

Undersøkelse av befolkningens transportvaner og behov

Region Midtjylland (DK) og Agder Fylke (No)



Innledning

Stor nedgang i bruken av kollektivtransport under COVID-19-nedstegningen, har skapt bekymring for at befolkningen i mindre grad vender tilbake til kollektivtransport når samfunnet gjenåpnes. Samtidig kan noen kunder ha fått nye transportønsker, f.eks. på grunn av muligheten til hjemmekontor. I tillegg skaper den grønne omstillingen stigende etterspørsel etter attraktiv kollektivtransport som et alternativ til privatbil. Samlet sett er det derfor et stort behov for mer kunnskap om befolkningens bruk, behov og ønsker til kollektivtransport i tiden fremover.

Region Midtjylland, Midttrafik, Agder Fylkeskommune og Agder Kollektivtrafikk (heretter partnerne) samarbeider med formål om å avdekke relevante tiltak som kan styrke og opprettholde befolkningens bruk av kollektivtransport i tiden fremover. I den forbindelse har Rambøll Management Consulting fått i oppgave å avdekke:

- Konkrete transportbehov og -vaner etter COVID-19-gjenåpningen* blant eksisterende brukere av kollektivtransport, samt de brukerne som etter gjenåpningen i mindre grad benytter kollektivtransport sammenlignet med før COVID-19-nedstegningen.
- Hva som har betydning for befolkningens transportmiddelvalg
- Områder og tiltak som kan gjøre kollektivtransport mer attraktivt.

Undersøkelsen skal danne grunnlag for forslag til tiltak eller områder som kan styrke kollektivtransporten, og som partnerne kan videreutvikle i tiden fremover.

**Datainnsamlingen er gjennomført i de tre første ukene av november 2021, før gjeninnføringen av restriksjoner for COVID-19-smitte i kollektivtransporten.*

Rambøll



Innholdsfortegnelse

01

Bakgrunn, formål og metode

02

Hovedbudskap og anbefalinger

03

Hovedresultater for Region
Midtjylland

04

Hovedresultater for Agder

05

Befolkningsprofiler



Bakrunn og metode

Design

For å sikre at undersøkelse av kollektivtransportbehov og -valg etter COVID-19-nedstegningene er både lokalt forankret og tverrgående, er undersøkelsen basert på et flertrådet design:

- Online panelundersøkelse
- Personlige intervju i begge regioner. For å sikre et faktabasert grunnlag for intervjuene, så har respondentene i løpet av en uke skrevet en transportdagbok på daglig basis
- Fokusgruppeintervjuer i begge regioner
- Ekspertinkludering gjennom prosjektets interne transporteksperter og tilknyttede professor Malene Freudendahl-Petersen.

Designet sikrer et kvalifisert kunnskapsgrunnlag til å avdekke undersøkelsens hovedspørsmål både på tvers, og for Region Midtjylland og Agder hver for seg.

Metode

Panelundersøkelsen er gjennomført via internett både i region Midtjylland og Agder. 750 respondenter har gjennomført undersøkelsen i region Midtjylland og 758 i Agder.

Fordelingen av respondentene i panelundersøkelsen er representativt på tvers av kjønn, alder og område.

De intervjuede respondentene reflekterer mangfoldig bruk av kollektivtransport på tvers av alder, kjønn, område og utdanning.

Intervju og fokusgrupper har hatt fokus på å kvalifisere kunnskapen som er oppnådd i panelundersøkelsen, samt få utdypende perspektiver på behov, vaner og hvilke tiltak, som kan gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv i fremtiden.

Hovedbudskap og anbefalinger

Hovedbudskap og perspektiver på tvers

- Etter gjenåpningen av samfunnet, så har ikke respondentene vendt tilbake til kollektivtransport i samme grad som før COVID-19-nedstegningene. Dette gjelder både region Midtjylland og Agder.
- I region Midtjylland er det særlig aldersgruppen 15-24 år som bruker buss mindre. Men man ser en generell tilbakegang i bruken av kollektivtransport på tvers av kjønn, alder og område i begge regioner.
- Transporttid, ingen bytter, pris og vane er sentrale faktorer når respondentene velger kollektivtransport i de to regionene. Klima- og miljøhensyn er også viktige faktorer.
- I begge regionene er de viktigste tiltakene for å velge kollektivtransport bedre billettyper og færre bytter. I Agder peker man dessuten på høyere vei- eller parkeringsavgifter og i Region Midtjylland på muligheten for at ta med sykkel.
- Respondentene som etter gjenåpningen av samfunnet benytter kollektivtransport mindre enn før nedstengningene, trekker særlig frem park and ride, bedre billettyper og færre bytter som tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport. I region Midtjylland pekes det også på bedre bussinnredning.
- Pendlerne trekker særlig frem bedre fasiliteter ved busstoppet eller -stasjonen og bedre billettyper, som relevante tiltak for å øke bruken av kollektivtransport på tvers av de to regionene.

Anbefalinger til partnernes videre innsats

De mest lovende tiltakene:

- Bedre billettyper, f.eks. spesielt fleksible billetter på tvers av geografi, billigere reiser utenfor rushtiden og billetter som kombinerer forskjellige typer kollektivtransport
- Bedre bussinnredning, f.eks. mer komfortable seter, bedre avstand og bedre mulighet til å arbeide, samt lademuligheter
- Muligheter for å kombinere kollektivtransport med sykkel/bil via f.eks. å ta med sykkel, park and ride eller bedre fasiliteter ved stasjonen/busstoppet.

De mest opplagte målgruppene:

- Pendlerne, som en fast, større kundemålgruppe
- Brukere med lavere reisefrekvens etter COVID-19-gjenåpningen
- Unge og barn (gjennom foreldre) som fremtidens brukere av kollektivtransport

Viktige oppmerksomhetspunkter:

- Flere undersøkelser av atferd og atferdsendring bør være en sentral del av den videre utvikling av tiltakene
- Ytterligere undersøkelser om hvordan klima- og miljøhensyn kan være en potensiell drivkraft for kollektivtransport.

Hovedbudskaber – Region Midtjylland

- I Region Midtjylland anvender 49 pct. af respondenterne kollektiv transport. 8 pct. bruger ikke kollektiv transport nu men er interesseret i at gøre det fremadrettet.
- Efter COVID-19-nedlukningen er brugen af kollektiv transport faldet. Henholdsvis 22 pct. og 23 pct. anvender tog og bus sjældnere, mens kun henholdsvis 5 pct. og 7 pct. anvender tog og bus oftere. Særligt de unge bruger bus mindre.
- Transporttid, ingen skift og pris er tre centrale faktorer, der får respondenterne til at vælge kollektiv transport. Klima- og miljøhensyn er også en vigtig faktor.
- Vigtige tiltag for respondenterne i forhold til at vælge kollektiv transport fremad er færre skift, forbedrede billetformer og muligheden for at tage cykel med.
- De respondenter, der efter genåbningen af samfundet bruger kollektiv transport mindre end før COVID-19-nedlukningerne, peger særligt på bedre busindretning, park and ride, forbedrede billetformer og færre skift, som tiltag der kan øge brugen af kollektiv transport fremadrettet.
- Pendlerne er særligt interesserede i bedre faciliteter ved busstoppested eller station, forbedrede billetformer, at kunne tjekke kapacitet via app og bedre busindretning.
- Potentielle brugere af kollektiv transport er særligt interesserede i færre skift og mulighed for at parkere deres bil og fortsætte videre med kollektiv transport.

Specifikke ønsker til tiltag, der kan øge brug af kollektiv transport

- Forbedrede billetformer: Billigere rejser uden for myldretiden og fleksible billetter på tværs af geografi.
- Bedre busindretning: Mere afstand mellem sæderne, mere komfortable sæder, borde til arbejde og stillezone

Region Midtjylland



Total antal indbyggere
1.332 mio.



Indbyggere i byområde
697.331



Indbyggere i landområde
634.717



Hovedbudskap – Agder

- I Agder benytter 37 prosent av respondentene kollektivtransport (buss). 11 prosent av respondentene trekker frem at de er interessert i å bruke kollektivtransport i tiden fremover, selv om de ikke gjør det nå.
- Etter COVID-19-nedstegningen har respondentenes bruk av kollektivtransport avtatt. 32 prosent bruker bussen sjeldnere og kun 7 prosent oftere.
- Pris, vane og transporttid er tre sentrale faktorer, når respondentene velger kollektivtransport. Klima- og miljøhensyn er også viktige faktorer.
- De viktigste tiltak for å velge kollektivtransport i tiden fremover er bedre billettyper, færre bytter og høyere vei- eller parkeringsavgifter.
- De respondentene som etter gjenåpningen av samfunnet benytter kollektivtransport mindre enn før COVID-19-nedstegningen, peker spesielt på bedre billettyper, færre bytter, park and ride og bedre bussinnredning som tiltak som kan øke deres bruk av kollektivtransport.
- Pendlerne er særlig interesserte i to tiltak for økt bruk av kollektivtransport: Bedre fasiliteter ved busstoppet eller stasjonen og bedre billettyper.
- Potensielle brukere av kollektivtransport er særlig interesserte i færre bytter og mulighet for å parkere bilen og fortsette videre med kollektivtransport.

Spesifikke ønsker til tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport

- Bedre billettyper: Fleksible billettyper på tvers av geografi, billigere reiser utenfor rushtiden og billetter som kombinerer forskjellige typer kollektivtransport
- Bedre bussinnredning: Lademuligheter ved hvert sete, mer komfortable seter og mer avstand mellom setene.

Agder



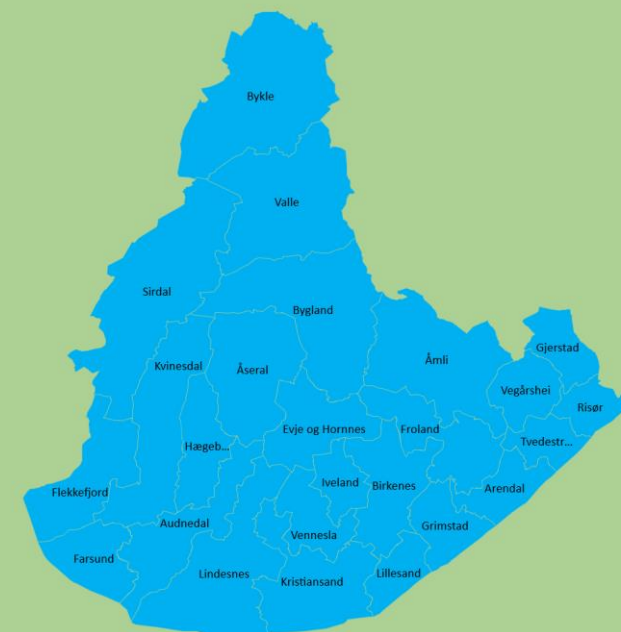
Total antall indbyggere
307.231



Innbyggere i byområde
245.534



Innbyggere i landområde
62.693



Region Midtjylland

Hovedresultater

Innhold

01 Kollektivtransportvaner og -behov

02 Kollektivtransportvaner etter COIVD-19-gjenåpningen

03 Faktorer for valg av kollektivtransport

04 Hva kan øke bruken av kollektivtransport?

05 Spesielle tiltak

Kollektive transportvaner og -behov

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Hvem er brukerne av kollektivtransport?

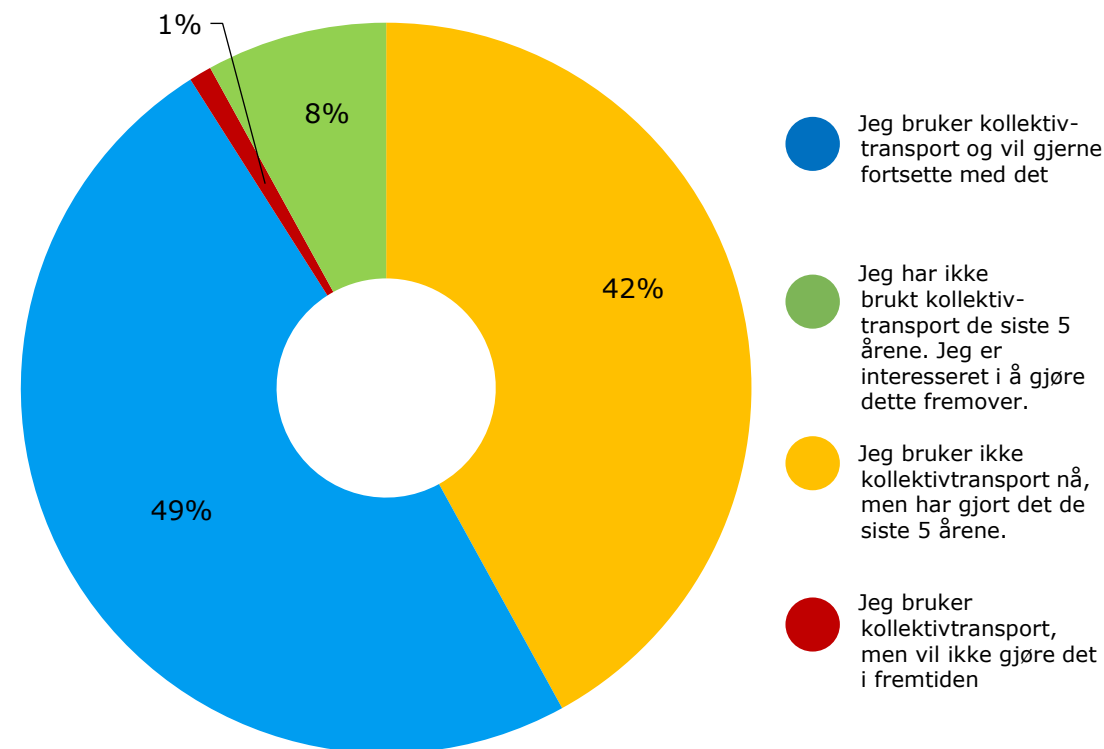
I Region Midtjylland bruker 49 prosent av respondentene allerede kollektivtransport. Disse brukerne er i stor grad kvinner, respondenter i alderen 15-24 år og respondenter som bor i en by med mer enn 100.000 innbyggere.

8 prosent av respondentene oppgir at de er interessert i å benytte seg av kollektivtransport framover, men har ikke gjort det de siste 5 årene. Disse brukerne finner man særlig blant respondenter over 45 år og blant respondenter som bor i områder med 0-1000 innbyggere.

42 prosent av respondentene har tidligere brukt kollektivtransport, men gjør ikke dette lenger. Dette gjelder særlig respondenter over 24 år og respondenter som bor i et område med mellom 0-100.000 innbyggere.

Bosettingen i region Midtjylland er oppdelt etter fire forskjellige typer: landområde/landsby (0-1.000 innbyggere), mindre by (1.000-10.000 innbyggere), større by (10.000-100.000 innbyggere) og storby (+100.000 innbyggere)

Fordeling av de forskjellige brukerne av kollektivtransport



Screening spm. : Angi hvilket av følgende utsagn som passer deg. 198 respondenter ble ekskludert fra utvalget etter å ha svart at de ikke har brukt kollektivtransport de siste 5 årene, og ikke er interessert i å bruke kollektivtransport fremover. N=750

Hvilke former for kollektivtransport bruker respondentene?

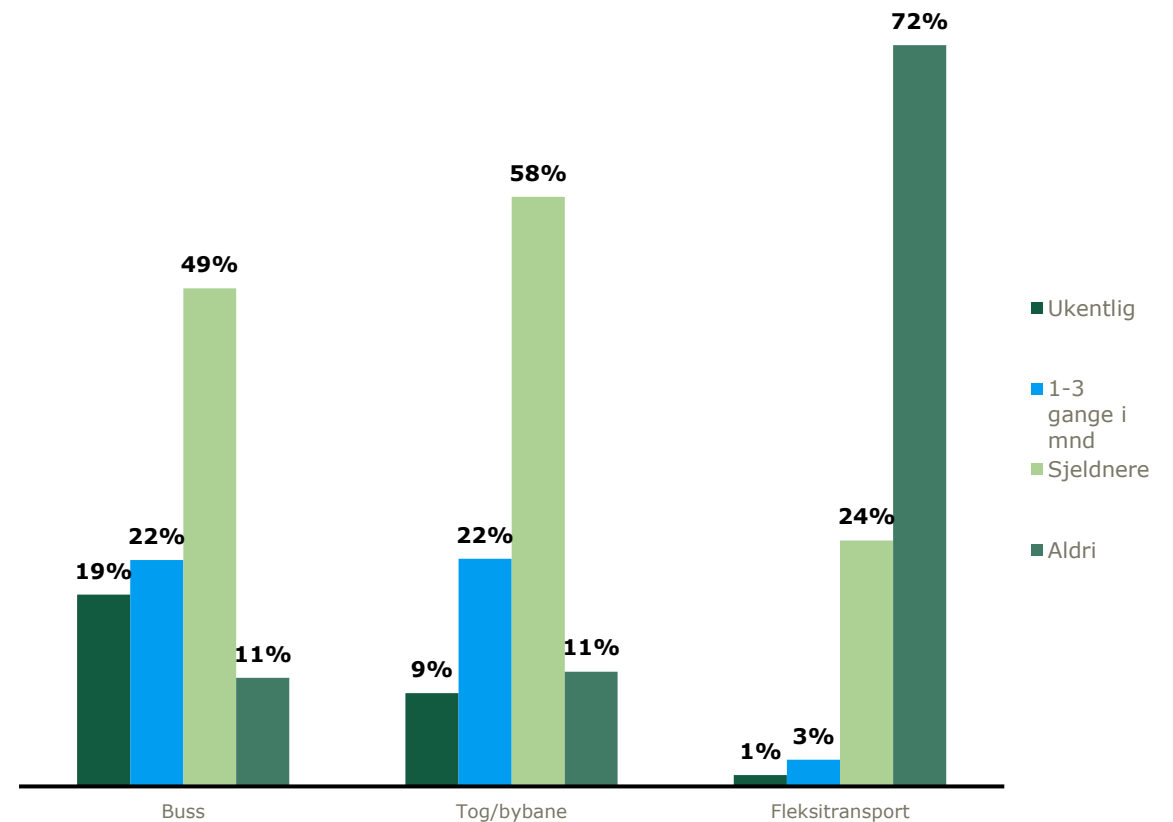
I region Midtjylland er det hyppigst anvendte offentlige transportmidlet buss. 41 prosent av respondentene kjører med buss minimum én gang i måneden. Til sammenligning bruker 31 prosent av respondentene tog/bybane, mens kun 4 prosent bruker fleksitransport minimum én gang i måneden.

Bruken av buss er mest utbredt blant 15-24-åringene og blant de respondentene som bor i byer med over 100.000 innbyggere.

Bruken av tog/bybane er mest utbredt blant 15-24-åringene. Det er en lik fordeling mellom brukerne på tvers av kjønn og bystørrelse.

Bruken av fleksitransport er representativ på tvers av kjønn og alder. Dog er de respondentene som bruker fleksitransport 1-3 ganger pr. måned signifikant høyere i byer med 0-1000 innbyggere.

Hyppighet for respondentenes bruk av offentlig transport*



Spm. 1: Angi hvor ofte du bruker hvilket transportmiddel (sett inn transportmiddel)? N=750

*: "Ukentlig"-kategorien består av følgende fire svarmuligheter: *daglig, 5-6 dager pr. uke, 3-4 dager pr. uke, 1-2 dager pr. uke.*

Formålet med bruken av kollektivtransport

20 prosent* av respondentene angir buss som sitt primære transportmiddel til ett eller flere mulige formål. 11 prosent** av respondentene angir tog som sitt primære transportmiddel til et av de mulige formålene.

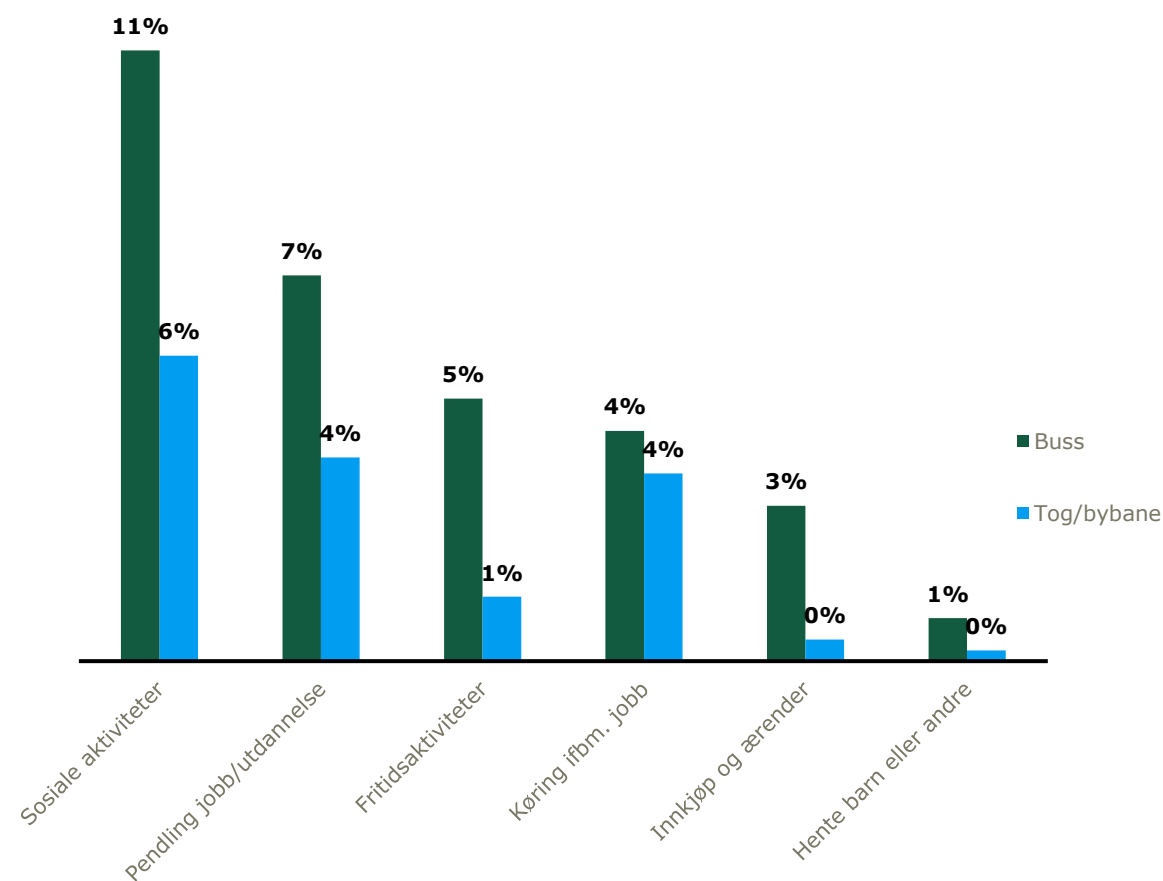
Kollektivtransport benyttes oftest som primært transportmiddel til sosiale aktiviteter. Henholdsvis 11 prosent og 6 prosent av respondentene bruker buss og tog/bybane som primært transportmiddel til sosiale aktiviteter.

Bruken av buss som primært transportmiddel til sosiale aktiviteter er mer utbredt blant de kvinnelige respondentene, respondenter i alderen 15-24 år samt respondenter som bor i en by med mer enn 100.000 innbyggere.

Bruken av tog/bybane som primært transportmiddel til sosiale aktiviteter er like utbredt på tvers av kjønn, alder og by.

Funnene er i overensstemmelse med intervju- og fokusgruppedeltakerne, som hovedsakelig bruker kollektivtransport til pendling og sosiale aktiviteter.

Andel av respondenter som primært bruker kollektivtransport til følgende formål*



Spm. 3: Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis? Angi det transportmiddelet som du primært bruker i forbindelse med følgende formål (her er kun buss og tog/bybane inkludert). N=750

Kollektive transportvaner etter COVID-19- gjenåpningen

RAMBOLL

Bright Ideas.
Sustainable change.

Endret bruk av kollektivtransport etter COVID-19-gjenåpningen

Bruken av kollektivtransport er generelt redusert etter gjenåpningen av samfunnet i forhold til før COVID-19-nedstengingene:

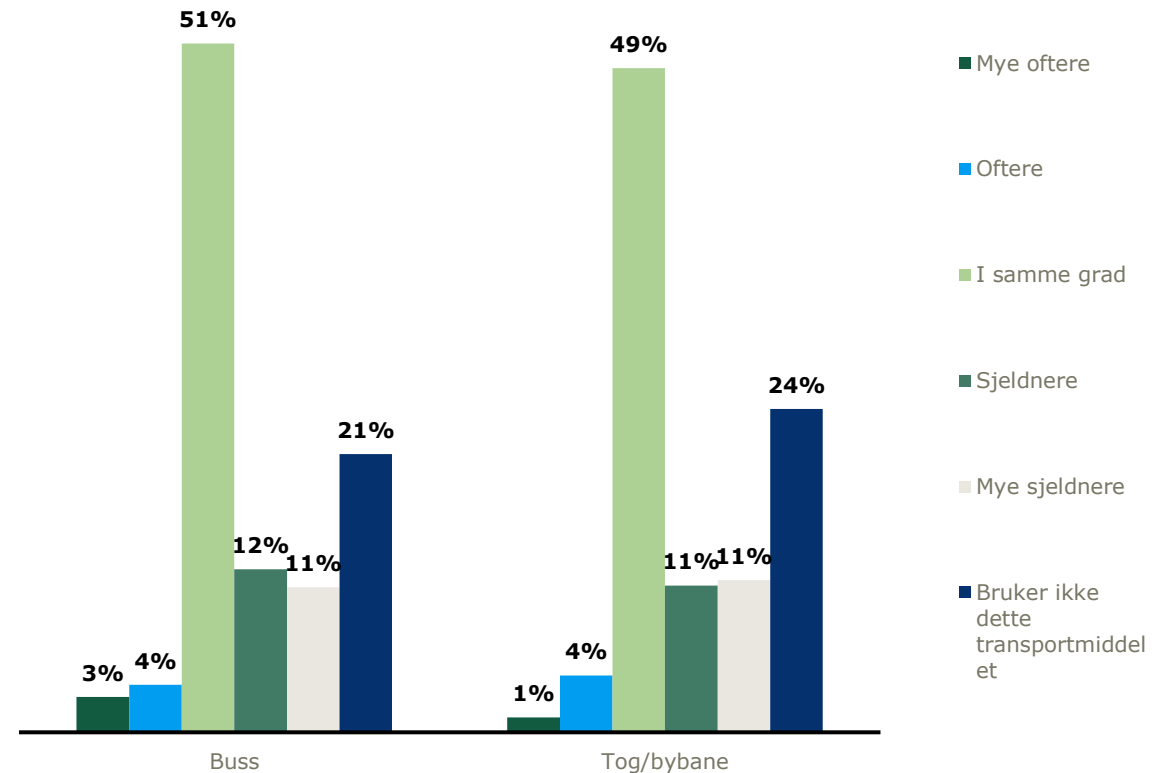
23 prosent av respondentene bruker sjeldnere buss og 22 prosent bruker sjeldnere tog etter gjenåpningen i forhold til før COVID-19-nedstengingen. Kun 7 prosent og 5 prosent bruker hhv. buss og tog oftere.

Det er særlig respondenter i alderen 15-24 år som bruker bussen sjeldnere etter gjenåpningen i forhold til før COVID-19-nedstengingen.

Motsatt ser man at de respondentene som bruker mer kollektivtransport er de som aldri jobber eller studerer hjemme.

Godt over halvparten av respondentene på tvers av buss og tog/bybane bruker dog fremdeles kollektivtransport i samme grad som før COVID-19-nedstengingene. Det er respondentene som bor i de store byene som i større grad bruker kollektivtransport som før.

Andel respondenter som har endret kollektivtransportvaner etter gjenåpningen av samfunnet ift. før COVID-19-nedstengingen



Spm. 7: I hvilken grad har du endret transportvaner ift. før den første COVID-19-nedstengingen i mars? N=750

Årsaker til endring av transportvaner

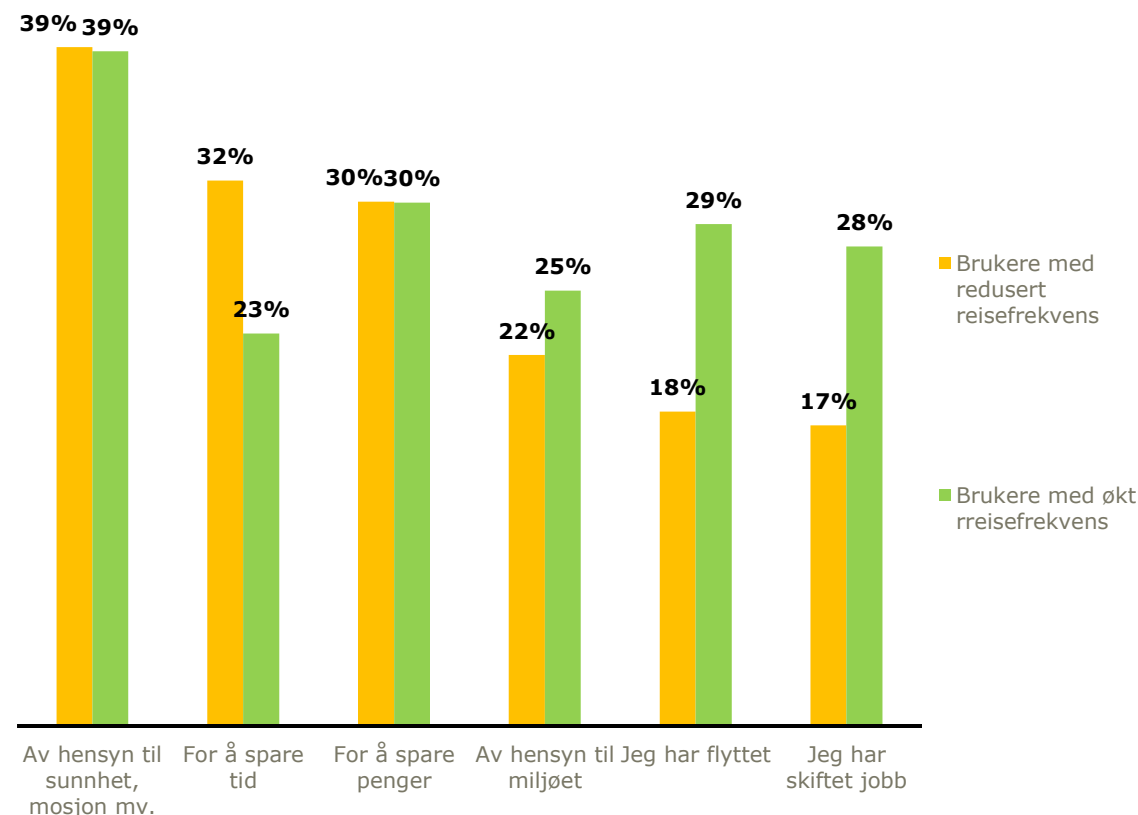
Der er totalt 380 respondenter som etter gjenåpningen av samfunnet bruker kollektivtransport* sjeldnere eller mye sjeldnere i forhold til før COVID-19-nedstengingene (heretter kalt brukere med redusert reisefrekvens).

Til sammenligning bruker 92 respondenter oftere eller mye oftere kollektivtransport etter gjenåpningen sammenlignet med før COVID-19-nedstengingen (heretter kalt brukere med økt reisefrekvens).

Årsakene til endring av kollektive transportvaner samsvarer i noen grad på tvers av brukere med redusert og økt reisefrekvens: helse, pris og miljø er like viktig for begge grupper.

Der er også områder hvor de to grupper skiller seg fra hverandre: brukerne med redusert reisefrekvens angir i større grad tidsbesparelsen som en viktig årsak, mens brukere med økt reisefrekvens i høyere grad angir flytting eller jobbskifte som en viktig årsak.

De seks mest oppgitte årsakene til endring av kollektivtransportvaner på tvers av brukere med redusert og økt reisefrekvens



Spm. 8: [For respondenter som i spm. 7 valgte alle andre svar enn "i samme grad" til minst en av valgmulighetene.] Hvorfor har du endret dine transportvaner? (Kryss av de tre viktigste) n=472



Valg av kollektivtransport

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Hvorfor velger respondentene kollektivtransport?

Når respondentene velger kollektivtransport er det særlig transporttid (forstått som den raskeste måten å komme frem), ingen bytte underveis og pris, som er sentrale faktorer.

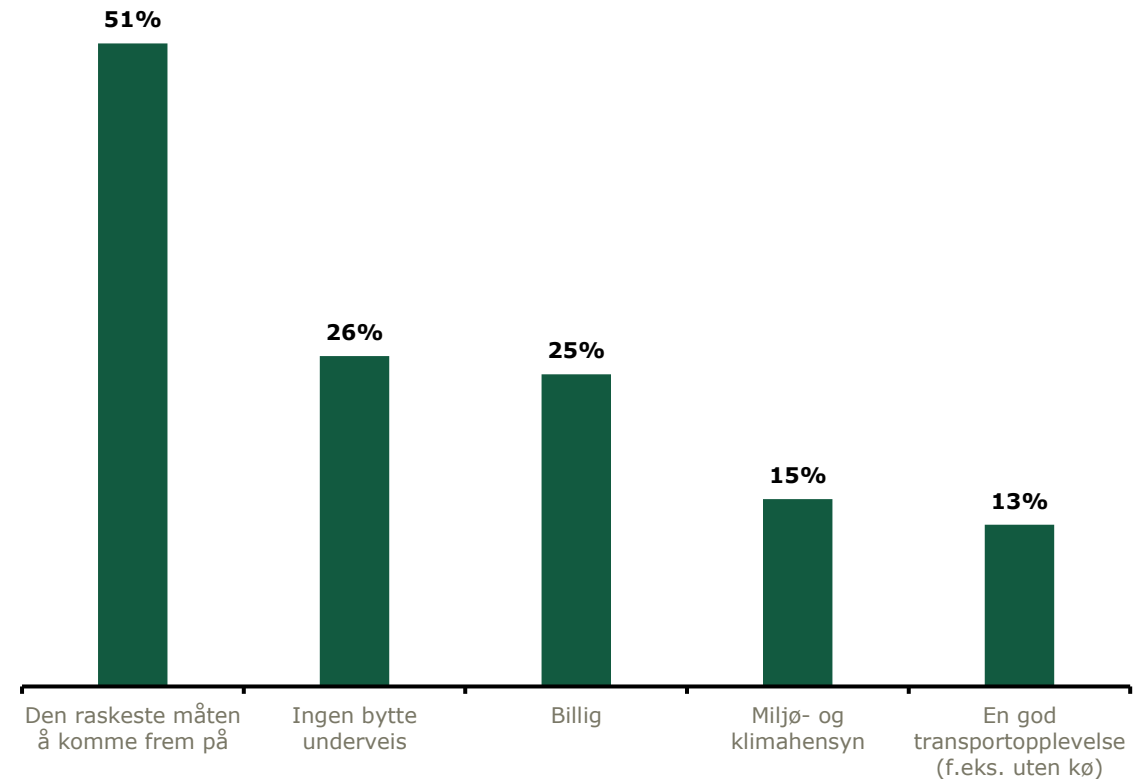
Det er særlig respondenter mellom 15-24 år som anser transporttid som en avgjørende faktor.

Det er ingen signifikante forskjeller på tvers av kjønn, alder og bosted blant de som angir ingen bytte underveis og pris som viktige faktorer.

Også miljø- og klimahensyn er en viktig faktor for valg av kollektivtransport som går igjen på tvers av alder, kjønn og bosted.

Intervju- og fokusgruppedeltakerne bekrefter også en bruk av kollektivtransport når det fremstår som enkelt og raskt.

De fem viktigste faktorene for valg av kollektivtransport*



Spm. 10: Du valgte [sett inn svar fra spm. 9] som transportmiddel. Hva hadde betydning for ditt valg av transportmiddel? (Velg de tre viktigste faktorene) n=126

*Kollektivtransport omfatter både buss, tog/bybane og fleksitransport

Begrensninger for bruken av kollektivtransport

De hyppigst nevnte begrensningene for bruken av kollektivtransport i region Midtjylland er pris, lang reisetid, for få avganger, ventetid og bekymring for forsinkelser.

Det er særlig respondenter i alderen 15-24 år og respondenter som bor i en by med mer enn 100.000 innbyggere som anser pris som en begrensning.

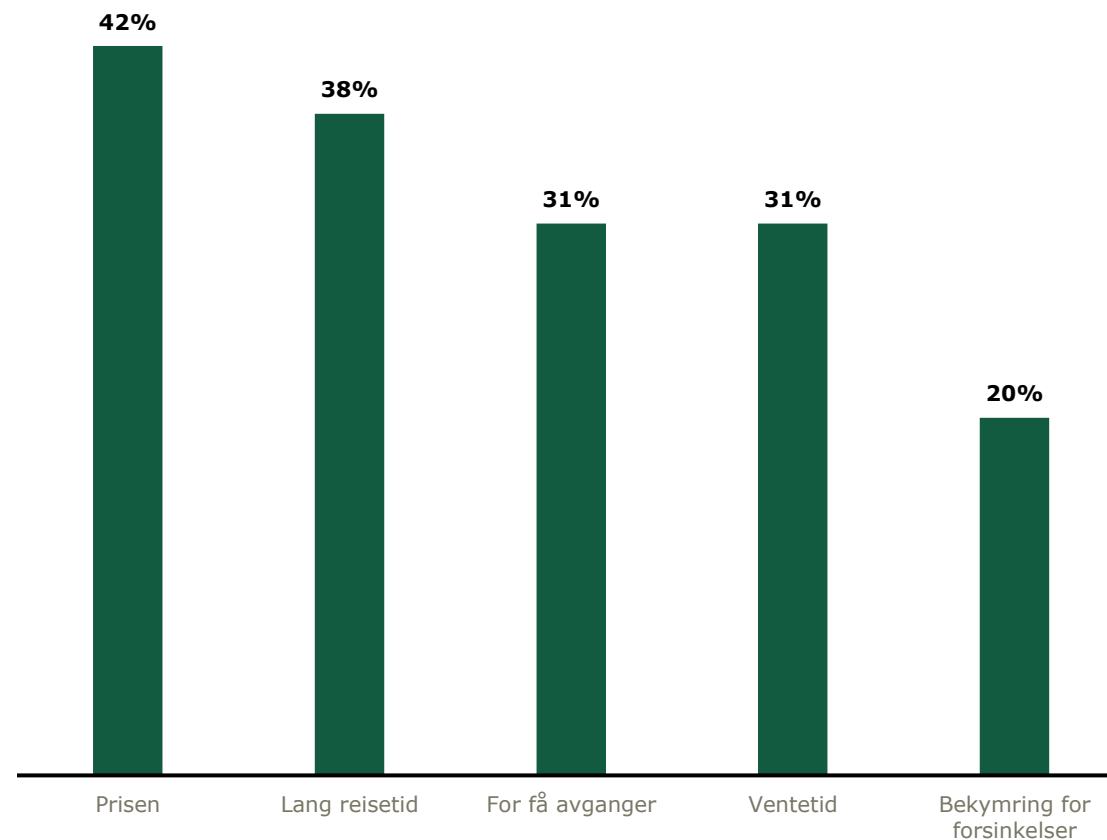
Lang reisetid er i angis i større grad som begrensning av kvinner enn menn.

For få avganger angis i større grad av respondenter i alderen 25-44 år og av respondenter som bor i en by med under 100.000 innbyggere.

Ventetid er angitt som begrensning for bruken av kollektivtransport både på tvers av kjønn, alder og område.

De fem oppgitte begrensningene er i stor grad i overensstemmelse med intervju- og fokusgruppedeltakerne, som peker på problematikken ved manglende fleksibilitet for pendlerbiletene.

De fem mest nevnte begrensningene for bruken av kollektivtransport



Spm. 11: Hva ser du på som de 3 største hindringene for å bruke kollektivtransport oftere enn hva som er tilfellet i dag? N=750

Hva kan øke bruken av kollektivtransport?



RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport

Det viktigste tiltaket som respondentene oppgir at kan øke deres bruk av kollektivtransport i region Midtjylland er færre bytter, bedre billettyper og bedre mulighet til å inkludere sykkel.

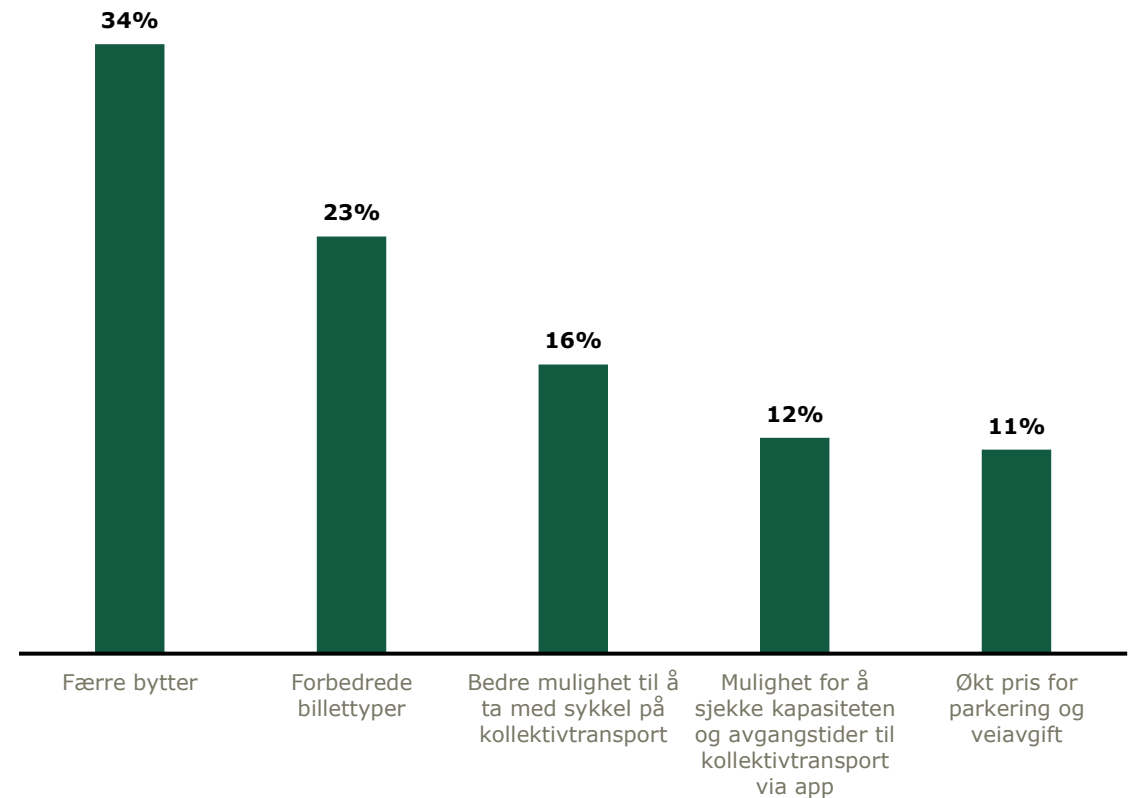
34 prosent av respondentene i regionen oppgir at færre bytter kan få dem til å bruke kollektivtransport oftere i fremtiden. Ønsket er gjennomgående på tvers av kjønn, alder og bystørrelse.

23 prosent av respondentene oppgir bedre billettyper som et tiltak som kan få dem til å øke bruken av kollektivtransport. Også dette er et gjennomgående ønske på tvers av kjønn, alder og bystørrelse.

16 prosent av respondentene peker på muligheten for å ta med sykkel på kollektivtransport som noe som kan få dem til å bruke kollektivtransport oftere. Ønsket er spesielt utbredt blant respondenter under 25 år og respondenter som bor i en by med mer enn 100.000 innbyggere.

De samme faktorene er kommet frem i kvalitative intervjuer. Intervjupersonene fremhever også bussinnredning som et ønsket tiltak, hvor de spesielt ønsker mer plass til å jobbe – f.eks. bord og bedre lademuligheter.

De 5 viktigste tiltakene for å øke bruken av kollektivtransport*



Spm. 12: Hva kunne fått deg til å bruke kollektivtransport oftere? (Velg de tre viktigste tilbudene på listen) N=750

*Figuren inkluderer ikke kategorien "annet" som 50 prosent av respondentene har oppgitt som svaralternativ

Tiltak som er spesielt interessante for brukere med redusert reisefrekvens

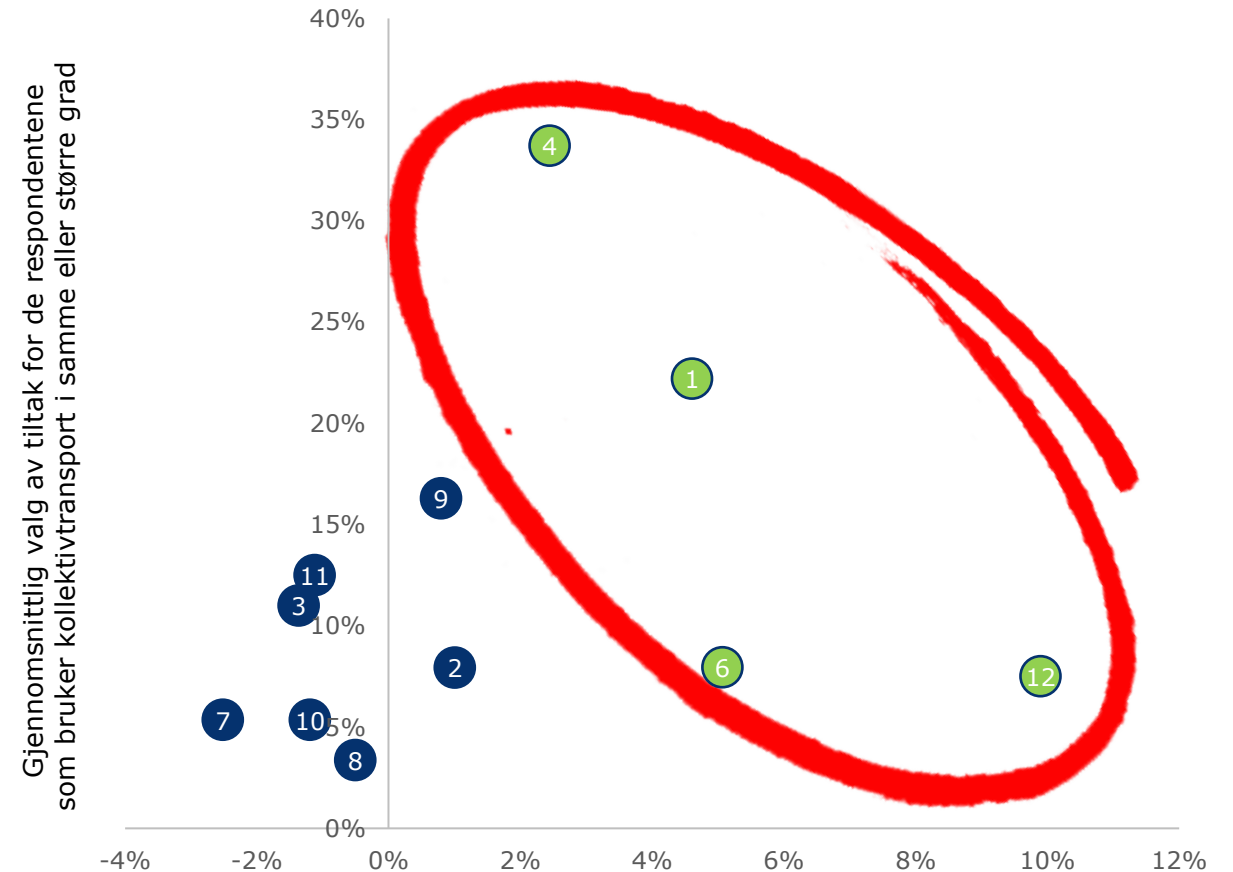
De fire tiltakene som i spesielt stor grad kan øke bruken av kollektivtransport blant brukere med redusert reisefrekvens er bedre bussinnredning, park and ride, bedre billettyper og færre bytter.

Færre bytter og bedre billettyper går også igjen blant de viktigste tiltakene for å øke bruken av kollektivtransport blant de øvrige respondentene. Disse to tiltakene oppgis altså av den samlede gruppe, mens bedre bussinnredning og park and ride er spesielt viktige for brukere med redusert reisefrekvens.

Mulige tiltak i Region Midtjylland*

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1 Bedre billettyper | 8 Delesykler |
| 2 Bedre fasiliteter ved busstop eller stasjon | 9 Ta med sykkel på buss |
| 3 Økt pris for parkering | 10 Sykkelparkering |
| 4 Færre bytter | 11 Sjekke kapasitet via app |
| 6 Park and ride | 12 Bedre bussinnredning |
| 7 Bike and ride | |

Tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blant brukere med redusert reisefrekvens vs. brukere med økt reisefrekvens*



Gjennomsnittlig valg av tiltak for brukerne med nedsatt reisefrekvens, sammenlignet med de øvrige respondentene

Tiltak som er spesielt interessante for pendlere

Respondenter som pendler* til jobb/utdanning oppgir sammenlignet med ikke-pendlere spesielt fire tiltak som kan få dem til å bruke kollektivtransport oftere: Bedre fasiliteter ved busstopp eller stasjon, bedre billettyper, mulighet for å sjekke kapasitet via app og bedre nussinnredning.

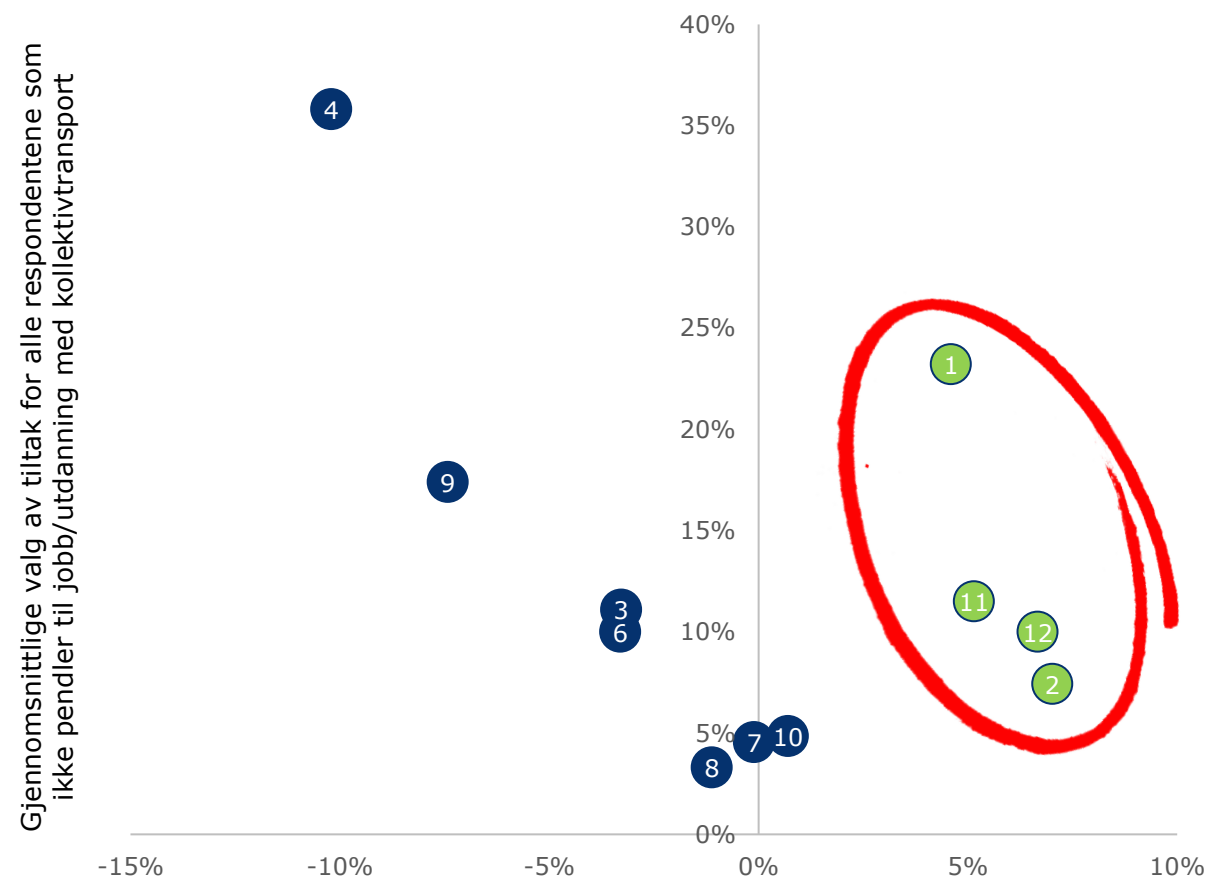
Mulige tiltak i region Midtjylland*

- | | |
|--|-----------------------------|
| 1 Bedre billettyper | 8 Delesykler |
| 2 Bedre fasiliteter ved busstopp eller stasjon | 9 Ta med sykkel på buss |
| 3 Økt pris for parkering | 10 Sykkelparkering |
| 4 Færre bytter | 11 Sjekke kapasitet via app |
| 6 Park and ride | 12 Bedre bussinnredning |
| 7 Bike and ride | |

*Det er 90 respondenter som pendler til jobb/utdanning

Ramboll *Tiltakene er basert på spørsmål 12: Hva kunne fått deg til å bruke kollektivtransport oftere?

Tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blandt pendlere vs. øvrige respondenter*



*Effekttestimatene er ikke populasjonsvektet, noe som er tilfellet i tidligere tabeller. Dermed kan prosentsetene avvike med 1-2 prosentpoeng. N=750

Tiltak som er spesielt interessante for de potensielle brukerne av kollektivtransport

De to tiltakene som i særlig grad oppgis å kunne øke bruken av kollektivtransport blant de 378 respondentene, som enten ønsker å ta kollektivtransport i fremtiden eller har gjort i løpet av de siste fem årene, men som ikke gjør det nå (begge potensielle brukere), er færre bytter og mulighet til å parkere bilen ved stasjonen (park and ride).

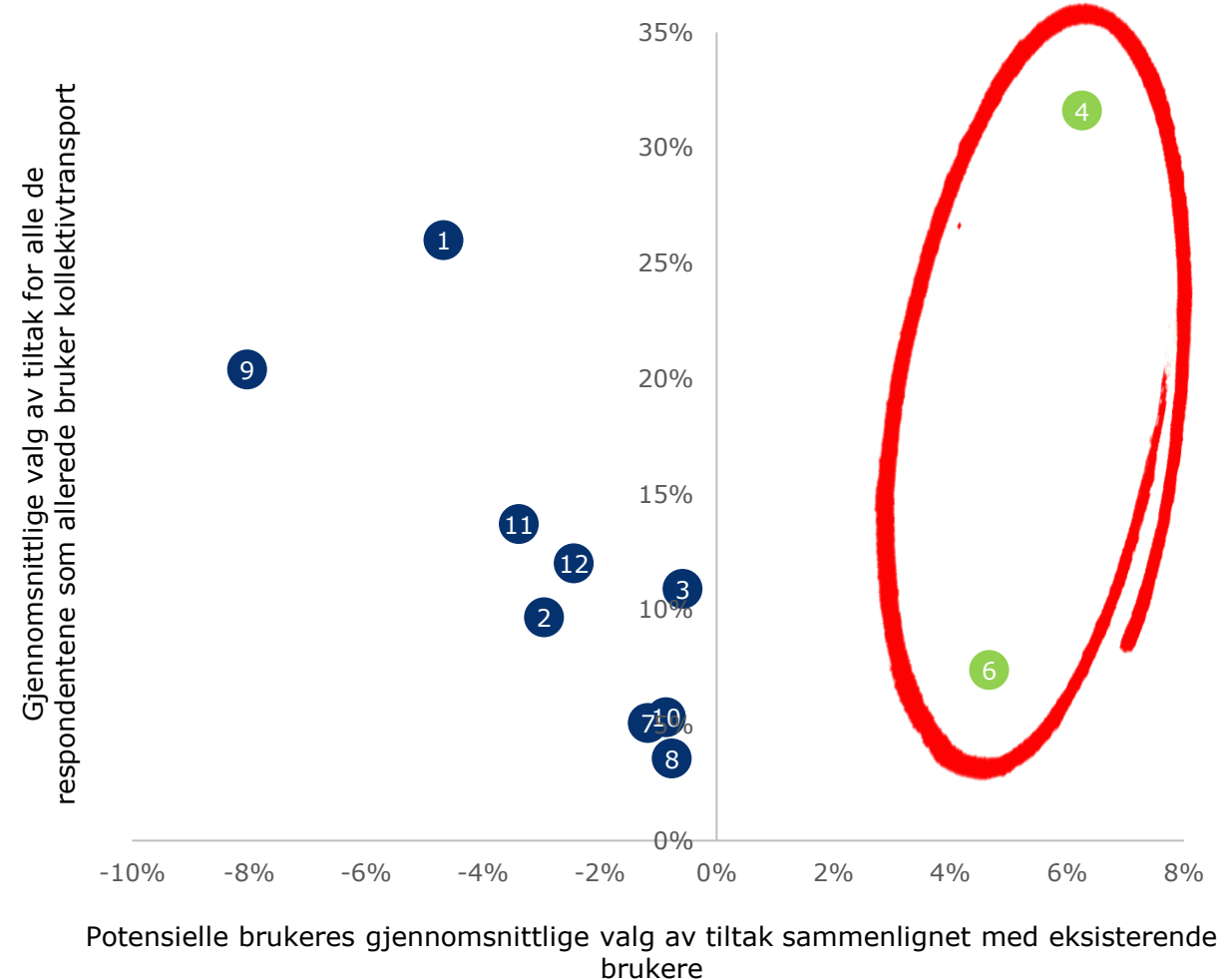
Færre bytter er blant de mest attraktive tiltakene på tvers av alle respondentene. Tiltaket om park and ride er dog i særlig høy grad ønsket av potensielle brukere.

Mulige tiltak i region Midtjylland*

- | | |
|---|-----------------------------|
| 1 Bedre billettyper | 8 Delesykler |
| 2 Bedre fasiliteter ved busstop eller stasjon | 9 Ta med sykkel i buss |
| 3 Økt pris for parkering | 10 Sykkelparkering |
| 4 Færre bytter | 11 Sjekke kapasitet via app |
| 6 Park and ride | 12 Bedre bussinnredning |
| 7 Bike and ride | |

*Tiltakene er basert på spørsmål 12: Hva kunne fått deg til å bruke kollektivtransport oftere?

Tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blandt potensielle vs. eksisterende brukere*



*Effektestimatene er ikke populasjonsvektet, noe som er tilfellet i tidligere tabeller. Dermed kan prosentatsene avvike med 1-2 prosentpoeng. N=750



Spesielle tiltak

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Utdypning av spesielt interessante billettyper

Av de 176 respondentene som har oppgitt bedre billettyper som et tiltak som kan få dem til å ta kollektivtransport framover er det spesielt to billettyper de finner interessante: Billigere reiser utenfor rushtid og fleksible billetter på tvers av geografi.

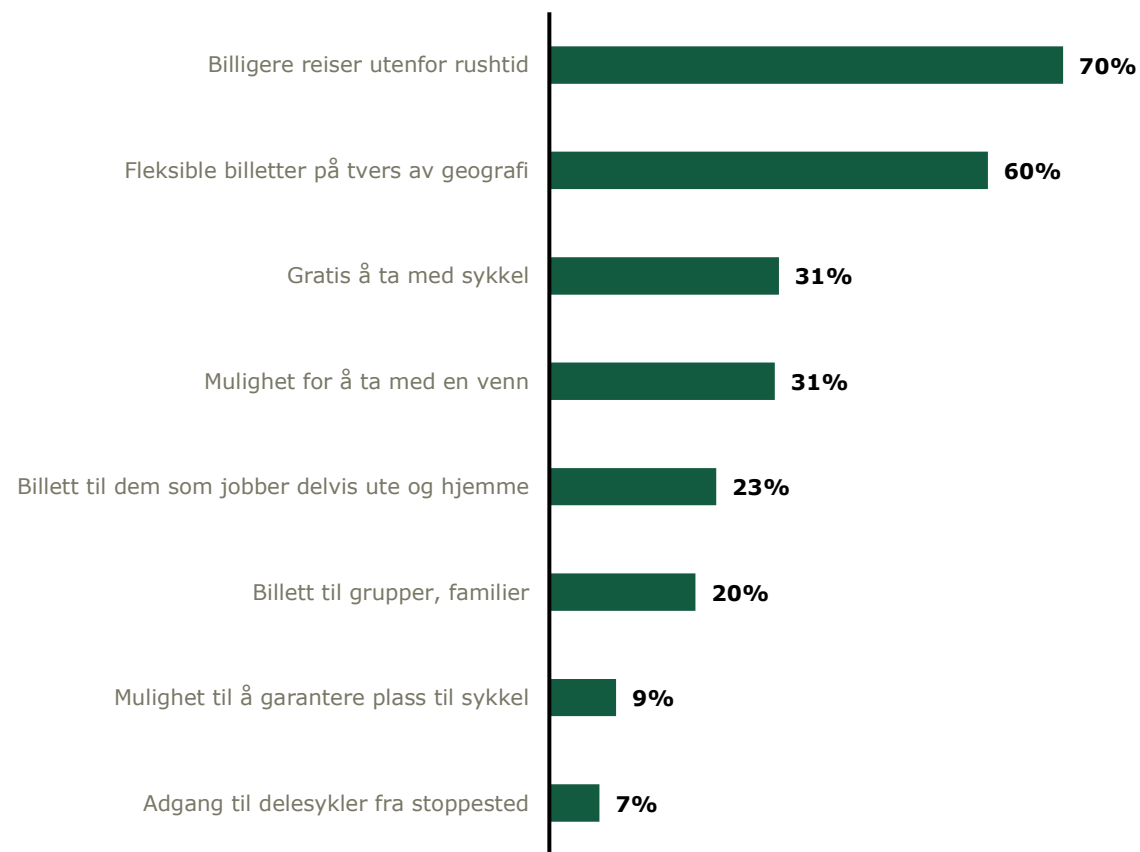
70 prosent av respondentene er spesielt interessert i billigere reiser utenfor rushtid. Denne typen billett er ønsket på tvers av kjønn, alder og bosted.

60 prosent av respondentene er spesielt interessert i fleksible billetter på tvers av geografi. Også denne typen billett er ønsket på tvers av kjønn, alder og bosted.

Det er særlig de respondentene som har angitt at de er interesserte i å bruke kollektivtransport, men som ikke har gjort det i løpet av de siste fem årene som finner fleksible billetter og billigere reiser attraktive. Det er med andre ord tiltak som potensielt kan tiltrekke nye brukere.

Også intervju- og fokusgruppedeltakerne fremhever ønsket om å ha billetter som er tilpasset en fleksibel hverdag. Et eksempel er ønsket om et pendlerkort som er tilpasset 3 arbeidsdager ute og 2 arbeidsdager hjemme.

Ønsker til spesielle billettyper



Spm. 13: [Hvis ja til nye billettyper] Hvilke billettyper finner du særlig relevant? (Mulig å velge flere svaralternativer) N=176

Utydning av behovet for å ha sykkel med på kollektivtransport

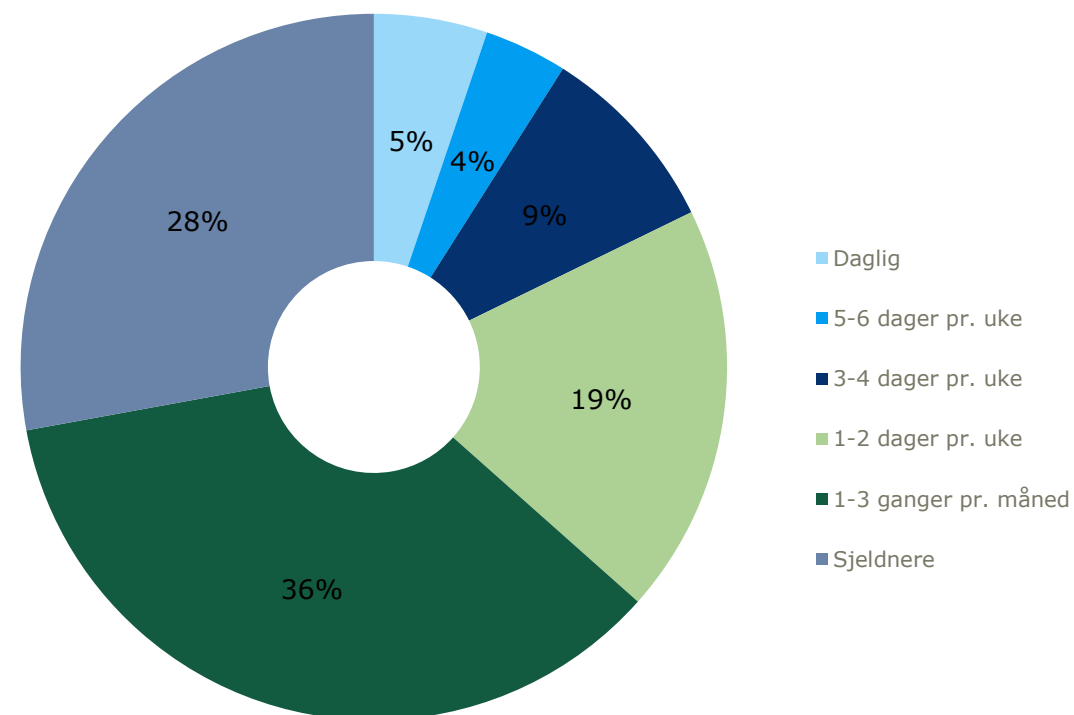
122 respondenter har oppgitt at bedre mulighet for å ta med sykkel er en faktor som vil øke deres bruk av kollektivtransport. Det er dog stor variasjon i hvor ofte respondentene forventer å ville ta med sykkel.

5 prosent av respondentene ønsker å ta med sykkel daglig. 31 prosent ønsker å ta med sykkel ukentlig*. Det er spesielt de unge respondentene som foretrekker å ta med sykkel ukentlig.

36 prosent av respondentene vil ta med sykkel 1-3 ganger i måneden. Det er i større grad respondentene som bor i områder med 10.000-100.000 innbyggere som velger dette svaralternativet.

28 prosent av respondentene vil ta med sykkel sjeldnere. Det er i større grad respondenter eldre enn 45 som vil ta med sykkel på kollektivtransport sjeldnere enn 1-3 ganger pr. måned.

Hvor ofte ønsker respondentene å ta med sykkel på kollektivtransport



Spm. 14: [Hvis ja til "bedre mulighet for å ta med sykkel på buss og tog"] Hvor ofte ville du i så fall ta med din sykkel eller elsykkel med på kollektivtransport? N=122

Utdypning av ønsker til bussinnredning

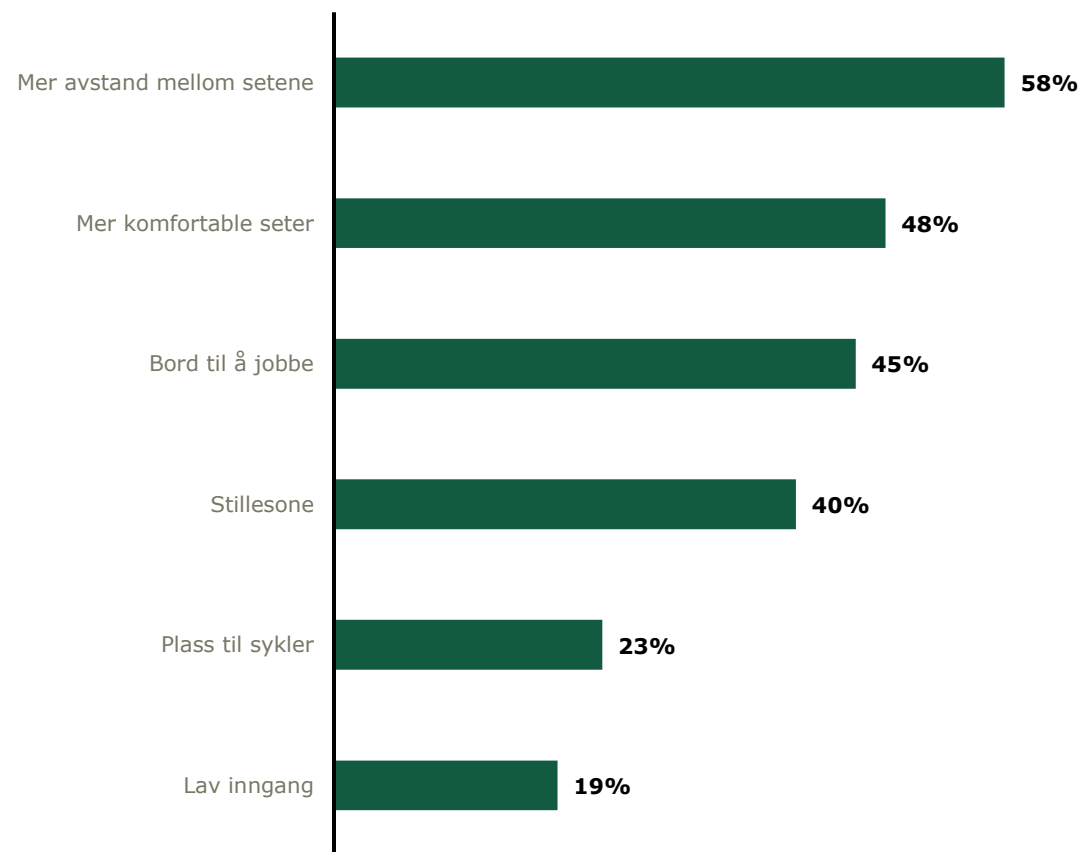
Av de 77 respondentene som har angitt bussinnredning som et tiltak som kan øke deres bruk av kollektivtransport fremover, stikker særlig fire ønsker til bussinnredning seg ut: mer avstand mellom setene, mer komfortable seter, bord til å jobbe og stillesone.

Det er særlig de kvinnelige respondentene som finner det viktig å ha mer avstand mellom setene.

Ønsket om mer komfortable seter er likt fordelt på tvers av kjønn, alder og bystørrelse. Det samme er ønsket om å ha bord til å jobbe i bussen, samt stillesone.

Ønskene er i høy grad i tråd med tilbakemeldinger fra intervju- og fokusgruppedeltakerne, hvor noen av dem spesifikt etterspør mer plass til f.eks. å jobbe.

Respondenternes ønsker til bussinnredning



Spm. 16: [Hvis ja til bussinnredning] Hvilke forbedringer av innredningen i busser vil særlig gjøre det mer attraktivt for deg å ta buss? (Mulig å velge flere svaralternativer) N=77

Agder Fylke Norge

Hovedresultater

Innhold

01 Kollektivtransportvaner og -behov

02 Kollektivtransportvaner etter COIVD-19-gjenåpningen

03 Faktorer som påvirker valg av kollektivtransport

04 Hva skal til for å øke bruken av kollektiv transport

05 Spesielle tiltak



Kollektivtransportvaner og -behov

RAMBOLL

Bright Ideas.
Sustainable change.

Hvem er brukerne av kollektivtransport i Agder?

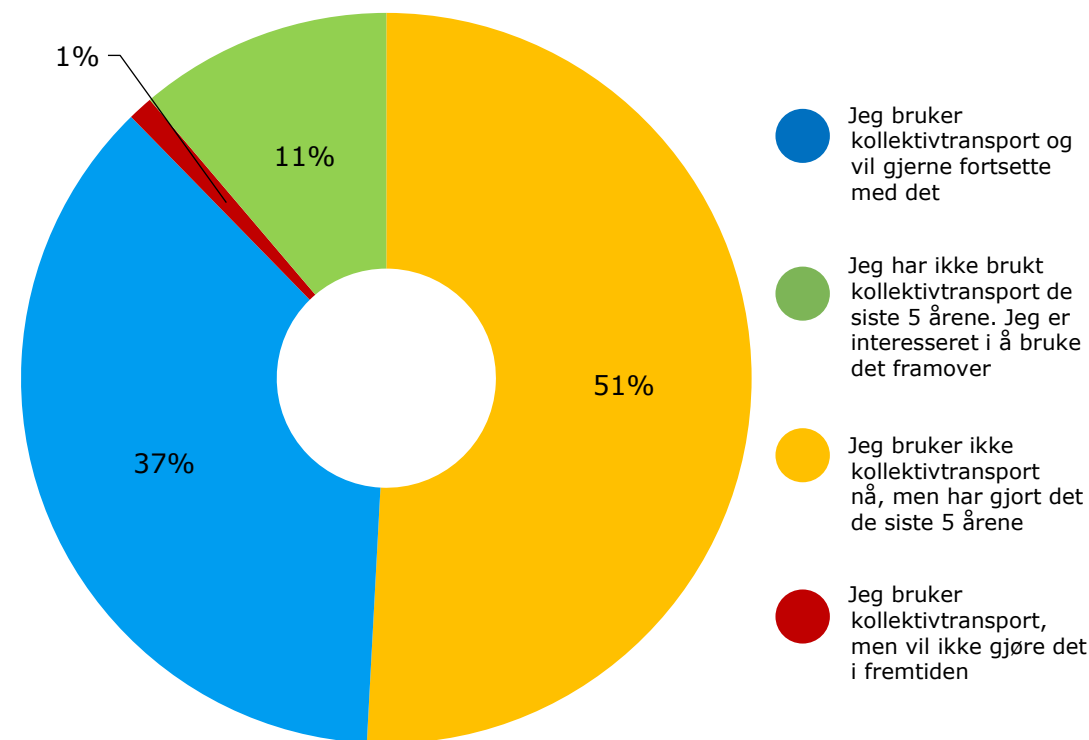
I Agder bruker 37 prosent av respondentene kollektivtransport. Det er særlig respondenter i alderen 15-29 år og respondenter som bor i byer med mer enn 50.000 innbyggere som bruker kollektivtransport.

11 prosent av respondentene oppgir at de ønsker å bruke kollektivtransport framover, men ikke har gjort det i de siste 5 årene. Dette gjelder særlig mannlige respondenter, respondenter som er over 30 år og respondenter som bor i et område med fra 0-50.000 innbyggere.

51 prosent av respondentene har tidligere brukt kollektivtransport, men gjør det ikke lenger. Dette gjelder særlig respondenter som er over 20 år og respondenter som bor i et område med fra 0-50.000 innbyggere.

Bosetning i Agder er oppdelt etter tre forskjellige typer: Landområde (0-5.000 innbyggere), større område (5.000-50.000 innbyggere) og større by (+50.000 innbyggere)

Fordeling av de forskjellige brukerne av kollektiv transport



Screening spm. : Velg hvilket av følgende utsagn som passer best. 109 respondenter er blitt frasortert stikkprøven ettersom de har svart at de ikke har brukt kollektivtransport de siste 5 årene og er heller ikke interesserte i å bruke kollektivtransport framover. N=758

Transportvaner for brukere av kollektivtransport

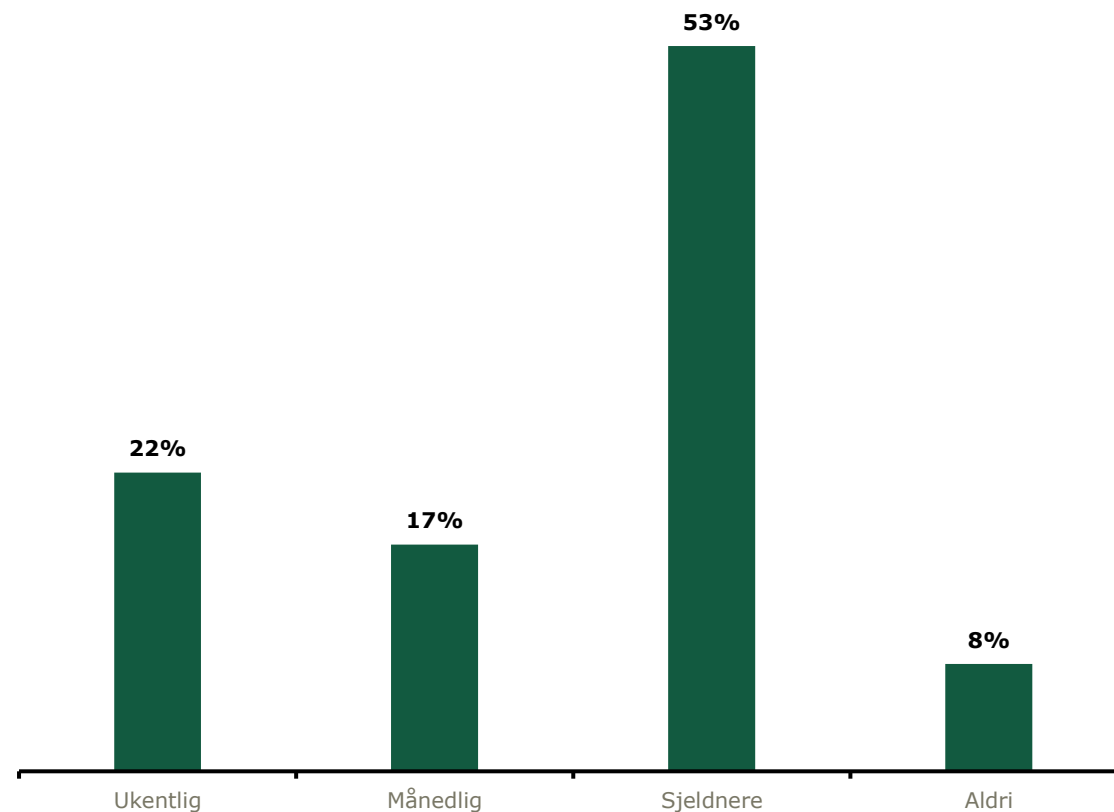
I spørreskjemaet for Agder er buss det eneste middelet for kollektivtransport oppgitt. 22 prosent av respondentene bruker buss minimum én gang i uken og 17 prosent av respondentene bruker buss månedlig. 53 prosent av respondentene bruker buss sjeldnere og 8 prosent bruker aldri buss.

Den ukentlige brukeren av buss er mellom 15-20 år og er bosatt i byer med mer enn 50.000 innbyggere. Den ukentlige brukeren er også blant de respondentene som i utgangspunktet bruker kollektivtransport og gjerne vil fortsette med det.

Den månedlige brukeren av buss er representert på tvers av kjønn og alder. Den månedlige brukeren av buss er også blant de respondentene som i utgangspunktet bruker kollektivtransport og som gjerne vil fortsette med det i fremtiden.

Den sjeldnere brukeren av buss er særlig respondenter over 20 år bosatt på landet eller i områder med 0-50.000 innbyggere. Denne brukeren finner vi særlig blant respondentene som gjerne vil ta kollektivtransport i fremtiden men som ikke har gjort det siste fem årene.

Hyppighet for respondentenes bruk av kollektivtransport*



Spm. 1: Angi hvor ofte du bruker hvilket transportmiddel (buss)? N=758

*"Ukentlig"-kategorien er en sammenlegging av følgende fire svaralternativer: daglig, 5-6 dager pr. uke, 3-4 dager pr. uke, 1-2 dager pr. uke

Til hvilket formål brukes kollektivtransport?

Overordnet oppgir 22 prosent* av respondentene at de bruker buss som det primære transportmiddelet til et eller flere av de mulige formålene.

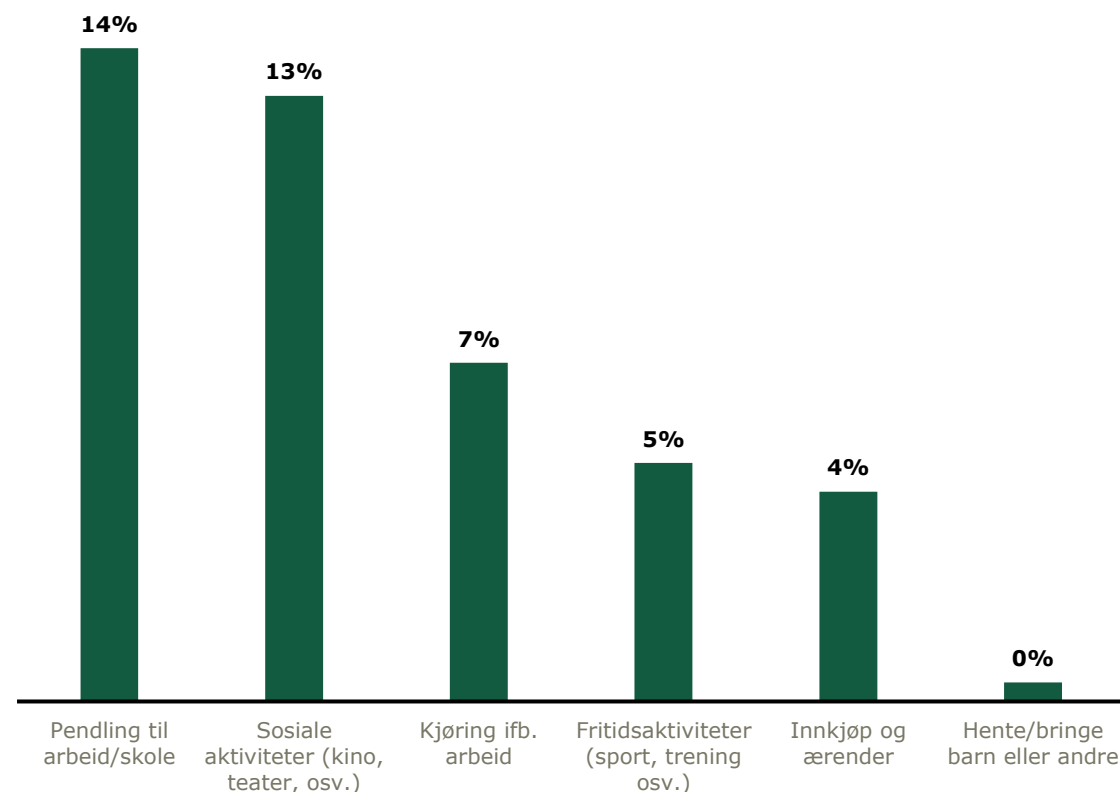
Pendling til jobb/utdanning og sosiale aktiviteter er de to mest vanlige årsakene når buss velges som primært transportmiddel. Respondentene i Agder bruker svært sjeldent buss som primært transportmiddel i forbindelse med å hente/bringe barn eller andre.

De respondentene som bruker buss som primært transportmiddel til pendling er særlig respondenter mellom 15-29 år og respondenter som bor i en by med over 50.000 innbyggere

Respondentene som bruker buss som primært transportmiddel til sosiale aktiviteter er særlig kvinner og respondenter i alderen 15-44 år, samt respondenter som bor i en by med mer enn 50.000 innbyggere.

Intervju- og fokusgruppedeltakernes bruk av buss bekrefter dette. De forteller videre at de spesielt bruker buss til festlige arrangementer hvor alkohol er inkludert.

Andelen respondenter som primært bruker kollektivtransport til følgende formål



Spm. 3: Hvilket transportmiddel bruker du typisk? Velg det transportmiddelet du primært bruker i forbindelse med følgende formål. N=750

Transportvaner etter COVID-19-gjenåpningen

RAMBOLL

Bright Ideas.
Sustainable change.

Bruk av kollektivtransport etter COVID-19-gjenåpningen

Etter gjenåpningen av samfunnet er bruken av kollektivtransport redusert i forhold til før COVID-19-nedstengingen.

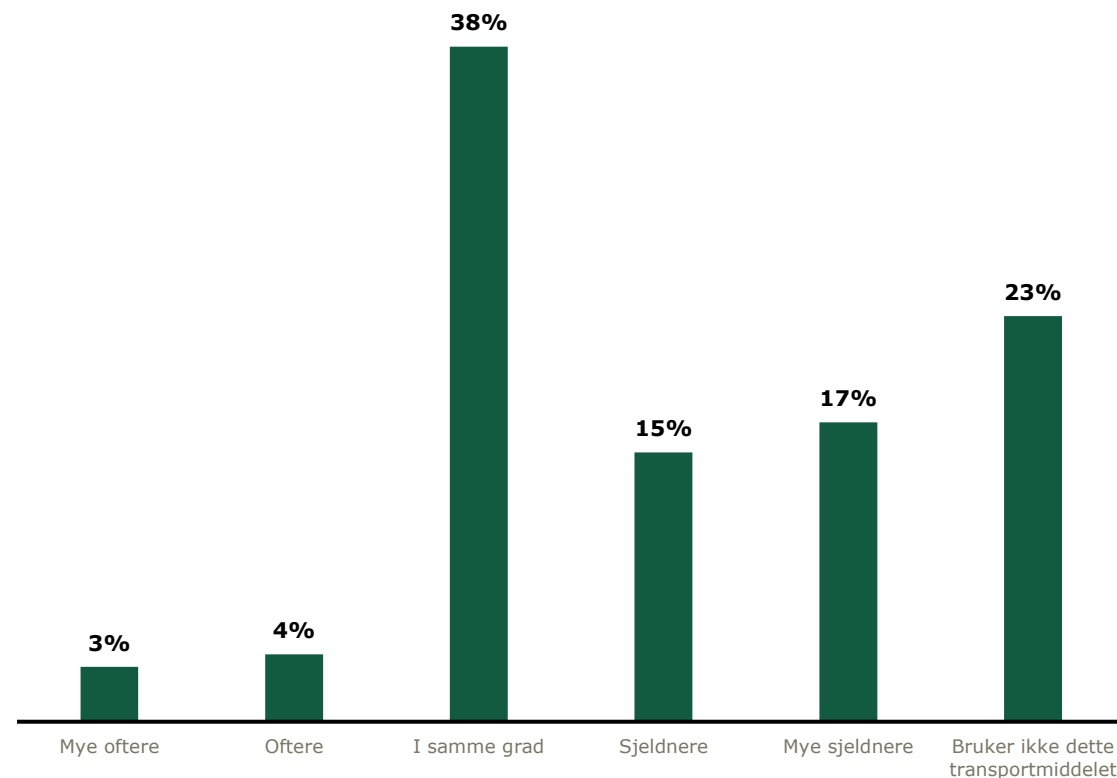
32 prosent av respondentene bruker buss sjeldnere, mens 7 prosent bruker buss oftere. 38 prosent av respondentene bruker buss like mye som før COVID-19-nedstengingen.

Respondentene som bruker buss sjeldnere eller svært sjeldent etter gjenåpningen av samfunnet er representert på tvers av kjønn, alder og bosted.

Det er særlig respondenter i alderen 15-20 år og respondenter som er bosatt i byer med over 50.000 innbyggere som oppgir at de bruker buss mye oftere eller oftere etter gjenåpningen av samfunnet i forhold til før COVID-19-nedstengingen.

Respondentene som bruker buss i samme grad er representert på tvers av kjønn, alder og bosetning.

Andel respondenter som har endret sine kollektivtransportvaner etter gjenåpningen av samfunnet ift. før COVID-19-nedstengingen



Spg. 7: I hvilken grad har du endret dine transportvaner ift. før den første COVID-19-nedstengingen i mars? N=758

Årsaker til endring av kollektivtransportvaner

Det er i totalt 246 respondenter som bruker buss sjeldnere eller mye sjeldnere etter gjenåpningen av samfunnet i forhold til før COVID-19-nedstengingen (heretter kalt brukere med redusert reisefrekvens). Til sammenligning bruker 55 respondenter oftere eller mye oftere buss etter COVID-19-nedstengingen (heretter kalt brukere med økt reisefrekvens).

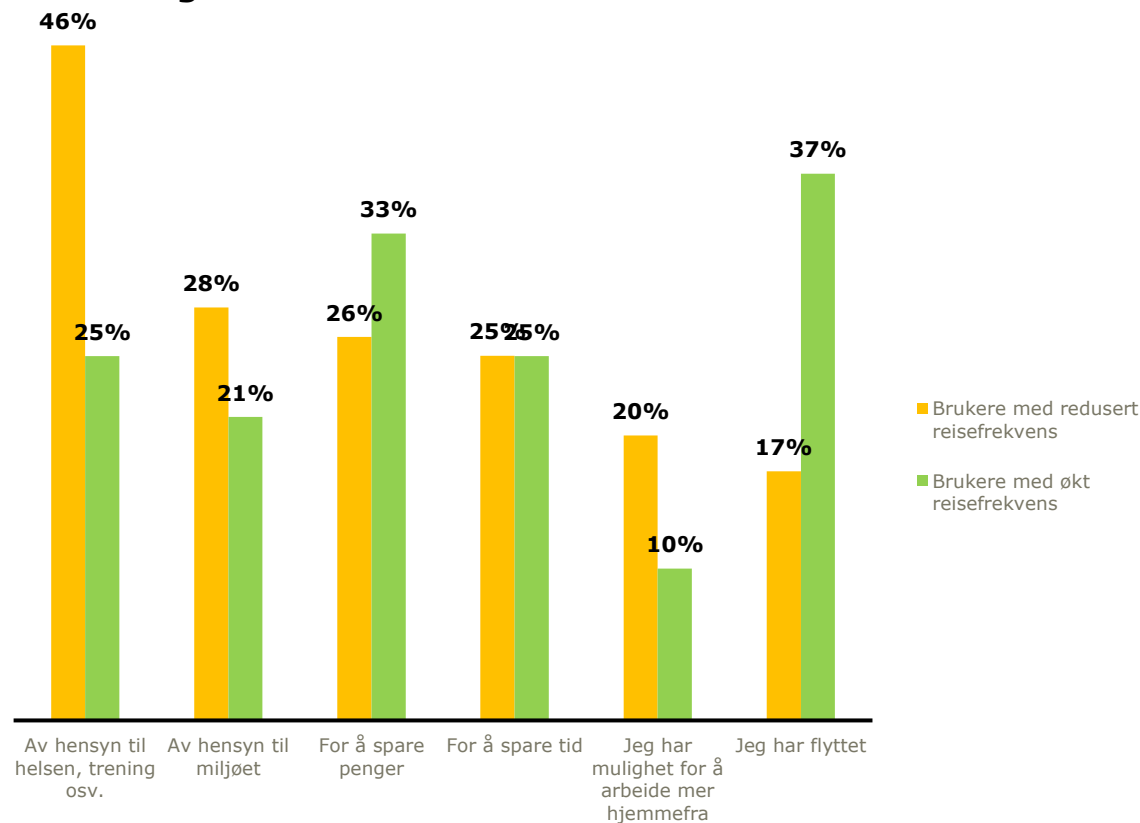
Årsakene til endringen i bruken av buss er forskjellige på tvers av de to gruppene. Tidsbesparelse er det eneste som like stor andel av begge grupper oppgir.

Brukere med redusert reisefrekvens oppgir i særlig høy grad mosjon, miljø og muligheten til å arbeide mer hjemme som viktige årsaker til at de bruker buss i mindre grad etter COVID-19-nedstengingen.

Brukere med økt reisefrekvens oppgir i særlig høy grad at muligheten til å spare penger og at de har flyttet, er viktige årsaker til at de bruker buss i høyere grad etter COVID-19-nedstengingen.

Det er bemerkelsesverdig at hensynet til miljø både er en årsak for å bruke kollektivtransport både sjeldnere og oftere.

De seks mest fremtredende årsakene til endring av kollektive transportvaner på tvers av brukere med redusert og økt reisefrekvens



Spm. 8: [For respondenter som i spm 7 "Kollektivtransport" velger alle andre svar enn "i samme grad" til minst en av valgalternativene.] Hvorfor har du endret dine transportvaner? (Kryss av for de tre viktigste) N=296



Faktorer som påvirker valg av kollektivtransport

RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Hvorfor velger respondentene kollektivtransport?

Av de 112 respondentene som har oppgitt buss som transportmiddel, er det pris (forstås som billig), vaner (forstås som at man gjør som man pleier) og transporttid (forstås som den raskeste måten å komme seg frem på), som oppgis som årsaker bak valget.

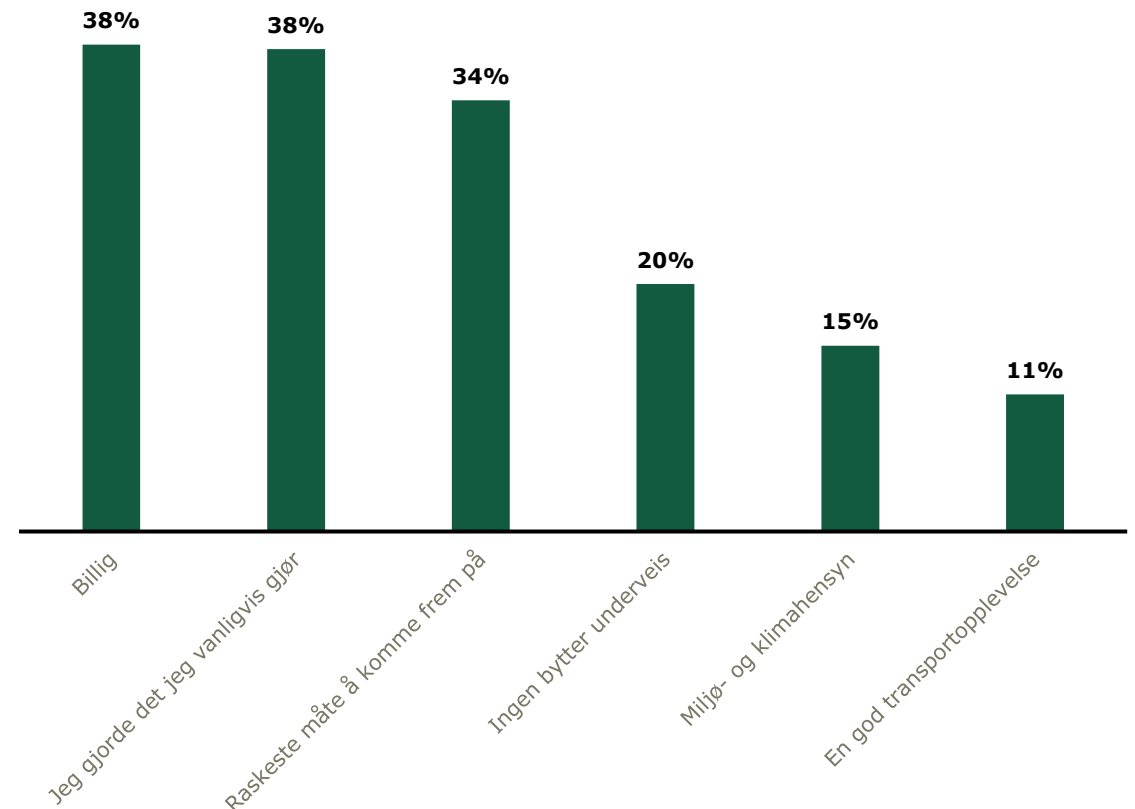
De respondentene som bruker buss fordi den er billig er særlig kvinnelige respondenter.

De respondentene som velger buss fordi det er den raskeste måten å komme seg frem på er i høyere grad respondenter i alderen 25-44 år.

Å ta buss på grunn av vane oppgis på tvers av kjønn, alder og område.

Intervju- og fokusgruppedeltakerne peker her på samme faktorer. De fremhever også god tilgjengelighet (forstås som flere avganger) som en viktig faktor for valg av buss.

De seks mest avgjørende faktorene for valg av kollektivtransport



Spg. 10: Du valgte [buss] som transportmiddel. Hvilke faktorer var av betydning for valget ditt av transportmiddel? (Velg og prioriter maks de 3 viktigste faktorene) N=112

Barrierer for bruk av kollektivtransport

De viktigste barrierene for bruk av kollektivtransport i Agder er for få avganger, lang reisetid, pris og ventetid.

Det er særlig respondenter som bor i områder med mindre enn 50.000 innbyggere som anser for få avganger som en barriere.

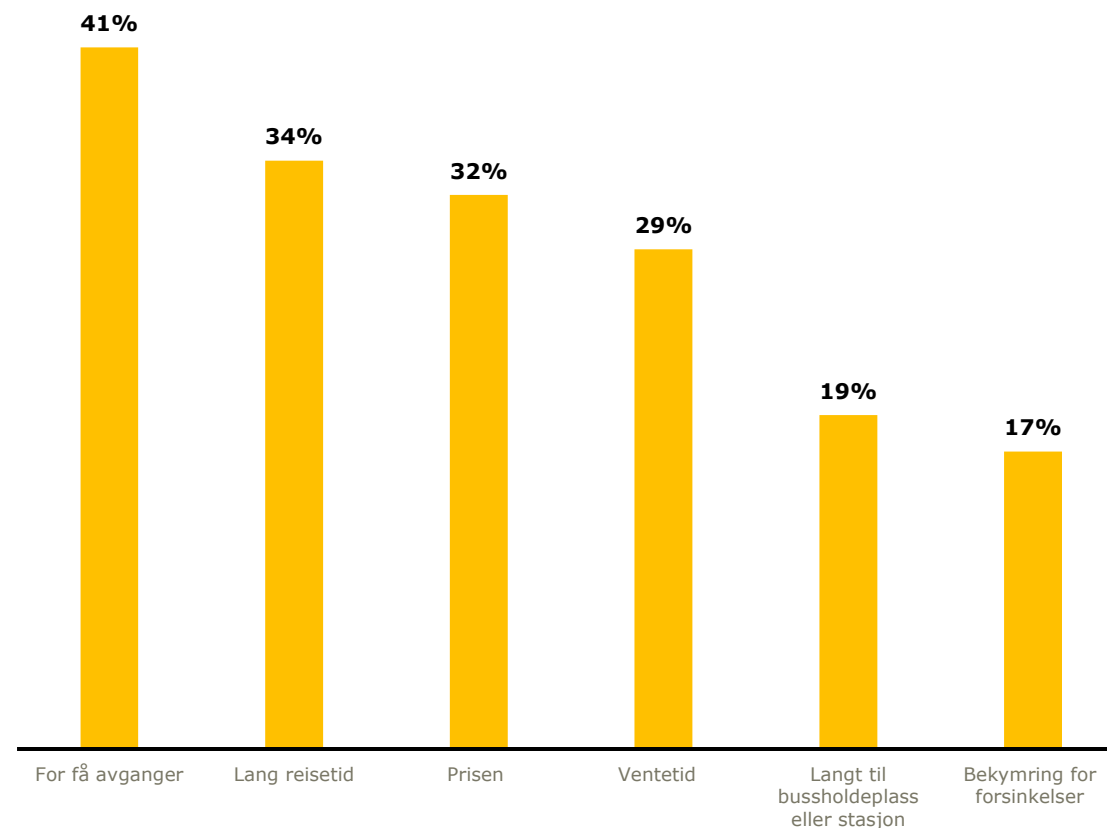
Barrieren omkring lang reisetid er gjennomgående på tvers av kjønn, alder og område.

Det er særlig respondenter som bor i en by med mer enn 50.000 innbyggere som anser pris som en barriere for å ta buss.

Det er i stor grad de kvinnelige respondentene som anser problematikken med lang ventetid som en barriere.

Barrierene blir i stor grad understøttet av intervju- og fokusgruppedeltakerne som fremhever antall avganger som en stor hindring for å ta buss.

De seks viktigste barrierene for bruk av buss*



Spg. 11: Hva anser du som de 3 største hindringene for å bruke kollektivtransport oftere enn hva som er tilfellet i dag? N=758

*Oppgi pba. Andel som velger parameteret som en av de tre mest betydningsfulle hindringene

Hva kan øke bruken av kollektivtransport?



RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

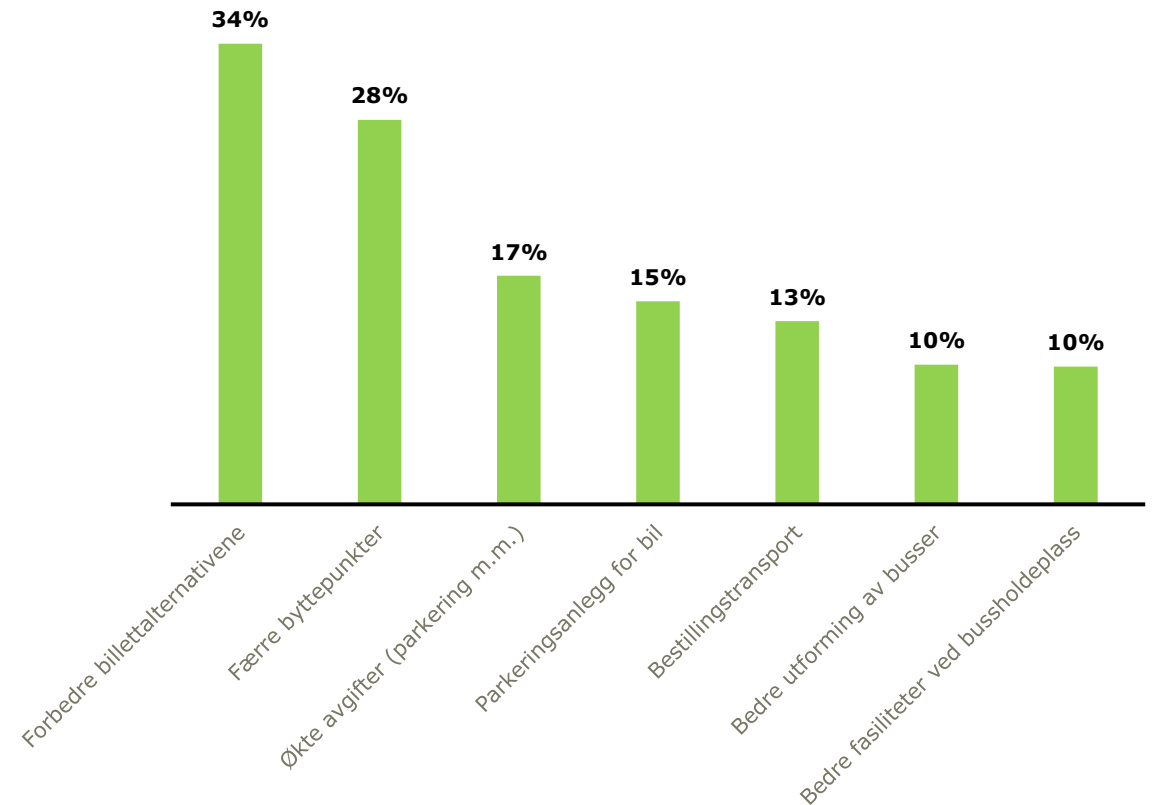
Tiltak for bruk av kollektivtransport

De viktigste tiltakene for å øke bruken av buss i Agder er bedre billettyper og færre bytter.

Både ønsket om bedre billettyper og færre bytter er gjennomgående på tvers av kjønn, alder og bosted.

De samme tiltakene går igjen blant deltakerne i intervju- og fokusgruppeintervju. Respondentene poengter også her at de ønsker flere stoppesteder og flere avganger om dagen/natten. De ønsker også bedre kontinuitet i tilbudet.

De viktigste tiltakene som kan øke bruken av kollektiv transport*



Spg. 12: Hva kan få deg til å bruke kollektivtransport oftere? N=758

* oppgitt pba. Andel som velger parameteret som en av de tre mest betydningsfulle hindringene.

Tiltak som er særlig interessante for brukere med redusert reisefrekvens

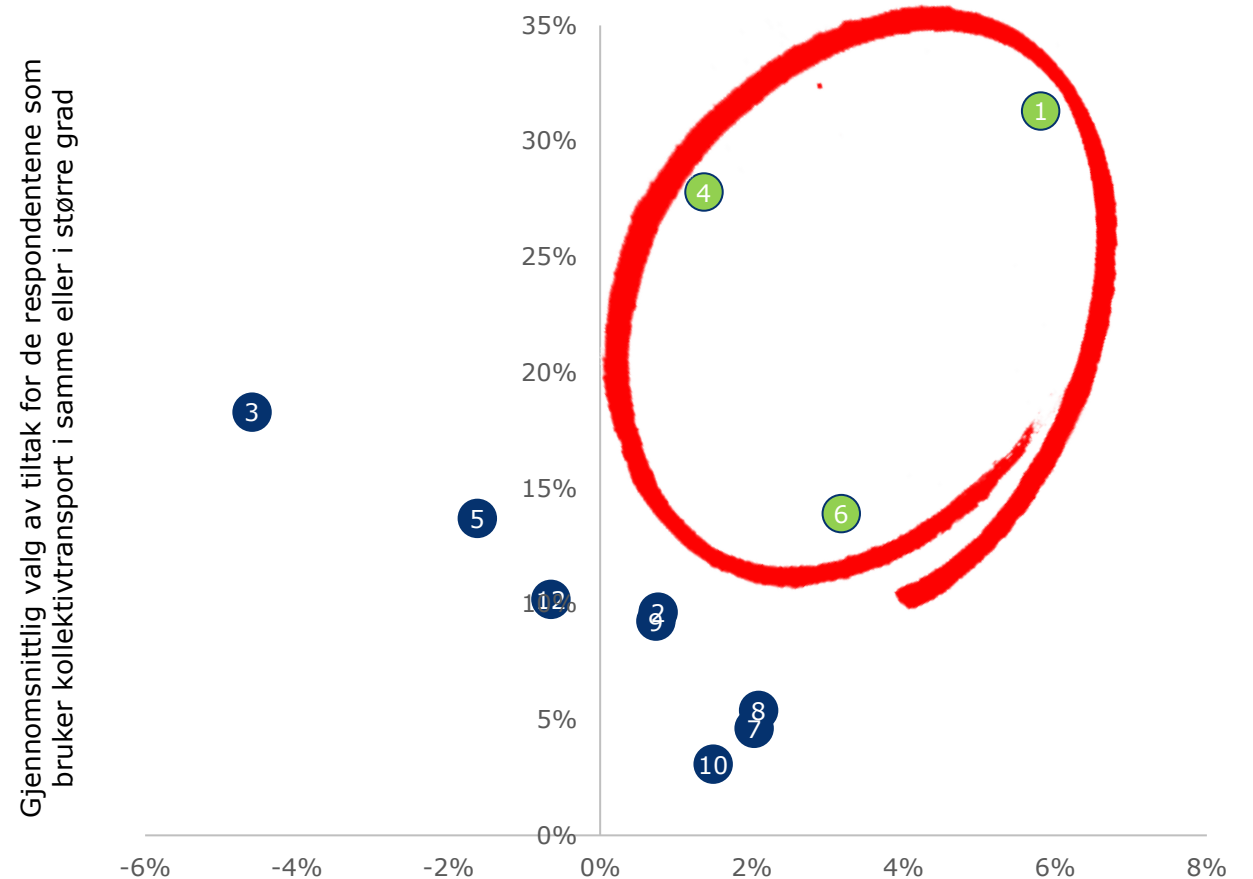
Det oppgis særlig tre tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blant de 244 brukerne med redusert reisefrekvens. Dette er bedre billettyper, færre bytter og mulighet for park and ride.

Disse tre tiltakene er også blant de mest oppgitte tiltakene på tvers av alle respondenter. Tiltakene tiltaler hele målgruppen, men er særlig attraktivt for brukere med redusert reisefrekvens.

Tiltak i Agder*

- | | | | |
|---|---|----|---------------------------------|
| 1 | Bedre billettyper | 7 | Bike and ride |
| 2 | Bedre fasiliteter på busstopp eller stasjon | 8 | Delesykler |
| 3 | Økt pris for parkering | 9 | Å kunne ta sykkel med på bussen |
| 4 | Færre bytter | 10 | Sykkelparkering |
| 5 | Bestillingstransport | 12 | Bedre bussinnredning |
| 6 | Park and ride | | |

Tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blant brukere med redusert reisefrekvens vs. brukere med økt reisefrekvens *



Gjennomsnittlig valg av tiltak for brukere med redusert reisefrekvens, sammenlignet med øvrige respondenter

Tiltak som er særlig interessante for pendlere

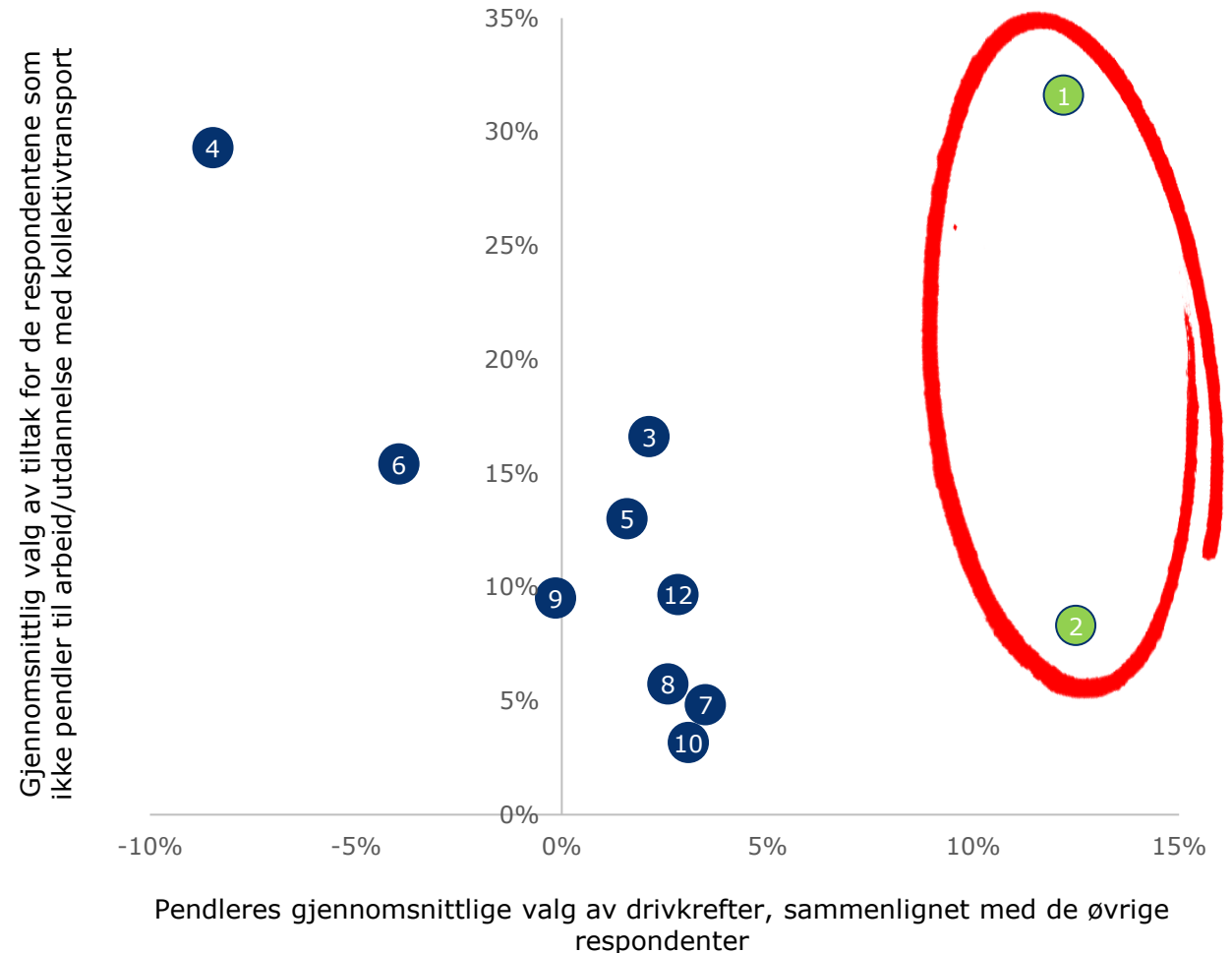
Det oppgis særlig to tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blant de 104 pendlerne. Dette er bedre billettyper og bedre fasiliteter ved busstopp eller -stasjon.

Bedre billettyper er også blant de mest oppgitte tiltakene på tvers av alle respondenter, og tiltaler derfor hele målgruppen. Tiltak om bedre fasiliteter er dog i særlig høy grad ønsket av pendlerne.

Tiltak i Agder*

- | | | | |
|---|---|----|---------------------------------|
| 1 | Bedre billettyper | 7 | Bike and ride |
| 2 | Bedre fasiliteter på busstopp eller stasjon | 8 | Delesykler |
| 3 | Økt pris for parkering | 9 | Å kunne ta sykkel med på bussen |
| 4 | Færre bytter | 10 | Sykkelparkering |
| 5 | Bestillingstransport | 12 | Bedre bussinnredning |
| 6 | Park and ride | | |

Tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blant pendlere vs. øvrige respondenter*



Tiltak som er særlig interessante for *potensielle* brukere av kollektivtransport

Det er særlig to tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blant de 438 respondentene (potensielle brukere) som enten ønsker å ta kollektivtransport i fremtiden, eller har gjort det i løpet av de siste fem årene men som ikke gjør det nå. Dette er færre bytter og mulighet for å kunne parkere privatbil ved stasjon (park and ride).

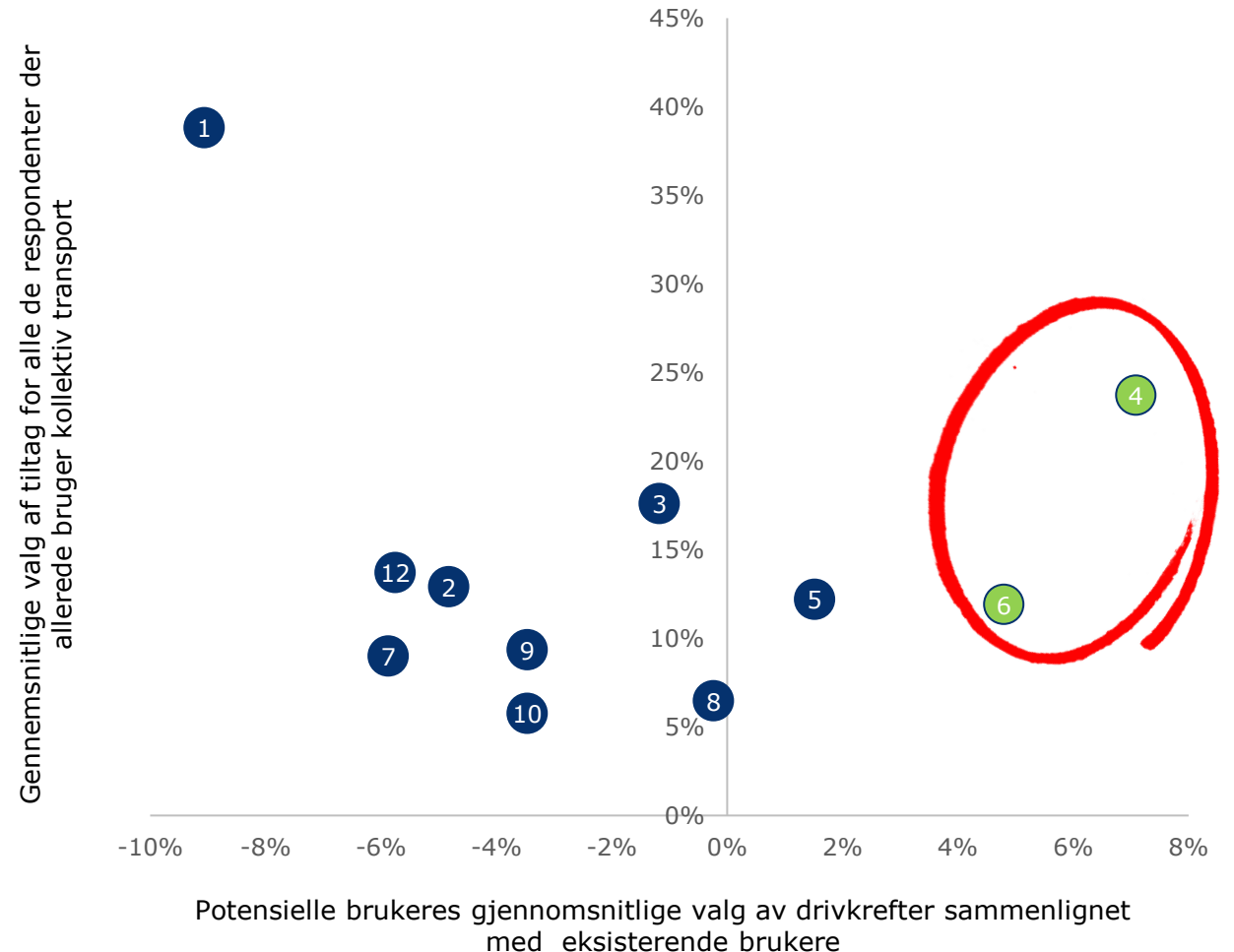
Færre bytter er blant de mest valgte tiltakene på tvers av alle respondenter, og tiltaler derfor hele målgruppen. Tiltak om park and ride er i særlig høy grad ønsket av de potensielle brukerne.

Tiltak i Agder*

- | | | | |
|---|---|----|---------------------------------|
| 1 | Forbedret billettyper | 7 | Bike and ride |
| 2 | Bedre fasiliteter på busstopp eller stasjon | 8 | Delesykler |
| 3 | Økt pris parkering | 9 | Å kunne ta sykkel med på bussen |
| 4 | Færre bytter | 10 | Sykkelparkering |
| 5 | Bestillingstransport | 12 | Bedre bussinnredning |
| 6 | Park and ride | | |

Ramboll **: Tiltakene er basert på spørsmål 12: Hva kan få deg til å bruke kollektivtransport oftere?

Tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport blant potensielle vs. eksisterende brukere*



* Effektestimaterne er ikke populasjonsvektet som er tilfellet på de tidligere tabellene. Dermed kan de prosentatsene avvike med 1-2 prosentpoeng. N=758

Spesielle tiltak



RAMBOLL

Bright ideas.
Sustainable change.

Utdypt: ønske om spesielle billettyper

Av de 254 respondentene som har oppgitt bedre billettyper som et tiltak for økt bruk av kollektivtransport, finner respondentene særlig tre billettyper relevant: Fleksible billetter på tvers av geografi, billigere reiser utenom rushtiden og økonomiske fordeler ved å kunne kombinere ulike typer kollektivtransportbilletter.

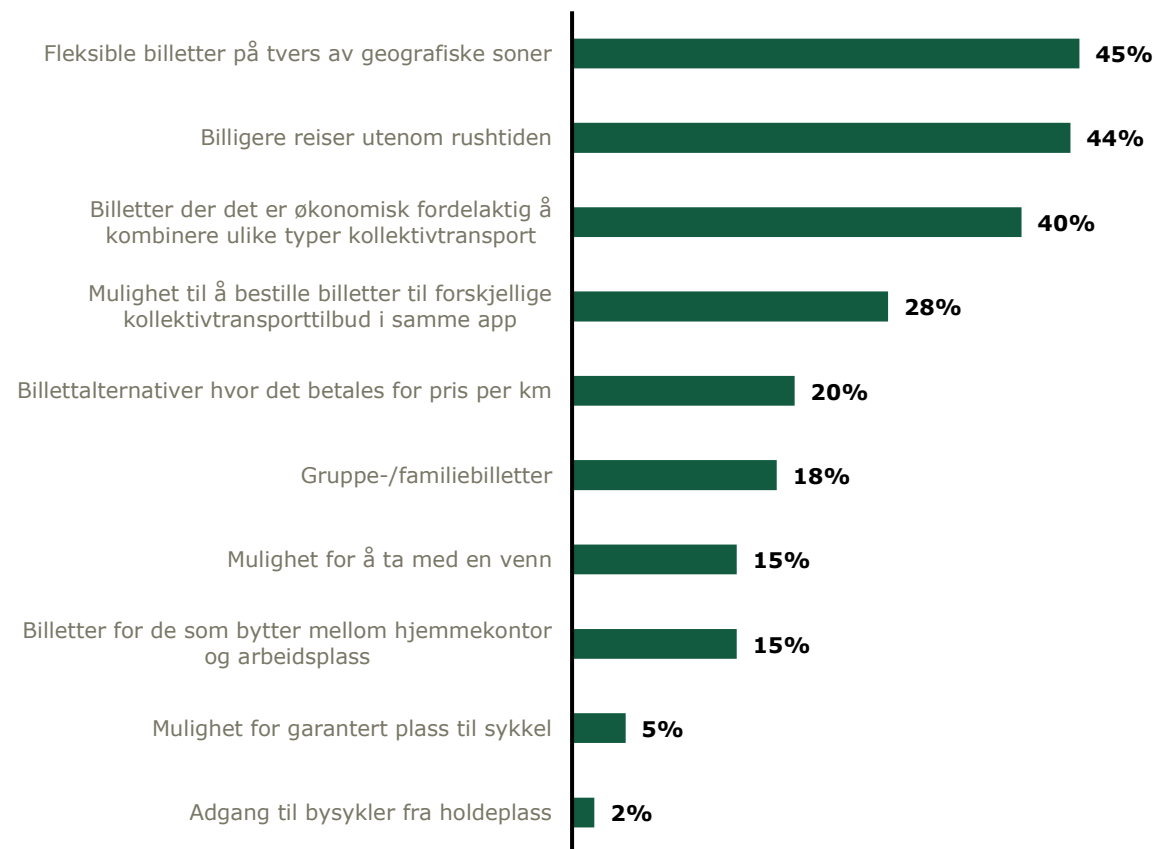
Det er særlig respondentene som ikke har brukt kollektivtransport de siste fem årene, men som er interessert i å gjøre det, som synes at fleksible billetter på tvers av geografi er attraktivt.

Det er særlig respondenter som bor i byer med over 50.000 innbyggere som synes at billigere reiser utenom rushtiden er interessant.

Ønsket om billetter som gjør det økonomisk fordelaktig å kunne kombinere forskjellige typer kollektivtransport, er et gjennomgående ønske på tvers av kjønn, alder og område.

Intervju- og fokusgruppedeltakerne bekrefter et ønske om å kunne kombinere ulike billettyper, men også ulike typer transportmidler som buss, tog og ferge. Man ønsker også her å kun forholde seg til ett billettsystem som gjør det mulig å kombinere disse ulike typene transportmidler og billettyper.

Respondenternes ønsker om spesielle billettyper



Spm. 13: [Hvis ja til nye billettyper?] Hvilke typer billetter er spesielt relevante for deg? (flere kryss mulig) N=254

Utdypt: ønske om bedre bussinnredning

Av de 77 respondentene som har oppgitt bussinnredning som et tiltak som kan øke bruken av kollektivtransport i fremtiden, er det særlig tre ønsker til bussinnredningen som går igjen på tvers av respondentene: lademuligheter ved hvert sete, mer komfortable seter og mer avstand mellom setene.

Det er spesielt kvinnelige respondenter som synes det er attraktivt å ha lademuligheter ved hvert sete.

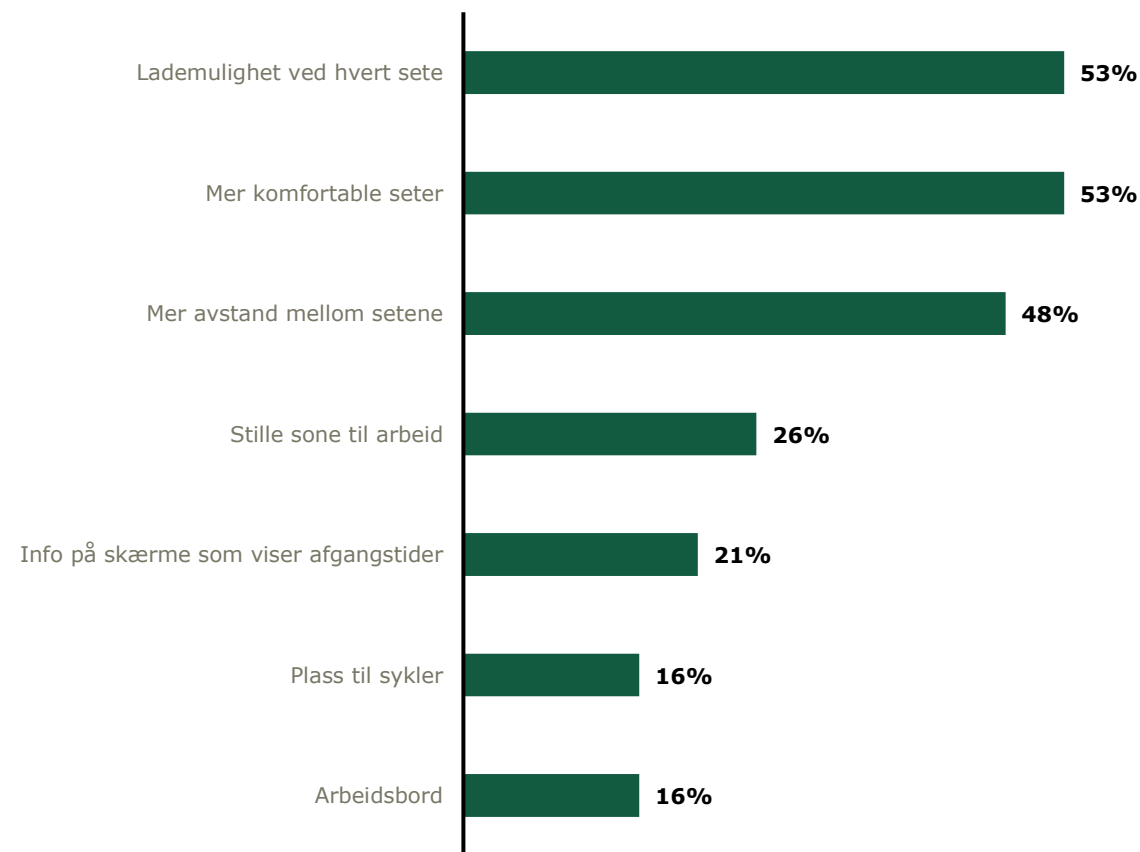
Det er særlig menn og respondenter i alderen 45-66 år som oppgir at de ønsker mer komfortable seter for fremtidig bussinnredning.

Ønsket om større avstand mellom setene er representativt på tvers av kjønn, alder og bosted.

Intervju- og fokusgruppedeltakere etterspør Wi-fi i alle busser og bekrefter også behovet for lademuligheter ved hvert sete.

Intervju- og fokusgruppedeltakerne uttrykker også et ønske om mer komfortable bussholdeplasser med flere skur på holdeplassene som skjermer for vind og vær. De etterspør også flere benker på bussholdeplassene.

Respondentenes ønsker for bussinnredning



Spm. 16: [Hvis ja til bussinnredning] Hvilke forbedringer i utformingen av bussene vil spesielt gjøre det mer attraktivt for deg å ta bussen? (flere kryss mulig) N=77

Innbygggerprofiler

På tvers av region Midtjylland og
Agder



Henriette, 19 år

- *Bosatt i mindre by med begrenset tilgang til kollektiv transport*
- *Bor hjemme med sine foreldre og to søsken*
- *Går i 3.klasse på vgs, er aktiv i den lokale speiderklubben og har deltidsjobb på bensinstasjon*

Transportvaner

- *Henriette er veldig avhengig av kollektivtransport, som hun bruker til å pendle til og fra skole, sosiale aktiviteter og deltidsjobb.*
- *Der er få bussavganger, og det lokale stoppestedet ligger ca. 1,5 km fra hjemmet. Når det ikke regner, tordner eller snør, sykler hun til stoppestedet.*
- *Hun har et ungdomskort til kollektivtransport, som foreldrene betaler frem til hun er ferdig på videregående.*
- *Henriette har førerkort og låner ved sjeldne anledninger foreldrenes bil. Foreldrene kjører henne også, og noen ganger får hun sitte på med en venninne i lokalområdet som har egen bil.*

Drivkrefter & barrierer for bruk av kollektivtransport

- *Kollektivtransporten er helt avgjørende for at Henriette kan delta i ungdomslivet, på fritidsaktiviteter og stille på jobb på ulike tidspunkter (kveld og helg). De få avgangene og avstanden til stoppestedet er begrensende for det livet Henriette gjerne vil leve.*
- *Henriette vurderer å kjøpe en scooter for å enklere kunne forflytte seg, blant annet til den nærmeste storbyen hvor det er flere bussavganger.*
- *Det sosiale fellesskapet med venner og venninner betyr mye for Henriette.*

Hva kan vedlikeholde og øke Henriettes bruk av kollektivtransport?

- *Flere bussavganger og -ruter, eksempelvis om kvelden og i helgen. En rute som annenhver gang kjører forbi mindre byområder.*
- *Tilbud om fleksitransport.*
- *Innredning av bussene så hun kan sitte i en gruppe sammen med sine venner.*
- *Mulighet for å booke gruppeplasser på toget, så man kan sitte sammen med vennene sine.*
- *Digitale løsninger (eksempelvis app eller tavler på stoppesteder) som viser hvor og når buss/tog kommer, om det er forsinkelser og om det er fullt.*



Emil, 18 år

- *Bosatt i mellomstor by med noe tilgang til kollektivtransport og har bil*
- *Bor hjemme hos sin mor sammen med sin lillebror*
- *Går i 3.klasse på vgs, spiller fotball i lokalklubben og har en deltidsjobb på Spar*

Transportvaner

- *Emil lever et liv hvor han må ta seg av forpliktelser, som studie og jobb, men også ha tid til å henge med venner, spille fotball, gå på fest mm.*
- *Emil bor tett på et busstopp, som både kjører til skolen og stopper ved togforbindelser. Før han ble 18 år tok han ofte kollektivtransport, men han har valgt å kjøpe en gammel bruktbil da det gir ham større frihet.*
- *Noen ganger reiser Emil med kollektivtransport, eksempelvis hvis han skal på fest og vennene hans også tar kollektivtransport.*

Drivkrefter & barrierer for bruk av kollektivtransport

- *Bilen gir Emil fleksibilitet i hverdagen og mulighet for å nå mange ting. Den gir ham også frihet til å lage spontane avtaler. Utover dette gir bilen mulighet til å jobbe kveld og helg, da bussen ikke går så ofte.*
- *Emil er ofte sjåfør for vennene sine, og han nyter det sosiale aspektet ved å kunne høre på høy musikk og snakke i bilen.*
- *Når Emil lar bilen stå skyldes det at vennene hans også tar kollektivtransport, og de derfor kan slå følge.*
- *Emil bruker ellers kollektivtransport når han skal til fester, så han kan unngå å kjøre hjem.*

Hva kan vedlikeholde og øke Emils bruk av kollektivtransport?

- *Flere bussavganger og -ruter, eksempelvis på kvelden og i helgen.*
- *Innredning av bussene, så han kan sitte i grupper med sine venner.*
- *Mulighet for å booke gruppeplasser på toget så man kan sitte sammen med vennene sine.*
- *Digitale løsninger (eksempelvis app eller tavler på stoppesteder) som viser hvor og når bus/tog kommer, om det er forsinkelser og om det er fullt.*



Samira, 25 år

- *Bosatt i en storby med god tilgang til kollektivtransport*
- *Bor sammen med to romkamerater*
- *Ingeniørstudent i byen, og har også en deltidsjobb*

Transportvaner

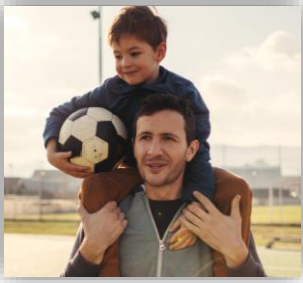
- *Samira har ikke bil og er derfor avhengig av kollektivtransport når hun skal besøke familien i hjembyen vestpå eller kjæresten i København i helgene.*
- *Når hun reiser rundt i byen i hverdagen og til studiestedet, bruker hun hovedsakelig sykkel.*
- *Hvis været er dårlig tar hun ofte bussen eller bybanen.*
- *Noen av Samiras venner hjemmefra har tilgang til bil, og hun får derfor av og til skyss hjem ettersom det lønner seg økonomisk.*

Drivkrefter & barrierer for bruken av kollektivtransport

- *Samira får utdanningsstipend og -lån, og det betyr derfor mye for henne at hun kan få reiser til en god pris.*
- *Samira setter stor pris på muligheten for å kunne lese og forberede seg til studiet ved lange reiser.*
- *Samira er veldig miljøbevisst, og det er viktig for henne å foreta miljøvennlige valg i hverdagen – også i forhold til transport.*
- *For Samira er det avgjørende at den kollektive transporten er fleksibel, og at det finnes avganger når hun har behov for det.*

Hva kan vedlikeholde og øke Samiras bruk av kollektivtransport?

- *Tilgang til spesielt billige reiser*
- *Utforming av kollektivtransport slik at det er mulighet for å studere underveis.*
- *Elektrifisering av transportmulighetene slik at de er bedre for miljøet samt mer behagelige å kjøre i.*
- *Bedre mulighet for sykkelparkering ved stopp og stasjoner.*
- *Bedre digitale løsninger som gir informasjon om avganger, forsinkelser, kapasitet og luftkvalitet.*



Hans, 37 år

- *Bosatt i en større by med god tilgang til kollektivtransport*
- *Bor sammen med sin kone og deres tre barn på 1, 3 og 5 år*
- *Jobber som utviklingskonsulent i kommunen og er fotballtrener på fritiden*

Transportvaner

- *Hans er avhengig av kollektivtransport til og fra jobb. Familien har én bil, men den bruker kona hans for å komme seg til jobb.*
- *Han bor 1 km. fra nærmeste stoppested, og bruker sykkel for å komme frem og tilbake. Ved endestasjonen har han 500 meter til sin arbeidsplass, så den avstanden går han.*
- *Hans har etter Covid-19 fått mulighet til å jobbe hjemme 1-2 dager i uka, og det benytter han seg av da det gir mer fleksibilitet i hverdagen*

Drivkrefter & barrierer for bruk av kollektivtransport

- *Hans føler ikke at kollektivtransport tilbyr den nødvendige fleksibiliteten til at han kan bruke det i fritiden. Han har en travel hverdag med små barn som skal hentes og leveres, og han skal selv til fotballtrening flere ganger i uka.*
- *Han nyter at kollektivtransport tilbyr en mulighet for et pusterom i en hektisk hverdag. Derfor bruker han enten tiden til og fra jobb på å høre på podkast eller ta igjen arbeid.*

Hva kan vedlikeholde og øke Hans sin bruk av kollektivtransport?

- *Fleksible pendlerbilletter som støtter at han jobber hjemmefra noen dager i uka.*
- *Innredning av kollektivtransporten så den tar hensyn til småbarnsforeldre og at det dermed er plass til f.eks. barnevogn.*
- *Mulighet til å ta med sykkel eller kunne parkere den trygt ved stoppestedet.*
- *Utformingen av kollektivtransport slik den støtter muligheten for å jobbe underveis.*



Agnes, 44 år

- *Bosatt i en mindre by med begrenset tilgang til kollektivtransport*
- *Bor sammen med sin mann og deres to barn på 13 og 16 år*
- *Jobber som helseassistent*

Transportvaner

- *Familien har to biler, og Agnes bruker den ene i hverdagen. Hun bruker den ofte til å kjøre sine tenåringsbarn, da de har begrensede muligheter med kollektivtransport, spesielt i helgen.*
- *Hun bruker også bilen til å komme på jobb, som ligger 10 km unna. Noen ganger jobber hun også om kvelden eller på natten.*
- *Hennes barn har ungdomskort og 10-turskort, men avgangene passer ikke sammen, så de kan ikke bruke det til transport til jobb, fritidsaktiviteter eller besøke venner. Det er særlig et problem i helgene, da de ofte har mange planer.*

Drivkrefter & barrierer for bruk av kollektivtransport

- *I en travel hverdag er det for få avganger til at det gir mening for henne å bruke kollektivtransporten. Det kan også være spesielt vanskelig å få det til å passe med kvelds- og nattevakter.*
- *Hennes barn opplever at bussene ofte er overfylte, noe Agnes synes er utrygt etter Covid-19, og derfor foretrekker hun å kjøre dem.*
- *Ungdomskort er dyrt, særlig når barna er begrenset av de få avgangene, og hun kjører dem derfor ofte rundt*

Hva kan vedlikeholde og øke Agnes sin bruk av kollektivtransport?

- *Bedre plass på kollektivtransporten, så det er større avstand til medpassasjerer.*
- *Billigere eller mer fleksible billettyper, så det passer med at man ikke tar kollektivtransport daglig.*
- *Flere avganger, særlig i helgen og om kvelden, slik at det passer bedre til hverdagen til barna hennes.*



Christian, 55 år

- *Bosatt i en mindre by med noe tilgang til kollektivtransport*
- *Bor sammen med sin kone og har ikke barn*
- *Jobber som selger i en mellomstor bedrift*

Transportvaner

- *Christian bruker den regionale bussruta fast for å komme seg til og fra jobb, som ligger 35 kilometer fra hjemmet hans.*
- *Covid-19 pandemien har gjort at han kan jobbe hjemmefra 1-2 dager i uka, og det planlegger han å fortsette med da det gir overskudd og fokus i hverdagen.*
- *Christian er i forbindelse med jobben også ute på lengre arbeidsturer, og da velger han ofte å benytte familiens bil.*

Drivkrefter & barrierer for bruk av kollektivtransport

- *Han benytter ofte transporttiden til å jobbe og nyter at kollektivtransporten legger til rette for det.*
- *Han føler ikke at fleksibiliteten og reisetiden er god nok dersom han skal på lengre turer, eller være flere steder på samme dag som han jobber.*
- *Christian savner bedre informasjon om eventuelle forsinkelser og kapasiteten til busser og tog.*

Hva kan vedlikeholde og øke Christians bruk av kollektivtransport?

- *Fleksible billettyper som gjør det mulig å bruke kollektivtransport 2-3 ganger i uka til en billigere pris, i stedet for å enten kjøpe månedskort eller individuelle billetter.*
- *Bedre mulighet for å ta med sykkel, eller mulighet til å parkere den trygt ved stoppestedet.*
- *Innredning av kollektivtransporten slik at den tilrettelegger for å jobbe underveis.*
- *Digitale løsninger (eksempelvis app eller tavler på stoppesteder), som viser hvor og når buss/tog kommer, om det er forsinkelser, kapasitet og luftkvalitet.*



Bente, 75 år

- *Bosatt i en mindre by med begrenset tilgang til kollektivtransport*
- *Bor alene og hennes barn og barnebarn bor langt unna*
- *Pensjonist og spiller petanque og bridge i det lokale aktivitetssenteret*

Transportvaner

- *Bente er meget avhengig av kollektivtransporten da hun har dårlig syn, og ikke lengere er i stand til å kjøre bil.*
- *Hun bruker primært buss til å handle, dra til legen og til fritidsaktiviteter, men hun benytter også noen ganger bestillingstransport.*
- *Da det ofte kan være vanskelig for henne å finne en passende avgang med kollektivtransport, kjører hun også av og til med venner og bekjente.*

Drivkrefter & barrierer for bruk av kollektivtransport

- *Bente opplever at det ofte ikke er mulig å bruke kollektivtransport midt på dagen, da de nåværende bussrutene er primært tilpasset skolebarn og pendlere.*
- *Hun opplever også problemer med at avgangene ikke går forbi aktivitetssenteret hennes.*
- *Da det er så få avganger, venter hun ofte på bussen i lang tid. Spesielt om vinteren savner hun å kunne sitte i le.*
- *Bente opplever at det kan være vanskelig å bruke digitale rutetider og billetter.*

Hva kan vedlikeholde og øke Bentes bruk av kollektivtransport?

- *Bedre utforming av busstopp, slik at man kan sitte behagelig under tak og i le.*
- *Flere avganger midt på dagen. Per nå er de fleste bussruter/avganger innrettet mot skolestart og -slutt, mens det er nesten umulig å komme seg til f.eks. eldresentre/gjenopptrening midt på dagen.*
- *Elektrifisering av de kollektive transportmulighetene, da det er mer behagelig å kjøre i.*
- *Bedre informasjon om mulighetene ved bestillingstransport.*

Bright
ideas.
Sustainable
change.

RAMBOLL