

Sammendrag:

Reisevaner i Norge 1998

Formål og definisjoner

I Norge er det gjennomført tre nasjonale reisevaneundersøkelser (RVU). Den første undersøkelsen ble gjennomført i 1984/85, den andre i 1991/92, mens den tredje ble gjennomført i 1997/98.

I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre reisevaneundersøkelser hvert fjerde år. RVU 1997/98 er den første i rekken av slike fireårige undersøkelser.

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal fortelle oss

- omfanget av folks reiser
- hvor lange reisene er og hvor mye tid som brukes til reising
- hvordan og hvorfor folk reiser
- hvilke befolkningsgrupper som foretar ulike typer reiser og variasjoner i reisevaner etter bosted.

Dette gir oss mulighet til å si noe om hvordan folks reisevaner varierer med ulike faktorer og hvordan de endrer seg med ulike rammebetingelser.

Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor veg- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafiksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver.

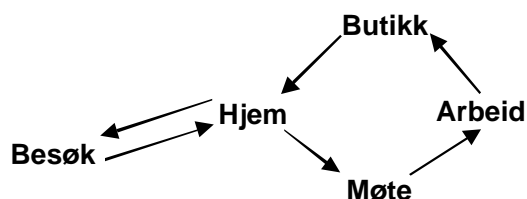
Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets kortere reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange.

En *reise* er i utgangspunktet enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fri-

tidsbolig – uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes.

I reisevaneundersøkelsene avgrensnes en reise ut fra formålet med den. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, er reisen avsluttet. På en reise kan en bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektivtransport.

På figuren under er det seks reiser.



Formålet med reisen defineres vanligvis ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise.

I enkelte tilfeller brukes begrepet *hovedreise*. En hovedreise er en reise som både ender og starter i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. På figuren over er det tre hovedreiser; en fra hjem via møte til arbeid, en fra arbeid via butikk til hjem og en fra hjem via besøk til hjem.

Tilgang til transportressurser

80 prosent av befolkningen, 13 år og eldre, eier eller har tilgang til sykkel, mens bare 10 prosent (av dem som er 14 år eller eldre) eier eller har tilgang til moped og/eller motorsykkel. Andelen av befolkningen som eier eller har tilgang til sykkel har økt, selv om økningen i prosentpoeng har vært relativt beskjeden i 1990-årene.

Tilgangen til sykkel er høyest blant dem som er under 20 år. Også tilgangen til moped er bedre blant yngre enn eldre.

88 prosent av befolkningen 18 år og eldre har førerkort for bil. Dette er en økning på 5 prosentpoeng fra 1992. I 1980-årene var det en sterkere økning i andelen personer med førerkort enn i 1990-årene.

Høyest andel med førerkort finner vi blant

- menn
- personer mellom 25 og 54 år
- personer som har høyere utdanning
- yrkesaktive
- dem som har høye inntekter.

90 prosent av befolkningen tilhører en husholdning med én eller flere biler. Av disse har vel halvparten én bil, mens vel tredelen har to biler. Andel husholdninger med bil økte på 1980-tallet, men har vist en liten nedgang på 1990-tallet.

Befolkningens tilgang til bil blir likevel bedre. 65 prosent av befolkningen har alltid tilgang til bil. Andelen av befolkningen som alltid har tilgang til bil økte sterkt på 1980-tallet, men har holdt seg stabil på 1990-tallet.

De grupper av befolkningen hvor vi finner flest med bil i husholdningen og de grupper med størst andel som alltid har tilgang til bil er i stor grad overlappende med de grupper hvor det er flest med førerkort.

15 prosent av befolkningen har et svært godt kollektivtilbud der de bor. 21 prosent har et godt kollektivtilbud og 17 prosent har et middels godt kollektivtilbud. 33 prosent har et dårlig eller et svært dårlig kollektivtilbud. 14 prosent kjenner ikke kollektivtilbudet ved boligen. Befolkningens tilgang til kollektivtransport har ikke vist noen endringer på 1980- og 90-tallet

Det er klare forskjeller i kollektivtilbudet til folk som bor i byer og dem som bor i resten av landet, og mellom store og små byer. Det klart beste kollektivtilbudet finnes i Oslo/Akershus hvor 38 prosent av befolkningen har et svært godt tilbud, mens 25 prosent har et godt tilbud.

I byene er det relativt få som har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud. Utenfor byene er situasjonen en helt annen. Her har bare 1 prosent av befolkningen et svært godt kollektivtilbud og 5 prosent har et godt tilbud, mens 66 prosent har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud.

Omfanget av reiser

I 1998 foretok befolkningen 13 år og eldre i gjennomsnitt 3,20 reiser hver pr dag. I 1992 var tilsvarende tall 3,26 reiser pr person pr dag. Mobiliteten viser likevel ingen signifikant endring fra 1992 til 1998.

En gjennomsnittsreise er 11,9 km lang og varer i 20 minutter. Dette innebærer at i gjennomsnitt reiser hver person 38 km pr dag på 64 minutter. Folk reiser omtrent like langt og bruker omtrent like lang tid på å reise i 1998 som i 1992.

De fleste reiser er korte både i antall kilometer og minutter.

De grupper av befolkningen som foretar flest reiser pr dag

- er menn
- er yngre enn 45 år
- er enslige med barn eller par med barn
- er yrkesaktive
- har høye inntekter
- har førerkort
- har to eller flere biler i husholdningen
- har alltid tilgang til bil
- har et svært godt eller godt kollektivtilbud ved boligen.

Med noen unntak er det de gruppene som foretar flest reiser pr dag som også reiser lengst og som bruker mest tid på å reise.

Transportmiddelbruk

55 prosent av alle reiser i 1998 foretas som bilfører, 11 prosent av reisene som bilpassasjer. Bilen er dermed hovedtransportmiddel på to tredeler av alle reiser. En firedel av alle reiser foretas med ikke-motoriserte transportmidler: 19 prosent av reisene er gangturer, mens 6 prosent er sykkelture. Reiser med kollektive transportmidler utgjør 9 prosent av befolkningens reiser i 1998.

Fra 1985 til 1992 økte bilbruken sterkt på bekostning av alle andre typer transportmidler. Denne utviklingen fortsetter utover i 1990-årene, men ikke i like sterk grad. Fra 1992 til 1998 har vi fått en økning i reiser som bilfører på 4 prosentpoeng. Samtidig har vi fått en reduksjon i andelen reiser som bilpassasjer. Andelen gang- og sykkelture har ikke endret

seg på 1990-tallet. Den tidligere nedgangen i kollektivandelen har stanset opp.

De aller fleste reiser foregår med ett transportmiddel.

Reiser med kollektivtransport er nesten tre ganger så lange og varer mer enn dobbelt så lenge som gjennomsnittet for alle reiser. De korteste reisene i antall km og minutter er gang- og sykkelturet.

De grupper som har høyest bilandel på reisene sine

- har førerkort
- har to eller flere biler i husholdningen
- har alltid tilgang til bil
- er menn
- er i aldersgruppene 25-54 år
- har høy utdanning
- er yrkesaktive.

De grupper som går mest

- har ikke førerkort
- har ikke bil i husholdningen
- er kvinner
- er under 18 år eller er 67 år og eldre
- er enslige
- har lav utdanning
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor i de største byene.

Grupper som sykler mer enn andre er i stor grad overlappende med dem som går mye, men med en overvekt av unge.

Kollektivreiser foretas langt oftere av dem som

- ikke har førerkort og/eller bil i husholdningen
- bor i Oslo/Akershus
- har et svært godt kollektivtilbud i nærheten av boligen.

Reiseformål

Folks aktivitetsmønster gjenspeiles i formålet med reisene deres.

Fra 1985 til 1992 opplevde vi en reduksjon i andelen reiser knyttet til arbeid og skole, særlig i andelen tjenestereiser, og en økning i handle- og omsorgsreiser. I 1990 årene finner vi en liten økning i reiser knyttet til arbeid og skole og en nedgang i reiser knyttet til innkjøp, fritid og besøk.

Arbeidsreiser og tjenestereiser foretas av yrkesaktive. Skolereiser foretas i hovedsak av den delen av befolkningen som er under 18 år.

De som er 67 år og eldre og pensjonister foretar relativt sett flest handle- og servicereiser, mens folk i aldersgruppene 25-44 år foretar flest omsorgs- og følgereiser, for eksempel i forbindelse med henting og bringing av barn i barnehage og fritidsaktiviteter.

De som har mest tid til egen disposisjon foretar relativt sett flest fritids- og besøksreiser.

- Bilandelen er høyest på omsorgsreiser (84 prosent) som ofte er henting og bringing av mindreårige, på tjenestereiser (71 prosent) og arbeidsreiser (65 prosent).
- Gange er mest vanlig på fritidsreiser (41 prosent), hvor det å gå seg en tur kan være en aktivitet i seg selv.
- Reiser til/fra skole foregår også ofte til fots (26 prosent), med sykkel (11 prosent) eller med kollektivtransport (40 prosent).
- Kollektivandelen er høyere enn gjennomsnittet på arbeidsreiser (13 prosent).

Lange reiser

Lange reiser er reiser som er *over 100 km innenlands* eller reiser som foregår *mellom Norge og utlandet*.

Om lag 15 prosent av befolkningen har foretatt minst én lang reise siste måned. Blant disse har de fleste foretatt 1 – 2 lange reiser.

Flest lange reiser foretas av

- yrkesaktive
- personer med høyere utdanning

Bilen er det mest brukte transportmidlet på lange reiser under 300 km. Fly brukes mest på de lengste reisene. Jernbanen har en noe større markedsandel enn buss på reiser over 300 km. Ferge/båt har lavest markedsandel av alle reiser over 100 km.

Det har skjedd små endringer i bruken av transportmidler på reiser mellom 100 og 300 km fra 1992 til 1998. På reiser over 300 km har flyet økt sin betydning på bekostning av bilen. Bruken av andre kollektive transportmidler har endret seg lite fra 1992 til 1998.

På lange reiser under 300 km er bilen er mest brukt blant alle befolkningsgrupper.

På reiser over 300 km brukes bil på nærmere to av fem reiser.

De grupper som reiser mer med bil enn andre på de lengste reisene, er personer som

- er kvinner
- er unge eller eldre
- har lav utdanning
- ikke er yrkesaktive eller arbeider deltid
- har bil i husholdningen.

På de lengste reisene brukes fly i første rekke av

- menn
- personer i aldersgruppen 18 – 44 år
- personer med høy utdanning
- yrkesaktive
- personer med overordnet stilling
- personer med høy husholdningsinntekt
- folk som bor i større byer.

Ferie- og fritid og besøk er de viktigste formålene på alle lange reiser. Tjenestereiser utgjør en betydelig andel på reiser over 300 km. En forholdsvis stor andel av de lange reisene er private ærend, men andelen slike reiser avtar med økende reiselengde.

Fra 1992 til 1998 har andelen tjenestereiser og reiser knyttet til private ærend økt, mens ferie-/fritidsreisene og besøksreisene relativt sett er blitt redusert.

Halvparten av alle lange reiser ender i Oslo/Akershus eller Østlandet ellers.

Fra 1992 til 1998 har det skjedd store endringer i bruken av transportmidler mellom Oslo/Akershus og fylkene Hordaland, Sør-Trøndelag, Rogaland og Vest-Agder: Andelen

flyreiser har økt, særlig på bekostning av bil, men også på bekostning av andre kollektive transportmidler.

På lange reiser er et vanlig å bruke billetter med en eller annen form for rabatt.

Rabatterte billetter benyttes på tre av fire togreiser, to av tre buss- og ferge/båtreiser og en av to flyreiser. Flyet er det eneste kollektive transportmidlet hvor et (lite) flertall betaler full pris.

De fleste lange reiser innebærer at man overnatter på reisemålet. Gjennomsnittlig foretas 2,6 overnattinger pr reise. Jo lenger reisen er, desto mer vanlig er det å overnatte, og desto flere overnattinger foretas i gjennomsnitt pr reise. For reiser mellom 100 og 150 km foretas det i gjennomsnitt 1,9 overnattinger, og for reiser over 300 km er antallet 3,5.

60 prosent av alle reiser ut av landet går til Sverige, Danmark og Storbritannia. Av disse går halvparten til nabolandet Sverige. For øvrig går mesteparten av utenlandsreisene til andre land i Nord-, Mellom- og Sør-Europa.

På utenlandsreiser er det stor forskjell i bruk av transportmiddel. Bilbruken dominerer på reiser til Sverige, og ferge er hovedtransportmiddel på de fleste reiser til Danmark. For det øvrige utland er flyet mest brukt. Fly er praktisk talt enerådene på reiser utenom Europa.

Formålet med de fleste utenlandsreiser er ferie/fritid. Dette gjelder særlig reiser til Skandinavia og Sør-Europa.