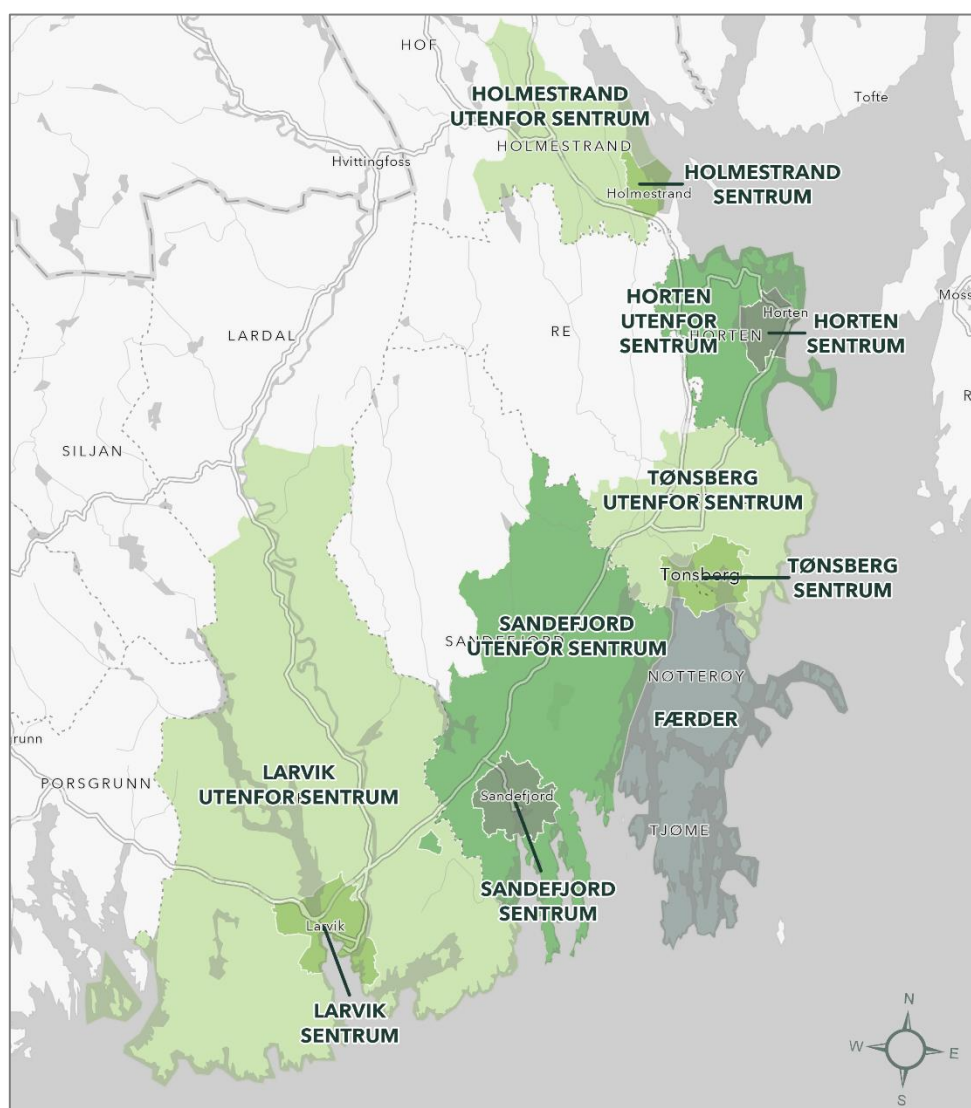


# Rapport

156/2021

Ingunn Opheim Ellis  
Aurora Strætkvern  
Gunnar Berglund  
Katrine N. Kjørstad

## Reisevaner i Vestfoldbyene 2018/19





## Forord

Det har vært gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser i Norge siden 1985.

Reisevaneundersøkelsene består av et nasjonalt basisutvalg og lokale tilleggsutvalg. Formålet med undersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet og brukes til en lang rekke planleggingsformål.

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

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

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

Oslo, mai 2021

Bård Norheim



# Innhold

|                                                                     |           |
|---------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Sammendrag .....</b>                                             | <b>i</b>  |
| Tilgang til transportressurser .....                                | i         |
| Reiseomfang og transportmiddelbruk .....                            | ii        |
| Reiseformål .....                                                   | iv        |
| <b>1 Innledning .....</b>                                           | <b>1</b>  |
| 1.1 Bakgrunn .....                                                  | 1         |
| 1.2 Geografisk avgrensning av Vestfoldbyene .....                   | 2         |
| 1.3 Feilmarginer .....                                              | 4         |
| 1.4 Gjennomføring av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018-2019 ..... | 5         |
| 1.5 Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper .....    | 8         |
| <b>2 Tilgang til transportressurser .....</b>                       | <b>9</b>  |
| 2.1 Førerkort og tilgang til bil .....                              | 9         |
| 2.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted .....                | 17        |
| 2.3 Tilgang til kollektivtransport .....                            | 21        |
| 2.4 Tilgang til sykkel og moped/motorsykkel .....                   | 29        |
| <b>3 Reiseomfang og reisemønster .....</b>                          | <b>31</b> |
| 3.1 Reiseomfang på daglige reiser .....                             | 31        |
| 3.2 Når foregår reisene? .....                                      | 39        |
| 3.3 Hvor går reisene? .....                                         | 40        |
| <b>4 Transportmiddelbruk .....</b>                                  | <b>45</b> |
| 4.1 Transportmiddelfordeling .....                                  | 45        |
| 4.2 Hvor ofte reiser man med ulike transportmidler .....            | 52        |
| 4.3 Reiselengde for ulike transportmidler .....                     | 57        |
| 4.4 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel .....              | 60        |
| <b>5 Reiseformål og transportmiddelbruk .....</b>                   | <b>62</b> |
| 5.1 Oversikt over reiseformål .....                                 | 62        |
| 5.2 Nærmere om arbeidsreiser .....                                  | 69        |
| 5.3 Nærmere om handle- og servicereiser .....                       | 72        |
| 5.4 Nærmere om øvrige fritidsreiser .....                           | 73        |
| <b>Referanseliste .....</b>                                         | <b>76</b> |



## Sammendrag

Det er lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge, og det har vært gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser siden 1985. Formålet med reisevaneundersøkelsen er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen i hele landet, og brukes av transportmyndighetene til en lang rekke planleggingsformål.

I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgangen til transportressurser til befolkningen i Vestfoldbyene, dvs. kommunene Horten, Tønsberg, Færder, Sandefjord, Larvik og Holmestrand. I forbindelse med de nasjonale reisevaneundersøkelsene fra 2005 til 2018/19 er det trukket omfattende tilleggsutvalg i Vestfoldbyene. Dette gir grunnlag for å kartlegge reisevaner på et relativt detaljert geografisk nivå.

### Tilgang til transportressurser

#### **Nesten halvparten av befolkningen har tilgang til mer enn én bil**

I 2018/19 har 91 % av den voksne befolkningen i Vestfoldbyene førerkort for bil. Dette er en like stor andel som i 2013/14, men noe høyere enn foregående år. Andelen av befolkningen som bor i en husholdning uten tilgang til minst én bil er på 9 %, og hver husholdning har i gjennomsnitt tilgang til 1,6 biler. Gjennomsnittlig antall biler man har tilgang til har økt litt siden 2005.

Andel med førerkort og tilgang til bil er lavere i sentrumsnære områder enn i områder utenfor sentrum. For eksempel bor 11 % av befolkningen i Larvik sentrum i en husholdning uten tilgang til bil, mot 6 % av befolkningen utenfor sentrum.

#### **Et stort flertall har tilgang gratis parkering hos arbeidsgiver**

77 % av de yrkesaktive i Vestfoldbyene som har førerkort og bil har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Hvor arbeidsplassen er lokalisert har stor betydning for om man har gratis tilgang til parkering eller ikke. Det er færre med gratis tilgang til parkeringsplass hos arbeidsgiver blant de som jobber i sentrumsområdene enn i områdene utenfor sentrum, og færrest i Tønsberg sentrum, hvor 38 % har gratis parkering og 34 % må betale for parkering på arbeidsplassen.

#### **Best tilgang til kollektivtransport i Tønsberg kommune**

Tilgang til kollektivtransport er en funksjon av avstand til holdeplass og avgangsfrekvens. 49 % av befolkningen i Vestfoldbyene bor under 500 meter fra en holdeplass for

kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke, og 15 % svarer at de har et kollektivtilbud med minst fire avganger i timen fra nærmeste aktuelle holdeplass. Det er imidlertid en stor andel som svarer at de ikke vet på disse spørsmålene. 26 % svarer for eksempel at de ikke vet hvor ofte det går kollektivtransport fra holdeplassen. Det å ha under 1 kilometer til holdeplass og minst fire avganger i timen fra denne holdeplassen defineres som å ha svært god tilgang til kollektivtransport. Tilgang til kollektivtransport er best blant bosatte i Tønsberg kommune. Her har 34 % av befolkningen svært god tilgang til kollektivtransport.

## Reiseomfang og transportmiddelbruk

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

I snitt foretok befolkningen i Vestfoldbyene 2,8 reiser per person per dag. Gjennomsnittlig antall reiser per person har gått en del ned siden 2013/14, hvor man i snitt foretok 3,3 reiser per person per dag. Endringene i antall reiser skyldes trolig en kombinasjon av reelle endringer og metodiske utfordringer knyttet til endring i intervjuopplegg for RVU 2018/2019, for eksempel at noen har registrert en tur/retur-reise som kun en reise.

De fleste daglige reisene som gjennomføres er korte. 13 % av reisene i Vestfoldbyene er kortere enn en kilometer og ytterligere 23 % er mellom 1 og 3 kilometer. Medianverdien per reise er på 4,8 kilometer. Det vil si at halvparten av reisene er kortere og halvparten er lengre enn 4,8 kilometer.

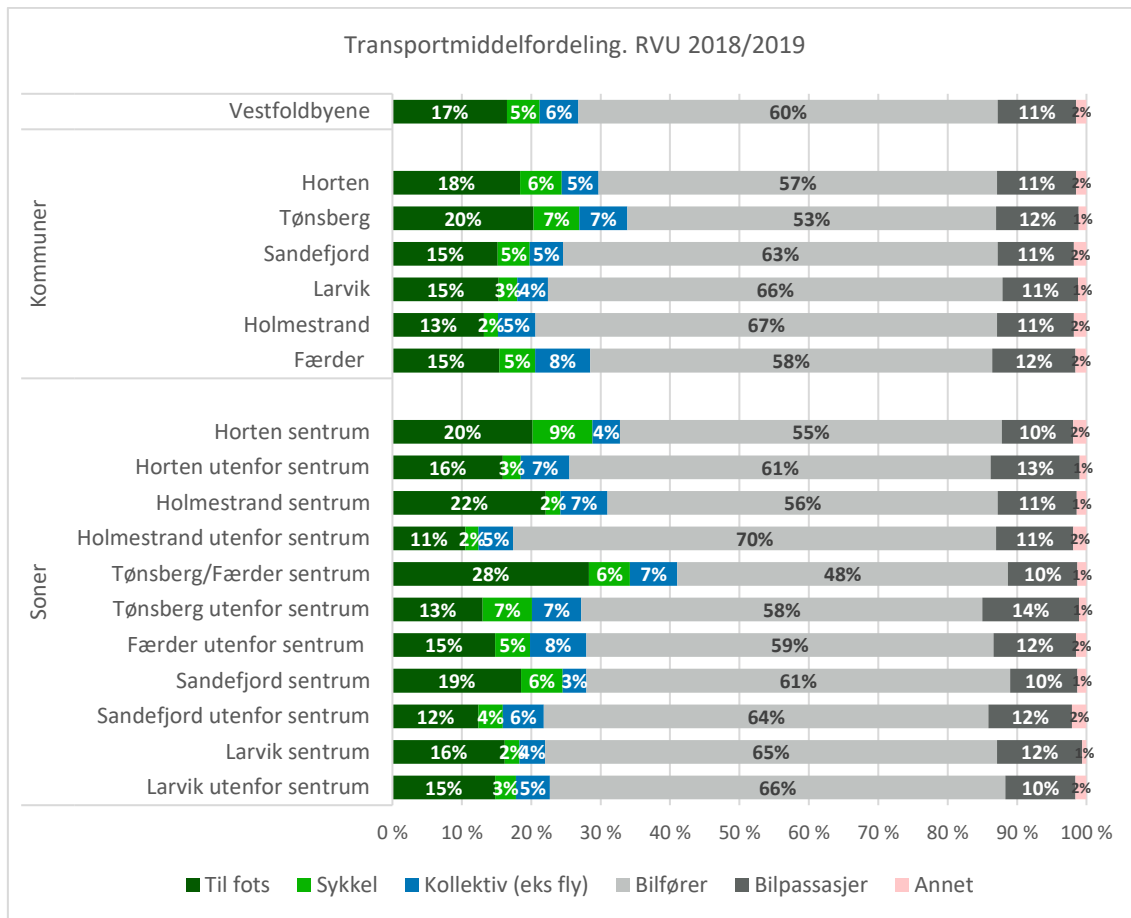
### 7 av 10 reiser i Vestfoldbyene er bilreiser

Til sammen utgjør bilreisene 71 % av de daglige reisene i 2018/19: 60 % som bilfører og 11 % som bilpassasjer. 17 % av reisene er gangturer, 5 % er sykkelreiser, og 6 % er kollektivreiser. Transportmiddelfordelingen i området har vært relativt stabil over tid, med noen mindre endringer fra år til år. Disse er imidlertid innenfor den usikkerheten man kan forvente å finne i slike utvalgsundersøkelser.

### Lavere bilandel i sentrumsområder enn i resten av kommunen

I de fleste kommunene er det en lavere bilandel og en høyere andel reiser med miljøvennlige transportmidler i sentrum av kommunen enn i kommunen for øvrig. For eksempel er bilførerandelen i Tønsberg/Færder sentrum på 48 %, mot 58 % i Tønsberg utenfor sentrum. Det er også en relativt høy gangandel blant de som bor i Tønsberg/Færder sentrum (28 %).





Figur S1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser. RVU 2018/2019

### Bilreiser utgjør nesten 80 % av transportarbeidet

Selv om gangturene er mange, er de også korte. Gangturer utgjør derfor kun 1 % av det daglige transportarbeidet målt i kilometer. Kollektivreisene er relativt lange i Vestfoldbyene, og selv om kollektivandelen av antall reiser er relativt lav (6 %), utgjør kollektivreisene 9 % av transportarbeidet målt i kilometer. Bilførerreiser utgjør 58 % av transportarbeidet og bilpassasjerreiser utgjør 13 % av transportarbeidet målt i antall kilometer.

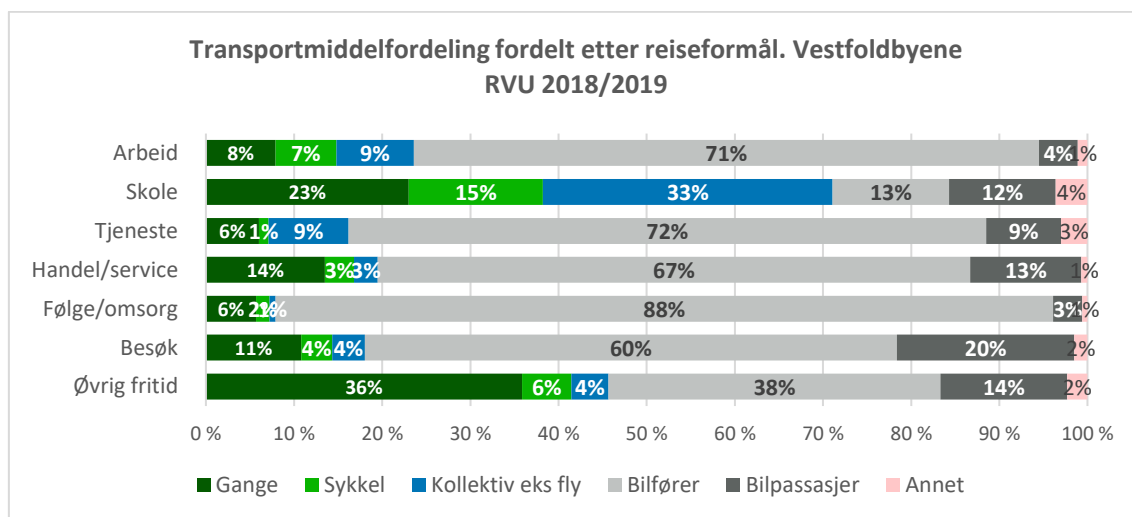
## Reiseformål

### 1 av 3 reiser er handle-/servicereiser

Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, med 28 %. 19 % av reisene er arbeidsreiser, 12 % er besøksreiser, 11 % er følge- og omsorgsreiser og 22 % av reisene er øvrige fritidsreiser.

### Nesten halvparten av fritidsreisene er med gange, sykkel eller kollektivtransport

Transportmiddelfordelingen er svært forskjellig på reiser til ulike formål. 88 % av alle følge- og omsorgsreisene i Vestfoldbyene er en reise som bilfører. De fleste arbeidsreisene, tjenestereisene, handle-/servicereisene og besøksreisene gjennomføres også med bil. Fritidsreiser har høyest gangandel. 36 % av fritidsreisene gjennomføres til fots, 6 % er med sykkel og 4 % er kollektivreiser.



Figur S2: Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Vestfoldbyene. RVU 2018/2019

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

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

I forbindelse med RVU 2018-2019 ble det trukket et omfattende tilleggsutvalg i flere byområder i Vestfold og Telemark fylke og i Agder fylke, på samme måte som for reisevaneundersøkelsen i 2005, 2009 og 2013/14. Dette gir grunnlag for å undersøke reisevanene blant bosatte i ulike soner innenfor hvert enkelt byområde.

I denne rapporten analyseres reisevanene til befolkningen i Vestfoldbyene, dvs. kommunene Horten, Tønsberg, Sandefjord, Larvik, Holmestrand og Færder. Analysen er hovedsakelig basert på data fra 2018 og 2019<sup>1</sup>, og hvor vi i noen tilfeller sammenligner resultatene med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser (Ellis m.fl. 2015, Brechan og Vågane 2012). Det er utarbeidet tilsvarende rapporter for Kristiansandsregionen og Grenland (Ellis m.fl. 2021a, Ellis m.fl. 2021b), og det vil også bli utarbeidet tilsvarende rapport for Arendalsregionen.

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

---

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

## 1.2 Geografisk avgrensning av Vestfoldbyene

I denne rapporten presenteres nøkkeltall for Vestfoldbyene, og ulike geografiske soner innenfor dette byområdet. Når vi har delt området inn i ulike soner har vi i hovedsak forholdt oss til kommunegrensene. I tillegg er kommunene delt inn i et sentrumsområde og et område utenfor sentrum. Sonene er inndelt slik at det i hver sone er minst 300 intervjuer i hver sone, med enkelte unntak. Dette for å unngå for store feilmarginer knyttet til resultatene (se neste avsnitt). Soneinndelingen er gjort i samråd med representanter for det aktuelle byområdet.

Tabellen nedenfor viser soneinndelingen av Vestfoldbyene, samt antall respondenter i hver sone i RVU 2018/19, 2013/14, 2009 og 2005.<sup>2</sup> I kartet under vises en oversikt over hvor de som har svart på intervjuene er bosatt. Som det kommer frem av kartet er ikke intervjuene jevnt spredt utover hele Vestfoldbyene, men er i større grad konsentrert rundt sentrumsområdene.

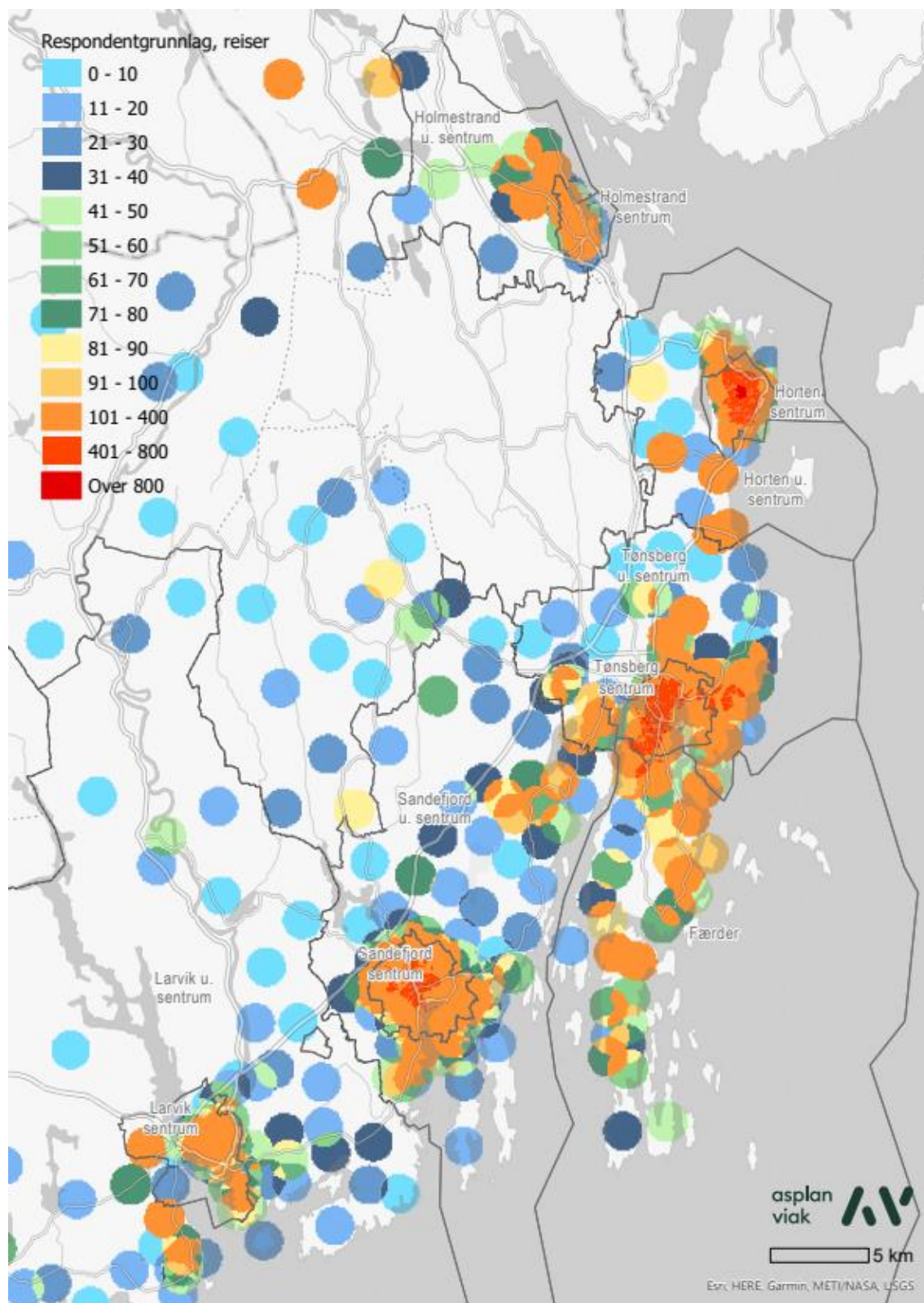
Tabell 1.1 Soner i Vestfoldbyene, samt antall respondenter i de ulike sonene.  
RVU 2018/19, 2013/14, RVU 2009 og RVU 2005.

| Geografisk område            | Antall respondenter i RVU 2018/19 | Antall respondenter i RVU 2013/14 | Antall respondenter i RVU 2009 | Antall respondenter i RVU 2005 |
|------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>Vestfoldbyene</b>         | <b>6 594</b>                      | <b>3 595</b>                      | <b>3 510</b>                   | <b>2 754</b>                   |
| <b>Horten kommune</b>        | <b>883</b>                        | <b>523</b>                        | <b>499</b>                     | <b>309</b>                     |
| Horten sentrum               | 507                               | 287                               | 277                            | 160                            |
| Horten utenfor sentrum       | 376                               | 236                               | 218                            | 149                            |
| <b>Holmestrand kommune</b>   | <b>711</b>                        | <b>499</b>                        | <b>502</b>                     | -                              |
| Holmestrand sentrum          | 196 *                             | 274                               | 282                            | -                              |
| Holmestrand utenfor sentrum  | 515                               | 255                               | 216                            | -                              |
| <b>Sandefjord kommune **</b> | <b>1582</b>                       | <b>490</b>                        | <b>491</b>                     | <b>467</b>                     |
| Sandefjord sentrum           | 697                               | 297                               | 249                            | 304                            |
| Sandefjord utenfor sentrum   | 885                               | 139                               | 188                            | 163                            |
| <b>Tønsberg kommune</b>      | <b>1388</b>                       | <b>801</b>                        | <b>797</b>                     | <b>819</b>                     |
| <b>Færder kommune</b>        | <b>1161</b>                       | <b>546</b>                        | -                              | -                              |
| Tønsberg/Færder sentrum      | 764                               | 431                               | 371                            | 420                            |
| Tønsberg utenfor sentrum     | 829                               | 497                               | 505                            | 493                            |
| Færder utenfor sentrum       | 924                               | 419                               | -                              | -                              |
| <b>Larvik kommune</b>        | <b>869</b>                        | <b>494</b>                        | <b>499</b>                     | <b>419</b>                     |
| Larvik sentrum               | 323                               | 252                               | 200                            | 174                            |
| Larvik utenfor sentrum       | 546                               | 242                               | 291                            | 244                            |

\* Datagrunnlaget i Holmestrand sentrum er svært lite, og resultatene må derfor tolkes med varsomhet. Vi har likevel valgt å inkludere Holmestrand sentrum som en egen sone, både fordi avgrensningen gir en naturlig geografisk inndeling og for å ivareta mulighet for sammenligning over tid.

\*\* Fra RVU 2018/19 inkluderer Sandefjord kommune de tidligere kommunene Stokke og Andebu.

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



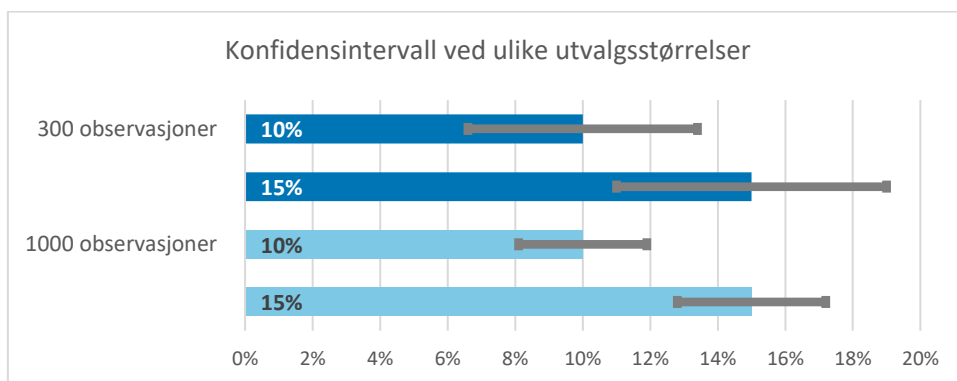
Figur 1.1: Oversikt over hvor de som har svart på reisevaneundersøkelsen 2018/19 bor, basert på informasjon på grunnkrets nivå.

### 1.3 Feilmarginer

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

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

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



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

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

I rapporten har vi satt en grense på minst 300 intervjuer for at et område kan defineres som en egen sone. Selv da vil feilmarginene være relativt store. Resultatene som presenteres i denne rapporten må tolkes innenfor feilmarginer som er fra  $\pm 5,7$  prosentpoeng eller mindre,

avhengig av utvalgsstørrelsen og svarfordeling til det området som analyseres. Det er viktig å understreke at det derfor er viktigere å studere det generelle mønsteret i forskjeller og likheter mellom ulike soner enn det eksakte resultatet.

## 1.4 Gjennomføring av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018-2019

### Utvalg

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

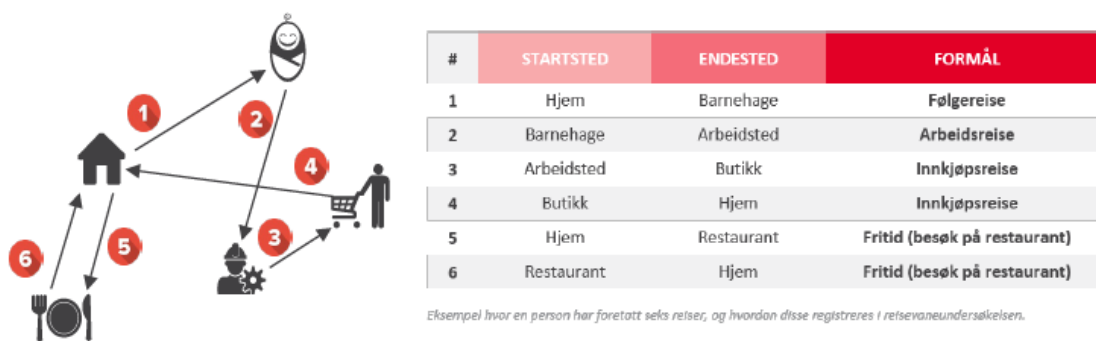
Målgruppen for den nasjonale reisevaneundersøkelsen er den norske befolkningen i alderen 13 år eller eldre, og det er ingen øvre aldersgrense. Utvalget er trukket fra det sentrale folkeregisteret. For å unngå frafall på grunn av flytting, dødsfall etc., er det gjort uttrekk kvartalsvis. Utvalget i reisevaneundersøkelsen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

### Hva er en reise?

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

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





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

## Intervjuopplegg

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

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

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

## Svarprosent

Det samlede utvalget for RVU 2018 og 2019 består av til sammen 88.902 intervjuer. Svarprosenten er på 13 %, hvor det er et særlig stort frafall blant unge personer. Vel to tredeler av frafallet skyldes problemer med å oppnå kontakt med intervjupersonene og andre tekniske problemer, mens en tredel skyldes at personen ikke ønsket å delta i undersøkelsen.



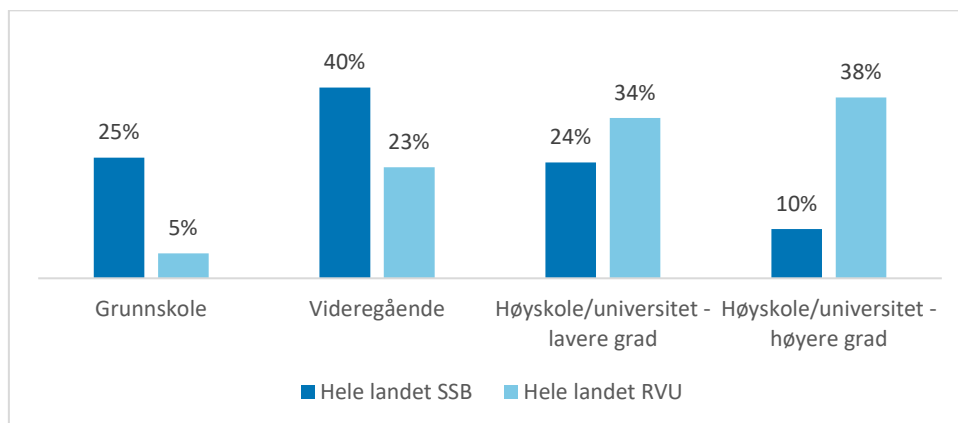
Svarprosenten for denne RVUen er vesentlig lavere enn i tidligere RVUer. I RVU 2013/14 var svarprosenten på 20 prosent, og tidligere har den ligget på 35-50 prosent. Det er en generelt synkende svarvillighet i befolkningen når det gjelder å svare på spørreundersøkelser. Datamaterialet er vektet for å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

### Utvalgsskjevhet og vekting

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

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

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



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

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

## 1.5 Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper

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

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

## 2 Tilgang til transportressurser

Hensikten med dette kapitlet er å gi oversikt over befolkningens tilgang til sentrale transportressurser: førerkort og bil, parkeringsdekning, tilgang til kollektivsystemet, og tilgang til sykkel og moped/motorsykkel. Flere analyser viser at befolkningens tilgang til transportressurser som bil, kollektivtransport og parkering har stor betydning for deres valg av reisemåte. Analysene viser at tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reisemåte, sammen med tilgjengelighet til parkering (PROSAM 2020, Ellis 2010, Solli m.fl. 2014).

### Sammenheng mellom reisevaner og rammebetingelser for transport

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

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

### 2.1 Førerkort og tilgang til bil

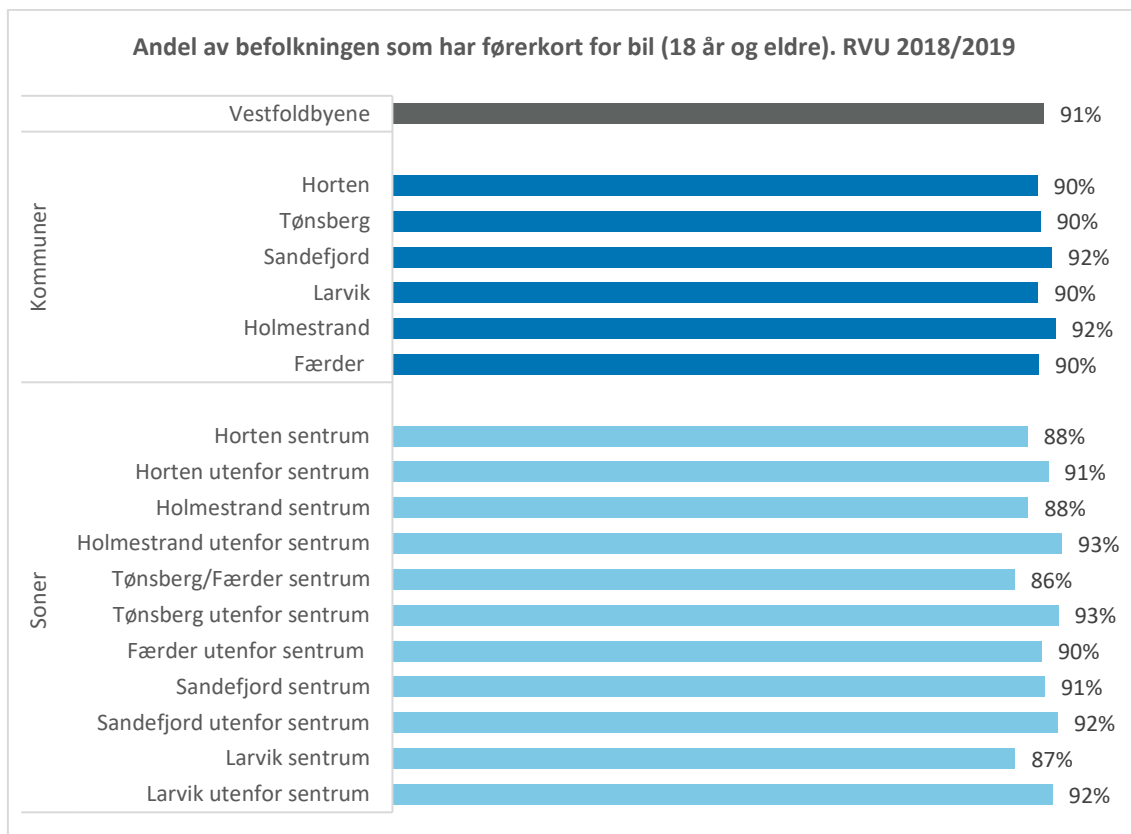
#### 9 av 10 har førerkort for bil

Figur 2.1 viser hvor stor prosentandel av den voksne befolkningen i Vestfoldbyene som har førerkort for bil i 2018/19, mens figur 2.2 viser utvikling i førerkortandel over tid.

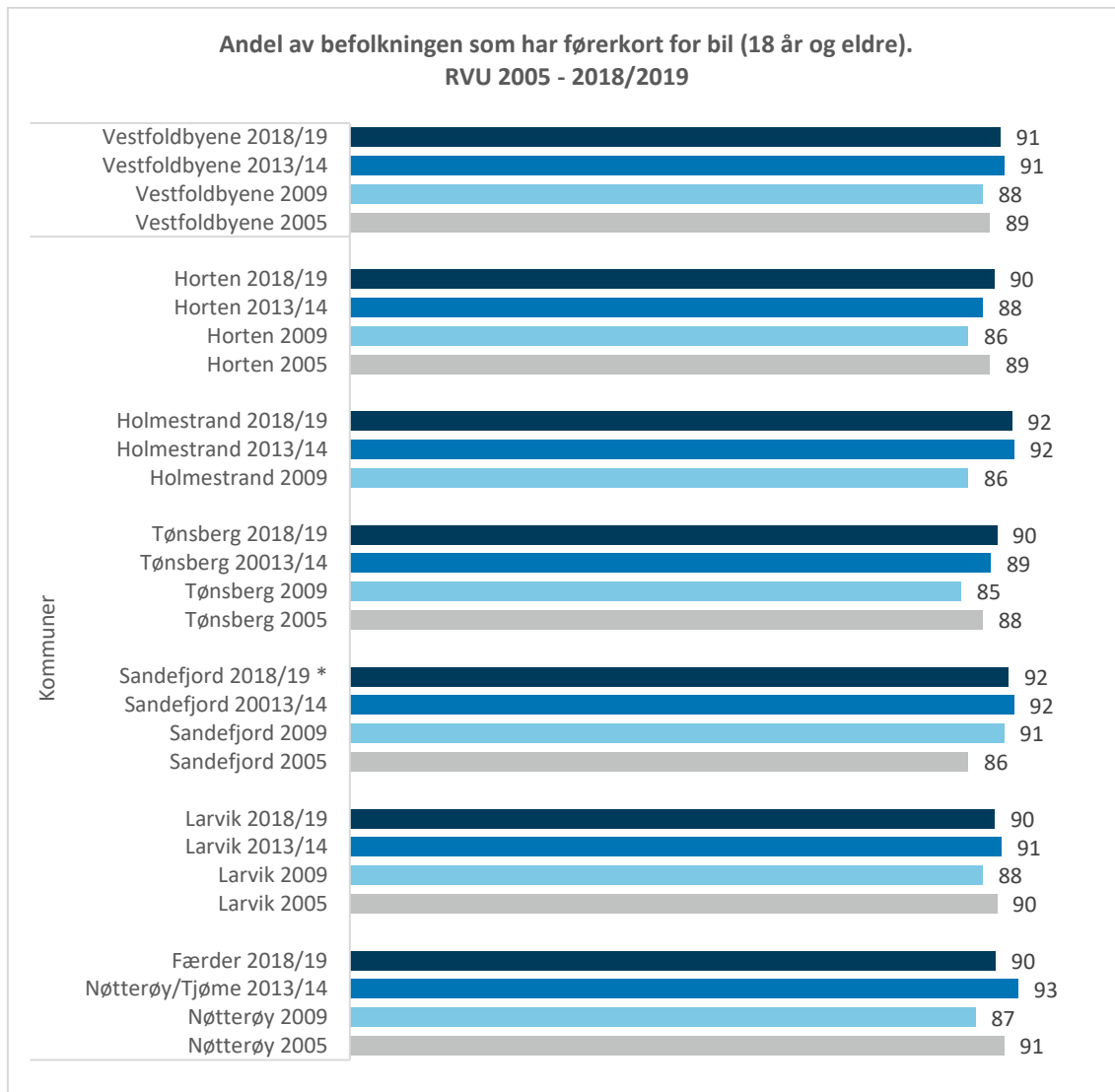
I Vestfoldbyene er det 91 % av den voksne befolkningen som har førerkort for bil. Dette er en like stor andel som i 2013/14, men noe høyere enn foregående år: I 2005 var det 89 % og i 2009 var det 88 % som hadde førerkort for bil.

Det er små forskjeller i førerkortandelen blant bosatte i de ulike kommunene, men førerkortandelen er noe høyere blant bosatte i kommunene Sandefjord og Holmestrand (92 %) enn i de øvrige kommunene (90 %). Videre ser vi at andelen med førerkort er noe lavere blant bosatte i sentrum enn i resten av kommune. For eksempel har 86 % av befolkningen i Tønsberg/Færder sentrum førerkort for bil mot 93 % i resten av kommunen.

Det er en noe høyere førerkortandel blant menn, personer i aldersgruppen 35-66 år, personer med høyere utdanningsnivå og med over 600.000 i samlet husholdningsinntekt, blant par med barn og blant yrkesaktive.



Figur 2.1: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, RVU 2018/19.



Figur 2.2: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil, RVU 2005 – 2018/19.

### Nesten halvparten av husholdningene har tilgang til mer enn én bil

I Vestfoldbyene bor 6 % av befolkningen i en husholdning uten tilgang til bil, og nesten halvparten har tilgang til mer enn en bil. Gjennomsnittlig antall biler husholdningen har tilgang til er 1,6 (figur 2,4).<sup>3</sup>

Det er flest som bor i en husholdning uten tilgang til bil i Horten kommune og Tønsberg kommune (11 %). Her er gjennomsnittlig antall biler i husholdningen på 1,5. Bosatte i Larvik kommune har tilgang til flest biler i snitt, med 1,8. I denne kommunen har 37 % tilgang til to biler og 16 % har tilgang til mer enn to biler.

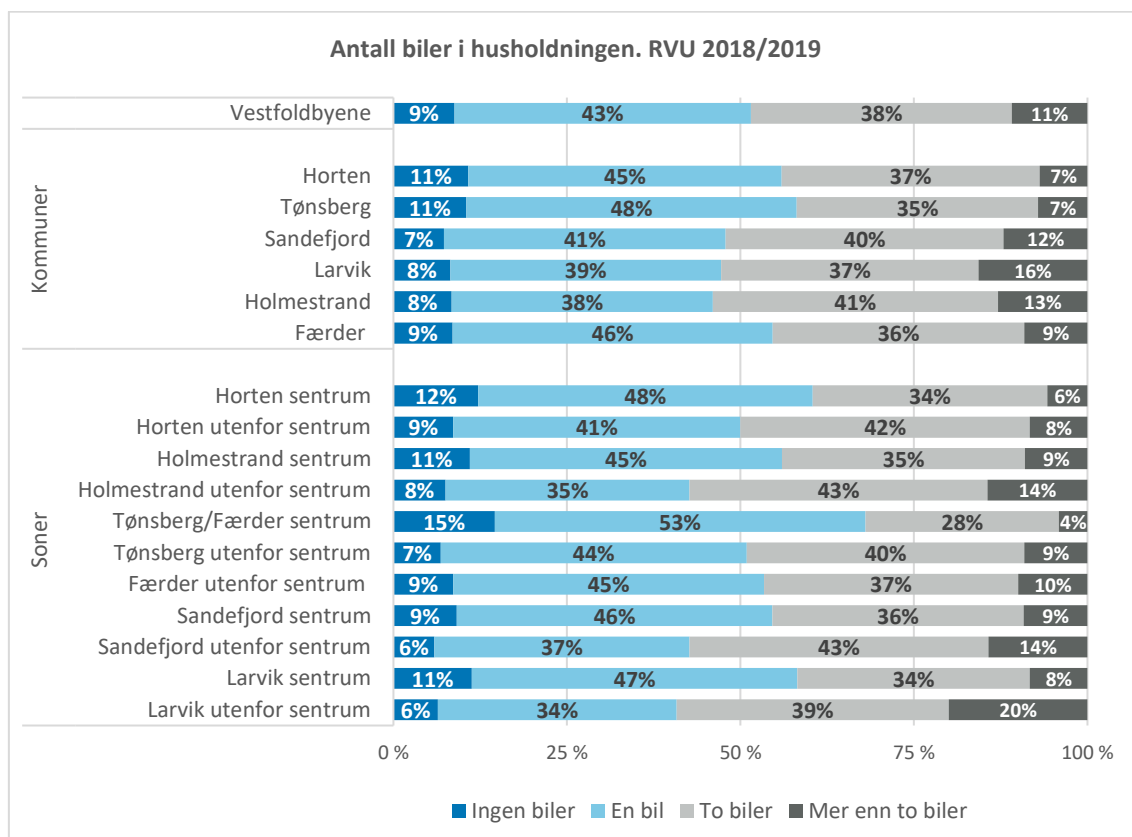
På samme måte som for andel med førerkort for bil, er det en høyere andel som bor i en husstand uten tilgang til bil i sentrum av en kommune enn i kommunen for øvrig. For eksempel

<sup>3</sup> Gjennomsnittlig antall biler man har tilgang til er beregnet ut fra husholdninger både med og uten bil.

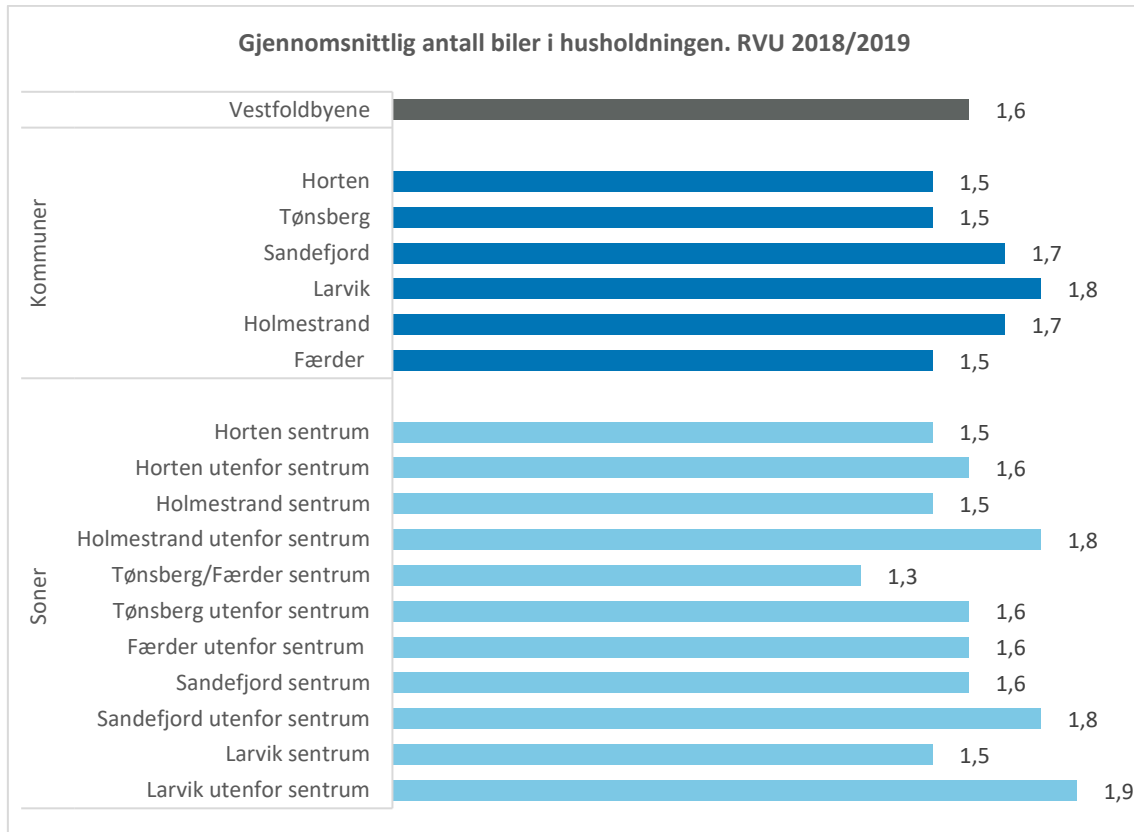
bor 11 % av befolkningen i Larvik sentrum i en husholdning uten tilgang til bil, mot 6 % av befolkningen utenfor sentrum.

Det er en noe høyere andel som bor i en husholdning uten tilgang til bil blant personer som er yngre enn 35 år og eldre enn 67 år, blant voksne med utdanning på grunnskolenivå, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, blant enslige uten barn og studenter og pensjonister.

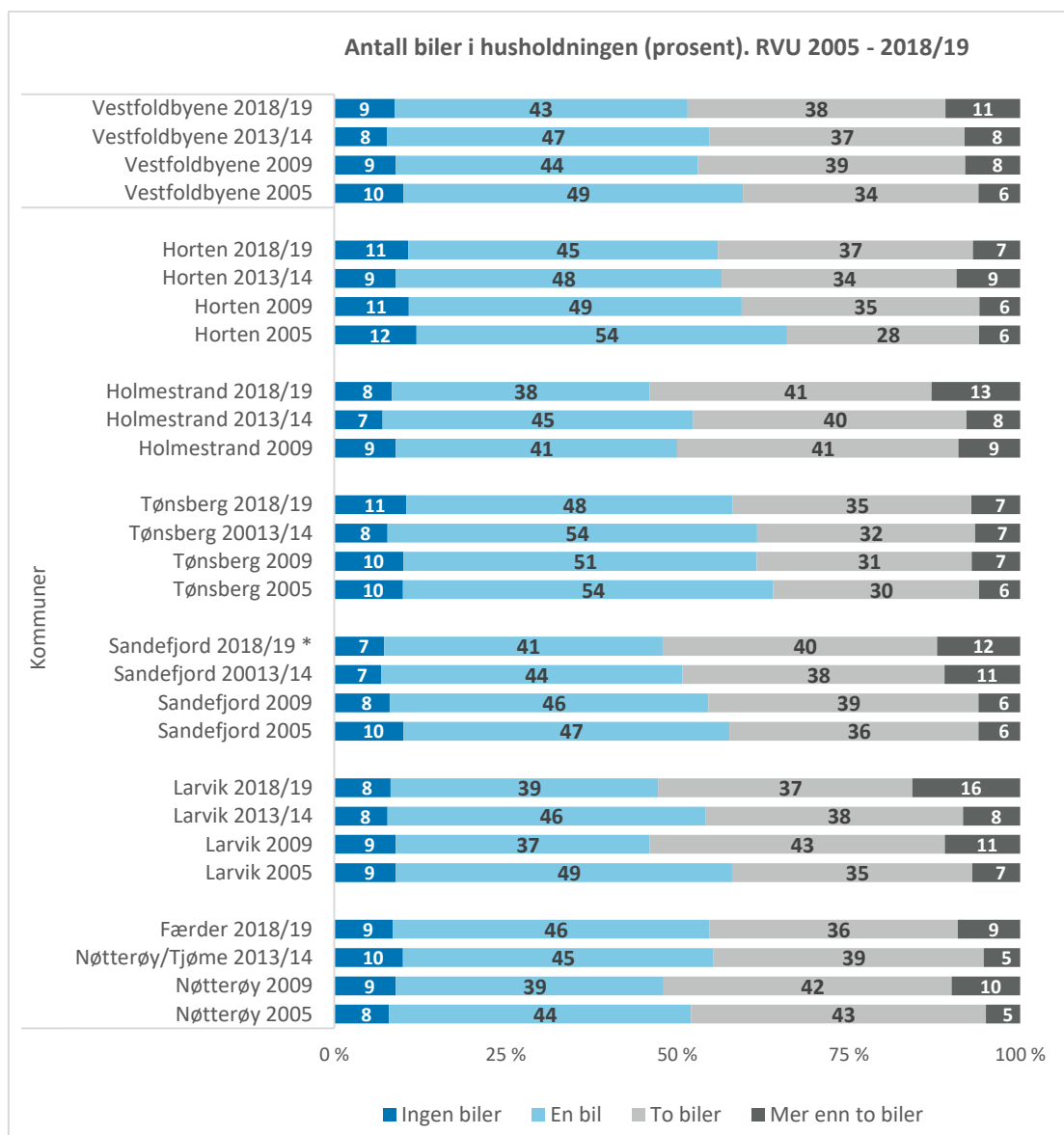
Antall biler man har tilgang til varierer noe fra år til år, uten noe entydig mønster (jf. figur 2.5). Men dersom vi ser på gjennomsnittlig antall biler i husholdningen, øker denne noe fra RVU-år til RVU-år (figur 2.6).



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

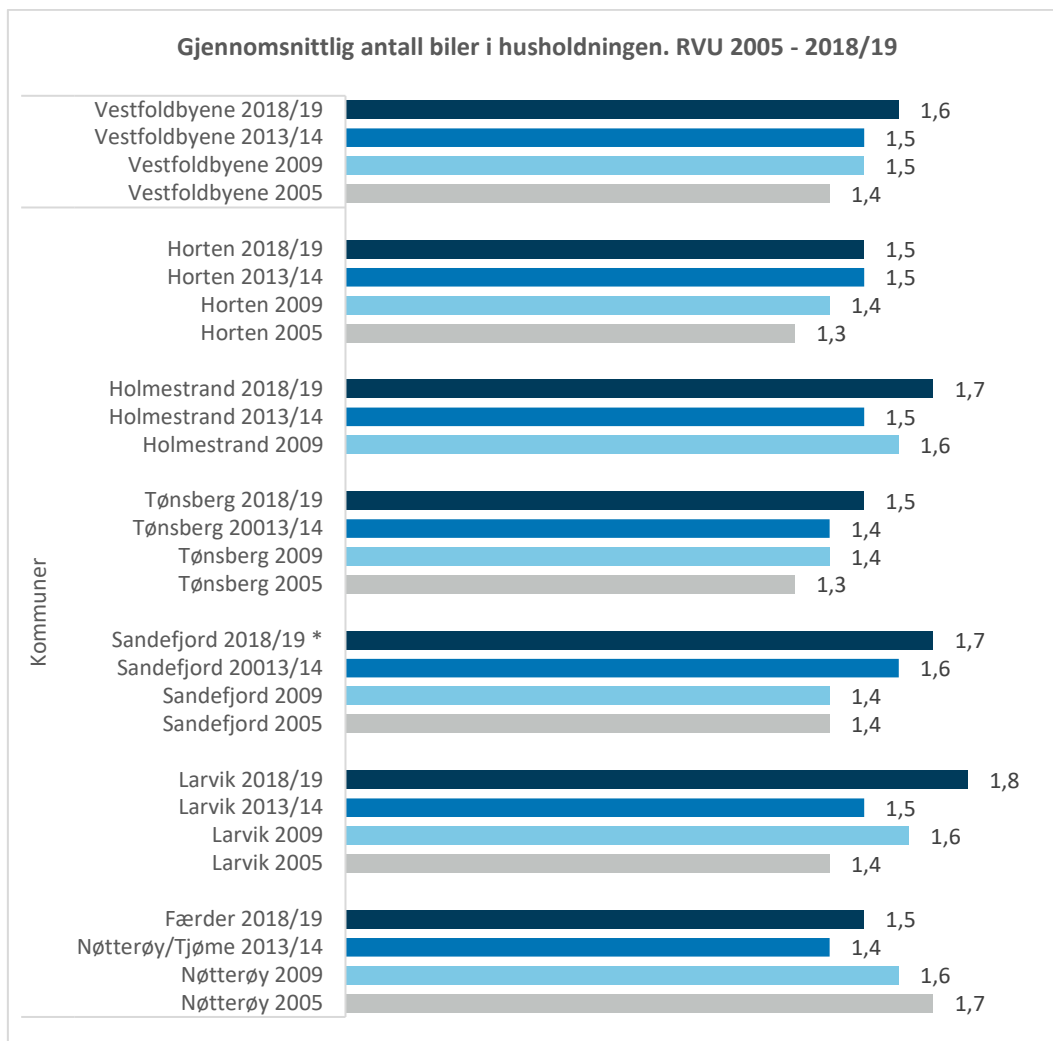


Figur 2.4: Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer, RVU 2018/2019.



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

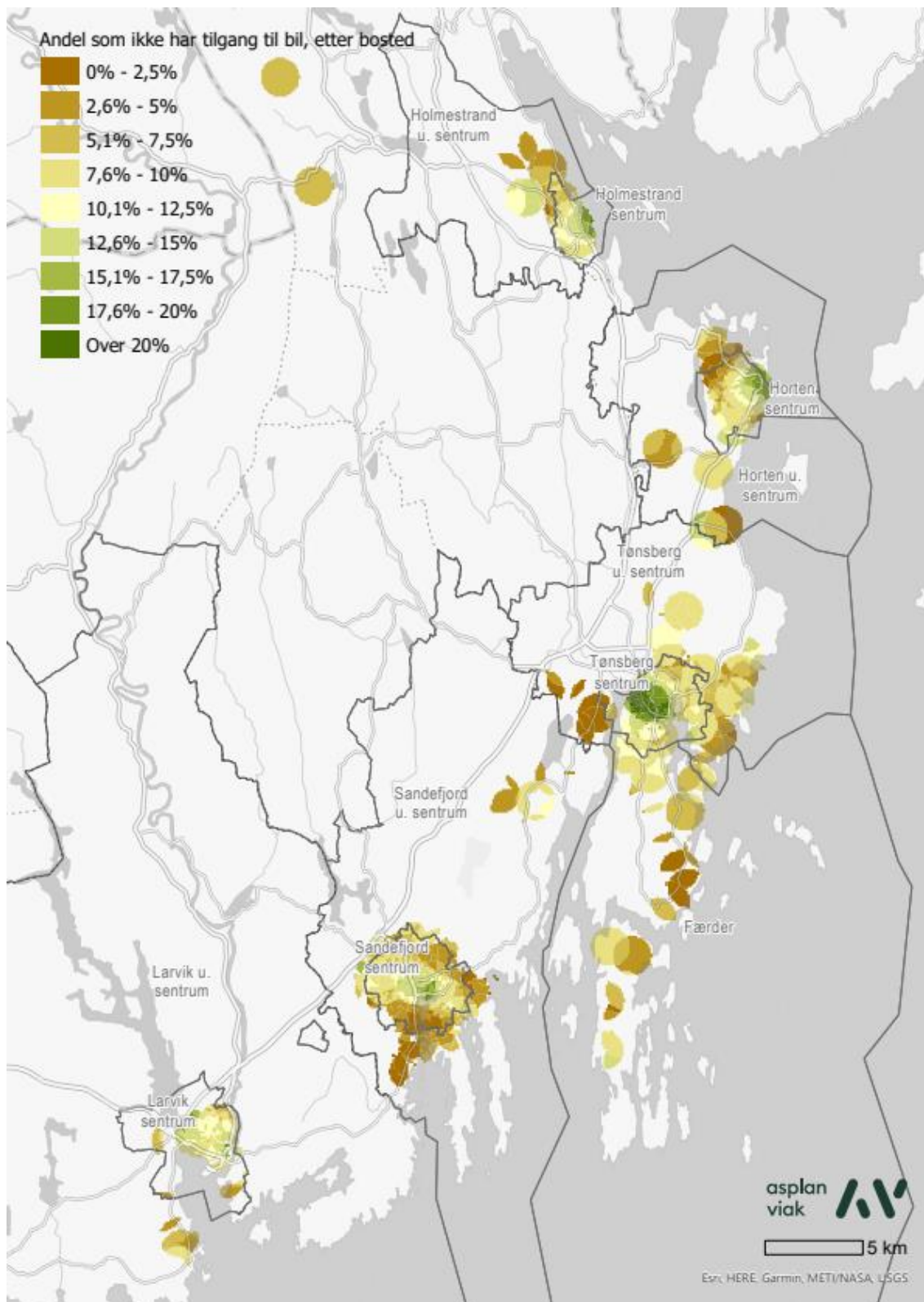




Figur 2.6: Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer, RVU 2005-2018/19.

Forskjellen i tilgang til bil innad i byregionen kan også illustreres i kart. Kartet nedenfor viser befolkningens tilgang til bil i ulike områder i Grenland. Her har vi tatt utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå, for å få fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen. Jo grønnere et område er skravert, jo færre er det som har tilgang til bil. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

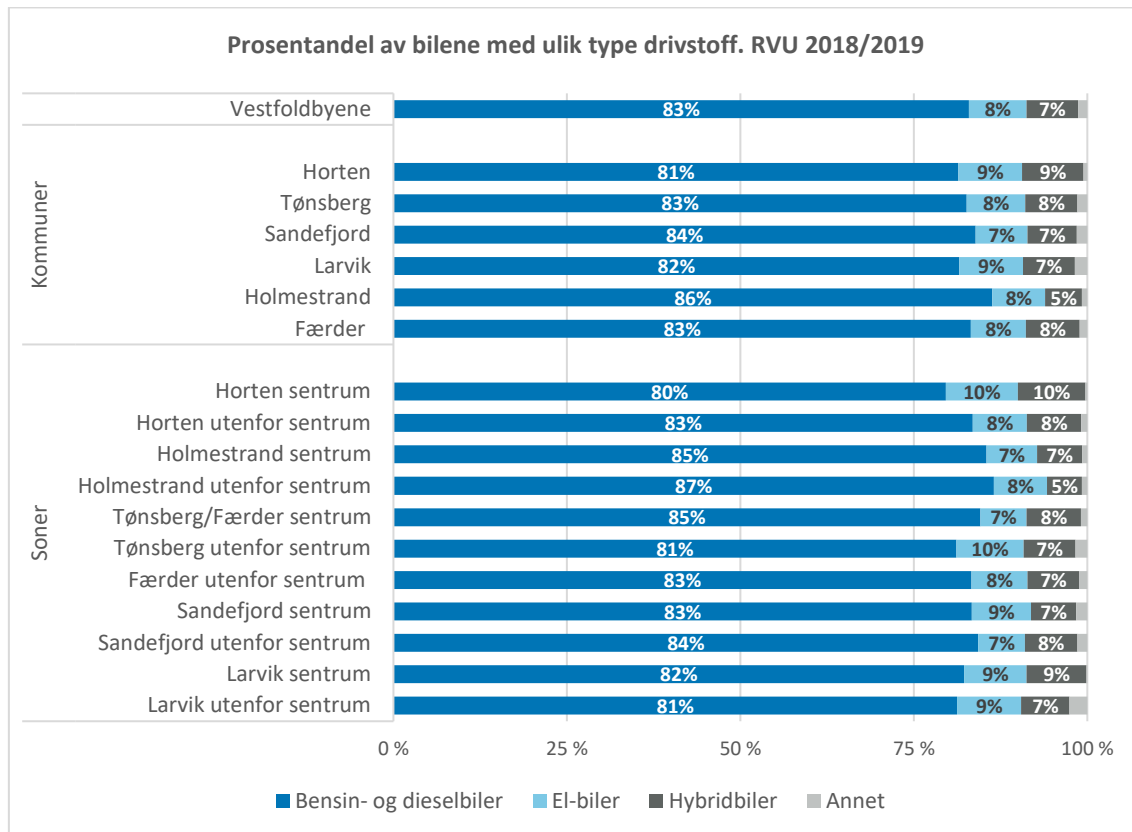
Vi ser tydelig at biltilgangen er lavere i sentrumsområdene enn i mer perifere områder. Dette gjelder både i alle kommunene. Vi ser også at det er en større andel uten tilgang til bil i Tønsberg/Færder sentrum enn i andre sentrumsområder.



Figur 2.7: Befolkningens tilgang til bil, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2018/19.

## 15 prosent av bilene i Vestfoldbyene er en elbil eller hybridbil

De fleste bilene er bensin- og dieslbiler, men stadig flere av bilene i Vestfoldbyene er elbiler. I 2018/19 er 8 % av bilene i området en elbil, og 7 % er en hybridbil, mot hhv. 1 % elbiler og 1 % hybridbiler i 2013/14.



Figur2.8: Prosentandel av bilene med ulik type drivstoff. RVU 2018/19.

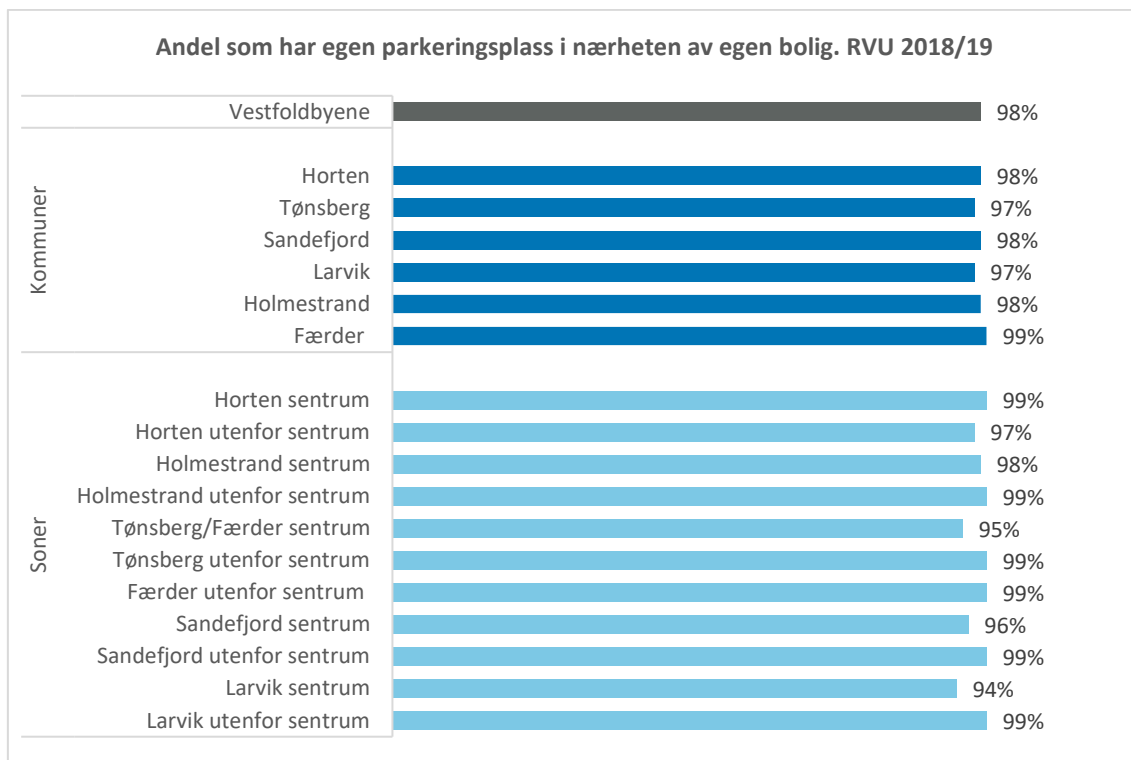
## 2.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted

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

### 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 til alle som har svart på reisevaneundersøkelsen, og som har tilgang til bil.

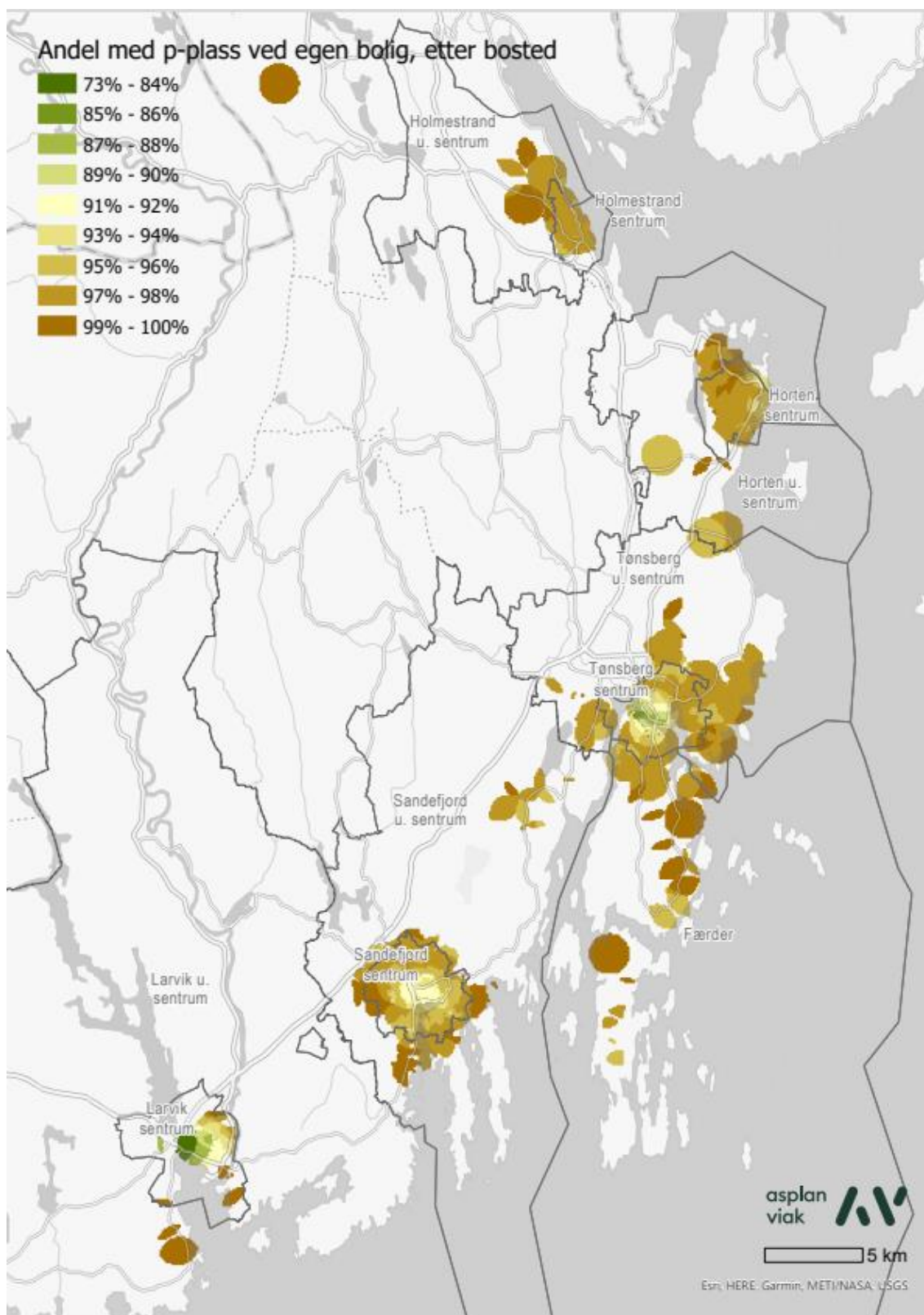
Resultatene viser at de aller fleste med tilgang til bil i Vestfoldbyene også har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen (98%).



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

Det er svært små forskjeller mellom ulike grupper i befolkningen når det gjelder tilgang til parkering ved bolig. Men vi finner en viss geografisk variasjon i hvor man i mindre grad har tilgang til parkering ved egen bolig. Kartet å neste side viser befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig i ulike områder i Vestfoldbyene, hvor vi har tatt utgangspunkt i informasjon på grunnkretsnivå for å få fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen. Jo grønnere et område er skravert, jo færre er det som har tilgang til parkering ved egen bolig. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser at tilgang til p-plass ved egen bolig er sentrumsområdene av Tønsberg, Sandefjord og Larvik.



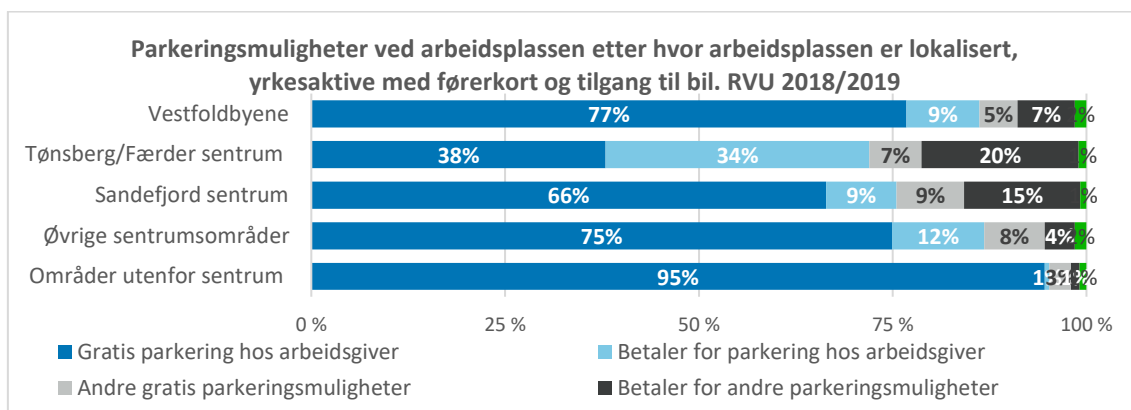
Figur 2.10: Befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig, basert på informasjon på grunnkretsnivå. RVU 2018/19.

### Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

Et stort flertall av de yrkesaktive i Vestfoldbyene har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver. 77 % av de yrkesaktive har gratis p-plass hos arbeidsgiver og 9 % må betale for parkering hos arbeidsgiver. Det er færre med gratis tilgang til parkeringsplass hos arbeidsgiver blant de som jobber i sentrumsområdene enn i områdene utenfor sentrum, og færrest i Tønsberg sentrum, hvor 38 % har gratis parkering og 34 % må betale for parkering på arbeidsplassen.

Det er en noe lavere andel med tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver blant kvinner, personer i alderen 55 -66 år, personer med utdanning på universitetsnivå og blant personer med over 1 million i samlet husholdningsinntekt.

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



Figur 2.11: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i Vestfoldbyene (blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil). RVU 2018/19.



## 2.3 Tilgang til kollektivtransport

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

Svarene gjenspeiler ikke nødvendigvis det faktiske kollektivtilbudet. Særlig blant de som bruker kollektivtransport i liten grad, kan disse svarene være unøyaktige. Det er også knyttet usikkerhet til disse resultatene fordi relativt mange ikke har svart på spørsmålene. I Vestfoldbyene er det 7 % som ikke har svart på spørsmålet om avstand fra bolig til holdeplass, og 26 % som ikke har svart på spørsmålet om avgangsfrekvens.

### **En stor andel av befolkningen sier at de bor nær en holdeplass for kollektivtransport**

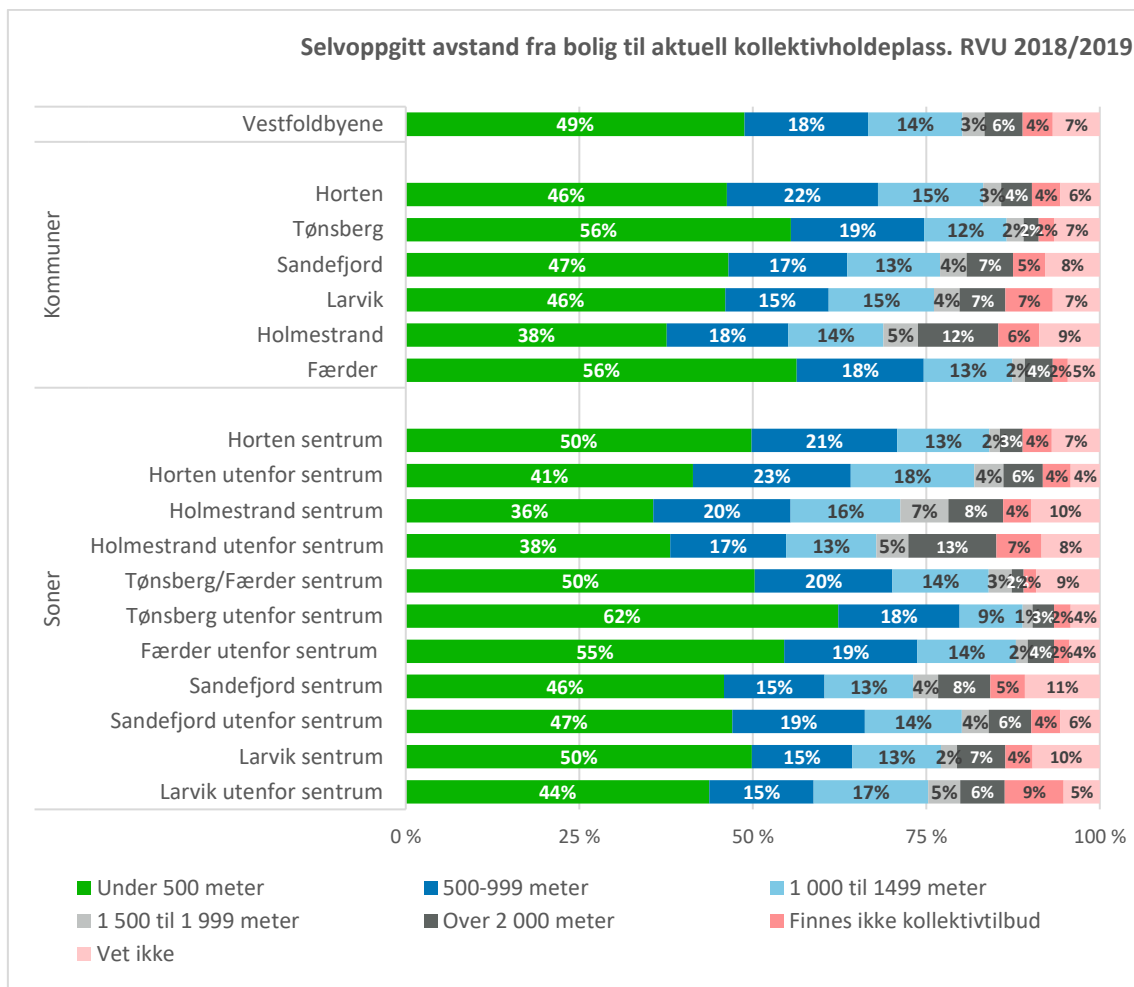
I Vestfoldbyene oppgir 49 % av befolkningen at de bor under 500 meter fra en holdeplass det kan være aktuelt å bruke, og 18 % bor mellom 500 meter og en kilometer unna en holdeplass for kollektivtransport.<sup>4</sup> Andelen av befolkningen som bor nær en holdeplass for kollektivtransport er høyest blant bosatte i Tønsberg kommune og Færder kommune (begge 56 %) og lavest blant bosatte i Holmestrand kommune (38 %).

Avstand til kollektivholdeplass varierer også innad i de enkelte kommunene, men det er ikke noe systematisk mønster mht om det er flere som bor nærme en holdeplass i sentrum enn i kommunen utenfor sentrum. I Horten kommune bor 50 % av de bosatte i sentrum under 500 meter fra en aktuell holdeplass, mot 41 % utenfor sentrum. I Tønsberg bor 50 % av de bosatte i sentrum under 500 meter fra en aktuell holdeplass, mot 62 % i Tønsberg utenfor sentrum.

Det er en noe høyere andel som bor nær en kollektivholdeplass blant personer i alderen 13-17 år og blant voksne med lav utdanning.

---

<sup>4</sup> Spørsmålet om avstand til holdeplass er ikke helt sammenlignbart med tidligere år. Basert på svarene ser avstand til holdeplass ut til å ha økt. I Vestfoldbyene er det f.eks 69 % som oppgir å bo under 500 meter fra en kollektivholdeplass i 2013/14, mot 52 % i 2018/19, når vi tar ut de som har svart «vet ikke». Denne endringen er vanskelig å forklare ut fra reelle endringer i kollektivtilbudet. Derfor kommenteres ikke endring over tid for figurene som handler om tilgang til kollektivtransport.



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

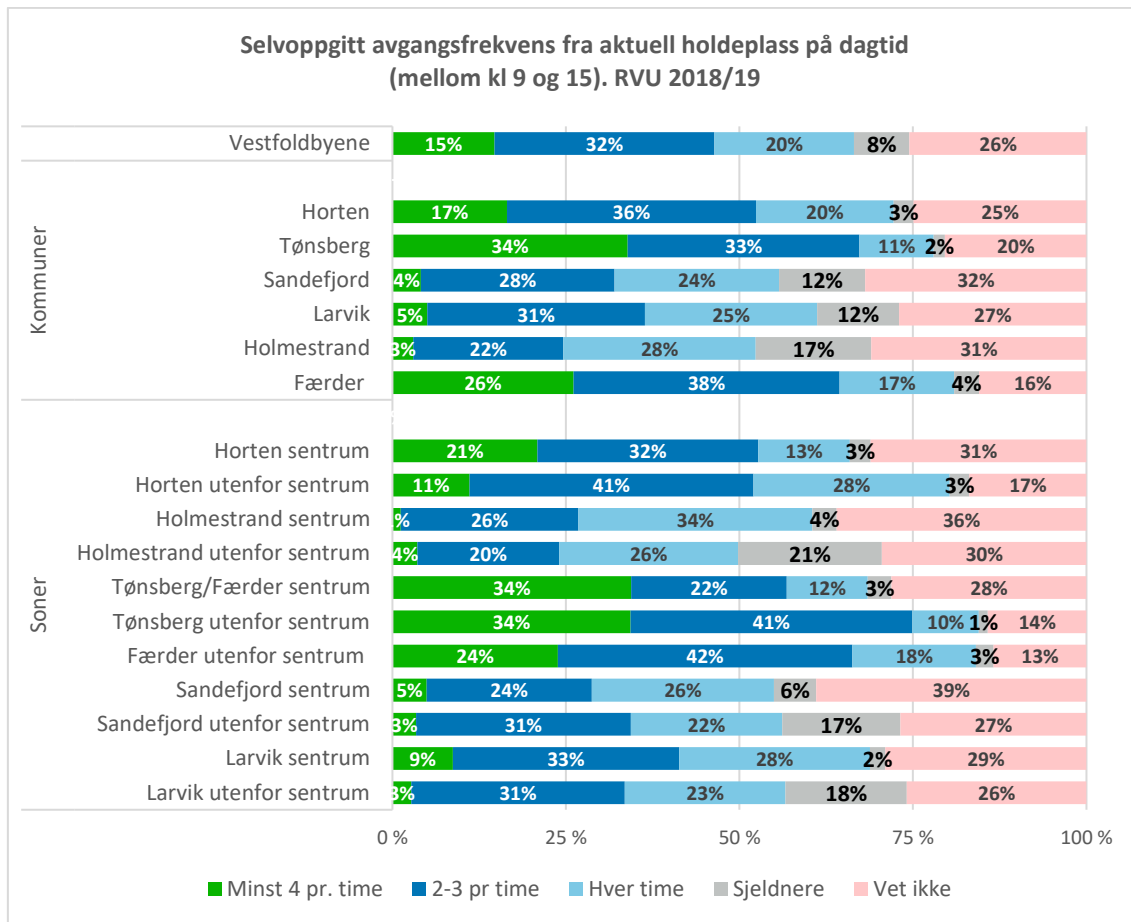
### Flest med høy avgangsfrekvens i Tønsberg kommune

I Vestfoldbyene er det 15 % som svarer at de har et kollektivtilbud som går minst fire ganger i timen på dagtid. 32 % har et tilbud som går 2-3 ganger i timen, 20 % har avgang hver time og 8 % sjeldnere enn dette. Det er imidlertid en stor andel som har svart at de ikke vet hvor ofte det går kollektivtransport, hele 26 %.

Det er en høyere andel med avgang minst hver 4 time blant bosatte i Tønsberg kommune (34 %) enn i de øvrige kommunene i området. Andelen med svært lav frekvens, dvs. avgang sjeldnere enn en gang i timen, er høyest blant bosatte i Holmestrand kommune (17 %), og høyere blant bosatte utenfor sentrum enn i Holmestrand sentrum (21 % vs 4 %).

Det er en noe høyere andel som oppgir at de har avgangsfrekvens minst hvert kvarter blant personer i alderen 13-34 år, studenter og blant personer uten førerkort.





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

### RVU-indeks for tilgang til kollektivtransport

På bakgrunn av spørsmålet om avstand fra bolig til stoppested og avgangsfrekvens er det laget en indeks for tilgang til kollektivtransport, jf. tabellen nedenfor. Indeksen er utarbeidet av Transportøkonomisk institutt. Svært god tilgang til kollektivtransport er definert som å ha under 1 kilometer til holdeplassen, og minst fire avganger i timen. Her er det viktig å huske at mange av respondentene ikke har svart på spørsmålene. Disse er holdt utenfor indeksen, og vi vet ikke om disse bor i områder med god eller dårlig tilgang til kollektivtransport.

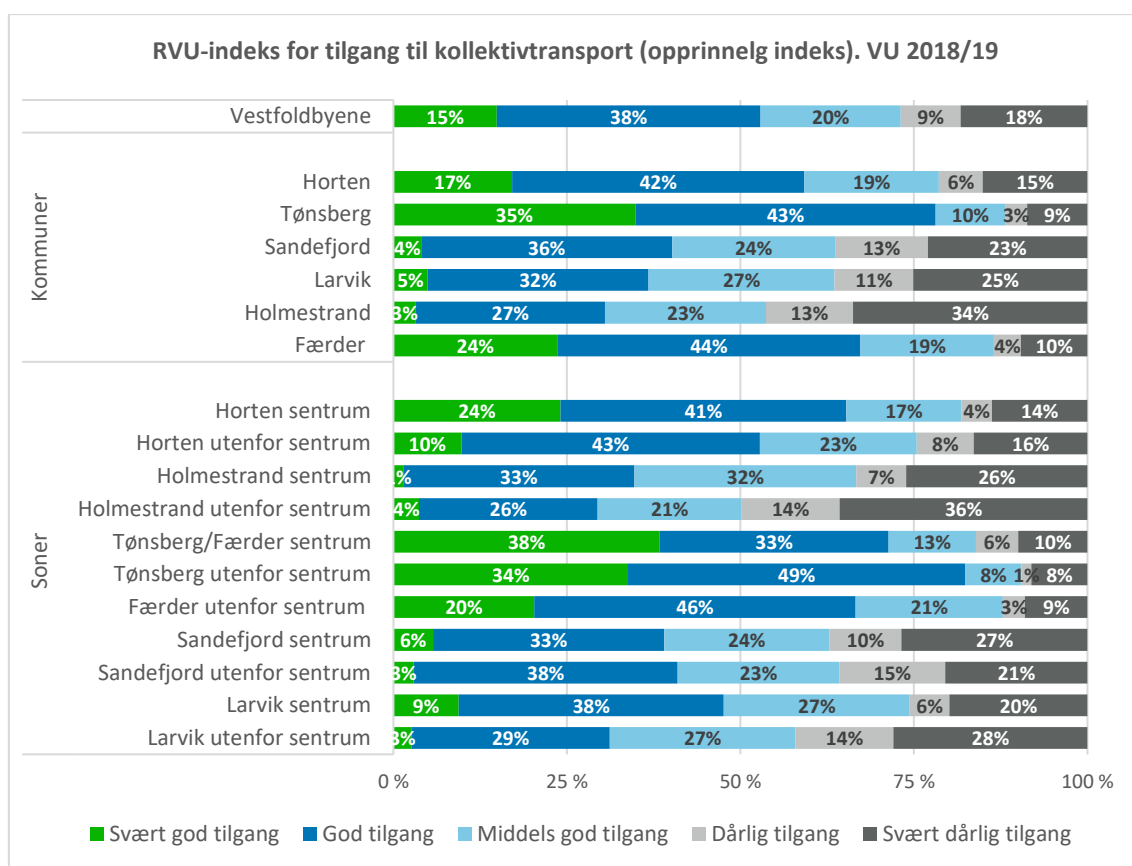
Tabell 2.1: Indeks for tilgang til kollektivtransport, basert på RVU-spørsmål om avstand til holdeplass og avgangsfrekvens på dagtid. (Kilde: Hjorthol m.fl. 2014).

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

Basert på denne inndelingen har 15 % av befolkningen i Vestfoldbyene svært god tilgang til kollektivtransport, og 38 % har god tilgang.

Befolkningen i Tønsberg kommune har best tilgang til kollektivtransport. Her har 35 % svært god tilgang til kollektivtransport. Også blant bosatte i Færder kommune er det en del med svært god tilgang til kollektivtransport (24 %). Det er bedre tilgang i sentrum av Tønsberg enn i områdene utenfor. I kommunene Sandefjord, Larvik og Holmestrand er det bare 3-5 % av befolkningen som har svært god tilgang til kollektivtransport, mens over ¼ av befolkningen har svært dårlig tilgang.

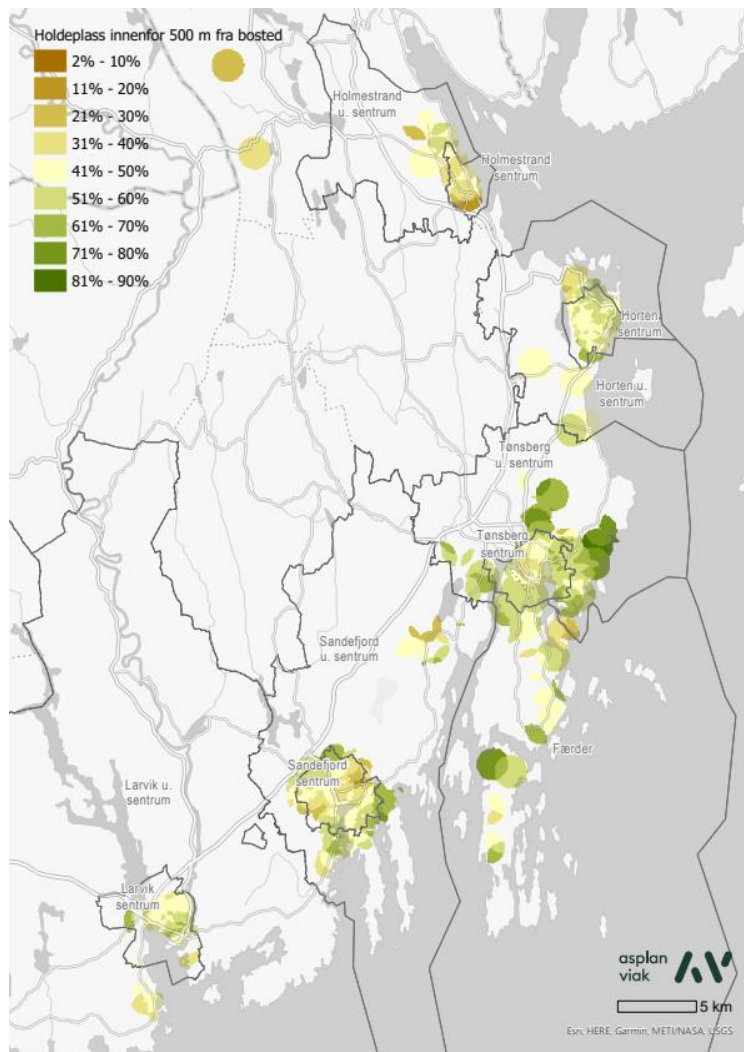
Det er en noe høyere andel med svært god tilgang til kollektivtransport blant personer i alderen 13-24 år, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, blant enslige med barn, studenter og blant personer uten førerkort og uten bil.



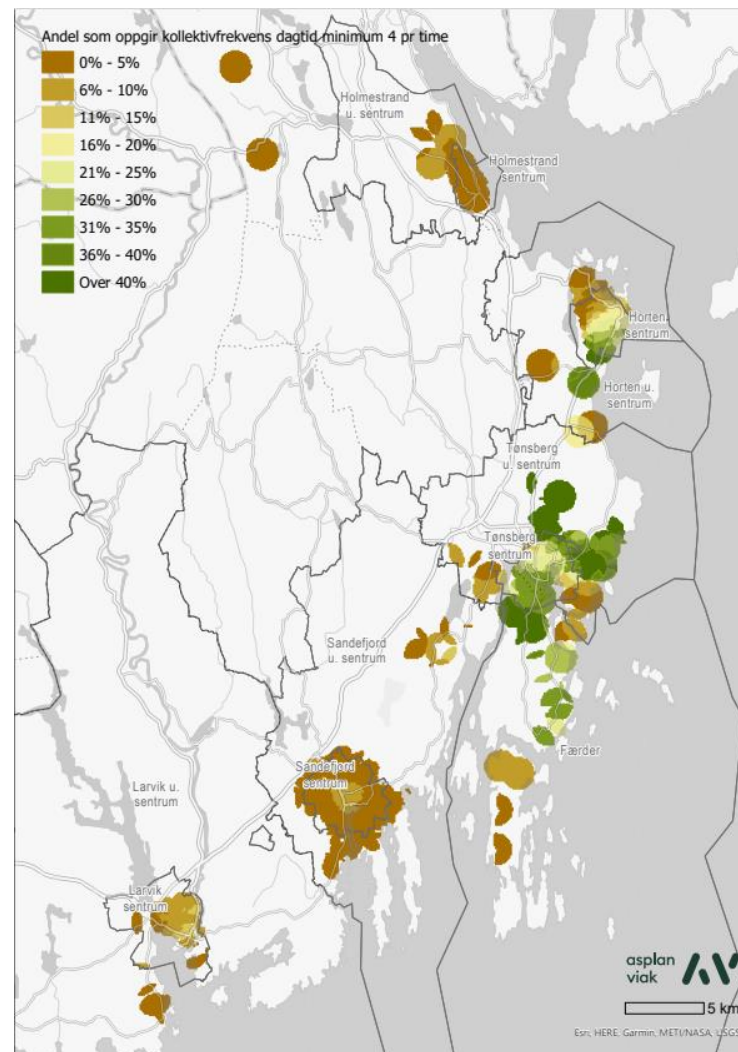
Figur 2.14: RVU-indeks for tilgang til kollektivtransport, basert på selvoppgitt informasjon om avstand til holdeplass og avgangsfrekvens. RVU 2018/2019

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

Vi ser at det er en høy andel som bor nær en kollektivholdeplass i områder litt øst og nord for Tønsberg/Færder sentrum (Gårdbo og Eik). Når det gjelder avgangsfrekvens er det også en høy andel som bor i nærheten av en holdeplass hvor det går kollektivtransport minst fire ganger i timen i områdene øst og nord for Tønsberg sentrum, samt rett sør for Tønsberg sentrum.



Figur 2.15: Selvpptatt avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport, basert på informasjon på grunnkretsnivå. RVU 2018/19.



Figur 2.16: Selvpptatt avgangsfrekvens fra aktuell holdeplass for kollektivtransport, basert på informasjon på grunnkretsnivå. RVU 2018/19

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

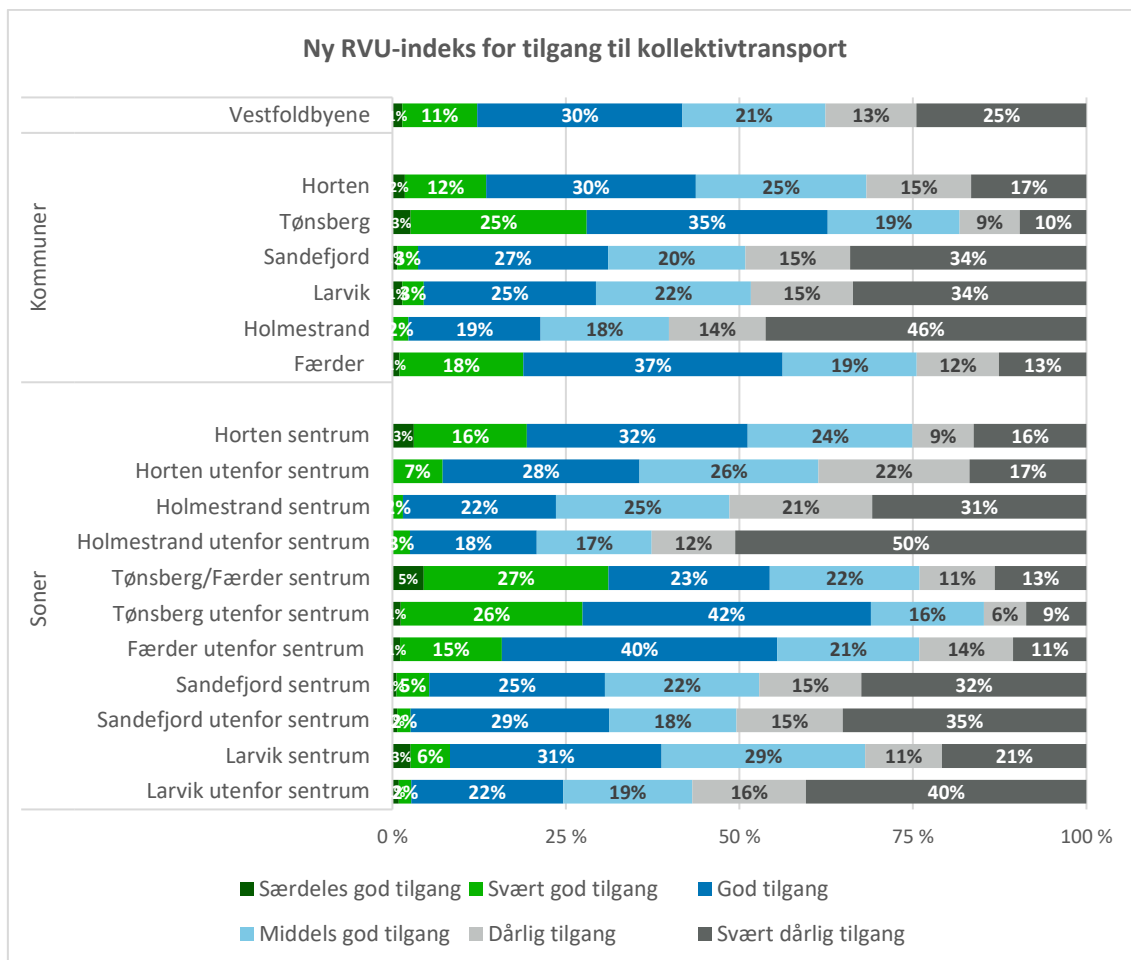
Vi har gjort en ny inndeling av indeksen for tilgang til kollektivtransport. På denne måten kan vi skille ut den delen av befolkningen som har et særdeles godt tilbud, som kan forventes å konkurrere godt mot bilen. Samtidig er definisjonen av hva som er et svært dårlig kollektivtilbud satt strengere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

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

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

Den nye inndelingen gir ganske store utslag på hvordan befolkningen fordeler seg på indeksen. For Vestfoldbyene sett under ett er det kun 1 % som har det vi har kalt særdeles god tilgang til kollektivtransport, og 11 % som har svært god tilgang. Andelen som har et særdeles godt kollektivtilbud er størst i Tønsberg sentrum, med 5 %.

Samtidig ser vi at andelen med dårlig eller svært dårlig tilgang til kollektivtransporten er høyere med denne inndelingen enn den tradisjonelle. I Holmestrand kommune har nesten halvparten av befolkningen et svært dårlig kollektivtilbud med den nye indeksen.

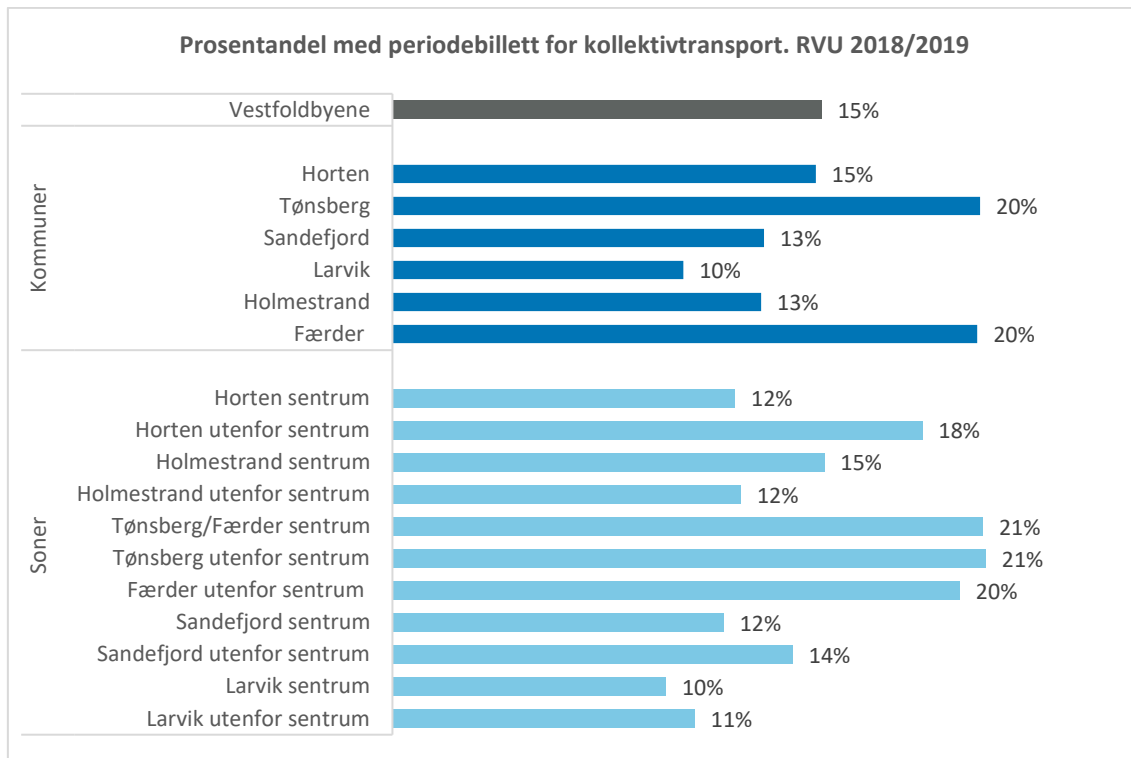


Figur 2.17: Ny indeks for tilgang til kollektivtransport, prosent. RVU 2018/19.

## 2 av 10 har periodekort eller lignende i Tønsberg kommune og Færder kommune

I 2018/19 hadde 15 % av befolkningen i Vestfoldbyene en form for periodekort for kollektivtransport, enten i via en app eller som et fysisk kort. Andelen med periodekort er høyest blant bosatte i Tønsberg kommune og Færder kommune (begge 20 %), og lavest blant bosatte i Larvik kommune (10 %). Det er ingen systematiske forskjeller mellom bosatte i sentrumsområdene og i kommunene for øvrig.

Det er en høyere andel personer med periodekort blant personer i aldersgruppen 13-24 år, og blant studenter. Også personer uten førerkort og uten bil, personer uten tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver og personer med svært god og god tilgang til kollektivtransport har periodekort i større grad enn andre.



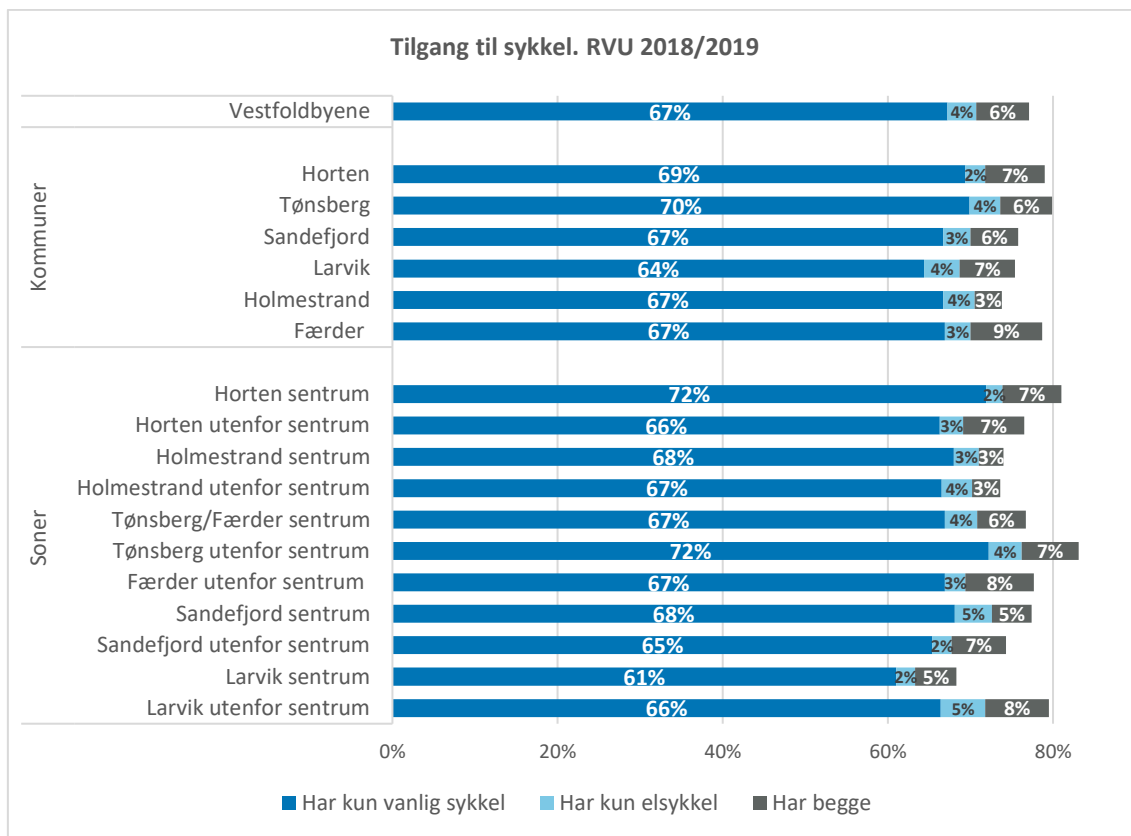
Figur 2.18: Prosentandel av befolkningen som har flerreisekort, periodekort eller lignende for kollektivtransport. RVU 2018/19

## 2.4 Tilgang til sykkel og moped/motorsykkel

### 8 av 10 har tilgang til sykkel i brukbar stand

77 % av befolkningen i Vestfoldbyene har tilgang til sykkel. De fleste har tilgang til vanlig sykkel (67 %), mens 4 % kun har elsykkel og 6 % har tilgang til både elsykkel og vanlig sykkel. Andelen som har sykkel er høyest blant bosatte i Tønsberg kommune (80 %) og lavest blant bosatte i Holmestrand kommune (74 %).

Det er en høyere andel med tilgang til sykkel blant menn, personer i aldersgruppen 13-17 år og 25-54 år, blant personer med utdanning på universitetsnivå, blant de med over 600.000 i samlet husholdningsinntekt, og blant par med barn. Samt blant yrkesaktive og studenter og blant personer med tilgang til mer enn en bil. Når det gjelder elsykkel er det flest med elsykkel blant de i alderen 55-66 år, de med utdanning på mastergradsnivå eller mer, de med over 1 millioner i samlet husholdningsinntekt, samt blant de med tilgang til mer enn en bil.



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

### 1 av 10 har tilgang til moped/motorsykkel

I Vestfoldbyene har 10 % av befolkningen på 16 år og eldre tilgang til moped og/eller motorsykkel. Andelen som har moped/motorsykkel er høyest blant bosatte i Larvik kommune (14 %), og lavest blant bosatte i Tønsberg kommune (6 %).



## 3 Reiseomfang og reisemønster

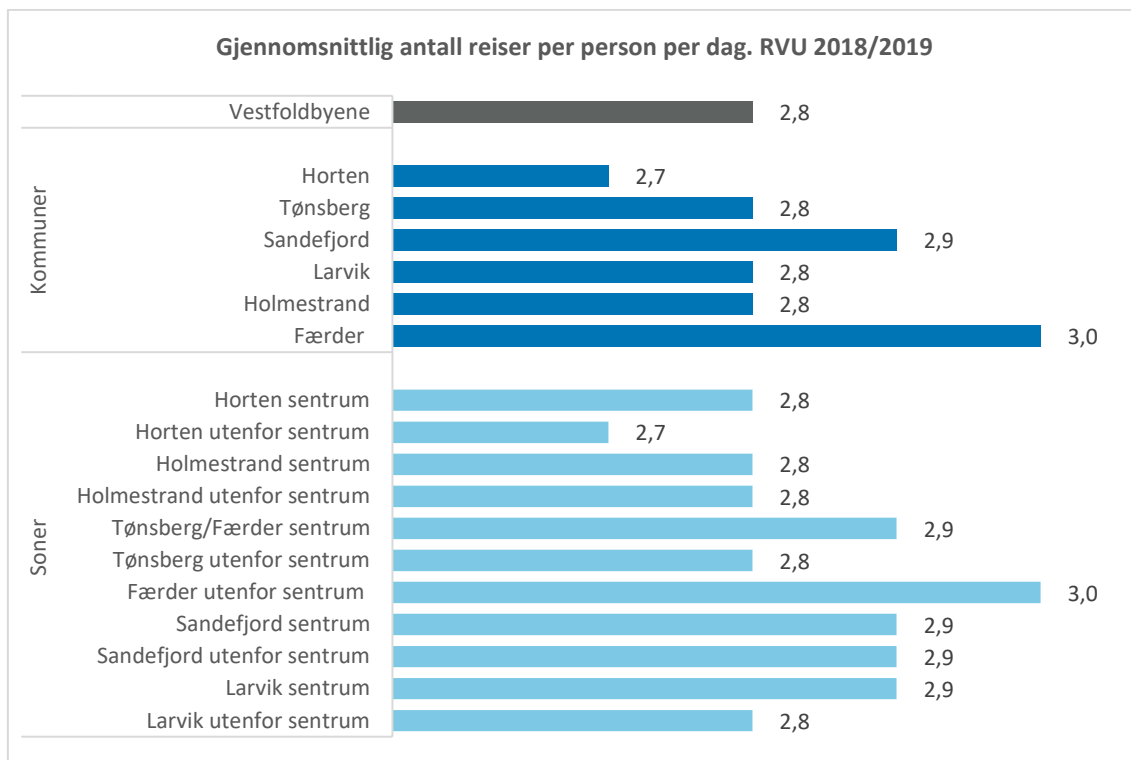
I dette kapitlet gis det en oversikt over reiseomfanget og reisemønstret til befolkningen i Vestfoldbyene. Det gis oversikt over hvor mye vi reiser, når vi reiser og hvor vi reiser. Oversikt over transportmiddelfordeling og reisemål på reisene gis i kapittel 4 (transportmiddelfordeling) og kapittel 5 (reisemål).

### 3.1 Reiseomfang på daglige reiser

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

86 % av befolkningen i Vestfoldbyene foretok minst en reise på registreringsdagen, og i snitt ble det foretatt 2,8 reiser per person per dag i 2018/2019 når vi inkluderer både de som har reist og de som ikke har reist. Det er små forskjeller i reiseomfang mellom bosatte i de ulike kommunene som inngår i området. Det foretas noe færre reiser enn gjennomsnittet for hele byområdet blant bosatte i Horten kommune, og noe flere reiser enn gjennomsnittet blant bosatte i Færder kommune.

Reiseomfanget varierer i ulike grupper. Det gjøres flest reiser per dag blant personer i alderen 35-44 år, personer med utdanning på universitetsnivå, personer med en samlet husholdningsinntekt på over 1 millioner kroner, blant personer med barn, blant yrkesaktive og blant personer med tilgang til mer enn en bil.



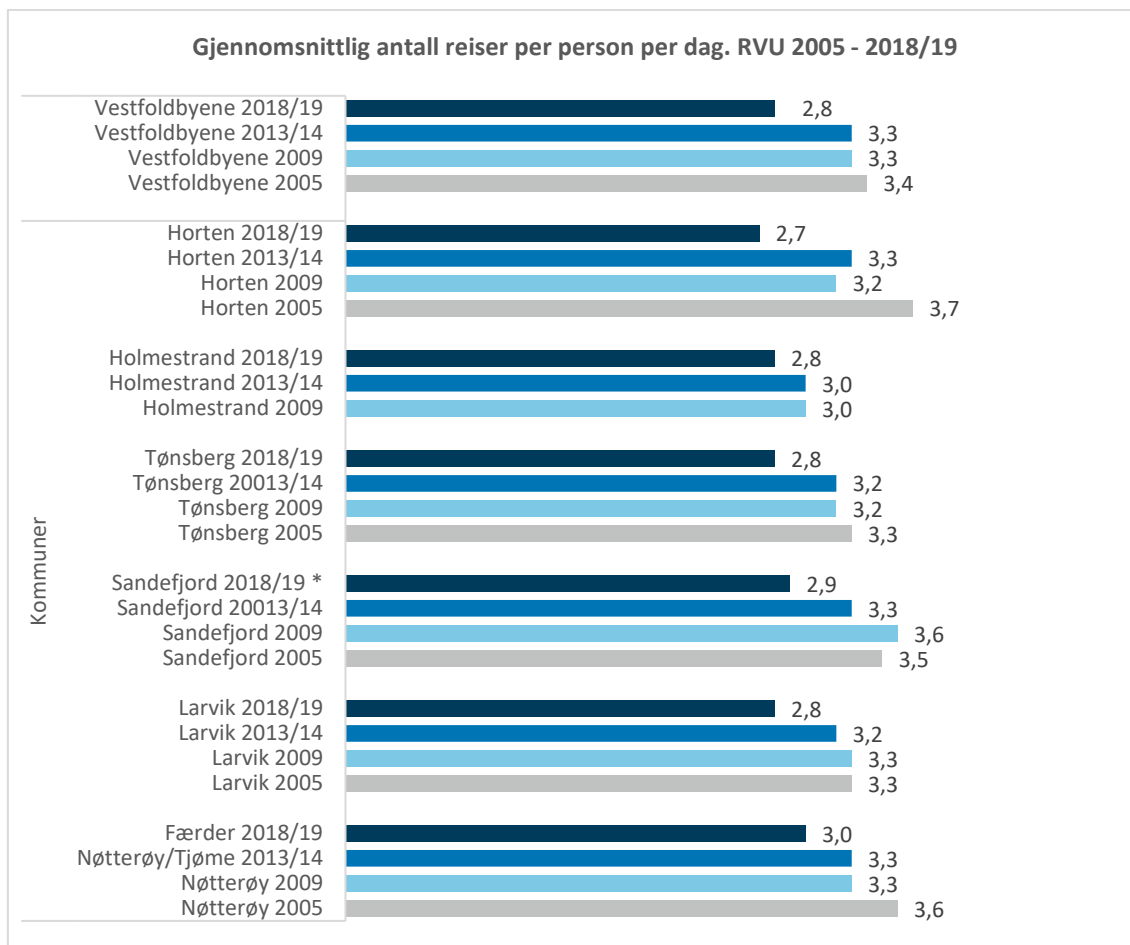
Figur 3.1: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. RVU 2018/19.

Antall registrerte reiser i RVU 2018/2019 er en del lavere enn i tidligere reisevaneundersøkelser. I RVU 2013/14 gjorde hver person i Vestfoldbyene 3,3 reiser per dag i snitt mot 2,8 reiser i 2018/19.

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

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

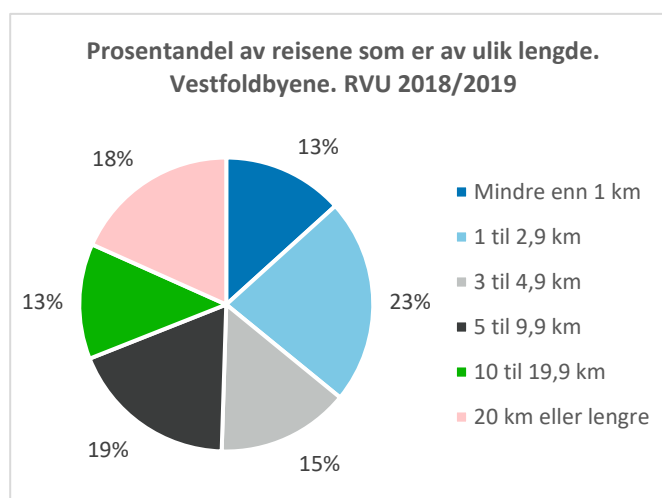
Muligheten for å svare på undersøkelsen på internett kan ha ført til at datagrunnlaget har noen utfordringer når det gjelder registrering av antall reiser. Det er blant annet observert et høyere antall reiser som starter og slutter på samme adresse enn i tidligere undersøkelser, noe som kan indikere at en del av de som har svart har misforstått definisjonen av en reise, og ikke har skilt mellom tur- og returreisen. Dette kan ha ført til færre registrerte reiser enn i tidligere reisevaneundersøkelser. Samtidig er det utviklingstrekk i samfunnet som bidrar til færre reiser, blant annet økt digitalisering. Det er vanskelig å fastslå hvor mye av endringen som skyldes reelle endringer og hvor mye som kan skyldes metodiske forhold.



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

### Rundt 1/3 av de daglige reisene er under 3 kilometer lange

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



Figur 3.3: Prosentandel av reisene som er av ulike lengde, baserte i Vestfoldbyene. RVU 2018/2019

De aller fleste daglige reisene som gjøres er korte. 13 % av reisene til befolkningen i Vestfoldbyene er kortere enn en kilometer og ytterligere 23 % er under 3 kilometer.

### Gjennomsnitt vs. median for å belyse reiselengde

#### Ulike måter å beskrive reiselengde på:

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

- **Gjennomsnittlig reiselengde:** den vanligste måten å beskrive reiselengden på er ved bruk av gjennomsnittet. Dette finner man ved å summere lengden til alle reisene og dele på antall reiser.
- **Gjennomsnittlig reiselengde, reiser over 10 mil:** I reisevaneundersøkelsen kartlegges både dagliglivets reiser og de mer sjeldne og lange reisene man gjør. Lange reiser på over 10 mil utgjør kun en liten andel av det totale antallet reiser som gjøres i løpet av en dag (3,4 % i Vestfoldbyene), men har stor betydning for gjennomsnittsverdien. For å få et anslag for hva som er gjennomsnittlig reiselengde ser vi bort ifra de lange reisene man gjør mer sjelden, og vi har hentet ut gjennomsnittlig reiselengde for reiser under 10 mil.
- **Median reiselengde:** Medianverdien er verdien til det tallet som deler et utvalg i to like store deler. Det vil si at halvparten av reisene er kortere enn medianverdien, og halvparten av reisene er lengre enn medianverdien. Fordelen ved å bruke medianverdien i forhold til gjennomsnitt, er at median er mer stabil overfor ekstreme observasjoner enn det gjennomsnittet er. Medianen er dermed godt egnet til å si noe om lengden på en typisk reise som gjennomføres. Fordi medianverdien i liten grad er påvirket av ekstremt høye reiselengder, har vi ikke hentet ut medianverdi for reiser under 10 mil, da den er svært lik medianverdien for alle reiser.

En gjennomsnittlig daglig reise i Vestfoldbyene er på 18,7 kilometer<sup>5</sup>, og den varer i 23 minutter. En gjennomsnittlig reise er lengst blant befolkningen i Horten kommune (25,1 km<sup>6</sup>) og kortest blant befolkningen i Larvik sentrum (13,0 km).

Dersom vi ser på reiser som er under 10 mil, ser vi at gjennomsnittlig reiselengde per reise er på 10,3 kilometer blant bosatte i Vestfoldbyene, altså en vesentlig lavere enn når vi ser på alle reiser. Blant bosatte i Horten kommune mer enn halveres den gjennomsnittlige reiselengden, fra 25,1 kilometer til 11,4 kilometer. Når vi tar ut de lengste reisene, er det befolkningen i Tønsberg kommune som gjør de korteste reisene, med 8,4 kilometer i snitt.

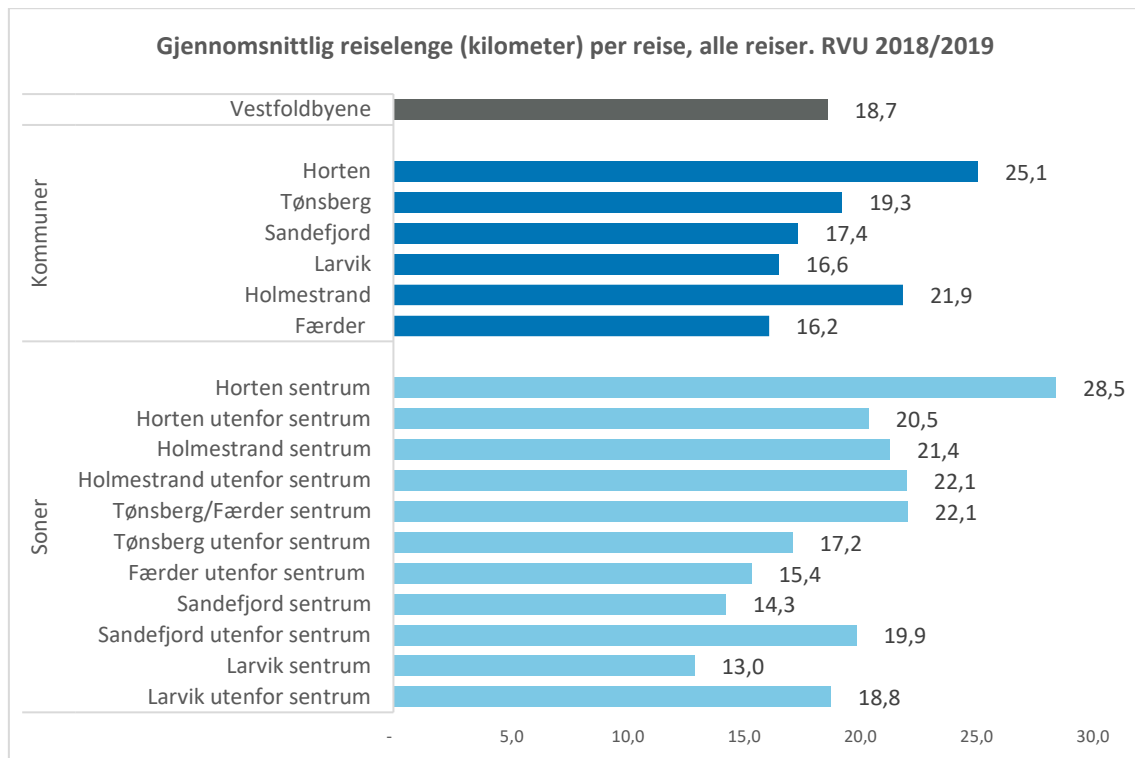
Det å bruke medianverdien som mål på hva som er den typiske reiselengden, gir andre og lavere resultater enn når gjennomsnittet brukes. Den typiske reisen i Vestfoldbyene er da 4,8

<sup>5</sup> Vi har gjort en overordnet kvalitetssikring av de oppgitte reiselengdene i datamaterialet, og har gjort noen mindre justeringer, hvor vi har valgt å legge oss på en relativt konservativ linje. Vi har fjernet gangturer over 3 mil, sykkelreiser over 30 mil og kollektiv-, bilfører- og bilpassasjerreiser over 100 mil. Mens denne rapporten skrives, pågår det et arbeid med å kvalitetssikre reiselengder for hele RVU-datasettet.

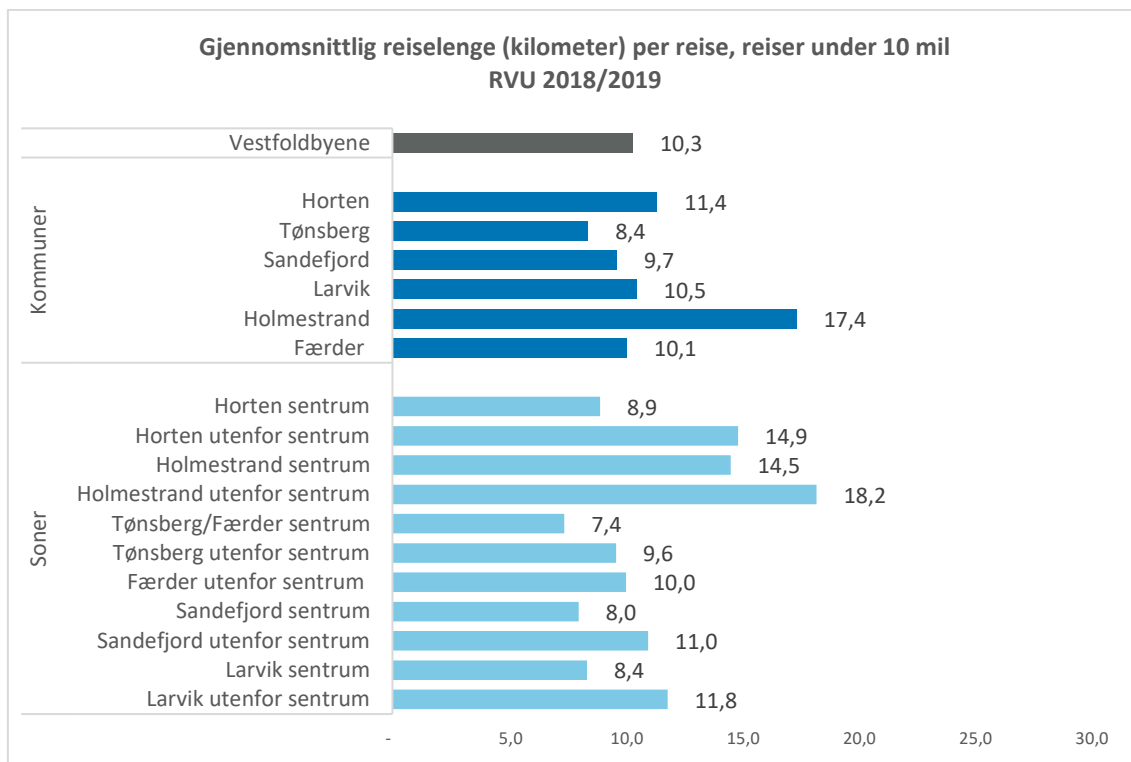
<sup>6</sup> Noen få lange forretningsreise med fly drar opp snittet for bosatte i Horten kommune en god del opp, sammen med noen andre forekomster av lange reiser.

kilometer lang. Det vil si at halvparten av reisene er 4,8 kilometer eller kortere, og halvparten av reisene er over 4,8 kilometer lange. Figuren viser at det er befolkningen i Horten kommune som gjør de korteste reisene, basert på medianverdien. Bak et gjennomsnitt på hele 25,1 kilometer skjuler det seg altså mange korte reiser, og noen få svært lange reiser som trekker gjennomsnittet opp. Dette viser tydelig hvor sårbart en gjennomsnittsverdi er for noen få forekomster av ekstremt lange reiser.

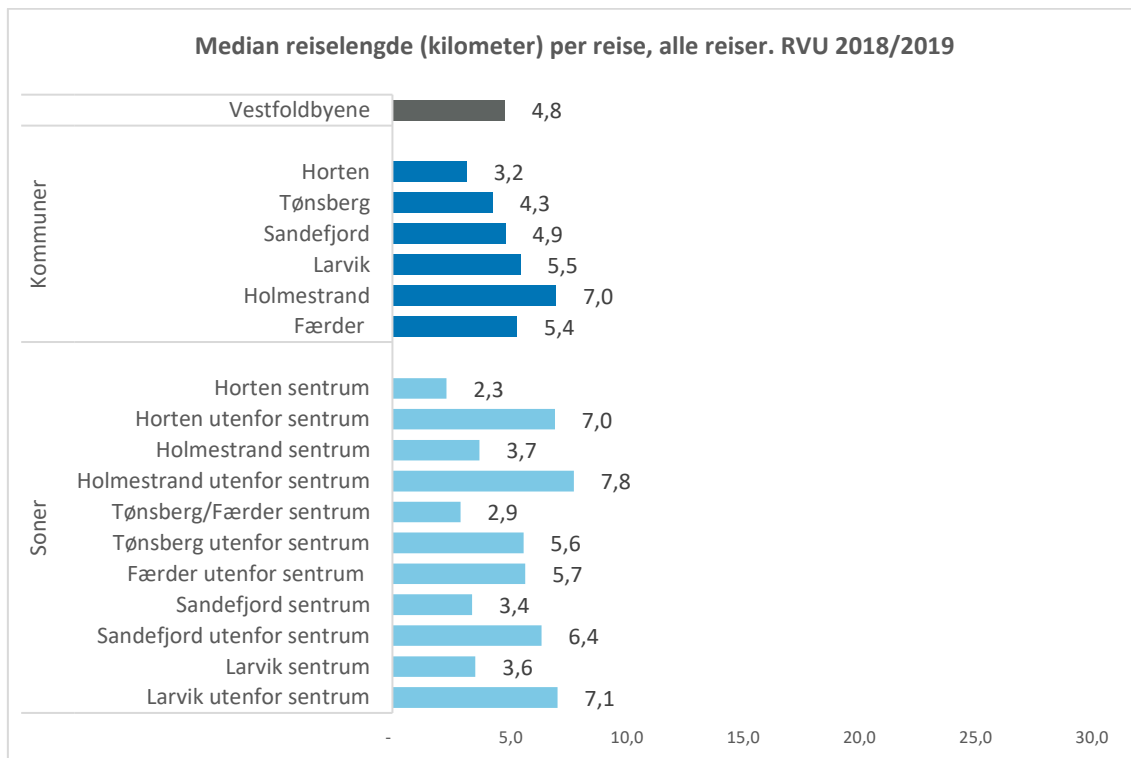
Gjennomsnittlig reiselengde per reise er kortest blant kvinner, personer i aldersgruppen 13-17 år og 67 år og eldre, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, enslige med barn og blant studenter og pensjonister. Den er også kortere blant de uten førerkort og uten bil og blant de med svært god tilgang til kollektivtransport.



Figur 3.4: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. RVU 2018/19



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

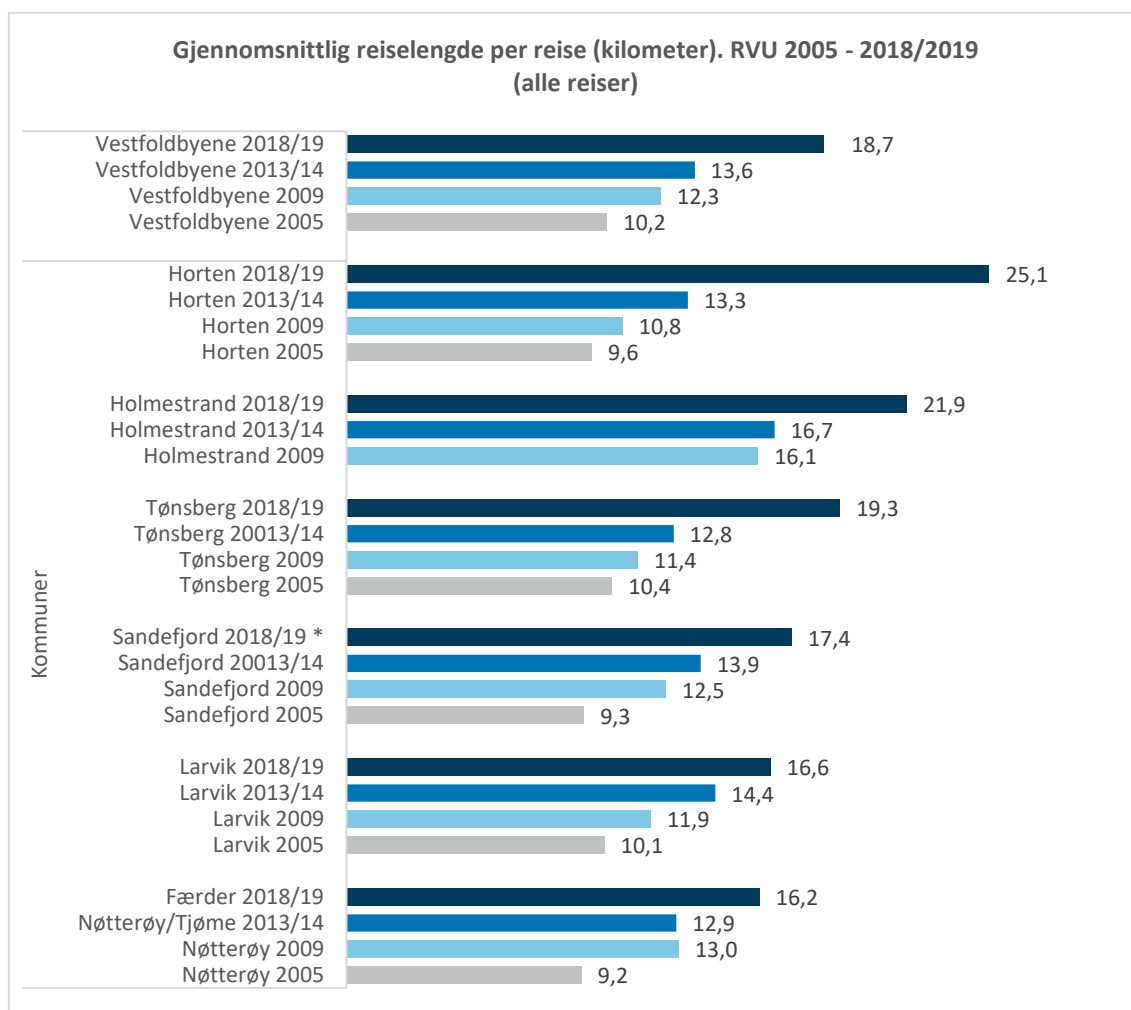


Figur 3.6: Median reiselengde (km) per reise. RVU 2018/19

## Endring i gjennomsnittlig reiselengde

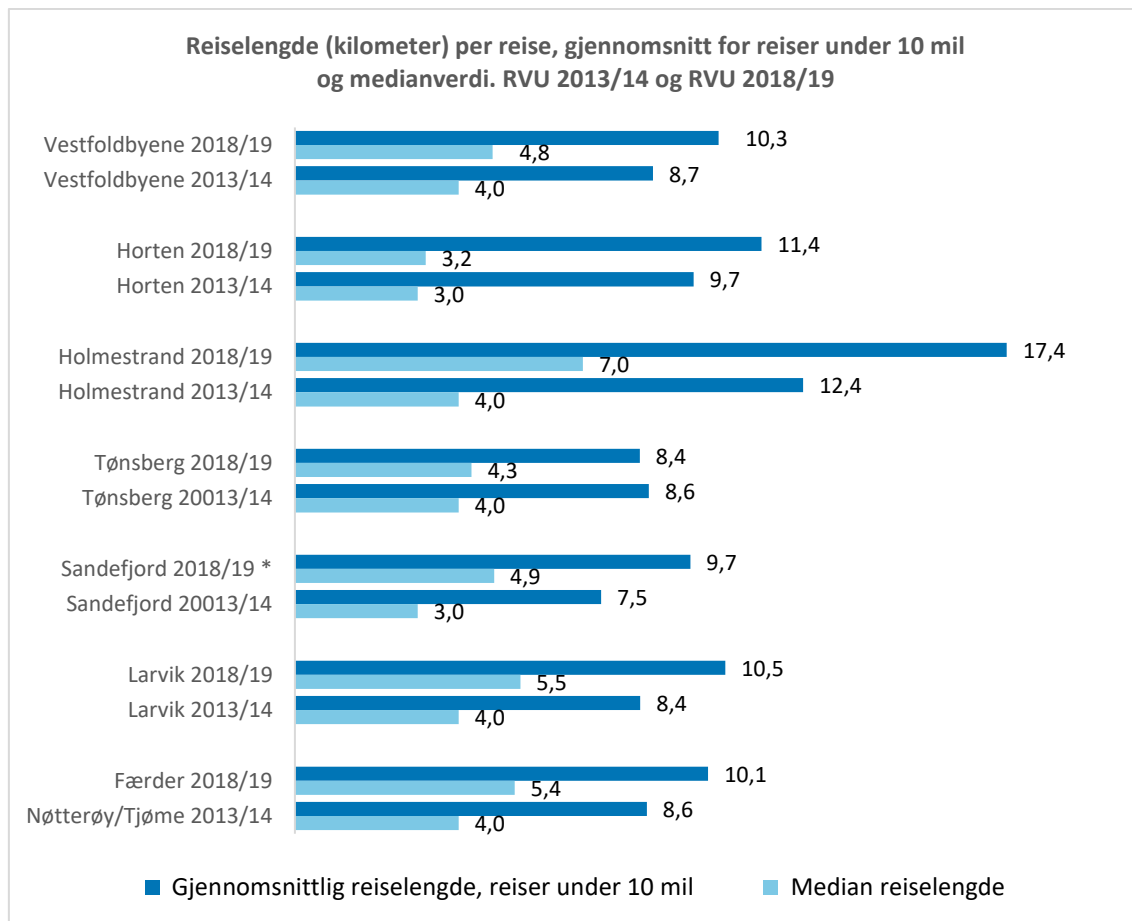
Gjennomsnittslengden per reise har økt fra 2005 til 2018/19. I 2005 var en gjennomsnittlig reise i Vestfoldbyene på 10,2 kilometer, mot 18,7 kilometer i 2018/19. Det er særlig observert en stor økning i reiselengde fra RVU 2013/14 til RVU 2018/19, som trolig skyldes en kombinasjon av en reell økning og en metodeeffekt. Dersom noen ikke har skilt mellom tur- og returreisen når de har registrert antall reiser, vil samtidig reisen være dobbelt så lang enn hvis tur/retur-reisen ble registrert som to reiser. I tillegg er reiselengde i større grad basert på reiselengder fra Google-maps i RVU 2018/19, og ikke selvoppgitt reiselengde som tidligere. Samtidig ser vi at det er en trend mot stadig økende reiselengde også i tidligere reisevaneundersøkelser, noe som peker i retning av at i alle fall en del av den observerte økningen mellom 2013/14 og 2018/19 skyldes en reell økning i hvor lang en gjennomsnittlig reise er. Det er vanskelig å fastslå hvor mye av endringen som skyldes reelle endringer og hvor mye som kan skyldes metodiske forhold.

Gjennomsnittlig tidsbruk på reisen øker ikke i samsvar med reiselengden. Bosatte i Vestfoldbyene brukte 23 minutter per reise både i 2013/14 og i 2018/19.



Figur 3.7: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise. RVU 2005-2013/14.

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

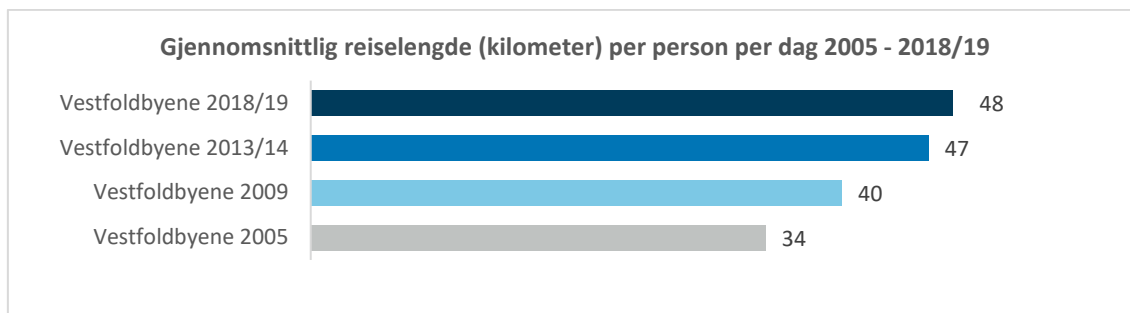


Figur 3.8: Gjennomsnittlig reiselengde (km) for reiser under 10 mil og median reiselengde. RVU 2013/14 og 2018/19

### Vi reiser lenger per dag enn tidligere

Hvor langt en person reiser i løpet av en dag påvirkes av antall reiser man gjør og hvor lange disse reisene er. Hver person i Vestfoldbyene tilbakelegger 48 kilometer per dag i gjennomsnitt, og bruker 60 minutter på å reise. Dette er omtrent like lang reiselengde som i 2013/14, men en økning fra tidligere år, noe som hovedsakelig skyldes at hver reise er lenger enn tidligere. Summen av færre, men lengre reiser i 2018/19 enn i 2013/14 gir altså omtrent den samme gjennomsnittlige reiselengden per person per dag.





Figur 3.9: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per person per dag. RVU 2005 – 2018/19

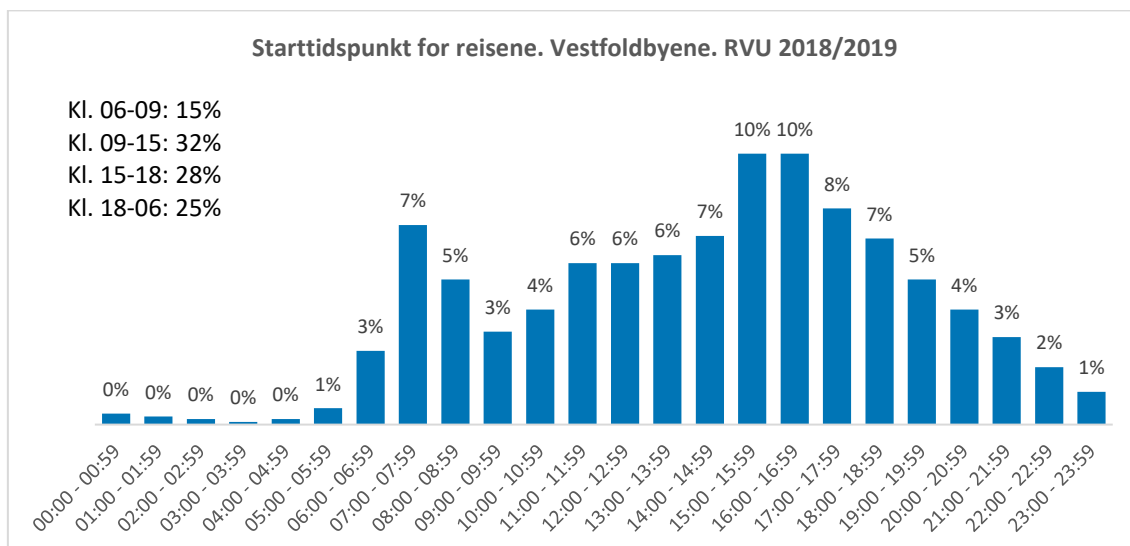
## 3.2 Når foregår reisene?

### Flere reiser foregår om ettermiddagen enn om morgenen

Figuren under viser fordelingen av reisene over døgnet.

En større andel av reisene skjer i ettermiddagsrush enn i morgenrush, og vi ser en rushtidstopp om ettermiddagen mellom klokken 15.00-16.59, og en mindre rushtidstopp om morgenen mellom klokken 07.00-07.59.

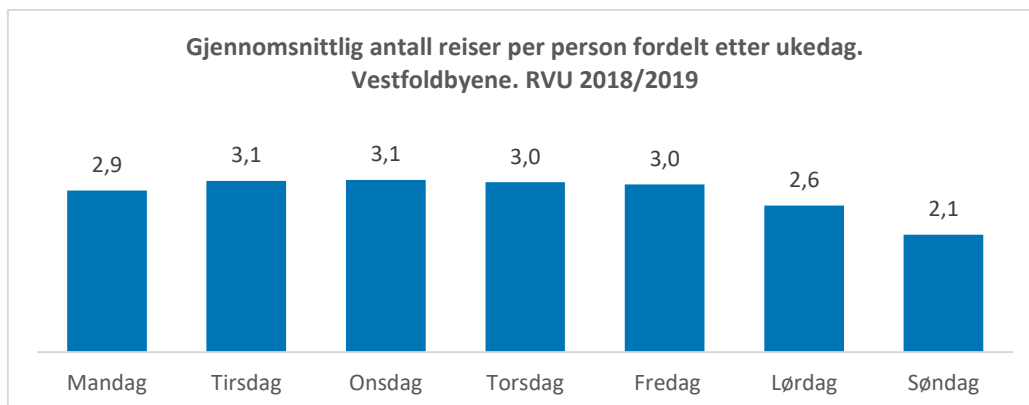
15 % av reisene skjer i morgenrush mellom kl. 06.00 og 08.59, og 28 % av reisene skjer i ettermiddagsrush mellom kl. 15.00 og 17.59. 32 % av reisene skjer midt på dagen (kl. 09.00-14.59) og 25 % av reisene skjer om kvelden/natten (kl.18.00-05.59).



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

### Vi reiser med 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 Vestfoldbyene 3,1 reiser i snitt på en tirsdag, mot 2,1 reiser på en søndag.



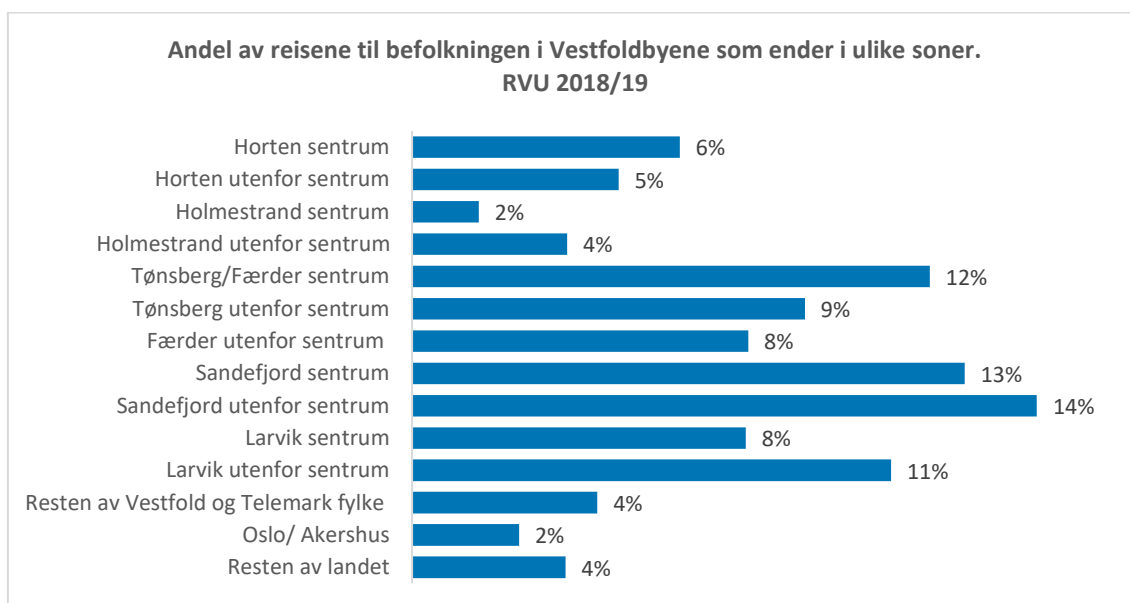
Figur 3.11: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag, fordelt på ukedager. Vestfoldbyene. RVU 2018/19

### 3.3 Hvor går reisene?

#### De fleste reisene foregår innad i egen kommune

84 % av reisene til de bosatte i Vestfoldbyene foregår internt i Vestfoldbyene, 7 % går mellom Vestfoldbyene og resten av fylket, 3 % går mellom Vestfoldbyene og Oslo/Akershus, 3 % mellom Vestfoldbyene og resten av Norge, mens 4 % av reisene skjer helt utenfor Vestfoldbyene, dvs. at de både starter og slutter utenfor området.

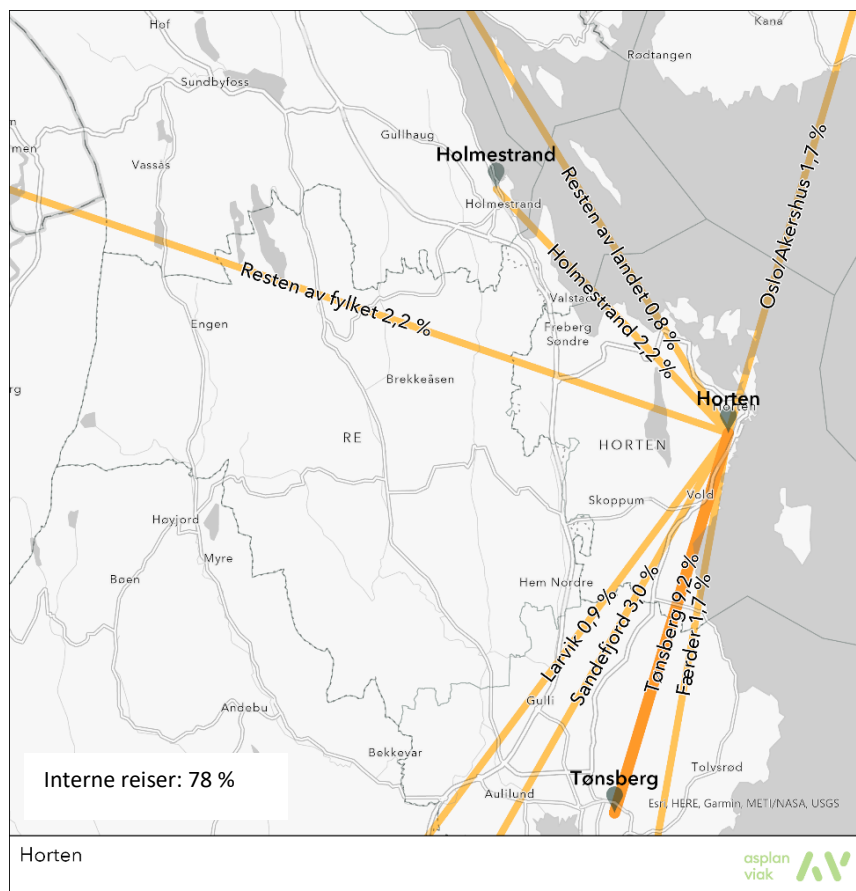
Figuren nedenfor viser hvor stor andel av reisene til befolkningen i Vestfoldbyene som ender i de ulike sonene. Siden de fleste reiser er lokale forklares mye av mønsteret av hvor folk bor. Vi ser at både Sandefjord sentrum og Sandefjord utenfor sentrum er store målpunkter, sammen med Tønsberg/Færder sentrum og Larvik utenfor sentrum.



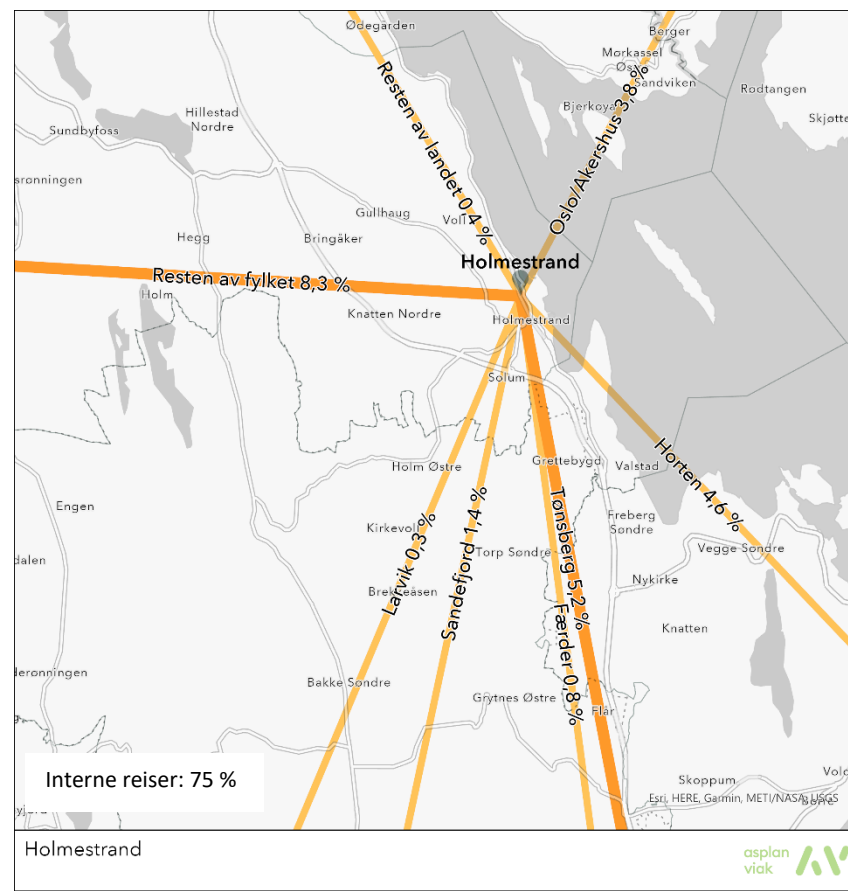
Figur 3.12: Prosentandel av reisene som foretas av befolkningen i Vestfoldbyene som ender i ulike områder. RVU 2018/19.

Kartene på de neste sidene viser hvor reiser 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.

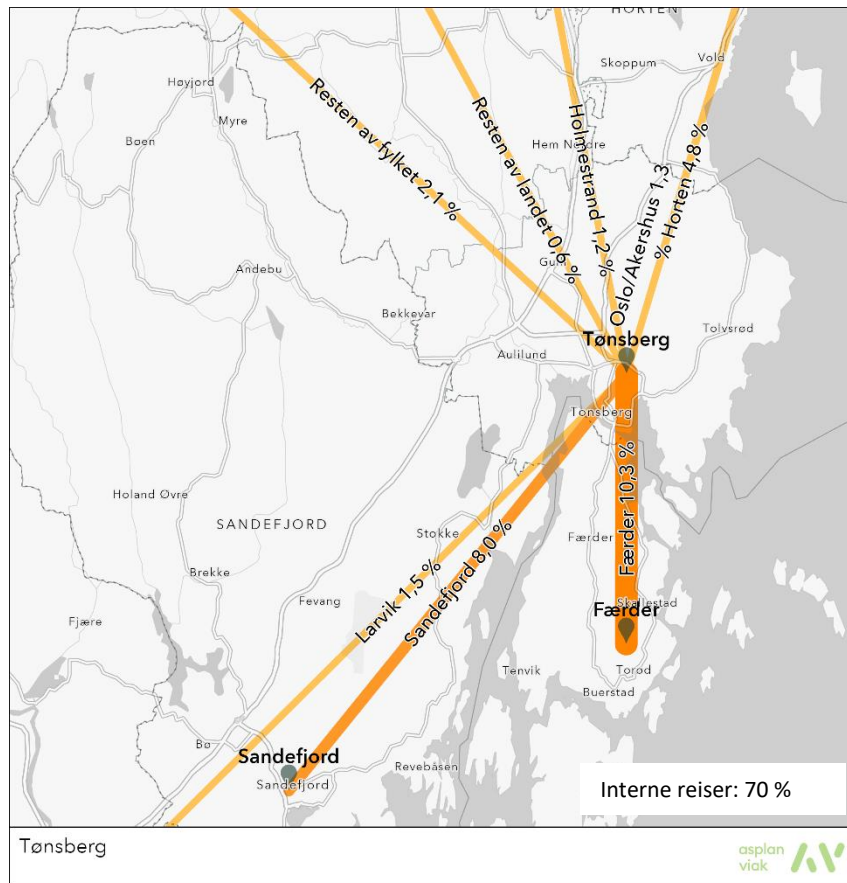
- **Horten kommune:** 78 % av alle reiser som ender i Horten kommune starter også i Horten kommune. 9 % starter i Tønsberg kommune og 3 % starter i Sandefjord kommune. Til sammen 5 % av reisene som ender i Horten kommune starter utenfor Vestfoldbyene.
- **Holmestrand kommune:** 75 % av alle reiser som ender i Holmestrand kommune starter i Holmestrand kommune. 5 % starter i Horten kommune og 5 % i Tønsberg kommune. Til sammen 13 % av reisene som ender i Holmestrand kommune starter utenfor Vestfoldbyene.
- **Tønsberg kommune:** 70 % av alle reiser som ender i Tønsberg kommune starter i Tønsberg kommune, og 10 % starter i Færder kommune. 8 % starter i Sandefjord kommune og 5 % starter i Horten kommune. Til sammen 4 % av reisene som ender i Tønsberg kommune starter utenfor Vestfoldbyene.
- **Færder kommune:** 66 % av reisene som ender i Færder kommune starter i Færder kommune, og 22 % starter i Tønsberg kommune. 4 % starter i Sandefjord kommune. Til sammen 5 % av reisene som ender i Færder kommune starter utenfor Vestfoldbyene.
- **Sandefjord kommune:** 81 % av alle reiser som ender i Sandefjord kommune starter i Sandefjord kommune. 6 % starter i Larvik kommune og 6 % starter i Tønsberg kommune. Til sammen 4 % av reisene som ender i Sandefjord kommune starter utenfor Vestfoldbyene.
- **Larvik kommune:** 84 % av alle reiser som ender i Larvik kommune starter i Larvik kommune. 9 % starter i Sandefjord kommune. Til sammen 4 % av reisene som ender i Larvik kommune starter utenfor Vestfoldbyene.



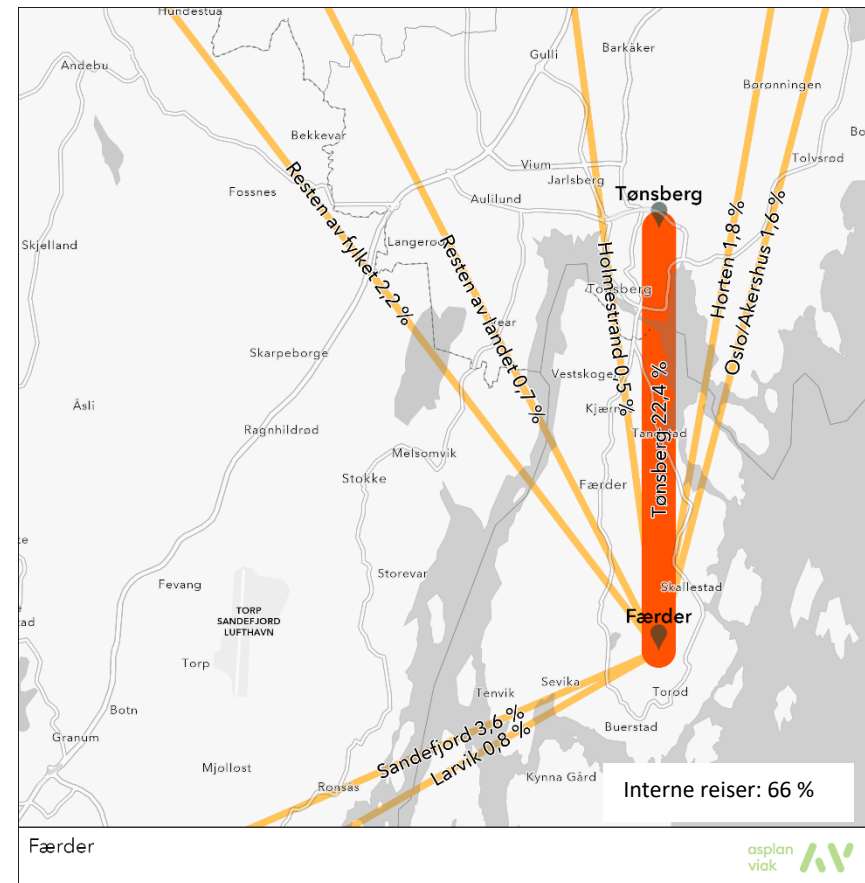
Figur 3.13: Oversikt over hvor reisene som ender i Horten kommune starter.



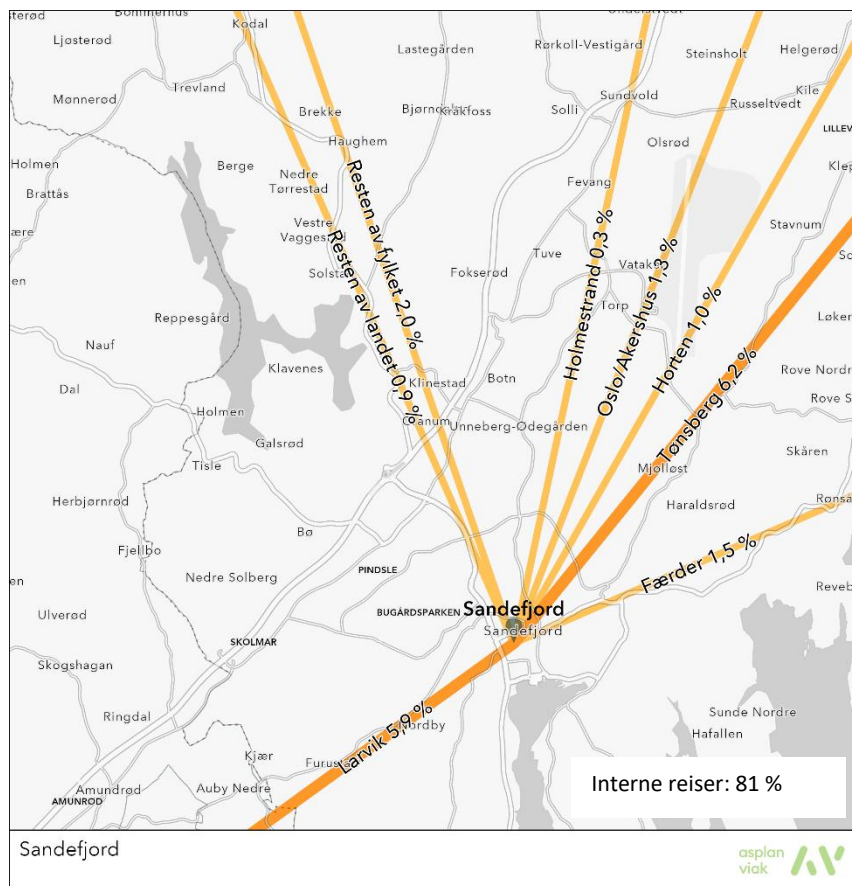
Figur 3.14: Oversikt over hvor reisene som ender i Holmestrand kommune starter.



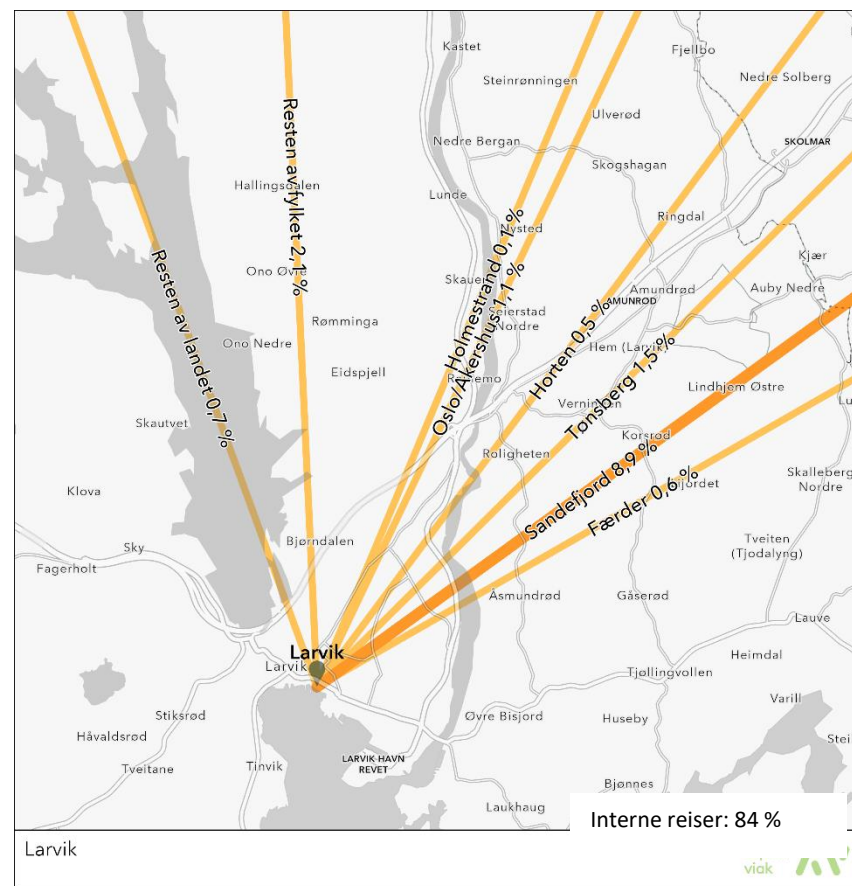
Figur 3.15: Oversikt over hvor reisene som ender i Tønsberg kommune starter.



Figur 3.16: Oversikt over hvor reisene som ender i Færder kommune starter.



Figur 3.17: Oversikt over hvor reisene som ender i Sandefjord kommune starter.



Figur 3.18: Oversikt over hvor reisene som ender i Larvik kommune starter.



## 4 Transportmiddelbruk

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

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

### 4.1 Transportmiddelfordeling

#### 7 av 10 reiser i Vestfoldbyene er bilreiser

Figuren under (figur 4.1) viser transportmiddelfordeling på reiser blant bosatte i Vestfoldbyene i 2018/19. 60 % av reisene er med bil som fører og 11 % er med bil som passasjer. 17 % av reisene er gangturer, 5 % er sykkelreiser og 6 % av reisene er med kollektivtransport<sup>7</sup>.

Andelen av reisene som foretas med miljøvennlige transportmidler er noe høyere blant bosatte i Tønsberg kommune enn i de øvrige kommunene i regionen. Her er 1/3 av reisene med enten gange, sykkel eller kollektivtransport: 20 % går, 7 % sykler og 7 % reiser med kollektivtransport. Det er lavest andel reiser med miljøvennlige transportmidler blant bosatte i Holmestrand (21 %).

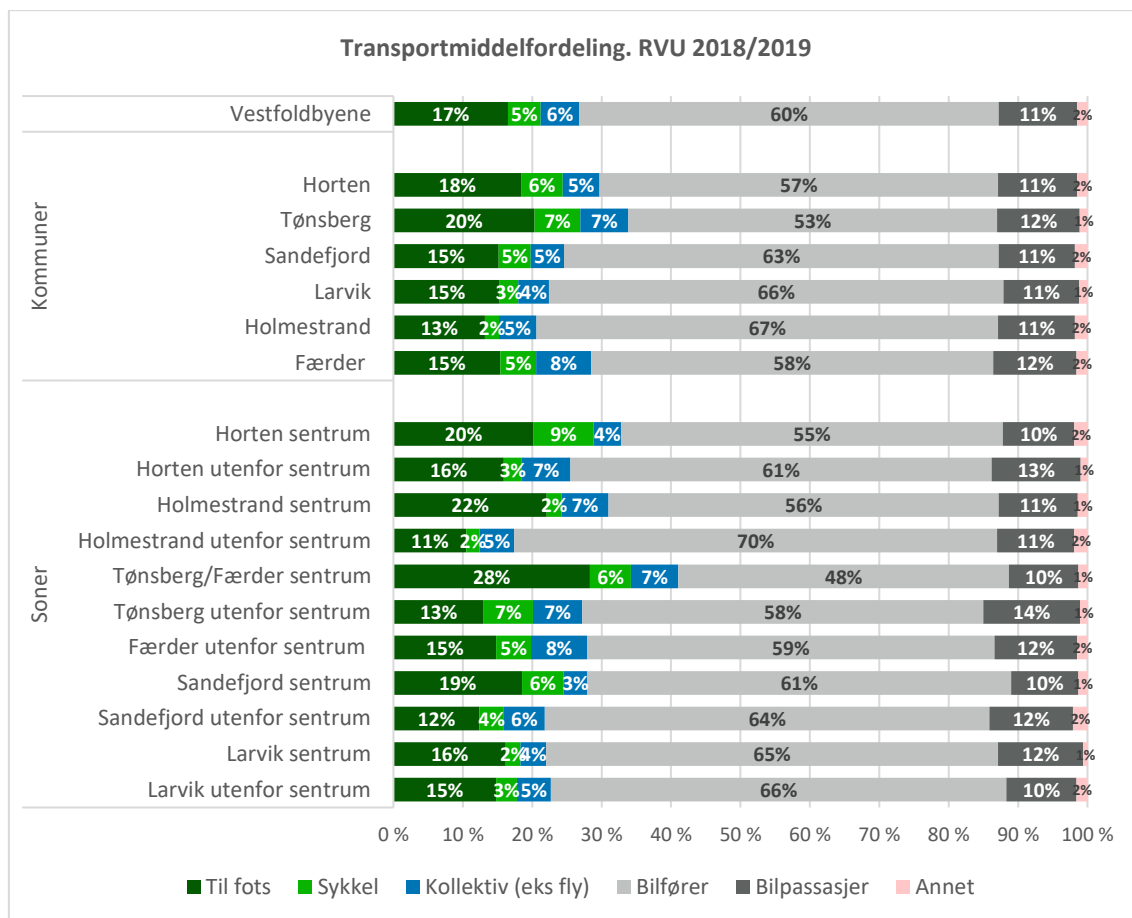
I de fleste kommunene er det en lavere bilandel og en høyere andel reiser med miljøvennlige transportmidler i sentrum av kommunen enn i kommunen for øvrig. For eksempel er bilførerandelen i Tønsberg/Færder sentrum på 48 %, mot 58 % i Tønsberg utenfor sentrum. Sykkelandelen er høyest blant bosatte i Horten sentrum (9 %), mens gangandelen er høyest blant bosatte i Tønsberg/Færder sentrum (28 %). Bosatte i Færder kommune utenfor sentrum har høyest kollektivandel (8 %).

Av en samlet kollektivandel på 6 % utgjør buss 67 %, mens tog utgjør 21 % av kollektivreisene og drosje utgjør 8 %. 4 % av kollektivreisene gjennomføres med andre kollektive transportmidler, for eksempel T-bane- eller trikketurer som befolkningen i Vestfoldbyene gjør i Oslo.

---

<sup>7</sup> Kategorien kollektivtransport inkluderer reiser med drosje, men ikke med fly.

Både bilførere og bilpassasjerer ble bedt om å oppgi hvor mange personer det var i bilen på reisen de gjennomførte. Gjennomsnittlig antall personer i bilen i Vestfoldbyene er på 1,6, og det er små forskjeller mellom de ulike sonene.

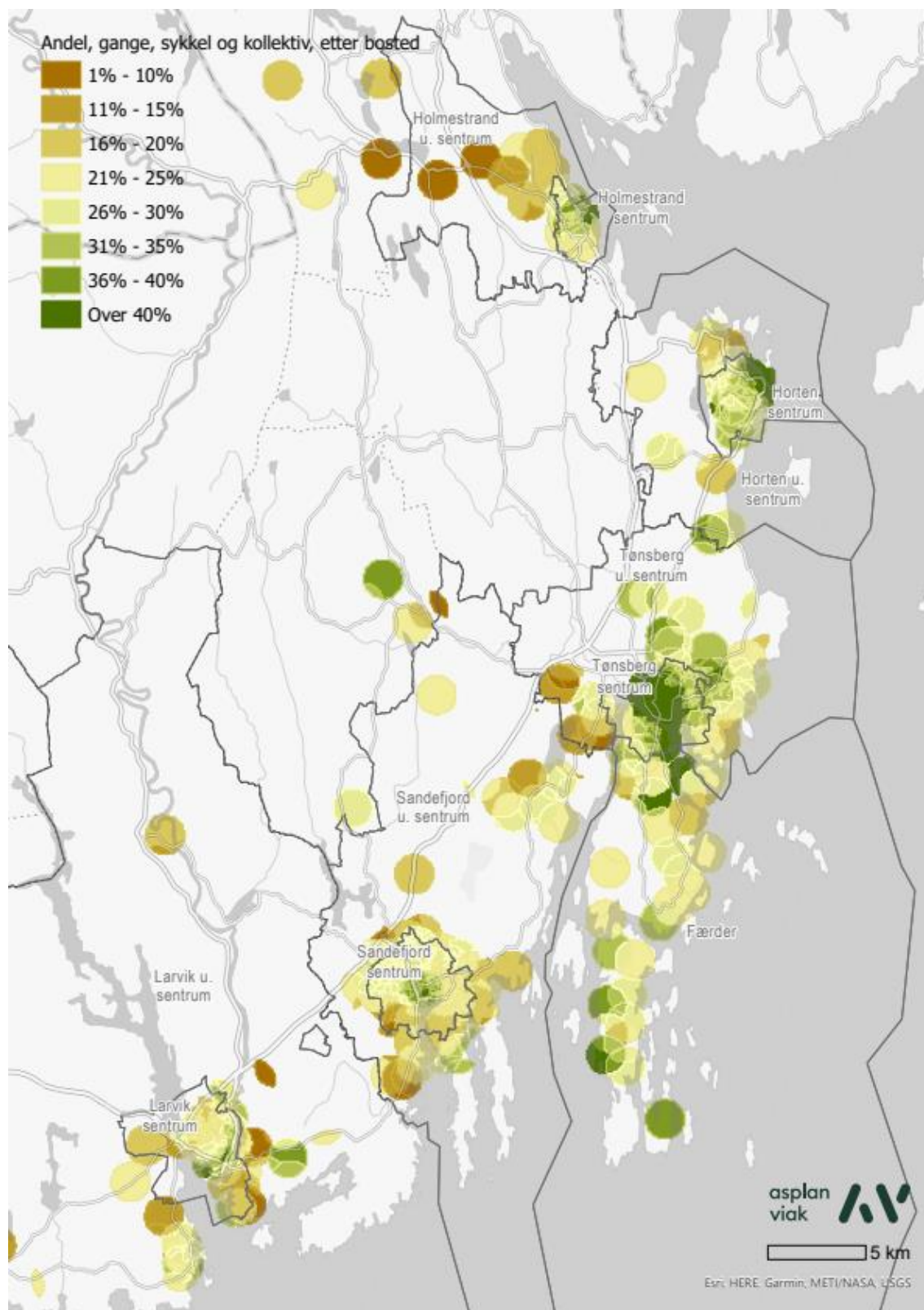


Figur 4.1: Transportmiddelfordeling på daglige reiser, prosent. RVU 2018/19.

Kartet under viser transportmiddelfordelingen basert på informasjon på grunnkretsnivå, for å få fram nyanser som ikke kommer fram i sonestrukturen. Jo grønnere et område er skravert, jo høyere er andelen av reisene som foregår med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektivtransport). I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser tydelig at andelen miljøvennlige transportmidler er høyest i sentrumsområdene, og særlig i Tønsberg/Færder sentrum og Horten sentrum. Videre er det en relativt høy andel miljøvennlig transport på Tjøme.

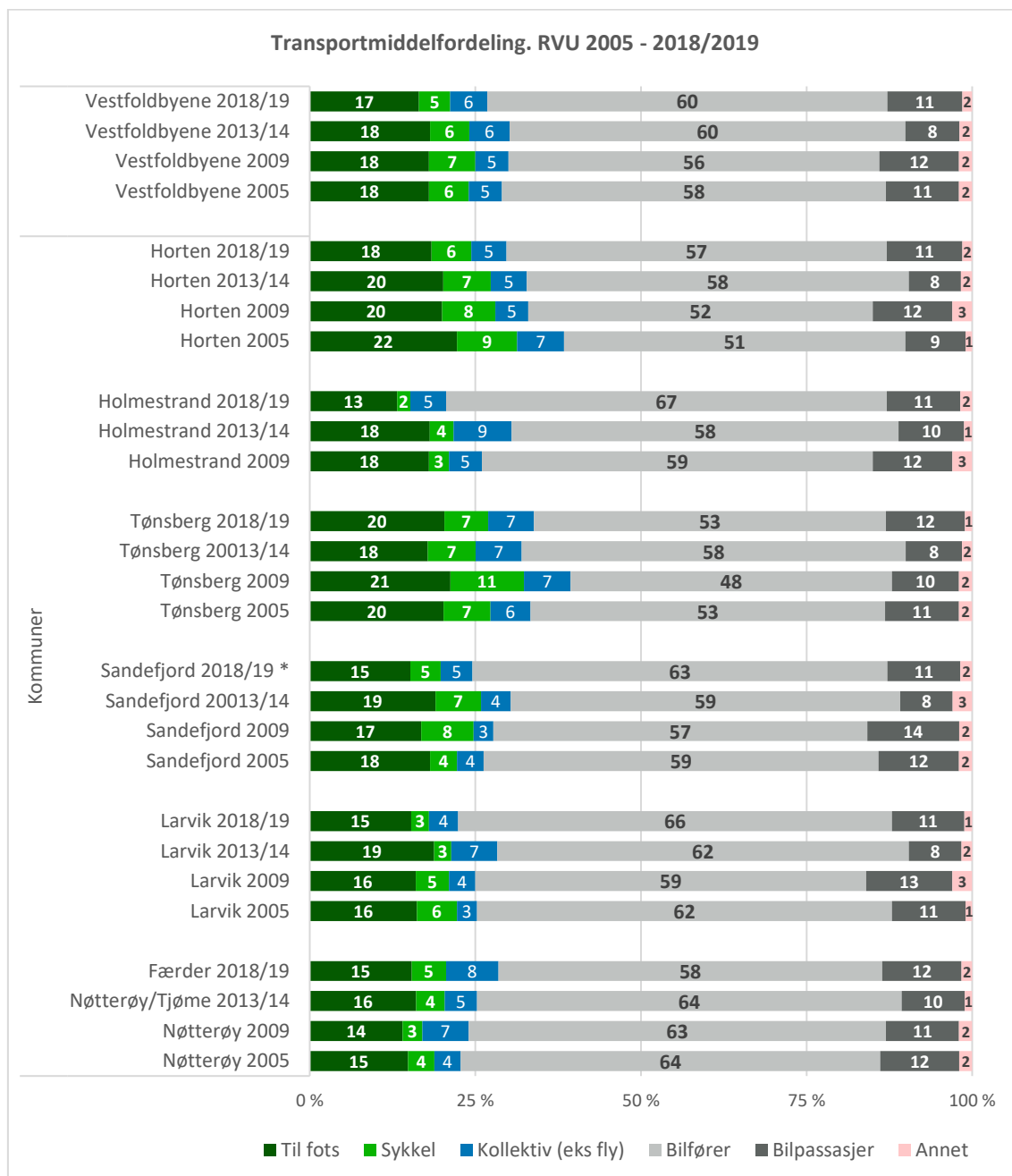




Figur 4.2: Reisemiddelfordeling blant befolkningen i Vestfoldbyen, basert på informasjon på grunnkrets nivå. RVU 2018/19.

## Transportmiddelfordelingen i Vestfoldbyene er relativt stabil over tid

Transportmiddelfordelingen i Vestfoldbyene har holdt seg relativt stabil i perioden 2005 – 2018/19, med noen variasjoner. For hele Vestfoldbyene sett under ett gikk bilførerandelen opp fra 56 % i 2009 til 60 % i 2013/14, mens bilpassasjerandelen gikk ned fra 12 % til 8 %. Fra 2013/14 til 2018/19 ser vi en økning i passasjerandel igjen.



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

## Demografiske forskjeller i transportmiddelbruk

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

- **Gangturer:**

Det er en høyere andel gangturer blant kvinner, personer i alderen 13-24 år, personer med under 600.000 i samlet husholdningsinntekt, enslige uten barn og blant studenter og alderspensjonister. Det er også en høyere gangandel blant de uten førerkort og uten bil og blant de med svært god tilgang til kollektivtransport.

- **Sykkelturer:**

Det er en høyere andel sykkelturer blant personer i alderen 13-17 år og studenter. Det er også en høyere sykkelandel blant de uten førerkort og uten bil og blant yrkesaktive uten gratis p-plass hos arbeidsgiver.

- **Kollektivreiser:**

Det er en høyere andel kollektivreiser blant personer i alderen 13-24 år og studenter. Det er også en større kollektivandel blant de uten førerkort og tilgang til bil og blant de med svært god og god tilgang til kollektivtransport og blant yrkesaktive uten gratis p-plass hos arbeidsgiver.

- **Bilførerreiser:**

Det er en høyere andel bilførerreiser blant menn, personer mellom 34-66 år, personer med utdanning over grunnskolenivå, personer med over 600.000 i samlet husholdningsinntekt, blant personer med barn og blant yrkesaktive. Det er også en høyere bilførerandel blant personer med tilgang til flere biler, de med tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver og de med middels til svært dårlig tilgang til kollektivtransport.

- **Bilpassasjerreiser:**

Det er en høyere andel bilpassasjerreiser blant kvinner, personer i alderen 13-24 år og 67 år og eldre, blant voksne med lav utdanning og blant studenter og pensjonister. Det er også en høyere bilpassasjerandel blant de uten førerkort og uten tilgang til bil.

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

| Vestfoldbyene                                                               |                                    | Til fots | Sykkel | Kollektiv | Bilfører | Bilpass. | Annet |
|-----------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|----------|--------|-----------|----------|----------|-------|
| Kjønn                                                                       | Mann                               | 14 %     | 5 %    | 5 %       | 67 %     | 6 %      | 2 %   |
|                                                                             | Kvinne                             | 19 %     | 4 %    | 6 %       | 54 %     | 16 %     | 1 %   |
| Alder                                                                       | 13-17 år                           | 24 %     | 15 %   | 19 %      | 3 %      | 33 %     | 6 %   |
|                                                                             | 18-24 år                           | 20 %     | 3 %    | 12 %      | 52 %     | 14 %     | 1 %   |
|                                                                             | 25-34 år                           | 18 %     | 4 %    | 6 %       | 62 %     | 10 %     | 1 %   |
|                                                                             | 35-44 år                           | 13 %     | 4 %    | 4 %       | 72 %     | 6 %      | 1 %   |
|                                                                             | 45-54 år                           | 12 %     | 4 %    | 4 %       | 71 %     | 8 %      | 1 %   |
|                                                                             | 55-66 år                           | 16 %     | 5 %    | 3 %       | 65 %     | 10 %     | 1 %   |
|                                                                             | 67 år og eldre                     | 20 %     | 3 %    | 3 %       | 58 %     | 14 %     | 1 %   |
| Hva er din høyeste fullførte utdanning?                                     | Grunnskole                         | 20 %     | 9 %    | 15 %      | 30 %     | 24 %     | 3 %   |
|                                                                             | Videregående                       | 16 %     | 3 %    | 5 %       | 65 %     | 10 %     | 1 %   |
|                                                                             | Høyskole/universitet - lavere grad | 16 %     | 4 %    | 4 %       | 66 %     | 9 %      | 1 %   |
|                                                                             | Høyskole/universitet - høyere grad | 16 %     | 6 %    | 4 %       | 64 %     | 9 %      | 1 %   |
| Utdanning blant voksne 25 år og eldre                                       | Grunnskole                         | 15 %     | 4 %    | 2 %       | 63 %     | 15 %     | 1 %   |
|                                                                             | Videregående                       | 15 %     | 3 %    | 4 %       | 67 %     | 10 %     | 1 %   |
|                                                                             | Høyskole/universitet - lavere grad | 16 %     | 4 %    | 4 %       | 67 %     | 9 %      | 1 %   |
|                                                                             | Høyskole/universitet - høyere grad | 16 %     | 6 %    | 4 %       | 65 %     | 8 %      | 1 %   |
| Husholdningsinntekt                                                         | Under 600.000 kr                   | 20 %     | 5 %    | 6 %       | 56 %     | 12 %     | 1 %   |
|                                                                             | 600 - 999.000 kr                   | 14 %     | 4 %    | 4 %       | 66 %     | 10 %     | 1 %   |
|                                                                             | 1 mill - 1.6 mill kr               | 13 %     | 5 %    | 4 %       | 66 %     | 10 %     | 2 %   |
|                                                                             | Over 1.6 mill kr                   | 14 %     | 5 %    | 4 %       | 66 %     | 8 %      | 2 %   |
| Familietype                                                                 | Enslig uten barn                   | 21 %     | 5 %    | 6 %       | 60 %     | 8 %      | 1 %   |
|                                                                             | Enslig med barn                    | 12 %     | 3 %    | 6 %       | 69 %     | 8 %      | 2 %   |
|                                                                             | Par uten barn                      | 18 %     | 4 %    | 4 %       | 61 %     | 13 %     | 2 %   |
|                                                                             | Par med barn                       | 12 %     | 4 %    | 3 %       | 72 %     | 8 %      | 1 %   |
| Yrkesstatus                                                                 | Yrkesaktiv                         | 13 %     | 4 %    | 4 %       | 70 %     | 7 %      | 1 %   |
|                                                                             | Skoleelev/student                  | 24 %     | 10 %   | 17 %      | 22 %     | 23 %     | 3 %   |
|                                                                             | Pensjonist                         | 19 %     | 4 %    | 3 %       | 59 %     | 14 %     | 1 %   |
| Førerkort (de over 17 år)                                                   | Ja                                 | 14 %     | 4 %    | 4 %       | 69 %     | 8 %      | 1 %   |
|                                                                             | Nei                                | 39 %     | 9 %    | 20 %      | 2 %      | 29 %     | 2 %   |
| Antall biler i husholdningen                                                | Ingen biler                        | 40 %     | 9 %    | 20 %      | 11 %     | 18 %     | 2 %   |
|                                                                             | En bil                             | 17 %     | 5 %    | 5 %       | 61 %     | 11 %     | 1 %   |
|                                                                             | To biler eller flere               | 13 %     | 4 %    | 4 %       | 67 %     | 11 %     | 2 %   |
| RVU-indeks Tilgang til kollektivtransport                                   | Svært god tilgang                  | 23 %     | 7 %    | 8 %       | 48 %     | 13 %     | 1 %   |
|                                                                             | God tilgang                        | 18 %     | 6 %    | 8 %       | 55 %     | 12 %     | 2 %   |
|                                                                             | Middels god tilgang                | 16 %     | 3 %    | 4 %       | 65 %     | 11 %     | 1 %   |
|                                                                             | Dårlig tilgang                     | 14 %     | 3 %    | 5 %       | 66 %     | 12 %     | 1 %   |
|                                                                             | Svært dårlig tilgang               | 13 %     | 4 %    | 6 %       | 65 %     | 11 %     | 1 %   |
| Tilgang til parkering ved arbeidsplassen (yrkesaktive med førerkort og bil) | Gratis p-plass hos arbeidsgiver    | 11 %     | 3 %    | 2 %       | 76 %     | 7 %      | 1 %   |
|                                                                             | Ikke gratis p-plass                | 14 %     | 6 %    | 7 %       | 64 %     | 7 %      | 1 %   |

### Antall daglige reiser med ulike transportmidler

Gjennomsnittlig antall reiser i Vestfoldbyene ligger på i underkant av tre reiser per dag. Når vi fordeler disse reisene på transportmiddel, foretar en gjennomsnittlig person i dette området 0,5 gangturer per dag, 0,1 sykkelturer, 0,2 kollektivreiser, 1,7 bilturer som sjåfør og 0,3 reiser som bilpassasjer per dag. I tillegg foretas det 0,1 reiser med andre transportmidler, som f.eks. fly.

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

*Tabell 4.2: Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag fordelt på hovedtransportmiddel, blant bosatte i Vestfoldbyene og de ulike kommunene som inngår i området. RVU 2018/19*

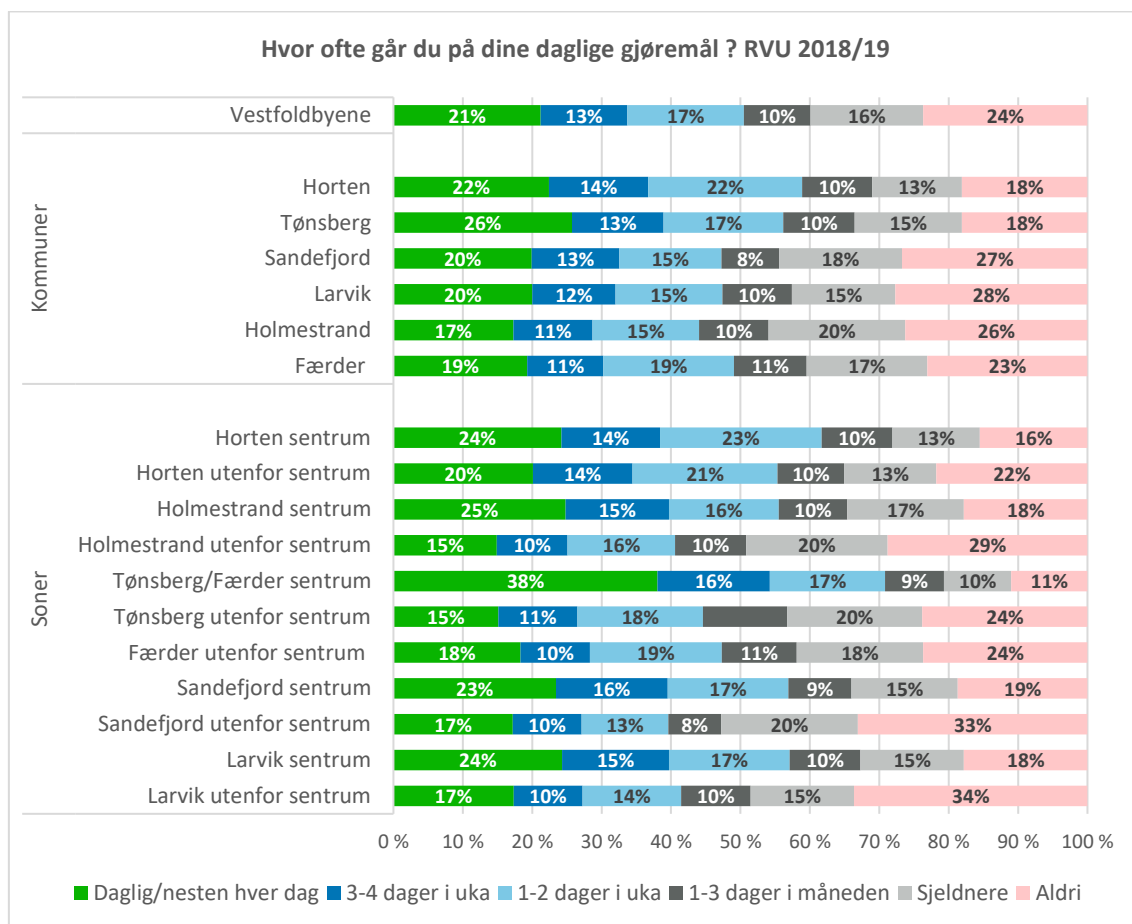
|               | Alle reiser | Til fots | Sykkel | Kollektiv-transport<br>(eks fly) | Bilfører | Bil-passasjer | Annet |
|---------------|-------------|----------|--------|----------------------------------|----------|---------------|-------|
| Vestfoldbyene | 2,8         | 0,5      | 0,1    | 0,2                              | 1,7      | 0,3           | 0,1   |
| Horten        | 2,7         | 0,5      | 0,2    | 0,1                              | 1,6      | 0,3           | 0,1   |
| Tønsberg      | 2,8         | 0,6      | 0,2    | 0,2                              | 1,5      | 0,3           | 0,0   |
| Sandefjord    | 2,9         | 0,4      | 0,1    | 0,1                              | 1,8      | 0,3           | 0,1   |
| Larvik        | 2,8         | 0,4      | 0,1    | 0,1                              | 1,8      | 0,3           | 0,1   |
| Holmestrand   | 2,8         | 0,4      | 0,1    | 0,2                              | 1,9      | 0,3           | 0,1   |
| Færder        | 3,0         | 0,5      | 0,2    | 0,2                              | 1,7      | 0,4           | 0,1   |

## 4.2 Hvor ofte reiser man med ulike transportmidler

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

### 1 av 4 går aldri til og fra sine daglige gjøremål

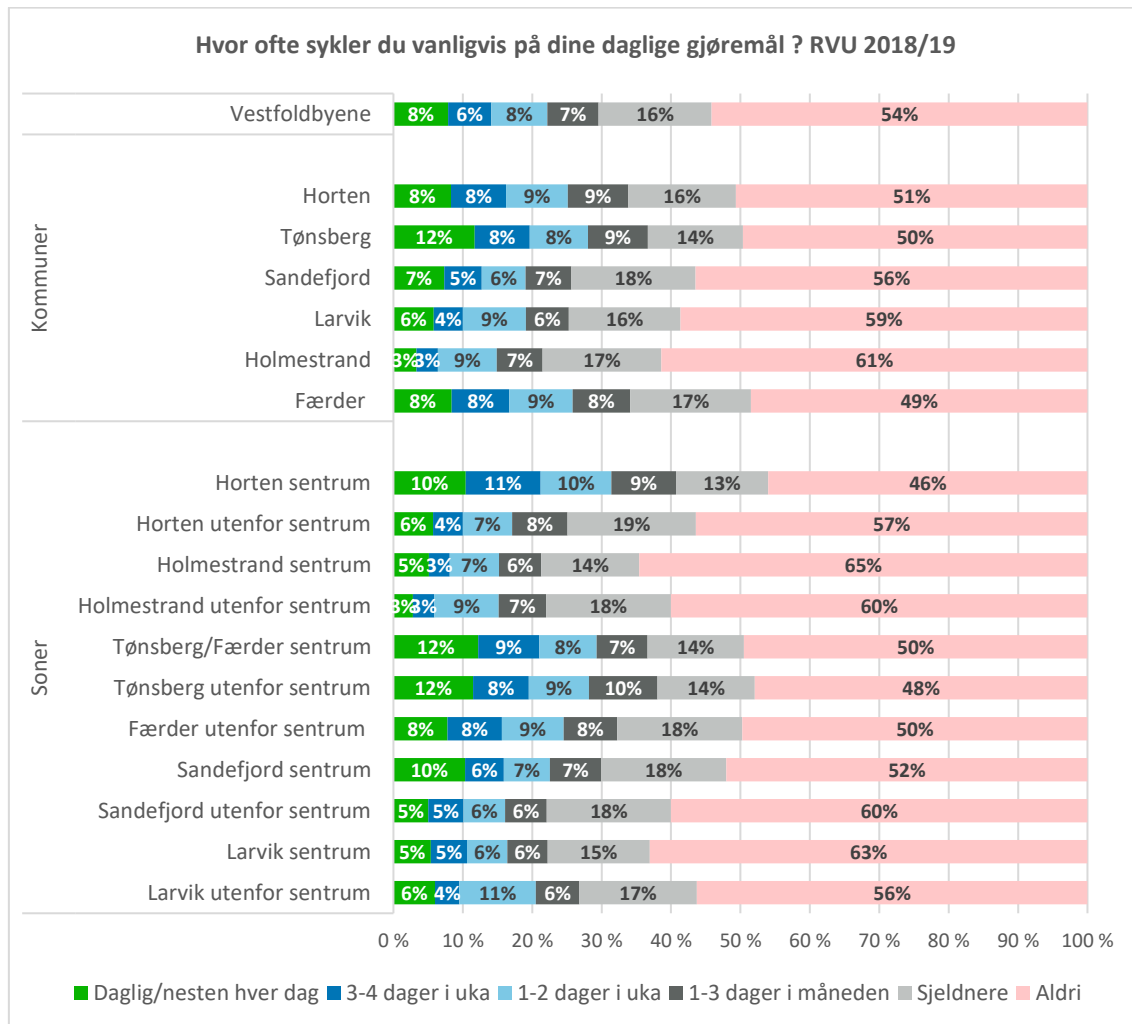
Det er mange som går til og fra sine daglige gjøremål, og det er flest som går ofte blant bosatte i Tønsberg sentrum. Her går 38 % av befolkningen til daglige gjøremål daglig eller nesten hver dag, og til sammen 76 % gjør dette minst en gang i uken. I Vestfoldbyene er det likevel ¼ av befolkningen som oppgir at de aldri går til sine daglige gjøremål. Andelen er størst blant bosatte i Sandefjord utenfor sentrum og i Larvik utenfor sentrum. Her er det 34 % som aldri går.



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

### Litt over halvparten av befolkningen benytter aldri sykkel når de reiser

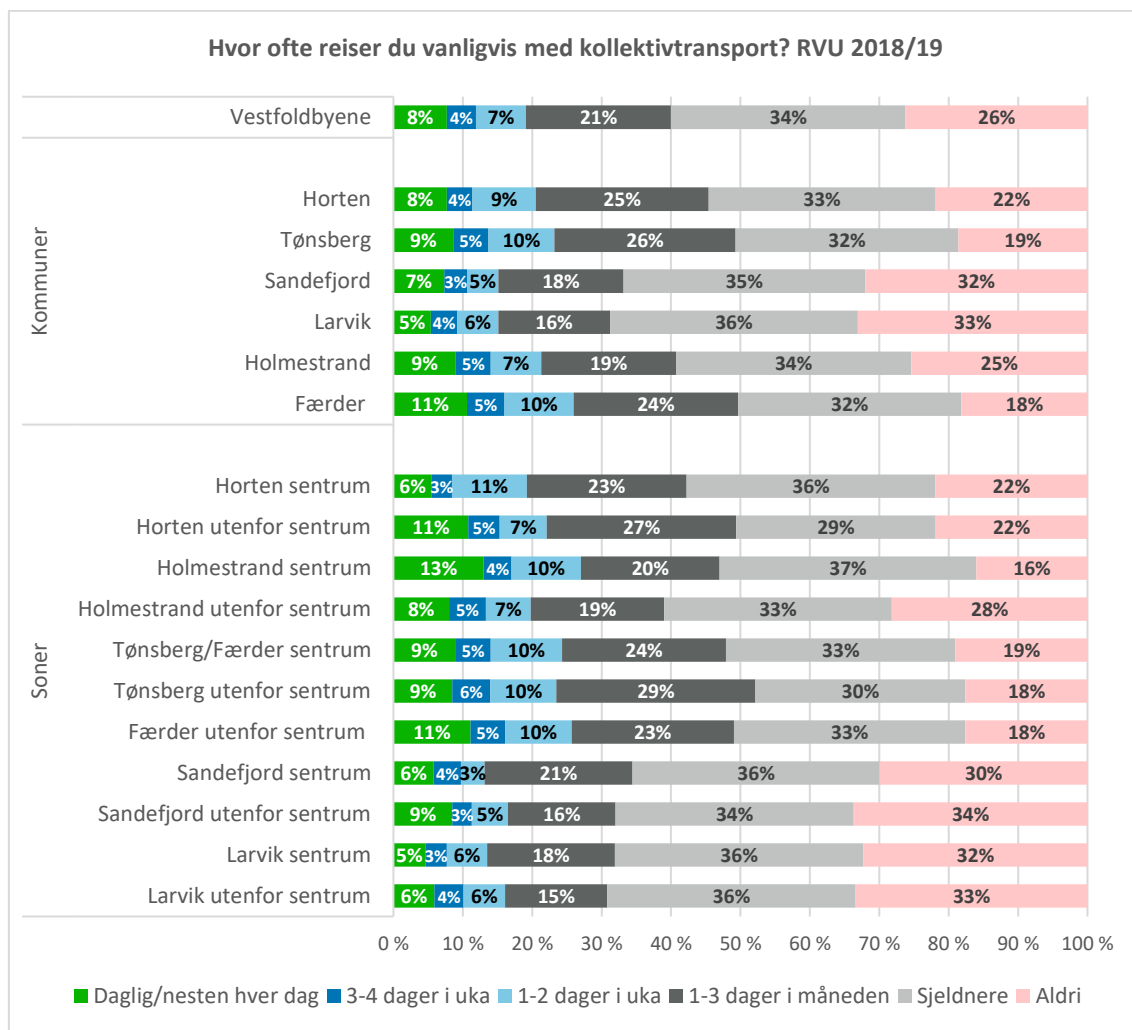
Litt over halvparten av befolkningen i Vestfoldbyene svarer at de aldri sykler på sine daglige gjøremål. I tillegg svarer 16 % at de sykler sjeldnere enn en gang i måneden. Det er flest som sykler ofte, dvs. minst en gang i uken, blant bosatte i Horten sentrum (31 %) og færrest blant bosatte i Holmestrand kommune (15 %).



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

## 6 av 10 reiser sjelden eller aldri med kollektivtransport

Blant befolkningen i Vestfoldbyene er det 19 % som reiser med kollektivtransport minst en gang i uken, mens 26 % aldri reiser med kollektivtransport. Det er flest som reiser med kollektivtransport minst en gang i uken blant bosatte i Holmestrand sentrum (27 %) og i Færder kommune utenfor sentrum (26 %), og færrest blant bosatte i Sandefjord sentrum (13 %) og Larvik sentrum (14 %).

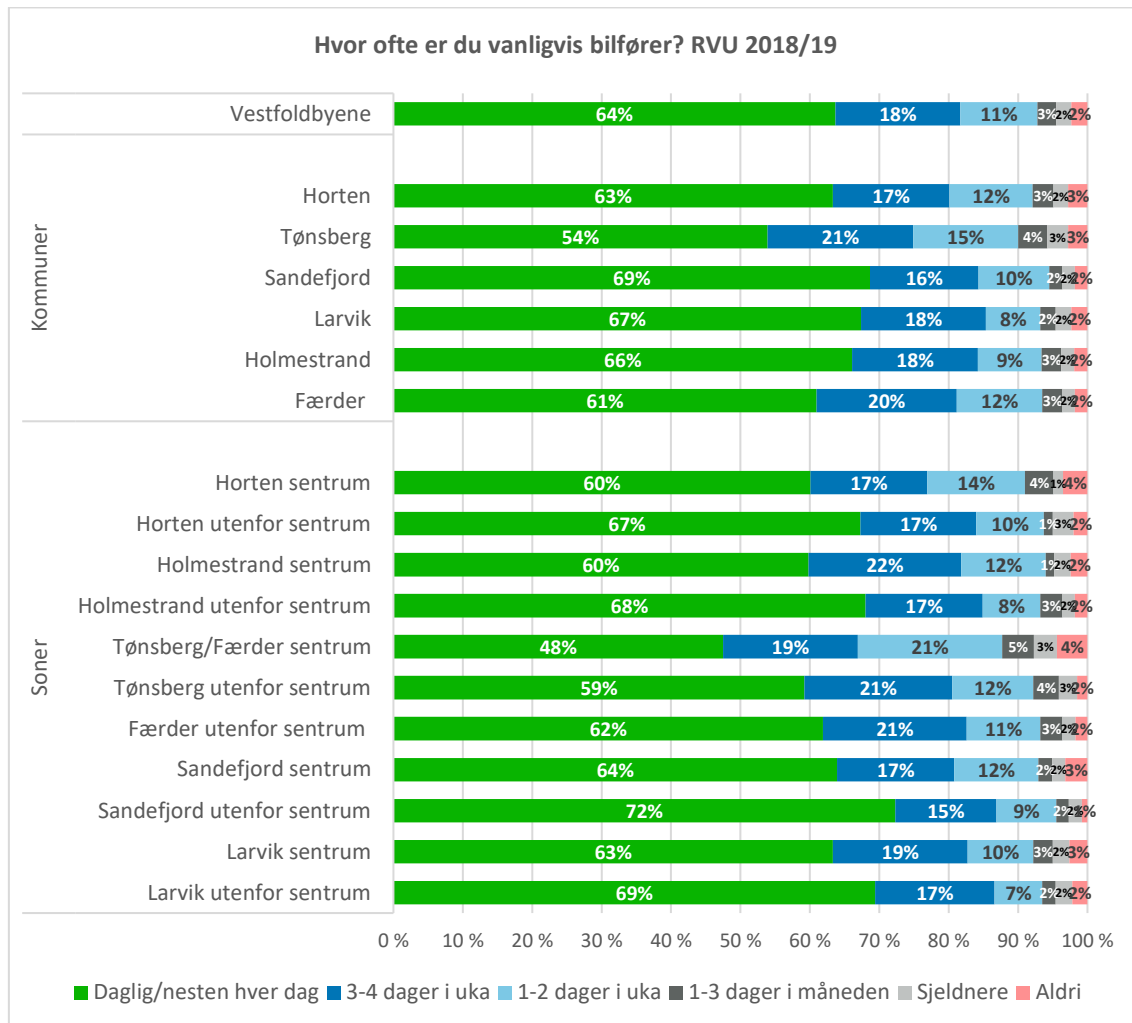


Figur 4.6: Hvor ofte man vanligvis reiser med kollektivtransport. RVU 2018/19



## Over 90 % benytter bil minst en gang i uken

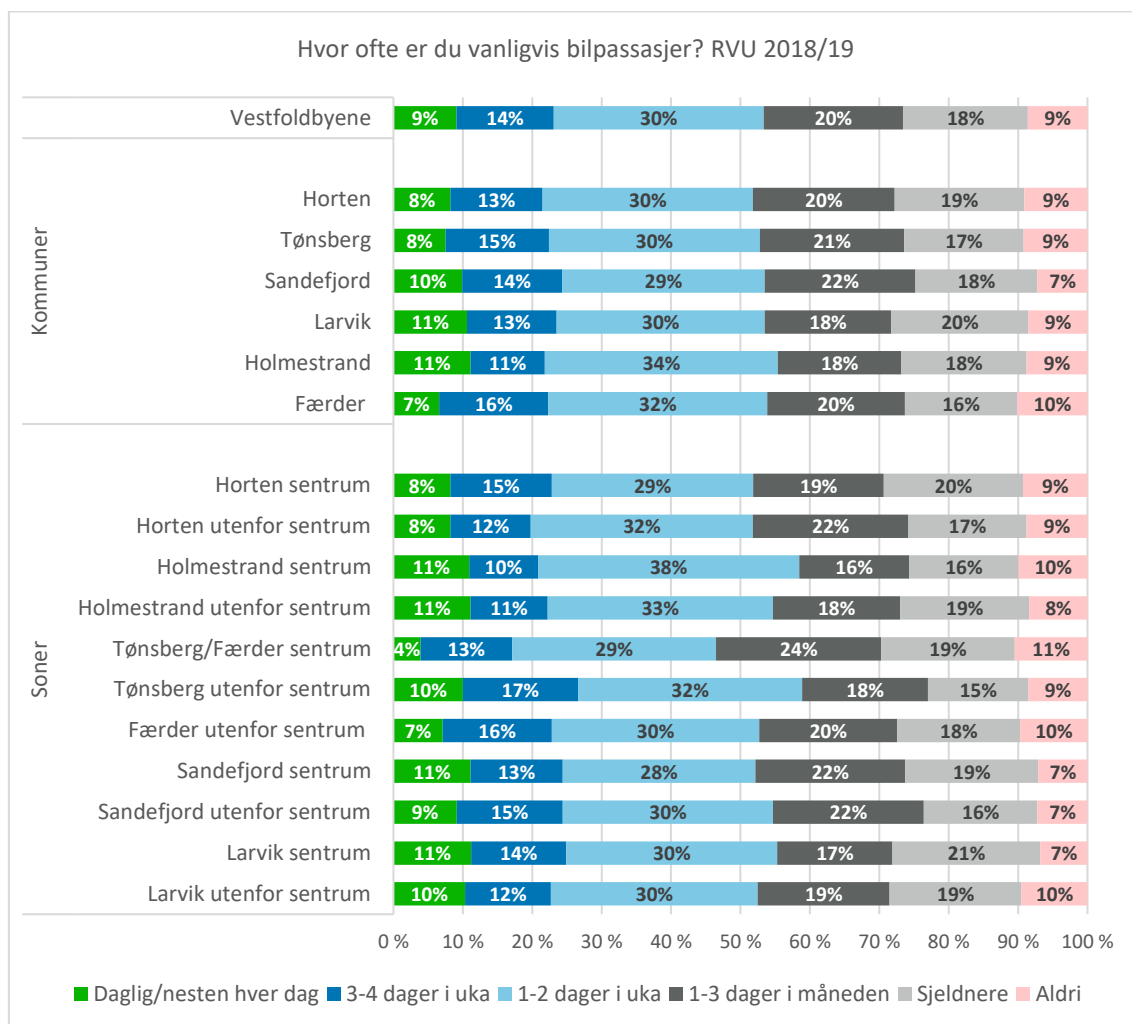
De fleste i Vestfoldbyene som er 18 år og eldre kjører bil som bilfører minst en gang i uken (93 %), og over 60 % kjører bil nesten hver dag. Det er færrest som kjører bil ofte blant bosatte i Tønsberg sentrum, hvor rundt halvparten kjører bil hver dag.



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

## Mange er bilpassasjerer av og til

I overkant av 50 % av befolkningen i Vestfoldbyene sitter på med andre minst en gang i uken, men få gjør dette på daglig basis. Det er færrest som sitter på med andre blant bosatte i Tønsberg sentrum, og flest blant bosatte i Tønsberg utenfor sentrum.



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

### 4.3 Reiselengde for ulike transportmidler

#### Kollektivreisene er de lengste reisene

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

Noen få lange reiser trekker gjennomsnittet en god del opp (jf. kapittel 3.1). Dette er gjerne reiser som gjøres relativt sjeldent. For å rette fokus mot de daglige reisene, og ikke de lange reisene man gjør mer sjelden, har vi valgt å vise gjennomsnitt for reiser under 10 mil samt median reiselengde. Det er ikke tilstrekkelig med reiser per transportmiddel til å gjøre analyser av gjennomsnittlig reiselengder per transportmiddel fordelt på kommuner eller soner.

Analysen er derfor kun gjort for byområdet som helhet

- **Gangturer:**

De fleste gangturene i Vestfoldbyene er korte. En gjennomsnittlig gangtur er på 1,6 kilometer, mens medianverdien er på 0,8 kilometer. 56 % er kortere enn 1 kilometer, og til sammen er i over 80 % av gangturene under 3 kilometer.

- **Sykkelturer:**

En gjennomsnittlig daglig sykkeltur er på 4 kilometer, mens medianverdien er på 2,3 kilometer. Det er altså noen lange sykkelturer som bidrar til å trekke gjennomsnittet opp. 20 % av sykkelturene er under 1 kilometer, og 41 % er mellom 1 – 3 kilometer. 8 % av sykkelturene er 10 kilometer eller mer.

- **Kollektivreiser:**

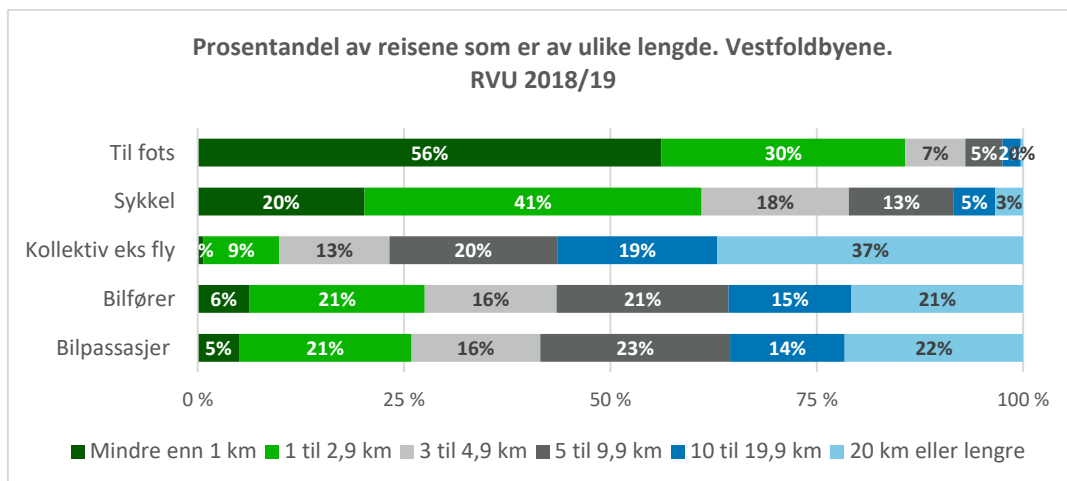
Kollektivreisene er de lengste reisene i snitt, og det er svært få korte kollektivreiser. Kun 10 % av kollektivreisene er under 3 kilometer. 37 % av kollektivreisene er 20 kilometer eller mer, og til sammen 56 % er 10 kilometer eller mer. En gjennomsnittlig daglig kollektivreise i Vestfoldbyene er på 17,9 kilometer, med en medianverdi på 12,2 kilometer.

- **Reiser som bilfører:**

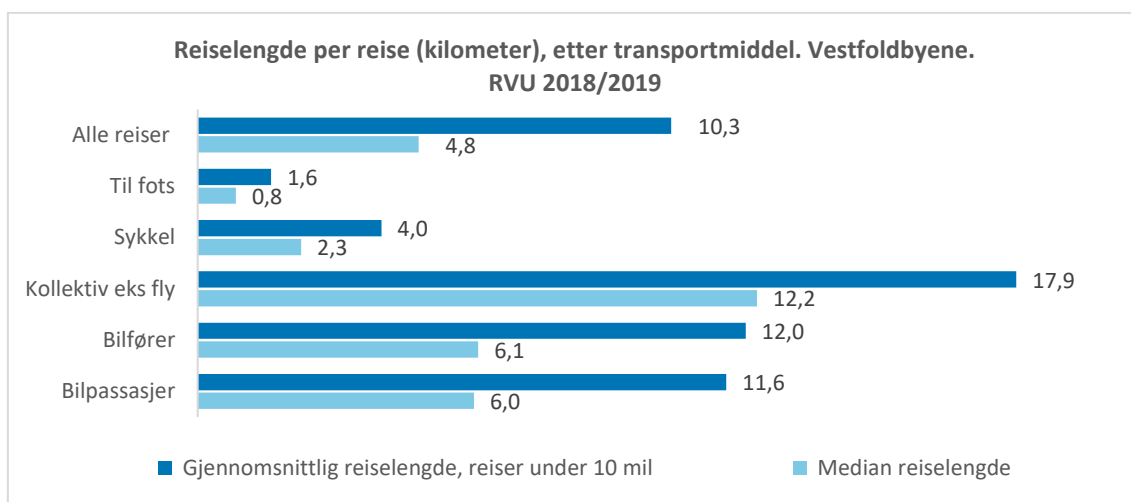
En gjennomsnittlig daglig reise som bilfører er på 12,0 kilometer, med en medianverdi på 6,1 kilometer. Det vil si at halvparten av bilreisene i Vestfoldbyene er under 6,1 kilometer lange. 6 % av bilførerreisene er under 1 kilometer, og til sammen 27 % er under 3 kilometer. 36 % av bilførerreisene er over 10 kilometer. Noen av de korte bilreisene er en del av en lengre reisekjede, f.eks en følgereise hjemmefra til barnehagen på vei til jobb, eller at man er innom butikken på vei hjem fra jobb. En tidligere analyse viser at 48 % av bilreisene på én kilometer eller kortere inngår i en reisekjede på minst fem kilometer (Vågane 2012).

- **Reiser som bilpassasjer:**

En gjennomsnittlig daglig reise som bilpassasjer er omtrent like lang som en bilførerreise, med en gjennomsnittslengde på 11,6 kilometer og en medianverdi på 6,0 kilometer. 5 % av bilpassasjerreisene er under 1 kilometer, og til sammen 26 % er under 3 kilometer. 36 % av bilpassasjerreisene er over 10 kilometer.



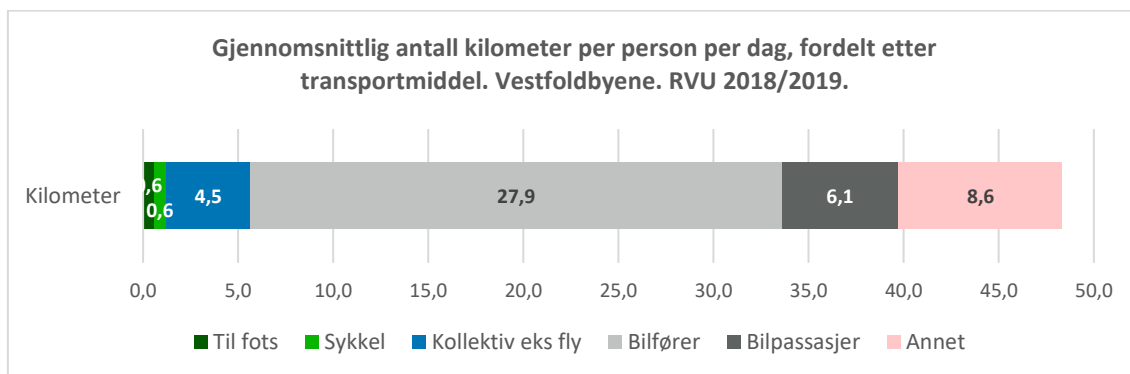
Figur 4.9: Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde, etter hovedtransportmiddel. Vestfoldbyene. RVU 2018/19



Figur 4.10: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise fordelt på transportmiddel, alle daglige reiser. Vestfoldbyene. RVU 2018/19

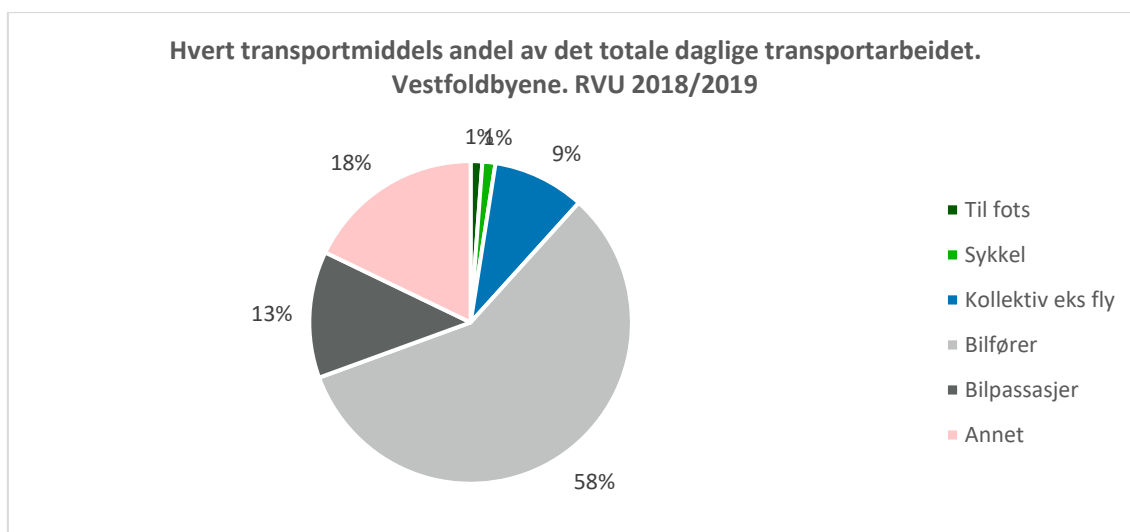
### Bilreiser utgjør nesten 80 % av transportarbeidet

Hver person i Vestfoldbyene tilbakelegger 48 kilometer per dag i gjennomsnitt. Av dette er 27,9 kilometer reiser som bilfører og 6,1 kilometer er reiser som bilpassasjer. Man reiser i snitt 4,5 kilometer per dag med kollektivtransport, 0,6 kilometer til fots og 0,6 kilometer med sykkel.



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

Selv om gangreisene er mange, er de korte. De utgjør dermed kun 1 % av det daglige transportarbeidet målt i antall kilometer. Kollektivreisene er relativt lange i Vestfoldbyen, og selv om kollektivandelen målt i antall reiser er relativt lav (6 %), utgjør kollektivreisene 9 % av transportarbeidet målt i antall kilometer. Bilførerreiser utgjør 58 % av transportarbeidet og bilpassasjerreiser utgjør 13 %. Reiser med andre transportmidler, deriblant fly, utgjør kun 2 % av de daglige reisene, men hele 18 % av transportarbeidet. Dette skyldes blant annet flyreiser gjerne er lange, og dermed trekker gjennomsnittet opp.

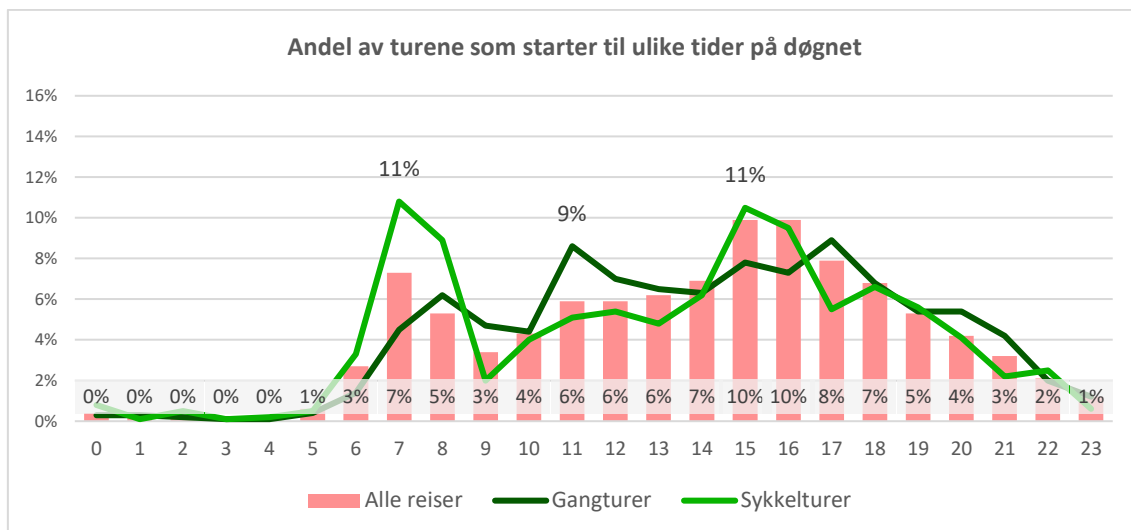


Figur 4.12: Hvert transportmiddels andel av transportarbeidet, alle daglige reiser. Vestfoldbyene. RVU 2018/19.

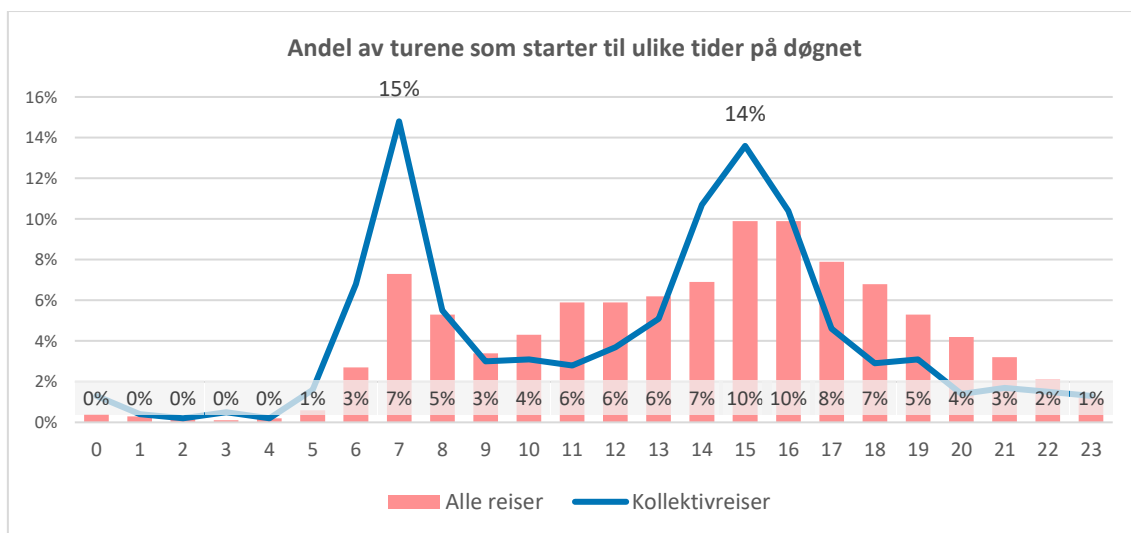
#### 4.4 Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel

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

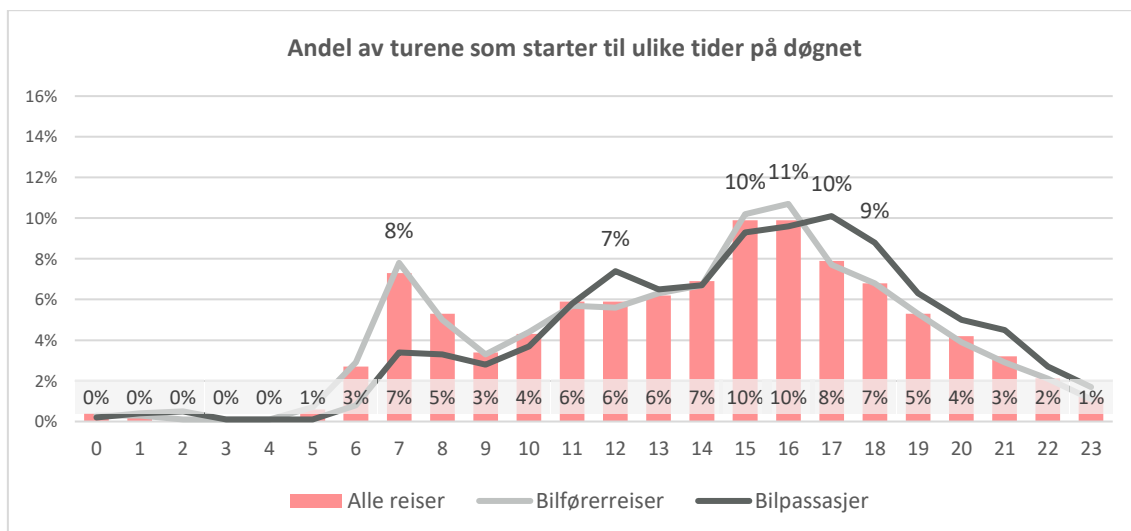
- **Gangturene** er relativt jevnt fordelt utover døgnet. 12 % av gangturene starter i morgenrush mellom klokken 06.00-08.59 og 24 % starter i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00-17.59. 38 % av gangturene foregår mellom rushperioden, dvs. mellom kl. 09.00-14.59, 26 % foregår på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 – 06.59.
- **Sykkelturene** har en fordeling med markerte rushtidstopper. 23 % av sykkelreisene starter i morgenrush mellom klokken 06.00-08.59, og 26 % i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00-17.59. Videre foregår 27 % av sykkelreisene på dagen mellom rushtidsperiodene, og 24 % på kveldstid/natt.
- **Kollektivreisene** har også en fordeling med markerte rushtidstopper. 27 % av kollektivreisene starter i morgenrush mellom klokken 06.00-08.59, og 29 % i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00-17.59. 28 % av kollektivreisene starter på dagtid mellom disse rushtidstoppene, og 16 % starter på kveldstid/natt.
- **Bilførerreisene** følger i stor grad fordelingen til alle reiser, og utgjør også den største andelen av reisene. 16 % av bilførerreisene starter i morgenrush mellom klokken 06.00-08.59, og 29 % i ettermiddagsrush mellom klokken 15.00-17.59. Videre starter 32 % av bilførerreisene på dagen mellom rushtidsperiodene, og 23 % på kveldstid/natt.
- **Bilpassasjerreisene** har en noe annen profil enn bilførerreisene, med et større tyngdepunkt på formiddag og ettermiddag. Bare 8 % av passasjerreisene starter i morgenrush mellom kl. 06.00 og 08.59. 33 % starter på dagtid mellom rushperiodene og 30 % starter på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 – 06.59.



Figur 4.13: Daglige gang- og sykkelreiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Vestfoldbyene. RVU 2018/19.



Figur 4.14: Daglige kollektivreiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Vestfoldbyene. RVU 2018/19.



Figur 4.15: Daglige bilreiser fordelt på starttidspunkt, prosent. Vestfoldbyene. RVU 2018/19.

## 5 Reiseformål og transportmiddelbruk

I dette kapitlet gir vi en oversikt over formålet til de daglige reisene, og sentrale egenskaper ved reisene til ulike formål: transportmiddelbruk, reiselengde, og når reisen foretas. Avsnitt 5.1 gir en oversikt, mens hvert reiseformål beskrives mer i detalj i avsnitt 5.2 – 5.4, hvor vi har sett nærmere på arbeidsreiser, handle- og servicereiser og fritidsreiser.

### 5.1 Oversikt over reiseformål

#### Om lag 1 av 3 reiser er handle-/servicereiser

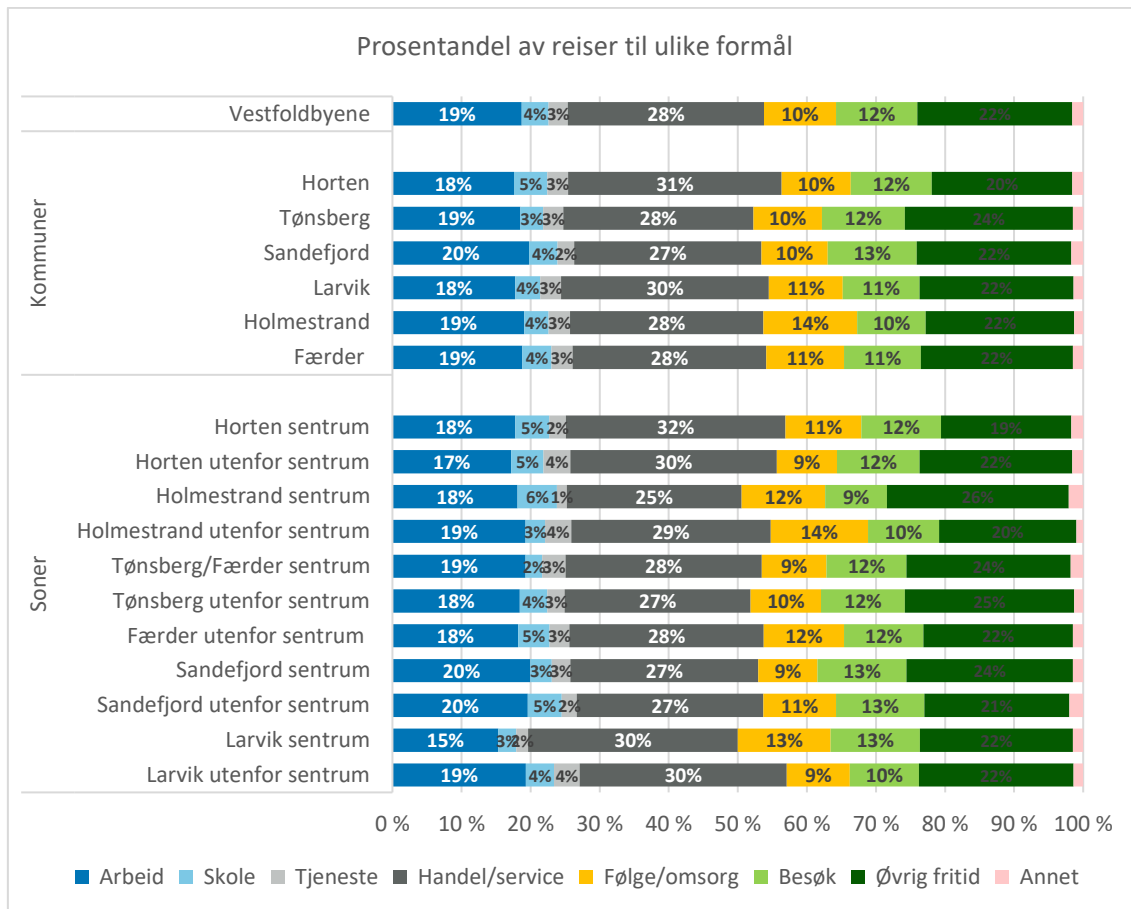
Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og deretter følger fritidsreiser og arbeidsreiser. I Vestfoldbyene sett under ett er 28 % av reisene en handle- eller servicereise, 19 % er arbeidsreiser, 12 % er besøksreiser, 11 % er følge- og omsorgsreiser og 22 % av reisene er øvrige fritidsreiser. Fordelingen mellom reiseformålene er relativt lik i de forskjellige områdene i Vestfoldbyene, men med noen variasjoner. For eksempel varierer andelen handle- og servicereiser mellom 25 % blant bosatte i Holmestrand sentrum og 32 % blant bosatte i Horten sentrum.

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

Reiseformål er definert på følgende måte:

- *Arbeidsreiser*: reiser til/fra arbeid
- *Skolereiser*: reiser til/fra skole/studiested blant personer som er 13 år og eldre
- *Tjenestereiser*: reiser i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
- *Handle- og servicereiser*: innkjøp av dagligvarer, alle andre innkjøp, service/diverse ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
- *Omsorgs- og følge-reiser*: hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser
- *Besøk*: privat besøk hos familie, venner, sykebesøk
- *Øvrige fritidsreiser*: fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer), fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.), organiserte fritidsaktiviteter som utøver, gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund, vedlikehold, dugnadsarbeid el. utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, dugnad etc.), annen fritid og rekreasjon, ferie- og helgereiser (korte og lange)





Figur 5.1: Reiseformål for daglige reiser. RVU 208/18.

Vi finner store aldersmessige forskjeller i hvilke typer reiser man gjør. Personer under 25 år har en høyere andel skolareiser og en lavere andel arbeidsreiser enn personer i alderen 25 – 66 år. De yngste (13 – 17 år) og de eldste (67 år og eldre) har høyest andel fritidsreiser. Personer i aldersgruppen 35-54 år har høyest andel følge- og omsorgsreiser, og de eldste (67 år og eldre) har høyest andel handle- og servicereiser og besøksreiser. Den eldste aldersgruppen gjør også færrest reiser i løpet av en dag, slik at de ikke nødvendigvis gjør flere handle- og servicereiser enn den øvrige befolkningen.

### Handle- og servicereisene er de korteste reisene

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

- **Arbeidsreiser:**

En gjennomsnittlig arbeidsreise blant bosatte i Vestfoldbyene er på 16,0 kilometer når vi ser på reiser under 10 mil, mens medianverdien er på 9,7 kilometer.

- **Skolereiser:**

En gjennomsnittlig daglig skolereise blant personer som er 13 år og eldre og bosatt i Vestfoldbyene er på 9,0 kilometer, med en medianverdi på 4,4 kilometer. Halvparten av skolereisene er altså under 4,4 kilometer lange, men noen lange skolereiser trekker gjennomsnittet opp.

- **Tjenestereiser:**

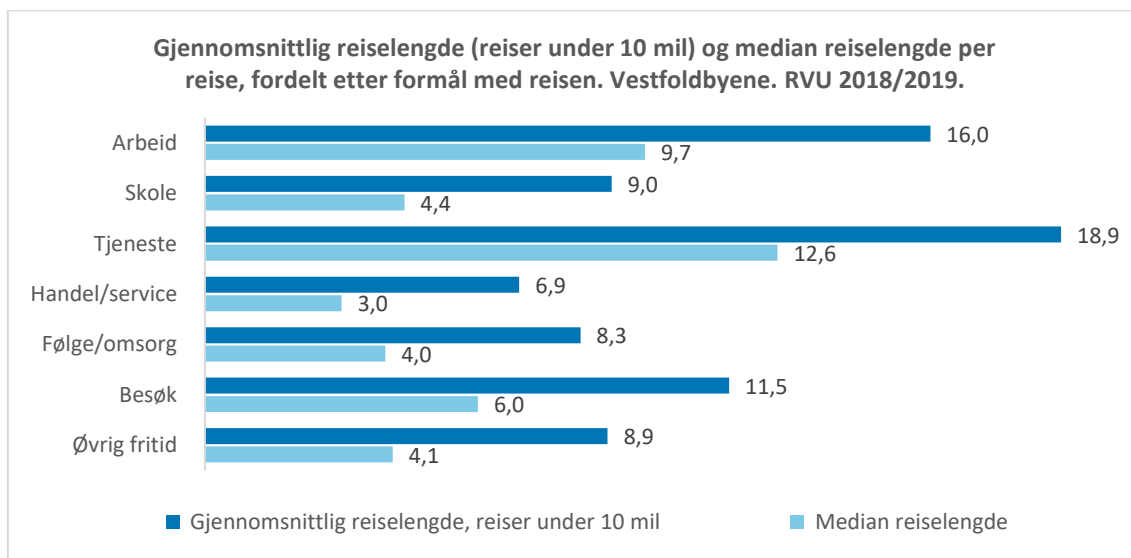
Tjenestereisene er de lengste reisene. Blant bosatte i Vestfoldbyene er disse reisene på 18,9 kilometer i snitt når vi ser på reiser under 10 mil. Medianverdien er på 12,6 kilometer.

- **Handle- og servicereiser og følge- og omsorgsreiser:**

Det er handle- og servicereiser og følge- og omsorgsreiser som er de korteste reisene. Disse reisene er på hhv. 6,9 og 8,3 kilometer i snitt når vi ser på reiser under 10 mil. Medianverdien på disse reisene er på hhv. 3,0 og 4,0 kilometer. Dvs. at halvparten av handle- og servicereisene i området er på under 3 kilometer.

- **Besøksreiser og øvrige fritidsreiser:**

I Vestfoldbyene er en gjennomsnittlig daglig besøksreise på 11,5 kilometer og de øvrige fritidsreisene er på 8,9 kilometer. Også for disse reisene er det noen lange reiser som trekker gjennomsnittet opp, slik at medianverdien er omtrent halvparten.

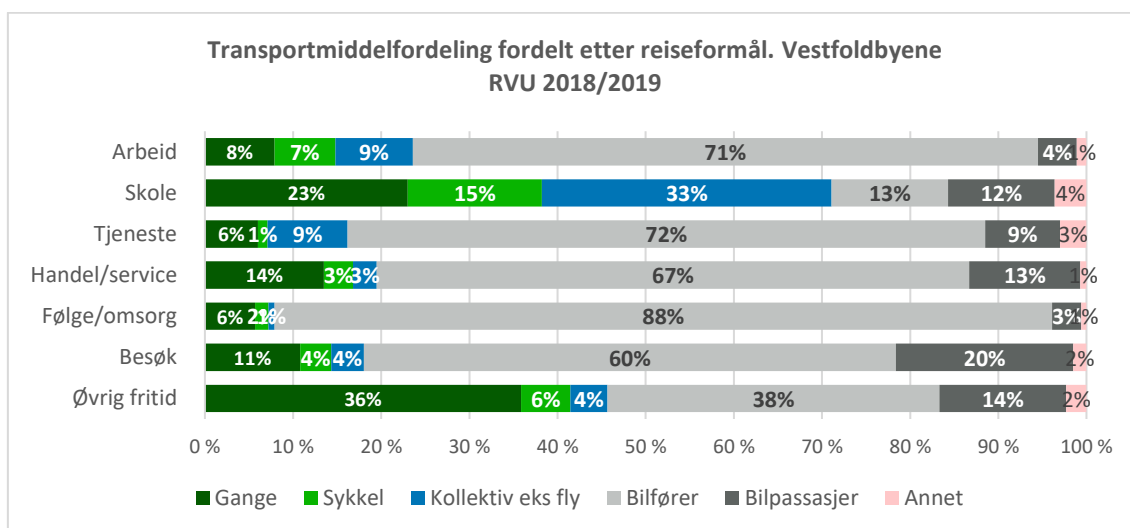


Figur 5.2: Gjennomsnittlig reiselengde (reiser under 10 mil) og median reiselengde per reise, etter reisemål. Vestfoldbyene. RVU 2018/19.

## Nesten halvparten av fritidsreisene er med gange, sykkel eller kollektivtransport

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål.

- **Arbeidsreiser:** På arbeidsreiser er bilen mest brukte transportmiddelet. 71 % av arbeidsreisene er en bilførerreise, 8 % er reiser med kollektivtransport, 7 % er gangturer, 9 % er sykkelreiser og 4 % er reiser som bilpassasjer.
- **Skolereiser:** På skolereiser er transportmiddelfordelingen en helt annen enn på arbeidsreiser. Blant de som er 13 år og eldre er det 33 % som reiser med kollektivtransport til skolen og 23 % som går. 15 % sykler, 13 % kjører bil og 12 % sitter på med andre. 4 % reiser med andre transportmidler, blant annet moped.
- **Tjenestereiser:** På tjenestereiser er bilen det mest brukte transportmiddelet. 72 % av tjenestereisene er en bilførerreise. 9 % er reiser med kollektivtransport, 6 % er gangturer, 1 % er sykkelreiser og 9 % er reiser som bilpassasjer.
- **Handle- og servicereiser:** På handle- og servicereiser er 67 % av reisene en bilførerreise og 13 % sitter på med andre. 14 % går, 3 % sykler og 3 % reiser med kollektivtransport.
- **Følge- og omsorgsreiser:** Følge og omsorgsreiser har den høyeste bilførerandelen av alle reiseformålene, med 88 %. 6 % går, 2 % sykler, 1 % reiser med kollektivtransport og 3 % sitter på med andre.
- **Besøksreiser:** Besøksreiser har den høyeste bilpassasjerandelen av alle reiseformålene, med 20 %. 60 % reiser med bil som fører, 11 % går, 4 % sykler og 4 % reiser med kollektivtransport.
- **Øvrige fritidsreiser:** På øvrige fritidsreiser er transportmiddelfordelingen annerledes enn for andre reiseformål. Gangandelen er høy og det er en relativt lav bilandel. 36 % går, 6 % sykler og 4 % reiser med kollektivtransport. 38 % kjører bil og 14 % sitter på med andre.



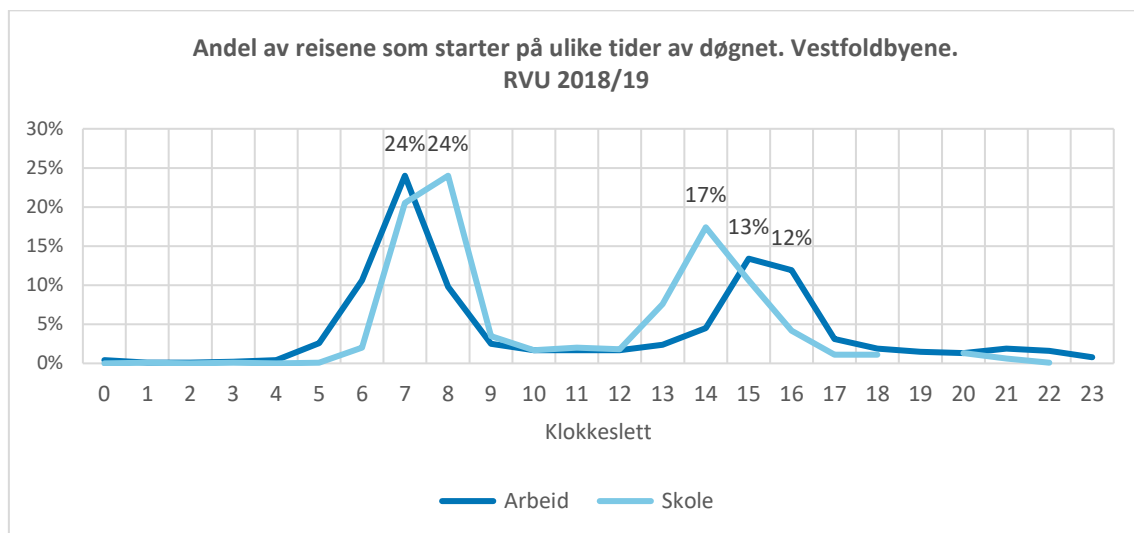
Figur 5.3: Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Vestfoldbyene. RVU 2018/19.

### Ulike reiser fordeler seg ulikt over døgnet

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

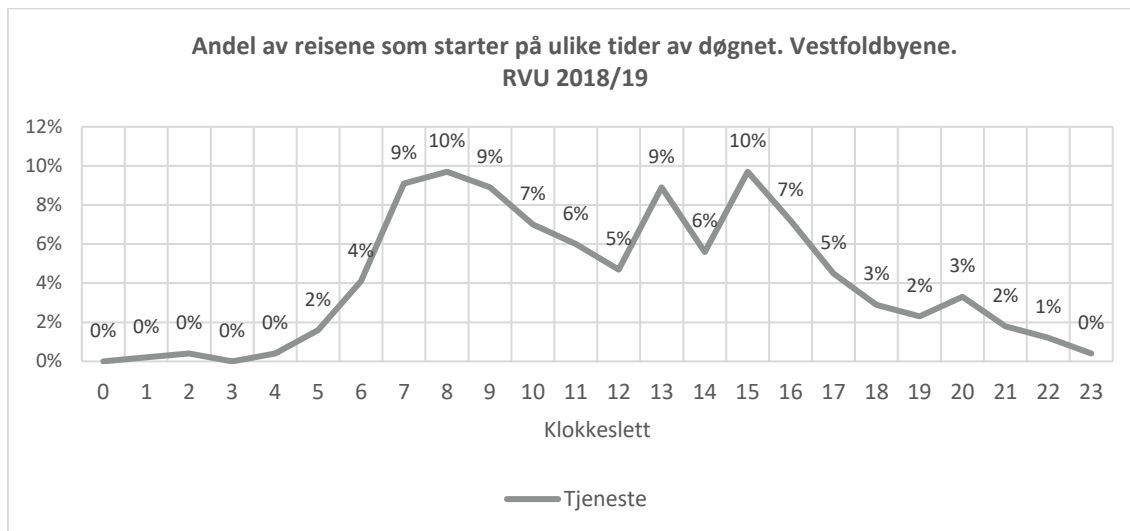
Nær halvparten (44 %) av **arbeidsreisene** starter i morgenrushet mellom kl. 06.00 og 08.59, og 28 % starter i ettermiddagsrushet mellom kl. 15.00 og 17.59. Vi ser at morgenrushet har en mye høyere og spissere topp enn ettermiddagsrushet, og 24 % av arbeidsreisene starter kl. 07.00-07.59. At det er færre arbeidsreiser i ettermiddagsrushet er blant annet en konsekvens av at en del arbeidsreiser hjem fra jobb registreres som handlereiser og følge/omsorgsreiser.

Nær halvparten (47 %) av **skolereisene** starter i morgenrushet mellom kl. 06.00 og 08.59, mens rushtidstoppen for skolereiser er litt senere enn for arbeidsreiser: 24 % av skolereisene starter mellom kl. 08.00-08.59. Skolereisene har også en tidligere rushtidstopp om ettermiddagen enn arbeidsreisene. 16 % av skolereisene starter mellom kl. 15.00 og 17.59 og 17 % starter mellom kl. 14.00-14.59.



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

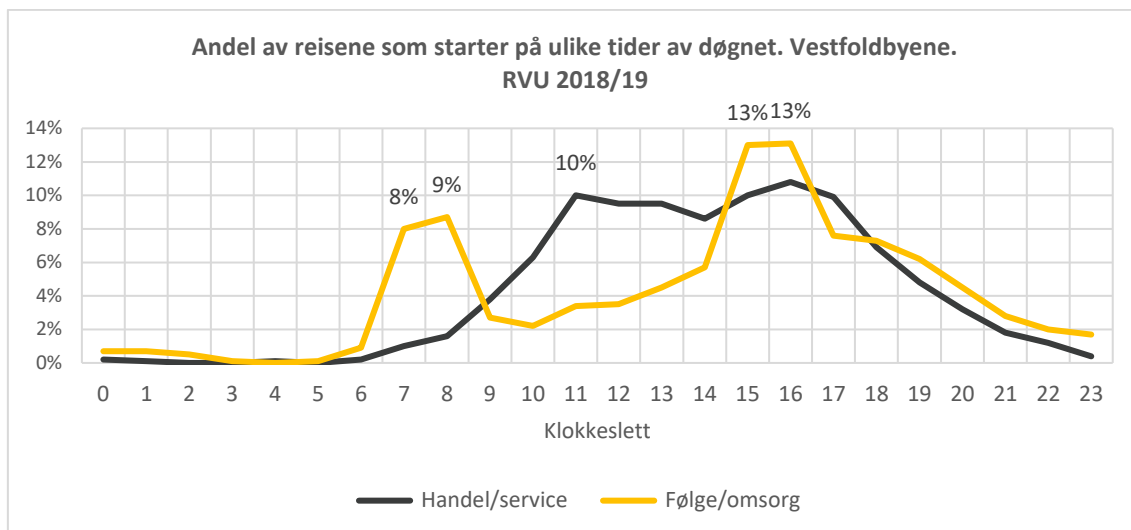
**Tjenestereisene** har ikke de samme rushtidstoppene som arbeids- og skolereiser, men fordeler seg jevnere over dagen. 29 % av tjenestereisene starter i morgenrushet mellom kl. 06.00 og 08.59, 21 % starter i ettermiddagsrushet mellom kl. 15.00 og 17.59, og 41 % starter i perioden mellom morgen- og ettermiddagsrush.



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

**Følge- og omsorgsreiser** har også markerte rushtidstopper, men det er flere som foretar en følge- og omsorgsreise om ettermiddagen enn om morgenen. 18 % av følge- og omsorgsreisene foretas i morgenrush mellom kl. 06.00 - 08.59, og 34 % foretas i ettermiddagsrush mellom kl. 15.00 - 17.59. Mange av disse reisene er en følgereise til og fra barnehage og skole, og en del av følge- og omsorgsreisene om ettermiddagen er trolig reiser som gjøres i tilknytning til reisen hjem fra jobb. Sammenlignet med arbeids- og skolereiser foretas det flere følge- og på kveldstid, noe som trolig er følgereiser til fritidsaktiviteter. 26 % av følge- og omsorgsreisene skjer etter kl. 18.00 og fram til kl. 05.59.

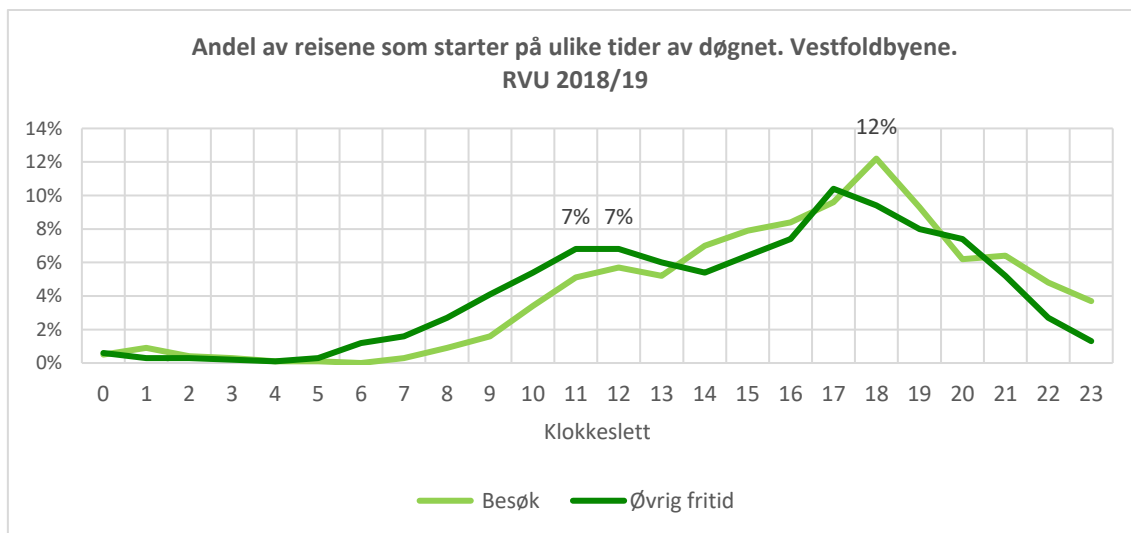
**Handle- og servicereisene** foregår mer jevnt utover døgnet fra kl. 09.00, men avtar i mengde utover ettermiddagen. Kun 3 % av handle- og servicereisene skjer i morgenrush. Nesten halvparten (47 %) av handle- og servicereisene skjer i perioden mellom kl. 09.00 og 14.59, 31 % skjer i perioden mellom kl. 15.00 og 17.59 og 19 % skjer etter på ettermiddag/kveld fra kl. 18.00 og fram til kl. kl. 05.59. En del av handle- og servicereisene om ettermiddagen er trolig reiser som gjøres i tilknytning til reisen hjem fra jobb.



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

**Besøksreisene** foregår relativt jevnt utover dagen fra og med kl. 10.00, men med økende andel utover dagen og med en topp kl. 18.00. En betydelig andel av besøksreisene foregår på ettermiddags- og kveldstid. 28 % av besøksreisene skjer på dagen mellom kl. 09.00 og 14.59, 26 % skjer i perioden mellom kl. 15.00 - 17.59 og 45 % skjer etter på kveldstid/natt mellom kl. 18.00 og 06.59.

Øvrige **fritidsreiser** foregår også jevnt utover dagen, men noen flere av disse reisene skjer om formiddagen sammenlignet med besøksreisene. 34 % av fritidsreisene skjer i perioden mellom kl. 09.00 og 14.59, 24 % skjer i perioden mellom kl. 15.00 - 17.59 og 36 % skjer etter kveldstid/natt mellom kl. 18.00 og 06.59.



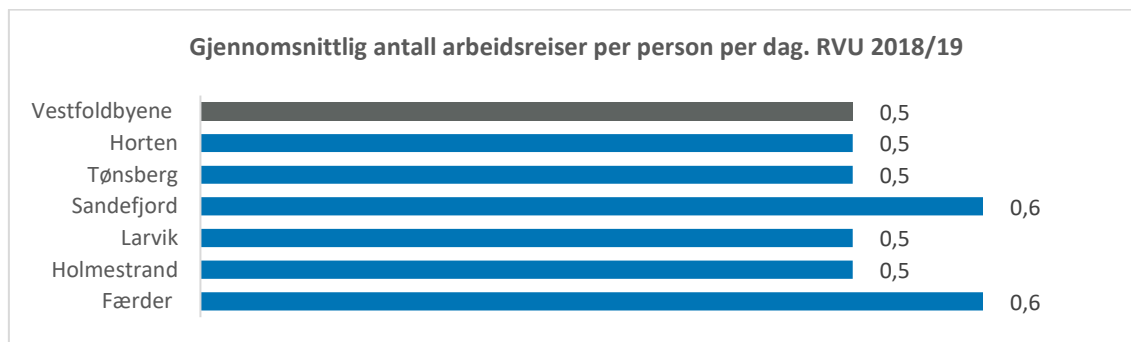
Figur 5.7: Følge/omsorgsreiser: fordeling av reiser over døgnet. Vestfoldbyene. RVU 2018/19

## 5.2 Nærmere om arbeidsreiser

I de neste avsnittene (avsnitt 5.2 – 5.4) ser vi nærmere på arbeidsreiser, handle- og servicereiser og fritidsreiser, hvor vi viser resultater for gjennomsnittlig antall reiser per dag, reiselengde og transportmiddelbruk for bosatte i de ulike kommunene i Vestfoldbyene. Det er ikke tilstrekkelig med reiser til de øvrige reiseformålene til å vise tilsvarende resultater.

### 30 % gjennomfører minst én arbeidsreise i løpet av en dag

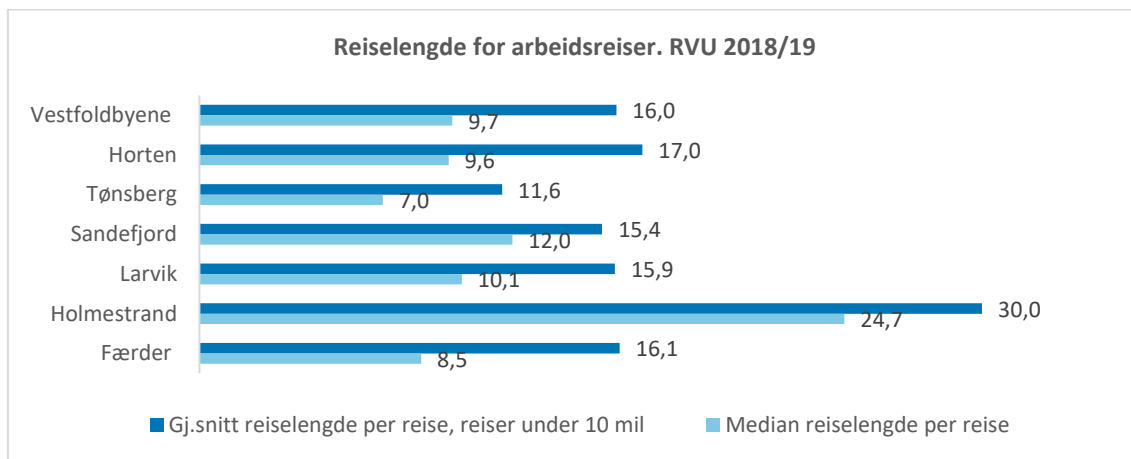
30 % av befolkningen i Vestfoldbyene gjør minst én arbeidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,5 arbeidsreiser per dag. Tallet inkluderer både de yrkesaktive og de ikke-yrkesaktive, samt både hverdager og helgedager. Det foretas noe flere arbeidsreiser per dag blant befolkningen i kommunene Sandefjord og Færder enn i de øvrige kommunene. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser. I tillegg er det også en viss underrapportering av arbeidsreiser, jf. avsnitt 5.1.



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

### Arbeidsreisene er kortest blant bosatte i Tønsberg

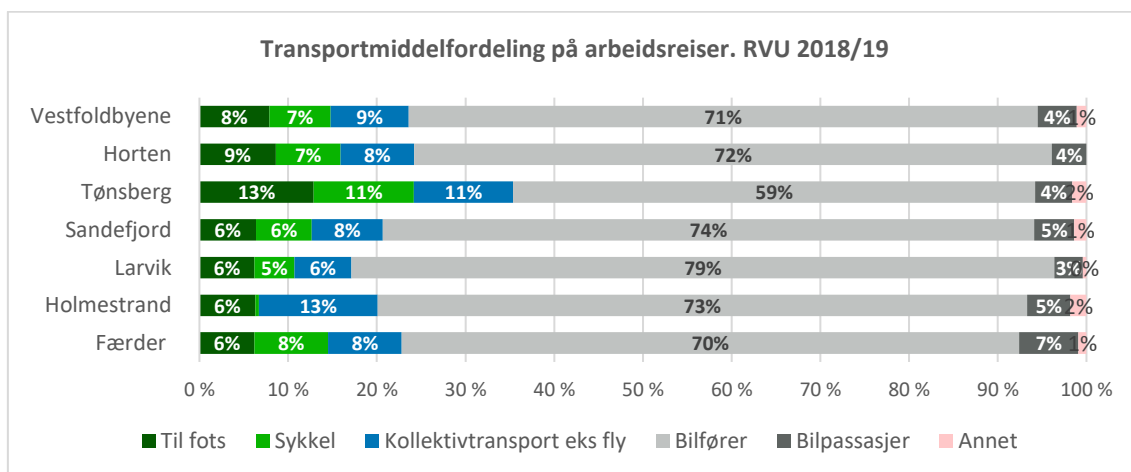
En gjennomsnittlig arbeidsreise i Vestfoldbyene er på 16,0 kilometer, når vi ser på alle reiser under 10 mil. Median-verdien for en arbeidsreise er på 9,7 kilometer. Arbeidsreisene er kortest blant bosatte i Tønsberg kommune og lengst blant bosatte i Holmestrand kommune.



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

### Transportmiddelfordeling

Figuren under viser transportmiddelfordeling på arbeidsreiser i Vestfoldbyene og de ulike kommunene som inngår i området. Bil er det mest brukte transportmiddelet på arbeidsreiser i alle kommunene, men det er færre som kjører bil og flere som går, sykler og reiser med kollektivtransport på arbeidsreiser blant bosatte i Tønsberg kommune sammenlignet med bosatte i de øvrige kommunene. For eksempel gjennomføres 13 % av arbeidsreisene til de bosatte i Tønsberg til fots, mot 6 % i Larvik kommune.



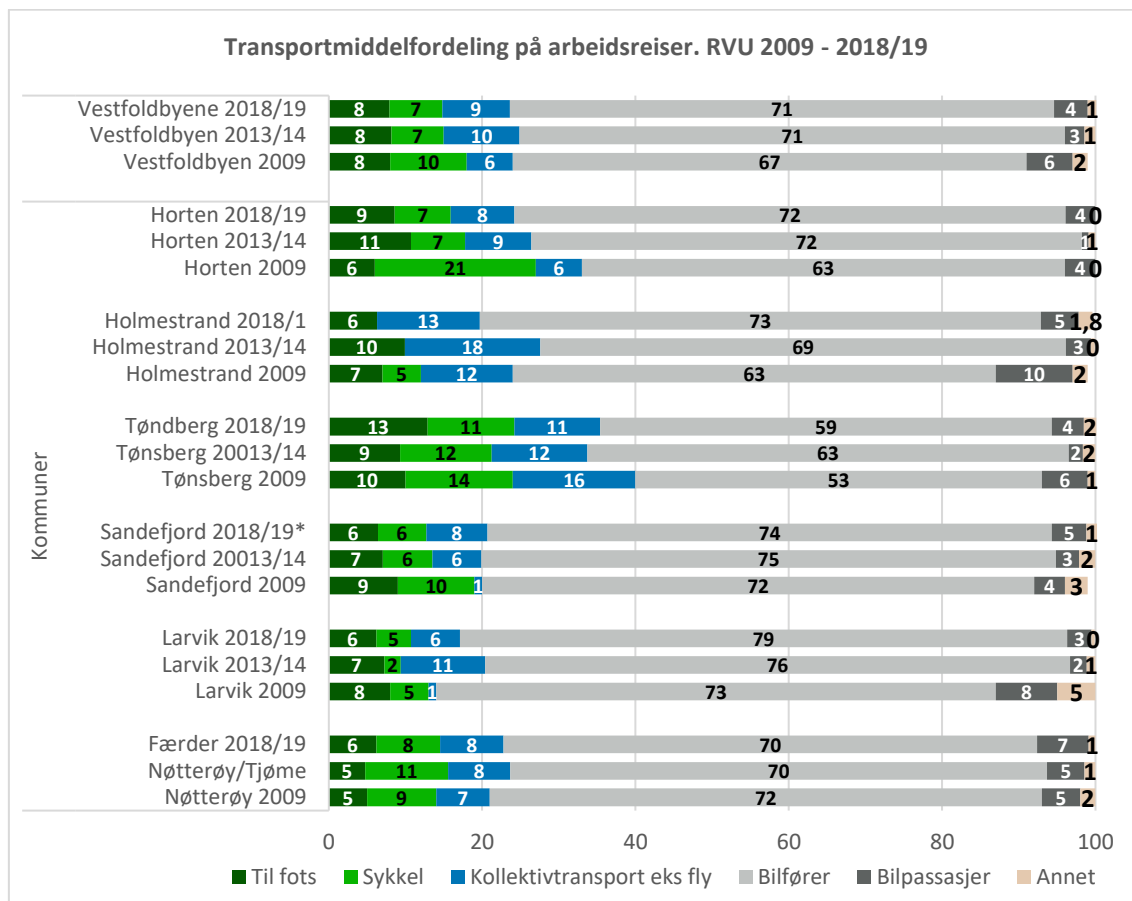
Figur 5.10: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser. RVU 2018/19



## Utvikling i transportmiddelfordeling på arbeidsreiser

Figuren under viser utvikling i transportmiddelfordeling for arbeidsreiser blant bosatte i Vestfoldbyene og i de ulike kommunene som inngår i området fra 2009 til 2018/19.

Transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser har holdt seg relativt stabil i perioden, men varierer noe fra periode til periode. Vi ser blant annet en liten økning i kollektivandel og en nedgang i sykkelandel fra 2009 til 2013/14. Fra RVU 2013/14 til RVU 2018/19 er det mindre endringer.

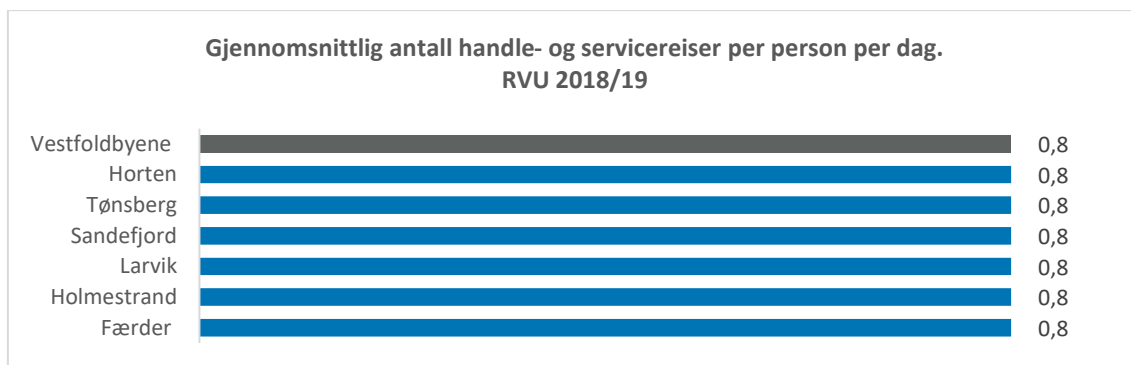


Figur 5.11: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser, RVU 2009 – 2018/19

### 5.3 Nærmere om handle- og servicereiser

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

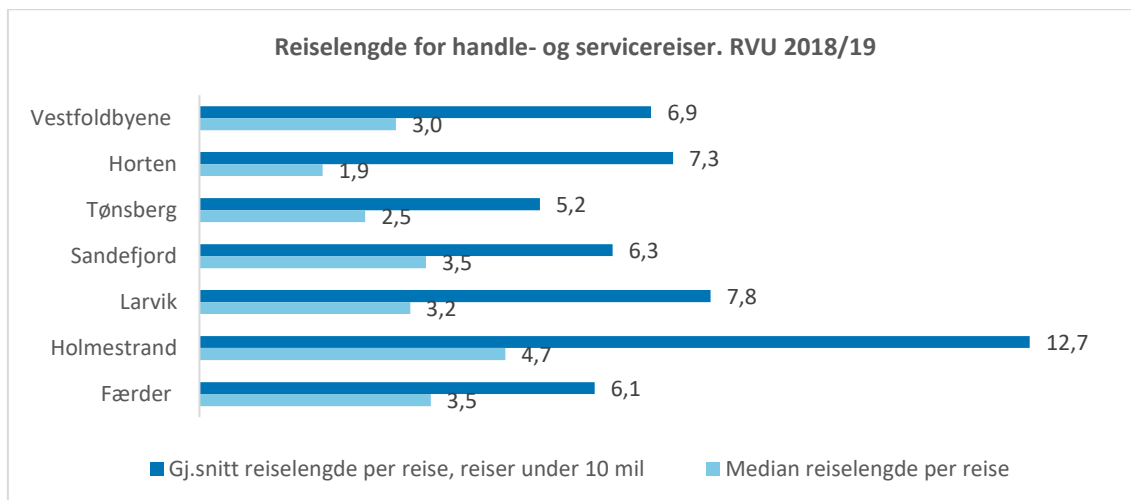
37 % av befolkningen i Vestfoldbyene gjør minst én handle- og servicereise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,8 handle- og servicereiser per dag. Det foretas like mange handle- og servicereiser per dag i de ulike kommunene. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering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



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

#### Handle- og servicereiser er kortest blant bosatte i Tønsberg

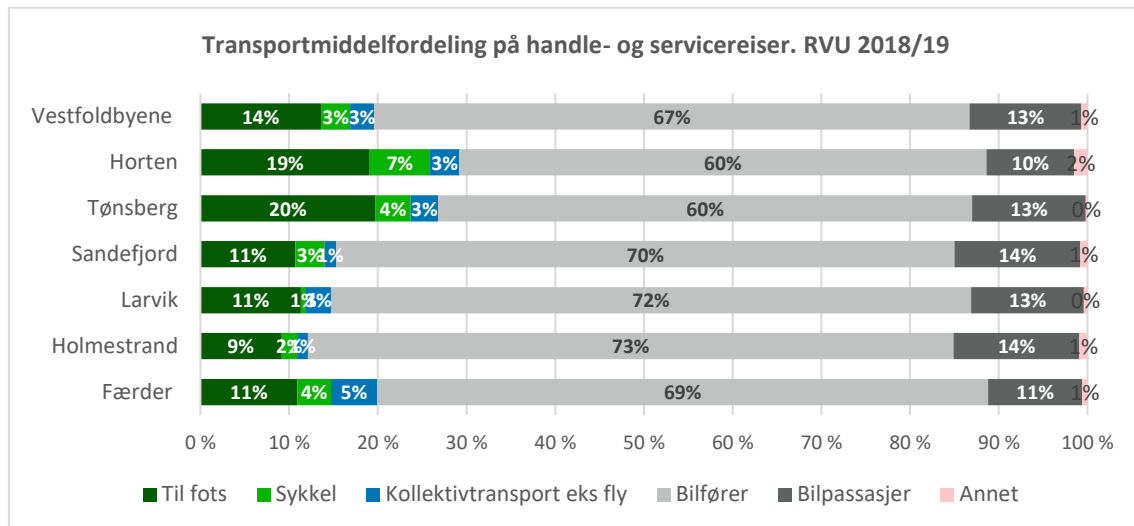
En gjennomsnittlig handle- og servicereise i Vestfoldbyene er på 6,9 kilometer når vi ser på reiser under 10 mil. Median-verdien er på 3,0 kilometer. Handle- og servicereisene er kortest blant bosatte i Tønsberg kommune og lengst blant bosatte i Holmestrand kommune.



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

### Lavest bilandel på handle- og servicereiser blant bosatte i Horten og Tønsberg

Et stort flertall av handle- og servicereisene gjennomføres med bil. Det er en lavere bilandel på handle- og servicereiser blant bosatte i kommunene Horten og Tønsberg enn blant bosatte i de øvrige kommunene i området. For eksempel gjennomføres 19 % av handle- og servicereisene til de bosatte i Horten til fots, mot 9 % i Holmestrand kommune.

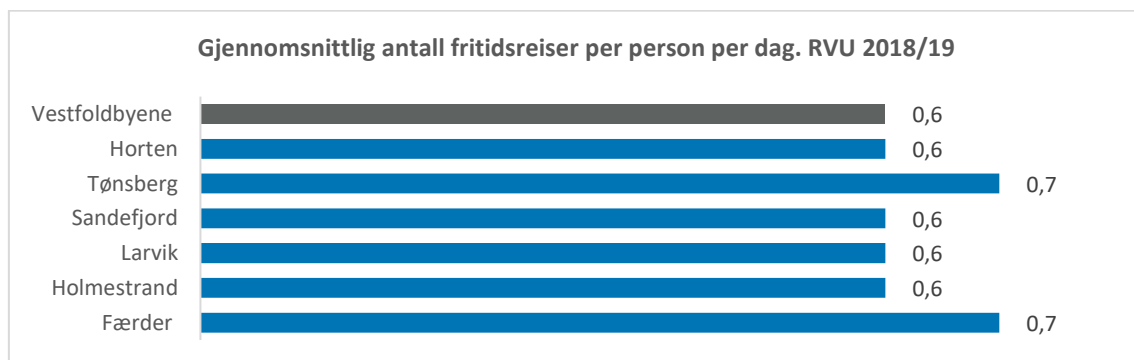


Figur 5.14: Transportmiddelfordeling på handle- og servicereiser, RVU 2018/19

## 5.4 Nærmere om øvrige fritidsreiser

### Hver person gjør i snitt 0,6 fritidsreiser i løpet av en dag

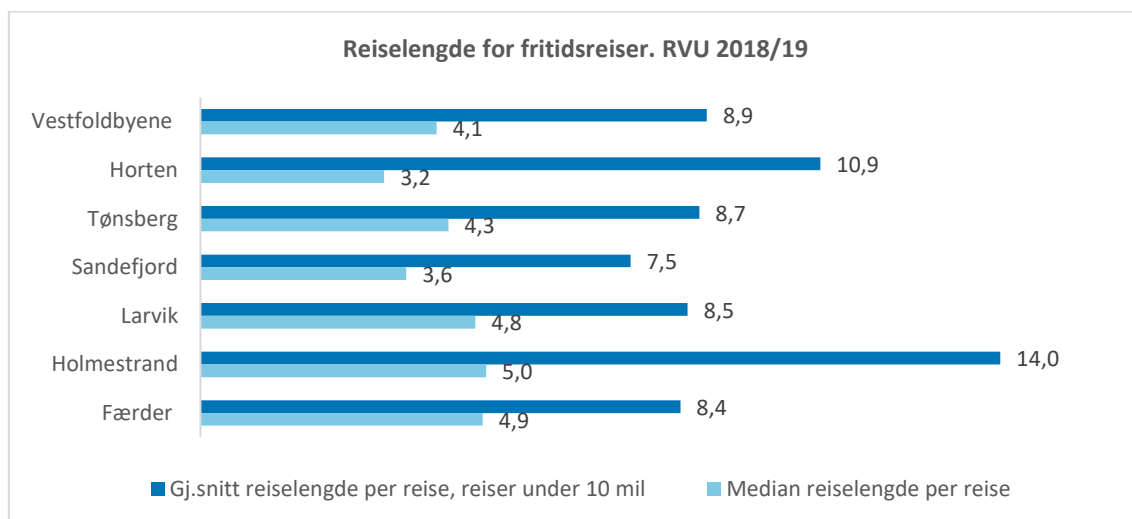
33 % av befolkningen i Vestfoldbyene gjør minst én fritidsreise i løpet av en dag, og i gjennomsnitt foretar hver person 0,6 fritidsreiser per dag. Det foretas noe flere fritidsreiser blant befolkningen i Tønsberg kommune og Færder kommune enn i de øvrige kommunene. Det er viktig å minne om at det trolig er en underrapportering av antall registrerte reiser per dag i RVU 2018/19, og resultatene er derfor vanskelige å sammenligne med tilsvarende resultater fra tidligere reisevaneundersøkelser.



Figur 5.15: Gjennomsnittlig antall fritidsreiser per person per dag. RVU 2018/19.

### Fritidsreisene er kortest blant bosatte i Sandefjord

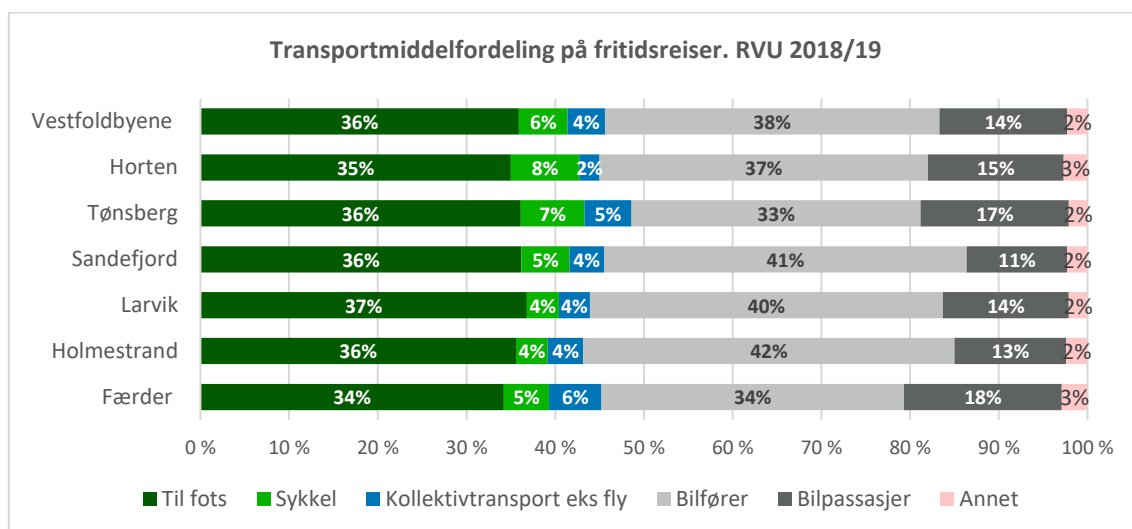
En gjennomsnittlig fritidsreise i Vestfoldbyene er på 8,9 kilometer, når vi ser på alle reiser under 10 mil. Median-verdien er på 4,1 kilometer. Fritidsreisene er kortest blant bosatte i Sandefjord kommune og lengst blant bosatte i Holmestrand kommune.



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

### Lavest bilførerandel på fritidsreiser blant bosatte i Tønsberg kommune

Flertallet av fritidsreisene gjennomføres med bil, men en stor andel er også gangturer. Det er en lavest bilførerandel på fritidsreiser blant bosatte i Tønsberg kommune, og høyest bilandel blant bosatte i kommunene Holmestrand og Larvik. 33 % av fritidsreisene er en bilførerreise i Tønsberg, mot 42 % i Holmestrand. Bilpassasjerandelen er derimot høyere i Tønsberg enn i Holmestrand (17 % vs. 13 %).



Figur 5.17: Transportmiddelfordeling på fritidsreiser, RVU 2018/19



## Referanseliste

Brechan og Vågane 2012:

*Reisevaneundersøkelse for Vestfoldbyen 2009. TØI-rapport 1213/2012*

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2012:

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

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2015

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

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2021a

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

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2021b

*Reisevaner i Kristiansandsregionen 2018/2019. Urbanet Analyse rapport 157/2021*

Epinion 2019

*Dokumentasjonsrapport: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019*

Hjorthol, Randi, Øystein Engebretsen og Tanu Priya Uteng 2014

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

PROSAM 2021:

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

Solli, Hilde med flere 2014:

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

Vågane, Liva 2012

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



**asplan  
viak**

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

