

## Sammendrag:

# Reisevaneundersøkelse for Lillehammer 2005

På bakgrunn av Lillehammer kommune sitt ønske om å få et bedre kunnskapsgrunnlag om befolkningens reisevaner, gjennomførte Transportøkonomisk institutt en reisevaneundersøkelse i Lillehammerområdet i november og desember 2005. Den er basert på at folk selv svarte på spørsmålene i skjemaet, som ble lagt ut på Internett.

## Spørreskjemaet

Undersøkelsen var basert på spørsmålene om daglige reiser i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001 (Denstadli og Hjorthol 2002). Det ble bl.a. spurt om hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte, i tillegg til formålet, lengden, tidsbruken, og hvilke transportmidler som ble brukt på reisene.

En reise er definert på samme måte som i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001, der daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet (Denstadli og Hjorthol 2002). Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise.

## Rekruttering

Arbeidstakere på fem arbeidsplasser i Lillehammer og studenter ved høgskolen i Lillehammer fikk tilsendt en e-post med en personlig ”link” som viste direkte til undersøkelsen på Internett. For å sikre et mer representativt utvalg, ble e-postadressene supplert med brev som ble delt ut til husstander i utvalgte soner i Lillehammer, Gausdal og Øyer. I brevet sto Internett-adressen til undersøkelsen og et unikt passord/bruker-navn. De som ikke hadde mulighet til å svare på Internett, kunne få tilsendt et papirskjema. Dette gjaldt bare dem som ble rekruttert gjennom brev.

Totalt var det 6665 personer som mottok en e-postmelding. I tillegg ble det levert ut 3250 brev til utvalgte husstander.

Av de 9915 som ble forsøkt rekruttert, enten ved e-post eller ved brev, svarte 2247 personer, noe som gir

en svarprosent på 23. Bare åtte stykker valgte å svare på papir, de resterende 2239 svarte på Internett<sup>1</sup>.

## Kjennetegn ved utvalget

Utvalget består av flere kvinner enn menn, 39 prosent er menn og 61 prosent er kvinner. I all hovedsak er det personer fra 18 til 66 år, og det er få i den yngste og i de eldste aldersgruppene. Utvalget har høy yrkesaktivitet og høyt utdanningsnivå. Dette er *ikke* et representativt utvalg av befolkningen på Lillehammer, noe som bl.a. skyldes den valgte rekrutteringsmetoden. Utvalget er derfor vektet med hensyn på kjønn og alder

## Tilgang til transportressurser

Utvalget i undersøkelsen er en mobil gruppe med god tilgang til bil og høy førerkortandel.

- 87 prosent av personene bor i husholdninger med tilgang til bil. På landsbasis er tallet 85 prosent.
- Husholdningene har i gjennomsnitt 1,3 biler.
- De aller fleste over 18 år har førerkort for bil (94 prosent).
- De aller fleste, 97 prosent, bor i husholdninger der en eller flere har førerkort.

På grunn av den høye andelen yrkesaktive og den skjeve aldersfordelingen i utvalget, er førerkortandelen og antall biler i husholdningene noe høyere enn på landsbasis.

## Omfanget av reisene

Gjennomsnittlig antall reiser per person er 2,44. Gjennomsnittlig reisetid er 32 minutter, og gjennomsnittlig reiselengde er 20 km. Respondentene går i gjennomsnitt 463 meter per reise. 10,4 prosent av utvalget har ikke foretatt noen reise.

<sup>1</sup> Den videre analysen baserer seg på papirsvarene og svarene fra dem som fullførte hele undersøkelsen på Internett<sup>1</sup>, totalt 1656 svar.

Det ser ut til at den yrkesaktive delen av utvalget har en noe større reisehyppighet og går kortere enn resten av utvalget.

Sammenlikner vi denne undersøkelsen med panelundersøkelsen som ble gjennomført i forbindelse med evalueringen av tiltakspakker på Lillehammer i 1999<sup>2</sup>, ser vi enkelte likhetstrekk (Gallup 2000).

## Formålet med reisene

Formålet med de daglige reisene kan deles i tre hovedområder:

- Reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning (41 prosent)
- Reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningene (29 prosent)
- Reiser i forbindelse med fritiden (16 prosent)

De resterende reisene er i kategorien "Annet".

## Transportmiddelbruk

Hovedtransportmiddel er det transportmiddelet som man reiste lengst med på den enkelte reise. Det er bil som er det vanligste hovedtransportmiddelet (69 prosent). Dette er på nivå med tall fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001. Andelen kollektivreiser er derimot noe høyere, noe som kan skyldes at utvalget består av mange studenter.

Gjennomsnittlig reiselengde for gang- og sykkelreiser er kortere enn for bil- og kollektivreiser. Reisetiden er lengst for kollektivreiser og kortest for reiser med sykkel. For bilreiser, både som fører og passasjer, er gjennomsnittlig reiselengde 20 km og gjennomsnittlig tid per reise 29 minutter.

Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag er mindre på Lillehammer enn på landsbasis. Denne sammenhengen finner vi også for de ulike transportmidlene. For eksempel er gjennomsnittlig antall gangturer 0,34 på Lillehammer og 0,56 på landsbasis. Samlet for alle transportmidlene gjøres det 2,4 reiser per dag per person. Sammenlikner vi tallene med tidligere undersøkelser på Lillehammer, er ikke denne forskjellen så stor (Gallup 2000).

Bilandelen er høyest blant følgereisene. Reiser til og fra skole har den høyeste kollektivandelen og den laveste bilandelen.

## Lokalisering av reisene

Tabell S.1 viser startsonene for alle reiser. Tabell S.2 viser stoppsone for alle reiser.

Tabell S.1: Startsoner for alle reiser, vektet

Start sone	Antall	Prosent
1 Sentrum	423	10,6
2 Sentrum nord	415	10,4
3 Sørøst	451	11,3
4 Søre Ål/Brøttum	411	10,3
5 Strandtorget	125	3,2
6 Industrigata/Sannom/Smedstadmoen	310	7,8
7 Nordseterv/Smestad/Kringsjåv	568	14,3
8 Hove/Hil/Fåberg	292	7,4
9 Jørstadmoen/Rudsbygd/Gausdal	284	7,1
10 E6 Nord/Øyer	188	4,7
11 Vingnes/Vingrom/E6 sør	508	12,8
<b>Total</b>	<b>3 976</b>	<b>100</b>

TØI-rapport 817/2005

Tabell S.2: Stoppsoner for alle reiser, vektet

Stopp sone	Antall	Prosent
1 Sentrum	432	10,8
2 Sentrum nord	401	10,1
3 Sørøst	456	11,4
4 Søre Ål/Brøttum	461	11,6
5 Strandtorget	116	2,9
6 Industrigata/Sannom/Smedstadmoen	310	7,8
7 Nordseterv/Smestad/Kringsjåv	579	14,5
8 Hove/Hil/Fåberg	310	7,8
9 Jørstadmoen/Rudsbygd/Gausdal	273	6,9
10 E6 Nord/Øyer	175	4,4
11 Vingnes/Vingrom/E6 sør	474	11,9
<b>Total</b>	<b>3 988</b>	<b>100</b>

TØI-rapport 817/2005

Fullstendige OD-matriser er presentert i rapporten.

<sup>2</sup> Datainnsamlingen ble gjort i uke 50 i 1999 på alle ukedager, og omfatter 302 personer.