

Sammendrag:

# Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport

**Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er den sjette i rekken. I underkant av 29 000 personer 13 år og eldre er intervjuet om sin tilgang til transportmidler, dagliglivets reiser, og reiser som gjennomføres sjeldnere. Undersøkelsen viser at andelen som har tilgang på mer enn én bil har økt siden 2005. I samme periode er kollektivtilbudet blitt bedre. Andelen av de daglige reisene som gjennomføres som bilfører er redusert fra 2005, samtidig som kollektivandelen og andelen til fots har økt noe. Reisene er i gjennomsnitt lengre enn i 2005. På de lengste reisene har flyet økt sin betydning på bekostning av bilen.**

## Den sjette nasjonale reisevaneundersøkelsen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er den sjette reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De fem foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005.

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 reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

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

I RVU 2009 er i underkant av 29 000 personer 13 år og eldre intervjuet. Omtrent 10 000 av disse utgjør et representativt utvalg for hele landet, resten er regionale tilleggsutvalg.

## Økning i tilgang til bil

Tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reisemåte. I 2009 tilhørte 85 prosent av befolkningen en husholdning med minst én bil. Snaut halvparten har én bil, en tredel har to biler og åtte prosent har tre eller flere biler. Andelen som har minst to biler har økt fra 32 prosent i 1992 til 42 prosent i 2009.

Nesten tre av fire har bil og førerkort. Menn har fremdeles bedre tilgang til bil enn kvinner. Andre kjennetegn på dem som har god tilgang til bil er at de har høy inntekt og utdanning, befinner seg i aldersgruppen 45-54 år og lever i par og har barn. Det er også stor forskjell i tilgang til bil etter hvor man bor. Bosatte i Oslo har dårligst tilgang til bil, mens bosatte i mindre tettsteder og i spredtbygde strøk har best tilgang. Også bosatte i områdene rundt de store byene har god tilgang til bil.

Bosted er den viktigste faktoren for hva slags kollektivtilbud man har. Kvaliteten på kollektivtilbudet, dvs avstand til holdeplass og avgangshyppighet, er aller best for bosatte i Oslo. Også bosatte i Bergen, Trondheim og Stavanger kommer relativt bra ut, mens de som bor i områdene rundt de store byene har et betydelig dårligere tilbud.

Totalt har 26 prosent et svært godt tilbud, 44 prosent et godt eller middels godt, mens 30 prosent har et dårlig eller svært dårlig tilbud. Andelen som har et svært godt tilbud har økt fra 24 prosent i 2005.

En stor del av befolkningen eier sykkel, 77 prosent, mens 10 prosent eier eller har tilgang til moped og motorsykkel.

## Lengre, men færre bilreiser

I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som enhver forflytning utenfor tomten der man bor, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Når en kommer fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. På en reise kan det brukes ett eller

flere transportmidler. Å gå eller sykle regnes som selvstendige reisemåter på linje med motoriserte transportmidler.

I 2009 foretok befolkningen i gjennomsnitt 3,30 reiser pr. dag. Dette er en omtrent som i 2005, da gjennomsnittet var 3,33. Det er bare 14 prosent som ikke reiser i løpet av en gjennomsnittsdag. Knappt en tredel har 1-2 reiser. Tilsvarende andel har 3-4 reiser, mens 26 prosent har fem eller flere reiser. Det er en liten økning fra 2005 i andelen som ikke reiser.

Gjennomsnittstreisen er 12,0 km, som er en økning fra 2005, og den tar 24 minutter. Samlet reiselengde pr. dag for hver enkelt er 42,1 km, en økning fra 2005. En stor del av de daglige reisene er korte. 42 prosent er under 3 km, 32 prosent ligger mellom 3 og 10 km, mens 27 prosent er 10 km eller lengre. Menn, yrkesaktive, folk med høy inntekt og utdanning og bosatte i omegnskommunene til Oslo reiser lengst.

Det er færre reiser som bilfører pr. person pr. dag i forhold til i 2005, og flere reiser til fots. Antallet reiser er stabilt for de andre reisemåtene. I 2009 foregikk 52 prosent av alle reiser som bilfører. Sammen med de reisene som foretas som bilpassasjer utgjør reiser med bil to av tre reiser. En av fem reiser skjer til fots, og totalt foregår en av fire reiser uten bruk av motoriserte kjøretøy. Reiser med kollektive transportmidler utgjør ti prosent av alle reiser. De fleste av disse er med buss. I Oslo utgjør trikk og bane halvparten av kollektivreisene.

Det er store variasjoner i kjennetegn på hvem som bruker hvilket transportmiddel eller reisemåte mest:

#### **Bilbrukere:**

- har minst to biler i husholdningen
- har alltid tilgang på bil
- har dårlig kollektivtilbud
- er menn
- er i alderen 35-54 år
- er yrkesaktive

#### **Fotgjengere:**

- har ikke tilgang på bil
- har et godt kollektivtilbud
- er kvinner
- er under 25 år eller over 75 år
- er enslige
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor i de fire største byene

#### **Kollektivreisende:**

- har ikke førerkort eller bil

- har god tilgang på kollektivtransport
- er under 25 år
- bor i Oslo
- har lav inntekt

## **Stabilitet i reiseformålene**

Formålet med de daglige reisene kan deles i tre hovedområder:

- reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning
- reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen
- reiser i forbindelse med fritiden

Arbeidsreisene utgjør 18 prosent av alle enkeltreiser, men er ofte koplet sammen med andre reiseformål, som innkjøp, hente og følge barn osv. På hverdagene utgjør arbeidsreisene nesten en tredel av alle hovedreiser (reiser som starter eller ender i basisplasser som hjem og arbeid). Både omfanget og konsentrasjonen i tid og rom betyr at arbeidsreisene er dimensjonerende både for kollektivtransport og vegsystem. I tillegg kommer tjenestereisene, to prosent, og skolereisene, fire prosent.

Nesten 30 prosent av de daglige reisene er knyttet til innkjøp. Mer enn halvparten av disse dreier seg om dagligvareinnkjøp, som kan betegnes som arbeid for husholdningen. En del shopping- eller handlereiser vil kunne betegnes som en form for fritidsaktivitet. I gjennomsnitt foretar befolkningen nesten én handlereise pr. dag. Følge- eller omsorgsreiser utgjør 11 prosent av de daglige reisene. Egne fritidsreiser representerer 19 prosent av de daglige reisene, og reiser i tilknytning til private besøk 13 prosent.

Sammenliknet med 2005 er endringene i fordeling av reiseformålene små.

## **Mer fly på lange reiser**

I 2009 foretok befolkningen over 12 år 1,6 lange reiser i gjennomsnitt pr. måned.<sup>1</sup> Det er på nivå med 2005. Mer enn halvparten av befolkningen har hatt en lang reise. En av tre har 1-2 slike reiser pr. måned, mens bare åtte prosent har foretatt fem eller flere lange reiser.

Reiser i forbindelse med ferie og fritid dominerer de lange reisene. Hver tredje reise skjer i

<sup>1</sup> Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei og reiser til/fra utlandet, uansett reiselengde.

feriesammenheng, og i tillegg kommer besøksreiser. Til sammen utgjør disse to formålene 56 prosent av de lange reisene. Arbeidsrelaterte reiser utgjør 20 prosent. Private ærend, dvs innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge/hentereiser o l, utgjør 16 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc står for to prosent av reiseomfanget.

Bil brukes på de fleste lange reiser innenlands, 68 prosent, mens 15 prosent bruker fly, syv prosent tog og seks prosent buss. Andelen som reiser med fly har økt fra 13 prosent i 2005.

På ferie og fritidsreiser til utlandet (m/overnatting) er flyet det dominerende transportmidlet med 69 prosent. Det har vært en økning fra 2005 da andelen flyreiser var 60 prosent.