

Reisevaneundersøkelsen 2013/14

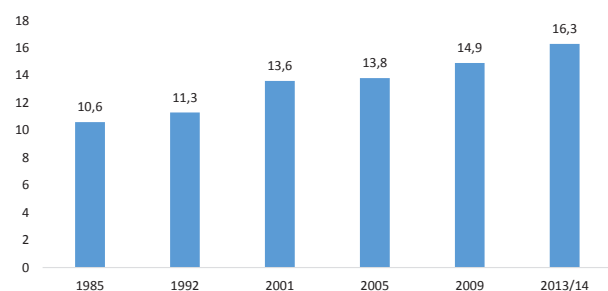
Faktaark

Arbeidsreiser

Arbeidsreisene er de reisene som har størst betydning for hvilken kapasitet som er nødvendig både i kollektivtransporten og på veg, særlig i de store byområdene. Fra 1985, da de nasjonale reisevaneundersøkelsene startet, og fram til 2013/14, har arbeidsreisenes lengde økt fra ca 10,5 km til 16,3 km. Bil er fremdeles den vanligste reisemåten på arbeidsreiser, men kollektivandelen er relativt høy i de større byene, og høyest i Oslo med 42 prosent.

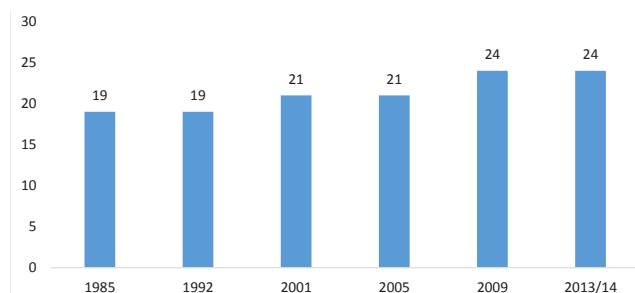
Både reiselengde og hastighet har økt

I 1985 var arbeidsreisen gjennomsnittlig 10,6 km. I 2013/14 er den økt til 16,3 km. Dette er en økning på omtrent 50 prosent, en økning som har skjedd gjennom hele perioden.



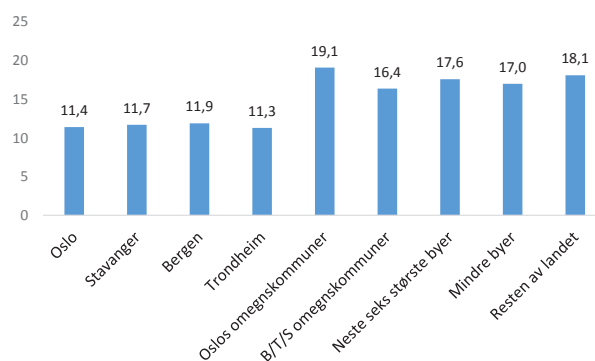
Arbeidsreisens lengde i km. 1985-2013/14. Prosent

Reisetiden har ikke økt tilsvarende. I 1985 brukte folk i gjennomsnitt 19 minutter på reisen til eller fra jobb, i 2013/14, var tidsbruken 24 minutter. Det betyr at hastigheten har økt fra 33 km/time til 41 km/time.



Arbeidsreisens lengde i minutter. 1985-2013/14. Prosent

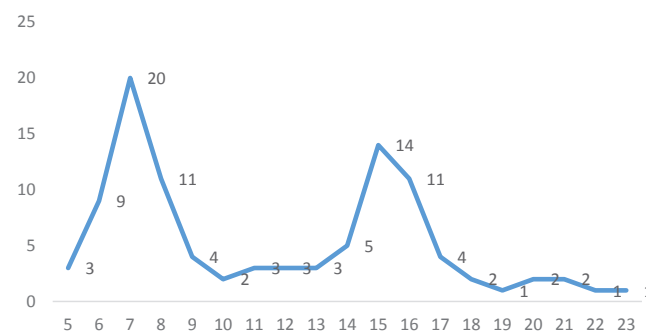
Bosatte i omegnskommunene til Oslo (Akershus og noen kommuner i Buskerud og Østfold) i har de lengste arbeidsreisene. De korteste har de som bor i de fire største byene. Dette har endret seg lite over tid.



Reiselengde i km etter bosted. 2013/14. Prosent

Rushtidstopperne er spissere om morgenen enn om ettermiddagen

Figuren under viser når arbeidsreisene starter gjennom hele dagen. Morgenrushet er mye mer konsentrert enn ettermiddagsrushet. Hver femte arbeidsreise starter ca kl 7 om morgenen, mens avslutningen av arbeidsdagen strekker seg utover ettermiddag og kveld.



Arbeidsreisenes starttidspunkt. Prosent. 2013/14.

Mange har fleksitid

Nesten 40 prosent av de yrkesaktive har fleksibel arbeidstid (fleksitid + kjernetid), 15 prosent arbeider skift eller turnus og de resterende har fast arbeidstid på dagtid.

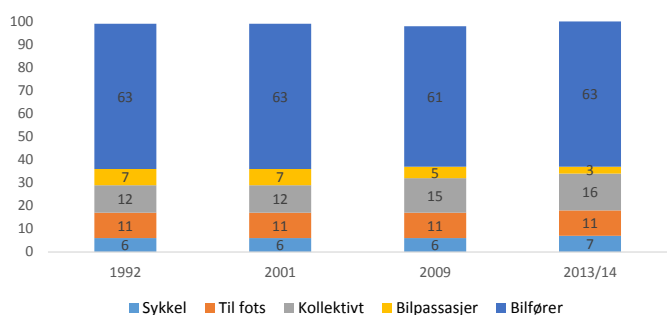
Ikke alle er på arbeidsplassen hver dag. Nesten 30 prosent av yrkesaktive med en arbeidsuke på 35 timer eller mer er vanligvis mindre enn fem dager på arbeidsplassen per uke. Mer enn en tredjedel arbeider hjemme og ni prosent konsentrerer arbeidstiden til færre dager. Dette er begge tilpasninger som reduserer reiseomfanget.



Hva man gjør de dagene man ikke reiser til/fra jobb. 2013/14. Prosent

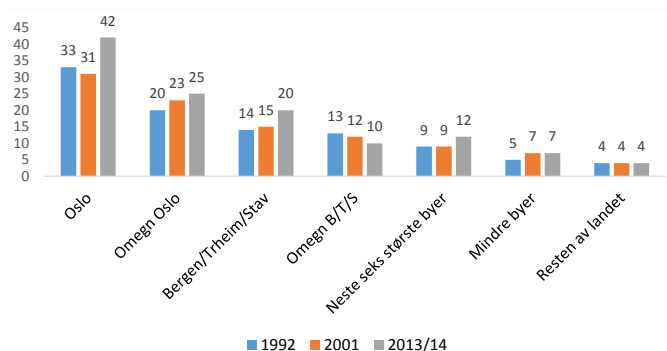
Kollektivandelen på arbeidsreisen øker i storbyene

Fra 1992 til 2013/13 har kollektivandelen på arbeidsreisen økt noe, fra 12 til 16 prosent, samtidig med en liten nedgang i andelen bilpassasjerer.



Transportmiddelbruk på arbeidsreiser. 1992-2013/14. Prosent

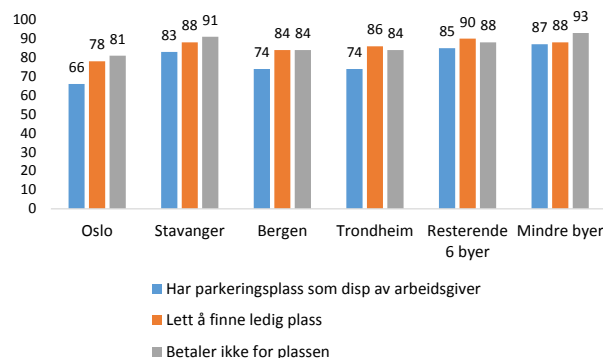
Det er først og fremst i de store byene at andelen som reiser kollektivt til arbeid har økt. I Oslo var den 33 prosent i 1992 og 42 prosent i 2013/14. I Bergen, Trondheim og Stavanger samlet har økningen vært fra 14 prosent til 20 prosent. I omegnskommunene til disse byene har det derimot vært en liten nedgang.



Andelen som reiser kollektivt til/fra arbeid. 1992-2013/14. Prosent

Parkeringsmuligheter i byene

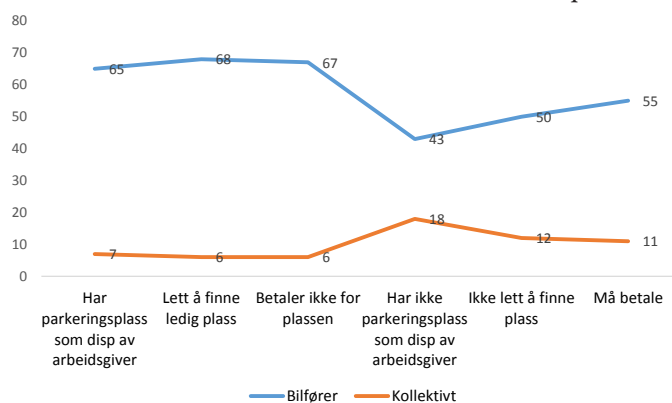
Dersom de yrkesaktive skal kjøre bil til arbeidet, er det så mange som 82 prosent som har en parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiveren. Dette er minst vanlig i Oslo, mest i de mindre byene. Av de som har slik parkeringsplass er det 89 prosent som sier det er lett å finne plass, og plassen er gratis i ca 90 prosent av tilfellene.



Parkeringsmuligheter i byer. 2013/14. Prosent

Parkering viktig for transportmiddelvalg

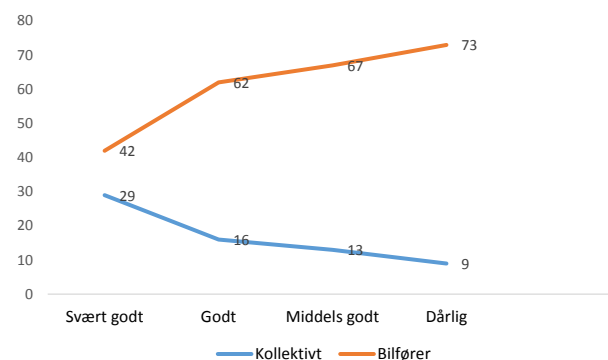
Når det finnes lett tilgjengelig og gratis parkering, er det i underkant av 70 prosent som kjører bil. Andelen synker ned til ca 40 prosent når arbeidsgiver ikke tilbyr parkeringsplass til sine ansatte. Andelen som reiser kollektivt er da nesten 20 prosent.



Andel som kjører bil og reiser kollektivt etter parkeringsforholdene ved arbeidsplassen. 2013/14. Prosent

Kollektivtilbudet må være godt for at man velger det

Selv om kollektivtilbudet er svært godt (her definert som minst fire avganger per time og mindre enn én kilometer til holdeplassen) er det ikke mer enn 29 prosent som reiser kollektivt til og fra arbeid. Andelen som kjører bil stiger raskt med dårligere kvalitet på kollektivtilbudet.



Andel som kjører bil og reiser kollektivt etter kvalitet på kollektivtilbudet. 2013/14. Prosent