

Sammendrag:

Reisevaner i Sarpsborg og Fredrikstad 2013/14

TØI rapport 1414/2015
Forfatter: Susanne Nordbakke
Oslo 2015 37 sider

Både andelen som har bil i husholdningen og andelen reiser som bilfører er høyere i Sarpsborg og Fredrikstad enn gjennomsnittet for hele landet. Kollektivtilbudet er imidlertid dårligere i Sarpsborg og Fredrikstad enn i resten av landet. Kollektivandelen på daglige reiser er også lavere i Sarpsborg og Fredrikstad enn i resten av landet. I Sarpsborg har andelen reiser som bilfører økt i perioden fra 2009 til 2013/14. Bilførerandelen har holdt seg mer eller mindre stabil i Fredrikstad i samme periode.

Hovedfunn

- Andelen som oppgir at de har bil i husholdningen er høyere i Sarpsborg og i Fredrikstad enn landsgjennomsnittet. I begge kommunene har det vært en økning i andelen som oppgir at de ikke har bil i husholdningen i perioden 2009/10 til 2013/14.
- Kollektivtilbudet er noe bedre i Fredrikstad enn i Sarpsborg hva gjelder antall avganger på dagtid. Kollektivtilbudet for de to kommunene sett under ett er imidlertid noe dårligere enn i andre mellomstore byområder i Norge. Mens 26 prosent svarer at de har svært god tilgang til kollektivtransport i mellomstore byområder, er den tilsvarende andelen for Sarpsborg og Fredrikstad 20 prosent.
- I gjennomsnitt foretar bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad 3,2 reiser i snitt hver dag. Dette har ikke endret seg siden 2009/10. Antallet reiser per dag/person skiller seg ikke ut fra resten av landet. Sammenliknet med 2009/10 har det imidlertid vært en økning i andelen som oppgir at de ikke har foretatt en reise på registreringsdagen i de to kommunene.
- 62 prosent av reisene gjennomføres som bilfører i de to kommunene. I Sarpsborg er det signifikant flere reiser som gjennomføres som bilfører enn i Fredrikstad (66 mot 59 prosent). I Sarpsborg har vært en økning i andelen reiser som bilfører i perioden 2009/10 til 2013/14, mens andelen reiser til fots og som bilpassasjer har gått ned i samme periode. Transportmiddelfordelingen har holdt seg mer eller mindre stabil i Fredrikstad i perioden 2009/10 til 2013/14.
- De fleste reisene ender og starter innenfor hver av kommunene (75 prosent i Fredrikstad og 72 prosent i Sarpsborg). Ellers går reisene enten til nabobyen (Fredrikstad eller Sarpsborg) eller til andre deler av Østfold fylke. Kun tre prosent av reisene som starter i Sarpsborg eller Fredrikstad ender i Oslo/Akershus.

- De fleste av reisene i de to kommunene foretas i forbindelse med arbeid (22 prosent), handle/service (29 prosent) og med fritid (18 prosent). Det er små forskjeller mellom Sarpsborg og Fredrikstad hva gjelder reisenes formål. I begge kommunene har det imidlertid vært en økning i andelen reiser som gjøres i forbindelse med arbeid og en nedgang i besøksreiser i perioden 2009/10 til 2013/14.
- 73 prosent av arbeidsreisene i Sarpsborg og Fredrikstad foretas med bil som fører. Bilførerandelen på arbeidsreiser er høyere i disse to kommunene sammenliknet med landsgjennomsnittet (62 prosent). Bilførerandelen på arbeidsreiser er noe høyere i Sarpsborg enn i Fredrikstad (78 mot 69 prosent). Det har imidlertid ikke vært noen endring i transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser i perioden 2009/10 til 2013/14 i de to kommunene.
- Handle- og servicereiser utgjør 29 prosent av alle reisene som bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad foretar. Dette har ikke endret seg siden 2009/10. De fleste handle- og servicereisene gjelder innkjøp av dagligvarer (62 prosent) og foretas først og fremst innenfor hver av kommunegrensene. De fleste handle- og servicereiser i Sarpsborg og Fredrikstad foretas med bil.
- Blant bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad som bor innenfor Glommaringens nedslagsområde er det langt flere som oppgir at de har et bedre kollektivtilbud (i form av antall avganger per time) enn de som bor utenfor Glommaringens nedslagsområde. Det er imidlertid ingen forskjell mellom de som bor innenfor og utenfor Glommaringens nedslagsområde i kollektivandel på reiser som starter enten innfor eller utenfor Glommaringens nedslagsområde. Kollektivtilbudet (antall avganger) har forbedret seg i perioden 2009/10 til 2013/14 for bosatte både innenfor og utenfor Glommaringens nedslagsområdet.