

Ruter-frokost 8. april

Reisevaner i Oslo og Viken

ved Ingunn Opheim Ellis

Asplan Viak, avdeling Urbanet Analyse

Lang tradisjon for reisevaneundersøkelser i Norge

- Nasjonale reisevaneundersøkelser 1985, 1992, 1997, 2001, 2005, 2009, 2013/14, 2016-19, 2020-24
- Av stor betydning for transportplanlegging hos en rekke aktører
- Benyttes til å belyse en rekke ulike transportrelaterte problemstillinger



Reisevaner i Oslo og Viken

- Prosjekt om analyse av reisevaner i Oslo og Viken
 - Oppdragsgiver Prosam
 - Tilleggsanalyser bestilt av Viken fylkeskommune og av Ruter
- Forskjeller i reisevaner og rammebetingelser i ulike geografiske områder, RVU 2018/2019
- Utvikling over tid [Ingen tittel]
- Flere temaanalyser
- Oppdatering/ videreføring av en tilsvarende Prosam-rapport utarbeidet på RVU-data for 2013/14 (Prosam-rapport 218)



Leveranse fra prosjektet

- Skriftlig rapport: Prosam-rapport 242
- Tre Excel-ark
 - Alt tallgrunnlag fra Prosam-rapporten
 - Tabeller hvor Viken er delt inn i mindre soner
 - Tabeller hvor Ruter-området er delt inn i ulike markedsområder
- Kartportal
- Lenke til rapport, Excel-ark og kart-portal:
<https://www.prosam.org/index.php?page=report&nr=242>



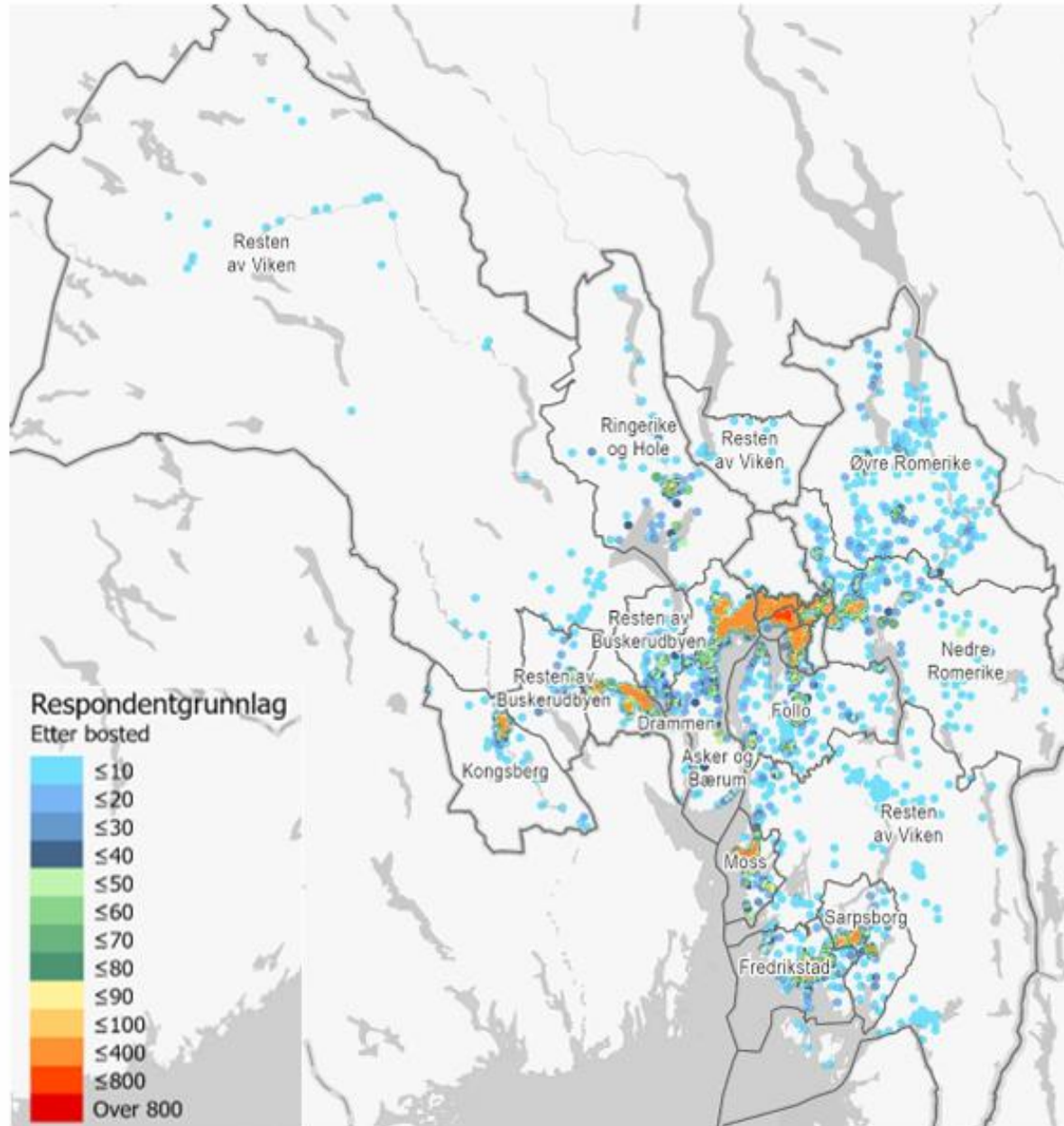
Agenda

- Geografisk variasjon i reisevaner og rammebetingelser for transport
- Utvikling av reisevaner over tid og drivkrefter
- Smakebiter fra temaanalysene:
 - Reisesstrømmer og sentrale målpunkter
 - Bytte mellom kollektive driftsarter
 - Sykkelomfang
- Hva nå? Korona og framtidige reisevaner

RVU 2018/19

TRANSPORTRESSURSER OG REISEVANER OG GEOGRAFISK VARIASJON

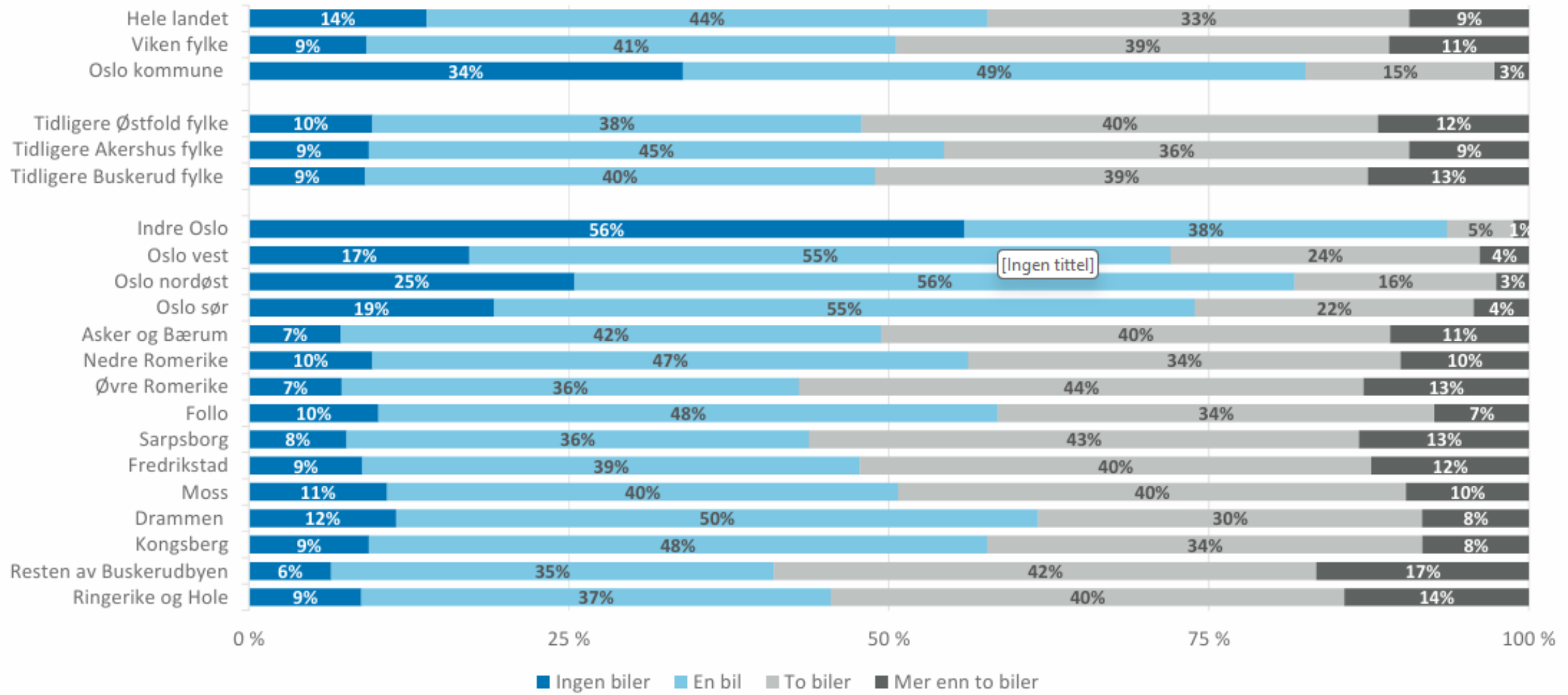
Oslo og Viken er delt inn i ulike områder



Geografisk område	Antall svar
Oslo sentrum/Indre Oslo	3 121
Oslo vest	1 838
Oslo nordøst	1 483
Oslo sør	1 633
Asker og Bærum	4 847
Nedre Romerike	2 220
Øvre Romerike	1 241
Follo	1 826
Sarpsborg	1 350
Fredrikstad	2 160
Moss	2 207
Drammen	2 162
Kongsberg	725
Nedre Eiker/Lier	1 106
Ringerike og Hole	1 052
Resten av Viken	203

Over halvparten av befolkningen i Indre Oslo er uten tilgang til bil

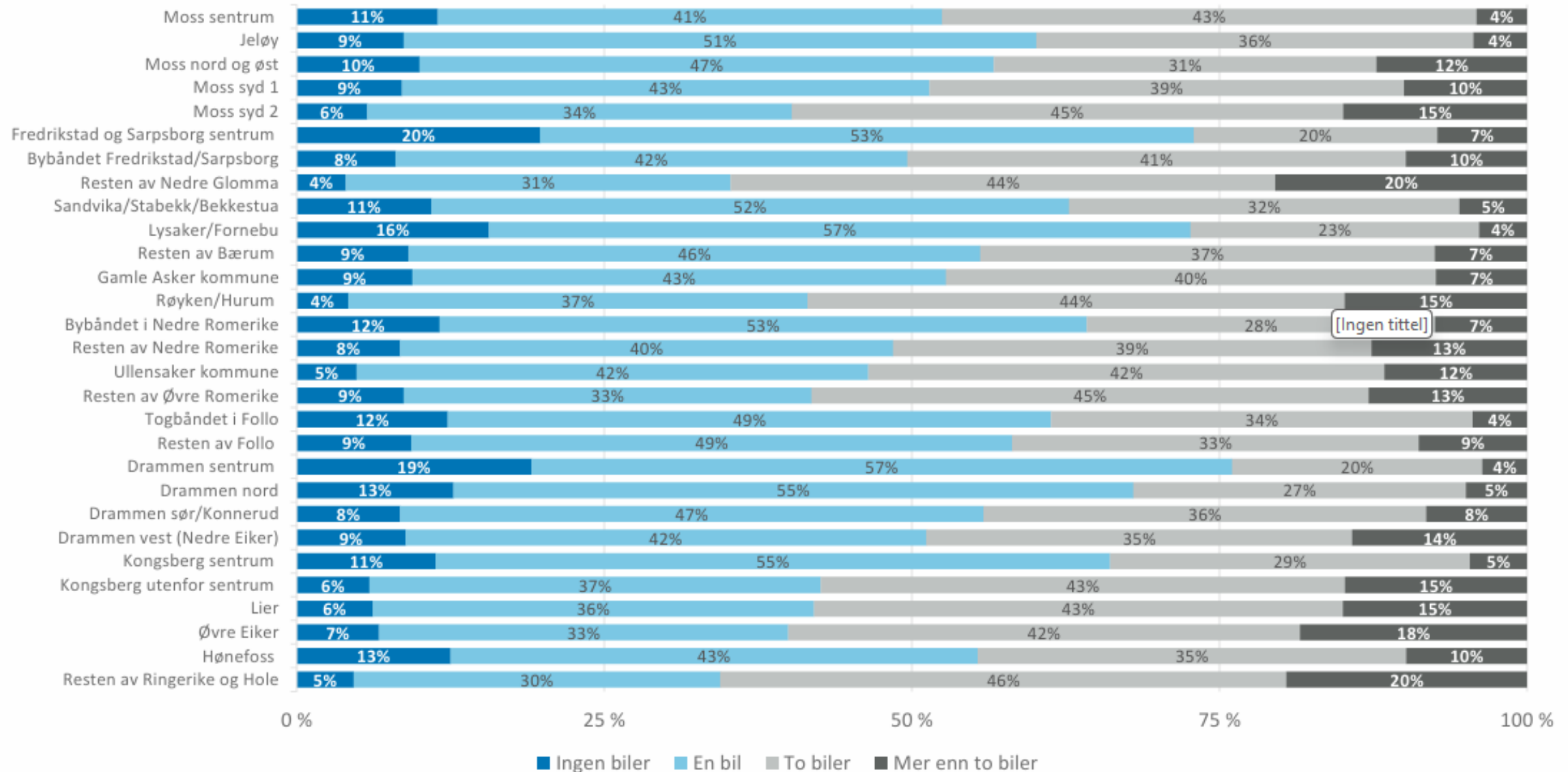
Antall biler i husholdningen. RVU 2018/19



Utenfor Oslo:

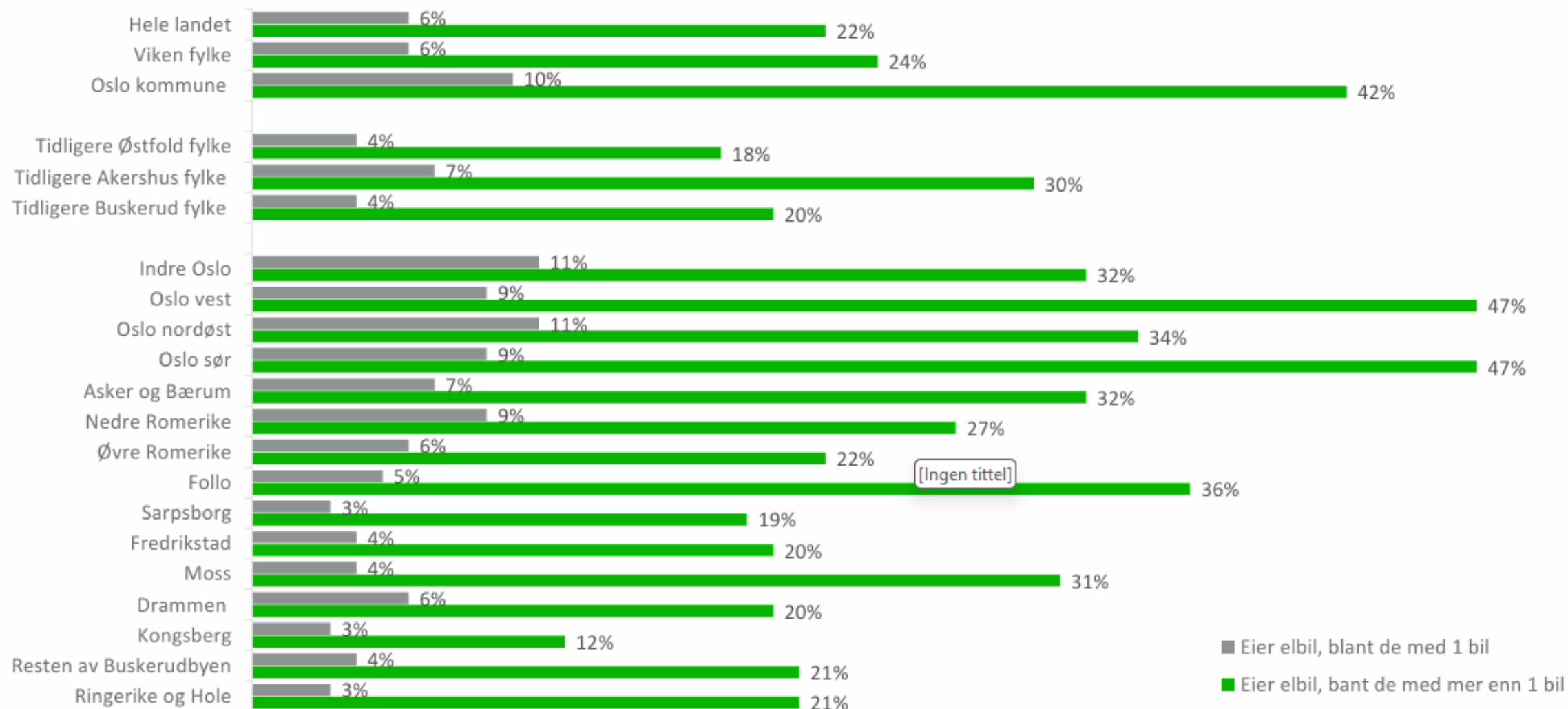
Flest uten bil i sentrum av de største byene i Viken

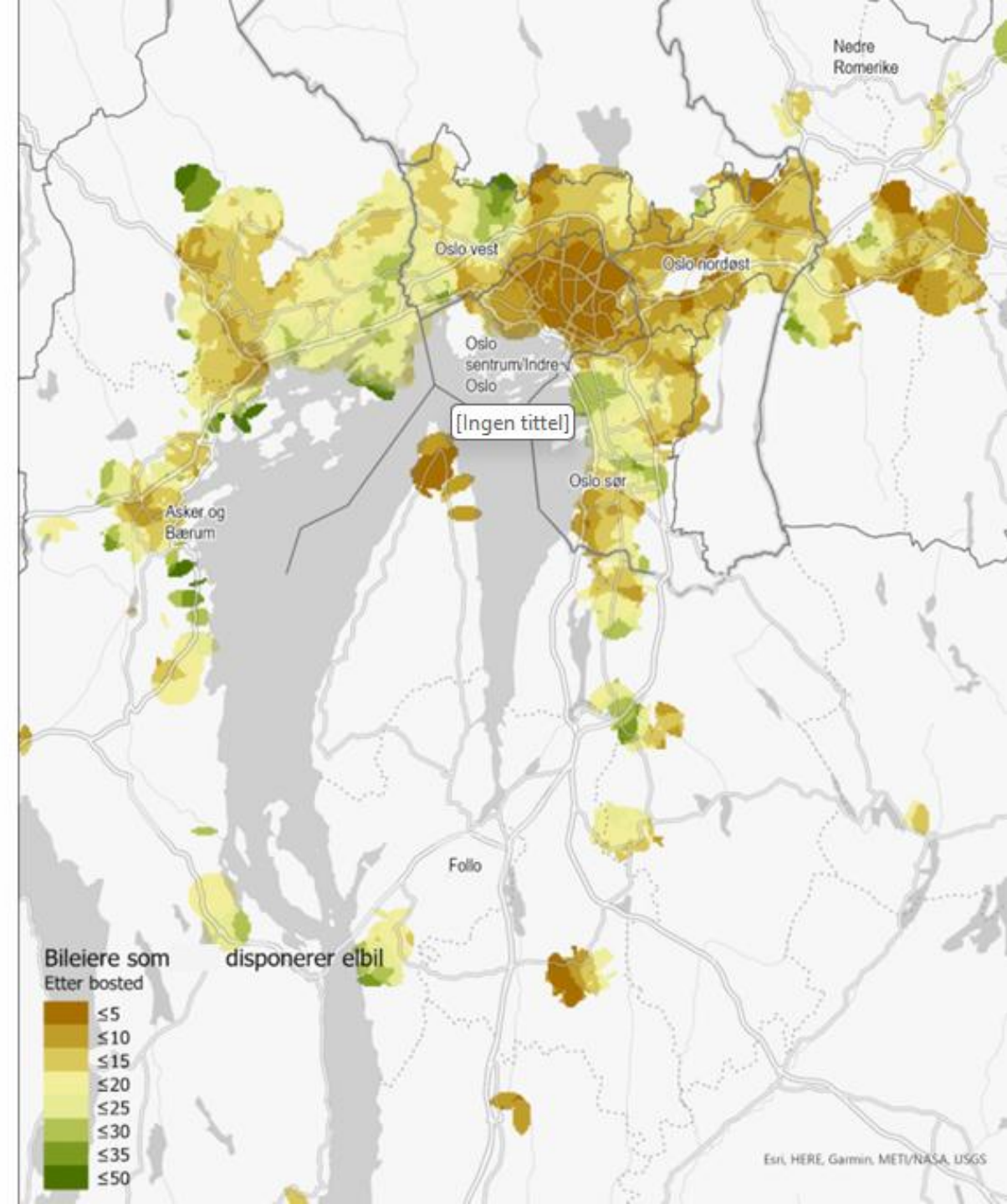
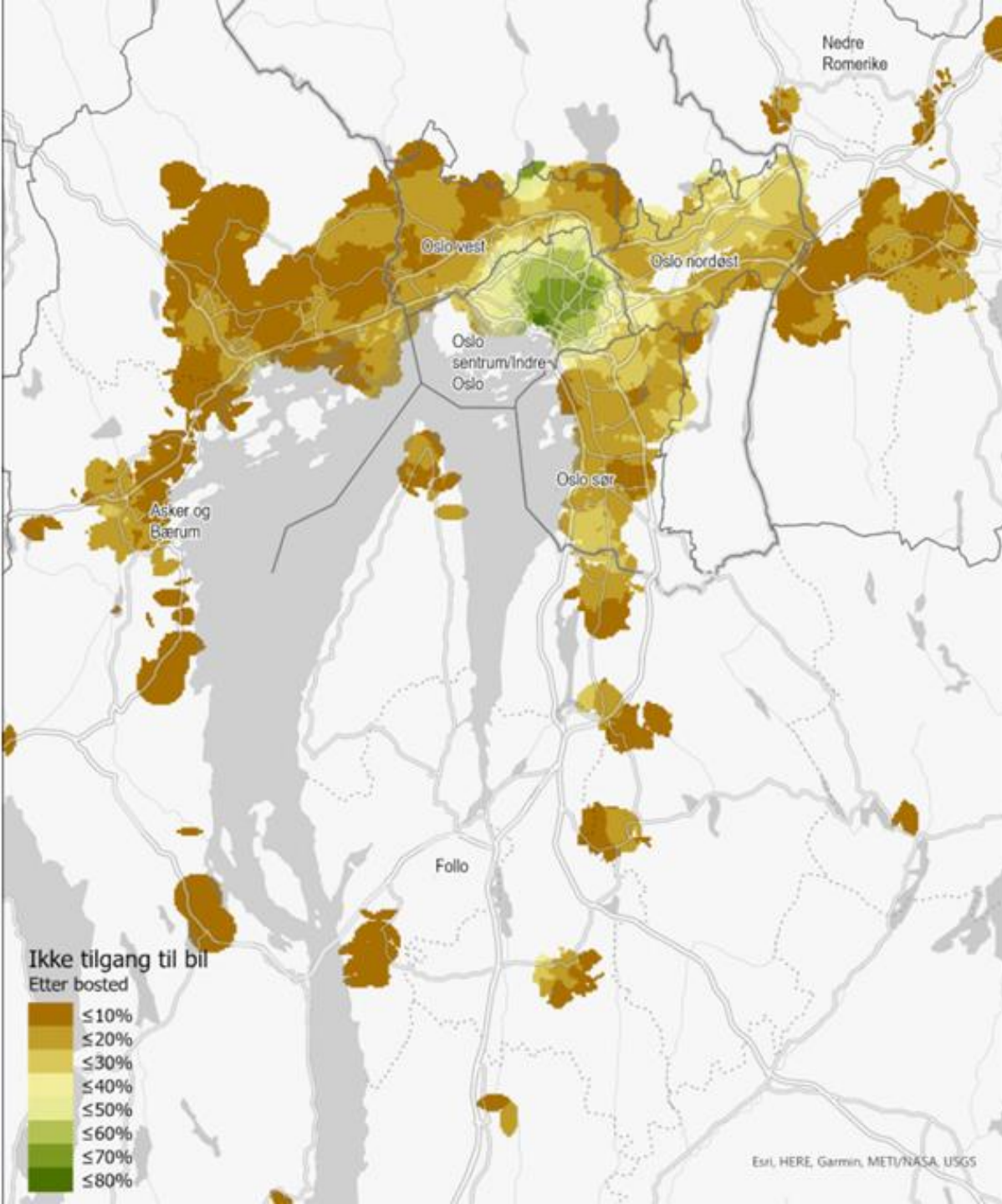
Antall biler i husholdningen. RVU 2018/19



I deler av Oslo har nesten halvparten av de med mer enn en bil tilgang til en elbil

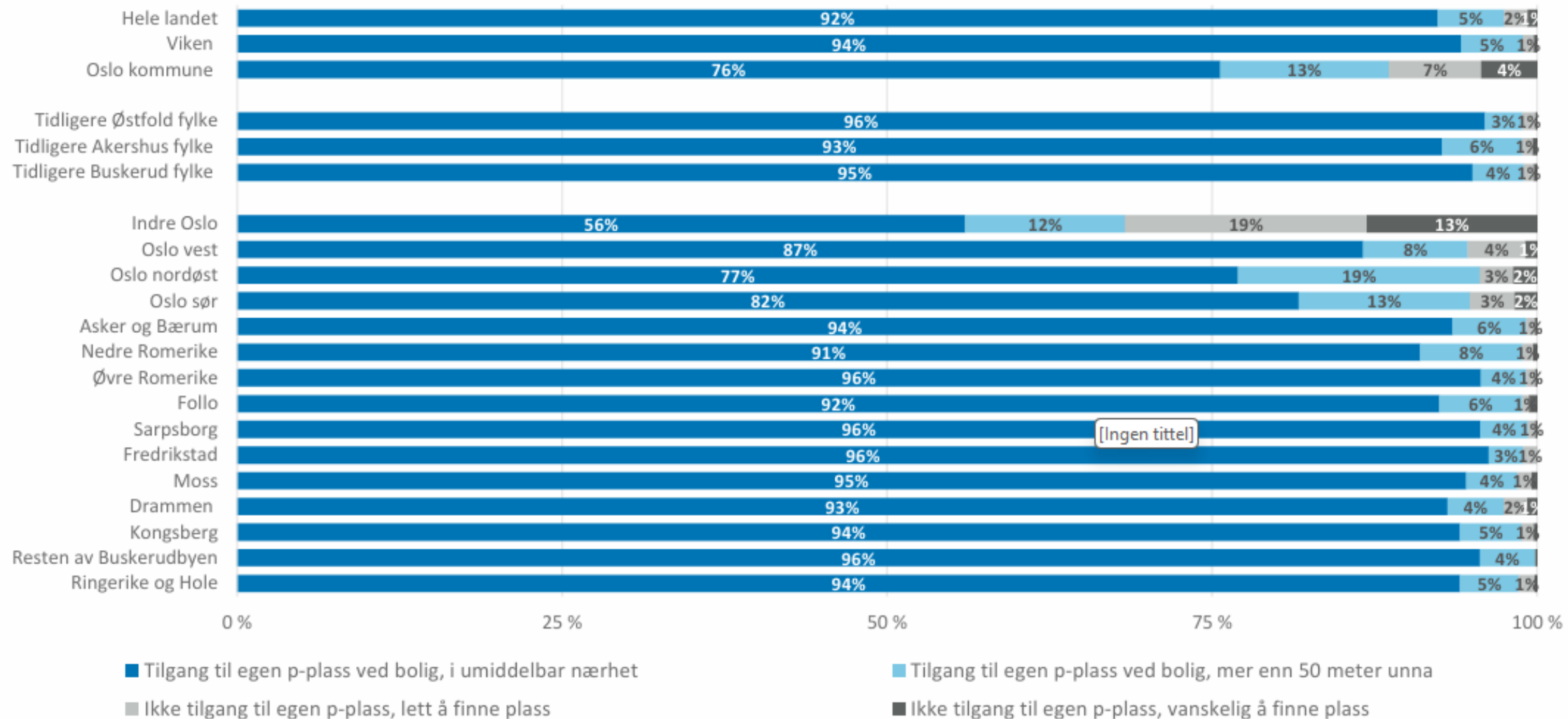
Andel av bileierne som eier elbil. RVU 2018/19





Utenfor Oslo har over 90 prosent tilgang til parkering like i nærhet til egen bolig

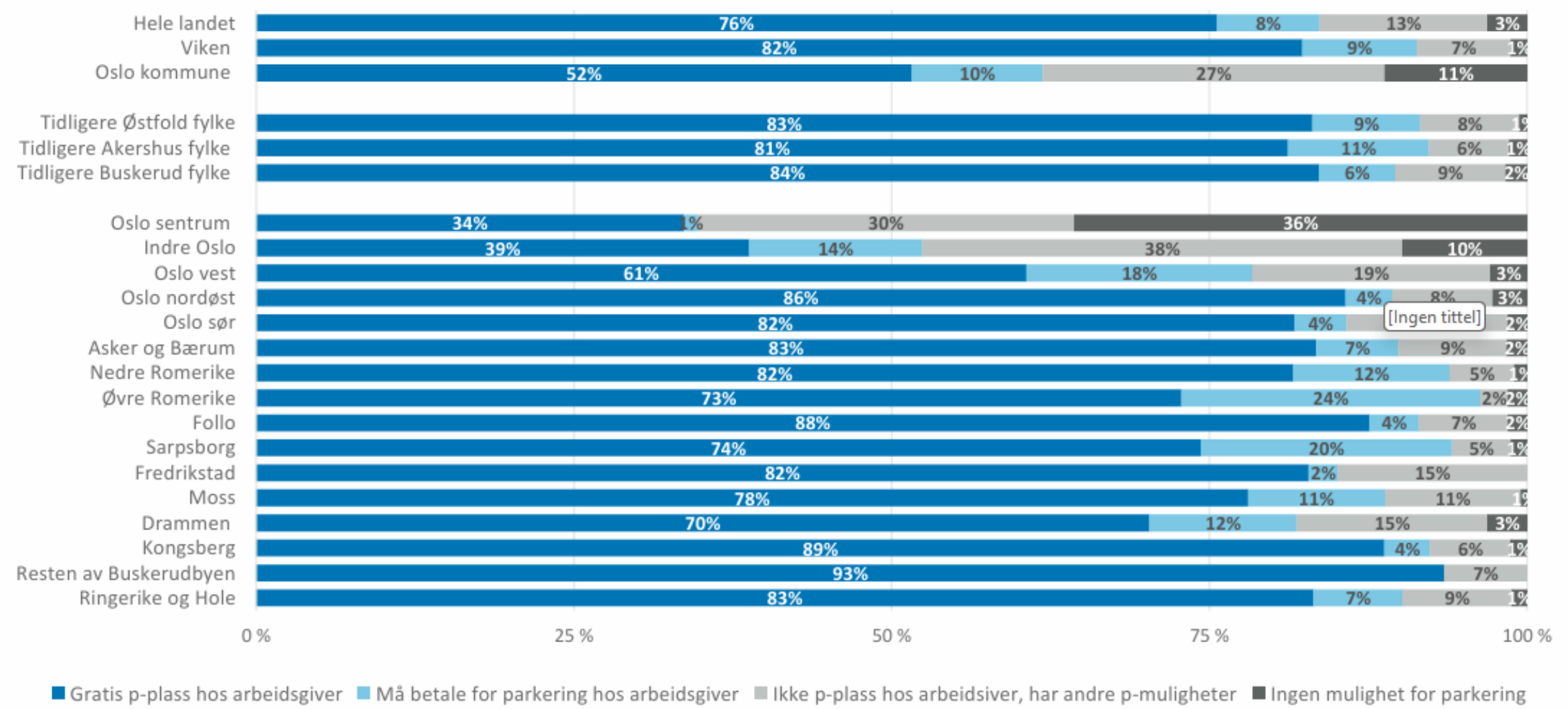
Tilgang til parkering ved bolig, blant de med minst en bil. RVU 2018/19



[[Ingen tittel]]

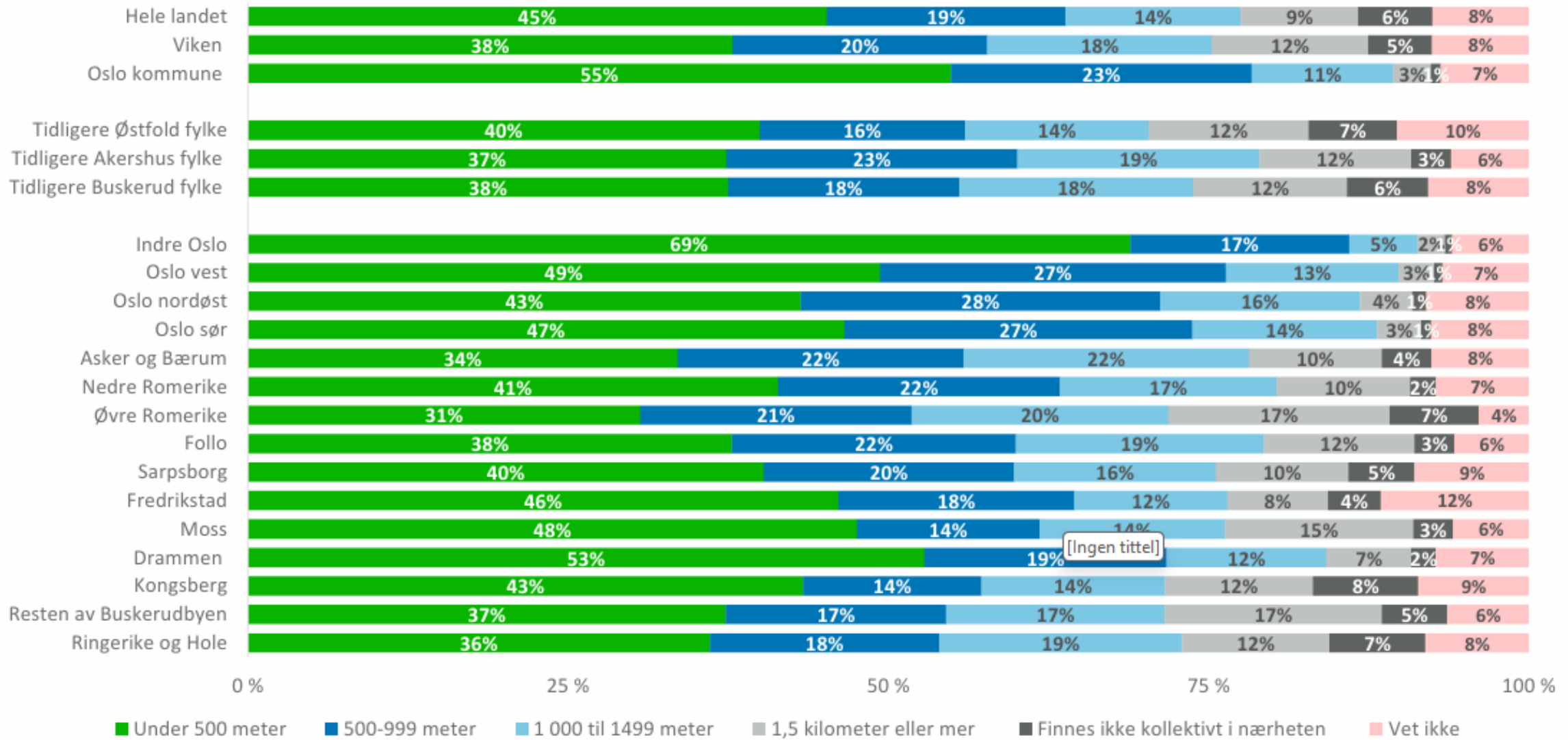
To tredjedeler av de som jobber i Oslo sentrum har ikke tilgang til parkering hos arbeidsgiver

Parkering på arbeidsplassen, fordelt etter arbeidssted. RVU 2018/19



Over halvparten av befolkningen i Oslo bor under 500 meter fra en kollektivholdeplass

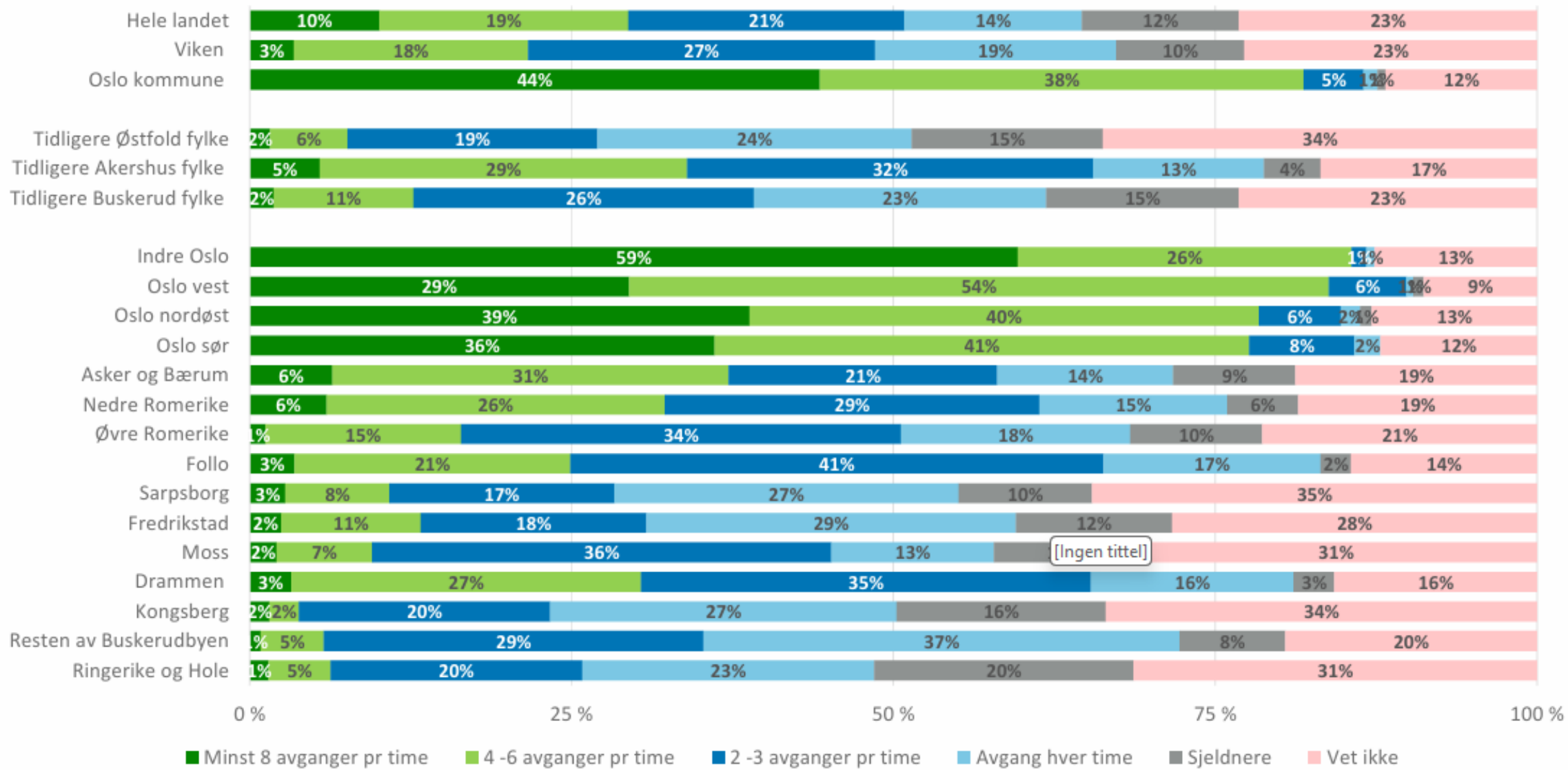
Selvppgitt avstand fra bolig til holdeplass. RVU 2018/19



[Ingen tittel]

I Oslo bor over 80 prosent i et område med kollektivtransport minst 4 ganger i timen

Selvoppgitt avgangsfrekvens fra aktuell holdeplass, dagtid (mellom kl 9 og 15). RVU 2018/19



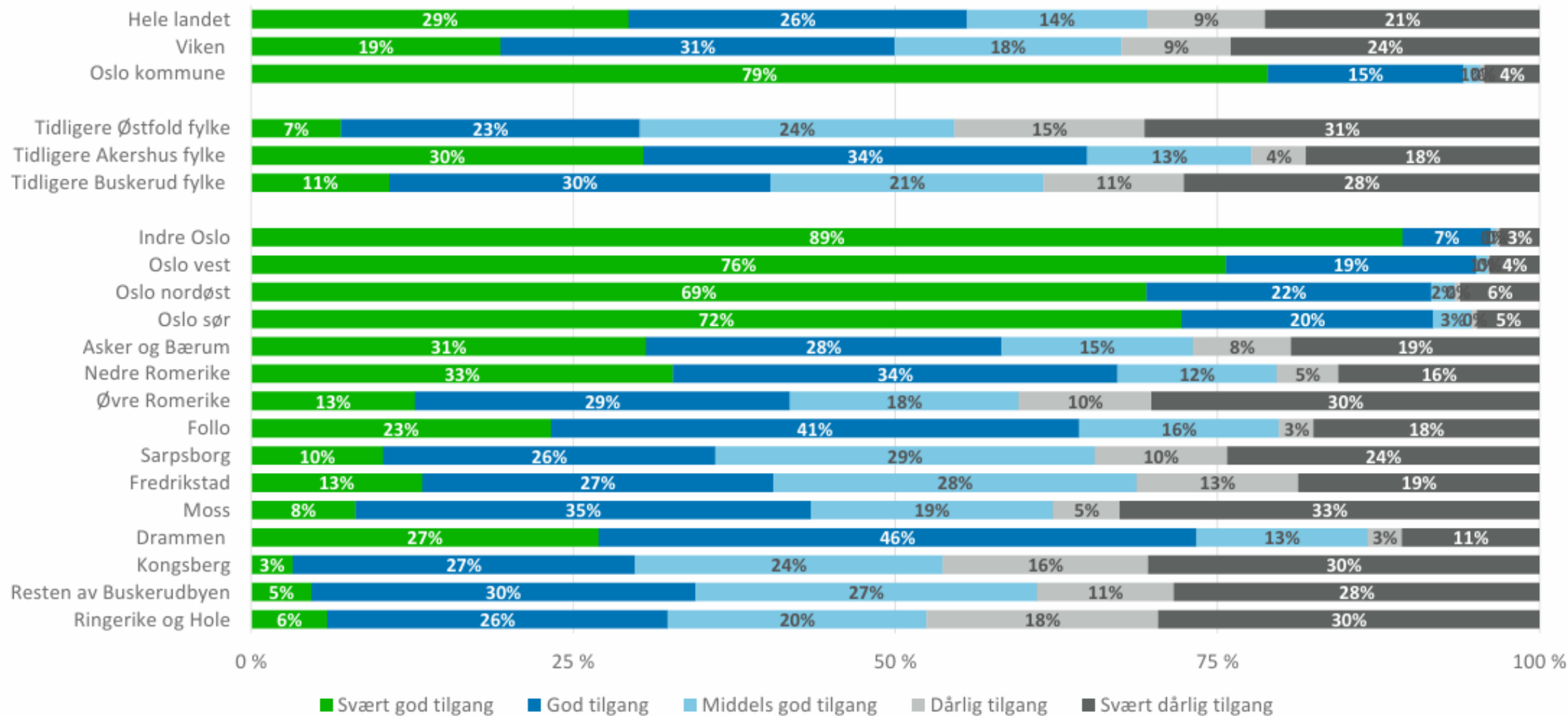
RVU-indeks for tilgang til kollektivtransport

- Det å ha kort avstand til holdeplass og svært høy frekvens henger ikke nødvendigvis sammen.
- Indeks for tilgang til kollektivtransport, som en kombinasjon av avstand til holdeplass og avgangsfrekvens

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

9 av 10 i Indre Oslo har svært god tilgang til kollektivtransport

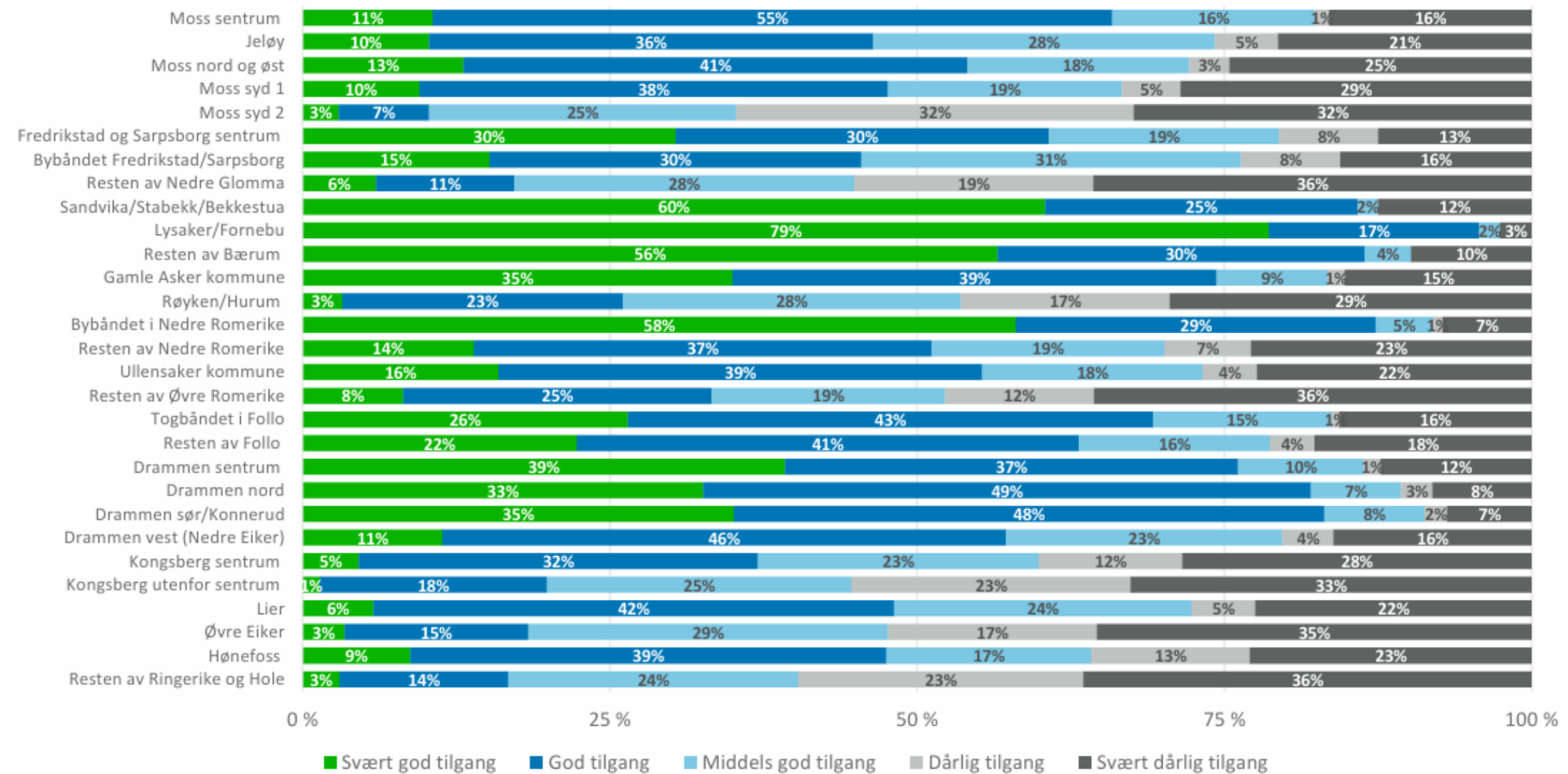
RVU-indeks for tilgang til kollektivtransport. RVU 2018/19



Utenfor Oslo:

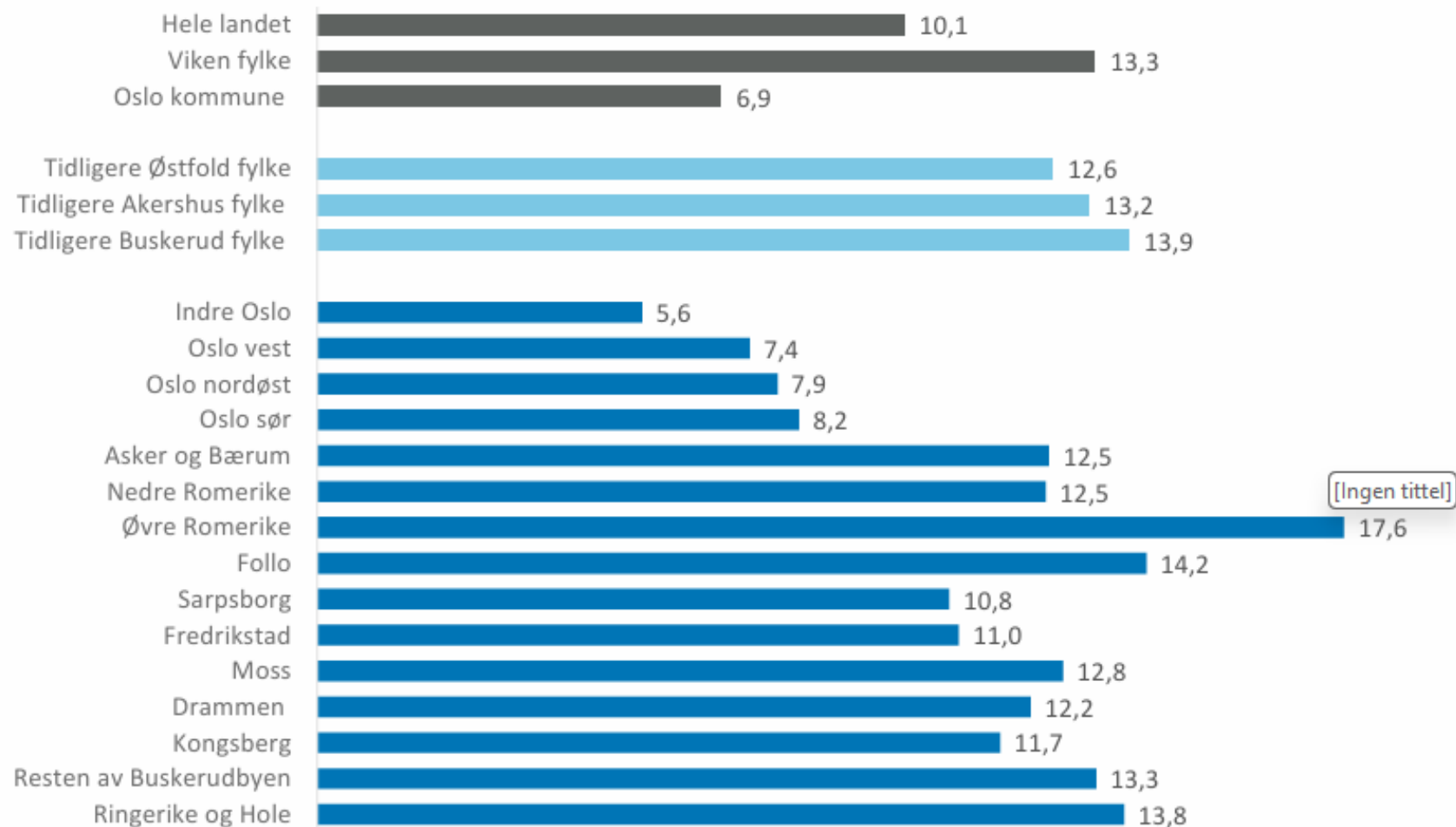
Best tilgang til kollektivtransport i Bærums tettsteder

RVU-indeks for tilgang til kollektivtransport. RVU 2018/19

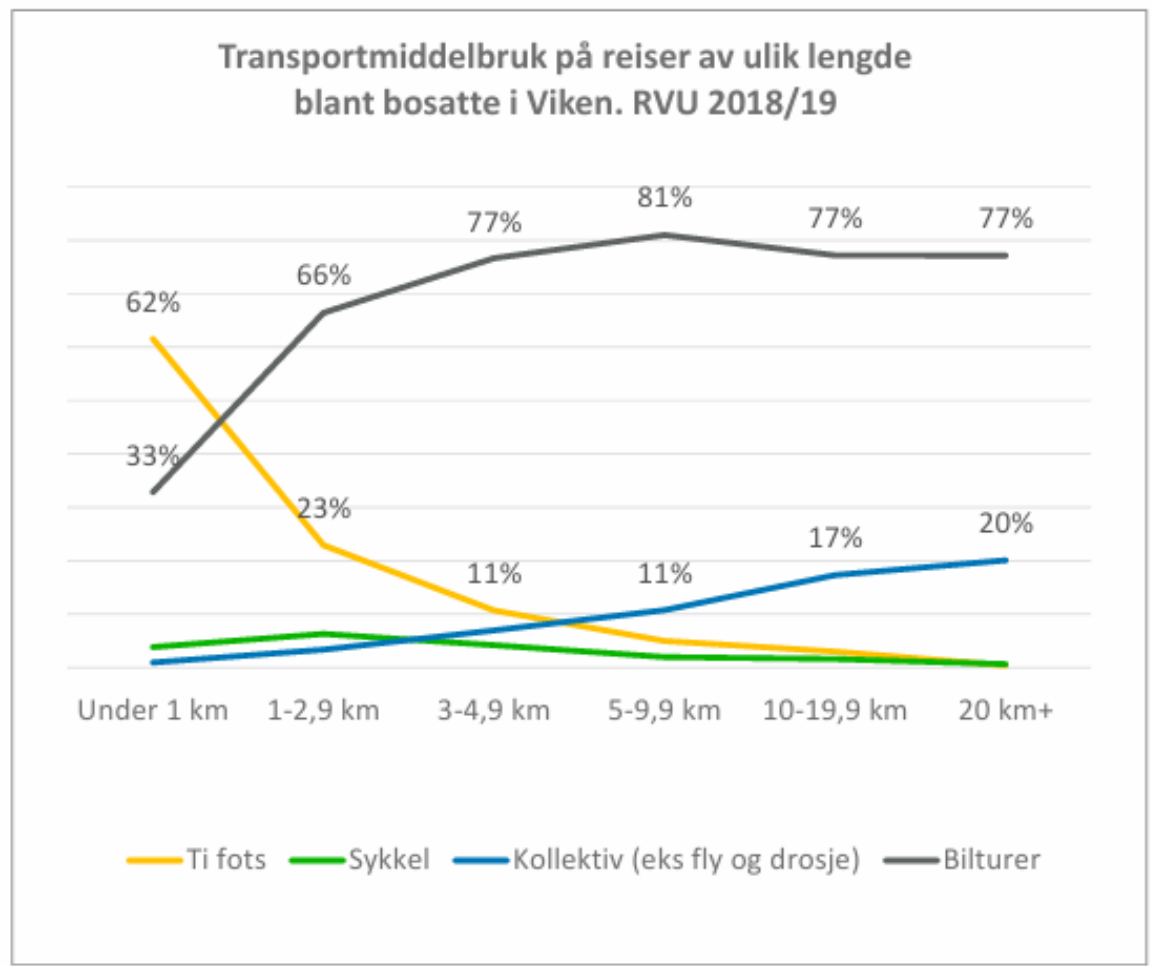
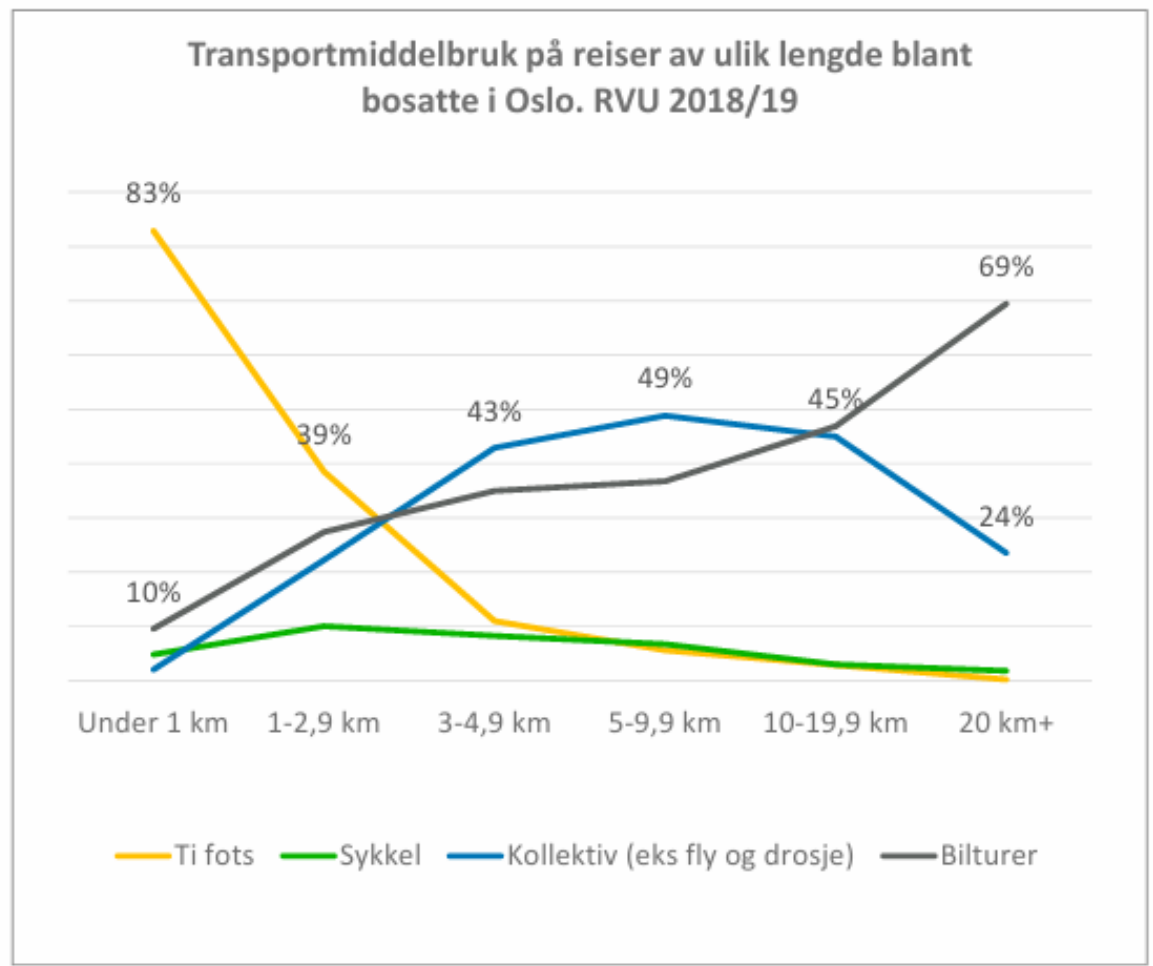


Reisene til befolkningen i Viken er vesentlig lengre enn reisene til befolkningen i Oslo

Gjennomsnittlig reiselengde per reise (kilometer), reiser under 10 mil. RVU 2018/19

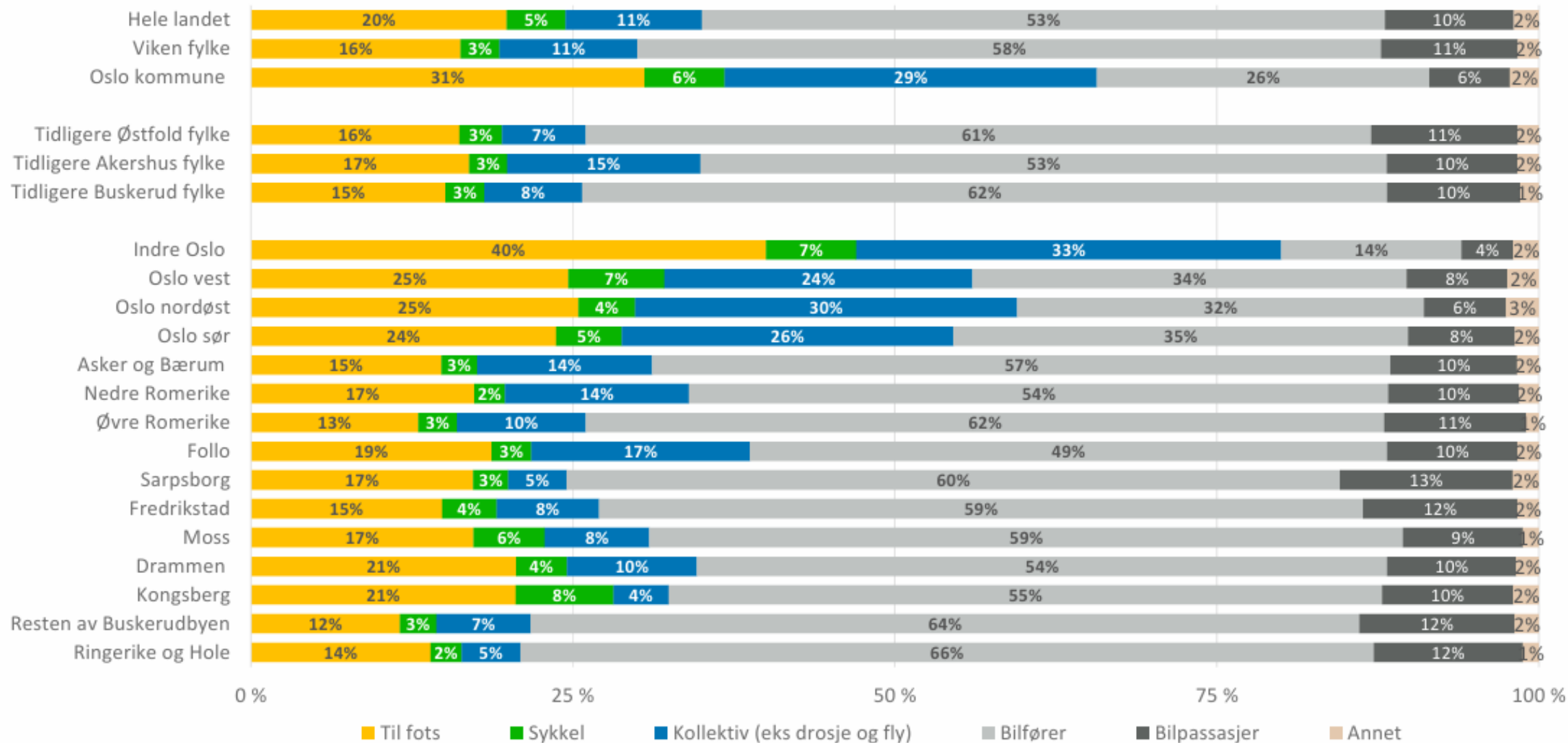


Sammenheng mellom reiselengde og valg av transportmiddel



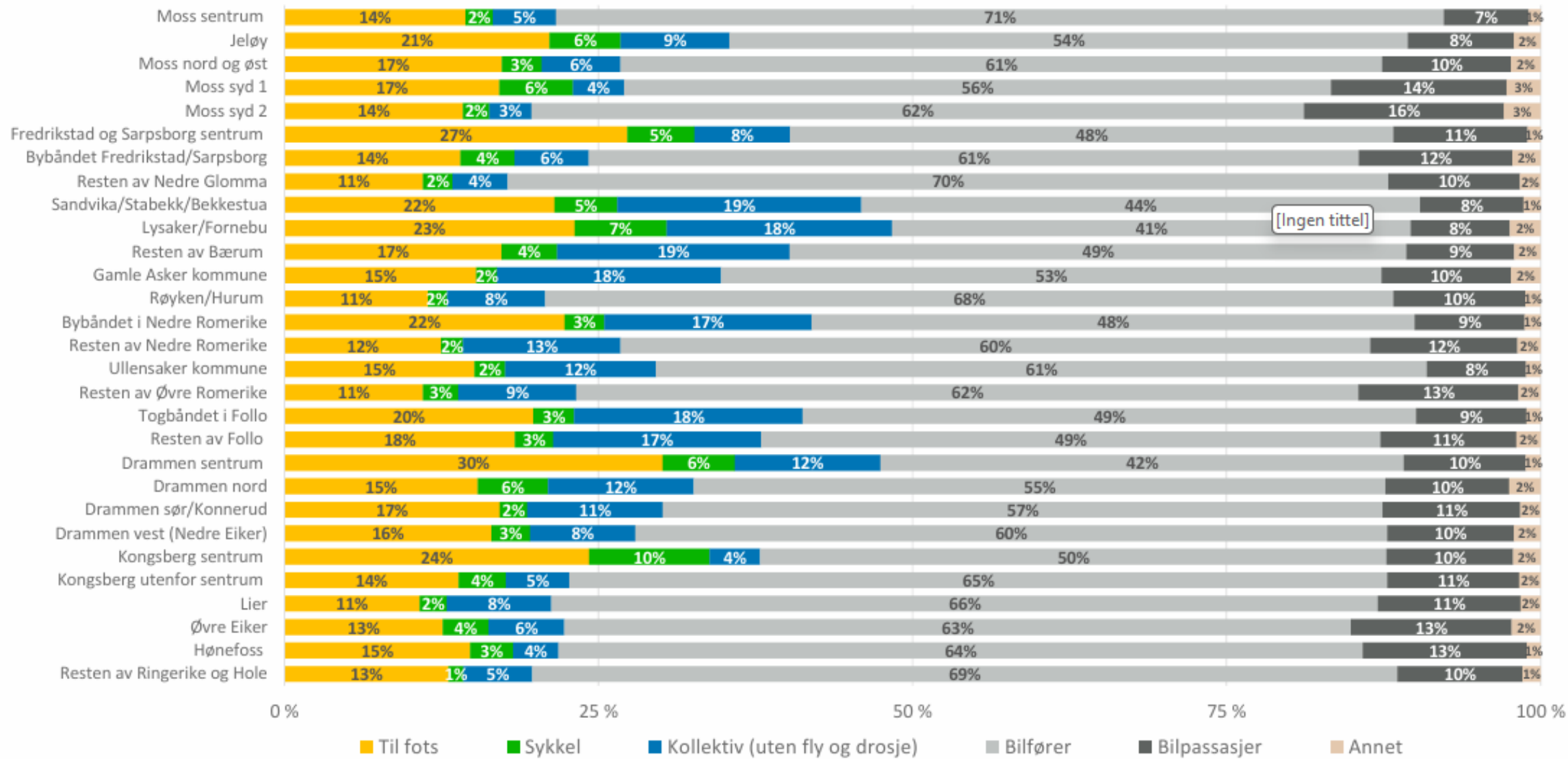
Kun 2 av 10 reiser i indre Oslo er en bilreise

Transportmiddelfordeling for reiser til bosatte i ulike områder. RVU 2018/19

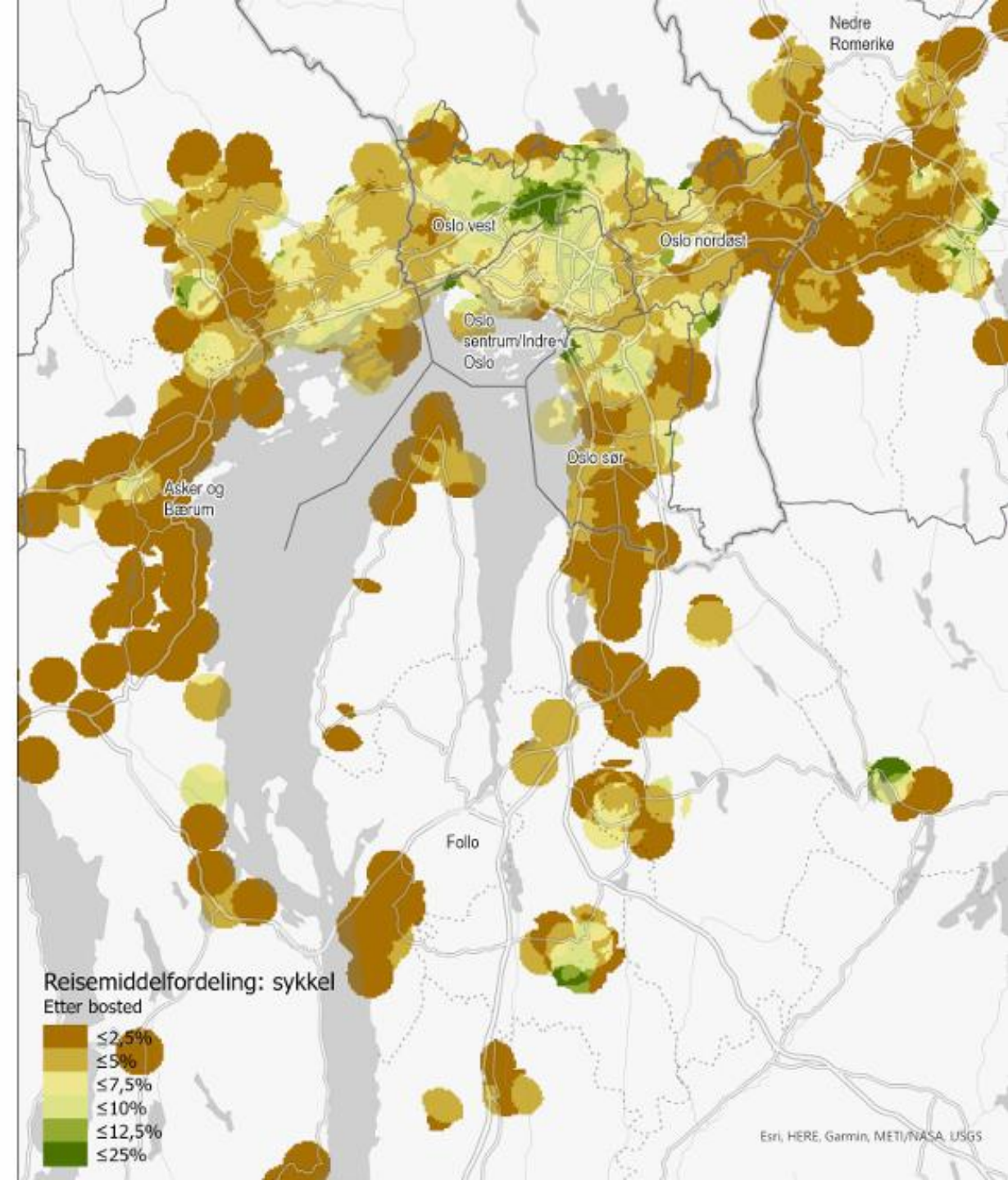
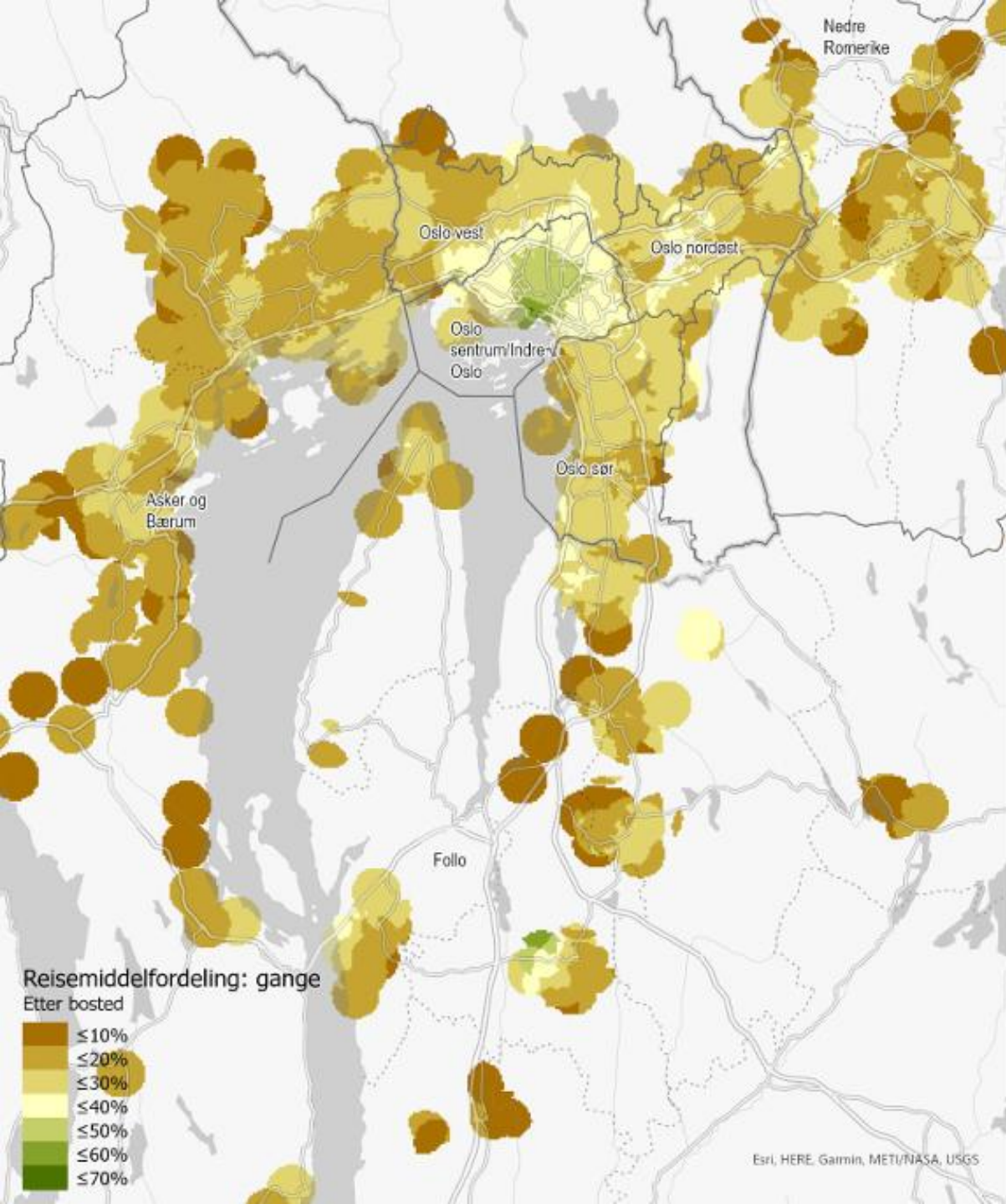


Utenfor Oslo: Høyest andel miljøvennlig transportmiddelbruk i Bærums tettsteder og i Drammen sentrum

Transportmiddelfordeling for reiser til bosatte i ulike områder. RVU 2018/19

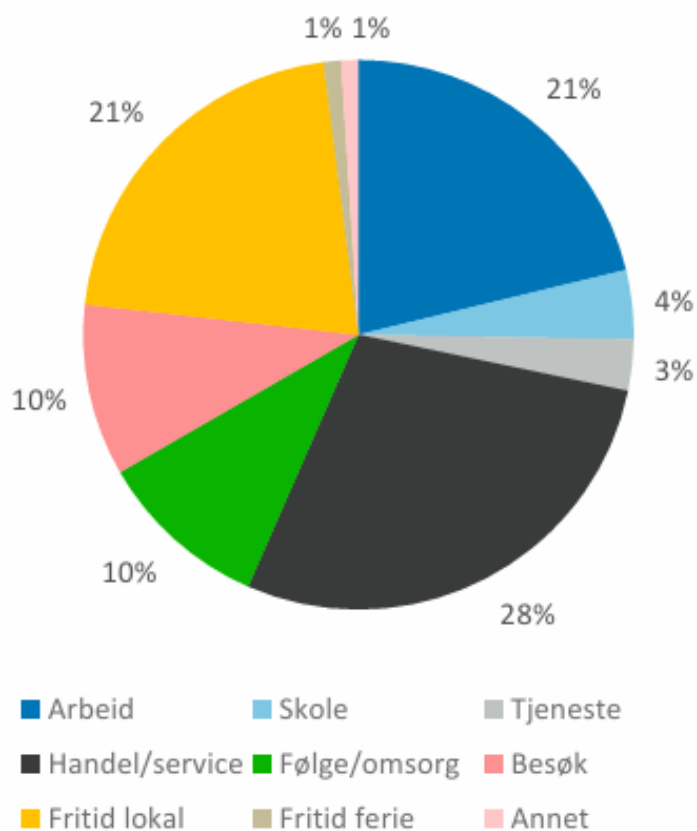


[[Ingen tittel]]



Handle- og servicereiser utgjør den største andelen av de daglige reisene

Formål med reisen. Bosatte i Viken

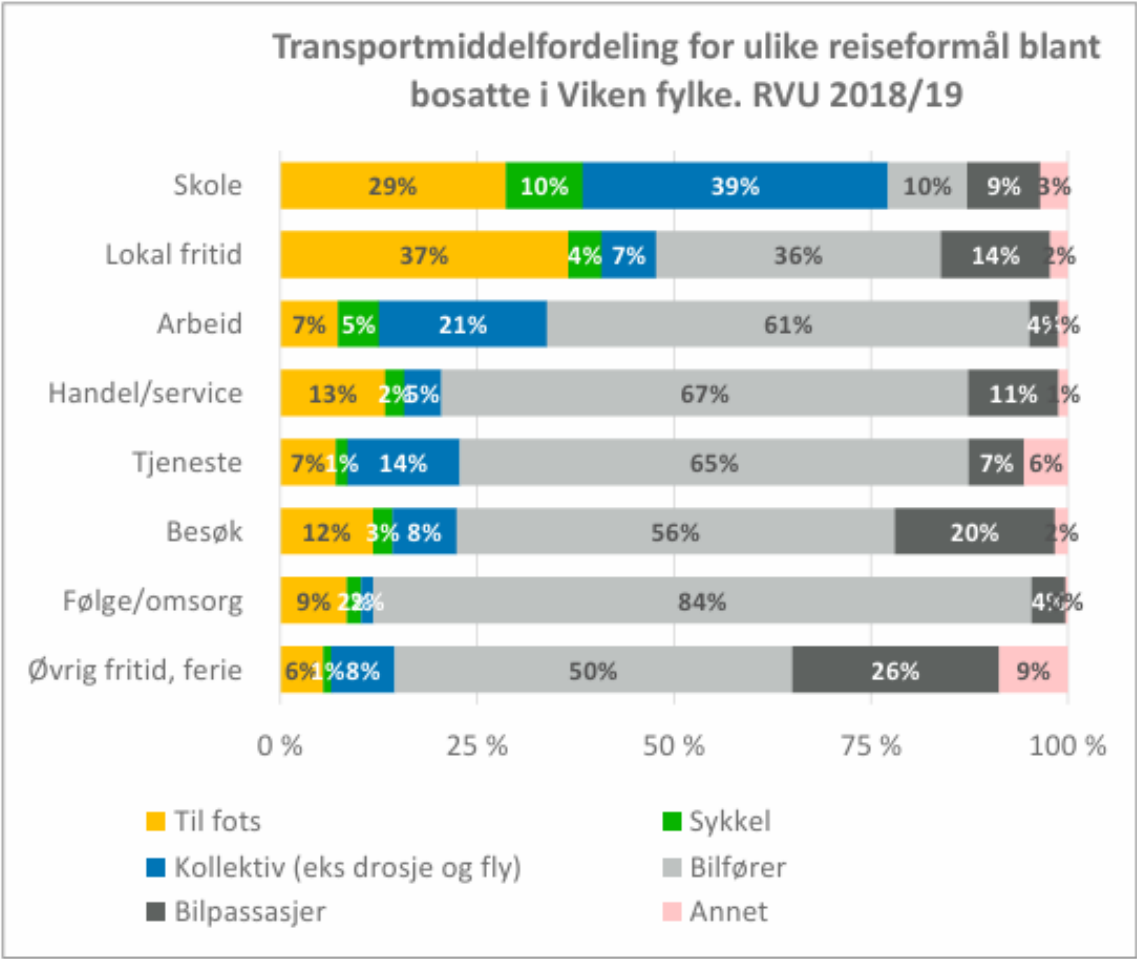
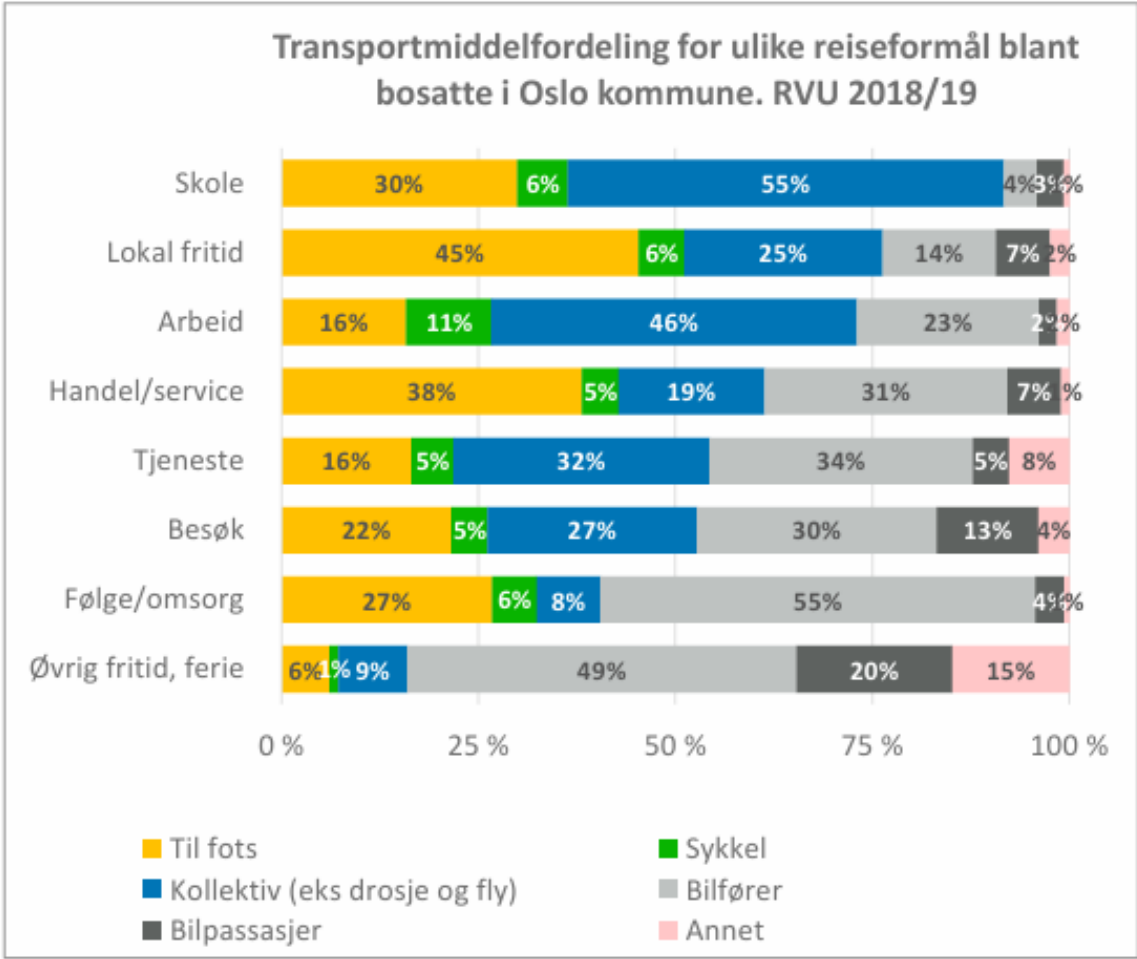


Reiseformål er definert på følgende måte:

- *Arbeidsreiser*: reiser til/fra arbeid
- *Skolereiser*: reiser til/fra skole/studiested
- *Tjenestereiser*: reiser i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
- *Handle- og servicereiser*: innkjøp av dagligvarer, alle andre innkjøp, service/diverse ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
- *Omsorgs- og følgereiser*: hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser
- *Besøk*: privat besøk hos familie, venner, sykebesøk
- *Øvrige fritidsreiser (lokale)*: fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, cafe, pub, restaurant, 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.),
- *Øvrige fritidsreiser (ferie)*: båttur, hyttetur, andre ferie- og helgereiser.
- *Annet*: reiser som ikke har latt seg klassifisere i noen av disse kategoriene.

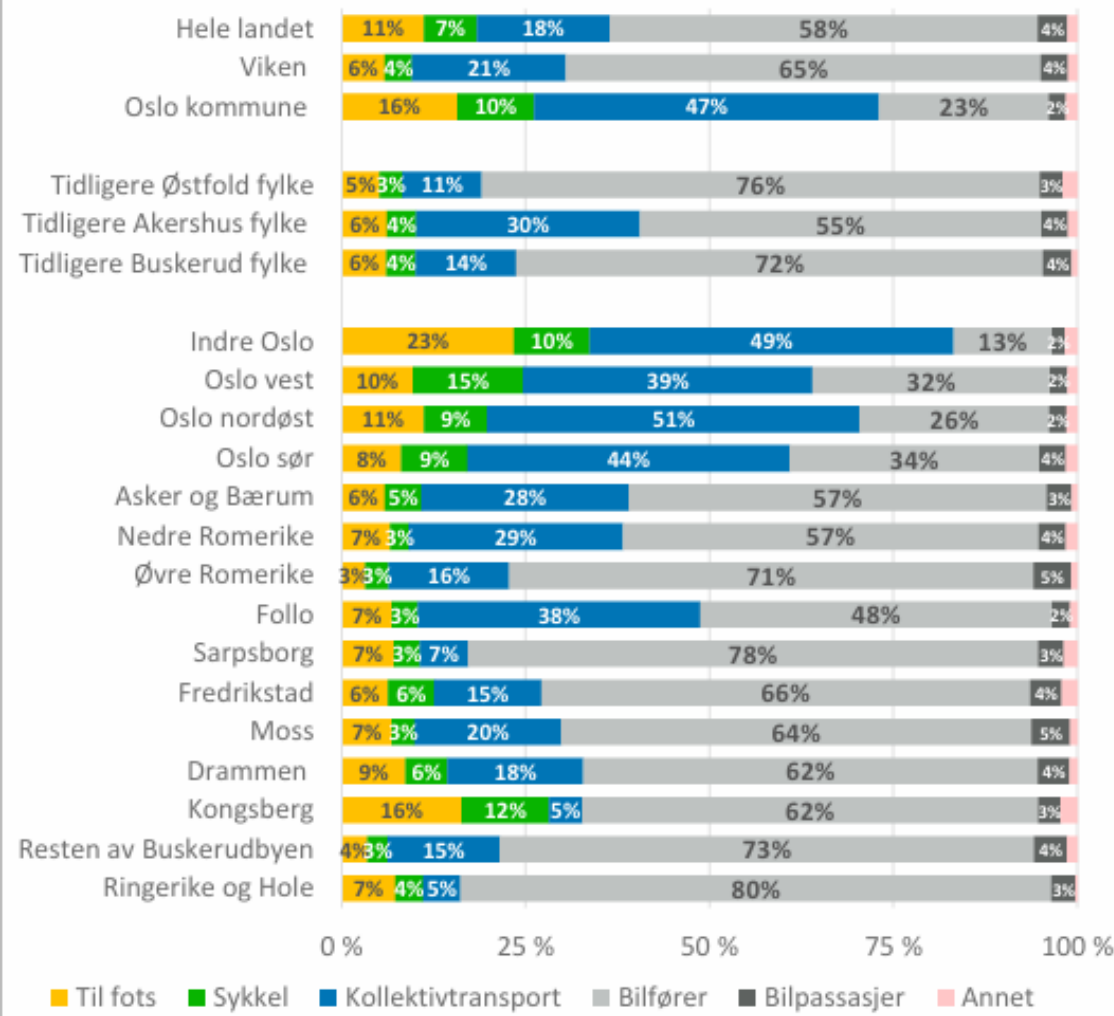
[Ingen tittel]

Transportmiddelbruk varierer etter formål med reisen

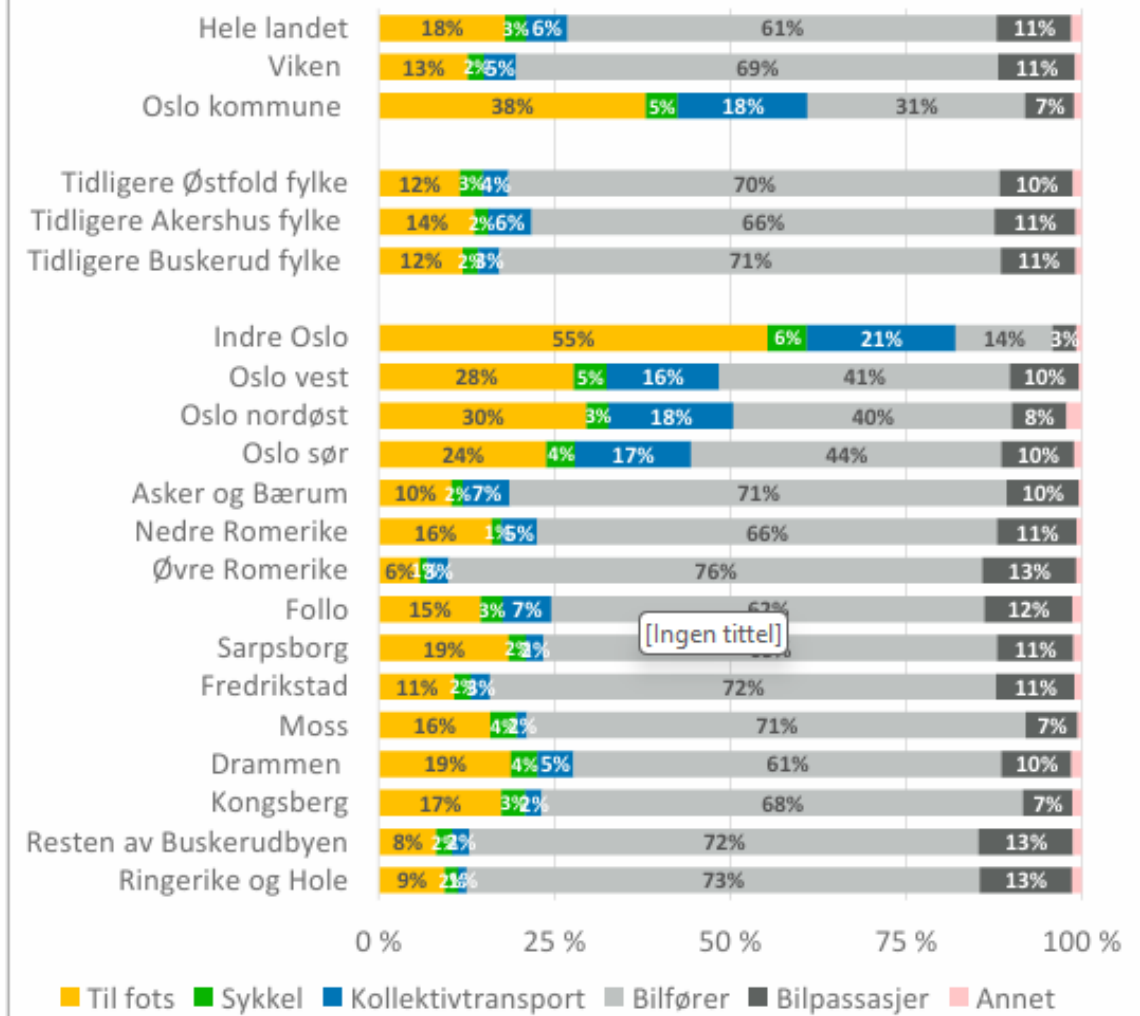


Nærmere om transportmiddelbruk på arbeidsreiser og handle/servicereiser

Transportmiddelfordeling for arbeidsreiser blant bosatte i ulike områder. RVU 2018/19



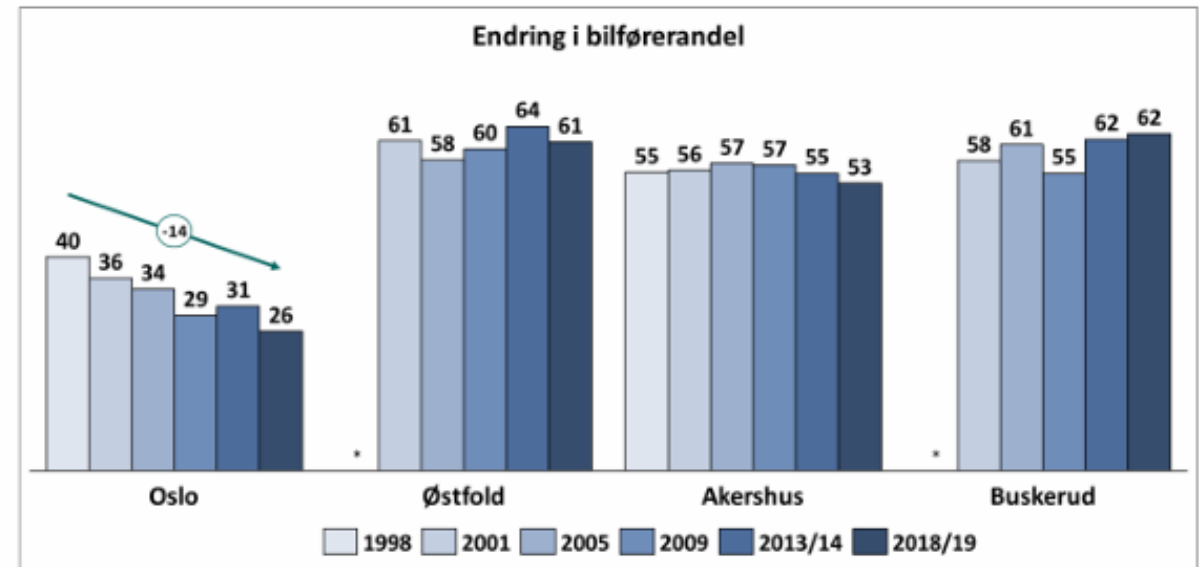
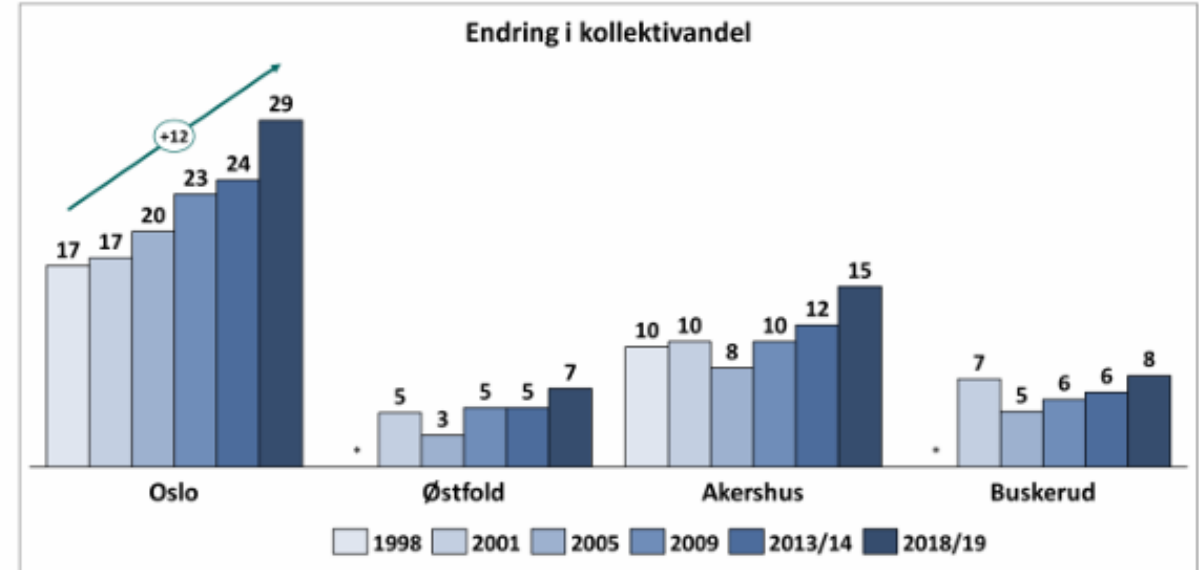
Transportmiddelfordeling for handle- og servicereiser blant bosatte i ulike områder. RVU 2018/19



UTVIKLING AV REISEVANER OVER TID

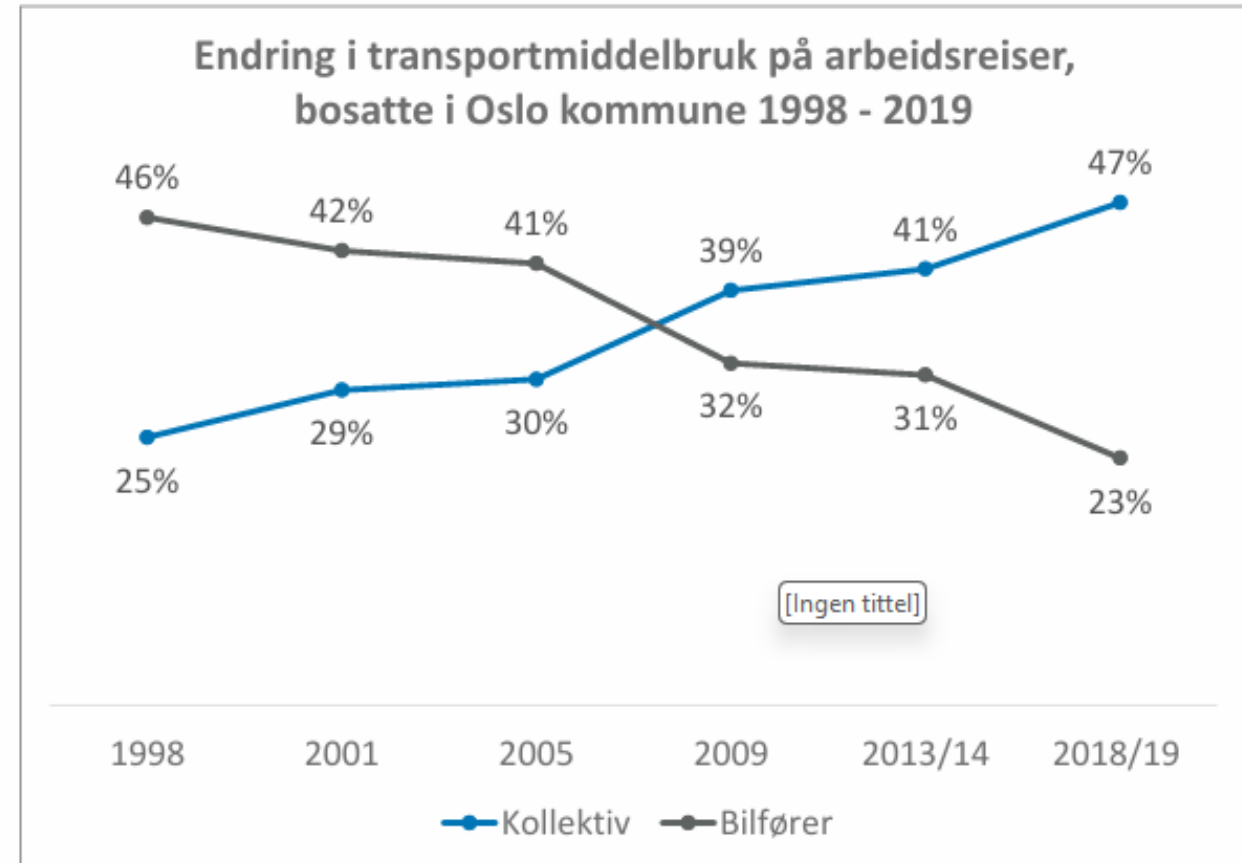
Økt kollektivandel og redusert bilandel i Oslo og Viken

- Utvikling fra 1998 – 2019
- Økt kollektivandel blant befolkningen i Oslo og Viken:
 - Fra 17 % til 29 % i Oslo kommune
 - Fra 10 % til 15 % i Akershus fylke
- Redusert bilførerandel:
 - Fra 40 % til 26 % i Oslo kommune



Endring i reisevaner er særlig stor på arbeidsreiser

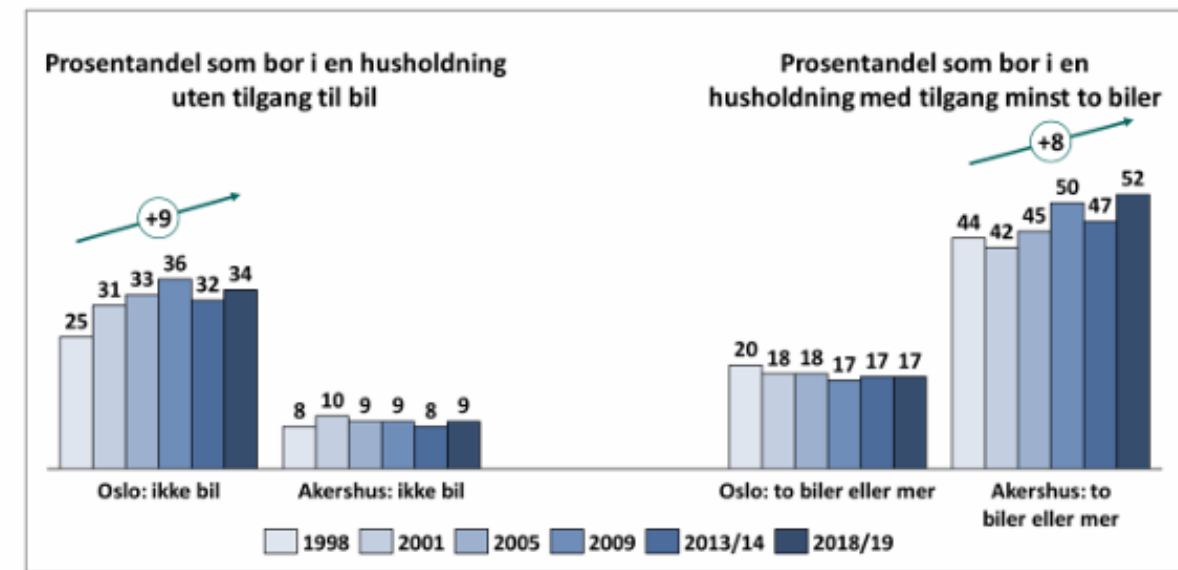
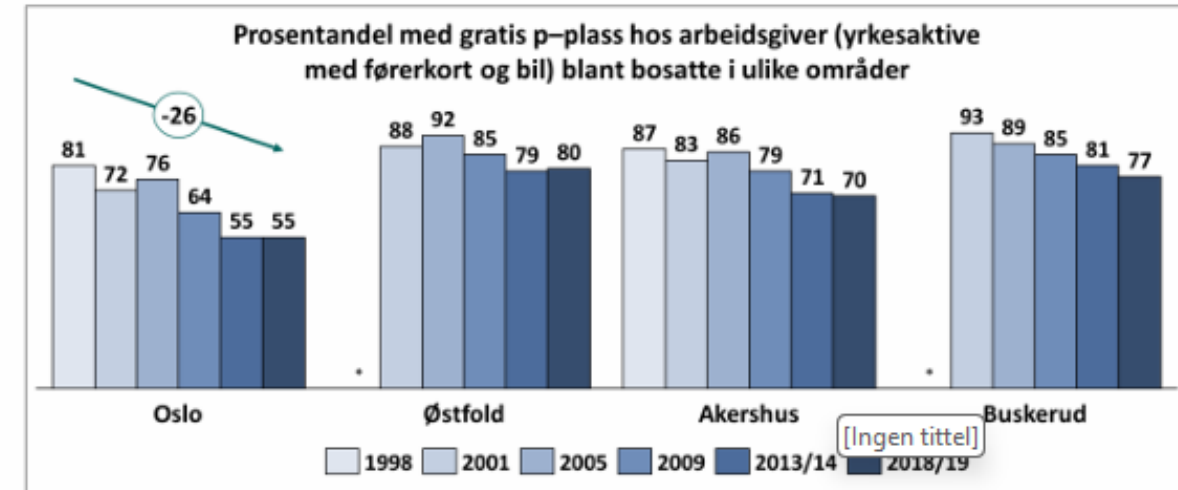
- Utvikling fra 1998 – 2019
- Økt kollektivandel blant befolkningen i Oslo og Viken:
 - Fra 17 % til 29 % i Oslo kommune
 - Fra 10 % til 15 % i Akershus fylke
- Redusert bilførerandel:
 - Fra 40 % til 26 % i Oslo kommune
- Endringen er særlig stor for **arbeidsreiser i Oslo**



Færre yrkesaktive har gratis parkering hos arbeidsgiver

hos arbeidsgiver

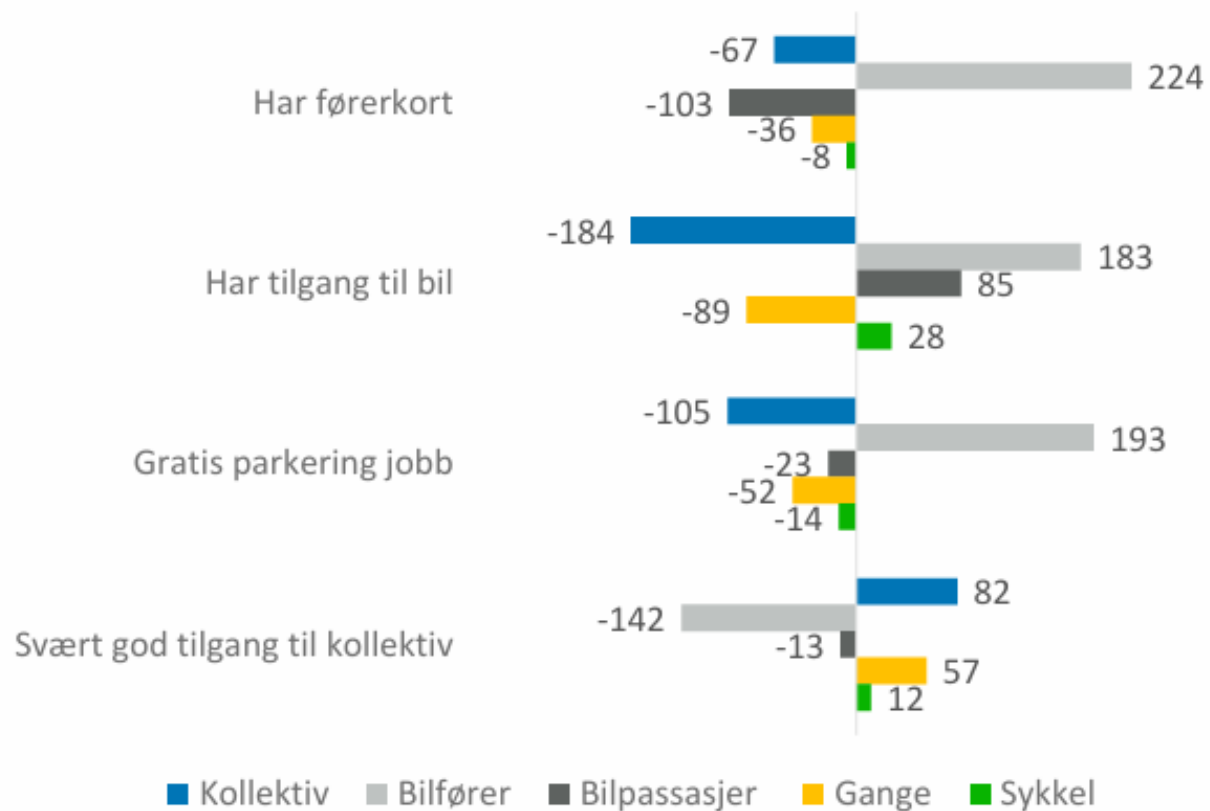
- Utvikling fra 1998 – 2019
- Færre med tilgang til gratis p-plass på arbeid, særlig i Oslo
- I Oslo er det også færre med tilgang til bil
- I de tre tidligere Viken-fylkene er det flere med tilgang til minst to biler



Drivkrefter bak endring i transportmiddelbruk

Gjennomsnittlig antall reiser per person per år som følge av å inneha vs ikke inneha egenskapen.

RVU 2018/19



- Personer med **førerkort for bil** gjør flere bilreiser og færre reiser med andre transportmidler enn andre
- De med **tilgang til bil** gjør færre kollektivreiser og gangturer og flere reiser som bilfører og bilpassasjer
- Å ha **gratis tilgang til parkering på arbeidsplassen** har stor betydning. Disse gjør flere bilførerreiser og færre av alle andre reiser enn de uten
- Det å bo slik at man har **svært god tilgang til kollektivtransport** gjør at man foretar færre bilførerreiser og flere kollektivreiser, gang- og sykkelreiser

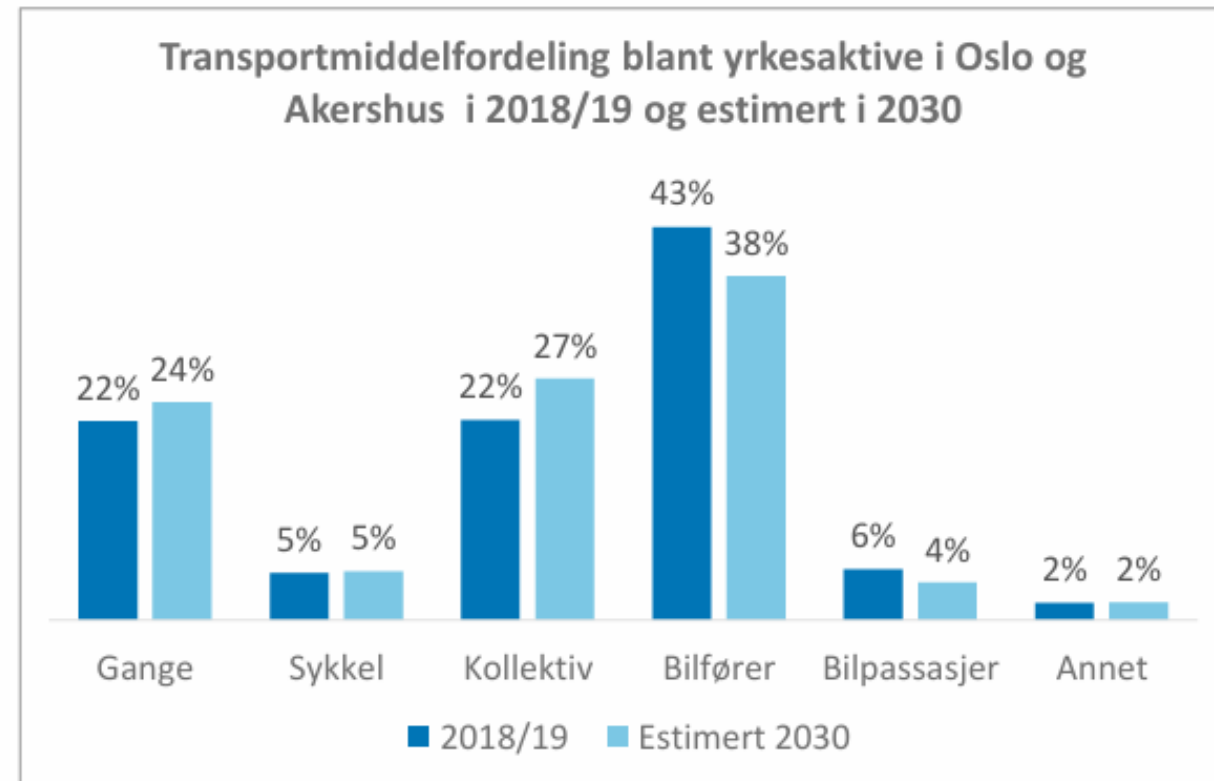
Drivkrefter bak endring i transportmiddelbruk



- Hver yrkesaktiv person i Oslo og Akershus gjør **200 færre bilførerreiser** per år i 2018/19 enn i 1998
 - Redusert tilgang til p-plass på arbeidsplassen er viktigste drivkraft, sammen med redusert biltilgang og en endring i antall og type reiser man gjør
 - Men mye kan ikke forklares av de faktorene vi har sett på
- Hver yrkesaktiv person i Oslo og Akershus gjør **100 flere kollektivreiser** per år i 2018/19 enn i 1998
 - **Redusert tilgang til p-plass** på arbeidsplassen er viktigste drivkraft, sammen med redusert biltilgang og økt utdanningsnivå
 - **Men mye kan ikke forklares av de faktorene vi har sett på**

Prognose for framtidig transportmiddelbruk

- Analyse av sammenheng mellom endringer i rammebetingelser og transportmiddelbruk
- Redusert tilgang til parkering og færre med tilgang til bil gir færre bilreiser og flere kollektivreiser
- Resultatene kan benyttes til prognoser for framtidig transportmiddelbruk
 - 20 % færre med gratis p-plass og 20 % redusert biltilgang gir ytterligere økning i gang- og kollektivandel på bekostning av bilreiser



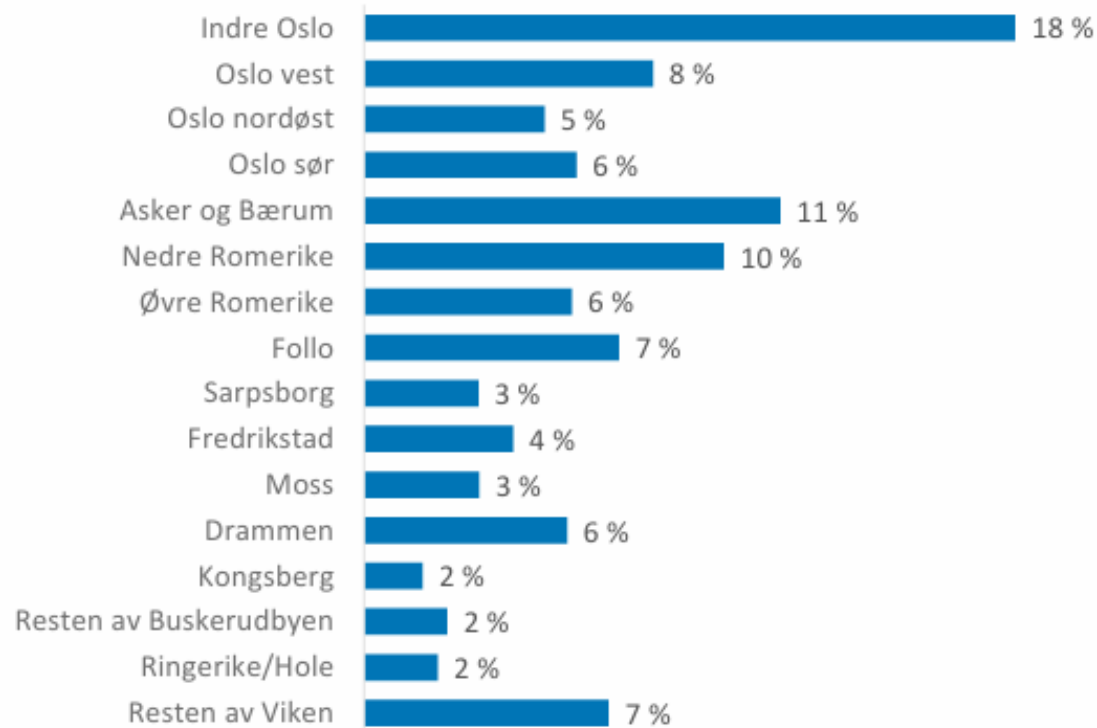
[Ingen tittel]

RVU 2018/19

SMAKEBITER FRA TEMAANALYSENE

Målpunkt for reisen legger føringer for transportmiddelbruk

Målpunkt for reiser som ender i Oslo og Viken, uavhengig av hvor de som foretar reisene bor.
RVU 2018/19

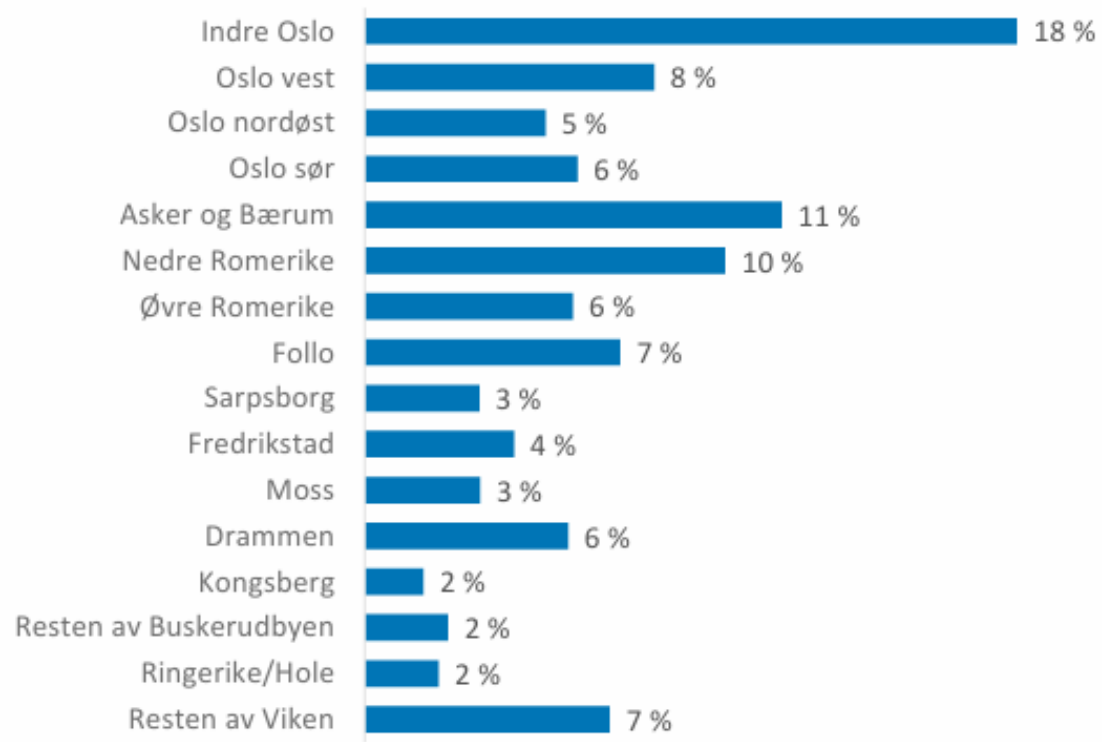


- Indre Oslo, inkludert Oslo sentrum, er et sentralt målpunkt for disse reisene
- En stor andel av reisene ender også i Asker og Bærum og i Nedre Romerike
- Men hva som er de viktigste målpunktene varierer etter transportmiddel

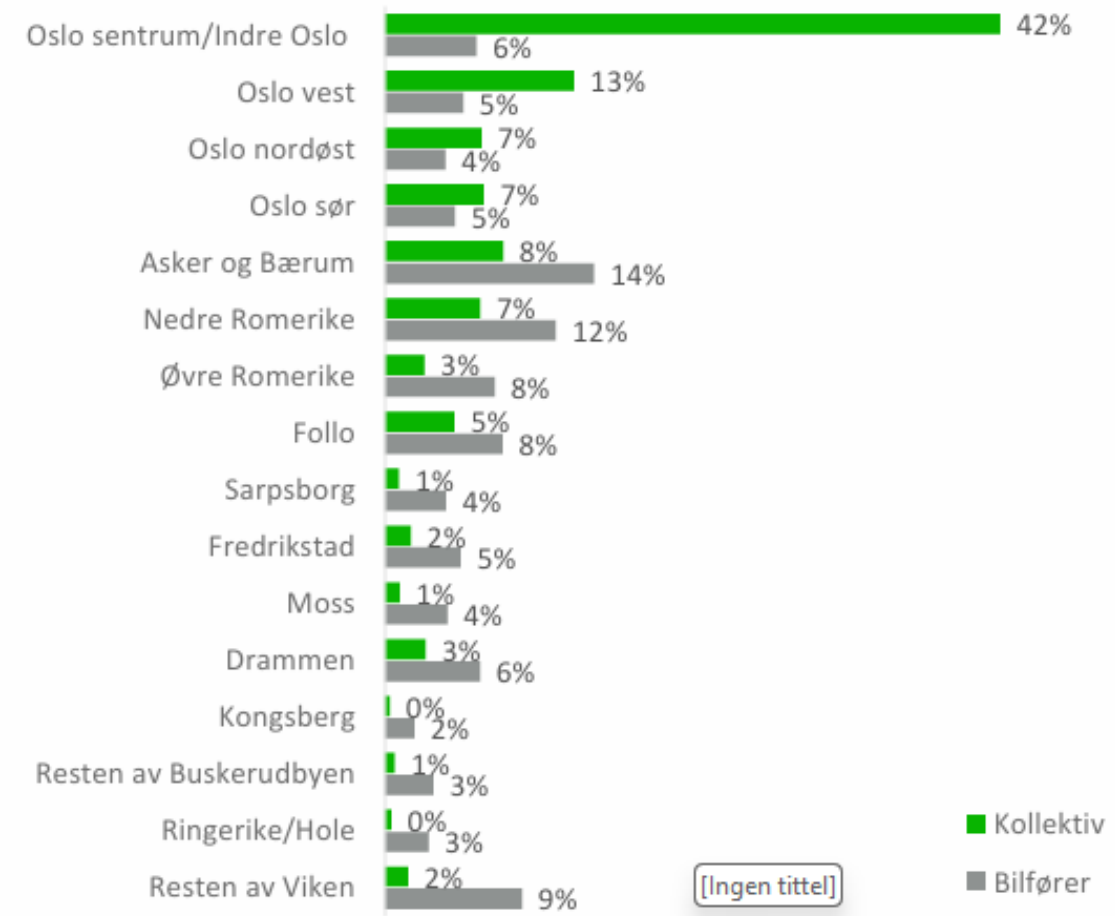
[[Ingen tittel]]

Målpunkt for reisen legger føringer for transportmiddelbruk

Målpunkt for reiser som ender i Oslo og Viken, uavhengig av hvor de som foretar reisene bor.
RVU 2018/19



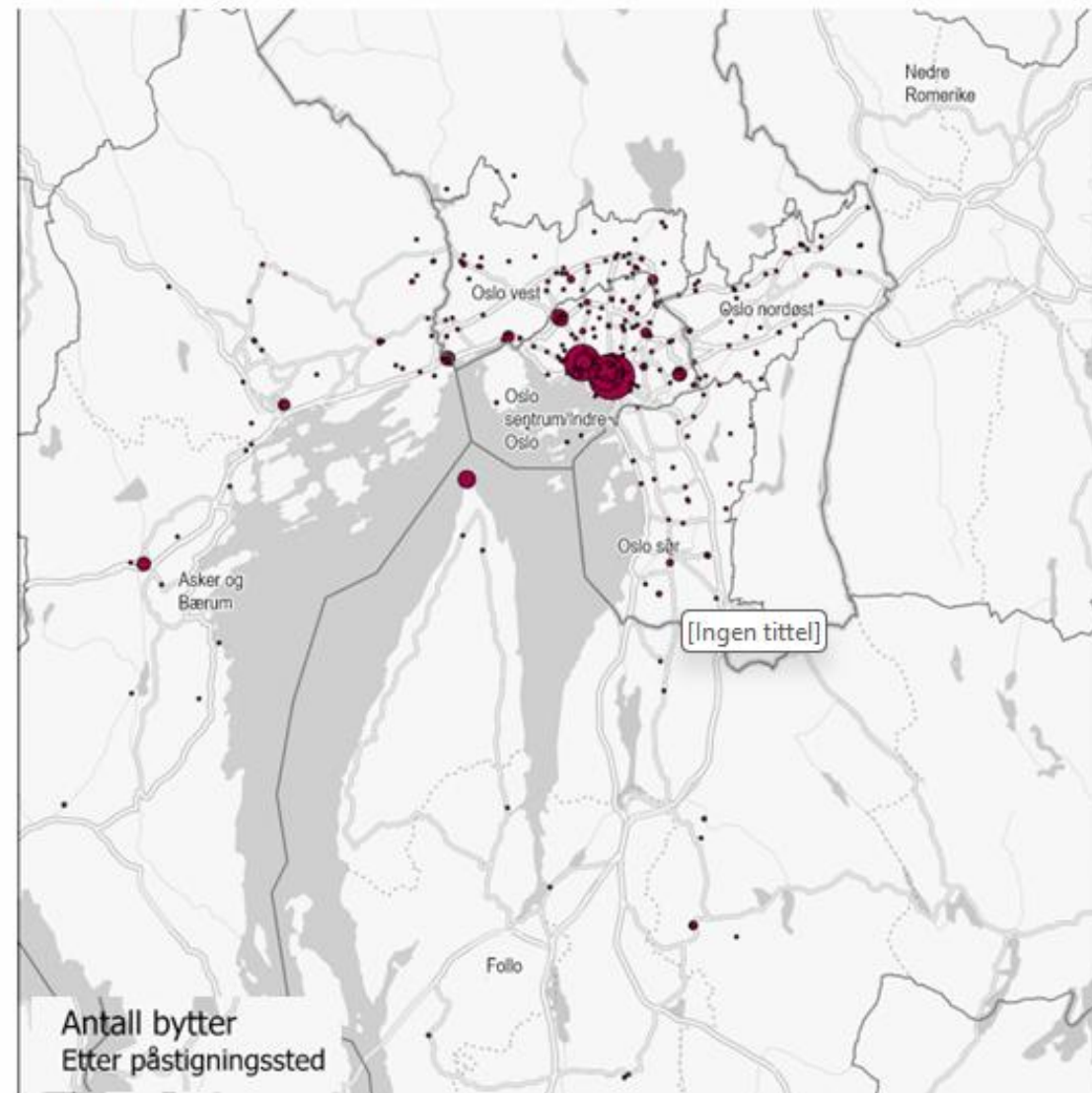
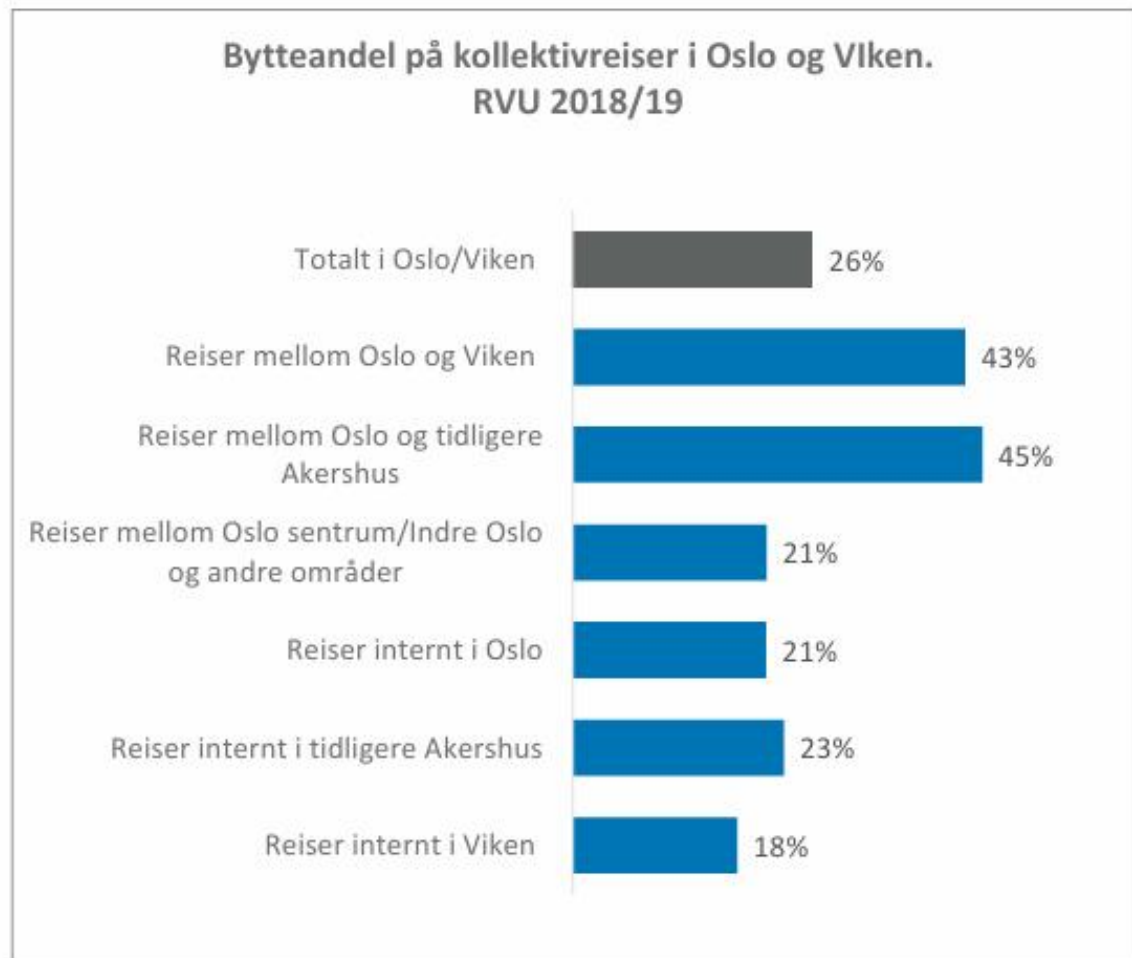
Målpunkt for bil- og kollektivreiser som ender i Oslo og Viken. RVU 2018/19



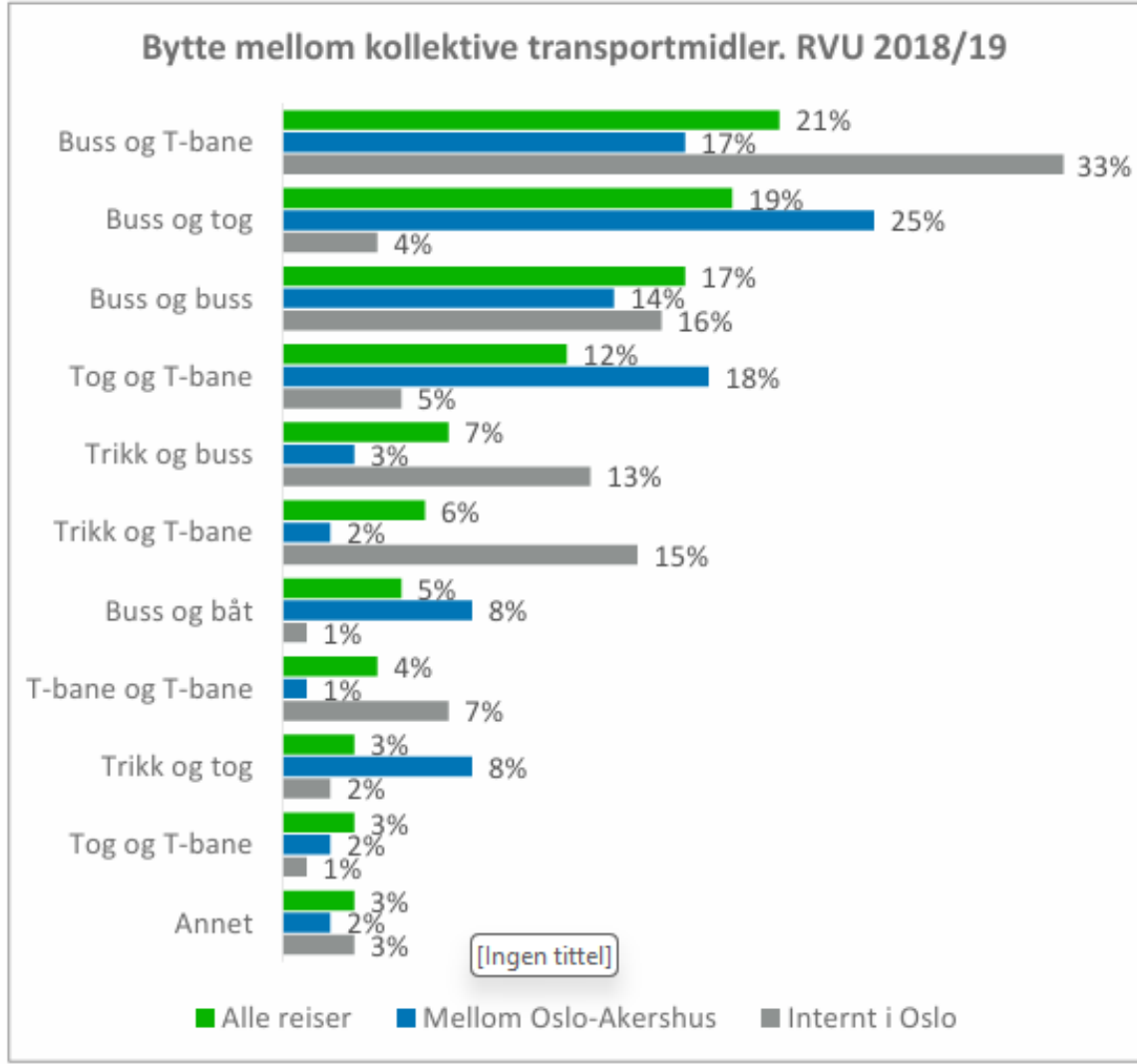
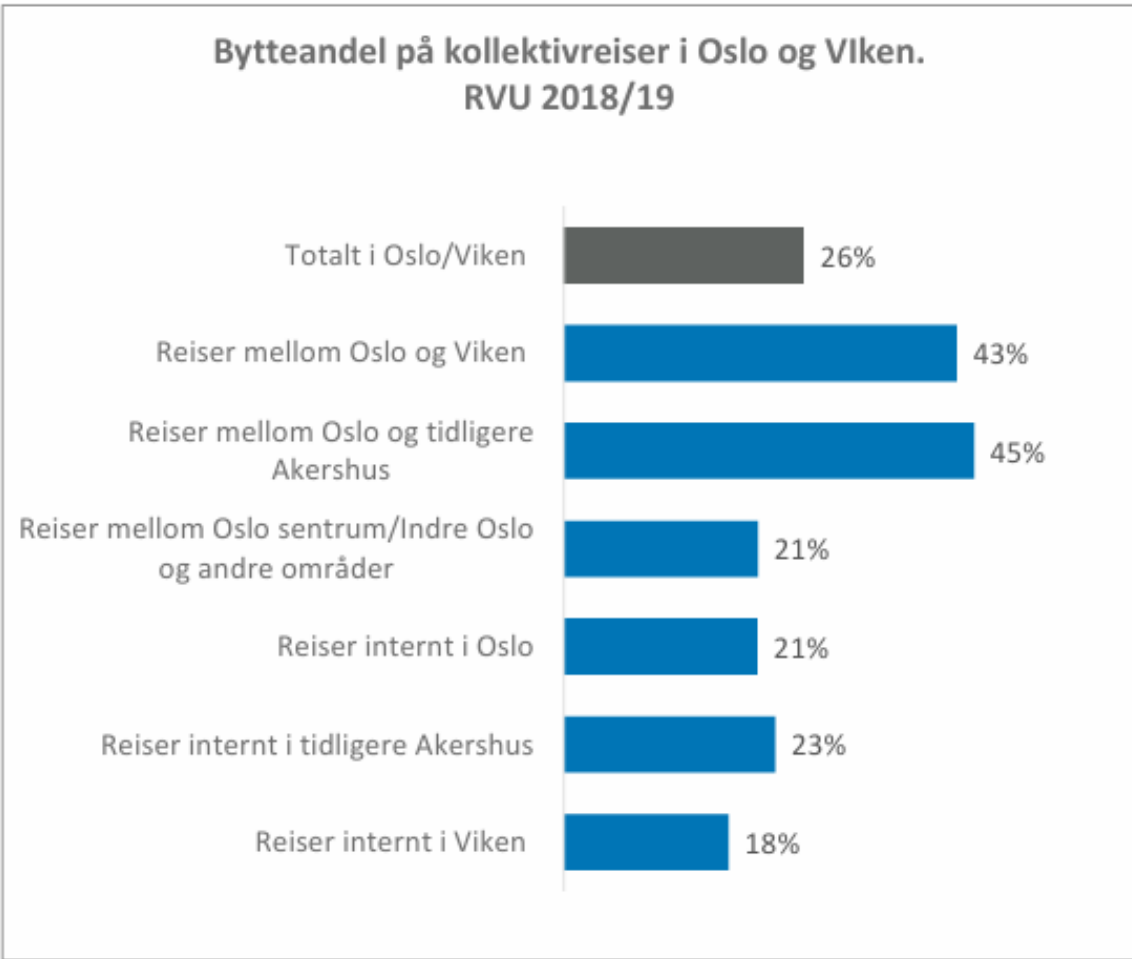
[[Ingen tittel]]

■ Kollektiv
■ Bilfører

En fjerdedel av kollektivreisene i Oslo og Viken innebærer et bytte

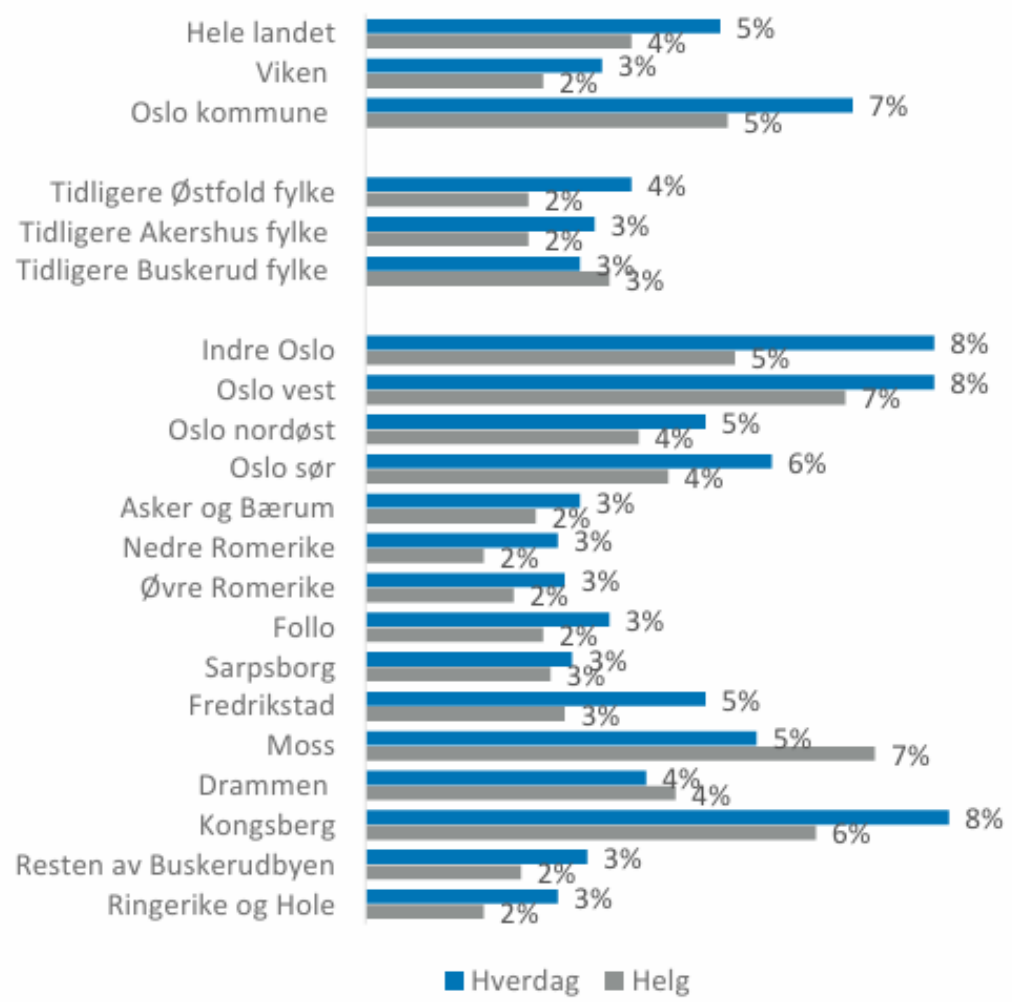


En fjerdedel av kollektivreisene i Oslo og Viken inneholder et bytte



Måltall for sykkelbruk

Sykkelandel (alle reiser) på hverdagsreiser vs helgereiser.
RVU 2018/19

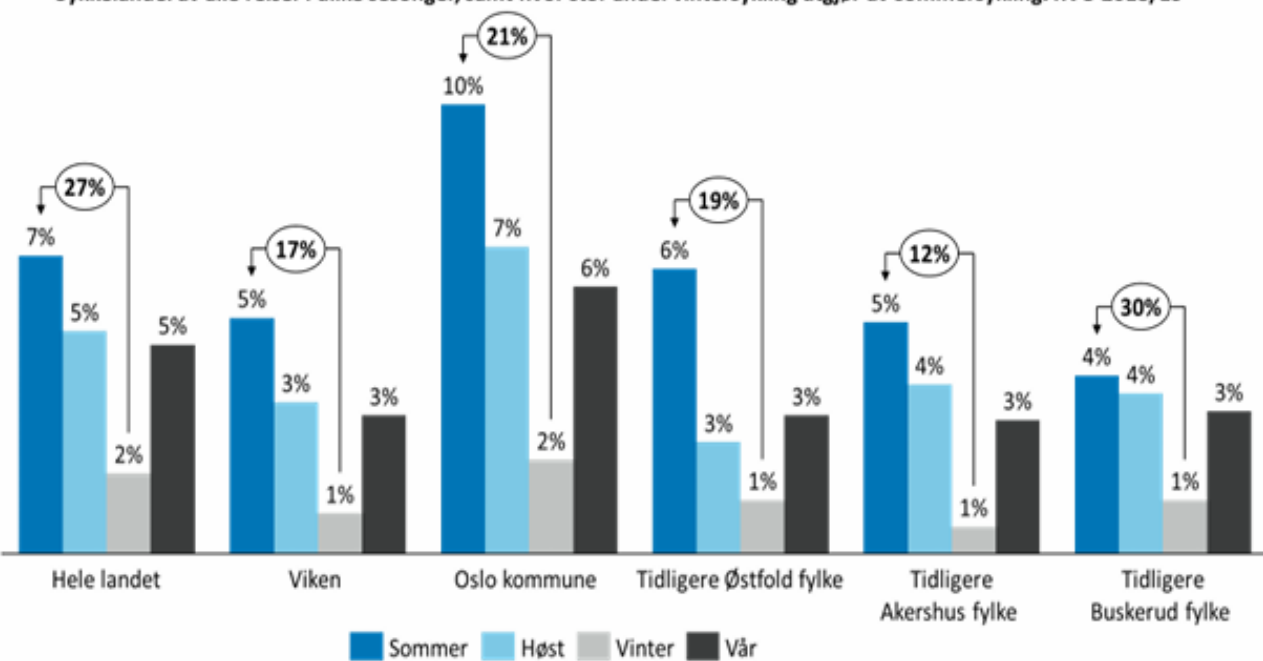


- Høyere sykkelandel på hverdagsreiser enn på reiser man gjør i helgen

[Ingen tittel]

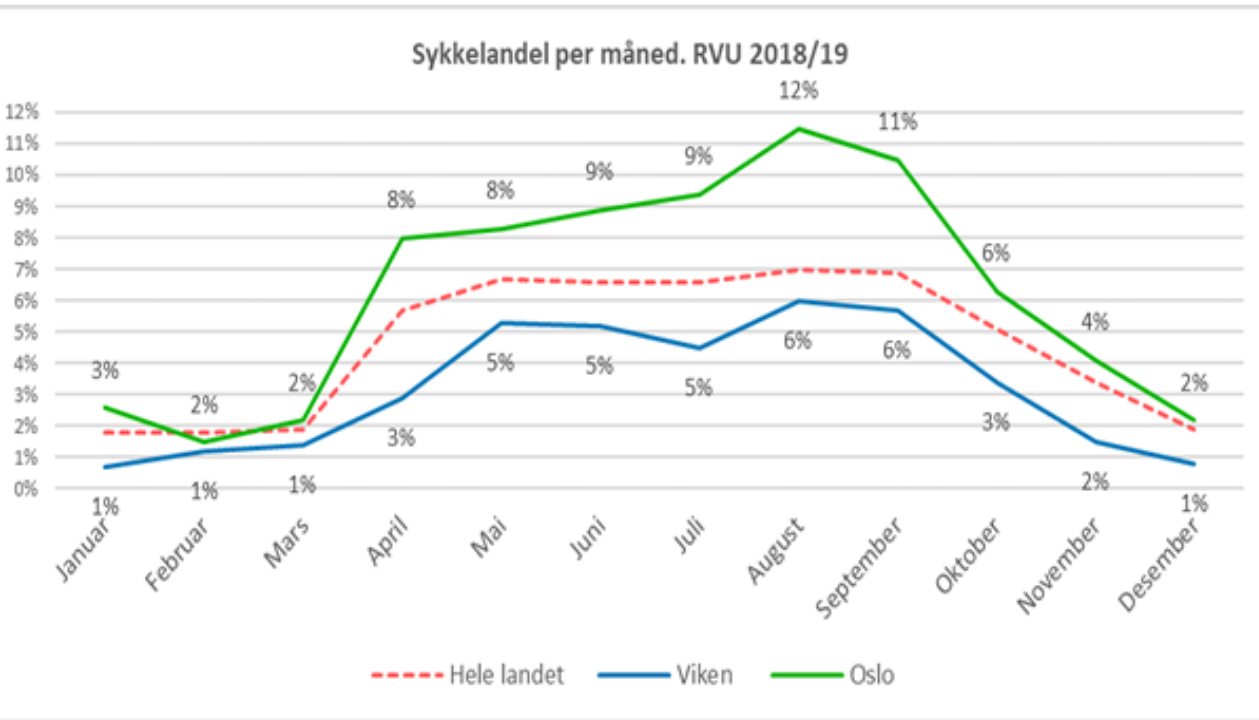
Måltall for sykkelbruk

Sykkelandel av alle reiser i ulike sesonger, samt hvor stor andel vintersykling utgjør av sommersykling. RVU 2018/19



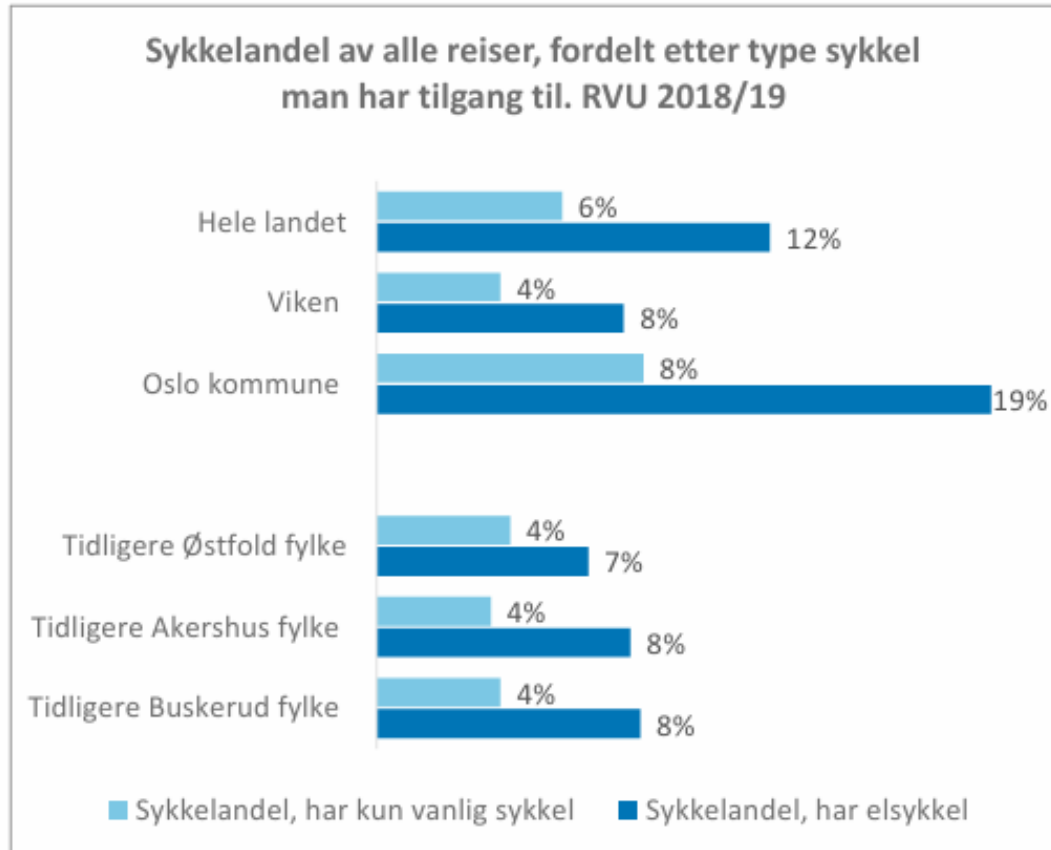
- Høyere sykkelandel på hverdagsreiser enn på reiser man gjør i helgen
- Sykkelandelen er høyest i sommerhalvåret og lavest i vinterhalvåret

Måltall for sykkelbruk



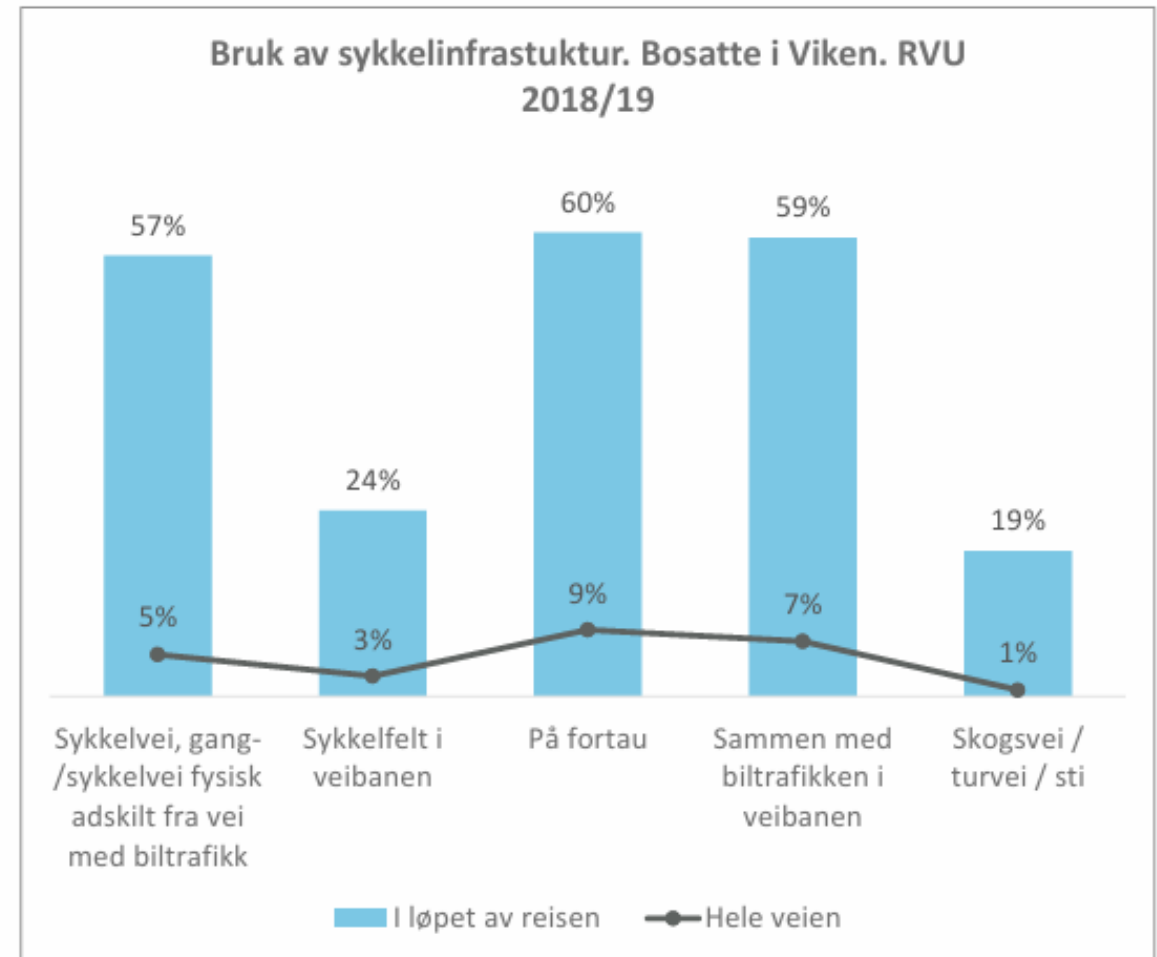
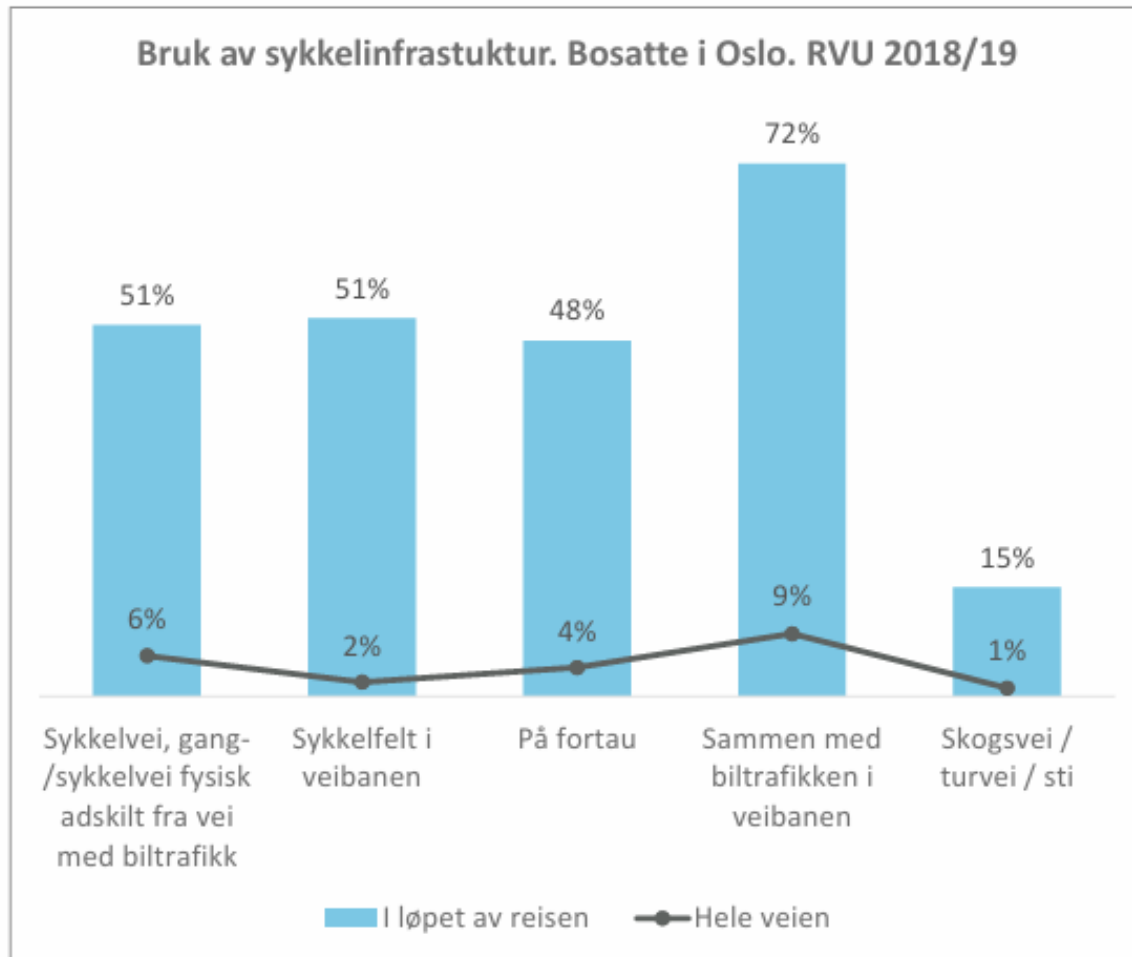
- Høyere sykkelandel på hverdagsreiser enn på reiser man gjør i helgen
- Sykkelandelen er høyest i sommerhalvåret og lavest i vinterhalvåret

Måltall for sykkelbruk



- Høyere sykkelandel på hverdagsreiser enn på reiser man gjør i helgen
- Sykkelandelen er høyest i sommerhalvåret og lavest i vinterhalvåret
- 73 % i Viken og 66 % i Oslo har tilgang til sykkel.
 - De fleste har kun tilgang til vanlig sykkel
 - 2 % har kun elsykkel og 5 % har tilgang til både vanlig og el-sykkel.
 - Høyere sykkelandel blant de med elsykkel enn vanlig sykkel

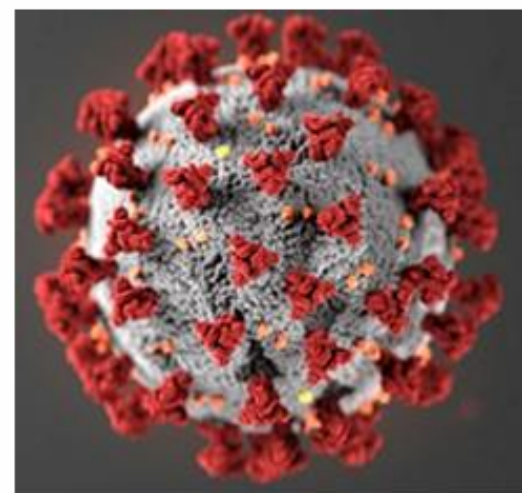
De fleste sykler på ulike typer infrastruktur i løpet av en sykkeltur



HVA NÅ? KORONA OG FRAMTIDIGE REISEVANER

Forventer redusert reiseaktivitet etter korona

- Forventer økning i antall som vil ha hjemmekontor og flere digitale møter. Svakere økonomi er også forventet å gi redusert reiseaktivitet
 - I NTP anslås det at 10 % færre arbeidsreiser gir 2-3 % færre bilreiser og 3-4 færre kollektivreiser
- Smittefrykt og økt fokus på trengsel kan gi ytterligere reduksjon i kollektivbruk, og overførsel til bil og sykkel
 - Hvordan planlegger vi morgendagen slik at vi får en mest mulig ønsket utvikling?
 - Her spiller kunnskap om sammenhenger mellom reisevaner og tiltak en viktig rolle
- Viktig å fortsette med gode reisevanemålinger for å kartlegge status



Kort oppsummert

- Hvor du bor har betydning for hvordan du reiser. Bosatte i sentrale områder har
 - Færre med tilgang til bil og lavere parkeringsdekning
 - Kortere reiser
 - Lavere bilandel og høyere andel miljøvennlig transportmiddelbruk
- Økt kollektivandel og redusert bilandel i Oslo og Viken siden 1998
 - Henger sammen med endring i tilgang til bil og tilgang til parkering på jobb
- Dvs. at vi finner en tydelig sammenheng mellom rammebetingelser og valg av transportmiddel
- Dette er viktig kunnskap når vi skal planlegge for morgendagens transport

Tusen takk for oppmerksomheten

- Jeg kan kontaktes på: ingunn.ellis@asplanviak.no
- Vår hjemmeside: <https://www.asplanviak.no/>
- Lenke til rapport, Excel-ark og GIS-portal:
<https://www.prosam.org/index.php?page=report&nr=242>

