Transportøkonomisk institutt
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

Sammendrag:

Reisevaneundersøkelse for Grenlandsbyen 2009

TØI rapport 1212/2012
Forfattere: Inge Brechan, Liva Vågane
Oslo 2012 174 sider

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen ble gjennomført for sjette gang i 2009/2010. Som i 2005 ble det trukket tilleggsutvalg fra byregionene i Region sør som gir et godt datagrunnlag for å undersøke reisevaner på et lavere geografisk nivå. Denne rapporten beskriver endringer i reisevaner og tilgang til transportmidler i Grenlandsbyen. I perioden har befolkningen fått bedre tilgang til bil. Det har likevel vært en nedgang i andelen av reisene som gjennomføres som bilfører, hvilket har sammen heng med små økninger i andelene reiser med sykkel, kollektivtransport og som bilpassasjer. Avgangsfrekvensen har økt i kollektivtransporten. Reisetid og reiselengde har økt, mens det har vært små endringer i reiseformålene.

Den sjette nasjonale reisevaneundersøkelsen

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

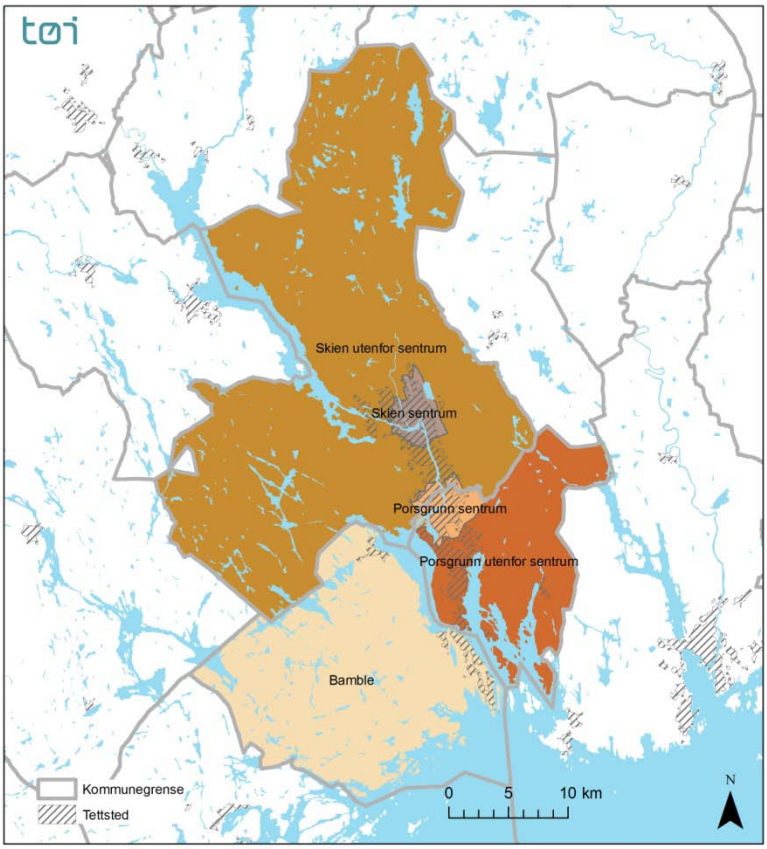
Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevane-undersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

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

Geografisk avgrensning

Sonene er inndelt slik at det i hver sone er, med enkelte unntak, minst 200 intervju. Der det er for få intervju i kommunene er to-tre kommuner slått sammen. Siljan kommune er et unntak. Telemark fylke har valgt å ikke gruppere Siljan sammen med noen av de andre kommunene i Telemark, for å prioritere å få egne resultater for de andre kommunene.

For en del av kommunene har vi skilt ut sentrum bestående av grunnkretser som har sitt senter innenfor en buffer på 2 km fra største sentrumssone i tettstedet, uavhengig av kommunegrensene. For tettstedet Porsgrunn/Skien er det definert ett sentrum i hver kommune.

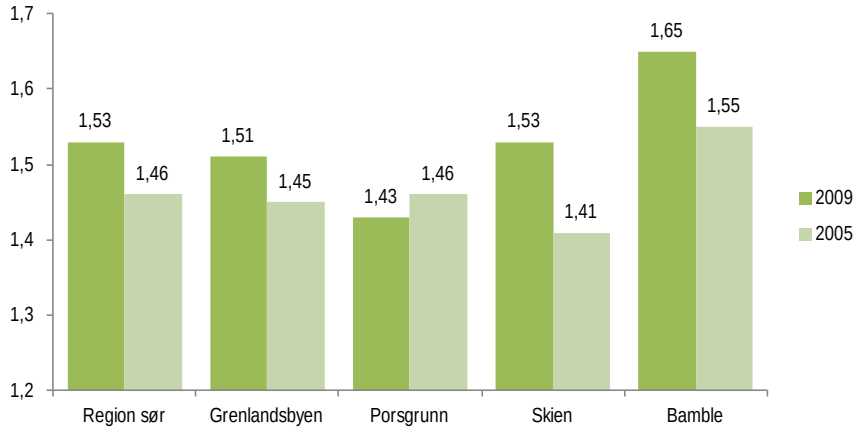


Figur S.1 Oversikt over de fem sonene på det laveste geografiske nivået som resultatene fra Grenlandsbyen rapporteres for.

Økning i tilgang til bil

Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen har økt noe i Grenlandsbyen i perioden 2005-2009 (Figur S.2). Det går mot en polarisering av husholdningene når det gjelder bilhold. Det er en økning både i andelen som disponerer mer enn en bil og i andelen som ikke disponerer noen bil i det hele tatt. Det er størst andel som ikke disponerer bil blant kvinner, aldersgruppene 18-24 år og 75 år eller eldre, enslige, personer med grunnskole eller allmennfaglig videregående skole som høyeste utdanning, ikke yrkesaktive og personer med lav inntekt .

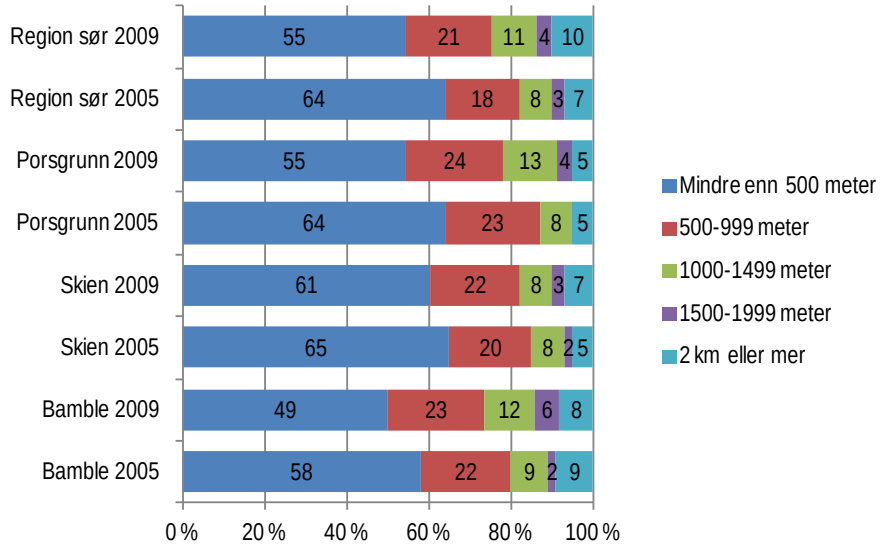
Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2012
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961



Figur S.2 Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer

Kollektivtransport – økt avgangsfrekvens

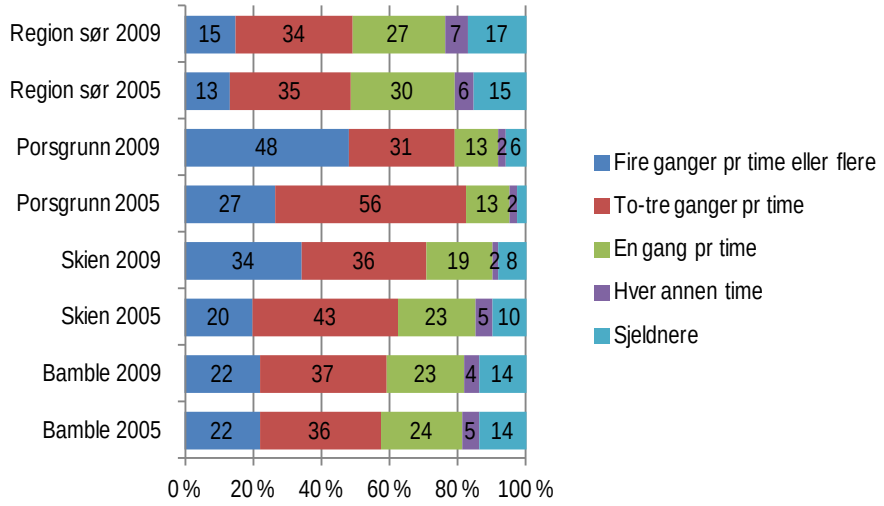
Gjennomsnittlig avstand mellom bosted og nærmeste holdeplass for kollektivtransport har økt i perioden 2005-2009, både i Grenlandsbyen og for Region sør som helhet. Det er særlig andelen som har kort avstand (< 500 meter) til nærmeste holdeplass som har gått ned (Figur S.3). Oppgitt avstand til holdeplass er kortest for dem som bor i Porsgrunn og Skien sentrum.



Figur S.3 Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport. Prosent.

Når det gjelder avgangsfrekvensen for kollektivtransport fra holdeplass ved bolig, finner vi en klar forbedring i Grenlandsbyen fra 2005 til 2009 (figur S.4). Dette gjelder for alle områdene.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2012
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

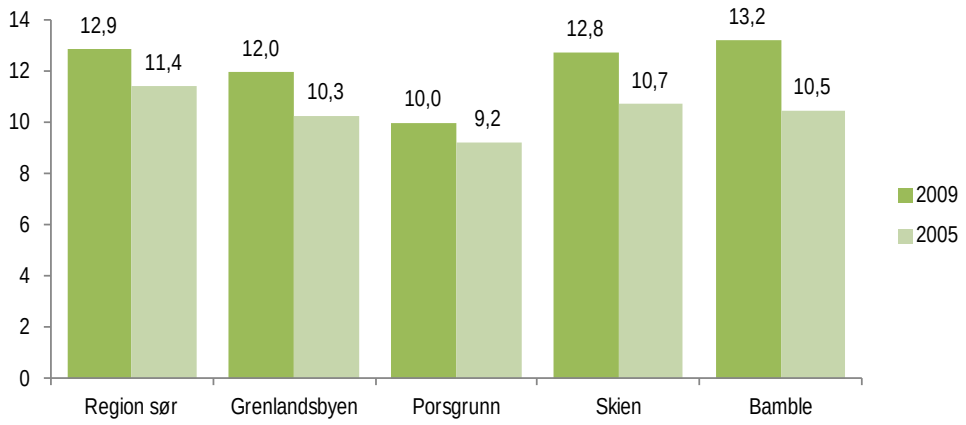


Figur S.4 Avganger fra holdeplass for kollektivtransport ved bolig. Prosent.

Økt reiselengde og reisetid

Det har vært en liten nedgang i andelen personer som hadde reist på registreringsdagen i Grenlandsbyen. Gjennomsnittlig antall reiser per person i Grenlandsbyen har vært stabil, 3,31 i 2005 og 3,35 i 2009.

Gjennomsnittlig lengde per reise har økt fra 10,3 km til 12,0 km i Grenlandsbyen fra 2005 til 2009 (Figur S.5). Reiselengden per reise er kortere blant ungdom og eldre, personer med lav utdanning, ikke yrkesaktive, personer med lav personinntekt, personer uten førerkort og husholdninger som ikke disponerer bil. Reiselengden per reise er lengre blant menn, personer som arbeider mertid, personer med høy personinntekt, husholdninger med tre eller flere biler og personer med dårlig kollektivtilbud.



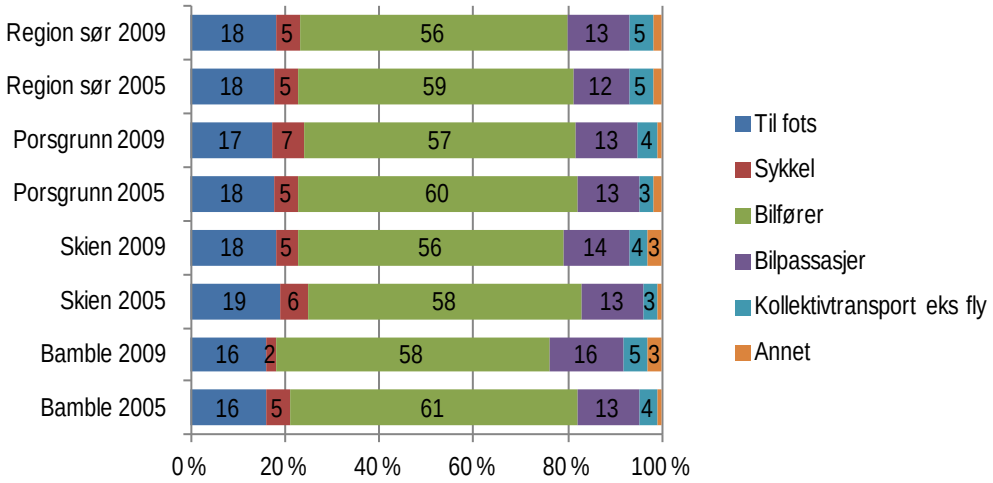
Figur S.5 Gjennomsnittlig reiselengde per reise for daglige reiser. Kilometer.

Den gjennomsnittlige reisetiden per reise i Grenlandsbyen har gått opp fra 19,5 minutter i 2005 til 23,1 minutter i 2009 .

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2012
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

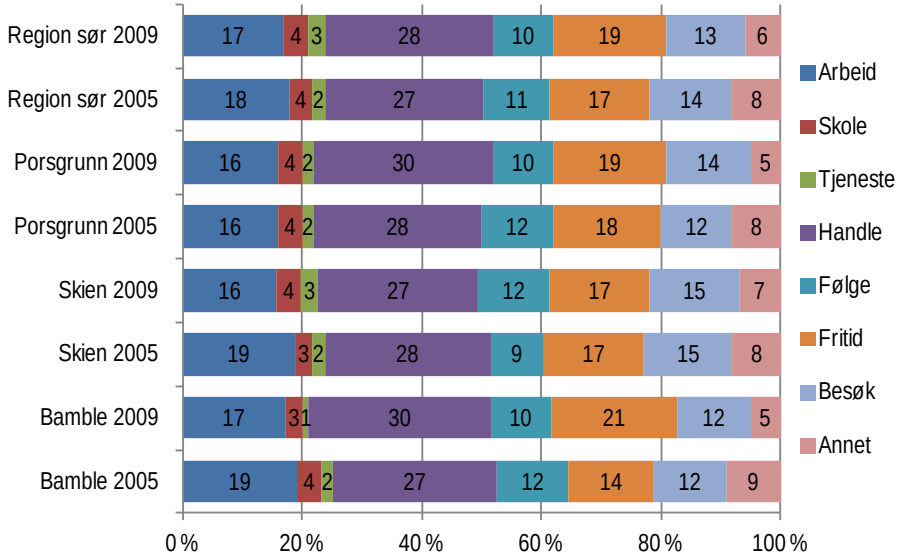
Små endringer i transportmiddelbruk og reiseformål

Det har vært en liten nedgang i bilførerreisene fra 2005 til 2009 i Grenlandsbyen.



Figur S.6 Hovedtransportmiddel per reise for daglige reiser. Prosent.

Reiseformålene for de daglige reisene har endret seg lite i løpet av perioden fra 2005 til 2009 (Figur S.7). Fordelingen mellom formålene er også svært lik mellom de forskjellige områdene i regionen.



Figur S.7 Reiseformål per reise for daglige reiser. Prosent.

Handlereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, mens arbeids- og fritidsreisene er omtrent like store andelsmessig. De som andelsmessig har flest arbeidsreiser er menn, personer i alderen 45-54 år, har høy utdanning, de som jobber heltid eller mertid, jobber som håndverkere, har høy inntekt og flere biler. De som andelsmessig har mange skolereiser er ungdom i alderen13-17 år. De som har flest tjenestereiser er menn, personer i alderen 55-66 år, de jobber mertid,

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2012
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961

jobber som administrative ledere og i prosess- og maskinindustrien og har relativt høy inntekt. De som har mange handlereiser er kvinner, personer fra 67 år og over, de er ikke yrkesaktive, har middels inntekt, ingen eller få biler og mangler førerkort. De som andelsmessig har mange følgereiser er personer med barn, i aldersgruppen 25-44 år. Kvinner har noen flere følgereiser enn menn. De som andelsmessig har mange fritidsreiser er unge (13-17 år) og eldre (67+), de som ikke er yrkesaktive og de som mangler bil og førerkort. De som andelsmessig har flest besøksreiser er unge (13-17 år), ikke er yrkesaktive eller deltidsarbeidende og de mangler bil og førerkort.

Copyright © Transportøkonomisk institutt, 2012
Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven av 1961