

Rapport

Ingunn Opheim Ellis
Katrine N. Kjørstad

123/2019

Reisevaner i nye Asker kommune: Asker, Røyken og Hurum

En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/17
og reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatte



Forord

I forbindelse med arbeidet med å utarbeide kommuneplan for nye Asker kommune, bestående av Asker, Røyken og Hurum, er det behov for kunnskap om reisevanene til befolkningen området. Som en del av grunnlagsarbeidet til kommuneplanen har Urbanet Analyse kartlagt reisevanene til befolkningen i dette området.

Oppdraget har bestått av en analyse av både av den nasjonale reisevaneundersøkelsen¹, som dekker daglig reiseaktivitet blant et representativt utvalg av befolkningen, og av en arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i de tre kommunene. I denne rapporten presenteres resultatene fra disse analysene.

Kommunene Asker, Røyken og Hurum gjennomførte et tilleggsutvalg til den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016/2017 og 2018. Datagrunnlaget for intervjuene som ble gjennomført i 2018 var ikke tilgjengelig da denne rapporten ble skrevet. Datagrunnlaget for den nasjonale reisevaneundersøkelsen er derfor intervjuet foretatt i 2016 og 2017. Det er ikke laget en egen lokal vekt for datamaterialet, men det er benyttet den nasjonale vekten.

Fra Urbanet Analyse har Ingunn Opheim Ellis vært prosjektleder, med ansvar for analyser og rapportering. Katrine Kjørstad har kvalitetssikret arbeidet. Kontaktperson hos oppdragsgiver har vært Toril Skovli, som sammen med Ingvild Hjortdahl Becke har kommet med konstruktive innspill i prosessen.

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

Oslo, mai 2018

Bård Norheim

¹ Data som er benyttet her er hentet fra den «Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-19», delutvalg gjennomført i 2016 og 2017. Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Epinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor eller Epinion er ansvarlige for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.



Innhold

1	Hovedfunn	1
1.1	Bakgrunn og formål	1
1.2	Hovedfunn fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen	2
	<i>Over halvparten har tilgang til mer enn en bil.....</i>	<i>2</i>
	<i>Et flertall av de yrkesaktive kan parkere gratis hos arbeidsgiver</i>	<i>2</i>
	<i>Befolkningen i Asker kommune reiser mer miljøvennlig enn i Røyken og Hurum</i>	<i>2</i>
	<i>Følgereiser er i hovedsak bilbaserte, mens fritidsreiser gjerne foretas til fots</i>	<i>2</i>
	<i>30 % av bilreiser er under 3 kilometer</i>	<i>2</i>
1.3	Hovedfunn fra den lokale arbeidsreiseundersøkelsen	3
	<i>70 – 80% kjører ofte bil til jobb, og forskjellene mellom ulike områder er ganske liten</i>	<i>3</i>
	<i>Nesten halvparten bor 10 kilometer eller mer fra arbeidsplassen sin</i>	<i>3</i>
	<i>Det er færrest med gratis p-plass i Asker sentrum, men dette påvirker i liten grad transportmiddelbruken.....</i>	<i>3</i>
	<i>Støtteordninger vil få flere til å sykle mer til jobb</i>	<i>3</i>
2	Resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen	5
2.1	Gjennomføring, utvalg og metode	5
2.2	Befolkningens tilgang til førerkort, bil og parkering	10
2.3	Reiseomfang på daglige reiser	12
2.4	Transportmiddelfordeling	14
2.5	Reiseformål.....	17
3	Resultater fra arbeidsreiseundersøkelsen.....	21
3.1	Gjennomføring, utvalg og metode	21
3.2	Transportmiddelbruk på arbeidsreisen	22
3.3	Rammebetingelser for transport.....	26
3.4	Hva skal til for å kjøre mindre bil til jobb?.....	29

1 Hovedfunn

1.1 Bakgrunn og formål

I forbindelse med arbeidet med å utarbeide kommuneplan for nye Asker kommune, bestående av Asker, Røyken og Hurum, er det behov for kunnskap om reisevanene til befolkningen i området. Som en del av grunnlagsarbeidet til kommuneplanen har Urbanet Analyse kartlagt reisevanene til befolkningen i dette området.

Oppdraget har bestått av en analyse av både av den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som dekker daglig reiseaktivitet blant et representativt utvalg av befolkningen, og av en arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i de tre kommunene. I denne rapporten presenteres resultatene fra disse analysene.

I de to neste avsnittene presenteres hovedfunn fra de to undersøkelsene. I rapportens kapittel 2 presenteres resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøken i mer detalj, mens vi i kapittel 3 gjennomgår resultatene fra arbeidsreiseundersøkelsen blant de kommunalt ansatte.

1.2 Hovedfunn fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen dekker daglig reiseaktivitet blant et representativt utvalg av befolkningen. Her har vi sett på reiser blant innbyggerne i nye Asker kommune, det vil si de som bor i kommunene Asker, Røyken og Hurum.

Over halvparten har tilgang til mer enn en bil

Over halvparten av befolkningen i nye Asker kommune bor i en husholdning med tilgang til mer enn en bil. Vi finner også at det er en viss sammenheng mellom hvor sentralt man bor og antall biler man har tilgang til. Det er flest med tilgang til mer enn en bil i Hurum kommune, og færrest blant de som bor i Asker sentrum.

Et flertall av de yrkesaktive kan parkere gratis hos arbeidsgiver

Analysen viser at et flertall av de yrkesaktive har tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver. Arbeidsplassens beliggenhet har stor betydning for hvilke parkeringsmuligheter man har. Om lag 1/3 av de yrkesaktive i nye Asker kommune jobber i Oslo. Blant disse har under halvparten tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Rundt 1/3 jobber i Asker kommune, og blant disse har 7 av 10 tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Blant de få (7 %) som jobber i Røyken eller Hurum har alle som har svart på undersøkelsen tilgang til gratis p-plass hos arbeidsgiver.

Befolkningen i Asker kommune reiser mer miljøvennlig enn i Røyken og Hurum

Flertallet av de daglige reisene er bilreiser, men transportmiddelbruken på de daglige reisene varierer i de ulike områdene. Blant befolkningen i Røyken og Hurum er om lag 80 % av reisene bilreiser, enten som bilfører eller passasjer, mens 61 % av reisene er bilreiser blant de som bor i nåværende Asker kommune. Her er det en gangandel på 21 % og en kollektivandel på 11 %. Vi finner imidlertid minimale forskjeller i reisevaner i ulike deler av Asker kommune.

Følgereiser er i hovedsak bilbaserte, mens fritidsreiser gjerne foretas til fots

Arbeidsreiser og handle-/servicereiser utgjør halvparten av de daglige reisene. Videre er 2 av 10 reiser lokale fritidsreiser. Ca. 10 % av reisene er reiser for å følge barn til barnehage, skole eller andre aktiviteter. Følgereisene er i hovedsak bilbaserte reiser (88 % er bilreiser enten som fører eller passasjer), mens lokale fritidsreiser i større grad foretas til fots (gangandelen er 35 %). Flertallet av arbeidsreisene er også bilreiser (64 % er bilreiser enten som fører eller passasjer), selv om kollektivandelen på arbeidsreisene er relativt høy (17 %).

30 % av bilreisene er under 3 kilometer

Mange av de daglige reisene vi foretar er korte og lokale. 1/3 av reisene er under tre kilometer, og ¾ av disse foretas innad i egen kommune. Det er store forskjeller i reiselengde for reiser med ulike transportmidler, hvor gangturer er de korteste reisene og kollektivreisene de lengste. Også en god del av bilreisene er korte. 30 % av bilturene er under 3 kilometer. Selv om en del av disse korte bilreisene inngår i en lengre reisekjede, som f.eks. å kjøre til barnehagen før man kjører videre til jobb, bør det likevel være et potensial for å overføre en god del av de korte bilreisene til sykkel og gange eller som en kombinasjon av gange-/sykkel og kollektivreiser.

1.3 Hovedfunn fra den lokale arbeidsreiseundersøkelsen

Den lokale reisevaneundersøkelsen er gjennomført blant kommunalt ansatte i de tre kommunene, og handler om arbeidsreisen.

70 – 80% kjører ofte bil til jobb, og forskjellene mellom ulike områder er ganske liten

Mellom 70 % og 80 % kjører bil til jobb flere dager i uka. Av dette utgjør elbil om lag 10 %. Bilbruken er noe høyere i vinterhalvåret enn i sommerhalvåret, og er noe høyere blant ansatte i Røyken kommune enn i Asker og Hurum. Mellom 7 % og 14 % går til jobb flere dager i uka og mellom 5 % og 11 % sykler. Andelen som sykler er høyere i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret, og høyere blant ansatte i Asker kommune enn i Røyken og Hurum. Mellom 2 % og 7 % reiser med buss, og mellom 0 % og 9 % reiser med tog. Kollektivtransport benyttes i større grad blant ansatte i Asker kommune, dette gjelder både for buss og tog. Forskjellene i transportmiddelbruk i ulike områder er imidlertid ikke særlig stor.

De som er 40 år eller yngre reiser mindre med bil og mer med kollektivtransport enn de som er over 40 år, mens de over 40 går og sykler noe mer enn de som er 40 år og yngre.

Nesten halvparten bor 10 kilometer eller mer fra arbeidsplassen sin

Nesten halvparten bor 10 kilometer eller mer fra arbeidsplassen sin. Det er flere som bor nær jobb blant de som jobber i Hurum kommune enn i Asker og Røyken. Vi finner en klar sammenheng mellom avstand mellom hjem og jobb og transportmiddelbruk: Blant de som bor 2 kilometer eller mindre fra arbeidsplassen sin, går eller sykler halvparten til jobb. Likevel bruker 1/3 bruker bil. Både kollektiv- og bilandelen øker med økende avstand. Blant de som bor mer enn 20 kilometer fra arbeidsplassen benytter 2 av 10 kollektivtransport, og 7 av 10 bruker bil.

Det er færrest med gratis p-plass i Asker sentrum, men dette påvirker i liten grad transportmiddelbruken

Totalt sett har nesten 8 av 10 tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Men det er store geografiske forskjeller: Blant de som arbeider i Asker sentrum er det kun 44 % som har gratis parkering hos arbeidsgiver og 39 % må betale. I Midtbygda i Røyken har 98 % gratis parkering hos arbeidsgiver. Vi finner imidlertid i liten grad en sammenheng mellom tilgang til parkering og transportmiddelbruk til arbeid.

Støtteordninger vil få flere til å sykle mer til jobb

De fleste som kjører bil, gjør dette fordi det tar kortere tid, fordi det er langt mellom hjem og jobb eller fordi de har arbeidsrelaterte møter i løpet av dagen som krever bruk av bil. Dersom de skulle kjøre mindre bil ville om lag 1/3 ha syklet mer og om lag 1/3 ville ha reist mer med kollektivtransport. 9 % ville ha gått og for 23 % er det ikke aktuelt å kjøre mindre bil.

For å få flere til å sykle eller gå er det ønskelig med støtte til kjøp av el-sykkel, å få bedre dusj- og garderobefasiliteter på jobb, og å utbedre gang- og sykkelveiene. For å få flere til å reise med kollektivtransport er det ønskelig med et bedre rutetilbud og høyere avgangsfrekvens.



2 Resultater fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen

I dette kapitlet beskrives reisevaner og tilgang til transportmidler blant befolkningen i det området som vil utgjøre nye Asker kommune fra 1. januar 2020, dvs. de nåværende kommunene Asker, Røyken og Hurum. Analysen er basert på data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, og på intervjuer som er foretatt i 2016 og 2017.

I neste avsnitt (avsnitt 2.1) beskrives metoden for innsamling av data og utvalget analysen baserer seg på. Deretter beskrives befolkningens tilgang til førerkort, bil og de yrkesaktives tilgang til parkering på arbeidsplassen (avsnitt 2.2). Avsnitt 2.3 tar for seg hvor mye, hvor langt og hvor befolkningen i nye Asker kommune reiser. I avsnitt 2.4 ser vi på hvilke transportmidler man bruker på de daglige reisene, mens avsnitt 2.5 beskriver formålet med disse reisene.

2.1 Gjennomføring, utvalg og metode

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen som gjennomføres i periode 2016 – 2019 er den åttende reisevaneundersøkelsen som er gjennomført i Norge. De syv foregående ble gjennomført i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/14. 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. Undersøkelsene finansieres av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor, samt av lokale myndigheter (fylkeskommuner og kommuner) som er med på å finansiere tilleggset utvalg. Epinion har stått for selve datainnsamlingen.

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er personer bosatt i Norge som er 13 år eller eldre. Det er ingen øvre aldersgrense. Utvalget er trukket fra det sentrale folkeregisteret.

Opplagg for datainnsamling

Datainnsamlingen for RVU 2016/2017 ble gjennomført som en kombinasjon av telefonintervju og web-undersøkelser. Dette er første gang man benyttet en slik innsamlingsmetode. Tidligere har man kun gjennomført telefonintervju, med unntak av RVU 1985 hvor man gjennomførte personlige intervju.

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

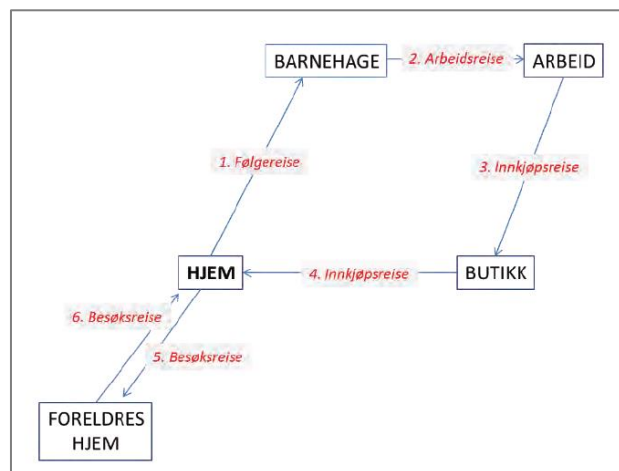
Vekting

Fordi datamaterialet består av et nasjonalt utvalg supplert med regionale tilleggsutvalg, må det vektet for å korrigere for ulik trekk sannsynlighet i ulike områder. I tillegg er datamaterialet vektet etter sesong, alder og ukedag. Det kan derfor være store forskjeller mellom antall respondenter når utvalget vektet sammenlignet med et uvektet utvalg. I denne analysen er det benyttet den nasjonale vekten. Det er ikke utarbeidet en egen lokal vekt. Fordi det er store tilleggsutvalg i nye Asker kommune, er det faktiske utvalget vesentlig større enn antall svar når det vektet med den nasjonale vekten.

Hva er en reise?

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

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 defineres som en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise, jf. figuren under.



Figur 2.1: Definisjon av reiser. Kilde: Hjorthol m.fl. 2014.

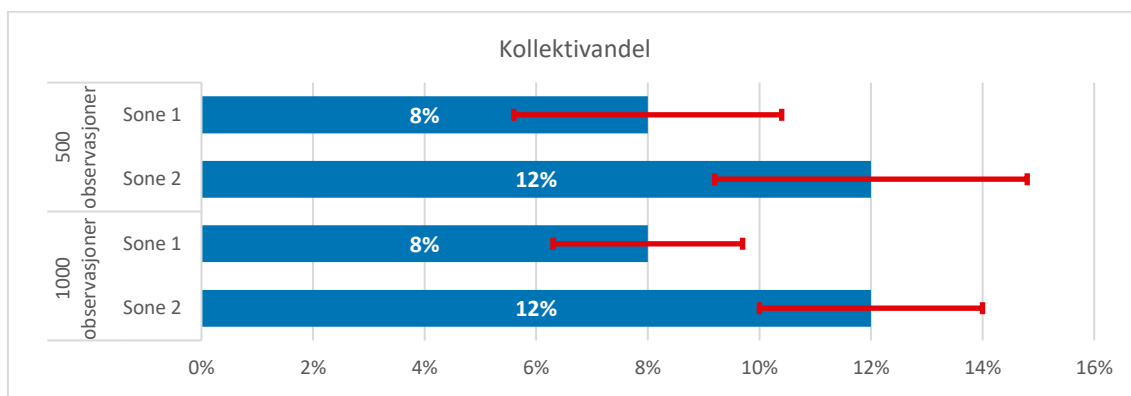
Denne måten å registrere reiser og reisemål på fører til en viss underrepresentasjon av arbeidsreiser og en viss overrepresentasjon av innkjøps- og omsorgsreiser, siden disse ofte gjennomføres i forbindelse med en reise til eller fra arbeid.

Feilmarginer

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

Det vil med andre ord si at det må være store forskjeller mellom to områder for at vi kan konkludere med at det er en reell forskjell, eller det må være mange observasjoner i hvert område.

- Dersom vi studere et område hvor man har data om 500 reiser, og med en kollektivandel på 8 %, får vi en feilmargen på $\pm 2,4$ prosentpoeng. Det vil si at vi kan være 95 % sikre på at intervallet mellom 5,6 % og 10,4 % dekker den faktiske kollektivandelen i dette utvalget. Dersom kollektivandelen i et annet geografisk område med samme utvalgsstørrelse er på 12 % er feilmarginen på $\pm 2,8$ prosentpoeng. Konfidensintervallene til de to observasjonene overlapper, og forskjellen er ikke statistisk signifikant. Vi kan derfor ikke konkludere med at det er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene.
- Hvis antall observasjoner i de to områdene er dobbelt så stort, dvs. på 1000 reiser, overlapper ikke de to konfidensintervallene, og vi kan konkludere med at det er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene.



Figur 2.2: Illustrasjon på konfidensintervallets størrelse i områder med ulik utvalgsstørrelse.

Intervjuer i kommunene Asker, Røyken og Hurum 2016-2017

I forbindelse med reisevaneundersøkelsen trekkes det et omfattende tilleggsutvalg fra ulike kommuner i tillegg til det nasjonale basisutvalget.

Kommunene Asker, Røyken og Hurum gjennomførte et tilleggsutvalg til den nasjonale reisevaneundersøkelsen i 2016/2017 samt i 2018. I tillegg til dette tilleggsutvalget bestilte Akershus fylkeskommune et tilleggsutvalg fra alle kommuner i Akershus i 2018.

Datagrunnlaget for intervjuene som ble gjennomført i 2018 var ikke tilgjengelig da denne rapporten ble skrevet. Denne analysen bygger derfor kun på et datasett med intervjuene som ble gjennomført i 2016/2017. Dette datagrunnlag inneholder til sammen 1.307 intervjuer blant befolkningen i Asker, Røyken og Hurum, fordelt på de tre kommunene slik:

- 689 intervjuer i Asker kommune
- 392 intervjuer i Røyken kommune
- 226 intervjuer i Hurum kommune

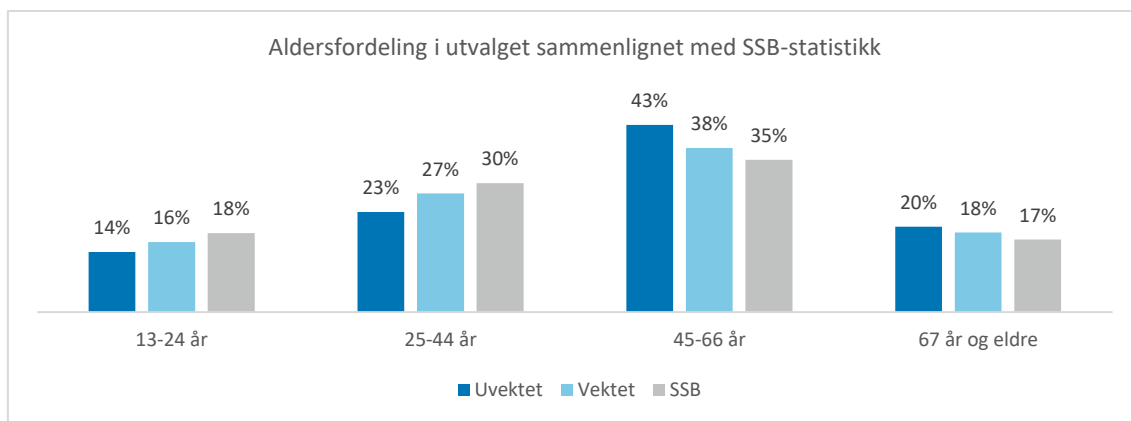
Intervjuene er gjennomført i perioden oktober 2016 – desember 2017, med hovedtyngden av intervjuene fra juli - desember 2017 (jf. tabellen under). Det vil si at deler av året er dårlig representert i datautvalget, og vektes opp for å få et årsrepresentativt utvalg. Dette innebærer at noen personer får en relativt høy vekt, og deres atferd får dermed større betydning for resultatene enn atferden til personer med en lavere vekt. Ideelt sett burde det ha blitt

utarbeidet en lokal vekt for Asker, men det har ikke vært rom for dette innenfor prosjektets rammer. Resultatene må derfor tolkes i lys av dette

Tabell 2.1: Antall intervjuer i den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2017 i kommunene Asker, Røyken og Hurum, samt tidspunkt for gjennomføring av intervjuene

År	Måned	Nye Asker kommune	Andel
2016	Oktober	21	2 %
	November	40	3 %
	Desember	8	1 %
2017	Januar	1	0 %
	Februar	5	0 %
	Mars	2	0 %
	April	50	4 %
	Mai	93	7 %
	Juni	96	7 %
	Juli	148	11 %
	August	215	16 %
	September	204	16 %
	Oktober	113	9 %
	November	185	14 %
	Desember	126	10 %
Totalt antall intervjuer		1307	100 %

Blant de som har svart er det 51 % kvinner og 49 % menn (uvektet resultat). Videre er de i aldersgruppen 13-24 år og 25-44 år noe underrepresentert, mens aldersgruppen 45-66 år er noe overrepresentert. Mye av denne skjevheten forsvinner når datasettet vektet.

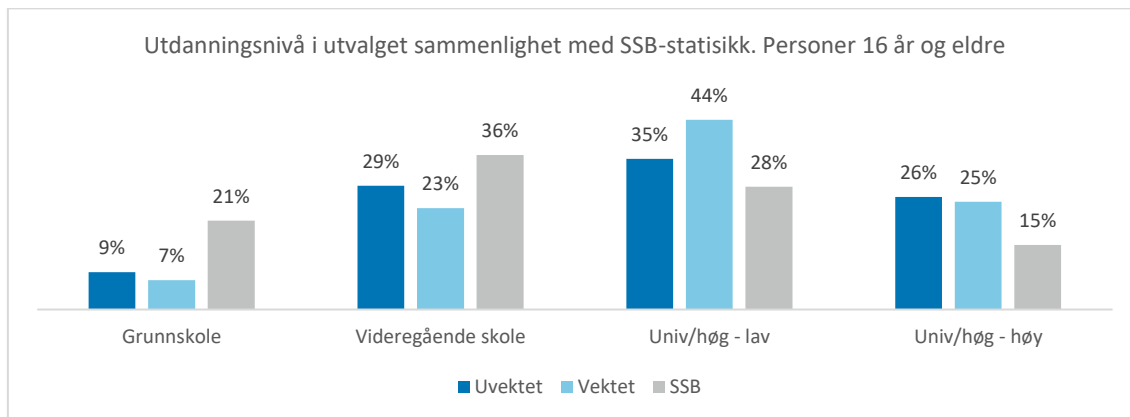


Figur 2.3: Aldersfordelingen blant de som har svart på den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Asker, Røyken og Hurum 2016/17 sammenlignet med SSB-statistikk for 2017.

Videre er personer med universitets/høgskoleutdanning overrepresentert i utvalget, sammenlignet med data fra SSB². Dette vektet det ikke for. Vekting av materialet hht. kjønn, alder, sesong mv forsterker imidlertid denne skjevheten i utdanningsnivå. Dette er ikke

² Kilde for SSB-statistikk: Tabell 09429: Befolkningens utdanningsnivå. Utdanningsnivå er hentet ut for personer som er 16 år og eldre. Det vil si at en del med utdanning på grunnskole- og videregående skolenivå, både i utvalget og i SSB-statistikken, ikke er ferdig utdannet enda.

intendert, men er en tilfeldighet som skyldes vektning på andre parametre som f.eks. sesong. Utdanningsnivå har en viss betydning for reiseatferd, blant annet ved at personer med høy utdanning sykler mer enn personer med lav utdanning. Denne utvalgsskjevheten får dermed ha betydning for resultatet.



Figur 2.4: Utdanningsnivå blant de som har svart på den nasjonale reisevaneundersøkelsen i Asker, Røyken og Hurum 2016/17 sammenlignet med SSB-statistikk for 2017.

Det er gjort analyser for det som vil utgjøre nye Asker kommune i 2020 samlet, samt for de tre kommunene separat. I tillegg er det gjort analyser hvor Asker kommune er delt i to. Det er viktig å bemerke at det er relativt få intervjuer i enkelte av kommunene/områdene. Resultatene er derfor heftet med relativt store feilmarginer.

Tabell 2.2: Områder i Nye Asker kommune, og antall respondenter i de ulike områdene. NRUV 2016/17.

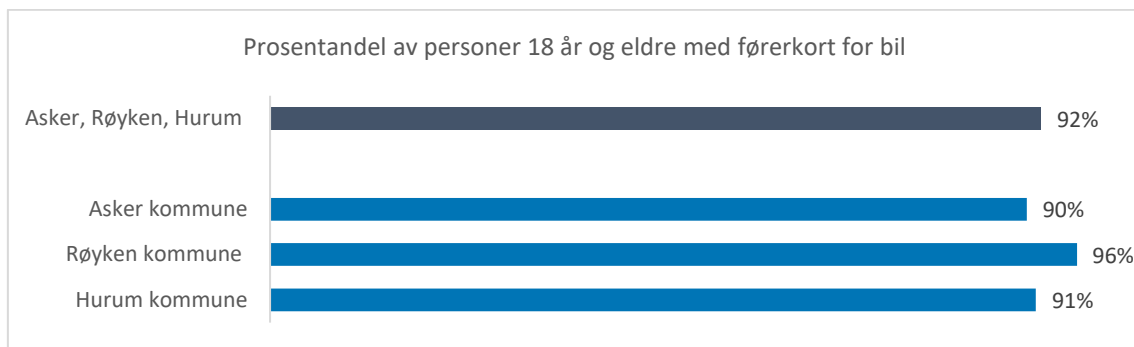
Område	Antall respondenter i NRUV 2016/17
Asker, Røyken og Hurum samlet	1 307
Asker kommune	689
Røyken kommune	392
Hurum kommune	226
Asker sentrum	331
Øvrige deler av Asker	373

2.2 Befolkningens tilgang til førerkort, bil og parkering

Tilgang til transportressurser legger føringer på befolkningens valg av reisemåte. Har man førerkort og bil og god parkeringsdekning på arbeidsplassen, reiser man gjerne mindre med kollektivtransport, sykkel og til fots. I dette avsnittet gir vi en oversikt over befolkningens tilgang til førerkort og bil, samt de yrkesaktives tilgang til parkering på arbeidsplassen.

Om lag 90 % av de over 17 år har førerkort for bil

I det området som blir nye Asker kommune har 92 % av den voksne befolkningen (18 år og eldre) førerkort for bil. Andelen med førerkort for bil er lavere i Asker kommune og Hurum kommune enn i Røyken kommune (90 % vs. 96 %). Førerkortandelen er omtrent den samme blant de bosatte i Asker sentrum og i Asker kommune for øvrig.



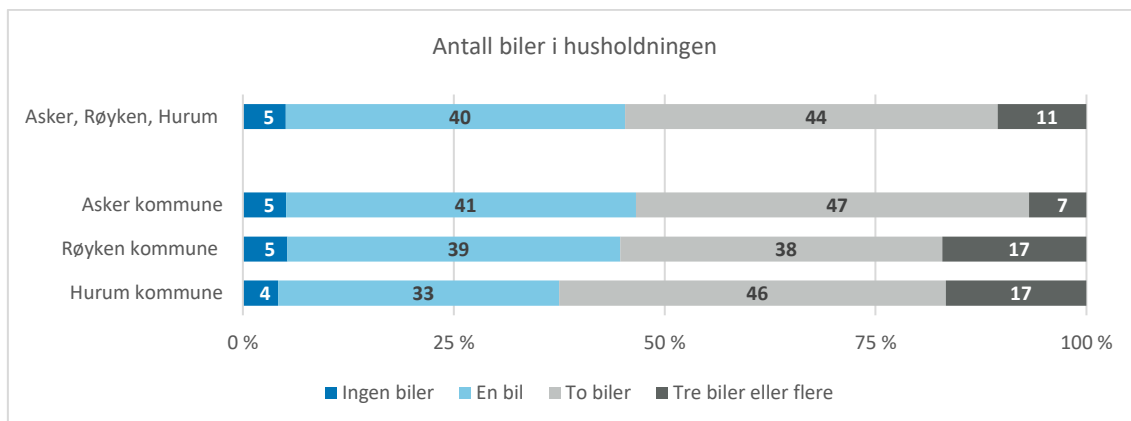
Figur 2.5: Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil. NRVU 2016/17.

Over 50 % bor i en husholdning med mer enn en bil

95 % av befolkningen i nye Asker kommune bor i en husstand med tilgang til minst én bil: 40 % har tilgang til en bil, 44 % har tilgang til to biler og 11 % har tilgang til mer enn to biler. Gjennomsnittlig antall biler per husholdning er på 1,6.

Det er flest som bor i en husholdning med tilgang til mer enn en bil i Hurum kommune, hvor 63 % har tilgang til to biler eller flere biler. I Asker kommune er det 54 % som har tilgang til mer enn en bil, mens det i Røyken kommune er 55 % som har tilgang til mer enn en bil. Videre viser analysen at det er færre med tilgang til mer enn en bil i sentrale deler av Asker enn i Asker kommune for øvrig: i Asker sentrum er det 48 % som har en bil og 46 % som har mer enn en bil, mot 37 % med en bil og 57 % med mer enn en bil i Asker for øvrig.

14 % av de som eier eller disponerer minst en bil oppgir at de eier eller disponerer el-bil: 16 % i Asker, 9 % i Røyken og 13 % i Hurum. Andel som eier eller disponerer el-bil er vesentlig større blant de med to biler eller mer enn blant de med kun en bil (4 % vs. 22 %).



Figur 2.6: Prosentandel av befolkningen som bor i en husholdning som disponerer hhv ingen, en, to eller tre biler eller flere. NRVU 2016/17.

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

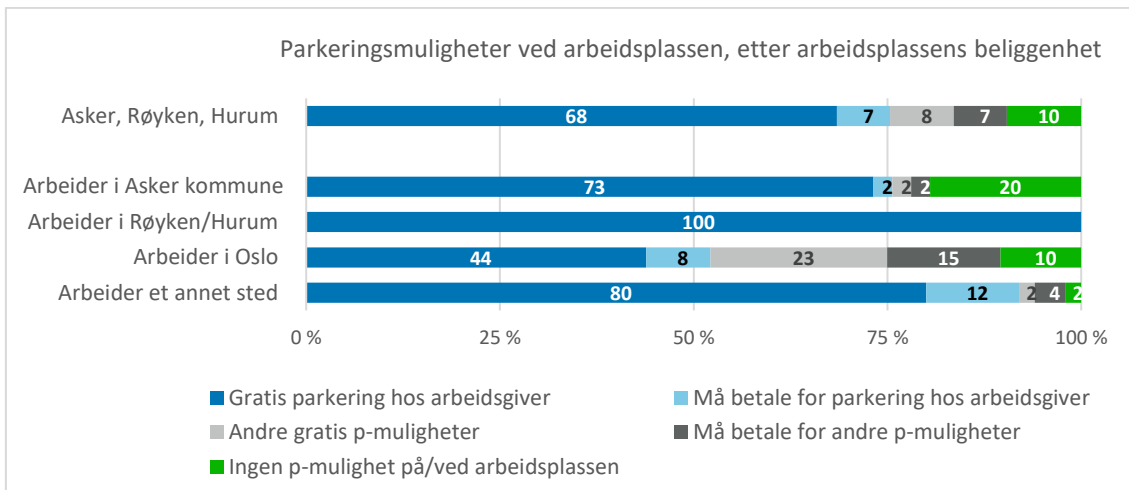
Tilgang til parkering er i stor grad med på å påvirke transportmiddelvalget. Har man mulighet til å sette fra seg bilen på jobb, er det større sannsynlighet for at man velger bil framfor andre transportmidler.

Et stort flertall av de yrkesaktive i nye Asker kommune har tilgang til gratis parkeringsplass hos sin arbeidsgiver³: 68 % har gratis p-plass hos arbeidsgiver og 7 % må betale for parkering hos arbeidsgiver. Videre er det 8 % som parkerer gratis langs veg/gate og 7 % som må betale for å parkere andre steder enn hos arbeidsgiver. 10 % har ingen parkeringsmuligheter på eller ved arbeidsplassen.

Som det fremgår av figuren har arbeidsplassens beliggenhet stor betydning for hvilke parkeringsmuligheter man har.

- 27 % av de yrkesaktive i Asker, Røyken og Hurum jobber i Asker kommune. Blant disse er det 73 % som har gratis parkering hos arbeidsgiver, mens 20 % oppgir at de ikke har p-mulighet på eller ved arbeidsplassen.
- Bare 7 % av de yrkesaktive i utvalget jobber i Røyken eller Hurum, og blant disse har alle tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver.
- 1/3 av utvalget jobber i Oslo. Blant de som jobber i Oslo har under halvparten tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, og 8 % må betale. Videre er det 23 % som parkerer gratis andre steder enn hos arbeidsgiver, f.eks. langs vei eller gate, og 15 % som må betale for å parkere andre steder. 10 % oppgir at de ikke har parkeringsmuligheter hverken hos eller ved arbeidsplassen.
- 1/3 av utvalget jobber andre steder enn i Asker, Røyken, Hurum eller Oslo. Blant disse har 80 % tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver.

³ Svar blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil.



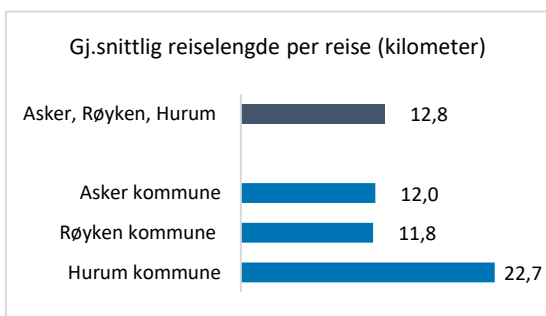
Figur 2.7: Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen etter hvor arbeidsplassen er lokalisert, yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil (prosent). NRVU 2016/17.

2.3 Reiseomfang på daglige reiser

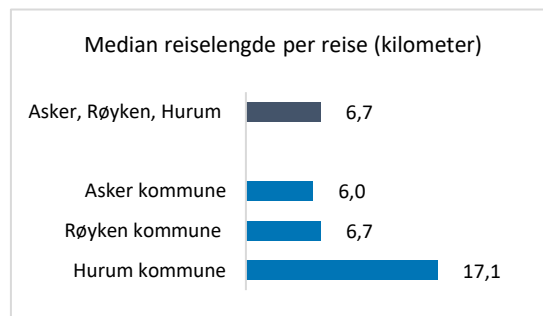
84 % av befolkningen i nye Asker kommune foretok minst en reise på registreringsdagen og 16 % reiste ikke. I snitt foretok befolkningen 3,0 reiser per person per dag⁴.

En typisk reise blant befolkningen i nye Asker kommune er på 6,7 kilometer

En gjennomsnittlig daglig reise blant befolkningen i nye Asker kommune er 12,8 kilometer lang, mens medianverdien er 6,7 kilometer.^{5 6} Befolkningen i Hurum kommune foretar de lengste reisene, med en gjennomsnittsverdi på 22,7 kilometer og en medianverdi på 17,1 kilometer, mens reisene til befolkningen i Asker kommune og Hurum kommune er på rundt 12 kilometer i snitt, med en medianverdi på 6-7 kilometer. Det er ingen forskjell på reiselengde i ulike deler av Asker kommune.



Figur 2.9: Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise. NRVU 2016/17.



Figur 2.8: Median reiselengde (km) per reise. NRVU 2016/17.

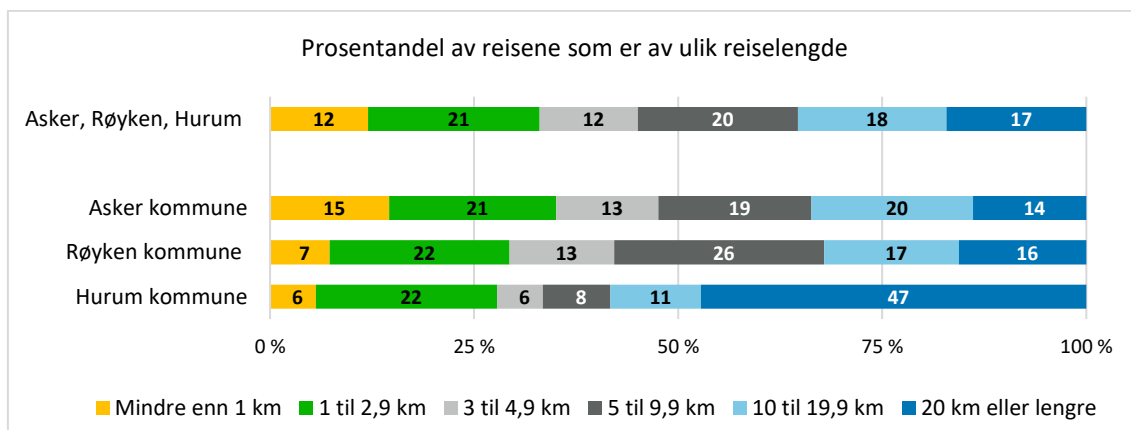
⁴ Tall for befolkningen på 13 år eller eldre, basert på både de som gjennomførte en eller flere reiser og de som ikke reiste på registreringsdagen.

⁵ Om lag halvparten av reisene (47%) har ikke informasjon om reiselengde. Videre er det rundt 12 % av reisene som står registrert med en reiselengde på 0,00 kilometer. Disse er tatt ut av analysene.

⁶ Det er flere måter å presentere hva som er den «typiske» verdien på en variabel. Når det gjelder reiselengde og reisetid er det mest vanlig å bruke gjennomsnitt. Et annet mye brukt mål er medianen, som er verdien til det tallet som deler et utvalg i to deler. Fordelen ved å bruke median i forhold til gjennomsnitt, er at median er stabil overfor ekstreme observasjoner. Her viser vi begge.

1/3 av reisene er under 3 kilometer lange

Mange av de daglige reisene er korte. Når vi ser hele nye Asker kommune under ett, er 12 % av reisene under en kilometer lange og ytterligere 21 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 17 % av reisene er på 20 kilometer eller mer. Videre ser vi at det foretas en stor andel lange reiser blant befolkningen i Hurum kommune, hvor hele 47 prosent av reisene er 20 kilometer eller mer.



Figur 2.10: Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde. NRVU 2016/17.

3 av 4 reiser foregår innad i egen kommune

Om lag 75 % av reisene som starter i egen kommune ender også i egen kommune (tabell 2.3). Andelen er noe høyere i Røyken kommune, hvor 77 % av reisene både starter og ender i egen kommune, og noe lavere i Hurum kommune, hvor 70 % av reisene både starter og ender i kommunen. Videre går en del reiser til Oslo og Bærum, først og fremst fra Asker. Befolkningen i Røyken og Hurum reiser i større grad til Asker enn det befolkningen i Asker reiser til Røyken og Hurum. Det er også flere fra Røyken og Hurum som reiser til Drammen og Buskerud for øvrig enn det er fra Asker.

Tabell 2.3: Endepunkt for reiser som starter i hhv. Asker, Røyken og Hurum. NRVU 2016/14

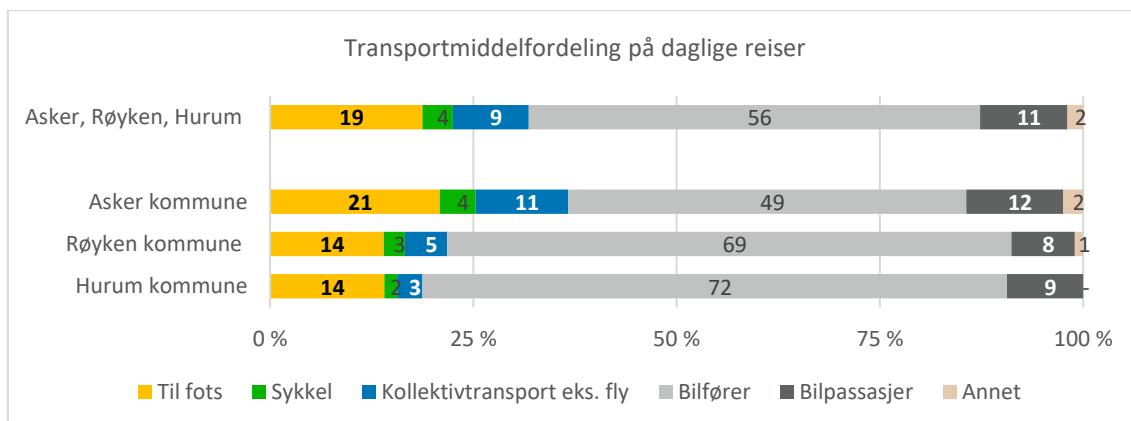
Hvor reisen ender:	Reisen starter i:		
	Asker	Røyken	Hurum
Asker	74 %	8 %	5 %
Røyken	2 %	77 %	8 %
Hurum	1 %	3 %	68 %
Bærum	7 %	3 %	5 %
Oslo	10 %	4 %	5 %
Drammen	1 %	3 %	5 %
Buskerud for øvrig	3 %	3 %	3 %
Akershus for øvrig	2 %	0 %	0 %
Resten av Norge	0 %	2 %	0 %
SUM	100 %	100 %	100 %

2.4 Transportmiddelfordeling

67 % av reisene er bilreiser, men dette varierer fra område til område

I hele området som vil utgjøre nye Asker kommune er andelen reiser som foretas som bilfører på 56 %, og bilpassasjerandelen er på 11 %. De miljøvennlige transportformene utgjør til sammen 32 %; hvor 19 % av reisene er gangturer, 4 % er sykkeltureturer og 9 % er med kollektivtransport⁷. Av en samlet kollektivandel på 9 % utgjør buss 46 % og tog 37 % av reisene. De resterende 17 % av kollektivreisene gjennomføres med andre kollektive transportmidler, og er f.eks. T-bane- og trikketurer foretatt i Oslo, eller reiser med charterbuss eller drosje.

Bilandelen er lavest og gang- og kollektivandelen høyest blant befolkningen i Asker kommune. Her foretas 49 % av reisene som bilfører, 12 % som bilpassasjer, 21 % til fots, 11 % med kollektivtransport og 4 % med sykkel. Datagrunnlaget viser ingen signifikante forskjeller i transportmiddelbruk blant bosatte i Asker sentrum vs utenfor sentrum.



Figur 2.11: Transportmiddelfordeling på daglige reiser (prosent). NRVU 2016/17.

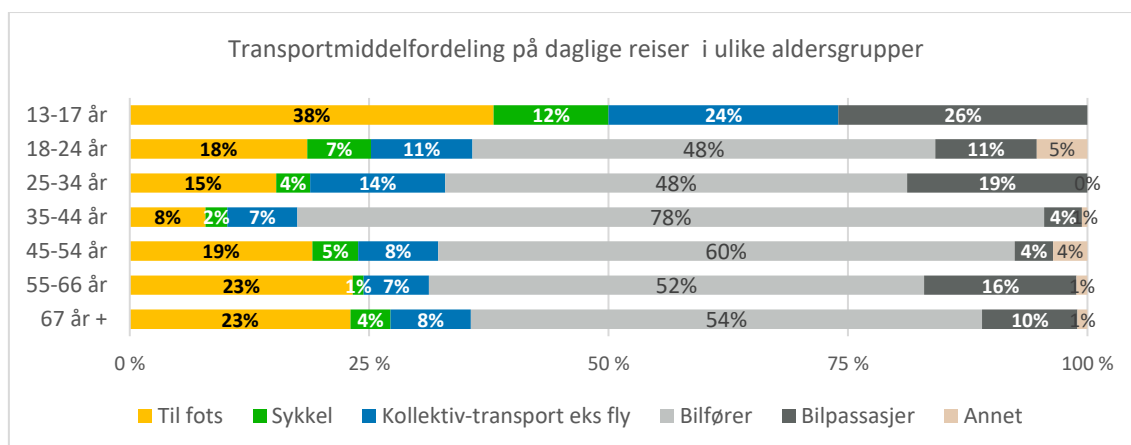
⁷ Kategorien kollektivtransport inneholder reiser med buss, tog, trikk, T-bane, ferje, båt og taxi. Fly er ikke inkludert i denne kategorien, men er plassert i kategorien «Annet».

De som reiser med kollektivtransport fikk spørsmålet om hvordan de kom seg til og fra holdeplass. Over halvparten har oppgitt kollektivtransport som sitt første transportmiddel. Disse må nødvendigvis ha gått, syklet eller kjørt bil eller blitt kjørt til holdeplassen, men dette er dermed ikke blitt registrert i datamaterialet. Blant de som har oppgitt et annen tilbringermåte enn kollektivtransport, er det 81 % som har gått, 7 % som har syklet, 8 % som har kjørt bil og 4 % som har sittet på med andre.

De yngste går mest og reiser mest med kollektivtransport

Nedenfor beskrives kort forskjeller i transportmiddelbruk i ulike aldersgrupper blant bosatte i nye Asker kommune (jf. figuren under).

- **Gangandelen** er høyest blant de i alderen 13-17 år (38 %), og blant de i alderen 55 år og eldre (23 %), mens det er færrest som går i aldersgruppen 35-44 år (8 %).
- **Sykkelandelen** er også høyest i den yngste aldersgruppen (12 %), deretter følger aldersgruppen 18-24 år (7 %). Det er færrest som sykler i alderen 55-66 år (1 %).
- Det er en større andel **kollektivreiser** blant personer i alderen 13-17 år (24 %) og blant de i alderen 25-34 år (14 %). Det er færrest som reiser med kollektivtransport i aldersgruppen 35-44 år og 55-66 år (7 %).
- Det er størst andel **bilførerreiser** blant personer i alderen 35-44 år (78 %), og 45-54 år (60 %). Det er færrest som kjører bil blant de under 34 år (48 %).
- Det er en større andel **bilpassasjerreiser** blant personer i alderen 13-17 år (26 %) og 24-34 år (19 %), og færrest som sitter på med andre blant de i alderen 35-54 år (4 %).

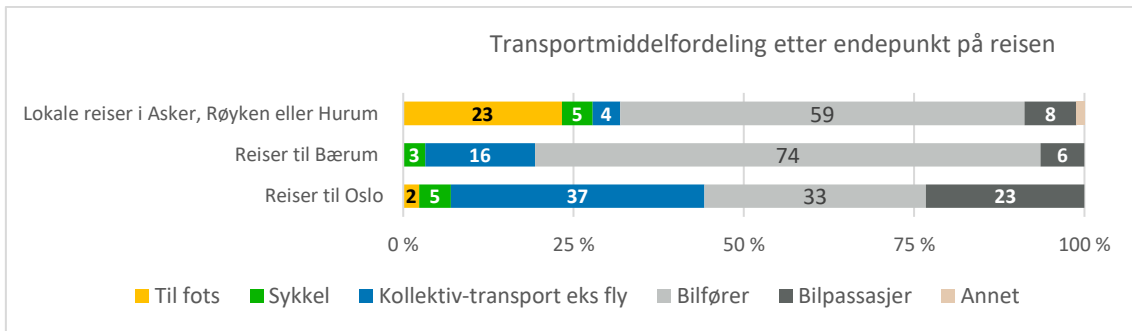


Figur 2.12: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike aldersgrupper. Bosatte i Asker, Røyken og Hurum. NRVU 2016/17.

Bruk av transportmiddel avhenger av hvor man skal

Det er stor forskjell i bruk av transportmiddel, avhengig av hvor man skal. På reiser fra Asker, Røyken eller Hurum og til Oslo er det en høy kollektivandel på hele 37 %. Bilandelen på slike reiser er relativt sett lav, og en stor andel av bilreisene er reiser som bilpassasjer (33 % bilfører og 23 % bilpassasjer). Noen få går (2 %), og 5 % sykler. På reiser til Bærum er det også en relativt høy kollektivandel, med 16 %. På disse reisene er det en høy bilandel (74 % bilfører og

6 % bilpassasjer), og få som går og sykler. På lokale reiser i Asker, Røyken eller Hurum er det en gangandel på 23 %. Kollektivandelen er lav (4 %).

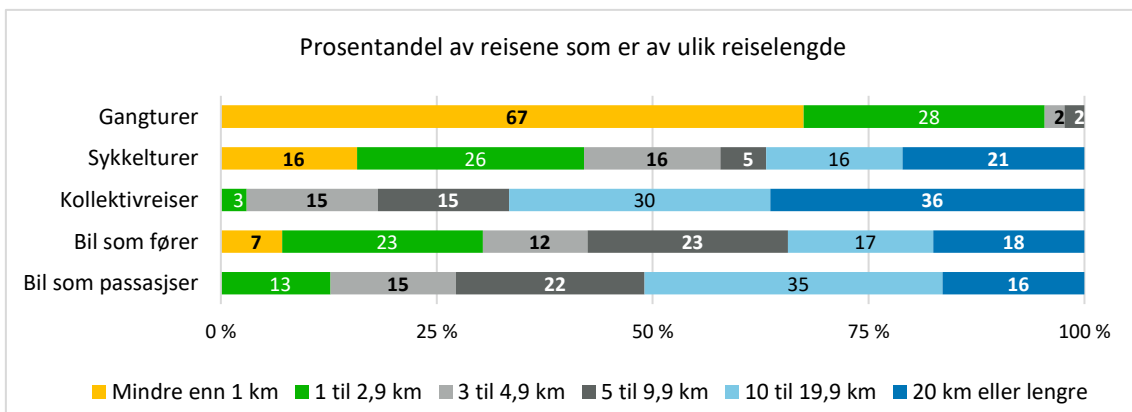


Figur 2.13: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike aldersgrupper (prosent). Bosatte i Asker, Røyken og Hurum. NRVU 2016/17.

30 % av bilførerreisene er under 3 kilometer

Figuren under viser hvor stor andel av reisene som er av ulik reiselengde, fordelt etter hovedtransportmiddel.

- De fleste **gangturene** er korte. 67 % er under 1 kilometer, og ytterligere 28 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. Kun 4 % er 3 kilometer eller mer.
- 16 % av **sykkelturene** er under 1 kilometer, og ytterligere 26 % er under 3 kilometer. Til sammen 37 % av sykkelturene er 10 kilometer eller mer.
- Få av **kollektivreisene** er korte. 3 % er under 3 kilometer og ytterligere 15 % er mellom 3 og 4,9 kilometer. Til sammen 66 % av kollektivreisene er 10 kilometer eller mer. 36 % er 20 kilometer eller mer.
- 30 % av **bilførerreisene** er under 3 kilometer, 12 % er under 1 kilometer og 23 % er mellom 1 og 2,9 kilometer. 35 % av bilførerreisene er over 10 kilometer. Mange av de korte bilreisene inngår som en del av en lengre reisekjede, som f.eks. å følge barn til barnehagen for deretter å kjøre videre til jobb. Likevel bør det være et potensial for å overføre en god del av disse korte bilreisene til sykkel og gange og til en kombinasjon av gang, sykkel og kollektivtransport.
- Bilpassasjerreisene er lengre enn bilførerreisene. 13 % av **bilpassasjerreisene** er under 3 kilometer, og 49 % er over 10 kilometer. Dette skyldes blant annet at en del av bilpassasjerreisene er helge- og feriereiser.

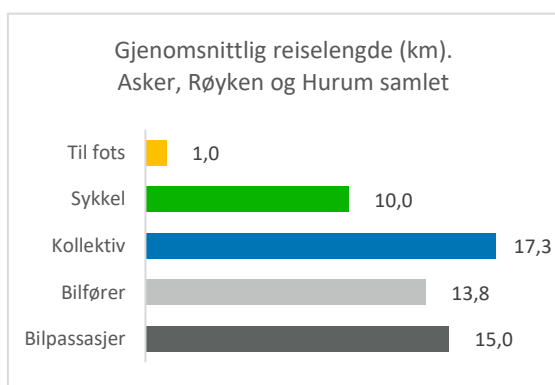


Figur 2.14: Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde, etter hovedtransportmiddel (prosent). Bosatte i Asker, Røyken og Hurum. NRVU 2016/17.

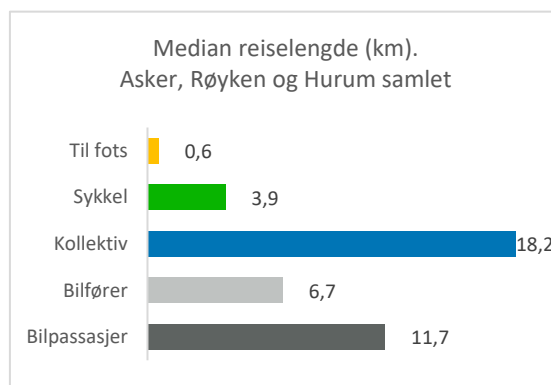
Kollektivreisene er de lengste reisene

Vi har tidligere vist at en gjennomsnittlig reise blant bosatte i nye Asker kommune er 12,8 kilometer lang, med en medianverdi på 6,7 kilometer. Det vil si at halvparten av reisene er 6,7 kilometer eller kortere. Men det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med ulike transportmidler, jf. figurene under.

- **Gangturene** er de korteste reisene. Blant bosatte i Asker, Røyken og Hurum er en gjennomsnittlig gangtur på 1 kilometer, med en medianverdi på 0,6 kilometer.
- En gjennomsnittlig **sykkeltur** er på 10 kilometer, med en medianverdi på 3,9 kilometer. Det vil si at noen lange sykkelturer trekker gjennomsnittet opp.
- **Kollektivreisene** er i snitt de lengste reisene. Selv om fly et tatt ut av kategorien er en gjennomsnittlig kollektivreise blant befolkningen Asker, Røyken og Hurum 17,3 kilometer, med en medianverdi på 18,2 kilometer.
- En gjennomsnittlig **bilreise** som bilfører er på 13,8 kilometer og med en medianverdi på 6,7 kilometer, mens en reise som bilpassasjer er på 15 kilometer og med en medianverdi på 11,7 kilometer.



Figur 2.16: Gjennomsnittlig reiselengde (km) på reiser med ulike transportmidler. Bosatte i Asker, Røyken og Hurum. NRVU 2016/17



Figur 2.15: Median reiselengde (km) på reiser med ulike transportmidler. Bosatte i Asker, Røyken og Hurum. NRVU 2016/17

2.5 Reiseformål

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

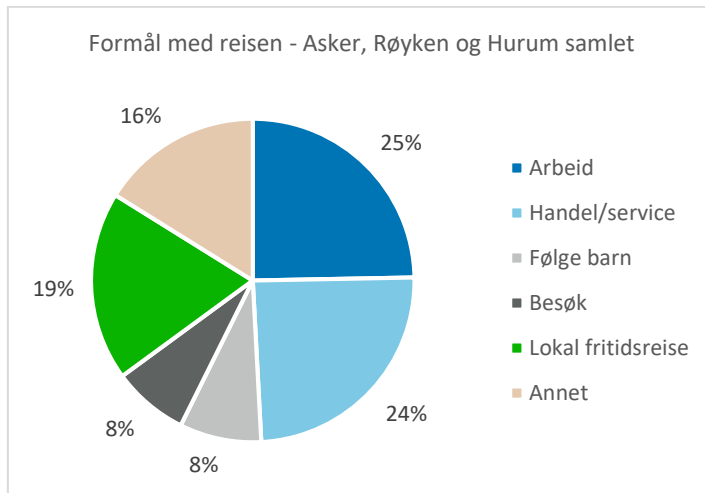
25 % av reisene er arbeidsreiser og 24 % er handle- og servicereiser

Arbeidsreiser utgjør flertallet av de daglige reisene sammen med handle- og servicereiser og lokale fritidsreiser (se figur 2.17 på neste side). Blant befolkningen i Asker, Røyken og Hurum er 25 % av reisene arbeidsreiser, 24 % er handle- eller servicereiser og 19 % er lokale fritidsreiser⁸.

⁸ Dette er reiser til kino, teater, sportsarrangementer, kafe, restaurant mv, samt turer for turens egen del; joggetur, sykkeltur, gåtur, lufte hund.

Det å følge og hente barn i barnehage, skole og fritidsaktiviteter utgjør 8 % av reisene og besøksreiser utgjør 8 %. Øvrige typer reiser, slik som skolereiser, tjenestereiser, ferieturer mv. utgjør de resterende 16 % av reisene. Samtidig er det viktig å huske på at andelen arbeidsreiser er noe underrepresentert, på grunn av måten man klassifiserer reisene på (se avsnitt 1.2 – Hva er en reise?).

Fordelingen mellom reiseformålene er svært lik i de forskjellige områdene. Men blant befolkningen i Røyken kommune gjennomføres det noe færre arbeidsreiser, og noe flere følgereiser og fritidsreiser enn i Asker og Hurum.



Figur 2.17: Reiseformål for daglige reiser, reiser foretatt av befolkningen i Asker, Røyken og Hurum samlet. NRVU 2016/17.

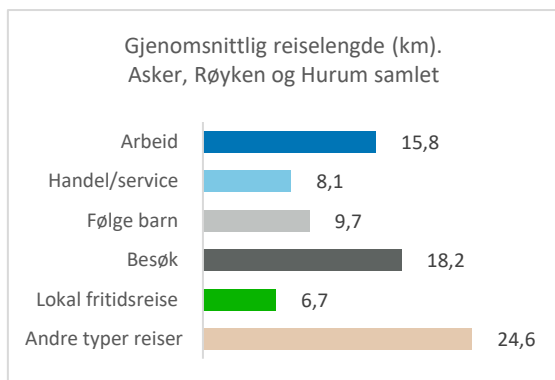
Reiseformål er definert på følgende måte:

- **Arbeidsreiser:** reiser til/fra arbeid
- **Handle- og servicereiser:** innkjøp av dagligvarer, alle andre innkjøp, service/diverse ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
- **Følge barn:** følge/hente barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, sport- og fritidsaktiviteter og andre aktiviteter
- **Besøk:** privat besøk hos familie, venner, sykebesøk
- **Lokale fritidsreiser:** Reiser til kino, teater, konsert, utstillinger, sportsarrangementer/ andre aktiviteter som tilskuer, sports- og idrettsaktiviteter, musikk- og kulturaktiviteter, organisasjonsarbeid, treningssenter, kafe, restaurant, pub, luftenhund, gå-/jogge-/ski-/sykkel-/ridetur, annen fysisk uteaktivitet og andre ikke-organiserte aktiviteter
- **Andre typer reiser:** reiser til/fra skole/studiested, forretningsreiser, følge og hente voksne til/fra fritidsaktiviteter, lege eller andre aktiviteter, reise til hytte/fritidsbolig, til fritidsbåt/marina, tur med fritidsbåt og andre ferie/fritidsreiser, biltur, MC-tur, båttur.

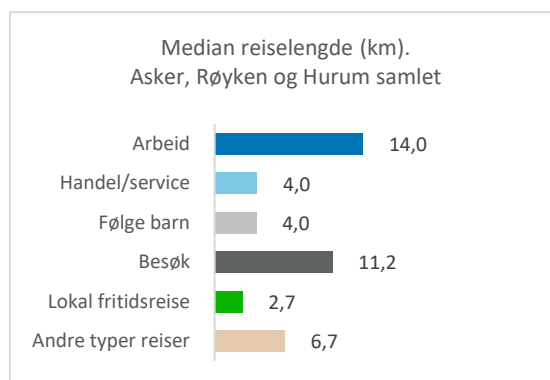
Besøksreiser og arbeidsreiser er de lengste reisene

Figurene viser gjennomsnittlig og median reiselengden for de daglige reisene fordelt etter reisens formål.

- **Besøksreisene** er de lengste reisene i nye Asker kommune.⁹ En gjennomsnittlig besøksreise er 18,2 kilometer lang, med en medianverdi på 12,2 kilometer.¹⁰ I dette ligger både lokale besøksreiser, samt lengre reiser for å besøke venner og familie et stykke unna.
- Også **arbeidsreisene** er relativt lange. En gjennomsnittlig arbeidsreise er 15,8 kilometer lang, med en medianverdi på 14 kilometer. Arbeidsreisene er lengst blant befolkningen i Hurum kommune (39,7 kilometer i snitt) og kortest blant befolkningen i Asker kommune (13,4 kilometer i snitt). I Røyken er en gjennomsnittlig arbeidsreise 18,0 kilometer lang.
- **Lokale fritidsreiser** er de de korteste reisene i nye Asker kommune. En gjennomsnittlig lokal fritidsreise er 6,7 kilometer lang, med en medianverdi på 2,7 kilometer.⁸
- En gjennomsnittlig **handle- og servicereise** er 8,1 kilometer i snitt, med en medianverdi på 4,0 kilometer. Handle- og servicereisen er lengst blant befolkningen i Hurum kommune (16,7 kilometer i snitt) og kortest blant befolkningen i Asker kommune (6,2 kilometer i snitt). I Røyken er en gjennomsnittlig handle- og servicereise 9,2 kilometer lang.
- En gjennomsnittlig **følgereise** er i snitt 9,7 kilometer lang, med en medianverdi på 4,0 kilometer.⁸



Figur 2.19: Gjennomsnittlig reiselengde for reiser til ulike formål. Bosatte i Asker, Røyken og Hurum samlet. NRUV 2016/17



Figur 2.18: Median reiselengde for reiser til ulike formål. Bosatte i Asker, Røyken og Hurum samlet. NRUV 2016/17

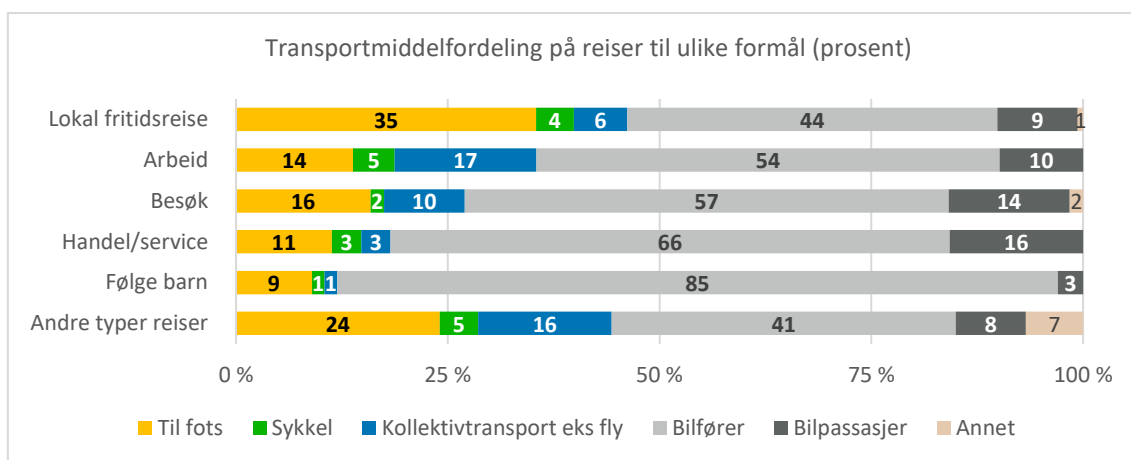
Over 1/3 av de lokale fritidsreisene skjer til fots

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål, og av figuren ser vi at gangandelen er høyest på lokale fritidsreiser og lavest på reiser for å følge og hente barn.

⁹ Kategorien andre typer reiser er i snitt lengre, men dette er en samlekategori med alt fra korte skole-reiser til lange feriereiser, så den er holdt utenfor.

¹⁰ Det er ikke tilstrekkelig med besøksreiser, fritidsreiser eller følgereiser i hver av kommunene til å rapportere kommunale forskjeller.

- **Lokale fritidsreiser** har den høyeste gangandelen; hele 35 % av de lokale fritidsreisene foregår til fots. Videre foretas 4 % med sykkel og 6 % med kollektivtransport. 44 % kjører bil og 9 % sitter på med andre.
- **Arbeidsreiser** har den høyeste kollektivandelen, med 17 %. Videre er 54 % av arbeidsreisene en bilførerreise og 10 % er en bilpassasjerreise. 14 % går til jobb og 5 % sykler.
- På **besøksreiser** er det 57 % som kjører bil selv og 14 % som sitter på med andre. 16 % går, 2 % sykler og 10 % reiser med kollektivtransport.
- På **handle- og serviserreiser** er det 11 % som går, 3 % som sykler og 3 % som reiser kollektivt. 85 % kjører bil og 3 % som sitter på med andre.
- På **reiser for å følge barn** er bilførerandene på 85 % og 3 % sitter på med andre. 9 % går, 1 % sykler og 1 % reiser med kollektivtransport.



Figur 2.20: Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. Bosatte i Asker, Røyken og Hurum samlet. NRVU 2016/17

3 Resultater fra arbeidsreiseundersøkelsen

3.1 Gjennomføring, utvalg og metode

Svar blant rundt 40 % av de kommunalt ansatte

I perioden 28. august – 23. oktober 2017 ble det gjennomført en lokal reisevaneundersøkelse blant kommunalt ansatte i kommunene Asker, Røyken og Hurum, hvor temaet var transportmiddelvalg på arbeidsreisen. Undersøkelsen ble sendt ut til alle ansatte via e-post, og i underkant av 40 prosent svarte på undersøkelsen.

Tabell 3.1: Svarprosent og antall svar. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017

Kommune	Antall inviterte	Antall svar *	Svarprosent
Asker kommune	4 500 **	1 759	39 %
Røyken kommune	1 793	646	36 %
Hurum kommune	696	275	40 %

* Etter at data var kvalitetssikret ble noen respondenter slettet. Dette tallet er antall respondenter som er med i de videre analysene.

** Undersøkelsen ble sendt ut til om lag 6.400 personer. Dette skyldes at e-post-listen for mottakere inneholdt e-post-adresser til personer som ikke lenger jobber i Asker kommune. Om lag 4 500 personer jobber i Asker kommune.

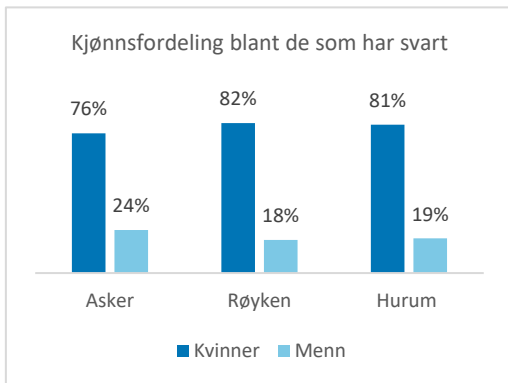
En av hensiktene med å kartlegge de ansattes reisevaner er å se om det er forskjeller i reisevaner etter hvilket område man jobber. Datamaterialet er derfor delt inn i ulike geografiske områder, jf. tabellen under.

Tabell 3.2: Geografisk inndeling og antall svar per sone. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017

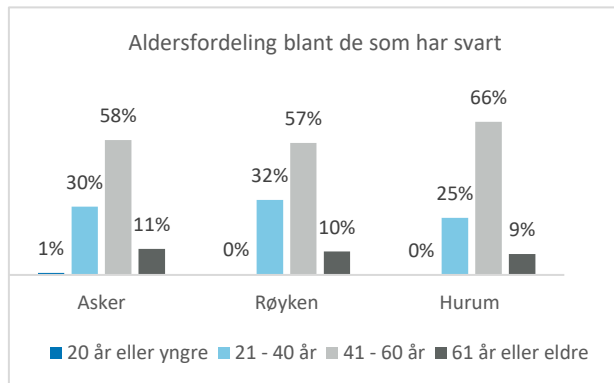
Område	Antall svar
Asker; Asker sentrum	656
Asker; Omegn til Asker sentrum	656
Asker; Holmen/Billingstad	236
Asker; Annet sted	302
Røyken; Midtbygda	184
Røyken; Bråset/Røyken/Spikkestad	185
Røyken; Annet sted	277
Hurum	275

Klar overvekt av kvinner og aldersgruppen 41 – 60 år

Et stort flertall av de som har svart på undersøkelsen er kvinner. Totalt sett er det 78 % kvinner og 22 % menn som har svart på undersøkelsen, med noe flere menn blant de som har svart i Asker kommune enn i Røyken og Hurum. Blant de som har svart på undersøkelsen er personer i aldersgruppen 41 – 60 år i klart flertall: Ca. 60 % er i aldersgruppen 41 – 60 år, ca. 30 % er i aldersgruppen 21 – 40 år og ca. 10 % er i aldersgruppen 61 år og eldre. Det er nesten ingen i aldersgruppen 20 år eller yngre som har svart på undersøkelsen. Både kjønns- og aldersfordelingen blant de som har svart stemmer godt overens med den faktiske kjønns- og aldersfordelingen blant de kommunalt ansatte.



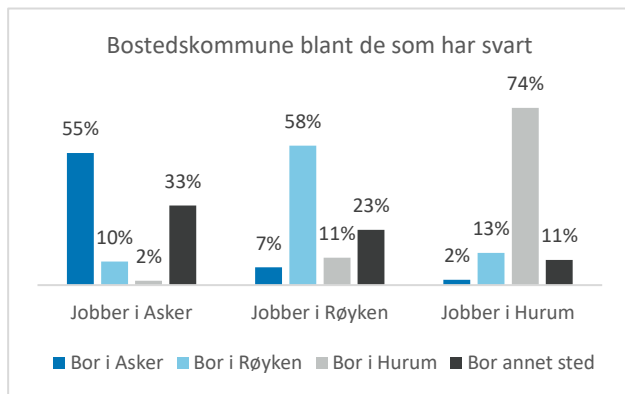
Figur 3.2: Kjønnsfordeling blant de som har svart på den lokale arbeidsreiseundersøkelsen.



Figur 3.1: Aldersfordeling blant de som har svart på den lokale arbeidsreiseundersøkelsen.

Over halvparten bor og jobber i samme kommune

Over halvparten av de som har svart på undersøkelsen bor og jobber i samme kommune. Det er flest som bor og jobber i samme kommune blant de som jobber i Hurum kommune (74%) og færrest blant de som jobber i Asker kommune (55%). Videre er det flest som bor i en annen enn disse tre kommunene blant de som jobber i Asker kommune (33%). Disse er først og fremst bosatt i Bærum kommune (9%), Lier kommune (9%) og Oslo kommune (6%).



Figur 3.3: Bostedskommune blant de som har svart på den lokale arbeidsreiseundersøkelsen.

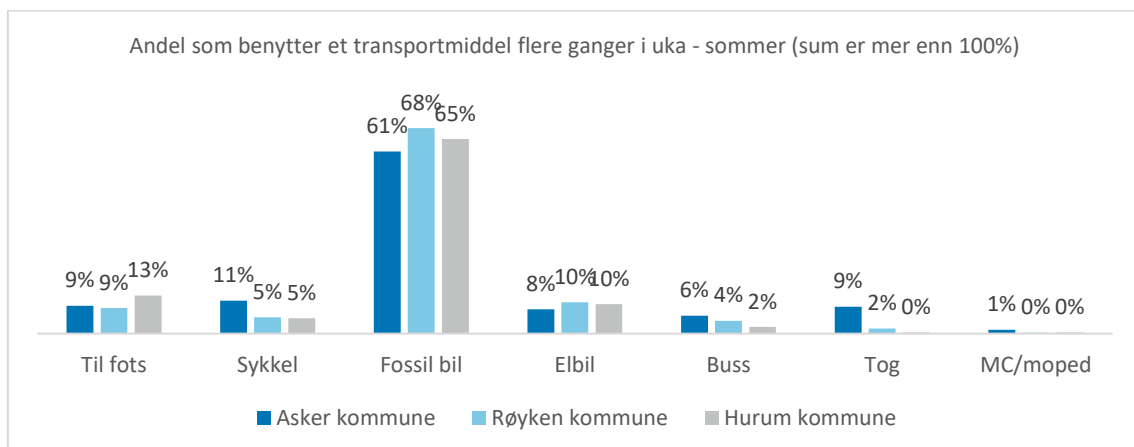
3.2 Transportmiddelbruk på arbeidsreisen

I undersøkelsen ble respondentene bedt om å svare på hvordan de vanligvis reiser til og fra jobb i hhv. sommer- og vinterhalvåret. Man skulle svare om man reiser daglig, 3-4 dager i uka, 1-2 dager i uka, sjeldnere eller aldri med ulike transportmidler.

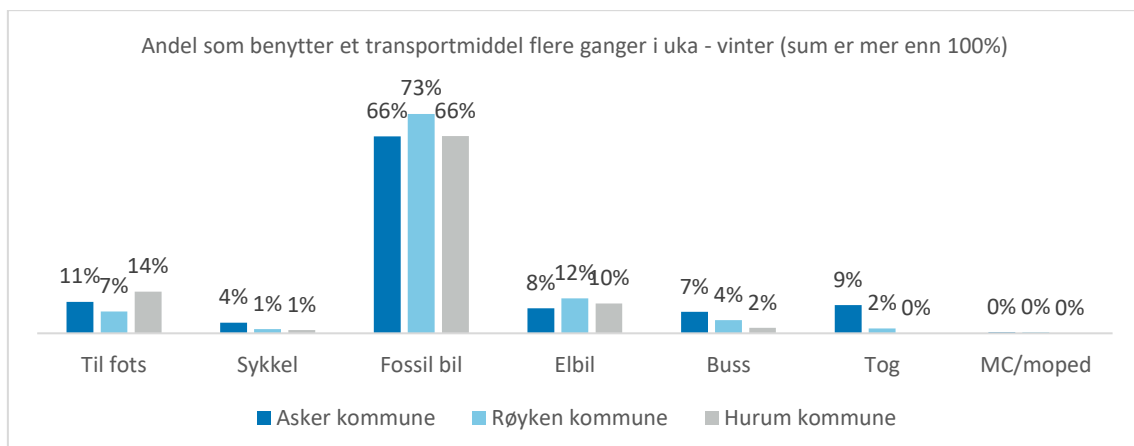
70 - 80 % kjører ofte bil til jobb, hvor elbil utgjør ca. 10 prosent

Figuren under viser andel som svarer at de reiser med et gitt transportmiddel flere ganger i uka (daglig eller 3-4 dager i uka) i sommer- og vinterhalvåret. Fordi noen kan veksle mellom ulike transportmidler, er summen noe mer enn 100 prosent.

- Et flertall av de ansatte benytter bil med fossilt drivstoff til jobb flere dager i uka, både sommer og vinter; mellom 61 % og 73 %. Videre er det om lag 10 % som benytter elbil. Det er en noe høyere bilbruk i vinterhalvåret enn i sommerhalvåret. Ansatte i Røyken kommune benytter noe oftere bil enn ansatte i Hurum og Asker.
- Mellom 7 % og 14 % går til jobb, flest i Hurum kommune og færrest i Røyken kommune.
- Mellom 5 % og 11 % sykler til jobb. Det er flere som sykler om sommeren enn om vinteren, og flere som sykler blant de som jobber i Asker kommune enn blant de som jobber i Røyken og Hurum.
- Mellom 2 % og 7 % reiser med buss, og mellom 0 % og 9 % reiser med tog. Kollektivtransport benyttes i større grad blant ansatte i Asker kommune, dette gjelder både for buss og tog.



Figur 3.4: Prosentandel som benytter et transportmiddel flere ganger i uka om sommeren. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017



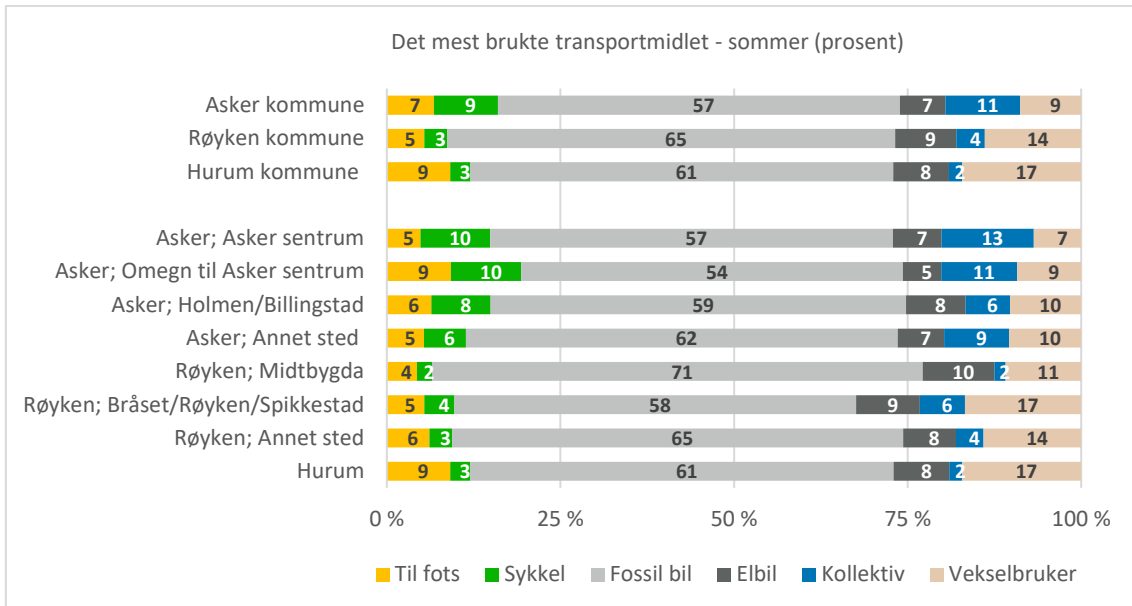
Figur 3.5: Prosentandel som benytter et transportmiddel flere ganger i uka om vinteren. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017

Vi har også sett på hvordan transportmiddelbruken variere mellom ulike geografiske områder innad i kommunene (figur 3.6 og figur 3.7 på neste side). Dette er gjort på bakgrunn av en omkodning av dette spørsmålet, hvor hver person har fått en verdi som tilsvarer det transportmidlet de bruker mest. Det store flertallet er «monobrukere», dvs. at de har ett transportmiddel de bruker oftere enn andre transportmidler. Noen veksler mellom ulike transportmidler, disse har fått verdien «vekselbruker», uten noe tydelig mønster.

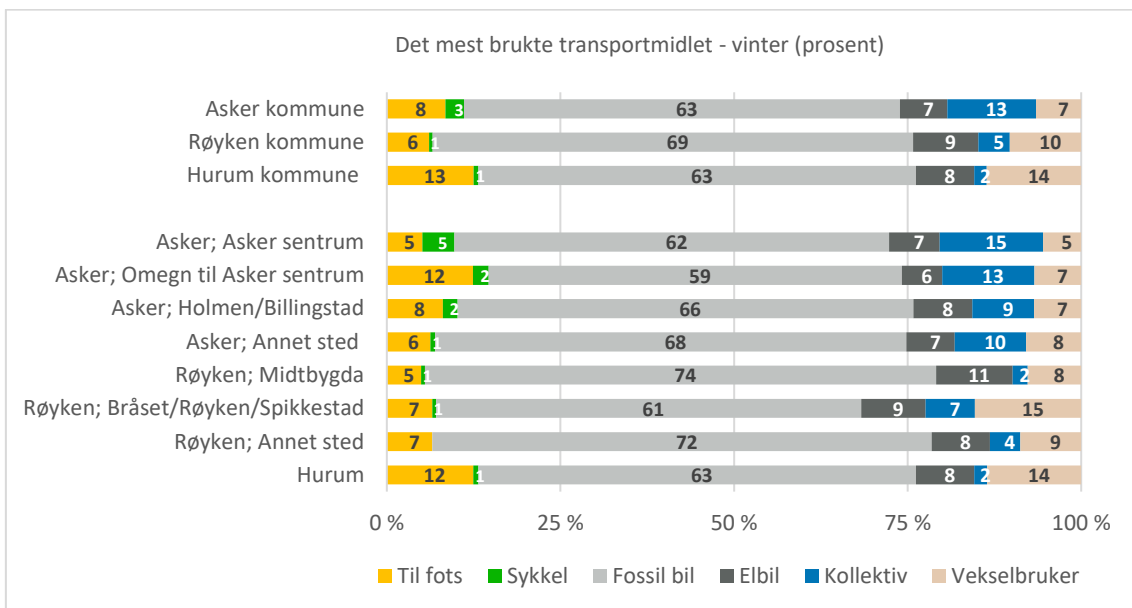
- Ansatte i Asker kommune reiser mer med kollektivtransport til jobb enn ansatte i andre områder, og det er ansatte i Asker sentrum som reiser mest med kollektivtransport. Ansatte i Midtbygda i Røyken og i Hurum reiser minst med kollektivtransport til jobb. Videre ser vi at det er noe flere som reiser med kollektivtransport i vinterhalvåret enn om sommerhalvåret.
- Sykkelandelen er en god del høyere i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret. Ansatte i Asker sentrum og omegn til sentrum sykler en god del mer enn andre, og ansatte i Midtbygda sykler minst.
- Gangandelen er høyest blant ansatte i omegnet til Asker sentrum og i Hurum, og er noe høyere i vinterhalvåret enn i sommerhalvåret. Ansatte i Midtbygda i Røyken går minst, sammen med ansatte Asker sentrum.
- Bilandelen er en god del høyere blant de ansatte i Midtbygda i Røyken enn i de øvrige områdene. Videre ser vi at det er flere som kjører bil til jobb i vinterhalvåret enn i sommerhalvåret.
- Mellom 7 % og 17 % av de kommunalt ansatte er vekslerbrukere, dvs. at de varierer mellom ulike transportmidler når de reiser til og fra jobb. Det er flere som veksler mellom ulike transportmidler i sommerhalvåret enn om vinterhalvåret. Det er færrest vekslerbrukere blant kommunalt ansatte i Asker kommune, og flest i Hurum, samt i området Bråset/Røyken/Spikkestad i Røyken kommune.

De under 40 år reiser mindre med bil til jobb enn de over 40 år

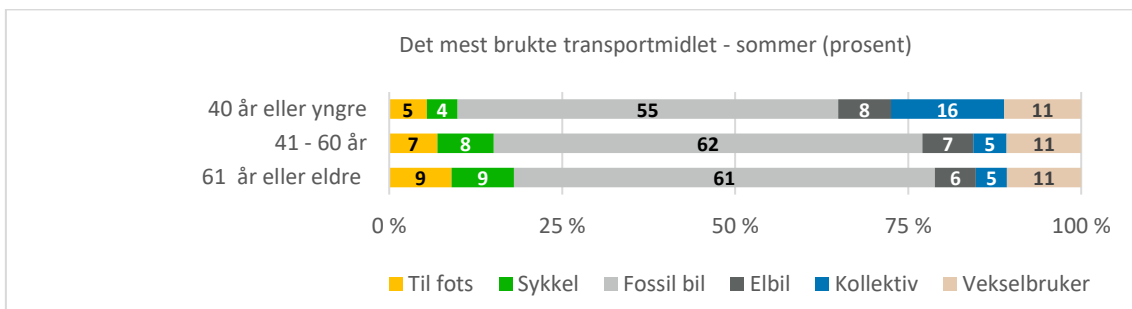
Personer som er 40 år eller yngre reiser mindre med bil og mer med kollektivtransport enn de som er over 40 år (figur 3.8 på neste side). I den yngste aldersgruppen er det 16 % som benytter kollektivtransport til jobb, mot 5 % i de to eldste aldersgruppene. De over 40 går og sykler også noe mer enn de som er 40 år og yngre.



Figur 3.6: Det mest brukte transportmidlet som sommeren, blant ansatte i ulike områder. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017



Figur 3.7: Det mest brukte transportmidlet om vinteren, blant ansatte i ulike områder. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017



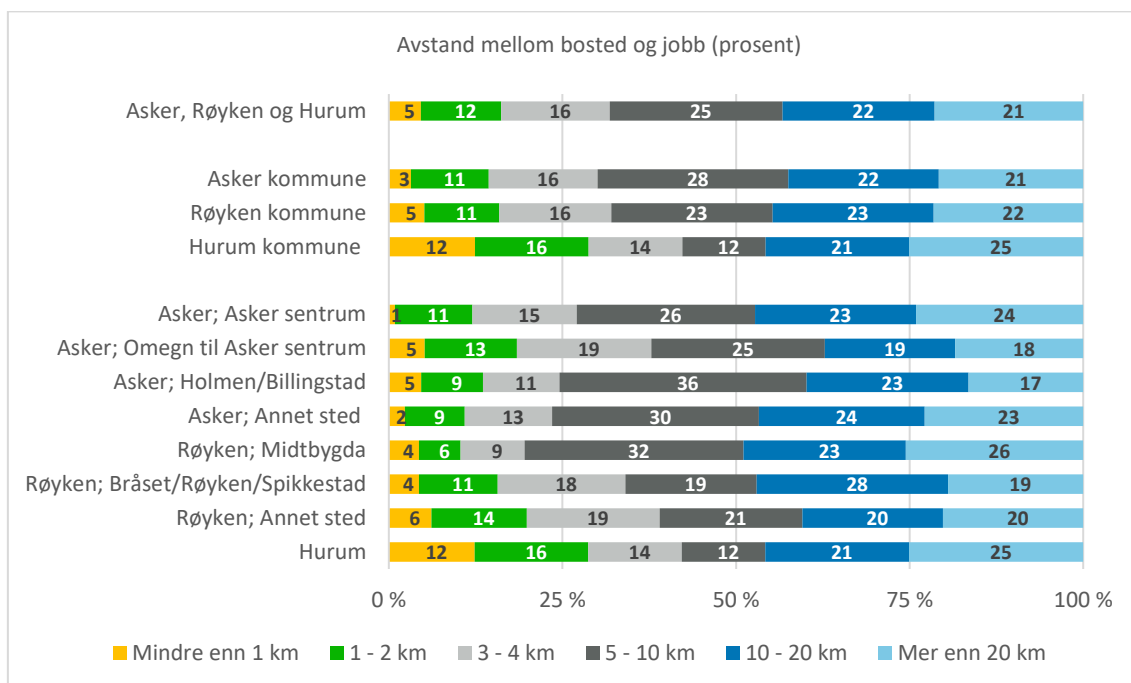
Figur 3.8: Det mest brukte transportmidlet som sommeren i ulike aldersgrupper. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017

3.3 Rammebetingelser for transport

Over 4 av 10 bor 10 kilometer eller mer fra arbeidsplassen sin

Avstand mellom hjem og arbeidsplass legger føringer på hvordan det er mest naturlig å reise til jobben. Når avstandene blir lange, er det mindre realistisk å gå eller sykle, selv om elsykler vil gjøre det mer attraktivt å sykle også på lengre strekninger.

Totalt sett bor 17 % av de kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum i naturlig gangavstand fra jobben, dvs. at de har to kilometer eller mindre mellom hjem og jobb. 16 % bor mellom 3-4 kilometer fra jobb, og 25 % bor mellom 5-10 kilometer fra jobb. 43 % bor mer enn 10 kilometer fra jobb. Vi ser av figuren under (figur 3.9) at det er flere som bor nær jobb blant de som jobber i Hurum kommune enn i Asker og Røyken: I Hurum kommune har nesten 30 % to kilometer eller mindre mellom hjem og jobb, mot 15 % i Asker og Røyken.



Figur 3.9: Avstand mellom bosted og jobb blant ansatte i ulike områder.

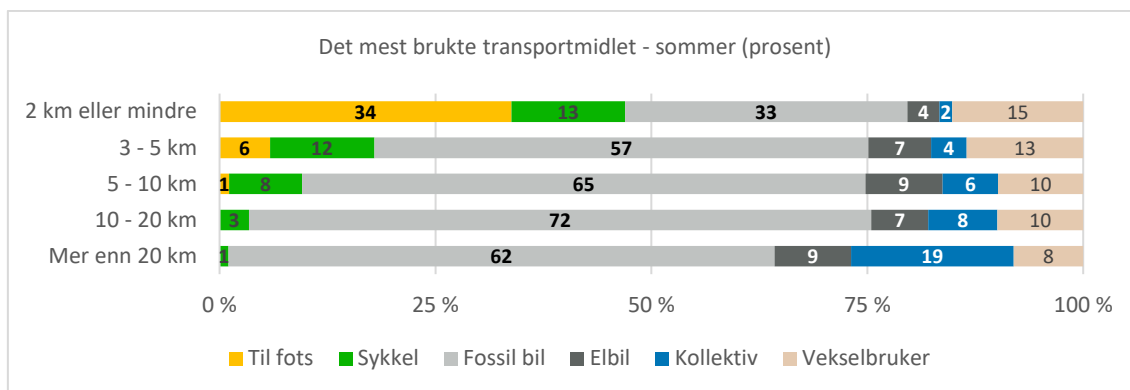
Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017

Klar sammenheng mellom avstand og transportmiddelbruk

Vi finner en klar sammenheng mellom avstand mellom hjem og jobb og transportmiddelbruk på arbeidsreisen.

- Blant de som bor 2 kilometer eller mindre fra arbeidsplassen sin går eller sykler halvparten til jobb. Likevel bruker 1/3 bruker bil. De viktigste årsakene til å reise med bil på disse korte reisene er ærend på vei til eller fra jobb samt arbeidsrelaterte møter og avtaler (For mer om årsak til å bruke bil til jobb, se avsnitt 3.4). Andelen vekselbrukere er høyere i denne gruppen enn blant de som har lenger avstand mellom hjem og jobb.

- Sykkelandelen er høy også blant de som har mellom 3 og 5 kilometer mellom hjem og jobb: 12 % oppgir at sykkel er det mest brukte transportmidlet i sommerhalvåret. Her er imidlertid gangandelen vesentlig lavere enn blant de som kortere vei til jobb.
- Bilandelen er høyest blant de som har mellom 10-20 kilometer mellom jobb og arbeid, mens kollektivandelen er høyest blant de med mer enn 20 km til jobb. Dette er personer som i hovedsak bor i andre kommuner enn Asker, Røyken eller Hurum, og en stor andel av disse bor i Drammen (20 %) eller Oslo (19 %).

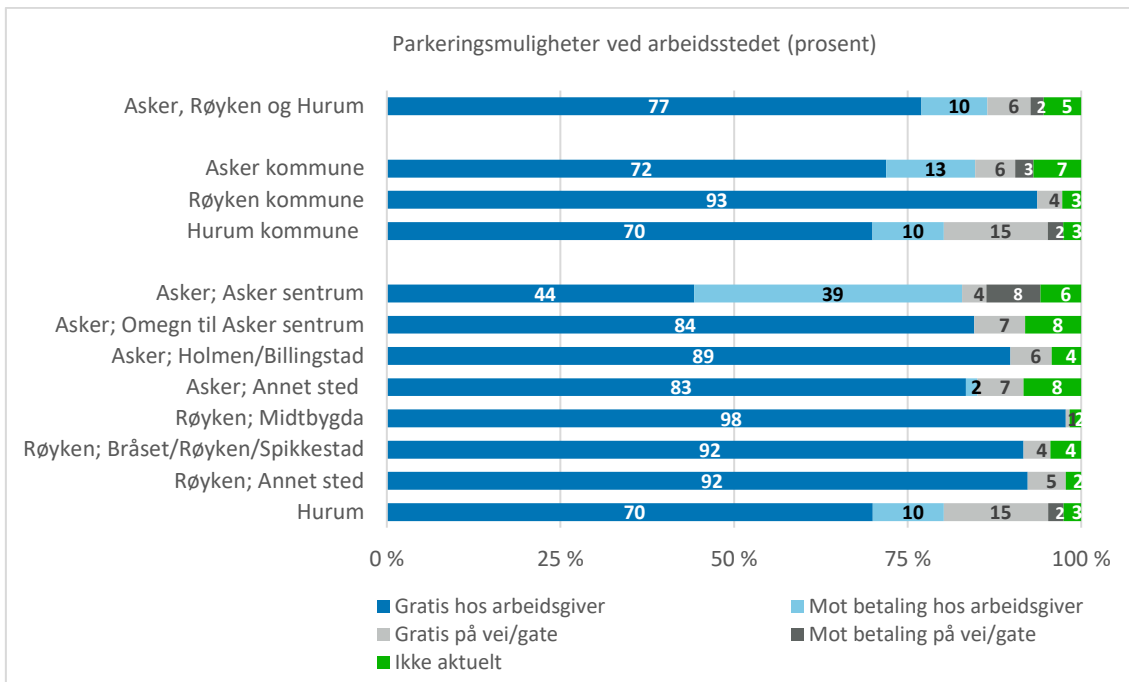


Figur 3.10: Det mest brukte transportmidlet som sommeren, etter ulik avstand mellom hjem og jobb. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017

Tilgang til parkering på arbeidsplassen

Totalt sett har 77 % av de som har svart på undersøkelsen tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mens 10 % må betale. 6 % parkerer gratis i vei/gate, 2 % parkerer i vei/gate mot betaling og 5 % svarer at det ikke er aktuelt med parkering.

Vi ser av figuren under (figur 3.11) at det er geografiske forskjeller. Blant de som arbeider i Asker sentrum er det kun 44 % som har gratis parkering hos arbeidsgiver og 39 % må betale. I Midtbygda i Røyken har 98 % gratis parkering hos arbeidsgiver. Vi ser også at det er flest som parkerer langs gate/vei i Hurum (15 % gratis og 2 % mot betaling).

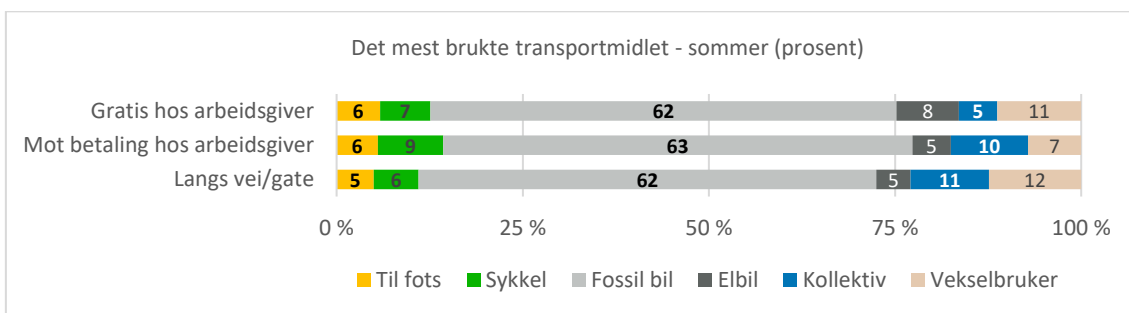


Figur 3.11: Parkeringsmuligheter ved arbeidsstedet blant ansatte i ulike områder. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017

Ingen sammenheng mellom parkeringsmuligheter og transportmiddelbruk

Selv om flere andre undersøkelser viser at de med tilgang til gratis parkering på arbeidsplassen i større grad kjører bil til jobb enn de som må betale eller som ikke har parkeringsplass på arbeidsplassen, finner vi ingen sammenheng mellom parkeringsmuligheter og transportmiddelbruk på et overordnet nivå.

Blant de som arbeider i Asker sentrum ser vi imidlertid en viss sammenheng, ved at de som parkerer langs vei/gate i mindre grad kjører bil og i større grad reiser med kollektivtransport enn de som har tilgang til parkering hos arbeidsgiver.



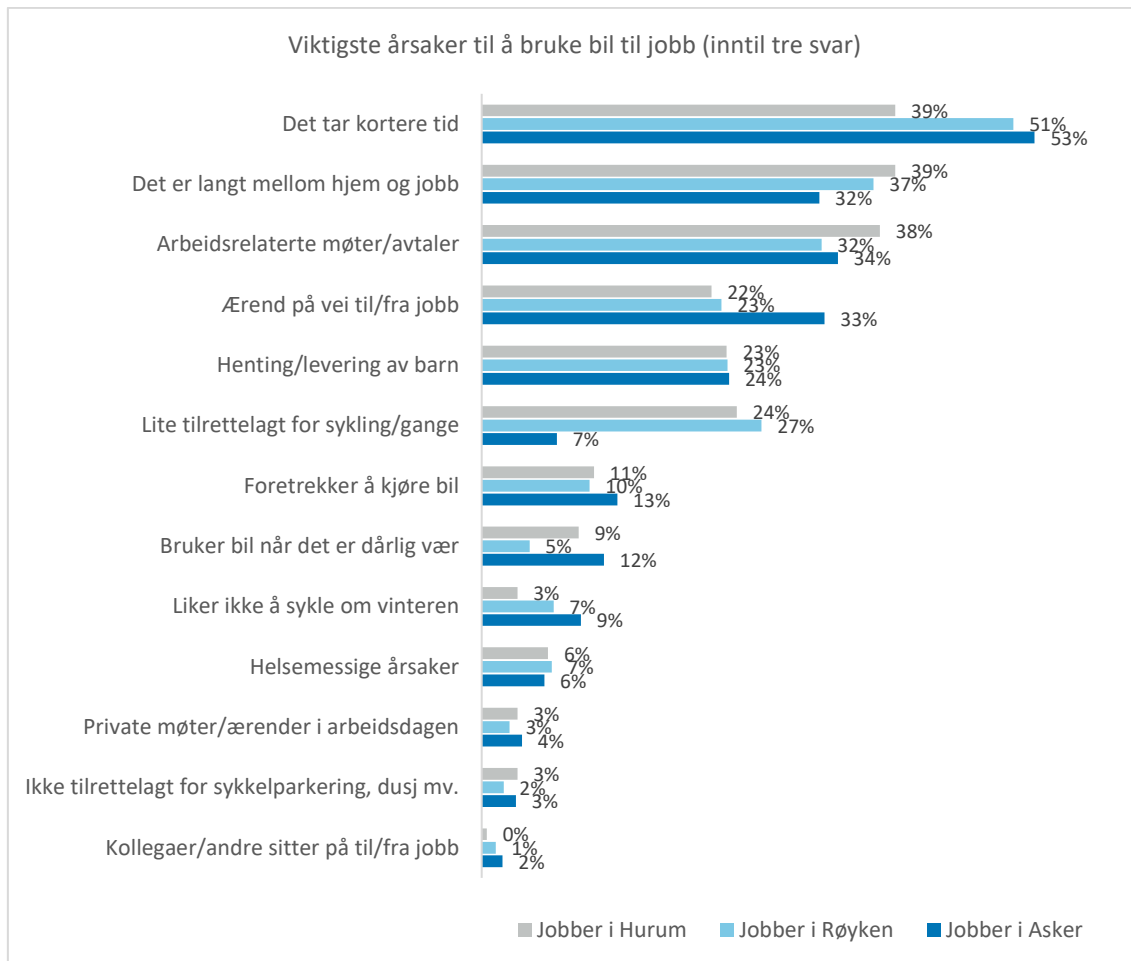
Figur 3.12: Det mest brukte transportmidlet som sommeren, etter tilgang til parkering på arbeidsplassen. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017.

3.4 Hva skal til for å kjøre mindre bil til jobb?

Den viktigste årsaken til å kjøre bil til jobb er at det tar kortere tid

De som oppga at de kjører bil til jobb minst en gang i uka, enten sommer eller vinter, og enten med fossil bil eller elbil, fikk spørsmål om årsaken til dette. Man kunne oppgi inntil tre svaralternativer.

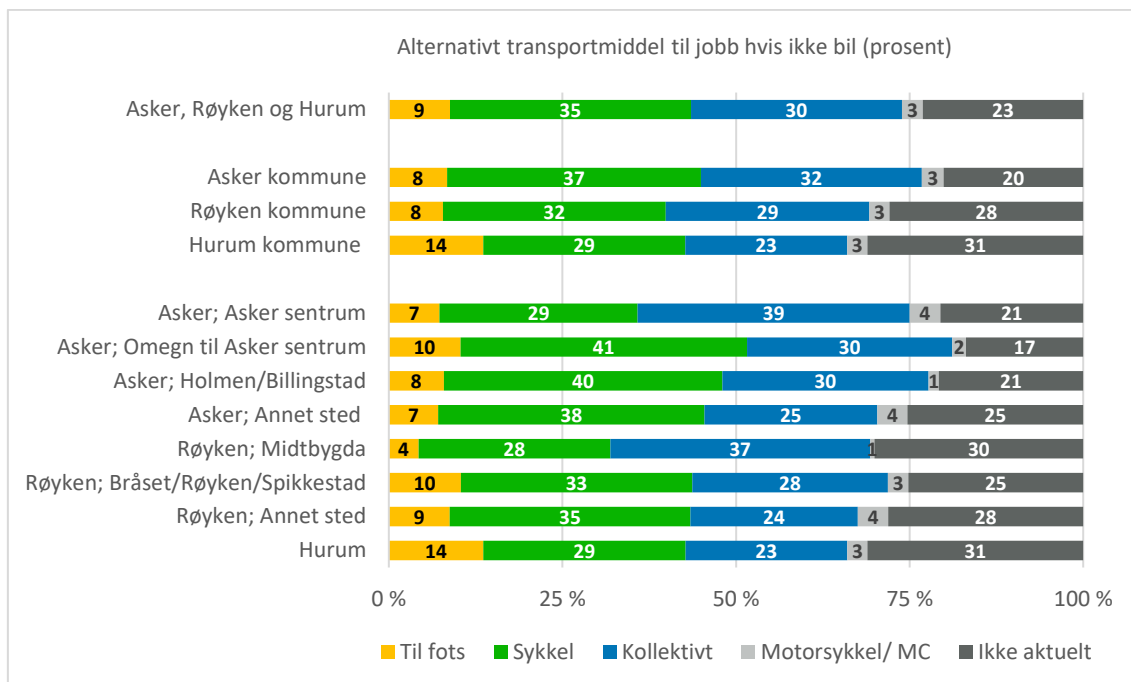
- Det er flest som kjører bil fordi det tar kortere tid enn å benytte kollektivtransport, sykle eller gå. Vi ser videre at det er flere som oppgir tidsbruk som årsak blant de som jobber i Røyken og Asker (litt over 50 %) sammenlignet med Hurum (39 %). Dette stemmer godt overens med svarene på spørsmålet om avstand mellom hjem og jobb, hvor det var flere som bodde nærme jobben i Hurum enn i Røyken og Asker. Det er også en god del som oppgir at det er for lang mellom hjem og jobb (mellom 30 – 40 %).
- I underkant av 40 % svarer at de trenger bil til arbeidsrelaterte møter eller avtaler.
- Mellom 20 – 30 % trenger bil på grunn av private ærender på vei til eller fra jobb, i tillegg til at rundt 24 % trenger bil for å hente og levere barn i barnehage eller på skole.
- Blant de som jobber i Røyken og Hurum er det rundt 25 % som svarer at de kjører bil fordi det er lite tilrettelagt for sykling eller gange, mens kun 7 % svarer dette blant de som jobber i Asker.
- Rundt 10 % foretrekker å kjøre bil, og 5 – 10 % kjører bil når det er dårlig vær.



Figur 3.13: Viktigste årsaker til å bruke bil på jobb (inntil tre svar mulig). Blant de som kjører til jobb minst en dag i uka). Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017.

35 % ville ha syklet mer hvis de måtte kjøre mindre bil til jobb

Alle som kjører bil til jobb minst en dag i uken fikk også spørsmålet om hvilket alternativ de ville ha benyttet, dersom de skulle kjøre mindre bil til jobb. Totalt sett er det 35 % som ville ha valgt å sykle, 30 % ville ha benyttet kollektivtransport, 9 % ville ha gått og 3 % ville ha valgt MC/moped. 23 % oppgir at det ikke er aktuelt å kjøre mindre bil enn det de gjør i dag.

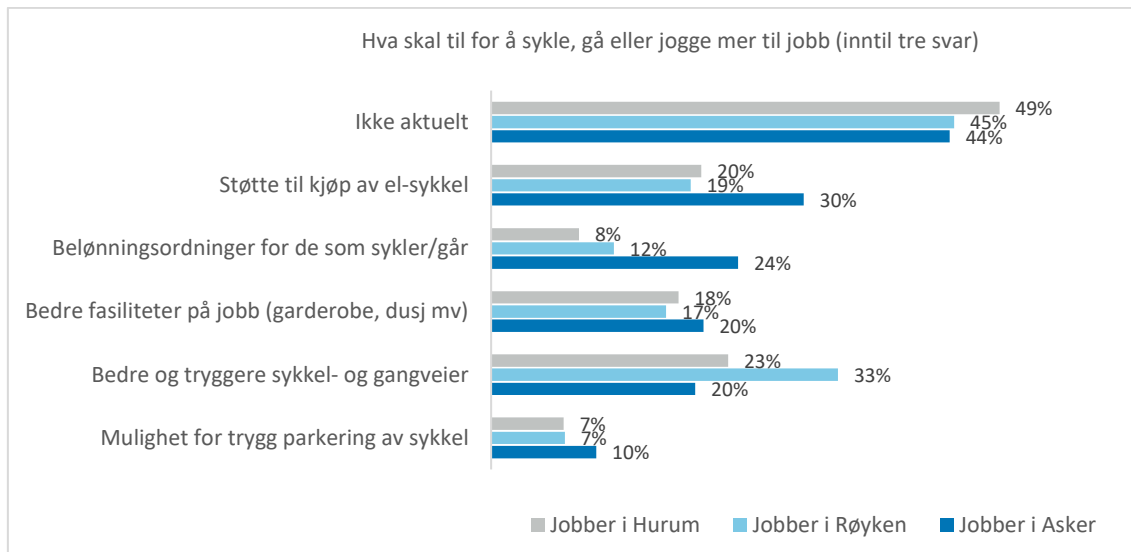


Figur 3.14: Alternativt transportmiddel til jobb dersom man skulle kjøre mindre bil (prosent). Svar blant de som kjører til jobb minst en dag i uka. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017.

30 % av de ansatte i Asker vil sykle mer hvis de får støtte til kjøp av elsykkel

De som ikke går eller sykler flere dager i uka fikk spørsmål om hva som skal til for å sykle, gå eller jogge mer til jobb. Også her var det mulig å oppgi inntil tre svaralternativer.

- Om lag halvparten svarer at det ikke er aktuelt å sykle, gå eller jogge mer til jobb enn det de gjør i dag.
- Blant de som jobber i Asker er det 30 % som vil sykle mer dersom det ble innført støtte til kjøp av el-sykkel, mens rundt 20 % nevner dette blant de som jobber i Røyken og Hurum.
- Videre mener 24 % av de som jobber i Asker at en belønningsordning for de som sykler eller går vil gjøre at de sykler eller går mer, mot rundt 10 % blant de som jobber i Røyken og Hurum.
- Blant de som jobber i Røyken mener 30 % at de ville sykle eller gå mer dersom det ble bedre og tryggere sykkel- og gangveier. Rundt 20 % av de som jobber i Hurum og Asker mener det samme.
- Rundt 20 % i alle tre kommunene vil sykle, gå eller jogge mer til jobb dersom det blir bedre fasiliteter i form av garderobe, dusj mv, og i underkant av 10 % vil sykle mer dersom det ble bedre mulighet for trygg parkering av sykkelen.

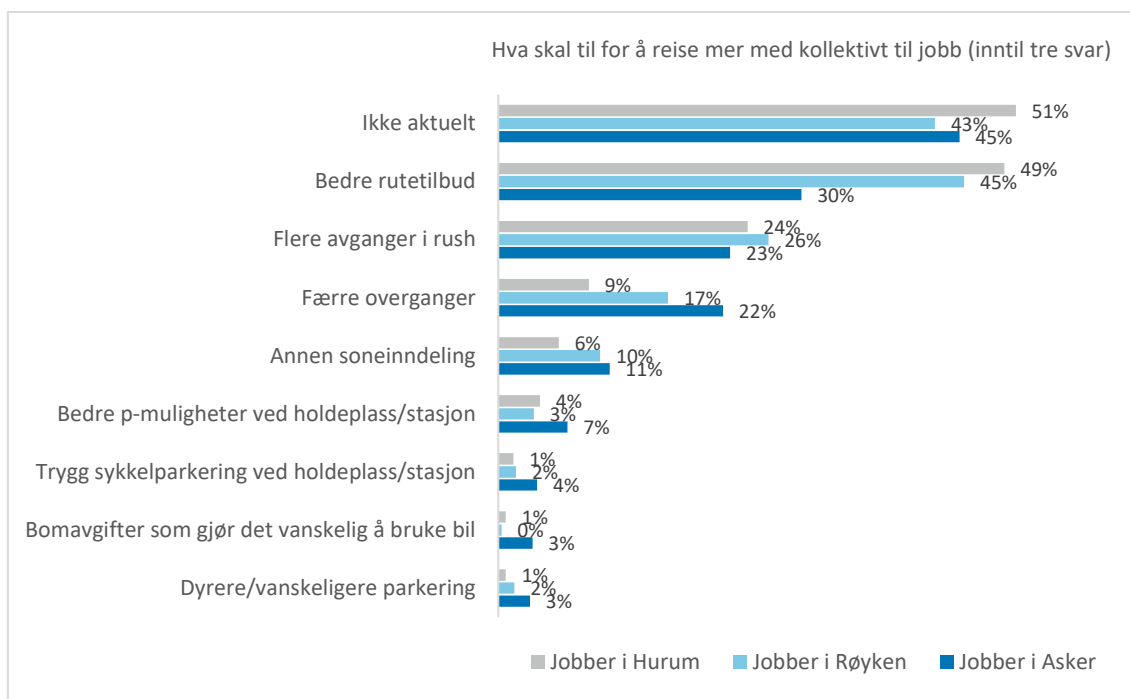


Figur 3.15: Hva som skal til for å sykle, gå eller jogge mer til jobben. Svar blant de som sykler eller går sjeldnere enn flere dager i uka. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017.

Med et bedre rutetilbud vil halvparten i Røyken og Hurum reise mer kollektivt

De som reiser med kollektivtransport sjeldnere enn flere dager i uka fikk spørsmål om hva som skal til for å reise mer med kollektivtransport til jobb. Også her var det mulig å oppgi inntil tre svaralternativer.

- Om lag halvparten svarer at det ikke er aktuelt å reise mer med kollektivtransport enn det de gjør i dag.
- Blant de som jobber i Røyken og Hurum svarer halvparten at de vil reise mer med kollektivtransport med et bedre rutetilbud. 30 % av de som jobber i Asker svarer dette.
- Videre mener om lag 25 % av de ansatte i alle tre kommuner at de vil reise mer med kollektivtransport dersom det blir flere avganger i rush.
- Det er få som nevner at bedre parkeringsmuligheter ved holdeplass/stasjon, trygg sykkelparkering ved holdeplass/stasjon, bomavgifter og vanskeligere parkeringsforhold vil gjøre at de reiser mer med kollektivtransport. Dette er naturlig, da det er få som aktivt pleier å krysse av for negative virkemidler i et slikt spørsmål.



Figur 3.16: Hva som skal til for å reise mer med kollektivtransport til jobben. Svar blant de som reiser kollektivt sjeldnere enn flere dager i uka. Lokal arbeidsreiseundersøkelse blant kommunalt ansatte i Asker, Røyken og Hurum høsten 2017.



Urbanet Analyse
EIET AV ASPLAN VIAK

Urbanet Analyse AS
Kongens gate 1, 0153 Oslo

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

