



Transportmiddel-undersøkelse Teie

Oppdragsrapport Bypakke Tønsberg-regionen, A3 Teie



Transportmiddelundersøkelse Teie

Bypakke Tønsberg-regionen har overordnede mål om å bedre fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtrafikk. Dette omfatter også områder og lokalsenter utenfor sentrum av Tønsberg by. I den sammenheng trengs grunnlagsmateriale og kartlegging av eksisterende situasjon.

Transportmiddelundersøkelsen skal kartlegge hvilket transportmiddel folk har valgt for å komme seg til lokalsenteret. Målet med den enkelte turen til tettstedet, om de skal handle, besøke noen, treffe folk, gå på kafe eller annet. Lengden på reisen skal registreres for å kartlegge avstanden folk har tilbakelagt for å komme til lokalsenteret. Alder og kjønn må også registreres. Undersøkelsen omfatter i hovedsak personer som er 13 år og eldre.

For hvert sted skal det som et minimum intervjues 100 personer for at kartleggingen skal ha noe statistisk verdi. Registreringsskjema for spørreundersøkelsen utarbeides i forkant og det legges vekt på enkle og raske svaralternativ, samtidig som den ønskede informasjon blir fanget opp.

Utvalgsskjevhet vil være en trussel mot den ytre validiteten. Jo større utvalg, jo mer representativ vil undersøkelsen gjerne være. For eksempel kan man i en studie av 1000 tilfeldig utvalgte nordmenn være rimelig sikker på at resultatene gjelder for befolkningen som helhet. Denne undersøkelsen omfatter 100 respondenter, og resultatene viser en skjevhet i utvalget, spesielt på aldersfordeling.

Utfordringer:

- Vet ikke hvordan spørsmål og svaralternativer blir tolket/forstått av respondentene
- Lite detaljerte data

Fordeler:

- Kostnadseffektiv datainnsamling
- Svarene kan analyseres matematisk/statistisk

Kartleggingen er et oppdrag for arbeidsgruppe A3 gatebruksplan Teie i Bypakke Tønsberg-regionen v/Silje Island. Statens vegvesen har bidratt med utarbeidelse av spørreundersøkelsen, og feltarbeid og rapportskrivning er gjennomført av sommerstudentene Aida Selimotic og Liv Lybæk

Tønsberg – juli 2017

Innhold

Transportmiddelundersøkelse Teie	1
Fakta om Teie.....	3
Metode og erfaringer.....	5
Svakheter og tanker rundt resultatene.....	6
Resultater	8
Spørsmål fra undersøkelsen	9
Sammenligning av resultater	15
Oppsummering	20

Fakta om Teie

Dette er viktigste handelssentrum i Nøtterøy kommune. Teie sentrum er konsentrert i området rundt Teie torv med geografisk plassering på nordre del av Nøtterøy. Avstand fra Teie sentrum til Tønsberg sentrum ved Tønsberg torv er 2,3km via Fv308 og Nedre Langgate (angitt av Google Maps).

Bussmulighet til Teie er langs Smidsrødveien med holdeplass ved adkomstvei Engveien, holdeplassens navn er Teie torv. Her kjører rute 113, 109 og pilot-lokalrute 100. Rute 113 har avganger hvert 15.minutt på dagtid, og på kvelden avganger hver halvtime. Rute 109 har avganger en gang i timen. Langs Kirkeveien er det holdeplass ved Grindstukrysset, holdeplassens navn er Teiehøyden. Her kjører rute 02 som har avganger hver halvtime. Påstigningstall fra 2016 har registrert 24972 passasjerer og 19831 passasjerer ved holdeplassene på Teie torv. På Teiehøyden er det registrert henholdsvis 16285 og 13579 passasjerer.

Parkeringsmulighet for personbiler på Teie er kommunale parkeringsplasser på Teie torv, P-hus ved Bellevue senteret, parkering ved Rema1000, parkering ved Teiegården, samt diverse andre parkeringsplasser. Totalt er det omtrent 750 parkeringsplasser i Teie sentrum, medregnet både offentlig tilgjengelige, kundeparkeringsplasser og reserverte.

Rekkeviddeanalyser for gangtid til Teie torg og bosatte innenfor gitte tidssoner viser at

- 400 bosatte kan gå til Teie torg på 2 minutter
- 1300 bosatte kan gå til Teie torg på 5 minutter
- 3300 bosatte kan gå til Teie torg på 10 minutter

Rekkeviddeanalyse for sykkeltid til Teie torg og bosatte innenfor gitte tidssoner viser at

- 1200 bosatte kan sykle til Teie torg på 2 minutter
- 4200 bosatte kan sykle til Teie torg på 5 minutter
- 11100 bosatte kan sykle til Teie torg på 10 minutter

For sykkelanalysen er det også tatt høyde for trafikk og forsinkelser i lysregulerte kryss.

Det er i 2017 registrert 53 tilrettelagte sykkelparkeringsplasser på Teie. Det vil si at ca. 7% av alle parkeringsplasser på Teie er tilrettelagt for sykkel. Det resterende er for biler. Det er ikke tilrettelagt for sykkelparkering i tilknytning til bussholdeplassene på Teie torv.

Pr.juni 2017 finnes følgende forretninger og virksomheter på Teie (med forbehold om ytterligere virksomheter/forretninger som ikke er fanget opp):

Forretninger:

DAGLIGVARE	DETALJHANDEL	
Meny	Vinmonopolet	Teie Blomst
Rema 1000	Norli Teie	Skomagazinet
Nøtterø Bakeri	Nøtterøy Ur & Synssenter	Mariblomst
	Nille	Teie helsekost
	Bellevue Tekstil	Anettes Hobbygleder
	Selma Oline (klesbutikk)	Sirocco (dameklær)
	Junior baby & barneklær	Bjarnes Gullsmie

Helse og velvære:

Demis skjønnhets- og velværeklinikk	Klippoteket Teie
Bellevue Legesenter	Apotek 1 Nøtterøy
Bellevue Tannhelse	Trix Frisør
Tannlegene i Teiegården	Heges Fotpleie
Øyene Optikk	Sissels Hudpleie

Tjeneste- og servicenæringer:

Sparebank 1 Nøtterøy Tønsberg	Nøtterøy Rammeverksted
DNB Nøtterøy	Shell Teie høyden
Terjesen på Teie (rørlegger/bad)	Runes hundeforservice
Lokalavisen Øyene	Skomsøy trafikkskole

Spisesteder / take away:

Restaurant Venezia	Herr og Fru (catering)
Nøtterø Bakeri & konditori	Movie & Pizzatime – Tønsberg Pizza Teie

Andre virksomheter:

- Teie kirke
- Teie kirkes barnehage
- Blå kors

Metode og erfaringer

Undersøkelsen ble gjennomført i ukedager på Teie i tidsrommet 4.7 til og med 10.7 fra 09.30 til 15.30. Spørsmålene ble i hovedsak stilt utenfor Bellevue senteret der vi snakket med de som skulle inn og ut av senteret. Her var det fest folk, og dette var dermed et gunstig sted å stå. Det var videre en fordel at undersøkelsen var kort, for slik fikk vi intervjuet personer som i utgangspunktet var litt usikre fordi de hadde dårlig tid. Da vi sa at undersøkelsen tok ett minutt, som var tilfellet, sa flere seg villige til å delta.

Spørreundersøkelsen kan kategoriseres som kvantitativ fordi det var mange intervjuobjekt som svarte på forhåndsdefinerte korte spørsmål med forhåndsdefinerte svaralternativer det er mulig å måle og tallfeste.

Undersøkelsen ble utarbeidet i Google skjemaer av sommerstudenter. Fordelen med denne metoden var at Google selv direkte utarbeidet diagrammer basert på svarene vi fikk inn, og at svarene automatisk ble plassert inn i et Excel-ark. På denne måten sparte vi en del tid, selv om ett av disse automatisk lagde diagrammene måtte bearbeides i etterkant. Den ferdige undersøkelsen fikk vi opp på mobilene våre med ulike svaralternativ som kunne hukes av. De vi intervjuet svarte på spørsmålene vi stilte, og vi huket av på det riktige/ mest passende alternativet. På den måten klarte vi å ha en samtale rundt spørsmålene, noe som gjorde at det ble en relativt uformell stemning rundt det hele. Det var også en fordel at vi etter hvert kunne spørsmålene mer eller mindre utenat, slik at vi ikke trengte å stirre ned i skjermen hele tiden, og undersøkelsen ble utført på en mer effektiv måte.

Til spørsmålet «Hvor startet turen din?», hadde vi skrevet ut et kart som viste Teie og omgivelsene rundt med sirkler for ulike radier med Teie som senter. Disse sirklene representerer ulike avstander fra senterpunktet tilsvarende de ulike svaralternativene på dette spørsmålet. Tanken med dette var at de som var usikre på hvor langt de faktisk hadde reist kunne hjelpes av dette kartet. Å skrive ut kartet var lurt fordi det samme kartet var altfor lite og uleselig på den lille mobilskjermen vi brukte for å registrere svarene.

Det var flere som svarte «annet» og videre tur eller jobb som formålet med turen til Teie, så dette burde nok ha vært egne alternativ på spørsmålet «Hva var formålet med turen?» slik at det ikke var nødvendig å skrive inn manuelt. I tillegg måtte diagrammet over formålet med turen lages på nytt fordi det for hvert svar som ble skrevet inn da respondenten valgte “annet” som alternativ, ble laget en egen søyle.

Det er valgt å ikke vekte svarene vi har fått i denne undersøkelsen, selv om respondentene i de yngste aldersgruppene er sterkt underrepresentert. Av de registreringene vi fikk inn var det et flertall som kjører mye bil, og dermed vil ikke totalbildet fra undersøkelsen endres stort. Det vil i stedet være mer hensiktsmessig med ny(e) undersøkelse(r) der respondentene i hovedsak er under 29 år.

Svakheter og tanker rundt resultatene

For lettere å forstå det følgende kan det være lurt å se på spørsmålene med svaralternativer som ble stilt. Disse finnes i neste kapittel; Resultater

I og med at intervjuene ble utført på dagtid og delvis i fellesferien, førte det til skjevheter i utvalget av intervjuobjekt. Det var flest i de eldste aldersgruppene som svarte på undersøkelsen. Vi har en stor overvekt av respondenter på 60 år og eldre (61%) og 34% av disse er 70 år eller eldre. Til sammenligning er det bare 2% av de spurte som var under 20 år, og 7% som befant seg i aldersgruppen 20– 29 år. Dette utvalget resulterer i at de ulike aldersgruppene ikke er likt representert. Dette kunne vært gjort noe med ved vekting av intervjuobjektene basert på deres alder, men dette har vi valgt å ikke gjøre. I stedet anbefales det å gjøre flere undersøkelser der disse aldersgruppene er med i større grad.

Siden undersøkelsen ble gjennomført i ferietiden, var også noen av de vi intervjuet ferieturister. Disse fikk vi i hovedsak unngått å ta med i spørreundersøkelsen, mens andre ganger bodde de her i området lange perioder om sommeren, og vi så dem derfor som representative for undersøkelsen likevel. På bakgrunn av dette, vil ikke de ferieturistene som har svart, utgjøre en merkbar feil i svarene fra undersøkelsen.

Undersøkes svaret på spørsmålet «Hva var formålet med turen» kommer det fram at det er 103 alternativer som er huket av, og ikke 100 som er tilsvarende antall respondenter. Dette er grunnet at det etter 4.7, den første dagen, var mulig å velge flere alternativer for formålet med turen. Dette kan være litt problematisk da dette ikke har vært et alternativ fra starten, og fører til at vi ikke har fått et så fullstendig bilde av intervjuobjektene formål for turen som vi kunne fått med bakgrunn i spørsmålene vi stilte.

På noen av svarene som ble gitt, var det ikke alltid like lett å avgjøre hvilket svaralternativ som ga det mest realistiske resultatet. Her brukte vi skjønn og gjorde så godt vi kunne basert på det svaret som var gitt. Spesielt gjaldt dette for avstanden respondentene hadde reist for å komme seg til Teie eller Bellevue senteret. Noen av intervjuobjektene hadde reist langt for å komme seg til Teie fordi de hadde reist innom et annet sted lengre unna før de beveget seg mot Teie igjen. Da disse personene dette gjaldt for ble intervjuet, brukte vi den siste turen fram til Teie som utgangspunkt for svaralternativet vi krysset av på. Ved én anledning ble avstanden fra der de bodde til Teie brukt som turlengde, og dette kan da sees som en feil da dette ikke var metoden vi ellers brukte.

Noe av den samme problemstillingen gjaldt også ved valg av transportmiddel. Da noen hadde kjørt lange turer og var innom Teie på veien, var det mange av de vi intervjuet som sa de hadde brukt bil fordi de hadde reist så langt. Dette gir allikevel et riktig bilde på transportmiddel i forhold til lengden på reisen som ble foretatt, og vi valgte å huke av på det som ble oppgitt.

Mange av respondentene kommenterte at de vanligvis brukte sykkel eller gikk når de ble spurt hvilket transportmiddel de hadde brukt. På spørsmålet om transportmiddel tilføyde mange at de vanligvis brukte sykkel eller gikk, mens at de akkurat i dag hadde brukt bil.

Dette kunne ha sammenheng med avstanden som ble tilbakelagt eller at det var tunge ting som skulle handles. Vi valgte likevel også her å registrere de svarene som først ble oppgitt siden dette representerte turen som ble foretatt da de svarte på undersøkelsen. Angitte svar på valg av transportmiddel kan gå begge veier; altså at noen som vanligvis benyttet seg av bil, akkurat den dagen da de ble intervjuet hadde valgt å sykle. Slik blir transportmiddelvalget litt mer overordnet riktig representert blant intervjuobjektene.

I forbindelse med avstanden på reisen var den også avhengig av hvor de vi snakket med bodde. For de som bodde på Teie, ble (som oftest) avstanden til Bellevue senteret der vi sto, det utslagsgivende for lengden på turen. For de som bodde utenfor Teie, var Teie sentrum målpunktet de regnet avstanden til. Dette har ført til litt ulike svar som i utgangspunktet ikke er helt sammenlignbare fordi grunnlaget for svaret ikke er det samme. Avstanden mellom sentrum av Teie (Torvet) og Bellevue senteret er så liten at den kan neglisjeres da den ikke vil ha noen betydning for resultatet av undersøkelsen.

Det siste svaralternativet på spørsmålet om hvor lang reisen hadde vært, var «4 km. eller lengre unna målpunktet». Det var planlagt å ha et svaralternativ for de som hadde reiseavstand mellom 2 og 4km. Dette alternativet fikk ikke den funksjonen det var tiltenkt. Alternativet fanget kun opp de som reiste lengre enn 4 km. Dette resulterte i at alle reiser over 2km. ble huket av på det samme svaralternativet «4 km. eller lengre unna målpunktet». Slik var det ikke tenkt, og vi kunne fanget opp de som reiste mellom to og fire km ved å ha et svaralternativ på formen «innenfor 4. km fra målpunktet» i tillegg til alternativet «4 km. eller lengre unna målpunktet». For resultatene av undersøkelse om hvilket transportmiddel som ble valgt har denne manglende avstandsregistreringen kun marginal virkning, og det anses ikke som avgjørende avvik for analysene i rapporten.

Resultater

I denne undersøkelsen var det totalt 100 respondenter som svarte på seks spørsmål. Figurene som illustrerer resultatene er oppgitt i prosent. På grunn av det var 100 respondenter som svarte på undersøkelsen, innebærer dette at prosentfordelingen er lik antall personer som har svart. Alle respondentene befant seg på Teie.

Følgende spørsmål inngikk i undersøkelsen:

- 1) Hvilket transportmiddel brukte du hit?
- 2) Hvor ofte reiser du til dette området?
- 3) Hva var formålet med turen?
- 4) Hvor startet turen din?
- 5) Hva er din alder?
- 6) Kjønn

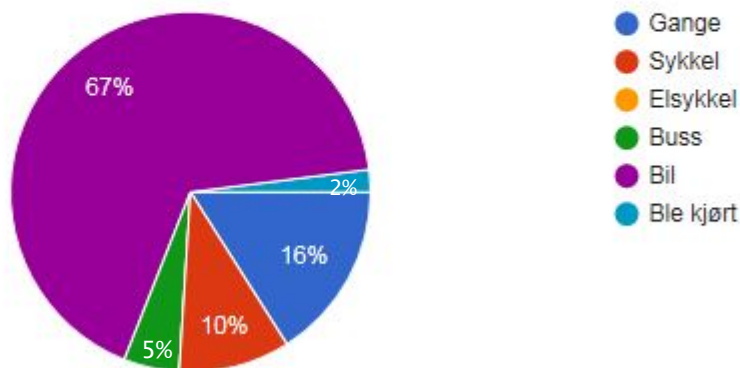
For alle spørsmålene var det faste svaralternativ. For spørsmål 3 var et av svar-alternativene 'Annet'. I de tilfellene hvor folk valgte "Annet" oppga de selv hva dette omfattet og dette ble skrevet manuelt inn. Resultatet av dette er synliggjort i eget stolpediagram, figur nr. 4.

Under følger en illustrert oversikt over alle spørsmål og svar på undersøkelsen.

Spørsmål fra undersøkelsen

Hvilket transportmiddel brukte du hit?

100 svar



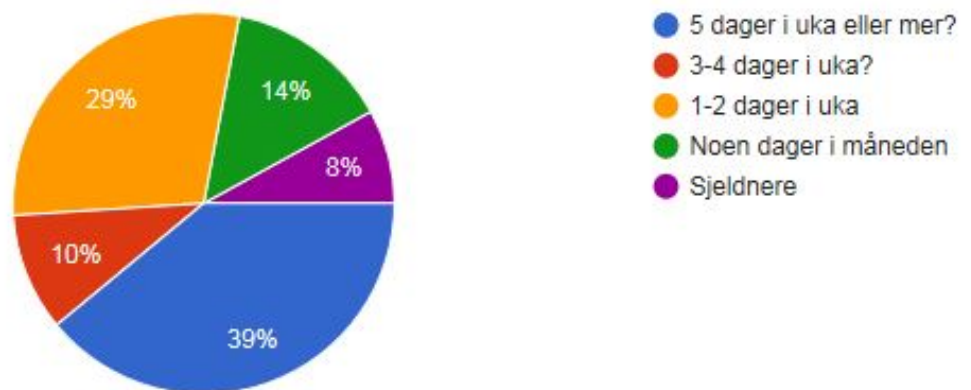
Figur nr.1 viser prosentvis fordeling mellom de ulike transportmidlene.

Vi ser at hovedvekten av respondentene brukte bil for å komme seg til Teie, dette omfatter 67% av respondentene. Gange er det nest meste brukte transportmiddelet med 16% etterfulgt av sykkel som ble brukt av 10% av respondentene. Kun 5% tok buss til Teie, 2% ble kjørt og ingen brukte el-sykkel.

Det er verdt å merke seg at de to transportmidlene med størst ulikhet i rekkevidde er de transportmidlene som dominerer.

Hvor ofte reiser du til dette området?

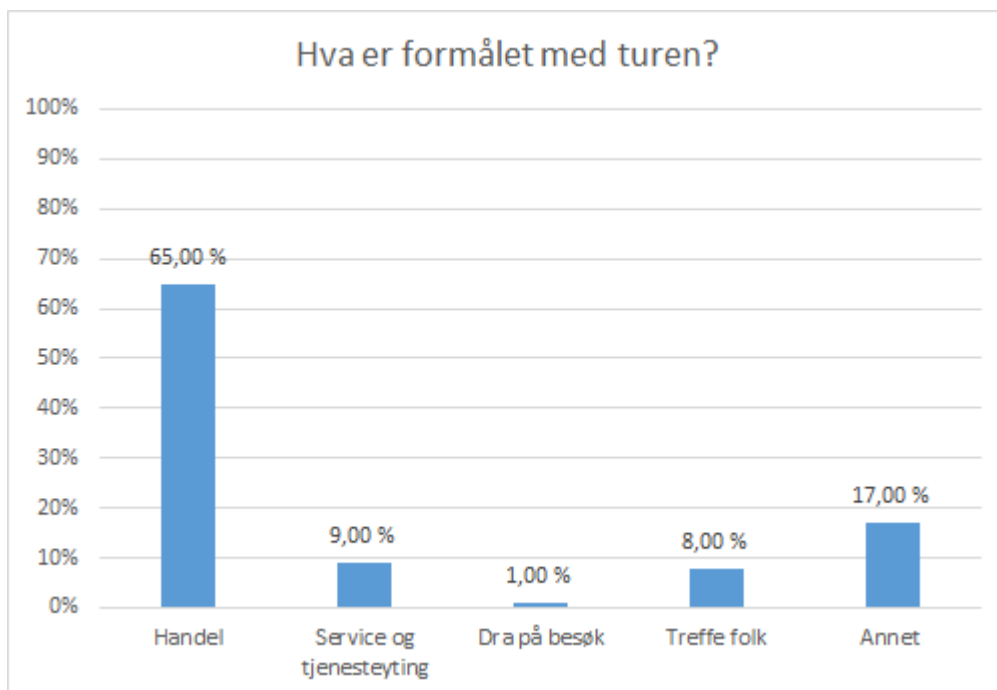
100 svar



Figur nr.2 viser prosentvis fordeling av hvor ofte respondentene reiser til Teie.

Som vi ser reiser hovedvekten av respondentene til Teie fem dager i uka eller mer. Dette kan ha sammenheng med at flere av respondentene bodde i området. Hele 78% av respondentene reiser til Teie ukentlig eller oftere. Kun 8% reiser til Teie sjeldnere, som kan ha sammenheng med at enkelte som ble spurt var turister.

På spørsmålet om hva som var formålet med turen, ble dette resultatet:

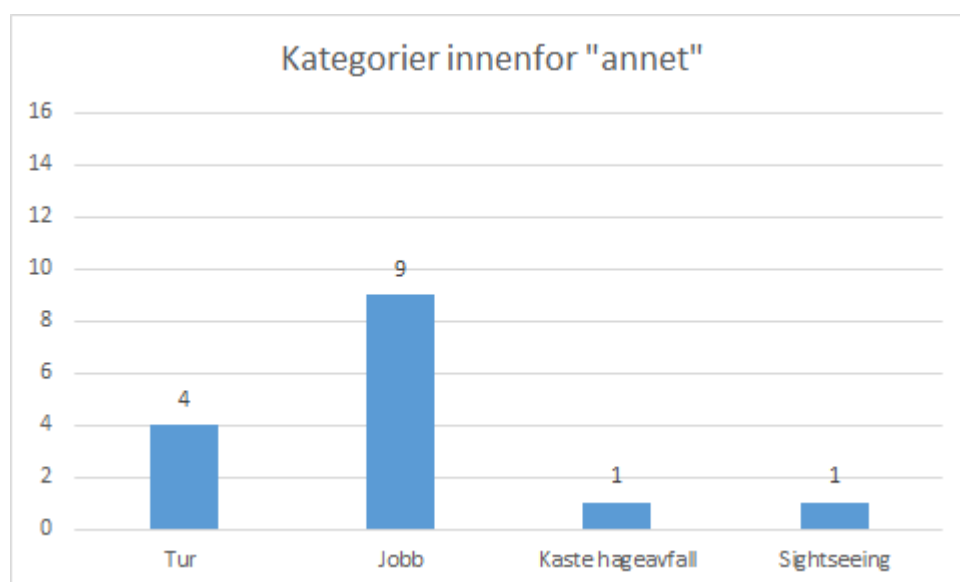


Figur nr. 3 Prosentvis fordeling mellom de ulike formålene med turen til Teie.

Figur nr. 3 viser at handel dominerer som mål for reisen blant respondentene, etterfulgt av annet og service og tjenesteyting.

Når dette spørsmålet ble stilt den første dagen med undersøkelsen kunne respondentene kun velge ett formål. De to andre dagene med undersøkelsen kunne respondentene derimot velge å svare at de hadde flere formål med turen, ikke bare ett. Det var kun tre respondenter blant de 100 som svarte at de hadde flere formål med turen.

De tre respondentene som svarte at de hadde flere formål med turen til Teie hadde følgende kombinasjon av formål: "Handle og treffe folk", "treffe folk og trene", "jobb og handle". Disse er delt opp og tatt med i figuren over hver for seg.



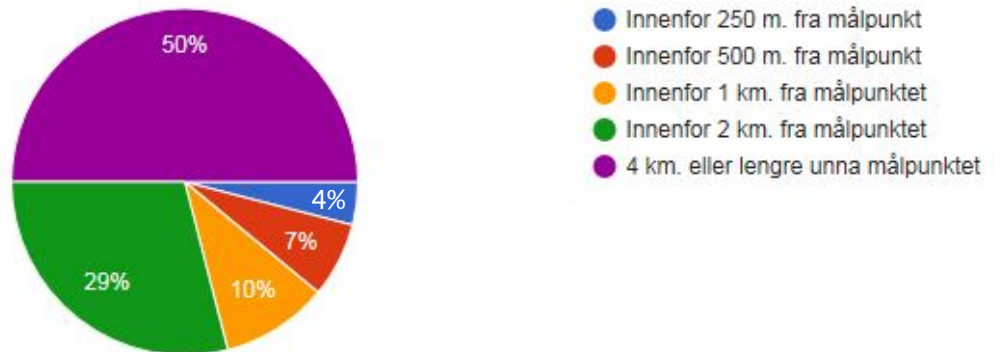
Figur nr. 4 Kategoriene som går inn under formålet "annet".

Innenfor svaralternativet «annet», er det flest som drar til Teie i forbindelse med jobb.

Områdesenteret viser seg også å være et sted på turveien til fots for flere av de vi har snakket med. Når svaralternativet «annet» ble valgt, ble formålet med turen manuelt skrevet inn. Dette resulterte i at det spesifikke formålet med turen ble plukket opp.

Hvor startet turen din?

100 svar



Figur nr. 5 viser prosentvis fordeling mellom de ulike avstandene respondentene reiste for å komme seg til Teie.

Vi ser av figur nr.5 at 50% av respondentene reiste 4 km. eller lengre for å komme til Teie. 29% startet turen innenfor to km. fra målpunktet. Svært få av de tilreisende til Teie hadde en reiselengde innenfor 250m.

Flere av de vi intervjuet sa at de bodde på Teie. Dette kan være en grunn til at gange er såpass godt representert som transportform. I tillegg samsvarer dette med at avstander innenfor 2 km. er et mye brukt svaralternativ.

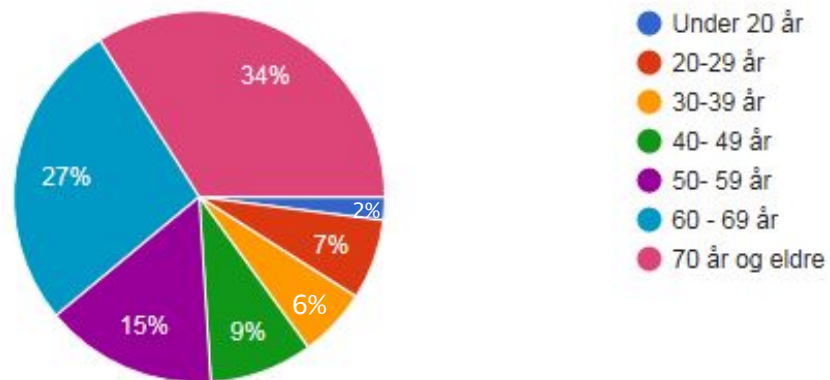


Figur nr. 6 Kart med Teie som midtpunkt og sirkler med ulik radius som angir avstander fra Teie torv. Radiene tilsvarer avstanden i svaralternativene på spørsmålet. Den innerste sirkelen er 250 meter fra Teie Torv, angitt med rødt merke. De neste sirkelene angir 500 meter, deretter 1km, 2 km, og ytterste sirkel har radius 4km fra Teie torv.

Kart over Teie med avstandsangivelser ble brukt når respondentene var usikre på avstanden de hadde reist. Det var ikke mange som brukte kartet, i underkant av 5 stk, men der det var usikkerhet knyttet til avstanden, var kartet godt å ha.

Hva er din alder?

100 svar

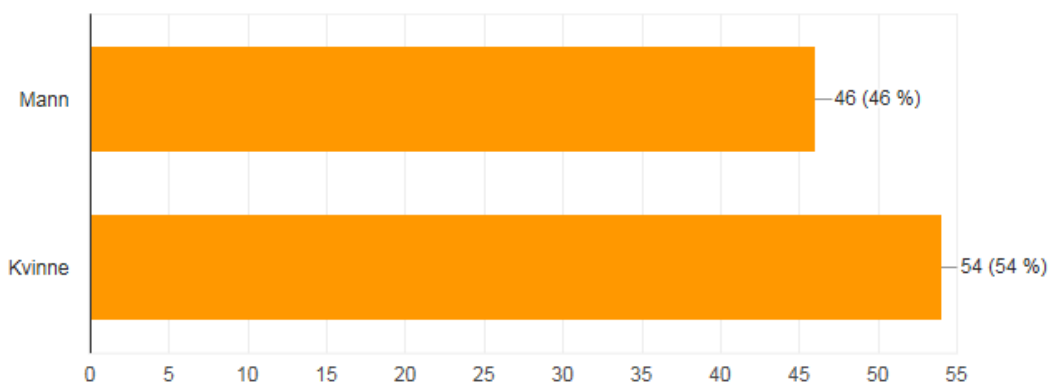


Figur nr. 7 viser aldersfordelingen for respondentene i prosent.

Vi ser at den største aldersgruppen av respondentene er innenfor gruppen 70 år og eldre. Denne aldersgruppen omfatter 34% av respondentene. Deretter følger aldersgruppen 60–69 år som omfatter 27% av respondentene. Aldersgruppen Under 20 år er sterkt underrepresentert med kun 2%.

Kjønn

100 svar

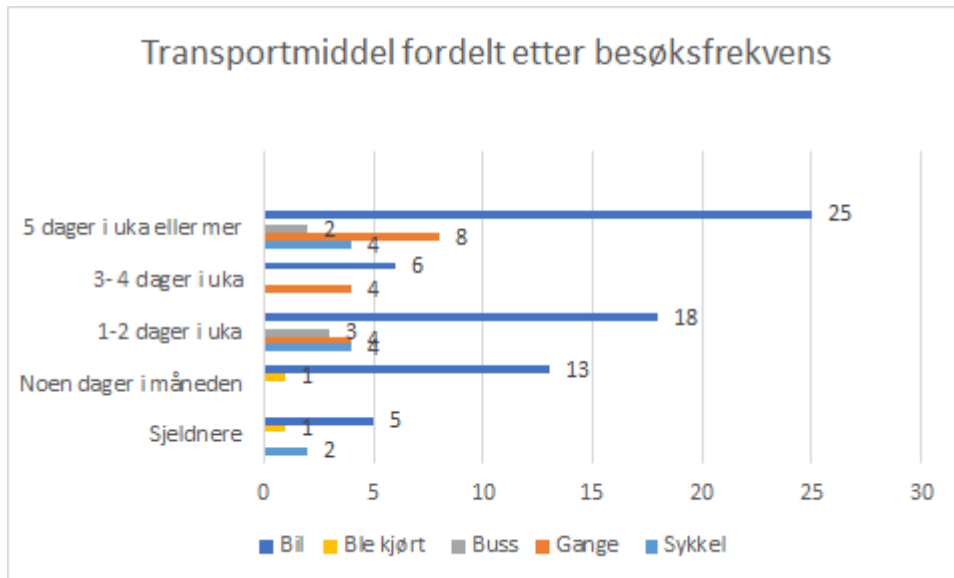


Figur nr. 8 viser fordeling av kjønn blant respondentene.

Av figuren ser vi at det er ca. 17% flere kvinner enn menn som har svart på undersøkelsen.

Sammenligning av resultater

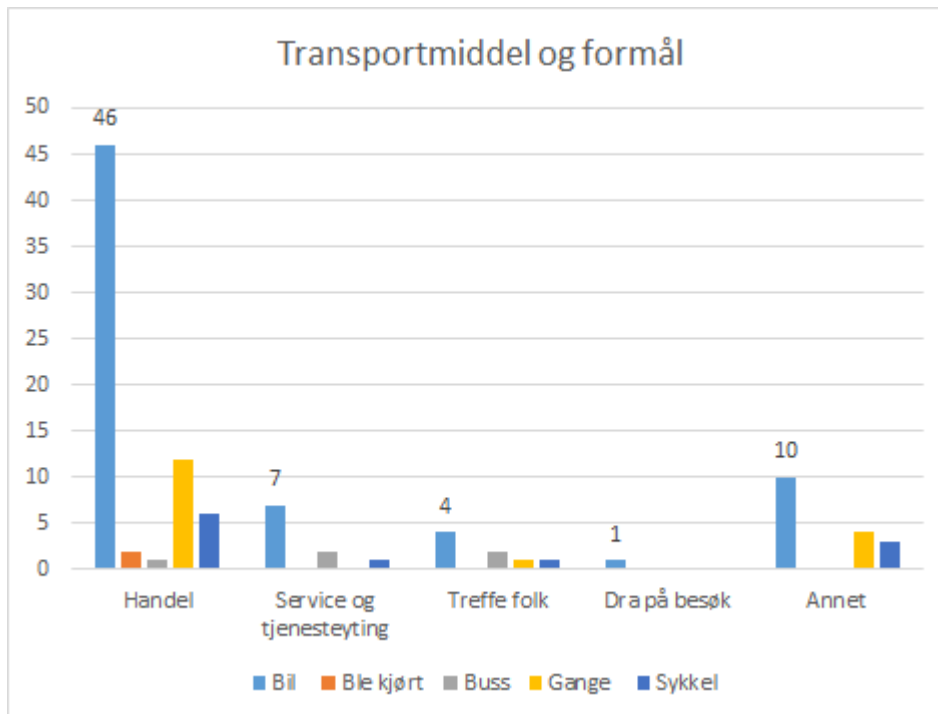
I det følgende har vi sammenlignet alle resultatene fra spørsmålene med spørsmålet om valg av transportmiddel for å få et best mulig bilde av hvem det er som velger de ulike transportmidlene og hvorfor.



Figur nr. 9 viser transportmiddelvalg fordelt etter hvor ofte man besøker Teie

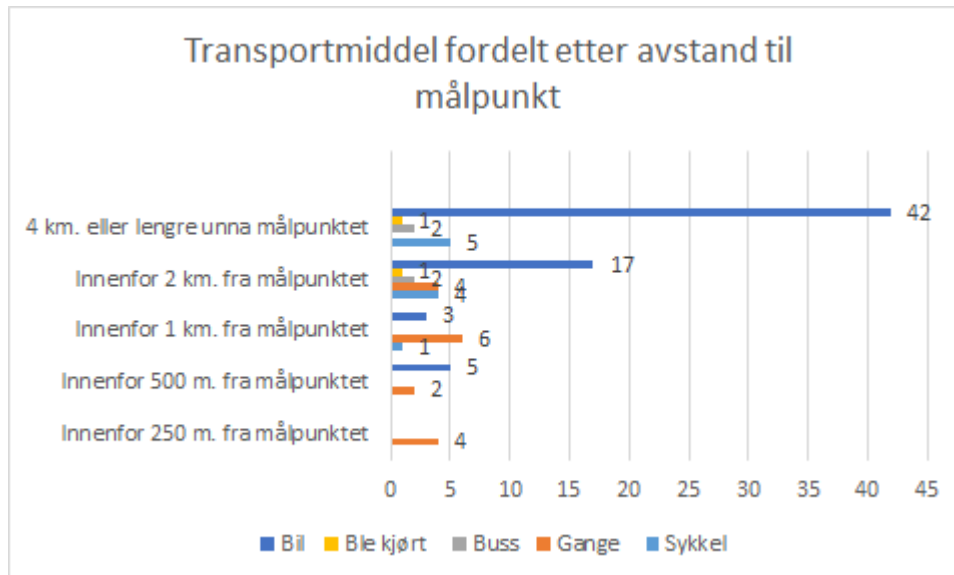
Vi ser at bil dominerer som transportmiddel for alle besøksfrekvensene. Dette kan virke logisk fordi det ikke (nødvendigvis) er hvor ofte man besøker et sted som er utslagsgivende for valg av transportmiddel. Vi ser også at bil brukes mye blant de som er på Teie 5 dager i uka eller mer og 1-2 dager i uka. Dette er også de to besøksfrekvensene som er vanligst blant respondentene på undersøkelsen. Derfor er det naturlig at bil er det mest brukte transportmiddelet generelt. Det samme mønsteret følges for de andre frekvensene også.

At gange som transportform også er godt representert blant de som besøker Teie oftest, er heller ikke unaturlig fordi det er transportmiddelet som blant alle respondenter kommer på andreplass over brukte transportmidler. Mange av de som bruker Teie oftest kan være blant de som bor nærmest, og gange blir derfor et godt valg. Dette virker naturlig når det var slik at flere av de vi snakket med sa at de bodde på Teie, og at de derfor var her nesten daglig. Merk at det er i denne rapporten ikke gjort noen kobling mellom svarene på spørsmålene om besøksfrekvens eller avstand til Teie.



Figur nr. 10 viser hvilket transportmiddel som brukes avhengig av formålet med turen.

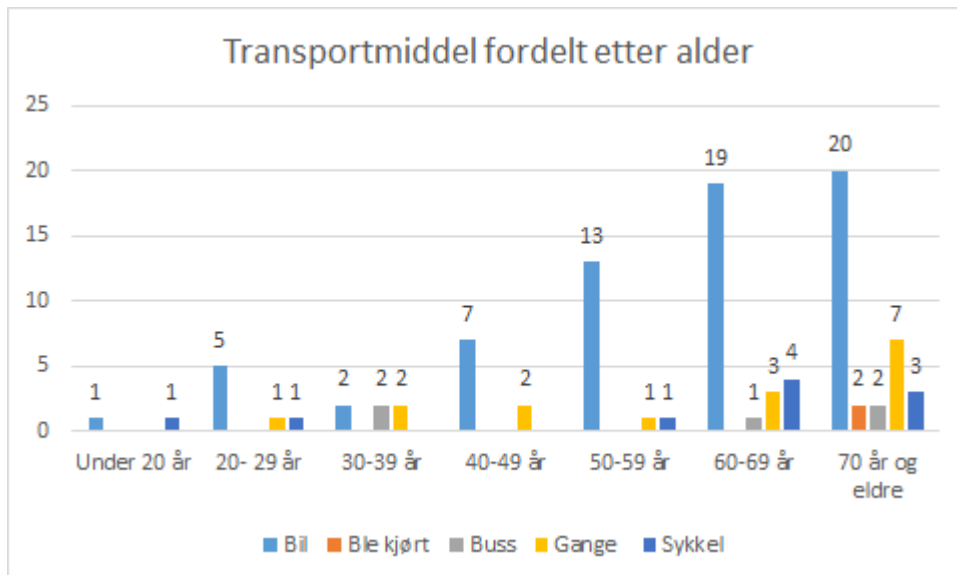
Bilen dominerer for alle formål bortsett fra når noen skal besøkes. Her er det såpass få som har svart dette formålet, at mangel på bruk av bil her, ikke trengs tillegges vekt. Gange føyer seg også her inn etter bruk av bil, noe som er naturlig sett i sammenheng med hvilke transportmidler som generelt brukes av respondentene. At bil er mye brukt ved handling er heller ikke så rart når store deler av de vi intervjuet kom ut fra Meny med flere store og tunge bæreposer. Mye bruk av beina til dette formålet kan videre forklares ved å se tilbake på resultatene over der flere bor i nærheten og derfor bruker beina på sine daglige innkjøp. Annet som er formålet med nest flest svar har også en relativt høy bilandel i forhold til de andre transportmidlene. Årsaken til dette kan være at innenfor kategorien “Annet” skulle de fleste noe i forbindelse med jobb, og bil er mye brukt i jobbsammenheng.



Figur nr. 11 Avstanden til Teie for respondentene og hvilket transportmiddel de benytter seg av.

Ser man denne grafen der det lengste alternativet er det mest svarte, i sammenheng med figur nr. 5, har de fleste som har svart på undersøkelsen reist lengre enn det som regnes som gåavstand. Dermed er det naturlig at bil er et mye brukt transportmiddel. Samtidig ser man at bil også brukes på relativt korte distanser som innenfor to km. "innenfor 2 km." og at dette er det alternativet respondentene har svart nest mest. Oppsiktsvekkende er det også at det er hele 5% av respondentene som bruker bil innenfor 500 meter fra målepunktet. Vil også si at flere av respondentene bemerket at det var flaut da vi spurte om avstanden som var kjørt, og svaret vi fikk var i meter.

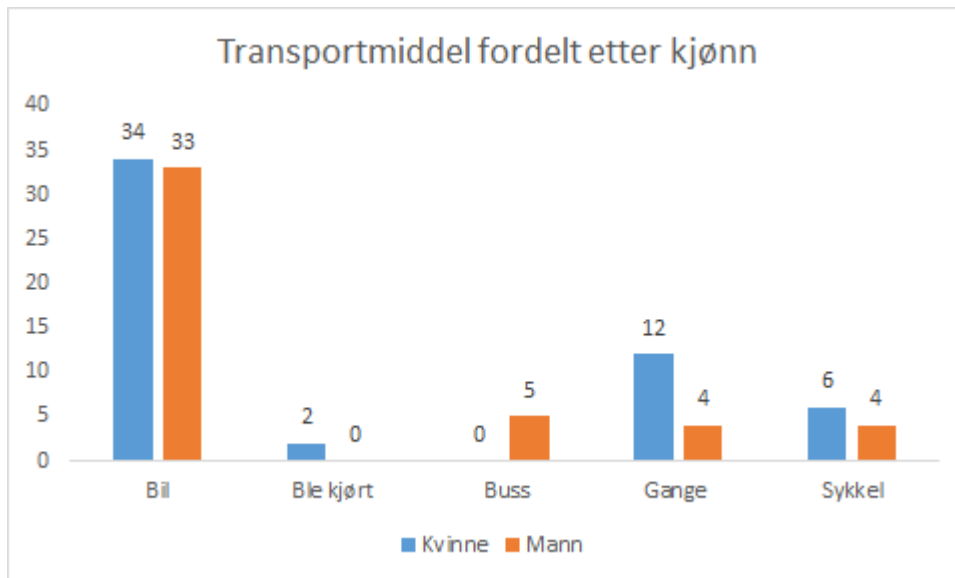
På bakgrunn av grafen og figur nr. 5, kan det virke som at de som benytter seg av Teie sentrum enten bor på Teie eller bor eller et stykke unna. Inntrykket fra intervjuene er at dette hovedsakelig er folk som er bosatt lengre utpå Nøtterøy, noe som også virker logisk.



Figur nr. 12 viser transportmiddel etter alder der tallene på søylene er antallet personer og prosentvis fordeling

Det er høyest bilbruk relativt sett i forhold til bruken av de andre transportmidlene i aldersgruppen 50– 59 år. Av grafen ser man at det er utstrakt bilbruk i alle aldersgrupper. Også de som er 20– 29 år bruker bilen mye i forhold til de andre transportmidlene. I denne gruppen har vi imidlertid få respondenter, så det er vanskelig å trekke noen konklusjon. Mulig ville transportmiddelfordelingen sett annerledes ut hvis det hadde vært flere yngre respondenter. Dette kan vi imidlertid ikke vite før grunnlaget av respondenter innenfor denne aldersgruppen er bedre med flere svar, slik at denne gruppen ikke er så underrepresentert, se figur 7.

Blant respondentene er det flest som er 70 år eller eldre, og dette kan ha en sammenheng med den høye bilbruken. Jo eldre man blir, jo vanskeligere er det å ta seg fram for egen maskin, og bil blir dermed naturlig når transportmiddel skal velges. Samtidig viser forskning at manglende fysisk aktivitet er en stor trussel mot folkehelsen.



Figur nr. 13 viser transportmiddel etter kjønn der tallene på søylene er antallet personer og prosentvis fordeling

Av tabellen over ser vi at det er flere kvinner enn menn som bruker bil til Teie, men forskjellen er så liten at den kan neglisjeres. Det er også tre ganger så mange kvinner som går enn menn. I denne sammenhengen er det viktig å huske på at 8 flere kvinner enn menn har svart på undersøkelsen. Undersøkelsen viser likevel at kvinnene er flinkere til å bruke beina når de skal besøke Teie enn det mennene er. Ser man på de andre transportformene, dominerer mennene ved bruk av buss. Menn ligger ikke langt bak kvinnene når det gjelder å bruke sykkel.

Oppsummering

Som det kommer fram av undersøkelsen omhandlet i denne rapporten, er det et stort potensiale for å øke bruken av gange og sykkel som transportform da over 65% av de vi snakket med brukte bil. Undersøkelsen viser at det er utstakt bilbruk også innenfor distanser kortere enn 2 km fra målpunktet for alle aldersgrupper.

Det var veldig få av respondentene som brukte buss til Teie, og dette transportmiddelet kan tenkes å være et alternativ til bil på turene over 2 km, som utgjør 50%, i tillegg til når man skal handle flere og litt større ting.

Bruk av reisemiddel kan ofte sees i sammenheng med vaner. Noen velger et transportmiddel nesten uavhengig av hvor langt de skal eller hvor målpunktet befinner seg. Interessant å registrere folks reaksjon da de ble oppmerksomme på den faktiske avstanden de hadde kjørt med bil, at de ble flau. Her vil endring av vaner og holdninger være en vesentlig faktor for å endre folks reisemiddelvalg.

Respondenter under 30 år, er det få av i undersøkelsen. Dette kan skyldes at intervjuene ble gjort på dagtid i sommerferien. Ved å gjennomføre undersøkelser etter arbeidstid utenom ferie, ville man forhåpentligvis ha fanget opp flere yngre enn det som var tilfellet i denne undersøkelsen. Slik ville de yngste aldersgruppene blitt bedre representert og resultatene ville hatt et bredere utvalg som grunnlag. Når utvalget av de vi spurte ble såpass skjevt, kan det være nødvendig med supplerende kartlegging og datainnsamling for aldersgruppene mellom 13 og 49 år.



Statens vegvesen
Region sør
Ressursavdelingen
Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-sor@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen