



Reisevaner i Moss og Rygge
2009/2010



Reisevaner i Moss og Rygge 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 Moss og Rygge 2009/2010

Title: Travel behaviour in Moss and Rygge 2009/2010

Forfattere: Liva Vågane

Author(s): Liva Vågane

Dato: 05.2011

Date: 05.2011

TØI rapport: 1143/2011

TØI report: 1143/2011

Sider 30

Pages 30

ISBN Elektronisk: 978-82-480-1220-7

ISBN Electronic: 978-82-480-1220-7

ISSN 0808-1190

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde: Moss kommune
Statens vegvesen Region Øst
Østfold Fylkeskommune

Financed by: Moss 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: Intervjuundersøkelse
Norge
Reisevaneundersøkelse
Transportmiddel

Key words: Mode of transport
Norway
Travel behavior
Travel survey

Sammendrag:

Rapporten beskriver transportressursene og reiseaktiviteten til de bosatte i Moss og Rygge 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 Moss and Rygge.

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. Moss og Rygge kommuner var to av kommunene som hadde tilleggsutvalg. Det gir muligheter for å analysere tallene for området litt mer i detalj. Moss kommune, Østfold fylkeskommune og Statens vegvesen Region øst har finansiert tilleggsutvalget og denne rapporten. Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Are Sturød, Statens vegvesen.

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	5
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.....	19
Hvorfor ikke kollektivt?.....	19
Handle- og servicereiser	21
Innkjøpsreiser til Sverige	22
Besøks- og fritidsreiser	24
Om den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009	26
Hva er en reise? Skillet mellom daglige og lange reiser.....	26
Intervjuopplegg	27
Spørreskjema	28
Utvalg og vekting.....	29
Referanser	30

Sammendrag:

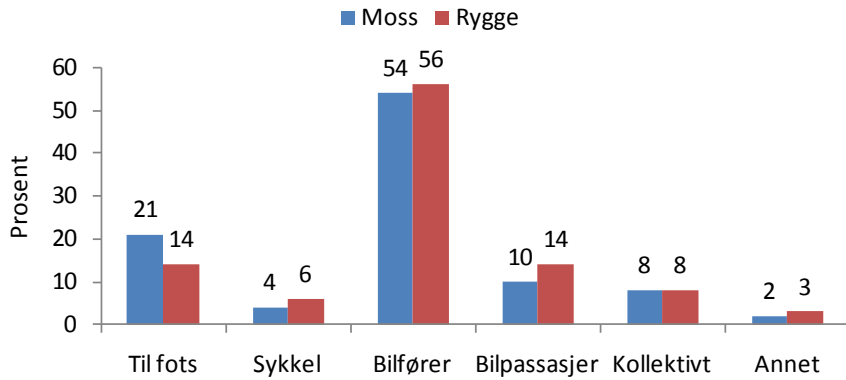
Reisevaner i Moss og Rygge 2009/2010

TØI rapport 1143/2011
Forfatter(e): Liva Vågane
Oslo 2011 30 sider

Resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 viser at de bosatte i Moss og Rygge ikke skiller seg mye fra landsgjennomsnittet når det gjelder tilgang på transportressurser og reiseatferd. Bosatte i Rygge har bedre tilgang på bil og reiser lengre og mer med bil enn bosatte i Moss.

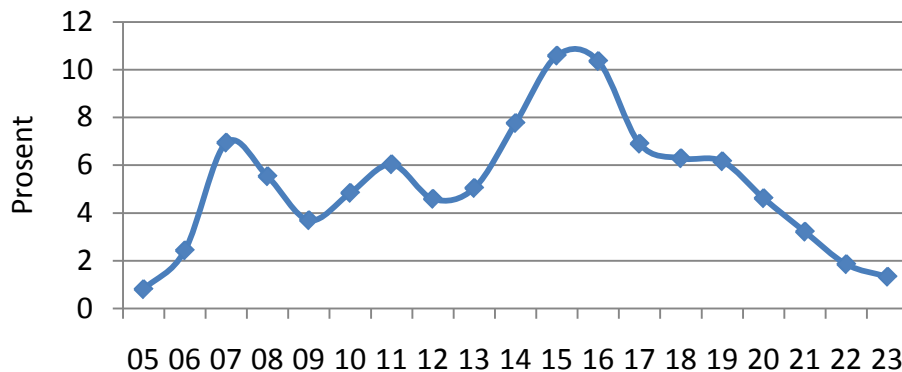
Hovedfunn

- 87 prosent av befolkningen i Moss og Rygge er bosatt i en husholdning som har tilgang til bil. Av dem som har bil, har 45 prosent minst to biler. Tilgangen til bil er noe bedre i Rygge enn i Moss. Tilgangen på førerkort er også bedre i Rygge, med 84 prosent av personer 18 år og eldre mot 89 prosent i Moss.
- Kollektivtilbudet er noe bedre for de bosatte i Moss enn i Rygge. I Moss har 19 prosent et kollektivtilbud med avganger hvert kvarter eller oftere. I Rygge har 23 prosent avganger sjeldnere enn en gang i timen. En av fem vet ikke hvor mange avganger det er. For disse er det rimelig å anta at kollektivtransport ikke vurderes som et aktuelt alternativ.
- 15 prosent har ikke foretatt noen reiser på registreringsdagen. Én av ti har mer enn seks reiser. I gjennomsnitt har de foretatt 3,3 reiser. I løpet av disse reisene tilbakelegger de drøyt fire mil, og bruker rundt en time og ett kvarter. Personer bosatt i Moss reiser noe kortere, og bruker mindre tid på det i løpet av en gjennomsnittsdag enn personer bosatt i Rygge.
- Bilreiser dominerer og står for to av tre reiser de bosatte gjennomfører. 19 prosent av reisene er til fots, mens åtte prosent er med kollektive transportmidler.



Figur S1: Transportmiddelbruk blant bosatte i Moss og Rygge. Prosent

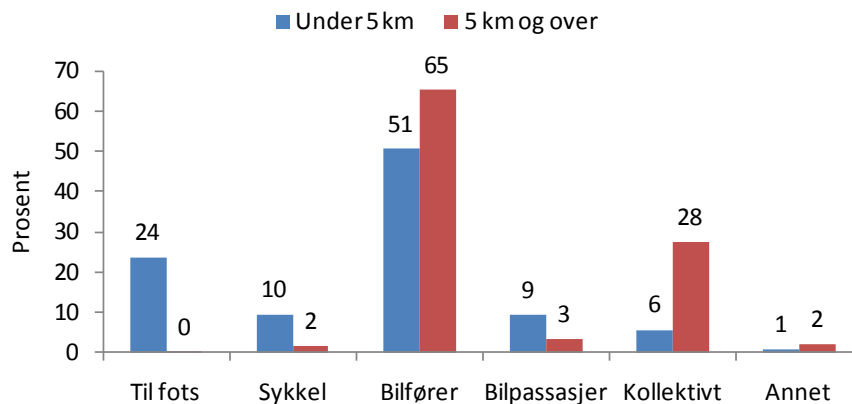
- Bosatte i Rygge foretar færre reiser til fots og flere som bilfører enn bosatte i Moss. Aldersgruppen 13-17 år går, sykler og reiser mer kollektivt enn alle andre aldersgrupper. Kvinner går mer enn menn, og er i større grad bilpassasjerer, mens menn heller reiser kollektivt.
- Flertallet av reisene foregår innenfor avgrensede områder. 52 prosent av reisene foregår innenfor samme kommune, og 32 prosent innenfor en og samme sone.
- På ukedagene er den høyeste andelen reiser mellom kl 15 og 17. Figuren viser også at det er to topper på morgen/formiddagen.



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

- Yrkesaktive i Moss og Rygge har i snitt rundt to mil til arbeid. Andelen i Moss som har arbeid i Oslo og Akershus er høyere, og derfor har de også noe lengre reiser enn de yrkesaktive i Rygge. Totalt har 37 prosent mindre enn fem kilometer fra bosted til arbeidssted.

- Bil er det dominerende transportmidlet på arbeidsreisen både på reiser over og under fem km. På arbeidsreiser over fem km er kollektivandelen på 28 prosent.



Figur S3: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Reiser som starter/ender hjemme med formål arbeid. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. N=488 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 en av fire 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 Moss og høyest i Rygge. Kollektivandelene er svært små på denne typen reiser.
- I Moss er det 14 prosent som har hatt en innkjøpsreise til utlandet (Sverige) siste måned, mens det i Rygge er 17 prosent. For landet som helhet er denne andelen på 4 prosent.

Innledning

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

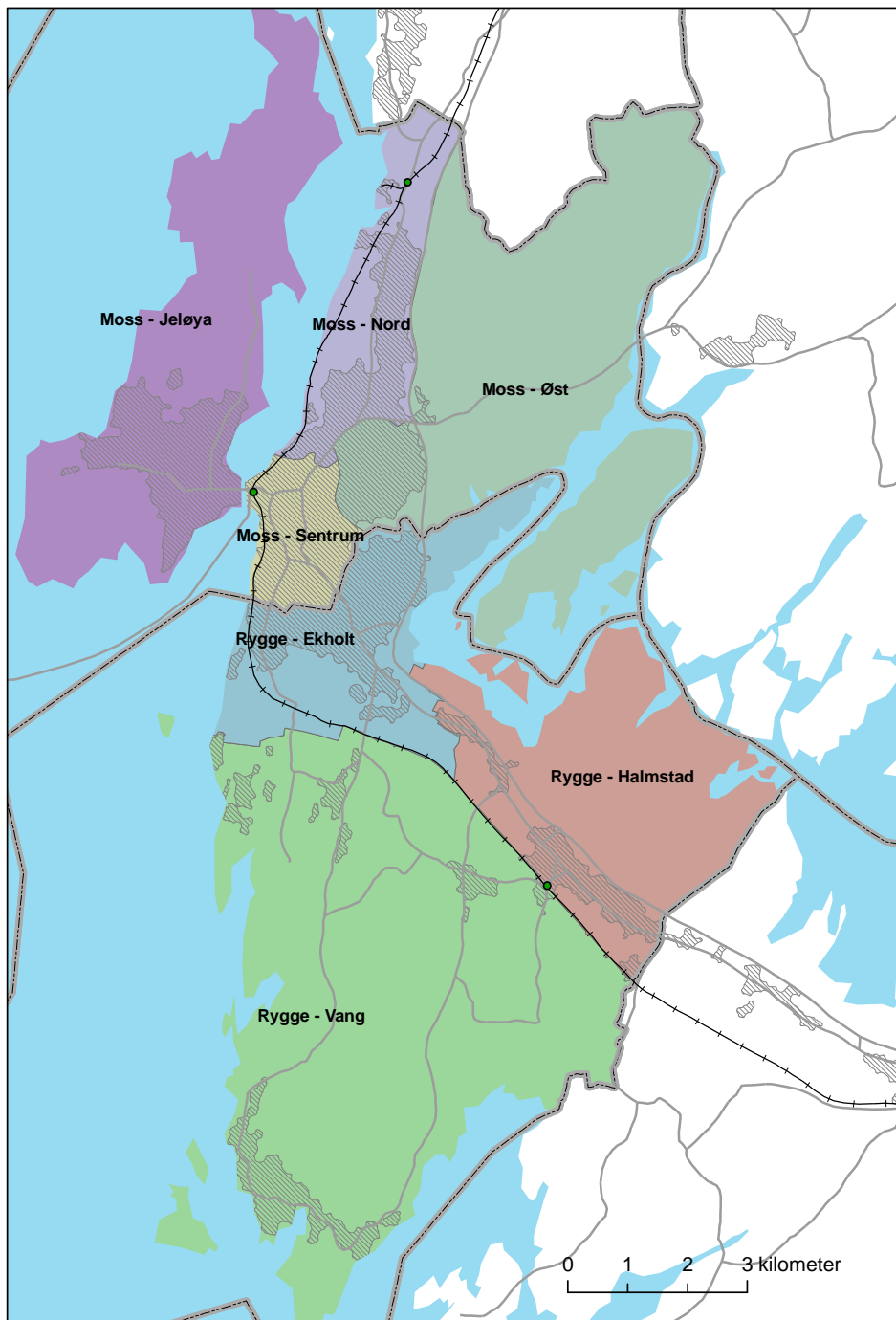
Datagrunnlag

Datamaterialet er basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009. Statens vegvesen Region øst, Østfold fylkeskommune og Moss kommune finansierte et tilleggsutvalg i de to kommunene. Intervjuene ble foretatt i perioden februar 2009 – september 2010. Totalt ble det gjennomført i overkant av 1100 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 Moss og Rygge 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 i syv soner. Moss kommune er delt inn i en kombinasjon av SSBs delområder for Moss og Rygge og Mossregionens Plansoner, og består av Jeløya, Moss Sentrum, Moss Nord (Kambo+Mossekogen) og Moss Øst (Mosseelva-Dillingøya). Rygge kommune er delt i tre etter SSBs delområder; Halmstad, Vang og Ekholt (se kart).



Figur 1: Oversikt over sonene i regionen

Tilgang til transportressurser

Tilgang til bil og førerkort

87 prosent av befolkningen i Moss og Rygge er bosatt i en husholdning som har tilgang til bil. Av dem som har bil, har 45 prosent minst to biler. Dette er på nivå med landet for øvrig (Vågane mfl. 2011). Tilgangen til bil er noe bedre i Rygge enn i Moss (tabell 1).

Tabell 1: Tilgang til bil i husholdningen. Bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Moss	Rygge	Totalt
Ingen	15	8	13
En bil	51	43	48
To biler	29	42	33
Tre biler eller flere	5	8	6
Sum	100	100	100
Antall personer	738	371	1109

Som for tilgang på bil i husholdningen, ser vi at tilgangen på førerkort er bedre i Rygge enn i Moss (tabell 2). Totalt er 15 prosent av de bosatte på 18 år og eldre uten førerkort. Førerkortinnehav varierer med alder. I aldersgruppen 18-24 år har tre av fem førerkort. Andelen øker med alder frem til rundt 50-års alderen, der så å si alle har førerkort. For de eldre synker andelen ned til 60 prosent for de over 75 år. Det er store kjønnsforskjeller – 91 prosent av mennene i de to kommunene, og 80 prosent av kvinnene har førerkort. Forskjellene mellom kvinner og menn er størst i de eldste aldersgruppene.

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

	Har førerkort	Antall personer
Alle	85	1027
Moss	84	695
Rygge	89	332
18-24 år	60	64
25-34 år	86	80
35-44 år	93	183
45-54 år	98	195
55-66 år	91	266
67-74 år	83	124
75 år+	60	115
Mann	91	484
Kvinne	80	543

Fire av fem over 18 år har både førerkort og tilgang på bil (tabell 3). Dette er noe høyere enn på landsbasis, der den tilsvarende andelen er 72 prosent. For kvinner gjelder det bare tre av fire. Kun 6 prosent har førerkort uten å ha tilgang på bil. Denne andelen er aller høyest blant unge voksne (nyetablerte og studenter) og den eldste aldersgruppen. Blant de over 75 år har én av tre verken bil eller førerkort.

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

	Verken bil eller førerkort	Førerkort, ikke bil	Bil, ikke førerkort	Bil og førerkort	Sum	Antall personer
Alle	8	6	7	79	100	1 023
Moss	9	8	7	76	100	691
Rygge	7	3	5	86	100	332
18-24 år	8	7	32	54	100	64
25-34 år	5	11	9	75	100	80
35-44 år	4	5	3	88	100	183
45-54 år	-	4	1	95	100	194
55-66 år	5	4	4	87	100	266
67-74 år	11	7	6	76	100	124
75 år+	36	10	5	49	100	112
Mann	6	5	3	85	100	482
Kvinne	11	7	9	73	100	541

Tilgang til sykkel

En forutsetning for å sykle er at man har tilgang til sykkel. I Moss og Rygge har fire av fem tilgang til sykkel (tabell 4). Det er de i aldersgruppen 18-24 år, samt de over 67 år som har dårligst tilgang til sykkel.

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

	Eier eller disponerer	Antall personer
Alle	80	1108
Moss	77	737
Rygge	88	371
13-17 år	90	82
18-24 år	74	64
25-34 år	84	80
35-44 år	95	183
45-54 år	87	195
55-66 år	82	266
67-74 år	64	123
75 år+	48	115
Mann	81	529
Kvinne	79	579

Kollektivtilbud

Kollektivtilbudet, i alle fall om vi ser på antall avganger, er noe bedre for de bosatte i Moss enn i Rygge (tabell 5). I Moss har 19 prosent et kollektivtilbud med avganger hvert kvarter eller oftere. I Rygge har 23 prosent avganger sjeldnere enn en 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.

En av fem vet ikke hvor mange avganger det er. For disse er det rimelig å anta at kollektivtransport ikke vurderes som et aktuelt alternativ.

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

	Moss	Rygge	Totalt
4 ganger pr time eller flere	19	10	16
2-3 ganger pr time	55	46	52
1 gang pr time	20	18	19
Hver annen time	2	3	2
Sjeldnere	4	23	10
Sum	100	100	100
Andel "Vet ikke"	21	22	21
Antall personer	738	371	1109

Hvis vi i tillegg til antall avganger også tar med avstand til holdeplassen, har 13 prosent 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). Kollektivtilbudet er bedre i Moss enn i Rygge. I Moss har 60 prosent av de som kjenner tilbudet et kollektivtilbud som er definert som godt eller svært godt, i Rygge 45 prosent. Nesten én av fire kjenner ikke kollektivtilbudet. Det store flertallet av dem er de som ikke vet hvor høy avgangsfrekvens det er fra holdeplassen.

Tabell 6: Tilgang til kollektivtransport. 1 Bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Moss	Rygge	Totalt
Svært god	15	8	13
God	46	37	43
Middels god	19	17	19
Dårlig	9	26	14
Svært dårlig	11	14	12
Sum	100	100	100
Kjenner ikke tilbudet	23	24	23
Antall personer	736	370	1106

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

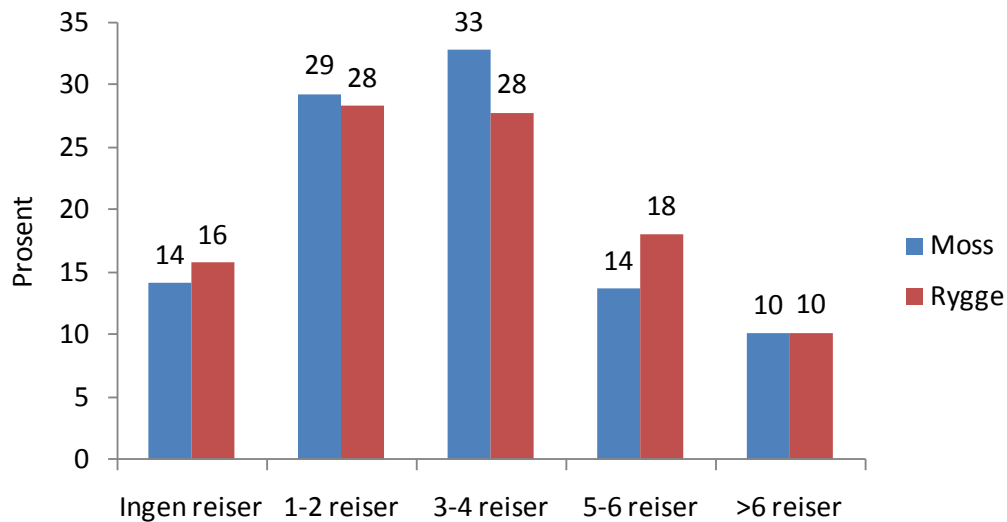
Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

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

15 prosent av de bosatte i Moss og Rygge har ikke foretatt noen reiser på registreringsdagen. Én av ti har mer enn seks reiser. I gjennomsnitt har de foretatt 3,3 reiser. Det er som landsgjennomsnittet (Vågane mfl. 2011). I løpet av disse reisene tilbakelegger de drøyt fire mil, og bruker rundt én time og ett kvarter.



Figur 2: Antall reiser pr dag. Bosatte i Moss og Rygge. Prosent

Personer bosatt i Moss reiser noe kortere, og bruker mindre tid på det i løpet av en gjennomsnittsdag enn personer bosatt i Rygge (tabell 7). Som i landet generelt er det ungdom og pensjonister som tilbakelegger kortest avstand i løpet av en dag, og kvinner reiser mindre enn menn.

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

	Reiser	Kilometer	Minutter	Antall personer
Alle	3,3	44,6	76	1 109
Moss	3,3	43,0	75	738
Rygge	3,3	47,9	79	371
13-17 år	3,0	21,4	59	82
18-24 år	3,3	40,0	65	64
25-34 år	3,5	48,1	86	80
35-44 år	4,1	60,1	93	183
45-54 år	3,6	65,4	89	195
55-66 år	3,3	44,7	80	266
67-74 år	3,0	25,5	66	124
75 år+	1,8	21,9	41	115
Mann	3,4	50,4	82	530
Kvinne	3,1	39,0	70	579

Antall reiser varierer lite mellom de bosatte i Moss og Rygge (tabell 7) og er på nivå med resten av landet (Vågane mfl. 2011). Bosatte i Rygge har mye færre reiser til fots, og flere reiser som bilpassasjer. De reiser også noe lengre enn bosatte i Moss, det gjelder først og fremst reiser som bilfører (tabell 8). De bruker derfor også noe mer tid på reisene (tabell 9).

Tabell 8: Antall reiser pr. dag etter transportmiddel. Bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Moss	Rygge		Totalt
Til fots	0,71	0,47	**	0,63
Sykkel	0,13	0,19	*	0,15
Bilfører	1,79	1,82		1,80
Bilpassasjer	0,35	0,45		0,38
Kollektivt	0,28	0,26		0,27
Annet	0,05	0,08		0,06
Totalt	3,30	3,27		3,29
Antall personer	738	371		1109

**Signifikant forskjellig fra Moss på 1%-nivå

*Signifikant forskjellig fra Moss på 5%-nivå

Tabell 9: Antall kilometer pr. dag etter transportmiddel. Bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Moss	Rygge	Totalt
Til fots	1,4	1,0 *	1,3
Sykkel	0,6	0,7	0,6
Bilfører	21,1	26,0	22,7
Bilpassasjer	7,1	7,5	7,2
Kollektivt	12,0	12,0	12,0
Annet	0,8	0,5	0,7
Totalt	43,0	47,8	44,5
Antall personer	738	371	1109

**Signifikant forskjellig fra Moss på 1%-nivå

*Signifikant forskjellig fra Moss på 5%-nivå

Tabell 10: Antall minutter pr. dag etter transportmiddel. Bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Moss	Rygge	Totalt
Til fots	18	12 *	16
Sykkel	2	4 *	3
Bilfører	28	32	29
Bilpassasjer	8	11	9
Kollektivt	15	17	16
Annet	2	2	2
Totalt	75	79	76
Antall personer	738	371	1109

**Signifikant forskjellig fra Moss på 1%-nivå

*Signifikant forskjellig fra Moss på 5%-nivå

Reisene

Hvor går reisene?

Tabell 11 og 11b viser hvordan reisene som går innenfor Moss og Rygge kommuner er fordelt etter sone. Selv om vi har mer enn 3000 reiser i datasettet, blir datagrunnlaget for tynt til å gi detaljert informasjon om de enkelte forbindelsene.

Det meste av reiseaktiviteten i regionen foregår i Moss. Flertallet av reisene er interne – og hele 32 prosent av reisene foregår innenfor en og samme sone. Andelen soneinterne reiser er høyest på Jeløya, Moss sentrum og nordre deler av Rygge (Ekholt).

Tabell 11: Reiser som starter/ender i ulike deler av Moss og Rygge etter start-/endesone. Prosent

	Rygge Halmstad	Rygge Vang	Rygge Ekholt	Moss Jeløya	Moss Sentrum	Moss Nord	Moss Øst
Rygge - Halmstad	1,3						
Rygge - Vang	1,9	1,8					
Rygge - Ekholt	1,8	1,4	7,2				
Moss - Jeløya	0,2	0,4	2,3	8,3			
Moss Sentrum	0,9	0,7	5,0	5,2	7,3		
Moss Nord	0,2	0,2	1,4	1,7	3,0	4,4	
Moss Øst	0,1	0,2	1,0	0,8	2,8	1,5	1,5
Sarpsborg/Fredrikstad	0,5	0,5	0,6	0,7	2,1	0,9	0,6
Østfold ellers	2,4	1,5	1,5	2,4	3,5	0,8	1,1
Oslo/Akershus	0,7	0,4	1,4	3,4	1,9	3,3	1,1
Resten av landet	1,2	0,1	0,2	0,5	0,4	0,2	0,2
Utlandet	0,2	0,1	0,2	0,2	0,4	0,3	0,2

Tabell 11b: Fordeling av reiser som starter/ender i Moss og Rygge. Prosent

	Rygge	Moss
Rygge	15,4	
Moss	12,4	36,5
Andre reisemål	11,5	24,1

Tabell 12 viser hvordan reisene som starter eller ender i de enkelte sonene er fordelt. Vi ser at reisene i stor grad er soneinterne. En forholdsvis høy andel av reiser fra Rygge ender opp i Moss sentrum, og reiser fra Moss ender opp i Ekholt (Rygge). I Moss går reisene sjeldnere over kommunegrensen enn i Rygge.

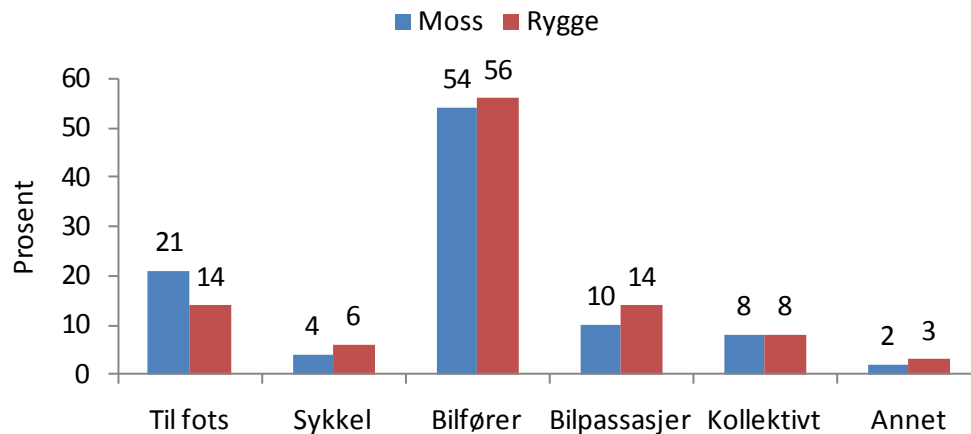
Tabell 12: Fordeling av reiser som starter/ender i Moss og Rygge. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Rygge - Halmstad	Rygge - Vang	Rygge - Ekholt	Moss - Jeløya	Moss Sentrum	Moss Nord	Moss Øst
Rygge - Halmstad	20	16	6	1	4	1	1
Rygge - Vang	19	25	7	2	3	1	2
Rygge - Ekholt	17	20	31	12	17	11	12
Moss - Jeløya	3	5	12	38	21	7	10
Moss Sentrum	14	10	20	25	23	24	20
Moss Nord	3	3	7	5	13	26	19
Moss Øst	1	3	5	4	7	12	19
Sarpsborg/Fredrikstad	4	3	2	2	2	3	-
Østfold ellers	10	8	5	3	4	5	7
Oslo/Akershus	3	5	5	7	4	7	7
Resten av landet	1	1	-	1	1	1	1
Utlandet	3	1	1	1	1	1	2
	100	100	100	100	100	100	100
Innenfor sonen	20	25	31	38	23	26	19
Ellers i kommunen	36	37	13	34	41	43	49
Nabokommunen ²	22	20	43	14	24	14	15
Andre steder	22	18	13	14	12	17	17
	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	318	385	990	971	1117	615	375

Transportmiddelbruk

Ser vi alle reisene samlet, uavhengig av hva som er formålet med dem, og hvor de foregår, er det bilførerreiser som dominerer (figur 3 og tabell 13). Som vi har sett tidligere, foretar bosatte i Rygge færre reiser til fots og flere som bilfører enn bosatte i Moss. Aldersgruppen 13-17 år går, sykler og reiser mer kollektivt enn alle andre aldersgrupper. Kvinner går mer enn menn, og er i større grad bilpassasjerer, mens menn reiser kollektivt noe mer enn kvinner.

² Moss eller Rygge



Figur 3: Transportmiddelbruk på reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

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

	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Totalt	Antall reiser
Moss	21	4	54	10	8	2	100	2 413
Rygge	14	6	56	14	8	3	100	1 220
13-17 år	30	10	3	30	19	8	100	243
18-24 år	20	9	52	10	9	-	100	219
25-34 år	20	7	52	8	13	-	100	288
35-44 år	16	3	64	9	5	2	100	733
45-54 år	13	3	67	8	8	2	100	699
55-66 år	19	3	62	10	5	2	100	873
67-74 år	23	4	55	11	4	2	100	362
75 år+	27	2	42	19	10	-	100	216
Mann	18	4	60	6	10	3	100	1 840
Kvinne	21	5	49	18	7	1	100	1 793
Alle	19	4	55	12	8	2	100	3 633

Nesten hver tredje reise internt i Moss foregår til fots (tabell 14). Bilførerandelen er høyest på reisene mellom Moss og Rygge, mens kollektivandelene er høyest på reisene som går mellom Moss og andre steder og mellom Rygge og andre steder.

Tabell 14: Transportmiddelbruk på daglige reiser. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent.

	Internt i Moss	Internt i Rygge	Mellom Moss og Rygge	Mellom Moss og andre steder	Mellom Rygge og andre steder
Til fots	31	22	3	1	-
Sykkel	5	7	3	-	3
Bilfører	47	54	75	60	58
Bilpassasjer	10	11	13	13	19
Kollektivt	5	3	5	24	20
Annet	2	4	1	2	-
Totalt	100	100	100	100	100
Antall reiser	1511	678	595	407	234

Ser vi på reisene etter hvilken sone de går i/til/fra (tabell 15), ser vi at andelen til fots er høyest på reiser i Moss, og aller høyest på reiser som går til, fra eller i Jeløya-sonen. Kollektivandelen er høyest for reiser til/fra/i de mest sentrale delene av Moss og Rygge. Sykkelandelen er ikke høyere enn fem prosent for noen sone. Bilførerandelen er høyest på reiser som starter og/eller ender i de mest usentrale sonene i Rygge.

Tabell 15: Transportmiddelbruk på daglige reiser etter sone de starter/ender i. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Rygge - Halmstad	Rygge - Vang	Rygge - Ekholt	Moss - Jeløya	Moss Sentrum	Moss Nord	Moss Øst
Til fots	5	10	11	21	17	18	15
Sykkel	3	5	5	4	4	4	5
Bilfører	68	57	66	51	56	63	58
Bilpassasjer	13	14	12	14	11	10	14
Kollektivt	7	10	5	7	10	5	7
Annet	3	4	2	3	2	1	-
Sum	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	318	387	1 002	975	1 119	623	399

Reiselengde

Ulik transportmiddelbruk kan i enkelte tilfeller forklares med ulik reiselengde. Reisene gjennomført av de bosatte i Moss er i gjennomsnitt rundt én kilometer kortere enn de som er foretatt av bosatte i Rygge (tabell 15). 29 prosent av reisene de bosatte i Rygge har foretatt er én mil eller mer, tilsvarende andel blant de bosatte i Moss er 21 prosent.

Tabell 16: Reiselengde på daglige reiser. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent.

	Alle reiser			Bilførerreiser		
	Moss	Rygge	Totalt	Moss	Rygge	Totalt
< 1 km	13	11	13	5	5	5
1-2,9 km	29	25	28	29	23	27
3-4,9 km	19	15	18	21	15	19
5-9,9 km	17	20	18	22	25	23
10-19,9 km	6	13	8	7	15	10
20 km eller lengre	15	16	16	17	17	17
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	2 273	1 150	3 423	1 279	673	1 952
Gjennomsnitt (km)	13,2	14,3	13,6	12,0	14,2	12,7

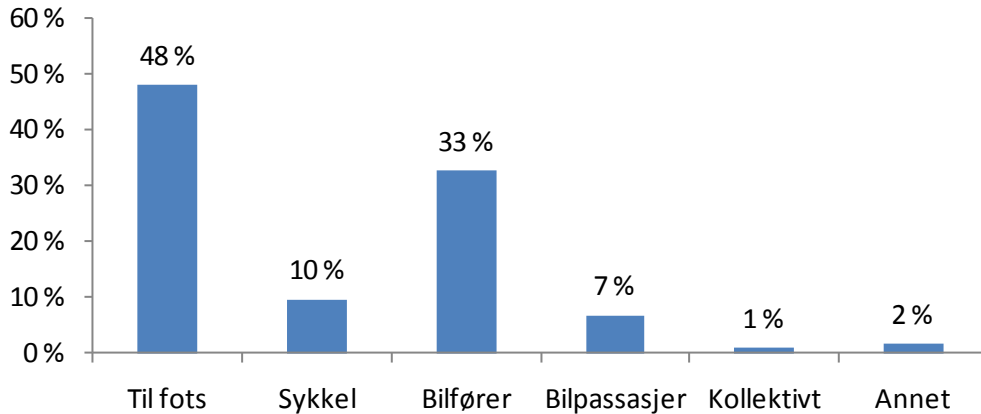
Ser vi på reisene etter hvilke soner de starter og/eller ender i, viser det seg at de korteste reisene går til/fra de mest sentrale sonene (tabell 17). Den høyeste andelen korte reiser (under 3 km) foregår i Moss sentrum. Reiser som starter eller ender i Rygge – Halmstad og Rygge – Vang er lengre enn tilsvarende reiser i de andre sonene, der er andelen reiser som er over én mil rundt 40 prosent. Gjennomsnittlig reiselengde er også mye høyere i disse sonene.

Tabell 17: Reiselengde på daglige reiser etter sonen reisen starter/ender i. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Rygge Halmstad	Rygge Vang	Rygge Ekholt	Moss Jeløya	Moss Sentrum	Moss Nord	Moss Øst
< 1 km	4	7	10	12	9	11	8
1-2,9 km	15	10	29	28	32	21	30
3-4,9 km	10	16	20	22	27	23	21
5-9,9 km	32	24	24	19	17	24	21
10-19,9 km	26	27	7	6	6	8	6
20 km eller lengre	13	17	9	12	9	13	13
	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	310	359	950	919	1064	592	371
Gjennomsnitt (km)	19,1	15,7	9,6	11,0	8,9	11,9	11,2

Transportmiddelbruk på korte reiser

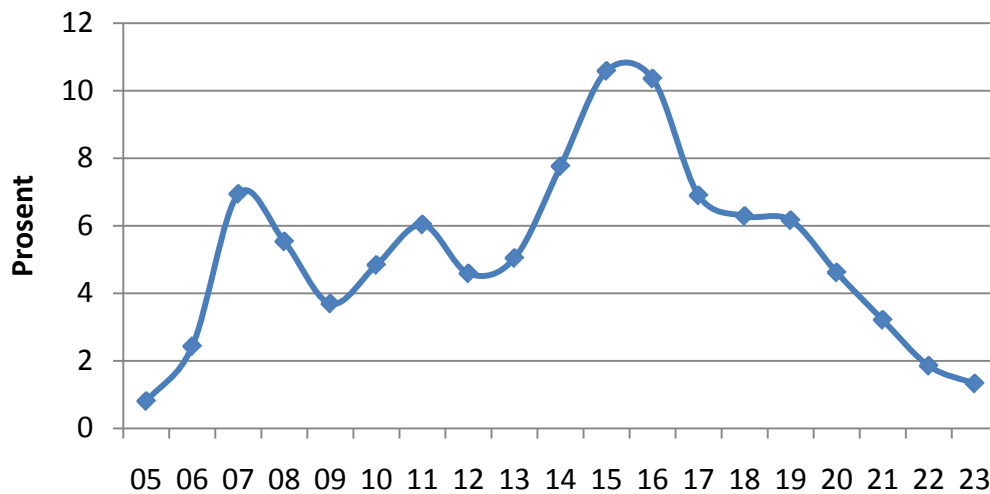
Figur 3 viser transportmiddelbruk på reiser som er to km eller kortere, og som er del av en kjede på to reiser som starter og ender ved boligen. Omtrent halvparten foregår til fots, men tabellen viser også at hver tredje gjennomføres som bilfører.



Figur 4: Transportmiddelbruk på reiser tur/retur hjemmet. Enkeltreiser 2 km og kortere til/i/fra Moss og Rygge. N=320 reiser

Reisene fordelt over døgnet

På ukedagene foregår den høyeste andelen reiser mellom kl 15 og 17 (figur 4). Figuren viser også at det er to topper på morgen/formiddagen. Dette kan reflektere at arbeidstider er mer fleksible og åpningstider er mindre synkrone enn tidligere, og at det også er andre typer reiser som har en topp på formiddagen.



Figur 5: Reisens starttidspunkt. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge 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 17 viser formålsfordeling av reisene. Forskjellene mellom Moss og Rygge 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 Moss og Rygge.
Prosent

	Moss	Rygge	Totalt
Arbeid	16	16	16
Skole	4	5	4
Tjeneste	2	3	2
Handle/service	31	25	29
Følge/omsorg	10	13	11
Fritid	21	19	20
Besøk	10	13	11
Annet	6	5	6
Sum	100	100	100
Antall reiser	2 412	1 217	3 629

Arbeidsreisene

Hvor går arbeidsreisene?

Rundt halvparten av de yrkesaktive i utvalget arbeider i Moss (tabell 19). Rundt to av tre arbeider i Moss eller Rygge. Blant de yrkesaktive i Rygge er det 15 prosent som arbeider i Oslo eller Akershus, mens andelen blant de yrkesaktive i Moss som jobber i disse områdene er dobbelt så høy. Disse tallene stemmer relativt bra med registeropplysninger fra sysselsettingsstatistikken.

Tabell 19: Yrkesaktive med fast oppmøtested etter arbeidskommune. Prosent.

	Moss	Rygge	Totalt
Moss	51	41	48
Rygge	13	31	19
Østfold ellers	7	13	10
Akershus	13	5	10
Oslo	17	10	14
Sum	100	100	100
Antall personer	328	185	513

Arbeidsreisens lengde

Yrkesaktive i Moss og Rygge har i snitt rundt to mil til arbeid (tabell 20). Andelen i Moss som har arbeid i Oslo og Akershus er høyere, og derfor har de også noe lengre reiser enn de yrkesaktive i Rygge. Totalt har 37 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 Moss og Rygge. Prosent

	Moss	Rygge	Totalt
< 1 km	5	2	4
1-2,9 km	19	15	17
3-4,9 km	16	16	16
5-9,9 km	17	21	18
10-19,9 km	6	16	9
20-49,9 km	14	14	14
50 km og lengre	23	16	21
Sum	100	100	100
Gjennomsnitt (km)	22,0	19,0	20,9
Antall personer	320	185	505

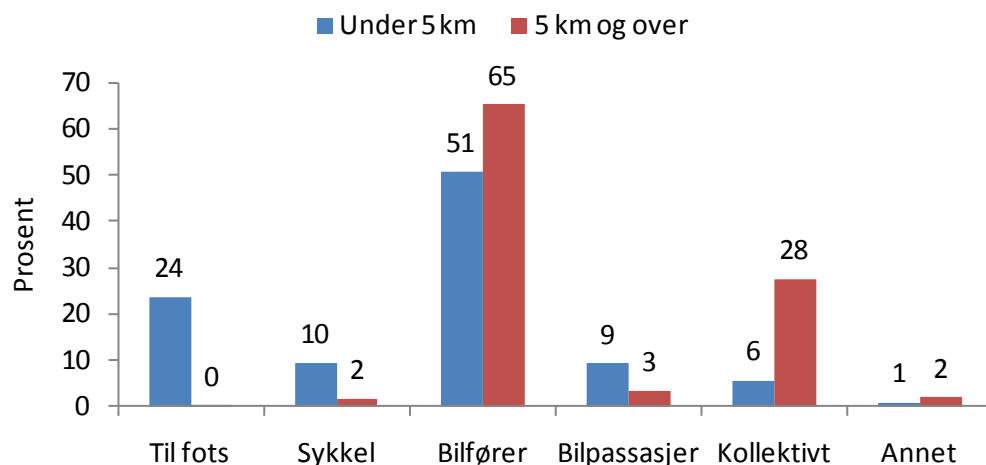
Kvinner har kortere arbeidsreiser enn menn, nesten halvparten så lange (tabell 21). Mens 29 prosent av mennene har arbeidsreiser på fem mil eller mer, har kun 13 prosent av kvinnene like lang arbeidsreise.

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

	Menn	Kvinner	Totalt
< 1 km	3	4	4
1-2,9 km	19	16	17
3-4,9 km	12	20	16
5-9,9 km	18	19	18
10-19,9 km	6	12	9
20-49,9 km	13	15	14
50 km og lengre	29	13	21
Sum	100	100	100
Gjennomsnitt (km)	27,5	14,9	20,9
Antall personer	223	282	505

Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

Figur 5 viser at bil er det dominerende transportmidlet på arbeidsreisen både på reiser over og under fem km. Ikke-motoriserte transportmidler brukes på 34 prosent av arbeidsreiser under fem km. På arbeidsreiser over fem km er kollektivandelen på 28 prosent.



Figur 6: Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. Reiser som starter/ender hjemme med formål arbeid. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. N=488 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 én av fire 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=430 personer

Forklaring	Andel
Tar for lang tid	45
For få avganger	23
Trengte bilen i arbeidet	16
For langt å gå til holdeplass	10
Skulle annet ærend før/etter jobben	9
Må bytte mellom flere transportmidler	8
Er for dyrt	5
For mange forsinkelser	3
Er ubekvemt (får ikke sitteplass, for varmt, kaldt osv)	2
Andre grunner	32

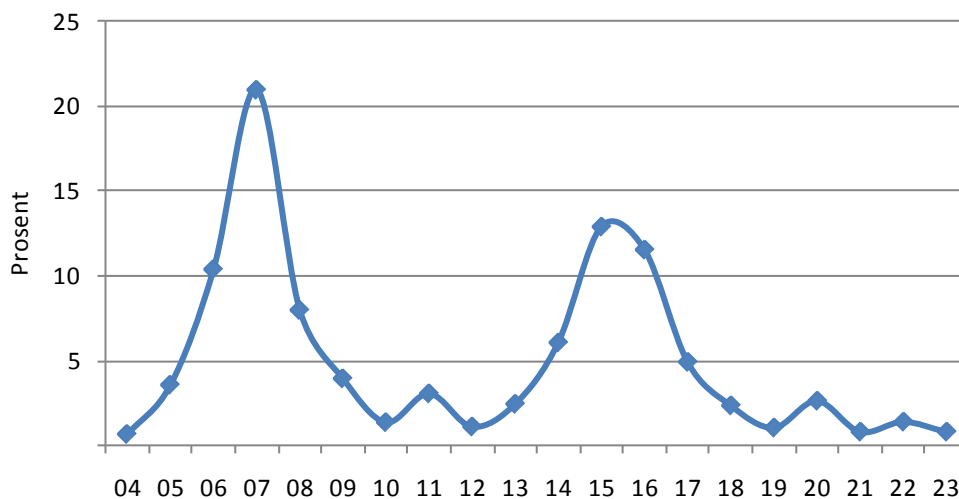
Kollektivtilbudet på dagtid er en indikasjon på valgmulighetene de arbeidsreisende har. Det viser imidlertid ikke hvor godt tilbudet er til/ved

arbeidsstedet. Tabell 23 viser at det er rundt 12 prosent som har det som er definert som et svært godt tilbud (se fotnote 1, s 6), omtrent samme andel som de bosatte totalt. Andelen som ikke kjenner tilbudet er høyere enn i befolkningen i regionen totalt.

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

	Moss	Rygge	Totalt
Svært god	12	11	12
God	45	30	39
Middels god	23	16	20
Dårlig	10	25	16
Svært dårlig	10	18	13
Sum	100	100	100
Kjenner ikke tilbudet	29	24	27
Antall personer	268	160	428

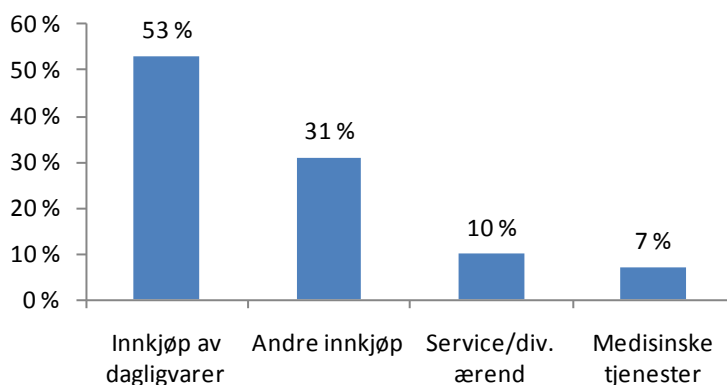
Figur 6 viser at de fleste arbeidsreisene starter mellom kl 07 og 08. Det er også en topp mellom kl 15 og 17, men denne toppen er lavere og flatere og viser at hjemreisen foregår over et større tidsrom enn reisen til arbeid. Det vil også ha en sammenheng med hvordan reisene er definert; en reise som går fra arbeidsstedet vil ikke være definert som en arbeidsreise med mindre den ender ved bostedet (se definisjon av reise i siste kapittel).



Figur 7: Arbeidsreisene etter starttidspunkt. Arbeidsreiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

Handle- og servicereiser

Handle- og servicereisene utgjør 29 prosent av de daglige reisene i regionen. 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 for innkjøpsreiser, og utgjør i overkant av halvparten av reisene (figur 8).



Figur 8: Handle- og servicereiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge

Tabell 24 viser at en stor del av handle- og servicereisene foregår innenfor samme sone. Andelen er høyest for Moss-Jeløya. Mellom 64 og 74 prosent foregår innenfor kommunens grenser, med unntak av reiser som starter/ender i Rygge-Ekholt, der over halvparten av reisene går til Moss.

Tabell 24: Fordeling av handle- og servicereiser etter hvilken sone reisen starter/ender i. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Rygge Ekholt	Rygge øvrig	Moss Jeløya	Moss Sentrum	Moss Nord	Moss Øst
I sonen	30	35	40	25	33	24
Ellers i kommunen	12	32	34	39	43	48
Nabokommunen ³	52	16	17	33	20	16
Andre steder	6	16	9	4	5	12
Sum	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	372	164	260	347	185	110

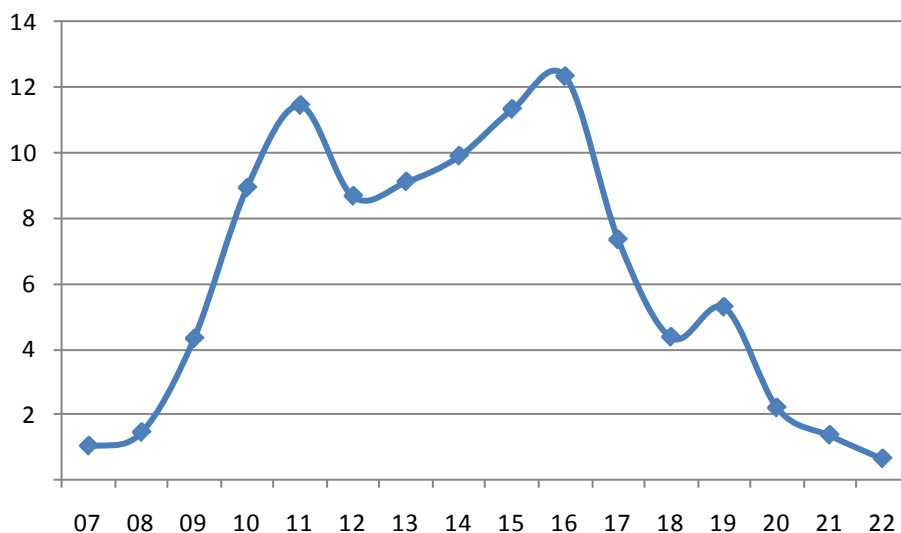
Bilen dominerer på handlereisene, enten som fører eller som passasjer (tabell 25). Det varierer en del mellom sonene, med lavest bilandel i Moss og høyest i Rygge. Kollektivandelene er svært små på denne typen reiser.

³ Moss/Rygge

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

	Rygge - Ekholt	Rygge øvrig	Moss - Jeløya	Moss Sentrum	Moss Nord	Moss Øst	Totalt bosatte
Til fots	5	1	18	11	10	1	16
Sykkel	2	3	3	3	2	1	4
Bilfører	69	79	51	49	70	60	63
Bilpassasjer	23	14	21	31	16	36	12
Kollektivt	1	-	4	6	2	2	3
Annet	1	3	2	1	-	-	2
Sum	100	100	100	100	100	100	100
Antall reiser	389	156	262	379	197	123	1042

Figur 9 viser at handle- og servicereisene er spredt ut over dagen, men de fleste foregår fra kl 10 til 17. Toppunktet er mellom kl 16 og 17



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

Innkjøpsreiser til Sverige

Bosatte i Moss har i gjennomsnitt foretatt 0,32 innkjøpsreiser til utlandet (Sverige) i løpet av en måned. Det tilsvarer i underkant av fire reiser i året. Bosatte i Rygge har 0,37 innkjøpsreiser til utlandet, dvs. drøyt fire 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 Moss og Rygge sammenlignet med landsgjennomsnittet som ligger på 0,10. I Moss er det 14 prosent som har hatt en innkjøpsreise til utlandet siste måned, mens det i Rygge er 17 prosent. For landet som helhet er denne andelen på 4 prosent.

Tabell 26: Andel som har hatt minst én innkjørsreise til Sverige siste måned, samt gjennomsnittlig antall reiser. Personer bosatt i Moss og Rygge.

	Andel	Antall reiser	Antall personer
Moss	14	0,32	738
Rygge	17	0,37	370
13-17 år	11	0,20	82
18-24 år	15	0,36	63
25-34 år	20	0,45	80
35-44 år	15	0,39	183
45-54 år	14	0,28	195
55-66 år	16	0,35	266
67-74 år	18	0,40	124
75 år+	10	0,23	115
Mann	15	0,35	529
Kvinne	15	0,32	579
Alle	15	0,34	1108

Besøks- og fritidsreiser

Fritids- og besøksreiser utgjør ca 30 prosent av alle reisene i regionen, og består av reiser i forbindelse med egne fritidsaktiviteter som kino- og teaterbesøk, konserter, restaurantbesøk, idrettsaktiviteter som tilskuer eller deltaker, joggetur, luftetur med hunden etc., og privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Båttur, hyttetur, ferie og helgereiser er også inkludert.

Den hyppigste aktiviteten for bosatte i Rygge er besøk, mens de som bor i Moss drar oftere på kino og andre kulturelle aktiviteter (tabell 27). De går også oftere på tur.

Tabell 27: Hva besøks- og fritidsreiser består i. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

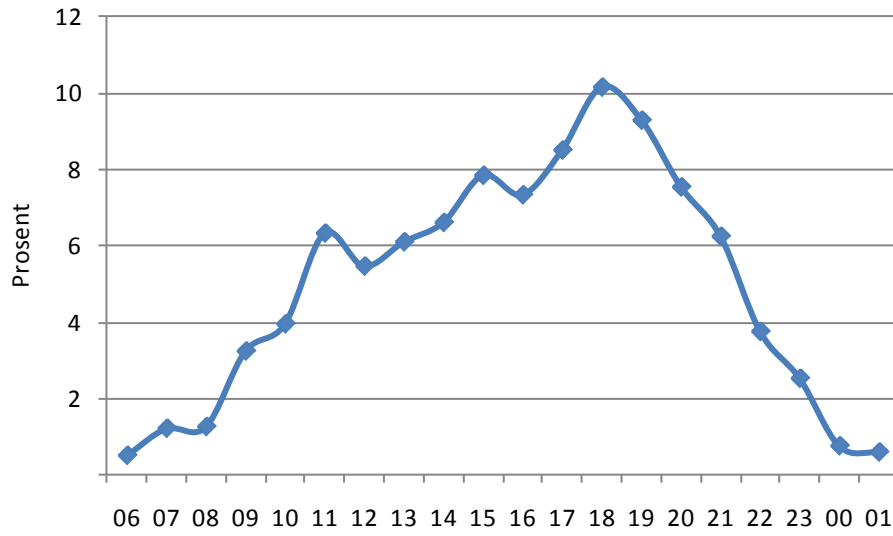
	Moss	Rygge	Total
Besøk	32	41	35
Kino/konsert/arr./kafe	16	12	15
Organiserte fritidsaktiviteter	20	22	21
Gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund	26	20	24
Annet	6	5	6
Sum	100	100	100
Antall reiser	770	403	1173

Tabell 28 viser at halvparten av besøks- og fritidsreisene gjennomføres som bilfører, og ytterligere rundt 20 prosent som bilpassasjer. Det er små forskjeller mellom Moss og Rygge, med unntak av at de som er bosatt i Moss går mer.

Tabell 28: Transportmiddelbruk på besøks- og fritidsreiser (ekskl. gang-/sykkelturer). Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent

	Moss	Rygge	Total
Til fots	17	13	15
Sykkel	3	5	4
Bilfører	50	51	51
Bilpassasjer	18	22	20
Kollektivt	8	6	8
Annet	3	3	3
Sum	100	100	100
Antall reiser	559	317	876

Det blir flere fritidsreisene utover dagen, og disse reisene når en topp mellom kl 18 og 19 (figur 10).



Figur 10: Starttidspunkt for fritids- og besøksreiser. Reiser foretatt av bosatte i Moss og Rygge. Prosent.

Om den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009

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:⁴

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

⁴ 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 738 personer bosatt i Moss, og 371 bosatt i Rygge.

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

Referanser

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

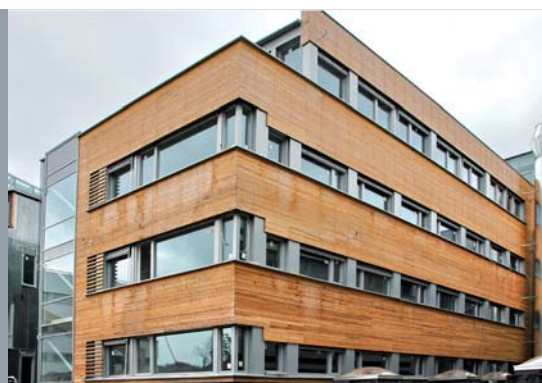
Vågane, Liva, Brechan, Inge og Hjorthol, Randi (2011): *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2009 - nøkkelrapport* TØI rapport 1130/2011

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.