

## Sammendrag:

# Målrettet kollektivtransport

## Del 3: Trafikantgruppers verdsetting av kollektivtilbudet

### Bakgrunn og problemstilling

Formålet med prosjektet er å finne frem til en hensiktsmessig segmentering av kollektivmarkedet basert på kollektivtrafikantenes preferanser.

Problemstillingen i rapporten er hvorvidt det eksisterer forskjeller mellom ulike grupper av trafikanter som kan gi grunnlag for i større grad å målrette kollektivtilbudet.

I rapporten belyser vi ulike trafikantgruppers verdsetting av sentrale kjennetegn ved kollektivtilbudet: Gangtid til og fra holdeplass, frekvens, reisetid, bytte mellom transportmidler, leskur på holdeplassen

Analysene av de ulike trafikantgruppene er inndelt i tre:

1. Betydningen av bakgrunnsvariabler: kjønn, alder, hovedbeskjeftigelse og inntekt.
2. Betydningen av tilgang til bil og bruk av kollektivtransport.
3. Kjennetegn ved selve reisen: biltilgjengelighet og reiseformål.

På bakgrunn av analysene av ulike trafikantgrupper skisserer vi en analysemodell som kan danne et mulig grunnlag for utvikling av et mer målrettet kollektivtilbud.

### Metode

#### Samvalganalyse

Metoden som benyttes i undersøkelsene kalles "samvalganalyse" eller "Stated Choice". Samvalganalyser baserer seg på at intervjupersonene skal foreta hypotetiske valg mellom ulike alternativer. For å gjøre situasjonen mest mulig realistisk, tar metoden utgangspunkt i en konkret reise respondenten har foretatt. Deretter beskrives ulike "tilbudspakker" som den intervjuede skal velge mellom.

Samvalganalyser innebærer i praksis å finne fram til trafikantenes relative prioritering mellom ulike tilbudsforbedringer. For å kunne sammenlikne trafikantenes preferanser har vi *omregnet parametrene til verdsetting målt i kroner*.

#### Målgruppe

Analysene baserer seg i hovedsak på resultater fra to samvalgundersøkelser som til sammen omfatter utvalg i seks mellomstore byområder: Kristiansand, Moss, Skien/Porsgrunn (Grenland), Tromsø, Ålesund og Drammensregionen. Målgruppen for undersøkelsene var personer over 16 år som hadde reist kollektivt minst én gang siste måned. 73 prosent av befolkningen i de seks byene hadde ikke reist kollektivt siste måned. Utvalget er ikke representativt for hele befolkningen, men for de 27 prosent som hadde reise kollektivt siste måned.

#### Valgene er enheter

Det er til sammen foretatt ca 1400 hjemmeintervjuer i de seks byområdene. Fordi hver person foretar flere valg i hvert spill, sitter vi igjen med totalt ca 2000 observasjoner på grunnlag av intervjuene i Drammensregionen og ca 10 800 observasjoner på grunnlag av intervjuene i de fem mellomstore byområdene. Totalt utgjør data-materialet altså ca 13 000 observasjoner. Det er disse observasjonene som er enheter i undersøkelsen.

#### Beskrivelse av spillene

I undersøkelsene ble respondentene først stilt spørsmål om siste kollektivreise de foretok. Så blir respondentene bedt om å velge mellom to alternative busstilbud, der ulike elementer ved tilbudet varierer. Valgene varierer som vist i tabell S1.

Tabell S1: Faktorer som varierer og nivåer på valgene. Spill 1 og 2 i samvalgundersøkelsene i Drammen (spill 2), Moss, Grenland, Kristiansand, Tromsø og Ålesund (spill 1 og 2)

	Spill 1				Spill 2		
	Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3		Nivå 1	Nivå 2	Nivå 3
<b>Pris</b>	25% lavere pris	Samme pris	25% høyere pris	<b>Pris</b>	25% lavere pris	Samme pris	25% høyere pris
<b>Gangtid holdeplass</b>	2 min	5 min	10 min	<b>Reisetid</b>	25% kortere reisetid	Samme reisetid	25% lengre reisetid
<b>Frekvens</b>	50% hyppigere frekvens	Samme frekvens	50% dårligere frekvens	<b>Sitteplass</b>	Sitteplass hele veien	Sitteplass halve veien	Ståplass hele veien
<b>Leskur</b>	Ja	Nei		<b>Bytte</b>	Direkte reise	Bytte til ventende transportmiddel	Bytte m/ 10 min. ventetid

TØI rapport 545/2001

Som utgangspunkt for variasjonene av de ulike elementene ved tilbudet benyttes den konkrete reisen respondenten er stilt spørsmål om. Dette er første eller siste kollektivreise respondenten foretok siste dag han eller hun reiste kollektivt

For hvert spill blir respondentene stilt overfor opp til ni valg der kvaliteten ved de ulike elementene varierer. På bakgrunn av respondentenes valg beregnes deres verdsetting av de ulike elementene. Det er disse verdsettingene som benyttes i analysene.

### Skjult ventetid

Verdsetting av frekvens kan brukes som et uttrykk for verdsetting av skjult ventetid ved å anta at den skjulte ventetiden utgjør *halvparten av intervallet mellom avgangene*. Det er jo nettopp ventetiden mellom avgangene som anses som en ulempe ved lav frekvens, og det er denne man ønsker å redusere når man ønsker å øke frekvensen.

Den skjulte ventetiden ved for eksempel 30 minutters frekvens beregnes dermed til å utgjøre 15 minutter. Hvis frekvensen *øker* til 20 minutter mellom hver avgang, reduseres den skjulte ventetiden med 5 minutter, til 10 minutter.

### Signifikanstester

Det er flere grunner til å være skeptisk til undersøkelser basert på hypotetiske valg. For det første er det vanskelig å foreta realistiske avveininger til tenkte valgsituasjoner. I tillegg kan det stilles for store krav til intervjuobjektene ved at for mange faktorer varierer samtidig eller at spørreskjemaet blir for langt. Det er derfor nødvendig å teste resultatene fra analysene.

Det er *valgene* som er enheter når vi analyserer trafikantgruppenes verdsetting av de ulike reisetids-

komponentene. Det er i denne sammenheng viktig å merke seg at eventuelle skjevheter i utvalget forsterkes i verdsettingsanalysene siden samme respondenter gjør flere valg. Dessuten er det viktig ikke å la seg "blinde" av det store datamaterialet. Selv om vi har mellom 11 000 og 13 000 observasjoner (avhengig av hvilke analyser vi gjør), er grunnlaget 1000-1400 respondenters valg.

Vi har testet variasjonene i trafikantenes verdsetting ved å beregne konfidensintervall for estimatene. Vi har beregnet konfidensintervallet på to signifikansnivåer (5 % og 10 %).

## Trafikantenes kollektivreiser og preferanser for forbedring av kollektivtransporten

En fjerdedel reiser kollektivt jevnlig, og mange benytter enkeltbillett

Ved rekruttering til undersøkelsen ble det stilt spørsmål om vedkommende hadde reist kollektivt siste måned. 27 prosent hadde reist kollektivt minst én gang siste måned, og er dermed innenfor målgruppa. Flertallet av de intervjuede er flittige brukere av kollektivtilbudet. 62 prosent av utvalget reiser kollektivt minst 3 dager i uka, 22 prosent minst en dag i uka. Det betyr at over 80 prosent i vårt utvalg reiser kollektivt relativt ofte.

Gjennomsnittlig pris for enkeltbillett på strekningen respondenten reiste er 18 kroner. Reisetiden til holdeplassen tok i gjennomsnitt 5 minutter, ventetiden på den første holdeplassen var også 5 minutter. Reisetiden på selve transportmiddelet tok 21 minutter (i gjennomsnitt).

Halvparten reiste med enkeltbillett, kun 10 prosent reiste med måneds-/halvmåneds kort.

## Gjennomsnittstrafikantens preferanser for forbedring av kollektivtilbudet

Gangtid oppleves som en større ulempe enn reisetiden på transportmiddelet. Trafikantene er villige til å betale omtrent dobbelt så mye for å redusere gangtiden til/fra holdeplassen som for å redusere reisetiden på transportmiddelet.

Trafikantenes verdsetting av reisetid på transportmiddelet avhenger av om de har sitteplass eller ikke. Reisetiden på transportmiddelet oppleves som en større ulempe uten sitteplass enn med sitteplass.

Den skjulte ventetiden anses som en større ulempe enn selve reisetiden (når en har sitteplass). Det betyr at gjennomsnittstrafikanten er villig til å betale mer for å øke frekvensen (og dermed redusere den skjulte ventetiden) enn for å redusere reisetiden.

Trafikantene opplever bytte mellom transportmidler som en ulempe, både byttet i seg selv og den tiden byttet tar. Byttemotstanden er imidlertid større blant de som ikke byttet selv, enn blant de som faktisk byttet transportmiddel underveis på reisen.

Trafikantene er villige til å betale for overbygget stasjon eller leskur på holdeplassen.

## Ulike trafikantgruppers preferanser

### Menn verdsetter økt frekvens høyere enn kvinner

*Menn* er mer betalingsvillige enn *kvinner* for å redusere den skjulte ventetiden, dvs for å øke frekvensen. Det er også en tendens til at menn verdsetter andre reisetids-reducerende komponenter, som redusert gangtid og reisetid på transportmiddelet, høyere enn kvinner. Dette tyder på at menn er mer opptatt av å redusere reisetiden – og få en mer effektiv reisetid – enn kvinner. Kvinner er på sin side mer opptatt av å øke holdeplasstandarden enn menn.

### Ungdom og voksne mest betalingsvillige for et bedre kollektivtilbud

Når det gjelder *aldersgrupper* er de unge (16-19 år) og de voksne (36-66 år) generelt mer villige til å betale for forbedringer av kollektivtilbudet enn de yngre voksne (20-35 år) og de eldre (67 år og over).

## Pensjonistene er mindre betalingsvillige enn andre grupper

Den mest klare tendensen når det gjelder sammenheng mellom *hovedbeskjeftigelse* og preferanser for forbedring av kollektivtilbudet er at pensjonistene skiller seg ut med en lavere verdsetting enn andre grupper.

### Sammenheng mellom inntekt og betalingsvillighet for et bedre kollektivtilbud

De som tilhører *høyinntektsgruppen* er mer opptatt av tidsbesparelser enn andre grupper. Det er en tendens til at de med høy inntekt er mer betalingsvillig enn andre for å redusere gangtiden. De med høy inntekt verdsetter også reisetiden høyere enn andre, dvs at de er villige til å betale mer enn andre for å redusere reisetiden. Høyinntektsgruppene er i tillegg mer betalingsvillig for å reise direkte fremfor å ha 10 minutter ventetid. De med *lav og middels inntekt* ser generelt ut til å ha en lavere betalingsvillighet for forbedringer av kollektivtilbudet.

### Tilgang til bil og bruk av kollektivtransport har liten betydning for verdsetting av kollektivtilbudet

*Tilgang til bil* generelt (i form av førerkort og bil i husstanden) har kun betydning for verdsetting av bytte mellom transportmidler med 10 minutter ventetid. De som har tilgang til bil anser bytte med ventetid som en større belastning enn de som ikke har tilgang til bil. Det er en tendens til at de som hadde *bil tilgjengelig* som de kunne benyttet på reisen verdsetter gangtid og skjult ventetid høyere enn de uten biltilgang. Denne tendensen er imidlertid ikke signifikant.

*Bruk av kollektivtransport*, dvs hvor ofte kollektivtrafikantene reiser, har ikke betydning for deres preferanser for forbedringer av kollektivtilbudet.

### Formålet på reisen har betydning for verdsetting av kollektivtilbudet.

Vi har inndelt reiseformål i tre grupper: obligatoriske reiser (skole- og arbeidsreiser), handlereiser (innkjøps- og servicereiser) og valgfrie reiser (fritidsreiser, besøk). De som foretok valgfrie reiser verdsetter gangtid og skjult ventetid høyere enn andre, dvs at de er villig til å betale mer enn andre for å redusere gangtiden og øke frekvensen. De som foretok obligatoriske reiser verdsetter leskur høyere enn andre.

## Livsfase og reiseformål - grunnlag for å målrette kollektivtilbudet?

Utgangspunktet for analysene i denne rapporten er å kartlegge om det finnes markedssegmenter med samsvarende

ønsker og behov, der potensialet er stort nok til at det bør vurderes målrettede tilbud.

Analysene viser at bakgrunnsfaktorer, spesielt alder (livsfase), har betydning for verdsetting av kollektivtilbudet. Også kjennetegn ved selve reisen, spesielt reisens formål, har betydning for hvordan trafikantene vektlegger ulike reisetidskomponenter.

Vi har kombinert de to sentrale faktorene *livsfase* og *reiseformål* for å kartlegge om en slik form for segmentering av persontransportmarkedet kan egne seg for målrettede kollektivtransportløsninger. Hovedtrekkene i analysen er skissert i tabell S2.

Med en så fininddelt inndeling er det få sammenhenger som blir signifikante. Funnene må derfor først og fremst tolkes som *tendenser*, som det kan være interessant å analysere nærmere i en annen sammenheng. I tabell S2 har vi satt et pluss (+) der analysene viser en tendens til at denne gruppen verdsetter reisetidskomponenter *høyere* enn en eller flere andre grupper (innen samme reisemål), og et minus (-) der analysene viser en tendens til at denne gruppen verdsetter reisetidskomponenter *lavere* enn en eller flere andre grupper.

## Tendenser i analysemodellen

### Ungdom (16-19 år) vil ha god standard på kollektivtilbudet

Den yngste aldersgruppen ser ut til å ha høye krav til standarden på kollektivtilbudet i forhold til andre grupper, uavhengig av reisemål. De stiller krav til at tiden som brukes til og fra holdeplassen bør være kort, til at det skal være en viss holdeplasstandard og til at frekvensen bør være høy. Ungdom er også mer

betalingsvillige enn andre grupper for å slippe å stå på obligatoriske reiser.

Dagens ungdom er også fremtidens trafikanter. Dersom kollektivtransporten anses som et lite fordelaktig fremkomstmiddel av ungdom, vil de fleste gå over til å bruke bil så snart de får anledning. Det kan derfor være kortsiktig ikke å ta hensyn til behovene og kravene til den yngste trafikantgruppen.

Det er imidlertid ikke mulig å si noe sikkert om kravene til kollektivtilbudet vil forandre seg når den yngste aldersgruppen går over i andre livsfaser, eller om denne tendensen varsler at kollektivtrafikantene generelt vil stille høyere krav til kollektivtilbudet i årene som kommer.

### Yngre voksne (20-35 år)

Hovedtendensen blant de yngre voksne er at de generelt har en lavere verdsetting av en del reisetidskomponenter enn ungdom og de voksne, uavhengig av reisemål. Unntaket er at de ser ut til å verdsette reisetid på transportmiddelet høyere enn andre på valgfrie reiser, både med og uten sitteplass.

De etablerte (36-66 år) er betalingsvillige for et bedre kollektivtilbud

De voksne vektlegger, sammen med ungdom, en del reisetidskomponenter høyere enn de andre aldersgruppene. Dette gjelder gangtid og leskur på obligatoriske reiser, gangtid, reisetid med ståplass og leskur på handle-reiser og det gjelder skjult ventetid og leskur på valgfrie reiser. Selv om de voksne har en høyere verdsetting av færre elementer enn de yngste, er det altså en tendens til at også de voksne stiller høyere krav til kollektivtilbudet enn de yngre voksne og de eldre.

Tabell S2: Tendenser i analysemodell, verdsetting av reisetidskomponenter fordelt på formål og livsfase

	Obligatorisk reise			Handlereise			Valgfri reise			
	16-19 år	20-35 år	36-66 år	20-35 år	36-66 år	67 år+	16-19 år	20-35 år	36-66 år	67 år+
Prosentandel som foretok reisen	75	61	57	25	30	69	19	13	13	27
<i>Verdsettinger</i>										
Gangtid	+	-	+	-	+	+	+	-	-	-
Skjult ventetid1	+	-					+	-	+	-
Reisetid m/sitteplass								+		-
Reisetid m/ståplass	+			-	+	+		+		-
Direkte bytte										-
Bytte m/ventetid				-		-				-
Leskur	+	-	+	-	+	-	+	-	+	-

TØI rapport 545/2001

De eldre (67 år+) er mindre betalingsvillige enn andre, spesielt på valgfrie reiser

Resultatene våre kan tyde på at eldre kanskje i større grad enn andre grupper aksepterer at tilbudet ikke kan tilpasses deres behov, men at det er de som må tilpasse seg det eksisterende tilbudet. Denne tendensen gjelder spesielt de valgfrie reisene, men også på handlereisene er det enkelte av reisetidskomponentene som verdsettes lavere av denne gruppa enn av andre. Dette kan ha en sammenheng med at denne generasjonen er mer nøysom og ikke er vant med å stille like høye krav til det offentlige tilbudet som yngre generasjoner.

### Verdsetting etter reiseformål

Det mest interessante med de *obligatoriske* reisene er at ungdomsgruppa skiller seg ut ved å ha et høyere krav enn andre både når det gjelder gangtid, skjult ventetid, reisetid med ståplass og leskur.

På *handlereisene* verdsettes gangtid og reisetid med ståplass høyere av voksne og eldre enn av andre grupper. At eldre verdsetter disse elementene høyere på handlereisene kan som nevnt ha sammenheng med at de sliter mer fysisk enn andre grupper. Det er mer uklart hvorfor de voksne verdsetter disse elementene høyere enn andre. Dette kan ha sammenheng med hva slags type innkjøpsreiser som er utført, noe vi ikke har opplysninger om.

På *valgfrie reiser* verdsettes gangtid, skjult ventetid og leskur høyere av ungdom enn av andre. Skjult ventetid og leskur verdsettes høyere av voksne enn andre, mens reisetiden verdsettes høyere av yngre voksne enn av andre. Det ser altså ut til at særlig ungdom vil ha et forbedret tilbud på denne type reiser, slik det også er en tendens til på obligatoriske reiser. Men også voksne og unge voksne verdsetter standardforbedring av enkelte elementer høyere enn andre på denne typen reiser.

### Behov for mer kunnskap om trafikantenes preferanser

I våre analyser har vi funnet at forskjellige trafikantgrupper har ulike preferanser for forbedringer av kollektivtilbudet, men forskjellene er i det store og hele relativt små. Det er behov for mer kunnskap om kjennetegn ved trafikantgruppene og om reiseformålenes karakter. Først da vil det være mulig å gi klare råd i forhold til hvordan kollektivtilbudet bedre kan

målrettes mot markedssegmenter der det er potensial for å øke kollektivbruken.

Ungdomsgruppa bør analyseres nærmere for å få mer detaljkunnskap om hva slags type reiser denne gruppa utfører, og hvilke behov som er knyttet til hvilke typer reiser. Det er også behov for mer kunnskap om ungdoms motiver for valg av kollektivtransport framfor andre transportformer. Dette er viktig for å beholde denne gruppen som kollektivtrafikanter også når de har blitt voksne.

Når det gjelder reiseformål, er det tidligere gjort en del studier av de obligatoriske reisene (skole- og arbeidsreisene). Det er en stor andel av kollektivreisene som foregår til og fra skole og arbeid, og det er viktig at kollektivtilbudet er tilpasset denne typen reiser.

Samtidig er det viktig å få mer kunnskap om reiser også til andre typer formål. Økt kunnskap om hva som kjennetegner handlereisene og de valgfrie reisene har stor betydning for analyser av potensialet for økt bruk av kollektivtransport. For å finne en hensiktsmessig segmentering av persontransportmarkedet er det med andre ord nødvendig med mer kunnskap om handlereisene og de valgfrie reisenes karakter, og hvilke behov ulike grupper har på denne typen reiser.

I vårt utvalg har vi kun inkludert de som reiste kollektivt minst en gang siste måned, noe som utgjør ca en tredjedel av befolkningen. En stor andel av disse reiser kollektivt jevnlig, og har relativt god kjennskap til kollektivtilbudet de benytter daglig.

Våre resultater tyder på at de som først reiser kollektivt har relativt ensartete preferanser for forbedring av kollektivtilbudet.

Det er mulig at et større utvalg ville tydeliggjøre noen av forskjellene mellom trafikantgrupper som vi har funnet i våre analyser. Resultatene gir imidlertid grunnlag for å understreke at målretting av kollektivtilbudet ikke må trekkes for langt fordi markedsgrunnlaget da kan bli for lite. Det kan i mange sammenhenger være mer nyttig å tilpasse det eksisterende kollektivtilbudet slik at tilbudet omfavner flere brukergrupperes behov, enn å igangsette spesialiserte tilbud rettet mot én bestemt kundegruppe.

### Kostnader og trafikantnytte av målrettede tilbud

Vi har tatt i bruk verdsettingene blant ulike trafikantgrupper for å illustrere hvordan kunnskap om kollektivtrafikantenes preferanser kan benyttes når ulike typer av tilbud kan avveies mot hverandre.

I valget mellom to alternativer med samme totale reisetid, der det ene tilbudet har høyest frekvens og det andre alternativet har kortest reisetid på transportmiddelet, foretrekkes alternativet med høy frekvens.

Ungdom og yngre voksne på obligatoriske reiser (skole- og arbeidsreiser) foretrekker alternativet med høyest frekvens selv om dette alternativet har lengst reisetid ”fra dør til dør”.

I valget mellom et alternativ med kort reisetid på transportmiddelet og et alternativ med kort gangtid, foretrekkes alternativet med kortest gangtid av både voksne og eldre på handlereise.

I det siste eksempelet har vi skissert et valg mellom fire alternativer, der *alternativ 1* er gjennomsnittsreisen. *Alternativ 2* har høyere frekvens, men lengre gangtid. *Alternativ 3* har kortere reisetid, men dårligere frekvens. *Alternativ 4* har høyere frekvens og lengre reisetid.

På **obligatoriske** reiser foretrekkes alternativ 4, med høy frekvens og lang reisetid på transportmiddelet, av flest i samtlige aldersgrupper. Det er alternativ 3, med kort reisetid og lav frekvens, som er minst attraktiv i alle aldersgrupper som har foretatt obligatoriske reiser.

Også på de **valgfrie** reisene ser både ungdom og voksne ut til å foretrekke alternativ 4, mens alternativ 3 anses å medføre størst ulempe. Blant yngre voksne er tendensen omvendt. Blant disse er det flest som foretrekker alternativ 3, mens alternativ 4 anses å medføre størst ulempe.

Vi har sett på tre ulike typer målrettede tilbud som innebærer forskjellige former for økonomiske avveininger. Vi har i alle disse tilfellene konsentrert oss om de interne bedriftsøkonomiske avveiningene som må foretas av et kollektivselskap eller fylkeskommunale myndigheter.

Vi har tatt utgangspunkt i verdsettingene blant trafikantene i våre undersøkelser samt ALFA-modellens kostnadsberegninger.

#### *Servicebusser i forhold til småbusser*

Kostnadene knyttet til et servicebusstilbud er høyere enn kostnadene for småbusser. Trafikantnyttens av den kortere gangtiden som et servicebusstilbud innebærer oppveier ikke de økte kostnadene for dette tilbudet. I

våre analyser har vi benyttet verdsettinger blant de eldre gjennomsnittspassasjerene, der kun en viss andel sannsynligvis kan sies å tilhøre målgruppen for et servicebusstilbud. Tidligere analyser blant brukerne av et servicebusstilbud i Kristiansand viste at servicebusstilbudet i seg selv ble høyt verdsatt.

#### *Stamlinjenett i forhold til flatedekkende rutesystem*

Stamlinjenett, med høy frekvens og kort reisetid, har lavere kostnader og høyere trafikantnytte enn et flatedekkende busslinjesystem. Avveininger av de to typene tilbud må ta hensyn til en rekke faktorer som ikke er med i våre beregninger, som topografi og befolkningstygdepunkter. Uansett kan det være mye å hente ved å rydde opp i rutestrukturen og samordne ruter og rutevarianter.

#### *Endret kjørehastighet for å redusere forsinkelser*

Vi har benyttet et eksempel fra Drammen (Buskerud fylke), der samferdselsplanleggerne i samråd med busselskapet valgte å innføre lengre kjøretid på en av hovedlinjene for å redusere forsinkelsene på linjen. Fordelen er at trafikantene opplever færre forsinkelser. Ulempen er at det blir lengre kjøretid, også på tider av dagen da forsinkelsen ikke var noe problem i utgangspunktet. Tidligere analyser har vist at forsinkelser anses som en stor ulempe. Hvis vi regner med at reduserte forsinkelser verdsettes 15 ganger høyere enn redusert reisetid, fant vi at trafikkgrunnlaget på busslinjen må være 158 passasjerer pr. dag for at nytten av tiltaket skal forsvare kostnadene.

Det er ikke mulig å gi en generell oppskrift for hvilke avveininger som skal foretas. Hvilke faktorer det må tas hensyn til vil variere fra tilfelle til tilfelle. Det er likevel noen spørsmål det uansett er nyttig å stille: Hvilke trafikantgrupper skal omfattes av tilbudet? Hva vektlegges av trafikantgruppen man ønsker å nå? Hva slags type tilbud gir mest mulig nytte for trafikantene i forhold til kostnadene?

Å få svar på disse spørsmålene forutsetter kunnskap om trafikantenes preferanser, en mest mulig grundig passasjerstatistikk og god oversikt over kostnader knyttet til ulike typer tilbud.