

## Sammendrag:

# Trafikanter verdsetting av informasjon med utgangspunkt i arbeidsreiser

## Innledning

Med bakgrunn i Vegdirektoratets etatprosjekt "Bedre utnyttelse av eksisterende vegnett med bruk av ITS" (Intelligente Transport Systemer) gjennomførte TØI i 2001 en pilotstudie med uttesting av ulike metodeopplegg for å avdekke trafikanters verdsetting av informasjon om trafikkforhold (Killi, Samstad og Sælensminde, 2001). Denne rapporten tar utgangspunkt i resultatene fra denne pilotstudien. Vi har begrenset oss til å se på arbeidsreiser og benyttet de metodene som ble anbefalt i pilotstudien der dette var mulig, og gjennomført anbefalte forbedringer i forhold til pilotundersøkelsen.

I utviklingen og forbedringen av intelligente transportsystemer (ITS) er det viktig å kartlegge trafikantenes behov og preferanser knyttet til informasjon. Det er spesielt to grunner til dette:

- i) Det gir oss et grunnlag for å utforme informasjonen slik at den blir mest mulig presis, hensiktsmessig og i den form trafikantene ønsker.
- ii) Samtidig vil kjennskap til trafikantenes betalingsvillighet for informasjon gjøre at vi kan beregne nytten av informasjonstiltak bedre.

I denne studien har vi valgt å begrense utvalget til å se på informasjonsbruk og -behov på vei til arbeid i morgenrushet. Vi har prøvd å kartlegge hva slags type informasjon bilistene foretrekker, i hvilken form de ønsker informasjonen og på hvilken måte de vil utnytte bedret informasjon. Vi har i studien tatt utgangspunkt i bakgrunnsdata som hvilke problemer de har i dag, hvor utbredte de er og hvordan de bruker den informasjonen som finnes tilgjengelig. Vi har konsentrert studien om informasjon som mottas før reisen starter og underveis, for eksempel via radio, variable skilt og mobiltelefon.

## Metodevalg og design av undersøkelsen

Vi antok på forhånd at internetttilgangen var relativt høy på vårt utvalg i undersøkelsen. Selv om man ikke har internetttilgang hjemme, er det i dag mange som har dette på jobb. Vi valgte derfor å gjennomføre undersøkelsen

ved å legge ut spørreskjemaet på internett der tilgang kun var mulig ved passord gitt av oss. En stor fordel ved å gjennomføre spørreundersøkelsen på internett er at det gjør det mulig å formulere spørsmålene underveis avhengig av hvilke svar respondentene har oppgitt tidligere om en typisk reise til arbeid for dem. Det er også mulig ved hjemmeintervju, men dette er betydelig mer ressurskrevende. Vi utformet samtidig en papirversjon av spørreskjemaet slik at de som ikke hadde tilgang til internett skulle ha en mulighet til å delta i undersøkelsen. Papirversjonen ble laget i fem varianter avhengig av hvor lang arbeidsreise respondentene oppga at de hadde.

Vi gikk til anskaffelse av programvaren Sawtooth (Sagtann på norsk) for å kunne programmere spørreundersøkelsen slik at den ble tilgjengelig på internett. Sagtann har Stated Preference-moduler som er relativt fleksible, og som har mange av de mulighetene som ligger i MINT, som var det programmeringsverktøyet vi benyttet i pilotundersøkelsen. Viktig for oss var det at vi ved bruk av Sagtann kunne benytte samvalgsanalyse, noe svært få andre programvarer var utviklet for. I vår studie har vi valgt å benytte de to Stated Preference metodene "Likeverdsprisspørsmål" og "Samvalg". Ved likeverdsprisspørsmål får man direkte verdsetting av noen av faktorene ved angivelse av pris. Ved samvalgsanalyse har respondentene valg mellom to reiser der tre faktorer varierer samtidig.

Spørreskjemaet var delt inn i 4 hoveddeler:

- Innledningsspørsmål og spørsmål om en konkret arbeidsreise og alternative transportmuligheter
- Verdsetting ved direkte spørsmål (likeverdsprisspørsmål) og samvalg
- Kontrollspørsmål
- Bakgrunnsspørsmål om intervjuobjektene

Det tok ca 25-30 minutter å svare på undersøkelsen på nettet.

I første del av intervjuet fikk respondenten en rekke spørsmål om den vanlige arbeidsreisen som han eller hun foretar. Denne reisen ble brukt som utgangspunkt for de ulike verdsettelsesmetodene hvor intervjuobjektet skulle vurdere ulike reiser og informasjonstiltak.

I SP-sekvensene ble det først brukt likeverdpris-spørsmål for å få fram direkte verdsetting av ulike egenskaper ved reisen til arbeid. Respondentene fikk spørsmål om hvor mye de var villige til å betale for reiser der enkeltforhold ved bilreisen til arbeid som reisetid, forventet forsinkelse, kjøkjøring og trafikkinformasjon var forbedret eller forverret.

Respondentene ble så presentert for samvalgssekvenser der de i hvert spørsmål ble stilt overfor valget mellom to reiser med ulike egenskaper. Det ble brukt tre valgsekvenser med ni spørsmål innen hver sekvens.

- Faktorene i sekvens 1 var forventet reisetid, variasjon i ankomsttid målt ved forventet forsinkelse og kostnad ved reisen.
- Faktorene i sekvens 2 var forventet reisetid, tid i kø og kostnad ved reisen.
- Faktorene i sekvens 3 var forventet reisetid, type trafikkinformasjon og kostnad ved reisen.

I valgsekvens 3 skisserte vi ulike typer informasjon som kan redusere ulemper med forsinkelser og kjøkjøring. De tre informasjonsnivåene som ble presentert for respondentene var:

- *Type A (nivå 3):* I dag kan du få informasjon om trafikkforholdene via radio eller variable skilt langs veien. Dette vil være informasjon om uvanlige forsinkelser, årsak til slike og eventuelle omkjøringsmuligheter.
- *Type B (nivå 2):* Tenk deg at du i tillegg til dagens informasjon kunne få fortløpende oppdatert informasjon om trafikkens hastighet på valgt vegstrekning og om hastigheten er avtagende (mer kø) eller økende (mindre kø). Denne typen informasjon kan f.eks. gis på variable skilt langs veien eller v.h.a. SMS meldinger til din mobiltelefon.
- *Type C (nivå 1):* Tenk deg at du i tillegg til dagens informasjon kunne få fortløpende oppdatert informasjon om raskeste reiserute fra A (hjem) til B (arbeid) når trafikkforhold på alle alternative reiseruter er tatt hensyn til. Denne typen informasjon kan f.eks. gis via radio og et posisjonering-/navigasjonssystem i bilen.

Respondentene fikk også en del spørsmål direkte, som dreide seg om informasjonskilder før avreise og underveis til jobben, hvilke de bruker i dag og hvilke de foretrekker med tanke på mer detaljert informasjon i framtida. Videre ble det spurt om man har hatt nytte av informasjonen og hvordan den ble anvendt. Spørsmål om hvordan de vurderer informasjonens pålitelighet og deres oppfatning om virkning på trafikkikkerhet ble også stilt.

Siste del av spørreskjemaet inneholdt noen kontrollspørsmål om leksikografiske svar og kontrollspørsmål til de som ikke hadde oppgitt noen betalingsvillighet for godene redusert reisetid, redusert reisetidsvariasjon, redusert kjøkjøring eller forbedret trafikkinformasjon. Skjema-

et ble avsluttet med spørsmål om bakgrunnsvariable som alder, kjønn, husholdningens sammensetning og inntekt.

## Rekruttering

I vår studie ønsket vi å rekruttere bilister på vei til arbeid som opplevde køproblemer. Vi valgte derfor å rekruttere personer langs veien i morgenrushet. Hovedstrømmen av reisende inn til Oslo sentrum om morgenen foregår på de tre hovedkorridorane fra vest (Asker, Bærum), fra nordøst og fra sør (østsiden av Oslofjorden). Oslo Vei hadde et mannskap på syv personer og uniformerte biler og delte ut kort på følgende steder:

- *Trafikk fra sør:* E 18 Mosseveien ved Nordstrandsveien (2 mann)
- *Trafikk fra nordøst:* Rv 163 Østre Aker vei ved Økern, avkjøringsrampe ved Statoil (1 mann). Økernveien - Grenseveien (2 mann)
- *Trafikk fra vest:* E 18 Drammensveien x Bygdøy Allé (1 mann) og Munkedamsveien v/Vika, Sjøgate ved Cort Adlersgt. (1 mann)

Utdelingen foregikk tirsdag 24. september 2002 mellom kl. 07.15 og 09.30 eller til alle kortene var delt ut.

Kortene som ble delt ut fortalte litt om undersøkelsen, viste hvor på nettet spørreskjemaet lå og oppga brukernavn og passord respondenten skulle benytte. Respondentene fikk inntil to forsøk på å logge seg på internett og delta på undersøkelsen. De hadde ikke mulighet til å se hva andre respondenter hadde svart. For de som ønsket å motta papirskjema var det på baksiden av kortet mulig å oppgi navn, adresse, antall km til jobb, vanlig reisetid og hvor mange minutter man vanligvis satt i kø. Kortene var ferdig frankert og ved å sende inn disse kortene mottok de spørreundersøkelsen på papirversjon noen dager senere.

## Gjennomføring

Gjennomføring av spørreundersøkelser ved bruk av internett hadde bare i liten grad vært utprøvd tidligere. Med et såpass omfattende spørreskjema som vi har i vår undersøkelse var det knyttet stor usikkerhet til hvor mange som ville svare på undersøkelsen, og hvor representativt dette utvalget ville være. Vi delte ut totalt 1735 kort og fikk 314 svar på internett. Noen respondenter ga seg etter valgsekvens 1, slik at det var 278 som svarte på hele spørreskjemaet. Dette gir en svarprosent på 17,5 prosent.

Det viste seg at ca 2/3 av respondentene, eller nesten 200 personer, svarte samme dag som de fikk kortene. Ca 40 stykker svarte dagen etter mens det etter dette bare kom inn noen få svar de resterende 12 dagene. Det viste seg videre at det kun var 23 respondenter som benyttet seg av muligheten til å sende inn kortet og få en tilpasset papirversjon av spørreskjemaet i posten. Av disse igjen

var det bare 7 stykker som sendte tilbake ferdig utfylt spørreskjema. Dette ble et for lite tallmateriale til å ta med i analysen, slik at vi har sett bort fra svarene på papirversjon.

Fordi vi rekrutterte personer i bilkø om morgenen kjenner vi ikke identiteten til bilistene som har mottatt kortene. Vi hadde dermed ikke mulighet til å purre.

## Hovedresultater fra studien

### Bakgrunnsinformasjon

Fordi vi valgte å gjennomføre spørreundersøkelsen ved å benytte internett, var vi spent på om dette kunne føre til skjevheter i utvalget. Det viste seg at  $\frac{3}{4}$  av respondentene var menn og at det var noen færre som hadde svart i aldersgruppene 20-29 år og 60 år og eldre enn i de mellomliggende aldersgruppene i vår studie. Når vi sammenliknet disse tallene med tall fra reisevaneundersøkelsen gjennomført på TØI 2001, og hentet ut opplysninger om kjønn og alder for de som arbeider i Oslo og har bil som sitt hovedtransportmiddel til arbeid, viste det seg at vårt utvalg sammenfaller godt med RVU, både mht kjønn og alder. Det er altså ingenting som tyder på at bruk av internett har gitt skjevheter i utvalget mht kjønn og alder.

Gjennomsnittlig reiselengde i vårt utvalg er 28 km og gjennomsnittlig reisetid er 41 minutter. Dette gir en gjennomsnittlig hastighet på 41 km/t. Informasjon om trafikkforholdene kan være til liten nytte hvis man ikke har mulighet til å endre transportmiddel, reiserute, avreisetidspunkt eller om man skal reise i det hele tatt. Vi stilte derfor en del spørsmål for å se hvor fleksible respondentene i utvalget var:

- Ca 50 prosent har fleksibel arbeidstid
- 66 prosent reiser vanligvis alene i bilen på vei til jobb
- 25 prosent sier at å bruke kollektivtransport er et godt alternativ til bilen, mens 51 prosent sier at det er mulig, men tungvint. 21 prosent oppgir at de bruker bil til arbeid uansett, mens 4 prosent sier at det ikke er mulig å benytte kollektivtransport.
- 50 prosent har mulighet til å benytte alternativ rute. Den alternative ruten blir dog lite brukt, men hvis den blir det er grunnen vanligvis mer enn den vanlige køen på den faste ruten.
- 53 prosent har ikke mulighet til å endre avreisetidspunkt for å unngå kø.

Rekrutteringen ble gjort på de tre hovedinnfartsårene til Oslo sentrum. Vi har også valgt å se på de tre innfartsårene separat. Det er da viktig å være oppmerksom på at utvalget blir tilsvarende mindre og at resultatene derfor må brukes mer forsiktig. Hvis vi ser på respondentene fra vest hadde de noe høyere gjennomsnittlig husholdningsinntekt enn respondentene fra sør og betydelig høyere gjennomsnittlig husholdningsinntekt enn de som kommer

fra nordøst. Mulighetene for å benytte kollektivtransport til jobb i stedet for bil oppleves som gode for de som kommer fra vest, men reisetiden blir i gjennomsnitt 18 minutter lengre. Det er også flest blant de som kommer fra vest som sier at det er mulig å reise på et annet tidspunkt for å unngå kø.

Respondentene som kommer fra nordøst har klart lavest gjennomsnittlig husholdningsinntekt. Mulighetene for å benytte kollektivtransport er tilstede, men blir mindre brukt enn for de andre respondentene, sannsynligvis fordi reisetiden blir hele 23 minutter lengre i gjennomsnitt. Det er klart flere av de som kommer fra nordøst som har fast arbeidstid enn for de andre respondentene og over halvparten oppgir at det er vanskelig for dem å reise på et annet tidspunkt for å unngå kø. I tillegg ser det ut til at respondentene fra nordøst opplever større maksimale reisetidsvariasjoner enn de andre i vårt utvalg.

Når det gjelder respondentene som kommer fra sør har de den klart største andelen med ett eller flere barn under 16 år. Dette er kanskje med på å forklare at det er flest respondenter fra sør som oppgir at det ikke er mulig for dem å reise på et annet tidspunkt for å unngå kø. Det ser videre ut til at muligheten til å benytte kollektivt er noe dårligere for respondentene fra sør enn for de andre, men for de som har tilgang til kollektivtransport blir reisetiden bare 12 minutter lengre i gjennomsnitt. Vi vil her minne om at utvalget vårt består av bilister, og at dette er trafikanter som kan ha valgt å bruke bil på vei til arbeid nettopp fordi de tilhører grupper med dårlig kollektivtilbud. Reisende fra sør har videre klart lengst gjennomsnittlig reisevei og reisetid. De har videre den høyeste gjennomsnittshastigheten og høyeste køandel. Samtidig sparer respondentene fra sør mindre i reisetid ved redusert kø enn de andre respondentene.

## Beregning av betalingsvillighet

### Likeverdsprisspørsmål

Ved bruk av likeverdsprismetoden beregnet vi betalingsvillighet for redusert reisetid, redusert forventet forsinkelse, redusert kø og bedret informasjon for personer som kjører bil på vei til arbeid. Dette gjorde vi både med og uten protestsvarene inkludert. Forbedret trafikkinformasjon vil i vår undersøkelse si forbedring fra dagens tilbud, kalt type A, til mer avanserte informasjonstilbud, kalt type B og C, som definert ovenfor.

Halvparten av respondentene i vårt utvalg har oppgitt at de ikke har betalingsvillighet for trafikkforbedringene nevnt ovenfor. Av dem som ikke har oppgitt noen betalingsvillighet for disse trafikkforbedringene, er det et klart flertall, med unntak av forbedret informasjon, som grunngir dette med såkalte protestsvar ("Btaler nok

skatter og avgifter”, ”Tror ikke det er mulig”). Disse kan i realiteten ha en betalingsvillighet for godet, men tilkjennegir den ikke. I tabell 1 er tallene uthevet der protestsvarene er luket ut.

**Tabell 1.** Beregnet betalingsvillighet ved bruk av likeverdsprisspørsmål, fordelt på de ulike innfartsårene.

Betalingsvillighet for, i kr/t:	Respondenter fra			
	Alle	vest	nord-øst	sør
Redusert kjøretid, alle	28	32	21	31
<b>Redusert kjøretid, uten protestsvar</b>	<b>40</b>	<b>44</b>	<b>29</b>	<b>49</b>
Redusert forventet forsinkelse, alle	40	41	34	44
<b>Redusert forventet forsinkelse, uten protestsvar</b>	<b>60</b>	<b>55</b>	<b>49</b>	<b>75</b>
Redusert kø, alle	42	53	42	36
<b>Redusert kø, uten protestsvar</b>	<b>62</b>	<b>71</b>	<b>61</b>	<b>56</b>
<b>Betalingsvillighet for, i kr pr reise:</b>				
Informasjon av type B, alle	2,6	2,2	2,3	3,2
<b>Informasjon av type B, uten protestsvar</b>	<b>3,2</b>	<b>2,6</b>	<b>2,7</b>	<b>4,0</b>
Informasjon av type C, alle	3,4	3,0	2,3	4,7
<b>Informasjon av type C, uten protestsvar</b>	<b>4,2</b>	<b>3,6</b>	<b>2,7</b>	<b>6,0</b>

TØI rapport 620/2002

## Samvalgsanalyser

Betalingsvillighet for de ulike faktorene ble forsøkt beregnet både ved analyse av likeverdsprisspørsmål og samvalgsanalyse. Vi velger å legge mest vekt på førstnevnte, da samvalgssekvensene i flere tilfeller ikke ser ut til å ha fungert tilfredsstillende. Årsaken ligger sannsynligvis i valgsekvensenes kompleksitet. Når det samme opplegget fungerte i pilotstudien, kan det skyldes at respondenten da hadde en intervjuer å spørre dersom noe var uklart, mens de i hovedundersøkelsen besvarte spørsmålene på egenhånd. Det kan ha medført at man har ignorert det som var vanskelig å forstå umiddelbart. Andre årsaker til at det er vanskelig å beregne betalingsvillighet på bakgrunn av samvalgssekvensene kan være at faktorene pris og reisetid oppfattes som såpass mye viktigere av respondentene at faktorene reisetidsvariasjon, køtid og informasjonstype ikke tillegges særlig vekt i valget mellom reise A og B. Da gjenspeiler ikke de valgte nivåene på reisetidsvariasjon, køtid og informasjon respondentens preferanser med hensyn til disse faktorene.

Ut fra valgsekvensen med pris, reisetid og køtid var det mulig å avdekke positiv betalingsvillighet for redusert køkjøring, men denne var lavere enn betalingsvilligheten

for reisetid for øvrig. I analysen av valgsekvensen med pris, reisetid og type trafikkinformasjon (som definert foran) finner vi følgende verdier: Betalingsvillighet for forbedring fra type A til B på kr 0,64 pr reise og for forbedring fra type A til C på kr 1,76 pr reise.

## Bruk av informasjon i dag og framover

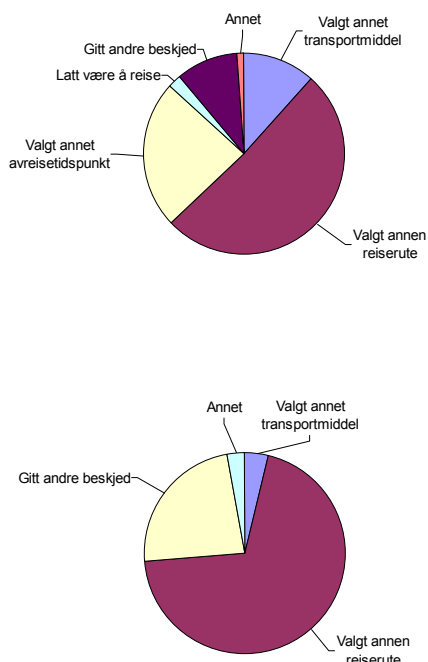
Vi ønsker med vår studie å få bedre innsikt i hvordan informasjon om trafikkforholdene kan bidra til økt trafikkantnytte. En del av spørsmålene som respondentene har fått i denne undersøkelsen går på hvordan de bruker den informasjonen de har i dag og hvordan de ønsker at informasjonen skal utformes framover.

70 prosent av respondentene mottar informasjon om trafikkforholdene på strekningen der arbeidsreisen foregår før de reiser hjemmefra om morgenen, mens 87 prosent mottar informasjon om trafikkforholdene underveis til arbeid. Informasjonskildene er i hovedsak radiostasjonene, først og fremst P4 og Østlandssendingen, mens en del unge foretrekker å innhente trafikkinformasjon via Radio 1. RDS-radio ser ut til være mest vanlig blant de eldre bilistene.

Nesten 90 prosent av respondentene oppgir at de har hatt nytte av informasjonen de har mottatt både før og underveis på arbeidsreisen. Figur 1 viser hvordan respondentene har benyttet informasjonen før avreise (øvre diagram) og underveis på arbeidsreisen (nedre diagram).

30 prosent av respondentene oppga at de benyttet informasjon om trafikkforholdene underveis til å gi beskjed til andre og noen respondenter poengterte at det i seg selv å vite hvorfor man sitter i kø var viktig. Dette er faktorer som ikke gir adferdsendringer hos de reisende, men som likevel oppleves som et gode fordi man får muligheten til å få vite *hvorfor* uventede forsinkelser oppstår og eventuelt hvor lang tid det vil ta før problemet er løst. Resultater fra denne undersøkelsen kan tyde på at det finnes en kvalitetsforbedring som informasjonen gir utover atferdsendringer. Ved beregning av trafikantenes nytte av trafikkinformasjonstiltak for bruk i samfunnsøkonomiske analyser bør også slike forhold være med dersom det finnes betalingsvillighet for disse godene. Dette viser oss at all nytte av forbedret informasjon ikke nødvendigvis er mulig å observere i transektstudien som de ønsket mer detaljert informasjon om trafikkforholdene framover, svarte 68 prosent at de ønsket dette før avreise mens 77 prosent ønsket dette underveis på reisen. Generelt var det flere menn enn kvinner som ønsket mer detaljert informasjon om trafikkforholdene framover. Til sammenlikning er det flere

kvinner enn menn som mottar informasjon om trafikkforholdene pr i dag.



**Figur 1.** Hvordan respondentene benytter informasjon om trafikkforholdene før (figur øverst) og underveis (figur nederst) på arbeidsreisen. Det var mulig å velge flere svaralternativer. TØI rapport 620/2002

Når vi sammenlikner svarene vi har fått med det vi vet om respondentenes reisetid, variasjon i reisetid, kjøring, alder og inntekt, ser vi en tendens til at jo større maksimale reisetidsvariasjoner er, jo større er sannsynligheten for at respondentene ønsker mer detaljert informasjon om trafikkforholdene. Vi kan se noe av den samme tendensen, men svakt, for økende gjennomsnittlig reisetid. For de andre faktorene ser det ikke ut til at disse påvirker respondentenes ønske om mer detaljert informasjon.

**Tabell 2.** Ønskede informasjonskilder før avreise hjemmefra og på vei til arbeid

	Før avreise	På vei til arbeid
Radio	86%	92%
SMS meldinger	39%	27%
Tekst-TV	14%	-
Internett	7%	-
Internett og WAP-teknologi	-	5%
Variable skilt	-	53%
Navigasjonssystem i bilen	-	26%

\*: Mulig å velge flere svaralternativer TØI rapport 620/2002

Respondentene ble videre spurt hva slags informasjonskanaler de ville foretrekke i framtiden. Disse tallene er gjengitt i tabell 2.

## Konklusjon

I vår studie valgte vi å gjennomføre spørreundersøkelsen ved bruk av internett. Dette er ressursbesparende i forhold til hjemmintervju, og vi får mulighet til å tilpasse spørsmålene til den enkelte respondent. Det er dog viktig å vurdere i det enkelte tilfelle om man vil få et representativt utvalg (ikke alle har tilgang til internett) og om spørsmålene man ønsker å få svar på er egnet for bruk av internett (for lange og krevende spørreskjemaer kan gjøre at respondentene går lei eller ikke skjønner spørsmålene). Rekrutteringsmåte kan også ha betydning. Vårt tallmateriale kan tyde på at vi har fått et utvalg av respondenter som har lavere betalingsvillighet for redusert tid i kø enn for befolkningen generelt. Videre tyder analysen av samvalgsekvensene på at spørsmålene ble for komplisert for respondentene i denne delen av spørreskjemaet og at dette har påvirket resultatene.

På tross av at samvalgsanalysene her ikke har fungert optimalt har det utvilsomt gitt oss ny og nyttig kunnskap om hvordan samvalgsekvensene bør designes, hvordan rekrutteringsmåten kan påvirke resultatene og hvordan spørreskjema bør formuleres med tanke på gode resultater når de gjennomføres på internett. Vi har beveget oss inn på et nytt område når vi har valgt å gjennomføre denne undersøkelsen ved bruk av internett. Vi har derfor lært mye underveis i prosessen. Dette er kunnskap som vil være viktig å ta med seg ved en eventuell videreføring av prosjektet for å se på andre trafikantgrupper. Om de framkomne resultatene kan brukes på arbeidsreisende i andre deler av landet er noe tvilsomt. Det vil i så fall være avhengig av at det er en by med noenlunde samme trafikkmonster. Imidlertid vil det kunne ligge en utfordring i å generalisere resultatene ved å knytte betalingsvilligheten til trafikkforholdene og andre lokale forhold som reiseavstand og transportmiddelfordeling.

Vi har i denne studien begrenset oss til å se på arbeidsreiser. Det ville vært svært interessant også å se på andre typer reiser som fritidsreiser og yrkessjåførers preferanser. Disse trafikantene kan ha andre preferanser både med hensyn på hva slags trafikkinformasjon de ønsker og i hvilken form de ønsker den. Å gjennomføre spørreundersøkelser på andre trafikantgrupper bør gjøres fordi betalingsvillighet for informasjon kan variere mye og vil avhenge av for eksempel reiseformål, ulik grad av tidsbindinger og reisehyppighet.