



Innsiktsrapport

Reisevaner i Bodø

Dato:

15.12.2020

Versjon:

1.0

Ansvarlig:

Sigrd M.Krishnan og

Ingrid Ødegaard

bouvet

Innhold

1	Forord	4
2	Innledning	5
3	Bakgrunn for innsiktsarbeidet	6
4	By, befolkning og reisevaner	7
4.1	Tidligere forskning	7
4.2	Datamateriale	7
4.2.1	Målgrupper	7
4.2.2	Utvalg	8
4.3	Metode	9
4.3.1	Kvantitativ - Spørreundersøkelse	9
4.3.2	Kvalitativ - Semistrukturert intervju	10
4.4	Tematikken i intervjuene	11
4.4.1	Ulike behov – ulike livsfaser/livssituasjoner	12
4.4.2	Reisevaner: hverdag og helg	12
4.4.3	Kollektivtilbudet nært hjemstedet	13
4.4.4	Bilbruk og reiseformål	13
4.5	Styrker og svakheter	13
5	Funn	14
5.1	Målgruppe 1 – Barnefamilier	14
5.1.1	Bilbruk	15
5.1.2	Kollektivtilbudet	18
5.1.3	Hyppighet og tilgjengelighet	19
5.1.4	Taxi	25
5.1.5	El-sykler og bildeling	26
5.1.6	Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 1	27
5.2	Målgruppe 2 – Voksne med tomt rede	28
5.2.1	Bilbruk	28
5.2.2	Taxi	31
5.2.3	Kollektivtilbudet	32
5.2.4	El-sykler og bildeling	33
5.2.5	Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 2	34
5.3	Målgruppe 3 – Unge voksne	35
5.3.1	Taxi	35
5.3.2	Kollektivtilbudet	36

5.3.3	El-sykler og bildeling	39
5.3.4	Friluftsområder	40
5.3.5	Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 3	41
5.4	Målgruppe 4 – Voksne uten barn 30 - 40	41
5.4.1	Bilbruk	42
5.4.2	Taxi	44
5.4.3	Kollektivtilbudet	45
5.4.4	El-sykler og bildeling	46
5.4.5	Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 4	47
5.5	Generelle tilbakemeldinger på tvers av målgrupper	48
5.5.1	Sykling	48
5.5.2	Miljø og klima	49
5.5.3	Holdninger til digitalisering av tjenester og betalingsløsninger	51
5.5.4	En potensiell MaaS-applikasjon	53
5.5.5	Koronasituasjonen	54
5.6	Oppsummering	56
5.6.1	Oppsummerende oversikt – viktigste funn	60
6	Referanser	62
7	Vedlegg	62
7.1	Vedlegg 1 - Spørreskjema	62
7.2	Vedlegg 2 - Intervjuguide	62

1 Forord

Denne innsiktsrapporten er et bidrag inn i vurderingen av "Mobility-as-a-Service" (MaaS) og mulige forretningsmodeller for konseptet, et delprosjekt inn under *Smartere Transport Bodø*.

Smartere Transport sine prosjektmål er

- Redusere klimautslipp gjennom å endre reisevaner
- Tilby en sømløs reiseopplevelse ved å tilgjengeliggjøre informasjon og tjenester som bidrar til mer effektiv transport
- Øke bruk av gange, sykkel og kollektivtransport som foretrukne reisemåter
- Bidra til økt lokal og regional innovasjon

Vi ønsker å avdekke hvilke reisevaner og transportbehov utvalgte segmenter av innbyggerne i Bodø har. Med et utvalg som bor enten i sentrum eller svært sentrumsnært er det interessant å undersøke hvordan disse innbyggerne benytter ulike former for transport, og til hvilke formål. En forståelse for hvordan reisevaner er, og hvilke faktorer som er med på å opprettholde disse er nyttig for å kunne se hvordan en skal utforme fremtidige bærekraftige og brukersentrerte transporttjenester.

Sammen med forretningsmodellrapporten skal denne rapporten kunne anvendes som et beslutningsgrunnlag for hvorvidt Nordland fylkeskommune (Nfk) skal gå videre med MaaS.

De sentrale personene som har vært involvert i forkant av datainnsamlingsprosessen, og vært med på å sette rammene for hva undersøkelsene skal dekke er:

- Siri Vasshaug, Nordland fylkeskommune
- Rune Eiterjord, Nordland fylkeskommune
- Thomas Schulzki, Bodø kommune
- Ingrid Ødegaard, Bouvet
- Sigrid M. Krishnan, Bouvet
- Robin S. Koien, Bouvet
- Richard Gjerde, Bouvet



2 Innledning

Nordland fylkeskommune (Nfk) har bedt om en innsiktsrapport som belyser dagens reisevaner i Bodø med søkelys på mobilitet i og nært sentrumskjernen. Reisealternativene som er i fokus her er gange, sykling, sparkesykler, offentlig transport og privatbiler. Utover kartlegging av hvordan sentrumsnært etablerte Bodøværinger beveger seg i hverdagen, er det også undersøkt hvilke frustrasjoner og ønsker de ulike målgruppene har knyttet til transport.

3 Bakgrunn for innsiktsarbeidet

Målet om å redusere både klimautslipp fra bilbruk og antall kjøretøy per husholdning krever nær kjennskap til hvorfor mange velger å fredes ved hjelp av bil, og hvilke andre hyppige reiseformål bilen benyttes til.

Reising i hverdagen er nært knyttet til ærender og plikter, som igjen henger sammen med en persons livssituasjon. Å samle flere persontransporttjenester på en felles plattform er et tiltak som kan bidra til å øke andelen brukere av kollektivtransporttjenester og mikromobilitetstjenester, ved at tjenestene blir mer synlige og tilgjengelige for brukere. Likevel er det en forutsetning at man utformer MaaS-tjenesten slik at den treffer faktiske brukerbehov.

4 By, befolkning og reisevaner

4.1 Tidligere forskning

Relevante rapporter som er utført tidligere, sentrert rundt tematikkene byutvikling og transport:

Statens vegvesen (2019). *Byanalyse Bodø*. Desember 2019.

Lunke, E. B. (2020). *Bystørrelse og reisevaner*. 1786/2020 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Lunke, E. B. & Fearnley, N. (2019). *Generalisert reisetid. Hvordan oppleves arbeidsreiser i norske byer?* 1712/2019 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Uteng, T.P. & Uteng, A., Kittilsen, O.J., (2019). *Land use development potential and E-bike analysis*. 1699/2019 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Statens vegvesen (2017). *Tråkkrapport Rønvik, Bodø Ferdelskartlegging av myke trafikanter Detaljregulering fv. 834 Nordstrandveien*.

Vågane, L., Brechan & I., Hjorthol, R., (2011). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport. 1130/2011 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Vågane, L. (2012) *Fra A til B (via C). Reiseelement, enkeltreiser og reisekjeder*. 1199/2012 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Pågående undersøkelse:

Den Nasjonale reiseundersøkelsen 2019 - nøkkelrapport klar ila.2020:

<https://www.vegvesen.no/fag/trafikk/transport/reisevaner/reisevaner-2019>

4.2 Datamateriale

4.2.1 Målgrupper

Bouvét arrangerte en workshop i september 2020 med deltakere fra Nfk og BK, hvor ble det utarbeidet fire ulike målgrupper som man anså som ønskelige grupperinger å få mer innsikt i. For å diskutere MaaS som mulig løsning, er det nødvendig å se på hvilke mulige

kundesegment det er mulig å nå, og avdekke hvordan tjenesten bør/ikke bør utformes for å innfri målene som er satt for delprosjektet MaaS.

Følgende målgrupper ble utarbeidet og definert i workshopen:

Målgruppe 1: Barnefamilier

Uvesentlig hvor de bor i Bodø.

Familier med 2 eller flere barn.

1 eller 2 biler, eller flere biler/fremkomstmidler. (Bør ha 2 eller flere biler)

Målgruppe 2: Godt voksne, 50 – 60 år

Bor sentralt i Bodø. Gjerne i en (ny) leilighet.

Har gjerne en eller flere biler.

Bruker bilen i mindre grad.

Målgruppe 3: Ung voksen, 20 – 30 år

Uten bil.

Miljøbevisst, som ønsker å bidra positivt mtp. utslipp og miljø i Bodø.

Målgruppe 4: Voksen uten barn, 30 – 40 år

Urban, bor i leilighet eller hus i sentrum.

Singel eller "DINK" (double income no kid).

4.2.2 Utvalg

Etter avtale med Nfk og BK har sistnevnte aktør hatt ansvar for rekruttering av intervjudeltakere. Rekrutteringen skulle gjøres på bakgrunn av målgruppene som ble utarbeidet i workshopen Bouvet arrangerte med deltakere fra prosjektgruppen.

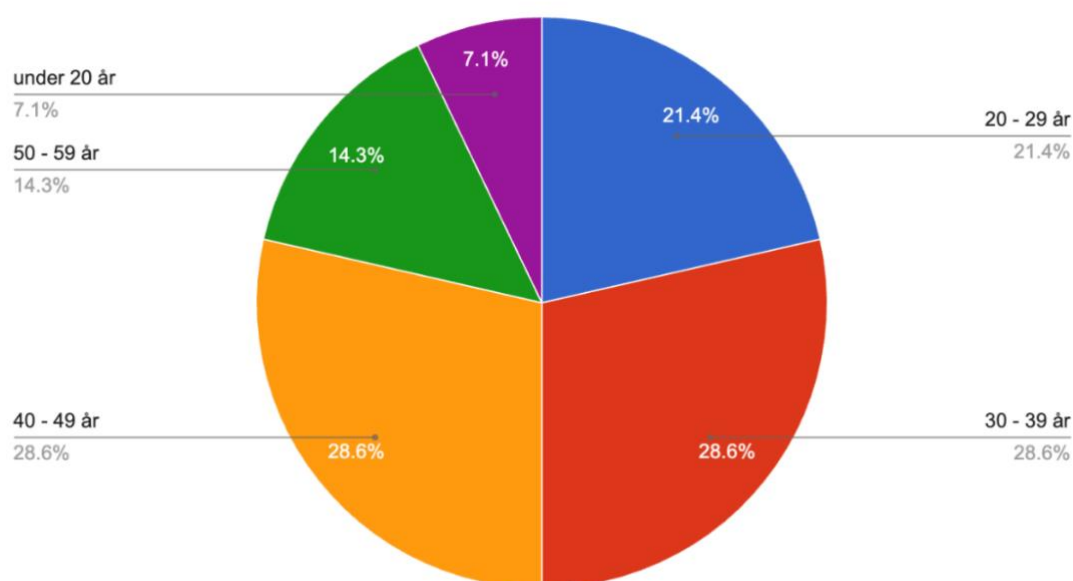
Nfk har utarbeidet egne personas som benyttes i arbeidet med *Smartere Transport Bodø*, og i den forbindelse er det opprettet egen nettside hvor innbyggerne selv kan melde seg på som interesserte kandidater i prosjekter som krever innbyggerinvolvering. Denne databasen er blitt anvendt, i tillegg har Silje Munkvold, prosjektleder ved Bodø ByLab, bistått ytterligere med rekruttering av deltakere utenfor nevnte database. Rekruttering utenfor *Smartere Transport* sin database var nødvendig på grunn av mangel på relevante intervjuobjekter sett opp mot kriteriene utarbeidet for hver målgruppe.

4.3 Metode

4.3.1 Kvantitativ - Spørreundersøkelse

Potensielle intervjuobjekter ble kontaktet for å besvare en kvantitativ spørreundersøkelse. Dette var nødvendig å gjennomføre for å få tak i mer utfyllende informasjon om personene, slik at vi fikk kategorisert de innenfor de ulike målgruppene. Skjema ble sendt ut til 33 personer, og vi mottok svar fra 23 stykker. Intervjuobjektene som ble rekruttert direkte av Bodø Bylab besvarte samme spørreskjema muntlig ved oppstart av intervjuene. De muntlige svarene er inkludert i de illustrative diagrammene som følger rapporten.

Svarandelen i spørreskjemaet delt inn etter alderskategorier. Prosentvis:



Figur 1: Alderskategorier - fra spørreundersøkelsen.

4.3.2 Kvalitativ - Semistrukturert intervju

Sett i lys av oppdragets formål ble det besluttet av styringsgruppen at det var behov for kvalitativ data for en rikere beskrivelse av ulike grupperingers reisevaner. I tillegg var det ønskelig å fange opp intervjudeltakeres holdninger og synspunkter knyttet til dagens transporttilbud, samt undersøke hvorvidt en MaaS-applikasjon vil være attraktivt hos brukergruppene.

På bakgrunn av spørreundersøkelsen og kriteriene satt i workshopen ble det foretatt et utvalg av intervjudeltakere.

Det var ønskelig med:

- 7 intervjukandidater i målgruppe 1: Barnefamilier
- 5 intervjukandidater i målgruppe 2: Godt voksne, 50 – 60 år
- 4 intervjukandidater i målgruppe 3: Ung voksen, 20 – 30 år
- 4 intervjukandidater i målgruppe 4: Voksen uten barn, 30 – 40 år

Som følge av utskiftninger i prosjektgruppen, samt at rekrutteringsprosessen tok lengre tid enn forventet ble det dessverre ikke mulig å innfri målet om det ønskede antallet kandidater fra hver målgruppe.

Det ble gjennomført totalt 14 intervjuer fordelt følgende:

- 5 intervjuer i målgruppe 1: Barnefamilier
- 3 intervjuer i målgruppe 2: Godt voksne, 50 – 60 år
- 2 intervjuer i målgruppe 3: Ung voksen, 20 – 30 år
- 4 intervjuer i målgruppe 4: Voksen uten barn, 30 – 40 år

Kjønnsfordeling blant intervjuobjektene er følgende:

- 6 kvinner
- 8 menn

4.4 Tematikken i intervjuene

Intervjuguiden ble utformet med hovedtematikker, og mer spesifikke underspørsmål som støttemiddel for å sikre at vi fikk innhentet all data vi ønsket. Gjennomføringen av selve intervjuet fulgte hovedtemaene, samtidig som det ga rom for intervjuobjektene til å utdype aspekter som de anså som mest relevant for dem selv og deres livssituasjon. All innsamlet personlig informasjon er blitt aidentifisert. Intervjuene ble gjennomført digitalt over Teams.

Undersøkelsene fra TØI rapporten 1786/2020 “Bystørrelse og reisevaner” gjennomført i 2019, avdekker flere faktorer som påvirker reisevaner som befolkningstetthet, lokasjon av arbeidsplasser, ren bebyggelse og avstand til servicetjenester (Lunke, 2020, s.4). For å forstå hvorfor og hvordan valg av mobilitetsalternativer foretas har det vært nødvendig å se på hvordan hverdagen og helger struktureres, og hva de innebærer av ulike aktiviteter.

Intervjuene begynte med å be deltakeren beskrive en typisk hverdag og hva den innebærer av logistikk, og senere en typisk helg. Disse beskrivelsene ble gode utgangspunkt for å gå

nærmere inn på begrunnelsene som ligger bak valg av transportform til ulike aktiviteter og gjøremål. I tillegg ga det innblikk i hvilket livsstadium og forpliktelser vedkommende har.

I samtaler ble en rekke ulike kvaliteter ved transporttjenester kommentert på. Disse egenskapene kan inndeles i *harde* og *myke kvalitetsfaktorer*. *Harde kvalitetsfaktorer* som reisetid, frekvens og pris har man sett at har stabilt signifikante effekter på etterspørsel etter kollektivreiser (Lunke og Fearnley, 2019, s.18). Disse faktorene viste seg å være like aktuelle faktorer i valg av transportmiddel/reiseform for Bodøværingene som ble intervjuet. Tidligere studier viser også at punktlighet og antall bytter har innvirkning på grad av tilfredshet i brukeropplevelsen av kollektivtransporttilbud (Lunke og Fearnley, 2019, s.18). *Myke kvalitetsfaktorene* som komfort og informasjon ble også samtaleemner i intervjuene.

4.4.1 Ulike behov – ulike livsfaser/livssituasjoner

Det er tidligere avdekket at på større steder, inkludert tettsteder (med mer enn 30 000 innbyggere) er høyest andel bilbrukere de over 45 år, og en mulig forklaring tillegges livsfase de er i med småbarn og daglige gjøremål som henting i barnehage og lignende (Lunke, 2020, s.23). I intervjuene har det derfor vært relevant å få intervjuobjektene til å fortelle kort om seg selv, beskrive livsfasen de kategoriserte seg under, og eventuelle familieforpliktelser og fremtidsplaner de hadde.

4.4.2 Reisevaner: hverdag og helg

For å avdekke motivasjonene folk har for å eie bil, ferdes med kollektivtransport eller gå/sykle/el-sparkesykkel (mikromobilitet) er det hensiktsmessig å undersøke folks vaner og behov. Samtaler rundt hverdagsrutiner tilbyr innblikk i hvilke aktiviteter som må organiseres, hvilke forflytninger som må gjøres og hvordan denne forflytningen i praksis gjennomføres. I tillegg til å undersøke hverdagsrutiner er det relevant å få med typiske helgerutiner siden fridager gjerne inneholder andre aktiviteter og reisebehov.

4.4.3 Kollektivtilbudet nært hjemstedet

Vi ba deltagerne fortelle om kollektivtilbudet der de bor. Hvilke muligheter har de, hva de vet om det, hvor ofte bruker de tilbudet selv. Dette ga oss mye verdifull innsikt i hvor mye de vet og hvor ofte de reiser kollektivt. Det var også nyttig å snakke om hvordan de andre familiemedlemmene brukte kollektivtrafikk, hvordan de betalte osv.

4.4.4 Bilbruk og reiseformål

Vi brukte en del av tiden på å snakke med deltagerne som hadde bil om hva den brukes til, i hvilke sammenhenger, hva de ville gjort hvis de ikke hadde tilgang på bil og hvorfor de foretrekker bil fremfor andre fremkomstmidler. Vi ba de estimere kostnadene på bilbruk, om de kunne se for seg å kvitte seg med bilen og evt. hvilke motivasjonsfaktorer de ville hatt for å gjøre det.

4.5 Styrker og svakheter

Styrken i denne rapporten er at empirien bekrefter mye av hva tidligere studier har avdekket. *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019* publiseres snart, og det vil kunne gi ytterlige innsikt i reisevaner for kategorien mellomstore byer (mer enn 30 000 innbyggere) og hvilke tendenser man har avdekket i de store byene med tanke på byutviklingsplanene til Bodø.

En svakhet ved denne rapporten er at det dessverre ikke var så mange kandidater som passet helt inn i de oppsatte målgruppene. I utvalget var det for eksempel kun 2 personer som eide to biler, noe som gjør det vanskelig å si noe generelt om hvorfor mange i Bodø besitter flere biler.

Bouvét måtte bistå i rekrutteringsprosessen og det ble derfor ikke tid til å intervju ønsket antall intervjuobjekter innenfor tre av målgruppene. En annen ting å bemerke seg i er utvalgets bevissthet rundt tematikkene klima og miljø. Intervjuobjektene våre karakteriserte

seg selv som relativt opptatte av klima og miljø under intervjuene, men det kan tenkes at de oppga at de var mer aktivt interessert og engasjert i miljøspørsmål i intervjusettingen, enn det de er i daglig praksis. Det er vanskelig å si i hvilken grad disse holdningene gjenspeiler seg hos resten av Bodø sin befolkning.

5 Funn

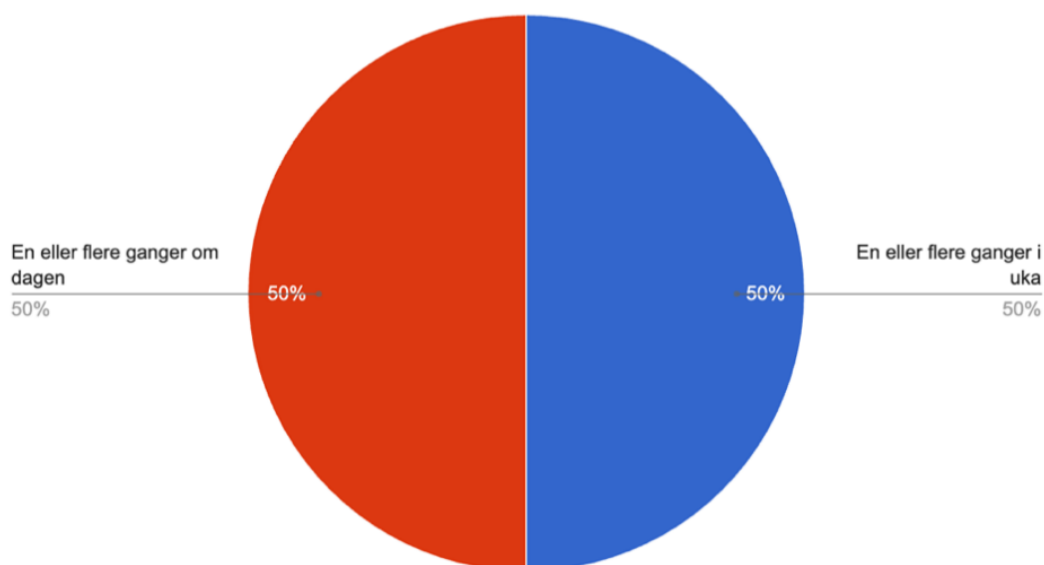
De kommende avsnittene presenterer funn fra spørreundersøkelsene og de kvalitative intervjuene. Funnene presenteres for hver målgruppe.

5.1 Målgruppe 1 – Barnefamilier

5 personer intervjuet.

- Målgruppen har ofte flere typer transportmiddel:
 - El-sykkel (2 av 5).
 - Ordinær sykkel (5 av 5).
 - Bil (4 av 5) (1 av de vi snakket med i denne målgruppa hadde flere enn 1 bil).
 - Moped (1 av 5).
- Barna har i tillegg egne transportmidler som de kommer seg til og fra skole/fritidsaktiviteter med.
- 1 av 5 brukte bil til og fra jobb. (Personen som kjørte bil var avhengig av fleksibel transportløsning pga. barn med spesielle behov. Sykler om sommeren)
- 2 av 5 sykler til jobb (ca. 3-6 km unna).
- 1 går/tar buss til jobb. (Vedkommende eier ikke bil).
- 1 går til jobb (bor nært jobb).

Hvis du disponerer bil - hvor ofte bruker du den?



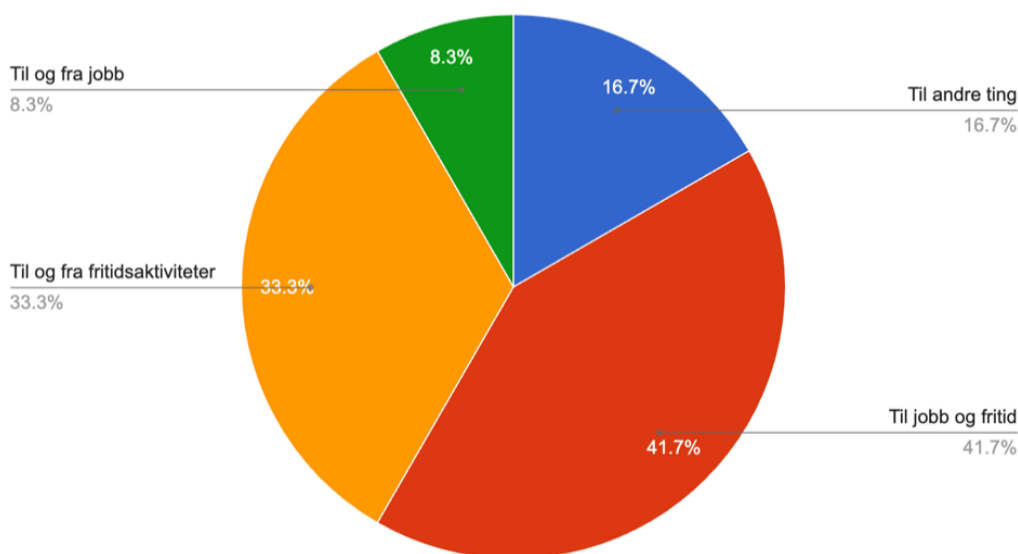
Figur 2: Hvor ofte disponerer målgruppen bil - fra spørreundersøkelsen.

5.1.1 Bilbruk

Bodø som de fleste andre større byene har flere restriksjoner på bilbruk, det er blant annet satt opp bomring relativt nært sentrumskjernen, og mulighetene for gratisparkering ved arbeidsplass er noe begrenset. Dette har vært en medvirkende faktor til at de fleste vi snakket med i denne målgruppa har valgt å finne andre måter å komme seg til jobb på.

- 1 av 5 hadde tilgang til gratis parkeringsplass på jobb. (Denne personen kjørte ikke bil på jobb).
- 1 av 5 hadde 2 biler. Denne personen ønsket å bytte ut begge bilene med en elbil.
- 4 av 5 bruker bil når de skal handle.

Hvis du har bil, hva bruker du den hovedsaklig til?



Figur 3: Målgruppens bruksområder - fra spørreundersøkelsen.

5.1.1.1 Transport i hverdagen

“Æ fær som en jo-jo når ganga, det e jo møta med [oppromsing av instanser]...Sånn æ fant jo ut at æ bruk i underkant av 90.000 i året på bil [forsikring, bompenger, bensin]..Og da fann’ æ ut at det er veldig masse æ har lyst å bruke 90k på isteden. Da forberedt æ ungan på at den skulle selges og så øva vi på å gå”. Intervju nr. 7

Reising til og fra barnehage ble nevnt som problematisk uten bil, spesielt fordi det er mye utstyr som skal være med, samt at barna ennå ikke er i stand til å komme seg frem for egen maskin (kan ikke sykle osv.). Enkelte vi snakket med kombinerte bil og sykkel for å få levert i barnehage og komme seg videre til jobb.

“Æ sykla mer enn æ kjøra bil”. Intervju nr. 1

“En av oss kjører til barnehagen, parkerer der og så sykler vi fra barnehagen til jobb”. Intervju nr. 1

Å bruke bil så lite som mulig i hverdagen er et bevisst valg hos de fleste vi snakket med. En familiefar fortalte at han og partneren syklet til og fra jobb før ungene kom, men etableringen av bomringen og den første familieforøkelsen, som sammenfalt med etablering av bomringene, gjorde det enda mer aktuelt å tenke over logistikk-løsninger samt ikke minst det økonomiske aspektet ved reising. Nærhet til barnehage ble trukket fram som viktig for å fortsette med sykling, og noe som gjorde det enklere å håndtere den travle hverdagen med alt det innebærer når man har små barn. Familiefaren opplyste om at barnehagen var ca. 5 – 10 minutter unna med bil/syssel, og mente at: “[...] det er viktig at barnehagen er i nærheten og at man har mulighet til å parkere der”.

Noen nevnte at de hadde hatt problemer med å gjøre parkere i barnehage og sykle til jobb siden det er maks tre timers parkering ved barnehagen. Barnene i skolealder kommer seg til og fra skolen primært med gange/syssel - dog enkelte barn har Nordland reiseapp på mobilen og muligheten for å ta buss, og det var et barn som fikk dette subsidiert pga. at en av foreldrene bor utenfor kommunen.

De vi snakket med som har barn i skolealder lar barna ta buss, gå og sykle til fritidsaktiviteter, men kjører dem dersom det er behov for det. Dette er også avhengig av årstider. Bileierne vi intervjuet bruker hovedsakelig bilen på fritiden til matvarehandling eller som et fremkomstmiddel til hytte/friluftsområde og fritidsaktiviteter.

Da vi spurte deltagerne om hva de ville gjort hvis bilen var utilgjengelig over en lengre periode, for eksempel sto på verksted, så nevnte de at de ville skaffet seg leiebil som de antok bilforsikringen ville dekket. De hadde kommet seg til/fra det viktigste, men

fritidsaktiviteter de bruker bil til ville blitt satt på "på pause". (storhandling med bil, droppet å dra til hytta, forflyttet seg mindre) til bilen hadde blitt tilgjengelig igjen.

5.1.1.2 Hytte/fritidsbolig

Flere vi snakket med sa at en viktig grunn til at de ikke kunne kvitte seg med bilen var at det ikke finnes noen andre måter å komme seg til og fra hytte/fritidseiendom. Det eneste reelle alternativet er leiebil, men det krever både planlegging og henting/levering av bil. Flere oppga dette som en viktig grunn til at det ikke var aktuelt å kvitte seg med bil.

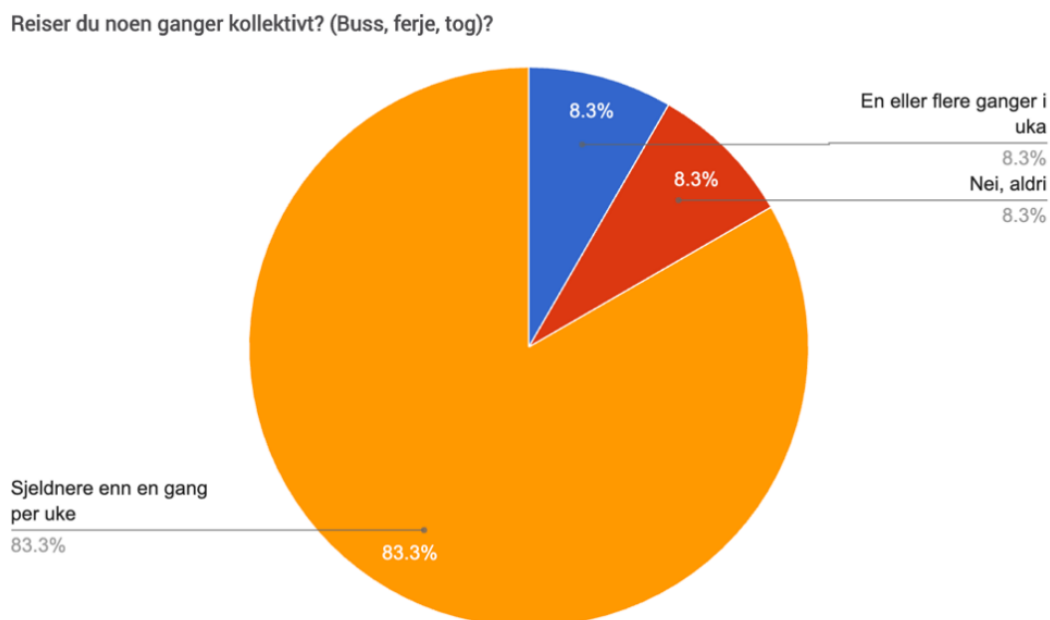
En person (som ikke har bil) leier bil når de skal på hytten, men siden bilen ikke kjøres i løpet av oppholdet oppleves det som en dyr utgift. I sommer sto leiebilen stille i 2 uker og ble kun benyttet for å komme seg til og fra hytten. Vedkommende fortalte at det kunne vært aktuelt å benytte seg av andre reisemuligheter, men hytten ligger så øde til at det føles ut som en nødvendighet å ha bil tilgjengelig dersom en ulykke skulle oppstå og det er behov for å oppsøke hjelp. Leiebilen i dette tilfellet fungerer som et slags sikkerhetsnett og betrygger forelder.

En annen forelder, som eide to biler, fortalte at bil nummer to i all hovedsak sto parkert på dagen, og at det var mest i helger eller i ferier at denne ble benyttet. Bil nummer en tok de for å handle matvarer eller kjøre barnene til aktiviteter (hvis de ikke kunne komme seg dit selv). Vedkommende reflekterte rundt behovet for to biler, og bil generelt da vi spurte om vedkommende kunne tenkt seg å kvitte seg med begge bilene, hvorpå det ble sagt: "Æ hadd klart å levd uten [bil], men det hadde ikke vært veldig rasjonelt å være uten bil i den situasjonen æ e i..men æ hadd klart det". Det er viktig å presisere at denne barnefamilien bodde under 1 km. fra sentrumskjernen, og at barnene går henholdsvis på barneskole, ungdomsskole og videregående slik at de eldste barna har en større evne til å bevege seg rundt på egenhånd.

5.1.2 Kollektivtilbudet

- 1 av 5 vi snakket med i denne målgruppa reiste kollektivt jevnlig. (Vedkommende eier ikke bil).

- De fleste sier at de gjerne tar buss når de er ute og reiser (Oslo blir nevnt av flere), men reiser sjeldent kollektivt i Bodø.



Figur 4: Målgruppens bruk av kollektivtransport - fra spørreundersøkelsen.

Det er flere medvirkende faktorer til at andelen som benytter kollektivt hyppig er så lav. Livssituasjon og behovet for å ta med seg utstyr som kreves når man har barn blant annet. I tillegg bor 3 av 5 under 2 km. fra sentrumskjernen, slik at de anså det som enklere å sykle/gå enn å ta kollektivt. En forelder (som bor 2-5 km. Utenfor kjernen) forklarte at “[...] det er *prakk* å reise kollektivt [fordi det] krever mer planlegging”. Med *prakk* henviste vedkommende til både planleggingen i forkant som å sjekke når bussen går, å forholde seg til værforholdene fordi man da må gå til busstoppet og vente, og styret med å bære på større saker man skal frakte.

5.1.3 Hyppighet og tilgjengelighet

Flere av personene vi snakket med knyttet reisetidsulempene opp mot bussavgangenes hyppighet –og enkelte nevner også bytter og stoppestedenes plassering som faktorer som gjør bruk av kollektivtilbudet mindre attraktivt for dem.

5.1.3.1 Tilgang til holdeplass

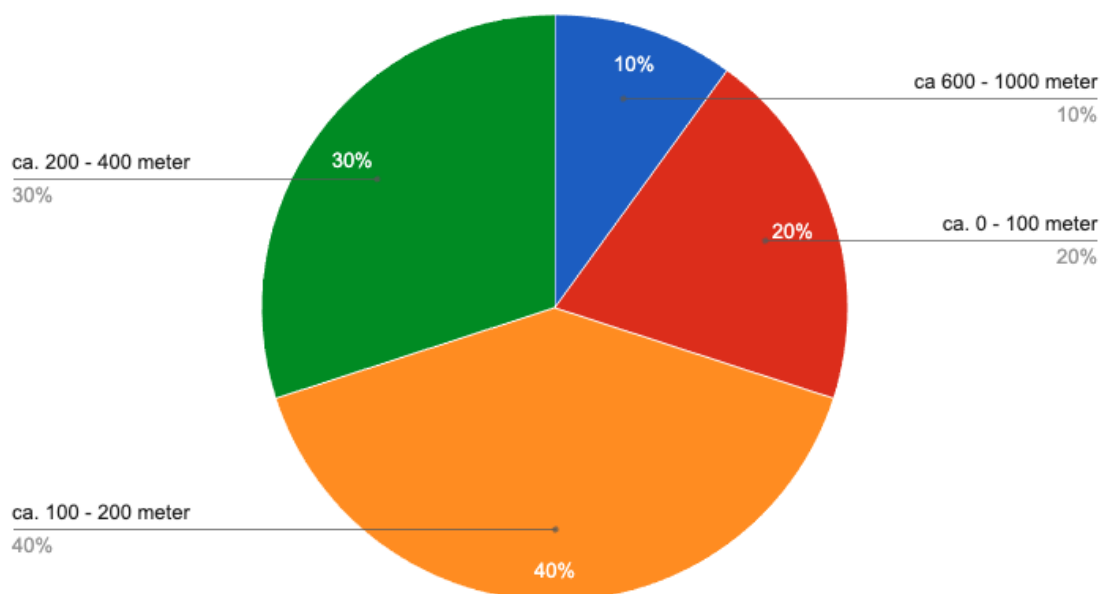
Noen har lang vei til busstopp og andre har busstopp som er utilgjengelig på vinteren. Det er i tillegg usikkerhet rundt endring av ruter og busstopp. Flere tror at det busstoppet de bruker i dag skal legges ned, men ikke helt sikker på hvor det nærmeste busstoppet blir eller hvordan rutetilbudet skal endres.

"Dårlig planlagt å ikke kunne gå til busstoppet. Det er ikke farbar vei på vinteren. Dersom skal ta buss på vinteren må jeg ta regionrute – og den går sjelden". Intervju nr. 2

"...nå skal de legg ned busstoppet som går herfra.. da må jeg gå ned til Universitetet. Da må æ legg inn litt tid, for æ lik å vær litt før, så sånn 10-15 min. [...] Så det syns æ e jo litt frustrerandes da [...] byen skal være så..kollektivet skal bli bedre og så legg de ned ruten så...Det e jo også den bussen min sønn bruka [...] han må gå av tidligere [når ruten endres] fordi den ruta går ned og innom skola hannes nu, men da må han gå ned med langs på en måte hovedveien [...] han må faktisk legge inn 20 minutta [...] Han må legge inn en liten halvtime ekstra i hverdagen sin, faktisk begge veiene. Det er en sånn frustrasjon...". Intervju nr. 7

"Æ har ikke noe behov for å kjøre kollektivt. Det tar lenger tid for mæ å gå til busstoppen enn å gå på jobb". Intervju nr. 13

Hvor langt er det til nærmeste busstopp?



Figur 5: Avstand fra bussholdeplass - fra spørreundersøkelsen.

- Et gjennomgående uttrykt ønske er hyppigere avganger:

“[...] det e busstopp uttafor der, rett uttafor der æ har møter, men som regel for æ ikke brukt det fordi at ofte blir æ akkurat 5 min for seint for møta. Sånn atte æ går som regel dit, og det hadde jo vært fint om den hadde vært litt hyppigar sånn at man kun ha komma sæ litt raskar imellom..”. Int ervju nr. 7

- Bussen går sjeldnere på kvelden og i helgene.

"På kveldstid er det litt stressmoment at bussen går sjeldent. Æ lura på kveldstid...bussan går ikke så hyppig trur æ...og det er kanskje et lite stressmoment for min del. Æ lika ikke at ungan e ute så seint og vandra, æ vil jo gjerne bære ha dem fort heim..". Intervju nr. 7

De fleste arbeidsreiser er forholdsvis låst i både tid og rom, og denne faktoren kom tidlig fram i en rekke intervjuer. Flere kunne tenkt seg å benytte buss, men dagens tilbud oppleves ikke å dekke behovene tilstrekkelig. For eksempel ble det nevnt at en turnusansatt ved Nordland Sykehus eller andre arbeidstakergrupper som jobber turnus vil møte på utfordringer, spesielt i helgene, dersom vedkommende ikke benytter bil eller sykkel.

- 2 av 5 påpeker at et redusert helgetilbud er utfordrende å kombinere med turnus- eller helgejobb.

"Bussen går ikke tidlig nok, og ofte må æ springte 9. etasje for å stå klart te skiftet". Intervju nr. 7

*"Bussen begynner for seint på mårran hvis man skal være jobbpendler på helg, og går sjeldnere...[bussen] slutter mye tidligere på ettermiddagen når den først går. Jeg tror ikke den typ går på søndager. Hvis du skal til nåkka på en søndag, ut å gå tur en anna plass eller en tur til byen så er ikke bussen et alternativ lissom".
Intervju nr. 7*

De som reflekterte over busstilbudet i helgene nevner både avgangstider, men rutetilbudet var også et tema i flere av intervjuene. Nedunder følger beskrivelser for hvordan opplevelsene av at rutene ikke er optimalisert i forhold til reisemålet deres.

“Når jeg jobba turnus så gikk det ikke noe buss på helg.. veldig dårlig tilbud på helg da, og så synkroniserer [det] ikke slik at bussen går inn til sykehuset. Når den kommer nesten inn mot sykehuset, men fortsatt sånn at det bare er en sånn en... jah en liten km igjen til nærmeste busstopp så svinger den lissom den andre veien mot flyplassen og rundt Aspmyra og så mot sentrum, og så tilbake igjen”. Intervju nr. 1

5.1.3.2 Reise-appene

- De fleste vi snakket med var svært fornøyd med både ReisNordland og BillettNordland appen.

"Bruker Reis Nordland appen og billett nordland betaler jeg med. Det funker helt supert. Rutetid og sanntidsinformasjon – det er helt nydelig. Fungerte utmerket før. Var mye styr da de byttet operatør. Nå fungerer det igjen. Deilig så jeg slipper å stå å vente på buss. Må være veldig lokalkjent for å bruke den da. Reiseappen til Nordland dekker hele Nordland – kreves at du må være lokalkjent. Burde være en kartløsning sånn som Google". Intervju nr. 2

5.1.3.2.1 Betalingsløsninger

Enkelte av foreldrene vi pratet med hadde barn under 16 år som selv hadde Nordlandreise-applikasjonen og administrerte kjøp av billett på egenhånd. Foreldrene finansierer ungenes billettkjøp å legge inn eget betalingskort på barnets bruker eller ved å sette inn penger på kontoen deres.

5.1.3.3 Utgifter og kostnader

- De fleste vi snakket med synes det er dyrt å kjøpe enkeltbilletter på bussen.

"Det er sjelden vi reiser frem og tilbake med buss til sentrum. 76 kr tur retur for 13 åringen. 150 kr for alle 3. Buss fremstår ikke som attraktivt. Det er i tillegg iskaldt ute, dårlig plass og lite komfortabelt. I tillegg er jeg nervøs for om somalieren takler vinterføret". Intervju nr. 2

- Prisen og tidsintervaller på billetter ble tema i flere intervju. Noen ønsket seg andre tidsintervaller på abonnement og syntes at en måned var lang tid å forplikte seg til sett opp mot deres behov for reising med buss. Noen savnet klippekort.

"Æ og han eldste [barnet] har månedskort. De er såpass dyre så det er ikke vits at de to minste har det sjøl om de har [aktivitet] og [aktivitet] i byen en gang i uka". Intervju nr. 7

"Jeg savner klippekortene. Jeg tar bussen regelmessig – men ikke så ofte at det lønner seg med månedskort eller ukeskort. Klippekort forsvant".. Fra spørreundersøkelsen

5.1.4 Taxi

Holdningen til bruk av taxi som transportmiddel varierte mellom intervjudeltakerne, en forklaring på dette kan være livssituasjonen de er i, hvor godt økonomisk og reisens formål:

"[Æ ville] bare brukt taxi i nødsituasjon fordi det er såpass dyrt.." Intervju nr. 7

"Jeg har svin på skogen der [om taxi]. Hvis jeg er alene ute med venninner. Jeg er litt skvetten av meg. Da tar vi og deler en taxi noen ganger. Men aldri på dagtid. I jobbsammenheng har det også skjedd. Og i andre byer. Som regel sent på kvelden når jeg er alene". Intervju nr. 12

*"Ja æ kan ta taxi...kanskje en gang i uka. Kanskje hvis æ ska ut en tur på besøk eller på jobb".
Intervju nr. 13*

- Situasjoner der denne målgruppa kunne brukt taxi:
 - Til og fra flyplass.
 - Hjem etter de har vært sent ute.
 - På besøk til venner/familie.
 - Til og fra dyrlege (person som ikke hadde bil).
 - I jobbsammenheng.

"Det e mye reisevirksomhet på jobben. Spesielt for oss som jobba med kunder og må i forhandlingsmøter osv. Tar taxi til flyplassen for flyet går så tidlig. Sykler ikke med pc veske og fine klær. Stoler ikke på buss så tidlig om morgenen. Turen tar 10 min. Koste kanskje 250 – 300 kr. Når vi lande i Bodø så kjøre ofte sjefen min mæ. Av og til har mannen min henta meg med ungene på flyplassen. Prøvde å ta buss engang. Da gikk æ på en buss som gikk innom sentrum. Da tok det en hel time. Klarer ikke å ta buss i min egen by. Har ikke satt meg inn i det. Æ e så rookie. De bussan kjører innom byen – og nånn ganga har æ hadd det travelt. Kom en halvtime for seint til det jeg skulle. Ville ikke belage mæ på buss i de situasjonene æ skal rekk noe. Skal æ hoppe av å jogg heim? Nei jeg har høye hæla". Intervju nr. 12

5.1.5 El-sykler og bildeling

- De små elbilene dekker ikke behovet til denne målgruppa. De trenger ofte å ha med ski og utstyr, dra å tømme søppel, flytting, transport av større ting.

"Tenk om jeg var alenemor som ikke var så flink til å sykle. Og ikke hadde råd til bil. Da hadde det vært kjempefint. Hvis man trenger det hadde det vært supert men det e ikke så relevant for oss".
Intervju nr. 12

- Varebilen som er til leie synes de et godt tilbud, men den har vært utilgjengelig når de har hatt behov for den.

"Det har kommet tilbud om å leie stor varebil, men den er på feil side av byen og alltid utleid".

Intervju nr. 3

"Jeg liker godt Otto, men de bommer litt. Tilbudet er mer tilpasset folk som er tilreisende og ikke har bil fra før". Intervju nr. 3

5.1.6 Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 1

- 4 av 5 reiser lite kollektivt.
- Henting og levering i barnehage er vanskelig uten bil.
- Bil nødvendig for å komme seg til hytte/fritidseiendom.
- Fornøyd med reiseappene (BillettNordland og ReisNordland).
- Holdeplassenes beliggenhet var ikke optimale for flere vi snakket med. Usikkerhet knyttet til nedlegging av holdeplasser.
- Det oppleves som dyrere for en familie å kjøpe enkeltbilletter for å komme seg til fra byen i forhold til hva det koster å kjøre bil.
- Bussruter i helgene lar seg ikke kombinere med turnusjobbing.
- Målgruppen bruker taxi ved behov: Til/fra flyplass, hjem etter bytur/besøk på kvelden.
- De vi snakket med ser ikke behovet for delings sykler slik stasjonene er plassert i dag.
- Delingsbilene er for små, men leie av f.eks varebiler kunne vært aktuelt når de skal f.eks. tømme søppel eller flytte store ting.

5.2 Målgruppe 2 – Voksne med tomt rede

3 personer intervjuet.

Fellestrekk:

- Bor mellom 0 – 2,5 km unna sentrum.
- 2 sykler til jobb, 1 går til jobb.
- Eier bil (En av tre har 2 biler), sykler og en låner el-sparkesykkel av sønnen.
- Det nevnes i denne målgruppa at sykkelparkering, spesielt på vinteren er et viktig tiltak for å folk til å sykle. Dersom man bor mer enn 5 km unna har man behov for dusj og garderobe.
- Syklistene skryter av bra vedlikehold av sykkelveier på vinteren.

"Fleksibiliteten med å ha sykkel er bra. Var også raskere å sykle enn å kjøre. Har vært bra vedlikehold av sykkelveier. Bra brøyting og strøing". Intervju nr. 14

*"Sykler til og fra [jobb] så det er jo greit".
Intervju nr.9*

*"Har en del møter rundt omkring i byen så sykla æ dit. Og hvis det er dårlig vær så tar æ buss dit"..
Intervju nr. 9*

5.2.1 Bilbruk

"Æ tenke jo at i en sånn nullutslipps-filosofi så er det veldig fornuftig å forhindre mest mulig bil i sentrum...". Intervju nr. 11

- Bilen brukes relativt lite – ofte bare et par ganger i uka.
- Flere sa de hadde nedbetalte biler, og 2 av 3 bor innenfor bomringen, så bruker derfor mindre enn andre målgrupper på bil.
- Storhandler med bil. Supplerer med småhandling i nærbutikker.
- Bruker bil til City Nord, der det er gratis parkering i 3 timer.

"Når vi e der, så e det for å handle mye da... og så går det jo ikke buss der vi bor så..". (Om City Nord). Intervju nr. 9

- Bruker bil for å besøke familie som bor et stykke utenfor Bodø, samt for å dra på hytte/fritidsbolig.
- En av de vi snakket med i denne målgruppa har 2 biler. En stor dieslbil og en liten elbil. Planen er å bytte begge bilene inn mot en ny, større elbil med lengre rekkevidde og større plass.
- Motivasjonen til å la bilen stå er å bruke kroppen, økonomi, korte avstander (ikke behov for å kjøre) og miljø.
- Lite motivasjon til å klare seg helt uten bil. Spesielt med tanke på handling og turer til turområder, hytte og fritidseiendom osv. De har en frihetsfølelse ved å ha bilen selv om den brukes lite.

*"Grunnen til at vi har 2 biler: Det har vært en kamp mellom de tre guttene om hvem som skal ha bilen. Guttene har stort sett brukt elbilen".
Intervju nr. 9*

"Vi trenger ikke 2 biler nu, når minstemann flytte. Æ e fra landet, og oppvokst med at når man bli 18 da har man bil. Tru vi blir å kvitt oss med begge

og skaff oss en ny elbil med større rekkevidde".

Intervju nr. 9

"Ikkje et tema å kvitt oss med bil. Det vil forring livskvaliteten kraftig. Handle og innkjøp og turer og sånn". Intervju nr. 14

"Vi har liten plass til to biler, og det er verdifall på bilan og. Vi har hatt 3 unger som skal hit og dit. På spilling og diverse. Da hadde vi litt samkjøring osv. Det har vært heftig. Men vi diskuterte at man måtte kjøre så hardt for å rekke ting – ofte kunne det lønne seg med taxi – det hadd lønnt sæ meir enn bil nr. 2". Intervju nr. 9

"Motivasjonen for å la bilen stå er at jeg har behov for å bruke kroppen. De dagene vi ikke har trening så er sykkelturen til jobb bra. Det e ikke mulig å parkere på jobb. Ville nok kjørt mer før hvis jeg hadde parkeringsplass på jobb. De 7 årene på universitetet var mer et prosjekt å kom seg til jobb. Betydelig mer slitsomt. Har ikke samme tidsklemma vi hadde før". Intervju nr. 14

Da vi spurte denne målgruppa hva de ville gjort hvis de ikke hadde tilgang på bil, svarte de at de stort sett ville levd som normalt. De sier det fort kan gå en uke uten at de bruker bilen. En av intervjuobjektene sa at hen ville satset på å bruke buss og sykkel:

"Æ tenka at innenfor 14 dager så hadde vi klart å greid oss med sykkel og føtta, og så belaga oss på at barn er behjelpelige".. Intervju nr. 11

5.2.2 Taxi

- Målgruppa tar taxi ved behov: Når de har vært ute og besøkt venner, familie, ute på byen.
- Til og fra flyplass blir ofte nevnt som grunn til at man tar taxi. Spesielt hvis man skal med første fly til Oslo.

"Hvis vi er invitert til venner i helgan så kjør vi dit og tar taxi hjem".. Intervju nr. 9

"Tar taxi til og fra fly. Tidskostnaden er stor. Jobben dekker dette. Det er 5 km til flyplassen. Kan ikke sykle da. Ikke veldig kjapt å bruke buss – da måtte jeg beregne en time. Da måtte jeg bytte buss".

"Taxi – tar æ sjeldent – kanskje 2 ganga i måneden. Taxi-turene er innafor 6 km eller ofte kortere". Intervju nr. 11

5.2.3 Kollektivtilbudet

De vi snakket med i denne målgruppa bor alle nært sentrum og har ikke det store behovet for å ta buss.

To av deltagerne sier de kunne tatt mer buss, men hjemstedet er for langt unna busstoppet (600 - 700 m. unna). En av disse sier at busstoppet i Vestbyen ble lagt ned, så det nærmeste stoppet blir ved flyplassen. Det tar ca. 6 min. å gå til dette stoppet. Vedkommende sykler til jobb, og går/sykler rundt på møter omkring i byen. Det er kun når det er dårlig vær at etappen til møter tas med buss.

"Vi bor for langt unna busstoppet no". (700 m. fra flyplass-stoppet) Intervju nr. 9

"Æ kunne tatt buss på lørdaga, men det går ikke buss på søndaga. Æ trur ikke 3'eren går på søndagan. Eldsten min sliter på søndager til og fra universitetet". Intervju nr. 9

De vi snakket med i denne målgruppa hadde alle voksne barn. En av dem har nylig nedskalert fra enebolig og flyttet inn til byen. Da personen bodde lenger unna sentrum ble det bilkjøring til jobb, og vedkommende nevnte at en av grunnene var at det var tungvint å måtte bytte buss. Nå sykler/går vedkommende til arbeidsplassen sin.

"Det som var med den 3 [bussrute] og 5 [bussrute] var at æ måtte bytt buss..så det tok jo over en halv time å komme seg på jobb kontra å kjøre egen bil som tok 10 min, og da spesielt minuttane på morran e veldig verdifull så da blei det jo bil". Intervju nr. 14

- Prisen for enkeltbillett på buss sa flere var for høy.

"Mye rimligere for mæ å kona å ta bil enn å kjør tur- retur hvess vi ska handle. Så lenge bil e rimeligere så e det vanskeligere å tving min generasjon over på noe anna". Intervju nr. 9

"Må innrømme at jeg ikke vet hva prisene ligger på. Mellom 30 og 40 kr.? Har den appen – men husker ikke sist jeg reiste med buss. Er vi 2-3 som skal avgårde snakker vi nesten om 200 kr. Kan nesten ta taxi en veg". Intervju nr 14

"Hvorfor bil og ikke buss? Ja det kan du spørre om. Det å gå 600 m og så vente. Hvis vi er 2 stk så tror jeg at det blir dyrere". Intervju nr. 14

5.2.4 El-sykler og bildeling

En av de tre deltagerne i denne målgruppa har testet elsyklene. Vedkommende har brukt el-syklene til å reise inn på møter i byen.

"Æ har tatt el-sparkesykkel fra flyplassen til møte, og fra møte til flyplassen". Intervju 9

"Æ lasta ned appen da æ så den i avisa". Intervju nr. 9

De andre to deltagerne har begge to hørt om tilbudet, men ikke testet det.

"Har sett elsykkan men har ikke satt meg inn i hvordan bruk dæm. Har stort sett egen sykkel. Lurer på hvem de er der for. E det for besøkende? Aldri hatt noe forhold te dem sykkan". Intervju nr. 14

2 av 3 deltagerne hadde hørt om bildeling, men ingen av dem hadde testet det.

"Æ har sedd nabobil [...] Æ veit at kommunen har er system".. "Æ har vært inn og sedd ka det kosta, men har ikke hatt behovet".. Intervju nr. 9

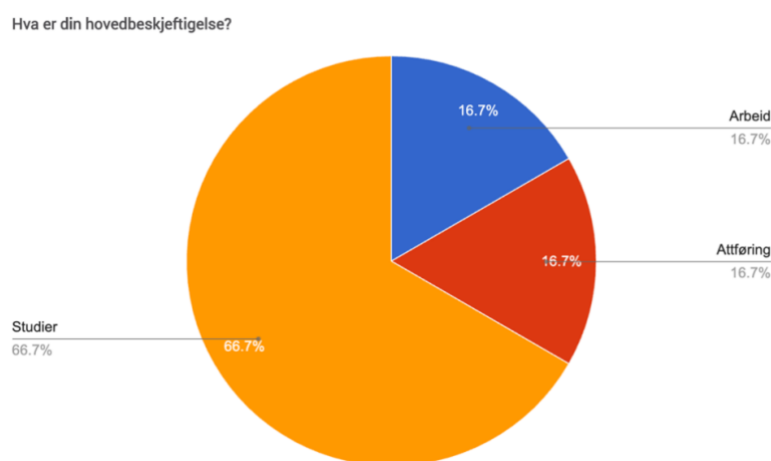
5.2.5 Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 2

- Går og sykler til jobb.
- Tar taxi ved behov (flyplass, sent på kveld fra byen/besøk).
- Tar sjelden buss, foretrekker å sykle, gå og kjøre.
- Bil brukes til å handle, dra på besøk til venner og familie, dra lengre strekninger.
- Motivasjonen til å kvitte seg med bil var lav blant de vi snakket med – vil føre til dårligere livskvalitet sa en vi snakka med. De har derimot god motivasjon til å kjøre mindre.
- 1 av 3 har testet delings sykkel. Kan være aktuelt å bruke fra for eksempel flyplass til møter i byen. De andre ser ikke behovet, og dette har med hvor stasjonenes plassering i forhold til hvor man drar fra og til.

5.3 Målgruppe 3 – Unge voksne

2 personer intervjuet, begge i fullt arbeid.

- Går, sykler eller tar buss dit de skal.
- Bruker svært sjelden taxi.
- Synes bil er for kostbart både å kjøpe og eie.
- De vi snakket med var veldig opptatte av miljø. Utvalget er muligens noe mer miljøbevisste enn en kan forvente fra et tilfeldig utvalg.
- Går til og fra nærbutikken for å handle.



Figur 6: Hovedbeskjeftigelse - fra spørreundersøkelsen.

5.3.1 Taxi

Holdningen til bruk av taxi i denne målgruppa, var at det var svært dyrt. Taxi som transportmiddel ble benyttet kun i de tilfellene hvor det ikke var andre alternativ, eller dersom det var flere som skulle samme strekning slik at regningen kunne deles. Dette kunne være for eksempel reisen hjem etter et sent vennebesøk.

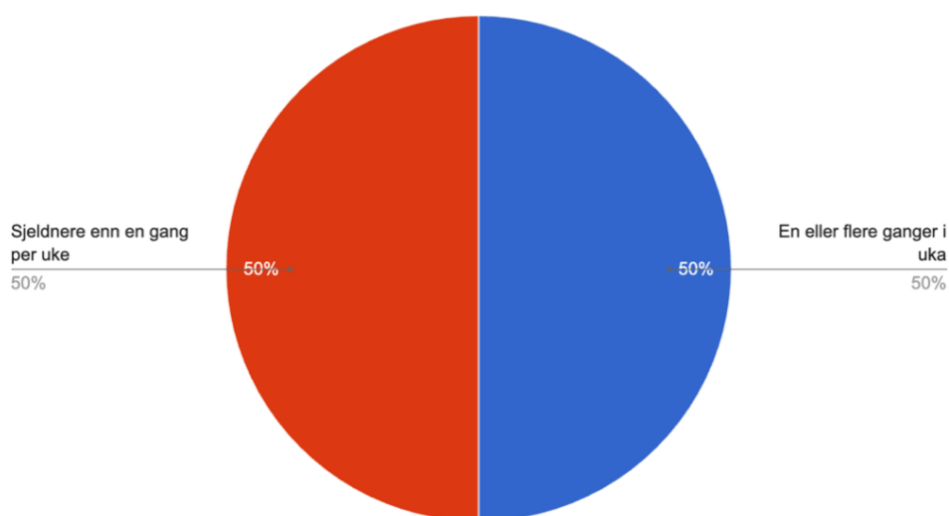
"Taxi fra Mørkved til sentrum kan koste nesten 50 0 kr. Det har skjedd [at æ har tatt det] – men da

har vi vært fler [slik at vi deler på regningen]..".

Intervju nr. 6

5.3.2 Kollektivtilbudet

Reiser du noen ganger kollektivt? (Buss, ferje, tog)?



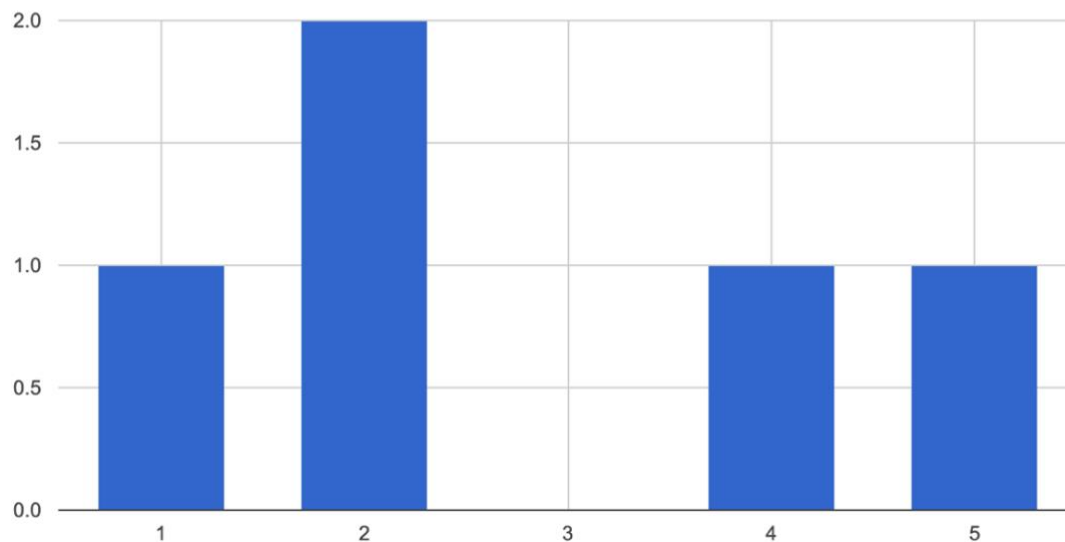
Figur 7: Bruk av kollektivtransport - fra spørreundersøkelsen.

- Målgruppa ønsker et bedre rutetilbud. Et innspill var ekspressbuss mellom sentrum og Mørkved, særlig på morgenen og ettermiddagen.
- Bør være studentpriser på enkeltbillett. De sier de ikke er villige til å betale mer, selv om de fikk tilgang på flere transportmidler. De vil ha det billigst mulig.

5.3.2.1 Rutetilbudet

Hvor godt synes du kollektivtilbudet er der du bor? (Hvis du ikke vet noe om kollektivtilbudet, så hopper du over spørsmålet)

Average: 2.80



Figur 8: Svar fra de under 30 på hvor godt kollektivtilbudet er på en skala fra 1-5 der 5 er veldig fornøyd - fra spørreundersøkelsen.

5.3.2.2 Bussrutene

- Det tar lang tid å bevege seg fra den ene utkanten av byen over til den andre siden med buss fordi man må innom sentrum.

"Noen ganger kan det være tungvint, og man blir irritert av å ta buss. Bussen kjører omveier. Den må innom sentrum når man skal til den andre siden av byen". Intervju nr. 7

Noen avganger burde bussen ta snarveia [rutene er ikke optimale]. Intervju nr. 3

"Rutene til og fra Mørkved i helgene er ganske drit. De går bare en gang i timen, så hvis man mister den så er det lenge å vente til neste. Det

tar ca 40 – 45 min. fra Mørkved til æ er hjemme (bor ved flyplassen)". Intervju nr. 6

"Noen ganger kan det være tungvint, og man blir irritert [av] å ta buss. Bussen kjører omveier, må innom sentrum når man skal til den andre siden av byen". Intervju nr. 3

5.3.2.3 Hyppighet og tilgjengelighet

Bussen går for sjelden i helgene, og må ofte reise lenge før tida for å være fremme i tide. Det blir da veldig mye planlegging rundt det å få alt til å klaffe med bussavgangene.

"Hvis man begynner tidlig må man ta bussen en time før for å komme på jobb på morgenen. Det er veldig kjipt. Føles surt å vite at man kunne ha sovet lengre hvis rutene hadde vært annerledes/bussen hadde gått hyppigere, eller dersom man hadde hatt bil (kjøretur som tar 15 min)". Intervju nr. 3

"Jeg er misfornøyd med rutetider i helgene. Skulle ønske bussen gikk oftere". Intervju nr. 6

5.3.2.4 Pris

Studentene vi snakket med har månedskort på bussen. De synes rutetilbudet er for dårlig i forhold til prisen de betaler.

Jeg syns studentene bør prioriteres bedre når det skal planlegges ruter, priser, avgang..tider. 450

kr. som går på 4 ruter [...] er vel 2 av dem som har stopp ved universitetet [...] Burde vært ekspresstilbud [for studenter som skal til/fra sentrum-universitetet]. De som bor på Flatvoll bruker 1 time.[...]". Intervju nr. 3

*"Det burde vært studentpriser på enkeltbilletta".
Intervju nr. 3*

Vi snakket også med en student som var passert 30 (utenfor denne målgruppa) og som hadde 3 små barn. Vedkommende var frustrert over at hen ikke fikk studentpris på månedskortet siden hen har dårligere råd enn en gjennomsnittlig student.

5.3.3 El-sykler og bildeling

En av de vi snakket med har leid både el-sykkel og bildeling. Personen opplevde dette som greit, men litt dyrt å bruke bildeling regelmessig. Sykkeldelingen brukte vedkommende da hen fikk familie på besøk som ville se litt mer av Bodø.

*"Æ og en venninne har leid bil en gang. Kan leie via Otto for å hente noe i byen. Det fungerte veldig greit. Det er fortsatt billigere å kjøpe månedskort og bussbilletter. Å leie med Otto regelmessig er for dyrt for studentbudsjettet".
Intervju nr. 2*

*"Det er litt dumt at hvis æ f.eks. skal i et møte, så må æ betale mens sykkelen står i ro utenfor døra. Det blir fort dyrt hvis møtet varer ei stund".
Intervju nr. 2*

"Kunne godt tenkt meg å bruke el-sykkel til turområder. Har ikke prøvd bysyklene. Så vidt jeg vet er det bare to stasjoner. Det er 10 min å gå til den på flyplassen. Det er for mye tiltak enn å bare gå". Intervju nr. 6

"Håper bysyklene kommer seg videre. Syns det er litt trist at i forprosjektet så er det for få bysykler. Vet bare om 2 stasjoner. Det skulle vært en stasjon på city nord. Det er en på flyplassen, men man tar ikke el-sykkel hvis man har med seg koffert". Intervju nr. 6

5.3.4 Friluftsområder

Intervjuobjektene oppga at de drar ikke så ofte til turområder og hvis de gjør det, sitter de helst på med noen som har bil.

"Friluftsområdene oppleves som tiltak å komme seg til. "Jeg kunne sikkert klart det, men det kreves ekstra motivasjon. Hadde sikkert vært mer på tur hvis jeg kunne gått dit. Jeg kunne tatt samme buss som til Mørkved. Det er busser som går dit, men har ikke giddet å finne ut – og bytte buss og sånn". Intervju nr. 6

"Hvis bussrutane var litt bedre lagt opp så ville æ tatt buss te turområde –men det e ganske tiltak.

Mer typisk at æ har sotti på med vænna hvis dæm sku på tur". Intervju nr. 6

5.3.5 Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 3

- Kjører stort sett buss eller går når de skal noe sted.
- Bruker kollektivtilbudet mer enn de andre målgruppene.
- Kjører sjelden taxi.
- Syns helgetilbudet er for dårlig.
- Rutetilbudet er ikke gunstig – når de tar buss bruker de mye tid på å kjøre omveier/ bytte buss.
- Syns rutetilbudet er for dyrt (månedskort) i forhold til hvor få ruter som er aktuelle for dem.
- Ønsker et tilbud som er så billig som mulig – ikke aktuelt med abonnement som er dyrere, men med større valgfrihet.
- Synes bil er for dyrt å kjøpe og eie.
- Delingssykkel blir dyrt når de må betale for tid den står i ro hvis de f.eks. skal på et møte.
- Vet ikke om alle delingssykkel-stasjonene.
- De vi snakket med dro sjelden til turområder, og hvis de gjorde det, satt de på med venner som har bil.

5.4 Målgruppe 4 – Voksne uten barn 30 - 40

4 personer intervjuet.

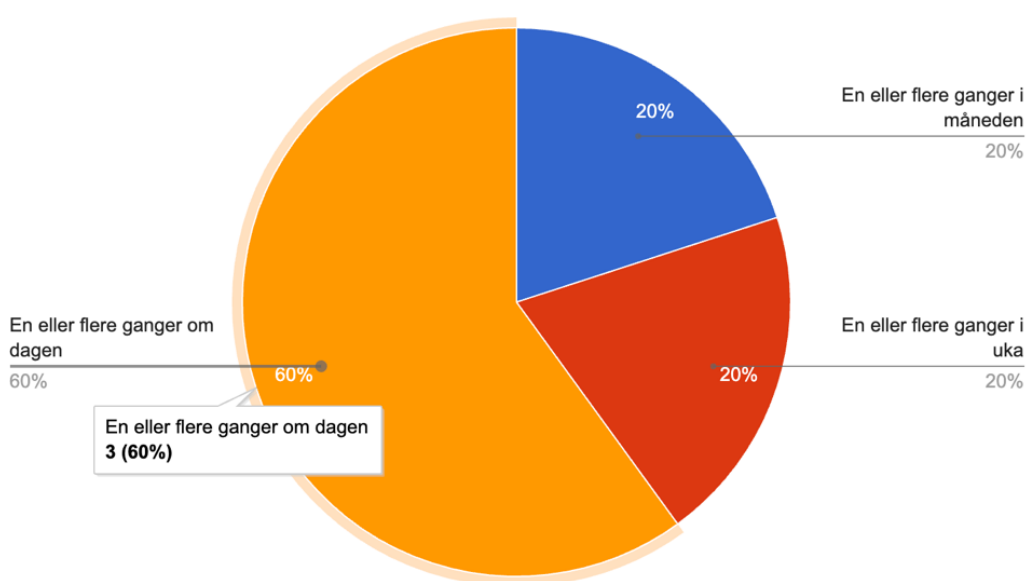
Fellestrekk:

- Bor i leilighet med få minutters gange fra sentrum.
- Fast stabil inntekt.
- Bruker bilen mye på kortere strekninger.

- Aktive – trener på treningssenter.
- Kjører svært sjelden med buss.
- Ønsker ikke å forholde seg til eller sette seg inn i bussruter.
- Tar oftere taxi enn de andre målgruppene.

5.4.1 Bilbruk

Hvis du disponerer bil - hvor ofte bruker du den?



Figur 9: Hyppighet på bilbruk blant de voksne uten barn - fra spørreundersøkelsen.

- 4 av 4 eier egen bil.
- 4 av 4 kjører til jobb (men noen sier at de sykler/går/bruker skateboard når det er fint vær (sommer/vår). Flere har svært kort vei til jobb. De slipper stort sett å betale for å parkere på jobb.

"Kjører eller sykler til jobben – været avgjør".

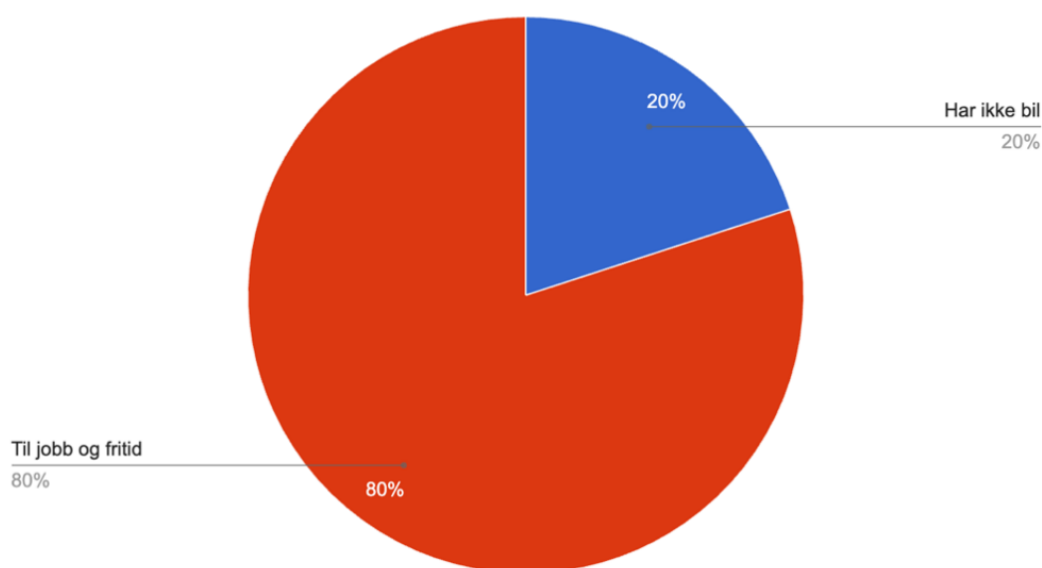
Intervju nr. 4

5.4.1.1 Arbeidsrelatert bilbruk

Mange av deltakerne som ble intervjuet nevnte at bil var helt nødvendig for å både komme seg til og fra jobb, samt et kriterium for å delta i arbeidslivet. En deltaker sa eksplisitt at det å ha privatbil var en forutsetning for å få jobben.

- 2 av 4 sier bil er en nødvendighet i jobbsammenheng.

Hvis du har bil, hva bruker du den hovedsaklig til?



Figur 10: Bruk av bil blant voksne uten barn - fra spørreundersøkelsen.

- Flere sier de kjører bil selv på svært korte distanser.
- Bruker bil til hytte og turområder.
- Kjører ofte til fritidsaktiviteter.
- Kjører bil når de skal handle – gjerne ved City Nord.

"Storhandler på kjøpesenteret, på Coop Obs, på City Nord. Det er busstopp i nærheten med buss som går rett til kjøpesenteret. Men det er så lett å kjøre. Så slipper jeg å forholde meg til

busstider og drasse på handleposer. Litt for langt å gå til å bære store handleposer". Intervju nr. 4

"Bor i sentrum – men kjører til City Nord fordi det tar 3-4 min å gå ned til byen, og æ gidd ikke gå ned dit. Det er langt å bære poser. Det er ofte lenger å gå til byen enn å dra til City Nord – så da drar æ heller dit, og parkera gratis". Intervju nr. 5

"Det er mye behageligere og billigere å kjøre for meg" Intervju nr. 5

"Jobben legger ikke opp til noen forsterkende insentiver for å ikke kjøre". Intervju nr. 5

- 1 av 4 vi snakket med i denne gruppen ville vurdere å kvitte seg med bil, men da måtte det vært leiebil/delingsbiler enkelt tilgjengelig dersom en trenger det. Skeptisk siden Otto foreløpig kun er et prøveprosjekt.

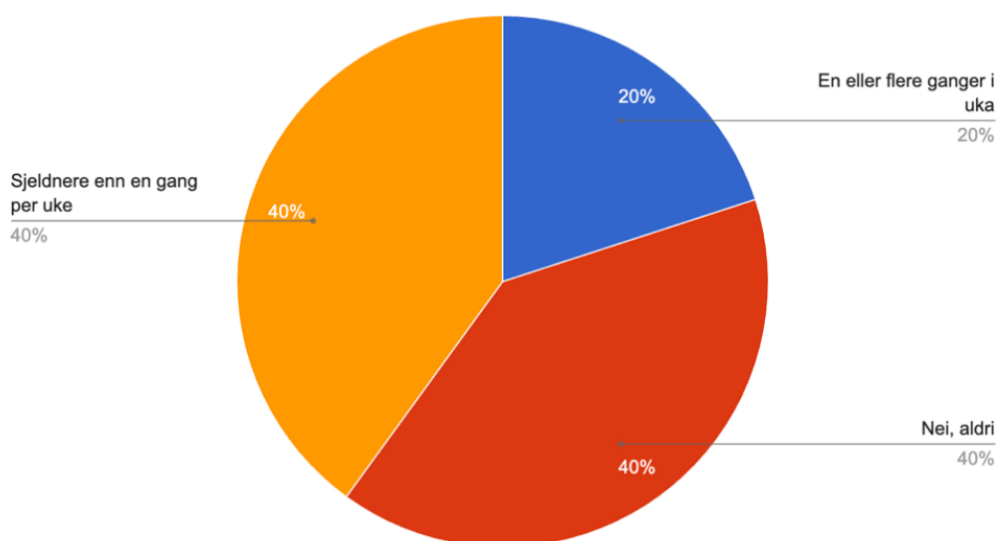
5.4.2 Taxi

Taxibruk tillater en fleksibilitet som ikke bussen gjør. Villig til å bruke penger på dette. Reiser mer med taxi enn de andre målgruppene.

"Kjøre taxi litt for ofte – 1-2 ganger i uka. Til flyplassen eller til fest. Velger taxi fremfor buss. Drar ikke lange strekninger. Bor jo bare 5 min unna flyplassen". Intervju nr. 10

5.4.3 Kollektivtilbudet

Reiser du noen ganger kollektivt? (Buss, ferje, tog)?



Figur 11: Hvor ofte de voksne uten barn reiser kollektivt - fra spørreundersøkelsen.

De vi snakket med ønsker ikke å vente på bussen, og været er en medvirkende faktor. De liker ikke å forholde seg til faste tider og ønsker fleksibilitet i hverdagen. Intervjuobjektene oppga mindre interesse for å sette seg inn i rutetider og vente på buss, eller å aktivt oppsøke og utforske alternativer som leiesykler ol.

"Brukte buss da jeg var student. Universitetet ligger langt unna. Da opplevde jeg at bussen var forsinket eller ikke kom. Det var for lenge mellom hver avgang. Måtte ofte vente en halvtime - time mellom hver avgang. Har hørt rykter om at det har blitt bedre". Intervju nr. 4

"Ønsker ikke å vente på bussen. Liker ikke å forholde meg til faste tider". Intervju nr. 4

5.4.3.1 Utgifter og kostnader

Hvis prisen hadde vært bra så kunne æ tadd mer buss, og dersom rutene hadde vært mer tilpasset. Æ betaler ikke 80 kr. for å komme mæ på jobb da. Det blir jo dyrt. En gang-i-blant-kollektivreiseing bør bli verdsatt mer". Intervju nr. 5

Nei..æ har tadd buss 2 ganga i Bodø tror æ. Den går ikke der det passer mæ best. Og så er det dyrt". Intervju nr.5

5.4.4 El-sykler og bildeling

- Intervjuobjektene i denne målgruppa har verken prøvd el-sykkel eller delingsbiltilbudet.
- 2 av 4 har lasta ned appen, men ikke benyttet tilbudene i Bodø.

"Prøvde i fjor, men da fungerte ikke appen".

Intervju nr. 5

"Vet ikke hvor jeg skal kjøre med den? Ser ikke settinga. Føler litt i forhold til byen her så ser jeg ikke at de elsyklene fyller så stort behov. Enten er man på vei til sentrum. Sentrum er jo såpass lite at du trenger ikke leie sparkesykkel". Intervju nr.

10

"Har lasta ned appen til nabobil – men tilbudet er altfor dårlig. Ikke anvendelig. Sannsynligheten for at bilen er i nærheten og ledig er veldig lav.

Samme problemet som med sykkel. Handler om føre og vær. Har egen sykkel. Ikke mulig å komme seg frem om vinteren". Intervju nr. 4

"En veit aldri om det står en lastesykkel der når jeg kommer ut av kjøpesenteret med mange handleposer. Det går ikke an å forhåndsbestille.

Det samme gjelder flyplassen. Da har en ofte med seg litt bagasje og trenger lastesykkel, men vet jo ikke om det står en der når jeg trenger den".

Intervju nr. 5

5.4.5 Viktigste funn oppsummert: Målgruppe 4

- De har bil og kjører stort sett dit de skal – spesielt når det er dårlig vær.
- Flere har behov for å bruke bil i arbeidssammenheng (og har derfor gratis parkering på jobb).
- Kjører bil til hytte og turområder, fritidsaktiviteter og når de skal handle.
- Motivasjonen til å kvitte seg med bilen er lav blant 3 av 4 av de vi snakket med.
- Har god økonomi.
- Tar taxi mer enn de andre målgruppene.
- Vet lite om kollektivtilbudet – mindre interesse til å sette seg inn i rutetider og vente på buss.
- Ser ikke behovet for delings sykkel og har ikke testet det (men 2 hadde lastet ned appen).

5.5 Generelle tilbakemeldinger på tvers av målgrupper

5.5.1 Sykling

Flere vi snakket med syklet bl.a. til jobb. De fortalte at sykkelveier og generell tilrettelegging for sykling var blitt mye bedre de siste årene. Stort sett mente de som sykler at sykkelveiene er godt vedlikeholdt og at de blir brøytet greit om vinteren.

5.5.1.1 Tilrettelegging for sykling

Det har blitt mye bedre å sykle til jobb i Bodø etter Bypakken, kommenterte flere. Det er likevel noen ting som kan utbedres. Flere fra ulike målgrupper nevner at de ønsker seg steder der man kan parkere sykkel trygt under tak i sentrum.

"Det er sykkelparkering rundt Rådhuset...noe njaaa på City Nord. Det er litt for småskala [per i dag med gode og trygge sykkelparkeringsmuligheter] hvis man vil ha flere til å sykle". Intervju nr. 1

Et annet intervjuobjekt som ofte går og sykler til jobb i sommerhalvåret forteller at på strekningen til jobb må vedkommende gå en 10 min lang omvei for å krysse veien på riktig måte for å komme seg til arbeidslokalet på en trygg måte.

"Det må være [mer] tilrettelagt for sykkel og gåing. Jeg må krysse en 60-sone når jeg går til jobb hvis jeg ikke gidder å gå omveien til overgangen". Intervju nr. 5

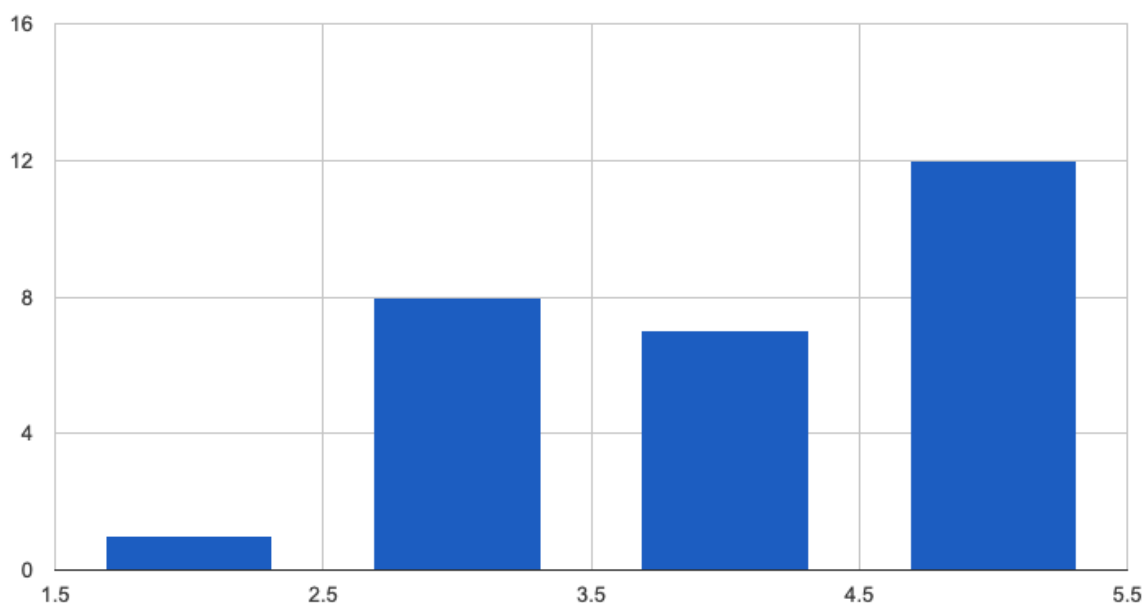
Flere nevner at det er viktig at arbeidsgiver tilrettelegger med garderobefasiliteter (med dusj) slik at det er enklere for de som bor lengre utenfor sentrum (fra ca. 5 km og ut) å sykle til og fra jobb.

5.5.2 Miljø og klima

Gjennomsnittet på hvor opptatte folk var av miljø og klima var høyt: 4.07 på en skala fra 1 – 5 (der 1 var lite opptatt av miljø og 5 var veldig opptatt av miljø). Utvalget kan ha vært mer miljøbevisste enn en kan forvente av et tilfeldig utvalg. Dette kan ha noe med rekrutteringsmetoden å gjøre.

Hvor opptatt er du av miljø og klima?

Average: 4.07



Figur 12: Hvor opptatt er målgruppene av miljø og klima? - fra spørreundersøkelsen.

Et flertall av intervjudeltakerne uttrykte at miljø var et tema som opptok dem, samtidig kom det frem at enkelte sitt miljøfremmende bidrag er mer orientert mot resirkulering og kildesortering, enn tiltak knyttet til reduksjon av bilbruk. I tilknytning til transport og miljø, sa flere at de var positive til at man forsøkte å redusere trafikken inn i sentrum.

"Æ tenke jo at i sånn nullslipps-filosofi så er det veldig fornuftig å forhindre mest mulig bil i sentrum ...".

I spørreundersøkelsen og intervjuene ble deltagerne spurt:

"Hvis du skulle kvittet seg med bilen, hva ville vært viktigste motivasjonsfaktor?"

Vi fikk bl.a. disse svarene:

"Hvis jobb hadde bil – ja det tror jeg nok for å være ærlig. Har hatt bil lenge så man føler det er frihetsfølelse. Det sitter litt inne. Vet ikke om jeg hadde gjort det i praksis".

"Miljø".

"Buss fra toget".

"Mulighet for delebil eller lignende".

"Det økonomiske å spare penger".

"Miljø, økonomi, folkehelse".

"Utbedret busstilbud".

"At det var mindre praktisk å reise kollektivt enn å kjøre bil, og dyrere med bil. Per nå er det økonomisk likestilt om jeg velger bil eller buss".

"Frekvens på buss og tilgang".

"Kollektiven må være tilgjengelig utenom rush tider, flere busser som kjører oftere".

"Ønsker å kvitte meg med bil. Men har unger å kjøre på fritidsaktiviteter".

"For oss handler det ikke så mye om det regnestykke, men det handler med om å ha den tilgjengeligheten og friheten".

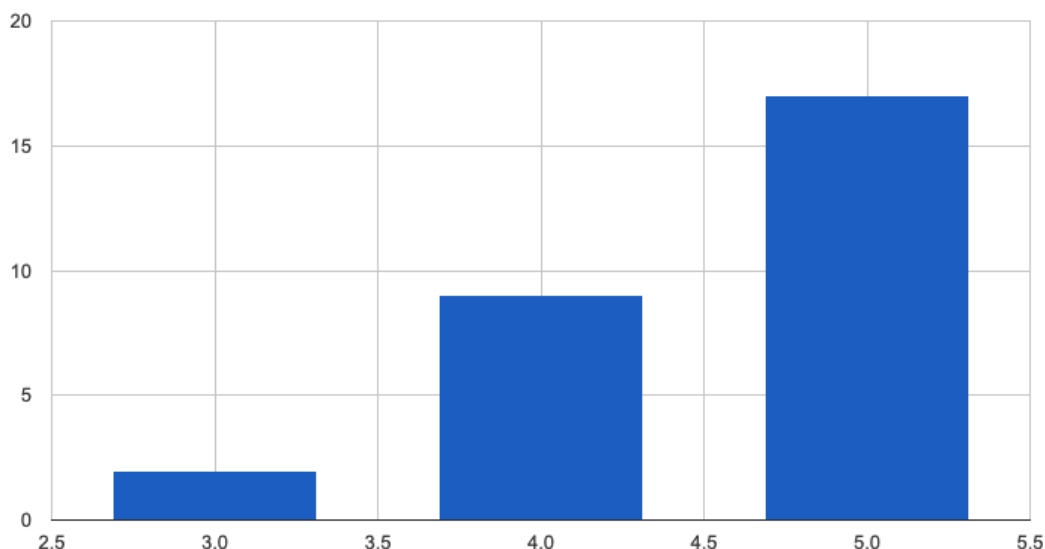
"Tror at det å kvitte seg med bil er beintøff pga fleksibiliteten. Tror vi må tenke mer å få folk til å bruke mindre".

5.5.3 Holdninger til digitalisering av tjenester og betalingsløsninger

Alle vi snakket med hadde en positiv holdning til digitalisering av betalingsløsninger. På en skala fra 1 – 5 (der 1 var negative til digitale løsninger og 5 var veldig fornøyd med digitale betalingsløsninger) ga samtlige i spørreundersøkelsen en score på 3 eller mer.

Hvor godt liker du at betalingsløsninger er digitale?

Average: 4.54



Figur 13: Holdning til digitale betalingsløsninger - fra spørreundersøkelsen.

5.5.3.1 Betalingsløsninger- preferanser og ønsker

De fleste vi snakket med var positive både til betaling og planleggingsappen de bruker i dag. Alle vi snakket med brukte Vipps, og synes den tjenesten samt det å legge inn betalingskort var uproblematisk. Et intervjuobjekt fortalte hvordan billett kjøp foretas nå i appen “[...] det blir ikke *enklere* enn det, å legg inn kortet...Det er jo kjempegreit synes æ”.

En av dem som sjelden reiser kollektivt syntes det var tungvint å laste ned en app.

Vedkommende foretrekker å bruke transporttjenester sine nettsider under planlegging av reiser, men synes det var veldig praktisk å gjennomføre kjøp og ha billetter tilgjengelig på mobilen:

Ikke kjempestor fan av apper – synes det er greit å gå på nett så jeg slipper å laste ned en app for alt – det er tungvint. Gjerne gjennomføre kjøpet på mobilen”.. Intervju nr.4

5.5.3.1.1 Mer sømløse billettordninger

"[...] det hadde vært fantastisk hvis Travel Pass [...] Hvis den hadde funka hadde det vært lettest å bærre kjøpt inn på appen, og han kunne ha fore av gårde med buss og båt uten [problemer]".

Intervju nr. 7

"Æ ville ha ønska å betal gjerne med en app, eller rett og slett med bankkort.. ikke cash".. Intervju nr. 7

5.5.4 En potensiell MaaS-applikasjon

Da brukerne fikk spørsmål om de ville lastet ned en app der alle transporttjenester er samlet i en og samme app – med en billettkjøpfunksjonalitet som gir en billett for bruk på tvers av transportformer, sa 12 av 14 ja. De fleste la til at det forutsetter at den er enkel og intuitiv å bruke.

En av brukerne var skeptisk til å laste ned nok en app på mobilen. Vedkommende mente det nå måtte man ha en app for alt, og at det er mye holde styr på. Samme person foretrekker å gjennomføre reiseplanlegging og billettkjøp på for eksempel båt/ferge på nett, og uttrykte at en responsiv nettside ville vært mer attraktivt fremfor en app. Hun sa hun hadde fryktelig mange apper allerede, og blir irritert når hun alltid tvinges til å laste ned en app bare for å teste noe nytt.

Det å kunne kombinere flere transportmidler på lengre strekninger mente flere var en god ide. Et intervjuobjekt sa at per i dag vil ikke en slik løsning dekke vedkomme sitt behov, men

uttrykte positivitet og interesse for konseptet. Vedkommende sa at løsningen vil være mer aktuell hvis den utvides til å inkludere transporttjenester i nabokommunene slik at det er enkelt å reise over større strekninger.

5.5.5 Koronasituasjonen

Sett i lys av dagens situasjon har behovet for å forflytte seg i hverdagen blitt kraftig redusert. En deltaker fortalte at overgangen fra fysiske til digitale forelesninger har gjort hverdagen med all kollektivtransportreisingen den innebærer mye enklere.

“Det e jo veldig tidskrevandes, så nu som alle forelæsingane e over nett så kan æ faktisk via Teams eller via Zoom ha det på telefonen så sånn sett så har æ jo det, nesten som en lettelse for mæ det her semesteret fordi æ på en måte kan ta det [undervisningen] med mæ”. Intervju nr. 7

De vi snakket med nevner stort sett de samme endringene:

- Mindre reising, både lokalt og nasjonalt.
- Flere digitale møter, og økt digital kompetanse.

*“Vi løser alle møter via teams nå. Vi har nådd ut til like mange. Og ingen vil ta imot besøk. Jeg tror endringer vil vedvare. Ikke i samme form for vi har fortsatt behov for å møte hverandre. Men vi er mer uavhengige med teknologien. Vi trenger ikke reise på så mange småmøter. Ikke optimalt for flyselskapene, men veldig bra for jorda vår”.
Intervju nr. 12*

“Jobbreisan e redusert til et minimum, nærmest null. Tror æ har hadd to jobbreisa [innenlands og sørover med fly]”. Intervju nr. 11

“Det har både vært endringer som har vært positive og negative: “De positive endringene er at man får redusert reisinga til det helt nødvendige...”. Intervju nr. 11

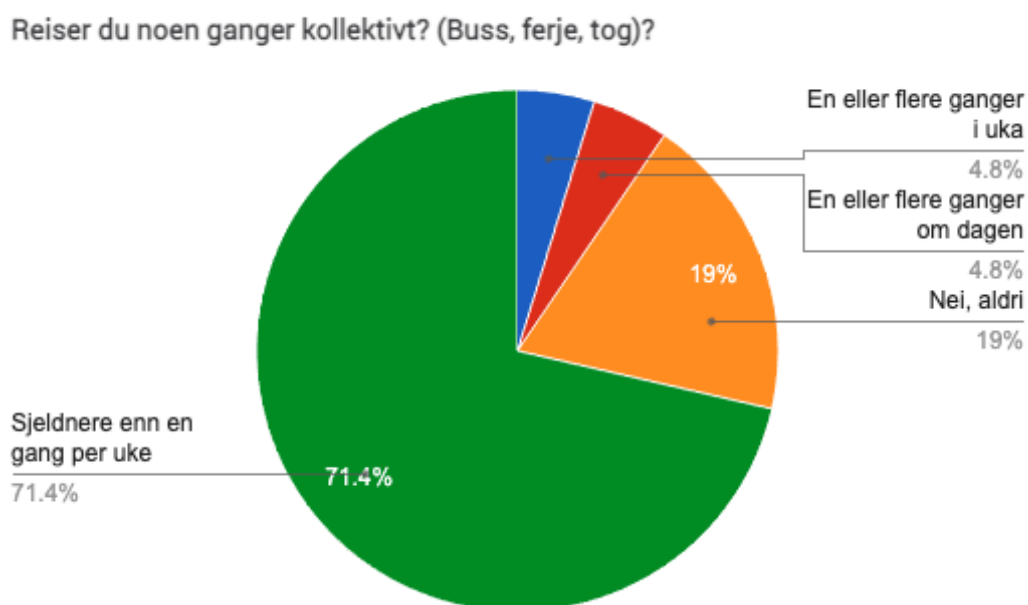
“Fylkesmann i Troms har kommentert at de regnet ut at de har hatt 2,5 årsverk i reiser. Departementet har tidligere krevd at man skal dukke opp i person. Det har vært mye reising til Oslo. I 2019 hadde vi 3 årsverk i flysetet. Da har jeg ikke regnet med tida det tar ansatte å komme seg til og fra flyplass begge steder. Går også mye tid å forflytte seg i Oslo. Man oppdager at det er fantastisk å slippe å reise. Vi sparer ekstremt mye tid på å slippe å reise. Man jobber ikke like effektivt på et fly som når man er på kontoret og har flere skjermer. Stor fordel at Norge slutter med mye av reiseaktiviteten sin. Tror neppe vi kommer til å fly så mye som vi gjorde i 2018. Har sittet på nettet og pratet på nettet siden jeg var 12 år med venner. Teknologien er jo gammel. Kompetansen er tvunget frem og endrer reisevanene”. Intervju nr. 6

Flere tror at noen av endringene vil vedvare etter pandemien er over. De tror det blir mindre reising, og det er bra at den digitale kompetansen har økt.

"Tror neppe vi kommer til å fly så mye som vi gjorde i 2019 igjen". Intervju nr. 6

5.6 Oppsummering

De vi snakket med som har bil, bruker kollektivtransport i langt mindre grad. Av spørreundersøkelsen så reiser kun 9,6 % av de som disponerer bil kollektivt hver uke.

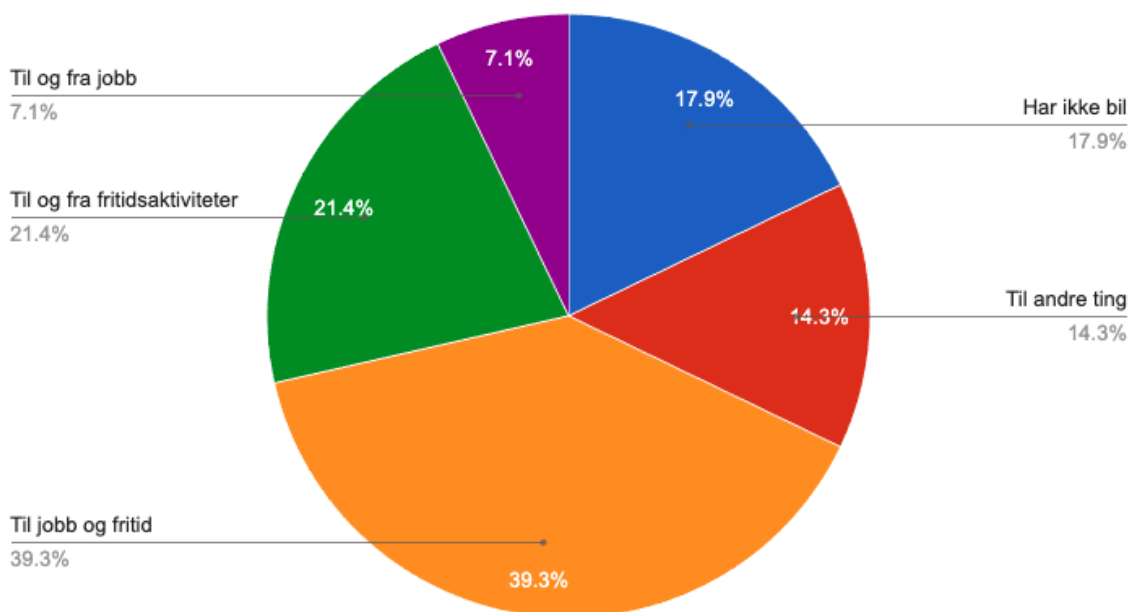


Figur 14: Spørsmål om hvor ofte de som disponerer bil reiser kollektivt - fra spørreundersøkelsen.

Målgruppene vi snakket med har svært forskjellige holdninger og behov. De vi snakket med i målgruppa "50 + med tomt rede", som bor sentrumsnært eller i sentrum, tar i bruk sykkelen eller går ofte til og fra jobb. Bilbruk er hovedsakelig knyttet til fritidsaktiviteter, til å dra på hytte/turområder og innkjøp av dagligvarer. Målgruppa med voksne uten barn mellom 30 – 40, bruker bilen aller mest, også når de skal korte turer. I denne målgruppa sa 2 av 4 at de hadde behov for å bruke bil i jobbsammenheng. Småbarnsfamiliene vi snakket med er mer bevisste på bilbruken, og flere har funnet andre løsninger enn å kjøre til og fra jobb. Dette kan ha noe med at denne målgruppa er opptatt av kostnader (drivstoff, parkering og

bomring), og ser de kan spare penger ved å f.eks. sykle eller ta buss. Flere av intervjuobjektene i denne målgruppen er opptatte av hvilke verdier de ønsker å videreføre til barnene sine, og opptatt av at ungene (og dem selv inkludert) skal være i fysisk aktivitet.

Hvis du har bil, hva bruker du den hovedsaklig til?



Figur 16: Hovedformålet med bilbruken - fra spørreundersøkelsen.

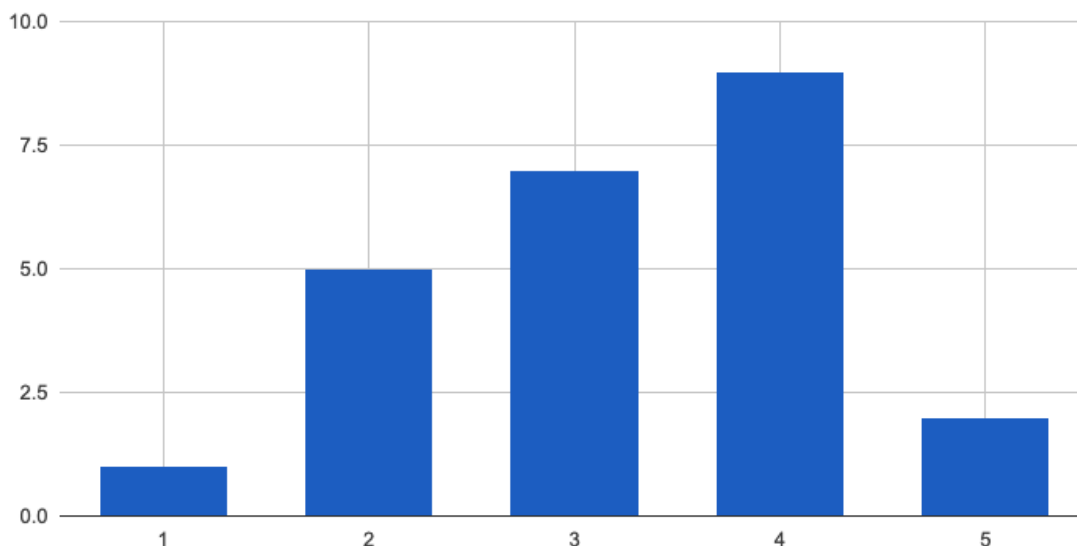
Spørreundersøkelsen blant alle målgruppene viser at nesten 40 % bruker bilen både til jobb og fritid. Målgruppene sier at de er miljøbevisste, men samtidig at å gi slipp på bilen sitter langt inne, spesielt pga. at de ikke synes det finnes gode nok alternativer. Flere har og fritidsboliger som de føler et behov for å reise til uten masse planlegging.

Kollektivtransporttjenesten brukes i mindre grad enn privatbil, og underliggende grunnene til dette er:

1. Det å ta buss krever mer innsats i form av planlegging og venting enn å gå/sykle.
2. Hyppigheten og rutene bussen kjører er ikke optimale, og privatbil tilbyr en følelse av fleksibilitet og frihet.
3. Enkeltbillettene mener flere er litt dyre. Spesielt de som skal reise flere sammen.
4. Flere bor for langt unna busstopp.

5. Helgetilbudet er for dårlig, og passer bl.a. for de som jobber turnus/har helgejobb.

Hvor godt synes du kollektivtilbudet er der du bor? (Hvis du ikke vet noe om kollektivtilbudet, så hopper du over spørsmålet)
Average: 3.25



Figur 17: Hvordan blir kollektivtilbudet vurdert? - fra spørreundersøkelsen.

Når det gjelder delingsyklene/el-sparkesykler så er det er for få stasjoner, og en må betale fra en tar en låner sykkel frem til en har parkert tilbake i stativet. Sentrum er lite, og de vi snakket med skjønner ikke helt hva det er meningen man skal bruke syklene til. Her bør man vurdere å sette opp stasjoner i utkanten av sentrum, slik at syklene kan brukes som et alternativ til å kjøre inn til sentrum. Flere vi snakket med hadde prøvd el-sparkesykler i andre byer, men så ikke helt nytten slik som stasjonene var plassert i dag. Her tror vi en bør tenke på hvilke transportetapper folk kunne trenge syklene på, og så plassere stasjoner der. Dersom man bl.a. plasserte en stasjon på universitetet (og på andre steder i el-sykkelaavstand fra sentrum), tror vi at flere vil dra nytte av tilbudet. Mørkved og Rønvika blir nevnt som steder der folk kunne hatt nytte av tilbudet, og brukt sykler/el-sparkesykler som alternativ transport til/fra byen.

Mange har hørt om delingsbiler, men veldig få har prøvd å leie bil. Delingsbilene står inne i en garasje og er ikke synlige for folk. Brukerne må sette seg inn i tilbudet, finne bilene i garasjen, så terskelen for å leie kan være høy og kan påvirke hvor mange som bruker dette

tilbudet. Fra barnefamilie målgruppa fikk vi tilbakemeldinger om at varebilen som står ved Universitetet hadde vært bra å kunne leie til å transportere større gjenstander eller søppel. En fra samme målgruppe sa at bilene som var til utleie var for små, og passer bedre for tilreisende enn denne målgruppa, siden det er liten plass i bilene, og dersom man skulle leie bilen, så ville de brukt den til f.eks. å dra på skitur/hyttetur.

Som intervjuene avdekker er det mange meninger om kvalitetsfaktorene ved kollektivtilbudet, og varierende bruk av det per i dag. Flere intervjuobjekter, på tvers av målgruppene har kommentert at bussrutenes frekvens er dårlig og enkeltbilletter for dyre. Og det å skulle komme seg fra den ene kanten av byen til andre oppleves av enkelte som tidkrevende siden bussrutene er lagt opp slik de er (må innom sentrum). Som tidligere nevnt hadde et intervjuobjekt utfordringer med at bytter mellom bussruter ikke klaffer. Dette var frustrerende, samtidig var det en viss aksept rundt status quo. Vedkommende forsøkte å se på det positivt; det ble litt mosjon i hverdagen, og de 25 minuttene med gåing var bedre enn å ta en enda tidligere buss som ville ha gitt en lang ventetid ved bytte til neste rutelinje.

De fleste kommenterte ikke noe særlig på bussens punktlighet, men barnet til et intervjuobjekt har erfart at bussen av og til kan være forsinket. Folk er positive til sanntidsdata, dog ikke alle sjekker dette i appen.

I forhold til hva som er tilgjengelig av informasjon om dagens tilbud var enkelte usikre på hvorvidt busstoppene deres skulle legges ned. Alle visste om Nordland reiseapp (og mange hadde lastet ned en/begge), men de som ikke benytter seg av buss ofte hadde liten oversikt over verken rutene (og stoppesteder), rutetabelltidspunkter eller priser.

Det er tydelig at det er enkelthet, tid og fleksibilitet som er faktorer hvor taxi-bruk foretrekkes fremfor kollektivtransport. Bussen utenfor sentrumskjernen kan kjøre litt fort av og til, og enkelte nevnte at det kan oppleves som litt ubehagelig når det er vanskelig føre. I tillegg vil det oppleves som litt stressende hvis man har barn med på turen og bussen mangler sikkerhetsbelte, eller dersom man skal frakte mange poser og lignende. Da oppleves det som tungvist å skulle forholde seg til annet enn privatbil, eller taxi.

5.6.1 Oppsummerende oversikt – viktigste funn

Målgruppe 1 – Barnefamilier

- 4 av 5 reiser lite kollektivt.
- Henting og levering i barnehage er vanskelig uten bil.
- Bil nødvendig for å komme seg til hytte/fritidseiendom.
- Fornøyd med reiseappene (BillettNordland og ReisNordland).
- Holdeplassenes beliggenhet var ikke gunstige for flere vi snakket med. Usikkerhet knyttet til nedlegging av holdeplasser.
- Det oppleves som dyrere for en familie å kjøpe enkeltbilletter for å komme seg til fra byen i forhold til hva det koster å kjøre bil.
- Bussruter i helgene lar seg ikke kombinere med turnusjobbing.
- Målgruppen bruker taxi ved behov: Til/fra flyplass, hjem etter bytur/besøk på kvelden.
- De vi snakket med ser ikke behovet for delings sykler slik stasjonene er plassert i dag.
- Delingsbilene er for små, men leie av f.eks. varebiler kunne vært aktuelt når de skal f.eks. tømme søppel eller flytte store ting.

Målgruppe 2 – Voksne med tomt rede

- Går og sykler til jobb.
- Tar taxi ved behov (flyplass, sent på kveld fra byen/besøk).
- Tar sjelden buss, foretrekker å sykle, gå og kjøre.
- Bil brukes til å handle, dra på besøk til venner og familie, dra lengre strekninger.
- Motivasjonen til å kvitte seg med bil var lav blant de vi snakket med – vil føre til dårligere livskvalitet sa en vi snakka med. De har derimot god motivasjon til å kjøre mindre.
- 1 av 3 har testet delings sykkel. Kan være aktuelt å bruke fra for eksempel flyplass til møter i byen. De andre ser ikke behovet, og dette har med hvor stasjonenes plassering i forhold til hvor man drar fra og til.

Målgruppe 3 – Unge voksne

- Kjører stort sett buss eller går når de skal noe sted.
- Bruker kollektivtilbudet mer enn de andre målgruppene.
- Kjører sjelden taxi.
- Syns helgetilbudet er for dårlig.
- Rutetilbudet er ikke gunstig – når de tar buss bruker de mye tid på å kjøre omveier/ bytte buss.
- Syns rutetilbudet er for dyrt (månedskort) i forhold til hvor få ruter som er aktuelle for dem.
- Ønsker et tilbud som er så billig som mulig – ikke aktuelt med abonnement som er dyrere, men med større valgfrihet.
- Synes bil er for dyrt å kjøpe og eie.
- Delings sykkel blir dyrt når de må betale for tid den står i ro hvis de f.eks. skal på et møte.
- Vet ikke om alle delings sykkel-stasjonene.

- De vi snakket med dro sjelden til turområder, og hvis de gjorde det, satt de på med venner som har bil.

Målgruppe 4 – Voksne uten barn 30 - 40

- De har bil og kjører stort sett dit de skal – spesielt når det er dårlig vær.
- Flere har behov for å bruke bil i arbeidssammenheng (og har derfor gratis parkering på jobb).
- Kjører bil til hytte og turområder, fritidsaktiviteter og når de skal handle.
- Motivasjonen til å kvitte seg med bilen er lav blant 3 av 4 av de vi snakket med.
- Har god økonomi.
- Tar taxi mer enn de andre målgruppene.
- Vet lite om kollektivtilbudet – mindre interesse til å sette seg inn i rutetider og vente på buss.
- Ser ikke behovet for delingssyssel og har ikke testet det (men 2 hadde lastet ned appen).

6 Referanser

Lunke, E. B. (2020). Bystørrelse og reisevaner. 1786/2020 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

Lunke, E. B. & Fearnley, N. (2019). Generalisert reisetid. Hvordan oppleves arbeidsreiser i norske byer? 1712/2019 Transportøkonomisk institutt, Oslo.

7 Vedlegg

7.1 Vedlegg 1 - Spørreskjema

7.2 Vedlegg 2 - Intervjuguide