

Sammendrag:

Daglige reiser på 90-tallet. Analyser av de norske reisevaneundersøkelsene fra 1991/92 og 1997/98

Tre nasjonale reisevaneundersøkelser er gjennomført

I Norge er det gjennomført tre nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). Den første ble gjort i 1984/85, nummer to kom i 1991/92 og den tredje ble gjort i 1997/98. Transportøkonomisk institutt (TØI) har hatt det faglige ansvaret for alle tre. I denne rapporten presenteres resultater som viser utviklingen av reisevaner mellom 1991/92 og 1997/98. I det videre skal slike undersøkelser gjennomføres hvert fjerde år.

Formålet med reisevaneundersøkelsene er å gi kunnskap om omfanget av befolkningens reiser, transportmiddelbruken, lengden, tidsbruken og formålet med dem. Resultatene fra undersøkelsene brukes som grunnlag for transport- og arealplanlegging, utvikling av miljø- og transportmodeller, prognoser, eksponeringsberegninger i trafikksikkerhetsforskning og en rekke utrednings- og forskningsoppgaver.

I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som alle slags forflytninger/turer uavhengig av lengde, varighet eller formål. En reise regnes som avsluttet når man kommer fram til stedet for formålet med reisen. Det kan brukes ett eller flere transportmidler på én reise. Å gå eller sykle registreres på samme måte som å kjøre bil eller bruk av kollektive transportmidler.

De to siste reisevaneundersøkelsene er gjort som telefonintervju av Norsk Gallup Institutt AS.

I RVU 1997/98 ble det gjennomført 6061 intervjuer i perioden 29. september 1997 til 28. september 1998 i hele landet. På oppdrag fra lokale myndigheter ble det i tillegg gjort 995 ekstra intervjuer i Møre og Romsdal og 1782 tilleggsintervjuer i Oslo/Akershus. Til sammen ble 8838 personer intervjuet. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen er 13 år, mens det ikke er noen aldersgrense oppad. Svarprosenten var 51.

Analysene i denne rapporten omfatter bare det nasjonale utvalget av hensyn til sammenlikning med RVU 1991/92.

I RVU 1991/92 ble i alt 6000 personer intervjuet. I likhet med RVU 1997/98 var disse også 13 år eller eldre. Intervjuingen startet 23. september 1991 og gikk over ett år. Svarprosenten var 67,5.

Økning i tilgang til bil fra 1992 til 1998

I gjennomsnitt fantes det 1,4 biler i husholdningen intervjupersonen tilhørte både i 1992 og i 1998. I perioden har husholdene blitt mindre og befolkningen har økt, noe som betyr at bilbestanden har økt totalt sett. Andelen i befolkningen som har førerkort har økt fra 83 til 89 prosent, og 66 prosent hadde alltid tilgang til bil i 1998 mot 63 prosent i 1992. Den gjennomsnittlige kjørelengden pr bil har også økt i perioden. Bilens gjennomsnittsalder var ca 8 år både i 1992 og i 1998 og ca 4 år ved anskaffelsestidspunktet.

Tilgang til bil varierer. Det som kjennetegner dem som har god tilgang til bil er at de er menn, har høy inntekt, befinner seg i aldersgruppen mellom 35 og 55 år og er bosatt i mindre byer, tettsteder og spredtbygde strøk utenfor byregionene. I perioden mellom 1992 og 1998 har kvinner fått bedre tilgang til bil. Det har også befolkningen over 55 år. Forskjellen mellom storbyområdene og de minst urbane strøkene har økt. Bosatte i de minst urbane områdene har best tilgang til bil.

I 1992 eide 68 prosent sin egen sykkel. Dette økte til 76 prosent i 1998. Få eier eller disponerer motorsykkel (3-4 prosent) eller moped (6-8 prosent), og det har ikke vært noen signifikant endring i perioden ifølge reisevaneundersøkelsene.

Det har heller ikke vært noen endring i kollektivtilbudet i perioden. I underkant av 15 prosent befolkningen bor slik til at de har et svært godt kollektivtilbud. Det er definert som å ha mindre enn én km til holdeplass og fire eller flere avganger i gjennomsnitt pr time gjennom dagen. Nesten halvparten har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud, dvs enten lang veg til holdeplass, få avganger eller begge deler. De fleste som har et godt kollektivtilbud bor i storbyregionene, og høyest i Oslo/Akershus, der 37 prosent har et godt kollektivtilbud.

Egen helse har også betydning for hvordan man kan reise, og helse har en klar sammenheng med alder. I aldersgruppen 67-74 år er det rundt 20 prosent som har problemer med å sykle og å gå. Blant dem som er 75 år eller eldre er andelen steget til ca 35 prosent. Dette gjelder for både 1992 og 1998. Blant de eldste, 75 år eller eldre, er det rundt 20 prosent som sier de har problem med å reise kollektivt, mens ikke flere enn 10-15 prosent sier de har problemer som bilister. Med en stigende andel eldre i befolkningen vil dette stille økende krav både til vegsystem og kollektivtilbud.

Antall reiser er ikke endret i perioden

I reisevaneundersøkelsene defineres en reise som enhver forflytning utenfor tomten der en bor, uavhengig av lengde, varighet eller formål. En reise er avsluttet når en utfører et ærend eller gjøremål. På en reise kan det brukes et eller flere transportmidler. Å gå eller sykle regnes som selvstendige reisemåter på linje med motoriserte transportmidler.

Nesten 90 prosent av befolkningen foretar minst en reise i løpet av en gjennomsnittlig dag. Yngre reiser mer enn eldre og yrkesaktive mer enn de som ikke er i lønnet arbeid. Mer enn halvparten av dem som ikke reiste sa at de ikke hadde behov for å reise eller at det ikke var noen spesiell grunn til at de ikke reiste nettopp på den dagen. En femtedel oppga sykdom som årsak, mens bare 5 prosent sa at vær- og føreforhold fikk dem til å holde seg inne. Det var ingen forskjell i begrunnelser for ikke å reise i 1992 og 1998.

Omfanget av de daglige reisene er ikke endret nevneverdig i perioden. I gjennomsnitt har befolkningen 3,2 - 3,3 reiser pr dag, noen flere på hverdager enn på lørdag og søndag. Det er en liten nedgang i helgereiser i perioden. Hver enkeltreise er på ca 11,5 km. Samlet reiser hver person over 13 år 37 - 38 km pr dag. Enkeltreisen varer 20 minutter, og i løpet av dagen bruker man i gjennomsnitt 65 minutter på reiseaktivitet.

Økning i bilbruk og antall bilreiser, nedgang i antall turer til fots og på sykkel

I løpet av perioden har det vært en økning i andelen reiser som foregår som bilfører, fra 51 til 55 prosent, mens andelen som passasjer har gått ned. Ellers er det ingen signifikante endringer i transportmiddelbruk.

Antall bilreiser har økt fra 1,66 til 1,78 pr person pr dag. Den sterkeste økningen har skjedd på hverdager. Det har ikke vært noen signifikant endring i reiselengde og tidsbruk på bilreisene. Mellom 1985 og 1992 var økningen i antall reiser som bilfører sterkere, ca 20 prosent.

Omfanget av reiser som bilfører varierer både etter kjønn, alder, inntekt og sosio-økonomisk status. Menn reiser mer og lengre enn kvinner. De eldste er de som reiser minst. De med lav husholdsinntekt reiser mindre enn andre inntektsgrupper. Personer i overordnede stillinger eller selvstendig næringsdrivende reiser mer enn arbeidere og de som ikke er i lønnsarbeid. Når det gjelder bostedstype, er variasjonene relativt små.

Fra 1992 til 1998 har kvinner økt sin bilbruk, både antall reiser og reiselengde, mens menn har samme reiseomfang på begge tidspunktene. Fremdeles reiser imidlertid menn dobbelt så langt som kvinner som bilførere i løpet av en gjennomsnittsdag.

Når det gjelder alder, er det en signifikant nedgang i antall bilreiser for aldersgruppen mellom 18 og 25 år, en gruppe som har fått redusert sin tilgang til bil i perioden. Det er også en tendens til økning i antall bilreiser blant dem som er over 54 år.

Den største økningen i antall bilreiser har skjedd i Oslo-regionen, fra 1,4 til 1,7 reiser pr dag. En av forklaringene på denne økningen kan være at det har vært en reduksjon i antall arbeidsplasser i de indre bydeler og en økning i de ytre og i omegnskommunene. En annen forklaring er økt framkommelighet for bilen gjennom utbygging av vegsystemet i perioden. Samspillet mellom disse fenomenene kan forsterke bilbruken.

I de andre store og i de mellomstore byene har det ikke vært noen økning i perioden, slik at det i 1998 ikke lenger er noen forskjell i antall bilreiser mellom storbyområdene. Det har derimot vært en signifikant økning i antall bilreiser både i de mindre byene, i tettsteder og i spredtbygde strøk utenfor byregionene.

Det har ikke vært noen endringer i bruk av kollektivtransport i perioden. I gjennomsnitt foretas det ca 0,3 kollektivreiser pr person pr dag, noen flere på hverdager, noen færre i løpet av helgen. Lengden på kollektivreisen er rundt sju km, og det brukes i overkant av 40 minutter pr reise.

De hyppigste kollektivbrukerne er ungdom under 18 år. Kvinner har noen flere reiser enn menn. Til gjengjeld reiser menn lengre.

Kollektivbruken er høyest i Oslo-regionen og lavest i spredtbygde strøk og på mindre tettsteder. Fra 1992 til 1998 har det ikke vært noen endringer i bruk av kollektivtilbudet med hensyn til alder, kjønn og bosted.

Reiser med sykkel er redusert fra 1992 til 1998, fra 0,22 til 0,17 reiser pr dag. Lengden var i gjennomsnitt ca 3 km på begge tidspunktene. Det er på hverdagene at sykkel brukes mindre, mens helgesyklingen er på det samme nivået. Antall sykkelreiser er høyest blant ungdom under 18 år og blant skoleelever og studenter.

I 1992 var det en liten forskjell mellom kvinner og menn når det gjaldt antall sykkeltureturer pr dag. Denne var forsvunnet i 1998. Verken bostedstype, inntekt eller yrke har noen vesentlig betydning for sykkelbruk, og det har heller ikke skjedd signifikante endringer i perioden.

I 1992 var det i gjennomsnitt 0,66 reiser pr person pr dag som ble gjort til fots. I 1998 var slike reiser sunket til 0,61. I 1992 var hver reise til fots 1,4 km, mens den var steget til 1,8 km i 1998. Tidsbruken økte også.

Når det gjelder turer til fots, er det ganske små variasjoner mellom inntekts- og yrkesgrupper og typer av bosted. Ungdom under 18 år går mest og lengst, mens de aller eldste går minst. Kvinner har flere turer til fots enn menn, men samlet lengde er den samme.

Ungdom mellom 18 og 25 år gikk lengre og brukte mer tid i 1998 enn de gjorde i 1992. Blant de midtre aldersgruppene har det vært en tendens til øking i tidsbruk, men ikke i lengde. Blant de eldste går tendensen mot kortere gangturer.

Både lengde og tidsbruk har økt på gangturer blant bosatte i Oslo/Akershus. På andre bosteder har det ikke vært noen økning i lengden på reisen, men tidsbruken har økt noe.

Flere arbeidsreiser og mer bruk av bil

Fra 1992 til 1998 har det vært en økning i andelen obligatoriske reisene og en nedgang i de valgfrie:

	1992	1998
<i>Obligatoriske reiser</i>		
Arbeidsreiser	20	22
Tjenestereiser	3	4
Skolereiser	5	5
Omsorgsreiser	8	9
<i>Valgfrie reiser</i>		
Fritids-/besøksreiser	33	29
<i>Både/og</i>		
Innkjøps-/servicereiser	25	22
Andre reiser	6	10

I 1992 var antall arbeidsreiser 0,64 pr person pr dag, i 1998 var det økt til 0,70. Dette har sammenheng både med høyere yrkesaktivitet og færre på deltid i 1998 enn i 1992. Lengden på reisen er ikke endret, ca 13 km, heller ikke tidsbruken, ca 20 minutter både i 1992 og i 1998.

Arbeidsreisene er lengst i hovedstadsområdet både i 1992 og i 1998. Det har ikke vært noen signifikant økning i perioden.

Kvinnens arbeidsreiser er kortere enn menns. Dette var tilfelle både i 1992 og i 1998.

Arbeidsreisens lengde øker med stigende inntekt. Dette gjelder både i 1992 og i 1998. Økningen i reiselengde har først og fremst skjedd i den høyeste inntektskategorien. Det er i denne gruppen valgmulighetene er størst på boligmarkedet og kanskje også på arbeidsmarkedet. Det er også denne gruppen som har best tilgang til bil.

Selv om andelen arbeidstakere med fleksitidsordninger øker, ser det ut til at de yrkesaktive likevel tilpasser arbeidsdagens begynnelse og slutt innenfor relativt snevre tidsintervaller. Det er ingen signifikante endringer som har skjedd i perioden. Cirka en tredjedel av arbeidsreisene starter mellom kl 7 og kl 9 om morgenen og i underkant av 30 prosent av arbeidsreisene starter mellom kl 15 og kl 17 om ettermiddagen. Det betyr at ca en tredjedel av arbeidsreisene foregår utenfor rushtida. Arbeidsreisene er noe mer konsentrert om morgenen enn om ettermiddagen på begge undersøkelsestidspunktene.

Fra 1992 til 1998 har andelen som selv kjører bil til arbeidet økt signifikant, fra 63,5 til 66,4 prosent, mens tendensen er at andelen arbeidsreiser som bilpassasjer har blitt redusert. Ellers er det ingen signifikante endringer i transportmiddelbruk på arbeidsreiser mellom 1992 og 1998.

Bilbruken på arbeidsreiser er lavest i Oslo/Akershus og høyest i mindre byer og tettsteder. Fra 1992 til 1998 har det vært en signifikant økning i bilbruk i tettsteder og spredtbygde strøk utenom byregionene, og en tendens til økning i de største byområdene.

I overkant av 70 prosent av alle arbeidsreiser som gjøres av menn, foregår med bil med seg selv som sjåfør. Mens menns andel som bilfører har vært relativt stabil, har kvinner økt sin andel fra 53 til 58 prosent.

I 1998 var det 36 prosent som hadde et eller annet ærend i tilknytning til arbeidsreisen mot 33 prosent i 1992. Det er en tendens til at økningen har skjedd i tilknytning til innkjøp av dagligvarer og andre typer varer. Det er flere kvinner enn menn som har slike gjøremål.

Goder knyttet til bilbruk har økt. Andelen som har gratis parkeringsplass ved arbeidet har økt fra 77 til 87 prosent i perioden. Også arbeidsgivers dekning av utgifter i forbindelse med arbeidsreisen tenderer mot en økning. Andelen som ikke har fått noen form for godtgjørelse er signifikant redusert i perioden.

Bilen brukes også mer i arbeidet i 1998 enn i 1992. Mens 46 prosent sa de brukte bil i forbindelse med arbeidet i 1992, var andelen økt til 55 prosent i 1998.

Selv om det ikke har vært noen endring i det registrerte kollektivtilbudet i perioden, er det flere som sier at det er uaktuelt å reise kollektivt til arbeidet i 1998 enn i 1992, 28 mot 18 prosent.

Små endringer i tjenestereiser

Tjenestereiser omfatter alle typer reiser som gjøres i forbindelse med arbeid, der formålet med reisen kan være kurs/konferanser, møter, ulike arbeidsoppdrag, for eksempel service av ulike typer, salg eller kjøp eller informasjonsutveksling. Antall tjenestereiser har holdt seg konstant i perioden, 0,11 reiser pr person pr dag. På hverdager er det en reduksjon både i lengde og tidsbruk. Bil er det vanligst brukte transportmiddel på tjenestereisene. Fra 1992 til 1998 har det vært en viss reduksjon i bilbruk som sjåfør, og en tendens til økning i reiser som bilpassasjer.

I 1992 hadde kjønn størst betydning for om bil ble brukt på tjenestereisen eller ikke. Menn brukte bil i større grad enn det kvinner gjorde. I 1998 var det ingen kjønnsforskjeller. Bostedsregion hadde ingen eller ubetydelig betydning for bilbruk på tjenestereiser.

Ungdom går eller reiser kollektivt til skole og læresteder

Mellom 1992 og 1998 har det ikke vært noen økning i antallet skolereiser eller reiser knyttet til utdanning for dem som er 13 år eller eldre. I gjennomsnitt har befolkningen 0,2 skolereiser pr person på en hverdag. Den gjennomsnittlige skolereisen er i underkant av 9 km, og det brukes litt mer enn 20 minutter på den, både i 1992 og i 1998.

Mer enn 40 prosent av alle skolereiser foregår med buss, bane eller andre kollektive transportmidler. Mellom en fjerdedel og en femtedel av skolereisene foregår til fots og ca 10 prosent med sykkel. I løpet av perioden har det vært en tendens til færre sykkelreiser og flere reiser til fots, men forskjellene er ikke signifikante. Når det gjelder reiser med bil, både som sjåfør og som passasjer, har det ikke vært noen endring. Andelene som blir kjørt eller kjører selv ligger rundt 10 prosent på begge undersøkelsestidspunktene.

Omsorgs- og følgereiser foregår med bil

Omsorgsreiser omfatter reiser der formålet er å følge, hente eller bringe andre. I 1992 ble omsorgsreisene delt inn i to kategorier: å følge barn til og fra barnehage, daghem eller dagmamma og å følge barn eller andre til og fra ulike aktiviteter. I 1998 har omsorgsreisene fått ytterligere en kategori: å følge barn til eller fra sports- og/eller fritidsaktiviteter. De er dermed skilt ut som egen kategori i forhold til hva som ble gjort i 1992.

I gjennomsnitt er det ca 0,3 omsorgsreiser pr person pr dag. I løpet av perioden har det ikke vært noen signifikant endring i omfanget av omsorgsreisene. I 1992 utgjorde det å følge barn til barnehage o l ca 40 prosent. Det samme resultatet finner en også i 1998. Å følge barn til ulike fritidsaktiviteter utgjør ca 20 prosent i 1998. Det betyr at godt og vel halvparten av alle omsorgsreisene dreier som om å følge barn til en eller annen aktivitet.

En gjennomsnittlig omsorgsreise er ca 8 – 9 km, noe kortere på hverdager og litt lengre på lørdager og søndager. Tidsbruken er i gjennomsnitt i underkant av et kvarter, med noen variasjoner mellom hverdager og helgedager.

De aller fleste følge- eller omsorgsreiser foregår med bil, i overkant av 80 prosent som sjåfør. Det har ikke vært noen signifikante endringer i perioden. 6-7 prosent gjøres til fots. Bare ubetydelige andeler foregår med kollektive transportmidler og sykkel.

Innkjøpsreisene har blitt færre, men lengre

I 1992 var antallet innkjøpsreiser 0,81 pr person pr dag. I 1998 var den sunket til 0,72. Mens antallet innkjøpsreiser er redusert både på hverdager og i helgene, har lengden på de enkelte reisene økt. Det er særlig innkjøpsreisene knyttet til helgene som har økt, fra ca 2 km til 7,6 km i gjennomsnitt. Dette indikerer at flere benytter lørdagene til å handle på kjøpesentrene utenfor det lokale nærområdet.

I 1992 var innkjøpsreisene lengst i Oslo-regionen og i spredtbygde strøk og i mindre tettsteder utenfor byregionene. I 1998 var bildet noe forandret. De lengste reisene finner vi fremdeles i spredtbygde områder og i små tettsteder, og økningen i reiselengde har vært signifikant i perioden. Det har også vært en økning i reiselengdene i de små og mellomstore byene, mens i de større byene har den holdt seg konstant. Dette tyder på en viss sentralisering av butikkstrukturen gjennom utbygging av kjøpesentre i de områdene hvor det har vært en økning. Selv om det gjennomsnittlige antall reiser har gått ned i disse områdene, har den totale reiselengden pr dag økt.

Tendensen er at denne typen reiser trekkes lenger utover dagen og kvelden. Det er signifikant færre reiser som gjøres i tidsintervallet mellom kl 10 og kl 15 i 1998 enn i 1992, både på hverdager og på lørdager. Befolkningen har tilpasset seg de utvidete åpningstidene fra 1985 og utnytter dem i enda sterkere grad i 1998 enn i 1992.

Det har vært en klar økning i bilbruken i løpet av denne perioden, fra 53 til 63 prosent som sjåfør. Dette har først og fremst gått på bekostning av innkjøpsreiser til fots, som har blitt redusert fra 21 til 16 prosent. Bruk av bil som passasjer ligger i overkant av 10 prosent på begge undersøkelsestidspunktene. Andelen som bruker sykkel eller kollektive reisemåter på innkjøpsreiser ligger på 4-6 prosent for begge reisemåter.

Fritids- og besøksreiser er redusert

Fritids- og besøksreisene består av reiser i forbindelse med egne fritidsaktiviteter, for eksempel kino, konsert, restaurantbesøk, idrettsaktiviteter som tilskuer eller deltaker etc, og privat sosialt samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Ferie og helgereiser er også inkludert.

Samlet sett har det vært en nedgang i reiser knyttet til fritidsaktiviteter fra 1992 til 1998, fra 1,08 til 0,93 reiser pr person pr dag. Det er først og fremst reiser knyttet til de organiserte fritidsaktivitetene som er redusert. Dette har skjedd til fordel for mer individuelt orienterte aktiviteter.

Gjennomsnittslengden på en fritidsreise er 13-14 km, kortere på hverdager og lengre i helgene. Tidsbruken er ca 25 minutter, når man ser alle dagene under ett.

På hverdager foregår de aller fleste fritids- og besøksreiser etter kl 17, og nærmere 45 prosent skjer etter kl 19. Det har ikke skjedd noen endringer i løpet av perioden med hensyn til tids plassering.

Den mest vanlige reisemåten på fritids- og besøksreiser er med bil som sjåfør, i underkant av 40 prosent, både i 1992 og i 1998. I forhold til andre reiser er bilbruken likevel relativt lav. Det var nesten like vanlig å gå som å kjøre bil. Her har det vært en liten økning fra 1992 til 1998, fra 28 til 32 prosent.

I underkant av en femtedel reiste som bilpassasjer i forbindelse med fritidsaktiviteter og besøk, både i 1992 og i 1998. Sykkell og kollektive transportmidler er ikke viktige transportmidler på disse reisene, 6-7 prosent.