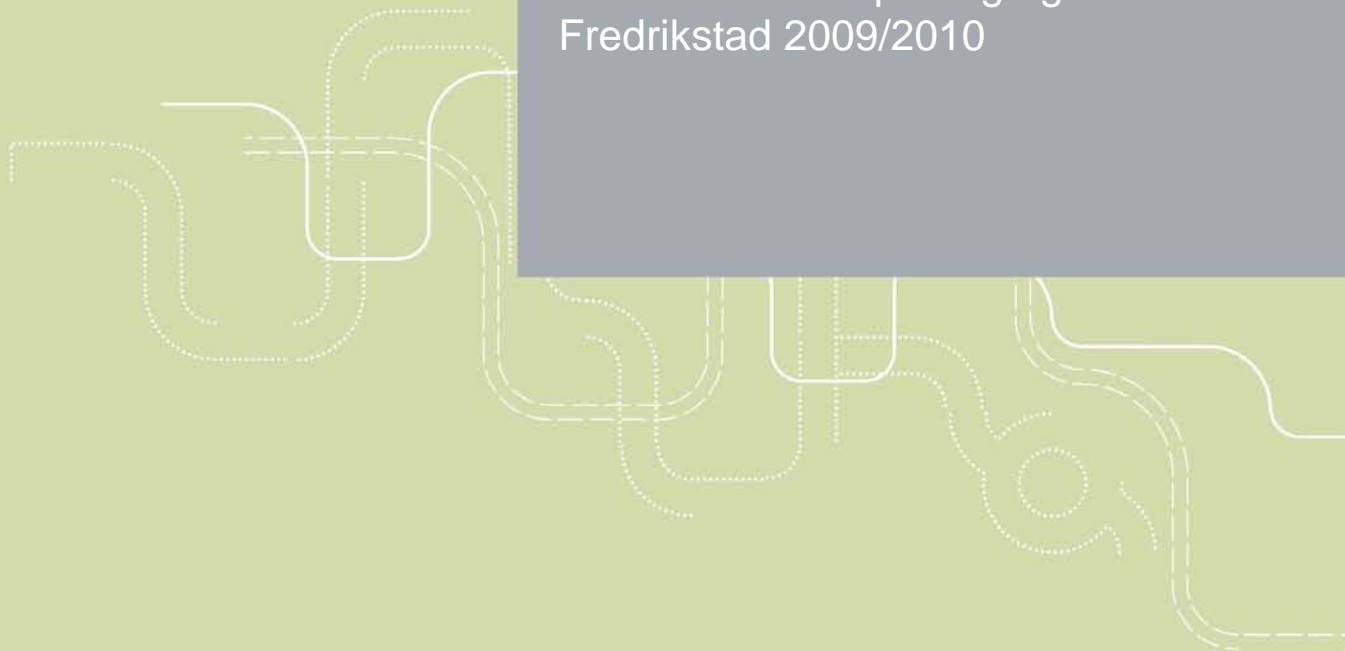




Reisevaner i Sarpsborg og
Fredrikstad 2009/2010



Reisevaner i Sarpsborg og Fredrikstad 2009/2010

Liva Vågane

Transportøkonomisk institutt (TØI) har opphavsrett til hele rapporten og dens enkelte deler. Innholdet kan brukes som underlagsmateriale. Når rapporten siteres eller omtales, skal TØI oppgis som kilde med navn og rapportnummer. Rapporten kan ikke endres. Ved eventuell annen bruk må forhåndssamtykke fra TØI innhentes. For øvrig gjelder [åndsverklovens](#) bestemmelser.

Tittel: Reisevaner i Sarpsborg og Fredrikstad 2009/2010

Title: Travel behaviour in Sarpsborg and Fredrikstad 2009/2010

Forfattere: Liva Vågane

Author(s): Liva Vågane

Dato: 05.2011

Date: 05.2011

TØI rapport: 1142/2011

TØI report: 1142/2011

Sider 32

Pages 32

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1219-1

ISBN Electronic: 978-82-480-1219-1

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Fredrikstad kommune
Sarpsborg kommune
Statens vegvesen Region Øst
Østfold Fylkeskommune

Financed by: Fredrikstad Municipality
Sarpsborg Municipality
The Norwegian Public Roads
Administration, Eastern Region
Østfold County Council

Prosjekt: 3482 - Den nasjonale
reisevaneundersøkelsen 2009 -
Tilleggsutvalg

Project: 3482

Prosjektleder: Liva Vågane

Project manager: Liva Vågane

Kvalitetsansvarlig: Randi Hjorthol

Quality manager: Randi Hjorthol

Emneord: Intervjundersøkelse
Norge
Reisevaneundersøkelse
Transportmiddel

Key words: Mode of transport
Norway
Travel behavior
Travel survey

Sammendrag:

Rapporten beskriver transportressursene og reiseaktiviteten til de bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad kommuner basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009.

Summary:

This report uses data from the 2009 Norwegian National Travel Survey to give information on transport resources and travel behaviour amongst residents of Sarpsborg and Fredrikstad.

Language of report: Norwegian

Rapporten utgis kun i elektronisk utgave.

This report is available only in electronic version.

Transportøkonomisk Institutt
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Institute of Transport Economics
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo, Norway
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) ble gjennomført fra februar 2009 til september 2010. Formålet med undersøkelsen er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet og brukes av transportmyndighetene til en lang rekke planleggingsformål.

Hoveddelen av RVU 2009 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. I tillegg har det vært mulig å bestille tilleggsutvalg. Sarpsborg og Fredrikstad kommuner var to av kommunene som hadde tilleggsutvalg. Det gir muligheter for å analysere tallene for området litt mer i detalj. Sarpsborg kommune, Fredrikstad kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen Region øst har finansiert tilleggsutvalget og denne rapporten. Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Laila Vestby, Sarpsborg kommune.

Liva Vågane har skrevet rapporten. Randi Hjorthol har stått for kvalitetssikringen.

Oslo, mai 2011

Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Randi Hjorthol
Fungerende avdelingsleder

Innhold

Sammendrag

Innledning	1
Datagrunnlag	1
Soneinndeling	1
Tilgang til transportressurser	3
Tilgang til bil og førerkort	3
Tilgang til sykkel	4
Kollektivtilbud	5
Reiseaktiviteten	7
Reisene	10
Hvor går reisene?	10
Transportmiddelbruk	11
Reiselengde	13
Transportmiddelbruk på korte reiser.....	14
Reisene fordelt over døgnet	15
Formål.....	15
Arbeidsreisene	17
Hvor går arbeidsreisene?	17
Arbeidsreisens lengde	17
Transportmiddelbruk på arbeidsreisen.....	18
Hvorfor ikke kollektivt?.....	18
Handle- og servicereiser	21
Innkjøpsreiser til Sverige	23
Betydningen av Glommaringen	24
Sammenligning med 2006	26
Om den nasjonale reisevaneundersøkelsen	28
Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser.....	28
Intervjuopplegg	29
Spørreskjema	30
Utvalg og vekting.....	31
Referanser	32

Sammendrag:

Reisevaner i Sarpsborg og Fredrikstad 2009/2010

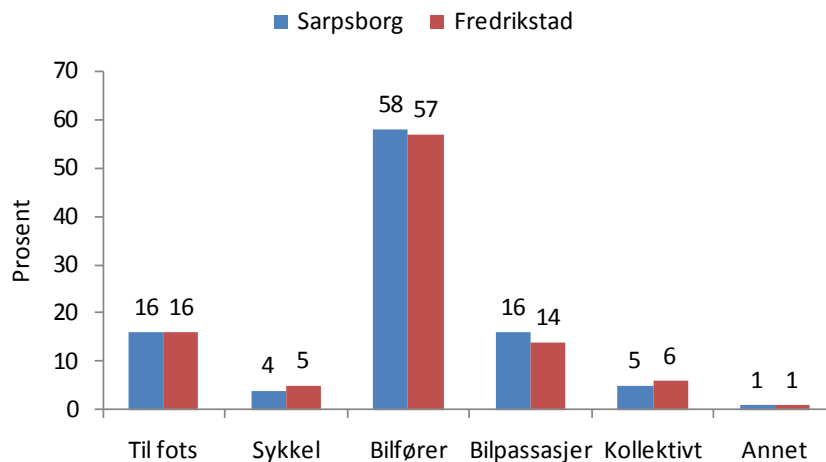
*TØI rapport 1142/2011
Forfatter(e): Liva Vågane
Oslo 2011, 32 sider*

Resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 viser at de bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad er relativt like når det gjelder tilgang på transportressurser og reiseatferd. Til tross for et godt kollektivtilbud er kollektivandelen beskjeden. De fleste reisene foregår innenfor kommunens grenser.

Hovedfunn

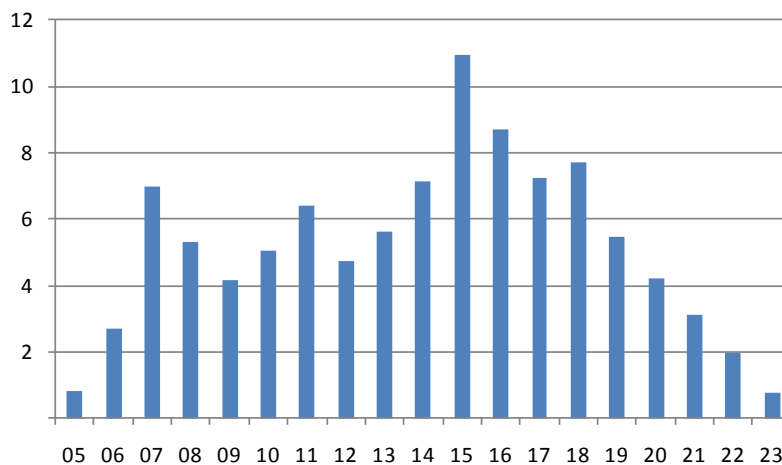
- I Sarpsborg og Fredrikstad har ni av ti bosatte tilgang på bil i husholdningene. 45 prosent bor i en husholdning som har mer enn én bil. Det er små forskjeller mellom de to kommunene, men bilholdet er noe høyere enn landsgjennomsnittet. 86 prosent av befolkningen over 18 år har førerkort
- Kollektivtilbudet er relativt godt. En av fem svarer at de har fire avganger eller flere i timen på dagtid fra den holdeplassen det er mest naturlig å bruke. En av ti har avganger sjeldnere enn en gang i timen. Andelen som ikke vet hvor mange avganger det er, ligger på 15 prosent. Dårlig kunnskap om tilbudet tyder på at det brukes sjeldent.
- Av de bosatte over 13 år i Sarpsborg og Fredrikstad er det 17 prosent som ikke har foretatt noen reiser den oppgitte registreringsdagen. Ni prosent har mer enn seks reiser, og i gjennomsnitt har de foretatt 3,2 reiser. Det er små forskjeller mellom de to kommunene. Disse reisene utgjør totalt snaut fire mil, og reisetiden er i overkant av en time.

- Reisene som foretas av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg, foregår for det meste med bil (figur S1). Drøyt 70 prosent av alle reiser er som bilfører eller bilpassasjer. Det er små forskjeller mellom de to kommunene.



Figur S1: Transportmiddelbruk på reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

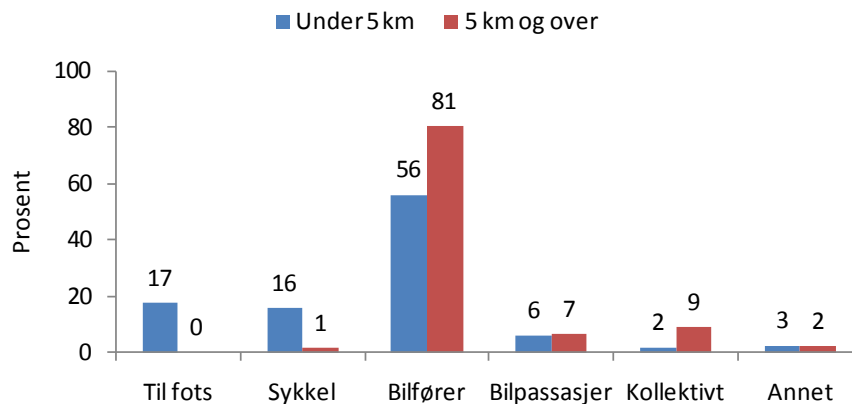
- Flertallet av reisene foregår innenfor avgrensede områder. Rundt 70 prosent av reisene foregår innenfor Sarpsborgs eller Fredrikstads grenser, mens åtte prosent av reisene går mellom de to kommunene.
- På ukedagene er det høyest andel reiser mellom kl 15 og 16 (figur S2).



Figur S2: Reisens starttidspunkt. Reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg mandag-fredag. Prosent

- Yrkesaktive i Sarpsborg og Fredrikstad har i snitt 16,6 km til arbeid. Blant de bosatte i Sarpsborg har 63 prosent arbeidssted i Sarpsborg, for Fredrikstad er tilsvarende andel 77 prosent. Totalt har 36 prosent mindre enn fem kilometer fra bosted til arbeidssted.

- Bil er det dominerende transportmidlet på arbeidsreisen både på reiser over og under fem km. Kollektivandelen er relativt lav, også på de lengre arbeidsreisene.



Figur S3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Reiser som starter/ender hjemme med formål arbeid. Reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. N=731 reiser

- De som kjører bil på arbeidsreisen, oppgir at den viktigste grunnen til å velge bil framfor buss eller tog er tidsbruken. Nesten halvparten av bilbrukerne synes at det kollektive alternativet tar for lang tid. Nærmere 30 prosent mener at det er for få avganger. En del trenger bil i arbeidet, men dette utgjør en relativt liten andel.
- Bilen dominerer på handlereisene, enten som fører eller som passasjer. Det varierer en del mellom sonene, med lavest bilandel i sentrum av Fredrikstad og høyest i omlandet til Fredrikstad. Kollektivandelene er svært små på denne typen reiser.
- Andelen av handlereisene som går ut av landet er i underkant av fem prosent, både i Sarpsborg og Fredrikstad. I Sarpsborg er det 23 prosent som har hatt en innkjøpsreise til utlandet (Sverige) siste måned, mens det i Fredrikstad er 18 prosent. For landet som helhet er denne andelen på 4 prosent.

Innledning

Denne rapporten beskriver de bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad og deres tilgang til transportmidler, omfang av reiser og transportmiddelbruk for perioden 2009-2010.

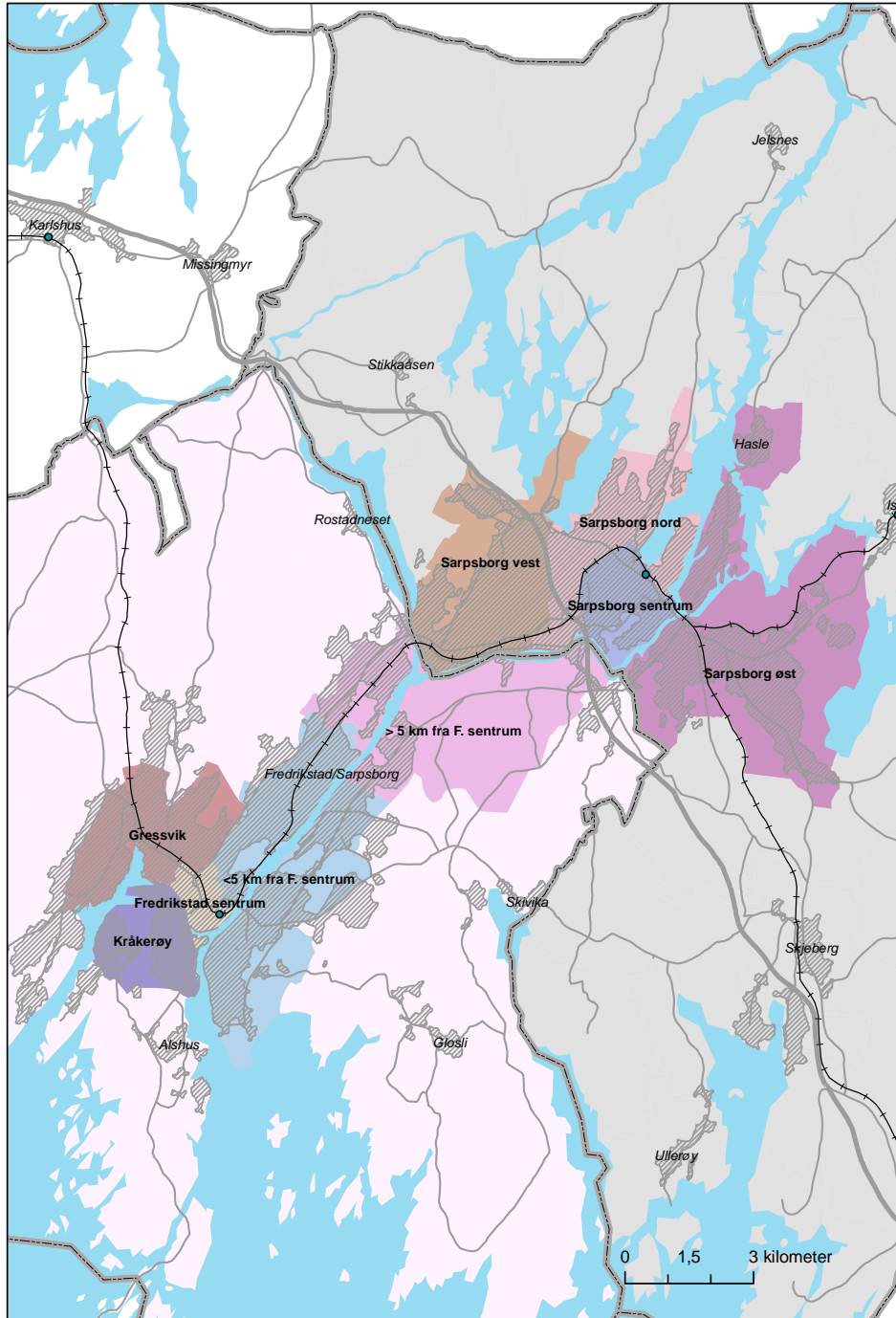
Datagrunnlag

Datamaterialet er basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. Statens vegvesen Region øst, Østfold fylkeskommune, Sarpsborg kommune og Fredrikstad kommune finansierte et tilleggsutvalg i de to kommunene. Intervjuene ble foretatt i perioden februar 2009 – september 2010. Totalt ble det gjennomført i overkant av 1700 intervjuer i de to kommunene. For flere detaljer om gjennomføringen av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009, se siste kapittel eller nøkkelrapporten for undersøkelsen (Vågane mfl 2011).

Undersøkelsen dekker personer 13 år og eldre. I de fleste analysene har vi begrenset oss til de bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad kommuner siden datagrunnlaget for tilreisende blir for tynt, og vil derfor påvirke resultatene selv om datamaterialet er vektet.

Soneinndeling

Der datagrunnlaget er godt nok, har vi delt regionen inn 11 soner. Tilsvarende inndeling ble brukt for undersøkelsen som ble gjennomført i 2006 (Kjørstad 2007) (se kart).



Figur 1: Oversikt over sonene i regionen

Tilgang til transportressurser

Tilgang til bil og førerkort

I Sarpsborg og Fredrikstad har ni av ti bosatte tilgang på bil i husholdningene (tabell 1). 45 prosent bor i en husholdning som har mer enn én bil. Det er små forskjeller mellom de to kommunene, men bilholdet er noe høyere enn landsgjennomsnittet (Vågane mfl. 2011).

Tabell 1: Tilgang til bil i husholdningen. Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Ingen	10	11	11
En bil	43	45	44
To biler	36	36	36
Tre biler eller flere	11	8	9
Sum	100	100	100
Antall personer	705	1037	1742

86 prosent av befolkningen 18 år og eldre har førerkort (tabell 2). Andelen som har førerkort er lavest blant de yngste og eldste aldersgruppene, og kvinner har i mindre grad enn menn førerkort. Disse tendensene er de samme som vi ser for landet for øvrig.

Tabell 2: Andel som har førerkort etter kommune, alder og kjønn. Bosatte 18 år og eldre i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Har førerkort	Antall personer
Alle	86	1617
Sarpsborg	87	653
Fredrikstad	86	964
18-24 år	62	108
25-34 år	90	159
35-44 år	96	278
45-54 år	95	321
55-66 år	91	398
67-74 år	85	196
75 år+	61	157
Mann	91	758
Kvinne	82	859

Tilgang på bil og førerkort har 81 prosent av befolkningen (tabell 3). 7 prosent har verken bil eller førerkort. Denne andelen er høyest blant de eldste og blant

kvinner. Blant de yngste er det en del som har tilgang på bil, men ikke førerkort. Dette er typisk ungdom som ikke har flyttet hjemmefra.

Tabell 3: Førerkort og tilgang på bil i husholdningen etter kommune, alder og kjønn. Bosatte 18 år og eldre i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Verken bil eller førerkort	Førerkort, ikke bil	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort	Sum	N (uvektet)
Alle	7	5	7	81	100	1 615
Sarpsborg	7	4	7	82	100	653
Fredrikstad	7	5	7	81	100	962
18-24 år	7	8	32	53	100	107
25-34 år	6	7	4	83	100	159
35-44 år	2	2	3	94	100	278
45-54 år	2	3	3	92	100	320
55-66 år	4	4	6	87	100	398
67-74 år	10	3	5	81	100	196
75 år+	29	8	10	53	100	157
Mann	3	5	6	86	100	757
Kvinne	10	4	8	77	100	858

Tilgang til sykkel

Det er et transportpolitisk mål å få flere til å sykle. Da hjelper det med tilgang på sykkel, noe som 81 prosent av befolkningen i Fredrikstad og Sarpsborg har (tabell 4). De eldste og de unge, nyetablerte har dårligst tilgang på sykkel.

Tabell 4: Andel som eier eller disponerer sykkel etter kommune, alder og kjønn. Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Eier eller disponerer	N (uvektet)
Alle	81	1741
Sarpsborg	80	705
Fredrikstad	82	1036
13-17 år	90	127
18-24 år	69	108
25-34 år	85	158
35-44 år	90	278
45-54 år	86	322
55-66 år	85	397
67-74 år	75	195
75 år+	51	156
Mann	84	841
Kvinne	78	900

Kollektivtilbud

Kollektivtilbudet i Sarpsborg og Fredrikstad kan vurderes i forhold til antall avganger. Én av fem svarer at de har fire avganger eller flere i timen på dagtid fra den holdeplassen det er mest naturlig å bruke (tabell 5). Én av ti har avganger sjeldnere enn én gang i timen. Dette gjelder avganger i tidsrommet 9-15, og dekker derfor ikke eventuelle rushtidsavganger. Vi vet heller ikke om bussen/toget går i en retning som er ønskelig.

Andelen som ikke vet hvor mange avganger det er, ligger på 15 prosent. Dårlig kunnskap om tilbudet tyder på at det brukes sjeldent.

Tabell 5: Antall avganger fra holdeplassen det er mest aktuelt å bruke (9-15 på hverdager). Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
4 ganger pr time eller flere	18	21	20
2-3 ganger pr time	29	30	29
1 gang pr time	40	40	40
Hver annen time	5	5	5
Sjeldnere	8	4	5
Sum	100	100	100
Andel "Vet ikke"	16	14	15
N (uvektet)	706	1039	1745

Om vi kombinerer antall avganger og avstand til holdeplassen, ser vi at 15 prosent har et kollektivtilbud som kan defineres som svært godt, dvs. med avganger minst fire ganger i timen og mindre enn én kilometer til holdeplassen (tabell 6). Forskjellene mellom de to kommunene er små, men Fredrikstad har et noe bedre tilbud enn Sarpsborg.

Tabell 6: Tilgang til kollektivtransport.¹ Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Svært god	14	17	15
God	29	29	29
Middels god	38	37	38
Dårlig	12	12	12
Svært dårlig	7	5	6
Sum	100	100	100
Kjenner ikke tilbudet	18	16	17
N (uvektet)	700	1033	1733

¹ Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr. time	1	2	5
2-3 pr. time	2	3	5
1 pr. time	3	4	5
Annenhver time / sjeldnere	4	5	5

1) *Svært god tilgang*

Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen

2) *God tilgang*

2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

3) *Middels god tilgang*

1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

4) *Dårlig tilgang*

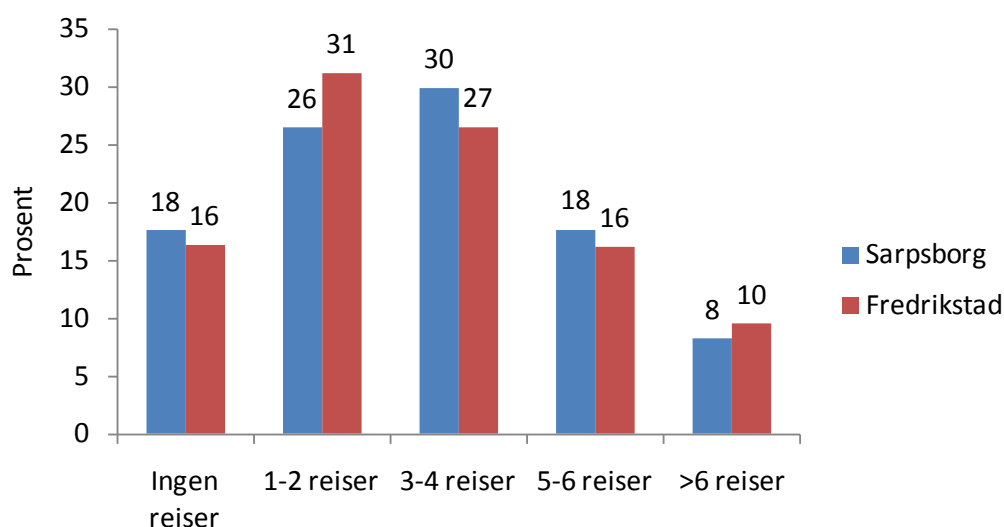
Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

5) *Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*

Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

Reiseaktiviteten

Av de bosatte over 13 år i Sarpsborg og Fredrikstad er det 17 prosent som ikke har foretatt noen reiser den oppgitte registreringsdagen. Ni prosent har mer enn seks reiser, og i gjennomsnitt har de foretatt 3,2 reiser. Dette er på nivå med landsgjennomsnittet (Vågane mfl. 2011). Det er små forskjeller mellom de to kommunene (figur 2). Disse reisene utgjør totalt snaut fire mil, og reisetiden er i overkant av en time.



Figur 2: Antall reiser pr dag. Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

Bosatte i Sarpsborg reiser i gjennomsnitt noe kortere enn de bosatte i Fredrikstad i løpet av en gjennomsnittsdag (tabell 7). De bruker også derfor noe mindre tid på reising. Ungdom og pensjonister reiser kortest, og menn reiser over én mil lengre enn kvinner.

Tabell 7: Gjennomsnittlig antall reiser, kilometer og minutter pr. dag. Personer bosatt i Sarpsborg og Fredrikstad.

	Reiser	Kilometer	Minutter	Antall personer
Alle	3,2	38,0	68	1 745
Sarpsborg	3,2	34,0	61	706
Fredrikstad	3,2	40,8	72	1 039
13-17 år	3,4	23,8	61	127
18-24 år	3,1	43,7	66	108
25-34 år	3,8	43,6	75	159
35-44 år	4,0	48,7	77	278
45-54 år	3,4	49,2	80	322
55-66 år	2,9	38,2	68	398
67-74 år	2,7	25,8	59	196
75 år+	1,5	11,1	33	157
Mann	3,3	43,7	75	842
Kvinne	3,1	32,7	61	903

Antallet reiser varierer lite mellom de bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad. Reisene som bilfører utgjør majoriteten av reisene (tabell 8). Det er også de reisene som er lengst, både i avstand og tid (tabell 9 og tabell 10).

Tabell 8: Antall reiser pr. dag etter transportmiddel. Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Til fots	0,52	0,53	0,52
Sykkel	0,14	0,17	0,16
Bilfører	1,85	1,85	1,85
Bilpassasjer	0,50	0,45	0,47
Kollektivt	0,17	0,19	0,18
Annet	0,03	0,04	0,04
Totalt	3,20	3,23	3,22
Antall reiser	706	1039	1745

**Signifikant forskjellig fra Sarpsborg på 1%-nivå

*Signifikant forskjellig fra Sarpsborg på 5%-nivå

Tabell 9: Antall kilometer pr. dag etter transportmiddel. Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Til fots	1,0	1,2	1,1
Sykkel	0,6	0,7	0,7
Bilfører	21,2	23,3	22,4
Bilpassasjer	6,9	8,8	8,0
Kollektivt	4,1	5,9	5,1
Annet	0,2	1,0	0,7
Totalt	34,0	40,8 *	38,0
Antall reiser	706	1039	1745

**Signifikant forskjellig fra Sarpsborg på 1%-nivå

*Signifikant forskjellig fra Sarpsborg på 5%-nivå

Tabell 10: Antall minutter pr. dag etter transportmiddel. Bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Til fots	11	13	12
Sykkel	3	3	3
Bilfører	29	32	31
Bilpassasjer	10	11	11
Kollektivt	8	11	10
Annet	1	2	2
Totalt	61	72 **	68
Antall reiser	706	1 039	1 745

**Signifikant forskjellig fra Sarpsborg på 1%-nivå

*Signifikant forskjellig fra Sarpsborg på 5%-nivå

Reisene

Hvor går reisene?

Tabell 11 og 11b viser hvordan reisene som går innenfor Fredrikstad og Sarpsborg kommuner er fordelt etter sone. Vi ser at de fleste reisene foregår innenfor kommunene – rundt 70 prosent av reisene foregår innenfor Sarpsborg eller Fredrikstads grenser, mens åtte prosent av reisene går mellom de to kommunene. Totalt foregår 34 prosent av reisene innenfor en og samme sone.

Tabell 11: Reiser som starter/ender i ulike deler av Fredrikstad og Sarpsborg etter start-/endesone. Prosent. N=5421 reiser

	Fredrikstad						Sarpsborg				
	sentrum	Kråkerøy	Gressvik	< 5 km fra sentrum	> 5 km fra sentrum	Omland	sentrum	nord	vest	øst	omland
F. sentrum	1,8										
F. Kråkerøy	1,0	1,3									
F. Gressvik	2,1	0,8	4,2								
F. < 5 km fra sentrum	2,5	0,7	1,8	5,4							
F. > 5 km fra sentrum	0,6	0,1	0,8	1,7	1,1						
F. omland	2,1	0,9	3,8	3,3	0,8	5,4					
S. sentrum	0,4	0,0	0,1	0,4	0,3	0,3	2,7				
S. nord	0,3	0,0	0,1	0,4	0,3	0,3	3,1	3,5			
S. vest	0,2	0,2	0,4	0,6	0,6	0,8	1,4	1,6	3,2		
S. øst	0,3	0,1	0,1	0,2	0,2	0,2	1,5	1,2	0,5	3,8	
S. omland	0,1	0,0	0,1	0,3	0,1	0,4	0,9	0,7	0,6	1,7	2,0
Østfold ellers	2,0	0,2	1,5	2,0	0,6	2,0	1,3	1,3	1,2	1,1	1,4
Oslo/Akershus	0,6	0,1	0,2	0,4	0,1	0,7	0,1	0,2	0,4	0,4	0,2
Resten av landet	0,1	0,1	0,1	0,3	0,0	0,5	0,0	0,1	0,0	0,1	0,2
Utlandet	0,1	0,0	0,2	0,2	0,1	0,5	0,1	0,2	0,0	0,3	0,3

Tabell 11b: Fordeling av reiser som starter/ender i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Fredrikstad	Sarpsborg
Fredrikstad	42,2	
Sarpsborg	7,9	28,4
Andre reisemål	12,5	9,0

Tabell 12 viser hvordan reisene som starter eller ender i de enkelte sonene er fordelt. Rundt tre av fire reiser foregår innenfor kommunen. Gressvik og

Kråkerøy har høyest andel kommuneinterne reiser (84-85 prosent), mens Sarpsborg vest har lavest (62 prosent). Andel av reisene som går til nabokommunen varierer, men er høyst i de to sonene som ligger nærmest grensen. Rundt ni prosent av reisene går til eller fra andre steder i Østfold.

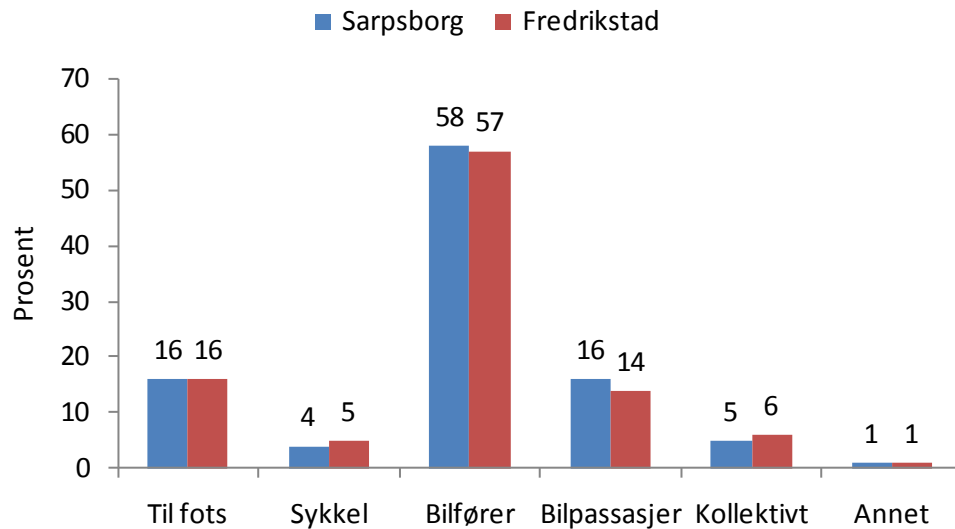
Tabell 12: Fordeling av reiser som starter og/eller ender i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent..

	Fredrikstad						Sarpsborg				
	sentrum	Kråkerøy	Gressvik	< 5 km fra sentrum	> 5 km fra sentrum	omland	sentrum	nord	vest	øst	omland
F. sentrum	13	18	13	13	8	9	3	3	2	3	1
F. Kråkerøy	7	23	5	4	2	4	0	0	1	1	0
F. Gressvik	15	14	26	9	11	18	1	1	3	1	1
F. < 5 km fra sentrum	18	13	11	27	22	15	3	3	5	1	3
F. > 5 km fra sentrum	4	2	5	8	15	4	3	3	5	1	1
F. omland	14	15	23	16	10	25	2	2	7	1	5
S. sentrum	3	1	1	2	5	1	21	23	12	13	10
S. nord	2	1	1	2	5	1	24	26	14	10	8
S. vest	1	3	2	3	8	4	11	12	27	4	7
S. øst	2	2	1	1	2	1	11	9	4	33	18
S. omland	1	1	1	1	2	2	7	5	6	14	22
Østfold ellers	14	4	9	10	8	9	10	10	10	10	16
Oslo/Akershus	4	2	1	2	2	3	1	2	3	3	2
Resten av landet	1	1	1	1	1	2	0	1	0	1	2
Utlandet	1	0	1	1	1	2	1	1	0	3	3
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Innenfor sonen	13	23	26	27	15	25	21	26	27	33	22
Ellers i kommunen	58	62	58	50	53	50	54	50	35	41	44
Nabokommunen ²	10	7	4	9	21	9	12	11	24	9	11
Andre steder	19	7	12	14	12	17	12	13	14	17	23
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Transportmiddelbruk

Reisene som foretas av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg foregår for det meste med bil (figur 3 og tabell 13). Drøyt 70 prosent av alle reiser er som bilfører eller bilpassasjer. Nivået ligger over landsgjennomsnittet (Vågane mfl. 2011). De yngste, som ikke har tilgang på bil går, sykler og reiser mest kollektivt. De eldste går mye, eller er bilpassasjer; halvparten av reisene til personer over 75 år er til fots eller som bilpassasjer. Kvinner reiser omtrent som menn, med unntak av at de er bilpassasjerer og ikke bilførere.

² Sarpsborg eller Fredrikstad



Figur 3: Transportmiddelbruk på reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

Tabell 13: Transportmiddelbruk på daglige reiser etter bosted, alder og kjønn. Reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent.

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Totalt	Antall reiser
Sarpsborg	16	4	58	16	5	1	100	2 207
Fredrikstad	16	5	57	14	6	1	100	3 313
13-17 år	31	13	2	33	19	3	100	443
18-24 år	18	5	46	19	11	-	100	350
25-34 år	14	5	64	13	4	-	100	597
35-44 år	11	2	76	7	2	1	100	1 113
45-54 år	12	5	69	10	3	2	100	1 103
55-66 år	16	3	57	19	3	1	100	1 140
67-74 år	20	5	57	11	6	-	100	534
75 år+	25	4	41	23	5	2	100	240
Mann	17	5	61	9	6	2	100	2 787
Kvinne	16	4	54	20	5	1	100	2 733
Alle	16	5	58	15	6	1	100	5 520

En av fem kommuneinterne reiser foregår til fots, mens fire prosent er med kollektive transportmidler (tabell 14). Transportmiddelbruken er svært lik både innen de to kommunene og mellom henholdsvis Sarpsborg og andre steder og Fredrikstad og andre steder.

Tabell 14: Transportmiddelbruk på daglige reiser. Reiser foretatt av bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad. Prosent.

	Internt i Sarpsborg	Internt i Fredrikstad	Mellom S. og F.	Mellom S. og andre steder	Mellom F. og andre steder
Til fots	20	20	1	1	1
Sykkel	5	7	2	1	-
Bilfører	56	56	69	62	65
Bilpassasjer	14	13	20	23	19
Kollektivt	4	4	7	11	14
Annet	1	1	-	1	2
Totalt	100	100	100	100	100
Antall reiser	1 636	2 512	456	267	389

Ser vi på reisene etter hvilken sone de går i/til/fra (tabell 15), ser vi at transportmiddelbruken er relativt lik i de forskjellige sonene. Bilbruken er noe høyere utenfor sentrum. Kollektivandelen er høyest på reiser som starter og/eller ender i sentrumssonene.

Tabell 15: Transportmiddelbruk på daglige reiser etter sone de starter/ender i. Prosent

	Fredrikstad						Sarpsborg				
	sentrum	Kråkeroøy	Gressvik	< 5 km fra sentrum	> 5 km fra sentrum	omland	sentrum	nord	vest	øst	omland
Til fots	16	17	14	10	6	13	14	9	12	11	8
Sykkel	6	3	7	6	2	3	3	6	4	4	1
Bilfører	54	57	59	62	69	65	59	60	63	63	63
Bilpassasjer	14	14	13	16	20	14	14	19	14	16	20
Kollektivt	10	9	6	6	3	4	9	4	6	6	6
Annet	-	-	2	1	-	2	-	1	1	1	2
Totalt	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	741	344	880	1133	445	1292	682	744	611	638	475

Reiselengde

Tabell 15 viser at hver fjerde reise er mellom 1 og 3 km, og at 40 prosent av de daglige reisene er under 3 km. Det er ingen forskjell mellom kommunene for fordelingen på reiselengde. Den gjennomsnittlige reiselengden på de daglige reisene foretatt av de bosatte i Sarpsborg er noe kortere enn i Fredrikstad.

Tabell 16: Reiselengde på daglige reiser. Reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent.

	Alle reiser			Bilførerreiser		
	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
< 1 km	12	12	12	6	6	6
1-2,9 km	24	24	24	21	21	21
3-4,9 km	17	17	17	19	18	18
5-9,9 km	19	20	19	20	23	22
10-19,9 km	15	15	15	19	18	19
20 km eller lengre	14	13	13	15	14	15
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	2 111	3 089	5 200	1 233	1 847	3 080
Gjennomsnitt (km)	10,1	12,3	11,4	10,9	12,5	11,8

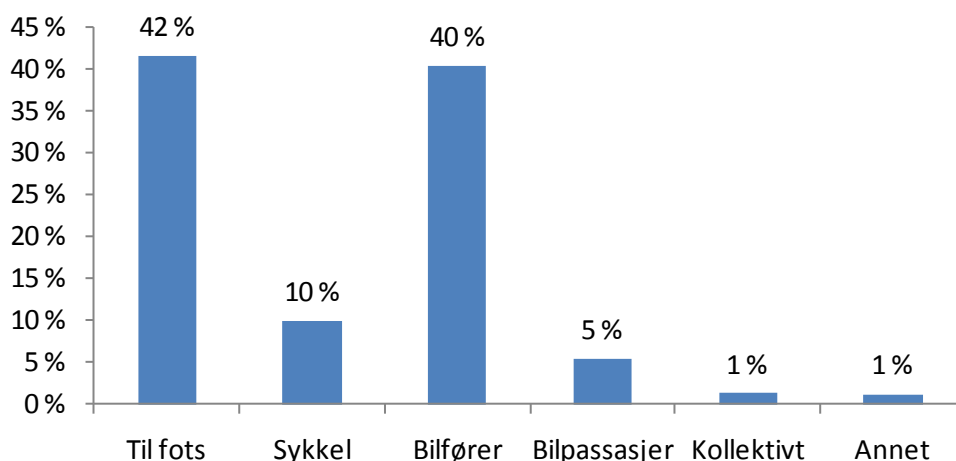
Reiselengden varierer ikke mye etter hvilken sone reisen starter og/eller ender i, men omlandssonene skiller seg ut med lengre reiser enn de andre sonene (tabell 17).

Tabell 17: Reiselengde på daglige reiser etter sonen reisen starter/ender i. Prosent

	Fredrikstad						Sarpsborg				
	sentrum	Kråkerøy	Gressvik	< 5 km fra sentrum	> 5 km fra sentrum	omland	sentrum	nord	vest	øst	omland
< 1 km	11	10	9	10	8	6	10	8	7	9	6
1-2,9 km	23	23	27	23	14	16	26	26	19	16	9
3-4,9 km	19	23	18	18	14	16	21	18	18	16	12
5-9,9 km	17	23	23	21	28	24	18	20	23	24	18
10-19,9 km	12	13	15	17	24	21	15	18	20	13	29
20 km eller lengre	18	8	9	12	11	17	10	9	13	21	26
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Gjennomsnitt (km)	11,8	11,8	8,9	10,7	11,9	16,1	8,1	9,1	10,9	14,0	17,5
Antall reiser	694	328	817	1062	412	1224	650	706	585	604	444

Transportmiddelbruk på korte reiser

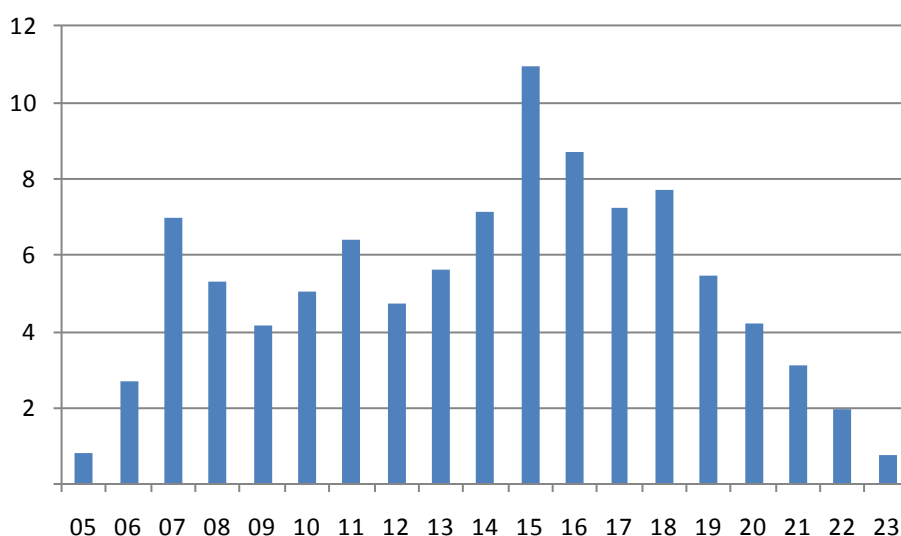
Figur 4 viser transportmiddelbruk på reiser som er 2 km og kortere. Omtrent halvparten foregår til fots eller på sykkel. Hele 40 prosent av disse korte reisene er bilførerreiser.



Figur 4: Transportmiddelbruk på reiser tur/retur hjemmet. Enkeltreiser 2 km og kortere til/i/fra Fredrikstad og Sarpsborg. N=407 reiser

Reisene fordelt over døgnet

På ukedagene er det høyest andel reiser mellom kl 15 og 16 (figur 5). Figuren viser også at mange av reisene foregår i perioden 07-15. Dette kan reflektere at arbeidstider er mer fleksible og åpningstider er mindre synkroner enn tidligere, i tillegg til at det er andre reiser enn arbeidsreiser som foregår på formiddagen.



Figur 5: Reisens starttidspunkt. Reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg mandag-fredag. Prosent

Formål

De daglige reisene er knyttet opp mot tre hovedområder av aktiviteter: Reiser i forbindelse med arbeid og skole, reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og reiser i forbindelse med fritid. Tabell 18 viser formålsfordeling av reisene. Forskjellene mellom Sarpsborg og Fredrikstad er

svært små, og fordelingen på formål er omtrent den samme som på landsbasis (Vågane mfl. 2011).

Tabell 18: Formål med daglige reiser. Reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Arbeid	15	17	16
Skole	3	4	4
Tjeneste	2	3	3
Handle/service	30	27	28
Følge/omsorg	13	13	13
Fritid	18	19	19
Besøk	13	12	12
Annet	5	5	5
Sum	100	100	100
Antall reiser	2 204	3 314	5 518

Arbeidsreisene

Hvor går arbeidsreisene?

I overkant av halvparten de yrkesaktive i utvalget bosatt i Sarpsborg og Fredrikstad jobber i Fredrikstad (tabell 19). Begge kommunene har høy grad av egendekning, Sarpsborg 63 prosent og Fredrikstad 77 prosent. Det er relativt liten utpendling til andre kommuner. Disse tallene stemmer relativt bra med registeropplysninger fra sysselsettingsstatistikken.

Tabell 19: Yrkesaktive etter arbeidskommune. Prosent.

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Sarpsborg	63	11	32
Fredrikstad	20	77	53
Østfold ellers	13	7	9
Akershus	2	3	3
Oslo	2	3	3
Sum	100	100	100
Antall personer	300	441	741

Arbeidsreisens lengde

Yrkesaktive i Sarpsborg og Fredrikstad har i gjennomsnitt ca 17 km til arbeidet (tabell 20). Arbeidsreisen er litt lengre i Sarpsborg enn i Fredrikstad. Totalt har 36 prosent mindre enn fem kilometer fra bosted til arbeidssted.

Tabell 20: Avstand til arbeidssted etter bosted. Personer med fast oppmøtested i Østfold, Akershus og Oslo bosatt i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
< 1 km	4	5	5
1-2,9 km	15	14	14
3-4,9 km	19	16	17
5-9,9 km	19	23	21
10-19,9 km	19	23	21
20-49,9 km	18	8	12
50 km og lengre	7	11	9
Sum	100	100	100
Gjennomsnitt (km)	17,5	16,0	16,6
Antall personer	297	437	734

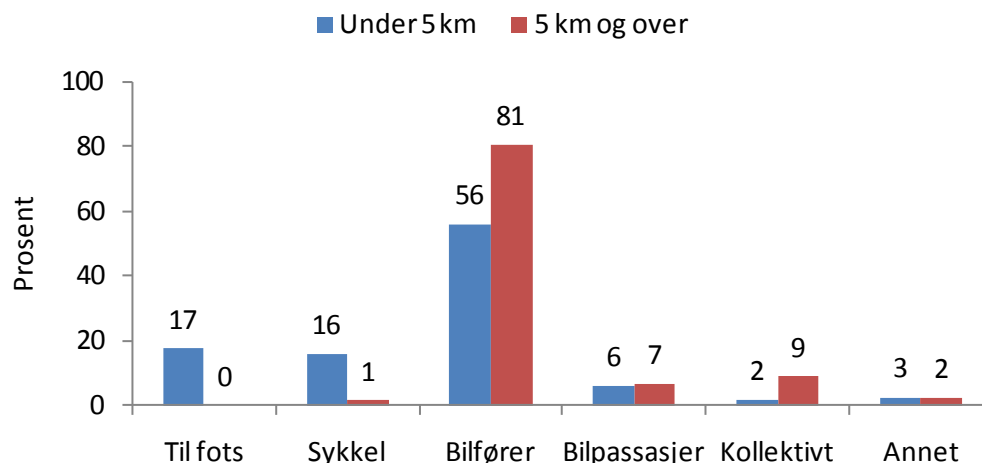
Kvinner har kortere arbeidsreiser enn menn (tabell 21). Mens 28 prosent av mennene har reiser under fem kilometer, er den tilsvarende andel for kvinner 41 prosent.

Tabell 21: Avstand til arbeidssted etter kjønn. Personer med fast oppmøtested i Østfold, Akershus og Oslo bosatt i Fredrikstad og Sarpsborg. Prosent

	Menn	Kvinner	Totalt
< 1 km	5	4	5
1-2,9 km	9	18	14
3-4,9 km	14	19	17
5-9,9 km	20	22	21
10-19,9 km	27	17	21
20-49,9 km	14	11	12
50 km og lengre	12	7	9
Sum	100	100	100
Gjennomsnitt (km)	21,0	12,9	16,6
Antall personer	329	405	734

Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

Figur 6 viser at bil er det dominerende transportmidlet på arbeidsreisen både på reiser over og under fem km. På reiser på minst fem kilometer står bilen for 88 prosent av reisene. Kollektivandelen er relativt lav, både på de korte og de lange arbeidsreisene



Figur 6: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Reiser som starter/ender hjemme med formål arbeid. Reiser foretatt av bosatte i Fredrikstad og Sarpsborg. N=731 reiser

Hvorfor ikke kollektivt?

De som kjører bil på arbeidsreisen er spurt om hvorfor de ikke reiser kollektivt. Den viktigste grunnen til å velge bil framfor buss eller tog er tidsbruken (tabell

22). Nesten halvparten av bilbrukerne synes at det kollektive alternativet tar for lang tid. Nærmere 30 prosent mener at det er for få avganger. En del trenger bil i arbeidet, men dette utgjør en relativt liten andel.

Tabell 22: *Hvorfor man ikke reiser kollektivt. Yrkesaktive som kjører bil til arbeid. Flere svar mulig. N=694 personer*

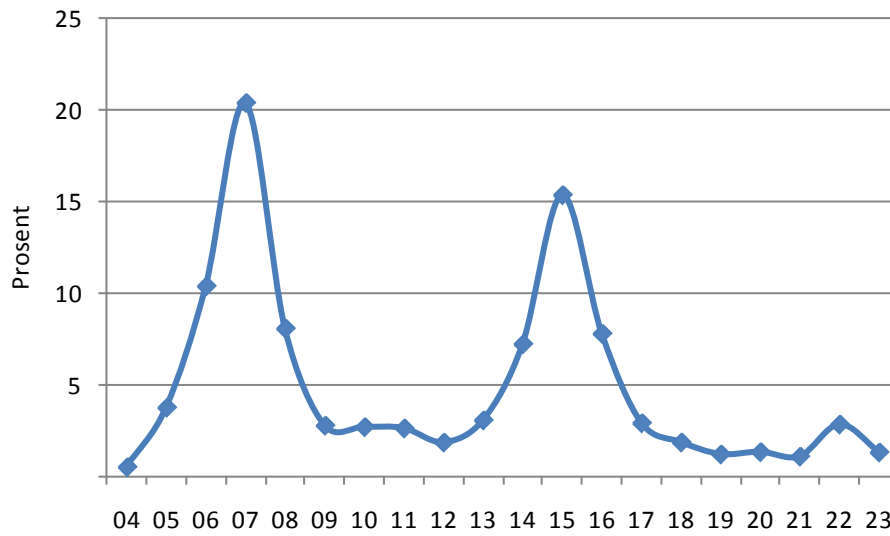
Forklaring	Andel
Tar for lang tid	43
For få avganger	29
Trengte bilen i arbeidet	17
Må bytte mellom flere transportmidler	13
For langt å gå til holdeplass	9
Skulle annet ærend før / etter jobben	8
Er for dyrt	5
Er ubekvemt (får ikke sitteplass, for varmt, kaldt osv)	5
For mange forsinkelser	1
Andre grunner	33

Kollektivtilbudet på dagtid er en indikasjon på valgmulighetene de arbeidsreisende har. Det viser imidlertid ikke hvor godt tilbudet er ved arbeidsstedet. Tabell 23 viser at det er bare rundt 10 prosent som har det som er definert som et svært godt tilbud (se fotnote 1, s 6), noe bedre i Fredrikstad enn i Sarpsborg. Sammenlignet med befolkningen i området som helhet har denne gruppen noe dårligere tilbud, og andelen som ikke kjenner tilbudet er også høyere.

Tabell 23: *Kollektivtilbud på dagtid for yrkesaktive som kjører bil til arbeidet. Prosent*

	Sarpsborg	Fredrikstad	Totalt
Svært god	11	18	11
God	31	28	31
Middels god	38	34	38
Dårlig	15	11	15
Svært dårlig	6	8	6
Sum	100	100	100
Kjenner ikke tilbudet	21	18	19
Antall personer	288	397	685

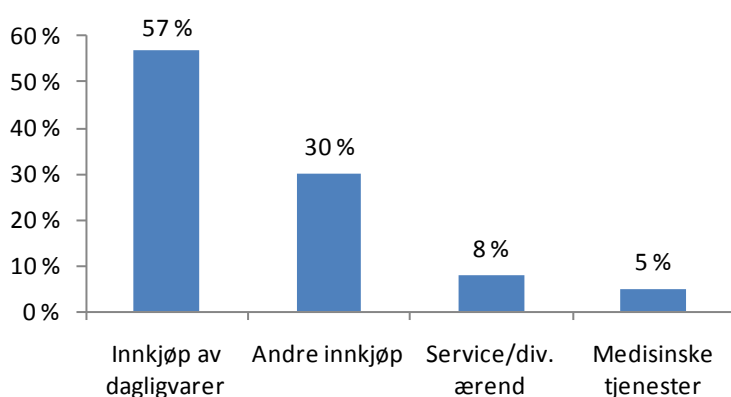
Figur 6 viser at de fleste arbeidsreisene starter mellom kl 07 og 08. Det er også en topp mellom kl 15 og 16, men denne toppen er lavere og viser at hjemreisen foregår over et større tidsrom enn reisen til arbeid. Det vil også ha en sammenheng med hvordan reisene er definert; en reise som går fra arbeidsstedet vil ikke være definert som en arbeidsreise med mindre den ender ved bostedet.



Figur 7: Arbeidsreisene etter starttidspunkt. Arbeidsreiser foretatt av bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad. Prosent

Handle- og servicereiser

Handle- og servicereisene utgjør 28 prosent av de daglige reisene i disse to kommunene. De er gruppert i fire kategorier; innkjøp av dagligvarer, andre innkjøp, service og diverse ærend og medisinske tjenester. Service/ærend inkluderer besøk på postkontor, bank, offentlige kontorer m v. Medisinske tjenester er besøk hos lege, tannlege, fysioterapeut, sykehus o l. Innkjøp av dagligvarer er den viktigste formen, og utgjør 57 prosent av disse reisene (figur 8).



Figur 8: Handle- og servicereiser foretatt av bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad.

Tabell 24 viser at en stor del av handle- og servicereisene foregår innenfor kommunens grenser, over 80 prosent for de fleste soner. En del reiser går mellom soner som ligger nær kommunegrensen på begge sider.

Tabell 24 Fordeling av handle- og servicereiser etter hvilken sone reisen starter/ender i. Prosent

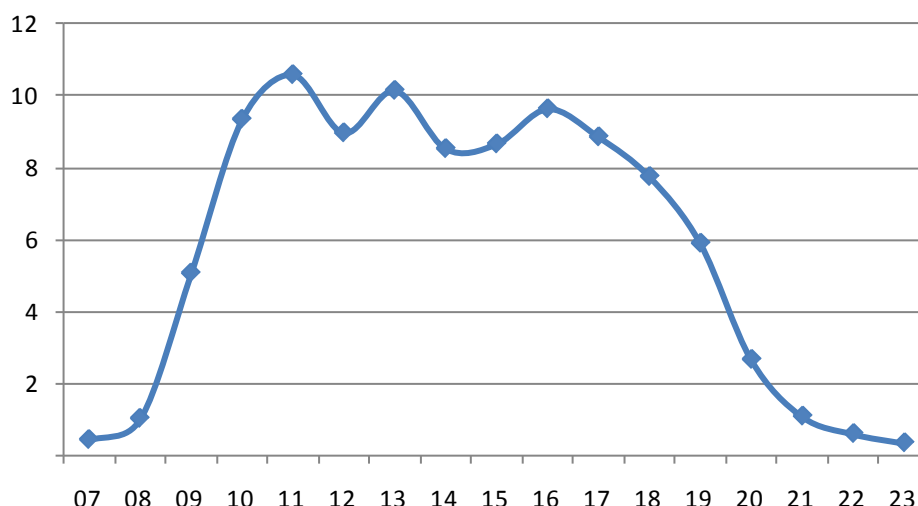
	Fredrikstad						Sarpsborg				
	sentrum	Kråkerøy	Gressvik	< 5 km fra sentrum	> 5 km fra sentrum	omland	sentrum	nord	vest	øst	Omland
Sonen	16	37	31	32	20	19	23	30	33	38	22
Ellers i kommunen	68	63	56	53	52	62	52	51	38	47	59
Nabokommunen	6	-	3	6	20	5	11	9	23	-	8
Andre steder	10	-	8	7	5	8	11	7	5	9	8
Utlandet	1	-	3	2	2	5	2	2	-	6	3
	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	251	70	262	310	207	275	208	272	137	172	99

Bilen dominerer på handlereisene, enten som fører eller som passasjer (tabell 25). Det varierer en del mellom sonene, med lavest bilandel i sentrum av Fredrikstad og høyest i omlandet til Fredrikstad. Kollektivandelene er svært små på denne typen reiser.

Tabell 25: Transportmiddelfordeling på handle- og service reiser etter hvilken sone reisen starter eller ender i. Prosent

	Fredrikstad						Sarpsborg				
	sentrum	Kråkerøy	Gressvik	< 5 km fra sentrum	> 5 km fra sentrum	omland	sentrum	nord	vest	øst	omland
Til fots	21	23	20	12	4	7	19	7	10	13	1
Sykkel	6	3	3	5	1	2	2	4	2	3	1
Bilfører	53	65	63	64	67	79	61	67	74	70	74
Bilpassasjer	10	7	12	15	24	9	12	21	10	12	21
Kollektivt	9	3	2	4	4	3	6	1	3	2	2
Annet	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	251	70	262	310	207	275	208	272	137	172	99

Figur 9 viser at handle- og servicereisene er spredt utover dagen, men de fleste foregår fra kl 10 til 18. Toppunktet er mellom kl 11 og 12.



Figur 9: Handle- og servicereiser etter starttidspunkt. Alle dager. Prosent

Innkjøpsreiser til Sverige

Bosatte i Sarpsborg har i gjennomsnitt foretatt 0,61 innkjøpsreiser til utlandet (Sverige) i løpet av siste måned. Det tilsvarer i overkant av syv reiser i året. Bosatte i Fredrikstad har 0,45 innkjøpsreiser til utlandet, dvs. drøyt fem i året. Det er grunn til å tro at reisevaneundersøkelsen ikke får med alle slike reiser, og at anslaget er for lavt. Vi ser uansett at omfanget er høyt i Sarpsborg og Fredrikstad sammenlignet med landsgjennomsnittet som ligger på 0,10. I Sarpsborg er det 23 prosent som har hatt en innkjøpsreise til utlandet siste måned, mens det i Fredrikstad er 18 prosent. For landet som helhet er denne andelen på 4 prosent.

Tabell 26: Andel som har hatt minst én innkjøpsreise til Sverige siste måned, samt gjennomsnittlig antall reiser. Personer bosatt i Sarpsborg og Fredrikstad.

	Andel	Antall reiser	Antall personer
Sarpsborg	23	0,61	705
Fredrikstad	18	0,45	1037
13-17 år	13	0,36	127
18-24 år	28	0,68	108
25-34 år	23	0,65	157
35-44 år	20	0,45	278
45-54 år	19	0,51	322
55-66 år	25	0,62	397
67-74 år	22	0,53	196
75 år+	11	0,27	157
Mann	19	0,49	839
Kvinne	22	0,54	903
Alle	20	0,51	1742

Betydningen av Glommaringen

Glommaringen er en bussrute som går langs Glomma mellom Sarpsborg og Fredrikstad. Her er det kvartersavganger på dagtid. Vi har gruppert grunnkretsene i området slik at de som har tyngdepunktet innen én kilometer fra Glommaringen er definert som "Innenfor".

Tabell 27 viser antall avganger de bosatte oppgir. Vi ser at det er store forskjeller mellom de som bor innenfor nedslagsområdet og utenfor. Likevel er det kun to av fem innenfor som oppgir avganger fire ganger i timen eller oftere. Spørsmålet gjelder den holdeplassen det er mest naturlig å bruke, og det kan være at Glommaringen ikke dekker deres behov, eller at de ikke kjenner til tilbudet. Andelen som ikke vet hvor mange avganger er relativt høy, både innenfor og utenfor Glommaringens nedslagsområde.

Tabell 27: Antall avganger etter om man bor innenfor eller utenfor Glommaringens nedslagsområde. Bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad. Prosent

	Innenfor	Utenfor
4 ganger pr time eller flere	41	7
2-3 ganger pr time	30	29
1 gang pr time	26	49
Hver annen time	2	7
Sjeldnere	1	8
Sum	100	100
Vet ikke	13	16
Antall personer	644	1101

For reiser som starter eller ender innenfor Glommaringens nedslagsområde varierer transportmiddelfordelingen. Én av fire reiser som starter eller ender utenfor foregår til fots, mens kun 13 prosent av reisene som starter innenfor (tabell 28). Kollektivandelen er syv prosent innenfor og to prosent utenfor. Dersom vi bare ser på de motoriserte reisene er kollektivandelen ni prosent innenfor og tre prosent utenfor.

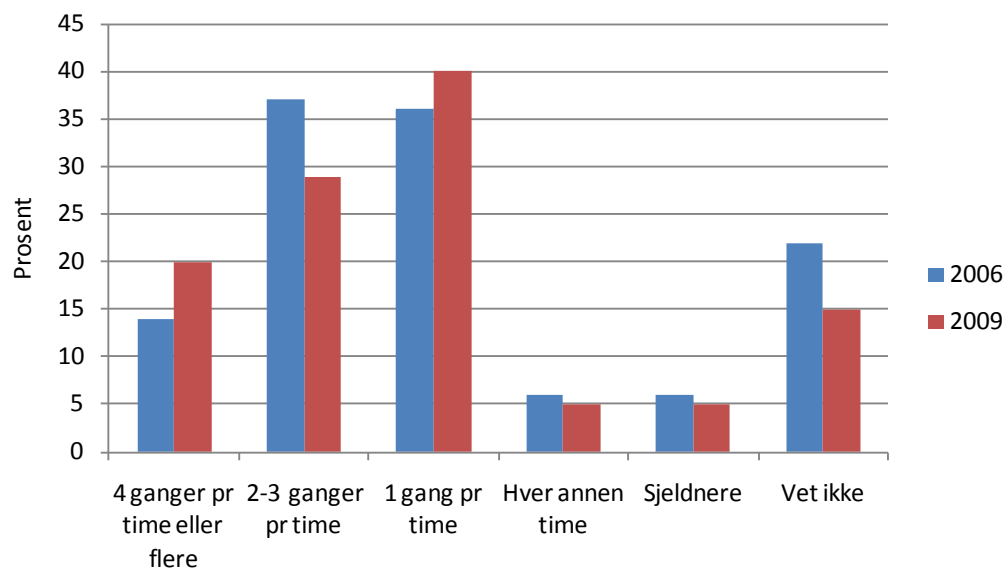
Tabell 28: Transportmiddelbruk etter om reisen starter/ender innenfor nedslagsområdet til Glommaringen. Prosent

	Alle reiser		Motoriserte reiser	
	Innenfor	Utenfor	Innenfor	Utenfor
Til fots	13	24		
Sykkel	5	5		
Bilfører	60	55	72	77
Bilpassasjer	15	12	18	17
Kollektivt	7	2	9	3
Annet	1	2	1	2
Sum	100	100	100	100
Antall reiser	3 192	1 800	2 601	1 283

Sammenligning med 2006

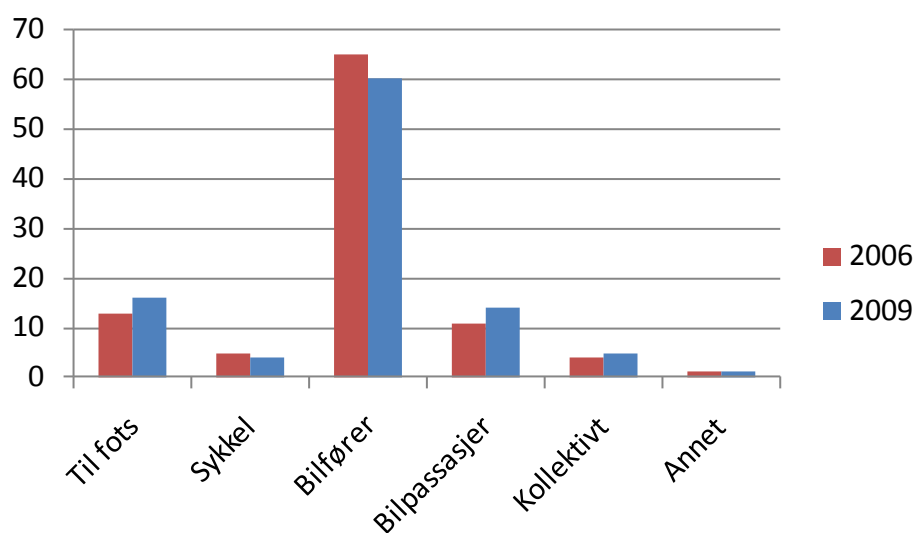
I 2006 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse blant bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad (Kjørstad 2007). Undersøkelsen ble gjennomført i oktober, og respondentene var 15 år og eldre. Vi sammenligner hovedtendensene med tallene fra 2009, men fordi utvalgene ikke er sammenlignbare, vil det ikke være mulig å trekke gyldige konklusjoner mht. utviklingen.

Figur 10 viser at kollektivtilbudet har blitt bedre. Andelen som har avganger minst hver kvarter har økt. Samtidig er andelen som ikke vet hvor mange avganger de har redusert.



Figur 10: Antall avganger med kollektivtransport.

Figur 11 viser transportmiddelfordelingen i de to undersøkelsene. Tallene tyder på at det i 2009-undersøkelsen er flere reiser til fots og som bilpassasjer og færre som bilfører.



Figur 11. Transportmiddelfordeling på reiser gjennomført av bosatte i Sarpsborg og Fredrikstad. Personer 15 år og eldre

Om den nasjonale reisevaneundersøkelsen

For flere detaljer, se TØI rapport 1130/2011 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 – nøkkelrapport

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 (RVU 2009) er den sjette reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De fem foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001 og 2005.

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 reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet fortelle:

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

Dette gir mulighet til å si noe om variasjoner i befolkningens reisevaner 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 trafikkikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske områder.

Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser

En reise er enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag, og lange reiser. Som lange reiser regnes reiser som er 100 km eller lengre én vei, eller reiser til/fra Norge.

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. Når man er innom barnehagen for å levere barn på vei til jobben og drar

videre til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter definisjonen som brukes i reisevaneundersøkelsen; en følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen).

I denne rapporten vil enhetene i være enkeltreiser, men det er også mulig å gjøre om reisene til hovedreiser (reiser som starter eller ender i basisplasser som hjem og arbeid) eller andre typer reisekjeder der reisene knyttes sammen.

Lange reiser er alle reiser innenlands som er 100 km eller lengre, samt alle reiser til/fra utlandet som er gjennomført siste måned.

Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2009 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de fire foregående reisevaneundersøkelsene. Synovate har stått for datainnsamlingen for RVU 2009.

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle intervjupersoner fikk tilsendt et brev hvor det ble opplyst om at man var blitt trukket ut til å delta i undersøkelsen. Brevet ga en kort orientering om formålet med undersøkelsen og hvem som finansierte den. Intervjupersonen fikk oppgitt en registreringsdag, dvs. en dato som vedkommende skulle rapportere reiser for. Med brevet fulgte en ”dagbok” hvor man kunne registrere sine reiser denne dagen, og eventuelle lange reiser han/hun hadde foretatt i løpet av den siste måneden.
2. Et par dager etter at intervjupersonen hadde mottatt introduksjonsbrevet, ble vedkommende ringt opp av Synovate for en motivasjonssamtale og materiellsjekk. Formålet med denne samtalen var å forklare hva undersøkelsen dreide seg om, oppklaring av uklarheter, veiledning i utfylling av dagbøker og å motivere intervjupersonene til å delta. Det ble også avklart om den foreslåtte registreringsdagen passet for intervjupersonen. I de tilfellene den ikke passet, ble ny dag avtalt. I en del tilfeller ble intervjuet tatt i forbindelse med motivasjonssamtalen, fordi andre tidspunkt ikke passet. Da var det gårsdagens reiser som ble registrert.
3. Intervjupersonene ble så ringt opp dagen etter den tildelte registreringsdagen. Dersom intervjupersonen ikke var å treffe, ble han/hun ringt opp senere på kvelden, deretter 6-7 ganger over de påfølgende dagene. Hvis det ikke var mulig å få gjort intervjuet en av de to første dagene etter den opprinnelige registreringsdagen, ble intervjupersonen intervjuet om reisene dagen før intervjuet fant sted. Dette ble gjort for å redusere hukommelsesproblemer.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over året. Det intervjues hver dag med unntak av søndager og spesielle høytids- og helligdager. Intervjuarbeidet startet 8. februar 2009 og ble avsluttet i september 2010. Nedre aldersgrense for å delta i undersøkelsen var 13 år i løpet av intervjuåret, mens det ikke var noen aldersgrense oppad.

Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser) og lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned. Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger:³

1. Introduksjon
 - Hvorfor undersøkelsen gjennomføres
 - Enkelte bakgrunnsopplysninger (bl.a. tilgang på bil, arbeidsforhold)
2. Daglige reiser
 - Hvor mange reiser som ble foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilke transportmidler som ble brukt på reisene, formål, lengde og tidsbruk
3. Lange reiser
 - Hvor mange reiser man har foretatt, når og hvor de startet og endte
 - Hvilket hovedtransportmiddel som ble brukt, hovedformålet med reisen
 - Eventuell overnatting
 - Evt. reisemåte til/fra kollektivterminalen
4. Arbeid/yrke
 - Intervjupersonens arbeidssted
 - Arbeidstidsordning og antall arbeidstimer pr. uke
 - Yrkesstatus
5. Arbeidsreisen
 - Hvilke transportmidler som brukes
 - Ærend på veg til/fra arbeid
 - Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen, bilgodtgjørelse
6. Ektefelle/samboer
 - Utdanning, yrkesaktivitet og yrkesstatus
7. Husholdning
 - Hvor mange personer det er i husholdningen og deres slektskap til intervjupersonen
 - Om andre i husholdningen er yrkesaktive og har førerkort
8. Husholdningens tilgang til transportmidler
 - Om intervjupersonen eier eller disponerer sykkel, moped eller MC
 - Om intervjupersonen eller andre i husholdningen eier eller disponerer bil
 - Antall biler, type, årsmodell og hvor langt bilen(e) er kjørt siste 12 måneder
 - Om intervjupersonen har førerkort og vedkommendes tilgang til bil
 - Hva slags kollektivtransport som finnes i gangavstand og hvor mange avganger disse har
9. Husholdningen tilgang til båt
 - Om intervjupersonen eller husholdningen eier fritidsbåt, hva slags båt dette er og hvor ofte den brukes i sommerhalvåret
10. Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen
 - Utdanning
 - Egen inntekt
 - Husholdningens inntekt

³ Spørreskjemaet finnes i nøkkelrapporten

Utvalg og vekting

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant bosatte 13 år og eldre. Det ble intervjuet 706 personer fra Sarpsborg og 1 039 fra Fredrikstad.

Utvalget er vektet etter geografi, alder, kjønn og intervjudag.

Referanser

Kjørstad, Katrine Næss (2007): *Reisevaner i Nedre Glomma 2006*. TØI rapport 876/2007

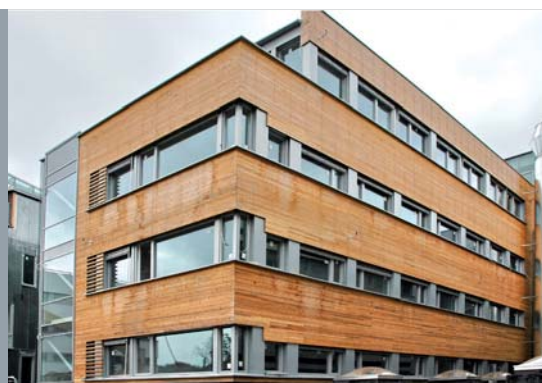
Vågane, Liva, Brechan, Inge og Hjorthol, Randi (2011): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport* TØI rapport 1130/2011

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gaustadalléen 21
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00
Telefaks: 22 60 92 00
E-post: toi@toi.no

www.toi.no

**Transportøkonomisk institutt (TØI)
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

TØI er et anvendt forskningsinstitutt, som mottar basisbevilgning fra Norges forskningsråd og gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag for næringsliv og offentlige etater. TØI ble opprettet i 1964 og er organisert som uavhengig stiftelse.

TØI utvikler og formidler kunnskap om samferdsel med vitenskapelig kvalitet og praktisk anvendelse. Instituttet har et tverrfaglig miljø med rundt 70 høyt spesialiserte forskere.

Instituttet utgir tidsskriftet Samferdsel med 10 nummer i året og driver også forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, artikler i vitenskapelige tidsskrifter, samt innlegg og intervjuer i media. TØI-rapportene er gratis tilgjengelige på instituttets hjemmeside www.toi.no.

TØI er partner i CIENS Forskningscenter for miljø og samfunn, lokalisert i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo (se www.ciens.no). Instituttet deltar aktivt i internasjonalt forsknings-samarbeid, med særlig vekt på EUs rammeprogrammer.

TØI dekker alle transportmidler og temaområder innen samferdsel, inkludert trafikk sikkerhet, kollektivtransport, klima og miljø, reiseliv, reisevaner og reiseetterspørsel, arealplanlegging, offentlige beslutningsprosesser, næringslivets transporter og generell transportøkonomi.

Transportøkonomisk institutt krever opphavsrett til egne arbeider og legger vekt på å opptre uavhengig av oppdragsgiverne i alle faglige analyser og vurderinger.