

Rapport

130/2020

Ingunn Opheim Ellis
Katrine N. Kjørstad

Reisevaner i Buskerudbyen 2018

sammenlignet med tidligere år og med andre byområder



Foto: Buskerudbyen

Forord

Det har vært gjennomført reisevaneundersøkelser i Norge hvert fjerde år siden 1991. Her spørres befolkningen over 13 år om sine reiser på en konkret dag, hvor en rekke egenskaper ved reisen og de som reiser også kartlegges. Den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen ble gjennomført i 2018. På samme måte som i 2005, 2009 og 2013/14 ble det trukket et omfattende tilleggsutvalg i Buskerudbyen.

Av Buskerudby-sekretariatet har Urbanet Analyse fått i oppdrag å gjøre en analyse av reisevaner og tilgangen til transportressurser til befolkningen i Buskerudbyen, dvs. kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier. Resultater fra 2018 sammenlignes med tilsvarende resultater fra RVU 2005, 2009 og 2013/14. I tillegg sammenlignes resultater fra Buskerudbyen med andre større byområder i Norge.

Fra Urbanet Analyse har Ingunn Opheim Ellis vært prosjektleder og Katrine Kjørstad har vært kvalitetssikrer. Gunnar Berglund fra Asplan Viak har bidratt med kartillustrasjoner.

Alle vurderinger og anbefalinger i rapporten er gjort av Urbanet Analyse, som også står ansvarlig for eventuelle feil og mangler ved dokumentet.

Oslo, januar 2020

Bård Norheim
Daglig leder, Urbanet Analyse

Innhold

Hovedfunn	i
Tilgang til transportressurser	i
Reiseomfang og transportmiddelbruk	ii
Reiseformål	iv
1 Innledning og metode.....	1
1.1 Formål med rapporten	1
1.2 RVU 2018: Opplegg for datainnsamling	1
1.3 Geografisk inndeling av Buskerudbyen	4
1.4 Buskerudbyen sammenlignet med andre større byområder	6
2 Tilgang til transportressurser	7
2.1 Andel med førerkort for bil	7
2.2 Befolkningens tilgang til bil.....	9
2.3 Parkeringsforhold ved arbeidssted.....	13
2.4 Tilgang til kollektivtransport.....	14
2.5 Tilgang til sykkel.....	19
3 Reiseomfang og reisemønster.....	21
3.1 Reiseomfang og på daglige reiser	21
3.2 Hvor går reisene?	25
4 Transportmiddelbruk.....	26
4.1 Transportmiddelfordeling	26
4.2 Reiselengde for ulike transportmidler	33
4.3 Transportmiddelfordeling etter målpunkt for reisen	34
4.4 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler	35
4.5 Spørsmål om sykling	38
5 Reiseformål og transportmiddelbruk.....	40
5.1 Oversikt over reiseformål	40
5.2 Nærmere om transportmiddelbruk på ulike reiseformål	42

Hovedfunn

Det har vært gjennomført reisevaneundersøkelser i Norge hvert fjerde år siden 1991. Her spørres befolkningen over 13 år om sine reiser på en konkret dag, hvor en rekke egenskaper ved reisen og de som reiser også kartlegges. Den siste nasjonale reisevaneundersøkelsen ble gjennomført i 2018. Her ble det trukket et omfattende tilleggsutvalg i Buskerudbyen, på samme måte som i for tidligere reisevaneundersøkelser (RVU 2005-2014).

I denne rapporten brukes dette datamaterialet til å beskrive reisevaner og tilgangen til transportressurser til befolkningen i Buskerudbyen, dvs. kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier.

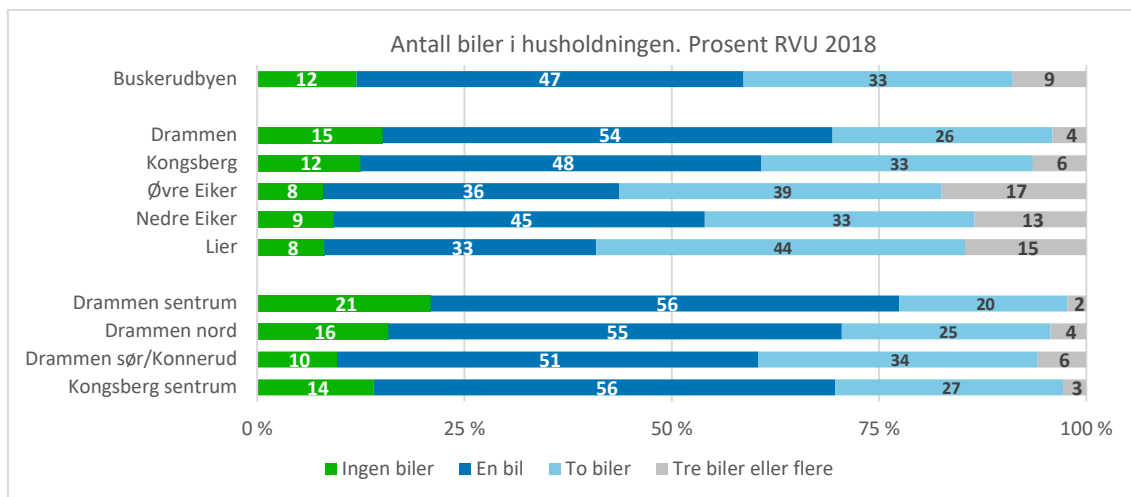
Tilgang til transportressurser

Bil- og førerkortandelen har gått ned siden 2014

Prosentandelen med førerkort for bil er lavere i 2018 enn for fire år siden. I 2018 svarte 88 prosent av den voksne befolkningen (18 år og eldre) i Buskerudbyen at de har førerkort for bil, mot 92 prosent i 2013/14, dvs. en nedgang på 4 prosentpoeng. Sammenlignet med andre større byområder i Norge er førerkortandelen i Buskerudbyen lavere enn for flere av de større byområdene. Kun i Oslo/Akershus og Bergensregionen er det noe færre som har førerkort for bil enn i Buskerudbyen. Forskjellene er imidlertid små.

Det er også en lavere prosentandel av befolkningen som har tilgang til bil i 2018 enn tidligere. I 2018 svarte 12 prosent av befolkningen i Buskerudbyen at de bor i en husstand uten tilgang til bil, mot 8 prosent i 2013/14. Tilgangen til bil i Buskerudbyen er på samme nivå som på Nord-Jæren og Kristiansandsområdet. I Oslo/Akershus, Bergensregionen og Trondheimsområdet er det færre med tilgang til bil enn i Buskerudbyen, mens det er flere i Grenland og Nedre Glomma. 9 prosent av de som eier bil i Buskerudbyen eier en elbil, og andelen bileiere som eier elbil er lavere i Buskerudbyen enn i de andre større byområdene.

Andelen med førerkort og tilgang til bil er lavere i sentrumsnære områder enn i områder utenfor sentrum. For eksempel bor 21 prosent av befolkningen i Drammen sentrum i en husholdning uten tilgang til bil, mot 8 prosent i Øvre Eiker og Lier.



Figur S1: Prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to eller tre biler eller flere, i ulike områder i Buskerudbyen RVU 2018.

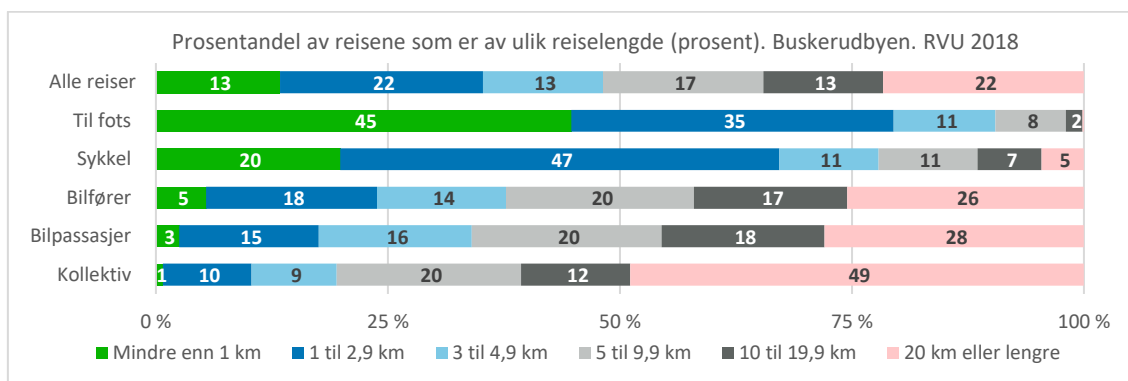
Halvparten av de som jobber i Drammen sentrum har gratis p-plass

77 prosent av de yrkesaktive i Buskerudbyen har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Kun Grenland har en høyere andel av yrkesaktive med gratis p-plass hos arbeidsgiver. Hvor arbeidsplassen er lokalisert har stor betydning for om man har gratis tilgang til parkering eller ikke. Om lag halvparten av de som har arbeidsplass i Drammen sentrum har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mot 95 prosent i Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier.

Reiseomfang og transportmiddelbruk

1/3 av reisene i Buskerudbyen er korte reiser

De aller fleste daglige reiser til befolkningen i Buskerudbyen er korte: 13 prosent av reisene er under en kilometer og ytterligere 22 prosent er under 3 kilometer. 80 prosent av gangturene og nesten 70 prosent av sykkelturene er under 3 kilometer. Men også 23 prosent av bilførerturene er under 3 kilometer. Andelen korte reiser er noe høyere i Drammen kommune og i Kongsberg kommune enn i de øvrige kommunene i Buskerudbyen, og er en god del høyere i sentrum enn i resten av kommunen.



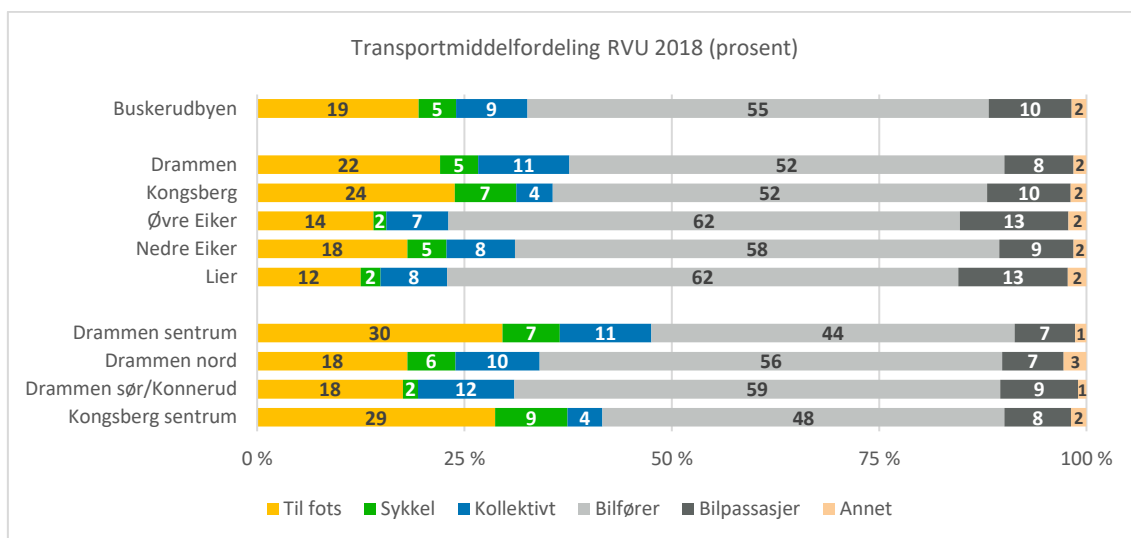
Figur S2: Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde, totalt og etter hovedtransportmiddel. Hele Buskerudbyen. RVU 2018.

Halvparten av reisene til befolkningen i Drammen sentrum er bilreiser

19 prosent av de daglige reisene til befolkningen i Buskerudbyen er gangturer, 5 prosent er sykkelreiser og 9 prosent er kollektivreiser. 55 prosent av reisene er bilturer og 10 prosent er reiser som bilpassasjer. 2 prosent er andre typer reiser, som f.eks flyturer og MC-turer.

Buskerudbyen er blant byområdene med høyest bilandel. Både Oslo/Akershus, Bergensregionen og Nord-Jæren har lavere bilandel og høyere gang-, sykkel- og kollektivandel enn Buskerudbyen, mens Grenland har lavere. Transportmiddelfordelingen i Buskerudbyen har vært relativt stabil siden 2009.

Andelen av reisene som foretas med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektivtransport) er høyest blant bosatte i Drammen kommune og Kongsberg kommune, og høyere i sentrum av disse kommunene enn i resten av kommunen. Om lag halvparten av reisene som foretas av befolkningen i Drammen sentrum er med miljøvennlige transportmidler.



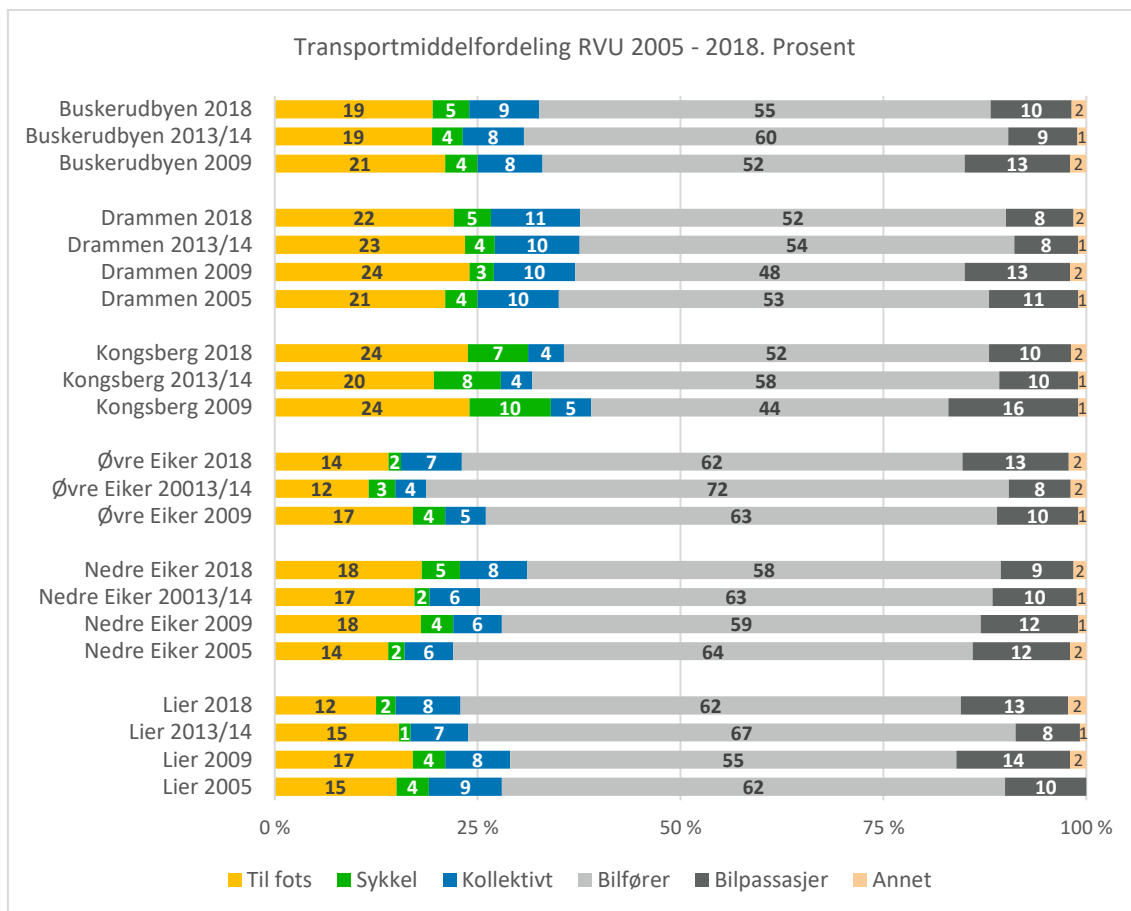
Figur S3: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike områder i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018.

Transportmiddelfordelingen er relativt stabil, men svinger noe fra år til år

Figuren under viser transportmiddelfordeling i Buskerudbyen fra 2009 – 2018.

Hovedmønsteret er at transportmiddelfordelingen har vært relativt stabil i perioden, men med noen svingninger fra år til år.

Gangandelen har variert rundt 20 prosent, sykkelandelen varierer rundt 4-5 prosent, og kollektivandelen ligger rundt 8-9 prosent. De observerte svingningene fra år til år er innenfor forventet usikkerhetsmargin. Bilførerandelen svinger også fra år til år. Bilandelen økte fra 52 prosent i 2009 til 60 prosent i 2014, men gikk i 2018 ned til 55 prosent. I samme perioden har bilpassasjerandelen gått ned fra 13 prosent i 2009 til 10 prosent i 2018. Svingningene er større enn den forventede usikkerhetsmarginen, men det er uklart hva som kan forårsake disse endringene.



Figur S4: Utvikling i transportmiddelfordeling i Buskerudbyen og i ulike kommuner i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier.

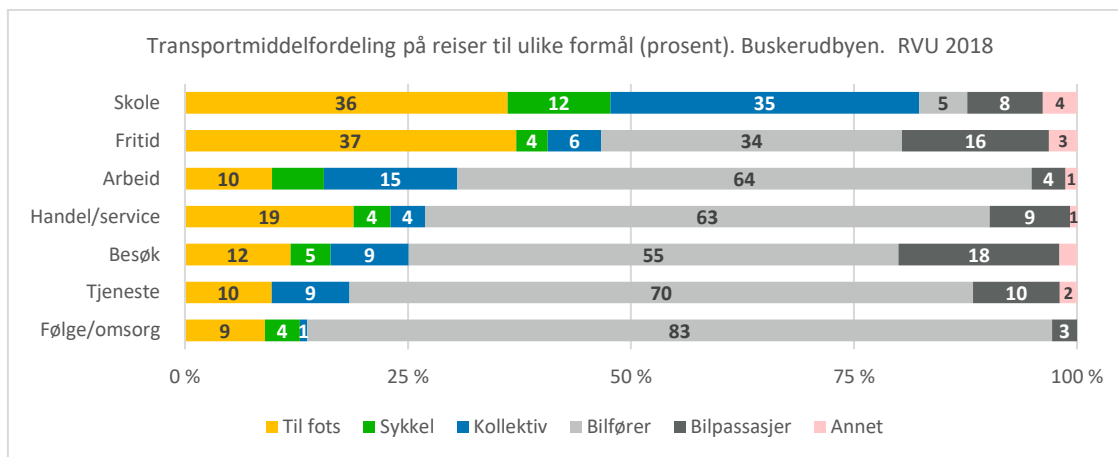
Reiseformål

1 av 4 av de daglige reisene i Buskerudbyen er en handle-/servicereise

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene i Buskerudbyen, med 26 prosent. Deretter følger fritidsreiser (22 prosent) og arbeidsreiser (21 prosent). 11 prosent av reisene er følge- og omsorgsreiser og 10 prosent er besøksreiser. Fordelingen mellom reiseformålene er svært lik i de forskjellige områdene i Buskerudbyen og mellom Buskerudbyen og andre byområder.

Høy gangandel på skolereiser og fritidsreiser, høy bilandel på følge- og omsorgsreiser

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål. 83 prosent av alle følge- og omsorgsreisene i Buskerudbyen er bilførerreiser. Et stort flertall av arbeidsreisene, handle-/servicereisene og tjenestereisene foregår også med bil. Skolereiser har lavest bilandel og høyest kollektivandel, mens fritidsreiser har høyest gangandel. Gangandelen er også høy på skolereiser.



Figur S5: Transportmiddelfordeling fordelt etter reisemål, prosent. Hele Buskerudbyen. RVU 2018.

1 Innledning og metode

1.1 Formål med rapporten

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019 er den åttende reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge¹. De foregående undersøkelsene er gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009, 2013/14. Formålet med reisevaneundersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster, og undersøkelsen omfatter alle typer personreiser, både dagliglivets korte reiser og lengre reiser som gjennomføres sjeldnere.

I denne rapporten har vi gjort analyser av reisevaneundersøkelsen for 2018 (RVU 2018) for Buskerudbyen, dvs. kommunene Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker og Lier. På samme måte som for tidligere reisevaneundersøkelser (RVU 2005, RVU 2009 og RVU 2013/14) ble det trukket et omfattende tilleggsutvalg fra alle kommuner i Buskerudbyen i forbindelse med RVU 2018. Resultater fra 2018 sammenlignes med tilsvarende resultater 2009 og 2013/14, hentet fra Urbanet Analyse-rapport 58/2015: «Reisevaner i Buskerudbyen 2013/14»². Resultater fra Buskerudbyen sammenlignes også med andre større byområder i Norge.

1.2 RVU 2018: Opplegg for datainnsamling

Utvalg

Målgruppen for RVU er den norske befolkningen i alderen 13 år eller eldre. Det er ingen øvre aldersgrense. RVU 2016-2019 gjennomføres som en kontinuerlig reisevaneundersøkelse. Utvalget er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Epinion har hatt ansvar for datainnsamlingen, mens Transportøkonomisk institutt har vært rådgiver/kvalitetssikrer.

Utvalget består av et nasjonalt utvalg av hele landets befolkning samt regionale tilleggsutvalg i utvalgte kommuner i Norge. Det nasjonale utvalget for RVU 2018 består av 2.337 intervjuer, mens de ulike tilleggsutvalgene utgjør 37.549 intervjuer til sammen. Svarprosenten for RVU 2018 er på 13 prosent.

¹ Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor eller Epinion er ansvarlig for analysen av dataene eller tolkninger gjort her. Analysen er basert på et datasett fra 27. oktober 2019.

² Ellis, Ingunn Opheim, Miriam Søgner Haugsbø og Mats Johansson 2015: *Reisevaner i Buskerudbyen 2014/13*. Urbanet Analyse rapport 58/2015

Nytt for reisevaneundersøkelsen i 2016–2019 er at nettutvalget også inkluderer personer uten påført telefonnummer. Dette fordi det er mulig å gjennomføre undersøkelsen via internett. For tidligere RVU-er var utvalget begrenset til personer det var mulig å finne et telefonnummer til, da undersøkelsen ble gjennomført ved telefonintervju. Nærmere informasjon om RVU 2016-2019 kan finnes i Dokumentasjonsrapport. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019 (Epinion 2019).³

Hva er en reise?

Begrepet daglige reiser dekker alle reiser en person har foretatt i løpet av en konkret dag, både korte daglige reiser og lengre reiser som foretas sjelden. Med lange reiser menes alle reiser som er 10 mil eller lengre, samt alle reiser til/fra utlandet, uavhengig av reiselengde. I kartleggingen av daglige reiser vil innslaget av lange reiser være lite. For å få mer informasjon om lange reiser, er det foretatt en egen registrering av alle reiser innenlands som er 100 km eller lenger, samt alle reiser til/fra utlandet som er gjennomført siste måned. Disse er ikke analysert i dette prosjektet.

Reisene avgrenses og defineres ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, avsluttes reisen. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet på foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. Denne måten å registrere reiser og reisemål på fører til en viss underrepresentasjon av arbeidsreiser og en viss overrepresentasjon av innkjøps- og omsorgsreiser, siden disse ofte gjennomføres i forbindelse med en reise til eller fra arbeid.



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

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

Figur 1.1: Eksempel på reiseaktivitet og hvordan dette er registrert i RVU. Kilde: Epinion 2019.

Vekting

Fordi datamaterialet består av et nasjonalt utvalg supplert med regionale tilleggsutvalg, må det vektas for å korrigere for ulik trekkssannsynlighet i ulike områder. I tillegg er datamaterialet vektet etter sesong, alder og ukedag. Det kan derfor være store forskjeller mellom antall respondenter når utvalget vektas sammenlignet med et uvektet utvalg.

³ Epinion 2019: Dokumentasjonsrapport: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019

Datafilene er primært vektet for å kunne gjøre analyser på aggregert nasjonalt nivå, og ikke for analyser av byer eller regioner. I denne analysen er det likevel benyttet den nasjonale vekten, da det innenfor prosjektets rammer ikke var rom for å utarbeide en egen lokal vekt. Siden den medfølgende vekten er beregnet med nasjonal representativitet i tankene, kan det være skjevheter innad i den enkelte kommune som det ikke justeres for. Dette kan for eksempel være at bosatte i sentrumsområder i større grad svarer enn bosatte utenfor sentrum, eller at de som svarer i sentrum er yngre enn det befolkningsgrunnlaget skulle tilsi. Slike lokale skjevheter kan skape skjevheter i de reisevanene som rapporteres, og korrigeres ikke gjennom den nasjonale vekten.

Utfordringer med RVU-data 2018: registrert færre reiser per person enn tidligere

I RVU 2016-2019 er det iverksatt en rekke endringer sammenlignet med tidligere RVUer. Blant annet ble datainnsamlingen gjennomført som en kombinasjon av telefonintervju og web-undersøkelser. Tidligere har man kun gjennomført telefonintervju, med unntak av RVU 1985 hvor man gjennomførte personlige intervju.

Alle personene som er trukket ut til å delta i undersøkelse får først tilsendt et brev med en kort orientering. Brevet beskriver kort formålet med undersøkelsen, og en oppgitt dato for rapportering av reiser (dvs. registreringsdagen). Brevet inneholder en internett-lenke til undersøkelsen. De som ikke besvarer undersøkelsen på internett, vil etter en stund bli oppringt og spurt om de heller vil gjennomføre undersøkelsen per telefon. Om lag halvparten av respondentene svarte via internett og halvparten via telefon.

Å gjennomføre intervju på web har mange fordeler, men kan også ha noen uforutsette utfordringer, når respondenter må besvare undersøkelsen uten en intervjuer som veileder dem gjennom intervjuet. Muligheten for å svare på undersøkelsen på internett har ført til at datagrunnlaget har noen utfordringer når det gjelder registrering av antall reiser. I 2018 var det registrert 2,79 reiser i snitt per person per dag, mot 3,26 i 2013/14. Det er blant annet observert et høyere antall reiser som starter og slutter på samme adresse enn tidligere, noe som indikerer at en del har misforstått definisjonen av en reise, og ikke har skilt mellom tur- og returreisen. Samtidig er det tegn som tyder på at noen respondenter har unnlatt å rapportere visse reiser, muligens for å komme seg raskere gjennom undersøkelsen (Epinion 2019)⁴.

Samtidig med at antall reiser er lavere i 2018 enn i tidligere år, har den gjennomsnittlige lengden per reise økt fra 14,5 kilometer i 2013/14 til 19,1 kilometer i 2018, en økning som er vesentlig høyere enn tidligere års økning i reiselengde. Dette er også med på å underbygge hypotesen om at noen av de som har svart ikke har skilt på tur- og returreisen. Dermed blir en registrert reise dobbelt så lang som de to reisene hver for seg ville ha vært. Samtidig er det en hypotese om at det er en underrepresentasjon av korte reiser, fordi noen har unnlatt å rapportere visse reiser (særlig korte veldig lokale reiser), muligens for å komme seg raskere gjennom undersøkelsen. Dette gjør det vanskelig å sammenligne utvikling i reiseomfang og reiselengde over tid.

⁴ Epinion 2019: Dokumentasjonsrapport: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019

1.3 Geografisk inndeling av Buskerudbyen

I denne rapporten presenteres nøkkeltall for Buskerudbyen, og ulike områder innenfor dette byområdet. Når vi har delt Buskerudbyen inn i ulike områder har vi i hovedsak forholdt oss til kommunegrensene, mens Drammen og Kongsberg er delt inn i mindre soner. Sonene er inndelt slik at det i hver sone er minst 200 intervjuer.

Tabellen under viser inndelingen av Buskerudbyen, samt antall respondenter i hver sone.⁵ Soneinndelingen er identisk med tidligere inndelinger, med unntak av at Drammen sør/Konnerud er slått sammen til en sone grunnet få intervjuer. Kongsberg kommune er delt inn i en sentrumssone og en sone utenfor sentrum. Antall svar utenfor sentrum imidlertid for lite til at vi har funnet det hensiktsmessig å vise resultater for denne sonen. I RVU 2005 ble det også gjennomført tilleggsutvalg for Buskerudbyen, men hvor Kongsberg kommune og Øvre Eiker kommune ikke i Buskerudbyen. Vi utelater derfor RVU 2005 når vi sammenligner resultater fra hele Buskerudbyen over tid, og viser kun kommunevise resultater for de tre kommunene Drammen Nedre Eiker og Lier.

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

Sone	Antall svar i RVU 2018	Antall svar i RVU 2013/14	Antall svar i RVU 2009	Antall svar i RVU 2005
Buskerudbyen	2 129	1 931	2 005	*
Drammen kommune	923	777	796	742
Kongsberg kommune	362	351	362	-
Øvre Eiker kommune	216	200	225	-
Nedre Eiker kommune	289	265	302	239
Lier kommune	339	338	320	447
Drammen sentrum	304	294	261	244
Drammen nord	266	218	207	203
Drammen Konnerud	335	113	142	155
Drammen sør		150	180	140
Kongsberg sentrum	237	218	251	-
Kongsberg utenfor sentrum	125	133	110	-

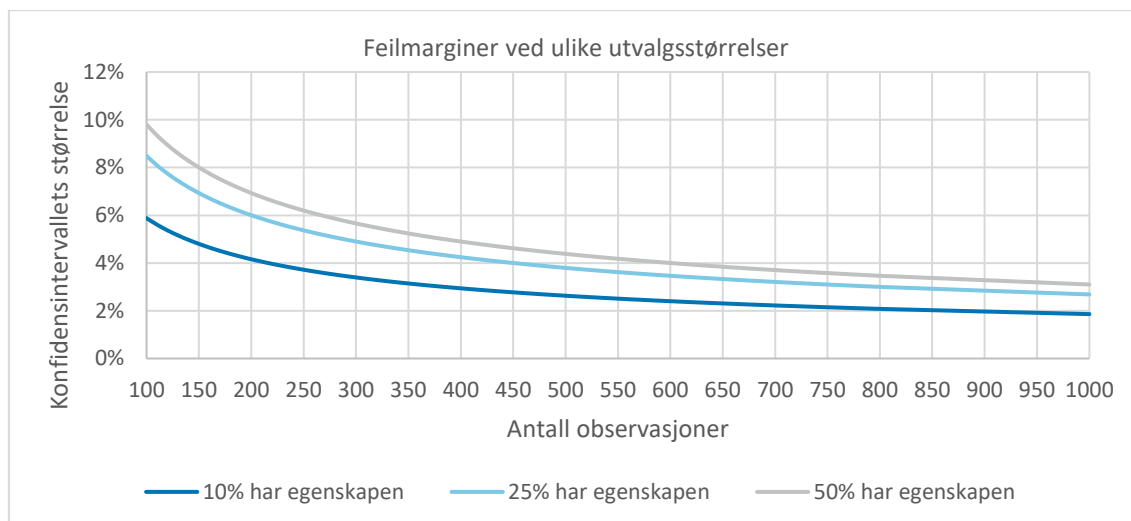
* Fordi ikke Kongsberg og Øvre Eiker inngår i Buskerudbyen i 2005, vises ikke resultater for Buskerudbyen samlet for 2005. Det vises kun kommunevise resultater.

1. januar 2020 ble Svelvik kommune slått sammen med Nedre Eiker og Drammen til nye Drammen kommune. I kommende reisevaneanalyser vil dermed Buskerudbyområdet være større enn i denne analysen. Det blir viktig å få til en god overgang med tanke på tidsserieanalyser, for eksempel ved at man i neste reisevaneanalyse henter ut nøkkeltall for Buskerudbyen med og det området som tidligere var Svelvik kommune.

⁵ 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.

Feilmarginer

Enhver utvalgsundersøkelse er heftet med usikkerhet. Denne usikkerheten kan illustreres ved å beregne feilmarginer og å plassere den observerte egenskapen (f.eks. førerkortandel i et område) inn i et konfidensintervall. Konfidensintervallets størrelse er avhengig av størrelsen på utvalget og av fordelingen til det aktuelle kjennemerket. Konfidensintervallet reduseres dess flere som er med i utvalget, men sammenhengen mellom utvalgsstørrelse og konfidensintervall er ikke lineær. Videre er konfidensintervallet større når utvalgsresultatet er 50 prosent, og avtar symmetrisk etter hvert som prosentandelen nærmer seg 0 og 100.



Figur 1.2: Illustrasjon på størrelsen på feilmarginer ved ulike utvalgsstørrelser.

Dersom vi studerer et område hvor man har data om 200 reiser, og med en kollektivandel på 10 prosent får vi en feilmargin på +/- 4,2 prosentpoeng. Det vil si at den reelle kollektivandelen vil ligge innenfor et intervall på mellom 5,8 prosent og 14,2 prosent. Dersom kollektivandelen i et annet geografisk område med samme utvalgsstørrelse er på 15 prosent, vil feilmarginen være på +/- 4,9 prosentpoeng, og vi får et konfidensintervall på mellom 10,1 prosent og 19,9 prosent. Det vil si at konfidensintervallene til de to observasjonene overlapper, og den observerte forskjellen er ikke statistisk signifikant. Vi kan derfor ikke konkludere med at det er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene.

Hvis antall observasjoner i de to områdene er dobbelt så stort, dvs. på 1000 reiser, blir feilmarginene betydelig lavere, og de to konfidensintervallene overlapper ikke. Vi kan dermed konkludere med at det er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene. For at vi kan konkludere med at en observert forskjell er reell må det med andre ord være store forskjeller mellom to områder, eller det må være mange observasjoner i hvert område. Dette får betydning for hvor små geografiske områder det er hensiktsmessig å analysere.

Resultatene som presenteres i denne rapporten må tolkes innenfor feilmarginer som er i størrelsesorden mellom +/- 6,0 prosentpoeng til +/- 1,3 prosentpoeng, avhengig av utvalgsstørrelsen og svarfordeling til det området som analyseres. I noen figurer vises disse feilmarginene, mens i andre figurer vil dette gjøre figuren for komplisert.

1.4 Buskerudbyen sammenlignet med andre større byområder

I rapporten sammenlignes resultater fra Buskerudbyen med resultater fra andre større byområder i Norge. I utgangspunktet var sammenligningsgrunnlaget tenkt å være de ni største byområdene, slik de er definert i byutredningene. Datagrunnlaget for RVU 2018 legger imidlertid noen begrensninger på hvilke byområder det har vært mulig å gjøre analyser av.

For eksempel startet ikke tilleggsutvalget i Tromsø opp før i november 2018, og det er derfor ikke tilstrekkelig med respondenter til å gjøre analyser på 2018-data. Tilsvarende utfordringer er det med Trondheimsområdet, Kristiansandsregionen, og Nedre Glomma, hvor man ikke startet opp intervjuer i alle kommuner før på våren 2018. Det vil si at resultatene fra disse områdene ikke er representative for et helt år, noe som særlig får betydning for analyser av reiser og transportmiddelbruk hvor det er store sesongmessige variasjoner. For disse tre byområdene har vi bare sett på fordelingen på personlige egenskaper.

Når det gjelder Oslo/Akershus er det flere måneder med relativt få intervjuer. I tillegg er noen aldersgrupper sterkt overrepresentert i månedene med få intervjuer. Når dataene vektet med nasjonalt tilpasset vekt, gir dette til dels skjeve utslag på noen variabler. Uvektet resultat ser ut til å gi en mer korrekt svarfordeling. Vi har derfor valgt å vise uvektede resultater for Oslo og Akershus. Dette er ikke en ideell løsning, men likevel bedre enn å benytte nasjonal vekt.

Det vil si at vi sammenligner Buskerudbyen med Oslo/Akershus, Bergensregionen, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandsregionen Nedre Glomma og Grenland når det gjelder befolkningens tilgang til transportressurser (kapittel 2), og med Oslo/Akershus, Bergensregionen, Nord-Jæren og Grenland når det gjelder reiseomfang (kapittel 3), transportmiddelbruk (kapittel 4) og reiseformål (kapittel 5).

For analyser av hele byområder er utvalget relativt stort, og feilmarginene er derfor ganske små. Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer som varierer mellom +/- 0,6 til 1,7 prosentpoeng, avhengig av utvalgsstørrelsen og svarfordeling i de ulike byområdene. Disse feilmarginene er ikke angitt i figurer siden de er såpass små.

Tabell 1.2: Byområder som Buskerudbyen sammenlignes med, og antall respondenter i hvert byområde. RVU 2018.

Ni største byområder	Kommuner som inngår i byområdet	Antall svar RVU 2018
Oslo/Akershus 1)	Oslo og alle kommuner i Akershus fylke	8 972
Bergensregionen	Bergen, Os, Fjell, Askøy, Lindås	4 298
Trondheimsområdet 2)	Trondheim, Melhus, Malvik, Stjørdal	4 545
Nord-Jæren	Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg	3 152
Kristiansandsregionen 2)	Kristiansand, Lillesand, Birkenes, Iveland, Vennesla, Songdalen, Søgne	2 631
Buskerudbyen	Drammen, Kongsberg, Øvre Eiker, Nedre Eiker, Lier	2 129
Nedre Glomma 2)	Sarpsborg, Fredrikstad	1 261
Grenland	Porsgrunn, Skien, Siljan, Bamble	1 975
Tromsø 3)	Tromsø	375

- 1) Uvektet resultat pga. sesongmessige og demografiske skjevheter.
- 2) Har ikke et årsrepresentativt utvalg, og er kun med i analyser av transportressurser.
- 3) Startet ikke med tilleggsutvalg før november 2018, og det er ikke tilstrekkelig med svar til å gjøre analyser

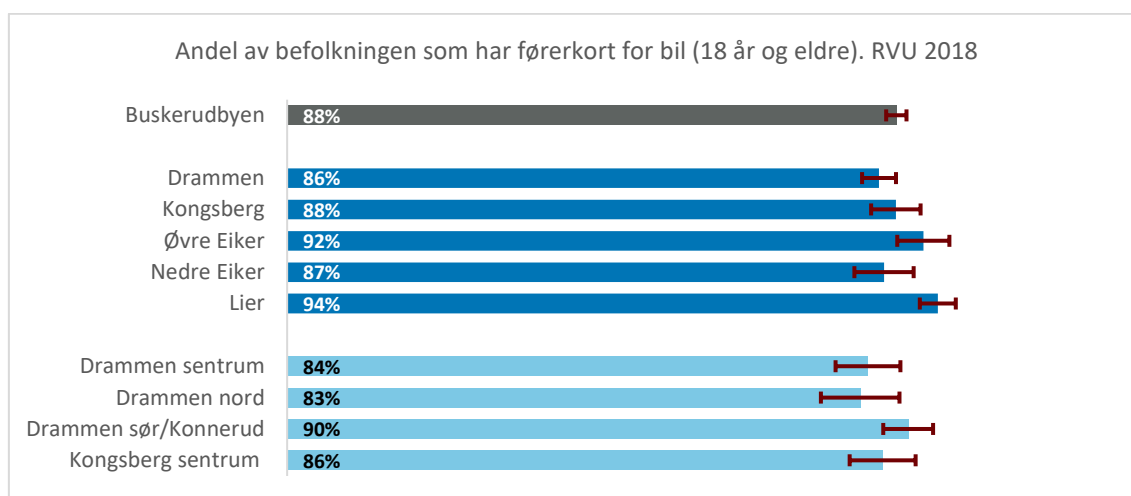
2 Tilgang til transportressurser

Tilgang til transportressurser legger føringer på befolkningens valg av reisemåte. I dette kapitlet gis det en oversikt over befolkningens tilgang til sentrale transportressurser: førerkort og bil, parkeringsdekning, tilgang til kollektivsystemet, og tilgang til sykkel.

2.1 Andel med førerkort for bil

88 prosent av den voksne befolkningen i Buskerudbyen har førerkort for bil

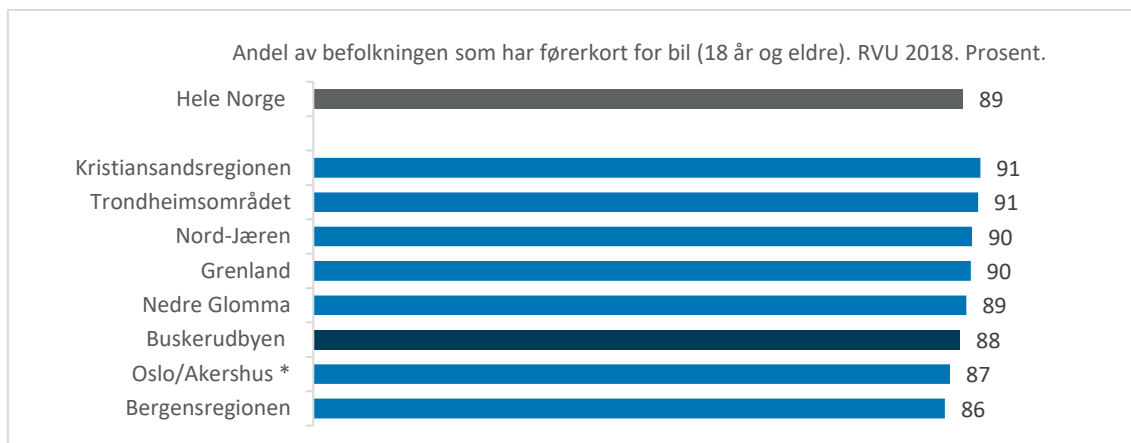
88 prosent av den voksne befolkningen (dvs. de som er 18 år og eldre) i Buskerudbyen har førerkort for bil. Førerkortandelen er lavest blant befolkningen i Drammen (86 prosent) og høyest blant befolkningen i Lier (94 prosent). Vi ser også at det er forskjeller innad i Drammen kommune: førerkortandelen er lavest i Drammen Nord og Drammen sentrum (83-84 prosent) enn i Drammen sør/Konnerud (90 prosent). Videre ser vi at det er noe færre med førerkort i Kongsberg sentrum sammenlignet med kommunen som helhet (86 prosent vs 88 prosent).



Figur 2.1: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, i ulike områder i Buskerudbyen. RVU 2018.

Færre med førerkort i Buskerudbyen enn flere av de andre større byområdene

Sammenligner vi Buskerudbyen med andre større byområder i Norge, ser vi at andelen med førerkort for bil er høyere i de fleste av de større byområdene, det er kun i Oslo/Akershus og i Bergensregionen det er færre som har førerkort for bil enn i Buskerudbyen. Forskjellene er imidlertid ikke veldig store.

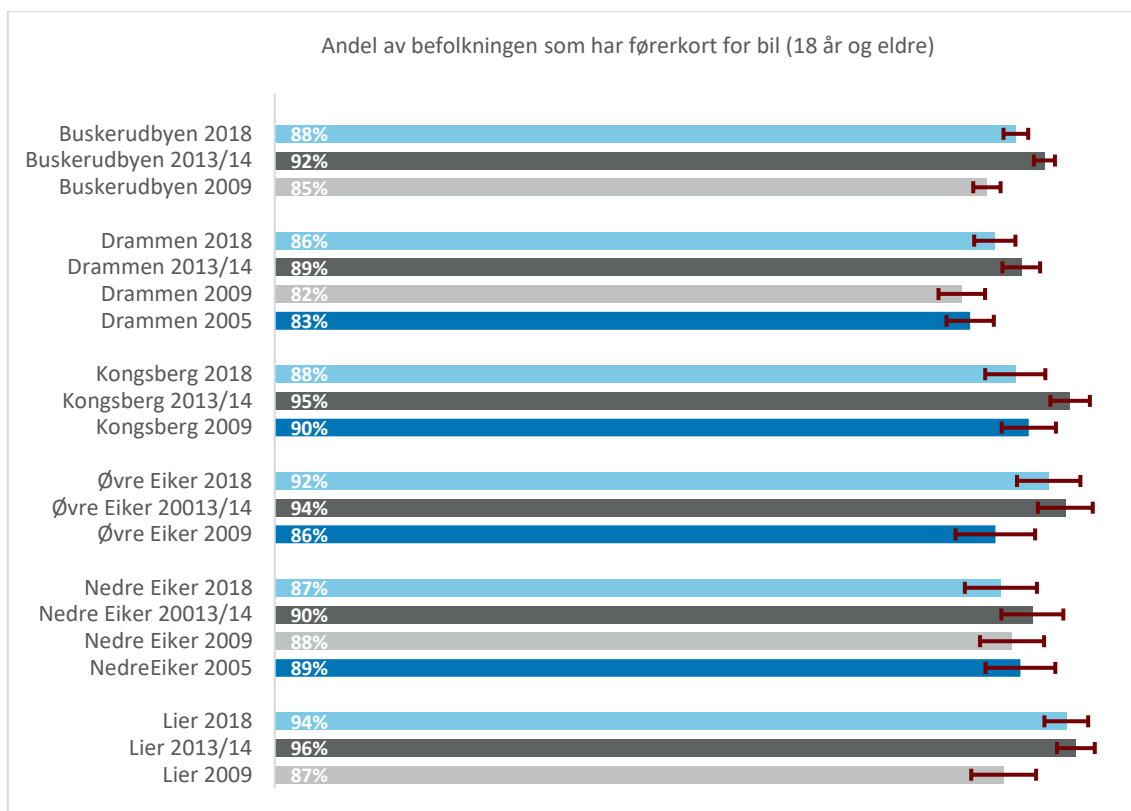


Figur 2.2: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, i ulike byområder. RVU 2018.

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse).

Førerkortandelen har gått ned fra 2013/14 til 2018

Figuren under viser hvor stor prosentandel av den voksne befolkningen i Buskerudbyen som har førerkort for bil fra 2005 til 2018. Vi ser at førerkortandelen gikk opp fra 2009 til 2013/14, men at den i 2018 har gått noe ned igjen. I Buskerudbyen sett under ett har 88 prosent av den voksne befolkningen førerkort for bil i 2018, mot 92 prosent i 2013/14. I 2009 var førerkortandelen på 85 prosent. Vi ser det samme mønsteret også for de ulike kommunene i Buskerudbyen.

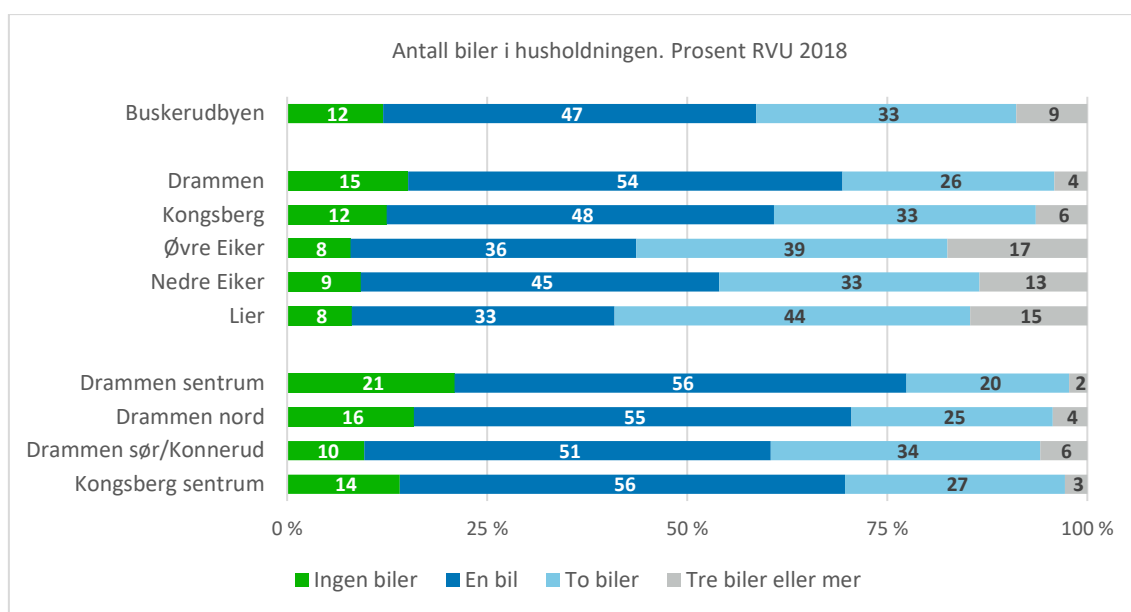


Figur 2.3: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, i ulike kommuner i Buskerudbyen. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier.

2.2 Befolkningens tilgang til bil

Flest uten tilgang til bil i Drammen sentrum

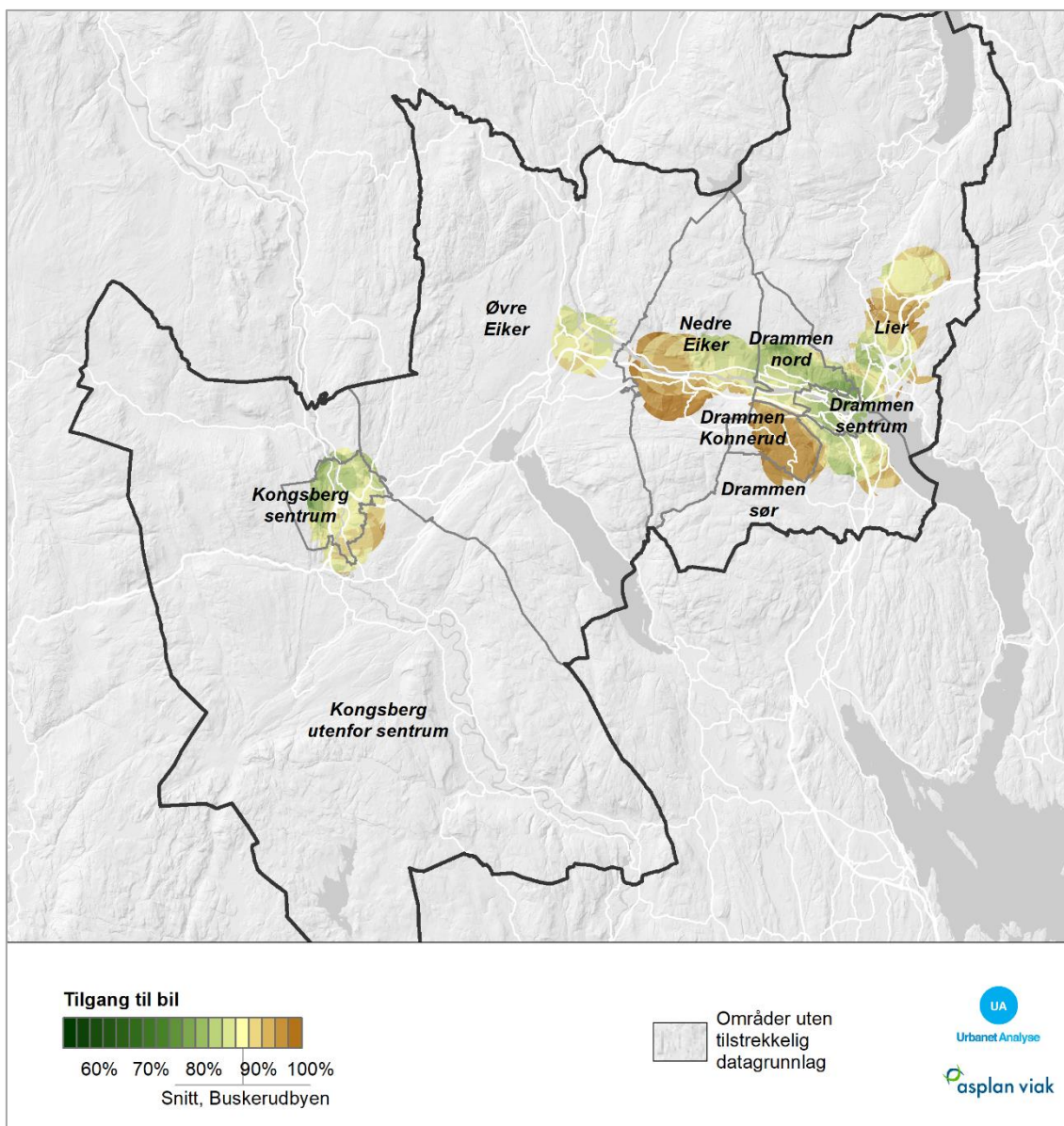
I Buskerudbyen sett under ett bor 12 prosent av befolkningen i en husstand uten tilgang til bil. 47 prosent har en bil, 33 prosent har to biler og 9 prosent har mer enn to biler. Det er flest som bor i en husholdning uten tilgang til bil i Drammen kommune (15 prosent), og flere i Drammen sentrum enn i Drammen sør/Konnerud (21 prosent vs 10 prosent). Det er færrest som bor i en husstand uten bil i Lier kommune og i Øvre Eiker kommune (8 prosent). I Øvre Eiker kommune er det også flest med tilgang til *mer enn to biler* (17 prosent).



Figur 2.4: Prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to eller tre biler eller flere, i ulike områder i Buskerudbyen. RVU 2018.

Disse forskjellene innad i Buskerudbyen kan illustreres i kart. I kartillustrasjonene har vi tatt utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå, for å få fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen. Jo grønnere et område er skravert, jo flere bor i en husholdning *uten* tilgang til bil. I områder som er skravert i gult er biltilgangen lik gjennomsnittet for hele Buskerudbyen, 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 i kartet.

Vi ser tydelig at biltilgangen er lavere i sentrumsområdene enn i mer perifere områder. Dette gjelder i alle kommunene.

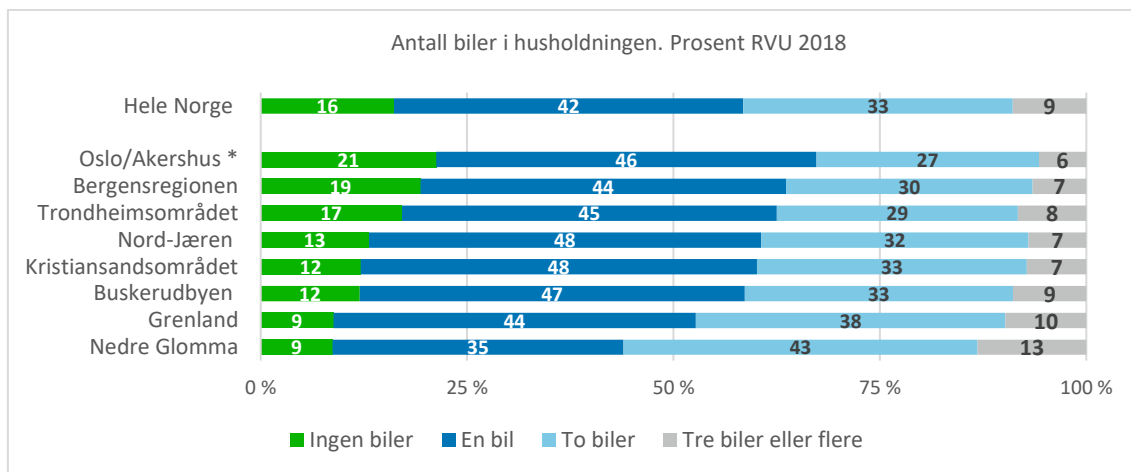


Figur 2.5: Befolkningens tilgang til bil, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2018.

Færre uten tilgang til bil i Buskerudbyen enn i mange andre større byområdene

Når vi sammenligner Buskerudbyen med andre større byområder i Norge, ser vi at det er færre uten tilgang til bil i Buskerudbyen enn i mange av de andre større byområdene. Det er flest uten tilgang til bil i Oslo/Akershus og i Bergensregionen, hvor om lag 20 prosent bor i en husholdning uten tilgang til bil.

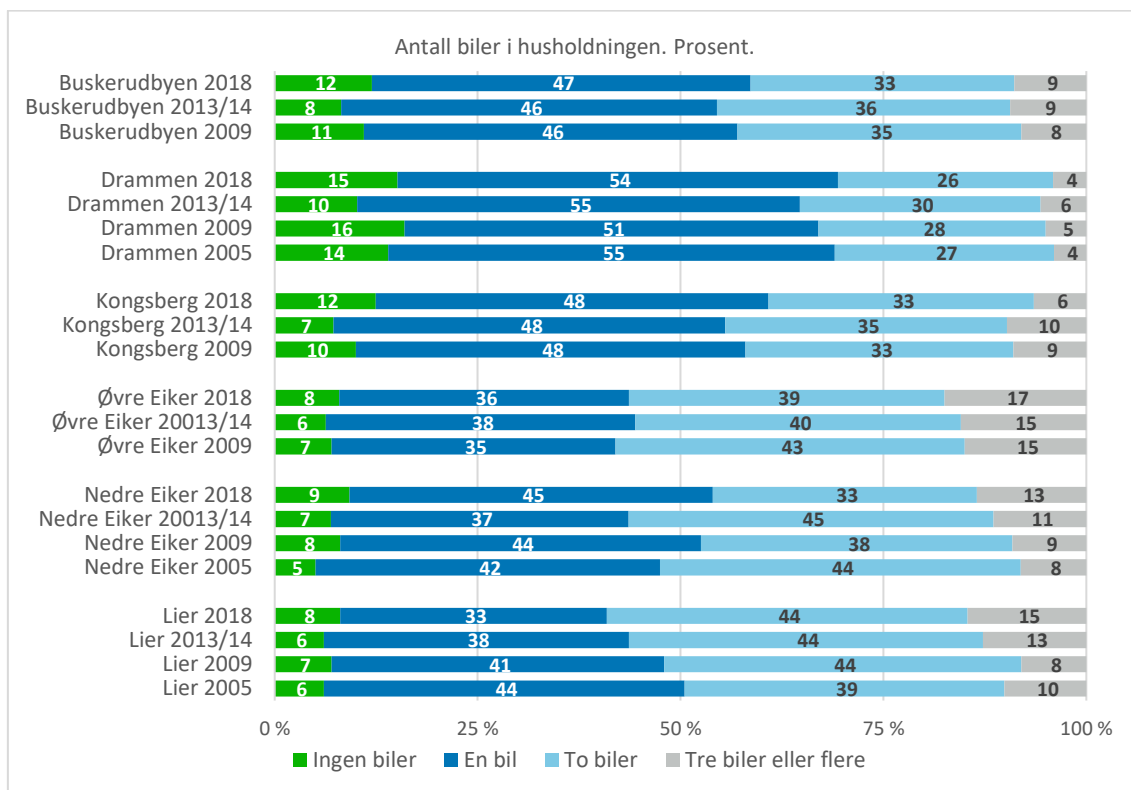
På Nord-Jæren og i Kristiansandsområdet er biltilgangen omtrent på samme nivå som i Buskerudbyen, mens det i Grenland og Nedre Glomma er det noe færre uten bil enn i Buskerudbyen. Nedre Glomma er også byområdet hvor flest har tilgang til mer enn en bil: 43 prosent har tilgang til to biler og 13 prosent har tilgang til mer enn to biler.



Figur 2.6: Prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to eller tre biler eller flere, i ulike byområder. RVU 2018. * Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

Befolkningens tilgang til bil har gått noe ned fra 2013/14 til 2018

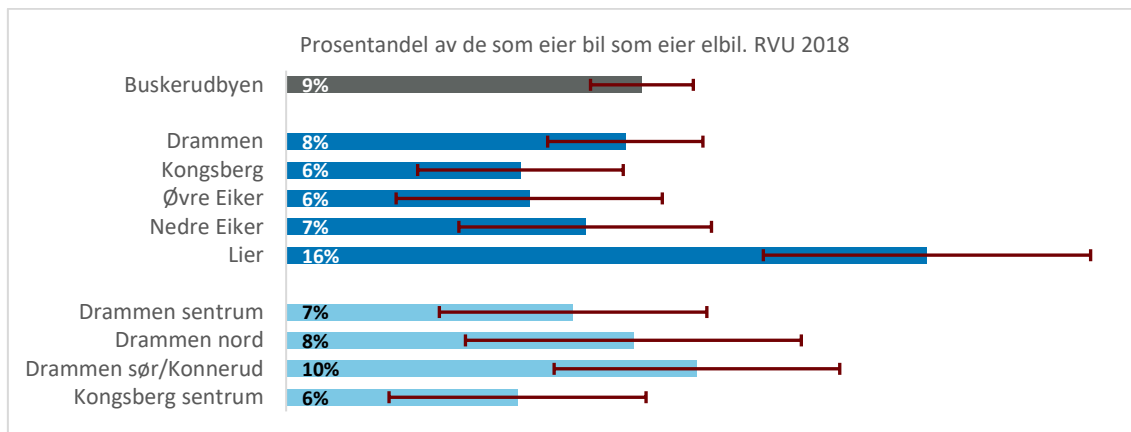
Andelen av befolkningen som bor i en husholdning uten tilgang til bil sankt fra 11 prosent i 2009 til 8 prosent i 2013/14, og økte til 12 prosent i 2018, hele Buskerudbyen sett under ett. Vi ser det samme mønsteret også for de ulike kommunene i Buskerudbyen. For eksempel økte andelen som bor i en husholdning uten tilgang til bil i Drammen fra 10 prosent i 2013/14 til 15 prosent i 2018.



Figur 2.7: Antall biler i husholdningen: prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to eller tre biler eller flere, i ulike kommuner i Buskerudbyen. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier.

9 prosent av de som eier bil i Buskerudbyen eier en elbil

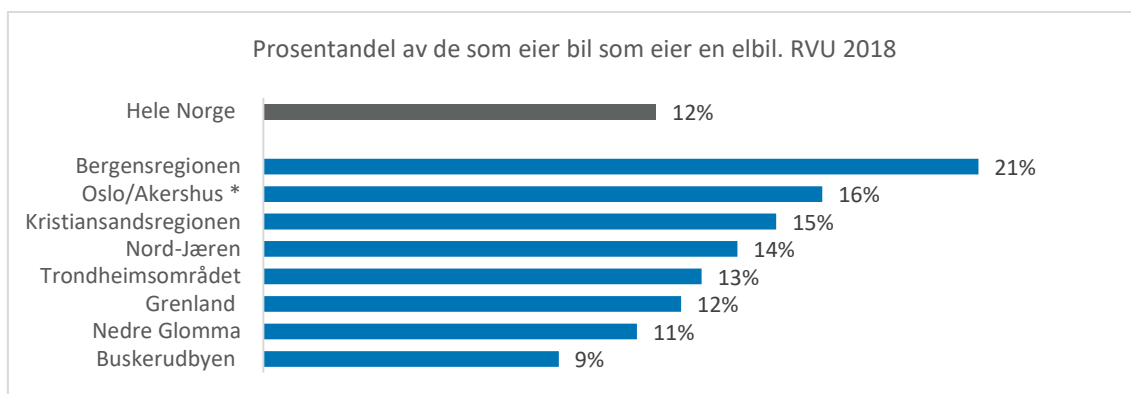
I 2013/14 eide eller disponerte 1 prosent av de med tilgang til bil minst en el-bil. Denne andelen har økt til 9 prosent i 2018. Det er flest som eier eller disponerer el-bil i Lier (16 prosent) og færrest i Kongsberg og Øvre Eiker (6 prosent). Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer på +/- 1,2 prosentpoeng til 4,1 prosentpoeng, avhengig av utvalgsstørrelsen og svarfordeling. Disse er angitt i figuren.



Figur 2.8: Prosentandel av de som eier/disponerer bil som eier/disponerer minst en elbil, i ulike deler av Buskerudbyen. RVU 2018.

Færre eier elbil i Buskerudbyen enn i andre større byområder

Andelen av bileiere som eier elbil er lavere i Buskerudbyen enn i de andre større byområdene. Andelen er høyest i Bergensregionen, med 21 prosent, og deretter følger Oslo/Akershus med 16 prosent. I Nedre Glomma, som ligger på nest siste plass, eier 11 prosent av bileierne minst en elbil.



Figur 2.9: Prosentandel av de som eier bil som eier minst en elbil i ulike byområder. RVU 2018.

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

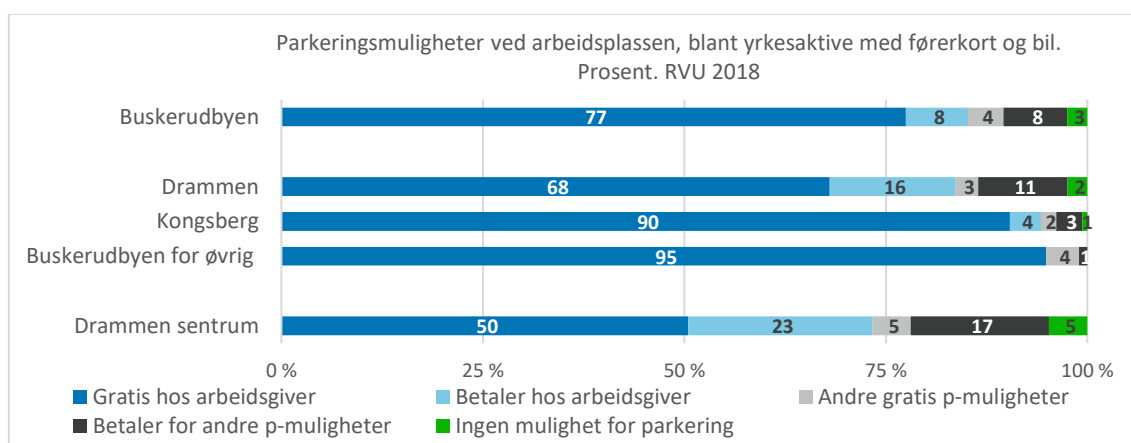
2.3 Parkeringsforhold ved arbeidssted

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 de yrkesaktives tilgang til parkering ved arbeidsplassen. I tidligere reisevaneundersøkelser har spørsmålet om tilgang til parkering på arbeidsplassen blitt stilt til alle yrkesaktive, uavhengig av om de selv har førerkort og tilgang til bil. I årets RVU er spørsmålet kun blitt stilt til de som har førerkort og bil. Det er derfor ikke mulig å sammenligne utviklingen av parkeringstilgang på arbeidsplassen.

Halvparten av de som jobber i Drammen sentrum har gratis p-plass

Figuren under viser hvilke parkeringsmuligheter de yrkesaktive i Buskerudbyen har, fordelt etter arbeidsstedets beliggenhet. Et stort flertall av de yrkesaktive (som har førerkort og bil) i Buskerudbyen har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver. Til sammen har 77 prosent gratis p-plass hos arbeidsgiver, hele Buskerudbyen under ett. 8 prosent oppgir at de må betale for parkering hos arbeidsgiver, 4 prosent har gratis parkeringsmuligheter andre steder enn hos arbeidsgiver og 8 prosent oppgir at de må betale for å parkere andre steder enn hos arbeidsgiver. Kun 3 prosent oppgir at de ikke har noen parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen.

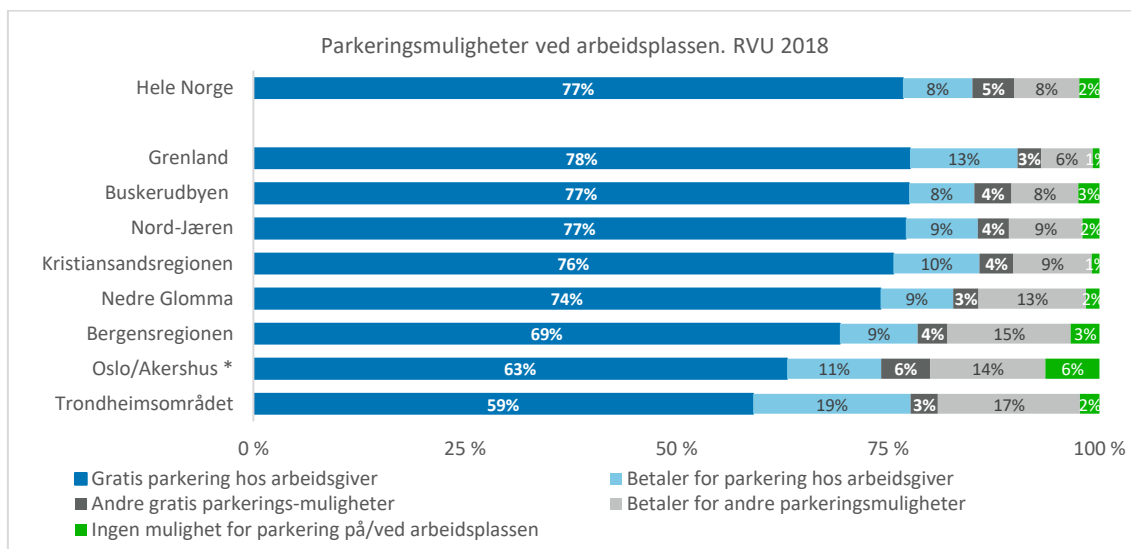
Andelen som parkerer gratis hos arbeidsgiver er relativt lav blant de som jobber i Drammen sentrum, hvor kun halvparten av de yrkesaktive med førerkort og bil kan parkere gratis hos arbeidsgiver. 23 prosent må betale for å parkere hos arbeidsgiver og 17 prosent må betale for å parkere andre steder. Andelen som parkerer gratis hos arbeidsgiver er en god del høyere blant de som jobber i Kongsberg kommune enn de som jobber i Drammen kommune, og høyst blant de som jobber i Øvre Eiker, Nedre Eiker eller Lier, hvor 95 prosent står parkert gratis.



Figur 2.10: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant yrkesaktive med førerkort og bil, blant bosatte i Buskerudbyen og fordelt etter arbeidsplassens beliggenhet. Prosent. RVU 2018.

Kun Grenland har høyere andel yrkesaktive med gratis p-plass hos arbeidsgiver

Når vi sammenligner Buskerudbyen med andre større byområder, er det kun Grenland som har en noe høyere andel yrkesaktive med gratis tilgang til parkering hos arbeidsgiver. Nord-Jæren og Kristiansandsregionen ligger på samme nivå som Buskerudbyen. Andel med gratis tilgang til parkering hos arbeidsgiver er lavest i Trondheimsområdet og i Oslo/Akershus.



Figur 2.11: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant yrkesaktive i ulike byområder. Prosent. RVU 2018. * Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

2.4 Tilgang til kollektivtransport

Tilgang til kollektivtransport i et område er en sum av flere ulike faktorer. I reisevaneundersøkelsen spørres det om avstand fra egen bolig til holdeplass for det kollektive transportmidlet 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).

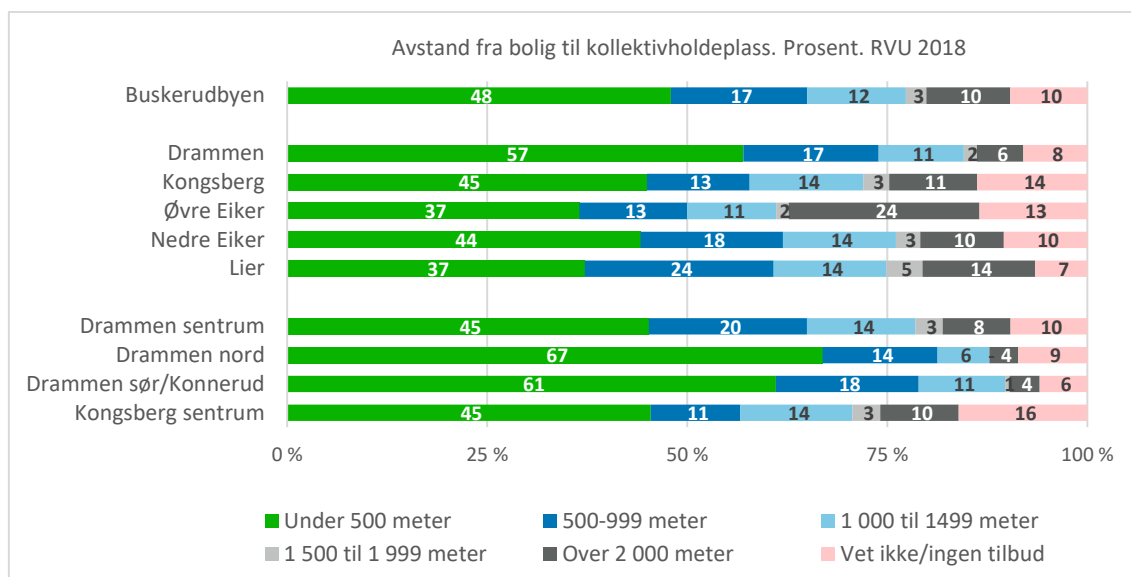
Svarene på disse spørsmålene gjenspeiler ikke nødvendigvis det faktiske kollektivtilbudet. Særlig blant de som i liten grad bruker kollektivtransport kan svarene være unøyaktige. Videre er det knyttet usikkerhet til disse resultatene fordi relativt mange av respondentene ikke har svart på spørsmålene. I Buskerudbyen som helhet er det for eksempel 18 prosent som ikke har svart på spørsmålet om avgangsfrekvens.

Halvparten bor under 500 meter fra en aktuell kollektivholdeplass

I hele Buskerudbyen bor et flertall i nærheten av et kollektivtilbud: 48 prosent bor under 500 meter fra en kollektivholdeplass det kan være aktuelt å bruke, og 17 prosent bor mellom 0,5 – 1 kilometer fra en aktuell kollektivholdeplass.

På kommunenivå er andelen av befolkningen som bor nær en holdeplass for kollektivtransport høyest i Drammen kommune (57 prosent) og lavest i Øvre Eiker og Lier (37 prosent). Videre er

andelen av befolkningen som bor nær en holdeplass for kollektivtransport høyest i Drammen nord (67 prosent) og lavest i Drammen sentrum og i Kongsberg sentrum (45 prosent).



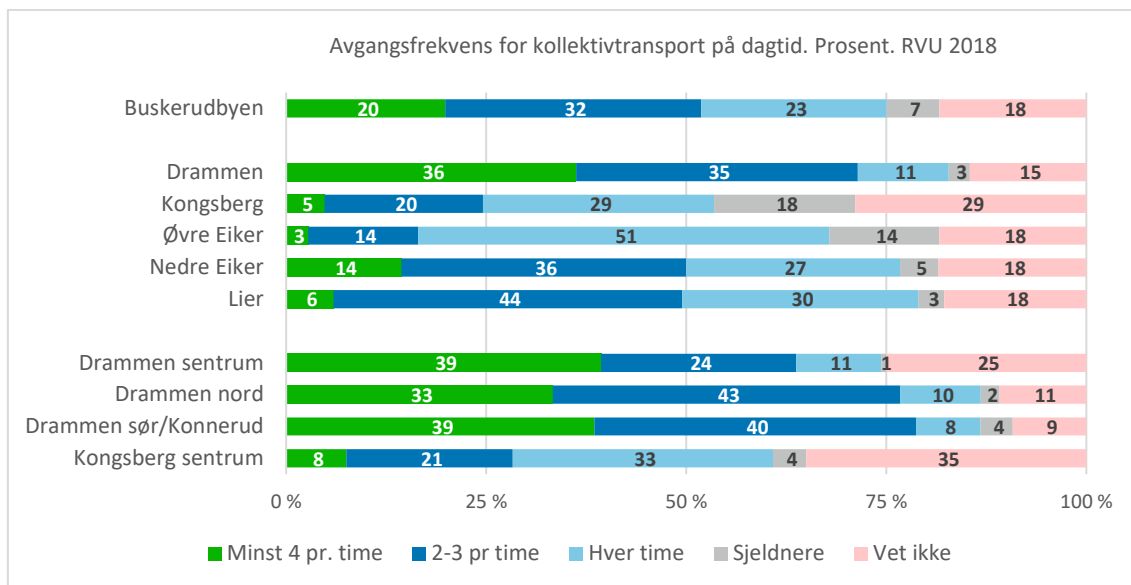
Figur 2.12: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, i ulike områder i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018.

20 prosent bor i nærheten av et kollektivtilbud som går minst fire ganger i timen

20 prosent oppgir at det går kollektivtransport minst fire ganger i timen på dagtid fra den holdeplassen de bruker eller som det kan være aktuelt å bruke. 32 prosent har et tilbud som går minst to ganger i timen, 23 prosent har avgang én gang i timen, og 7 prosent har avgangsfrekvens sjeldnere enn dette. 18 prosent svarer at de ikke vet.

Det er en høyere andel med høy frekvens blant befolkningen i Drammen kommune (36 prosent) enn i de øvrige kommunene i Buskerudbyen, og noe høyere i Drammen sentrum og i Drammen sør/Konnerud enn i Drammen nord. Andelen med svært lav frekvens, dvs. avgang sjeldnere enn én gang i timen, er høyest i Kongsberg kommune (18 prosent). Det er også her flest svarer at de ikke vet (29 prosent).

I rushtiden er frekvensen noe høyere enn utenfor rush, særlig i Drammen kommune.



Figur 2.13: Avgangsfrekvens fra aktuell kollektivholdeplass, i ulike områder i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018.

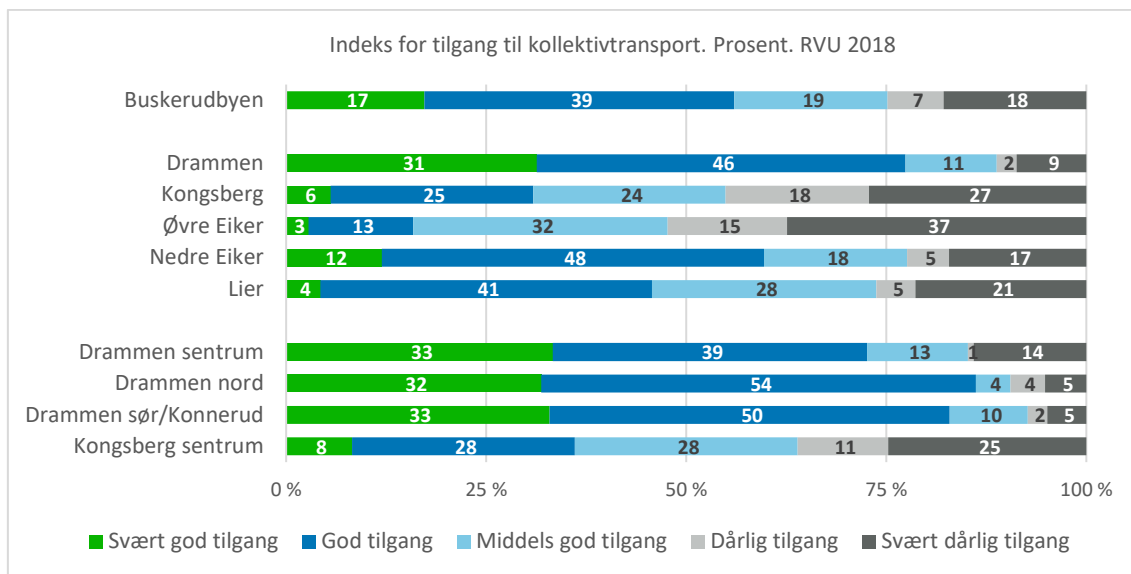
Best tilgang til kollektivtransport i Drammen kommune

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

Tabell 2.1: Indeks for tilgang til kollektivtransport, basert på RVU-spørsmål om avstand til holdeplass og avgangsfrekvens på dagtid. Indeksen er kodet av Epinion og utarbeidet av TØI.

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

Basert på denne inndelingen har 17 prosent av befolkningen i Buskerudbyen svært god tilgang til kollektivtransport, og 39 prosent har god tilgang. I Drammen kommune har 31 prosent av befolkningen svært god tilgang til kollektivtransport, mens i Øvre Eike og Lier gjelder dette 3-4 prosent. I Øvre Eiker har hele 37 prosent svært dårlig tilgang til kollektivtransport, det vil si at de har over 1,5 kilometer å gå til nærmeste holdeplass og/eller avgangsfrekvens sjeldnere enn en gang i timen. I tolkningen av indeksen er det imidlertid viktig å huske på at mange av respondentene ikke har svart på spørsmålene om tilgang til kollektivtransport.

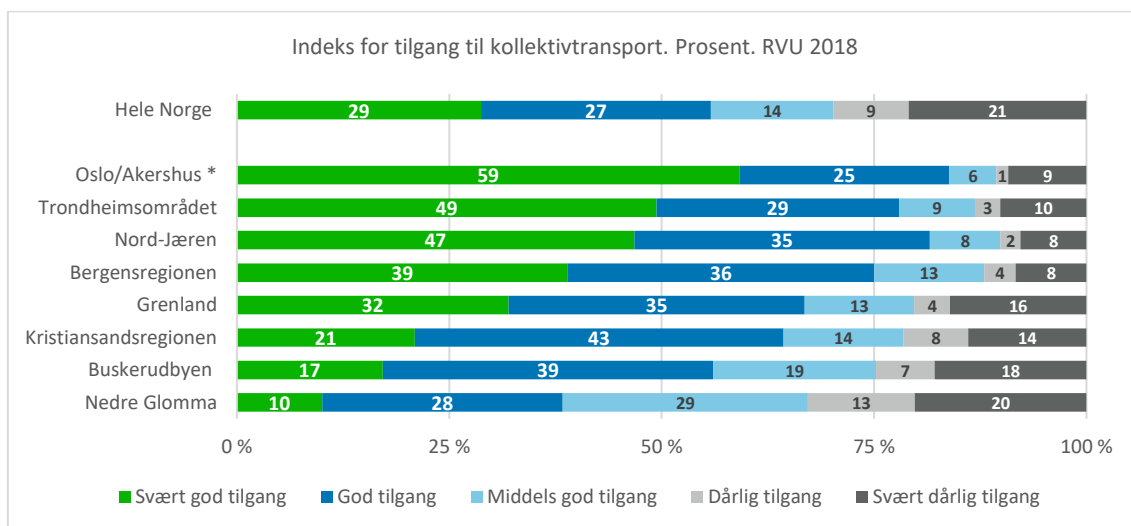


Figur 2.14: Fordeling på indeks for tilgang til kollektivtransport, i ulike områder i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018.

Dårligere tilgang til kollektivtransport i Buskerudbyen enn i andre større byområder

Når vi sammenligner Buskerudbyen med andre større byområder, ser vi at tilgang til kollektivtransport er en god del bedre i de fleste byområdene enn i Buskerudbyen. Tilgangen til kollektivtransport er best i de fire største byområdene: I Oslo/Akershus har 59 prosent av befolkningen svært god tilgang til kollektivtransport, og i Trondheimsområdet og på Nord-Jæren har nesten halvparten svært god tilgang, jf. definisjonen i denne indeksen.

Bare Nedre Glomma har en lavere andel av befolkningen med svært god tilgang enn Buskerudbyen (10 prosent vs 17 prosent).

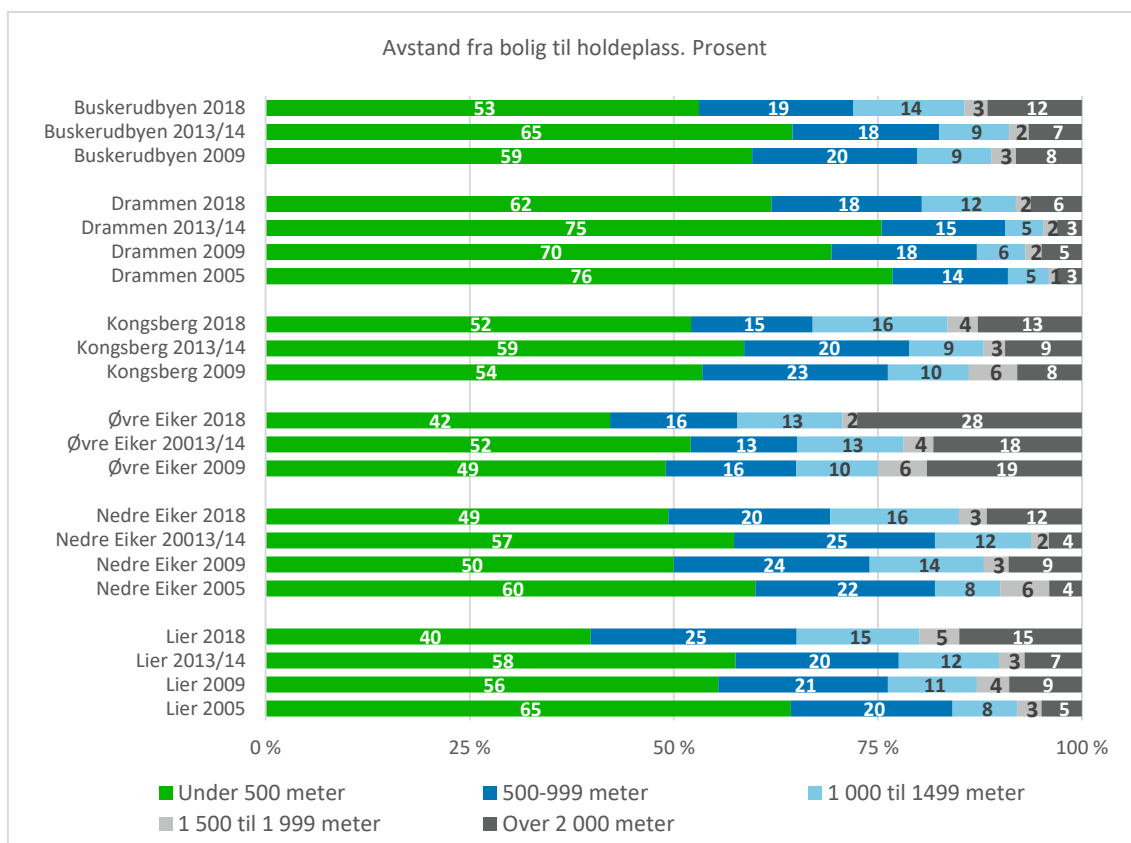


Figur 2.15: Fordeling på indeks for tilgang til kollektivtransport, i ulike byområder. Prosent. RVU 2018.

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

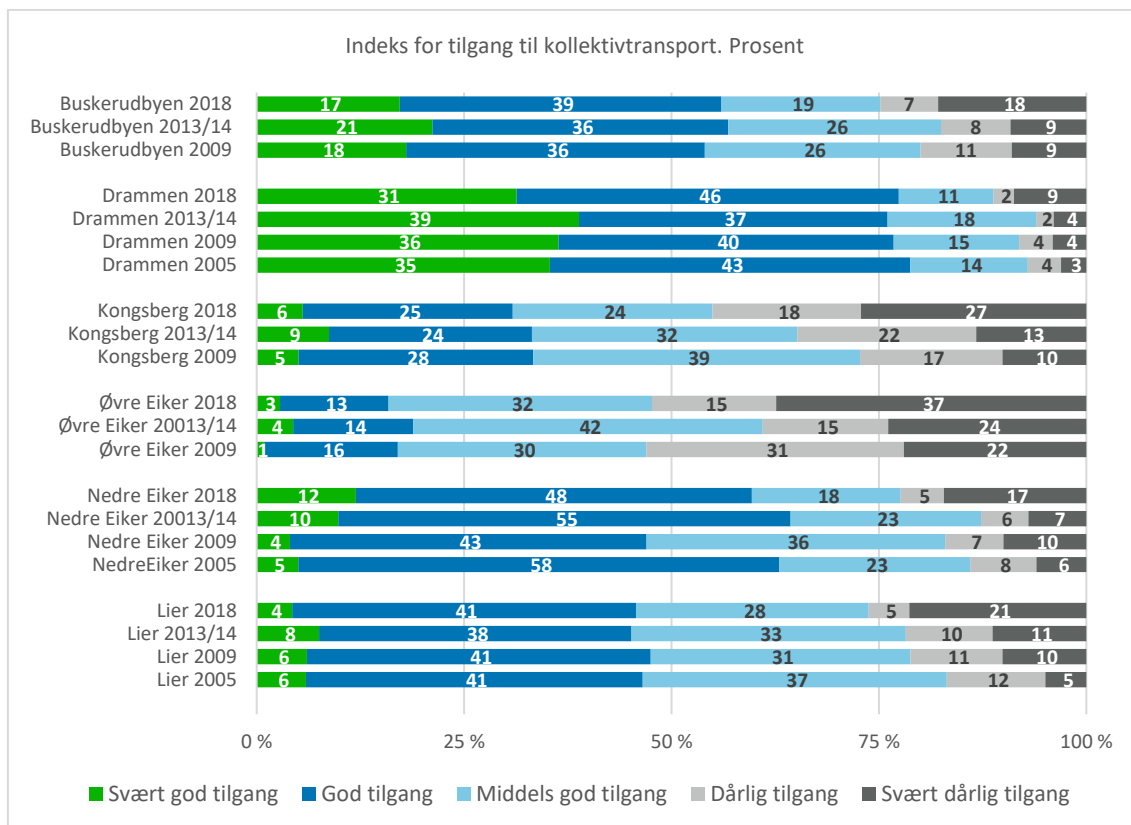
Utvikling av tilgang til kollektivtilbudet

Sammenlignet med tidligere års reisevaneundersøkelser ser det ut til at befolkningens avstand til en kollektivholdeplass har økt i 2018: i 2013/14 svarte 65 prosent at de bor under 500 meter fra en aktuell kollektivholdeplass, mot 53 prosent i 2018 når «vet-ikke-kategorien» tas ut. Samtidig er det en god del flere som svarer at de bor over 2 kilometer fra en aktuell holdeplass i 2018 enn i 2013/14: 12 prosent (når vet ikke tas ut) mot 7 prosent. Når det gjelder avgangsfrekvens har det skjedd små endringer siden forrige RVU-periode i 2013/14.



Figur 2.16: Avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, i ulike kommuner i Buskerudbyen. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier. Vet-ikke er holdt utenfor, og resultater for 2018 avviker derfor noe fra resultatene som er vist i figur 2.12.

Som en konsekvens av denne endringen i avstand til en kollektivholdeplass, er det færre som har svært god tilgang til kollektivtransport i Buskerudbyen i 2018 enn i 2013/14, og en god del flere som har svært dårlig tilgang (jf. figur på neste side). Denne endringen synes vanskelig å forklare ut fra reelle endringer i kollektivtilbudet i Buskerudbyen.

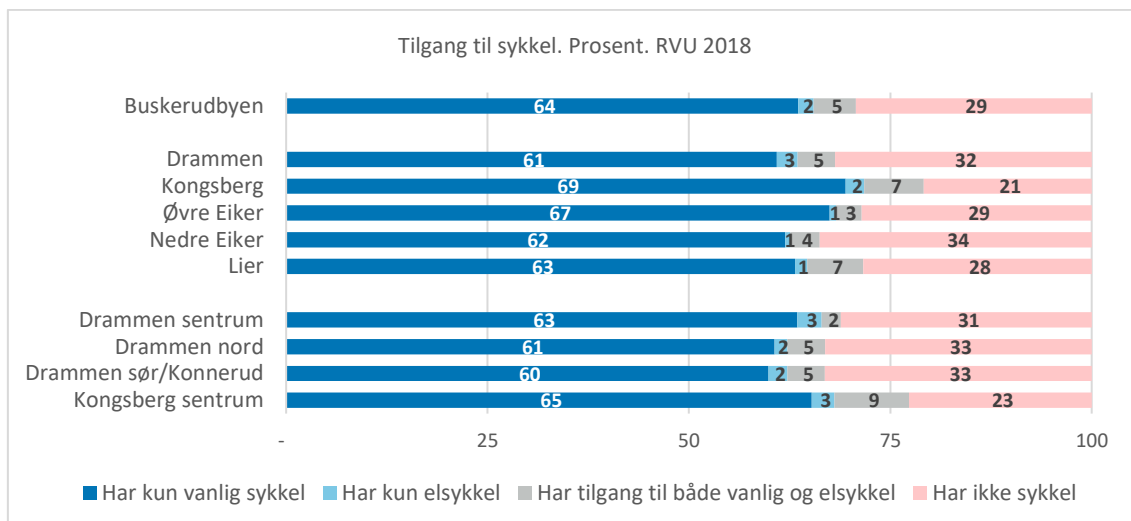


Figur 2.17: Fordeling på indeks for tilgang til kollektivtransport, i ulike kommuner i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier.

2.5 Tilgang til sykkel

Nesten 1 av 10 av Kongsbergs innbyggerne har tilgang til elsykkel

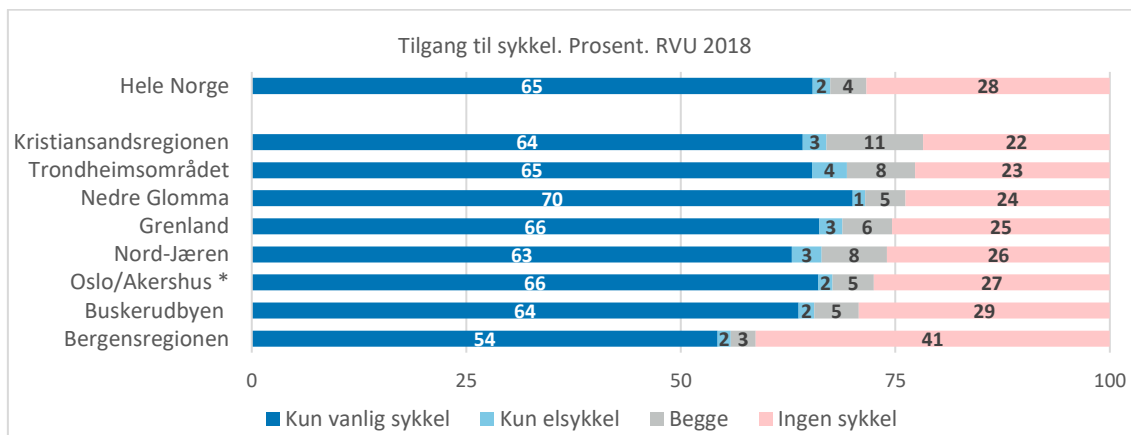
71 prosent av befolkningen i Buskerudbyen har tilgang til sykkel, enten vanlig sykkel (64 prosent), el-sykkel (2 prosent) eller begge (5 prosent). Andelen som har sykkel er lavest blant befolkningen i Nedre Eiker kommune (66 prosent) og høyest blant befolkningen i Kongsberg kommune (79 prosent). Andelen med tilgang til el-sykkel er også høyest i Kongsberg: 7 prosent har tilgang til både vanlig sykkel og elsykkel og 2 prosent har kun tilgang til elsykkel.



Figur 2.18: Andel med tilgang til sykkel i ulike områder i Buskerudbyen, prosent. RVU 2018

Tilgangen til sykkel er høyere i de fleste større byområdene enn i Buskerudbyen

Når vi sammenligner Buskerudbyen med andre større byområder ser vi at Buskerudbyen er byområdet med nest lavest tilgang til sykkel, kun Bergensområdet ligger lavere. Der har 59 prosent av befolkningen har tilgang til sykkel, enten vanlig sykkel eller elsykkel. Det er flest med tilgang til sykkel i Kristiansandsregionen, hvor til sammen 78 prosent av befolkningen har tilgang til sykkel. Her er det også flest med elsykkel.



Figur 2.19: Andel med tilgang til sykkel i ulike byområder, prosent. RVU 2018

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

3 Reiseomfang og reise mønster

I dette kapitlet gis det en oversikt over reiseomfanget og reise mønsteret til befolkningen i Buskerudbyen. Det gis oversikt over hvor mye de reiser, hvor langt de i reiser og hvor de reiser. Oversikt over transportmiddelfordeling og reiseformål på reisene gis i kapittel 4 (transportmiddelfordeling) og kapittel 5 (reiseformål).

3.1 Reiseomfang og på daglige reiser

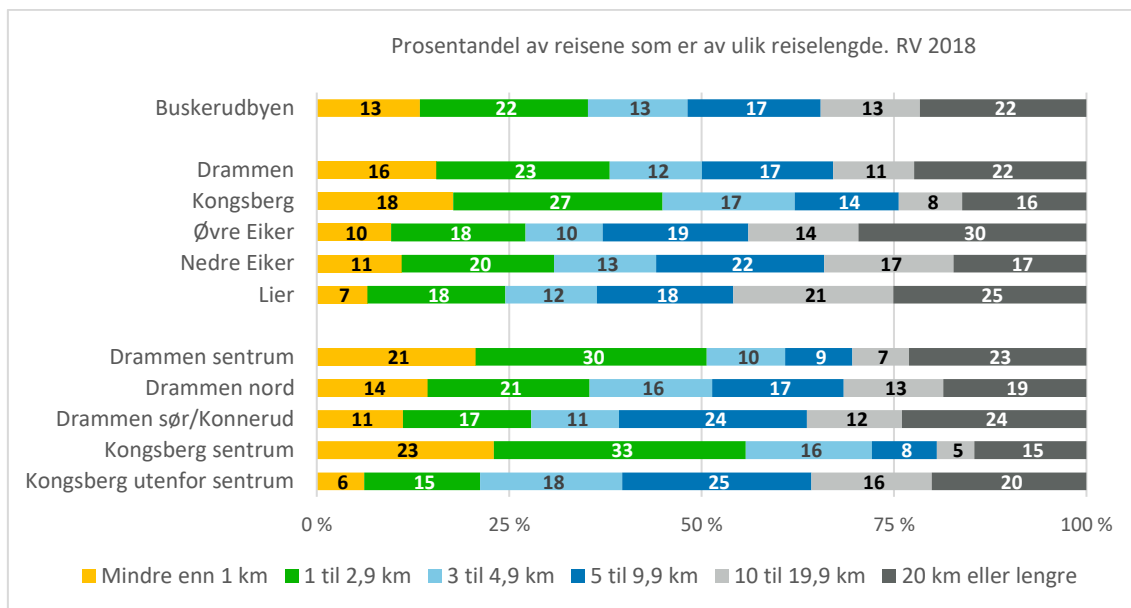
1/3 av reisene i Buskerudbyen er under 3 kilometer lange

15 prosent av befolkningen i Buskerudbyen foretok ingen reiser på registreringsdagen. Dette er 5 prosentpoeng flere enn tidligere år. I snitt foretok befolkningen i Buskerudbyen 2,74 reiser per person per dag⁶. Dette er en stor nedgang fra 2013/14, hvor gjennomsnittlig antall reiser var på 3,2 reiser. Vi finner tilsvarende nedgang i reiseomfang også nasjonalt, og det er gode grunner til å anta at dette i hovedsak skyldes metodologiske endringer i hvordan reisevaneundersøkelsen gjennomføres enn faktisk nedgang i reiseomfanget, se nærmere beskrivelse i avsnitt 1.2 om utfordringer med RVU data 2018.

De aller fleste av de daglige er korte: 13 prosent av de daglige reisene som foretas av befolkningen i Buskerudbyen er mindre enn en kilometer og ytterligere 22 prosent er under 3 kilometer. Til sammen er om lag halvparten av reisene er under 5 kilometer lange. 22 prosent av reisene er 20 kilometer eller mer.

Andelen korte reiser er noe høyere i Drammen kommune og i Kongsberg kommune enn i de øvrige kommunene i Buskerudbyen, og en god del høyere i sentrum enn i resten av kommunen. For eksempel er halvparten av de daglige reisene under 3 kilometer lange i Drammen sentrum, mot 28 prosent i Drammen sør/Konnerud. Andel lange reiser er høyest i Lier og i Øvre Eiker: 46 prosent av reisene i Lier er på 10 kilometer eller mer.

⁶ Dette omfatter både de som har reist og de som ikke har reist.



Figur 3.1: Prosentandel av reisene i Buskerudbyen som er av ulik reiselengde, fordelt etter ulike områder i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018

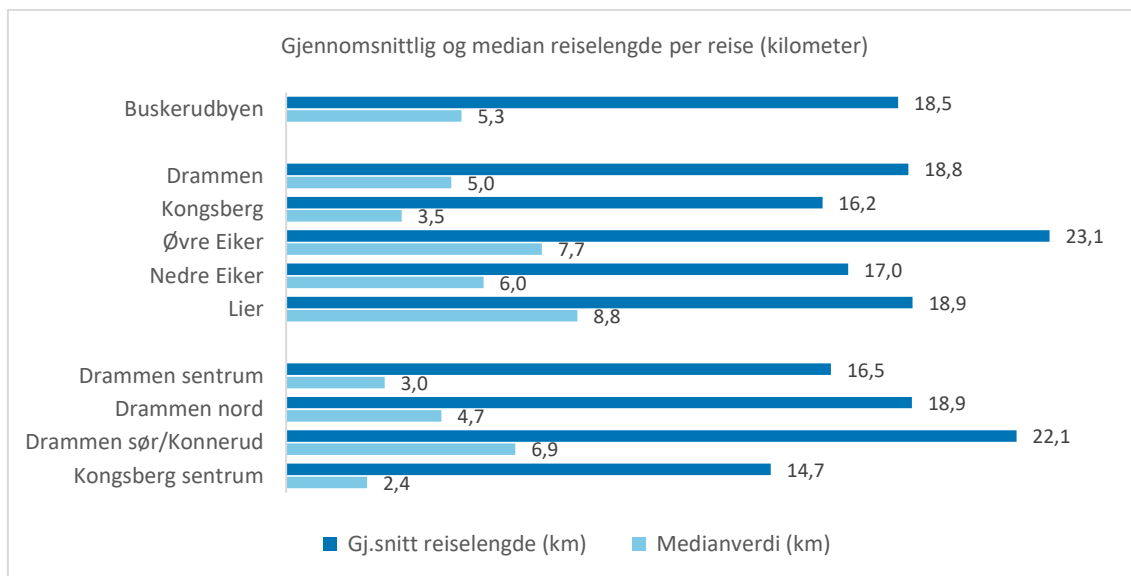
Gjennomsnittsreisen er kortest i Kongsberg og lengst i Øvre Eiker

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 like deler. Fordelen ved å bruke median i forhold til gjennomsnitt, er at median er stabil overfor ekstreme observasjoner. Ofte vil gjennomsnittet være høyere enn median-verdien fordi noen lange reiser trekker gjennomsnittet opp.

Figuren under viser både gjennomsnittlig og median reiselengde per reise for daglige reiser i Buskerudbyen. Vi ser at en gjennomsnittlig daglig reise i Buskerudbyen er på 18,7 kilometer, med en medianverdi på 5,3 kilometer. Bak den gjennomsnittlige reiselengde på 18,7 kilometer skjuler seg dermed noen få lange reiser som trekker snittet opp.⁷

Den gjennomsnittlige reiselengden er kortest i Kongsberg kommune (snitt=16,2, median=3,5) og lengst i Øvre Eiker (snitt=23,1, median=7,7). Vi ser også at en gjennomsnittlig reise er kortere i Drammen og Kongsberg sentrum enn utenfor.

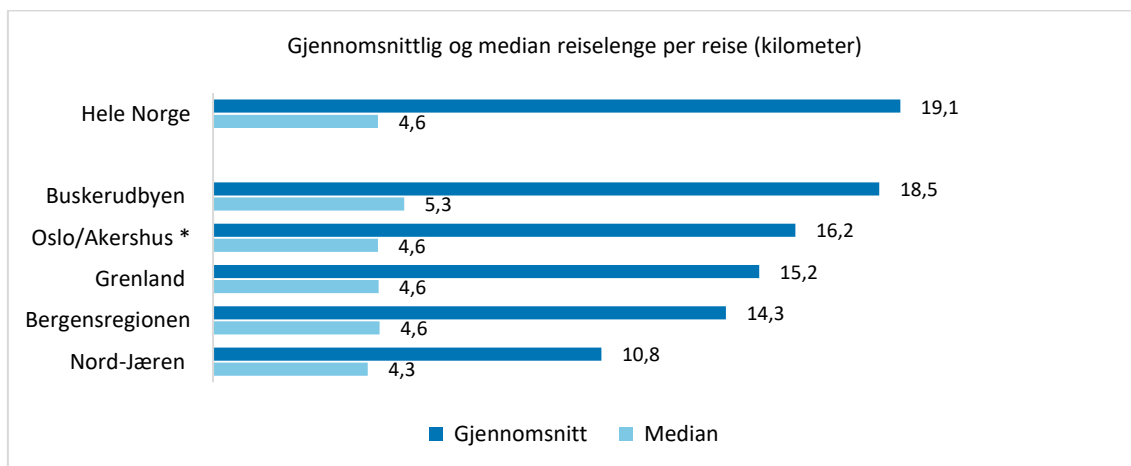
⁷ I analysene som ble gjort på datamaterialet fra 2013/14 ble det hentet ut gjennomsnittlig reiselengde for reiser under 10 mil, noe som reduserte reiselengden med om lag 3 kilometer (Ellis med flere 2015: *Reisevaner i Buskerudbyen 2014/13*. Urbanet Analyse rapport 58/2015)



Figur 3.2: Gjennomsnittlig og median reiselengde (km) per reise i ulike områder i Buskerudbyen. RVU 2018.

Reisene i Buskerudbyen er lengre enn reisene i de andre store byområdene

Når vi sammenligner Buskerudbyen med andre større byområder, ser vi at reisene i Buskerudbyen er en del lengre enn reisene i de andre byområdene vi har sett på. Reiser i Oslo/Akershus har den nest lengste reiselengden, med en snittverdi på 16,2 kilometer og en medianverdi på 4,6 kilometer. Reisene på Nord-Jæren har den korteste gjennomsnittlige reiselengden (snitt=10,8, median=4,3). Størrelsen på byområdet samt pendlingsomlandet har stor betydning for hvor lange reisene i hvert enkelt byområde er.

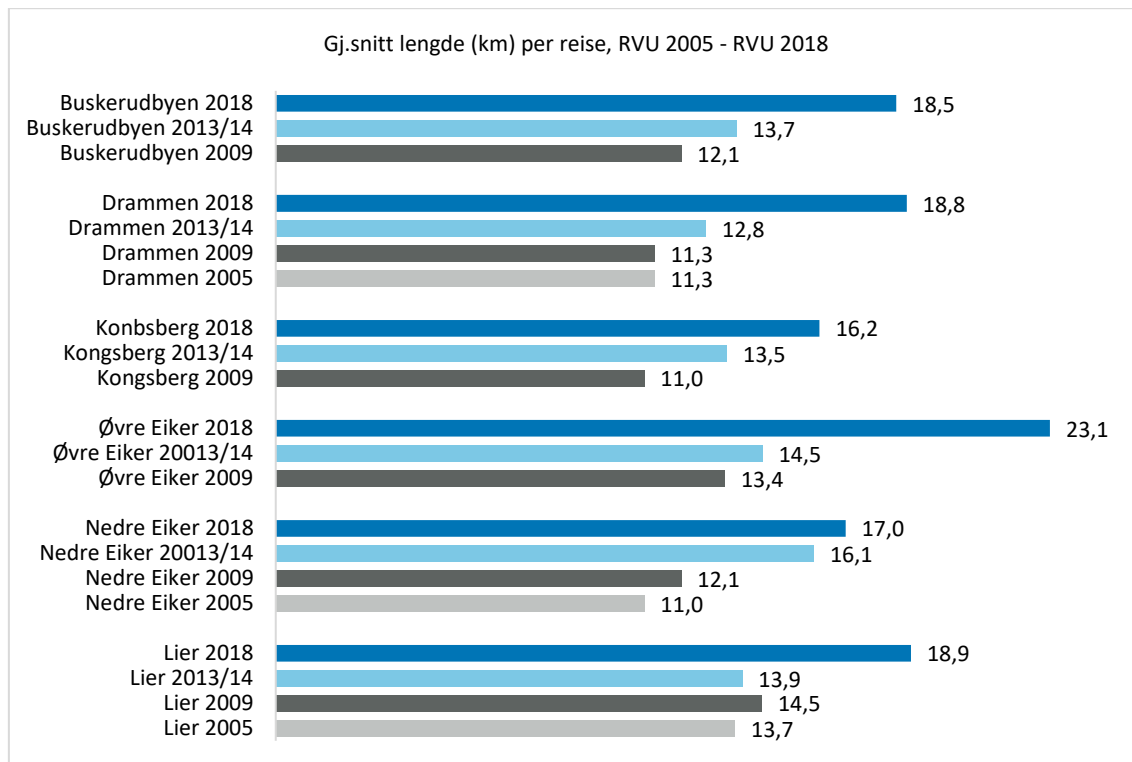


Figur 3.3: Gjennomsnittlig og median reiselengde (km) per reise i ulike byområder. RVU 2018. Enkelte byområder har ikke et årsrepresentativt utvalg, og er derfor utelatt fra analysen.

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

Gjennomsnittlig reiselengde har økt, men dette er trolig en metodeeffekt

Den gjennomsnittlige reiselengden per reise i Buskerudbyen har økt jevnt og siden 2005, hvor den var på 10,6 kilometer.⁸ Fra 2013 til 2018 har økningen vært særlig stor i alle kommunene. Det samme mønsteret finner vi også nasjonalt og for andre byområder. Det er imidlertid god grunn til å tro at mye av denne økningen først og fremst skyldes måten den siste reisevaneundersøkelsen er gjennomført på framfor en reell endring, blant annet at en del av de som har svart har regnet en tur/retur-reise som en reise, ikke to. Se nærmere beskrivelse i 1.2 om utfordringer med RVU-data 2018.



Figur 3.4: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise, ulike kommuner i Buskerudbyen. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier.

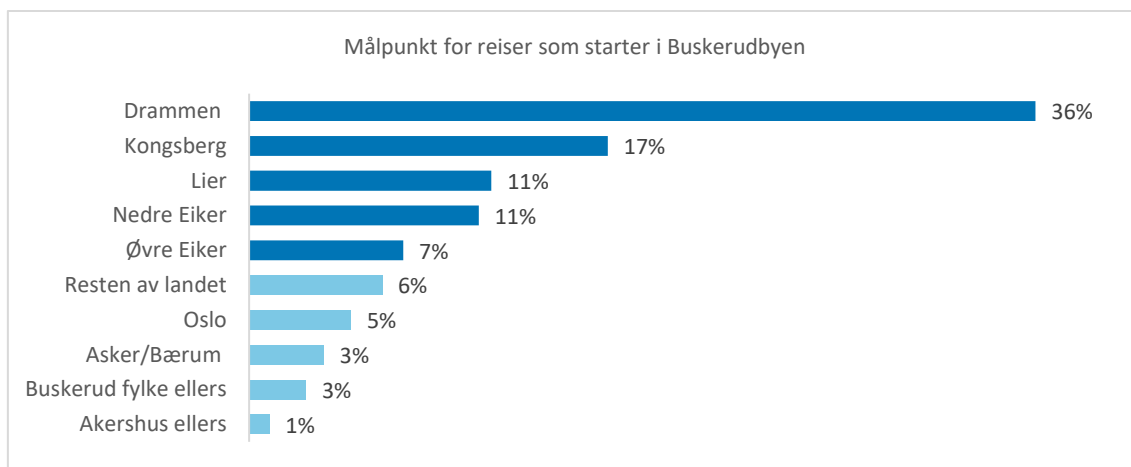
⁸ Også median-verdien har økt, fra 4 kilometer i 2013/14 til 5,3 kilometer i 2018.

3.2 Hvor går reisene?

De fleste reisene foregår innad i eget område

Figuren nedenfor viser hvor stor andel av reisene til befolkningen i Buskerudbyen som har ulike områder som målpunkt for reisen. Siden de fleste reiser er lokale forklares mye av mønsteret av hvor folk bor.

82 prosent av reisene til de bosatte i Buskerudbyen foregår internt i Buskerudbyområdet:
36 prosent av reisene ender i Drammen kommune og 17 prosent ender i Kongsberg kommune.
5 prosent av reisene foregår mellom Buskerudbyen og Oslo, og 3 prosent mellom Buskerudbyen og Asker/Bærum.



Figur 3.5: Prosentandel av reisene som starter i Buskerudbyen som ender i ulike områder. RVU 2018.

4 Transportmiddelbruk

I dette kapitlet gis det en oversikt over befolkningens bruk av ulike transportmidler.

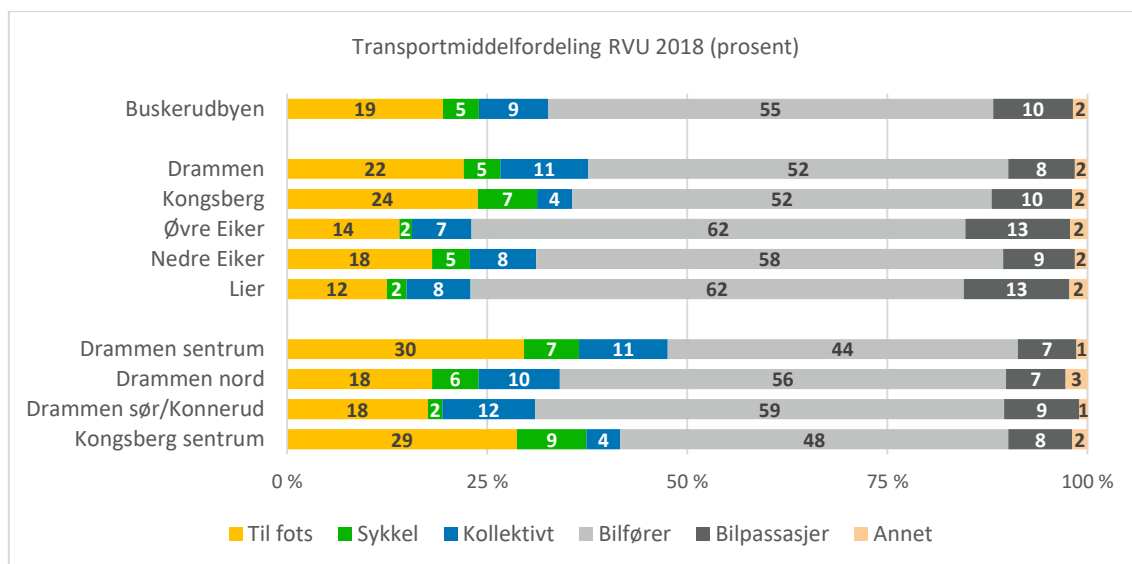
4.1 Transportmiddelfordeling

Halvparten av reisene til befolkningen i Drammen sentrum er med miljøvennlige transportmidler

19 prosent av de daglige reisene til befolkningen i Buskerudbyen er gangturer, 5 prosent er sykkelture og 9 prosent er kollektivreiser. 55 prosent av reisene er bilturer og 10 prosent er reiser som bilpassasjer. 2 prosent er andre typer reiser, som f.eks flyturer og MC-turer.

Andelen av de daglige reisene som foretas med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektivtransport) er høyest blant bosatte i Drammen kommune og Kongsberg kommune, og høyere i sentrum av disse kommunene enn i resten av kommunen. For eksempel er hele 30 prosent av reisene til de bosatte i Drammen sentrum gangturer, 7 prosent er sykkelture og 11 prosent er kollektivreiser. Det vil si at om lag halvparten av reisene er med miljøvennlige transportmidler. Bilandelen er høyest i Øvre Eiker og Lier, hvor 75 prosent av reisene er en bilfører- eller bilpassasjerreise.

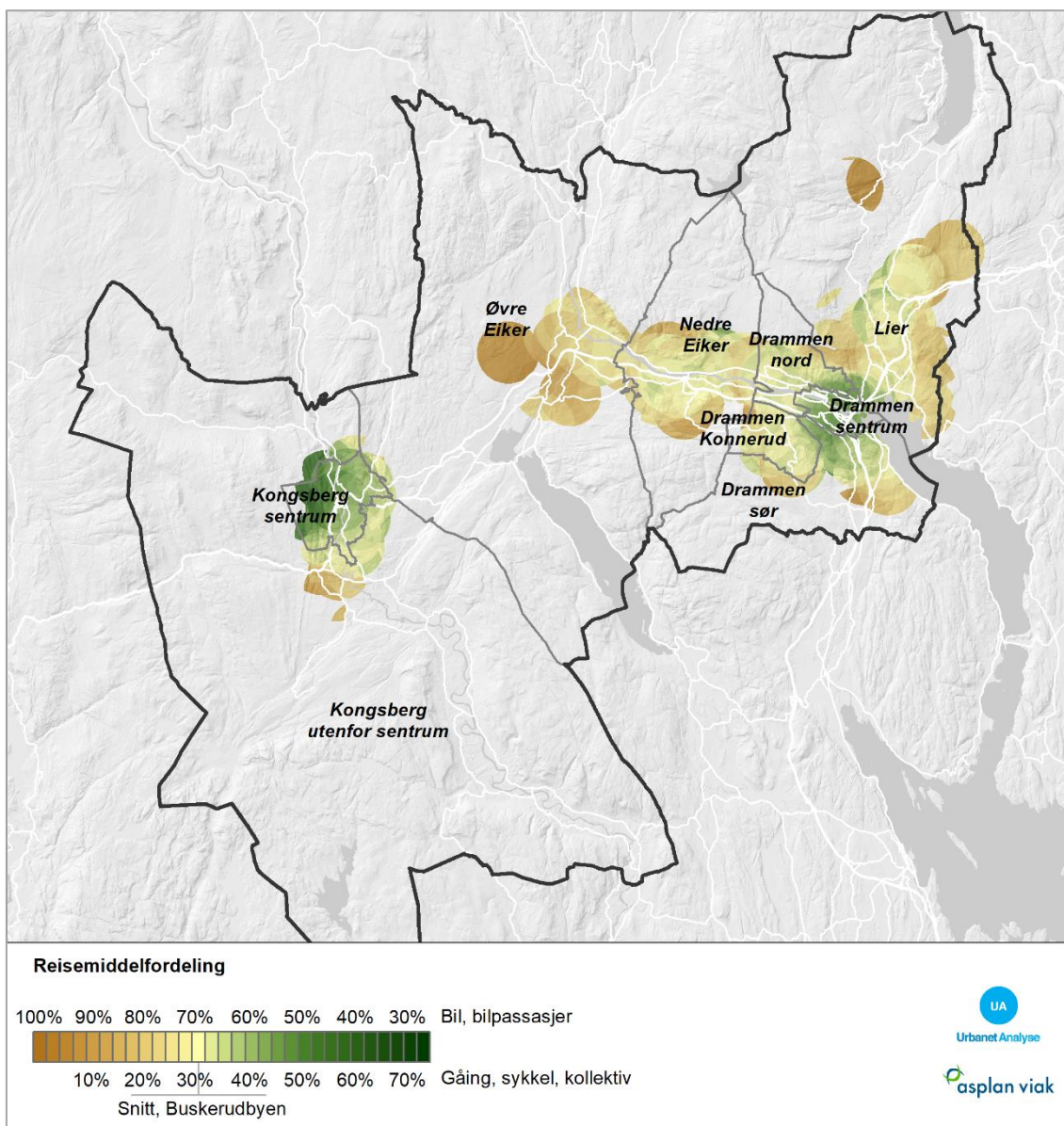
48 prosent av kollektivreisene som foretas i Buskerudbyen er bussreiser og 46 prosent er togreiser. 7 prosent er reiser med trikk/T-bane som bosatte i Buskerudbyen har foretatt i Oslo.



Figur 4.1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike deler av Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018.

Kartet under viser transportmiddelfordelingen blant bosatte i Buskerudbyen 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 til de bosatte gjennomføres med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektivtransport). I områder som er skravert i gult er andelen miljøvennlige transportmidler lik som gjennomsnittet for Buskerudbyen som helhet, 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.

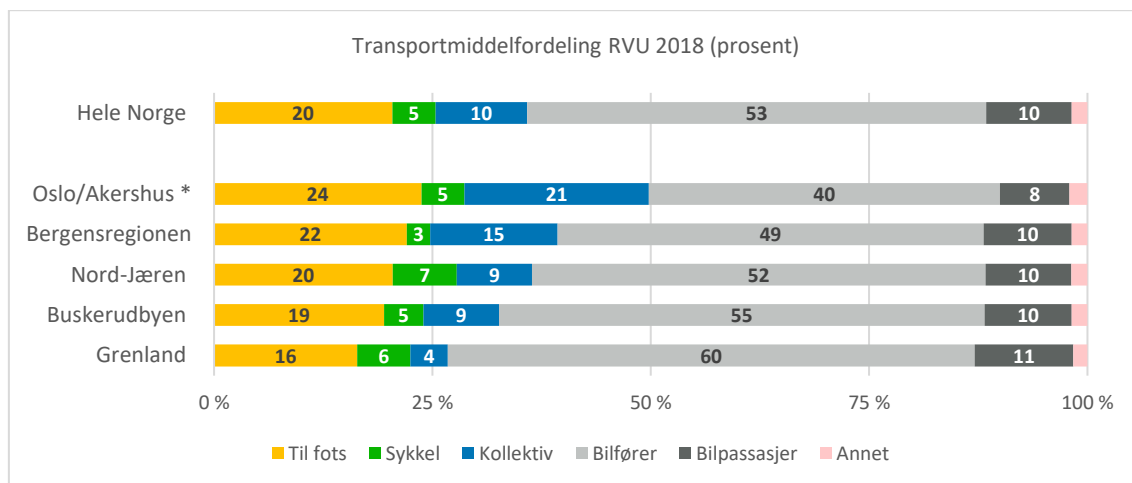
Vi ser tydelig at andelen miljøvennlige transportmidler er høyest i sentrumsområdene i både Drammen og Kongsberg. Videre er andelen miljøvennlige transportmidler høy også på Fjell.



Figur 4.2: Transportmiddelfordeling blant befolkningen i Buskerudbyen, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2018.

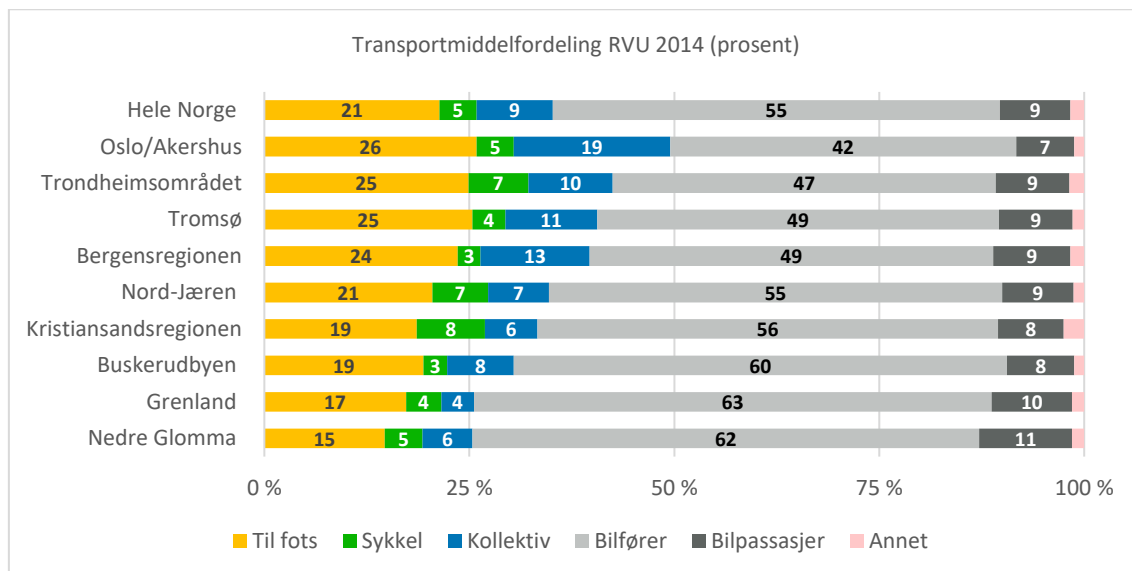
Buskerudbyen er blant byområdene med høyest bilandel

Av de større byområdene vi har sett på, har både Oslo/Akershus, Bergensregionen og Nord-Jæren lavere bilandel og høyere gang-, sykkel- og kollektivandel enn Buskerudbyen. Oslo/Akershus skiller seg ut med en høy kollektivandel (21 prosent), men Nord-Jæren har den høyeste sykkelandelen av disse byområdene (7 prosent). Det er kun Grenland som har høyere bilandel og lavere gang- og kollektivandel enn Buskerudbyen. Tilsvarende fordeling i 2014 viser at Buskerudbyen også har en lavere bilandel og en høyere gang- og kollektivandel enn Nedre Glomma.



Figur 4.3: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike byområder. Prosent. RVU 2018
Enkelte byområder har ikke et årsrepresentativt utvalg, og er derfor utelatt fra analysen.

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)



Figur 4.4: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike byområder. Prosent. RVU 2014

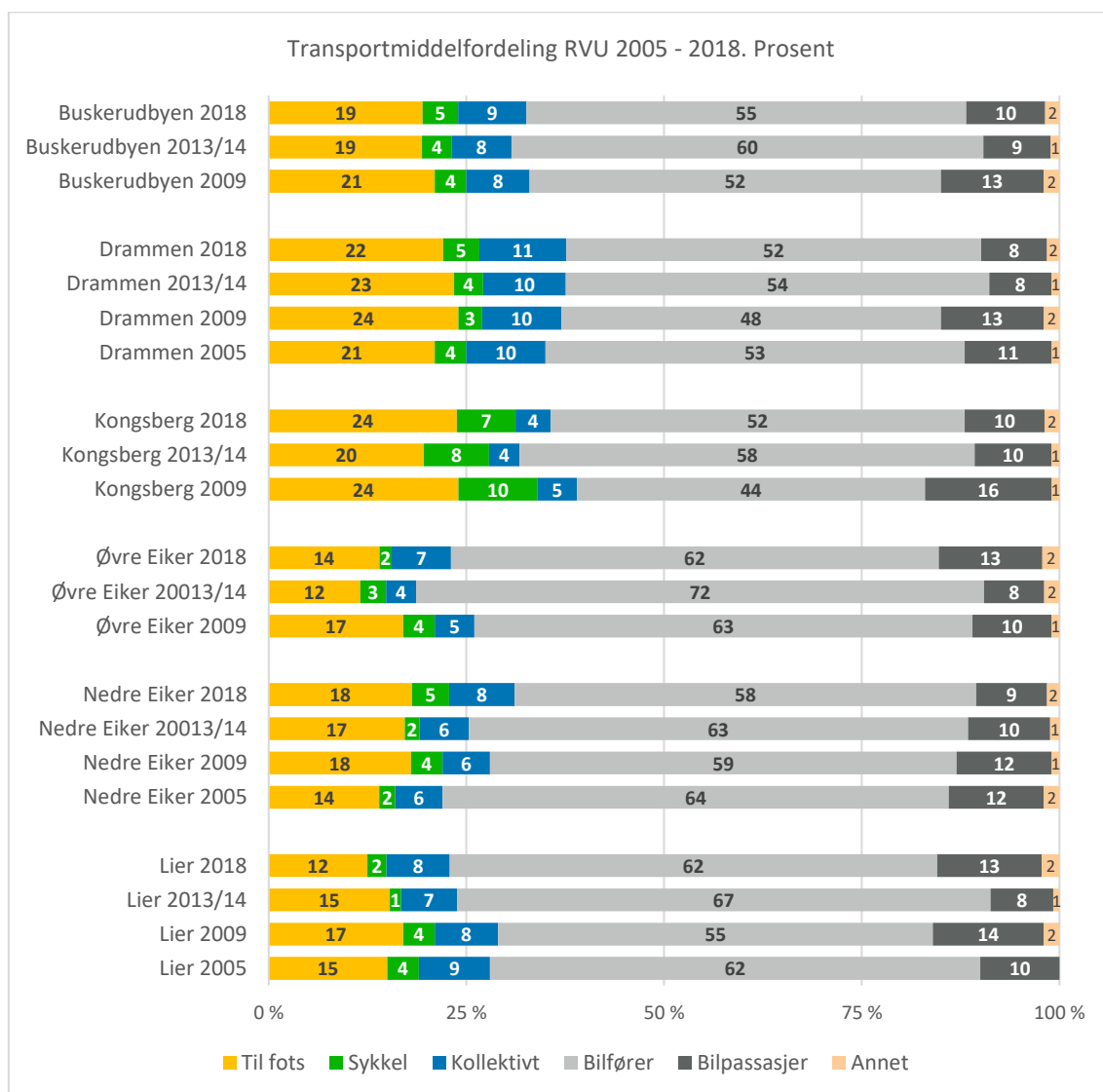
Bilandelen svinger fra år til år

Figuren under viser transportmiddelfordeling i Buskerudbyen fra 2009 – 2018.

Hovedmønsteret er at transportmiddelfordelingen har vært relativt stabil i perioden, men med noen svingninger fra år til år.

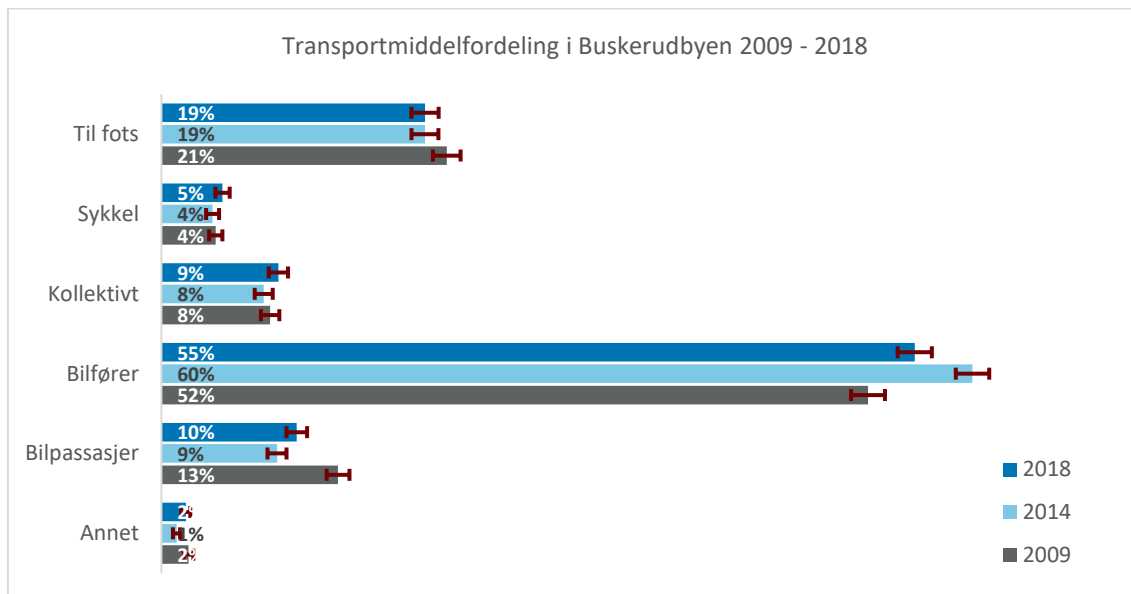
Gangandelen har variert rundt 20 prosent, sykkelandelen varierer rundt 4-5 prosent, og kollektivandelen ligger rundt 8-9 prosent. De observerte svingningene fra år til år er innenfor forventet usikkerhetsmargin.

Når det gjelder bilførerandelen, svinger denne mer fra år til år. Bilandelen økte fra 52 prosent i 2009 til 60 prosent i 2014, men gikk i 2018 ned til 55 prosent. I samme perioden har bilpassasjerandelen gått ned fra 13 prosent i 2009 til 10 prosent i 2018. Svingningene er større enn den forventede usikkerhetsmarginen, men det er uklart hva som kan forårsake disse endringene.

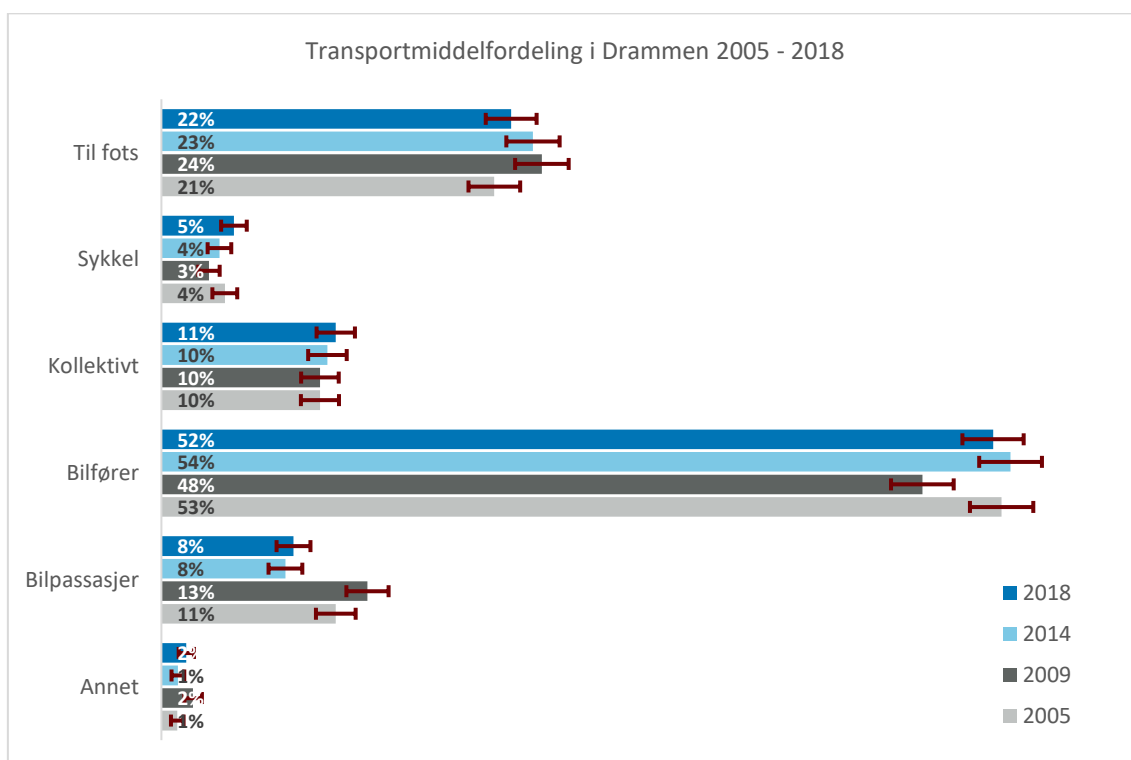


Figur 4.5: Utvikling i transportmiddelfordeling i Buskerudbyen og i ulike kommuner i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2009-2018, og RVU 2005-2018 for kommunene Drammen, Nedre Eiker og Lier.

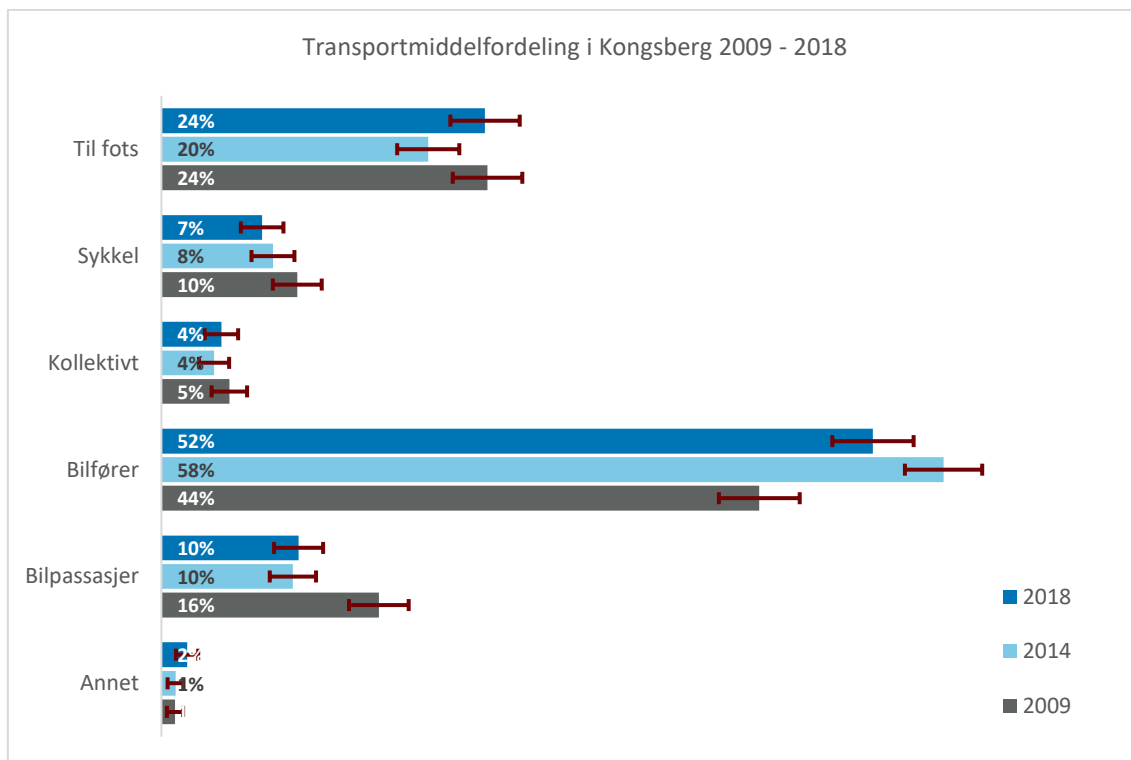
Usikkerhet ved de kommunevise resultatene er store pga. små utvalg. Resultatene må tolkes innenfor feilmarginer på mellom 0,5 prosent til 4,0 prosent, avhengig av utvalgsstørrelsen til kommunen. Figurene under viser utvikling i transportmiddelfordeling for Buskerudbyen samlet og hver av de enkelte kommunene i Buskerudbyen, hvor usikkerhetsmarginene er lagt inn.



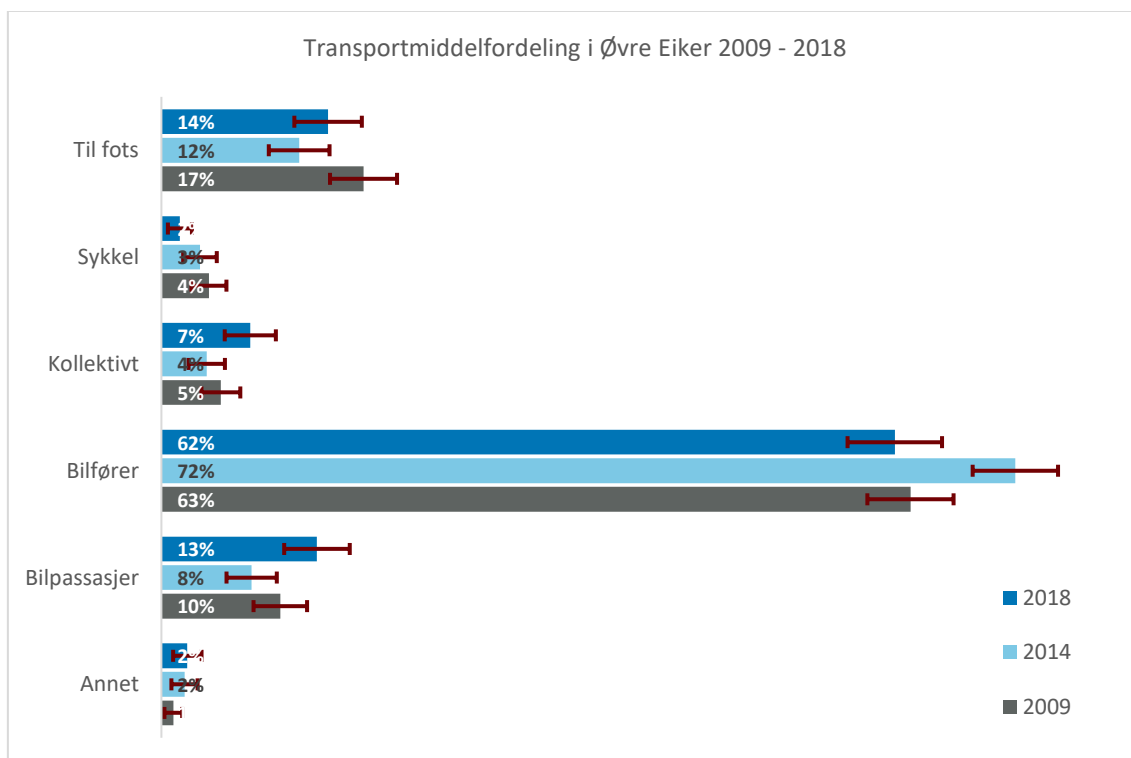
Figur 4.6: Utvikling i transportmiddelfordeling i Buskerudbyen, RVU 2009 – RVU 2018.



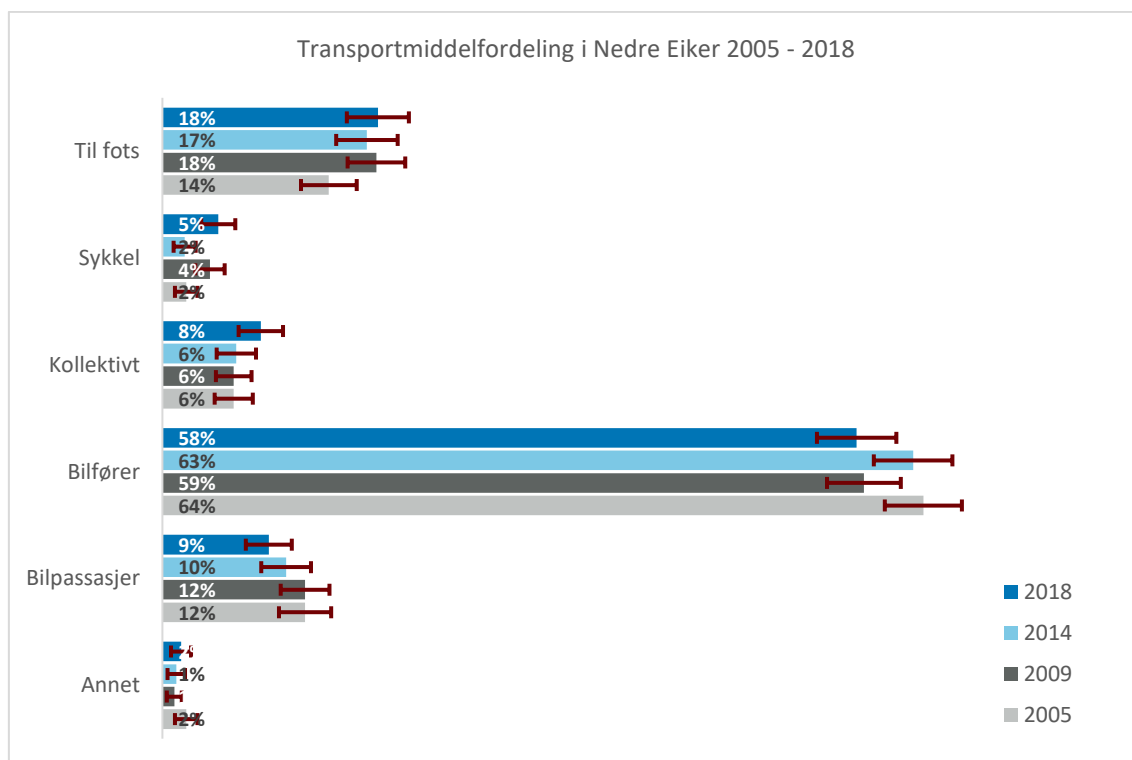
Figur 4.7: Utvikling i transportmiddelfordeling i Drammen kommune, RVU 2005 – RVU 2018.



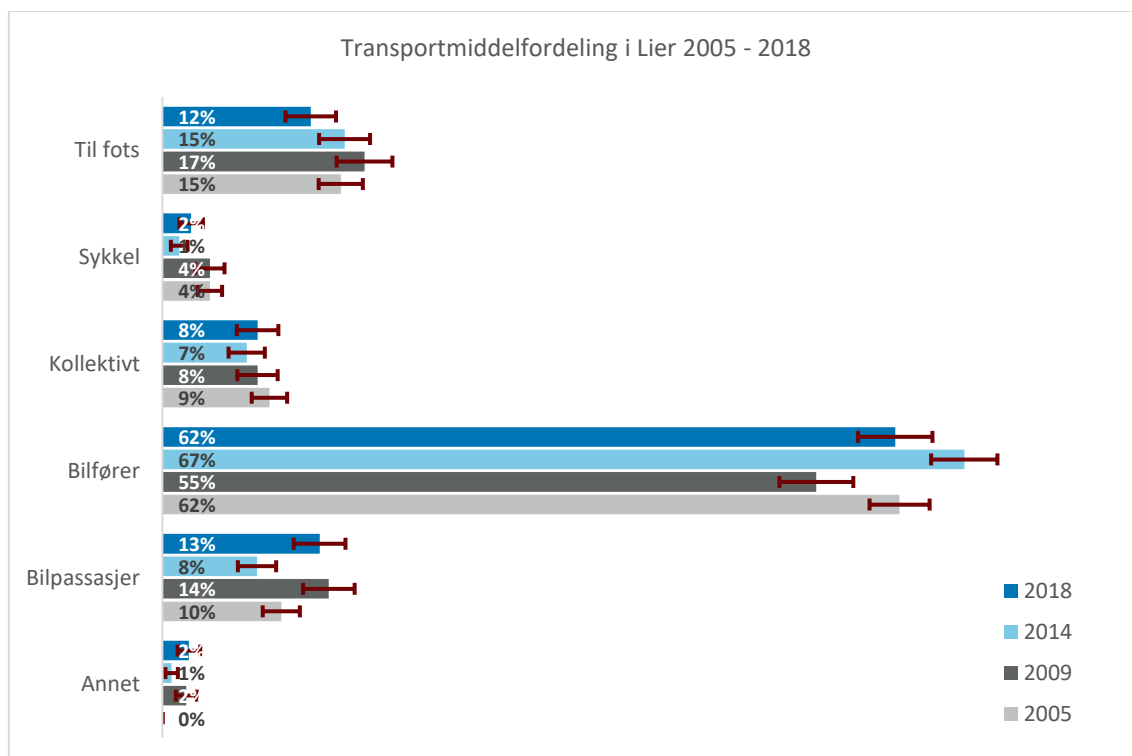
Figur 4.8: Utvikling i transportmiddelfordeling i Kongsberg kommune, RVU 2009 – RVU 2018.



Figur 4.9: Utvikling i transportmiddelfordeling i Øvre Eiker kommune, RVU 2009 – RVU 2018.



Figur 4.10: Utvikling i transportmiddelfordeling i Nedre Eiker kommune, RVU 2005 – RVU 2018.



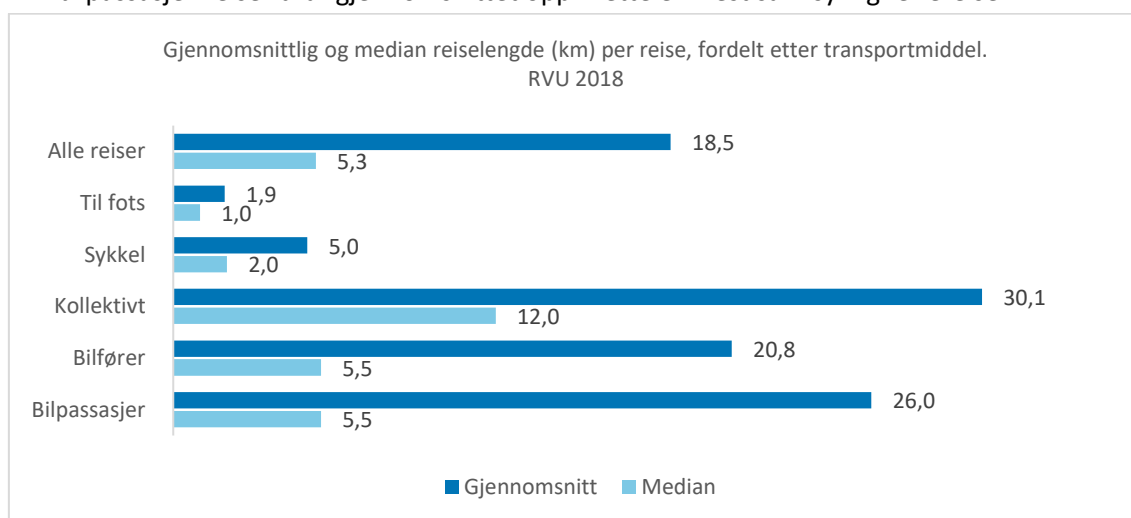
Figur 4.11: Utvikling i transportmiddelfordeling i Lier kommune, RVU 2005 – RVU 2018.

4.2 Reiselengde for ulike transportmidler

Kollektivreisene er de lengste reisene

En gjennomsnittlig reise blant befolkningen i Buskerudbyen er på 18,5 kilometer og med en median verdi på 5,3 kilometer. Men det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med ulike transportmidler.⁹ Som nevnt tidligere er det vanskelig å sammenligne utvikling i reiselengde over tid. Se nærmere beskrivelse i 1.2 om utfordringer med RVU-data 2018.

- **Gangturene** er de korteste reisene. En gjennomsnittlig gangtur i Buskerudbyen er på 1,9 kilometer, med en median-verdi på 1,0 kilometer.
- En gjennomsnittlig **sykkeltur** er på 5 kilometer, med en median-verdi på 2 kilometer.
- **Kollektivreisene** er de lengste reisene i snitt. En gjennomsnittlig kollektivreise er på 30,1 kilometer, med en median-verdi på 12 kilometer. Dette skyldes blant annet at en god del av kollektivreisene er Oslo-rettede.
- En gjennomsnittlig reise som **bilfører** er på 20,8 kilometer med en median-verdi på 5,5 kilometer.
- En gjennomsnittlig reise som **bilpassasjer** er noe lenger enn bilførerreisen: Den er på 26,0 km i snitt, men med samme median-verdi som bilførerreisene. Det vil si at noen lange bilpassasjer-reiser drar gjennomsnittet opp. Dette er mest sannsynlig feriereiser.



Figur 4.12: Gjennomsnittlig og median reiselengde (km) per reise foretatt av befolkningen i Buskerudbyen, fordelt på transportmiddel. RVU 2018

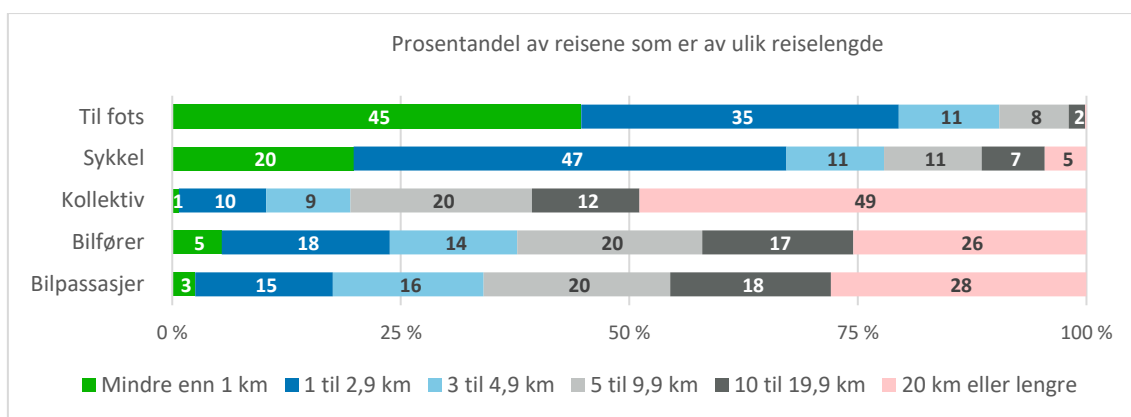
3 av 10 bilreiser er under tre kilometer

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

- De fleste **gangturene** er korte. 45 prosent er kortere enn 1 kilometer, og til sammen 80 prosent av gangturene er under 3 kilometer.

⁹ Det er ikke tilstrekkelig antall reiser med ulike transportmidler til å framstille gjennomsnittlig reiselengde per reise per transportmiddel kommunevis.

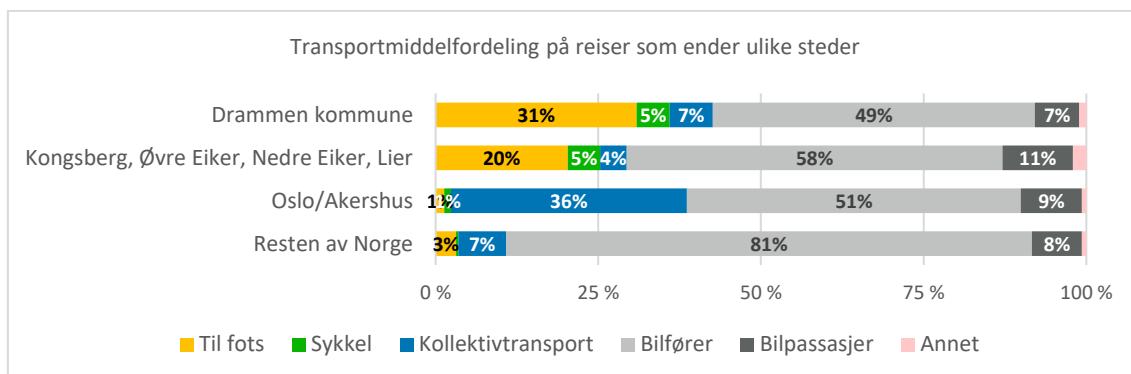
- 20 prosent av **sykkelturene** er under 1 kilometer, og 47 prosent er mellom 1 – 2,9 kilometer. 12 prosent av sykkelturene er 10 kilometer eller mer.
- Svært få av **kollektivreisene** er korte. 11 prosent er under 3 kilometer, og til sammen 20 prosent er under 5 kilometer. Nesten 50 prosent av kollektivreisene er 20 kilometer eller mer.
- Nesten 1 av fire **bilførerreiser** er under 3 kilometer. 20 prosent er mellom 5 og 9,9 kilometer og 26 prosent er over 20 kilometer.
- Til sammen 18 prosent av **bilpassasjerreisene** er under 3 kilometer. Er 20 prosent mellom 5 og 9,9 kilometer og 28 prosent er over 20 kilometer.



Figur 4.13: Prosentandel av reisene som er av ulike reiselengde, etter hovedtransportmiddel. Hele Buskerudbyen. RVU 2018.

4.3 Transportmiddelfordeling etter målpunkt for reisen

Figuren under viser transportmiddelbruk på reiser som starter i Buskerudbyen og som ender ulike steder. Vi ser at reiser som ender i Drammen kommune har høyest gangandel (31 prosent) og lavest bilførerandel (49 prosent). Reiser som har Oslo/Akershus som målpunkt har høyest kollektivandel (36 prosent), mens 9 av 10 reiser som ender andre steder i Norge er en bilreise, enten som bilfører eller som bilpassasjer.



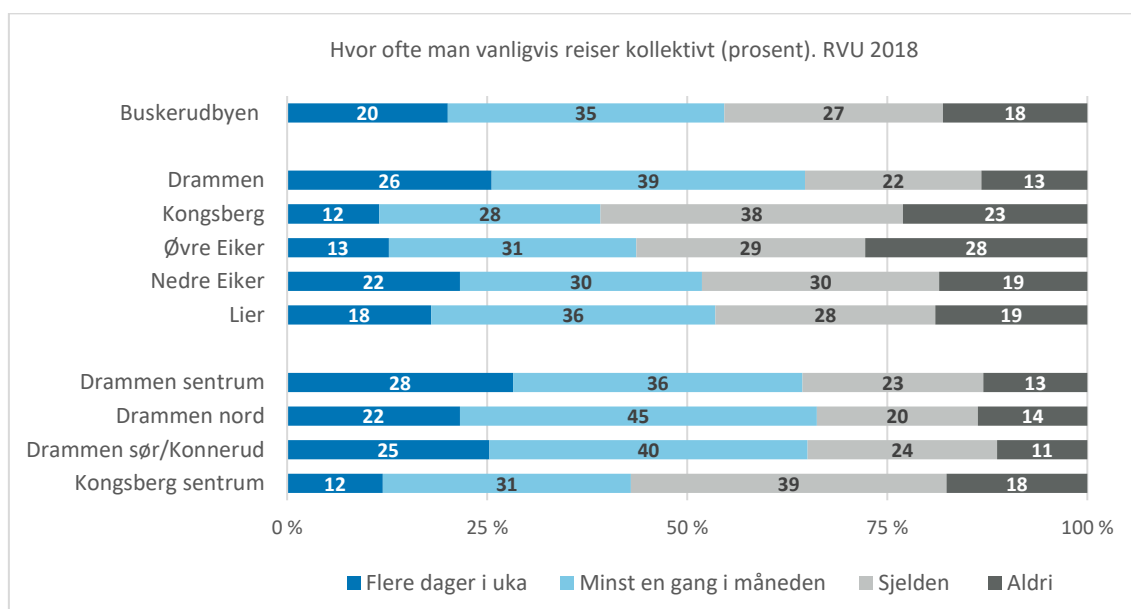
Figur 4.14: Transportmiddelbruk etter hva som er målpunkt for reisen for reiser som starter i Buskerudbyen. RVU 2018.

4.4 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler

I RVU 2018 stilles det spørsmål om hvor ofte man vanligvis reiser med ulike transportmidler på denne tiden av året. Fordelingen på spørsmålet sier en god del om mulighetsrommet for endret transportmiddelbruk, da flere studier viser at det er enklere å få de som har en viss erfaring med et transportmiddel, til å reise mer med dette, enn det er å få lokket over de som aldri benytter et gitt transportmiddel.

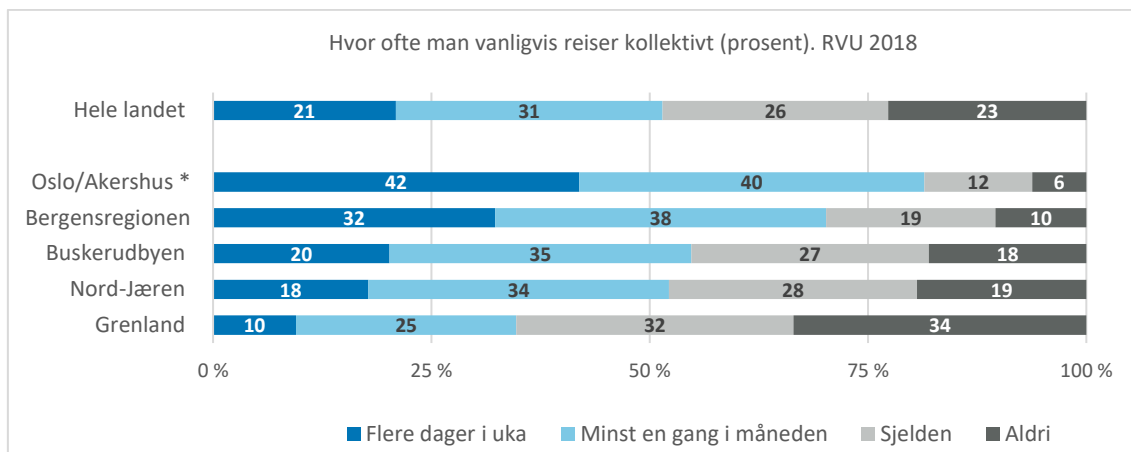
Halvparten av befolkningen i Buskerudbyen reiser kollektivt minst en gang i måneden

Resultatene viser at halvparten av befolkningen i Buskerudbyen reiser kollektivt minst en gang i måneden, og 20 prosent flere dager i uka. Det vil si at halvparten av befolkningen reiser sjelden eller aldri med kollektivtransport: 27 prosent reiser sjelden og 18 prosent reiser aldri. Andel som benytter kollektivtilbudet minst en gang i måneden er størst i Drammen kommune (65 prosent) og lavest i Kongsberg kommune (40 prosent).



Figur 4.15: Hvor ofte man vanligvis reiser med kollektivtransport på den tiden av året man ble intervjuet, i ulike områder i Buskerudbyen. RVU 2018.

Figuren under viser hvor ofte man vanligvis reiser kollektivt i de største byområdene vi har hatt mulighet til å analysere. Vi ser at Buskerudbyen ligger plassert i midten når det gjelder reisehyppighet med kollektivtransport, og på omtrent samme nivå som Nord-Jæren. Grenland ligger lavere. Ikke uventet er det befolkningen i Oslo/Akershus som har høyest reisefrekvens med kollektivtransport. Her reiser over 80 prosent kollektivt minst en gang i måneden.



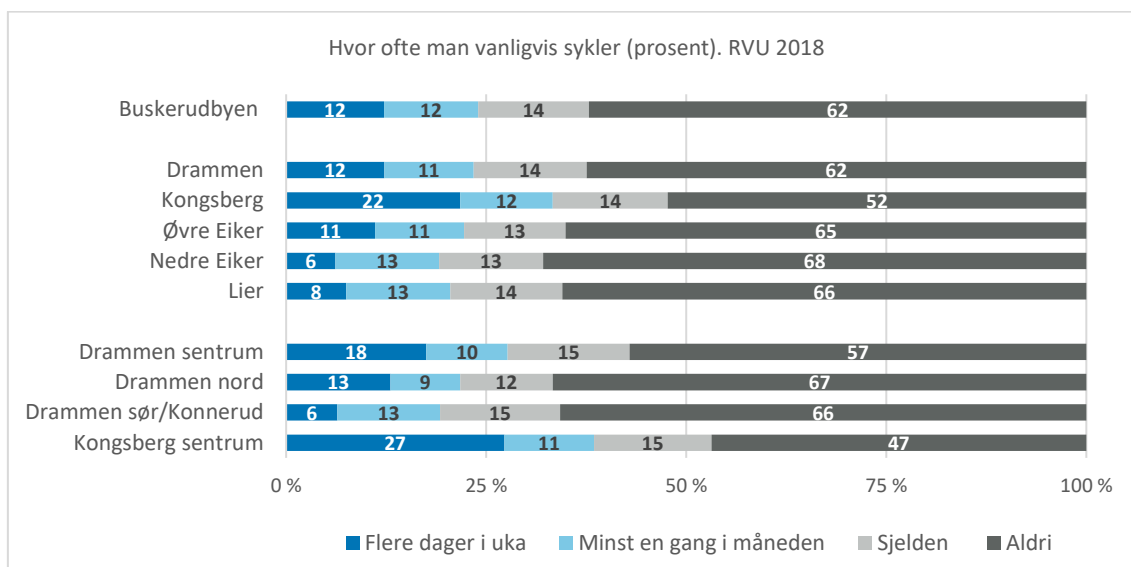
Figur 4.16: Hvor ofte man vanligvis reiser med kollektivtransport på den tiden av året man ble intervjuet i ulike byområder. RVU 2018.

Enkelte byområder har ikke et årsrepresentativt utvalg, og er derfor utelatt fra analysen.

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse).

1 av 4 av de som bor i Buskerudbyen sykler minst en gang i måneden

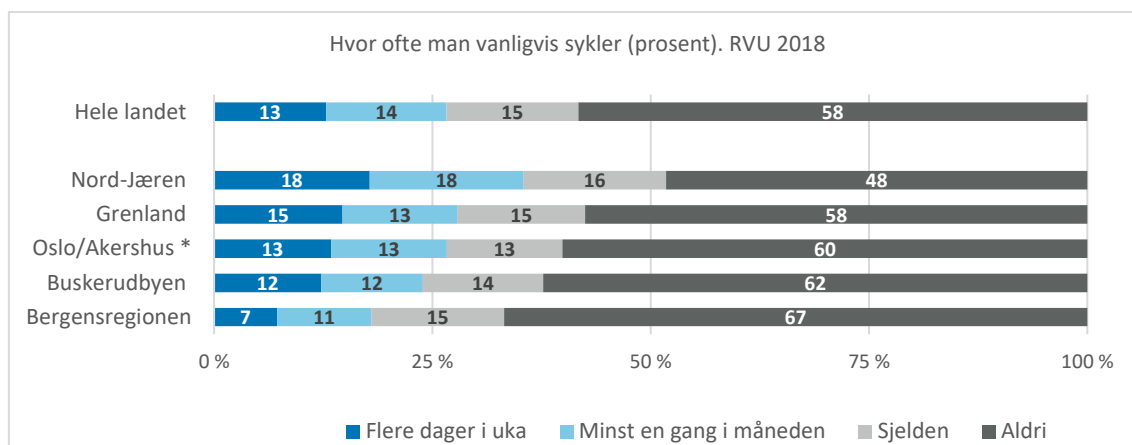
Når det gjelder sykkel, er det vesentlig flere som aldri sykler enn som aldri reiser kollektivt. Over 60 prosent oppgir at de ikke sykler på den tiden av året de er intervjuet, og 14 prosent sykler sjelden. 24 prosent sykler minst en gang i måneden. Det er flest som sykler minst en gang i måneden i Kongsberg sentrum (38 prosent), og færrest i Nedre Eiker og i Drammen sør/Konnerud (19 prosent).



Figur 4.17: Hvor ofte man vanligvis sykler på den tiden av året man ble intervjuet, i ulike områder i Buskerudbyen. RVU 2018.

Figuren under viser hvor ofte man vanligvis sykler i de største byområdene vi har hatt mulighet til å analysere. Buskerudbyen ligger plassert nest nederst når det gjelder reisehyppighet med

sykkel. Kun Bergensregionen ligger lavere. Det er befolkningen på Nord-Jæren som har høyest reisefrekvens med sykkel. Her sykler 36 prosent minst en gang i måneden.



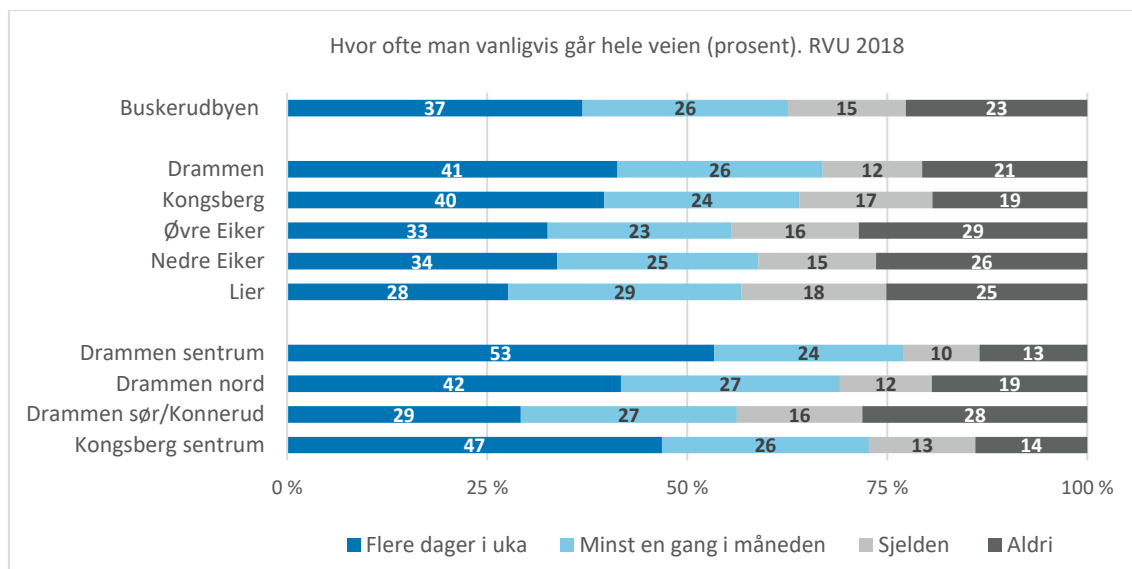
Figur 4.18: Hvor ofte man vanligvis sykler på den tiden av året man ble intervjuet i ulike byområder.

RVU 2018. Enkelte byområder har ikke et årsrepresentativt utvalg, og er derfor utelatt fra analysen.

* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

1 av 4 av de som bor i Buskerudbyen går sjelden eller aldri til sine daglige gjøremål

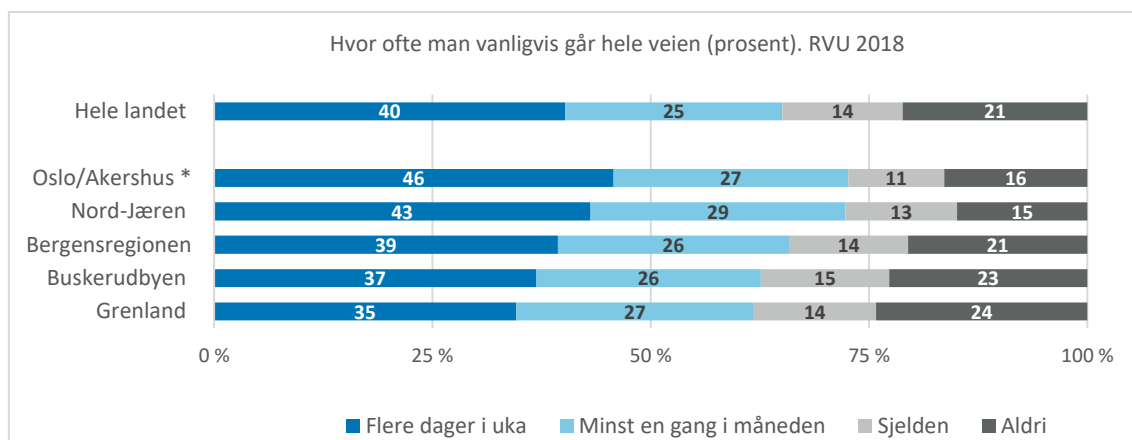
Et stort flertall kjører bil flere ganger i uka, og det er svært få som kjører bil sjeldnere enn en gang i måneden. Det er også mange som går også til og fra sine daglige gjøremål flere ganger i måneden, men også en god del som aldri gjør dette: 38 prosent oppgir at de sjelden eller aldri går hele veien til og fra sine daglige gjøremål på den tiden av året de ble intervjuet. Det er flest som sjelden eller aldri går i Øvre Eiker (45 prosent) og færrest i Drammen sentrum (23 prosent).



Figur 4.19: Hvor ofte man vanligvis går (hele veien) på den tiden av året man ble intervjuet, i ulike områder i Buskerudbyen. RVU 2018.

Figuren under viser hvor ofte man vanligvis går i de største byområdene vi har hatt mulighet til å analysere, og vi ser at Buskerudbyen ligger plassert nest nederst. Kun Grenland ligger lavere.

Det er befolkningen i Oslo/Akershus som har høyest gangfrekvens. Her går nesten 75 prosent minst en gang i måneden.



Figur 4.20: Hvor ofte man vanligvis går på den tiden av året man ble intervjuet i ulike byområder.

RVU 2018. Enkelte byområder har ikke et årsrepresentativt utvalg, og er derfor utelatt fra analysen.

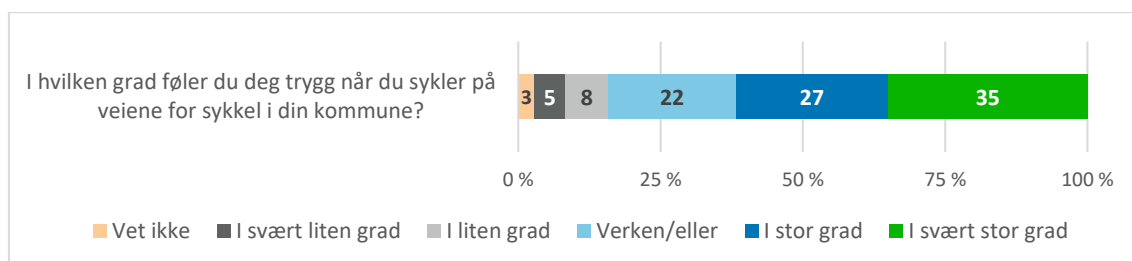
* Oslo/Akershus er analysert uten vekt (se avsnitt 1.4 for nærmere beskrivelse)

4.5 Spørsmål om sykling

Som en del av undersøkelsen ble det stilt en del spørsmål om trygghet og tilfredshet med vedlikehold av sykkelanlegg. Spørsmålene gikk kun til de som sykler minst en gang i uken, og det er derfor relativt få som har svart på disse spørsmålene (kun 366 svar i hele Buskerudbyen). Det er ikke mulig å bryte ned svarene kommunevis. Figurene under viser svarfordeling for befolkningen i Buskerudbyen som helhet. Spørsmålene er heller ikke stilt andre steder enn i Buskerudbyen, slik at det ikke er mulig å sammenligne Buskerudbyen med andre byområder.

Over 60 prosent av de som sykler føler seg trygge

Over 60 prosent av de som sykler føler seg i stor grad trygge når de sykler i sin kommune; 35 prosent oppgir at de føler seg trygge i svært stor grad og 27 prosent oppgir at de føler seg trygge i stor grad. Kun 13 prosent oppgir at de i liten grad følger seg trygge når de sykler. Dette gir en gjennomsnittsverdi på 3,8 poeng av totalt 5 poeng.



Figur 4.21: Syklistenes følelse av trygghet når de sykler i sin kommune. Hele Buskerudbyen. RVU 2018.

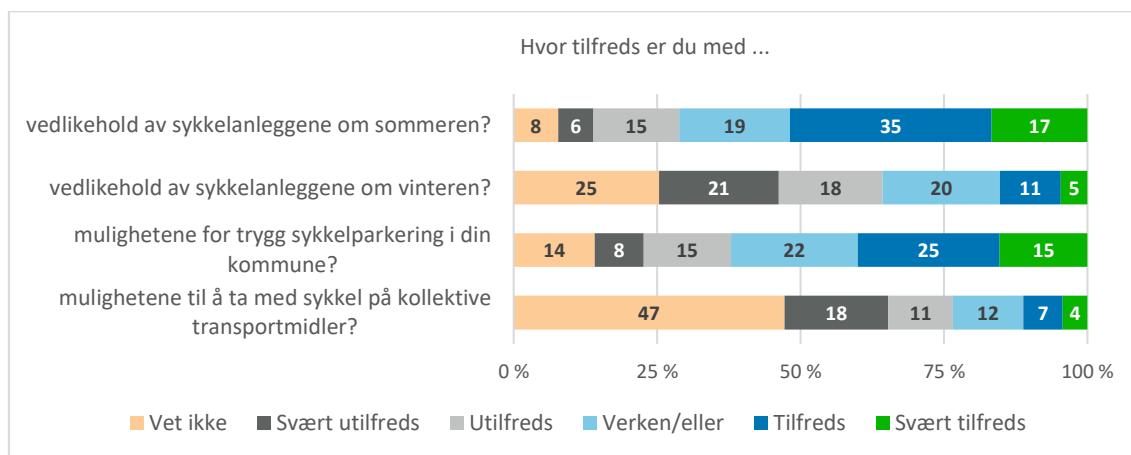
Halvparten er tilfreds med vedlikehold av sykkelanleggene om sommeren, kun 15 prosent er tilfreds med vintervedlikeholdet

Videre oppgir halvparten av de som sykler at de er tilfreds med vedlikehold av sykkelanleggene om sommeren; 17 prosent er svært tilfreds og 35 prosent er tilfreds. Til sammen 21 prosent er utilfredse, hvor 6 prosent er svært utilfreds. Dette gir en gjennomsnittsverdi på 3,4 poeng av totalt 5 poeng.

Det er vesentlig flere som er utilfredse med vedlikehold av sykkelanleggene om vinteren. Kun 5 prosent er svært tilfreds og 11 prosent er tilfreds med vintervedlikeholdet. 21 prosent oppgir at de er svært utilfreds og 18 prosent at de er utilfreds med vintervedlikeholdet. Samtidig har 1 av 4 ingen formening om dette, sannsynligvis fordi de ikke sykler om vinteren. Dette gir en gjennomsnittsverdi på kun 2,5 poeng av totalt 5 poeng, når vi holder de som har svart «vet ikke» utenfor.

40 prosent er tilfredse med mulighetene for trygg sykkelparkering i sin kommune; 15 prosent oppgir at de er svært tilfreds og 11 prosent at de er tilfreds med dette. 8 prosent er svært utilfreds og 15 prosent er utilfreds med sykkelparkeringen. Dette gir en gjennomsnittsverdi på 3,3 poeng av totalt 5 poeng.

Kun halvparten av syklistene har erfaring med å ta med sykkel på kollektive transportmidler. Av de som har svart, er det et flertall som er utilfredse med dette. Gjennomsnittsverdien på dette spørsmålet er på 2,4 poeng av totalt 5 poeng, når vi holder de som har svart «vet ikke» utenfor.



Figur 4.22: Syklistenes tilfredshet med vedlikehold og sykkelparkering. Hele Buskerudbyen. RVU 2018.

5 Reiseformål og transportmiddelbruk

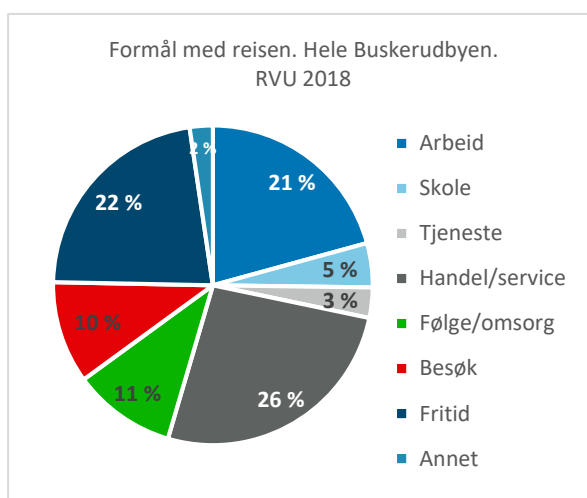
I dette kapitlet gir vi en oversikt over formålet til de daglige reisene, og sentrale egenskaper ved reisene til ulike formål: reiselengde og transportmiddelbruk.

5.1 Oversikt over reiseformål

1 av 4 reiser er en handle-/servicereise

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og deretter følger fritidsreiser og arbeidsreiser. I hele Buskerudbyen er 26 prosent av reisene en handle- eller service-reise, 22 prosent er fritidsreiser og 21 prosent er arbeidsreiser. 11 prosent er følge- eller omsorgs-reiser og 10 prosent er besøksreiser.

Fordelingen mellom reiseformålene er svært lik i de forskjellige områdene i Buskerudbyen. Nedre Eiker kommune skiller seg noe ut med en noe høyere andel handle-/servicereiser og en lavere andel fritidsreiser enn de øvrige kommunene, mens Lier kommune har en noe høyere andel følge-/ omsorgsreiser og en lavere andel handle-/servicereiser.



Figur 5.1: Reiseformål for daglige reiser for hele Buskerudbyen. RVU 2018.

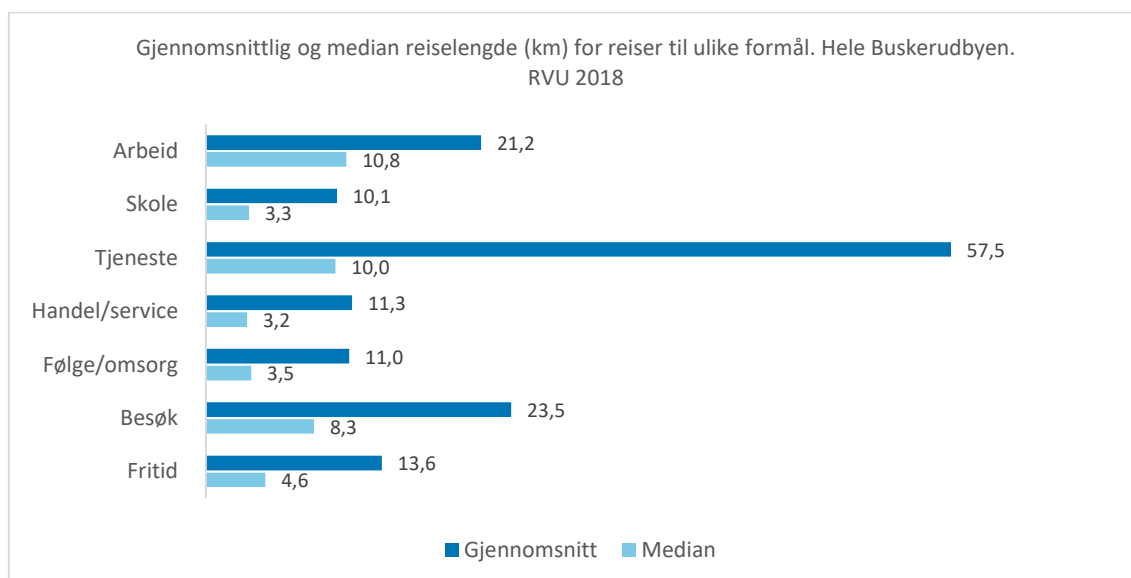
Reiseformål er definert på følgende måte:

- *Arbeidsreiser*: reiser til/fra arbeid
- *Skolereiser*: reiser til/fra skole/studiested
- *Tjenestereiser*: reiser i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
- *Handle- og servicereiser*: innkjøp av dagligvarer, alle andre innkjøp, service/diverse ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
- *Omsorgs- og følgereiser*: hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser
- *Besøk*: privat besøk hos familie, venner, sykebesøk
- *Fritidsreiser*: fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer), fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.), organiserte fritidsaktiviteter som tåver, 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)

En gjennomsnittlig arbeidsreise er litt over 2 mil lang

Figuren nedenfor viser gjennomsnittlig og median reiselengde for de daglige reisene fordelt etter reisens formål.

- En gjennomsnittlig **arbeidsreise** i Buskerudbyen er på 21,2 kilometer, med en medianverdi på 10,8 kilometer.
- Både **skolereisene**, **følge- og omsorgsreisene** og **handle- og servicereisene** er relativt korte. For hele Buskerudbyen er disse reisene på 10-11 kilometer i snitt, med en medianverdi på litt i overkant av 3 kilometer.
- **Besøksreisene** er relativt lange, med et gjennomsnitt på 25,5 kilometer og en medianverdi på 8,3 kilometer.
- **Tjenestereisene** er de lengste reisene og er på hele 57,5 kilometer i snitt. Antall tjenestereiser i utvalget er imidlertid relativt lite, slik at noen få lange reiser lett kan påvirke gjennomsnittet. Vi ser at medianverdien for tjenestereiser er på omtrent samme nivå som for arbeidsreiser.



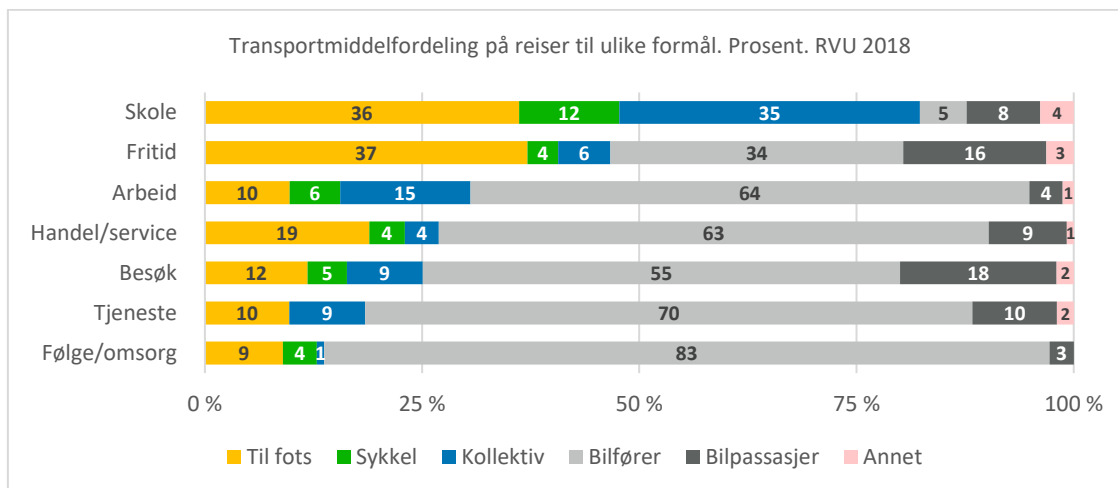
Figur 5.2: Gjennomsnittlig og median reiselengde (km) per reise, etter reiseformål. Hele Buskerudbyen. RVU 2018.

Høy gangandel på skolereiser og fritidsreiser, høy bilandel på følge- og omsorgsreiser

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål, noe som kommer frem av figur 5.3.

- **Skole-/studiereiser** har lavest bilandel og høyest kollektivandel. 5 prosent av skolereisene er bilførerreiser og 8 prosent er reiser som bilpassasjer. Hele 35 prosent er kollektivreiser, 36 prosent er gangturer og 12 prosent er sykkelreiser.
- Også **fritidsreiser** har en relativt lav bilandel og en høy gangandel. 37 prosent går og 34 prosent kjører bil på fritidsreisene.

- På **arbeidsreiser** er bilen det mest brukte transportmiddelet, men det er også en relativt høy kollektivandel: 64 prosent av arbeidsreisene er en bilførerreise og 15 prosenter reiser med kollektivtransport.
- **Følge- og omsorgsreiser** har den høyeste bilførerandelen, med 83 prosent. 9 prosent går, 4 prosent sykler og 1 prosent reiser kollektivt på denne typen reiser.

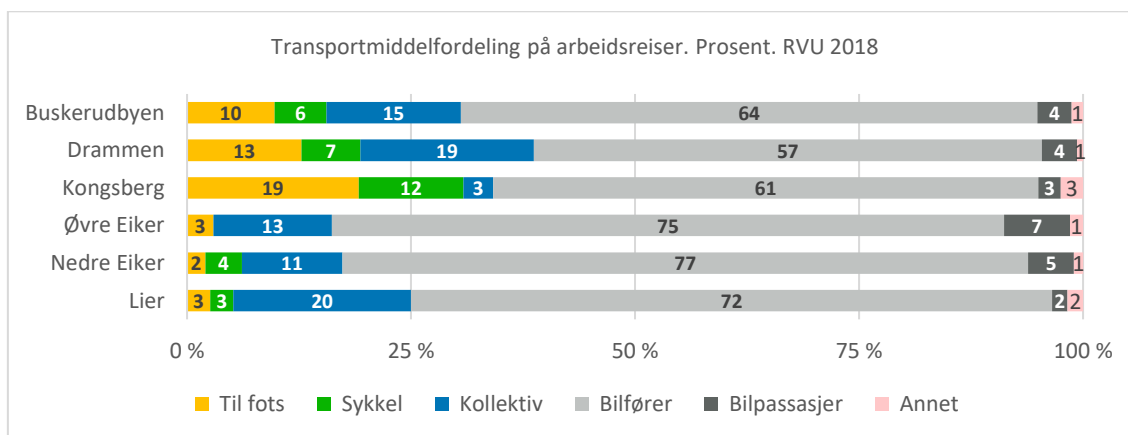


Figur 5.3: Transportmiddelfordeling fordelt etter reisemål (prosent). Hele Buskerudbyen. RVU 2018.

5.2 Nærmere om transportmiddelbruk på ulike reisemål

Flest arbeidsreiser med kollektivtransport i Lier og Drammen

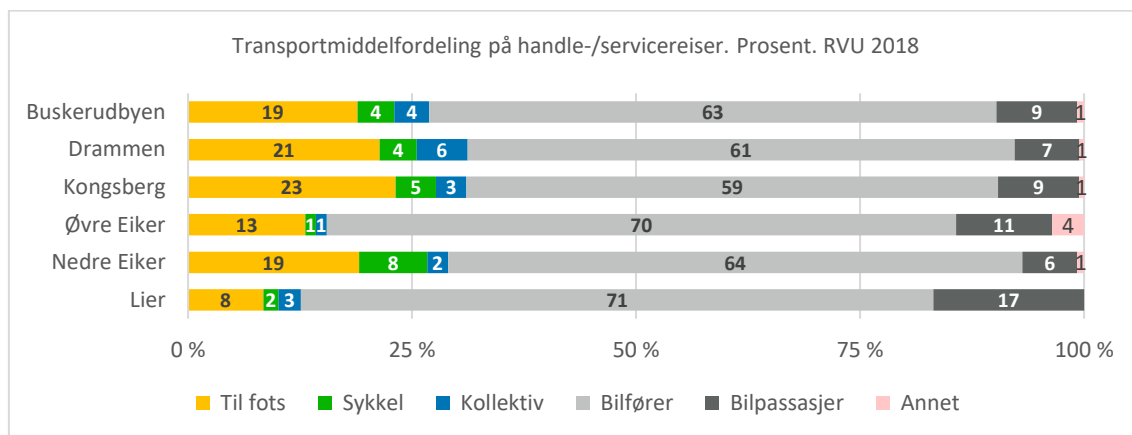
Figuren under viser transportmiddelbruk på arbeidsreiser i ulike kommuner i Buskerudbyen. Det er flest arbeidsreiser med kollektivtransport i Lier kommune (20 prosent) og Drammen kommune (19 prosent), og det er flest som går på arbeidsreisen i Kongsberg kommune (19 prosent). Her er også sykkelandelen høyest (12 prosent). Bilandelen på arbeidsreiser er høyest i Øvre Eiker og Nedre Eiker.



Figur 5.4: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser i ulike kommuner i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018

Flest handle- og servicereiser med bil i Lier

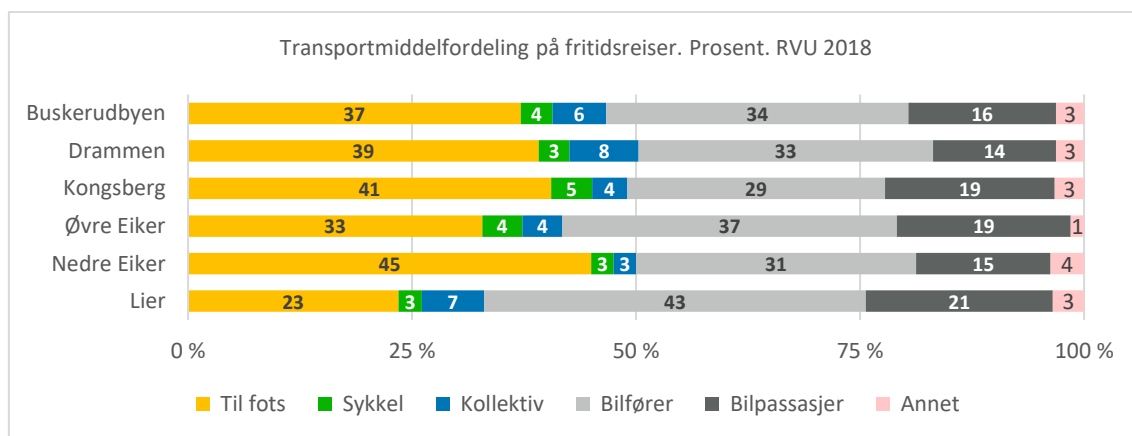
I figuren under ser vi transportmiddelfordeling på handle- og servicereiser i ulike kommuner i Buskerudbyen. Gangandelene på slike reiser er høyest i Kongsberg (23 prosent) og lavest i Lier (8 prosent). I Lier foretas 87 prosent av disse reisene med bil, enten som bilfører eller passasjer.



Figur 5.5: Transportmiddelfordeling på handle-/servicereiser i ulike kommuner i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018

Flest fritidsreiser til fots i Nedre Eiker

Figuren under viser transportmiddelfordeling på fritidsreiser i ulike kommuner i Buskerudbyen. Gangandelen på slike reiser er høyest i Nedre Eiker (45 prosent) og lavest i Lier (23 prosent). Kollektivandelen er høyest i Drammen (8 prosent). I mange av kommunene er bilandelen på fritidsreiser på i underkant av rundt 50 prosent, mens i Lier utgjør bilreiser 65 prosent av fritidsreisene.



Figur 5.6: Transportmiddelfordeling på fritidsreiser i ulike kommuner i Buskerudbyen. Prosent. RVU 2018



