



Opinion:

Ruteplanlegging

Befolkningsundersøkelse i Trønderlag

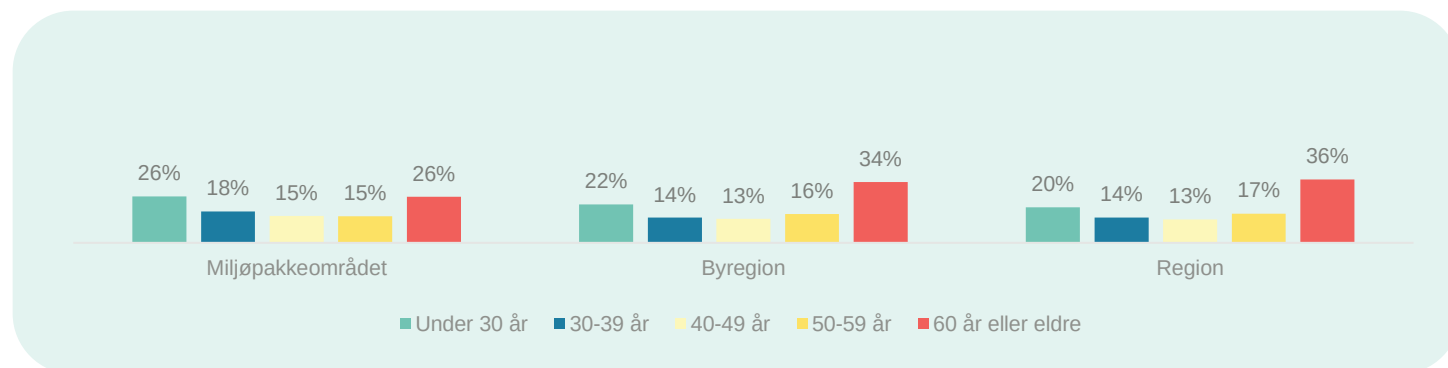
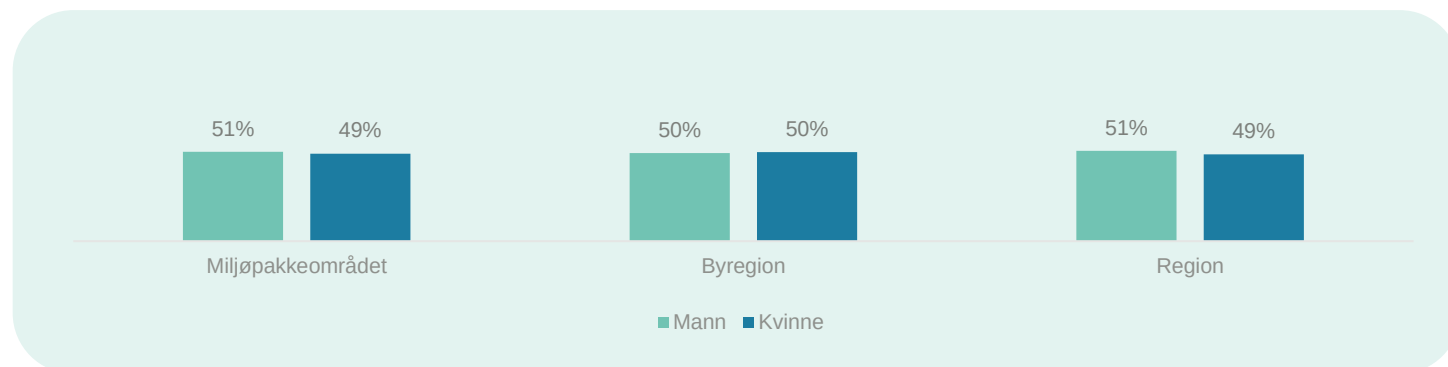
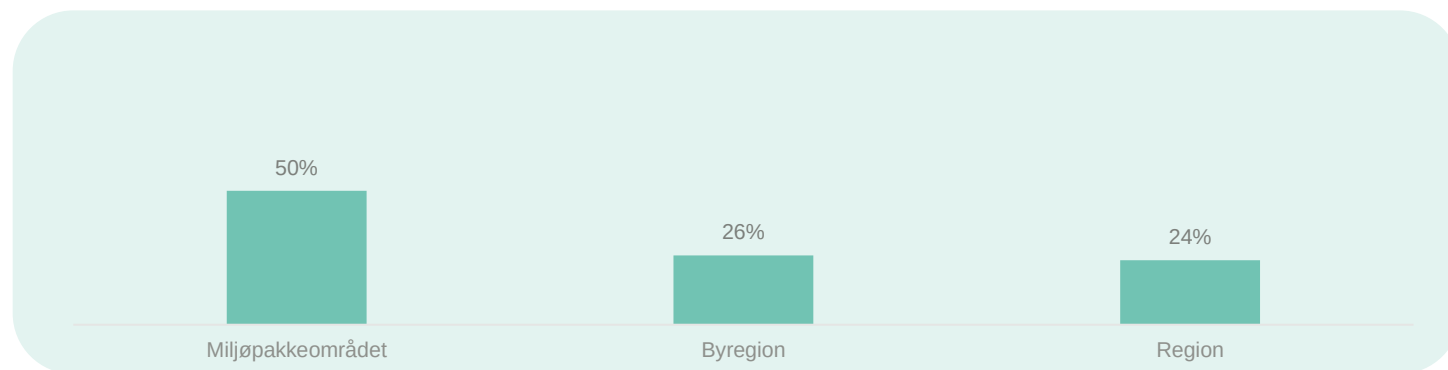
Utført av Opinion AS for AtB høsten 2024

 OPPDRAKSGIVER AtB AS Cathrine Bremseth	 METODE Datainnsamling via Norstats webpanel.
 FORMÅL Identifisere kundegruppenes drivere og barrierer for bruk av kollektivtransport, og akseptabel avgangshyppighet	 MÅLGRUPPE Innbyggere i Trøndelag, alder: 15+
 GJENNOMFØRING 17-30. September, 2024	 UTVALG 2076 intervjuer fordelt på de tre områdene Miljøpakkeområdet, Byregion og Region. Resultatene er vektet på kjønn, alder og geografi, per område



Om utvalget

- Det er totalt gjennomført 2076 intervjuer fordelt på de tre områdene Miljøpakkeområdet, Byregion og Region. Oversikten til høyre viser vektende andeler. Antall intervjuer gjennomført (uvektet antall):
- Miljøpakkeområdet: 1038
 - Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal, Skaun, Orkland
- Byregion: 538
 - Verdal, Levanger, Steinkjer, Namsos
- Region: 500
 - Indre Fosen, Midtre Gauldal, Ørland, Inderøy, Frøya, Hitra, Holtålen, Røros, Selbu, Overhalla, Leka, Nærøysund, Høylandet, Namsskogan, Røyrvik, Lierne, Grong, Snåsa, Flatanger, Osen, Åfjord, Meråker, Tydal, Heim, Rindal, Oppdal, Rennebu
- Resultatene er vektet på kjønn, alder og geografi

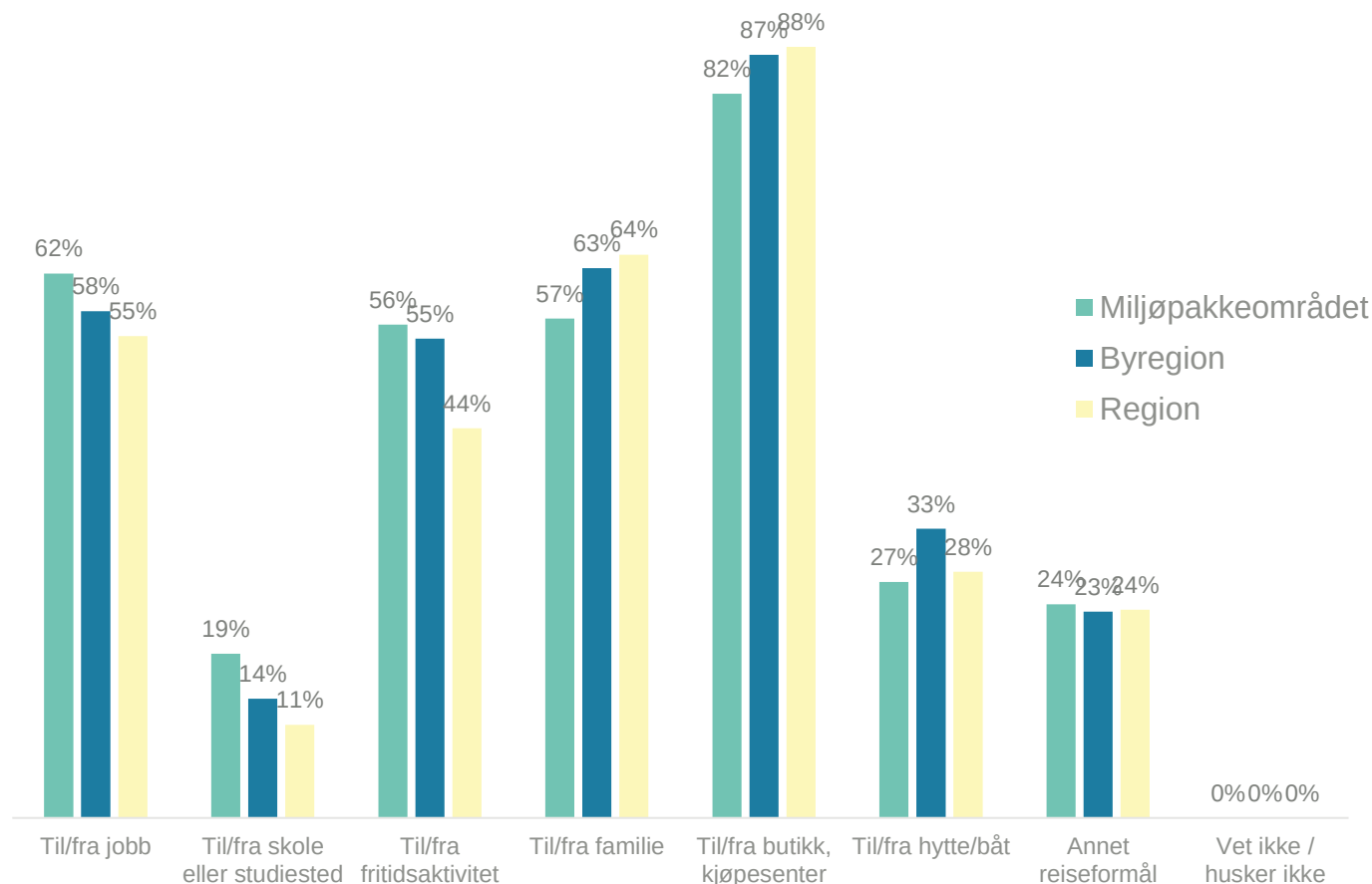




Del 1) Reisevaner

Reisevaner – Formål en vanlig måned

- **Innkjøpsreiser er gjøres av flest**
- Reiser til butikk og kjøpesenter er de vanligste. Det er det vanligste formålet i alle områder.
- Arbeidsreiser, skole/studiereiser og reiser til fritidsaktiviteter måles signifikant høyere i miljøpakkeområde enn i region. Reiser til skole/studiested måles også signifikant høyere enn byregion. Dette skyldes i stor grad personer fra 20-30 år, der mange er studenter. Blant de i alderen 15-19 er nivået på skolereiser jevnt mellom områdene.
- Region og byregion har høyere andel som svarer at de reiser til/fra familie og til/fra butikk/kjøpesenter.



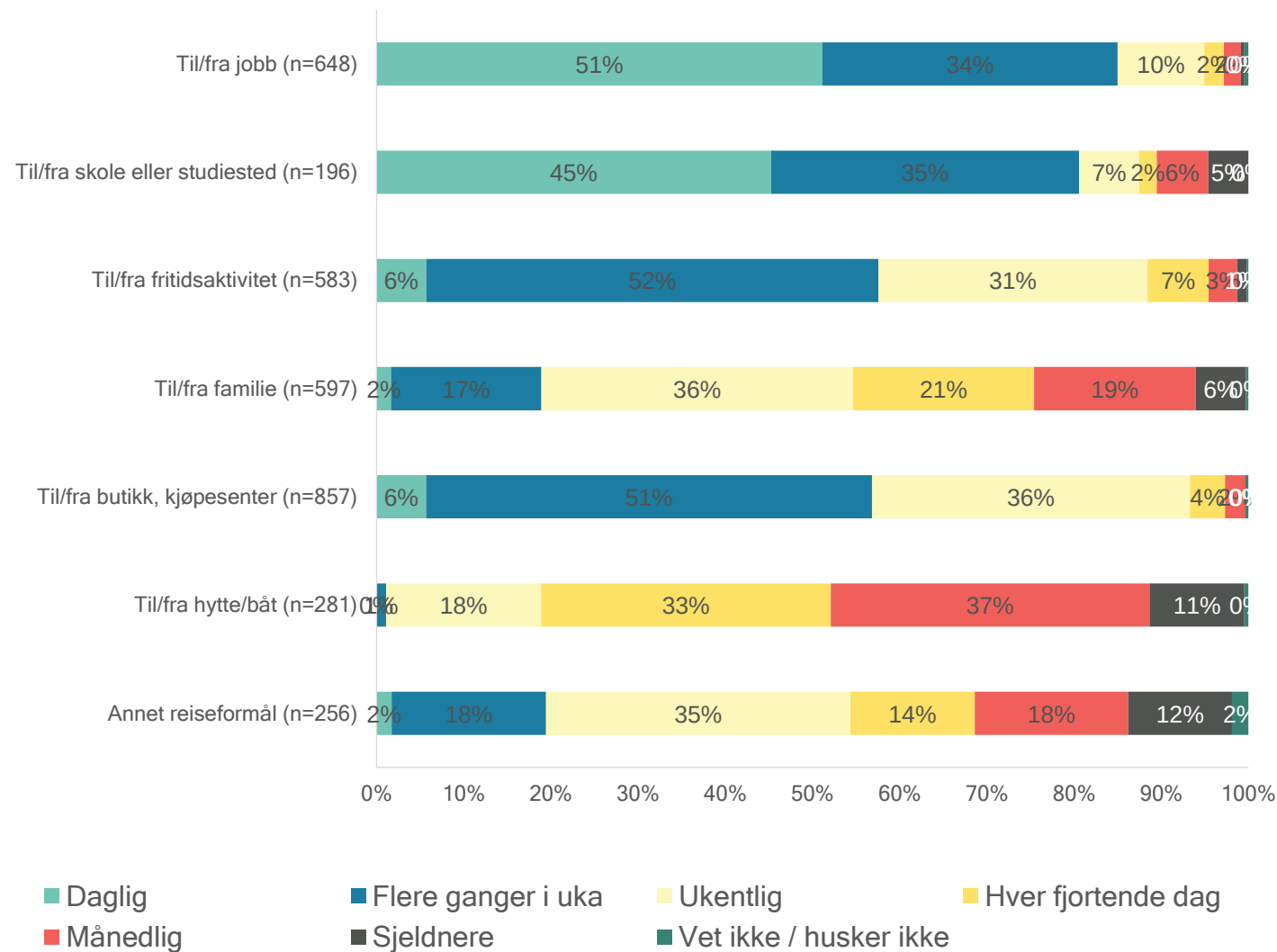
n= 2076

? Hvilke av følgende typer reiser foretar du i løpet av en måned?



Formål og hyppighet - Miljøpakkeområde

- Halvparten av de spurte i miljøpakkeområdet gjør reiser til og fra jobb eller skole daglig, og ytterligere 34-35 % flere ganger i uka. Mer enn halvparten gjør innkjøpsreiser flere ganger i uka.
- Over 90 % gjør innkjøpsreiser ukentlig, men ikke like hyppig som reisene til/fra jobb eller studiested



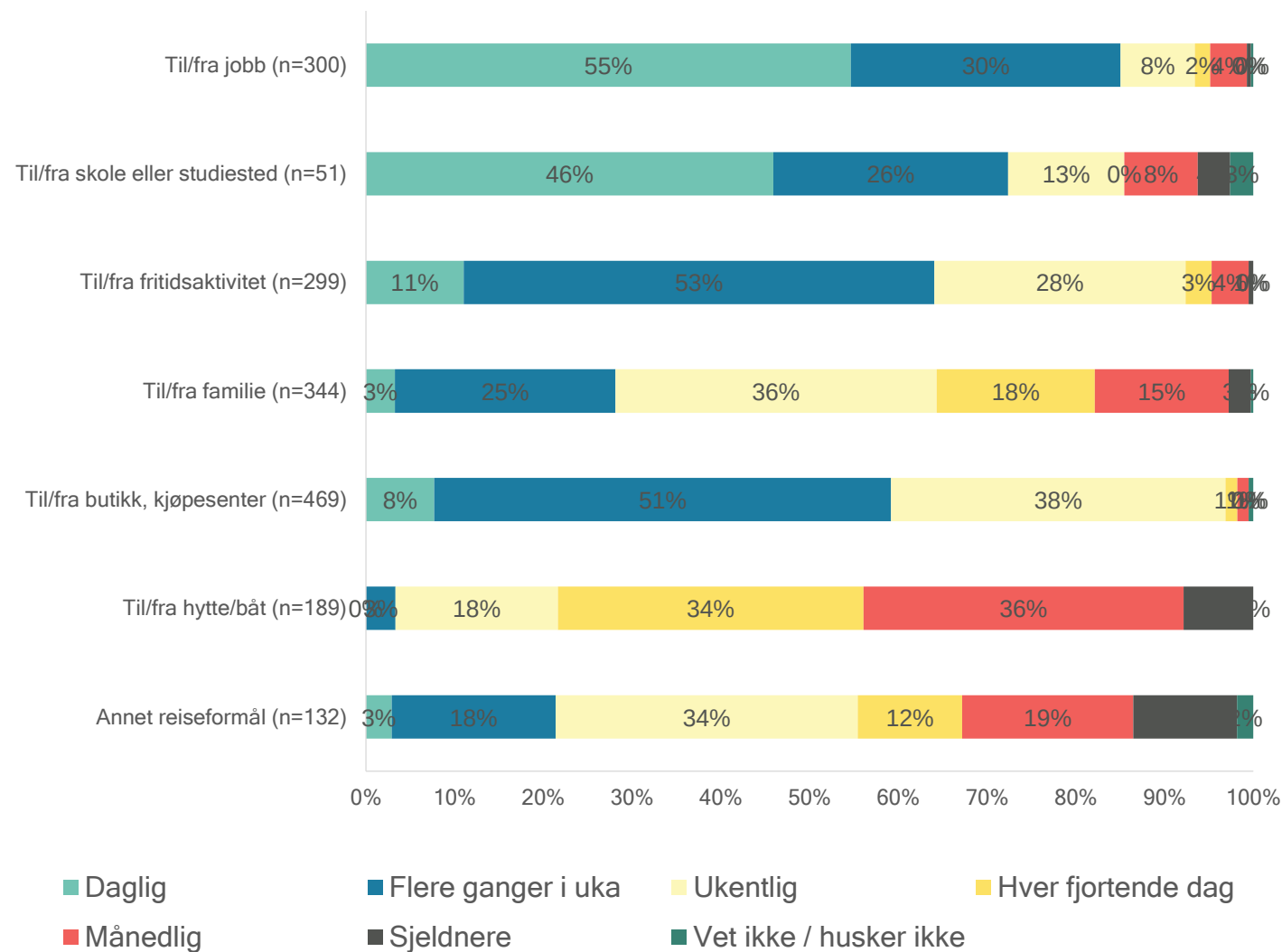
n= 1038

? Hvor ofte foretar du følgende reiser?



Formål og hyppighet - Byregion

- Arbeidsreiser gjøres med omtrent like ofte i byregion som i miljøpakkeområdet, men ikke like ofte til skole eller studiested. Basen er også lav blant de som reiser til/fra skole/studie, noe som gjenspeiles i aldersfordelingen i byregion.
- Innkjøpsreiser gjøres omtrent like ofte som i miljøpakkeområde.



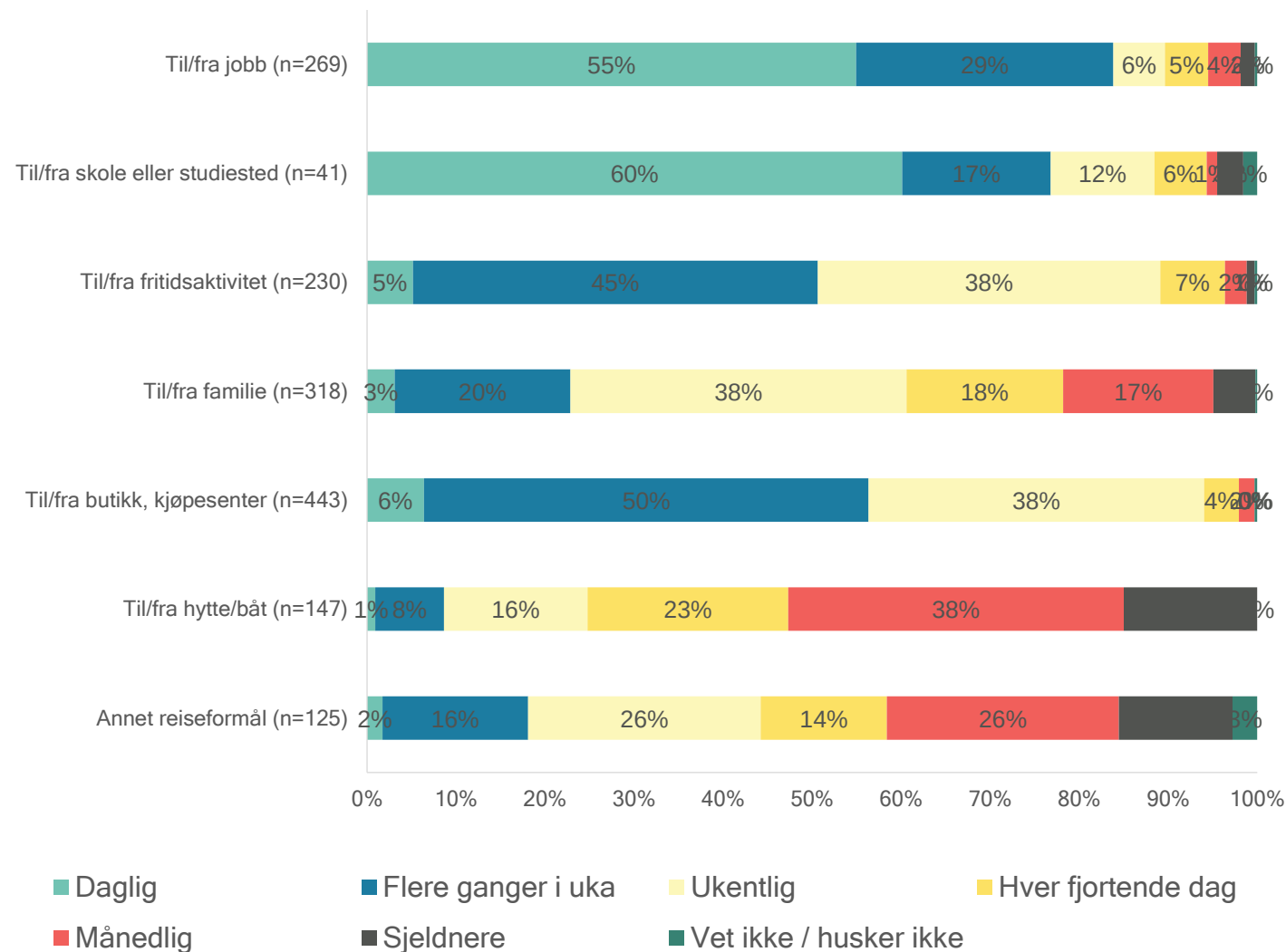
n= 538

? Hvor ofte foretar du følgende reiser?



Formål og hyppighet - Region

- Reiser til/fra jobb er på nivå med miljøpakkeområde og byregion.
- Høyere andel enn miljøpakkeområde og Byregion reiser daglig til skole/studiested. Basen av reisende til skole/studiested er lav.
- Det er høyere andel fra 15-19 i region og byregion enn miljøpakkeområdet. Dermed er det høyere andel skoleelever enn studenter i region og byregion, som forklarer høyere andel daglig reisende til skole/studiested.



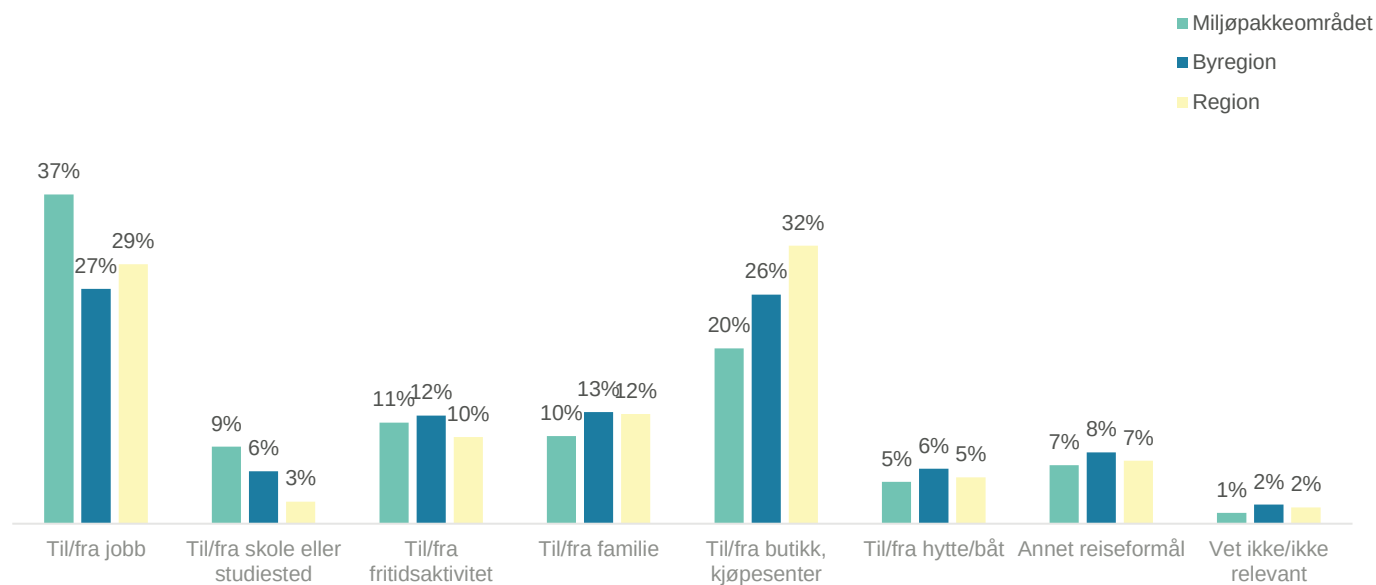
n= 500

? Hvor ofte foretar du følgende reiser?



Formål siste reise

- **Arbeidsreiser og innkjøpsreiser er vanligste siste reiser**
- Som tidligere kommer reiser til og fra arbeid og innkjøpsreiser fram som de vanligste.
- Ser vi på delen av utvalget som er under 30 år kommer også reiser til og fra skole/studiested opp på nivå med arbeidsreiser i miljøpakkeområde og byregion.
- 89 % av intervjuene er gjort på hverdager og 11 % i helg. Sånn sett er hverdagsreiser noe overrepresentert på dette spørsmålet.



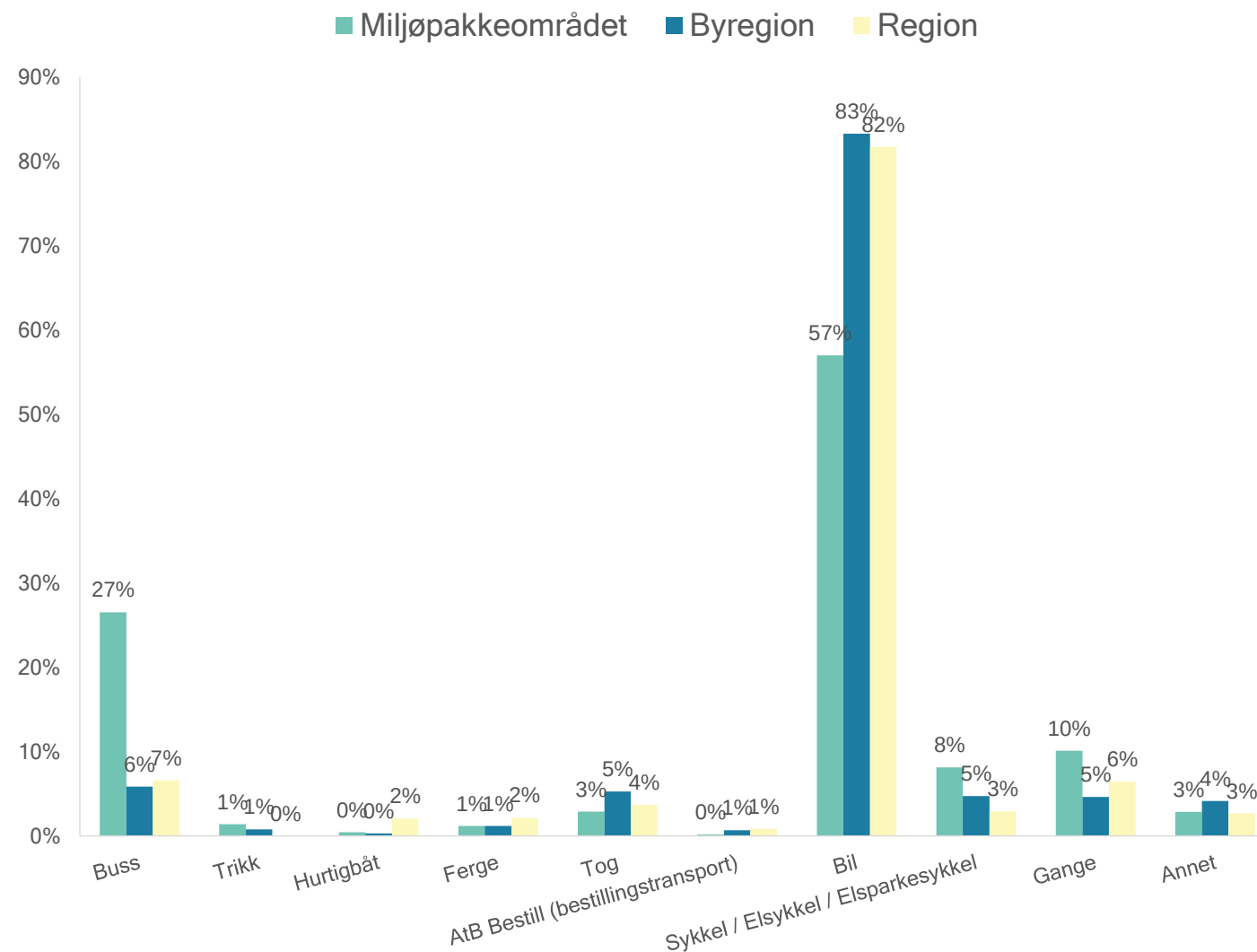
n= 2076

? Q3: Hvilke type reise var den siste du foretok?



Transportmiddelbruk

- **Bil brukes mest i alle områder**
- Bil ble brukt mindre i Miljøpakkeområdet enn i de andre områdene. Buss er motsatt, med mer enn 1/4 som brukte dette som transportmiddel på siste reise i miljøpakkeområdet.
- Sykkel/elbykkel/elsparkesykkel og gange brukes i miljøpakkeområdet.
- Tog brukes mer i byregion enn i miljøpakkeområdet.
- Selv om det er små tall skiller regionsområdet seg ut med signifikant flere hurtigbåtreiser enn øvrige regioner.



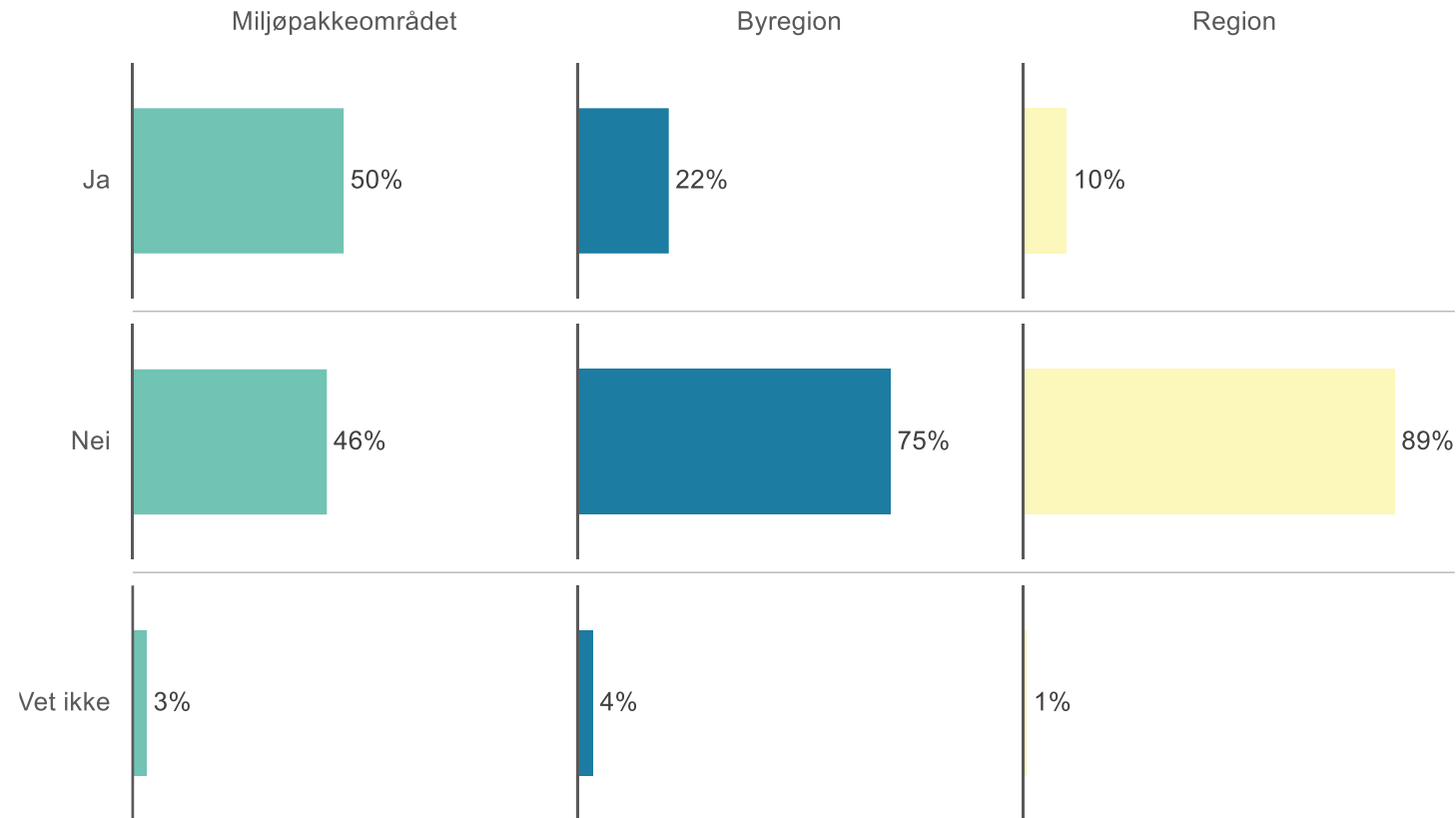
n= 2076

?

Q4r: Hvilke transportmiddel brukte du på den siste reisen du foretok?



Alternativer til bil



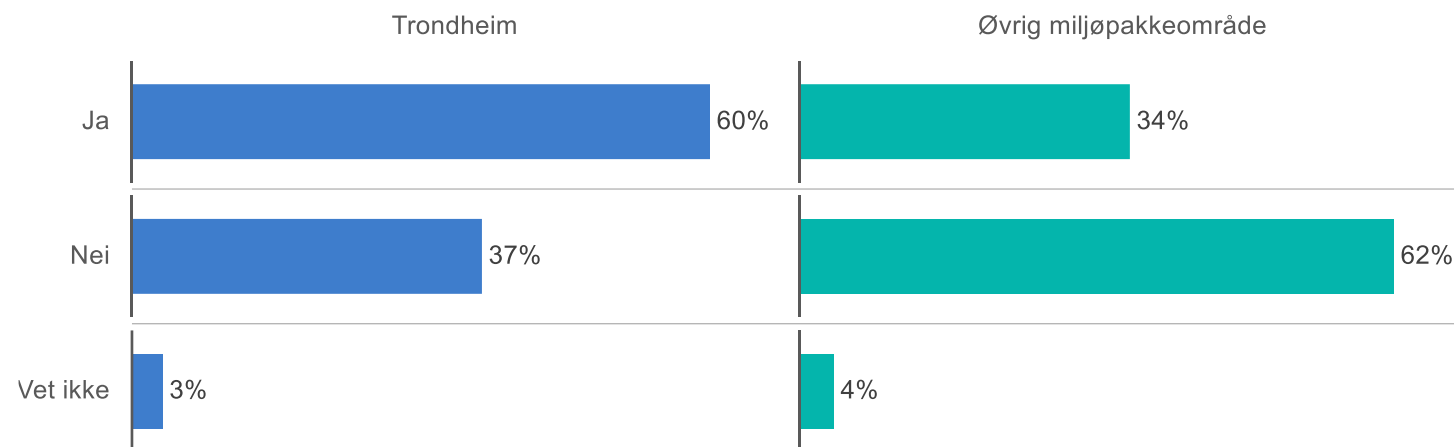
Miljøpakkeområde har alternativer

I halvparten av tilfellene oppgir respondentene at de kunne valgt et annet transportmiddel enn bil.

Nesten $\frac{1}{4}$ sier det samme i byregion, mens i regionsområdet oppgir kun 1/10 at de har alternative transportmidler til bilen, på sin siste reise.



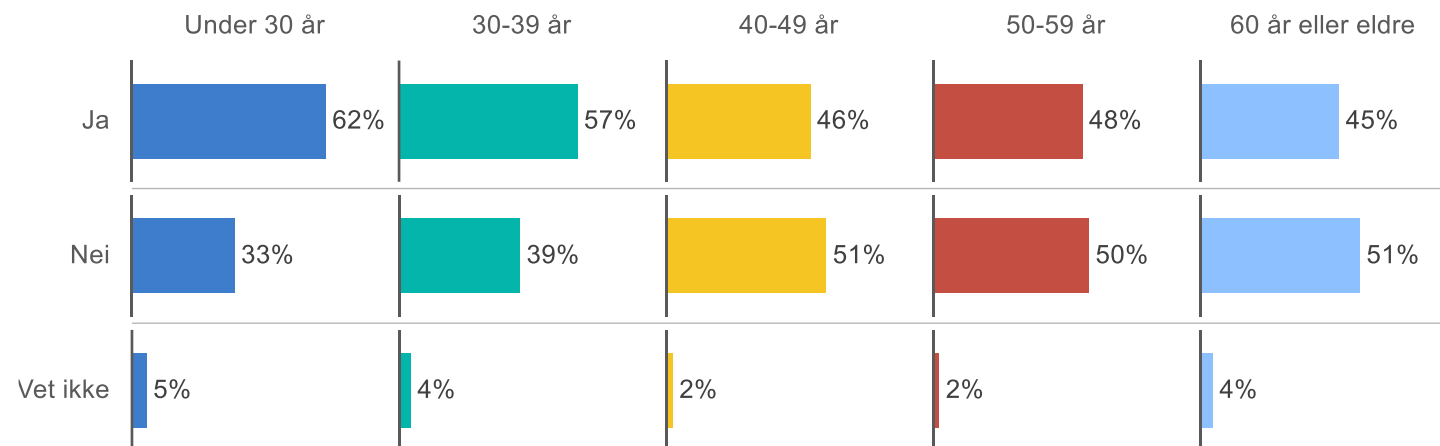
Alternativer til bil - Miljøpakkeområdet



Flere kan velge kollektivt i Trondheim

6/10 fra Trondheim oppgir at de kan velge kollektivt i stedet for bil. I de øvrige kommunene svarer 34 % det samme.

Personer under 40 år svarer i størst grad at de har mulighet til å velge kollektivt.



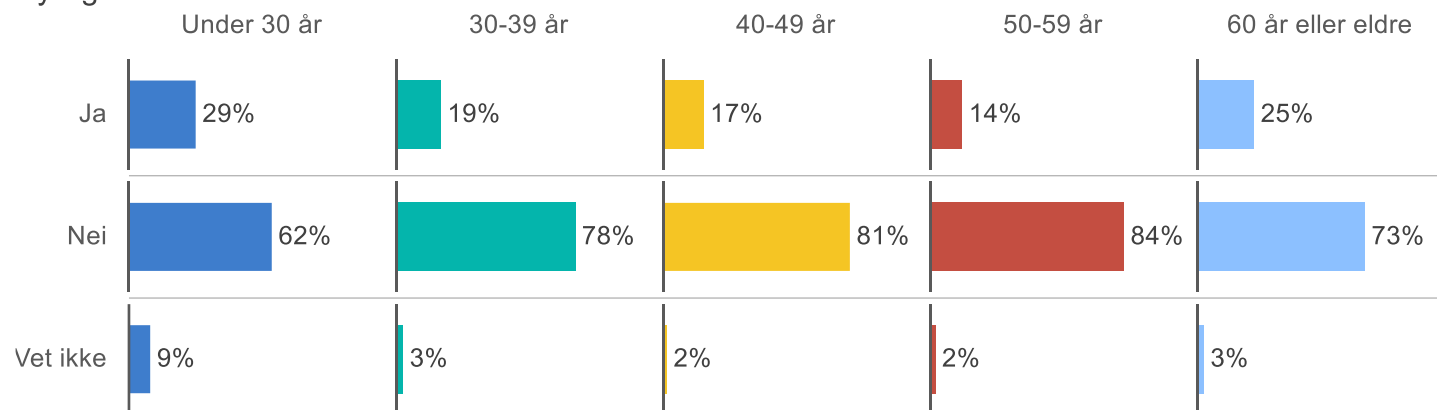
n= 1416

? Q5: Har du mulighet til å velge kollektivt på denne reisen?



Alternativer til bil - Miljøpakkeområdet

Byregion

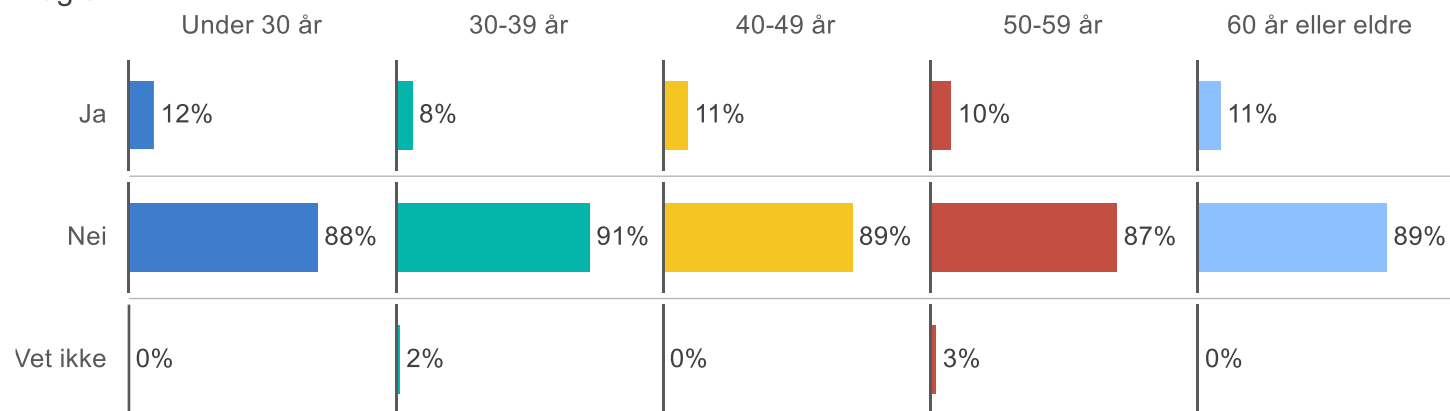


Færre ser på kollektiv som et alternativ i byregion og region

I byregion er det flest blant de yngste og de eldste som oppgir at kollektivtrafikk er et alternativ til bilen på siste reise.

I region er det ikke signifikante forskjeller mellom aldersgruppene. Omtrent 1/10 oppgir at kollektiv ikke var en mulighet på siste reise.

Region

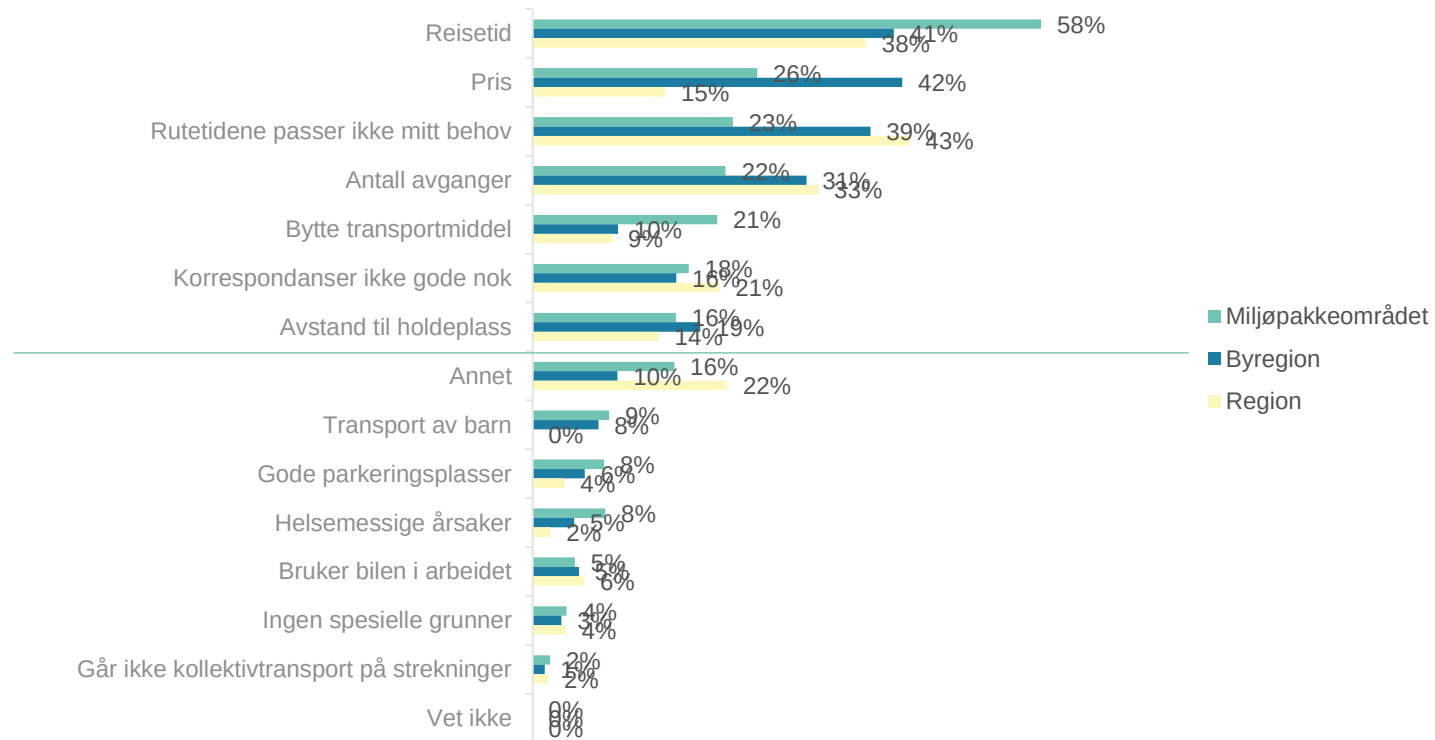


n= 1416

? Q5: Har du mulighet til å velge kollektivt på denne reisen?



Årsak til valg av bil



Reisetid oppgis som viktig årsak i alle regioner

Reisetid er imidlertid ikke den vanligste årsaken i andre områder enn miljøpakkeområde.

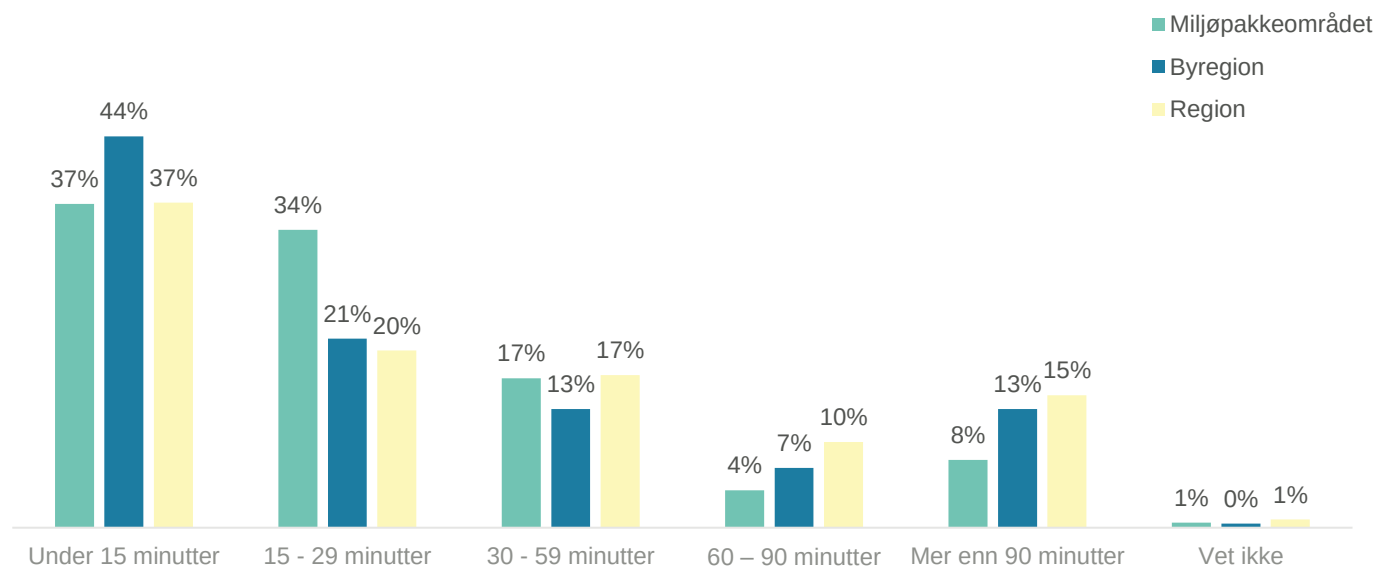
I byregion kommer pris opp som en viktigere faktor enn reisetid. At rutetidene ikke passer respondentenes behov er også en viktig årsak. Videre kommer antall avganger og avstand til holdeplass.

At rutetider ikke passer behovet er viktigste årsak i region. Videre følger reisetid som årsak nummer to og antall avganger nummer tre, i region.



Reisetid

- **Flest reiser under 15 minutter**
- I alle områder oppgir flest at siste reise var på mindre enn 15 minutter.
- Byregionsområdet har flest som oppgir at siste reise var under 15 minutter, med 44 %. Dette er signifikant flere enn miljøpakkeområde og region, som begge har 37 %.
- Miljøpakkeområdet har høyest andel som sier at siste reise var fra 15-29 minutter, med 34 %. Byregion og region har henholdsvis 21 og 20 % som oppgir at siste reise var på 15-29 minutter.
- Region har høyest andel som oppgir at siste reise var på 60-90 minutter.
- Byregion og region har flere som oppgir at siste reise var på mer enn 90 minutter. 13-15 % har svart dette i byregion og region, noe som er signifikant høyere enn miljøpakkeområdets 8 %.



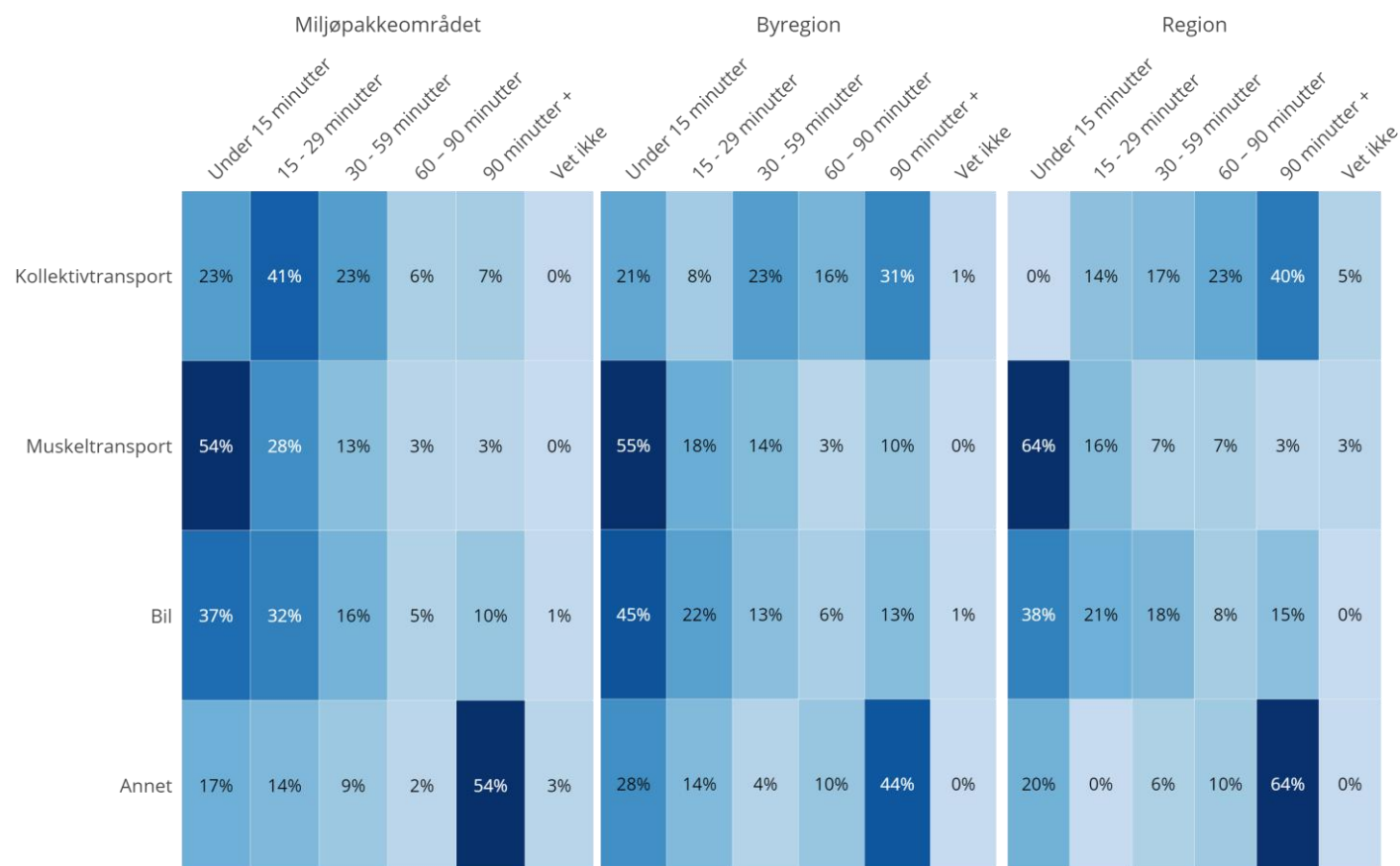
n= 2076

?

Q8: Hvis du tenker på den siste reisen du foretok, hvor lang tid tok reisen (en vei)?



Reisetid per transportmiddel



Forskjeller i reisetid på kollektivtrafikk

I miljøpakkeområdet er mer enn 6/10 reiser på under 30 minutter. Av kollektivreisene er det størst andel på 15-29 minutter. For muskel- og biltransport er det reisene under 15 minutt som utgjør det største tidsintervallet.

I byregion er også en høy andel av reiser med muskeltransport eller bil på under 15 minutter. Her er det riktignok færre reiser med kollektiv fra 15-29 minutter, men høyere andel reiser over 30 minutter.

I regionsområdet svarer mer enn 60 % de som gjennomførte en kollektivreise som siste reise at reisen varte i mer enn én time. Basene er riktignok små, men tendensen er allikevel at reisetidsfordelingen er tilnærmet motsatt av miljøpakkeområdet, hvis vi ser på kollektivtrafikk og reisetid.

«Muskeltransport» = Gange, sykkel, elsykkel, sparkesykkel, elsparkesykkel.

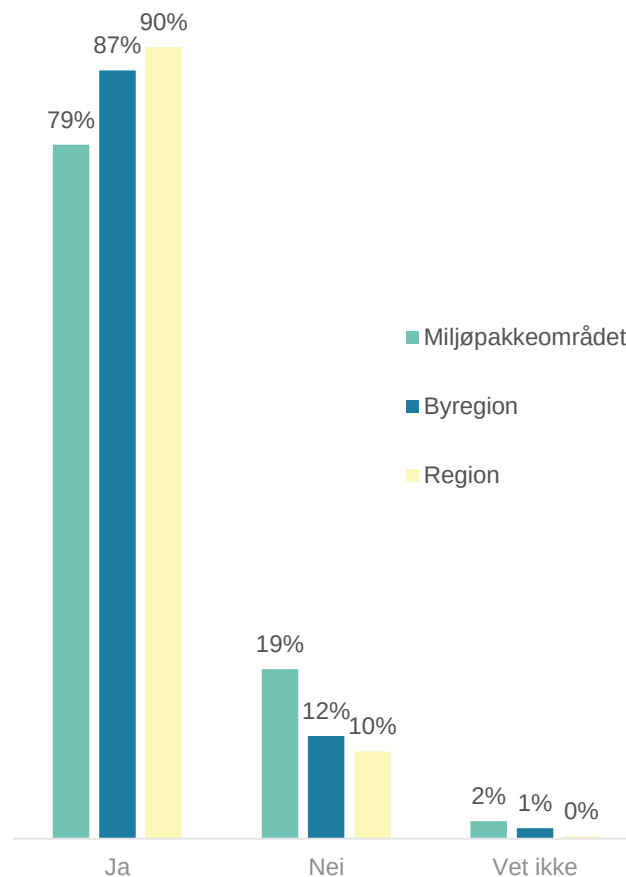
Vær oppmerksom på at basene i region og byregion er lave på kollektivtransport og muskeltransport. Kollektivtransport har henholdsvis 48 og 51 respondenter i byregion og region. Muskeltransport har 45 og 37 svar i byregion og region.



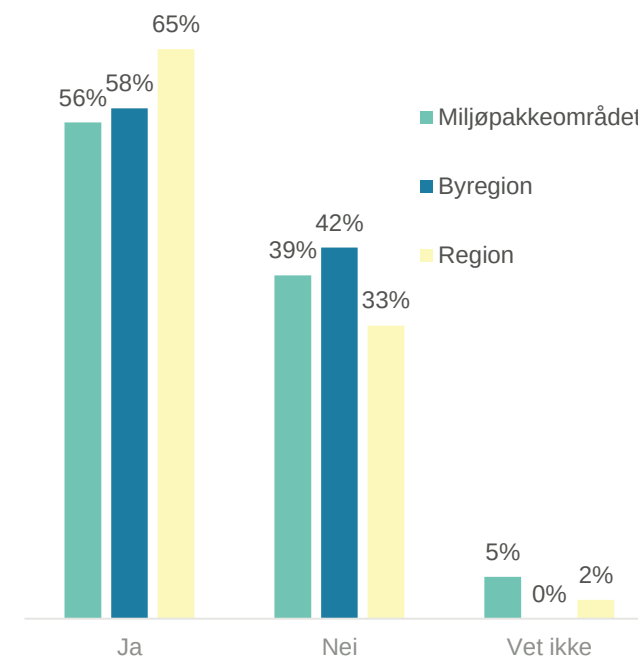
Raskeste transportmiddel

- Flest valgte raskeste transportmiddel på forrige reise
- Miljøpakkeområdet skiller seg ut fra byregion og region, ved at færre velger det raskeste transportmiddelet.
- Miljøpakkeområdet har flere aktuelle transportmiddelalternativer. 38 % brukte kollektivtransport på sin siste reise, selv om de hevder dette ikke var det raskeste alternativet. 43 % har valgt gange, sykkel (vanlig/el) eller sparkesykkel (vanlig/el), selv om det ikke var raskest.
- I region og byregion har 39-44 % valgt kollektiv, gange, sykkel (el/vanlig), sparkesykkel (el/vanlig) på siste reise selv om de mener dette ikke var transportmiddelet som tok kortest tid.
- Av de som har valgt bil svarer 95-97 % i alle tre områder at de har valgt transportmiddelet som tar kortest tid, på sin siste reise.
- De som velger bil trekker anelen som velger det raskeste transportmiddelet opp. Blant de som valgte buss på sin siste reise svarer 56-65 % at de valgte det raskeste transportmiddelet.

Hele utvalget



Valgte buss på siste reise



n= 2076

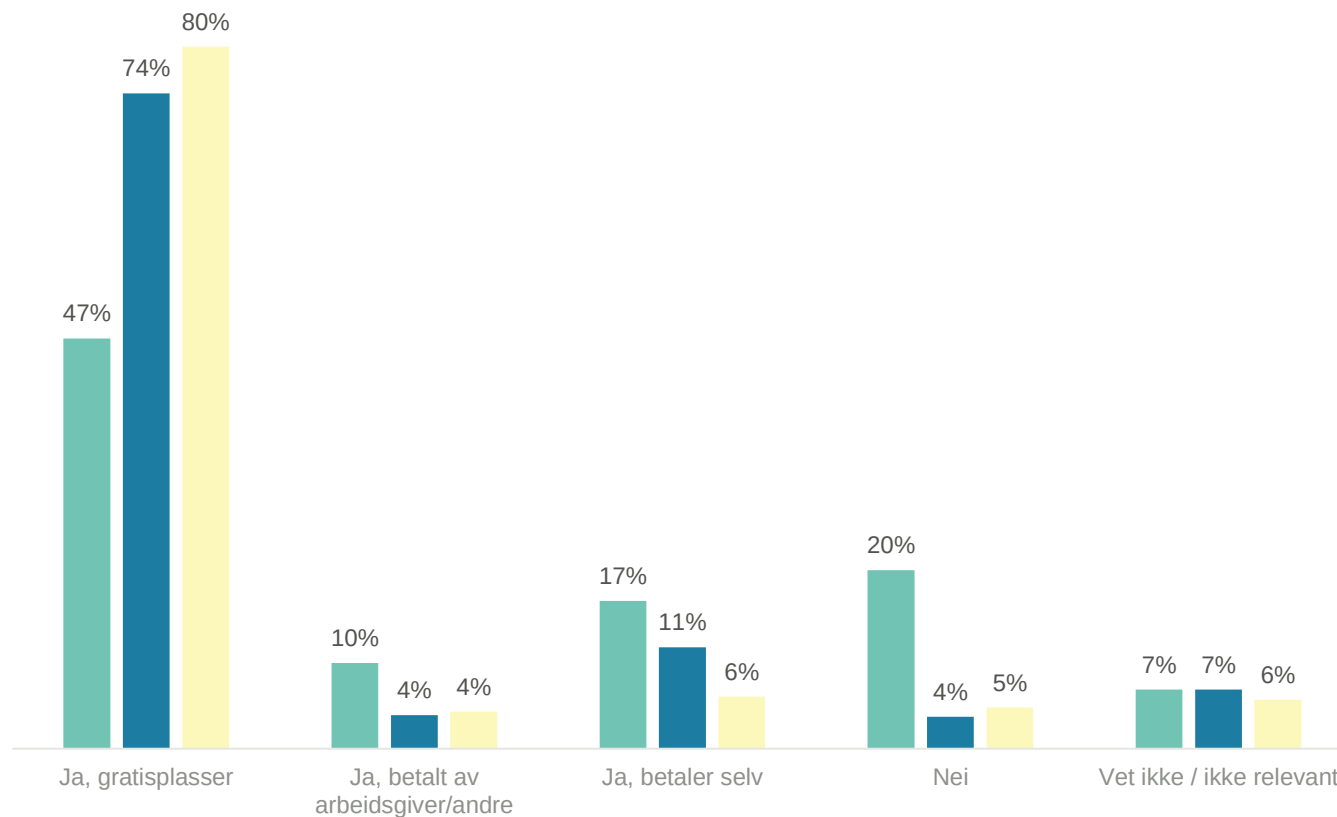
?

Q9: Hvis du tenker på den siste reisen du foretok, benyttet du det transportmiddelet som tar kortest tid?



Parkering ved arbeidsplass

- I byregion og region har de fleste tilgang til gratis parkering på jobb
- Til sammenligning har under halvparten av de spurte fra miljøpakkeområdet, som jobber hel- eller deltid, tilgang til gratis parkering på jobb.
- I miljøpakkeområdet er det flere som har parkeringsplass mot betaling enn hva som er tilfelle i byregion og region.
- Det er også flere uten parkeringsplasser ved arbeidsplassen sin i miljøpakkeområdet enn utenfor.



n= 1165

?

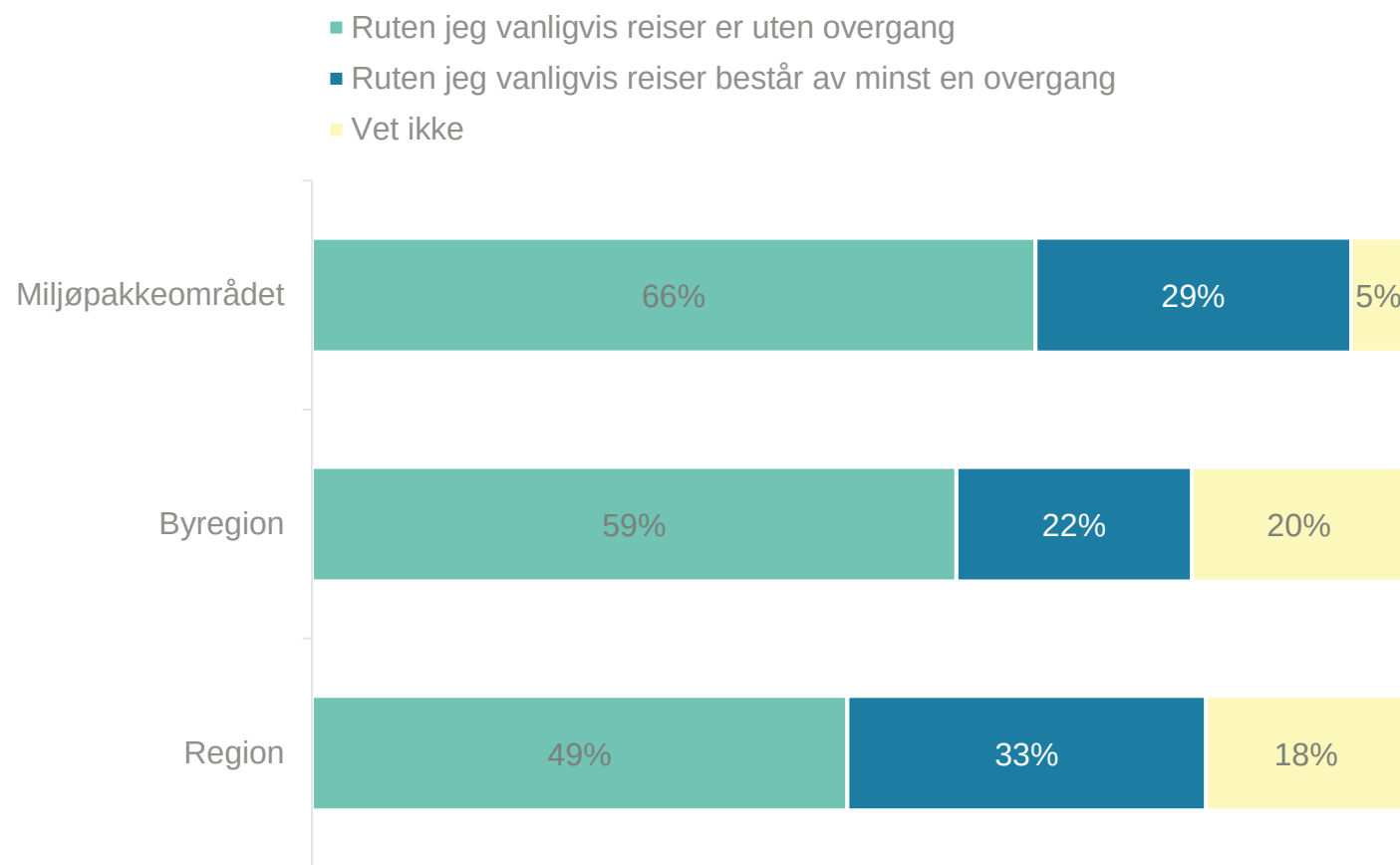
Q17: Har du parkeringsplass / parkeringsmulighet ved arbeidsstedet?





Del 2) Overgang

Overgang



De fleste kollektivreisene er uten overgang

66 % av de kollektivreisende i miljøpakkeområdet oppgir at deres reiser vanligvis foregår uten overgang. Nesten 1/3 oppgir at de vanligvis bytter kollektivtransportmiddel på sine reiser.

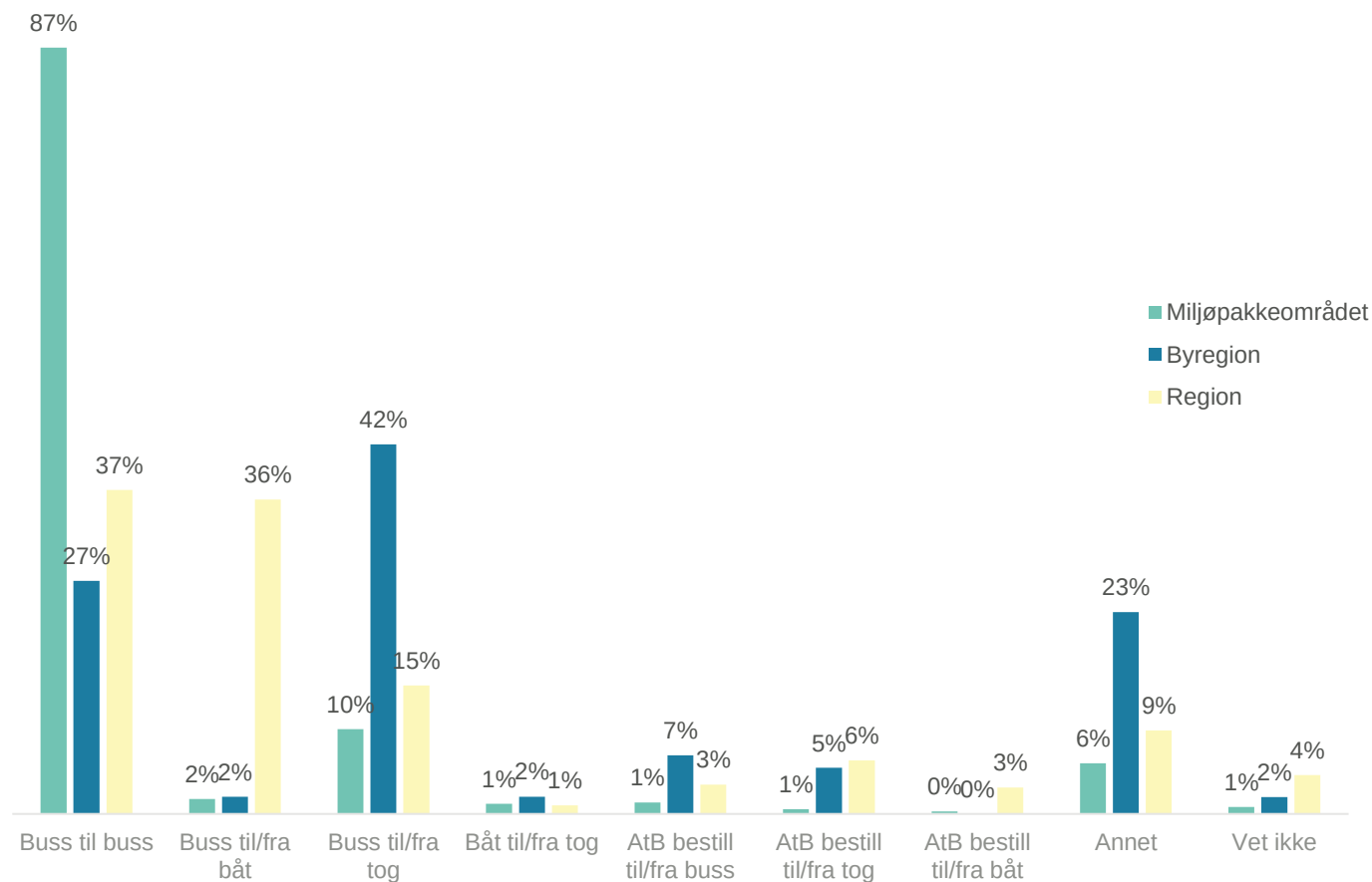
I byregion er det færre som oppgir at de vanligvis gjør kollektivreiser med overgang, med 59 %: Region har enda færre, signifikant færre enn både byregion og miljøpakkeområdet.

Det er verdt å merke seg at henholdsvis 18 og 20 % fra region og byregion svarer vet ikke. Det kan tyde på at de ikke er kjent med begrepet eller reiser såpass lite at de ikke har et forhold til overganger.



Overgang mellom transportmidler

- Overgang foregår hovedsakelig mellom de vanligste kollektivtransportmidlene i hvert område.
- Miljøpakkeområdet har i all hovedsak overgang fra buss til buss. I tillegg er det 10 % som går fra buss til/fra tog.
- I byregion er det høyest andel overgang mellom buss og tog, med 42 %. I overkant av ¼ oppgir også at overgangene de gjør er fra buss til buss.
- I region oppgir omtrent like mange at de vanligvis må bruke overgang mellom buss og buss som mellom buss og båt.



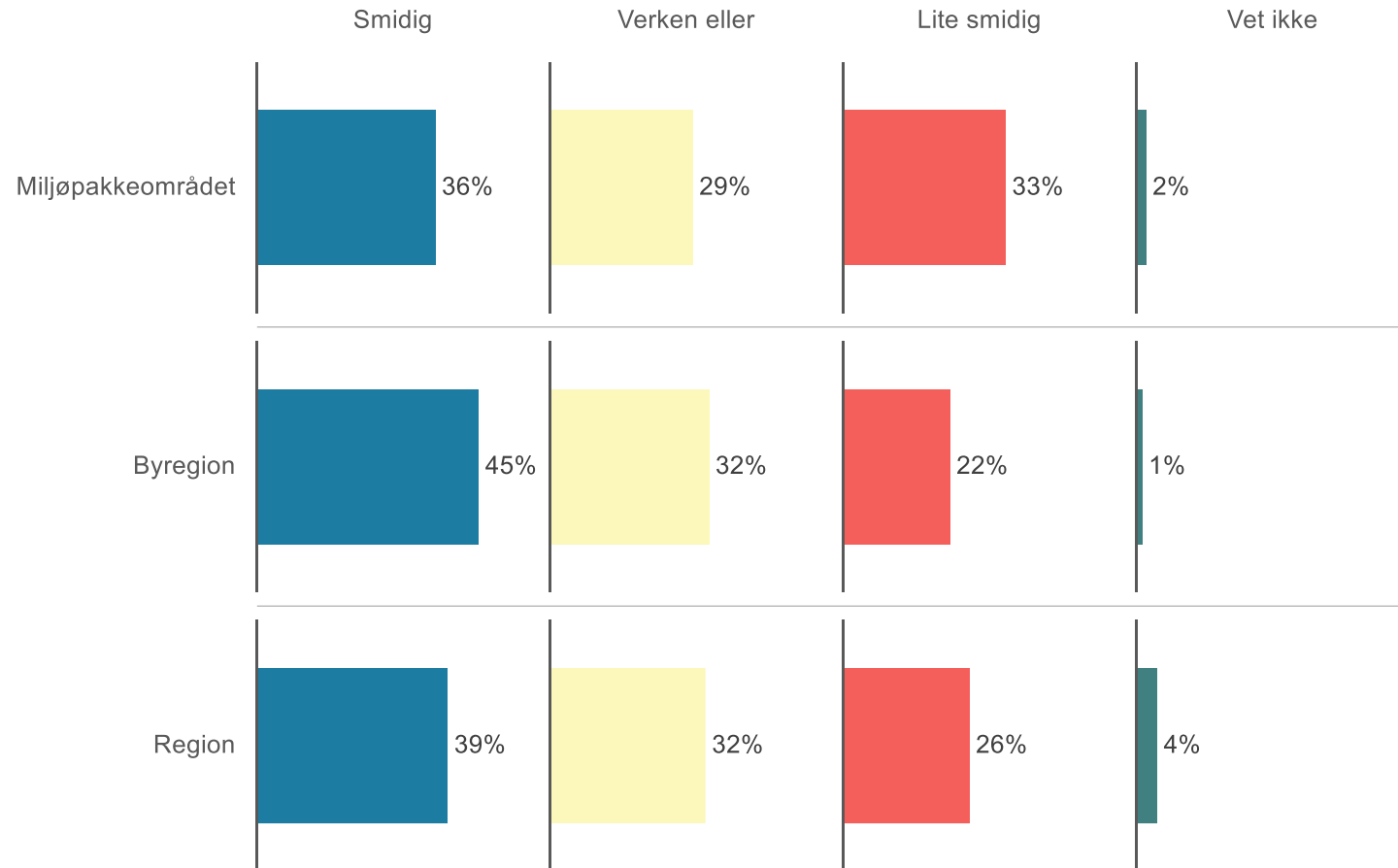
n= 449

?

Q12. Ved overgang, hvilke transportmidler bytter du vanligvis mellom?



Oppleves overgangen som smidig?



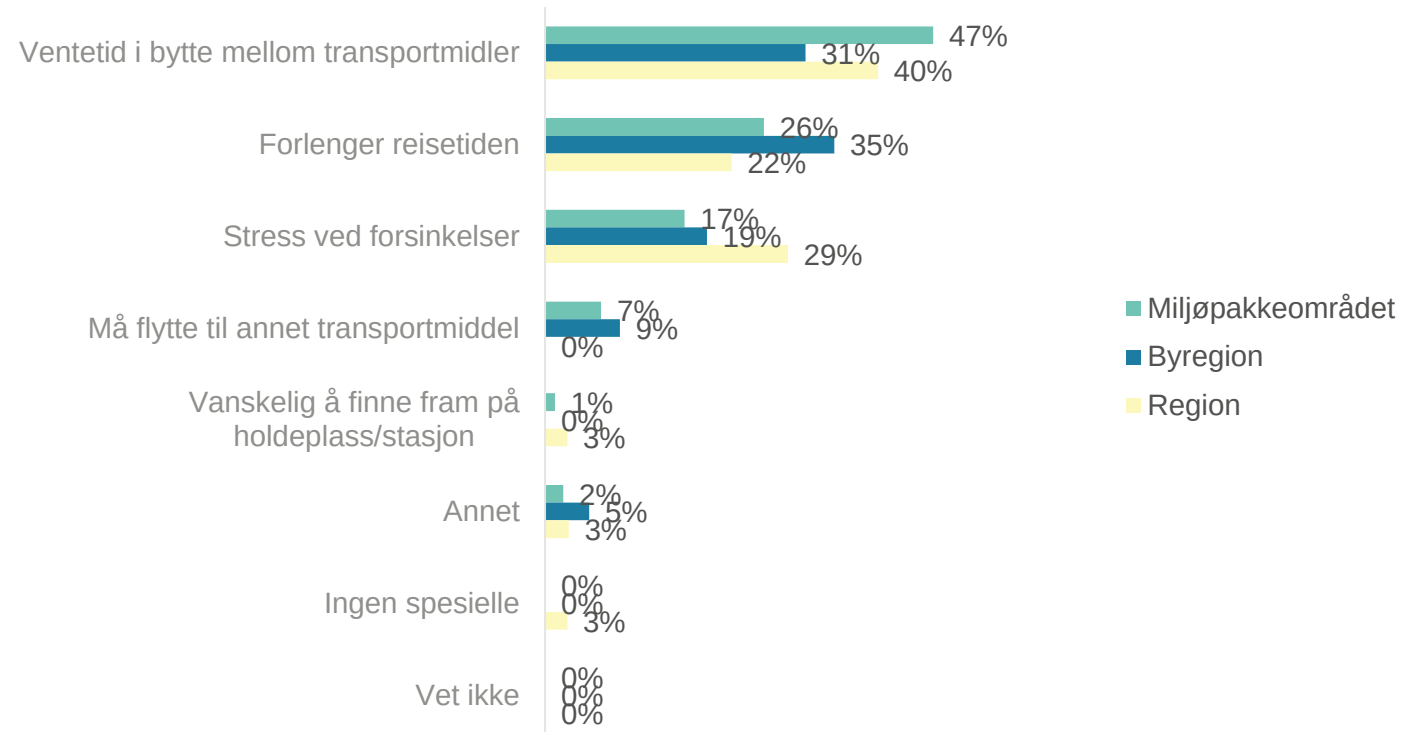
Lite forskjell i opplevelse av overgangens smidighet

Det er ikke signifikante forskjeller mellom miljøpakkeområde, byregion og region på opplevd smidighet ved overgang mellom kollektive transportmidler, når vi slår sammen svarene slik at vi skiller på smidig / verken eller / ikke smidig.

I byregion opplever flere overgang som svært smidig enn i miljøpakkeområdet, men utover dette er det heller ingen signifikante forskjeller mellom områdene.



Årsaker til at overgang oppleves lite smidig



Reisetidsrelaterte årsaker trekkes fram som grunn til at overgang oppleves lite smidig

Ventetid mellom transportmidler, forlengelse av reisetiden og stress ved forsinkelser trekkes fram som de viktigste årsakene til at overganger oppleves lite smidig.

Basene er små og forskjellene mellom områdene ikke signifikante.

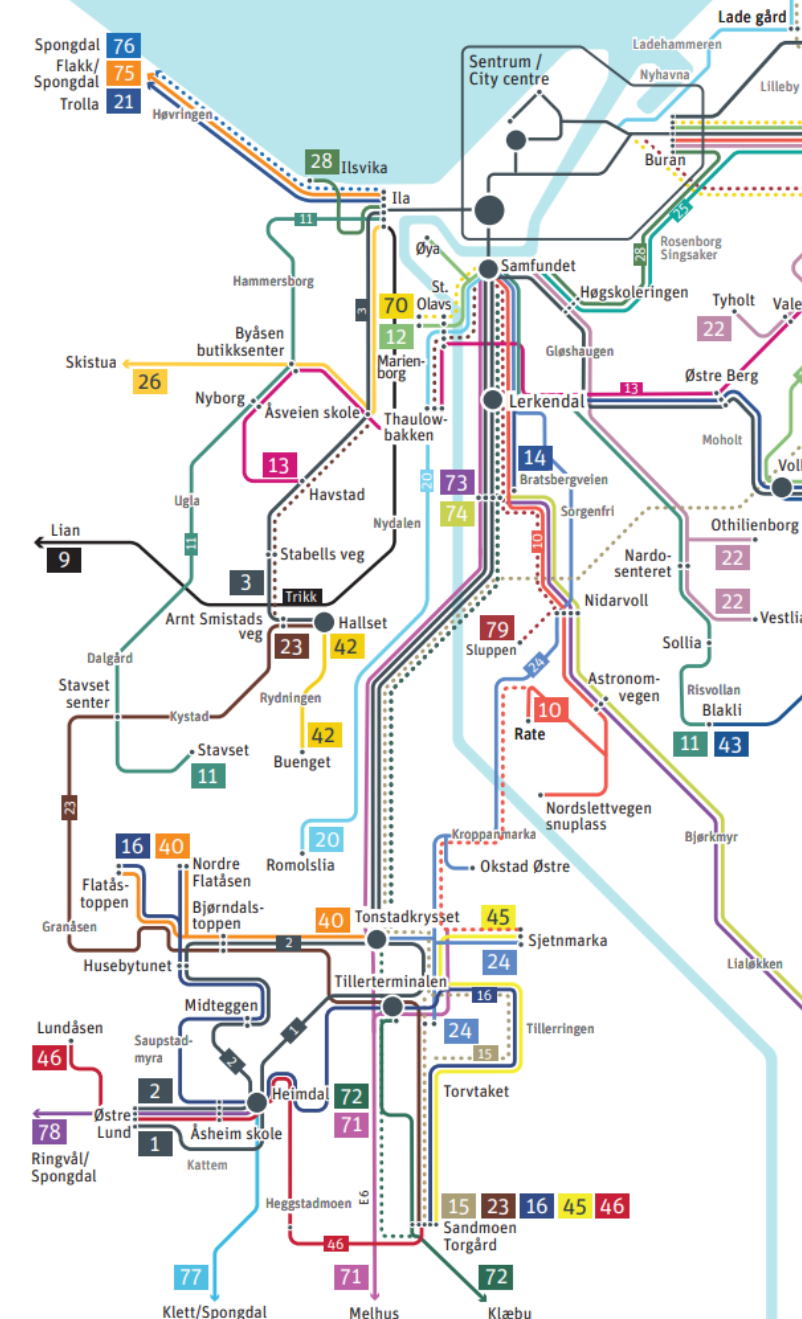




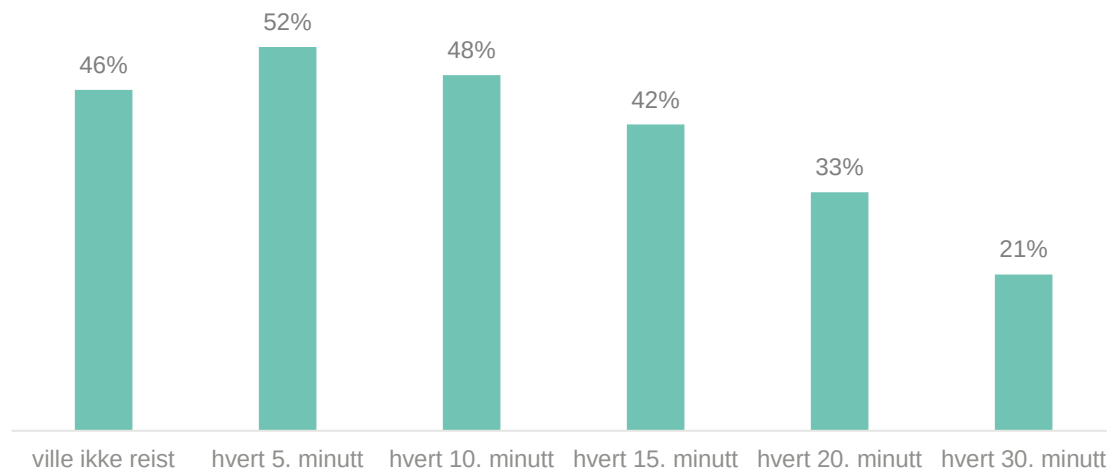
Del 3) Ønsket avgangshyppighet

Ønsket avgangshyppighet

- For å sjekke hva som er ønsket eller akseptabel avgangshyppighet på buss har vi benyttet en variant av metoden Gabor-Granger
- Denne metoden er vanligvis brukt for å teste ulike prispunkter. Vi har brukt den for å teste ulike tidsintervall på avganger.
- Metoden fungerer slik: Hver respondent får følgende spørsmål: «Dersom bussen fra nærmeste holdeplass går hvert X. minutt, ville du valgt buss [på siste reise du foretok]?»
 - Der det i spørsmålet står X, tester vi flere nivåer, for eksempel i Miljøpakkområdet er det testet hvert 5./10./15./20./30. minutt
 - Hvilke av disse avgangsintervallene respondentene svarer på først er randomisert.
 - Hvis respondenten for eksempel begynner på hvert 15. minutt og svarer ja på at hen ville valgt buss hvis den går hvert 15. minutt, vil hen gå videre til spørsmål om hvert 20. minutt, hvis ja, gå hen videre til hvert 30. minutt.
 - Hvis respondenten får spørsmål om hvert 15. minutt og svarer nei, går hen til spørsmål om hvert 10. minutt, ved nei går hen videre til spørsmål om hvert 5. minutt
- På denne måten kommer vi fram til hva som er lengste akseptable avgangsintervall for hver respondent



Ønsket avgangshyppighet i Miljøpakkeområdet



Halvparten tar buss ved 5. min. intervall

På spørsmålene om man ville valgt buss ved ulike avgangsintervaller, svarer nær halvparten av de ikke ville reist uansett hvor hyppig bussen går.

Det er imidlertid 52 prosent som vil ta buss dersom den går hvert 5. minutt. Som vi ser av grafen til venstre, faller andelen som velger buss for hver økning i avgangsintervall. Det er likevel 21 som fortsatt velger buss dersom den går hver halvtime.

Menn vil i mindre grad enn kvinner velge buss (52 prosent vs. 41 prosent ville ikke valgt buss). Likevel er det nesten halvparten av menn som ville valgt buss dersom den går hvert 5. minutt (47 prosent). Tilsvarende blant kvinner er 58 prosent. De under 30 vil i høyere grad enn andre velge buss uansett, mens de i 40- og 50-årene i større grad enn andre velger bort bussen.

Ser vi på reisetid er det høyest andel som ikke ville tatt buss uansett blant de korteste og de lengste reisene. Så hvis reisen er under 15 minutter eller over 90 minutter, faller bussens attraktivitet - hhv. 54 og 67 prosent i de to gruppene vil ikke velge buss. Samtidig er det kun 3 prosent av de som reiste med buss forrige reise som ikke ville valgt buss på neste reise, og hele 47 prosent av de som reiste med buss forrige reise ville valgt buss igjen også dersom den går kun hver halvtime.

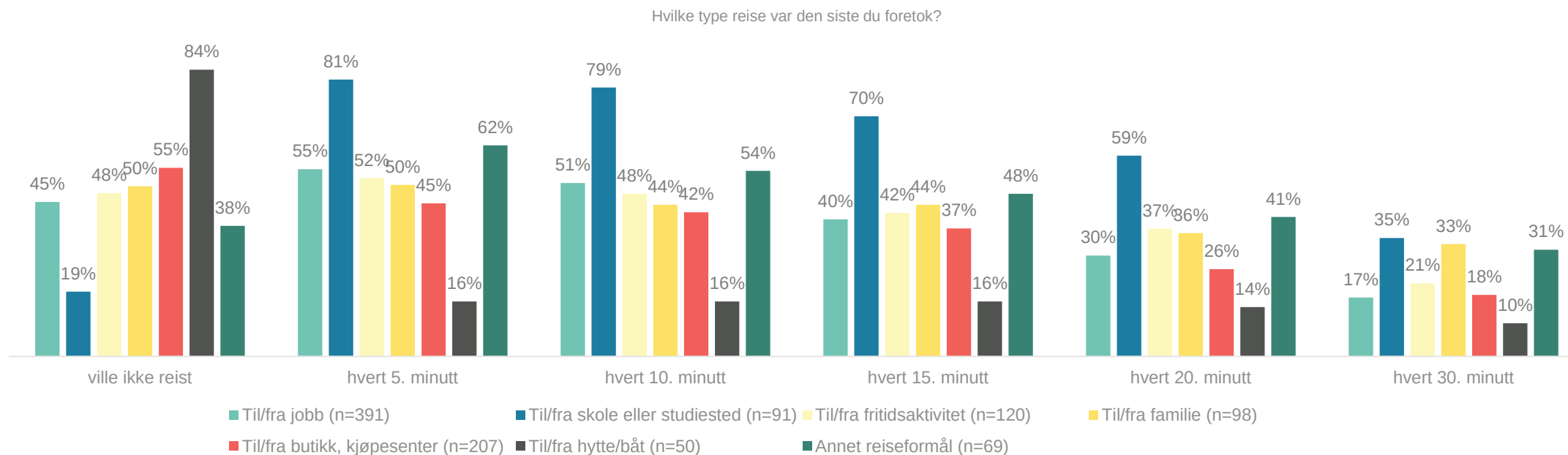
Blant de som reiste tilsvarende reise sist med bil og hadde mulighet til å reise kollektivt, er det 36 prosent som ville reist med buss dersom den går hvert 5. minutt, en valgandel som faller til 9 prosent ved 30 minutter intervall. Men det viser at det er et potensial for de som per i dag velger bil.



Ønsket avgangshyppighet i Miljøpakkeområdet

Blant de som reiser til jobb, er det 55 prosent som ville valgt buss dersom den går hvert femte minutt. Til hytte/båt er det reiseformålet som i minst grad velger buss. Selv om bussen går hvert 5. minutt vil kun 16 prosent av de som reiser til hytte/båt velge buss. Dette er i tillegg en liten gruppe og 16 prosent i denne gruppen utgjør kun 1900 personer

Dersom bussen går hvert 30. minutt, er bussen lite foretrukket også blant de som reiser til skole/studiested. 35 prosent i denne gruppen velger buss når den går hvert 30. minutt, mot 81 prosent dersom den går hvert 5. minutt.



n= 1038

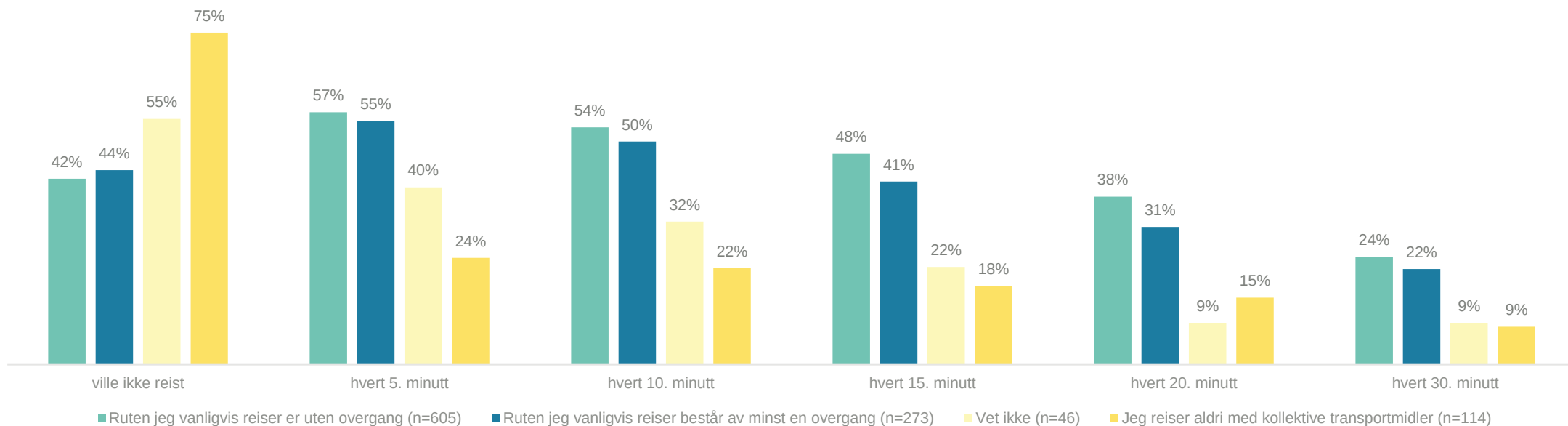
? Dersom bussen fra nærmeste holdeplass går hvert X. minutt, ville du valgt buss som transportmiddel når du reiser [siste reise]?



Ønsket avgangshyppighet i Miljøpakkeområdet

Det er ikke forskjell på de som reiser med og uten overgang - de velger buss i like stor grad uavhengig av om de har overgang eller ikke. Det er imidlertid viktig å merke seg at gruppen som sier de aldri reiser med kollektive transportmidler, er det 24 prosent som ville valgt buss dersom den gikk hvert 5. minutt og nesten like mange i denne gruppen velger det samme dersom bussen går hvert 10. minutt.

Hvis du tenker på reisene du vanligvis gjør med kollektive transportmidler, hvilke av følgende passer best for din reise?

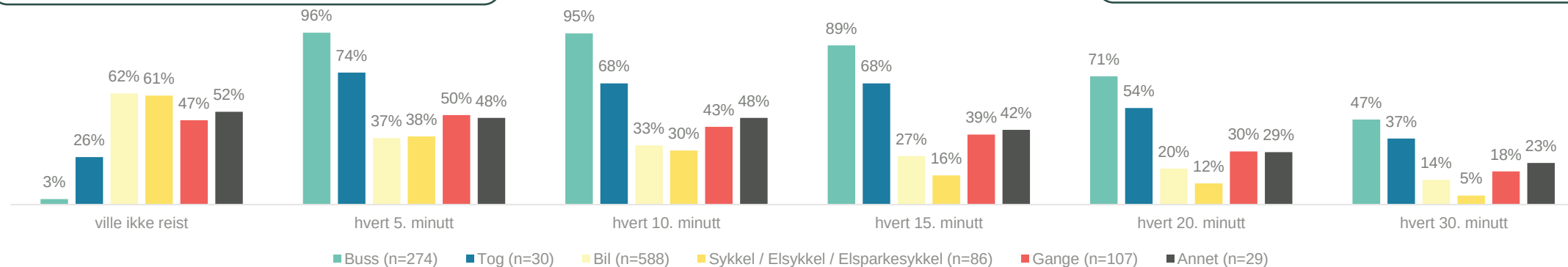


Ønsket avgangshyppighet i Miljøpakkeområdet

Kun 3 prosent av de som reiste med buss forrige reise som ville ikke valgt buss på neste reise, og hele 47 prosent av de som reiste med buss forrige reise ville valgt buss igjen også dersom den gikk kun hver halvtime.

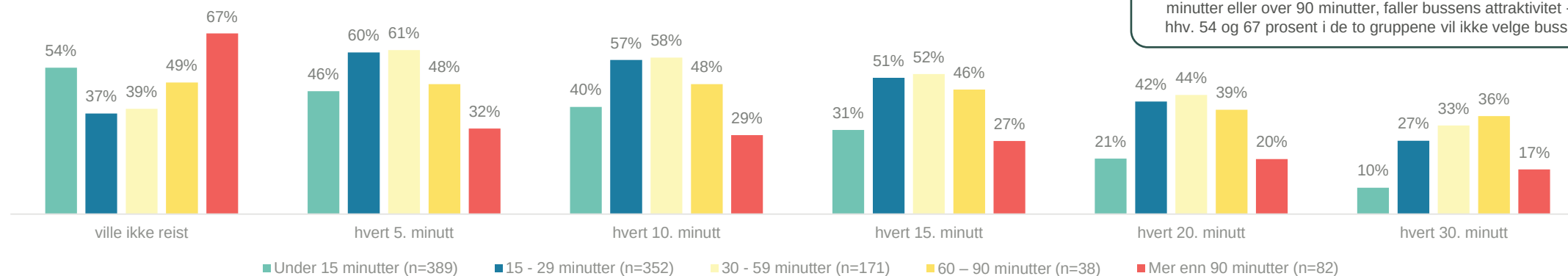
Blant de som valgte bil på sist reise, er det 37 prosent som vil ta buss på fremtidig tilsvarende reise dersom bussen går hvert 5. minutt. Bilkjørerne utgjør en stor gruppe og dette er et betydelig potensial som utgjør neste 53 000 personer.

Hvilke transportmiddel brukte du på den siste reisen du foretok?



Hvis du tenker på den siste reisen du foretok, hvor lang tid tok reisen (en vei)?

Høyest andel som ikke ville tatt buss uansett finner vi i de som har de korteste og de lengste reisene. Ved reiser under 15 minutter eller over 90 minutter, faller bussens attraktivitet - hhv. 54 og 67 prosent i de to gruppene vil ikke velge buss.



n= 1038

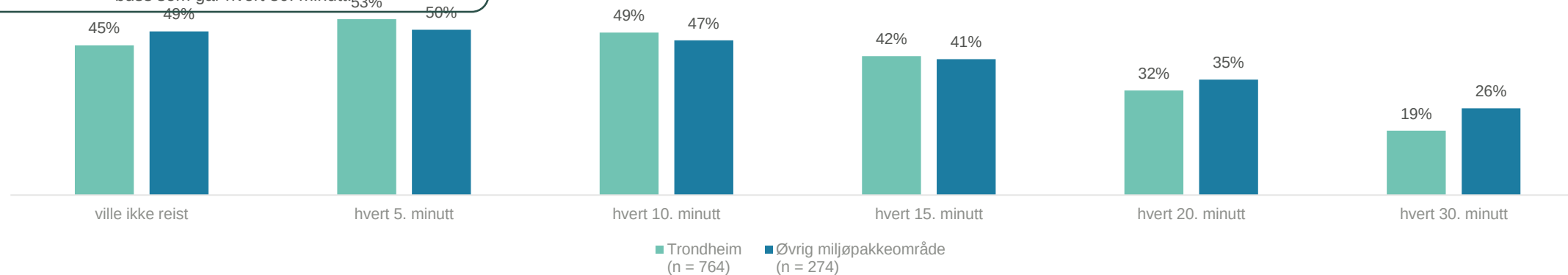
? Dersom bussen fra nærmeste holdeplass går hvert X. minutt, ville du valgt buss som transportmiddel når du reiser [siste reise]?



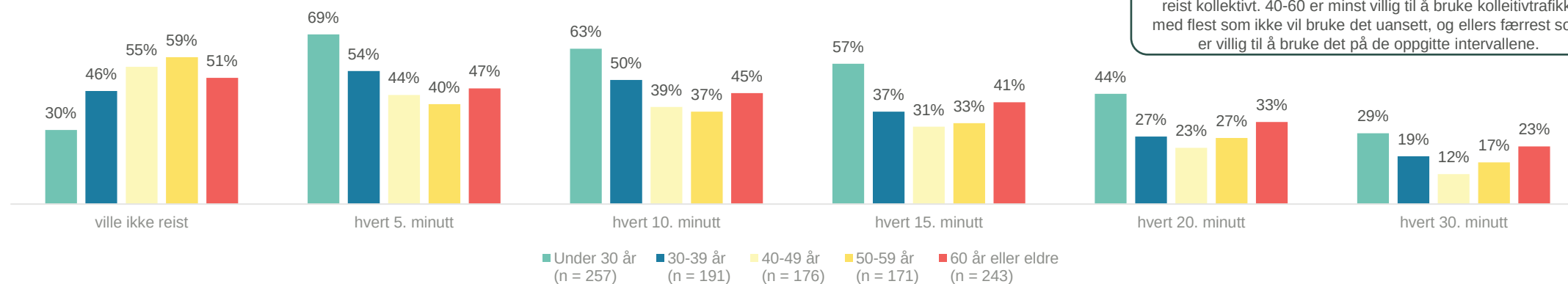
Ønsket avgangshyppighet i Miljøpakkeområdet

Det er nærmest ingen forskjeller mellom Trondheim og øvrige miljøpakkekommuner på ønsket avgangshyppighet. Det er flere i øvrige miljøpakkekommuner som ville valgt buss som går hvert 30. minutt.

Ønsket avgangshyppighet_Trondheim by Trondheim_miljøpakkeområde



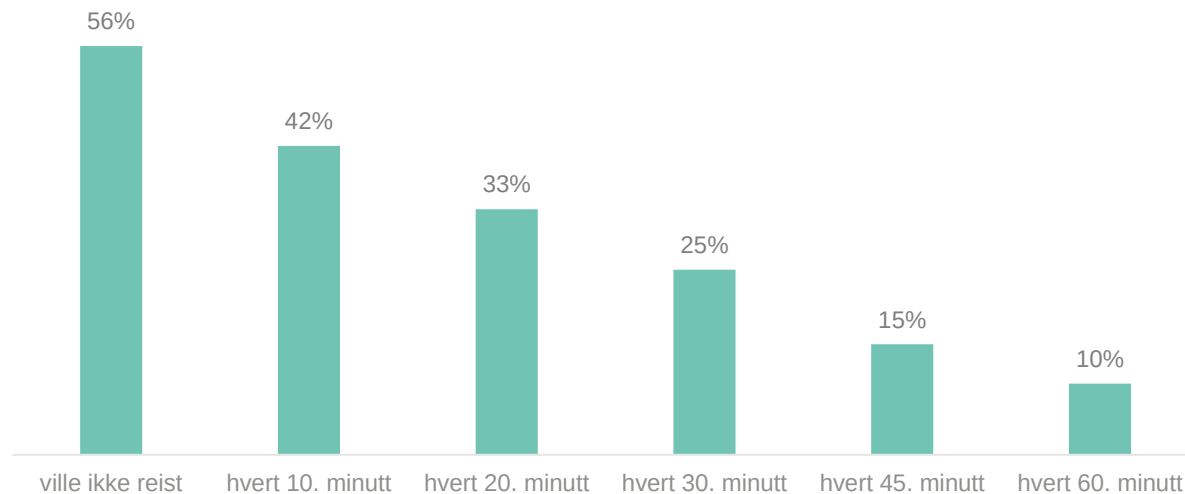
Ønsket avgangshyppighet_Trondheim by Aldersgruppe



Personer under 30 er mest villig til å ta kollektivtransport på alle intervaller. Det er også færrest av de unge som ikke ville reist kollektivt. 40-60 er minst villig til å bruke kollektivtrafikk, med flest som ikke vil bruke det uansett, og ellers færrest som er villig til å bruke det på de oppgitte intervallene.



Ønsket avgangshyppighet i Byregion



4 av 10 velger buss hvis hyppig avgang

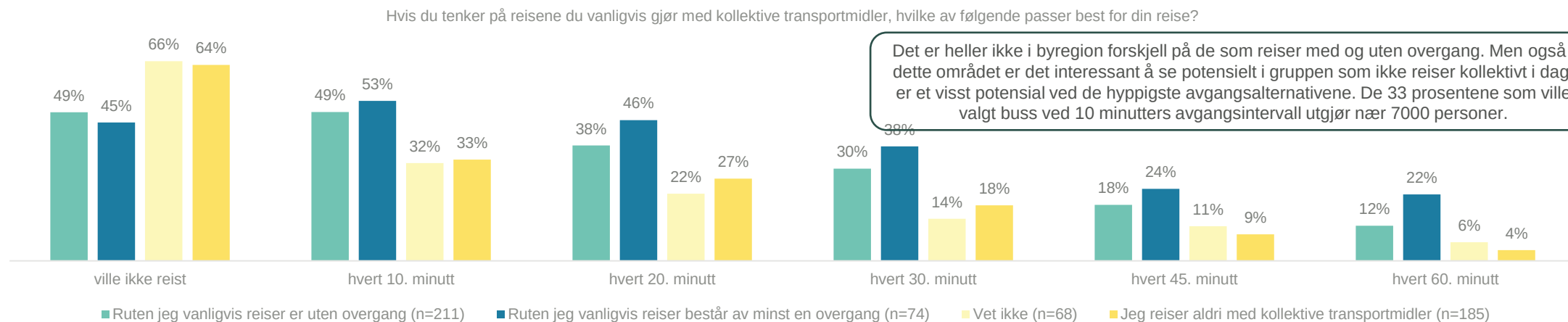
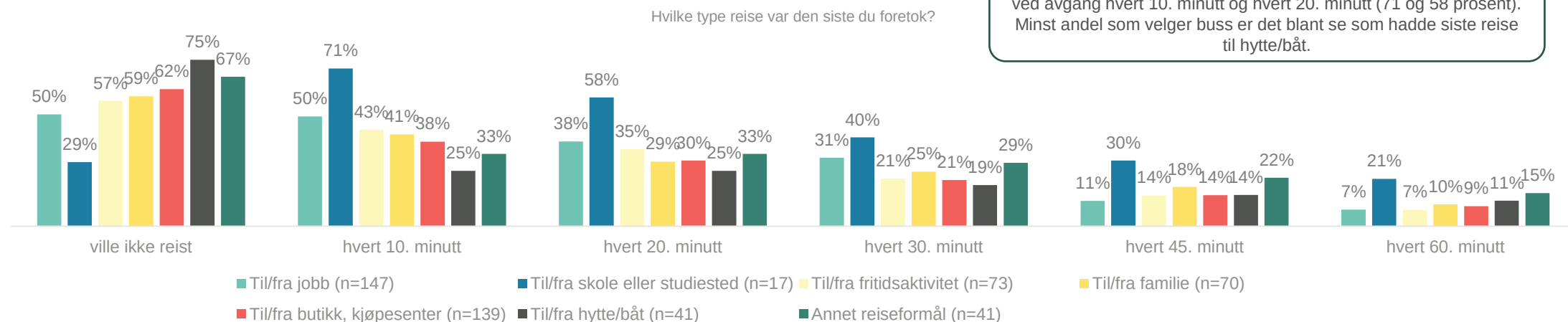
Dersom bussen i byregion går hver 10. minutt er det 42 prosent som velger buss på tilsvarende reise som sist reise. Det er ikke noe klart mønster i forskjeller mellom menn og kvinner og aldersmessig ser vi at de 60 eller eldre velger bort buss i større grad enn andre.

Mens det i Miljøpakkeområdet var kun 3 prosent av de som brukte buss på siste reise som *ikke* ville valgt buss igjen, er det i Byregion 24 prosent av de som reiste buss sist som ikke ville valgt det på neste reise.

Blant de som kjørte bil på forrige tilsvarende reise, er det 40 prosent som vil velge buss dersom den går hvert 10. minutt, men kun 8 prosent velger det samme hvis bussen kun går hver time.

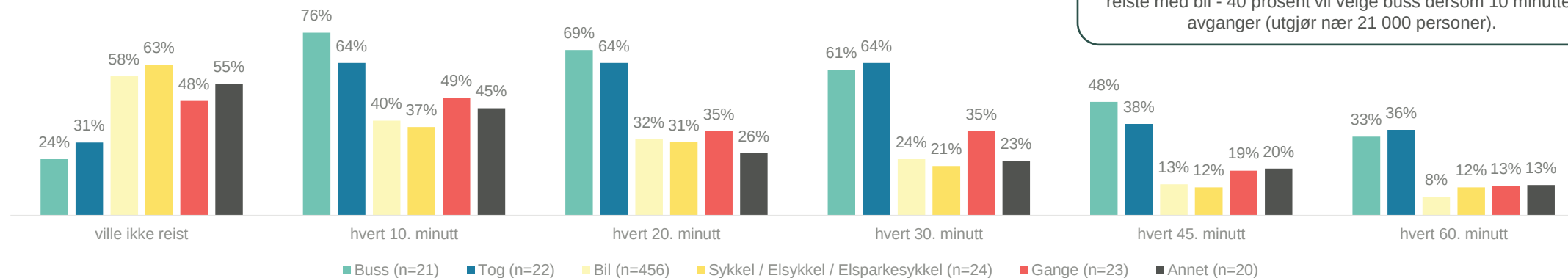


Ønsket avgangshyppighet i byregion



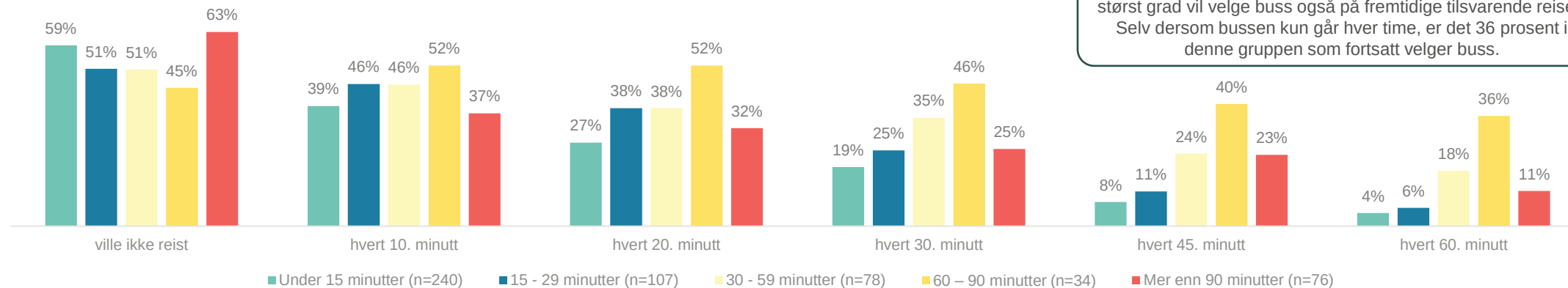
Ønsket avgangshyppighet i byregion

Hvilke transportmiddel brukte du på den siste reisen du foretok?



Sammenlignet med Miljøpakkeområdet er det langt høyere andel av bussreisende som *ikke* ville valgt buss på tilsvarende reise. Ellers viktig å merke seg potensialet blant de som sist reiste med bil - 40 prosent vil velge buss dersom 10 minutter avganger (utgjør nær 21 000 personer).

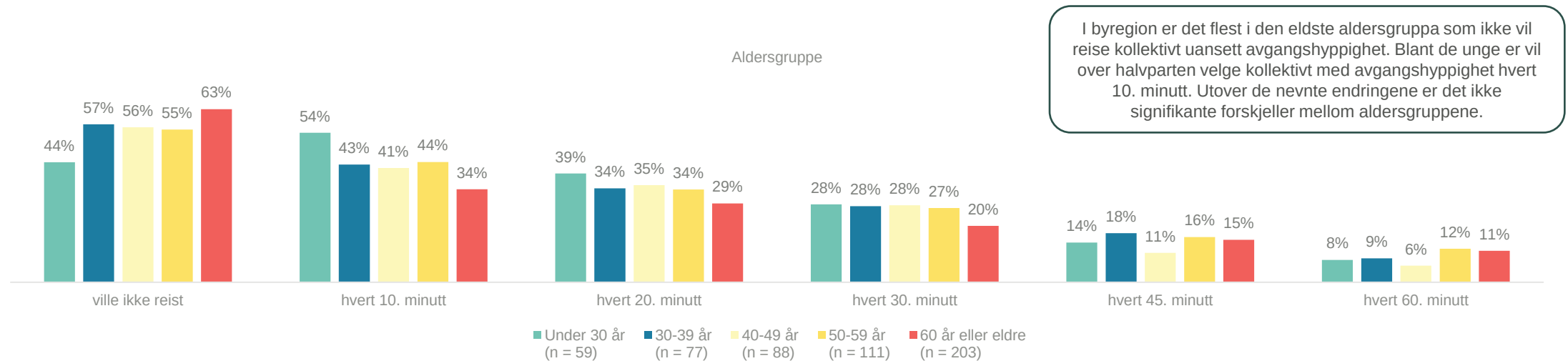
Hvis du tenker på den siste reisen du foretok, hvor lang tid tok reisen (en vei)?



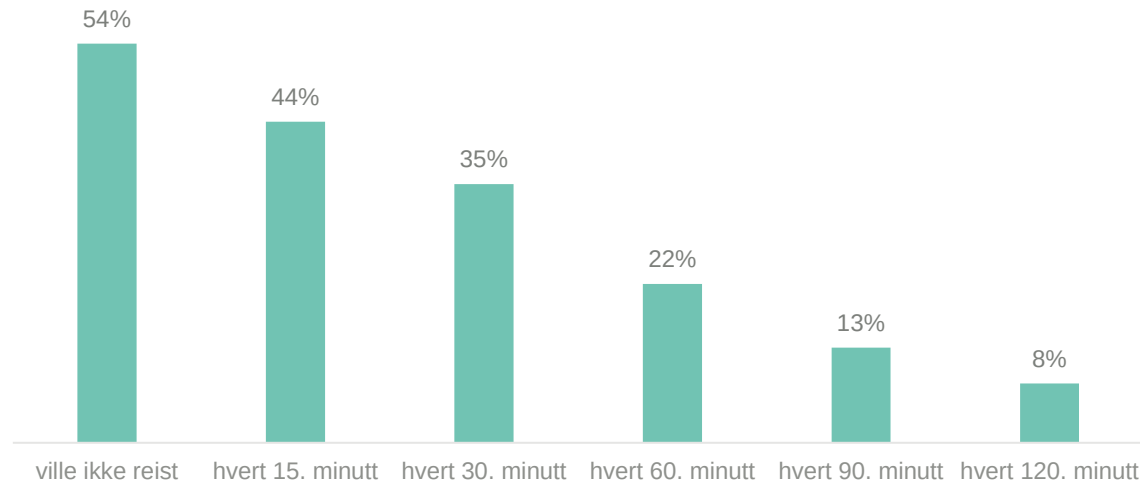
I byregion er det de som har reiser 60-90 minutter lange som i størst grad vil velge buss også på fremtidige tilsvarende reiser. Selv dersom bussen kun går hver time, er det 36 prosent i denne gruppen som fortsatt velger buss.



Ønsket avgangshyppighet i byregion



Ønsket avgangshyppighet i Region



44 prosent velger buss hvis går hvert 15. minutt

Dersom bussen i området Region går hvert 15. minutt, er det 44 prosent som vil velge buss. I andre enden av skalaen er det 8 prosent som velger buss selv om den ikke går oftere en annenhver time. Det er ikke noe klart mønster i forskjeller mellom kvinner og menn eller ulike aldersgrupper.

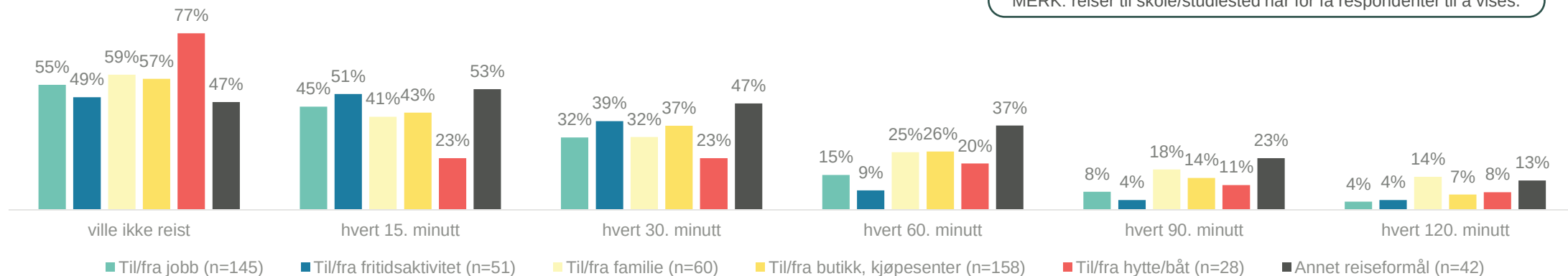
Blant de som valgte buss på forrige tilsvarende reise er det 20 prosent som ikke ville valgt buss på neste reise, mens 80 prosent velger buss dersom den går hvert 15. minutt.



Ønsket avgangshyppighet i region

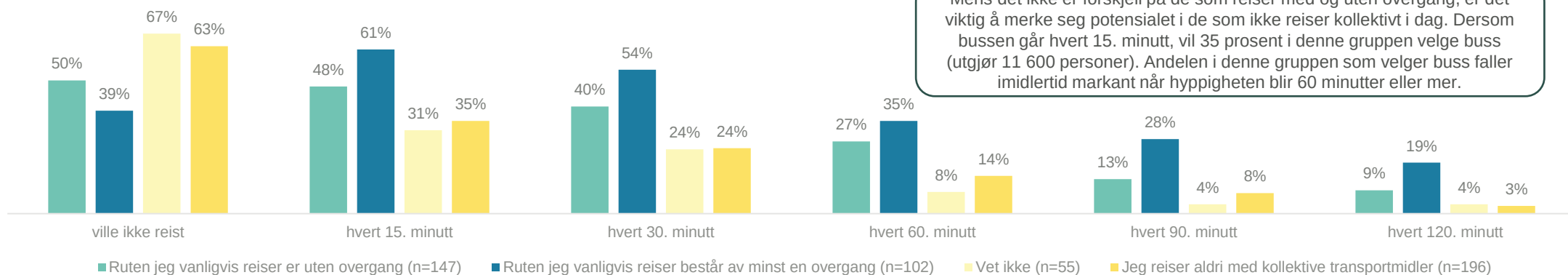
Hvilke type reise var den siste du foretok?

I område region er det blant jobbreisende 45 prosent som ville valgt buss dersom denne går hvert 15. minutt. Når hyppigheten overstiger timen, faller imidlertid valgandelene kraftig i alle grupper. MERK: reiser til skole/studiested har for få respondenter til å vises.



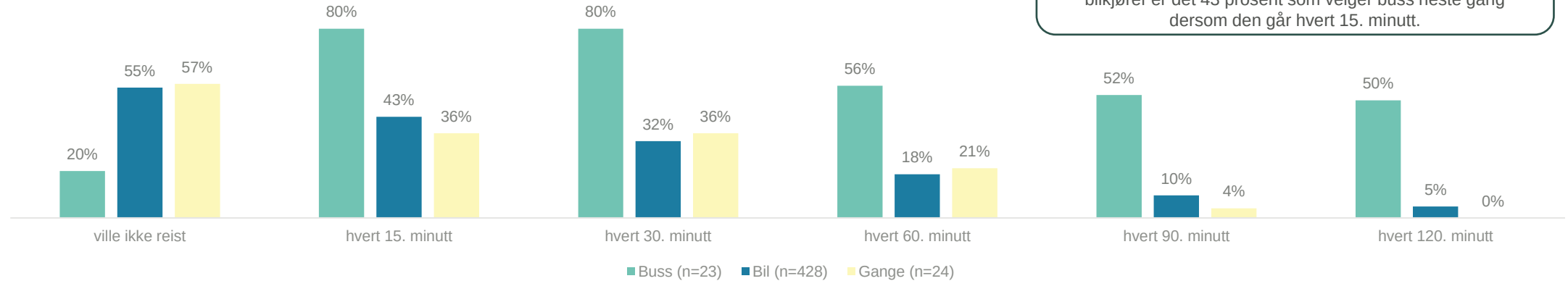
Hvis du tenker på reisene du vanligvis gjør med kollektive transportmidler, hvilke av følgende passer best for din reise?

Mens det ikke er forskjell på de som reiser med og uten overgang, er det viktig å merke seg potensialet i de som ikke reiser kollektivt i dag. Dersom bussen går hvert 15. minutt, vil 35 prosent i denne gruppen velge buss (utgjør 11 600 personer). Andelen i denne gruppen som velger buss faller imidlertid markant når hyppigheten blir 60 minutter eller mer.



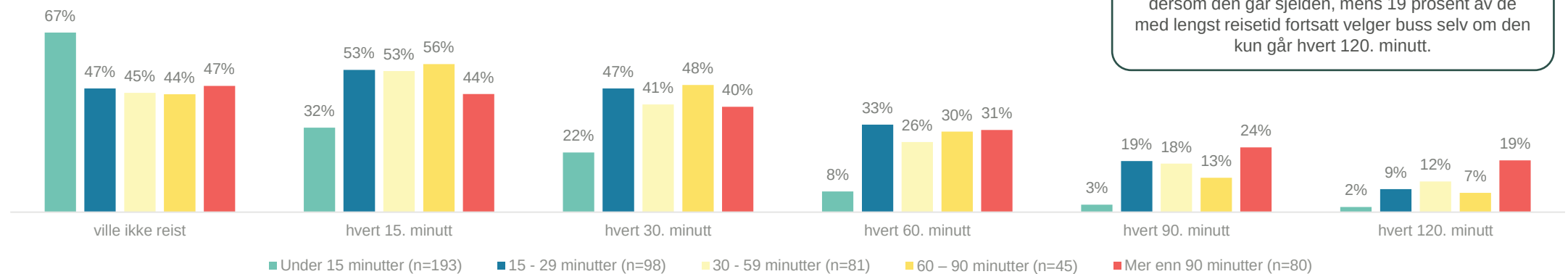
Ønsket avgangshyppighet i region

Hvilke transportmiddel brukte du på den siste reisen du foretok?



Blant de som på sist reise valgte buss, er det 80 prosent som på tilsvarende fremtidig reise vil velge buss igjen selv om bussen kun går hvert 30. minutt (merk liten base). Blant bilkjører er det 43 prosent som velger buss neste gang dersom den går hvert 15. minutt.

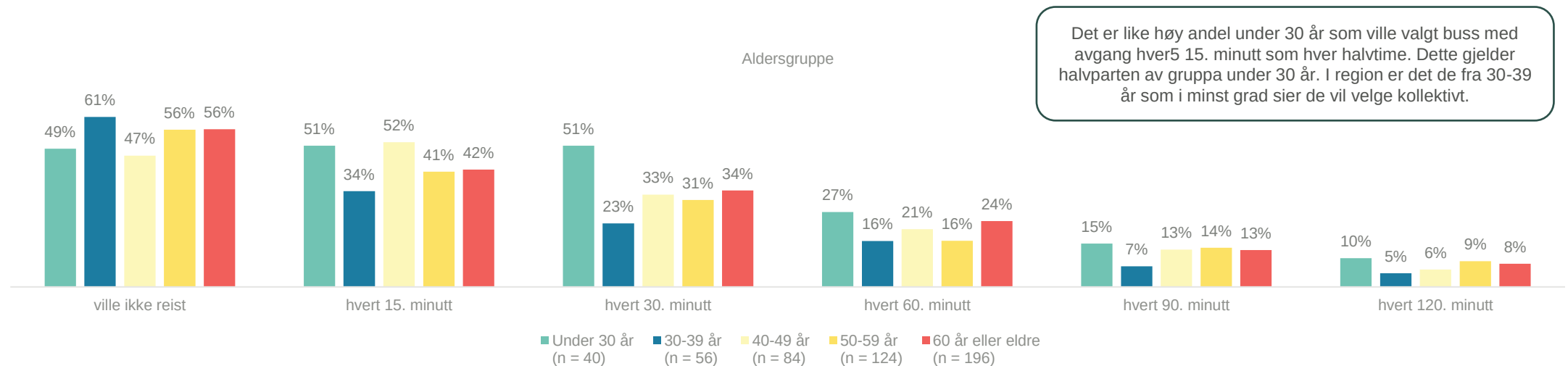
Hvis du tenker på den siste reisen du foretok, hvor lang tid tok reisen (en vei)?



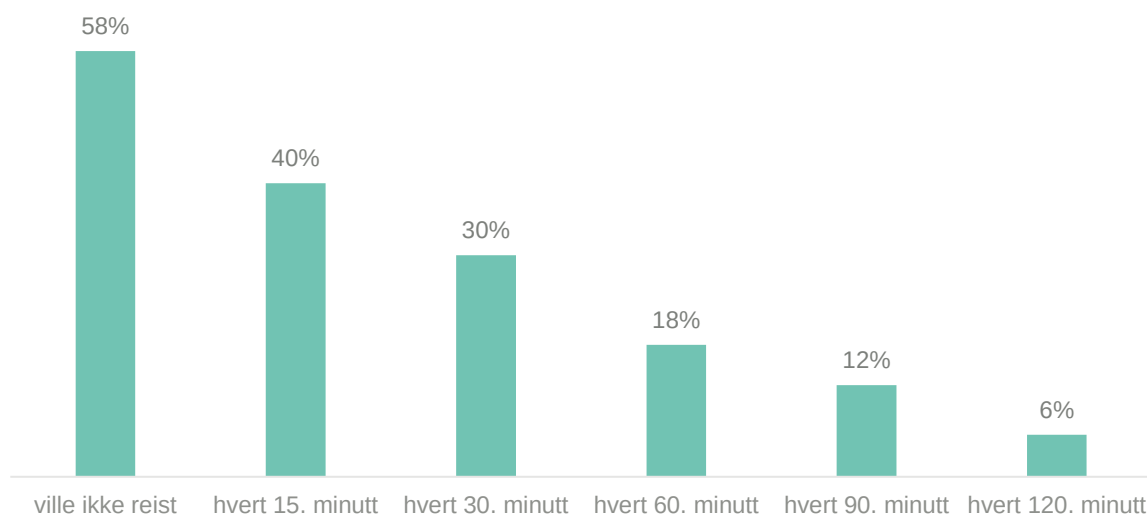
De som har kort reisetid velger i liten grad buss dersom den går sjelden, mens 19 prosent av de med lengst reisetid fortsatt velger buss selv om den kun går hvert 120. minutt.



Ønsket avgangshyppighet i region



Ønsket frekvens på AtB Bestill (i Byregion og Region)



4 av 10 velger AtB Bestill ved 15 minutter venting

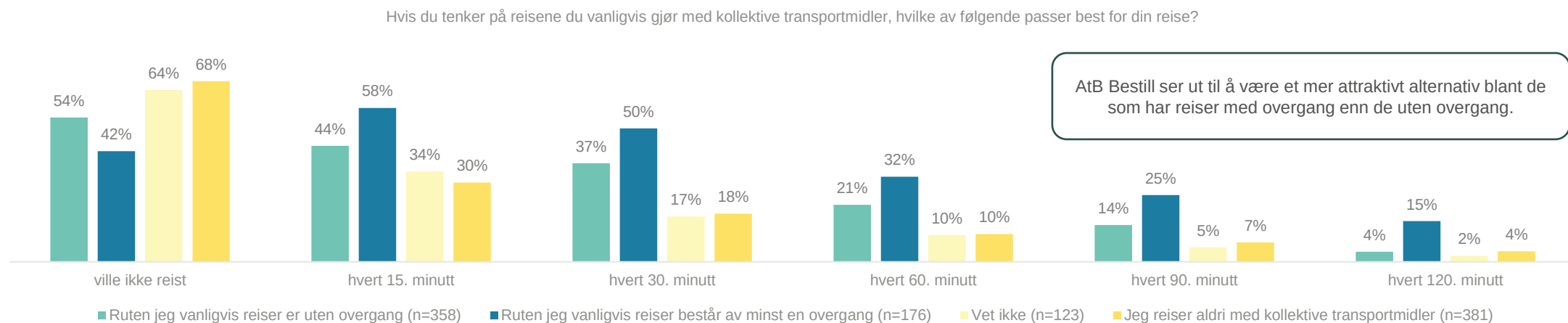
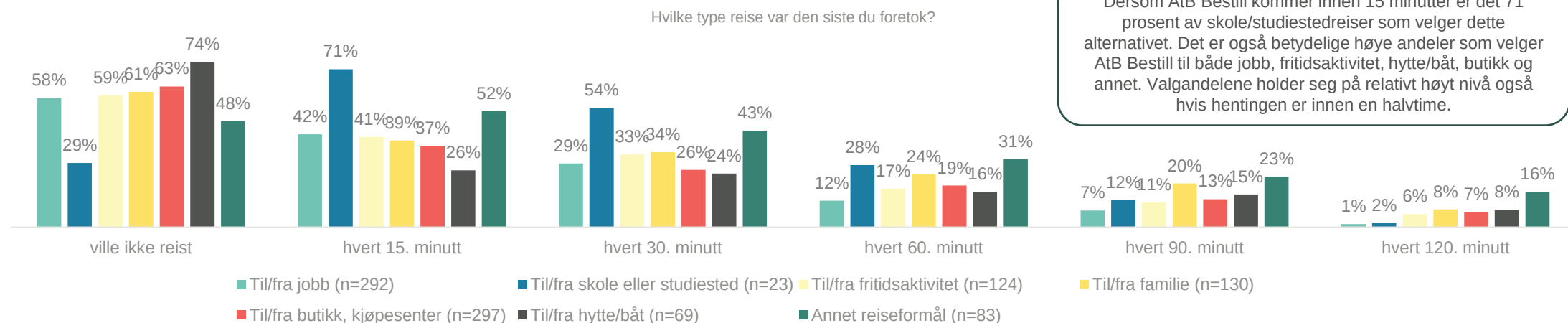
Dersom man blir hentet i løpet av 15 minutter er det 40 prosent som velger AtB Bestill på tilsvarende reise som sist reise.

Men og kvinner ville valgt dette alternativet i like stor grad helt opp til 60 minutters venting. Ved lengre venting, er kvinner mer tilbøyelig til å velge AtB Bestill enn det menn er. Samtidig vil de under 30 år i mindre grad enn andre si *nei* til AtB Bestill, men de skiller seg kun fra andre aldersgrupper når det er henting innen 15. minutter. Ved lengre ventetid, er de yngste like mye/lite tilbøyelig til å velge AtB Bestill som de som er 30 år eller eldre.

Det er verdt å merke seg at blant de som *ikke* hadde mulighet til å reise kollektivt på siste reise er det 35 prosent som vil velge AtB Bestill dersom man blir hentet innen 15 minutter, 24 prosent svarer ja ved 30 minutter, 14 prosent ved 60 minutter, 10 prosent ved halvannen time og 4 prosent dersom det er snakk om to timers venting. Det er med andre ord et potensial for AtB Bestill også i gruppen som i dag ikke ser kollektiv som et alternativ for den reisen de sist foretok.

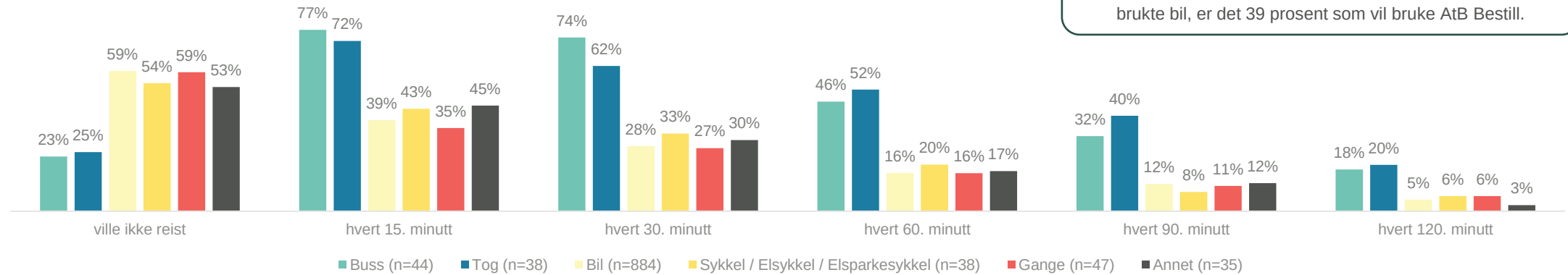


Ønsket avgangshyppighet (i Byregion og Region)



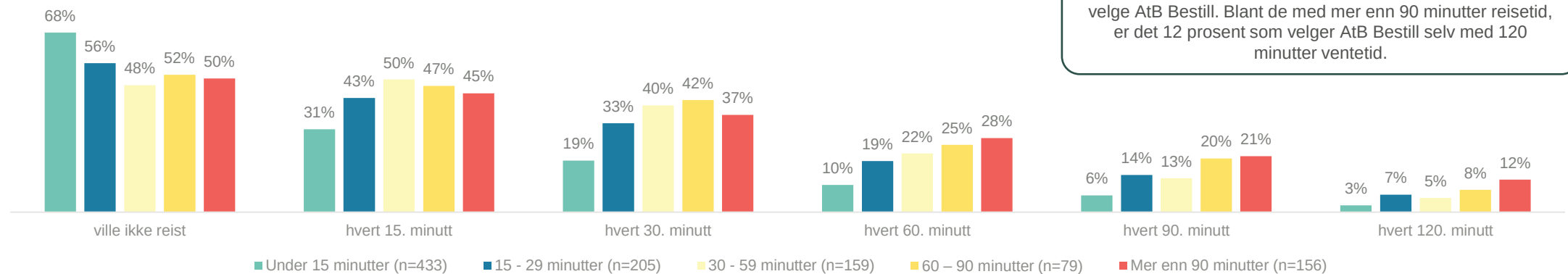
Ønsket avgangshyppighet (i Byregion og Region)

Hvilke transportmiddel brukte du på den siste reisen du foretok?



Blant de som brukte buss på forrige reise, er det 77 prosent som vil velge AtB Bestill på fremtidig tilsvarende reise dersom man hentes innen 15 minutter. Blant de som sist brukte bil, er det 39 prosent som vil bruke AtB Bestill.

Hvis du tenker på den siste reisen du foretok, hvor lang tid tok reisen (en vei)?



De som har kort reisetid (under 15 minutter) vil i minst grad velge AtB Bestill. Blant de med mer enn 90 minutter reisetid, er det 12 prosent som velger AtB Bestill selv med 120 minutter ventetid.

n= 1038

? Dersom bussen fra nærmeste holdeplass går hvert X. minutt, ville du valgt buss som transportmiddel når du reiser [siste reise]?





Del 4) MaxDiff - hva er viktigst for å velge buss ved neste reise

Om MaxDiff

I MaxDiff-delen av undersøkelsen blir respondentene spurt om hvilke forhold som er viktigst og hvilke som er minst viktig. På den måten får vi skilt det virkelig viktige fra det som ikke er viktig på en langt bedre måte enn å spørre om f. eks. de tre mest viktige forholdene. Forholdene det spørres om er presentert for respondenten som vist til venstre.

Totalt er det 20 forhold som er undersøkt. Ikke alle forholdene vises for respondenten på samme tid, men fem tilfeldig sammensatte alternativ vises samtidig, deretter en sammensetning av fem nye alternativ. Det gjentas 14 ganger for hver respondent. Ikke alle respondenter har sett alle mulige kombinasjoner av alternativer, og hvert alternativ vises et begrenset antall ganger til hver respondent. For hvert enkelt alternativ blir det estimert en score og det er denne scoren som presenteres.

Dette er hvordan det ser ut for respondenten. Spørsmålene gjentas 12 ganger der alternativene endres for hvert bilde og respondenten krysser av for det viktigste og de minst viktige

Hvis du tenker på den type reise du sist foretok, hvilke forhold er mest viktig og minst viktig for at du i fremtiden skal velge buss som transportmiddel på tilsvarende reise?

(1 av 12)

Mest viktig		Minst viktig
☐	Informasjon om hvor transportmiddel er	☐
☐	Reisetid	☐
☐	Enkelt å komme om bord	☐
☐	Smidig overgang	☐
☐	Enkel ruteinformasjon	☐

Sett kryss i venstre kolonne for det mest viktige og i høyre for minst viktige.

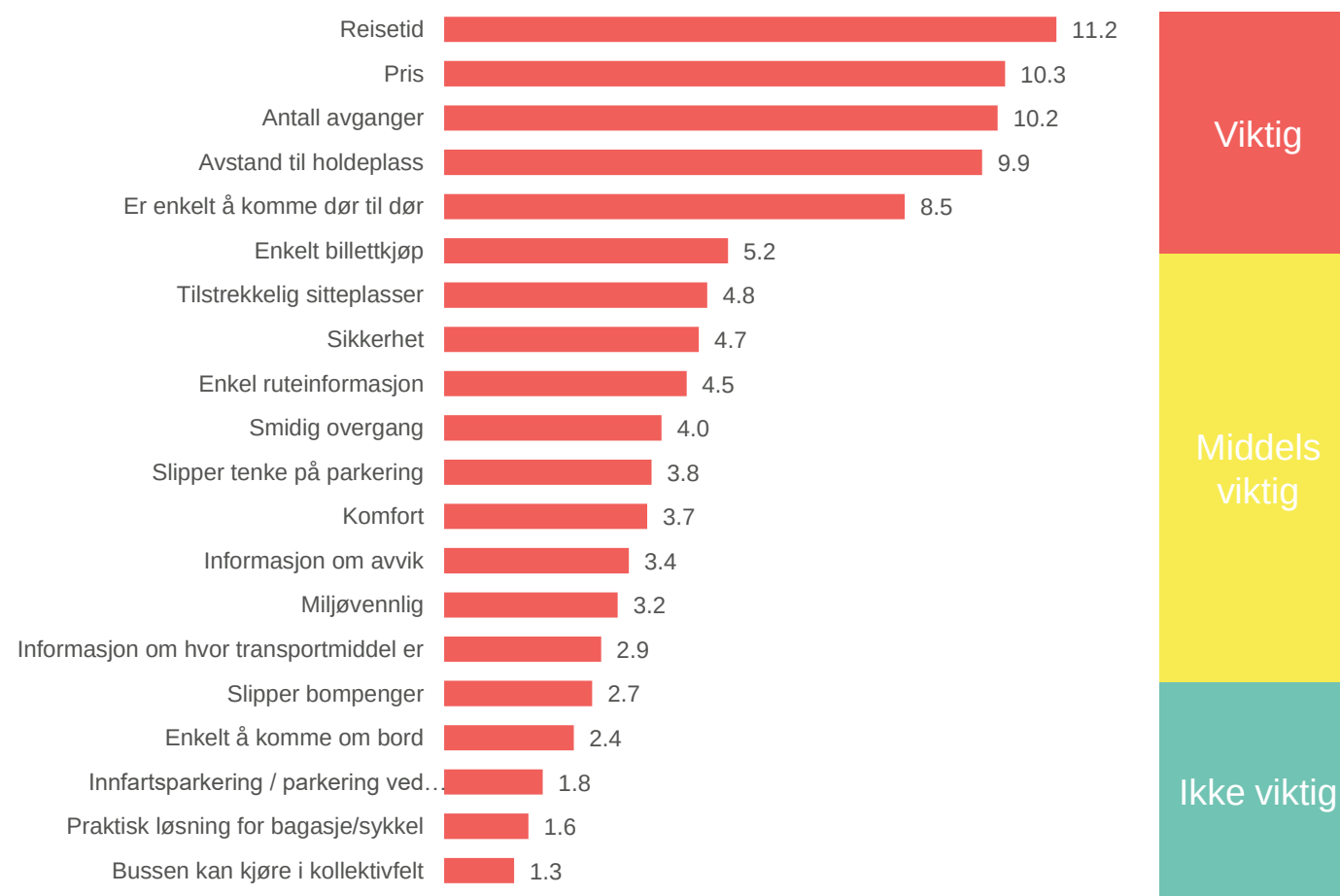
Forrige

Neste

0%  100%



Hva er viktigst og minst viktig for valg av buss



Komme fram i tide

I MaxDiff-delen av undersøkelsen avdekker vi hva som er viktigst og hva som er minst viktig. Som vi ser at grafen til venstre, er det 5 forhold som peker seg ut som de viktige. Disse forholdene handler om det praktiske ved å komme seg raskt og effektivt dit man skal i tillegg til prisen man betaler.

Blant forholdene som er middels viktige finner vi enkelt billett kjøp, sitteplasser, smidige overganger og forhold om informasjon.

Vi kan konkludere at det ikke er viktig at bussen kan kjøre i kollektivfeltet, praktiske bagasjeløsninger og innfartsparkering.

Det er viktig å merke seg at dette er rangeringen på totalnivå. For enkelte undergrupper kan forhold som totalt rangeres lavt være viktig.

n= 2076

? Hvis du tenker på den type reise du sist foretok, hvilke forhold er mest viktig og minst viktig for at du i fremtiden skal velge buss som transportmiddel på tilsvarende reise?



Figuren viser rescaled scores (summeres til 100). Tallene kan tolkes som at en score på 10 er dobbelt så viktig som en score på 5.



Rangering av viktige forhold - kjønn



Relativt likt syn

Figuren til venstre viser *rangeringen* av de ulike forholdene blant menn og kvinner. Som vi ser er det relativt lik rangering av hva som er viktigst og minst viktig. Størst forskjell er det i rangeringen av Miljøvennlig, som kommer på 13. plass blant kvinner og 16. plass blant menn.

n= 2076

?

Hvis du tenker på den type reise du sist foretok, hvilke forhold er mest viktig og minst viktig for at du i fremtiden skal velge buss som transportmiddel på tilsvarende reise?



Rangering av viktige forhold - aldersgrupper



Noen klare skiller mellom aldersgruppene

Reisetid er viktig i alle grupper, men litt lavere rangert blant de 60 år eller eldre. Mens de under 60 har reisetid på topp, har de eldste avstand til holdeplass som det viktigste.

Vi kan også se at pris rangeres lavere blant de over 50 enn de under 50, mens det å slippe å tenke på parkering rangeres høyere blant de som er 40 eller eldre. Dette er helt nede på 17. plass hos de yngste.

At bussen er miljøvennlig er ikke høyt rangert hos noen, men er noe høyere rangert hos de 60 år eller eldre enn blant yngre. Informasjon om avvik har en motsatt «profil» og rangeres høyere blant de unge enn blant de gamle.

Praktisk løsning for sykkel/bagasje, kollektivfelt og innfartsparkering er ikke viktig i noen aldersgrupper.

n= 2076

?

Hvis du tenker på den type reise du sist foretok, hvilke forhold er mest viktig og minst viktig for at du i fremtiden skal velge buss som transportmiddel på tilsvarende reise?



Rangering av viktige forhold - regioner



Enkelte områdeforskjeller

Reisende i de ulike områdene har de samme forholdene blant de viktige, men pris er rangert på topp i Byregion og er nede på fjerdeplass i Miljøpakkeområdet. I alle områder er imidlertid det viktigste å komme dit man skal mest mulig effektivt, med reisetid, antall avganger, avstand til holdeplass og enkelt å komme fra dør til dør blant topp fem i alle områder.

Størst forskjell er det på smidige overganger som er rangert som nummer 8 i Miljøpakkeområdet og nede på 13. plass i Region. Det er også litt forskjell i rangeringen av tilstrekkelige sitteplasser, som i Miljøpakkeområdet er rangert som nummer 6, men er på niende i de to andre områdene.

n= 2076

?

Hvis du tenker på den type reise du sist foretok, hvilke forhold er mest viktig og minst viktig for at du i fremtiden skal velge buss som transportmiddel på tilsvarende reise?



Rangering av viktige forhold - miljøpakkeområdet



Reisetid er viktigst

Reisetid er viktigst i både Trondheim og øvrige miljøpakkekommuner. Avstand til holdeplass kommer høyere opp i de øvrige kommunene enn i Trondheim.

I begge områder går det et tydelig skille mellom «Enkelt å komme seg fra dør til dør» og «Enkelt billett kjøp». Avstanden Det er med andre ord her den tydeligste skillelinjen mellom forhold ligger.

Under denne linjen ser vi at øvrige kommuner veier sitteplasser som viktigere enn Trondheim, mens enkelt billett kjøp og smidige overganger er viktigere i Trondheim.

Parkering og bompenger fremstår også som noe de øvrige kommunene har et nærmere forhold til, og dette er klart viktigere forhold i de øvrige kommunene enn i Trondheim kommune.

n= 1038

? Hvis du tenker på den type reise du sist foretok, hvilke forhold er mest viktig og minst viktig for at du i fremtiden skal velge buss som transportmiddel på tilsvarende reise?

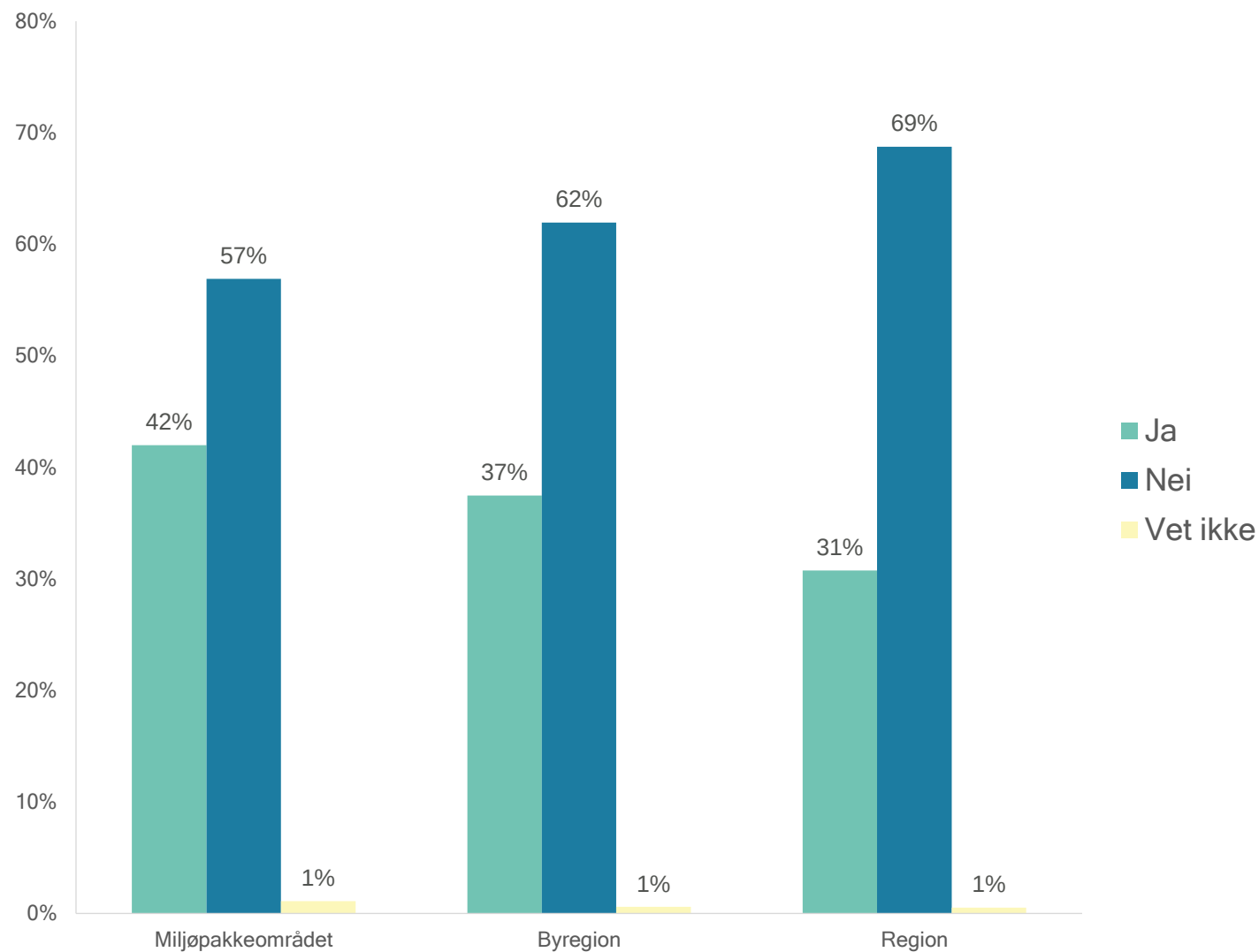




Del 5) Hjemmekontor

Hjemmekontor

- 42 % av utvalget i miljøpakkeområdet har mulighet til å ha hjemmekontor. Det er signifikant flere enn i region, der det samme gjelder for 31 % av de som er i arbeid.
- Region har lavest andel med mulighet for å ha hjemmekontor, med 69 % som svarer at de ikke kan jobbe hjemmefra.



n= 1165

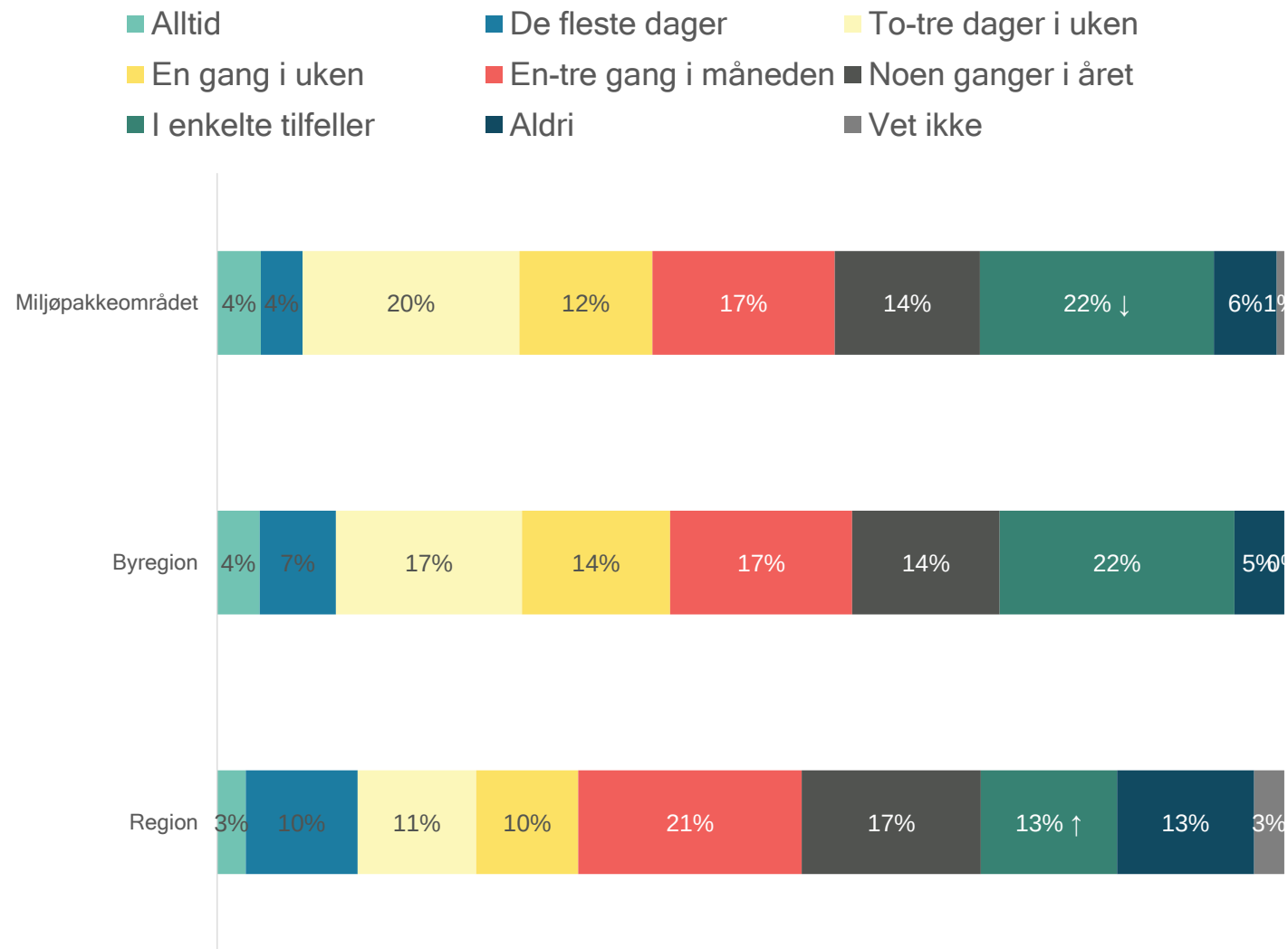
?

Q15: Har du en jobb som gjør det mulig med hjemmekontor?



Hyppighet hjemmekontor

- Flest fra region oppgir at de jobber hjemme de fleste dager. Det gjelder de som allerede har svart at de har mulighet til å ha hjemmekontor. Miljøpakkeområdet har flere enn region som jobber hjemme to-tre dager i uken.
- Basene er små, og det er ikke signifikante forskjeller mellom byregion og de andre områdene på noen av hyppighetsintervallene.
- I utvalgene fra alle tre områder jobber mer enn halvparten sjeldnere enn ukentlig fra hjemmekontor



n= 454

? Q16: Hvor ofte jobber du på hjemmekontor?

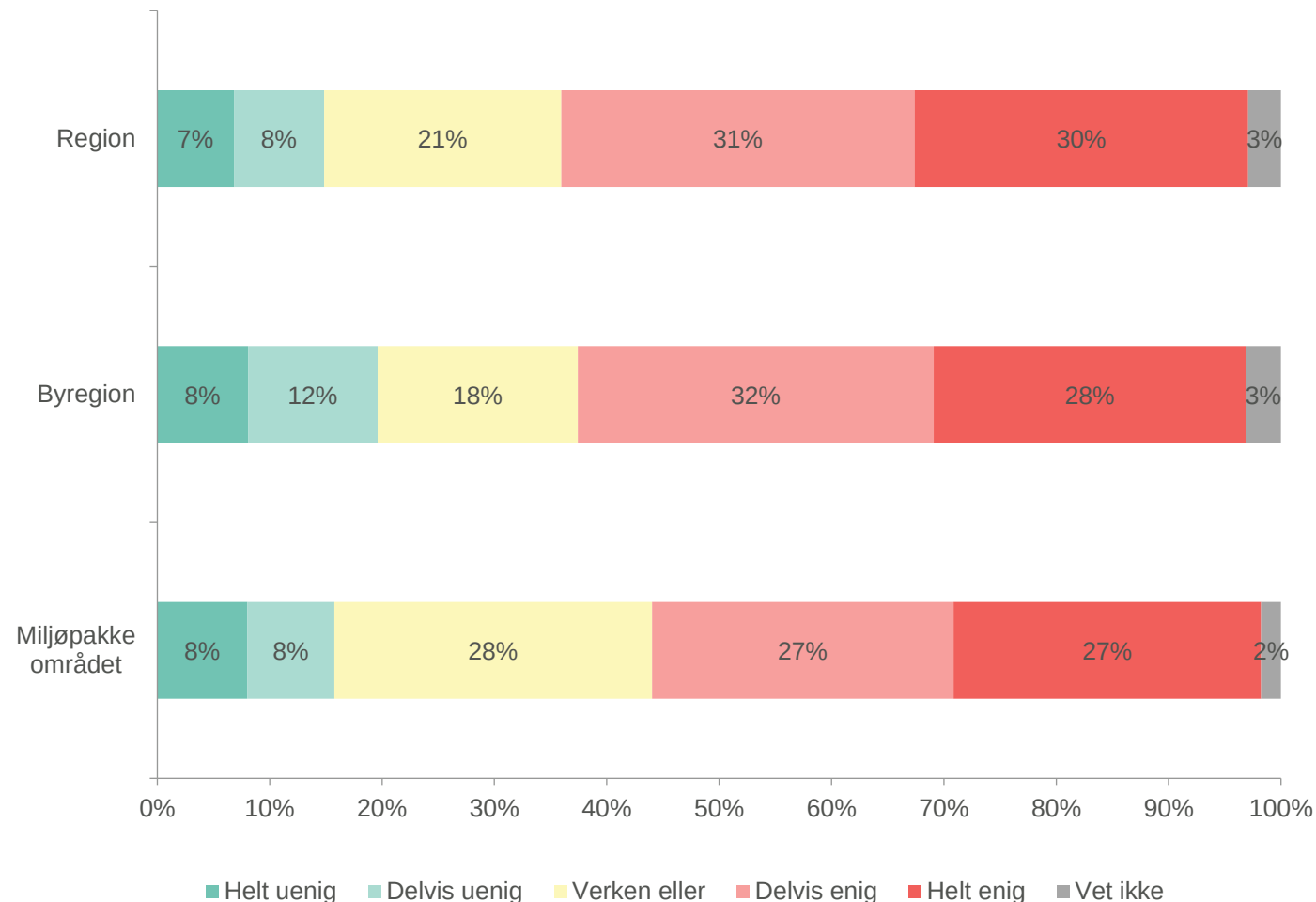




Holdninger og tilfredshet

Ønske om å reise mer kollektivt

- Mer enn 60 % ønsker å reise mer kollektivt i byregion og region.
- 54 % ønsker å reise mer kollektivt i miljøpakkeområdet. En årsak til at færre ønsker å reise mer kollektivt i miljøpakkeområdet *kan* være at mange allerede reiser mye kollektivt, og ikke ser hvordan de skal kunne bruke det særlig mye mer.



n= 2076

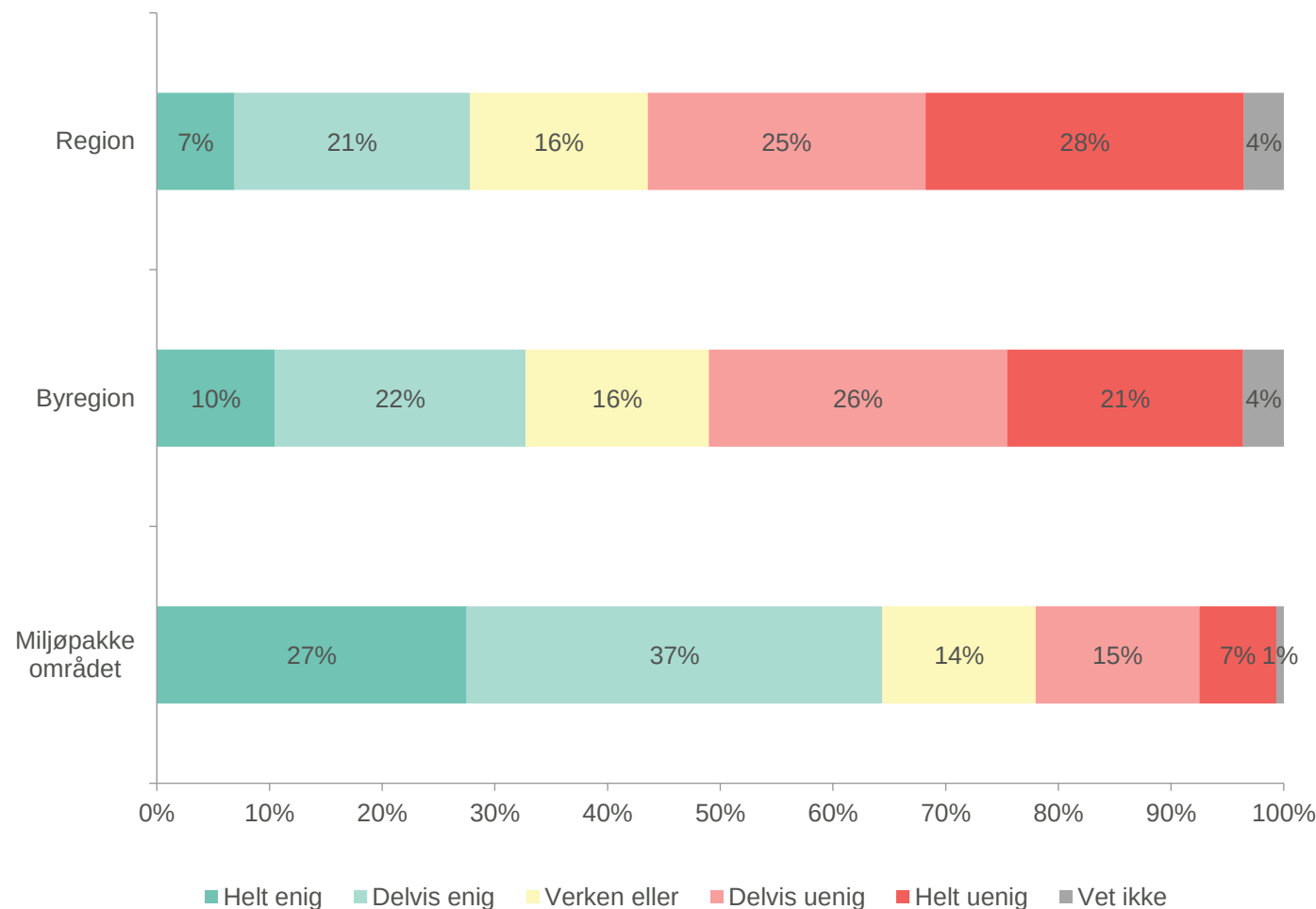
?

Q20r1: Jeg har et ønske om å reise mer kollektivt om det hadde vært mulighet for det - Hvor enig eller uenig er du i følgende?



Enkelt å reise kollektivt

- Det er signifikant flere som er enig i at det er enkelt (både helt og delvis) å reise kollektivt i miljøpakkeområdet enn i byregion og region.
- Det er også signifikant flere i byregion og region som er uenig (både helt og delvis) i påstanden.



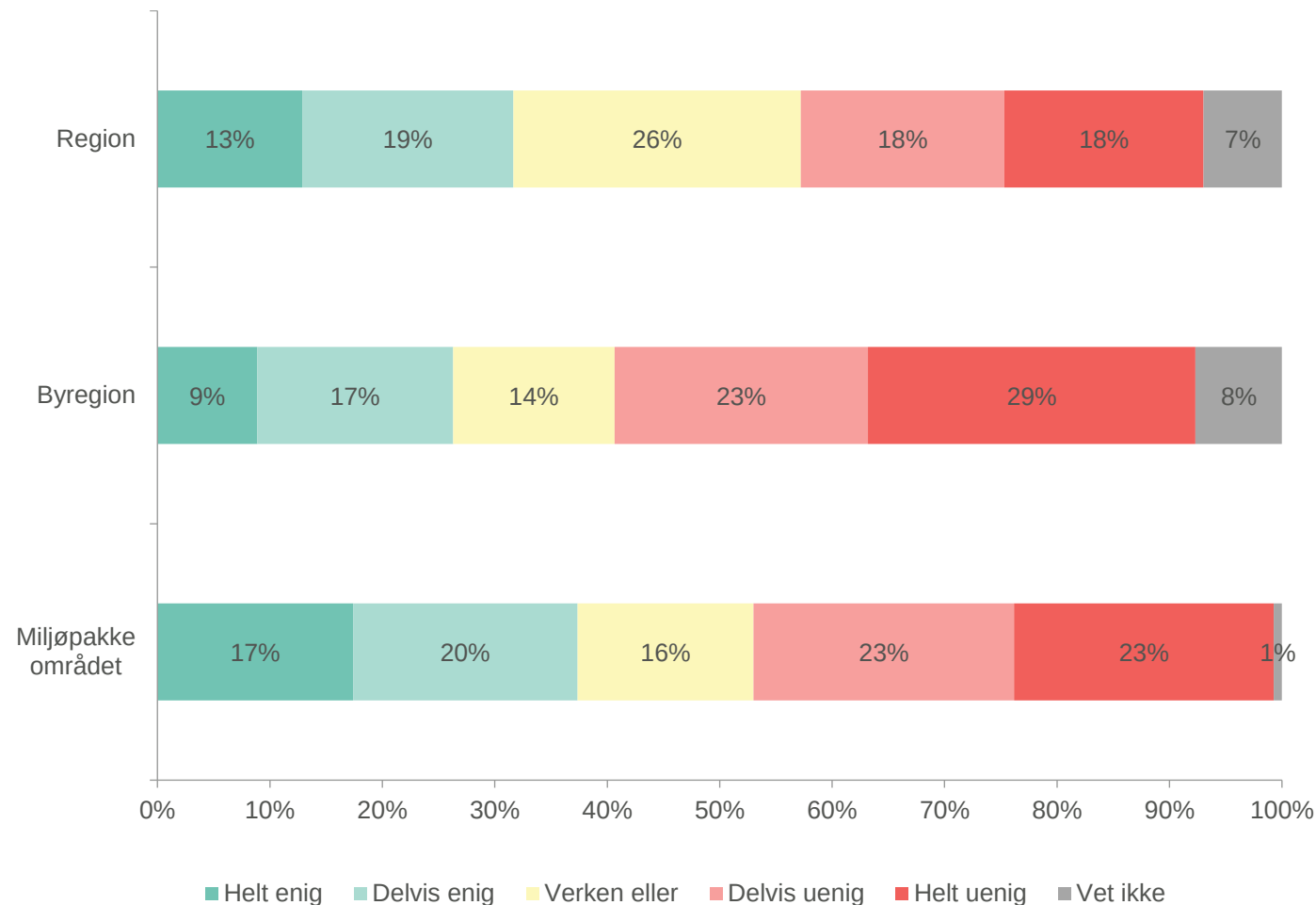
n= 2076

? Q20r2: Det er enkelt å reise kollektivt - Hvor enig eller uenig er du i følgende?



Billig kollektivreise

- I miljøpakkeområdet er flere helt enig i påstanden om at det er billig å reise kollektivt enn i byregion og region.
- I byregion er flere helt uenig i at det er billig å reise kollektivt enn i miljøpakkeområde og region. Dette kan ha sammenheng med ganske godt tilbud, men at flere krysser kollektivsoner og fort får høye priser.
- Region har signifikant flere som svarer verken eller. Det kan ha noe å gjøre med at færre bruker kollektivt, eller at de ikke bruker det så ofte, og at forholdet til pris ikke er like nærværende som i miljøpakkeområde og byregion.
- I byregion og region er det flere som ikke vet enn i miljøpakkeområde.



n= 2076

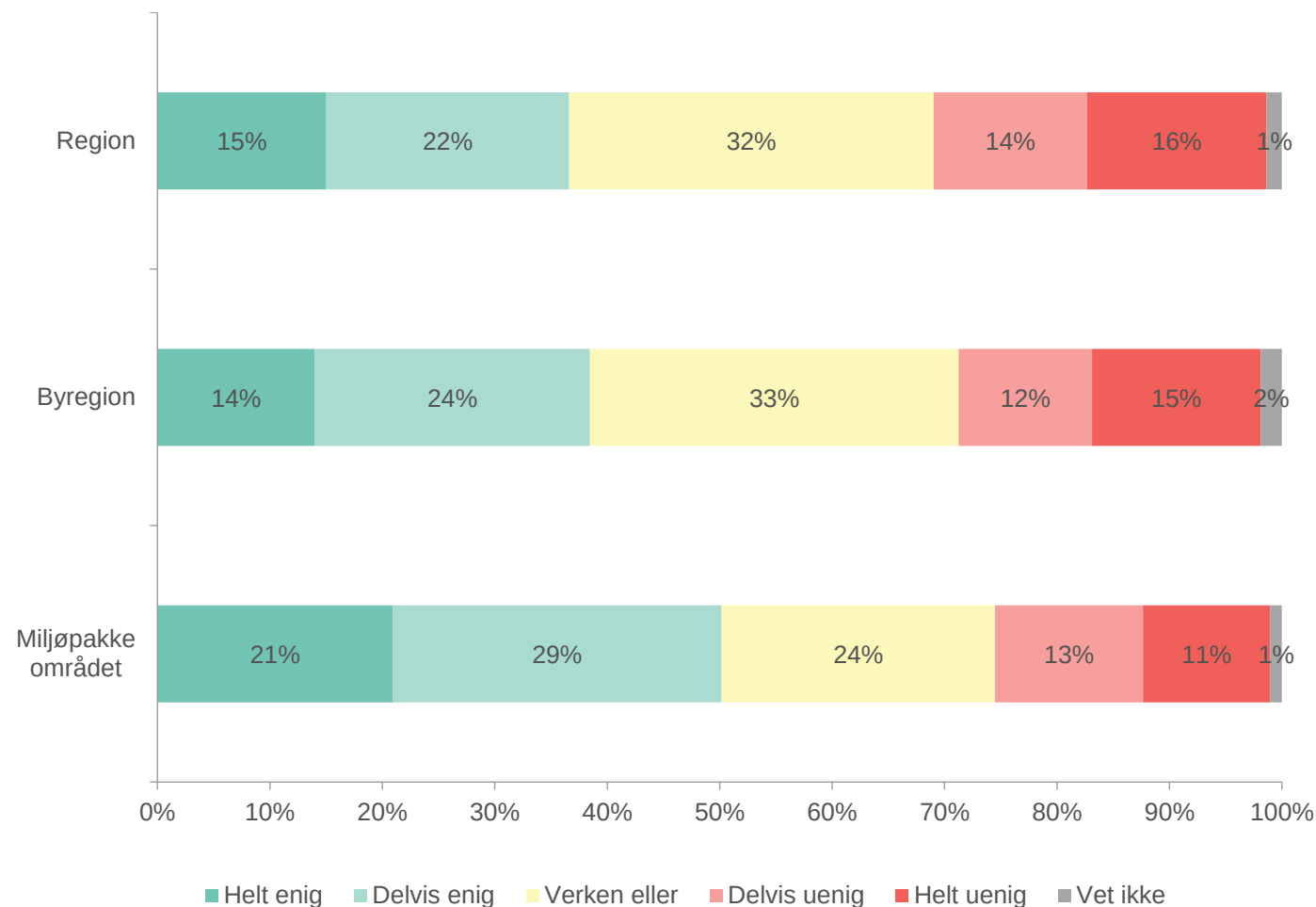
?

Q20r3: Det er billig å reise kollektivt - Hvor enig eller uenig er du i følgende?



Reise miljøvennlig

- Det er viktigere for personer i miljøpakkeområdet å reise miljøvennlig enn for de i byregion og region. Signifikant flere svarer helt enig i miljøpakkeområde sammenlignet med byregion og region. Det er signifikant forskjell mellom miljøpakkeområdet og region på delvis enig.
- Den største andelen i byregion og region legger seg på verken eller, så det er ikke uviktig i disse områdene heller. Det er kun helt uenig som har signifikant forskjell mellom områder blant de som er uenig. Region har signifikant høyere andel helt uenig enn miljøpakkeområdet.



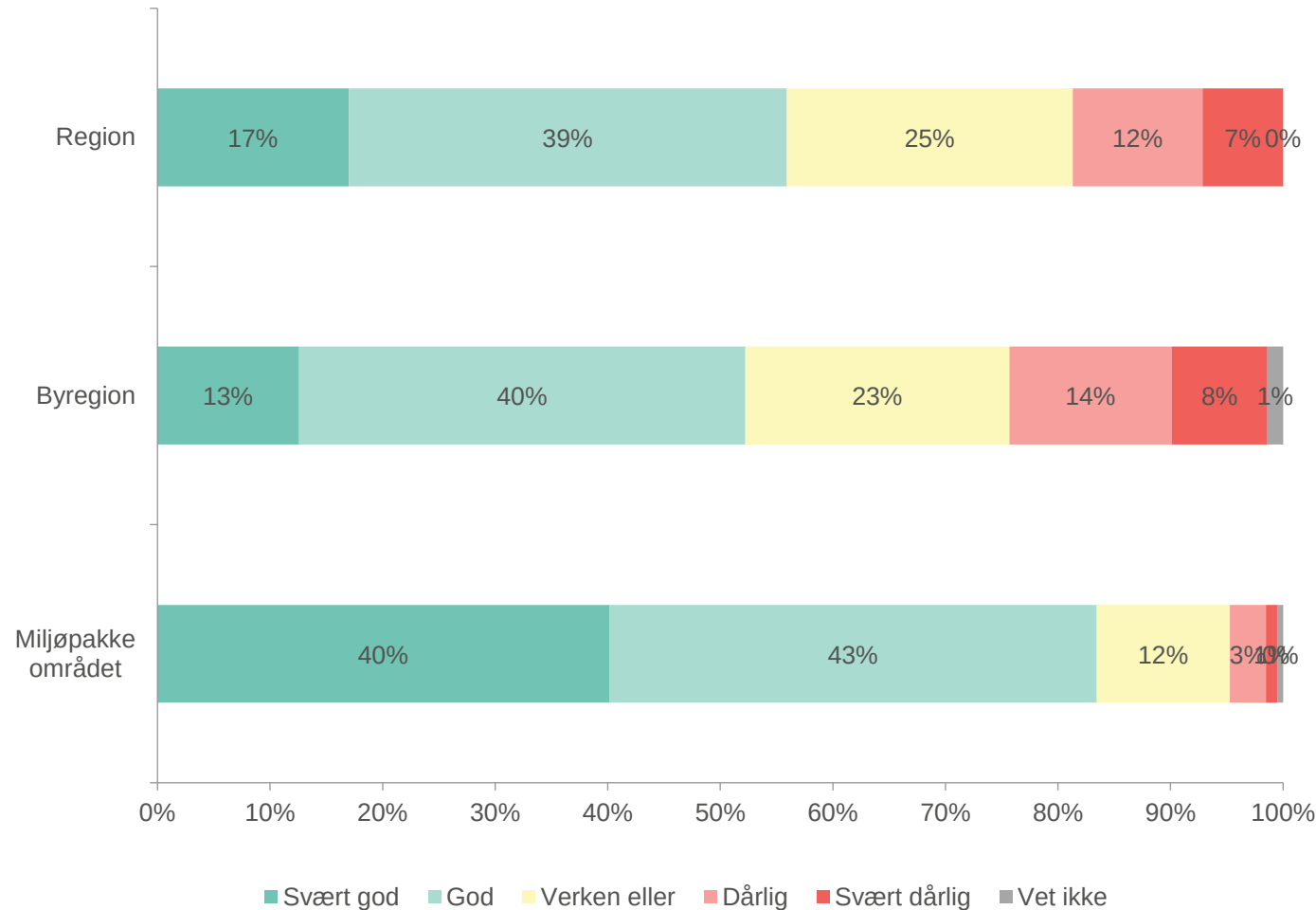
n= 2076

?

Q20r4: Å reise miljøvennlig er viktig for meg - Hvor enig eller uenig er du i følgende?



Kjennskap til kollektivtilbudet



- Over halvparten av utvalget har god eller svært god kjennskap til kollektivtilbudet.
- Det er flere med svært god kjennskap i miljøpakkeområdet
- Flere svarer verken eller, dårlig eller svært dårlig i byregion og region enn i miljøpakkeområdet

n= 2076

? Q18: Hvor god kjennskap har du til kollektivtilbudet i ditt nærområde?





Opinion:

www.opinion.no

hei@opinion.no

[@opinionoslo](https://twitter.com/opinionoslo)