



Potensial- undersøkelse Agder Kollektivtrafikk

Jarle Hersvik
21100142
12.05.2021



Contents

1	Om undersøkelsen	3
2	Oppsummering og konklusjon	12
3	Resultater	15
4	Fra befolkningsundersøkelsen om arbeids-/skolereiser	16
5	Fra bedriftsundersøkelsen	25

1

Om undersøkelsen

Om undersøkelsen

Denne rapporten baserer seg på prosjektet “hvordan få flere til å ta bussen på Agder”. Dette er en rapport hvor det er tatt utgangspunkt i det foregående prosjektet. I denne undersøkelsen er det spesifikt rekruttert personer som arbeider på Agder og rekrutteringen er gjort ved direkte kontakt med ulike selskap. Formålet med denne undersøkelsen er også å forsøke å finne ut hvilke tiltak som må gjennomføres for å få flere til å ta bussen fremfor bil.

Undersøkelsen er gjennomført blant spesifikke bedrifter (se neste side for mer detaljer)

Antall intervju: 506

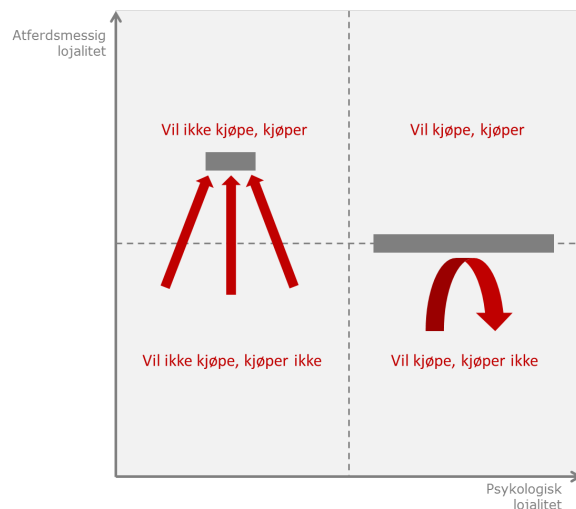
Resultatene er ikke **vektet**

Undersøkelsen er gjennomført gjennom epostrekruttering. AKT har selv vært ansvarlig for rekrutteringen og mottatt en åpen link som har blitt sendt til de enkelte respondentene

Ansvarlig for undersøkelsen i Kantar er Seniorrådgiver Jarle Hersvik, Seniorrådgiver Erlend Espedal har assistert med rapporteringen

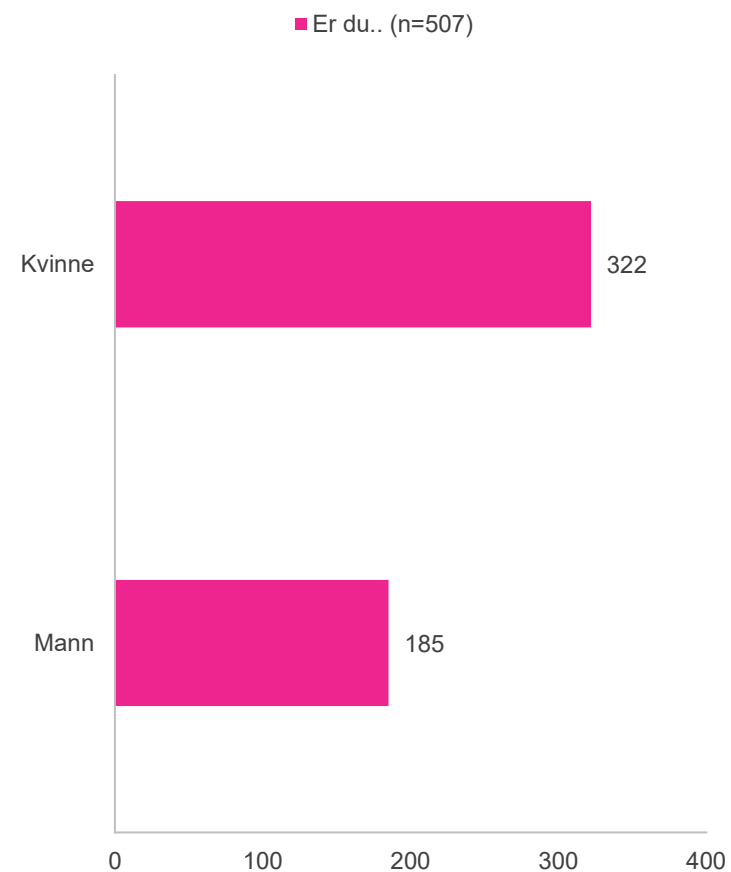
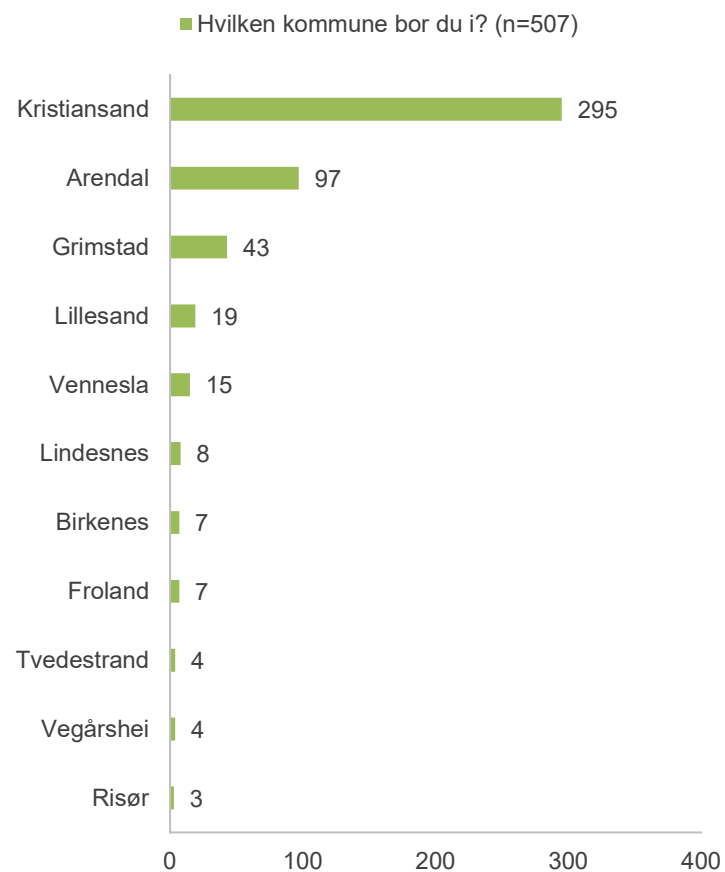
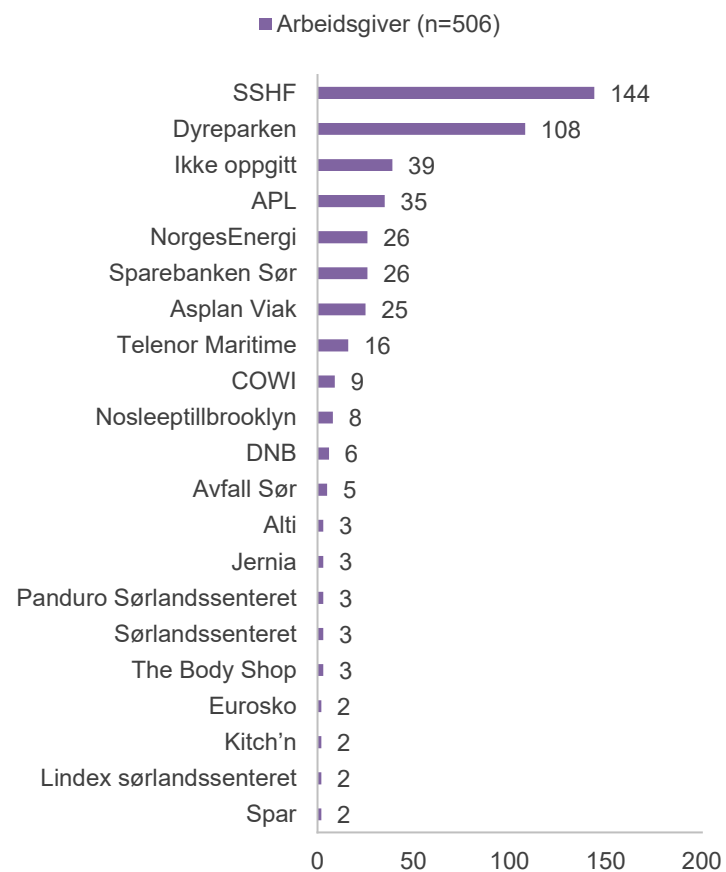
Feltperioden for undersøkelsen var 11.03.2021 – 19.04.2021

Det teoretiske fundamentet bak Conversion Model

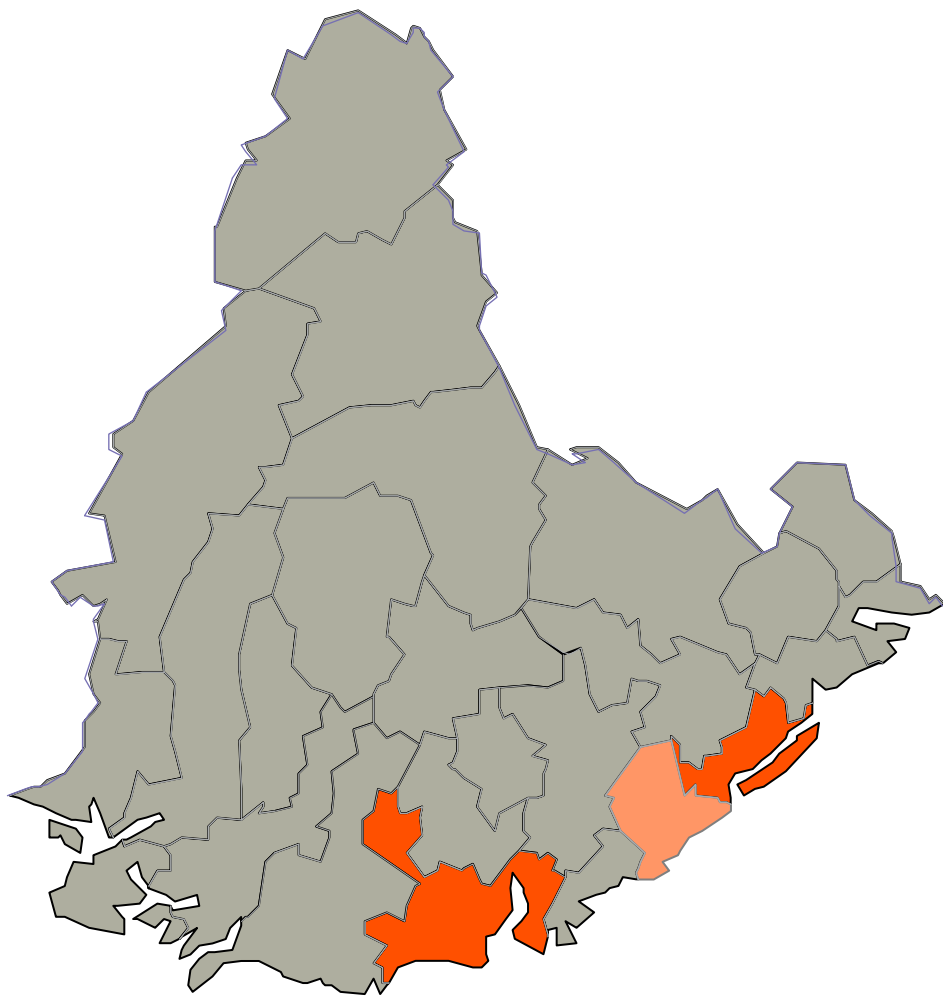


- Målet med en Conversion Model-studie er å **forstå kundenes lojalitet** til ulike merkevarer/alternativer i et gitt marked. I denne sammenheng kan begrepet 'merke' brukes synonymt med 'transportalternativ'.
- Det er forskjellige former for lojalitet. På den ene siden har man ren **atferdsmessig lojalitet**, at man kjøper samme produkt gang på gang. På den annen side har man **psykologisk lojalitet**, at man har et fordelaktig inntrykk av et bestemt merke og ser på det som det beste merket i markedet. For å kunne forklare forbrukeratferd må man studere begge disse formene for lojalitet.
- Gjennom å kartlegge hvilket repertoar av ulike merker man som forbruker har og hvordan kjøpene man gjør innen kategorien fordeler seg på de ulike merkene, søker Conversion Model å gi et så **presist bilde på atferden til hver enkelt forbruker** som mulig. Ved å gi et troverdig mål på respondentnivå, blir også estimatene av markedsandeler på aggregert nivå mer presise og enklere å "oversette" til faktiske business-resultat.
- Forbrukernes psykologiske tilknytning til ulike merkevarer måles ved å studere hvordan man rangerer merkene man har i vurderingssettet, noe som gir et mål på **den "mentale markedsandelen"** ulike merker har i forbrukernes bevissthet.
- Conversion Model søker videre å forklare lojalitet ved å kartlegge de **faktorene som gjør at man som forbruker har en psykologisk tilknytning** til bestemte merker. Hva er det som gjør at man har et godt inntrykk av en bestemt merkevare, mens man er mer negativ til andre?
- I de fleste marked er det imidlertid slik at man som forbruker **ikke alltid ender opp med kjøpe de produktene man ønsker å kjøpe**. For å få et helhetlig bilde av lojalitet må man også kartlegge **hvilke barrierer** som gjør at forbrukere ikke alltid kjøper de merkene de ønsker å kjøpe og **hvilke triggerer** som gjør at folk handler visse merker oftere enn de egentlig har lyst til.

Antall respondenter



Agder fylke

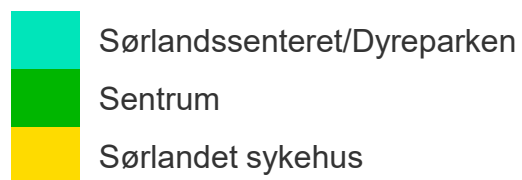
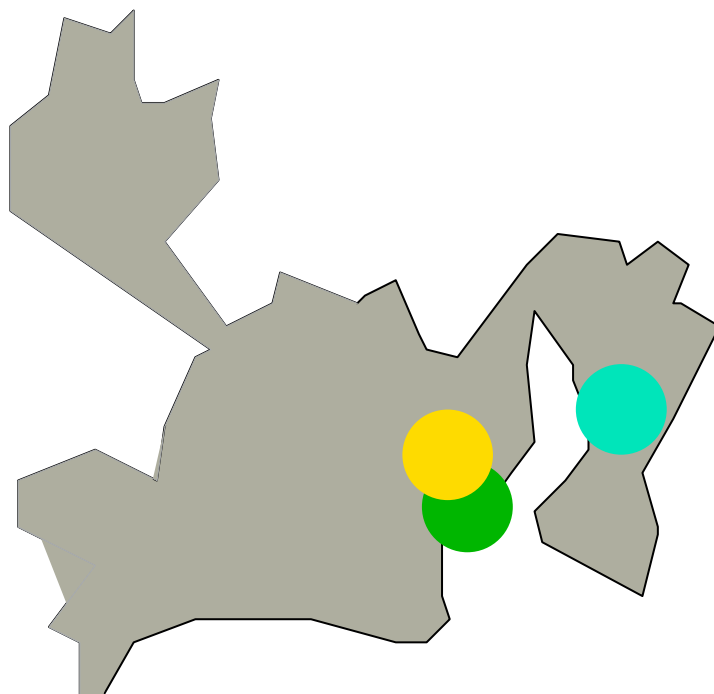


	Antall respondenter etter bosteds- /arbeidsstedskommune	
	Arbeidsstedskommune	Bostedskommune
Kristiansand	314	292
Arendal	135	96
Grimstad	1	41
Lillesand	0	19
Vennesla	0	14
Lindesnes	0	8
Birkenes	0	7
Froland	0	7
Andre kommuner	2	16
Ingen av disse	1	0
Antall respondenter	453	500

2 av 3 som har blitt intervjuet bor og jobber i samme kommune.

Blant de som er bosatt i Kristiansand og Arendal er andelen over 80%.

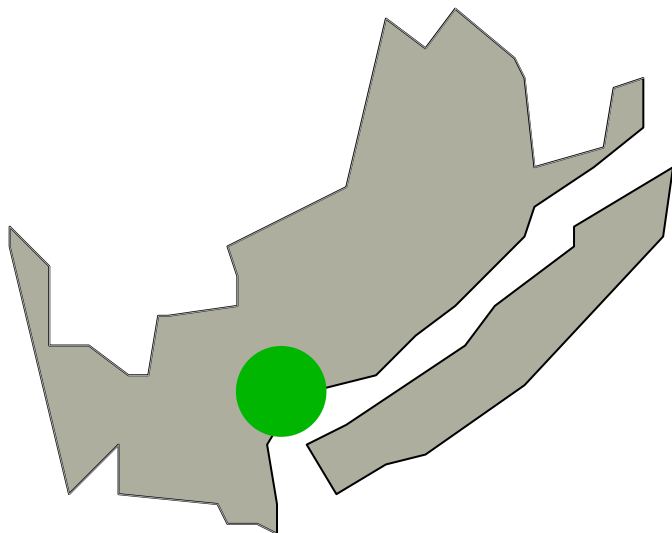
Kristiansand kommune



	Antall respondenter etter bosteds- /arbeidsstedskommune	
	Arbeidsstedskommune	Bostedskommune
Kristiansand	314	292
Arendal	135	96
Grimstad	1	41
Lillesand	0	19
Vennesla	0	14
Lindesnes	0	8
Birkenes	0	7
Froland	0	7
Andre kommuner	2	16
Ingen av disse	1	0
Antall respondenter	453	500

Det er to arbeidsstedslokasjoner i Kristiansand hvor vi har tilstrekkelig respondenter til å kunne gjøre analyser. Dette er området rundt Sørlandssenteret/Dyreparken og Sørlandet sykehus. Øvrige respondenter er gruppert under annet.

Arendal kommune



Sentrum, Sørlandet sykehus, Alti

Antall respondenter etter bosteds-
/arbeidsstedskommune

	Arbeidsstedskommune	Bostedskommune
--	---------------------	----------------

	Arbeidsstedskommune	Bostedskommune
Kristiansand	314	292
Arendal	135	96
Grimstad	1	41
Lillesand	0	19
Vennesla	0	14
Lindesnes	0	8
Birkenes	0	7
Froland	0	7
Andre kommuner	2	16
Ingen av disse	1	0
Antall respondenter	453	500

Antall respondenter med arbeidssted i Arendal kommune gjør at det er utfordrende å splitte dette opp ytterligere. Denne vurderingen er også gjort med utgangspunkt i at de fleste av de som har blitt intervjuet jobber innenfor et ganske konsentrert område i Arendal sentrum, rundt Sørlandet sykehus i Arendal og kjøpesenteret Alti

2

Oppsummering og konklusjon

Oppsummering og konklusjon

Denne analysen har hatt som formål å gjøre en vurdering av hvilke tiltak som kan gjøres for å redusere bilbruken i Kristiansand, til fordel for kollektivtransport og andre mer miljøvennlige reisemidler i områder hvor det befinner seg et visst antall arbeidstakere.

Status slik vi leser markedet i dag er at bil har en svært dominerende posisjon som transportmiddel i Kristiansand. Bilen oppleves som fleksibel å bruke, det er lett å finne parkering og det meste er tilrettelagt for bilbruk. Dette ser vi i både denne undersøkelsen, samt undersøkelsen som ble stilt til hele Agder.

Når det gjelder kollektivt så oppleves dette imidlertid mer negativt blant ikke-brukerne. Disse opplever kollektivtrafikken som mer tungvint, lite fleksibel og dyr.

Hvis man ønsker å forsøke å endre reisemønsteret i byen fra overveiende bil, til mer kollektivbruk så er det en del grep som bør gjøre. Noen av disse grepene er til ulempe for bil og til fordel for kollektivt og andre transportmidler. Vi vil i denne konklusjonen forsøke å gi konkrete råd om tiltak som kan vurderes for å få gjennomført disse endringene.

I forhold til de geografiske lokasjonen til større bedrifter slik som eksempelvis Dyreparken/Sørlandsparken og sykehuset så viser resultatene at det er større ulikheter med tanke på hvor man bor i utgangspunktet. Eksempelvis er det høyere tilfredshet og bruk blant personer som bor vest for Kristiansand sentrum og som arbeider i Dyreparken/Sørlandsparken enn blant de som bor øst for dette området. Muligheten for å reise direkte er altså en avgjørende faktor for bruk.

Hvordan få færre til å bruke bilen?

Bilen oppleves som sagt som svært fleksibel og det «beste» transportmiddelet å bruke i Kristiansand kommune. Sammenligner man Kristiansand med andre kommuner så vil man kunne si at kommunen utmerker seg med tanke på tilgjengelighet for bil. Ettersom kommunen er så tilrettelagt for bilbruk, så er ikke kollektivt eller andre former for transport i vurderingssettet for mange. Resultatene fra undersøkelsen viser også at friksjonen for brukerne skjer når det kreves bytte av transportmiddel når man skal komme seg til sin arbeidsplass. Bussbytte oppleves som en negativ opplevelse, både når det gjelder skydd for vær og vind, samt vente ved bytte.

Med tanke på hvor man må bytte transportmiddel hvis man skal fra øst til vest, så bør det vurderes om plassering av byttepunktene er optimale i dag. Det er flere resultater fra undersøkelsen som gir signaler på dette ikke er tilfelle. I tillegg oppfatter vi det som noe forunderlig at en bussrute stopper ved Sørlandsparken og ikke er innom Dyreparken med tanke på at distansen er kort og det vil gi økt passasjergrunnlag.

Totalt sett tror vi den viktigste faktoren for å forsøke å øke andelen som tar buss til de ulike arbeidsstedene vil være en ytterligere optimalisering av selve rutenettet. Pr i dag opplever kundene det som at det er for mye bytte av buss og at denne oppleves som negativ. Dette også med tanke på ventetidslengden mellom første og andre buss.

Oppsummering og konklusjon

Også denne undersøkelsen bekrefter det man så i den fylkesrepresentative undersøkelsen. Resultatene viste at noe av årsaken til bilbruken, er at man ikke er klar over kollektivtilbudet.

Resultatene viser at blant bilbrukene er det en større andel som vurderer sykkel og el-sykkel enn det er andel som vurderer kollektivt. Kommunen er svært godt tilrettelagt for sykkel, et bevis på at hvis man tilrettelegger for transportmiddelet, så øker bruken og den potensielle bruken.

For å få færre til å bruke bilen, tror vi at man bør i større grad bør tilrettelegge for andre transportmåter, på bekostning av bilen. Dette har blitt gjort i flere andre byer, noe som vi tror også vil fungere i Kristiansand. Eksempel på denne typen tiltak er prising av parkeringsplasser og flere veier som blir reservert for kollektivtransport. Dette gjelder også for de store arbeidsplassene.

Det bør gjøres en vurdering av hvilke tiltak som kan gjøre kollektivbruken bedre og bilbruken mindre god på eksempelvis følgende områder: fleksibilitet, reisetid.

Det er viktig at begrensninger i forhold til bilbruk følges opp med forbedringer eller økt tilrettelegging for andre transportmidler.

Det bør også gjøres en større reisevaneundersøkelse slik at man kan få et godt grunnlag for å forbedre kollektivreisetilbudet, da særskilt med tanke på bytte av transportmiddel. Dette bør unngås ettersom det skaper friksjon for brukerne.

3

Resultater

4

Fra befolkningsundersøkelsen
om arbeids-/skolereiser

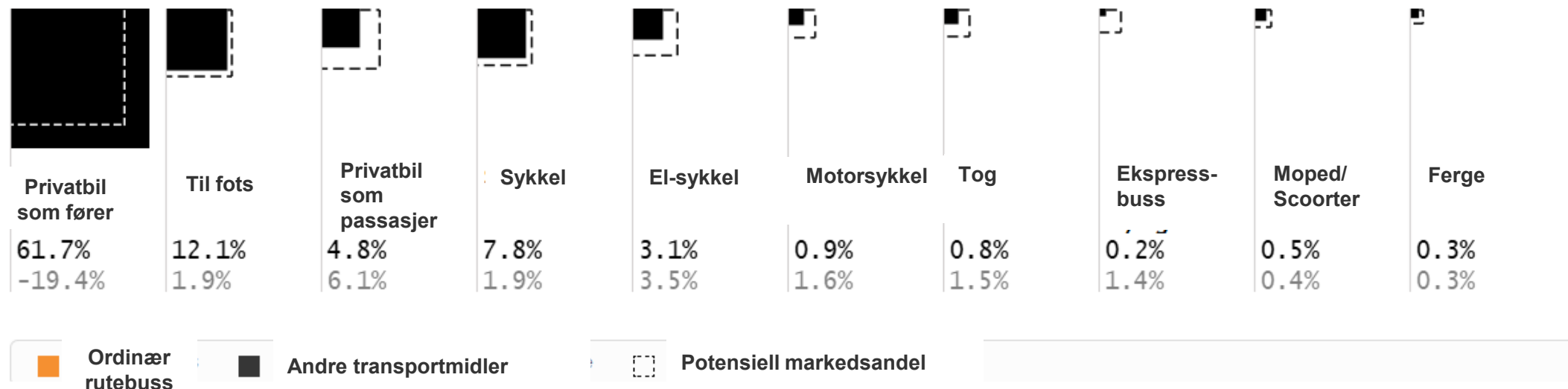
Markedsandeler – Personer i arbeid/går på skole i Agder

Blant de arbeids-/skolereisende i Agder, har bussen en markedsandel på om lag 8%. Å kjøre selv med bil er helt dominerende. Privatbil som fører har en markedsandel på om lag 62%. Vekstpotensialet til bussen er begrenset, med bare 0,7%, gitt dagens marked.

Ordinær
rutebuss

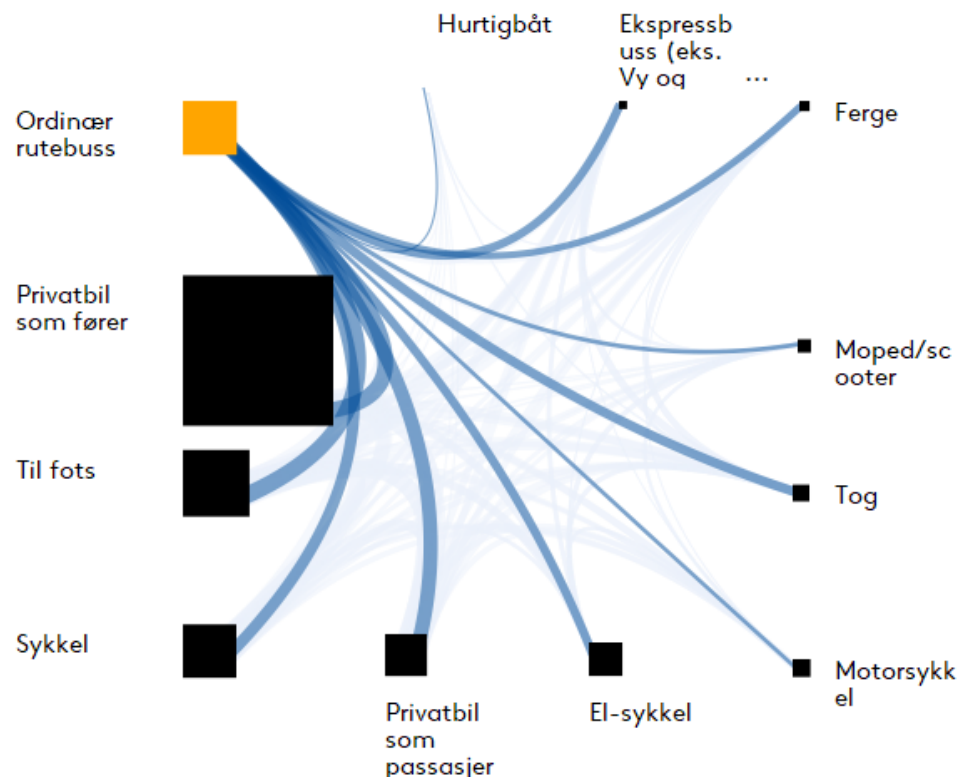
7.9%
0.7%

Bil som fører har et negativt markedspotensial, på nær 20%. Dette innebærer at det er en del som per i dag kjører bil, men som holdes tilbake av ulike markedsfaktorer.



Kryssbruk blant personer som arbeider/går på skole i Agder

Kryssbruken av transportmidler på arbeids-/skolereiser er høy. Merk at de som reiser med bil som fører bruker færre transportmidler enn de som reiser med andre transportmidler. 1 av 4 som benytter bil som fører på arbeidsreiser, benytter også bussen. 2 av 3 som reiser med buss, reiser også med bil som fører.



Gjennomsnittlig antall transportmidler benyttet: 2.4

Ordinær rutebuss			Privatbil som fører		
Transportmidler benyttet: 4.1			Transportmidler benyttet: 2.4		
Til fots	...	72.2%	Til fots	...	38.4%
Privatbil som	...	66.1%	Privatbil som	...	28.8%
Privatbil som	...	53.4%	Ordinær	...	24.5%
Sykkel	...	34.5%	Sykkel	...	20.0%

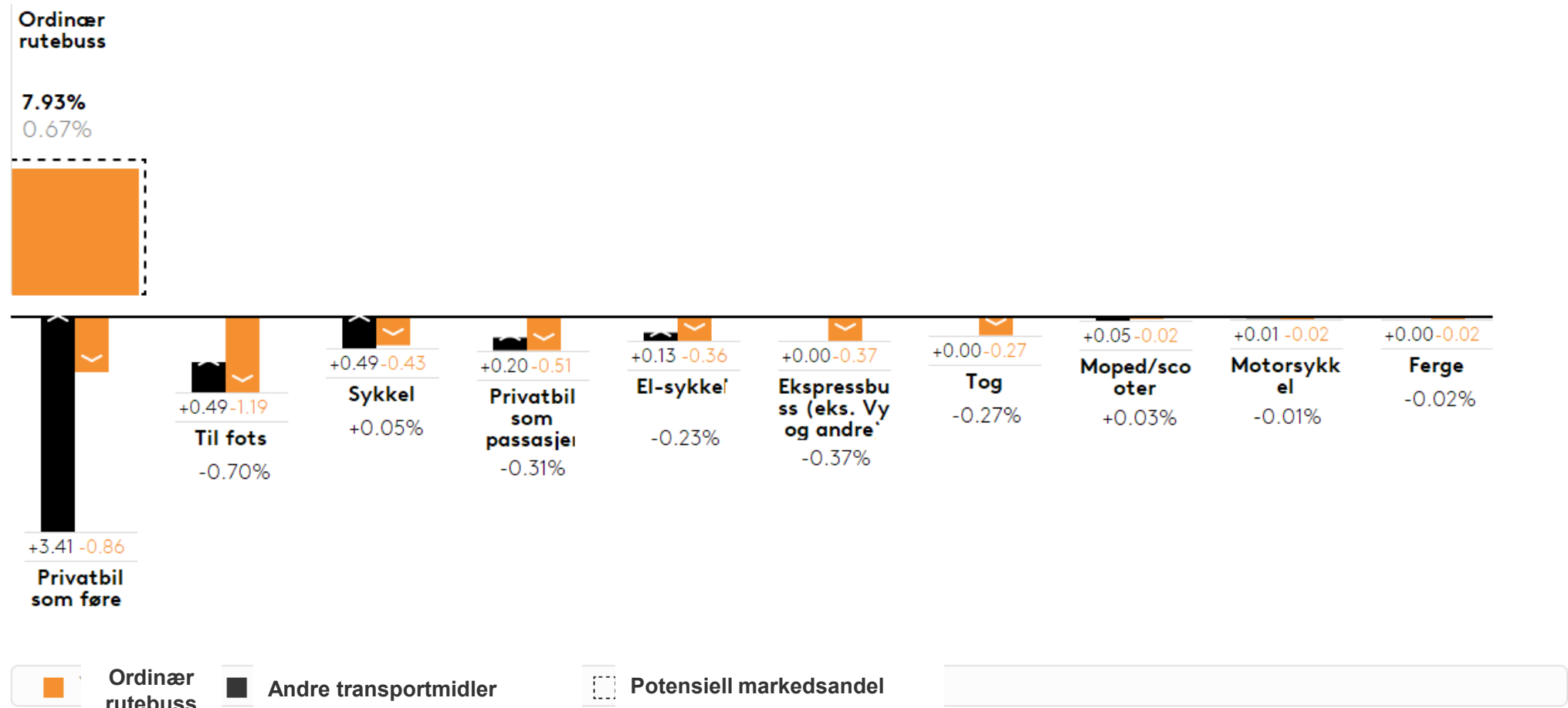
Til fots			Sykkel		
Transportmidler benyttet: 3.8			Transportmidler benyttet: 3.6		
Privatbil som	...	73.1%	Til fots	...	76.7%
Ordinær	...	50.9%	Privatbil som	...	62.4%
Privatbil som	...	50.3%	Ordinær	...	39.9%
Sykkel	...	46.7%	Privatbil som	...	38.9%

Privatbil som passasjer			El-sykkel		
Transportmidler benyttet: 4.2			Transportmidler benyttet: 3.9		
Privatbil som	...	80.2%	Ordinær	...	55.3%
Til fots	...	73.7%	Til fots	...	54.0%
Ordinær	...	55.2%	Privatbil som	...	52.5%
Sykkel	...	34.8%	Privatbil som	...	48.2%

Ordinær rutebuss Andre transportmidler

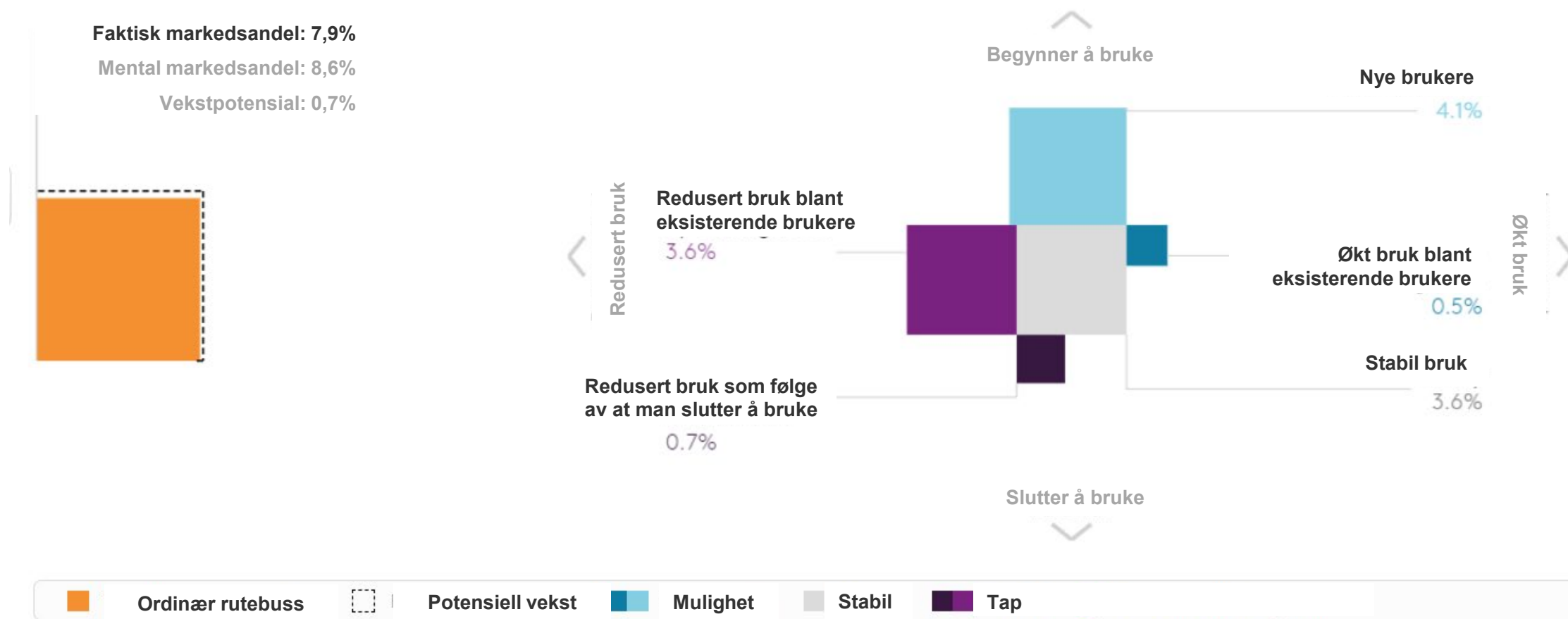
Potensielle bevegelser i markedsandeler blant personer som arbeider/går på skole i Agder

Bussen har det største potensialet for å hente markedsandeler blant de som reiser med privatbil som fører. Tapspotensialet i motsatt retning er begrenset.



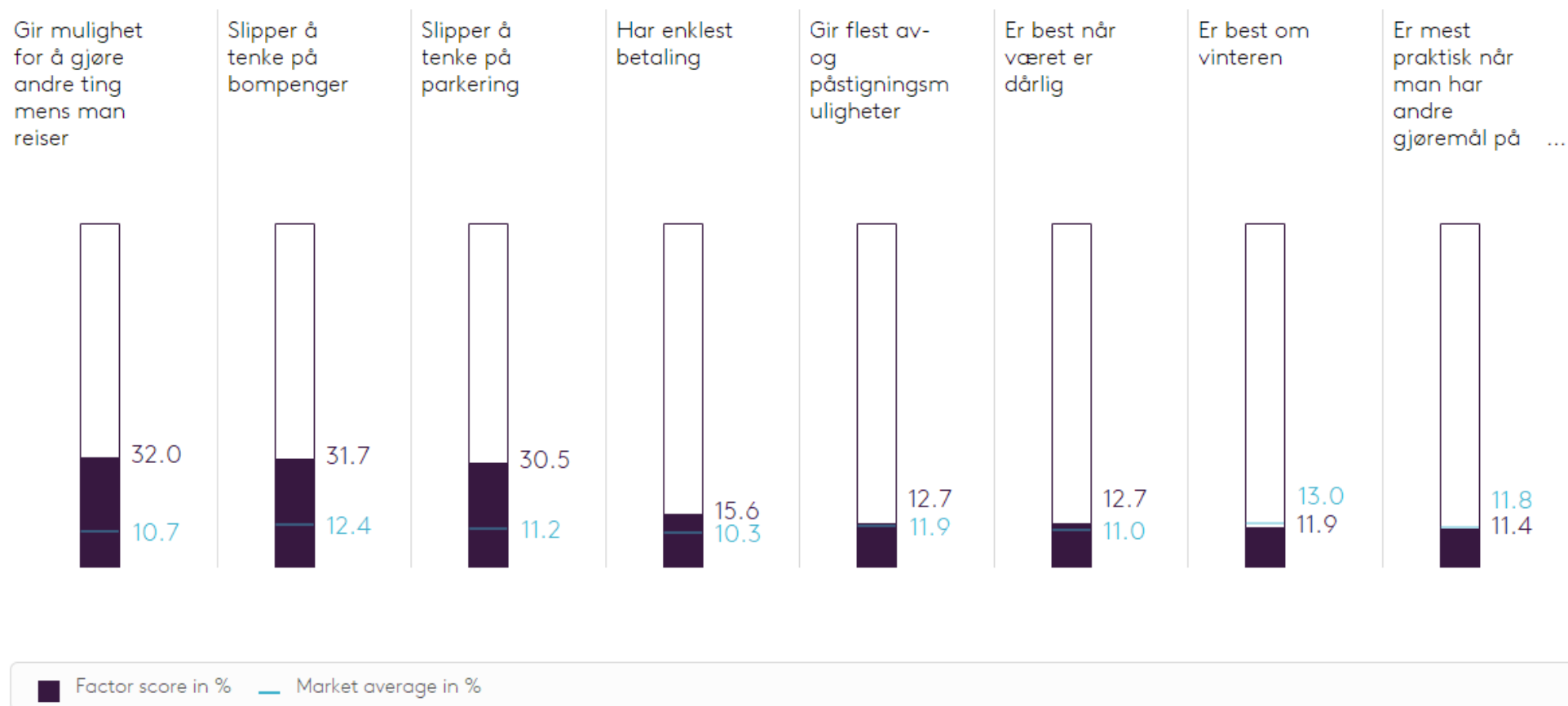
Relasjon til bussen blant personer som arbeider/går på skole i Agder

Bussen har størst potensiale for å hente markedsandeler fra helt nye brukere, mens potensialet for vekst blant eksisterende kunder er begrenset. Samtidig ser vi at potensiale for å tape markedsandeler som følge av at folk slutter å bruke bussen er begrenset, mens det er en del som bruker bussen per i dag, som kunne tenke seg å bruke andre alternativer på deler av de reisene de gjennomfører.



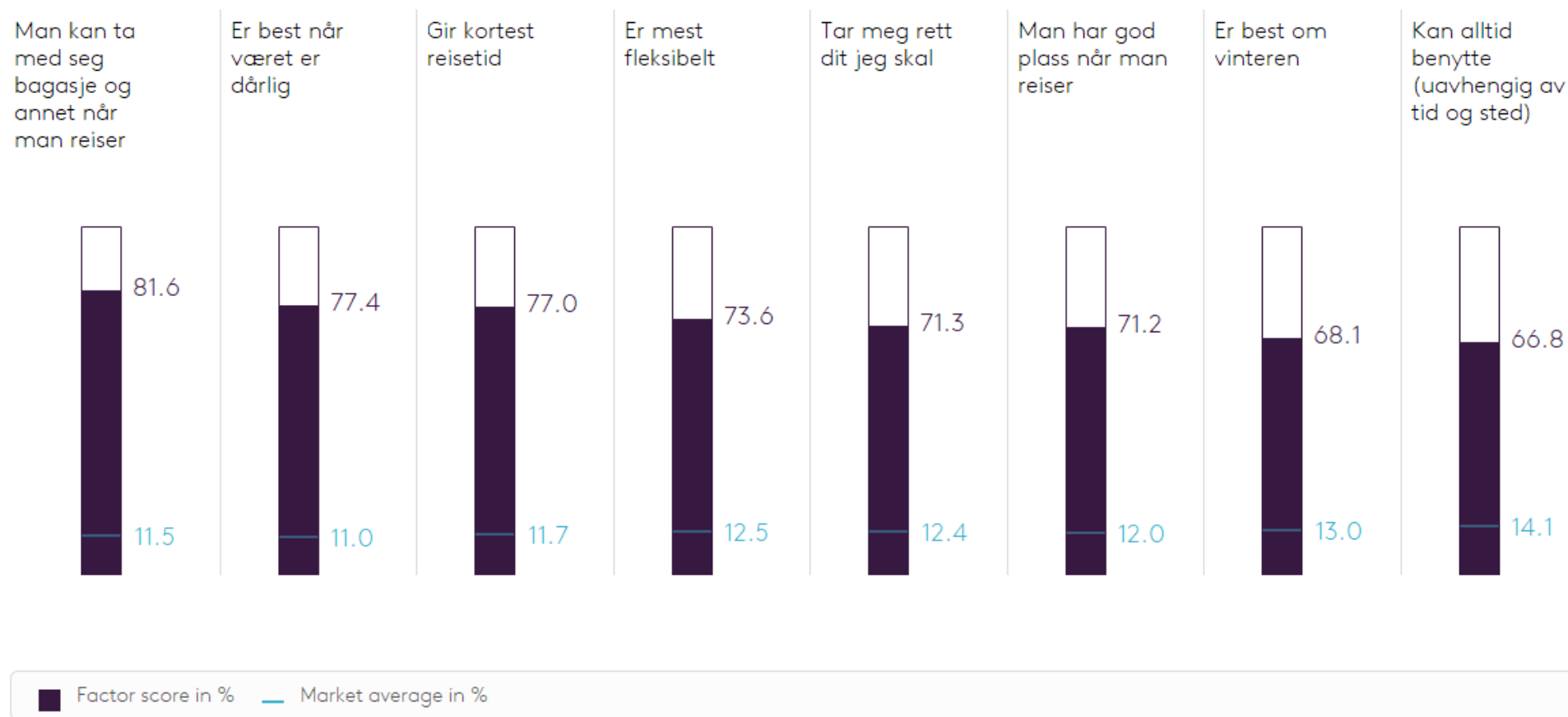
Markedsfaktorer Buss – Blant personer som arbeider/går på skole i Agder

De viktigste markedsfaktorene som virker til fordel for å bruke buss på arbeidsreiser er knyttet til at man kan gjøre andre ting mens man reiser, at man slipper å tenke på parkering og bompenger.



Markedsfaktorer Bil som fører – Blant personer som arbeider/går på skole i Agder

De viktigste markedsfaktorene som virker til fordel for bilen, er at man kan ha med seg ting når man reiser, at det er best om vinteren og når været er dårlig, og ulike aspekter knyttet til fleksibilitet og kort reisetid.



Diagnose – Relasjon til bussen og oppfatning av kollektivtilbudet blant arbeids-/skolereisende

Blant ikke-brukere finner vi en klar forskjell mellom de som er åpne for å begynne å bruke bussen på den ene siden og de som ikke har bussen som et av alternativene de vurderer på den andre siden. I den første gruppen er oppgitt egenkjennskap til tilbudet relativt høy og denne gruppen er også relativt sett fornøye med selve bussene og komforten om bord. De har derimot en negativ oppfatning av rutetilbudet og da spesielt antall avganger og muligheten for å reise direkte. Blant de som ikke har bussen som et av alternativene de vurderer finner vi både lav kjennskap til tilbudet og lav tilfredshet med de fleste sider av tilbudet.

Andel av de arbeids-/skolereisende	Ordinær buss				
	Brukere			Ikke-brukere	
	21%			79%	
	6%	8%	7%	34%	45%
	Stabil bruk og muligheter for merbruk	Bruker i dag, men kan komme til å bruke mindre	I fare for å slutte å bruke	Muligheter hos nye brukere	Utenfor rekkevidde
Kjennskap til kollektivtilbudet	85	84	64	72	41
Tilfredshet med kollektivtilbudet	82	65	51	47	42
Avstand fra bosted til holdeplass	82	90	84	69	65
Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	82	78	69	59	56
Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	52	47	64	54	50
Antall avganger	80	66	61	38	41
Ventetiden ved bytte	71	52	40	45	47
Mulighet for å reise direkte	71	55	58	45	43
Punktlighet	66	55	61	65	60
Effektivitet	75	60	57	60	49
Mulighet for sitteplass	87	73	75	75	68
Transportmiddelets komfort	79	62	75	71	59
Kapasiteten ombord	71	72	59	72	65
Opplevelsen av sikkerhet ombord	81	68	78	74	66
Prisen på reisen	71	54	43	38	38
Utvalg av billettprodukter/-typer	76	75	58	53	49

Både blant ikke-brukere og brukere som kan komme til å slutte eller redusere bruken av buss finner vi lav tilfredshet med prisen på reisen og i de fleste tilfeller tilfredsheten med utvalget av ulike billettprodukter/-typer.

På tvers av alle de ulike segmentene ser vi lav tilfredshet med beskyttelsen mot vær og vind på holdeplass.

Det er også i de fleste tilfeller slik at personene innenfor de ulike segmentene er mindre fornøye med muligheten for å reise direkte og ventetiden ved overgang.

5

Fra bedriftsundersøkelsen

Markedsandeler – Utvalgte virksomheter

Blant de utvalgte virksomhetene som er med i oppfølgingsundersøkelsen, har bussen en markedsandel på 27%, altså vesentlig høyere enn blant arbeidsreisende generelt. Bilen har en markedsandel på 43%. Både buss og bil som fører har et negativt vekstpotensial på om lag 10%.

Ordinær
rutebuss

26.9%
-9.9%



Privatbil
som fører

43.0%
-9.7%



Privatbil
som
passasjer

6.1%
6.4%



Til fots

9.2%
1.2%



Sykkel

7.3%
1.6%



El-sykkel

4.2%
3.7%



Ekspress-
buss

0.7%
2.4%



Motorsykkel

1.1%
1.3%



Tog

0.3%
1.2%



Ferge

0.4%
0.6%



Moped/
Scooter

0.4%
0.5%



Ordinær
rutebuss



Andre transportmidler

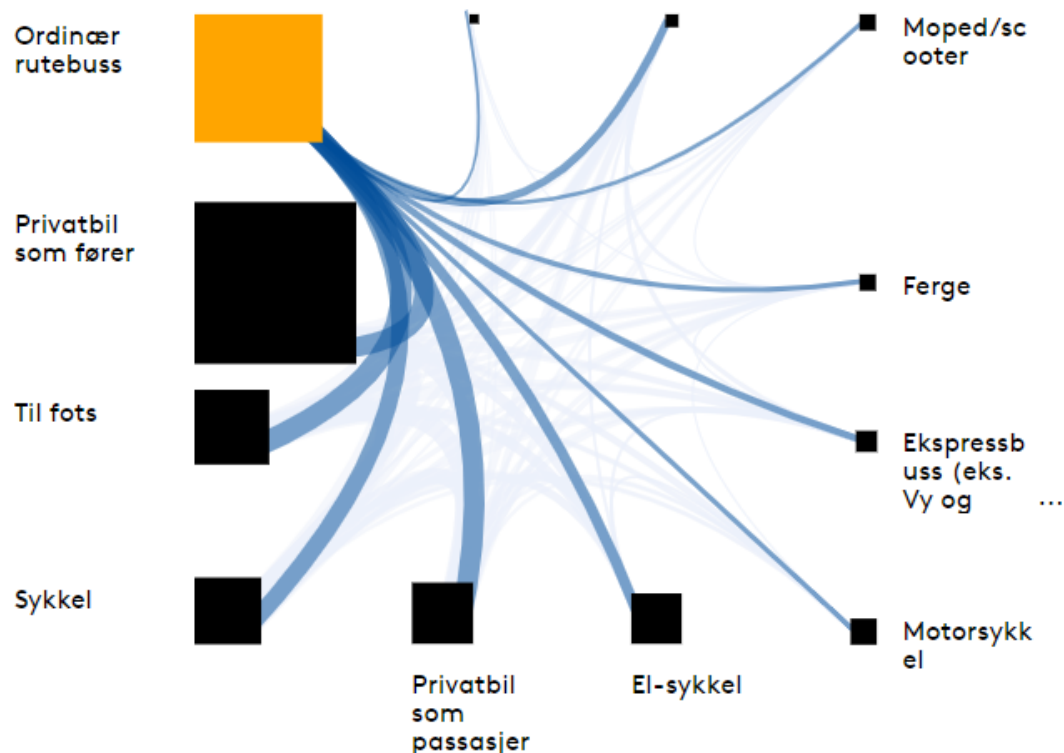


Potensiell markedsandel

Kryssbruk

Kryssbruken av transportmidler er høy. Halvparten av de som reiser med buss på arbeidsreiser, benytter også bil enten som fører eller passasjer. 4 av 10 som bruker privatbil som fører, benytter også buss.

Hurtigbåt Tog



Gjennomsnittlig antall transportmidler benyttet: **2.7**

Ordinær rutebuss			Privatbil som fører		
Transportmidler benyttet: 3.5			Transportmidler benyttet: 2.8		
Til fots		60.6%	Ordinær	...	43.5%
Privatbil som	...	54.9%	Til fots		39.9%
Privatbil som	...	51.1%	Privatbil som	...	30.9%
Sykkel		39.1%	Sykkel		30.9%

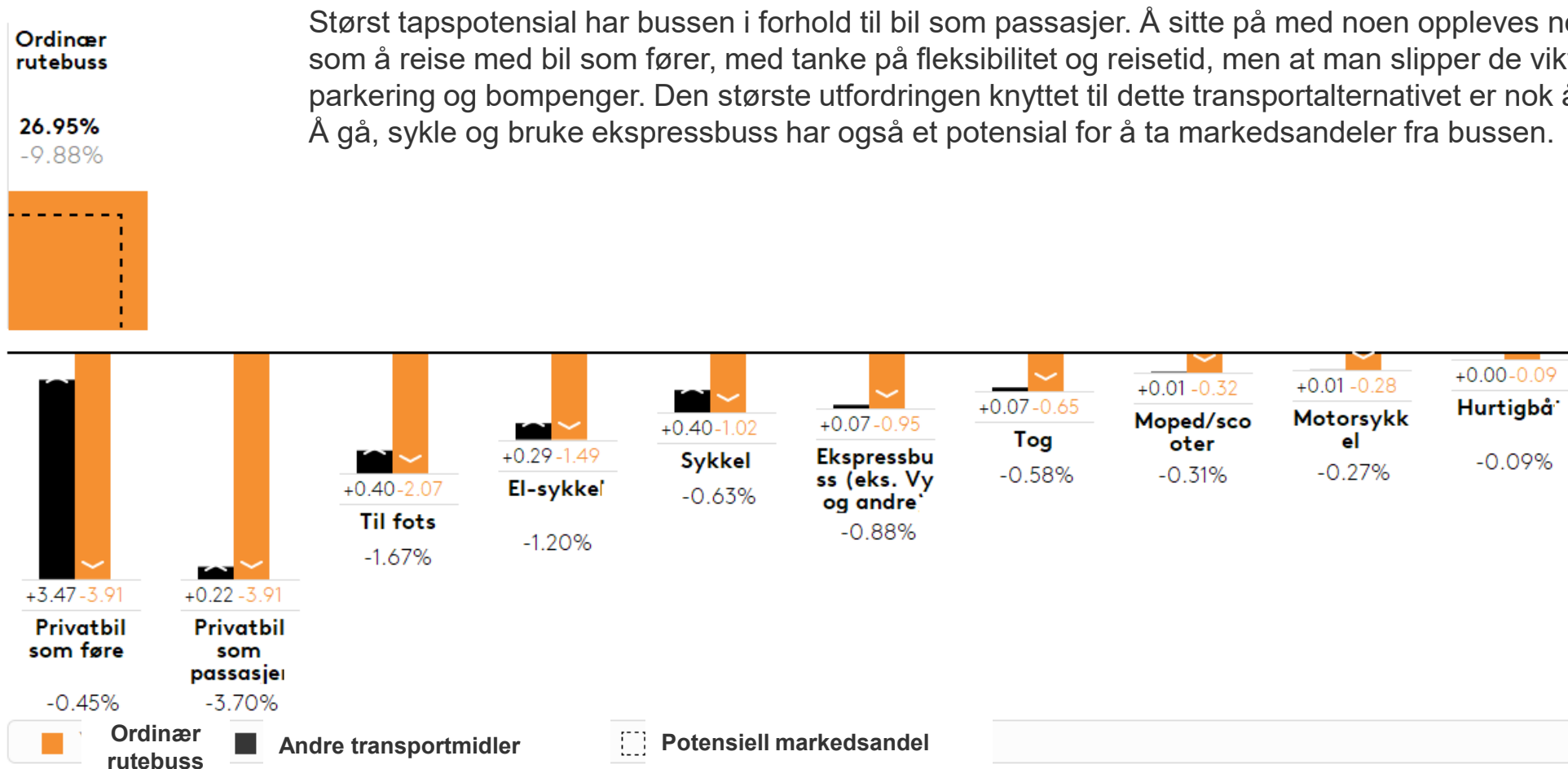
Til fots			Sykkel		
Transportmidler benyttet: 3.8			Transportmidler benyttet: 4.0		
Ordinær	...	73.8%	Ordinær	...	69.4%
Privatbil som	...	58.8%	Til fots		68.8%
Privatbil som	...	57.1%	Privatbil som	...	64.4%
Sykkel		47.2%	Privatbil som	...	53.8%

Privatbil som passasjer			El-sykkel		
Transportmidler benyttet: 4.1			Transportmidler benyttet: 4.0		
Ordinær	...	83.4%	Privatbil som	...	68.3%
Til fots		73.3%	Ordinær	...	66.7%
Privatbil som	...	55.1%	Til fots		58.7%
Sykkel		46.0%	Privatbil som	...	52.4%

Ordinær rutebuss
 Andre transportmidler

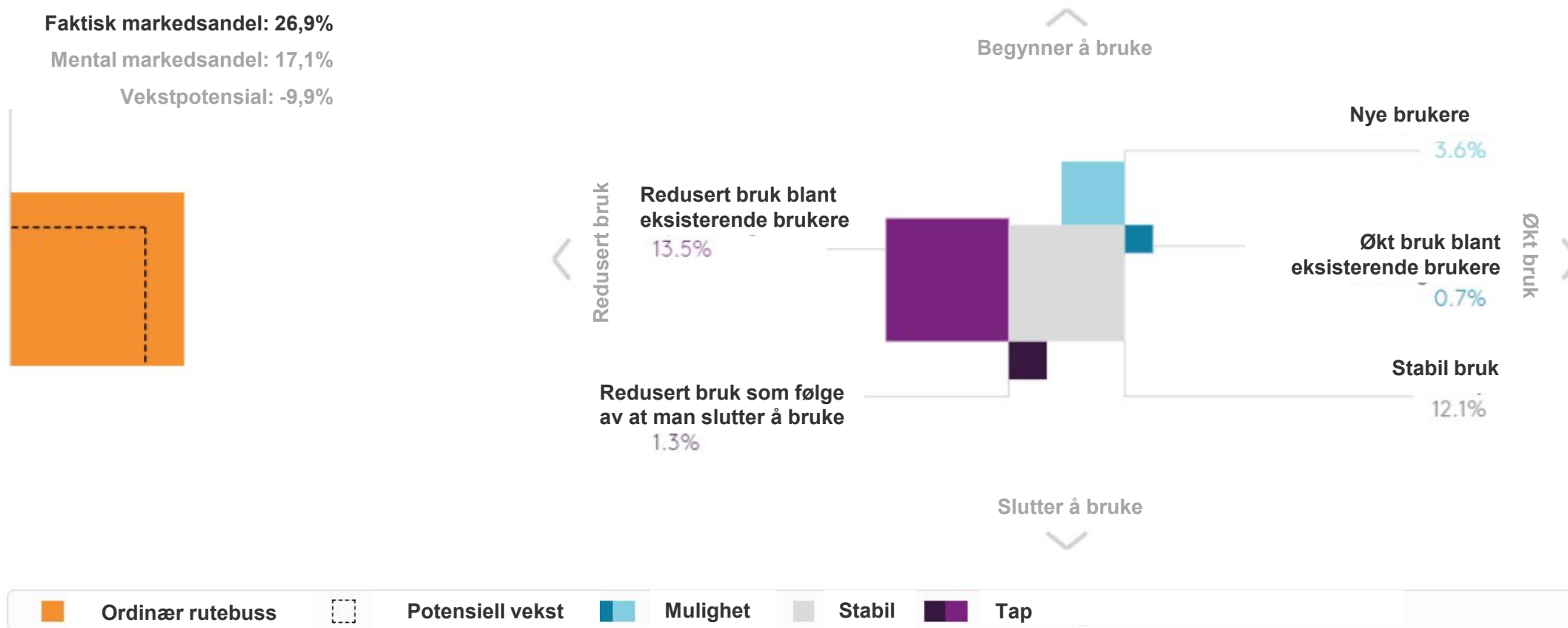
Potensielle bevegelser i markedsandeler

Bussen har størst potensial for å hente, men også tape markedsandeler til privatbil som fører. Dette betyr at det er omtrent like mange som i dag bruker buss som kunne tenke seg å reise mer med bil, som det er personer som reiser med bil som kunne tenke seg å heller reise mer med buss.



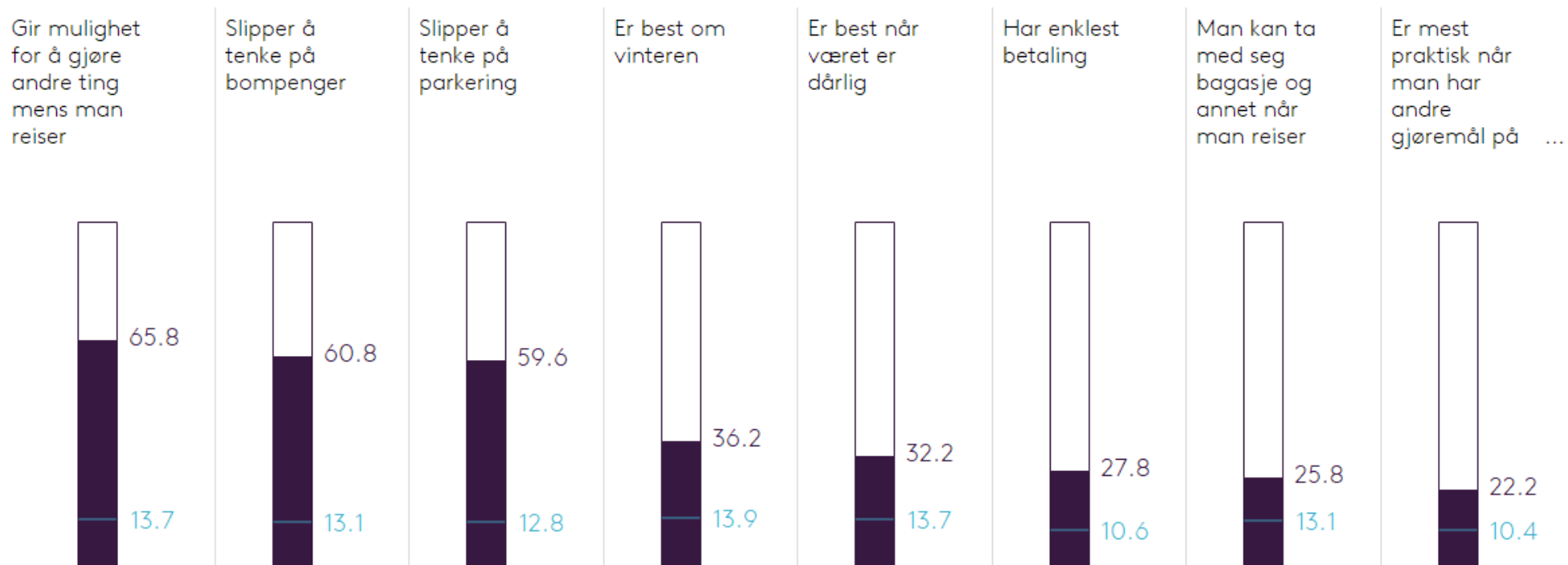
Relasjon til bussen blant arbeidsreisende i utvalgte virksomheter

Den største trusselen mot markedsposisjonen til bussen i dette utvalgte, er å forhindre redusert bruk blant eksisterende brukere. Risikoen for at brukerne slutter å bruke bussen helt er begrenset, men det er også begrenset mulighet for at de eksisterende brukerne skal reise mer. En eventuell vekst må trolig komme fra helt nye brukere.



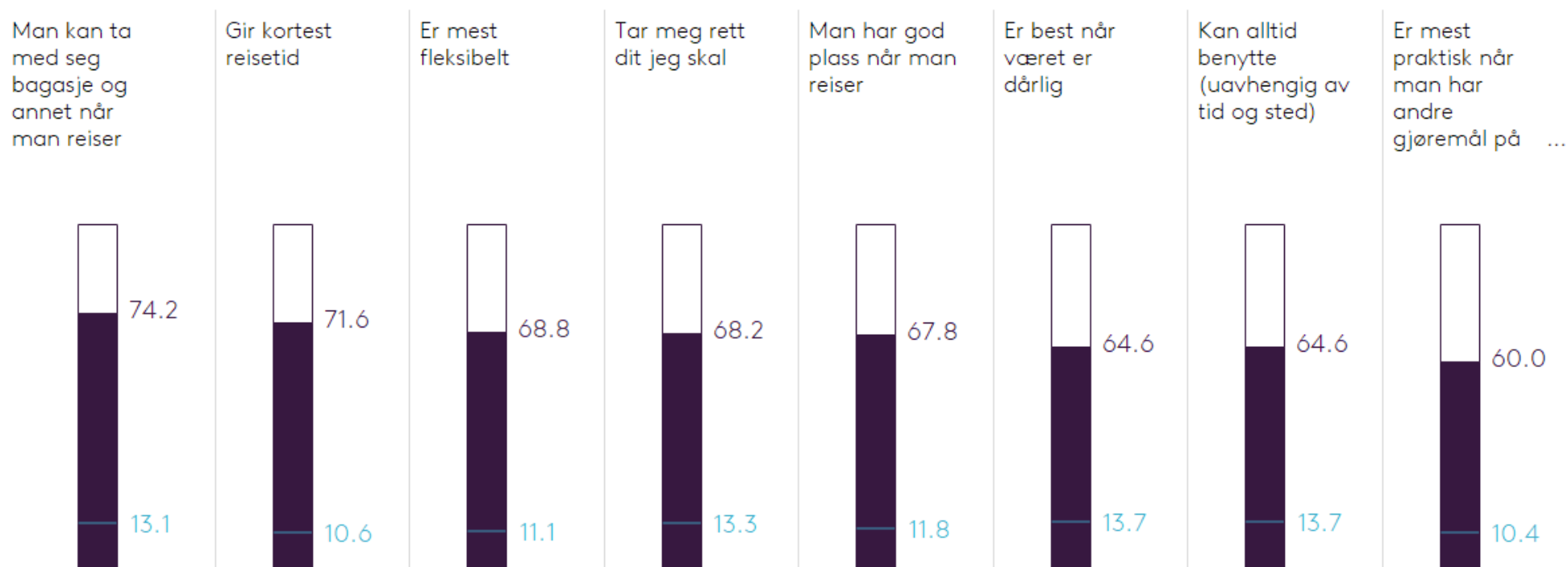
Markedsfaktorer Buss

Som blant de arbeidsreisende i Agder generelt, er de viktigste markedsfaktorene som virker til fordel for bruk av bussen at man kan gjøre ting mens man reiser, og at man slipper å tenke på bompenger og parkering. Det er også en tendens til at man legger vekt på at bussen er et bra alternativ om vinteren og når været er dårlig.



Markedsfaktorer Privatbil som fører

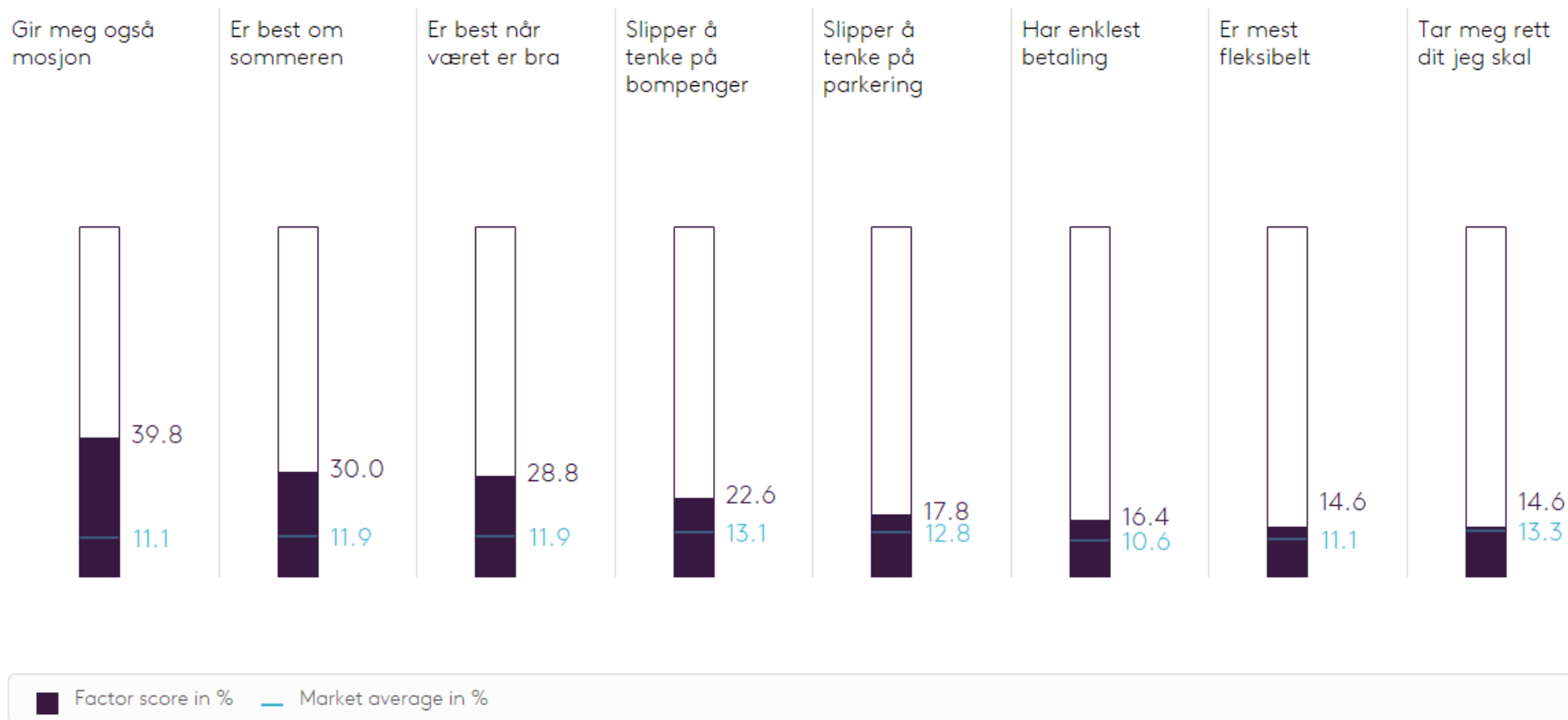
Bilen fremstår også i dette delutvalget som det alternativet som er best når man skal ha med seg noe på reisen, at reisetiden er kort og at det er fleksibelt.



■ Factor score in % — Market average in %

Markedsfaktorer Sykkel

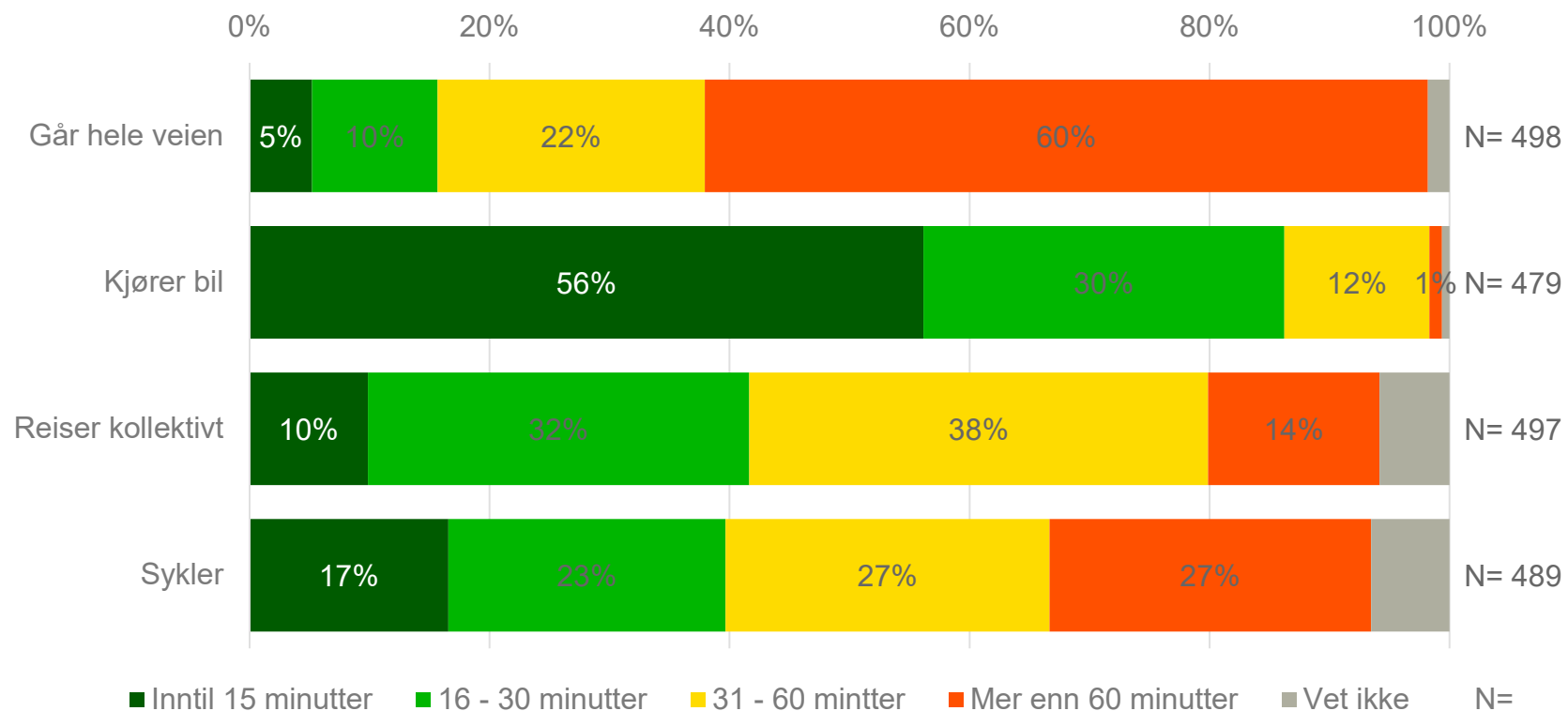
At man også får mosjon mens man forflytter seg er den viktigste markedsfaktoren som virker til fordel for sykkel, men det er et alternativ som fungerer best om sommeren og når været er bra. El-sykkel har mye av de samme markedsfaktorene knyttet til seg, men knyttes i mindre grad til at man får mosjon mens man reiser.



Reisetider med ulike transportmidler

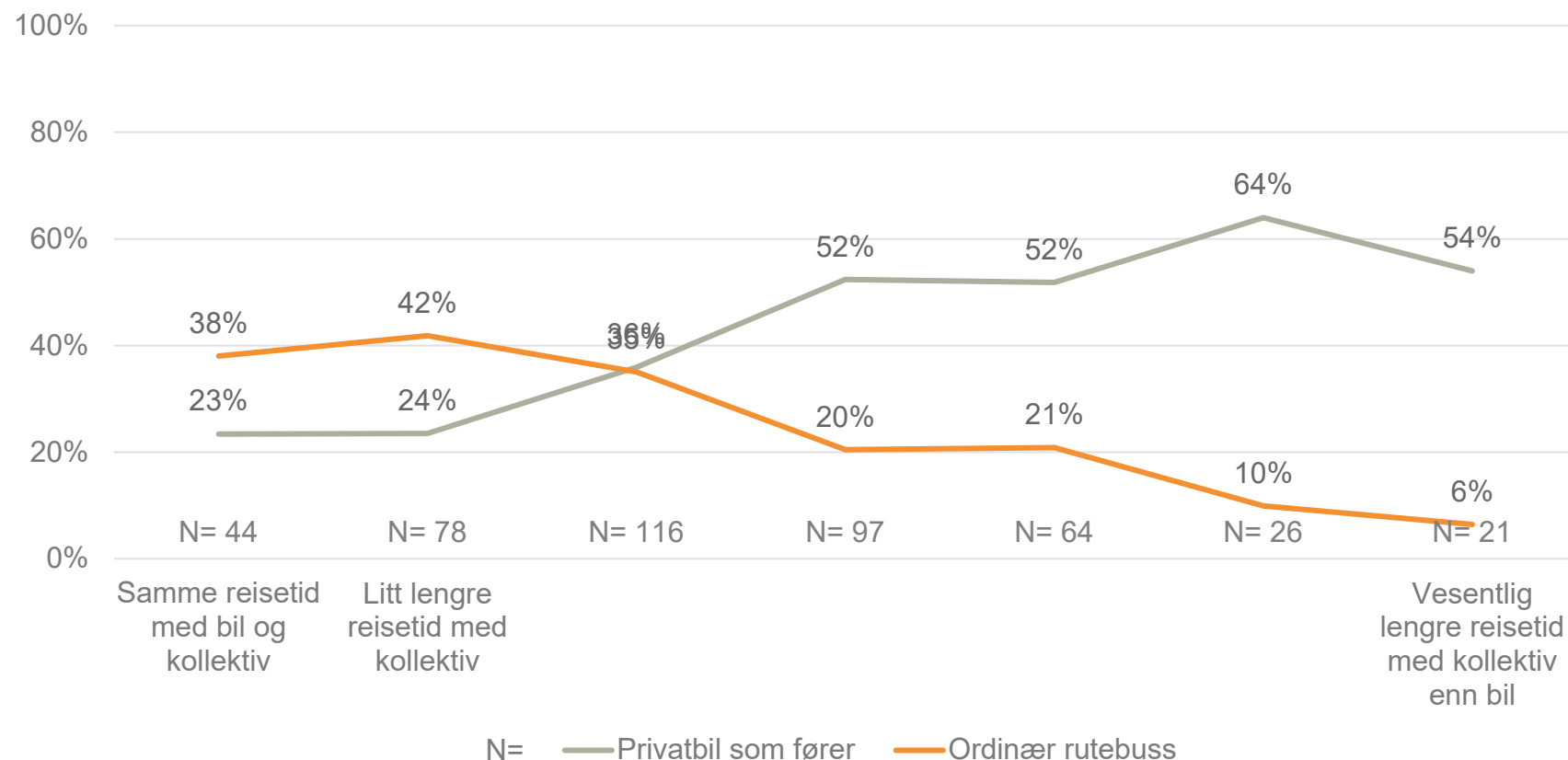
Mer enn 80% oppgir at de kommer seg til jobb på inntil 30 minutter med bil. Hele 56% oppgir at de vil komme seg til jobb på inntil 15 minutter med bil. 10% oppgir at de vil bruke inntil 15 minutter med kollektivt, mens 42% kommer seg til jobb på inntil 30 minutter med kollektive transportmidler.

Hvor lang tid vil du bruke på din reise til skole / arbeid (en vei), dersom du:



Markedsandel avhengig av reisetidsdifferanse

Markedsandelen til ordinær rutebuss er vesentlig høyere blant de respondentene som oppgir at tidsbruken med bil og kollektiv er lik eller tilnærmet lik. Når bruk av bil innebærer en vesentlig tidsmessig fordel ved bruk, øker markedsandelen.



I grafikken vises differansen i tidsbruk for henholdsvis bil og kollektiv. Vi har da holdt svaret som er gitt ift tidsbruk kollektivt og trukket fra svaret som er gitt ift tidsbruk kollektivt. Skalaen viser antall kategorier dette avviket utgjør.

Tilfredshet med kollektivtilbudet avhengig av reisetidsdifferanse

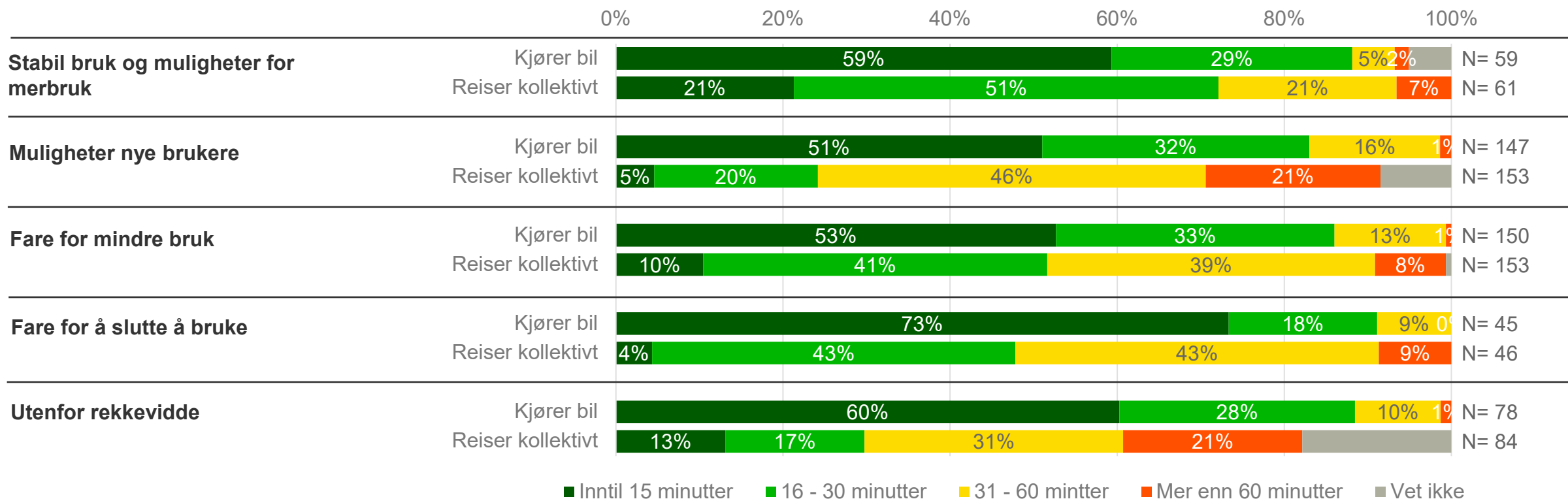
De som har vesentlig lengre reisetid med kollektive transportmidler enn med bil, er mindre fornøyd med ventetid ved bytte og muligheten for sitteplass.

	N=								Vesentlig lengre reisetid med kollektiv enn bil
		Alle spurte 500	Samme reisetid med bil og kollektiv 44	Litt lengre reisetid med kollektiv 78	116	97	64	26	21
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	73	82	79	77	73	74	70	64
	Total tilfredshet	54	63	63	57	52	47	53	39
	Avstand fra bosted til holdeplass	77	76	82	78	78	77	70	70
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	72	79	77	79	69	67	70	54
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	57	54	62	60	53	55	52	58
	Ventetiden ved bytte	48	58	60	50	48	35	32	33
	Mulighet for å reise direkte	72	67	74	75	70	72	62	68
	Antall avganger	53	60	62	54	48	49	57	46
	Punktlighet	63	60	65	69	61	59	63	47
	Effektivitet	57	63	62	63	53	47	50	32
	Mulighet for sitteplass	44	62	64	53	39	20	15	20
	Transportmiddelets komfort	69	72	71	71	66	66	68	61
	Kapasiteten ombord	67	64	69	70	63	64	70	61
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	71	66	72	72	70	74	75	59
	Prisen på reisen	47	50	46	52	46	44	49	32
	Utvalg av billettprodukter/-typer	64	58	69	66	64	63	64	50

Reisetider til og fra jobb med ulike transportmidler

9 av 10 som reiser med buss per i dag og som trolig vil fortsette med det, bruker inntil 30 minutter med bil til jobb. 7 av 10 i den samme gruppen bruker inntil 30 minutter med buss. Blant de som ikke bruker buss, men som er åpne for dette, er det kun 1 av 4 som bruker inntil 30 minutter til jobb med buss.

Hvor lang tid vil du bruke på din reise til skole / arbeid (en vei), dersom du:
Avhengig av relasjon til ordinær buss



Alle spurte

		Alle spurte	Stabil bruk og mulighet for merbruk	Fare for mindre bruk	Fare for å slutte å bruke	Muligheter nye brukere	Utenfor rekkevidde	Bor og jobber i ulike kommuner	Bor og jobber i samme kommune	Arb./bosted skommune mangler
Antall respondenter (N=)		500	62	155	46	153	84	122	331	47
Andel respondenter		100 %	53 %			47 %		24 %	66 %	9 %
		100 %	12 %	31 %	9 %	31 %	17 %	24 %	66 %	9 %
Markedsandeler	Privatbil som fører	43 %	21 %	11 %	37 %	73 %	67 %	58 %	39 %	32 %
	Ordinær rutebuss	27 %	45 %	65 %	14 %	0 %	0 %	23 %	27 %	36 %
	Til fots	9 %	17 %	8 %	17 %	4 %	12 %	6 %	10 %	9 %
	Sykkel	7 %	8 %	3 %	11 %	9 %	9 %	2 %	9 %	9 %
	Privatbil som passasjer	6 %	5 %	9 %	11 %	5 %	2 %	5 %	7 %	6 %
	El-sykkel	4 %	4 %	2 %	6 %	7 %	2 %	2 %	5 %	5 %
	Motorsykkel	1 %	0 %	1 %	3 %	1 %	3 %	1 %	1 %	2 %
	Ekspressbuss (eks. Vy og andre)	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	2 %	3 %	0 %	0 %
	Ferge	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %	0 %	1 %	0 %
	Moped/scooter	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	1 %	0 %
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Tog	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %
	Hurtigbåt	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %
	Kjennskap	73	85	85	78	65	54	67	75	73
	Total tilfredshet	54	70	58	57	46	48	44	59	53
	Avstand fra bosted til holdeplass	77	87	79	72	74	72	72	79	74
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	72	77	76	74	71	63	67	74	71
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	57	61	56	57	59	53	58	57	58
	Ventetiden ved bytte	48	60	50	43	44	40	49	48	40
	Mulighet for å reise direkte	44	61	49	47	33	41	37	46	54
	Antall avganger	53	65	57	57	43	53	41	57	55
	Punktlighet	63	68	61	56	66	66	69	62	59
	Effektivitet	57	68	60	54	51	50	56	58	53
	Mulighet for sitteplass	72	75	69	72	74	71	78	70	71
	Transportmiddelets komfort	69	75	67	65	71	64	72	68	66
	Kapasiteten ombord	67	71	65	61	70	65	70	66	61
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	71	75	69	66	76	67	78	70	68
	Prisen på reisen	47	56	50	46	46	33	47	48	43
	Utvalg av biletterprodukter/-typer	64	68	66	60	65	55	64	64	64

- I materialet samlet er det 53% som oppgir at de er brukere av buss på arbeidsreiser, men der er likevel bare 27% av arbeidsreisene som foretas med buss. 43% av reisene foretas med privatbil som fører.
- Kun 12% av de som reiser med buss, kategoriseres som stabile brukere eller brukere som har et potensial for å reise mer med buss. 40% står i fare for å reise mindre eller slutte å reise med buss.
- Samtidig er det 31% som har bussen i vurderingssettet, men som ikke reise med buss per i dag. Antall avganger, ventetid ved bytte og muligheten for å reise direkte synes å være de viktigste barrierene mot at denne gruppen tar bussen i bruk.
- 2 av 3 oppgir at de bor og jobber i samme kommune, mens 24% bor og arbeider i ulike kommuner.

Arendal kommune

		Alle spurte	Stabil bruk og mulighet for merbruk	Fare for mindre bruk	Fare for å slutte å bruke	Muligheter nye brukere	Utenfor rekkevidde		Bor og jobber i ulike kommuner	Bor og jobber i samme kommune
Antall respondenter (N=)		135	15	15	7	61	37		56	79
Andel respondenter		100 %	27 %			73 %			41 %	59 %
		100 %	11 %	11 %	5 %	45 %	27 %		41 %	59 %
Markedsandeler	Privatbil som fører	63 %	44 %	14 %	36 %	81 %	66 %		72 %	57 %
	Ordinær rutebuss	12 %	38 %	70 %	5 %	0 %	0 %		16 %	10 %
	Til fots	8 %	16 %	7 %	25 %	2 %	13 %		3 %	12 %
	Sykkel	5 %	1 %	0 %	16 %	4 %	7 %		1 %	8 %
	Privatbil som passasjer	5 %	1 %	8 %	18 %	5 %	3 %		4 %	6 %
	El-sykkel	2 %	0 %	1 %	0 %	4 %	0 %		1 %	3 %
	Motorsykkel	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	3 %		1 %	1 %
	Ekspressbuss (eks. Vy og andre)	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	2 %		2 %	0 %
	Ferge	2 %	0 %	1 %	0 %	1 %	4 %		0 %	3 %
	Moped/scooter	1 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %		0 %	1 %
	Tog	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %
	Hurtigbåt	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %		0 %	1 %
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	61	80	90	86	57	45		64	59
	Total tilfredshet	52	62	57	64	46	54		49	55
	Avstand fra bosted til holdeplass	81	88	90	79	78	77		77	83
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	66	73	88	71	62	61		66	67
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	52	58	48	61	50	51		53	51
	Ventetiden ved bytte	49	56	57	50	47	42		46	51
	Mulighet for å reise direkte	50	55	50	71	47	48		44	54
	Antall avganger	45	52	57	57	37	46		42	47
	Punktlighet	71	78	70	68	70	68		73	69
	Effektivitet	58	60	72	71	54	52		60	57
	Mulighet for sitteplass	78	78	85	82	75	76		81	75
	Transportmiddelets komfort	69	72	62	71	71	65		66	70
	Kapasiteten ombord	73	69	82	79	69	74		74	72
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	73	73	73	79	74	67		77	70
	Prisen på reisen	44	55	52	57	43	34		45	44
	Utvalg av biletterprodukter/-typer	60	60	62	67	62	54		63	58

- Blant de respondentene som har sitt arbeidssted i Arendal kommune, er det 27% som oppgir at de bruker bussen. 12% av arbeidsreisene som foretas med buss i denne gruppa. 63% av reisene foretas med privatbil som fører.
- Om lag 40% av de som jobber i Arendal kommune, er bosatt i en annen kommune.
- 73% av de som har arbeidssted i Arendal kommune, bruker per i dag ikke buss på sine arbeidsreiser. 45% er imidlertid åpne for dette.
- Antall avganger, ventetid ved bytte og muligheten for å reise direkte synes å være de viktigste barrierene mot at denne gruppen tar bussen i bruk.

Kristiansand kommune

		Alle spurte	Stabil bruk og mulighet for merbruk	Fare for mindre bruk	Fare for å slutte å bruke	Muligheter nye brukere	Utenfor rekkevidde	Bor og jobber i ulike kommuner	Bor og jobber i samme kommune
Antall respondenter (N=)		314	39	122	36	82	35	63	251
Andel respondenter		100 %	63 %			37 %		20 %	80 %
		100 %	12 %	39 %	11 %	26 %	11 %	20 %	80 %
Markedsandeler	Privatbil som fører	36 %	14 %	11 %	39 %	67 %	72 %	46 %	33 %
	Ordinær rutebuss	32 %	44 %	63 %	16 %	0 %	0 %	27 %	33 %
	Til fots	10 %	20 %	8 %	14 %	5 %	9 %	8 %	10 %
	Sykkel	8 %	10 %	4 %	10 %	11 %	12 %	4 %	9 %
	Privatbil som passasjer	7 %	6 %	9 %	9 %	5 %	0 %	5 %	7 %
	El-sykkel	5 %	6 %	3 %	6 %	8 %	4 %	3 %	6 %
	Motorsykkel	1 %	0 %	1 %	3 %	0 %	1 %	1 %	1 %
	Ekspressbuss (eks. Vy og andre)	1 %	0 %	0 %	0 %	2 %	1 %	3 %	0 %
	Ferge	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Moped/scooter	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Tog	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	2 %	0 %
	Hurtigbåt	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	78	90	85	77	70	61	70	80
	Total tilfredshet	56	74	59	56	46	46	40	60
	Avstand fra bosted til holdeplass	75	88	78	71	71	67	66	78
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	75	79	75	76	77	66	68	77
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	59	64	57	56	64	57	62	59
	Ventetiden ved bytte	48	62	49	44	44	41	50	48
	Mulighet for å reise direkte	41	61	48	41	23	34	32	43
	Antall avganger	56	71	57	57	46	57	41	60
	Punktlighet	61	66	60	54	64	64	64	60
	Effektivitet	57	72	60	53	49	47	53	58
	Mulighet for sitteplass	70	78	66	71	73	65	75	69
	Transportmiddelets komfort	69	78	67	65	71	64	75	67
	Kapasiteten ombord	65	75	62	59	70	60	67	65
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	71	77	68	66	78	66	79	69
	Prisen på reisen	49	59	50	46	49	32	49	49
	Utvalg av biletterprodukter/-typer	65	74	66	60	65	54	64	65

- Blant de respondentene som har sitt arbeidssted i Kristiansand kommune, er det 80% som oppgir at de også bor i kommunen.
- Nær 2 av 3 bruker bussen på arbeidsreiser, men det er bare om lag 32% av arbeidsreisene som foretas med buss. 36% av arbeidsreisene foretas med privatbil som fører.
- Lav tilfredshet med ventetid ved bytte og muligheten for å reise direkte synes å være de viktigste barrierene mot at brukerne reiser mer med buss, men også som barriere mot at de som per i dag ikke reiser med buss, tar bussen i bruk. Muligheten for å reise direkte synes i noe større grad å være en barriere mot økt bruk av bussen blant de som ikke er bosatt i Kristiansand kommune.

Sørlandet sykehus Kristiansand (postnummer 4615)

		Alle spurte	Stabil bruk og mulighet for merbruk	Fare for mindre bruk	Fare for å slutte å bruke	Muligheter nye brukere	Utenfor rekkevidde		Bor og jobber i ulike kommuner	Bor og jobber i samme kommune
Antall respondenter (N=)		115	15	28	11	48	13		28	87
Andel respondenter		100 %	47 %			53 %			24 %	76 %
		100 %	13 %	24 %	10 %	42 %	11 %		24 %	76 %
Markedsandeler	Privatbil som fører	48 %	17 %	14 %	55 %	68 %	74 %		59 %	44 %
	Ordinær rutebuss	20 %	39 %	58 %	11 %	0 %	0 %		20 %	20 %
	Til fots	5 %	19 %	5 %	6 %	1 %	5 %		3 %	6 %
	Sykkel	13 %	11 %	12 %	17 %	11 %	18 %		4 %	15 %
	Privatbil som passasjer	4 %	3 %	4 %	5 %	5 %	0 %		2 %	4 %
	El-sykkel	7 %	11 %	6 %	1 %	9 %	2 %		1 %	9 %
	Motorsykkel	1 %	0 %	1 %	1 %	0 %	2 %		1 %	0 %
	Ekspressbuss (eks. Vy og andre)	1 %	0 %	0 %	1 %	3 %	0 %		5 %	0 %
	Ferge	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %		0 %	0 %
	Moped/scooter	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %		0 %	0 %
	Tog	1 %	0 %	0 %	1 %	2 %	0 %		4 %	0 %
	Hurtigbåt	0 %	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %		0 %	0 %
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	75	95	79	75	71	52		72	75
	Total tilfredshet	54	78	58	66	46	38		42	59
	Avstand fra bosted til holdeplass	75	89	81	77	70	64		70	77
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	77	82	76	73	79	73		75	78
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	61	63	56	55	64	65		67	59
	Ventetiden ved bytte	45	71	48	34	40	33		52	42
	Mulighet for å reise direkte	24	59	32	23	14	8		24	24
	Antall avganger	52	75	52	56	44	55		39	57
	Punktlighet	65	66	64	68	66	61		66	65
	Effektivitet	55	71	59	59	49	43		51	57
	Mulighet for sitteplass	73	78	70	70	76	64		82	70
	Transportmiddelets komfort	68	73	68	66	68	63		81	64
	Kapasiteten ombord	69	77	65	64	73	58		76	66
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	75	75	77	68	78	64		81	73
	Prisen på reisen	47	65	49	52	45	19		46	48
	Utvalg av biletterprodukter/-typer	67	78	69	63	65	53		69	66

- Om lag halvparten av de som har sitt arbeidssted innenfor postnummer 4615, hovedsakelig ansatte ved Sørlandet sykehus, oppgir at de bruker buss på sine reiser til og fra jobb. Det er imidlertid bare 20% av reisene som foretas med buss. 48% av reisene foretas med bil som fører, mens 13% av reisene foretas med sykkel. 3 av 4 som jobber i området bor i samme kommune.
- Lav tilfredshet med muligheten for å reise direkte synes å være den viktigste barrierene mot at brukerne reiser mer med buss, men også som barriere mot at de som per i dag ikke reiser med buss, tar bussen i bruk.

Sørlandsparken/Dyreparken (postnummer 4636)

		Alle spurte	Stabil bruk og mulighet for merbruk	Fare for mindre bruk	Fare for å slutte å bruke	Muligheter nye brukere	Utenfor rekkevidde		Bor og jobber i ulike kommuner	Bor og jobber i samme kommune
Antall respondenter (N=)		133	20	74	17	16	6		25	108
Andel respondenter		100 %	83 %			17 %			19 %	81 %
		100 %	15 %	56 %	13 %	12 %	5 %		19 %	81 %
Markedsandeler	Privatbil som fører	19 %	5 %	7 %	28 %	58 %	83 %		22 %	18 %
	Ordinær rutebuss	47 %	51 %	65 %	22 %	0 %	0 %		39 %	48 %
	Til fots	14 %	24 %	11 %	23 %	12 %	0 %		18 %	13 %
	Sykkel	5 %	8 %	2 %	8 %	8 %	17 %		4 %	5 %
	Privatbil som passasjer	10 %	10 %	11 %	9 %	9 %	0 %		9 %	10 %
	El-sykkel	3 %	3 %	2 %	6 %	11 %	0 %		6 %	3 %
	Motorsykkel	1 %	0 %	1 %	4 %	2 %	0 %		0 %	1 %
	Ekspressbuss (eks. Vy og andre)	0 %	0 %	1 %	0 %	0 %	0 %		1 %	0 %
	Ferge	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %
	Moped/scooter	1 %	0 %	2 %	0 %	0 %	0 %		1 %	1 %
	Tog	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %
	Hurtigbåt	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %		0 %	0 %
Tilfredshet med kollektivbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	83	86	87	78	69	67		69	86
	Total tilfredshet	56	69	58	51	42	50		42	60
	Avstand fra bosted til holdeplass	76	86	76	71	62	92		70	77
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	71	79	71	66	69	70		65	73
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	58	64	58	51	59	50		58	58
	Ventetiden ved bytte	49	55	49	41	45	69		49	49
	Mulighet for å reise direkte	45	55	49	44	16	45		35	47
	Antall avganger	59	66	58	59	47	69		42	63
	Punktlighet	56	64	57	41	54	75		63	55
	Effektivitet	58	70	60	46	41	58		56	58
	Mulighet for sitteplass	66	76	65	65	62	42		68	65
	Transportmiddelets komfort	69	80	67	57	71	81		70	69
	Kapasiteten ombord	60	71	59	53	63	38		57	61
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	69	78	64	66	79	85		77	67
	Prisen på reisen	50	54	50	49	50	35		48	50
	Utvalg av biletterprodukter/-typer	65	71	67	57	61	55		57	67

- 8 av 10 som jobber i området Sørlandsparken/Dyreparken, postnummer 4636, benytter buss på sine reiser til og fra arbeid. 47% av arbeidsreisene foretas med buss. Kun 19% av reisene foretas med privatbil som fører, mens 14% foretas til fots.
- 56% av de ansatte i området står i fare for å bruke bussen mindre. I denne gruppa foretas i dag 65% av reisene med buss. Sett i forhold til de ulike tilfredshetsparametrene er det ingen åpenbare grunner til at denne gruppen skulle reise mindre med buss. Bakgrunns materialet viser imidlertid at personene i denne gruppen typisk bruker 15 minutter på sin arbeidsreise med bil, mens en kollektivreise på samme strekning tar rundt 30 minutter.

Arbeider andre steder i Kristiansand kommune

		Alle spurte	Stabil bruk og mulighet for merbruk	Fare for mindre bruk	Fare for å slutte å bruke	Muligheter nye brukere	Utenfor rekkevidde	Bor og jobber i ulike kommuner	Bor og jobber i samme kommune
Antall respondenter (N=)		66	4	20	8	18	16	10	56
Andel respondenter		100 %	48 %			52 %		15 %	85 %
		100 %	6 %	30 %	12 %	27 %	24 %	15 %	85 %
Markedsandeler	Privatbil som fører	50 %	48 %	20 %	42 %	74 %	67 %	72 %	47 %
	Ordinær rutebuss	22 %	33 %	61 %	9 %	0 %	0 %	13 %	23 %
	Til fots	8 %	0 %	4 %	9 %	8 %	16 %	2 %	10 %
	Sykkel	8 %	18 %	3 %	6 %	14 %	5 %	1 %	9 %
	Privatbil som passasjer	5 %	3 %	10 %	14 %	1 %	1 %	4 %	6 %
	El-sykkel	5 %	0 %	3 %	12 %	3 %	8 %	5 %	5 %
	Motorsykkel	1 %	0 %	0 %	6 %	0 %	1 %	0 %	1 %
	Ekspressbuss (eks. Vy og andre)	1 %	0 %	0 %	0 %	0 %	3 %	5 %	0 %
	Ferge	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Moped/scooter	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Tog	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %	0 %
	Hurtigbåt	0 %	0 %	0 %	3 %	0 %	0 %	0 %	0 %
Tilfredshet med kollektivbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	75	88	84	78	68	67	65	77
	Total tilfredshet	56	81	65	50	47	52	30	61
	Avstand fra bosted til holdeplass	74	94	80	63	79	60	43	80
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	79	75	87	100	79	57	58	82
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	60	69	54	69	68	52	59	60
	Ventetiden ved bytte	56	75	53	92	60	36	50	56
	Mulighet for å reise direkte	62	94	65	64	58	52	47	64
	Antall avganger	57	81	62	53	50	56	44	59
	Punktlighet	66	81	63	66	67	63	64	66
	Effektivitet	57	88	58	59	54	48	46	59
	Mulighet for sitteplass	74	88	68	84	75	71	79	74
	Transportmiddelets komfort	71	88	65	78	76	60	75	70
	Kapasiteten ombord	70	88	70	68	70	66	72	70
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	70	81	72	63	75	60	75	69
	Prisen på reisen	49	63	51	31	59	40	59	48
	Utvalg av biletterprodukter/-typer	62	75	58	61	70	55	71	61

- De øvrige ansatte som har besvart undersøkelsen er ansatt mer spredt rundt på ulike postnummer. Hovedtyngden har sitt arbeidssted i sentrum, postnummer 4612 (37stk), området ut mot Odderøya, postnummer 4610 (11stk) og Kristiansand Øst, postnummer 4631, 4632 og 4633 (14stk).
- Merk at denne gruppa totalt består av 66 personer.
- Av disse er det 48% som oppgir at de bruker buss. 22% av reisene foretas med buss, mens 50% foretas med bil.
- Blant de som står i fare for å reise mindre med buss, er det som i tilfellet Sørlandsparken/Dyreparken, trolig forskjellen i reisetid mellom bil som fører og kollektivt som kan utløse mindre bruk av bussen. Mens en typisk bilreise til og fra arbeid for personer i gruppen tar 15 minutter, tar kollektivreisen mer enn 20.

Sørlandet sykehus Kristiansand (postnummer 4615) avhengig av bosted

- Merk at antall personer med bosted i de ulike områdene som jobber ved Sørlandet sykehus i Kristiansand er lavt

		Sørlandet sykehus Kristiansand			
		Vest for sentrum (Flekkerøy, Vågsbygd, Slettheia, Tinnheia, Grim, Hellemyr)	Hånes og Randsund	Sentrum (Kvadraturen, Lund, Eg, Kongsgården, Gimlekollen)	Bor ikke i Kristiansand
N=		22	30	21	28
Markedsandel	Privatbil som fører	28%	59%	27%	59%
	Ordinær rutebuss	33%	17%	18%	20%
	Til fots	5%	0%	19%	3%
	Sykkel	14%	7%	26%	4%
	Privatbil som passasjer	8%	4%	3%	2%
	El-sykkel	11%	13%	8%	1%
	Motorsykkel	0%	1%	0%	1%
	Ekspressbuss	0%	0%	0%	5%
	Ferge	0%	0%	0%	0%
	Moped/scooter	0%	0%	0%	0%
	Tog	0%	0%	0%	4%
	Hurtigbåt	0%	0%	0%	0%
Relasjon til bussen	Stabil bruk og mulighet for merbruk	18%	13%	24%	7%
	Fare for mindre bruk	36%	20%	19%	29%
	Fare for å slutte å bruke	0%	13%	14%	4%
	Muligheter nye brukere	36%	50%	29%	43%
	Utenfor rekkevidde	9%	3%	14%	18%
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	78	70	81	72
	Total tilfredshet	68	48	70	42
	Avstand fra bosted til holdeplass	86	68	82	70
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	82	72	82	75
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	61	54	65	67
	Ventetiden ved bytte	51	38	45	52
	Mulighet for å reise direkte	37	13	33	24
	Antall avganger	61	51	70	39
	Punktlighet	57	67	72	66
	Effektivitet	66	54	63	51
	Mulighet for sitteplass	64	71	76	82
	Transportmiddelets komfort	58	63	71	81
	Kapasiteten ombord	63	65	74	76
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	68	73	79	81
	Prisen på reisen	45	46	50	46
	Utvalg av billettprodukter/-typer	78	59	63	69

Sørlandsparken/ Dyreparken (postnummer 4636) avhengig av bosted

- Merk at antall personer med bosted i de ulike områdene som jobber ved Sørlandssenteret eller Dyreparken er lavt

		Sørlandsparken/Dyreparken				
		Vest for sentrum (Flekkerøy, Vågsbygd, Slettheia, Tinnheia, Grim, Hellemyr)	Hånes og Randsund	Sentrum (Kvadraturen, Lund, Eg, Kongsgården, Gimlekollen)	Justvik, Tveit og Ålefjær	Bor ikke i Kristiansand
N=		28	29	32	10	25
Markedsandel	Privatbil som fører	24%	19%	13%	23%	22%
	Ordinær rutebuss	50%	46%	49%	47%	39%
	Til fots	12%	10%	19%	7%	18%
	Sykkel	1%	6%	9%	5%	4%
	Privatbil som passasjer	11%	12%	5%	15%	9%
	El-sykkel	2%	5%	4%	0%	6%
	Motorsykkel	0%	2%	1%	4%	0%
	Ekspressbuss	0%	0%	1%	0%	1%
	Ferge	0%	0%	0%	0%	0%
	Moped/scooter	0%	0%	0%	0%	1%
	Tog	0%	0%	0%	0%	0%
	Hurtigbåt	0%	0%	0%	0%	0%
Relasjon til bussen	Stabil bruk og mulighet for merbruk	18%	21%	19%	0%	8%
	Fare for mindre bruk	64%	48%	50%	60%	56%
	Fare for å slutte å bruke	4%	14%	25%	20%	4%
	Muligheter nye brukere	14%	10%	0%	10%	28%
	Utenfor rekkevidde	0%	7%	6%	10%	4%
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	88	82	85	90	69
	Total tilfredshet	66	63	62	40	42
	Avstand fra bosted til holdeplass	82	72	78	86	70
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	69	76	76	69	65
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	60	60	51	50	58
	Ventetiden ved bytte	52	50	52	31	49
	Mulighet for å reise direkte	45	37	69	23	35
	Antall avganger	68	64	63	44	42
	Punktlighet	53	63	50	50	63
	Effektivitet	53	63	57	56	56
	Mulighet for sitteplass	62	69	58	78	68
	Transportmiddelets komfort	69	73	66	56	70
	Kapasiteten ombord	59	71	52	66	57
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	69	70	60	67	77
	Prisen på reisen	54	48	47	55	48
	Utvalg av biletprodukter/-typer	67	73	60	56	57

Arbeider andre steder i Kristiansand kommune avhengig av bosted

- Merk at antall personer med bosted i de ulike områdene som jobber andre steder i Kristiansand er lavt.

		Annet sted Kristiansand			
		Vest for sentrum (Flekkerøy, Vågsbygd, Slettheia, Tinnheia, Grim, Hellemyr)	Hånes og Randsund	Sentrum (Kvadraturen, Lund, Eg, Kongsgården, Gimlekollen)	Bor ikke i Kristiansand
		N= 12	15	12	10
Markedsandel	Privatbil som fører	48%	49%	16%	72%
	Ordinær rutebuss	8%	28%	36%	13%
	Til fots	6%	3%	31%	2%
	Sykkel	18%	10%	7%	1%
	Privatbil som passasjer	11%	5%	3%	4%
	El-sykkel	7%	5%	7%	5%
	Motorsykkel	0%	0%	0%	0%
	Ekspressbuss	0%	0%	0%	5%
	Ferge	0%	0%	0%	0%
	Moped/scooter	0%	0%	0%	0%
	Tog	0%	0%	0%	0%
	Hurtigbåt	2%	0%	0%	0%
Relasjon til bussen	Stabil bruk og mulighet for merbruk	8%	13%	0%	0%
	Fare for mindre bruk	17%	33%	42%	30%
	Fare for å slutte å bruke	42%	0%	8%	0%
	Muligheter nye brukere	17%	33%	17%	30%
	Utenfor rekkevidde	17%	20%	33%	40%
Tilfredshet med kollektivtilbudet der man bor og ferdes	Kjennskap	67	85	81	65
	Total tilfredshet	65	71	71	30
	Avstand fra bosted til holdeplass	75	85	77	43
	Avstand fra skole- / arbeidsplass til holdeplass	92	87	75	58
	Beskyttelse mot vær og vind på holdeplass	58	68	53	59
	Ventetiden ved bytte	64	56	58	50
	Mulighet for å reise direkte	68	68	52	47
	Antall avganger	66	68	69	44
	Punktlighet	65	65	60	64
	Effektivitet	67	55	59	46
	Mulighet for sitteplass	75	70	73	79
	Transportmiddelets komfort	71	70	66	75
	Kapasiteten ombord	68	66	73	72
	Opplevelsen av sikkerhet ombord	71	73	68	75
	Prisen på reisen	31	54	52	59
	Utvalg av biletprodukter/-typer	61	56	56	71