



Masteroppgave

BØK950 Økonomi og administrasjon

Økning i rushtidsavgift og innføring av flere bommer i Kristiansand

Amar Markovic og Even Herlofsen

Totalt antall sider inkludert forside: 171

Molde, 29.05.2017



Obligatorisk egenerklæring/gruppeerklæring

Den enkelte student er selv ansvarlig for å sette seg inn i hva som er lovlige hjelpemidler, retningslinjer for bruk av disse og regler om kildebruk. Erklæringen skal bevisstgjøre studentene på deres ansvar og hvilke konsekvenser fusk kan medføre. Manglende erklæring fritar ikke studentene fra sitt ansvar.

Du/dere fyller ut erklæringen ved å klikke i ruten til høyre for den enkelte del 1-6:		
1.	Jeg/vi erklærer herved at min/vår besvarelse er mitt/vårt eget arbeid, og at jeg/vi ikke har brukt andre kilder eller har mottatt annen hjelp enn det som er nevnt i besvarelsen.	<input checked="" type="checkbox"/>
2.	Jeg/vi erklærer videre at denne besvarelsen: <ul style="list-style-type: none">• ikke har vært brukt til annen eksamen ved annen avdeling/universitet/høgskole innenlands eller utenlands.• ikke refererer til andres arbeid uten at det er oppgitt.• ikke refererer til eget tidligere arbeid uten at det er oppgitt.• har alle referansene oppgitt i litteraturlisten.• ikke er en kopi, duplikat eller avskrift av andres arbeid eller besvarelse.	<input checked="" type="checkbox"/>
3.	Jeg/vi er kjent med at brudd på ovennevnte er å <u>betrakte som fusk</u> og kan medføre annullering av eksamen og utestengelse fra universiteter og høgskoler i Norge, jf. <u>Universitets- og høgskoleloven §§4-7 og 4-8 og Forskrift om eksamen §§14 og 15.</u>	<input checked="" type="checkbox"/>
4.	Jeg/vi er kjent med at alle innleverte oppgaver kan bli plagiatkontrollert i Ephorus, se <u>Retningslinjer for elektronisk innlevering og publisering av studiepoenggivende studentoppgaver</u>	<input checked="" type="checkbox"/>
5.	Jeg/vi er kjent med at høgskolen vil behandle alle saker hvor det forligger mistanke om fusk etter høgskolens <u>retningslinjer for behandling av saker om fusk</u>	<input checked="" type="checkbox"/>
6.	Jeg/vi har satt oss inn i regler og retningslinjer i bruk av <u>kilder og referanser på biblioteket sine nettsider</u>	<input checked="" type="checkbox"/>

Publiseringsavtale

Studiepoeng: 30

Veileder: Olav Hauge

Fullmakt til elektronisk publisering av oppgaven

Forfatter(ne) har opphavsrett til oppgaven. Det betyr blant annet enerett til å gjøre verket tilgjengelig for allmennheten (Åndsverkloven. §2).

Alle oppgaver som fyller kriteriene vil bli registrert og publisert i Brage HiM med forfatter(ne)s godkjenning.

Oppgaver som er unntatt offentlighet eller båndlagt vil ikke bli publisert.

Jeg/vi gir herved Høgskolen i Molde en vederlagsfri rett til å

gjøre oppgaven tilgjengelig for elektronisk publisering:

ja nei

Er oppgaven båndlagt (konfidensiell)?

ja nei

(Båndleggingsavtale må fylles ut)

- Hvis ja:

Kan oppgaven publiseres når båndleggingsperioden er over?

ja nei

Er oppgaven unntatt offentlighet?

ja nei

(inneholder taushetsbelagt informasjon. Jfr. Offl. §13/Fvl. §13)

Dato:

Abstract

The main purpose of this paper is to study what kind of travel habits the population of Kristiansand has and what kind of alternative transportation they can use and how their travel habits will change when the road congestion price goes up and the new toll roads come.

Main findings show in regard to driving during rush hour, that most people are driving to work as a main purpose of driving. These are travel purposes that people can do very little to vary, since time and place is set. Furthermore, the main alternative to the car is the public transport system. The new bicycle expressway and bicycle bridge over Otra won't lead to much more people using their bicycle as a mean of transportation; it will lead to the fact that people already using a bicycle will choose this route.

Very few respondents will change their driving behavior cause of the increase in congestion prices and the new toll roads. Therefor it's a necessity that local politicians implement more changes, which will make it more complicated to choose a car as a mean of transportation.

Forord

Denne oppgaven er gjennomført som en avsluttende del av studiet Master i økonomi og administrasjon (Siviløkonom) ved Høgskolen i Molde.

Bakgrunnen for oppgaven er bymiljøavtalen i Kristiansand som blant annet innebærer nye bommer og økt rushtidsavgift, hvilket har ført til mye debatt i media de siste årene. I tillegg synes vi faget SØK701 «Samfunnsøkonomiske lønnsomhetsberegninger» var veldig spennende og som blant annet kom inn på teamet om hvor viktig rushtidsavgift er.

En stor takk til vår veileder Olav Hauge for verdifulle innspill, både faglig og praktisk, og motiverende tilbakemeldinger.

Til slutt vil vi takke alle respondentene som deltok i spørreundersøkelsen og la grunnlaget for gjennomføring av oppgaven.

Molde 29.mai 2017

Amar Markovic og Even Herlofsen

Sammendrag

Formålet med denne oppgaven er å kartlegge befolkningen i Kristiansand sine reisevaner og alternativer til transport, samt hvordan økningen i rushtidsavgiften og de nye bommene vil påvirke reiseatferden. På bakgrunn av det har vi utarbeidet følgende problemstillinger:

1. Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvilke alternative transportmidler kan de benytte på reisen?
2. Hvordan vil den økte rushtidsavgiften og nye bommene påvirke reiseatferden til befolkningen i Kristiansand?

Undersøkelsens forskningsspørsmål ble undersøkt ved en deduktiv tilnærming, fra teorier som holdninger, betalingsvillighet, eksterne virkninger, køprising, illustrasjon av køprising, Stockholm forsøket og København som sykkelby. Fra undersøkelsen fikk vi inn 318 svar og resultatene viser at de fleste som kjører i rushtiden, har som reisehensikt å kjøre til arbeid. Dette er reiser som respondentene i liten grad kan gjøre endringer på reisemål eller tidspunkt for reisen. Resultatene viser at det er kollektivtilbudet som er det reelle alternative til bilen. En sykkelekspressvei og en ny sykkelbro over Otra vil ikke føre til at mange flere benytter seg av sykkelen som transportmiddel, men vil i hovedsak bli brukt av dem som allerede sykler. Til slutt viser resultatene at 10,4% av respondentene kommer til å kjøre mindre enn i dag, på grunn av den økte rushtidsavgiften og nye bommene. Derfor må politikerne innføre flere tiltak som gjør det vanskeligere å benytte bilen.

Innhold

Abstract	I
Forord	II
Sammendrag	III
Figuroversikt	VI
Tabelloversikt	VIII
Appendiksoversikt	IX
1 Innledning	1
1.1 Problemstilling	2
1.2 Oppgavens oppbygning	3
2 Bymiljøavtalen Kristiansand	4
2.1 Bomringen	5
2.2 Forslag til utbygging	9
2.3 Kollektivplan	10
2.4 Myke trafikanter	12
2.5 Befolkningsvekst og pendling	16
3 Teori	18
3.1 Holdninger	18
3.2 Betalingsvillighet	21
3.2.1 Behovsendringer:	21
3.2.2 Endringer i priser på andre goder:	22
3.2.3 Inntektsendringer:	22
3.3 Eksterne virkninger	23
3.4 Køprising	24
3.5 Illustrasjon av køprising	26
3.6 Stockholm forsøket	29
3.7 København	31
4 Metode	33
4.1 Forskningsdesign	34
4.1.1 Utvalg	34
4.1.2 Snøballutvalg	35
4.2 Primærdata og sekundærdata	35
4.3 Spørreundersøkelsen	36
4.3.1 Hvordan gjennomføre spørreundersøkelsen	36
4.3.2 Operasjonalisering, målenivå og måleskala	38
4.3.3 Spørsmålsrekkefølgen	39

4.4	Pretesting av spørreskjema	40
4.5	Utvalgets representativitet	41
4.6	Evaluering av datamaterialet	46
4.6.1	Reliabilitet	46
4.6.2	Validitet	46
5	Undersøkelsens resultat	47
5.1	Innledende spørsmål	47
5.2	Undersøkelsens problemstillinger	52
	Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvilke alternative transportmidler kan de benytte på reisen?	52
	Hvordan vil befolkningen sitt kjøremønster bli påvirket av nye bommene og den økte rushtidsavgiften som kommer i 2018-2019?	93
6	Avslutning	107
6.1	Svar på forskningsspørsmål	107
6.2	Konklusjon	110
6.3	Kritikk av oppgaven	111
6.4	Forslag til videre forskning	111
	Referanser	112

Figuroversikt

Figur 1-1 Bompengeprojekt i Norge pr 21.12.2016 (AutoPASS2016)	1
Figur 2-1 Dagens bompasseringer (Samferdselsstatistikk, 2015).....	7
Figur 2-2 Viser dagens bommer og forslag til nye bommer fra 2018-2019	8
Figur 2-3 Illustrasjon av E39 utbygningen	9
Figur 2-4 Forslag til regionalt og indre bussmetrosystem (Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen 2016).....	10
Figur 2-5 Forslag til sykkelekspressveien (Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen 2016).....	12
Figur 2-6 Forslag til gang-akser (Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen 2016).....	13
Figur 2-7 Illustrasjon av ny sykkelbro over Otra.....	14
Figur 2-8 Illustrasjon av sykkelekspressvei gjennom sentrum (Sykkelekspressveg Kristiansand-Mulighetsstudie 2013).....	15
Figur 3-1 Faktorer som påvirker individuell reiseatferd (Berge og Amundsen, 2001).....	18
Figur 3-2 Viser co2-utslipp fra en gjennomsnittlig norsk personbil i 2014	25
Figur 3-3 Beskriver den generaliserte reisekostnaden og den aggregerte etterspørselen i markedet for bilreiser i rushtiden mellom to soner i et byområde. (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).....	26
Figur 3-4 Kart over Stockholm med forskjellige priser etter når du kjører	29
Figur 4-1 Viser fordelingen av kjønn i nettoutvalget (N=315).....	41
Figur 4-2 Viser fordelingen av respondentene etter alder (N=315).....	42
Figur 4-3.2 Hva er din inntekt (N=316).....	43
Figur 4-4 I hvilket område bor du? (N=315).....	44
Figur 4-5 Hvor mange barn er det i husstanden? (N=313).....	45
Figur 4-6 Hvor mange voksne er det i husstanden? (N=315).....	45
Figur 5-1 Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand? (N=313).....	47
Figur 5-2 Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift? (N=316).....	48
Figur 5-3 Hva synes du bompengene skal brukes til? (N=297-309)	49
Figur 5-4 Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17-00)? (N=316).....	52
Figur 5-5 Andre grunner, spesifiser (N=18)	55
Figur 5-6 Har du mulighet til å endre reiseatferd? (N=314).....	56
Figur 5-7 Har du tilgang til bil? (N=316)	59
Figur 5-8 Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud? (N=314).....	62
Figur 5-9 Vil et bedre kollektivtilbud føre at du lar bilen stå oftere? (N=313).....	63
Figur 5-10 Viser hvor mange av respondentene som kunne tenke seg å benytte seg av innfartsparkering (N=314)	70
Figur 5-11 Kart som viser reisetid til områder på sykkel i Kristiansand (Sykkelekspressveg Kristiansand-Mulighetsstudie 2013).....	73
Figur 5-12 Hvor ofte bruker du sykkelen til arbeid/studiested pr måned? (N=315).....	74
Figur 5-13 Har du tilgang til bil? (N=316)	74
Figur 5-14 Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested? (N=79-81)	77
Figur 5-15 Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested i dag? (N=213-225)	79
Figur 5-16 Vil en ny sykkelekspressvei føre til at du sykler oftere? (N=313)	83
Figur 5-17 I forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagte en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? (N=315)	86
Figur 5-18 Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster? (N=265)	93
Figur 5-19 De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig 2018-2019.Vil du kjøre (N=317).....	96
Figur 5-20 Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften (N=316).....	100

Figur 5-21 Hva er viktig for de som handler i sentrum.....	103
Figur 5-22 Hva er viktig for de som handler i Sørlandsparken	104

Tabelloversikt

Tabell 2-1 Bompengetakster	5
Tabell 2-2 Så lang tid tar bussen (8)	11
Tabell 2-3 Befolkningsvekst i Vest Agder 2009-2015 (Samferdselsstatistikk Vest-Agder 2015).....	16
Tabell 2-4 Innpendling til Kristiansand fra omegnskommuner pr. 2014 (Samferdselsstatistikk Vest-Agder, 2015)	17
Tabell 4-1 Utvalgets kjønn.....	41
Tabell 4-2 Utvalgets alder.....	42
Tabell 4-3 Utvalgets geografiske område.....	44
Tabell 5-1 Krysstabell Hvorfor kjører du i rushtiden * Inntekt (N=285).....	53
Tabell 5-2 Krysstabell Hvorfor kjører du i rushtiden * Alder (N=314).....	55
Tabell 5-3 Krysstabell Har du mulighet til å endre reiseatferd * Inntekt (N=284)	56
Tabell 5-4 Krysstabell Har du mulighet til å endre reiseatferd * Alder (N=313)	57
Tabell 5-5 Krysstabell Har du mulighet til å endre reise atferd * Hvorfor kjører du i rushtiden (N=313)	57
Tabell 5-6 Hvorfor kjører du i rushtiden * Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen (N=313)....	60
Tabell 5-7 Krysstabell Hvorfor kjører du i rushtiden * Vil et bedre kollektivtilbud føre til at du lar bilen stå oftere (N=312)	65
Tabell 5-8 Krysstabell Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud * Hvorfor kjører du i rushtiden (N=313).....	66
Tabell 5-9 Krysstabell Innfartsparkering * Inntekt (N=284)	70
Tabell 5-10 Krysstabell Innfartsparkering * Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen (N=311) .	71
Tabell 5-11 Krysstabell Hvor ofte bruker du sykkelen til arbeid/studiested pr måned * Har du tilgang til bil (N=313)	75
Tabell 5-12 Krysstabell Hvor ofte bruker du sykkelen til arbeid/studiested pr måned? Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert? (N=310).....	76
Tabell 5-13 Krysstabell Hvor ofte sykler? * I hvilket område bor du? (N=313).....	76
Tabell 5-14 Krysstabell Vil en ny sykkelekspressvei * Hvordan kommer du deg til jobb? (N=311)	85
Tabell 5-15 Krysstabell Vil en ny sykkelekspressvei * Hvor ofte bruker du sykkelen? (N=311).....	85
Tabell 5-16 Krysstabell I forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagt en ny sykkel over Otra * Hvor ofte sykler du? (N=313)	87
Tabell 5-17 Krysstabell I forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra * Hvordan kommer du deg til jobb/studiested? (N=313).....	88
Tabell 5-18 Krysstabell I forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra * Hvor ofte sykler du (N=313)	89
Tabell 5-19 Krysstabell Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster * Inntekt (N=244)...	93
Tabell 5-20 Krysstabell Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster * Hvorfor kjører du i rushtiden? (N=265).....	94
Tabell 5-21 Krysstabell De nye bommene og den økte rushtidsavgiften * Inntekt (N=286)	96
Tabell 5-22 Krysstabell De nye bommene og den økte rushtidsavgiften * Alder (N=315)	97
Tabell 5-23 Krysstabell Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene * Alder (N=315)	100
Tabell 5-24 Krysstabell Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene * Inntekt (N=286)	101
Tabell 5-25 Krysstabell Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene * Bor du på innsiden eller utsiden (N=264)	101

Appendiksoversikt

Appendiks 1: Spørreundersøkelsen

Appendiks 2: Krysstabeller

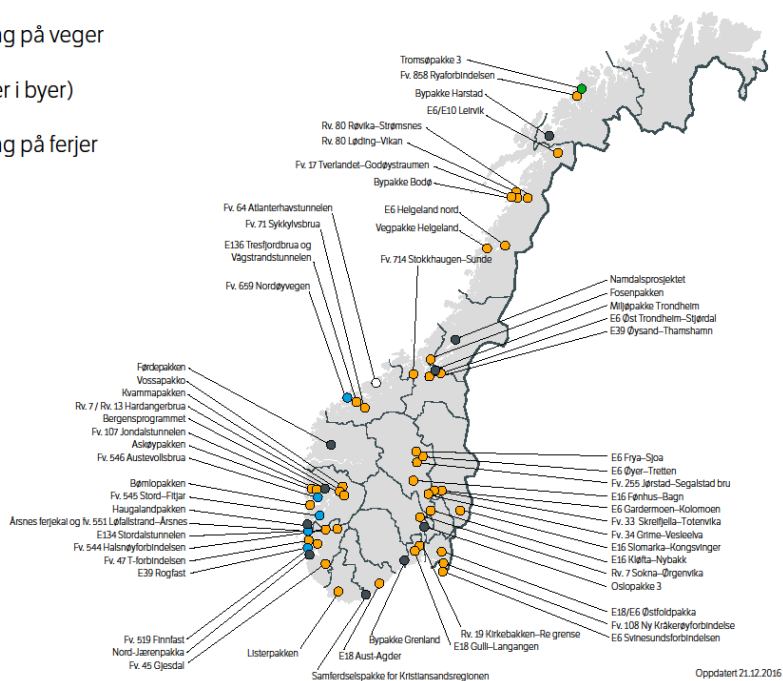
1 Innledning

Bompengefinansiering har blitt mer utbredt i Norge og det kreves i dag inn bompenger i cirka 75 bompengeprosjekter over hele landet. (Statens Vegvesen, Bompenger i Norge)

Figuren nedenfor viser følgende innkrevningstyper i Norge; bompengennektering på veier, bypakker (bomringer i byen), bompengennektering på ferjer, lokal drivstoffavgift og manuell innkrevning.

Bompengeprosjekter i Norge

- Bompengennektering på veier
- Bypakker (bomringer i byer)
- Bompengennektering på ferjer
- Lokal drivstoffavgift
- Manuell innkrevning



Figur 1-1 Bompengeprosjekt i Norge pr 21.12.2016 (AutoPASS2016)

Hovedformålet med bompengefinansiering er å få til raskere utbygging av nye veiprojekter. I tillegg er det stadig mer vanlig å innføre bymiljøavtaler som går ut på å innføre bompenger og rushtidsavgift (Statens Vegvesen, Bompenger i Norge).

Bompengeprojektene bidrar med ca. 13 milliarder kroner til finansiering av riks- og fylkesveger, samtidig som en del rekke nye prosjekter er i planleggingsstadiet. Alle bompengeprojekter blir vedtatt i Stortinget. Kravene som stilles for å få godkjent et bompengeprojekt er at det lar seg nedbetale gjennom maksimalt 15 år med en kalkulatorisk rente på 6,5 %. Nytteprinsippet skal legges til grunn slik at de som betaler bompenger i prosjektet også skal ha nytte av det (Johansen, 2015).

1.1 Problemstilling

Formålet med denne oppgaven er å kartlegge befolkningen i Kristiansand sine reisevaner og alternativer til transport, samt hvordan økningen i rushtidsavgiften og de nye bommene vil påvirke reiseatferden. På bakgrunn av dette har vi utarbeidet følgende problemstilling:

Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvordan vil den økte rushtidsavgiften og nye bommene påvirke reiseatferden til befolkningen i Kristiansand?

For å besvare denne problemstillingen har vi utarbeidet to forskningsspørsmål:

Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvilke alternative transportmidler kan de benytte på reisen?

Hvordan vil den økte rushtidsavgiften og nye bommene påvirke reiseatferden til befolkningen i Kristiansand?

1.2 Oppgavens oppbygning

Oppgaven er delt inn i seks kapitler.

Første kapitlet starter med en innledning som redegjør for tilstanden til dagens bompengeprosjekt i Norge og oppgavens problemstilling.

Andre kapittel gir en innføring i bymiljøavtalen i Kristiansand, bomringen, forslag til utbygging, kollektivplan, myke trafikanter og befolkningsvekst og pendling.

Tredje kapittel presenteres holdninger, betalingsvillighet, eksterne virkninger, kjøprising, illustrasjon av kjøprising, Stockholm forsøket og København som sykkelby.

Fjerde kapittel redegjør og diskuterer metoden som er benyttet for oppgaven. Blant annet forskningsdesign, metode og gjennomføringen av spørreundersøkelsen.

Femte kapittel Analysen av spørreundersøkelsen for kunne svare på de to forskningsspørsmålene.

Sjette kapittel inneholder avslutning av undersøkelsen, hvor oppgavens problemstillinger blir besvart. Kapitlet avsluttes med kritikk av oppgaven og forslag til videre forskning.

2 Bymiljøavtalen Kristiansand

Generelt om bymiljøavtaler: det er et nytt verktøy for samordnet areal og transportplanlegging. Dette verktøyet gir oss en ny måte å organisere samarbeidet mellom nasjonale, regionale og lokale myndigheter. Hensikten er få flere personer til å reise kollektivt eller benytte sykkel. Fram til 2023 må kollektivtrafikk, sykling og gåing håndtere 600.000 daglige reiser i storbyområdene hvis biltrafikken ikke skal øke (Statens Vegvesen, 2014. Bymiljøavtaler).

Bymiljøavtalen sine midler skal brukes på gang, sykkelveier og kollektivtrafikktiltak som er av nasjonal interesse, midlene kan ikke brukes til drift av kollektivtransport.

De første forhandlingene er mellom Oslo/Akershus og Trondheim, deretter blir det Bergen og Stavanger sin tur. Mens andre byer som Skien/Porsgrunn, Drammen/Kongsberg, Fredrikstad/Sarpsborg og Tromsø og Kristiansand kommer senere. For Kristiansand sin del betyr dette at de må forholde seg til klimaforliket i 2013, som betyr at de må legge til rette for å forhindre at det blir vekst i biltrafikken. Hvis Kristiansand ikke når målet om nullvekst i framtidig biltrafikk, så blir det heller ingen avtale (Statens Vegvesen. 2014. Bymiljøavtaler). I Kristiansand har politikerne blitt enig om en ny bymiljøavtale som går ut på at rushtidsavgift satsene skal øke med opptil 50%, og antall bommer vil øke med 12-15.

Bymiljøavtalen innebærer at bilistene bidrar med omtrent fem milliarder i bompenger over 16 år. Resten av pengene skal komme fra stat, kommune og fylkeskommune. Bompengene utgjør en tredjedel av inntektene.¹ Inntektene skal bli brukt til finansiering av en ny sykkelekspressvei, som skal bidra til å øke antall personer som kjører sykkel til jobb i sentrum. Dette inkluderer flere nye sykkelfelt som skal lede ned til en ny sykkelbro over Otra.² Dagens alternativ er at du enten sykler over Lundsbroen eller Oddernesbroen. Det står mer om dette under 2.2 Forslag til utbygging og veiprosjekter.

Bymiljøavtalene har en klar målsetting: Nullvekst for persontrafikken vil si at hele økningen i personbiltrafikken skal tas av kollektiv, sykkel og gange. For å nå denne målsettingen er det nødvendig å sette i verk tiltak som gjør at flere lar bilen stå og istedenfor bruker kollektivsystemet, sykler eller går.³

¹ <http://www.fvn.no/lokalt/kristiansand/Dette-skal-pengene-brukes-til-3057048.html>

² <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/Derfor-ma-du-betale-stadig-mer-i-bommen-205060b.html>

³ <http://www.vaf.no/tjenester/samferdsel/bymiljoeavtale-for-kristiansandsregionen/>

2.1 Bomringen

Kristiansand Bompengeselskap As ble etablert i 1990 med formål om å finansiere spesifikke veibyggingssprosjekter. Bompengeselskapet ble hovedsakelig etablert for å delfinansiere byggingen av Varoddbroen i Kristiansand (Byremo, 2006).

Bompengene ble først innført i 1992 der de ble plassert ved Falconbridge nikkilverk og Bjørndalssletta. Bomringene ble innført for å delfinansiere den undersjøiske tunnelen til Flekkerøya. I 1996 var prosjektene fullfinansierte og dermed ble innkrevingen avsluttet (Byremo, 2006).

Men i juni 1997 åpnet begge bomstasjonene igjen, meningen var at 58% av bompengene skulle bli med på å finansiere nye E18 mellom Gartnerløkka og Bjørndalssletta (Byremo, 2006).

I tillegg ble det åpnet 3 nye ubetjente bomstasjoner i 2000 for å hindre at folk skulle unngå bomringene ved å velge en alternativ vei over Tinnheia/Grim, Gimlekollen samtidig som at folk som kom nordfra fra Vennesla ikke måtte betale. De 3 nye ble plassert ved Rv9 Setedalsveien (Grim), Tretjønneveien (Gimlekollen) og en på Torridalsveien (Sødal).

Takster 2017:

Tabell 2-1 Bompengetakster⁴

	Lette kjøretøy t.o.m. 3500 kg	Tunge kjøretøy* over 3500 kg	Rabatt
Mandag-fredag 0630 - 0900 1430 - 1700	21,-	42,-	
Resten av døgnet, samt lørdag, søndag, helligdager og andre offentlige fridager	14,-	28,-	
AutoPASS-avtale - forskudd	2.100,-	4.200,-	20%**
AutoPASS-avtale Firma etterskudd - depositum	10.000,-	20.000,-	20%**

Depositum for brikke er kr 200,-

Som man ser av tabell 1, så er dagens takst i rushtiden 21,- fra perioden 06:30-0900 om morgenen og 14:30-1700 om ettermiddagen.

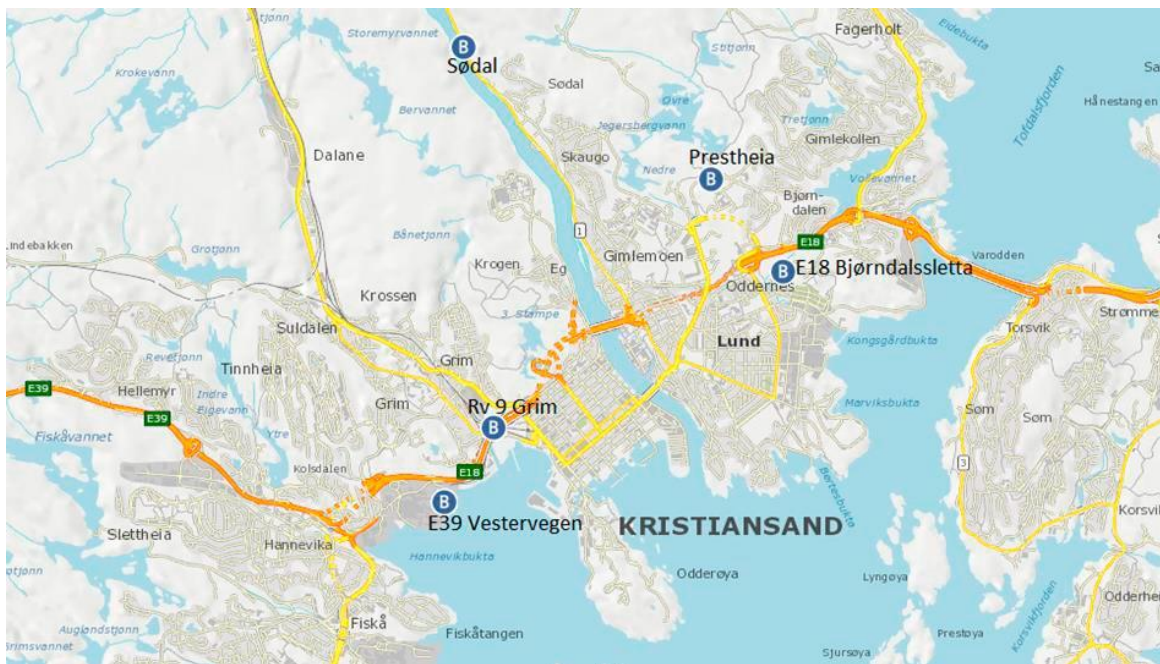
⁴ <http://www.nyekrsbom.no/takster>

I bymiljøavtalen for 2018-2019 ligger det an til å bli en 50% økning i rushtidsavgiften, som betyr at taksten for lettekjøretøy blir 32,- i rushtiden og 21,- utenom. Mens for tunge kjøretøy blir det 42,- utenom rushtiden og 63,- i rushtiden.

- **Timesregel:** Med AutoPASS-avtale betales det kun en gang per bil ved flere passeringer i bomringen i Kristiansand innenfor en tidsperiode på en time (Nyekrsbom).
- **Passeringstak:** Med Autopass-avtale betales det maksimalt for 50 passeringer per bil, per kalendermåned i bomringen i Kristiansand (Nyekrsbom).
- **Fritak:** Følgende trafikantgrupper er fritatt for betaling av bompenger i Bomringen i Kristiansand: Forflytningshemmet, uniformerte utrykningskjøretøy, sivile utrykningskjøretøy i tjeneste, kjøretøy i merket begravelserfølge, elektriske biler med drivstoffkode 5 i vognkortet, hydrogenbiler, kollektivtransportkjøretøy i konsesjonert rute, mopeder og motorsykler. Alle kjøretøy med unntak av moped og motorsykler, må ha AutoPass brikke for å få fritak (Nyekrsbom).

Bomringen i Kristiansand har følgende fem bomstasjoner:

- E18 Bjørndalssletta
- E39 Vesterveien
- Rv.9 Grim
- Prestheia
- Sødal



Figur 2-1 Dagens bomplasseringer (Samferdselsstatistikk, 2015)

Figur 2-1 viser et kart over Kristiansand og de blå ringene illustrerer dagens bom plasseringer. I framtiden ønsker politikerne en mer balansert plassering av bommene. Ordføreren i Kristiansand Harald Furre har uttalt at *Byrden med bommer skal fordeles rettferdig, og det ser ut som vi nærmer oss et godt opplegg.*⁵

⁵ <https://www.nrk.no/sorlandet/13-bomstasjoner-i-kristiansand-1.12937983>

I dag er det slik at befolkningen som er bosatt på Lund, som er Kristiansands nest største bydel ikke betaler bompenger når de skal reise til arbeid/stuedsted innenfor bomringen. Dagens bompasseringer er derfor ikke rettferdig og påvirker kun bilister som krysser bestemte punkt i byen, derfor er det mange som kjører i rushtiden uten å betale bompenger, selv om de bidrar til å skape kø. Det er derfor viktig at plasseringene av de nye bommene blir mest mulig rettferdig, slik at alle som bruker veien må betale.

For at det skal bli mest mulig rettferdig plassering har politikerne kommet med følgende eksempel på potensielle plasseringer av de nye bomstasjonene j.fr figur 2.2. De røde punktene på kartet er forslag til nye plasseringer.

Spesielt er det viktig å merke seg de nye bom plasseringene oppe til høyre på kartet i figur 2.2. De nye bommene kommer til å gjøre det mer rettferdig, da befolkningen som kjører her bør bidra til å betale. Sørlandsparken har Nordens største kjøpesenter målt i areal, der flere bedrifter holder til.



Figur 2-2 Viser dagens bommer og forslag til nye bommer fra 2018-2019⁶

⁶ <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/Har-pekt-ut-13-bomstasjoner-i-Kristiansand-6030b.html>

2.2 Forslag til utbygging



Figur 2-3 Illustrasjon av E39 utbyggingen⁷

Figur 2-3 viser en potensiell utbygging av E39 fra utsiden av Baneheiatunnelen. Det er her mange vil argumentere for at flaskehalsen som skaper kø i rushtiden ligger, derfor mener vi at denne veien burde bli bygget for at køen skal reduseres. Ifølge artikkelen til Duranton & Turner 2009, kommer de fram til at når man utvider veisystemet så vil mest sannsynlig resultatet av spart tid ikke være stort nok til å rettferdiggjøre kostnaden ved å bygge ut veien. «*Certain specific improvements of the system, for example inexpensive improvements to bottlenecks, may well be justified even if an across the board expansions are not side*» (Duranton & Turner 2009,p.42). I tillegg kan veiprojekter som ikke klarer å skape en reduksjon i trafikken, fortsatt kunne være riktig å bygge for fellesskapet sin del.

En annen stor utbygging er strekningen Gartnerløkka-Breimyr som er en av de fire store satsingene. Dette er det største prosjektet i bymiljøavtalen og består av tre byggetrinn. Veivesenet har valgt trasé for ny E39 ut av Kristiansand vestover. Pris: 3,5 milliarder. Dette betyr en total ombygging av hele krysset der høybroa rives, ny rundkjøring bygges og veien blir delvis lagt i tunnel. Det kommer også nye kollektivfelt og gang- og sykkelstier. I tillegg til at biltrafikken vil komme lettere gjennom sentrum, betyr utbyggingen også bedre framkommelighet for kollektivtilbudet og sykkelekspressveien (Damsgaard, Vegard. Fvn).

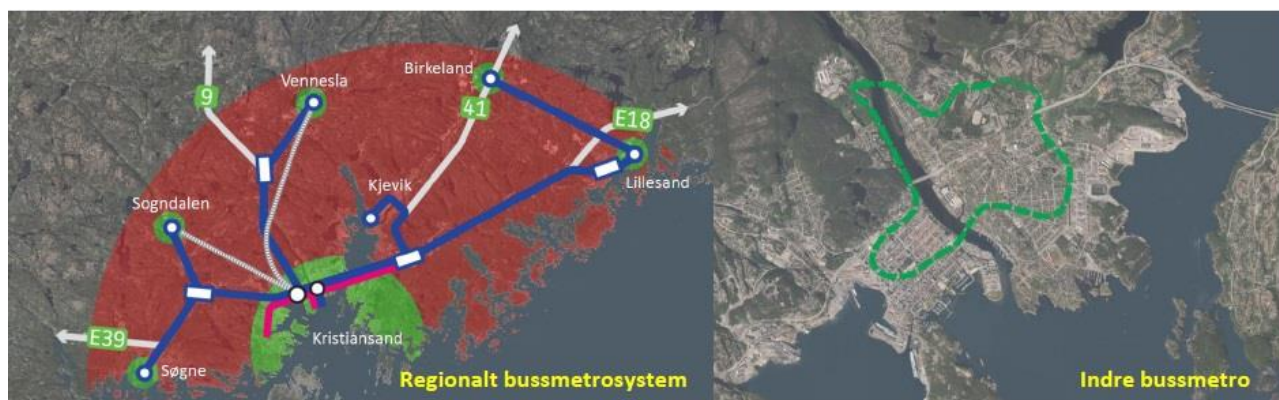
⁷ <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/Har-pekt-ut-13-bomstasjoner-i-Kristiansand-6030b.html>

2.3 Kollektivplan

Kollektivsatsingen i Krisistiansand er en stor del av nullvekst målet i forslaget til bymiljøavtalen. Planen er at noe av den framtidigveksten skal bli overført til kollektivtrafikken slik det er dimensjonert for nullvekstmålet. Noen hovedpunkter fra bymiljøavtalen:

- Økt hyppighet på avganger
- Økt framkommelighet og mindre trengsel i byområdene
- Binde bo og arbeidsmarkedet sammen

Følgende er foreløpig forslag fra bymiljøavtalen til Regionalt og indre- bussmetrossystem i Kristiansandsregionen:



Figur 2-4 Forslag til regionalt og indre bussmetrossystem (Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen 2016)

Kollektivsystemet må styrkes slik at kapasiteten blir vesentlig forbedret og slik at det blir mer attraktivt for reisende. Det er derfor lagt vekt på at det må etableres kollektivterminaler i de seks kommunene som ligger rundt Kristiansand, slik at de reisende kan benytte buss til sentrum.

Det vil også bli lagt vekt på flere kollektivfelt, dagens kollektivfelt begynner på Bjørndalsletta E18 og slutter rett etter bommen, i tillegg er det et kollektivfelt fra Trekanten på Lund og over Lundsbroen. Det må bli flere kollektivfelt slik at bussene kan kjøre uforhindret på rutene inn til byen. Dermed blir slipper man at ruter blir forsinket og reduserer reisetiden.

Det vil også være viktig å ha gode rutetilbud mellom de sentrale funksjonene i byen som sykehuset, Kvadraturen og Universitetet (Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen 2016).

Statistikk fra Vest-Agder fylkeskommune illustrert i tabell 2-2 viser hvordan reisetiden til bussen har utviklet seg fra 2001 til 2014. Der de fleste rutene i Kristiansand bruker omtrent like lang som i 2001. Reduksjonen i reisetid har vært minimal når man tar hensyn til at det er gjort flere tiltak for å få ned reisetiden i Kristiansand, et av disse var å åpne bussmetroen i 2004, dette skulle få flere til å velge kollektiv framfor bil.⁸

Tabell 2-2 Så lang tid tar bussen (8)

Så lang tid tar bussen

	2001	2014	Endring
Sørlandssenteret	25 minutter	22 minutter	-3 minutter
Flekkerøy	23 minutter	23 minutter	0 minutter
Voiebyen	20 minutter	23 minutter	+3 minutter
Hånes	25 minutter	23 minutter	-2 minutter
Søm	20 minutter	18 minutter	-2 minutter
Slettheia	20 minutter	20 minutter	0 minutter
Vågsbygd	15 minutter	16 minutter	+1 minutt
Hellemyr	20 minutter	18 minutter	-2 minutter
Tinnheia	15 minutter	11 minutter	-4 minutter
Suldalen	15 minutter	12 minutter	-3 minutter
Jærnesheia	25 minutter	32 minutter	+7 minutter
Høietun	25 minutter	27 minutter	+2 minutter

Noen av målingene er gjennomført før Vågsbygdveien ble fullført. Reisetiden kan derfor ha blitt redusert det siste året.

KILDE: VEST-AGDER FYLKESKOMMUNE

©FÆDRELANDSVENNEN

Park & ride / Innfartsparkering

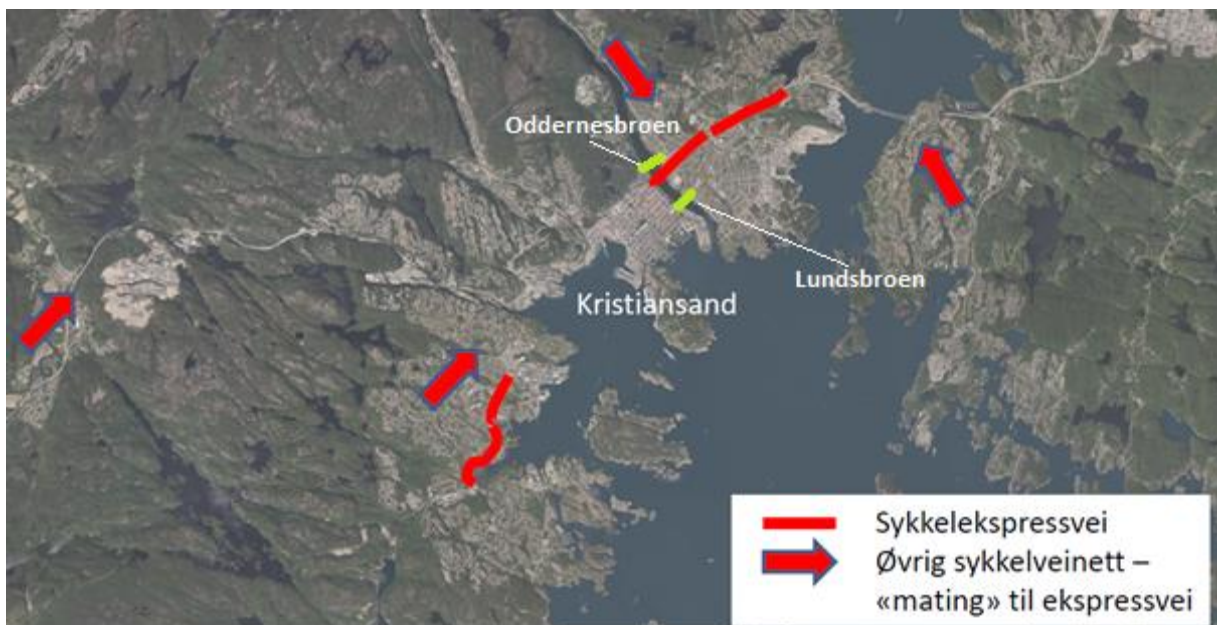
I figur 2-4 ser vi de hvite rektanglene som er park & ride ordninger rundt de viktigste innfartsårene. Slik at personer som pendler til byen kan parkere på utsiden av sentrum og ta bussen inn.

⁸ <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/Bussen-bruker-like-lang-tid-til-byen-som-for-14-ar-siden-546840b.html>

2.4 Myke trafikanter

Regionen har en høy sykkelandel og det skal fortsatt satses på å øke andel syklistene og fotgjengere, det skal være attraktivt for folk å sykle og gå fremfor å velge bil. I tillegg til flere mindre sykkelprosjekter, er det også foreslått tre nye strekninger på sykkelekspressveien.

Sykkelekspressvegen inndelt strekningsvis, som for eksempel Vollevann-Oddemarka og Oddemarka-Tordenskjoldsgate, vil være av de tiltakene som planlegges finansiert gjennom ny bymiljøpakke for Kristiansandsregionen som vist nedenfor i figur 2-5 (Statens Vegvesen, 2015).



Figur 2-5 Forslag til sykkelekspressveien (Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen 2016)

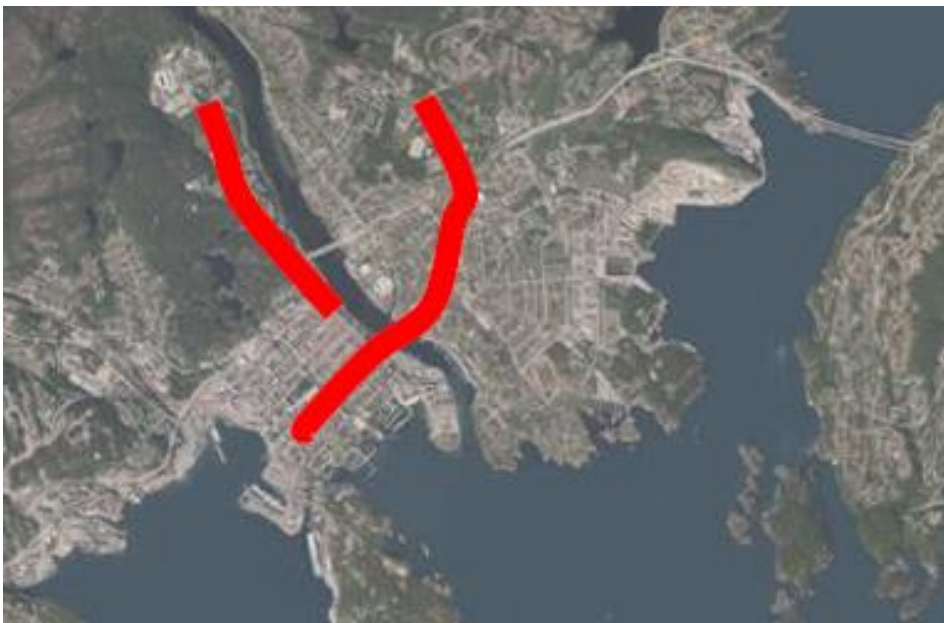
Den nye sykkelveien skal gi bedre fremkommelighet, øke trafikksikkerheten, kompletterer sykkelnettverket der det mangler tilbud, bedre komfort og spare tid slik at det lønner seg å bytte til sykkel med fokus på at det lønner seg på grunn av trivsel, helse og tid. Sykkelekspressvegen skal bidra til en fordobling av sykkeltrafikken fra 2014 til 2020 (Statens Vegvesen, 2015).

Sykkelekspressvegen inndelt strekningsvis, som for eksempel Vollevann-Oddemarka og Oddemarka-Tordenskjoldsgate, vil være av de tiltakene som planlegges finansiert gjennom ny bymiljøpakke for Kristiansandsregionen. Andre strekninger av sykkelekspressvegen vil bli utbygd via større vegprosjekter og kryssutbedringer.⁹

⁹ https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/overordende-planer/sykkelekspressvei/3---planbeskrivelse_kdp-med-ku_sykkelekspressveg.pdf

Sykeltrafikken skal være mest mulig fremkommelig, ved å forbedre og videreutvikle sykkelnettet, da spesielt hovedsykkelveinettet. Det skal bli en sykkelvei hvor alle typer syklist kan sykle direkte og trafiksikkert på hele strekningen. Sykkelekspressveien skal bygges med god arkitektonisk kvalitet, tydelig skilting, gjenkjennelig utforming på hele strekningen og god estetisk utforming av undergang og broer. Anlegget skal driftes og vedlikeholdes både sommer og vinter.¹⁰

Kommunedelplanen skal legge til rette for en korridor til sykkelekspressvegen som tar høyde for 4 meter bred sykkelvei, 2,5 meter bredt fortau, nødvendige rekkverksrom, nødvendige arealer for støy/støvsjerming og arealer for snø opplag.¹¹



Figur 2-6 Forslag til gang-akser (Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen 2016)

Fokuset ligger også i å bygge effektive gang-sykkelveier som skal binde sammen boligområder med kollektivholdeplasser. Av større prosjekter er det gangaksen fra Universitetet over Lund og inn i Kvadraturen som vil ha fokus. Dette vil være en viktig akse for både kollektiv, sykkel og gange.¹²

¹⁰ https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/overordende-planer/sykkelekspressvei/3---planbeskrivelse_kdp-med-ku_sykkelekspressveg.pdf

¹¹ http://www.vegvesen.no/_attachment/612499/binary/985184?fast_title=Planprogram+Sykkelekspressveg+Kristiansand.pdf

¹² <http://bymiljoavtalen.no/foreslatte-prosjekter/>

Ny sykkelbro i forbindelse med sykkелеkspresveien

Nedenfor viser figur 2-7 broen som er planlagt i forbindelse med den nye sykkелеkspresveien. Broen skal koste rundt 80 millioner og skal føre sykelistene over Otra og inn til Kristiansand sentrum.

Frp og Demokratene stemte imot ny bro, og mente oppgradering av dagens får holde.

«Selv om broa er statlig finansiert er det skattebetalerne og bilistene som må betale dette. Det får være grenser for hva syklisterne skal tillate seg å få av fellesskapets midler. 80 millioner er stormannsgalskap», mente Vidar Kleppe (Dem). **Mens MDG mener at «dette blir en populær attraksjon, og jeg tror vi kommer til å bli overrasket over hvor mye den vil bli brukt; både til å kjøre fort på sykkel, men også som ny turvei for fotgjengere»**, påpekte Marte Rostvåg Ulltveit-Moe (MDG).¹³

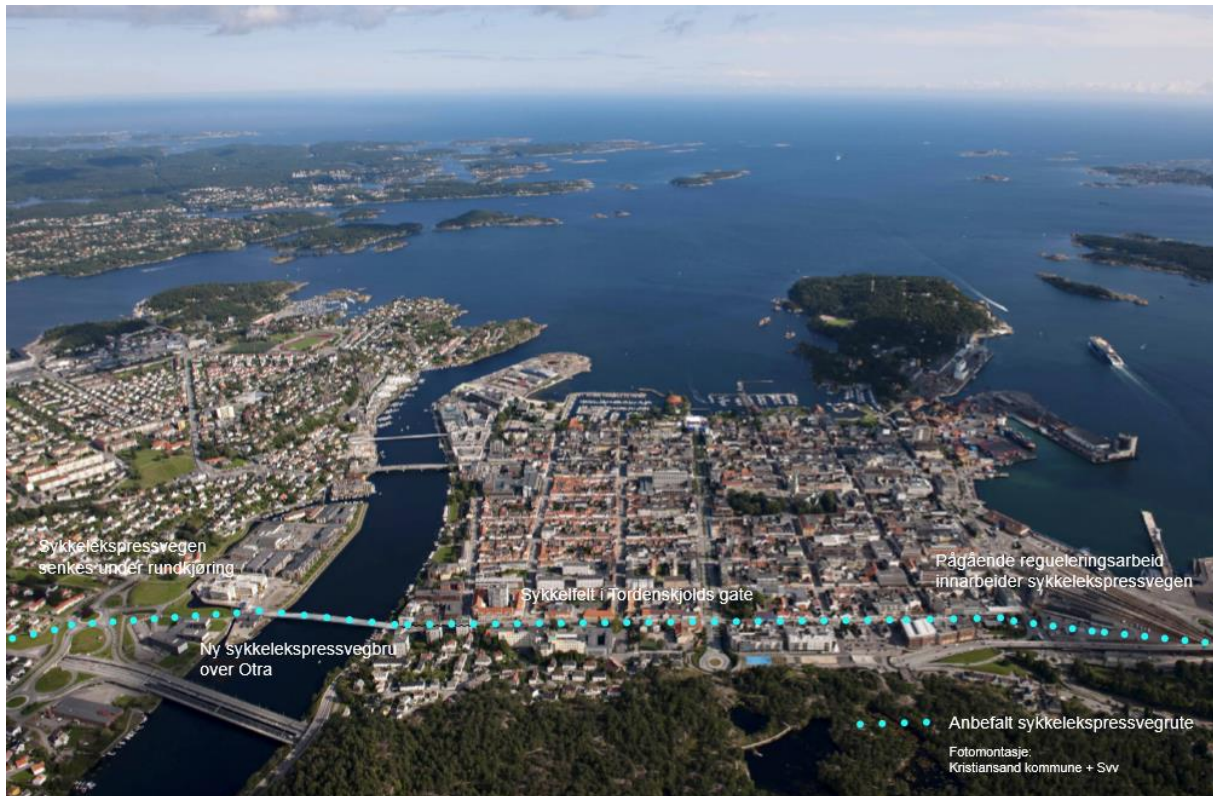


Figur 2-7 Illustrasjon av ny sykkelbro over Otra¹⁴

¹³ <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/15000-syklister-skal-krysse-Otra-325699b.html>

¹⁴ <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/15000-syklister-skal-krysse-Otra-325699b.html>

Statistikk fra Statens Vegvesen viser at 6000 sykler over elva i dag ifølge ferske tellinger fra Statens Vegvesen, det er opptil 2500 syklistere over Oddernesbroa og 3500 på Lundsbroen daglig.¹⁵



Figur 2-8 Illustrasjon av sykkelekspressvei gjennom sentrum (Sykkelekspressveg Kristiansand-Mulighetsstudie 2013)

«Skal vi doble eller tredoble sykkeltrafikken i tråd med bymiljøavtalen er det mange syklistere som skal over Otra», sier avdelingsdirektør Johan Mjaaland. **Hvis man bruker to og en halv-gangen, betyr det 15.000 syklistere over Otra på godværsdager.** Ledelsen ved UIA og studentorganisasjonen i Agder mener at broen vil få en stor betydning for byens studenter og studentbyen i sin helhet. Sykkelekspressveien fra Vollevannet til Tordenskjolds gate er lagt inn i forslag til NTP med 350 millioner kroner, inkludert bro til 65 millioner, basert på anslag fra 2013. Strekningen Oddemarka til Tordenskjolds gate er tidsbestemt til andre fase i bymiljøavtalen, perioden 2022-2025.¹⁶

¹⁵ <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/15000-syklister-skal-krysse-Otra-325699b.html>

¹⁶ <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/15000-syklister-skal-krysse-Otra-325699b.html>

2.5 Befolkningsvekst og pendling

Befolkningsveksten i Vest-Agder, har økt betydelig i perioden 2009-2015 og vil fortsette å vokse i framtiden. Tabell 2-3 viser at Kristiansand har hatt en økning på 8,9% som tilsvarer 7234 personer. Videre er befolkningmengden i Kristiansandsregionen beregnet til å øke med 60 % fra 2015-2050 (Regional plan for samferdsel i Vest-Agder, 2015-2020).

Tabell 2-3 Befolkningsvekst i Vest Agder 2009-2015 (Samferdselsstatistikk Vest-Agder 2015)

Kommune	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Vekst 2014-15 %	Vekst 2009-15 %
Kristiansand	81140	82469	83299	84387	86031	87570	88374	0,9 %	8,9 %
Mandal	14665	14978	15141	15244	15353	15473	15522	0,3 %	5,8 %
Farsund	9415	9404	9429	9469	9490	9629	9705	0,8 %	3,1 %
Flekkefjord	9010	9020	9026	9073	9023	9062	9096	0,4 %	1,0 %
Vennesla	13120	13347	13570	13767	13969	14113	14294	1,3 %	8,9 %
Songdalen	5950	6006	6154	6303	6299	6346	6454	1,7 %	8,5 %
Søgne	10485	10754	10836	10973	10996	11206	11281	0,7 %	7,6 %
Marnardal	2240	2231	2277	2299	2281	2286	2295	0,4 %	2,5 %
Åseral	905	915	906	927	914	927	940	1,4 %	3,9 %
Audnedal	1675	1657	1687	1733	1737	1754	1747	-0,4 %	4,3 %
Lindesnes	4665	4718	4761	4792	4847	4896	4937	0,8 %	5,8 %
Lyngdal	7745	7780	7934	8006	8102	8286	8525	2,9 %	10,1 %
Hægebostad	1625	1633	1661	1693	1673	1708	1687	-1,2 %	3,8 %
Kvinesdal	5770	5811	5846	5871	5899	5951	5994	0,7 %	3,9 %
Sirdal	1790	1787	1823	1825	1836	1836	1827	-0,5 %	2,1 %
Totalt	170200	172510	174350	176362	178450	181043	182678	0,9 %	7,3 %

Det vil bli en større befolkningsvekst i framtiden, noe som betyr at det vil generes mer trafikk og derfor må vi tilrettelegge for trafikkøkningen. Dette betyr at det er viktig at politikerne lager en fremtidsrettet plan, for å kunne legge til rette en god infrastrukturbygging som kan effektivisere flyten av pendling på tvers av kommune grensene. Fremtidig trafikkutvikling blir i stor grad påvirket av befolkningsvekst, og pendlertilbøyelighet. Større befolkning og økt pendling inn til Kristiansand øker transportbehovet (Regional plan for samferdsel i Vest-Agder, 2015-2020).

Siden 2000 har bevegelsen mellom bosted og arbeidsplass stadig oftere krysset kommunegrensene i Agderfylkene. I 2014 pendlet 10 % av den totale andelen sysselsatte inn i fylket. I perioden 2004 – 2014 har den totale innpendlingen til fylket økt med 50 %.

Pr. 2014 har Kristiansand størst innpendling fra kommunene Vennesla, Søgne, Lillesand og Songdalen. Tabellen under viser innpendlingen til Kristiansand fra omegnskommunene pr. 2014 i antall og prosent av total innpendling. Folk pendler med bil, buss og jernbane. Men de fleste pendler ved å benytte bil som fremkomstmiddel. I figur 2-4 viser utviklingen i antall pendlere til Kristiansand pr.2014 (Samferdselsstatistikk Vest-Agder, 2015).

Tabell 2-4 Innpendling til Kristiansand fra omegnskommuner pr. 2014 (Samferdselsstatistikk Vest-Agder, 2015)

Kommune	Antall personer som pendler til Kristiansand pr. 2014	Prosent av total innpendling til Kristiansand
Vennesla	2 979	23 %
Søgne	2 197	17 %
Lillesand	1 481	11 %
Songdalen	1 468	11 %
Grimstad	1 008	8 %
Mandal	942	7 %
Arendal	874	7 %

3 Teori

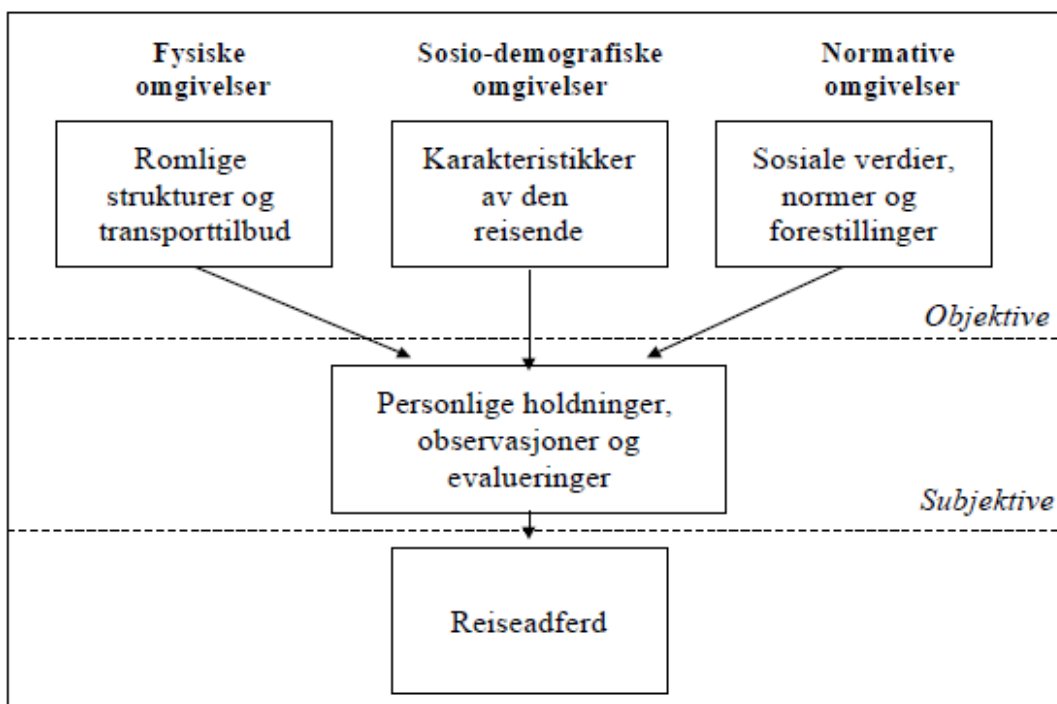
I dette kapittelet diskuteres relevant teori for vår undersøkelse og problemstilling. Vi har kommet fram til at vi vil bruke teori som holdninger, betalingsvillighet, eksterne virkninger, kjøprising, illustrasjon av kjøprising, Stockholm forsøket og København som sykkelby.

3.1 Holdninger

Teorien om holdninger, er basert på «Holdninger og transportmiddelvalg. En litteraturstudie» av Berge og Amundsen 2001.

Hver tur man tar blir påvirket av holdningene våre og hva vi skal gjøre denne aktuelle turen. Det er flere faktorer som påvirker valgene våre. Berge og Amundsen viser til de syv viktigste holdningsfaktorene;

- Reisetid
- Tilgjengelighet
- Pålitelighet
- Komfort
- Trygghet
- Pris
- Informasjon og service



Kilde Bovy og Stern 1990

Figur 3-1 Faktorer som påvirker individuell reiseadferd (Berge og Amundsen, 2001)

Reisetid: et av de viktigste momentene er reisetiden, da reisevalgene vi tar i større grad blir påvirket av tidsmomentet. Et eksempel for person som bor i Randesund som er et område øst i Kristiansand. Vil det ta 15min med bil å kjøre til byen, hadde man benyttet seg av kollektivtilbudet ville denne reisetiden kunne ta opptil 1 time hver vei. De fleste som har tilgang til bil, vil ha et insentiv til å benytte seg av bilen, uavhengig om hvor mye det koster i bompenger eller rushtidsavgift. Dette er blant annet fordi den tapte tiden som kollektivtilbudet koster deg, er så såpass høy.

Tilgjengelighet: Det er ingen tvil om at hvis man får et valg om å kjøre bil eller benytte seg av kollektivtilbudet, så vil de fleste valgt bilen. *Transportmidelets tilgjengelighet er med på å skape denne friheten. Avstanden til holdeplass er en viktig faktor som påvirker opplevelsen av tilgjengelighet (Berge og Amundsen, 2001 side.25).* Hvis befolkningen skal benytte seg av kollektivtilbudet så er man avhengig av at bussene kommer hyppigere. I Kristiansand er dette et problem hvis du ligger utenfor «hovedlinja» du har såkalte M busser, altså Metro bussene som har hyppig avganger og så har du lokale busser som kanskje bare går 1-2 ganger i timen og da vil selvfølgelig dette påvirket valget til personen. Siden bussene ikke går til riktig tidspunkt og du må forholde deg til rutetabellen.

Pålitelighet: Er det noe vi ser i Kristiansand spesielt på vinteren er at bussene ikke kommer på tiden eller at det skjer noe uforutsett. Hvis du skal på et viktigmøte eller avtale, så kan du ikke være sikker på at bussen kommer 07:45. Men du vet at bilen din står klar til å ta deg til møtet og du slipper denne unødvendige risikoen. En annen gruppe er småbarns foreldre, som først må kjøre barnet til barnehage før de selv kan ta turen til jobb.

Komfort: Bussene har blitt bedre over tid men også her, er bilen en soleklar vinner. *Komforten har betydning for hvor lang vi føler at reisen er (opplevd reisetid) (Berge og Amundsen, 2001).* Bilen er et privat område, hvor du kan høre hvilken som helst musikk på det volumet du vil, og stoppe når du vil. *Faktorer som påvirker komforten er ventilasjon, stoler i kjøreretning, plass til bagasje, informasjon på reisen, støy, renhold og kjøreset (mykt – rykkete) (Berge og Amundsen, 2001).*

Trygghet: Innebærer trafiksikkerheten til transportmiddelet. Undersøkelser viser at trygghet varierer med kjønn, alder og om det er dag/kveld.

Pris: Trafikanter med tilgang til bil eller mulighet til å endre reisemål har høyere prisfølsomhet enn trafikanter som ikke har alternativer (Berge og Amundsen, 2001).

Informasjon og service: Folk må være opplyst om hvordan kollektivsystemet fungerer og hvor mye ting koster. At flere ting nå kan kjøpes over nettet og gjennom mobilapplikasjoner, gjør brukervennligheten bedre. Det er for eksempel mye dyrere i Kristiansand hvis du betaler kontant på bussene, enn om du har månedskort eller betaler med mobilapplikasjon før du går på bussen.

3.2 Betalingsvillighet

Vi ønsker å ta med betalingsvillighet siden hver enkelt bilist som kjører gjennom bommen i rushtiden har individuell betalingsvillighet ut ifra hvor stor nytte de har av reisen sin. Hvis konsumenten må på jobb så er betalingsvilligheten høyere, enn for en annen konsument som skal gjøre et tilfeldig ærend og kan vente til utenom rushtiden.

Den nytten en konsument har av et gode er vanskelig å få noe direkte informasjon om siden den er vanskelig å måle. Ut ifra definisjonen på konsumentens betalingsvillighet er konsumenten i stand til å anslå i ører og kroner hvor mye de de ut ifra sin nyttevurdering maksimalt er villig til å betale for en bestemt mengde av et gode. Dette innebærer også at konsument er i stand å angi hva de maksimalt er villig til å betale for en ekstra gode ut ifra sine egne nyttevurderinger. Dette avgjøres ut ifra deres egen marginale betalingsvillighet (Ringstad 2004, s. 41).

Betalingsvillighet for og etterspørsel etter goder er avhengig av en rekke forhold. Disse endringene kan skape endring i etterspørselsfunksjonens utseende og beliggenhet. Nedenfor forklares **tre type endringer** (Ringstad 2004, s. 43).

3.2.1 Behovsendringer:

Konsumentens behovsstruktur kan påvirkes av mange forhold som fører til at deres sammensetning endrer seg. Goder konsumenter tidligere ikke hadde behov kan være mer etterspurte etter at de har fått barn. For eksempel barna må kjøres til og fra skole, barnehage eller ulike sportsaktiviteter. Dette vil slå ut i konsumentens betalingsvillighet og dette vil igjen endre etterspørselsfunksjonen etter et gode (Ringstad, 2004).

3.2.2 Endringer i priser på andre goder:

Hvis noen goder delvis kan dekke samme behov kan godene erstatte hverandre. Som for eksempel kan bil erstattes med å benytte seg av kollektivtilbudet, dette kalles alternative goder. Mens noen konsumentgoder må brukes sammen med andre konsumentgoder for at man skal ha noe nytte av dem. Dette gjelder komplementære goder som drivstoff og bil. Hvis to konsumenter er alternative vil en prisoppgang på det ene godet føre til etterspørsel etter det andre godet. Det motsatte gjelder komplementære goder, en prisoppgang på det ene godet vil føre til redusert etterspørsel etter det andre. Flere bommer og en økning av rushtidsavgift kan medføre til at noen velger å benytte seg av kollektivtilbud (Ringstad, 2004).

3.2.3 Inntektsendringer:

En enkelt konsuments samlede kjøp av konsumgoder vil være lik dens løpende inntekt. Hvis inntekten øker vil også de samlede kjøp av konsumgoder øke. Inntekt elastiske goder er konsumgoder som får en sterk etterspørselsøkning ved at konsumenten får større inntekt. De som er lite følsomme for en inntektsøkning kalles inntektsuelastiske goder. Dette kan ses i situasjon med at hvis rushtidsavgiften øker vil de med lavere inntekt øke etterspørselen etter kollektivtilbudet eller velge andre alternative måter, ved sitte på med andre som kjører samme retning. De som får en økning i inntekt blir ikke i like stor grad påvirket rent økonomisk av rushtidsavgiften i Kristiansand (Ringstad, 2004).

3.3 Eksterne virkninger

Eksterne virkninger er utilsiktede virkninger av en handling. For personer som foretar handlingen, betyr virkningene lite, og de tar derfor ikke hensyn til dem, men virkningene kan ha stor betydning for samfunnet som helhet.¹⁷

Man skiller mellom negative og positive eksterne virkninger. De eksterne virkningene kan påvirke folk i samfunnet både positivt og negativt. Hvis man antar at det bygges en ny vei som fører til støy fra trafikken som passerer i området, støyen vil da være en negativ ekstern virkning som påfører folk området kostnader i form av redusert livskvalitet og i tillegg vil hus prisene i området synke siden det vil bli mindre attraktivt å bo der. Et eksempel på en positiv ekstern virkning kan være når det bygges en ny Høgskole i et område. Beboerne i området opplever det som positivt. Området blir mer attraktivt på grunn av student innflyttingen og hus prisene går opp til glede for alle beboerne. Dette er en ekstern effekt som beboerne ikke har tatt med i beregningen sin men det vil gi positiv effekt for alle beboerne i området.

Negative eksterne virkninger innebærer at de samfunnsøkonomiske grensekostnadene ikke sammenfallende med de bedriftsøkonomiske grensekostnadene. Det fører igjen til at markedet ikke kommer fram til den mest effektive ressursbruken. Ved å pålegge en avgift pr produsert enhet som tilsvarer den negative eksterne virkningen, kan en oppnå likhet mellom samfunnsøkonomiske og bedriftsøkonomiske grensekostnader noe som vil føre til effektiv ressursbruk¹⁸

¹⁷ <https://www.lederkilden.no/ordliste/eksterne-virkninger>

¹⁸ https://snl.no/eksterne_virkninger

3.4 Kjøprising

Kjøprising er et avgiftssystem for å redusere køene, forbedre fremkommeligheten og skape et bedre bymiljø. Andre synonymer som blir brukt for kjøprising er rushtidsavgift, trengselsskatt, tidsdifferensierte bompengesatser (Ås, Minken Samtad, 2009).

Formålet med kjøprising er å regulere trafikkmengden med sikte på å korrigere for eksterne kostnader (Amundsen, 2011).

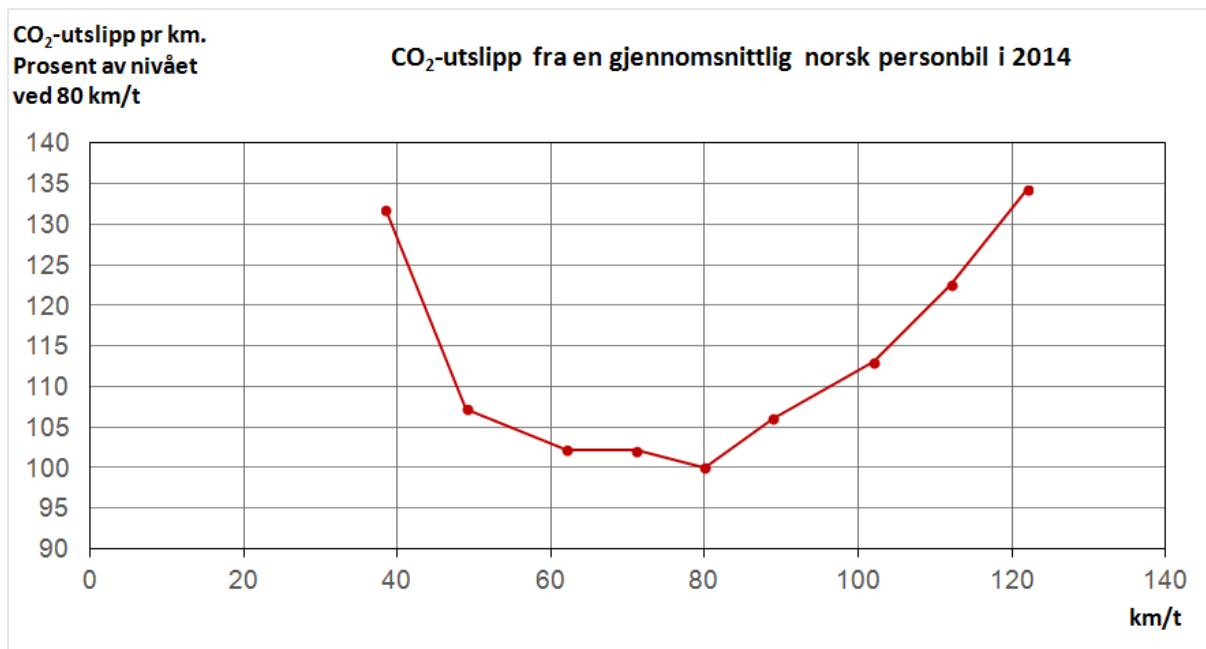
Kø oppstår siden det er begrenset kapasitet på veien, på grunn av det kommer for mange biler inn på en vei. Det tvinger sjåførene til å redusere farten noe som fører til at gjennomsnittsavstanden mellom bilene blir mindre. Flaskehalsen i veisystemer kan også være en grunn for at det oppstår køer og ikke som følge av at det er for mange biler på veien. Flaskehalsen som innsnevring i veibanen, lyskryss, krappe svinger, få filer og smal filbredde reduserer kapasiteten. Andre grunner for at køer kan oppstå er på grunn av ulike hendelser som tilfeldig oppstår og forplanter seg i trafikksystemet. Det kan skyldes trafikkuhell eller brå oppbremsinger som forplanter seg (Ås, Minken Samtad, 2009).

Køkostnadene skiller seg fra de øvrige eksterne kostnadene ved at de øker ikke-lineært som en funksjon av trafikkmengden og ved at de hovedsakelig rammer bilistene selv.

De er eksterne kostnader i den forstand at når den marginale bilisten bidrar til å øke reisetiden på en veistrekning, så rammer forsinkelsen ikke bare ham selv, men også alle andre bilister på veistrekningen og muligens også andre bilister på helt andre deler av veinettet, ved at køene forplanter seg i både tid og rom (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

Den enkelte bilisten tar normalt ikke hensyn til hvilke kostnader han påfører andre når han tar sitt reisevalg, bilisten velger sine valg ut fra kostnader og priser han selv står overfor og som han selv må svare for (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

Køer som oppstår i rushtiden skaper luftforurensing, støy og utslipp som øker helseproblemer og samtidig forsinker næringstransport og andre trafikanter. Rushtidsavgiften skal motsvare de eksterne kostnader som bilbruken påfører samfunnet. Ved å øke rushtidsavgiften vil muligens flere personer velge å benytte seg av kollektivtilbud, reise på andre tidspunkter eller ikke reise i det hele tatt. Dette kan bidra til mindre utslipp, kø, forurensing, støy og mindre behov for vegutbygging¹⁹



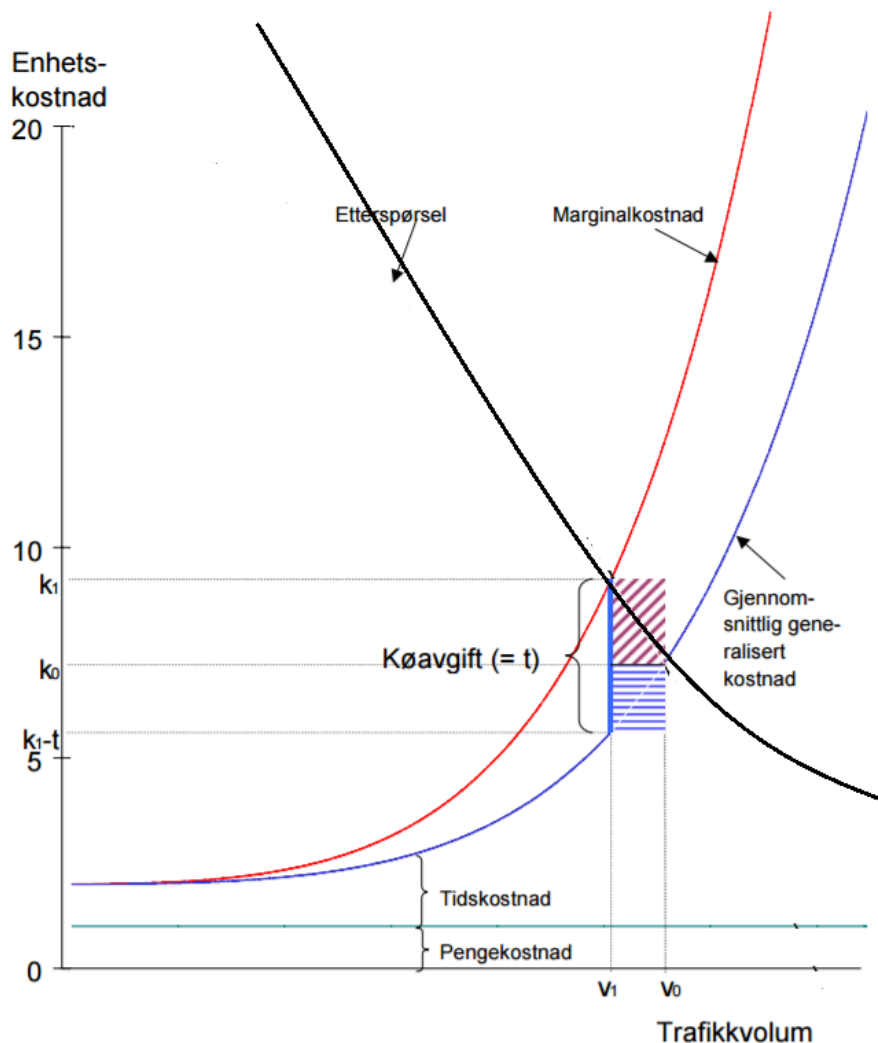
Figur 3-2 Viser co2-utslipp fra en gjennomsnittlig norsk personbil i 2014²⁰

Figur 3-2 viser at CO₂ utslippene er aller høyest når personbiler kjører i lav fart. Fra intervallet på ca. 60km til 80 km/t er utslippene lavest. Trafikanter som står i kø, klarer ikke å opprettholde en miljøvennlig fart, dette er med å skape negative virkninger for samfunnet.

¹⁹ <http://www.vegvesen.no/attachment/60746/binary/12827>

²⁰ <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=36652>

3.5 Illustrasjon av køprising



Prinsippskisse for optimal køprising

Figur 3-3 Beskriver den generaliserte reisekostnaden og den aggregerte etterspørselen i markedet for bilreiser i rushtiden mellom to soner i et byområde. (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007)

Figur 3-3 har vi hentet fra (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007), men vi har redigert etterspørselskurven.

Summen av bilistenes driftsutgifter er generaliserte reisekostnader består av en pengekostnad som vi ser på den rette linjen nederst i figuren. Man ser også at tidskostnaden blir større og større jo mer trafikken øker. Pengekostnaden og tidskostnaden danner til sammen kurven merket «Gjennomsnittlig generalisert kostnad». Den viser hvor mye hver av bilistene som reiser i dette markedet, må være forberedt på å ofre form av tidskostnader og pengekostnader ved ulike trafikkmengder. (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007)

I utgangspunktet eksiterer det en likevekt i punktet (v_0, k_0) . I dette punktet vil ingen som velger å reise, angre på sin beslutning, og heller ikke de som velger å bli hjemme eller vente, vil ha grunn til å angre sin beslutning. Fordi kjøreforholdene vil verken være bedre eller verre enn antatt på forhånd. Selv om trafikkbildet vil kanskje forandre seg noe fra en dag til en annen, så er det fortsatt ikke urimelig å anta at bilreise markedet stort sett vil befinne seg nær likevektspunktet som er (v_0, k_0) . (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007)

For hver ekstra bil som kommer inn i dette markedet, så vil enhetskostnaden for alle bilistene øke. Bilistene påfører hverandre en ekstern kostnad i form av kø. Kostnadsøkningen for hver enkelt ved hvert nivå av trafikken er gitt ved kurven merket «Marginalkostnad» (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

Hvis man nå tenker at vi kunne få til en tilpasning i punktet der marginalkostnadskurven krysser etterspørselskurven, som vist i punktet (v_1, k_1) . Da ville hver enkelt bilist tilpasse seg som om reisen kostet ham k_1 . Noe som er like mye som den kostnaden han påfører en av de andre bilistene, dersom han er den siste som velger å reise. Til sammen ville de tilpasse seg slik at de hver og en tok hensyn til en like stor del av den totale samfunnsøkonomiske merkostnaden som en ekstra bil medfører. I dette punktet er ressursbruken mest effektiv (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

For å nå dette punktet kan myndighetene innføre en avgift. Avgiften er markert som t i diagrammet, lik forskjellen mellom marginalkostnad og gjennomsnittskostnad. Størrelsen på denne avgiften er markert med en tykk blå strek i diagrammet.

I denne situasjonen vil bilistene dele seg i to. et antall lik v_1 vil fortsette å kjøre mens resten, et antall like $v_0 - v_1$ vil bli «priset bort». For disse bilistene er betalingsvilligheten, gitt ved etterspørselskurven, mindre enn den nye prisen k_1 .

De som fortsetter å kjøre, pådrar seg en merutgift $v_1 * t$, lik arealet av rektanglet til venstre for skattekiln t .

På en annen side oppnår disse til sammen en tidsgevinst, hvis verdi er gitt ved arealet av rektanglet $v_1 * [k_0 - (k_1 - t)]$.

Netto tap for disse bilistene er således gitt ved skatteutgiften minus tidsgevinsten, som vist i arealet av rektanglet $v_1 * (k_1 - k_0)$, til venstre for det skrått skraverete arealet.

En annen ting vi må ta hensyn til er at man må innregne det nyttetappet som rammer bilistene som priset bort av avgiften. Dette tapet er gitt – nettopp- ved det skrått skraverete arealet. De

bilistene som prises bort, sparer et kontantbeløp gitt ved rektanget ($v_0 - v_1$) * k_0 , under det skrått skraverte arealet. Men deres betalingsvillighet er større enn dette, og gitt ved hele arealet under etterspørselskurven. De lider derfor et tap, gitt ved verdien av det de hadde, minus verdien av pengene og den tiden de sparer (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

Konsumenttapet er således alt i alt gitt ved det skrått skraverte arealet pluss hele rektanget til venstre for dette. Dette tapet kan dekomponeres i et «pengemessig nyttetap» (en negativ «pengegevinst») og en «tidsgevinst». Tidsgevinsten er gitt ved det vannrette skraverte arealet, pluss rektanget til venstre for dette. Det pengemessig nyttetapet er gitt ved det skrått skraverte arealet, pluss det vannrett skraverte arealet, pluss begge rektanglene til venstre for disse (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

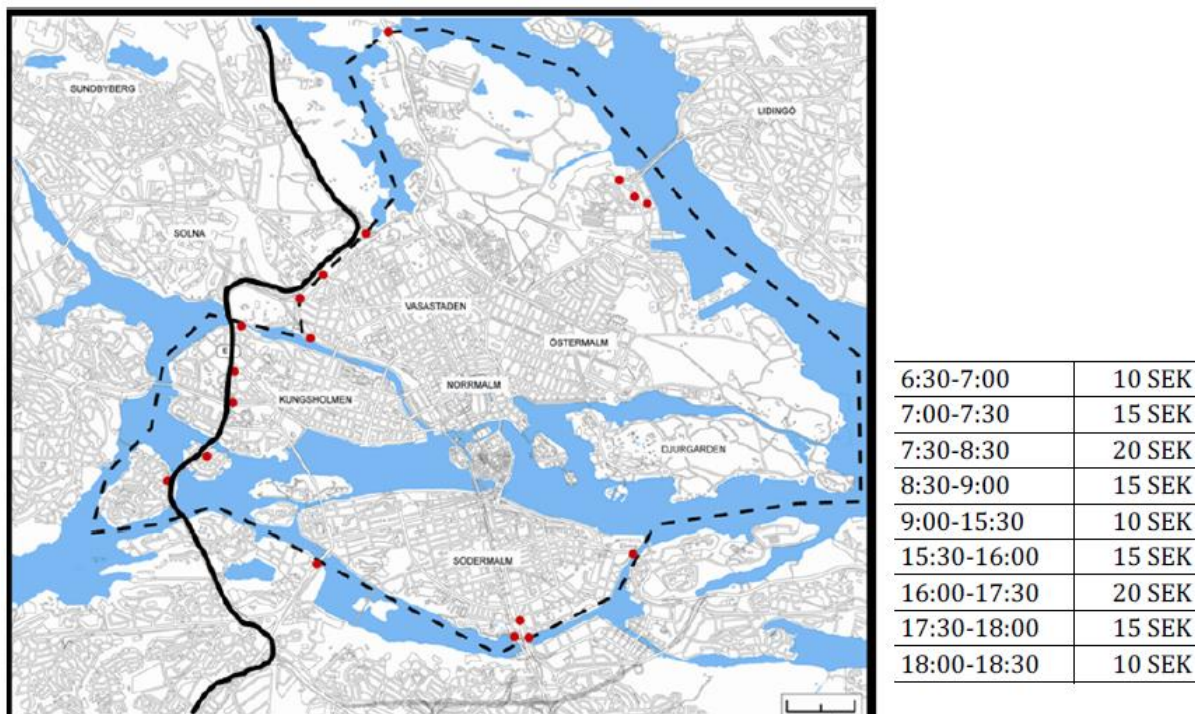
Når en trekker tidsgevinsten fra det pengemessig nyttetapet, sitter vi igjen med et nettotap som består av det skrått skraverte arealet og rektanget til venstre for dette (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

Kort oppsummert så er tidsgevinsten er en reell ressursøkonomiske gevinst. Det pengemessige tapet knyttet til avgiftsinnbetalingen er bare en overføring mellom ulike aktører i samfunnet. Her er det ingen verdier som skapes eller går tapt. Det den ene går glipp av er det en annen som vinner på dette. Den eneste del av det «pengemessige» tapet som er en reell ressurskostnad, er det nyttetapet som vist idet skrått skraverte arealet som rammer de bilistene som blir prises bort (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007).

3.6 Stockholm forsøket

Man kan anta at Stockholm ligner mest på norske byer, det er derfor naturlig å sammenligne Kristiansand med Stockholm. I Stockholm forsøket undersøker man effekten etter at rushtidsavgiften ble innført, mens i Kristiansand ble rushtidsavgiften innført i september 2013 og nå kommer det i tillegg økning i rushtidsavgiften og flere nye bommer. Derfor vil effekten av rushtidsøkningen være forskjellig i Kristiansand, enn i Stockholm forsøket.

Hovedmålet med Stockholm forsøket var å redusere køproblemene, bedre miljøet i området og øke fremkommeligheten. Forsøket besto i å styrke kollektivtilbudet for å øke bruken av kollektivtransport, innføre rushtidsavgift og bygge flere innfartsparkeringer. Fra august 2005 økte kollektivtilbudet med 7 %. Rushtidsavgiften ble innført som et prøveprosjekt fra januar til juli 2006. Rushtidsavgiften påløp ved inn og utpasseringer over bomringen, som er en ring rundt en sone der trafikanter som passerer må betale. Bomringen strekker seg på et område på 35 kvadratkilometer, med ca. 330.000 innbyggere. Antall som pendlet inn i området til arbeid var 200.000 mens 60.000 pendlet ut. Den maksimale betalingen per dag var 60 kr mens I helgene og om natten var det gratis passeringer (Eliasson, 2008).



Figur 3-4 Kart over Stockholm med forskjellige priser etter når du kjører²¹

²¹ <http://www.transportportal.se/swopec/CTS2014-7.pdf>

Før forsøket ble satt i gang var befolkningen negativt til innføring av rushtidsavgift. I en undersøkelse i august 2005 svarte 55% at en slik innføring ikke var en god ide. Dette endret seg etter at folk så hvilket positivt utslag dette ga. I april 2006 svarte 53 prosent på det samme spørsmålet at det var en god ide. Etter innføringen av prøveprosjektet ble biltrafikken over bomringene redusert med 22 prosent. I morgen rushet og om ettermiddagen opplevde folk mindre kø, det ble mindre variasjon og mer pålitelighet i kjøretiden. Lastebilsjøfører og bussjåfører opplevde også at arbeidsmiljøet ble bedre. Ekstra kjøretid i forhold til kjøretiden når det ikke er kø, ble redusert med en tredjedel i morgenrushet og med 50 prosent om ettermiddagen (Eliasson, 2008).

Man skulle tro at trafikanter egentlig ikke skulle reagere på en så lav avgift. Det viste seg at et slikt tiltak mot kø var effektivt, 22% bilister som skulle inn mot byen i det tidspunktet avstå reisen, valgte et annet alternativ eller tidspunkt. Fordi disse 20% er prisfølsomme da de reiser mer tilfeldig.²²

Disse prisfølsomme bilistene er vanskelig å kartlegge siden de reiser tilfeldig

Det at den største reduksjonen i biltrafikken var på ettermiddagen kunne skyldes at det var vanskeligere å endre destinasjon om morgenen siden turen til jobb var tidsbestemt. Mens turen hjem ikke var i like stor grad tidsbestemt. De skadelige Miljøutslippene, ble også redusert. CO₂-utslippet i indre by ble redusert med 14 prosent. Den lokale luftforurensningen i indre by ble redusert med 10-14 prosent, med unntak av NO_x, som bare ble redusert med 8.5 prosent noe som ga bedre helseeffekter. Etter prøveforsøket ble avsluttet ble trafikken tilbake på samme nivå som før. Rushtidsavgiften ble gjeninnført som permanent ordning fra sommeren 2007 (Eliasson, 2008).

²² https://www.youtube.com/watch?v=CX_Krxq5eUI

3.7 København

København er en relativt flat i sentrum og har en befolkning på ca. 1 200 000 innbyggere.

København er strukturert etter fem fingre prinsippet. Der bykjernen er håndflaten som sprer seg langs fem fingre som representerer hovedveiene ut fra bykjernen til viktige knutepunkter.

Byen er en av verdens beste sykkelbyer, suksessen skyldes en kombinasjon av flere faktorer.

Først og fremst handler det om utvikling av infrastruktur og fasiliteter for syklistene.

Sykkelfasiliteter som sykkelparkeringer ved viktige funksjoner, skilting er synlig, ramper er installert i alle trapper og plass på tog er godt tilrettelagt for syklistene. Bilister og fotgjengere aksepterer syklistene og befolkningen oppgir at de føler sykling er trygt. I løpet av de siste fire årene har befolkningens trygghet steget fra 51 % i 2008 til 76 % i 2012. Selv om vinteren kan være en hindring for syklistene velger hele 80% av innbyggerne å sykle hele vinteren. Tiltak som Salting og snørydding av sykkelstier i vintertiden er høyt prioritert (Lea, 2012).

Befolkningens tilfredshet med København som sykkelby har vært stigende de siste årene og er på 95 %. Befolkningen er også godt tilfredse med mengden av sykkelstier. Tilfredsheten er 76 %, en stigning på 8 prosent fra 2010. I de seneste år har Københavns Kommune investert i bedre vedlikehold av byens sykkelstier. Tilfredsheten på sykkelstier tilstand har også steget med 11 prosent fra 50 % i 2010 til 61 % i 2012. mye sykling foregår imidlertid også på mindre veier uten sykkelstier. Her er tilfredsheten på veiens tilstand stadig 32 %. 1/3 av alle bilturer i København er under 5 km, noe som tilsvarer 180.000 korte bilturer om dagen i København. 82% av bilistene i København mener at forbedret infrastruktur er viktig for å fremme skiftet fra bil til sykkel på de korte turene. Syklistene foretrekker flere og bredere sykkelstier langs eksisterende veier (Cykelregnskabet, 2012).

Poenget med slike sykkelekspressveier er at flest mulig syklister skal komme seg hurtig, trygt og komfortabelt av sted. Myndighetene i Danmark har fokusert på tre hovedpunkter for å få flere til å benytte seg sykkelekspressveiene:

- *Tid: Målet er at sykkelekspressveiene skal gå så direkte som mulig inn mot sentrum. Tidsbesparelsen vil være rundt 10 prosent, avhengig av hvilken distanse man sykler. Supercykelstiene er mellom 10 og 20 kilometer lange.*
- *Komfort: Det skal være jevn asfalt hele veien, høy grad av vedlikehold (f.eks. snømåking). Flere steder kan syklistene også få ekstra service som grønne bølger på trafikklysene, nedtellingssignaler, sykkelpumper og fothvilere.*
- *Trygghet: Sykkelstiene skal i hovedsak anlegges adskilt fra trafikkerte veier. Det skal være plass til flere i bredden, slik at man enkelt kan passere syklister som ikke sykler like fort²³*

I København investeres det i sykkelparkeringer og sykkelstier for å kunne håndtere den stigende sykkeltrafikken. Totalt er det planlagt 28 sykkelekspressveier bare rundt København som skal stå ferdig de neste årene. Sykkelekspressveiene har gitt umiddelbare resultater. På en av rutene har antallet sykkelpendlere økt med over 50 prosent siden 2012 og ikke bare bilpendlere har gått over til sykkel men også flere tog- og busspendlere har gått over til sykkel. Flere enn en av tre bruker sykkel til skole eller jobb daglig i København.²⁴

²³ <https://www.nrk.no/norge/sykkelekspressveier-en-suksess-i-kobenhavn-1.12827318>

²⁴ <https://www.nrk.no/norge/sykkelekspressveier-en-suksess-i-kobenhavn-1.12827318>

4 Metode

I dette kapitlet presenteres det metodiske grunnlaget for masteroppgaven. Først presenteres studieobjektet og valg av forskningsdesign. Videre beskrives utvalg, herunder snøballutvalg og nettoutvalget til analysen. Deretter skal vi drøfte primær og sekundærdata, spørreskjema, operasjonalisering, målenivå, måleskala, spørsmålsrekkefølgen, pretesting av spørreskjema. Til slutt evaluering av datamaterialet, reliabilitet og validitet.

Formålet med masteroppgaven er å kartlegge befolkningen i Kristiansand sine reisevaner og alternativer til transport, samt hvordan økningen i rushtidsavgiften og de nye bommene vil påvirke reiseatferden. Følgende problemstilling har derfor blitt utarbeidet: *Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvordan vil den økte rushtidsavgiften og nye bommene påvirke reiseatferden til befolkningen i Kristiansand?*

Man kan skille mellom tre typer av problemstillinger, forklarende, beskrivende og forstående. Vi ønsker å undersøke Kristiansands befolkning sin reiseatferd, derfor faller vår problemstilling under typen beskrivende.

For enklere å kunne besvare denne problemstillingen, har vi valgt å bryte den ned i to forskningsspørsmål:

- 1. Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvilke alternative transportmidler kan de benytte på reisen?**
- 2. Hvordan vil den økte rushtidsavgiften og nye bommene påvirke reiseatferden til befolkningen i Kristiansand?**

4.1 Forskningsdesign

Når man skal gjennomføre en undersøkelse må det gjøres mange valg og overveielser. I tidlig fase må det tas stilling til hvem og hva som skal undersøkes og hvordan man skal gjennomføre undersøkelsen. I forskning betegnes dette som design, nærmere bestemt forskning design. En forsker starter med problemstillingen og vurderer hvordan det er mulig å gjennomføre undersøkelsen fra start til mål (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

Vi skiller mellom deduktive og induktive forskningstilnæringer. En deduktiv tilnærming vil si at man gjør en utledning fra det generelle til det konkrete. Man går fra teori til empiri og generelle påstander testes ved hjelp av empiriske data (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

Masteroppgaven handler i hovedsak om hvorfor befolkningen kjører i rushtiden og hvordan den økte rushtidsavgiften og de nye bommene kommer til å påvirke reiseatferden til befolkningen i Kristiansand. Vi kommer til å bruke en deduktiv tilnæringsmåte for å besvare problemstillingen. Tidsdimensjonen er et annet sentralt kriterium for gjennomføringer av undersøkelser. Undersøkelser kan gjennomføres på ett bestemt tidspunkt, men også over lange perioder. Vi har i vår masteroppgave innhentet data fra en avgrenset og kort periode. Dette kalles en tverrsnittsundersøkelse, og denne type undersøkelse kan si noe om variasjoner og sammenhenger mellom fenomener på det aktuelle tidspunktet (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

4.1.1 Utvalg

I følge SSB er det per 03.mars. 2017, 88000 innbyggere i Kristiansand (SSB 2017a).

Universet er så stort at det er vil være vanskelig å utføre en empirisk undersøkelse av alle enhetene. Det ville vært altfor kostnadskrevenende å inkludere alle enhetene i undersøkelsen. Derfor må vi foreta en utvalgsundersøkelse som omfatter et mindre utvalg av enhetene i universet (Grønmo, 2004).

4.1.2 Snøballutvalg

Vi har valgt snøballutvelging, dette er en form for utvelging av aktører som skjer i samråd med aktørene selv. Den første aktøren som velges, blir bedt om å foreslå et antall andre aktører som også kan inkluderes i utvalget. Disse aktørene blir bedt om å foreslå ytterligere andre aktører til utvalget. Denne prosessen forsetter til utvalget vurderes som sterkt nok. Antall aktører øker raskt etter at den ene aktøren som det hele starter med blir valgt. Denne utvalgsmetoden forutsetter aktiv medvirkning fra aktørene. Aktørene kan bli bedt om å foreslå sine nærmeste venner og bekjente som de har relasjoner til (Grønmo 2004, s.102).

4.2 Primærdata og sekundærdata

Primærdata er nye data som samles inn av forskeren selv gjennom bruk av en eller flere datainnsamlingsmetoder for første gang (Halvorsen, 2008).

Kort fortalt så er primærdata det som vi samler direkte fra mennesker eller grupper av mennesker. Han eller hun går direkte til den primære kilden for informasjon.

Datainnsamlingen er skreddersydd for en spesiell problemstilling. Primærdata får vi tak i ved å benytte metoder som intervju, observasjon eller spørreskjema (Jacobsen, 2015).

For vår masteroppgave innebærer dette omfattende datainnsamling gjennom å spre en lenke i sosiale medier. Fordelen med å innhente informasjonen selv er at den blir rettet mot denne utredningens problemstilling og danner grunnlaget for analysen. Men vi kan også operere med andre typer informasjon, som går under samlebetegnelsen sekundærdata. Her er det ikke forskeren som samler inn informasjon direkte fra kilden. Isteden baserer han eller hun seg på opplysninger som er samlet inn av andre (Jacobsen, 2015).

Sekundærdata er informasjon som allerede foreligger i en eller annen form, som mer eller mindre er tilgjengelig (Halvorsen, 2008). Eksempel på sekundærdata er offentlige dokumenter, artikler, studentoppgaver, artikler, årsrapporter og brev (Jacobsen, 2015).

4.3 Spørreundersøkelsen

Det finnes ulike måter å samle inn kvantitative data på. en vanlig måte er spørreskjemaer (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

Det er flere grunner til å bruke spørreskjemaer med på forhånd oppgitte svaralternativer.

- Man kan bruke faste spørsmål og svaralternativer der man kan se variasjoner og likheter i måten respondentene svarer på.
- Standardiseringen gir muligheten til å generalisere resultatene fra et utvalg til populasjon.
- Det er mulig å samle inn data fra mange individer på kort tid.
- Ved hjelp av statistiske analyser kan man undersøke sammenhenger mellom ulike fenomener.

Vi har valgt å bruke kvantitativ metode og må prekode et spørreskjema. Derfor må vi på forhånd nøyaktig vite hva vi skal spørre om, og hvilke svar som er aktuelle (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

4.3.1 Hvordan gjennomføre spørreundersøkelsen

Vi har valgt å gjennomføre spørreundersøkelsen ved å bruke Questback, siden man kan distribuere spørreskjemaet via lenke eller epost. Linken til spørreskjemaet ble delt ut via Facebook og epost. Utfordringen med spørreskjemaet var formuleringen av spørsmålene, og om vi skulle velge åpne eller lukkede spørsmål. Ved åpne spørsmål står respondenten fritt til å svare hva hun heller han vil. Hvis spørsmålene derimot er lukkede, er svaralternativene gitt på forhånd. Det er en fordel å kombinere åpne og lukkede spørsmål i et spørreskjema (Halvorsen, 2008). I vårt spørreskjema har vi valgt å bruke lukkede spørsmål, siden det er lettere å håndtere svarene og sammenligne. Eneste ulempen er at respondentene ikke har mulighet til å komme med informasjon utover de oppgitte spørsmålene og svaralternativene (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). I en del av spørsmålene våre så er det brukt skalaer med flere tallverdier. Respondentene får da mulighet til å nyansere svaret ved å markere det området på skalaen som gjenspeiler deres oppfatning. Ved å ha minst fem verdier på en rekke spørsmål, har man mulighet til å gjøre mer omfattende statistiske analyser enn det som er mulig med færre verdier (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

Vi har valgt å rangere de ulike påstandene fra 1 til 5, der 1 er helt uenig og 5 er helt enig. Ved å ha med fem verdier vil vi få med en nøytral kategori der respondenten verken er enig eller uenig. Når respondentene er nøytrale så kan de krysse av for verdien 3, i tillegg kan de krysse av for «vet ikke». Det er ulike meninger om man skal ha med en nøytral kategori, men vi har valgt å ta det med. Grunnen er det kan være at respondentene ikke har kunnskap, som gjør at de ikke har mulighet til å svare. Det er ikke mulig å gi et absolutt svar på hvor mange spørsmål som kan være med i et spørreskjema. Man må unngå å ta med for mange spørsmål på grunn av at man kan risikere å få en lav svarprosent siden respondentene ikke har tid og dermed ikke ønsker å fullføre undersøkelsen. Man bør derfor prøve å ha færrest mulig spørsmål, men likevel å ha et tilstrekkelig antall spørsmål (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

I spørreskjemaet har vi med forskjellige spørsmål, noen handler om bakgrunnen til respondenten, mens andre er mer konkrete slik at respondenten må tenke seg om. I tillegg har vi påstandsspørsmål som vi nevnte i forrige avsnitt. Totalt er det 36 spørsmål slik at vi får et stort datagrunnlag og dermed kan vi kan skille respondentene fra hverandre og se på ulike grupperinger.

4.3.2 Operasjonalisering, målenivå og måleskala

Det skilles mellom fire ulike målenivåer for variabler som avhenger av hvor informativt og nyansert målet er.

Nominal nivå: En variabel på nominalnivå er det groveste og enkleste månenivået. Det kjennetegnes på at det er ulikhet mellom verdier. Eksempel på en slik variabel er kjønn, der verdiene vil være kvinne (1) eller mann (2). På grunn av at variabelen bare består av to verdier er den også kjent som dikotom variabel (Grønmo, 2004).

Ordinal nivå: variabler på ordinalnivå kjennetegnes ved at verdiene ikke bare er forskjellige og gjensidig utelukkende. Variablene er også ordnet i en bestemt rekkefølge. Et eksempel er variabelen om holdning til kollektivtilbudet, for å finne ut hvor like eller forskjellige respondentene er. Verdiene er både ulike og rangerte (Grønmo, 2004) i vårt tilfelle går de fra helt enig til helt uenig fra en skala fra 1-5. Når det blir sagt at respondentene er enig i ulike påstander, refereres det til de som svarer 5 og 4, mens uenig representerer de som har svart 1 og 2.

Intervallnivå: variablene på intervallnivå kjennetegnes ved at de gir informasjon om avstander mellom verdier. Det beste eksempelet på variabler på intervallnivå finner man utenfor samfunnsvitenskapen. Her nevnes ofte temperaturskalaer som et godt eksempel (Grønmo, 2004).

Forholdstallsnivå: variabler på forholdstallsnivå har de samme egenskapene som man finner hos variablene på intervallnivå, i tillegg har de også et naturlig nullpunkt. Variabler som inntekt og alder er eksempler på forholdstallsnivå. Inntekt og alder har en nullverdi som ikke er vilkårlig valgt noe som er i motsetning til temperaturskalaer, der nullpunkt er fastsatt. Variabler på forholdstallsnivå gir informasjon om forholdet mellom verdiene (Grønmo, 2004).

4.3.3 Spørsmålsrekkefølgen

Utformingen og rekkefølgen på spørsmålene er en viktig del av spørreskjemaet.

Det anbefales å begynne med å stille interessevekkende spørsmål og deretter følge opp med mer krevende spørsmål etterhvert. Det er også anbefalt at sensitive opplysninger komme mot slutten, og at de avrundes med enkle og behagelige tema (Grønmo, 2004).

Det er flere spørsmål som er «routet», det vil si at vi har lagt inn et filter som sørger for at respondentene ikke får spørsmål som ikke er aktuelle for dem. Eksempel at hvis respondenten blir spurt om de sykler, så får respondentene som svarer flere enn en gang et annet spørsmål, enn de som svarer at de aldri sykler.

Videre har vi flere spørsmål som angår meninger og holdninger. Her blir respondentene spurt om de er enige eller ikke. Det er flere fordeler ved å bruke skaler med flere verdier.

Respondentene som svarer får mulighet til å nyansere svaret ved å krysse av svaret på skalaen som gjenspeiler deres oppfatning. Å ha minst 5 verdier gir oss en mulighet til for å gjøre mer omfattende statistiske analyser enn det om er mulig med færre verdier (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

Noen kan oppfatte slike spørsmål som vanskelige og har kanskje ikke grunnlag/kunnskap til å svare på det her og nå. Vi har også lagt inn en midt kategori som er 3 eller rettere sagt et nøytralt valg. Videre har vi også med «vet ikke» Disse to ekstra svarmulighetene kan både gi en positiv og negativ effekt på undersøkelsen. Da respondenter kan velge å avstå fra spørsmålet istedenfor å tenke gjennom svaret sitt, selv om de egentlig har en mening om temaet.

4.4 Pretesting av spørreskjema

På grunn av at spørreskjemaet ikke kan forandres etter at det har blitt publisert og påbegynt, så er det avgjørende med pretesting for at datainnsamlingen og oppgaven skal være vellykket.

Vi har gjennomført flere pretester av spørreskjemaet ved å sende den ut til utvalgte personer med forskjellig bakgrunn. Dette er for å sikre at både spørsmål og svaralternativene er godt formulert og i riktig rekkefølge. De første utkastene ble sendt ut til vår veileder Olav Hauge ved Høgskolen i Molde. Senere utkast ble sendt til venner, familie og prosjektleder i NHO Agder. De ulike tilbakemeldingene ga oss grunnlag for å ytterligere forbedre undersøkelsen, spesielt med hensyn til at begreper og formuleringen ikke skulle kunne bli misforstått eller skape forvirring.

4.5 Utvalgets representativitet

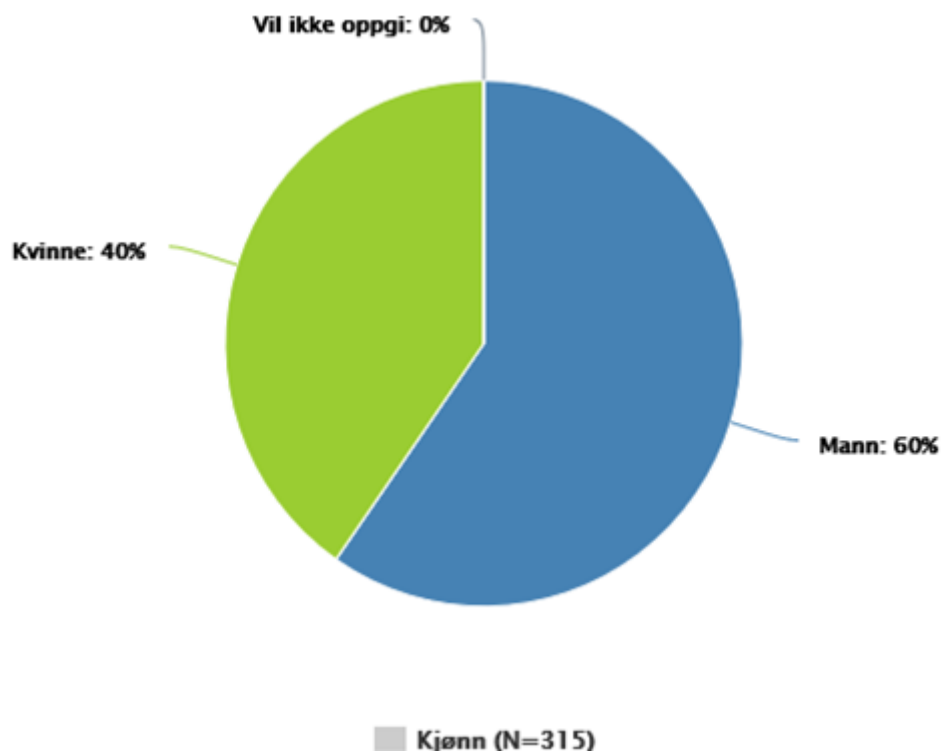
Undersøkelsens nettoutvalg vil bli presentert basert på demografivariablene kjønn, alder, inntekt, område, antall barn, antall voksne. For å sammenligne nettoutvalget med populasjonen har vi hentet tall fra SSB og Kristiansand Kommune.

Kjønn:

Tabell 4-1 Utvalgets kjønn

Kjønn	Kristiansand kommune		Nettutvalg		Differanse i %
	Antall	%	Antall	%	
Antall Menn	44307	49,91	188	59,12	9,21
Antall Kvinner	44307	50,09	127	39,94	-10,15
Vil ikke oppgi			0	0,00	
Ikke besvart			3	0,94	
Totalt	88447	100 %	318	100 %	

Fordelingen av kvinner og menn i Kristiansand kommune var per 1. januar 2016 omtrent likt fordelt med 50,09 % kvinner og 49,91 % menn. Ser man at fordelingen av menn ligger på ca 60% og kvinner på 40%, dette gir en differanse på +- 10% i forhold til populasjonen. ²⁵



Figur 4-1 Viser fordelingen av kjønn i nettoutvalget (N=315)

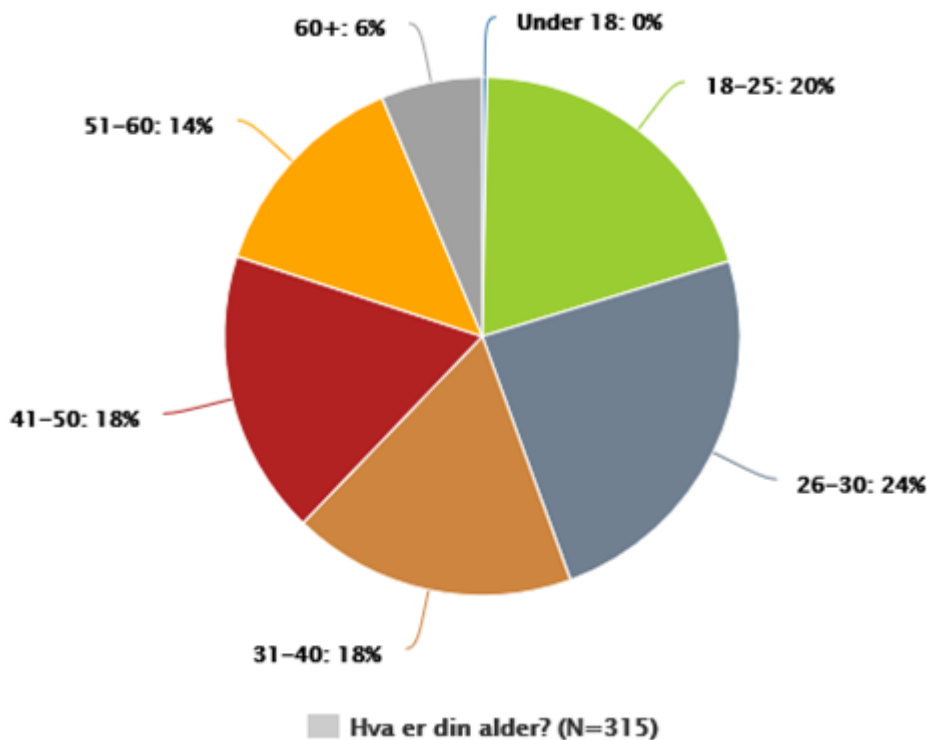
²⁵ <https://www.kristiansand.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-kristiansand/Statistikkportalen/bearbeidet-statistikk/befolkning/#befolkningstruktur>

Alder:

Tabell 4-2 Utvalgets alder

Alder	Kristiansand kommune		Nettoutvalg		Differanse i %
	Antall	%	Antall	%	
18-30	16985	24,32	140	44,44	20,12
31-40	11930	17,08	56	17,78	0,70
41-50	12113	17,34	56	17,78	0,43
51-60	11100	15,89	43	13,65	-2,24
60+	17711	25,36	20	6,35	-19,01
Totalt	69839	100 %	315	100 %	

Aldersgruppen 18-30 år er overrepresentert med ca 20% i forhold til faktisk populasjon. Det andre som er negativt er at vi har en lav andel av respondenter i aldersgruppen 60+ år, her ligger vi nesten 19% under populasjonen.²⁶

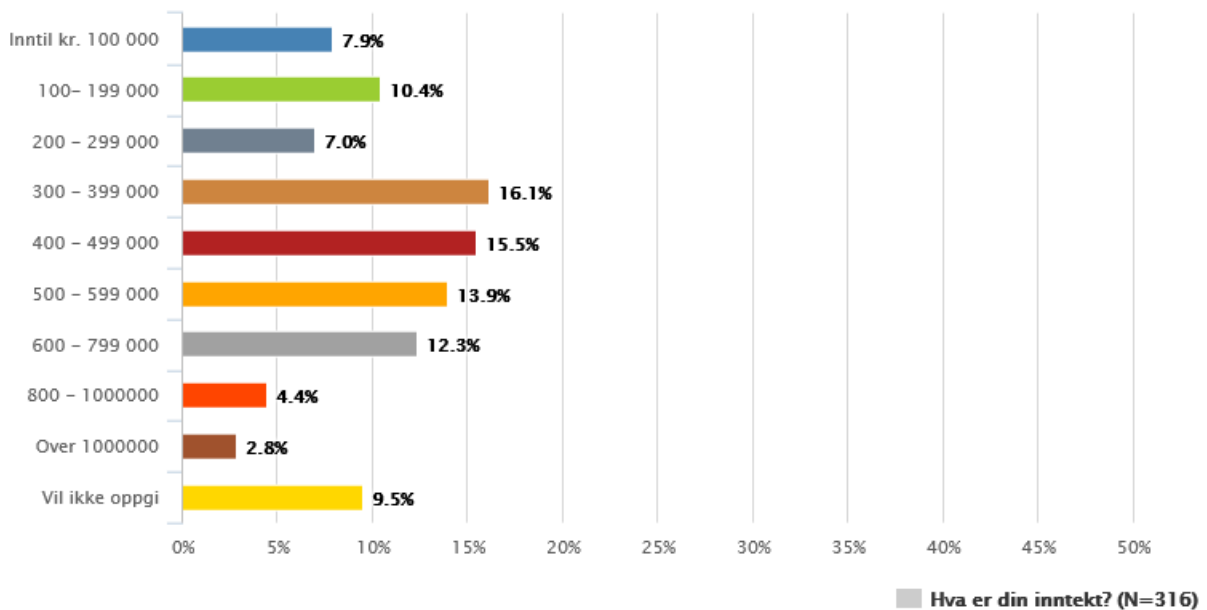


Figur 4-2 Viser fordelingen av respondentene etter alder (N=315)

²⁶ <https://www.kristiansand.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-kristiansand/Statistikkportalen/bearbeidet-statistikk/befolkning/#befolkningstruktur>

Inntekt:

Statistikk fra år 2015 viser at gjennomsnittsinntekten til innbyggerne i Kristiansand for begge kjønn er kr. 427200.²⁷ Respondentene ble bedt om å oppgi deres årlige inntekt ved hjelp av forhåndsdefinerte inntektsgrupper. Inntektsfordelingen illustreres i figur 4.1. Av denne ser vi at husstandene med over 400 000 kroner i samlet bruttoinntekt utgjør 48,9 % av respondentene. De med inntekt under 400 000 kroner utgjør 41,4 % av respondentene.



Figur 4-3.2 Hva er din inntekt (N=316)

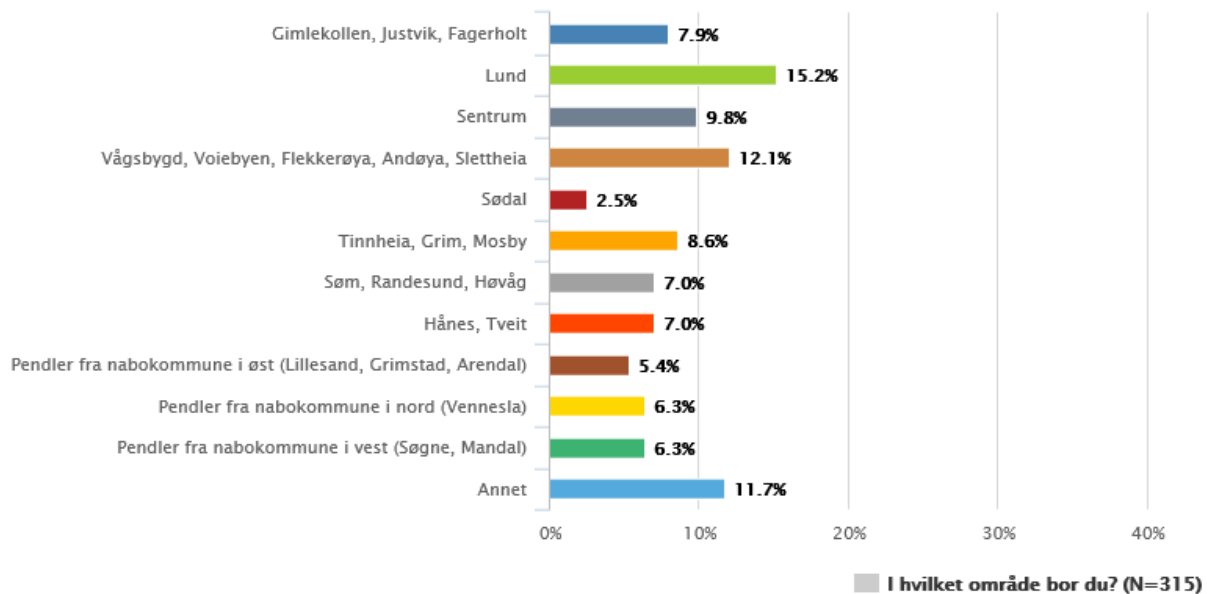
²⁷ http://www.kommuneprofilen.no/Profil/Inntekt/DinRegion/innt_hovedposter_region.aspx

Område:

Tabell 4-3 Utvalgets geografiske område

Område	Kristiansand kommune		Nettutvalg		Differanse i %
	Antall	%	Antall	%	
Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	9602	11,65	25	7,86	-3,79
Lund, Sødal	11609	14,09	56	17,61	3,52
Sentrum	7307	8,87	31	9,75	0,88
Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	22964	27,86	28	8,81	-19,06
Tinnheia, Grim, Mosby	10402	12,62	27	8,49	-4,13
Søm, Randesund, Høvåg	12708	15,42	22	6,92	-8,50
Hånes, Tveit	7820	9,49	22	6,92	-2,57
Pendler fra Nabokommune i øst			17	5,35	
Pendler fra Nabokommune i nord			20	6,29	
Pendler fra Nabokommune vest			20	6,29	
Annet			37	11,64	
Ikke besvart			3	0,94	
	82412	100 %	318	100 %	

Vi tar kun med statistikk fra Kristiansand, så nabokommuner, vest, øst og nord blir utelatt i sammenligningen av populasjonen.²⁸

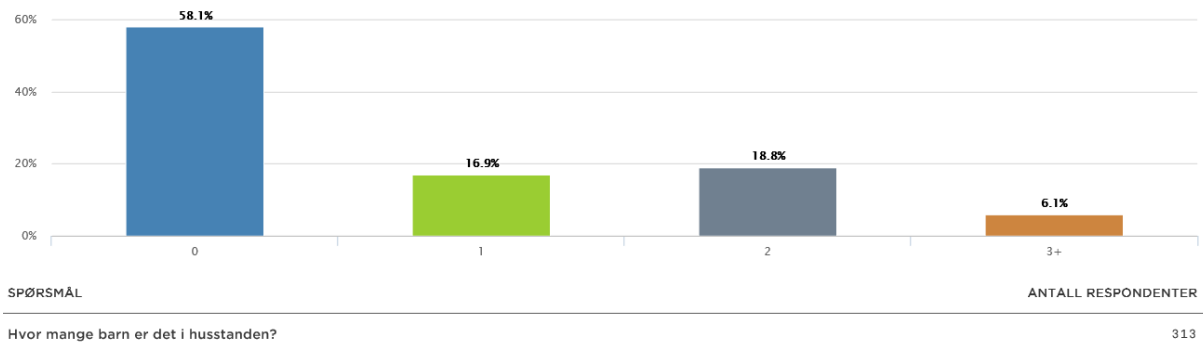


Figur 4-4 I hvilket område bor du? (N=315)

²⁸ <https://www.kristiansand.kommune.no/politikk-og-administrasjon/om-kristiansand/Statistikkportalen/bearbeidet-statistikk/befolkning/#befolkningstruktur>

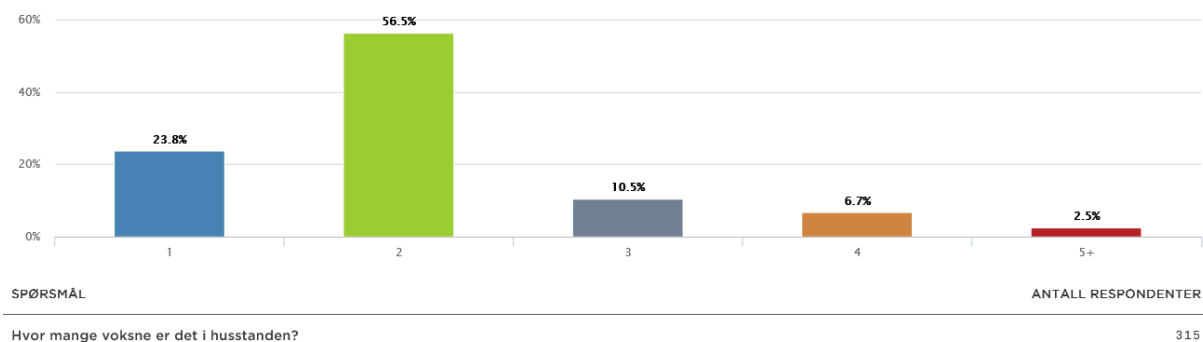
Antall barn og antall voksne i husholdningen

Antall barn: Av 313 respondenter så er det 58,1 % av respondentene som oppgir at de ikke har barn, 16,9 % som har ett barn, 18,8 % som har to barn, 6,1% som har tre eller flere barn.



Figur 4-5 Hvor mange barn er det i husstanden? (N=313)

Antall voksne: Av 315 respondenter så er det 23,8% av respondentene som oppgir at det kun er en voksen i husstanden, 56,5% er to, 10,5% er 3, 6,7% er 4 og 2,5% er 5 eller flere.



Figur 4-6 Hvor mange voksne er det i husstanden? (N=315)

4.6 Evaluering av datamaterialet

Ved innhenting av data kan det oppstå problemer som kan svekke datakvaliteten. Vurdering av kvaliteten til undersøkelsen er svært viktig og vi skal vurdere troverdigheten av det innsamlede datamaterialet. Dette innebærer undersøkelsens reliabilitet og validitet.

4.6.1 Reliabilitet

Et grunnleggende spørsmål i all forskning er datas pålitelighet som på forskningspråket betegnes reliabilitet. Reliabilitet knytter seg til nøyaktigheten av undersøkelsens data, måten de samles inn på, hvilke data som brukes og hvordan de bearbeides (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). Det finnes forskjellige måter å teste datas reliabilitet på, i kvantitative undersøkelser er reliabilitet kritisk. En mulighet er å gjenta den samme undersøkelsen på samme utvalg på to forskjellige tidspunkt. Som for eksempel noen ukers mellomrom. Hvis resultatene blir de samme, så er det et tegn på høy reliabilitet (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). Denne utredningen ser på hvorfor befolkningen kjører i rushtiden og hvordan vil den økte rushtidsavgiften og nye bommene påvirke reiseatferden til befolkningen i Kristiansand. Grunnet ulike bakgrunner og det at man ikke vet hvor mange respondenter som kommer til å svare på spørreundersøkelsen, noe som kan føre til at resultatene ikke blir de samme ved et senere tidspunkt. Det at spørreskjemaet ble sendt elektronisk som en lenke på epost og Facebook, kan være med på å svekke reliabiliteten, da vi ikke vet om den tiltenkte respondenten faktisk besvarer skjemaet. Likevel er det rimelig å anta at den personen som får spørreskjemaet besvarer det. Dette vil være med på å øke reliabiliteten til vår spørreundersøkelse. En annen ting som kan være med på å svekke reliabiliteten til spørreundersøkelsen er diskusjoner mellom respondentene. Noe som kan føre til at svarene blir påvirket av andre. En faktor som vil påvirke reliabilitet i en positiv retning til vår spørreundersøkelse er at den er anonym. Så det er mer sannsynlig at respondentene svarer ærlig, dette vil derfor være med på å styrke reliabiliteten (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

4.6.2 Validitet

Et sentralt spørsmål er hvor godt eller relevant data representerer fenomenet, og i forskningslitteraturen brukes begrepet validitet (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010). De kvantitative dataene som samles inn må være relevant for utredningens problemstilling. Validitet i kvantitative undersøkelser dreier seg om i hvilken grad forskernes framgangsmåter og funn på en riktig måte reflekterer formålet med studien og representerer virkeligheten (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010).

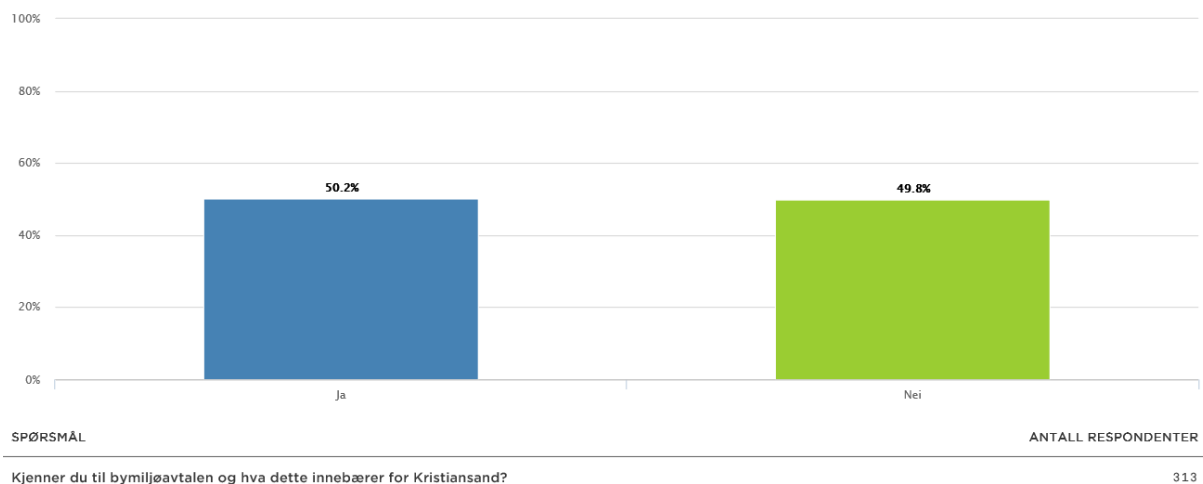
5 Undersøkelsens resultat

5.1 Innledende spørsmål

Spørreundersøkelsen har totalt 36 spørsmål med flere underspørsmål som inneholder påstander fra helt enig til helt uenig fra en skala fra 1-5. Når dataen ble overført fra Questback til SPSS, så ble det totalt 141 variabler.

Spørreskjemaet som ble distribuert som lenke, er vedlagt i appendiks 1 og krysstabellene i appendiks 2.

I Kristiansand har media hatt fokus på bymiljøavtalen og prosjektene som er foreslått i avtalen. Disse er presentert i kapittel 2. Finansieringen av disse prosjektene er blant annet gjennom bompengainntekter, ved å plassere ut nye bommer og øke rushtidsavgiften. Derfor ville vi begynne med noen kunnskapsspørsmål for å høre om de har kjennskap til bymiljøavtalen og den planlagte rushtidsavgiften.



Figur 5-1 Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand? (N=313)

Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand?

Av 313 respondenter så er det 51,1% av respondentene som svarer «ja» på at de kjenner til de kjenner til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand. Av disse er det 100 menn og 56 kvinner. Aldersgruppen 41-50 år kjenner best til bymiljøavtalen. Kjennskapen synker med alderen og er lavest for respondenter i aldersgruppen 18-30 år.

Videre viser resultatene i forhold til inntekt, at det er høyere kjennskap blant de som tjener fra 400 – 800 000 kr. Kjennskapen synker med inntekten hvor respondenter med inntekt inntil 400 000 kr har lavest kjennskap. Det kan være at respondentene som har høy inntekt også har

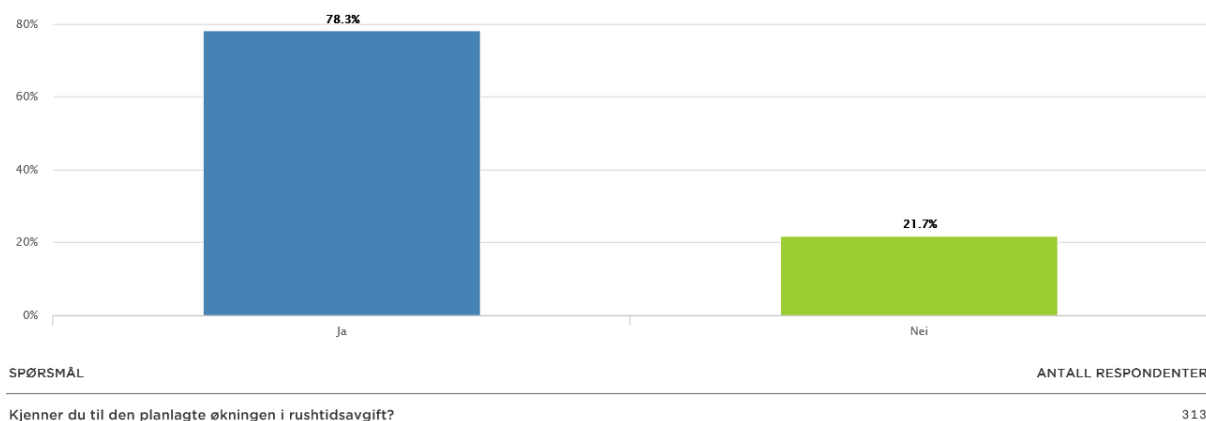
høyere utdanning enn respondenter med lavere inntekt. Derfor kan det være at respondenter med høyere inntekt engasjerer seg mer i lokalpolitikken og dermed har mer kunnskap.

Kjenner respondentene til den planlagte økningen i rushtidsavgift?

Av 313 respondenter så er det 77,3% av respondentene svarer «ja» på at de kjenner til den planlagte økningen i rushtidsavgiften. Av disse er det 144 menn og 100 kvinner.

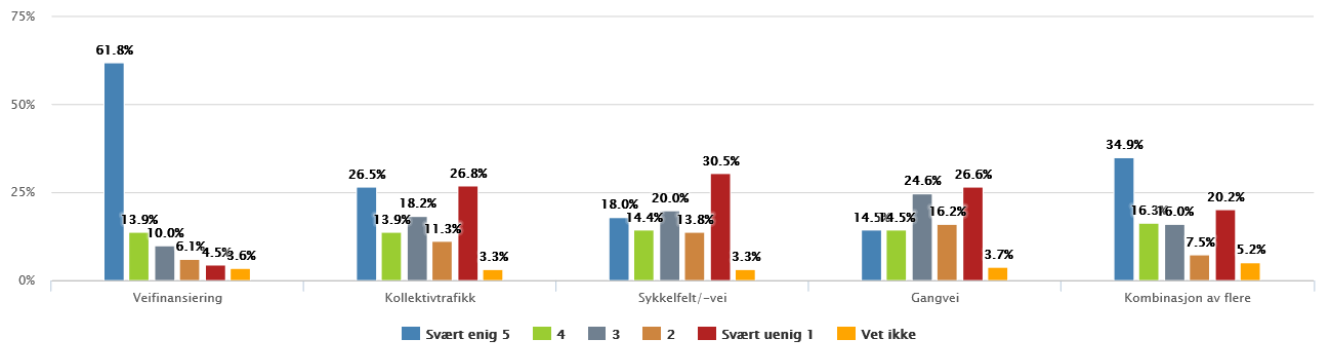
Respondenter i aldersgruppen 51-60 år kjenner best til økningen, mens aldersgruppen 18-30 år har den laveste kjennskapen.

Videre viser resultatene at respondenter med over 800 000 kr i inntekt, har høyest kjennskap til den planlagte økningen i rushtidsavgiften.



Figur 5-2 Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift? (N=316)

Hva syns respondentene bompengene skal brukes til?



SPØRSMÅL	ANTALL RESPONDENTER	GJENNOMSnitt	STANDARDAVVIK	MEDIAN
Veifinansiering	309	1.88	1.39	1
Kollektivtrafikk	302	3.08	1.64	3
Sykkelfelt/-vei	305	3.34	1.55	3
Gangvei	297	3.37	1.46	3
Kombinasjon av flere	307	2.78	1.69	2

Figur 5-3 Hva syns du bompengene skal brukes til? (N=297-309)

Veifinansiering: Av 309 respondenter er det 75,7% som er enige, mens 10,6% er uenige. Av de som var enige var det en større andel av menn enn kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 41+ år, som oppgir at bompenge inntektene bør brukes til veifinansiering. Resultatene viser at respondenter med inntekt over 800 000 kr., har en høyere andel som oppgir at bompengeinntektene bør brukes på veifinansiering. Fordelt på område viser resultatene liten variasjon. De områdene som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt på Hånes og Tveit.

Kollektivtrafikk: Av 302 respondenter er 40,4% som er enige at bompengeinntektene bør brukes på kollektivtrafikk, mens 38,1% er uenige. Av respondentene som var enige var det en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år, som oppgir at bompengeinntektene bør brukes til kollektivtrafikk. Resultatene viser at inntektsgruppen med inntekt inntil 400 000 kr., har en høyere andel som oppgir at bompengeinntektene bør brukes på kollektivtrafikk. Fordelt på område viser resultatene stor variasjon. De områdene som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt på Sødal og Lund.

Sykkelfelt/-vei: Av 305 respondenter er det 32,4% som er enige at bompengene bør brukes på sykkelfelt/-vei, mens 44,3% er uenige. Av de som var enige var det en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppene 18-30 år og 60+ år som oppgir at bompengene bør brukes på sykkelfelt/-vei. Resultatene viser at inntektsgruppen med inntekt inntil 400 000 kr., har en høyere andel som oppgir at bompengene bør brukes på sykkelfelt/-vei. Fordelt på område viser resultatene stor variasjon. De områdene som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt på Lund og i Sentrum.

Gangvei: Av 297 respondenter er det 29% som er enige at bompengene bør brukes på gangvei, mens 42,8% er uenige. Av de som var enige var det en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 31-40 år som oppgir at bompengene bør brukes på gangvei. Resultatene viser at inntektsgruppen med inntekt inntil 400 000 kr., har en høyere andel som oppgir at bompengene burde brukes på gangvei. Fordelt på områdene viser resultatene stor variasjon. De områdene som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt på Hånes og Tveit.

Kombinasjon av flere: Av 307 respondenter er det 51,2% som er enige at bompengene bør brukes i kombinasjon av flere tiltak, mens 27,7% er uenige. Av de som var enig var det større andel av kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 60+ år som oppgir at bompengene bør brukes på en kombinasjon av flere tiltak. Resultatene viser at inntektsgruppen med inntekt inntil 400 000 kr., har en høyere andel som oppgir at bompengene burde brukes i en kombinasjon av flere. Fordelt på områdene viser resultatene liten variasjon. De områdene som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt på Hånes og Tveit.

Oppsummering

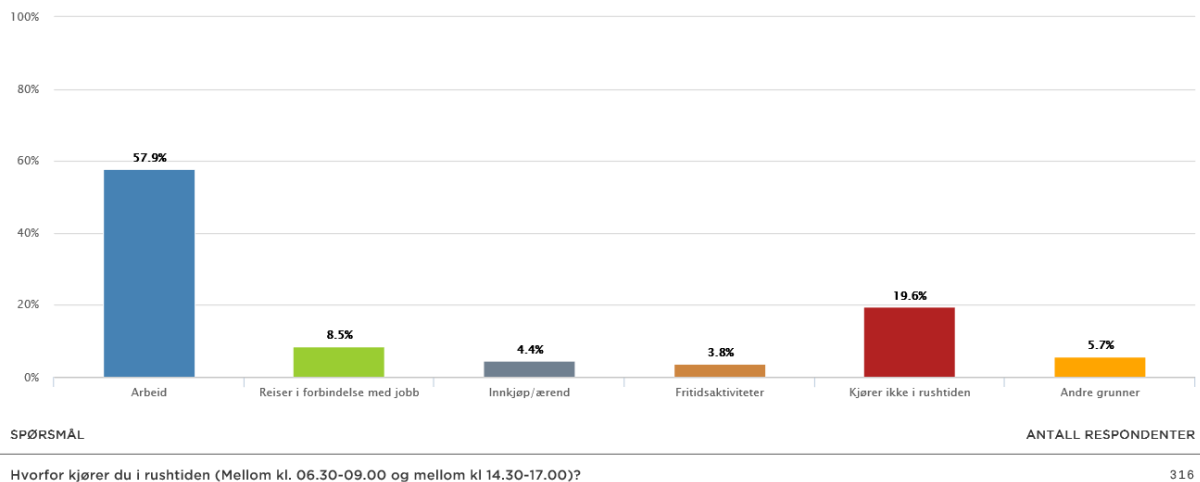
- 50,7% av respondentene har kjennskap til bymiljøavtalen
- 78,3% av respondentene kjenner til den planlagte økningen i rushtidsavgiften
- 75,7% er enige om at bompengene bør brukes på veifinansiering
- 40,4% er enige om at bompengene bør brukes på kollektivtrafikken.
- 32,4% er enige om at bompengene bør brukes på sykkelfelt/-vei
- 29% er enige om at bompengen bør brukes på gangvei
- 51,2% er enige om at bompengene bør brukes på en kombinasjon av flere

5.2 Undersøkelsens problemstillinger

Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvilke alternative transportmidler kan de benytte på reisen?

Et av forskningsspørsmålene er; hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvilke alternative transportmidler kan de benytte på reisen. For å svare på forskningsspørsmålet vil vi kombinere spørsmålet «Hvorfor kjører du i rushtiden?» med flere andre variabler.

5.3.0 Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?



Figur 5-4 Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? (N=316)

Reisehensikt: Arbeid

Det er 57,9% av respondentene som oppgir at de kjører til «arbeid» i rushtiden. Dette er 182 respondenter, av disse så er det 114 som sier at arbeidsplassen er plassert på innsiden av bomringen og 68 personer som sier at arbeidsplassen er plassert på utsiden av bomringen. Det er en større andel av respondentene som er menn enn av kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 41-50 år som oppgir «arbeid» som sin reisehensikt i rushtiden. Videre viser resultatene at respondenter som har barn kjører oftere til arbeid i rushtiden, enn respondenter som ikke har barn. Resultatene viser at grupper med inntekt over 800 000 kr., i har en høyere andel som oppgir denne reisehensikten som vanlig årsak til å krysse bomringen i rushtiden.

Tabell 5-1 Krysstabell Hvorfor kjører du i rushtiden * Inntekt (N=285)

Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? * Inntekt Crosstabulation

		Inntekt			Total	
		Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000		
Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	Arbeid	Count	57	88	18	163
		% within Inntekt	43,8%	66,7%	78,3%	57,2%
	Reiser i forbindelse med jobb	Count	12	14	1	27
		% within Inntekt	9,2%	10,6%	4,3%	9,5%
	Innkjøp/ærend	Count	9	4	1	14
		% within Inntekt	6,9%	3,0%	4,3%	4,9%
	Fritidsaktiviteter	Count	6	4	0	10
		% within Inntekt	4,6%	3,0%	0,0%	3,5%
	Kjører ikke i rushtiden	Count	35	15	3	53
		% within Inntekt	26,9%	11,4%	13,0%	18,6%
	Andre grunner	Count	11	7	0	18
		% within Inntekt	8,5%	5,3%	0,0%	6,3%
	Total	Count	130	132	23	285
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Andelen som oppgir å kjøre til «arbeid» som vanligste årsak, faller med inntektsnivået til respondentene. Respondenter med inntekt under 400 000 kr., har minst andel som oppgir dette som en av de vanligste reisehensiktene i rushtiden. Denne gruppen utgjør kun 34,9 prosent av alle respondentene som oppgir dette som reisehensikt.

Fordelt på områdene viser resultatene liten variasjon. Det området som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt i Kristiansand Sentrum som har lavest andel som oppgir å kjøre til «arbeid» som vanlig årsak til å kjøre gjennom bomringen i rushtiden.

Sammenlignet med Stockholm forsøket som ble beskrevet i kap 3.6, som blant annet belyser hvem som kjører mest i rushtiden. (Eliasson & Mattsson, 2006) finner de samme trekkene. Menn som har høyere inntekt, er overrepresentert blant bilistene i rushtiden. I Stockholm forsøket undersøker man effekten etter at rushtidsavgiften ble innført, mens i Kristiansand ble rushtidsavgiften innført i september 2013 og nå kommer det i tillegg økning i rushtidsavgiften og flere nye bommer. Derfor vil effekten av rushtidsøkningen være forskjellig i Kristiansand, enn i Stockholm forsøket.

Reisehensikt: Reiser i forbindelse med jobb

Det er 8,5% av respondentene som oppgir at de «reiser i forbindelse med jobb» i rushtiden. Av disse er det en større andel av menn enn kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 51-60 år som oppgir sin reisehensikt i rushtiden som «reiser i forbindelse med jobb».. Resultatene viser at inntektsgruppen med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., har en høyere andel som oppgir denne reisehensikten som vanlig årsak til å krysse bomringen i rushtiden. Fordelt på område viser resultatene liten variasjon. Områdene som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt i Tinnheia, Grim, Mosby.

Reisehensikt: Innkjøp/ærend

Det er 4,4% av respondentene som oppgir de gjør «innkjøp/ærend» i rushtiden. Av disse er det en større andel av menn enn kvinner. Den lavest andelen som oppgir «innkjøp/ærend» som årsak til å passere bomringen i rushtiden er respondentene i aldersgruppen 60+ år. Resultatene viser at respondenter med inntekt inntil 400 000 kr., har en høyere andel som oppgir denne reisehensikten som vanlig årsak til å krysse bomringen i rushtiden. Det er liten variasjon når en ser resultatene per område. De områdene som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt i Sentrum.

Reisehensikt: Fritidsaktiviteter

Det er 3,8% av respondentene som oppgir at «fritidsaktiviteter» er årsaken til man kjører i rushtiden. Av disse er det en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år, som oppgir «fritidsaktiviteter» som sin reisehensikt i rushtiden. Resultatene viser at respondenter med inntekt inntil 400 000 kr., har en høyere andel som oppgir denne reisehensikten som vanlig årsak til å krysse bomringen i rushtiden. Det er liten variasjon når en ser resultatene per område. Det området som skiller seg mest ut, er respondenter som er bosatt i Sentrum.

Reisehensikt: Kjører ikke i rushtiden

Det er 19,6% av respondentene som oppgir at de «kjører ikke i rushtiden» og av disse er det en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år som oppgir at de ikke kjører i rushtiden. Resultatene viser at grupper med inntekt inntil 400 000 kr., har en høyere andel som oppgir denne reisehensikten som vanlig årsak til å krysse bomringen i rushtiden. Det er stor variasjon når en ser resultatene per område. Det området som skiller seg mest ut er respondenter som er bosatt i Sentrum.

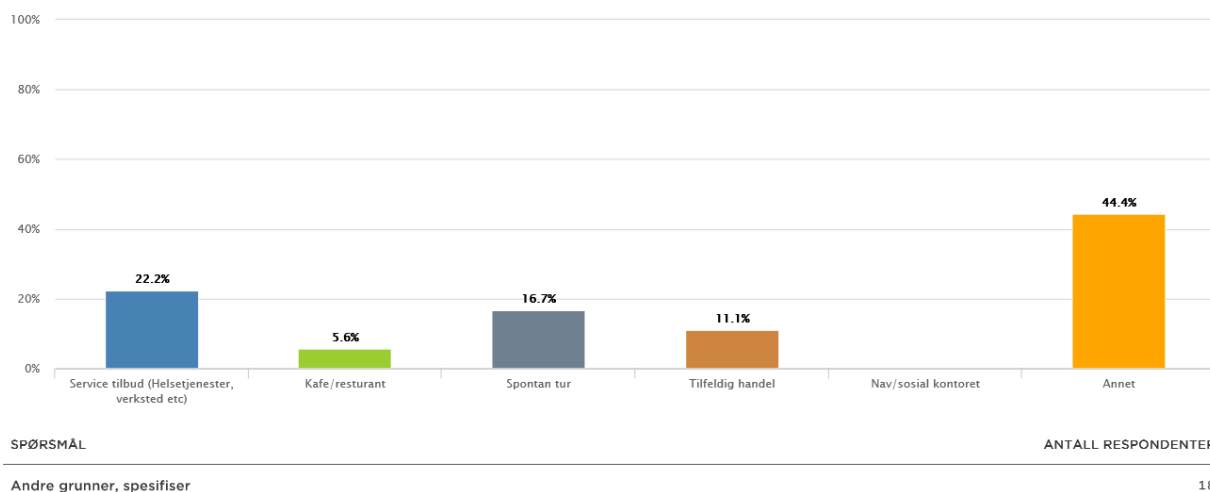
Tabell 5-2 Krysstabell Hvorfor kjører du i rushtiden * Alder (N=314)

Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	Arbeid	Count	68	34	43	24	12	181
		% within Alder	48,9%	60,7%	76,8%	55,8%	60,0%	57,6%
	Reiser i forbindelse med jobb	Count	8	4	5	9	1	27
		% within Alder	5,8%	7,1%	8,9%	20,9%	5,0%	8,6%
	Innkjøp/ærend	Count	7	3	3	1	0	14
		% within Alder	5,0%	5,4%	5,4%	2,3%	0,0%	4,5%
	Fritidsaktiviteter	Count	8	2	2	0	0	12
		% within Alder	5,8%	3,6%	3,6%	0,0%	0,0%	3,8%
	Kjører ikke i rushtiden	Count	40	5	3	9	5	62
		% within Alder	28,8%	8,9%	5,4%	20,9%	25,0%	19,7%
	Andre grunner	Count	8	8	0	0	2	18
		% within Alder	5,8%	14,3%	0,0%	0,0%	10,0%	5,7%
	Total	Count	139	56	56	43	20	314
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Reisehensikt: Andre grunner

Det er 5,7% av respondentene som oppgir «andre grunner» til at de kjører i rushtiden og av disse er en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 31-40 år som oppgir sin reisehensikt i rushtiden som andre grunner. De 18 personene som svarte «andre grunner» ble videresendt til et nytt spørsmål for at de skal kunne spesifisere bedre, grunnen til at de kjører i rushtiden. Den høyeste andelen av respondentene har en inntekt inntil 400 000 kr.

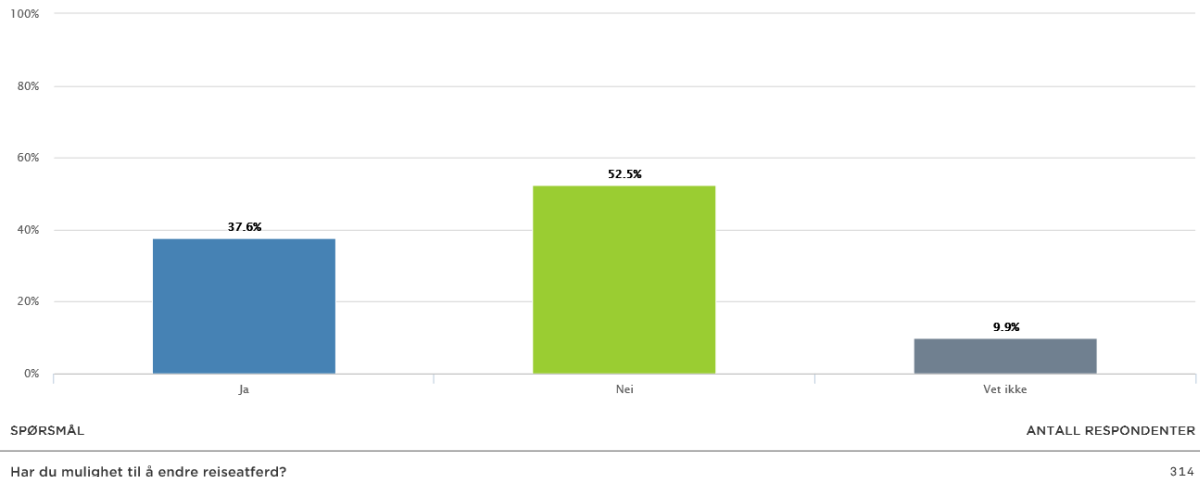


Figur 5-5 Andre grunner, spesifiser (N=18)

De 18 respondentene som oppga at de hadde «andre grunner» som reisehensikt, ble sendt videre til et annet spørsmål med et utvalg av forhåndsdefinerte alternativer: «Service tilbud (Helsetjenester, verksted etc)», «Kafe/restaurant», «Spontan Tur», «Tilfeldig handel», «Nav/sosial kontoret» og «Annet».

5.3.1 Har befolkningen mulighet til å endre reiseatferd?

For å undersøke om respondentene vil endre sin atferd etter at de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer, stilte vi respondentene spørsmål, hvor et av disse er «Har du mulighet til å endre reiseatferd?»



Figur 5-6 Har du mulighet til å endre reiseatferd? (N=314)

Av 318 respondentene som var med i spørreundersøkelsen, oppga 37,6% at de har mulighet til å endre reisevaner som følge av en økning i rushtidsavgiften i Kristiansand, 52,5% oppga «nei» og 9,9% «vet ikke».

Tabell 5-3 Krysstabell Har du mulighet til å endre reiseatferd * Inntekt (N=284)

		Inntekt			Total	
		Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000		
Har du mulighet til å endre reiseatferd?	Ja	Count	57	42	11	110
		% within Inntekt	43,8%	32,1%	47,8%	38,7%
	Nei	Count	64	76	10	150
		% within Inntekt	49,2%	58,0%	43,5%	52,8%
	Vet ikke	Count	9	13	2	24
		% within Inntekt	6,9%	9,9%	8,7%	8,5%
Total	Count	130	131	23	284	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Mulighet til å endre reiseatferd

Det er 37,6% eller 117 respondenter som oppgir at de kan endre reiseatferd. Av disse er det en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år som oppgir at de har mulighet til å endre reiseatferd. Kombinerer vi spørsmålet «Har du mulighet til å endre reiseatferd» med den mest vanlige reisehensikten i rushtiden, viser resultatene at

33,5% av respondentene som oppgir reisehensikt «arbeid» har mulighet til å endre reiseatferd, mens 58,2% ikke har mulighet til å endre reiseatferd.

Tabell 5-4 Krysstabell Har du mulighet til å endre reiseatferd * Alder (N=313)

Har du mulighet til å endre reiseatferd? * Alder Crosstabulation

			Alder					
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	Total
Har du mulighet til å endre reiseatferd?	Ja	Count	59	18	16	14	11	118
		% within Alder	42,4%	32,1%	28,6%	32,6%	57,9%	37,7%
	Nei	Count	67	30	36	25	7	165
		% within Alder	48,2%	53,6%	64,3%	58,1%	36,8%	52,7%
	Vet ikke	Count	13	8	4	4	1	30
		% within Alder	9,4%	14,3%	7,1%	9,3%	5,3%	9,6%
Total	Count	139	56	56	43	19	313	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt over 800 000 kr., som oppgir at de har mulighet til å endre reiseatferd. Videre viser det seg at respondenter bosatt på Sødal og Lund har den største andelen av respondenter som har mulighet til å endre reiseatferd. Med henholdsvis 62,5% og 54,2%. Sødal har kun 8 respondenter. Det innebærer at generaliseringen til populasjon fra dette området, bør gjøres med forsiktighet.

Tabell 5-5 Krysstabell Har du mulighet til å endre reise atferd * Hvorfor kjører du i rushtiden (N=313)

Har du mulighet til å endre reiseatferd? * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/æren d	Fritidsaktivitet er	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	Total
Har du mulighet til å endre reiseatferd?	Ja	Count	61	7	6	4	33	6	117
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	33,5%	25,9%	42,9%	33,3%	55,0%	33,3%	37,4%
	Nei	Count	106	18	7	4	20	10	165
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	58,2%	66,7%	50,0%	33,3%	33,3%	55,6%	52,7%
	Vet ikke	Count	15	2	1	4	7	2	31
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	8,2%	7,4%	7,1%	33,3%	11,7%	11,1%	9,9%
Total	Count	182	27	14	12	60	18	313	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Årsaken til at respondenter bosatt i områdene Sødal og Lund har størst mulighet til å endre reiseatferd, kan være på grunn av at sentrumsområdene i Kristiansand har relativt korte avstander til og fra jobb/studiested og butikker. Derfor vil det være mulig for mange av respondentene til å forflytte seg ved å benytte kollektivtilbudet, sykkel og gange.

Ikke mulighet til å endre reiseatferd

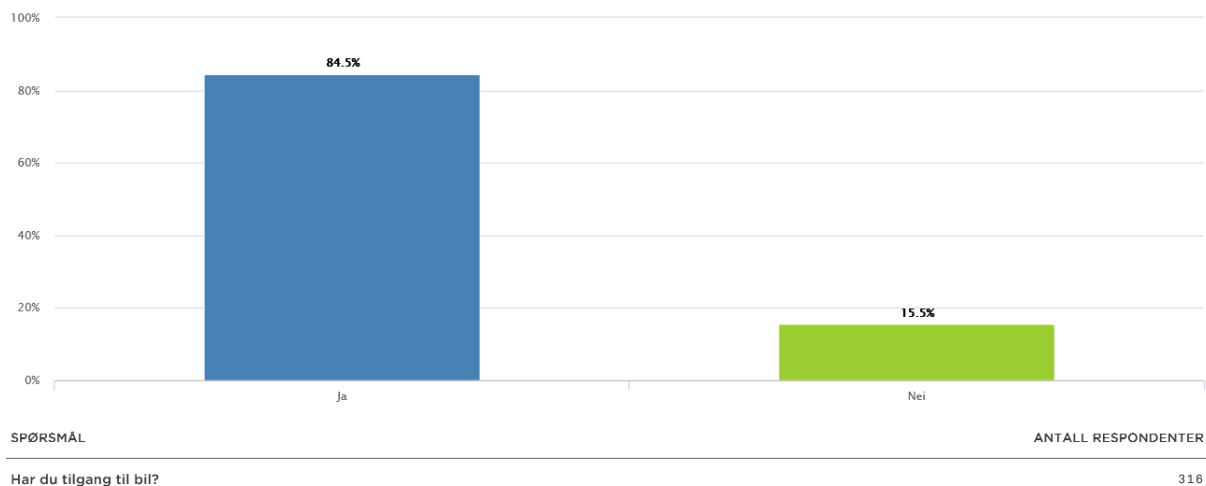
Det er 52,5% eller 165 respondenter som oppgir at de ikke kan endre reiseatferd. Av disse er det en større andel av menn enn kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 41-50 år som oppgir at de ikke har mulighet til å endre reiseatferd. Videre viser resultatene at det ikke er noen sammenheng om man har barn eller ikke, når vi ser på de som ikke kan endre reiseatferd. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., som ikke har mulighet til å endre reiseatferd. Til slutt viser resultatene at det er liten variasjon når en ser resultatene per område.

Ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014 varierer befolkningens reisevaner og valg av transportmiddel med kjønn, alder, inntekt og bosted (Hjorthol, Randi, Engebretsen, Uteng, 2013/14). Resultatene fra vår spørreundersøkelse stemmer godt overens med funn i den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

5.3.2 Hvilke alternative transportmidler kan befolkningen bruke til jobb/studiested?

Vi har undersøkt hvorfor befolkningen kjører i rushtiden og hvem respondentene er. Deretter har vi undersøkt om de faktisk har mulighet til å endre reiseatferd. Videre skal vi undersøke hvilket alternativ transportmiddel de har mulighet til å benytte i rushtiden istedenfor privatbilen.

Måten vi skal gjøre det på er blant annet å se hvor mange har tilgang til bil, hvilke annet alternativ transportmiddel de kan skifte til som kollektivtransport, sykkel eller om de bare kan benytte seg av privatbilen.



Figur 5-7 Har du tilgang til bil? (N=316)

Av 316 respondenter så svarer 84,5% av respondentene at de har tilgang til bil og 15,5% har ikke.

Reelle alternativer for bruk av bil i rushtiden, har betydning for hvordan ulike respondenter i de forskjellige geografiske områdene berøres av rushtidsavgiften i Kristiansand. Som tidligere nevnt så har respondentene ulik bakgrunn, da med spesielt tanke på arbeid, inntekt og tilgang til bil. I en kvalitativ undersøkelse i Oslo av ulike transportmidler sitt image, symboliserte bilen frihet, mobilitet og luksus (Berge og Amundsen 2001).

I en reisevaneundersøkelse fra Kristiansand 2013/2014 kom de fram til at 15% av bilistene i Kristiansand starter reisen mellom klokken 06.00-08.59, og ca. 30% prosent mellom klokken 15.00-17.59. Bilen er det mest brukte transportmidlet til arbeidsreiser. To tredeler av arbeidsreisene i Kristiansandsregionen skjer ved bruk av bil, mens 8 % reiser kollektivt, 8 % går, 13 % sykler og 5 % sitter på med andre (Haugsbø S, Ellis O, & Johansson, 2015).

Alternativ transport: Arbeid

Av de 182 respondentene som oppgir «arbeid» som den vanligste reisehensikten i rushtid, oppgir 50,5% at buss er et reelt alternativ, 11,5% at de kan sykle, 1,1% kan gå og 36,8% har ikke andre alternativer enn å benytte bil.

Tabell 5-6 Hvorfor kjører du i rushtiden * Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen (N=313)

Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? * Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen til/fra jobb/studiested? Crosstabulation

			Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen til/fra jobb/studiested?				
			Kollektivtrafikk	Sykkel	Gå	Kan bare benytte bil.	Total
Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	Arbeid	Count	92	21	2	67	182
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	50,5%	11,5%	1,1%	36,8%	100,0%
Reiser i forbindelse med jobb	Count	8	7	1	11	27	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	29,6%	25,9%	3,7%	40,7%	100,0%	
Innkjøp/ærend	Count	4	2	3	4	13	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	30,8%	15,4%	23,1%	30,8%	100,0%	
Fritidsaktiviteter	Count	6	0	5	1	12	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	50,0%	0,0%	41,7%	8,3%	100,0%	
Kjører ikke i rushtiden	Count	25	18	11	7	61	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	41,0%	29,5%	18,0%	11,5%	100,0%	
Andre grunner	Count	7	4	2	5	18	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	38,9%	22,2%	11,1%	27,8%	100,0%	
Total	Count	142	52	24	95	313	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	45,4%	16,6%	7,7%	30,4%	100,0%	

Arbeid og reiser i forbindelse med jobb er de klart viktigste reisehensiktene for bilreiser gjennom bomringen i rushtiden. Resultatene viser at kollektivtrafikken oppgis som et reelt alternativt til alle reisehensikter, men er høyest for arbeidsreiser der 50,5% av respondentene oppgir at de kunne benyttet seg av kollektivtrafikken.

Alternativ transport: Reiser i forbindelse med jobb

Av de 27 respondentene som oppgir «reiser i forbindelse med jobb» som den vanligste reisehensikten i rushtid, oppgir 29,6% at buss er et reelt alternativ, 25,9% at de kan sykle, 3,7% kan gå og 40,7% har ikke andre alternativer enn å benytte bil.

Alternativ transport: Innkjøp/ærend

Av de 13 respondentene som oppgir «innkjøp/ærend» som den vanligste reisehensikten i rushtid, oppgir 30,8% at buss er et reelt alternativ, 15,4% at de kan sykle, 23,1% kan gå og 30,8% har ikke andre alternativer enn å benytte bil.

Alternativ transport: Reiser til fritidsaktiviteter

Av de 12 respondentene som oppgir «reiser til fritidsaktiviteter» som den vanligste reisehensikten i rushtid, oppgir 50% at buss er et reelt alternativ, 0% at de kan sykle, 41,7% kan gå og 8,3% har ikke andre alternativer enn å benytte bil.

Alternativ transport: Kjører ikke i rushtiden

Av de 61 respondentene som oppgir «kjører ikke i rushtiden». Av respondentene som ikke kjører i rushtiden, oppgir 41% at buss er et reelt alternativ, 29,5% at de kan sykle, 18% kan gå og 11,5% har ikke andre alternativer enn å benytte bil.

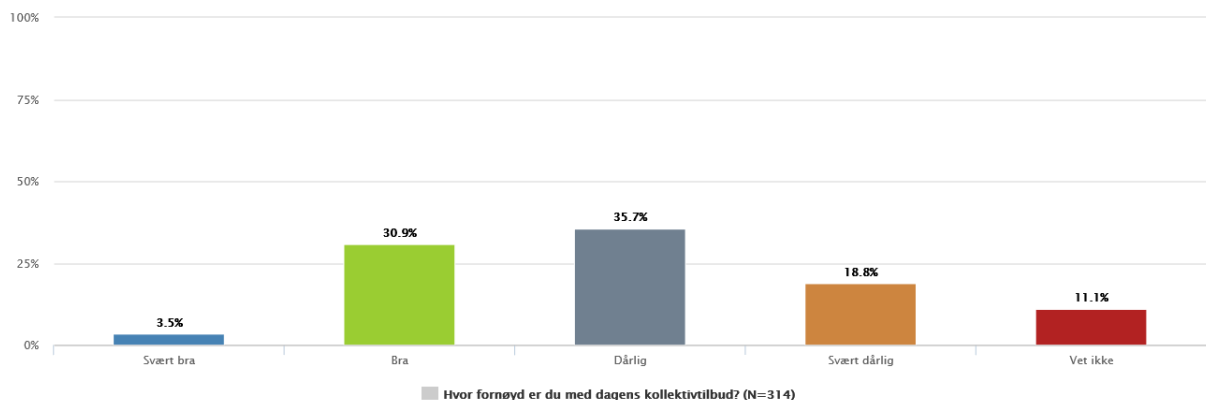
Alternativ transport: Andre grunner

Av de 18 respondentene som oppgir «reiser i forbindelse med jobb» som den vanligste reisehensikten i rushtid, oppgir 38,9% at buss er et reelt alternativ, 11,1% at de kan sykle, 11,1% kan gå og 27,8% har ikke andre alternativer enn å benytte bil.

5.3.3 Kollektivtilbudet

Resultatene fra del 3 «Alternativ transport» viser at de fleste uavhengig av reisehensikt har kollektivtrafikk som et reelt alternativ.

Respondentene har blitt spurt om en rekke forskjellige spørsmål rundt kollektivtilbudet, slik at vi kan undersøke hva de synes om dagens kollektivtilbud og om et bedre kollektivtilbud vil føre til at de benytter det oftere. Deretter skal vi kartlegge hvilke tiltak er viktigst for at flere skal benytte seg av kollektivtilbudet i Kristiansand.



Figur 5-8 Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud? (N=314)

Av 314 respondenter så oppgir 34,4% at kollektivtilbudet «bra», 54,5% oppgir at kollektivtilbudet er «dårlig» og 11,1% «vet ikke».

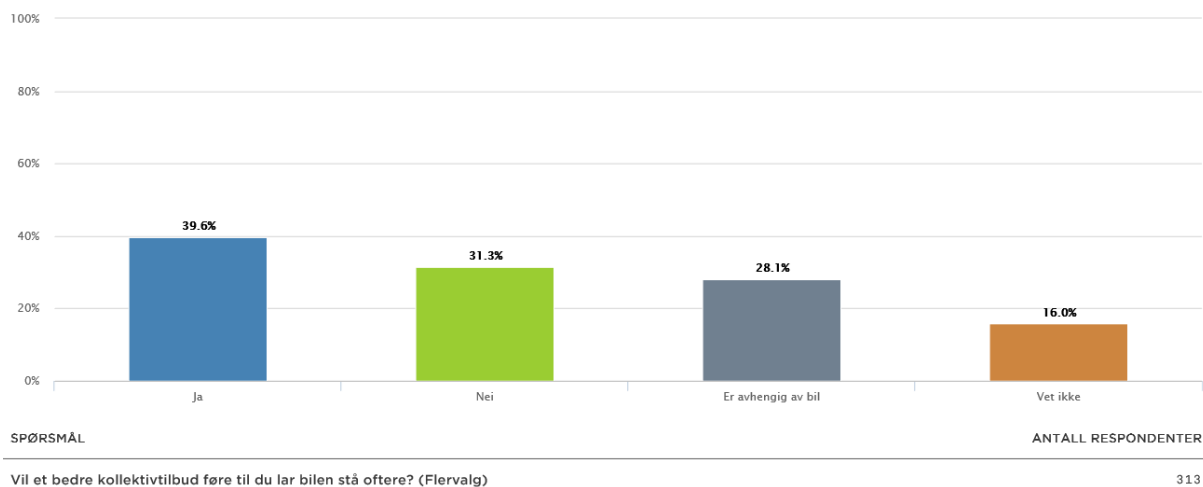
Dagens kollektivtilbud er bra

Det er 34,4% av respondentene som oppgir at dagens kollektivtilbud er bra, av disse er det en større andel av kvinner enn menn. De fleste er i aldersgruppen 18-30 år og 60+ år med henholdsvis 37,4% og 37,3%. Basert på inntekt var det flest respondenter i inntektsgruppen inntil 400 000 kr., som oppgir at dagens kollektivtilbud er bra. Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor i Sentrum er mest fornøyd.

Årsaken til at respondenter bosatt i Sentrum synes dagens kollektivtilbud er bra, kan være på grunn av at sentrumsområdene i Kristiansand har større avgangshyppighet og muligheter for direkteruter siden metro bussene går gjennom Sentrum. Derfor vil det være mulig for mange av respondentene til å forflytte seg svært effektivt ved å benytte kollektivtilbudet.

Dagens kollektivtilbud er dårlig

Det er 34,4% av respondentene som oppgir at dagens kollektivtilbud er dårlig. Av disse er det ca like stor andel av menn og kvinner som synes dagens kollektivtilbud er dårlig, og de fleste er i aldersgruppen 41-50 år. Basert på inntekt var det flest respondenter med inntekt mellom 400 - 800 000 kr., som oppgir at dagens kollektivtilbud er dårlig. Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor i Sødal er minst fornøyd. Årsakene til at respondenter utenfor Sentrum synes dagens kollektivtilbud er dårlig, kan være på grunn av for lang avstand til holdeplasser og lav avgangshyppighet. Dårlig bussforbindelse er noe som gjør det vanskelig å kombinere jobb uten bil.



Figur 5-9 Vil et bedre kollektivtilbud føre at du lar bilen stå oftere? (N=313)

Av 313 respondenter oppgir 39,6% «ja» på at et bedre kollektivtilbud vil føre til at bilen står oftere, 31,3% oppgir «nei» mens 28,1% oppgir at de er «avhengig av bil».

Kommer til å la bilen stå oftere

Det er 39,6% av respondentene som oppgir at «ja», et bedre kollektivtilbud vil føre til at bilen står oftere. Av disse er en større andel av kvinner enn menn og de fleste er i aldersgruppen 18-30 år. Basert på inntekt var det flest respondenter i inntektsgruppen inntil 400 000 kr., som oppgir at et bedre kollektivtilbud vil føre til at bilen står oftere. Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor i områdene Gimlekollen, Justvik og Fagerholt kommer til å la bilen stå oftere hvis kollektivtilbudet blir bedre.

Kommer ikke til å la bilen stå oftere

Det er 31,3% av respondentene som oppgir at «nei», et bedre kollektivtilbud vil ikke føre til at de lar bilen stå oftere, av disse er det en større andel av menn enn kvinner og de fleste er i aldersgruppen 41-50 år. Basert på inntekt var det flest respondenter i inntektsgruppen over 800 000 kr., som oppgir at et bedre kollektivtilbud ikke vil føre til de lar bilen stå oftere. Fordelt på områdene er det liten variasjon, men det er flest respondenter fra Hånes og Tveit som oppgir at de ikke kommer til å la bilen stå oftere dersom kollektivtilbudet blir bedre.

Avhengig av bil

Det er 31,3% av respondentene som oppgir at de er «avhengig av bil». Av disse er det en større andel av menn enn kvinner og de fleste er i aldersgruppen 31-50 år. Basert på inntekt er det flest respondenter i inntektsgruppen over 800 000 kr., som oppgir at de er avhengig av bil. Fordelt på områdene viser resultatene at respondentene som bor i Vågsbygd, Flekkerøya, Voiebyen, Andøya og Slettheia er mest avhengig av bil. Til slutt viser at resultatene at respondenter med barn oppgir at de er mer avhengig av bil enn respondenter uten barn. Årsaken til dette kan være at respondenter med barn må gjennomføre flere reiser ved at barna deltar på ulike fritidsaktiviteter eller går på forskjellige skoler/barnehager

Alle bilturer starter og ender med en parkert bil. For å redusere antall bilister i Kristiansand, er det viktig med tiltak som høyere parkeringsavgift og/eller begrensning i parkeringstilbudet. Dette vil gi en økning i bilistens generaliserte reisekostnader og kan føre til en reduksjon av bilister i rushtiden (Hansen, 2011).

Kollektivtilbudet: Arbeid

Vi vil nå kombinere spørsmålene «Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere» med «hvorfor kjører du i rushtiden». Resultatene viser at 35% av respondentene som har svart at de reiser i forbindelse med «arbeid», vil kunne la bilen stå oftere hvis kollektivtilbudet blir bedre.

Tabell 5-7 Krysstabell Hvorfor kjører du i rushtiden * Vil et bedre kollektivtilbud føre til at du lar bilen stå oftere (N=312)

Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? * Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja			Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja		Total
			false	true	
Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	Arbeid	Count	117	63	180
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	65,0%	35,0%	100,0%
Reiser i forbindelse med jobb	Count	13	14	27	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	48,1%	51,9%	100,0%	
Innkjøp/ærend	Count	12	2	14	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	85,7%	14,3%	100,0%	
Fritidsaktiviteter	Count	9	3	12	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	75,0%	25,0%	100,0%	
Kjører ikke i rushtiden	Count	29	32	61	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	47,5%	52,5%	100,0%	
Andre grunner	Count	8	10	18	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	44,4%	55,6%	100,0%	
Total	Count	188	124	312	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	60,3%	39,7%	100,0%	

I følge Berge og Amundsen (2001) er nettopp reisetiden fra dør til dør den faktoren som vektlegges mest når det skal foretas et valg om å benytte kollektive transportmidler eller bilen. En person med høye tidskostnader, og som opplever at bil er tidsbesparende i forhold til kollektivtilbudet, vil sannsynligvis velge å benytte seg av bil framfor kollektivtilbudet.

Dermed kan man anta at hvis avgangshyppigheten utbedres vil det redusere den opplevde reisetiden, og flere vil muligens velge kollektivtilbudet som transportmiddel. Siden reisetiden inkluderer blant annet ventetid og forsinkelse.

Kombinerer vi «*hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud*» med «*Hvorfor kjører du i rushtiden*» viser resultatene at respondentene som har reisehensikt å kjøre til «*arbeid*» så er det 30% som synes dagens kollektivtilbud er bra.

Tabell 5-8 Krysstabell *Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud * Hvorfor kjører du i rushtiden (N=313)*

Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud? * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?
Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	Total
Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud?	Svært bra	Count	6	3	0	1	1	0	11
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	3,3%	11,1%	0,0%	8,3%	1,6%	0,0%	3,5%
	Bra	Count	48	5	5	4	32	3	97
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	26,7%	18,5%	35,7%	33,3%	51,6%	16,7%	31,0%
	Dårlig	Count	62	10	2	5	21	11	111
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	34,4%	37,0%	14,3%	41,7%	33,9%	61,1%	35,5%
	Svært dårlig	Count	44	6	2	2	5	0	59
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	24,4%	22,2%	14,3%	16,7%	8,1%	0,0%	18,8%
	Vet ikke	Count	20	3	5	0	3	4	35
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	11,1%	11,1%	35,7%	0,0%	4,8%	22,2%	11,2%
Total	Count	180	27	14	12	62	18	313	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Respondentene som oppgir reiser til «*arbeid*» som den vanligste reisehensikten i rushtid, svarer seg enig til at følgende tiltak må innføres for at kollektivtrafikken skal kunne bli et reelt alternativ til bilen.

1. Billigere billettpriser 70,9%
2. Punktlighet 63,1%
3. Hyppigere avganger 55,6%
4. Kortere reisetid 54,9%

Resultatene viser at billigere billettpriser og punktlighet er de to viktigste tiltakene for respondentene som reiser i forbindelse med arbeid og er noe som må forbedres for at de skal velge å reise kollektivt. Reiser i forbindelse med arbeid er ikke fleksible reiser der respondentene ikke har mulighet til å endre reisevaner ved å bytte reisemål eller reise til andre tider. Derfor må punktligheten utbedres, slik at dem som reiser med kollektivtilbudet ikke risikere å bli forsinket til jobb eller møter.

Kollektivtilbudet: Reiser i forbindelse med jobb

Resultatene viser at 51,9% av respondentene som oppgir at reiser i forbindelse med jobb, vil kunne la bilen stå oftere hvis kollektivtilbudet blir bedre. Videre viser resultatene at 29,6% synes at dagens kollektivtilbud er bra.

Respondentene som oppgir reiser i forbindelse med jobb som den vanligste reisehensikten i rushtid, må følgende tiltak må innføres for at kollektivtrafikken skal kunne bli et reelt alternativ til bilen.

1. Billigere billettpriser 59,2%
2. Hyppigere avganger 48,1%
3. Punktlighet 44,4 %
4. Kortere reisetid 37%

Resultatene viser at billigere billettpriser og hyppigere avganger er de to viktigste tiltakene for de som reiser i forbindelse med jobb, og er noe som må forbedres slik at respondentene skal velge å reise kollektivt. Reiser i forbindelse med jobb er ikke fleksible reiser der respondentene ikke har mulighet til å endre reisevaner ved å bytte reisemål eller reise til andre tider.

Kollektivtilbudet: Innkjøp/ærend

Resultatene viser at 14,3% av respondentene som oppgir at de reiser i forbindelse med innkjøp/ærend, vil kunne la bilen stå oftere hvis kollektivtilbudet blir bedre. Videre viser resultatene at 35,7% synes dagens kollektivtilbud bra.

Respondentene som oppgir reiser i forbindelse med innkjøp/ærend som den vanligste reisehensikten i rushtid, må følgende tiltak innføres for at kollektivtrafikken skal kunne bli et reelt alternativ til bilen.

1. Billigere billettpriser 85,7%
2. Punktlighet 64,3%
3. Hyppigere avganger 35,7%
4. Kortere reisetid 35,7 %

Resultatene viser at billigere billettpriser og punktlighet er de to viktigste tiltakene for de som reiser i forbindelse med innkjøp/ærend, og er noe som må forbedres slik at de velger å reise kollektivt. Reiser til innkjøp/ærend er i stor grad fleksible reiser der respondentene har mulighet til å endre reisevaner ved å bytte reisemål eller reise til andre tider.

Kollektivtilbudet: Reiser til fritidsaktiviteter

Resultatene viser at 25% av respondentene som oppgir at de reiser til fritidsaktiviteter, vil kunne la bilen stå oftere hvis kollektivtilbudet blir bedre. Videre viser resultatene fra at 41,6% synes dagens kollektivtilbud er bra.

Respondentene som oppgir reiser til fritidsaktiviteter som den vanligste reisehensikten i rushtid, må følgende tiltak innføres for at kollektivtrafikken skal kunne bli et reelt alternativ til bilen.

1. Billigere billettpriser 66,7%
2. Hyppigere avganger 66,6%
3. Kortere reisetid 58,3%
4. Punktlighet 58,4%

Resultatene viser at billigere billettpriser og hyppigere avganger er de to viktigste tiltakene for de som reiser i forbindelse med fritidsaktiviteter og er noe som må forbedres for at skal velge å reise kollektivt. Reiser i forbindelse med fritidsaktiviteter er fleksible reiser der respondentene har mulighet til å endre reisevaner ved å bytte reisemål eller reise til andre tider.

Kollektivtilbudet: Kjører ikke i rushtiden

Resultatene viser at 52,5% av respondentene som oppgir de ikke kjører i rushtiden, vil kunne la bilen stå oftere hvis kollektivtilbudet blir bedre. Videre viser resultatene at 53,2% synes dagens kollektivtilbud er bra.

Respondentene som oppgir at de ikke kjører i rushtiden, vil at følgende tiltak innføres for at kollektivtrafikken skal kunne bli et reelt alternativ til bilen.

1. Billigere billettpriser 80%
2. Punktlighet 73,8%
3. Hyppigere avganger 66,6%
4. Kortere reisetid 43,3%

Resultatene viser at billigere billettpriser og punktlighet er de to viktigste tiltakene for de som oppgir at de ikke kjører i rushtiden.

Kollektivtilbudet: Andre grunner

Resultatene viser at 55,6% av respondentene som oppgir at de har andre grunner til å reise, vil kunne la bilen stå oftere hvis kollektivtilbudet blir bedre. Videre viser resultatene fra at 16,7% syns dagens kollektivtilbud er bra..

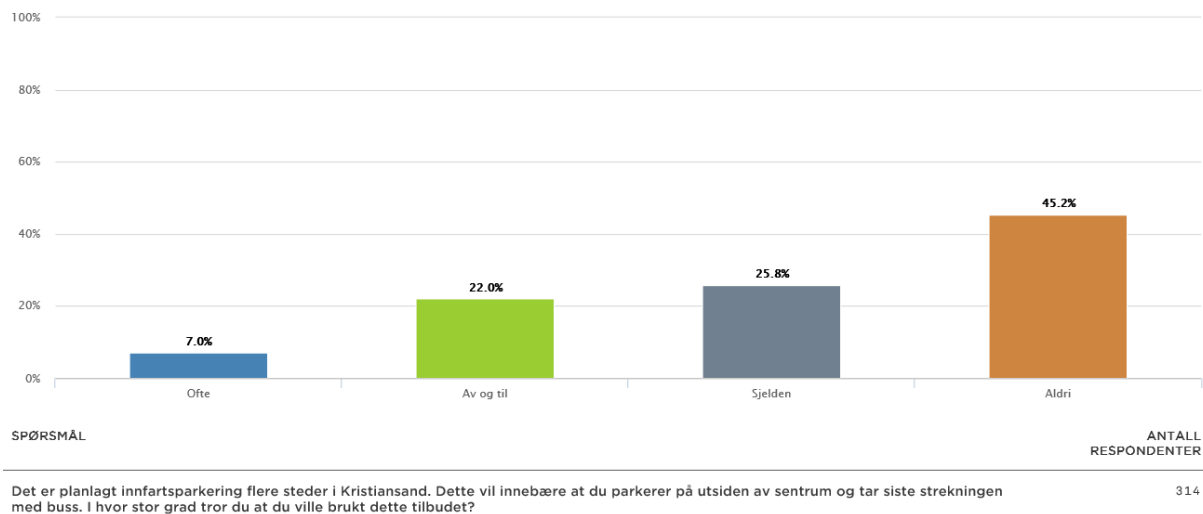
Respondentene som oppgir at de har andre grunner til å reise som den vanligste reisehensikten i rushtid, så må følgende tiltak innføres for at kollektivtrafikken skal kunne bli et reelt alternativ til bilen.

1. Billigere billettpriser 83,3%
2. Hyppigere avganger 82,4%
3. Punktlighet 82,4%
4. Kortere reisetid 52,9%

Resultatene viser at billigere billettpriser og hyppigere avganger er de to viktigste tiltakene for de som oppgir reiser i forbindelse med andre grunner og er noe som må forbedres for at de skal velge å reise kollektivt. Reiser i forbindelse med andre grunner er ukjente reiser der vi ikke vet om respondentene har mulighet til å endre reisevaner ved å bytte reisemål eller reise til andre tider.

5.3.4 Kan innfartsparkering være et reelt alternativ?

I 5.3.3 undersøkte vi hva befolkningen synes om dagens kollektivtilbud og om et bedre kollektivtilbud vil føre til at befolkningen benytter seg av det oftere. Nå skal vi undersøke om innfartsparkering med kombinasjon av kollektivtilbudet skal kunne hjelpe å avlaste hovedveisystemet og dermed gi bedre fremkommelighet, redusere bruken av langtidsparkeringsplasser i byen og gi et tilbud til de som ikke har parkeringsmuligheter i byen.



Figur 5-10 Viser hvor mange av respondentene som kunne tenke seg å benytte seg av innfartsparkering (N=314)

Av 314 respondenter så oppgir 7% at de vil kunne bruke innfartsparkeringen «ofte», 22% «av og til», 25,8% «Sjelden», 45,2% oppgir at de «aldri» vil benytte seg av innfartsparkeringen. Videre har vi kodet variablene «ofte», «av og til» og «sjelden» til «vil bruke innfartsparkering» mens de som aldri bruker innfartsparkering kodet til «vil aldri bruke innfartsparkering».

Tabell 5-9 Krysstabell Innfartsparkering * Inntekt (N=284)

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Innfartsparkering	Vil bruke innfartsparkeringen	Count	71	76	9	156
		% within Inntekt	54,2%	57,6%	42,9%	54,9%
	Vil aldri bruke innfartsparkeringen	Count	60	56	12	128
		% within Inntekt	45,8%	42,4%	57,1%	45,1%
Total		Count	131	132	21	284
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil bruke innfartsparkering

Det er 54,8% av respondentene som oppgir at de kan bruke innfartsparkeringen. Det er flest respondenter i aldersgruppen 51-60 år som oppgir at de kan tenke seg å bruke innfartsparkeringen. Av 171 respondenter som oppgir at de som vil bruke innfartsparkering, er det 49,7% som har kollektivtrafikk som et alternativ på reisen til/fra jobb/studiested, 18,1% kan sykle, 5,3% kan gå og 26,9% kan bare benytte bil. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at respondenter med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., har den høyeste andelen av de som kunne tenke seg å bruke innfartsparkeringen. Fordelt på område viser resultatene at respondenter som pendler fra nabokommunene i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal) har den høyeste andelen som kunne tenke seg bruke innfartsparkering.

Tabell 5-10 Krysstabell Innfartsparkering * Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen (N=311)

			Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen til/fra jobb/studiested?				Total
			Kollektivtrafikk	Sykkel	Gå	Kan bare benytte bil.	
Innfartsparkering	Vil bruke innfartsparkeringen	Count	85	31	9	46	171
		% within Innfartsparkering	49,7%	18,1%	5,3%	26,9%	100,0%
	Vil aldri bruke innfartsparkeringen	Count	56	20	15	49	140
		% within Innfartsparkering	40,0%	14,3%	10,7%	35,0%	100,0%
Total	Count	141	51	24	95	311	
	% within Innfartsparkering	45,3%	16,4%	7,7%	30,5%	100,0%	

Vil aldri bruke innfartsparkering

Det er 45,2% av respondentene som oppgir de aldri vil bruke innfartsparkeringen. Det er flest respondenter i aldersgruppen 60+ år som oppgir at de aldri kan tenke seg å bruke innfartsparkeringen. Av de 140 respondentene som svarer «Aldri» så er det 40% som har kollektivtrafikk som et alternativ på reisen til/fra jobb/studiested, 14,3% kan sykle og 10,7% kan gå og 30,5% kan bare benytte bil. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at respondenter med inntekt over 800 000 kr, har den høyeste andelen av respondenter som svarer at de «aldri» vil benytte seg innfartsparkeringen. Fordelt på område, viser resultatene respondenter som pendler fra kommuner i nord (Vennesla) og kommuner i vest (Søgne, Mandal) har den høyeste andelen som aldri kunne tenke seg å bruke innfartsparkering.

I 2014 var behovet for innfartsparkering vurdert til å være størst langs E18 i Kristiansand Øst. Det ble laget en midlertidig innfartsparkering på Rona som står ferdig pr dags dato. Videre var det også behov for økt kapasitet Nord for Kristiansand.²⁹

I del 1 av problemstillingen fant vi ut at den mest vanlige reisehensikten i rushtiden er å kjøre til «Arbeid», videre fant vi ut at det er kollektivtilbudet som er det alternativet som de fleste respondentene oppgir som et reelt alternativ til bil. Videre har vi kombinert spørsmålet innfartsparkering med reisehensikten «arbeid», da viser resultatene at 105 respondenter eller 58,3% av de som har som reisehensikt å kjøre til arbeid, vil kunne bruke innfartsparkerings. Resultatene kan tyde på at innfartsparkering i kombinasjon med et effektivt kollektivsystem kan være et av flere hjelpemidler for å avlaste hovedveisystemet og dermed gi bedre fremkommelighet.

En tidligere undersøkelse kom fram til at biltrafikken til og fra innfartsparkeringen tilknyttet Asker stasjon, ca. 23 km vest for Oslo sentrum. *Bidrar negativt til det lokale miljøet i Asker sentrum. Registreringene av bosted for dem som benytter innfartsparkeringen, viser at mange passerer innfartsparkeringer med ledig kapasitet på vei til Asker* (Hanssen, J, Tennøy, Christiansen & Øksenholt, 2014). Det er derfor viktig å tilby et godt kollektivtilbud for å få bilistene til å sette fra seg bilen, når de først har startet reisen. Dette er fordi at de fleste bilistene vil foretrekke å kjøre bilen helt fram til destinasjonen, *hvis det ikke er betydelige tidsgevinster eller sparte kostnader ved å reise kollektivt.*³⁰

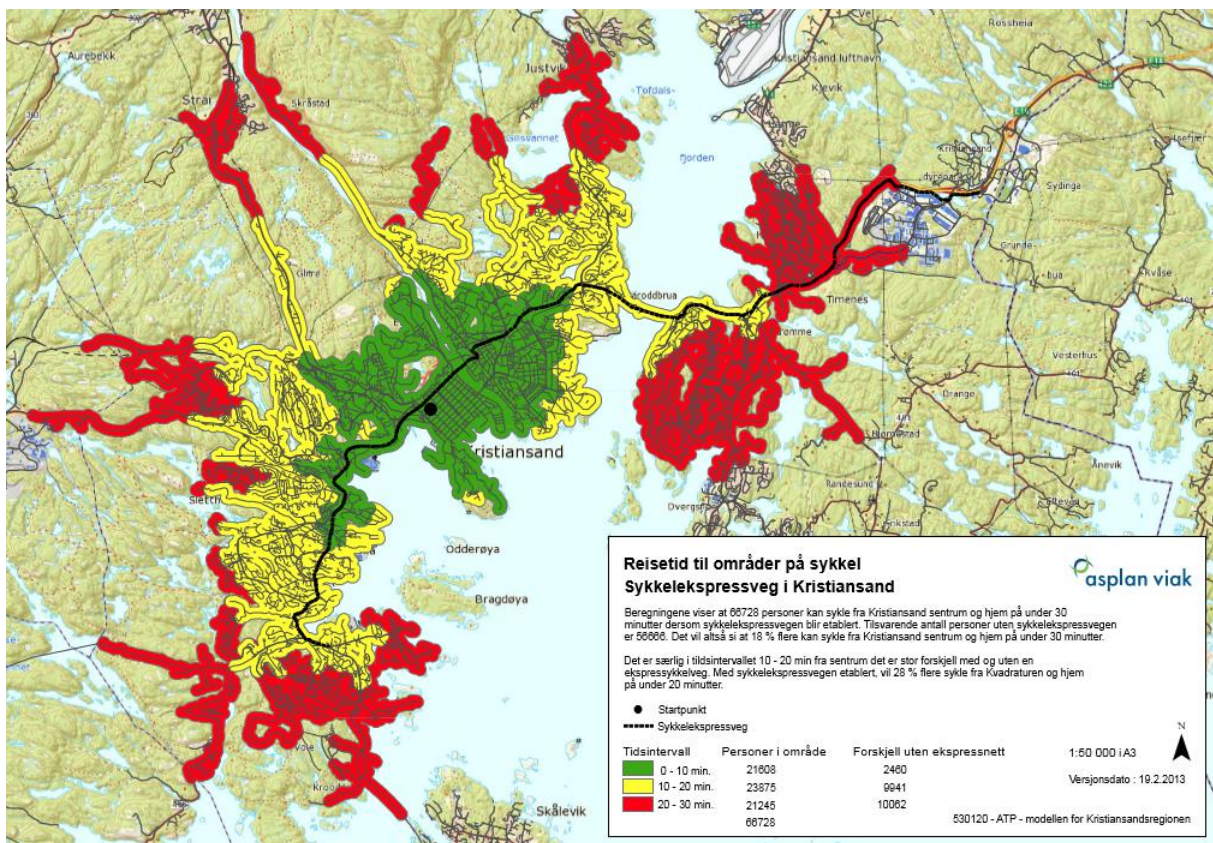
²⁹ <http://www.vaf.no/arkiv/2014/10/stadig-flere-anlegg-for-innfartsparkering>

³⁰ <http://www.tiltakskatalog.no/b-2-4.htm>

5.3.5 Hvorfor bruker befolkningen sykkel til arbeid/studiested og hvordan kan man få flere til å benytte seg av dette alternativet?

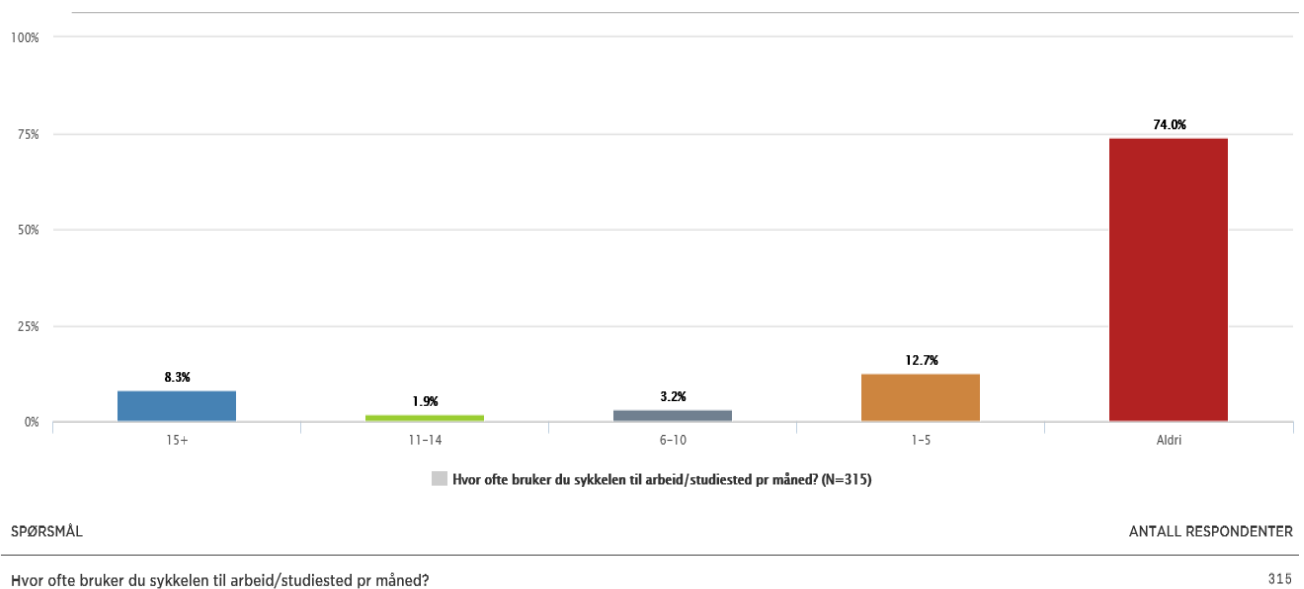
Under denne delen av oppgaven er det lagt vekt på hva som er avgjørende for at befolkningen sykler eller ikke sykler for så å kunne finne ut hvilke tiltak som må til for at flere skal bruke sykkelen som et alternativ til transport.

Det skal fortsatt satses gjøre det attraktivt for å få folk til å sykle fremfor å velge bil. Den nye sykkelekspressveien skal gi bedre fremkommelighet, øke trafikksikkerheten, kompletterer sykkelnettet der det mangler tilbud og spare tid. Kristiansand hadde 9 % sykkelandel i 2009 (Vågane, L, Brechen & Hjorthol, 2009).



Figur 5-11 Kart som viser reisetid til områder på sykkel i Kristiansand (Sykkelekspressveg Kristiansand-Mulighetsstudie 2013)

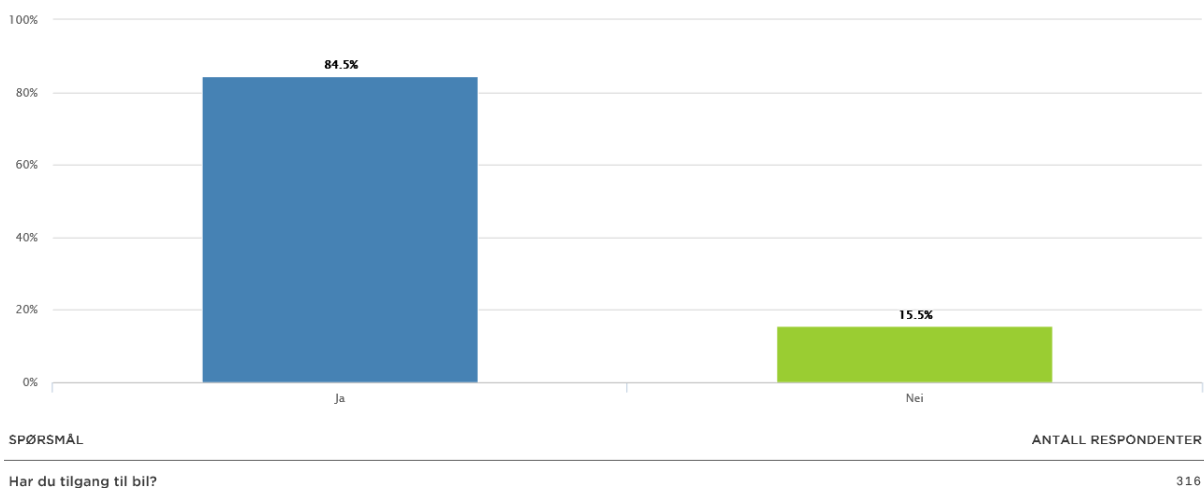
Hvor ofte sykler befolkningen til arbeid/studiested pr måned?



Figur 5-12 Hvor ofte bruker du sykkel til arbeid/studiested pr måned? (N=315)

Av 315 respondenter så er det 8,3% som oppgir at de sykler mer enn «15+» ganger per måned, 1,9% sykler «11-14» ganger, 3,2% sykler «6-10» ganger, 12,7% sykler «1-5» ganger per måned og 74% oppgir at de «aldri» sykler til jobb/studiested per måned.

Videre har vi kombinert spørsmålet «hvor ofte de benytter sykkel til jobb/studiested per» måned med spørsmål som respondentenes tilgang til bil, hvor arbeidsplassen/studiested er plassert, alder, barn og område.



Figur 5-13 Har du tilgang til bil? (N=316)

Av 316 respondenter så oppgir 84,5% av respondentene at de har tilgang til bil mens 15,5% oppgir at de ikke har tilgang til bil. Videre i undersøkelsen er variablene fra figur 5-12

omkodet til «Sykler 6-15+ ganger pr måned», «Sykler 1-5 ganger pr måned» og respondenter som «Sykler aldri».

Tabell 5-11 Krysstabell Hvor ofte bruker du sykkelen til arbeid/studiested pr måned * Har du tilgang til bil (N=313)

Hvor ofte sykler du? * Har du tilgang til bil? Crosstabulation

			Har du tilgang til bil?		Total
			Ja	Nei	
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	23	19	42
		% within Har du tilgang til bil?	8,7%	38,8%	13,4%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	32	8	40
		% within Har du tilgang til bil?	12,1%	16,3%	12,8%
	Sykler aldri	Count	209	22	231
		% within Har du tilgang til bil?	79,2%	44,9%	73,8%
Total		Count	264	49	313
		% within Har du tilgang til bil?	100,0%	100,0%	100,0%

I forhold til respondenter som har tilgang til bil, oppga ca. 20% at de sykler 1-15+ ganger per måned til jobb/studiested. Av respondentene som oppga at de ikke har tilgang bil oppga 55,1% at de sykler 1-15+ ganger per måned til jobb/studiested. De respondentene som har tilgang til bil vil ha en større frihet, tilgjengelighet og komfort enn de som sykler. *Komforten har betydning for hvor lang vi føler at reisen er (opplevd reisetid)* (Berge og Amundsen ,2001).

Når det gjelder alder så er det flest respondenter i aldersgruppen 31-40 år som sykler 1-15+ ganger. Det er flest respondenter uten barn som oppgir at de aldri sykler. Resultatene viser at Lund skiller seg mest ut for de som sykler 1-15+ ganger per måned.

Årsaken til at respondenter bosatt i området Lund sykler såpass mye, kan være på grunn av at sentrumsområdene i Kristiansand har relative korte avstander til arbeid/studiested og butikker. Derfor vil det være mulig for mange av respondentene til å forflytte seg svært effektivt ved å benytte seg av sykkelen som transportmiddel.

Tabell 5-12 Krysstabell Hvor ofte bruker du sykkelen til arbeid/studiested pr måned? Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert? (N=310)

Hvor ofte sykler du? * Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert? Crosstabulation

			Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert?		Total
			Innsiden av bommen	Utsiden av bommen	
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	37	5	42
		% within Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert?	17,8%	4,9%	13,5%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	30	10	40
		% within Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert?	14,4%	9,8%	12,9%
	Sykler aldri	Count	141	87	228
		% within Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert?	67,8%	85,3%	73,5%
Total	Count	208	102	310	
	% within Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert?	100,0%	100,0%	100,0%	

Av respondentene som oppga at arbeidsplassen/studiestedet er plassert på innsiden av dagens bomring, oppga 67,8% at de aldri sykler til arbeidsplassen/studiested, mens av respondentene som har arbeidsplassen/studiesteden på utsiden av dagens bomring, er det 85,3% som oppgir at de aldri sykler.

Tabell 5-13 Krysstabell Hvor ofte sykler du? * I hvilket område bor du? (N=313)

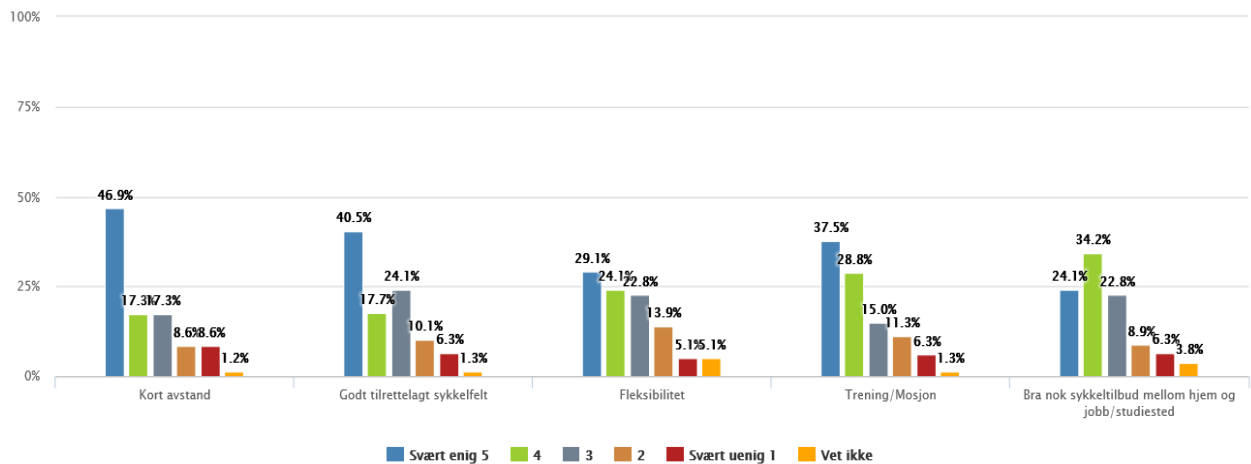
Hvor ofte sykler du? * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												
			Gimlekollen, Justik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Flekkerøya, Andaya, Sletthelia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	Total
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	3	17	7	1	1	8	0	0	0	1	1	2	41
		% within I hvilket område bor du?	12,0%	36,2%	22,6%	2,6%	12,5%	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	5,0%	5,4%	13,1%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	1	12	4	6	1	5	4	2	0	2	0	3	40
		% within I hvilket område bor du?	4,0%	25,5%	12,9%	15,8%	12,5%	19,2%	18,2%	9,1%	0,0%	10,0%	0,0%	8,1%	12,8%
	Sykler aldri	Count	21	18	20	31	6	13	18	20	17	17	19	32	232
		% within I hvilket område bor du?	84,0%	38,3%	64,5%	81,6%	75,0%	50,0%	81,8%	90,9%	100,0%	85,0%	95,0%	86,5%	74,1%
Total	Count	25	47	31	38	8	26	22	22	17	20	20	37	313	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Resultatet viser at av respondenter som oppgir at de arbeidsplassen/studiestedet er på innsiden av dagens bomring, er det flest respondenter fra Lund som benytter seg av sykkelen. Største andelen som oppgir at de aldri sykler, er respondenter fra Hånes og Tveit som ligger i rød sone 20-30 min j.f.r figur 5-11. Kommer man lenger ut av sentrumsområdet faller sykkelandelen. Sammenligner vi resultatene våre med eksempelet fra teoridelen om København, er sykkelandelen i byen høy, men så snart man kommer lenger ut av regionen faller sykkelandelen (Cykelregnskabet, 2012).

Hva er avgjørende for at respondentene sykler til jobb/studiested i dag?

For å kartlegge hva som er avgjørende for at respondentene velger å sykle har vi «routet» spørsmålet, det vil si at vi har lagt inn et filter som sørger for at respondentene ikke får spørsmål som ikke er aktuelle for dem. Kun respondentene som har svart at de sykler fra 1-15+ ganger, får muligheten til å svare på dette spørsmålet.



SPØRSMÅL	ANTALL RESPONDENTER	GJENNOMSNIITT	STANDARDVAVIK	MEDIAN
Kort avstand	81	2.19	1.39	2
Godt tilrettelagt sykkelfelt	79	2.28	1.32	2
Fleksibilitet	79	2.57	1.42	2
Trening/Mosjon	80	2.24	1.3	2
Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested	79	2.51	1.32	2

Figur 5-14 Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested? (N=79-81)

Kort avstand

Det er 64,2% av respondentene som er enige om at kort avstand var avgjørende for at de sykler til jobb/studiested og det er det den faktoren hvor flest respondenter er enige. Det er en større andel av kvinner enn menn som oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppen 18-30 år har den største andelen av dem som er enige. Respondenter fra områdene Lund og Sentrum skiller seg mest. Respondentene fra Sjødal var 100% enige, men det er kun to respondenter, noe som innebærer at generalisering til populasjonen fra dette området bør gjøres med forsiktighet.

Tidligere undersøkelser viser at befolkningen i Kristiansand som sykler, sykler over korte avstander. Det er ca. 50 % av sykkelreisene som gjennomføres i Kristiansand er under 15 minutter lange (se fig. 5-11).

Godt tilrettelagt sykkelfelt

Det er 58,2% av respondentene som er enige at et godt tilrettelagt sykkelfelt er avgjørende for at de sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av menn enn kvinner som oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppen 18-30 år har den største andelen av dem som er enige. Resultatene fra områdene viser at respondenter fra Gimlekollen, Justvik og Fagerholt skiller seg mest ut. Som nevnt i teoridelen så er København en av verdens beste sykkelbyer, suksessen skyldes en kombinasjon av flere faktorer. Først og fremst handler det om utvikling av infrastruktur og fasiliteter for syklister. Det er kan derfor være aktuelt å tilrettelegge og forbedre sykkelfeltene i Kristiansand, for å gjøre det mer attraktivt å velge sykkel framfor bilen.

Fleksibilitet

Det er 53,2% av respondentene som er enige at fleksibilitet er avgjørende for at de sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av kvinner enn menn som oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppen 18-30 år har den største andelen av dem som er enige. Fordelt på områder, er det flest respondenter fra Gimlekollen, Justvik og Fagerholt som er mest enige om at fleksibilitet er viktig. Videre viser resultatene at sykkel er mest konkurransedyktig på kortere reiser. Befolkningen som bor langt unna arbeidsted/studiested velger heller bil fremfor kollektiv og sykkel. Man kan utnytte fleksibiliteten til sykkel på de mer korte strekningene mens man prioriterer kollektivtransporten på lengre og mer trafikkunge strekninger.

Trening og mosjon

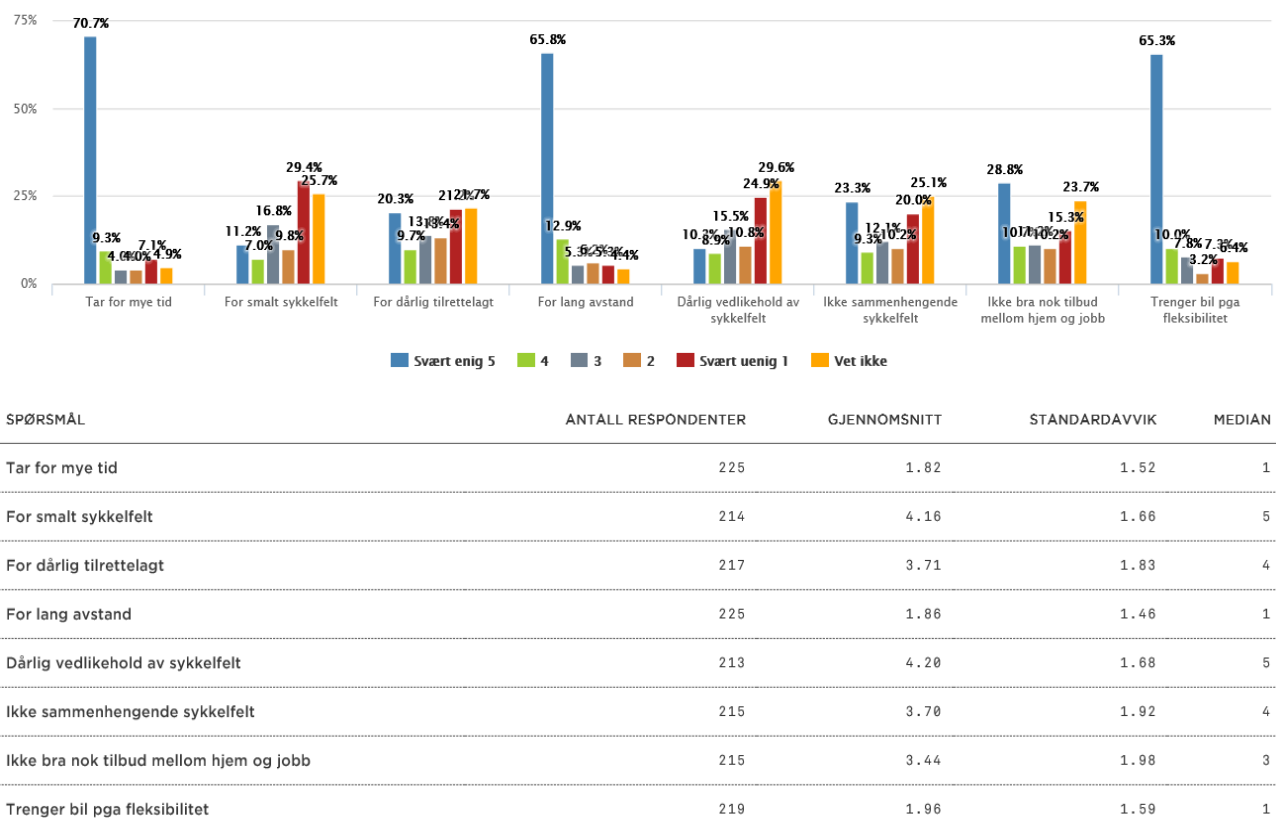
Det er 66,2% av respondentene som er enige at trening/mosjon er avgjørende for at de sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av kvinner enn menn som oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i alderen 60+ år har den største andelen av dem som er enige. Resultatene viser videre at det er en liten variasjon når man ser på områdene.

Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested

Det er 58,3% av respondentene som er enige at et «bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested» er avgjørende for at de sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av kvinner enn menn som oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i alderen 18-30 år har den største andelen av dem som er enige. Videre viser resultatene at det er respondenter fra Gimlekollen, Justvik og Fagerholt som skiller seg mest ut.

Hva er avgjørende for at respondentene ikke sykler til jobb/studiested i dag?

For å undersøke hva som er avgjørende for at respondentene aldri velger å sykle, har vi rutet spørsmålet. Kun respondentene som oppgir at de aldri sykler, får muligheten til å svare på dette spørsmålet.



Figur 5-15 Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested i dag? (N=213-225)

Tar for mye tid

Det er 80,4% av respondentene som er enige at det tar for mye tid er avgjørende for at de ikke sykler til jobb/studiested og det er det den faktoren hvor flest respondenter er enige. Det er en større andel av kvinner enn menn som oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over

aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppen 60+ år har den største andelen av dem som er enige. Fordelt på områder er det liten variasjon. Flest respondenter som har barn er enige om at det «tar for mye tid» å sykle til jobb/studiested.

Årsaken til at det kan ta for mye tid å sykle, er at man må regne med at den totale tidsbruken kan øke hvis man for eksempel må dusje og skifte tøy på jobb. I tillegg er det ikke alle som har tilgang til garderobe på jobb/studiestedet.

For smalt sykkelfelt

Det er 18,2% av respondentene som er enige og 39,2% som er uenige at «for smalt sykkelfelt» er avgjørende for at de ikke sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av menn enn kvinner oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppen 60+ år har den største andelen av dem som er enige, mens respondenter i aldersgruppen 41-50 år er mest uenige. Fordelt på områder, er det flest respondenter fra Lund som er enig, mens de som er mest uenig er respondenter fra Gimlekollen, Justvik, Fagerholt, Søm, Randesund og Høvåg.

For smalt sykkelfelt tvinger syklistene til å sykle i kjørebane eller i kollektivfeltet. Dette kan medføre til konflikter mellom kollektivtrafikken og syklisten, da de ofte har samme destinasjon når man sykler i tettbygde strøk.

For dårlig tilrettelagt

Det er 30,1% av respondentene som er enige og 34,7% som er uenige at det er «for dårlig tilrettelagt» er avgjørende for at de ikke sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av menn enn kvinner oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i alderen 60+ år har den største andelen av dem som er enige, mens respondenter i aldersgruppen 41-50 år er mest uenige. Det er flest respondenter fra Sødal som er enig, mens de som er mest uenig er respondenter fra områdene Tinnheia, Grim og Mosby.

For lang avstand

Det er 79% av respondentene som er enige om at «for lang avstand» er avgjørende faktor for at man ikke sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av kvinner enn menn oppgir at de er enige. Det er liten variasjon fordelt på alle aldersgruppene. Det er flest respondenter fra Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya og Slettheia som er enige. Avstanden mellom hjem og jobb er en faktor som er av stor betydning, ikke minst fordi den er avgjørende for hvor mye

tid som går med reisen til/fra jobb/studiested. Årsaken til at respondentene kan oppleve at det er «for lang avstand», kan være at det vil bli vanskelig for dem å kjøre/hente barna i skole eller barnehage ved hjelp av sykkel, eller at sykkelavstanden er for lang til arbeid/studiested.

Dårlig vedlikehold av sykkelfelt

Det er 19,4% av respondentene som er enige og 35,8% som er uenige at faktoren «dårlig vedlikehold av sykkelfelt» er avgjørende for at de ikke sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av menn enn kvinner oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i alderen 60+ år har den største andelen av dem som er enige, mens respondenter i aldersgruppen 41-50 år er mest uenige. Det er flest respondenter som fra pendler fra nabokommunene i nord som er enige, mens de som er mest uenige er respondenter fra Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya og Slettheia. *Tidligere undersøkelser viser at 18 % av dem som har sykkel, sykler nesten hver dag om sommeren, mens kun 6 % sykler om vinteren. Andelene som aldri sykler er 21 % om sommeren, men hele 69 % om vinteren (Sørensen, 2013e).*

Ikke sammenhengende sykkelfelt

Det er 32,9% av respondentene som er enige og 32,9% som er uenige at faktoren «ikke sammenhengende sykkelfelt» er avgjørende for at de ikke sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av menn enn kvinner oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppen 60+ år har den største andelen av dem som er enige, mens respondenter i aldersgruppen 41-50 år er mest uenige. Det er flest respondenter som fra pendler fra nabokommuner i nord som er enige, mens de som er mest uenig er respondenter fra Søm, Randesund og Høvåg.

Et «ikke sammenhengende sykkelfelt» kan føre til sykling på fortauet, som igjen kan føre til konflikter mellom gående og syklende, og kan dermed gi økt utrygghetsfølelse blant de gående.

Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb

Det er 39,9% som er enige og 25,8% som er uenige at faktoren «ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb» er avgjørende for at de ikke sykler til jobb/studiested. Det er en større andel av kvinner enn menn som oppgir at de er enige. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppen 60+ år har den største andelen av dem som er enige, mens respondenter i aldersgruppen 31-40 år er mest uenige. Det er flest respondenter

som fra pendler fra nabokommuner i nord som er enig. I tilfelle dårlig vær, bør syklistene kunne benytte seg av kollektivtilbudet, for å få en mer effektiv kombinasjonsreise. Andre mulige tiltak er at man må gjøre det billigere å ta med sykkel fra/til utvalgte holdeplasser eller strekninger. Dermed kan befolkningen benytte seg av sykkelen i en kombinasjon med kollektivtilbudet oftere og derfor må det være tilrettelagt for å komme inn med sykkel og at det er plass uten at det forlenger reisetiden til andre reisende.

Trenger bil på grunn av fleksibilitet

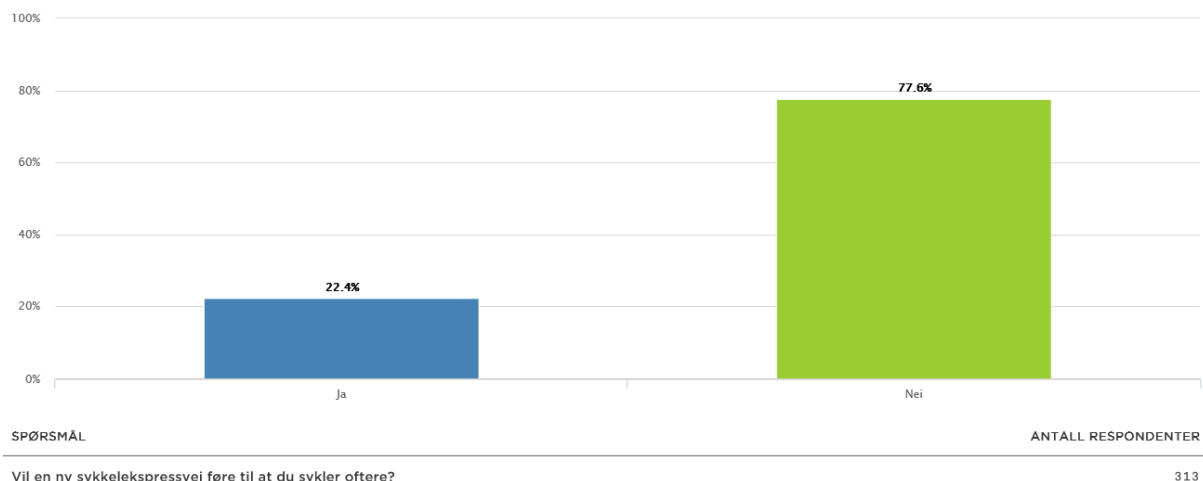
Det er 75,2% av respondentene som oppgir at de trenger bil på grunn av «fleksibilitet» og det er årsaken for at de ikke sykler til jobb/studiested. Når man fordeler svarene ut over aldersgruppene viser resultatene at respondenter i aldersgruppene 41-50 år og 51-60 år har den største andelen av dem som er enige. Fordelt på områdene er det flest respondenter fra Sødal som er enige.

Årsaken til at respondentene «trenger bil på grunn av fleksibiliteten» kan blant annet være på grunn av at de reiser i forbindelse med arbeid/studiested som er i høy grad ikke fleksible reiser der respondentene ikke har mulighet til å endre reisevaner ved å bytte reisemål eller reise til andre tider.

Vil en ny sykkelekspressvei føre til at respondentene sykler oftere?

Det er planlagt en ny sykkelekspressvei, som skal bidra til å øke antall personer som benytter seg av sykkel til jobb/studiested. Dette inkluderer flere nye sykkelfelt som skal lede ned til en ny sykkelbro over Otra. Sykkelbroen skal koste rundt 80 millioner og skal føre sykelistene over Otra og inn til sentrum. Statistikk fra Statens vegvesen viser at 6000 sykler over elva i dag, av disse sykler 2500 over Oddernesbroen og 3500 over Lundsbroen.

Vi skal undersøke hvor mye befolkningen vil bruke disse prosjektene eller om politikerne bør bruke disse pengene på noe annet. Respondentene ble spurt om følgende: «Vil en ny sykkelekspressvei føre til at du sykler oftere?».



Figur 5-16 Vil en ny sykkelekspressvei føre til at du sykler oftere? (N=313)

Av 313 respondenter så oppgir 22,4% «ja» på at en ny sykkelekspressvei vil føre til at de sykler oftere, mens 77,6% oppga «nei».

Respondenter som kommer til å bruke en sykkelekspressvei

Det er 22% eller 70 respondenter svarte «ja» til at en sykkelekspressvei vil føre til at de sykler oftere. Av disse er det en større andel av menn enn kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år som oppgir at en sykkelekspressvei vil føre til at de sykler oftere. Når det gjelder tilgang på bil, viser resultatene at det er 17,1 % av respondentene som har tilgang på bil som oppgir at en ny sykkelekspressvei vil føre til at de sykler oftere. Dersom vi kombinerer spørsmålet «Hvor mange barn har du?», med «Vil en ny sykkelekspressvei føre til at du sykler oftere?». Resultatene viser at det ikke er noen sammenheng mellom de som har barn og ikke har barn. For de som har barn er det mer naturlig at de må bruke bil til

barnehage, skole og deretter komme seg til arbeid/studiested. Fordelt på områder, er det flest respondenter fra Lund og Sentrum som oppgir at de vil bruke sykkeleक्सpressveien ofte.

Årsaken til at respondenter bosatt i områdene Lund og Sentrum vil bruke en sykkeleक्सpressvei, kan være på grunn av at sentrumsområdene i Kristiansand har relative korte avstander til arbeid/studiested og butikker. Derfor vil det være mulig for mange av respondentene til å forflytte seg svært effektivt ved å benytte seg av sykkelen som transportmiddel på en sykkeleक्सpressvei.

Respondenter som ikke kommer til å bruke sykkeleक्सpressveien

Det er 77,6% eller 243 som svarte «nei» til at en sykkeleक्सpressvei vil føre til at de ikke sykler oftere, av disse er en større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 60+ år som oppgir at en sykkeleक्सpressvei ikke vil føre til at de sykler oftere. Når det gjelder tilgang på bil, viser resultatene at 82,9% av respondentene som har tilgang på bil, oppgir at en sykkeleक्सpressvei ikke vil føre til at de sykler oftere. Fordelt på områder, er det flest respondenter fra Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya og Slettheia, som oppgir at de ikke kommer til å bruke sykkeleक्सpressveien.

Årsaken til at respondenter bosatt i områdene Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya og Slettheia ikke vil bruke en sykkeleक्सpressvei, kan være på grunn av de er mer avhengig av bil enn respondentene som bor nærmere Sentrum. I tillegg er avstandene såpass lange at det tar for lang tid å sykle, selv om det kommer en sykkeleक्सpressvei. Områdene ligger i gul og rød sone 10-30 min j.f.r figur 5-11.

Vil respondenter som reiser til jobb/studiested, ha nytte av en ny sykkeleक्सpressvei?

Når det gjelder hvordan respondentene kommer seg til jobb/studiested viser resultatene at det er 57,9% av dem som sykler, oppgir at den nye sykkeleक्सpressveiene vil føre til at de sykler oftere. Mens respondentene som bruker bil til jobb/studiested, er det kun 9,4% som oppgir at en sykkeleक्सpressvei vil føre til at de sykler oftere.

Tabell 5-14 Krysstabell Vil en ny sykkeleक्सpressvei * Hvordan kommer du deg til jobb? (N=311)

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Hvordan kommer du deg til jobb/studiested? Crosstabulation

			Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?					Total
			Bruker bil	Sykler	Går	Benytter kollektivtrafikk tilbud	Kombinerer flere måter	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	18	11	6	18	17	70
		% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	9,4%	57,9%	37,5%	45,0%	38,6%	22,5%
	Nei	Count	174	8	10	22	27	241
		% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	90,6%	42,1%	62,5%	55,0%	61,4%	77,5%
Total	Count	192	19	16	40	44	311	
	% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Til slutt viser resultatene at 28 respondenter som tidligere har oppgitt at de aldri sykler, oppgir nå at en sykkeleक्सpressvei vil føre til at de sykler oftere.

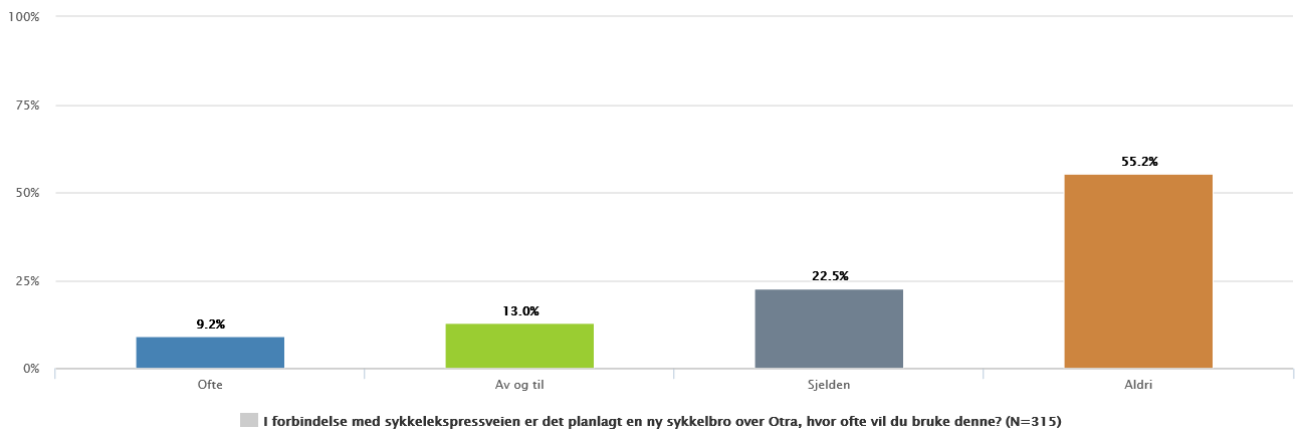
Tabell 5-15 Krysstabell Vil en ny sykkeleक्सpressvei * Hvor ofte bruker du sykkel? (N=311)

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Hvor ofte sykler du? Crosstabulation

			Hvor ofte sykler du?			Total
			Sykler 6-15+ ganger pr måned	Sykler 1-5 ganger pr måned	Sykler aldri	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	21	20	28	69
		% within Hvor ofte sykler du?	51,2%	51,3%	12,1%	22,2%
	Nei	Count	20	19	203	242
		% within Hvor ofte sykler du?	48,8%	48,7%	87,9%	77,8%
Total	Count	41	39	231	311	
	% within Hvor ofte sykler du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil en sykkelbro over Otra føre til at respondentene sykler oftere?

Vi skal nå undersøke om befolkningen kommer til å bruke den planlagte sykkelbro over Otra i forbindelse med sykkелеkspressveien. Først skal vi undersøker hvor ofte respondentene har tenkt å bruke sykkelbroen.



Figur 5-17 I forbindelse med sykkелеkspressveien er det planlagte en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? (N=315)

Av 315 respondenter er det 9,2% av respondentene som oppgir at de vil bruke sykkelbroen «ofte», 13% oppgir «av og til», 22,5 % oppgir «sjelden». Majoriteten av respondentene svarer at de «aldri» ville bruke en ny sykkelbro over Otra; denne andelen er 55,2%.

Ofte:

Det er 9,2% av respondentene som oppgir at de kunne seg å bruke en ny sykkelbro over Otra «ofte». Av disse er det en større andel av kvinner enn menn og de fleste er i aldersgruppen 18-30 år. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at respondenter med inntekt inntil 400 000 kr., har den høyeste andelen av de som kunne tenke seg å bruke sykkelbroen «ofte». Videre viser resultatene at områdene Lund og Sentrum skiller seg mest ut. Respondentene som oppga at de sykler 6-15+ ganger til jobb/studiested, var det 34,1% av de som kommer til å bruke broa «ofte». Respondentene som oppga at de aldri sykler til jobb/studiested var det kun 2,6% som kommer til å bruke den «ofte».

Tabell 5-16 Krysstabell I forbindelse med sykkелеkspressveien er det planlagt en ny sykkel over Otra * Hvor ofte sykler du? (N=313)

I forbindelse med sykkелеkspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? * Hvor ofte sykler du? Crosstabulation

		Hvor ofte sykler du?			Total	
		Sykler 6-15+ ganger pr måned	Sykler 1-5 ganger pr måned	Sykler aldri		
I forbindelse med sykkелеkspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?	Ofte	Count	14	9	6	29
		% within Hvor ofte sykler du?	34,1%	22,5%	2,6%	9,3%
	Av og til	Count	8	9	23	40
		% within Hvor ofte sykler du?	19,5%	22,5%	9,9%	12,8%
	Sjelden	Count	6	13	52	71
		% within Hvor ofte sykler du?	14,6%	32,5%	22,4%	22,7%
	Aldri	Count	13	9	151	173
		% within Hvor ofte sykler du?	31,7%	22,5%	65,1%	55,3%
	Total	Count	41	40	232	313
		% within Hvor ofte sykler du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Av og til

Det er 13% av respondentene som oppgir at de kunne seg å bruke en ny sykkelbro over Otra «av og til». Av disse er det en større andel av menn enn kvinner og de fleste er i aldersgruppen 31-40 år. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at respondenter med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., har den høyeste andelen av de som kunne tenke seg å bruke sykkelbroen «av og til». Videre viser resultatene at områdene Tinnheia, Grim, Mosby skiller seg mest ut. Av respondentene som oppga at de sykler 6-15+ ganger til jobb/studiested, var det 19,5% av de som kommer til å bruke broa «av og til». Respondentene som oppga at de aldri sykler til jobb/studiested var det 9.9% som kommer til å bruke den «av og til».

Sjelden

Det er 22,5% av respondentene som oppgir at de kunne seg å bruke en ny sykkelbro over Otra «sjelden». Av disse er det en større andel av kvinner enn menn og de fleste er i aldersgruppen 31-40 år. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at respondenter med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., har den høyeste andelen av de som kunne tenke seg å bruke sykkelbroen «sjelden». Fordelt på områdene viser resultatene at det er liten variasjon. Av respondentene som oppga at de sykler 6-15+ ganger til jobb/studiested, var det 14,6% av de som kommer til å bruke sykkelbroen «sjelden». Respondentene som

oppgå at de aldri sykler til jobb/studiested, var det 22,4% som kommer til å bruke den «sjelden».

Aldri

Det er 55,2% av respondentene som oppgir at de «aldri» vil bruke en ny sykkelbro over Otra. Av disse er det en større andel av menn enn kvinner, og de fleste er i aldersgruppen 60+ år. Videre viser det seg at av respondentene som oppgir «aldri» har en høyere svarprosent jo eldre de er. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at respondenter med inntekt over 800 000 kr., har den høyeste andelen av de som kunne tenke seg å bruke sykkelbroen «aldri». Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor lenger vekk enn Lund og Sentrum i svært liten grad kommer til å benytte seg av sykkelbroen.

Hvor ofte vil respondenter som reiser til arbeid/studiested bruke en sykkelbro over Otra?

Kombinerer vi spørsmålene «Hvor ofte de vil bruke sykkelbroen over Otra?» med «Hvordan respondentene kommer seg til jobb/studiested?» viser resultatene at 47,4% av respondentene som sykler til jobb/studiested, oppgir at de vil bruke den nye sykkelbroen «ofte».

Respondenter som bruker bil til jobb/studiested, er det kun 1,6% som oppgir at de vil bruke den nye sykkelbro over Otra «ofte».

Tabell 5-17 Krysstabell i forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra * Hvordan kommer du deg til jobb/studiested? (N=313)

I forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? * Hvordan kommer du deg til jobb/studiested? Crosstabulation

		Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?					Total	
		Bruker bil	Sykler	Går	Benytter kollektivtrafikk tilbud	Kombinerer flere måter		
I forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?	Ofte	Count	3	9	4	6	7	29
		% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	1,6%	47,4%	25,0%	15,0%	15,6%	9,3%
	Av og til	Count	18	2	2	9	10	41
		% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	9,3%	10,5%	12,5%	22,5%	22,2%	13,1%
	Sjelden	Count	42	3	3	12	11	71
		% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	21,8%	15,8%	18,8%	30,0%	24,4%	22,7%
	Aldri	Count	130	5	7	13	17	172
		% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	67,4%	26,3%	43,8%	32,5%	37,8%	55,0%
	Total	Count	193	19	16	40	45	313
		% within Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Til slutt skal vi kombinere spørsmålene «Hvor ofte de vil bruke sykkelbroen over Otra?» med «Hvor ofte bruker du sykkel til jobb/studiested per måned?». Respondentene som oppgir at de aldri sykler til jobb/studiested, var det kun 2,6% som oppgir at de vil bruke en ny sykkelbro «ofte». Resultatene viser at respondenter som allerede ikke sykler, ikke kommer til å sykle oftere på grunn av at det bygges en sykkelbro over Otra.

Tabell 5-18 Krysstabell i forbindelse med sykkелеkspresveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra * Hvor ofte sykler du (N=313)

I forbindelse med sykkелеkspresveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? * Hvor ofte sykler du? Crosstabulation

			Hvor ofte sykler du?			Total
			Sykler 6-15+ ganger pr måned	Sykler 1-5 ganger pr måned	Sykler aldri	
I forbindelse med sykkелеkspresveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?	Ofte	Count	14	9	6	29
		% within Hvor ofte sykler du?	34,1%	22,5%	2,6%	9,3%
	Av og til	Count	8	9	23	40
		% within Hvor ofte sykler du?	19,5%	22,5%	9,9%	12,8%
	Sjelden	Count	6	13	52	71
		% within Hvor ofte sykler du?	14,6%	32,5%	22,4%	22,7%
	Aldri	Count	13	9	151	173
		% within Hvor ofte sykler du?	31,7%	22,5%	65,1%	55,3%
Total	Count	41	40	232	313	
	% within Hvor ofte sykler du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Oppsummering

Resultatene fra del 5.3.0 Hvorfor kjører du i rushtiden?

Reisehensikt: Arbeid Det er flest menn i aldersgruppen 41-50 år med barn, med en inntekt over 800 000 kr som oppgir denne reisehensikten som vanlig årsak til å krysse bomringen i rushtiden. Andelen som oppgir å kjøre til «arbeid» som vanligste årsak, faller med inntektsnivået til respondentene. Respondenter med inntekt under 400 000 kr., har minst andel, oppgir dette som en av de vanligste reisehensikten i rushtiden

Reisehensikt: Reiser i forbindelse med jobb Det er 8,5% av respondentene som oppgir at de reiser i forbindelse med jobb i rushtiden. Det er flest menn i aldersgruppen 51-60 år med en inntekt mellom 400 – 800 000 kr., bosatt i Tinnheia, Grim, Mosby, tett fulgt av respondentene som pendler fra nabokommuner i nord på 15%. som oppgir denne reisehensikten som vanlig årsak til å krysse bomringen i rushtiden.

Reisehensikt: Kjører ikke i rushtiden Det er 19,6% som oppgir at de ikke kjører i rushtiden. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år med en inntekt inntil 400 000 kr., bosatt i Sentrum som oppgir at de ikke kjører i rushtiden.

Resultatene fra del 5.3.1 Har befolkningen mulighet til å endre reiseatferd?

Mulighet til å endre reiseatferd: Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år med inntekt over 800 000 kr., bosatt på Sødal og Lund som oppgir at de har mulighet til å endre reiseatferd.

Ikke mulighet til å endre reiseatferd: Det er flest menn i aldersgruppen 41-50 år med en inntekt mellom 400 – 800 000kr., oppgir at de ikke har mulighet til å endre reiseatferd. Resultatene viser at respondenter som ikke har mulighet til å endre reiseatferd, ikke har sammenheng med om respondentene har barn eller ikke.

Resultatene fra del 5.3.2 Hvilket alternativ transportmiddel kan befolkningen bruke?

Alternativ transport: Kjøre til Arbeid Av de 182 respondentene som oppgir å komme seg til «arbeid» som den vanligste reisehensikten i rushtiden, oppgir 50,5% at kollektivtrafikken er et reelt alternativ. Videre oppgir 11,5% at de kan sykle, 1,1% kan gå og til slutt svarer 36,8% at de ikke har andre alternativer enn å kjøre bil.

Alternativ transport: Reiser i forbindelse med jobb Det er 29,6% av respondentene som oppgir reiser i forbindelse med jobb som en av de vanligste årsakene til å krysse bomringen i rush, 29,6% oppgir at kollektivtrafikken er et reelt alternativ til bil på reisen. 25,9% oppgir at de at kan sykle, 3,7% at de kan gå og til slutt svarer 40,7% at de ikke har andre alternativer enn å kjøre bil.

Resultatene fra del 5.3.3 Kollektivtilbudet

Kommer til å la bilen stå oftere Det er 39,6% av respondentene som oppgir at «ja» et bedre kollektivtilbud føre til de lar bilen stå oftere. Det er flest menn i aldersgruppen 18-30 år, med inntekt inntil 400 000 kr., bosatt i Gimlekollen, Justvik og Fagerholt som oppgir at et bedre kollektivtilbud vil føre til «de lar bilen stå oftere».

Avhengig av bil Det er 31,3% av respondentene som oppgir at de er «avhengig av bil». Det er flest menn i aldersgruppen 31-50 år, med en inntekt over 800 000 kr., bosatt i Vågsbygd, Flekkerøya, Voiebyen, Andøya og Slettheia som oppgir at de er «avhengig av bil». Resultatene viser at respondenter med barn oppgir at de er mer avhengig av bil, enn de uten barn.

Resultatene fra del 5.3.4 Kan innfartsparkering være et reelt alternativ?

Det er 54,8% av respondentene som oppgir at de kan bruke innfartsparkeringen. Det er flest respondenter i aldersgruppen 51-60 år som oppgir at de kan tenke seg å bruke innfartsparkeringen. Videre viste resultatene at 58,3% av de som har som reisehensikt å kjøre til arbeid, vil kunne bruke innfartsparkeringen.

Resultatene fra del 5.3.5 Hvor ofte sykler befolkningen og vil befolkningen bruke en sykkelekspressvei og sykkelbro over Otra?

Av 315 respondenter oppgir 26% som oppgir at de sykler mellom 1-15+ ganger per måned, mens 74% oppgir at de «aldri» sykler til jobb/studiested.

De faktorene som har størst påvirkning for at respondentene sykler er; «kort avstand» og «trening/mosjon».

De faktorene som har størst påvirkning for at respondentene ikke sykler er; «tar for mye tid», «lang avstand» og «trenger bil på grunn av fleksibilitet».

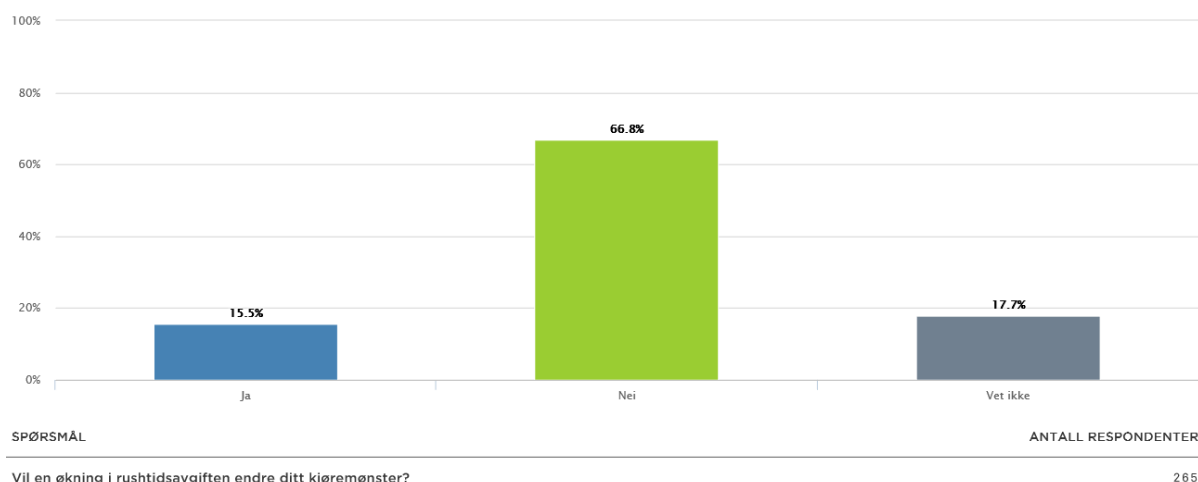
Vil en ny sykkelekspressvei føre til at respondentene sykler oftere? Av 313 respondenter oppgir 22% «ja» at en ny sykkelekspressvei vil føre til at de sykler oftere. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år, bosatt på Lund og Sentrum som oppgir at en sykkelekspressvei vil føre til at de sykler «oftere». Mens de som brukte bil til jobb/studiested, var det kun 9,4% som oppgir at en ny sykkelekspressvei vil føre til at de sykler «oftere».

Vil en sykkelbro over Otra føre til at respondentene sykler oftere? Av 315 respondenter oppgir 9,2% av respondentene at de vil bruke sykkelbroen «ofte». Majoriteten av respondentene svarer at de aldri vil bruke en ny sykkelbro over Otra; denne andelen er på 55,2%. De fleste er i aldersgruppen 18-30 år, med inntekt inntil 400 000 kr., bosatt på Lund og Sentrum som kunne tenkte seg å bruke sykkelbroen «ofte». Respondentene som oppga at de aldri sykler til jobb/studiested, var det kun 2,6% som kommer til å bruke den «ofte».

Hvordan vil befolkningen sitt kjøremønster bli påvirket av nye bommene og den økte rushtidsavgiften som kommer i 2018-2019?

I denne problemstillingen skal vi prøve å kartlegge og undersøke om befolkningen kommer til å endre sitt kjøremønster i fremtiden når de nye bommene og den økte rushtiden blir innført.

5.4.0 Vil en økning i rushtidsavgift endre befolkningen sitt kjøremønster?



Figur 5-18 Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster? (N=265)

Av 265 respondenter oppgir 15,5% «ja» at en økning i rushtidsavgiften vil føre til at man endrer sitt kjøremønster; mens 66,8% oppgir «nei» og 17,7% «vet ikke».

Tabell 5-19 Krysstabell Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster * Inntekt (N=244)

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	Ja	Count	17	14	7	38
		% within Inntekt	17,5%	11,2%	31,8%	15,6%
	Nei	Count	61	90	13	164
		% within Inntekt	62,9%	72,0%	59,1%	67,2%
	Vet ikke	Count	19	21	2	42
		% within Inntekt	19,6%	16,8%	9,1%	17,2%
Total	Count	97	125	22	244	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Endre kjøremønster

Det er 15,5% eller 41 respondenter som oppgir «ja» at de kan endre kjøremønster; av disse er det en større andel av kvinner enn menn. Videre oppgir 11 respondenter å bo innsiden av dagens bomring og 29 respondenter bor på utsiden av bomringen. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år som oppgir at en økning i rushtidsavgiften vil føre til at de endrer kjøremønsteret.

Kombinerer vi spørsmålene «Vil økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?» med den mest vanlige reisehensikten som er arbeidsreiser viser resultatene at 11,8% av respondentene som oppgir reisehensikten «arbeid», vil endre sitt kjøremønster etter at rushtidsavgiften øker. Videre viser resultatene at respondenter som kan endre sitt kjøremønster, er det flest respondenter med barn som kommer til å endre kjøremønster. Fordeler man svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt over 800 000 kr., som oppgir at de vil endre kjøremønster som følge av en økning i rushtidsavgiften.

Fordelt på områdene viser resultatene at det er respondenter som bor på Lund som har den høyeste andelen av respondentene som vil endre sitt kjøremønster.

Tabell 5-20 Krysstabell Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster * Hvorfor kjører du i rushtiden? (N=265)

		Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?							
		Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ørend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	Total	
Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	Ja	Count	20	4	2	2	9	4	41
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	11,8%	16,0%	14,3%	18,2%	30,0%	26,7%	15,5%
	Nei	Count	122	17	10	7	13	8	177
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	71,8%	68,0%	71,4%	63,6%	43,3%	53,3%	66,8%
	Vet ikke	Count	28	4	2	2	8	3	47
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	16,5%	16,0%	14,3%	18,2%	26,7%	20,0%	17,7%
Total	Count	170	25	14	11	30	15	265	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Ikke endre kjøremønster

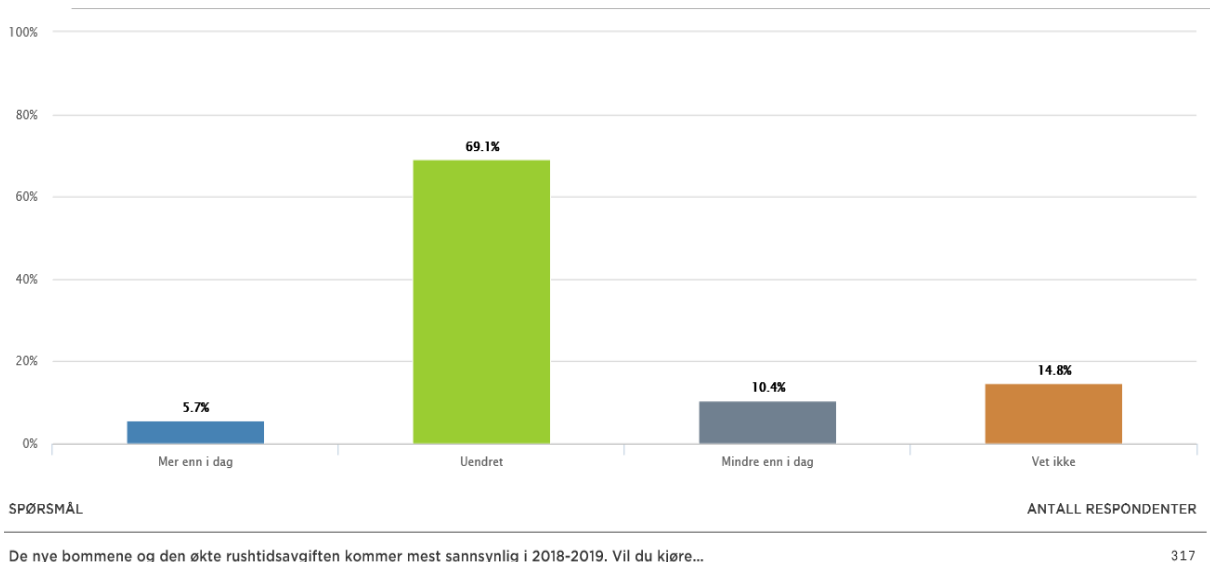
Det er 66,8% eller 177 respondenter som svarte at de ikke kan endre kjøremønster, av disse er det en større andel av menn enn kvinner. Videre oppgir 37 respondenter å bo på innsiden av dagens bomring og 140 respondenter bor på utsiden. Det er flest respondenter i aldersgruppen 31-40 år som oppgir at de ikke vil endre kjøremønster etter at rushtidsavgiften øker.

Kombinerer vi spørsmålet «Vil en økning i rushtidsavgiften vil endre deres ditt kjøremønster?» med den mest vanlige reisehensikten som er arbeidsreiser viser resultatene at 71,8% av respondentene som oppgir reisehensikten «arbeid», ikke vil endre sitt kjøremønster etter at rushtidsavgiften øker. Videre viser resultatene at det er flest respondenter uten barn som oppgir at det ikke kan gjør endre kjøremønster. Fordeler man svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt fra 400 – 800 000 kr., som oppgir at de ikke har mulighet til å endre sitt kjøremønster.

Resultatene viser liten variasjon når en ser resultatene fordelt på områdene. De områdene som skiller seg mest ut er områdene Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya og Slettheia.

5.4.1 Vil respondentene kjøre mer, uendret eller mindre?

Videre ble respondentene spurt om hvordan de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer til å påvirke kjøringen.



Figur 5-19 De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig 2018-2019. Vil du kjøre (N=317)

Av 317 respondenter oppgir 5,7% at de kommer til å kjøre «Mer enn i dag» når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer 2018-2019; 69,1% svarte «Uendret», 10,4% «Mindre enn i dag» og 14,8% «Vet ikke».

Tabell 5-21 Krysstabell De nye bommene og den økte rushtidsavgiften * Inntekt (N=286)

De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre... * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre...	Mer enn i dag	Count	8	7	2	17
		% within Inntekt	6,1%	5,3%	8,7%	5,9%
	Uendret	Count	79	106	16	201
		% within Inntekt	60,3%	80,3%	69,6%	70,3%
	Mindre enn i dag	Count	14	10	5	29
		% within Inntekt	10,7%	7,6%	21,7%	10,1%
	Vet ikke	Count	30	9	0	39
		% within Inntekt	22,9%	6,8%	0,0%	13,6%
Total	Count	131	132	23	286	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Mer enn i dag

Det er 5,7% av respondentene som oppgir at de vil kjøre «mer enn i dag», når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften blir innført. Av disse er en det større andel av menn enn kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år oppgir at de vil kjøre «Mer enn i dag» når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer. Kombinerer vi spørsmålene «Vil de nye bommene og den økte rushtidsavgiften?» med den mest vanlige reisehensikten som er «arbeidsreiser», viser resultatene at 5,5% av respondentene som oppgir reisehensikten «arbeidsreiser» at det vil kjøre «mer enn i dag».

Tabell 5-22 Krysstabell De nye bommene og den økte rushtidsavgiften * Alder (N=315)

De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre... * Alder Crosstabulation

		Alder					Total	
		18-30	31-40	41-50	51-60	60+		
De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre...	Mer enn i dag	Count	13	3	2	0	0	18
		% within Alder	9,3%	5,4%	3,6%	0,0%	0,0%	5,7%
	Uendret	Count	84	45	41	34	14	218
		% within Alder	60,0%	80,4%	73,2%	79,1%	70,0%	69,2%
	Mindre enn i dag	Count	15	3	8	5	2	33
		% within Alder	10,7%	5,4%	14,3%	11,6%	10,0%	10,5%
	Vet ikke	Count	28	5	5	4	4	46
		% within Alder	20,0%	8,9%	8,9%	9,3%	20,0%	14,6%
Total	Count	140	56	56	43	20	315	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt over 800 000 kr., som oppgir at de ikke har mulighet til å endre sitt kjøremønster. Majoriteten av respondentene oppgir at de vil kjøre «mer enn i dag» bor i områdene Sødal, Vågsbygd, Flekkerøya, Andøya og Slettheia.

Uendret

Det er 69,1% av respondentene som oppgir at de vil kjøre «uendret». Av disse er en det større andel av menn enn kvinner. Det er flest respondenter i aldersgruppen 31-40 år oppgir at de vil kjøre «uendret» når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer. Kombinerer vi spørsmålene «Vil de nye bommene og den økte rushtidsavgiften?» med den mest vanlige reisehensikten som er «arbeidsreiser», viser resultatene at 76% av respondentene som oppgir reisehensikten «arbeidsreiser» at kjøremengden vil være «uendret».

Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., som oppgir at de kjøringen vil bli forbli uendret. Årsaken til at respondenter med høyere inntekt kommer til å kjøre «uendret»,

er fordi den økonomisk belastning av den økte rushtidsavgiften og nye bommene er mindre for respondenter med høy inntekt. Majoriteten av respondentene som oppgir at kjøremengden vil være «uendret» bor i områdene Søm, Randesund, Høvåg og pendler fra nabokommuner.

Tidligere undersøkelser av Sosioøkonomisk Effekter av Tidsdifferensierte bomsatser i Kristiansandregionen (Aasen, Salte & Jordbakke, 2016) og Reisevaneundersøkelsen i Kristiansandregionen (Haugsbø, Ellis O, & Johansen, 2015). Viser at det er en høyere andel av menn med høyere inntekt som kjører mest gjennom bomringen i rushtiden og at kollektivtilbudet er det mest reelle alternativet til bilen i rushtiden. Resultatene fra vår undersøkelse stemmer godt overens med funnene i de to tidligere undersøkelsene for Kristiansandsregionen.

Mindre enn i dag

Det er 10,4% av respondentene som oppgir at de vil kjøre «mindre enn i dag». Av disse er en det større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 41-50 år som oppgir at de vil kjøre «Mindre enn i dag». Kombinerer vi spørsmålene «Vil de nye bommene og den økte rushtidsavgiften?» med den mest vanlige reisehensikten som er «arbeidsreiser», viser resultatene at 9,8% av respondentene som oppgir reisehensikten «arbeidsreiser» at de vil kjøre mindre enn i dag.

Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt over 800 000 kr., som oppgir at de vil kjøre «mindre enn i dag». Majoriteten av respondentene som oppgir de vil kjøre «mindre enn i dag» bor i områdene Hånes og Tveit. Årsaken til at respondenter vil kjøre «mindre i dag» kan være at de mer prisfølsomme til en økning i rushtidsavgiften.

Når man øker rushtidsavgiften viser figuren i kap 3.7 at de mest prisfølsomme bilistene vil forsvinne, siden betalingsvilligheten deres synker. Undersøkelsen vår viser at 10,4% av respondentene oppgir at de vil kjøre «mindre enn i dag». Rushtidsavgiften i Kristiansand kan dermed bidra til å redusere de negative eksterne virkningene som blant annet støy og forurensingen, da bilister som står i kø ikke klarer å opprettholde en miljøvennlig fart og dette er med å skape negative virkningen for samfunnet.

De trafikantene som blir priset bort, vil lide et utvetydig personlig velferdstap av den økte rushtidsavgiften. For samfunnet ville likevel dette trafikkbortfallet representere en gevinst, siden fordelene («inntekten») av denne trafikken i utgangspunktet var for liten til å tilsvare ulempen (den samfunnsøkonomiske kostnaden) (Vingan, Fridstrøm & Johansen, 2007. s. 3).

Da det er enkelte personer som betrakter rushtidsavgiften som en forverring, kan vi ikke bruke Pareto-kriteriet, fordi Pareto-kriteriet krever at ingen kommer dårligere ut enn før. Man må benytte Kaldor-Hicks-kriteriet siden fordelene av den økte rushtidsavgiften i sum for alle berørte parter overstiger de negative. (Kaldor-Hicks-kriteriet)

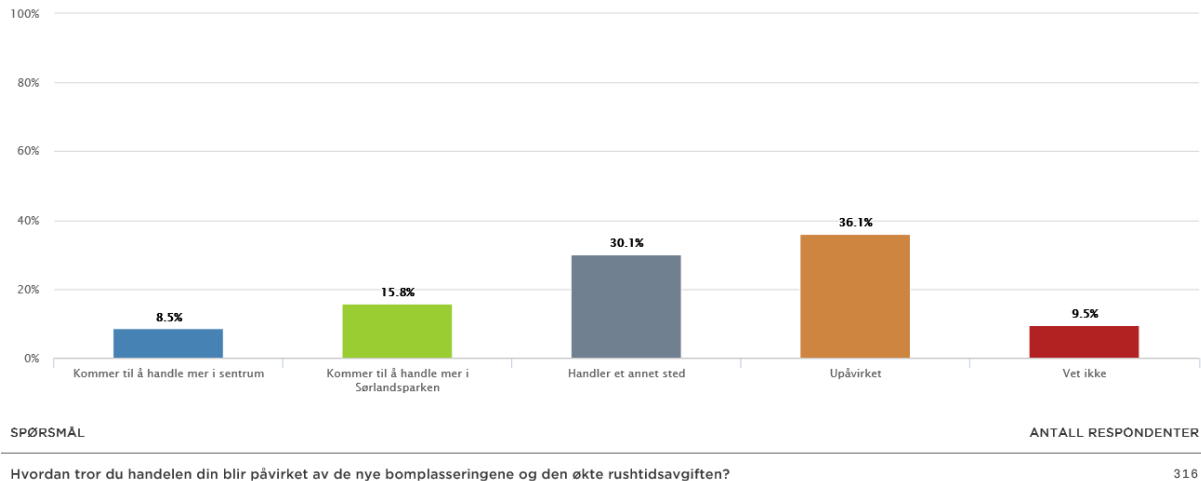
Samferdselsstatistikk Vest-Agder 2015 viser at trafikken i Kristiansandregionen har sunket med 2,1% fra 2009 til 2015 etter at rushtidsavgiften ble innført. *Reduksjon i totaltrafikken kan skyldes årsaker som at flere kjører på andre tidspunkter enn i rushtiden, at flere velger å slå sammen flere ærender i én tur og at flere reiser kollektivt* (Samferdselsstatistikk Vest-Agder ,2015).

Vet ikke

Det er 14,8% av respondentene som oppgir «vet ikke» hvor mye de vil kjøre, når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften blir innført. Av disse er en det større andel av kvinner enn menn. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år og 60+ år som oppgir at de ikke vet hvor mye de vil kjøre. Kombinerer vi spørsmålene «Vil de nye bommene og den økte rushtidsavgiften?» med den mest vanlige reisehensikten som er «arbeidsreiser», viser resultatene at 8,7% av respondentene som oppgir reisehensikt «arbeid» ikke vet hvor mye de vil kjøre. Når en fordeler svarene over de ulike inntektsgruppene, viser resultatene at det er størst andel av respondenter med inntekt inntil 400 000 kr., som oppgir at de ikke vet hvor mye de vil kjøre. Majoriteten av respondentene som oppgir at de ikke vet hvor mye de vil kjøre bor i området Sentrum.

5.4.2 Hvordan kommer handelsmønsteret til befolkningen til å bli påvirket av den økte rushtidsavgiften og de nye bommene?

Det siste vi skal undersøke er hvordan respondentene tror handelen deres blir påvirket av de nye bommene og den økte rushtidsavgiften.



Figur 5-20 Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften (N=316)

Av 316 respondenter oppgir 8,5% at de «kommer til å handle mer i sentrum», 15,8% «vil handle mer i Sørlandsparken», 30,1% oppgir at de «handler et annet sted», 36,1% er «upåvirket» og 9,5% «vet ikke».

Tabell 5-23 Krystabell Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene * Alder (N=315)

Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften? * Alder			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften?	Kommer til å handle mer i sentrum	Count	18	3	3	2	1	27
		% within Alder	12,9%	5,4%	5,4%	4,7%	5,0%	8,6%
	Kommer til å handle mer i Sørlandsparken	Count	21	10	10	6	3	50
		% within Alder	15,0%	17,9%	17,9%	14,0%	15,0%	15,9%
	Handler et annet sted	Count	29	17	24	20	5	95
		% within Alder	20,7%	30,4%	42,9%	46,5%	25,0%	30,2%
	Upåvirket	Count	55	19	17	13	10	114
		% within Alder	39,3%	33,9%	30,4%	30,2%	50,0%	36,2%
	Vet ikke	Count	17	7	2	2	1	29
		% within Alder	12,1%	12,5%	3,6%	4,7%	5,0%	9,2%
Total	Count	140	56	56	43	20	315	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Kommer til å handle mer i Sentrum

Det er 8,5% av respondentene som oppgir at de vil komme til å «handle mer i Sentrum». Av disse er en større andel av menn enn kvinner. Videre oppgir 15 respondenter å bo på innsiden av dagens bomring og 3 respondenter bor på utsiden. Det er flest respondenter i

aldersgruppen 18-30 år som oppgir at kommer til å «handle mer i sentrum» når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer. Videre viser resultatene at respondenter med inntekt over 800 000 kr., har den største andelen som svarer at de kommer til å «handle mer i sentrum».

Tabell 5-24 Krysstabell Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene * Inntekt (N=286)

Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften? * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften?	Kommer til å handle mer i sentrum	Count	16	6	3	25
		% within Inntekt	12,2%	4,5%	13,0%	8,7%
	Kommer til å handle mer i Sørlandsparken	Count	14	24	7	45
		% within Inntekt	10,7%	18,2%	30,4%	15,7%
	Handler et annet sted	Count	31	48	4	83
		% within Inntekt	23,7%	36,4%	17,4%	29,0%
	Upåvirket	Count	53	44	9	106
		% within Inntekt	40,5%	33,3%	39,1%	37,1%
	Vet ikke	Count	17	10	0	27
		% within Inntekt	13,0%	7,6%	0,0%	9,4%
	Total	Count	131	132	23	286
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fordelt på områdene viser resultatene at det er respondentene som bor i Sødal, Lund og Sentrum har den største andelen som svarer at de «kommer til å handle mer i Sentrum».

Tabell 5-25 Krysstabell Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene * Bor du på innsiden eller utsiden (N=264)

Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften? * Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring? Crosstabulation

			Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring?		Total
			Innsiden	Utsiden	
Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bom plasseringene og den økte rushtidsavgiften?	Kommer til å handle mer i sentrum	Count	15	3	18
		% within Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring?	23,8%	1,5%	6,8%
	Kommer til å handle mer i Sørlandsparken	Count	6	42	48
		% within Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring?	9,5%	20,9%	18,2%
	Handler et annet sted	Count	10	81	91
		% within Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring?	15,9%	40,3%	34,5%
	Upåvirket	Count	24	61	85
		% within Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring?	38,1%	30,3%	32,2%
	Vet ikke	Count	8	14	22
		% within Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring?	12,7%	7,0%	8,3%
	Total	Count	63	201	264
		% within Bor du på innsiden eller utsiden av dagens bomring?	100,0%	100,0%	100,0%

Kommer til å handle mer i Sørlandsparken

Det er 15,8% av respondentene som oppgir at de «kommer til å handle mer i Sørlandsparken», av disse er en større andel av menn enn kvinner. Videre oppgir 6 respondenter å bo på innsiden av dagens bomring og 42 respondenter bor på utsiden. Det er flest respondenter i aldersgruppen 41-50 år som oppgir at de kommer til å «handle mer i Sørlandsparken» når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer. Videre viser resultatene at respondenter med inntekt over 800 000 kr., har den høyeste andelen av de som oppgir at de «kommer til å handle mer i Sørlandsparken». Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor i Hånes og Tveit, har den høyeste andelen av de som oppgir at de «Kommer til å handle mer i Sørlandsparken».

Handler et annet sted

Det er 30,1% av respondentene som oppgir at de vil komme til å «handle et annet sted», av disse er det en større andel av menn enn kvinner. Videre oppgir 10 respondenter å bo på innsiden av dagens bom og 81 respondenter bor på utsiden. Det er flest respondenter i aldersgruppen 51-60 år som oppgir at kommer til å handle mer i Sentrum når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften blir innført. Videre viser resultatene at respondenter med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., har den høyeste andelen av de som oppgir at de handler et annet sted. Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor i områdene Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya og Slettheia, har den høyeste andelen av de som oppgir at de «handler et annet sted».

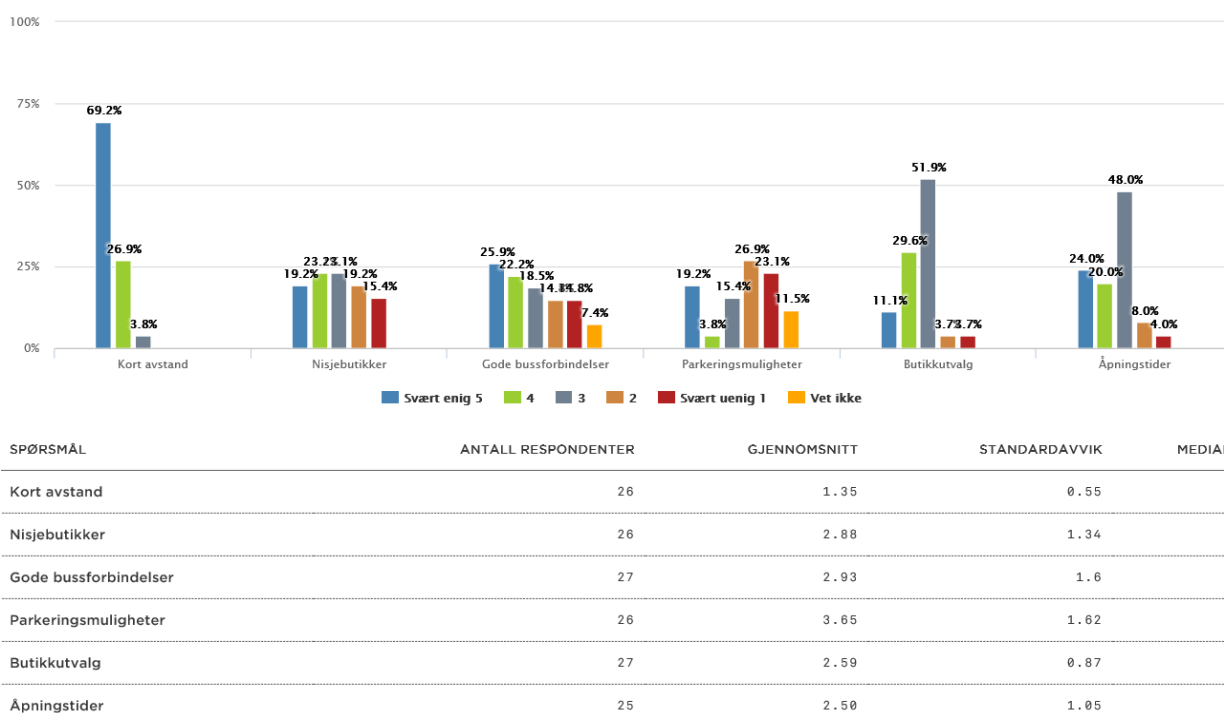
Upåvirket

Det er 36,1% av respondentene som oppgir at de blir «upåvirket», av disse er det en større andel av kvinner enn menn. Videre oppgir 24 respondenter å bo på innsiden av dagens bom og 61 respondenter bor på utsiden. Det er flest respondenter i aldersgruppen 60+ år som oppgir at kommer til å handle mer i Sentrum når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer. Videre viser resultatene at respondenter med inntekt inntil 400 000 kr., har den høyeste andelen av de som oppgir at de er upåvirket av de nye bommene og den økte rushtidsavgiften. Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor i området Lund, har den høyeste andelen av de som oppgir at de er «upåvirket».

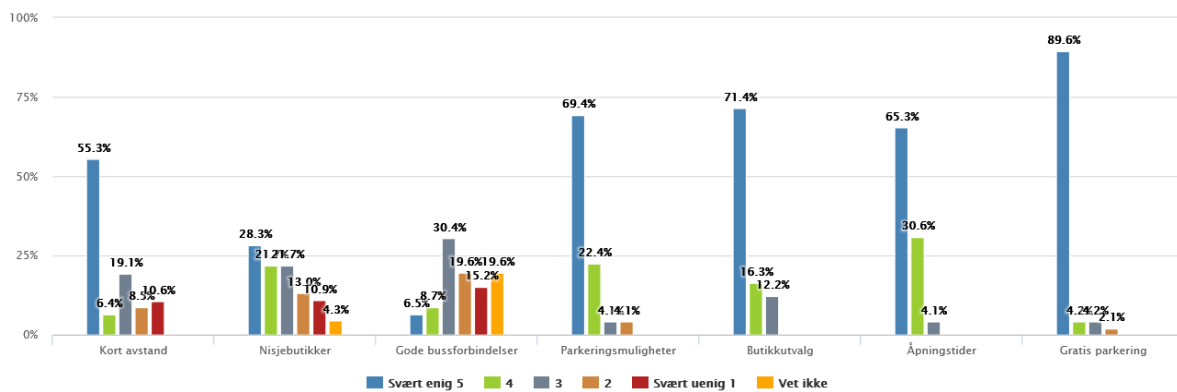
Vet ikke

Det er 9,5% av respondentene som oppgir «vet ikke», av disse er det er en større andel av kvinner enn menn. Videre oppgir 8 respondenter å bo på innsiden av dagens bom og 14 respondenter bor på utsiden. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år som oppgir de «vet ikke» hvor mye de vil handle når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer. Videre viser resultatene at respondenter med inntekt inntil 400 000kr., har den høyeste andelen av de som oppgir at de «vet ikke». Vi ser at respondentene med høyere inntekt har en klarere mening om hvordan handelen vil bli påvirket av de nye bommene og den økte rushtidsavgiften. Fordelt på områdene viser resultatene at respondenter som bor i Gimlekollen, Justvik og Fagerholt, har den høyeste andelen av de som oppgir at de «Vet ikke».

Hva er viktig for respondenter som handler i Sentrum og i Sørlandsparken



Figur 5-21 Hva er viktig for de som handler i sentrum



SPØRSMÅL	ANTALL RESPONDENTER	GJENNOMSnitt	STANDARDAVVIK	MEDIAN
Kort avstand	47	2.13	1.42	1
Nisjebutikker	46	2.70	1.49	2.5
Gode bussforbindelser	46	3.87	1.47	4
Parkeringsmuligheter	49	1.43	0.76	1
Butikkutvalg	49	1.41	0.7	1
Åpningstider	49	1.39	0.56	1
Gratis parkering	48	1.19	0.6	1

Figur 5-22 Hva er viktig for de som handler i Sørlandsparken

Sammenligner vi enkelte av påstandene fra figur 5-21 og 5-22 for hva som er viktig for respondentene som handler i et gitt område, ser vi at «De som handler mer i sentrum» oppgir 96,1% av respondentene er enige om at «kort avstand» har stor betydning for at de handler i sentrum. Mens «De som handler mer i Sørlandsparken» sin andel er på 61,7%. Videre ser vi at «gode bussforbindelser» har større betydning for respondenter i Sentrum med 48,1% mot 15,2% i Sørlandsparken. I motsetning til Sentrum, så er Sørlandsparken utenfor byen og er lagt opp til at du skal kunne kjøre. Dette kan ses i sammenheng med svarene på påstanden «parkeringsmuligheter», hvor respondentene som «handler i Sentrum» oppgir at 23% er enige, mens 91,8% av respondentene som «handler i Sørlandsparken» er enige. I tillegg har vi «gratis parkering», som ikke overraskende 93,8% av respondentene som «handler i Sørlandsparken» har svart seg enige i, mens respondenter som «handler i Sentrum» ikke har gratis parkering, men må både betale bompenger og for parkering.

To andre påstander som skiller seg ut er «butikkutvalget» der respondentene som «handler i sentrum» oppgir 40,7% at de er enige at «butikkutvalget» er viktig. I motsetning til respondenter som «handler i Sørlandsparken» der 87,7% er enige at «butikkutvalget» er viktig. Den siste påstanden er «åpningstider», der respondenter som «handler i sentrum» oppgir 44% at de er enige at «åpningstider» er viktig. I motsetning til respondenter som «handler i Sørlandsparken» der 95,4% er enige at «åpningstider» er viktig.

Resultatene viser en stor andel av respondentene kommer til å bli påvirket av de nye bommene og den økte rushtidsavgiften. Respondenter kommer til å handle nærmere området de bor i.

Oppsummering

Resultatene fra 5.4.0: Kjøremonsteret. Av 265 respondenter oppgir 15,5% «ja» for en økning av rushtidsavgiften vil føre til at de endrer sitt kjøremonster. Det er flest respondenter i aldersgruppen 18-30 år som har barn med en inntekt over 800 000 kr bosatt på Lund.

Høyeste andel av respondenter, 66,8%, oppga «nei» for en økning av rushtidsavgiften som vil føre til at de endrer sitt kjøremonster. Det er flest respondenter i aldersgruppen 31-40 år uten barn, med en inntekt fra 400 – 800 000 kr., som er bosatt i områdene Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya og Slettheia.

Resultatene fra 5.4.1: Vil du kjøre mer, uendret eller mindre? Det er 69,1% av respondentene som oppgir at de vil kjøringen vil forbli «uendret». Det er flest menn i aldersgruppen 31-40 år med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., bosatt på Lund. som oppgir at kjøringen vil forbli «uendret» når de nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer i 2018-2019. Av respondentene som oppgir reisehensikten «arbeid» i rushtiden er det 76% som sier reiseatferden blir «uendret».

Det er 10,4% av respondentene som oppgir at de vil kjøre «mindre enn i dag». Det er flest kvinner i aldersgruppen 41-50 år med inntekt over 800 000 kr., bosatt på Lund. Kun 9,8% av respondentene som oppgir reisehensikten «arbeid» kommer til å kjøre «mindre enn i dag».

Resultatene fra 5.4.2: Handlemonsteret Av 316 respondenter oppga 54,4% at handelsmonsteret blir «påvirket» og 36,1% blir «upåvirket». I tillegg oppgir 8,5% at de «kommer til å handle mer i sentrum» mens 15,8% «vil handle mer i Sørlandsparken». Ikke overraskende viser resultatene at respondentene som bor innenfor dagens bomring kommer til å «handle mer i Sentrum», mens respondentene som er bosatt i området rundt Sørlandsparken kommer til å «handle mer i Sørlandsparken». De viktigste faktorene for respondentene som kommer til å handle mer i Sørlandsparken er gratis parkering, butikkutvalg og parkeringsmuligheter. Mens de viktigste faktorene som har påvirkning for å handle mer i Sentrum er kort avstand og åpningstider.

6 Avslutning

6.1 Svar på forskningsspørsmål

1. Hvorfor kjører befolkningen i rushtiden og hvilke alternative transportmidler kan de benytte på reisen?

For å undersøke hvorfor befolkningen kjører i rushtiden og hvilke alternativ burde styrkes for å få ned bilbruken i rushtiden, ble respondentene bedt om å svare på hvorfor de kjørte i rushtiden, om de hadde mulighet til å endre reiseatferden når rushtidsavgiften øker og hvilken alternativtransport de kan bruke til arbeid/studiested. I tillegg ble de bedt om å svare på flere spørsmål angående kollektivtilbudet og om de vil benytte seg av innfartsparkering. Til slutt ble respondentene bedt om å svare på en del spørsmål om hvilke faktorer som gjør at de sykler eller ikke sykler, og om de vil benytte seg av en ny sykkelekspressvei og ny sykkelbro over Otra. Ut i fra denne informasjonen kan vi finne ut hvorfor de kjører og hvem respondentene er.

Resultatene viser at arbeidsreiser er den største andelen som kjører i rushtiden. Dette er reiser som respondentene i liten grad kan gjøre endringer på reisemål eller tidspunkt for reisen. En av mulighetene for å unngå å betale rushtidsavgift for disse reisene, er å endre transportmiddel. For de øvrige reisehensikter, kan man i stor grad tilpasse seg til å reise utenom rushtiden. Resultatene viser at kollektivtilbudet oppgis som et reelt alternativ til alle reisehensikter, men er høyest for arbeidsreiser der 50,5% av respondentene oppgir at de kan benytte seg av kollektivtilbudet. I tillegg oppgir 54,8% av respondentene at de kan bruke innfartsparkeringen en eller annen gang. Det er derfor viktig å forbedre samspillet mellom alternativ transport som kollektivtilbudet og sykkel slik at de samlet sett gir et reelt alternativ i forhold til privatbilen med hensyn til fleksibilitet og reisetid.

Det er 74% av respondentene som oppgir at de aldri sykler. Respondenter som sykler eller ikke sykler, er det «tid» og «avstand» som skiller seg ut, men det er ingen av faktorene alene som er utslagsgivende for om man sykler til jobb/studiested eller ikke. Det er alltid en kombinasjon av flere faktorer, og mange av faktorene er svært nært knyttet til hverandre. Videre viser resultatene at en sykkelekspressvei og sykkelbro over Otra ikke vil føre til at mange flere benytter seg av sykkel som transportmiddel, men vil i hovedsak bli brukt av dem som allerede sykler.

Hver for seg har kollektivtilbudet og sykkel sine fortrinn; det gjelder å utnytte styrkene og minimere svakhetene. Avstanden til og fra jobb/studiested, får man ikke gjort så mye med hvis man ikke vil bytte bo- eller arbeid/studiested. Utgiftene ved å ha bil, går i stor grad til å

ei bilen. Det koster forholdsvis lite å bruke den, når man likevel har den. Dette er en faktor som gjør det lett å velge å kjøre bilen. Derfor er det viktig med en rekke tiltak som færre parkeringsplasser og høyere parkeringsavgifter, i tillegg til rushtidsavgiften. Politikerne i Kristiansand må satse og tilrettelegge for miljøvennlige alternativer til bilen, men også innføre tiltak som gjør det vanskeligere å benytte bilen. Man kjører ikke fordi det er preferanse, men fordi det er praktisk og raskere med bil. Først må man ha et annet fungerende alternativ, dersom det skal være aktuelt å la bilen stå.

2. Hvordan vil den økte rushtidsavgiften og nye bommene påvirke kjøremønsteret til befolkningen i Kristiansand?

For å undersøke hvordan de planlagte bommene og den økte rushtidsavgiften vil påvirke befolkningen i Kristiansand, ble respondentene bedt om å svare på om de vil endre sitt kjøremønster når rushtidsavgiften øker. I tillegg ble de bedt om å svare på om de kommer til å kjøre mer, uendret eller mindre etter innføring av nye bommene og den økte rushtidsavgiften. Til slutt skulle respondentene oppgi hvordan handlemønsteret ville bli påvirket av de nye bommene og den økte rushtidsavgiften. Ut i fra denne informasjonen, kunne vi finne ut hvem respondentene som ikke vil endre kjøremønster er.

Resultatet viser at 66,8% av respondentene ikke vil endre kjøremønster som følge av de nye bommene og den økte rushtidsavgiften. Blant de som ikke ville endre kjøremønster, er det en høyere andel av respondenter som er menn med inntekt mellom 400 – 800 000 kr., i aldersgruppen 18-30 år. Videre svarte 69,1% at kjøringen mest sannsynlig ville bli «uendret», mens 10,4% oppga at de ville kjøre «mindre enn i dag». Ser man på respondentene som mest sannsynlig ville kjøre uendret, er det en høyere andel av respondenter som er menn med inntekt mellom 400- 800 000 kr., i aldersgruppen 31-40 år.

Videre viser resultatene at handlemønsteret til 54,3% av respondentene vil bli påvirket av de nye bommene og den økte rushtidsavgiften på en eller annen måte, mens 36,1% svarte at de ikke vil gjøre noen endringer. Flest respondenter kommer til å handle nærmere sitt bosted, uavhengig av inntekt og alder. Når vi ser på de respondentene som svarte at handelen blir upåvirket, viser resultatene at det er ca 50/50 menn og kvinner med en inntekt på inntil 400 000 kr., i aldersgruppen på 60+ år.

6.2 Konklusjon

På bakgrunn av Kristiansand opplever økende kødannelse i byområdene, og står dermed overfor ulike utfordringer med hensyn til bymiljøet. Det har derfor blitt et behov for utbedring av transport infrastrukturen i Kristiansand. Dette medfører at man må innføre ulike restriksjoner som økt rushtidsavgift og nye bommer slik at biltrafikken skal bli redusert og dermed nå nullvekstmålet. For å møte de nevnte utfordringene, blir bymiljøavtaler i økende grad foreslått.

Formålet med denne oppgaven er å kartlegge befolkningen i Kristiansand sine reisevaner og alternativer til transport, samt hvordan økningen i rushtidsavgiften og de nye bommene vil påvirke reiseatferden.

Fra diskusjonen i kap 6.1 viser resultatene at den mest vanlige reisehensikten er arbeidsreiser. Dette er reiser som respondentene i liten grad kan gjøre endringer på reisemål eller tidspunkt for reisen. Resultatene viser at det er kollektivtilbudet som er det reelle alternative til bilen. En sykkelekspressvei og en ny sykkelbro over Otra vil ikke føre til at mange flere benytter seg av sykkelen som transportmiddel, men vil i hovedsak bli brukt av dem som allerede sykler. Til slutt viser resultatene at 69,1% av respondentene oppgir at kjøringen kommer til å forbli «uendret», når den økte rushtidsavgiften og nye bommene kommer i 2018-2019. Politikerne må innføre flere tiltak som gjør det vanskeligere å benytte bilen.

6.3 Kritikk av oppgaven

Faktoren som respondentene synes er viktig for å benytte seg kollektivtilbudet er «Billigere billettpriser». Det fikk et stort utslag, fordi det er naturlig at respondentene ønsker noe billigere. «Billigere billettpriser» skulle vært omformulert til «Pris». Tidligere undersøkelser viser at det er «Hyppigheten» som er den viktigste faktoren for å velge kollektivtilbudet, mens i vår undersøkelse ble dette rangert som to og tre.

Vi skullet fjernet «Vet ikke» alternativet på flere av spørsmålene, og heller tvunget respondentene til å svare «Ja» eller «Nei».

I tillegg deltok kun 318 respondenter i undersøkelsen noe som betyr at svarprosenten er relativ lav. Dermed må generaliseringen av resultatene tolkes med forsiktighet.

6.4 Forslag til videre forskning

Undersøkelser fra Oslo viser at befolkningen lar bilen stå oftere når du innfører restriksjoner som gjør det vanskelig å benytte seg av bilen. Det hadde vært interessant hvis man gjorde en undersøkelse om hvordan reiseatferden til Kristiansands befolkning ville endret seg hvis man innførte tiltak som færre parkeringsmuligheter og dyrere parkeringsavgifter for å redusere biltrafikken i sentrum.

Det hadde også vært interessant å se hvordan kjøremønsteret vil endre seg etter at det de nye bommene og den økte rushtidsavgiften er innført og hvor mange som faktisk skifter til alternativ transport. Dette kan gjøres ved å gjennomføres en ny spørreundersøkelse etter at den økte rushtidsavgiften og de nye bommene kommer.

Referanser

- Aasen, A., Salte, M.L. & Jordbakke, A. (2016). «Sosioøkonomiske effekter av tidsdifferensierte bomsatser i Kristiansandregionen»
- Aas, H., Harald, H., Minken, H & Samstad, H. (2009) «Myter og fakta om køprising», TØI Rapport 1010/2009, Transportøkonomisk institutt
- Amundsen, A.H. (2011). Køprising, Tiltakskatalogen. Lastet ned 04.04.16. www.tiltakskatalog.no/b-1-1.htm
- Autopass. (2016). Bompengeprojekt i Norge. Lastet ned 20.01.17. http://www.autopass.no/_attachment/650650/binary/1172646
- Berge, G. og Amundsen, A.H. (2001) «Holdninger og transportmiddelvalg», TØI rapport 512/2001, Transportøkonomisk institutt
- Byremo, K. (2006) Bomringens effekt på boligpriser i Kristiansand
- Bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen. Fagsamling – plan, 2016. Lastet ned 23.03.17. <https://www.fylkesmannen.no/Documents/Dokument%20FMAV/Plan%20og%20bygg/Foredrag%20fagsamling%202016/Bymilj%C3%B8avtalen%20for%20Kristiansandsregionen.pdf>
- Bymiljøavtale Kristiansandsregionen <http://bymiljoavtalen.no/foreslatte-prosjekter>
- Christiansen, P. og Hanssen J. U. (2014) «Innfartsparkering - undersøkelse av bruk og brukere», TØI rapport 1367/2014, Transportøkonomisk institutt
- Damsgaard, V. (Fvn) «Slik blir nye E39 fra Gartnerløkka» Hentet 05.02.17 <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/Slik-blir-nye-E-39-fra-Gartnerlokka-517579b.html>
- Duranton, Gi & Matthew A. Turner. (2009) THE FUNDAMENTAL LAW OF ROAD CONGESTION: EVIDENCE FROM US CITIES
- Eliasson, J. (2008) A cost-benefit analysis of the Stockholm congestion charging system. Forthcoming in Transportation Research A.
- Eliasson, J., & Mattsson, G. (2006) Equity effects of congestion pricing: Qualitative methodology and a case study for Stockholm. Transportation Research A 40, 602-620.
- Eliasson, J., L. Hultkrantz, L. Nerhagen and L.S. Rosqvist (2008) The Stockholm congestion-charging trial 2006: Overview of effects. Transportation Research A, doi:10.1016/j.tra.2008.09.007.
- Ellis, O.I. & Øvrum, A. (2015) «Parkering som virkemiddel Trafikantenes vektlegging av ulike parkeringsrestriksjoner»
- Grønmo, S. (2004) Samfunnsvitenskapelige metoder.
- Hansen, J.U. (2011) «Begrensning parkeringstilbudet», Tiltakskatalogen. Lastet ned 17.02.17. www.tiltakskatalog.no/b-1-4.htm
- Hanssen, J, Tennøy, Christiansen & Øksenholt. (2014) «Hvilke typer innfartsparkering kan gi reduserte klimagassutslipp?», TØI rapport 1355/2014. Transportøkonomisk institutt
- Halvorsen, K. (2008) Å forske på samfunnet: En innføring i samfunnsvitenskapelige metode. Oslo: Cappelen akademiske forlag.

- Haugsbø, M., Ellis O, & Johansson. (2015) «Reisevaner i Kristiansandregionen 2013/14»
- Hjorthol, R., Engebretsen, Ø & Uteng. T.P. (2013/14) «Den nasjonale reisevaneundersøkelsen- nøkkelrapport»
- Jacobsen, D.I. (2015) Hvordan gjennomføre undersøkelser? : innføring i samfunnsvitenskapelig metode. 3. utg. ed. Oslo: Cappelen Damm akademisk. Johannessen,
- Johannessen, A, Tufte, P.A, & Christoffersen. (2010) Introduksjon til Samfunnsvitenskapelige metode. Oslo: Abstrakt forslag
- Johansen, K.W. (2015) «Concept-rapport nr.44 Ressursbruk I transportsektoren – noen mulige forbedringer»
- Johnsen, L., & Ekhorn, T. (2012) "Bompenger - en studie av holdninger og reiseatferd i Bodø kommune ", Nordland.
- Kaldor-Hicks-kriteriet <https://no.wikipedia.org/wiki/Kaldor-Hicks-kriteriet>. Hentet 02.05.17
- Lea, R., Haug, E., Selvig, E., Hamre, T. N., Embry, M. og Colville-Andersen, M. (2012) «Klimaeffekt av økt sykling og gåing, og suksesskriterier for økt sykling» Civitas, Copenhagenize Consulting og Numerika
- Nye krs bom <http://www.nyekrsbom.no/> Hentet 02.02.17
- Statens Vegvesen (2015) «Kommunedelplan for Sykkelekspressveg i Kristiansand» Lastet ned 27.02.17.
https://www.kristiansand.kommune.no/globalassets/teknisk-og-eiendom/overordende-planer/sykkelekspressvei/3---planbeskrivelse_kdp-med-ku_sykkelekspressveg.pdf
- Statens Vegvesen. Bompenger i Norge. Lastet ned 15.01.17.
<http://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/Reiseinformasjon/Bompenger>
- Statens Vegvesen. (2014) Bymiljøavtaler. Lastet ned 14.01.17 http://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Bymilj%C3%B8avtaler/_attachment/816587/binary/1021662?_ts=14c0dcd4e48
- Sørensen, Michael W. J. (2013e). Drift og vedlikehold av sykkelanlegg, Tiltakskatalog.no – Transport, miljø og klima, Transportøkonomisk institutt, Oslo. Lastet ned 23.04.17 <http://www.tiltakskatalog.no/b-3-2.htm>
- Sykkelekspressveg Kristiansand-Mulighetsstudie. (Juni 2013). Lastet ned 02.05.17.
http://www.vegvesen.no/_attachment/865617/binary/1030618?fast_title=Mulighetsstudie+Sykkelekspressveg+Kristiansand.pdf
- Teknik- og Miljøforvaltningen, København cyklernes by – Cykelregnskabet (2012) Lastet ned 02.05.17.
http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/1027_gzk0M5rXmh.pdf
- Vingan, A., Fridstrøm, L & Johansen, K.W. (2007) «Køprising i Bergen og Trondheim – et alternativ på 20 års sikt?» Transportøkonomisk institutt
- Vågane, L., Brechan, I. og Hjorthol, R. (2011) "Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport", TØI rapport 1130/2011, Transportøkonomisk institutt
- Vest-Agder fylkeskommune. (2015) «Samferdselsstatistikk Vest-Agder» Lastet ned 05.02.17.
<http://www.vaf.no/media/6357712/Samferdselsstatistikk-2015.pdf>
- Vest-Agder fylkeskommune, Høringsutkast. (2015) «Regional plan for samferdsel Vest-Agder 2015-2020». Lastet ned 04.04.17 <http://www.vaf.no/media/5871049/Regional-plan-for-samferdsel-Vest-Agder-2015-2020.pdf>

Odeck, J & Welde. (2015) Conecept rapport Nr.44 Ressursbruk I transportsektoren – noen mulige forbedringer. Lastet ned 15.02.17. https://www.ntnu.no/documents/1261860271/1262010703/Concept_Nr44_no-ny.pdf/e6b903f5-b438-40f1-90d5-aeac5deb5472

Reite, K. (Fvn) «Spørsmål og svar om bymiljøavtalen». Hentet 01.04.17 <http://www.fvn.no/nyheter/lokalt/Derfor-ma-du-betale-stadig-mer-i-bommen-205060b.html>

Ringstad, V. (2004) Innføring i samfunnsøkonomi og økonomisk politikk. 4.utg. ed. Oslo: Bedriftsøkonomens forlag

Appendix 1 - Spørreundersøkelsen.

Rushtidsavgift Kristiansand

Din identitet vil holdes skjult.

[Les om retningslinjer for personvern.](#) (Åpnes i nytt vindu)

Er du i arbeid? (Flervalg)

- Heltid
- Deltid
- Student
- Arbeidssøkende/arbeidsledig

Har du tilgang til bil?

- Ja
- Nei

Hvor mange biler har husstanden?

Velg alternativ

Hvor er arbeidsplassen/studiested plassert?

- Innsiden av bommen
- Utsiden av bommen

Hvordan kommer du deg til jobb/studiested?

- Bruker bil
- Sykler
- Går
- Benytter kollektivtrafikktilbud
- Kombinerer flere måter

Hvilket alternativ kunne du benyttet på reisen til/fra jobb/studiested?

- Kollektivtrafikk
- Sykkel
- Gå
- Kan bare benytte bil.

Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?

- Arbeid
- Reiser i forbindelse med jobb
- Innkjøp/ærend
- Fritidsaktiviteter
- Kjører ikke i rushtiden
- Andre grunner

Andre grunner, spesifiser

- Service tilbud (Helsetjenester, verksted etc)
- Kafe/resturant
- Spontan tur
- Tilfeldig handel
- Nav/sosial kontoret
- Annet

Hvor ofte bruker du sykkelen til arbeid/studiested pr måned?

- 15+
- 11-14
- 6-10
- 1-5
- Aldri

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?

	Svært enig			Svært uenig		
	5	4	3	2	1	Vet ikke
Tar for mye tid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
For smalt sykkelfelt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
For dårlig tilrettelagt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
For lang avstand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Dårlig vedlikehold av sykkel felt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ikke sammenhengende sykkel felt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trenger bil pga fleksibilitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?

	Svært enig			Svært uenig		
	5	4	3	2	1	Vet ikke
Kort avstand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Godt tilrettelagt sykkel felt	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fleksibilitet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Trening/Mosjon	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Vil en sykkelekspressvei føre til at du sykler oftere?

- Ja
 Nei

I forbindelse med sykkelekspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?

- Ofte Av og til Sjelden Aldri

Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift?

- Ja
 Nei

Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand?

- Ja
 Nei

Hva syns du bompengene skal brukes til?

	Svært enig				Svært uenig		Vet ikke
	5	4	3	2	1		
Veifinansiering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kollektivtrafikk	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Sykkelfelt/-vei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gangvei	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kombinasjon av flere	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

I hvor stor grad er du i enig i disse følgende påstandene.

	Svært enig				Svært uenig		Vet ikke
	5	4	3	2	1		
Jeg opplever ikke kø i rushtiden	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er for dyr parkering i sentrum	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Det er for dyr kollektivtransport	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
For lang avstand til nærmeste bussholdeplass	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
For dårlige sykkelveinett og gangveier	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre...

- Mer enn i dag
 Uendret
 Mindre enn i dag
 Vet ikke

Hvis du skal kjøre "mindre enn i dag" kommer du til å...

	Svært enig				Svært uenig	
	5	4	3	2	1	Vet ikke
Bytte jobb slik at jeg ikke må kjøre i rushtiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bytte studiested slik at jeg ikke må kjøre i rushtiden	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Endre bosted (nærmere jobb innenfor bomringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Endre bosted (nærmere studiested innenfor bomringen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Forta flere kombinasjonsreiser (handle rett etter jobb)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Annet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Har du mulighet til å endre reiseatferd?

- Ja
- Nei
- Vet ikke

Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bomplasseringene og den økte rushtidsavgiften?

- Kommer til å handle mer i sentrum
- Kommer til å handle mer i Sørlandsparken
- Handler et annet sted
- Upåvirket
- Vet ikke

Siden du svarte ja på "at du vil handle mer i sentrum" Hvorfor?

	Svært enig				Svært uenig	
	5	4	3	2	1	Vet ikke
Kort avstand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nisjebutikker	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gode bussforbindelser	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Parkeringsmuligheter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Butikkutvalg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Åpningstider	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Siden du svarte ja på "at du vil handle mer i Sørlandsparken" Hvorfor?

	Svært enig				Svært uenig	
	5	4	3	2	1	Vet ikke
Kort avstand	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Nisjebutikker	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gode bussforbindelser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Parkeringsmuligheter	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Butikkutvalg	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Åpningstider	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Gratis parkering	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud?

- Svært bra
- Bra
- Dårlig
- Svært dårlig
- Vet ikke

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg)

- Ja
- Nei
- Er avhengig av bil
- Vet ikke

Det er planlagt innfartsparkering flere steder i Kristiansand. Dette vil innebære at du parkerer på utsiden av sentrum og tar siste strekningen med buss. I hvor stor grad tror du at du ville brukt dette tilbudet?

- Ofte
- Av og til
- Sjelden
- Aldri

Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?

	Svært enig				Svært uenig		Vet ikke
	5	4	3	2	1		
Hypigere avganger	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Kortere reisetid	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Punktlighet	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Billigere billettpriser	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Kjønn

- Mann
- Kvinne
- Vil ikke oppgi

Hvor mange voksne er det i husstanden?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5+

Hvor mange barn er det i husstanden?

- 0
- 1
- 2
- 3+

Hva er din alder?

- Under 18
- 18-25
- 26-30
- 31-40
- 41-50
- 51-60
- 60+

I hvilket område bor du?

- Gimlekollen, Justvik, Fagerholt
- Lund
- Sentrum
- Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia
- Sødal
- Tinnheia, Grim, Mosby
- Søm, Randesund, Høvåg
- Hånes, Tveit
- Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)
- Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)
- Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)
- Annet

Hva er din inntekt?

- Inntil kr. 100 000
- 100- 199 000
- 200 - 299 000
- 300 - 399 000
- 400 - 499 000
- 500 - 599 000
- 600 - 799 000
- 800 - 1000000
- Over 1000000
- Vil ikke oppgi

<< Tilbake

Send

100 % fullført

Appendix 2 - Krysstabeller

Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand? * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand?	Ja	Count	56	75	13	144
		% within Inntekt	43,4%	56,8%	56,5%	50,7%
	Nei	Count	73	57	10	140
		% within Inntekt	56,6%	43,2%	43,5%	49,3%
Total		Count	129	132	23	284
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand? * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Kjenner du til bymiljøavtalen og hva dette innebærer for Kristiansand?	Ja	Count	52	30	36	27	11	156
		% within Alder	38,0%	53,6%	64,3%	62,8%	57,9%	50,2%
	Nei	Count	85	26	20	16	8	155
		% within Alder	62,0%	46,4%	35,7%	37,2%	42,1%	49,8%
Total		Count	137	56	56	43	19	311
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift? * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift?	Ja	Count	144	100	244
		% within Kjønn	77,4%	80,0%	78,5%
	Nei	Count	42	25	67
		% within Kjønn	22,6%	20,0%	21,5%
Total		Count	186	125	311
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift? * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift?	Ja	Count	91	108	22	221
		% within Inntekt	71,1%	82,4%	95,7%	78,4%
	Nei	Count	37	23	1	61
		% within Inntekt	28,9%	17,6%	4,3%	21,6%
Total		Count	128	131	23	282
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift? ^ Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift?	Ja	Count	89	48	50	40	16	243
		% within Alder	64,5%	87,3%	89,3%	93,0%	84,2%	78,1%
	Nei	Count	49	7	6	3	3	68
		% within Alder	35,5%	12,7%	10,7%	7,0%	15,8%	21,9%
Total	Count	138	55	56	43	19	311	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift? ^ Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Kjenner du til den planlagte økningen i rushtidsavgift?	Ja	Count	144	100	244
		% within Kjønn	77,4%	80,0%	78,5%
	Nei	Count	42	25	67
		% within Kjønn	22,6%	20,0%	21,5%
Total	Count	186	125	311	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering ^ Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering	Svært enig 5	Count	72	86	16	174
		% within Inntekt	56,3%	66,7%	72,7%	62,4%
	4	Count	20	16	3	39
		% within Inntekt	15,6%	12,4%	13,6%	14,0%
	3	Count	20	8	1	29
		% within Inntekt	15,6%	6,2%	4,5%	10,4%
	2	Count	8	9	0	17
		% within Inntekt	6,3%	7,0%	0,0%	6,1%
	Svært uenig 1	Count	3	5	2	10
		% within Inntekt	2,3%	3,9%	9,1%	3,6%
	Vet ikke	Count	5	5	0	10
		% within Inntekt	3,9%	3,9%	0,0%	3,6%
	Total	Count	128	129	22	279
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering	Svært enig 5	Count	73	32	38	32	15	190
		% within Alder	52,5%	59,3%	70,4%	76,2%	83,3%	61,9%
	4	Count	27	7	6	3	0	43
		% within Alder	19,4%	13,0%	11,1%	7,1%	0,0%	14,0%
	3	Count	21	3	3	1	3	31
		% within Alder	15,1%	5,6%	5,6%	2,4%	16,7%	10,1%
	2	Count	7	4	5	3	0	19
		% within Alder	5,0%	7,4%	9,3%	7,1%	0,0%	6,2%
	Svært uenig 1	Count	5	6	1	2	0	14
		% within Alder	3,6%	11,1%	1,9%	4,8%	0,0%	4,6%
	Vet ikke	Count	6	2	1	1	0	10
		% within Alder	4,3%	3,7%	1,9%	2,4%	0,0%	3,3%
Total	Count	139	54	54	42	18	307	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering	Svært enig 5	Count	123	66	189
		% within Kjønn	67,2%	53,2%	61,6%
	4	Count	23	20	43
		% within Kjønn	12,6%	16,1%	14,0%
	3	Count	12	19	31
		% within Kjønn	6,6%	15,3%	10,1%
	2	Count	9	10	19
		% within Kjønn	4,9%	8,1%	6,2%
Svært uenig 1	Count	10	4	14	
	% within Kjønn	5,5%	3,2%	4,6%	
Vet ikke	Count	6	5	11	
	% within Kjønn	3,3%	4,0%	3,6%	
Total	Count	183	124	307	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												Total
			Gimsekollen, Justik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Sletthøia	Sedal	Tinnhøia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Veifinansiering	Svært enig 5	Count	14	20	15	24	6	14	14	16	12	15	15	24	189
		% within I hvilket område bor du?	56,0%	41,7%	48,4%	63,2%	75,0%	56,0%	66,7%	76,2%	70,6%	83,3%	75,0%	68,6%	61,6%
	4	Count	7	8	5	6	1	3	2	4	2	1	1	3	43
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	16,7%	16,1%	15,8%	12,5%	12,0%	9,5%	19,0%	11,8%	5,6%	5,0%	8,6%	14,0%
	3	Count	1	13	4	3	0	4	1	1	2	0	0	2	31
		% within I hvilket område bor du?	4,0%	27,1%	12,9%	7,9%	0,0%	16,0%	4,8%	4,8%	11,8%	0,0%	0,0%	5,7%	10,1%
	2	Count	2	4	4	1	0	3	2	0	0	1	1	1	19
		% within I hvilket område bor du?	8,0%	8,3%	12,9%	2,6%	0,0%	12,0%	9,5%	0,0%	0,0%	5,6%	5,0%	2,9%	6,2%
Svært uenig 1	Count	1	1	0	4	0	1	1	0	1	1	2	2	14	
	% within I hvilket område bor du?	4,0%	2,1%	0,0%	10,5%	0,0%	4,0%	4,8%	0,0%	5,9%	5,6%	10,0%	5,7%	4,6%	
Vet ikke	Count	0	2	3	0	1	0	1	0	0	0	1	3	11	
	% within I hvilket område bor du?	0,0%	4,2%	9,7%	0,0%	12,5%	0,0%	4,8%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	8,6%	3,6%	
Total	Count	25	48	31	38	8	25	21	21	17	18	20	35	307	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva synes du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hva synes du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk	Svært enig 5	Count	44	24	5	73
		% within Inntekt	35,5%	19,0%	21,7%	26,7%
	4	Count	16	17	4	37
		% within Inntekt	12,9%	13,5%	17,4%	13,6%
	3	Count	25	24	2	51
		% within Inntekt	20,2%	19,0%	8,7%	18,7%
	2	Count	16	16	1	33
		% within Inntekt	12,9%	12,7%	4,3%	12,1%
	Svært uenig 1	Count	21	41	10	72
		% within Inntekt	16,9%	32,5%	43,5%	26,4%
	Vet ikke	Count	2	4	1	7
		% within Inntekt	1,6%	3,2%	4,3%	2,6%
Total	Count	124	126	23	273	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva synes du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva synes du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk	Svært enig 5	Count	41	12	13	8	6	80
		% within Alder	29,9%	23,1%	24,1%	20,5%	33,3%	26,7%
	4	Count	24	9	4	3	2	42
		% within Alder	17,5%	17,3%	7,4%	7,7%	11,1%	14,0%
	3	Count	27	10	10	6	2	55
		% within Alder	19,7%	19,2%	18,5%	15,4%	11,1%	18,3%
	2	Count	16	3	8	5	2	34
		% within Alder	11,7%	5,8%	14,8%	12,8%	11,1%	11,3%
	Svært uenig 1	Count	24	18	19	16	3	80
		% within Alder	17,5%	34,6%	35,2%	41,0%	16,7%	26,7%
	Vet ikke	Count	5	0	0	1	3	9
		% within Alder	3,6%	0,0%	0,0%	2,6%	16,7%	3,0%
Total	Count	137	52	54	39	18	300	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva synes du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva synes du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk	Svært enig 5	Count	38	41	79
		% within Kjønn	21,3%	33,6%	26,3%
	4	Count	20	22	42
		% within Kjønn	11,2%	18,0%	14,0%
	3	Count	33	22	55
		% within Kjønn	18,5%	18,0%	18,3%
	2	Count	17	17	34
		% within Kjønn	9,6%	13,9%	11,3%
	Svært uenig 1	Count	61	19	80
		% within Kjønn	34,3%	15,6%	26,7%
	Vet ikke	Count	9	1	10
		% within Kjønn	5,1%	0,8%	3,3%
Total	Count	178	122	300	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justrik, Fageholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volekøyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grm, Mosty	Søm, Randesund, Hevåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandat)		Annet
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kollektivtrafikk	Svært enig 5	Count	6	18	10	8	3	6	3	8	3	5	3	6	79
		% within I hvilket område bor du?	24,0%	39,1%	32,3%	21,1%	37,5%	24,0%	14,3%	40,0%	18,8%	29,4%	16,7%	17,1%	26,3%
	4	Count	6	10	4	2	2	7	3	2	2	1	1	2	42
		% within I hvilket område bor du?	24,0%	21,7%	12,9%	5,3%	25,0%	28,0%	14,3%	10,0%	12,5%	5,9%	5,6%	5,7%	14,0%
	3	Count	4	8	7	13	0	3	3	3	5	1	4	4	55
		% within I hvilket område bor du?	16,0%	17,4%	22,6%	34,2%	0,0%	12,0%	14,3%	15,0%	31,3%	5,9%	22,2%	11,4%	18,3%
	2	Count	2	6	6	3	1	1	2	2	2	2	1	6	34
	% within I hvilket område bor du?	8,0%	13,0%	19,4%	7,9%	12,5%	4,0%	9,5%	10,0%	12,5%	11,8%	5,6%	17,1%	11,3%	
	Svært uenig 1	Count	7	4	3	12	2	8	9	4	3	8	8	12	80
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	8,7%	9,7%	31,6%	25,0%	32,0%	42,9%	20,0%	18,8%	47,1%	44,4%	34,3%	26,7%
	Vet ikke	Count	0	0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	5	10
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%	4,8%	5,0%	6,3%	0,0%	5,6%	14,3%	3,3%
Total	Count	25	46	31	38	8	25	21	20	16	17	18	35	300	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/-vei * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/-vei	Svært enig 5	Count	24	21	4	49
		% within Inntekt	19,2%	16,4%	17,4%	17,8%
	4	Count	22	14	3	39
		% within Inntekt	17,6%	10,9%	13,0%	14,1%
	3	Count	28	27	4	59
		% within Inntekt	22,4%	21,1%	17,4%	21,4%
	2	Count	18	16	4	38
	% within Inntekt	14,4%	12,5%	17,4%	13,8%	
	Svært uenig 1	Count	28	46	8	82
	% within Inntekt	22,4%	35,9%	34,8%	29,7%	
	Vet ikke	Count	5	4	0	9
	% within Inntekt	4,0%	3,1%	0,0%	3,3%	
Total	Count	125	128	23	276	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/-vei * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/-vei	Svært enig 5	Count	36	18	54
		% within Kjønn	20,1%	14,5%	17,8%
	4	Count	18	26	44
		% within Kjønn	10,1%	21,0%	14,5%
	3	Count	29	32	61
		% within Kjønn	16,2%	25,8%	20,1%
	2	Count	23	19	42
	% within Kjønn	12,8%	15,3%	13,9%	
	Svært uenig 1	Count	68	24	92
	% within Kjønn	38,0%	19,4%	30,4%	
	Vet ikke	Count	5	5	10
	% within Kjønn	2,8%	4,0%	3,3%	
Total	Count	179	124	303	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/vei * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/vei	Svært enig 5	Count	26	13	9	4	3	55
		% within Alder	18,8%	24,5%	16,4%	10,3%	16,7%	18,2%
	4	Count	27	7	2	4	4	44
		% within Alder	19,6%	13,2%	3,6%	10,3%	22,2%	14,5%
	3	Count	30	5	13	10	3	61
		% within Alder	21,7%	9,4%	23,6%	25,6%	16,7%	20,1%
	2	Count	23	6	8	3	2	42
		% within Alder	16,7%	11,3%	14,5%	7,7%	11,1%	13,9%
	Svært uenig 1	Count	28	19	23	17	5	92
		% within Alder	20,3%	35,8%	41,8%	43,6%	27,8%	30,4%
	Vet ikke	Count	4	3	0	1	1	9
		% within Alder	2,9%	5,7%	0,0%	2,6%	5,6%	3,0%
Total	Count	138	53	55	39	18	303	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/vei * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												Total
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Ottestad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Sykkelfelt/vei	Svært enig 5	Count	5	16	8	1	1	4	0	3	3	4	3	6	54
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	34,0%	25,8%	2,6%	12,5%	16,0%	0,0%	15,0%	18,8%	23,5%	15,8%	16,7%	17,8%
	4	Count	4	9	7	3	1	6	3	3	4	1	1	2	44
		% within I hvilket område bor du?	16,0%	19,1%	22,6%	7,9%	12,5%	24,0%	14,3%	15,0%	25,0%	5,9%	5,3%	5,6%	14,5%
	3	Count	3	10	6	10	3	6	4	4	3	4	1	7	61
		% within I hvilket område bor du?	12,0%	21,3%	19,4%	26,3%	37,5%	24,0%	19,0%	20,0%	18,8%	23,5%	5,3%	19,4%	20,1%
	2	Count	5	7	4	6	1	1	2	2	3	2	3	6	42
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	14,9%	12,9%	15,8%	12,5%	4,0%	9,5%	10,0%	18,8%	11,8%	15,8%	16,7%	13,9%
	Svært uenig 1	Count	8	5	4	18	1	8	10	7	2	6	10	13	92
		% within I hvilket område bor du?	32,0%	10,6%	12,9%	47,4%	12,5%	32,0%	47,6%	35,0%	12,5%	35,3%	52,6%	36,1%	30,4%
	Vet ikke	Count	0	0	2	0	1	0	2	1	1	0	1	2	10
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	0,0%	6,5%	0,0%	12,5%	0,0%	9,5%	5,0%	6,3%	0,0%	5,3%	5,6%	3,3%
Total	Count	25	47	31	38	8	25	21	20	16	17	19	36	303	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei	Svært enig 5	Count	23	15	2	40
		% within Inntekt	18,9%	11,9%	9,5%	14,9%
	4	Count	17	18	1	36
		% within Inntekt	13,9%	14,3%	4,8%	13,4%
	3	Count	34	31	4	69
		% within Inntekt	27,9%	24,6%	19,0%	25,7%
	2	Count	21	22	3	46
		% within Inntekt	17,2%	17,5%	14,3%	17,1%
	Svært uenig 1	Count	22	36	11	69
		% within Inntekt	18,0%	28,6%	52,4%	25,7%
	Vet ikke	Count	5	4	0	9
		% within Inntekt	4,1%	3,2%	0,0%	3,3%
Total	Count	122	126	21	269	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei	Svært enig 5	Count	21	9	6	4	3	43
		% within Alder	15,6%	17,0%	11,8%	10,3%	17,6%	14,6%
	4	Count	24	10	3	4	2	43
		% within Alder	17,8%	18,9%	5,9%	10,3%	11,8%	14,6%
	3	Count	39	7	10	13	4	73
		% within Alder	28,9%	13,2%	19,6%	33,3%	23,5%	24,7%
	2	Count	22	7	11	4	4	48
		% within Alder	16,3%	13,2%	21,6%	10,3%	23,5%	16,3%
	Svært uenig 1	Count	24	18	20	13	3	78
		% within Alder	17,8%	34,0%	39,2%	33,3%	17,6%	26,4%
	Vet ikke	Count	5	2	1	1	1	10
		% within Alder	3,7%	3,8%	2,0%	2,6%	5,9%	3,4%
Total	Count	135	53	51	39	17	295	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei	Svært enig 5	Count	29	14	43
		% within Kjønn	16,6%	11,7%	14,6%
	4	Count	16	26	42
		% within Kjønn	9,1%	21,7%	14,2%
	3	Count	39	34	73
		% within Kjønn	22,3%	28,3%	24,7%
	2	Count	29	19	48
		% within Kjønn	16,6%	15,8%	16,3%
	Svært uenig 1	Count	56	22	78
		% within Kjønn	32,0%	18,3%	26,4%
	Vet ikke	Count	6	5	11
		% within Kjønn	3,4%	4,2%	3,7%
Total	Count	175	120	295	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?													Total
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Vølsbyen, Flekkerøy, Andaya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sem, Randsund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet		
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Gangvei	Svært enig 5	Count	2	12	6	1	2	4	0	3	3	3	2	5	43	
		% within I hvilket område bor du?	8,0%	26,7%	19,4%	2,7%	25,0%	16,0%	0,0%	15,8%	18,8%	17,6%	11,1%	14,3%	14,6%	
	4	Count	5	4	5	4	1	8	1	6	2	2	2	2	42	
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	8,9%	16,1%	10,8%	12,5%	32,0%	5,3%	31,6%	12,5%	11,8%	11,1%	5,7%	14,2%	
	3	Count	7	18	7	12	2	3	5	3	4	4	1	7	73	
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	40,0%	22,6%	32,4%	25,0%	12,0%	26,3%	15,8%	25,0%	23,5%	5,6%	20,0%	24,7%	
	2	Count	4	7	6	6	1	2	3	2	3	4	3	7	48	
		% within I hvilket område bor du?	16,0%	15,6%	19,4%	16,2%	12,5%	8,0%	15,8%	10,5%	18,8%	23,5%	16,7%	20,0%	16,3%	
	Svært uenig 1	Count	7	4	4	14	2	7	8	5	3	4	9	11	78	
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	8,9%	12,9%	37,8%	25,0%	28,0%	42,1%	26,3%	18,8%	23,5%	50,0%	31,4%	26,4%	
	Vet ikke	Count	0	0	3	0	0	1	2	0	1	0	1	3	11	
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	0,0%	9,7%	0,0%	0,0%	4,0%	10,5%	0,0%	6,3%	0,0%	5,6%	8,6%	3,7%	
Total	Count	25	45	31	37	8	25	19	19	16	17	18	35	295		
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere	Svært enig 5	Count	49	57	106
		% within Kjønn	27,4%	45,2%	34,8%
	4	Count	29	21	50
		% within Kjønn	16,2%	16,7%	16,4%
	3	Count	21	28	49
		% within Kjønn	11,7%	22,2%	16,1%
	2	Count	19	4	23
		% within Kjønn	10,6%	3,2%	7,5%
	Svært uenig 1	Count	49	12	61
		% within Kjønn	27,4%	9,5%	20,0%
Vet ikke	Count	12	4	16	
	% within Kjønn	6,7%	3,2%	5,2%	
Total		Count	179	126	305
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere	Svært enig 5	Count	51	38	10	99
		% within Inntekt	40,2%	29,7%	43,5%	35,6%
	4	Count	16	27	1	44
		% within Inntekt	12,6%	21,1%	4,3%	15,8%
	3	Count	31	14	2	47
		% within Inntekt	24,4%	10,9%	8,7%	16,9%
	2	Count	8	11	2	21
		% within Inntekt	6,3%	8,6%	8,7%	7,6%
	Svært uenig 1	Count	15	31	8	54
		% within Inntekt	11,8%	24,2%	34,8%	19,4%
Vet ikke	Count	6	7	0	13	
	% within Inntekt	4,7%	5,5%	0,0%	4,7%	
Total		Count	127	128	23	278
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva syns du bompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere	Svært enig 5	Count	53	19	11	12	12	107
		% within Alder	38,4%	35,8%	20,0%	30,0%	63,2%	35,1%
	4	Count	28	9	8	4	1	50
		% within Alder	20,3%	17,0%	14,5%	10,0%	5,3%	16,4%
	3	Count	26	5	8	8	2	49
		% within Alder	18,8%	9,4%	14,5%	20,0%	10,5%	16,1%
	2	Count	8	4	7	4	0	23
		% within Alder	5,8%	7,5%	12,7%	10,0%	0,0%	7,5%
	Svært uenig 1	Count	17	13	16	12	3	61
		% within Alder	12,3%	24,5%	29,1%	30,0%	15,8%	20,0%
Vet ikke	Count	6	3	5	0	1	15	
	% within Alder	4,3%	5,7%	9,1%	0,0%	5,3%	4,9%	
Total		Count	138	53	55	40	19	305
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva syns du ompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?													
			Gimtekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sam. Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	Total	
Hva syns du ompengene skal brukes til?: Kombinasjon av flere	Svært enig 5	Count % within I hvilket område bor du?	8 32,0%	23 48,9%	9 29,0%	7 18,9%	4 50,0%	10 38,5%	9 40,9%	11 52,4%	6 37,5%	8 47,1%	4 22,2%	7 18,9%	106 34,8%	
	4	Count % within I hvilket område bor du?	2 8,0%	6 12,8%	10 32,3%	5 13,5%	1 12,5%	5 19,2%	3 13,6%	4 19,0%	4 25,0%	1 5,9%	3 16,7%	6 16,2%	50 16,4%	
	3	Count % within I hvilket område bor du?	8 32,0%	12 25,5%	5 16,1%	8 21,6%	2 25,0%	2 7,7%	1 4,5%	0 0,0%	2 12,5%	1 5,9%	1 5,6%	7 18,9%	49 16,1%	
	2	Count % within I hvilket område bor du?	2 8,0%	3 6,4%	2 6,5%	2 5,4%	0 0,0%	3 11,5%	3 13,6%	1 4,8%	2 12,5%	2 11,8%	1 5,6%	2 5,4%	23 7,5%	
	Svært uenig 1	Count % within I hvilket område bor du?	5 20,0%	3 6,4%	2 6,5%	14 37,8%	1 12,5%	4 15,4%	6 27,3%	4 19,0%	1 6,3%	5 29,4%	6 33,3%	10 27,0%	61 20,0%	
	Vet ikke	Count % within I hvilket område bor du?	0 0,0%	0 0,0%	3 9,7%	1 2,7%	0 0,0%	2 7,7%	0 0,0%	1 4,8%	1 6,3%	0 0,0%	3 16,7%	5 13,5%	16 5,2%	
	Total	Count % within I hvilket område bor du?	25 100,0%	47 100,0%	31 100,0%	37 100,0%	8 100,0%	26 100,0%	22 100,0%	21 100,0%	16 100,0%	17 100,0%	18 100,0%	37 100,0%	305 100,0%	

Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl. 14.30-17.00)? * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl. 14.30-17.00)?	Arbeid	Count % within Kjønn	113 60,1%	69 54,8%	182 58,0%
	Reiser i forbindelse med jobb	Count % within Kjønn	17 9,0%	10 7,9%	27 8,6%
	Innkjøp/ærend	Count % within Kjønn	10 5,3%	4 3,2%	14 4,5%
	Fritidsaktiviteter	Count % within Kjønn	5 2,7%	7 5,6%	12 3,8%
	Kjører ikke i rushtiden	Count % within Kjønn	34 18,1%	27 21,4%	61 19,4%
	Andre grunner	Count % within Kjønn	9 4,8%	9 7,1%	18 5,7%
	Total	Count % within Kjønn	188 100,0%	126 100,0%	314 100,0%

Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl. 14.30-17.00)? * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl. 14.30-17.00)?	Arbeid	Count % within Hvor mange barn er det i husstanden?	95 52,5%	33 62,3%	37 62,7%	14 73,7%	179 57,4%
	Reiser i forbindelse med jobb	Count % within Hvor mange barn er det i husstanden?	16 8,8%	6 11,3%	4 6,8%	1 5,3%	27 8,7%
	Innkjøp/ærend	Count % within Hvor mange barn er det i husstanden?	10 5,5%	1 1,9%	3 5,1%	0 0,0%	14 4,5%
	Fritidsaktiviteter	Count % within Hvor mange barn er det i husstanden?	4 2,2%	2 3,8%	5 8,5%	1 5,3%	12 3,8%
	Kjører ikke i rushtiden	Count % within Hvor mange barn er det i husstanden?	45 24,9%	9 17,0%	6 10,2%	2 10,5%	62 19,9%
	Andre grunner	Count % within Hvor mange barn er det i husstanden?	11 6,1%	2 3,8%	4 6,8%	1 5,3%	18 5,8%
	Total	Count % within Hvor mange barn er det i husstanden?	181 100,0%	53 100,0%	59 100,0%	19 100,0%	312 100,0%

I hvilket område bor du? * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						Total
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	
I hvilket område bor du?	Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Count	18	2	0	0	4	1	25
		% within I hvilket område bor du?	72,0%	8,0%	0,0%	0,0%	16,0%	4,0%	100,0%
	Lund	Count	20	3	3	4	13	5	48
		% within I hvilket område bor du?	41,7%	6,3%	6,3%	8,3%	27,1%	10,4%	100,0%
	Sentrum	Count	9	2	3	3	13	0	30
		% within I hvilket område bor du?	30,0%	6,7%	10,0%	10,0%	43,3%	0,0%	100,0%
	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Count	24	2	2	0	6	4	38
		% within I hvilket område bor du?	63,2%	5,3%	5,3%	0,0%	15,8%	10,5%	100,0%
	Sødal	Count	6	0	0	0	2	0	8
		% within I hvilket område bor du?	75,0%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%	0,0%	100,0%
	Tinnheia, Grim, Mosby	Count	13	5	0	2	5	2	27
		% within I hvilket område bor du?	48,1%	18,5%	0,0%	7,4%	18,5%	7,4%	100,0%
	Søm, Randesund, Høvåg	Count	16	1	2	0	3	0	22
		% within I hvilket område bor du?	72,7%	4,5%	9,1%	0,0%	13,6%	0,0%	100,0%
	Hånes, Tveit	Count	14	2	1	1	3	1	22
		% within I hvilket område bor du?	63,6%	9,1%	4,5%	4,5%	13,6%	4,5%	100,0%
	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Count	14	1	0	0	2	0	17
		% within I hvilket område bor du?	82,4%	5,9%	0,0%	0,0%	11,8%	0,0%	100,0%
	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Count	16	3	1	0	0	0	20
		% within I hvilket område bor du?	80,0%	15,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%
	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Count	14	2	0	0	2	2	20
		% within I hvilket område bor du?	70,0%	10,0%	0,0%	0,0%	10,0%	10,0%	100,0%
	Annet	Count	18	4	2	2	8	3	37
		% within I hvilket område bor du?	48,6%	10,8%	5,4%	5,4%	21,6%	8,1%	100,0%
Total		Count	182	27	14	12	61	18	314
		% within I hvilket område bor du?	58,0%	8,6%	4,5%	3,8%	19,4%	5,7%	100,0%

Har du mulighet til å endre reiseatferd? * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Har du mulighet til å endre reiseatferd?	Ja	Count	64	53	117
		% within Kjønn	34,4%	41,7%	37,4%
	Nei	Count	107	58	165
		% within Kjønn	57,5%	45,7%	52,7%
	Vet ikke	Count	15	16	31
		% within Kjønn	8,1%	12,6%	9,9%
Total	Count	186	127	313	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Har du arbeidsplassen/studiested plassert? * I hvilket område bor du? * Har du mulighet til å endre reiseatferd? Crosstabulation

				I hvilket område bor du?													
				Gimlekollen, Jusvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Flekkereya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Segne, Mandal)	Annet	Total	
Har du mulighet til å endre reiseatferd?	Ja	Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?	Innsiden av bommen	Count	5	15	14	12	4	6	8	6	3	2	2	4	81
			% within i hvilket område bor du?	55,6%	60,0%	93,3%	80,0%	75,0%	72,7%	75,0%	100,0%	50,0%	66,7%	40,0%	71,1%		
	Utsiden av bommen	Count	4	10	1	1	1	2	3	2	0	2	1	6	33		
			% within i hvilket område bor du?	44,4%	40,0%	6,7%	7,7%	20,0%	25,0%	27,3%	25,0%	0,0%	50,0%	33,3%	60,0%	28,9%	
			Total	Count	9	25	15	13	5	8	11	8	3	4	3	10	114
			% within i hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Nei	Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?	Innsiden av bommen	Count	11	11	5	14	1	7	7	7	10	7	12	12	104	
			% within i hvilket område bor du?	78,6%	64,7%	45,5%	73,7%	33,3%	46,7%	77,8%	63,6%	90,9%	43,8%	80,0%	54,5%	63,8%	
	Utsiden av bommen	Count	3	6	6	5	2	8	2	4	1	9	3	10	59		
			% within i hvilket område bor du?	21,4%	35,3%	54,5%	26,3%	66,7%	53,3%	22,2%	36,4%	9,1%	56,3%	20,0%	45,5%	36,2%	
			Total	Count	14	17	11	19	3	15	9	11	11	16	15	22	163
			% within i hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	
Vet ikke	Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?	Innsiden av bommen	Count	2	5	2	1		2	1	1	3		1	1	19	
			% within i hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	50,0%	33,3%		66,7%	100,0%	33,3%	100,0%		50,0%	25,0%	63,3%	
	Utsiden av bommen	Count	0	0	2	2		1	0	2	0		1	3	11		
			% within i hvilket område bor du?	0,0%	0,0%	50,0%	66,7%		33,3%	0,0%	66,7%	0,0%	50,0%	75,0%	36,7%		
			Total	Count	2	5	4	3		3	1	3	3		2	4	30
			% within i hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		100,0%	100,0%	100,0%	
Total	Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?	Innsiden av bommen	Count	18	31	21	27	5	15	16	14	16	9	15	17	204	
			% within i hvilket område bor du?	72,0%	66,0%	70,0%	77,1%	62,5%	57,7%	76,2%	63,6%	94,1%	45,0%	75,0%	47,2%	66,4%	
	Utsiden av bommen	Count	7	16	9	8	3	11	5	8	1	11	5	19	103		
			% within i hvilket område bor du?	28,0%	34,0%	30,0%	22,9%	37,5%	42,3%	23,8%	36,4%	5,9%	55,0%	25,0%	52,8%	33,6%	
			Total	Count	25	47	30	35	8	26	21	22	17	20	20	36	307
			% within i hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Har du mulighet til å endre reiseatferd? * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Har du mulighet til å endre reiseatferd?	Ja	Count	69	21	21	5	116
		% within Har du mulighet til å endre reiseatferd?	59,5%	18,1%	18,1%	4,3%	100,0%
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	38,3%	39,6%	35,6%	26,3%	37,3%
	Nei	Count	93	23	35	13	164
		% within Har du mulighet til å endre reiseatferd?	56,7%	14,0%	21,3%	7,9%	100,0%
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	51,7%	43,4%	59,3%	68,4%	52,7%
	Vet ikke	Count	18	9	3	1	31
		% within Har du mulighet til å endre reiseatferd?	58,1%	29,0%	9,7%	3,2%	100,0%
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	10,0%	17,0%	5,1%	5,3%	10,0%
Total	Count	180	53	59	19	311	
	% within Har du mulighet til å endre reiseatferd?	57,9%	17,0%	19,0%	6,1%	100,0%	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Hyppigere avganger * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						Total
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	
Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Hyppigere avganger	Svært enig 5	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	74 41,6%	9 33,3%	3 21,4%	1 8,3%	23 38,3%	8 47,1%	118 38,3%
	4	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	25 14,0%	4 14,8%	2 14,3%	7 58,3%	17 28,3%	6 35,3%	61 19,8%
	3	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	24 13,5%	3 11,1%	3 21,4%	1 8,3%	9 15,0%	1 5,9%	41 13,3%
	2	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	15 8,4%	3 11,1%	2 14,3%	1 8,3%	3 5,0%	0 0,0%	24 7,8%
	Svært uenig 1	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	18 10,1%	3 11,1%	3 21,4%	1 8,3%	4 6,7%	0 0,0%	29 9,4%
	Vet ikke	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	22 12,4%	5 18,5%	1 7,1%	1 8,3%	4 6,7%	2 11,8%	35 11,4%
	Total	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	178 100,0%	27 100,0%	14 100,0%	12 100,0%	60 100,0%	17 100,0%	308 100,0%

Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Kortere reisetid * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						Total
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	
Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Kortere reisetid	Svært enig 5	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	70 40,0%	6 22,2%	3 21,4%	3 25,0%	17 28,3%	5 29,4%	104 34,1%
	4	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	26 14,9%	4 14,8%	2 14,3%	4 33,3%	9 15,0%	4 23,5%	49 16,1%
	3	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	26 14,9%	6 22,2%	2 14,3%	3 25,0%	20 33,3%	5 29,4%	62 20,3%
	2	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	19 10,9%	2 7,4%	2 14,3%	1 8,3%	7 11,7%	1 5,9%	32 10,5%
	Svært uenig 1	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	16 9,1%	3 11,1%	4 28,6%	0 0,0%	3 5,0%	0 0,0%	26 8,5%
	Vet ikke	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	18 10,3%	6 22,2%	1 7,1%	1 8,3%	4 6,7%	2 11,8%	32 10,5%
	Total	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	175 100,0%	27 100,0%	14 100,0%	12 100,0%	60 100,0%	17 100,0%	305 100,0%

Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Punktlighet * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						Total
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	
Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Punktlighet	Svært enig 5	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	77 43,8%	8 29,6%	7 50,0%	2 16,7%	37 60,7%	7 41,2%	138 45,0%
	4	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	34 19,3%	4 14,8%	2 14,3%	5 41,7%	8 13,1%	7 41,2%	60 19,5%
	3	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	22 12,5%	6 22,2%	0 0,0%	2 16,7%	7 11,5%	0 0,0%	37 12,1%
	2	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	11 6,3%	2 7,4%	2 14,3%	2 16,7%	3 4,9%	0 0,0%	20 6,5%
	Svært uenig 1	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	16 9,1%	2 7,4%	2 14,3%	0 0,0%	3 4,9%	0 0,0%	23 7,5%
	Vet ikke	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	16 9,1%	5 18,5%	1 7,1%	1 8,3%	3 4,9%	3 17,6%	29 9,4%
	Total	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	176 100,0%	27 100,0%	14 100,0%	12 100,0%	61 100,0%	17 100,0%	307 100,0%

Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Billigere billettpriser * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						Total
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	
Hva må til for at du benytter kollektivtilbudet?: Billigere billettpriser	Svært enig 5	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	106 59,2%	13 48,1%	10 71,4%	8 66,7%	38 63,3%	13 72,2%	188 60,6%
	4	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	21 11,7%	3 11,1%	2 14,3%	0 0,0%	10 16,7%	2 11,1%	38 12,3%
	3	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	19 10,6%	5 18,5%	0 0,0%	3 25,0%	8 13,3%	1 5,6%	36 11,6%
	2	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	9 5,0%	0 0,0%	1 7,1%	0 0,0%	1 1,7%	0 0,0%	11 3,5%
	Svært uenig 1	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	12 6,7%	2 7,4%	0 0,0%	0 0,0%	2 3,3%	0 0,0%	16 5,2%
	Vet ikke	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	12 6,7%	4 14,8%	1 7,1%	1 8,3%	1 1,7%	2 11,1%	21 6,8%
	Total	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	179 100,0%	27 100,0%	14 100,0%	12 100,0%	60 100,0%	18 100,0%	310 100,0%

Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud? * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud?	Svært bra	Count	6	2	1	9
		% within Inntekt	4,6%	1,5%	4,5%	3,2%
	Bra	Count	49	33	6	88
		% within Inntekt	37,7%	25,0%	27,3%	31,0%
	Dårlig	Count	41	56	6	103
		% within Inntekt	31,5%	42,4%	27,3%	36,3%
	Svært dårlig	Count	23	27	4	54
		% within Inntekt	17,7%	20,5%	18,2%	19,0%
	Vet ikke	Count	11	14	5	30
		% within Inntekt	8,5%	10,6%	22,7%	10,6%
Total	Count	130	132	22	284	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud? * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud?	Svært bra	Count	5	2	2	2	0	11
		% within Alder	3,6%	3,6%	3,6%	4,7%	0,0%	3,5%
	Bra	Count	47	12	16	14	7	96
		% within Alder	33,8%	21,4%	29,1%	32,6%	35,0%	30,7%
	Dårlig	Count	49	21	20	13	9	112
		% within Alder	35,3%	37,5%	36,4%	30,2%	45,0%	35,8%
	Svært dårlig	Count	27	9	12	10	1	59
		% within Alder	19,4%	16,1%	21,8%	23,3%	5,0%	18,8%
	Vet ikke	Count	11	12	5	4	3	35
		% within Alder	7,9%	21,4%	9,1%	9,3%	15,0%	11,2%
Total	Count	139	56	55	43	20	313	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud? * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												Total
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Flekkereya, Andeya, Slettheia	Sadal	Tinnheia Grim, Mosby	Sam. Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	
Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud?	Svært bra	Count	1	2	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	11
		% within I hvilket område bor du?	4,0%	4,2%	3,2%	2,6%	0,0%	3,7%	4,5%	4,5%	5,9%	0,0%	5,0%	2,8%	3,5%
	Bra	Count	7	12	17	15	2	10	11	4	4	4	2	9	97
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	25,0%	54,8%	39,5%	25,0%	37,0%	50,0%	18,2%	23,5%	21,1%	10,0%	25,0%	31,0%
	Dårlig	Count	8	21	9	14	6	8	7	11	8	3	7	10	112
		% within I hvilket område bor du?	32,0%	43,8%	29,0%	36,8%	75,0%	29,6%	31,8%	50,0%	47,1%	15,8%	35,0%	27,8%	35,8%
	Svært dårlig	Count	7	7	0	5	0	7	3	3	3	8	6	9	58
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	14,6%	0,0%	13,2%	0,0%	25,9%	13,6%	13,6%	17,6%	42,1%	30,0%	25,0%	18,5%
	Vet ikke	Count	2	6	4	3	0	1	0	3	1	4	4	7	35
		% within I hvilket område bor du?	8,0%	12,5%	12,9%	7,9%	0,0%	3,7%	0,0%	13,6%	5,9%	21,1%	20,0%	19,4%	11,2%
Total	Count	25	48	31	38	8	27	22	22	17	19	20	36	313	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud? * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hvor fornøyd er du med dagens kollektivtilbud?	Svært bra	Count	6	5	11
		% within Kjønn	3,2%	4,0%	3,5%
	Bra	Count	55	42	97
		% within Kjønn	29,4%	33,3%	31,0%
	Dårlig	Count	64	48	112
		% within Kjønn	34,2%	38,1%	35,8%
	Svært dårlig	Count	38	20	58
		% within Kjønn	20,3%	15,9%	18,5%
	Vet ikke	Count	24	11	35
		% within Kjønn	12,8%	8,7%	11,2%
Total	Count	187	126	313	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja	false	Count	114	75	189
		% within Kjønn	61,6%	59,1%	60,6%
	true	Count	71	52	123
		% within Kjønn	38,4%	40,9%	39,4%
Total	Count	185	127	312	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja	false	Count	73	81	15	169
		% within Inntekt	55,7%	62,3%	68,2%	59,7%
	true	Count	58	49	7	114
		% within Inntekt	44,3%	37,7%	31,8%	40,3%
Total	Count	131	130	22	283	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja	false	Count	68	35	39	33	14	189
		% within Alder	48,9%	64,8%	69,6%	76,7%	70,0%	60,6%
	true	Count	71	19	17	10	6	123
		% within Alder	51,1%	35,2%	30,4%	23,3%	30,0%	39,4%
Total	Count	139	54	56	43	20	312	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justrik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågstbygd, Voleibyten, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)		Annet
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja	false	Count	10	28	16	24	5	16	14	12	8	18	12	26	189
		% within I hvilket område bor du?	40,0%	59,6%	51,6%	63,2%	62,5%	61,5%	63,6%	54,5%	47,1%	90,0%	60,0%	72,2%	60,6%
	true	Count	15	19	15	14	3	10	8	10	9	2	8	10	123
		% within I hvilket område bor du?	60,0%	40,4%	48,4%	36,8%	37,5%	38,5%	36,4%	45,5%	52,9%	10,0%	40,0%	27,8%	39,4%
Total		Count	25	47	31	38	8	26	22	22	17	20	20	36	312
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Ja	false	Count	104	28	44	12	188
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	57,8%	53,8%	74,6%	63,2%	60,6%
	true	Count	76	24	15	7	122
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	42,2%	46,2%	25,4%	36,8%	39,4%
Total		Count	180	52	59	19	310
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justrik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågstbygd, Voleibyten, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)		Annet
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei	false	Count	19	35	21	25	7	17	15	14	15	11	11	24	214
		% within I hvilket område bor du?	76,0%	74,5%	67,7%	65,8%	87,5%	65,4%	68,2%	63,6%	88,2%	55,0%	55,0%	66,7%	68,6%
	true	Count	6	12	10	13	1	9	7	8	2	9	9	12	98
		% within I hvilket område bor du?	24,0%	25,5%	32,3%	34,2%	12,5%	34,6%	31,8%	36,4%	11,8%	45,0%	45,0%	33,3%	31,4%
Total		Count	25	47	31	38	8	26	22	22	17	20	20	36	312
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei	false	Count	94	87	13	194
		% within Inntekt	71,8%	66,9%	59,1%	68,6%
	true	Count	37	43	9	89
		% within Inntekt	28,2%	33,1%	40,9%	31,4%
Total		Count	131	130	22	283
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei	false	Count	105	37	31	28	13	214
		% within Alder	75,5%	68,5%	55,4%	65,1%	65,0%	68,6%
	true	Count	34	17	25	15	7	98
		% within Alder	24,5%	31,5%	44,6%	34,9%	35,0%	31,4%
Total		Count	139	54	56	43	20	312
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei	false	Count	124	90	214
		% within Kjønn	67,0%	70,9%	68,6%
	true	Count	61	37	98
		% within Kjønn	33,0%	29,1%	31,4%
Total	Count	185	127	312	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Nei	false	Count	137	37	28	11	213
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	76,1%	71,2%	47,5%	57,9%	68,7%
	true	Count	43	15	31	8	97
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	23,9%	28,8%	52,5%	42,1%	31,3%
Total	Count	180	52	59	19	310	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil	false	Count	102	89	15	206
		% within Inntekt	77,9%	68,5%	68,2%	72,8%
	true	Count	29	41	7	77
		% within Inntekt	22,1%	31,5%	31,8%	27,2%
Total	Count	131	130	22	283	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil	false	Count	107	35	36	30	16	224
		% within Alder	77,0%	64,8%	64,3%	69,8%	80,0%	71,8%
	true	Count	32	19	20	13	4	88
		% within Alder	23,0%	35,2%	35,7%	30,2%	20,0%	28,2%
Total	Count	139	54	56	43	20	312	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimtekollen, Justvik, Fagemoelt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sem, Randesund, Hevåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Gimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)		Annet
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil	false	Count	18	37	28	24	6	20	17	16	11	11	10	26	224
		% within I hvilket område bor du?	72,0%	78,7%	90,3%	63,2%	75,0%	76,9%	77,3%	72,7%	64,7%	55,0%	50,0%	72,2%	71,8%
	true	Count	7	10	3	14	2	6	5	6	6	9	10	10	88
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	21,3%	9,7%	36,8%	25,0%	23,1%	22,7%	27,3%	35,3%	45,0%	50,0%	27,8%	28,2%
Total	Count	25	47	31	38	8	26	22	22	17	20	20	36	312	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil *
Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil	false	Count	128	96	224
		% within Kjønn	69,2%	75,6%	71,8%
	true	Count	57	31	88
		% within Kjønn	30,8%	24,4%	28,2%
Total	Count	185	127	312	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Vil et bedre kollektivtilbud føre til du lar bilen stå oftere? (Flervalg):Er avhengig av bil	false	Count	135	41	37	10	223
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	75,0%	78,8%	62,7%	52,6%	71,9%
	true	Count	45	11	22	9	87
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	25,0%	21,2%	37,3%	47,4%	28,1%
Total	Count	180	52	59	19	310	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Innfartsparkering * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Innfartsparkering	Vil bruke innfartsparkeringen	Count	79	32	27	26	7	171
		% within Alder	56,8%	58,2%	48,2%	60,5%	35,0%	54,6%
	Vil aldri bruke innfartsparkeringen	Count	60	23	29	17	13	142
		% within Alder	43,2%	41,8%	51,8%	39,5%	65,0%	45,4%
Total	Count	139	55	56	43	20	313	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Innfartsparkering * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Fløkkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)		Annet
Innfartsparkering	Vil bruke innfartsparkeringen	Count	16	24	13	20	3	14	12	17	16	10	9	17	171
	% within I hvilket område bor du?		64,0%	51,1%	41,9%	52,6%	37,5%	51,9%	54,5%	77,3%	94,1%	50,0%	45,0%	47,2%	54,6%
	Vil aldri bruke innfartsparkeringen	Count	9	23	18	18	5	13	10	5	1	10	11	19	142
	% within I hvilket område bor du?		36,0%	48,9%	58,1%	47,4%	62,5%	48,1%	45,5%	22,7%	5,9%	50,0%	55,0%	52,8%	45,4%
Total	Count	25	47	31	38	8	27	22	22	17	20	20	36	313	
	% within I hvilket område bor du?		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Innfartsparkering * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)? Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?						Total
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden	Andre grunner	
Innfartsparkering	Vil bruke innfartsparkeringen	Count	105	14	6	6	33	8	172
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	58,3%	51,9%	42,9%	50,0%	53,2%	44,4%	55,0%
	Vil aldri bruke innfartsparkeringen	Count	75	13	8	6	29	10	141
		% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	41,7%	48,1%	57,1%	50,0%	46,8%	55,6%	45,0%
Total	Count	180	27	14	12	62	18	313	
	% within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor ofte sykler du? * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	23	9	9	0	1	42
		% within Alder	16,4%	16,7%	16,1%	0,0%	5,0%	13,4%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	19	8	5	7	1	40
		% within Alder	13,6%	14,8%	8,9%	16,3%	5,0%	12,8%
	Sykler aldri	Count	98	37	42	36	18	231
		% within Alder	70,0%	68,5%	75,0%	83,7%	90,0%	73,8%
Total	Count	140	54	56	43	20	313	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor ofte sykler du? * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	23	16	1	40
		% within Inntekt	17,7%	12,2%	4,3%	14,1%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	20	14	2	36
		% within Inntekt	15,4%	10,7%	8,7%	12,7%
	Sykler aldri	Count	87	101	20	208
		% within Inntekt	66,9%	77,1%	87,0%	73,2%
Total	Count	130	131	23	284	
	% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor ofte sykler du? * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	18	9	11	3	41
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	9,9%	17,6%	18,6%	15,8%	13,2%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	24	5	8	3	40
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	13,2%	9,8%	13,6%	15,8%	12,9%
	Sykler aldri	Count	140	37	40	13	230
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	76,9%	72,5%	67,8%	68,4%	74,0%
Total	Count	182	51	59	19	311	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor ofte sykler du? * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	18	9	11	3	41
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	9,9%	17,6%	18,6%	15,8%	13,2%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	24	5	8	3	40
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	13,2%	9,8%	13,6%	15,8%	12,9%
	Sykler aldri	Count	140	37	40	13	230
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	76,9%	72,5%	67,8%	68,4%	74,0%
Total	Count	182	51	59	19	311	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor ofte sykler du? * Har du tilgang til bil? Crosstabulation

			Har du tilgang til bil?		Total
			Ja	Nei	
Hvor ofte sykler du?	Sykler 6-15+ ganger pr måned	Count	23	19	42
		% within Har du tilgang til bil?	8,7%	38,8%	13,4%
	Sykler 1-5 ganger pr måned	Count	32	8	40
		% within Har du tilgang til bil?	12,1%	16,3%	12,8%
	Sykler aldri	Count	209	22	231
		% within Har du tilgang til bil?	79,2%	44,9%	73,8%
Total	Count	264	49	313	
	% within Har du tilgang til bil?	100,0%	100,0%	100,0%	

Hvor ofte sykler du? * Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert? Crosstabulation

			Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?		Total
			Innsiden av bommen	Utsiden av bommen	
Hvor ofte sykler du?	Syklar 6-15+ ganger pr måned	Count % within Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?	37 17,8%	5 4,9%	42 13,5%
	Syklar 1-5 ganger pr måned	Count % within Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?	30 14,4%	10 9,8%	40 12,9%
	Syklar aldri	Count % within Hvor er arbeidsplassen/studiestedet plassert?	141 67,8%	87 85,3%	228 73,5%
Total			208 100,0%	102 100,0%	310 100,0%

Hvor ofte sykler du? * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?													Total
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Flekkeraya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sem, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annat		
Hvor ofte sykler du?	Syklar 6-15+ ganger pr måned	Count % within I hvilket område bor du?	3 12,0%	17 36,2%	7 22,6%	1 2,6%	1 12,5%	8 30,8%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	1 5,0%	1 5,0%	2 5,4%	41 13,1%	
	Syklar 1-5 ganger pr måned	Count % within I hvilket område bor du?	1 4,0%	12 25,5%	4 12,9%	6 15,8%	1 12,5%	5 19,2%	4 18,2%	2 9,1%	0 0,0%	2 10,0%	0 0,0%	3 8,1%	40 12,8%	
	Syklar aldri	Count % within I hvilket område bor du?	21 84,0%	18 38,3%	20 64,5%	31 81,6%	6 75,0%	13 50,0%	18 81,8%	20 90,9%	17 100,0%	17 85,0%	19 95,0%	32 86,5%	232 74,1%	
Total			25 100,0%	47 100,0%	31 100,0%	38 100,0%	8 100,0%	26 100,0%	22 100,0%	22 100,0%	17 100,0%	20 100,0%	20 100,0%	37 100,0%	313 100,0%	

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Kort avstand * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Kort avstand	Svært enig 5	Count % within Kjønn	14 35,9%	23 56,1%	37 46,3%
	4	Count % within Kjønn	7 17,9%	7 17,1%	14 17,5%
	3	Count % within Kjønn	9 23,1%	5 12,2%	14 17,5%
	2	Count % within Kjønn	5 12,8%	2 4,9%	7 8,8%
	Svært uenig 1	Count % within Kjønn	3 7,7%	4 9,8%	7 8,8%
	Vet ikke	Count % within Kjønn	1 2,6%	0 0,0%	1 1,3%
	Total	Count % within Kjønn	39 100,0%	41 100,0%	80 100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Kort avstand * Alder Crosstabulation

			Alder				Total	
			18-30	31-40	41-50	51-60		60+
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Kort avstand	Svært enig 5	Count % within Alder	27 64,3%	7 43,8%	4 28,6%	0 0,0%	0 0,0%	38 46,9%
	4	Count % within Alder	8 19,0%	3 18,8%	1 7,1%	2 28,6%	0 0,0%	14 17,3%
	3	Count % within Alder	4 9,5%	2 12,5%	5 35,7%	3 42,9%	0 0,0%	14 17,3%
	2	Count % within Alder	2 4,8%	2 12,5%	1 7,1%	1 14,3%	1 50,0%	7 8,6%
	Svært uenig 1	Count % within Alder	0 0,0%	2 12,5%	3 21,4%	1 14,3%	1 50,0%	7 8,6%
	Vet ikke	Count % within Alder	1 2,4%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	1 1,2%
	Total	Count % within Alder	42 100,0%	16 100,0%	14 100,0%	7 100,0%	2 100,0%	81 100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Kort avstand * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justrik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sadal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet		
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Kort avstand	Svært enig 5	Count	2	20	8	0	1	4	0	1	0	0	1	37	
		% within I hvilket område bor du?	50,0%	69,0%	72,7%	0,0%	50,0%	30,8%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	20,0%	46,3%
	4	Count	1	5	2	1	1	4	0	0	0	0	0	14	
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	17,2%	18,2%	14,3%	50,0%	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	17,5%	
	3	Count	1	3	1	1	0	3	1	0	1	0	3	14	
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	10,3%	9,1%	14,3%	0,0%	23,1%	25,0%	0,0%	50,0%	0,0%	60,0%	17,5%	
	2	Count	0	1	0	1	0	2	1	0	0	1	1	7	
	% within I hvilket område bor du?	0,0%	3,4%	0,0%	14,3%	0,0%	15,4%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%	20,0%	8,8%		
	Svært uenig 1	Count	0	0	0	4	0	0	2	0	1	0	7		
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	0,0%	0,0%	57,1%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	50,0%	0,0%	8,8%		
	Vet ikke	Count	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1		
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	1,3%		
Total	Count		4	29	11	7	2	13	4	2	2	1	5	80	
	% within I hvilket område bor du?		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Godt tilrettelagt sykkelfelt * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Godt tilrettelagt sykkelfelt	Svært enig 5	Count	17	15	32
		% within Kjønn	44,7%	37,5%	41,0%
	4	Count	9	5	14
		% within Kjønn	23,7%	12,5%	17,9%
	3	Count	8	11	19
		% within Kjønn	21,1%	27,5%	24,4%
	2	Count	3	4	7
	% within Kjønn	7,9%	10,0%	9,0%	
	Svært uenig 1	Count	1	4	5
		% within Kjønn	2,6%	10,0%	6,4%
	Vet ikke	Count	0	1	1
		% within Kjønn	0,0%	2,5%	1,3%
Total	Count		38	40	78
	% within Kjønn		100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Godt tilrettelagt sykkelfelt * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Godt tilrettelagt sykkelfelt	Svært enig 5	Count	16	7	7	2	0	32
		% within Alder	39,0%	43,8%	53,8%	28,6%	0,0%	40,5%
	4	Count	10	1	1	1	1	14
		% within Alder	24,4%	6,3%	7,7%	14,3%	50,0%	17,7%
	3	Count	12	3	2	2	0	19
		% within Alder	29,3%	18,8%	15,4%	28,6%	0,0%	24,1%
	2	Count	1	4	2	1	0	8
	% within Alder	2,4%	25,0%	15,4%	14,3%	0,0%	10,1%	
	Svært uenig 1	Count	2	0	1	1	1	5
		% within Alder	4,9%	0,0%	7,7%	14,3%	50,0%	6,3%
	Vet ikke	Count	0	1	0	0	0	1
	% within Alder		0,0%	6,3%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%
Total	Count		41	16	13	7	2	79
	% within Alder		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Godt tilrettelagt sykkelfelt * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total
			Gimlekollen, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiesøyen, Fløkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sør, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Godt tilrettelagt sykkelfelt	Svært enig 5	Count	3	12	6	1	0	6	2	0	0	1	1	32
		% within I hvilket område bor du?	75,0%	42,9%	54,5%	14,3%	0,0%	46,2%	50,0%	0,0%	0,0%	100,0%	25,0%	41,0%
	4	Count	1	3	3	1	2	2	0	1	0	0	1	14
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	10,7%	27,3%	14,3%	100,0%	15,4%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	25,0%	17,9%
	3	Count	0	9	2	2	0	3	1	1	0	0	1	19
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	32,1%	18,2%	28,6%	0,0%	23,1%	25,0%	50,0%	0,0%	0,0%	25,0%	24,4%
	2	Count	0	2	0	2	0	1	0	0	1	0	1	7
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	7,1%	0,0%	28,6%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	25,0%	9,0%
	Svært uenig 1	Count	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	5
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	3,6%	0,0%	14,3%	0,0%	7,7%	25,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	6,4%
	Vet ikke	Count	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	3,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%
	Total	Count	4	28	11	7	2	13	4	2	2	1	4	78
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Fleksibilitet * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		
			Mann	Kvinne	Total
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Fleksibilitet	Svært enig 5	Count	10	13	23
		% within Kjønn	26,3%	32,5%	29,5%
	4	Count	9	9	18
		% within Kjønn	23,7%	22,5%	23,1%
	3	Count	9	9	18
		% within Kjønn	23,7%	22,5%	23,1%
	2	Count	6	5	11
		% within Kjønn	15,8%	12,5%	14,1%
	Svært uenig 1	Count	2	2	4
		% within Kjønn	5,3%	5,0%	5,1%
	Vet ikke	Count	2	2	4
		% within Kjønn	5,3%	5,0%	5,1%
	Total	Count	38	40	78
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Fleksibilitet * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Fleksibilitet	Svært enig 5	Count	14	4	4	0	1	23
		% within Alder	33,3%	25,0%	33,3%	0,0%	50,0%	29,1%
	4	Count	10	5	2	2	0	19
		% within Alder	23,8%	31,3%	16,7%	28,6%	0,0%	24,1%
	3	Count	7	3	3	4	1	18
		% within Alder	16,7%	18,8%	25,0%	57,1%	50,0%	22,8%
	2	Count	7	3	0	1	0	11
		% within Alder	16,7%	18,8%	0,0%	14,3%	0,0%	13,9%
	Svært uenig 1	Count	1	1	2	0	0	4
		% within Alder	2,4%	6,3%	16,7%	0,0%	0,0%	5,1%
	Vet ikke	Count	3	0	1	0	0	4
		% within Alder	7,1%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	5,1%
	Total	Count	42	16	12	7	2	79
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Fleksibilitet * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågstbygd, Volebyen, Flekkereya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet		
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Fleksibilitet	Svært enig 5	Count	1	11	5	0	0	5	0	1	0	0	0	0	23
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	37,9%	45,5%	0,0%	0,0%	38,5%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	29,5%
	4	Count	2	7	2	0	1	3	1	0	0	0	2	18	
		% within I hvilket område bor du?	50,0%	24,1%	18,2%	0,0%	50,0%	23,1%	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	23,1%	
	3	Count	1	1	2	3	1	4	2	1	1	1	1	18	
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	3,4%	18,2%	42,9%	50,0%	30,8%	66,7%	50,0%	50,0%	100,0%	25,0%	23,1%	
	2	Count	0	6	2	2	0	0	0	0	0	0	1	11	
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	20,7%	18,2%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	14,1%	
Svært uenig 1	Count	0	2	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4		
	% within I hvilket område bor du?	0,0%	6,9%	0,0%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%		
Vet ikke	Count	0	2	0	0	0	1	0	0	1	0	0	4		
	% within I hvilket område bor du?	0,0%	6,9%	0,0%	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	5,1%		
Total		Count	4	29	11	7	2	13	3	2	2	1	4	78	
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Trening/Mosjon * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Trening/Mosjon	Svært enig 5	Count	10	20	30
		% within Kjønn	26,3%	48,8%	38,0%
	4	Count	13	10	23
		% within Kjønn	34,2%	24,4%	29,1%
	3	Count	7	4	11
		% within Kjønn	18,4%	9,8%	13,9%
	2	Count	5	4	9
		% within Kjønn	13,2%	9,8%	11,4%
Svært uenig 1	Count	2	3	5	
	% within Kjønn	5,3%	7,3%	6,3%	
Vet ikke	Count	1	0	1	
	% within Kjønn	2,6%	0,0%	1,3%	
Total		Count	38	41	79
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Trening/Mosjon * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Trening/Mosjon	Svært enig 5	Count	12	6	6	4	2	30
		% within Alder	28,6%	37,5%	46,2%	57,1%	100,0%	37,5%
	4	Count	14	6	2	1	0	23
		% within Alder	33,3%	37,5%	15,4%	14,3%	0,0%	28,7%
	3	Count	8	1	2	1	0	12
		% within Alder	19,0%	6,3%	15,4%	14,3%	0,0%	15,0%
	2	Count	4	3	1	1	0	9
		% within Alder	9,5%	18,8%	7,7%	14,3%	0,0%	11,3%
	Svært uenig 1	Count	4	0	1	0	0	5
		% within Alder	9,5%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	6,3%
	Vet ikke	Count	0	0	1	0	0	1
		% within Alder	0,0%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	1,3%
Total		Count	42	16	13	7	2	80
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Trening/Mosjon * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total
			Gimlekollen, Justik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Fløkkeraya, Andøya, Slettheia	Serdal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sam. Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i nord (Vennessla)	Pendler fra nabokommune i vest (Segne, Mandal)	Annet	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Trening/Mosjon	Svært enig 5	Count	2	8	5	1	0	7	3	2	1	0	1	30
		% within I hvilket område bor du?	50,0%	27,6%	45,5%	14,3%	0,0%	53,8%	75,0%	100,0%	50,0%	0,0%	25,0%	38,0%
	4	Count	1	10	4	2	2	1	1	0	0	1	1	23
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	34,5%	36,4%	28,6%	100,0%	7,7%	25,0%	0,0%	0,0%	100,0%	25,0%	29,1%
	3	Count	0	5	0	2	0	4	0	0	0	0	0	11
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	17,2%	0,0%	28,6%	0,0%	30,8%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	13,9%
	2	Count	1	3	1	1	0	1	0	0	0	0	2	9
	% within I hvilket område bor du?	25,0%	10,3%	9,1%	14,3%	0,0%	7,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	11,4%	
	Svært uenig 1	Count	0	3	1	1	0	0	0	0	0	0	0	5
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	10,3%	9,1%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	6,3%
	Vet ikke	Count	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	50,0%	0,0%	0,0%	1,3%
Total	Count		4	29	11	7	2	13	4	2	2	1	4	79
	% within I hvilket område bor du?		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested	Svært enig 5	Count	7	12	19
		% within Kjønn	18,4%	30,0%	24,4%
	4	Count	12	15	27
		% within Kjønn	31,6%	37,5%	34,6%
	3	Count	13	5	18
		% within Kjønn	34,2%	12,5%	23,1%
	2	Count	2	5	7
	% within Kjønn	5,3%	12,5%	9,0%	
	Svært uenig 1	Count	1	3	4
		% within Kjønn	2,6%	7,5%	5,1%
	Vet ikke	Count	3	0	3
		% within Kjønn	7,9%	0,0%	3,8%
Total	Count		38	40	78
	% within Kjønn		100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested	Svært enig 5	Count	11	2	4	1	1	19
		% within Alder	26,2%	13,3%	30,8%	14,3%	50,0%	24,1%
	4	Count	16	7	1	3	0	27
		% within Alder	38,1%	46,7%	7,7%	42,9%	0,0%	34,2%
	3	Count	10	2	3	3	0	18
		% within Alder	23,8%	13,3%	23,1%	42,9%	0,0%	22,8%
	2	Count	2	2	2	0	1	7
	% within Alder	4,8%	13,3%	15,4%	0,0%	50,0%	8,9%	
	Svært uenig 1	Count	2	1	2	0	0	5
		% within Alder	4,8%	6,7%	15,4%	0,0%	0,0%	6,3%
	Vet ikke	Count	1	1	1	0	0	3
		% within Alder	2,4%	6,7%	7,7%	0,0%	0,0%	3,8%
Total	Count		42	15	13	7	2	79
	% within Alder		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											
			Gimlekollen, Justhik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågstygdt, Volebyen, Fløkkereya, Andøya, Slettnesia	Sedal	Timheia, Grim, Mosby	Sem, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i nord (Vennessia)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	Total
Hva er avgjørende for at du sykler til jobb/studiested i dag?: Bra nok sykkeltilbud mellom hjem og jobb/studiested	Svært enig 5	Count	1	6	4	0	1	4	1	1	0	0	1	19
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	21,4%	36,4%	0,0%	50,0%	30,8%	25,0%	50,0%	0,0%	0,0%	25,0%	24,4%
	4	Count	3	11	5	0	1	5	2	0	0	0	0	27
		% within I hvilket område bor du?	75,0%	39,3%	45,5%	0,0%	50,0%	38,5%	50,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	34,6%
	3	Count	0	7	2	1	0	4	1	1	0	1	1	18
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	25,0%	18,2%	14,3%	0,0%	30,8%	25,0%	50,0%	0,0%	100,0%	25,0%	23,1%
	2	Count	0	2	0	1	0	0	0	0	2	0	2	7
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	7,1%	0,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	50,0%	9,0%
	Svært uenig 1	Count	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	4
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	3,6%	0,0%	42,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,1%
Vet ikke	Count	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	
	% within I hvilket område bor du?	0,0%	3,6%	0,0%	28,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,8%	
Total	Count	4	28	11	7	2	13	4	2	2	1	4	78	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid	Svært enig 5	Count	101	58	159
		% within Kjønn	71,6%	69,9%	71,0%
	4	Count	11	10	21
		% within Kjønn	7,8%	12,0%	9,4%
	3	Count	4	5	9
		% within Kjønn	2,8%	6,0%	4,0%
	2	Count	5	4	9
		% within Kjønn	3,5%	4,8%	4,0%
	Svært uenig 1	Count	11	5	16
		% within Kjønn	7,8%	6,0%	7,1%
Vet ikke	Count	9	1	10	
	% within Kjønn	6,4%	1,2%	4,5%	
Total	Count	141	83	224	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid	Svært enig 5	Count	60	29	31	24	14	158
		% within Alder	62,5%	78,4%	77,5%	70,6%	87,5%	70,9%
	4	Count	11	1	4	4	1	21
		% within Alder	11,5%	2,7%	10,0%	11,8%	6,3%	9,4%
	3	Count	5	1	1	2	0	9
		% within Alder	5,2%	2,7%	2,5%	5,9%	0,0%	4,0%
	2	Count	6	0	2	1	0	9
		% within Alder	6,3%	0,0%	5,0%	2,9%	0,0%	4,0%
	Svært uenig 1	Count	9	5	1	1	0	16
		% within Alder	9,4%	13,5%	2,5%	2,9%	0,0%	7,2%
Vet ikke	Count	5	1	1	2	1	10	
	% within Alder	5,2%	2,7%	2,5%	5,9%	6,3%	4,5%	
Total	Count	96	37	40	34	16	223	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid * I hvilket område bor du? Crosstabulation

		I hvilket område bor du?													Total
		Gimlekolleien, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Vøienbyen, Flakkeraya, Andeya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sam. Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Glimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	Total	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid	Svært enig 5	Count	16	9	10	24	5	8	12	13	16	13	21	159	
		% within I hvilket område bor du?	76,2%	50,0%	50,0%	80,0%	83,3%	66,7%	75,0%	60,0%	96,7%	100,0%	68,4%	67,7%	71,0%
	4	Count	2	2	3	4	1	0	2	4	1	0	2	0	21
		% within I hvilket område bor du?	9,5%	11,1%	15,0%	13,3%	16,7%	0,0%	12,5%	20,0%	6,7%	0,0%	10,5%	0,0%	9,4%
	3	Count	1	1	1	1	0	2	0	0	0	0	1	2	9
		% within I hvilket område bor du?	4,8%	5,6%	5,0%	3,3%	0,0%	16,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	6,5%	4,0%
	2	Count	1	2	2	0	0	0	2	0	1	0	0	1	9
		% within I hvilket område bor du?	4,8%	11,1%	10,0%	0,0%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	6,7%	0,0%	0,0%	3,2%	4,0%
	Svært uenig 1	Count	0	3	2	1	0	1	0	4	0	0	2	3	16
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	16,7%	10,0%	3,3%	0,0%	8,3%	0,0%	20,0%	0,0%	0,0%	10,5%	9,7%	7,1%
Vet ikke	Count	1	1	2	0	0	1	0	0	0	0	1	4	10	
	% within I hvilket område bor du?	4,8%	5,6%	10,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,3%	12,9%	4,5%	
Total	Count	21	18	20	30	6	12	16	20	15	16	19	31	224	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

		Hvor mange barn er det i husstanden?				Total	
		0	1	2	3+	Total	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Tar for mye tid	Svært enig 5	Count	92	28	26	12	158
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	67,6%	75,7%	72,2%	92,3%	71,2%
	4	Count	14	3	4	0	21
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	10,3%	8,1%	11,1%	0,0%	9,5%
	3	Count	8	1	0	0	9
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	5,9%	2,7%	0,0%	0,0%	4,1%
	2	Count	7	1	1	0	9
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	5,1%	2,7%	2,8%	0,0%	4,1%
	Svært uenig 1	Count	8	1	5	1	15
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	5,9%	2,7%	13,9%	7,7%	6,8%
Vet ikke	Count	7	3	0	0	10	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	5,1%	8,1%	0,0%	0,0%	4,5%	
Total	Count	136	37	36	13	222	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For smalt sykkefelt * Kjønn
Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For smalt sykkefelt	Svært enig 5	Count	19	5	24
		% within Kjønn	14,3%	6,2%	11,2%
	4	Count	8	7	15
		% within Kjønn	6,0%	8,6%	7,0%
	3	Count	20	16	36
		% within Kjønn	15,0%	19,8%	16,8%
	2	Count	12	9	21
		% within Kjønn	9,0%	11,1%	9,8%
	Svært uenig 1	Count	35	28	63
		% within Kjønn	26,3%	34,6%	29,4%
	Vet ikke	Count	39	16	55
		% within Kjønn	29,3%	19,8%	25,7%
Total	Count	133	81	214	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For smalt sykkefelt * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For smalt sykkefelt	Svært enig 5	Count	12	5	2	3	2	24
		% within Alder	12,9%	13,9%	5,1%	9,7%	14,3%	11,3%
	4	Count	8	1	0	2	4	15
		% within Alder	8,6%	2,8%	0,0%	6,5%	28,6%	7,0%
	3	Count	20	3	4	7	2	36
		% within Alder	21,5%	8,3%	10,3%	22,6%	14,3%	16,9%
	2	Count	10	3	4	2	1	20
		% within Alder	10,8%	8,3%	10,3%	6,5%	7,1%	9,4%
	Svært uenig 1	Count	23	14	16	8	2	63
		% within Alder	24,7%	38,9%	41,0%	25,8%	14,3%	29,6%
	Vet ikke	Count	20	10	13	9	3	55
		% within Alder	21,5%	27,8%	33,3%	29,0%	21,4%	25,8%
Total	Count	93	36	39	31	14	213	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For smalt sykkefelt * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?													Total
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sadal	Tinnheia, Grimm, Mosty	Sem, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For smalt sykkefelt	Svært enig 5	Count	0	5	2	1	0	2	2	1	0	5	1	5	24	
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	29,4%	10,5%	3,6%	0,0%	16,7%	13,3%	5,3%	0,0%	33,3%	5,9%	16,1%	11,2%	
	4	Count	2	0	2	3	1	0	1	4	1	1	0	0	15	
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	0,0%	10,5%	10,7%	16,7%	0,0%	6,7%	21,1%	6,7%	6,7%	0,0%	0,0%	7,0%	
	3	Count	2	4	5	7	1	2	0	2	2	2	6	3	36	
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	23,5%	26,3%	25,0%	16,7%	16,7%	0,0%	10,5%	13,3%	13,3%	35,3%	9,7%	16,8%	
	2	Count	2	2	1	3	0	2	1	3	2	2	2	1	21	
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	11,8%	5,3%	10,7%	0,0%	16,7%	6,7%	15,8%	13,3%	13,3%	11,8%	3,2%	9,8%	
	Svært uenig 1	Count	10	1	3	9	2	3	8	3	4	2	5	13	63	
		% within I hvilket område bor du?	50,0%	5,9%	15,8%	32,1%	33,3%	25,0%	53,3%	15,8%	26,7%	13,3%	29,4%	41,9%	29,4%	
	Vet ikke	Count	4	5	6	5	2	3	3	6	6	3	3	9	55	
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	29,4%	31,6%	17,9%	33,3%	25,0%	20,0%	31,6%	40,0%	20,0%	17,6%	29,0%	25,7%	
Total	Count	20	17	19	28	6	12	15	19	15	15	17	31	214		
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%		

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For dårlig tilrettelagt * Kjønn
Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For dårlig tilrettelagt	Svært enig 5	Count	32	12	44
		% within Kjønn	23,9%	14,6%	20,4%
	4	Count	12	9	21
		% within Kjønn	9,0%	11,0%	9,7%
	3	Count	17	13	30
		% within Kjønn	12,7%	15,9%	13,9%
	2	Count	14	15	29
		% within Kjønn	10,4%	18,3%	13,4%
	Svært uenig 1	Count	28	18	46
		% within Kjønn	20,9%	22,0%	21,3%
Vet ikke	Count	31	15	46	
	% within Kjønn	23,1%	18,3%	21,3%	
Total		Count	134	82	216
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For dårlig tilrettelagt * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For dårlig tilrettelagt	Svært enig 5	Count	17	8	5	7	7	44
		% within Alder	18,3%	22,2%	12,8%	21,9%	46,7%	20,5%
	4	Count	12	2	2	3	2	21
		% within Alder	12,9%	5,6%	5,1%	9,4%	13,3%	9,8%
	3	Count	16	3	5	4	2	30
		% within Alder	17,2%	8,3%	12,8%	12,5%	13,3%	14,0%
	2	Count	14	5	4	4	1	28
		% within Alder	15,1%	13,9%	10,3%	12,5%	6,7%	13,0%
	Svært uenig 1	Count	18	9	12	6	1	46
		% within Alder	19,4%	25,0%	30,8%	18,8%	6,7%	21,4%
Vet ikke	Count	16	9	11	8	2	46	
	% within Alder	17,2%	25,0%	28,2%	25,0%	13,3%	21,4%	
Total		Count	93	36	39	32	15	215
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For dårlig tilrettelagt * I hvilket område bor du? Crosstabulation

		I hvilket område bor du?													Total
		Gimlekolten, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosty	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Ønnet		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For dårlig tilrettelagt	Svært enig 5	Count	0	4	3	4	3	2	3	6	3	6	4	6	44
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	23,5%	15,8%	14,3%	60,0%	16,7%	18,8%	30,0%	20,0%	40,0%	22,2%	19,4%	20,4%
	4	Count	2	3	5	5	0	1	2	1	1	0	1	0	21
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	17,6%	26,3%	17,9%	0,0%	8,3%	12,5%	5,0%	6,7%	0,0%	5,6%	0,0%	9,7%
	3	Count	5	2	2	5	1	1	2	3	2	2	1	4	30
		% within I hvilket område bor du?	25,0%	11,8%	10,5%	17,9%	20,0%	8,3%	12,5%	15,0%	13,3%	13,3%	5,6%	12,9%	13,9%
	2	Count	2	2	3	8	0	3	1	3	0	1	5	1	29
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	11,8%	15,8%	28,6%	0,0%	25,0%	6,3%	15,0%	0,0%	6,7%	27,8%	3,2%	13,4%
	Svært uenig 1	Count	6	2	2	3	0	3	6	2	4	3	4	11	46
		% within I hvilket område bor du?	30,0%	11,8%	10,5%	10,7%	0,0%	25,0%	37,5%	10,0%	26,7%	20,0%	22,2%	35,5%	21,3%
Vet ikke	Count	5	4	4	3	1	2	2	5	5	3	3	9	46	
	% within I hvilket område bor du?	25,0%	23,5%	21,1%	10,7%	20,0%	16,7%	12,5%	25,0%	33,3%	20,0%	16,7%	29,0%	21,3%	
Total		Count	20	17	19	28	5	12	16	20	15	15	18	31	216
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For lang avstand * Kjønn
Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For lang avstand	Svært enig 5	Count	89	59	148
		% within Kjønn	63,6%	70,2%	66,1%
	4	Count	17	12	29
		% within Kjønn	12,1%	14,3%	12,9%
	3	Count	6	6	12
		% within Kjønn	4,3%	7,1%	5,4%
	2	Count	12	2	14
		% within Kjønn	8,6%	2,4%	6,3%
	Svært uenig 1	Count	8	4	12
		% within Kjønn	5,7%	4,8%	5,4%
Vet ikke	Count	8	1	9	
	% within Kjønn	5,7%	1,2%	4,0%	
Total	Count	140	84	224	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For lang avstand * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For lang avstand	Svært enig 5	Count	56	27	27	26	11	147
		% within Alder	58,9%	73,0%	65,9%	74,3%	73,3%	65,9%
	4	Count	13	4	6	4	2	29
		% within Alder	13,7%	10,8%	14,6%	11,4%	13,3%	13,0%
	3	Count	6	1	3	1	1	12
		% within Alder	6,3%	2,7%	7,3%	2,9%	6,7%	5,4%
	2	Count	10	2	2	0	0	14
		% within Alder	10,5%	5,4%	4,9%	0,0%	0,0%	6,3%
	Svært uenig 1	Count	6	2	2	2	0	12
		% within Alder	6,3%	5,4%	4,9%	5,7%	0,0%	5,4%
Vet ikke	Count	4	1	1	2	1	9	
	% within Alder	4,2%	2,7%	2,4%	5,7%	6,7%	4,0%	
Total	Count	95	37	41	35	15	223	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For lang avstand * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Jushik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågstygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Steltheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Hovåg	Hånes, Tivert	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennessia)	Pendler fra nabokommune i vest (Sagne, Mandal)		Annet
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: For lang avstand	Svært enig 5	Count	11	9	9	23	4	9	9	14	10	15	14	21	148
		% within I hvilket område bor du?	55,0%	50,0%	45,0%	74,2%	66,7%	75,0%	60,0%	70,0%	58,8%	93,8%	77,8%	67,7%	66,1%
	4	Count	4	3	2	6	1	0	3	3	4	0	1	2	29
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	16,7%	10,0%	19,4%	16,7%	0,0%	20,0%	15,0%	23,5%	0,0%	5,8%	6,5%	12,9%
	3	Count	2	0	1	2	1	0	1	0	1	0	0	1	12
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	0,0%	5,0%	6,5%	16,7%	0,0%	6,7%	0,0%	5,9%	0,0%	5,6%	9,7%	5,4%
	2	Count	2	3	2	0	0	1	1	2	1	1	0	1	14
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	16,7%	10,0%	0,0%	0,0%	8,3%	6,7%	10,0%	5,8%	6,3%	0,0%	3,2%	6,3%
	Svært uenig 1	Count	0	2	3	0	0	1	1	1	1	0	1	2	12
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	11,1%	15,0%	0,0%	0,0%	8,3%	6,7%	5,0%	5,9%	0,0%	5,6%	6,5%	5,4%
Vet ikke	Count	1	1	3	0	0	1	0	0	0	0	0	1	9	
	% within I hvilket område bor du?	5,0%	5,6%	15,0%	0,0%	0,0%	8,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,6%	6,5%	4,0%
Total	Count	20	19	20	31	6	12	15	20	17	16	18	31	224	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Dårlig vedlikehold av sykkelfelt *
Kjønn Crosstabulation

		Kjønn		Total	
		Mann	Kvinne		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Dårlig vedlikehold av sykkelfelt	Svært enig 5	Count	20	2	22
		% within Kjønn	15,2%	2,5%	10,3%
	4	Count	11	8	19
		% within Kjønn	8,3%	9,9%	8,9%
	3	Count	19	14	33
		% within Kjønn	14,4%	17,3%	15,5%
	2	Count	12	11	23
		% within Kjønn	9,1%	13,6%	10,8%
	Svært uenig 1	Count	30	23	53
		% within Kjønn	22,7%	28,4%	24,9%
Vet ikke	Count	40	23	63	
	% within Kjønn	30,3%	28,4%	29,6%	
Total		Count	132	81	213
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Dårlig vedlikehold av sykkelfelt * Alder Crosstabulation

		Alder					Total	
		18-30	31-40	41-50	51-60	60+		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Dårlig vedlikehold av sykkelfelt	Svært enig 5	Count	10	6	2	3	1	22
		% within Alder	10,8%	16,7%	5,4%	9,1%	7,7%	10,4%
	4	Count	10	1	2	2	4	19
		% within Alder	10,8%	2,8%	5,4%	6,1%	30,8%	9,0%
	3	Count	19	3	2	6	2	32
		% within Alder	20,4%	8,3%	5,4%	18,2%	15,4%	15,1%
	2	Count	10	3	4	5	1	23
		% within Alder	10,8%	8,3%	10,8%	15,2%	7,7%	10,8%
	Svært uenig 1	Count	19	11	13	8	2	53
		% within Alder	20,4%	30,6%	35,1%	24,2%	15,4%	25,0%
Vet ikke	Count	25	12	14	9	3	63	
	% within Alder	26,9%	33,3%	37,8%	27,3%	23,1%	29,7%	
Total		Count	93	36	37	33	13	212
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Dårlig vedlikehold av sykkelfelt * I hvilket område bor du? Crosstabulation

		I hvilket område bor du?												Total	
		Gimlekolle, Jusvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågstoyd, Voistøyen, Fliekerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sam. Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Dårlig vedlikehold av sykkelfelt	Svært enig 5	Count	1	2	3	1	0	2	1	2	0	3	1	6	22
		% within I hvilket område bor du?	5,0%	11,8%	15,8%	3,6%	0,0%	16,7%	6,7%	10,0%	0,0%	21,4%	5,9%	20,0%	10,3%
	4	Count	2	0	2	3	1	1	0	3	2	3	2	0	19
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	0,0%	10,5%	10,7%	16,7%	8,3%	0,0%	15,0%	13,3%	21,4%	11,8%	0,0%	8,9%
	3	Count	4	5	1	6	1	1	3	4	2	1	3	2	33
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	29,4%	5,3%	21,4%	16,7%	8,3%	20,0%	20,0%	13,3%	7,1%	17,6%	6,7%	15,5%
	2	Count	1	2	3	6	1	1	1	2	0	2	2	2	23
		% within I hvilket område bor du?	5,0%	11,8%	15,8%	21,4%	16,7%	8,3%	6,7%	10,0%	0,0%	14,3%	11,8%	6,7%	10,8%
	Svært uenig 1	Count	6	3	2	8	1	3	6	2	4	3	4	11	53
		% within I hvilket område bor du?	30,0%	17,6%	10,5%	28,6%	16,7%	25,0%	40,0%	10,0%	26,7%	21,4%	23,5%	36,7%	24,9%
Vet ikke	Count	6	5	8	4	2	4	4	7	7	2	5	9	63	
	% within I hvilket område bor du?	30,0%	29,4%	42,1%	14,3%	33,3%	33,3%	26,7%	35,0%	46,7%	14,3%	29,4%	30,0%	29,6%	
Total		Count	20	17	19	28	6	12	15	20	15	14	17	30	213
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke sammenhengende sykkelfelt *
Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke sammenhengende sykkelfelt	Svært enig 5	Count	34	16	50
		% within Kjønn	25,6%	19,8%	23,4%
	4	Count	15	5	20
		% within Kjønn	11,3%	6,2%	9,3%
	3	Count	10	16	26
		% within Kjønn	7,5%	19,8%	12,1%
	2	Count	15	7	22
		% within Kjønn	11,3%	8,6%	10,3%
	Svært uenig 1	Count	26	17	43
		% within Kjønn	19,5%	21,0%	20,1%
Vet ikke	Count	33	20	53	
	% within Kjønn	24,8%	24,7%	24,8%	
Total	Count	133	81	214	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke sammenhengende sykkelfelt * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke sammenhengende sykkelfelt	Svært enig 5	Count	21	11	7	7	4	50
		% within Alder	22,3%	30,6%	18,4%	22,6%	28,6%	23,5%
	4	Count	12	2	2	1	3	20
		% within Alder	12,8%	5,6%	5,3%	3,2%	21,4%	9,4%
	3	Count	13	1	3	6	2	25
		% within Alder	13,8%	2,8%	7,9%	19,4%	14,3%	11,7%
	2	Count	14	3	2	3	0	22
		% within Alder	14,9%	8,3%	5,3%	9,7%	0,0%	10,3%
	Svært uenig 1	Count	14	8	14	5	2	43
		% within Alder	14,9%	22,2%	36,8%	16,1%	14,3%	20,2%
Vet ikke	Count	20	11	10	9	3	53	
	% within Alder	21,3%	30,6%	26,3%	29,0%	21,4%	24,9%	
Total	Count	94	36	38	31	14	213	
	% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke sammenhengende sykkelfelt * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Vindbyen, Flakkeora, Andeya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sam. Randsund, Høyvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Segne, Mandal)		Annet
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke sammenhengende sykkelfelt	Svært enig 5	Count	2	6	5	5	3	3	1	4	2	7	4	8	50
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	33,3%	26,3%	17,9%	50,0%	25,0%	6,7%	20,0%	13,3%	50,0%	25,0%	25,8%	23,4%
	4	Count	2	2	2	3	0	0	1	2	3	2	1	2	20
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	11,1%	10,5%	10,7%	0,0%	0,0%	6,7%	10,0%	20,0%	14,3%	6,3%	6,5%	9,3%
	3	Count	3	2	1	6	1	1	3	4	1	0	2	2	26
		% within I hvilket område bor du?	15,0%	11,1%	5,3%	21,4%	16,7%	8,3%	20,0%	20,0%	6,7%	0,0%	12,5%	6,5%	12,1%
	2	Count	4	0	3	6	0	2	0	1	2	1	2	1	22
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	0,0%	15,8%	21,4%	0,0%	16,7%	0,0%	5,0%	13,3%	7,1%	12,5%	3,2%	10,3%
	Svært uenig 1	Count	4	3	2	4	1	3	7	3	1	2	3	10	43
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	16,7%	10,5%	14,3%	16,7%	25,0%	46,7%	15,0%	6,7%	14,3%	18,8%	32,3%	20,1%
Vet ikke	Count	5	5	6	4	1	3	3	6	6	2	4	8	53	
	% within I hvilket område bor du?	25,0%	27,8%	31,6%	14,3%	16,7%	25,0%	20,0%	30,0%	40,0%	14,3%	25,0%	25,6%	24,8%	
Total	Count	20	18	19	28	6	12	15	20	15	14	16	31	214	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb * Kjønn Crosstabulation

		Kjønn		Total	
		Mann	Kvinne		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb	Svært enig 5	Count	40	22	62
		% within Kjønn	30,3%	26,8%	29,0%
	4	Count	11	12	23
		% within Kjønn	8,3%	14,6%	10,7%
	3	Count	11	13	24
		% within Kjønn	8,3%	15,9%	11,2%
	2	Count	14	8	22
	% within Kjønn	10,6%	9,8%	10,3%	
	Svært uenig 1	Count	19	14	33
		% within Kjønn	14,4%	17,1%	15,4%
	Vet ikke	Count	37	13	50
		% within Kjønn	28,0%	15,9%	23,4%
Total		Count	132	82	214
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb * Alder Crosstabulation

		Alder					Total	
		18-30	31-40	41-50	51-60	60+		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb	Svært enig 5	Count	29	6	13	9	5	62
		% within Alder	30,9%	16,7%	35,1%	28,1%	35,7%	29,1%
	4	Count	10	1	4	3	5	23
		% within Alder	10,6%	2,8%	10,8%	9,4%	35,7%	10,8%
	3	Count	10	5	4	4	1	24
		% within Alder	10,6%	13,9%	10,8%	12,5%	7,1%	11,3%
	2	Count	12	5	2	3	0	22
	% within Alder	12,8%	13,9%	5,4%	9,4%	0,0%	10,3%	
	Svært uenig 1	Count	12	8	7	6	0	33
		% within Alder	12,8%	22,2%	18,9%	18,8%	0,0%	15,5%
	Vet ikke	Count	21	11	7	7	3	49
		% within Alder	22,3%	30,6%	18,9%	21,9%	21,4%	23,0%
Total		Count	94	36	37	32	14	213
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb * I hvilket område bor du? Crosstabulation

		I hvilket område bor du?												Total	
		Gimlekollen, Jusvik, Fagsholt	Lund	Sentrum	Vågebygd, Voiekyva, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnhøia, Grim, Mosby	Sem, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vemrestå)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet		
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Ikke bra nok tilbud mellom hjem og jobb	Svært enig 5	Count	4	4	3	9	3	1	3	5	5	9	7	9	62
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	22,2%	16,7%	32,1%	50,0%	8,3%	20,0%	25,0%	33,3%	60,0%	41,2%	30,0%	29,0%
	4	Count	3	2	3	5	0	0	1	4	2	1	0	2	23
		% within I hvilket område bor du?	15,0%	11,1%	16,7%	17,9%	0,0%	0,0%	6,7%	20,0%	13,3%	6,7%	0,0%	6,7%	10,7%
	3	Count	2	2	0	4	1	2	2	3	2	0	2	4	24
		% within I hvilket område bor du?	10,0%	11,1%	0,0%	14,3%	16,7%	16,7%	13,3%	15,0%	13,3%	0,0%	11,8%	13,3%	11,2%
	2	Count	3	1	3	4	0	2	2	1	1	2	1	2	22
	% within I hvilket område bor du?	15,0%	5,6%	16,7%	14,3%	0,0%	16,7%	13,3%	5,0%	6,7%	13,3%	5,9%	6,7%	10,3%	
	Svært uenig 1	Count	4	3	2	3	1	4	4	1	1	2	3	5	33
	% within I hvilket område bor du?	20,0%	16,7%	11,1%	10,7%	16,7%	33,3%	26,7%	5,0%	6,7%	13,3%	17,6%	16,7%	15,4%	
	Vet ikke	Count	4	6	7	3	1	3	3	6	4	1	4	8	50
	% within I hvilket område bor du?	20,0%	33,3%	38,9%	10,7%	16,7%	25,0%	20,0%	30,0%	26,7%	6,7%	23,5%	26,7%	23,4%	
Total		Count	20	18	18	28	6	12	15	20	15	17	30	214	
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Trenger bil pga fleksibilitet * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Trenger bil pga fleksibilitet	Svært enig 5	Count	96	47	143
		% within Kjønn	70,1%	57,3%	65,3%
	4	Count	10	12	22
		% within Kjønn	7,3%	14,6%	10,0%
	3	Count	7	10	17
		% within Kjønn	5,1%	12,2%	7,8%
	2	Count	5	2	7
% within Kjønn		3,6%	2,4%	3,2%	
Svært uenig 1	Count	7	9	16	
	% within Kjønn	5,1%	11,0%	7,3%	
Vet ikke	Count	12	2	14	
	% within Kjønn	8,8%	2,4%	6,4%	
Total		Count	137	82	219
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Trenger bil pga fleksibilitet * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Trenger bil pga fleksibilitet	Svært enig 5	Count	55	26	27	26	9	143
		% within Alder	59,1%	70,3%	67,5%	78,8%	60,0%	65,6%
	4	Count	7	4	7	2	1	21
		% within Alder	7,5%	10,8%	17,5%	6,1%	6,7%	9,6%
	3	Count	7	1	3	3	3	17
		% within Alder	7,5%	2,7%	7,5%	9,1%	20,0%	7,8%
	2	Count	5	1	1	0	0	7
% within Alder		5,4%	2,7%	2,5%	0,0%	0,0%	3,2%	
Svært uenig 1	Count	11	3	2	0	0	16	
	% within Alder	11,8%	8,1%	5,0%	0,0%	0,0%	7,3%	
Vet ikke	Count	8	2	0	2	2	14	
	% within Alder	8,6%	5,4%	0,0%	6,1%	13,3%	6,4%	
Total		Count	93	37	40	33	15	218
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Trenger bil pga fleksibilitet * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												Total
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Vossbyen, Flekkerøya, Andøya, Steltheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sem, Randesund, Hevåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annst	
Hva er avgjørende for at du ikke sykler til jobb/studiested?: Trenger bil pga fleksibilitet	Svært enig 5	Count	13	11	10	21	5	10	10	15	10	10	11	17	143
		% within I hvilket område bor du?	65,0%	68,8%	52,6%	70,0%	83,3%	83,3%	62,5%	75,0%	66,7%	62,5%	64,7%	53,1%	65,3%
	4	Count	0	1	0	5	1	1	3	2	1	2	3	3	22
		% within I hvilket område bor du?	0,0%	6,3%	0,0%	16,7%	16,7%	8,3%	18,8%	10,0%	6,7%	12,5%	17,6%	9,4%	10,0%
	3	Count	1	0	1	3	0	1	1	1	2	1	1	5	17
		% within I hvilket område bor du?	5,0%	0,0%	5,3%	10,0%	0,0%	8,3%	6,3%	5,0%	13,3%	6,3%	5,9%	15,6%	7,8%
	2	Count	2	1	2	0	0	0	0	1	0	0	0	1	7
% within I hvilket område bor du?		10,0%	6,3%	10,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	3,1%	3,2%	
Svært uenig 1	Count	3	1	4	1	0	0	2	0	1	2	0	2	16	
	% within I hvilket område bor du?	15,0%	6,3%	21,1%	3,3%	0,0%	0,0%	12,5%	0,0%	6,7%	12,5%	0,0%	6,3%	7,3%	
Vet ikke	Count	1	2	2	0	0	0	0	1	1	1	2	4	14	
	% within I hvilket område bor du?	5,0%	12,5%	10,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	5,0%	6,7%	6,3%	11,8%	12,5%	6,4%	
Total		Count	20	16	19	30	6	12	16	20	15	16	17	32	219
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	42	15	8	4	1	70
		% within Alder	30,7%	26,8%	14,3%	9,3%	5,3%	22,5%
	Nei	Count	95	41	48	39	18	241
		% within Alder	69,3%	73,2%	85,7%	90,7%	94,7%	77,5%
Total		Count	137	56	56	43	19	311
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	44	25	69
		% within Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	63,8%	36,2%	100,0%
	Nei	Count	141	101	242
		% within Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	58,3%	41,7%	100,0%
Total		Count	185	126	311
		% within Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	59,5%	40,5%	100,0%

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Har du tilgang til bil? Crosstabulation

			Har du tilgang til bil?		Total
			Ja	Nei	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	45	25	70
		% within Har du tilgang til bil?	17,1%	52,1%	22,5%
	Nei	Count	218	23	241
		% within Har du tilgang til bil?	82,9%	47,9%	77,5%
Total		Count	263	48	311
		% within Har du tilgang til bil?	100,0%	100,0%	100,0%

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Hvor ofte bruker du sykkel til arbeid/studiested pr måned? Crosstabulation

			Hvor ofte bruker du sykkel til arbeid/studiested pr måned?					Total
			15+	11-14	6-10	0-5	Aldri	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	11	3	7	20	28	69
		% within Hvor ofte bruker du sykkel til arbeid/studiested pr måned?	44,0%	50,0%	70,0%	51,3%	12,1%	22,2%
	Nei	Count	14	3	3	19	203	242
		% within Hvor ofte bruker du sykkel til arbeid/studiested pr måned?	56,0%	50,0%	30,0%	48,7%	87,9%	77,8%
Total		Count	25	6	10	39	231	311
		% within Hvor ofte bruker du sykkel til arbeid/studiested pr måned?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	38	13	13	4	68
		% within Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	55,9%	19,1%	19,1%	5,9%	100,0%
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	21,2%	25,0%	22,0%	21,1%	22,0%
	Nei	Count	141	39	46	15	241
		% within Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	58,5%	16,2%	19,1%	6,2%	100,0%
		% within Hvor mange barn er det i husstanden?	78,8%	75,0%	78,0%	78,9%	78,0%
Total	Count	179	52	59	19	309	
	% within Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	57,9%	16,8%	19,1%	6,1%	100,0%	
	% within Hvor mange barn er det i husstanden?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * Har du tilgang til bil? Crosstabulation

			Har du tilgang til bil?		Total
			Ja	Nei	
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	45	25	70
		% within Har du tilgang til bil?	17,1%	52,1%	22,5%
	Nei	Count	218	23	241
		% within Har du tilgang til bil?	82,9%	47,9%	77,5%
Total	Count	263	48	311	
	% within Har du tilgang til bil?	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere? * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?											Total	
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andaya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sam, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Gimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)		Annet
Vil en ny sykkeleक्सpressvei føre til at du sykler oftere?	Ja	Count	7	21	12	2	2	9	2	4	1	2	3	4	69
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	45,7%	40,0%	5,3%	25,0%	33,3%	9,5%	18,2%	5,9%	10,0%	15,0%	10,8%	22,2%
	Nei	Count	18	25	18	36	6	18	19	18	16	18	17	33	242
		% within I hvilket område bor du?	72,0%	54,3%	60,0%	94,7%	75,0%	66,7%	90,5%	81,8%	94,1%	90,0%	85,0%	89,2%	77,8%
Total	Count	25	46	30	38	8	27	21	22	17	20	20	37	311	
	% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

I forbindelse med sykkeleक्सpressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
I forbindelse med sykkeleक्सpressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?	Ofte	Count	17	12	29
		% within Kjønn	9,1%	9,5%	9,3%
	Av og til	Count	26	15	41
		% within Kjønn	13,9%	11,9%	13,1%
	Sjelden	Count	37	33	70
		% within Kjønn	19,8%	26,2%	22,4%
	Aldri	Count	107	66	173
		% within Kjønn	57,2%	52,4%	55,3%
Total	Count	187	126	313	
	% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%	

I forbindelse med sykkelspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? * Alder Crosstabulation

			Alder					Total
			18-30	31-40	41-50	51-60	60+	
I forbindelse med sykkelspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?	Ofte	Count	18	5	4	1	1	29
		% within Alder	12,9%	8,9%	7,1%	2,3%	5,3%	9,3%
	Av og til	Count	20	13	6	2	0	41
		% within Alder	14,4%	23,2%	10,7%	4,7%	0,0%	13,1%
	Sjelden	Count	30	18	12	9	2	71
		% within Alder	21,6%	32,1%	21,4%	20,9%	10,5%	22,7%
Aldri	Count	71	20	34	31	16	172	
	% within Alder	51,1%	35,7%	60,7%	72,1%	84,2%	55,0%	
Total		Count	139	56	56	43	19	313
		% within Alder	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

I forbindelse med sykkelspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? * Inntekt Crosstabulation

			Inntekt			Total
			Inntil kr 400.000	kr. 400.000 - 800.000	Over kr 800.000	
I forbindelse med sykkelspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?	Ofte	Count	14	8	2	24
		% within Inntekt	10,8%	6,1%	8,7%	8,5%
	Av og til	Count	18	20	1	39
		% within Inntekt	13,8%	15,3%	4,3%	13,7%
	Sjelden	Count	25	32	5	62
		% within Inntekt	19,2%	24,4%	21,7%	21,8%
Aldri	Count	73	71	15	159	
	% within Inntekt	56,2%	54,2%	65,2%	56,0%	
Total		Count	130	131	23	284
		% within Inntekt	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

I forbindelse med sykkelspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne? * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												Total
			Gimlekollen, Justvik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Sem, Randsund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	
I forbindelse med sykkelspressveien er det planlagt en ny sykkelbro over Otra, hvor ofte vil du bruke denne?	Ofte	Count	1	13	7	1	1	2	0	1	0	1	1	29	
		% within I hvilket område bor du?	4,0%	27,1%	23,3%	2,6%	12,5%	7,4%	0,0%	4,5%	0,0%	5,0%	5,0%	2,7%	9,3%
	Av og til	Count	5	8	8	2	2	8	2	2	1	1	0	2	41
		% within I hvilket område bor du?	20,0%	16,7%	26,7%	5,3%	25,0%	29,6%	9,5%	9,1%	5,9%	5,0%	0,0%	5,4%	13,1%
	Sjelden	Count	7	14	4	11	2	5	6	6	5	1	2	7	70
		% within I hvilket område bor du?	28,0%	29,2%	13,3%	28,9%	25,0%	18,5%	28,6%	27,3%	29,4%	5,0%	10,0%	18,9%	22,4%
Aldri	Count	12	13	11	24	3	12	13	13	11	17	17	27	173	
	% within I hvilket område bor du?	48,0%	27,1%	36,7%	63,2%	37,5%	44,4%	61,9%	59,1%	64,7%	85,0%	85,0%	73,0%	55,3%	
Total		Count	25	48	30	38	8	27	21	22	17	20	37	313	
		% within I hvilket område bor du?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster? * Kjønn Crosstabulation

		Kjønn			
		Mann	Kvinne	Total	
Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	Ja	Count	17	24	41
		% within Kjønn	10,8%	22,2%	15,5%
	Nei	Count	112	65	177
		% within Kjønn	71,3%	60,2%	66,8%
	Vet ikke	Count	28	19	47
		% within Kjønn	17,8%	17,6%	17,7%
Total		Count	157	108	265
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster? * Hvor mange barn er det i husstanden? Crosstabulation

			Hvor mange barn er det i husstanden?				Total
			0	1	2	3+	
Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	Ja	Count % within Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	17 42,5%	13 32,5%	8 20,0%	2 5,0%	40 100,0%
	Nei	Count % within Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	96 54,5%	27 15,3%	37 21,0%	16 9,1%	176 100,0%
	Vet ikke	Count % within Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	29 61,7%	8 17,0%	10 21,3%	0 0,0%	47 100,0%
Total		Count % within Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	142 54,0%	48 18,3%	55 20,9%	18 6,8%	263 100,0%

Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster? * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												Total
			Gimlekollen, Justrik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	
Vil en økning i rushtidsavgiften endre ditt kjøremønster?	Ja	Count % within I hvilket område bor du?	2 10,0%	7 22,6%	4 18,2%	4 12,1%	1 16,7%	5 21,7%	4 18,2%	5 23,8%	1 6,3%	0 0,0%	3 16,7%	5 14,7%	41 15,5%
	Nei	Count % within I hvilket område bor du?	15 75,0%	16 51,6%	14 63,6%	27 81,8%	3 50,0%	14 60,9%	16 72,7%	9 42,9%	11 68,8%	18 94,7%	12 66,7%	22 64,7%	177 66,8%
	Vet ikke	Count % within I hvilket område bor du?	3 15,0%	8 25,8%	4 18,2%	2 6,1%	2 33,3%	4 17,4%	2 9,1%	7 33,3%	4 25,0%	1 5,3%	3 16,7%	7 20,6%	47 17,7%
Total		Count % within I hvilket område bor du?	20 100,0%	31 100,0%	22 100,0%	33 100,0%	6 100,0%	23 100,0%	22 100,0%	21 100,0%	16 100,0%	19 100,0%	18 100,0%	34 100,0%	265 100,0%

De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre... * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												Total
			Gimlekollen, Justrik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Volebyen, Flekkerøya, Andøya, Slettheia	Sedal	Tinnheia, Grim, Mosby	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	
De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre...	Mer enn i dag	Count % within I hvilket område bor du?	0 0,0%	2 4,2%	1 3,2%	4 10,5%	2 25,0%	2 7,4%	1 4,5%	0 0,0%	1 5,9%	1 5,0%	1 5,0%	3 8,1%	18 5,7%
	Uendret	Count % within I hvilket område bor du?	19 76,0%	29 60,4%	16 51,6%	26 68,4%	5 62,5%	16 59,3%	18 81,8%	15 68,2%	14 82,4%	16 80,0%	16 80,0%	28 75,7%	218 69,2%
	Mindre enn i dag	Count % within I hvilket område bor du?	3 12,0%	7 14,6%	4 12,9%	2 5,3%	0 0,0%	4 14,8%	2 9,1%	4 18,2%	1 5,9%	1 5,0%	2 10,0%	3 8,1%	33 10,5%
	Vet ikke	Count % within I hvilket område bor du?	3 12,0%	10 20,8%	10 32,3%	6 15,8%	1 12,5%	5 18,5%	1 4,5%	3 13,6%	1 5,9%	2 10,0%	1 5,0%	3 8,1%	46 14,6%
Total		Count % within I hvilket område bor du?	25 100,0%	48 100,0%	31 100,0%	38 100,0%	8 100,0%	27 100,0%	22 100,0%	22 100,0%	17 100,0%	20 100,0%	20 100,0%	37 100,0%	315 100,0%

De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre... * Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?
Crosstabulation

			Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?					Total	
			Arbeid	Reiser i forbindelse med jobb	Innkjøp/ærend	Fritidsaktiviteter	Kjører ikke i rushtiden		Andre grunner
De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre...	Mer enn i dag	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	10 5,5%	2 7,4%	0 0,0%	1 8,3%	3 4,8%	2 11,1%	18 5,7%
	Uendret	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	139 76,0%	18 66,7%	12 85,7%	9 75,0%	30 48,4%	11 61,1%	219 69,3%
	Mindre enn i dag	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	18 9,8%	3 11,1%	1 7,1%	0 0,0%	8 12,9%	3 16,7%	33 10,4%
	Vet ikke	Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	16 8,7%	4 14,8%	1 7,1%	2 16,7%	21 33,9%	2 11,1%	46 14,6%
Total		Count % within Hvorfor kjører du i rushtiden (Mellom kl. 06.30-09.00 og mellom kl 14.30-17.00)?	183 100,0%	27 100,0%	14 100,0%	12 100,0%	62 100,0%	18 100,0%	316 100,0%

De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre... * Kjønn Crosstabulation

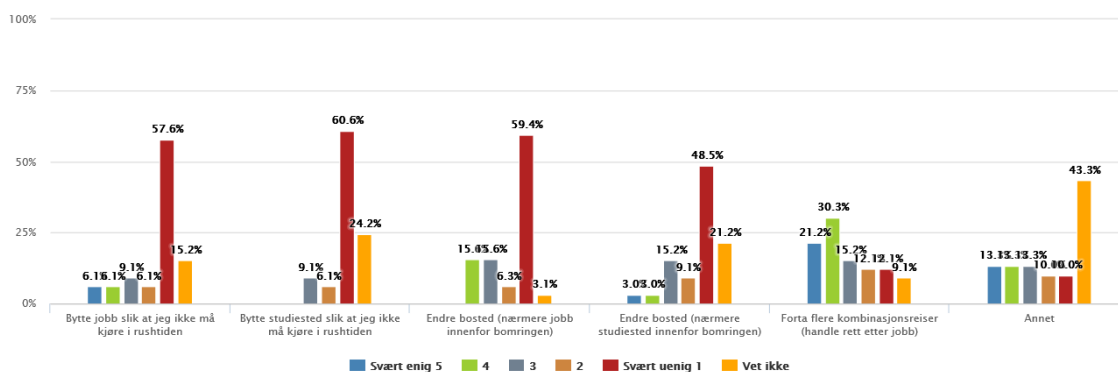
			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
De nye bommene og den økte rushtidsavgiften kommer mest sannsynlig i 2018-2019. Vil du kjøre...	Mer enn i dag	Count	16	2	18
		% within Kjønn	8,5%	1,6%	5,7%
	Uendret	Count	137	81	218
		% within Kjønn	72,9%	63,8%	69,2%
	Mindre enn i dag	Count	11	22	33
		% within Kjønn	5,9%	17,3%	10,5%
	Vet ikke	Count	24	22	46
		% within Kjønn	12,8%	17,3%	14,6%
Total		Count	188	127	315
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bomplasseringene og den økte rushtidsavgiften? * Kjønn Crosstabulation

			Kjønn		Total
			Mann	Kvinne	
Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bomplasseringene og den økte rushtidsavgiften?	Kommer til å handle mer i sentrum	Count	17	10	27
		% within Kjønn	9,0%	7,9%	8,6%
	Kommer til å handle mer i Sørlandsparken	Count	32	18	50
		% within Kjønn	17,0%	14,2%	15,9%
	Handler et annet sted	Count	64	30	94
		% within Kjønn	34,0%	23,6%	29,8%
	Upåvirket	Count	60	54	114
		% within Kjønn	31,9%	42,5%	36,2%
	Vet ikke	Count	15	15	30
		% within Kjønn	8,0%	11,8%	9,5%
Total		Count	188	127	315
		% within Kjønn	100,0%	100,0%	100,0%

Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bomplasseringene og den økte rushtidsavgiften? * I hvilket område bor du? Crosstabulation

			I hvilket område bor du?												
			Gimlekollen, Jushik, Fagerholt	Lund	Sentrum	Vågsbygd, Voiebyen, Flekkerøya, Andøya, Sletthøia	Sædal	Tinnheia, Grim, Mosty	Søm, Randesund, Høvåg	Hånes, Tveit	Pendler fra nabokommune i øst (Lillesand, Grimstad, Arendal)	Pendler fra nabokommune i nord (Vennesla)	Pendler fra nabokommune i vest (Søgne, Mandal)	Annet	Total
Hvordan tror du handelen din blir påvirket av de nye bomplasseringene og den økte rushtidsavgiften?	Kommer til å handle mer i sentrum	Count % within I hvilket område bor du?	0 0,0%	10 20,8%	9 29,0%	0 0,0%	3 37,5%	2 7,4%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	3 8,1%	27 8,6%
	Kommer til å handle mer i Sørlandsparken	Count % within I hvilket område bor du?	4 16,0%	5 10,4%	1 3,2%	5 13,2%	1 12,5%	3 11,1%	7 31,8%	10 45,5%	4 23,5%	5 25,0%	1 5,0%	4 10,8%	50 15,9%
	Handler et annet sted	Count % within I hvilket område bor du?	7 28,0%	2 4,2%	5 16,1%	15 39,5%	2 25,0%	10 37,0%	6 27,3%	4 18,2%	7 41,2%	11 55,0%	12 60,0%	13 35,1%	94 29,8%
	Upåvirket	Count % within I hvilket område bor du?	10 40,0%	26 54,2%	12 38,7%	14 36,8%	1 12,5%	10 37,0%	6 27,3%	8 36,4%	5 29,4%	4 20,0%	6 30,0%	12 32,4%	114 36,2%
	Vet ikke	Count % within I hvilket område bor du?	4 16,0%	5 10,4%	4 12,9%	4 10,5%	1 12,5%	2 7,4%	3 13,6%	0 0,0%	1 5,9%	0 0,0%	1 5,0%	5 13,5%	30 9,5%
	Total	Count % within I hvilket område bor du?	25 100,0%	48 100,0%	31 100,0%	38 100,0%	8 100,0%	27 100,0%	22 100,0%	22 100,0%	17 100,0%	20 100,0%	20 100,0%	37 100,0%	315 100,0%



SPØRSMÅL	ANTALL RESPONDENTER	GJENNOMSnitt	STANDARDVik	MEDIAN
Bytte jobb slik at jeg ikke må kjøre i rushtiden	33	4.48	1.35	5
Bytte studiested slik at jeg ikke må kjøre i rushtiden	33	5.00	0.82	5
Endre bosted (nærmere jobb innenfor bomringen)	32	4.19	1.21	5
Endre bosted (nærmere studiested innenfor bomringen)	33	4.61	1.23	5
Forta flere kombinasjonsreiser (handle rett etter jobb)	33	2.91	1.6	2
Annet	30	4.16	1.89	5