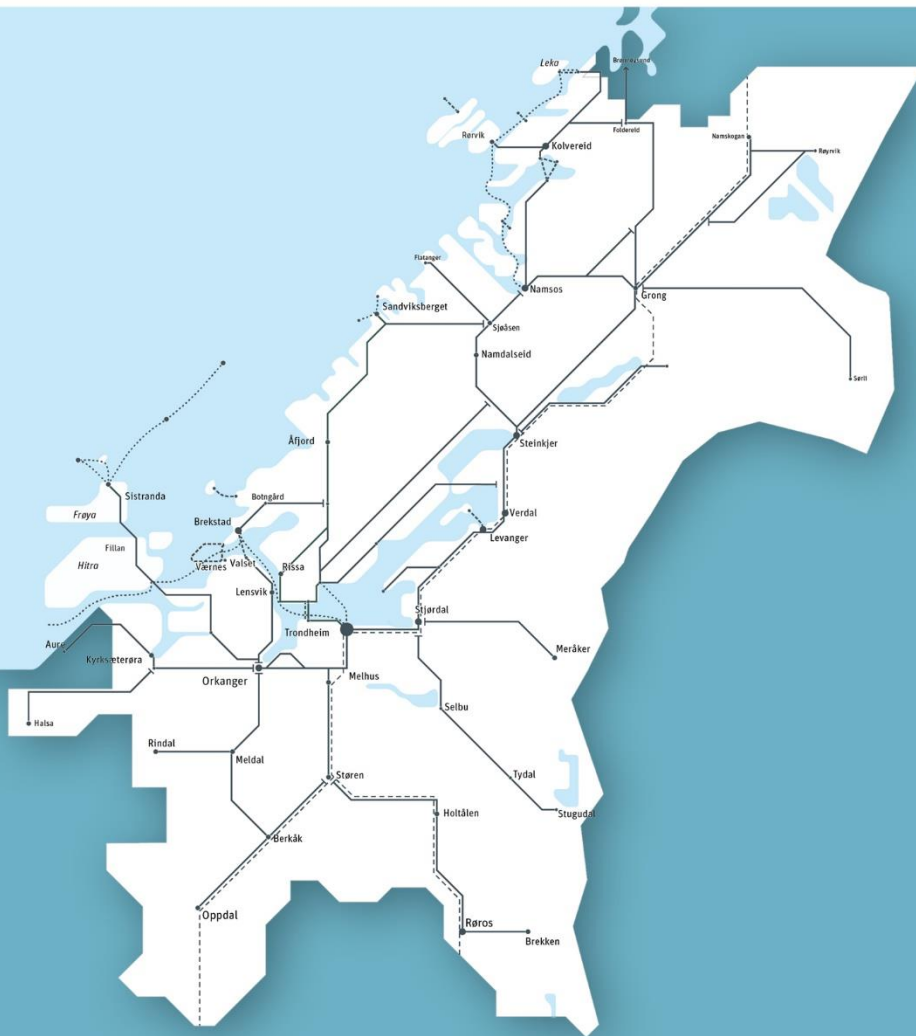




Forslag til strategi for anbud buss **TRØNDELAG REGION 2021**

Vedlegg 1 • Markedsanalyse

DOKUMENTINFORMASJON

Oppdragsgiver:	Trøndelag fylkeskommune
Grunnlag	Mandat for anbud på kollektivtrafikk i Trøndelag utenom Stor-Trondheim fra 2021. Vedtatt i Fylkestinget den 28.2.2018.
Rapportnavn:	Forslag til strategi for Anbud buss Trøndelag region 2021 (Regionanbud 2021) Vedlegg 1 – Markedsanalyse
Arkivreferanse:	18/000178
Oppdrag:	
Prosjektbeskrivelse:	
Prosjekteier:	Janne Sollie
Fag:	Kollektivtrafikk
Tema	Anbudsstrategi
Leveranse:	Rapport til Trøndelag fylkeskommune den 01.11.2018
Skrevet av:	AtB AS
Kvalitetskontroll:	AtB AS

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	5
1.1	Metode og utvalg	5
1.2	Vekting	6
2	Trøndelag	7
2.1	Kjennskap til kollektivtilbudet	7
2.2	Kollektive reiser i Trøndelag	9
2.3	Potensielle kollektivreisende	13
2.4	Forskjeller på kjønn, familieforhold og alder	15
2.5	Tilfredshet med kollektivtilbudet	17
3	Namdalsregionen	20
3.1	Om utvalget	20
3.2	Kjennskap til kollektivtilbudet	20
3.3	Kollektive reiser	21
3.4	Potensielle kollektivreisende	24
3.5	Viktige reisestrømmer	26
3.6	Tilfredshet med kollektivtilbudet	27
4	Inn-Trøndelagsregionen	29
4.1	Om utvalget	29
4.2	Kjennskap til kollektivtilbudet	29
4.3	Kollektive reiser	29
4.4	Potensielle kollektivreisende	31
4.5	Viktige reisestrømmer	32
4.6	Tilfredshet med kollektivtilbudet	33
5	Region Fosen	35
5.1	Om utvalget	35
5.2	Kjennskap til kollektivtilbudet	35
5.3	Kollektive reiser	35
5.4	Potensielle kollektivreisende	37
5.5	Viktige reisestrømmer	40
5.6	Tilfredshet med kollektivtilbudet	41
6	Midt-Trøndelagsregionen	42
6.1	Om utvalget	42
6.2	Kjennskap til kollektivtilbudet	42
6.3	Kollektive reiser	42
6.4	Potensielle kollektivreisende	45
6.5	Viktige reisestrømmer	46

6.6	Tilfredshet med kollektivtilbudet	49
7	Orkdalsregionen	50
7.1	Om utvalget	50
7.2	Kjennskap til kollektivtilbudet	50
7.3	Kollektive reiser	50
7.4	Potensielle kollektivreisende	51
7.5	Viktige reisestrømmer	52
7.6	Tilfredshet med kollektivtilbudet	54
8	Region Trøndelag sør	55
8.1	Om utvalget	55
8.2	Kjennskap til kollektivtilbudet	55
8.3	Kollektive reiser	56
8.4	Potensielle kollektivreisende	56
8.5	Viktige reisestrømmer	57
8.6	Tilfredshet med kollektivtilbudet	59
9	Driveranalyse	60
9.1	Utvalg	60
9.2	Tilfredshet med kollektivtilbudet	60
9.3	Tilfredshet med enkeltelementer	60
9.4	Hvilke faktorer påvirker den totale tilfredsheten?	61
10	Oppsummering	63
11	Spørreskjema	65

1 INNLEDNING

Som et ledd i arbeidet med å lage en strategi for kollektivtrafikken i Trøndelag unntatt Stor-Trondheim fra 2021, ble det i februar 2018 gjennomført en større markedsundersøkelse av kollektivtilbudet i nye Trøndelag. Undersøkelsen og den påfølgende analysen er gjennomført for å kunne si noe om befolkningens vaner, behov og ønsker når det kommer til reiser og transportvalg.

For å kartlegge reisestrømmer i de ulike kommunene i Trøndelag, er det fokusert på både arbeidsreiser, reiser til handels- og servicesentra og andre reiser på tvers av kommuner. Årsaker til at man benytter eller eventuelt ikke benytter seg av kollektivtrafikk, er også kartlagt. Slik vil denne analysen, sammen med trender og prognoser for befolknings- og samfunnsutvikling, være et godt utgangspunkt for det fremtidige kollektivtilbudet i Trøndelag.

I vedlegget presenteres først generelle funn fra hele Trøndelag samlet sett. Deretter vil vi se nærmere på seks av regionrådene i Trøndelag og vise funn fra hvert enkelt regionråd. Tabell 1 viser en oversikt over hvilke kommuner som inngår i de ulike regionrådene. I den videre analysen benyttes regionbegrepet når det egentlig er snakk om regionrådet. For eksempel kan regionrådet Inn-Trøndelagssamarbeidet omtales som Inn-Trøndelag eller Inn-Trøndelagsregionen. Dette av praktiske hensyn.

Tabell 1: Regioner og kommuner som inngår i analysen

Regioner	Kommuner pr. mars 2018
Fosen regionen	Bjugn, Indre Fosen, Osen, Roan, Ørland, Åfjord
Region Namdal	Flatanger, Fosnes, Grong, Høylandet, Leka, Lierne, Namdalseid, Namsos, Namsskogan, Nærøy, Overhalla, Røyrvik, Vikna, Osen (observatør)
Midt-Trøndelag regionen	Levanger, Stjørdal, Verdal, Frosta, Meråker, Selbu, Tydal
Inn-Trøndelagsamarbeidet	Inderøy, Snåsa, Steinkjer, Verran
Region Trøndelag sør	Holtålen, Melhus, Midtre Gauldal, Oppdal, Rennebu, Røros
Orkdalsregionen	Agdenes, Frøya, Hemne, Hitra, Meldal, Orkdal, Skaun, Snillfjord

1.1 Metode og utvalg

Det er totalt blitt intervjuet 2213 personer per telefon. Norfakta har stått for telefonintervjuene. Utvalgsmetoden for undersøkelsen var tilfeldig trekking av telefonnumre i det definerte geografiske området. Det ble trukket både fasttelefonnumre og mobilnumre. De som ble intervjuet på mobiltelefon har bekreftet at de er bosatt i den aktuelle kommunen.

Kommunene i Trøndelag ble delt inn i områder, og innbyggertallene (+18 år) i de ulike områdene la grunnlag for hvor mange intervjuer vi skulle nå fra hvert enkelt område. Undersøkelsen er dermed en tilfeldig, representativ undersøkelse for befolkningen i de enkelte områdene, og ikke nødvendigvis for hver enkelt kommune. Personene i utvalget er 18 år eller eldre.

Tabell 2 viser en oversikt over hvilke kommuner som inngår i de ulike områdene, hvor mange myndige som bor der og hvor mange intervju det ble foretatt. Områdene må ikke forveksles med regionrådene/regionene.

Tabell 2: Oversikt over hvilke kommuner som inngår i de ulike områdene, hvor mange myndige som bor der og ca. antall intervjuer som ble gjennomført i hvert område.

Område	Kommuner	Antall myndige	Antall intervjuer
Værnes	Stjørdal, Meråker, Selbu, Tydal	24 435	300
Innherred	Levanger, Frosta, Verdal	27 061	300
Steinkjer	Steinkjer, Inderøy, Verran, Namdalseid, Snåsa	27 656	300
Namsos	Namsos, Fosnes, Flatanger, Overhalla, Grong, Høylandet	17 338	200
Ytre Namdal	Vikna, Nærøy, Leka	7 933	200
Indre Namdal	Namsskogan, Røyrvik, Lierne	2 193	100
Orkdalen/ Gauldalen	Oppdal, Rennebu, Meldal, Røros, Holtålen, Midtre Gauldal, Melhus	22 059	200
Kystkommuner	Hemne, Snillfjord, Hitra, Frøya	11 862	200
Orkdal	Orkdal, Skaun	15 119	200
Fosen	Ørland, Bjugn, Åfjord, Indre Fosen, Agdenes, Roan, Osen	18 915	200

Kommunene som inngår i Stor-Trondheim og som derfor ikke er en del av denne undersøkelsen, er Trondheim, Klæbu, Malvik, deler av Melhus og deler av Skaun. Grensen til Stor-Trondheim går mellom Børso og Viggja og ved Eggkleiva i Skaun kommune og ved Ler i Melhus kommune.

1.2 Vekting

I undersøkelser som denne er det vanlig at unge – og spesielt unge kvinner, er underrepresentert. Det er også tilfelle i denne undersøkelsen. Datamaterialet er derfor vektet i forhold til offisiell befolkningsstruktur på kjønn og alder i det definerte geografiske området. Befolkningsgrunnlaget er oppdatert per 1. januar 2017.

2 TRØNDELAG

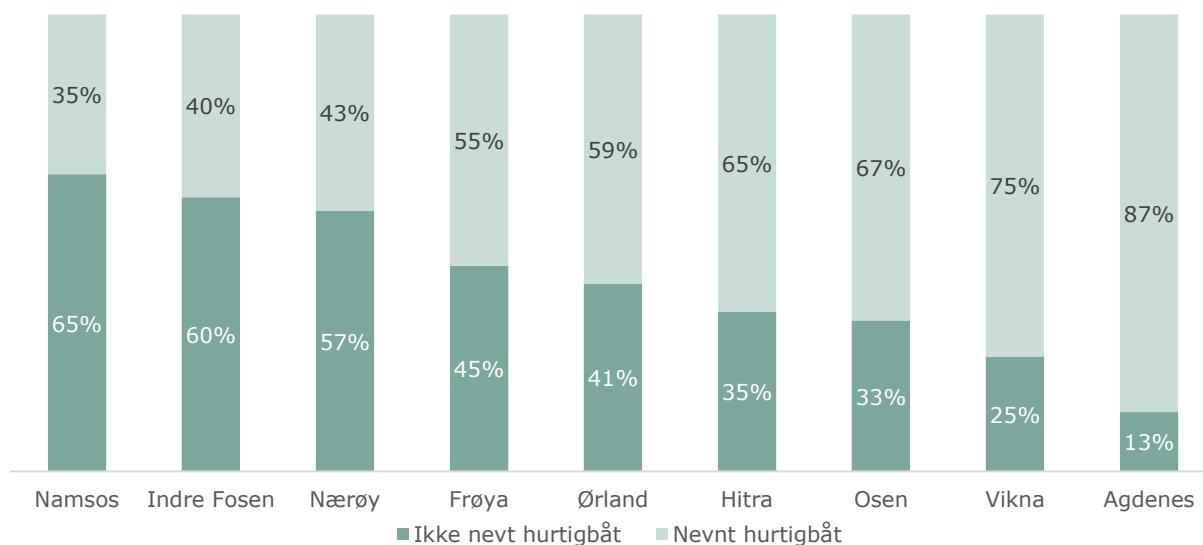
Det vil først bli presentert funn fra undersøkelsen som forteller hvordan kollektivtilbudet i den trønderske regionen oppleves og brukes av befolkningen i Trøndelag. Deretter vil de viktigste funnene og analyser fra hver enkelt region bli presentert.

2.1 Kjennskap til kollektivtilbudet

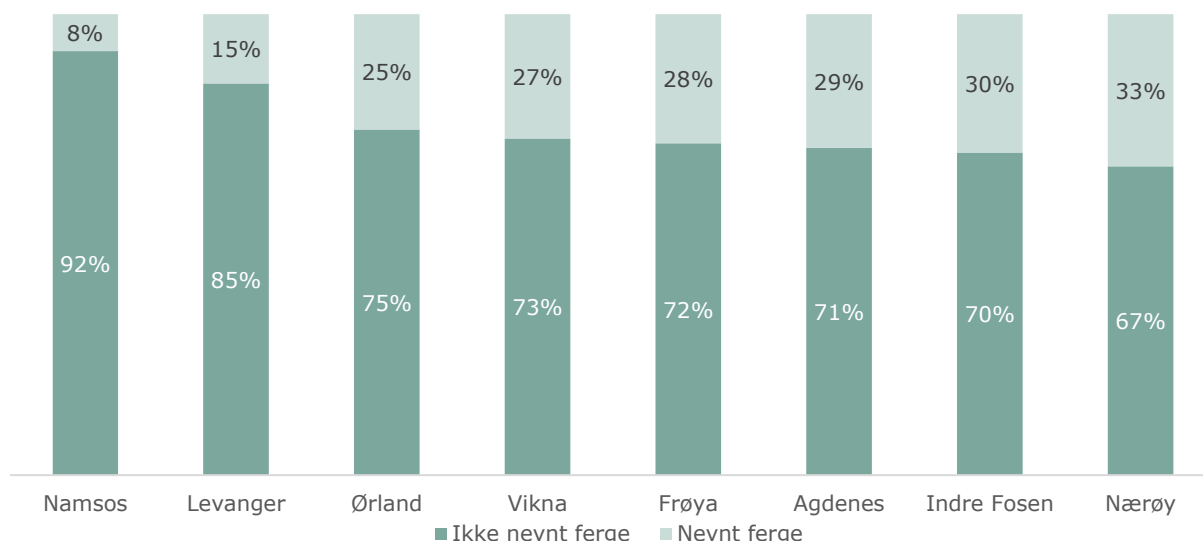
Samtlige kommuner i Trøndelag har et rutebusstilbud, selv om omfanget er svært varierende. I noen kommuner er det kun et busstilbud i forbindelse med skoleskyss, men disse skal være åpne for alle. Når respondentene blir bedt om å nevne hvilke kollektive transportmidler som finnes i hjemstedskommunen, svarer mellom 90 og 95 % at de har tilgang på buss.

Det er mange av de som har hurtigbåt og/eller ferge tilgjengelig, som ikke nevner det. Dette gjelder spesielt ferge. Grunnen til det kan være at de ikke kommer på disse transportmidlene når de skal ramse opp mulighetene. Det kan også hende at det for mange ikke er naturlig å betegne hurtigbåt og ferge som kollektive transportmidler. Dette gjelder først og fremst ferge, da denne gjerne brukes i kombinasjon med bil. Ferge er for mange en del av infrastrukturen og en forlengelse av veien med lik funksjon som en bro.

I Namsos, hvor vi finner den laveste andelen som nevner hurtigbåt som et alternativ, dekker hurtigbåten en så liten del av reisestrømmen at det derfor ikke er overraskende at så få nevner det som en mulighet. Jo flere som nevner hurtigbåt, jo mer sentral er den som transportmiddel for innbyggerne i den enkelte kommunen.



Figur 1: Andelen som har nevnt **hurtigbåt** som et tilgjengelig kollektivt transportmiddel i deres bostedskommune. N=575

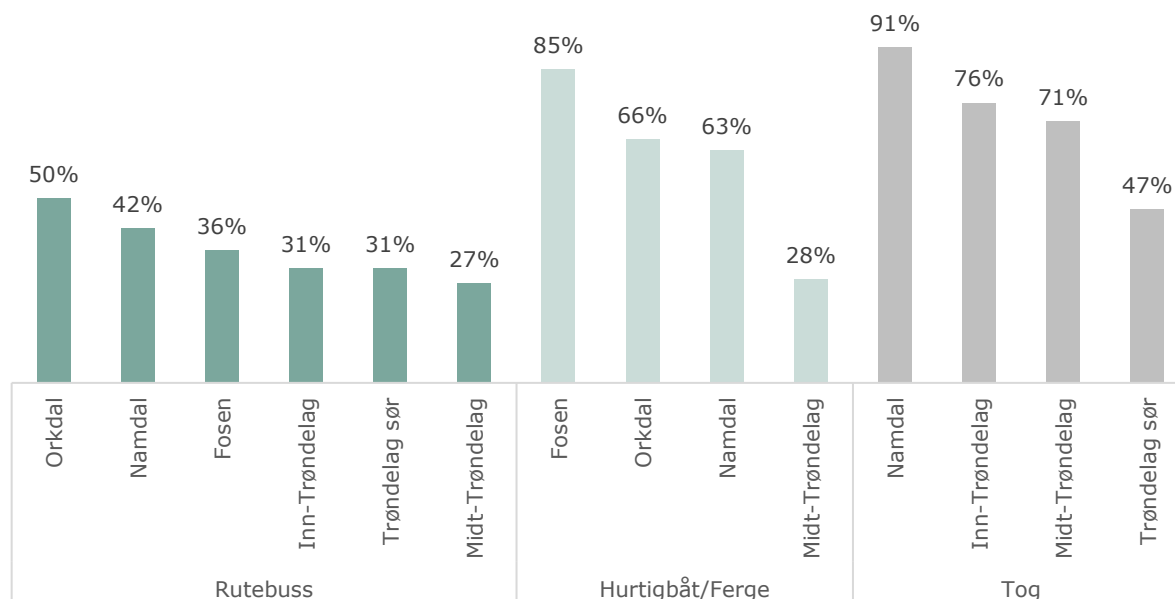


Figur 2: Andel som har nevnt **ferge** som et tilgjengelig kollektivt transportmiddel i deres bostedskommune. N=662

Innbyggerne i Orkdal er de som mener de har best kjennskap til rutebusstilbudet, der en andel på rundt 50 % hevder at kjennskapen er god. Det er fosningene som mener de har best kjennskap til tilbudet på sjøen, med en andel på hele 85 %. Beboerne i de to kommunene i Namdalsregionen med et togtilbud, Grong og Namsskogan, er de som har best kjennskap til togtilbudet, men det er generelt god kunnskap om togtilbudet i Trøndelag.

Midt-Trøndelag skiller seg ut i den motsatte enden når det gjelder kjennskap til rutebusstilbudet. Der er det kun 27 % som mener at kjennskapen er god. Levanger er den eneste kommunen i region Midt-Trøndelag med ferge, og kun 28 % av respondentene fra Levanger har god kjennskap til fergetilbudet. Når det gjelder togtilbudet, er derimot kjennskapen bedre. Syv av ti hevder at de har god kjennskap til togtilbudet i region Midt-Trøndelag. Det er dermed ingen tvil om at tog står sterkest som kollektivt transportmiddel i denne delen av fylket.

Beboerne i region Trøndelag sør er de som samlet sett har dårligst kunnskap om kollektivtilbudet. Om lag 30 % mener de har god kjennskap til rutebusstilbudet, mens rundt halvparten av utvalget hevder kjennskapen til togtilbudet er god.

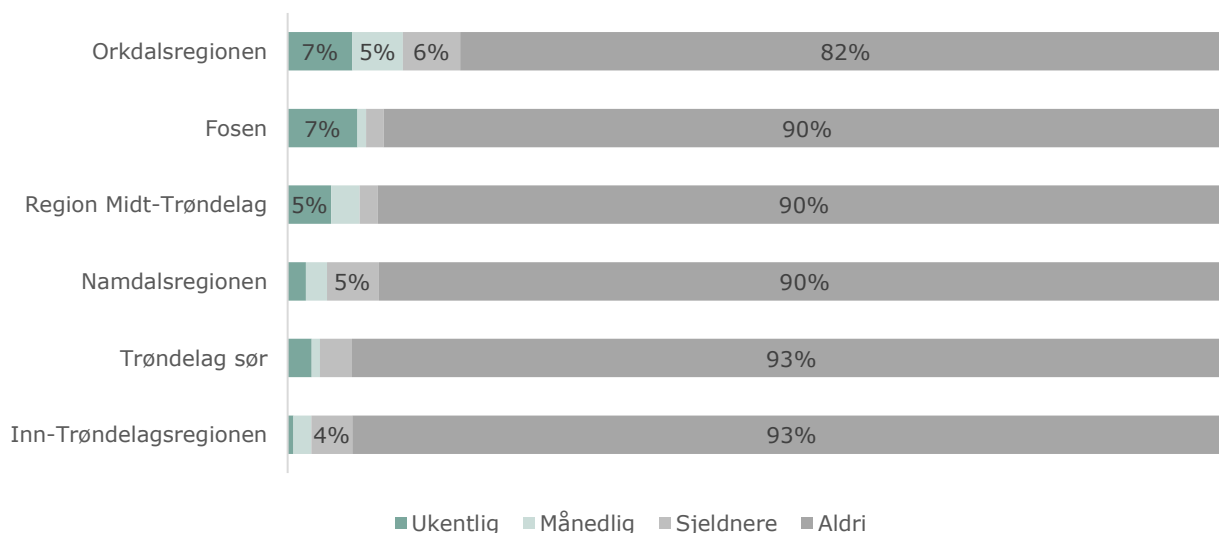


Figur 3: Andelen som mener de har ganske eller meget god kjennskap til rutebuss-, hurtigbåt-/ferge- og togtilbudet i deres bostedskommune – fordelt på de ulike regionene som har slike tilbud. N=2213/788/1027

2.2 Kollektive reiser i Trøndelag

2.2.1 Buss

Bussbruken i Trøndelag, utenfor Stor-Trondheim, er begrenset. Det er svært få som oppgir at de reiser ofte med buss. Dette gjelder alle regioner og til alle formål. Til formålet jobb/skole er det Orkdalsregionen, Fosen regionen og region Midt-Trøndelag som har flest ukentlige bussbrukere. Orkdalsregionen skiller seg dessuten fra de andre regionene ved at de har en lavere andel som *aldri* bruker buss til dette formålet.



Figur 4: Bussbruk til formålet jobb/skole i de ulike regionene. N=1324

Det er stor forskjell på de som arbeider og de som studerer når det kommer til bussbruk i Trøndelag. På reiser til jobb/skole benytter 27 % av studentene/elevene buss månedlig eller oftere, mens andelen arbeidende er 6 %.

2.2.2 Bybuss

Det er et tilbud om bybuss i fire trønderske byer utenfor Trondheim. Dette er Namsos, Steinkjer, Stjørdal og Levanger. I alle de fire byene er det to linjer og disse linjene går i ring, med utgangspunkt i sentrum. Frekvens på avganger varierer fra 11 daglige avganger på bybussene på Steinkjer, 34 daglige avganger i Namsos, 36 daglige avganger på Levanger og 50 daglige avganger på Stjørdal. Steinkjer er den eneste byen uten avganger i helg, men heller ikke i de andre byene er det avganger søndag. Bortsett fra Steinkjer har de resterende byene fra ni til elleve daglige avganger på lørdager.

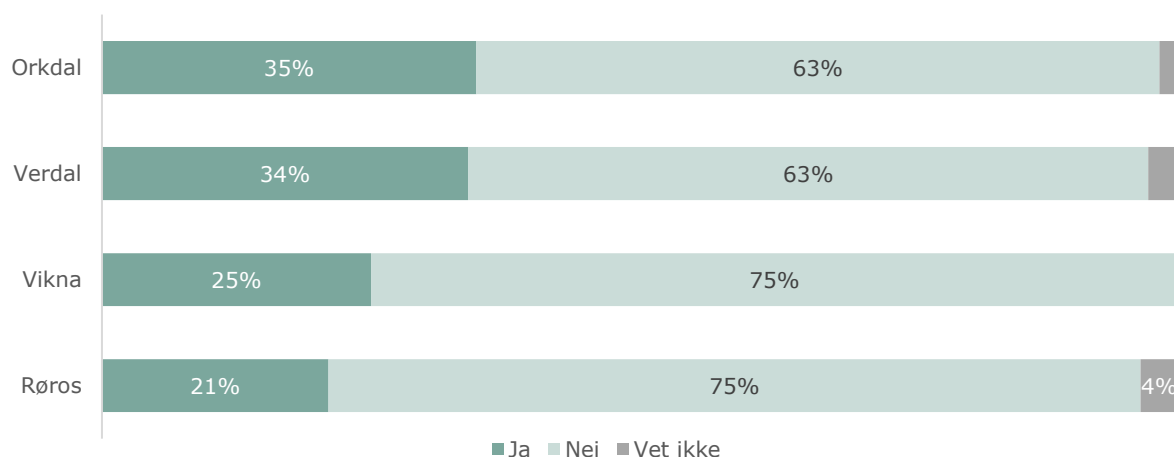
Bruken av bybussene er på nivå med annen bussbruk i den trønderske regionen. Minst benyttet er bybussen på Levanger, ifølge denne undersøkelsen, men det er ikke mange prosentpoeng opp til den mest benyttede i Namsos. Frekvens på avganger har altså ikke betydning for hvor ofte tilbudet benyttes.



Figur 5: Månedlig eller oftere bruk av bybusstilbudene i de ulike byene som tilbyr dette. N=690

Som nevnt i kapittel 2 i Vedlegg 2, opplever Trøndelag sentralisering, en trend som gjenspeiles i den nasjonale utviklingen. Flere og flere ønsker å bo i og i nærheten av de store byene, og da særlig Trondheim. Steinkjer, Stjørdal og Levanger er alle blant kommunene som vil oppleve størst vekst i befolkningen frem mot 2035. Namsos vil også oppleve vekst, men ikke like stor som de andre byene. Økt befolkning og strengere klimapolitikk i byene vil kunne bidra til at bybussene vil spille viktigere roller i årene som kommer, enn de gjør i dag.

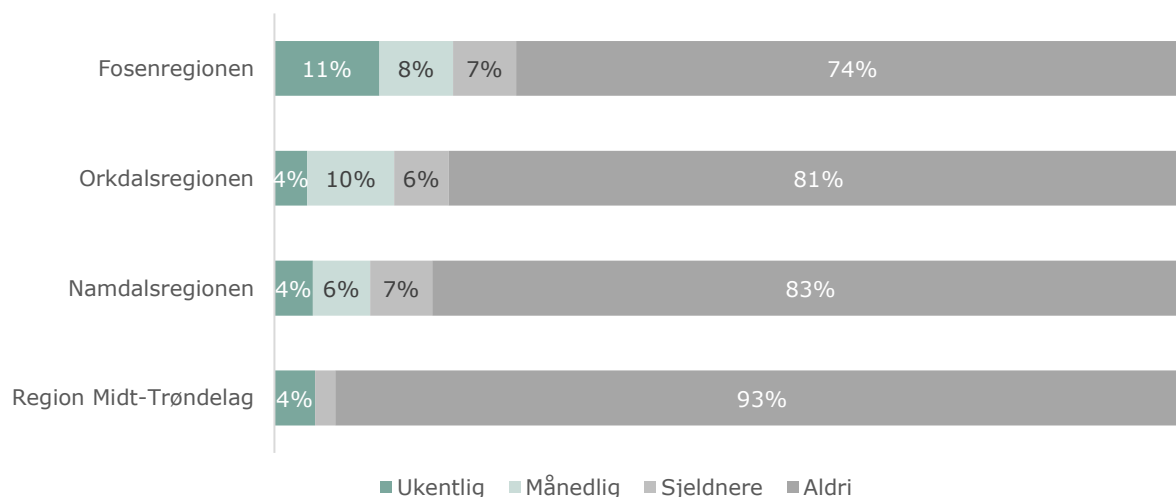
Et tilbud om bybuss kunne også vært aktuelt andre steder. Noen av de mest aktuelle stedene er Orkdal, Verdal, Vikna og Røros. Færrest med et savn etter bybuss finner vi på Røros, hvor kun en femtedel kunne tenkt seg det. I Orkdal og Verdal savner imidlertid rundt hver tredje respondent et tilbud om bybuss. I disse kommunene er det altså rundt tre ganger så mange som savner et bybusstilbud enn det er brukere av bybusstilbudet i dag. Selv om det er lettere å uttrykke et savn etter noe enn faktisk å bruke tilbudet, forteller det om et mulig potensial.



Figur 6: Savn etter bybuss på aktuelle steder for et slikt tilbud. N=420

2.2.3 Hurtigbåt/Ferge

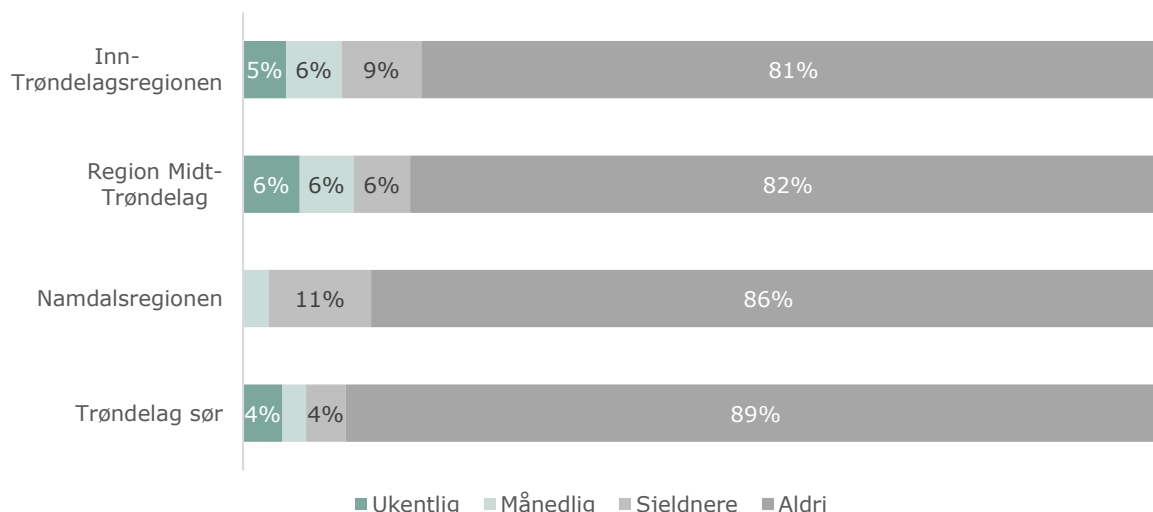
Den høyeste andelen hurtigbåt- og fergebrukere finner vi i Fosen regionen. Rundt 20 % reiser månedlig eller oftere med hurtigbåt/ferge til jobb/skole på Fosen.



Figur 7: Andelen som benytter hurtigbåt eller ferge til jobb/skole månedlig eller oftere i de regioner hvor hurtigbåt/ferge er tilgjengelig. N=452

2.2.4 Tog

I Trøndelag utenom Stor-Trondheim er det flere som reiser med tog enn buss, selv om antallet som reiser med tog også er forholdsvis lite. Flest faste togbrukere til og fra jobb/skole finner vi i Inn-Trøndelagsregionen og i Midt-Trøndelagsregionen.



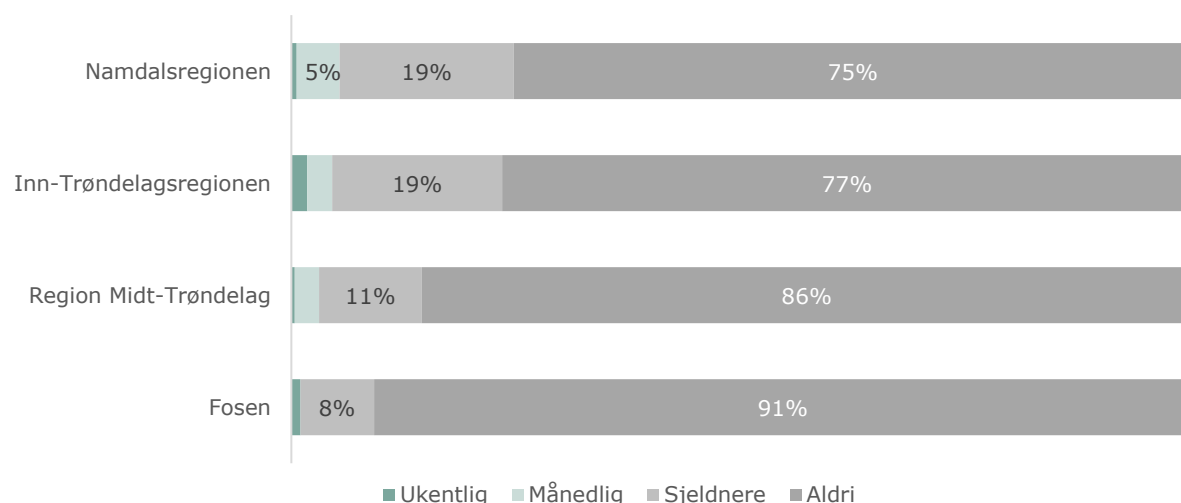
Figur 8: Togbruk til formålet jobb/skole i de ulike regionene. N=629

2.2.5 Bestillingstransport

Bestillingstransport tilbys som supplement til buss- og togtilbudet der hvor det ikke er nok kundegrunnlag eller der det av andre årsaker ikke er lønnsomt å sette opp bussruter.

Bruken av bestillingstransport finnes det lite statistikk på. Det er derfor lite kunnskap om innbyggernes kjennskap og forventninger til tilbudet. Alle respondenter som bor i en kommune med bestillingstransport, er blitt spurt hvordan de benytter seg av tilbudet og hva de mener om det.

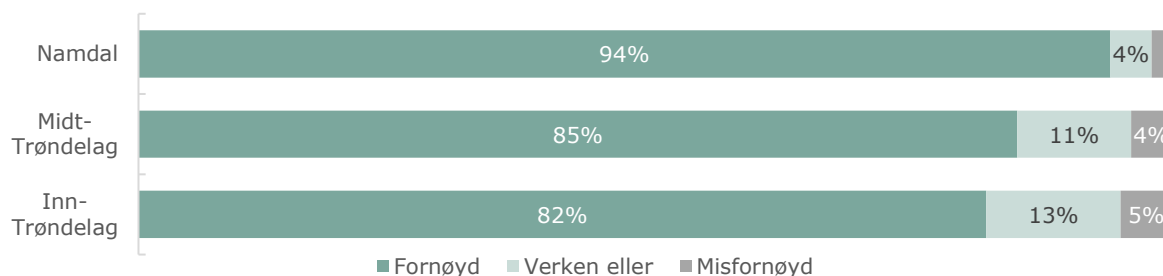
Svært få respondenter oppgir å ha benyttet seg av bestillingstransport. Flest brukere finner vi i Inn-Trøndelag og Namdalsregionen.



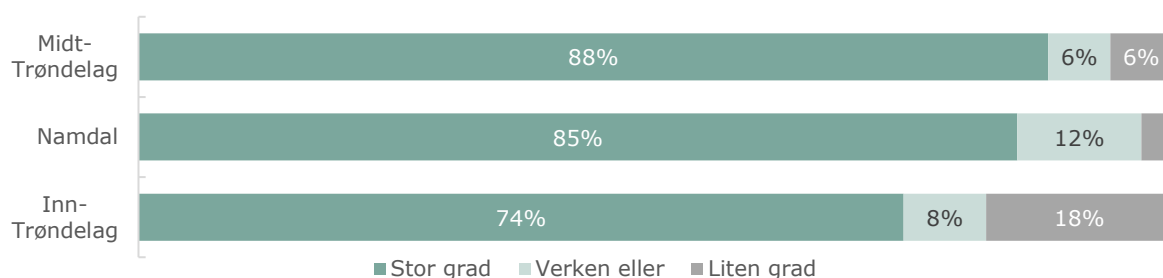
Figur 9: Benyttelse av bestillingstransport i de regioner som tilbyr det. Orkdalsregionen (Snillfjord) utgår fra denne fremstillingen på grunn av lavt antall respondenter. N=1464

Det er ingen store forskjeller i alder på de som oppgir å ha benyttet seg av bestillingstransport. Færrest brukere er det i aldersgruppa 45-60 år, slik det også gjelder for annen kollektivtrafikk. Svært få studenter benytter bestillingstransport, men ellers fordeler brukerne seg nokså jevnt utover de ulike yrkesgruppene.

De aller fleste som benytter bestillingstransport, er fornøyde med tilbudet. De mener også at de har mulighet til å komme seg dit de vil ved hjelp av bestillingstransport.



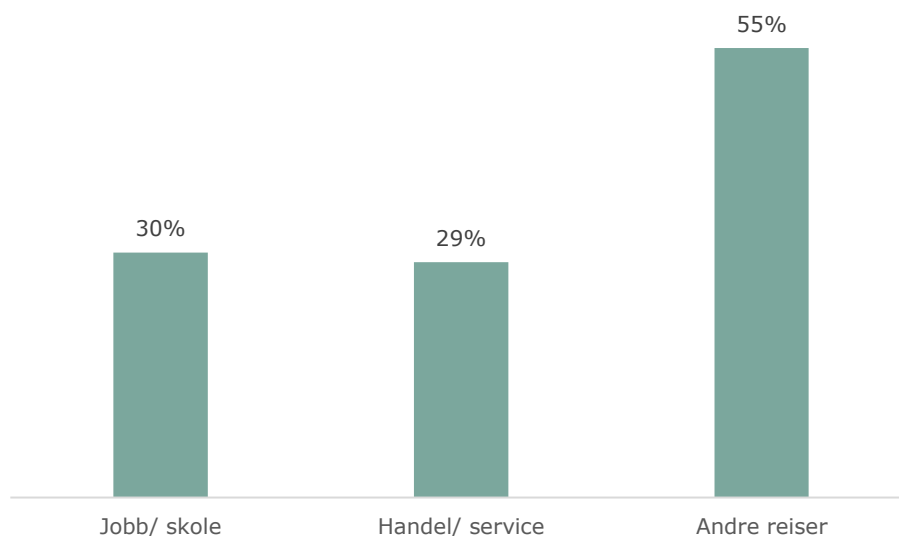
Figur 10: Tilfredshet med bestillingstransport blant de som har benyttet seg av tilbudet. N=190



Figur 11: I hvor stor grad brukerne av bestillingstransport mener de kan komme seg dit de ønsker ved hjelp av tilbudet. N=190

2.3 Potensielle kollektivreisende

Det er mange som oppgir at de aldri eller kun en sjelden gang reiser kollektivt. Flere av disse ser det heller ikke som et alternativ å reise kollektivt. Totalt er det rundt 30 % som anser kollektivtrafikk som et reelt alternativ til jobb/skole og til handel/service. 55 % ser på det som et reelt alternativ til andre reiser enn de nevnte.

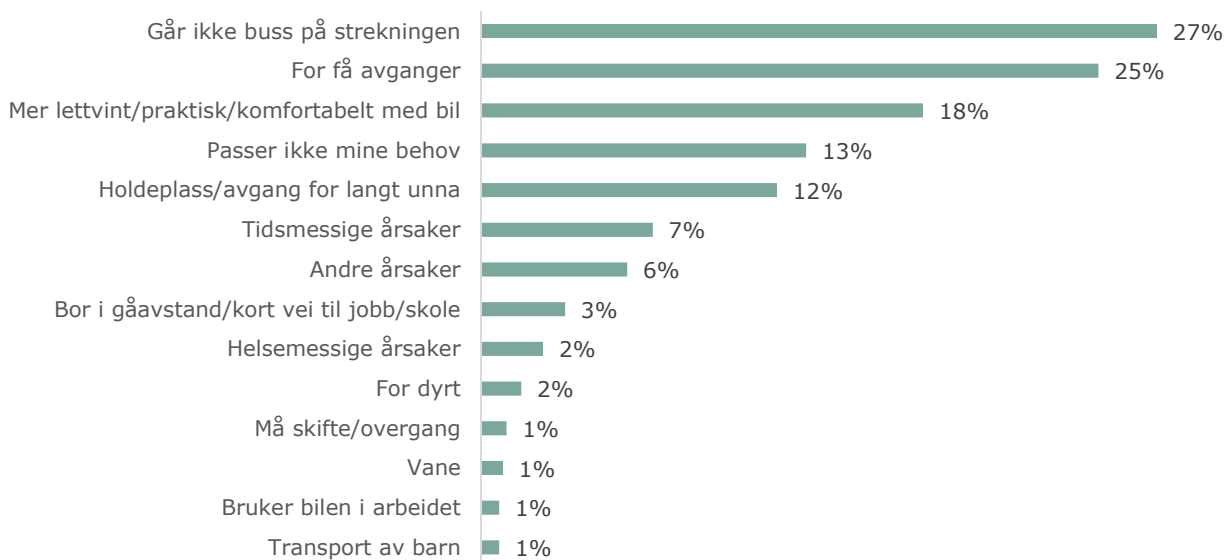


Figur 12: Andel som anser kollektivtrafikk som et reelt alternativ til jobb/skole, handel/service og på reiser med andre formål enn disse. N=1594

2.3.1 Mulige barrierer for bruk av kollektivtilbud

For mange er det altså ikke aktuelt å reise kollektivt, og det er de samme årsakene som går igjen i alle regioner. Svært mange, særlig sammenlignet med undersøkelser gjennomført i Trondheim, peker på årsaker utenfor deres kontroll når de begrunner hvorfor kollektivtrafikk ikke er et reelt alternativ.

Årsakene som flest nevner, er at det ikke går buss på strekningen og at det er for få avganger. Dette gjelder både på reiser til jobb/skole, handel/service og på andre reiser. Typiske årsaker for Trondheimsbeboere er tidsmessige årsaker og at man bor i kort avstand til jobb/skole/handelssentra. Dette er årsaker som også nevnes i andre deler av Trøndelag, men i mindre omfang enn i Trondheim.



Figur 13: De hyppigst nevnte årsakene til at kollektivt ikke er et reelt alternativ til jobb/skole blant de som ikke reiser kollektivt i dag. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=764

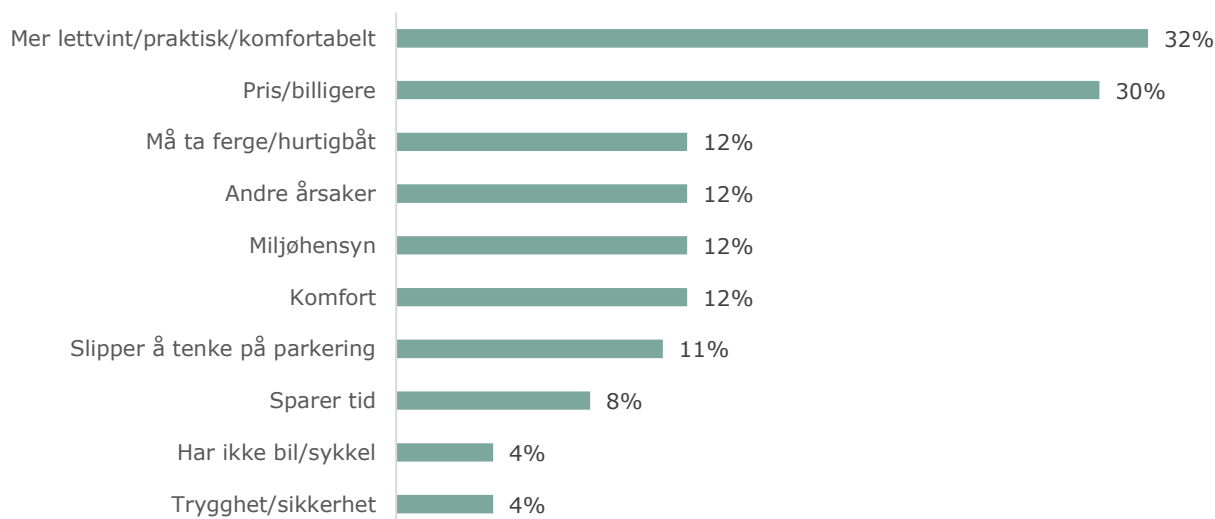
En respondent fra Rennebu forklarer hvorfor han ikke reiser kollektivt på denne måten: «Det er veldig langt til busstopp og nesten ikke avganger. Det er faktisk kortere til butikken enn til bussen.» Slike utsagn er det mange av i datamaterialet, og det er ikke bare innbyggere i Rennebu kommune utsagnene stammer fra. Lignende sitater kan hentes fra samtlige trønderske regioner.

2.3.2 Viktige drivere for kollektivtilbud

Det er særlig to årsaker innbyggerne i Trøndelag drar frem når de bes forklare hvorfor de reiser med kollektivtrafikk: At det er lettvtint, komfortabelt og mer praktisk og at det er billigere. Rundt en tredjedel av de som reiser kollektivt i Trøndelag i dag gjør det fordi de mener det er mer lettvtint, praktisk og komfortabelt enn å kjøre egen bil. At de sier de reiser kollektivt betyr ikke at de *alltid* reiser med kollektivtrafikk. Årsakene som nevnes forklarer hvorfor de av og til velger å reise på denne måten. Noen forteller også i hvilke situasjoner de synes det er mer praktisk, lettvtint eller komfortabelt å sette seg på et kollektivt transportmiddel enn å kjøre bil. Noen av forklaringene som nevnes av flere er at man skal drikke alkohol, at man er flere enn antallet som det er plass til i en bil og at man ikke er komfortabel med å kjøre på vinterføre.

Det er interessant å se at den mest brukte forklaringen på hvorfor man velger å reise kollektivt også er en av de mest nevnte forklaringene på hvorfor man *ikke* velger å reise kollektivt. Mange mener det er upraktisk, lite lettvtint og lite komfortabelt å reise med buss, sammenlignet med egen bil. Særlig gjelder dette til handel hvor man gjerne skal ha med seg mange og tunge bæreposer hjem.

Den andre årsaken som stikker seg ut som viktig for folk som reiser kollektivt, er at det er billigere å reise på denne måten enn å kjøre egen bil. I underkant av en tredjedel nevner det økonomiske aspektet som en årsak til å reise kollektivt.



Figur 14: Årsaker til at man benytter seg av kollektivtrafikk på reiser til jobb/skole. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=98

Felles for rundt to tredjedeler av de som nevner pris som en driver, er at de arbeider i Trondheim. En annen fellesnevner er at de reiser fast med rutebuss, flere ganger i uka. 40 % av dem bor i Orkdal/Skaun, 20 % bor i Stjørdal kommune og 10 % i Levanger. Det er en svært høy tilfredshet med kollektivtilbudet blant de som peker på pris som årsak til at de reiser kollektivt. Hele 75 % er fornøyd med kollektivtilbudet.

Blant de som peker på at det er mer lettvtint, praktisk og komfortabelt å reise kollektivt enn med egen bil, finner vi en lavere andel faste busspendlere enn blant de som peker på at det er billigere. Vi finner derimot en større andel togpendlere. En fjerdedel reiser flere ganger i uka med tog og halvparten reiser med rutebuss. De bor litt mer spredt utover Trøndelag, og en tredjedel jobber i Trondheim. De som peker på at det er mer lettvtint, praktisk og komfortabelt å reise kollektivt, er mindre fornøyd med kollektivtilbudet enn de som nevner pris som viktigste årsak.

2.4 Forskjeller på kjønn, familieforhold og alder

2.4.1 Kjønn

Kvinnene i Trøndelagsregionen hevder å ha bedre kjennskap til rutebusstilbudet enn menn. Det er rundt 10 prosentpoeng flere kvinner enn menn som hevder å ha god kjennskap til rutebusstilbudet. Den samme forskjellen finner vi i kjennskap til togtilbudet, mens kjennskap til hurtigbåt og ferge er mer lik blant kjønnene.

Til tross for at det er kvinnene som mener de har den beste kjennskapen, er det betydelig flere menn enn kvinner som benytter kollektivtrafikk til jobb/skole. Dette gjelder i all hovedsak hurtigbåt/ferge og tog, hvor forskjellen er på henholdsvis 17 og 14 prosentpoeng.

Tabell 3: Andel som benytter buss, hurtigbåt/ferge og tog til jobb/skole blant de arbeidende/studerende, fordelt på kjønn. N=1324/452/629

Reiser til jobb/skole				
Buss				
	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri
Mann	6%	3%	4%	87%
Kvinne	4%	2%	4%	90%
Hurtigbåt/ferge				
	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri
Mann	9%	8%	8%	75%
Kvinne	2%	3%	3%	92%
Tog				
	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri
Mann	8%	8%	8%	76%
Kvinne	4%	3%	4%	90%

Blant de som ikke reiser kollektivt i dag, er det flere menn enn kvinner som mener at kollektivt kan være et alternativ til jobb/skole og handel/service. På andre reiser enn jobb/skole og handel/service, er det ingen forskjell mellom kjønnene.

2.4.2 Familieforhold

Bruken av kollektivtrafikk er mindre blant de som har barn boende hjemme enn blant dem uten barn. Forskjellen er størst på andre reiser enn jobb/skole og handel/service (9 prosentpoeng).

De med barn boende hjemme oppgir å reise oftere til annen kommune enn bostedskommune for andre aktiviteter enn jobb/skole. Antageligvis kan mange av disse reisene forklares med at barna skal kjøres til ulike aktiviteter og besøk.

De som ikke har barn boende hjemme tar oftere tog eller buss til Trondheim for handel, besøk eller andre aktiviteter. Det kan altså se ut til at familier med barn reiser oftere, men at de ikke benytter kollektivtrafikk til disse reisene. De velger i stedet å kjøre bil.

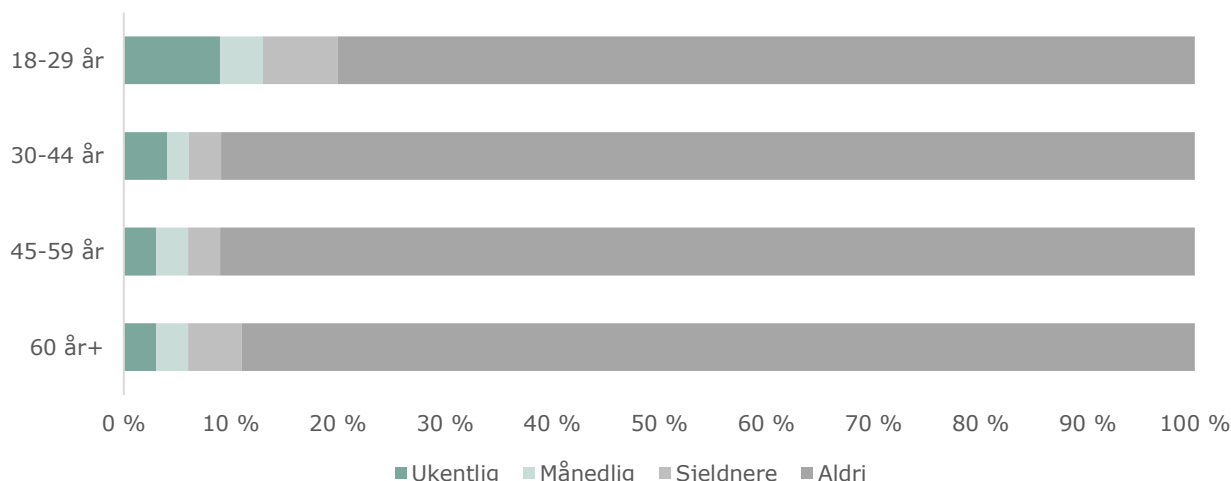
Det er langt større forskjeller på kollektivbruk mellom *kvinner* med og uten barn enn mellom *menn* med og uten barn. Kvinner med barn boende hjemme er blant de som reiser minst kollektivt, mens kvinner uten barn er blant de som reiser mest kollektivt. Et eksempel på dette fremkommer i Tabell 4 som viser hvor ofte man reiser med tog eller buss til Trondheim i forbindelse med handel, besøk eller annet.

Tabell 4: Benyttelse av buss eller tog på reiser til Trondheim i forbindelse med handel, besøk eller annet, fordelt på kvinner med og uten barn og menn med og uten barn. N=456

Hvor ofte benytter du tog eller buss til Trondheim i forbindelse med handel, besøk eller annet?				
	Ukentlig	Månedlig	Sjeldnere	Aldri
Kvinner med barn	1 %	15 %	63 %	21 %
Kvinner uten barn	10 %	30 %	47 %	14 %
Menn med barn		30 %	46 %	24 %
Menn uten barn	2 %	24 %	48 %	26 %

2.4.3 Alder

De yngste i utvalget skiller seg noe fra resten ved at de i større grad benytter seg av kollektivtilbudet til jobb/skole. Dette henger sammen med at det er flest studenter i denne aldersgruppen og at det er denne gruppen som i størst grad benytter kollektivtilbudet.



Figur 15: Anvendelse av rutebuss til jobb/skole – fordelt på aldersgrupper. N=1324

Det er de yngste og de eldste som i størst grad går eller sykler. Dette gjelder både på reiser til jobb/skole og handel/service.

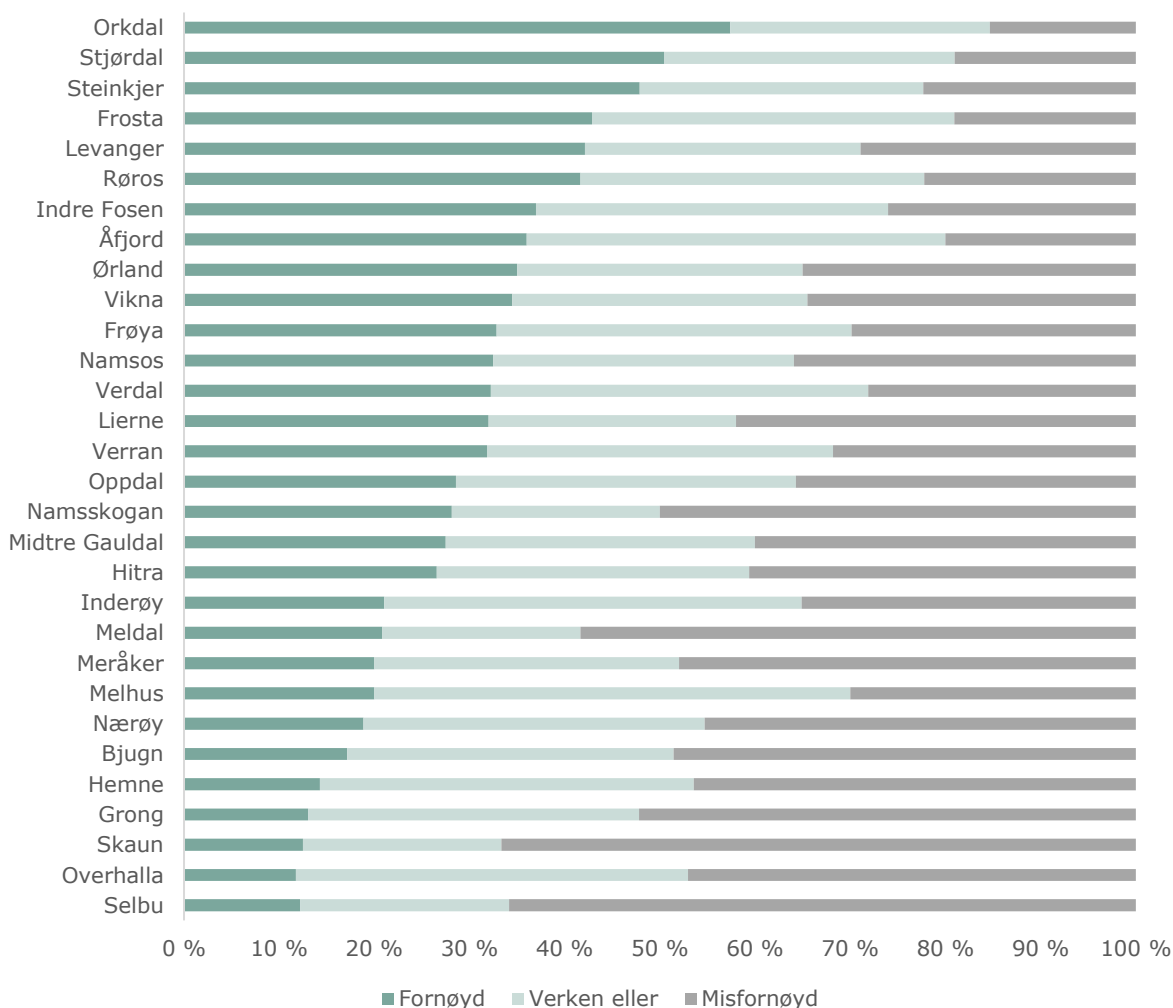


Figur 16: Andelen som går eller sykler daglig/ukentlig til handel/service fordelt på aldersgrupper. N= 2213

Vi finner ingen særlige sammenhenger mellom alder og barrierer for bruk av kollektivtrafikk. At det ikke går buss på den aktuelle strekningen og at det er for få avganger nevnes av flest, uavhengig av alder.

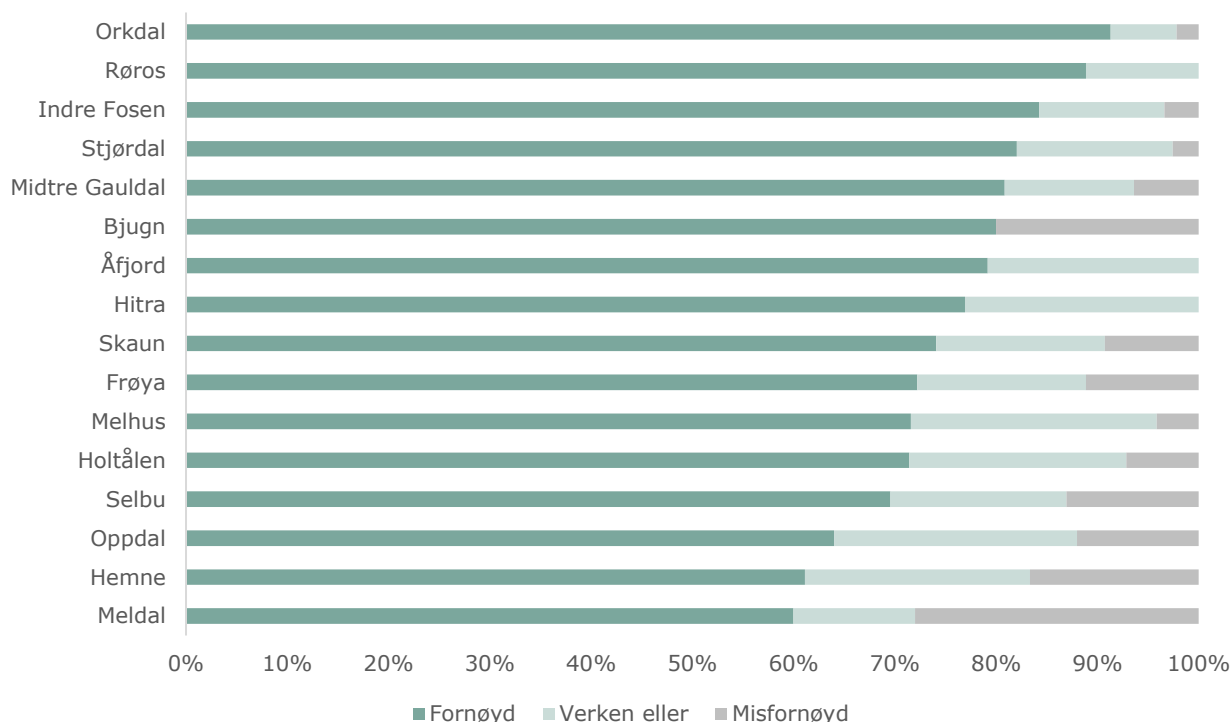
2.5 Tilfredshet med kollektivtilbudet

Tilfredsheten med kollektivtilbudet i Trøndelag, utenom Stor-Trondheim, er svært varierende. I Orkdal og Stjørdal er over halvparten fornøye med tilbudet. Innbyggerne i Steinkjer og Levanger er også rimelig fornøye med kollektivtilbudet i sine kommuner. I Selbu derimot, er to av tre misfornøye med kollektivtilbudet. Overhalla, Hemne, Bjugn og Nærøy er andre kommuner der få respondenter er fornøye med tilbudet.



Figur 17: Tilfredshet med kollektivtilbudet i Trøndelags kommuner. Kommuner med færre enn 30 respondenter, er utelatt fra figuren. N=1877

Sammenlignet med AtBs egne halvårlige målinger av kundetilfredshet (KTI-målinger), er disse tallene svært lave. Mye av grunnen til dette ligger antakelig i at det ved KTI-målinger kun intervjues brukere av bussen, det vil si at de som ikke har benyttet buss i løpet av den siste måneden opp til måling, blir sortert fra. Spørsmålene som vurderer den totale tilfredsheten er også ulike i markedsundersøkelsen denne analysen baserer seg på og i den halvårlige KTI-målingen. Mens det i denne undersøkelsen ble stilt spørsmål om hvor tilfreds man er med kollektivtilbudet i forhold til ens behov, blir det i KTI-undersøkelsene spurt hvor fornøyd man er totalt sett med den ruten man reiser oftest med. Det er allikevel interessant å se hvor stor forskjellen er. Selv om det som sagt ikke er mulig med en direkte sammenligning, er tallene så langt fra hverandre at vi kan konkludere med at brukere av bussen er langt mer fornøyd med kollektivtilbudet enn ikke-brukere.



Figur 18: Tilfredshet med den bussruten man reiser oftest med. Tallene er hentet fra AtBs KTI-undersøkelse i april 2018. Kommunene i Namdalsregionen, Inn-Trøndelag, samt Verdal, Levanger og Frosta er ikke representert i denne undersøkelsen fordi AtB ikke ennå har tatt over ansvaret for kollektivtrafikken i disse områdene. Kommuner med færre enn 10 respondenter er også utelatt. N=797

Noe som er med på å styrke sammenligningsverdien mellom de to undersøkelsene er at det er mange av de samme kommunene som ligger i toppen av tabellen i begge undersøkelser, på samme måte som mange av de samme kommunene ligger i bunnen av tabellen. Vi kan derfor, med nokså stor sikkerhet, si at Orkdal er den kommunen utenfor Stor-Trondheim med størst andel innbyggere som er fornøyd med kollektivtilbudet – både blant brukere og ikke-brukere.

Det er også interessant at kommunene Skaun og Melhus ikke kommer nevneverdig mye bedre ut i KTI-målingen enn de gjør i undersøkelsen som ligger til grunn for denne analysen. Dette med tanke på at man i KTI-målingen snakket med beboere fra *hele* kommunen, ikke bare utenfor grensa for Stor-Trondheim. Det er ingen hemmelighet at kollektivtilbudet i Stor-Trondheim er bedre enn kollektivtilbudet utenfor Stor-Trondheim.

3 NAMDALSREGIONEN

3.1 Om utvalget

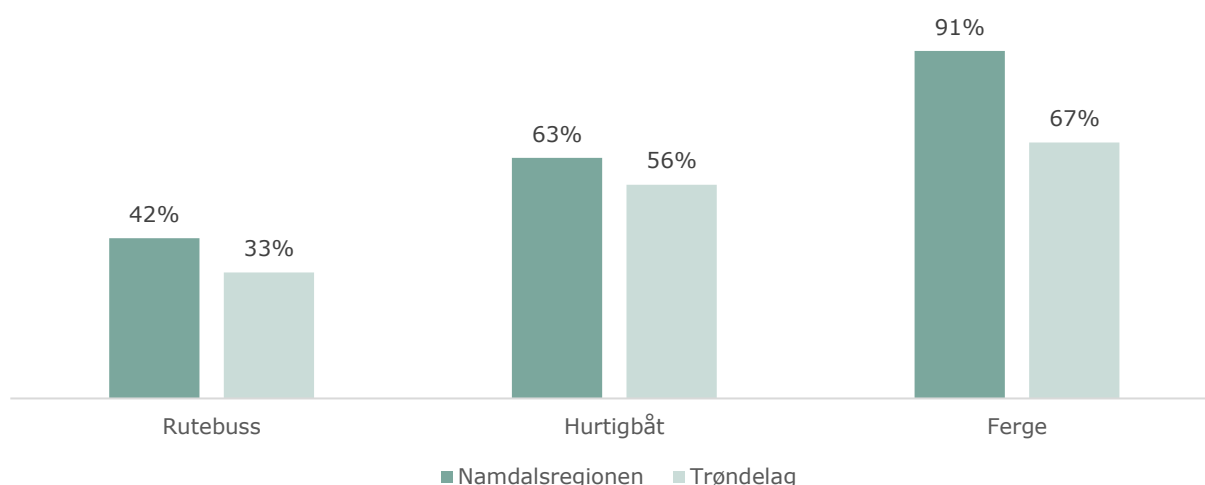
Namdalsregionen består av kommunene Namsos, Namdalseid, Høylandet, Overhalla, Namsskogan, Grong, Lierne, Røyrvik, Leka, Vikna, Fosnes, Flatanger og Nærøy. Osen har observatørstatus og vil av den grunn ikke presenteres som en av kommunene i Namdalsregionen i denne analysen.

Det er totalt blitt intervjuet 522 personer i Namdalsregionen. Disse skal fungere som et representativt utvalg for de 37 972 personene som bodde i regionen ved utgangen av 2017 (SSB). Flest respondenter er bosatt i Namsos (117), Nærøy (106) og Vikna (87). Lierne (50), Overhalla (34), Namsskogan (32) og Grong (23) har også brukbare antall respondenter. De resterende kommunene har under 20 respondenter, noe som kan gi mer usikre funn.

De fleste personene i utvalget er i arbeid. I enkelte kommuner, slik som Leka, er andelen pensjonister/trygdede/annet like stor eller større enn andelen yrkesaktive. Andelen studenter er like lav i denne regionen som resten av Trøndelag sett under ett.

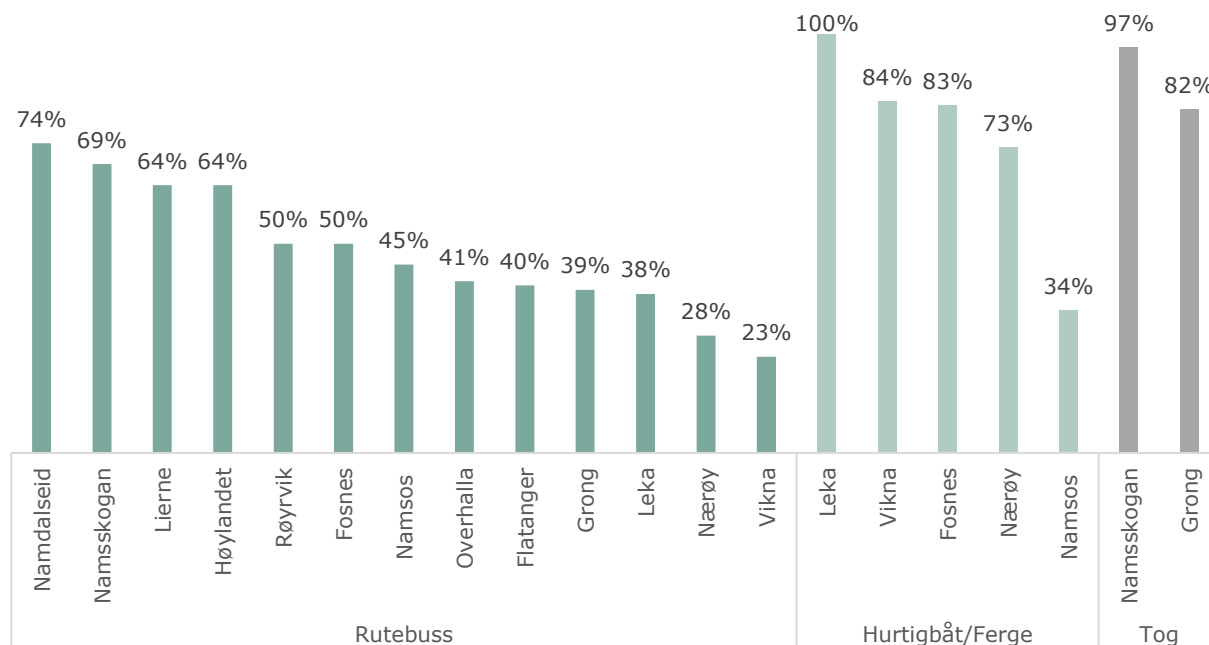
3.2 Kjennskap til kollektivtilbudet

Kjennskap til tilbudet på både buss, tog, hurtigbåt og ferge er godt blant beboerne i Namdalsregionen, og høyere enn snittet for alle regionene i Trøndelag.



Figur 19: Viser forskjellen på andelen med god kjennskap til kollektivtransportmidlene i Namdalsregionen og i hele Trøndelag samlet.

Det er store forskjeller innad i regionen som ikke umiddelbart kan forklares med forskjeller på tilbudet i de ulike kommunene. Vikna og Nærøy, som er de kommunene i regionen hvor innbyggerne har dårligst kjennskap til busstilbudet, har langt flere daglige avganger enn Lierne, Røyrvik og Fosnes som havner forholdsvis høyt oppe på lista. Kjennskapen til hurtigbåt/ferge er langt dårligere i Namsos enn de andre kommunene med et slikt tilbud. Dette kan forklares med at ikke like mange i Namsos kommune er avhengig av et slikt kollektivmiddel for å komme seg til arbeid, skole, handel og fritidsaktiviteter fordi de finner dette i egen kommune. Innbyggere fra kommunene rundt, som de nevnte kystkommunene, reiser ofte inn til Namsos for ulike formål, og mange må da benytte hurtigbåt eller ferge.



Figur 20: Andel som oppgir at de har **Ganske god** eller **Meget god** kjennskap til de ulike kollektivtransportmidler i de ulike kommunene i Namdalsregionen. N=522/329/55

3.3 Kollektive reiser

Det er ikke mange som benytter buss for å komme seg til jobb/skole i Namdalsregionen. Så mange som 90 % hevder de aldri har benyttet buss til dette formålet. Heller ikke på reiser til handels-/servicesentra blir buss foretrukket. På andre fritidsreiser er bruk av buss mer vanlig, men få benytter busstilbudet oftere enn én gang i måneden. Det er viktig å poengtere at busstilbudet i flere av kommunene i Namdalsregionen er svært begrenset. Spesielt i kystkommunene Flatanger, Fosnes, Røyrvik og Leka, samt innlandskommunen Lierne, finnes det nesten ikke rutebusstilbud utover skoleskys.

Tog er tilgjengelig fra to kommuner i Namdalsregionen, Grong og Namdalseid. Ingen bruker toget daglig til jobb/skole, men det er noen få som bruker det for å komme seg til handels-/servicesentra. Mens 70 % svarer at de aldri benytter toget på handel- og servicereiser, er det 85 % som aldri benytter det på reiser til jobb/skole.

Det finnes et tilbud om hurtigbåt/ferge i Namsos, Fosnes, Vikna, Nærøy og Leka. Mellom 1 og 5 % i de aktuelle kommunene benytter hurtigbåt eller ferge ukentlig eller oftere for å komme seg til jobb/skole, handel/service eller for andre formål enn dette.

I likhet med de andre regionene i Trøndelag, foretas de aller fleste jobbreiser i Namdalsregionen med bil. Gjennomsnittlig er det 77 % av de yrkesaktive som kjører bil til jobb daglig eller ukentlig. Det er ingen som oppgir at de reiser daglig/ukentlig med tog til jobb/skole, men det er som nevnt ikke mange kommuner i Namdalsregionen som har et tilbud om tog.

Med tanke på de store geografiske avstandene i Namdalsregionen, er det noe overraskende at det er så stor andel som går eller sykler til de ulike reiseformål. Gjennomsnittlig for hele regionen oppgir hver tredje respondent at de går eller sykler daglig/ukentlig til og fra både jobb/skole, til handel/service og på andre reiser.

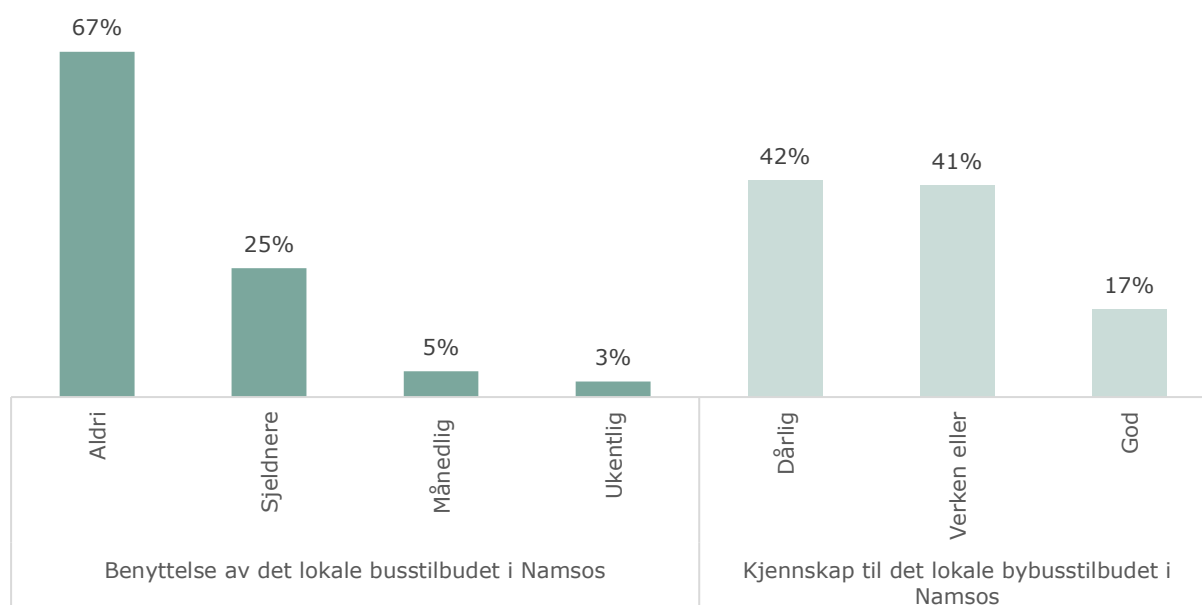
Tabell 5: Minimum ukentlig bruk av de ulike mobilitetsmidler til jobb/skole, handel/service og andre reiser, fordelt på kommunene i Namdalsregionen. Kommuner med mindre enn 20 respondenter er utelatt fra tabellen.

Daglig/ ukentlig bruk av mobilitetsmidler til...							
Bostedskommune							
	Namsos	Nærøy	Lierne	Vikna	Nams- skogan	Grong	Overhalla
Jobb/skole							
Rutebuss	2 %		2 %	1 %			3 %
Tog	-	-	-	-			-
Hurtigbåt/ ferge	1 %	1 %	-	2 %	-	-	-
Bil	76 %	73 %	87 %	83 %	65 %	92 %	91 %
Annet mot. kjøretøy	1 %	9 %		4 %		15 %	9 %
Sykkel/ gange	45 %	27 %	22 %	38 %	38 %	35 %	29 %
Antall responser	75	59	30	48	23	13	23
Handel/service							
Rutebuss	2 %	2 %			3 %		3 %
Tog	-	-	-	-	3 %		-
Hurtigbåt/ ferge	1 %	3 %	-	3 %	-	-	-
Bil	92 %	86 %	80 %	84 %	81 %	78 %	97 %
Annet mot. kjøretøy	4 %	4 %	2 %	3 %	3 %		12 %
Sykkel/ gange	45 %	27 %	22 %	38 %	38 %	35 %	29 %
Antall responser	117	106	50	87	32	23	34
Andre reiser							
Rutebuss	1 %						
Tog	-	-	-	-			-
Hurtigbåt/ ferge	2 %	5 %	-	2 %	-	-	-
Bil	57 %	58 %	48 %	53 %	41 %	52 %	59 %
Annet mot. kjøretøy	2 %	2 %	6 %	2 %	3 %	4 %	6 %
Sykkel/ gange	39 %	23 %	20 %	40 %	34 %	35 %	24 %
Antall responser	117	106	50	87	32	23	34

3.3.1 Bybusstilbudet i Namsos

Namsos har to ruter som karakteriseres som bybussruter. Det vil si ruter som går i ring med utgangspunkt i bykjernen. En av disse går fra Spillum, gjennom sentrum, til Fossbrenna og den andre går fra Svea til Gullholmstranda. Den førstnevnte har ti avganger på hverdager og fire avganger lørdag, mens den andre har 24 avganger på hverdager og fire avganger lørdag.

Bruken av bybusstilbudet er svært begrenset. To av tre respondenter fra Namsos sier at de aldri har benyttet tilbudet, og ytterligere 25 % bruker det kun en sjelden gang. Samtidig er det kun rundt 40 % som svarer at deres kunnskap om bybusstilbudet er dårlig. Sjelden eller ingen benyttelse av bybussen kan altså ikke bare forklares med dårlig kjennskap til tilbudet.

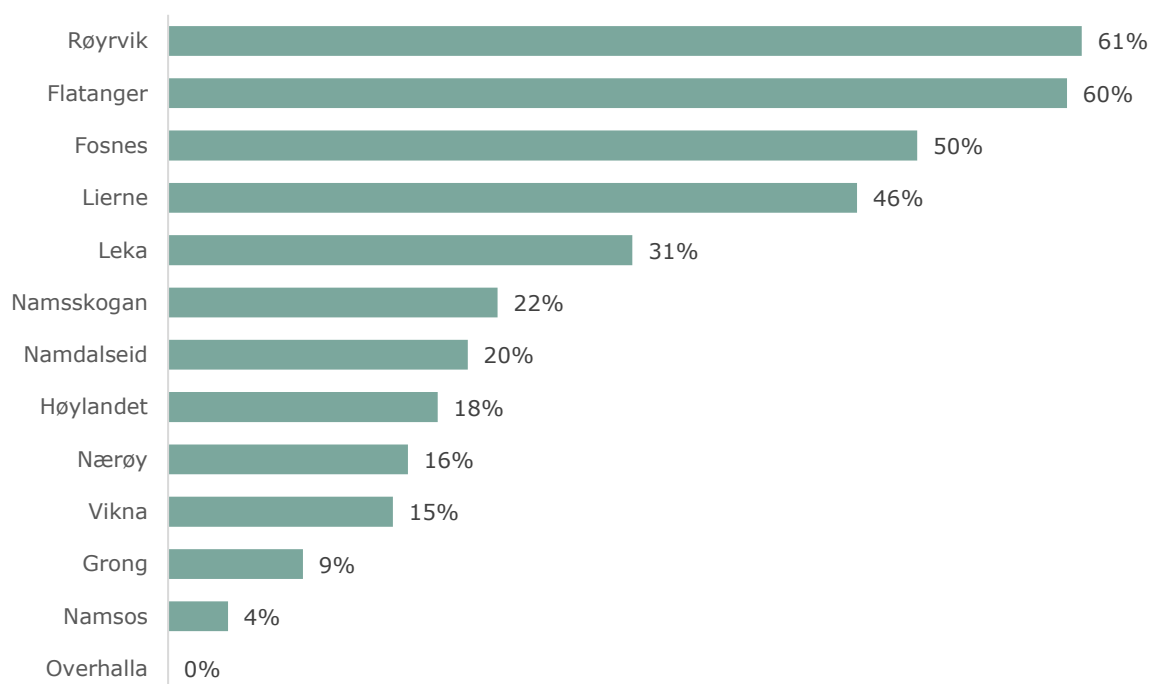


Figur 21: Benyttelse av og kjennskap til det lokale bybusstilbudet i Namsos. N=117

Bybuss kunne også vært et alternativ i Namdalsregionens nest største tettsted, Rørvik i Vikna kommune. 70 % av beboerne i Vikna kommune bodde i slutten av 2017 i Rørvik, noe som tilsvarer 3098 innbyggere, som beskrevet i vedlegg 2, kapittel 3.3.1. Hver fjerde respondent fra Vikna kommune uttrykker et savn etter bybuss.

3.3.2 Bestillingstransport

Kommunene Rørvik, Flatanger, Fosnes og Lierne skiller seg ut fra resten av kommunene i Namdalsregionen når det gjelder kunnskap om bestillingstransport. På spørsmål om hvilke kollektive transportmidler som er tilgjengelige der hvor de bor, oppgir rundt eller over halvparten av respondentene i de nevnte kommunene bestillingstransport. Dette forteller noe om hvor stor rolle bestillingstransport spiller her og at det i liten grad finnes andre kollektivtilbud i de nevnte kommunene.



Figur 22: Andelen som nevner bestillingstransport som et kollektivt transportmiddel i deres bostedskommuner. N=522

Bestillingstransport er tilgjengelig i alle kommuner i det tidligere Nord-Trøndelag. De aller fleste i Namdalsregionen sier at de aldri har benyttet seg av tilbudet om bestillingstransport. Rundt en femtedel har benyttet det sjeldnere enn én gang i måneden, mens 6 % benytter det månedlig eller oftere.

Størst andel av «faste brukere» finner vi i Flatanger (30 %), Lierne (18 %), Røyrvik (18 %), på Høylandet (18 %) og på Fosnes (17 %).

Størst andel av de som aldri har benyttet seg av bestillingstransport finner vi i Namsos (93 %), Namdalseid (93 %) og Overhalla (94 %).



Figur 23: Bruk av bestillingstransport i Namdalsregionen. N=522

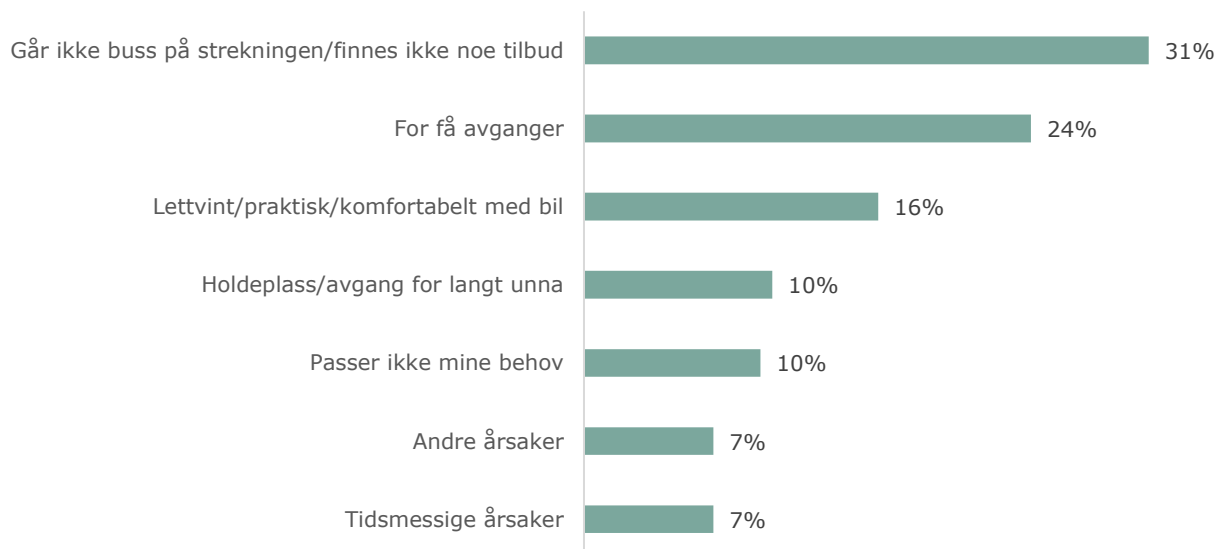
De som har benyttet bestillingstransport, er enige om at tilbudet er godt. Så mange som 93 % av de som har benyttet seg av tilbudet, sier at de er ganske eller meget fornøyd med det. 85 % mener dessuten at de har mulighet til å komme seg dit de vil ved hjelp av denne tjenesten. De mener altså at den gir dem en stor grad av mobilitet.

3.4 Potensielle kollektivreisende

Hver fjerde yrkesaktive/student i Namdalsregionen som ikke reiser kollektivt i dag, anser kollektivtrafikk som et reelt alternativ til jobb og skole. Omkring hver tredje respondent mener det er et alternativ til handel/service og over halvparten mener kollektivtrafikk kunne vært en mulighet på reiser med andre formål.

3.4.1 Mulige barrierer for kollektivtrafikk

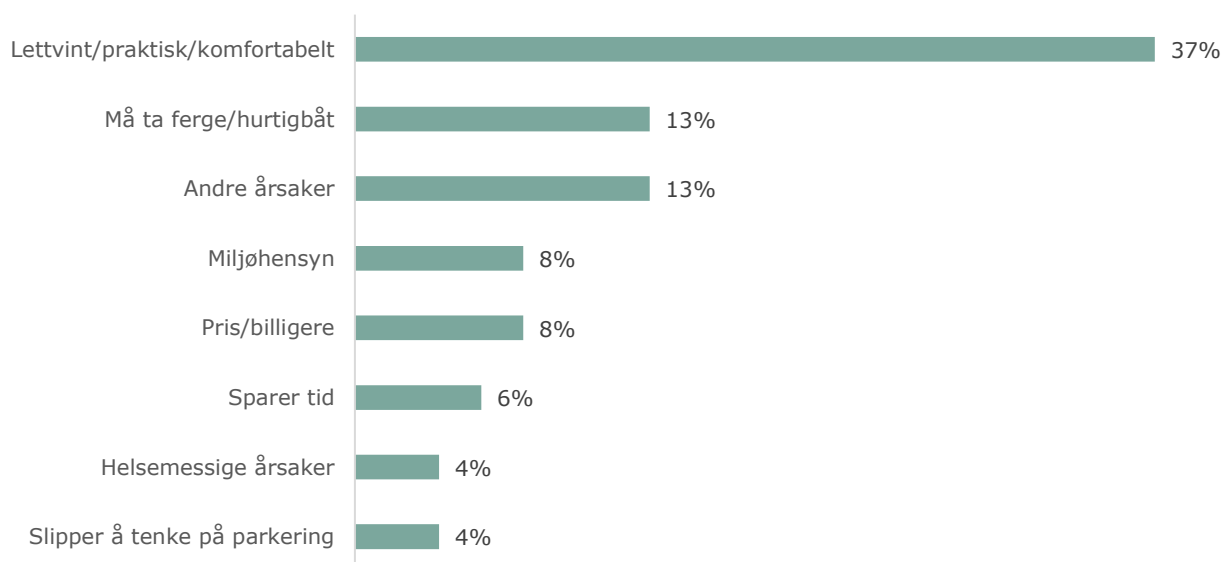
Den vanligste årsaken til at kollektivtrafikk ikke blir sett på som et alternativ, er at det ikke går buss på den aktuelle strekningen eller at det er for få avganger. En del respondenter peker dessuten på at det er lettvin, mer praktisk og mer komfortabelt å kjøre egen bil enn å reise med kollektivtrafikk.



Figur 24: De vanligste årsakene til ikke å reise kollektivt til jobb/skole i Nordlandregionen. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=184

3.4.2 Viktige drivere for kollektivtrafikk

At det er lettvin, mer praktisk og mer komfortabelt å reise kollektivt enn med egen bil, er den største driveren for bruk av kollektivtrafikk i Nordlandregionen. Dette gjelder både på reiser til jobb/skole og på andre reiser enn jobb/skole og handel/service. Det er også noen som er avhengig av å ta hurtigbåt eller ferge for å komme seg dit de vil. Langt færre peker på det økonomiske som en faktor for å velge å reise kollektivt sammenlignet med resten av Trøndelag.

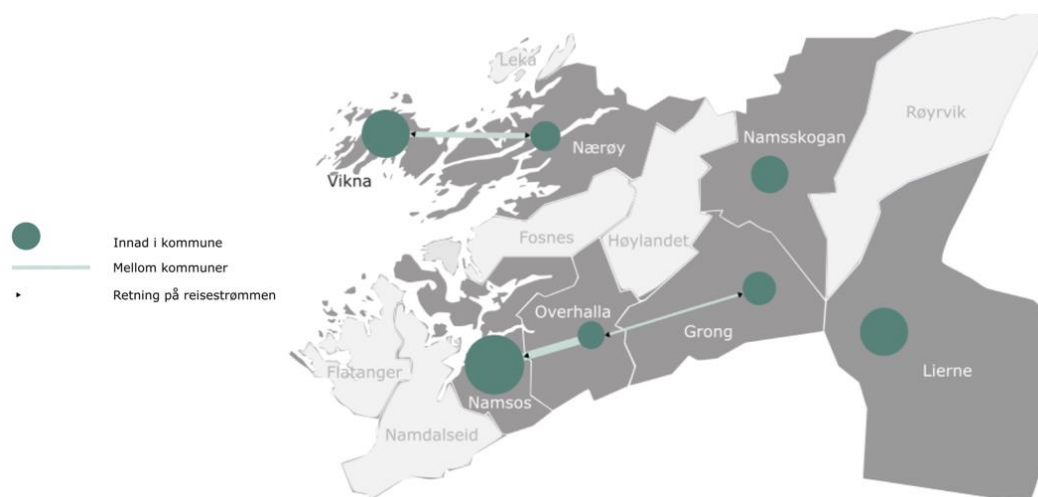


Figur 25: De vanligste årsakene til at man velger å reise kollektivt på andre reiser enn reiser til jobb/skole og handel/service i Nordlandregionen. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=52

3.5 Viktige reisestrømmer

3.5.1 Reiser til arbeid/skole

De aller fleste arbeider eller studerer i den samme kommunen som de bor i. Minst utpendling i forbindelse med arbeid ser det ut til å være fra Namsos, Vikna og Høylandet. De fleste som jobber i en annen kommune enn hjemkommunen, har arbeidssted i Namsos. Rørvik og Kolvereid er tydelige arbeidssentra for kommunene i Ytre Namdal, mens Grong trekker til seg yrkesaktive fra flere av kommunene i Midtre Namdal.



Figur 26: Arbeids-/studiependling internt i kommuner (grønne sirkler) og mellom kommuner (grønne linjer) i Namdalsregionen. Diameter og tykkelse illustrerer andelen pendlere internt og mellom kommunene. De svarte pilene viser retningen på strømmene. Det er kun de største strømmene som blir illustrert. Flatanger, Namdalseid, Fosnes, Høylandet og Rørvik er holdt utenfor grunnet lavt antall respondenter

Arbeidspendling mellom kommunene i Namdalsregionen beskrives også i vedlegg 2, kapittel 3.4.2. Der presenteres tall fra SSB og det er mange av de samme strømmene som går igjen begge steder. De sterkeste pendlerstrømmene i følge SSB går fra Overhalla til Namsos og fra Vikna til Nærøy.

3.5.2 Reiser til handel/service

Namsos nevnes som handels-/servicested av respondenter fra samtlige kommuner i Namdalsregionen. De fleste handler også i bostedskommunen. I Ytre Namdal er Rørvik og Kolvereid populære handelssteder.

3.5.3 Andre reiser

Namsos er det mest populære reisemålet fra de aller fleste kommunene i regionen. Steinkjer og Trondheim tiltrekker seg også flere namdalinger på andre reiser enn reiser til jobb, skole, handel og service.

En annen reisestrøm det er verdt å merke seg, er den som går mellom Vikna og Nærøy. Tett opp mot 50 % av respondentene fra Vikna svarer at Nærøy er den kommunen de oftest reiser til, og rundt den samme andelen reiser fra Nærøy til Vikna. Koblingen mellom kommunene blir ikke mindre i fremtiden. Den 1. januar 2020 slår de seg sammen til Nærøysund kommune.

I de østlige kommunene i regionen, fra Overhalla til Lierne, er det mange som reiser til Grong for andre formål enn arbeid, skole, handel og service.

Tabell 6: Andel respondenter som reiser på tvers av kommuner for andre formål enn jobb/skole og handel/service, samt hvilke kommuner de fleste reiser til.

Kommune	Andel som reiser til andre kommuner i Trøndelag	Kommunene flest reiser til	Antall responser
Namdalseid	100 %	Steinkjer, Namsos	15
Overhalla	94 %	Namsos	34
Vikna	92 %	Nærøy, Namsos	87
Leka	92 %	Nærøy, Namsos	13
Flatanger	90 %	Namsos, Steinkjer	10
Grong	87 %	Namsos	23
Nærøy	85 %	Vikna, Namsos	106
Høylandet	82 %	Namsos	11
Namsos	79 %	Trondheim, Steinkjer	117
Lierne	78 %	Namsos, Grong	50
Røyrvik	78 %	Namsos	18
Namsskogan	75 %	Grong, Namsos	32

3.6 Tilfredshet med kollektivtilbudet

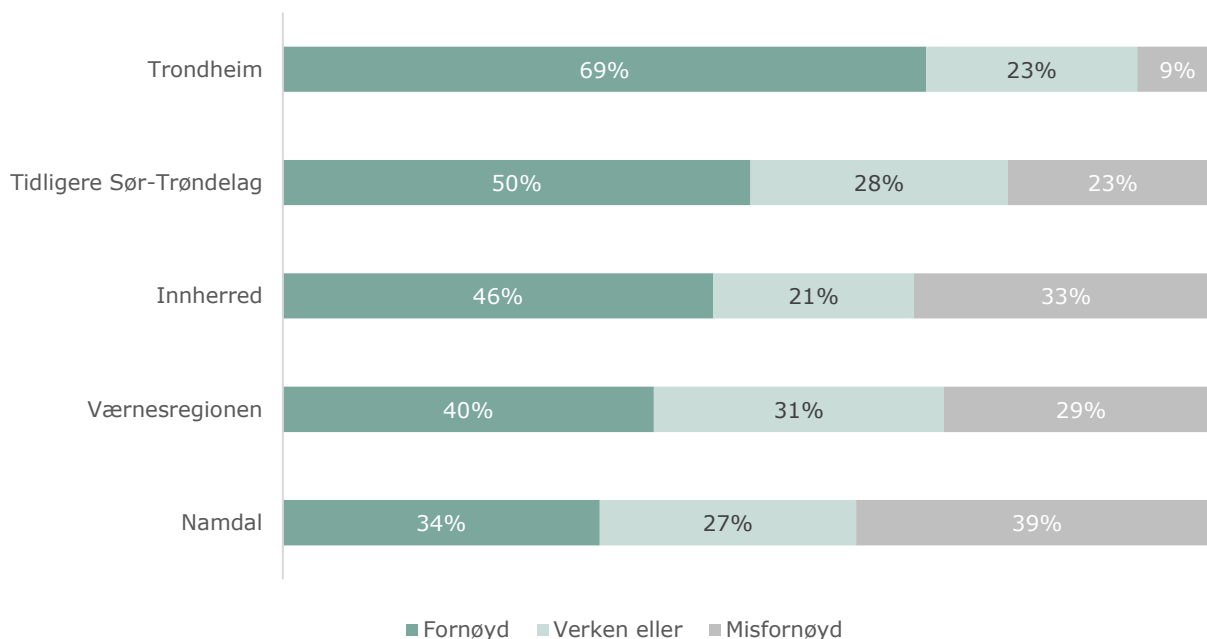
Totalt sett for Namdalsregionen, er det flere som er misfornøyde enn fornøyde med kollektivtilbudet. Mye av årsaken til misnøyen ser ut til å ligge i mangel på avganger og for få ruter. Generelt for beboere i det tidligere Nord-Trøndelag er at de er svært fornøyde med selve gjennomføringen av kollektivtrafikken, men at de er misfornøyde med tilbudet.

Innad i Namdalsregionen er det større variasjoner. Det er en klar tendens til at beboerne i de sørøstlige kommunene Overhalla og Grong ikke er spesielt fornøyde med kollektivtilbudet. I Lierne er det, overraskende nok, mange flere som er fornøyde. Dette henger kanskje sammen med at tilbudet her i stor grad består av bestillingstransport – som de er svært fornøyde med. Ansvarlige i kommunen poengterte selv dette da de var i møte med AtB våren 2018. Tilbringertjenesten er avgjørende for at folk er så fornøyde med kollektivtrafikken.

Det er også stor misnøye i de nordligste kystkommunene Leka, Fosnes og Nærøy. Vikna skiller seg fra disse kommunene ved at rundt en tredjedel er fornøyd med kollektivtilbudet, mot under 20 % samlet for de andre kommunene i Ytre Namdal. Alle disse kommunene har tilbud om ferge/hurtigbåt, så det kan tenkes at misnøyen rettes mot rutebusstilbudet og korrespondansen med hurtigbåt/ferge.

Kollektivtrafikkforeningen er en nasjonal bransjeorganisasjon for offentlige aktører som planlegger, kjøper og markedsfører kollektivtrafikkjenester. De er ansvarlige for et nasjonalt kundebarmeter, kalt kollektivbarometeret. Tre ganger i året foretar de spørreundersøkelser for å kunne måle tilfredshet til kollektivtrafikken rundt om i landet. Siden AtB ikke selv har foretatt kundetilfredshetsundersøkelser i Namdalsregionen, er det interessant å se hva Kollektivtrafikkforeningens barometer kan fortelle oss.

Namdalsregionen kommer klart dårligst ut på den totale tilfredsheten i Trøndelag fylke. I følge Kollektivbarometeret er kun hver tredje beboer i Namdalsregionen fornøyd med kollektivtilbudet.



Figur 27: Total tilfredshet med kollektivtrafikken i Trøndelag, første tertial av 2018. Tallene er hentet fra Kollektivbarometeret og de geografiske inndelingene varierer noe fra inndelingene beskrevet i denne markedsundersøkelsen. «Namdal» er lik «Namdalsregionen» bortsett fra at tidligere Leksvik kommune nevnes som en av kommunene som inngår i Namdal. N=634

4 INN-TRØNDELAGSREGIONEN

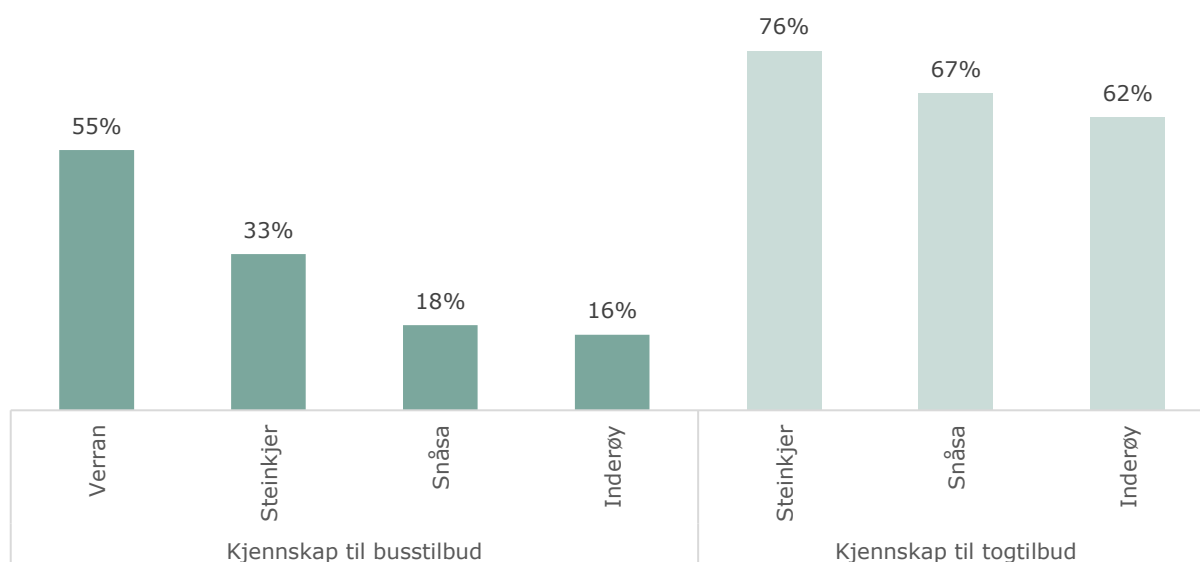
4.1 Om utvalget

Inn-Trøndelagsregionen består av kommunene Steinkjer, Verran, Inderøy og Snåsa. Det totale antall respondenter fra regionen er 327. 228 av disse bor i Steinkjer kommune, fulgt av Inderøy med 57 respondenter. I hver av kommunene Verran og Snåsa, er det 21 respondenter. Disse skal fungere som et representativt utvalg for de 33.144 innbyggerne som bodde i Inn-Trøndelags kommuner i utgangen av 2017.

4.2 Kjennskap til kollektivtilbudet

Innbyggerne i Inn-Trøndelagsregionen har dårlig kjennskap til rutebusstilbudet i hjemkommunen. Dårligst er den i Inderøy kommune hvor to av tre hevder at kjennskapen til rutebusstilbudet er dårlig. Andelen i Snåsa er nærmere 60 % og på Steinkjer er den like over 50 %. Respondentene som bor i Verran kommune har bedre kjennskap til rutebusstilbudet. Her er det i underkant av 20 % som sier de har dårlig kjennskap og over halvparten mener deres kjennskap er god. Dette kan skyldes at Verran ikke har togforbindelse.

Kjennskapen til togtilbudet er vesentlig høyere enn kjennskapen til rutebusstilbudet i de kommunene som tilbyr det.



Figur 28: Andel som oppgir at de har **Ganske god** eller **Meget god** kjennskap til buss- og togtilbudet i Inn-Trøndelag. N=286/264

4.3 Kollektive reiser

Faste bussbrukere til formålet arbeid/skole, er nesten helt fraværende i Inn-Trøndelag. De få som oppgir å bruke buss til dette formålet, bor i Steinkjer kommune. Så mange som 93 % benytter *aldri* buss på reisen til arbeid/skole.

Heller ikke på handels-/servicereiser er det mange som benytter buss. Vi finner noen flere bussbrukere til dette formålet enn på reiser til arbeid og skole, men 85 % benytter seg *aldri* av busstilbudet når de skal på handel. Rundt en tredjedel av utvalget benytter buss av og til på andre fritidsreiser.

Det er flere daglige/ukentlige togbrukere enn bussbrukere i Inn-Trøndelagsregionen, og de aller fleste er bosatt i Steinkjer kommune. 3-4 % av respondentene fra Steinkjer kommune reiser med tog ukentlig eller oftere til de ulike formål.

Tabell 7: Minimum ukentlig bruk av de ulike kollektive mobilitetsmidler til jobb/skole, handel/service og andre reiser i Inn-Trøndelags kommuner.

Daglig/ukentlig bruk av mobilitetsmidler til...				
Bostedskommune				
	Steinkjer	Verran	Snåsa	Inderøy
Jobb/skole				
Rutebuss	1 %			
Tog	3 %	-		2 %
Bil	78 %	82 %	86 %	77 %
Annet mot. kjøretøy	1 %			5 %
Sykkel/gange	28 %	27 %	20 %	15 %
Antall responser	104	10	11	35
Handel/service				
Rutebuss	2 %			
Tog	3 %	-		
Bil	87 %	90 %	96 %	84 %
Annet mot. kjøretøy	1 %			3 %
Sykkel/gange	36 %	35 %	24 %	30 %
Antall responser	188	22	19	57
Andre reiser				
Rutebuss	1 %			
Tog	4 %	-		
Bil	60 %	60 %	62 %	59 %
Annet mot. kjøretøy		5 %	10 %	5 %
Sykkel/gange	39 %	42 %	48 %	22 %
Antall responser	188	22	19	57

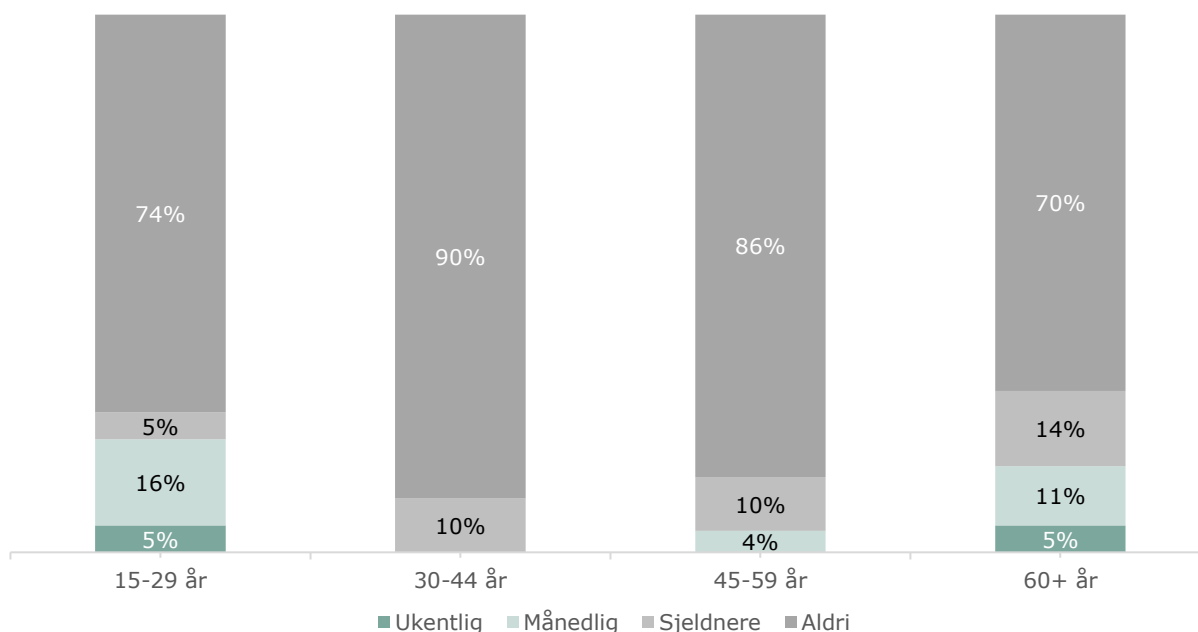
4.3.1 Bybusstilbudet på Steinkjer

Steinkjer har to såkalte bybuslinjer. Én går om Søndre Egge, mens den andre går om Byafossen. At de blir kalt bybuslinjer er ikke ensbetydende med at de har mange avganger. Disse linjene har henholdsvis seks og fem avganger på hverdager og ingen avganger i helg. Dette gjenspeiles i både kjennskap til og bruk av tilbudet.

Det er kun de som bor på Steinkjer som har blitt stilt spørsmål om bybusstilbudet. Funn fra undersøkelsen peker på at det er de yngste som har dårligst kjennskap til tilbudet. Tre fjerdedeler av innbyggerne under 30 år, har dårlig kjennskap til det lokale bybusstilbudet. Blant de over 60 år, er det rundt halvparten som mener deres kjennskap er dårlig.

Av de 228 respondentene på Steinkjer, er det kun 50 som forteller at de har benyttet bybussen. Det er de nevnte aldersgruppene (under 30 og over 60 år) som benytter seg av bybusstilbudet på Steinkjer.

Rundt en tredjedel av de over 60 år og en fjerdedel av de under 30 år, benytter bybusstilbudet fra daglig til sjeldnere enn hvert halvår. I aldersgruppen mellom 30 og 60 år, er det ingen som benytter bybusstilbudet oftere enn månedlig.



Figur 29: Bruk av det lokale bybusstilbudet på Steinkjer, fordelt på alder. N=188

4.3.2 Bestillingstransport i Inn-Trøndelag

Rundt 15 % oppgir at de benytter seg av bestillingstransport hvert halvår eller oftere. Som vi ser av Figur 30 er andelen som *aldri* har benyttet seg av bestillingstransport 77 %. Disse fordeler seg nokså likt på alder, men en litt høyere andel av de som aldri har benyttet det, finner vi blant de yngste i utvalget. Det er flest over 45 år som benytter seg av bestillingstransport månedlig eller oftere, men det er stadig over tre fjerdedeler som aldri benytter seg av det, også i denne aldersgruppa.



Figur 30: Bruk av bestillingstransport i Inn-Trøndelagsregionen. N=286

De få som har benyttet seg av muligheten for bestillingstransport, er stort sett svært fornøyde med tilbudet. Gjennomsnittlig gir de, på en skala fra 0 til 100, en score på 75 poeng.

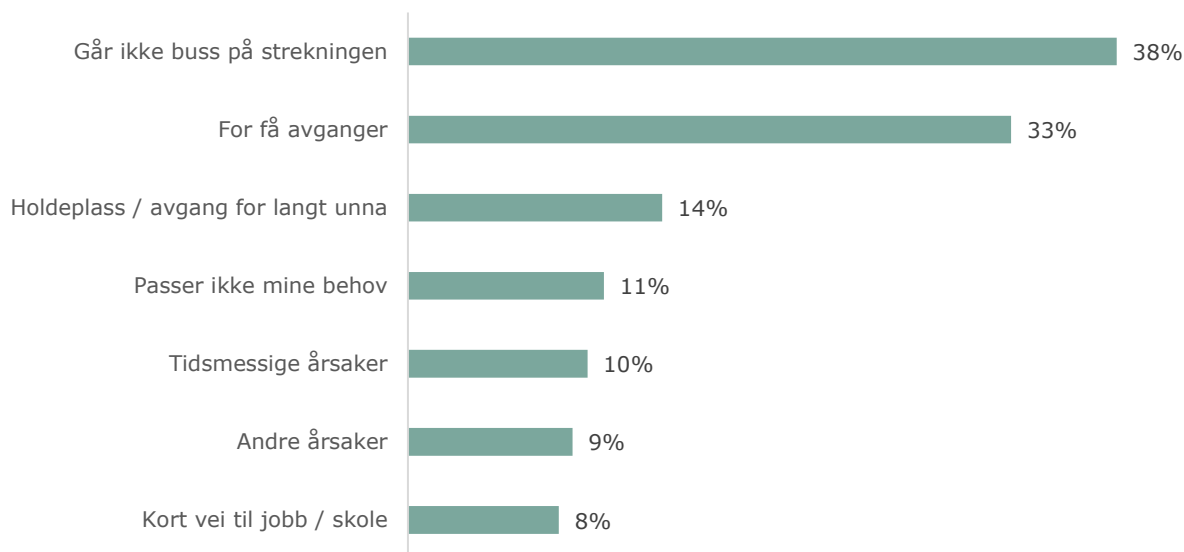
4.4 Potensielle kollektivreisende

Rundt hver fjerde respondent i Inn-Trøndelagsregionen sykler eller går til skole/jobb. Det er allikevel bil som er den klare vinneren i samtlige kommuner i Inn-Trøndelagsregionen. Klarer man å få flere til å la bilen stå en gang i blant, vil det være mange potensielle bussbrukere i Inn-Trøndelagsregionen.

Inn-Trøndelag er den regionen med størst andel som ser på kollektivtrafikk som et alternativ på reiser til handel/service og andre fritidsreiser. Over 60 % mener det er et alternativ.

4.4.1 Mulige barrierer for kollektivtrafikk

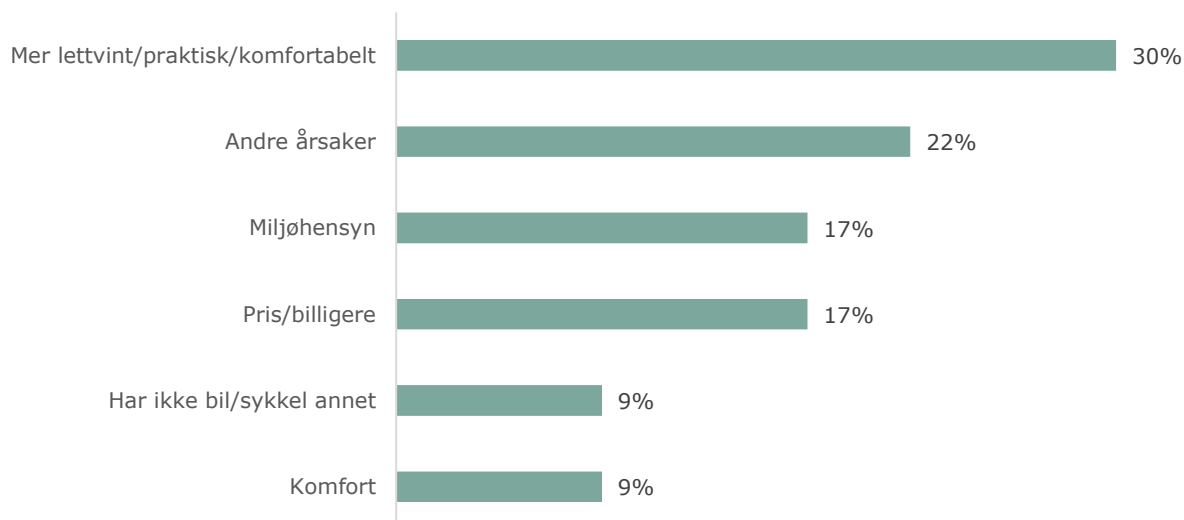
De tre mest nevnte årsakene til at kollektivtrafikk ikke er et reelt alternativ til jobb/skole, har med busstilbudet å gjøre. Den hyppigst nevnte årsaken er at det ikke går buss på strekningen mellom bosted og arbeidssted/skole, etterfulgt av for få avganger og at holdeplass/avgang er for langt unna.



Figur 31: De viktigste årsakene til at kollektivtrafikk ikke er et alternativ til jobb/skole for beboerne i Inn-Trøndelag. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=91

4.4.2 Viktige drivere for kollektivtrafikk

De fleste som reiser kollektivt i Inn-Trøndelagsregionen gjør det fordi det er mer lettvinnt/praktisk/komfortabelt. Inn-Trøndelag har også en litt større andel som gjør det av hensyn til miljøet, sammenlignet med de andre regionene. Færre peker på at det er økonomisk gunstig sammenlignet med flere av de andre regionene.



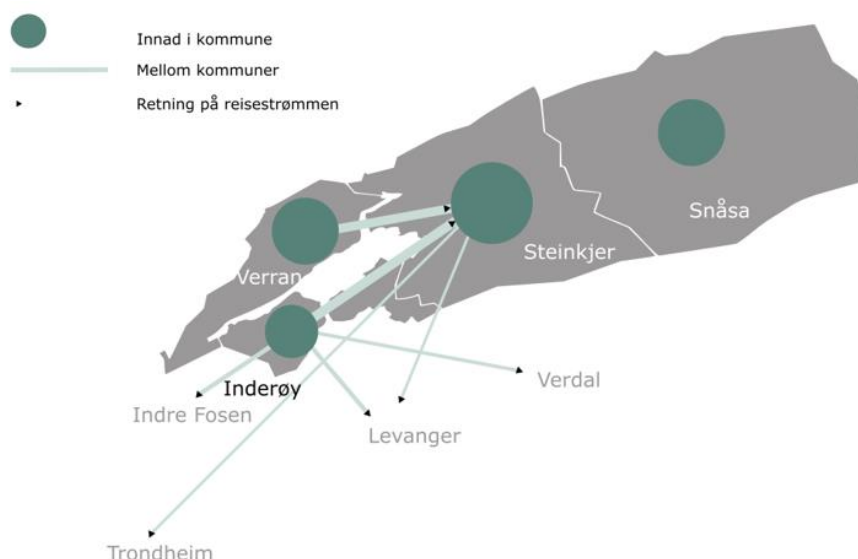
Figur 32: De viktigste årsakene til at man reiser kollektivt på reiser med andre formål enn jobb/skole og handel/service i Inn-Trøndelagsregionen. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=23

4.5 Viktige reisestrømmer

4.5.1 Reiser til arbeid/skole

De aller fleste som bor på Steinkjer, jobber eller går på skole på Steinkjer. Også fra Verran og Inderøy er det mange som skal inn til Steinkjer for å arbeide.

Rundt to tredjedeler av utvalgets arbeidende i Verran og Snåsa, arbeider i hjemkommunen. I Inderøy kommune er den tilsvarende andelen på 33 % og en like stor andel arbeider på Steinkjer.



Figur 33: Arbeids-/studiependling internt i kommuner (grønne sirkler) og mellom kommuner (grønne linjer) i Inn-Trøndelagsregionen. Diameter og tykkelse illustrerer andelen pendlere internt og mellom kommunene. De svarte pilene viser retningen på strømmene. Det er kun de største strømmene som blir illustrert.

4.5.2 Reiser til handel/service

For reiser til handel og service gjelder mange av de samme reisestrømmene som til arbeid/skole. Samtlige av respondentene som ikke er i arbeid eller går skole og som bor på Steinkjer, oppgir at de reiser til handels-/servicested beliggende i bostedskommunen. I Verran er det like mange som reiser til Steinkjer som handler lokalt i sin egen kommune. I Snåsa handler et klart flertall i bostedskommunen. I Inderøy kommune oppgir rundt halvparten at de reiser til handels-/servicested i egen kommune og hver tredje respondent reiser til Steinkjer for dette formålet. De resterende handler i Verdal kommune.

4.5.3 Andre reiser

Det er Steinkjer som er byen de fleste reiser til for andre aktiviteter enn jobb og skole. Rundt to tredjedeler av utvalget i Verran og Inderøy, samt 86 % av de fra Snåsa, oppgir Steinkjer som den kommunen de reiser oftest til.

For innbyggerne på Steinkjer er det mer spredt hvor de reiser. Det kan forklares i at de finner det aller meste i sin egen kommune og at de derfor tolker «andre aktiviteter enn jobb/skole og handel/service» på ulikt vis. Rundt en tredjedel av de som bor på Steinkjer oppgir at de reiser til Trondheim og deretter følger Levanger som den nest mest besøkte kommunen til formål utenom jobb og skole.

Tabell 8: Andel respondenter som reiser på tvers av kommuner for andre formål enn jobb/skole og handel/service, samt hvilke kommuner de fleste reiser til.

Kommune	Andel som reiser til andre kommuner i Trøndelag	Kommunene flest reiser til	Antall responser
Snåsa	100%	Steinkjer	22
Inderøy	92%	Steinkjer, Verdal, Levanger	59
Verran	89%	Steinkjer	21
Steinkjer	80%	Trondheim, Levanger, Verdal, Namsos	230

4.6 Tilfredshet med kollektivtilbudet

Det er store forskjeller innad i regionen når det gjelder hvor fornøyde man er med kollektivtilbudet. I Steinkjer er annenhver respondent fornøyd med tilbudet, noe som gjør at de er den kommunen i Trøndelag med de tredje mest fornøyde beboerne. I Snåsa kommune er det derimot bare 10 % som er fornøyd med kollektivtilbudet og over 60 % er direkte misfornøyd. I Inderøy kommune er man litt mer

fornøyd enn i Snåsa, men det er kun hver femte respondent som sier seg fornøyd. I Verran fordeler respondentene seg likt mellom fornøyd, verken eller og misfornøyd.

5 REGION FOSEN

5.1 Om utvalget

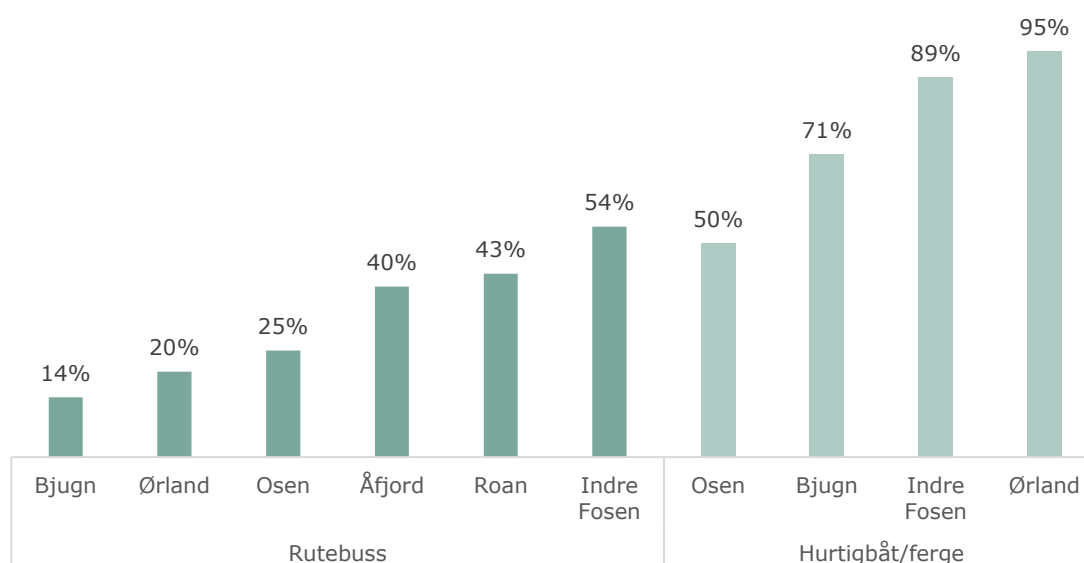
Region Fosen består av kommunene Bjugn, Ørland, Åfjord, Indre Fosen, Roan og Osen. Det totale antall respondenter fra denne regionen er 188. Den største andelen av disse er bosatt i Indre Fosen kommune (73), 40 bor i Ørland kommune, 35 i Bjugn og 25 i Åfjord. Det var utfordrende å få tak i nok respondenter fra Osen og Roan kommune. Derfra har vi henholdsvis 8 og 7 respondenter. Tallene som presenteres fra disse to kommune er av den grunn svært usikre. De 188 respondentene skal fungere som et representativt utvalg for de 25 729 innbyggerne som bodde i Fosen regionen ved utgangen av 2017.

Det er en klar overvekt av eldre i utvalget fra region Fosen. Tre fjerdedeler av de spurte er over 45 år og rundt 40 % er over 60 år. Rundt halvparten av de spurte i region Fosen har fullført videregående skole som høyeste utdanning. Rundt 40 % har høyere utdanning på universitet eller høyskole.

5.2 Kjennskap til kollektivtilbudet

De aller fleste i region Fosen vet at de har et tilbud om rutebuss i deres hjemkommune. Over halvparten av de som bor i Indre Fosen mener de har et godt kjennskap til rutebusstilbudet. Det er også i denne kommunen vi finner de fleste daglige avganger med buss i Fosen regionen. Dårligst kjennskap til rutebusstilbudet har beboerne i Bjugn kommune. Dette til tross for at det er et bedre busstilbud i denne kommunen enn i samtlige andre kommuner i regionen, bortsett fra Indre Fosen.

Kommunene i region Fosen som har hurtigbåt- og fergeruter, har bedre kjennskap til tilbudet enn kommuner i andre regioner med dette tilbudet. Aller best er den i Ørland kommune, hvor 95 % av de som har deltatt i denne undersøkelsen har god kjennskap til tilbudet.



Figur 34: Andel som oppgir at de har **Ganske god** eller **Meget god** kjennskap til tilbudet om rutebuss og hurtigbåt/ferge i Fosen regionen. N=188/156

Bestillingstransport er en mulighet i Indre Fosen og Åfjord kommune, men det er få som er klar over dette.

5.3 Kollektive reiser

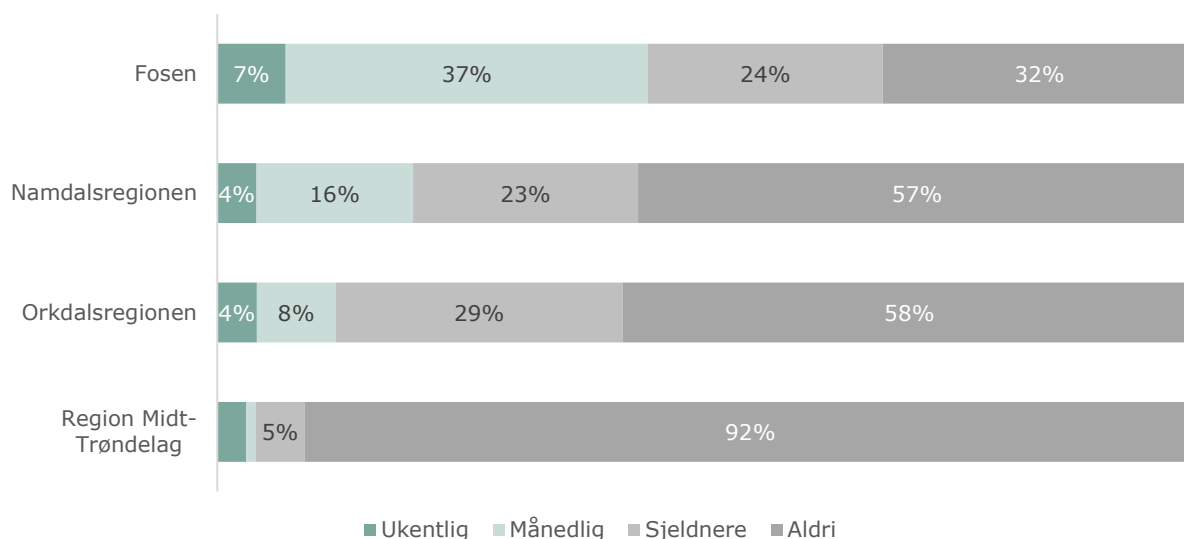
Fosen skiller seg ikke i særlig grad fra de andre regionene i Trøndelag når det kommer til bussbruk. En litt større andel svarer at de bruker buss på den daglige jobb- eller studiereisen, men det er like mange ikke-brukere som i de fleste andre regionene. Dette gjelder på alle typer reiser.

Det er flere som benytter hurtigbåt og ferge daglig/ukentlig til de ulike formålene enn som benytter rutebuss i region Fosen. Størst andel gående/syklende finner vi i Ørland kommune med 35 % til både skole/jobb og handel/service. Færrest gående/syklende er det i Åfjord kommune, hvor under 10 % går eller sykler til jobb/skole og handel/service.

Tabell 9: Minimum ukentlig bruk av de ulike mobilitetsmidler til jobb/skole, handel/service og andre reiser, fordelt på kommunene i region Fosen

Daglig/ukentlig bruk av mobilitetsmidler til...						
	Bostedskommune					
	Bjugn	Indre Fosen	Osen	Roan	Ørland	Åfjord
Jobb/skole						
Rutebuss	3 %	8 %			3 %	
Hurtigbåt/ferge	3 %	8 %	13 %	-	5 %	-
Bil	79 %	87 %	71 %	80 %	86 %	94 %
Annet mot. kjøretøy	5 %	2 %				13 %
Sykkel/gange	17 %	25 %	13 %	14 %	35 %	8 %
Antall responser	19	47	7	5	14	16
Handel/service						
Rutebuss		4 %				
Hurtigbåt/ferge		10 %	13 %	-	8 %	-
Bil	91 %	78 %	75 %	57 %	83 %	84 %
Annet mot. kjøretøy	3 %	1 %	13 %		3 %	
Sykkel/gange	17 %	25 %	13 %	14 %	35 %	8 %
Antall responser	35	73	8	7	40	25
Andre reiser						
Rutebuss		1 %			3 %	
Hurtigbåt/ferge		7 %	13 %	-	8 %	-
Bil	49 %	45 %	75 %	43 %	45 %	44 %
Annet mot. kjøretøy		1 %				
Sykkel/gange	20 %	29 %	38 %	29 %	35 %	20 %
Antall responser	35	73	8	7	40	25

Det er langt flere som oppgir å reise med hurtigbåt eller ferge i region Fosen enn i de andre kystregionene. Dette gjelder for alle typer reiser. 20 % reiser med hurtigbåt/ferge månedlig eller oftere til jobb/skole og 44 % til handel/service.



Figur 35: Benyttelse av hurtigbåt/ferge til handel/service, fordelt på de regionene i Trøndelag med et tilbud om hurtigbåt/ferge. N=788

5.3.1 Bestillingstransport

Av de rundt 90 respondentene fra Indre Fosen og Åfjord kommune, er det kun én som sier at hun benytter bestillingstransport oftere enn hver tredje måned. 10 % benytter seg av tilbudet en sjelden gang.

5.4 Potensielle kollektivreisende

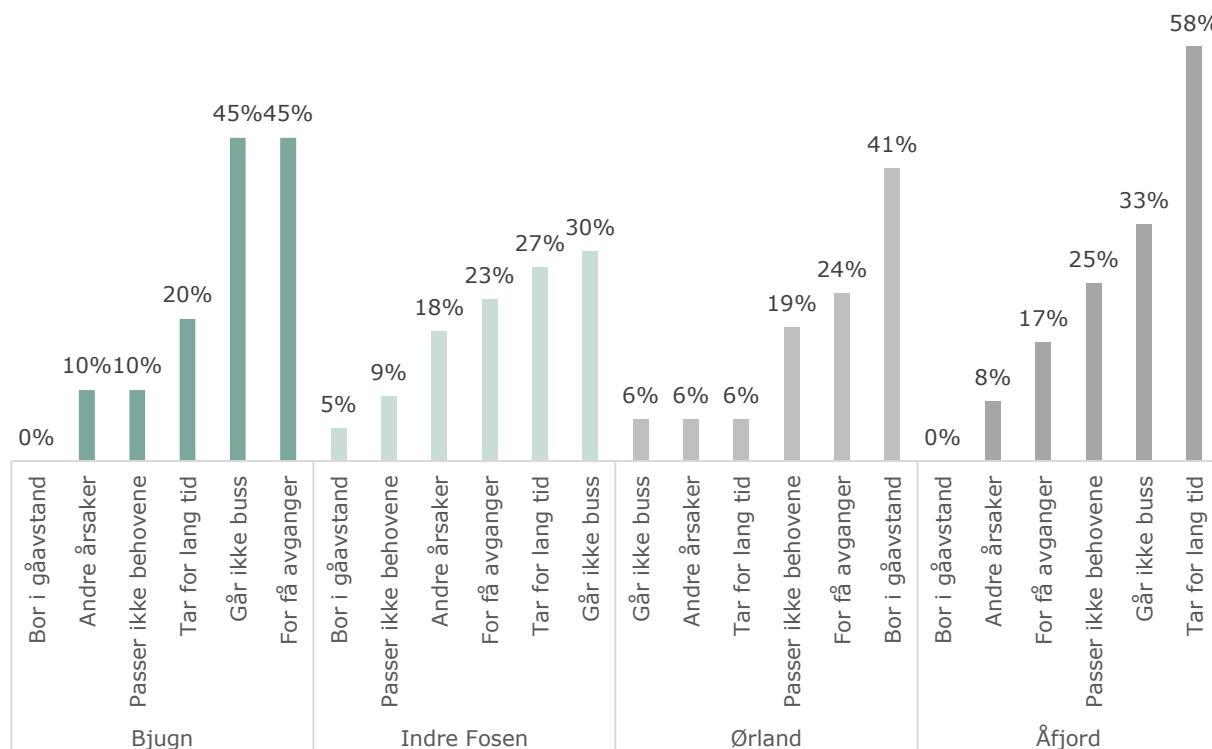
Bilen er den store vinneren på alle typer reiser i region Fosen, og det er kun i Ørland kommune at vi finner en betydelig andel gående/syklende til de ulike reisemål. Færrest er det i Åfjord kommune, hvor det kun er 8 % som går eller sykler til jobb/skole og handel/service ukentlig eller oftere. Årsaken til at det er så få som går eller sykler til jobb/skole og handel/service i region Fosen, finnes antakelig i avstandene man har fra bosted til jobb, skole og handelssentra.

Når det gjelder reiser til jobb og skole, er det flest potensielle kollektivreisende i Bjugn kommune. Av de som ikke reiser kollektivt i dag, er 40 % av dem positive til å reise kollektivt til dette formålet. På handels- og servicereiser er det i Ørland kommune vi finner flest som ser det som et reelt alternativ å reise kollektivt (40 %).

5.4.1 Mulige barrierer for kollektivtrafikk

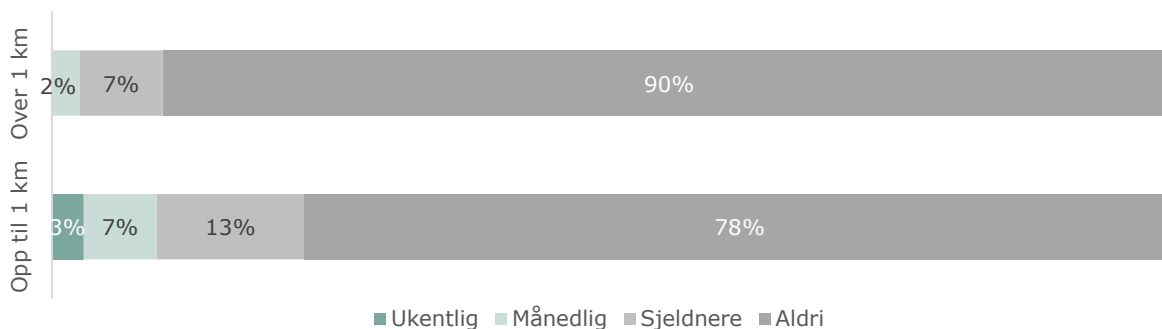
Sammenlignet med andre kommuner i Trøndelag, opplever flere i region Fosen at det tar for lang tid å reise kollektivt. Det er mange som oppgir dette som årsak til at de ikke velger kollektivt når de skal på jobb eller skole, spesielt blant respondentene i Åfjord og Indre Fosen. Ellers nevnes mange av de samme årsakene som går igjen i andre kommuner, slik som for få avganger og at det ikke går buss på strekningen.

Respondentene i Ørland kommune skiller seg ut fra resten ved at de ikke i like stor grad skylder på manglende buss på strekningen fra hjemmet til jobben/skolen. Med sine 5300 innbyggere og et landareal på 73 km² er Ørland en liten, men konsentrert kommune. Over 40 % av de som bor i denne kommunen peker på den korte avstanden mellom hjemmet og jobben som årsak til at de ikke velger å reise kollektivt. Dette så vi også tegn til i Tabell 9 hvor Ørland kommune skilte seg klart fra de andre kommunene med en langt større andel gående/syklende til jobb/skole.



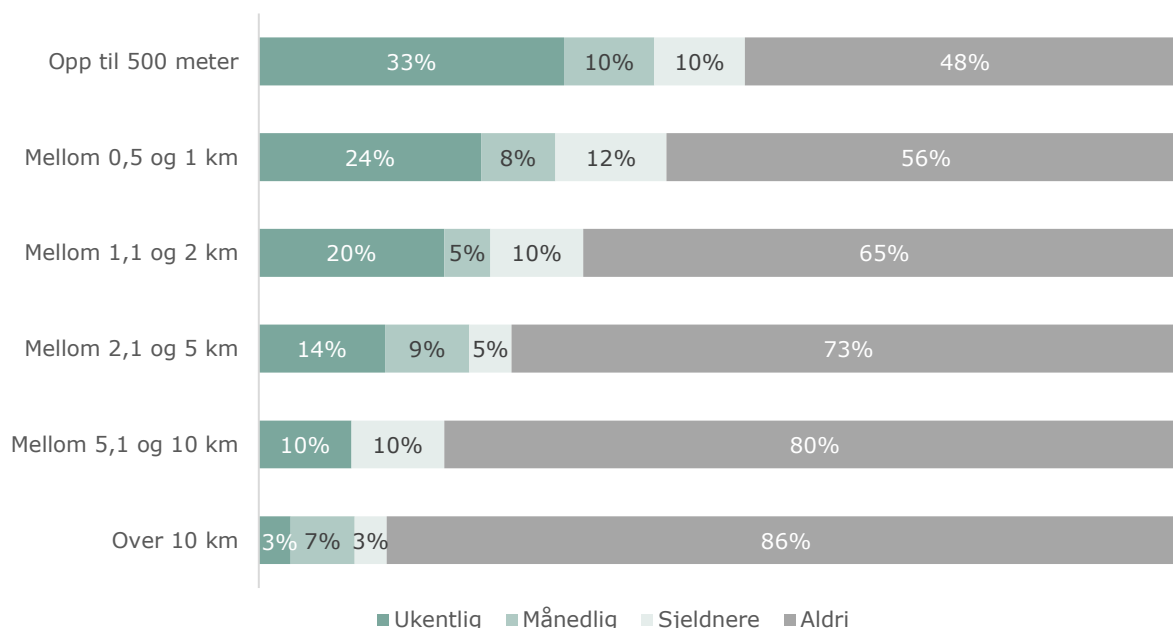
Figur 36: De viktigste årsakene til at kollektivtrafikk ikke anses som et reelt alternativ til jobb/skole, fordelt på de ulike kommunene i region Fosen. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. Osen og Roan er utelatt fra figuren på grunn av for få respondenter. N=83

Resultater fra denne undersøkelsen viser en svak sammenheng mellom avstand til holdeplass og hvor ofte man reiser med buss. De som bor inntil én kilometer fra holdeplass, reiser oftere med buss enn de som bor lengre unna.



Figur 37: Sammenhengen mellom avstand til holdeplass og hvor ofte man reiser med buss til formålet handel/service. N=188

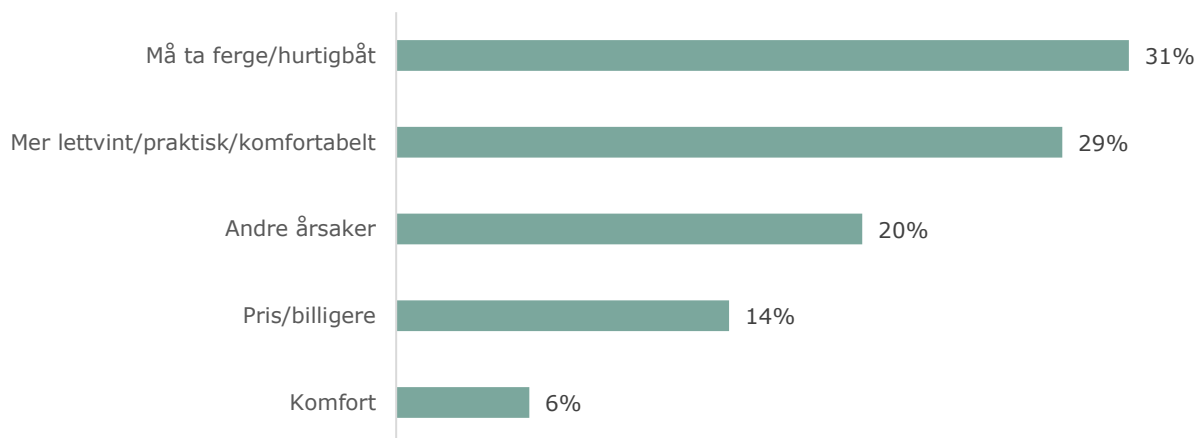
Den sterkeste sammenhengen med avstand til holdeplass finner vi allikevel i sykkel og gange til handel/service. Det er færre som svarer at de går eller sykler når avstanden til nærmeste bussholdeplass øker. Dette kan forklares med at dersom man bor langt unna en holdeplass, er sjansene store for at man også bor langt unna handelssentra og arbeidsplasser.



Figur 38: Sammenhengen mellom avstand til holdeplass og sykkel/gange til handel/service. N=188

5.4.2 Viktige drivere for kollektivtrafikk

Den vanligste årsaken til at folk på Fosen reiser kollektivt, er at de *må* ta ferge eller hurtigbåt for å komme seg dit de vil. Nesten like mange peker på at det er lettvin, praktisk og mer komfortabelt enn andre reiseformer. Det er en mindre andel som trekker frem prisen som avgjørende for at de reiser kollektivt på Fosen enn i Trøndelag samlet sett. Dette kan henge sammen med at mange av de som reiser kollektivt på Fosen benytter hurtigbåten. Et tilbud som er dyrere enn rutebusstilbudet.

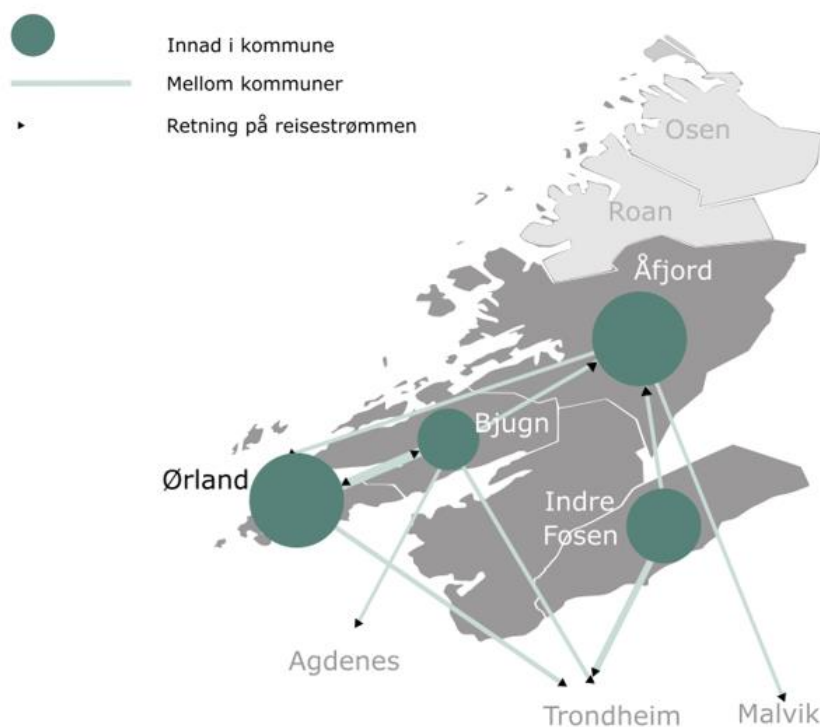


Figur 39: De viktigste årsakene til å reise kollektivt på andre reiser enn jobb/skole og handel/service i region Fosen. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=35

5.5 Viktige reisestrømmer

5.5.1 Reiser til arbeid/skole

De aller fleste i region Fosen arbeider med postadresse i bostedskommunen. Brekstad tiltrekker seg yrkesaktive fra både Ørland, Bjugn, Indre Fosen og Åfjord kommune, mens det i Åfjord er yrkesaktive fra Åfjord, Bjugn og Indre Fosen kommune representert i denne undersøkelsen.



Figur 40: Arbeids-/studiependling internt i kommuner (grønne sirkler) og mellom kommuner (grønne linjer) i Fosen regionen. Diameter og tykkelse illustrerer andelen pendlere internt og mellom kommunene. De svarte pilene viser retningen på strømmene. Det er kun de største strømmene som blir illustrert. Roan og Osen er holdt utenfor grunnet lavt antall respondenter.

5.5.2 Reiser til handel/service

For reiser til handel/service tegnes det samme bildet som på reiser til arbeids-/studiested. De bosatte i region Fosen handler stort sett i den kommunen de bor i. Av handelsstrømmer på tvers av kommuner, er det kun reiser mellom Bjugn og Ørland som er verdt å merke seg fra denne undersøkelsen. De fleste i Bjugn kommune oppgir at de handler i Bjugn, men rundt hver femte respondent handler i Ørland kommune.

I Indre Fosen er det Rissa og Leksvik som tiltrekker seg flest i forbindelse med handel/service. Brekstad har handlende fra Ørland og Bjugn kommune. Det er også noen som oppgir Trondheim som handelssted, fra flere av tettstedene/bygdene i regionen.

5.5.3 Andre reiser

Rundt en tredjedel av de som bor i Ørland og Bjugn kommune oppgir Trondheim som den kommunen de oftest reiser til for andre aktiviteter enn jobb/skole. Det som allikevel er mest verdt å merke seg, er trafikken mellom Bjugn og Ørland. Rundt en tredjedel av ørlendingene reiser til Bjugn for andre aktiviteter enn jobb/skole og over halvparten av bjugningene reiser til Ørland kommune. Frekvensen er også høy. Henholdsvis 30 % og 40 % av innbyggerne i Ørland og Bjugn oppgir å foreta denne reisen daglig eller ukentlig.

For de bosatte i Åfjord og Indre Fosen er det Trondheim som oftest er målet om de krysser kommunegrensa for andre aktiviteter enn jobb/skole. Dette er ikke en reise de foretar ofte. De aller fleste foretar denne reisen en til tre ganger månedlig.

Roan ser ut til å ha en tiltrekning til det tidligere Sør-Trøndelag og Åfjord kommune, mens Osen i større grad trekkes mot det tidligere Nord-Trøndelag og Namsos kommune. Det er også grunn til å tro at det er en del reising mellom disse to kommunene.

Tabell 10: Andel respondenter som reiser på tvers av kommuner for andre formål enn jobb/skole og handel/service, samt hvilke kommuner de fleste reiser til.

Kommune	Andel som reiser til andre kommuner i Trøndelag	Kommunene flest reiser til	Antall responser
Bjugn	97%	Ørland, Trondheim	35
Indre Fosen	95%	Trondheim	73
Ørland	88%	Bjugn, Trondheim	40
Åfjord	72%	Trondheim	25

Tabell 11: Reisefrekvens til den kommunen man reiser oftest til for andre aktiviteter enn jobb/skole, som vist i Tabell 10

	Ørland	Bjugn	Åfjord	Indre Fosen
Daglig/ukentlig	29 %	40 %	6 %	7 %
Månedlig	37 %	46 %	67 %	73 %
Sjeldnere	34 %	14 %	28 %	19 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall responser	35	35	18	70

5.6 Tilfredshet med kollektivtilbudet

Innbyggerne i Fosen er samlet sett verken mer eller mindre fornøyde med kollektivtilbudet enn i andre regioner. Innad i regionen er det større forskjeller. Innbyggerne i Bjugn kommune er mye mindre fornøyd enn resten. Situasjonen er en helt annen i Åfjord og Indre Fosen. I disse kommunene er det en langt større andel som er fornøyd med tilbudet enn misfornøyd. Ørland kommune ligger litt under snittet i tilfredshet, sammenlignet med kommunene i de andre regionene.

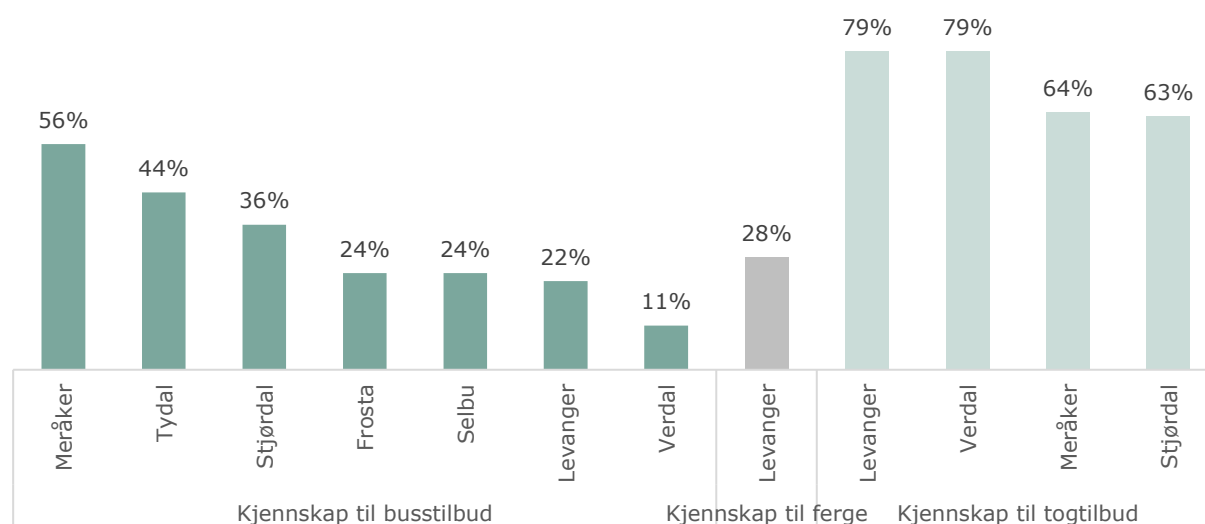
6 MIDT-TRØNDELAGSREGIONEN

6.1 Om utvalget

Midt-Trøndelagsregionen består av kommunene Levanger, Verdal, Frosta, Stjørdal, Meråker, Selbu og Tydal. Det er totalt blitt intervjuet 602 personer fra denne regionen, med varierende antall fra de ulike kommunene. De skal fungere som et representativt utvalg for de 83 259 innbyggerne som bodde i region Midt-Trøndelag ved utgangen av 2017. Flest respondenter er hentet fra Stjørdal (226), Levanger (159) og Verdal (121). Fra Selbu er det 41 som er med i denne undersøkelsen, 25 er fra Meråker, 21 fra Frosta og 9 fra Tydal. Det er en liten overvekt av eldre (60+) i utvalget fra region Midt-Trøndelag.

6.2 Kjennskap til kollektivtilbudet

De aller fleste i region Midt-Trøndelag er godt klare over hvilket kollektivtilbud de har tilgjengelig der hvor de bor. Det er allikevel ingen tvil om hvilket kollektivt transportmiddel beboerne i Midt-Trøndelag mener de har best kjennskap til. Mens en av fire mener de har god kjennskap til rutebusstilbudet, mener 70 % at deres kjennskap til togtilbudet er godt. Kjennskapen til rutebuss er dårligst i Verdal, hvor kun 11 % hevder denne er god. I Meråker derimot, mener over halvparten av de spurte at de har god kjennskap til rutebusstilbudet.



Figur 41: Andel som oppgir at de har **Ganske god** eller **Meget god** kjennskap til de ulike kollektive transportmidlene, fordelt på kommunene i region Midt-Trøndelag. N=602/159/531

6.3 Kollektive reiser

I Selbu, Tydal og Meråker er det svært få som oppgir at de bruker andre transportmidler enn bil for å komme seg til jobb, skole, handel og service. Heller ikke på andre reiser enn de nevnte formålene, blir det brukt kollektivtrafikk.

Variasjonen er litt større i Stjørdal, Frosta, Levanger og Verdal, selv om det også i disse kommunene er bilen som er mest populær. Stjørdal har den største andelen faste bussbrukere, og det er først og fremst til jobb/skole at buss foretrekkes.

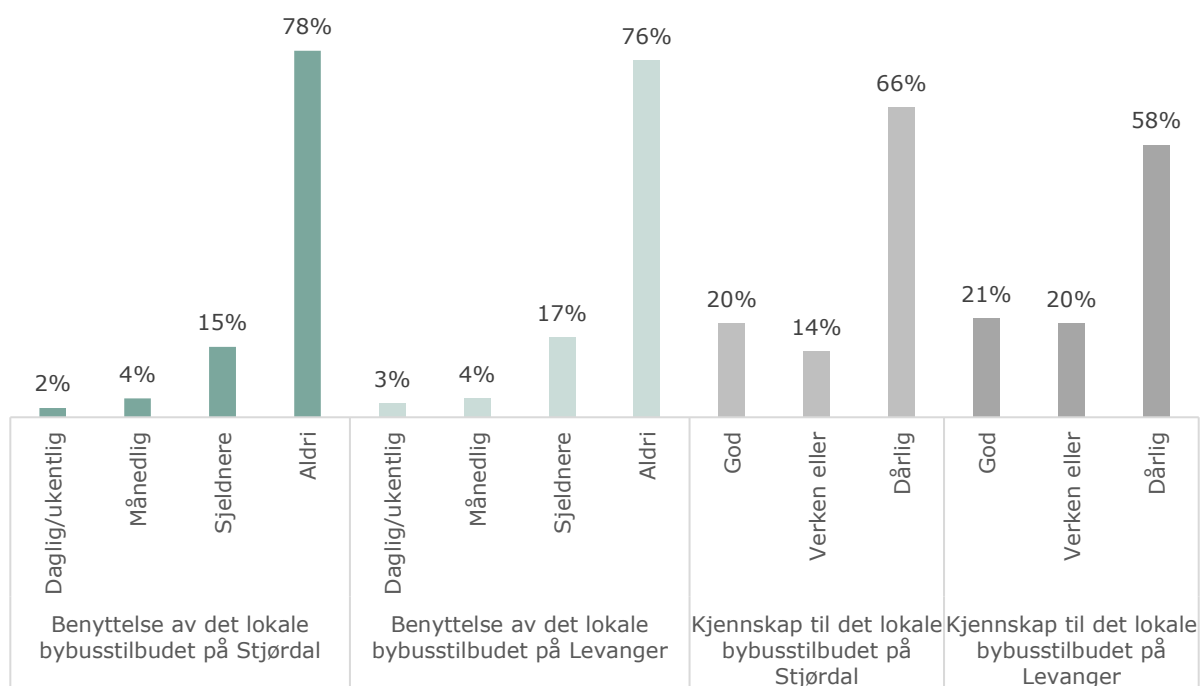
Tabell 12: Viser daglig/ukentlig bruk av de ulike mobilitetsmidlene til jobb/skole, handel/service og andre reiser, fordelt på kommunene i region Midt-Trøndelag

Daglig/ukentlig bruk av mobilitetsmidler til...							
Bostedskommune							
	Selbu	Tydal	Meråker	Stjørdal	Frosta	Levanger	Verdal
Jobb/skole							
Rutebuss	2 %			5 %	5 %	2 %	1 %
Ferge	-	-	-	-	-	3 %	-
Tog	-	-		3 %	-	4 %	6 %
Bil	91 %	100 %	91 %	79 %	100 %	71 %	85 %
Annet mot. kjøretøy				4 %	7 %	2 %	4 %
Sykkel/gange	17 %	56 %	16 %	35 %	14 %	45 %	35 %
Antall responser	23	3	21	144	15	90	71
Handel/service							
Rutebuss	2 %			3 %		1 %	
Ferge	-	-	-	-	-	3 %	-
Tog	-	-		2 %	-	4 %	3 %
Bil	100 %	100 %	84 %	93 %	86 %	89 %	94 %
Annet mot. kjøretøy	2 %		8 %	2 %	5 %	3 %	3 %
Sykkel/gange	17 %	56 %	16 %	35 %	14 %	45 %	35 %
Antall responser	41	9	25	226	21	159	121
Andre reiser							
Rutebuss		22 %		2 %		2 %	1 %
Ferge	-	-	-	-	-	3 %	-
Tog	-	-		3 %	-	6 %	4 %
Bil	68 %	67 %	60 %	68 %	62 %	67 %	72 %
Annet mot. kjøretøy		11 %		1 %		2 %	3 %
Sykkel/gange	22 %	44 %	16 %	47 %	14 %	47 %	29 %
Antall responser	41	9	25	226	21	159	121

6.3.1 Bybusstilbudet på Stjørdal og Levanger

Både Stjørdal og Levanger har såkalte bybusstilbud. Det vil si en rutebuss som går i ring med utgangspunkt i bykjernen. Rundt tre fjerdedeler av respondentene i Stjørdal og Levanger oppgir at de aldri har benyttet seg av bybusstilbudet. De som svarer at de bruker bybussen, gjør det forholdsvis sjeldent. De aller fleste benytter tilbudet sjeldnere enn én gang i måneden.

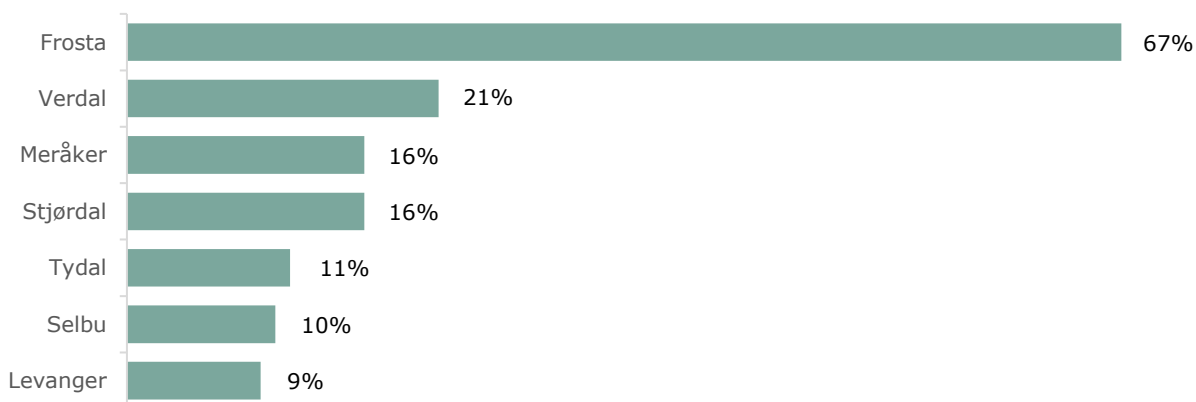
Noe av forklaringen på at bybusstilbudet brukes så lite, kan være dårlig kjennskap. Kun hver femte respondent sier de har god kjennskap til tilbudet om bybuss i de to kommunene. Her kan det derfor ligge et potensial til flere bussbrukere, ved å informere bedre om de tilbudene som finnes.



Figur 42: Benyttelse av og kjennskap til bybusstilbudet på Stjørdal og Levanger. N=226 (Stjørdal) og 159 (Levanger)

6.3.2 Bestillingstransport i Midt-Trøndelagsregionen

Kun de færreste nevner bestillingstransport når de blir spurt om hvilke kollektive transportmidler som finnes i kommunen de bor i. Frosta skiller seg ut både ved at få nevner buss og ved at mange nevner bestillingstransport.



Figur 43: Andelen som nevner bestillingstransport som et mulig kollektivt transportmiddel i deres bostedskommune. N=602

Frosta er også uten sammenligning den kommunen i hele Trøndelag med størst andel som benytter seg av bestillingstransport.

Tabell 13: Bruk av bestillingstransport i region Midt-Trøndelag. Høye verdier er markert med en mørkere farge.

Frekvens	Region Midt-Trøndelag						
	Selbu	Tydal	Meråker	Stjørdal	Frosta	Levanger	Verdal
Ukentlig					10 %		
Månedlig				3 %	14 %	2 %	2 %
Sjeldnere			4 %	8 %	43 %	14 %	10 %
Aldri/uaktuelt	100 %	100 %	96 %	88 %	33 %	84 %	88 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall responser	41	9	25	226	21	159	121

Respondentene som benytter bestillingstransport er stort sett fornøyde med tilbudet. Kun 2 av de 53 i region Midt-Trøndelag som svarte at de har benyttet bestillingstransport, er misfornøyde med det. De fleste synes også tilbudet gir dem mulighet til å komme seg dit de ønsker i Trøndelag.



Figur 44: Tilfredshet med tilbudet om bestillingstransport i region Midt-Trøndelag. N=53

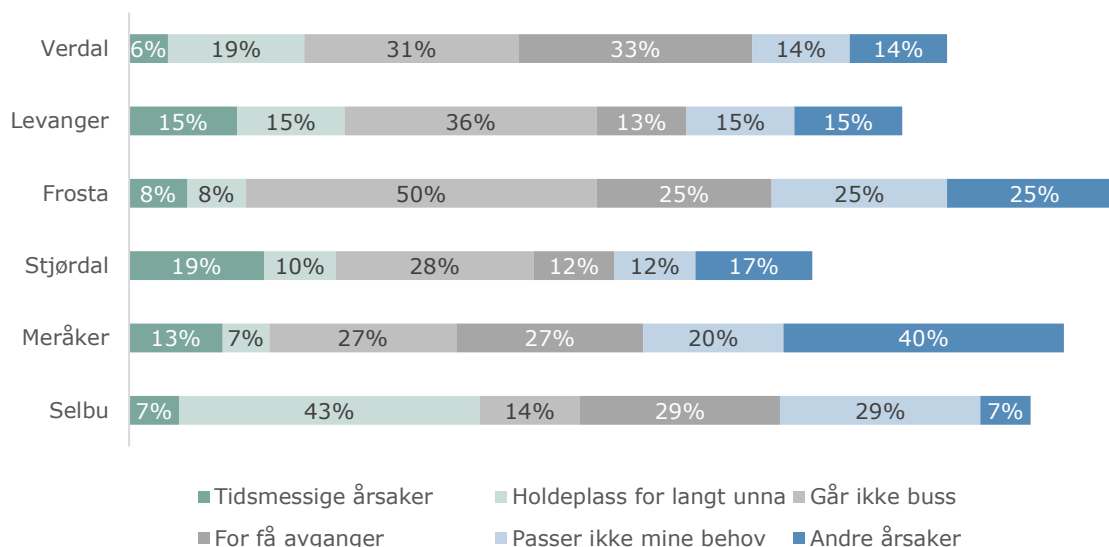
6.4 Potensielle kollektivreisende

I flere av kommunene i region Midt-Trøndelag er det en større andel som er positive til å reise kollektivt til jobb/skole, enn det er i Trøndelag sett under ett. Andelen i hele Trøndelag som ser på kollektivtrafikk som et reelt alternativ er 28 %, mens den i Verdal og Levanger er 40 %. I disse kommunene spesielt, ligger det et stort potensial i å få flere til å reise kollektivt. I Frosta og Meråker derimot, er det færre som er positive til å reise kollektivt enn man er i hele Trøndelag sett under ett.

6.4.1 Mulige barrierer for kollektivtrafikk

Årsakene som trekkes frem i region Midt-Trøndelag skiller seg ikke vesentlig fra årsakene som gis ellers i Trøndelag. Det at det ikke går buss på strekningen og at det er for få avganger, er årsaker som nevnes av flest.

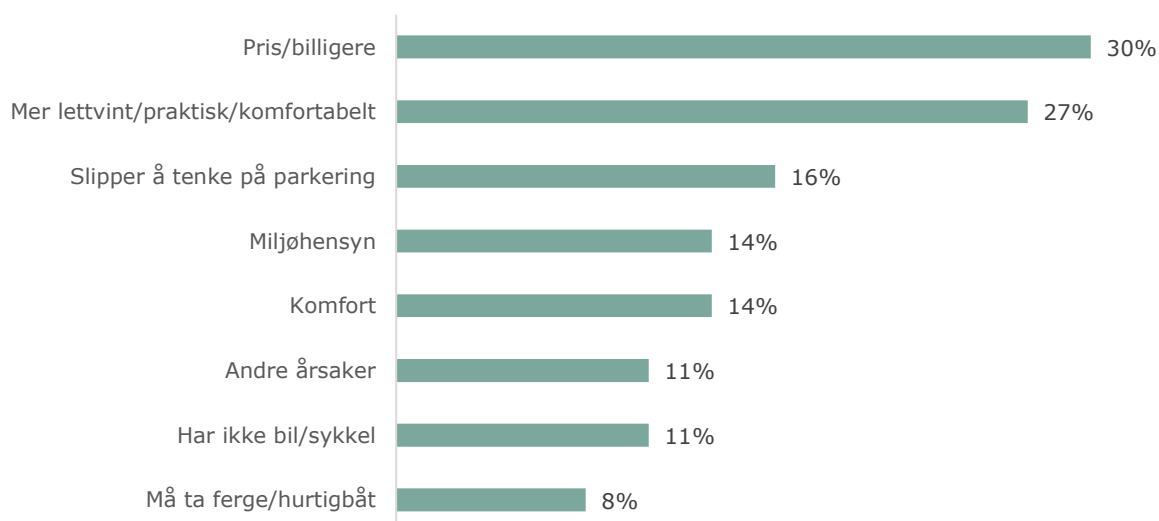
Det er store forskjeller innad i regionen, som vist i figur ?. Mens man i Frosta kommune har et for dårlig busstilbud, er det store avstander til nærmeste bussholdeplass som er den viktigste årsaken i Selbu. Tidsmessige årsaker, som ofte blir nevnt som en barriere til bussbruk blant beboere i Trondheim, nevnes hyppigst blant beboere fra de største kommunene Stjørdal og Levanger.



Figur 45: De viktigste årsakene til at kollektivtrafikk ikke er et alternativ til jobb/skole blant beboerne i region Midt-Trøndelag, fordelt på de ulike kommunene. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. Tydal er utelatt fra figuren på grunn av få respondenter. N=194

6.4.2 Viktige drivere for kollektivtrafikk

De bosatte i Midt-Trøndelagsregionen har en langt større andel som peker på det økonomiske aspektet ved å reise kollektivt som en driver, sammenlignet med de andre regionene i det tidligere Nord-Trøndelag. Dette kan forklares med andel som pendler inn til Trondheim for arbeid/studier. Ellers er det ulike former for komfort som driver respondentene fra region Midt-Trøndelag til å reise kollektivt. For mange er denne måten å reise på mer komfortabel/praktisk/lettvinnt enn alternativet. Det er både komfortabelt og økonomisk gunstig å slippe å tenke på parkering.



Figur 46: Årsaker til at beboerne i region Midt-Trøndelag velger å reise kollektivt til jobb/skole, kun besvart av de som faktisk gjør det. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=37

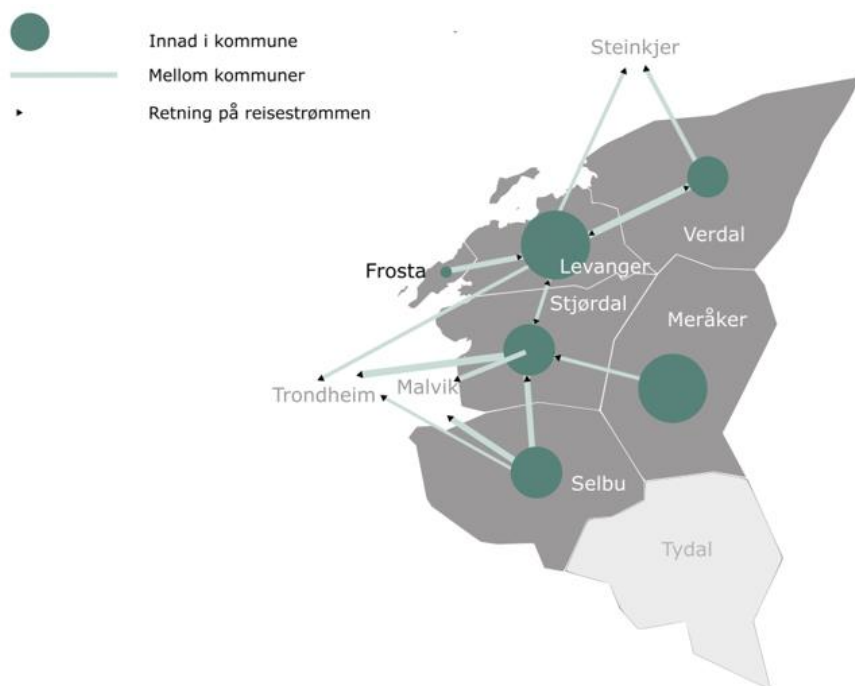
6.5 Viktige reisestrømmer

Utvalget er blitt spurt om hvor de arbeider/går på skole og hvor de reiser i forbindelse med handel og service. De er også blitt spurt om hvilken kommune annen enn deres bostedskommune de reiser oftest til for andre aktiviteter enn jobb/skole og hvor ofte de foretar denne reisen. Dette danner et bilde av reisestrømmer og hvilke behov som finnes til ulike tider av døgnet.

6.5.1 Reiser til arbeid/skole

Reisestrømmene som tegnes opp i forbindelse med arbeid/skole gir grunnlag for å vurdere hvor bussene bør gå i rushtiden om morgenen og ettermiddagen.

I tillegg til at det er mange som arbeider/studerer i egen bostedskommune, er det tydelige reisestrømmer fra samtlige kommuner inn til byene i regionen. De fleste arbeider i Stjørdal og Levanger, fulgt av Trondheim og Verdal. Nord for Levanger er det også en del som arbeider/studerer på Steinkjer.



Figur 47: Arbeids-/studiependling internt i kommuner (grønne sirkler) og mellom kommuner (grønne linjer) i Midt-Trøndelagsregionen. Diameter og tykkelse illustrerer andelen pendlere internt og mellom kommunene. De svarte pilene viser retningen på strømmene. Det er kun de største strømmene som blir illustrert. Tydal er holdt utenfor grunnet lavt antall respondenter

6.5.2 Reiser til handel/service

Reisestrømmene som tegnes opp i forbindelse med handel/service gir en pekepinn på hvor det kan være aktuelt å legge ruter på andre tidspunkt enn i rushtiden. Spørsmålet om handel/service er kun stilt til dem som ikke er yrkesaktive/studenter, og viser derfor hvor pensjonister og trygdede beveger seg. Man tenker seg gjerne at slike reiser gjerne kan gjennomføres på andre tidspunkt enn reisetidspunktene til de yrkesaktive.

Stjørdal tiltrekker seg folk fra flere kommuner i forbindelse med handel og service. Som vist i figuren under, svarer respondenter både fra Hell, Selbu, Skogn og Frosta at de reiser til Stjørdal for dette formålet. På samme måte er det flere reisestrømmer inn til Levanger, hovedsakelig fra nabokommunene. Ellers velger de fleste å handle i egen bostedskommune.

6.5.3 Andre reiser

I tillegg til reiser til arbeid/skole og handel/service kan det for mange være aktuelt å reise kollektivt også til andre formål, som fritidsaktiviteter, besøk til venner og familie og andre sosiale sammenkomster. Mange slike reiser har lengre avstander, og vi har derfor spurt om de lengre reisene på tvers av kommunegrenser.

Trondheim er det mest populære reisemålet fra Midt-Trøndelagsregionen. Over 60 % av respondentene fra Stjørdal og hver tredje fra Levanger drar til Trondheim på andre reiser. Stjørdal er et annet reisemål

som flere nevner. Om Stjørdal er målet for reisen eller om man flyr videre herfra, kommer ikke frem i undersøkelsen. Levanger er også et populært mål i forbindelse med andre reiser enn reiser til jobb/skole og handel/service.

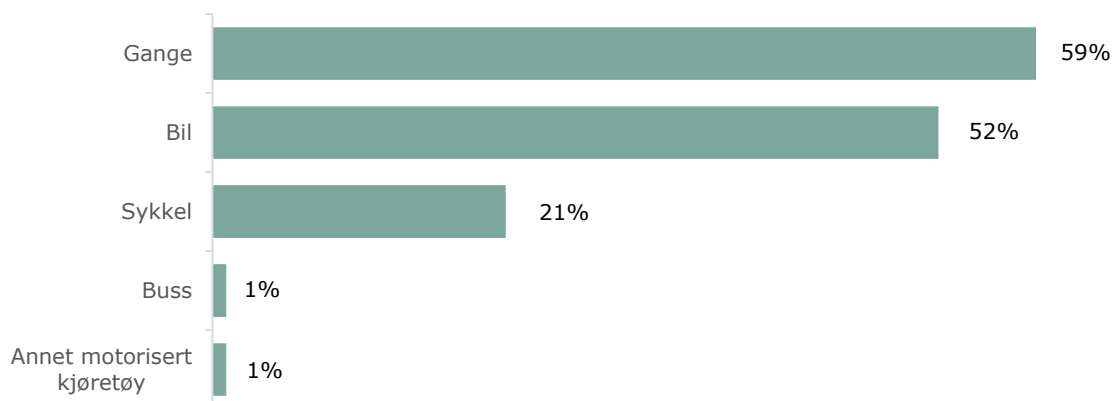
Tabell 14: Andel respondenter som reiser på tvers av kommuner for andre formål enn jobb/skole og handel/service, samt hvilke kommuner de fleste reiser til.

Kommune	Andel som reiser til andre kommuner i Trøndelag	Kommunene flest reiser til	Antall responser
Selbu	98%	Stjørdal, Trondheim	41
Frosta	95%	Stjørdal, Trondheim, Levanger	21
Stjørdal	93%	Trondheim	226
Verdal	91%	Levanger, Trondheim	121
Levanger	89%	Trondheim, Verdal	159
Meråker	84%	Stjørdal	25

6.5.4 Reiser til Trondheim

Av de 226 respondentene fra Stjørdal kommune, er det totalt 55 som sier de reiser med buss til Trondheim av og til. Dette utgjør rundt en fjerdedel. Halvparten av disse gjør dette månedlig eller oftere, mens den andre halvdel busser til Trondheim sjeldnere enn en gang i måneden.

Rundt halvparten av de som reiser kollektivt til Trondheim, kjører bil til holdeplass/stasjon. Litt over halvparten går, mens en femtedel sykler. Noen veksler mellom flere av disse.



Figur 48: Hvordan man kommer seg til holdeplass/stasjon når man reiser kollektivt til Trondheim fra Stjørdal kommune. N=105

At så mange oppgir at de kjører til holdeplass/stasjon kan tyde på at flere har langt å gå til nærmeste holdeplass. Det er derfor interessant å se hvilket forhold respondentene fra Stjørdal har til tilbudet om Park and Ride. Av de som oppgir å ta buss til Trondheim av og til, er det omtrent like store andeler av fornøyde og misfornøyde brukere. Rundt en fjerdedel av alle respondentene i Stjørdal kommune hevder at flere tilgjengelige parkeringsplasser ville ført til at de reiste kollektivt til Trondheim oftere.

Det er ingen klar sammenheng mellom hvor ofte man reiser med buss eller tog til Trondheim og tilfredshet med Park & Ride i Stjørdal. Andelen som er fornøyde med tilbudet er noe større blant de som reiser sjeldent med buss eller tog til Trondheim.

Det er derimot en klar sammenheng mellom de som er misfornøyde med muligheten for Park & Ride på Stjørdal og de som mener at flere parkeringsplasser ville hatt betydning for om de reiste kollektivt til Trondheim (se tabell under).

Tabell 15: Sammenhengen mellom tilfredshet ved Park & Ride og grad av betydning flere tilgjengelige parkeringsplasser har for hvor ofte man vil reise kollektivt til Trondheim. Høye verdier er markert med en mørkere farge. N=55

		Grad av betydning av flere tilgjengelige parkeringsplasser			Totalt
		Liten grad	Verken eller	Stor grad	
Tilfredshet ved Park and Ride	Misfornøyd	19 %	27 %	78 %	45 %
	Verken eller	19 %	18 %	4 %	13 %
	Fornøyd	62 %	55 %	17 %	42 %
Totalt		100 %	100 %	100 %	100 %

Mye av misnøyen til Park and Ride kan tenkes å ligge i at man på Stjørdal ikke har mulighet til å bruke togstasjonens parkeringsplasser når man skal reise med buss. Disse plassene er forbeholdt de togreisende, en endring som ble gjort for ikke så lenge siden.

6.6 Tilfredshet med kollektivtilbudet

Det er store forskjeller innad i Midt-Trøndelagsregionen når det gjelder folks tilfredshet med kollektivtilbudet. Mens de som bor i Stjørdal kommune er godt fornøyde med kollektivtilbudet, er beboerne i Selbu kommune svært utilfredse. Dette stemmer også godt overens med kundetilfredshetsundersøkelser som AtB gjennomfører hvert halvår.

7 ORKDALSREGIONEN

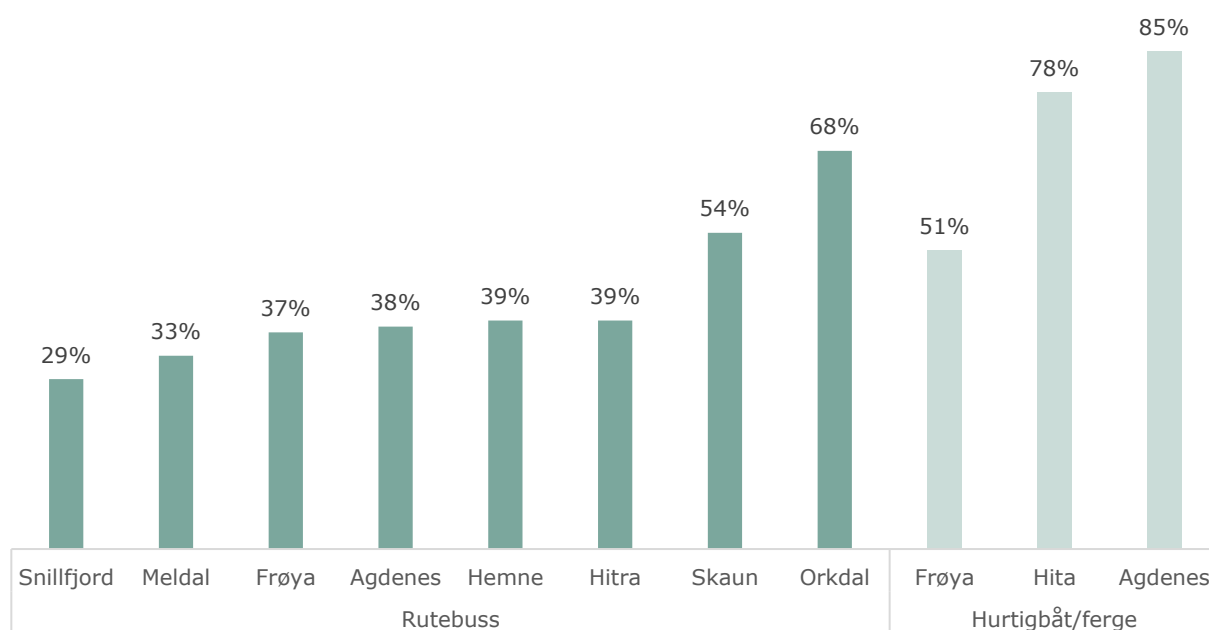
7.1 Om utvalget

Orkdalsregionen består i denne analysen av kommunene Hemne, Snillfjord, Hitra, Frøya, Agdenes, Meldal, Orkdal og Skaun. Halså og Rindal, som er en del av Møre og Romsdal, inngår ikke i denne analysen.

Det er totalt blitt intervjuet 325 personer i Orkdalsregionen. 176 av disse bor i Orkdal kommune, 67 på Frøya, 64 på Hitra og 56 i Hemne kommune. 24 respondenter bor i Meldal, 14 i Snillfjord og 13 i Agdenes kommune. De siste 24 respondentene er hentet fra den delen av Skaun kommune som ikke inngår i Stor-Trondheim. Totalt bor det 43 942 innbyggere i Orkdalsregionen.

7.2 Kjennskap til kollektivtilbudet

Befolkningen i Orkdalsregionen er de i Trøndelag med den beste kjennskapen til rutebusstilbudet. Noe kan kanskje forklares med at det ikke finnes jernbane i denne regionen. Aller best er kjennskapen i Orkdal kommune, hvor to av tre respondenter mener kjennskapen er god. I Meldal og Snillfjord er det imidlertid kun én av tre som hevder kjennskapen er god.



Figur 49: Andel som oppgir at de har **Ganske god** eller **Meget god** kjennskap til kollektivtrafikktilbudet i Orkdalsregionen, fordelt på de ulike kommunene. N=438/144

Orkdalsregionens befolkning har også god kjennskap til tilbudet om hurtigbåt og ferge. Aller best er den i Agdenes kommune, hvor 85 % hevder de har god kjennskap til fergene og hurtigbåten som legger til i kommunen.

7.3 Kollektive reiser

Det er i Skaun, Orkdal og Agdenes kommune vi finner størst andel av busspendlere til arbeid/skole. Tallene for Skaun og Agdenes er usikre på grunn av lavt antall respondenter.

Hurtigbåt/ferge er tilgjengelig fra tre kommuner i Orkdalsregionen; Agdenes, Frøya og Hitra. Agdenes har et lavt antall respondenter og har dermed mer usikre tall enn de andre to kommunene. Vi finner ingen forskjell mellom Hitra og Frøya når det kommer til den ukentlige bruken av hurtigbåt til jobb/skole. Andelen som reiser med hurtigbåt *månedlig* fra Frøya, er allikevel klart høyere enn på Hitra. Vi finner også flere brukere av hurtigbåt til handel/service og andre reiser fra Frøya enn vi gjør fra Hitra.

Bil er det foretrukne mobilitetsmiddel i samtlige kommuner i Orkdalsregionen som det også er i de andre regionene. Flest gående/syklende finner vi i Orkdal kommune.

Tabell 16: Minimum ukentlig bruk av de ulike mobilitetsmidlene til jobb/skole, handel/service og andre reiser, fordelt på kommunene i Orkdalsregionen.

Daglig/ukentlig bruk av mobilitetsmidler til...								
Bostedskommune								
	Hemne	Snillfjord	Hitra	Frøya	Agdenes	Meldal	Orkdal	Skaun
Jobb/skole								
Rutebuss			2 %	2 %	8 %		7 %	8 %
Hurtigbåt /ferge	-	-	2 %	2 %	8 %	-	-	-
Bil	74 %	75 %	80 %	78 %	75 %	86 %	79 %	73 %
Annet mot. kjøretøy	4 %		3 %	6 %	13 %		4 %	7 %
Sykkel/gange	21 %	7 %	25 %	30 %	31 %	25 %	45 %	8 %
Antall responser	27	8	40	36	8	14	114	15
Handel/service								
Rutebuss			2 %	3 %			1 %	
Hurtigbåt /ferge	-	-		9 %		-	-	-
Bil	91 %	93 %	86 %	72 %	92 %	96 %	88 %	96 %
Annet mot. kjøretøy	2 %		5 %	3 %	8 %		2 %	
Sykkel/gange	21 %	7 %	25 %	30 %	31 %	25 %	45 %	8 %
Antall responser	56	14	64	67	13	24	176	24
Andre reiser								
Rutebuss	2 %		2 %	3 %			3 %	4 %
Hurtigbåt /ferge	-	-	2 %	6 %		-	-	-
Bil	55 %	71 %	53 %	45 %	54 %	71 %	64 %	67 %
Annet mot. kjøretøy	4 %	7 %		3 %	8 %	4 %	6 %	4 %
Sykkel/gange	20 %	21 %	27 %	24 %	15 %	33 %	40 %	17 %
Antall responser	56	14	64	67	13	24	176	24

7.3.1 Bestillingstransport i Orkdal

Bestillingstransport er en mulighet i Snillfjord kommune, men siden dette er et lite benyttet tilbud og antall respondenter fra Snillfjord er lavt, vil vi ikke gå nærmere inn på det her.

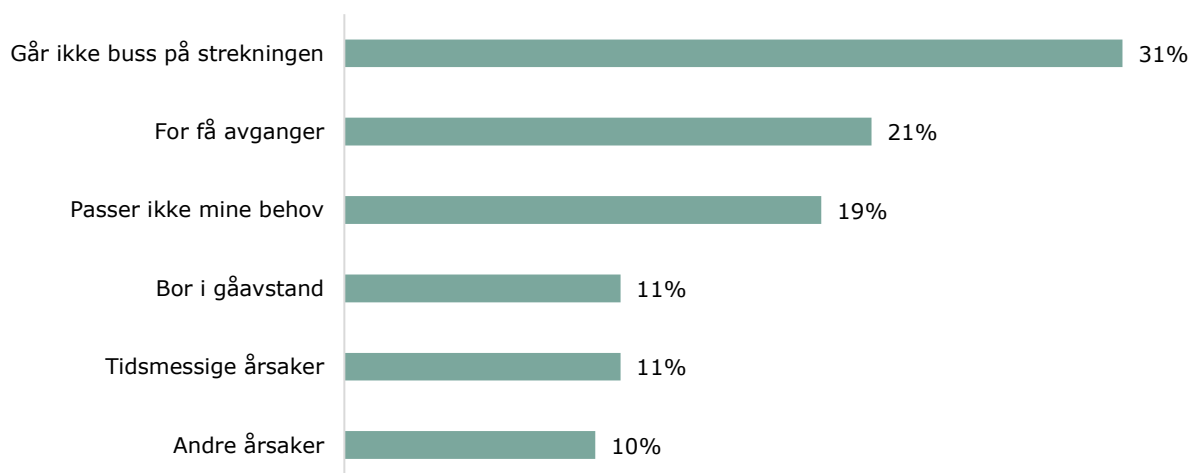
7.4 Potensielle kollektivreisende

Hver fjerde respondent av de som ikke reiser kollektivt i dag mener at kollektivtrafikk kunne vært et alternativ på reiser til jobb/skole. Et par prosentpoeng flere ser det som en mulighet til handel og service. I overkant av halvparten av respondentene i Orkdalsregionen mener det kunne vært aktuelt med buss eller tog til andre reiser enn jobb/skole og handel/service.

7.4.1 Mulige barrierer for kollektivtrafikk

Den hyppigst nevnte årsaken til at kollektivt ikke er et reelt alternativ til jobb/skole, er at det ikke går buss på strekningen. Mange opplever også at det er for få avganger til at de kan benytte seg av

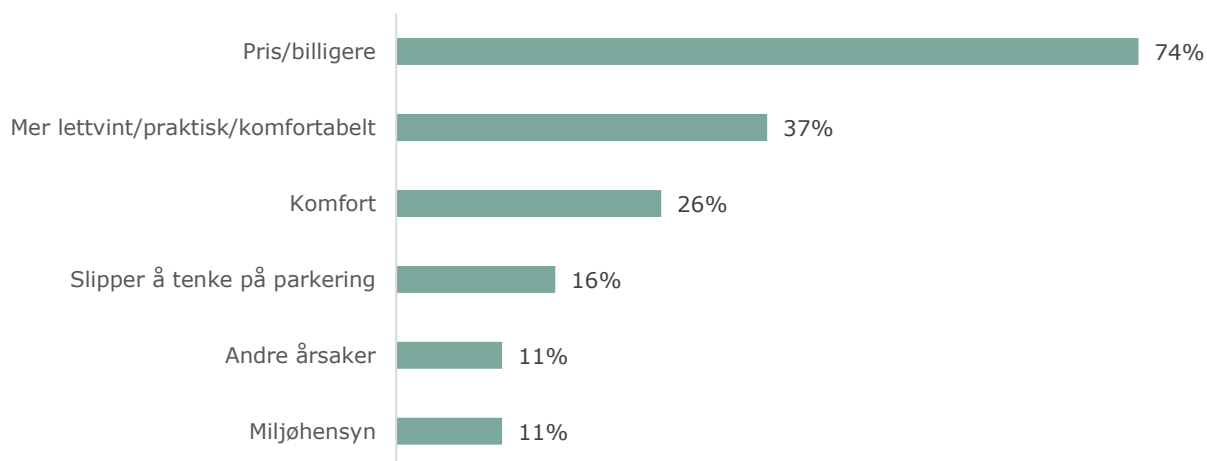
tilbudet. En forbedring av tilbudet i form av flere ruter og flere avganger, vil kunne føre til at flere fra Orkdalsregionen velger å reise kollektivt.



Figur 50: De viktigste årsakene til at kollektivtrafikk ikke anses som et reelt alternativ til jobb/skole blant beboerne i Orkdalsregionen. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=156

7.4.2 Viktige drivere for kollektivtrafikk

Det økonomiske aspektet er uten tvil den viktigste driveren for bruk av kollektivtrafikk i Orkdalsregionen. Dette gjelder spesielt på reiser til arbeid/skole, som vist i figuren under, men også på handelsreiser og andre fritidsreiser er dette en driver som nevnes av flere. I tillegg er det mer komfortabelt, lettvinthet og praktisk å reise kollektivt enn med egen bil, skal vi tro beboerne i Orkdalsregionen. For mange av de andre regionene, er dette med komfort og lettvinthet noe som nevnes både som en *barriere for* og en *driver til* bruk av kollektivtrafikk. For Orkdalsregionen er det få av bilkjørerne som nevner dette.

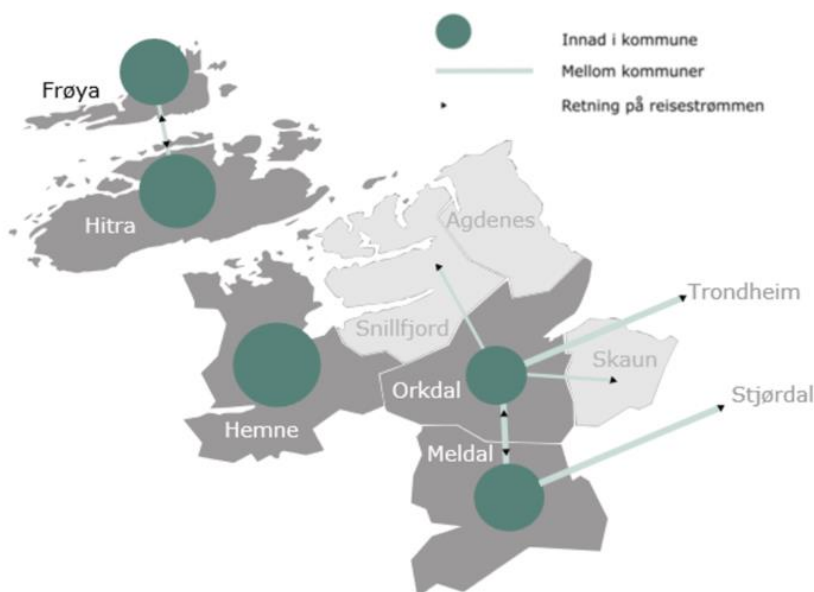


Figur 51: Årsaker til å reise med kollektivtrafikk til arbeid/skole i Orkdalsregionen. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=19

7.5 Viktige reisestrømmer

7.5.1 Reiser til arbeid/skole

Et klart flertall av de som arbeider eller går på skole, har sin arbeidsplass eller sitt studiested i den samme kommunen som de bor i. Jo nærmere Trondheim man bor, jo flere er det som arbeider eller går på skole der. Orkanger er arbeidssted for flest beboere i Orkdalsregionen. Vi finner også arbeidspendling mellom Hitra og Frøya, i begge retninger.



Figur 52: Arbeids-/studiependling internt i kommuner (grønne sirkler) og mellom kommuner (grønne linjer) i region Trøndelag sør. Diameter og tykkelse illustrerer andelen pendlere internt og mellom kommunene. De svarte pilene viser retningen på strømmene. Det er kun de største strømmene som blir illustrert. Snillfjord, Agdenes og Skaun er holdt utenfor på grunn av svært få respondenter. Halså og Rindal er regnet som en del av Møre og Romsdal

7.5.2 Reiser til handel/service

Det samme bildet gjenspeiler seg i handels- og servicesteder befolkningen i Orkdalsregionen benytter seg av. De fleste velger å reise til butikker og andre servicesteder innad i sine egne kommuner. Jo nærmere Trondheim man bor, jo flere reiser dit for handel og service.

7.5.3 Andre reiser

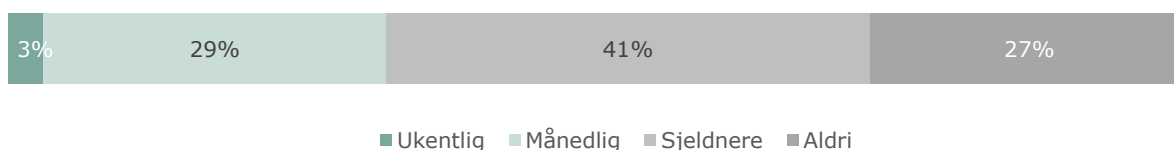
Når det gjelder reiser til en annen kommune enn bostedskommunen, er det to kommuner som skiller seg ut. Det er til Trondheim eller Orkdal de aller fleste oppgir at de reiser til, når de krysser kommunegrensen utenom arbeidstid. Blant beboerne på Hitra og Frøya, er det i tillegg flere som oppgir at de reiser mellom øyene.

Tabell 17: Andel respondenter som reiser på tvers av kommuner for andre formål enn jobb/skole og handel/service, samt hvilke kommuner de fleste reiser til.

Kommune	Andel som reiser til andre kommuner i Trøndelag	Kommunene flest reiser til	Antall responser
Agdenes	100%	Orkdal	12
Skaun	100%	Trondheim, Orkdal	14
Hitra	94%	Trondheim, Frøya	47
Orkdal	93%	Trondheim, Meldal	111
Meldal	93%	Orkdal	29
Hemne	91%	Trondheim, Orkdal	34
Frøya	83%	Trondheim, Hitra	48

7.5.4 Reiser til Trondheim

Reiser med tog og buss til Trondheim fra de nærmeste kommunene i forbindelse med handel, besøk eller annet er også kartlagt gjennom denne undersøkelsen. For Orkdalsregionens vedkommende, er det kun buss som er et alternativ. Andelen som gjennomfører reiser med buss til Trondheim månedlig eller oftere, er allikevel litt høyere i Orkdalsregionen, sammenlignet med Trøndelag sør og Midt-Trøndelagsregionen som tilbyr både buss og tog. Det er samtidig en langt større andel som oppgir at de aldri tar buss til Trondheim fra Orkdalsregionen, sammenlignet med de andre regionene.



Figur 53: Viser hvor ofte beboerne i Skaun og Orkdal kommune reiser med buss til Trondheim. N=200

Rundt to tredjedeler av beboerne i Orkdal og Skaun forteller at de går til holdeplassen når de skal ta buss til Trondheim. De resterende kjører bil. De som kjører bil, er svært fornøyd med muligheten for parkering ved holdeplass, og det er svært få som tror at flere tilgjengelige parkeringsplasser ville ha medført at de benyttet buss hyppigere til Trondheim.

7.6 Tilfredshet med kollektivtilbudet

Det er store forskjeller i hvor fornøyd man er med kollektivtilbudet mellom de ulike kommunene i Orkdalsregionen. Mest fornøyd er de i Orkdal, mens vi finner den største andelen utilfredse i Snillfjord og Skaun (utenfor Stor-Trondheim).

8 REGION TRØNDELAG SØR

8.1 Om utvalget

Region Trøndelag sør består av kommunene Røros, Holtålen, Oppdal, Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. I denne undersøkelsen er det kun befolkningen utenfor grensene til Stor-Trondheim som er med. Av den grunn er det kun poststedene Korsvegen, Gåsbakken, Lundamo og Hovin som er representert fra Melhus kommune.

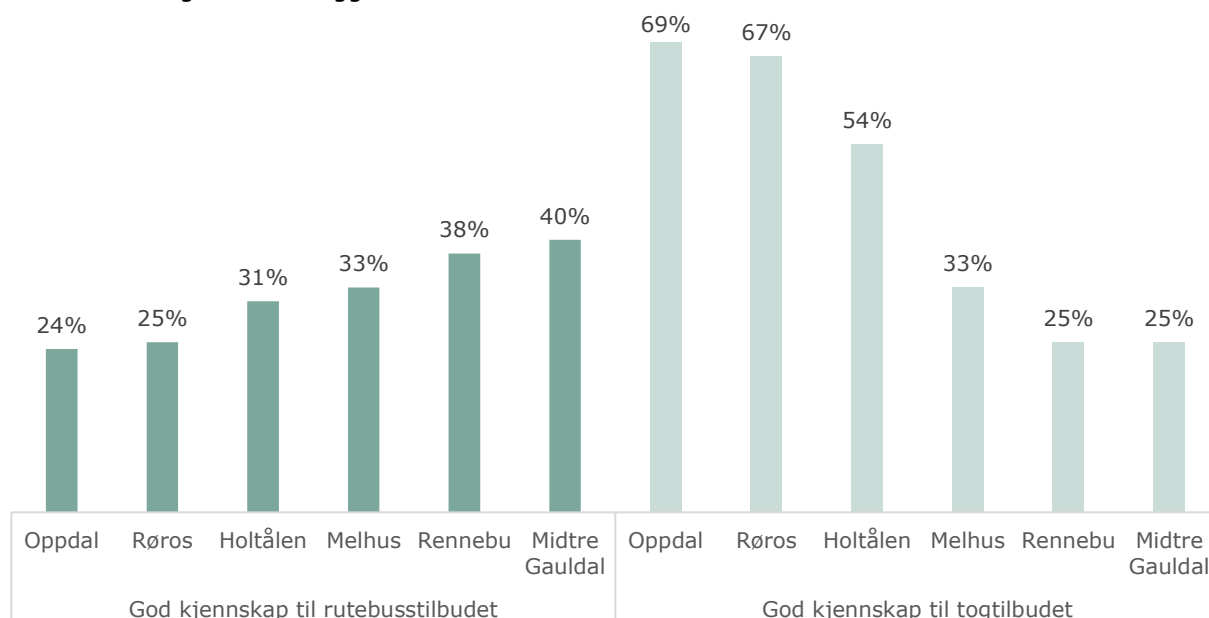
Oppdal har den største befolkningen av kommunene, med sine 6970 innbyggere (ref. SSB) og Holtålen er minst med 2028 innbyggere. Dette gjenspeiles også i antall respondenter fra hver enkelt kommune, hvor Oppdal er best representert med 42 respondenter og det fra Holtålen kommune er 13 som har deltatt i undersøkelsen. Fra Røros har vi 40 respondenter, 40 bor i Midtre Gauldal, 30 i Melhus kommune og 16 i Rennebu. Totalt er utvalget fra Trøndelag sør på 177 personer, og det totale innbyggertallet for regionen er 40 569.

Bortsett fra Holtålen og Rennebu, er det flere yrkesaktive blant respondentene i Trøndelag sør enn i de andre regionene. Andelen er størst i Melhus, hvor tre av fire er i arbeid. Kun 2 % er studenter og hver tredje person er pensjonert. Det er en noe større andel barnefamilier representert i denne regionen, sammenlignet med de andre regionene.

8.2 Kjennskap til kollektivtilbudet

Det er et eksisterende togtilbud og rutebusstilbud i samtlige kommuner i Trøndelag sør, noe de aller fleste er klare over. Samlet for regionen mener i underkant av 30 % at de har god kjennskap til rutebusstilbudet, mens 45 % hevder de har god kjennskap til togtilbudet. Dette er vesentlig lavere enn den totale kjennskapen til buss- og togtilbudet i Trøndelag sett under ett.

Vi ser også en sammenheng mellom kjennskapen til de ulike kollektive transportmidlene i regionen. Jo høyere kjennskap til rutebusstilbudet, jo lavere er kjennskapen til togtilbudet. Det kan se ut som Oppdal, Røros og Holtålen er «togkommuner», mens Rennebu og Midtre Gauldal er «busskommuner». Melhus kan betegnes som begge deler.



Figur 54: Viser forholdet mellom andelen som har god kjennskap til rutebusstilbudet og andelen med god kjennskap til togtilbudet. N=177

8.3 Kollektive reiser

Totalt sett skiller ikke Trøndelag sør seg fra resten av Trøndelag når det gjelder valg av transportmiddel, selv om det er noen interne forskjeller. Tabell 15 viser andelen som oppgir at de reiser daglig eller ukentlig med de ulike transportmidlene til de ulike formål.

Det er noen få innslag av buss- og togpendlere, men ellers er det bil og sykkel/gange som er de foretrukne mobilitetsformer på vei til jobb/skole, handel/service og andre reiser.

Oppdal og Røros skiller seg ut positivt fra andre kommuner i Trøndelag ved at det er mindre bilbruk og mer sykkel/gange på reiser med andre formål enn jobb/skole og handel/service. Også for slike formål, er buss- og togbruk nesten totalt fraværende på de daglige/ukentlige reisene.

Tabell 18: Minimum ukentlig bruk av de ulike mobilitetsmidlene til jobb/skole, handel/service og andre reiser, fordelt på kommunene i region Trøndelag sør

Daglig/ukentlig bruk av mobilitetsmidler til...						
Bostedskommune						
	Holtålen	Melhus	Midtre Gauldal	Oppdal	Rennebu	Røros
Jobb/skole						
Rutebuss		7 %			6 %	
Tog		7 %	3 %	2 %		3 %
Bil	100 %	91 %	78 %	86 %	63 %	72 %
Annet mot. kjøretøy		13 %		4 %		
Sykkel/gange	23 %	33 %	18 %	45 %	13 %	53 %
Antall responser	6	23	27	28	8	25
Handel/service						
Rutebuss						
Tog						
Bil	75 %	66 %	78 %	49 %	88 %	47 %
Annet mot. kjøretøy			3 %	5 %		
Sykkel/gange	25 %	34 %	19 %	46 %	13 %	53 %
Antall responser	13	30	40	42	16	36
Andre reiser						
Rutebuss						
Tog						
Bil	78 %	58 %	60 %	34 %	58 %	44 %
Annet mot. kjøretøy		8 %	4 %	7 %		
Sykkel/gange	22 %	33 %	36 %	52 %	42 %	56 %
Antall responser	13	30	40	42	16	36

8.4 Potensielle kollektivreisende

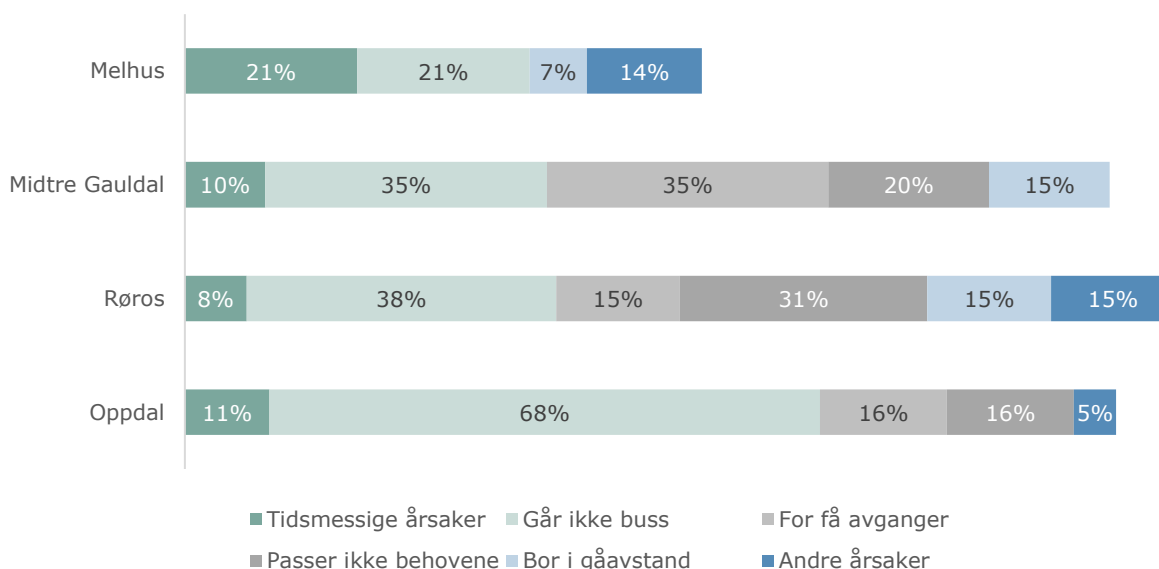
Rundt 30 % av de som ikke reiser kollektivt i dag mener at kollektivtrafikk kunne vært et alternativ på reiser til jobb/skole. Hver fjerde respondent ser det som en mulighet til handel og service. Rundt halvparten av respondentene i Trøndelag sør mener det kunne vært aktuelt med buss eller tog til andre reiser enn jobb/skole og handel/service.

8.4.1 Mulige barrierer for kollektivtrafikk

Det er de samme årsakene som nevnes i region sør som i de fleste andre regioner. Det at det ikke går buss på strekningen, at det er for få avganger og at det ikke passer ens behov, nevnes av flest.

Det er noen forskjeller innad i regionen. Blant annet er det langt flere i Oppdal kommune som nevner mangel på bussruter, mens det er beboerne i Midtre Gauldal som i størst grad peker på manglende

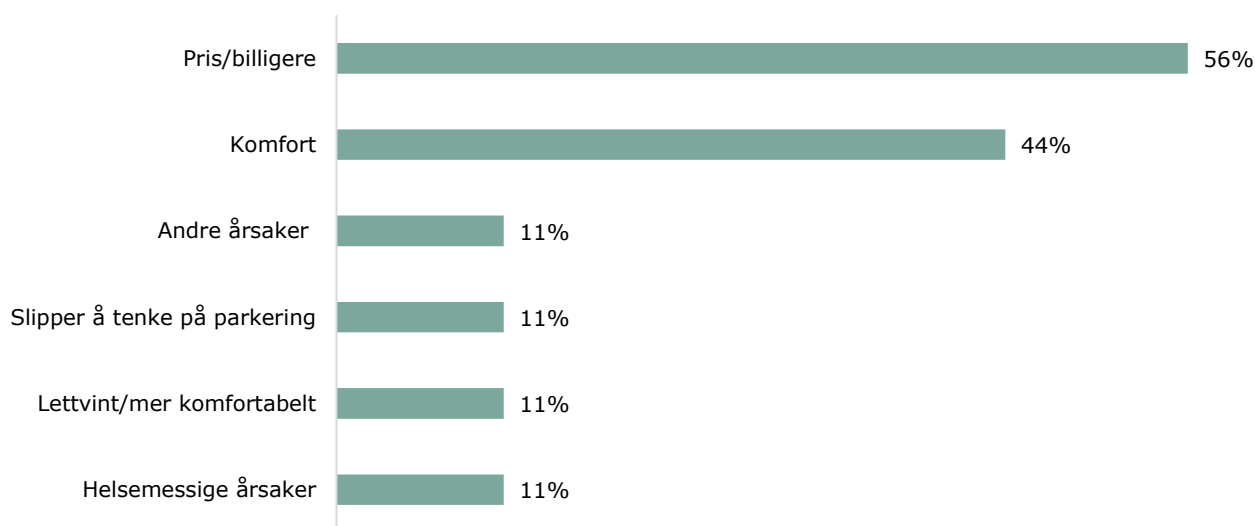
avganger. Det er i kommunen tettest på Trondheim, Melhus, at vi finner den største andelen som bruker tidsmessige årsaker som barriere for bruk av kollektivtrafikk.



Figur 55: De viktigste årsakene til at kollektivtrafikk ikke anses som et reelt alternativ til jobb/skole i region sør, fordelt på de ulike kommunene. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. Holtålen og Rennebu er utelatt fra figuren på grunn av manglende respondenter. N=66

8.4.2 Viktige drivere for kollektivtrafikk

Det er hovedsakelig to årsaker til benyttelse av kollektivtrafikk i Trøndelag sør. De få som reiser kollektivt gjør det fordi det er billigere og mer komfortabelt enn andre reisemåter.



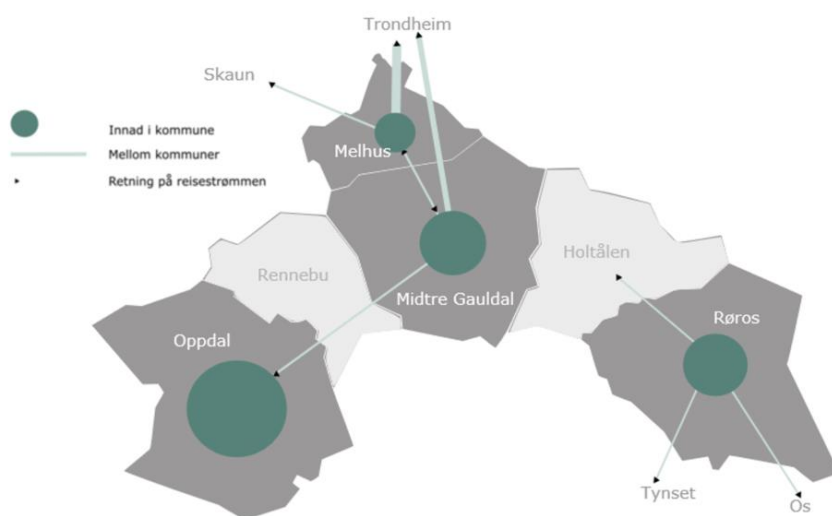
Figur 56: Årsakene til å reise med kollektivtrafikk på reiser med andre formål enn jobb/skole og handel/service i region Trøndelag sør. Respondentene hadde mulighet til å velge flere årsaker. N=9

8.5 Viktige reisestrømmer

8.5.1 Reiser til arbeid/skole

Det er en tydelig tendens at folk arbeider eller studerer i samme kommune som de bor. Størst er tendensen blant de som bor lengst unna Trondheim; i Oppdal arbeider nærmest alle i bokommunen, mens fire av fem på Røros arbeider i Røros kommune. Dette stemmer ganske godt overens med statistikk fra SSB som viser at pendlerandelen er lavest i disse to kommunene, med 16 %.

Desto nærmere kommunen ligger Trondheim, jo flere arbeider i Trondheim. Størst andel finner vi blant de som bor i Melhus kommune. Hadde vi snakket med innbyggerne i den delen av Melhus kommune som er en del av Stor-Trondheim, er det grunn til å tro at andelen ville vært enda høyere.



Figur 57: Arbeids-/studiependling internt i kommuner (grønne sirkler) og mellom kommuner (grønne linjer) i region Trøndelag sør. Diameter og tykkelse illustrerer andelen pendlere internt og mellom kommunene. De svarte pilene viser retningen på strømmene. Det er kun de største strømmene som blir illustrert. Holtålen og Rennebu er holdt utenfor grunnet lavt antall respondenter

8.5.2 Reiser til handel/service

Tendensen for reiser til handel og service er den samme som for reiser til jobb/skole. Man handler for det meste i den kommunen man bor i.

8.5.3 Andre reiser

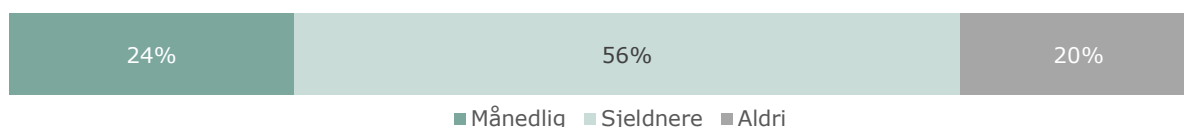
Mange reiser til Trondheim når de reiser ut av sin egen kommune for andre aktiviteter enn jobb eller skole. I Holtålen kommune er det flere som reiser til Røren enn til Trondheim, og i Rennebu foretrekker de fleste å reise til Oppdal. I Røren kommune kan det se ut som at mange reiser til Os eller Tynset i Hedmark fylke. Ellers er Trondheim det mest populære reisemålet fra alle kommuner i regionen.

Tabell 19: Andel respondenter som reiser på tvers av kommuner for andre formål enn jobb/skole og handel/service, samt hvilke kommuner de fleste reiser til.

Kommune	Andel som reiser til andre kommuner i Trøndelag	Kommunene flest reiser til	Antall responser
Melhus	100%	Trondheim, Midtre Gauldal	30
Holtålen	100%	Røren, Trondheim	13
Midtre Gauldal	95%	Trondheim, Melhus	40
Røren	89%	Trondheim	36
Oppdal	88%	Trondheim	42
Rennebu	81%	Oppdal, Trondheim	16

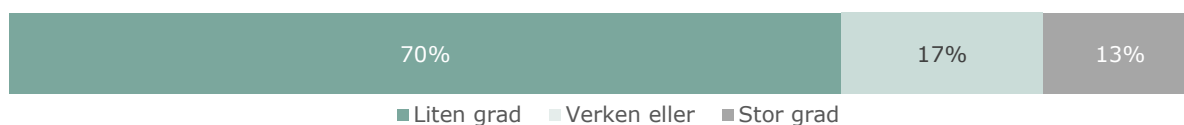
8.5.4 Reiser til Trondheim

De fleste som bor i Melhus kommune, oppgir at de reiser kollektivt inn til Trondheim sentrum. Hver fjerde respondent benytter tog eller buss månedlig eller oftere når de skal inn til Trondheim i forbindelse med handel, besøk eller annet.



Figur 58: Hvor ofte man benytter buss eller tog til Trondheim i forbindelse med handel, besøk eller annet (Melhus kommune). N=30

De fleste går eller kjører bil for å komme seg til holdeplass eller stasjon når de skal til Trondheim. De er, i likhet med de fleste andre nabokommunene til Trondheim, svært fornøye med muligheten for Park & Ride. Det er svært få som mener at flere tilgjengelige parkeringsplasser ville ført til at de benyttet seg av buss eller tog oftere ved reiser til Trondheim.



Figur 59: Grad av betydning flere parkeringsplasser vil ha for benyttelse av kollektivtrafikk til Trondheim (Melhus kommune). N=30

8.6 Tilfredshet med kollektivtilbudet

Innbyggerne i Trøndelag sør er noe mindre fornøye med kollektivtilbudet enn resten av Trøndelag. Det er særlig respondentene i Holtålen som er misfornøye med tilbudet. Innbyggerne i Røros kommune er de som drar gjennomsnittet for regionen opp. Her er det langt flere som er fornøye med tilbudet sammenlignet med resten av Trøndelag.

9 DRIVERANALYSE

I forbindelse med spørreundersøkelsen som ble gjennomført over telefon i februar 2018, ble det også vervet respondenter til en webundersøkelse. Formålet med webundersøkelsen var å foreta en driveranalyse, ved bruk av regresjon, som ville gi oss svar på hvilke drivere som ligger bak våre valg av transportmiddel.

9.1 Utvalg

Respondentene fra webundersøkelsen er altså vervet fra en representativ telefonisk undersøkelse for Trøndelag utenom Stor-Trondheim. Villigheten til å delta var stor og svarprosenten blant dem som sa seg villige til å motta skjemaet var også god. Totalt fikk vi svar fra 558 av de totalt 2213 respondentene som var med i telefonundersøkelsen.

Web-utvalget skiller seg ikke mye fra telefonutvalget. Det er svakt overrepresentert av bussreisende, men i så liten grad at det ikke var nødvendig å ta hensyn til det i analysen.

9.2 Tilfredshet med kollektivtilbudet

Befolkningen i Trøndelag utenom Stor Trondheim er lite tilfredse med kollektivtilbudet. Tilfredsheten med kollektivtilbudet har en sammenheng med bussfrekvensen. De som benytter buss eller hurtigbåt/ferge minst månedlig er mer tilfredse enn de mer lavfrekvente brukerne og ikke-brukerne.

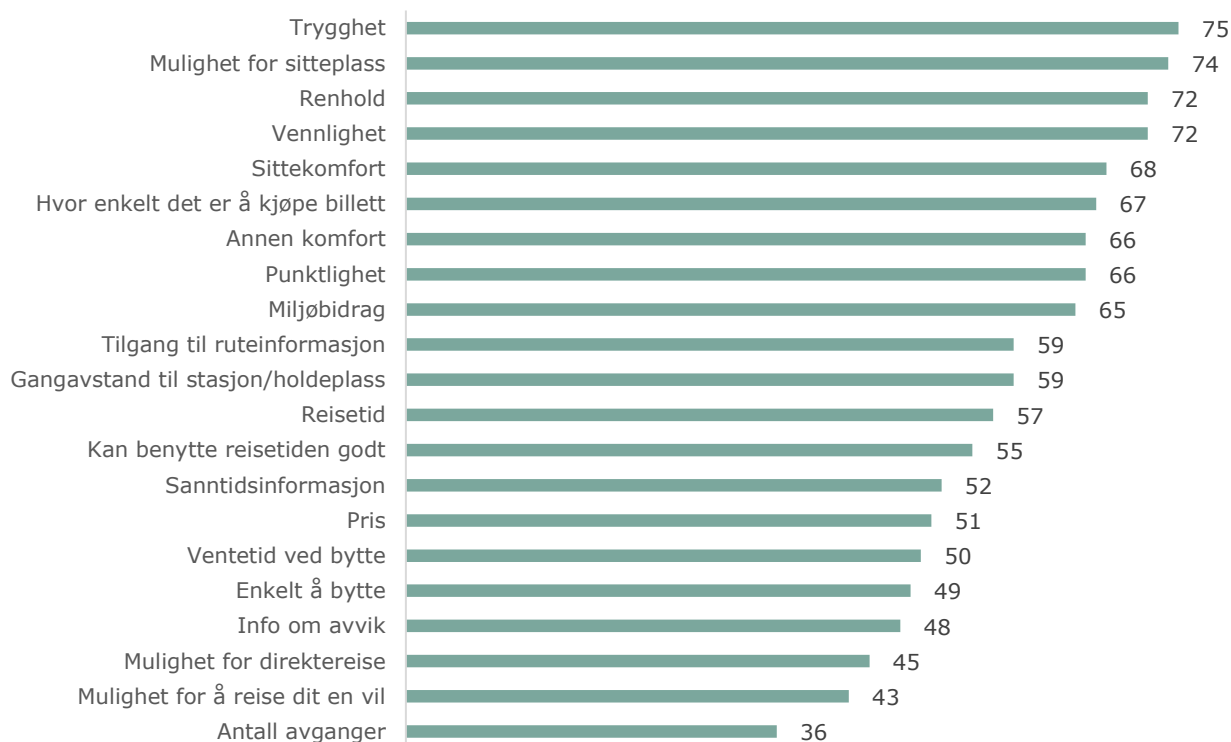
Det er ingen forskjell på kjønn, mens de yngste og eldste er de mest fornøyde. Geografisk utmerker området Orkdal/Skaun seg med en rimelig god skåre, et funn som også ble gjort i telefonundersøkelsen. Befolkningen i Ytre Namdal uttrykker sterkest misnøye med kollektivtilbudet.

9.3 Tilfredshet med enkeltelementer

Figur 60 viser tilfredshet med enkeltelementer ved kollektivtrafikken. Tallene utenfor hver søyle viser KTI-skåre. KTI står for kundetilfredshetsindeks og tallet er et skalagjennomsnitt mellom 0 og 100. Jo høyere skåren er, jo bedre er tilfredsheten.

Befolkningen er mest tilfreds med trygghetsfølelsen og muligheten for å finne sitteplass ved bruk av kollektive transportmidler. Andre elementer som befolkningen er tilfreds med er vennligheten til ansatte, renhold, sittekomfort, hvor enkelt det er å kjøpe billett, punktlighet, annen komfort og at det å reise kollektivt er et positivt miljøbidrag.

Befolkningen er minst fornøyd med antall avganger. Andre elementer som befolkningen er misfornøyd med er muligheten for direkteise og muligheten for å reise dit de ønsker.



Figur 60: Tilfredshet med enkeltelementer ved kollektivtrafikken. Tallet viser KTI-scoren. KTI står for kundetilfredshetsindeks og tallet er et skalagjennomsnitt mellom 0 og 100. Jo høyere scoren er jo bedre er tilfredsheten. N=558

De hyppigste reisende med buss er mer tilfredse enn befolkningen generelt. Kun på elementet om informasjon ved avvik er de frekvente brukerne mindre tilfredse enn befolkningen generelt. De frekvente bussbrukerne er spesielt godt fornøyde med trygghet, vennlighet og muligheten for sitteplass.

9.4 Hvilke faktorer påvirker den totale tilfredsheten?

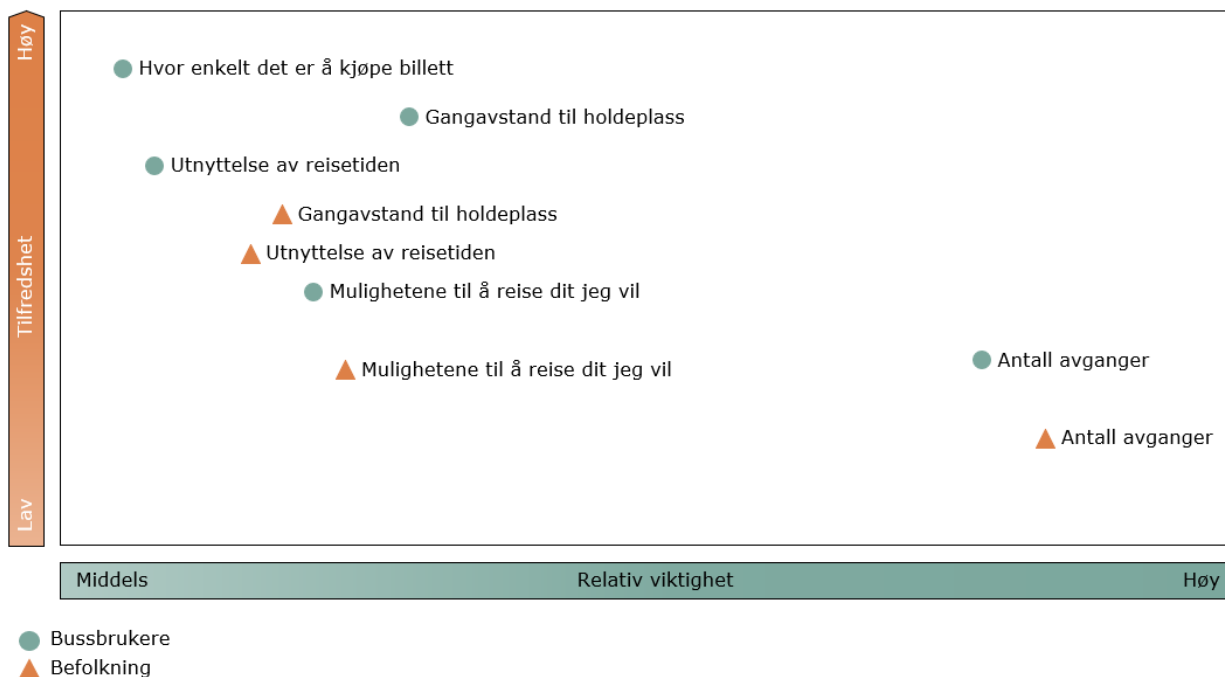
Antall avganger er den faktoren som i aller størst grad påvirker Trøndelag befolknings tilfredshet med kollektivtilbudet. Tilfredsheten med dette elementet er i tillegg svært lav. For å kunne øke tilfredsheten med kollektivtilbudet i befolkningen er det dette elementet som bør få høyest prioritering.

Mulighetene kollektivtrafikken gir den enkelte til å reise dit de ønsker i Trøndelag er også en medvirkende faktor for å forklare den totale tilfredsheten. Tilfredsheten med denne faktoren er lav med en KTI-skåre på 43 poeng. En økning i kollektivtilbudet totalt i regionen vil altså medføre en økning i den totale tilfredsheten med kollektivtilbudet.

Gangavstand til holdeplass/stasjon er også en faktor som er med på å påvirke den totale tilfredsheten. En tilpasning av rutetilbudet i forhold til befolkningssammensetningen vil være et positivt bidrag til økt tilfredshet med kollektivtilbudet i regionen. Tilfredsheten med dette elementet er imidlertid rimelig bra med en KTI-skåre på 59. Det vil derfor være noe mer krevende å endre dette elementet positivt enn for antall avganger og økt mulighet for å reise kollektivt dit en vil.

Utnyttelse av reisetiden til det som passer for passasjerene er også en medvirkende faktor i regresjonsmodellen.

Faktorene som er blitt nevnt forklarer i alt 58 % av variasjonene i den totale tilfredsheten med kollektivtilbudet i Trøndelag (r^2).



Figur 61: Drivere for kollektivtrafikk i Trøndelag med tilfredshet ved dagens tilbud.

10 OPPSUMMERING

AtB gjennomførte i februar 2018 en reisevaneundersøkelse i samtlige kommuner utenfor Stor-Trondheim for å kartlegge hva befolkningen i Trøndelag kjenner til, bruker og hva de mener om kollektivtrafikken i Trøndelag.

Alle kommuner i Trøndelag har et kollektivtilbud, men tilbudet mellom de ulike kommunene varierer. Noen kommuner har kun skoleskyss, supplert med bestillingstransport. Andre kommuner har i tillegg rutebuss med flere avganger i timen. Det er allikevel ikke slik at kjennskapen til kollektivtrafikken nødvendigvis er bedre i de kommuner med gode tilbud enn der hvor tilbudet er mindre godt. Kjennskapen til et kollektivtransportmiddel kan gi oss en pekepinn på hvor stor *betydning* det har for beboerne i den enkelte kommune.

Gjennom undersøkelsen blir det også bekreftet at bruken av kollektivtrafikk har et stort potensial i Trøndelag utenfor Stor-Trondheim. Jo nærmere Trondheim vi kommer, jo flere brukere av kollektivtrafikk finner vi. Sett i forhold til innbyggertall er det allikevel få brukere også i de kommuner som ligger nærmere Trondheim. Det samme gjelder kommuner som har relativt gode kollektivtilbud, slik som Levanger og Namsos.

Alle som bor i det tidligere Nord-Trøndelag har i dag et tilbud om bestillingstransport. Dette er det få som kjenner til og enda færre som benytter seg av. De som har benyttet det, er imidlertid godt fornøyd med tilbudet, og det oppleves som at tilbudet gir dem god tilgjengelighet.

Rundt 30 % ser på kollektivtrafikk som et alternativ på reiser til jobb/skole og handel/service, mens over halvparten ser det som et alternativ på reiser med andre formål enn disse. Dette forteller at det er et stort potensial, og for de som *ikke* anser det som et alternativ, er det først og fremst et utilstrekkelig tilbud som er årsaken til at de ikke reiser kollektivt i dag.

Årsakene som flest nevner for hvorfor de reiser kollektivt, er at det er lettvin/mer komfortabelt og at det er billigere enn bil. Det ble gjennomført en nærmere analyse av disse to driverne. Denne viste at det er noen forskjeller mellom de som reiser kollektivt fordi det er lettvin/mer komfortabelt og de som peker på prisen som en viktig driver for at de reiser kollektivt. De som reiser fordi det er billigere bor i størst grad i Orkdal/Skaun og Stjørdal, og de som mener det er lettvin/komfortabelt bor mer spredt utover hele regionen. 80 % av de som peker på pris som viktig reiser med rutebuss flere ganger i uka, mens blant de som mener kollektivtrafikk er lettvin/komfortabelt finner vi 50 % rutebuspendlere og 25 % togpendlere. Vi vet at prisen for å reise kollektivt er blitt rimeligere for de aller fleste i Trøndelag utenom Stor-Trondheim etter innføring av ny sonestruktur og prismodell 1. januar 2018.

Mens noen mener det er mer lettvin/komfortabelt å reise kollektivt, nevnes den samme årsaken av svært mange som årsak for at man *ikke* reiser kollektivt. Disse kjører *bil* fordi det er lettvin/mer komfortabelt.

AtB gjennomfører halvårlige målinger av kundetilfredsheten i det tidligere Sør-Trøndelag. De siste målingene viser en stigende tilfredshet blant kundene. Den nye sonestrukturen og prismodellen ser ut til å ha hatt en særlig innvirkning på kundetilfredsheten. Flere har fått opp øynene for at det er økonomisk gunstig å reise kollektivt.

Målingene som gjennomføres av Kollektivbarometeret viser, i likhet med reisevaneundersøkelsen gjennomført i forbindelse med denne rapporten, en noe lavere tilfredshet. Dette skyldes i størst grad at man snakker med hele befolkningen, uavhengig av om man er bruker av kollektivtrafikk eller ikke. AtB har satt som mål at minimum 55 % av innbyggerne i Trøndelag utenom Stor-Trondheim skal være fornøyd med tilbudet. Pr første kvartal 2018 er andelen ifølge Kollektivbarometeret på 45 %. I følge Kollektivbarometeret er andel tilfredse i det tidligere Nord-Trøndelag 41 % og det tidligere Sør-Trøndelag (utenom Trondheim) 51 %.

AtB gjennomførte en driveranalyse for å søke og få svar på hva som driver folk til å reise kollektivt, hva som motiverer og hva som kan få flere til å velge kollektivtrafikk når de reiser. Driveranalysen viste at den klart viktigste faktoren for å forklare den totale tilfredsheten med kollektivtilbudet i Trøndelag er antall avganger som tilbys. Tilfredsheten med dette elementet er i tillegg svært lav. For å kunne øke tilfredsheten med kollektivtilbudet i befolkningen er det dette elementet som bør få høyest prioritering. Samtidig bør det legges til rette for å øke tilgjengeligheten på park & ride og holdeplasser, og tilrettelegge for gode knutepunkt/omstigningspunkt med god sømløshet mellom de forskjellige transportmidlene.

11 SPØRRESKJEMA

Q:\nipo\atb1807.rtf

Introduction

Håper du har en fin dag

Question 9000

61L2

Goddag, mitt navn er og jeg ringer fra Norfakta.

Vi gjennomfører en undersøkelse om reisevaner. Så jeg skulle gjerne stilt deg noen spørsmål det, har du mulighet til å delta?

HVIS NEI: Vi kan gjerne lage en avtale om å ringe igjen på et tidspunkt det vil passe bedre, kanskje senere i kveld eller en annen dag?

Hvis spørsmål om oppdragsgiver:

AtB

Tidsbruk: 7-9 minutter.

HUSK: Alle er i målgruppen, uavhengig av hvor mye eller lite de reiser.

- 1 ☐ Intervju
- 2 ☐ Ikke svar
☐ End of interview, write statuscode : "1"
- 3 ☐ Telefonsvarer
☐ End of interview, write statuscode : "2"
- 4 ☐ Opptatt
☐ End of interview, write statuscode : "3"
- 5 ☐ Nekt
☐ End of interview, write statuscode : "8"
- 6 ☐ Nummeret er ikke i bruk
☐ End of interview, write statuscode : "4"
- 7 ☐ Ikke tilgjengelig i intervjuperiode
☐ End of interview, write statuscode : "31"
- 8 ☐ Ikke i målgruppe
☐ End of interview, write statuscode : "16"
- 9 ☐ Ikke korrekt nummer
☐ End of interview, write statuscode : "5"
- 10 ☐ Fast avtale
☐ End of interview, write statuscode : "7"
- 11 ☐ Løs avtale
☐ End of interview, write statuscode : "6"
- 12 ☐ Er i utlandet
☐ End of interview, write statuscode : "32"
- 13 ☐ Spurt tidligere
☐ End of interview, write statuscode : "17"

Question 8801

63L2

Kommune

- 1 ☐ Trondheim
- 4 ☐ Steinkjer
- 5 ☐ Namsos
- 11 ☐ Hemne
- 12 ☐ Snillfjord
- 13 ☐ Hitra
- 14 ☐ Frøya
- 15 ☐ Ørland
- 16 ☐ Agdenes
- 17 ☐ Bjugn
- 18 ☐ Åfjord
- 19 ☐ Roan
- 20 ☐ Osen
- 21 ☐ Oppdal
- 22 ☐ Rennebu
- 23 ☐ Meldal
- 24 ☐ Orkdal
- 25 ☐ Røros
- 26 ☐ Holtålen
- 27 ☐ Midtre Gauldal
- 28 ☐ Melhus
- 29 ☐ Skaun
- 30 ☐ Klæbu
- 31 ☐ Malvik
- 32 ☐ Selbu
- 33 ☐ Tydal
- 34 ☐ Meråker
- 35 ☐ Stjørdal
- 36 ☐ Frosta
- 37 ☐ Levanger
- 38 ☐ Verdal
- 39 ☐ Verran
- 40 ☐ Namdalseid
- 41 ☐ Snåsa
- 42 ☐ Lierne
- 43 ☐ Røyrvik
- 44 ☐ Namsskogan
- 45 ☐ Grong
- 46 ☐ Høylandet
- 47 ☐ Overhalla
- 48 ☐ Fosnes
- 49 ☐ Flatanger
- 50 ☐ Vikna
- 51 ☐ Nærøy
- 52 ☐ Leka
- 53 ☐ Inderøy
- 54 ☐ Indre Fosen

Question 8802

65L4

Postnummer

Question 8803

69L2

Område

- 1 ☐ Kystkommuner
- 2 ☐ Fosen
- 3 ☐ Orkladalen\Gauldalen
- 4 ☐ Orkdal\Skaun
- 5 ☐ Værnes
- 6 ☐ Innherred
- 7 ☐ Steinkjer
- 8 ☐ Indre Namdal
- 9 ☐ Namsos
- 10 ☐ Ytre Namdal

Question 8810

Multiple answers allowed
71L6

Transport som blir spurt om ut fra geografi

- 1 ☐ Rutebuss
- 2 ☐ Hurtigbåt\ferje
- 3 ☐ Tog
- 4 ☐ Bil
- 5 ☐ Annet motorisert kjøretøy
- 6 ☐ Sykkel\gange

Question 8850

77L1

Bor du i <Answer depending on routing> kommune?

- 1 ☐ Ja
- 2 ☐ Nei
- ☐ Continue at question 9998

Question 1

78L1

Er du...

LES OPP!

- 1 ☐ I jobb
- 2 ☐ Student\elev
- 3 ☐ Pensjonist
- 4 ☐ Trygdet
- 5 ☐ Annet

Question 101

Multiple answers allowed
79L7

Hvilke kollektive transportmidler er tilgjengelige i din bostedskommune?

- 1 ☐ Rutebuss
- 2 ☐ Hurtigbåt
- 3 ☐ Ferje
- 4 ☐ Tog
- 5 ☐ Bestillingstransport med taxi
- 6 ☐ Annet
- 7 ☐ Vet ikke

Question 102_1

86L1

Hvor godt vil du si at kjenner følgende kollektive transportmidler i din bostedskommune, så som avgangstider, rutetraseer mv.?

Rutebuss

LES OPP!

- 1 ☐ Meget dårlig
- 2 ☐ Ganske dårlig
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske godt
- 5 ☐ Meget godt
- 6 ☐ Vet ikke

Question 102_2

87L1

Hvor godt vil du si at kjenner følgende kollektive transportmidler i din bostedskommune, så som avgangstider, rutetraseer mv.?

Hurtigbåt\ferje

LES OPP!

- 1 ☐ Meget dårlig
- 2 ☐ Ganske dårlig
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske godt
- 5 ☐ Meget godt
- 6 ☐ Vet ikke

Question 102_3

88L1

Hvor godt vil du si at kjenner følgende kollektive transportmidler i din bostedskommune, så som avgangstider, rutetraseer mv.?

Tog

LES OPP!

- 1 ☐ Meget dårlig
- 2 ☐ Ganske dårlig
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske godt
- 5 ☐ Meget godt
- 6 ☐ Vet ikke

Question 201_1

Question only asked, if [Q1 , 1 TO 2]

104L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler til og fra jobb\skole?

Rutebuss

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 201_2

Question only asked, if [Q1 , 1 TO 2]

105L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler til og fra jobb\skole?

Hurtigbåt\ferje

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 201_3

Question only asked, if [Q1 , 1 TO 2]
106L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler til og fra jobb\skole?

Tog

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 201_4

Question only asked, if [Q1 , 1 TO 2]
107L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler til og fra jobb\skole?

Bil

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 201_5

Question only asked, if [Q1 , 1 TO 2]
108L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler til og fra jobb\skole?

Annet motorisert kjøretøy

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 201_6

Question only asked, if [Q1 , 1 TO 2]
109L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler til og fra jobb\skole?

Sykkel\gange

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 202_1

110L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med handel og servicefunksjoner?

Rutebuss

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 202_2

111L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med handel og servicefunksjoner?

Hurtigbåt\ferje

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 202_3

112L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med handel og servicefunksjoner?

Tog

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 202_4

113L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med handel og servicefunksjoner?

Bil

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 202_5

114L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med handel og servicefunksjoner?

Annet motorisert kjøretøy

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 202_6

115L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med handel og servicefunksjoner?

Sykkel\gange

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 203_1

116L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner?

Rutebuss

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 203_2

117L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner?

Hurtigbåt\ferje

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 203_3

118L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner?

Tog

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 203_4

119L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner?

Bil

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 203_5

120L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner?

Annet motorisert kjøretøy

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 203_6

121L1

Hvor ofte benytter du følgende transportmidler i forbindelse med andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner?

Sykkel\gange

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 204_1

128L1

Kunne kollektive transportmidler vært et reelt alternativ for deg som reisemåte på de aktivitetene jeg nå skal lese opp?

Jobb\skole

- 1 ☐ Ja
- 2 ☐ Nei
- 3 ☐ Vet ikke

Question 204_2

129L1

Kunne kollektive transportmidler vært et reelt alternativ for deg som reisemåte på de aktivitetene jeg nå skal lese opp?

Handel og servicefunksjoner

- 1 ☐ Ja
- 2 ☐ Nei
- 3 ☐ Vet ikke

Question 204_3

130L1

Kunne kollektive transportmidler vært et reelt alternativ for deg som reisemåte på de aktivitetene jeg nå skal lese opp?

Andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner

- 1 ☐ Ja
- 2 ☐ Nei
- 3 ☐ Vet ikke

Question 205_1

Multiple answers allowed
131L99

Hva vil du si er de viktigste årsakene til at kollektive transportmidler ikke er et reelt alternativ for deg for følgende aktiviteter?

Jobb\skole

IKKE les opp!

- 1 ☐ Transport av barn
- 2 ☐ Helsemessige årsaker
- 3 ☐ Tidsmessige årsaker \ tar for lang tid
- 4 ☐ Bruker bilen i arbeidet
- 5 ☐ Lettvint \ mer komfortabelt med bil
- 6 ☐ Tenker ikke på det \ vane
- 7 ☐ For dyrt
- 8 ☐ Holdeplass, avgang for langt unna
- 9 ☐ Må skifte \ overgang
- 10 ☐ Går ikke buss på strekningen
- 11 ☐ For få avganger
- 12 ☐ Passer ikke mine behov
- 13 ☐ Bor i gåavstand \ kort vei til jobb\skole\handel
- 98 ☐ Andre årsaker
- 99 ☐ Vet ikke

Question 205_2

Multiple answers allowed
230L99

Hva vil du si er de viktigste årsakene til at kollektive transportmidler ikke er et reelt alternativ for deg for følgende aktiviteter?

Handel og servicefunksjoner

IKKE les opp!

- 1 ☐ Transport av barn
- 2 ☐ Helsemessige årsaker
- 3 ☐ Tidsmessige årsaker \ tar for lang tid
- 4 ☐ Bruker bilen i arbeidet
- 5 ☐ Lettvint \ mer komfortabelt med bil
- 6 ☐ Tenker ikke på det \ vane
- 7 ☐ For dyrt
- 8 ☐ Holdeplass, avgang for langt unna
- 9 ☐ Må skifte \ overgang
- 10 ☐ Går ikke buss på strekningen
- 11 ☐ For få avganger
- 12 ☐ Passer ikke mine behov
- 13 ☐ Bor i gåavstand \ kort vei til jobb\skole\handel
- 98 ☐ Andre årsaker
- 99 ☐ Vet ikke

Question 205_3

Multiple answers allowed
329L99

Hva vil du si er de viktigste årsakene til at kollektive transportmidler ikke er et reelt alternativ for deg for følgende aktiviteter?

Andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner

IKKE les opp!

- 1 ☐ Transport av barn
- 2 ☐ Helsemessige årsaker
- 3 ☐ Tidsmessige årsaker \ tar for lang tid
- 4 ☐ Bruker bilen i arbeidet
- 5 ☐ Lettvint \ mer komfortabelt med bil
- 6 ☐ Tenker ikke på det \ vane
- 7 ☐ For dyrt
- 8 ☐ Holdeplass, avgang for langt unna
- 9 ☐ Må skifte \ overgang
- 10 ☐ Går ikke buss på strekningen
- 11 ☐ For få avganger
- 12 ☐ Passer ikke mine behov
- 13 ☐ Bor i gåavstand \ kort vei til jobb\skole\handel
- 98 ☐ Andre årsaker
- 99 ☐ Vet ikke

Question 206_1

Multiple answers allowed
431L99

Hva vil du si er de viktigste årsakene til at du benytter kollektive transportmidler til jobb\skole?

IKKE les opp!

- 1 ☐ Helsemessige årsaker
- 2 ☐ Sparer tid
- 3 ☐ Lettvint \ mer komfortabelt
- 4 ☐ Tenker ikke på det \ vane
- 5 ☐ Pris\billigere
- 6 ☐ Bor nært holdeplass, avgang
- 7 ☐ Komfort
- 8 ☐ Sikkerhet
- 9 ☐ Slipper å tenke på parkering
- 10 ☐ Har ikke bil, sykkel eller andre motoriserte kjøretøy
- 11 ☐ Miljøhensyn\miljøvennlig
- 98 ☐ Andre årsaker
- 99 ☐ Vet ikke

Question 206_2

Multiple answers allowed
530L99

Hva vil du si er de viktigste årsakene til at du benytter kollektive transportmidler til handel og servicefunksjoner?

IKKE les opp!

- 1 ☐ Helsemessige årsaker
- 2 ☐ Sparer tid
- 3 ☐ Lettvint \ mer komfortabelt
- 4 ☐ Tenker ikke på det \ vane
- 5 ☐ Pris\billigere
- 6 ☐ Bor nært holdeplass, avgang
- 7 ☐ Komfort
- 8 ☐ Sikkerhet
- 9 ☐ Slipper å tenke på parkering
- 10 ☐ Har ikke bil, sykkel eller andre motoriserte kjøretøy
- 11 ☐ Miljøhensyn\miljøvennlig
- 98 ☐ Andre årsaker
- 99 ☐ Vet ikke

Question 206_3

Multiple answers allowed
629L99

Hva vil du si er de viktigste årsakene til at du benytter kollektive transportmidler til andre reiser enn jobb\skole, handel og servicefunksjoner?

IKKE les opp!

- 1 ☐ Helsemessige årsaker
- 2 ☐ Sparer tid
- 3 ☐ Lettvint \ mer komfortabelt
- 4 ☐ Tenker ikke på det \ vane
- 5 ☐ Pris\billigere
- 6 ☐ Bor nært holdeplass, avgang
- 7 ☐ Komfort
- 8 ☐ Sikkerhet
- 9 ☐ Slipper å tenke på parkering
- 10 ☐ Har ikke bil, sykkel eller andre motoriserte kjøretøy
- 11 ☐ Miljøhensyn\miljøvennlig
- 98 ☐ Andre årsaker
- 99 ☐ Vet ikke

Question 301

User defined button : 9999 "Vet ikke"
Question only asked, if [Q1 , 1 TO 2]
728L4

Hva er postnummeret der du arbeider eller går på skole?

Question 302

Question only asked, if [Q301 = 9999]
732L2

Vet du stedsnavnet?

Hvis de jobber på sjøen, skriv det og forklar hvor de reiser fra\til.

Question 311

User defined button : 9999 "Vet ikke"
Question only asked, if [Q1 , 3 TO 5]
734L4

Hva er postnummeret på det handels-\servicestedet du drar oftest til?

Question 312

Question only asked, if [Q311 = 9999]
738L2

Vet du stedsnavnet?

Question 303

User defined button : 9999 "Vet ikke"
740L4.1

Hvor langt er det fra boligen din til det nærmeste stoppestedet for det kollektive transportmidlet som du vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke?

Oppgi i kilometer, spesifiser nøyte til 1-1,5 kilometer. Du kan bruke en desimal.

Question 304

User defined button : 99 "Vet ikke"
745L2

Hvor mange ganger i timen går det kollektivtransport fra dette stoppestedet på hverdager mellom klokka 7 og 9 på morgenen?

Skriv 1 hvis det bare går 1 buss mellom 7 og 9.

Question 305

Answer categories mentioned in question 8801 will not be displayed
747L2

Hvilken kommune annen enn din bostedskommune reiser du oftest til for andre aktiviteter enn jobb\skole?

- 16 ☐ Agdenes
- 17 ☐ Bjugn
- 49 ☐ Flatanger
- 48 ☐ Fosnes
- 36 ☐ Frosta
- 14 ☐ Frøya
- 45 ☐ Grong
- 11 ☐ Hemne
- 13 ☐ Hitra
- 26 ☐ Holtålen
- 46 ☐ Høylandet
- 53 ☐ Inderøy
- 54 ☐ Indre Fosen (tidligere Rissa og Leksvik)
- 30 ☐ Klæbu
- 52 ☐ Leka
- 37 ☐ Levanger
- 42 ☐ Lierne
- 31 ☐ Malvik
- 23 ☐ Meldal
- 28 ☐ Melhus
- 34 ☐ Meråker
- 27 ☐ Midtre Gauldal
- 40 ☐ Namdalseid
- 5 ☐ Namsos
- 44 ☐ Namsskogan
- 51 ☐ Nærøy
- 21 ☐ Oppdal
- 24 ☐ Orkdal
- 20 ☐ Osen
- 47 ☐ Overhalla
- 22 ☐ Rennebu
- 19 ☐ Roan
- 25 ☐ Røros
- 43 ☐ Røyrvik
- 32 ☐ Selbu
- 29 ☐ Skaun
- 12 ☐ Snillfjord
- 41 ☐ Snåsa
- 4 ☐ Steinkjer
- 35 ☐ Stjørdal
- 1 ☐ Trondheim
- 33 ☐ Tydal
- 38 ☐ Verdal
- 39 ☐ Verran
- 50 ☐ Vikna
- 15 ☐ Ørland
- 18 ☐ Åfjord
- 97 ☐ Annen kommune ikke i Trøndelag
- 98 ☐ Reiser ikke til andre kommuner
- 99 ☐ Vet ikke

Question 306

Question only asked, if [not Q305 , 98 , 99]
749L1

Hvor ofte reiser du til denne kommunen for andre aktiviteter enn jobb\skole?

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 401

750L1

Hvor fornøyd er du med kollektivtilbudet i forhold til dine reisebehov?

LES OPP!

- 1 ☐ Meget misfornøyd
- 2 ☐ Ganske misfornøyd
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske fornøyd
- 5 ☐ Meget fornøyd
- 6 ☐ Vet ikke

Question 402

751L1

Hvor fornøyd er du med rutetraseene for kollektivtilbudet i din bostedskommune?

LES OPP!

- 1 ☐ Meget misfornøyd
- 2 ☐ Ganske misfornøyd
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske fornøyd
- 5 ☐ Meget fornøyd
- 6 ☐ Vet ikke

Question 501

Question only asked, if [Q8801 , 24 , 28 TO 29 , 35]
752L1

Hvor ofte benytter du tog eller buss til Trondheim i forbindelse med handel, besøk eller annet?

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 502

Multiple answers allowed
Question only asked, if [Q501 , 1 TO 5]
753L6

Hvordan kommer du deg til holdeplass\stasjon når du tar tog eller buss til Trondheim?

- 1 ☐ Bil
- 2 ☐ Sykkel
- 3 ☐ Gange
- 4 ☐ Buss
- 5 ☐ Annet motorisert kjøretøy
- 6 ☐ Annet

Question 503

Question only asked, if [Q502 , 1]
759L1

Hvor fornøyd er du med muligheten for parkering for å ta buss eller tog til Trondheim?

LES OPP!

- 1 ☐ Meget misfornøyd
- 2 ☐ Ganske misfornøyd
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske fornøyd
- 5 ☐ Meget fornøyd
- 6 ☐ Vet ikke

Question 504

Question only asked, if [Q8801 , 24 , 28 TO 29 , 35]
760L1

I hvilken grad tror du at flere tilgjengelige parkeringsplasser ville ha medført at du benyttet tog eller buss hyppigere til Trondheim?

LES OPP!

- 1 ☐ I meget liten grad
- 2 ☐ I ganske liten grad
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ I ganske stor grad
- 5 ☐ I meget stor grad
- 6 ☐ Vet ikke

Question 601

Question only asked, if [Q8801 , 4 TO 5 , 35 , 37]
823L1

Du vil nå få noen spørsmål om bybusstilbudet der hvor du bor.

Hvor godt vil du si at du kjenner det lokale bybusstilbudet i <Answer depending on routing> ?

LES OPP!

- 1 ☐ Meget dårlig
- 2 ☐ Ganske dårlig
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske godt
- 5 ☐ Meget godt
- 6 ☐ Vet ikke

Question 602

Question only asked, if [Q8801 , 4 TO 5 , 35 , 37]
761L1

Hvor ofte benytter du det lokale busstilbudet i <Answer depending on routing> ?

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 603

Question only asked, if [Q8801 , 24 TO 25 , 38 , 50]
762L1

Du vil nå få et spørsmål om bybusstilbudet der hvor du bor.

Savner du et lokalt bybusstilbud i <Answer depending on routing> ?

- 1 ☐ Ja
- 2 ☐ Nei
- 3 ☐ Vet ikke

Question 701

Question only asked, if [Q8801 , 4 TO 5 , 12 , 18 , 34 TO 54]
763L1

Du vil nå få noen spørsmål om bestillingstransport. Vi tenker da på bil, minibuss o.l. som plukker deg opp når du har bestilt <Answer depending on routing> .

Hvor ofte benytter du bestillingstransport ved å bruke <Answer depending on routing> ?

Bestillingstransport er kollektivtransport hvor kunden melder inn til et bestillingspunkt at man ønsker å benytte seg av et kollektivtilbud.

Disse kollektivtilbudene deles inn i to typer transport: Tilbringertransport: En tjeneste hvor kunden kan bli transportert til andre kollektivruter til og fra hjemmet eller bussholdeplass. Servicetransport: ruter som går til faste punkter med fast avgangstid med en bestemt hensikt, for eksempel handleturer.

Bestillingstransporten er etterspørselstyrt ved at den reisende bestiller transport innen en gitt frist før avreise. Bestillingene samordnes for å utnytte ressursene best mulig. Transportmiddelet (taxi, maxi-taxi eller buss) blir beregnet etter antall reisende. Du betaler det samme som en bussbillett.

Bestillingstransport kjører kun når noen har bestilt. Derfor kan man tilby et godt kollektivtilbud i distriktene.

- 1 ☐ Flere ganger i uka
- 2 ☐ Ukentlig
- 3 ☐ Hver 14. dag
- 4 ☐ Månedlig
- 5 ☐ Hver 3. måned
- 6 ☐ Hvert halvår
- 7 ☐ Sjeldnere
- 8 ☐ Aldri
- 9 ☐ Uaktuelt

Question 702

Question only asked, if [Q701 , 1 TO 6]
764L1

Hvor fornøyd er du med tilbudet om bestillingstransport?

LES OPP!

- 1 ☐ Meget misfornøyd
- 2 ☐ Ganske misfornøyd
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ Ganske fornøyd
- 5 ☐ Meget fornøyd
- 6 ☐ Vet ikke

Question 703

Question only asked, if [Q701 , 1 TO 6]
765L1

I hvilken grad kommer du deg dit du vil ved hjelp av bestillingstransport?

LES OPP!

- 1 ☐ I meget liten grad
- 2 ☐ I ganske liten grad
- 3 ☐ Verken eller
- 4 ☐ I ganske stor grad
- 5 ☐ I meget stor grad
- 6 ☐ Vet ikke

Question 91

766L1

Kjønn

- 1 ☐ Mann
- 2 ☐ Kvinne

Question 92

Minimum 18
User defined button : 99 "Ubesvart"
767L2

Hva er din alder?

Question 93

769L1

Hva er din høyeste fullførte utdanning?

LES OPP!

- 1 ☐ Grunnskole
- 2 ☐ Videregående skole
- 3 ☐ Universitet\Høyskole - mindre enn 4 år
- 4 ☐ Universitet\Høyskole - 4 år+
- 5 ☐ Ubesvart

Question 94

User defined button : 99 "Ubesvart"
770L2

Hvor mange hjemmeboende barn under 18 år er det i din husstand?

Question 81

772L1

Helt til slutt;

AtB har behov for mer detaljerte svar om reisevaner og kollektive transportmidler for best mulig å tilrettelegge kollektivtilbudet i nye Trøndelag. Vi gjennomfører derfor også en undersøkelse på nett, den tar i underkant av 10 minutter å besvare, og hvis du deltar blir du med i trekningen av 4 gavekort til en verdi av 500 kroner.

Kan vi sende deg en link til undersøkelsen?

- 1 ☐ Ja, ønsker å motta oppfølgingsundersøkelse
- 2 ☐ Nei, ønsker ikke oppfølgingsundersøkelse

Question 82

Question only asked, if [Q81 , 1]
773L50

Kan du da være så vennlig å oppgi din e-postadresse. Du vil motta e-posten i uke 9, altså mellom 26. februar og 2. mars.

Svært viktig å dobbelsjekke at staving er riktig. Gjenta en og en karakter. Hvis det er en liten feil her er vervingen bortkastet da eposten ikke kommer frem.

End of questionnaire

Question 9998

Du er utenfor målgruppen for å delta - ha en god kveld videre!

End of interview, data will not be written