

Undersøkelse om Buskerudbyen

Utført for: Buskerud Kollektivtrafikk AS og
Buskerudbyen

Utført av: Bjørn-Ole Johannesen og Kristin
Pran

Dato: 6. juli 2011



Copyright:

© 2011. Synovate Ltd. All rights reserved.
The concepts and ideas submitted to you herein are the intellectual property of Synovate Ltd. They are strictly of confidential nature and are submitted to you under the understanding that they are to be considered by you in the strictest confidence and that no use shall be made of the said concepts and ideas, including communication to any third party without Synovate Ltd's express prior consent.

Innhold

Innhold.....	1
Innledning.....	2
1.1 Bakgrunn.....	2
1.3 Rapportens videre disposisjon.....	3
2. Sammendrag	5
2.1 Kjennskap til Buskerudbyen og Buskerud kollektivtrafikk.....	5
2.2 Inntrykk av kollektivtrafikktilbud, forhold for fotgjengere og forhold for syklister ...	5
2.3 Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter	5
2.4 Transportvaner blant de som verken er i jobb eller går på skole.....	6
2.5 Reisehyppighet med buss og tog	7
2.6 Vurdering av parkeringsplasser, offentlig kommunikasjon og utvikling av kø	7
2.7 Hva som er viktig for å trives i sin hjemby.....	7
3. Kjennskap til Buskerudbyen og Buskerud Kollektivtrafikk.....	9
4. Inntrykk av kollektivtrafikktilbud, forhold for fotgjengere og forhold for syklister	13
5. Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter.....	16
5.1 Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter til og fra jobb/skole.....	16
5.2 Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter i fritiden	23
6. Transportvaner blant de som verken er i jobb eller går på skole	29
7. Reisehyppighet med buss og tog	35
8. Vurdering av parkeringsplasser, offentlig kommunikasjon og utvikling av kø.....	37
9. Hva som er viktig for å trives i sin hjemby	41
Vedlegg	44
Tolkning av tabellverket.....	44

Innledning

1.1 Bakgrunn

På oppdrag fra Buskerudbyen og Buskerud kollektivtrafikk har Synovate Norge (tidligere MMI) gjennomført en undersøkelse blant innbyggerne i de fem kommunene Lier, Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker og Nedre Eiker. Formålet med undersøkelsen er å øke kunnskapsforståelsen om hvordan befolkningen i de kommuner som inngår i Buskerudbysamarbeidet vurderer temaene som inngår i samarbeidet, dvs. kollektivtrafikk, bilbruk, miljø og byutvikling i Buskerud.

Undersøkelsen ble gjennomført pr. telefon i perioden 31. mai 2011 – 06. juni 2011. I alt gjennomførte Synovate 2 509 intervju. Spørsmålene som ble stilt fremgår av vedlagte spørreskjema og i tabellverket, samt i grafikkbildene.

Intervjuene er fordelt med rundt 450 intervjuer i kommunene Lier, Kongsberg, Øvre Eiker og Nedre Eiker, samt 700 intervjuer i Drammen kommune. Vi har valgt å intervju flere respondenter i Drammen siden de har omtrent dobbelt så mange innbyggere. Dataene er vektet på kommune, kjønn og alder for å utligne utvalgsskjevheter, samt å tilstrebe størst mulig grad av representativitet i utvalget fra de fem kommunene som inngår i Buskerudbysamarbeidet.

1.3 Rapportens videre disposisjon

I det følgende skal vi kommentere resultatene fra undersøkelsen, slik at man kan tilegne seg disse uten å gå til tabellene. Vi vil legge vekt på å presentere hovedtall med støtte av grafikk og trekke hovedkonklusjoner. Tabellvedlegget er velegnet for mer inngående studier av de enkelte spørsmålene, samt at det kan brukes til å danne et inntrykk av svarfordelingen på undergrupper av spurte.

Kapittel 2 viser en oppsummering av hovedfunn i undersøkelsen. Resultatene fra undersøkelsen oppsummeres tematisk.

De øvrige kapitlene tar for seg resultatene fra undersøkelsen på en mer systematisk måte, gjennom grafiske fremstillinger og kommentarer til signifikante forskjeller mellom undergrupper.

Kapittel 3 kartlegger kjennskapen til Buskerudbyen og Buskerud kollektivtrafikk

I kapittel 4 undersøker vi hvilke totalinntrykk respondentene har innenfor viktige temaer for Buskerudbyen, som kollektivtrafikk, forholdene for fotgjengere og forholdene for syklistene.

I kapittel 5 ser vi nærmere på transportvanene til respondentene som enten er i arbeid eller går på skole.

I kapittel 6 ser vi nærmere på transportvanene til respondentene som verken er i jobb eller går på skole.

I kapittel 7 kartlegger vi de intervjuede sine reisevaner med buss og tog til Oslo og Akershus, samt med tog generelt innad i Buskerud.

I kapittel 8 ser vi nærmere på hvordan respondentene vektlegger parkeringsplasser, offentlig kommunikasjon og utvikling av køer.

I kapittel 9 undersøker vi hva som er viktig for innbyggerne for å kunne trives i sin by.

Kontaktpersoner i Buskerudbysamarbeidet og i Buskerud kollektivtrafikk har gjennom planleggingen og gjennomføringen av dette prosjektet vært Kjersti Danielsen Nordgård og Håkon Ødegård. Ansvarlige for planlegging, analyse og rapportering i Synovate har vært Bjørn-Ole Johannesen og Kristin Rogge Pran.

2. Sammendrag

2.1 Kjennskap til Buskerudbyen og Buskerud kollektivtrafikk

Resultatene viser at over halvparten (56 %) av respondentene kjenner til Buskerudbyen. De fleste svarene på hva som forbindes med Buskerudbyen er i stor grad knyttet til byene som inngår i samarbeidsprosjektet, dvs. enten Drammen/Drammensregionen, Kongsberg, Lier og Øvre/Nedre Eiker. Andre svar som oppgis på dette spørsmålet er samarbeid/kommunesamarbeid og fellessatsning. Sammenlignet med Buskerudbyen er kjennskapet til Buskerud kollektivtrafikk noe lavere (23 % oppgir at de kjenner til selskapet), og kun 2 % oppgir Buskerud kollektivtrafikk som ansvarlig for kollektivtrafikken i Buskerud. I stedet er det flere som tror at Nettbuss er ansvarlig for kollektivtrafikken i Buskerud.

2.2 Inntrykk av kollektivtrafikktilbud, forhold for fotgjengere og forhold for syklister

Det er flere som har et godt inntrykk enn et dårlig inntrykk av kollektivtrafikktilbudet og forholdet for fotgjengere og syklister. Forholdene for fotgjengere kommer særlig godt ut. Nesten 7 av 10 av respondentene svarer at de har et godt inntrykk av forholdene for fotgjengere i sitt område.

Når det gjelder kollektivtrafikken og forholdene for syklister i sitt nærområde er det omtrent halvparten som har et godt inntrykk av dette.

2.3 Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter

Blant de som er yrkesaktive og de som går på skole svarer et stort flertall (82 %) at de reiser til eller fra jobb 5 eller flere dager i uken. Det transportmiddelet som de hyppigst bruker til eller fra jobb eller skole er bil (63 %) og dernest buss (21 %). Til sammenligning er det flere av dem som vanligvis bruker bil (78 %), mens det er omtrent det samme antallet som vanligvis reiser med buss (19 %) i fritiden.

18 % reiser kollektivt 5 eller flere dager i uken, mens 55 % svarer at de aldri reiser med kollektivt til jobb eller skole. På fritiden er fordelingen mer spredt. Dvs. det er færre som reiser kollektivt 3 dager i uken eller oftere, og det er færre som aldri reiser kollektivt. Blant de i målgruppen som bruker kollektivt, er *"Har ikke tilgang til bil"*, *"Raskere transporttid"* og *"Billigere enn bil"* blant de hyppigste forklaringene på hvorfor de velger denne transportformen, både til jobb/skole og i fritiden.

Omtrent 6 av 10 reiser 3 eller flere dager med bil i løpet av en uke på vei til og fra jobb, mens omtrent 7 av 10 svarer det samme når det gjelder fritid. De hyppigst nevnte svarene på spørsmålet om hvorfor de velger å kjøre bil, både til jobb/skole og i fritiden er *"Raskere transporttid"*, *"Har ikke kollektivtilbud"* og *"Det er lettvin"*. På spørsmål om hva som skal til for at de velger å kjøre kollektivt oftere er *"Hyppige avganger"*, *"Bredere utbygd kollektivtilbud/rutenett"* og *"lavere priser"* blant de hyppigst nevnte svarene, både i jobb/skole og i fritiden.

2.4 Transportvaner blant de som verken er i jobb eller går på skole

Transportvanene blant de som verken er i jobb eller går på skole er ganske lik de som er yrkesaktive og skoleelever/studenter. De fleste av dem bruker vanligvis bil (69 %), mens buss er det nest mest brukte transportmiddelet (38 %).

Videre kjører 75 % av de som verken er i jobb eller går på skole bil ukentlig eller oftere, mens vesentlig færre oppgir at de reiser med buss ukentlig eller oftere. Blant de hyppigste årsakene til at denne målgruppen bruker bil oppgis å være *"Må gjøre innkjøp eller ærend"*, *"Det er lettvin"* og *"Har ikke kollektivtilbud"*.

Andelen av de som verken er i jobb eller går på skole som oppgir at de reiser kollektivt 1-2 ganger i uken oppgir blant annet *"Har ikke tilgang til bil"*, *"Mer avslappende"* og *"Billigere enn bil"* som årsaker til at de reiser kollektivt i fritiden.

2.5 Reisehyppighet med buss og tog

Omtrent 3 av 4 respondenter (74 %) reiser enten sjeldnere enn noen ganger i måneden eller aldri til og fra Oslo og Akershus med buss eller tog. 6 % svarer at de reiser med buss eller tog 5 eller flere ganger i uken.

Det er en enda lavere andel som reiser med tog innefor Buskerud. 87 % av respondentene oppgir at de reiser enten sjeldnere enn noen ganger i måneden eller aldri med tog. 5 % svarer at de reiser med tog i Buskerud 1-2 ganger i uken eller mer.

2.6 Vurdering av parkeringsplasser, offentlig kommunikasjon og utvikling av kø

Omtrent halvparten av respondentene opplever at det har blitt mer kø de siste 1-2 årene, mens kun 6 prosent opplever at det har blitt mindre kø.

Det er forholdsvis delte oppfatninger av om det er viktigst med lett tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum, eller om det er viktigst med god offentlig kommunikasjon hele dagen. 50 % mener at offentlig kommunikasjon er viktigst, mens 41 prosent synes at lett tilgjengelige parkeringsplasser er viktigst (resten svarer "vet ikke").

På spørsmålet "*Mener du at høye parkeringsavgifter bør benyttes i din hjemby for å unngå mye sentrumstrafikk, eller mener du det er viktigst å få mange billige eller gratis parkeringsplasser sentralt i byen*" svarer klart flere at de ønsker billige / gratis parkeringsplasser (65 %) fremfor høye parkeringsavgifter for å unngå trafikk (19 %). Resten svarer at de ikke vet.

2.7 Hva som er viktig for å trives i sin hjemby

Nesten alle (93 %) mener "*At uterommet i sentrum er pent og velstelt*" er viktig for trivselen i sin hjemby. Videre synes omtrent 3 av 4 at følgende forhold er enten meget eller ganske viktig for at de skal trives i sin hjemby: "*At det er godt utvalg i butikker*" (77 %), "*At det er lett å komme seg til og fra sentrum med offentlig transport utover kvelden*" (75 %), "*At det er et godt tilbud innen fornøyer og kulturliv i sentrum*" (75 %).

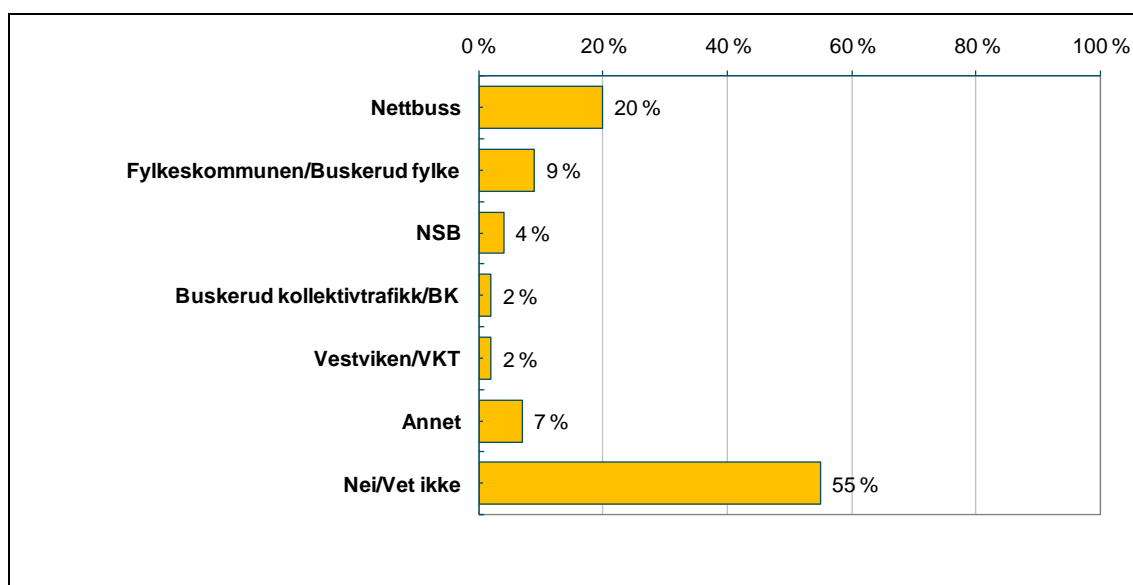
%) og *"At det er lett å komme seg til og fra sentrum med offentlig transport i arbeidstiden"* (67 %).

Synspunktene på utsagnet *"At det kommer flere boliger i sentrum for å gjøre byen mer levende utenom arbeidstid"* er mer delte. 39 % mener at dette utsagnet er viktig for trivselen, mens 35 % svarer at utsagnet ikke er viktig i det hele tatt.

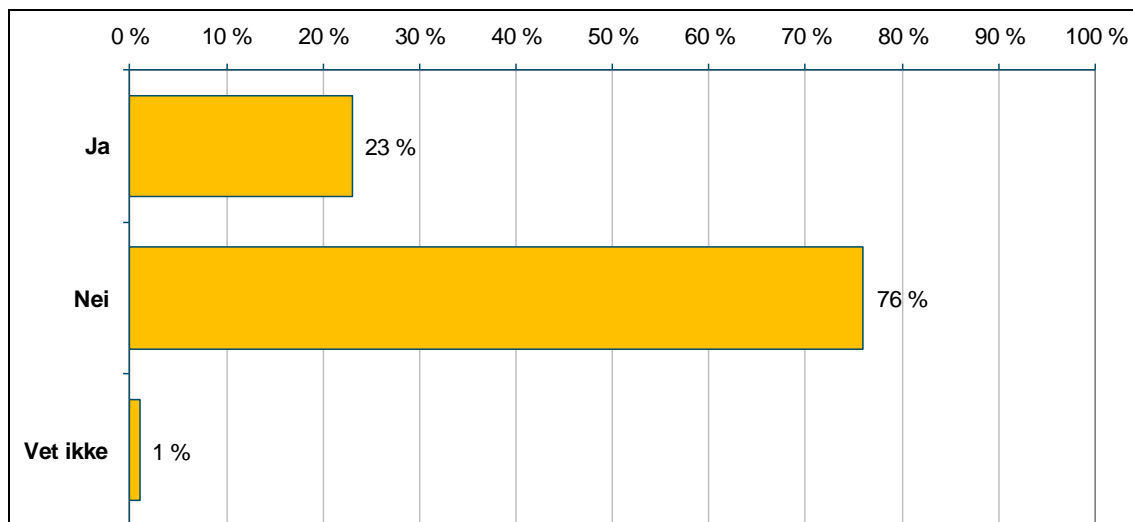
3. Kjennskap til Buskerudbyen og Buskerud Kollektivtrafikk

De to første spørsmålene tok sikte på å kartlegge kjennskap til hvem som er ansvarlig for kollektivtrafikken i Buskerud og kjennskapen til Buskerud kollektivtrafikk (se figurene 3.1 og 3.2).

Figur 3.1 Vet du hvem som er ansvarlig for kollektivtrafikken i Buskerud?



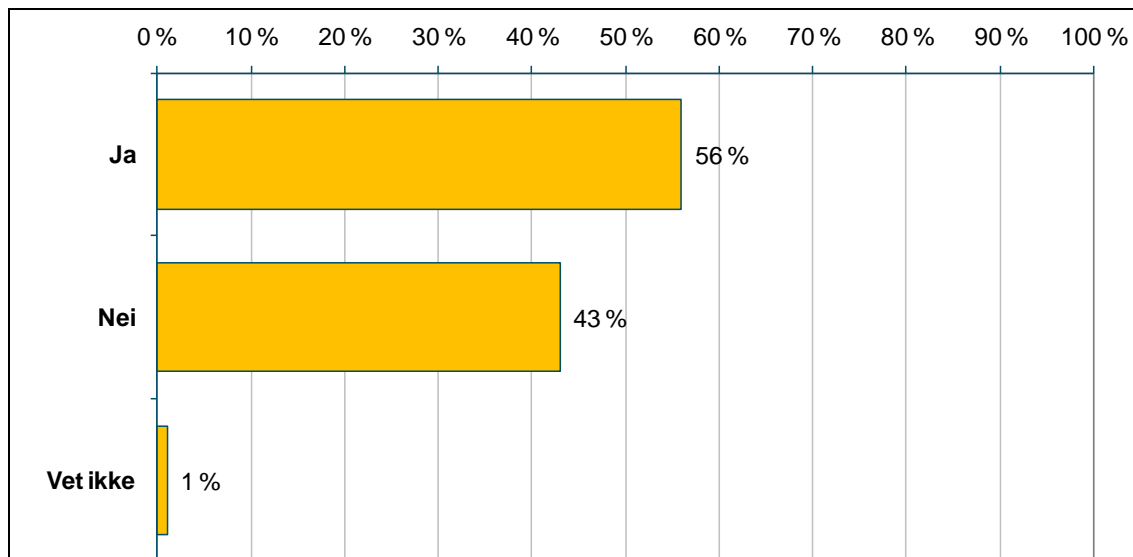
Figur 3.2 Kjenner du til Buskerud Kollektivtrafikk AS?



Resultatene fra begge spørsmål viser at kjennskapen til Buskerud kollektivtrafikk ikke er særlig utbredt. Et mindretall (23 %) kjenner til Buskerud kollektivtrafikk, og kun 2 % svarer uhjulpet at selskapet er ansvarlig for kollektivtrafikken i Buskerud. I stedet er det flere som tror at Nettbuss (20 %) er det ansvarlige selskapet for kollektivtilbudet i Buskerud. Dette kan forklares med at Buskerud kollektivtrafikk nylig overtok ansvaret for kollektivtrafikken i Buskerud fra Nettbuss. At over halvparten (55 %) ikke vet hvem som er ansvarlig kan bety at flere vet at det har blitt gjennomført endringer det siste året, men er usikker på hvem som er ansvarlig. Kjennskapen til Buskerud Kollektivtrafikk er størst blant de yngste (15-24 år). 34 % av dem oppgir at de kjenner til selskapet. Kjennskapen er også størst blant de som har et godt inntrykk av kollektivtrafikktilbudet.

De to neste spørsmålet tok sikte på å kartlegge kjennskapen til Buskerudbyen. Resultatene fremkommer av figur 3.3.

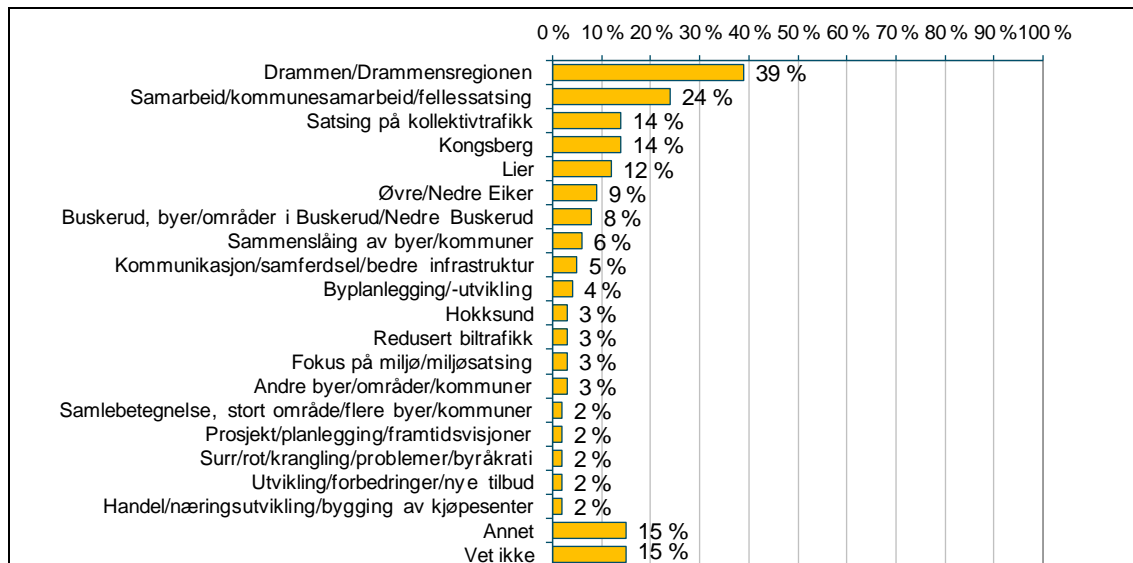
Figur 3.3 Har du hørt om Buskerudbyen?



Et knapt flertall har hørt om Buskerudbyen. Kjennskapen til Buskerudbyen er ulikt fordelt mellom aldersgruppene. Tendensen er at jo eldre respondentene er, jo større er sannsynligheten for at de kjenner til Buskerudbyen. I aldersgruppen 15-24 år har 25 % hørt om Buskerudbyen, mens blant de som er 60 år og eldre kjenner hele 72 % til Buskerudbyen. Den samme tendensen gjelder utdanning. Jo høyere utdanning respondentene har, jo større er sannsynligheten for at de har hørt om Buskerudbyen. Mens 43 % av de med utdanning på grunnskolenivå har hørt om Buskerudbyen, kjenner hele 70 % av de med høyskole/universitetsutdannelse på høyere nivå til Buskerudbyen. Det er også noe variasjon i svarmønsteret mellom kommunene. Mens 65 % og 62 % av de som kommer fra henholdsvis Nedre Eiker og Øvre Eiker svarer at de kjenner til Buskerudbyen, oppgir 50 % av innbyggerne i Kongsberg det samme. I Drammen og Lier er det henholdsvis 55 % og 53 % som oppgir det samme.

3.4 Hva forbinder du med Buskerudbyen?

(Flere svar mulig)

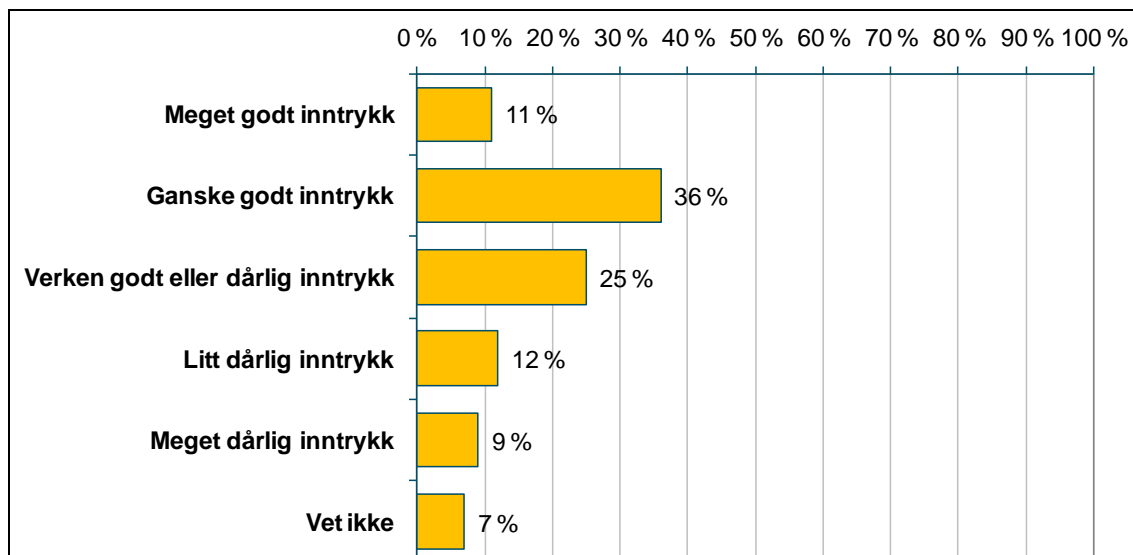


Tilbakemeldinger vi har fått viser at det som flest (39 %) forbinder med Buskerudbyen, er kommunene som inngår i ordningen. En viss andel forbinder også Buskerudbyen med "Samarbeid/kommunesamarbeid/fellessatsning" og "Satsning på kollektivtrafikk". Blant undergrupper svarer flere som er 60 år eller eldre at de forbinder Buskerudbyen med "Drammen/Drammensregionen". I aldergruppen 15-24 er det flere enn totalen som assosierer Buskerudbyen med byplanlegging/- byutvikling.

4. Inntrykk av kollektivtrafikktilbud, forhold for fotgjengere og forhold for syklister

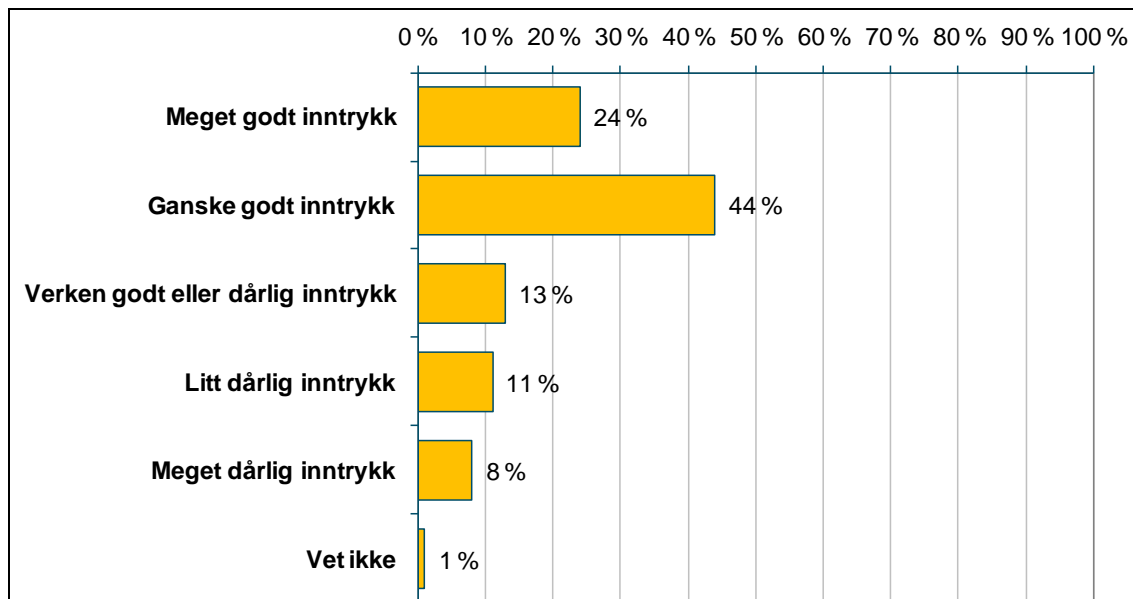
I dette kapitlet undersøker vi hvor godt inntrykk respondentene har av kollektivtrafikktilbudet, forholdene for fotgjengere og forholdene for syklister.

Figur 4.1 Alt i alt, hvor godt eller dårlig inntrykk har du av kollektivtrafikktilbudet i Buskerud?



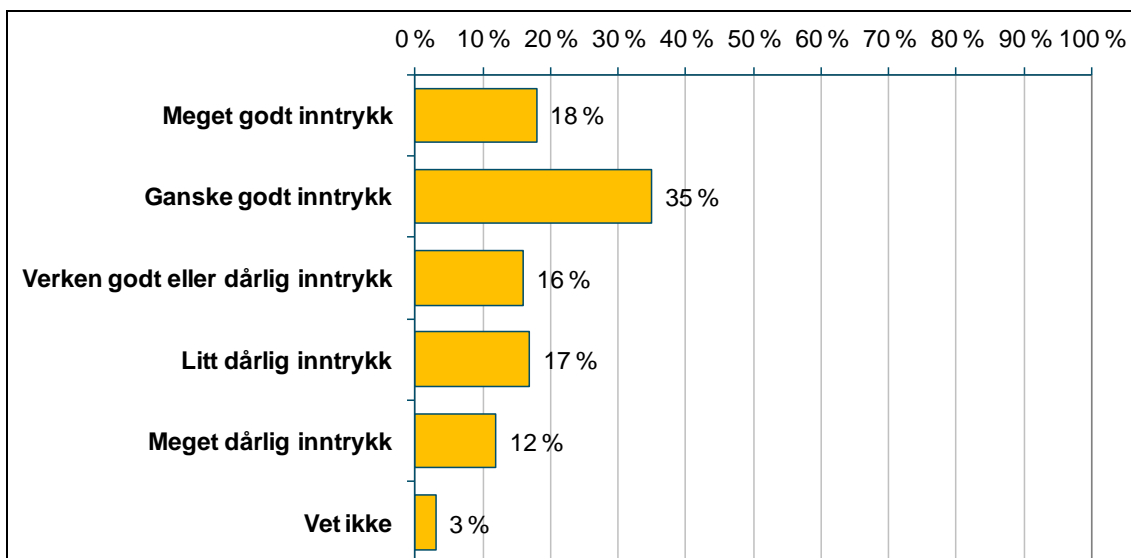
Omtrent halvparten (47 %) oppgir at de har et godt inntrykk av kollektivtrafikktilbudet i Buskerud. 1 av 4 (25 %) oppgir at de verken har et godt eller dårlig inntrykk, mens 21 % svarer at de enten har et litt eller meget dårlig inntrykk av kollektivtrafikktilbudet. Ser vi på undergrupper, finner vi at spurte med utdanning på grunnskolenivå (55 %), og spurte som er bosatt i Drammen (55 %) skiller seg fra gjennomsnittet (totalen) med noen flere som har et godt inntrykk av kollektivtrafikktilbudet. Blant de som er bosatt i Kongsberg er det derimot flere enn totalen oppgir at de har et dårlig inntrykk av kollektivtrafikktilbudet i Buskerud (31 %).

Figur 4.2 Alt i alt, hvor godt eller dårlig inntrykk har du av forholdene for fotgjengere i ditt område?



68 % svarer at de enten har et meget eller ganske godt inntrykk av forholdene for fotgjengere i sitt område. Omtrent 2 av 10 oppgir at de har et dårlig inntrykk. Blant innbyggere i Øvre Eiker er det noen færre (53 %) som har et godt inntrykk av fotgjengerforholdene i sitt område.

4.3 Alt i alt, hvor godt eller dårlig inntrykk har du av forholdene for syklistene i ditt nærområde?



Omtrent halvparten (53 %) av respondentene har et godt inntrykk av forholdene for syklistene i sitt nærområde. 16 prosent har verken et godt eller dårlig inntrykk, mens ca 3 av 10 (29 %) har et dårlig inntrykk. Analyser av undergruppene viser at de som er bosatt i Kongsberg skiller seg fra gjennomsnittet med klart flere (67 %) som har et godt inntrykk, mens de som er bosatt i Øvre Eiker skiller seg ut med noen flere (38 %) som har et dårlig inntrykk av forholdene for syklistene.

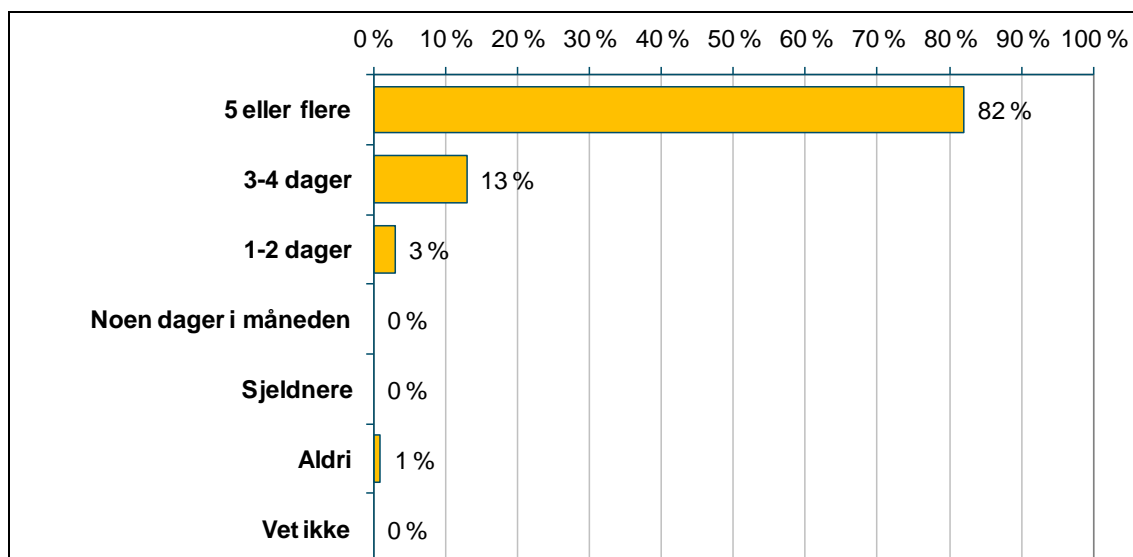
5. Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter

I dette kapittelet ser vi nærmere på målgruppen som er yrkesaktive og skoleelever/studenter sine transportvaner til og fra jobb/skole og på fritiden. Vi spør også de i målgruppen som sjelden eller aldri kjører kollektivt om hva som skal til for å gjøre kollektive løsninger mer attraktive.

5.1 Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter til og fra jobb/skole

5.1 Hvor mange dager i uken reiser du til eller fra jobb eller skole?

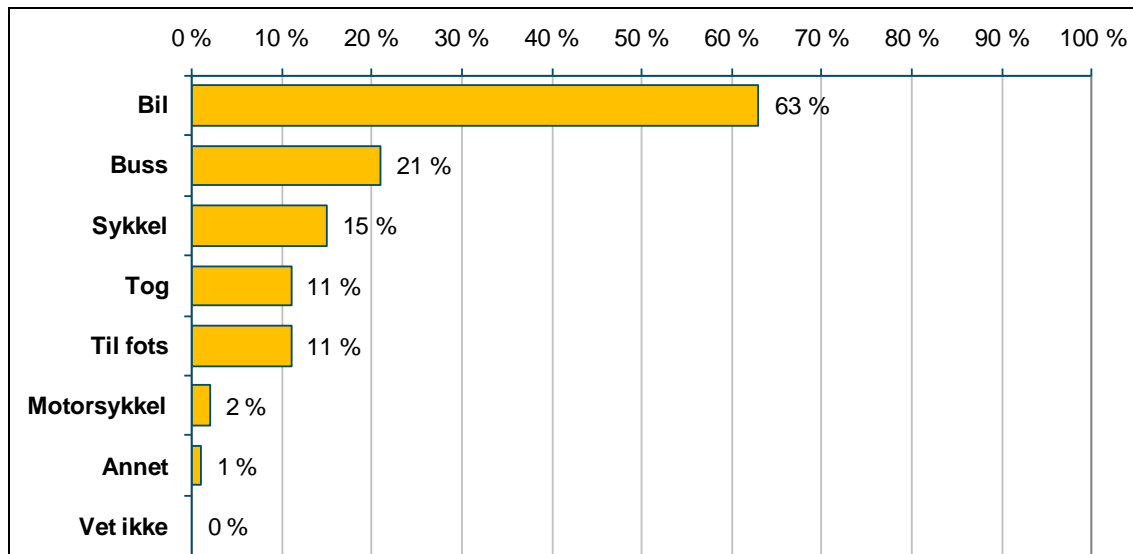
Yrkesaktive og skoleelever/studenter (andel av total 73 %)



Som figur 5.1 viser, reiser som forventet et stort flertall (82 %) til eller fra jobb eller skole 5 eller flere dager i uken. Nesten alle (99 %) reiser 1-2 dager i uken eller oftere.

Figur 5.2 Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis til arbeid eller skole?

Yrkesaktive og skoleelever/studenter (andel av total 73 %). Flere svar mulig



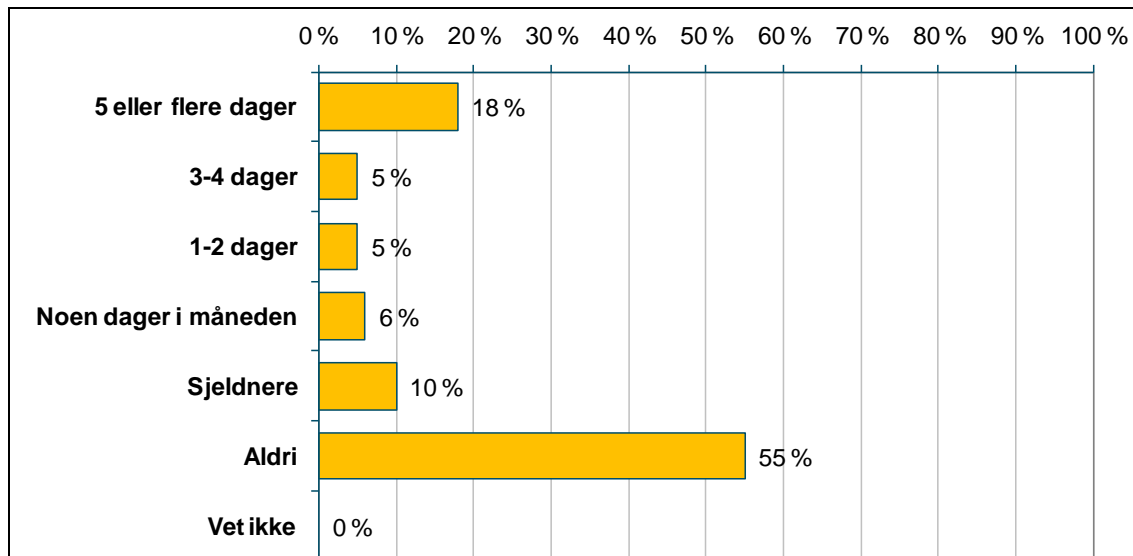
Et flertall (63 %) bruker vanligvis bil som transport til arbeid eller skole. Det nest hyppigst valgte transportmiddelet er buss (21 %), og deretter sykkel (15 %), tog (11 %) og til fots (11 %). Blant de yngste (15-24 år) er det klart flere som bruker buss (55 %), og klart færre som bruker bil til arbeid (28 %) enn totalen. Dette kan forklares med at flere i denne aldersgruppen er under 18 år og har derfor ikke mulighet til å kjøre bil. Det er også rimelig å anta at det er flere i denne målgruppen som ikke eier bil.

Det er flere av de som har høy husstandsinntekt enn de som har lavere husstandsinntekt som bruker bil vanligvis til jobb eller skole, mens tendensen er motsatt når det gjelder å reise med buss til jobb eller skole.

Det er også variasjoner kommunene i mellom. Sammenlignet med totalen er det flere fra Øvre Eiker (76 %) som vanligvis bruker bil som transportmiddel fra jobb eller skole, mens flere fra Drammen (27 %) vanligvis bruker buss til arbeid eller skole. Det er naturlig å se dette i sammenheng med at busstilbudet er forskjellig i de to kommunene.

5.3 Hvor ofte reiser du kollektivt til jobb eller skole?

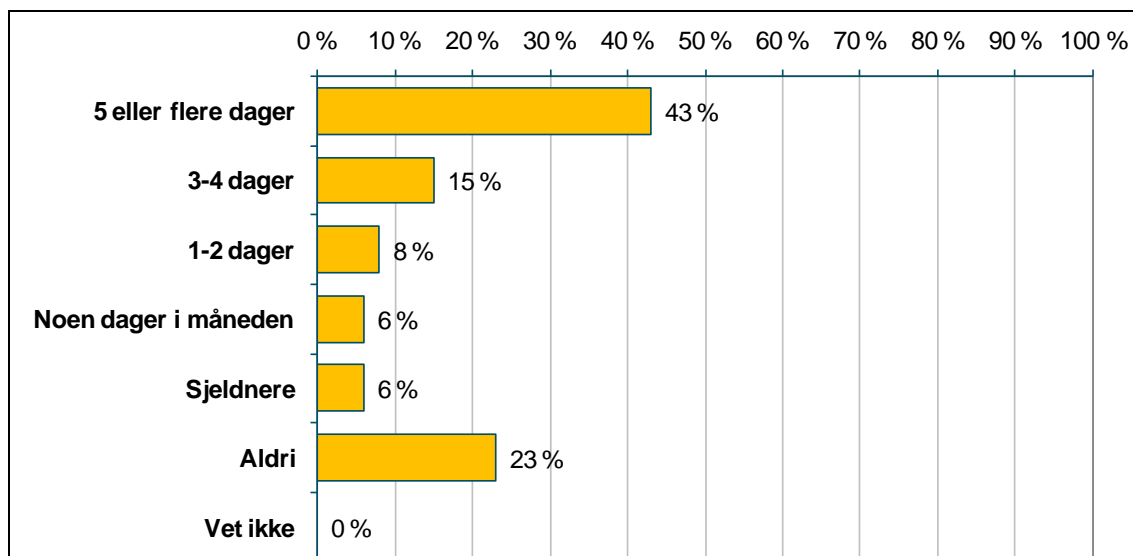
Yrkesaktive og skoleelever/studenter (andel av total 73 %)



Omtrent 2 av 10 (18 %) yrkesaktive og skoleelever/studenter reiser kollektivt til jobb eller skole 5 eller flere dager i uken, mens 55 % av dem reiser aldri kollektivt til jobb eller skole. Aldersgruppen 15-24 år (46 %) reiser kollektivt oftere (5 eller flere dager i uken) enn gjennomsnittet. Respondenter som er bosatt i Drammen (26 %) reiser også kollektivt oftere enn snittet (26 % reiser kollektivt 5 eller flere dager i uken), mens kun 5 % som er bosatt i Kongsberg gjør det samme. I Kongsberg er det 76 % som aldri reiser kollektivt til jobb eller skole, og det er mer enn gjennomsnittet.

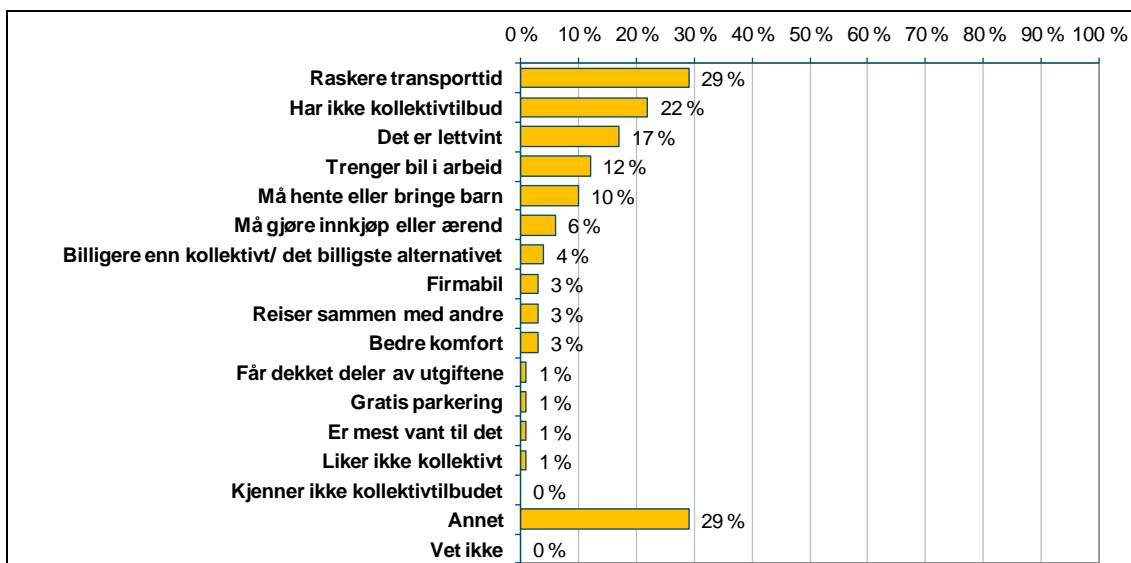
Figur 5.4 Hvor ofte kjører du bil til jobb eller skole?

Yrkesaktive og skoleelever/studenter (andel av total 73 %)



43 % av respondentene kjører bil til jobb eller skole 5 eller flere dager i uken. Vi ser også i figur 5.4 at 66 % kjører til jobb eller skole minimum 1-2 dager i uken, mens 23 % sier at de aldri kjører bil til jobb eller skole. Den undergruppen som skiller seg mest ut i denne sammenheng er de yngste (mellom 15-24 år). Her er det kun 16 % som kjører bil til jobb eller skole 5 eller flere dager i uken, mens omtrent halvparten (48 %) av dem aldri kjører aldri bil i denne sammenheng. En del av forklaringen på dette er nok at flere av dem ikke har førerkort på bil.

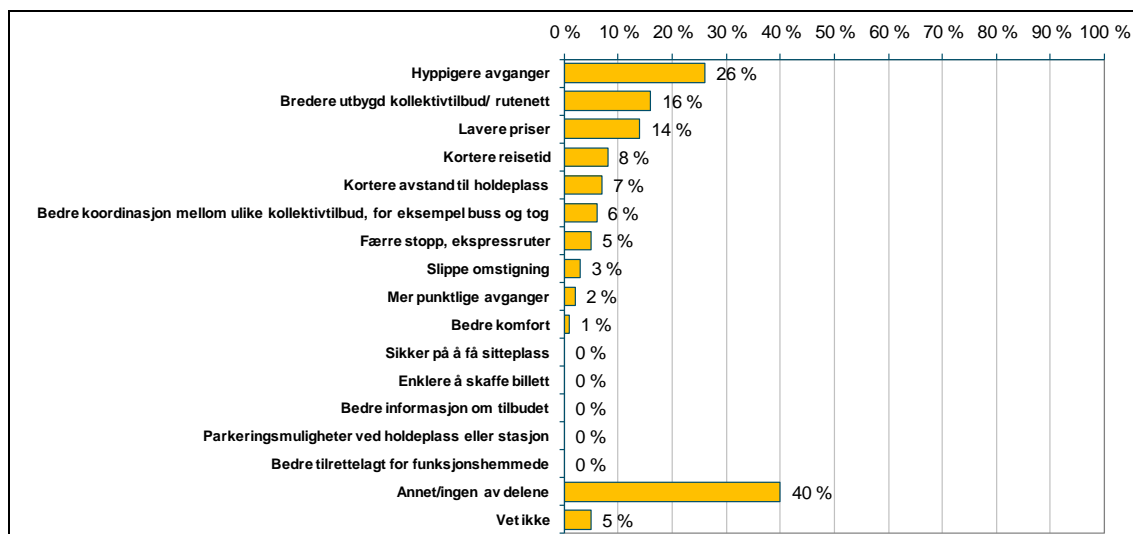
Figur 5.5 Hva er årsakene til at du bruker bil til jobb eller skole? Yrkesaktive og skoleelever/studenter som bruker bilen noen dager i måneden eller oftere (andel av total 52 %). Flere svar mulig.



Som figur 5.5 viser, er *"Raskere transporttid"* (29 %), *"Har ikke kollektivtilbud"* (22 %) og *"Det er lettvint"* (17 %) blant de hyppigst nevnte årsakene til hvorfor respondentene velger å bruke bil til jobb eller skole. Aldersgruppen 15-24 år (45 %) skiller seg fra gjennomsnittet med flere som oppgir *"Raskere transporttid"* som årsak, mens spurte fra Øvre Eiker (34 %) og Kongsberg (29 %) i større grad enn snittet oppgir som årsak *"Har ikke kollektivtilbud"*.

Figur 5.6. Hva skal til for at du skulle reist kollektivt oftere i forbindelse med jobb eller skole?

Yrkesaktive og skoleelever/studenter som bruker bilen noen dager i måneden eller oftere (andel av total 52 %). Flere svar mulig

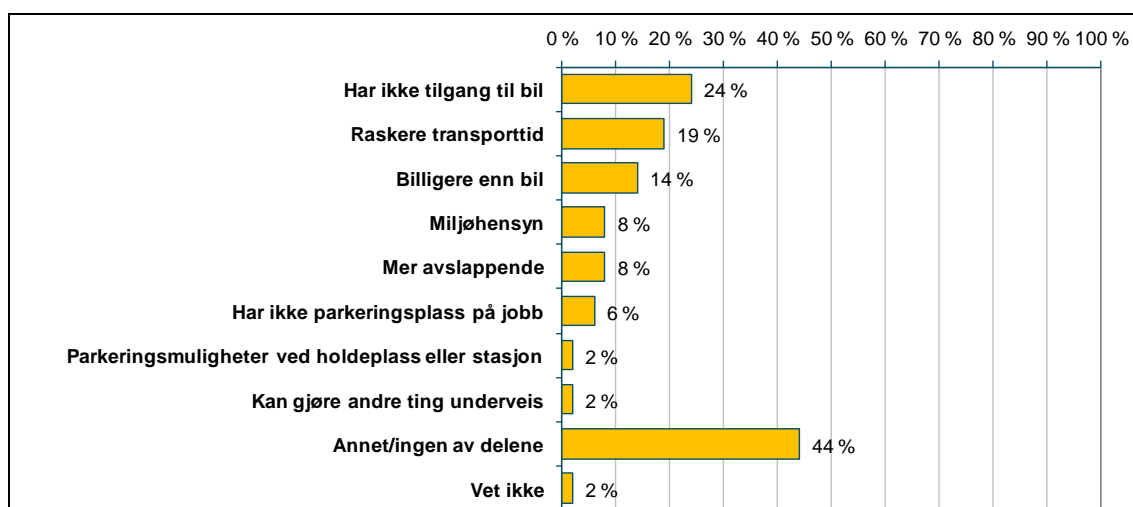


Figuren viser at "Hyppige avganger", "Bredere utbygd kollektivtilbud/rutenett" og "Lavere priser" er de svarene som flest gir på spørsmål om hva som skal til for at målgruppen skulle reist oftere kollektivt i forbindelse med jobb eller skole.

Av de som har et meget dårlig inntrykk av kollektivtilbudet i Buskerud, oppgir flere enn gjennomsnittet at "Hyppige avganger" (40 %) og "Bredere utbygd kollektivtilbud/rutenett" (33 %) må til for at de skal reise mer kollektivt.

Figur 5.7 Hva er årsakene til at du reiser kollektivt til jobb eller skole? (Flere svar mulig)

Yrkesaktive og skoleelever/studenter som reiser kollektivt noen dager i måneden eller oftere (andel av total 25 %). Flere svar mulig

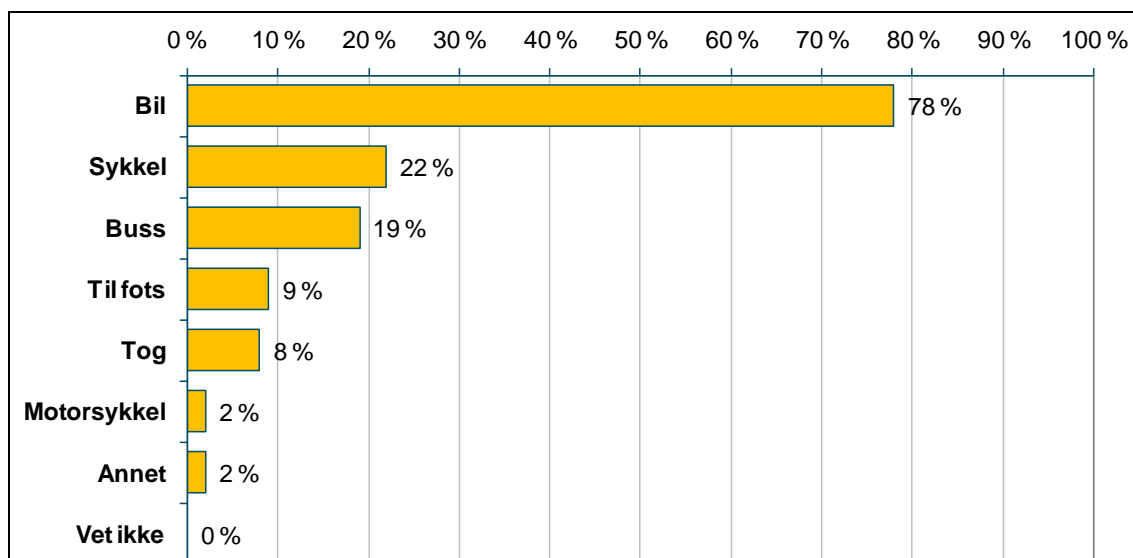


Blant de som reiser kollektivt ukentlig eller oftere til jobb eller skole, er *"Har ikke tilgang til bil"* (24 %), *"Raskere transporttid"* (19 %) og *"Billigere enn bil"* (14 %) de årsaker som flest gir på hvorfor de velger å reise kollektivt. I undergruppene er svarmønsteret på samtlige forhold ganske likt svarmønsteret for totalen som er illustrert i figur 5.7.

5.2 Transportvaner blant de yrkesaktive, skoleelever og studenter i fritiden

Figur 5.8 Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis i fritiden?

Yrkesaktive og skoleelever/studenter (andel av total 73 %). Flere svar mulig



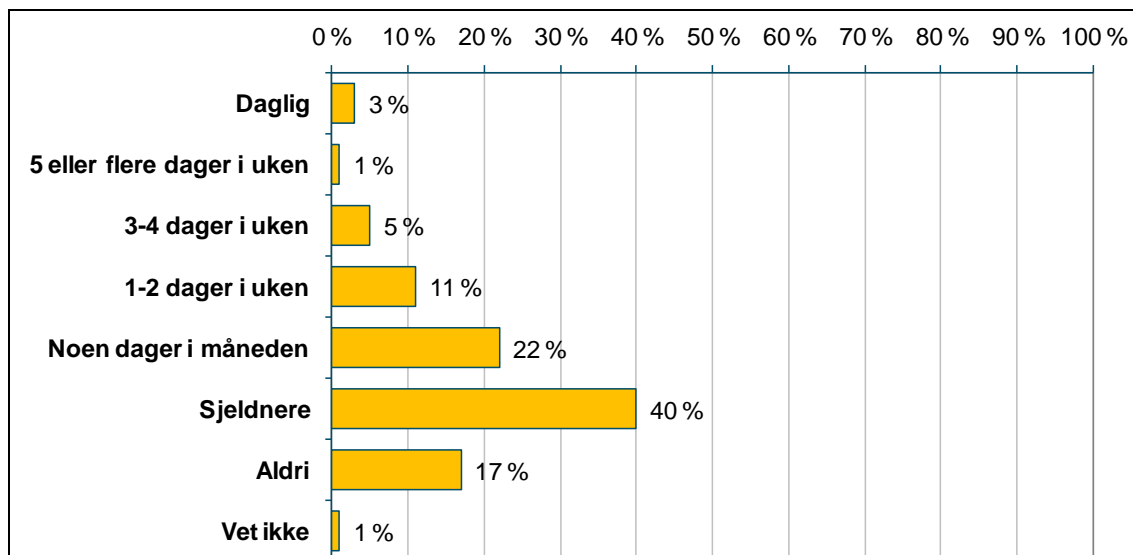
Som figur 5.8 viser, er det bil (78 %) som er det transportmiddelet som blir brukt hyppigst blant målgruppen i fritiden. Hvilken type transportmiddel som vanligvis blir brukt fordeler seg ulikt mellom aldersgruppene. Blant annet bruker de yngste (15-24 år) omtrent like mye buss (47 %) som bil (49 %) i fritiden. Dvs. at sammenlignet med totalen bruker flere av de yngste vanligvis buss, mens færre av dem bruker bil. Ser vi på kommuner finner vi at i Drammen bruker 26 % buss i fritiden, som er mer enn totalen. I Kongsberg bruker 84 % bil og 35 % sykkel vanligvis som transportmiddel, som også er mer enn totalen.

Det er flere med høy husstandsinntekt enn med lav husstandsinntekt som vanligvis bruker bil til jobb eller skole, mens tendensen er motsatt når det gjelder å reise med buss.

Som vi tidligere har kommentert, er det flere i Kongsberg enn i de øvrige kommuner som har et godt inntrykk av sykkelveiene, noe som kan forklarer hvorfor flere av dem velger å sykle i fritiden. At flere i Drammen enn i de øvrige kommuner velger å bruke buss i fritiden, mens færre i fra Kongsberg velger det samme, kan også forklares med at flere i fra Drammen enn i fra Kongsberg har et godt inntrykk av kollektivtilbudet, og/eller at det er et bedre utbygget kollektivtilbud i Drammen.

Figur 5.9 Hvor ofte reiser du kollektivt i fritiden?

Yrkesaktive og skoleelever/studenter (andel av total 73 %)

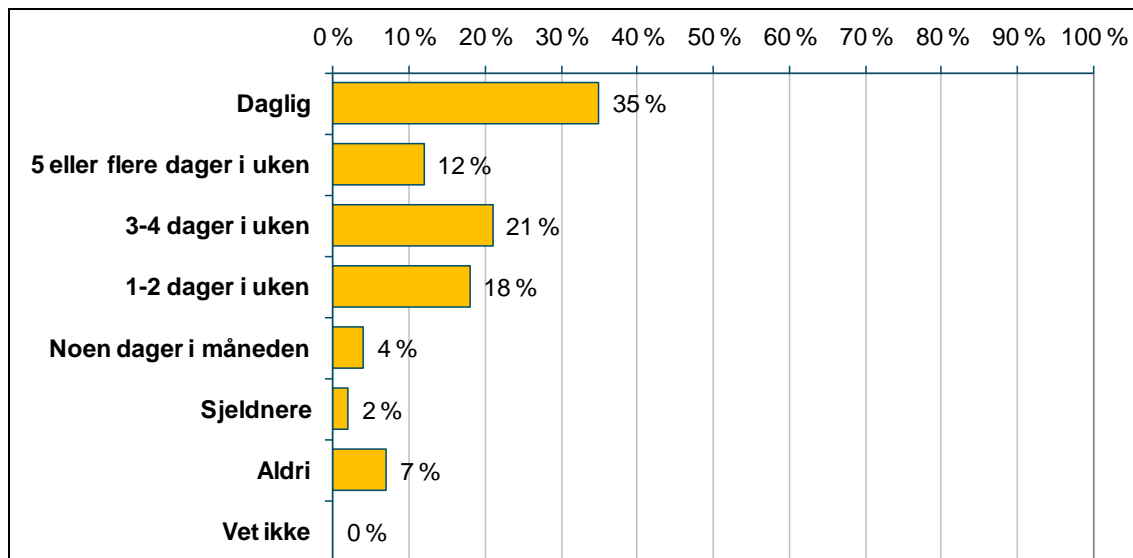


Figur 5.9 viser at det er få yrkesaktive og skoleelever/studenter som reiser kollektivt i fritiden. Kun 4 % reiser kollektivt 5 eller flere dager i uken, mens 20 % reiser kollektivt minimum 1 gang i uken. De yngste (15-24 år) reiser i større grad kollektivt enn de som er eldre: Mens 14 % av de yngste reiser kollektivt daglig, svarer 1 % i aldersgruppen 25-39 år, og i underkant av 1 % av de som er i alderen 40 år eller eldre det samme.

I Kongsberg oppgir kun 3 % at de reiser kollektivt i fritiden oftere enn 3-4 dager i uken. Blant de som har utdanning på grunnskolenivå er det 10 % som daglig reiser kollektivt i fritiden, mens i underkant av 1 % av de med høyskole/universitetsutdannelse gjør det samme.

Figur 5.10 Hvor ofte bruker du bil i fritiden?

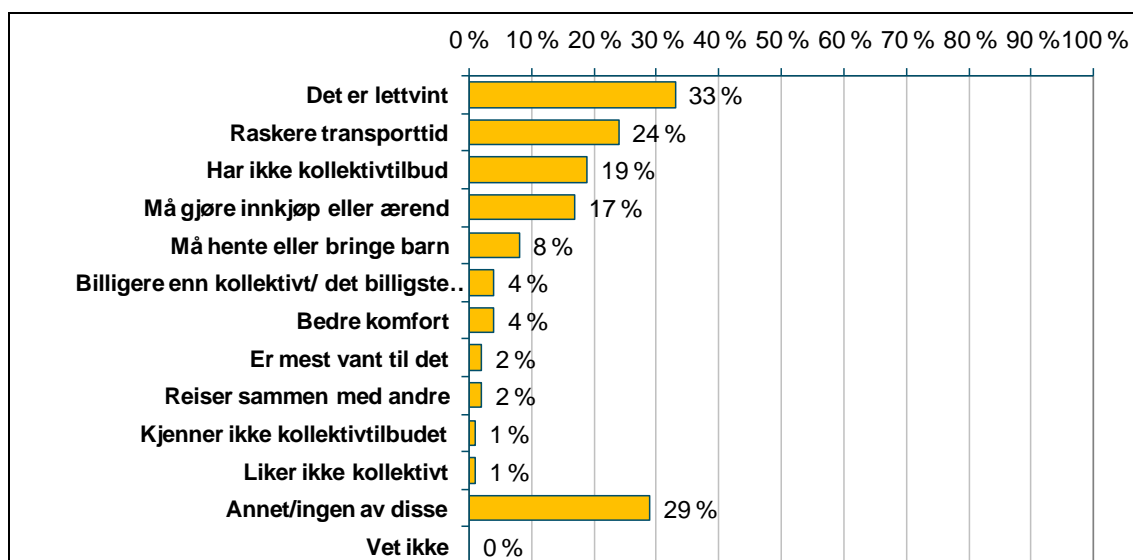
Yrkesaktive og skoleelever/studenter (andel av total 73 %)



Omtrent halvparten av de yrkesaktive og skoleelever/studenter bruker bil 5 eller flere dager i uken i fritiden. Omtrent 1 av 10 av dem bruker bil sjeldnere enn noen dager i måneden eller aldri. Hvor ofte respondenter kjører bil fordeler seg noe ulikt mellom kommunene. Spurte fra Kongsberg og fra Drammen bruker bilen mindre enn spurte fra Nedre Eiker og Øvre Eiker: I Kongsberg er det 42 % og i Drammen er det 43 % som bruker bil 5 eller flere ganger i fritiden, mens 54 % i Nedre Eiker og 59 % i Øvre Eiker svarer det samme.

5.11 Hva er årsakene til at du bruker bil i fritiden?

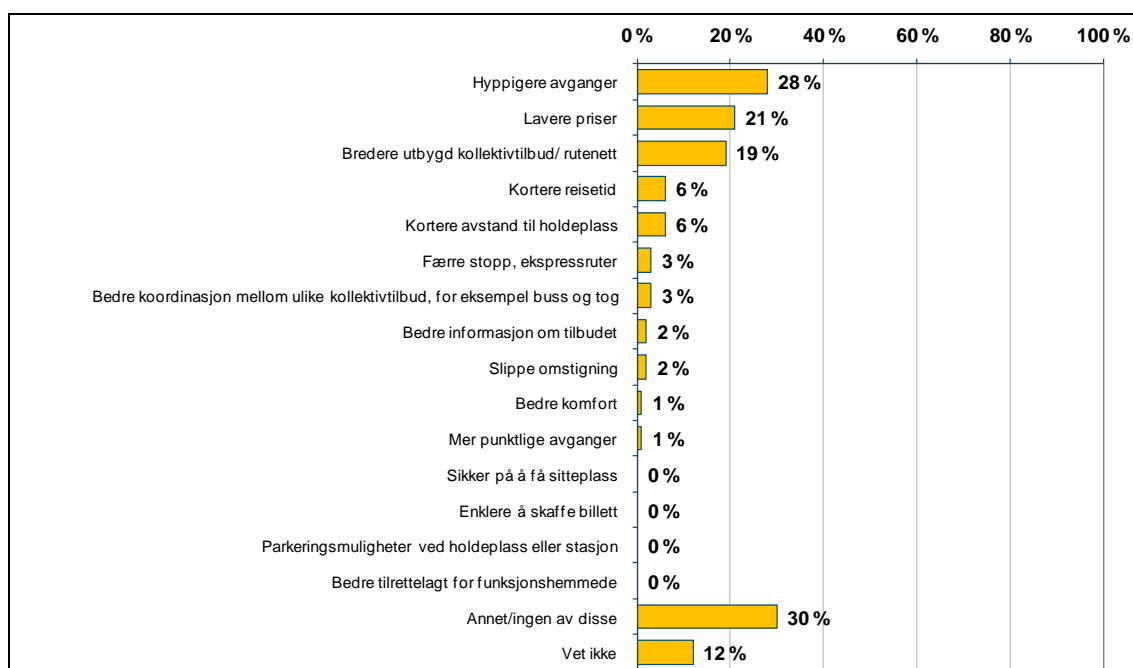
Yrkesaktive og skoleelever/studenter som bruker bil i fritiden 1-2 dager i uken eller oftere (andel av total 63 %). (Flere svar mulig)



Blant de hyppigst nevnte forklaringer på hvorfor de yrkesaktive og skoleelever/studenter kjører bil i fritiden, er "Det er lettvind", "Raskere transporttid", "Har ikke kollektivtilbud" og "Må gjøre innkjøp eller ærend". Begrunnelsene for at en velger å bruke bil i fritiden fordeler seg noe ulikt mellom kommunene. Blant annet bruker flere respondenter fra Øvre Eiker (32 %) enn totalen bil i fritiden fordi de ikke har kollektivtilbud.

5.12 Hva skal til for at du skulle reist kollektivt oftere i fritiden?

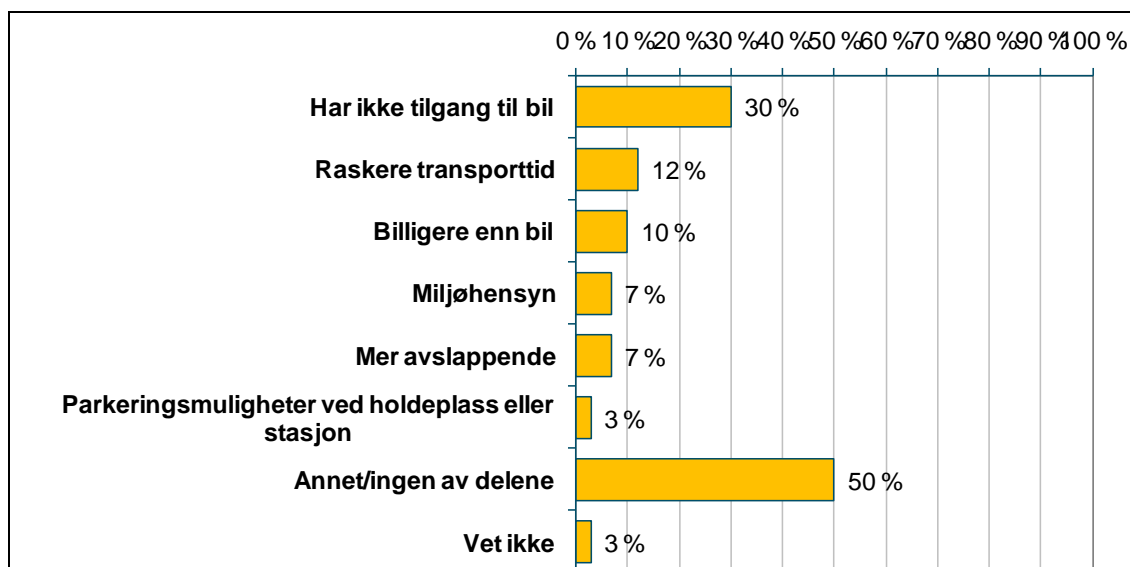
Yrkesaktive og skoleelever/studenter som bruker bil i fritiden 1-2 dager i uken eller oftere (andel av total 63 %). (Flere svar mulig)



Blant de hyppigst nevnte tilbakemeldinger på hva som skal til for at yrkesaktive og skoleelever/studenter skal reise mer kollektivt, er *"Hyppige avganger"*, *"Lavere priser"* og *"Bredere utbygd kollektivtilbud/rutenett"*. Hvis vi ser på forskjeller mellom aldersgrupper, finner vi at det er flere i alderen 15-24 år (40 %) enn totalen som oppgir *"Hyppige avganger"* som tiltak for å reise kollektivt oftere.

5.13 Hva er årsakene til at du reiser kollektivt i fritiden?

Yrkesaktive og skoleelever/studenter som reiser kollektivt i fritiden 1-2 dager i uken eller oftere (andel av total 14 %). (Flere svar mulig)



Blant de hyppigst nevnte årsaker til å reise kollektivt i fritiden er: *"Har ikke tilgang til bil"*, *"Raskere transporttid"* og *"Billigere enn bil"*. De som har et meget godt inntrykk av kollektivtilbudet i Buskerud svarer i større grad enn gjennomsnittet at de velger å reise kollektivt fordi det er *"Mer avslappende"* (28 %).

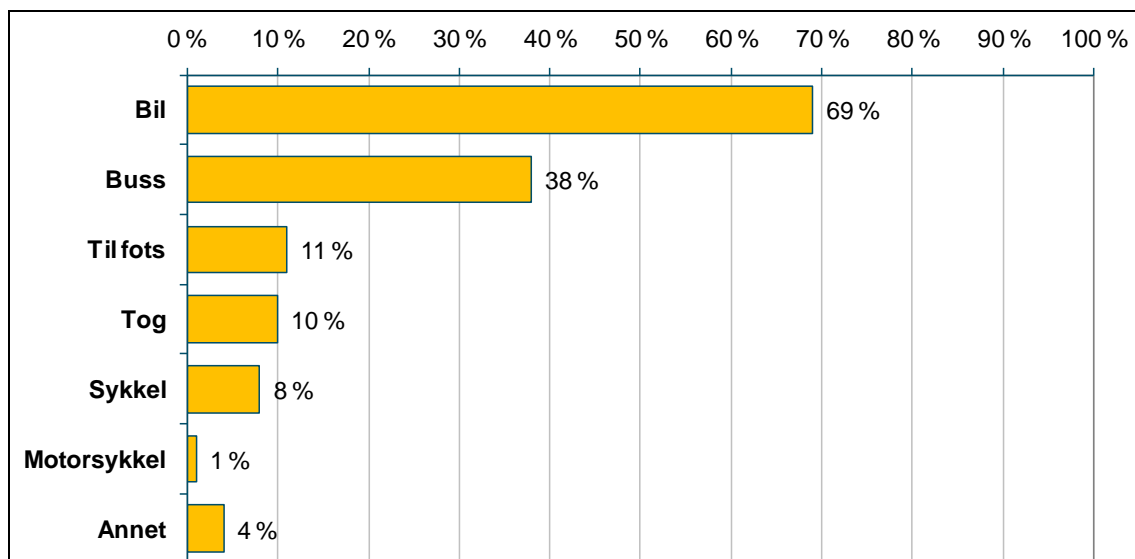
6. Transportvaner blant de som verken er i jobb eller går på skole

Vi har også kartlagt transportvaner blant de som verken er i jobb eller går på skole. Også her spør vi de som sjelden eller aldri kjører kollektivt om hva som skal til for å gjøre kollektive løsninger mer attraktive.

Transportvanene blant de som verken jobb eller går på skole er ganske lik vanene til de som er i jobb eller er skoleelev/student. Bil er det transportmiddelet som vanligvis blir brukt av de fleste (69 %).

Figur 6.1 Hvilket transportmiddel bruker du vanligvis?

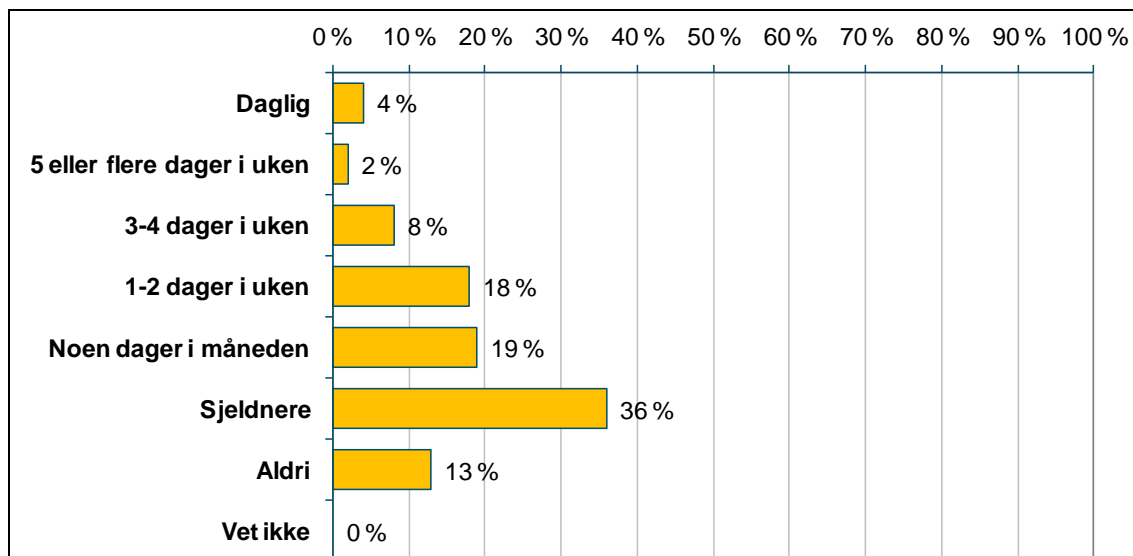
De som verken er i jobb eller går på skole (andel av total: 27 %). (Flere svar mulig)



Omtrent 4 av 10 bruker vanligvis buss. Bil er vanligere blant menn (78 %) enn blant kvinner (62 %), mens bruk av buss er vanligere blant kvinner (46 %) enn blant menn (28 %).

Figur 6.2 Hvor ofte reiser du kollektivt?

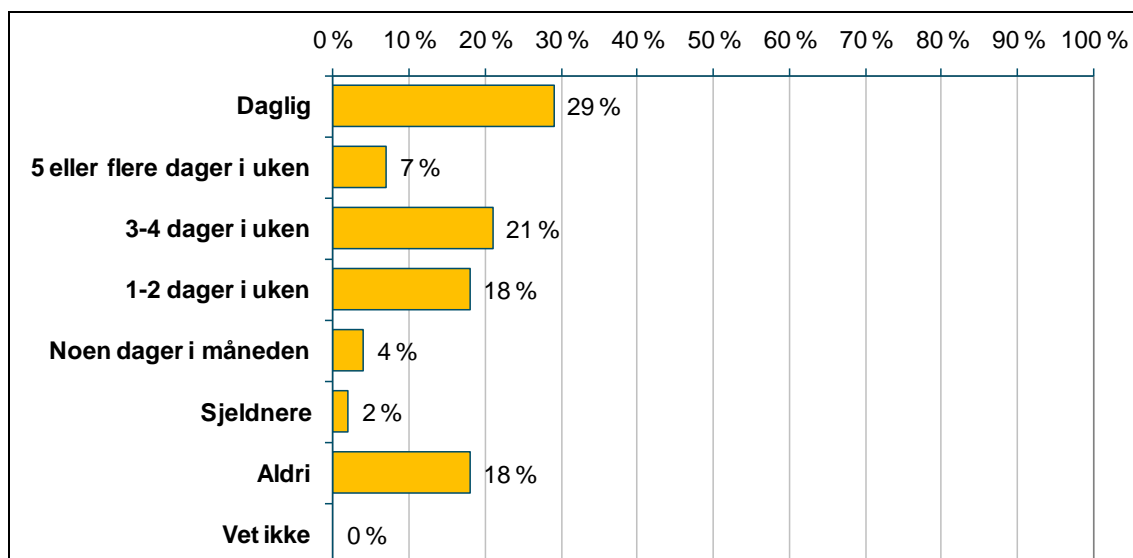
De som verken er i jobb eller går på skole (andel av total: 27 %)



Omtrent 3 av 10 reiser kollektivt ukentlig eller oftere, mens 55 % reiser noen ganger i måneden eller sjeldnere. De som er bosatt i Drammen skiller seg fra totalen med flere som reiser kollektivt 5 eller flere dager i uken (10 %), og ukentlig eller oftere (47 %). Videre er det flere i aldersgruppen 15-24 år enn gjennomsnittet som reiser kollektivt 5 eller flere dager uken (41 %).

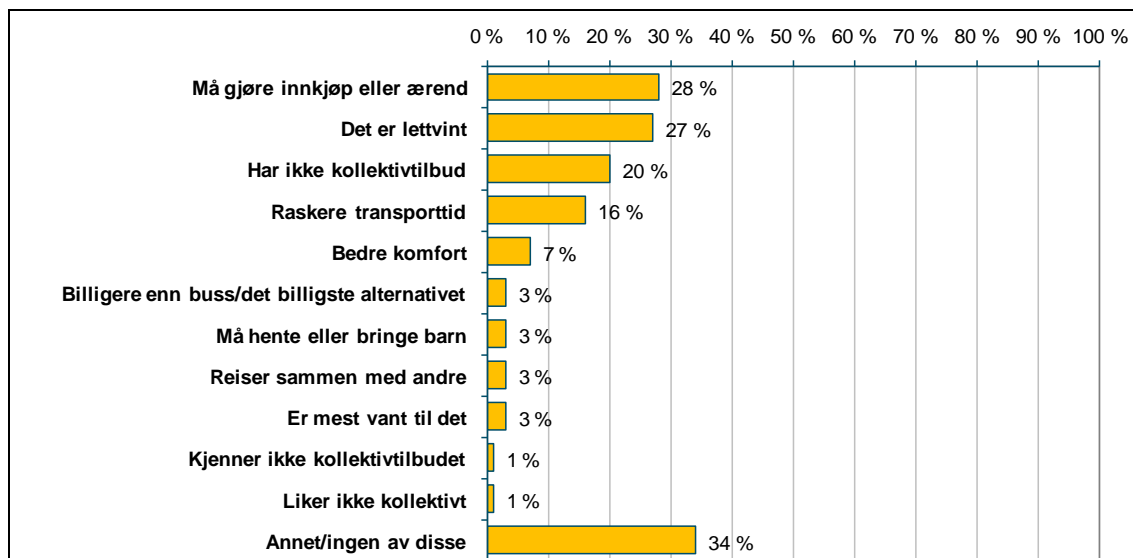
Figur 6.3 Hvor ofte bruker du bil?

De som verken er i jobb eller går på skole (andel av total: 27 %)



57 % bruker bil minst 3-4 dager i uken, mens 18 % aldri bruker bil. Bilbruken fordeler seg ulikt mellom kjønnene. Mens omtrent 4 av 10 menn (41 %) bruker bil daglig, svarer 2 av 10 kvinner (20 %) det samme. Mens 1 av 4 kvinner aldri bruker bil, oppgir 1 av 10 menn det samme.

Figur 6.4 Hva er årsakene til at du bruker bil? De som verken er i jobb eller går på skole som bruker bil 1-2 dager i uken eller oftere (andel av total:20 %). (Flere svar mulig)

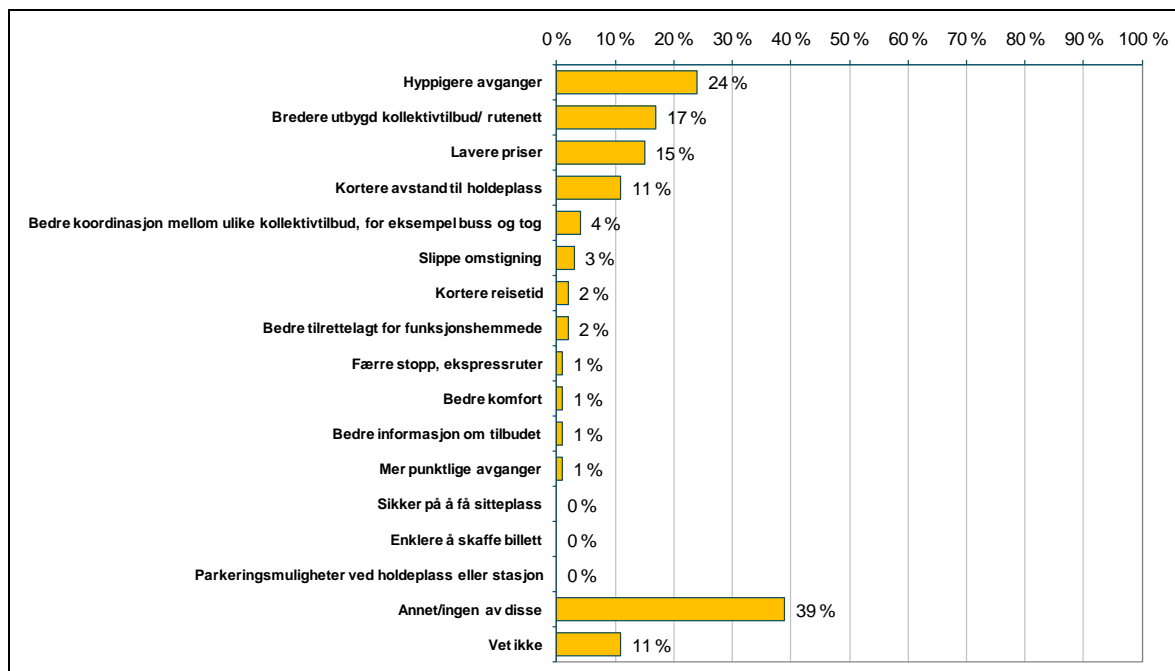


Figur 6.4 viser at det er *"Må gjøre innkjøp eller ærend"*, *"Det er lettvin"*, *"Har ikke kollektivtilbud"* og *"Raskere transporttid"* som er blant de hyppigst nevnte årsaker til at målgruppen bruker bil.

Analyser av undergrupper respondenter bosatt i Kongsberg (29 %) skiller seg fra snittet med flere som oppgir at de ikke har kollektivtilbud. I Drammen er det derimot færre (15 %) som svarer det samme.

Figur 6.5 Hva skal til for at du skulle reist kollektivt oftere?

De som verken er i jobb eller går på skole som bruker bil 1-2 dager i uken eller oftere (andel av total: 20 %). (Flere svar mulig)



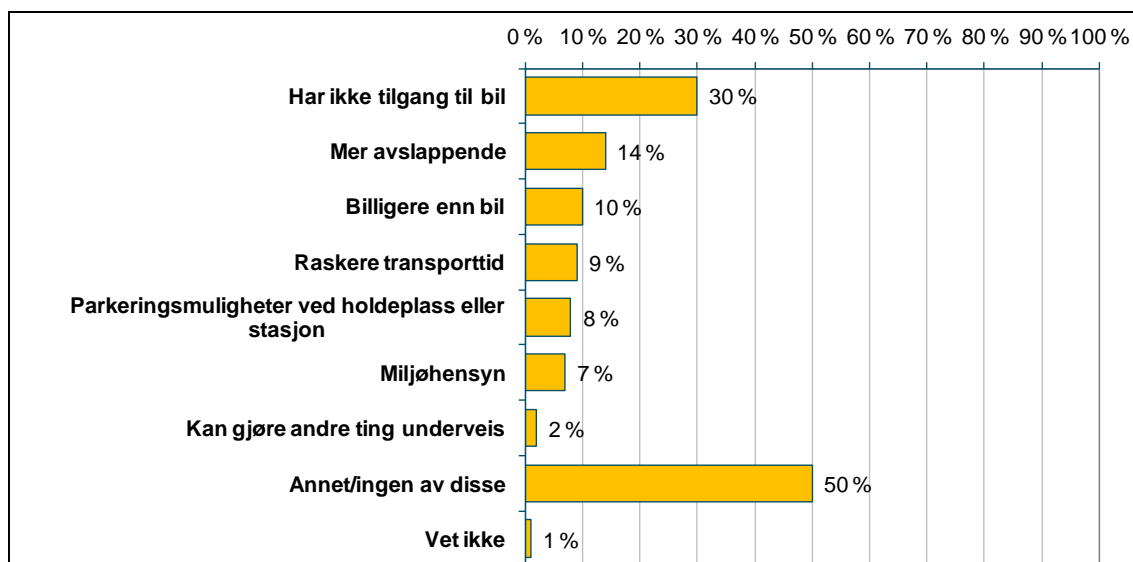
Figur 6.5 viser at det er "Hyppige avganger", "Bredere utbygd kollektivtilbud/rutenett", "Lavere priser" og "Kortere avstand til holdeplass" som er de hyppigst nevnte svar på hva som skal til for å reise kollektivt oftere.

Det er flere menn enn kvinner som svarer "Hyppige avganger" og "Bredere utbygd kollektivtilbud/ rutenett". Videre ser vi at det er flere i aldersgruppen 15-24 år (19 %) enn totalen som oppgir "Slippe omstigning". I aldersgruppen 25-39 år (35 %) er det flere som svarer "Bredere utbygd kollektivtilbud/rutenett", og det er signifikant flere i aldersgruppen 40-59 år (25 %) som svarer "Lavere priser" på spørsmålet om hva som skal til for at de skulle reist kollektivt oftere.

Ser vi på kommuner, er det signifikant flere blant de som er bosatt i Lier (24 %) og i Kongsberg (25 %) som oppgir ”*Bredere utbygd kollektivtilbud/rutenett*” på dette spørsmålet, mens det er signifikant færre i fra Drammen (13 %) som svarer dette.

Figur 6.6 Hva er årsakene til at du reiser kollektivt i fritiden?

De som verken er i jobb eller går på skole som reiser kollektivt 1-2 dager i uken eller oftere (andel av total:8 %). (Flere svar mulig)

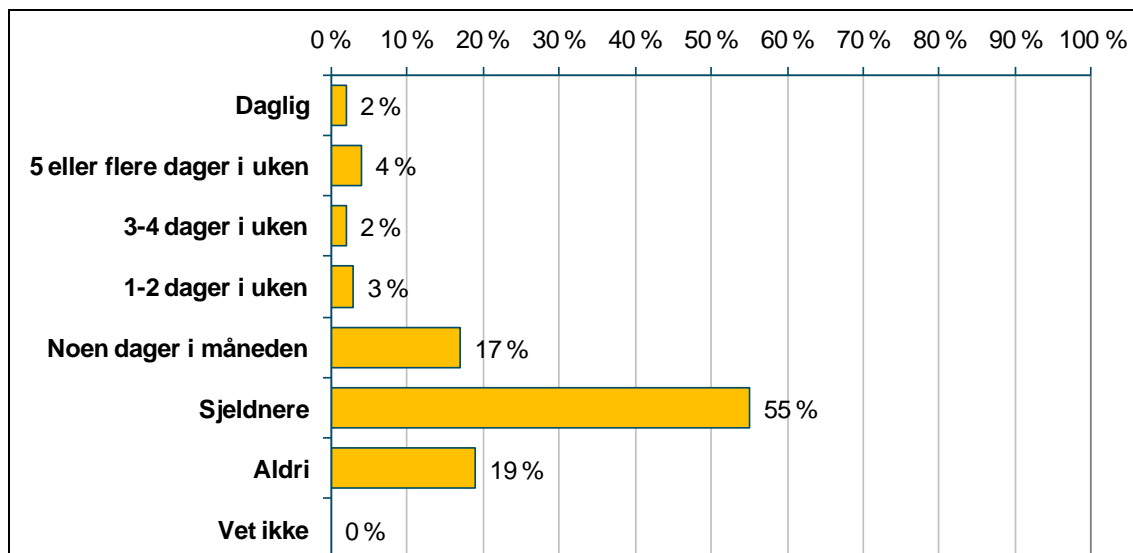


Som figur 6.6 viser, er det ”*Har ikke tilgang til bil*”, ”*Mer avslappende*” og ”*Billigere enn bil*” som er blant de hyppigst nevnte årsaker til hvorfor de reiser med kollektivt ukentlig eller oftere. I undergruppene er svarmønsteret på samtlige forhold ganske likt svarmønsteret for totalen som er illustrert i figur 3.26.

7. Reisehyppighet med buss og tog

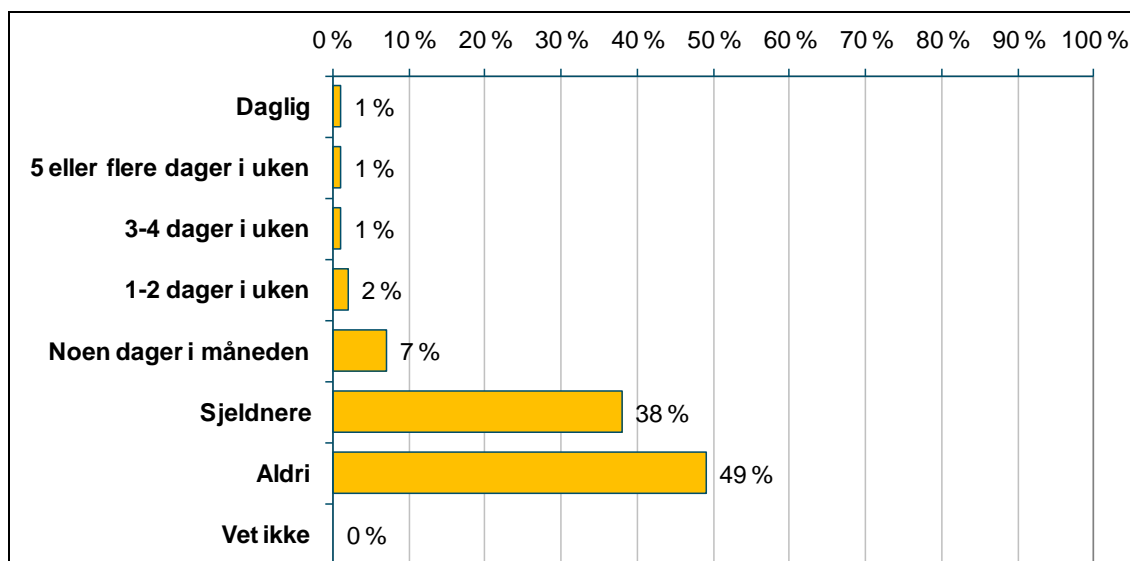
I dette kapittelet spør vi alle respondenter om hvor ofte de reiser med buss eller tog til eller fra Oslo og Akershus, samt hvor ofte de reiser med tog innenfor Buskerud.

Figur 7.1 Hvor ofte reiser du til eller fra Oslo og Akershus med buss eller tog?



Det er 1 av 10 respondenter som ukentlig eller oftere reiser til eller fra Oslo med buss eller tog. 55 % av respondentene reiser med tog sjeldnere enn noen ganger i måneden, mens omtrent 2 av 10 oppgir at de aldri reiser med tog på denne strekningen. Det er flere med høyere utdanning enn med lavere utdanning som reiser denne strekningen med buss eller tog noen dager i måneden eller oftere. Det er også noen flere respondenter fra Drammen enn totalen som reiser noen dager i måneden eller oftere med toget på denne strekningen.

Figur 7.2 Hvor ofte reiser du med tog innenfor Buskerud?



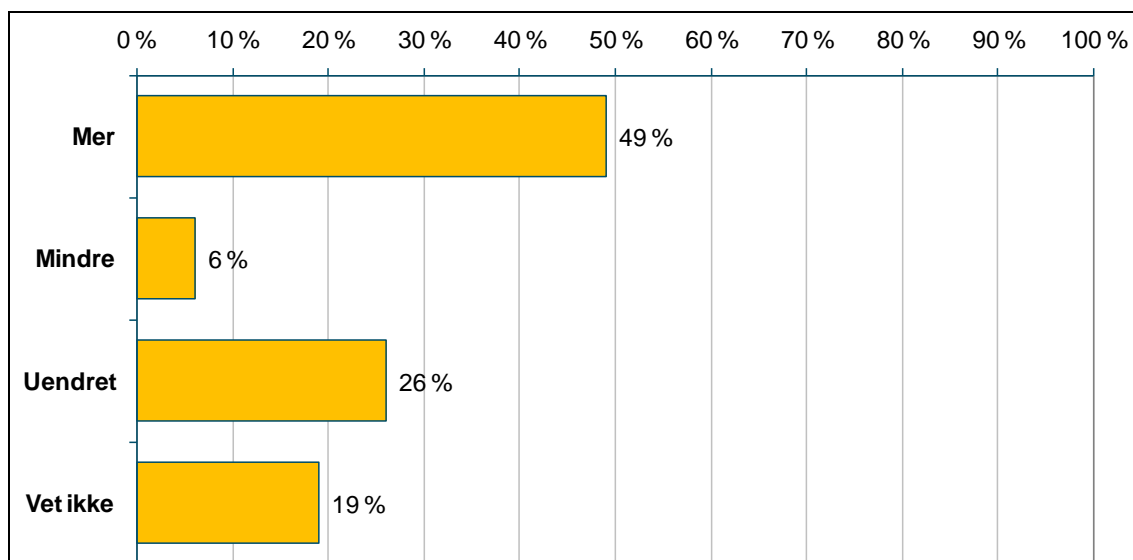
Det er en enda lavere andel av respondentene som reiser med tog innefor Buskerud enn som reiser med tog eller buss til Oslo eller Akershus.

Som figur 7.2 viser er det kun 1 % som reiser med tog daglig innenfor Buskerud, og 5 % som reiser denne strekningen med tog ukentlig. Omtrent 4 av 10 reiser strekningen med tog sjeldnere enn noen ganger i måneden, mens ca halvparten aldri reiser denne strekningen med tog. Bosatte i Øvre Eiker (13 %) skiller seg fra gjennomsnittet med noen flere som reiser med tog 1 gang i uken eller oftere.

8. Vurdering av parkeringsplasser, offentlig kommunikasjon og utvikling av kø

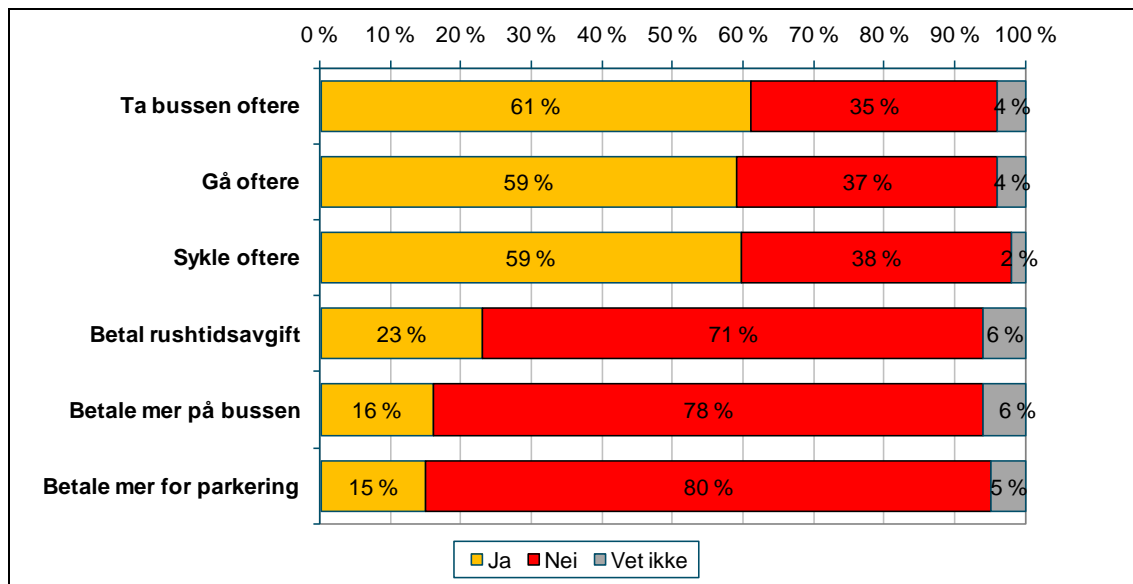
Det er klart flere som mener det har blitt mer (49 %) enn mindre kø (6 %) de siste 1-2 årene. 45 % oppgir enten "vet ikke" på dette spørsmålet, eller at køene har vært "uendret". Over halvparten av respondentene svarer at de er villige til å "Ta bussen oftere" (61 %), "Gå oftere" (59 %) og "Sykle oftere" (59%) for å redusere køene. Et mindretall ønsker å "Betale rushtidsavgift" (23 %), "Betale mer på bussen" (16 %) og "Betale mer for parkering" (15 %).

Figur 8.1 Opplever du at det har det blitt mer eller mindre kø de siste 1-2 årene?



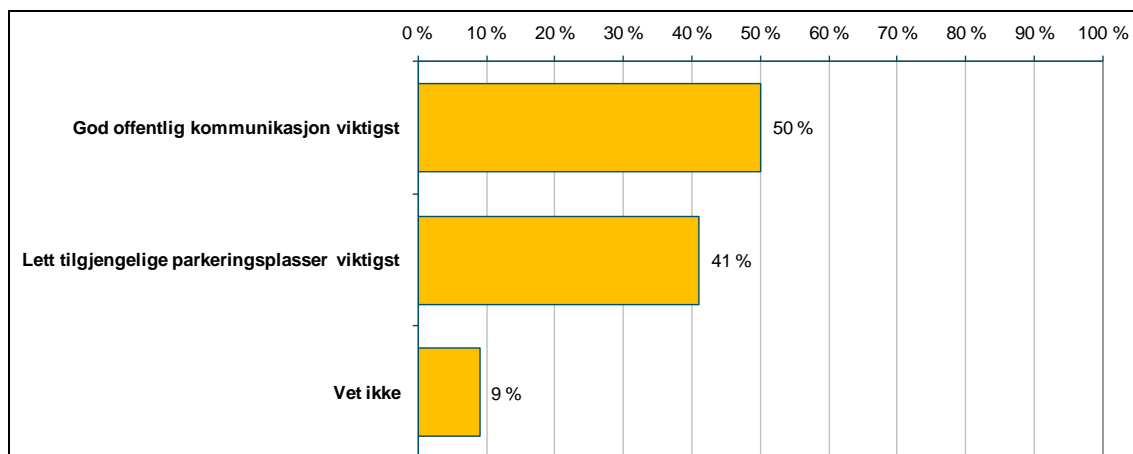
Vi finner et par moderate forskjeller mellom kommunene. Sammenlignet med totalen er det flere respondenter som er bosatt i Kongsberg (55 %) som svarer at de opplever at det har blitt en økning i kø de siste 1-2 årene, mens det er flere som er bosatt i Nedre Eiker (10 %) enn totalen som oppgir at det har blitt mindre kø.

Figur 8.2 Hva av følgende er du selv villig til å gjøre for å redusere køene?



Det er flere i aldersgruppen 15-24 år (77 %) enn totalen som er villig til å "Ta bussen oftere" for å redusere køene. Videre er det færre respondenter i alderen 60 år+ (39 %) er "Villig til å sykle oftere" for å redusere køene. Dette kan forklares med at mange i den øvre aldersgruppen ikke har de fysiske forutsetningene som skal til for å sykle oftere. Blant kommunene er det flere av de som er bosatt i Kongsberg som er villig til å "Betale mer for parkering" (21 %), "Sykle oftere" (71 %) og "Gå oftere" (69 %) enn totalen.

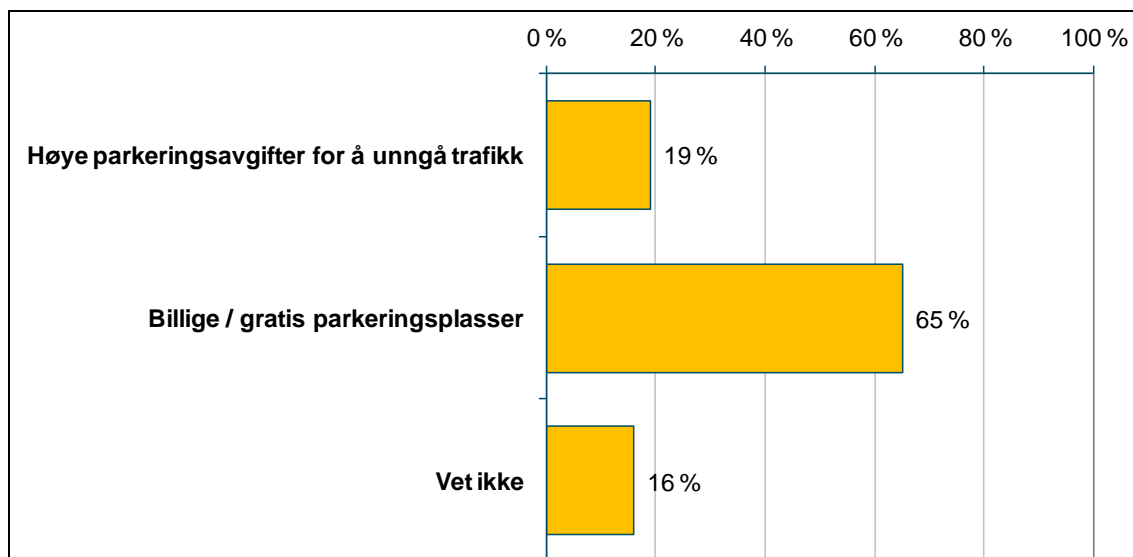
Figur 8.3 Er det for deg viktigst med lett tilgjengelige parkeringsplasser i sentrum, eller er det viktigst med god offentlig kommunikasjon hele dagen?



Figur 8.3 viser at det er noen flere respondenter (50 %) som mener at god offentlig kommunikasjon er viktigere enn lett tilgjengelige parkeringsplasser (41 %).

Synspunktene på hva som er viktigst fordeler seg ulikt mellom kommunene. Mens flere fra Drammen, Nedre Eiker og Lier synes at god offentlig kommunikasjon er viktigere enn lett tilgjengelige parkeringsplasser, er det flere i fra Kongsberg og Øvre Eiker som synes at lett tilgjengelige parkeringsplasser er viktigere enn god offentlig kommunikasjon. Forskjellene i svarmønsteret mellom kommunene er dog ikke store.

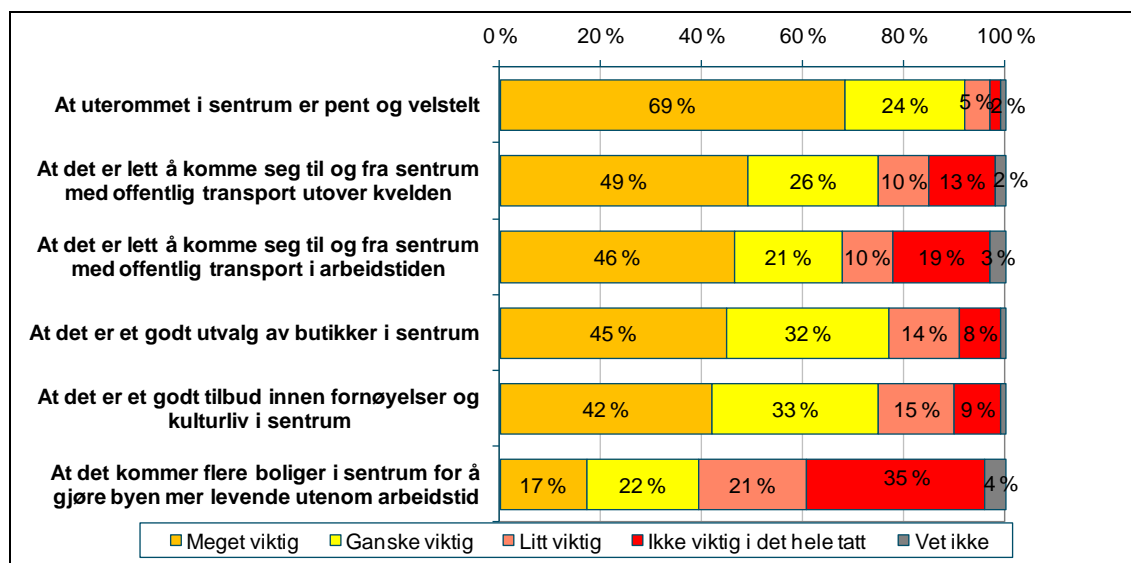
Figur 8.4 Mener du at høye parkeringsavgifter bør benyttes i din hjemby for å unngå mye sentrumstrafikk, eller mener du det er viktigst å få mange billige eller gratis parkeringsplasser sentralt i byen?



Et flertall av respondentene ønsker billige/gratis parkeringsplasser sentralt i byen fremfor høye parkeringsavgifter for å unngå trafikk. Det er noen flere som av dem som har utdanning på høyskole/universitetsnivå enn de som har lavere utdanning som mener at "Høye parkeringsavgifter for å unngå trafikk" er viktigst. Ellers er det ingen nevneverdige variasjoner i svarmønstret mellom undergruppene på dette spørsmålet.

9. Hva som er viktig for å trives i sin hjemby

¹ **Figur 9.1** Hvor viktig er følgende forhold for at du skal trives i din hjemby?



Omtrent 7 av 10 mener "At uterommet i sentrum er pent og velstelt" er "Meget viktig" for at de skal trives i sin hjemby. Slår vi sammen meget og ganske viktig, er det 93 % som synes at dette forholdet er viktig for trivselen.

Omtrent 3 av 4 respondenter mener det er meget eller ganske viktig for trivselen "At det er lett å komme seg til og fra sentrum med offentlig transport i arbeidstiden", "At det er lett å komme seg til og fra sentrum med offentlig transport utover kvelden" og "At det er et godt utvalg av butikker i sentrum".

Det er mer delte meninger om viktigheten av "At det kommer flere boliger i sentrum for å gjøre byen mer levende utenom arbeidstid". 39 % oppgir at dette forholdet er enten

¹ Svarkategorier som har fått 1 % oppslutning og mindre er ikke inkludert i figur 9.1 av estetiske hensyn

meget eller ganske viktig, mens 35 % svarer at det ikke er viktig i det hele tatt. Det er dette forholdet som flest vurderer som ikke viktig i det hele tatt.

I undergruppene er svarmønsteret på samtlige forhold ganske likt svarmønsteret for totalen som er illustrert i figur 9.1. Det er likevel noen variasjoner.

Når det gjelder viktigheten av forholdet *"At det er lett å komme seg til og fra sentrum med offentlig transport i arbeidstiden"*, mener:

- Flere kvinner (50 %) enn menn (43 %) at dette forholdet er *"Meget viktig"*.
- Flere som er bosatt i Drammen (53 %) enn totalen at dette forholdet er *"Meget viktig"*, mens færre fra Øvre Eiker (39 %) og Kongsberg (37 %) enn totalen oppgir det samme.

Når det gjelder viktigheten av forholdet *"At det er lett å komme seg til og fra sentrum med offentlig transport utover kvelden"*, mener:

- Flere kvinner (54 %) enn menn (44 %) at dette forholdet er *"Meget viktig"*.
- Flere som er bosatt i Drammen (54 %) enn totalen at dette forholdet er *"Meget viktig"*, mens færre respondenter fra Øvre Eiker (40 %) og Kongsberg (42 %) enn totalen synes det samme.

Når det gjelder utsagnet *"At det er et godt tilbud innen fornøyer og kulturliv i sentrum"*, mener:

- Flere i alderen 40-59 år (46 %) at dette forholdet er *"Meget viktig"*, mens færre i alderen 15-24 år (37 %) oppgir det samme.
- Flere som er bosatt i Drammen (48 %) enn totalen at dette forholdet er *"Meget viktig"*, mens færre fra Øvre Eiker (27 %) enn totalen oppgir det samme.

Når det gjelder utsagnet *"At det er et godt utvalg av butikker i sentrum"*, mener:

- Flere kvinner (51 %) enn menn (40 %) at dette forholdet er *"Meget viktig"*.

- Flere som er bosatt i Drammen (48 %) enn totalen at dette forholdet er *"Meget viktig"*, mens færre respondenter i fra Øvre Eiker mener det samme (39 %).

Når det gjelder utsagnet *"At det kommer flere boliger i sentrum for å gjøre byen mer levende utenom arbeidstid"*, mener:

- Flere menn (19 %) enn kvinner (15 %) at dette forholdet er *"Meget viktig"*.
- Flere i Kongsberg (44 %) at dette forholdet *"Ikke er viktig i det hele tatt"*, mens i fra Lier er det 30 % som svarer at det ikke er viktig.

Når det gjelder utsagnet *"At uterommet i sentrum er pent og velstelt"*, svarer:

- Flere kvinner (73 %) enn menn (61 %) at dette forholdet er *"Meget viktig"*.
- Flere som er bosatt i Drammen (72 %) at dette forholdet er *"Meget viktig"*, mens færre i fra Øvre Eiker (60 %) svarer det samme.
- Flere i aldersgruppen 60 år + (75 %) at dette utsagnet er *"Meget viktig"*.

Vedlegg

Tolkning av tabellverket

Tabellverket for undersøkelsen viser svarfordelingen per spørsmål totalt og for utvalgte undergrupper. Over kolonnene i tabellen vises antall intervju som er beregningsgrunnlaget for prosenttallene i tabellen.

I tabellverket har vi brutt ned på følgende variabler:

- *Kjønn*
- *Alder*
- *Utdanning*
- *Husstandsinntekt*
- *Kommune*
- *Kjenner til Buskerud Kollektivtrafikk AS*
- *Hørt om Buskerudbyen*
- *Har eller disponerer du bil*
- *Bruker internett*
- *Avstand arbeidsvei/skolevei tur/retur*
- *Inntrykk av kollektivtrafikktilbudet i Buskerud*
- *Inntrykk av forholdene for fotgjengere i sitt område*
- *Inntrykk av forholdene for syklister i sitt nærområde*

På bakgrunn av disse nedbrytningene kan detaljer i besvarelsene for de enkelte undergruppene studeres nærmere ved interesse, for eksempel hvis vi observerer spesielle avvik for en undergruppes besvarelser sammenliknet med de andres.

I tabellvedlegget er signifikante forskjeller mellom en undergruppes resultat og tabellens totalresultat markert i tabellens celler: Sorte piler betyr "signifikant høyere enn" og hvite piler "signifikant lavere enn" totalresultatet. Celler uten markeringer innebærer at vi ut fra antall intervju og avvik fra totalresultatet ikke kan være sikre på at forskjellen skyldes annet enn tilfeldigheter i utvalget. I tabellvedleggene har vi lagt til grunn et 95 prosents konfidensintervall, slik at vi med 95 prosents sikkerhet kan si at det dekker det sanne resultat (forutsatt at målefeil og systematiske feil ikke forekommer) dersom det foreligger signifikante sammenhenger.