

Sammendrag:

Byreiser

Bakgrunn og formål

Undersøkelsen inngår som en del i Vegdirektoratets etatsprosjektet ”Transport i by”. Målet for dette etatsprosjektet er å etablere kunnskap om virkemidler og tiltak som kan medvirke til å øke helse- og miljøkvalitetene i byområdene og begrense veksten i transport med privatbil.

Formålet med rapporten er å gi en oversikt over reisemønstre i våre tre største byer (tettsteder); Oslo, Bergen og Trondheim. Det er fokusert på hvordan folks reiser i byen avhenger av daglige gjøremål, bosted, reisemål og tilgang på transportressurser. Videre er det sett på hvordan transporttilbud påvirker reisemønstre og tilgjengelighet.

Reisevanedata

Analysene er basert på data fra fem reisevaneundersøkelser; Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001, Reisevaneundersøkelsen i Oslo og Akershus 2001, Reisevaneundersøkelsen i Vestfold 2001, Reisevaneundersøkelsen i Bergensområdet 2000 og Reisevaneundersøkelsen i Trondheimsområdet 2001. De fem reisevaneundersøkelsene er gjennomført i omtrent samme tidsrom etter tilnærmet samme metode og inneholder informasjon fra nesten 53 000 intervjuer med respondenter som har foretatt knapt 177 000 enkeltreiser. Om lag halvparten av materialet er benyttet i denne rapporten.

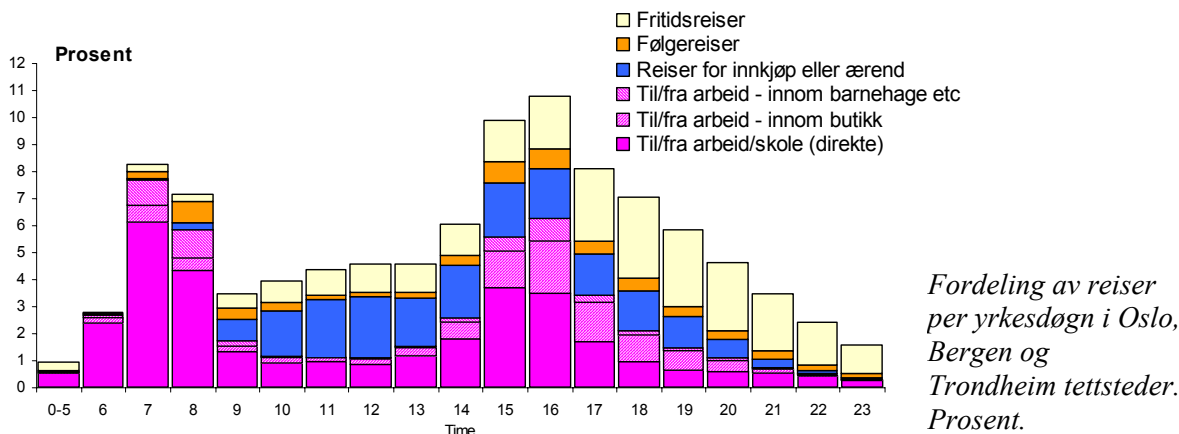
En reise er definert som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. Undersøkelsen omfatter personer som er 13 år eller eldre.

Stedfesting

De fleste start- og endepunktene er stedfestet til grunnkretser. Stedfesting er nytt i landsomfattende reisevaneundersøkelser. I tidligere undersøkelser har analyser av de geografiske forholdenes betydning utelukkende bygget på informasjon fra respondentene om reiseavstand og en generell angivelse av reisemål. Med stedfestede reiser kan man på en objektiv måte analysere hvor reisene har blitt foretatt og legge vekt på geografiske forhold i analyser av reisemåter. Den viktigste effekten av stedfestingen er imidlertid at vi kan integrere andre geodata i analysene. For de tre storbyene foreligger det dessuten et så stort antall intervjuer at stedfestingen muliggjør presentasjon av enkelte resultater som temakart.

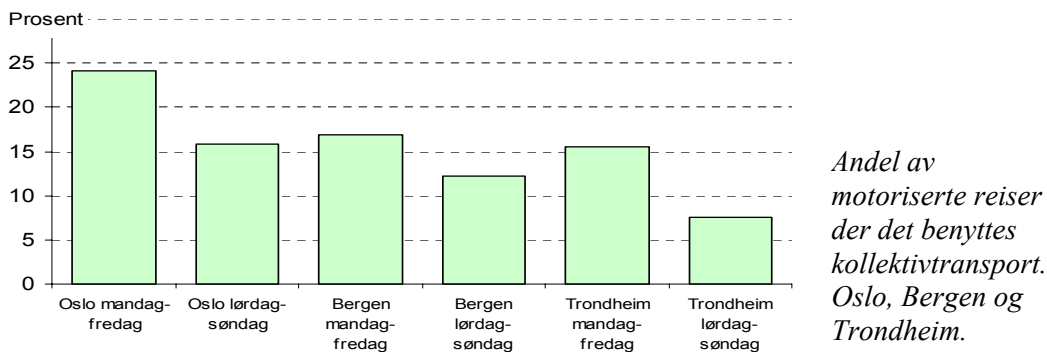
Byens puls - reisemåte etter tid på døgnet og etter reisehensikt

Døgnrytmen er lik i de tre byene. På hverdager skyldes om lag halvparten av reisene at folk er på vei til eller fra jobb eller skole/studiested eller at de er på tjenestereise. Mange utfører ærend, foretar innkjøp eller leverer/henter barn i barnehage på vei til eller fra jobben. I reisevaneundersøkelsene er slike stopp underveis vanligvis definert som egne reiser, men i figuren nedenfor har vi regnet disse delreisene som et ledd i arbeidsreisen.



TØI rapport 677/2003

Samlet foregår 60 prosent av reisene i de tre byene med bil når vi ser hele uken under ett. 24 prosent er gang- eller sykkeltureturer. Kun 15 prosent skjer med kollektivtransport. Oslo skiller seg ut med mer kollektivtransport enn Bergen og Trondheim. Dette gjelder både andel kollektivreiser og utstrekningen av området der kollektivtransport har noen vesentlig betydning.



TØI rapport 677/2003

Omfanget av bilbruk varierer med reisehensikt. Mest bilbruk er det på reiser som innebærer levering/henting av barn. På reiser til/fra jobb innom barnehage er det nesten ingen bruk av kollektivtransport. Kollektivtransport for slike kombinerte reiser kan mange steder være både tungvint og tidkrevende.

De forskjellige reisemåtene sammenfaller i stor grad med forskjeller i transportressurser. Kun om lag to tredeler av de som er ute på farten har mulighet for å velge bil dersom de vil. At noen velger å la bilen stå, skyldes ofte parkeringsproblemer ved reisemålet.

Bystruktur og tilgjengelighet - geografiske variasjoner i reisemåte

I areal- og transportplanleggingen har man lenge vært opptatt av om konsentrerte utbyggingsmønstre kan bidra til mindre transport. Resultater fra reisevaneanalysen bekrefter til en viss grad at det kan være en slik sammenheng. Dette framkommer når tall for transportmiddelbruk ses i forhold til antall innbyggere per km².

Forskjellene i reisemåte er imidlertid større innenfor enn mellom tettsteder. For reiser som starter i eget bosted øker andelen bilreiser fra godt under 50 prosent i sentrum til over 75 prosent i de ytterste områdene. Dette gjelder for alle byene, men området med lav bilbruk har størst utstrekning i Oslo.

Reisemålenes lokalisering i byen har stor betydning for hvordan man reiser. Resultatene viser at andelen som reiser kollektivt øker når reisemålet nærmer seg sentrum. Det er først og fremst på reiser til de sentrale områdene av byen at kollektivtransporten har noen vesentlig markedsandel.

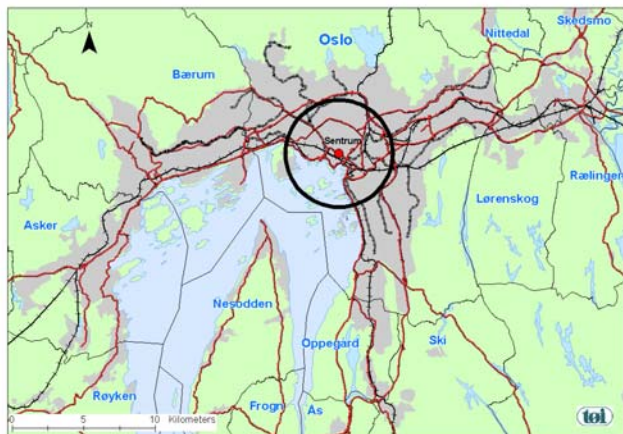
Resultatene viser at byene kan deles i to transportsoner; ”bykjernen” som dekker sentrum og indre byområder og ”ytre by” som dekker resten av tettstedet. I Oslo dekker bykjernen området ut til 4,5-5 km i luftlinje fra midtpunktet i sentrum¹, i Bergen dekket området ut til ca 2,5 km, mens bykjernen i Trondheim kan regnes ut til ca to km fra sentrumsmidtpunktet.

Bykjernen kjennetegnes med at de bosatte i området bruker lite bil. Dette henger til en viss grad sammen med at det er færre som har tilgang på egen bil her enn i resten av byen. Den viktigste årsaken til liten bilbruk er imidlertid at de fleste reisemålene ligger i sentrum. Det betyr at avstandene ofte er så små at folk velger å gå eller sykle. Når folk i bykjernen reiser til områder utenfor bykjernen, er deres bilbruk mer på linje med den man finner blant folk i resten av byen.

De fleste kollektivreisene i byen har sitt endepunkt i bykjernen (ikke medregnet hjemreiser). Blant motoriserte reiser til bykjernen har kollektivtrafikken en andel på minst 20 prosent på hverdager. I Bergen og Trondheim er andelen mellom 40 og 50 prosent i de mest sentrale delene av bykjernen. I Oslo har store deler av bykjernen en kollektivandel på mellom 60 og 70 prosent. De høye andelenene finner vi i områder med høy kollektivtilgjengelighet og begrenset mulighet for gratis parkering. Generelt har bykjernen høy kollektivtilgjengelighet fra de fleste kanter av byen.

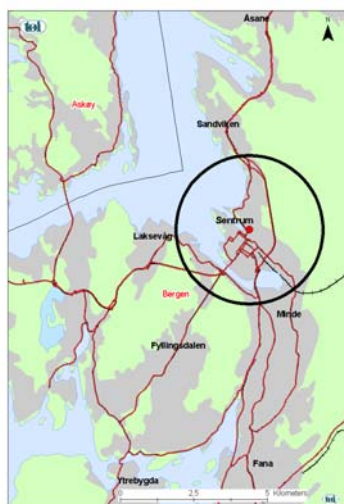
Generalisering av sammenhengene viser at høyest kollektivandel oppnås der reisetiden fra dør til dør ikke er så mye lengre enn reisetiden med bil og det samtidig er begrenset tilgang på gratis parkering.

¹ Sentrum er definert som tyngdepunktet i grunnkretsen med størst konsentrasjon av næringsbygg til administrasjon og forretning. Avstanden til sentrum er beregnet fra boligtyngdepunktet i hver grunnkrets. Tyngdepunktene er beregnet som middelkoordinatene for bygningsmassen basert på data fra GAB, delvis bearbeidet med GIS.



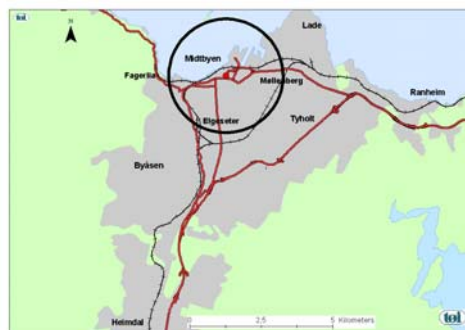
Oslo tettsted, avgrensning av "bykjernen" som kjennetegnes med liten bilbruk blant de bosatte og høy kollektivandel for de tilreisende.

TØI rapport 677/2003



Sentrale deler av Bergen tettsted, avgrensning av "bykjernen".

TØI rapport 677/2003



TØI rapport 677/2003

Sentrale deler av Trondheim tettsted, avgrensning av "bykjernen".

Utenfor bykjernen er bilbruken høy. Reisemålene ligger svært spredt, noe som medfører at det er vanskelig å gi et konkurransedyktig kollektivtilbud, spesielt for reiser på tvers av de radiære linjene mot sentrum. Resultatet er relativt få kollektivreiser (utenom eget hjem) til steder utenfor bykjernen. Problemet er at de fleste reisemålene ligger utenfor bykjernen. Det betyr at kollektivsystemet bare dekker en mindre del av reisebehovene i byområdet.

Over halvparten av kollektivreisene i de tre byene er arbeidsreiser (inkl tjenestereiser) eller reiser til skole/studiested. For å oppnå høy kollektivandel på arbeidsreiser bør arbeidsplassene ligge relativt nær sentrum. 30-40 prosent av arbeidsplassene ligger i "gunstige" områder. Nye næringsbygg reises ofte utenfor disse områdene. Dette kan ha virket som drivkraft for mer bilbruk.

Det er foretatt en grovmasket analyse av geografiske variasjoner i sykkelbruk. Formulert som en hypotese indikerer resultatene at grunnlaget for høy andel sykkelreiser finnes i tette byområder preget av korte avstander og blandet arealbruk. Eksempler på slike områder finner vi i store deler av Trondheim tettsted (spesielt i områdene rundt Midtbyen), i Lillestrøm (helt øst i Oslo tettsted), i bykjernen i Oslo og i mellomstore byer som i Horten, Tønsberg og Sandefjord.

Utfordringer

Hvis målet er å begrense det totale omfanget av biltransport (av hensyn til f eks klimagassutslipp), viser resultatene at det bør fokuseres på bilreiser hvor besøksstedet ligger utenfor bykjernen. Bilreiser til disse områdene utgjør minst 40 prosent av alle personreiser i hver av de tre byene. Andelen av samlet transportarbeid (målt som personkm) er enda litt større. Reisemålene i ytre by er imidlertid spredt over et stort område, noe som gjør det svært vanskelig å utvikle et konkurransekraftig kollektivtilbud. utfordringen er derfor å føre en lokaliseringpolitikk som konsentrerer flest mulig virksomheter til et fåtall knutepunkter hvor det kan satses på utvikling av god kollektivtilgjengelighet.

For mer geografisk konsentrerte trafikkproblemer, er det biltrafikk til bykjernene som peker seg ut. Selv om kollektivtrafikken har en høy markedsandel for reiser til disse områdene, foregår likevel de fleste reisene med bil. Bilreiser til bykjernen står for hele 20 prosent av det samlede persontransportarbeidet i hver av byene. Det fins en rekke virkemidler for påvirkning av biltrafikken til sentrale områder. utfordringene kan spenne fra styrking av kollektivtilbudet til ulike tiltak rettet mot bilbruk (f eks veiprisering og parkeringsrestriksjoner).