

Resultater og analyse av spørreundersøkelse om mobilitet i Setesdal og Åseral.

Innhold

Punkt	Hva	Side
1	Innledning	2
2	Sammendrag	2
3	Metode og mulige feilkilder	
3.1	Metode	3
3.2	Mulige feilkilder	3-4
4	Hva svarte innbyggerne	
4.1	Kjønn, aldersfordeling, status i arbeidsmarkedet og bosetting	4-5
4.2	Bruk av transportmidler i dag	6
4.3	Bruk av bil	6
4.4	Til fots	7
4.5	Bruk av sykkel	8
4.6	Bruk av buss	8-9
4.7	Bruk av andre transportmidler	10
5	Fornøyd eller misfornøyd med offentlig transport	10
6	Mulige forbedringsområder	11-12
7	Mulige løsninger for fremtiden	13-14
8	Drøfting	14-16
9	Konklusjoner og anbefalinger	16-17
	Referanser	17

1. Innledning

Setesdal interkommunalt politiske råd er partner i et EU prosjekt som ønsker å belyse og forbedre mobilitet og tilgjengelighet i spredtbebygde områder. Prosjektet er finansiert gjennom Interreg Baltic Sea Region programmet. Prosjektet hadde oppstart i januar 2019 og skal vare fram til september 2021. Prosjektet har 12 partnere fra 9 land.

Prosjektet skal belyse utfordringer med mobilitet og fremkommelighet i spredtbebygde områder og i hvilken grad endringer i disse faktorene kan påvirke bosetting og attraktivitet som turistdestinasjon.

Undersøkelsen som presenteres her er en del av grunnlaget for den regionale handlingsplanen som skal lages for hver av de regionene som er representert i prosjektet. Det er gjort tilnærmet like undersøkelser hos de andre prosjektpartnerne.

Undersøkelsen skal gi grunnlag for å forstå dagens transportsituasjon bedre, peke på mulige forbedringsområder innen dagens tilbud og avslutningsvis også gi en vurdering av enkelte innovative løsninger som kan være aktuelle i regionen.

Analysen er utarbeidet med henblikk på Setesdal og Åseral som en enhet bestående av fem kommuner. Det vil i analyse, drøfting og konklusjon lagt vekt på totaliteten i undersøkelsen, men i enkelte tilfeller vil det bli referert til svar fra de enkelte kommunene, hovedsakelig der det er større forskjeller.

Det kan utarbeides en analyse for den enkelte kommune om ønskelig.

2. Sammendrag

Undersøkelsen ble gjennomført vår/sommer 2020 og 15,5 % av innbyggerne i Setesdal og Åseral besvarte undersøkelsen. Størst andel av besvarelsene kom fra Valle og Bygland (20 % av innbyggerne) mens lavest andel var fra Åseral (12% av innbyggerne). Det var en relativt jevn fordeling av kjønn, alder, status i arbeidsmarkedet og bosettingstype.

Bil er det transportmiddel som uten sammenliknings blir mest benyttet i vår region. 87,5 % av respondentene sier at de bruker bil daglig eller noen ganger i uken. 63,9% av respondentene mener at det er ganske eller absolutt nødvendig med utbedring av veiene.

Innbyggerne i Setesdal og Åseral ferdes mye til fots eller på sykkel. Det er relativt store forskjeller mellom de enkelte kommunene og det er en tendens til at der hvor det sykles og gås mye er det også mest gang – og sykkelveier. 60,3% av respondentene mener at det er ganske eller absolutt nødvendig å øke antallet gang – og sykkelveier i kommunene.

Buss blir lite brukt som transportmiddel av respondentene og det etterlyses flere avganger og bedre tilgjengelighet. Innbyggerne er fornøyd med punktlighet på busstransporten og mener i liten grad at det er behov for et øket antall holdeplasser.

Av de foreslåtte mulige fremtidige løsningene som innbyggerne peker på er det buss på forespørsel, korresponderende transporttjenester og et system for deling av el-sykler som rangeres høyest.

3. Metode og mulige feilkilder

3.1 Metode

Undersøkelsen ble gjennomført våren 2020 fra 20. mai til 18. juni. Den besto av i alt 11 hovedspørsmål med 43 underspørsmål og vurderingsalternativ. Undersøkelsen hadde tre hoveddeler:

1. Hvilke transportmidler som blir brukt i dag
2. Hvilke forbedringsområder finnes innenfor dagens tilbud
3. Hva slags nye løsninger kan fungere i Setesdal og Åseral.

Undersøkelsen ble oversatt og tilrettelagt basert på en undersøkelse laget av Bialystok University of Technology i Polen. Enkelte spørsmål og svaralternativer som omhandlet transportmidler som ikke finnes i Setesdal og Åseral ble tatt bort, f.eks. spørsmål om båt, fly og tog.

Undersøkelsen ble satt sammen av prosjektledelse i fra Setesdal interkommunalt politiske råd og undersøkelsen ble utformet i programmet QuestBack (questback.com) ved hjelp av ressurser fra Visit Setesdal som også eier tilgangen til dette nettbaserte verktøyet.

Undersøkelsen besto utelukkende av svaralternativ som var fastsatt.

Invitasjon til å delta i undersøkelsen ble sendt ut på SMS til alle innbyggere over 15 år i de fem kommunene i Setesdal og Åseral. Invitasjonen på SMS inneholdt en link til undersøkelsen. Det ble sendt ut tre manuelle spørreskjema etter forespørsel. Det ble ikke innhentet privat eller personlig informasjon i undersøkelsen og alle svar er anonyme og i henhold til GDPR. Det ble informert på de fem kommunenes hjemmesider og andre kommunale informasjonskanaler om den pågående undersøkelsen. Videre ble det i informasjon om undersøkelsen formidlet i pressemelding og gjennom et intervju med prosjektleder i NRK Sørlandet radio.

Det ble til sammen hentet inn 1220 svar, noe som tilsvarer 15.5 % av alle innbyggerne i de fem kommunene som kunne delta i undersøkelsen.

Resultatene fra undersøkelsen er analysert ved hjelp av de muligheter som ligger innenfor det nettbaserte verktøyet, bl.a. ved kryssreferanser og sammenstillinger. Foreløpige resultater og analyser er formidlet til Setesdal interkommunal politisk råd og er også brukt i en prosjektbeskrivelse for et el-sykkelsystem i Setesdal.

3.2 Mulige feilkilder.

Innbyggerne i de fem kommunene fikk tilsendt en SMS med oppfordring til å delta i undersøkelsen. Ved å trykke på en link i den tilsendte SMS fikk man tilgang til undersøkelsen som var nettbasert. En slik metode for innhenting er effektiv og direkte, men kan utelukke svar fra dem som ikke har tilgang eller kunnskap om bruk av linker i SMS. Det ble ikke sent ut påminnelse om deltakelse, slik at dette kan ha påvirket antall deltakere.

Undersøkelsen ble besvart uten noen form for identifisering eller privatisering. Dette kan ha medført at en respondent kan ha besvart undersøkelsen flere ganger.

Det ble innhentet svar fra fem forskjellige kommuner og svarandelen i forhold til innbyggerantallet varierte. Kommunene Valle og Bygland hadde høyest svarandel med 20 % av innbyggerne, mens

Åseral hadde lavest med 12 % av innbyggerne. Dette kan gi et noe skjevt bilde av hvordan det totale bildet fremstilles, også da det finnes forskjeller på transporttilbudet og infrastrukturen i kommunene.

Det ble samlet inn flere svar fra kvinner enn menn. I Setesdal bor det flere menn (kilde: SSB, befolkning) (51,6 %) enn kvinner (48,4%) (kilde: SSB, befolkning). Det var også en overrepresentasjon i undersøkelsen for aldersgruppene 35-75 år i forhold til den reelle alderssammensetningen i Setesdal og en underrepresentasjon i aldersgruppen over 75 år. Det siste kan ha blitt påvirket av verktøyet som ble brukt for å samle inn svarene.

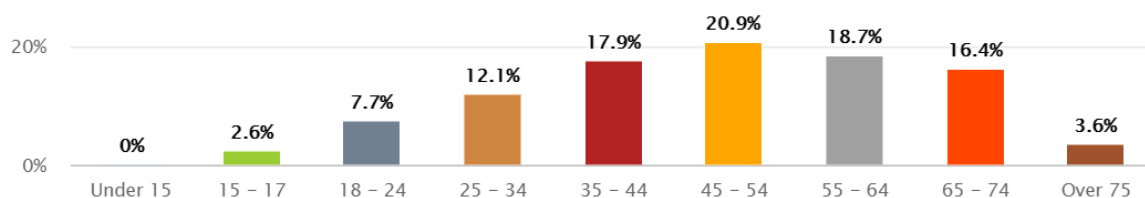
Spørsmål 7 i undersøkelsen handlet om hvordan innovative transportløsninger kunne forbedre mulighetene til å forflytte seg i nærområdet. Gitt formen på undersøkelsen kan det innvendes at det ble gitt for liten forklaring til hva de forskjellige innovative løsningene innebar i forhold til bruk og nytte. Dette kan ha gitt et større antall nøytrale svar.

Til tross for at det finnes mulige feilkilder som kan ha påvirket resultatene i undersøkelsen er det vår vurdering at undersøkelsen har fanget de gjeldende meninger og oppfatninger av de spørsmål man stilte og at den danner et godt grunnlag for analyse, drøfting og konklusjon.

4. Hva svarte innbyggerne.

4.1 Kjønn, aldersfordeling, bosetting og status i arbeidsmarkedet.

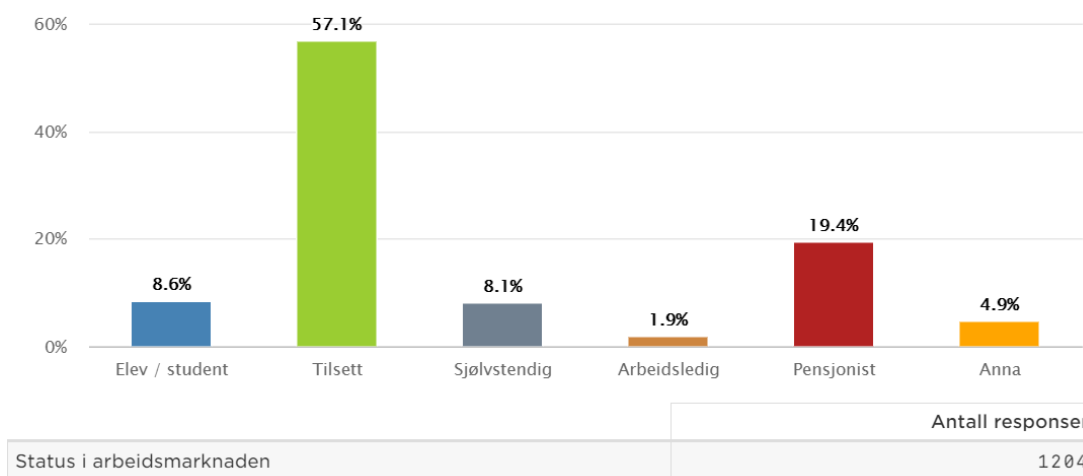
Av de 1220 registrerte svarene var 51,3 % kvinner og 48,7 % menn. Dette er en liten overrepresentasjon av kvinner i forhold til den reelle sammensetning av kjønn i Setesdal og gruppen med respondenter. Aldersfordelingen i undersøkelsen ble som i figur 4.1.



Figur 4.1 «Alderssammensetning» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

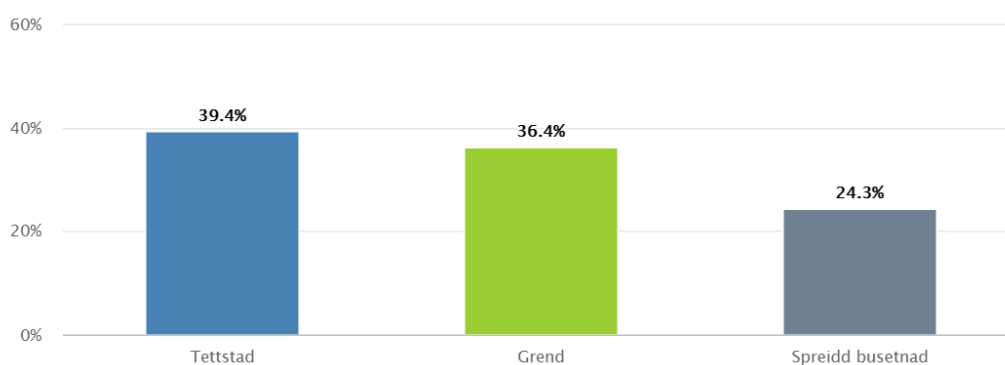
Fordelingen av svarene gir et sammenlignbart bilde i forhold til alderssammensetningen i Setesdal, men som nevnt tidligere spå er det en overrepresentasjon i aldersgruppen 35 til 75 og en underrepresentasjon for dem over 75 år (3,6% av respondentene mot 8,5% av befolkningen).

Respondentene ble også kategorisert etter status i arbeidsmarkedet og dette fordelte seg som i figur 4.2



Figur 4.2 «Status i arbeidsmarkedet» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Når respondentene ble spurt om hvilken type bosted de anså seg selv å bo i, ble svarene fordelt slik på tre alternativer (figur 4.3):



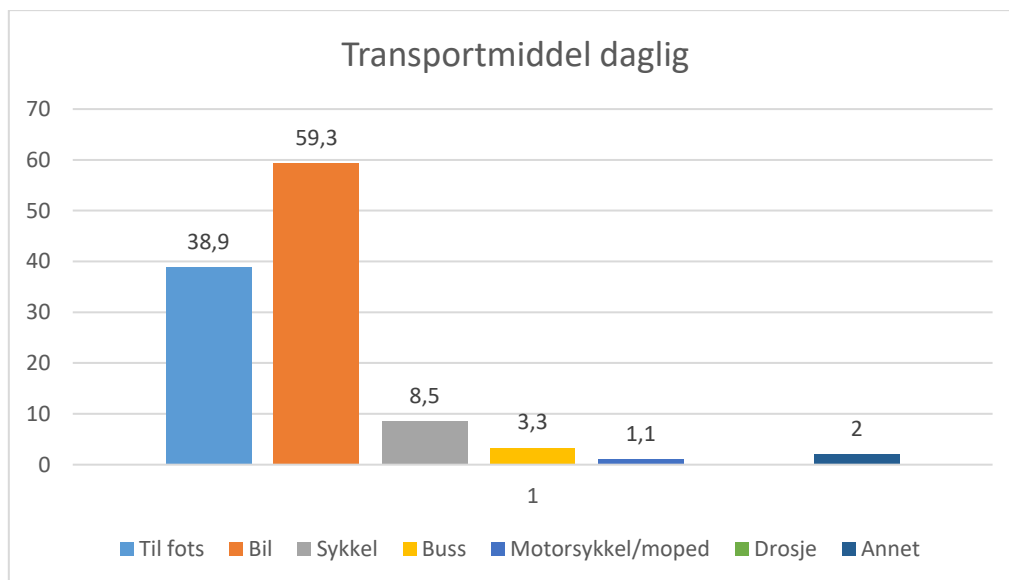
Figur 4.3 «Type bosted» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

I forholds til tall fra SSB (kilde SSB, befolkningsstatistikk) så er 45% av innbyggerne i kommunene i Setesdal og Åseral bosatt i tettbygde områder, og her hvor svarene har tre alternativer så samsvarer dette noenlunde med det reelle bosetningsmønsteret i regionen.

4.2 Bruk av transportmidler i dag.

Respondentene ble i spørsmål 3 og 4 spurt om hvilke transportmidler de benytter og hvor ofte de benytter disse og til hvilket formål de benytter transportmiddelet.

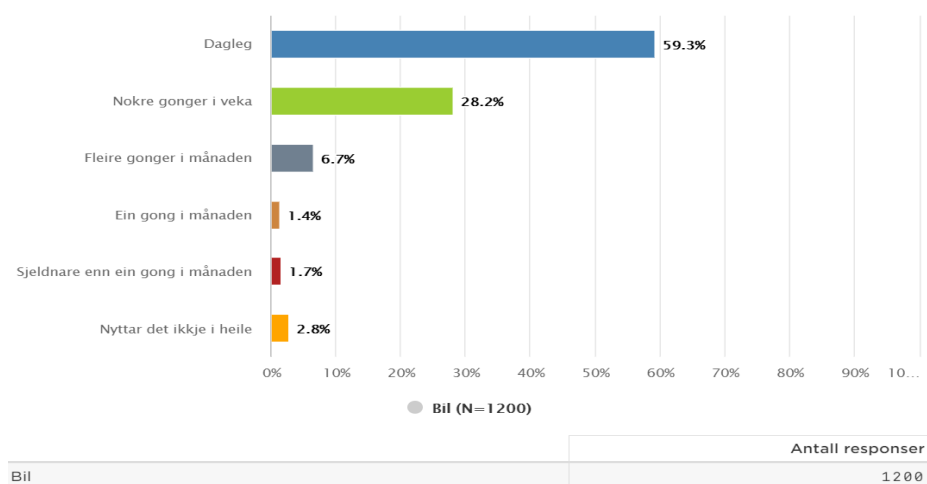
Daglig benyttelse av forskjellige transportmidler for hele regionen fordelt seg slik (figur 4.4):



Figur 4.4 «Daglig transportmiddel» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

4.3 Bruk av bil

Bil er det dominerende transportmiddelet for innbyggerne i Setesdal. 59,3 % av innbyggerne sier at de benytter seg av bil daglig, og videre benytter 28,2 % av innbyggerne bil noen ganger i uken (figur 4.5). Til sammen blir det 27,5% som benytters seg av bil daglig eller noen ganger i uken. De som svarer at de aldri bruker bil eller gjør det mindre enn en gang i måneden er 4,5 %. Ser vi på bilbruk i forhold til arbeidsmarkedsstatus, alder og kjønn er det mann i ansattforhold i Åseral som er den mest ivrige bilbrukeren. Bil blir brukt mest til alle typer reiser både i forholds til varighet og formål.



Figur 4.5 «Bruk av bil» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Den daglige bruken av bil øker i forhold til hvor spredtbebygd respondenten bor (Tabell 4.1).

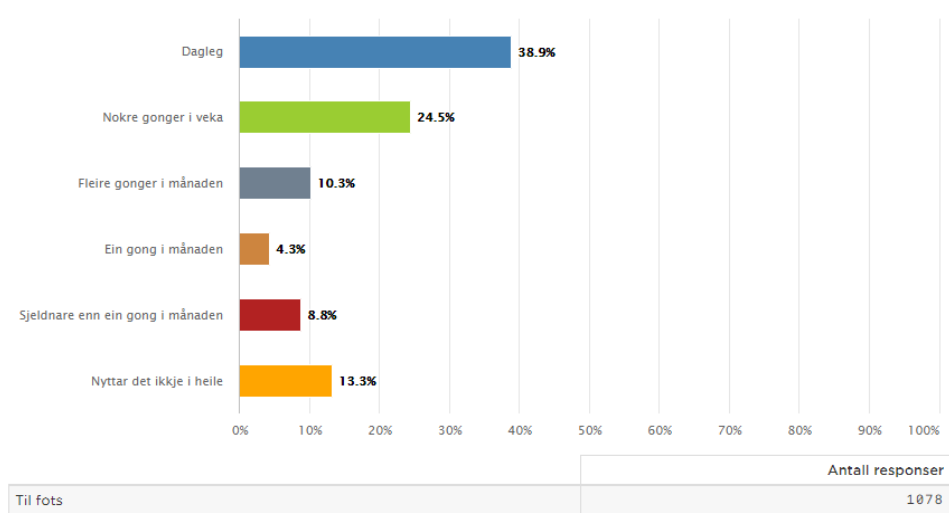
GRAF **TABELL**

	Total	Din bustad		
		Tettstad	Grend	Spreidd busetnad
Dagleg	59.3%	54.1%	61.5%	65.5%
Nokre gonger i veka	28.2%	28.2%	29.0%	26.2%
Fleire gonger i månaden	6.7%	9.2%	5.1%	5.2%
Ein gong i månaden	1.4%	2.1%	1.2%	0.7%
Sjeldnare enn ein gong i månaden	1.7%	3.0%	1.2%	0.3%
Nyttar det ikkje i heile	2.8%	3.4%	2.1%	2.1%
Antall responser	1200	468	431	290

Tabell 4.1 «Bruk av bil og type bosetting» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

4.4 Til fots

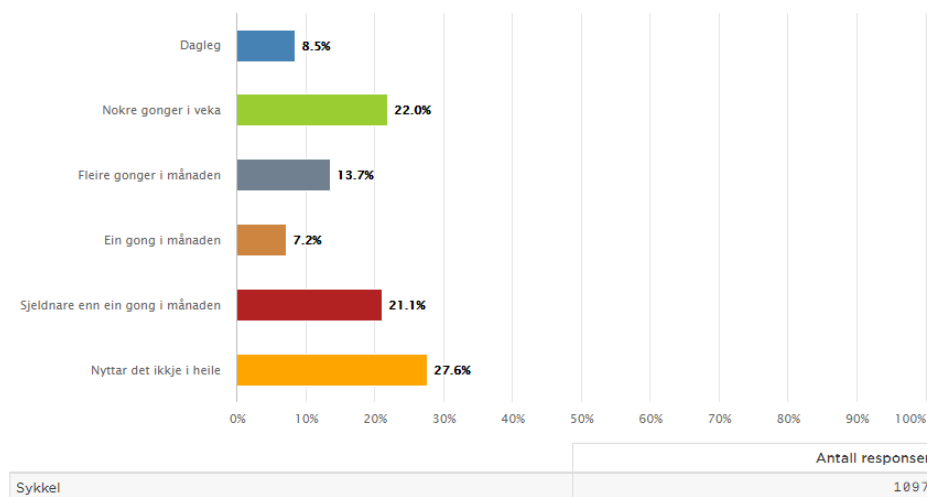
Beina var det transportmiddelet som var nest mest brukt i svarene fra undersøkelsen. 38,9 % av respondentene sier at de bruker beina som transportmiddel daglig (figur 4.6) og at det oftest skjer på reiser som har varighet under en halv time og til familiebesøk og handel. Det er en relativt store forskjeller mellom kommunene, representert ved ytterpunktene Åseral og Bykle. I Bykle sier 74,2 % av innbyggerne at de går daglig eller noen ganger i uken, mens det i Åseral er 56,6% av innbyggerne som svarer det samme. De yngste går mest daglig (53,1% av de mellom 15 og 17 år) og pensjonistene går minst (28,6% daglig).



Figur 4.6 «Transport til fots» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

4.5 Sykkel

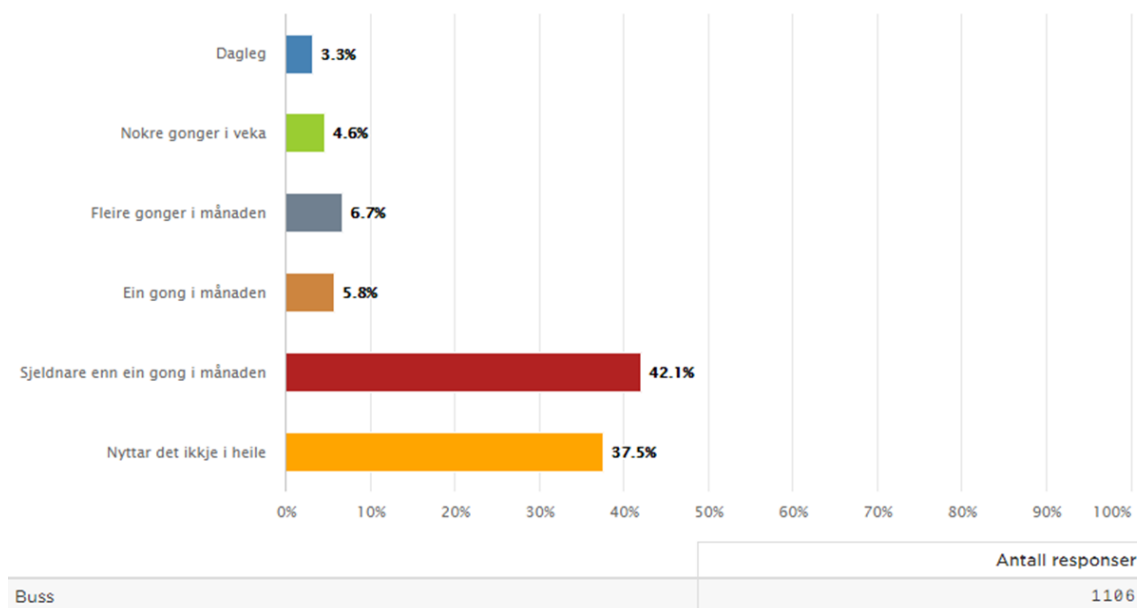
Sykkel er det tredje mest benyttede transportmiddelet i Setesdal (figur 4.7) og 30,5 % av respondentene svarer at de sykler daglig eller noen ganger i uken. Det er en tendens til at de som sykler oftere er kvinner, samtidig som det er flest kvinner som sier at de aldri sykler (sykler aldri: 23,1% menn, 32% kvinner). Evje og Hornnes er den kommunen hvor flest svarer at de sykler daglig eller noen ganger i uken (34,5%) og Åseral er den kommunen hvor færrest sykler daglig eller noen ganger i uken (19%).



Figur 4.7 »Bruk av sykkel» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

4.6 Buss

Buss er det fjerde mest benyttede transportmiddelet i Setesdal og er det eneste tilgjengelige offentlige transportmiddelet. 7,9 % av respondentene svarer at de benytter buss daglig eller noen ganger i uken (figur 4.8).



Figur 4.8 «Bruk av buss» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Aldersgruppen 15-17 år skiller seg klart ut ved at 56,3 % av disse svarer at de bruker buss daglig eller noen ganger i uken (tabell 4.2). Det er ikke gjort unntak eller spesifiseringer i forhold til skolebusskjøring, og vi må derfor anta at den høye svarprosenten samsvarer med dette. Den neste gruppen som benytter buss oftest er mellom 18 og 24 år (16,3%) og er deretter fallende etter hvert som alderen stiger. På spørsmålet om de aldri benytter buss eller benytter buss sjeldnere enn en gang i måneden også tydeligst fra 25 år og oppover

GRAF **TABELL** ★

	Total	Alder								
		Under 15	15 - 17	18 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 54	55 - 64	65 - 74	Over 75
Dagleg	3.3%	0.0%	18.8%	9.8%	4.2%	0.5%	3.0%	1.5%	1.7%	0.0%
Nokre ganger i veka	4.6%	100.0%	37.5%	6.5%	2.8%	4.0%	3.0%	3.6%	2.8%	2.9%
Fleire ganger i månaden	6.7%	0.0%	15.6%	17.4%	4.2%	2.5%	7.0%	3.6%	6.8%	20.0%
Ein gong i månaden	5.8%	0.0%	3.1%	9.8%	4.9%	4.5%	2.2%	7.2%	8.5%	11.4%
Sjeldnare enn ein gong i månaden	42.1%	0.0%	18.8%	27.2%	38.0%	41.9%	43.0%	49.2%	46.9%	54.3%
Nyttar det ikkje i heile	37.5%	0.0%	6.3%	29.3%	45.8%	46.5%	41.7%	34.9%	33.3%	11.4%
Antall responser	1106	1	32	92	142	198	230	195	177	35

Tabell 4.2 «Bruk av buss og alder» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Evje og Hornnes er kommunen med høyest bussbruk, hvor 11% svarer at de benytter buss daglig eller noen gnager i uken, men den kommunen med minst bussbruk er Bykle, med 3,1% av innbyggerne som benytter buss daglig eller noen ganger i uken. I den grad buss blir brukt så er det til turer av lengre varighet og familiebesøk er den årsaken til reisen som flest oppgir.

Bussbruken avtar sammenliknet med hvordan respondentene bor (tabell 4.3).

GRAF **TABELL** ★

	Total	Din bustad		
		Tettstad	Grend	Spreidd busetnad
Dagleg	3.3%	4.3%	2.3%	2.7%
Nokre ganger i veka	4.6%	5.9%	3.3%	3.8%
Fleire ganger i månaden	6.7%	7.7%	6.6%	5.0%
Ein gong i månaden	5.8%	7.9%	5.1%	3.4%
Sjeldnare enn ein gong i månaden	42.1%	42.8%	41.4%	43.1%
Nyttar det ikkje i heile	37.5%	31.5%	41.2%	42.0%
Antall responser	1106	444	391	262

Tabell 4.3 «Bruk av buss og bosetting» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Det er dem som bor mest spredt som benytter buss minst.

4.7 Andre transportmidler

For alternativene motorsykel/moped, drosje og annet så var det gjennomgående så lav bruk at det ikke danner grunnlag for en analyse, men drosje som transport middel vil bli tatt opp i drøfting og konklusjon.

5. Fornøyd eller misfornøyd med offentlig transport

Spørsmål 5 handlet om i hvilken grad respondentene var fornøyd eller ikke med 6 forskjellige faktorer innenfor offentlig transport. Svaralternativene var fornøyd, litt fornøyd, hverken eller, litt misfornøyd eller veldig misfornøyd.

Spørsmål	Veldig eller litt nøgd	Litt eller veldig misnøgd
Tilgjengelighet på offentlig transport	26,9 %	44,7 %
Talet på avganger på offentlig transport	22,7 %	53 %
Prisen på offentlig transport	30,6 %	26,6 %
Informasjon om offentlig transport	37,3 %	22,6 %
Sikkerhet på offentlig transport	59,3 %	4 %
Tilrettelegging for personer med nedsett funksjonsevne på offentlig transport	19,1 %	15,6 %

Tabell 5.1 «Rangering fornøyd/misfornøyd med offentlig transport» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Tabell 5.1 viser med rødt de faktorene som det var størst misnøye med og er de faktorene som fikk mest positive svar er markert med grønt.

Undersøkelsen viser at respondentene fra Evje og Hornes var overveiende mer fornøyd enn fra de øvrige kommunene med tilgjengelighet og avganger på offentlig transport. Hvis respondentene fra Evje og Hornes blir ekskludert er det 56,3 % som er litt eller veldig misfornøyd med tilgjengelighet på offentlig transport og 66,8 % som er litt eller veldig misfornøyd med antall avganger på offentlig transport.

6. Mulige forbedringsområder

I spørsmål 6 ble respondentene bedt om å rangere mulige forbedringer innenfor eksisterende mobilitetstilbud på en skala fra Absolutt Nødvendig, Ganske Nødvendig, Hverken eller, Ganske unødvendig og Absolutt unødvendig.

Det var tre punkter hvor mer enn 60% av svarene sa absolutt eller ganske nødvendig (tabell 6.1). Det svaret som aller flest så som et forbedringspotensial var en økning i antall avganger (på busstilbudet). Dette punktet var også det som færrest anså som unødvendig å gjøre noe med.

Forbedring av veier og sykkelveier var de to neste punktene som respondentene mente var de mest nødvendige forbedringspunktene. Det punktet som mest tydelig ikke trengte forbedring var punktlighet på kollektivtransport.

I spørsmål 5 ble det spurt om hvor fornøyd respondenten var med pris på offentlig transport. Svaret i dette spørsmålet var at respondenten hverken var fornøyd eller misfornøyd. I spørsmål 6 ble det spurt om nødvendigheten av å redusere prisene på offentlig transport, og her var svaret mer overveiende mot at det var ganske eller absolutt nødvendig. Det er i kommunene med mest bussbruk at ønsket om prisreduksjon er sterkest.

Spørsmål	Absolutt eller ganske nødvendig	Ganske eller heilt unødvendig
Forbedring av vegar	63,9 %	12,6 %
Forbedring av sikkerheit	43 %	14,3 %
Reduksjon i prisar på offentleg transport	43,2 %	12,1 %
Auka talet på avgangar	66,9 %	5,5 %
Forbedring av kvalitet på haldeplassar	30,1 %	23,6 %
Forbedring av kvalitet på bussar	36,9 %	13,6 %
Auke talet på haldeplassar	19,8 %	30,2 %
Forbedring av informasjon om busstransport	42,9 %	17,4 %
Forbedring av punktleigskap på busstransport	14 %	29,5 %
Forbedring av tilrettelegging for personar med nedsett funksjonevne på bussane	29,6 %	7,2 %
Auke talet på sykkelvegar	60,3 %	14,9 %
Auke talet på sykkelparkeringsplassar	31,7 %	26,9 %
Auke talet på parkeringsplassar for bilar	29 %	32,7 %

Tabell 6.1 «Nødvendig/unødvendig med forbedringer» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Det er en relativt stor forskjell fra kommune til kommune i forhold til ønsket om å øke antall sykkelveier. I Åseral kommune er andelen av respondentene som ser dette som absolutt eller ganske nødvendig på 48,6%, mens det i Bykle kommune er på 67,1% og i Valle kommune er det 66,5%. Det

er dem som bruker sykkel mest som mener at det er et sterkt behov for å øke antall sykkelveier (tabell 6.2).

GRAF TABELL

	Sykkel						
	Total	Dagleg	Nokre gonger i veka	Fleire gonger i månaden	Ein gong i månaden	Sjeldnare enn ein gong i månaden	Nyttar det ikkje i heile
Absolutt nødvendig	29.7%	42.7%	36.3%	32.2%	20.3%	29.3%	23.9%
Ganske nødvendig	30.6%	27.0%	32.1%	34.2%	36.7%	27.5%	29.4%
Hverken eller	24.8%	21.3%	18.4%	24.8%	30.4%	27.9%	26.0%
Ganske unødvendig	9.3%	6.7%	9.4%	6.7%	11.4%	8.7%	10.4%
Heilt unødvendig	5.6%	2.2%	3.8%	2.0%	1.3%	6.6%	10.4%
Antall responser	1178	89	234	149	79	229	289

Tabell 6.2 «Bruk av sykkel og nødvendighet av øket antall sykkelveier» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

På spørsmålet om nødvendighet av utbedring av veier så skiller Åseral seg ut fra de øvrige kommunene i undersøkelsen. 81,6% svarer at det er absolutt eller ganske nødvendig å forbedre veiene, men de andre kommunene ikke avviker mer enn 2,9% poeng i forhold til det gjennomsnittlige svaret for alle respondentene som var 63,9%.

Spørsmålet om nødvendigheten av forbedring på punktlighet på busstransport er det spørsmålet hvor det er minst nødvendig med forbedringer og 29,5 % sier at dette er ganske eller absolutt unødvendig.

7. Mulige løsninger for fremtiden.

I spørsmål 7 ble respondentene bedt om å vurdere mulige innovative løsninger ville forbedre mulighetene til å forflytte seg i sitt nærområde. Som nevnt i avsnittet om mulige feilkilder var de forskjellige løsningen forklart på en relativt enkel måte. Dette kan være årsaken til at en stor andel av svarene (37,3%) var «Vanskeleg å seie». Det var flere som svarte at de foreslåtte løsningen totalt sett ikke ville gi en forbedring (35,1%) enn de som svarte at de foreslåtte løsningene ville gi en forbedring (27,6%).

Spørsmål	Inga eller lita forbedring	Tydeleg eller vedlig stor forbedring
Eit lokalt system for sykkeldeling handtert via mobiltelefonen (og forbedra sykkelstiar/sykkelvegar)	41,4 %	20,3 %
Eit lokalt system for deling av el-bilar (basar med ladestasjonar) handtert via mobiltelefonen	40,9 %	20,8 %
Eit lokalt system for el-sykkeldeling handtert via mobiltelefonen (basestasjonar og forbedra sykkelstiar)	39,1 %	23,9 %
Eit lokalt system for nabo/kameratkøyring handtert via mobiltelefonen	39,6 %	21,9 %
Eit lokalt system som knyter deling av individuelle transportmiddel (sykkel, el-sykkel, el-bil, nabo/kameratkøyring) opp mot offentlig transport	34,5 %	23,3 %
Ein "buss på førespurnad"-teneste	27,1 %	38 %
Korresponderande transporttenester (ein pris- ein billett)	23 %	45,2 %

Tabell 7.1 «Forbedring/ikke forbedring på mulige fremtidige løsninger» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Det forslaget på mulige løsninger i fremtiden som respondentene tydeligst sier at vil gi en forbedring er korresponderende transporttjenester med en billett (45,2% sier tydelig eller veldig stor forbedring og 23% sier ingen eller liten forbedring) (tabell 7.1).

På spørsmålet om løsningen «buss på forespurnad» svarer 38 % at dette vil gi tydelig eller veldig stor forbedring, mens 27, 1 % sier det vil gi liten eller ingen forbedring. Det er dem som bruker buss minst

som i størst grad svarer vanskelig å si (tabell 7.2).

GRAF	TABELL						
	Total	Buss					
Dagleg		Nokre gonger i veka	Fleire gonger i månaden	Ein gong i månaden	Sjeldnare enn ein gong i månaden	Nyttar det ikkje i heile	
Inga forbetring	12.6%	31.3%	17.0%	9.2%	8.3%	9.2%	14.3%
Lita forbetring	14.5%	18.8%	14.9%	16.9%	8.3%	16.6%	14.1%
Tydeleg forbetring	21.9%	28.1%	19.1%	21.5%	18.3%	23.8%	19.8%
Veldig stor forbetring	16.1%	6.3%	23.4%	26.2%	13.3%	17.0%	13.8%
Vanskeleg å seie	34.9%	15.6%	25.5%	26.2%	51.7%	33.4%	37.9%
Antall responser	1142	32	47	65	60	446	398

Tabell 7.2 «Forbedring med buss på forespørsel i forhold til bruk av buss» fra besvarelse i undersøkelse om transport og tilgjengelighet i Setesdal og Åseral, sommeren 2020; Setesdal Regionråd

Den tredje høyeste rangerte løsningen som vil gi stor forbedring var et el-sykkelsystem håndtert via mobiltelefonen. 23,9% sier at det vil gi tydelig eller veldig stor forbedring. Tilsvarende er det 39,1 % som svarer at dette vil gi liten eller ingen forbedring.

8. Drøfting.

Bil er det absolutt dominerende framkomstmiddelet i Setesdal og Åseral. Det er kun 2,8 % av respondentene som sier at de ikke benytter dette i det hele tatt og størst andel av dem som ikke bruker bil finner vi i de tettbebygde områdene. Bilbruken er dominerende i forhold til alle typer reiser og varigheten på disse. Over de siste 10 årene så har antallet personbiler i Setesdal økt med 13% (kilde: SSB, bilparken). Økningen har vært størst i Åseral (26%) og minst i Bykle (1%). Setesdal og Åseral har en biltetthet pr innbygger på 0,56 mens den for hele landet er 0,5. Bilparken i Setesdal og Åseral skiller seg ut fra resten av landet ved at det er betydelig færre el-biler i vår region, 2,7% av bilparken i forhold til landsgjennomsnittet som er på ca. 9%.

Den omfattende bilbruken henger sammen med bosetting og kollektivtilbud. De som bor mest spredt bruker mest bil og har minst tilgang på et begrenset busstilbud.

Det har i Setesdal vært en betydelig økning i biltrafikken de seneste årene. På Statens Vegvesens trafikktelestasjon langs Riksvei 9 (RV9 S11D1 m5105) (kilde Statens Vegvesen, biltelling) er det en økning på 32 % fra 2014 til 2019. Det er flere forhold som er årsaken til øningen, bl.a.:

- Flere fritidseiendommer i Setesdal (økning 7% fra 2014-2019; (kilde: SSB, boligstatistikk) og generelt økt bruk av fritidseiendommer (fra 54 til 77 bruksdøgn i året; (kilde: Norsk Turistutvikling)
- Økt kjøring fra innbyggerne
- Forbedret veistandard
- Dårligere busstilbud

Økt bilbruk i Setesdal fører til økt klimautslipp og står i motsetning til den uttalte klima – og miljøpolitikken de forskjellige kommunestyrene har vedtatt. Transport over lengre strekk vil mest sannsynlig øke, men innsatsen for å redusere småkjøring og erstatte dette med alternative transportmuligheter er til stede. En lokal «buss på forespørsel» tjeneste er et alternativ som mange av respondentene ser på som en klar forbedring av transportmulighetene i regionen.

Det er mange i Setesdal og Åseral som benytter benene eller sykkel til transport, især til transport som ikke varer mer enn en time. Respondentene ønsker seg flere sykkel-veier og peker på et el-sykkelsystem som en mulig forbedring av transportmulighetene. Det er variasjon i forhold til de fem forskjellige kommunene som er med i undersøkelsen. Evje og Hornnes er den kommunen som har høyest grad av sykling, mens innbyggerne i Bykle kommune bruker benene mest. Dette kan henge sammen med topografi, demografi og klima. Evje og Hornnes har et flattere landskap et tydeligere sentrum og færre dager med is og snø enn de øvrige kommunene. Både Evje og Hornnes og Bykle har flere innbyggere som bor i tettbebygde områder (kilde; SSB, befolkningsstatistikk) og som dermed kan nå forskjellige aktiviteter og gjøremål rent praktisk til fots eller på sykkel. Både Evje og Hornnes og Bykles tettsteder ligger i umiddelbar nærhet av den nyombyggede hovedgjennomfartsåren Riksvei 9.

Bykle kommune har tilrettelagt et betydelig større nett av gang –og sykkelveier enn de øvrige kommunene (Tabell 8.1). Dette kan være en avgjørende grunn til at 74,2 % av innbyggerne i Bykle bruker bena daglig eller noen ganger i uken som transportmiddel.

Sykkel- og gangveier i kommunene

	Antall km gang- og sykkelvei	Meter per innbygger	Meter pr km off. vei
Evje og Hornnes	11	3,03	55
Åseral	1	1,06	7
Bygland	2	1,66	13
Valle	4	3,27	28
Bykle	20	20,88	204
Totalt	38	5,98	61,4

Tabell 8.1 Antall kilometer gang – og sykkelveier i kommunene i Setesdal og Åseral; Kilde Statistisk Sentralbyrå

Åseral er kommunen med minst sykkelbruk og minst bruk av benene til transport. Kommunen har en mer spredt bosetning og en dårligere veistandard enn de øvrige kommunene. Dette kommer også klart fram når respondentene ble spurt om behov for utbedring av veier og 81,6 % mente at absolutt eller ganske nødvendig med dette.

Busstransport er relativt lite brukt som framkomstmiddel i Setesdal og Åseral. Evje og Hornnes er kommunen med høyest bruk av busstransport. En åpenbar årsak til dette er at det er betydelig flere daglige avganger fra Evje rutebilstasjon enn noen av de andre stoppestedene i Setesdal (kilde: ruteopplysninger AKT) og flere destinasjoner. Evje og Hornnes har betydelig flere innbyggere enn de øvrige kommunene og ligger geografisk nærmere den større byen Kristiansand. Dette gjør at f.eks. studenter og pendlere lettere kan bruke buss som transportalternativ.

Drosje er et lite brukt transportmiddel i forhold til respondentenes svar. Dette kan ha en sammenheng med at det finnes veldig få drosjer i Setesdal (6 løyver i hele dalen) og at en langstrakt dal gjør det dyrt å bruke drosje. Det er en høyere biltetthet i Setesdal og Åseral enn gjennomsnittlig i Norge og det kan også være årsaken til at drosjenæringen er liten. 1. november 2020 ble reglene for

tildeling av løyve endret, slik at det skal være lettere å etablere seg. I Setesdal og Åseral er det usikkert hvordan denne endringen vil fungere, da det i små kommuner med få tilbydere fortsatt er mulighet å gi løyve med enerett, bl.a. pga av avtaler om beredskapskjøring.

9. Konklusjon og anbefalinger

Det er i undersøkelsen ikke spurt om tilfredsheten ved mobilitet og tilgjengelighet generelt og dette burde tas med i en eventuell oppfølgende undersøkelse.

Selv om svarene varierer noe i forhold til alder, bosetting og bosted er tendensene gjennomgående i hele undersøkelsen. Det er veldig mye bilbruk, bruk av kollektiv transport er lav og man går til fots eller sykler der det er mulig.

En stor del av svarene i spørsmål 7 var «Vanskeleg å seie» i forbindelse med mulige nye løsninger som ville forbedre mobiliteten. Dette indikerer at slike mulige nye løsninger ikke har vært på agendaen og diskutert som mulige løsninger. Kommunene bør utforske interessen for innovative/nye løsninger mer, med bedre beskrivelse av hva slike nye innovative løsninger er og hvordan de kan forbedre mobilitet og fremkommelighet.

Det bør legges til rette for en bred diskusjon om fremtidige løsninger og slike mulige fremtidige løsninger bør tas opp i forbindelse med kommunenes klima og miljøplaner, trafikksikkerhetsplaner og generelt i kommuneplanene. Kommunene bør arbeide aktivt med Agder Fylkeskommune og AKT for å belyse nye muligheter, og f.eks. være vertskap for nye pilotprosjekt.

Helt konkret bør mulighetene for et el-sykel system og et «buss på forespørsel» system utforskes.

Respondentene sier klart ifra at de vil ha flere avganger med buss. Er dette et urealistisk mål bør det bekjentgjøres og forklares, slik at nye og mer gjennomførbare løsninger blir diskutert i stedet for.

Bedre veier og flere gang - og sykkelveier er et tydelig ønske fra respondentene. Kommunene bør arbeide for dette internt og i samarbeid med Statens Vegvesen og andre relevante aktører. Det er typisk at Åseral, som ikke har hatt en utbygging av hovedvei som Setesdal har hatt med Riksvei 9, er den kommunen hvor bedre veier tydeligst er markert som et forbedringsområde.

Setesdal har i reiselivssammenheng kvalifisert seg til merket for Bærekraftig reisemål. I den sammenheng bør kommunene arbeide for at transport som skjer på destinasjonen (tettstedene) gir et så lite avtrykk på miljøet som mulig og koordineres. Slike tilbud vil også komme innbyggerne til gode. Næring og offentlige instanser bør samarbeide om utvikling av slike løsninger.

Kommunene Bygland og Bykle har i 2019/20 gjennomført innbyggerundersøkelser hvor dette (kilde: innbyggerundersøkelse Bykle og Bygland) spørsmålet er tatt opp. Innbyggerne ble bedt om å gi tilbakemelding på flere forhold relatert til å være innbygger i den respektive kommunen. Svarene er avgitt på en skala fra 1 til 6, hvor 1 er svært misfornøyd og 6 er svært fornøyd. Under kategorien «Transport og tilgjenge» svarer innbyggerne i Bykle 3,2 i forhold til tilfredshet på dette området og innbyggerne i Bygland svarer innbyggerne 2,9. I begge kommunene er «Transport og tilgjenge» den kategorien hvor innbyggerne er minst fornøyd. Vi kan anta at svarene ville vært tilnærmet like i de andre tre kommunene, basert på likheten i forhold til svarene som ble gitt i undersøkelsen som omhandles i denne analysen. Dette er en sterk indikator på at mobilitet og fremkommelighet bør lengre opp på dagsordenen i kommunene og diskuteres bredere med innbyggerne.

Det er i undersøkelsen en underrepresentasjon av dem som er 75 år eller eldre i forhold til befolkningssammensetningen. I forhold til mobilitetsutfordringer for denne aldersgruppen bør dette undersøkes nøyere.

Undersøkelsen har kun rettet seg mot innbyggerne i Setesdal. Det bør gjøres en tilsvarende undersøkelse i forhold til turister og eiere av fritidseiendommer.

Referanser og kilder

Statistisk Sentralbyrå; *Alderssammensetning og fordeling kjønn i kommunene i Setesdal og Åseral* Lastet ned 28. oktober 2020 fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/tableViewLayout1/>

Statistisk Sentralbyrå; *Type bosted* Lastet ned 28. oktober 2020 fra: <https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befteft/aar/2015-12-11?fane=tabell&sort=nummer&tabell=248664>

Statistisk Sentralbyrå; *Bilparken i Norge* Lastet ned 30. oktober 2020 fra: <https://www.ssb.no/bilreg>

Statens Vegvesen; *Statistikk veipasseringer Bygland*: Lastet ned 29. oktober 2020 fra: <https://www.vegvesen.no/trafikkdata/start/utforsk?datatype=averageDailyYearVolume&daytype=AL&display=chart&from=2015-11-03&fromCompare=2020-11-02&trpids=46503V22163>

Statistisk Sentralbyrå; *Økning i antall fritidsboliger i Setesdal*, Lastet ned 2. november fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/05467/tableViewLayout1/>

Norsk Turistutvikling; *Fritidsboligundersøkelse Midt-Gudbrandsdal* Lastet ned 3. november fra: <https://www.mingudbrandsdal.no/item/2026-svarene-fra-den-store-hytteundersokelsen-er-klar>

Agder Kollektivtrafikk (AKT); *Ruteopplysninger AKT*: Lastet ned 3. november 2020 fra: <https://www.akt.no/media/549872/rutefolder-170-178-fra-100820-til-nett.pdf>

Bykle kommune, *Innbyggerundersøkelse*, Lastet ned 5. november 2020 fra: https://www.bykle.kommune.no/getfile.php/4744808.2245.zauqbtimbisnm/Bykle+kommune+innbyggjarunders%C3%B8king+2020+rapport_sjerm.pdf

Bygland kommune, *Sammendrag innbyggerundersøkelse*, Lastet ned 5. november 2020 fra: <https://www.bygland.kommune.no/innbyggjarundersoekinga-eit-samandrag.6271110-295156.html>

Statistisk Sentralbyrå, *Antall kilometer med gang – og sykkelvei i kommunene*, Lastet ned 10. november 2020 fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/11845/tableViewLayout1/>