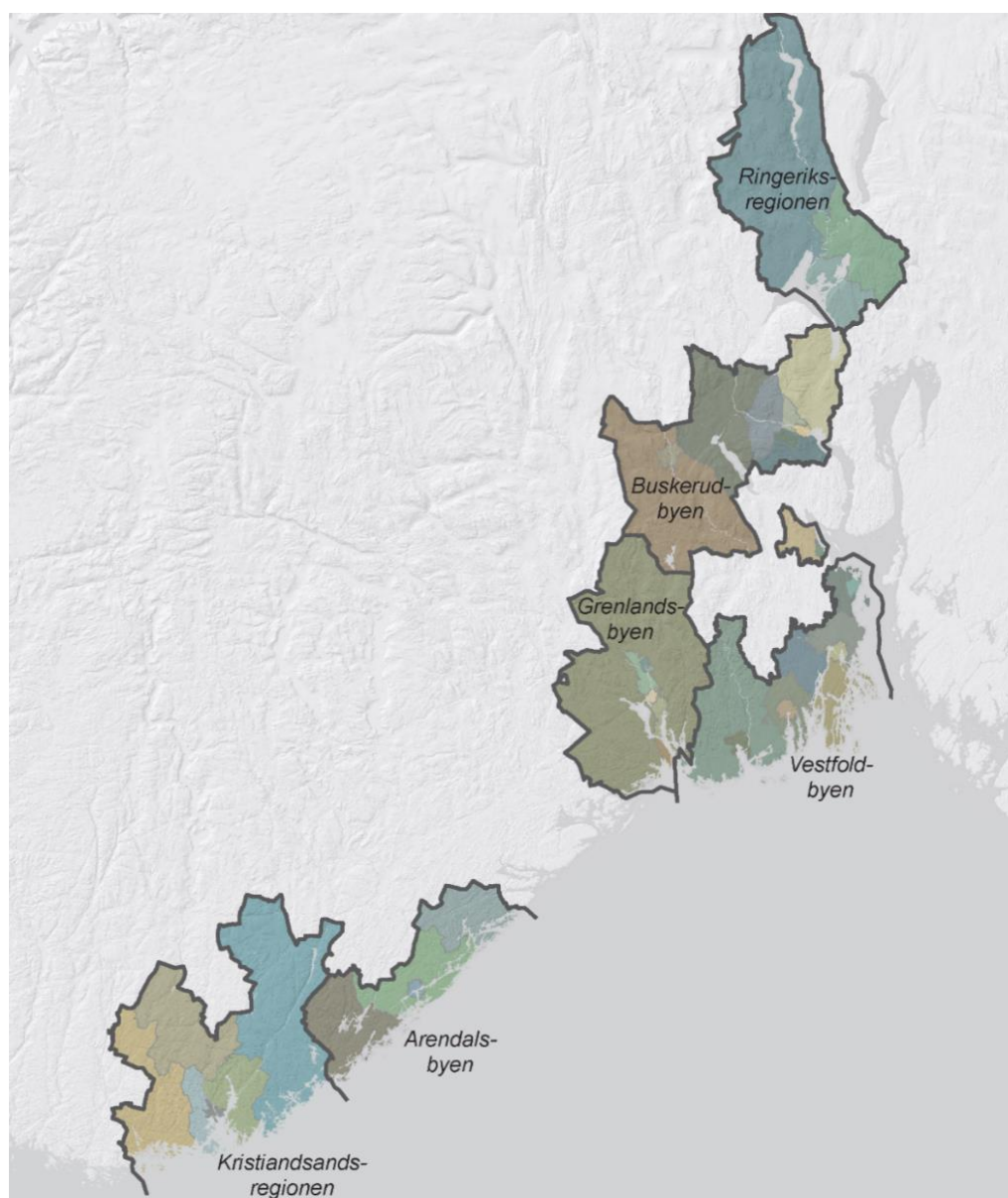


Rapport

57/2015

Ingunn Opheim Ellis
Miriam Søgne Haugsbø
Mats Johansson

Reisevaner i Region sør 2013/14



Forord

Reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) ble gjennomført fra august 2013 til september 2014. 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 2013/14 er finansiert av Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor. Statens vegvesen Region sør, Buskerud fylkeskommune, kommunene Ringerike og Hole, Buskerudby-samarbeidet, Vestfold fylkeskommune, Telemark fylkeskommune, Aust-Agder fylkeskommune og Vest-Agder fylkeskommune har vært med på å bestille og finansiere tilleggsutvalg for kommunene som inngår i byregionene i Region sør: Buskerudbyen, Ringeriksregionen, Vestfoldbyen, Grenland, Arendalsregionen og Kristiansandsregionen.

I denne rapporten presenteres resultater fra tilleggsutvalget i hele Region sør. Formålet er å sammenligne de seks byområdene som inngår i regionen. I tillegg til denne rapporten er det laget tilsvarende rapporter for hver av de seks byregionene i Region sør. Rapportene er bestilt og finansiert av Samfunnsseksjonen i Statens vegvesen Region sør.

Maria Broomé Rustad og Kristina Ellwood har vært kontaktpersoner hos Statens vegvesen Region sør. I tillegg har referansegruppa bestått av kontaktpersoner fra de aktuelle fylkeskommunene.

Fra Urbanet Analyse har Ingunn Ellis vært prosjektleder. Miriam Søgner Haugsbø og Mats Johansson har vært prosjektmedarbeidere. Gunnar Berglund i Asplan Viak har laget alle kart. Katrine Kjørstad har vært kvalitetssikrer.

Oslo, 11. august 2015

Katrine Kjørstad

Bård Norheim

Innhold

Sammendrag	i
Tilgang til transportressurser	i
Reiseomfang og transportmiddelbruk	ii
Reiseformål	iii
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn for og formål med rapporten	1
1.2 Temaer som inngår i undersøkelsen	2
1.3 Hva er en reise?	2
1.4 Geografisk avgrensning	3
2 Gjennomføring og metode.....	5
2.1 Utvalg.....	5
2.2 Intervjuopplegg	5
2.3 Svarprosent	6
2.4 Frafall og vekting	6
2.5 Stedfesting.....	6
2.6 Feilmarginer.....	7
2.7 Bivariate vs. isolerte sammenhenger	8
3 Tilgang til transportressurser	9
3.1 Førerkort og tilgang til bil	9
3.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidsssted	14
3.3 Tilgang til kollektivtransport.....	17
3.4 Tilgang til sykkel og MC/moped	24
4 Reiseomfang og resemønster.....	25
4.1 Reiseomfang og reiselengde på daglige reiser	25
4.2 Når foregår reisene?	29
4.3 Hvor går reisene?	30
5 Transportmiddelbruk.....	31
5.1 Transportmiddelfordeling	31
5.2 Reiselengde og tidsbruk	35
5.3 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel	41
6 Reiseformål og transportmiddelbruk.....	43
6.1 Oversikt over reiseformål	43
6.2 Arbeidsreiser	46
6.3 Skolereiser	48
6.4 Tjenestereiser	50
6.5 Handle- og servicereiser	51
6.6 Følge- og omsorgsreiser	53
6.7 Besøksreiser.....	55
6.8 Øvrige fritidsreiser	57
Referanseliste	61

Sammendrag

Reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) ble gjennomført fra august 2013 til september 2014, og er den syvende i rekken. Formålet med undersøkelsen er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet, og brukes av transportmyndighetene til en lang rekke planleggingsformål.

Som i 2009 og 2005 er det trukket et omfattende tilleggsutvalg fra byregionene i Region sør, noe som gir grunnlag for å kartlegge reisevaner på et lavere geografisk nivå. I denne rapporten presenteres resultater fra tilleggsutvalget i hele Region sør.

Tilgang til transportressurser

Lavere andel med tilgang til bil i sentrumsområder enn i områder utenfor sentrum

Fra 2009 til 2013/14 har både andelen med førerkort og andelen som bor i en husstand med tilgang til minst én bil økt. I 2013/14 har 92 % av den voksne befolkningen i Region sør førerkort for bil, og 93 % bor i en husholdning med tilgang til minst én bil.

Både førerkortandelen og andelen som bor i en husstand med tilgang til bil er noe høyere blant befolkningen i Ringeriksregionen enn i de øvrige byregionene, men det er større forskjeller innad i en byregion enn mellom byregionene. Andelen med førerkort og tilgang til bil er lavere i sentrumsnære områder enn i områder utenfor sentrum. For eksempel bor 73 % av befolkningen i Kristiansand sentrum i en husholdning med tilgang til minst én bil, mot 77 % i kommunen for øvrig.

Bare halvparten av de som arbeider i Kristiansand sentrum har gratis p-plass

83 % av de yrkesaktive i Region sør har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Andelen er lavest blant befolkningen i Kristiansandsregionen (74 %) og høyest blant bosatte i Ringeriksregionen (86 %). Hvor arbeidsplassen er lokalisert har stor betydning for om man har gratis tilgang til parkering eller ikke. For eksempel har bare halvparten av de som arbeider i Kristiansand sentrum og Drammen sentrum gratis parkering hos arbeidsgiver.

Høyest andel med god tilgang til kollektivtransport i Grenland

60 % av befolkningen i Region sør bor innenfor 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport. 20 % har et kollektivtilbud som går minst fire ganger i timen. Befolkningen i Grenland har best tilgang til kollektivtransport, og befolkningen i Ringeriksregionen og Arendalsregionen har dårligst tilgang til kollektivtransport. Befolkningens tilgang til kollektivtransport har økt noe siden 2009.

Reiseomfang og transportmiddelbruk

Vi reiser lenger per dag enn tidligere

Hver person i Region sør foretar 3,2 reiser per dag i snitt. En gjennomsnittsreise er på 14,1 kilometer og varer i 24 minutter. Dette er en økning i både reiselengde og –tid fra tidligere år. I 2009 var gjennomsnittsreisen 12 kilometer lang. Som følge av at gjennomsnittlig reiselengde øker, reiser hver person lenger per dag i 2013/14 enn tidligere. Hver person i Region sør reiser til sammen 51 kilometer per dag i snitt, en økning på hele 10 kilometer fra 2009.

Lavest bilandel og høyest sykkelandel i Kristiansandsregionen

Fra 2009 til 2013/14 gikk bilførerandelen opp fra 56 % til 60 %, mens bilpassasjerandelen gikk ned fra 13 % til 9 %. Til sammen utgjør bilreisene 69 % av alle de daglige reisene både i 2013/14 og i 2009.

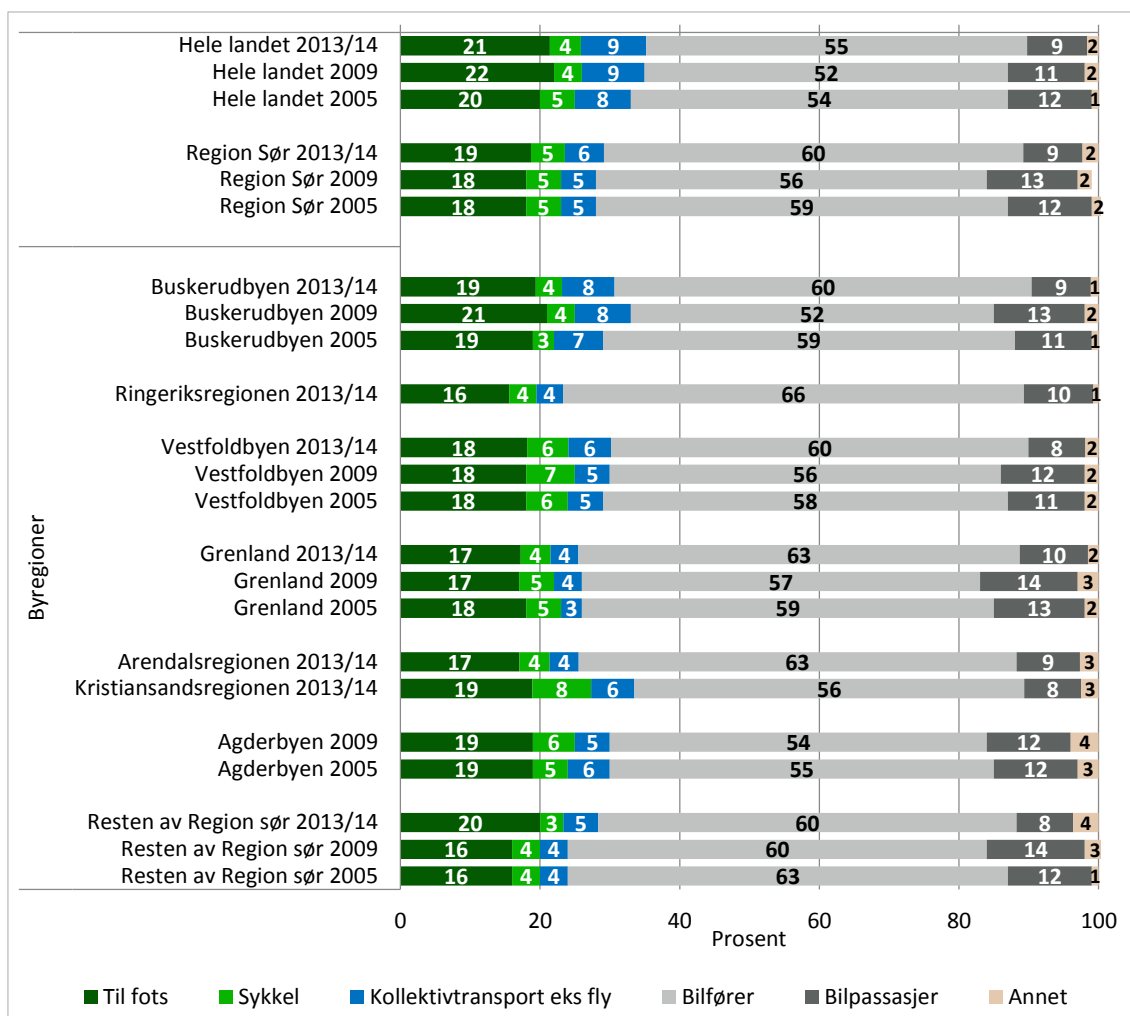
Bilandelen er lavest i Kristiansandsregionen (56 % bilfører og 12 % bilpassasjer) og høyest i Ringeriksregionen (66 % bilfører og 10 % bilpassasjer). Buskerudbyen har høyest kollektivandel (8 %), og Kristiansandsregionen har høyest sykkelandel (8 %).

Lavere bilandel i sentrumsområder enn i områder utenfor sentrum

Andelen av reisene som foretas med miljøvennlige transportmidler er høyere i sentrumsområdene enn i områder utenfor sentrum. For eksempel er det en gangandel på 34 % og en sykkelandel på 19 % blant bosatte i Kristiansand sentrum, mot en gangandel på 13-18 % og en sykkelandel på 6-7 i områdene utenfor sentrum. Også bosatte i Drammen sentrum har en høy gangandel (33 %), mot 15-20 % i områdene utenfor sentrum.

Bilreiser utgjør over 80 % av det daglige transportarbeidet

Selv om gangturene er mange, er de også korte. Gangturer utgjør derfor kun 3 % av det daglige transportarbeidet målt i antall kilometer i Region sør. Bilførerreiser utgjør 70 % av transportarbeidet og bilpassasjerreiser utgjør 12 %.



Figur S1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser. RVU 2005-2013/14.

Reiseformål

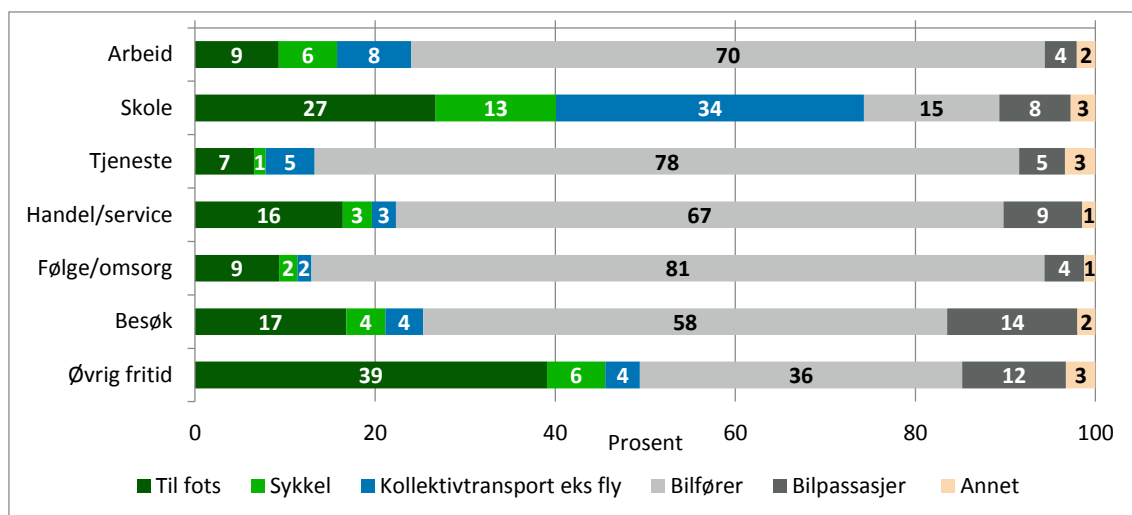
1 av 3 reiser er en handle-/servicereise

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, med 28 %. 20 % av reisene er arbeidsreiser, 10 % er besøksreiser, 10 % er følge-/omsorgsreiser, og 19 % er øvrige fritidsreiser.

8 av 10 følge- og omsorgsreiser foregår med bil

81 % av alle følge- og omsorgsreisene i Region sør er reiser som bilfører. Et stort flertall av arbeidsreisene, tjenestereisene, handle-/servicereisene og besøksreisene foregår også med bil. Det er høyere kollektivandel på arbeidsreisene blant bosatte i Buskerudbyen (14 %) enn i de øvrige byregionene, mens bosatte i Kristiansandsregionen har høyest sykkelandel på arbeidsreisene (13 %).

15 % av skolereisene foregår som bilfører, mens 36 % foregår med kollektivtransport. 27 % foregår til fots og 13 % med sykkel. Hele 39 % av fritidsreisene er gangturer.



Figur S2: Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Region sør. RVU 2013/14.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for og formål med rapporten

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 (RVU 2013/14) er den sjuende reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De seks foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005 og 2009. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange.

Transportøkonomisk institutt har hatt det faglige ansvaret for alle disse undersøkelsene. Bakgrunnen for undersøkelsen og gjennomføring/metode er nærmere beskrevet i TØI-rapport 1383/2014 «Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport» (Hjorthol m.fl. 2014). I dette og neste kapittel refereres det kort til hovedtrekkene fra denne nøkkelrapporten.

På samme måte som for reisevaneundersøkelsen i 2009 og 2005 ble det i forbindelse med RVU 2013/14 trukket et omfattende tilleggsutvalg fra byregionene i Region sør. Dette gir grunnlag for å undersøke reisevaner på et lavere geografisk nivå. I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgangen til transportressurser til befolkningen i hele Region sør, dvs. Buskerudbyen, Ringeriksregionen, Vestfoldbyen, Grenland, Arendalsregionen og Kristiansandsregionen. Det er også utarbeidet tilsvarende rapporter for hver av de seks byregionene (Ellis m.fl. 2015a, Ellis m.fl. 2015b, Ellis m.fl. 2015c, Haugsbø m.fl. 2015a, Haugsbø m.fl. 2015b, Haugsbø m.fl. 2015c, Haugsbø m.fl. 2015d).

I rapporten har vi analysert data fra reisevaneundersøkelsen 2013/14¹, og sammenlignet resultatene med tilsvarende resultater fra RVU 2009 og 2005. I denne sammenligningen har vi kun basert oss på resultater fra TØI-rapport 1211/2012: «Reisevaneundersøkelse for Region sør 2009» (Brechan og Vågane 2012). Vi har altså ikke gjort egne analyser av RVU 2009 og RVU 2005. I tillegg til denne rapporten er det utarbeidet et Excel-vedlegg med alle tabellgrunnlag som ligger til grunn for analysen.

¹ Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket og Avinor, samt regionale myndigheter. Data er samlet inn av TNS Gallup og data i anonymisert form er stilt til disposisjon av Transportøkonomisk institutt. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbaneverket, Kystverket, Avinor eller TØI er ansvarlige for analysen av dataene, eller de tolkninger som er gjort her. Datasettet som er benyttet i analysene er datert 23.01.2015. Eventuelle endringer i RVU-data etter dette tidspunktet er ikke fanget opp i analysene.

1.2 Temaer som inngår i undersøkelsen

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, tilgang til transportressurser som førerkort og bil, parkering og tilgang til kollektivtransportsystemet, i tillegg til kartlegging av reiseaktivitet. Når det gjelder reiser spørres det om hvilke reiser man har foretatt på en gitt registreringsdag, samt lengre reiser som er foretatt siste måned.²

1.3 Hva er en reise?

Daglige versus lange reiser

Begrepet daglige reiser dekker alle reiser en person har foretatt i løpet av en konkret dag, både korte daglige reiser og lengre reiser som foretas sjelden. Med lange reiser menes alle reiser som er 10 mil eller lengre, samt alle reiser til/fra utlandet uavhengig av reiselengde.

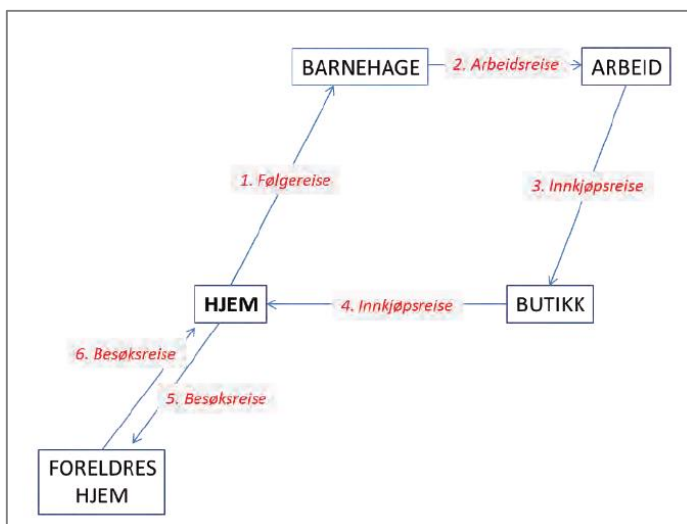
Hvordan man definerer reiseformål

Reisene avgrenses og defineres ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, avsluttes reisen. 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 på foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise.

Figuren nedenfor viser et eksempel på en reise en tilfeldig person har gjennomført i løpet av registreringsdagen. Første reise er hjemmefra til barnehagen for å levere barn. Dette defineres derfor som en følge- og omsorgsreise. Deretter reiser vedkommende fra barnehagen til arbeid, en reise som defineres som en arbeidsreise. Etter arbeidsdagens slutt reiser vedkommende innom butikken på vei hjem. Reisen fra arbeid til butikken defineres som en innkjøpsreise, og det gjør også reisen fra butikken og hjem. På ettermiddagen foretar denne personen et besøk til sine foreldre, som genererer to besøksreiser.

Denne måten å registrere reiser og reiseformål på fører til en viss underrepresentasjon av arbeidsreiser og en viss overrepresentasjon av innkjøps- og omsorgsreiser.

² For fullstendig spørreskjema, se Hjorthol m.fl. 2014.



Figur 1.1: Definisjon av reiser. Kilde: Hjorthol m.fl. 2014.

1.4 Geografisk avgrensning

Region sør omfatter fylkene Buskerud, Vestfold, Telemark, Aust- og Vest-Agder. Tilleggsutvalgene til RVU2013/14 er bare trukket fra byregionene i Region sør, dvs. Buskerudbyen, Ringeriksregionen, Vestfoldbyen, Grenland, Arendalsregionen og Kristiansandsregionen.³ Derfor er det bare i disse byregionene vi kan vise egne nøkkeltall.

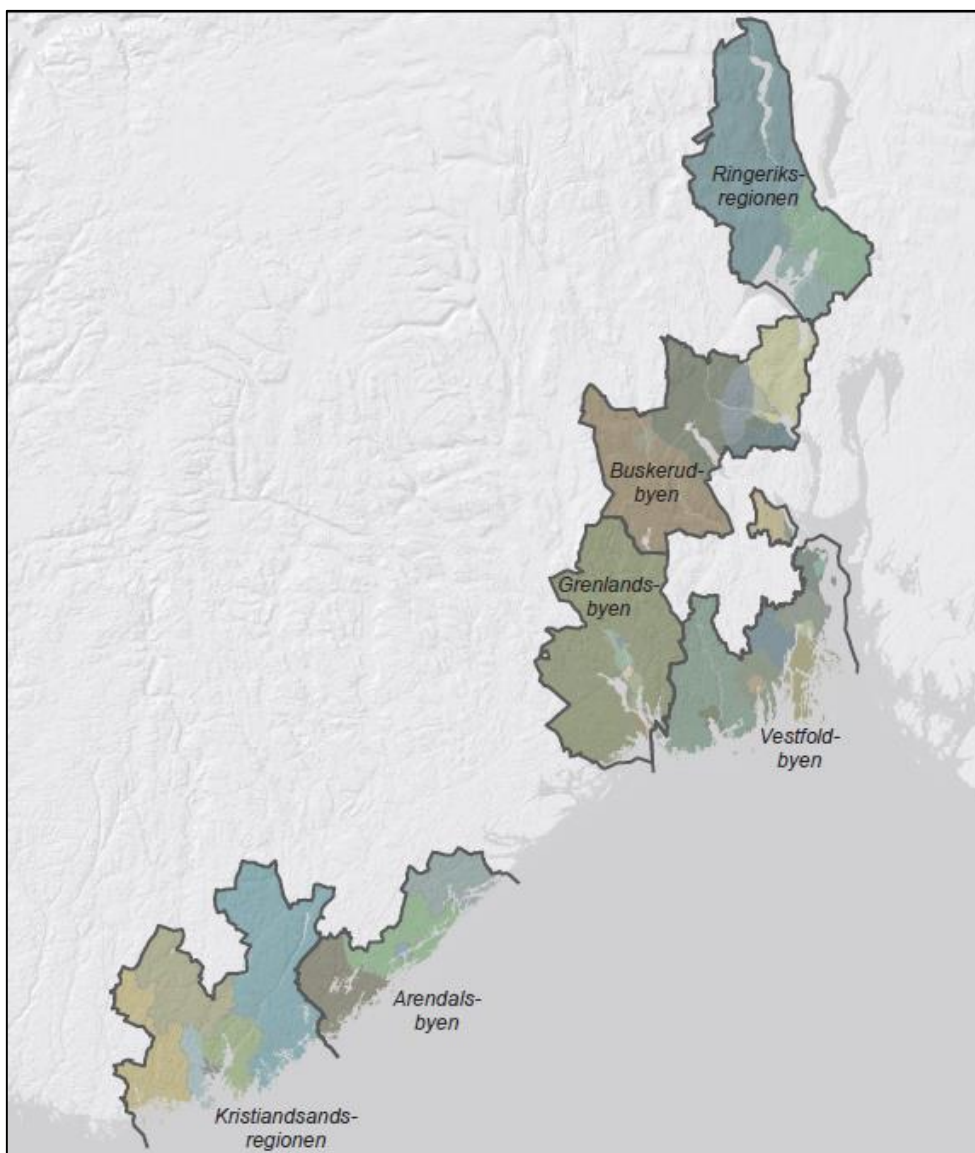
I denne rapporten presenterer og sammenligner vi nøkkeltall for i) hele landet, ii) for hele det geografiske området som inngår i Region sør (dvs. både byregionene og områder utenfor byregionene) og iii) for de seks byregionene i området, samt for området utenfor byregionene. Fylkesvise nøkkeltall finnes i Excel-vedlegget, men er ikke vist eller kommentert i selve rapporten.

Ringeriksregionen har ikke hatt tilleggsutvalg i tidligere RVUer. I 2005 og 2009 var Kristiansandsregionen og Arendalsregionen slått sammen til ett felles byområde (Agderbyen).

Tabell 1.1: Byområder i Region sør, samt antall respondenter i hver region. RVU 2013/14.

Område	Antall respondenter i RVU 2013/14	Antall respondenter i RVU 2009	Antall respondenter i RVU 2005
Hele landet	61 280	28 922	17 514
Region sør	12 875	10 664	9 000
Buskerudbyen	1 931	2 005	1 524
Ringeriksregionen	1 236	-	-
Vestfoldbyen	3 595	3 510	2 754
Grenland	2 103	1 514	1 468
Arendalsregionen	1 409	3 019	2 553
Kristiansandsregionen	1 557		
Resten av region sør	1 044	615	698

³ Hvilke kommuner som inngår i de ulike byregionene står i tabell 1.2.



Figur 1.2: Oversikt over byregionene i Region sør som har tilleggsutvalg. RVU 2013/14.

Tabell 1.2: Kommuner som inngår i byregionene i Region sør. RVU 2013/14.

Område	Kommuner som inngår
Buskerudbyen	Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier
Ringeriksregionen	Ringerike og Hole
Vestfoldbyen	Horten, Holmestrand, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Stokke, Nøtterøy og Tjøme
Grenland	Porsgrunn, Skien, Siljan og Bamble
Arendalsregionen	Grimstad, Arendal og Tvedestrand
Kristiansandsregionen	Lillesand, Birkenes, Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen

2 Gjennomføring og metode

2.1 Utvalg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år eller eldre. Det er ingen øvre aldersgrense, men institusjonsbeboere er utelatt. Utvalget er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Det samme ble gjort i 2009, 2005 og 2001.⁴ For å unngå frafall på grunn av flytting, dødsfall etc., er det gjort uttrekk kvartalsvis.

RVU 2013/2014 er den største nasjonale reisevaneundersøkelsen som er gjennomført, og det er foretatt intervju med om lag 61 400 personer på landsbasis. Av disse inngår om lag 10 000 i basisutvalget, og resten inngår i tilleggsutvalgene som er finansiert av Statens vegvesen og regionale myndigheter. I området som inngår i Region sør ble det foretatt til sammen 12 875 intervjuer, med både basisutvalg og tilleggsutvalg.

2.2 Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2013/14 ble gjennomført som telefonintervju. Tilsvarende metode ble brukt i de fem foregående reisevaneundersøkelsene, mens man i RVU 1985 gjennomførte personlige intervju. Transportøkonomisk institutt har hatt det faglige ansvaret for alle de gjennomførte undersøkelsene. Det har vært ulike firmaer som har gjennomført datainnsamlingen, og i 2013/14 var det TNS Gallup som sto for datainnsamlingen.

Intervjuopplegget er som følger:

1. Alle personene i utvalget får først tilsendt et brev med en kort orientering om at de er trukket ut til å delta i reisevaneundersøkelsen. Brevet inneholder kort om formålet med undersøkelsen og en oppgitt dato for rapportering av reiser (dvs. registreringsdagen). Med brevet følger også en «dagbok» hvor man kan registrere sine reiser den utvalgte dagen, og eventuelle lange reiser man har foretatt i løpet av den siste måneden.
2. Et par dager etter mottak av introduksjonsbrevet blir man ringt opp av TNS Gallup for en motivasjonssamtale og materiellsjekk, samt for å avtale registreringsdag (hovedsakelig dagen oppgitt i introduksjonsbrevet).
3. En kort stund etter avtalt registreringsdag blir man ringt opp igjen for å svare på selve undersøkelsen.

Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reiseformål. For å fange opp disse variasjonene, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over hele året. Det intervjues hver dag med

⁴ Tidligere ble det brukt litt varierende utvalgsprosedyrer.

unntak av spesielle høytids- og helligdager. Intervjuarbeidet startet ultimo august 2013, og ble avsluttet ultimo september 2014.⁵

2.3 Svarprosent

Svarprosenten i RVU 2013/14 er på 20 %. Vel to tredeler av frafallet skyldes problemer med å oppnå kontakt med intervjupersonene og andre tekniske problemer, mens en tredel skyldes at personen ikke ønsket å delta i undersøkelsen. Svarprosenten for RVU 2013/14 er vesentlig lavere enn for de tidligere reisevaneundersøkelsene. Årsaken til dette er synkende svarvillighet i befolkningen, kombinert med at det er vanskeligere å oppnå kontakt. Alle intervjuundersøkelser opplever tilsvarende nedgang.

2.4 Frafall og vekting

Fordi datamaterialet består av et nasjonalt utvalg supplert med regionale tilleggsutvalg, må det vektes for å korrigere for ulik trekk sannsynlighet i ulike områder. I tillegg er datamaterialet vektet etter sesong, alder og ukedag. Det er Transportøkonomisk Institutt som har hatt ansvaret for vektingen.

Ved vekting etter geografi, er det valgt å dele landet inn i soner med minst 400-500 intervjuer (noen mindre avvik forekommer). Sonene består av kommuner eller deler av fylker som har tilnærmet like utvalgsprosenter. I størst mulig grad er store kommuner definert som egne soner. Kommunene Oslo, Bergen og Trondheim er delt i henholdsvis fire, tre og fire soner basert på bydeler (gruppert etter samme kriterier som gruppering av kommuner). Vekting etter sesong, alder og ukedag har skjedd som justeringer innenfor de geografiske vektingssonene.

2.5 Stedfesting

Fra og med RVU 2001 har start- og endepunkt for reisene, bosteder og arbeidsplasser (gjelder for personer med fast oppmøtested) vært stedfestet til grunnkrets. Stedfesting gir bedre grunnlag for utvikling av transportmodeller, muliggjør mer detaljerte geografiske analyser av reisevanene, og gjør det mulig å koble til informasjon om stedene der reisene har foregått.

Metodene for stedfesting har vært under stadig forbedring. Til RVU 2013/14 er det under intervjuet brukt et avansert system basert på en integrasjon av adresseregistre, stedsnavnregister, bedriftsregister, butikkregister, holdeplassregister og et interaktivt digitalt kartsystem. Systemet er utviklet for RVU av Nordeca AS i samarbeid med TNS Gallup.

TØI har kvalitetssikret resultatene. En stor andel av materialet tilfredsstiller kravet om entydig stedfesting – det vil si at reise, bosted eller arbeidsplass med høy grad av sikkerhet er knyttet

⁵ For å utligne sesongmessig underdekning, ble det gjennomført noen ekstra intervjuer i Finnmark januar 2015.

til riktig grunnkrets. Om lag 96 % av bostedene og 80 % av arbeidsplassene er entydig stedfestet. For reisene er andelene henholdsvis 87 % i startpunkt, 85 % i endepunkt og 77 % i både start- og endepunkt. Andelene gjelder for reisepunkt i Norge.

2.6 Feilmarginer

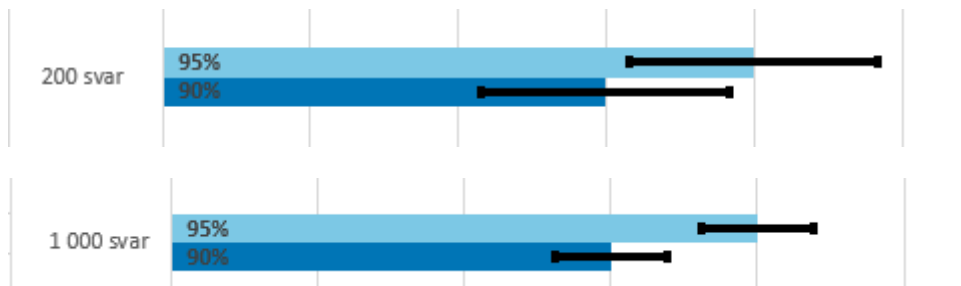
Resultater som bygger på opplysninger om et utvalg av befolkningen, vil alltid være heftet med usikkerhet, og må tolkes innenfor en viss grad av feilmargin. Størrelsen på feilmarginen avhenger av utvalgets størrelse, måten utvalget er trukket på og fordelingen til det aktuelle kjennemerket. Usikkerheten øker når antall observasjoner minker og når prosenttallet nærmer seg 50. Hvis individene er trukket med en på forhånd kjent sannsynlighet, er det mulig å beregne hvor stor denne feilmarginen er. I tabellen nedenfor har vi laget noen eksempler på størrelsen til feilmarginene med varierende utvalgsstørrelse, og med et konfidensintervall på 95 %.

Tabell 2.1: Feilmarginer ved ulike utvalgsstørrelser og observerte andeler. Signifikansnivå på 0,05.

Antall observasjoner	Resultatet i utvalget (prosent)		
	10/90	30/70	50/50
100	5,9	9,0	9,8
200	4,2	6,4	6,9
300	3,4	5,2	5,7
500	2,6	4,0	4,4
1000	1,9	2,8	3,1
5000	0,8	1,3	1,4

Dersom utvalgsstørrelsen er på 1 000 personer, og 90 % av disse har førerkort for bil, vil feilmarginene være på +/- 1,9 prosentpoeng, og den reelle fordelingen i befolkningen ligger i intervallet 88,1 – 91,9 %. Men hvis man har et utvalg på bare 200 personer med samme svarfordeling, må dette resultatet tolkes innenfor en feilmargin på +/- 4,2 prosentpoeng. På bakgrunn av resultatet kan vi si at den reelle fordelingen i befolkningen ligger i intervallet 85,8 – 94,2 %. Feilmarginene er med andre ord store.

Figuren nedenfor viser en situasjon hvor det i et år er 95 % med førerkort for bil, og i et annet år er 90 % med førerkort for bil. De sorte linjene viser feilmarginene, dvs. hvilket intervall resultatene må tolkes innenfor. I en sone med 200 svar, ser vi at linjene overlapper hverandre. Resultatene er derfor ikke signifikant forskjellig fra hverandre. Med 1 000 svar overlapper ikke linjene, og resultatene er signifikant forskjellige.



Figur 2.1: Eksempel på feilmarginer for to ulike utvalgsstørrelser.

2.7 Bivariate vs. isolerte sammenhenger

I en del steder i rapporten beskriver vi forskjeller mellom ulike grupper i befolkningen (slik som kjønn, alder utdanning mv.) når det gjelder reiseatferd og transportmiddelbruk. Forskjellene som gjengis er kun bivariate sammenhenger, og ikke de isolerte årsakssammenhengene.

For eksempel: Hvis det er slik at kvinner reiser mer med kollektivtransport enn menn og at personer uten tilgang til bil reiser mer med kollektivtransport enn personer med tilgang til bil, så kan det være slik at kvinner reiser mer med kollektivtransport nettopp fordi de i mindre grad enn menn har tilgang til bil. Men det kan også være andre årsaker til at kvinner reiser mer med kollektivtransport enn menn, som for eksempel formål med reisen eller andre forhold.

Poenget er at siden vi kun beskriver bivariate sammenhenger, kan vi ikke si noe om årsaken til at disse sammenhengene finnes.

3 Tilgang til transportressurser

Tilgang til transportressurser legger føringer på befolkningens valg av reisemåte på de daglige reisene. Hensikten med dette kapitlet er å gi oversikt over befolkningens tilgang til sentrale transportressurser: førerkort og bil, parkeringsdekning, tilgang til kollektivsystemet, og tilgang til sykkel og MC/moped.

3.1 Førerkort og tilgang til bil

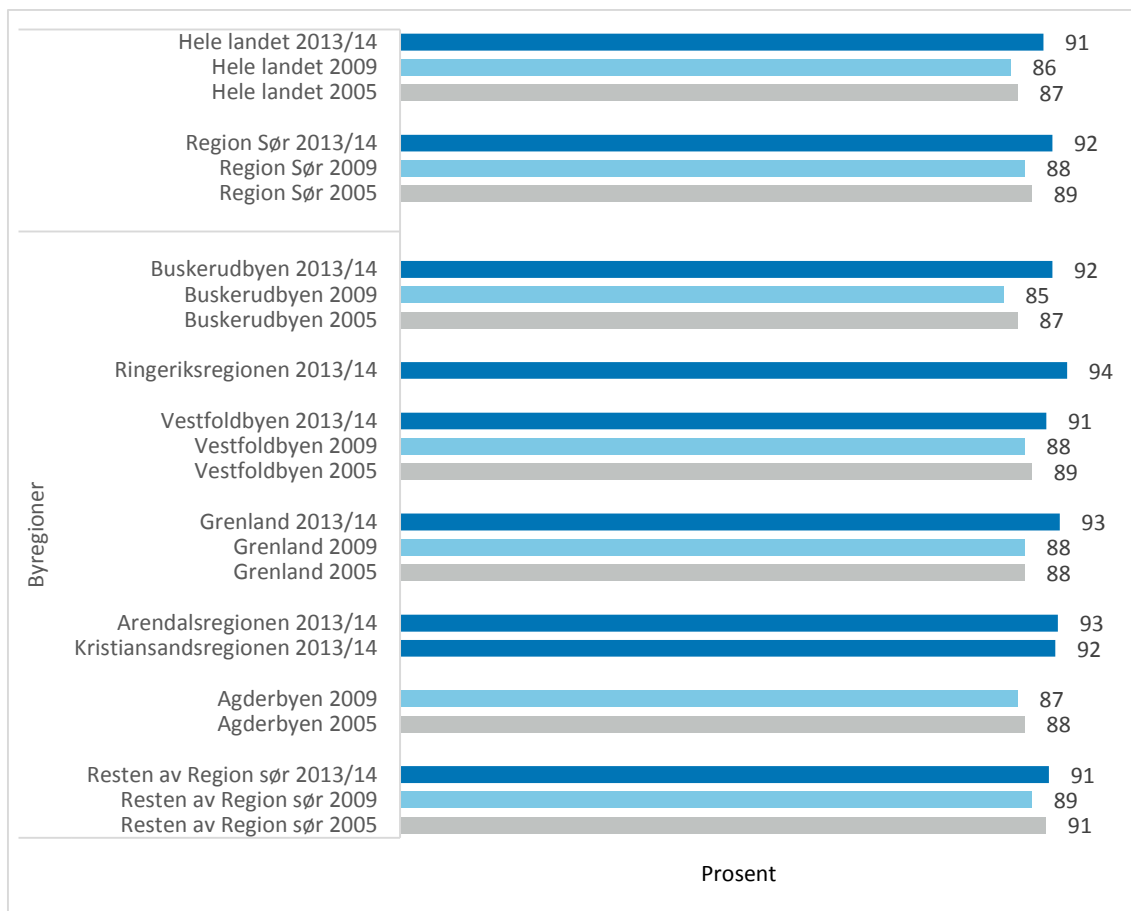
Førerkortandelen har økt fra 2009 til 2013/14

Figuren nedenfor viser hvor stor prosentandel av den voksne befolkningen som har førerkort for bil. På landsbasis har 91 % av den voksne befolkningen førerkort for bil.⁶ Dette er en liten økning fra 2009, hvor andelen var 86 %.

Førerkortandelen i byområdene i Region sør ligger på omtrent samme nivå som for hele landet, og også her er det en liten økning fra foregående registreringsår. Førerkortandelen er noe høyere blant befolkningen i Ringeriksregionen (94 %) enn i de øvrige byområdene, men forskjellen mellom byregionene er små.

Det er en noe høyere førerkortandel blant menn, personer i aldersgruppen 45-66 år, yrkesaktive, personer med høyere utdanning og høy personinntekt. Det er også en høyere førerkortandel blant personer med dårlig tilgang til kollektivtransport.

⁶ I den nasjonale nøkkelrapporten står det at 84 % har førerkort for bil, dette er en feil som skyldes at førerkortandelen er beregnet ut fra hele utvalget, ikke bare ut fra personer som er 18 år og eldre.



Figur 3.1: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, RVU 2005-2013/14.

Husholdningenes tilgang til bil har økt fra 2009 til 2013/14

På landsbasis bor 12 % i en husholdning uten tilgang til minst én bil. Dette er en liten reduksjon fra 2009, men på omtrent samme nivå som i 2005. 45 % bor i en husholdning med én bil, 34 % bor i en husholdning med to biler, og 8 % bor i en husholdning med mer enn to biler. Gjennomsnittlig antall biler per husholdning er 1,4.⁷

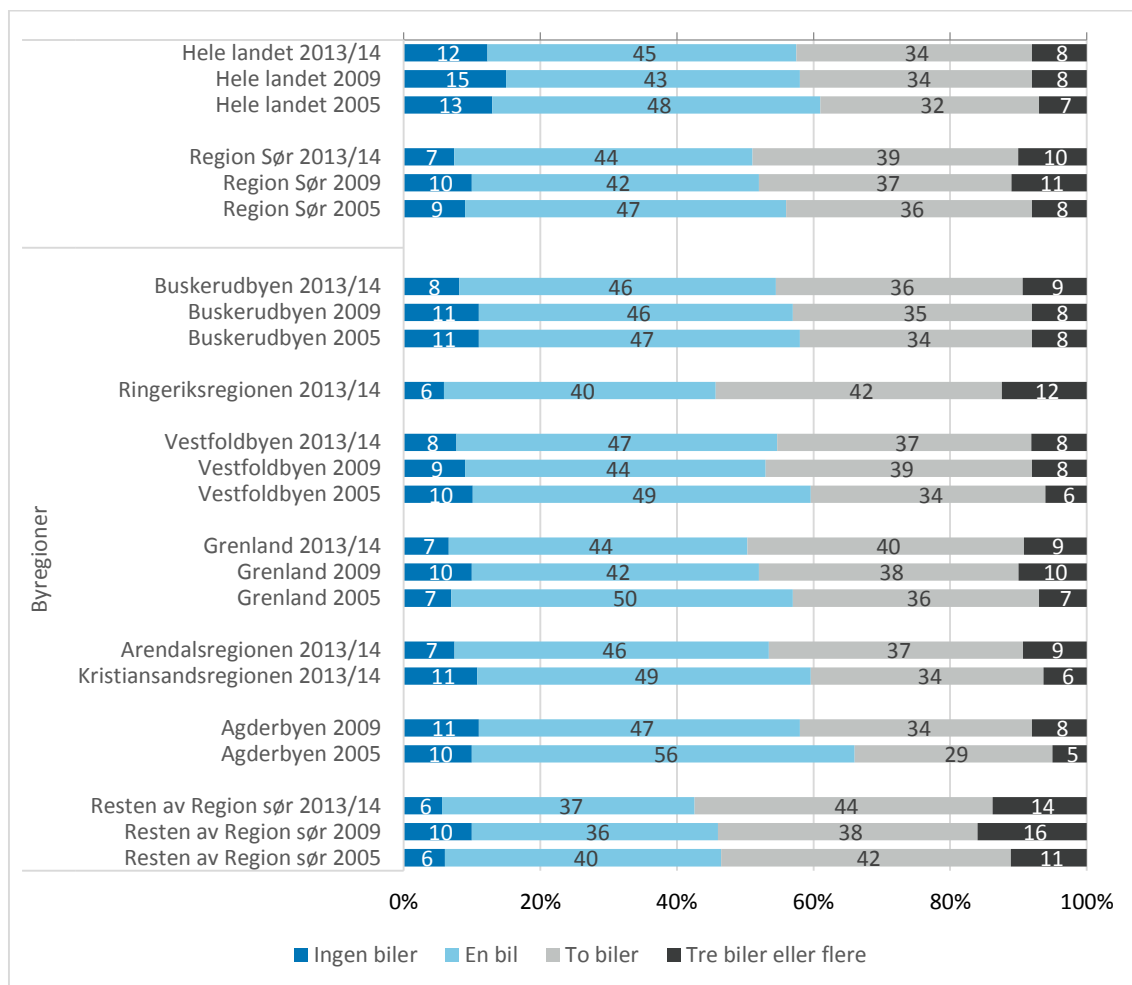
Andelen som bor i en husholdning uten bil er lavere i Region sør (7 %) enn på landsbasis, samtidig som andelen som bor i en husstand med to biler eller mer er høyere (10 %). Gjennomsnittlig antall biler per husholdning er også noe høyere i Region sør (1,5), enn på landsbasis.

Andelen som bor i en husholdning uten bil er noe lavere i Kristiansandsregionen (11 %) enn i de øvrige byregionene, og gjennomsnittlig antall biler i dette området er 1,4. Andelen som bor i en husholdning med tilgang til flere biler er høyest i Ringeriksregionen og i Region sør utenom byområdene. I disse områdene er gjennomsnittlig antall biler per husholdning på 1,7.

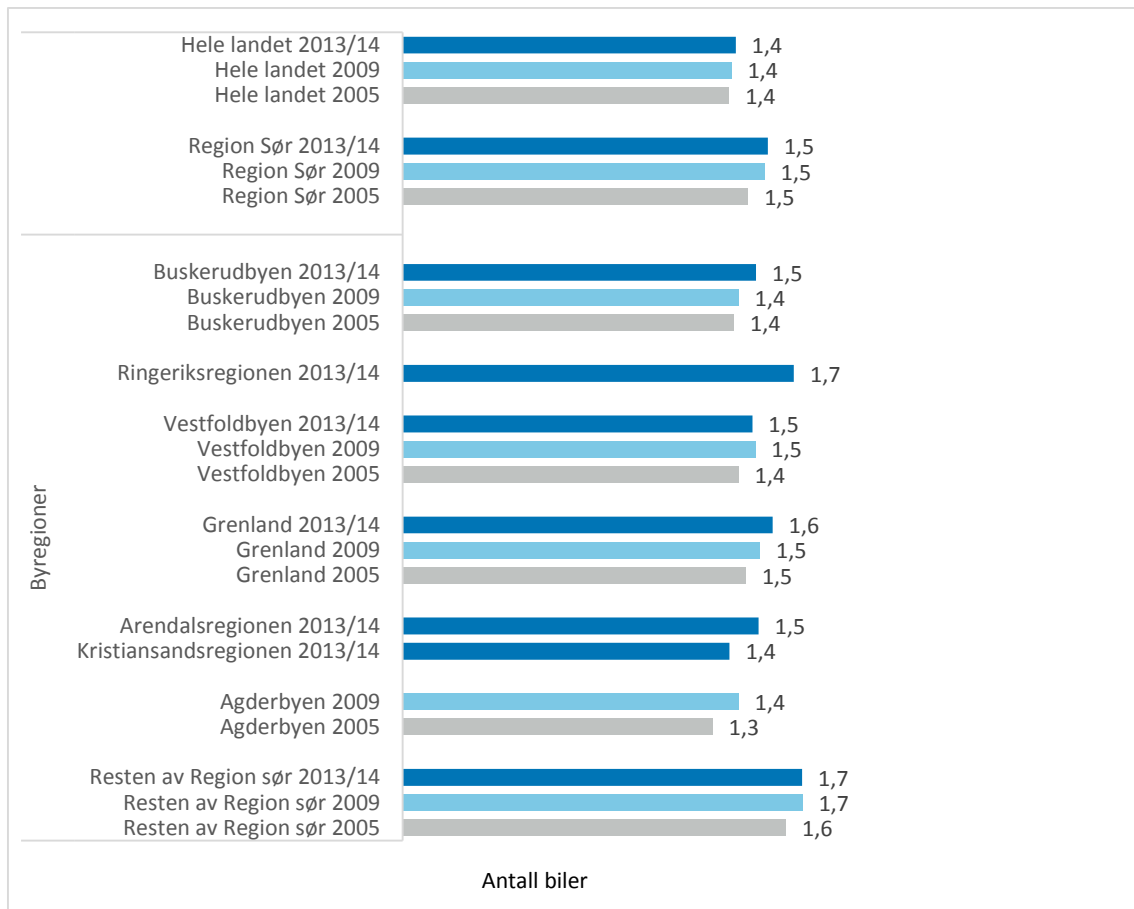
⁷ Gjennomsnittlig antall biler er basert på husholdninger både med og uten bil.

Det er en noe høyere andel som bor i en husholdning som ikke disponerer bil blant personer i aldersgruppen 18-24 år og 75 år og eldre, enslige, ikke-yrkesaktive, personer med lav utdanning og lav personinntekt. Det er også en høyere andel som bor i en husholdning som ikke disponerer bil blant de som ikke har parkeringsplass ved egen bolig, og blant de med svært god tilgang til kollektivtransport.

1 % av de spurte oppgir at de eier eller disponerer bil med elektrisitet som drivstoff, og 1 % eier eller disponerer hybridbil.



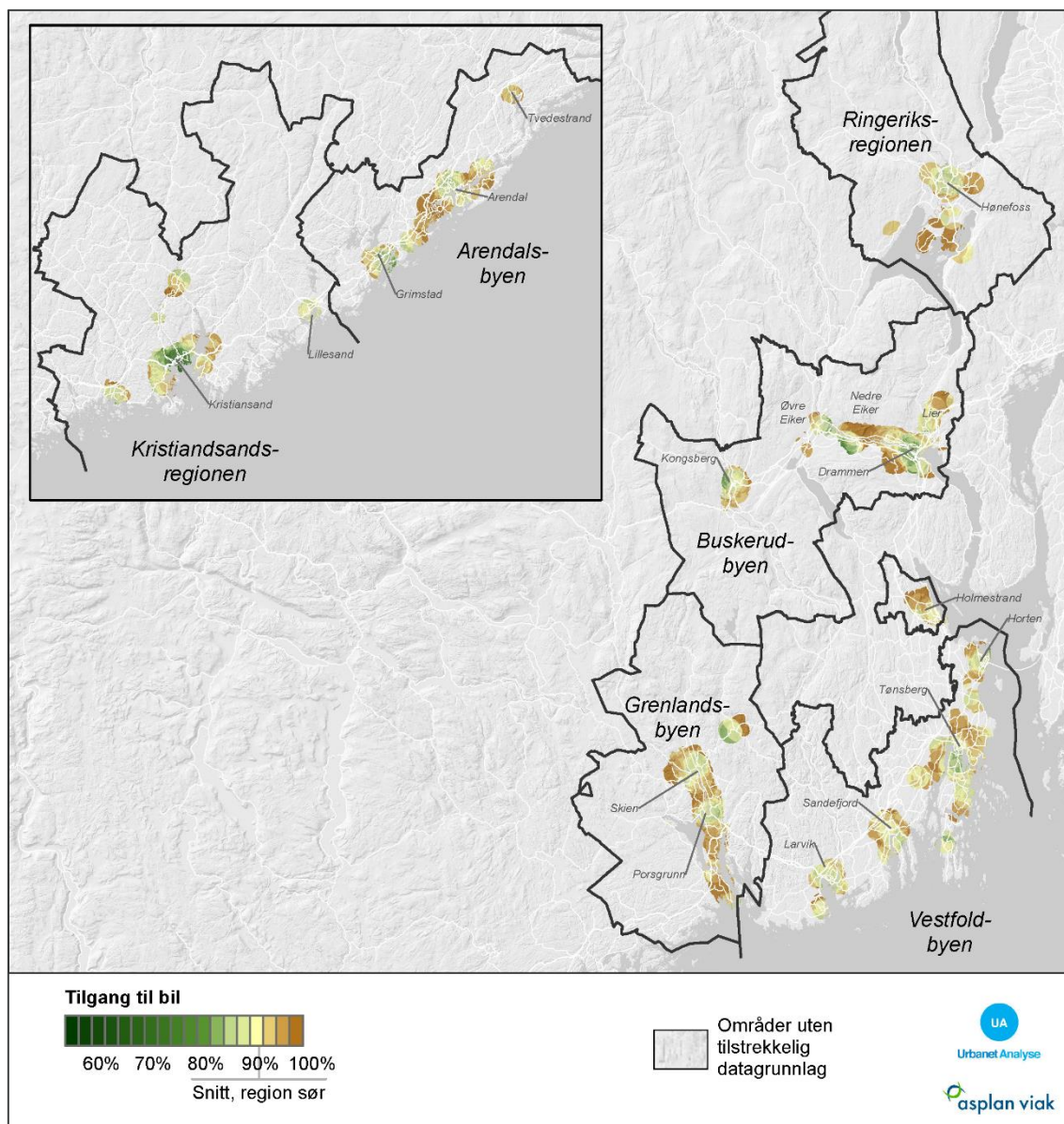
Figur 3.2: Antall biler i husholdningen – prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to, tre biler eller flere. RVU 2005-2013/14.



Figur 3.3: Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer, RVU 2005-2013/14.

I alle byregionene er det flere som bor i en husholdning uten tilgang til bil i sentrum, enn i områdene utenfor sentrum. Forskjellen mellom sentrum og områder utenfor sentrum er imidlertid større jo større byen er. For eksempel bor hele 27 % i en husholdning uten tilgang til bil i Kristiansand sentrum, mot 7 – 9 % i resten av Kristiansand kommune.

Disse forskjellene innad i byregionen har vi illustrert i kart. I kartillustrasjonene har vi tatt utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå, for å få fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen. Jo grønnere et område er skravert, jo færre bor i en husholdning med tilgang til bil. I områder som er skravert i gult er biltilgangen lik gjennomsnittet for hele region sør, mens områder i brunt har en høyere andel husholdninger med tilgang til bil. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.



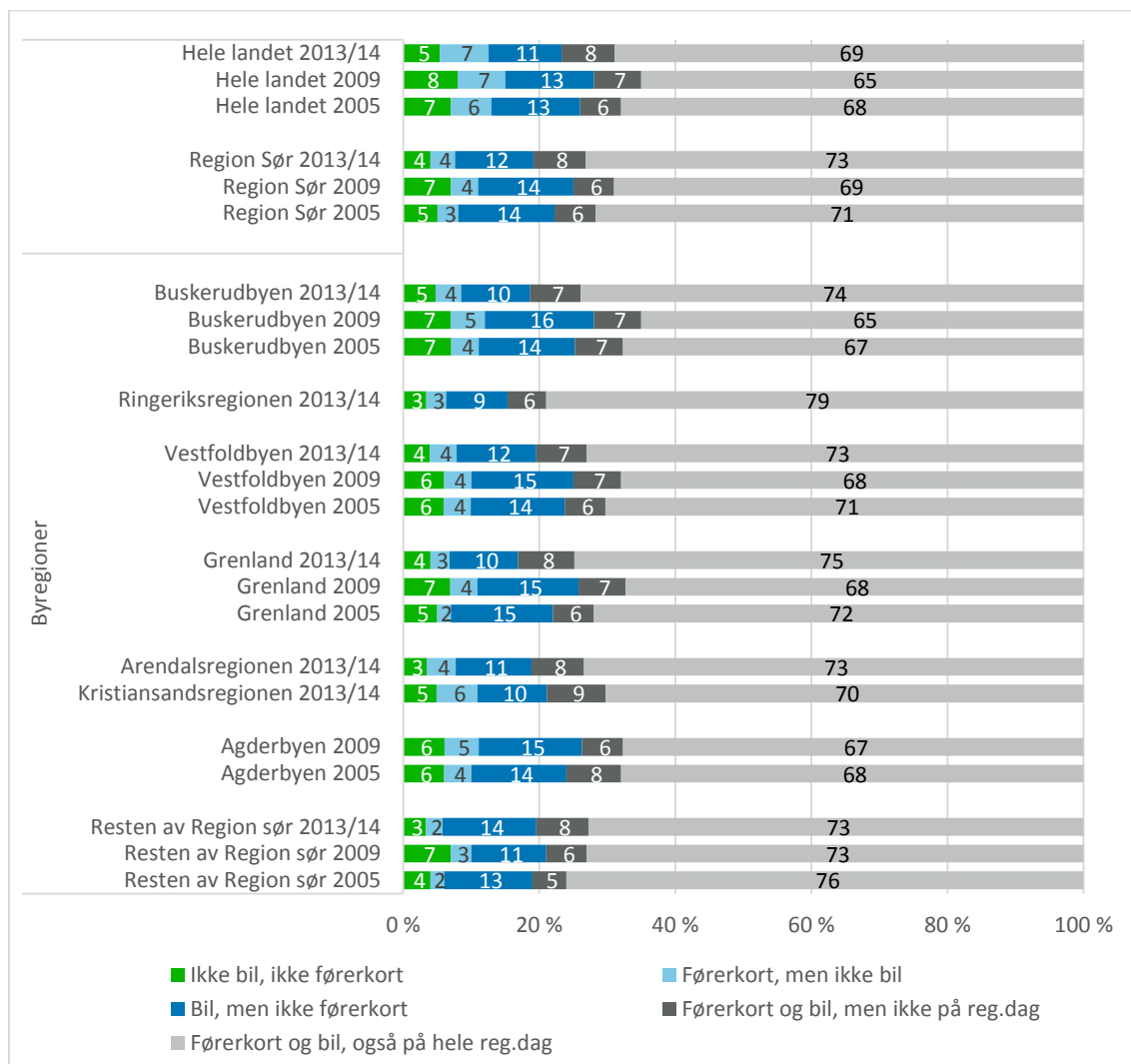
Figur 3.4: Befolkningens tilgang til bil, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2013/14.

På en typisk dag har 7 av 10 anledning til å bruke bil

Basert på informasjon om førerkortinnehav og tilgang til bil er det utarbeidet en indeks som viser mulighet til å bruke bil på den aktuelle registreringsdagen. Majoriteten av befolkningen har anledning til å bruke bil på registreringsdagen, dvs. at de både har førerkort og bil - og at bilen er ledig. På landsbasis gjelder dette 69 %, mens i Region sør gjelder dette 73 %. Dette er en liten økning fra 2009, men omtrent på samme nivå som i 2005. Til sammen er det 20 % i Region sør som ikke har førerkort og/eller bil, og dermed ingen mulighet til å kjøre.

Det er en større andel som har anledning til å bruke bil blant befolkningen i Ringeriksregionen (79 %), enn i de øvrige byregionene. I Buskerudbyen har andelen med mulighet til å bruke bil økt mest, fra 67 % i 2005 til 74 % i 2013/14.

Det er en noe større andel som alltid har tilgang til bil blant menn, personer i aldersgruppen 35-74 år, par uten barn, yrkesaktive, personer med høy utdanning og de med høy personinntekt. Det er også en høyere andel som alltid har tilgang til bil blant personer med egen parkeringsplass ved boligen, med gratis p-plass hos arbeidsgiver, og med dårlig tilgang til kollektivtransport.



Figur 3.5: Indeks for førerkortinnehav og biltilgang, prosent. RVU 2005-2013/14.

3.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted

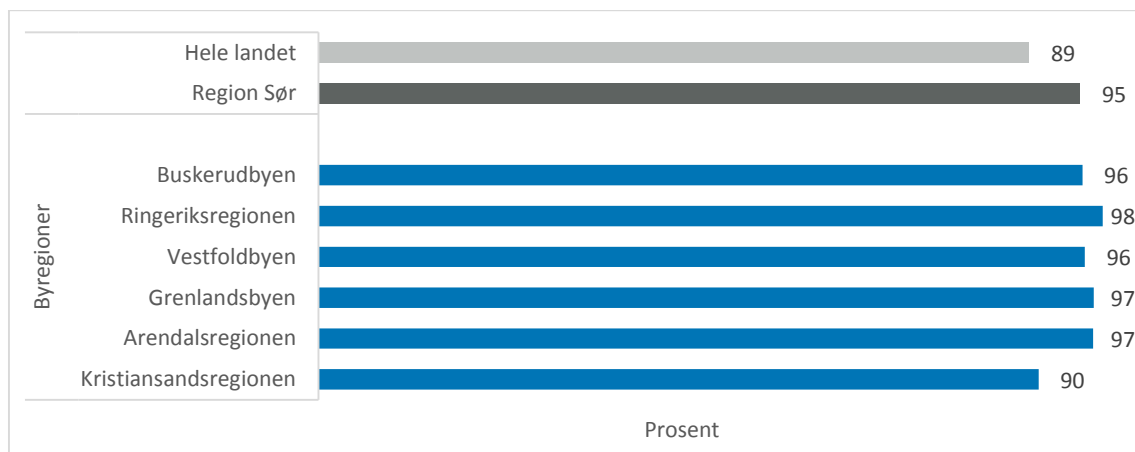
Tilgang til parkering er i stor grad med på å påvirke transportmiddelvalget. Har man mulighet til å sette fra seg bilen, er det mye større sannsynlighet for at man velger bil framfor andre transportmidler. I dette avsnittet vil vi belyse befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig, og de yrkesaktives tilgang til parkering ved arbeidsplassen.

Svært god tilgang til parkering ved egen bolig

Nytt av årets reisevaneundersøkelse er at det er stilt spørsmål om tilgang til parkering ved egen bolig. Spørsmålet er kun stilt til personer bosatt i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere (Hjorthol m.fl. 2014). Ikke alle kommunene som inngår i de kartlagte byregionene er derfor med i svarene på dette spørsmålet.

Et stort flertall av befolkningen har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen. På landsbasis gjelder dette 89 %, mens hele 95 % av befolkningen i Region sør har tilgang til egen p-plass ved boligen. Andelen er noe lavere blant befolkningen i Kristiansandsregionen (90 %) enn i de øvrige byområdene, og høyest i Ringeriksregionen (98 %).

Det er en noe lavere andel med tilgang til egen parkeringsplass ved boligen blant personer med lav personinntekt, personer uten førerkort og tilgang til bil, og blant de med svært god tilgang til kollektivtransport.



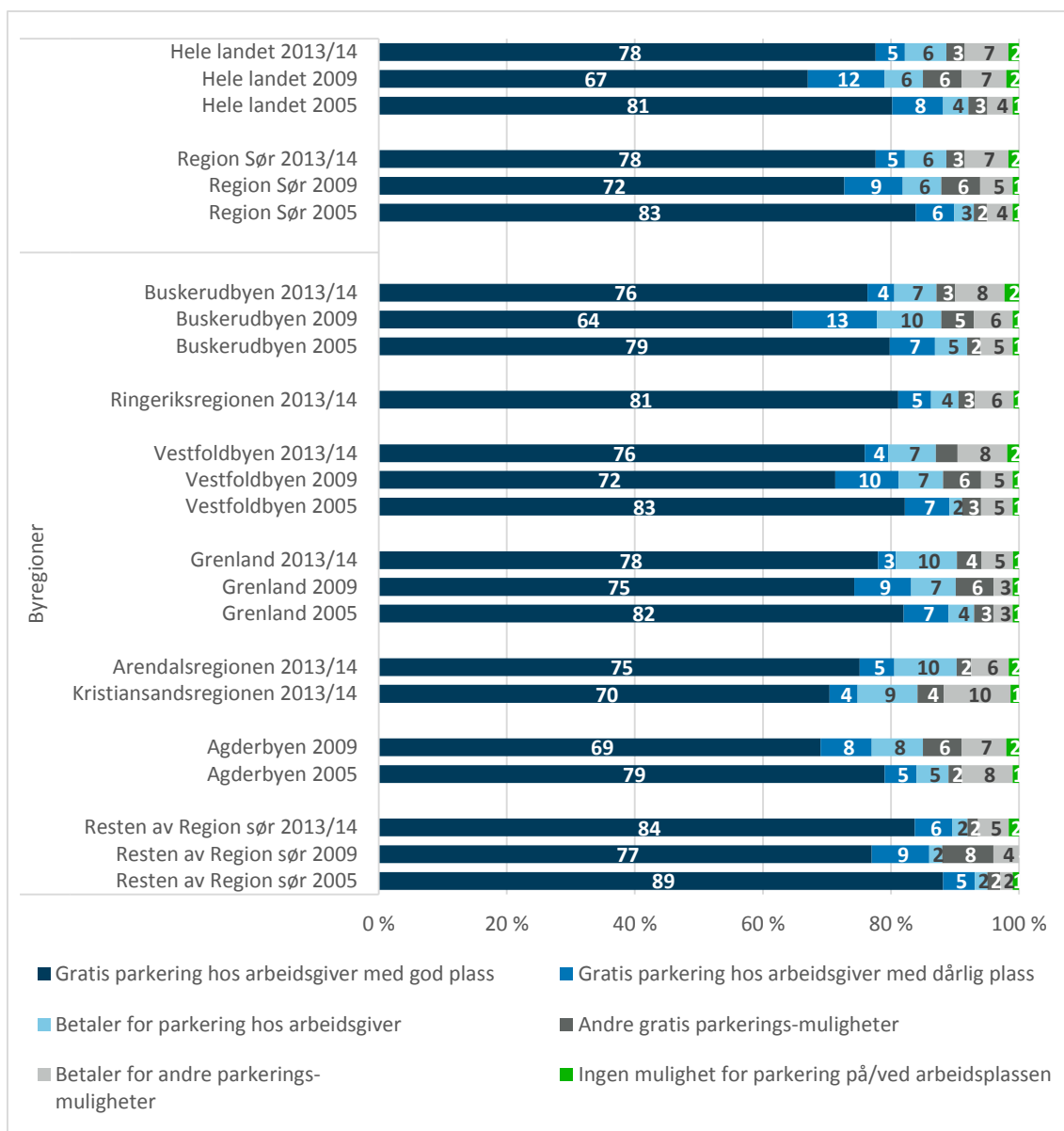
Figur 3.6: Andel som har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen. Prosent. RVU 2013/14.

Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

Et stort flertall av de yrkesaktive har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, og de fleste har godt med plass. På landsbasis har til sammen 83 % gratis p-plass hos arbeidsgiver (78 % har god plass og 5 % har dårlig plass). Andelen er den samme i Region sør. Dette er en økning fra 2009, men noe lavere enn i 2005. 6 % må betale for parkering hos arbeidsgiver, både på landsbasis og i hele Region sør, mens resten enten parkerer andre steder (3 % gratis og 7 % må betale), eller ikke har parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen overhode (2 %).

Andelen med gratis parkering hos arbeidsgiver er lavest blant befolkningen i Kristiansandsregionen (til sammen 74 %), og høyest blant befolkningen i Ringeriksregionen (til sammen 86 %).

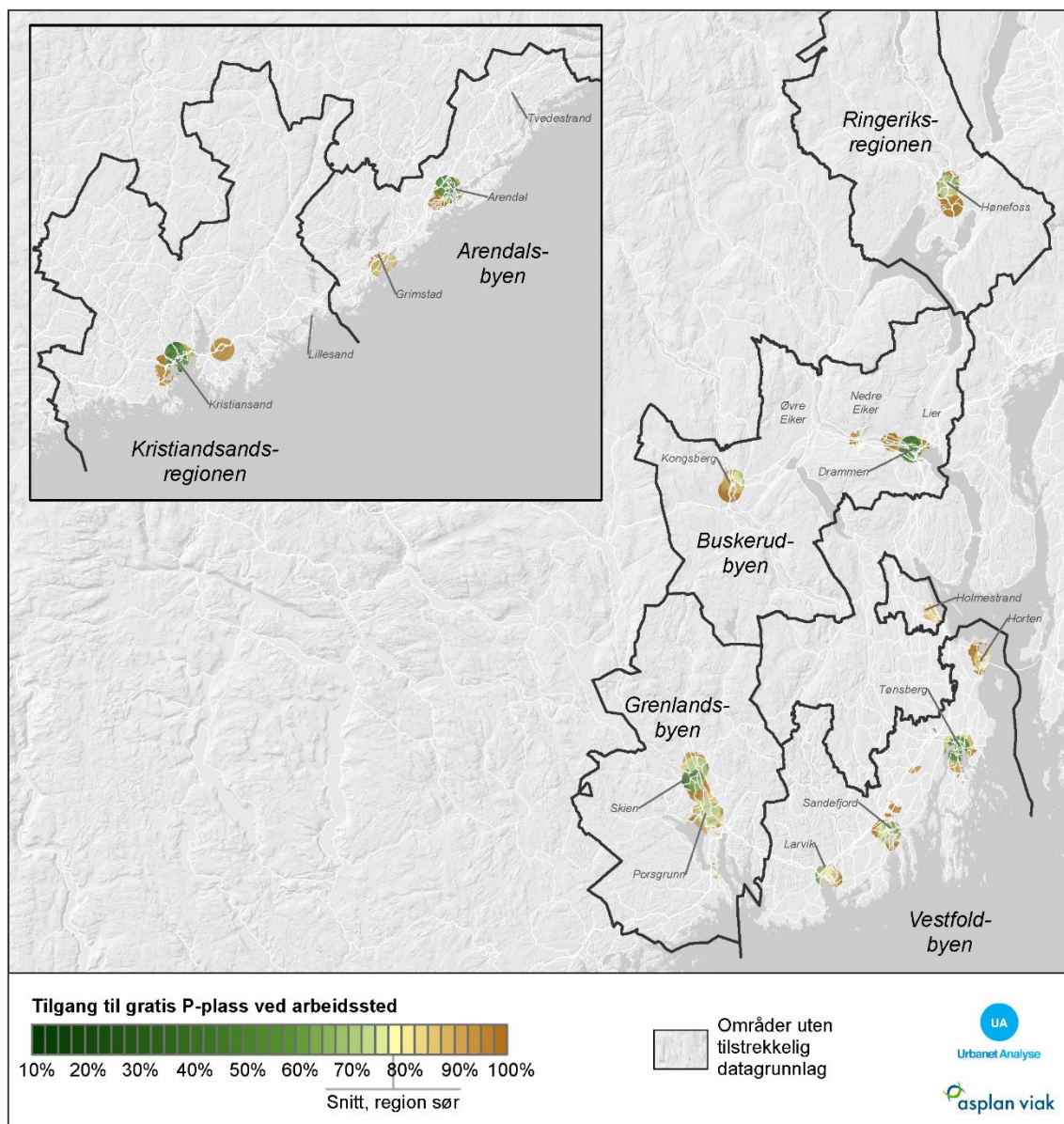
Andelen med gratis parkering hos arbeidsgiver er høyere blant menn og personer med lav utdanning.



Figur 3.7: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i ulike områder, yrkesaktive. Prosent. RVU 2005-2013/14.

Kartet nedenfor viser parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen etter hvor arbeidsplassen er lokalisert, med utgangspunkt i informasjon på grunnkrets-nivå. Jo grønnere et område er skravert, jo færre arbeidsplasser i området tilbyr gratis parkering. I områder som er skravert i gult er andelen arbeidsplasser som tilbyr gratis parkering lik gjennomsnittet for hele Region sør, mens områder i brunt har en høyere andel arbeidsplasser med gratis parkering enn gjennomsnittet i Region sør. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser tydelig at det er færre arbeidsplasser med tilgang til gratis parkeringsplass i sentrum av byområdene enn utenfor. For eksempel tilbyr bare halvparten av arbeidsplassene i både Kristiansand sentrum og i Drammen sentrum gratis parkering hos arbeidsgiver.



Figur 3.8: Tilgang til gratis parkering ved arbeidssedet etter arbeidsplassens beliggenhet, etter i hvilken grunnkrets arbeidsplassen er lokalisert. RVU 2013/14.

3.3 Tilgang til kollektivtransport

Tilgang til kollektivtransport i et område er en sum av flere ulike faktorer. I reisevaneundersøkelsen spørres det om avstand fra bolig til holdeplass for det kollektive transportmiddelet man vanligvis bruker, eller som det kan være aktuelt å bruke, og avgangsfrekvens fra denne holdeplassen på dagtid (mellom klokka 9 og 15) og i morgenrush (mellom klokka 7 og 9).

Svarene gjenspeiler ikke nødvendigvis det faktiske kollektivtilbudet. Særlig blant de som bruker kollektivtransport i liten grad, kan disse svarene være unøyaktige. Videre er det knyttet usikkerhet til disse resultatene fordi relativt mange av respondentene ikke har svart på spørsmålene. I Region sør er det 21 % som ikke har svart på spørsmålet om avgangsfrekvens.

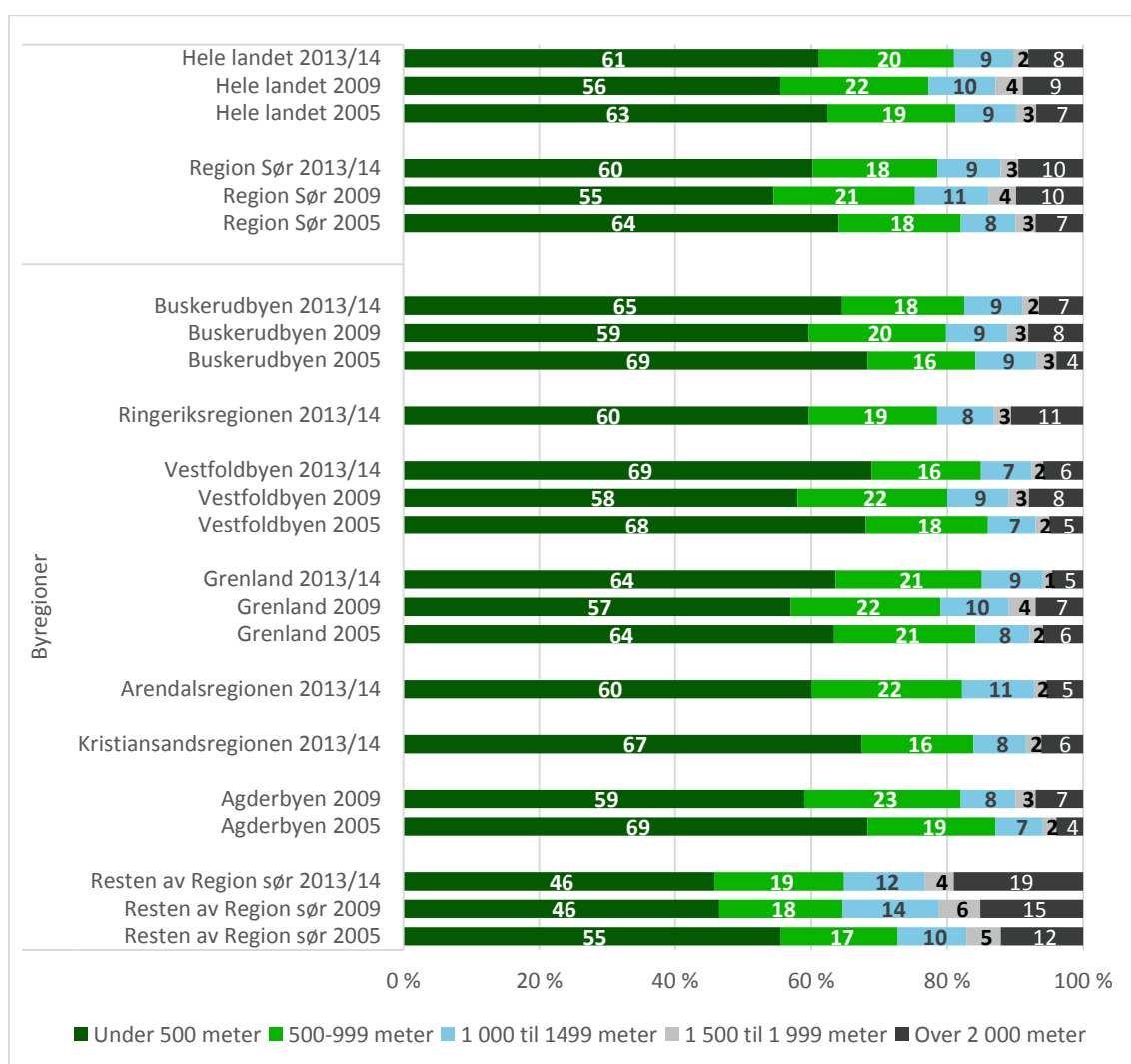
En stor andel av befolkningen bor nær en holdeplass for kollektivtransport

I hele Region sør bor 60 % av befolkningen under 500 meter fra en holdeplass det kan være aktuelt å bruke. Dette er noe høyere enn i 2009, men lavere enn i 2005. Andelen som bor mellom 500 meter og en kilometer unna en holdeplass for kollektivtransport er på 20 %. 10 % bor over to kilometer fra en aktuell holdeplass for kollektivtransport. Dette er på samme nivå som på landsbasis.

Andelen av befolkningen som bor under 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport er høyest i Vestfoldbyen (69 %). I Region sør utenfor byområdene bor under halvparten av befolkningen under 500 meter fra en aktuell holdeplass for kollektivtransport. I

Ringeriksregionen og i Arendalsregionen gjelder dette 60 % av befolkningen.

I alle områdene er tendensen at andelen som bor under 500 meter fra en kollektivholdeplass går ned fra 2005 til 2009, for deretter å øke i 2013/14. Hva dette kan skyldes er uklart.

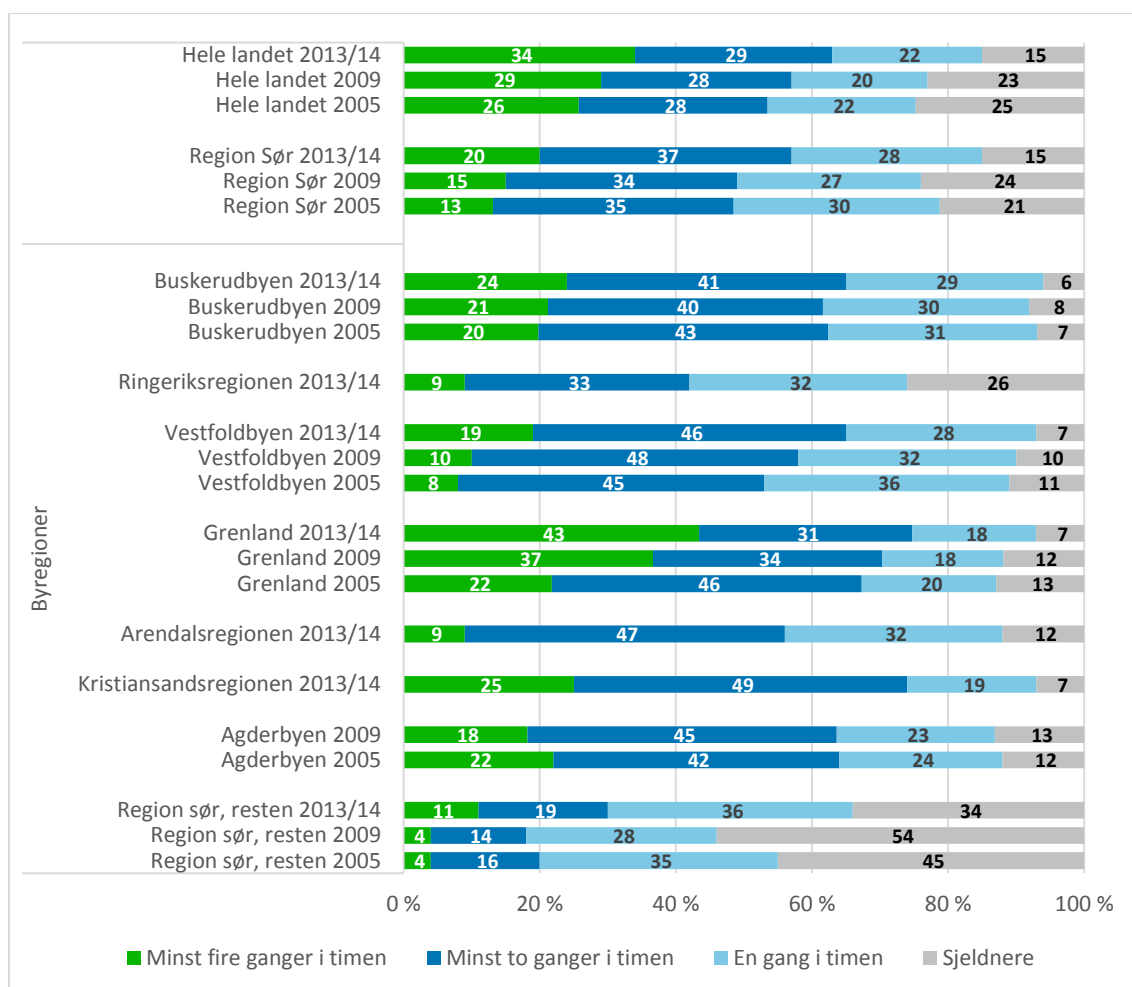


Figur 3.9: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, prosent. RVU 2005-2013/14.

Flest med høy avgangsfrekvens i Grenland

20 % av befolkningen i Region sør har et kollektivtilbud som går minst fire ganger i timen på dagtid, og 37 % har et tilbud som går minst to ganger i timen. Videre er det 28 % som har avgang én gang i timen, og 15 % sjeldnere enn dette. Andelen med høy frekvens (minst 4 ganger i timen) har økt noe siden 2009. Andelen med høy avgangsfrekvens er lavere blant befolkningen i Region sør enn i landet som helhet.

Andelen med avgangsfrekvens minst fire ganger i timen er høyest blant bosatte i Grenland (42 %), og lavest blant bosatte i Ringeriksregionen (9 %) og Arendalsregionen (9 %). I Region sør utenom byregionene er det 34 % som har avgangsfrekvens sjeldnere enn én gang i timen.



Figur 3.10: Avgangsfrekvens fra holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, prosent. RVU 2005-2013/14.

Indeks for tilgang til kollektivtransport

På bakgrunn av spørsmålet om avstand fra bolig til stoppested og avgangsfrekvens er det laget en indeks for tilgang til kollektivtransport, jf. tabellen nedenfor. Svært god tilgang til kollektivtransport er definert som å ha under én kilometer til holdeplassen, og minst fire

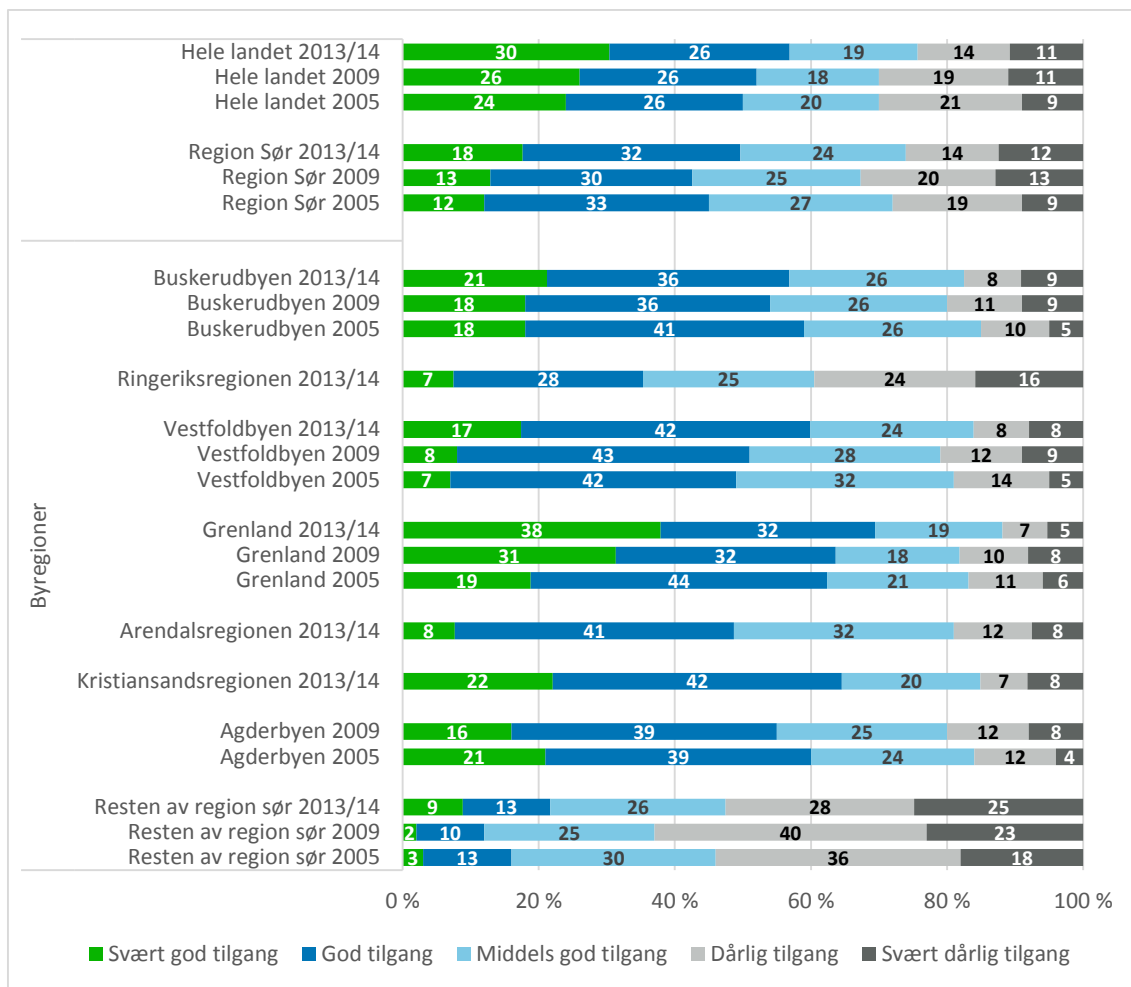
avganger i timen. Her er det viktig å huske at mange av respondentene ikke har svart på spørsmålene. I Region sør som helhet er det blant annet 21 % som ikke har svart på spørsmålet om avgangsfrekvens.

Tabell 3.1: Indeks for tilgang til kollektivtransport, basert på RVU-spørsmål om avstand til holdeplass og avgangsfrekvens på dagtid. (Kilde: Hjorthol m.fl. 2014).

	Under 1 km	1 – 1,5 km	Over 1,5 km
Minst 4 avganger pr time	Svært god	God	Svært dårlig
2-3 avganger pr time	God	Middels god	Svært dårlig
1 avgang pr time	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

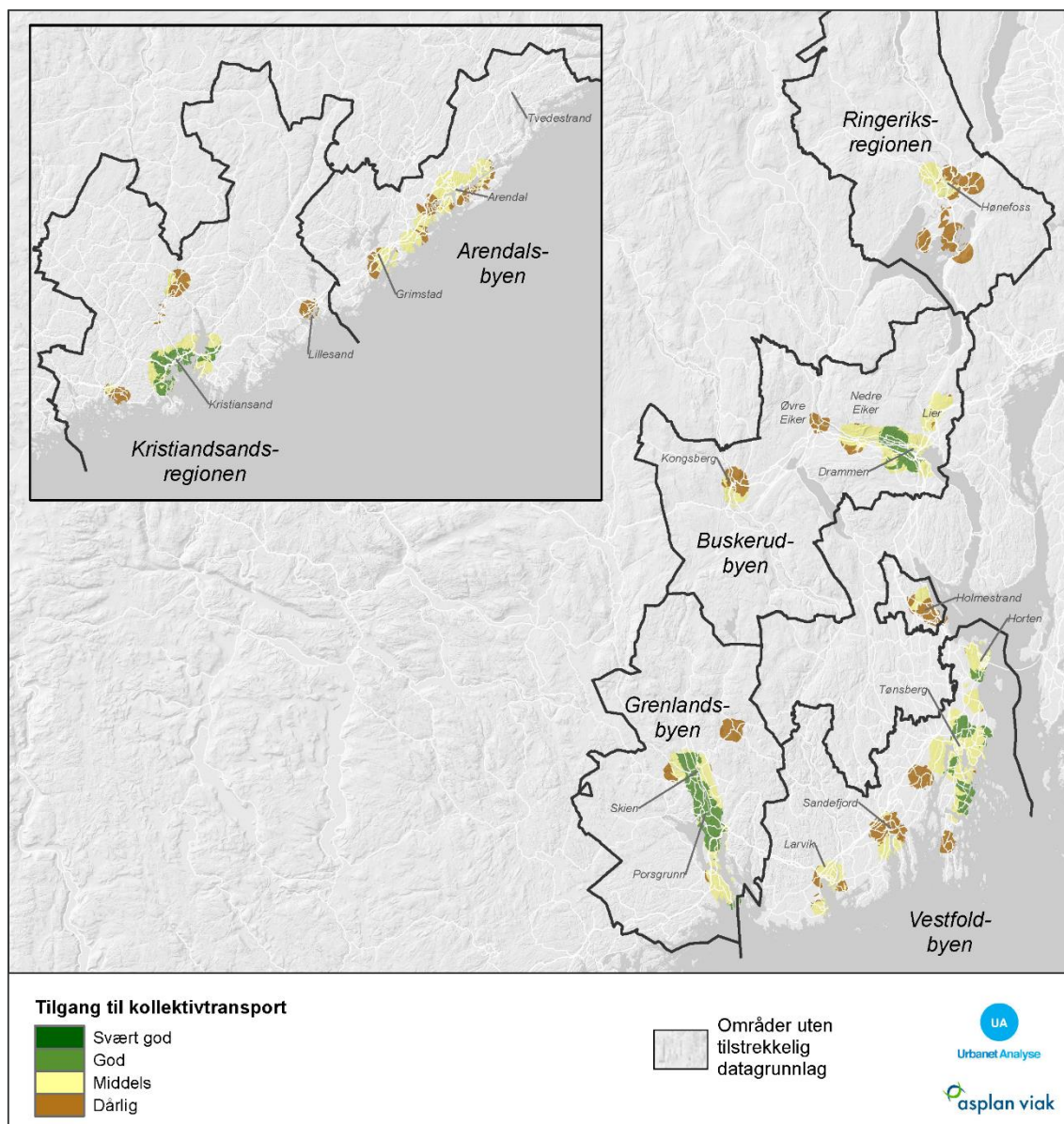
Basert på denne inndelingen ser vi at 18 % av befolkningen i Region sør har svært god tilgang til kollektivtransport, og 32 % har god tilgang. Tilgang til kollektivtransport har blitt noe bedre fra 2005 til i dag. Det er noe lavere andel med svært god tilgang til kollektivtransport blant befolkningen i Region sør enn på landsbasis.

Tilgang til kollektivtransport er best blant bosatte i Grenland. Her har 38 % svært god og 32 % god tilgang til kollektivtransport, og 12 % har dårlig eller svært dårlig tilgang. I Ringeriksregionen har hele 40 % dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransport, og i områdene utenfor byregionene har over 50 % dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransport.



Figur 3.11: Indeks for tilgang til kollektivtransport, prosent. RVU 2005-2013/14.

Kartet nedenfor viser befolkningens tilgang til kollektivtransport der de bor med utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå. Jo grønnere et område er skravert, jo bedre er tilgangen til kollektivtransport i området. I gule områder er tilgangen til kollektivtransport middels god, og den er dårlig i de røde områdene. Det kommer tydelig fram at tilgangen til kollektivtransport er bedre sentralt i byområdene enn ellers. Blant annet har litt over 50 % av befolkningen i Kristiansand sentrum svært god tilgang til kollektivtransport, og om lag 50 % av befolkningen i bybåndet i Grenland.



Figur 3.12: Befolkningens tilgang til kollektivtransport der de bor, basert på informasjon på grunnkrets nivå.

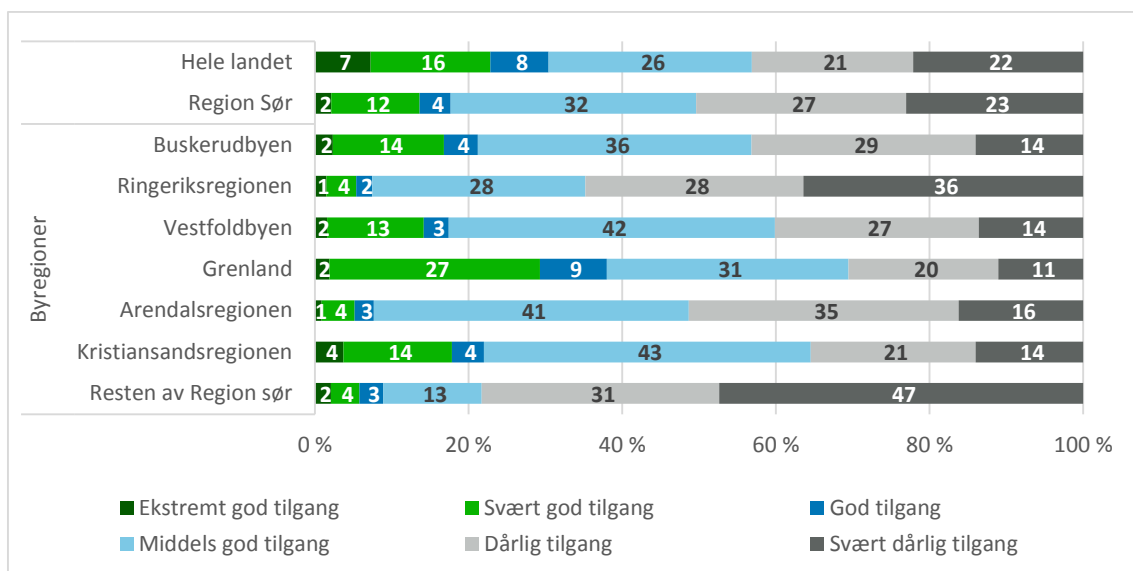
Definisjonen av hva som er et godt kollektivtilbud er i stadig utvikling, og det å ha under én kilometer til holdeplassen og avgangsfrekvens minst fire ganger kvalifiserer ikke nødvendigvis til å ha svært god tilgang til kollektivtransport i byområder.

Vi har gjort en ny inndeling av indeksen for tilgang til kollektivtransport. På denne måten kan vi skille ut den delen av befolkningen som har et ekstremt godt tilbud, som kan forventes å konkurrere godt mot bilen. Samtidig er definisjonen av hva som er et svært dårlig kollektivtilbud satt strengere enn i den opprinnelige indeksen. Blant annet er alle som har avgangsfrekvens sjeldnere enn én gang i timen plassert i kategorien svært dårlig tilgang.

Tabell 3.2: Oversikt over definisjonen av tilgang til kollektivtransport. Egenutviklet variabel.

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Ekstremt god	Svært god	Middels	Middels	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Den nye inndelingen gir ganske store utslag på hvordan befolkningen fordeler seg på indeksen. For Region sør sett under ett er det kun 2 % som har det vi har kalt ekstremt god tilgang til kollektivtransport, og 12 % som har svært god tilgang. I Kristiansandsregionen er det flest med ekstremt god tilgang (4 %). Samtidig ser vi at andelen med dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransporten, er høyere med denne inndelingen enn den tradisjonelle. I områdene utenfor byregionene har nesten 80 % et svært dårlig kollektivtilbud med den nye indeksen.



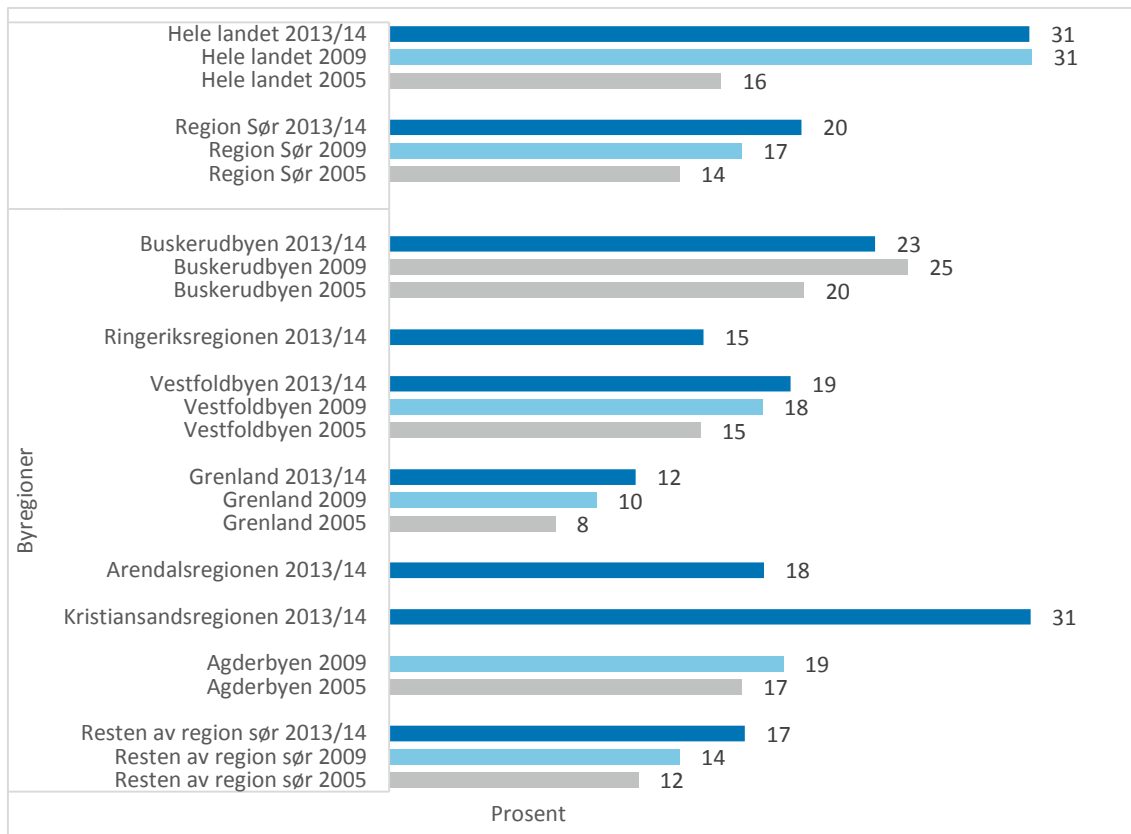
Figur 3.13: Ny indeks for tilgang til kollektivtransport, prosent. RVU 2013/14.

1 av 5 har periodekort eller lignende for kollektivtransport

Blant befolkningen i Region sør er det 20 % som har flerreisekort, periodekort eller lignende. Andelen har økt fra 2005 og 2009. Andelen med periodekort er lavere i Region sør enn på landsbasis, hvor 31 % har periodekort eller lignende for kollektivtransport.

Andelen med periodekort eller lignende er høyest blant bosatte i Kristiansandsregionen (31 %) og lavest blant bosatte i Grenland (12 %).

Det er en større andel personer med periodekort eller lignende i aldersgruppen 13-24 år, personer med grunnskoleutdanning, samt personer med lav inntekt. Også personer uten førerkort og bil, og personer uten tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver har periodekort i større grad enn andre.



Figur 3.14: Prosentandel av befolkningen som har flerreisekort, periodekort eller lignende for kollektivtransport. RVU 2005-2013/14.

3.4 Tilgang til sykkel og MC/moped

3 av 4 har tilgang til sykkel i brukbar stand

78 % av befolkningen i Region sør har tilgang til sykkel i brukbar stand. Dette tallet er stabilt fra 2005-2013/14. Andelen som har sykkel er høyest blant bosatte i Ringeriksregionen (82 %), og lavest i Buskerudbyen (75 %). Av de som har sykkel er det 1 % som oppgir at de har el-sykkel. I Kristiansandsregionen er det 2,4 % som har el-sykkel.

Det er en større andel med tilgang til sykkel blant personer i aldersgruppen 13-17 år og aldersgruppen 35-44 år, par med barn, yrkesaktive og personer med høy utdanning.

1 av 10 har tilgang til MC/moped

12 % av befolkningen på 16 år og eldre har tilgang til MC/moped. Andelen som har MC/moped er høyest blant bosatte i Kristiansandsregionen (15 %), utenfor byområdene (15 %) og i Ringeriksregionen (14 %). Andelen med tilgang til MC/moped er lavest blant bosatte i Buskerudbyen (9 %).

Det er en større andel med tilgang til MC/moped blant menn, personer i aldersgruppen 13-17 år, yrkesaktive, personer med lav utdanning, personer med lav personinntekt og høy personinntekt.

4 Reiseomfang og reisemønster

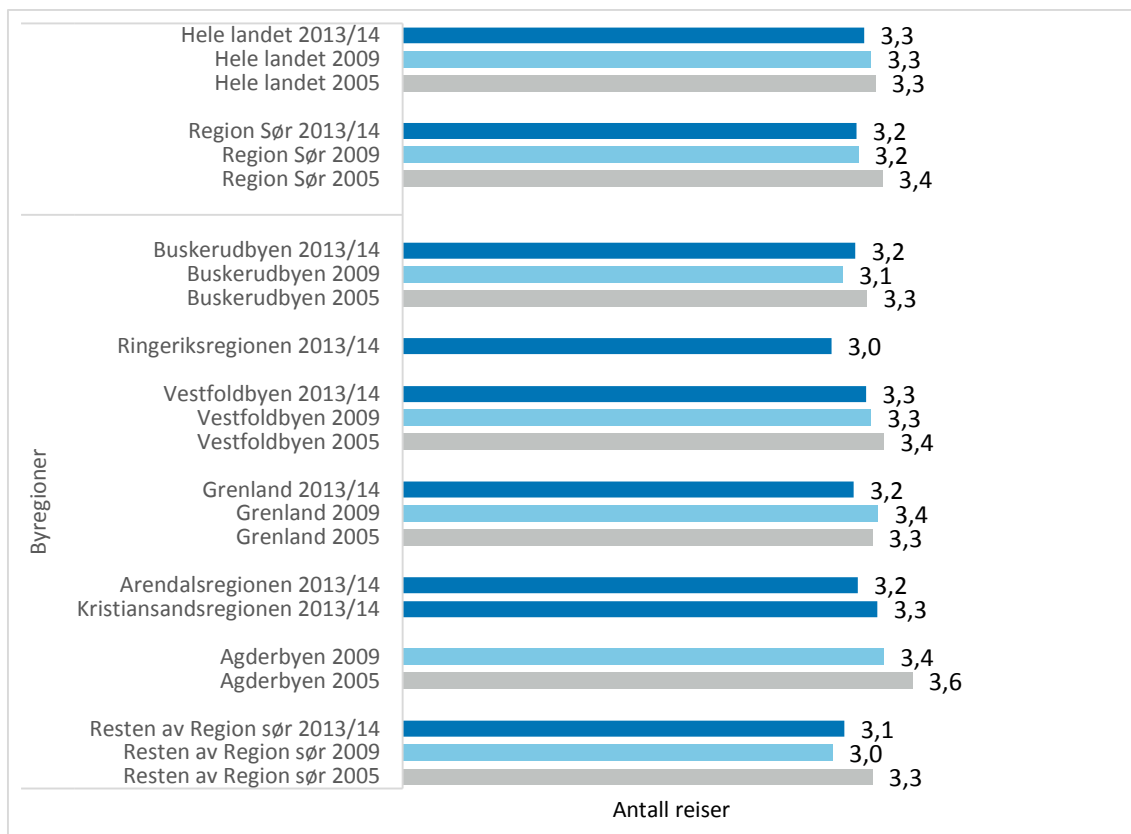
I dette kapitlet gis det en oversikt over reiseomfanget og reisemønsteret til befolkningen i Region sør. Det gis oversikt over hvor mye vi reiser, når vi reiser og hvor vi reiser. Oversikt over transportmiddelfordeling og reiseformål på reisene gis i kapittel 5 (transportmiddelfordeling) og kapittel 6 (reiseformål).

4.1 Reiseomfang og reiselengde på daglige reiser

Antall daglig reiser er stabilt over tid

10 % av befolkningen i Region sør foretok ingen reiser på registreringsdagen. Dette er en nedgang i forhold til tidligere år, da det i 2009 var 14 % som ikke reiste på registreringsdagen.

I snitt foretok befolkningen i Region sør 3,2 reiser per person per dag i 2013/14. Dette er en liten nedgang fra 2005 (3,4 reiser). Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag er omtrent lik i de ulike områdene, men er noe lavere i Ringeriksregionen og områdene utenfor byregionene enn i de øvrige områdene.



Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. 2005-2013/14.

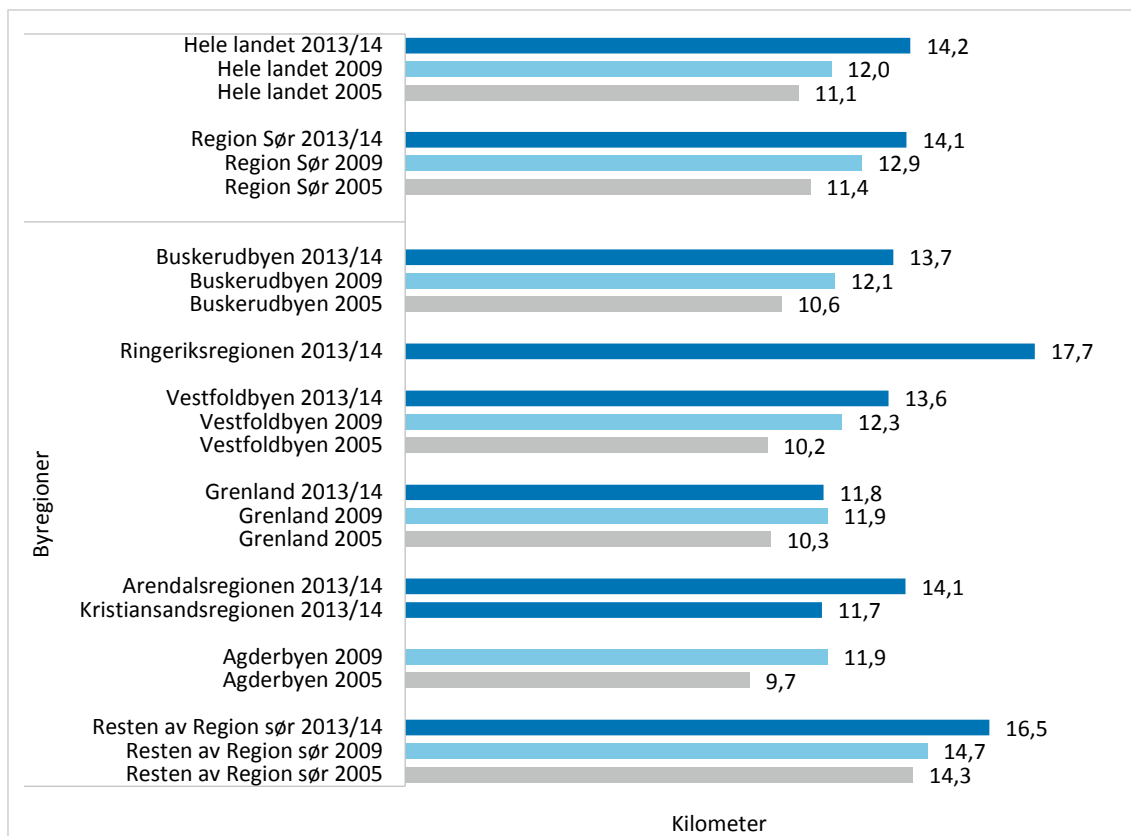
Gjennomsnittslengden per reise øker

Intervjupersonene spørres etter reiselengde og tidsbruk på reisene de har gjennomført. Det kan være vanskelig å anslå dette, og kvaliteten på oppgitt reiselengde kan være varierende (Stangeby 2000). Men vi kan anta at kvaliteten på disse svarene er den samme fra år til år, og at resultatene dermed er sammenlignbar over tid.

En gjennomsnittlig daglig reise i hele Region sør er på 14,1 kilometer, og den varer i 24 minutter. Dette er en økning fra foregående år, både når det gjelder reiselengde og tidsbruk per reise. I 2005 var gjennomsnittslengden per reise på 11,4 kilometer med en varighet på 21 minutter, mens i 2009 var en gjennomsnittlig reise på 11,4 kilometer og varte i 21 minutter. At reisene blir stadig lenger er en del av en nasjonal tendens (Hjorthol m.fl. 2014).

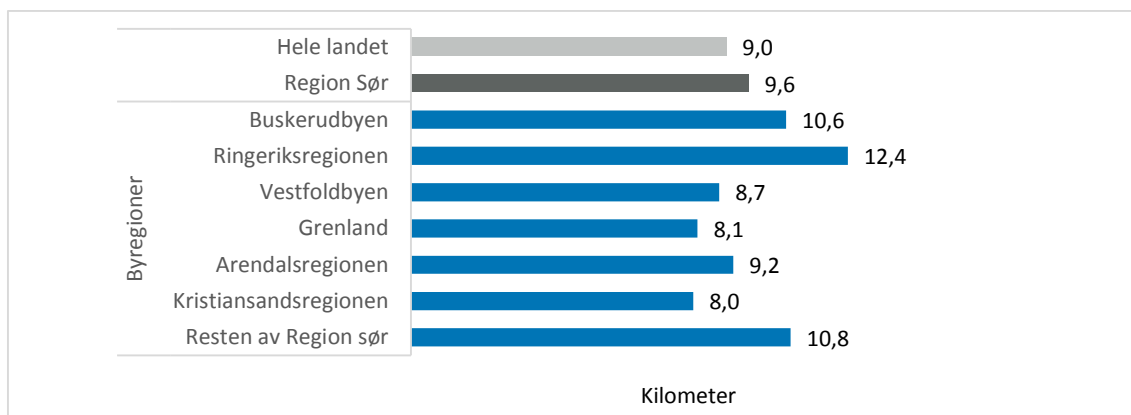
En gjennomsnittlig reise er lengst blant befolkningen i Ringeriksregionen (17,7 km) og i områdene utenfor byregionene (16,5 km), og kortest blant befolkningen i Grenland (11,8 km).

Gjennomsnittlig reiselengde er kortest blant kvinner, personer i aldersgruppen 13-17 år, ikke-yrkesaktive, personer med lav utdanning og med lav personinntekt. Den er også kortere blant de uten førerkort og tilgang til bil.



Figur 4.2: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise. RVU 2005-2013/14.

De aller fleste daglige reisene er korte. 12 % av reisene er mindre enn én kilometer, og 25 % er mellom én kilometer og 2,9 kilometer. 29 % av reisene er 10 kilometer eller mer. 2 % av de daglige reisene er på 10 mil eller mer, det vil si at de faller inn under definisjonen av lange reiser. Disse lange reisene trekker opp den gjennomsnittlige reiselengden. Dersom vi kun ser på reiser som er under 10 mil, ser vi at gjennomsnittlig reiselengde per reise reduseres til 9,0 kilometer. For eksempel blir lengden på en gjennomsnittsreise i Ringeriksregionen da på 12,4 kilometer.



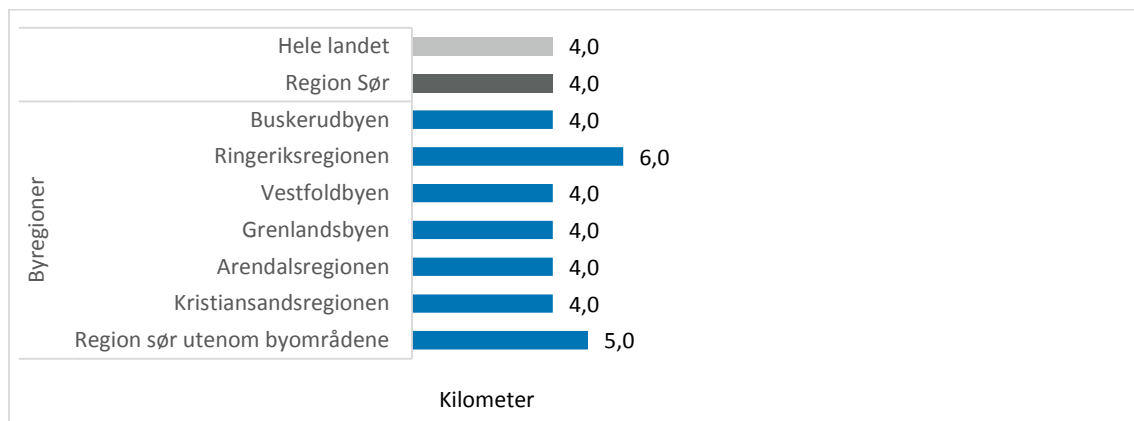
Figur 4.3: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise under 10 mil. RVU 2013/14.

Gjennomsnitt vs. median for å belyse reiselengde

Det er flere måter å presentere hva som er den «typiske» verdien på en variabel. Når det gjelder reiselengde og reisetid er det mest vanlig å bruke gjennomsnitt. Et annet mye brukt mål er medianen, som er verdien til det tallet som deler et utvalg i to deler. Fordelen ved å bruke median i forhold til gjennomsnitt, er at medianen er stabil overfor ekstreme observasjoner.

Når vi bruker median som mål på hva som er den typiske reiselengden, er bildet et helt annet enn når gjennomsnittet brukes. Den typiske reisen er da på 4 kilometer. Det vil si at halvparten av reisene er fire kilometer eller mindre, og halvparten av reisene er over fire kilometer. Bak en gjennomsnittlig reiselengde på 14,1 kilometer skjuler det seg noen få svært lange reiser som trekker snittet opp.

Det er fortsatt slik at den typiske reisen til befolkningen i Ringeriksregionen og i områdene utenfor byregionene er noe lenger.

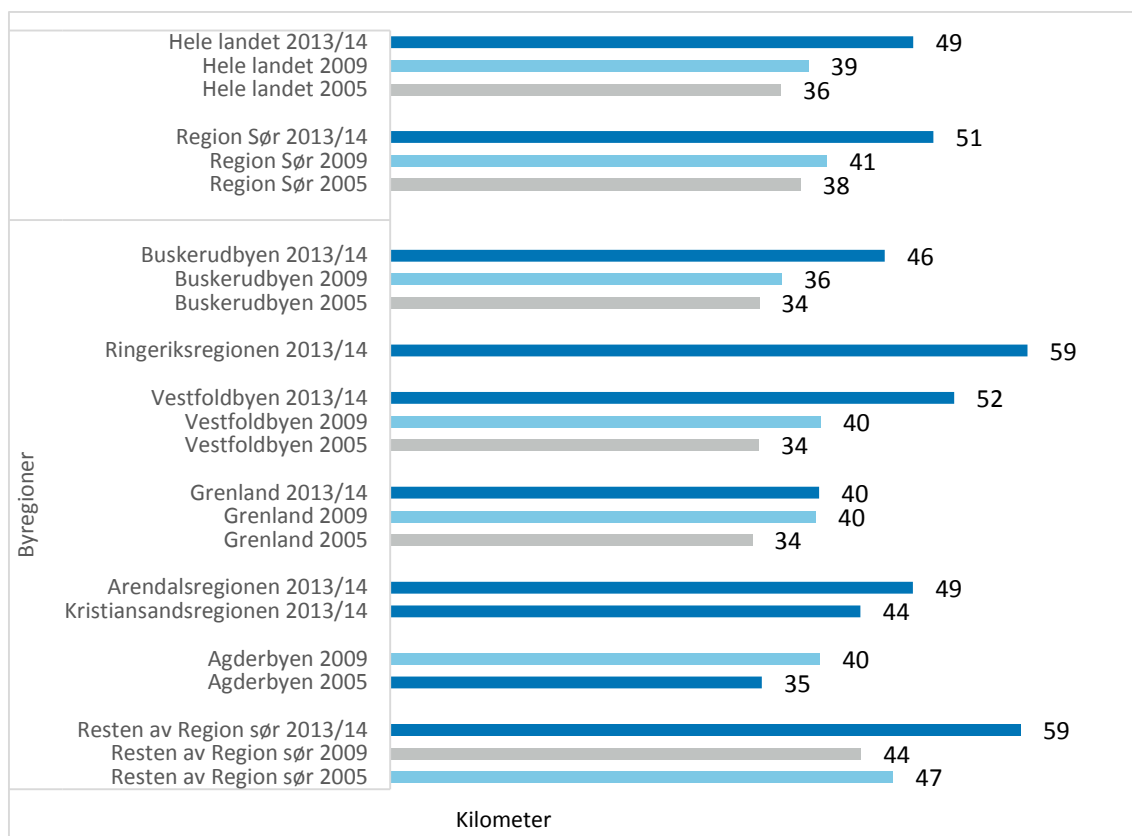


Figur 4.4: Median reiselengde (km) per reise. RVU 2013/14.

Vi reiser lenger per dag enn tidligere

Hver person i Region sør tilbakelegger 51 kilometer per dag i gjennomsnitt, og bruker 86 minutter på å reise. Dette er en økning på hele 10 kilometer fra 2009, noe som hovedsakelig skyldes at hver reise er lenger enn tidligere. Hver person i Grenland tilbakelegger 40 kilometer per dag i snitt, mens hver person i Ringeriksregionen og i områdene utenfor byregionene tilbakelegger 59 kilometer per dag i snitt.⁸

⁸ Dette tallet er beregnet ut fra gjennomsnittlig reiselengde for alle daglige reiser, og som vi har sett er gjennomsnittet svært sårbart for ekstremverdier. Dersom man kun ser på reiser under 10 mil, tilbakelegger hver person i Region sør 32 kilometer per dag, altså betydelig mindre.

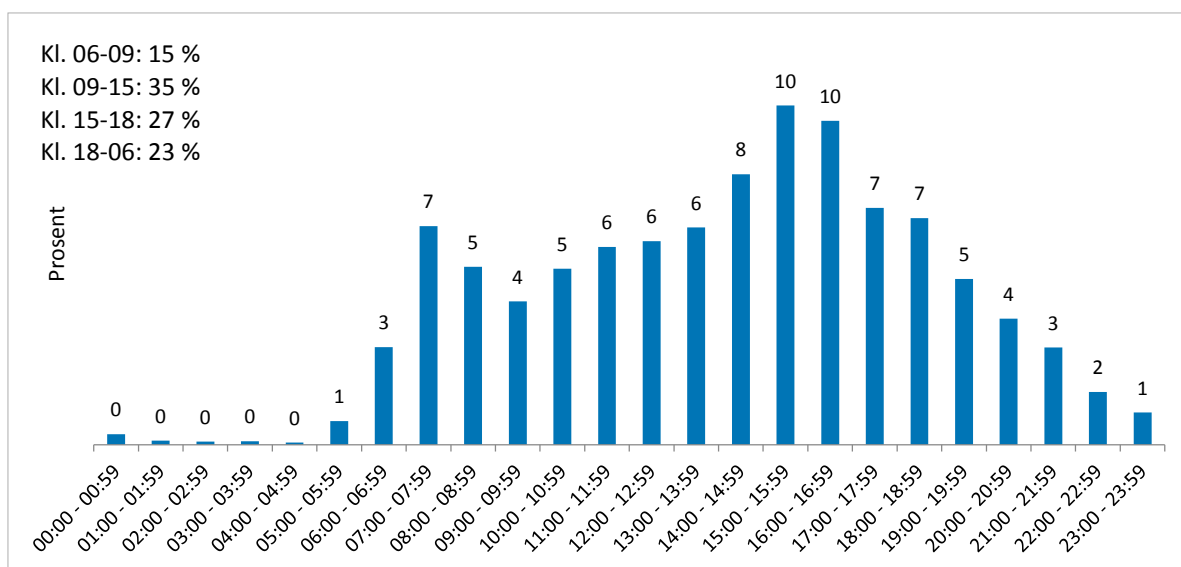


Figur 4.5: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per person per dag. RVU 2013/14.

4.2 Når foregår reisene?

Flere reiser foregår om ettermiddagen enn om morgenen

Fordeling av reisene over døgnet har endret seg lite i perioden 2005 - 2013/14. 15 % av reisene foregår i tidsrommet mellom kl. 06.00 og 08.59, og 27 % av reisene foregår i tidsrommet mellom kl. 15.00 og 17.59. 35 % av reisene foregår midt på dagen (kl. 09.00-04.59), og 23 % av reisene foregår om kvelden/natten (kl.18.00-05.59). Denne fordelingen er relativt lik i alle de seks byregionene som inngår i Region sør.



Figur 4.6: Daglige reiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Hele Region sør. RVU 2013/14.

Vi reiser mer på hverdager enn på helgedager

Vi foretar flere reiser per dag på hverdager enn på helgedager. For eksempel foretar en person som er bosatt i Region sør 3,6 reiser i snitt på en onsdag, mot 2,2 reiser på en søndag.

4.3 Hvor går reisene?

De fleste reisene foregår innad i egen byregion

Over 80 % av reisene foregår innad i egen byregion. Andel interne reiser er størst i Kristiansandsregionen (94 %), og lavest i Ringeriksregionen (81 %) og i Buskerudbyen (82 %). I disse to områdene går 9 % av reisene mellom byregionen og Oslo/Akershus.

Tabell 4.1: Reisestrømmer blant bosatte i hver enkelt byregion. RVU 2013/14.

	Buskerud-byen	Ringeriks-regionen	Vestfold-byen	Grenland	Arendals-regionen	Kristiansands-regionen
Internt i byregionen	82 %	81 %	90 %	87 %	90 %	94 %
Mellom byregionen og region sør for øvrig	2 %	1 %	1 %	3 %	4 %	2 %
Mellom byregionene og Oslo/Akershus	9 %	9 %	3 %	3 %	1 %	0 %
Mellom byregionen og landet for øvrig	3 %	5 %	3 %	3 %	2 %	2 %
Utenfor byregionen	5 %	4 %	3 %	3 %	3 %	2 %

5 Transportmiddelbruk

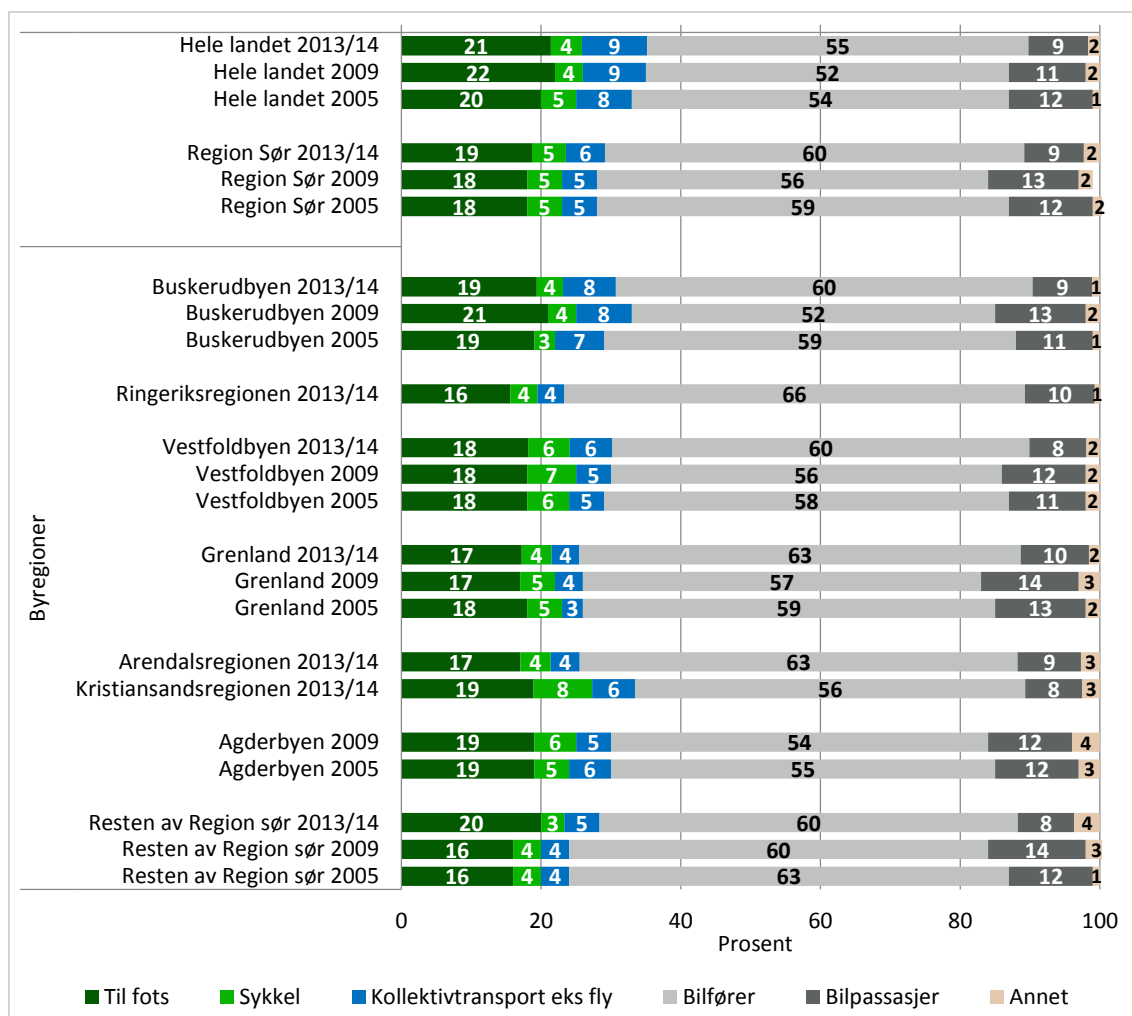
I dette kapitlet gis det en oversikt over befolkningens bruk av ulike transportmidler, og sentrale egenskaper ved reiser foretatt med ulike transportmidler, slik som reiselengde og reisetid.

5.1 Transportmiddelfordeling

Andelen reiser som bilfører har økt noe fra 2009 til 2013/14

Transportmiddelfordelingen har holdt seg relativt stabil i perioden 2005-2014, men med noen variasjoner. Fra 2009 til 2013/14 er det blant annet en økning i bilførerandelen, og en nedgang i bilpassasjerandelen. Dette er en gjennomgående tendens i alle byregionene i Region sør, og en tendens vi også ser nasjonalt (Hjorthol m.fl. 2014).

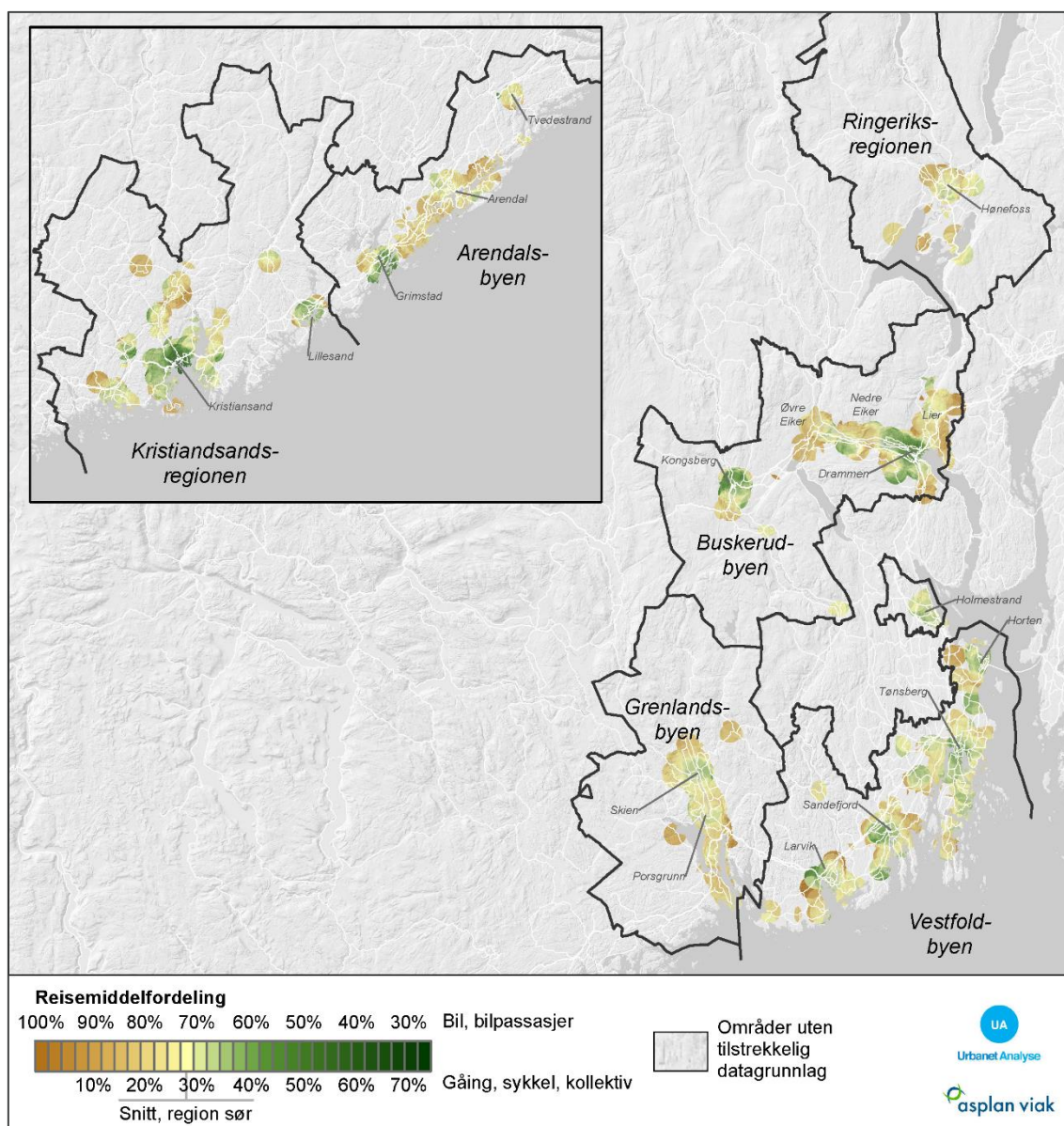
- **Gangturer:**
I hele Region sør er gangandelen på 19 %. Dette er noe lavere enn på landsbasis, hvor gangandelen er på 21 %. Gangandelen er noe lavere i Ringeriksregionen (16 %), enn i de øvrige byregionene.
- **Sykkelturer:**
Sykkelturer utgjør 5 % av alle de daglige reisene i Region sør, omtrent det samme som på landsbasis. Sykkelandelen er høyest i Kristiansandsregionen (8 %), og lavest i region sør utenom byområdene (3 %).
- **Kollektivreiser:**
Kollektivandelen er høyest i Buskerudbyen (8 %), og lavest i Ringeriksregionen, i Grenland og i Arendalsregionen (4 %). Kollektivandelen i hele Region sør er lavere enn på landsbasis (6 % vs. 9 %).
- **Bilreiser:**
6 av 10 reiser i Region sør er en bilførerreise. Bilførerandelen er høyest i Ringeriksregionen (66 %), og lavest i Kristiansandsregionen (56 %). Bilførerandelen i Region sør er høyere enn på landsbasis (60 % vs. 55 %). 9 % av reisene er en bilpassasjerreise. Både bilførere og bilpassasjerer ble bedt om å oppgi hvor mange personer det var i bilen på bilreisene de foretok. Gjennomsnittlig antall personer i bilen var på 1,6 i 2013/14, en liten nedgang fra tidligere år. I 2009 og 2005 var det i snitt 1,7 personer per bil.



Figur 5.1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser, prosent. RVU 2005-2013/14.

Kartet nedenfor viser transportmiddelfordelingen basert på informasjon på grunnkrets nivå, for å få fram nyanser som ikke kommer fram i sonestrukturen. Jo grønnere et område er skravert, jo høyere er andelen av reisene som foregår med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektivtransport). I områder som er skravert i gult er andelen miljøvennlige transportmidler lik som gjennomsnittet for hele Region sør, mens områder i brunt har en høyere andel bilbaserte reiser. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser tydelig at andelen miljøvennlige transportmidler er høyest i sentrumsområdene enn i områder utenfor sentrum. For eksempel er det en gangandel på 34 % og en sykkelandel på 19 % blant bosatte i Kristiansand sentrum, mot 13-18 % gangandel og 6-7 % sykkelandel i kommunen for øvrig. Også bosatte i Drammen sentrum har en høy gangandel (33 %), mot 15-20 % i områdene utenfor sentrum.



Figur 5.2: Reisemiddelfordeling blant befolkningen i Region sør, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2013/14.

Tabellen nedenfor viser hvordan kollektivreisene fordeler seg på buss, tog og andre kollektive transportmidler. For hele Region sør utgjør buss nesten 70 % av alle kollektivreisene, mens tog utgjør 19 %. 13 % er annen kollektivtransport, enten drosje, båt eller T-bane-/trikkereiser foretatt andre steder. Blant bosatte i Buskerudbyen utgjør tog 42 % av kollektivreisene. Også i Vestfoldbyen utgjør tog en viss andel av den samlede kollektivtransporten.

Tabell 5.1: Ulike kollektive transportmidlers andel av kollektivtransporten. RVU 2013/14.

	Buss	Tog	Annet koll	Samlet kollektivandel
Region sør	67 %	19 %	13 %	6 %
Buskerudbyen	52 %	42 %	6 %	8 %
Ringeriksregionen	86 %	6 %	8 %	4 %
Vestfoldbyen	61 %	20 %	19 %	6 %
Grenland	77 %	8 %	15 %	4 %
Arendalsregionen	76 %	1 %	23 %	4 %
Kristiansandsregionen	87 %	2 %	11 %	4 %

Demografiske forskjeller i transportmiddelbruk

- Gangturer:**
 Det er størst andel gangturer blant kvinner, personer i alderen 13-17 år og 75 år og eldre, enslige, ikke-yrkesaktive, personer med lav utdanning og lav personinntekt. Det er også størst gangandel blant de uten førerkort og tilgang til bil, de uten p-plass ved egen bolig, og de uten tilgang til p-plass hos arbeidsgiver.
- Sykkelturer:**
 Det er størst andel sykkelturer blant personer i alderen 13-17 år, personer med lav utdanning, personer med lav og med høy personinntekt. Det er også størst sykkelandel blant de uten førerkort og uten tilgang til bil, og de uten gratis p-plass hos arbeidsgiver.
- Kollektivreiser:**
 Det er størst andel kollektivreiser blant personer i alderen 13-17 år, personer med lav utdanning og lav personinntekt. Det er også størst kollektivandel blant de uten førerkort og uten tilgang til bil, samt de uten tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver.
- Bilførerreiser:**
 Det er størst andel bilførerreiser blant menn, personer i alderen 35-54 år, enslige med barn, yrkesaktive, personer med utdanning over grunnskolenivå, og personer med middels til høy personinntekt. Det er også størst bilførerandel blant de med tilgang til flere biler, de med tilgang til parkering ved egen bolig, og de med tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver.
- Bilpassasjerreiser:**
 Det er størst andel bilpassasjerreiser blant kvinner, personer i alderen 13-17 år, personer med flere voksne i husholdningen, ikke-yrkesaktive, personer med lav utdanning, og personer med lav personinntekt. Det er også størst bilpassasjerandel blant de uten førerkort og uten tilgang til bil, og de uten tilgang til p-plass hos arbeidsgiver.

Antall daglige reiser med ulike transportmidler

Det gjennomsnittlige antall reiser per person per dag i Region sør ligger i overkant av tre reiser per dag. Når vi fordeler disse reisene på transportmiddel, foretar en gjennomsnittlig person i Region sør 0,60 gangturer per dag, 0,15 sykkelturer per dag, 0,18 kollektivreiser per dag, 1,92

bilturer som sjåfør per dag, og 0,27 reiser som bilpassasjer per dag. I tillegg foretas det 0,07 reiser med andre transportmidler, som f.eks. fly.

Gjennomsnittlig antall kollektivreiser per person per dag, er en god del høyere blant bosatte i Buskerudbyen (0,24) enn i de øvrige byregionene. Gjennomsnittlig antall gangturer er færre i Ringeriksregionen (0,47) enn i de øvrige byområdene, og gjennomsnittlig antall sykkelture er høyere i Kristiansandsregionen (0,28) enn i de øvrige byområdene.

Tabell 5.2: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag fordelt på hovedtransportmiddel, blant bosatte i Region sør. RVU 2013/14.

	Alle reiser	Til fots	Sykkel	Kollektiv-transport (eks fly)	Bilfører	Bil-passasjer	Annet
Hele landet	3,25	0,69	0,15	0,30	1,77	0,28	0,05
Region Sør	3,20	0,60	0,15	0,18	1,92	0,27	0,07
Buskerudbyen	3,19	0,62	0,12	0,24	1,90	0,27	0,04
Ringeriksregionen	3,02	0,47	0,12	0,12	1,99	0,30	0,02
Vestfoldbyen	3,26	0,59	0,19	0,20	1,95	0,27	0,06
Grenland	3,18	0,55	0,14	0,13	2,01	0,31	0,05
Arendalsregionen	3,21	0,55	0,14	0,13	2,01	0,29	0,09
Kristiansandsregionen	3,34	0,63	0,28	0,21	1,87	0,27	0,08
Resten av Region sør	3,11	0,62	0,10	0,16	1,86	0,25	0,11

5.2 Reiselengde og tidsbruk

Kollektivreisene er de lengste reisene

En gjennomsnittlig reise blant bosatte i Region sør er på 14,1 kilometer, og tar 24 minutter. Det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med ulike transportmidler.

- **Gangturer:**
Gangturene er de korteste reisene, og i hele Region sør en gjennomsnittlig gangtur på 2,0 kilometer. En gjennomsnittlig gangtur tar likevel omtrent like lang tid som andre reiser: 23 minutter. Den gjennomsnittlige gangturen er omtrent like lang i alle områdene.
- **Sykkelturer:**
For hele Region sør er en gjennomsnittlig sykkelstur på 4,7 kilometer, og tar 17 minutter. En gjennomsnittlig sykkelstur er lengst i Ringeriksregionen (8,2 km), og kortest i Buskerudbyen (3,9 km) og i området utenfor byregionene (3,1 km).
- **Kollektivreiser:**
Kollektivreisene er i snitt de lengste reisene. Selv når vi tar ut fly er en gjennomsnittlig kollektivreise på 29,8 kilometer, hele Region sør sett under ett. Dette er en del lenger enn landsgjennomsnittet på 20,4 kilometer. En gjennomsnittlig kollektivreise tar også lengst tid: 54 minutter. Blant de seks byregionene er en gjennomsnittlig kollektivreise lengst i Vestfoldbyen (32,1 km) og Ringeriksregionen (29,8 km). Aller lengst er imidlertid

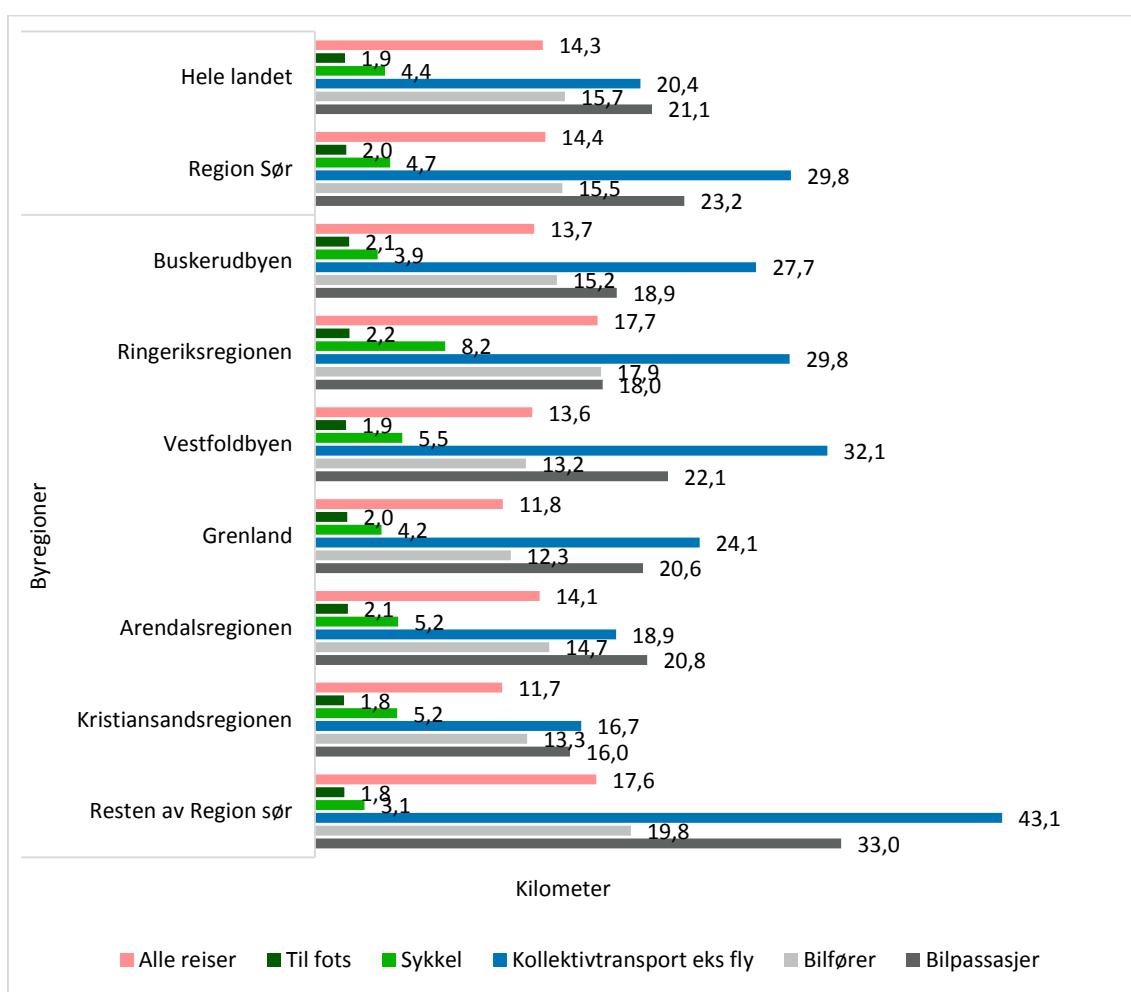
kollektivreisene i området utenfor byregionene (43,1 km). En gjennomsnittlig kollektivreise er kortest i Kristiansandsregionen (16,7 km).

- **Bilførerreiser:**

En gjennomsnittlig bilreise som bilfører er på 15,5 kilometer hele Region sør sett under ett, og tar 21 minutter. Her er det relativt små forskjeller mellom byregionene, men en gjennomsnittlig bilførerreise er lengst i Ringeriksregionen (17,9 km) og i området utenfor byregionene (19,8 km), og kortest i Grenland (12,3 km).

- **Bilpassasjerreiser:**

En gjennomsnittlig reise som bilpassasjer er noe lenger enn bilførerreisen. I Region sør sett under ett er den på 23,2 km i snitt, og tar 28 minutter. Bilpassasjerreisen er lengst i Vestfoldbyen (32,1 km) og området utenfor byregionene (33,0 km), og kortest i Kristiansandsregionen (16,0 km).

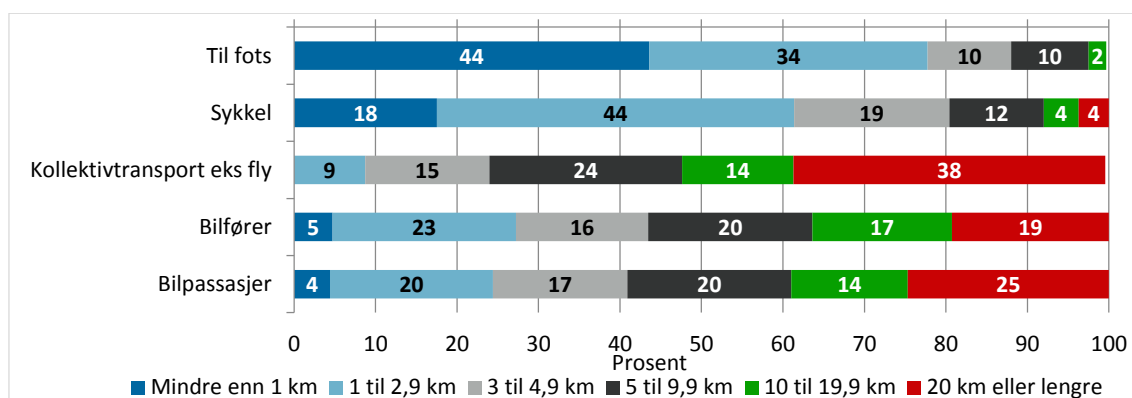


Figur 5.3: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise fordelt på transportmiddel, alle daglige reiser. RVU 2013/14.

3 av 10 bilreiser er under tre kilometer

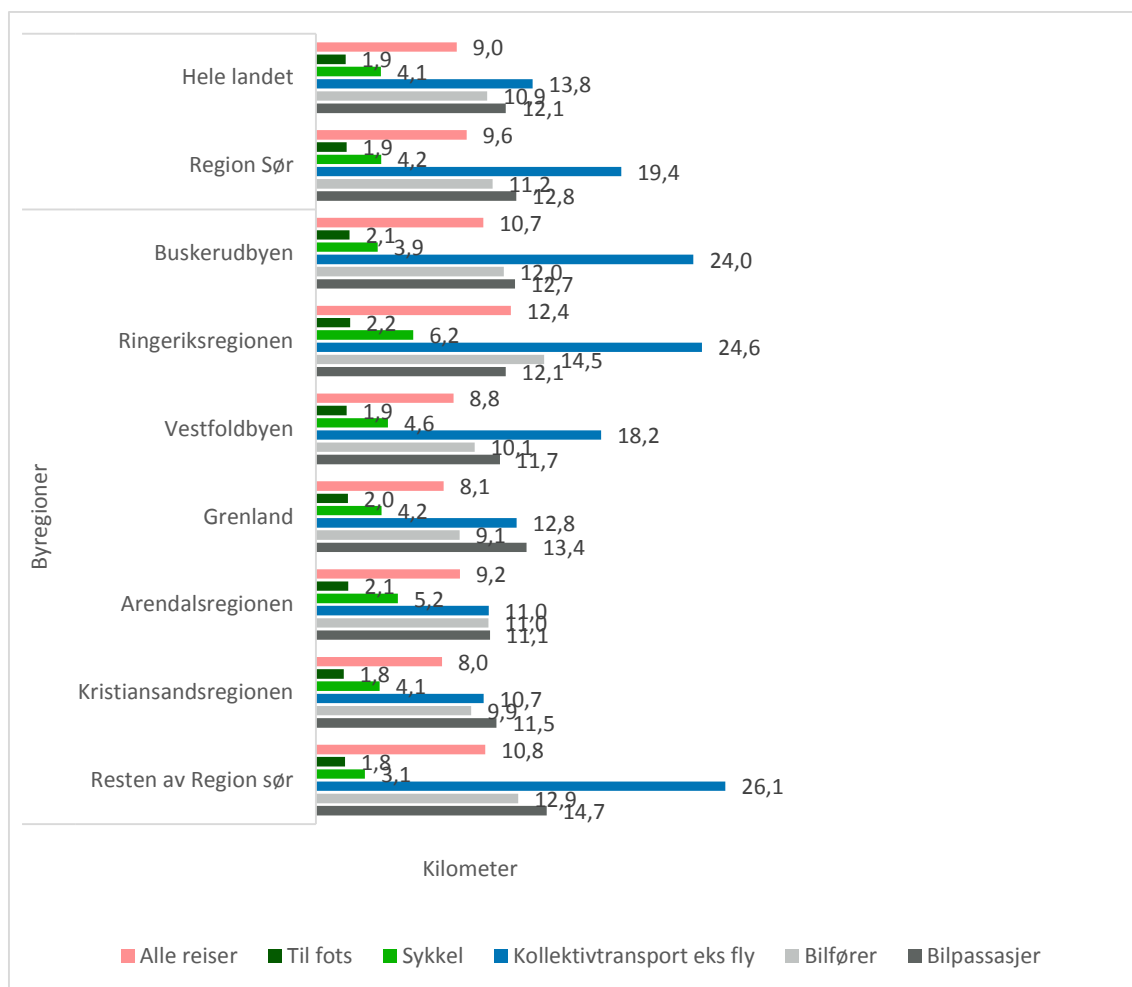
Figuren nedenfor viser hvor stor andel av reiser med de ulike transportmidlene som er av ulik lengde, blant de bosatte i hele Region sør.

- **Gangturer:** De fleste gangturene er korte. 44 % er mindre enn 1 kilometer, og til sammen er nesten 80 % av gangturene under 3 kilometer.
- **Sykkelturer:** 18 % av sykkelturene er under 1 kilometer, og 44 % er mellom 1 – 2,9 kilometer. Til sammen er 62 % av sykkelturene under 3 kilometer. 8 % av sykkelturene er 10 kilometer eller mer.
- **Kollektivreiser:** Svært få av kollektivreisene er korte. 9 % er under 3 kilometer, og til sammen 24 % er under 5 kilometer. 38 % av kollektivreisene er 20 kilometer eller mer.
- **Bilførerreiser:** 5 % av bilførerreisene er under 1 kilometer, og til sammen 28 % er under 3 kilometer. 36 % av bilførerreisene er over 10 kilometer.
- **Bilpassasjerreiser:** 4 % av bilpassasjerreisene er under 1 kilometer, og til sammen er 24 % under 3 kilometer. 39 % av bilpassasjerreisene er over 10 kilometer. Når gjennomsnittlig reiselengde for bilpassasjerreisene likevel er lenger enn for bilførerreisene, skyldes dette at et større antall av reisene er svært lange.



Figur 5.4: Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde, etter hovedtransportmiddel. Hele Region sør. RVU 2013/14.

De få, lange daglige reisene trekker opp den gjennomsnittlige reiselengden. Neste figur viser gjennomsnittlig reiselengde når reiser over 10 mil utelates. Gjennomsnittlig reiselengde for både kollektivreisen, bilførerreisen og bilpassasjerreisen går da ned. Men det er særlig reiselengden til bilpassasjerreisene som går ned, fra 21,1 km i snitt til 12,1 km i snitt, og bilpassasjerreisen og bilførerreisen er tilnærmet like.



Figur 5.5: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise fordelt på transportmiddel, daglige reiser under 10 mil. RVU 2013/14.

Gjennomsnitt versus medianverdi

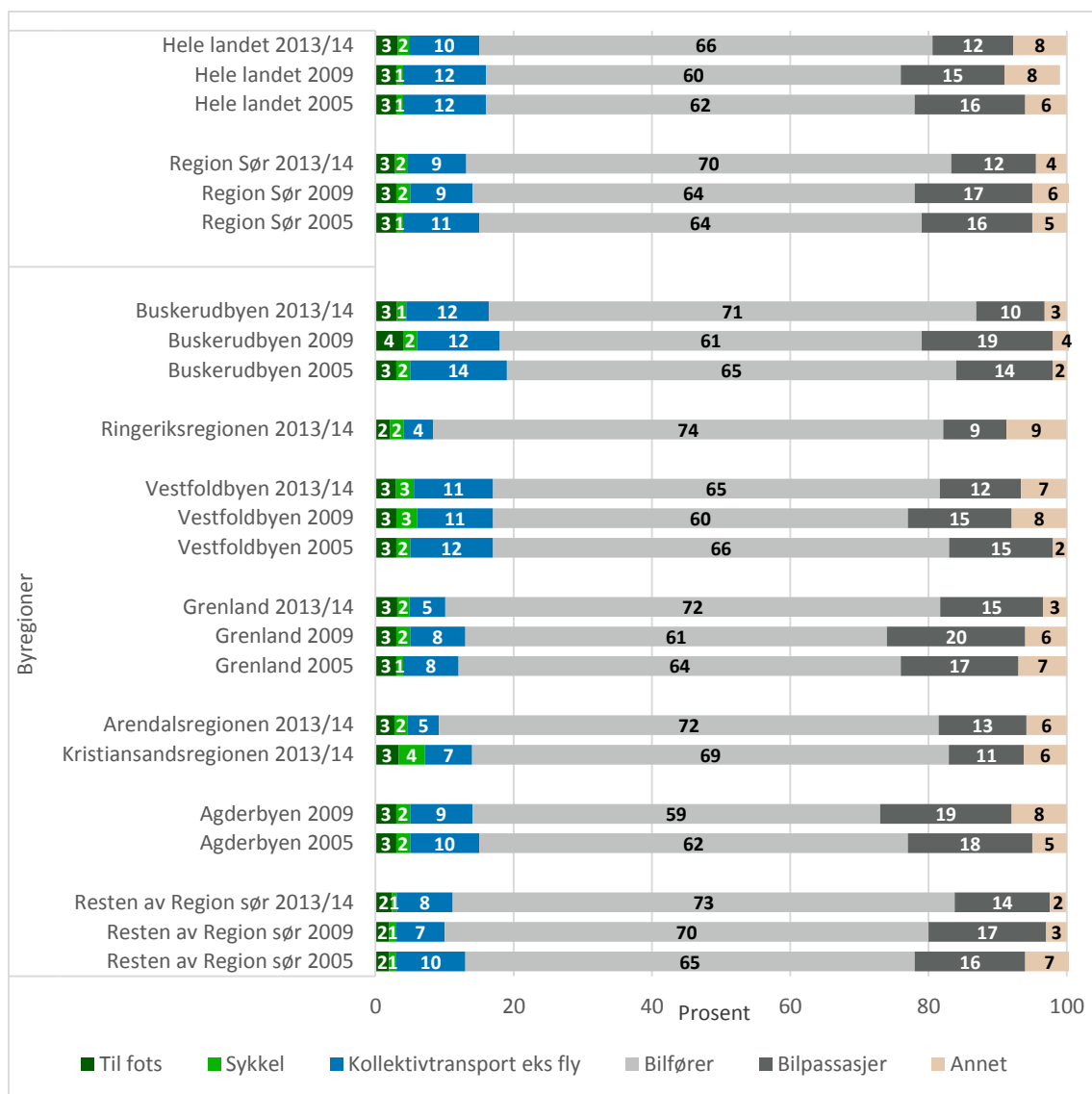
Tabellen nedenfor viser medianverdien som mål for den typiske reiselengden. Dette påvirker reiselengden til alle transportmidlene, og den typiske reisen framstår kortere enn når vi baserer oss på gjennomsnittet. Dette gjelder særlig kollektivreisen, som har medianverdi på 10 kilometer, og en gjennomsnittsverdi på 29,8 kilometer.

Tabell 5.3: Median reiselengde (km) per reise, fordelt på transportmiddel. RVU 2013/14.

	Alle reiser	Til fots	Sykkkel	Kollektiv-transport (eks fly)	Bilfører	Bil-passasjer
Hele landet	4.0	1.0	2.0	8.0	5.0	6.0
Region Sør	4.0	1.0	2.0	10.0	5.7	6.0
Buskerudbyen	4,0	1.0	2.0	12.0	5.5	5.5
Ringeriksregionen	6.0	1.0	2.0	12.0	8.0	6.0
Vestfoldbyen	4.0	1.0	2.0	8.0	5.0	5.0
Grenland	4.0	1.0	2.0	6.0	5.0	6.0
Arendalsregionen	4.0	1.0	2.5	7.0	5.8	6.4
Kristiansandsregionen	4.0	1.0	2.0	8.0	6.0	7.0
Resten av Region sør	4.0	1.0	2.0	24.0	7.0	8.0

Bilførerreiser utgjør 70 % av transportarbeidet

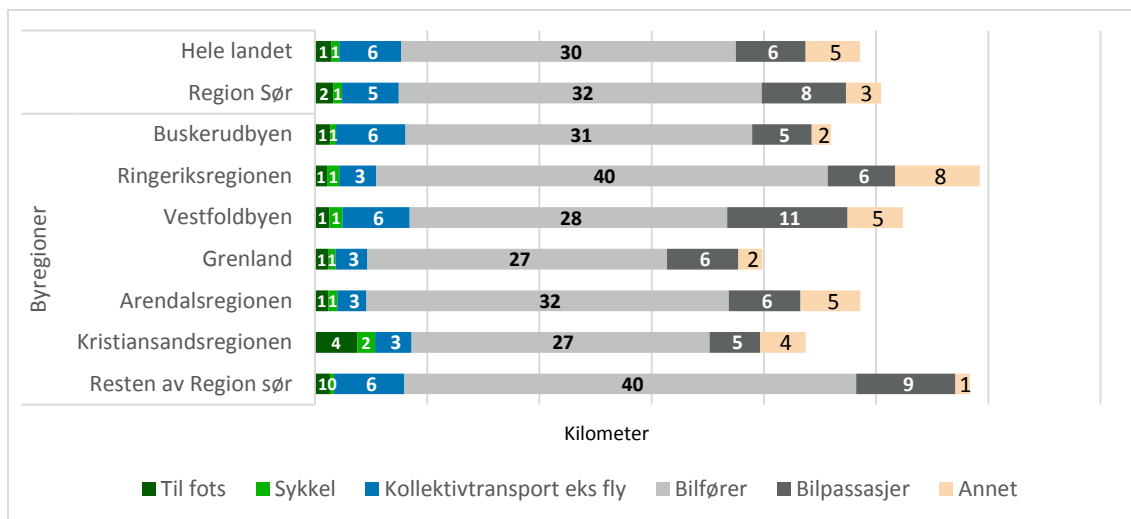
Gangreisene er mange, men korte. De utgjør dermed kun 3 % av det daglige transportarbeidet målt i antall kilometer. Bilførerreiser utgjør 70 % av transportarbeidet, mens bilpassasjerreiser utgjør 12 %. Fordelingen er relativt lik i alle områdene som inngår i Region sør, men det er en noe større andel av det totale transportarbeidet som foregår med bil i Ringeriksregionen (74 %) sammenlignet med de andre områdene, og en noe mindre andel i Vestfoldbyen (65 %).



Figur 5.6: Hovedtransportmidlenes andel av transportarbeidet målt i antall kilometer, alle daglige reiser. Prosent. RVU 2005-2013/14.

Hver person reiser 32 kilometer som bilfører hver dag

Hver person i Region sør tilbakelegger 51 kilometer per dag i gjennomsnitt, og bruker 86 minutter på å reise. Dette er en økning på hele 10 kilometer fra 2009, noe som i hovedsak skyldes at hver reise er blitt noe lenger. Av denne distansen er 32 kilometer bilførerreiser og 8 kilometer er bilpassasjerreiser. De lengste reiselengdene som bilfører finner vi blant bosatte i Ringeriksregionen, og i området utenfor byregionene (40 kilometer per person per dag). En gjennomsnittsperson reiser 5 kilometer per dag med kollektivtransport, går 1,6 kilometer, og sykler 0,8 kilometer.

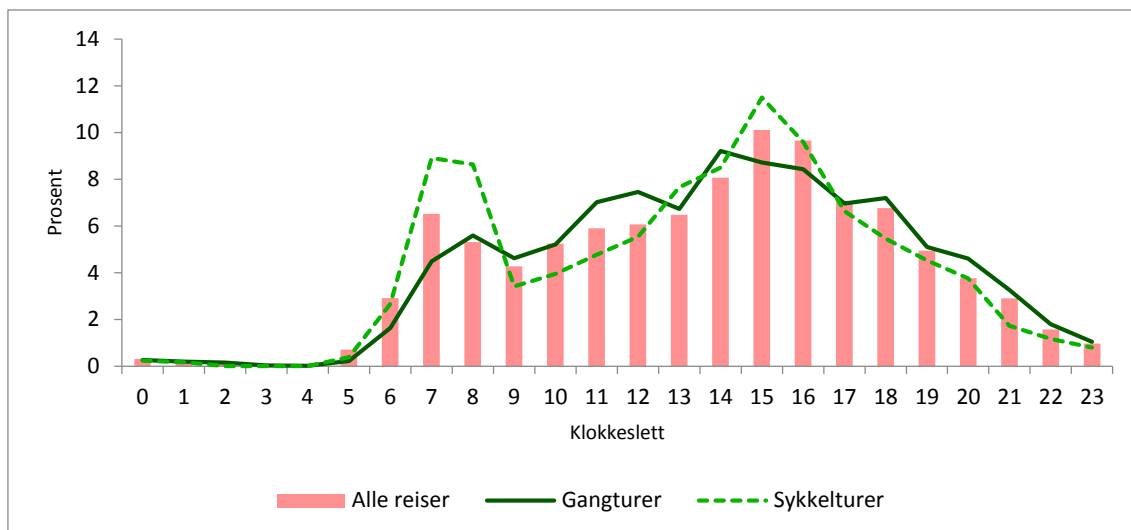


Figur 5.7: Gjennomsnittlig daglig reiselengde per transportmiddel per person. Prosent. RVU 2013/14.

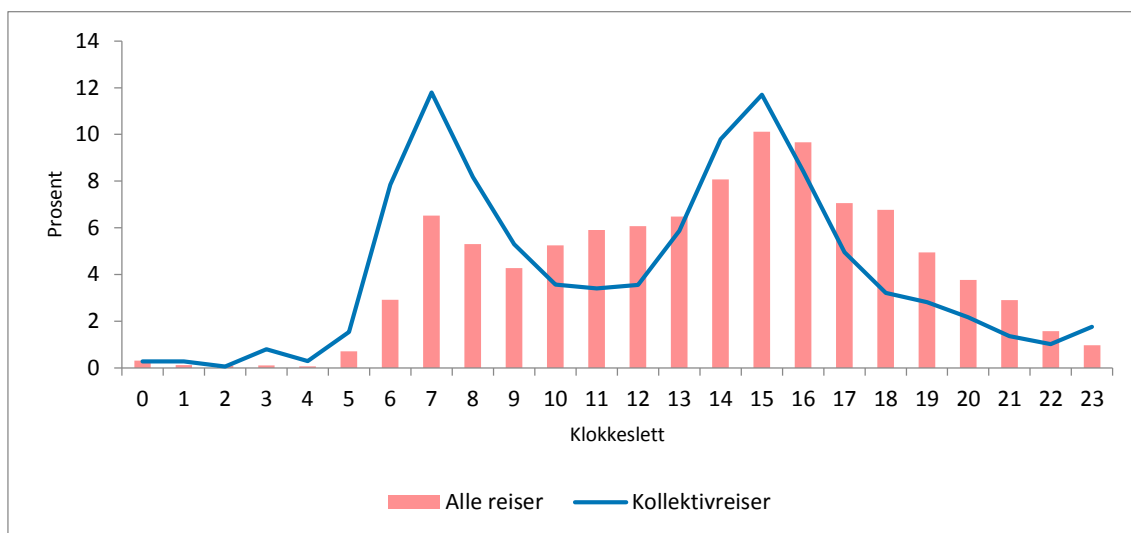
5.3 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel

Figurene på neste side viser når på døgnet reiser med ulike transportmidler foregår.

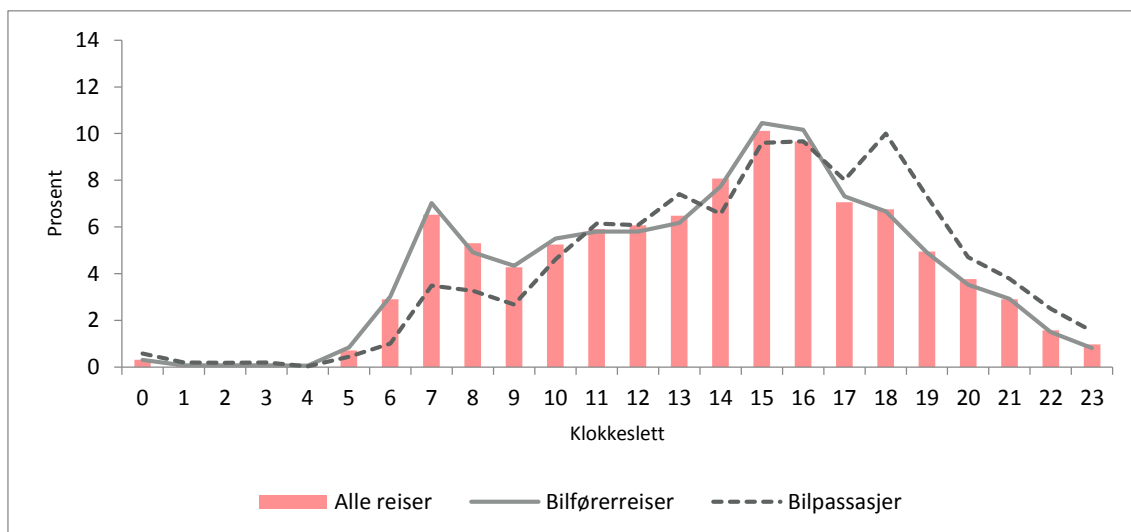
- Gangturer:**
 Gangturene er relativt jevnt fordelt over døgnet, og er uten rushtidstopper. 12 % av gangturene foregår mellom klokken 06.00-08.59, 40 % mellom kl. 09.00-14.59, 24 % mellom klokken 15.00-17.59, og 24 % på kveldstid/natt.
- Sykkelturer:**
 Sykkelturene har en annen fordeling enn gangturene, med mer tydelige rushtidstopper. 20 % av sykkelturene foregår mellom klokken 06.00-08.59, 34 % mellom kl. 09.00-14.59, 28 % mellom klokken 15.00-17.59, og 18 % på kveldstid/natt.
- Kollektivreiser:**
 Fordelingen av kollektivreiser har også markerte rushtidstopper. 28 % av kollektivreisene foregår klokken 06.00-08.59, og 25 % mellom klokken 15.00-17.59. Videre foregår 31 % av kollektivreisene på dagen mellom disse rushtidstoppene, og 16 % på kveldstid/natt.
- Bilførerreiser:**
 Bilførerreisene følger i stor grad fordelingen til alle reiser, siden de utgjør den største andelen av reisene. 15 % av bilførerreisene foregår klokken 06.00-08.59, og 28 % mellom klokken 15.00-17.59. Videre foregår 35 % av bilførerreisene på dagen mellom disse rushtidstoppene, og 22 % på kveldstid/natt.
- Bilpassasjerreiser:**
 Bilpassasjerreisene har en noe annerledes profil enn bilførerreisene, med et større tyngdepunkt på ettermiddagen. Bare 8 % av passasjerreisene foregår mellom kl. 06.00 og 08.59.



Figur 5.8: Daglige gang- og sykkelreiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Region sør. RVU 2013/14.



Figur 5.9: Daglige kollektivreiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Region sør. RVU 2013/14.



Figur 5.10: Daglige bilreiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Region sør. RVU 2013/14.

6 Reiseformål og transportmiddelbruk

I dette kapitlet gir vi en oversikt over formålet til de daglige reisene, og sentrale egenskaper ved reisene til ulike formål: transportmiddelbruk, reiselengde og når reisen foretas. Avsnitt 6.1 gir en oversikt, mens hvert reiseformål beskrives mer i detalj i avsnitt 6.2 – 6.8.

6.1 Oversikt over reiseformål

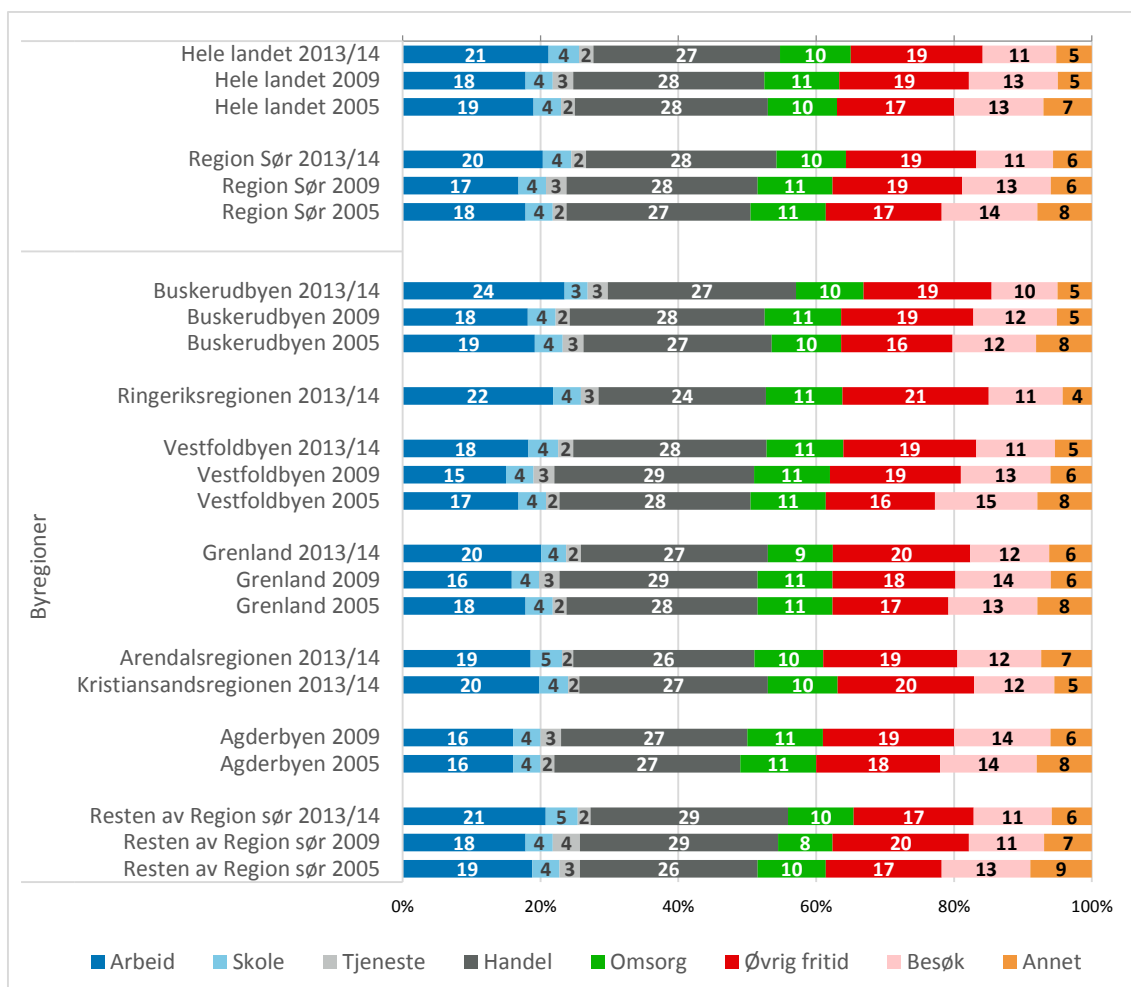
Om lag 1 av 3 reiser er en handle-/servicereise

Reiseformålene for de daglige reisene har endret seg lite i løpet av perioden fra 2005 til 2013/14, men det er en viss økning i andelen arbeidsreiser. Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og deretter følger arbeidsreiser. I Region sør er 28 % av reisene en handle- eller servicereise, og 20 % er en arbeidsreise. 1 av 10 reiser er en følge- eller omsorgsreise, 1 av 10 reiser er en besøksreise, og 19 % er øvrige fritidsreiser.

Fordelingen mellom reiseformålene er svært lik i de forskjellige områdene i Region sør. Men Buskerudbyen har en noe høyere andel av arbeidsreiser (24 %). Det er også her andelen arbeidsreiser har økt mest fra 2009 til 2013/14.

Reiseformål er definert på følgende måte:

- *Arbeidsreiser*: reiser til/fra arbeid
- *Skolereiser*: reiser til/fra skole/studiested
- *Tjenestereiser*: reiser i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
- *Handle- og servicereiser*: innkjøp av dagligvarer, alle andre innkjøp, service/diverse ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
- *Omsorgs- og følgereiser*: hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser
- *Besøk*: privat besøk hos familie, venner, sykebesøk
- *Øvrige fritidsreiser*: fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer), fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.), organiserte fritidsaktiviteter som utøver, gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund, vedlikehold, dugnadsarbeid el. utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, dugnad etc.), annen fritid og rekreasjon, ferie- og helgereiser (korte og lange)

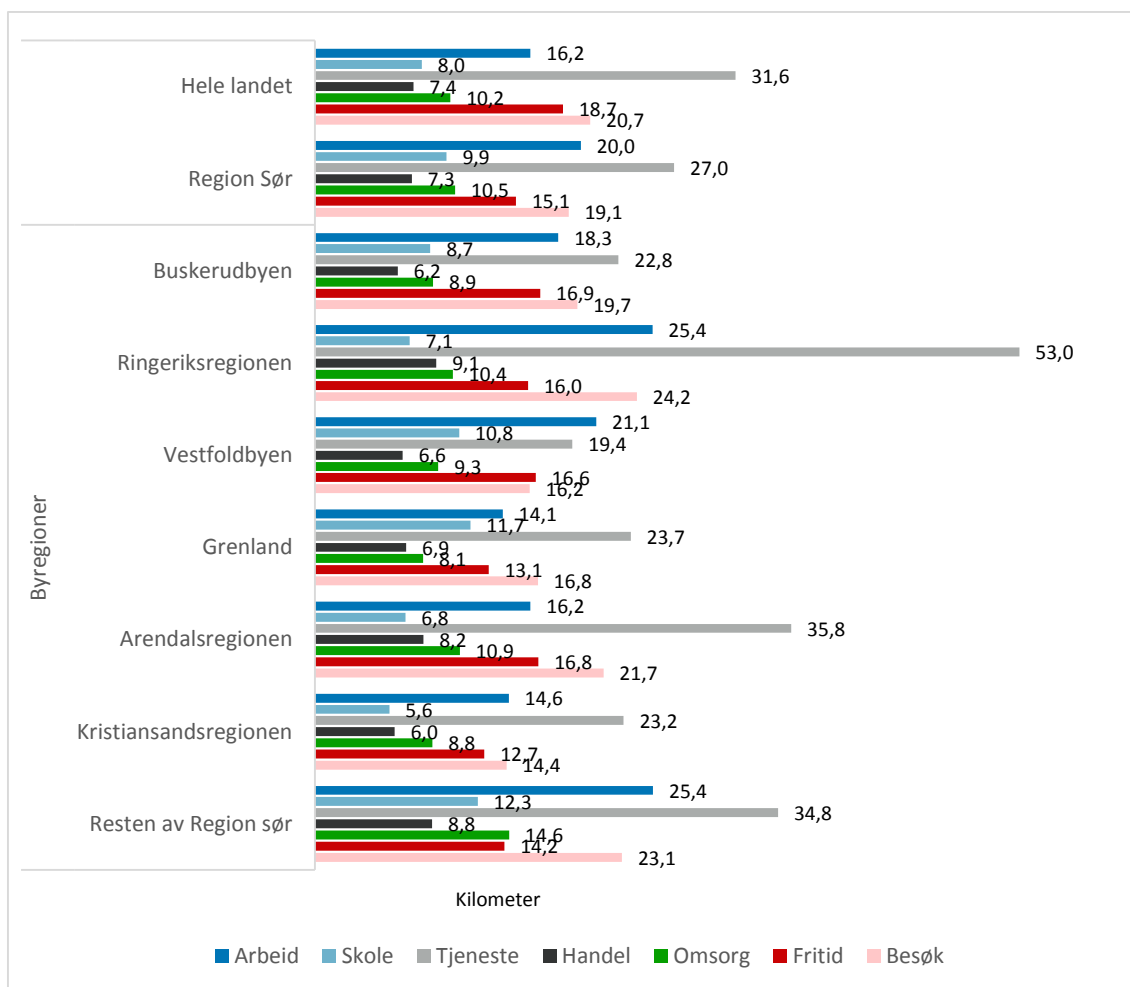


Figur 6.1: Reiseformål for daglige reiser, prosent. RVU 2005-2013/14.

Handle- og servicereisene er de korteste reisene

Figuren nedenfor viser den gjennomsnittlige reiselengden for de daglige reisene fordelt etter reisens formål.

- **Handle- og servicereisene** er de korteste reisene. For hele Region sør er handle- og servicereisene 7,3 kilometer i snitt. En gjennomsnittlig handle-/servicereise er lengst i Ringeriksregionen (9,1 km), og kortest i Kristiansandsregionen (6,0 km).
- **Arbeidsreisene:** En gjennomsnittlig arbeidsreise er på 20,0 kilometer for hele Region sør sett under ett, er lengst i Ringeriksregionen (25,4) og området utenfor byregionene (25,4 km), og kortest i Grenland (14,1 km) og i Kristiansandsregionen (14,6 km).
- **Tjenestereisene:** Tjenestereisene er de lengste reisene, og er på 27,0 kilometer i snitt for hele Region sør sett under ett. En gjennomsnittlig tjenestereise er lengst i Ringeriksregionen (53,0 km), og kortest i Vestfoldbyen (19,4 km).
- **Besøksreisene** er 19 kilometer i snitt, er lengst i Ringeriksregionen (24 km) og kortest i Kristiansandsregionen (14,4 km).



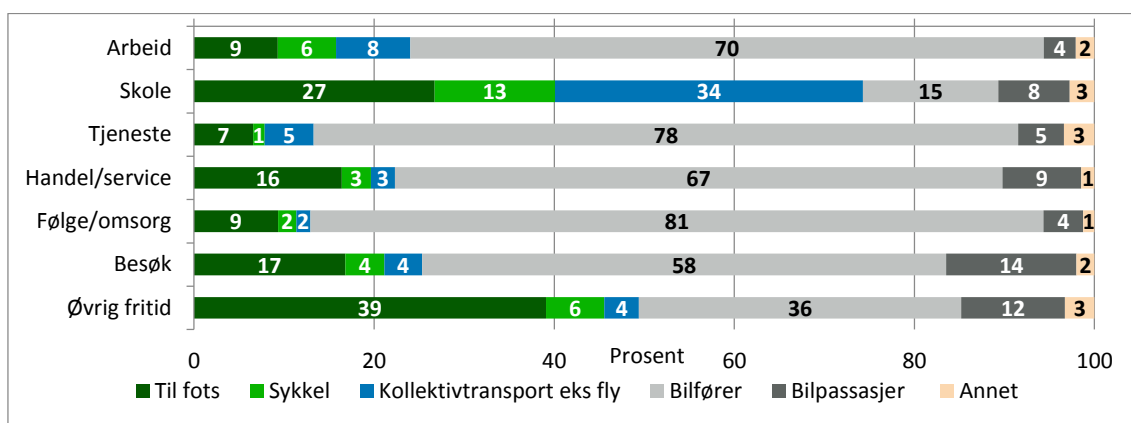
Figur 6.2: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise, etter reisemål. Prosent. RVU 2013/14.

Over 8 av 10 følge- og omsorgsreiser foregår med bil

Transportmiddelfordelingen er svært forskjellig på reiser til ulike formål.

- På **arbeidsreiser** er bilen det mest brukte transportmiddelet. 70 % reiser med bil som fører, 8 % reiser med kollektivtransport, 9 % går, 6 % sykler og 4 % sitter på med andre.
- På **skolereiser** er transportmiddelfordelingen en helt annen enn på arbeidsreiser. Her er kollektivtransport det mest brukte transportmiddelet. 34 % reiser med kollektivtransport til skolen, 27 % går, 13 % sykler, 15 % kjører bil og 6 % sitter på med andre.
- Også på **tjenestereiser** er bilen det mest brukte transportmiddelet. 78 % reiser med bil som fører, 5 % reiser med kollektivtransport, 7 % går, 1 % sykler og 5 % sitter på med andre.
- For Region sør sett under ett er det 67 % som reiser med bil som fører, og 9 % som sitter på med andre på **handle-/servicereiser**. 16 % går, 3 % sykler og 3 % reiser med kollektivtransport.

- På **følge- og omsorgsreiser** er bilførerandelen på hele 81 %. 4 % sitter på med andre, 9 % går, 2 % sykler, og 2 % reiser med kollektivtransport.
- For Region sør sett under ett er det 58 % som reiser med bil som fører, og 14 % som sitter på med andre på **besøksreiser**. 17 % går, 4 % sykler, og 4 % reiser med kollektivtransport.
- På **øvrige fritidsreiser** er transportmiddelfordelingen svært annerledes enn for de fleste andre reisemål. Gange er det mest brukte transportmiddelet, og det er en relativt lav bilandel. 39 % går, 6 % sykler, og 4 % reiser med kollektivtransport. 36 % kjører bil og 12 % sitter på med andre.

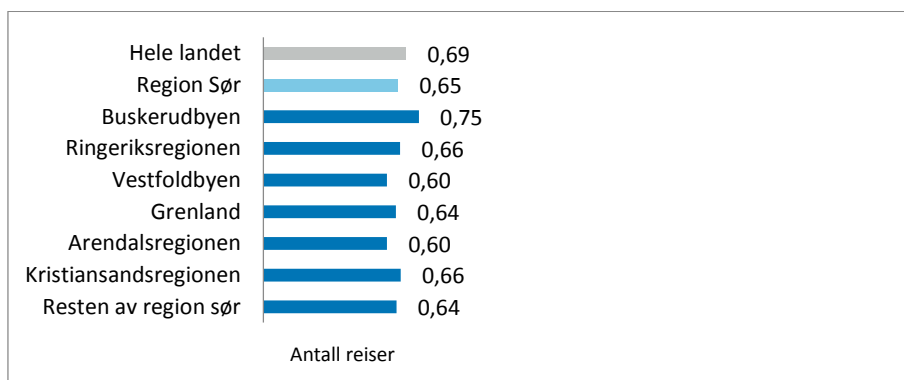


Figur 6.3: Transportmiddelfordeling fordelt etter reisemål. Hele Region sør. RVU 2013/14.

6.2 Arbeidsreiser

35 % gjennomfører minst én arbeidsreise i løpet av en dag

35 % av befolkningen i Region sør gjør minst én arbeidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,65 arbeidsreiser i løpet av en dag. Tallet inkluderer både de yrkesaktive og de ikke-yrkesaktive, samt både hverdager og helgedager. Det foretas flest arbeidsreiser blant befolkningen i Buskerudbyen (0,75), og færrest blant befolkningen i Vestfoldbyen (0,60) og i Grenland (0,64). Arbeidsreisene gjennomføres i større grad av menn, personer i alderen 25-54 år, personer med høy utdanning og høy personinntekt.



Figur 6.4: Gjennomsnittlig antall arbeidsreiser per person per dag. RVU 2013/14.

Arbeidsreisen er 20 kilometer i snitt

6 % av arbeidsreisene i Region sør er under 1 kilometer, og 17 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 27 % er på 20 kilometer eller mer. Det er en større andel korte arbeidsreiser i Kristiansandsregionen enn i de øvrige byregionene, og en større andel lange arbeidsreiser i Ringeriksregionen og i Vestfoldbyen.

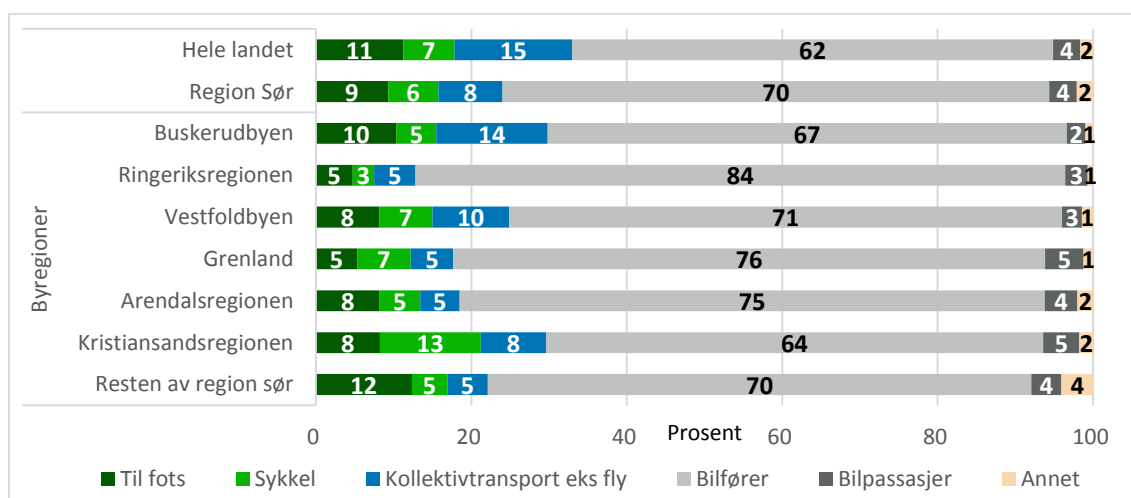
Tabell 6.1: Reiselengde per reise for arbeidsreiser, Region sør. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall arb.reiser (uvektet N)
Hele landet	7 %	18 %	14 %	19 %	19 %	23 %	16,2	24	41 026
Region Sør	6 %	17 %	13 %	18 %	19 %	27 %	20,0	27	7 874
Buskerudbyen	5 %	17 %	14 %	24 %	24 %	17 %	18,3	26	990
Ringeriksregionen	8 %	17 %	11 %	11 %	20 %	33 %	25,4	30	662
Vestfoldbyen	4 %	15 %	12 %	17 %	18 %	34 %	21,1	26	2 479
Grenland	5 %	16 %	14 %	18 %	17 %	29 %	14,1	23	2 063
Arendalsregionen	6 %	19 %	13 %	23 %	17 %	22 %	16,2	23	1 317
Kristiansandsregionen	10 %	18 %	11 %	12 %	19 %	30 %	14,6	23	1 064
Resten av region sør	6 %	19 %	16 %	20 %	25 %	14 %	25,4	34	951

De fleste arbeidsreisene gjennomføres med bil

I Region sør foregår 70 % av arbeidsreisene med bil som fører, 8 % med kollektivtransport, 9 % til fots, 6 % med sykkel, og 4 % som bilpassasjer. Dette er en høyere bilandel, og en lavere kollektiv- og gangandel enn på landsbasis.

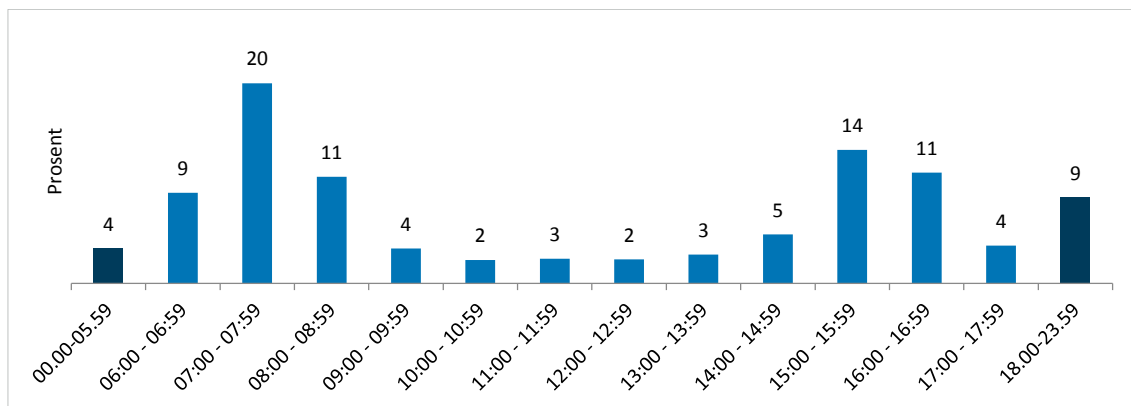
Det er en høyere kollektivandel på arbeidsreisene i Buskerudbyen (14 %), enn i de øvrige byregionene. Ringeriksregionen har høyest bilandel (84 %), Kristiansandsregionen har høyest sykkelandel (13 %), mens området utenfor byregionene har høyest gangandel (12 %).



Figur 6.5: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. RVU 2013/14.

Størstedelen av arbeidsreisene foregår i rushtiden

40 % av arbeidsreisene starter mellom klokken 06.00 og 08.59, og 25 % starter mellom klokken 15.00 og 16.59.

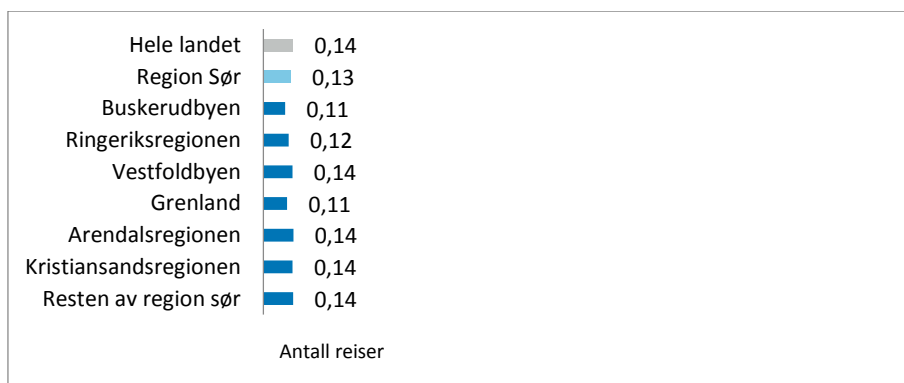


Figur 6.6: Fordeling av reiser over døgnet for arbeidsreiser. Hele Region sør. RVU 2013/14.

6.3 Skolereiser

7 % gjennomfører minst én skolereise i løpet av en dag

7 % av befolkningen i Region sør gjør minst én skolereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,13 skolereiser i løpet av en dag. Dette gjelder skolereiser blant barn som er 13 år og eldre. Det foretas noe færre skolereiser blant befolkningen i Buskerudbyen og Grenland enn i de øvrige byområdene. Skolereisene gjennomføres i større grad av personer i alderen 13-24 år.



Figur 6.7: Gjennomsnittlig antall skolereiser per person per dag. RVU 2013/14.

Skolereisen er 10 kilometer i snitt

12 % av skolereisene i Region sør er under 1 kilometer, og 34 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 16 % er på 20 kilometer eller mer. Det er en større andel korte skolereiser i Ringeriksregionen og i Kristiansandsregionen enn i de øvrige byregionene, og en større andel lange skolereiser i området utenfor byregionene.

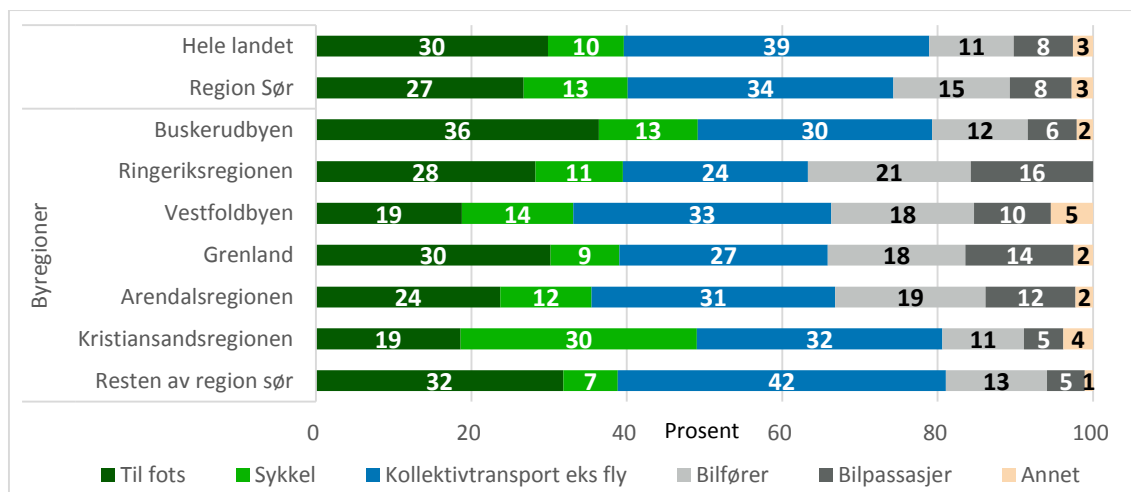
Tabell 6.2: Reiselengde per reise for skolereiser, Region sør. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall skolereiser (uvektet N)
Hele landet	15 %	32 %	16 %	16 %	11 %	10 %	8.0	22	5 754
Region Sør	12 %	34 %	14 %	16 %	8 %	16 %	9.9	25	1 320
Buskerudbyen	9 %	41 %	17 %	14 %	6 %	14 %	8.7	22	146
Ringeriksregionen	13 %	36 %	16 %	13 %	16 %	7 %	7.1	19	117
Vestfoldbyen	8 %	37 %	20 %	14 %	7 %	13 %	10.8	20	307
Grenland	16 %	31 %	15 %	20 %	8 %	10 %	11.7	24	142
Arendalsregionen	9 %	32 %	22 %	18 %	9 %	11 %	6.8	15	143
Kristiansandsregionen	6 %	42 %	18 %	20 %	8 %	5 %	5.6	17	142
Resten av region sør	19 %	26 %	5 %	15 %	7 %	29 %	12.3	38	115

1 av 10 skolereiser gjennomføres til fots

I hele Region sør foregår 27 % av skolereisene til fots, 13 % med sykkel og 34 % med kollektivtransport. 15 % foregår med bil som fører, og 8 % som bilpassasjer. Dette er en noe høyere bilandel, og en lavere kollektiv- og gangandel enn på landsbasis.

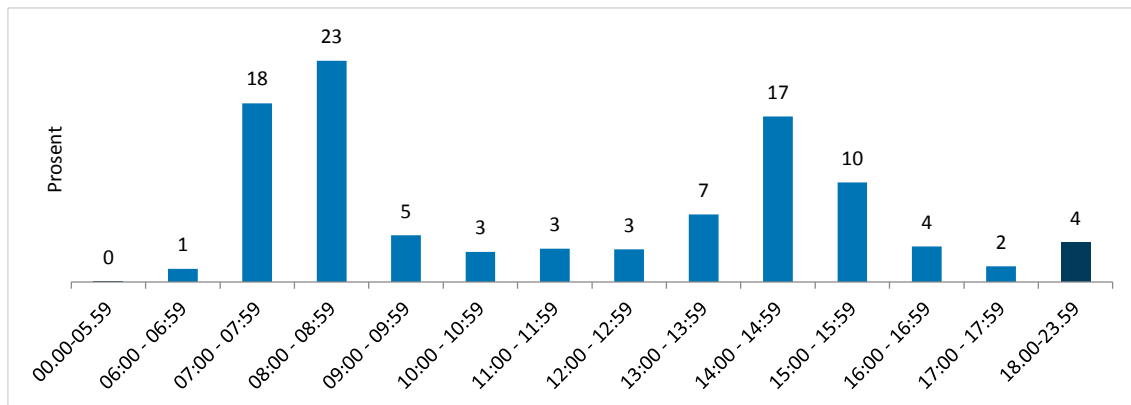
Det er en høyere gangandel på skolereiser i Buskerudbyen (36 %), enn i de øvrige byregionene. Ringeriksregionen har høyest bilandel (21 %), Kristiansandsregionen har høyest sykkelandel (hele 30 %), mens området utenfor byregionene har høyest kollektivandel (42 %).



Figur 6.8: Transportmiddelfordeling på skolereiser. RVU 2013/14.

De fleste skolereisene foregår kl. 07-09 og 14-15

41 % av skolereisene starter mellom klokken 07.00 og 08.59, og 34 % starter mellom klokken 14.00 og 15.59.

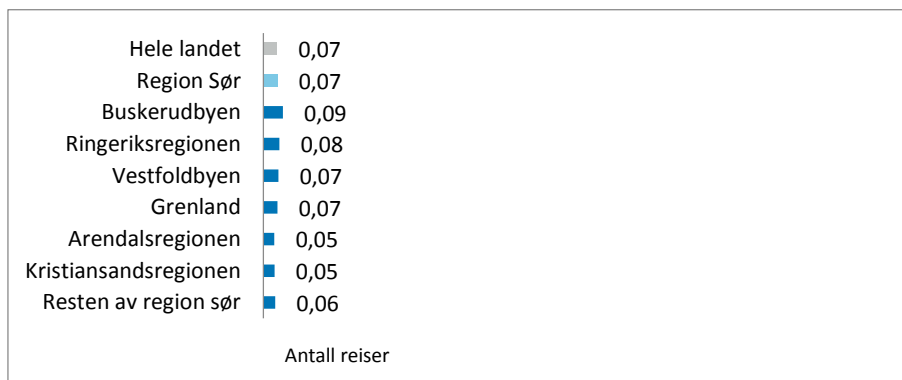


Figur 6.9: Fordeling av reiser over døgnet for skolereiser. Hele Region sør. RVU 2013/14.

6.4 Tjenestereiser

3 % gjennomfører minst én tjenestereise i løpet av en dag

3 % av befolkningen i Region sør gjør minst én tjenestereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,07 tjenestereiser i løpet av en dag. Det foretas noe færre tjenestereiser blant befolkningen i Kristiansandsregionen (0,05), og noe flere i Buskerudbyen (0,09) enn i de øvrige byområdene. Tjenestereisene gjennomføres i større grad av menn, personer i alderen 35-66 år, og personer med høy personinntekt.



Figur 6.10: Gjennomsnittlig antall tjenestereiser per person per dag. RVU 2013/14.

Tjenestereisen er 27 kilometer i snitt

6 % av tjenestereisene i Region sør er på under 1 kilometer, og 14 % er på mellom 1 og 2,9 kilometer. 31 % er på 20 kilometer eller mer. Det er for få tjenestereiser i hver byregion til å fordele de på ulike reiselengder.

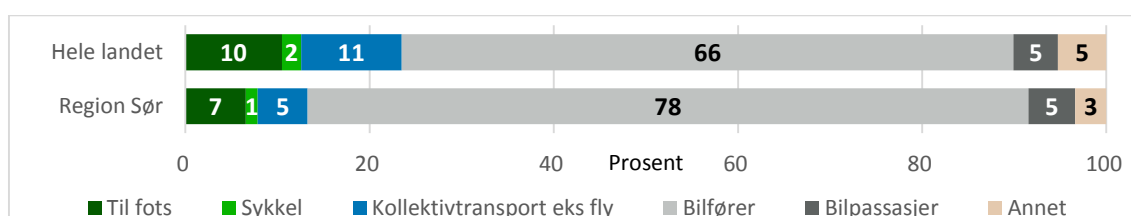
Tabell 6.3: Reiselengde per reise for skolereiser, Region sør. RVU 2013/14.

Det er for få tjenestereiser i hvert byområde til å fordele de på ulike reiselengder.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall tjenestereiser (uvektet N)
Hele landet	10 %	15 %	11 %	20 %	16 %	29 %	31.6	36	4 134
Region Sør	6 %	14 %	10 %	23 %	16 %	31 %	27.0	35	872

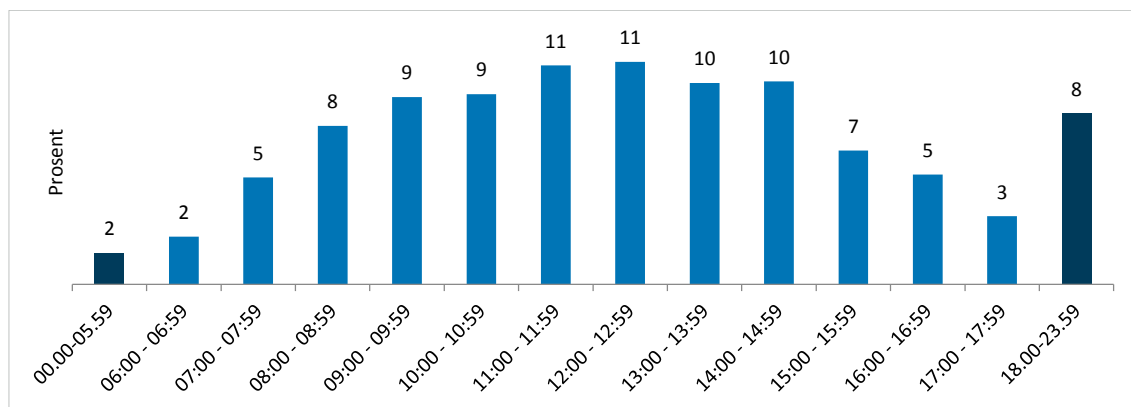
De fleste tjenestereisene gjennomføres med bil

I hele Region sør foregår 7 % av tjenestereisene til fots, 1 % med sykkel og 5 % med kollektivtransport. 78 % gjennomføres med bil som fører, og 5 % som bilpassasjer. Dette er en noe høyere bilandel, og en lavere gang- og kollektivandel enn på landsbasis. Det er for få tjenestereiser i hver byregion til å fordele de på ulike transportmidler.



Figur 6.11: Transportmiddelfordeling på tjenestereiser. RVU 2013/14.

Tjenestereisene er spredd over hele døgnet



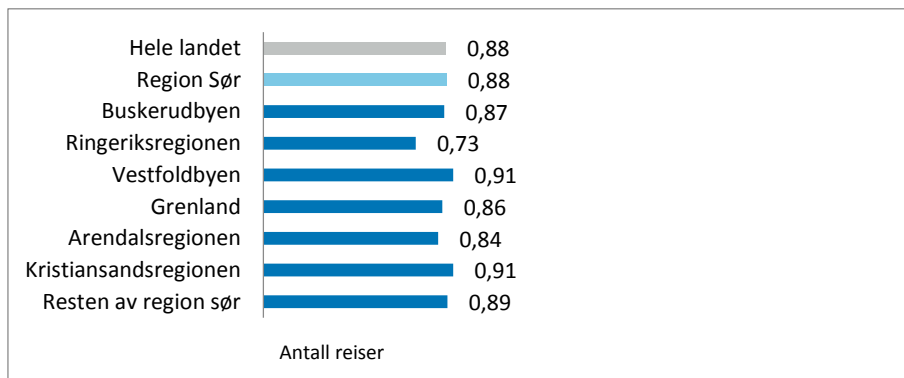
Figur 6.12: Fordeling av reiser over døgnet for tjenestereiser. Hele Region sør. RVU 2013/14.

6.5 Handle- og servicereiser

39 % gjennomfører minst én handle-/servicereise i løpet av en dag

39 % av befolkningen i Region sør gjør minst én handle- og servicereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,88 handle- og servicereiser i løpet av dagen. Det foretas noe færre handle-/servicereiser blant befolkningen i Ringeriksregionen (0,73), enn i de øvrige byområdene. Handle- og servicereisene gjennomføres i større grad av kvinner, personer i

alderen 45-55 år, personer med utdanning over grunnskolenivå, og personer uten førerkort og bil.



Figur 6.13: Gjennomsnittlig antall handle- og servicereiser per person per dag. RVU 2013/14.

Handle-/servicereisene er 7 kilometer i snitt

19 % av handle- og servicereisene i Region sør er under 1 kilometer, og 31 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 8 % er på 20 kilometer eller mer. Det er en større andel korte handle-/servicereiser i Vestfoldbyen enn i de øvrige byregionene, og en større andel lange handle-/servicereiser i Ringeriksregionen.

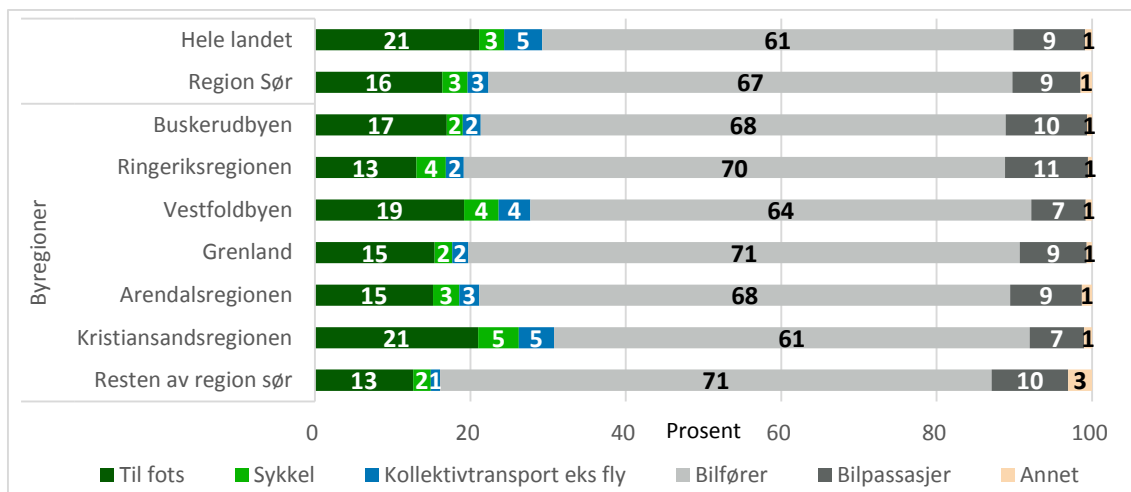
Tabell 6.4: Reiselengde per reise for handle- og servicereiser, Region sør. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall handle-reiser (uvektet N)
Hele landet	22 %	32 %	14 %	15 %	10 %	8 %	7.4	14	55 644
Region Sør	19 %	31 %	15 %	16 %	10 %	8 %	7.3	14	11 394
Buskerudbyen	19 %	33 %	15 %	18 %	8 %	7 %	6.2	12	1 674
Ringeriksregionen	14 %	24 %	14 %	20 %	16 %	11 %	9.1	15	965
Vestfoldbyen	23 %	30 %	16 %	17 %	7 %	7 %	6.6	13	3 258
Grenland	18 %	30 %	18 %	21 %	9 %	5 %	6.9	16	1 887
Arendalsregionen	16 %	26 %	20 %	18 %	11 %	9 %	8.2	13	1 285
Kristiansandsregionen	21 %	31 %	14 %	15 %	13 %	5 %	6.0	12	1 406
Resten av region sør	18 %	33 %	13 %	14 %	10 %	12 %	8.8	15	919

De fleste handle- og servicereisene gjennomføres med bil

I hele Region sør foregår 21 % av handle-/servicereisene til fots, 3 % med sykkel, og 3 % med kollektivtransport. 67 % foregår med bil som fører, og 9 % som bilpassasjer. Dette er en noe høyere bilandel og en lavere gangandel enn på landsbasis.

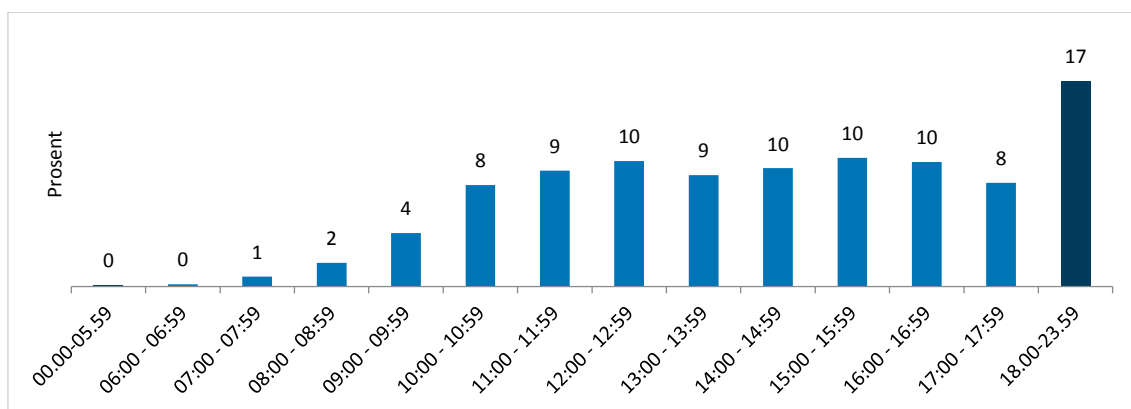
Det er en høyere gangandel på handle-/servicereiser i Kristiansandsregionen (21 %), enn i de øvrige byregionene. Områdene utenfor byregionene har høyest bilandel (71 %), mens Kristiansandsregionen har høyest sykkelandel (5 %) og høyest kollektivandel (5 %).



Figur 6.14: Transportmiddelfordeling på handle- og servicereiser. RVU 2013/14.

17 % av handle- og servicereisene foregår etter kl. 18.00

Handle- og servicereisene foregår stort sett fra klokken 10.00, og spres utover døgnet. 17 % av handle-/servicereisene starter mellom klokken 18.00 og 23.59.

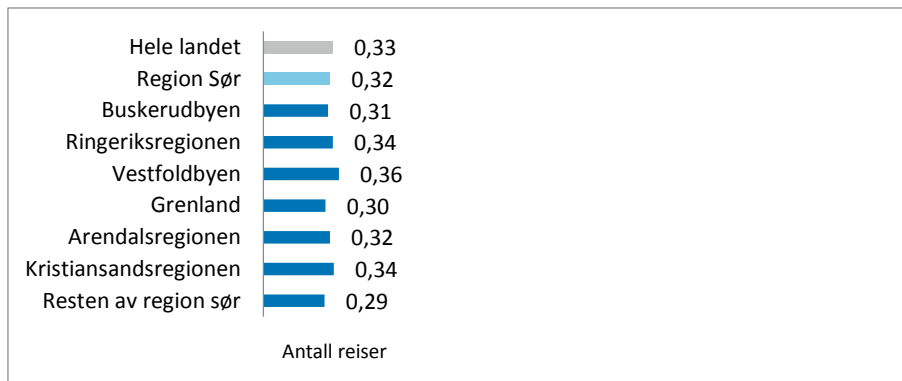


Figur 6.15: Fordeling av reiser over døgnet for handle- og servicereiser. Hele Region sør. RVU 2013/14.

6.6 Følge- og omsorgsreiser

15 % gjennomfører minst én følge- og omsorgsreise i løpet av en dag

15 % av befolkningen i Region sør gjør minst én følge- og omsorgsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,32 følge- og omsorgsreiser i løpet av dagen. Det foretas noe færre følge- og omsorgsreiser blant befolkningen i området utenfor byregionene (0,29) og i Grenland (0,30), enn i de øvrige byområdene. Følge- og omsorgsreiser foretas i større grad av personer i alderen 35-44 år, blant enslige og par med barn, personer med høy utdanning, og personer med førerkort og tilgang til bil. Kvinner og menn foretar omtrent like stor andel følge- og omsorgsreiser i Region sør.



Figur 6.16: Gjennomsnittlig antall følge- og omsorgsreiser per person per dag. RVU 2013/14.

Følge-/omsorgsreisen er 11 kilometer i snitt

12 % av følge- og omsorgsreisene i Region sør er under 1 kilometer, og 26 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 14 % er på 20 kilometer eller mer. Det er en større andel korte følge- og omsorgsreiser i Buskerudbyen, Grenland og Kristiansandsregionen enn i de øvrige byregionene, og en større andel lange følge- og omsorgsreiser i området utenfor byregionene.

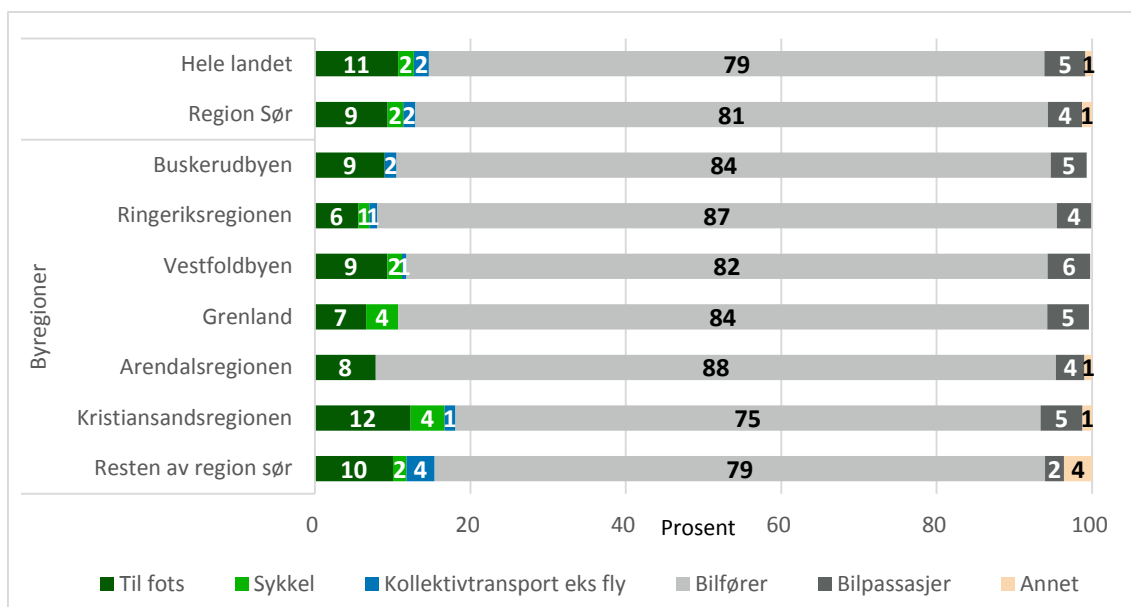
Tabell 6.5: Reiselengde per reise for følge- og omsorgsreiser, Region sør. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall omsorgsreiser (uvektet N)
Hele landet	14 %	28 %	17 %	18 %	12 %	11 %	10.2	15	19 621
Region Sør	12 %	26 %	18 %	17 %	14 %	14 %	10.5	17	3 947
Buskerudbyen	13 %	33 %	16 %	16 %	11 %	10 %	8.9	20	609
Ringeriksregionen	9 %	20 %	16 %	25 %	17 %	13 %	10.4	16	370
Vestfoldbyen	13 %	26 %	18 %	22 %	10 %	11 %	9.3	15	1 162
Grenland	12 %	33 %	16 %	21 %	9 %	8 %	8.1	14	605
Arendalsregionen	10 %	29 %	20 %	17 %	12 %	12 %	10.9	16	439
Kristiansandsregionen	16 %	29 %	18 %	13 %	17 %	8 %	8.8	13	484
Resten av region sør	9 %	15 %	20 %	11 %	19 %	26 %	14.6	21	278

De fleste følge- og omsorgsreisene gjennomføres med bil

I hele Region sør foregår 9 % av følge- og omsorgsreisene til fots, 2 % med sykkel, og 2 % med kollektivtransport. 81 % kjører bil og 4 % sitter på med andre. Dette er en noe høyere bilandel og en lavere gangandel enn på landsbasis, men fordelingen er svært lik.

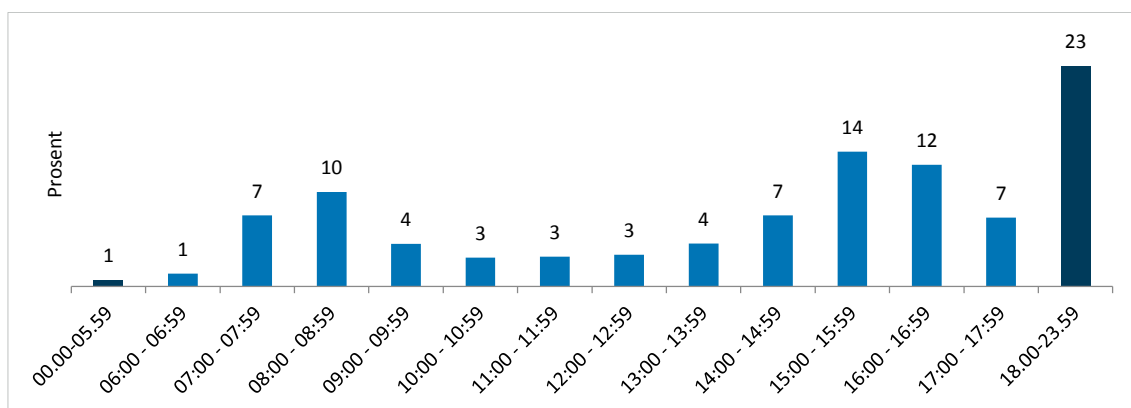
Det er en høyere gangandel på følge- og omsorgsreiser i Kristiansandsregionen (21 %), enn i de øvrige byregionene. Ringeriksregionen og Grenland har høyest bilandel (87 % og 88 %).



Figur 6.17: Transportmiddelfordeling på følge- og omsorgsreiser. RVU 2013/14.

Nesten 1 av 4 følge- og omsorgsreiser foregår etter kl. 18.00

23 % av følge- og omsorgsreisene starter mellom klokken 18.00 og 23.59. Videre foregår en god del av reisene mellom klokken 07.00 og 09.59, og mellom 15.00 og 17.00.

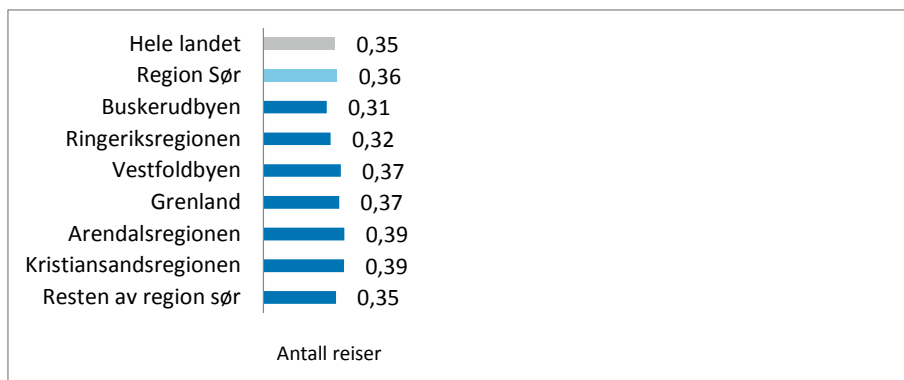


Figur 6.18: Fordeling av reiser over døgnet for følge- og omsorgsreiser. Hele Region sør. RVU 2013/14.

6.7 Besøksreiser

20 % gjennomfører minst én besøksreiser i løpet av en dag

20 % av befolkningen i Region sør gjør minst én besøksreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,36 besøksreiser i løpet av dagen. Det foretas noe færre besøksreiser blant befolkningen i Buskerudbyen (0,31) enn i de øvrige byområdene, og noe flere besøksreiser blant befolkningen i Arendalsregionen og i Kristiansandsregionen. Besøksreisene foretas i større grad av personer i alderen 13-24 år og 55 år og eldre, enslige, ikke-yrkesaktive, personer med lav utdanning og lav personinntekt, samt personer uten førerkort.



Figur 6.19: Gjennomsnittlig antall besøksreiser per person per dag. RVU 2013/14.

Besøksreisen er 19 kilometer i snitt

13 % av besøksreisene i Region sør er under 1 kilometer, og 21 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 20 % er på 20 kilometer eller mer. Det er en større andel korte besøksreiser i Grenland og i området utenfor byregionene, og en større andel lange besøksreiser i Buskerudbyen og Ringeriksregionen.

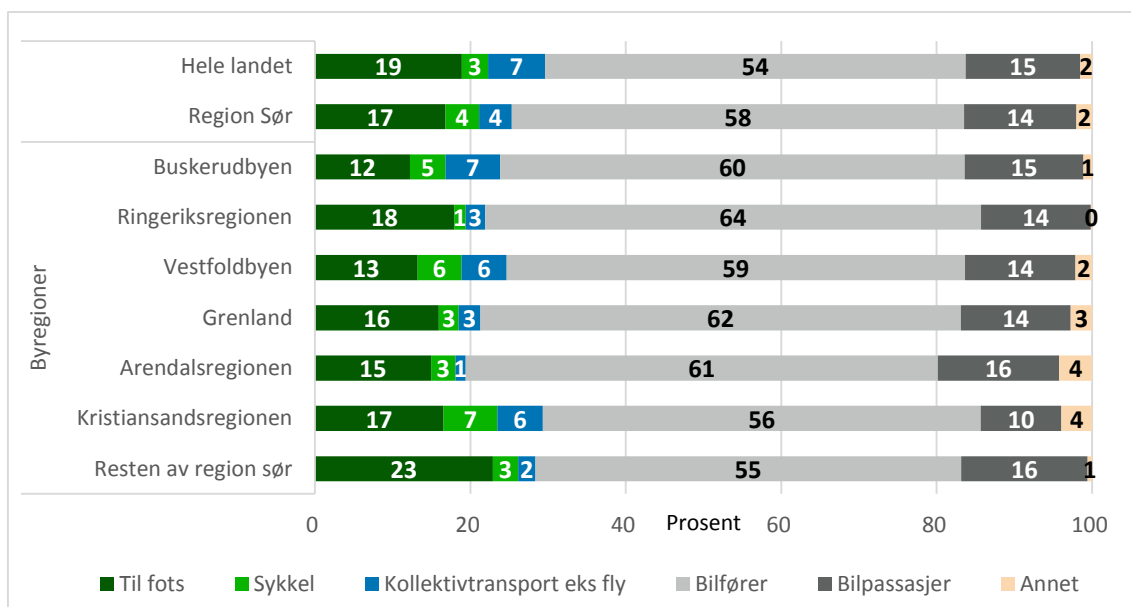
Tabell 6.6: Reiselengde per reise for besøksreiser, Region sør. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall besøksreiser (uvektet N)
Hele landet	14 %	21 %	13 %	19 %	14 %	19 %	20.7	27	19 071
Region Sør	13 %	21 %	13 %	18 %	15 %	20 %	19.1	27	4 129
Buskerudbyen	10 %	20 %	11 %	18 %	14 %	27 %	19.7	28	547
Ringeriksregionen	13 %	15 %	10 %	22 %	15 %	25 %	24.2	29	358
Vestfoldbyen	9 %	26 %	16 %	21 %	12 %	16 %	16.2	24	1 200
Grenland	11 %	26 %	16 %	20 %	13 %	14 %	16.8	21	665
Arendalsregionen	11 %	21 %	16 %	19 %	18 %	15 %	21.7	26	502
Kristiansandsregionen	14 %	18 %	13 %	18 %	20 %	16 %	14.4	23	549
Resten av region sør	18 %	19 %	10 %	13 %	14 %	26 %	23.1	34	308

De fleste besøksreisene gjennomføres med bil

I hele Region sør foregår 17 % av besøksreisene til fots, 4 % med sykkel, og 4 % med kollektivtransport. 58 % kjører bil og 14 % sitter på med andre. Dette er en noe høyere bilandel og en lavere kollektivandel enn på landsbasis.

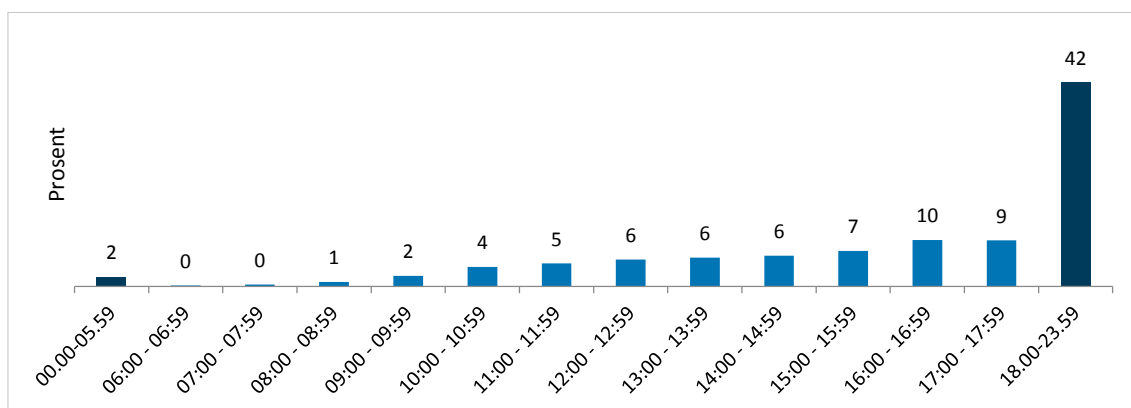
Det er en høyere gangandel på besøksreiser i Kristiansandsregionen (17 %) og i områdene utenfor byregionene (23 %). Arendalsregionen har høyest bilandel (61 %), Kristiansandsregionen har høyest sykkelandel (7 %), og Buskerudbyen har høyest kollektivandel (7 %).



Figur 6.20: Transportmiddelfordeling på besøksreiser. RVU 2013/14.

Besøksreisene foregår stort sett på ettermiddagen og kvelden

Besøksreisene foregår stort sett på ettermiddag/kveld, og 42 % av reisene starter mellom klokken 18.00 og 23.59.

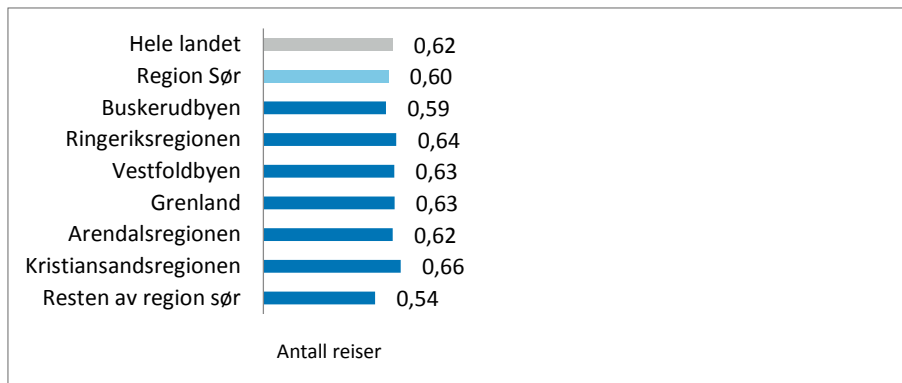


Figur 6.21: Fordeling av reiser over døgnet for handle- og servicereiser. Hele Region sør. RVU 2013/14.

6.8 Øvrige fritidsreiser

34 % gjennomfører minst én fritidsreise i løpet av en dag

34 % av befolkningen i Region sør gjør minst én øvrig fritidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,60 slike reiser i løpet av dagen. Det foretas noe færre fritidsreiser blant befolkningen i områdene utenfor byregionene (0,0,54), og noe flere fritidsreiser blant befolkningen i Kristiansandsregionen. Fritidsreisene gjennomføres i større grad av personer alderen 13-17 år og 67 år og eldre, par uten barn, og av ikke-yrkesaktive.



Figur 6.22: Gjennomsnittlig antall øvrige fritidsreiser per person per dag. RVU 2013/14.

Fritidsreisen er 17 kilometer i snitt

11 % av de øvrige fritidsreisene i Region sør er på under 1 kilometer, og 25 % er på mellom 1 og 2,9 kilometer. 14 % er på 20 kilometer eller mer. Det er en større andel korte fritidsreiser i Kristiansandsregionen og i området utenfor byregionene, og en større andel lange fritidsreiser i Ringeriksregionen.

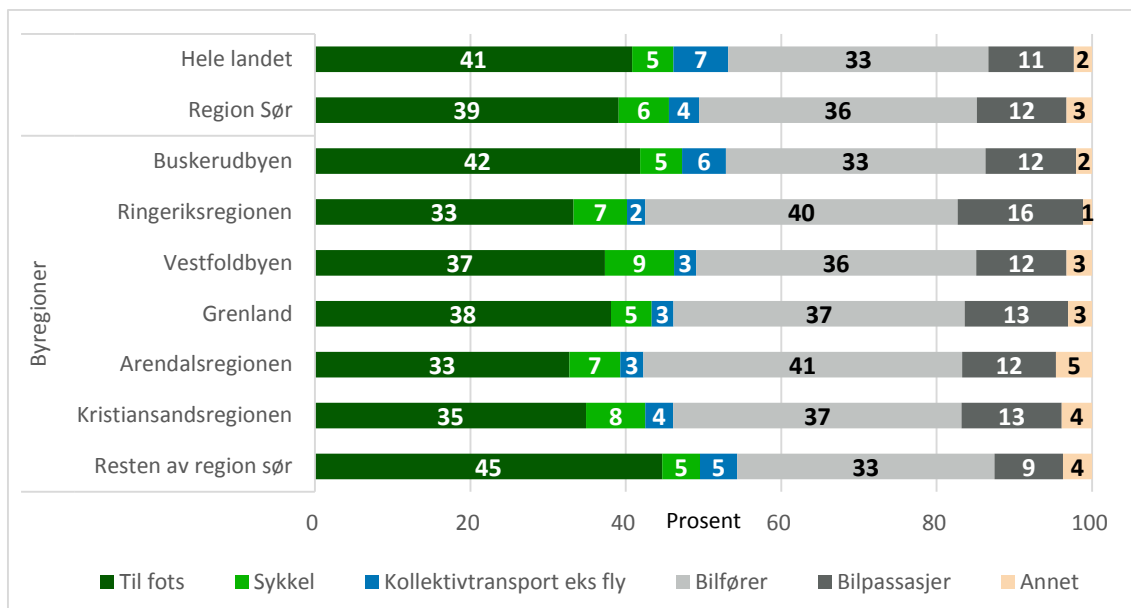
Tabell 6.7: Reiselengde per reise for øvrige fritidsreiser, Region sør. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall fritidsreiser (uvektet N)
Hele landet	11 %	26 %	18 %	20 %	12 %	13 %	18.7	37	36 590
Region Sør	11 %	25 %	18 %	21 %	11 %	14 %	15.1	35	7 664
Buskerudbyen	9 %	26 %	17 %	22 %	9 %	17 %	16.9	39	1 075
Ringeriksregionen	7 %	21 %	18 %	21 %	15 %	18 %	16.0	38	709
Vestfoldbyen	11 %	26 %	18 %	21 %	11 %	13 %	16.6	37	2 225
Grenland	9 %	26 %	19 %	23 %	10 %	13 %	13.1	35	1 229
Arendalsregionen	6 %	25 %	19 %	19 %	15 %	15 %	16.8	36	863
Kristiansandsregionen	11 %	26 %	15 %	22 %	14 %	12 %	12.7	29	991
Resten av region sør	14 %	24 %	18 %	20 %	10 %	14 %	14.2	35	572

4 av 10 fritidsreiser gjennomføres til fots

I hele Region sør foregår 39 % av de øvrige fritidsreisene til fots, 6 % med sykkel, og 4 % med kollektivtransport. 36 % kjører bil og 12 % sitter på med andre. Dette er en noe høyere bilandel, og en lavere gang- og kollektivandel enn på landsbasis.

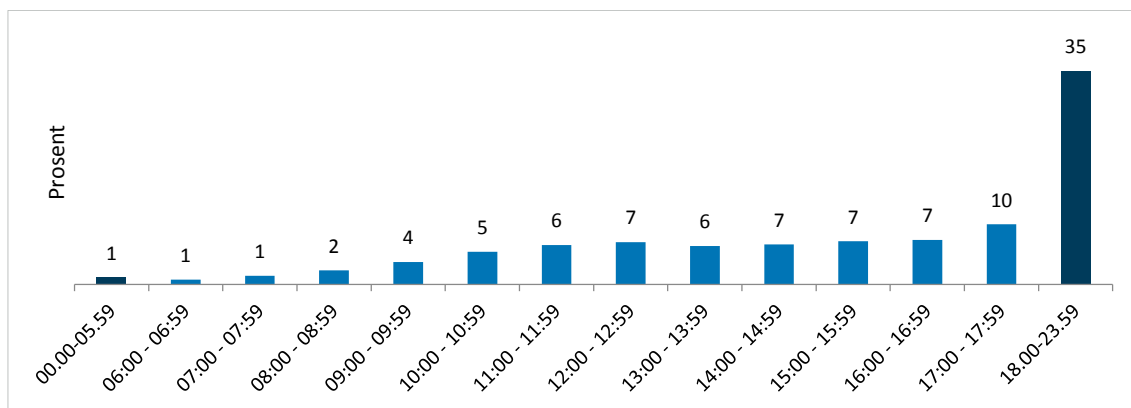
Det er en høyere gangandel på fritidsreiser i Kristiansandsregionen (42 %), og i områdene utenfor byregionene (45 %). Arendalsregionen har høyest bilandel (41 %), Vestfoldbyen har høyest sykkelandel (9 %), og Buskerudbyen har høyest kollektivandel (6 %).



Figur 6.23: Transportmiddelfordeling på øvrige fritidsreiser. RVU 2013/14.

Fritidsreisene foregår stort sett på ettermiddagen og kvelden

Fritidsreisene foregår stort sett på ettermiddag/kveld, og 35 % av reisene starter mellom klokken 18.00 og 23.59.



Figur 6.24: Fordeling av reiser over døgnet for øvrige fritidsreiser. Hele Region sør. RVU 2013/14.

Referanseliste

Brechan og Vågane 2012:

Reisevaneundersøkelse for Region sør 2009. TØI-rapport 1211/2012

Ellis, Ingunn Opheim, Miriam Søgner Haugsbø og Mats Johansson 2015a:

Reisevaner i Region sør 2014/13. Urbanet Analyse rapport 57/2015

Ellis, Ingunn Opheim, Miriam Søgner Haugsbø og Mats Johansson 2015b:

Reisevaner i Buskerudbyen 2014/13. Urbanet Analyse rapport 58/2015

Ellis, Ingunn Opheim, Miriam Søgner Haugsbø og Mats Johansson 2015c:

Reisevaner i Vestfoldbyen 2014/13. Urbanet Analyse rapport 60/2015

Haugsbø, Miriam S, Ingunn Opheim Ellis og Mats Johansson 2015a:

Reisevaner i Ringeriksregionen 2014/13. Urbanet Analyse rapport 59/2015

Haugsbø, Miriam S, Ingunn Opheim Ellis og Mats Johansson 2015b:

Reisevaner i Grenland 2014/13. Urbanet Analyse rapport 61/2015

Haugsbø, Miriam S, Ingunn Opheim Ellis og Mats Johansson 2015c:

Reisevaner i Arendalsregionen 2014/13. Urbanet Analyse rapport 62/2015

Haugsbø, Miriam S, Ingunn Opheim Ellis og Mats Johansson 2015d

Reisevaner i Kristiansandsregionen 2014/13. Urbanet Analyse rapport 63/2015

Hjorthol, Randi, Øystein Engebretsen og Tanu Priya Uteng 2014

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI-rapport 1383/2014'

Stangeby, Ingunn 2000:

Metoder i reisevaneforskningen. En diskusjon av metodiske problemer knyttet til nasjonale reisevaneundersøkelser. TØI-rapport 477/2000

