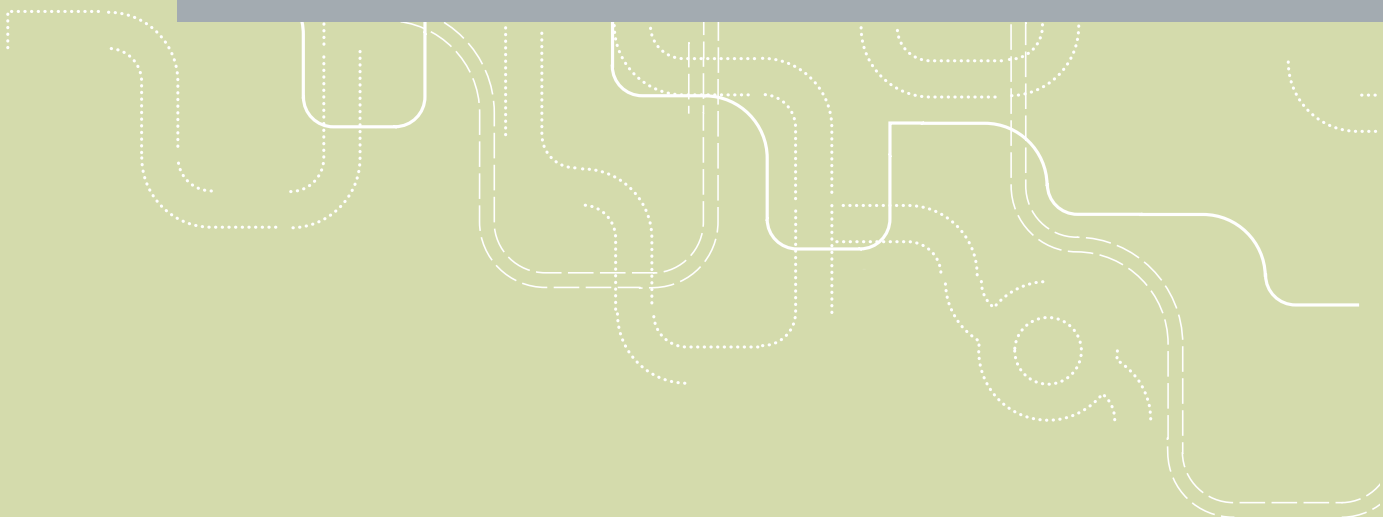


Reiseomfang og transportmiddelbruk på lange reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005



Reiseomfang og transportmiddelbruk på lange reiser

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

Jon Martin Denstadli

ISSN 0808-0808-1190

ISBN 978-82-480-0702-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0703-6 Elektronisk versjon

Oslo, desember 2006

Tittel: Reiseomfang og transportmiddelbruk på lange reiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

Forfatter(e): Jon Martin Denstadli

TØI rapport 865/2006

Oslo, 2006-12

38 sider

ISBN 978-82-480-0702-9 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0703-6 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

Finansieringskilde:

Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor

Prosjekt: 2983 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

Prosjektleder: Randi Hjorthol

Kvalitetsansvarlig: Arne Rideng

Emneord:

Reisevaner; Transportmiddelbruk; Lange reiser

Sammendrag:

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 er 17 500 personer intervjuet om sine reiseaktiviteter og reisemønstre. Denne rapporten tar for seg reiser innen Norge som er lengre enn 100 km og dessuten alle reiser til utlandet uansett reiselengde. De innenlandske reisene er preget av en økende andel fritidsreiser og økt bruk av fly på de aller lengste reisene. På reiser som er 300 km eller lengre har flyet en markedsandel på 45 prosent, mot 42 prosent i 2001. Bruken av bil har i samme tidsrom gått ned fra 43 til 38 prosent. I 2005 foretok nordmenn om lag 40 millioner reiser til/fra utlandet. 64 prosent av reisene ender i Sverige, mens Danmark står for om lag 10 prosent av trafikken og Finland fem prosent.

Title: Long distance travel in Norway 2005

Author(s): Jon Martin Denstadli

TØI report 865/2006

Oslo: 2006-12

38 pages

ISBN 978-82-480-0702-9 Paper version

ISBN 978-82-480-0703-6 Electronic version

ISSN 0808-1190

Financed by:

Ministry of Transport and Communications, Norwegian Public Roads Administration, Norwegian National Rail Administration, National Coastal Administration, Avinor

Project: 2983 National Travel Survey 2005

Project manager: Randi Hjorthol

Quality manager: Arne Rideng

Key words:

Travel behaviour; National travel survey; Long distance travel

Summary:

In the 2005 Norwegian Travel Survey 17,500 persons have been interviewed. This report presents results on domestic long distance travel (100 km crow flies distance) and all international journeys irrespective of distance. Results show that domestic travel is characterized by more leisure trips than before and increased use of air transport. Air transport is used on 45 percent of trips 300 km and longer, compared to 42 percent four years ago. At the same time, car use has been reduced. In 2005, the Norwegian population made about 40 million international trips. Sweden is the most popular destination accounting for 64 percent of the trips, Denmark is the second largest destination (10 percent) and Finland is third (five percent). Shopping is the major purpose of trips made to Sweden (45 percent).

Language of report: Norwegian

Rapporten kan bestilles fra:
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo
Telefon 22 57 38 00 - www.toi.no

The report can be ordered from:
Institute of Transport Economics, The library
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway
Telephone +47 22 57 38 00 - www.toi.no

Forord

Reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) er den femte landsomfattende reisevaneundersøkelsen som er foretatt i Norge. De tidligere undersøkelsene er gjennomført i 1984/85, 1991/92, 1997/98 og 2001. Transportøkonomisk institutt har hatt det faglige ansvaret for alle disse undersøkelsene. I forbindelse med Stortingets behandling av St meld nr 32 (1995-96) ble det vedtatt å gjennomføre en nasjonal reisevaneundersøkelse hvert fjerde år. Formålet med undersøkelsene 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.

RVU 2005 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Representanter for oppdragsgiverne har deltatt i en referansegruppe som har fulgt arbeidet med planlegging og gjennomføring av undersøkelsen. Vi takker referansegruppen for konstruktive innspill underveis.

RVU 2005 dokumenteres gjennom en nøkkelrapport og en serie temarapporter. Denne rapporten inngår i temarapportserien.

Prosjektleder for undersøkelsen har vært Randi Hjorthol. Jon Martin Denstadli har skrevet rapporten. Arne Skogli har kontrollert og tilrettelagt datamaterialet. Tove Ekstrøm har hatt ansvar for den endelige utformingen av rapporten. MMI Univero har stått for datainnsamlingen.

Oslo, desember 2006
Transportøkonomisk institutt

Lasse Fridstrøm
instituttssjef

Jan Vidar Haukeland
avdelingsleder

Innhold

| | |
|---|-----------|
| 1 Innledning | 1 |
| 2 Samfunnsmessige utviklingstrekk | 2 |
| 3 Reiseomfanget | 4 |
| 4 Reiser i Norge | 7 |
| 4.1 Reiseformål | 7 |
| 4.2 Transportmiddelbruk | 7 |
| 4.3 Reisesenes lengde..... | 9 |
| 4.4 Reisesenes geografiske fordeling | 9 |
| 5 Reiser mellom Norge og utlandet | 12 |
| 5.1 Reiseomfang | 12 |
| 5.2 Reiseformål | 14 |
| 5.3 Sverige og Danmark: De mest populære besøksstedene i utlandet | 15 |
| 6 Transportmiddelbruk på reiser innenfor Intercitytriangelet | 19 |
| 7 Konkurransesflater på hovedrelasjonene i Sør-Norge | 21 |
| 7.1 Transportmiddelbruk på hovedrelasjonene i Sør-Norge..... | 21 |
| 7.2 Hvorfor velges de ulike transportmidlene?..... | 23 |
| 8 Oppsummering | 25 |
| Referanser | 26 |
| Vedlegg 1 Forutsetninger for fordelingen av grensepasseringer på veg | 27 |
| Vedlegg 2 Forutsetninger for fordelingen av grensepasseringer med ferge .. | 28 |
| Vedlegg 3 Forutsetninger for fordelingen av grensepasseringer med tog, buss og fly | 30 |
| Vedlegg 4 Nordmenns reiser til utlandet fordelt på land og transportmiddel | 31 |
| Vedlegg 5 Forutsetninger for beregninger av transportmiddelfordelingen på hovedrelasjonene | 32 |
| Vedlegg 6 Årsaker til valg av transportmidler | 34 |
| Vedlegg 7 Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 | 36 |

1 Innledning

Denne rapporten tar for seg det man innenfor reisevaneanalyser definerer som lange reiser. En reise regnes som lang når den er 100 km eller lenger, eller når start-/endepunktet for reisen er i utlandet. Det er med andre ord et avstandskrav for reiser i Norge, mens reiser mellom Norge og utlandet regnes med uansett hvor lange de er.

Omfanget av lange reiser er beskjedent dersom vi sammenligner med våre daglige reiser. Blant dem som ble intervjuet i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005) var det knapt fire prosent som hadde foretatt en lang reise på registreringsdagen, og disse reisene utgjorde bare 1,4 prosent av alle daglige reiser. Dette tallet har endret seg lite de siste 20 årene. Opplysninger om de daglige reisene kan dermed ikke si oss særlig mye om de lange reisene, fordi de er atypiske i en slik sammenheng. For å få god informasjon om lange reiser blir derfor intervjupersonene bedt om å gå tilbake i tid og rapportere spesielt om reiser over 100 km, og eventuelle utenlandsreiser de har foretatt i løpet av den siste måneden før intervjuet.

Lengden på en reise, og dermed hvilke som skal rapporteres og hvilke som skal holdes utenfor, vurderes av intervjupersonen selv, i samråd med intervjuer. For å kontrollere kvaliteten i dataene har vi på basis av opplysninger om reisenes start- og endepunkt beregnet avstanden langs veg for de innenlandske reisene. Avstandsberegningene er gjort med utgangspunkt i kommunesenteret. Det viser seg da at nær 18 prosent av de oppgitte reisene er under 100 kilometer, det vil si at de ikke tilfredsstillers definisjonen av en lang reise. Da noen kommuner er store og start- eller endepunktet ikke nødvendigvis ligger i kommunesenteret, har vi satt en grense for beregnet avstand ved 80 kilometer. Reiser under dette, nærmere bestemt seks prosent av de rapporterte reisene, er ikke med i analysegrunnlaget. Dette gjelder også for tidligere undersøkelser når vi ser på utviklingstrekk.

Rapporten beskriver omfanget av lange reiser, formålet med reisene og konkurranseflater mellom transportmidlene. I avsnitt 2 ser vi litt nærmere på samfunnsmessige endringer mellom 2001 og 2005 som har hatt betydning for de utviklingstrekkene vi observerer. Avsnitt 3 tar for seg det totale reiseomfanget, mens vi i avsnitt 4 ser nærmere på lange reiser i Norge. Avsnitt 5 omhandler reiser mellom Norge og utlandet, mens de to siste avsnittene ser spesifikt på konkurranseflater mellom transportmidlene på henholdsvis intercityrelasjoner på Østlandet og på hovedrelasjonene i Sør-Norge (Oslo – Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim).

2 Samfunnsmessige utviklingstrekk

Det har stort sett vært en sammenhengende vekst i persontransporten de senere årene. Utført transportarbeid vokste for eksempel fra 54 milliarder personkilometer i 1990 til 67 milliarder i 2005 (Rideng 2006). Veksten har ikke minst vært stor for reiser over lengre distanser. Utviklingen i flytrafikken kan stå som eksempel. Mellom 1990 og 2005 vokste norsk innenlands flytrafikk med 61 prosent, mens trafikken mellom Norge og utlandet var 2,4 ganger større i 2005 sammenlignet med 1990.

Grunnlaget for denne utviklingen har ikke minst vært en stabil og betydelig økonomisk vekst. Inntektsveksten har blant annet bidratt til at bilbestanden har økt kraftig. I løpet av de fire årene mellom de to siste reisevaneundersøkelsene økte bestanden av personbiler med 122 000. I tillegg ble det 50 000 flere små varebiler, som også for en stor del brukes til persontransport. Ifølge tall fra reisevaneundersøkelsene tilhører 39 prosent av befolkningen nå en husholdning med to eller flere biler. Tilsvarende andel i 2001 var 33 prosent. Bilen blir med andre ord mer og mer et individuelt gode, og ikke bare noe familien disponerer sammen.

Inntektsveksten har også ført til at flere anskaffer fritidsbolig. Tall fra Statistisk sentralbyrå (SSB) viser at det er blitt mer enn 25 000 flere fritidsboliger i Norge i løpet av de fire årene siden forrige RVU. I tillegg kommer fritidsboliger som nordmenn har anskaffet i utlandet. Bruk av fritidsboliger genererer betydelig trafikk, og er nærmere omhandlet i rapporten om fritidsaktiviteter (Vågane 2006). Et siste moment i denne sammenhengen er at innføringen av en femte ferieuke i 2002 har bidratt til at inntektsøkningen kan tas ut i form av mer fritid og reising.

I perioden siden forrige RVU er det også skjedd enkelte infrastrukturmessige endringer på vegsida som har hatt betydning for reiseomfanget. Ikke minst gjelder dette utbyggingen av firefelts motorvei i Østfold mot grensa til Sverige og sørover gjennom Vestfold. Reisetida til populære hytteområder langs begge sidene av Oslofjorden er dermed redusert, på samme tid som vegutbyggingen østover har bidratt til økt grensehandel.

Fra 1997 har det vært en gradvis liberalisering av ekspressbussmarkedet til dagens ordning om fri etableringsrett trådte i kraft i 2003. I årene etter 2001 har det blitt innvilget i alt 75 nye konsesjoner.¹ Selv om ikke alle er satt i drift, var det en betydelig økning i ekspressbusstilbudet mellom 2001 og 2005. I nasjonal transportplan legges det videre opp til en oppmyking av behovsprøvingen for bussruter som har parallellitet med jernbanen, slik at man kan forvente seg sterkere konkurranse mellom buss og jernbane i årene framover. For jernbanen har det ikke skjedd endringer som er av vesentlig betydning for lange reiser i perioden.

For luftfarten er derimot konkurransesituasjonen en annen nå enn i 2001. For det første har et nytt selskap sett dagens lys. Våren 2002 startet Norwegian opp flygninger mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Stavanger. I årene etter har selskapet gradvis bygd seg opp, og tilbyr nå en rekke destinasjoner både innenriks og til utlandet. Også utenlandske selskaper er bedre representert på norske lufthavner nå

¹ http://odin.dep.no/filarkiv/273986/fylkeskryssende_bussruter_0206.pdf

enn tidligere. I alt fløy 44 ulike selskaper mellom Norge og utlandet i 2005, mot 28 selskaper i 2003. SAS Braathens er fortsatt den dominerende aktøren, både på innenriksnettet og på trafikken mellom Norge og utlandet. Avinors reisevaneundersøkelser på fly viser at SAS-gruppen (Widerøe inkludert) hadde 80 prosent av trafikken innenlands og 46 prosent av utenlandstrafikken i 2005 (Denstadli m fl 2006). Økt konkurranse har bidratt til at prisene har gått ned, både på flygninger innenlands og til utlandet. Som eksempel kan nevnes at gjennomsnittsprisen på en reise til London var ca 16 prosent lavere i 2005 enn i 2003. Dette har bidratt til at kundegrunnet for utenlandsreiser, det vil si antall nordmenn som foretar minst en reise til utlandet med fly i løpet av et år, økte fra 1,1 til 1,4 millioner mellom 2003 og 2005.

3 Reiseomfanget

Nordmenns reiseaktivitet har økt de senere årene, og dette gjelder også for de lange reisene. I løpet av en gjennomsnittsmåned i 2005 hadde 50 prosent av befolkningen i alderen 13 år og eldre foretatt minst en lang reise. Dette er seks prosentpoeng høyere enn i 2001 og 11 prosentpoeng høyere enn i 1998. De som reiser foretar i gjennomsnitt tre enkeltreiser i måneden, eller 36 reiser gjennom hele året. Dersom vi også inkluderer de som ikke reiser, viser tabell 1 at gjennomsnittet i befolkningen ligger på 17,8 reiser per år, det vil si ca ni tur/retur reiser.

Tabell 1 viser videre at det totale reiseomfanget har økt med knapt fire reiser siden 1998. Veksten har kommet både for reiser innen Norge og mellom Norge og utlandet, men relativ sett har økningen vært klart størst for utenlandsreiser. I gjennomsnitt foretar nordmenn som er 13 år og eldre fem utenlandsreiser i året, eller 2,5 tur/retur reiser, mens tilsvarende tall i 2001 var 1,8 reiser.² Innenlands er veksten mer beskjeden. Stagnasjonen i 2001 skyldtes mye forholdene i luftfarten som var preget av høye billettpriser og trafikknedgang innenlands.

Tabell 1: Gjennomsnittlig antall lange reiser (enkeltreiser) per år fordelt på innland og utland. 1998, 2001, 2005

| Type reise | 1998 | 2001 | 2005 |
|---------------|------|------|------|
| I Norge | 11,8 | 11,0 | 12,8 |
| Til/fra Norge | 2,5 | 3,6 | 5,0 |
| I alt | 14,3 | 14,6 | 17,8 |

TØI rapport 865/2006

Dersom vi aggregerer disse tallene for hele året finner vi at befolkningen 13 år og eldre, som til sammen utgjør 3,84 millioner personer, foretar om lag 50 millioner lange reiser innenlands og ca 20 millioner reiser mellom Norge og utlandet. Det er grunn til å anta at dette estimatet er for lavt, i første rekke grunnet glemselseffekter i rapporteringen. Vi har få andre kilder å kontrollere de innenlandske reisene mot, spesielt er vegtrafikken problematisk i så måte. For reiser mellom Norge og utlandet har vi imidlertid andre undersøkelser og statistikk som kan hjelpe oss. I avsnitt 5 gjør vi noen alternative beregninger av nordmenns reiser til utlandet som viser at vi underestimerer totaltrafikken i RVU. Legger vi disse beregningene til grunn, foretok nordmenn i alt ca 40 millioner reiser til/fra utlandet i 2005. Dette tallet inkluderer imidlertid også barn under 13 år. Vi har ingen gode kilder på hvor stor andel av det totale reiseomfanget barn står for.

Målt i antall er det drøyt 1,9 millioner personer som hver måned foretar en lang reise i henhold til reisevaneundersøkelsen. Tabell 2 viser at et stort flertall av disse, ca 1,45 millioner, reiser innenlands, mens ca 740 000 gjør en utenlandsreise. Dersom vi

² Estimater for utenlandsreiser i 1998 er ikke direkte sammenlignbart med de øvrige årene ettersom det i RVU 1998 var et krav om at også disse skulle være 100 km eller lengre for å bli registrert.

legger sammen disse tallene får vi knapt 2,2 millioner reisende. Det betyr at det er en liten gruppe som i løpet av en måned både foretar en lang reise innenlands og en utenlandsreise. Anslagsvis er dette 270 000 personer. Tabell 2 illustrerer veksten i utenlandstrafikken. På fire år har antall nordmenn som reiser utenlands i løpet av en måned økt med ca 200 000. Både økt grensehandel og billigere flybilletter er viktige drivkrefter bak denne utviklingen. Dette kommer vi nærmere tilbake til.

Tabell 2: Antall personer som foretar minst en lang reise innenlands og utenlands i løpet av en måned. 1998, 2001, 2005

| Type reise | 1998 | 2001 | 2005 |
|--|-----------|-----------|-----------|
| Antall personer som reiser i Norge | 1 420 000 | 1 370 000 | 1 450 000 |
| Antall personer som reiser til utlandet | 390 000 | 550 000 | 740 000 |
| Antall personer av de over som reiser både innenlands og utenlands | 100 000 | 210 000 | 270 000 |

TØI rapport 865/2006

Reiseaktiviteten er nært knyttet opp mot demografiske og økonomiske forhold. Tabell 3 viser at menn reiser noe oftere enn kvinner. Reisemønsteret er også forskjellig. Menn har flere tjenestereiser enn kvinner, men forskjellene blir mindre, mens kvinner har flere fritidsreiser enn menn. Videre er det slik at personer i aldersgruppen 45-54 år har noe høyere reiseaktivitet enn andre aldersgrupper, at utdanning og inntekt betyr svært mye for reiseomfanget, og at bosatte i Oslo og omegnskommunene reiser noe mer enn de som bor andre steder i landet. Selv om forskjellene blir mindre er det fortsatt slik at menn har flere tjenestereiser enn kvinner. Kvinner har på sin side flere fritidsreiser enn menn.

Tabell 3: Lange reiser; andel som har reist og antall reiser for ulike grupper. 2005

| Reiseomfang | Har foretatt lange reiser? | | | Gj.sn. antall reiser |
|-----------------------------------|----------------------------|-----|-----|----------------------|
| | Ja | Nei | Sum | |
| Alle | 50 | 50 | 100 | 1,49 |
| <i>Kjønn</i> | | | | |
| Mann | 51 | 49 | 100 | 1,56 |
| Kvinne | 49 | 51 | 100 | 1,43 |
| <i>Alder</i> | | | | |
| 13-17 år | 40 | 60 | 100 | 1,02 |
| 18-24 år | 50 | 50 | 100 | 1,31 |
| 25-34 år | 54 | 46 | 100 | 1,59 |
| 35-44 år | 54 | 46 | 100 | 1,72 |
| 45-54 år | 56 | 44 | 100 | 1,81 |
| 55-66 år | 53 | 47 | 100 | 1,68 |
| 67+ | 35 | 65 | 100 | ,94 |
| <i>Utdanning</i> | | | | |
| Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år | 37 | 63 | 100 | 1,00 |
| Videregående skole yrkesfaglig | 44 | 56 | 100 | 1,28 |
| Videregående allmennfaglig | 52 | 48 | 100 | 1,43 |
| Høyskole/universitet inntil 15 år | 59 | 41 | 100 | 1,88 |
| Høyskole/universitet 16 år og mer | 65 | 35 | 100 | 2,20 |
| <i>Husholdningsinntekt</i> | | | | |
| Under kr 150.000 | 43 | 57 | 100 | 1,17 |
| Kr 150.000-299.999 | 40 | 60 | 100 | 1,09 |
| Kr 300.000-449.999 | 49 | 51 | 100 | 1,44 |
| Kr 450.000-599.999 | 51 | 49 | 100 | 1,54 |
| Kr 600.000-749.999 | 59 | 41 | 100 | 1,84 |
| Kr 750.000 og over | 65 | 35 | 100 | 2,29 |
| <i>Bosted</i> | | | | |
| Oslo | 55 | 45 | 100 | 1,64 |
| Omegnskommuner til Oslo | 55 | 45 | 100 | 1,67 |
| Bergen/Trondheim/Stavanger | 48 | 52 | 100 | 1,32 |
| Omegnskommuner til B/T/S | 43 | 57 | 100 | 1,27 |
| Resterende seks største byer | 50 | 50 | 100 | 1,47 |
| Mindre byer | 50 | 50 | 100 | 1,57 |
| Resten av landet | 47 | 53 | 100 | 1,43 |

TØI rapport 865/2006

4 Reiser i Norge

4.1 Reiseformål

Lange reiser innenlands domineres av ferie- og fritidstrafikk (tabell 4). Besøk og ferie er hovedformålet for nærmere 60 prosent av innenlandsreisene. Legger vi til private ærend og andre fritidsrelaterte formål kommer andelen private reiser opp i 80 prosent. Dette er en økning fra tidligere undersøkelser og en trend vi ser både for reiser i Norge og mellom Norge og utlandet. Bare 20 prosent av reisene skjer nå i forbindelse med arbeid. Målt i antall har det imidlertid også vært en vekst i arbeidsbetingede reiser, men denne har vært mer beskjeden enn den vi kan observere innenfor fritidsmarkedet.

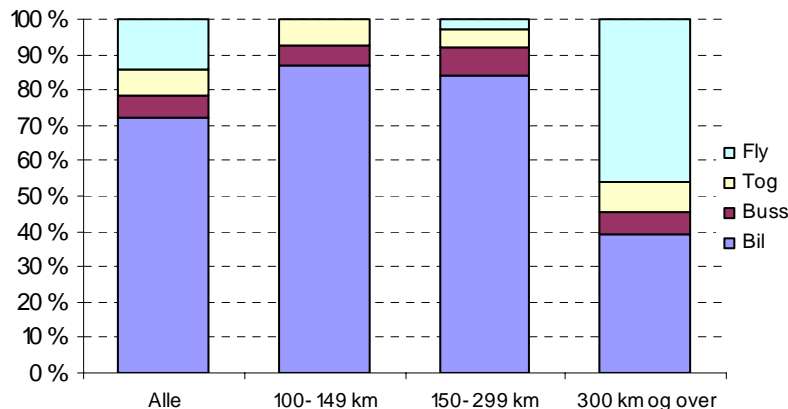
Tabell 4: Lange reiser i Norge etter formål. 1998, 2001, 2005. Prosent

| Formål | 1998 | 2001 | 2005 |
|-------------------------|------|------|------|
| Arbeidsbetingede formål | 25 | 22 | 20 |
| Privat ærend | 14 | 10 | 12 |
| Organisert fritid | 4 | 3 | 3 |
| Ferie, fritid og besøk | 47 | 60 | 58 |
| Annet | 10 | 5 | 7 |
| I alt | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

4.2 Transportmiddelbruk

Bilen dominerer transportmiddelbruken på lange reiser innenlands (figur 1). Syv av ti reiser foregår med bil, mens flyet, som er den nest mest benyttede transportmåten, bare står for 14 prosent. Tog og buss står samlet sett for en like stor andel som flyet. Som figur 1 viser er bilen dominerende på reiser som er kortere enn 300 km. På de korteste reisene, det vil si de under 150 km, foregår 85 prosent med bil, mens andelen synker til 81 prosent når reiselengden er mellom 150 og 300 km. Det er først på reiser over 300 km at bilen får konkurranse, og da fra flyet. For de aller lengste reisene er bilandelen 38 prosent, mens flyet står for 45 prosent, toget ni prosent og bussen seks prosent. Ferje/båt er en marginal transportør når vi ser på reiseomfanget for hele landet. Under to prosent av reisene går sjøveien. Langs kysten er imidlertid andelen høyere. For Vestlandfylkene er andelen båtreiser drøyt fire prosent, mens nærmere åtte prosent av de lange reisene som bosatte i Troms foretar går med båt.

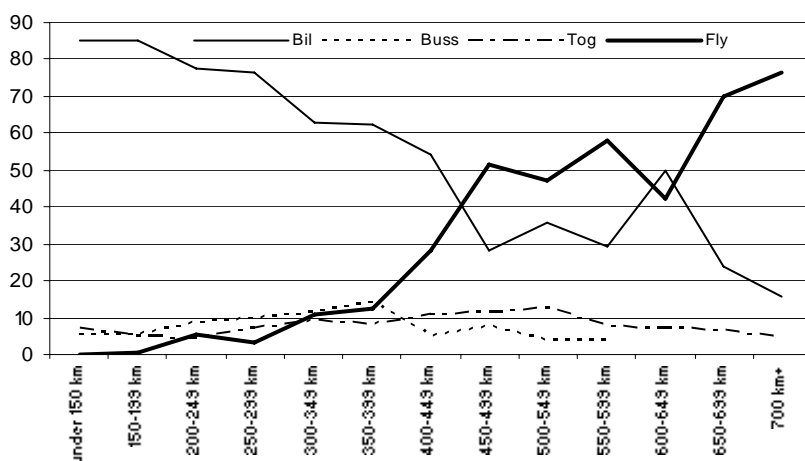


TØI rapport 865/2006

Figur 1: Transportmiddelbruk på lange reiser innenlands etter reiselengde. 2005. Prosent

I figur 2 er reisene inndelt i avstandsintervaller på 50 km, noe som gir et litt mer utfyllende bilde på konkurranseflatene. Som figuren illustrerer står konkurransen i hovedsak mellom bil og fly. Grovt sett utvikler flyets markedsandel seg motsatt av bilens. Andelen bilreiser synker jevnt fram til reiseavstanden er 450 km. Her reduseres bilandelen fra 54 til 28 prosent. Flyet øker på sin side markedsandelen noenlunde jevnt fram mot 450 km, hvor den går fra 28 til 52 prosent. I avstandsintervall 450-550 km kommer reiser i hovedkorridorene mellom Oslo og Bergen, Trondheim og Stavanger inn. På disse relasjonene har flyet en spesielt sterk posisjon, blant annet på grunn av en høy andel forretningstrafikk. For reiser mellom 450 og 650 km ligger forholdet mellom bil og fly noenlunde jevnt, det vil si om lag 50 prosent flyreiser og 30 prosent bilreiser. Når reiseavstanden overstiger 650 km dominerer imidlertid flyet tilsvarende som bilen gjør på de kortere reisene.

Markedet for tog og buss er mindre avstandsfølsomt. Andelen togreiser ligger forholdsvis jevnt rundt 10 prosent i alle avstandsintervall. Også på de aller lengste reisene er det i underkant av 10 prosent som velger å reise med tog. Buss står sterkest på reiser mellom 200 og 400 km hvor markedsandelen er 10-14 prosent. På de aller lengste reisene er imidlertid buss ikke noe alternativ.



TØI rapport 865/2006

Figur 2: Transportmiddelbruk etter reiselengde. 2005

Ser vi på utviklingen over tid er det i forholdet mellom bil og fly på de aller lengste reisene at endringene har vært størst. Tabell 5 viser at andelen som benytter bil på

reiser over 300 km er redusert siden 2001. Det er primært flyet som har tatt markedsandeler fra bilen, men også buss og tog ligger noe høyere nå enn for fire år tilbake. En viktig årsak til økt flybruk er billigere flybilletter.

Tabell 5: Transportmiddelbruk på reiser som er 300 km eller lengre. 1998, 2001, 2005. Prosent

| Transportmiddel | 1998 | 2001 | 2005 |
|-----------------|------|------|------|
| Bil | 39 | 43 | 38 |
| Buss | 4 | 5 | 6 |
| Tog | 9 | 8 | 9 |
| Fly | 45 | 42 | 45 |
| Ferge/båt | 3 | 2 | 2 |
| I alt | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

4.3 Reisesenes lengde

Det er en klar tendens mot at de lange reisene innenlands blir kortere (tabell 6). Tre av fire reiser er nå under 300 km, mot 69 prosent i 1998. I samme periode er gjennomsnittslengden på en reise redusert fra 343 km til 270 km. Utviklingen kan tilskrives flere forhold, men veksten i antall fritidsboliger er nok en viktig årsak. Tall fra RVU 1998 viser at ca 10 prosent av de lange reisene den gang var knyttet opp mot hyttebruk, og andelen var steget til om lag 15 prosent tre år senere. Vi har dessverre ikke tilsvarende tall for 2005, men det er grunn til å anta at trenden har fortsatt. I følge tall fra SSB ble det som nevnt bygd om lag 25 000 flere fritidsboliger i perioden 2001-2005. Tall fra RVU 2005 viser at om lag 40 prosent av befolkningen har tilgang til fritidsbolig og at seks av ti hytter ligger 100 km eller lengre fra bostedet, men bare 13 prosent er mer enn 300 km unna (Vågane 2006). Intervjupersonene i RVU 2005 oppgir at de bruker hytta i gjennomsnitt 2,4 ganger per måned. De trafikale konsekvensene av hyttebruken diskuteres nærmere i det pågående TØI-prosjektet "Reiselivstrafikken på veg".

Tabell 6: Lange reiser innenlands etter avstand. 1998, 2001, 2005. Prosent

| Reiselengde | 1998 | 2001 | 2005 |
|----------------|------|------|------|
| 100-149 km | 38 | 39 | 43 |
| 150-299 km | 31 | 32 | 32 |
| 300 km og over | 31 | 29 | 25 |
| I alt | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

4.4 Reisesenes geografiske fordeling

Tabell 7 beskriver den geografiske fordelingen av reisene etter hvor man er bosatt. Endepunktet for reisene er fordelt på eget fylke, andre fylker i regionen (se fotnote for

regioninndeling), hovedstadsområdet og landet for øvrig.³ Ser vi alle lange reiser under ett, skjer 23 prosent innenfor eget fylke, 35 prosent går til andre fylker i regionen, 17 prosent går til Oslo/Akershus mens 25 prosent går til andre deler av landet. Det er imidlertid store forskjeller mellom de ulike fylkene. Hovedtrekkene er som følger:

Oslo/Akershus: Bosatte i hovedstadsområdet reiser hovedsakelig innen sin egen region. Bare 29 prosent av reisene går til fylker utenfor regionen, og da er det Aust-Agder, Hordaland og Sør-Trøndelag som er hyppigst besøkt. De som bor i Oslo/Akershus er sjelden i Nord-Norge, bare fem prosent av reisen går til et av de tre nordligste fylkene.

Øvrige Østlandsfylker: Også for bosatte i de øvrige Østlandsfylkene er det slik at de aller fleste reisene skjer innen regionen, hovedstadsområdet medregnet. Om lag hver tredje reise går til Oslo/Akershus. Buskerud trekker ned denne andelen, noe som har sammenheng med at reiser mellom Drammen og Oslo ikke er med fordi de ikke tilfredsstillt kravet til reiselengde. De som bor i Buskerud, Telemark, Oppland og Hedmark reiser mye innenfor sitt eget fylke, noe som har sammenheng med at mange disponerer fritidsbolig som ligger innenfor fylkesgrensen.

Agder-fylkene: Agder-fylkene har ulikt reisemønster. Bosatte i Aust-Agder er mer orientert inn mot hovedstadsområdet enn de som bor i vest, og bare 16 prosent av reisene skjer innen regionen. Av øvrige fylker er det spesielt Telemark (16 prosent) og Rogaland (10 prosent) som er de mest populære reisemålene. De som bor i Vest-Agder reiser på sin side langt oftere internt i regionen, både innen eget fylke og til nabofylket. De reiser også oftere til Rogaland, mens bare 18 prosent av reisene går til Oslo/Akershus.

Vestlandet: Mellom 50 og 60 prosent av reisene som genereres av bosatte i Vestlandsfylkene ender internt i regionen, eget fylke medregnet. Spesielt er trafikken mellom Hordaland og Rogaland stor, ikke minst mellom byene Bergen og Stavanger hvor man har et høyt innslag av arbeidsbetingede reiser. Et særtrekk ved reisemønsteret i Vestlandsregionen er at hver tredje reise går til fylker utenfor egen region og Oslo/Akershus. For rogalendingene er dette i hovedsak reiser til Vest-Agder, mens sogningene reiser over fylkesgrensa til Møre og Romsdal. For bosatte i Hordaland fordeler disse reisene seg noenlunde jevnt over fylkene i Sør-Norge.

Midt-Norge: De som bor i Midt-Norge reiser mye internt i regionen, spesielt gjelder dette Trøndelagsfylkene. RVU 2005 viser at 45 prosent av dem som bor i Sør- og Nord-Trøndelag disponerer hytte, og at denne i de fleste tilfellene ligger innenfor fylket. Bosatte i Møre og Romsdal har en relativt høy andel av sine reiser inn mot hovedstadsområdet, og de reiser også ofte til andre deler av landet. Sør-Trøndelag er likevel det hyppigst besøkte fylket med 23 prosent av reisene.

Nord-Norge: På grunn av store avstander går hovedparten av reisene til de som bor i Nord-Norge internt i fylket – mellom 60 og 70 prosent av reisene er fylkesinterne. Desto lenger nord man kommer, jo sjeldnere reiser man til Sør-Norge. Bare 11 prosent av reisene som genereres i Finnmark ender sør for Nordland, hvorav hovedparten går til hovedstadsområdet.

³ Følgende regioninndeling er benyttet: (i) Oslo/Akershus, (ii) Østlandet for øvrig, dvs Østfold, Hedmark, Oppland, Buskerud, Vestfold og Telemark, (iii) Agderfylkene, (iv) Vestlandet, dvs Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane, (v) Midt-Norge, dvs Møre og Romsdal, Sør-Trøndelag og Nord-Trøndelag, og (vi) Nord-Norge, dvs Nordland, Troms og Finnmark.

Tabell 7: Geografisk fordeling av reisene etter bosted. Prosent

| Bosted | Eget fylke | Egen region | Oslo/Akershus | Øvrige | I alt |
|------------------|------------|-------------|---------------|--------|-------|
| Østfold | 2 | 40 | 39 | 19 | 100 |
| Oslo/Akershus | 2 | 70 | - | 29 | 100 |
| Hedmark | 21 | 25 | 39 | 15 | 100 |
| Oppland | 28 | 24 | 31 | 18 | 100 |
| Buskerud | 25 | 42 | 10 | 24 | 100 |
| Vestfold | 1 | 38 | 43 | 18 | 100 |
| Telemark | 25 | 16 | 38 | 21 | 100 |
| Aust-Agder | 8 | 8 | 32 | 52 | 100 |
| Vest-Agder | 19 | 22 | 18 | 42 | 100 |
| Rogaland | 25 | 23 | 13 | 39 | 100 |
| Hordaland | 28 | 24 | 16 | 32 | 100 |
| Sogn og Fjordane | 31 | 29 | 8 | 31 | 100 |
| Møre og Romsdal | 24 | 24 | 20 | 32 | 100 |
| Sør-Trøndelag | 41 | 21 | 14 | 23 | 100 |
| Nord-Trøndelag | 32 | 36 | 16 | 17 | 100 |
| Nordland | 64 | 13 | 9 | 14 | 100 |
| Troms | 59 | 25 | 6 | 10 | 100 |
| Finmark | 70 | 19 | 7 | 4 | 100 |
| Alle fylker | 23 | 35 | 17 | 25 | 100 |

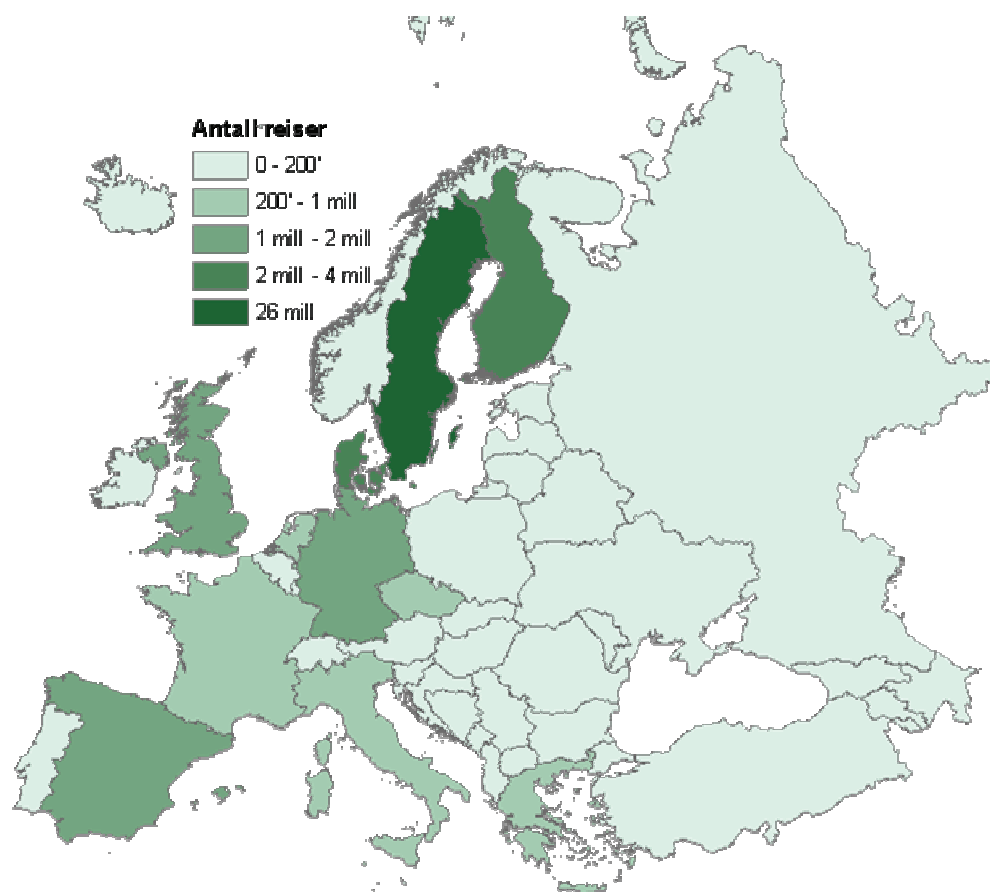
TØI rapport 865/2006

5 Reiser mellom Norge og utlandet

5.1 Reiseomfang

Som nevnt i avsnitt 3 har vi foretatt alternative beregninger av omfanget av nordmenns utenlandsreiser og hvordan disse fordeler seg på ulike land. Dette har vært mulig å gjøre fordi Avinor i 2005 foretok en reisevaneundersøkelse på fly, som gir en svært god oversikt over flyreisenes geografiske fordeling. I tillegg benytter vi Vegdirektoratets statistikk over grensepasseringer, samt billettstatistikk fra fergeselskapene, NSB og busselskapene. Opplysningene fra Vegdirektoratet, fergeselskapene, NSB og busselskapene gir ingen opplysninger om hvordan trafikken fordeler seg på ulike land. Her har vi derfor brukt tall fra reisevaneundersøkelsen. Reisevaneundersøkelsen gir imidlertid ikke noe fullgodt bilde av den geografiske spredningen av reisene. Spesielt er det problematisk å fordele biltrafikken på grenseovergangene. Med unntak av Svinesund har vi derfor foretatt en skjønsmessig fordeling av grensetrafikken på veg. Vedleggene 1-3 gir en mer detaljert redegjørelse for hvilke forutsetninger beregningene bygger på.

Med denne bakgrunn har vi beregnet at nordmenn i 2005 foretok om lag 40 millioner reiser til/fra utlandet. Den geografiske fordelingen av reisene er vist i figur 3. Man kan grovt sett dele reisemålene i fem grupper; (i) Sverige, som står i en særstilling med ca 26 millioner reiser, (ii) Danmark og Finland som attraherer henholdsvis ca fire og to millioner reiser, (iii) land som attraherer mellom en og to millioner reiser (Spania, Tyskland og Storbritannia), (iv) land som attraherer mellom 200 000 og en million reiser (Hellas, Frankrike, Italia, Nederland, Tsjekkia og USA) og (v) øvrige land.



TØI rapport 865/2006

Figur 3: Geografisk fordeling av nordmenns utenlandsreiser. 2005

Sverige er det klart mest populære reisemålet. I henhold til disse beregningene hadde 64 prosent av utenlandsreisene i 2005 endepunkt i Sverige. Målt i antall dreier det seg om anslagsvis 26 millioner enkeltreiser per år. Danmark er den nest mest populære destinasjonen, og står for 10 prosent av trafikken, noe som tilsvarer 3,9 millioner reiser. Finland er tredje mest besøkte land med om lag to millioner reiser. Til sammen går dermed åtte av ti utenlandsreiser til våre nordiske naboland.

Blant øvrige land i Europa er det Spania som mottar flest nordmenn. I 2005 ble det foretatt i underkant av 1,6 millioner reiser til/fra Spania, noe som tilsvarer 3,9 prosent av totaltrafikken. I det hele tatt er land ved Middelhavet fortsatt svært populære reisemål. I alt går om lag drøyt syv prosent av nordmenns utenlandsreiser til et av de europeiske Middelhavslandene. Land i de østlige delene av Europa er blitt mer populære reisemål de senere årene. Billigere flybilletter og bedre flyforbindelser har bidratt til dette. Her kan det for eksempel nevnes at Praha nå er den syvende største destinasjonen for flyreiser mellom Norge og utlandet med i underkant av 200 000 reiser i 2005 (Denstadli m fl 2006).

Utenfor Europa er USA det mest populære reisemålet. Veksten i reiser til USA har imidlertid vært vesentlig mindre enn for øvrige land. Tall fra Avinors reisevaneundersøkelse på fly viser at mens utenlands flytrafikk generert i Norge vokste med 31 prosent mellom 2003 og 2005, var trafikkveksten til USA bare 14 prosent i samme periode. Blant land i Asia står Thailand i en særstilling. Tall fra Avinor viser at nordmenn foretok i underkant av 130.000 reiser til Thailand i 2005. En mer detaljert oversikt over land- og transportmiddelfordelingen er gitt i vedlegg 4.

Ettersom man ikke har hatt mulighet for å gjøre tilsvarende beregninger tidligere har vi ikke utviklingstall. Her kan vi imidlertid støtte oss til reisevaneundersøkelsene.⁴ Disse indikerer at Sverige er blitt et relativt sett mer populært reisemål enn tidligere. Økt grensehandel synes å være den viktigste årsaken til denne utviklingen (se nedenfor). Økningen i antall reiser til Sverige gjør at øvrige reisemål relativt sett får noe mindre betydning, men målt i antall reiser øker trafikken til de aller fleste land.

5.2 Reiseformål

Det har som nevnt vært en betydelig vekst i trafikken mellom Norge og utlandet de senere årene, og som for reiser i Norge har veksten kommet innenfor fritidsmarkedet. Bare 14 prosent av utenlandsreisene skjer nå i forbindelse med arbeid, mot 17 prosent i 2001 og 21 prosent i 1998 (tabell 8). Ferie- og fritidsreiser utgjør hovedvekten av de private reisene, men relativt sett har veksten vært størst for det som defineres som private ærend. Dette er i hovedsak reiser knyttet til innkjøp, og da er det Sverige og i noen grad Danmark som er reisemålet. Det er med andre ord betydelig mer trafikk knyttet til grensehandel nå enn tidligere. RVU 2001 viste at 2,1 prosent av befolkningen hadde vært i Sverige og handlet minst en gang i løpet av den siste måneden. For bosatte i Østfold var andelen 12,2 prosent. Tilsvarende tall for 2005 er henholdsvis 4,1 prosent og 16,3 prosent. Som nevnt er dette høyst sannsynlig for lave andeler, men de illustrerer hvordan utviklingen har vært de senere årene.

For arbeidsbetingede formål utgjør reiser til/fra arbeid og kurs-/konferansereiser til sammen drøyt halvparten av reisene. Blant de som jobber utenlands oppgir 44 prosent Sverige som arbeidssted, 18 prosent Danmark og 12 prosent Storbritannia eller Irland.

Tabell 8: Reiser til/fra Norge etter formål. 2001 og 2005. Prosent

| Formål | 2001 | 2005 |
|--------------------------------|------|------|
| Arbeidsbetingede formål | 17 | 14 |
| Private ærend | 18 | 26 |
| Organiserte fritidsaktiviteter | 1 | 2 |
| Ferie, fritid og besøk | 61 | 54 |
| Annet | 3 | 5 |
| I alt | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

*1998 er utelatt på grunn av ulik definisjon av utenlandsreise (jf note 2)

⁴ Til tross for at reisevaneundersøkelsene gir et for lavt nivå på totaltrafikken, er det god overensstemmelse med andre kilder med hensyn til landfordelingen. Vi har sammenlignet landfordelingen for flyreiser i RVU 2005 med fordelingen på reisemål i flyundersøkelsen. For fem land er avviket større enn ett prosentpoeng. Størst er det for reiser til Sverige. I henhold til RVU 2005 går 8,0 prosent av nordmenns flyreiser til Sverige, mens flyundersøkelsen viser en andel på 5,4 prosent. Dette er det klart største avviket. De andre landene med avvik på over ett prosentpoeng er Tyrkia (1,7 for høyt), Italia (1,6 for høyt), Spania (1,3 for lavt) og Hellas/Kypros (1,1 for lavt). Det største feilkilden ligger i underreporteringen av korte handlereiser til Sverige. Dette er imidlertid ikke nytt for RVU 2005, og det er ingen grunn til å anta at intervjupersonene i RVU 2005 var bedre eller dårligere til å oppgi slike reiser enn intervjupersonene i RVU 2001. Eventuelle endringer i den relative fordelingen på reisemål bør derfor avspeile reelle forandringer.

5.3 Sverige og Danmark: De mest populære besøksstedene i utlandet

Sverige

Mer enn 60 prosent av nordmenns utenlandsreiser går altså til Sverige, og trafikken har økt de senere årene. Tabell 9 gir reisenes formål i 2001 og 2005, og viser at andelen innkjøpsreiser har økt betydelig. 45 prosent av reisene til Sverige oppgis å være rene innkjøpsreiser mot 36 prosent i 2001. I reisevaneundersøkelsene blir man bedt om å rapportere hovedformålet med reisen. For mange av ferie- og fritidsreisene er nok innkjøp et viktig sekundært formål med turen, slik at andelen reiser hvor man foretar en eller annen form for innkjøp er høyere. Nordmenns handlereiser til Sverige er for øvrig nærmere beskrevet i rapporten om fritidsaktiviteter (Vågane 2006). Som for den øvrige utlandstrafikken har andelen forretningsmessige formål gått ned på reiser til Sverige.

Tabell 9: Reiser til Sverige etter formål. Prosent

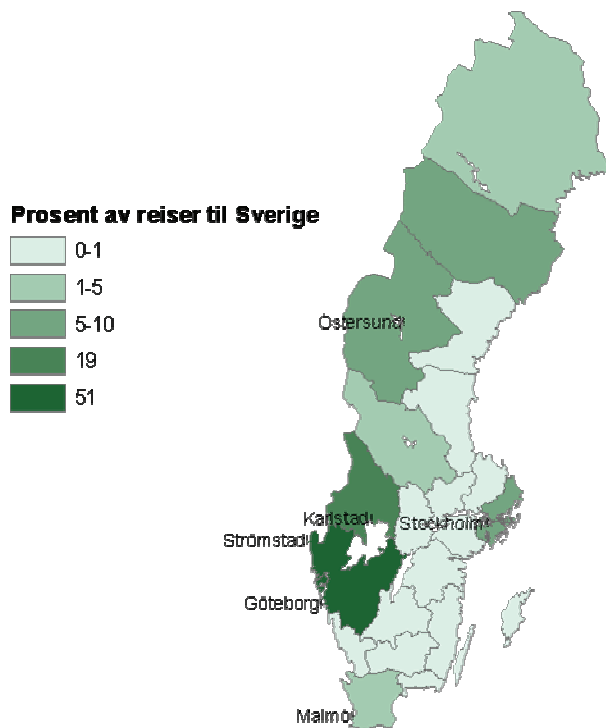
| Formål | 2001 | 2005 |
|-------------------------|------|------|
| Arbeidsbetingede formål | 15 | 13 |
| Ferie, fritid og besøk | 42 | 34 |
| Innkjøp | 36 | 45 |
| Annen fritid | 7 | 8 |
| I alt | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

*1998 er utelatt på grunn av ulik definisjon av utenlandsreise (jf note 2)

Ikke overraskende er det bosatte i Østlandsfylkene som grenser til Sverige, det vil si Østfold, Akershus og Hedmark, i tillegg til Oslofolk, som oftest reiser østover. Østfoldingene er de som i særdeleshet reiser mest. I henhold til tall fra reisevaneundersøkelsen er østfoldingene i gjennomsnitt i Sverige drøyt fire ganger per år, mens hedmarkinger og bosatte i Akershus besøker Sverige om lag to ganger per år. Bosatte på Vestlandet og i Finnmark er de som reiser sjeldnest til Sverige med et gjennomsnitt på bare 0,4 reiser i året.

Figur 4 viser hvordan reisene til Sverige fordeler seg på ulike län (fylker). Drøyt halvparten av reisene ender i Västra Götaland, og av disse igjen går tre av fire til Strömstad kommune. Om lag 40 prosent av nordmenns reiser til Sverige ender med andre ord i Strömstad kommune. Det er grunn til å anta at mange av disse igjen går til kjøpesentrene rett over grensa ettersom tre av fire reiser til Strömstad oppgis å være innkjøpsreiser. Det nest mest besøkte området er Värmland med i underkant av 20 prosent av trafikken. Også til Värmland dominerer innkjøpsreiser (52 prosent), men ferie-/fritidsformål og besøk står for 30 prosent av disse reisene. Trafikken til Stockholms län, som utgjør i underkant av 10 prosent, er på den annen side mer forretningsrelatert. Halvparten av reisene til Stockholmsregionen skjer i forbindelse med arbeid, mens ferie/fritid og besøk utgjør 45 prosent.



TØI rapport 865/2006

Figur 4: Geografisk fordeling av nordmenns reiser til Sverige

Bilen dominerer transportmiddelbruken til Sverige (se vedlegg 4). 93 prosent av reisene foregår med bil, ferge/båt står for fire prosent, fly for to prosent, mens buss og tog til sammen bare transporterer om lag en prosent av nordmenn som skal østover. Transportmiddelbruken varierer naturlig nok med reisemålet. På reiser til Stockholms län skjer tre av fire reiser med fly. Dette kommer både av reiseavstanden, et høyt innslag av forretningsrelatert trafikk og ikke minst et godt flytilbud med lave priser. Totalt sett går imidlertid transportmiddelbruken mot økt bilbruk, ikke minst på grunn av veksten i innkjøpsreiser.

Reiser til Danmark

Danmark er nest største destinasjon for nordmenn på utenlandsreiser, 10 prosent av reisene ender i Danmark. Sammenlignet med reisene til Sverige er Danmarksturene karakterisert ved en høyere andel arbeidsbetingede formål, samt en vesentlig høyere andel ferie- og besøksreiser (tabell 10). Innenfor annen fritid dominerer reiser i forbindelse med fornøyelse og underholdning. Dette er i all hovedsak kortere turer som foretas med ferge. Også til Danmark har det relativt sett blitt flere innkjøpsreiser.

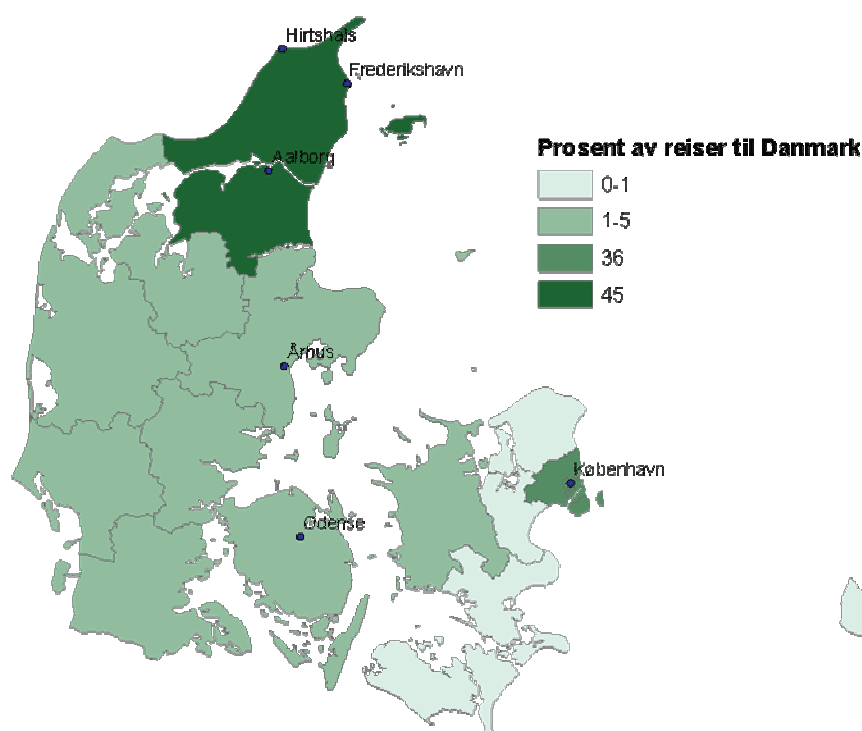
Tabell 10: Reiser til Danmark etter formål. 2001 og 2005. Prosent

| Formål | 2001 | 2005 |
|-------------------------|------------|------------|
| Arbeidsbetingede formål | 20 | 21 |
| Ferie, fritid og besøk | 71 | 64 |
| Innkjøp | 1 | 3 |
| Annen fritid | 8 | 12 |
| Total | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

*1998 er utelatt på grunn av ulik definisjon av utenlandsreise (jf note 2)

Figur 5 viser hvordan reisene til Danmark fordeler seg på ulike amt (fylker). To områder skiller seg ut, Københavns amt og Nordjyllands amt. Fire av fem reiser ender i et av disse to fylkene, henholdsvis 37 prosent i København med omegn og 44 prosent i Nordjylland amt. I sistnevnte fylke finner vi byene Hirtshals og Frederikshavn som har daglige fergeforbindelser med flere byer i Norge. Dette setter også sitt preg på trafikken. To av tre som har besøkt disse byene oppgir at de var på en ferie-/fritidsreise, og 15 prosent oppgir private ærend (innkjøp) som sitt gjøremål. Til sammenligning er 37 prosent av nordmenns reiser til København arbeidsbetinget, mens halvparten oppgir ferie og fritid som sitt primære ærend.



TØI rapport 865/2006

Figur 5: Geografisk fordeling av nordmenns reiser til Danmark

Ferge dominerer transportmiddelbruken til Danmark. Nærmere 60 prosent av reisene foregår med ferge, bil står for 25 prosent mens fly brukes på 17 prosent av reisene (se vedlegg 4). Buss og tog har til sammen bare en markedsandel på om lag en prosent. Som for reiser til Sverige står flyet for store deler av trafikken til hovedstadsområdet, nærmere bestemt ca halvparten. En høy andel arbeidsbetingede reiser bidrar til dette,

men ikke minst viktig er de gode flyforbindelsene mellom Norge og København. Fire selskaper har ruter til København fra i alt seks norske byer.

6 Transportmiddelbruk på reiser innenfor Intercitytriangelet

Det er utstrakt kontakt mellom regionene i Østlandsområdet. Analyser av arbeids- og bosettingsmønsteret i byregionene i Region Øst (Nedre Glomma, Oslo og Mjøsbyene) i perioden 1980-2003 viser for eksempel en vekst på ca fire prosent i pendlingsaktiviteten inn og ut av Oslo (Strand og Engebretsen 2005). Analysene viser også at ubalansen mellom inn- og utpendling til Oslo er vesentlig mindre nå enn for 25 år siden. Innpendlingen til Oslo avtok med 1,2 prosent i perioden 2000-03, mens utpendlingen økte med to prosent i samme periode. En langt større andel av de som bor i Oslo har nå sitt arbeidssted i en annen kommune på Østlandet. Også reisevaneundersøkelsene viser at retningsubalansen i reisemønsteret blir mindre. I 2001 ble 36 prosent av reisene (inkluderer alle formål) vi her definerer som intercityreiser generert i Oslo, mens andelen var 39 prosent fire år senere.

Med intercityreiser forstås vanligvis interregionale reiser i triangelet Grenland – Lillehammer – Halden. I våre analyser må vi imidlertid også ta hensyn til avstandskravet for lange reiser, det vil si at reisen må være 100 km eller lenger. På grunn av lite datagrunnlag har vi også valgt å utelate regionene Lillehammer, Hamar og Halden. Intercityreiser er dermed her definert som reiser til eller fra Oslo fra eller til følgende tre regioner:

1. Nedre Glomma; kommunene Fredrikstad, Sarpsborg, Hvaler
2. Gjøvik; kommunene Gjøvik, Søndre land, Nordre land, Vestre Toten og Østre Toten
3. Grenland; kommunene Porsgrunn, Skien og Bamble

Tabell 11 viser transportmiddelfordelingen på de ulike relasjonene i 2001 og 2005. Hovedtrekkene er som følger:

Nedre Glomma: Bilandelen på reiser mellom Fredrikstad/Sarpsborg og Oslo har økt i perioden. Dette må ses som en effekt av utbyggingen av E6 gjennom Østfold. I henhold til RVU-tallene går nå 16 prosent av reisene med tog og fem prosent med buss. Tog og buss har relativt sett tapt like store markedsandeler til bilen.

Gjøvik: På reiser mellom Oslo og Gjøvikregionen er bilandelen svært høy. Mer enn fire av fem reiser foregår med bil, og denne andelen har holdt seg i perioden. Toget har tatt noe marked fra bussen, som i 2005 bare hadde tre prosent av trafikken. I løpet av de siste månedene er tilbudet på Gjøvikbanen kraftig forbedret, og det er nå 40 prosent flere avganger enn i 2005. Det er derfor rimelig å anta at tabell 13 ikke gir et helt korrekt bilde av transportmiddelfordelingen slik den er i dag.

Grenland: På strekningen Grenland – Oslo har bussen kapret markedsandeler. Hver syvende reise går nå med buss, mot 10 prosent i 2001. Økt tilbud er hovedforklaringen på denne utviklingen. I 2005 ble det kjørt 16 daglige avganger på strekningen. Toget har til sammenligning 20 daglige avganger mellom Skien og Oslo, men på mange av disse er det buss på deler av strekningen. Andelen bilreiser er

tilsvarende høy som i 2001. Bussen har derfor vunnet markedsandeler på bekostning av toget.

Tabell 11: Transportmiddelfordeling på intercityrelasjoner på Østlandet. 2001 og 2005. Prosent

| Relasjon | 2001 | | | 2005 | | |
|-------------------|------|------|-----|------|------|-----|
| | Bil | Buss | Tog | Bil | Buss | Tog |
| Nedre Glomma-Oslo | 72 | 7 | 21 | 79 | 5 | 16 |
| Gjøvik-Oslo | 84 | 5 | 11 | 84 | 3 | 13 |
| Grenland-Oslo | 77 | 10 | 13 | 78 | 14 | 8 |

TØI rapport 865/2006

7 Konkurransflater på hovedrelasjonene i Sør-Norge

På reiser mellom Oslo og Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim har man mulighet både for å benytte fly, tog, buss og bil, og konkurransen mellom de ulike transportformene er derfor sterk. I reisevaneundersøkelsene vil reiser på disse relasjonene registreres når intervjupersonen rapporterer lange reiser som han/hun har foretatt i løpet av siste måned. Et problem har vært at det er relativt få reiser som registreres. I RVU 2005 ble det derfor samlet inn tilleggsdata for reiser i disse hovedkorridorene for å få et bedre analysegrunnlag. Bosatte i Oslo og Akershus, som ikke rapporterte en reise til en av de nevnte byene i den regulære delen av intervjuet, ble spurt om de hadde besøkt noen av byene en eller flere ganger i løpet av de siste 12 månedene. Tilsvarende ble bosatte i Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand (og definerte omegnskommuner) spurt om de hadde foretatt noen reiser til Oslo/Akershus i løpet av det siste året, gitt at de ikke hadde rapportert en slik reise tidligere.⁵ Disse dataene ble slått sammen med opplysningene fra lange reiser siste måned.

Vi ser her på transportmiddelfordelingen på disse relasjonene og hvilke grunner intervjupersonene oppgir for at de valgte det transportmiddelet de gjorde. Forutsetningene som ligger til grunn for beregningene er nærmere redegjort for i vedlegg 5.

7.1 Transportmiddelbruk på hovedrelasjonene i Sør-Norge

Tabell 12 viser transportmiddelfordelingen på disse strekningene i 2001 og 2005, mens tabell 13 gir tilbudsutviklingen i samme periode. Opplysninger om tilbudsutviklingen er hentet fra Rutebok for Norge i fjerde kvartal 2001 og 2005.⁶ Som daglig av gang regnes avganger med minst fem ukentlige frekvenser. Hovedtrekkene er som følger:

Kristiansand m/omegn: I 2005 sto bilen for seks av ti reiser mellom Oslo/ Akershus og Agder-fylkene, mens de øvrige transportmidlene var noenlunde jevnstore. På tilbudssida økte antall daglige bussavganger fra fire til syv i perioden (i tillegg kommer andre selskaper enn Nor-Way bussekspress), mens toget hadde en avgang mindre i 2005 og flyet tre færre avganger. Tilbudsutviklingen gjenspeiler seg delvis i endringer i markedsandelene. Det har vært en nedgang i flytrafikken, både relativt og i faktisk antall passasjerer, mens buss og tog øker sine andeler.

⁵ Omegnskommunene er sammenfallende med de respektive lufthavnenes influensområde (se vedlegg 5 for en nærmere forklaring).

⁶ For buss gir denne bare opplysninger for Nor-Way bussekspress.

Stavanger m/omegn: I 2005 gikk nærmere to av tre reiser mellom Oslo/Akershus og Rogaland med fly, hver fjerde gikk med bil, åtte prosent med tog og tre prosent med buss. Det har vært små endringer på tilbudssiden i perioden, mens transportmiddelsammensetningen tilsynelatende er endret i retning av relativt sett færre flyreiser og flere togreiser. Det er imidlertid grunn til å anta at vi i RVU 2001 registrerte en for lav andel togreiser og en for høy andel flyreiser. Målt i antall passasjerer var det en liten vekst i flytrafikken mellom Oslo og Stavanger i perioden.

Bergen m/omegn: På reiser mellom Oslo/Akershus og Hordaland gikk om lag 60 prosent av trafikken med fly i 2005. Bilen sto for 21 prosent av reisene, toget 17 prosent og buss tre prosent. Heller ikke her har det skjedd vesentlige forandringer på tilbudssida de senere årene. Tilsvarende som fire år tidligere var det i 2005 26 daglige avganger med fly mellom Oslo og Bergen, fire avganger med tog og tre avganger med buss. Tabell 12 indikerer at flytrafikken relativt sett har tapt markedsandeler, mens toget har økt. Dette er imidlertid ikke riktig når vi sammenholder med passasjertall. På ny er det grunn til å feste større lit til tallene fra RVU 2005 enn fra RVU 2001.

Trondheim m/omegn: I 2005 foregikk drøyt halvparten av reisene mellom Oslo/Akershus og Trondheim med fly, 28 prosent gikk med bil, 13 prosent med tog og seks prosent med buss. Busstilbudet var vesentlig bedre i 2005 da det var tre daglige avganger mot en avgang i 2001. Toget hadde på sin side redusert tilbudet fra fem til fire avganger, mens det var tre færre avganger med fly (26 mot 29 i 2001). Økningen i busstilbudet har ført til at det nå er flere som velger dette når de reiser på denne strekningen. Toget har gått noe ned, mens økningen i flyets markedsandel sammenfaller med passasjerstatistikk som viser en fire prosents vekst mellom 2001 og 2005.

Tabell 12: Transportmiddelbruk på hovedrelasjonene i Sør-Norge. 2001 og 2005.
Prosent

| Transportmiddel | Reiser mellom Oslo/Akershus og | | | | | | | |
|-----------------|--------------------------------|------|-------------------|------|----------------|------|-------------------|------|
| | Kristiansand m/omegn | | Stavanger m/omegn | | Bergen m/omegn | | Trondheim m/omegn | |
| | 2001 | 2005 | 2001 | 2005 | 2001 | 2005 | 2001 | 2005 |
| Bil | 63 | 61 | 22 | 25 | 21 | 21 | 34 | 28 |
| Buss | 12 | 15 | 2 | 3 | 1 | 3 | 0 | 6 |
| Tog | 9 | 12 | 1 | 8 | 13 | 17 | 16 | 13 |
| Fly | 16 | 12 | 75 | 64 | 65 | 59 | 49 | 53 |
| I alt | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

Tabell 13: Antall daglige avganger mellom Oslo og Kristiansand, Stavanger, Bergen og Trondheim for buss, tog og fly. 2001 og 2005

| | Kristiansand | | Stavanger | | Bergen | | Trondheim | |
|-----------------------------|--------------|------|-----------|------|--------|------|-----------|------|
| | 2001 | 2005 | 2001 | 2005 | 2001 | 2005 | 2001 | 2005 |
| Buss (Nor-Way bussekspress) | 4 | 7 | - | - | 3 | 3 | 1 | 3 |
| Tog | 6 | 5 | 3 | 3 | 4 | 4 | 5 | 4 |
| Fly | 11 | 8 | 21 | 23 | 26 | 26 | 29 | 26 |

TØI rapport 865/2006

7.2 Hvorfor velges de ulike transportmidlene?

Intervjupersoner som hadde reist på disse strekningene ble også spurt om hvorfor de benyttet det oppgitte transportmiddelet på reisen.⁷ Tabell 14 viser resultater for alle relasjoner under ett. I vedlegg 6 er resultatene brutt ned på den enkelte strekning. Hovedtrekkene er:

Bil: Bilen velges av mange grunner, men den viktigste årsaken er at man trenger bil på reisemålet. Det er få som eksplisitt oppgir at man valgte bil av økonomiske årsaker. Imidlertid er det grunn til å anta at økonomiske forhold i noen tilfeller er et aspekt når flere reiser sammen. Ser vi på de enkelte relasjonene, er det relativt små forskjeller i hva man oppgir som grunn for å velge bil.

Buss: Buss har som nevnt økt markedsandelene de senere årene. Det er spesielt økonomiske årsaker som ligger til grunn for å velge bussen, men mange legger også vekt på at det er en komfortabel reisemåte.

Tog: Også toget velges først og fremst av økonomiske årsaker, mens forhold knyttet til komfort og hygge tillegges langt mindre vekt. Dette varierer imidlertid med strekning. Mellom Oslo og Bergen er det langt flere som oppgir dette som viktige årsaker til å ta toget. Dette kan ha sammenheng med at Bergensbanen er en mer scenisk trase enn de øvrige. Andelen annet/vet ikke er langt høyere for tog enn for de øvrige transportmåtene, og det kan relateres til reiser mellom Oslo og Kristiansand. Årsaken til dette er uviss.

Fly: De aller fleste som velger fly gjør dette fordi det er den raskeste reisemåten, og betydningen av dette øker med reiselengde. Mens 50 prosent av de som reiste med fly mellom Oslo og Kristiansand oppga raskeste reisemåte som grunn, var det 70 prosent av de reisende mellom Oslo og Stavanger som sa det samme. Den høye andelen som oppga dette som begrunnelse på Oslo-Stavanger har også sammenheng med at vi her har mange forretningsreisende. Tilgang på billige flybilletter bidrar også til at mange velger fly.

⁷ Resultatene bygger på intervjupersoner som rapporterte en korridorreise i løpet av siste år. De som hadde reist på disse relasjonene i løpet av siste måned ble ikke bedt om å oppgi årsaker til transportmiddelvalget.

Tabell 14: Årsaker for valg av ulike transportmåter. Prosent

| | Bil | Buss | Tog | Fly |
|------------------------------------|-----|------|-----|-----|
| Rimelig reisemåte | 5 | 40 | 53 | 26 |
| Den raskeste reisemåten | 4 | 4 | 1 | 62 |
| Komfortabel reisemåte | 16 | 15 | 8 | 3 |
| Hyggelig reisemåte/reiseopplevelse | 12 | 3 | 4 | - |
| Flere som reiste sammen | 15 | 17 | - | 1 |
| Hadde mye bagasje | 10 | - | 1 | - |
| Trenger bil på reisemålet | 26 | - | - | - |
| Annet/vet ikke | 12 | 21 | 33 | 8 |
| I alt | 100 | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

8 Oppsummering

- Hver måned er det drøyt 1,9 millioner nordmenn som foretar en lang reise. De som reiser oftest er menn, personer i aldersgruppen 45-54 år, personer med høy utdanning og inntekt og bosatte i Oslo og Akershus.
- Syv av ti lange reiser skjer i Norge. De innenlandske reisene er preget av en økende andel fritidsreiser, og reisene blir kortere. I 2005 var tre av fire reiser under 300 km, mot 69 prosent i 1998. En viktig årsak bak denne utviklingen er veksten i antall fritidsboliger.
- På innenlandske reiser brukes det nå mer fly enn tidligere. På reiser som er 300 km eller lengre har flyet en markedsandel på 45 prosent, mot 42 prosent i 2001. Bruken av bil har i samme tidsrom gått ned fra 43 til 38 prosent. Årsaken til økt flybruk ligger hovedsakelig i billigere billetter.
- Trafikken mellom Norge og utlandet har økt betydelig de senere årene. I 2005 foretok nordmenn om lag 40 millioner reiser til/fra utlandet. Sverige er det desidert mest populære reisemålet. 64 prosent av reisene ender i Sverige, mens Danmark står for om lag 10 prosent av trafikken og Finland fem prosent.
- En større andel av utenlandsreisene går nå til Sverige. Økt grensehandel er hovedårsaken til denne veksten. 45 prosent av reisene til Sverige oppgis å være rene innkjøpsreiser mot 36 prosent i 2001. Store deler av trafikken til Sverige går derfor rett over grensa.
- Økt grensehandel fører til at bilen står for en større andel av utenlandsreisene nå enn tidligere. To av tre reiser mellom Norge og utlandet foretas med bil, mens fly står for 21 prosent og ferge for 11 prosent. Tog og buss er bare marginale transportformer på utenlandsreisene.

Referanser

- Denstadli, J.M., A. Rideng og J.I. Lian (2006). *Reisevaner med fly 2005*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 828/2006.
- Rideng, A. (2006). *Transportytelser i Norge 1946-2005*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 862/2006.
- Strand, S. og Ø. Engebretsen (2005). *Pendling og regional interaksjon på Østlandet*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 777/2005.
- Vågane, L. (2006). *Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005. Daglige fritidsaktiviteter, hytte- og båtliv og svenskehandel*. Oslo, Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 861/2006.

Vedlegg 1

Forutsetninger for fordelingen av grensepasseringer på veg

Svinesund

Fordelingen av trafikken over Svinesund følger fordelingen av bilreiser i RVU 2005 til følgende land: Sverige, Danmark, Storbritannia, Tyskland, Belgia, Nederland, Frankrike, Spania, Sveits, Østerrike, Italia, Tidl. Jugoslavia, Polen, Tsjekkia, Ungarn.

Ørje

Skjønnsmessig fordelt med 94 prosent til Sverige, fem prosent til Finland og en prosent til Baltikum.

Magnor

Skjønnsmessig fordelt med 95 prosent til Sverige og fem prosent til Finland

Lutnes

Skjønnsmessig fordelt med 95 prosent til Sverige og fem prosent til Finland

Teveldal

Skjønnsmessig fordelt med 93 prosent til Sverige og syv prosent til Finland

Umbukta

Skjønnsmessig fordelt med 93 prosent til Sverige og syv prosent til Finland

Bjørnfjell

Skjønnsmessig fordelt med 93 prosent til Sverige og 6.5 prosent til Finland og 0.5 prosent til Danmark

Kilpisjärvi

Skjønnsmessig fordelt med 47 prosent til Sverige, 47 prosent til Finland, fire prosent til Danmark og to prosent til Tyskland

Karigasniemi m/flere i Finnmark

Skjønnsmessig fordelt med 88 prosent til Finland, fire prosent til Sverige, fire prosent til Russland, to prosent til Danmark og to prosent til Tyskland

Storskog

All trafikk ender i Russland

På grunnlag av tall fra RVU2005 er belegget i bilene beregnet til 2,7. Dette gjelder alle grenseoverganger.

Vedlegg 2

Forutsetninger for fordelingen av grensepasseringer med ferge

Oslo-Kiel

Alle svippturer* ender i Tyskland. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser (basert på RVU 2005) til alle land med unntak av Sverige, Danmark, Finland, Baltikum og Russland.

Oslo-Hirtshals

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

Kristiansand-Hirtshals

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

Moss/Larvik-Hirtshals

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

Larvik/Moss-Fredrikshavn

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

Oslo-København

Alle svippturer til Danmark. Resttrafikken skjønnsmessig fordelt med 97 prosent til Danmark og 3 prosent til Sverige

Kristiansand-Gøteborg

Alle svippturer til Sverige. Resttrafikken skjønnsmessig fordelt med 97 prosent til Sverige og 3 prosent til Tyskland.

Kristiansand-Newcastle

Alle reiser til Storbritannia

Egersund-Hanstholm

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

Bergen-Newcastle

Alle reiser til Storbritannia

Sandefjord-Strømstad

Alle svippturer til Sverige. Resttrafikken skjønnsmessig fordelt med 97 prosent til Sverige og 3 prosent til Tyskland.

Oslo-Fredrikshavn

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

Stavanger-Hirtshals

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

Bergen-Hirtshals

Alle svippturer ender i Danmark. Fordelingen av resttrafikken følger fordelingen av bilreiser til alle land med unntak av Sverige, Finland, Baltikum, Polen og Russland.

*Med svippturer menes reiser hvor passasjeren er med tilbake på skipets returreise.

Vedlegg 3

Forutsetninger for fordelingen av grensepasseringer med tog, buss og fly

Tog

Basert på opplysninger fra NSB om totalt antall passasjerer over grensen, i tillegg til tellinger og intervjuer på utvalgte avganger fra Oslo S.

Det er registrert for få togreiser til utlandet i RVU 2005 til å foreta noen fornuftig landfordeling av reisene. Vi har derfor skjønnsmessig vurdert at 75 prosent av reisene ender i Sverige, 10 prosent i Danmark og en prosent i Finland. Fordeling av resttrafikken er gjort i henhold til fordelingen av bilreisene i RVU 2005.

Buss

Passasjertall for rutebuss er basert på (i) opplysninger fra Nor-Way Bussekspress om totalt antall passasjerer som passerer grensen på deres avganger og (ii) tellinger på utvalgte avganger for andre selskaper fra Bussterminalen i Oslo.

Passasjertall for turbuss er basert på opplysninger fra fergeselskapene. Disse viser at 262 000 nordmenn reiste med turbuss på fergene til utlandet i 2005. I tillegg er det skjønnsmessig anslått at 50 000 reiser går landveien.

Fordeling av reisene på land er basert på opplysninger om utenlandske bussreiser i RVU 2005.

Fly

Basert på Avinors reisevaneundersøkelser på fly. Se Denstadli m fl (2006) for en nærmere redegjørelse om undersøkelsen.

Vedlegg 4

Nordmenns reiser til utlandet fordelt på land og transportmiddel

| | Antall reiser | | | | | | | | | | Andel | | | | |
|--------------------------------|-------------------|------------------|------------------|----------------|----------------|-------------------|------------|-------------|-------------|-------------|------------|------------|------------|--|--|
| | Bil | Ferge | Fly | Tog | Buss | I alt | Andel | Bil | Ferge | Fly | Tog | Buss | I alt | | |
| Sverige | 24 030 000 | 1 125 000 | 455 000 | 125 000 | 100 000 | 25 835 000 | 64 | 93 | 4 | 2 | - | - | 100 | | |
| Danmark | 960 000 | 2 240 000 | 645 000 | 16 500 | 25 000 | 3 886 500 | 10 | 25 | 58 | 17 | - | 1 | 100 | | |
| Finland | 1 930 000 | - | 105 000 | 1 500 | 1 000 | 2 037 500 | 5 | 94 | - | 5 | - | - | 100 | | |
| Færøyene | - | - | 3 000 | - | - | 3 000 | - | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Island | - | - | 49 500 | - | - | 49 500 | - | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Storbritannia og Irland | 2 500 | 145 000 | 965 000 | - | - | 1 112 500 | 3 | - | 13 | 87 | - | - | 100 | | |
| Tyskland | 210 000 | 575 000 | 385 000 | 11 500 | 4 000 | 1 185 500 | 3 | 18 | 48 | 33 | 1 | - | 100 | | |
| BeNeLux | 20 500 | 28 500 | 284 000 | 1 500 | 3 000 | 337 500 | 1 | 6 | 8 | 84 | - | 1 | 100 | | |
| Frankrike | 36 000 | 50 000 | 535 000 | 2 500 | 1 000 | 624 500 | 2 | 6 | 8 | 86 | - | - | 100 | | |
| Spania og Portugal | 4 500 | 6 500 | 1 660 000 | 500 | - | 1 671 500 | 4 | - | - | 99 | - | - | 100 | | |
| Sveits og Østerrike | 21 500 | 29 500 | 125 000 | 1 500 | 500 | 178 000 | - | 12 | 16 | 71 | 1 | - | 100 | | |
| Italia | 5 000 | 7 000 | 415 000 | 500 | 3 000 | 430 500 | 1 | 1 | 2 | 96 | - | 1 | 100 | | |
| Tidl. Jugoslavia | 14 000 | 19 500 | 87 500 | 1 000 | 1 500 | 123 500 | - | 11 | 16 | 71 | 1 | 1 | 100 | | |
| Hellas, Kypros, Tyrkia, Malta | - | - | 880 000 | - | - | 880 000 | 2 | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Polen | 33 000 | 15 500 | 75 000 | 2 000 | 9 500 | 135 000 | - | 24 | 11 | 56 | 2 | 7 | 100 | | |
| Tsjekkia, Slovakia og Ungarn | 17 000 | 23 500 | 270 000 | 1 000 | 1 000 | 312 500 | 1 | 5 | 7 | 86 | - | - | 100 | | |
| Bulgaria og Romania | - | - | 85 000 | - | - | 85 000 | - | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Russland, Hviterus. og Ukraina | 50 000 | - | 57 500 | - | 1 500 | 109 000 | - | 46 | - | 53 | - | 1 | 100 | | |
| Baltikum | 32 000 | - | 95 000 | 1 500 | 11 500 | 140 000 | - | 23 | - | 68 | 1 | 8 | 100 | | |
| USA | - | - | 335 000 | - | - | 335 000 | 1 | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Canada | - | - | 22 500 | - | - | 22 500 | - | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Asia | - | - | 315 000 | - | - | 315 000 | 1 | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Mellom-/Sør-Amerika | - | - | 240 000 | - | - | 240 000 | 1 | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Afrika | - | - | 245 000 | - | - | 245 000 | 1 | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| Oceania | - | - | 35 000 | - | - | 35 000 | - | - | - | 100 | - | - | 100 | | |
| I alt | 27 366 000 | 4 265 000 | 8 369 000 | 166 500 | 162 500 | 40 329 000 | 100 | 67.8 | 10.6 | 20.8 | 0.4 | 0.4 | 100 | | |

TØI rapport 865/2006

Vedlegg 5

Forutsetninger for beregninger av transportmiddelfordelingen på hovedrelasjonene

Beregningene omfatter reiser mellom Oslo/Akershus og det såkalte influensområdet til følgende lufthavner: Kristiansand lufthavn Kjevik, Stavanger lufthavn Sola, Bergen lufthavn Flesland og Trondheim lufthavn Værnes. Influensområdet til en lufthavn defineres som det området som med hensyn til reisetid ligger nærmest akkurat denne lufthavnen. Kommunene som inngår i influensområdet til de enkelte lufthavnene er som følger:⁸

Kjevik

| | |
|-----------------|--|
| <u>Sone I</u> | Kristiansand, Søgne og Lillesand, og deler av Songdalen, Vennesla og Birkenes |
| <u>Sone II</u> | Mandal, Iveland og Grimstad, og deler av Marnardal, Songdalen, Vennesla, Birkenes og Arendal |
| <u>Sone III</u> | Lindesnes, Audnedal, Åseral, Evje og Hornnes og Froland, og deler av Lyngdal, Marnardal, Bygland, Åmli, Arendal og Tvedestrand |
| <u>Sone IV</u> | Farsund og Hægebostad, og deler av Kvinesdal, Lyngdal, Bygland, Åmli og Tvedstrand |
| <u>Sone V</u> | Valle og Bykle, og deler av Kvinesdal |

Sola

| | |
|-----------------|--|
| <u>Sone I</u> | Stavanger, Randaberg, Time, Sandnes, Sola, Klepp, deler av Gjesdal |
| <u>Sone II</u> | Hå, Bjerkreim, deler av Rennesøy, Strand, Forsand og Gjesdal |
| <u>Sone III</u> | Kvitsøy, Eigersund, og deler av Rennesøy, Finnøy, Strand og Lund |
| <u>Sone IV</u> | Soknedal, Sirdal, og deler av Finnøy, Hjelmeland, Suldal og Lund |
| <u>Sone V</u> | Flekkefjord og deler av Hjelmeland, Forsand og Suldal |

Flesland

| | |
|----------------|---|
| <u>Sone I</u> | Bergen, Os og Sund og deler av Askøy, Osterøy og Fjell |
| <u>Sone II</u> | Samnanger og deler av Askøy, Austevoll, Fusa, Meland, Lindås, Vaksdal, Osterøy, Fjell og Øygarden |

⁸ Sonene er definert som: I: 0- ½ times reisetid, II: ½-1 time, III: 1-1 ½ time, IV: 1 ½- 2 timer, V: over 2 timer

| | |
|-----------------|--|
| <u>Sone III</u> | Austrheim og Radøy og deler av Austevoll, Meland, Lindås, Vaksdal, Osterøy, Fusa, Kvam og Voss |
| <u>Sone IV</u> | Modalen og deler av Gulen, Masfjorden, Øygarden, Fusa, Kvam, Granvin og Voss |
| <u>Sone V</u> | Fedje, Ulvik, Eidfjord, Jondal og deler av Masfjorden, Gulen og Granvin |

Værnes

| | |
|-----------------|--|
| <u>Sone I</u> | Malvik og Stjørdal, og deler av Levanger og Trondheim |
| <u>Sone II</u> | Selbu, Frosta, Meråker og Klæbu, og deler av Levanger, Verdal, Melhus, Skaun og Trondheim |
| <u>Sone III</u> | Inderøy, Mosvik og Tydal og deler av Verdal, Midtre Gauldal, Melhus, Rissa, Leksvik, Orkdal og Skaun |
| <u>Sone IV</u> | Deler av Rindal, Agdenes, Midtre Gauldal, Meldal, Rennebu, Snillfjord, Rissa, Melhus, Orkdal, Leksvik og Levanger |
| <u>Sone V:</u> | Dovre, Lesja, Bjugn, Frøya, Hemne, Hitra, Oppdal, Ørland og Åfjord, og deler av Rindal, Agdenes, Rennebu, Snillfjord og Meldal |

I alt var det 754 intervjupersoner som rapporterte minst en reise i en eller flere av korridorene da de svarte på spørsmål om lange reiser siste måned. I tillegg sa drøyt 3 000 at de hadde foretatt en reise i løpet av det siste året. I alt har vi dermed informasjon om 4 023 reiser på disse relasjonene. Tabell A5.1 viser hvordan reisene fordeler seg på relasjon.

Tabell A5.1: Antall reiser på hovedrelasjonene i datamaterialet

| | Fra regulære spørsmål om lange reiser | | Fra tilleggsspørsmål om reiser på hovedrelasjonene | | I alt |
|-------------------|---------------------------------------|--------------------|--|--------------------|-------|
| | Bosted Oslo/Akershus | Bosted øvrige byer | Bosted Oslo/Akershus | Bosted øvrige byer | |
| Oslo-Kristiansand | 75 | 492 | 169 | 1 308 | 2 044 |
| Oslo-Stavanger | 34 | 51 | 209 | 273 | 567 |
| Oslo-Bergen | 59 | 66 | 161 | 309 | 595 |
| Oslo-Trondheim | 66 | 106 | 300 | 345 | 817 |
| I alt | 234 | 715 | 839 | 2 235 | 4 023 |

TØI rapport 865/2006

Det er store forskjeller med hensyn til hvor mange reiser som er rapportert i de ulike korridorene, og også hvor reisene er generert. Vi har for eksempel mange reiser mellom Oslo og Kristiansand, hvorav de aller fleste er rapportert av intervjupersoner bosatt i Kristiansand-området. Dette kommer av at det ble tatt tilleggsutvalg her. Data fra de regulære spørsmålene om lange reiser er geografisk vektet i henhold til intervjupersonenes bosted. For de som har rapportert reiser siste år er det i tillegg vektet for reisefrekvens, det vil si at en person som rapporterer å ha foretatt 10 reiser teller 10 ganger så mye som en som har foretatt en reise. Maksimal vekt med hensyn til reisefrekvens er 20. Alle som oppgir å ha foretatt mer enn 20 reiser får med andre ord en vekt på 20.

Vedlegg 6

Årsaker til valg av transportmidler

Tabell A6.1: Årsaker for valg av transportmåte på reiser mellom Oslo/Akershus og Kristiansand m/omegn. Prosent

| | Bil | Buss | Tog | Fly |
|------------------------------------|-----|------|-----|-----|
| Rimelig reisemåte | 4 | 34 | 50 | 26 |
| Den raskeste reisemåten | 4 | - | - | 50 |
| Komfortabel reisemåte | 16 | 22 | 5 | 10 |
| Hyggelig reisemåte/reiseopplevelse | 11 | - | - | - |
| Flere som reiste sammen | 16 | 22 | - | - |
| Hadde mye bagasje | 9 | - | - | - |
| Trenger bil på reisemålet | 27 | - | - | - |
| Annet/vet ikke | 13 | 22 | 45 | 14 |
| I alt | 100 | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

Tabell A6.2: Årsaker for valg av transportmåte på reiser mellom Oslo/Akershus og Stavanger m/omegn. Prosent*

| | Bil | Tog | Fly |
|------------------------------------|-----|-----|-----|
| Rimelig reisemåte | 7 | 68 | 19 |
| Den raskeste reisemåten | 3 | 5 | 70 |
| Komfortabel reisemåte | 20 | - | 3 |
| Hyggelig reisemåte/reiseopplevelse | 4 | 27 | 1 |
| Flere som reiste sammen | 10 | - | - |
| Hadde mye bagasje | 14 | - | - |
| Trenger bil på reisemålet | 24 | - | - |
| Annet/vet ikke | 18 | - | 7 |
| I alt | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

*Buss ikke tatt med på grunn av få observasjoner

Tabell A6.3: Årsaker for valg av transportmåte på reiser mellom Oslo/Akershus og Bergen m/omegn. Prosent*

| | Bil | Tog | Fly |
|------------------------------------|-----|-----|-----|
| Rimelig reisemåte | 2 | 48 | 28 |
| Den raskeste reisemåten | 7 | - | 63 |
| Komfortabel reisemåte | 16 | 17 | 1 |
| Hyggelig reisemåte/reiseopplevelse | 27 | 16 | - |
| Flere som reiste sammen | 11 | 1 | 1 |
| Hadde mye bagasje | 7 | 4 | - |
| Trenger bil på reisemålet | 19 | - | - |
| Annet/vet ikke | 11 | 14 | 7 |
| I alt | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

*Buss ikke tatt med på grunn av få observasjoner

Tabell A6.4: Årsaker for valg av transportmåte på reiser mellom Oslo/Akershus og Trondheim m/omegn. Prosent*

| | Bil | Tog | Fly |
|------------------------------------|-----|-----|-----|
| Rimelig reisemåte | 17 | 73 | 33 |
| Den raskeste reisemåten | 3 | 17 | 60 |
| Komfortabel reisemåte | 12 | - | 1 |
| Hyggelig reisemåte/reiseopplevelse | 12 | - | - |
| Flere som reiste sammen | 11 | 7 | - |
| Hadde mye bagasje | 11 | - | - |
| Trenger bil på reisemålet | 23 | - | - |
| Annet/vet ikke | 11 | 3 | 6 |
| I alt | 100 | 100 | 100 |

TØI rapport 865/2006

*Buss ikke tatt med på grunn av få observasjoner

Vedlegg 7

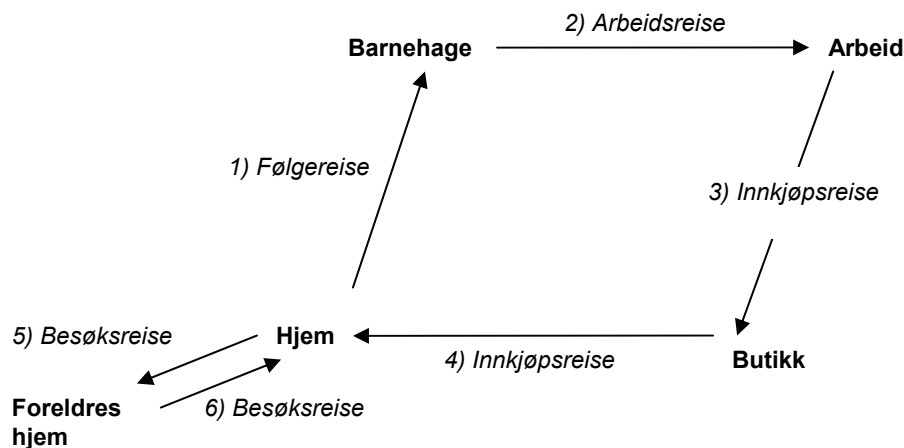
Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

Reisebegrepet

I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. Det gjøres 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. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. For eksempel er en reise fra arbeidet og hjem en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På én reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler. Denne reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren nedenfor viser et eksempel hvor en person har foretatt seks reiser, og hvordan disse registreres i reisevaneundersøkelsene.



I en del tilfeller brukes begrepet hovedreise. En hovedreise er en reise som starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. I figuren er det tre hovedreiser; en fra hjemmet via barnehagen til arbeid, en fra

arbeidsplassen via butikken og hjem og en fra hjemmet til foreldres hjem og tilbake til bostedet.

Det er få som foretar reiser over 100 km i det daglige, slik at opplysninger om de daglige reisene ikke kan si oss mye om de lange reisene. For å få tilstrekkelige opplysninger om lange reiser skal intervjupersonene derfor rapportere spesielt om reiser over 100 km, og eventuelle utenlandsreiser de har foretatt i løpet av den siste måneden før intervjuet.

En lang reise defineres på samme måte som de daglige reisene, det vil si at reisen regnes som avsluttet når man kommer fram til stedet for formålet med reisen. Dersom man har flere formål/bestemmelsessteder, for eksempel ved rundreiser, regnes stedet som ligger lengst unna startstedet som reisens endepunkt. Eventuelle mellomliggende reisemål tas med dersom man har overnattet der.

Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2005 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de tre foregående reisevaneundersøkelsene, mens man i RVU 1985 gjennomførte personlige intervju. MMI Univero har stått for datainnsamlingen for RVU 2005.

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. Etter at intervjupersonen hadde mottatt introduksjonsbrevet, ble vedkommende ringt opp av MMI for en motivasjonssamtale/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. 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.

Intervjuene varte i gjennomsnitt 24,5 minutter.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over ett år. Det intervjues hver dag med unntak av søndager og spesielle høytids- og helligdager.

Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser), lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned og reiser mellom de større byene i Sør-Norge ("korridorreiser") i løpet av de siste 12 måneder. Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger⁹:

- Introduksjon
- Daglige reiser
- Lange reiser
- "Korridorreiser"
- Arbeid/yrke
- Arbeidsreisen
- Ektefelle/samboer
- Husholdning
- Husholdningens tilgang til transportmidler
- Husholdningen tilgang til båt og hytte
- Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen

Utvalg og svarprosent

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år (i løpet av intervjuåret) og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU 2005 ble det gjennomført intervju med i alt 17 514 personer. Intervjuene fordelte seg på to utvalg:

1. Basisutvalget
Cirka 10.000 intervjuer fordelt på fylkene proporsjonalt med befolkningen. Intervjupersonene ble trukket tilfeldig blant bosatte over 12 år i hvert fylke. Antall intervjuer i kommunene i et fylke er dermed tilnærmet proporsjonalt med befolkningen i kommunene.
2. Regionale tillegg
Tilleggsintervjuer finansiert av Statens vegvesen Region øst og regionale myndigheter i følgende områder: Drammensregionen, Tønsbergregionen, Sandefjord, Larvik, Horten/Borre, Kristiansandregionen, Arendalsregionen og Grenlandsregionen. Til sammen ca 7000 intervjuer.

For å kunne benytte basisutvalget og de regionale tillegg samlet, er utvalget vektet geografisk.

Utvalget for RVU 2005 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Uttrekket skjedde i fire omganger, ett i hvert kvartal. Påkobling av personenes telefonnummer ble gjort maskinelt hos DM-huset etter at man hadde trukket utvalget, og ble supplert med manuelle oppslag. Av det totale utvalget ble 87 prosent nummersatt og kontaktet. Svarprosenten, regnet som andel av bruttoutvalget, var 47,9 prosent.

⁹ Fullstendig spørreskjema finnes i Denstadli *et al.* (2006).

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 (RVU 2005)

er den femte som gjennomføres i Norge. Undersøkelsen gir informasjon om omfanget av befolkningens reiser, hvorfor man reiser, hvordan man reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer mellom ulike befolkningsgrupper. Dataene gir grunnlag for analyser av transportmiddelbruk, konkurranseflater, transportmønstre og mobilitet, både på nasjonalt og regionalt nivå.

I denne serien er det utgitt følgende publikasjoner om nordmenns reisevaner:

- Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport
- Bilhold og bilbruk i Norge
- Turer til fots og på sykkel
- Arbeids- og tjenestereiser
- Reiseomfang og transportmiddelbruk på lange reiser
- Daglige fritidsaktiviteter, hytte- og båtliv og svenskehandel
- Daglige reiser med kollektivtransport i byområder

Kontaktpersoner:

Randi Hjorthol
Jon Martin Denstadli
Øystein Engebretsen
Liva Vågane

Besøks- og postadresse:

Transportøkonomisk institutt
Gautstadalléen 21
NO 0349 Oslo

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

www.toi.no



Transportøkonomisk institutt

Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse
- samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet

- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transport
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo