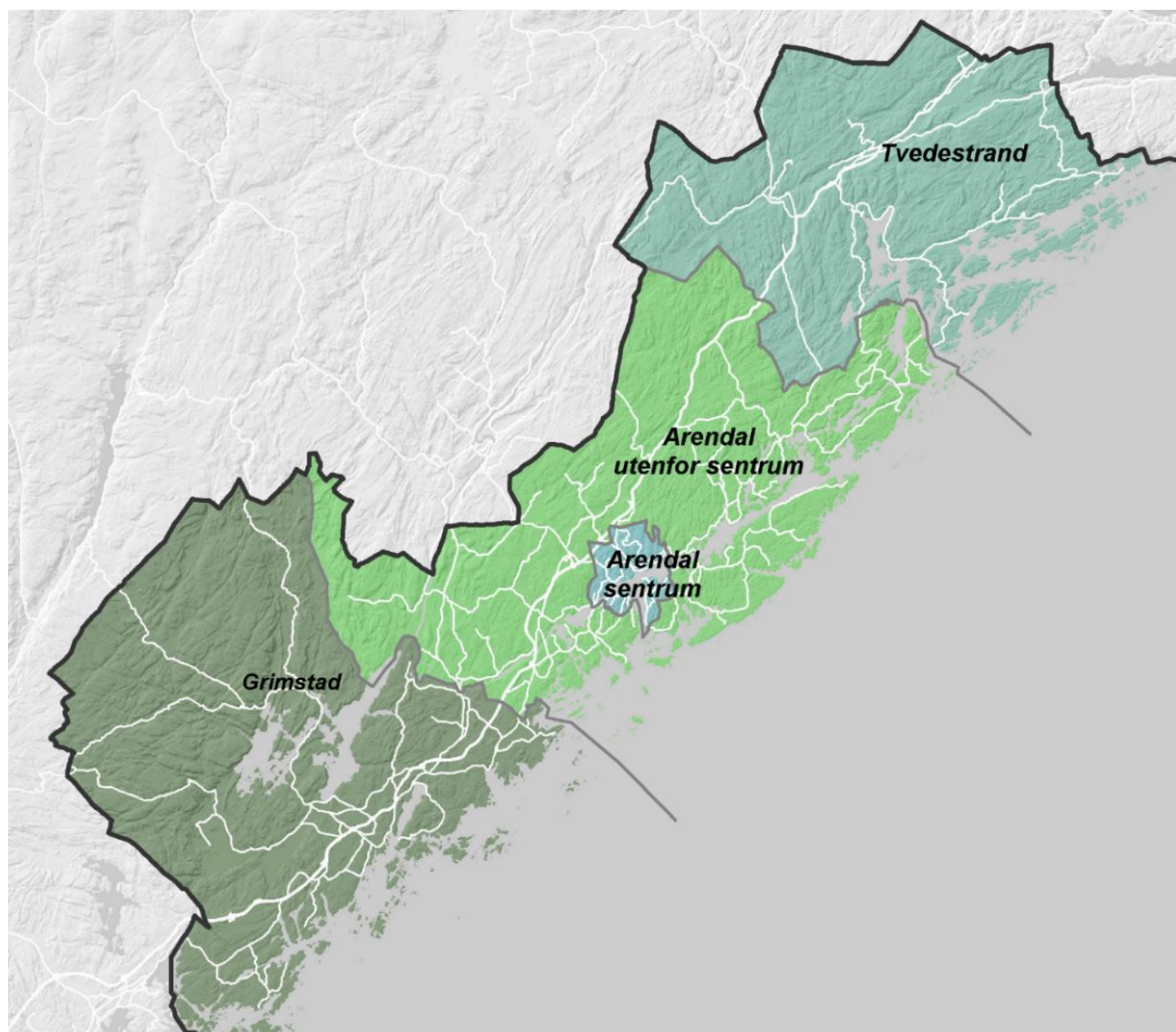


Rapport

62/2015

Miriam Søgne Haugsbø
Ingunn Opheim Ellis
Mats Johansson

Reisevaner i Arendalsregionen 2013/14



Forord

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

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

I tillegg til denne rapporten er det laget tilsvarende rapporter for hver av de andre byregionene i Region sør, samt en egen rapport med resultater for hele Region sør, med hensikt å sammenligne de seks byområdene som inngår i regionen. Rapportene er bestilt og finansiert av Samfunnsseksjonen i Statens vegvesen Region sør.

Maria Broomé Rustad og Kristina Ellwood har vært kontaktpersoner hos Statens vegvesen Region sør, og Gunnar Ogwyn Lindaas, Arild R. Syvertsen og Ola Olsbu har vært kontaktpersoner hos Aust-Agder fylkeskommune.

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

Oslo, 11. august 2015

Katrine Kjørstad

Bård Norheim

Innhold

Sammendrag	i
Tilgang til transportressurser	i
Reiseomfang og transportmiddelbruk	ii
Reiseformål	iii
1 Innledning	1
1.1 Bakgrunn for og formål med denne rapporten	1
1.2 Temaer som inngår i RVU-undersøkelsen	2
1.3 Hva er en reise?	2
1.4 Geografisk avgrensning	3
2 Gjennomføring og metode	5
2.1 Utvalg	5
2.2 Intervjuopplegg	5
2.3 Svarprosent	6
2.4 Frafall og vekting	6
2.5 Stedfesting	6
2.6 Feilmarginer	7
2.7 Bivariate vs. isolerte sammenhenger	8
3 Tilgang til transportressurser	9
3.1 Førerkort og tilgang til bil	9
3.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted	13
3.3 Tilgang til kollektivtransport	16
3.4 Tilgang til sykkel og MC/moped	22
4 Reiseomfang og reisemønster	23
4.1 Reiseomfang på daglige reiser	23
4.2 Når foregår reisene?	26
4.3 Hvor går reisene?	27
5 Transportmiddelbruk	30
5.1 Transportmiddelfordeling	30
5.2 Reiselengde og tidsbruk	34
5.3 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel	38
5.4 Transportmiddelfordeling etter målpunkt for reisen	40
6 Reiseformål og transportmiddelbruk	41
6.1 Oversikt over reiseformål	41
6.2 Arbeidsreiser	44
6.3 Skolereiser	45
6.4 Tjenestereiser	47
6.5 Handle- og servicereiser	47
6.6 Følge- og omsorgsreiser	49
6.7 Besøksreiser	50
6.8 Øvrige fritidsreiser	52
Referanseliste	55



Sammendrag

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

Som i 2009 og 2005 er det trukket et omfattende tilleggsutvalg fra byregionene i Region sør, noe som gir grunnlag for å kartlegge reisevaner på et lavere geografisk nivå. I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgangen til transportressurser til befolkningen i Arendalsregionen, dvs. kommunene Grimstad, Arendal og Tvedestrand.

Tilgang til transportressurser

Befolkningens tilgang til bil har økt

I 2013/14 har 93 % av den voksne befolkningen i Arendalsregionen førerkort for bil. Førerkortandelen sank litt fra 2005 til 2009 i de fleste områder, men gikk opp igjen fra 2009 til 2013/14.

Andelen av befolkningen som bor i en husholdning uten tilgang til minst én bil er på 7 %, og hver husholdning har i gjennomsnittlig tilgang til 1,5 biler. Det er en lavere andel med førerkort og tilgang til bil i sentrumsnære områder enn i områder utenfor sentrum. For eksempel bor 12 % av de bosatte i Arendal sentrum i en husholdning uten tilgang til bil, mot 4 % utenfor sentrum.

Et flertall har tilgang gratis parkering hos arbeidsgiver

75 % av de yrkesaktive i Arendalsregionen har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Hvor arbeidsplassen er lokalisert har stor betydning for om man har gratis tilgang til parkering eller ikke. 61 % av de som har arbeidsplass i Arendal sentrum har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mot 95 % av de som har arbeidsplass utenfor sentrum av kommunen.

Liten endring i befolkningens tilgang til kollektivtransport

Tilgang til kollektivtransport er en funksjon av avstand til holdeplass og avgangsfrekvens. 60 % av befolkningen i Arendalsregionen bor innenfor 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport. 7 % har et kollektivtilbud med avganger minst fire ganger i timen. Befolkningens tilgang til kollektivtransport er en god del bedre i Arendal sentrum enn i resten av Arendalsregionen.

Reiseomfang og transportmiddelbruk

Vi reiser lenger per dag enn tidligere

En gjennomsnittstreise i Arendalsregionen er 14,1 kilometer lang og varer i 23 minutter. Dette er en økning i både reiselengde og –tid fra tidligere år. I 2005 var gjennomsnittstreisen i Arendal kommune på 9,7 kilometer, mens den er 13,3 kilometer i 2013/14.

Samtidig som gjennomsnittlig reiselengde har økt noe, har gjennomsnittlig antall reiser per person gått ned. Befolkningen i Arendalsregionen foretar i snitt 3,2 reiser per dag i 2013/14 mot 3,5 i 2005.

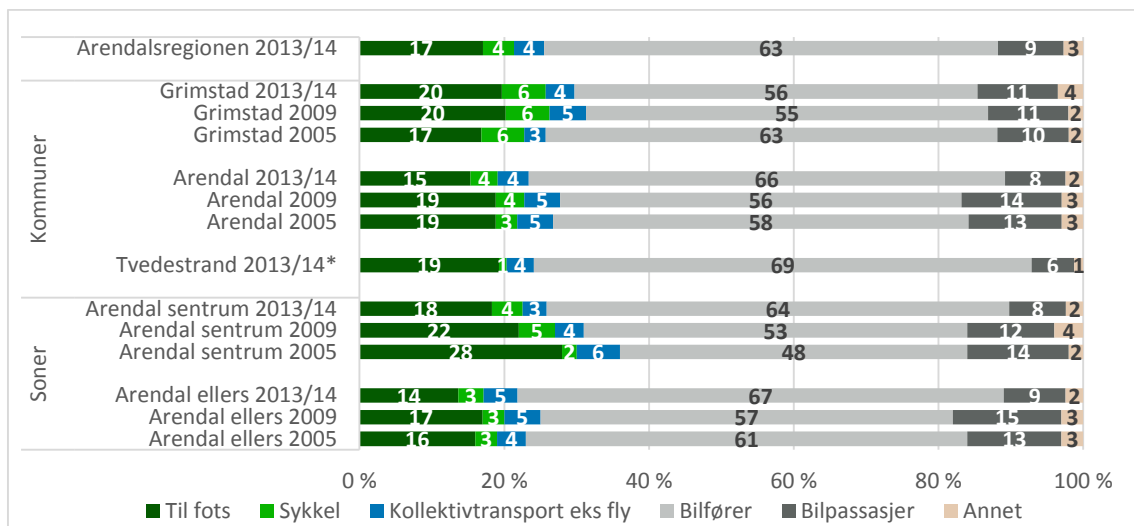
72 % av reisene er en bilreise

Bilreiser utgjør 72 % av alle de daglige reisene i Arendalsregionen – 63 % som bilfører og 9 % som bilpassasjer. 17 % av reisene er gangturer, 4 % er sykkelreiser, og 4 % er kollektivreiser.

Like høy bilandel i sentrumsområder som i resten av kommunen

Bosatte i Arendal sentrum bruker bilen omtrent like mye som de som er bosatt i resten av kommunen. Bosatte i Arendal sentrum har en bilførerandel på 72 %, mens bosatte i Arendal utenfor sentrum har en bilførerandel på 76 %. Bilandelen i Arendal sentrum har økt med 10 prosentpoeng fra 2005 frem til i dag.

I Grimstad er 1 av 5 turer gangturer, mens 6 % er sykkelreiser, og 4 % er kollektivreiser. 67 % av turene foretas med bil, enten som fører eller passasjer.



Figur S1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser, prosent. 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Bilreiser utgjør 85 % av transportarbeidet

Selv om gangturene er mange, er de også korte. Gangturer utgjør derfor kun 3 % av det daglige transportarbeidet målt i antall kilometer. Sykkelreiser utgjør 2 %, kollektivreisene utgjør 5 %, bilførerreiser utgjør 72 %, og bilpassasjerreiser utgjør 13 % av transportarbeidet.

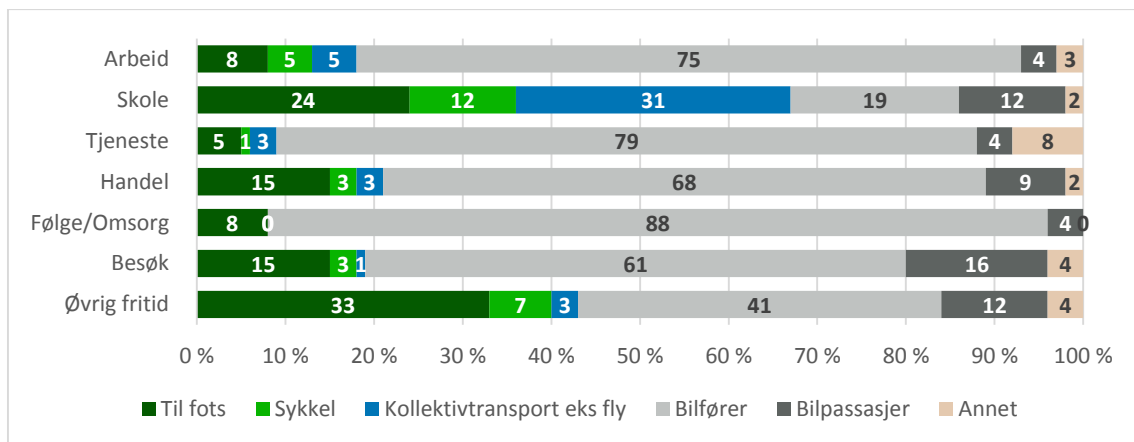
Reiseformål

1 av 4 reiser er en handle-/servicereise

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, med 26 %. 19 % av reisene er arbeidsreiser, 5 % er skolareiser, 2 % er tjenestereiser, 10 % er følge- og omsorgsreiser, 12 % er besøksreiser, 19 % er øvrige fritidsreiser, og 7 % er reiser til annet formål.

9 av 10 følge- og omsorgsreiser gjennomføres med bil

88 % av alle følge- og omsorgsreisene i Arendalsregionen er en reise som bilfører. De fleste arbeidsreisene, tjenestereisene, handle-/servicereisene og besøksreisene gjennomføres også med bil. Bare 19 % av skolareisene gjennomføres som bilfører, mens 24 % gjennomføres til fots. 12 % gjennomføres med sykkel og 31 % med kollektivtransport. 1 av 3 øvrige fritidsreiser gjennomføres til fots.



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

1 Innledning

1.1 Bakgrunn for og formål med denne rapporten

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

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

På samme måte som for reisevaneundersøkelsene i 2009 og 2005 ble det i forbindelse med RVU 2013/14 trukket et omfattende tilleggsutvalg fra byregionene i Region sør. Dette gir grunnlag for å undersøke reisevaner på et lavere geografisk nivå. I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgang til transportmidler til befolkningen i Arendalsregionen, dvs. kommunene Grimstad, Arendal og Tvedestrand. Det er også utarbeidet tilsvarende rapporter for de øvrige byregionene i Region sør: Ringeriksregionen, Buskerudbyen, Vestfoldbyen, Grenland og Kristiansandsregionen, samt en rapport for hele Region sør (Ellis m.fl. 2015a, Ellis m.fl. 2015b, Ellis m.fl. 2015c, Haugsbø m.fl. 2015a, Haugsbø m.fl. 2015b, Haugsbø m.fl. 2015c, Haugsbø m.fl. 2015d).

I denne rapporten har vi analysert data fra reisevaneundersøkelsen 2013/14¹, og sammenlignet resultatene med tilsvarende resultater fra RVU 2009 og 2005. I sammenligningen har vi basert oss på resultater fra TØI-rapport 1214/2012: «Reisevaneundersøkelse for Agderbyen 2009» (Brechan og Vågane 2012), og har ikke gjort egne analyser av RVU 2009 og RVU 2005. I tillegg til denne rapporten er det utarbeidet et Excel-vedlegg med alle tabellgrunnlag som ligger til grunn for analysene.

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

1.2 Temaer som inngår i RVU-undersøkelsen

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

1.3 Hva er en reise?

Daglige versus lange reiser

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

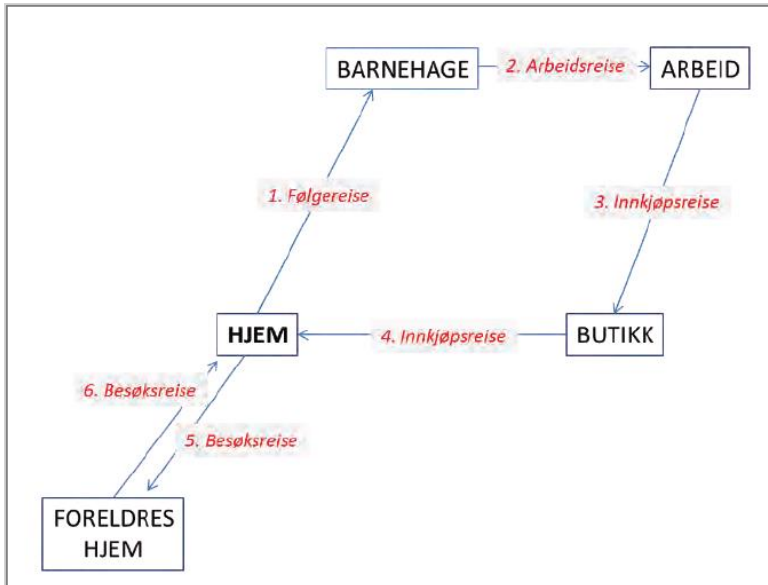
Hvordan man definerer reiseformål

Reisene avgrenses og defineres ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, avsluttes reisen. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet på foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise.

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

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

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



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

1.4 Geografisk avgrensning

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

Soneinndeling i Arendalsregionen

I denne rapporten presenteres nøkkeltall for Arendalsregionen, og ulike soner innenfor dette byområdet. Når vi har delt byområdene inn i ulike soner har vi i hovedsak forholdt oss til kommunegrensene. Sonene er inndelt slik at det i hver sone er, med enkelte unntak, minst 200 intervju. Der det er for få intervju i kommunene har vi valgt å slå to-tre kommuner sammen. For en del kommuner har vi skilt ut et sentrumsområde. Denne soneinndelingen er gjort i samråd med representanter for det aktuelle byområdet.

Tabellen viser inndelingen av Arendalsregionen, samt antall respondenter i hver sone.³ Inndelingen i byområdet «Arendalsregionen» er ny i RVU 2013/14. I TØI-rapport 1214/2012 som presenterer data fra 2009 og 2005 inngikk Arendalsregionen i byområdet «Agderbyen» sammen med Kristiansandsregionen. Det presenteres derfor ikke tidsserier for nøkkeltall for byområdet.

For kommunene Arendal og Grimstad blir det presentert tidsserier på nøkkeltallene. Arendal kommune er videre delt inn i en sentrumssone og en restsone som det også presenteres nøkkeltall for. I rapporteringen av data fra 2005 og 2009 var Tvedestrand kommune slått

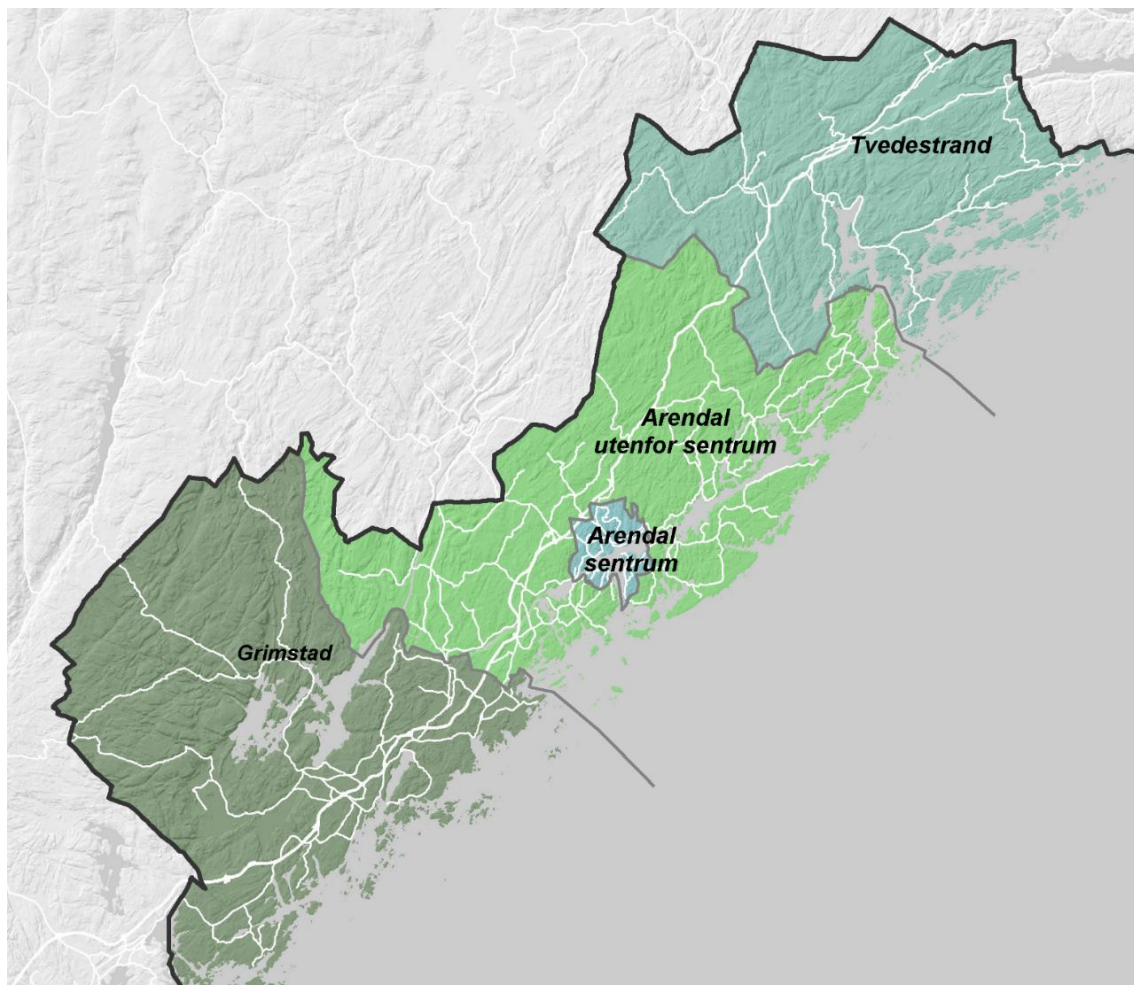
³ Ikke alle respondenter har informasjon om grunnkrets, slik at det ikke nødvendigvis er helt samsvar mellom antall respondenter i en kommune og antall respondenter i de sonene som inngår i kommunen.

sammen med Risør kommune, og det presenteres derfor ikke tidsserier for Tvedestrand kommune.

Det inngår 108 respondenter i Tvedestrand kommune. Dette er i utgangspunktet litt for få til å presentere data. Vi har likevel valgt å beholde Tvedestrand som egen sone, men resultatene må tolkes med varsomhet.

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

Sone	Antall respondenter i RVU 2013/14	Antall respondenter i RVU 2009	Antall respondenter i RVU 2005
Arendalsregionen	1 762	-	-
Grimstad kommune	427	456	274
Arendal kommune	874	817	670
Arendal sentrum	295	-	-
Arendal ellers	574	-	-
Tvedestrand	108	90	(N oppgis ikke i TØI-rapport 1214/2012).



Figur 1.2: Oversikt over soneinndelingen i Arendalsregionen. RVU 2013/14.

2 Gjennomføring og metode

2.1 Utvalg

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

RVU 2013/14 er den største nasjonale reisevaneundersøkelsen som er gjennomført, og det er foretatt intervju med om lag 61 400 personer på landsbasis. Av disse inngår om lag 10 000 i basisutvalget, og de resterende inngår i tilleggsutvalgene som er finansiert av Statens vegvesen og regionale myndigheter. I området som inngår i Region sør ble det foretatt til sammen 12 875 intervjuer, med både basisutvalg og tilleggsutvalg i RVU 2013/14.

2.2 Intervjuopplegg

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

Intervjuopplegget er som følger:

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

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

⁴ Tidligere ble det brukt litt varierende utvalgsprosedyrer.

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

2.3 Svarprosent

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

2.4 Frafall og vekting

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

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

2.5 Stedfesting

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

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

TØI har kvalitetssikret resultatene. En stor andel av materialet tilfredsstiller kravet om entydig stedfesting – det vil si at reise, bosted eller arbeidsplass med høy grad av sikkerhet er knyttet til riktig grunnkrets. Om lag 96 % av bostedene og 80 % av arbeidsplassene er entydig

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

stedfestet. For reisene er andelene henholdsvis 87 % i startpunkt, 85 % i endepunkt, og 77 % i både start- og endepunkt. Andelene gjelder for reisepunkt i Norge.

2.6 Feilmarginer

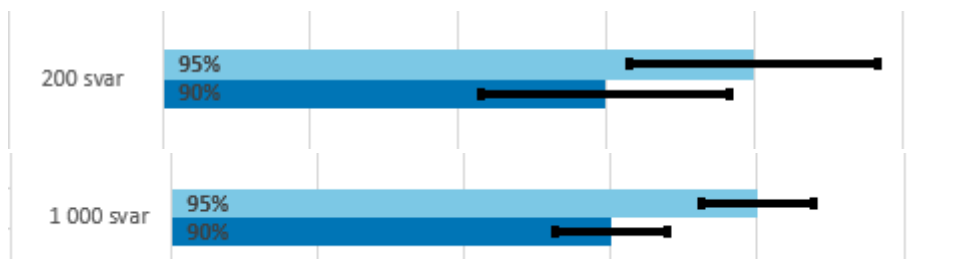
Resultater som bygger på opplysninger om et utvalg av befolkningen, vil alltid være heftet med usikkerhet, og må tolkes innenfor en viss grad av feilmargin. Størrelsen på feilmarginen avhenger av utvalgets størrelse, måten utvalget er trukket på og fordelingen til det aktuelle kjennemerket. Usikkerheten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

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

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

Dersom utvalgsstørrelsen er på 1 000 personer og 90 % av disse har førerkort for bil, vil feilmarginene være på +/- 1,9 prosentpoeng og den reelle fordelingen i befolkningen ligger i intervallet 88,1 – 91,9 %. Men hvis man har et utvalg på bare 200 personer med samme svarfordeling, må dette resultatet tolkes innenfor en feilmargin på +/- 4,2 prosentpoeng. På bakgrunn av resultatet kan vi si at den reelle fordelingen i befolkningen ligger i intervallet 85,8 – 94,2 %. Feilmarginene er med andre ord store. Når vi presenterer resultater for en del soner i Arendalsregionen er det heftet feilmarginer av denne størrelsesorden til resultatene. Det vil si at det må være store forskjeller mellom to soner, eller to undersøkelsesår, for at vi kan konkludere med at det er en reell forskjell.

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



Figur 2.1: Illustrasjon av feilmarginer.

2.7 Bivariate vs. isolerte sammenhenger

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

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

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

3 Tilgang til transportressurser

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

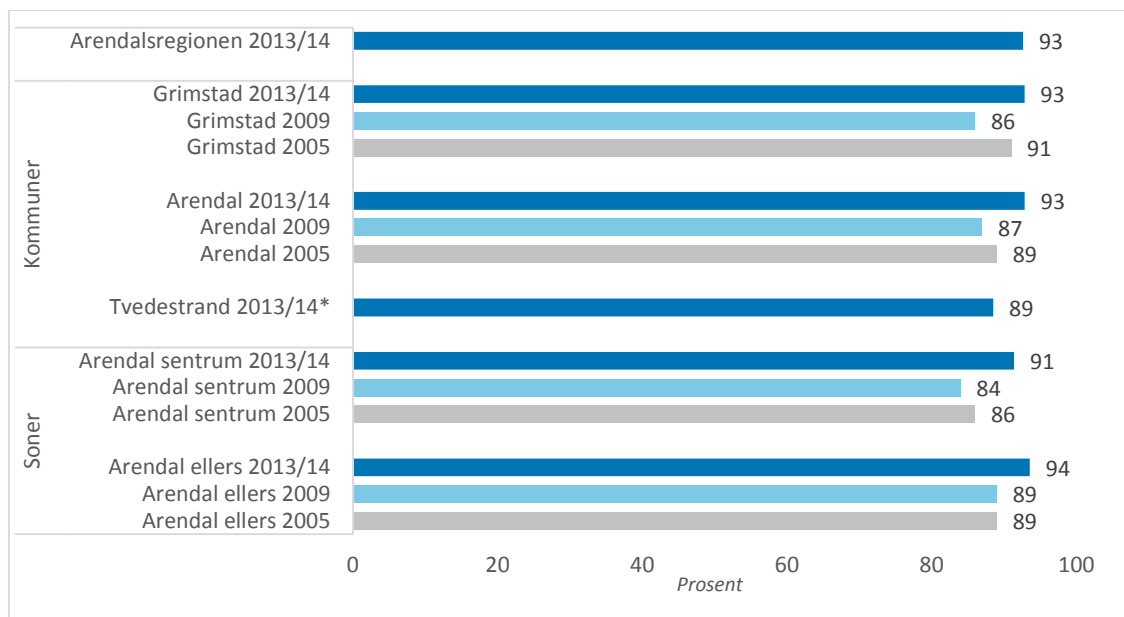
3.1 Førerkort og tilgang til bil

Førerkortandelen har økt fra 2009 til 2013/14

Neste figur viser hvor stor prosentandel av den voksne befolkningen i Arendalsregionen som har førerkort for bil. Førerkortandelen sank litt fra 2005 til 2009 i de fleste områder, mens andelen gikk opp igjen fra 2009 til 2013/14. I Arendalsregionen er det nå 93 % av den voksne befolkningen som har førerkort for bil.

Førerkortandelen er høyest blant bosatte i kommunene Grimstad og Arendal (93 %), og lavest blant bosatte i Tvedestrand kommune (89 %). Videre ser vi at andelen med førerkort er lavere i Arendal sentrum (91 %) enn i resten av Arendal kommune (94%).

Det er en noe høyere førerkortandel blant menn, personer i aldersgruppen 35-66 år, yrkesaktive, de med høyskole- eller universitetsutdanning, og de med høy inntekt. Det er også en høyere førerkortandel blant de som har svært dårlig tilgang til kollektivtransport.



Figur 3.1: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

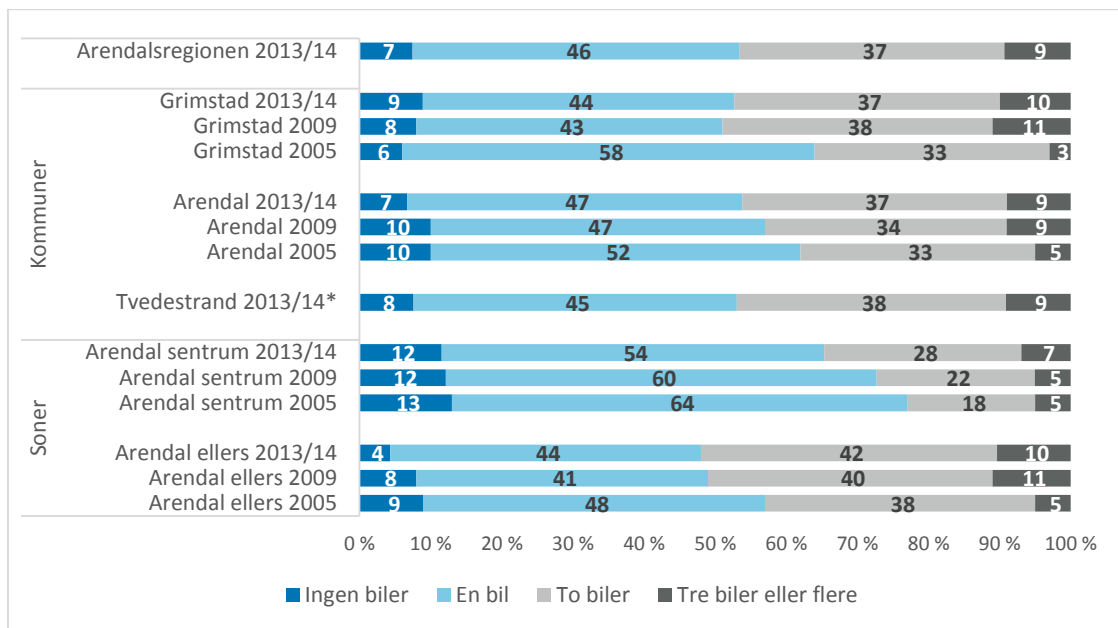
Husholdningenes tilgang til bil har økt fra 2009 til 2013/14

Andelen av befolkningen som bor i en husholdning uten tilgang til minst én bil er på 7 % i Arendalsregionen i 2013/14, og gjennomsnittlig antall biler husholdningen har tilgang til er på 1,50.⁶ Det er høyest andel som bor i en husholdning uten tilgang til bil i Grimstad kommune (9 %). Samtidig er det i denne kommunen det er flest som har tilgang til tre biler eller flere (10 %). Gjennomsnittlig antall biler i Grimstad er på 1,51 biler per husstand. Dette er en økning fra 2005, men en liten nedgang fra 2009.

I Arendal kommune er det 7 % som bor i en husholdning uten tilgang til bil, og gjennomsnittlig antall biler i husholdningen er på 1,50. Dette er en økning fra 2005 og 2009. Andelen som bor i en husholdning uten tilgang til bil er høyere i Arendal sentrum (12 %) sammenlignet med Arendal utenfor sentrum (4 %), og gjennomsnittlig antall biler i husholdningen er på 1,31 i Arendal sentrum mot 1,60 i Arendal utenfor sentrum.

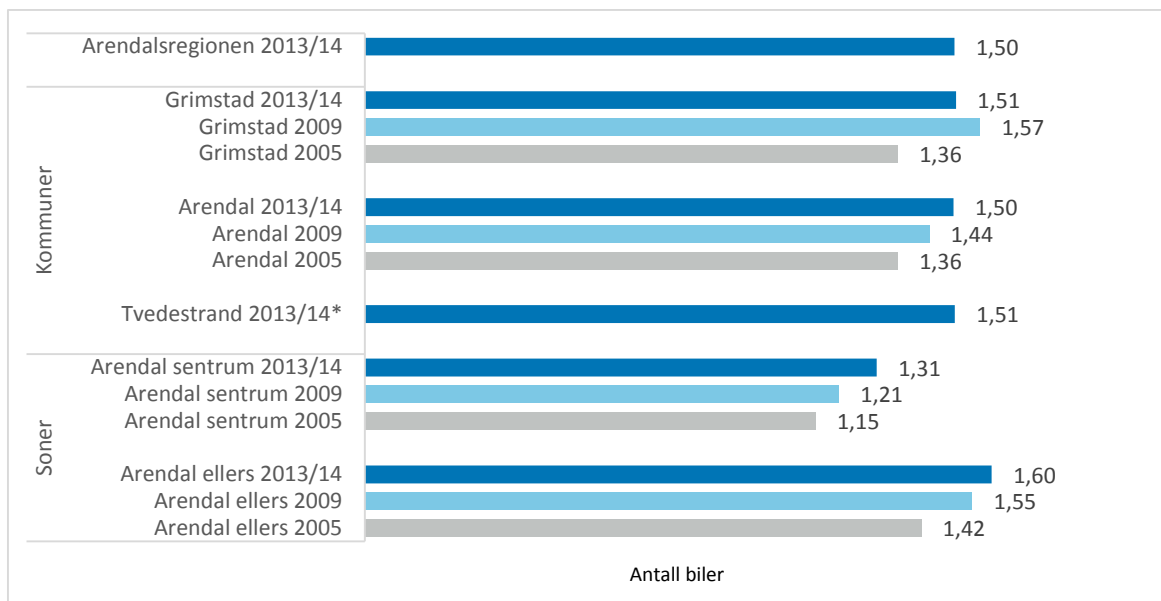
1 % av de spurte oppgir at de eier eller disponerer bil med elektrisitet som drivstoff, og 1 % eier eller disponerer hybridbil.

Det er en noe høyere andel som bor i en husholdning som ikke disponerer bil blant personer i aldersgruppen 18-34 år, enslige, ikke-yrkesaktive, de med utdanning på grunn- og videregående skolenivå, og de med lav inntekt. Det er også en høyere andel som bor i en husholdning som ikke disponerer bil blant de som har svært god tilgang til kollektivtransport.



Figur 3.2: Antall biler i husholdningen – prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to, tre biler, eller flere. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

⁶ Gjennomsnittlig antall biler er basert på husholdninger både med og uten bil.

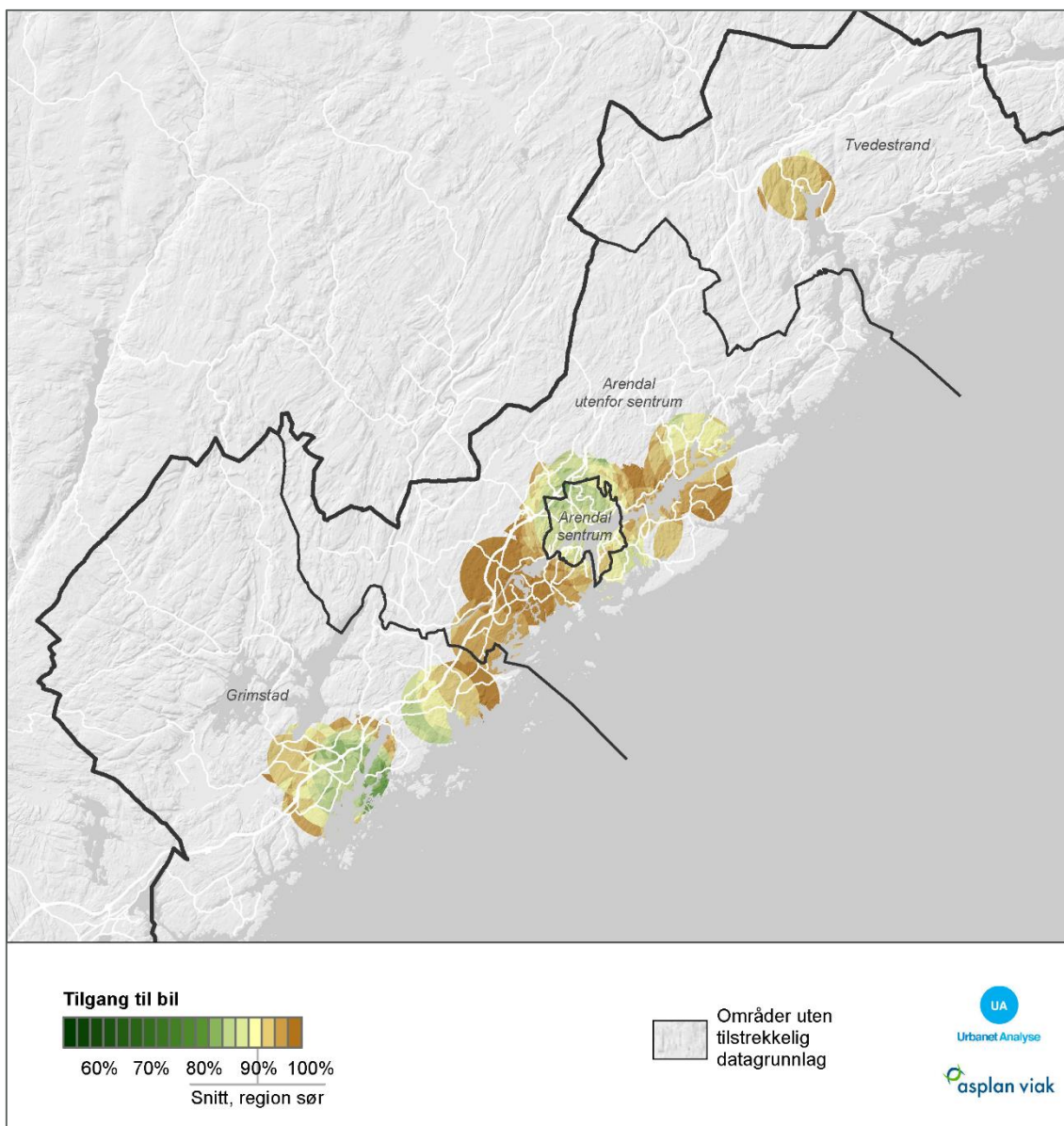


Figur 3.3: Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Disse forskjellene innad i byregionen kan også illustreres i kart. Kartet viser befolkningens tilgang til bil i ulike områder i Arendalsregionen. I kartillustrasjonene har vi tatt utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå for å få fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen.

Jo grønnere et område er skravert, jo færre bor i en husholdning med tilgang til bil. I områder som er skravert i gult er biltilgangen lik gjennomsnittet for hele Region sør, mens områder i brunt har en høyere andel husholdninger med tilgang til bil. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser tydelig at biltilgangen er lavere i sentrumsområdene, enn i mer perifere områder. Dette gjelder både i Grimstad og Arendal.



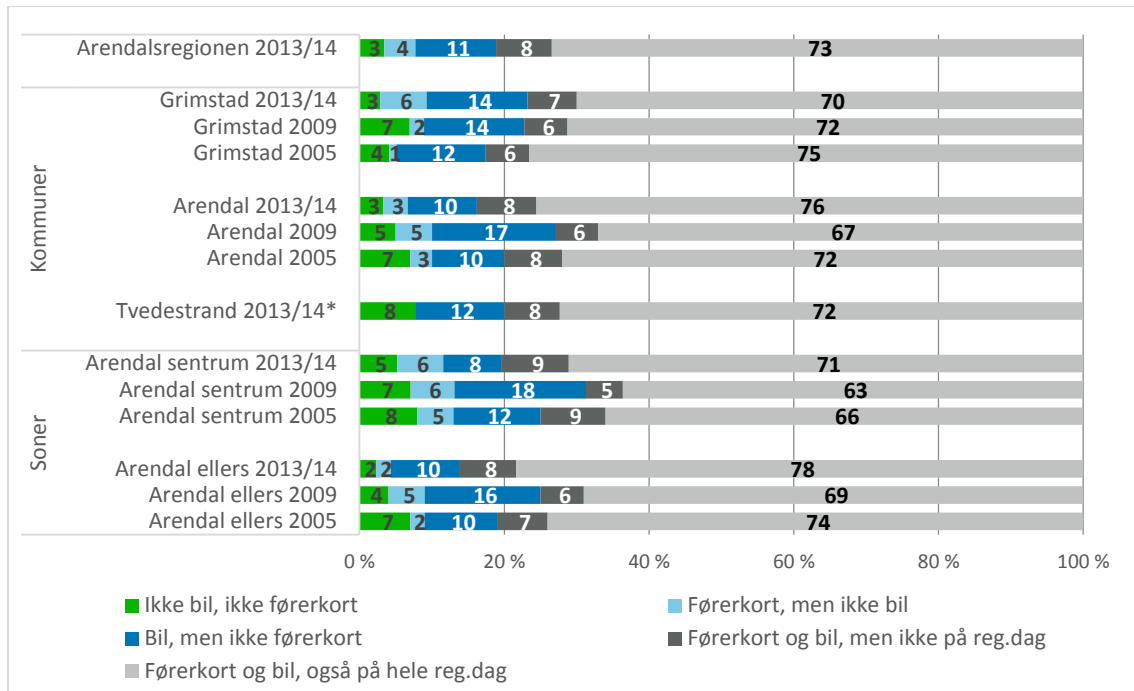
Figur 3.4: Befolkningens tilgang til bil, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2013/14.

På en typisk dag har 3 av 4 anledning til å bruke bil

Basert på informasjon om førerkortinnhav og tilgang til bil er det utarbeidet en indeks som viser mulighet til å bruke bil på den aktuelle registreringsdagen. Majoriteten av befolkningen i Arendalsregionen hadde anledning til å bruke bil på registreringsdagen, dvs. at de både har førerkort og bil - og at bilen er ledig (73 %). Til sammen er det 18 % som ikke har førerkort og/eller bil, og dermed ingen mulighet til å kjøre. Andelen av befolkningen som har førerkort og bil, men som ikke hadde anledning til å bruke bil på registreringsdagen er på 8 %.

Det er en større andel som har anledning til å bruke bil blant befolkningen i Arendal kommune (76 %) enn i de øvrige kommunene, mens det er færrest som hadde anledning til å bruke bilen blant befolkningen i Grimstad kommune (70 %). I Grimstad er det til sammen 23 % som ikke har førerkort og/eller bil.

Det er en noe større andel som alltid har tilgang til bil blant personer i aldersgruppen 35-66 år, yrkesaktive, personer med høy utdanning, og middels til høy inntekt. Det er også en noe høyere andel som alltid har tilgang til bil blant de som dårlig tilgang til kollektivtransport.



Figur 3.5: Indeks for førerkortinnhav og biltilgang, prosent. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

3.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted

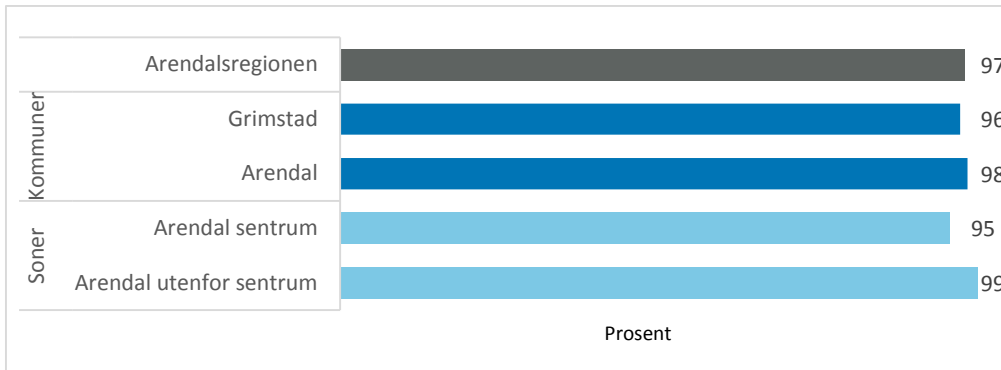
Tilgang til parkering er i stor grad med på å påvirke transportmiddelvalget. Har man mulighet til å sette fra seg bilen, er det mye større sannsynlighet for at man velger bil framfor andre transportmidler. I dette avsnittet vil vi belyse befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig, og de yrkesaktives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

Svært god tilgang til parkering ved egen bolig

Nytt av årets reisevaneundersøkelse er at det er stilt spørsmål om tilgang til parkering ved egen bolig. Spørsmålet er kun stilt til personer bosatt i kommuner med mer enn 20 000 innbyggere (Hjorthol m.fl. 2014). Tvedestrand kommune er derfor ikke inkludert.

Resultatene viser at et stort flertall av befolkningen i Arendalsregionen har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen. Dette gjelder 97 % av befolkningen. Andelen er lavest blant befolkningen i Arendal sentrum (95 %), og høyest i Arendal utenfor sentrum (99 %).

Det er en noe lavere andel med tilgang til egen parkeringsplass ved boligen blant personer i aldersgruppen 18-24 år, og blant personer med lavere inntekt. Det er også lavere andel med tilgang til egen parkeringsplass ved boligen blant de med svært god tilgang til kollektivtransport.

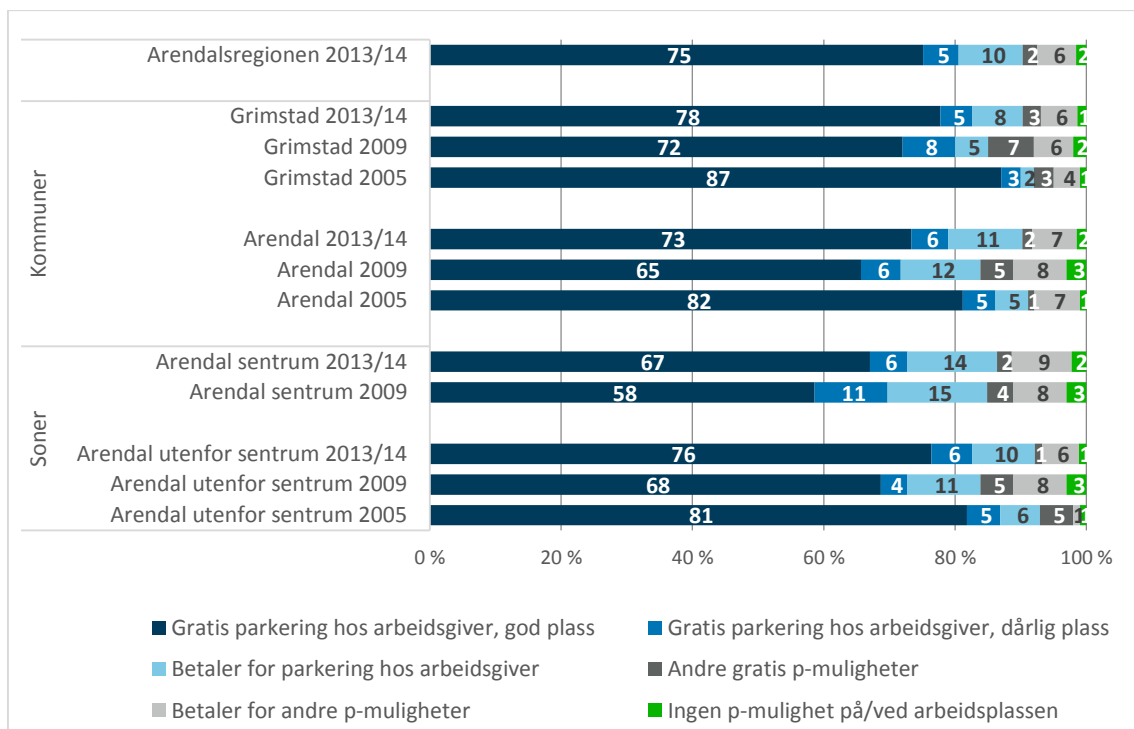


Figur 3.6: Prosentandel som har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen. RVU 2013/14.

Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

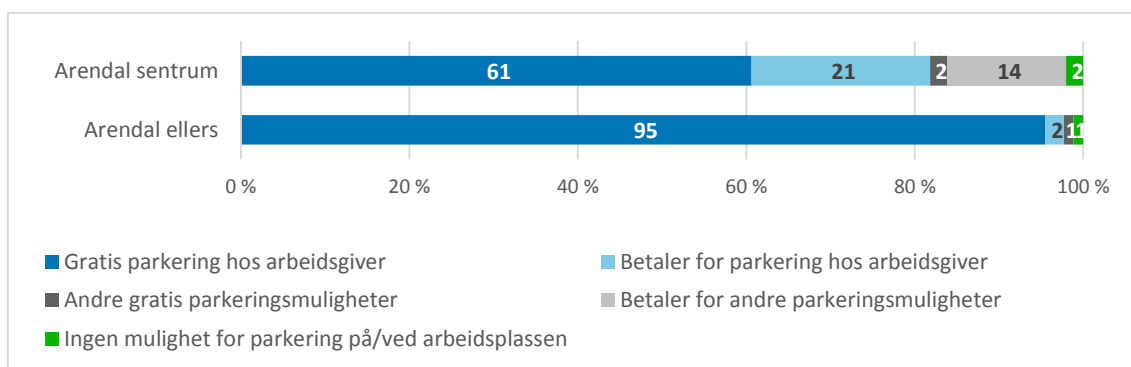
Et stort flertall av de yrkesaktive i Arendalsregionen har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, og de fleste har godt med plass. Til sammen har 80 % gratis p-plass hos arbeidsgiver. 10 % oppgir at de må betale for parkering hos arbeidsgiver, 6 % oppgir at de må betale for å parkere andre steder enn hos arbeidsgiver, mens 2 % har andre parkeringsmuligheter som de betaler for. 2 % oppgir at de ikke har noen parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen.

Andelen som parkerer gratis hos arbeidsgiver er lavest blant bosatte i Arendal kommune (til sammen 79 %). Videre er andelen som har gratis parkering hos arbeidsgiver lavere i Arendal sentrum (til sammen 73 %) enn i resten av kommune (til sammen 82 %). Andelen med gratis parkering hos arbeidsgiver er høyere blant menn, og blant personer med lav utdanning.



Figur 3.7: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i ulike områder, yrkesaktive. Prosent. 2005-2013/14. Soner som ikke vises i figuren har ikke tilstrekkelig med data.

Neste figur viser parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen etter hvor arbeidsplassen er lokalisert. Det er vesentlig færre med gratis tilgang til parkeringsplass hos arbeidsgiver blant de som har arbeidsplass i Arendal sentrum (61 % til sammen med god og dårlig plass), og 21 % av de som har arbeidsplass i Arendal sentrum må betale hos arbeidsgiver. Til sammen har 16 % parkeringsmuligheter andre steder, mens 2 % oppgir at de ikke har noen parkeringsmuligheter verken på eller ved arbeidsplassen. Blant de som har arbeidsplass utenfor Arendal sentrum har 95 % tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver.

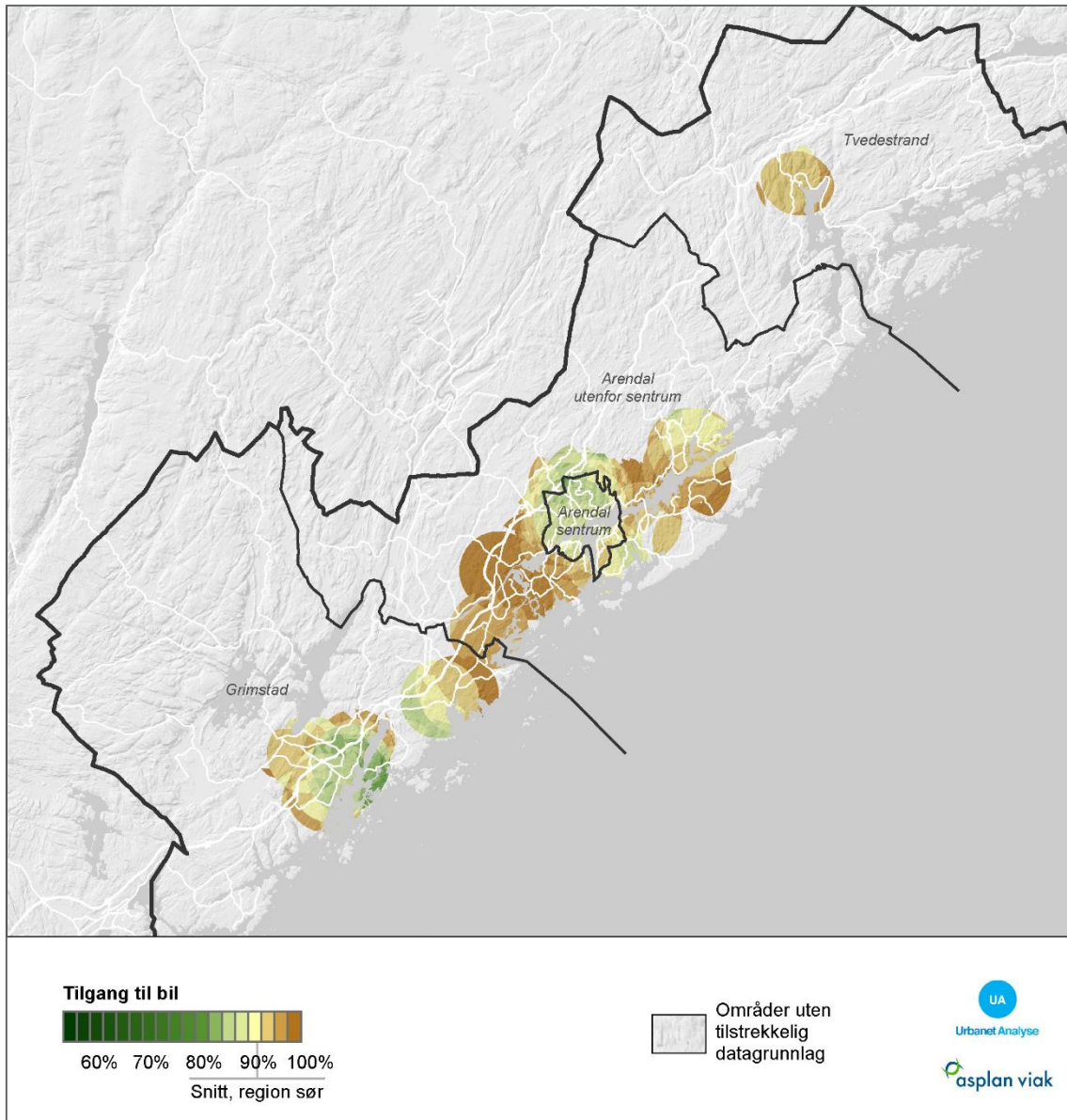


Figur 3.8: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen etter hvor arbeidsplassen er lokalisert, yrkesaktive. Prosent. 2005-2013/14. Soner som ikke vises i figuren har ikke tilstrekkelig med data.

Kartet nedenfor viser parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen etter hvor arbeidsplassen er lokalisert, med utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå. Slik illustreres nyanser som ikke kommer fram i soneinndelingen.

Jo grønnere et område er skravert, jo færre arbeidsplasser i området tilbyr gratis parkering. I områder som er skravert i gult er andelen arbeidsplasser som tilbyr gratis parkering lik gjennomsnittet for hele Region sør, mens områder i brunt har en høyere andel arbeidsplasser med gratis parkering enn gjennomsnittet i Region sør. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser tydelig at det er færre arbeidsplasser med tilgang til gratis parkeringsplass i sentrum av Arendal og Grimstad.



Figur 3.9: Tilgang til gratis parkering ved arbeidsstedet etter arbeidsplassens beliggenhet, etter i hvilken grunnkrets arbeidsplassen er lokalisert. RVU 2013/14.

3.3 Tilgang til kollektivtransport

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

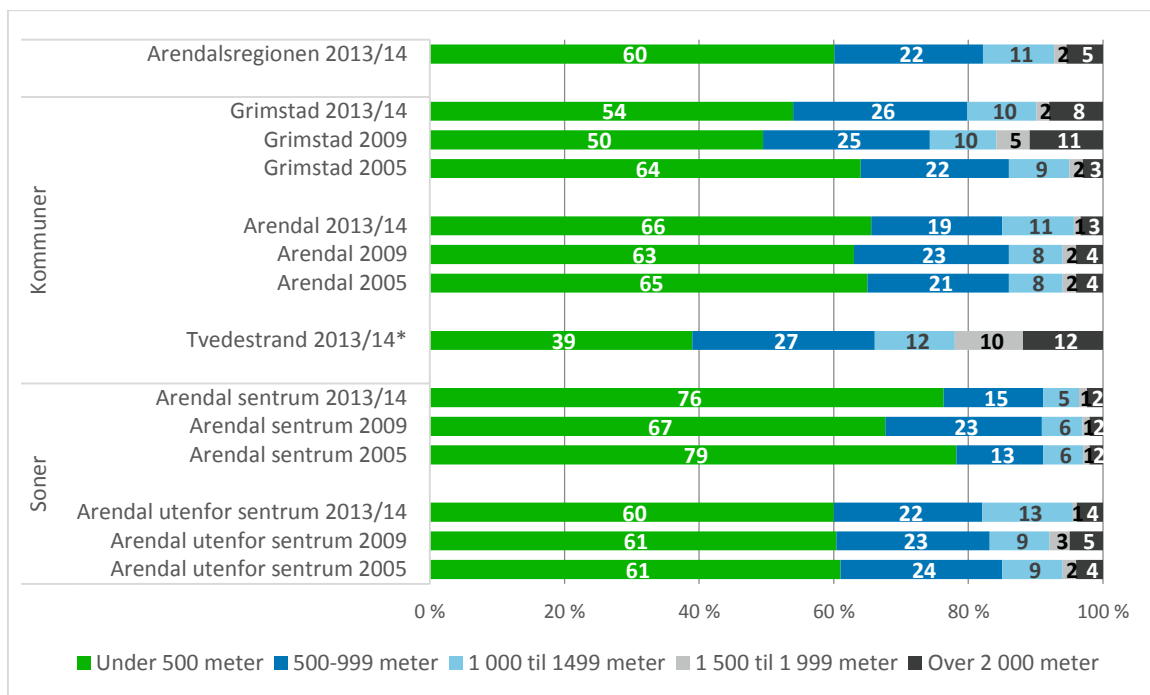
Svarene gjenspeiler ikke nødvendigvis det faktiske kollektivtilbudet. Særlig blant de som bruker kollektivtransport i liten grad, kan disse svarene være unøyaktige. Videre er det knyttet usikkerhet til disse resultatene fordi relativt mange av respondentene ikke har svart på

spørsmålene. I Arendalsregionen er det 5 % som ikke har svart på spørsmålet om avstand fra bolig til holdeplass, og 20 % som ikke har svart på spørsmålet om avgangsfrekvens.

Fire av fem bor under 1 kilometer fra en holdeplass for kollektivtransport

I Arendalsregionen bor 60 % av befolkningen under 500 meter fra en holdeplass det kan være aktuelt å bruke. Ytterligere 22 % av befolkningen bor under én kilometer unna en holdeplass for kollektivtransport. Til sammen bor over 80 % under 1 kilometer fra en holdeplass for kollektivtransporten som den kan være aktuelt å bruke.

Andelen av befolkningen som bor under 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport er høyest i Arendal kommune (66 %), sammenlignet med de andre kommunene i byområdet. Dette er litt høyere enn i 2009, men omtrent likt som i 2005. Andelen som bor under 500 meter fra en holdeplass er også høyere i Arendal sentrum (76 %) enn i Arendal kommune utenfor sentrum (60 %).

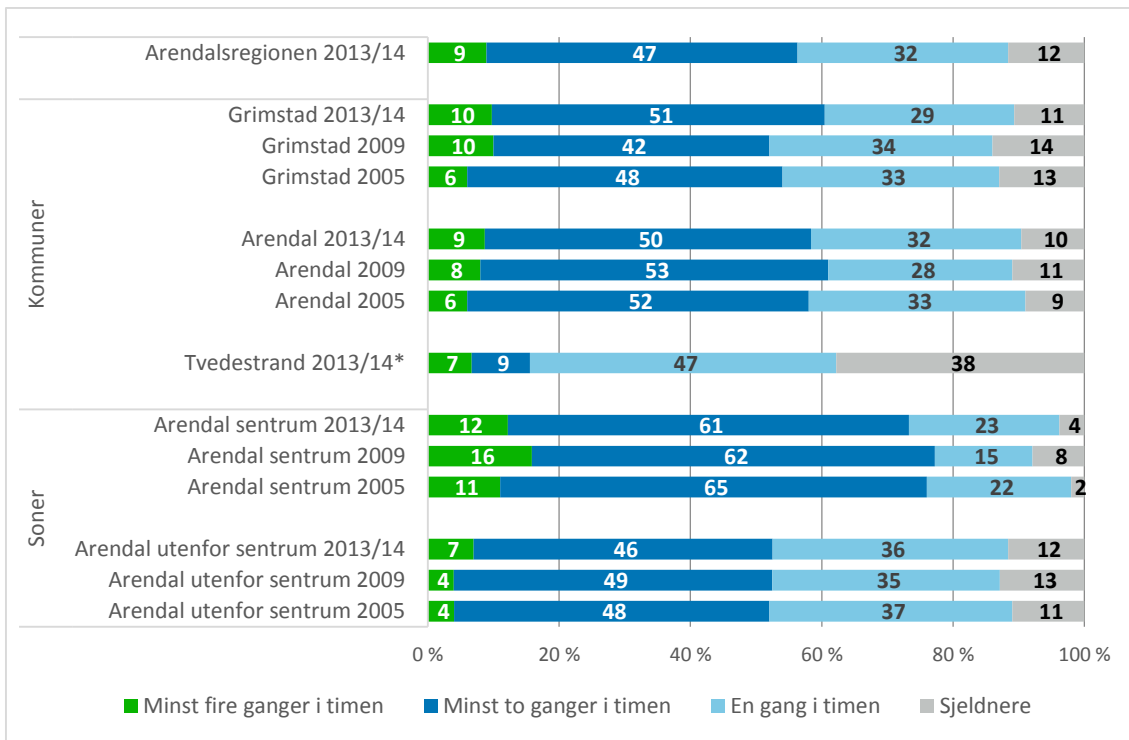


Figur 3.10: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, prosent. 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Flere med høy avgangsfrekvens i 2013/14 enn i 2009

9 % av de som har svart på spørsmålet har et kollektivtilbud som går minst fire ganger i timen på dagtid i Arendalsregionen, og ytterligere 47 % har et tilbud som går minst to ganger i timen. Videre er det 32 % som har avgangsfrekvens én gang i timen, og 12 % sjeldnere enn dette.

Det er omtrent like mange med høy frekvens blant bosatte i Grimstad og Arendal kommune. Andelen med høy frekvens er høyere i Arendal sentrum (12 % har frekvens fire ganger i timen eller oftere), enn i utenfor sentrum (7 % har avgangsfrekvens fire ganger i timen eller oftere).



Figur 3.11: Avgangsfrekvens fra holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, prosent. «Vet ikke» er tatt ut av totalen. 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Indeks for tilgang til kollektivtransport

På bakgrunn av spørsmålet om avstand fra bolig til stoppested og avgangsfrekvens har vi laget en indeks for tilgang til kollektivtransport, jf. tabellen nedenfor. 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 på at mange av respondentene ikke har svart på spørsmålene. I Arendalsregionen er det 20 % som ikke har svart på spørsmålet om avgangsfrekvens.

Tabell 3.1: Oversikt over definisjonen av tilgang til kollektivtransport.

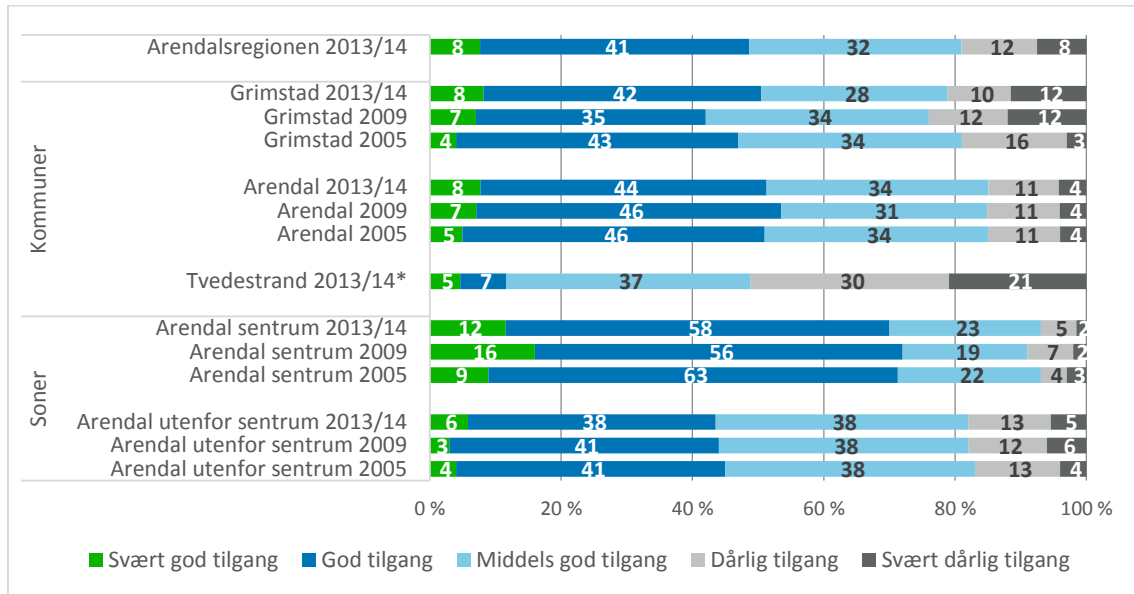
	Under 1 km	1 – 1,5 km	Over 1,5 km
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Basert på denne inndelingen ser vi at 8 % av befolkningen i Arendalsregionen har svært god tilgang til kollektivtransport, og ytterligere 41 % har god tilgang. 32 % av befolkningen i Arendalsregionen har middels tilgang til kollektivtransport, 12 % har dårlig tilgang, og 8 % har svært dårlig tilgang.

Det er små forskjeller mellom kommunene Arendal og Grimstad når det gjelder befolkningens tilgang til kollektivtransport. Om lag 50 % av befolkningen i begge kommunene har god eller

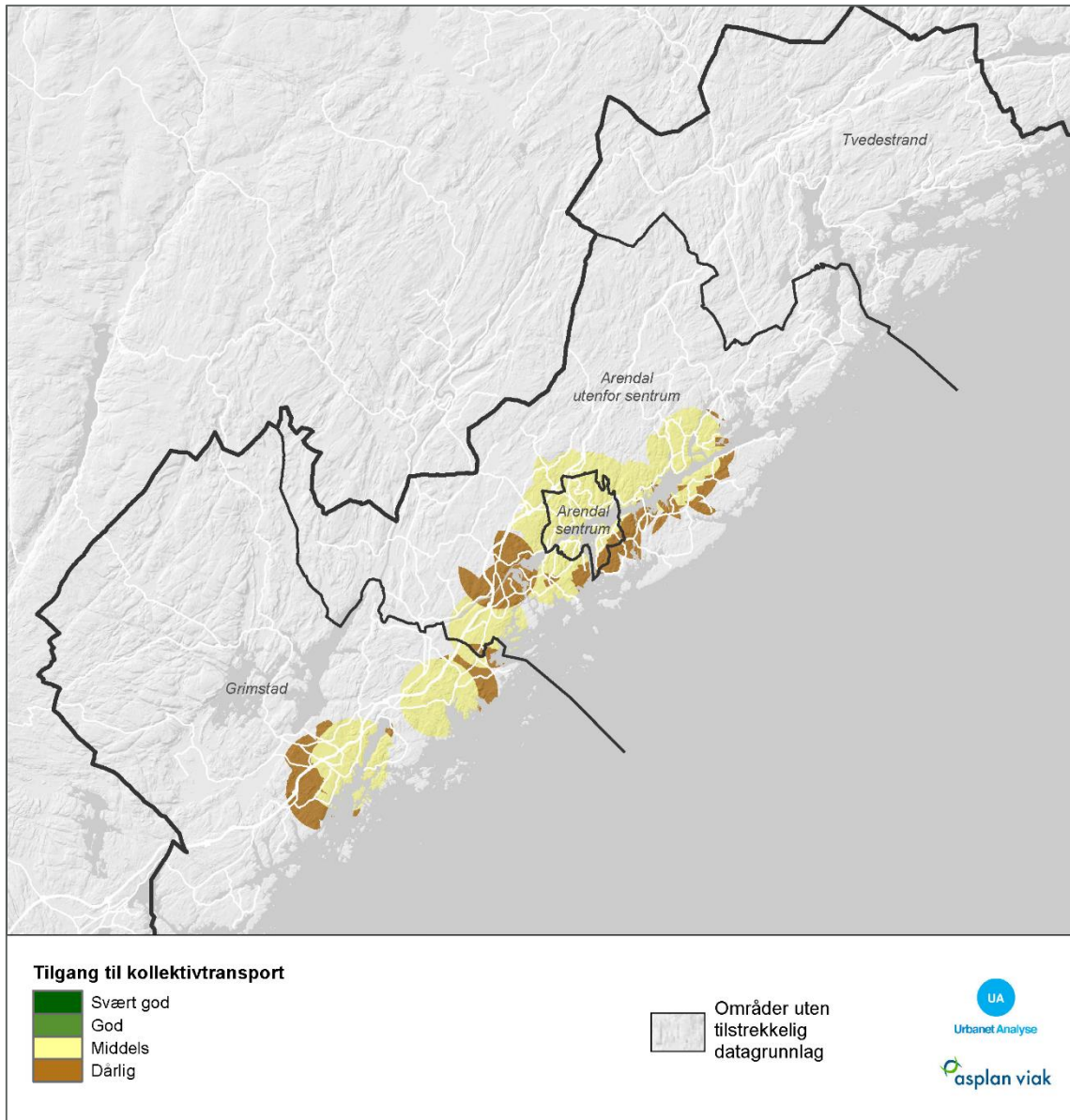
svært god tilgang til kollektivtransport. I Grimstad har det imidlertid vært en liten økning, mens det i Arendal har vært en liten nedgang siden 2009.

Blant befolkningen i Arendal sentrum er det 12 % som har et svært godt kollektivtilbud, mot 6 % utenfor sentrum. Videre er det ytterligere 58 % som har god tilgang til kollektivtransport og 23 % som har middels god tilgang i sentrumsområdene, mot 38 % med god tilgang og 38 % med middels god tilgang utenfor sentrum. Til sammen har 7 % dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransport i sentrum av Arendal, mot 18 % utenfor sentrum.



Figur 3.12: Indeks for tilgang til kollektivtransport, prosent. 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Kartet nedenfor viser befolkningens tilgang til kollektivtransport der de bor, med utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå. På denne måten er det mulig å få fram nyanser som ikke kommer fram i soneinndelingen. Jo grønnere et område er skravert, jo bedre er tilgangen til kollektivtransport i området. I gule områder er tilgangen til kollektivtransport middels god, mens den er dårlig i de røde områdene. Kartet viser at de fleste områder i Arendalsregionen har middels til dårlig tilgang til kollektivtransport. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.



Figur 3.13: Befolkningens tilgang til kollektivtransport der de bor, basert på informasjon på grunnkrets nivå.

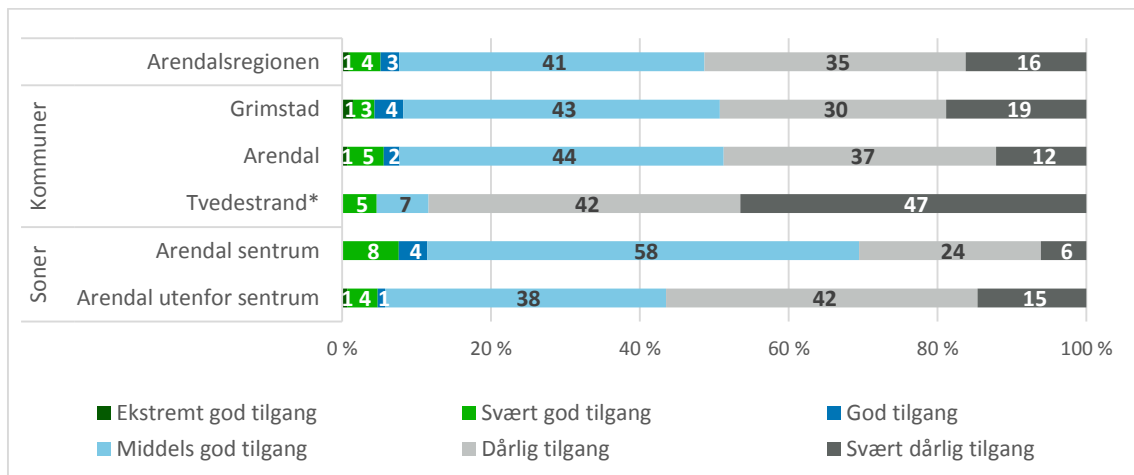
Definisjonen av hva som er et godt kollektivtilbud er i stadig utvikling. Det å ha under én kilometer til holdeplassen og avgangsfrekvens minst fire ganger i timen, kvalifiserer ikke nødvendigvis til å ha svært god tilgang til kollektivtransport i byområder per i dag.

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 ekstremt godt tilbud, som kan forventes å konkurrere godt mot bilen. Samtidig er definisjonen av hva som er et svært dårlig kollektivtilbud satt strengere enn i den opprinnelige indeksen. Blant annet er alle som har avgangsfrekvens sjeldnere enn én gang i timen plassert i kategorien svært dårlig tilgang.

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

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

Den nye indeksen plasserer større deler av befolkningen i kategoriene dårlig og svært dårlig kollektivtilbud, men gjør lite med fordelingen i kategoriene svært god og god. I Tvedestrand kommune er det etter den nye indeksen 89 % av befolkningen som har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud, mens det i Grimstad og Arendal etter den nye inndelingen er 49 % som har et dårlig eller svært dårlig tilbud. Andelen som har et middels god tilbud øker også noe.

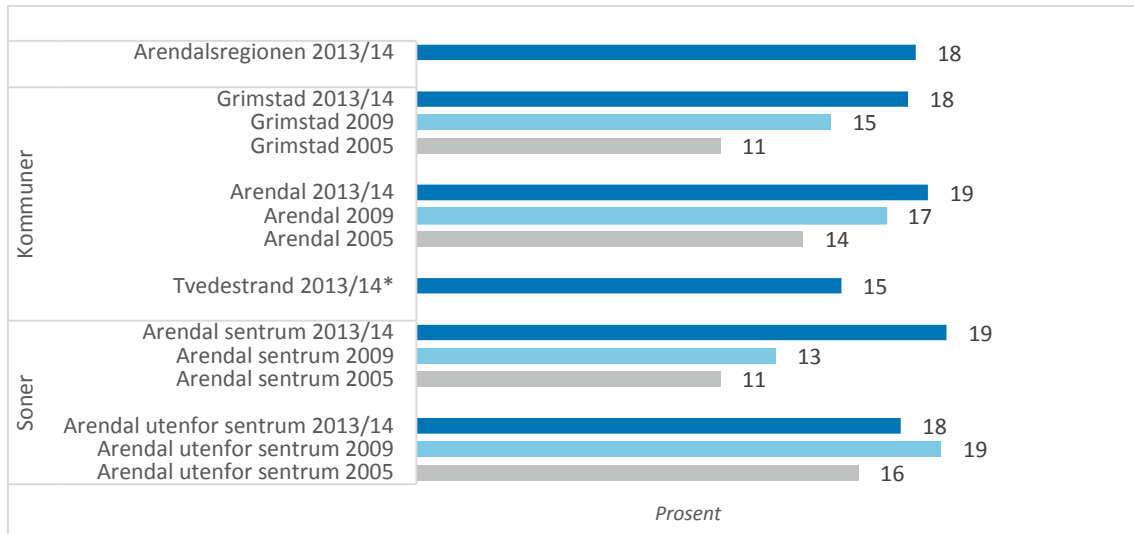


Figur 3.14: Indeks for tilgang til kollektivtransport, prosent. Indeks utviklet av Urbanet Analyse. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

1 av 5 har periodekort eller lignende

I 2013/14 hadde 18 % av befolkningen flerreisekort, periodekort eller lignende. Det er små variasjoner mellom kommunene, mens andelen med periodekort eller lignende er litt høyere blant bosatte i Arendal kommune (19 %).

Det er en større andel personer med periodekort eller lignende blant kvinner, i aldersgruppen 13-17 år, personer med grunnskoleutdanning, samt personer med lav inntekt. Også personer uten førerkort og bil, og personer uten tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver har periodekort i større grad enn andre.



Figur 3.15: Prosentandel av befolkningen som har flerreisekort, periodekort eller lignende for kollektivtransport. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

3.4 Tilgang til sykkel og MC/moped

3 av 4 har tilgang til sykkel i brukbar stand

77 % av befolkningen i Arendalsregionen har tilgang til sykkel i brukbar stand i RVU 2013/14. Av de som har sykkel er det 1 % som oppgir at de har el-sykkel. Andelen som har sykkel er lavest blant bosatte i Tvedestrand kommune (63 %), og høyest i Grimstad kommune (81 %).

Det er en større andel med tilgang til sykkel blant personer i aldersgruppen 13-17 år og aldersgruppen 35-54 år, par med barn, yrkesaktive, personer med høy utdanning, og personer med høy inntekt. Det er også en noe høyere andel med sykkel blant de med førerkort og bil.

1 av 10 har tilgang til MC/moped

12 % av befolkningen på 16 år og eldre i Arendalsregionen har tilgang til MC/moped. Andelen som har MC/moped er lavere blant bosatte i Tvedestrand kommune (8 %), enn i de øvrige kommunene. Det er en større andel med tilgang til MC/moped blant menn, personer i aldersgruppen 13-17 år, og blant yrkesaktive.

4 Reiseomfang og reisemønster

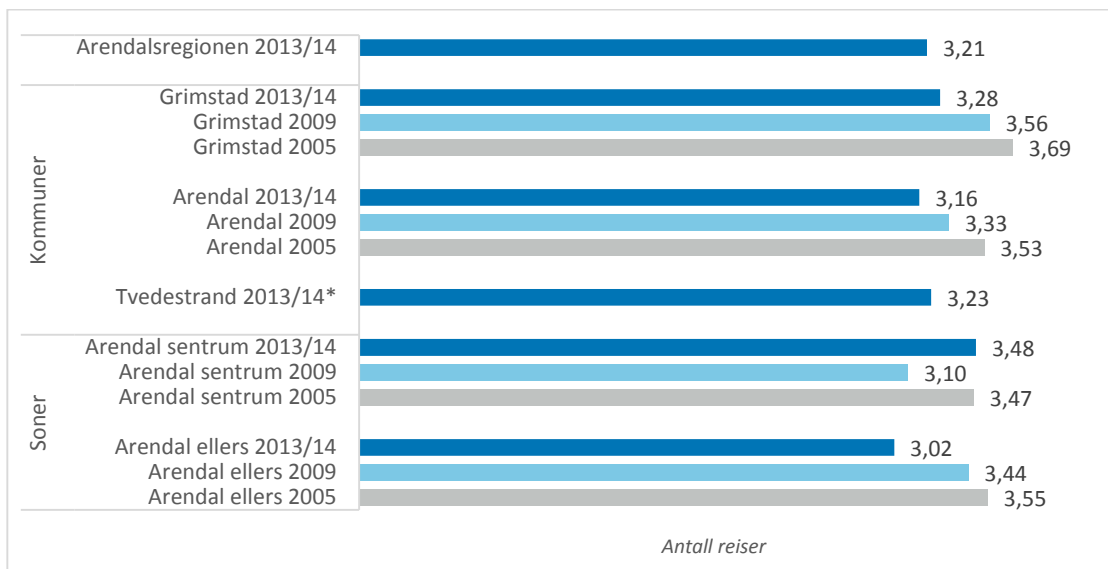
I dette kapitlet gis det en oversikt over reiseomfanget og reisemønsteret til befolkningen i Arendalsregionen. Det gis oversikt over hvor mye vi reiser, når vi reiser, og hvor vi reiser. Oversikt over transportmiddelfordeling og reisemål på reisene gis i kapittel 5 (transportmiddelfordeling) og kapittel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

4.1 Reiseomfang på daglige reiser

Antall daglige reiser er stabilt over tid

10 % av befolkningen i Arendalsregionen foretok ingen reiser på registreringsdagen. Det er en større andel personer som ikke har reist på registreringsdagen blant beboere i Arendal utenfor sentrum enn i Arendal sentrum. Videre er det en noe større andel som ikke har reist blant personer i alderen 75 år og eldre, ikke-yrkesaktive, personer med lav inntekt, og blant personer uten førerkort og bil.

I snitt foretok befolkningen i Arendalsregionen 3,2 reiser per person per dag i 2013/14. Det er små forskjeller i reiseomfang mellom kommunene som inngår i Arendalsregionen, og disse er ikke statistisk signifikante.



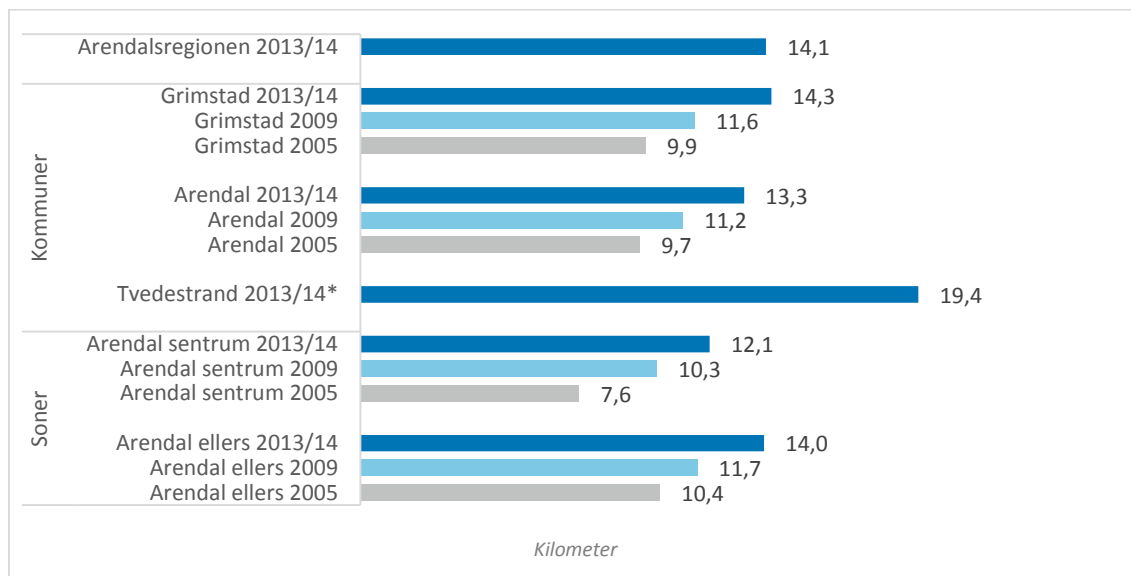
Figur 4.1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag, 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Reisene som foretas er noe lengre enn tidligere

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

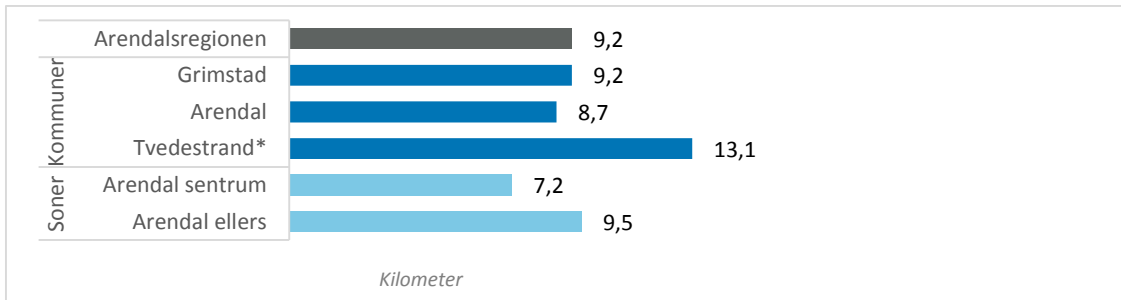
En gjennomsnittlig daglig reise i Arendalsregionen er på 14,1 kilometer, og varer i 23 minutter. En gjennomsnittlig reise er noe lengre blant befolkningen i Tvedestrand (19,4 km) og noe kortere blant befolkningen i Arendal sentrum (12,1 km). Gjennomsnittlig reiselengde har økt i alle områdene der vi har tidsserier. At reisene blir stadig lengre er en del av en nasjonal trend (Hjorthol m.fl. 2014).

Gjennomsnittlig reiselengde er kortest blant kvinner, i aldersgruppen 18-24 år og 75 år og eldre, ikke-yrkesaktive, og blant personer med lav personinntekt. Den er også kortere blant de uten førerkort og bil.



Figur 4.2: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

De aller fleste daglige reisene er korte. 10 % av reisene er mindre enn én kilometer, og ytterligere 24 % er under 3 kilometer. 31 % av reisene er 10 kilometer eller mer. 2 % av de daglige reisene er på 10 mil eller mer, det vil si at de faller inn under definisjonen av lange reiser. Dersom vi kun ser på reiser som er under 10 mil, ser vi at gjennomsnittlig reiselengde per reise er på 9,2 kilometer i Arendalsregionen. Gjennomsnittlig reiselengde går ned med om lag 5-6 kilometer i alle områder.

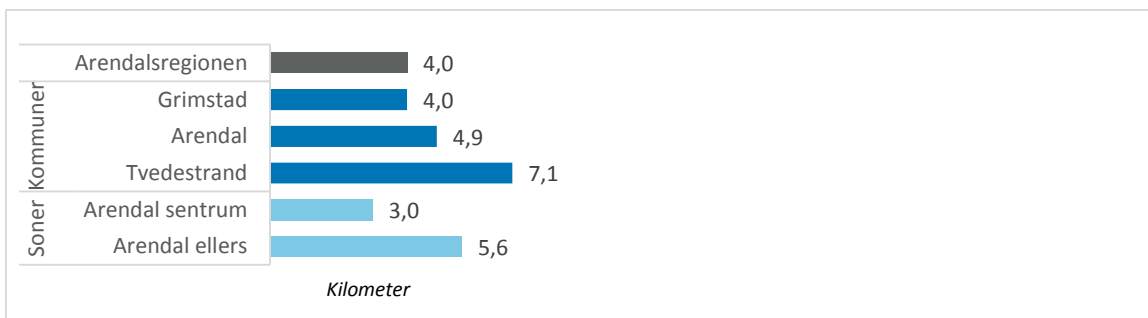


Figur 4.3: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise under 10 mil. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Gjennomsnitt vs. median for å belyse reiselengde

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

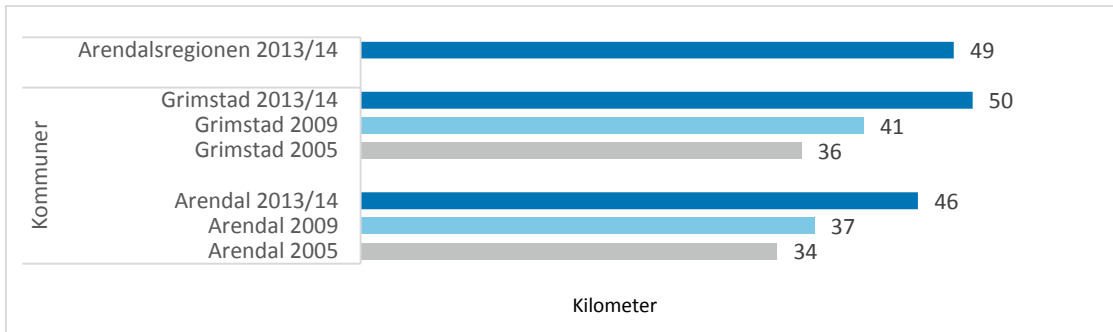
Når vi bruker median som mål på hva som er den typiske reiselengden, er bildet et helt annet enn når gjennomsnittet brukes. Den typiske reisen er da på 4 kilometer, det vil si at halvparten av reisene er fire kilometer eller mindre og halvparten av reisene er over fire kilometer. Bak en gjennomsnittlig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



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

Befolkningen reiser lengre per dag enn tidligere

Hver person i Arendalsregionen tilbakelegger 49 kilometer per dag i gjennomsnitt, og bruker 83 minutter på å reise. Det er ikke tilgjengelige tidsserier for Arendalsregionen som byområde. For Grimstad og Arendal har gjennomsnittlig reiselengde gått opp 10-15 km fra 2005 til i dag. En gjennomsnittlig Grimstadbeboer reiste 36 km per dag i 2005, mot 50 km per dag i 2013/14. En gjennomsnittlig Arendalsbeboer reiste 34 km per dag i 2005, mot 46 km i 2013/14.

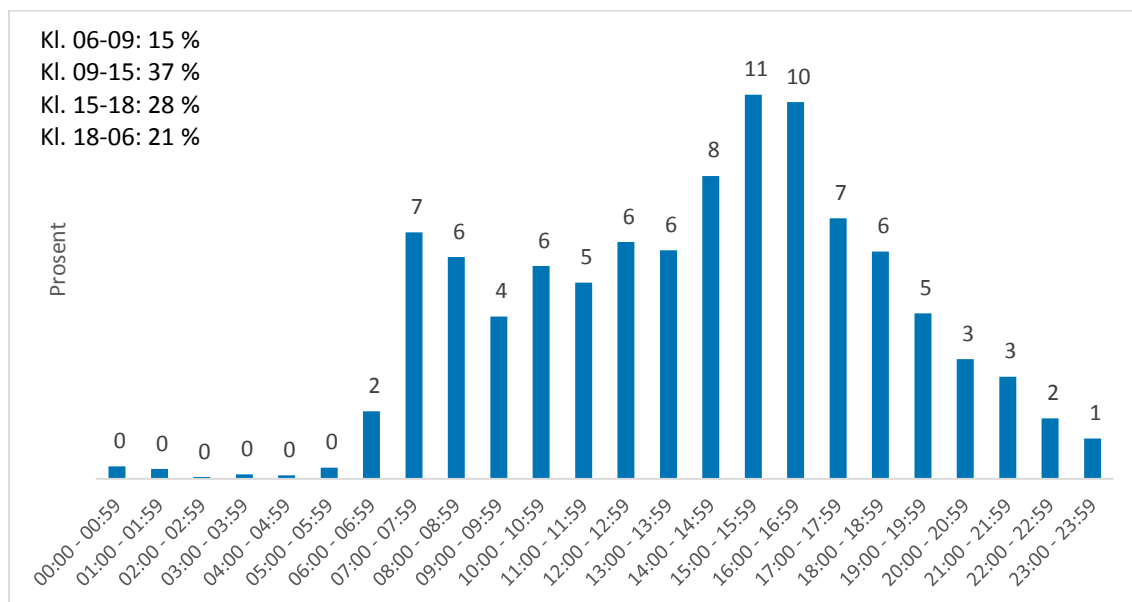


Figur 4.5: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per person per dag. RVU 2013/14.

4.2 Når foregår reisene?

Flere reiser skjer om ettermiddagen enn om morgenen

Figuren viser fordelingen av reisene over døgnet i Arendalsregionen. Vi ser en rushtidstopp mellom klokken 06.00-08.59, og en noe større rushtidstopp om ettermiddagen fra kl. 15.00-17.59. 17 % av reisene skjer i tidsrommet mellom kl. 06.00 og 08.59, og 28 % av reisene skjer i tidsrommet mellom kl. 15.00 og 17.59. 37 % av reisene skjer midt på dagen (kl. 09.00-04.59), mens 18 % av reisene skjer om kvelden/natten (kl.18.00-05.59).



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

Vi reiser mer på hverdager enn på helgedager

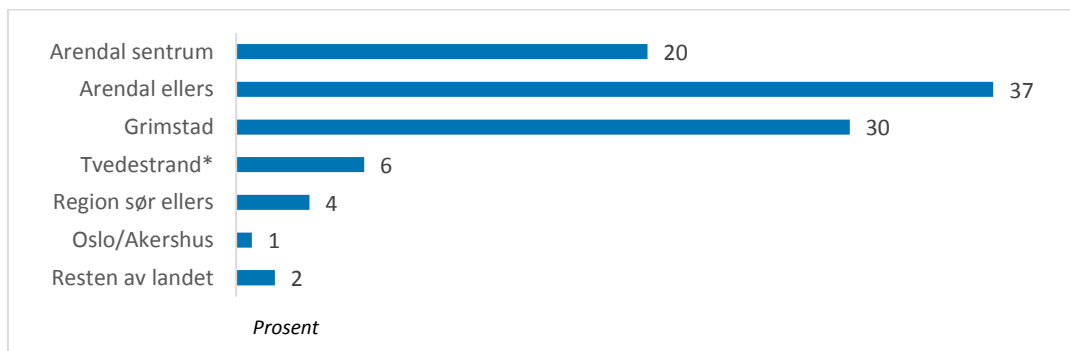
Vi foretar flere reiser per dag på hverdager enn på helgedager. For eksempel foretar en person som er bosatt i Arendalsregionen 3,7 reiser i snitt på en tirsdag, mot 2,0 reiser på en søndag.

4.3 Hvor går reisene?

De fleste reisene foregår innad i egen kommune

90 % av reisene til de bosatte i Arendalsregionen foregår internt i Arendalsregionen. 1 % av reisene går mellom Arendalsregionen og Oslo/Akershus, 6 % mellom Arendalsregionen og andre steder i Region sør, 2 % mellom Arendalsregionen og Norge for øvrig, og 1 % av reisene foregår helt utenfor Arendalsregionen.

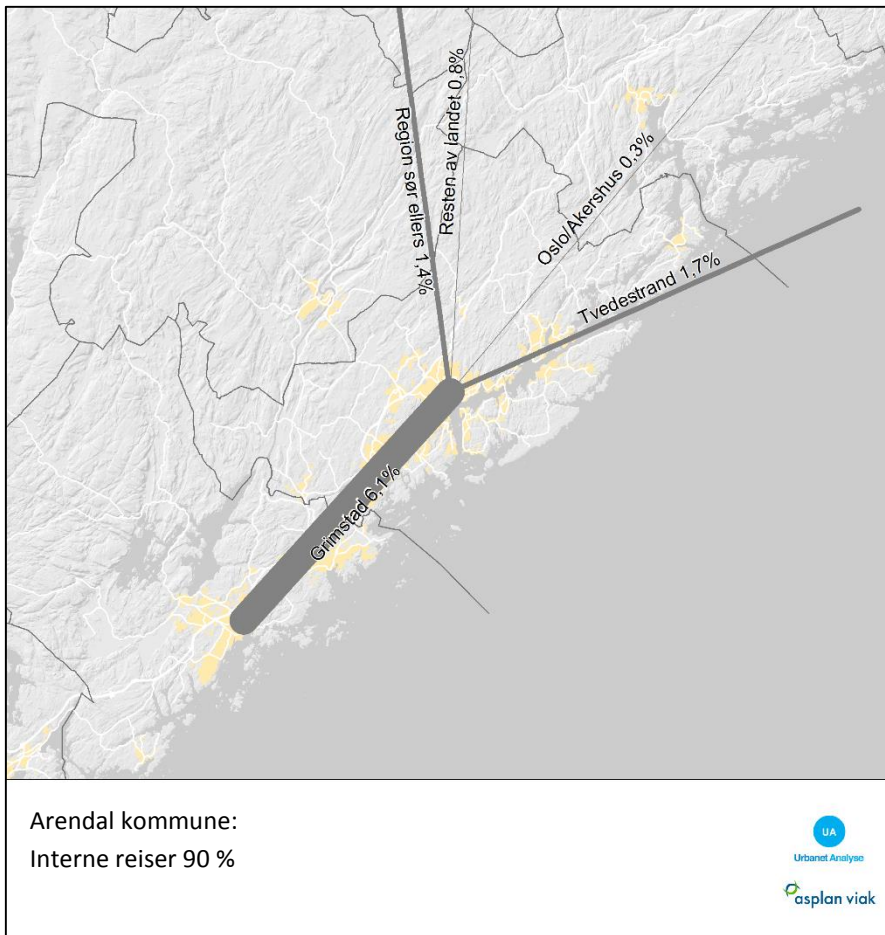
Figuren nedenfor viser hvor stor andel av reisene til befolkningen i Arendalsregionen som har de ulike sonene i Arendalsregionen som målpunkt for reisen. Siden de fleste reiser er lokale forklares mye av mønsteret av hvor folk bor. Vi ser at Arendal utenfor sentrum er det største målpunktet: 37 % av reisene ender i Arendal utenfor sentrum. Totalt ender 57 % av alle reiser som foretas av bosatte i Arendalsregionen i Arendal kommune.



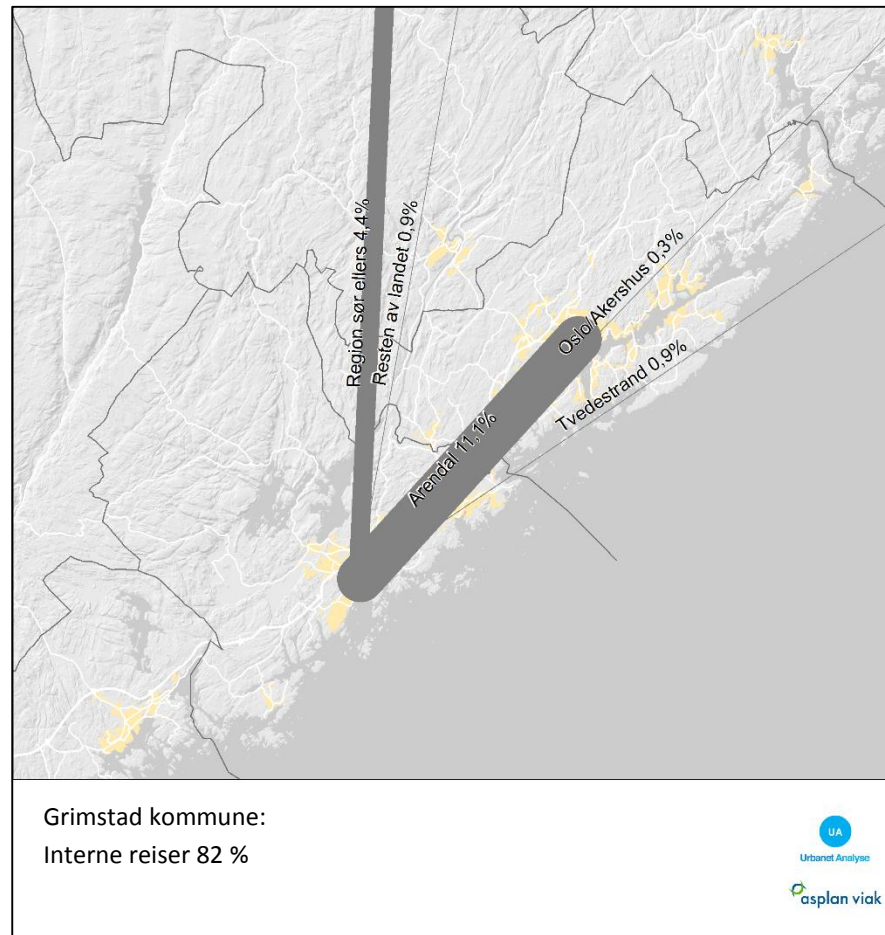
Figur 4.7: Prosentandel av reisene som foretas av befolkningen i Arendalsregionen som ender i ulike områder. RVU 2013/14.

Kartene på de neste sidene viser hvordan 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 ender. De aller fleste reisene er kommuneinterne reiser.

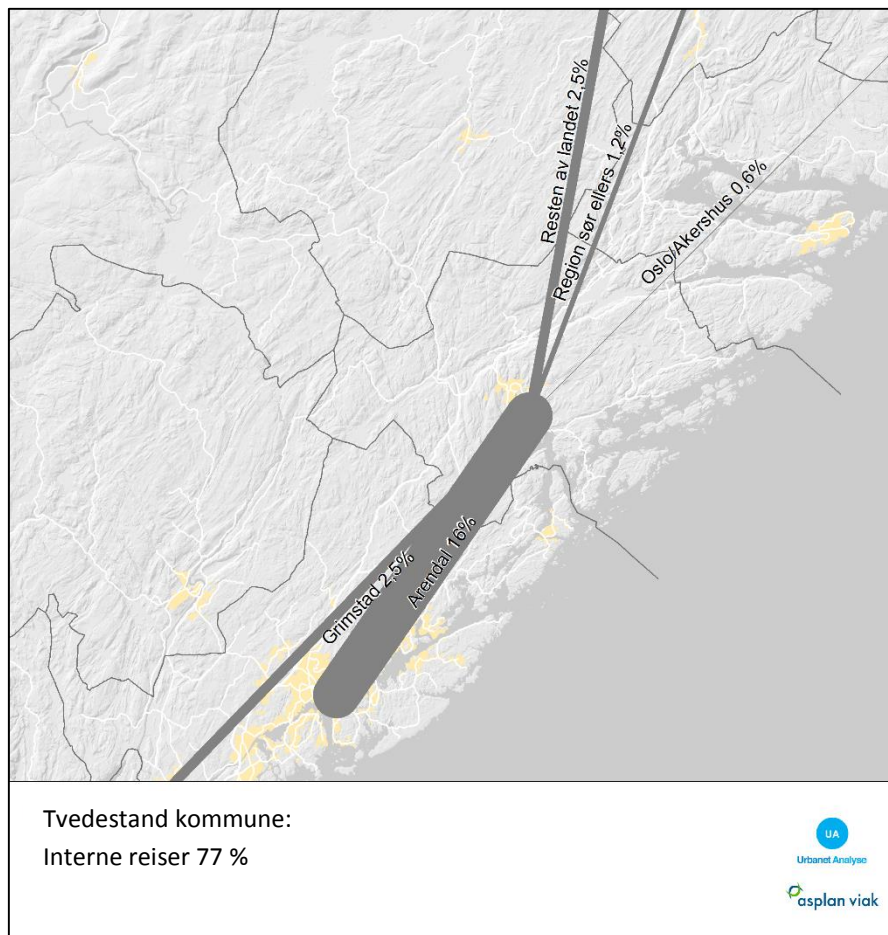
- Arendal kommune:**
 90 % av alle reiser som ender i Arendal kommune startet også i Arendal kommune. 6 % startet i Grimstad kommune, 2 % startet i Oslo/Akershus, og 1 % startet i resten av landet.
- Grimstad kommune:**
 82 % av alle reiser som ender i Grimstad kommune startet også i Grimstad kommune. 11 % startet i Arendal kommune, 4 % startet i Region sør utenfor Arendalsområdet, 1 % startet i Tvedestrand kommune, og 1 % startet i resten av landet.
- Tvedestrand kommune:**
 77 % av alle reiser som ender i Tvedestrand kommune startet i Tvedestrand kommune, og 16 % startet i Arendal kommune. 2 % startet i Grimstad kommune, 1 % startet i Region sør utenfor Arendalsområdet, 1 % startet i Oslo/Akershus, og 2 % startet i resten av landet.



Figur 4.8: Oversikt over hvor reisene som ender i Arendal kommune starter.



Figur 4.9: Oversikt over hvor reisene som ender i Grimstad kommune starter



Figur 4.10: Oversikt over hvor reisene som ender i Tvedestrand kommune starter

5 Transportmiddelbruk

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

5.1 Transportmiddelfordeling

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

I Arendalsregionen er 17 % av reisene gangreiser, 4 % av reisene foretas med sykkel, 4 % med kollektivtransport, 63 % som bilfører, og 9 % som bilpassasjer.

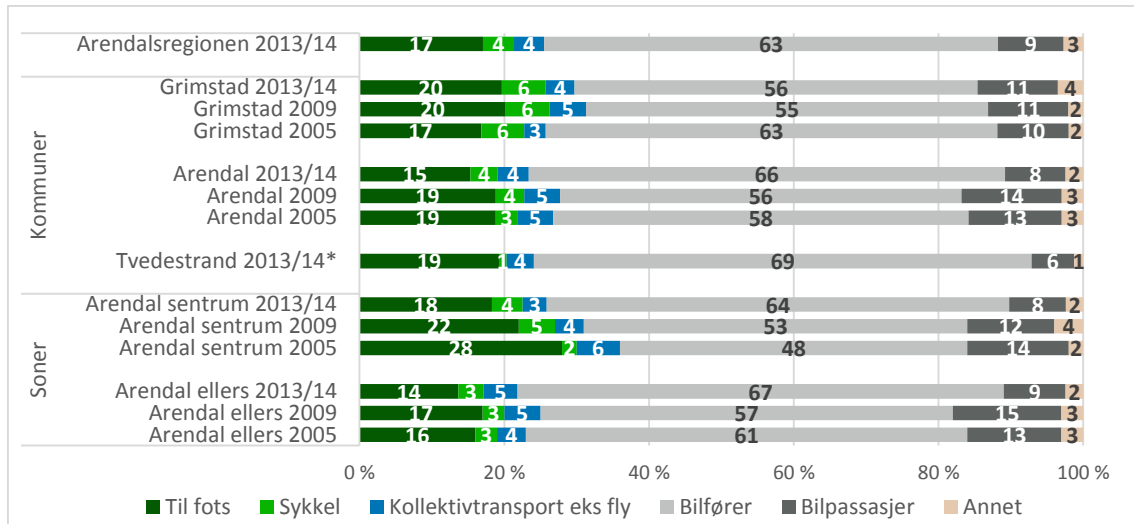
Andelen miljøvennlige transportmidler er høyest blant beboerne i Grimstad kommune (30 %). Gangandelen i Grimstad er på 20 %, sykkelandelen er på 4 %, og kollektivandelen⁷ er på 4 %. Andelen miljøvennlige transportmidler har holdt seg konstant siden 2009.

I Arendal utgjør de miljøvennlige transportmidlene 24 % av reisene. Gange utgjør 15 % av reisene, sykkel utgjør 4 %, kollektivtransporten utgjør 4 %, mens bilførerreisene utgjør 66 %, og bilpassasjerreisene utgjør 8 %. I Arendal har bilandelen økt med 10 prosentpoeng siden 2009.

Det er en noe høyere andel miljøvennlige transportmidler i Arendal sentrum sammenlignet med resten av kommunen. I Arendal sentrum utgjør de miljøvennlige transportmidlene 25 % av reisene, mot 22 % i områder utenfor sentrum. Det har imidlertid vært en større økning i bilførerreiser i Arendal sentrum, fra 48 % i 2005, 53 % i 2009, til 64 % i 2013/14. Av en samlet kollektivandel på 4 % i Arendalsregionen utgjør buss 76 %, mens tog utgjør 1 % av reisene. 23 % av kollektivreisene gjennomføres med andre kollektive transportmidler, som for eksempel drosje.

Både bilførere og bilpassasjerer ble bedt om å oppgi hvor mange personer det var i bilen. Gjennomsnittlig antall personer i bilen er på 1,7 i Arendalsregionen i 2013/14. kommunene Arendal og Grimstad ligger begge på dette snittet, og utviklingen fra 2005 til i dag er stabil.

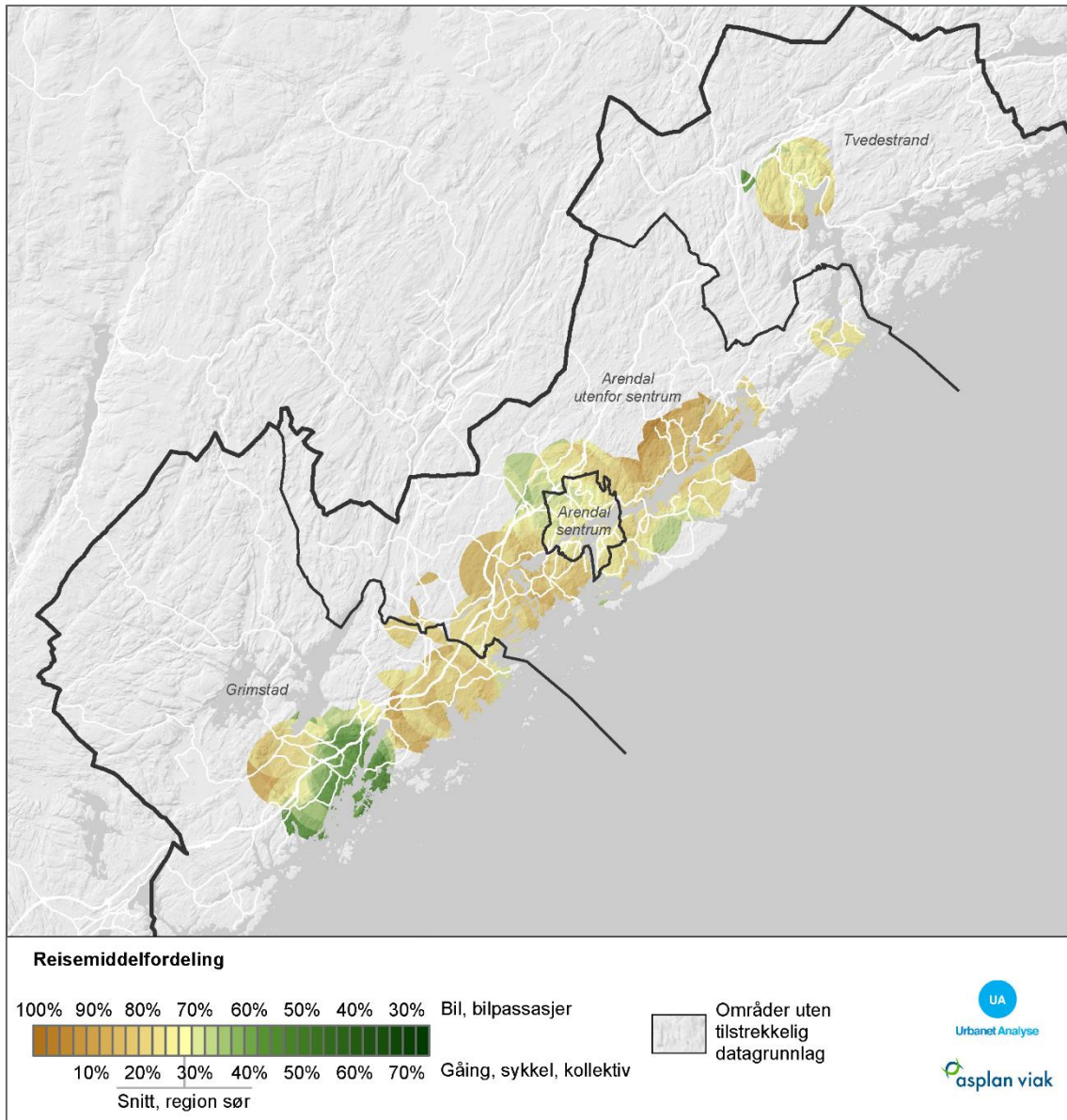
⁷ Kollektivtransporten inkluderer drosje, men ikke fly.



Figur 5.1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser, prosent. 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

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

Vi ser tydelig at andelen miljøvennlige transportmidler er høyest i sentrumsområdene, særlig i Grimstad.



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

Demografiske forskjeller i transportmiddelbruk

Nedenfor beskrives kort forskjeller i transportmiddelbruk blant ulike grupper⁸.

- **Gangturer:**

Det er en større andel gangturer blant kvinner, personer i alderen 75 år og eldre, ikke-yrkesaktive, personer med lav utdanning og lav inntekt. Det er også en større gangandel blant de uten førerkort og tilgang til bil, de uten p-plass ved egen bolig, og de uten tilgang til p-plass hos arbeidsgiver.

⁸ Forskjellene som gjengis er kun bivariante sammenhenger, og ikke de isolerte effektene.

- **Sykkelturer:**
Det er en større andel sykkelturer blant personer i alderen 13-17 år, personer med lav utdanning, personer med lav og med høy personinntekt. Det er også en større sykkelandel blant de uten førerkort og tilgang til bil, og de uten gratis p-plass hos arbeidsgiver.
- **Kollektivreiser:**
Det er en større andel kollektivreiser blant personer i alderen 13-17 år, personer med lav utdanning og lav personinntekt. Det er også en større kollektivandel blant de uten førerkort og tilgang til bil, samt de uten tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver.
- **Bilførerreiser:**
Det er en større andel bilførerreiser blant menn, personer i alderen 35-44 år, yrkesaktive, personer med utdanning over grunnskolenivå, og personer med middels til høy personinntekt. Det er også en større bilførerandel blant de med førerkort og bil, de med tilgang til parkering ved egen bolig, og de med tilgang til p-plass hos arbeidsgiver.
- **Bilpassasjerreiser:**
Det er en større andel bilpassasjerreiser blant kvinner, personer i alderen 13-17 år, ikke-yrkesaktive, personer med lav utdanning, og personer med lav inntekt. Det er også en større bilførerandel blant de uten førerkort, de med tilgang til mer enn én bil, og de uten tilgang til p-plass hos arbeidsgiver.

Antall daglige reiser med ulike transportmidler

Det gjennomsnittlige antall reiser i Arendalsregionen ligger på 3,2 reiser per dag. Når vi fordeler disse reisene på transportmiddel, foretar en gjennomsnittlig person i dette området 0,55 gangturer per dag, 0,14 sykkelturer per dag, 0,13 kollektivreiser per dag, 2,01 bilturer som sjåfør per dag, og 0,29 reiser som bilpassasjer per dag. I tillegg foretar man 0,09 reiser med andre transportmidler, som f.eks. fly.

Det er relativt små variasjoner mellom de ulike områdene i Arendalsregionen. Gjennomsnittlig antall gang- og sykkelturer er høyere og gjennomsnittlig antall bilførerreiser noe lavere, i Grimstad kommune enn i Arendal kommune. Videre er gjennomsnittlig antall gang- og sykkelturer høyere i Arendal sentrum enn i Arendal utenfor sentrum. Gjennomsnittlig antall bilførerreiser er også høyere i sentrum, noe som skyldes en høyere reiseaktivitet.

Tabell 5.1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag fordelt på hovedtransportmiddel, blant bosatte i Arendalsregionen. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

	Alle reiser	Til fots	Sykkel	Kollektivtransport (eks fly)	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Arendalsregionen	3,21	0,55	0,14	0,13	2,01	0,29	0,09
Grimstad	3,28	0,64	0,20	0,13	1,82	0,36	0,11
Arendal	3,16	0,48	0,12	0,14	2,08	0,27	0,08
Tvedestrand*	3,23	0,62	0,03	0,12	2,22	0,19	0,04
Arendal sentrum	3,48	0,64	0,15	0,11	2,22	0,27	0,08
Arendal ellers	3,02	0,41	0,11	0,14	2,03	0,26	0,07

5.2 Reiselengde og tidsbruk

Gjennomsnittlig reiselengde

En gjennomsnittlig reise blant bosatte i Arendalsregionen er på 14,1 kilometer. Det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med ulike transportmidler, og generelt er det små forskjeller mellom de ulike geografiske områdene.

- **Gangturer:**

Gangturene er de korteste reisene, og er i snitt på 2,1 kilometer. En gjennomsnittlig gangtur tar likevel omtrent like lang tid som andre reiser: 24 minutter. En gjennomsnittlig gangtur er lengst i Arendal kommune (3,1 km), og kortest i Tvedestrand kommune (1,9 km).

- **Sykkelturer:**

I Arendalsregionen er en gjennomsnittlig sykkeltur 5,2 kilometer, og tar 20 minutter. En gjennomsnittlig sykkeltur er lengst i Tvedestrand kommune (11,6 km), og kortest i Grimstad kommune (3,2 km). Disse tallene må imidlertid tolkes med stor varsomhet, da sykkelandelen er lav og det dermed ligger få reiser til grunn for resultatene.

- **Kollektivreiser:**

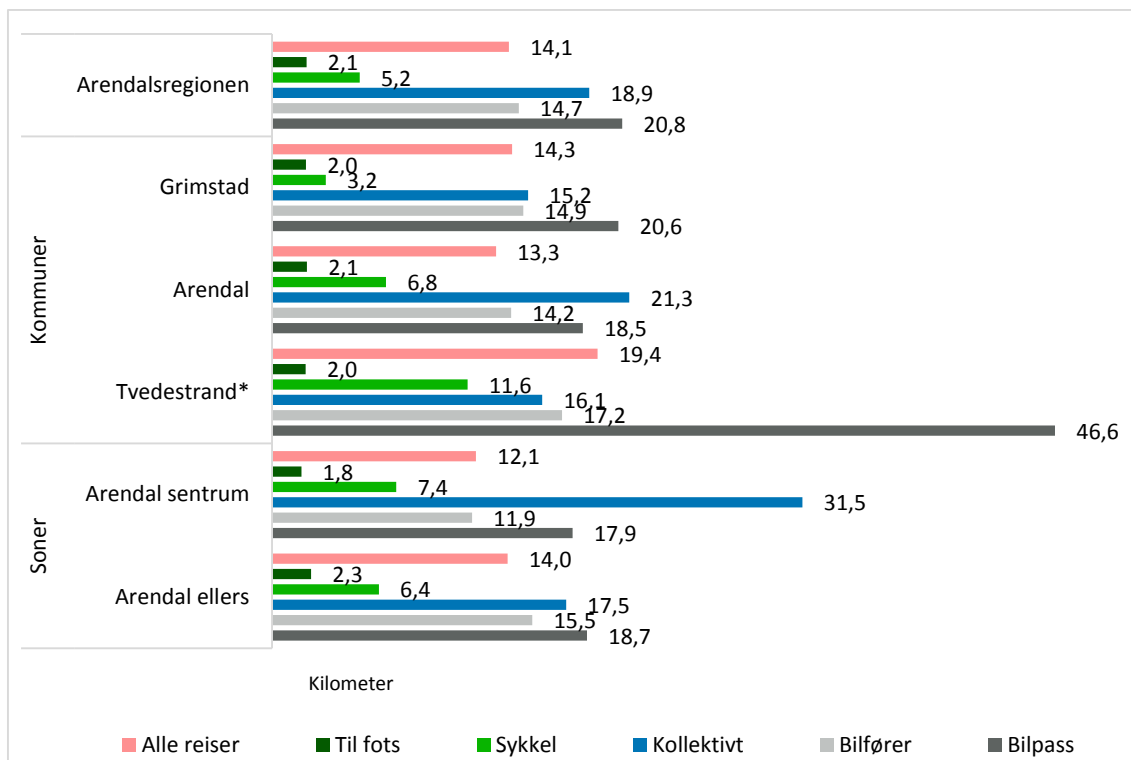
Kollektivreisene er lange reiser. Selv når man tar ut fly, er en gjennomsnittlig kollektivreise på 18,9 kilometer i Arendalsregionen. En gjennomsnittlig kollektivreise tar også lang tid; 36 minutter. En gjennomsnittlig kollektivreise er lengst i Arendal kommune (21,3 km), og kortest i Grimstad kommune (15,2 km).

- **Bilførerreiser:**

En gjennomsnittlig bilreise som bilfører er på 14,7 kilometer i Arendalsregionen, og tar 19 minutter. Her er det små forskjeller mellom de ulike kommunene, men en gjennomsnittlig bilførerreise er lengst i Tvedestrand kommune (14,9 km) og kortest i Arendal kommune (14,2 km).

- **Bilpassasjerreiser:**

En gjennomsnittlig reise som bilpassasjer er noe lenger enn bilførerreisen i Arendalsregionen; 20,8 km og 27 minutter i snitt. Passasjerreisen er lengst i Tvedestrand kommune, og kortest i Arendal kommune.

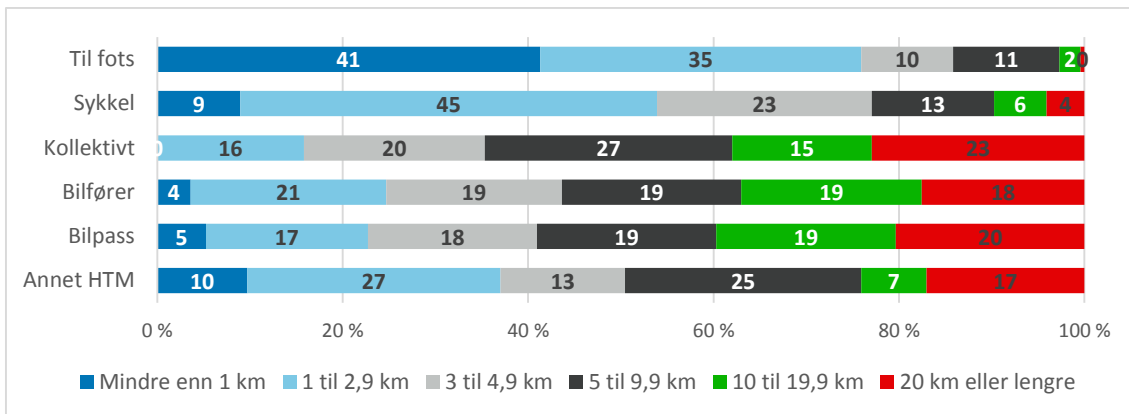


Figur 5.3: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise fordelt på transportmiddel, alle daglige reiser. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

3 av 10 bilreiser er under tre kilometer

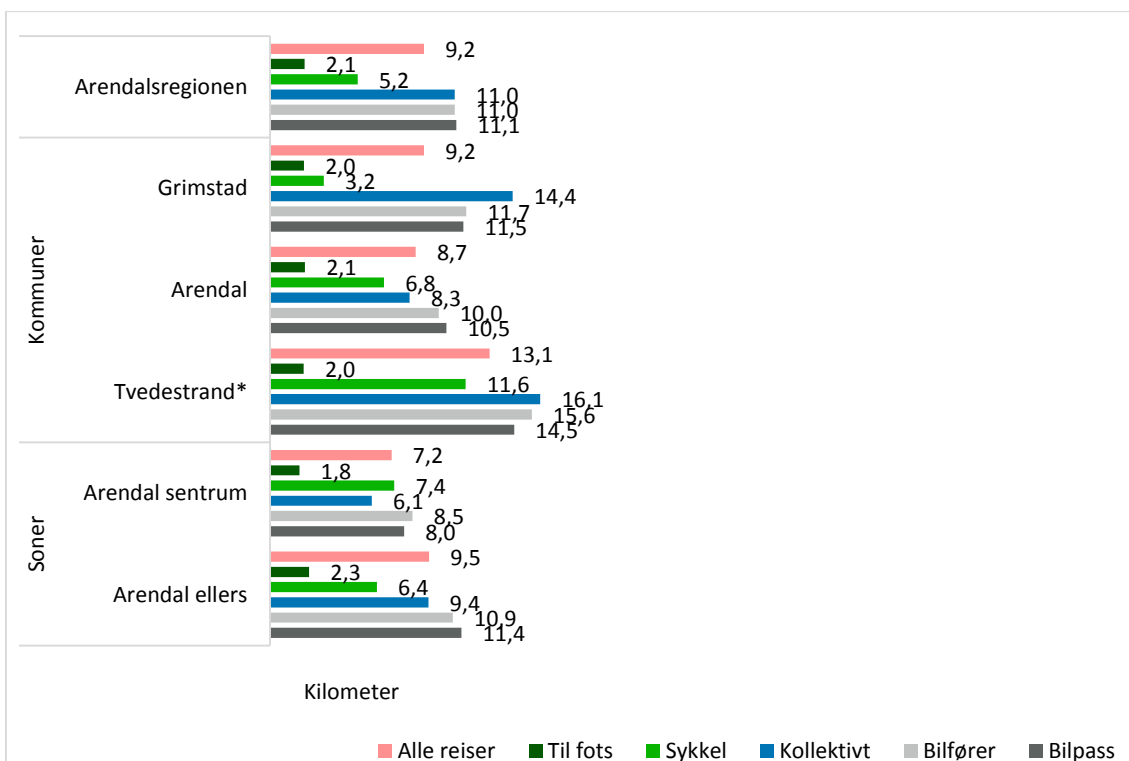
Figuren nedenfor viser hvor stor andel av reisene som er av ulik reiselengde, fordelt på hovedtransportmiddel.

- 41 % av **gangturene** er mindre enn 1 kilometer, og til sammen er 76 % av gangturene under 3 kilometer.
- 9 % av **sykkelturene** er under 1 kilometer, og ytterligere 45 % er under 2,9 kilometer. Til sammen er 54 % av sykkelturene på under 3 kilometer. 10 % av sykkelturene er på 10 kilometer eller mer.
- Svært få av **kollektivreisene** er korte. 16 % er på under 3 kilometer, og til sammen 36 % er på under 5 kilometer. 38 % av kollektivreisene er 20 kilometer eller mer.
- 4 % av **bilførerreisene** er under 1 kilometer, og til sammen 25 % er under 3 kilometer. 37 % av bilførerreisene er på over 10 kilometer.
- 5 % av **bilpassasjerreisene** er under 1 kilometer, og til sammen 37 % er under 3 kilometer. 24 % av bilpassasjerreisene er over 10 kilometer. Når gjennomsnittlig reiselengde for bilpassasjerreisene likevel er lenger enn for bilførerreisene, skyldes dette at et større antall av disse reisene er svært lange.



Figur 5.4: Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde, etter hovedtransportmiddel. Arendalsregionen. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

De få, lange daglige reisene trekker opp den gjennomsnittlige reiselengden. Neste figur viser gjennomsnittlig reiselengde når reiser over 10 mil utelates. Gjennomsnittlig reiselengde for alle gjennomførte reiser i Arendalsregionen endres fra 14,1 til 9,2 kilometer. Gjennomsnittet for gangturer og sykkelreiser påvirkes ikke av at man tar bort de lange reisene, mens snittet for kollektivreiser, bilførerreiser og bilpassasjerreiser reduseres med mellom 5-10 kilometer. Dette er på grunn av at mange av disse reisene er over 10 mil.



Figur 5.5: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise fordelt på transportmiddel, daglige reiser under 10 mil. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Gjennomsnitt versus medianverdi

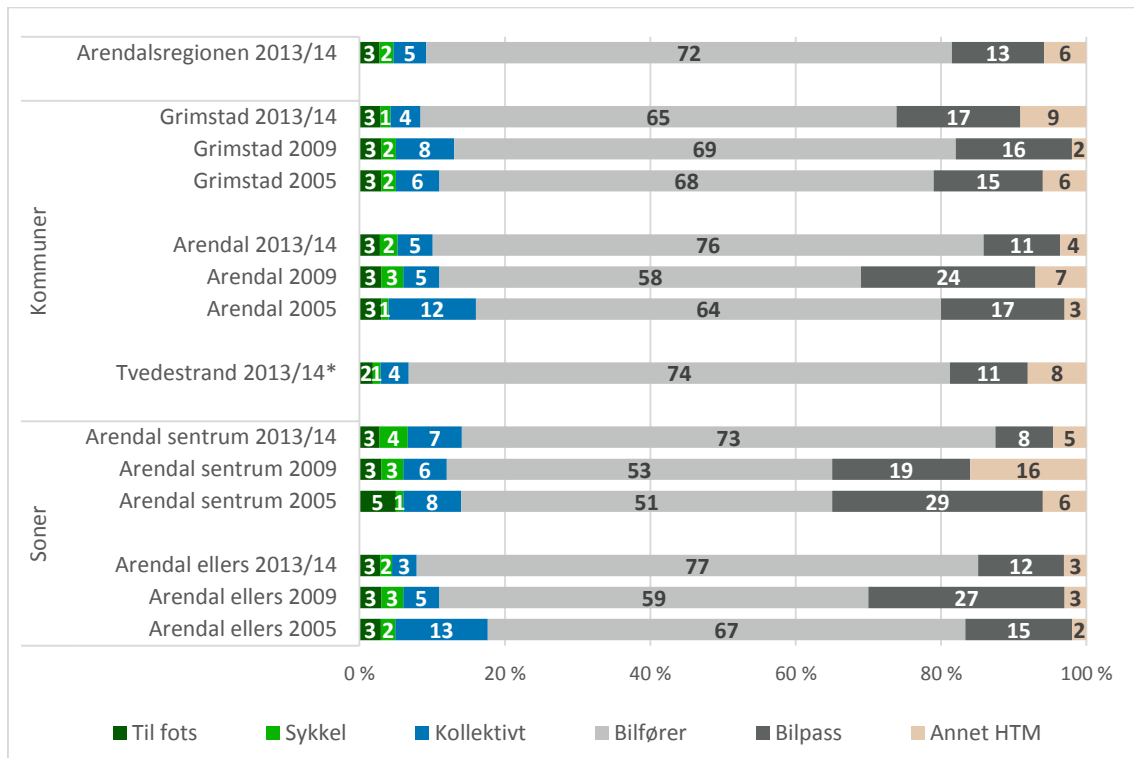
Tabellen nedenfor viser medianverdien som mål for den typiske reiselengden. Dette påvirker reiselengden til alle transportmidlene, og den typiske reisen framstår kortere enn når vi baserer oss på gjennomsnittet. Kollektivreisene var i snitt 21 kilometer i Arendal kommune, mens medianen viser ca. 10 kilometer. Dette betyr at det finnes mange lange kollektivreiser i kommunen som trekker snittet opp.

Tabell 5.2: Median reiselengde (km) per reise, fordelt på transportmiddel. RVU 2013/14.

		Alle reiser	Til fots	Sykkel	Kollektivtransport eks fly	Bilfører	Bilpassasjer
	Arendalsregionen	4,0	1,0	2,5	7,0	5,8	6,4
Kommuner	Grimstad	4,0	1,0	2,1	9,7	5,0	7,0
	Arendal	4,9	1,1	3,0	6,0	6,0	6,0
	Tvedestrand	7,1	1,0	15,3	14,3	10,0	13,8
Soner	Arendal sentrum	3,0	1,0	2,2	2,6	4,0	6,0
	Arendal ellers	5,6	1,2	3,5	7,0	7,0	6,0

Bilreiser utgjør 85 % av transportarbeidet

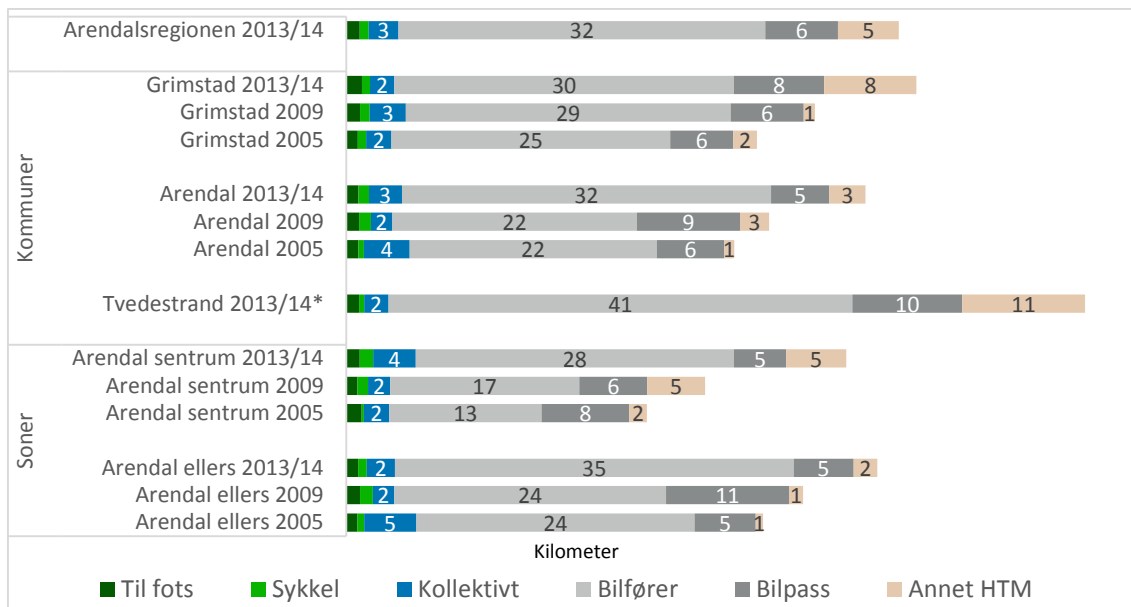
Gangreisene er mange, men korte. De utgjør dermed kun 3 % av transportarbeidet målt i antall kilometer. Bilførerreiser utgjør 72 %, og bilpassasjerreiser utgjør 13 %. Kollektivtransporten står for 5 % av reist distanse, og sykkelandelen av transportarbeidet er på 2 %.



Figur 5.6: Hovedtransportmidlenes andel av transportarbeidet, alle daglige reiser. Prosent. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Hver person reiser 32 kilometer som bilfører hver dag

Hver person i Arendalsregionen tilbakelegger 49 kilometer per dag i gjennomsnitt, og bruker 83 minutter på å reise. Av disse er 32 kilometer reiser som bilfører, og 6 kilometer reiser som bilpassasjer. De lengste reiselengdene som bilfører finner vi blant bosatte i Tvedestrand. De bosatte i Arendalsregionen reiser i snitt 3 kilometer med kollektivtransport hver dag, går 1 kilometer, og sykler 1 kilometer.



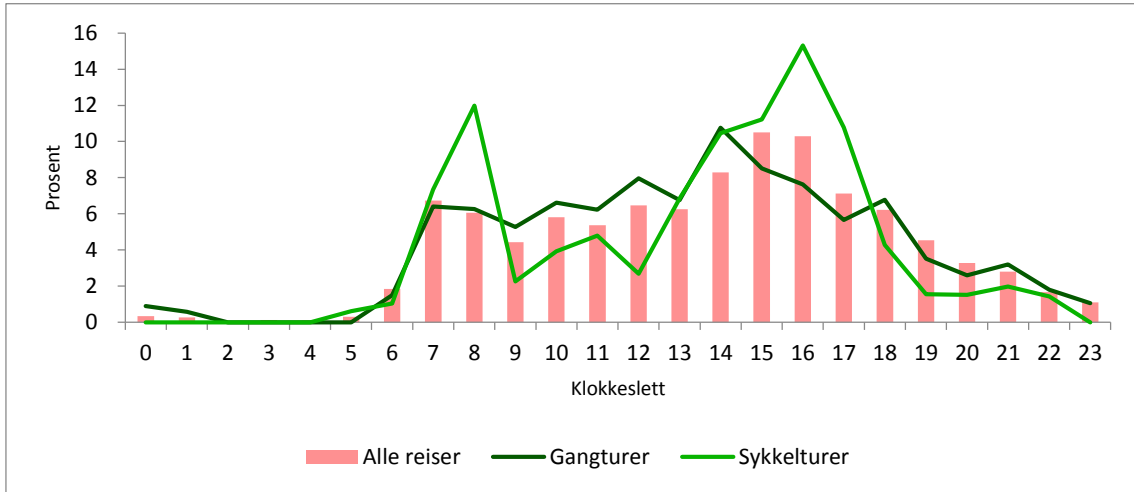
Figur 5.7: Gjennomsnittlig antall kilometer per hovedtransportmiddel per person per dag. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

5.3 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel

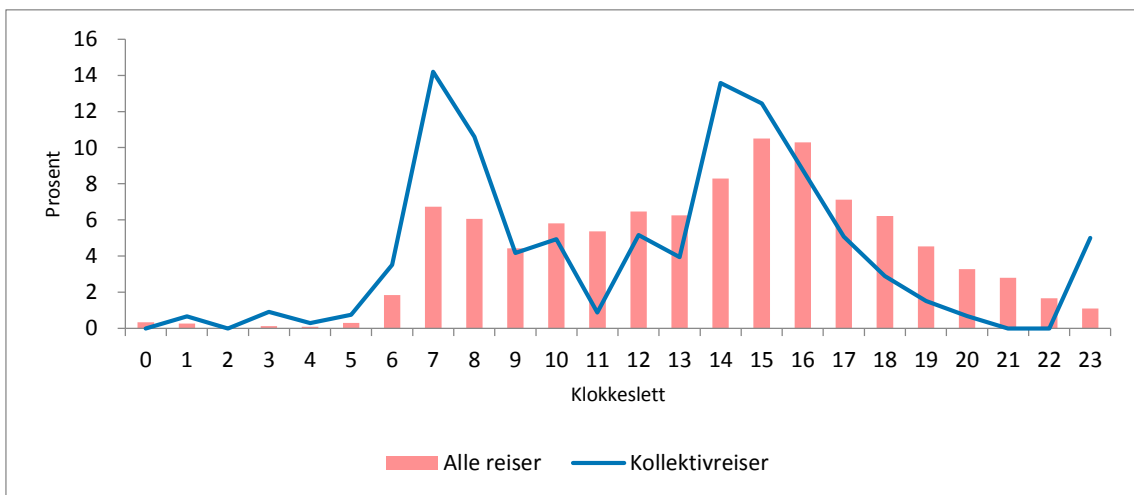
Figurene på neste side viser når på døgnet reier med ulike transportmidler foregår:

- **Gangturene** er relativt jevnt fordelt utover døgnet. 14 % av gangturene skjer mellom klokken 07.00-08.59, 44 % mellom kl. 9.00-14.59, 22 % mellom klokken 15.00 og 17.59, og 20 % på kveldstid/natt.
- **Sykkelturene** har mer markante rushtidstopper enn gangturene. 20 % av sykkelturene skjer mellom klokken 07.00-08.59, og 37 % tar til mellom klokken 15.00-17.59. 44 % tar til på dagtid mellom klokken 09.00-14.59, og 11 % på kveldstid/natt.
- Fordelingen av **kollektivreiser** er annerledes enn når vi ser på alle reisene under ett, og er med markerte rushtidstopper. 28 % av kollektivreisene skjer klokken 06.00-08.59, og 26 % mellom klokken 15.00-17.59. Videre foregår 33 % av kollektivreisene på dagen mellom disse rushtidstoppene, og 13 % på kveldstid/natt.
- **Bilførerreisene** følger i stor grad fordelingen til alle reiser, men utgjør også den største andelen av reisene. 15 % av bilførerreisene skjer mellom klokken 06.00-08.59, og 29 % mellom klokken 15.00-17.59. Videre foregår 36 % av bilførerreisene på dagen mellom disse rushtidstoppene, og 21 % på kveldstid/natt.

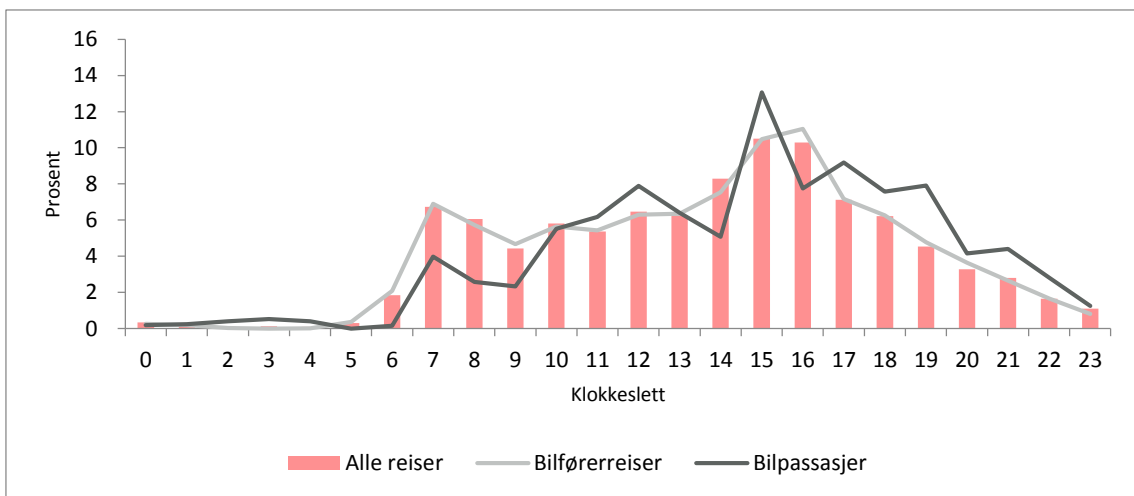
- **Bilpassasjerreisene** har en noe annen profil enn bilførerreisene, med et større tyngdepunkt på formiddag og ettermiddag. Bare 7 % av passasjerreisene skjer mellom klokken 06.00 og 08.59.



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



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



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

5.4 Transportmiddelfordeling etter målpunkt for reisen

Tabellen nedenfor viser transportmiddelbruk etter hva som er målpunkt for reisen, det vil si hvilken sone reisen ender i. Vi ser at reiser som ender i Grimstad har lavest bilandel (57 %), og høyest sykkelandel (7 %). Reiser som har Oslo/Akershus som målpunkt har høyest kollektivandel (23 %).

Tabell 5.3: Transportmiddelbruk etter hva som er målpunkt for reisen. Reiser som er foretatt av bosatte i Arendalsregionen. Prosent. RVU 2013/14.

	Arendal sentrum	Arendal ellers	Grimstad	Tvedestrand	Region sør ellers	Oslo/Akershus	Resten av landet
Til fots	19 %	14 %	20 %	22 %	13 %	9 %	14 %
Sykkel	4 %	3 %	7 %	2 %	2 %	2 %	5 %
Kollektivtransport	6 %	3 %	3 %	4 %	5 %	23 %	3 %
Bilfører	61 %	69 %	57 %	64 %	68 %	37 %	59 %
Bilpassasjer	7 %	9 %	9 %	6 %	10 %	22 %	11 %
Annet	2 %	2 %	3 %	2 %	2 %	6 %	7 %
SUM	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Antall reiser (uvektet N)	529	976	790	165	96	23	60

6 Reiseformål og transportmiddelbruk

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

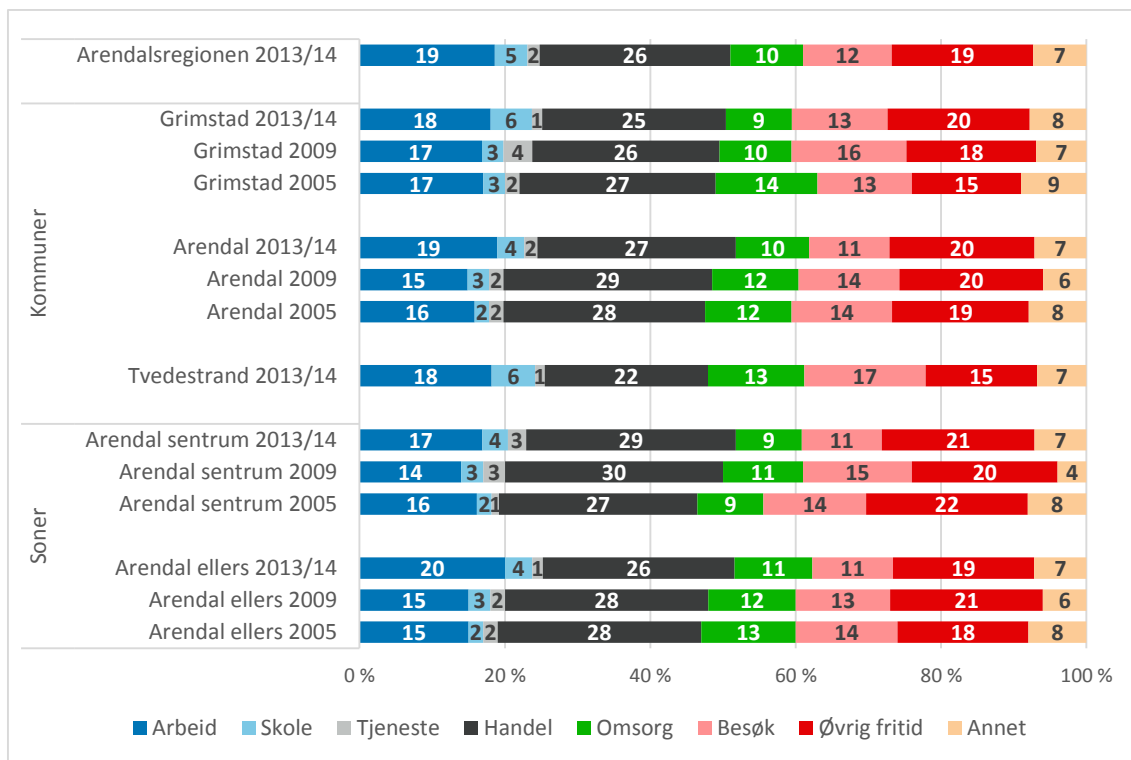
6.1 Oversikt over reiseformål

Om lag 1 av 4 reiser er en handle-/servicereise

Reiseformålene for de daglige reisene har endret seg lite i løpet av perioden fra 2005 til 2013/14. Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og deretter følger arbeidsreiser og øvrige fritidsreiser. I Arendalsregionen er 26 % av reisene en handle- eller servicereise, mens 19 % er en arbeidsreise, og 19 % er øvrige fritidsreiser. 10 % av reisene er følge- eller omsorgsreiser, og 12 % er besøksreiser. 5 % av reisene er skolereiser, 2 % er tjenestereiser, og 7 % er reiser til annet formål.⁹ Fordelingen mellom reiseformålene er svært lik i de forskjellige områdene i Arendalsregionen.

Reiseformål er definert på følgende måte:

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

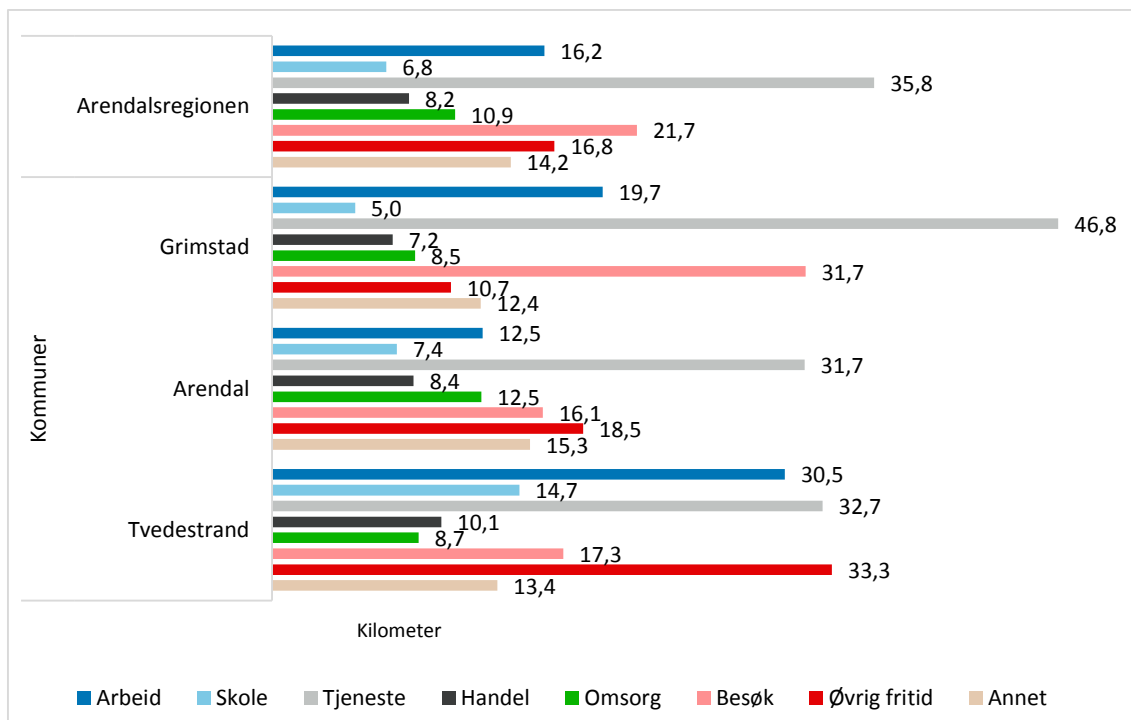


Figur 6.1: Reiseformål for daglige reiser, prosent. RVU 2005-2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Skolereisene er de korteste reisene

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

- I Arendalsregionen er det **skolereisene** som er kortest, med 6,8 kilometer i snitt. En gjennomsnittlig skolereise er lengst i Tvedestrand kommune (14,7 km), og kortest i Arendal sentrum (5,4 km).
- En gjennomsnittlig **arbeidsreise** er på 16,2 kilometer i Arendalsregionen, er lengst i Tvedestrand kommune (30,5 km), og kortest i Arendal sentrum (16,2 km).
- **Tjenestereisene** er de lengste reisene, med et snitt på 35,8 kilometer. En gjennomsnittlig tjenestereise er lengst i Grimstad kommune (46,8 km), og kortest i Arendal sentrum (15,9). Tallene for tjenestereiser må imidlertid tolkes med stor varsomhet da andelen tjenestereiser kun er på 2 prosent, og det dermed ligger få reiser til grunn for disse tallene.
- En gjennomsnittlig **omsorgsreise** er i snitt på 10,9 kilometer, besøksreisene er i snitt på 21,7 kilometer, og de øvrige fritidsreisene er i snitt på 16,8 kilometer.

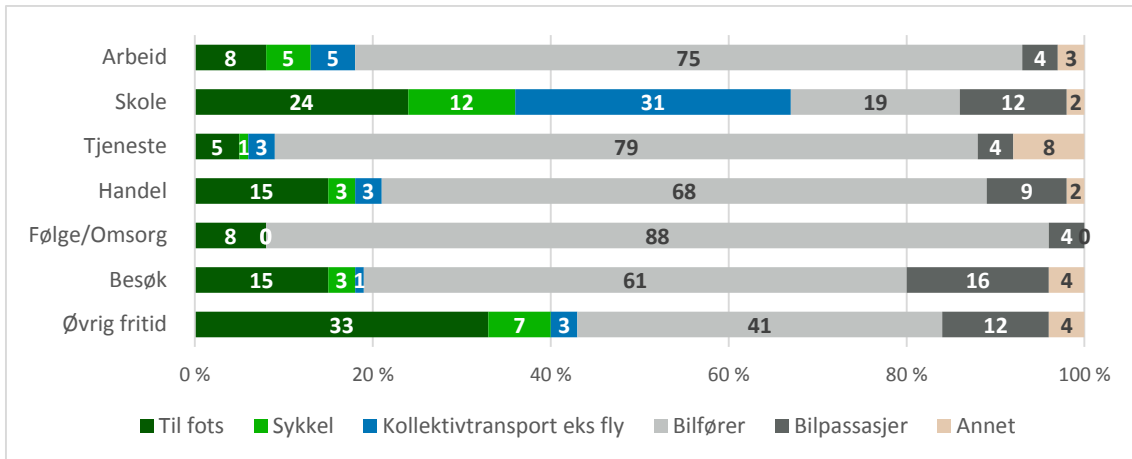


Figur 6.2: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise, etter reisemål. Prosent. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Over 8 av 10 følge- og omsorgsreiser skjer med bil

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål:

- På **arbeidsreiser** er bilen det mest brukte transportmiddelet. I Arendalsregionen er 75 % av arbeidsreisene en bilførerreise. 5 % reiser med kollektivtransport, 8 % går, 5 % sykler, og 4 % sitter på med andre.
- På **skolereiser** er transportmiddelfordelingen en helt annen enn på arbeidsreiser. I Arendalsregionen er det 24 % som går til skolen, 12 % sykler, 31 % reiser med kollektivtransport, 19 % kjører bil, og 12 % sitter på med andre.
- Også på **tjenestereiser** er bilen det mest brukte transportmiddelet. I Arendalsregionen er det 79 % som reiser som bilfører. 3 % reiser med kollektivtransport, 5 % går, 1 % sykler, og 4 % sitter på med andre.
- I Arendalsregionen er det 68 % som reiser som bilfører, mens 9 % sitter på med andre på **handle- og servicereiser**. 15 % går, 3 % sykler, og 3 % reiser med kollektivtransport.
- På **følge- og omsorgsreiser** er bilførerandelen på hele 88 % i Arendalsregionen. 4 % sitter på med andre, og 8 % går.
- 61 % reiser som bilfører, og 16 % som sitter på med andre på **besøksreiser**. 15 % går, 3 % sykler, og 1 % reiser med kollektivtransport.
- På **øvrige fritidsreiser** er transportmiddelfordelingen svært annerledes enn for de fleste andre reisemål. Gange er den mest brukte transportformen, og det er en relativt lav bilandel. I Arendalsregionen er det 33 % som går, 7 % som sykler, og 3 % som reiser med kollektivtransport. 41 % kjører bil, og 12 % sitter på med andre.

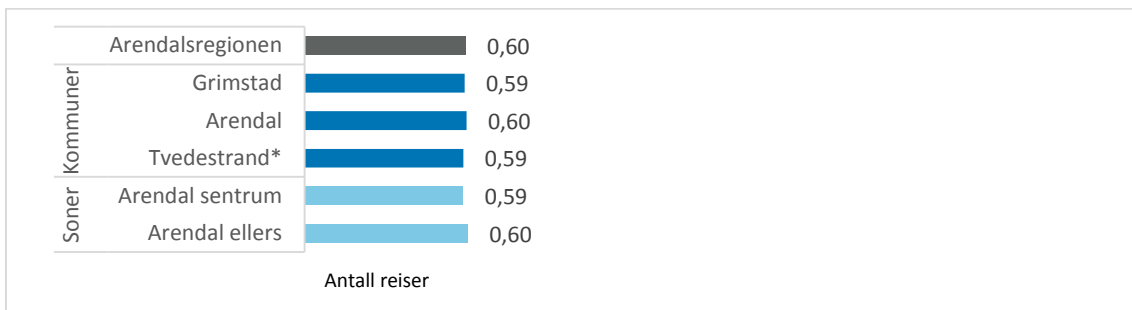


Figur 6.3: Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Arendalsregionen. RVU 2013/14.

6.2 Arbeidsreiser

32 % gjennomfører minst én arbeidsreise i løpet av en dag

32 % av befolkningen i Arendalsregionen gjør minst én arbeidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,60 arbeidsreiser per dag. Tallet inkluderer både de yrkesaktive og de ikke-yrkesaktive, samt både hverdager og helgedager. Det er en større andel arbeidsreiser blant menn, personer i alderen 18 til 66 år, personer med høyere utdanning og med høyere inntekt.



Figur 6.4: Gjennomsnittlig antall arbeidsreiser per person per dag. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Arbeidsreisen er på 16 kilometer i snitt

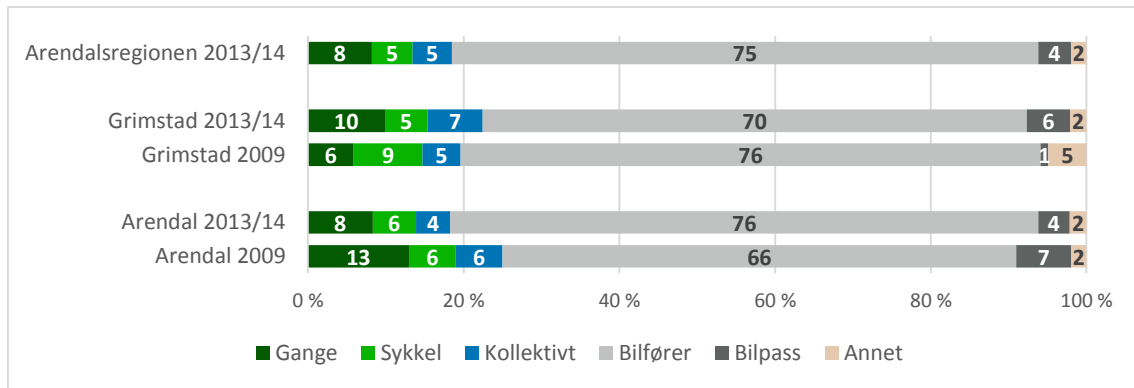
24 % av arbeidsreisene i Arendalsregionen er på under 3 kilometer, mens 23 % er på 20 kilometer eller mer. En gjennomsnittlig arbeidsreise er på 16,2 kilometer, og tar 23 minutter.

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

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller lengre	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall arb.reiser (uvektet N)
Arendalsregionen	6 %	18 %	12 %	18 %	22 %	23 %	16	23	845

De fleste arbeidsreisene gjennomføres med bil

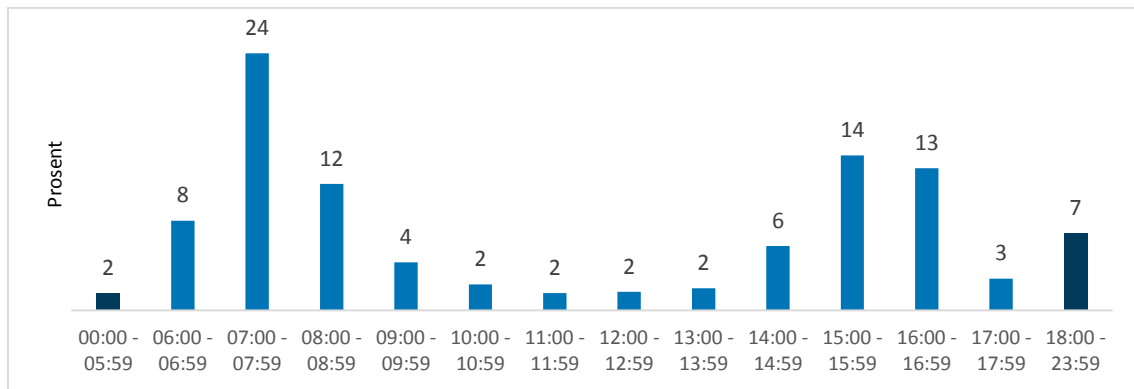
I Arendalsregionen gjennomføres 8 % av arbeidsreisene til fots, 5 % sykler og 5 % reiser med kollektivtransport. 75 % kjører bil, og 4 % sitter på med andre. Tallene for kommunene Grimstad og Arendal viser at det har vært en liten økning i andel arbeidsreiser som skjer som bilfører fra 2009 til 2013/14, samtidig med en nedgang i bilpassasjerandelen og alle de miljøvennlige transportformene.



Figur 6.5: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. RVU 2009-2013/14.

Størstedelen av arbeidsreisene foregår i rushtiden

44 % av arbeidsreisene starter mellom klokken 06.00 og 08.59, og 27 % starter mellom klokken 15.00 og 16.59.

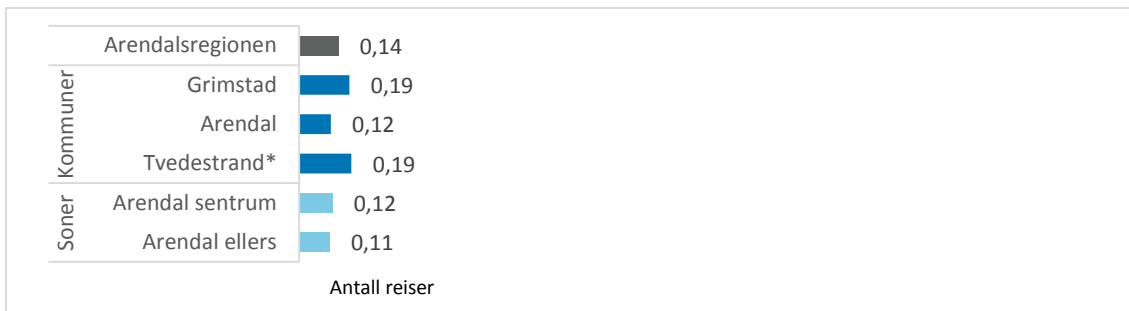


Figur 6.6: Fordeling av reiser over døgnet for arbeidsreiser. Arendalsregionen. RVU 2013/14.

6.3 Skolereiser

7 % gjennomfører minst én skolereise i løpet av en dag

7 % av befolkningen i Arendalsregionen gjør minst én skolereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,14 skolereiser i løpet av en dag. Dette gjelder skolereiser blant barn som er 13 år og eldre. Det foretas flest skolereiser blant befolkningen kommunene Grimstad og Tvedestrand. Det er en større andel skolereiser blant personer i alderen 13-24 år, blant personer med lavere utdanningsnivå, og blant personer med lavere inntekt.



Figur 6.7: Gjennomsnittlig antall skolereiser per person per dag. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Skolereisen er på 7 kilometer i snitt

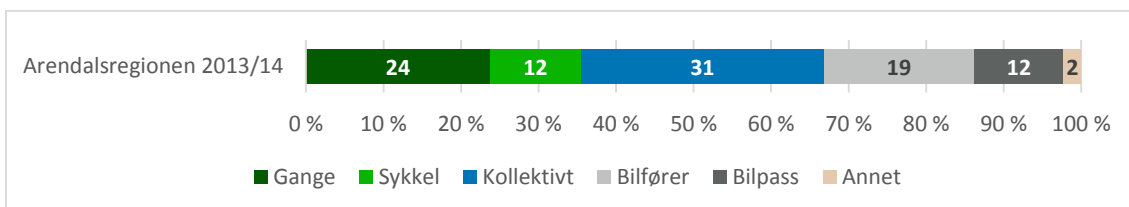
41 % av skolereisene i Arendalsregionen er på under 3 kilometer, mens 11 % er på 20 kilometer eller mer. En gjennomsnittlig skolereise er på 6,8 kilometer, og tar 15 minutter.

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

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller lengre	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall skolereiser (uvektet N)
Arendalsregionen 2013/14	9 %	32 %	22 %	18 %	9 %	11 %	6,8	15	143

1 av 4 skolereiser gjennomføres til fots

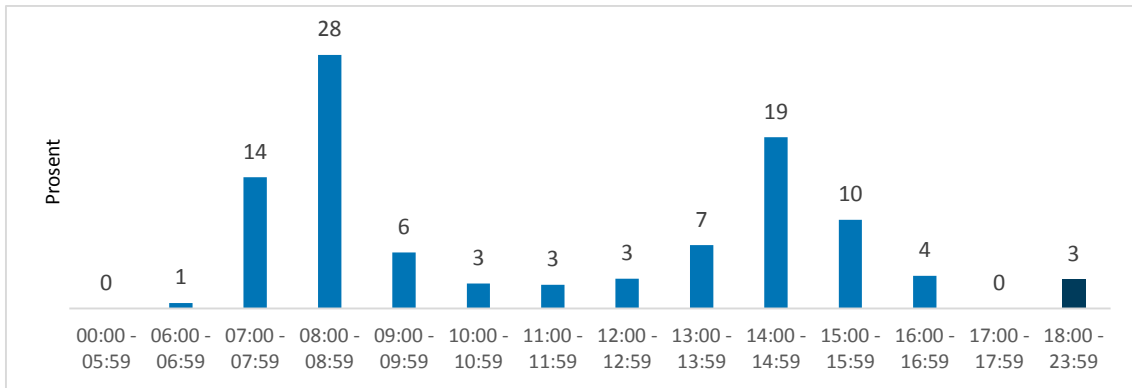
24 % av skolereisene skjer til fots. 12 % sykler, 31 % reiser med kollektivtransport, 19 % kjører bil, og 12 % sitter på med andre. Antall skolereiser er imidlertid svært lavt, og tallene må derfor tolkes med stor varsomhet.



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

De fleste skolereisene foregår i tidsrommene 07-09 og 14-15

42 % av skolereisene starter mellom klokken 07.00 og 08.59, og 29 % starter mellom klokken 14.00 og 15.59.



Figur 6.9: Fordeling av reiser over døgnet for skolereiser. Arendalsregionen. RVU 2013/14.

6.4 Tjenestereiser

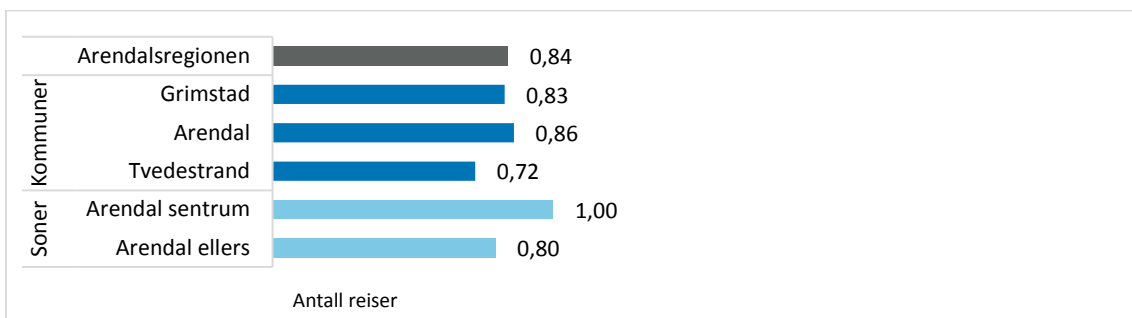
3 % gjennomfører minst én tjenestereise i løpet av en dag

3 % av befolkningen i Arendalsregionen gjør minst én tjenestereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,05 tjenestereiser i løpet av en dag. Det er kun registrert rundt 90 tjenestereiser i hele Arendalsregionen, og dette er for få til å fordele de på transportmiddel m.m.

6.5 Handle- og servicereiser

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

39 % av befolkningen i Arendalsregionen gjør minst én handle-/servicereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,84 slike reiser i løpet av dagen. Det foretas flest handle- og servicereiser blant befolkningen i Arendal sentrum (1,0), og færrest blant befolkningen i Tvedestrand (0,72). Det er en større andel handle- og servicereiser blant personer i alderen 45 år og eldre, og blant personer med førerkort og/eller bil.



Figur 6.10: Gjennomsnittlig antall handle-/servicereiser per person per dag. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Handle-/servicereisene er på 8 kilometer i snitt

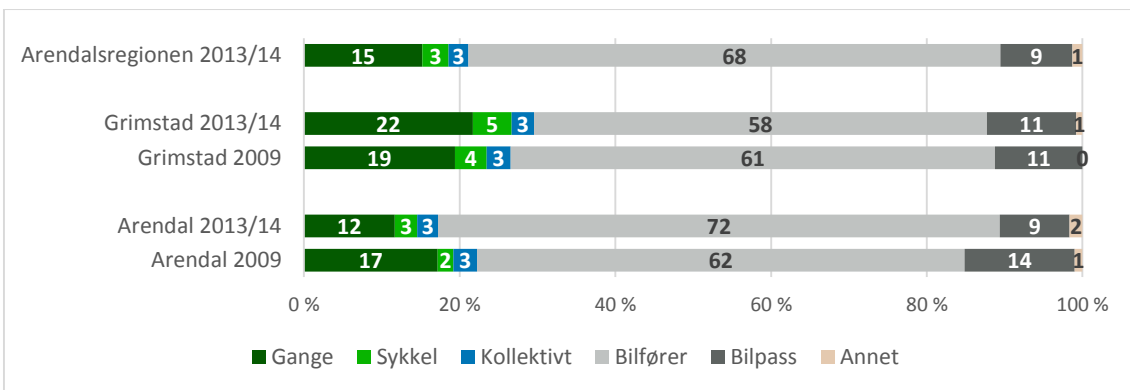
42 % av handle-/servicereisene i Arendalsregionen 2013/14 er på under 3 kilometer, mens 9 % er på 20 kilometer eller mer. En gjennomsnittlig handle-/servicereise er på 8,2 kilometer, og tar 13 minutter.

Tabell 6.3: Reiselengde per reise for handle-/servicereiser, Arendalsregionen. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller lengre	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall handle- og service reiser (uvektet N)
Arendalsregionen 2013/14	16 %	26 %	20 %	18 %	11 %	9 %	8,2	13	1 285

De fleste handle- og servicereisene gjennomføres med bil

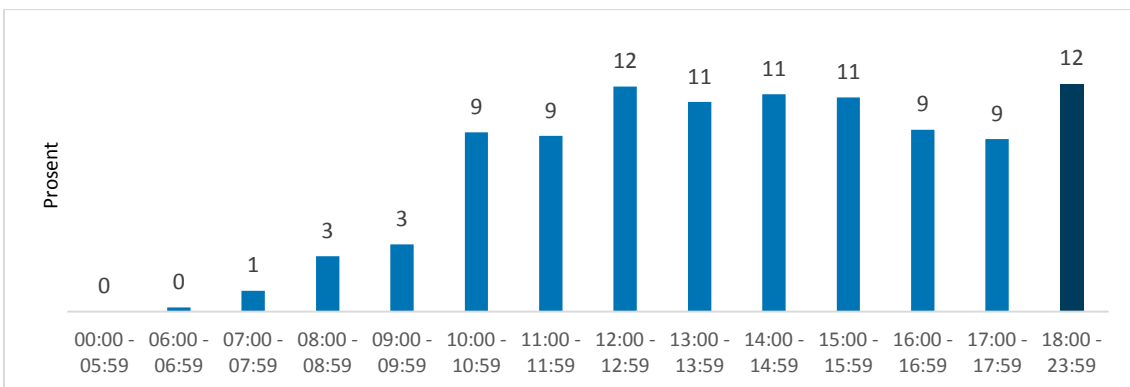
15 % av handle- og servicereisene i Arendalsregionen skjer til fots, 3 % foretas med sykkel og 3 % med kollektivtransport. 68 % reiser som bilfører, og 9 % sitter på med andre. Fra 2009 til 2013/14 har det vært en liten økning i andel handle-/servicereiser som skjer som bilfører i Arendal kommune, og en liten nedgang i Grimstad.



Figur 6.11: Transportmiddelfordeling på handle-/servicereiser. RVU 2009-2013/14. (Kommuner som ikke vises i figuren har for få reiser)

12 % av handle- og servicereisene foregår etter kl. 18.00

Handle- og servicereisene foregår stort sett fra klokken 10.00, og spres utover døgnet.

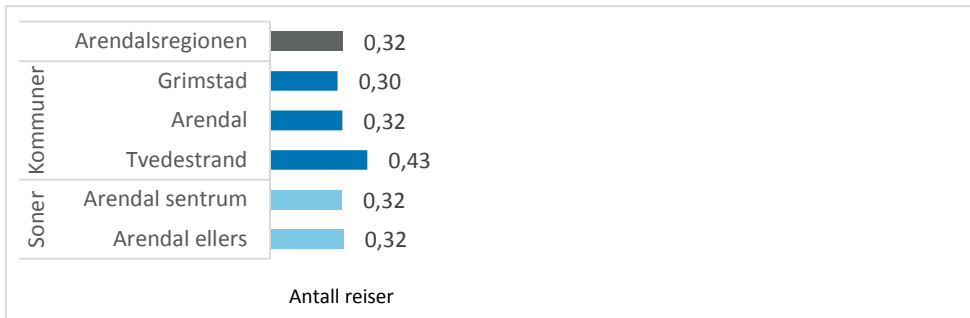


Figur 6.12: Fordeling av reiser over døgnet for handle-/servicereiser. Arendalsregionen. RVU 2013/14.

6.6 Følge- og omsorgsreiser

14 % gjennomfører minst én følge- og omsorgsreise i løpet av en dag

14 % av befolkningen i Arendalsregionen gjennomfører minst én følge- og omsorgsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,32 slike reiser i løpet av dagen. Det foretas flest følge- og omsorgsreiser blant befolkningen i Tvedestrand, og færrest blant befolkningen i Grimstad. Det er en større andel følge- og omsorgsreiser blant personer i alderen 25-44 år, blant de med barn, blant yrkesaktive, og blant personer med høyere inntekt.



Figur 6.13: Gjennomsnittlig antall følge-/omsorgsreiser per person per dag. RVU 2013/14.
*Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Følge-/omsorgsreisen er på 11 kilometer i snitt

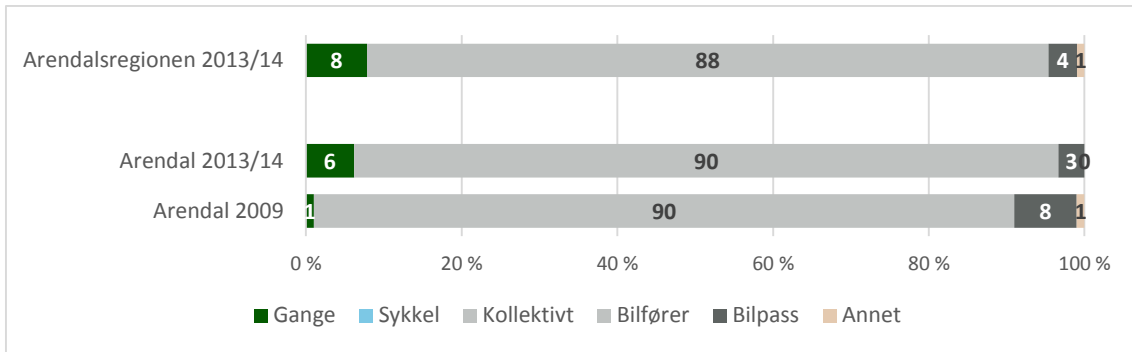
49 % av følge-/omsorgsreisene i Arendalsregionen er på under 3 kilometer, mens 4 % er på 20 kilometer eller mer. En gjennomsnittlig følge-/omsorgsreise er på 10,9 kilometer, og tar 16 minutter.

Tabell 6.4: Reiselengde per reise følge-/omsorgsreiser, Arendalsregionen. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller lengre	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall omsorgsreiser (uvektet N)
Arendalsregionen	16 %	33 %	31 %	8 %	8 %	4 %	10,9	16	453

De aller fleste følge- og omsorgsreisene gjennomføres med bil

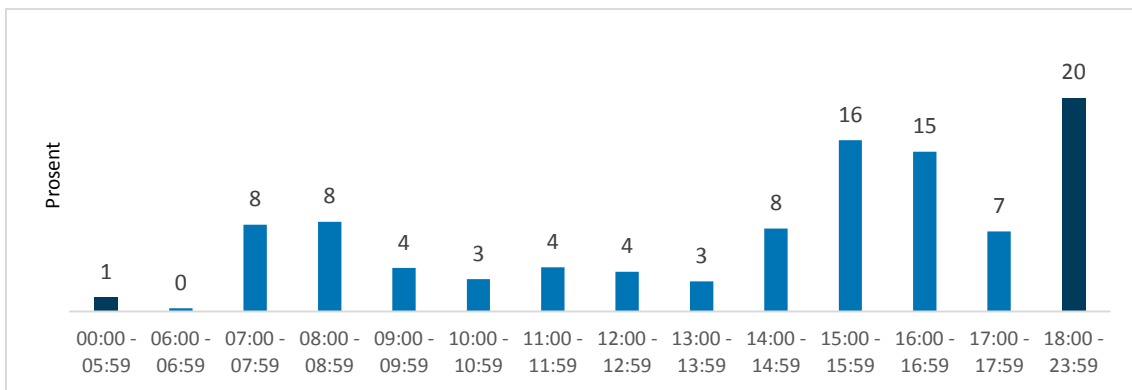
8 % av følge- og omsorgsreisene skjer til fots, 88 % gjennomføres som bilfører, og 4 % som bilpassasjer. I Arendal kommune har det vært en økning i andelen av følge-/omsorgsreisene som skjer med gange, og en nedgang i reiser som bilpassasjer fra 2009 til 2013/14.



Figur 6.14: Transportmiddelfordeling på følge-/omsorgsreiser. RVU 2009-2013/14. (Kommuner som ikke vises i figuren har for få reiser).

Halvparten av følge- og omsorgsreisene foregår etter kl. 15.00

Følge- og omsorgsreisene har et tyngdepunkt etter klokken 15.00.

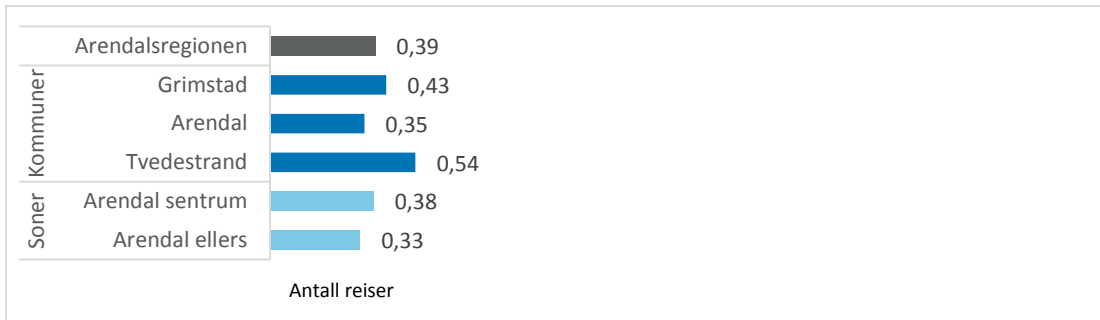


Figur 6.15: Fordeling av reiser over døgnet for følge-/omsorgsreiser. Arendalsregionen. RVU 2013/14.

6.7 Besøksreiser

21 % gjennomfører minst én besøksreise i løpet av en dag

21 % av befolkningen i Arendalsregionen gjør minst én besøksreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,39 slike reiser i løpet av dagen. Det foretas flest besøksreiser blant befolkningen i Tvedestrand kommune, og færrest blant befolkningen i Arendal utenfor sentrum. Det er en større andel besøksreiser blant personer i alderen under 45 år og over 66 år, blant personer med lav utdanning og lav inntekt, og blant personer uten tilgang til førerkort og bil.



Figur 6.16: Gjennomsnittlig antall besøksreiser per person per dag. RVU 2013/14. *Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Besøksreisen er på 22 kilometer i snitt

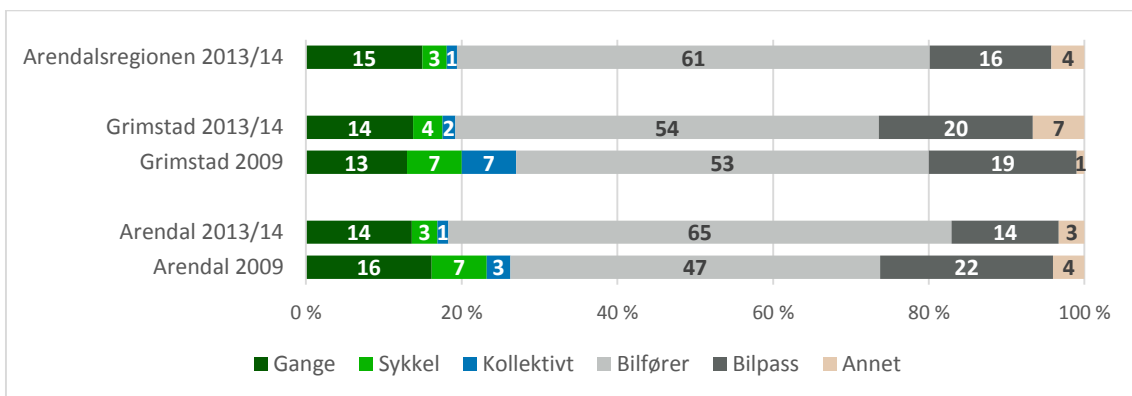
22 % av besøksreisene i Arendalsregionen er på under 3 kilometer, mens 15 % er på 20 kilometer eller mer. En gjennomsnittlig besøksreise er på 21,7 kilometer, og tar 26 minutter.

Tabell 6.5: Reiselengde per reise for besøksreiser, Arendalsregionen. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller lengre	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall besøksreiser (uvektet N)
Arendalsregionen	11 %	21 %	16 %	19 %	18 %	15 %	21,7	26	502

De fleste besøksreisene gjennomføres med bil

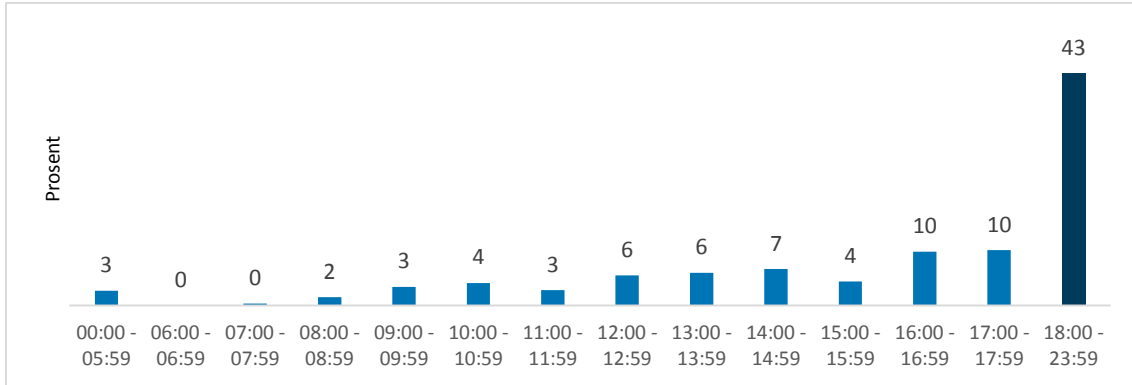
I Arendalsregionen skjer 15 % av besøksreisene til fots, 3 % med sykkel, 1 % med kollektivtransport, 61 % som bilfører, og 16 % sitter på med andre. Fra 2009 til 2013/14 har det vært en nedgang i kollektivandelen på besøksreiser i Grimstad, og en nedgang i bilpassasjerreiser i Arendal.



Figur 6.17: Transportmiddelfordeling på besøksreiser. RVU 2009-2013/14. (Kommuner som ikke vises i figuren har for få reiser).

Besøksreisene foregår stort sett på ettermiddagen og kvelden

Besøksreisene i Arendalsregionen foregår stort sett på ettermiddag/kveld, og hele 43 % av reisene starter mellom klokken 18.00 og 23.59.

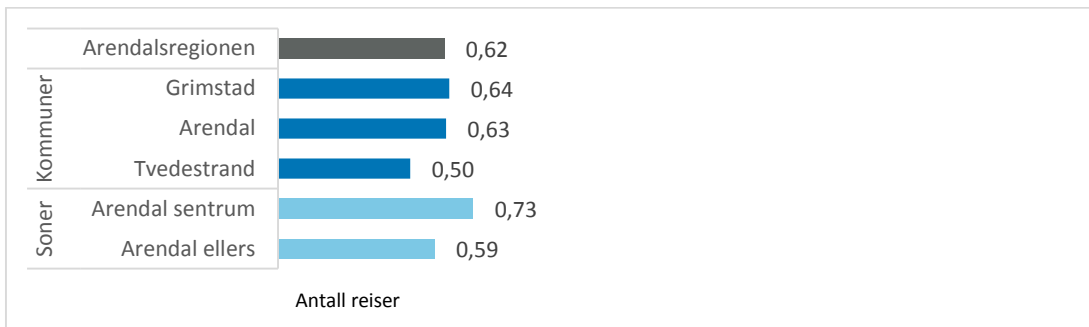


Figur 6.18: Fordeling av reiser over døgnet for besøksreiser. Arendalsregionen. RVU 2013/14.

6.8 Øvrige fritidsreiser

34 % gjennomfører minst én fritidsreise i løpet av en dag

34 % av befolkningen i Arendalsregionen gjør minst én øvrig fritidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,62 slike reiser i løpet av dagen. Det foretas flest øvrige fritidsreiser blant befolkningen i Arendal sentrum, og færrest blant befolkningen i Tvedestrand kommune. Det er en større andel øvrige fritidsreiser blant personer i alderen 13-18 år og 67 år og eldre, og blant ikke-yrkesaktive.



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

*Det er få respondenter som står bak tallene for Tvedestrand 2013/14.

Fritidsreisen er på 17 kilometer i snitt

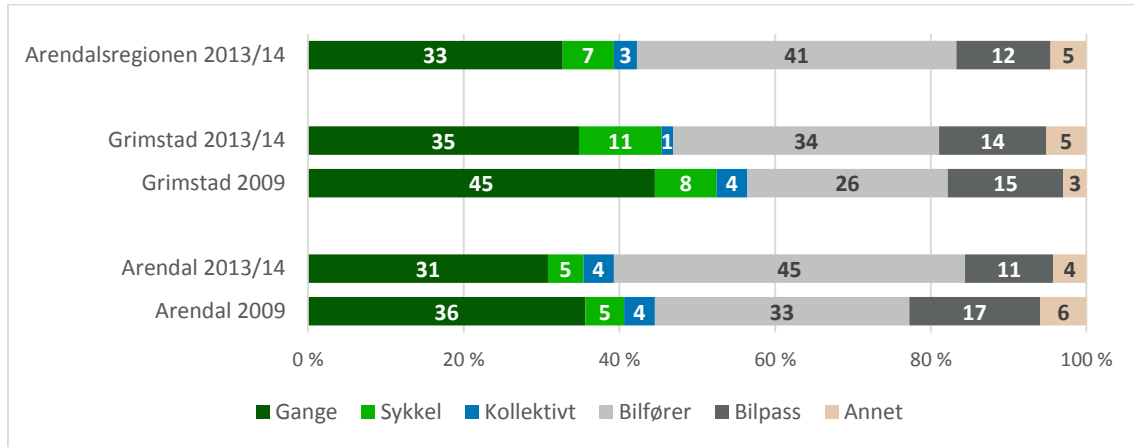
31 % av de øvrige fritidsreisene i Arendalsregionen er på under 3 kilometer, mens 15 % er på 20 kilometer eller mer. En gjennomsnittlig fritidsreise er på 16,8 kilometer, og tar 36 minutter.

Tabell 6.6: Reiselengde per reise for øvrige fritidsreiser, Arendalsregionen. RVU 2013/14.

	Mindre enn 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller lengre	Gj.snittlig reiselengde (km)	Gj.snittlig reisetid (min)	Antall fritidsreiser (uvektet N)
Arendalsregionen	6 %	25 %	19 %	19 %	15 %	15 %	16,8	36	863

1 av 3 fritidsreiser gjennomføres til fots

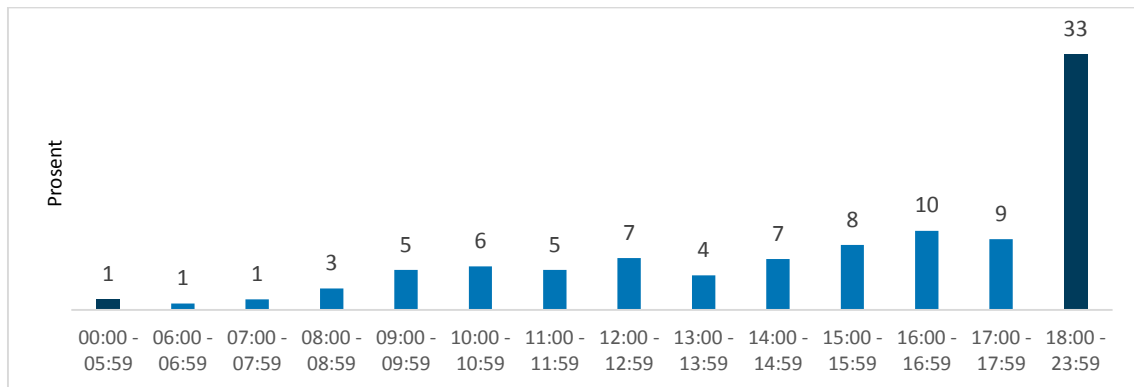
I Arendalsregionen foretas 33 % av de øvrige fritidsreisene til fots, 7 % med sykkel, 3 % med kollektivtransport, 41 % som bilførere, og 12 % sitter på med andre. I Arendal og Grimstad har det vært en nedgang i gangandel, og en økning i bilandel på slike reiser.



Figur 6.20: Transportmiddelfordeling på øvrige fritidsreiser. RVU 2009-2013/14. (Kommuner som ikke vises i figuren har for få reiser).

Fritidsreisene foregår stort sett på ettermiddagen og kvelden

De øvrige fritidsreisene i Arendalsregionen foregår stort sett på ettermiddag/kveld, og 33 % av reisene starter mellom klokken 18.00 og 23.59.



Figur 6.21: Fordeling av reiser over døgnet for øvrige fritidsreiser. Arendalsregionen. RVU 2013/14.



Referanseliste

Brechan og Vågane 2012:

Reisevaneundersøkelse for Agderbyen 2009. TØI-rapport 1214/2012

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hjorthol, Randi, Øystein Engebretsen og Tanu Priya Uteng 2014

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

Stangeby, Ingunn 2000

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



Urbanet Analyse
EJET AV ASPLAN VIAK

Urbanet Analyse AS
Kongens gate 1, 0153 Oslo

Tlf: [+47] 96 200 700
urbanet@urbanet.no

