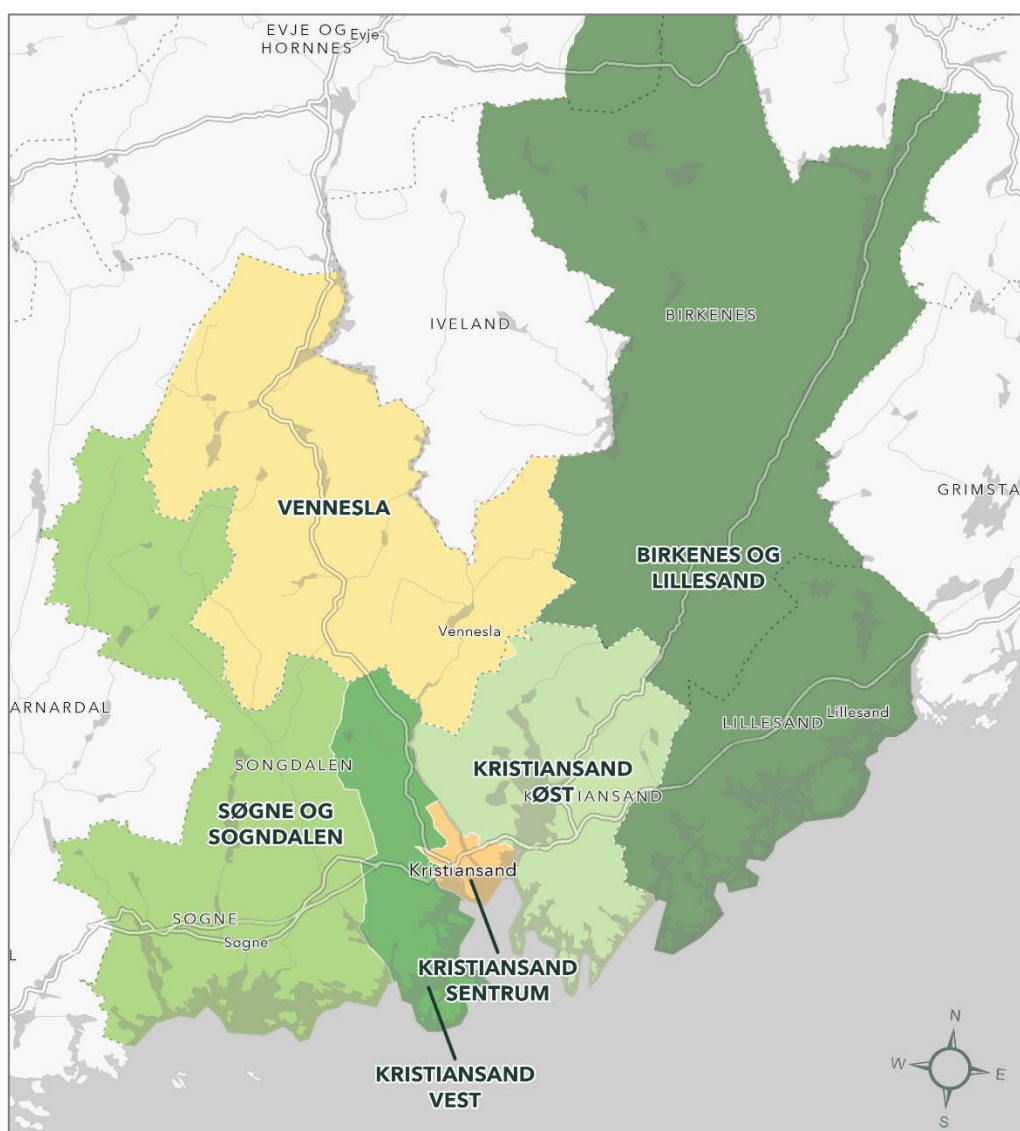


Rapport

Ingunn Opheim Ellis
Aurora Strætkvern
Gunnar Berglund
Katrine N. Kjørstad

157/2021

Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/19



Forord

Det har vært gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser i Norge siden 1985. Reisevaneundersøkelsene består av et nasjonalt basisutvalg og lokale tilleggsutvalg. Formålet med undersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet og brukes til en lang rekke planleggingsformål.

I denne rapporten presenteres resultater fra reisevaneundersøkelsen 2018 og 2019 for bosatte i Kristiansandsregionen. Det er laget tilsvarende rapporter for Vestfoldbyene og Grenland, og det vil bli laget tilsvarende rapport for Arendalsregionen. Rapportene er bestilt og finansiert Statens vegvesen, Agder fylkeskommune og Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Mari Vårdal Nordhus fra Statens vegvesen har vært kontaktperson for oppdraget. I tillegg har Olav Uldal og David Ramslien fra Staten vegvesen sittet i referansegruppa for prosjektet sammen med Maria Broomé Rustad og Kjell-Tore Haustveit fra Vestfold og Telemark fylkeskommune, Elisabeth H. Mathisen og Oddmund Frøystein fra Agder fylkeskommune og Jan Erik Lindjord fra Kristiansand kommune. Vi takker referansegruppa for nyttige innspill og kommentarer til rapporten.

Fra Asplan Viak har Ingunn Ellis vært prosjektleder. Aurora Strætkvern og Gunnar Berglund prosjektmedarbeidere, med ansvar for hhv. datauttak fra RVU og GIS-kart. Katrine Kjørstad har vært kvalitetssikrer.

Oslo, mai 2021

Bård Norheim

Innhold

Sammendrag	i
Tilgang til transportressurser	i
Reiseomfang og transportmiddelbruk	ii
Reiseformål	iv
1 Innledning.....	1
1.1 Bakgrunn for og formål med denne rapporten	1
1.2 Geografisk avgrensning av Kristiansandsregionen	2
1.3 Feilmarginer.....	4
1.4 Gjennomføring av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018-2019	5
1.5 Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper	8
2 Tilgang til transportressurser	9
2.1 Førerkort og tilgang til bil	9
2.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted	15
2.3 Tilgang til kollektivtransport.....	18
2.4 Tilgang til sykkel og moped/motorsykel	24
3 Reiseomfang og reisemønster	26
3.1 Reiseomfang på daglige reiser.....	26
3.2 Når foregår reisene?.....	33
3.3 Hvor går reisene?	34
4 Transportmiddelbruk.....	38
4.1 Transportmiddelfordeling	38
4.2 Hvor ofte reiser man med ulike transportmidler	45
4.3 Reiselengde og tidsbruk	48
4.4 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel	51
5 Reiseformål og transportmiddelbruk.....	53
5.1 Oversikt over reiseformål	53
5.2 Nærmere om arbeidsreiser	59
5.3 Nærmere om handle- og servicereiser	61
5.4 Nærmere om følge- og omsorgsreiser	62
5.5 Nærmere om besøksreiser	64
5.6 Nærmere om øvrige fritidsreiser	65
Referanseliste	67

Sammendrag

Det er lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge, og det har vært gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser siden 1985. Formålet med reisevaneundersøkelsen 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.

I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgangen til transportressurser til befolkningen i Kristiansandsregionen (kommunene Lillesand, Birkenes, Kristiansand, Vennessla, Søgne og Songdalen). I forbindelse med de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 2005 til 2018/19 er det trukket omfattende tilleggsutvalg i dette området. Dette gir grunnlag for å kartlegge reisevaner på et relativt detaljert geografisk nivå.

Tilgang til transportressurser

Nesten halvparten av befolkningen har tilgang til mer enn én bil

I 2018/19 har 90 % av den voksne befolkningen i Kristiansandsregionen førerkort for bil. Andelen av befolkningen som har førerkort er relativt stabil over tid. Andelen av befolkningen som bor i en husholdning uten tilgang til minst én bil er på 12 %, og hver husholdning har i gjennomsnitt tilgang til 1,5 biler. Gjennomsnittlig antall biler man har tilgang til har økt litt siden 2005.

Det er en lavere andel med førerkort og tilgang til bil i sentrumsnære områder enn i områder utenfor sentrum. For eksempel bor 28 % av befolkningen i Kristiansand sentrum i en husholdning uten tilgang til bil, mot 9 -12 % i områdene utenfor Kristiansand sentrum.

3 av 4 yrkesaktive har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

75 % av de yrkesaktive i Kristiansandsregionen som har førerkort og tilgang til bil, har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Hvor arbeidsplassen er lokalisert har stor betydning for om man har gratis tilgang til parkering eller ikke. For eksempel har 48 % av de med arbeidsplass i Kristiansand sentrum tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mot over 90 % i områdene utenfor sentrum.

Halvparten bor under 500 meter fra en aktuell kollektivholdeplass

Tilgang til kollektivtransport er en funksjon av avstand til holdeplass og avgangsfrekvens. 51 % av befolkningen i Kristiansandsregionen oppgir at de bor innenfor 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, og 22 % oppgir at det går et

kollektivtilbud minst fire ganger i timen herfra. Det er imidlertid en stor andel som svarer at de ikke vet på disse spørsmålene. 23 % svarer for eksempel at de ikke vet hvor ofte det går kollektivtransport fra holdeplassen. Det å ha under 1 kilometer til holdeplass og mist fire avganger i timen fra denne holdeplassen defineres som å ha svært god tilgang til kollektivtransport. Tilgang til kollektivtransport er en god del bedre i Kristiansand sentrum enn i resten av Kristiansandsregionen.

Reiseomfang og transportmiddelbruk

Om lag 1/3 av de daglige reisene er under tre kilometer lange

I snitt foretok befolkningen i Kristiansandsregionen 2,9 reiser per person per dag. Gjennomsnittlig antall reiser per person har gått en del ned siden 2013/14, hvor man i snitt foretok 3,3 reiser per person per dag. Endringene i antall reiser skyldes trolig en kombinasjon av reelle endringer og metodiske utfordringer knyttet til endring i intervjuopplegg for RVU 2018/2019, for eksempel at noen har registrert en tur/retur-reise som kun en reise.

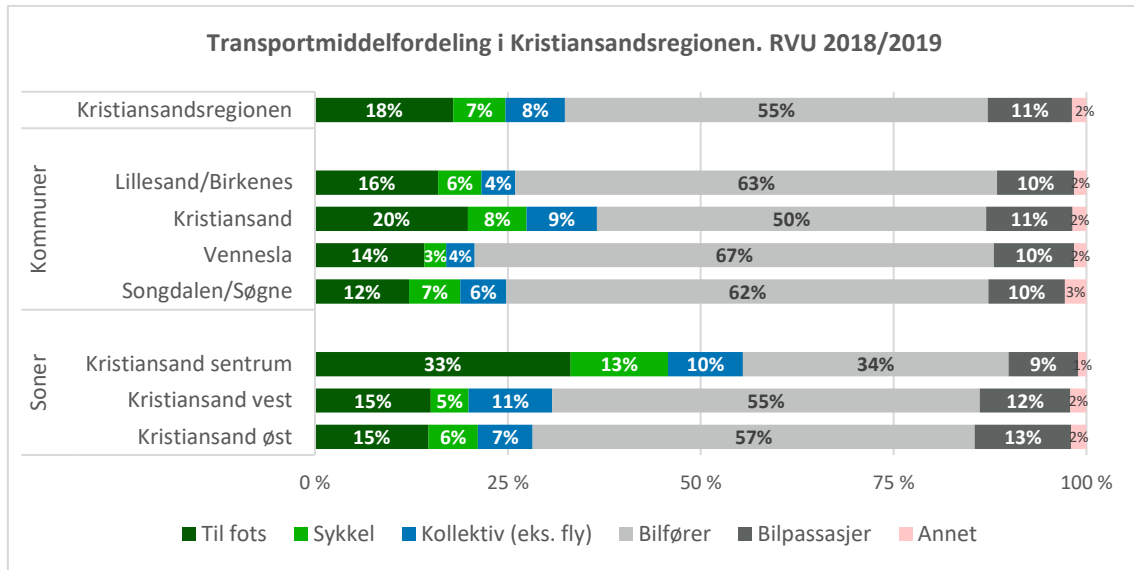
De fleste daglige reisene som gjennomføres er korte. 14 % av reisene i Kristiansandsregionen er kortere enn en kilometer og ytterligere 23 % er mellom 1 og 3 kilometer. Medianverdien per reise er på 5 kilometer. Det vil si at halvparten av reisene er kortere og halvparten er lengre enn 5 kilometer.

2 av 3 reiser i Kristiansandsregionen er bilreiser

Til sammen utgjør bilreisene 66 % av alle de daglige reisene i 2018/19 i Kristiansandsregionen; bilførerandelen er på 55 % og bilpassasjerandelen er på 11 %. 18 % av reisene er gangturer, 7 % er sykkelreiser og 8 % er kollektivreiser. Transportmiddelfordelingen i området har vært relativt stabil over tid, med noen mindre endringer fra år til år. Disse er imidlertid innenfor den usikkerheten man kan forvente å finne i slike utvalgsundersøkelser.

Lavere bilandel i sentrumsområder enn i resten av kommunen

Bosatte i Kristiansand kommune har en mer miljøvennlig transportmiddelfordeling enn bosatte i de andre kommunene i regionen, og spesielt de som bor i Kristiansand sentrum. Bosatte i Kristiansand sentrum har en bilførerandel på 34 %, en gangandel på 33 %, en sykkelandel på 13 % og en kollektivandel på 19 %. Det vil si at over halvparten av reisene er med miljøvennlige transportmidler.



Figur S1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

Bilreiser utgjør nesten 80 % av transportarbeidet

Selv om gangturene er mange, er de også korte. Gangturer utgjør derfor kun 2 % av det daglige transportarbeidet målt i antall kilometer, og sykkelreiser utgjør 2 %. Kollektivreisene er relativt lange, og utgjør dermed 10 % av det totale transportarbeidet. Bilførerreiser utgjør 63 %, mens bilpassasjerreiser utgjør 15 % av transportarbeidet målt i antall kilometer. Reiser med andre transportmidler, deriblant fly, utgjør kun 2 % av de daglige reisene, men 8 % av transportarbeidet. Dette skyldes blant annet at det gjøres noen svært lange flyreiser.

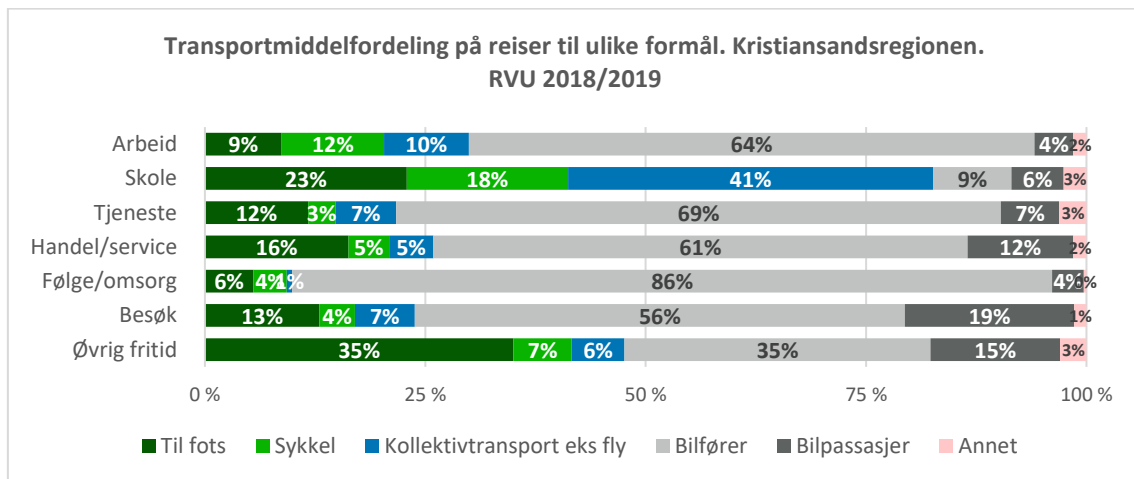
Reiseformål

1 av 4 reiser er handle- og servicereiser

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, med 28 %. 20 % av reisene er arbeidsreiser, 12 % er besøksreiser, 9 % er følge- og omsorgsreiser og 23 % er øvrige fritidsreiser.

1 av 3 fritidsreiser er til fots

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål. 86 % av alle følge- og omsorgsreisene i Kristiansandsregionen gjennomføres som bilfører. De fleste arbeidsreisene, tjenestereisene, handle-/servicereisene og besøksreisene gjennomføres også med bil. Gangandelen er høyest på fritidsreiser, hvor 35 % av reisene er til fots og 35 % er bilførerreiser.



Figur S2: Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for og formål med denne rapporten

Det er lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge. Siden 1985 har det vært gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser omtrent hvert fjerde år. Fra 2016 ble det besluttet å gjennomføre kontinuerlige reisevaneundersøkelser, noe som kom ordentlig i gang i 2018. Dette betyr at vi har nasjonale reisevanedata for 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009, 2013/14 og 2018/19. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. Reisevaneundersøkelsene omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere, samt bruk av alle typer transportmidler, inkludert gange. Gjennomføringen av selve undersøkelsen beskrives nærmere i avsnitt 1.4.

I forbindelse med RVU 2018-2019 ble det trukket et omfattende tilleggsutvalg i flere byområder i Vestfold og Telemark fylke og i Agder fylke, på samme måte som for reisevaneundersøkelsen i 2005, 2009 og 2013/14. Dette gir grunnlag for å undersøke reisevanene blant bosatte i ulike soner innenfor hvert enkelt byområde. I denne rapporten analyseres reisevanene til befolkningen i Kristiansandsregionen, dvs. kommunene Lillesand, Birkenes, Kristiansand, Vennesla, Søgne og Songdalen. Analysen er hovedsakelig basert på data 2018 og 2019¹, og hvor vi i noen tilfeller sammenligner resultatene med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser (Haugsbø m.fl. 2015, Brechan og Vågane 2012). Det er utarbeidet tilsvarende reisevanerapporter for Vestfoldbyene og Grenland (Ellis m.fl. 2021a, Ellis m.fl. 2021b), og det vil også bli utarbeidet tilsvarende rapport for Arendalsregionen.

I tilknytning til rapportene er det utarbeidet Excel-ark med tabellgrunnlagene som ligger til grunn for analysene, samt en GIS-basert kart-applikasjon. Disse er gjort tilgjengelige for oppdragsgiver. I kart-applikasjonen presenteres en del geografiske mønstre med utgangspunkt i informasjon om sentrale nøkkeltall på grunnkrets nivå, basert på glidende snitt mellom grunnkretser. Slik får vi fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen. Kart-applikasjonen gir brukeren mulighet til selv å kunne bestemme datautvalg og navigere i kartet. Dette gir mulighet til å hente fram større detaljrikdom enn det som er mulig i statiske oversiktskart. I rapporten har vi lagt ved og kommentert resultater fra utvalgte GIS-kart.

¹ Data som er benyttet er hentet fra den «Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-19». Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor og Epinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.

1.2 Geografisk avgrensning av Kristiansandsregionen

I denne rapporten presenteres nøkkeltall for Kristiansandsregionen, og ulike geografiske soner innenfor dette byområdet. Når vi har delt Kristiansandsregionen inn i ulike soner har vi i hovedsak forholdt oss til kommunegrensene. I Kristiansand kommune er det et såpass stort tilleggsutvalg at det er mulig å dele kommunen inn i flere soner. Sonene er inndelt slik at det i hver sone er minst 300 intervjuer, med noen unntak. Dette for å unngå for store feilmarginer knyttet til resultatene (se neste avsnitt). Der det er for få intervjuer i en kommune har vi valgt å slå sammen flere kommuner. Soneinndelingen er gjort i samråd med representanter for det aktuelle byområdet.

Tabellen nedenfor viser soneinndelingen av Kristiansandsregionen, samt antall respondenter i hver sone i RVU 2018/19, 2013/14, 2009 og 2005.² I kartet under vises en oversikt over hvor de som har svart på intervjuene er bosatt.

Resultater fra Iveland kommune inngår ikke i framstillingen av reisevaner i Kristiansandsregionen. Dette skyldes at det er relativt få intervjuer i kommunen (180 intervjuer), noe som er for lite til at vi kan presentere resultatene fra kommunen separat. Det er heller ikke hensiktsmessig å slå Iveland kommune sammen med noen av de andre kommunene. Dette for å ivareta muligheten for å sammenligne resultatene fra RVU 2018/19 med resultater fra RVU 2013/14.

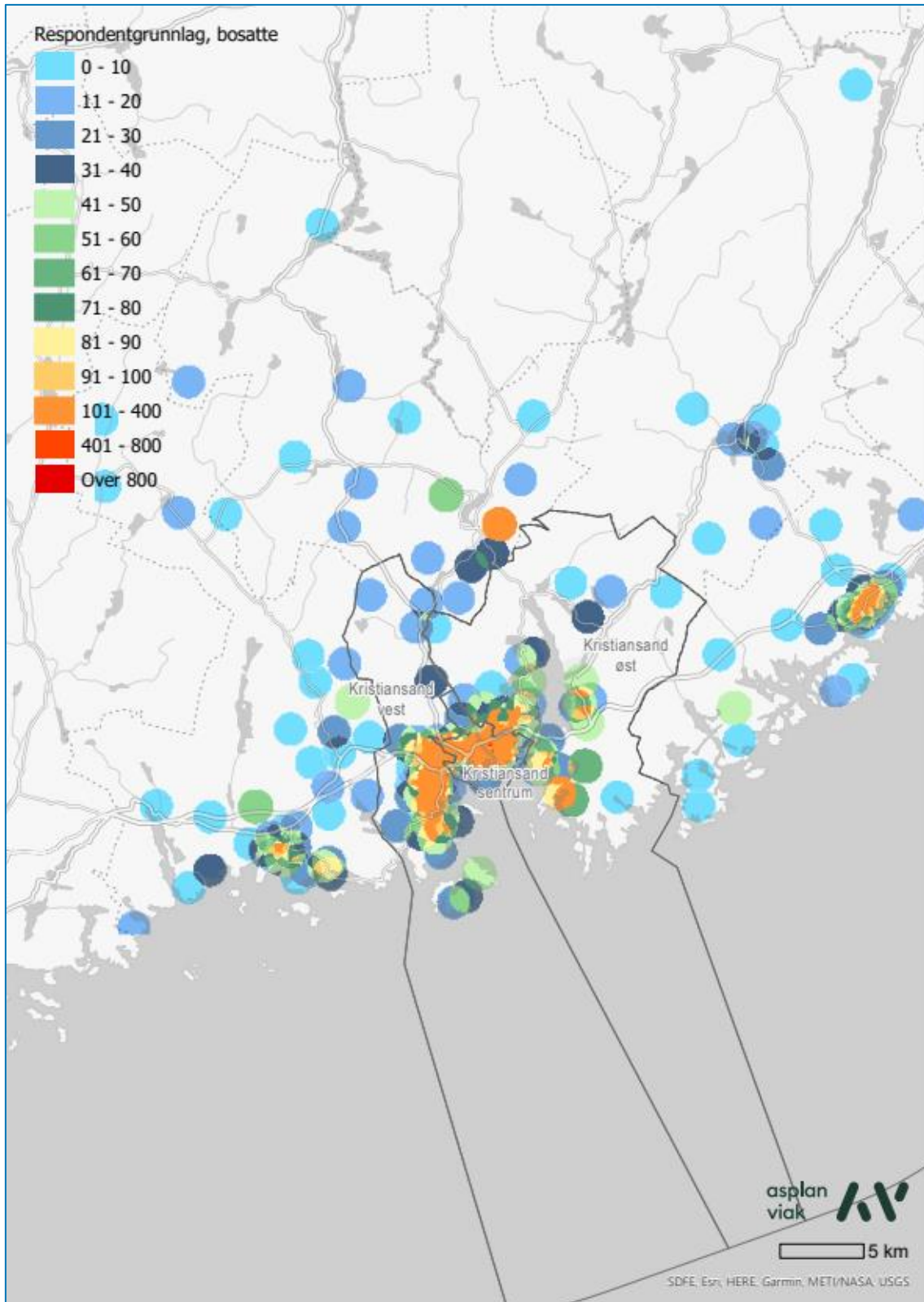
Tabell 1.1: Soner i Kristiansandsregionen, samt antall respondenter i de ulike sonene. RVU 2018/19, 2013/14, RVU 2009 og RVU 2005.

Sone	Antall svar i RVU 2018/19	Antall svar i RVU 2013/14	Antall svar i RVU 2009	Antall svar i RVU 2005
Kristiansandsregionen *	4 202	1 557	-	-
Lillesand/Birkenes	551	188	153	176
Kristiansand kommune	2 628	1 007	1 005	893
<i>Kristiansand sentrum **</i>	660	278	-	-
<i>Kristiansand vest **</i>	995	389	-	-
<i>Kristiansand øst **</i>	957	333	-	-
Vennesla kommune	420	174	Til sammen 356 respondenter	Til sammen 409 respondenter
Søgne/Songdalen	603	188		

* I 2005 og 2009 inngikk Kristiansandsregionen i byområdet «Agderbyen», og det finnes derfor kun nøkkeltall for Kristiansandsregionen i 2013/14 og 2018/19.

** Tre-delingen av Kristiansand kommune ble først gjort i 2013/14.

² Ikke alle respondenter har informasjon om grunnkrets, slik at det ikke nødvendigvis er helt samsvar mellom antall respondenter i en kommune og antall respondenter i de sonene som inngår i kommunen.



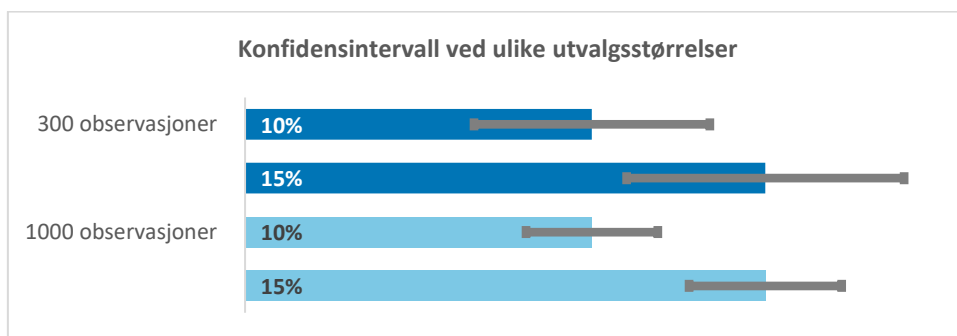
Figur 1.1: Oversikt over hvor de som har svart på reisevaneundersøkelsen 2018/19 bor, basert på informasjon på grunnkretsnivå.

1.3 Feilmarginer

Enhver utvalgsundersøkelse er heftet med usikkerhet. Konfidensintervallets størrelse er avhengig av størrelsen på utvalget og av fordelingen til det aktuelle kjennemerket. Konfidensintervallet reduseres jo flere som er med i utvalget, men sammenhengen mellom utvalgsstørrelse og konfidensintervall er ikke lineær. Videre er konfidensintervallet større når utvalgsresultatet er 50 prosent, og avtar symmetrisk etter hvert som prosentandelen nærmer seg 0 og 100.

Dersom vi studerer et område hvor man har data om 300 reiser, og med en kollektivandel på 10 prosent, får vi en feilmargin på +/- 4,2 prosentpoeng, gitt et sikkerhetsnivå på 95%. Det vil si at den reelle kollektivandelen i befolkningen vil ligge innenfor et intervall på mellom 5,8 prosent og 14,2 prosent. Dersom kollektivandelen i et annet geografisk område med samme utvalgsstørrelse er på 15 prosent, vil feilmarginen være på +/- 4,9 prosentpoeng, og vi får et konfidensintervall på mellom 10,1 prosent og 19,9 prosent. Det vil si at konfidensintervallene til de to observasjonene overlapper. Den observerte forskjellen i kollektivandel er dermed ikke statistisk signifikant, og vi kan derfor ikke konkludere med at det er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene. Forskjellen kan like gjerne skyldes tilfeldigheter ved det utvalget som er trukket.

Hvis antall observasjoner i de to områdene er på 1000 reiser, blir feilmarginene betydelig lavere (+/-1,9 prosentpoeng), og de to konfidensintervallene overlapper ikke. Vi kan derfor konkludere med at det med stor sannsynlighet er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene.



Figur 1.2: Illustrasjon av størrelsen på feilmarginer ved ulike utvalgsstørrelser, med et sikkerhetsnivå på 95%

For at vi skal kunne konkludere med at en observert forskjell er reell må det med andre ord være store forskjeller mellom to områder, eller det må være mange observasjoner i hvert område. Dette får betydning for hvor små geografiske områder det er hensiktsmessig å analysere.

I rapporten har vi satt en grense på minst 300 intervjuer for at et område kan defineres som en egen sone. Selv da vil feilmarginene være relativt store. Resultatene som presenteres i denne rapporten må tolkes innenfor feilmarginer som er fra +/- 5,7 prosentpoeng eller mindre, avhengig av utvalgsstørrelsen og svarfordeling til det området som analyseres. Det er viktig å

understreke at det derfor er viktigere å studere det generelle mønsteret i forskjeller og likheter mellom ulike soner enn det eksakte resultatet.

1.4 Gjennomføring av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018-2019

Utvalg

Epinion har hatt ansvar for datainnsamlingen av RVU 2018/19, mens Transportøkonomisk institutt har vært rådgiver/kvalitetssikrer. Beskrivelsen av opplegg for gjennomføring av denne reisevaneundersøkelsen er basert på en dokumentasjonsrapport for RVU 2018, utarbeidet av Epinion: Dokumentasjonsrapport. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019 (Epinion 2019).

Målgruppen for den nasjonale reisevaneundersøkelsen er den norske befolkningen i alderen 13 år eller eldre, og det er ingen øvre aldersgrense. Utvalget er trukket fra det sentrale folkeregisteret. For å unngå frafall på grunn av flytting, dødsfall etc., er det gjort uttrekk kvartalsvis. Utvalget i reisevaneundersøkelsen består av et nasjonalt utvalg av hele landets befolkning samt lokale tilleggsutvalg i utvalgte kommuner i Norge. Til sammen er det foretatt 88.902 intervjuer i RVU 2018 og 2019.

Hva er en reise?

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.

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. Denne måten å registrere reiser og reisemål på fører til en viss underrepresentasjon av arbeidsreiser og en viss overrepresentasjon av innkjøps- og omsorgsreiser, siden disse ofte gjennomføres i forbindelse med en reise til eller fra arbeid.

Figuren under viser et eksempel på reisene 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 restaurantbesøk, som genererer to fritidsreiser.



#	STARTSTED	ENDESTED	FORMÅL
1	Hjem	Barnehage	Følgereise
2	Barnehage	Arbeidsted	Arbeidsreise
3	Arbeidsted	Butikk	Innkjøpsreise
4	Butikk	Hjem	Innkjøpsreise
5	Hjem	Restaurant	Fritid (besøk på restaurant)
6	Restaurant	Hjem	Fritid (besøk på restaurant)

Eksempel hvor en person har foretatt seks reiser, og hvordan disse registreres i reisevaneundersøkelsen.

Figur 1.3: Eksempel på reiseaktivitet og hvordan dette er registrert i RVU. Kilde: Epinion 2019.

Intervjuopplegg

Datainnsamlingen for RVU 2018 og 2019 er gjennomført som en kombinasjon av telefonintervju og webintervjuer. Det ble foretatt en postal utsendelse av informasjonsbrev i forkant av datainnsamlingen. Brevet beskriver kort formålet med undersøkelsen, og alle ble i utgangspunktet invitert til å besvare undersøkelsen på web. De som ikke gjorde dette innen en satt frist ble kontaktet per telefon. Omtrent halvparten har svart på web og halvparten over telefon. Kombinasjonen av web og telefon er nytt. I tidligere RVUer er det kun benyttet telefonintervju, med unntak av RVU 1985 hvor det ble gjennomført personlige intervju.

Å gjennomføre intervju på web har mange fordeler, men kan også ha noen uforutsette utfordringer. Muligheten for å svare på undersøkelsen på internett har blant annet ført til at datagrunnlaget har noen utfordringer når det gjelder *registrering av antall reiser*. I RVU 2018 var det registrert 2,79 reiser i snitt per person per dag, mot 3,26 i RVU 2013/14. Det er blant annet observert et høyere antall reiser som starter og slutter på samme adresse enn tidligere, noe som indikerer at en del av de som har svart har misforstått definisjonen av en reise (jf. forrige avsnitt), og ikke har skilt mellom tur- og returreisen. Samtidig er det tegn som tyder på at noen respondenter har unnlatt å rapportere visse reiser, for eksempel en følgereise til barnehagen på vei til jobb (Epinion 2019).

Samtidig med at antall reiser er lavere i 2018 enn i tidligere år, har den gjennomsnittlige lengden per reise økt mer enn tidligere års økning i reiselengde. Dette er også med på å underbygge hypotesen om at noen av de som har svart ikke har skilt på tur- og returreisen. Dermed blir en registrert reise dobbelt så lang som de to reisene hver for seg ville ha vært. Dette gjør det blant annet utfordrende å sammenligne utvikling i reiseomfang og reiselengde over tid.

Svarprosent

Det samlede utvalget for RVU 2018 og 2019 består av til sammen 88.902 intervjuer. Svarprosenten er på 13 %, hvor det er et særlig stort frafall blant unge personer. 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.

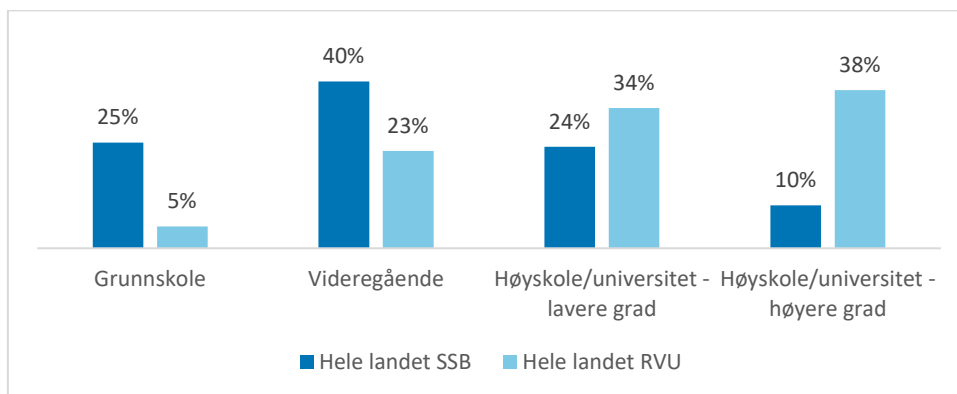
Svarprosenten for denne RVUen er vesentlig lavere enn i tidligere RVUer. I RVU 2013/14 var svarprosenten på 20 prosent, og tidligere har den ligget på 35-50 prosent. Det er en generelt synkende svarvillighet i befolkningen når det gjelder å svare på spørreundersøkelser. Datamaterialet er vektet for å rette opp frafallsskjevheter slik at utvalget blir representativt.

Utvalgsskjevhet og vekting

Datainnsamling for den nasjonale reisevaneundersøkelsen er gjennomført med mål om å vise et komplett bilde av reisevanene for den norske befolkningen 13 år og eldre. For dette formålet er datainnsamlingen kvotert på bakgrunn av geografi, alder og kjønn, slik at det endelige datagrunnlaget tilnærmet gjenspeiler befolkningens sammensetning. Det forekommer likevel avvik. Dette kan skyldes utfordringer med svarvillighet blant spesifikke aldersgrupper eller i konkrete områder hvor det er vanskelig å gjennomføre intervju. Disse skjevhetene kan korrigeres ved bruk av vekting. RVU-data er vektet for bostedsområde, alder, kjønn, ukedag og måned.

Når det gjelder utdanning, er det en større andel med høy utdanning blant de som har svart på reisevaneundersøkelsen enn i befolkningen som helhet. Figuren nedenfor viser utdanningsnivå for befolkningen på 16 år og eldre, basert på SSBs utdanningsstatistikk, sammenlignet med utdanningsnivået til respondentene på 16 år og eldre i RVUen. Blant befolkningen på 16 år og eldre er det 25 % som har grunnskole som høyeste utdanningsnivå, mot 5 % i utvalget. 34 % av befolkningen på 16 år og eldre er universitets- og høyskoleutdannet, mot 72 % i utvalget.

Dersom det er ulikheter i reisevaner blant de med lav og høy utdanning, for eksempel ved at de med høy utdanning har en høyere reiseaktivitet eller en høyere sykkelandel, vil en slik utvalgsskjevhet få betydning for resultatet fra undersøkelsen. Det er derfor viktig å være klar over denne skjevheten i tolkningene av resultatene, siden datamaterialet ikke er vektet for skjevheter i utdanningsnivå.



Figur 1.4: Befolkningens og utvalgets utdanningsnivå – personer som er 16 år og eldre.

Opprinnelig er datafilene vektet for å kunne gjøre analyser på aggregert nasjonalt nivå, og ikke for lokale analyser av byer eller regioner. I denne analysen er det derfor utarbeidet egne lokale vekter. Den lokale vektningen er gjort av Transportøkonomisk institutt (TØI).

1.5 Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper

I en del steder i rapporten beskriver vi forskjeller i reiseatferd og transportmiddelbruk mellom ulike grupper i befolkningen, slik som kjønn, alder utdanning mv. Forskjellene som gjengis er kun bivariate sammenhenger, og sier ingen ting om årsakssammenhenger, dvs. hvorfor det er forskjeller. Hvis det for eksempel er slik at kvinner reiser mer med kollektivtransport enn menn, vil de bivariate sammenhengene ikke si noe om *hvorfor* de gjør dette, om det er fordi de har lavere tilgang til bil, har et annet reisemønster mv. For å finne årsakssammenhengene må gjennomføre mer omfattende statistiske analyser.

Tabellene som ligger til grunn for disse beskrivelsene ligger i Excel-arkene som er utarbeidet i tilknytning til rapporten. Disse er gjort tilgjengelige for oppdragsgiver.

2 Tilgang til transportressurser

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 moped/motorsykkel. Flere analyser viser at befolkningens tilgang til transportressurser som bil, kollektivtransport og parkering har stor betydning for deres valg av reisemåte. Analysene viser at tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reisemåte, sammen med tilgjengelighet til parkering (PROSAM 2020, Ellis 2010, Solli m.fl. 2014).

Sammenheng mellom reisevaner og rammebetingelser for transport

En analyse av sammenhengen mellom reisevaner og rammebetingelser for transport for de tretten største byområdene i Norge viser blant annet at personer uten tilgang til bil foretar flere kollektivreiser og flere gangturer enn de med tilgang til bil. Jo flere biler man har tilgang til, jo mer benytter man bil på reisene. Analysen viser også at de med svært god tilgang til kollektivtransport reiser mer kollektivt, går mer og fortar færre bilturer enn de som har dårlig tilgang til kollektivtransport. Analysen viser også at de som ikke har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver reiser vesentlig mer med kollektivtransport enn de som har gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, og de går og sykler også en god del mer

Kilde: Solli m.fl. 2014: *Ringvirkninger av arealplanlegging - for en mer bærekraftig bytransport? Dokumentasjonsrapport*. UA-rapport 51b/2014

2.1 Førerkort og tilgang til bil

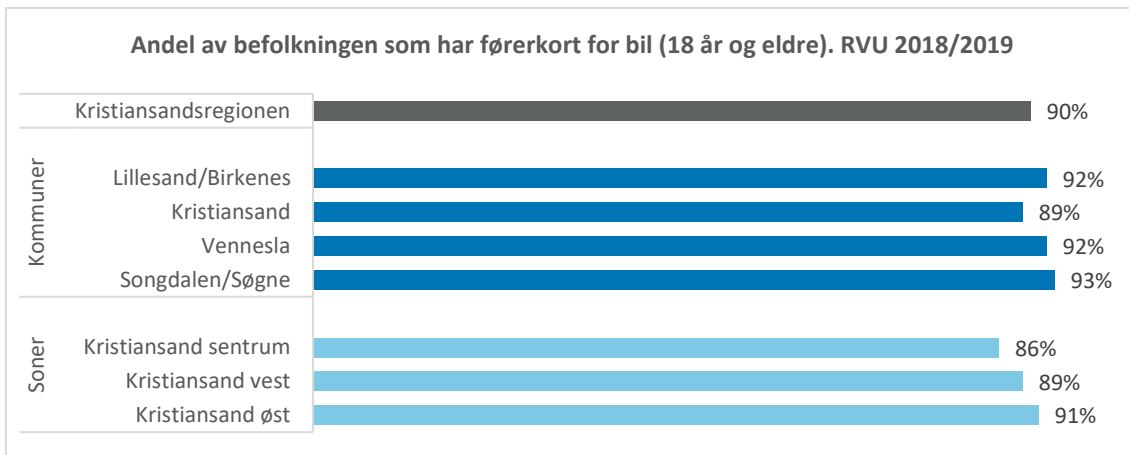
90 prosent av befolkningen i Kristiansandsregionen har førerkort

Figuren under (figur 2.1) viser hvor stor prosentandel av den voksne befolkningen i Kristiansandsregionen og i ulike kommuner og soner i regionen som har førerkort for bil i 2018/2019.

90 % av den voksne befolkningen i Kristiansandsregionen har førerkort for bil.

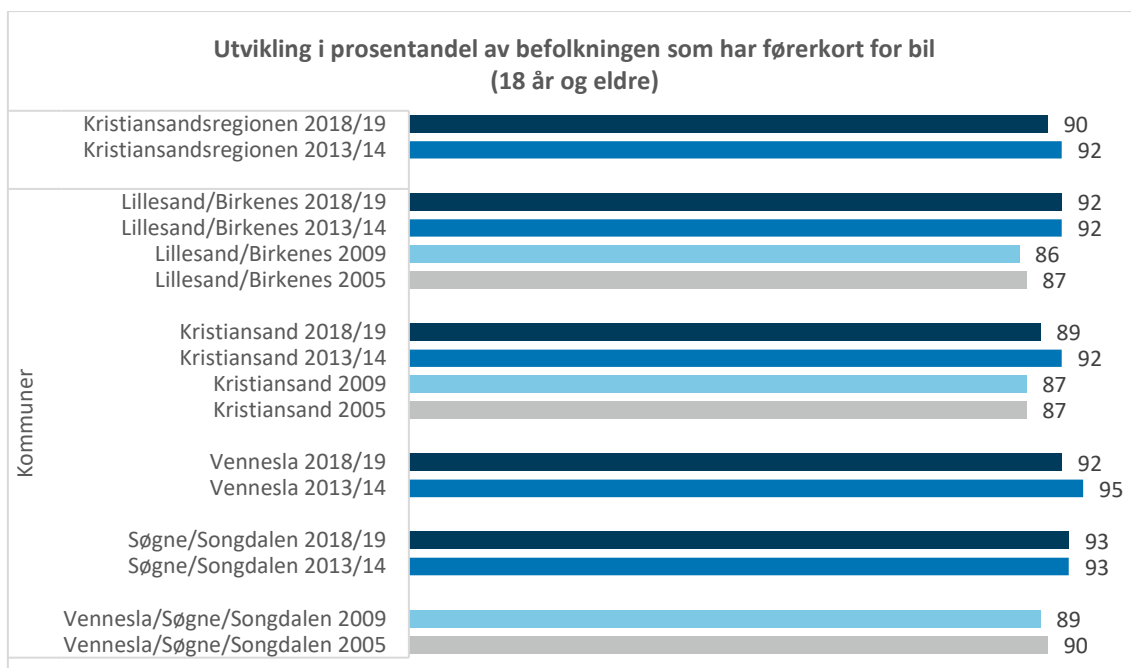
Førerkortandelen er lavere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i området. Videre er andelen med førerkort for bil lavere i Kristiansand sentrum (86 %) enn i resten av Kristiansand kommune.

Det er en noe høyere førerkortandel blant menn, personer i aldersgruppen 35-66 år, personer med utdanning på universitetsnivå og med en samlet husholdningsinntekt på over 600,000 kr, blant yrkesaktive og blant par med barn.



Figur 2.1: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, RVU 2018/2019

Figuren under viser utvikling i førerkortandel fra 2005 til 2018/2019, blant bosatte i Kristiansandsregionen og i kommunene som inngår i området. Andelen varierer noe fra periode til periode, men det generelle trekket er at førerkortandelen er relativt stabil.



Figur 2.2: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, RVU 2005 – 2018/2019

9 av 10 har tilgang til bil

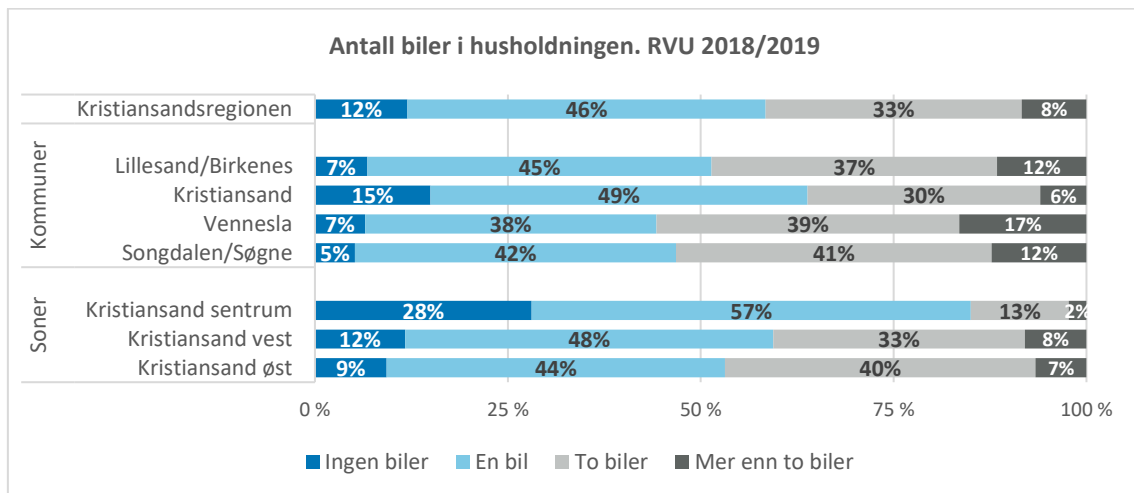
Andelen av befolkningen som bor i en husholdning uten tilgang til minst en bil er på 12 % i Kristiansandsregionen sett under ett (figur 2.3). Gjennomsnittlig antall biler husholdningen har tilgang til er 1,5 (figur 2.4).³

³ Gjennomsnittlig antall biler er basert på husholdninger både med og uten bil.

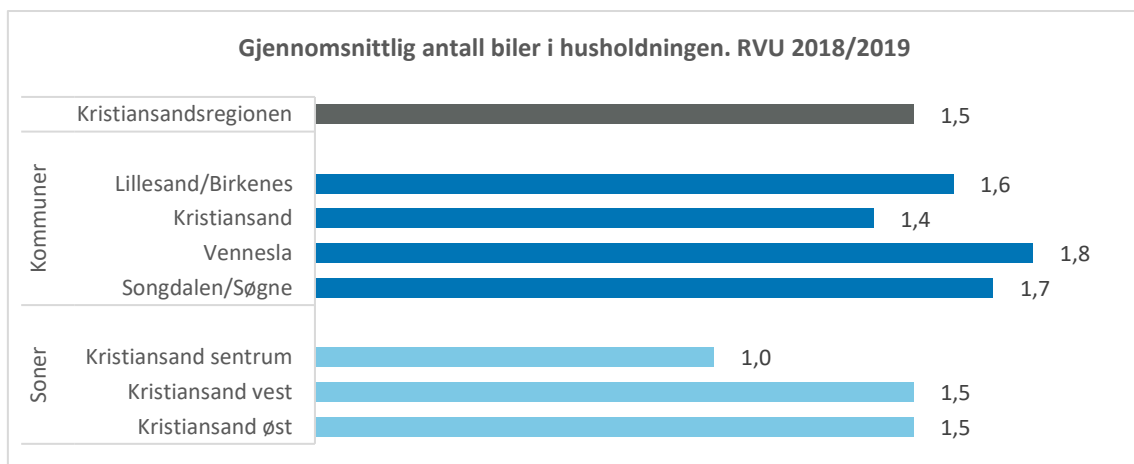
Det er høyest andel som bor i en husholdning uten tilgang til bil i Kristiansand kommune (15 %), et nivå som har vært relativt stabilt siden 2005. Videre er det flere som bor i en husstand uten bil i Kristiansand sentrum (28 %) enn i områdene utenfor sentrum (9-12 %). Gjennomsnittlig antall biler som husholdningen disponerer er 1,4 i Kristiansand kommune. I sentrum av Kristiansand disponerer man i gjennomsnitt 1,0 biler, mot 1,5 i områdene utenfor sentrum.

I de øvrige kommunene i Kristiansandsområdet er det færre (5-7 %) som bor i en husstand uten bil. I disse kommunene ligger gjennomsnittlig antall biler som husholdningen disponerer på mellom 1,6-1,8.

Det er noe flere som bor i en husholdning uten tilgang til bil blant personer som er yngre enn 35 år, voksne med utdanning på grunnskolenivå, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, blant enslige uten barn og blant studenter. Det er også en høyere andel som bor i en husholdning uten tilgang til bil blant personer med svært god tilgang til kollektivtransport.

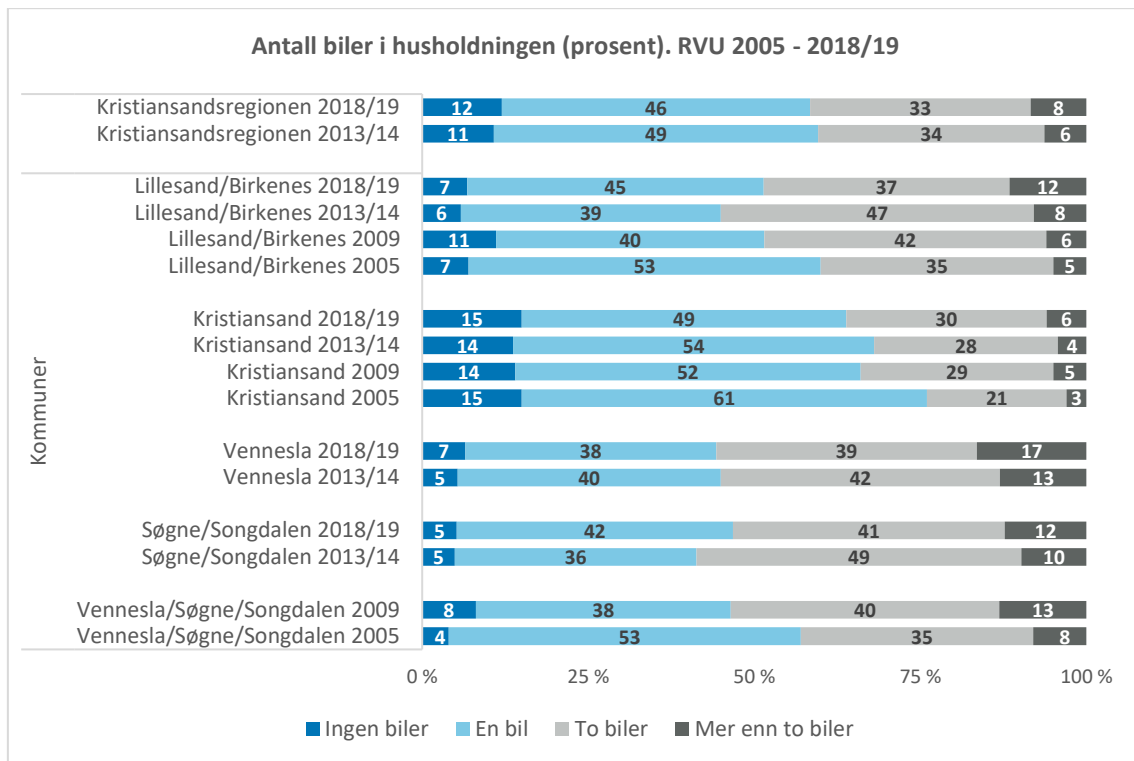


Figur 2.3: Tilgang til bil i husholdningen: prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv ingen, en, to eller mer enn to biler. RVU 2018/19

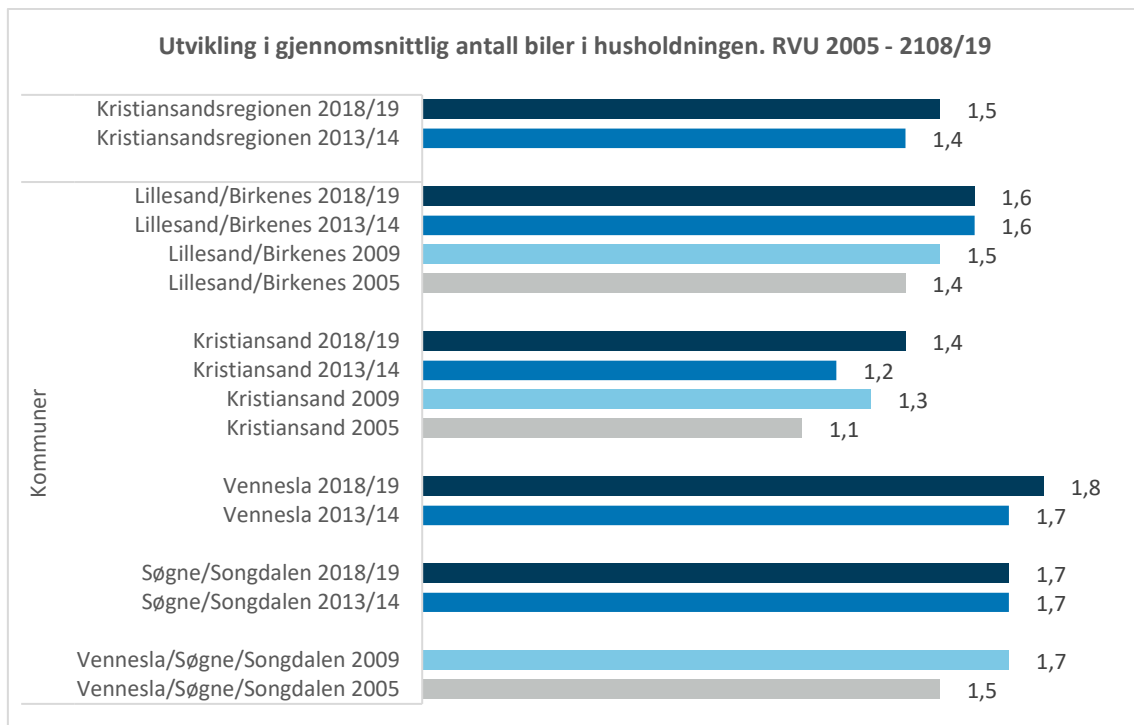


Figur 2.4: Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer, RVU 2018/2019.

Antall biler man har tilgang til varierer noe fra år til år, uten noe entydig mønster. Men dersom vi ser på gjennomsnittlig antall biler i husholdningen, øker denne noe fra RVU-år til RVU-år (figur 2.6).



Figur 2.5: Tilgang til bil i husholdningen: prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv ingen, en, to eller mer enn to biler. RVU 2005 – 2018/19.



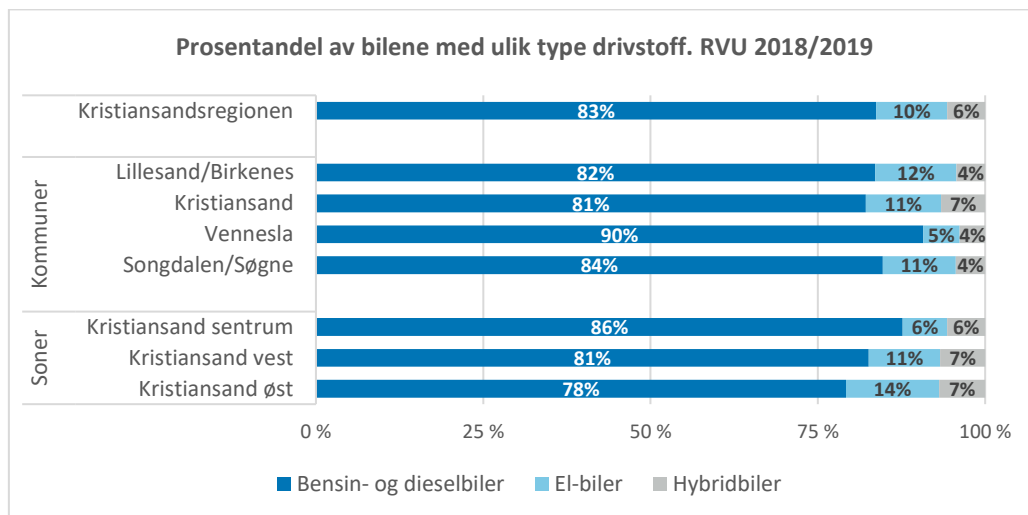
Figur 2.6: Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer, RVU 2005-208/19.

Forskjellen i tilgang til bil innad i byregionen kan også illustreres i kart. Kartet på neste side viser befolkningens tilgang til bil i ulike områder i Kristiansandsregionen. Her 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 er det som har 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.

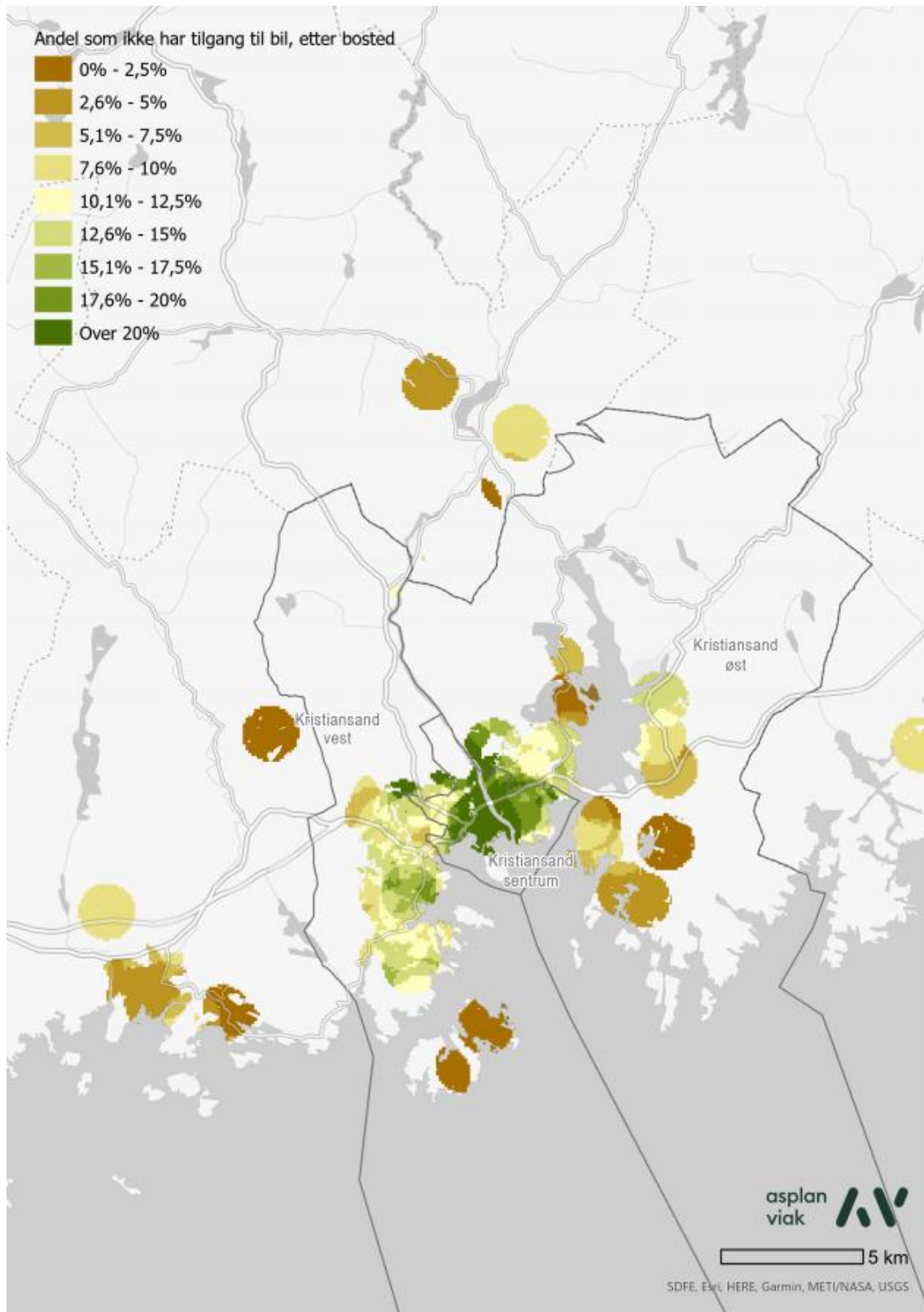
Vi ser tydelig at biltilgangen er lavere i Kristiansand sentrum enn i andre områder. Det er også en viss andel uten tilgang til bil i Vågsbygd.

16 prosent av bilene i Kristiansandsregionen er en elbil eller hybridbil

De fleste bilene er bensin- og dieserbiler, men stadig flere av bilene i Kristiansandsregionen er elbiler. I 2018/19 er 10 % av bilene i området en elbil, og 6 % er en hybridbil, mot hhv. 2 % og 1 % i 2013/14. Andelen varierer lite fra område til område, men det er færre med elbil og hybridbil blant bosatte i Vennesla enn i de andre kommunene i området.



Figur 2.7: Prosentandel av bilene med ulik type drivstoff. RVU 2018/19.



Figur 2.8: Befolkningens tilgang til bil, basert på informasjon på grunnkretsnivå. RVU 2018/19

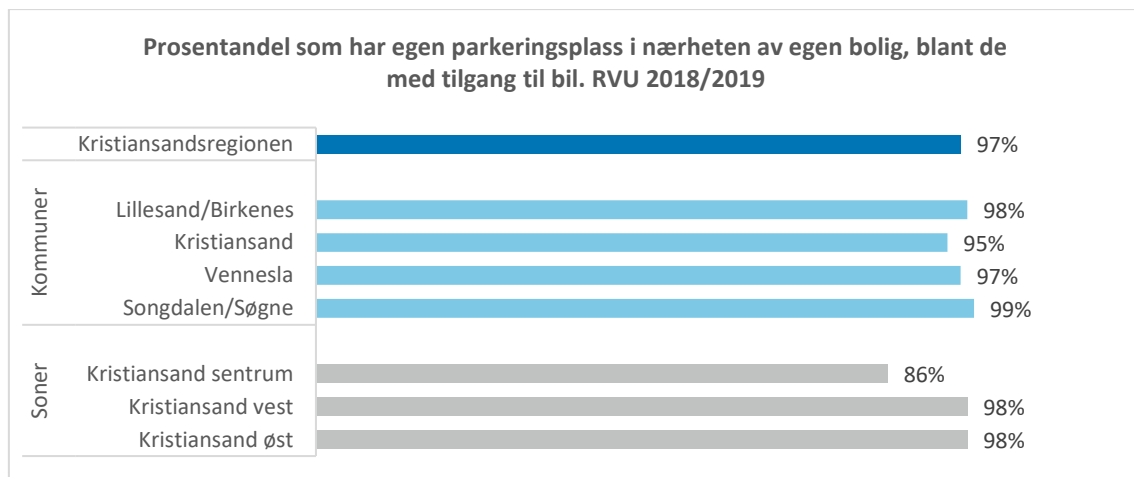
2.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted

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 belyser vi befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig, og de yrkesaktives tilgang til parkering ved arbeidsplassen.

De aller fleste har tilgang til egen parkering i nærheten av bolig

Nytt av årets reisevaneundersøkelse er at det er stilt spørsmål om tilgang til parkering ved egen bolig til alle som har svart på reisevaneundersøkelsen, og som har tilgang til bil.

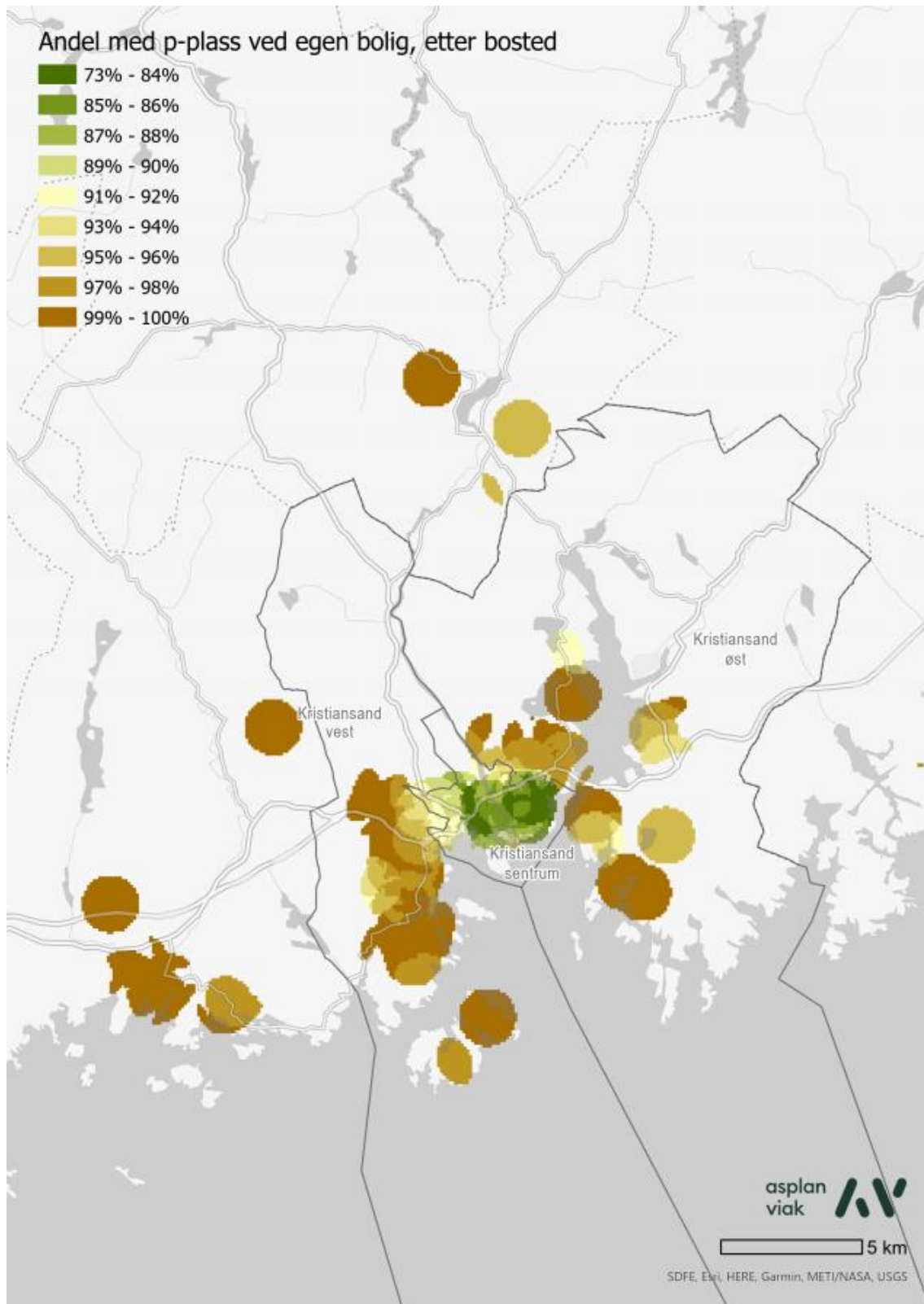
Resultatene viser at et stort flertall av befolkningen i Kristiansandsregionen har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen (97%). Andelen er lavest blant bosatte i Kristiansand kommunene, hvor 95 % av de med bil har tilgang til egen p-plass ved boligen. Videre er det færre med tilgang til egen p-plass ved boligen blant bosatte i Kristiansand sentrum enn i øvrige deler av kommunen.



Figur 2.9: Prosentandel som har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen. RVU 2018/2019.

Det er en noe lavere andel med tilgang til egen parkeringsplass ved boligen blant personer i aldersgruppen 18-34 år, personer med en samlet husholdningsinntekt på under 600.000 kr, enslige uten barn og blant personer uten førerkort for bil.

Det er også en tydelig geografisk variasjon i hvor man i mindre grad har tilgang til parkering ved egen bolig. Kartet å neste side viser befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig i ulike områder i Kristiansandsregionen, hvor vi har 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 er det som har tilgang til parkering ved egen bolig. 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 tilgang til p-plass ved egen bolig er lavest i Kristiansand sentrum.



Figur 2.10: Befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig, basert på informasjon på grunnkretsnivå. RVU 2018/19.

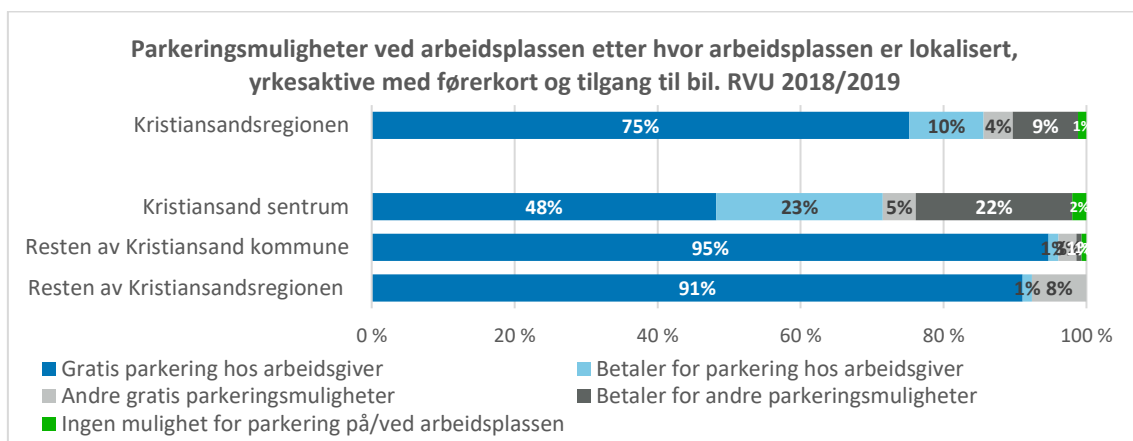
Et flertall av de yrkesaktive i området har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

Et flertall av de yrkesaktive i Kristiansandsregionen har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver. Til sammen 75 % av de yrkesaktive har gratis p-plass hos arbeidsgiver. 10 % oppgir at de må betale for parkering hos arbeidsgiver, 4 % har gratis parkeringsmuligheter andre steder enn hos arbeidsgiver og 9 % oppgir at de må betale for å parkere andre steder enn hos arbeidsgiver. Kun 1 % oppgir at de ikke har noen parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen.

Andelen som parkerer gratis hos arbeidsgiver er lavest blant de som jobber i Kristiansand sentrum. Her har halvparten av de yrkesaktive tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, 23 % må betale for å parkere hos arbeidsgiver og 22 % må betale for å parkere andre steder. På grunn av relativt få svar, har vi laget færre arbeidsplass-soner enn når vi beskriver nøkkeltall for bosatte i ulike områder.

Det er en noe lavere andel med tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver blant kvinner, personer med utdanning på universitetsnivå, og blant personer med svært god tilgang til kollektivtransport.

I motsetning til i tidligere reisevaneundersøkelser, er spørsmålet om tilgang til parkering ved arbeidsplassen kun stilt til yrkesaktive med førerkort og bil. Spørsmålet har dermed gått til færre personer enn tidligere. Ofte er det også en sammenheng mellom tilgang til bil og tilgang til parkering, ved at personer uten bil i større grad kan velge å arbeide på steder uten tilgang til parkering. Det er derfor ikke mulig å sammenligne resultater fra tidligere år. Derfor er det heller ikke mulig å lage hensiktsmessige kart for hvordan parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen varierer etter hvor arbeidsplassen er lokalisert.



Figur 2.11: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil. RVU 2018/2019.

2.3 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).

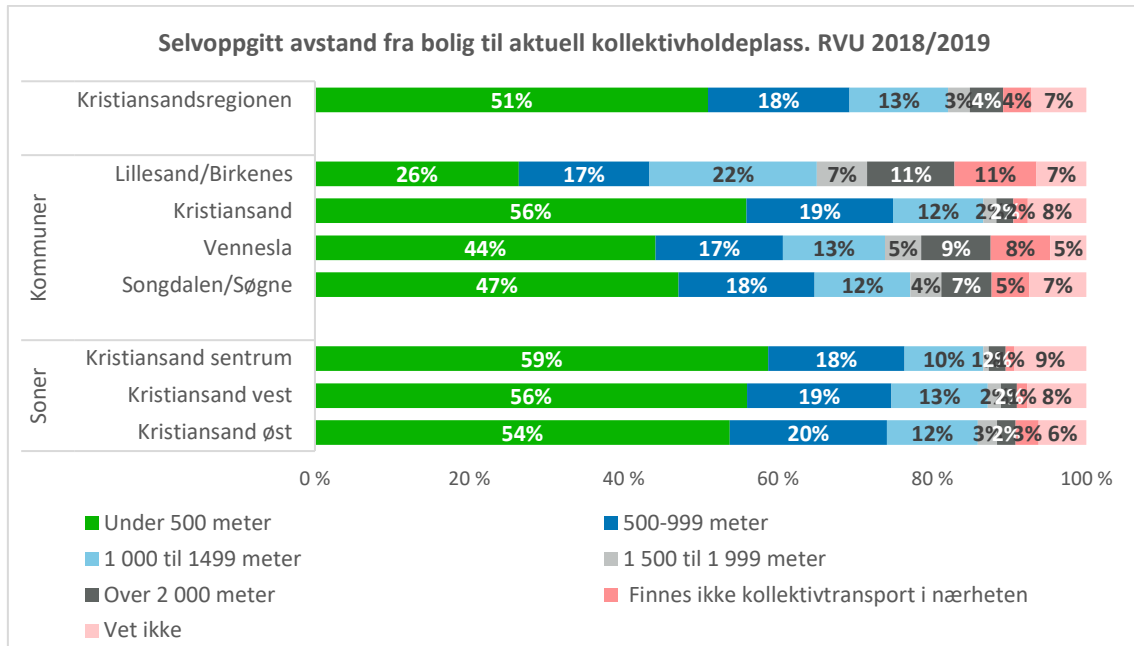
Svarene gjenspeiler ikke nødvendigvis det faktiske kollektivtilbudet. Særlig blant de som bruker kollektivtransport i liten grad, kan disse svarene være unøyaktige. Det er også knyttet usikkerhet til disse resultatene fordi relativt mange ikke har svart på spørsmålene. I Kristiansandsregionen er det 7 % som ikke har svart på spørsmålet om avstand fra bolig til holdeplass, og 23 % som ikke har svart på spørsmålet om avgangsfrekvens.

Halvparten av befolkningen sier de bor nær en holdeplass for kollektivtransport

I Kristiansandsregionen oppgir 51 % av befolkningen at de bor under 500 meter fra en holdeplass det kan være aktuelt å bruke, og 18 % oppgir at de bor mellom 500 meter og en kilometer unna en holdeplass for kollektivtransport.⁴ Andelen av befolkningen som bor nær en holdeplass for kollektivtransport er høyest i Kristiansand kommune (56 %) og lavest i Lillesand/Birkenes (26 %). Det er kun mindre forskjeller i nærhet til kollektivholdeplass innad i Kristiansand kommune.

Det er en noe høyere andel som bor nær en kollektivholdeplass blant menn, personer i alderen 45-54 år, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, blant enslige uten barn og blant personer uten førerkort og uten bil.

⁴ Spørsmålet om avstand til holdeplass er ikke helt sammenlignbart med tidligere år. Basert på svarene ser avstand til holdeplass ut til å ha økt. I Kristiansandsregionen er det f.eks 67 % som oppgir å bo under 500 meter fra en kollektivholdeplass i 2013/14, mot 55 % i 2018/19 når vi tar ut de som har svart «vet ikke». Denne endringen er vanskelig å forklare ut fra reelle endringer i kollektivtilbudet. Derfor kommenteres ikke endring over tid for figurene som handler om tilgang til kollektivtransport.



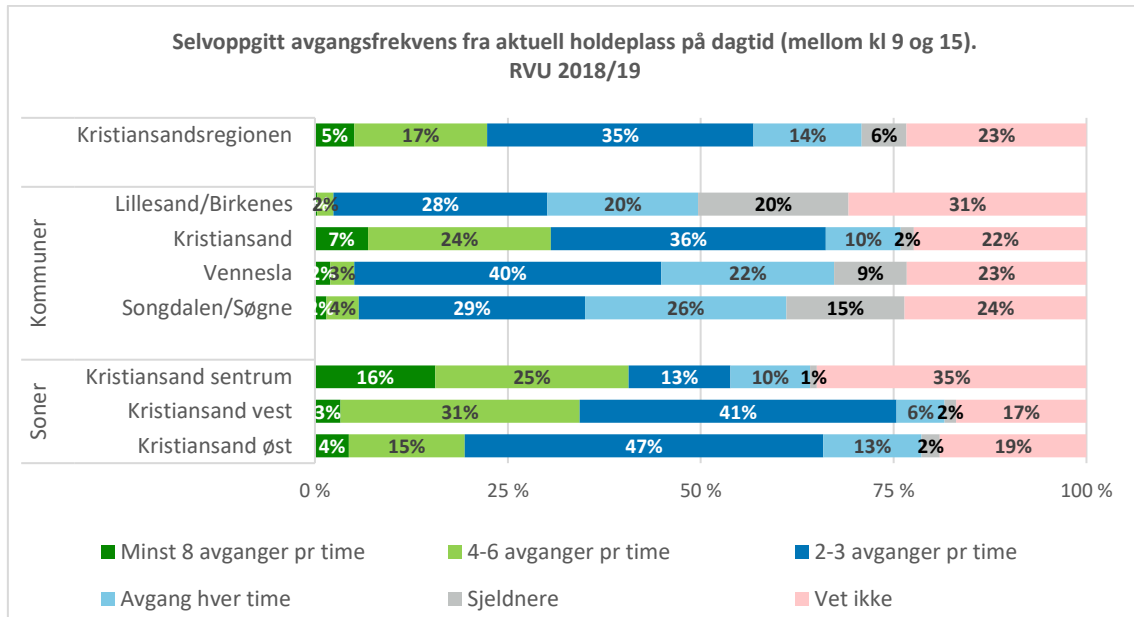
Figur 2.12: Selvoppgitt avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke. RVU 2018/2019

En av fire har et kollektivtilbud som går fire ganger i timen eller oftere

5 % svarer at de har et kollektivtilbud som går minst åtte ganger i timen på dagtid og ytterligere 17 % har et kollektivtilbud som går 4-6 ganger i timen fra den aktuelle holdeplassen. 35 % har et tilbud som går 2-3 ganger i timen. Det er imidlertid en stor andel som har svart at de ikke vet hvor ofte det går kollektivtransport (23 %).

Det er en høyere andel med høy frekvens (avgang minst 4 ganger i timen) blant bosatte i Kristiansand kommune (31 %) enn i de øvrige kommunene i Kristiansandsregionen, og høyere i Kristiansand sentrum (41 %) enn i resten av kommunen. Andelen med svært lav frekvens, dvs. avgang sjeldnere enn en gang i timen, er høyest blant bosatte i Lillesand/Birkenes (20%), og lavest blant bosatte i Kristiansand sentrum (1 %).

Det er en noe høyere andel med avgangsfrekvens minst hvert kvarter blant personer i alderen 18-24 år, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, enslige uten barn, studenter og blant personer uten førerkort og uten bil.



Figur 2.13: Selvoppgitt avgangsfrekvens fra holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke (dagtid). RVU 2018/2019

Indeks for god 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. Indeksen er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt. Svært god tilgang til kollektivtransport er definert som å ha under 1 kilometer til holdeplassen, og minst fire avganger i timen. Her er det viktig å huske at mange av respondentene ikke har svart på spørsmålene. Disse er holdt utenfor indeksen, og vi vet ikke om disse bor i områder med god eller dårlig tilgang til kollektivtransport.

Tabell 2.1: Indeks for tilgang til kollektivtransport, basert på RVU-spørsmål om avstand til holdeplass og avgangsfrekvens på dagtid. (Kilde: Hjorthol m.fl. 2014).

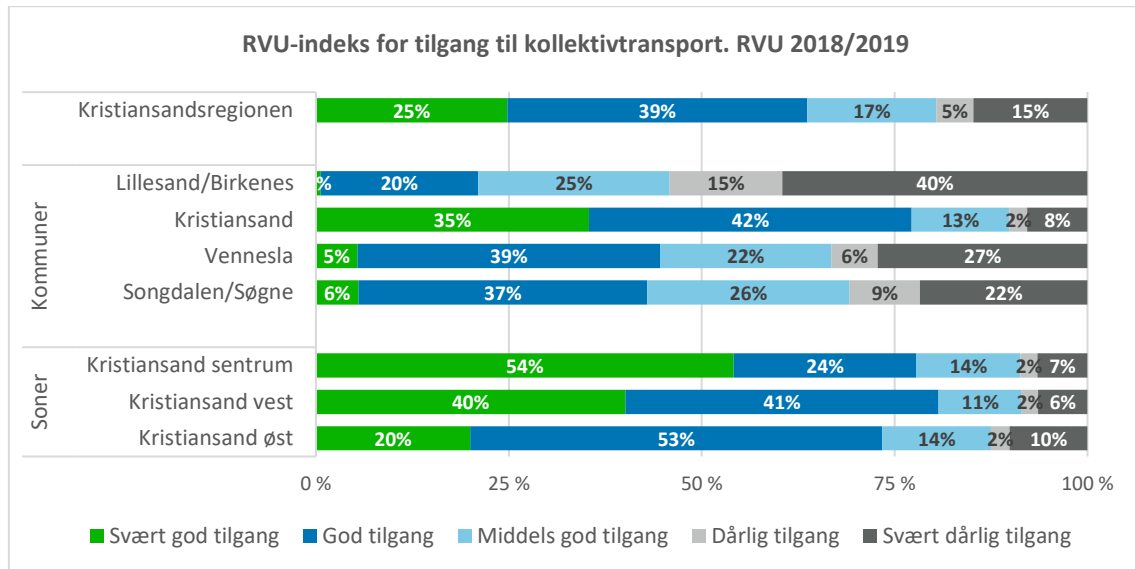
	Under 1 km	1 – 1,5 km	Over 1,5 km
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Basert på denne inndelingen ser vi at 25 % av befolkningen i Kristiansandsregionen har svært god tilgang til kollektivtransport, og 39 % har god tilgang. 15 % har svært dårlig tilgang til kollektivtransport.

Befolkningen i Kristiansand kommune har best tilgang til kollektivtransport. Her har 35 % svært god og 42 % god tilgang til kollektivtransport. Vi ser også at befolkningen i Kristiansand sentrum har et bedre kollektivtilbud enn befolkningen i resten av kommunen. Her har 54 % svært god tilgang og 24 % har god tilgang til kollektivtransport. Innbyggerne i

Lillesand/Birkenes har dårligst tilgang til kollektivtransport. Til sammen har 55 % dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransport i disse kommunene.

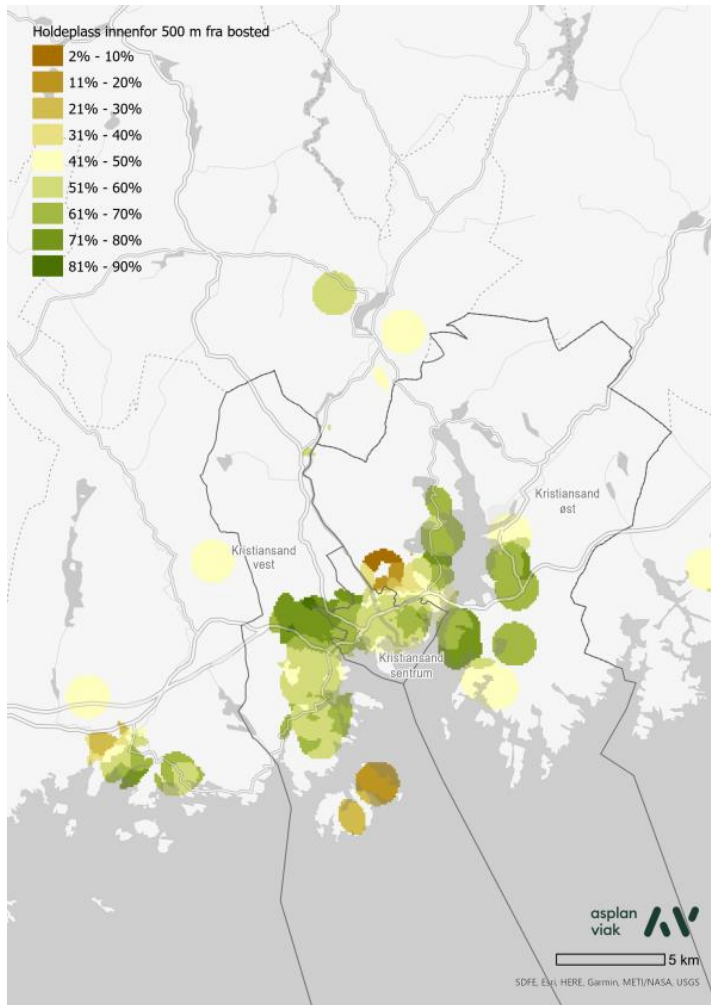
Det er en noe høyere andel med svært god tilgang til kollektivtransport blant personer i alderen 18-24 år, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, enslige uten barn, studenter og blant personer uten førerkort og uten bil.



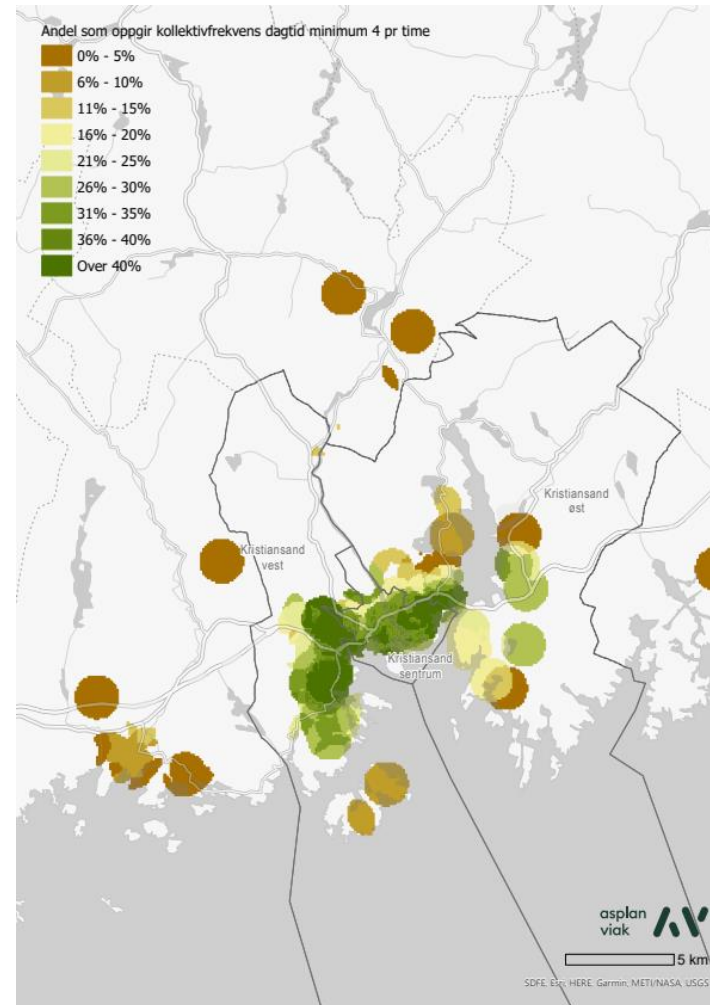
Figur 2.14: RVU-indeks for tilgang til kollektivtransport, basert på selvoppgitt informasjon om avstand til holdeplass og avgangsfrekvens. RVU 2018/2019

Kartene nedenfor viser befolkningens tilgang til kollektivtransport der de bor, med utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå. Vi har valgt å illustrere avstand til holdeplass og avgangsfrekvens hver for seg, for å få fram nyansene i tilgangen til kollektivtilbudet. Kartet til venstre (figur 2.15) viser avstand til holdeplass mens kartet til høyre (figur 2.16) viser hvor stor andel som svarer at det går kollektivtransport minst fire ganger i timen fra den aktuelle holdeplassen. Jo grønnere et område er skravert, jo bedre er tilgangen til kollektivtransport i området.

Vi ser at de fleste i Kristiansand sentrum har nærhet til et kollektivtilbud med høy frekvens, og at det også er god tilgang til kollektivtransport i områdene Tinnheia, Slettheia og Vågsbygd.



Figur 2.15: Selvoppgitt avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2018/19.



Figur 2.16: Selvoppgitt avgangsfrekvens fra aktuell holdeplass for kollektivtransport, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2018/19

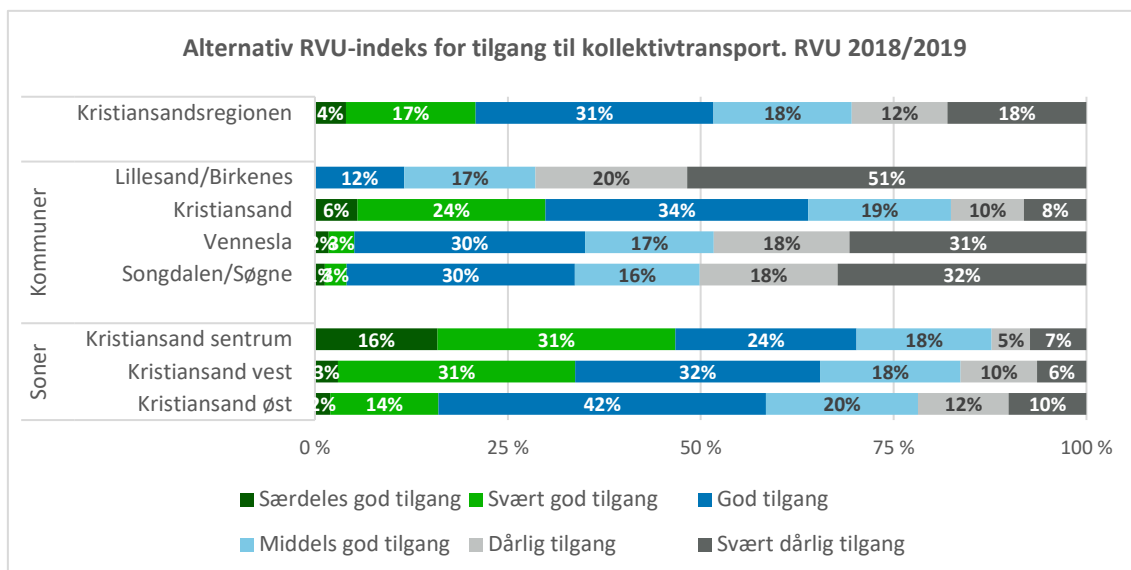
Definisjonen av hva som er et godt kollektivtilbud er i stadig utvikling, og det å ha under én kilometer til holdeplassen og avgangsfrekvens minst fire ganger i timen kvalifiserer ikke nødvendigvis til å ha svært god tilgang til kollektivtransport i byområder per i dag.

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 særdeles 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 2-2: Oversikt over definisjonen av tilgang til kollektivtransport. Egenutviklet variabel (Urbanet).

	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	Særdeles 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

Det er hovedsakelig blant bosatte i Kristiansand sentrum man har særdeles god tilgang til kollektivtransport, med 16 %. Det er også få i denne sonen som har dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransport.



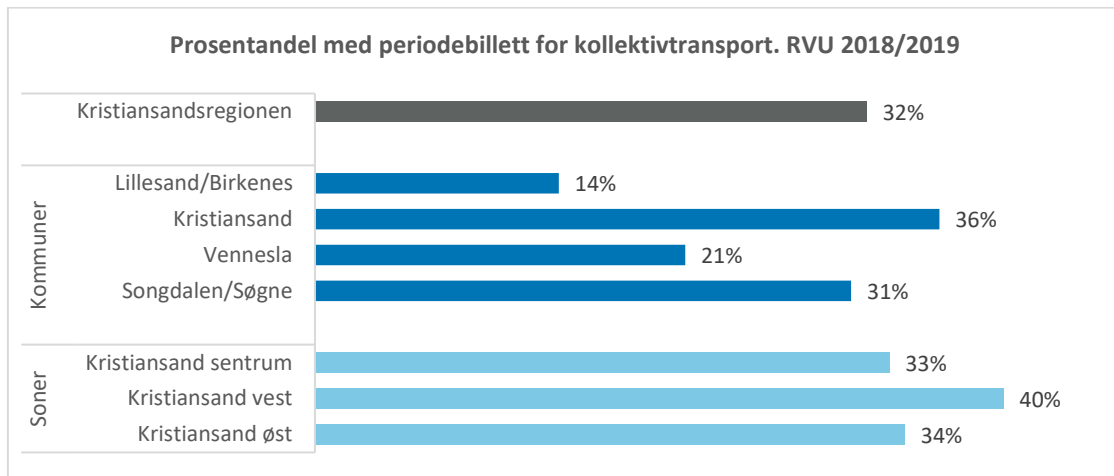
Figur 2.17: Alternativ RVU-indeks for tilgang til kollektivtransport. RVU 2018/2019.

1 av 3 har periodekort for kollektivtransport

Om lag 1/3 av befolkningen i Kristiansandsregionen har en form for periodekort for kollektivtransport, enten via en app eller som et fysisk kort. Dette er på samme nivå som i 2013/2014. Andelen med periodekort er høyest blant bosatte i Kristiansand kommune (36 %),

og høyere i Kristiansand Vest (40 %) enn de øvrige sonene i Kristiansand kommune. Andelen er lavest blant de bosatte i Lillesand/Birkenes (14 %).

Det er en høyere andel personer med periodekort blant kvinner, personer i aldersgruppen 13-24 år, personer med under 600.000 kr i samlet husholdningsinntekt, blant enslige uten barn og blant studenter. De to siste gruppene er i stor grad overlappende. Også personer uten førerkort og uten bil, personer uten tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver og personer med svært god og god tilgang til kollektivtransport har periodekort i større grad enn andre.



Figur 2.18: Prosentandel av befolkningen som har flerreisekort, periodekort eller lignende for kollektivtransport. RVU 2018/19

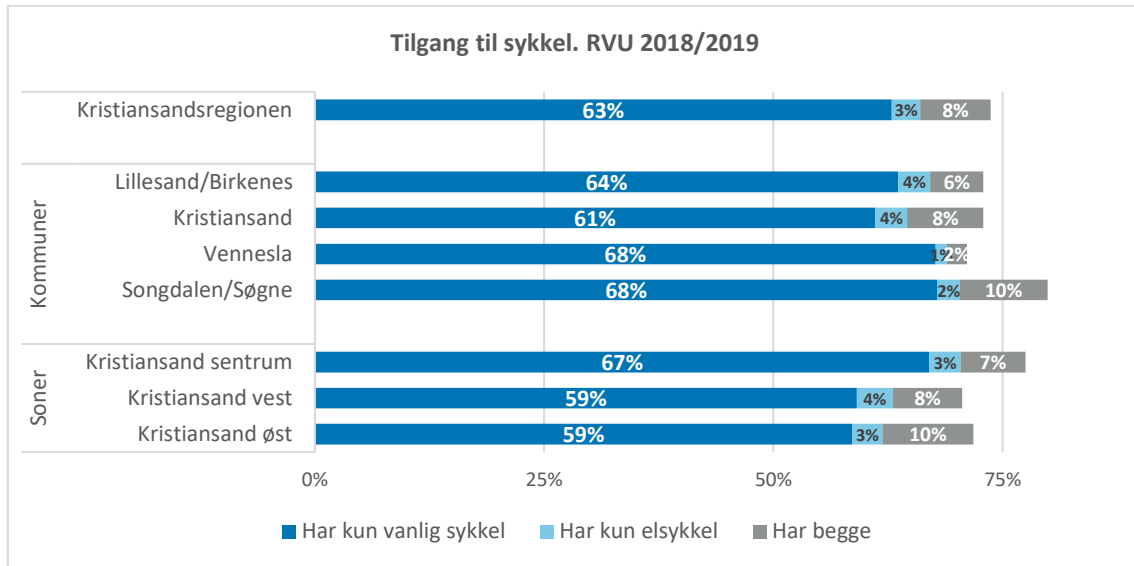
2.4 Tilgang til sykkel og moped/motorsykkel

3 av 4 har tilgang til sykkel i brukbar stand

74 % av befolkningen i Kristiansandsregionen har tilgang til sykkel. De fleste har tilgang til vanlig sykkel (63 %), mens 3 % kun har elsykkel og 8 % har tilgang til både elsykkel og vanlig sykkel. Andelen som har sykkel er lavest blant bosatte i Vennesla kommune (71 %) og høyest i Søgne/Songdalen (84 %).

Det er en høyere andel med tilgang til sykkel blant personer i aldersgruppen 13-17 år og 35-54 år, blant personer med utdanning på universitetsnivå, blant de med 600.000 kr eller mer i samlet husholdningsinntekt og blant par med barn. Det er en noe høyere andel med sykkel blant yrkesaktive og studenter og blant personer med tilgang til mer enn en bil. Når det gjelder elsykkel er det flest med elsykkel blant de med høy utdanning og høy inntekt.⁵

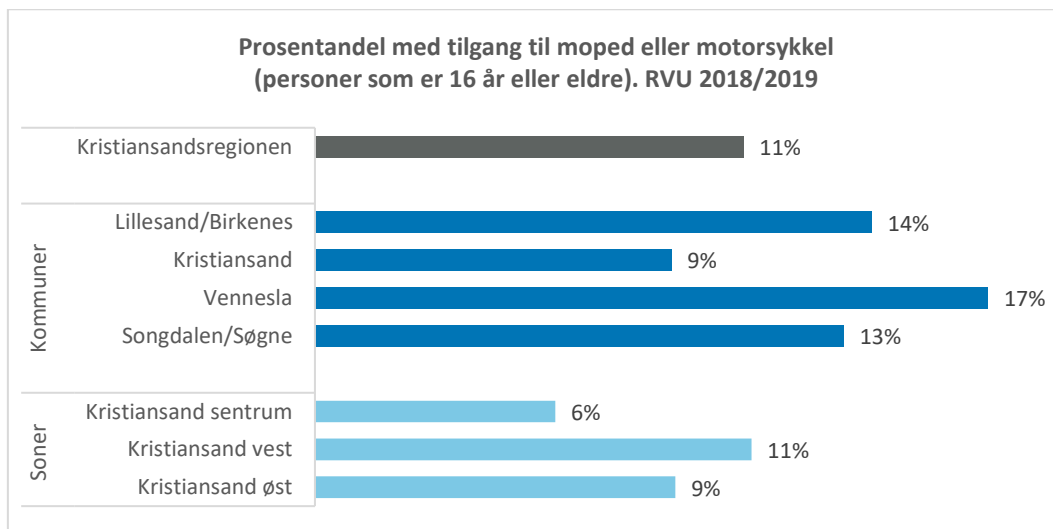
⁵ Når vi vet at de med høy utdanning er overrepresentert blant de som svarer på reisevaneundersøkelsen, betyr dette samtidig at andel som har tilgang til sykkel, og særlig elsykkel, også overvurderes noe når vi ser hele på utvalget under ett.



Figur 2.19: Prosentandel med tilgang til ulike sykkeltyper. RVU 2018/19

1 av 10 har tilgang til moped eller motorsykkel

11 % av befolkningen på 16 år og eldre har tilgang til moped/motorsykkel. Andelen som har moped/motorsykkel er høyest blant bosatte i Vennesla (17 %) og lavest blant bosatte i Kristiansand kommune (9 %). Det er også færre med tilgang til moped/motorsykkel blant bosatte i Kristiansand sentrum enn i øvrige deler av kommunen.



Figur 2.20: Prosentandel med tilgang til moped eller motorsykkel, blant personer som er 16 år eller eldre. RVU 2018/19

3 Reiseomfang og reise mønster

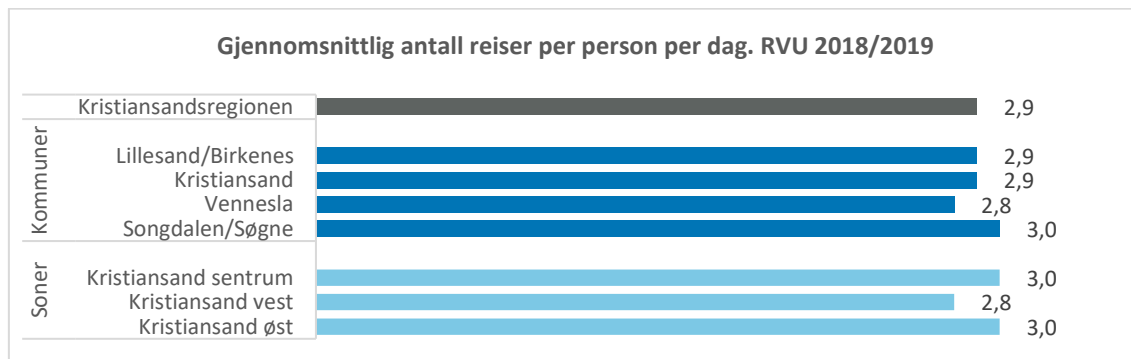
I dette kapitlet gis det en oversikt over reiseomfanget og reise mønstret til befolkningen i Kristiansandsregionen. Det gis oversikt over hvor mye vi reiser, når vi reiser og hvor vi reiser. Oversikt over transportmiddelfordeling og reiseformål på reisene gis i kapittel 4 (transportmiddelfordeling) og kapittel 4 (reiseformål).

3.1 Reiseomfang på daglige reiser

Hver person gjør i underkant av 3 reiser per dag i snitt

87 % av befolkningen i Kristiansandsregionen foretok minst en reise på registreringsdagen, og i snitt ble det foretatt 2,9 reiser per person per dag i 2018/2019. Det er små forskjeller i reiseomfang mellom bosatte i de ulike kommunene som inngår i Kristiansandsregionen.

Det gjøres flest reiser per dag blant personer i alderen 18-54 år, personer med utdanning på universitetsnivå, personer med middels og høy inntekt, blant personer med barn, blant yrkesaktive og studenter og blant personer med tilgang til mer enn en bil.



Figur 3.1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. RVU 2018/19.

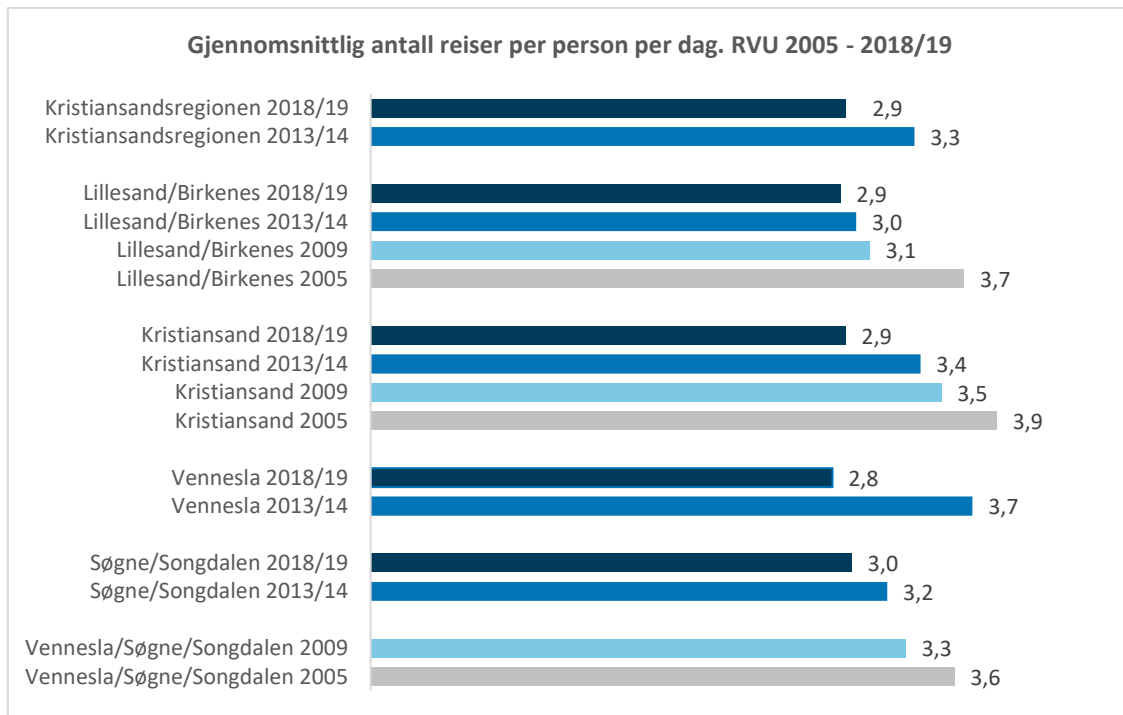
Antall registrerte reiser i RVU 2018/2019 er en del lavere enn i tidligere reisevaneundersøkelser. I RVU 2013/14 gjorde hver person i Kristiansandsregionen 3,3 reiser per dag i snitt mot 2,9 reiser i 2018/19.

Nedgangen i antall reiser skyldes trolig en kombinasjon av reelle endringer i reiseatferd og metodiske utfordringer knyttet til endring i intervjuopplegg for RVU 2018/2019.

Datainnsamlingen for RVU 2016-2019 er gjennomført som en kombinasjon av telefonintervju og webintervjuer, hvor om lag halvparten svarte på web og halvparten over telefon.

Muligheten for å svare på undersøkelsen på internett kan ha ført til at datagrunnlaget har noen utfordringer når det gjelder registrering av antall reiser. Det er blant annet observert et

høyere antall reiser som starter og slutter på samme adresse enn i tidligere undersøkelser, noe som kan indikere at en del av de som har svart har misforstått definisjonen av en reise, og ikke har skilt mellom tur- og returreisen. Dette kan ha ført til færre registrerte reiser enn i tidligere reisevaneundersøkelser. Samtidig ser vi at antall reiser som gjøres per dag har gått ned fra hver reisevaneundersøkelse siden 2005, slik at noe av nedgangen mellom 2013/14 og 2018/19 også trolig skyldes en reell nedgang i antall reiser. Det er vanskelig å fastslå hvor mye av endringen som skyldes reelle endringer og hvor mye som kan skyldes metodiske forhold.

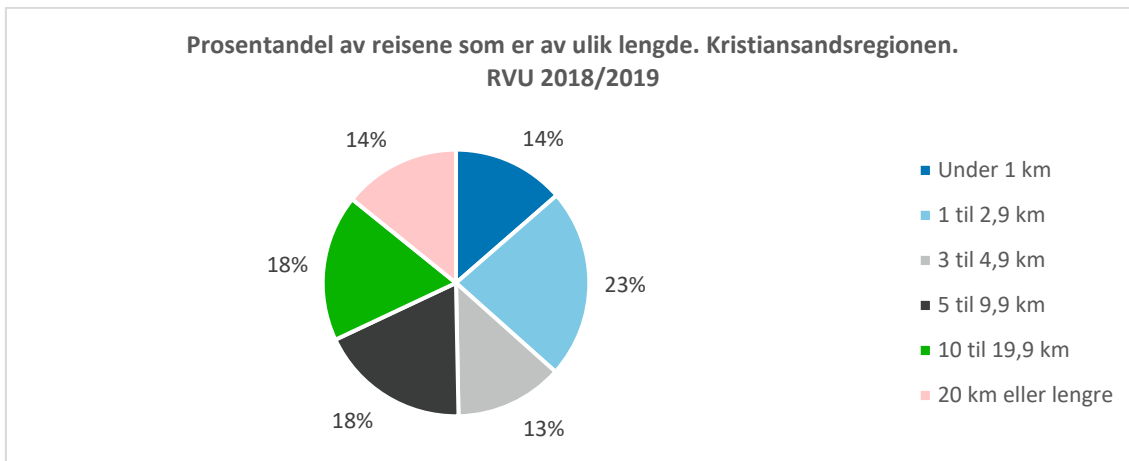


Figur 3.2: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. RVU 2005-2018/19.

Nesten 40 % av de daglige reisene er under 3 kilometer lange

Intervjupersonene spørres etter reiselengde og tidsbruk på reisene de har gjennomført. Dette kan være vanskelig å anslå, og kvaliteten på oppgitt reiselengde kan være varierende. I reisevaneundersøkelsen 2018/19 er derfor reiselengde i størst mulig grad basert på avstander hentet inn fra Google-maps, og ikke selvoppgitt reiselengde. Dette gjør det imidlertid noe utfordrende å sammenligne reiseavstand over tid, da man tidligere baserte seg på selvoppgitte reiseavstander.

De aller fleste daglige reisene er korte. 14 % av reisene er kortere enn en kilometer og ytterligere 23 % er under 3 kilometer.



Figur 3.3: Prosentandel av reisene som er av ulik lengde, bosatte i Kristiansandsregionen. RVU 2018/2019

Gjennomsnitt vs. median for å belyse reiselengde

Ulike måter å beskrive reiselengde på:

Det finnes flere måter å beskrive hva som er en vanlig reiselengde for de reisene man gjør i løpet av en dag.

- **Gjennomsnittlig reiselengde:** den vanligste måten å beskrive reiselengden på er ved bruk av gjennomsnittet. Dette finner man ved å summere lengden til alle reisene og dele på antall reiser.
- **Gjennomsnittlig reiselengde, reiser over 10 mil:** I reisevaneundersøkelsen kartlegges både dagliglivets reiser og de mer sjeldne og lange reisene man gjør. Lange reiser på over 10 mil utgjør kun en liten andel av det totale antallet reiser som gjøres i løpet av en dag (2 % i Kristiansandsregionen), men har stor betydning for gjennomsnittsverdien. For å få et anslag for hva som er gjennomsnittlig reiselengde ser vi bort ifra de lange reisene man gjør mer sjelden, og vi har hentet ut gjennomsnittlig reiselengde for reiser under 10 mil.
- **Median reiselengde:** Medianverdien er verdien til det tallet som deler et utvalg i to like store deler. Det vil si at halvparten av reisene er kortere enn medianverdien, og halvparten av reisene er lengre enn medianverdien. Fordelen ved å bruke medianverdien i forhold til gjennomsnitt, er at median er mer stabil overfor ekstreme observasjoner enn det gjennomsnittet er. Medianen er dermed godt egnet til å si noe om lengden på en typisk reise som gjennomføres. Fordi medianverdien i liten grad er påvirket av ekstremt høye reiselengder, har vi ikke hentet ut medianverdi for reiser under 10 mil, da den er svært lik medianverdien for alle reiser.

I 2018/19 var en gjennomsnittlig daglig reise i Kristiansandsregionen på 14,6 kilometer, og den varer i 22 minutter. En gjennomsnittlig reise er lengst blant befolkningen i Lillesand/Birkenes (17,8 km) og kortest blant befolkningen i Kristiansand kommune (13,8 km).⁶

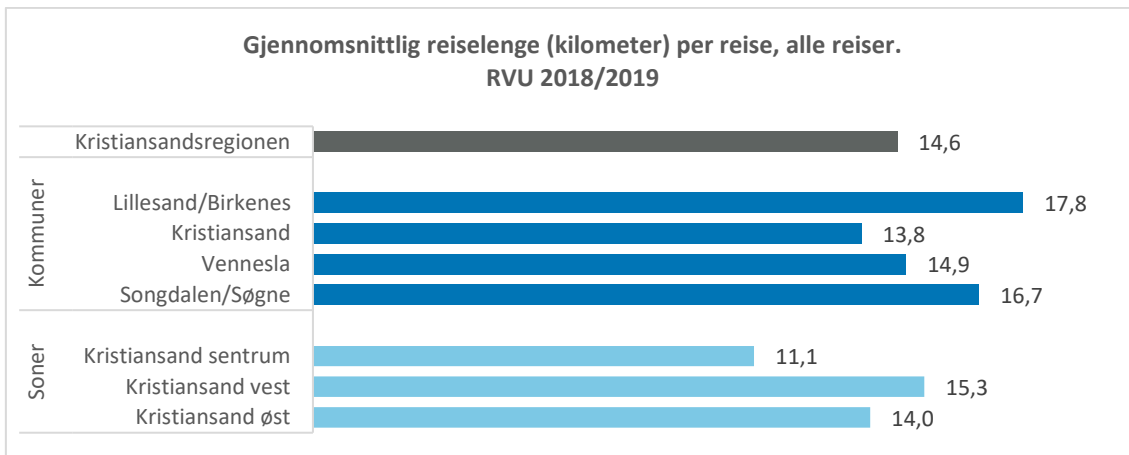
⁶ Vi har gjort en overordnet kvalitetssikring av de oppgitte reiselengdene i datamaterialet, og har gjort noen mindre justeringer, hvor vi har valgt å legge oss på en relativt konservativ linje. Vi har fjernet gangturer over 3 mil, sykkelturner over 30 mil og kollektiv-, bilfører- og bilpassasjerreiser over 100 mil.

Dersom vi kun ser på reiser som er under 10 mil, ser vi at gjennomsnittlig reiselengde per reise er på 9,3 kilometer blant bosatte i Kristiansandsregionen, altså en god del lavere enn når vi ser på alle reiser. Blant bosatte i sentrum av Kristiansand kommune halveres nesten den gjennomsnittlige reiselengden, fra 11,1 kilometer til 5,8 kilometer.

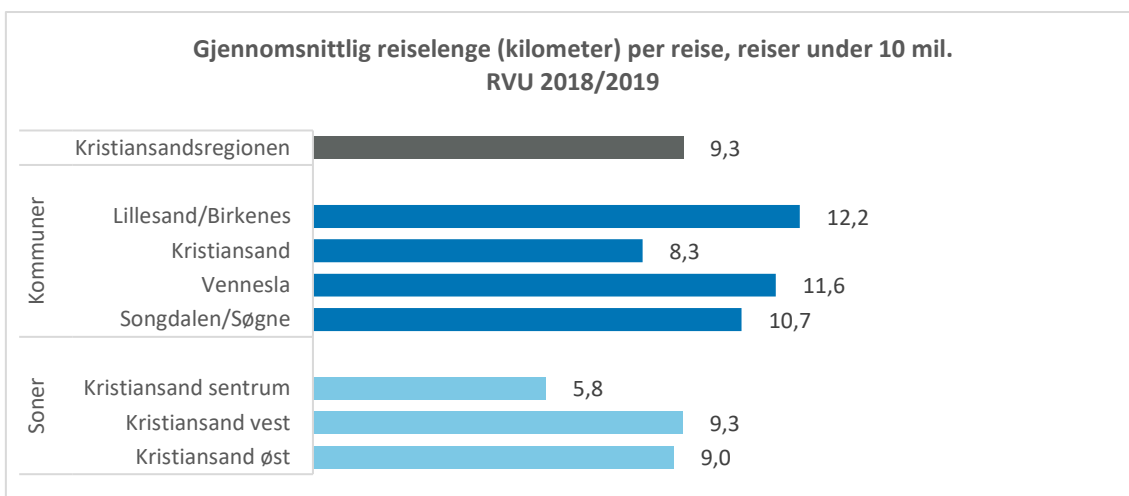
Det å bruke medianverdien som mål på hva som er den typiske reiselengden, gir andre resultater enn når gjennomsnittet brukes. Den typiske reisen i Kristiansandsregionen er da fem kilometer lang. Det vil si at halvparten av reisene er fem kilometer eller kortere, og halvparten av reisene er over fem kilometer lange. Figuren viser at det fortsatt er slik at den typiske reisen til befolkningen i Kristiansand kommune, og spesielt i Kristiansand sentrum, er kortere en reisene i andre områder.

Gjennomsnittlig reiselengde per reise er kortest blant kvinner, personer i aldersgruppen 13-17 år og 67 år og eldre, personer med lav utdanning, enslige med barn og ikke-yrkesaktive. Den er også kortere blant de uten førerkort og uten bil, samt de som har svært god tilgang til kollektivtransport.

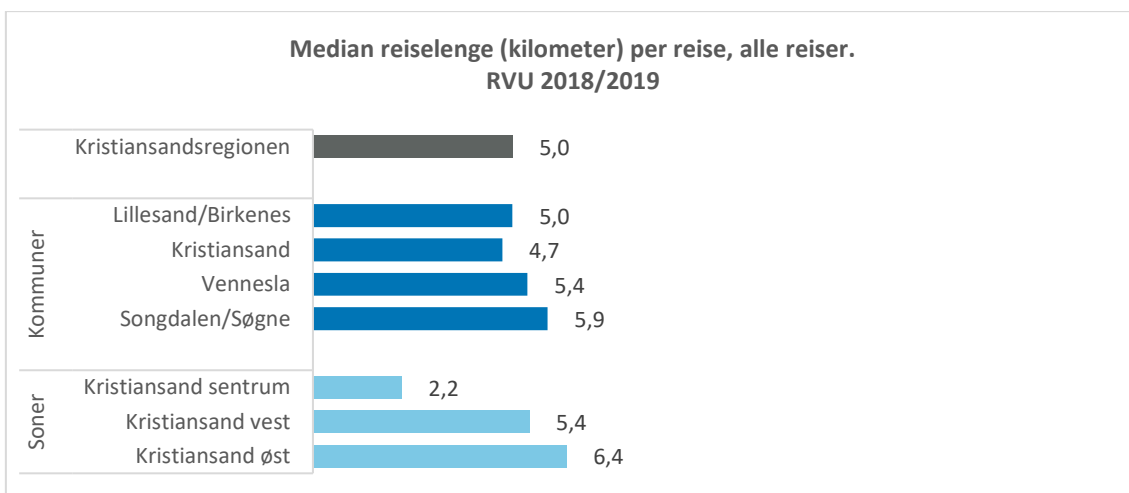
Mens denne rapporten skrives, pågår det et arbeid med å kvalitetssikre reiselengder for hele RVU-datasettet.



Figur 3.4: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise, alle reiser. RVU 2018/19.



Figur 3.5: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise, reiser under 10 mil. RVU 2018/19.

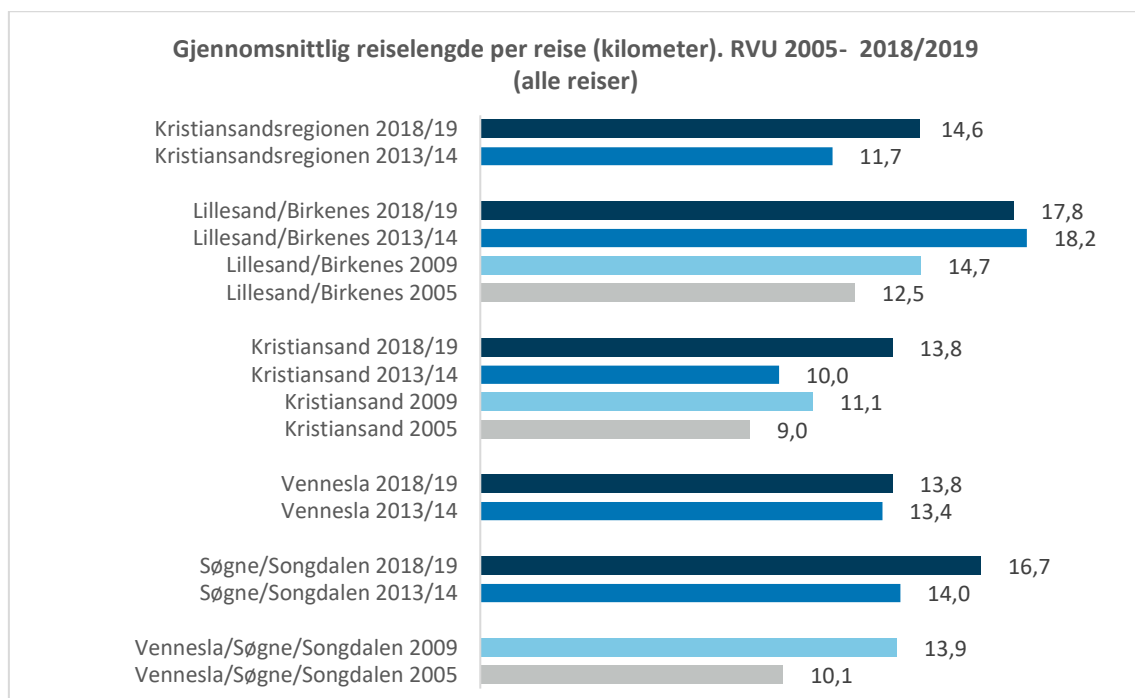


Figur 3.6: Median reiselengde (km) per reise, alle reiser. RVU 2018/19.

Endring i gjennomsnittlig reiselengde

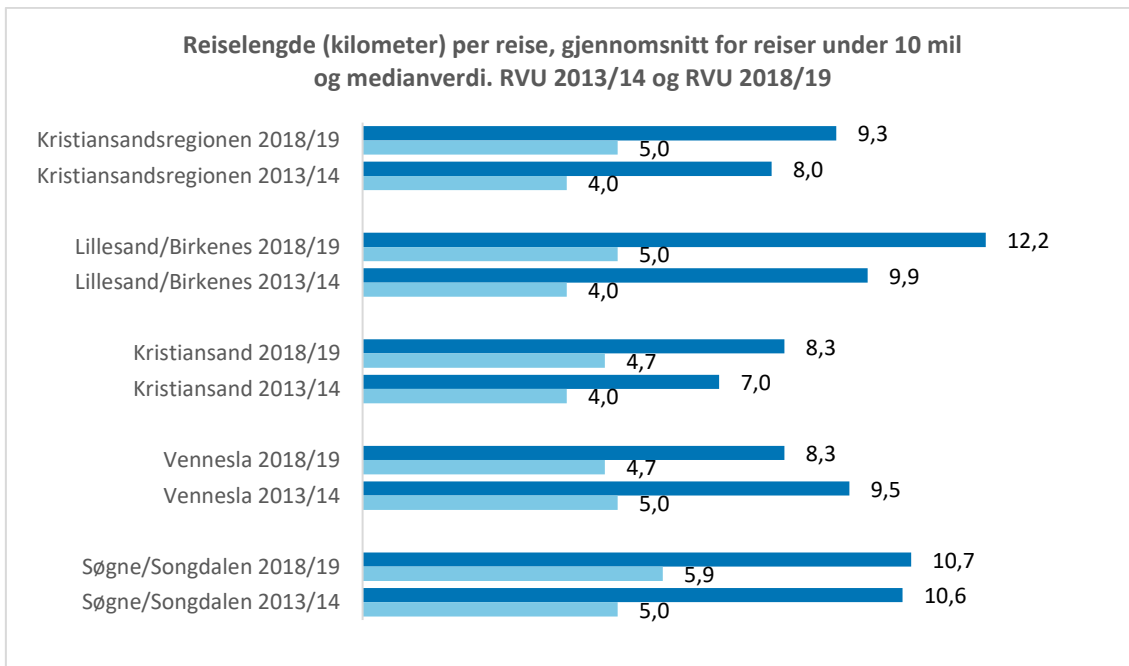
Gjennomsnittslengden per reise har økt fra 2005 til 2018/19. Det er særlig observert en stor økning i reiselengde fra RVU 2013/14 til RVU 2018/19, som trolig skyldes en kombinasjon av en reell økning og en metodeeffekt. Dersom noen ikke har skilt mellom tur- og returreisen når de har registrert antall reiser, vil samtidig reisen være dobbelt så lang enn hvis tur/retur-reisen ble registrert som to reiser. I tillegg er reiselengde i større grad basert på reiselengder fra Google-maps i RVU 2018/19, og ikke selvoppgitt reiselengde som tidligere. Samtidig ser vi at det er en trend mot stadig økende reiselengde også i tidligere reisevaneundersøkelser, noe som peker i retning av at i alle fall en del av den observerte økningen mellom 2013/14 og 2018/19 skyldes en reell økning i hvor lang en gjennomsnittlig reise er. Det er vanskelig å fastslå hvor mye av endringen som skyldes reelle endringer og hvor mye som kan skyldes metodiske forhold.

Gjennomsnittlig tidsbruk på reisen øker ikke i samsvar med reiselengden. Bosatte i Kristiansandsregionen brukte 21 minutter per reise i 2013/14 og 22 minutter per reise i 2018/19.



Figur 3.7: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise, alle reiser. RVU 2005-2018/19.

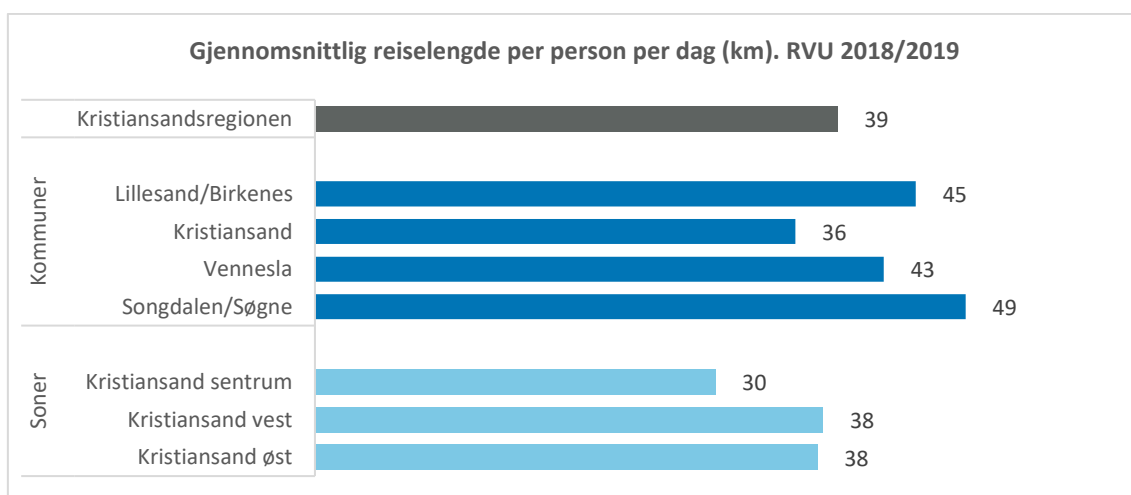
Også når vi ser på reiselengder for reiser under 10 mil og median reiselengde, er reisene som er registrert i reisevaneundersøkelsen noe lengre i 2018/19 enn i 2013/14, men utslagene er mindre enn når vi ser på gjennomsnitt for alle reiser.



Figur 3.8: Gjennomsnittlig reiselengde (km) for reiser under 10 mil og median reiselengde. RVU 2013/14 og 2018/19

Bosatte i Kristiansand sentrum reiser kortest per dag

Hvor langt en person reiser i løpet av en dag påvirkes av antall reiser man gjør og hvor lange disse reisene er. Hver person i Kristiansandsregionen tilbakelegger 39 kilometer per dag i gjennomsnitt, og bruker 59 minutter på å reise. Bosatte i Kristiansand kommune tilbakelegger færre transportkilometere per dag enn bosatte i de andre kommunene i regionen, og bosatte i Kristiansand sentrum tilbakelegger færre transportkilometere per dag enn bosatte i andre deler av kommunen.

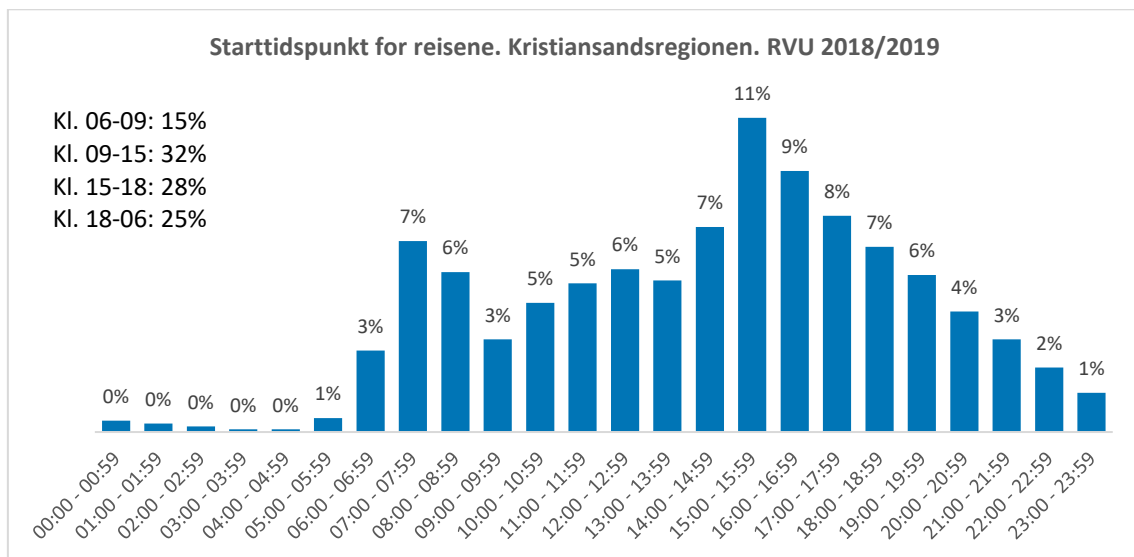


Figur 3.9: Gjennomsnittlig reiselengde per person per dag. RVU 2018/19.

3.2 Når foregår reisene?

Flere reiser skjer om ettermiddagen enn om morgenen

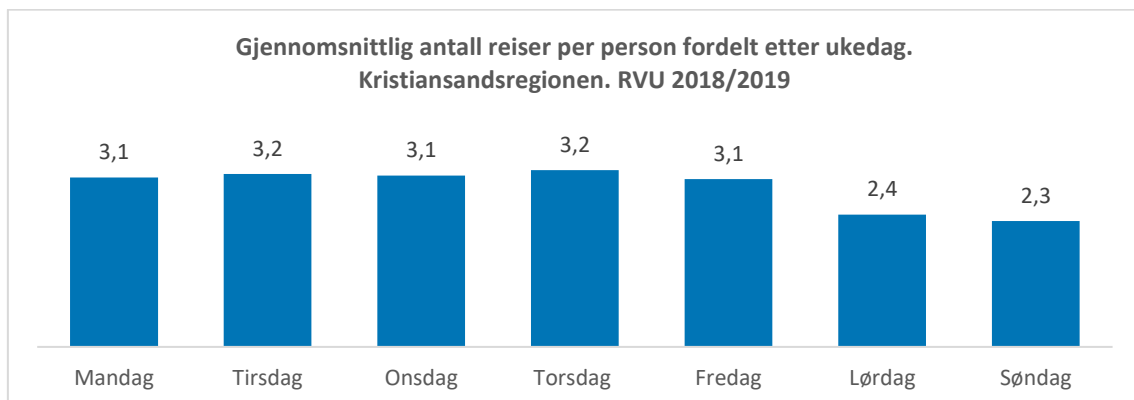
Figuren under viser fordelingen av reisene over døgnet. En større andel av reisene skjer i ettermiddagsrush enn i morgenrush. Om ettermiddagen er det en topp mellom klokken 15.00-15.59, hvor 11 % av reisene starter, og om morgenen er toppen mellom klokken 07.00-07.59. I rushperioden om morgenen, mellom kl. 06.00 og 08.59, gjennomføres 15 % av alle reisene. Nesten dobbelt så mange reiser, 28 %, skjer i ettermiddagsrush mellom kl. 15.00 og 17.59. 32 % av reisene skjer midt på dagen (kl. 09.00-14.59) og 25 % av reisene skjer om kvelden/natten (kl.18.00-05.59).



Figur 3.10: Daglige reiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19.

Vi reiser mer på hverdager enn på helgedager

Vi foretar flere reiser per dag på hverdager enn på helgedager. En person som er bosatt i Kristiansandsregionen foretar for eksempel 3,2 reiser i snitt på en tirsdag, mot 2,3 reiser på en søndag.



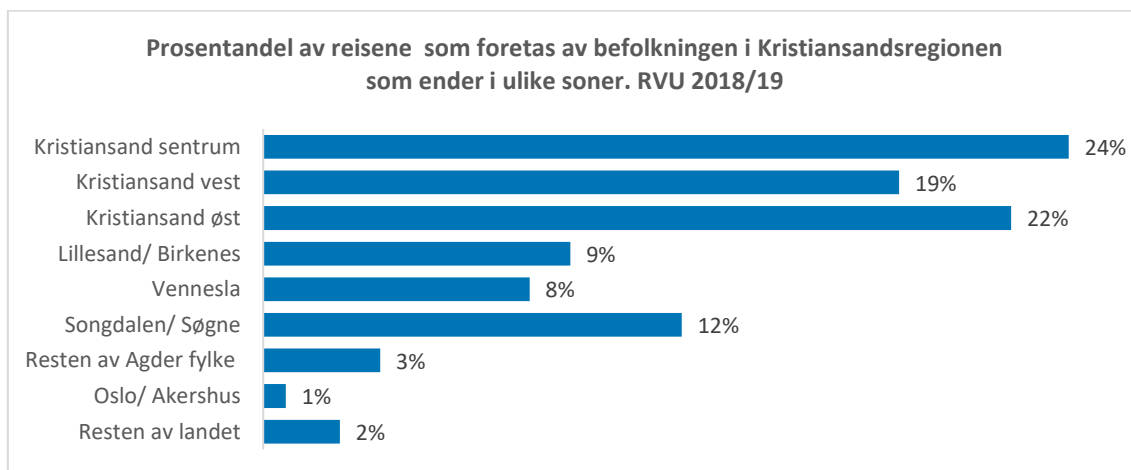
Figur 3.11: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag, fordelt på ukedager. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

3.3 Hvor går reisene?

De fleste reisene foregår innad i egen kommune

90 % av reisene til de bosatte i Kristiansandsregionen foregår internt i Kristiansandsregionen. 5 % av reisene går mellom Kristiansandsregionen og andre steder Agder fylke, 2 % mellom Kristiansandsregionen og Norge for øvrig, og 3 % av reisene skjer helt utenfor Kristiansandsregionen, det vil si at de både starter og ender utenfor området.

Figuren under viser hvor stor andel av reisene til befolkningen i Kristiansandsregionen som ender i ulike soner. Siden de fleste reiser er lokale forklares mye av mønsteret av hvor folk bor. Vi ser at Kristiansand sentrum er det største målpunktet: 24 % av reisene ender i denne sonen. Totalt ender 64 % av alle reiser som foretas av bosatte i Kristiansandsregionen i Kristiansand kommune. 9 % av reisene ender i Lillesand/Birkenes, 7 % ender i Vennesla, og 12 % ender i Songdalen/Søgne.

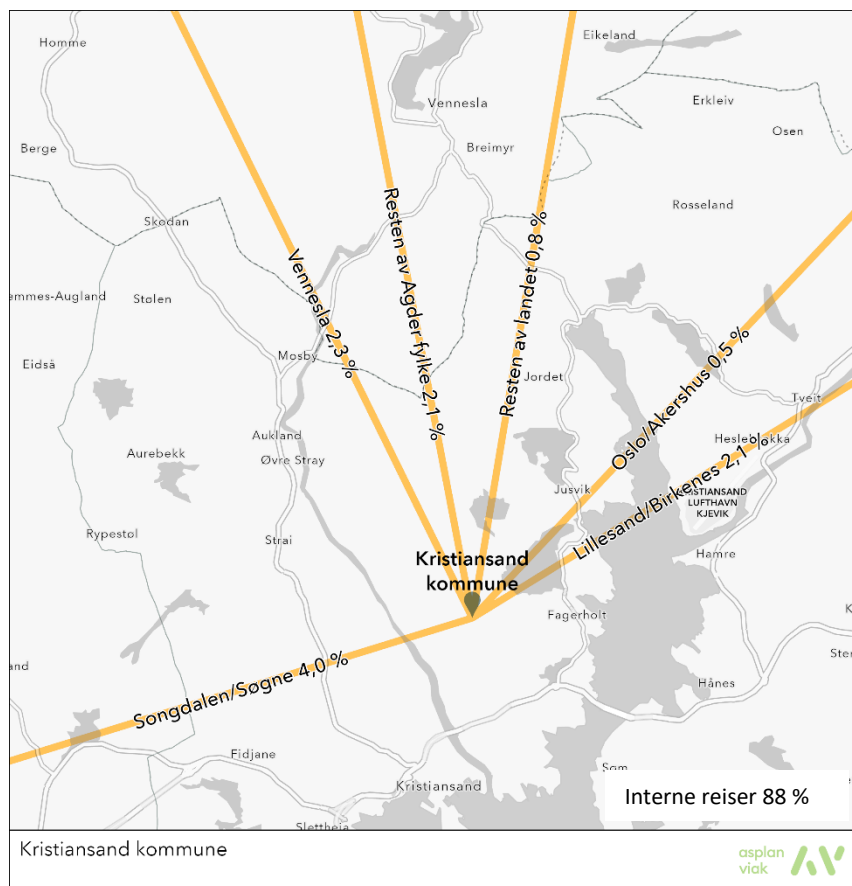


Figur 3.12: Prosentandel av reisene som foretas av befolkningen i Kristiansandsregionen som ender i ulike områder. RVU 2018/19

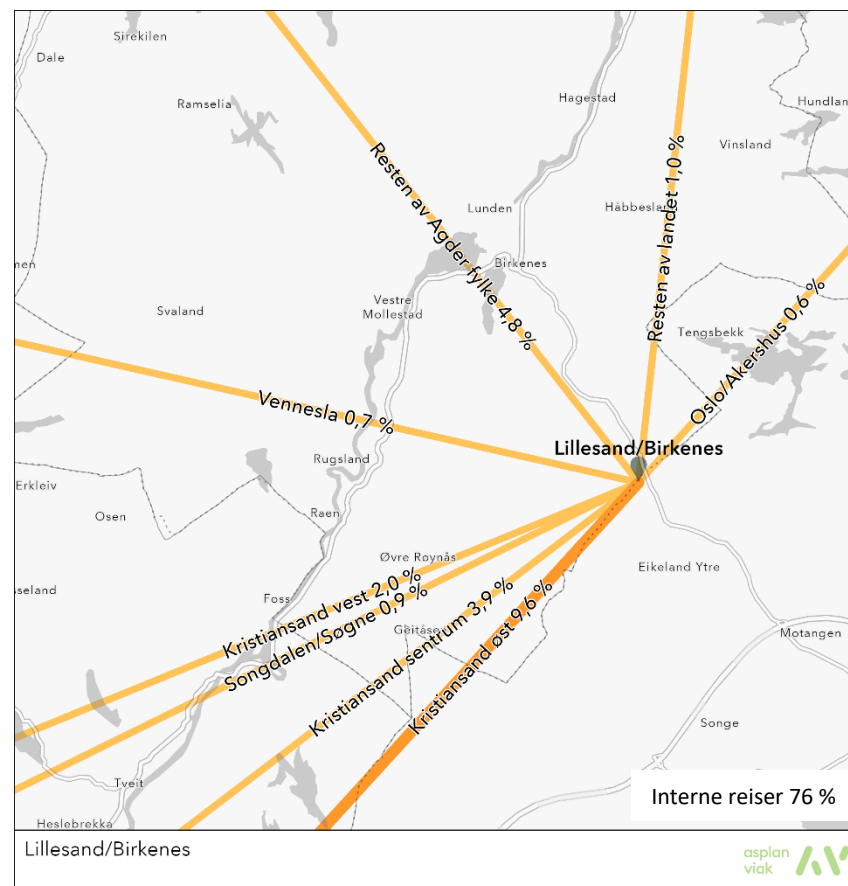
Kartene på de neste sidene viser hvor reisene som ender i hver enkelt kommune kommer fra. Det er god retningsbalanse i reisene, slik at man ville ha fått det samme mønsteret dersom man så på hvor reiser som starter i hver enkelt kommune. De aller fleste reisene er kommuneinterne reiser.

- Kristiansand kommune:**
 88 % av alle reiser som ender i Kristiansand kommune startet også her. 2 % startet i Lillesand/Birkenes, 2 % startet i Vennesla og 4 % startet i Songdalen/Søgne. 2 % startet i resten av Agder fylke, 1 % startet i Oslo/Akershus og 1 % i resten av landet.
- Lillesand/Birkenes:**
 76 % av alle reiser som ender i Lillesand/Birkenes startet også her. 16 % startet i Kristiansand kommune. 1 % startet i Vennesla og 1 % starter i Songdalen/Søgne. 5 % startet i resten av Agder fylke, 1 % startet i Oslo/Akershus og 1 % i resten av landet.

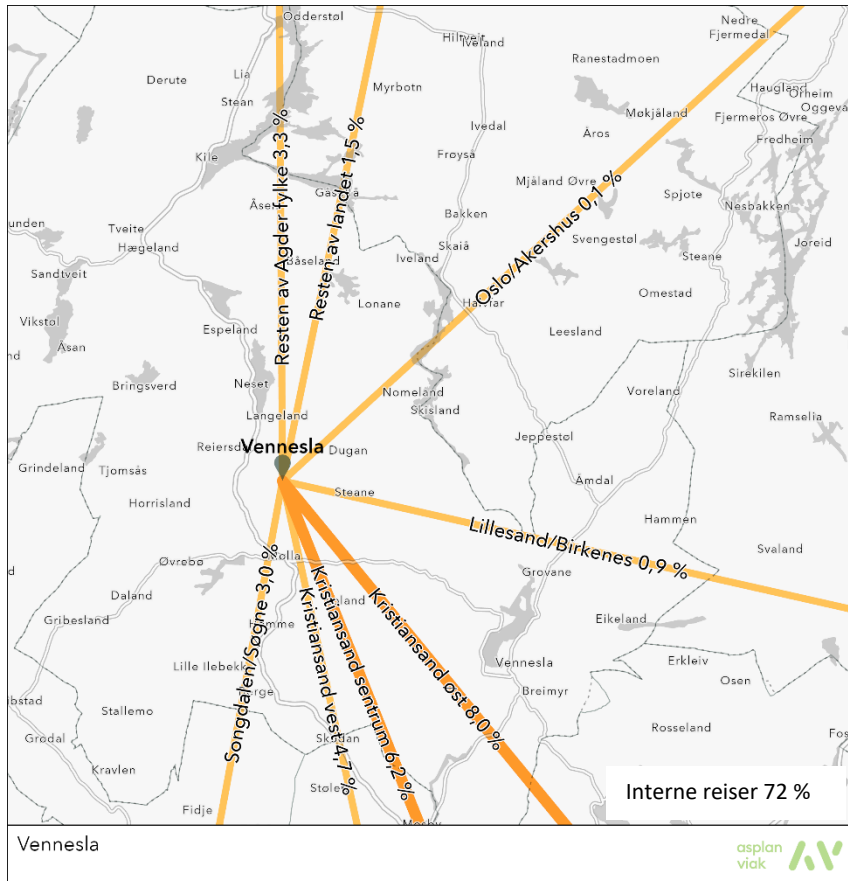
- **Vennesla kommune:**
72 % av alle reiser som ender i Vennesla kommune starter også her. 19 % starter i Kristiansand kommune. 3% starter i resten av Agder fylke.
- **Songdalen/Søgne:**
72 % av reisene som ender i Songdalen/Søgne starter også her. 21 % starter i Kristiansand kommune.



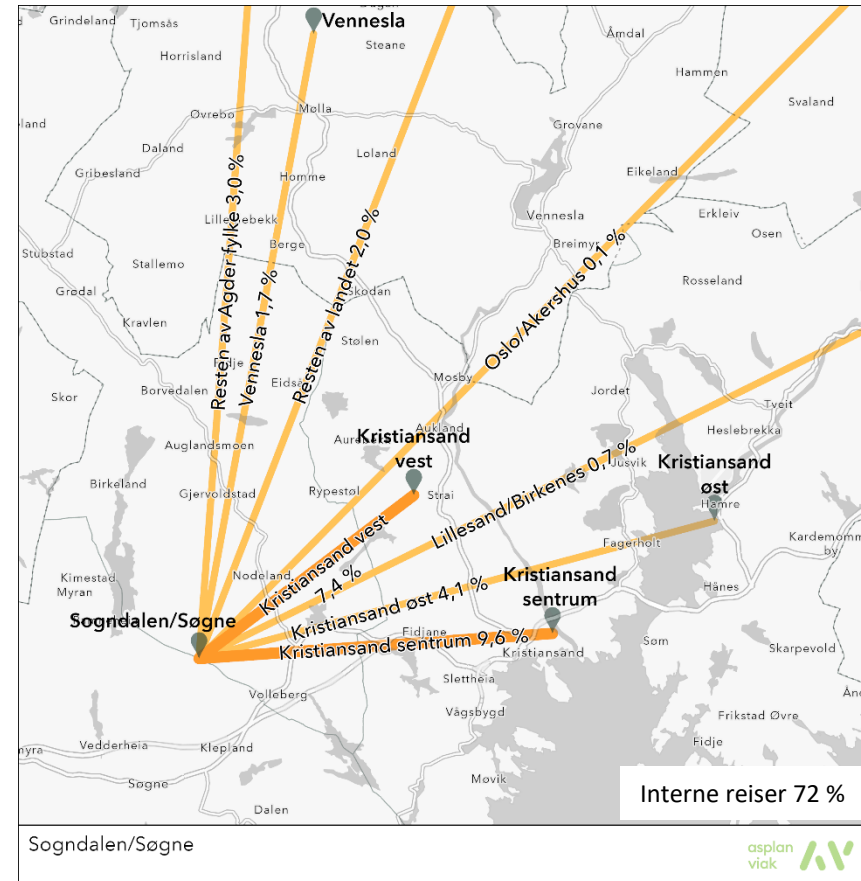
Figur 3.13: Oversikt over hvor reisene som ender i Kristiansand kommune starter.



Figur 3.14: Oversikt over hvor reisene som ender i kommunene Lillesand og Birkenes starter.



Figur 3.15: Oversikt over hvor reisene som ender i Vennesla kommune starter



Figur 3.16: Oversikt over hvor reisene som ender i kommunene Songdalen og Søgne starter

4 Transportmiddelbruk

I dette kapitlet gis det en oversikt over befolkningens bruk av ulike transportmidler, samt sentrale egenskaper ved reiser som er foretatt med ulike transportmidler, slik som reiselengde og når på dagen reisen gjøres.

Resultatene i kapitlet er basert på hovedtransportmidlet man har brukt på reisen, det vil si det transportmidlet man reiste lengst med. Det vil for eksempel si at når vi snakker om gangturer og gangandeler, er dette gangturer hvor man har gått til fots hele veien. Gangturer til og fra en kollektivholdeplass er ikke er regnet med i gangandelen.

4.1 Transportmiddelfordeling

Andelen miljøvennlige reiser er høyest i Kristiansand sentrum

Litt over halvparten av alle daglige reiser som gjennomføres av befolkningen i Kristiansandsregionen er bilførerreiser (55 %), og 11 % er reiser som bilpassasjer. 18 % er gangreiser, 7 % sykkelreiser og 8 % er reiser med kollektivtransport⁷.

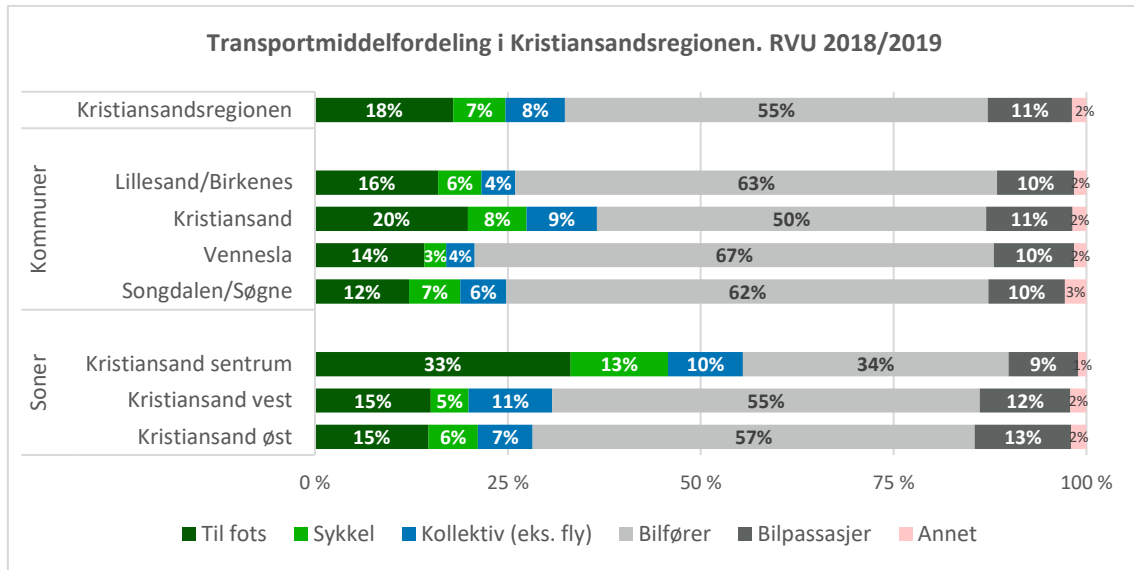
Andelen av reisene som foretas med miljøvennlige transportmidler er høyere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i regionen, og høyest blant bosatte i Kristiansand sentrum. Her er over halvparten av reisene enten gang-, sykkel- eller kollektivreiser: 33 % gangreiser, 13 % sykkelreiser og 10 % reiser med kollektivtransport.

Andelen miljøvennlige transportmidler er lavest blant befolkningen i Vennesla kommune. Her er gangandelen på 14 %, sykkelandelen er på 3 % og kollektivandelen er på 4 %. Kommunen har en bilførerandel på 67 % og en bilpassasjerandel på 10%.

Av en samlet kollektivandel på 8 % i Kristiansandsregionen utgjør buss 90 %, mens tog utgjør 2 % av reisene. 8 % av kollektivreisene gjennomføres med andre kollektive transportmidler, for eksempel drosje.

Både bilførere og bilpassasjerer ble bedt om å oppgi hvor mange personer det var i bilen på reisen de gjennomførte. Gjennomsnittlig antall personer i bilen i Kristiansandsregionen er på 1,7, og det er små forskjeller mellom de ulike sonene.

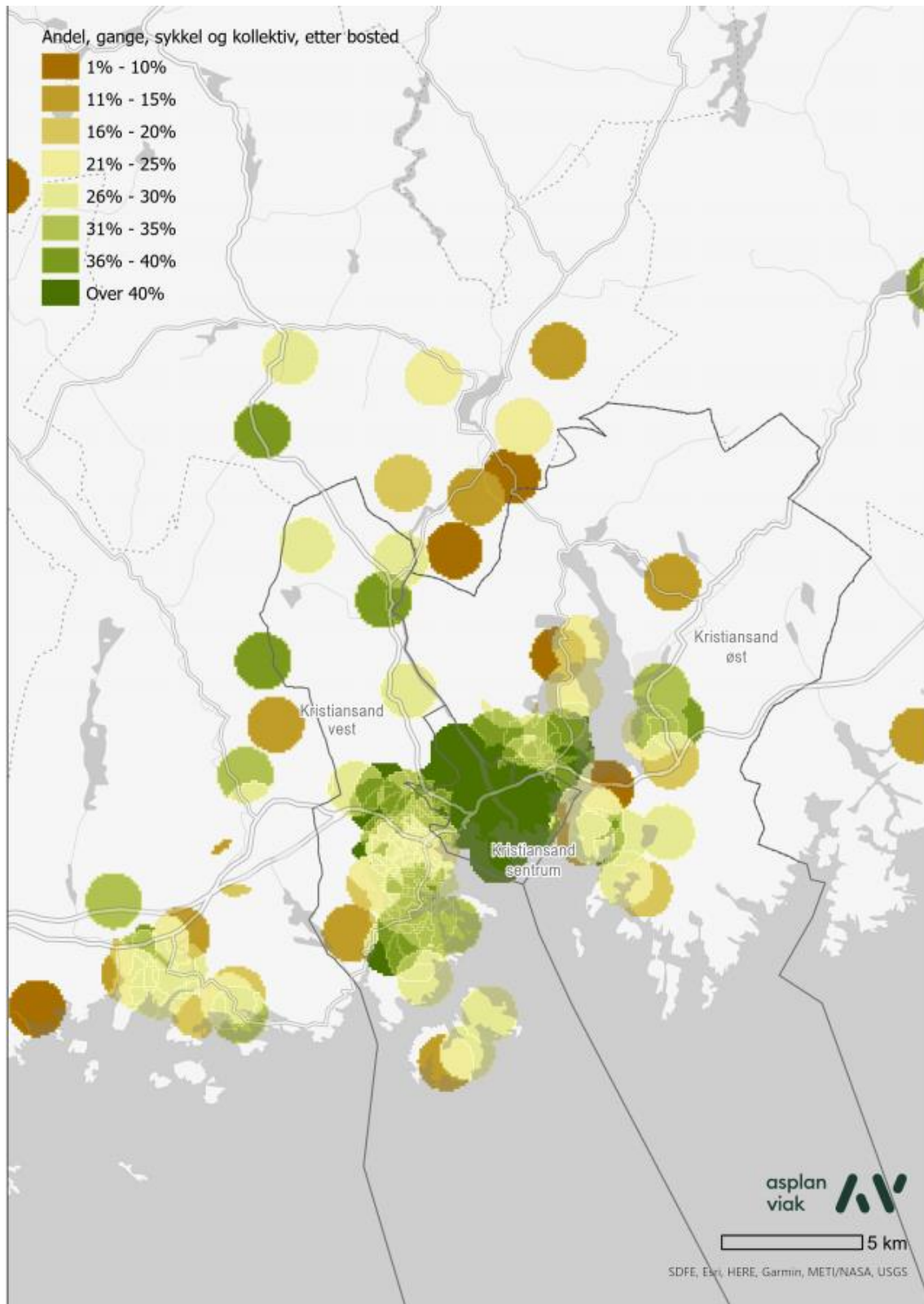
⁷ Kategorien kollektivtransport inkluderer reiser med drosje, men ikke med fly.



Figur 4.1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser, prosent. RVU 2018/19.

Kartet under 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 mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

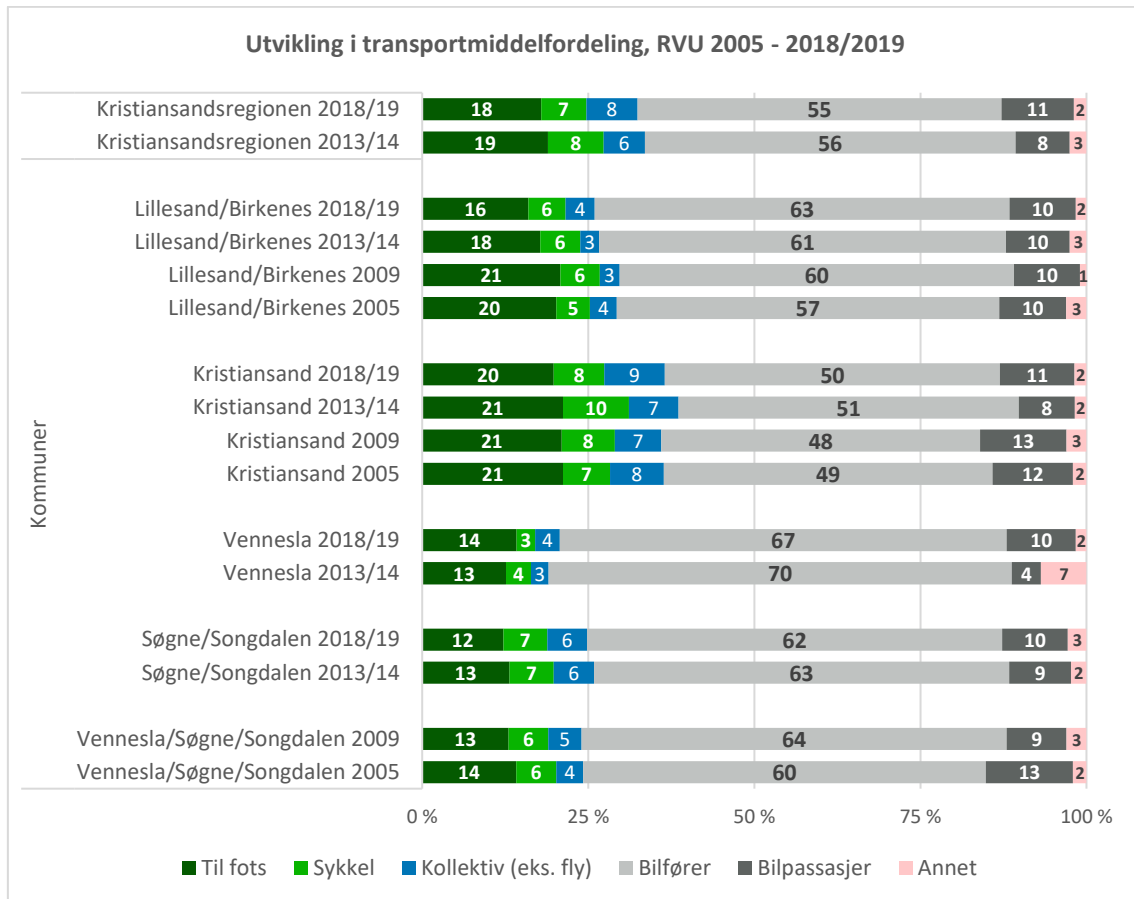
Vi ser tydelig at andelen miljøvennlige transportmidler er høyest i Kristiansand sentrum sentrumsområdene i Kristiansandsregionen.



Figur 4.2: Reisemiddelfordeling blant befolkningen i Kristiansandsregionen, basert på informasjon på grunnkretsnivå. RVU 2018/19

Transportmiddelfordelingen i Kristiansandsregionen er relativt stabil over tid

I figuren under ser vi transportmiddelfordeling i Kristiansandsregionen og de enkelte kommunene i regionen fra 2005 til 2018/19. Det generelle trekket er at transportmiddelfordelingen i området har vært relativt stabil over tid. Det er noen mindre endringer fra år til år, men disse er innenfor den usikkerheten man kan forvente å finne i slike utvalgsundersøkelser.



Figur 4.3: Transportmiddelfordeling på daglige reiser, prosent. RVU 2005-2018/19.

Demografiske forskjeller i transportmiddelbruk

Under beskrives kort forskjeller i transportmiddelbruk blant ulike grupper, basert på resultater som er vist i tabell 4.1. I mange tilfeller er de ulike gruppene som har høy gangandel, høy kollektivandel osv. i stor grad overlappende, og analysen ikke sier noe om hvilke av de ulike faktorene som har størst betydning for transportmiddelbruk.

- **Gangturer:**

Det er en høyere andel gangturer blant kvinner, personer i alderen 13-24 år og 67 år og eldre, personer med under 600.000 kr. i samlet husholdningsinntekt, personer uten barn og ikke-yrkesaktive. Det er også en høyere gangandel blant de uten førerkort og uten bil,

de med svært god tilgang til kollektivtransport og blant yrkesaktive uten gratis p-plass hos arbeidsgiver.

- **Sykkelturer:**

Det er en høyere andel sykkelturer blant personer i alderen 13-17 år, voksne med høy utdanning, personer med over 1 million i samlet husholdningsinntekt og blant studenter. Det er også en høyere sykkelandel blant de uten førerkort og uten bil, de med svært god tilgang til kollektivtransport og blant yrkesaktive uten gratis p-plass hos arbeidsgiver.

- **Kollektivreiser:**

Det er en høyere andel kollektivreiser blant personer i alderen 13-24 år, personer med lav utdanning og med en samlet husholdningsinntekt på under 600.000 kr., blant enslige uten barn og blant studenter. Det er også en større kollektivandel blant de uten førerkort og tilgang til bil, blant de med svært god tilgang til kollektivtransport og blant de uten tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver.

- **Bilførerreiser:**

Det er en høyere andel bilførerreiser blant menn, personer mellom 25-66 år, personer med utdanning over grunnskolenivå, personer med over 600.000 kr. i samlet husholdningsinntekt, personer med barn og blant yrkesaktive. Det er også en høyere bilførerandel blant personer med tilgang til flere biler, de med tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver og de med middels til svært dårlig tilgang til kollektivtransport.

- **Bilpassasjerreiser:**

Det er en høyere andel bilpassasjerreiser blant kvinner, personer i alderen 13-17 år og 67 år og eldre og blant ikke-yrkesaktive. Det er også en høyere bilpassasjerandel blant de uten førerkort og uten tilgang til bil.

Tabell 4.1: Transportmiddelfordeling blant ulike grupper av befolkningen. RVU 2018/19.
Bosatte i Kristiansandsregionen.

Kristiansandsregionen		Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpass.	Annet
Kjønn	Mann	15 %	7 %	7 %	63 %	6 %	3 %
	Kvinne	21 %	7 %	9 %	47 %	16 %	1 %
Alder	13-17 år	23 %	17 %	23 %	3 %	30 %	4 %
	18-24 år	22 %	5 %	16 %	44 %	11 %	3 %
	25-34 år	16 %	6 %	7 %	59 %	10 %	2 %
	35-44 år	14 %	7 %	4 %	68 %	7 %	1 %
	45-54 år	15 %	7 %	3 %	66 %	8 %	2 %
	55-66 år	17 %	7 %	4 %	62 %	8 %	2 %
	67 år og eldre	25 %	4 %	7 %	48 %	14 %	2 %
Hva er din høyeste fullførte utdanning?	Grunnskole	22 %	11 %	18 %	24 %	21 %	3 %
	Videregående	16 %	5 %	8 %	61 %	9 %	2 %
	Høyskole/universitet - lavere grad	18 %	6 %	5 %	59 %	10 %	2 %
	Høyskole/universitet - høyere grad	19 %	10 %	4 %	57 %	10 %	1 %
Utdanning blant voksne 25 år og eldre	Grunnskole	19 %	5 %	9 %	53 %	12 %	2 %
	Videregående	15 %	5 %	4 %	66 %	8 %	2 %
	Høyskole/universitet - lavere grad	17 %	6 %	5 %	61 %	10 %	2 %
	Høyskole/universitet - høyere grad	18 %	9 %	4 %	58 %	9 %	1 %
Husholdningsinntekt	Under 600.000 kr	22 %	7 %	10 %	49 %	10 %	2 %
	600 - 999.000 kr	16 %	5 %	4 %	63 %	10 %	2 %
	1 mill - 1.6 mill kr	15 %	9 %	5 %	59 %	11 %	2 %
	Over 1.6 mill kr	19 %	9 %	4 %	53 %	12 %	4 %
Familietype	Enslig uten barn	23 %	7 %	11 %	51 %	6 %	2 %
	Enslig med barn	13 %	6 %	6 %	64 %	10 %	1 %
	Par uten barn	20 %	6 %	6 %	54 %	13 %	2 %
	Par med barn	13 %	6 %	3 %	69 %	8 %	1 %
Yrkesstatus	Yrkesaktiv	14 %	7 %	4 %	66 %	7 %	2 %
	Skoleelev/student	24 %	11 %	22 %	21 %	19 %	4 %
	Pensjonist	24 %	5 %	7 %	50 %	13 %	1 %
Førerkort (de over 17 år)	Ja	16 %	6 %	5 %	63 %	9 %	2 %
	Nei	34 %	9 %	31 %	1 %	21 %	4 %
Antall biler i husholdningen	Ingen biler	36 %	12 %	28 %	8 %	14 %	3 %
	En bil	19 %	8 %	7 %	55 %	10 %	1 %
	To biler eller flere	14 %	5 %	5 %	64 %	11 %	2 %
RVU-indeks Tilgang til kollektivtransport	Svært god tilgang	12 %	2 %	4 %	72 %	9 %	2 %
	God tilgang	22 %	9 %	12 %	45 %	10 %	2 %
	Middels god tilgang	17 %	6 %	8 %	55 %	12 %	2 %
	Dårlig tilgang	16 %	6 %	7 %	58 %	12 %	1 %
	Svært dårlig tilgang	12 %	6 %	4 %	64 %	12 %	2 %
Tilgang til parkering ved arbeidsplassen (yrkesaktive med førerkort og bil)	Gratis p-plass hos arbeidsgiver	12 %	5 %	4 %	67 %	9 %	3 %
	Ikke gratis p-plass	12 %	5 %	2 %	73 %	6 %	2 %

Antall daglige reiser med ulike transportmidler

Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag i Kristiansandsregionen ligger på 2,9 reiser. Når vi fordeler disse reisene på transportmiddel, foretar en gjennomsnittlig person i dette området 0,5 gangturer per dag, 0,2 sykkelreiser per dag, 0,2 kollektivreiser per dag, 1,6 bilturer som sjåfør per dag og 0,3 reiser som bilpassasjer per dag. I tillegg foretar man 0,1 reiser med andre transportmidler, som f.eks. fly.

Det er noen variasjoner mellom de ulike områdene i Kristiansandsregionen. Vi ser blant annet at gjennomsnittlig antall gang- og kollektivreiser per person per dag er noe høyere og at gjennomsnittlig antall bilførerreiser per person per dag er lavere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige områdene.

Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser.

Tabell 4.2: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag fordelt på hovedtransportmiddel, blant bosatte i Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

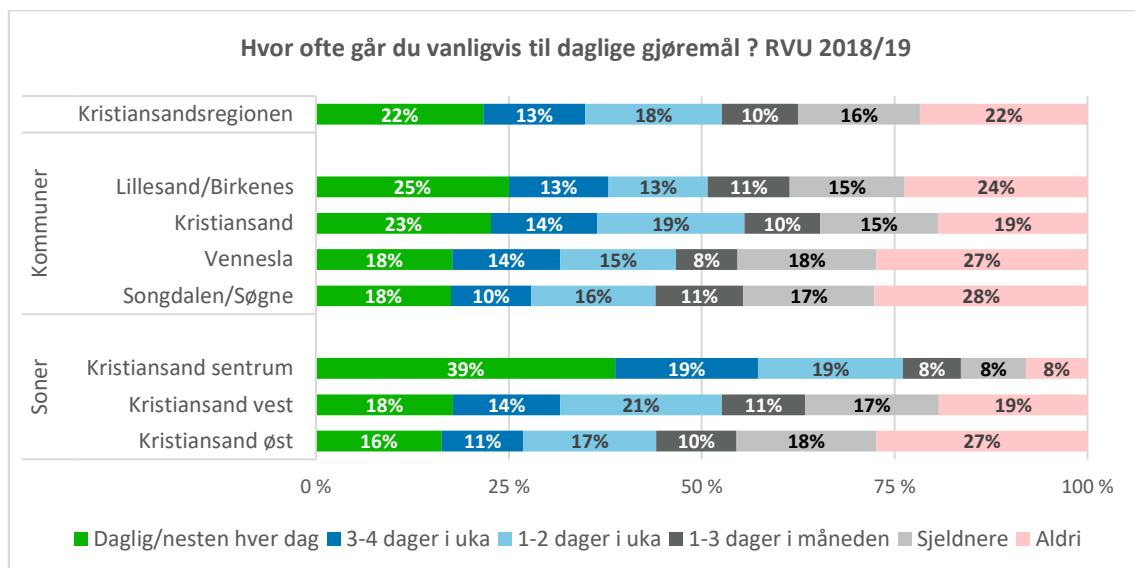
	Alle reiser	Til fots	Sykkel	Kollektiv-transport (eks fly)	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Kristiansandsregionen	2,9	0,5	0,2	0,2	1,6	0,3	0,1
Lillesand/Birkenes	2,9	0,5	0,2	0,1	1,8	0,3	0,1
Kristiansand	2,9	0,6	0,2	0,3	1,5	0,3	0,1
Vennesla	2,8	0,4	0,1	0,1	1,9	0,3	0,1
Songdalen/Søgne	3,0	0,4	0,2	0,2	1,9	0,3	0,1
Kristiansand sentrum	3,0	1,0	0,4	0,3	1,0	0,3	0,1
Kristiansand vest	2,8	0,4	0,1	0,3	1,6	0,3	0,1
Kristiansand øst	3,0	0,4	0,2	0,2	1,7	0,4	0,1

4.2 Hvor ofte reiser man med ulike transportmidler

I den siste reisevaneundersøkelsen stilles det spørsmål om hvor ofte man vanligvis reiser med ulike transportmidler på den tiden av året man ble intervjuet. Svarfordelingen sier en god del om mulighetsrommet for endret transportmiddelbruk. Flere studier viser at det er enklere å få de som har en viss erfaring med et transportmiddel, til å reise mer med dette, enn det er å få lokket over de som aldri benytter et gitt transportmiddel.

Nesten 40 % går sjelden eller aldri til og fra sine daglige gjøremål

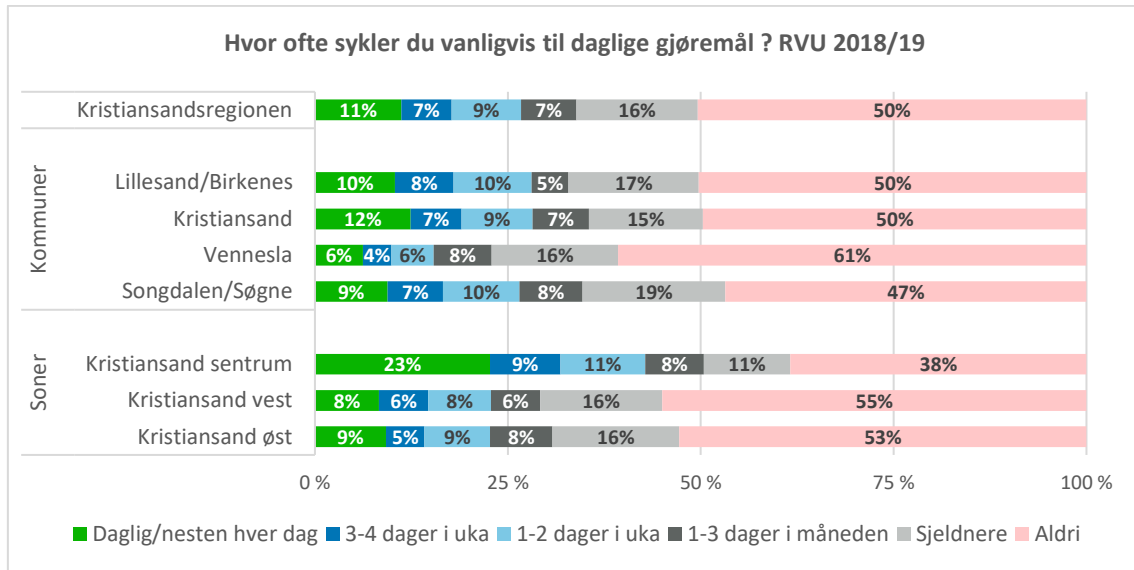
Det er mange som går til og fra sine daglige gjøremål, og det er flest som går ofte blant bosatte i Kristiansand sentrum. Her går 39 % av befolkningen til daglige gjøremål daglig eller nesten hver dag, og til sammen gjør 76 % dette minst en gang i uken. I Kristiansandsregionen er det likevel nesten 40 % som sjelden eller aldri går til sine daglige gjøremål, og andelen er størst blant bosatte i Songdalen og Søgne. Her er det 45 % som sjelden eller aldri går.



Figur 4.4: Hvor ofte man vanligvis går (hele veien) på daglige gjøremål. RVU 2018/19

Halvparten av befolkningen benytter aldri sykkel når de reiser

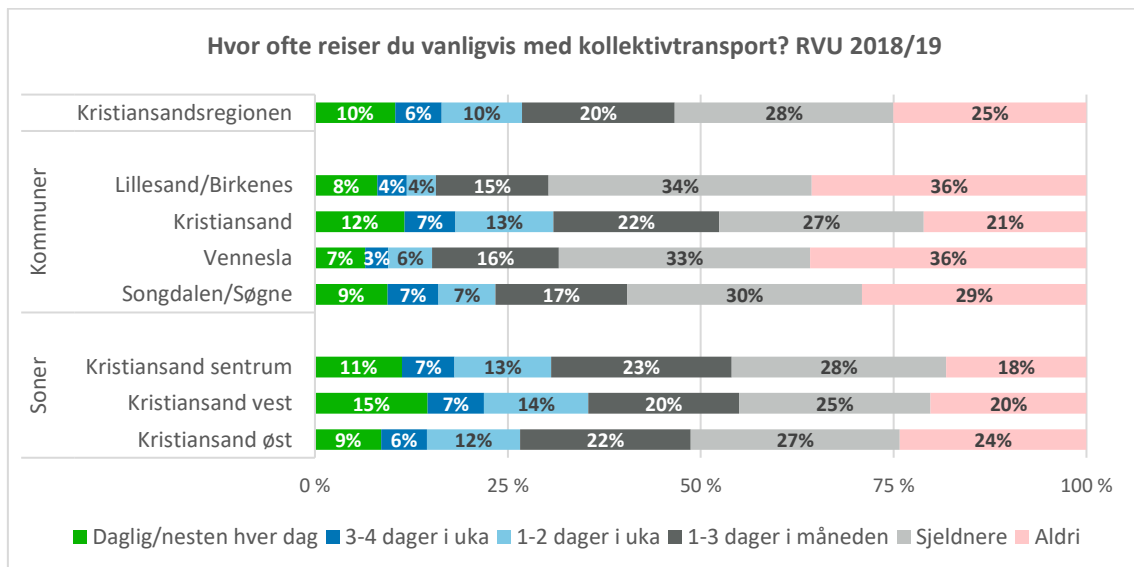
Halvparten av befolkningen i Kristiansandsregionen svarer at de aldri sykler på sine daglige gjøremål. I tillegg svarer 16 % at de sykler sjeldnere enn en gang i måneden. Det er flest som sykler minst en gang i uken blant bosatte i Kristiansand sentrum (43 %) og færrest blant bosatte i Vennesla kommune (15 %).



Figur 4.5: Hvor ofte man vanligvis sykler på daglige gjøremål. RVU 2018/19

Over halvparten benytter sjelden eller aldri kollektivtransport

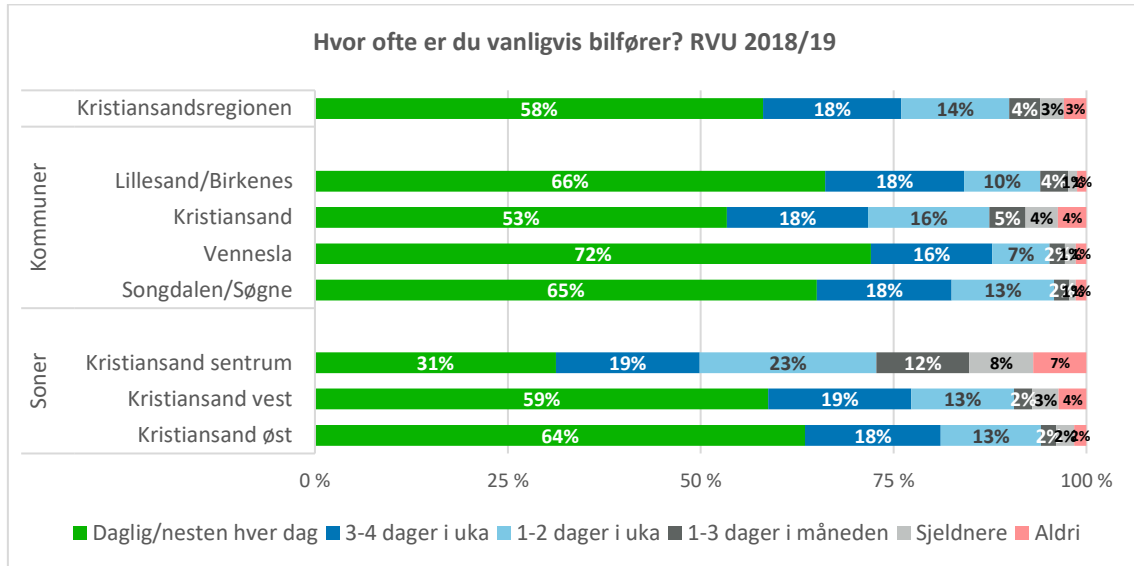
Blant befolkningen i Kristiansandsregionen er det 27 % som reiser med kollektivtransport minst en gang i uken, mens 53 % sjelden eller aldri reiser med kollektivtransport. Det er flest som reiser med kollektivtransport minst en gang i uken blant bosatte i Kristiansand vest (35 %), og færrest blant bosatte i kommunene Lillesand, Birkenes og Vennesla (16 %). I Vennesla og Lillesand/birkenes er det omlag 70 % som svarer at de sjelden eller aldri reiser med kollektivtransport.



Figur 4.6: Hvor ofte man vanligvis reiser med kollektivtransport. RVU 2018/19

Ni av ti benytter bil minst en gang i uken

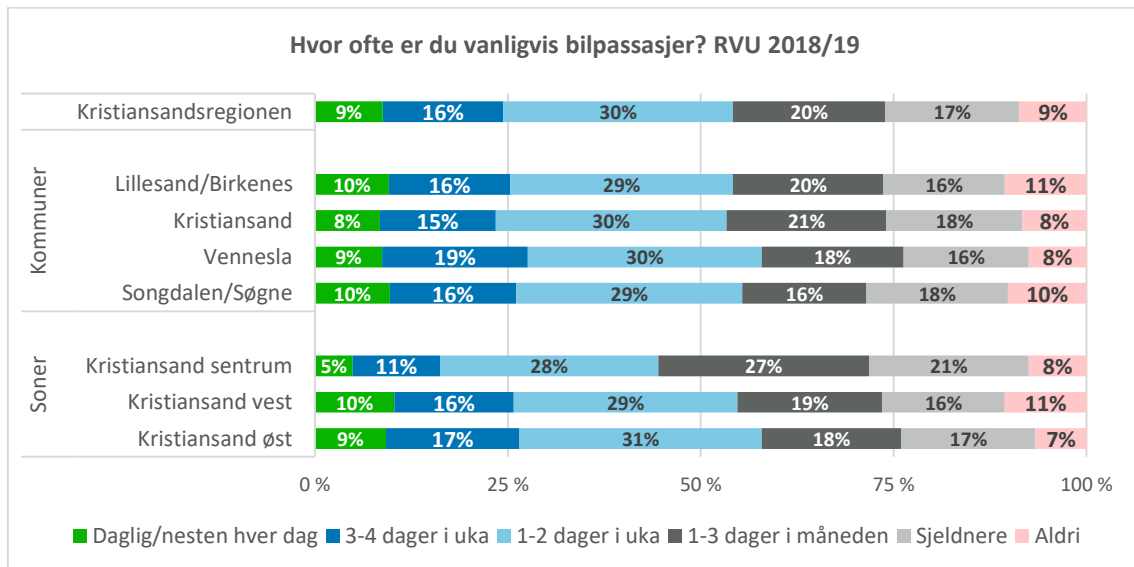
De fleste i Kristiansandsregionen som er 18 år og eldre kjører bil som bilfører minst en gang i uken (90 %), og over halvparten kjører bil nesten hver dag. Befolkningen i Kristiansand sentrum skiller seg ut, ved at «bare» tre av fire kjører bil minst en gang i uken.



Figur 4.7: Hvor ofte man vanligvis reiser som bilfører (18 år og eldre). RVU 2018/19

Mange er bilpassasjerer av og til

I overkant av 50 % av befolkningen i Kristiansandsregionen sitter på med andre minst en gang i uken, men få gjør dette på daglig basis. Det er små forskjeller mellom kommunene, men færrest som sitter på med andre blant bosatte i Kristiansand sentrum.



Figur 4.8: Hvor ofte man vanligvis er bilpassasjer. RVU 2018/19

4.3 Reiselengde og tidsbruk

Kollektivreisene er de lengste reisene

Det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med ulike transportmidler. Figur 4.9 viser hvor stor andel av reisene som er av ulik reiselengde, fordelt på hovedtransportmiddel, mens figur 4.10 viser gjennomsnittlig og median reiselengde fordelt på transportmiddel.

Noen få lange reiser trekker gjennomsnittet en god del opp (jf. kapittel 3.1). Dette er gjerne reiser som gjøres relativt sjeldent. For å rette fokus mot de daglige reisene, og ikke de lange reisene man gjør mer sjelden, har vi valgt å vise gjennomsnitt for reiser under 10 mil samt median reiselengde.

Det er ikke tilstrekkelig med reiser per transportmiddel til å gjøre analyser av gjennomsnittlig reiselengder per transportmiddel fordelt på kommuner eller soner. Analysen er derfor kun gjort for byområdet som helhet

- **Gangturer:**

Gangturene er de korteste reisene. En gjennomsnittlig gangtur i Kristiansandsregionen er på 1,7 kilometer, med en medianverdi på 1,0 kilometer (0,97 km). 52 % er kortere enn 1 kilometer, og til sammen er over 80 % av gangturene under 3 kilometer.

- **Sykkelturer:**

En gjennomsnittlig sykkeltur er på 4,1 kilometer, med en medianverdi på 2,2 kilometer. Det er altså noen lange sykkelturer som bidrar til å trekke gjennomsnittet opp. 17 % av sykkelturene er under 1 kilometer, og 47 % er mellom 1 og 3 kilometer. 6 % av sykkelturene er 10 kilometer eller mer.

- **Kollektivreiser:**

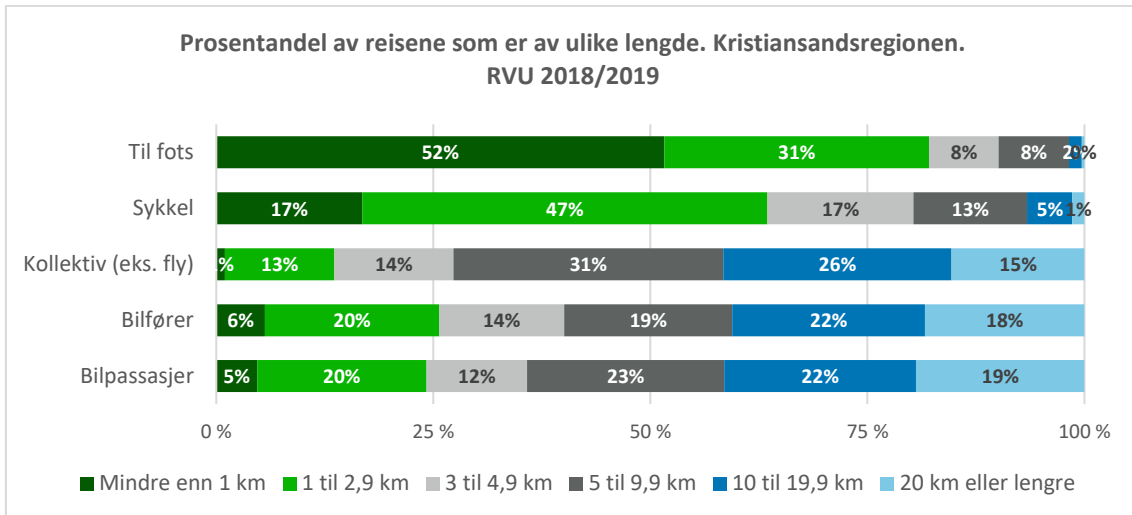
Kollektivreisene er i snitt de lengste reisene. Selv når vi tar ut fly, er en gjennomsnittlig daglig kollektivreise på 11,1 kilometer, med en medianverdi på 8,4 kilometer. 14 % av kollektivreisene er under 3 kilometer, og ytterligere 14 % er mellom 3 og 4,9 kilometer. 41 % av kollektivreisene er 10 kilometer eller mer.

- **Reiser som bilfører:**

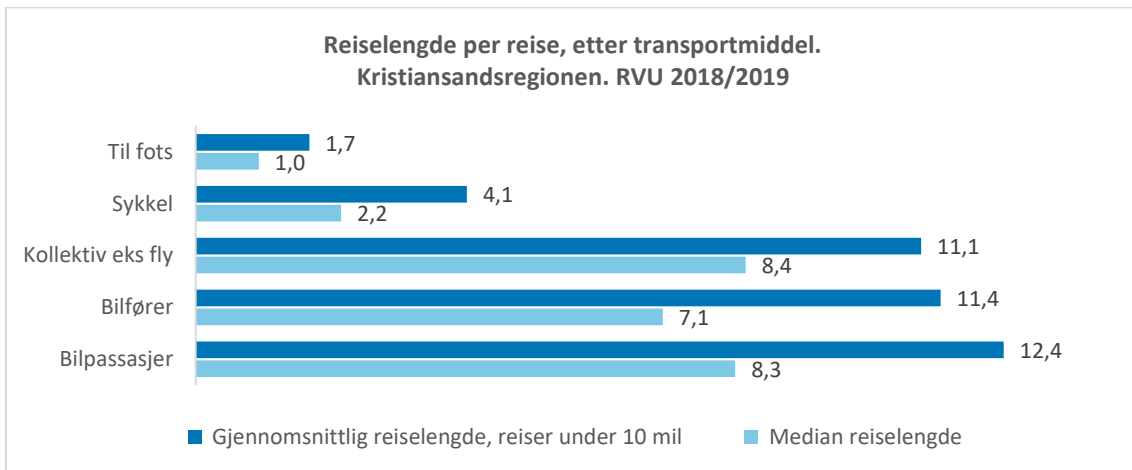
En gjennomsnittlig daglig reise som bilfører er på 11,4 kilometer, mens medianverdien er på 7,1 kilometer. 6 % av bilførerreisene er under 1 kilometer, og til sammen 26 % er under 3 kilometer, og 40 % er over 10 kilometer. Noen av de korte bilreisene er en del av en lengre reisekjede, f.eks en følgereise hjemmefra til barnehagen på vei til jobb, eller at man er innom butikken på vei hjem fra jobb. En tidligere analyse viser at 48 % av bilreisene på én kilometer eller kortere inngår i en reisekjede på minst fem kilometer (Vågane 2012).

- **Reiser som bilpassasjer:**

En gjennomsnittlig daglig reise som bilpassasjer er omtrent like lang som bilførerreisen, med en gjennomsnittsverdi på 12,4 kilometer og en medianverdi på 8,4 kilometer. 5 % av bilpassasjerreisene er under 1 kilometer, og til sammen 25 % er under 3 kilometer. 41 % av bilpassasjerreisene er over 10 kilometer.



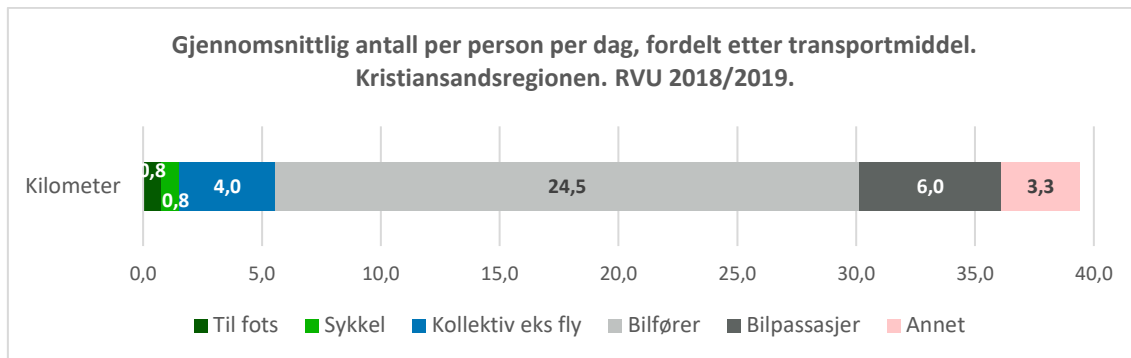
Figur 4.9: Prosentandel av reisene som er av ulike reiselengde, etter transportmiddel. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19



Figur 4.10: Gjennomsnittlig reiselengde (reiser under 10 mil) og median reiselengde per reise, fordelt på transportmiddel. Kristiansandsregionen. RVU 2018/194

Bilreiser står for 77 % av det daglige transportarbeidet

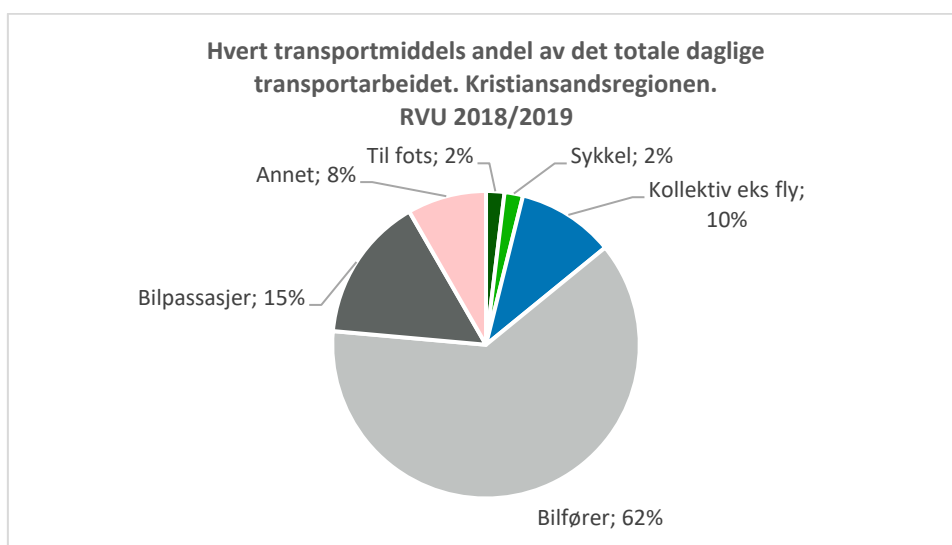
Hver person i Kristiansandsregionen tilbakelegger 39 kilometer per dag i gjennomsnitt. Av dette er 24,5 kilometer reiser som bilfører og 6 kilometer reiser som bilpassasjer. 0,8 kilometer av det daglige transportarbeidet er gangturer, 0,8 kilometer er med sykkel og 4,0 kilometer er med kollektivtransport.



Figur 4.11: Gjennomsnittlig antall kilometer per hovedtransportmiddel per person per dag. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19.

Gangreisene er mange, men korte. De utgjør dermed kun 2 % av det daglige transportarbeidet målt i antall kilometer. Sykkelturer utgjør også 2 % av det daglige transportarbeidet, mens kollektivreiser utgjør 10 %. Bilførerreiser utgjør 55 % av antall daglige reiser, men 62 % av transportarbeidet målt i antall kilometer, og bilpassasjerreiser utgjør 15 % av transportarbeidet. Til sammen utgjør bilreiser 77 % av det daglige transportarbeidet.

Reiser med andre transportmidler, deriblant fly, utgjør kun 2 % av de daglige reisene, men 8 % av transportarbeidet. Dette skyldes blant annet at det gjøres noen svært lange flyreiser.

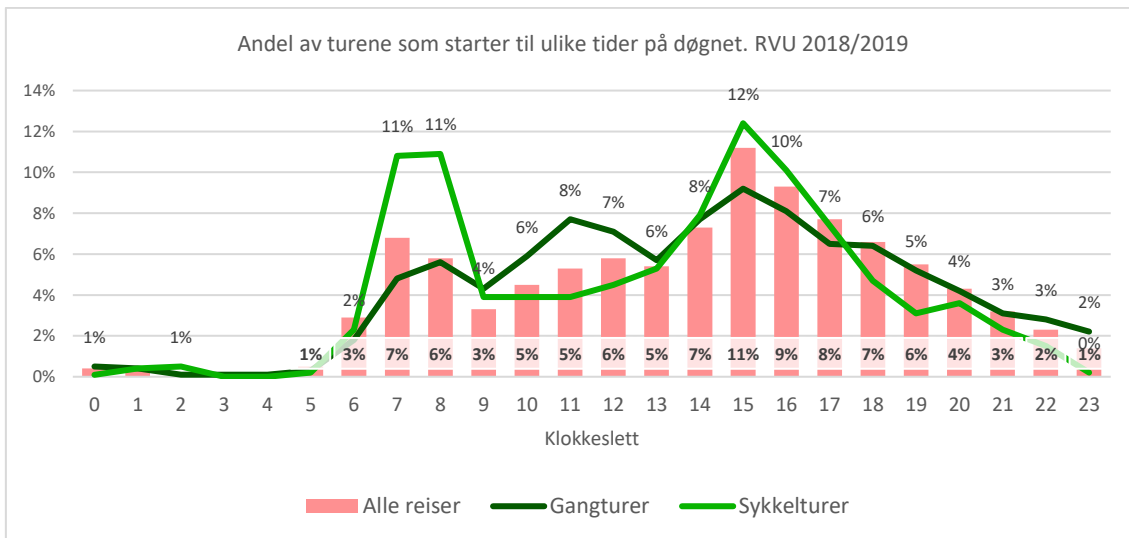


Figur 4.12: Hvert transportmiddels andel av det daglige transportarbeidet. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19.

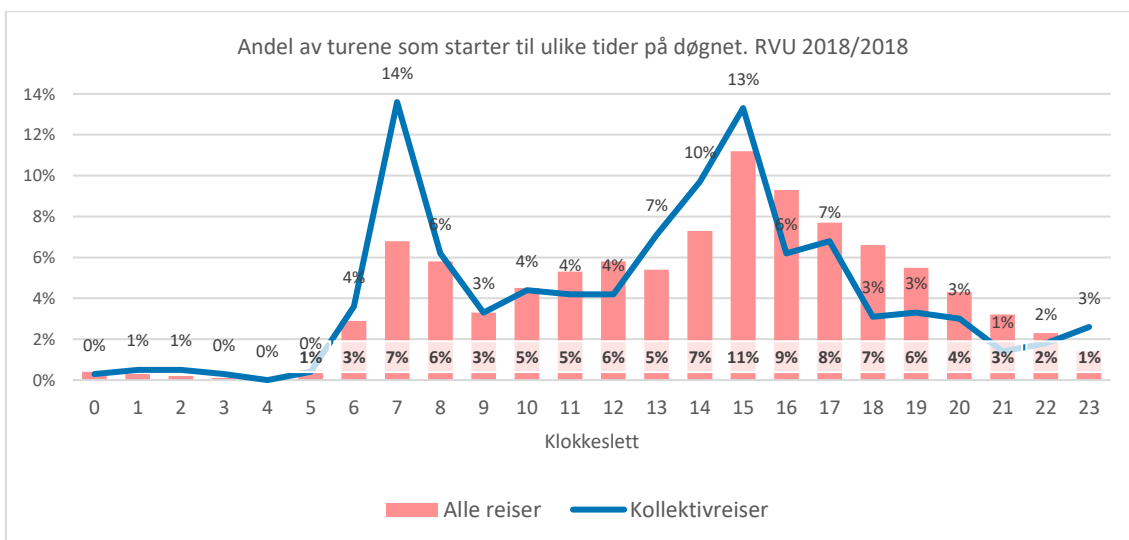
4.4 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel

Figurene på de neste sidene viser når på døgnet reiser med ulike transportmidler foregår:

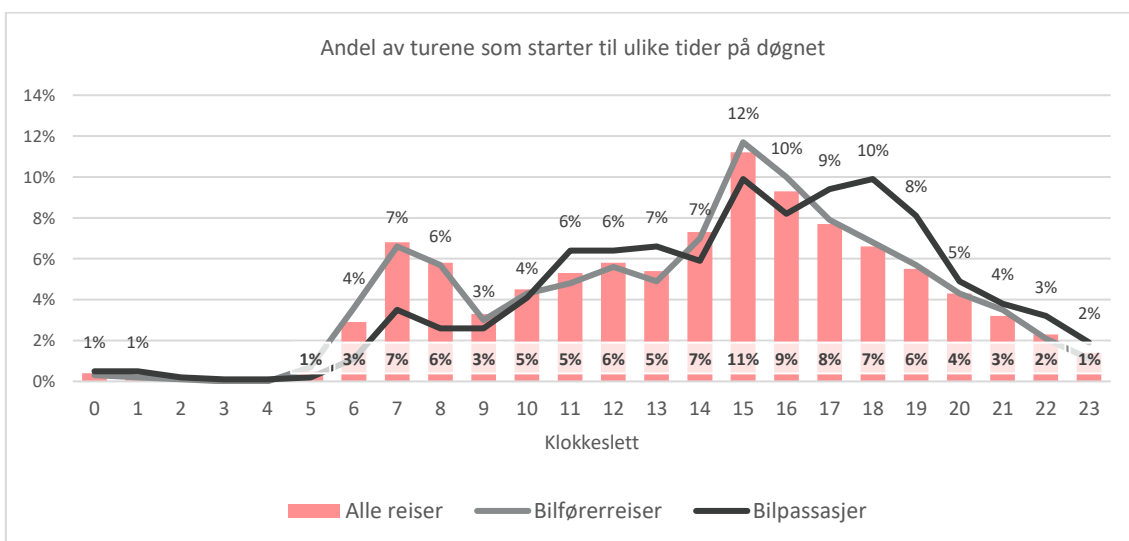
- **Gangturene** er relativt jevnt fordelt utover døgnet. 12 % av gangturene starter i morgenrush mellom klokken 06.00 og 08.59 og 24 % starter i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00 og 17.59. 39 % av gangturene foregår mellom rushperioden, dvs. mellom kl. 09.00 og 14.59 og 25 % foregår på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 og 06.59.
- **Sykkelturene** har en fordeling med markerte rushtidstopper. 24 % av sykkelreisene starter i morgenrush mellom klokken 06.00 og 08.59, og 30 % i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00 og 17.59. Videre foregår 29 % av sykkelreisene på dagen mellom rushtidsperiodene, og 17 % på kveldstid/natt.
- **Kollektivreisene** har også en fordeling med markerte rushtidstopper. 23 % av kollektivreisene starter i morgenrush mellom klokken 06.00 og 08.59, og 26 % i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00 og 17.59. 33 % av kollektivreisene starter på dagtid mellom disse rushtidstopperne, og 17 % starter på kveldstid/natt.
- **Bilførerreisene** følger i stor grad fordelingen til alle reiser, og utgjør også den største andelen av reisene. 16 % av bilførerreisene starter i morgenrush mellom klokken 06.00 og 08.59, og 30 % i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00 og 17.59. Videre starter 30 % av bilførerreisene på dagen mellom rushtidsperiodene, og 25 % på kveldstid/natt.
- **Bilpassasjerreisene** har en noe annen profil enn bilførerreisene, med et større tyngdepunkt på formiddag og ettermiddag. Bare 7 % av passasjerreisene starter i morgenrush mellom kl. 06.00 og 08.59, mens 33 % starter på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 og 06.59.



Figur 4.13: Andel av gang- og sykkelreiser som starter på ulike tider av døgnet. Kristiansandsregionen.



Figur 4.14: Andel av kollektivreisene som starter på ulike tider av døgnet. Kristiansandsregionen.



Figur 4.15: Andel av bilfører-/passasjerreisene som starter på ulike tider. Kristiansandsregionen.

5 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 5.1 gir en generell oversikt, mens hvert reiseformål beskrives mer i detalj i avsnitt 5.2 – 5.6, hvor vi har sett nærmere på arbeidsreiser, handle- og servicereiser, følge- og omsorgsreiser, besøksreiser og fritidsreiser.

5.1 Oversikt over reiseformål

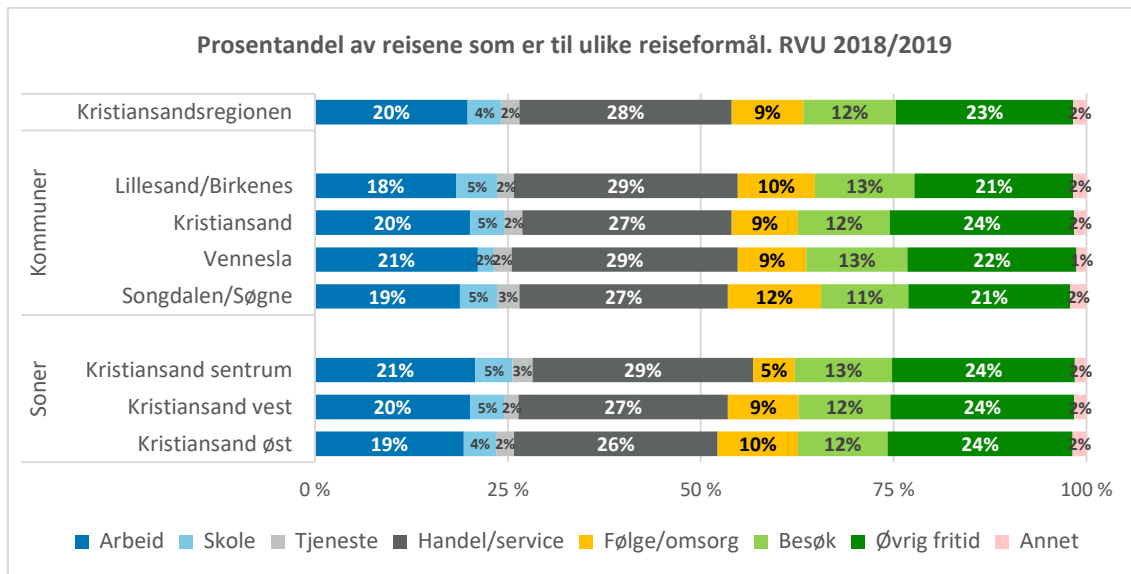
Om lag 1 av 3 reiser er handle- og servicereiser

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og deretter følger fritidsreiser og arbeidsreiser. I Kristiansandsregionen er 28 % av reisene en handle- eller servicereise, 20 % er arbeidsreiser og 23 % er fritidsreiser, 9 % av reisene er følge- eller omsorgsreiser og 12 % er besøksreiser. Fordelingen mellom reiseformålene er relativt lik i de forskjellige områdene Kristiansandsregionen, med noen flere arbeidsreiser i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene. Reiseformålene for de daglige reisene har endret seg lite fra 2013/14 til 2018/19.

Det er viktig å være klar over at arbeidsreiser er underrepresentert som reiseformål på grunn av måten undersøkelsen er lagt opp på. En reise fra arbeid via barnehage og hjem vil for eksempel bli registrert som to følge- og omsorgsreiser og ikke som en arbeidsreise, siden formålet med den siste reisen, hjemreisen, defineres av det formålet man kommer fra, jf. beskrivelse i avsnitt 1.4 om «Hva er en reise?».

Reiseformål er definert på følgende måte:

- *Arbeidsreiser*: reiser til/fra arbeid
- *Skolereiser*: reiser til/fra skole/studiested blant personer som er 13 år og eldre
- *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 5.1: Reisemål for daglige reiser, prosent. RVU 2018/2019.

Vi finner store aldersmessige forskjeller i hvilke typer reiser man gjør. Personer under 25 år har en høyere andel skolareiser og en lavere andel arbeidsreiser enn personer i alderen 25 – 66 år. De yngste (13 – 17 år) og de eldste (67 år og eldre) har høyest andel fritidsreiser. Personer i aldersgruppen 35-44 år har høyest andel følge- og omsorgsreiser, og de eldste (67 år og eldre) har høyest andel besøksreiser og handle- og servicereiser. Den eldste aldersgruppen gjør også færrest reiser i løpet av en dag, slik at de ikke nødvendigvis gjør flere handle- og servicereiser enn den øvrige befolkningen.

Følge-/omsorgsreiser og handle-/servicereiser er de korteste reisene

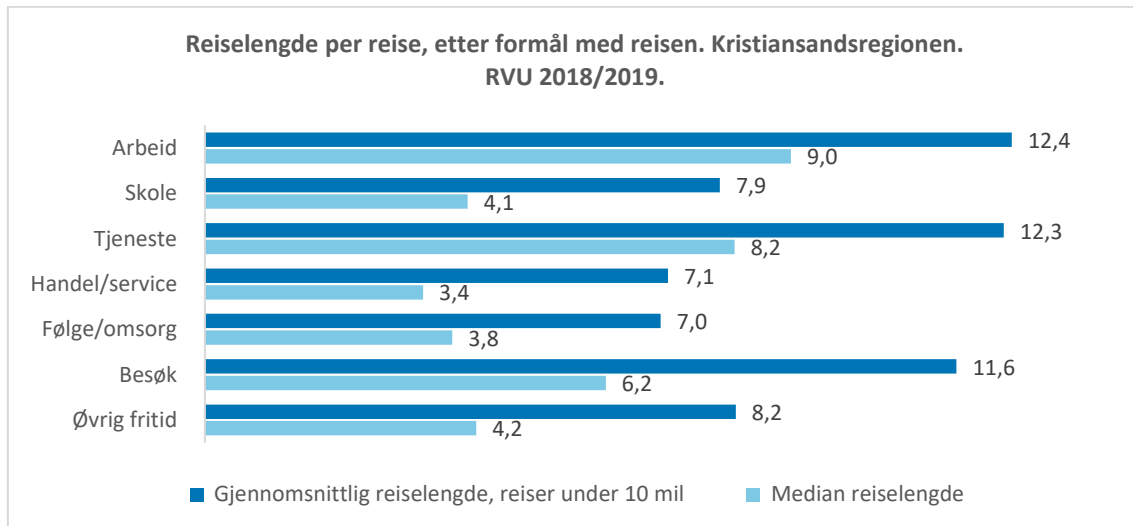
Figuren viser gjennomsnittlig reiselengde for de daglige reisene som er under 10 mil og median reiselengde, fordelt etter reisens formål. Det er ikke tilstrekkelig med reiser per formål til å gjøre analyser av gjennomsnittlig reiselengder per transportmiddel fordelt på kommuner eller soner. Analysen er derfor kun gjort for byområdet som helhet.

- Arbeidsreiser:**
 En gjennomsnittlig arbeidsreise er på 12,5 kilometer i Kristiansandsregionen, når vi på reiser under 10 mil. Medianverdien er på 9,0 kilometer.
- Skolareiser:**
 En gjennomsnittlig daglig skolereise er på 7,9, med en medianverdi på 4,1 kilometer. Dette er skolereiser blant de som er 13 år og eldre.
- Tjenestereiser:**
 Gjennomsnittslengden på tjenestereiser under 10 mil er på 12,3 kilometer, med en medianverdi på 8,2 kilometer.
- Følge-/omsorgsreiser og handle- og servicereiser:**
 I Kristiansandsregionen er følge- og omsorgsreiser og handle- og servicereisene de korteste

reisene. Disse reisene er på hhv. 8,6 og 9,0 kilometer i snitt, og noe kortere dersom vi ser på reiser under 10 mil. Medianverdien er på hhv. 3,8 og 3,4 kilometer.

- **Besøksreiser og øvrige fritidsreiser:**

I Kristiansandsregionen er en gjennomsnittlig daglig besøksreise på 11,6 kilometer og de øvrige fritidsreisene er på 8,2 kilometer i snitt. Også for disse reisene er det noen lange reiser som trekker gjennomsnittet opp, slik at medianverdi er en del mindre.



Figur 5.2 Gjennomsnittlig reiselengde (reiser under 10 mil) og median reiselengde per reise, etter reiseformål. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

1 av 3 fritidsreiser er til fots

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål:

- **Arbeidsreiser:**

På arbeidsreiser er bilen det mest brukte transportmiddelet: 64 % av arbeidsreisene i Kristiansandsregionen er en bilførerreise. 10 % reiser med kollektivtransport, 9 % går, 12 % sykler og 4 % sitter på med andre.

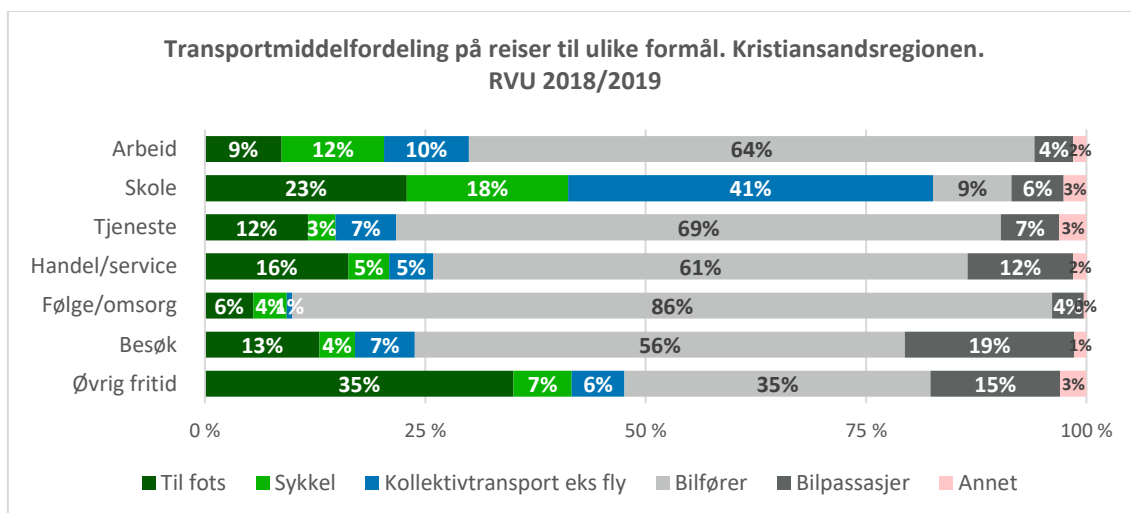
- **Skolereiser:**

På skolereiser er transportmiddelfordelingen en helt annen enn på arbeidsreiser. Blant de som er 13 år og eldre er 23 % som går til skolen, 18 % som sykler og 41 % som reiser med kollektivtransport. 9 % reiser til skolen som bilfører og 6 % sitter på med andre. Dette gjelder skolereiser for de som er 13 år og eldre.

- **Tjenestereiser:**

På tjenestereiser er bilen det mest brukte transportmiddelet. I Kristiansandsregionen er det 69 % som reiser med bil som bilfører på tjenestereisen, og 7 % sitter på med andre. 7 % reiser med kollektivtransport, 12 % går og 3 % sykler.

- Handle- og servicereiser:**
 På handle- og servicereiser er det 61 % som reiser med bil som fører og 12 % som sitter på med andre. 16 % går, 5 % sykler og 5 % reiser med kollektivtransport.
- Følge- og omsorgsreiser:**
 Følge og omsorgsreiser har den høyeste bilførerandelen av alle reiseformålene, med 86 %. 4 % sitter på med andre, 6 % går, 4 % sykler og 1 % reiser med kollektivtransport.
- Besøksreiser:**
 Besøksreiser har den høyeste bilpassasjerandelen av alle reiseformålene. Det er 56 % som kjører bil selv og 19 % som sitter på med andre. 13 % går, 4 % sykler og 7 % reiser med kollektivtransport.
- Øvrige fritidsreiser:**
 På øvrige fritidsreiser er transportmiddelfordelingen annerledes enn for de fleste andre reiseformål. Gangandelen er høy, og det er relativt lav bilandel. I Kristiansandsregionen er det 35 % som går, 7 % som sykler og 6 % som reiser med kollektivtransport på øvrige fritidsreiser. 35 % kjører bil og 15 % sitter på med andre.



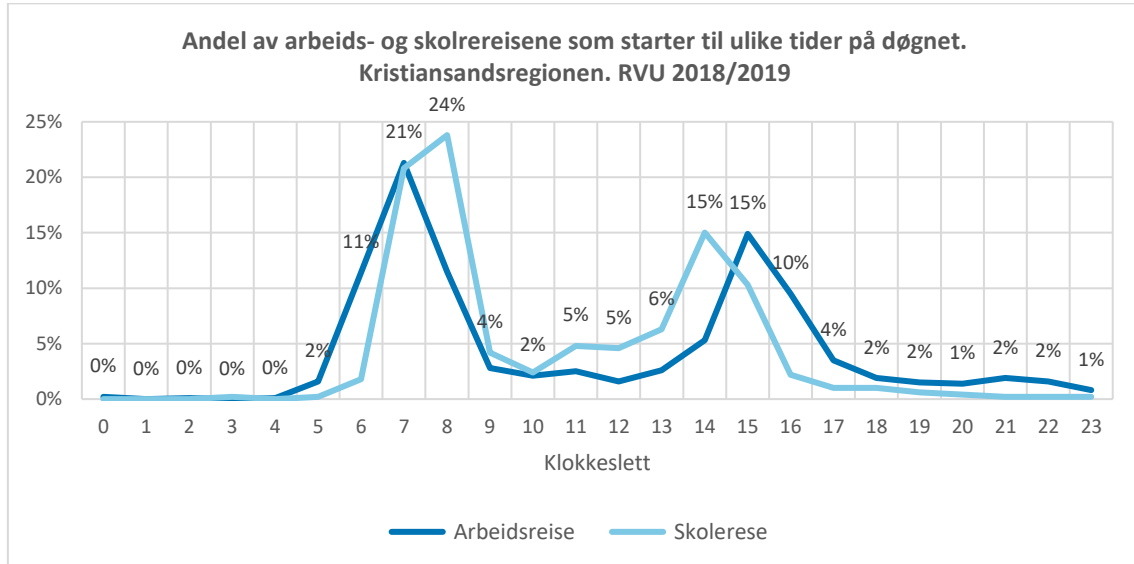
Figur 5.3: Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Bosatte i Kristiansandsregionen. RVU 2018/2019

Reiser til ulike formål fordeler seg ulikt over døgnet

I dette avsnittet ser vi nærmere på når på døgnet reiser til ulike formål gjennomføres.

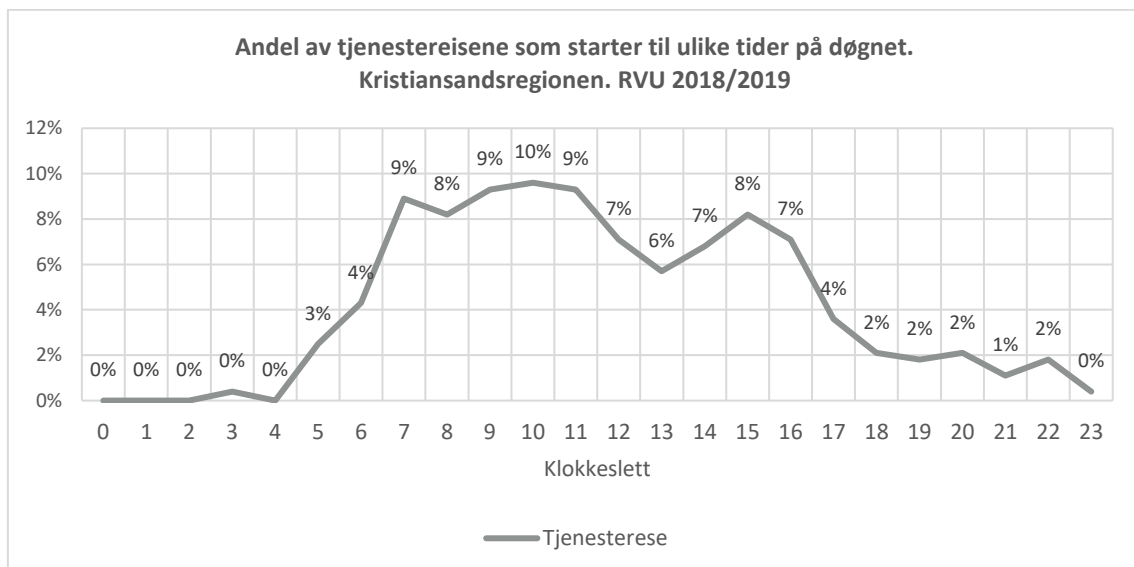
Nær halvparten (44 %) av **arbeidsreisene** starter i morgenrushet mellom kl. 06.00 og 08.59, og 28 % starter i ettermiddagsrushet mellom kl. 15.00 og 17.59. Vi ser at morgenrushet har en mye høyere og spissere topp enn ettermiddagsrushet, og 21 % av arbeidsreisene starter mellom kl. 07.00 og 07.59. Dette er blant annet en konsekvens av at en del arbeidsreiser hjem fra jobb registreres som handlereiser og følge/omsorgsreiser (jf. avsnitt 1.4 om *Hva er en reise?*).

Nær halvparten (46 %) av **skolereisene** starter i morgenrushet mellom kl. 06.00 og 08.59, men rushtidstoppen for skolareiser er noe senere enn for arbeidsreiser: 24 % av skolareisene starter mellom kl. 08.00 og 08.59. Skolareisene har også en tidligere rushtidstopp om ettermiddagen enn arbeidsreisene: 15 % av skolareisene starter mellom kl. 14.00 og 14.59.



Figur 5.4: Arbeids- og skolereiser: fordeling av reiser over døgnet. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19.

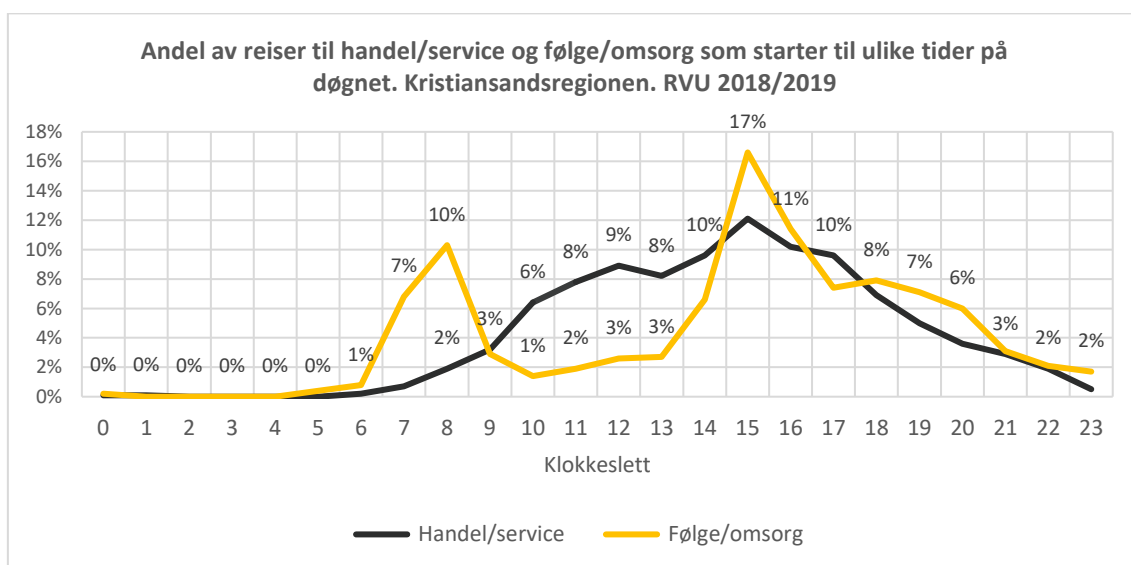
Tjenestereisene har ikke de samme rushtidstoppene som arbeids- og skolereiser, men fordeler seg jevnere over dagen. 21 % av tjenestereisene starter i morgenrushet mellom kl. 06.00 og 08.59, 19 % starter i ettermiddagsrushet mellom kl. 15.00 og 17.59, og 48 % starter i perioden mellom morgen- og ettermiddagsrush.



Figur 5.5: Tjenestereiser: fordeling av reiser over døgnet. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

Følge- og omsorgsreiser har også markerte rushtidstopper, men det er flere som foretar en følge- og omsorgsreise om ettermiddagen enn om morgenen. 18 % av følge- og omsorgsreisene foretas i morgenrush mellom kl. 06.00 og 08.59, og 35 % foretas i ettermiddagsrush mellom kl. 15.00 og 17.59. Mange av disse reisene er en følgereise til/fra barnehage og skole. Sammenlignet med arbeids- og skolereiser foretas det flere følge- og omsorgsreiser om ettermiddagen⁸ og kvelden, noe som trolig er følgereiser til fritidsaktiviteter. 29 % av følge- og omsorgsreisene skjer etter kl. 18.00 og fram til kl. 05.59.

Handle- og servicereisene foregår jevnt utover døgnet fra kl. 09.00, men avtar i mengde fra kl. 18.00. 44 % av handle- og servicereisene skjer i perioden mellom kl. 09.00 og 14.59, 32 % skjer i perioden mellom kl. 15.00 og 17.59 og 21 % skjer etter på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 og 06.59.

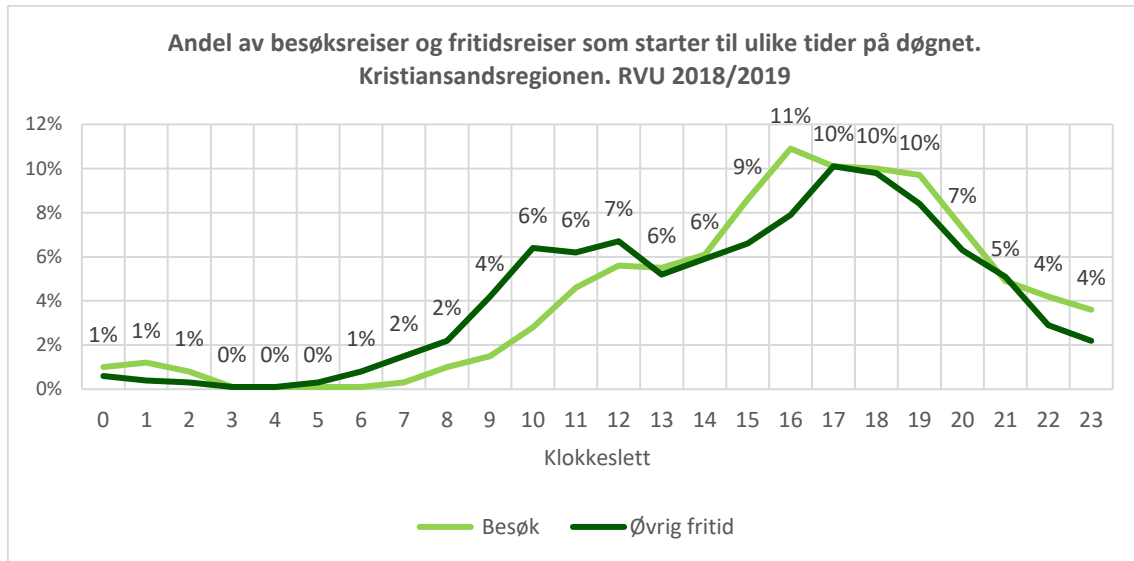


Figur 5.6: Følge/omsorgsreiser: fordeling av reiser over døgnet. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

Besøksreisene foregår relativt jevnt utover dager fra og med kl. 10.00, men med økende andel utover ettermiddagen. En betydelig andel av besøksreisene foregår på ettermiddags- og kveldstid. 26 % av besøksreisene skjer i perioden mellom kl. 09.00 og 14.59, 30 % skjer i perioden mellom kl. 15.00 og 17.59 og 43 % skjer etter på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 og 06.59.

Øvrige **fritidsreiser** foregår også jevnt utover dagen, men noen flere av disse reisene skjer om formiddagen sammenlignet med besøksreisene. 35 % av fritidsreisene skjer i perioden mellom kl. 09.00 og 14.59, 25 % skjer i perioden mellom kl. 15.00 og 17.59 og 37 % skjer på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 og 06.59.

⁸ Dette innebærer at en del av følge- og omsorgsreisene om ettermiddagen trolig er reiser som gjøres i tilknytning til reisen hjem fra jobb, og hvor det dermed registreres to følgereiser, f.eks. fra jobb til barnehage og fra barnehage og hjem. Det samme gjelder for en del handle- og servicereiser om ettermiddagen.



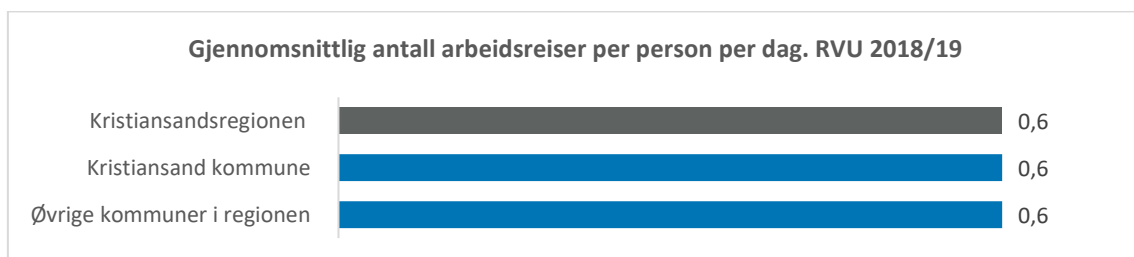
Figur 5.7: Besøksreiser og fritidsreiser: fordeling av reiser over døgnet. Kristiansandsregionen. RVU 2018/19

5.2 Nærmere om arbeidsreiser

I de neste avsnittene (avsnitt 5.2 – 5.6) ser vi nærmere på arbeidsreiser, følge- og omsorgsreiser, besøksreiser, handle- og servicereiser og fritidsreiser. Vi viser resultater for gjennomsnittlig antall reiser per dag, reiselengde og transportmiddelbruk for bosatte i Kristiansand kommune versus de øvrige kommunene i Kristiansandsregionen. Det er ikke tilstrekkelig med svar i hver av de øvrige kommunene til å vise separate resultater. Det er heller ikke tilstrekkelig med reiser til de øvrige reisemålene til å vise tilsvarende resultater.

33 % gjennomfører minst én arbeidsreise i løpet av en dag

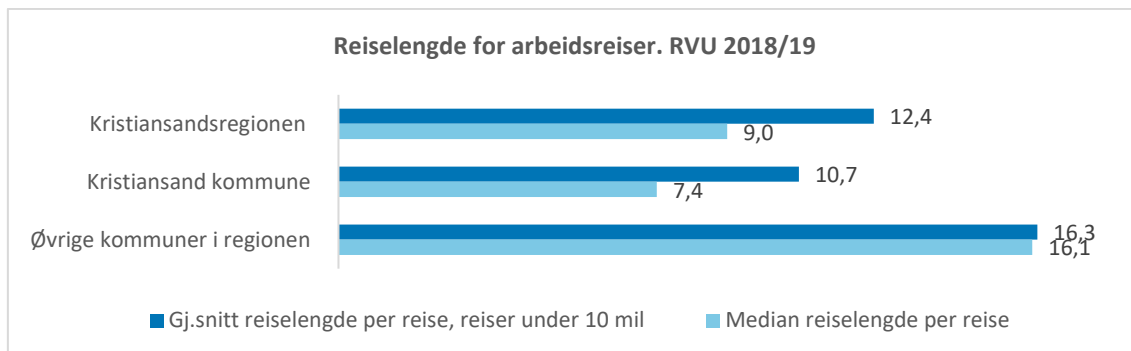
33 % av befolkningen i Kristiansandsregionen gjør minst én arbeidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,6 arbeidsreiser per dag. Tallet inkluderer både de yrkesaktive og de ikke-yrkesaktive, samt både hverdager og helgedager. Det foretas like mange arbeidsreiser per dag blant befolkningen i Kristiansand kommune og i de øvrige kommunene i regionen. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser. I tillegg er det også en viss underrapportering av arbeidsreiser, jf. avsnitt 5.1.



Figur 5.8: Gjennomsnittlig antall arbeidsreiser per person per dag. RVU 2018/19.

Arbeidsreisene er kortere blant bosatte i Kristiansand kommune enn utenfor

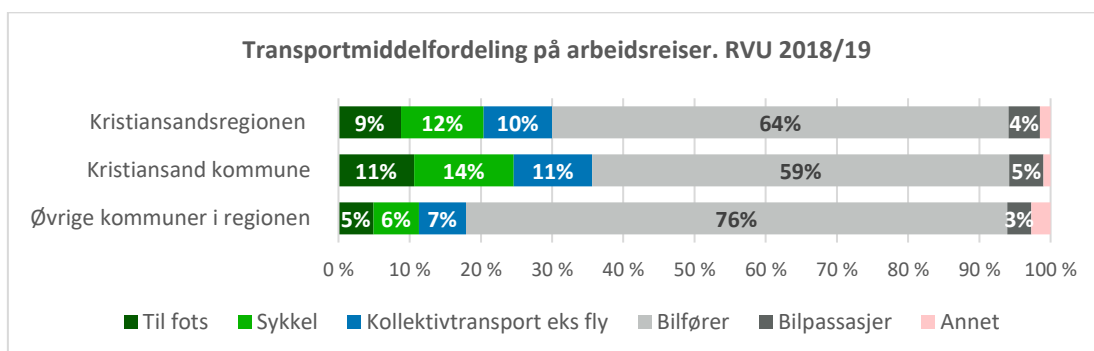
En gjennomsnittlig arbeidsreise i Kristiansandsregionen er på 12,4 kilometer, når vi ser på alle reiser under 10 mil, med en medianverdi på 9,0 kilometer. Arbeidsreisene er en del kortere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i regionen.



Figur 5.9: Gjennomsnittlig reiselengde for arbeidsreiser (gjennomsnitt for reiser under 10 mil og medianverdi). RVU 2018/19.

Lavere bilandel på arbeidsreiser blant bosatte i Kristiansand kommune enn utenfor

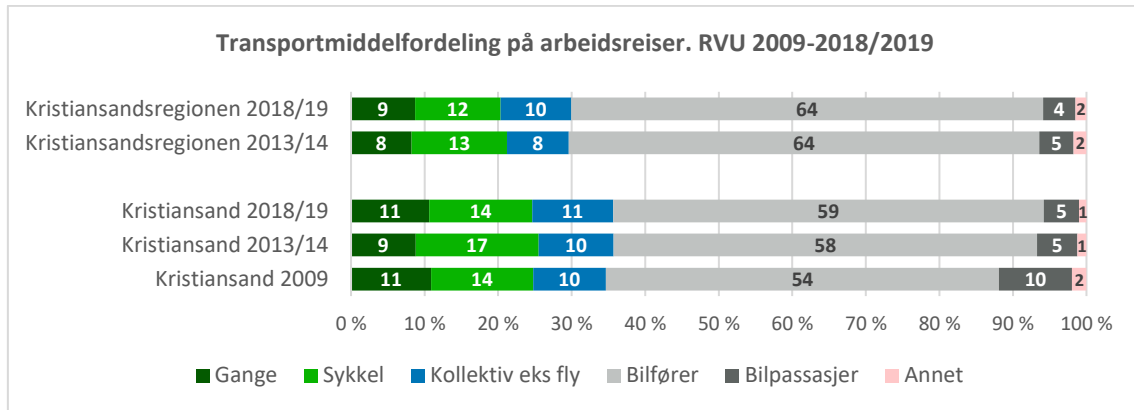
Et stort flertall av arbeidsreisene gjennomføres med bil. Det er lavere bilandel og høyere gang-, sykkel- og kollektivandel på arbeidsreiser blant bosatte i Kristiansand kommune enn blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen. For eksempel er 14 % av arbeidsreisene en sykkeltur blant bosatte i Kristiansand kommune, mot 6 % blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen.



Figur 5.10: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser, RVU 2018/19

Figuren under viser utvikling i transportmiddelfordeling for arbeidsreiser blant bosatte i Kristiansandsregionen fra 2013/14 til 2018/19 og blant bosatte i Kristiansand kommune fra 2009. Det er ikke tilstrekkelig med arbeidsreiser i de øvrige områdene til å sammenligne utviklingen over tid.

Transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser har holdt seg relativt stabil i perioden, med en liten økning i kollektivandel i Kristiansandsregionen sett under ett (fra 8 % til 10%).

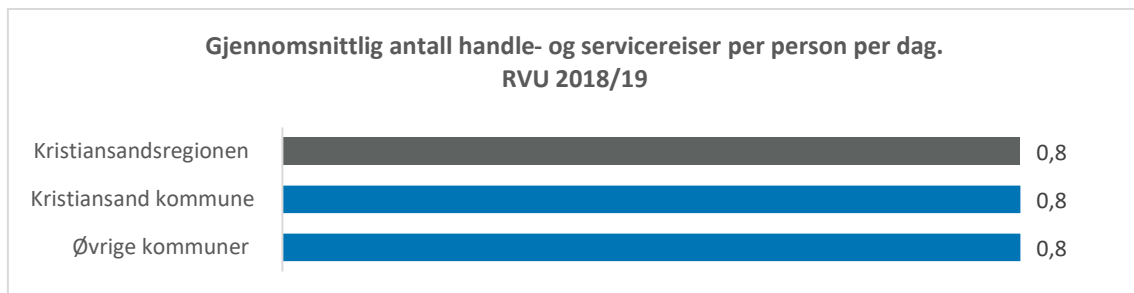


Figur 5.11: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser, RVU 2009 - 2018/19

5.3 Nærmer om handle- og servicereiser

Hver person gjør 0,8 handle- og servicereiser i snitt i løpet av en dag

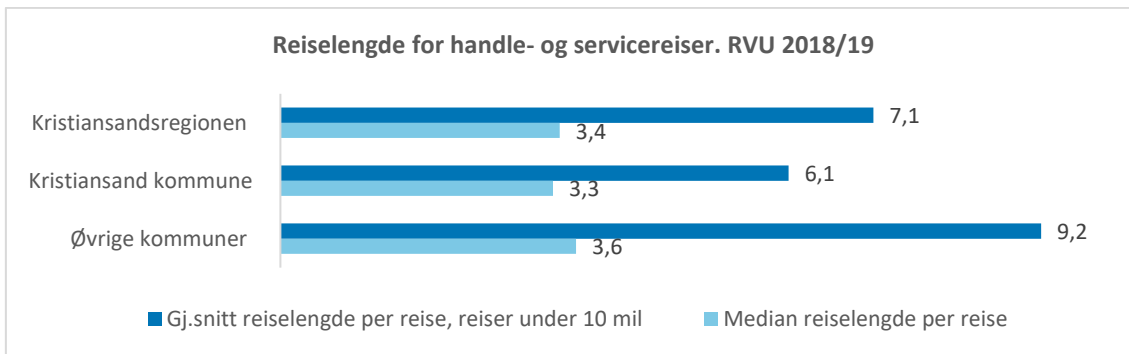
37 % av befolkningen i Kristiansandsregionen gjør minst én handle- og servicereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,8 slike reiser i løpet av en dag. Det foretas like mange handle- og servicereiser per dag blant befolkningen i Kristiansand kommune og i de øvrige kommunene i regionen. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser.



Figur 5.12: Gjennomsnittlig antall handle- og servicereiser per person per dag. RVU 2018/19.

Handle- og servicereisene er kortest blant bosatte i Kristiansand kommune

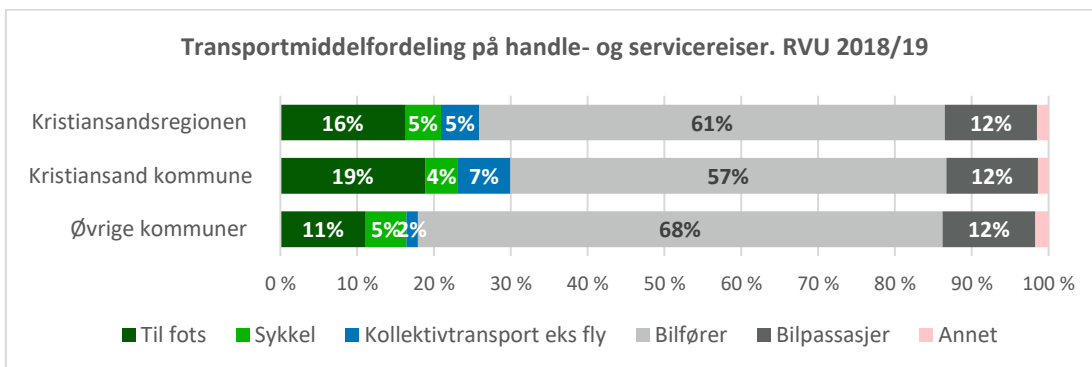
En gjennomsnittlig handle- og servicereise i Kristiansandsregionen er på 7,1 kilometer, når vi ser på alle reiser under 10 mil, med en medianverdi på 3,4 kilometer. Handle- og servicereisene er kortere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i regionen.



Figur 5.13: Gjennomsnittlig reiselengde for handle- og servicereiser (gjennomsnitt for reiser under 10 mil og medianverdi). RVU 2018/19.

Lavere bilandel på handle- og servicereiser blant bosatte i Kristiansand kommune

Det er lavere bilandel og høyere gang-, sykkel- og kollektivandel på handle- og servicereiser blant bosatte i Kristiansand kommune enn blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen. For eksempel er 19 % av handle- og servicereisene en gangtur blant bosatte i Kristiansand kommune, mot 11 % blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen.

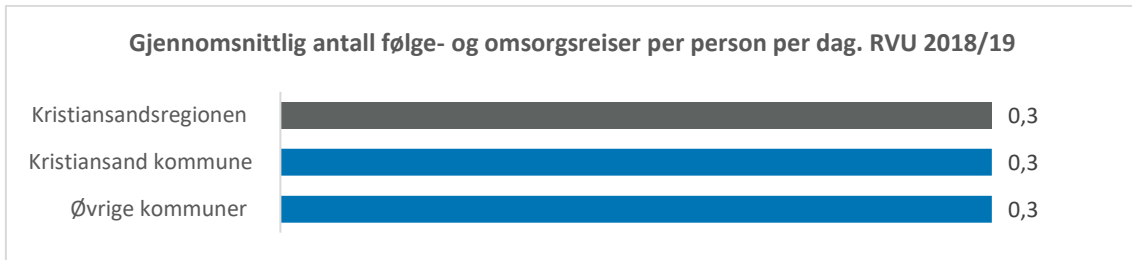


Figur 5.14: Transportmiddelfordeling på handle- og servicereiser, RVU 2018/19

5.4 Nærmere om følge- og omsorgsreiser

Hver person gjør 0,3 følge- og omsorgsreiser i snitt i løpet av en dag

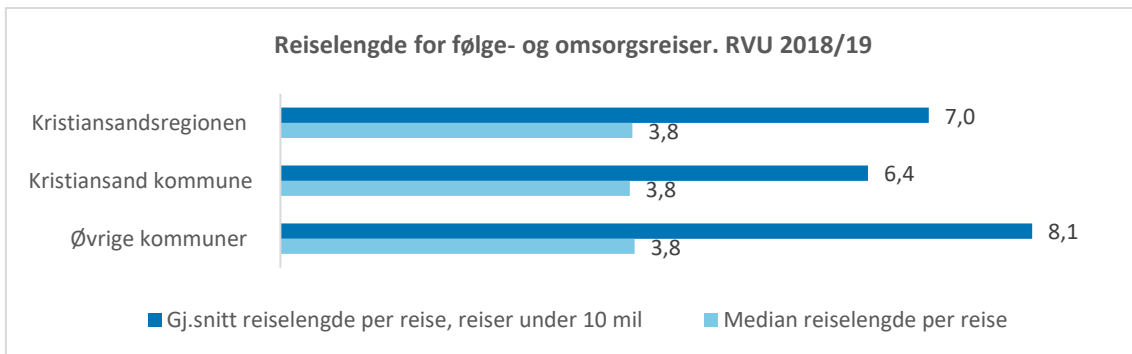
11 % av befolkningen i Kristiansandsregionen gjør minst én følge- og omsorgsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,3 slike reiser i løpet av en dag. Det foretas like mange følge- og omsorgsreiser per dag blant befolkningen i Kristiansand kommune som i de øvrige kommunene i regionen. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser.



Figur 5.15: Gjennomsnittlig antall følge- og omsorgsreiser per person per dag. RVU 2018/19.

Følge- og omsorgsreiser er noe kortere blant bosatte i Kristiansand kommune

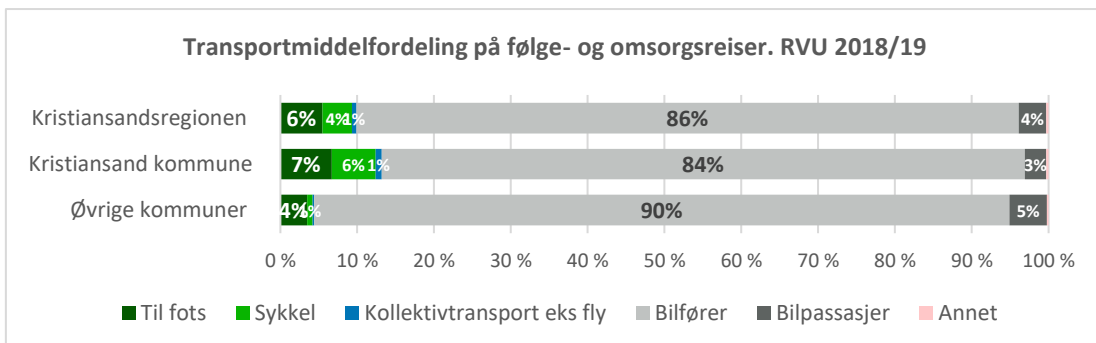
En gjennomsnittlig følge- og omsorgsreise i Kristiansandsregionen er på 7,0 kilometer, når vi ser på alle reiser under 10 mil, med en medianverdi på 3,8 kilometer. Følge- og omsorgsreiser er noe kortere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i regionen.



Figur 5.16: Gjennomsnittlig reiselengde for følge- og omsorgsreiser (gjennomsnitt for reiser under 10 mil og medianverdi). RVU 2018/19.

Noe lavere bilandel på følge- og omsorgsreiser blant bosatte i Kristiansand kommune

Det er noe lavere bilandel og høyere gang-, sykkel- og kollektivandel på følge- og omsorgsreiser som gjøres av bosatte i Kristiansand kommune enn av bosatte i de øvrige kommunene i regionen. For eksempel er 84 % av følge- og omsorgsreisene en reise som bilfører blant bosatte i Kristiansand kommune, mot 90 % blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen.

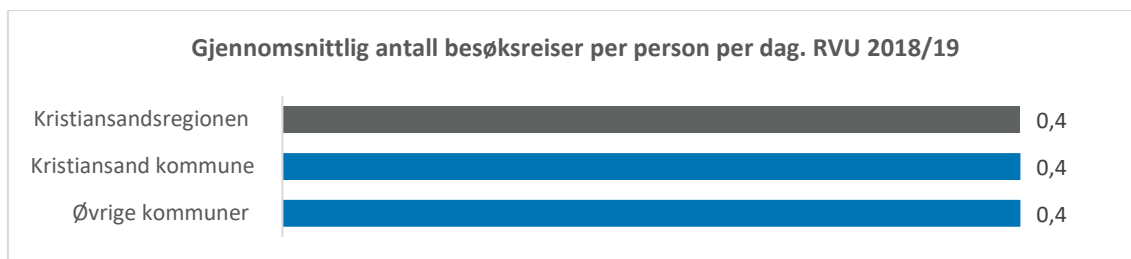


Figur 5.17: Transportmiddelfordeling på følge- og omsorgsreiser, RVU 2018/19

5.5 Nærmere om besøksreiser

Hver person gjør 0,4 besøksreiser i snitt i løpet av en dag

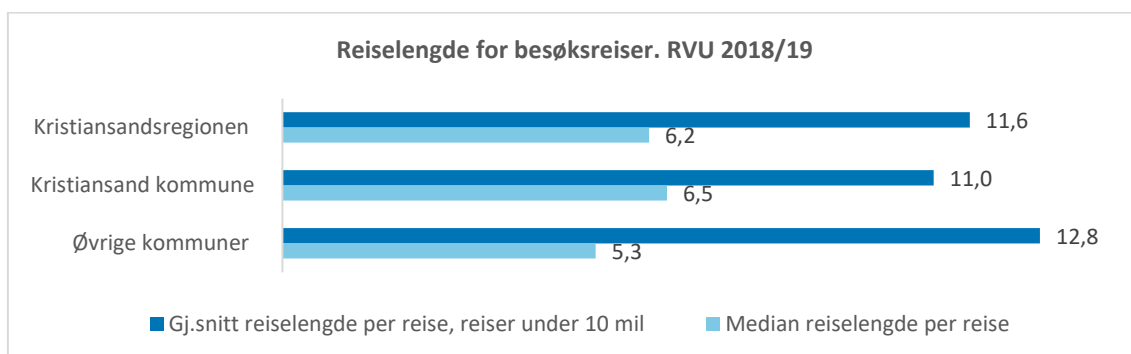
19 % av befolkningen i Kristiansandsregionen gjør minst én besøksreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,4 slike reiser i løpet av en dag. Det foretas like mange besøksreiser per dag blant befolkningen i Kristiansand kommune og i de øvrige kommunene i regionen. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser.



Figur 5.18: Gjennomsnittlig antall besøksreiser per person per dag. RVU 2018/19.

Besøksreisene er noe kortere blant bosatte i Kristiansand kommune

En gjennomsnittlig besøksreise i Kristiansandsregionen er på 11,6 kilometer, når vi ser på alle reiser under 10 mil, med en medianverdi på 6,2 kilometer. Besøksreisene er i gjennomsnitt noe kortere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i regionen, mens medianverdien er høyere. Det vil si at den typiske besøksreisen er noe lengre i Kristiansand kommune enn i de andre kommunene i regionen.

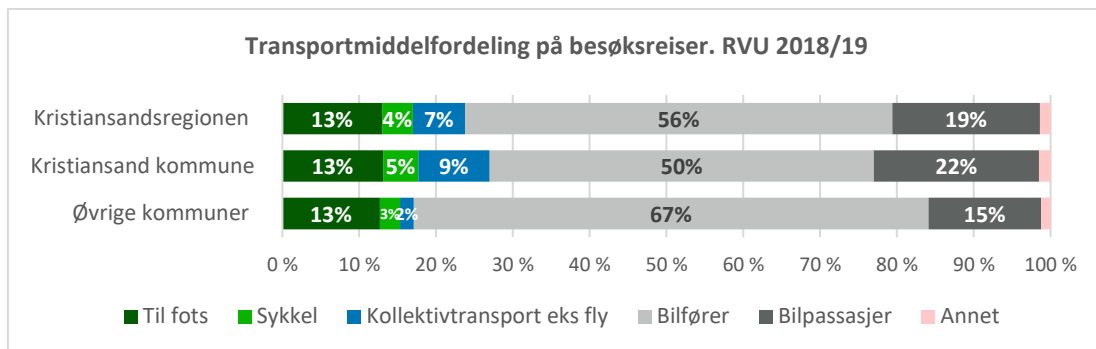


Figur 5.19: Gjennomsnittlig reiselengde for besøksreiser (gjennomsnitt for reiser under 10 mil og medianverdi). RVU 2018/19.

Noe lavere bilandel på besøksreiser blant bosatte i Kristiansand kommune

Det er lavere bilandel og høyere gang-, sykkel- og kollektivandel på besøksreiser blant bosatte i Kristiansand kommune enn blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen. For eksempel er

9 % av besøksreisene en kollektivreise blant bosatte i Kristiansand kommune, mot 2 % blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen.

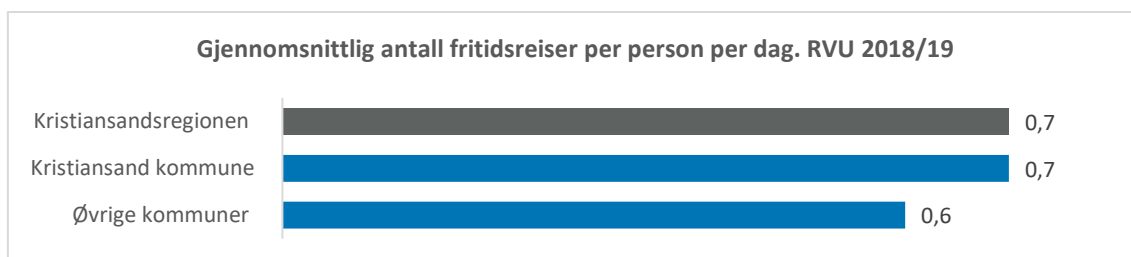


Figur 5.20: Transportmiddelfordeling på besøksreiser, RVU 2018/19

5.6 Nærmere om øvrige fritidsreiser

Hver person gjør 0,7 fritidsreiser i snitt i løpet av en dag

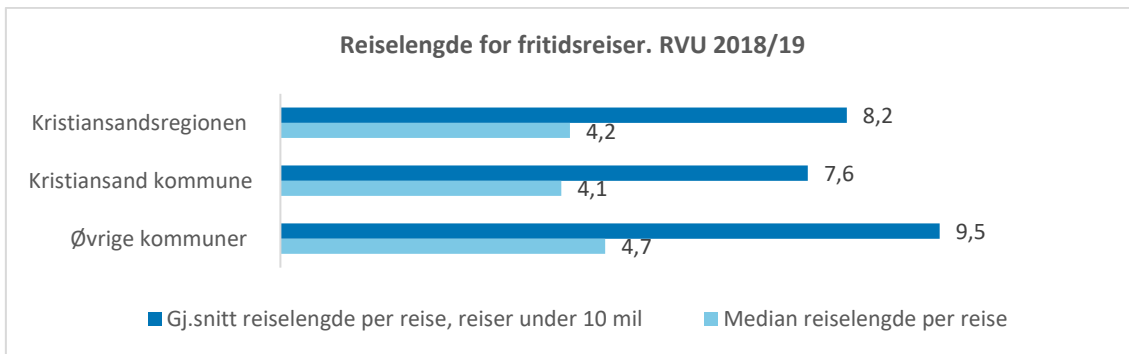
35 % av befolkningen i Kristiansandsregionen gjør minst én fritidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,7 slike reiser i løpet av en dag. Det foretas noe flere fritidsreiser blant befolkningen i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i regionen. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser.



Figur 5.21: Gjennomsnittlig antall fritidsreiser per person per dag. RVU 2018/19.

Fritidsreisene er noe kortere blant bosatte i Kristiansand kommune

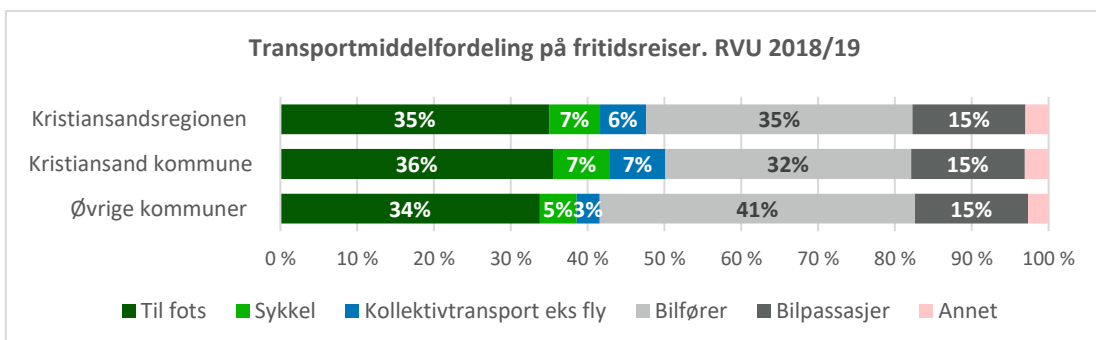
En gjennomsnittlig fritidsreise i Kristiansandsregionen er på 8,2 kilometer, når vi ser på alle reiser under 10 mil, med en medianverdi på 4,2 kilometer. Fritidsreisene er noe kortere blant bosatte i Kristiansand kommune enn i de øvrige kommunene i regionen.



Figur 5.22: Gjennomsnittlig reiselengde for fritidsreiser (gjennomsnitt for reiser under 10 mil og medianverdi). RVU 2018/19.

Noe lavere bilandel på fritidsreiser blant bosatte i Kristiansand kommune

Fritidsreiser har en relativt høy gangandel og en lavere bilandel enn mange av de andre reisemålene. Det er lavere bilandel og høyere kollektivandel, samt noe høyere gang og sykkelandel på fritidsreiser blant bosatte i Kristiansand kommune enn blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen. For eksempel er 32 % av fritidsreisene en reise som bilfører blant bosatte i Kristiansand kommune, mot 41 % blant bosatte i de øvrige kommunene i regionen.



Figur 5.23: Transportmiddelfordeling på fritidsreiser, RVU 2018/19

Referanseliste

Brechan og Vågane 2012:

Reisevaneundersøkelse for Agderbyen 2009. TØI-rapport 1214/2012

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2012:

RVU dybdeanalyser. Sammenheng mellom transportmiddelvalg, transportkvalitet og geografiske kjennetegn. UA-rapport 30/2012

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2021a

Reisevaner i Grenland 2018/2019. Urbanet Analyse rapport 155/2021

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2021a

Reisevaner i Vestfoldbyene 2018/2019. Urbanet Analyse rapport 156/2021

Epinion 2019

Dokumentasjonsrapport: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019

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

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

PROSAM 2021:

Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19. Prosam-rapport 242

Solli, Hilde med flere 2014:

Ringvirkninger av arealplanlegging - for en mer bærekraftig bytransport? Dokumentasjonsrapport. UA-rapport 51b/2014

Vågane, Liva 2012

Fra A til B (via C). Reiseelementer, enkeltreiser og reisekjeder. TØI-rapport 1199/2012

asplan
viak

Asplan Viak AS
Avdeling Urbanet Analyse
Stortingsgata 12, 0161 Oslo
Tlf: [+47] 417 99 417

