158	178
Aldur***					
16 - 24 ára	7,9	14,9	31,8	29,1	21,9
25 - 34 ára	17,1	16,3	25,0	15,8	17,4
35 - 44 ára	20,7	22,3	15,9	17,1	21,3
45 - 54 ára	25,7	23,7	11,4	17,1	15,7
55 ára og eldri	28,6	22,8	15,9	20,9	23,6
Samtals	140	215	44	158	178
Búseta					
Höfuðborgarsvæðið	53,6	51,2	70,5	54,4	52,2
Þéttbýli (>1000 manns)	32,9	30,2	22,7	29,1	33,1
Dreifbýli (<1000 manns)	13,6	18,6	6,8	16,5	14,6
Samtals	140	215	44	158	178
Menntun**					
Grunnskólapróf	41,6	40,5	50,0	54,7	56,8
Framhaldsskólapróf	33,6	34,3	26,2	24,3	27,8
Háskólapróf	24,8	25,2	23,8	20,9	15,4
Samtals	137	210	42	148	169
Staða á vinnumarkaði**					
Launþegi	60,0	61,2	51,2	57,7	55,7
Atvinnurekandi	22,9	13,6	7,0	12,8	13,2
Nemi	7,1	14,5	25,6	19,9	17,8
Annað	10,0	10,7	16,3	9,6	13,2
Samtals	140	214	43	156	174
Tekjur					
Lægri en 250 þúsund	22,2	22,8	21,4	31,0	36,2
250 til 399 þúsund	31,0	32,1	35,7	30,2	29,7
400 til 549 þúsund	19,8	26,6	17,9	21,7	18,1
550 þúsund eða hærr	27,0	18,5	25,0	17,1	15,9
Samtals	126	184	28	129	138

Tafla 22 Viðhorf til þess hvort hækka eigi hámarkshraða úr 90 km á klukkustund í 100 km á klukkustund á einhverjum hlutum þjóðvegakerfisins (raðhiutföll)

Kyn***	Mjög hlynnt(ur) %	Frekar hlynnt(ur) %	Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %	Samtals
Karlar	48,2	17,7	2,4	7,9	23,7	417
Konur	33,9	21,4	1,3	12,4	31,0	378
Aldur***						
16 - 24 ára	50,6	20,6	2,5	10,0	16,3	160
25 - 34 ára	51,1	22,7	2,1	7,1	17,0	141
35 - 44 ára	48,7	17,5	1,3	9,7	22,7	154
45 - 54 ára	33,8	17,8	1,9	10,8	35,7	157
55 ára og eldri	26,2	19,1	1,6	12,0	41,0	183
Búseta						
Höfuðborgarsvæðið	40,5	21,4	1,6	9,1	27,4	430
Þéttbýli (>1000 manns)	41,4	15,9	2,1	11,7	28,9	239
Dreifbýli (<1000 manns)	44,4	19,8	2,4	10,3	23,0	126
Menntun						
Grunnskólapróf	39,4	17,3	1,3	11,8	30,2	381
Framhaldsskólapróf	43,0	21,5	1,3	9,4	24,7	223
Háskólapróf	41,6	20,5	4,3	8,1	25,5	161
Staða á vinnumarkaði***						
Launþegi	40,1	22,9	1,8	10,4	24,9	454
Atvinnurekandi	54,1	12,6	0,9	9,0	23,4	111
Nemi	45,7	19,4	3,1	10,1	21,7	129
Annað	23,7	11,8	2,2	10,8	51,6	93
Tekjur***						
Lægr en 250 þúsund	31,0	16,8	2,2	10,9	39,1	184
250 til 399 þúsund	40,6	22,3	0,0	9,9	27,2	202
400 til 549 þúsund	42,4	24,5	1,4	10,1	21,6	139
550 þúsund eða hærr	49,2	13,3	3,9	10,9	22,7	128

Konur eru andvígari því að hámarkshraði sé hækkaður úr 90 km á klukkustund í 100 km á klukkustund á einhverjum hlutum þjóðvegakerfisins, heldur en karlar (sjá töflu 22). Samtals eru tæp 66% karla mjög eða frekar hlynntir hækkan á hámarkshraða á móti rúmum 55% kvenna.

Þegar aldur er skoðaður sést að eftir því sem fólk er eldra þá er það síður mjög hlynnt hækkan á hámarkshraða. Meðal 55 ára og eldri eru rúm 26% mjög hlynntir, á móti um það bil helmingi þeirra sem eru í þremur neðri aldursflokkunum, 16-24 ára, 25-34 ára og 35-44 ára. Eftir því sem tekjur hækka, þá eru svarendur hlutfallslega oftari mjög hlynntir hækkan á hámarkshraða, en sambandið snýst við meðal þeirra sem eru því mjög andvígir. Hafa verður í huga að hér getur verið um að ræða samvirk áhrif aldurs og tekna, þar sem fólk hækkar oft í tekjum eftir því sem það eldist.

Tafla 23 Væðing til þess hvort hækka eigi hámarks hraða úr 90 km á klukkustund í 100 km á klukkustund á einhverjum hlutum þjóðvegakerfisins (dálkahlutföll)

	Mjög hlynnt(ur) %	Frekar hlynnt(ur) %	Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %
Kyn***					
Karlar	61,1	47,7	66,7	41,3	45,8
Konur	38,9	52,3	33,3	58,8	54,2
Samtals	329	155	15	80	216
Aldur***					
16 - 24 ára	24,6	21,3	26,7	20,0	12,0
25 - 34 ára	21,9	20,6	20,0	12,5	11,1
35 - 44 ára	22,8	17,4	13,3	18,8	16,2
45 - 54 ára	16,1	18,1	20,0	21,3	25,9
55 ára og eldri	14,6	22,6	20,0	27,5	34,7
Samtals	329	155	15	80	216
Búseta					
Höfuðborgarsvæðið	52,9	59,4	46,7	48,8	54,6
Þéttbýli (>1000 manns)	30,1	24,5	33,3	35,0	31,9
Dreifbýli (<1000 manns)	17,0	16,1	20,0	16,3	13,4
Samtals	329	155	15	80	216
Menntun					
Grunnskólapróf	47,9	44,9	33,3	57,0	54,5
Framhaldsskólapróf	30,7	32,7	20,0	26,6	26,1
Háskólapróf	21,4	22,4	46,7	16,5	19,4
Samtals	313	147	15	79	211
Staða á vinnumarkaði***					
Launþegi	56,3	67,5	53,3	58,8	52,6
Atvinnurekandi	18,6	9,1	6,7	12,5	12,1
Nemi	18,3	16,2	26,7	16,3	13,0
Annað	6,8	7,1	13,3	12,5	22,3
Samtals	323	154	15	80	215
Tekjur***					
Lægst en 250 þúsund	21,8	24,4	36,4	29,4	38,7
250 til 399 þúsund	31,4	35,4	0,0	29,4	29,6
400 til 549 þúsund	22,6	26,8	18,2	20,6	16,1
550 þúsund eða hærr	24,1	13,4	45,5	20,6	15,6
Samtals	261	127	11	68	186

Tafla 24 Viðhorf til þess hvort að bifreiðaeigendur eigi að greiða sérstakt gjald fyrir notkun nagladekkja innan höfuðborgarsvæðisins greint eftir bakgrunnspáttum (raðhlutföll)

Kyn***	Mjög hlynt(ur) %	Frekar hlynt(ur) %	Hvorki hlynt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %	Samtals
Karlar	23,3	15,2	6,6	17,4	37,3	407
Konur	11,5	14,9	7,0	23,4	43,1	355
Aldur						
16 - 24 ára	15,8	17,1	5,7	20,9	40,5	158
25 - 34 ára	22,1	19,8	8,4	13,0	36,6	131
35 - 44 ára	12,7	14,7	10,0	19,3	43,3	150
45 - 54 ára	21,3	13,3	4,0	22,0	39,3	150
55 ára og eldri	17,9	11,6	6,4	24,3	39,9	173
Búseta***						
Höfuðborgarsvæðið	22,8	14,9	4,8	16,1	41,5	417
Þéttbýli (>1000 manns)	12,1	13,8	8,5	24,1	41,5	224
Dreifbýli (<1000 manns)	11,6	18,2	10,7	27,3	32,2	121
Menntun**						
Grunnskólapróf	16,0	13,2	7,7	22,9	40,2	363
Framhaldsskólapróf	19,9	14,2	3,3	21,3	41,2	211
Háskólapróf	19,5	20,1	8,8	12,6	39,0	159
Staða á vinnumarkaði**						
Launþegi	18,9	15,7	6,9	20,6	37,9	433
Atvinnurekandi	23,1	6,5	5,6	17,6	47,2	108
Nemi	8,8	23,2	5,6	20,0	42,4	125
Annað	18,2	11,4	9,1	23,9	37,5	88
Tekjur						
Lægra en 250 þúsund	17,6	10,8	6,3	25,6	39,8	176
250 til 399 þúsund	18,6	17,0	6,7	20,6	37,1	194
400 til 549 þúsund	18,8	16,5	6,0	18,0	40,6	133
550 þúsund eða hærr	20,6	16,7	5,6	15,1	42,1	126

Í töflu 24 má sjá að hlutfallslega fleiri karlar (23,3%) eru mjög hlyntir því að greiða beri sérstakt gjald fyrir notkun nagladekkja innan höfuðborgarsvæðisins heldur en konur (11,5%). Einnig eru höfuðborgarbúar hlutfallslega oftar mjög eða frekar hlyntir slíku gjaldi, eða samtals tæp 38% á móti tæpum 26% sem búa í öðru þéttbýli og tæp 30% þeirra sem búa í dreifbýli. Sambandið snýst við þegar þeir eru skoðaðir sem eru frekar andvígir gjaldi fyrir notkun nagladekkja, þar sem rúm 16% höfuðborgarbúa eru andvígir, rúm 24% annarra þéttbýlisbúa og rúm 27% dreifbýlisbúa. Vakin er athygli á því að meira en 40% höfuðborgarbúa og annarra þéttbýlisbúa eru mjög andvígir slíku gjaldi á móti rúmlega 32% dreifbýlisbúa.

Tafla 25 Viðhorf til þess hvort að bifreiðaeigendur eigi að greiða sérstakt gjald fyrir notkun nagladekkja innan höfuðborgarsvæðisins greint eftir bakgrunnspáttum (dálka-
hlutföll)

	Mjög hlynnt(ur) %	Frekar hlynnt(ur) %	Hvorki hlynnt(ur) né andvíg(ur) %	Frekar andvíg(ur) %	Mjög andvíg(ur) %
Kyn***					
Karlar	69,9	53,9	51,9	46,1	49,8
Konur	30,1	46,1	48,1	53,9	50,2
Samtals	136	115	52	154	305
Aldur					
16 - 24 ára	18,4	23,5	17,3	21,4	21,0
25 - 34 ára	21,3	22,6	21,2	11,0	15,7
35 - 44 ára	14,0	19,1	28,8	18,8	21,3
45 - 54 ára	23,5	17,4	11,5	21,4	19,3
55 ára og eldri	22,8	17,4	21,2	27,3	22,6
Samtals	136	115	52	154	305
Búseta***					
Höfuðborgarsvæðið	69,9	53,9	38,5	43,5	56,7
Þéttbýli (>1000 manns)	19,9	27,0	36,5	35,1	30,5
Dreifbýli (<1000 manns)	10,3	19,1	25,0	21,4	12,8
Samtals	136	115	52	154	305
Menntun**					
Grunnskólapróf	44,3	43,6	57,1	56,1	49,5
Framhaldsskólapróf	32,1	27,3	14,3	30,4	29,5
Háskólapróf	23,7	29,1	28,6	13,5	21,0
Samtals	131	110	49	148	295
Staða á vinnumarkaði**					
Launþegi	61,2	59,6	58,8	57,8	54,5
Atvinnurekandi	18,7	6,1	11,8	12,3	16,9
Nemi	8,2	25,4	13,7	16,2	17,6
Annað	11,9	8,8	15,7	13,6	11,0
Samtals	134	114	51	154	301
Tekjur					
Lægri en 250 þúsund	26,3	20,0	28,2	35,2	28,1
250 til 399 þúsund	30,5	34,7	33,3	31,3	28,9
400 til 549 þúsund	21,2	23,2	20,5	18,8	21,7
550 þúsund eða hærri	22,0	22,1	17,9	14,8	21,3
Samtals	118	95	39	128	249