

## Sammendrag:

# Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport

## 20 år med nasjonale reisevaneundersøkelser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) er den femte reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i Norge. Den første ble gjort for 20 år siden, i 1985, de neste tre i 1992, 1998 og 2001.

Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisevaner. Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

- omfanget av folks reiser
- hensikten med folks reiser
- hvordan folk reiser
- hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper

I RVU 2005 er 17 514 personer over 12 år intervjuet. Omtrent 10 000 av disse utgjør et representativt utvalg for hele landet, resten er regionale tilleggsutvalg.

## Økning i tilgang til bil

Tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reise måte. I 2005 tilhørte 87 prosent av befolkningen en husholdning med minst én bil. Omtrent halvparten har én bil, en tredel har to biler og sju prosent har tre eller flere biler. Dette er en økning i forhold til 2001. I 2001 var det 64 prosent som sa at de *alltid* hadde tilgang til bil, i 2005 var andelen økt til 68 prosent.

Tilgang til bil varierer. Menn har fremdeles bedre tilgang til bil enn kvinner. Andre kjennetegn på dem som har god tilgang til bil er at de har høy inntekt og utdanning, befinner seg i aldersgruppen 45-54 år og lever i ekteskap/samboerskap med barn. Det er også stor forskjell i tilgang til bil etter hvor man bor. Bosatte i Oslo har dårligst tilgang til bil, mens bosatte i

mindre tettsteder og i spredtbygde strøk har best tilgang. Også bosatte i områdene rundt de store byene har god tilgang til bil.

På 90-tallet gikk andelen førerkort blant ungdom i alderen 18-24 år ned. Den relativt lave andelen med førerkort i denne aldersgruppen har i 2005 holdt seg på samme nivå som i 2001, 73 prosent. Den oppgitte grunnen til ikke å ha førerkort blant ungdom er først og fremst at de ikke har behov eller at de ikke har råd.

Bosted er den viktigste faktoren for hva slags kollektivtilbud man har. Kvaliteten på kollektivtilbudet, dvs avstand til holdeplass og avgangshyppighet, er aller best for bosatte i Oslo. Også bosatte i Bergen, Trondheim og Stavanger kommer relativt bra ut, mens de som bor i områdene rundt de store byene har et betydelig dårligere tilbud.

Av de som har oppgitt hva slags tilbud de har, har 24 prosent et meget godt tilbud, 46 prosent et godt eller middels godt, mens 30 prosent har et dårlig eller svært dårlig tilbud. I forhold til 2001 er dette en forbedring på landsbasis, da 38 prosent sa at de hadde et dårlig eller svært dårlig tilbud.

En stor del av befolkningen eier sykkel, 76 prosent. Her har det ikke vært noen endring fra 2001. Det har det heller ikke vært når det gjelder eie eller tilgang til moped og motorsykkel, 10 prosent er i besittelse av et slikt kjøretøy.

## Flere reiser og mer bilbruk i dagliglivet

I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som enhver forflytning utenfor tomten der man bor, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Når en kommer fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. På en reise kan det brukes ett eller flere transportmidler. Å gå eller sykle regnes som selvstendige reisemåter på linje med motoriserte transportmidler.

I 2005 foretok befolkningen i gjennomsnitt 3,3 reiser per dag. Dette er en liten økning fra 2001, da

gjennomsnittet var 3,1. Det er bare 12 prosent som ikke reiser i løpet av en gjennomsnittsdag. Omtrent en tredel har 1-2 reiser. Tilsvarende andel har 3-4 reiser, mens 26 prosent har fem eller flere reiser. Det er en liten økning fra 2001 i andelen som reiser.

Gjennomsnittsreisen er 11,1 km, som er en liten reduksjon fra 2001, og den tar 20 minutter. Samlet reiselengde per dag for hver enkelt er 37,4 km, en liten økning fra 2001. En stor del av de daglige reisene er korte. 41 prosent er under 3 km, 32 prosent ligger mellom 3 og 10 km, mens 27 prosent er 10 km eller lengre. Menn, yrkesaktive, folk med høy inntekt og utdanning og bosatte i omegnskommunene til Oslo reiser lengst.

Økningen i antall reiser er først og fremst knyttet til reiser som bilfører, fra 1,6 reiser per person per dag til 1,8, en økning på 12 prosent. Antallet reiser er stabilt for de andre reisemåtene. I 2005 foregikk 54 prosent av alle reiser som bilfører. Det er en liten økning fra 2001, og en klar økning siden 1992. Sammen med de reisene som foretas som bilpassasjer utgjør reiser med bil to av tre reiser. En av fem reiser skjer til fots, og totalt foregår en av fire reiser uten bruk av motoriserte kjøretøy. Reiser med kollektive transportmidler utgjør åtte prosent av alle reiser. De fleste av disse er med buss. Hvis vi skiller de som bor i Oslo og omegn fra resten av landet, ser vi at trikk og bane her utgjør en større andel av kollektivreisene enn buss, og at andelen togreiser er dobbelt så høy som i resten av landet.

Det er store variasjoner i kjennetegn på hvem som bruker hvilket transportmiddel eller reisemåte mest:

#### **Bilbrukere:**

- har minst to biler i husholdningen
- har alltid tilgang på bil
- har dårlig kollektivtilbud
- er menn
- er i alderen 35-44 år
- har barn
- er yrkesaktive

#### **Fotgjengere:**

- har ikke tilgang på bil
- har et godt kollektivtilbud
- er kvinner
- er under 25 år eller over 67 år
- er enslige
- er ikke yrkesaktive
- har lav inntekt
- bor i de fire største byene

#### **Kollektivreisende:**

- har ikke førerkort eller bil
- har god tilgang på kollektivtransport
- er under 25 år
- bor i Oslo
- har lav inntekt

## **Stabilitet i reiseformålene**

Formålet med de daglige reisene kan deles i tre hovedområder:

- reiser i forbindelse med lønnsarbeid og skole/utdanning
- reiser i forbindelse med ubetalt arbeid for husholdningen
- reiser i forbindelse med fritiden

Arbeidsreisene utgjør 19 prosent av alle enkeltreiser, men er ofte koplet sammen med andre reiseformål, som innkjøp, hente og følge barn osv. På hverdagene utgjør arbeidsreisene nesten en tredel av alle hovedreiser. Både omfanget og konsentrasjonen i tid og rom betyr at arbeidsreisene er dimensjonerende både for kollektivtransport og vegsystem. I tillegg kommer tjenestereisene, to prosent og skolereisene, fire prosent.

Nesten 30 prosent av de daglige reisene er knyttet til innkjøp. Dette er en liten økning fra 2001. Mer enn halvparten av disse dreier seg om dagligvareinnkjøp, som kan betegnes som arbeid for husholdningen. En del shopping- eller handlereiser vil kunne betegnes som en form for fritidsaktivitet. I gjennomsnitt foretar befolkningen nesten én handlereise per dag. Følge- eller omsorgsreiser utgjør 10 prosent av de daglige reisene.

Eqne fritidsreiser representerer 17 prosent av de daglige reisene, og reiser i tilknytning til private besøk 13 prosent.

Sammenliknet med 2001 er endringene i fordeling av reiseformålene små.

## **Flere lange reiser og økning i bruk av fly på feriereiser**

I 2005 foretok befolkningen over 12 år 1,6 lange reiser i gjennomsnitt per måned.<sup>1</sup> Det er en klar økning i antall reiser siden 2001. Mer enn halvparten av

<sup>1</sup> Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei og reiser til/fra utlandet, uansett reiselengde. I 1998 var det også et krav til at utenlandsreisene skulle være 100 km eller lengre. Dette ble endret i 2001.

befolkningen har hatt en lang reise. En av tre har 1-2 slike reiser per måned, mens bare åtte prosent har foretatt fem eller flere lange reiser.

Reiser i forbindelse med ferie og fritid dominerer de lange reisene. Hver tredje reise skjer i feriesammenheng, og i tillegg kommer besøksreiser. Til sammen utgjør disse to formålene 56 prosent av de lange reisene. Arbeidsrelaterte reiser utgjør 18 prosent. Private ærend, dvs innkjøpsreiser, medisinske reiser, følge/hentereiser o.l., utgjør 16 prosent, mens organiserte fritidsaktiviteter i forbindelse med idrett, politikk etc står for tre prosent av reiseomfanget.

Bil brukes på de fleste lange reiser innenlands, 71 prosent, mens 13 prosent bruker fly, sju prosent tog og seks prosent buss. Det har vært en økning i bilbruken fra 2001.

På ferie og fritidsreiser til utlandet er flyet det dominerende transportmidlet med 60 prosent. Det har vært en økning fra 2001, da andelen flyreiser var 54 prosent.

## Hytteliv og båtliv

For første gang er det stilt spørsmål i RVU om eie og bruk av båt og hytte. Både hytte og båt er med på å generere transport. Helgeutfart er ofte knyttet til hyttebesøk og bruk av båt.

Ca 40 prosent av befolkningen eier eller disponerer fritidsbolig eller hytte, de aller fleste innenlands.

Kjennetegn ved typeiske hytteeiere:

- Personer i aldersgruppen 55-66 år
- Par med barn
- Administrative ledere
- Personer med høy husholdsinntekt

I gjennomsnitt bruker hytteeierne sine fritidsboliger 1,2 ganger per måned. De ivrigste hyttebrukerne er:

- Personer i alderen 55-66 år
- Par uten barn
- Administrative ledere og håndverkere
- Bosatte i Finnmark og Vest-Agder

Nesten en tredel av befolkningen eier eller har tilgang til båt. Den vanligste båttypen er liten motorbåt (7 m eller kortere), 68 prosent av båteierne har slik båt. Bare tre prosent eier seilbåt, men 17 prosent har stor motorbåt og 12 prosent en liten båt uten motor.

Når det gjelder den vanligste båttypen, er det liten variasjon i kjennetegn ved eierne. Den er utbredt i de fleste lag av befolkningen. Det som kjennetegner de andre typene av båteierne er:

### Liten båt uten motor:

- Eldre
- Enslige
- Yrke innen primærnæringene
- Lav husholdsinntekt
- Bosatt i Oppland/Hedmark

### Stor båt med motor:

- Aldersgruppen 55-66 år
- Par uten barn
- Yrkesfaglig utdanning
- Bosatt i Møre og Romsdal/Vest-Agder
- Høy husholdsinntekt

### Seilbåt:

- Personer med akademiske yrker
- Høy utdanning
- Høy husholdsinntekt
- Bosatt i eller nær Oslo

I sommerhalvåret er det en tredel som bruker båten flere ganger i uka. Godt og vel en femdel bruker den i gjennomsnitt en gang i uka, en tilsvarende andel benytter båten to – tre ganger i måneden, mens nesten en firedel bruker den enda sjeldnere eller aldri.