

Sammendrag:

Den norske befolkningens reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 (RVU 2001) er den fjerde reisevaneundersøkelsen som gjennomføres her til lands. De tre foregående var i 1985, 1992 og 1998.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre.

Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

- omfanget av folks reiser
- hvorfor folk reiser
- hvordan folk reiser
- hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper

I RVU 2001 er mer enn 20.000 personer 13 år og eldre intervjuet om sine reiser på en bestemt registreringsdag (daglige reiser), og eventuelle lange reiser man har foretatt i løpet av siste måned. Med lange reiser menes reiser som er minst 100 kilometer en vei, eller utenlandsreiser. Denne rapporten sammenfatter resultatene fra RVU 2001. Etter en innledning som redegjør nærmere for formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene, følger følgende 12 kapitler:

Kapittel 2: Utviklingstrekk i transportsektoren

Det har stort sett vært en sammenhengende vekst i persontransporten de siste årene. Utført transportarbeid har vokst fra 40 milliarder personkilometer i 1980 til 63 milliarder i 2000. På 1980-tallet var det først og fremst den private biltransporten som økte, mens de fleste kollektive transportmidlene opplevde stagnasjon, bortsett fra flyet. Dette endret seg ved overgangen til det etterfølgende tiåret, og kollektivtransporten økte betydelig på 1990-tallet. Veksten i biltransporten var mindre, selv om en registrerte en sterkere vekst i privatbilismen mot slutten av tiåret.

Trafikken mellom Norge og utlandet har økt langt sterkere enn den innenlandske transporten. Både tallet på

reisende med bilfergene til utlandet og med utenlandsflyene ble tredoblet i perioden 1980–2000. I seksårsperioden mellom 1995 og 2001 økte tallet på reiser med bil over grensen med 60 prosent.

Kapittel 3: Tilgang til transportressurser

85 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med én eller flere biler. 53 prosent har én bil, mens 32 prosent tilhører en husholdning med to eller flere biler.

19 prosent av befolkningen har et svært godt kollektivtilbud der de bor, mens for 25 prosent er kollektivtilbudet dårlig og for 13 prosent svært dårlig. Det er klare forskjeller i kollektivtilbudet mellom ulike steder i landet. Det beste kollektivtilbudet finnes i Oslo hvor 78 prosent av befolkningen mellom 18 og 66 år har et svært godt tilbud, mens 17 prosent har et godt tilbud. 82 prosent av de bosatte i Bergen, Trondheim og Stavanger har også et svært godt eller godt kollektivtilbud. Utenfor byene er situasjonen en annen. Her har bare åtte prosent et svært godt eller godt kollektivtilbud, mens hele 78 prosent har et dårlig eller svært dårlig tilbud.

Kapittel 4: Reiseomfang

I 2001 foretok befolkningen i alderen 13 år og eldre i gjennomsnitt 3,09 reiser hver per dag. I løpet av en dag er det 15 prosent som ikke foretar noen reiser, 35 prosent foretar en eller to reiser, 28 prosent 3-4 reiser, mens 22 prosent foretar fem reiser eller mer. Andelen ”ikke-mobile” er noe høyere i 2001 sammenlignet med 1998 da den var 13 prosent. Gjennomsnittsreisen er på 11,9 kilometer med en varighet på 20 minutter. De fleste reiser er imidlertid korte, 40 prosent av reisene er under 3 km, 56 prosent er under 5 km.

Hver måned er det om lag 46 prosent av befolkningen 13 år og eldre som foretar en lang reise. Disse gjør i gjennomsnitt 2,9 reiser. Hovedtyngden ligger imidlertid på en eller to reiser, det er liten gruppe høymobile, dvs personer som foretar mer enn fire lange reiser per måned, som trekker opp. Gjennomsnittet for hele befolkningen er 1,35 reiser per måned.

Kapittel 5: Transportmiddelbruk

I 2001 utgjorde reiser som bilfører drøyt halvparten av alle daglige reiser som befolkningen gjennomførte. 12 prosent av reisene skjedde som bilpassasjer, og bilen var dermed hovedtransportmiddel på nærmere to av tre reiser. En firedel av reisene ble foretatt med ikke-motoriserte transportmidler, 22 prosent var gangturer, mens fire prosent var sykkelture. Reiser med kollektive transportmidler utgjorde ni prosent av befolkningens reiser i 2001. Buss er det viktigste kollektive transportmidlet. Nærmere 60 prosent av alle kollektivreiser foregår med buss. De skinnegående transportmidlene står for ca en fjerdedel av kollektivreisene, seks prosent av dem skjer med båt og ca fem prosent med fly. Fra 1985 til 1998 økte bilbruken på bekostning av andre former for transport.

Bilen er like dominerende på lange reiser som på daglige. I 2001 var bil hovedtransportmiddel på 64 prosent av alle lange reiser. Hver femte reise skjedde med fly, fem prosent med tog, en tilsvarende andel med båt/ferge, mens seks prosent av de lange reisene ble foretatt med buss. Sammenlignet med 1998 foregår en større andel av reisene med bil. Det er i særlig grad flyet som svekker sin posisjon. Fly har tapt markedsandeler på alle hoved-relasjoner i Sør-Norge.

Kapittel 6 og 7: Arbeids- og tjenestereiser

Reisevaneundersøkelsene viser en langsiktig trend i retning av flere arbeidsreiser. Dette har blant annet sammenheng med økningen i arbeidsstyrken – flere kvinner og unge deltar nå i yrkeslivet enn tidligere. Bilen dominerer transportmiddelbruken på arbeidsreisene, 70 prosent av reisene skjer med bil. Transportmiddelbruken er den samme nå som for 10 år siden. Gratis parkering ved arbeidsplassen betyr mest for transportmiddelvalget på arbeidsreisene. Andelen som bruker bil er vesentlig høyere for de som har gratis parkering, også når man kontrollerer for forhold som bilordning, kollektivtilbud, arbeidssted o.l.

Kapittel 8. Ungdom og skolereiser

I analysene av ungdom og skolereiser skiller det mellom tre aldersgrupper; 13-15 år, 16-17 år og 18-24 år. Antallet skolereiser er ikke endret mellom 1992 og 2001, men reiselengdene har økt for elever i ungdomsskolen og den videregående skolen. Den vanligste reisemåten til skolen er kollektivt. Avhengig av alder benytter mellom 40 og 58 prosent kollektive transportmidler, mens mellom 23

og 36 prosent går til skolen, de yngste mest. I 2001 var det mellom fire og 14 prosent som syklet, og åtte til 13 prosent var bilpassasjerer.

Kapittel 9: Omsorgs- og følgereiser

Omsorgsreiser består av tre kategorier; følge barn til/fra barnehage og skole, følge barn til/fra fritidsaktiviteter og følge barn og andre personer til ulike typer aktiviteter. Fra 1992 til 2001 har omsorgsreisene økt fra 0,25 til 0,41 reiser per dag per person. Reisene har økt i lengde fra 8,6 km til 9,3 km per reise. Bilbruken på omsorgsreiser er høy. Det er 81 prosent som enten kjører eller er passasjer. Kvinner har flere omsorgsreiser enn menn. Flest reiser finner vi i familier der det yngste barnet er under sju år, med 0,88 reiser per person per dag.

Kapittel 10: Innkjøpsreiser

I løpet av 1990-tallet ble det færre nærbutikker, flere kjøpesentre og reiselengdene til forretningene økte. Antall innkjøpsreiser var omtrent like mange i 1992 og i 2001, i underkant av én per dag. Lengden på innkjøpsreisene har økt fra 5,3 km i 1992 til 6,7 km i 2001. Det er særlig i de mindre byene, på tettsteder og i spredtbygde strøk at disse reisene har blitt lengre. Bruk av bil (som fører) på innkjøpsreisene har økt fra 52 prosent til 56 prosent, mens 22 prosent går. Lørdag er fremdeles den viktigste handledagen, med i gjennomsnitt 1,1 handle-reiser, mens det er 0,85 reiser på hverdager.

Kapittel 11: Ferie- og fritidsreiser

I løpet av en måned i 2001 foretok en av fire personer i alderen 13 år og eldre minst en ferie-/fritidsreise, slik feriereiser er definert i RVU'ene. Gjennomsnittlig antall ferie- og fritidsreiser for befolkningen er 3,7 per år. Hver fjerde reise går til utlandet. Dette betyr at "gjennomsnittsnordmannen" reiser utenlands i forbindelse med ferie og fritid en gang i året. På ferie- og fritidsreisene har man i gjennomsnitt fire overnattinger på reisens endepunkt. Utviklingen går i retning av flere kortvarige reiser, dvs reiser med 1-3 overnattinger. Sør-Europa er det mest populære reisemålet for ferie- og fritidsreiser til utlandet. Resultatene viser også at mange nordmenn har feriehuse i Sverige. På 12 prosent av reisene til Sverige overnattes det i egen hytte/hus.

Kapittel 12: Framtidige utviklingstrekk

Vekstratene i transport er avtakende. Dette sees særlig på bil- og flytransport som har hatt den sterkeste veksten de siste 30-40 årene. I årene som kommer vil vi ha langt flere eldre trafikanter. Mange av disse vil være vant til å benytte bil. Videre vil langt flere mennesker bo i byer, særlig større byer. Det framtidige trafikkmønsteret i byene vil avhenge av om befolkningsveksten spres utover i byregionen med økt biltrafikk som resultat, eller om den konsentreres til bynære områder og knutepunkter med mulighet for mer kollektivtrafikk. Trender i fritidsmønsteret peker i retning av økt fly- og biltrafikk.