

Sammendrag

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 - nøkkelrapport

TØI rapport 1835/2021

Forfattere: Berit Grue, Iratxe Landa-Mata og Bjørg Langset Flotve

Oslo 2021 177 sider

Denne rapporten føyer seg til rekken av sju tidligere nøkkelrapporter fra nasjonale reisevaneundersøkelser. Nær 90 000 personer fra 13 år og eldre er intervjuet i 2018-2019. Nye intervjumetoder har bidratt til lavere reisetall, både ved å fange opp en større andel som ikke reiste, sammen med noe underrapportering av mer komplekse reisemønstre. Befolkningens generelle tilgang til transportressurser er omtrent som i 2013/14, men en økende bestand av elbiler og elsykler kommer til syne. Mer enn halvparten av reisene foretas som bilfører. Kollektivandelen har vist en jevn økning etter 1992, fra 2013/14 til 2018/19 mest på kortere reiseavstander i de største byene.

RVU 2018/19 – del av en kontinuerlig nasjonal reisevaneundersøkelse

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2018 og 2019 (RVU 2018/19) er siste toårsperiode av den kontinuerlige reisevaneundersøkelsen RVU 2016-2019. Denne føyer seg til en serie av sju tidligere nasjonale reisevaneundersøkelser (1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/14), som alle ble gjennomført som ettårige undersøkelser med etterfølgende publisering av datasett og tilhørende nøkkelrapport.

Det samlede datamaterialet fra 2018-2019 inneholder intervjuer med 88 548 personer i alderen 13 år og eldre. Dataene for de to årgangene er satt sammen og vektet til et ettårig materiale **representativt for reiseaktiviteten på befolkningsnivå en gjennomsnittsdag**. Nøkkeltallene er basert på de totalt 263 602 daglige reisene som er registret. **Begrepet «daglige reiser» innbefatter ingen begrensning på reiselengder eller reisemål.** Alle transportmåter inngår. Både vanlige, korte turer til fots, og mer sjeldne og lengre reiser tas med.

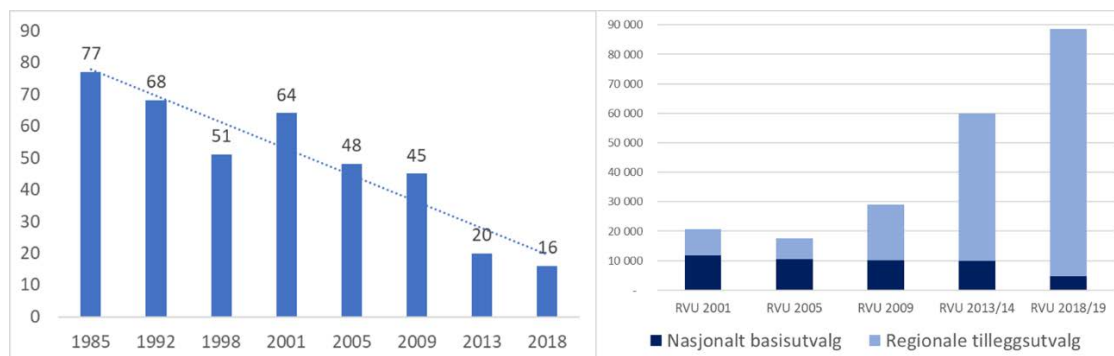
Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om:

- omfanget av folks reiser
- hvorfor folk reiser
- hvordan folk reiser
- hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper og bostedsområder

Til disse formålene trengs et stort datagrunnlag. Det gjelder både utvalgsstørrelse og kompleksiteten i den informasjonen som samles inn. Utviklingen med synkende svarprosent og økende geografiske utvalgsforskjeller (figur S.1) skaper utfordringer i en del sammenhenger. RVU for 2018 og 2019 gir til sammen et større utvalg enn de tidligere RVU. Økningen i utvalg er konsentrert til de større byområdene i form av store regionale tilleggsutvalg, samtidig som det nasjonale utvalget er relativt lite¹. Sammenslåingen av alle

¹ 4780 intervjuer i nasjonalt utvalg i 2018-2019 (RVU 2013/14: ca. 10.000)

data for 2018 og 2019 til denne rapporten ble gjort for å få tilstrekkelig datagrunnlag til representative nasjonale nøkkeltall.



Figur S.1: Utvikling i betingelser gjennom årene med nasjonale reisevaneundersøkelser. Venstre diagram: Svarprosent 1985-2018. Høyre diagram: Utvalgsstørrelser (antall intervjuer) og geografisk dekning 2001-2018/19.

Datainnsamlingen er foretatt av Epinion. I den kontinuerlige reisevaneundersøkelsen fra 2016 brukes for første gang selvbetjente web-intervjuer (CAWI) i tillegg til telefonintervjuer (CATI). I 2018-2019 var andelen web-respondenter 45 prosent.

Underrapportering av korte ærender gir færre og litt lengre reiser

Sammenliknet med RVU 2013/14 viser RVU 2018/19 en nedgang på 12 prosent i antall daglige reiser pr person. Reduksjonen gir trolig ikke et reelt bilde av endring i befolkningens reiseaktivitet. Nye intervjuemetoder kan ha bidratt til lavere reisetall, både ved å fange opp en større andel som ikke reiste, sammen med noe underrapportering av mer komplekse reisemønstre.

Dette kommer til syne ved nedgang i reiseformål som ofte gjøres i form av korte ærender undervegs mellom andre reisemål. Noen reiseformål er typisk for slike ærender, mens andre oftere regnes som endelig reisemål. Dermed ser vi liten eller ingen nedgang i arbeidsreiser og reiser til/fra fritidsformål, men bortfall av en del omsorg-/følgereiser og handledurer som oftere gjøres som ærender undervegs.

Det er dermed de korteste strekningene som har falt ut av reiserapporteringen, slik at gjennomsnittlig reiselengde for gjenværende reiser er noe høyere enn i RVU 2013/14. I RVU 2018/19 var en gjennomsnittsreise 15,6 km og varte 25 minutter (2013/14: 14,1 km, 23 minutter). I tillegg har RVU 2018/19 et bortfall av skolereiser grunnet uheldig sesongskjevhet i intervjuene med aldersgruppen 13-19 år.

Gjennomsnittlig samlet reiselengde og -tid pr dag for befolkningen fra 13 år og eldre var 43,2 km og 71 minutter. Fordi RVU 2018/19 har flere som ikke reiste, er tall pr dag litt lavere enn i RVU 2013/14. Blant de som reiste var tidsbruk og distanse omtrent som i 2013/14.

De som reiser lengst og bruker mest tid på reiser i løpet av en gjennomsnittlig dag er:

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-66 år
- Husstander med høy inntekt

- Yrkesaktive med lang arbeidstid

Reiselengdene er kortest for bosatte i de større byene.

Transportmiddelfordelingen på reiser har små endringer fra tidligere RVU. Mer enn halvparten av reisene foretas som bilfører. En litt lavere bilførerandel sammen med en liten økning i reisedistanser fra 2013/14, kan ha sammenheng med noe mangelfull rapportering av korte stopp underveis i komplekse resemønstre hvor bil er viktig transportmiddel. En femtedel av de daglige reisene er til fots, fem prosent med sykkel, og 11 prosent kollektivt.

Gjennomsnittlige reiselengder har økt fra RVU 2013/14 til 2018/19 for alle transportmåter unntatt kollektivtransport. Kollektivandelen har vist en jevn økning etter 1992, fra 2013/14 til 2018/19 mest i de største byene hvor reiseavstandene er kortest. Størst økning i kollektivandelen hadde befolkningen i Oslo, med 30 prosent av reisene på kollektive transportmidler i RVU 2018/19. Halvparten av disse kollektivreisene foretas med bane (trikk eller T-bane), og mer enn en tredjedel med buss. Etter Oslo har bosatte i Bergen høyest andel kollektivtransport. Legger vi til omlandet rundt de største bykommunene, øker betydningen av tog som kollektivtransportmiddel, spesielt i Osloområdet og Nord-Jæren. Høyeste andel tog, med 46 prosent av kollektivreisene, har de som bor i Buskerud-byen². Tog er et kollektivtransportmiddel med rekkevidde også utover de mest lokale reisene. Dermed er togtallene for byregionene i større grad sammensatt av både intern trafikk og pendling til/fra andre områder.

Utvalgene for byområdene er basert på respondentenes bosted, men reisetallene omfatter alle reisene de foretar, både innenfor og utenfor områdets grenser.

Nasjonalt er bilførerandelen 53 prosent. Disse gruppene har høyere bilførerandel (fra ca 57 prosent):

- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-66 år
- Husholdninger med barn
- Yrkesaktive som jobber heltid eller mertid, spesielt lederstillinger
- Middels og høyere inntektskategorier
- Bosatte i omlandskommunene til Bergen, Trondheim og Stavanger
- Bosatte i byområdene Nedre Glomma og Grenland. Disse er på linje med landet utenom de ni største byområdene
- Personer i husholdninger med to eller flere biler
- Personer med størst tilgang til å bruke husstandens bil(er)
- Bosatte i områder med middels eller dårligere tilgang på kollektivtransport

De med aller lengst utdanning har litt lavere bilførerandel enn gjennomsnittet. Andel bilførere øker med reiselengde.

Nasjonalt er kollektivandelen 11 prosent. I følgende grupper er andelen kollektivtrafikanter høyere (fra ca. 15 prosent):

- Unge, spesielt de under 18 år
- Enslige uten barn

² Kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier (kommuneinndeling pr 2019). Vedlegg 4 viser inndeling for alle byområdene som er med i tabellene i denne nøkkelrapporten.

- Deltidsarbeidende
- De laveste inntektskategoriene
- Bosatte i Oslo. Deretter følger Bergen og omlandet til Oslo
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer med svært god tilgang til kollektivtransport

Nasjonalt er gangandelen 20 prosent. I følgende grupper er andelen som går til fots (hele vegen) høyere (fra ca. 23 prosent):

- Unge, spesielt de under 18 år
- Enslige
- Ikke yrkesaktive
- De laveste inntektskategoriene
- Bosatte i de største byene
- Personer som ikke har førerkort og/eller begrenset tilgang til bil
- Personer med svært god tilgang til kollektivtransport (som er vanligst i de største byene)

Nasjonalt er sykkelandelen 5 prosent. I følgende grupper er andelen som sykler høyere (fra ca. 7 prosent):

- Aldersgruppen 13-17 år
- De laveste inntektskategoriene (stort innslag av barn/ungdom)
- Bosatte i Trondheim og Stavanger
- Av byområdene har Kristiansandsregionen relativt høy sykkelandel, i tillegg til Trondheimsområdet og Nord-Jæren
- Personer uten førerkort og/eller begrenset biltilgang

Tilgang til transportressurser omtrent som før

Andelen som har svært god eller god tilgang til kollektivtransport er 57 prosent, som i RVU 2013/14. Svært god tilgang til kollektivtransport er i RVU definert som minst fire avganger pr time og mindre enn én km til nærmeste holdeplass fra bostedet. Dette må regnes som et usikkert mål i RVU, da svarprosenten på disse spørsmålene er lav og kollektivtrafikanter er overrepresentert blant de som svarer. Best kollektivtilbud oppgis av respondentene i de største bykommunene, med Oslo først, fulgt av Stavanger, Trondheim, Bergen og Tromsø. For omegnskommunene, er det omlandet rundt Oslo og Stavanger som rapporterer best kollektivtilgang.

Tilgangen til førerkort og bil i RVU 2018/19 likner RVU 2009, det vil si litt lavere enn i 2013/14. 85 prosent tilhørte en husholdning med tilgang til bil. 43 prosent har én bil, 33 prosent har to biler, og ni prosent tre eller flere biler. 67 prosent har både førerkort og tilgang til bil hele reisedagen.

I gjennomsnitt har husstandene 1,4 biler. I RVU 2013/14 var det fortsatt få elbiler og hybridbiler i husstandene. I RVU 2018/19 er bensin- og dieseldrevne biler fortsatt i flertall (84 prosent), men andre energibærere er blitt mer vanlig. Ni prosent av husstandenes biler går på elektrisitet og seks prosent er hybridbiler. Flertallet av elbilene finnes i husstander med to eller flere biler. Flest elbiler finnes i de i høyeste inntektskategoriene og i de største byområdene, spesielt i Oslo og i Bergensområdet.

Tilgang til bil har klar sammenheng med inntekt. Fremdeles har menn bedre tilgang til bil enn kvinner, selv om forskjellen har blitt litt mindre.

Det er store forskjeller i transportmiddelbruk etter tilgang til bil, parkering og kollektivtransport. Et stort flertall av alle husstander med bil, 96 prosent, har parkeringsplass i nærheten av boligen. For husstandene med én bil har 94 prosent parkeringsplassen under 50 meter unna. For 98 prosent er avstanden under 100 meter. Bosatte i de største byene har noe mindre tilgang til parkering. Det gjelder spesielt Oslo, men også her har 85 prosent av husstandene med bil parkering ved boligen.

Blant de som var bilfører på arbeidsreise, svarte 80 prosent at de har mulighet til å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer. 72 prosent har parkeringstilgang ved arbeidsplassen hvor det både er avgiftsfritt og lett å finne plass.

Tilgangen til sykkel, MC og moped er litt lavere enn i RVU 2013/14. 72 prosent av befolkningen eier eller disponerer sykkel. Av disse har 91 prosent tilgang til én type sykkel. De fleste elsykler og bysykler disponeres av personer som også har vanlig sykkel. Ser vi på sykkeltyper, finnes vanlig sykkel hos 69 prosent og elsykkel hos sju prosent av befolkningen. Ni prosent har MC/moped.