

Sammendrag:

Endring i befolkningens reisevaner i en 25-årsperiode – trender og drivkrefter

TØI rapport 1190/2012
Forfatter(e): Randi Hjorthol
Oslo 2012, 43 sider

Mellom 1985 og 2009 har befolkningen i Norge økt med 17 prosent, mens antall registrerte biler har økt med nesten 50 prosent. Det er færre som bor i spredtbygde strøk, flere har fått tilgang til hytte, og befolkningen har betraktelig bedre råd. Antall sysselsatte har økt til over 2,5 millioner, andelen med høyskole eller universitetsutdanning er ca 26 prosent, og andelen sysselsatte kvinner har økt til omtrent 70 prosent. Mens mindre enn 10 prosent hadde tilgang til pc hjemme i 1985, var andelen økt til 92 prosent i 2009. Nærmere 100 prosent har mobiltelefon og ca 90 prosent har tilgang til Internett, noe som var så godt som ukjent i 1985. Dette er noen faktorer som direkte og indirekte påvirker befolkningens reiseaktivitet. I løpet av denne perioden har den daglige reiselengden økt fra 34 km til 42 km. Andelen som kjører bil som fører har økt fra 46 til 52 prosent. Samtidig har andelen som går og sykler gått ned fra 31 til 26 prosent, mens andelen reiser med kollektive transportmidler har ligget på ca 10 prosent hele perioden. Antallet reiser per person er uforandret, ca tre per dag.

Samfunnsmessige endringer

De materielle og demografiske forholdene i landet har endret seg betydelig i denne 25-årsperioden. Befolkningen har økt med 17 prosent og flere bor i byer og tettsteder. Det har vært en nettoinnflytting til sentrale kommuner, og mye av innflyttingen har kommet til Østlandsområdet.

Inntekt og formue har økt betraktelig, andel med høyere utdanning har økt, og antall hytter/fritidsboliger har økt mer enn hva befolkningen har vokst. Det samme har antall biler. En større andel kvinner er i arbeid, og de har også økt sin andel av førerkortinnehavere. De fleste av disse faktorene betyr mer reiseaktivitet og flere biler på veiene.

Statistikken viser at familiene har blitt mindre. Den forventede levealder har økt, og gjennomsnittsalder for førstegangs fødende har steget. Alle disse faktorene har betydning for omfang av reiser, reiseformål og transportmiddelbruk. Økning i befolkningen betyr flere som reiser. Flere bosatte i byer og tettsteder øker kollektivandelen. Økt gjennomsnittsalder og høyere alder på førstegangs fødende endrer reiseformål, reisetidspunkter og reisemåte.

I denne perioden har kollektivtilbudet først og fremst økt i storbyområdene. Det har skjedd en vridning av ruteproduksjon bort fra de minst befolkningstette områdene i landet til fordel for storbyene.

Informasjons- og kommunikasjonsteknologien kom for fullt i denne perioden. Mens under 10 prosent hadde hjemme-PC i 1985, var andelen 92 prosent i 2009. Internett kom i bruk på midten av 1990-tallet, og i 2009 hadde 91 prosent tilgang til Internett. Nesten alle (97 prosent) har egen mobiltelefon. Før 1999 finnes det ingen statistikk om mobiltelefon, i 1999 var andelen 58 prosent. Det sterke innslaget av og økningen i bruk av informasjons- og kommunikasjonsteknologi har skapt en større fleksibilitet når det gjelder både privatliv og arbeidsliv.

Like mange, men lengre reiser

I 1985 var den daglige reiselengden 34,2 km, i 2009 var den økt til 42,1 km. Tiden som ble brukt var i 1985 67 minutter, i 2009 var den økt til 76 minutter. Antallet daglige reiser var omtrent det samme.

Andelen som kjører bil som fører har økt fra 46 prosent i 1985 til 52 prosent i 2009. Den sterkeste økningen skjedde mellom 1985 og 1992. Mellom 1992 og 2009 har nivået vært ganske stabilt. Samtidig har andelen som går og sykler gått ned, fra samlet 31 prosent til 26 prosent. Andelen av reisene med kollektive transportmidler har ligget på ca 10 prosent i hele perioden.

Økningen i motoriserte reiser, og fremfor alt bilreiser som sjåfør, reflekterer den økte tilgangen til bil som har skjedd i perioden. Bilen har i større grad blitt et individuelt gode, og passasjerreisene har gått tilbake sammen med de ikke-motoriserte reisene.

Lengre arbeidsreiser, mer kollektivbruk i Oslo

Den gjennomsnittlige lengden på arbeidsreisen har økt fra 10,6 km i 1985 til 13,8 km i 2009. Økningen har vært høyest på mindre tettsteder og i spredtbygde områder, mens arbeidsreisen er lengst i pendlingsområdet til Oslo, med en gjennomsnittlig reiselengde på 20 km. Tiden som brukes på arbeidsreisen har ikke endret seg så mye som reiselengden, noe som tyder på at bruken av transportmidler er forandret i perioden.

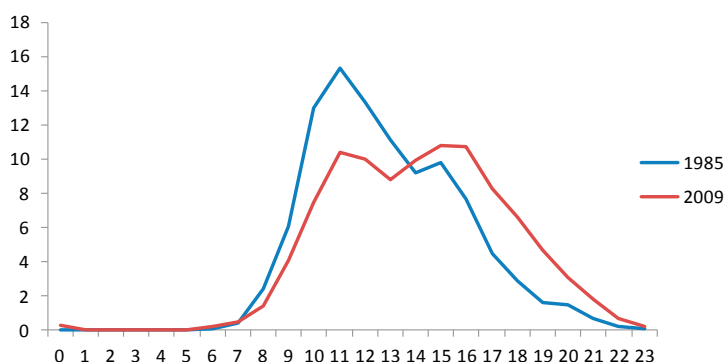
Det vært en øking både i den individuelle bilbruken og bruk av kollektivtransport på arbeidsreisen i perioden. Færre går eller sykler, og det har vært en halvering av andelen som er passasjerer i bil. Økningen i reisende med kollektivtransport har sammenheng både med at flere bor i byer og at tilbudet har blitt bedre. I 1992 hadde 18 prosent svært godt kollektivtilbud¹ der de bodde. I 2009 var det så mange som 26 prosent som var i denne situasjonen. Det er først og fremst i Oslo at kollektivandelen har økt, samtidig med at bilbruken har gått ned. I omegnskommunene til Oslo finner vi ikke tilsvarende utvikling, heller ikke i de andre store byene. Der er transportmiddelbruken nesten uforandret. I

¹ Svært god tilgang til kollektivtransport er definert som minst fire avganger per time og under 1 km til holdeplassen.

omegnskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger har det vært en økning både i bil- og kollektivbruk, noe som da har gått på bekostning av ikke-motoriserte reisemåter.

Flere innkjøpsreiser og nytt handlemønster

I denne perioden har det skjedd endringer både i den tidsmessige og den romlige organiseringen av handelen. I april 1985 ble åpnings- og lukningstider modifisert, og i perioden fram til 2009 har restriksjoner knyttet til åpningstider blitt enda færre. Muligheten til å gjøre innkjøp er betydelig tidsmessig utvidet.



Figur S.1 Starttidspunkt for handlereiser i 1985 og 2009. Prosent

Figur S.1 viser at det tidsmessige handlemønsteret har endret seg betydelig i løpet av denne perioden. I 1985 var handlereisene mye mer komprimert i tid, med en tydelig topp på formiddagen. I 2009 er det ingen klare enkelttopper. Kl 15 hadde 64 prosent av handlereisene startet, og en større andel av reisene strekker seg utover kvelden.

Lengden på innkjøpsreisene er økt med 40 prosent i denne 25-årsperioden. Økning i reiselengde har skjedd i alle deler av landet, både i bygd og by. Bare i de mellomstore byene har handlereisenes lengde forblitt omtrent uforandret. Befolkningen handler oftere. Det har vært en økning i antall innkjøpsreiser på 25 prosent i perioden.

Andelen som selv kjører til butikken har økt fra 45 prosent i 1985 til 55 prosent i 2009, når vi ser landet under ett. Tar vi med dem som reiser som passasjer, er andelen som bruker bil 66 prosent. Økningen i bilbruk har gått på bekostning av å gå eller sykle.

Liten endring i fritids- og besøksreiser

Det vanligste formålet med denne typen reiser er å besøke venner eller familie. De utgjør 40 prosent. Omtrent hver femte reise er knyttet til turgåing, lufting av hund, joggeturer og liknende, men en nesten like stor andel skjer i forbindelse med ulike former for organiserte fritidsaktiviteter. Innendørsaktiviteter som kino, teater, konsert eller restaurantbesøk utgjør 12 prosent av fritidsreisene.

Fritidsreisene har økt noe i lengde i løpet av perioden fra 1985 til 2009. Økningen er størst for dem som er bosatt i omegnskommunene til Oslo. Dette er antakelig en

kombinasjon av at disse områdene er mindre ”selvforsynt” med aktivitetstilbud enn andre bosteder og en bedring i tilgang til bil.

Antall fritidsreiser har ikke endret seg nevneverdig i perioden. I gjennomsnitt har befolkningen ca en slik reise per dag, og dette er det samme uansett hvor de bor.

Siden omtrent hver femte fritidsreise er turgåing eller jogging, er andelen av reisene med bil mye lavere enn for andre reisemål. Transportmiddelbruken har endret seg svært lite i perioden.

Dobling av følge- og omsorgsreiser

Behovet for å følge, bringe og hente barn har sammenheng med samfunnsmessige forhold knyttet bl.a. til arbeidsliv, familiesituasjon, utdanningsinstitusjonene, organisering av fritidsaktiviteter og trafikkforhold. Fra 1985 til 2009 har kvinner økt sin andel av yrkesbefolkningen. Når de fleste foreldre er yrkesaktive, er det behov for barnetilsyn, og førskolebarn må følges til barnehage eller dagmamma.

Skolealderen er også endret i denne perioden. Med innføring av 6-årsreformen i 1997, da skolestart ble senket fra 7 år til 6 år, økte også behovet for å følge småskolebarna. Sentralisering av skolene betyr lengre skolevei og behov for skyss, enten i form av skolebuss eller privat transport, øker. Barn følges også til fritidsaktiviteter. Mange barn er med i en eller annen form for organisert fritidsaktivitet.

Antall følgereiser er nesten fordoblet i perioden. De som tilhører en familie med barn, har ca en reise per dag. Den gjennomsnittlige reiselengden har avtatt, mens bilbruken har økt til 82 prosent.

Ungdom utsetter å ta førerkort for bil

På 1990-tallet var det en tendens til at førerkortandelen blant unge gikk ned, både i Norge og i andre land, eksempelvis Sverige og Storbritannia. I 1992 hadde 80 prosent av ungdom i alderen 18-24 år førerkort for bil mens andelen var sunket til 74 prosent i 1998. Arbeidsledighet, pris, lengre utdanningstid, urbanisering og endring i holdninger er noen av forklaringsfaktorene som har blitt foreslått.

Analysene i denne rapporten viser at andelen med førerkort i denne aldersgruppen har vært stabil eller svakt synkende mellom 2001 og 2009. Kohortanalyser av de som var 18-24 år i 1992 viser at de utsetter å ta førerkort. Følger vi denne gruppen fra 1992 til 2009, er i første rekke opp til de ble 26-33 år at de tok førerkortet. I den neste tidsperioden ble forandringene ganske små. For disse kohortene foregikk denne tilpasningen, det å ta førerkort for bil, rundt 30-årsalderen. Etter det var det små endringer. Ser vi på dem som var 18 til 24 år i 2001 og går fram til 2009, altså åtte år fram i tid, har denne gruppen blitt fra 26 til 32 år. Også disse kohortene har økt førerkortinnehavet, men nivået er lavere enn for dem som var 18-24 år i 1992.

Utvikling av Eldres reisevaner

Alle aldersgrupper av kvinner har fått bedre tilgang til bil i perioden. I 1985 var det en jevn nedgang i tilgang til bil etter ca 50 år. Noe liknende alderseffekt finner vi ikke i 2009. Der kommer aldersnedgangen først fra ca 75 år.

Andelen som alltid har tilgang til bil blant menn er betydelig høyere enn blant kvinner for alle aldersgrupper og på begge tidspunktene. Alderskullene eller kohortene beholder sin tilgang til bil i denne 25-årsperioden. Det er bare en liten nedgang for den eldste kohorten, de som var i gruppen 60-64 år i 1985 og er blitt 85-89 år i 2009.

Den daglige reiselengden har økt i perioden for alle eldre, både kvinner og menn.

Innkjøpsaktiviteten har økt i perioden. Dette gjelder for alle aldersgrupper. Det kan være uttrykk for velstandsøkning, bedre tilgang til bil, utvidede åpningstider og at flere bor i urbane strøk med større utvalg av butikker.

Å besøke venner, kjente og slektninger ser ut til å være en aktivitet som er stabil både over tid og etter alder. Det er en viss reduksjon for kohortene fra 55 år og eldre, disse har noe lavere antall besøksreiser i 2009 når de har kommet opp i 80-årsalderen, men reduksjonen er ikke stor.

Fritidsreisene har økt i perioden. De to yngste kohortene har økt sine fritidsaktiviteter fram til de er blitt henholdsvis 65-69 år og 70-74 år. Det er bare kohorten som har blitt 85-89 år i 2009 som har redusert sin aktivitet.

I perioden har alle aldersgrupper av kvinner økt bilbruken betydelig. De tre yngste kohortene har beholdt sine bilvaner i løpet 25-årsperioden. De kjører like mye bil i en alder av 65-79 år som de gjorde da de var 40-54 år.

Blant menn er tendensen at de yngste kohortene beholder sine bilvaner, mens de eldre reduserer dem noe. Nedgangen etter alder for menn er mye mindre i 2009 enn i 1985.

Kronologisk alder er utilstrekkelig for å si noe om personers reiseaktivitet. Eldre grupper har i stor grad økt sin tilgang til bil og sin reiseaktivitet. Fremdeles har eldre kvinner lavere mobilitet enn menn i samme aldersgrupper.