

Oppdragsnavn:	Mobilitetskartlegging for Halden
Oppdragsnummer:	631759-01
Utarbeidet av:	Aurora B. Strætkvern, Ingunn O. Ellis
Dato:	29.04.2021
Tilgjengelighet:	Åpent

Dokumentasjon av reisevaneundersøkelse

1. Innledning
2. Demografi
3. Tilgang til transportressurser
4. Reiseformål
5. Transportmiddelbruk på ulike formål

1. Innledning

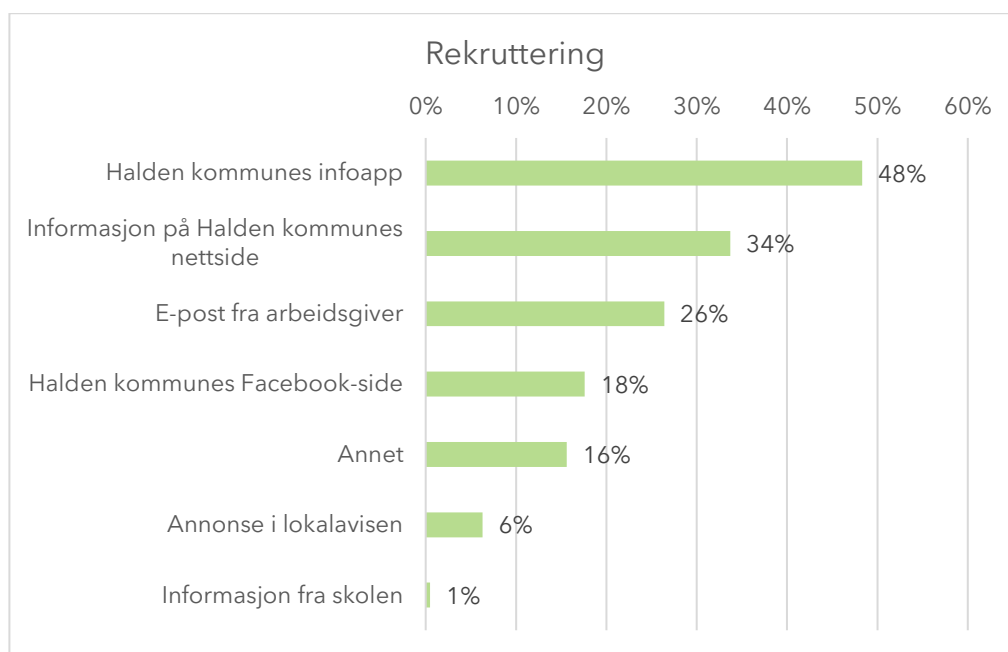
Som en del av mobilitetskartleggingen for Halden kommune våren 2021 ble det gjennomført en forenklet lokal reisevaneundersøkelse blant ansatte i kommunen og de største private og statlige arbeidsplassene.

Undersøkelsen har som mål å kartlegge reisevanene til innbyggerne i kommunen. Det er derfor hentet inn informasjon om respondentene, deres typiske reiser og transportmiddelbruk. Det er også tatt høyde for sesongvariasjoner i transportmiddelbruk og korona-pandemiens innvirkning på reisevaner.

2. Demografi

Rekruttering

Reisevaneundersøkelsen ble gjennomført i perioden 9. - 22.03.21, og resulterte i 1 464 responser. Halden kommune sto for selve utsendelsen av undersøkelsen, mens Asplan Viak har utformet spørreskjema og gjort analyser og rapportering av resultater. Rekrutteringen til undersøkelsen ble gjort gjennom flere ulike kanaler. Nesten halvparten av respondentene (48 %) er rekruttert gjennom Halden kommunes infoapp.

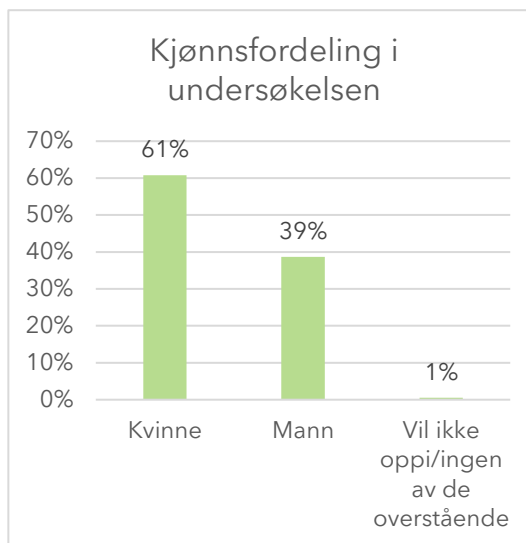


Figur 2.1 Ulike kanaler respondenter til reisevaneundersøkelsen ble rekruttert.

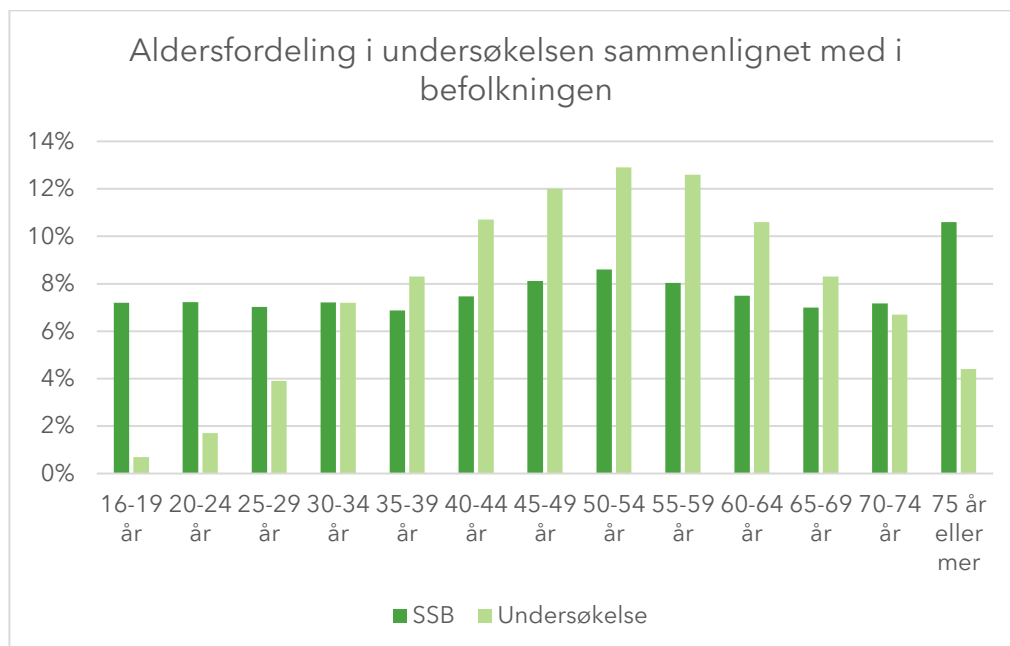
I perioden reisevaneundersøkelsen ble gjennomført var det få respondenter som ble rekruttert gjennom informasjon fra skolen. En konsekvens av dette er at det er for få respondenter som har foretatt en skolereise minst én gang i måneden til at det er mulig å hente ut resultater for skolereiser.

Demografisk profil blant respondentene

De som har svart på reisevaneundersøkelsen er ikke et representativt tverrsnitt av befolkningen i Halden, og dette resulterer i visse skjevheter i resultatene. For eksempel er en av skjevhetene kjønnsfordelingen blant de som har svart. Flere kvinner enn menn har svart på undersøkelsen, når det i realiteten er en 50/50-fordeling mellom kjønnene i kommunen. Det er også slik at aldersgruppen 35-69 år er overrepresentert blant respondentene, mens de yngre og eldre er underrepresentert når man sammenligner med SSBs befolkningsstatistikk. Disse skjevhetene vil kunne påvirke resultatene fra undersøkelsen. Vi har likevel valgt å ikke vekte resultatene, da vi ikke vet om de som er underrepresenterte og har svart på undersøkelsen er representative for sin gruppe,



Figur 2.2 Det er flere kvinner enn menn som har svart på reisevaneundersøkelsen.



Figur 2.3 Aldersgruppen 35-69 år er overrepresentert blant respondentene, mens de yngre og eldre er underrepresentert når man sammenligner med SSBs befolkningsstatistikk.

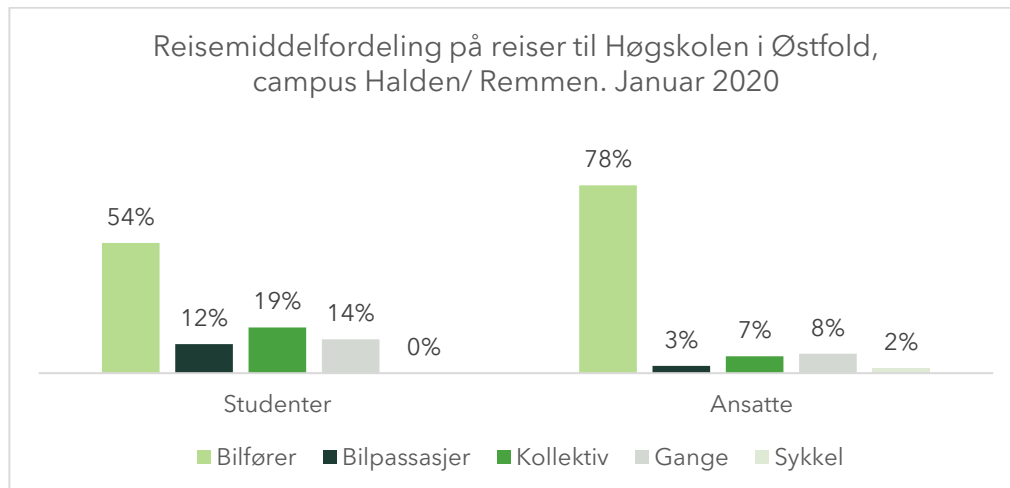
Blant respondentene er de med lang utdanning, (mer enn fullført videregående) overrepresentert sammenlignet med SSBs angivelse av utdanningsnivå i kommunen. SSBs statistikk viser at 23 % av befolkningen i Halden har utdanning fra høyskole eller universitet, mens 61 % av respondentene til reisevaneundersøkelsen har tilsvarende høy utdanning. Det er vanlig at denne gruppen er overrepresentert i spørreundersøkelser.

Av respondentene er 68 % yrkesaktive og 25 % er pensjonert eller trygdet. Kun 3 % av respondentene er studenter eller skoleelever. Det er derfor for få respondenter i denne gruppen til å hente ut resultater for hvordan studenter og skoleelever reiser.

De fleste respondentene har verken svært høy eller svært lav bruttoinntekt. 61 % bor i en husstand som har mellom 600 000 og 1 600 000 bruttoinntekt.

Sweco gjennomførte høsten 2020 en reisevaneundersøkelse for Statsbygg av reisevaner blant ansatte og studenter ved Høgskolen i Østfold campus

Remmen¹. Man ble spurt om reisevaner høsten 2020, januar 2020 og september 2019, for å kartlegge hvordan korona påvirket reisevanene. Under viser vi resultater fra reisevaner januar 2020. 54 % av studentene reiste til campus med bil som fører, og 12 % som bilpassasjer. 19 % reiste kollektivt, 14 % gikk og ingen syklet. Ansatte ved Høgskolen reiser mer med bil som sjåfør og mindre med alle andre transportmidler enn studentene.

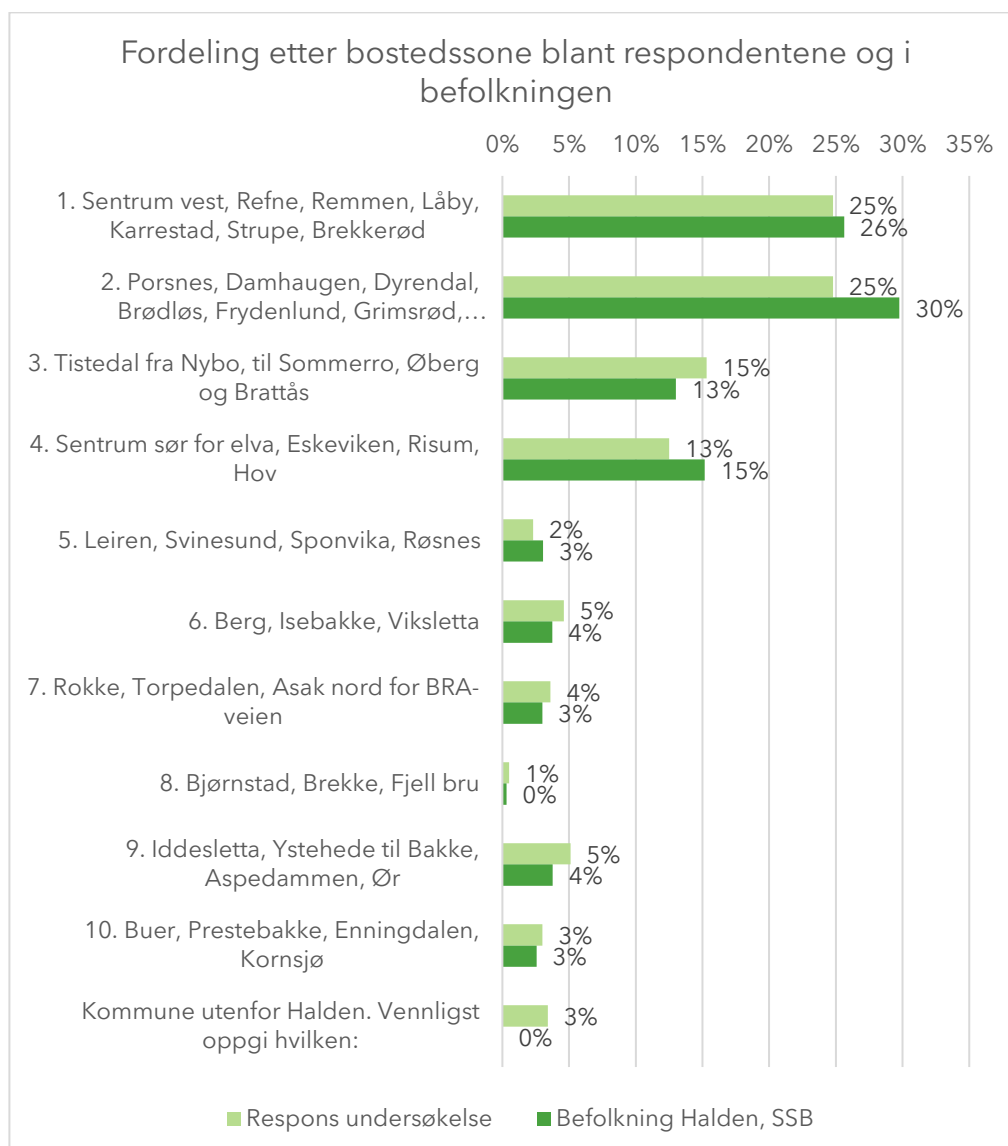


Figur 2.4 Reisemiddelfordeling på reiser til Høgskolen i Østfold, campus Halden/ Remmen, blant studenter og ansatte, reisevaner i januar 2020. Kilde: Sweco 2020.

Soneinndeling

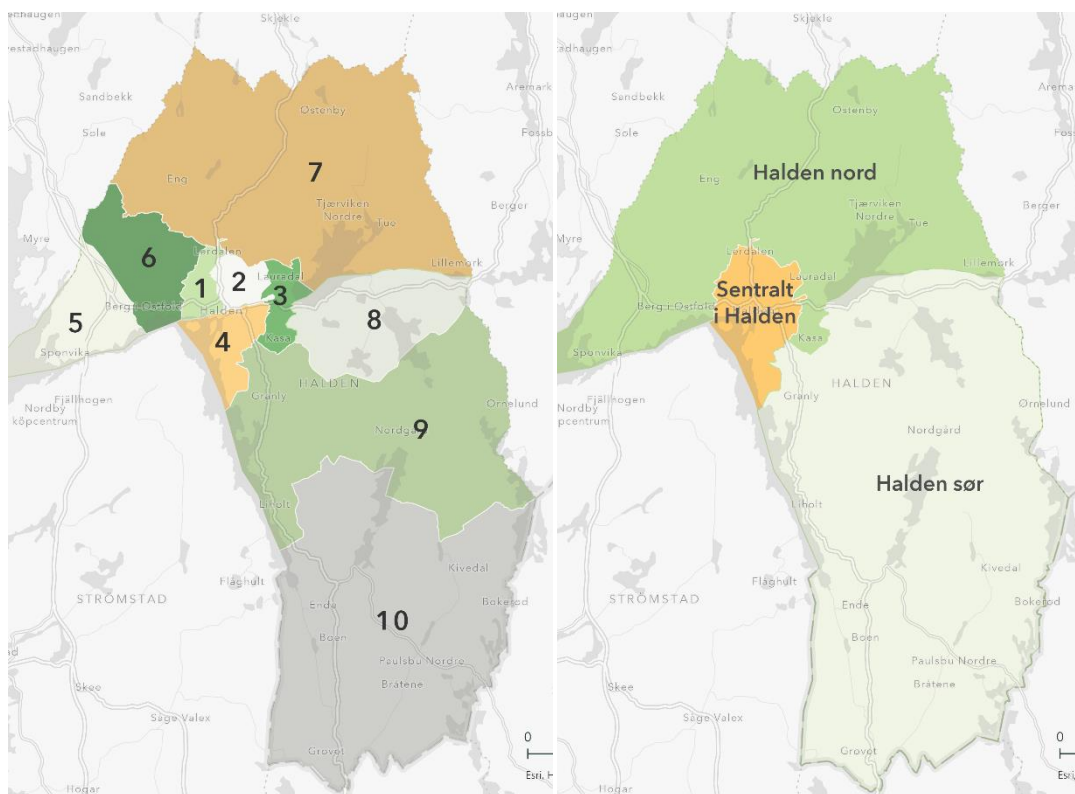
Det er en god geografisk spredning i resultatene. Responsandelen per sone ligger tett opp mot befolkningsandelen i hver sone, basert på SSBs befolkningsstatistikk. Sone 2 Porsnes, Damhaugen, Brødløs, Frydenlund, Grimsrød, Næridsrød og Fosseløkka er den bostedssonen som har størst avvik fra SSBs befolkningsstatistikk: 30 % av befolkningen er bosatt i denne sonen, mens 25 % av respondentene i reisevaneundersøkelsen er bosatt i sonen.

¹ Swecos rapport kan leses her:
<https://www.hiof.no/om/prosjekter/campusutvikling/halden/dokumenter/reisevaneundersokelse-campus-halden.pdf>



Figur 2.5 Andel respondenter per bostedssone sammenlignet med andel av befolkningen som bor i hver sone i SSBs befolkningsstatistikk.

Det er likevel for få svar per bostedssone til at det er mulig å hente ut representative resultater for hver sone. Derfor er sonene aggregert opp til tre soner. Aggregeringen er gjort basert på resultater fra undersøkelsen, der områder som har oppgitt lignende svar i undersøkelsen er gruppert sammen. Aggregeringen resulterte i de tre sonene Sentralt i Halden (antall svar = 909), Halden nord (antall svar = 378) og Halden sør (antall svar = 127). 71 % av befolkningen er bosatt sentralt i Halden, målt utfra SSBs befolkningsstatistikk.



Figur 2.6 De ti bostedssonene er aggregert opp til tre nye soner for å sikre representative resultater.

I tillegg til analyser på bostedssone er det også brukt avstand til arbeidsplass, matbutikk og sentrum for å se på forskjeller i resultatene. Dette er gjort fordi avstand mellom bosted og målpunkt ofte påvirker transportmiddelvalg i minst like stor grad som bostedssone.

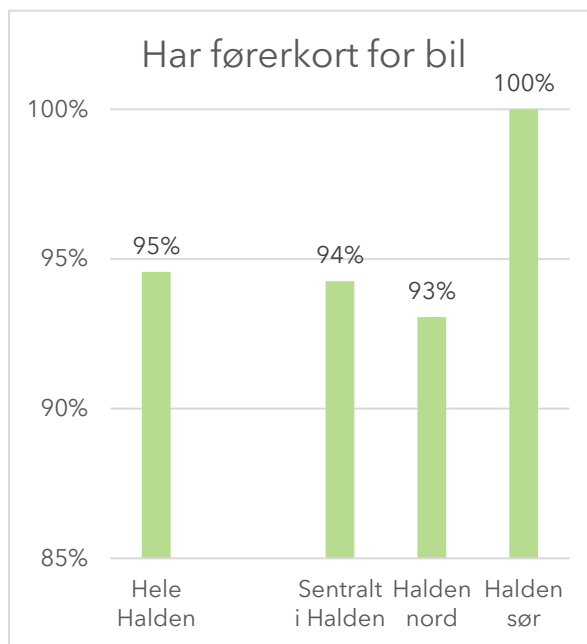
3. Tilgang til transportressurser

Bil

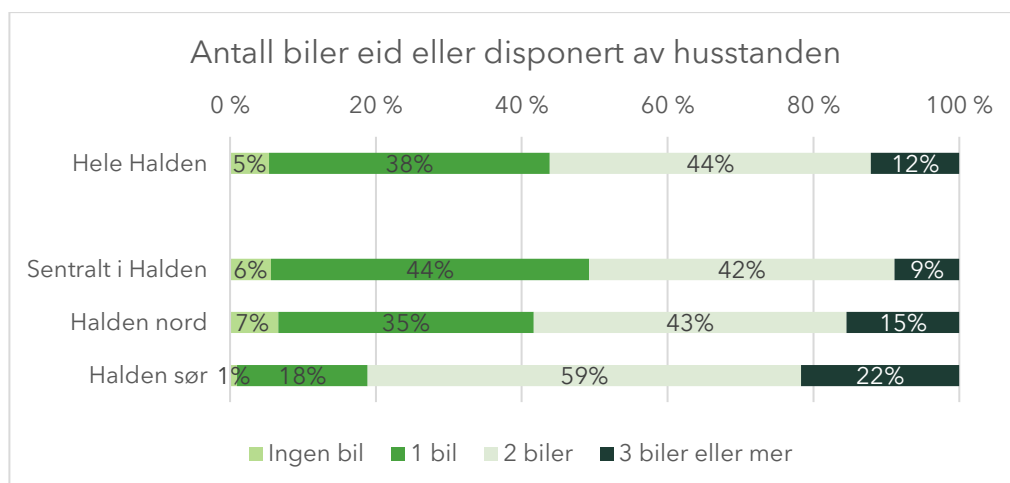
Halden kommune har gjennomgående høy førerkortandel og bileierandel. Sonene Halden nord og sentralt i Halden har en noe lavere førerkortandel enn kommunen ellers.

Blant alle respondentene i Halden bor 5 % i en husstand som ikke eier eller disponerer en bil. Sentralt i Halden det flere som bor i en husstand som disponerer 1 bil enn det er i resten av kommunen.

Totalt for kommunen er det 56 % av respondentene som bor i en husstand som eier eller disponerer to eller flere biler. Vi ser også at i Halden sør har den største tilgangen på biler i husstanden, med 81 % av husstandene eier eller disponerer to eller flere biler.

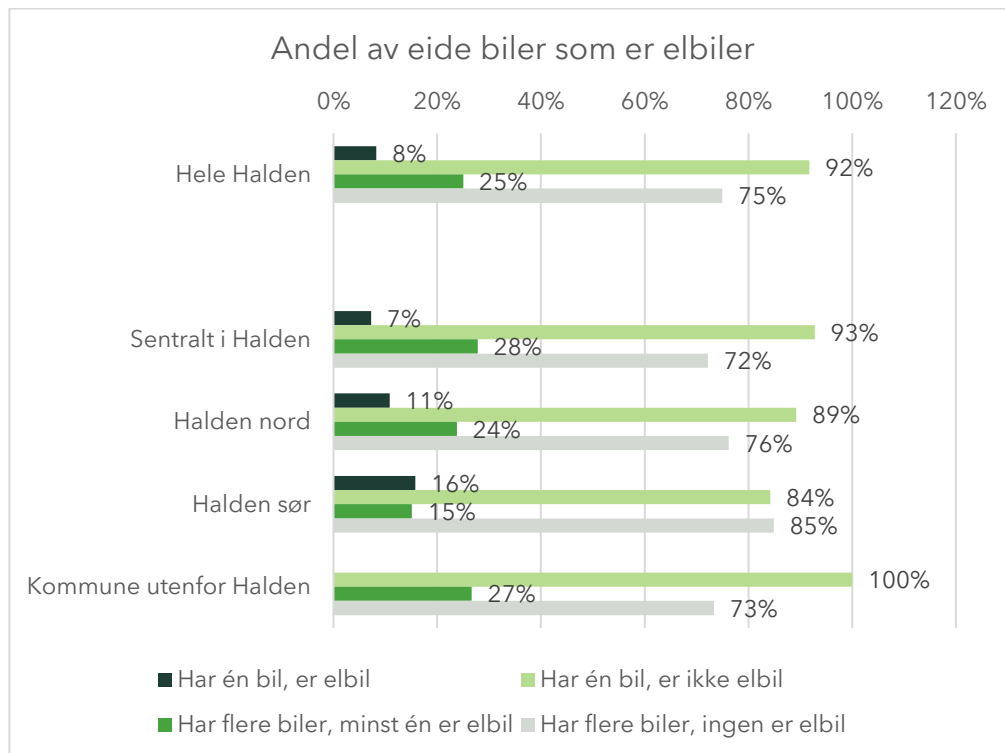


Figur 3.1 Andel som har førerkort i de ulike bostedssonene i Halden kommune.



Figur 3.2 Andel som eier ingen, én, to og tre eller flere biler i de ulike bostedssonene.

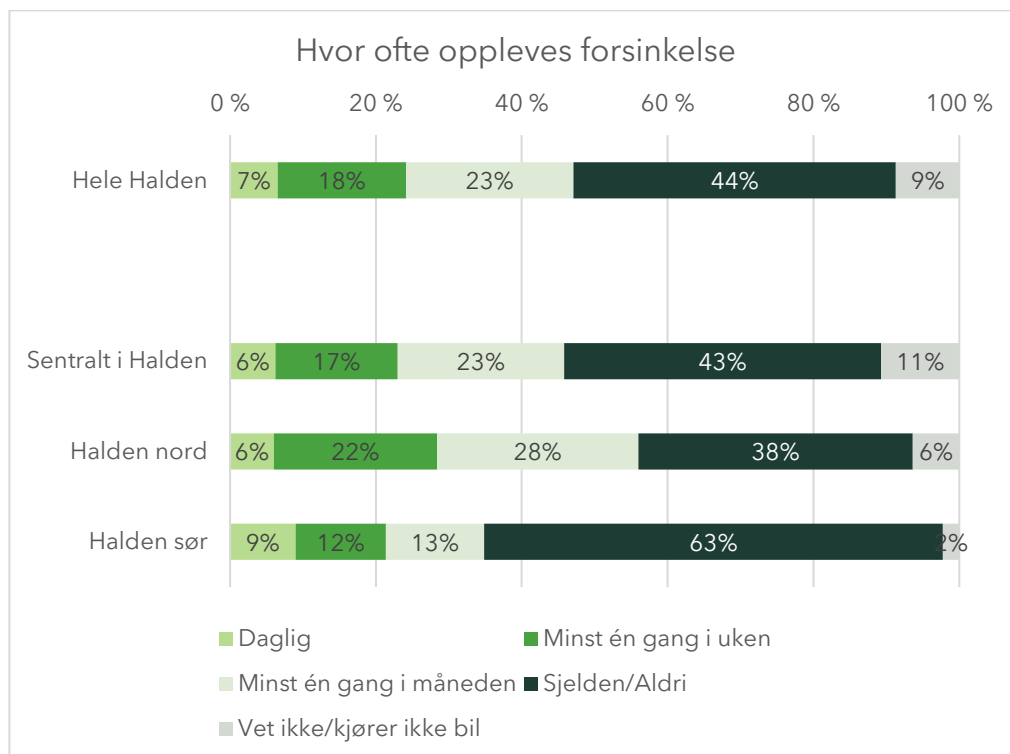
Av respondentene som bor i husstander med én bil har 8 % en elbil. Dersom husstanden eier eller disponerer flere biler er minst én av bilene en elbil i 25 % av tilfellene. Andelen som har én bil som er en elbil er høyest i Halden sør, mens andelen som har flere biler der minst en av bilene er en elbil er høyest sentralt i Halden.



Figur 3.3 Andel av eide biler som er elbiler.

Forsinkelse og kø på bilreiser

Som et bidrag i å kartlegge flaskehalser i vegsystemet, fikk de som svarte på undersøkelsen et spørsmål om hvor ofte de opplevde kø og forsinkelser før korona-pandemien brøt ut, samt evt. hvor. Totalt for kommunen er det 44 % som oppgir at de sjeldent eller aldri opplevde kø og forsinkelser. Halden nord er den sonen der flest bosatte opplever kø minst en dag i uken (29 %).



Figur 3.4 Hvor ofte respondentene i de ulike bostedssonene opplevde kø og forsinkelse på bilreiser før korona-pandemien.

I undersøkelsen ble respondentene bedt om å oppgi hvilke strekninger og kryss de opplever kø og forsinkelser. Mange svarte at det oppleves forsinkelser på riksveg 21 inn og ut av byen i rushtid. Dette gjaldt særlig vestover, fra sentrum ut mot Sørлие, Svinesundsparken og påkjøringen til E6. Det er også flere som beskriver krysset Glenneveien – Rødsveien/Rv 21 som en flaskehals.

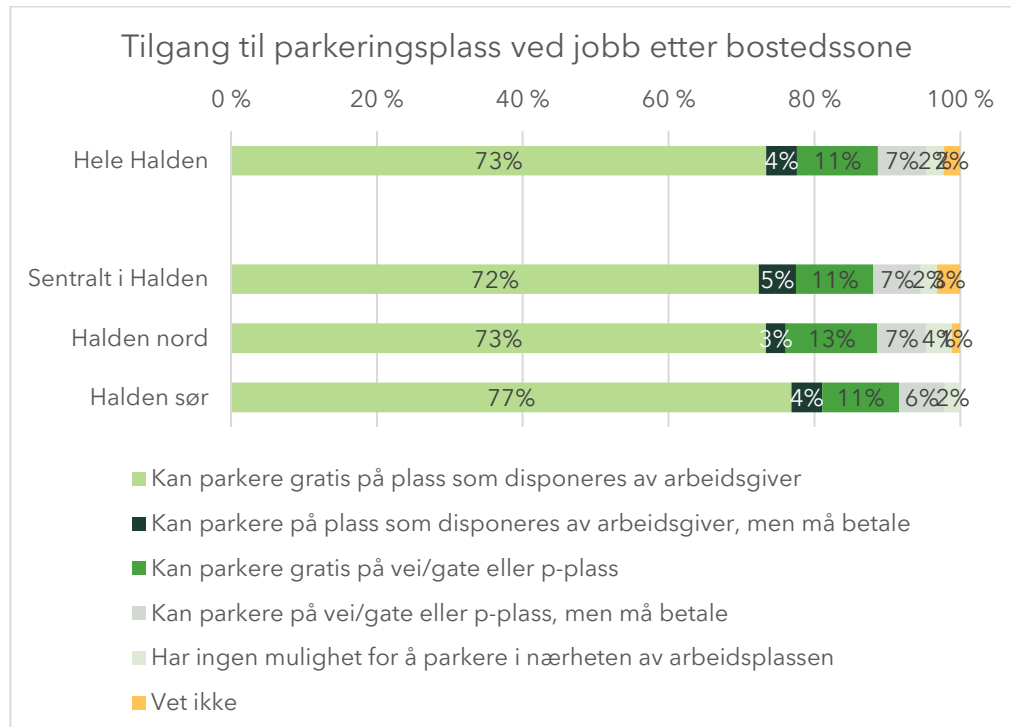
Også inn mot sentrum oppleves noe kø, særlig i krysset Marcus Thranes gate/Rv 21 og Dyrendalsveien, og de nærliggende kryssene krysset Marcus Thranes gate/Rv 21 – Busterudkleiva og Dyrendalsveien – Hannibal Sehesteds gate. Også noe lenger sør, i rundkjøringen Dyrendalsveien – Torgny Segersteds gate er det flere respondenter som oppgir at de opplever forsinkelser og kø.



Figur 3.5 Plassering av de hyppigst beskrevne flaskehalsene.

Parkering hos arbeidsgiver

Det er høy andel som har gratis parkering på plass som disponeres av arbeidsgiver, uavhengig av bostedssone. Blant de som bor i Halden sør er det en høyere andel som har tilgang på gratis parkering ved arbeidsplassen enn det er i de andre sonene.

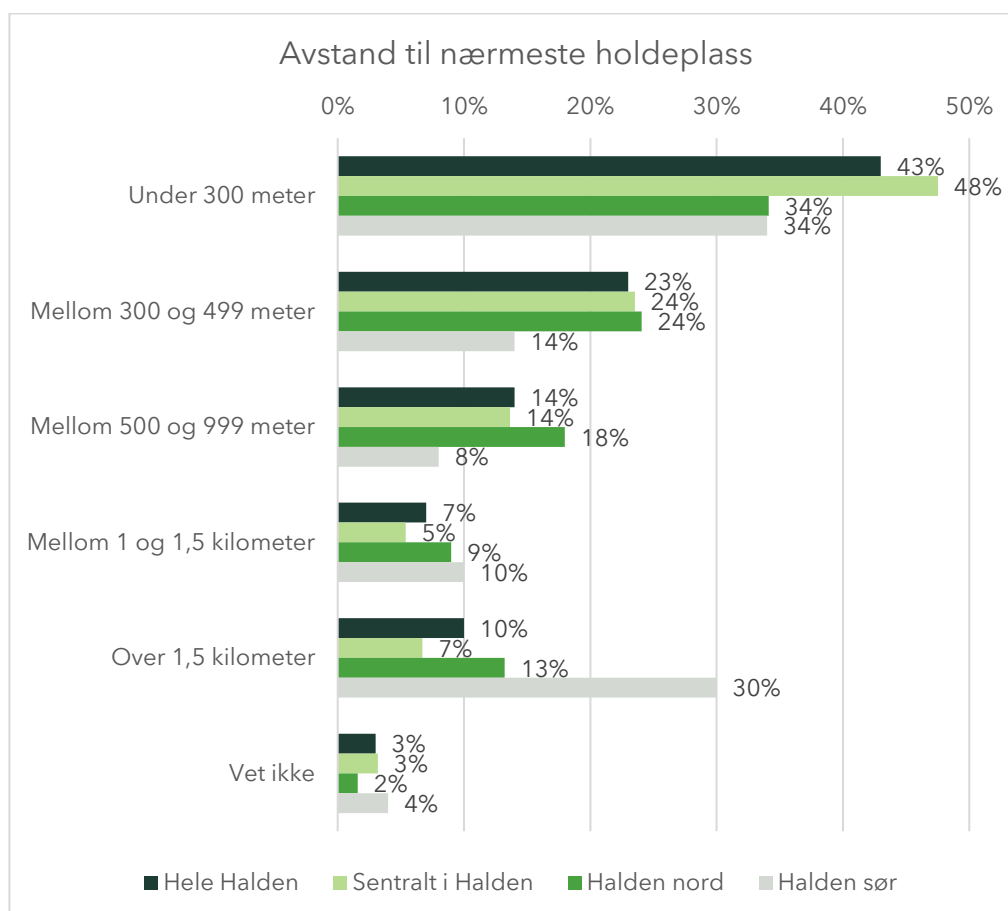


Figur 3.6 Tilgang til ulike typer parkering ved arbeidssted, fordelt etter respondentenes bostedssone.

Det er ingen tydelig sammenheng mellom valg av transportmiddel og tilgang til parkering. Det ser ut til at avstand mellom bosted og arbeidssted har større innvirkning på valg av transportmiddel enn hvorvidt parkeringen er avgiftsbelagt eller ikke.

Kollektivtransport

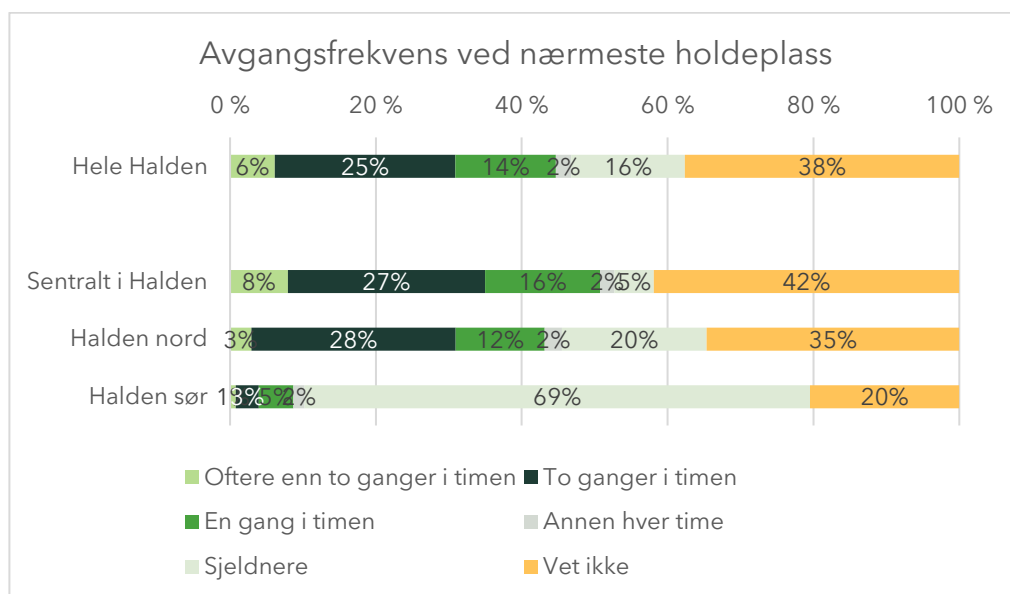
Avstand til nærmeste holdeplass er den selvrapporterte avstanden mellom bolig og den nærmeste kollektivholdeplassen det er aktuelt å reise fra. To tredjedeler av respondentene (66 %) har under 500 meter til nærmeste holdeplass. Sentralt i Halden har tilnærmet halvparten under 300 meter til nærmeste holdeplass. I resten av Halden har omtrent én av tre har under 300 meter til nærmeste holdeplass. I sonen Halden sør har 30 % over 1,5 kilometer til nærmeste holdeplass.



Figur 3.7 Avstand til nærmeste holdeplass det er aktuelt å bruke på en kollektivreise, fordelt etter respondentenes bostedssone.

Respondentene ble videre bedt om å oppgi avgangsfrekvensen for kollektivtilbudet på den aktuelle holdeplassen.

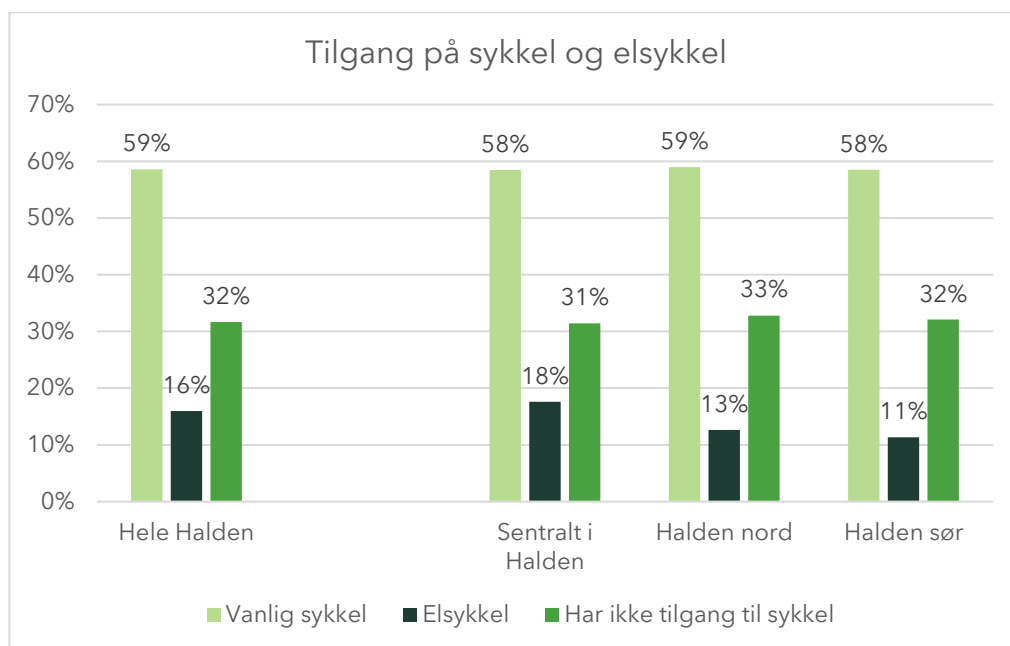
Kollektivtransporten har høyere avgangsfrekvens sentralt i Halden enn ellers i kommunen. Også Halden nord har relativt høy avgangsfrekvens, mens i Halden sør har nærmeste holdeplass en avgangsfrekvens som er lavere enn annenhver time. Nesten 40 % har imidlertid svart at de ikke vet avgangsfrekvensen til nærmeste holdeplass. Andelen som ikke vet avgangsfrekvensen på kollektivtilbudet ved nærmeste holdeplass, er høyest sentralt i Halden og lavest i Halden sør.



Figur 3.8 Avgangsfrekvens for kollektivtilbudet ved den holdeplassen som er nærmest bostedet eller som det er mest aktuelt å bruke.

Sykkel

I kommunen er det gjennomgående en relativt lav andel som har tilgang til sykkel (59 %). For alle soner i Halden er det snaut 60 % som eier eller disponerer en vanlig sykkel i brukbar stand. 16 % eier en elsykkel. Elsykkelandelen er høyest sentralt i Halden og lavest sør i kommunen. Omtrent en tredjedel av respondentene (32 %) har ikke tilgang på sykkel.



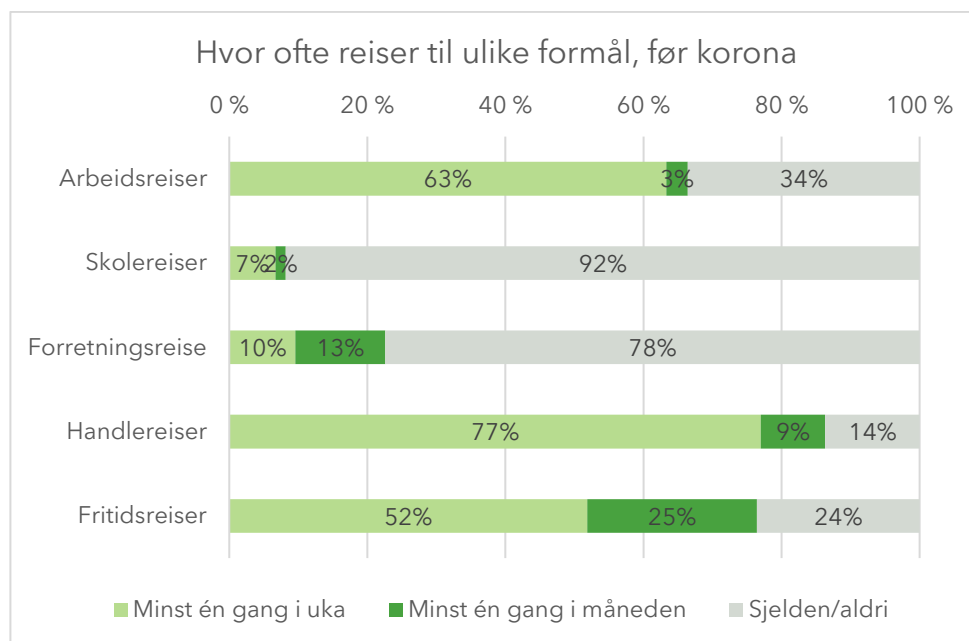
Figur 3.9 Tilgang på vanlig sykkel og elsykkel, fordelt på bostedssone.

4. Transportmiddelbruk på ulike reiseformål

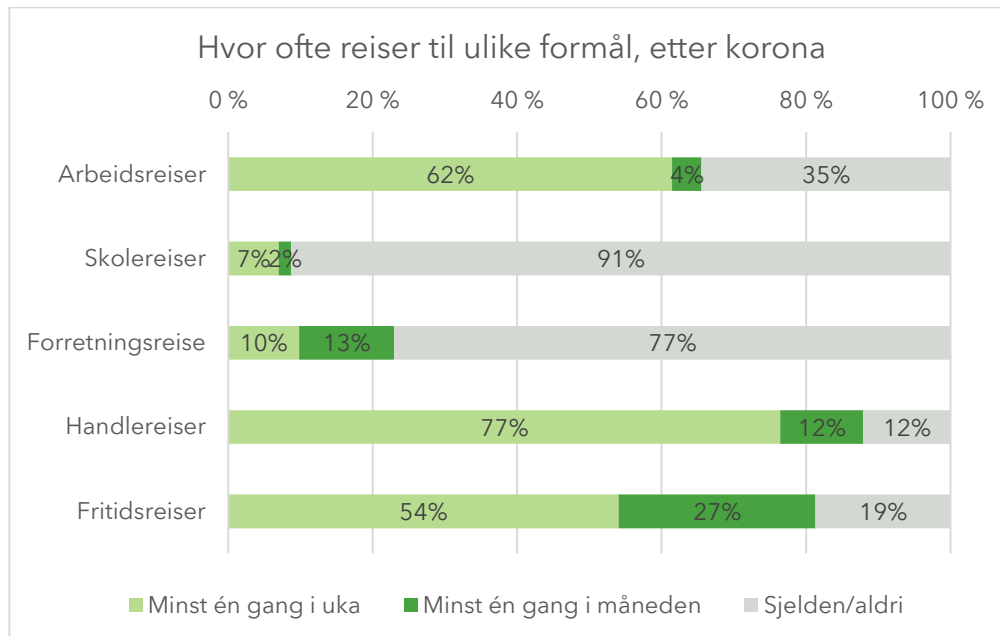
Reiseformål

Reiseformål er årsaken til at en reise gjennomføres. I denne undersøkelsen er det spurt om fem ulike formål: arbeidsreiser, skolereiser, forretningsreiser, handlereiser og fritidsreiser. Det er også spurt om hvor ofte man foretar de ulike typene reiser, både slik man reiste før korona-pandemien og slik man ser for seg å reise etter pandemien.

Det er hovedsakelig samme mønster i hvor ofte man reiser til ulike formål både før og etter korona. Den viktigste forskjellen er en nedgang i hvor ofte man ser for seg å reise til de ulike formålene. Særlig er det en nedgang i andelen som vil reise på en arbeidsreise daglig eller nesten daglig. Det er også en liten nedgang i andelen som vil foreta en handlereiser hver dag.



Figur 4.1 Hvor ofte man reiste til ulike formål, før korona-pandemien.



Figur 4.2 Hvor ofte man ser for seg å reise til ulike formål, når korona ikke lenger er en trussel.

Kartlegging av transportmiddelbruk på ulike reisemål

Dette spørsmålet ble også brukt videre i spørreundersøkelsen for å bestemme hvilke respondenter som fikk spørsmål om transportmiddel på ulike typer reiser. Alle som har foretatt en reise til et gitt formål (for eksempel en arbeidsreise) minst én gang i måneden har fått spørsmål om hvilke transportmidler de bruker på den typen reiser. Det er ikke spurt om transportmidler for forretningsreiser, og det er for få som har foretatt en skolareise minst én gang i måneden til at det er tatt med i videre analyse.

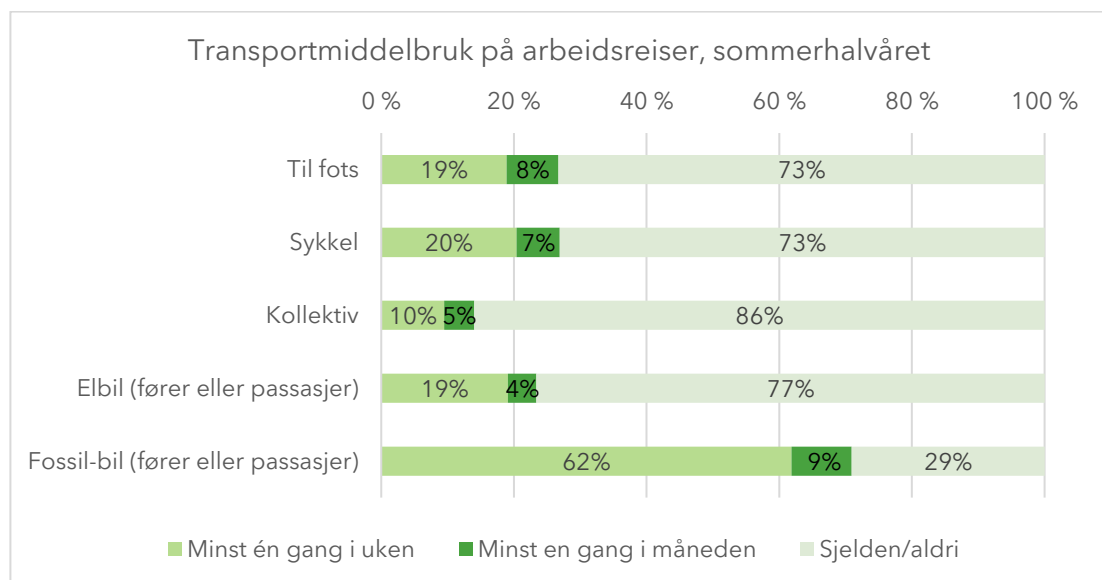
Fordi transportmiddelbruk varierer noe fra sesong til sesong, ble man spurt om hvordan man reiser til og fra ulike typer reisemål i sommerhalvåret og i vinterhalvåret. Det er flere som veksler mellom ulike transportmidler i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret, og flere som går og sykler i kombinasjon med det å kjøre bil.

Det er også undersøkt hva som anses som akseptabel gang- og sykkelavstand. Medianverdien for hva som er en akseptabel gangavstand er 2 kilometer, og medianverdien for hva som er en akseptabel sykkelavstand er på 5 kilometer.

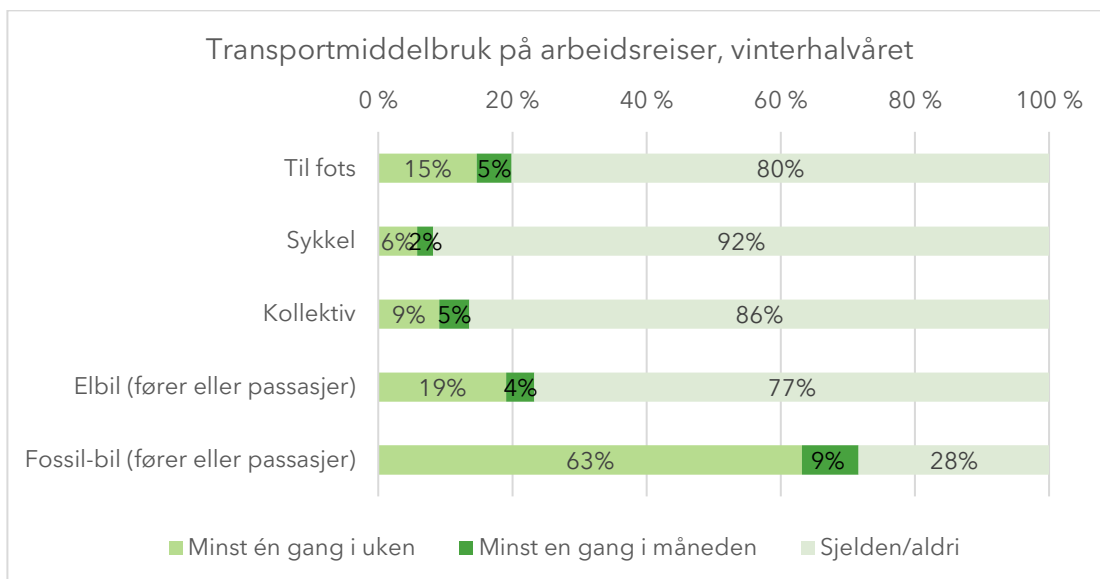
Transportmiddelbruk på arbeidsreiser

Alle som foretar en arbeidsreise minst en gang i måneden fikk spørsmål om transportmiddelbruk på arbeidsreiser. Dette gjelder 66% av de som har svart på undersøkelsen.

Fordi transportmiddelbruk varierer noe fra sesong til sesong, ble man spurt om hvordan man reiser til og fra arbeid i sommerhalvåret og i vinterhalvåret. Det er flest som kjører fossilbil på arbeidsreiser, og også en del som kjører elbil. I overkant av 60% av de yrkesaktive kjører fossilbil til jobb minst en gang i uka, og om lag 20% kjører elbil til jobb minst en gang i uka. I underkant av 20% går til jobb minst en gang i uka, noe flere i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret. 10% reiser kollektivt til jobb minst en gang i uka. Sykkelandelen varierer mest mellom sommer og vinter; 20% sykler minst en gang i uka i sommerhalvåret, mot 6% i vinterhalvåret. Dette skyldes blant annet at det er flere som veksler mellom ulike transportmidler i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret, og flere som går og sykler i kombinasjon med det å kjøre bil.



Figur 4.3 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på arbeidsreiser i sommerhalvåret.

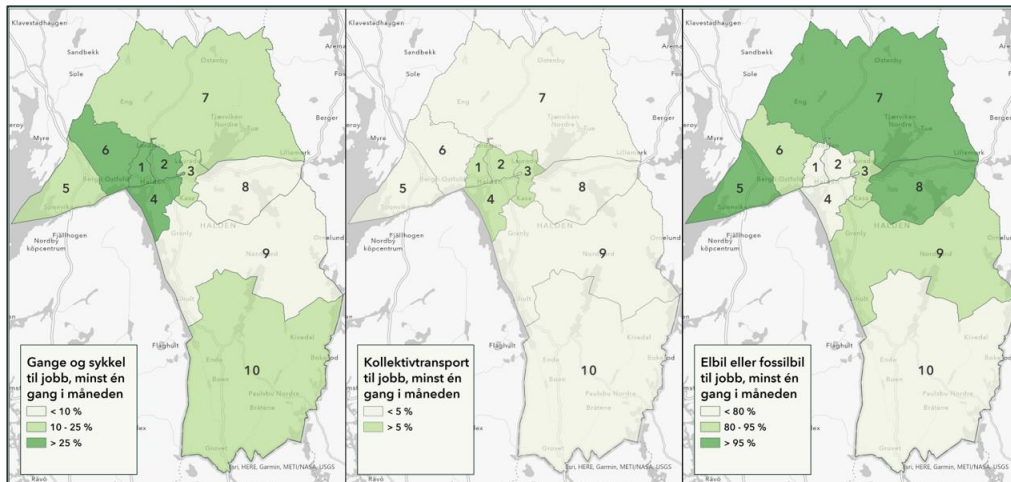


Figur 4.4 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på arbeidsreiser i vinterhalvåret.

Transportmiddelbruk på arbeidsreiser blant bosatte i ulike soner

For å få et bilde av hvordan reisene for de ulike reisemålene fordeler seg geografisk har disse resultatene blitt lagt inn i kart. Disse resultatene ble videre brukt for å lage den tredelte soneinndelingen beskrevet innledningsvis.

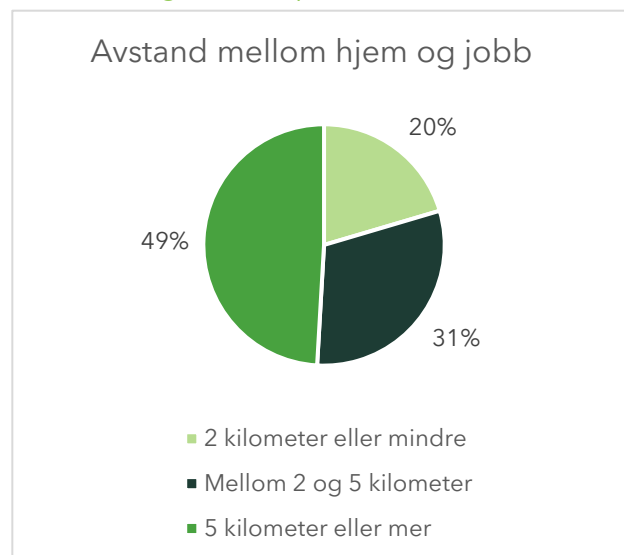
Det er flest som går og sykler i sonene rundt Halden sentrum. Det er generelt få som velger å reise kollektivt på arbeidsreiser, men det er noe flere som velger dette i sonene rundt Halden sentrum. Det er flest som velger å kjøre bil på arbeidsreiser i sonene 5, 7 og 8, mens færre gjør det nærmere sentrum.



Figur 4.5 Geografisk fordeling av arbeidsreiser med ulike transportmidler.

Sammenheng mellom transportmiddel og avstand på arbeidsreiser

For å forklare hva som påvirker hvilket hovedtransportmiddel respondentene bruker på arbeidsreiser, har vi sett nærmere på hvordan avstanden mellom hjemmet og arbeidsplassen påvirker hvordan man velger å reise. Resultatene viser at avstanden mellom hjemmet og jobb påvirker transportmiddelbruk på arbeidsreisen.



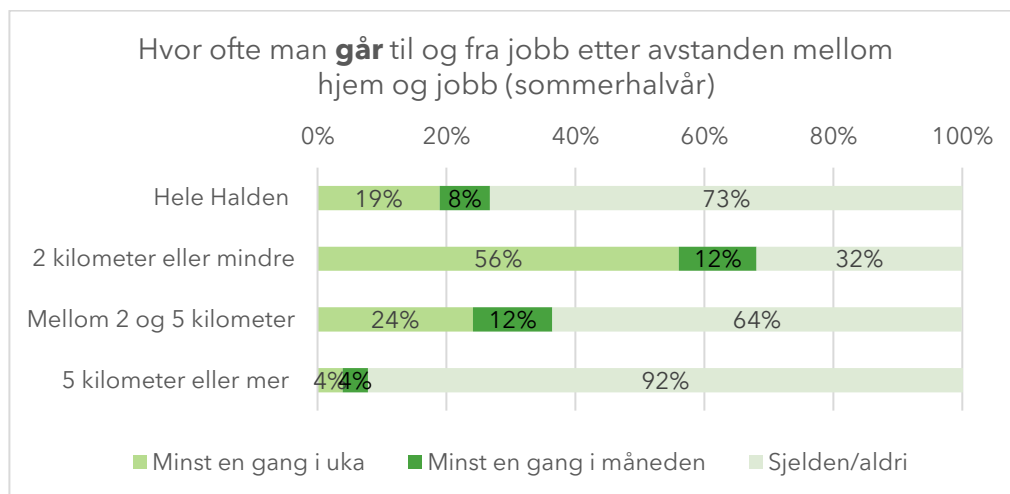
Figur 4.65 Avstand mellom hjem og arbeidssted

Av respondentene bor 20 % i akseptabel gangavstand fra jobb (to kilometer eller mindre), og 31 % bor i akseptabel sykkelavstand (mellom 2 og 5 km). 49 % bor 5 kilometer eller mer fra jobb.

Transportmiddelbruk til og fra arbeid varierer en god del etter hvor nært arbeidsplassen man bor. I framstillingen under viser vi resultater for

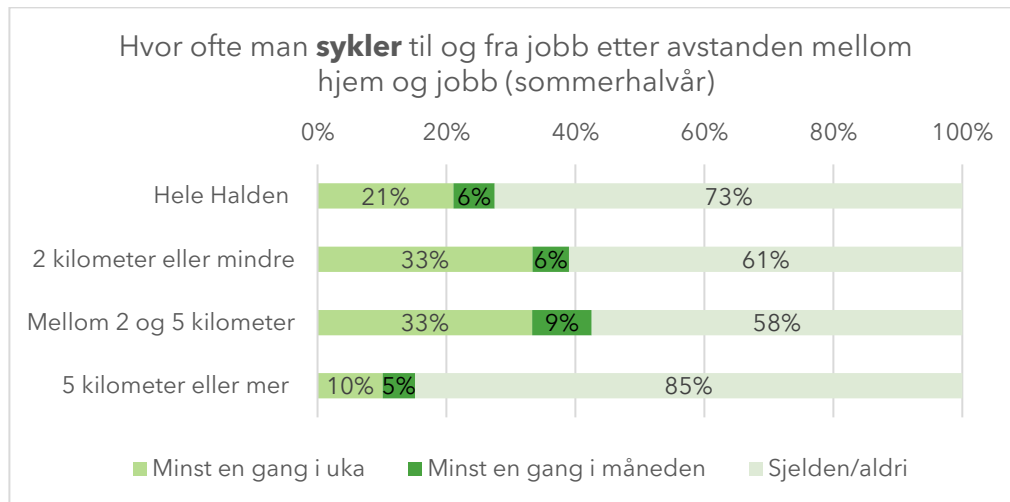
transportmiddelbruk i sommerhalvåret, men mønsteret er likt også i vinterhalvåret.

Over halvparten av de som bor 2 kilometer eller mindre fra arbeidsplassen går til jobb minst en gang i uka i sommerhalvåret, mot 24 % blant dem som bor mellom 2 og 5 kilometer unna. Blant de som bor 5 kilometer eller mer fra jobb, er det svært få som går til jobben.



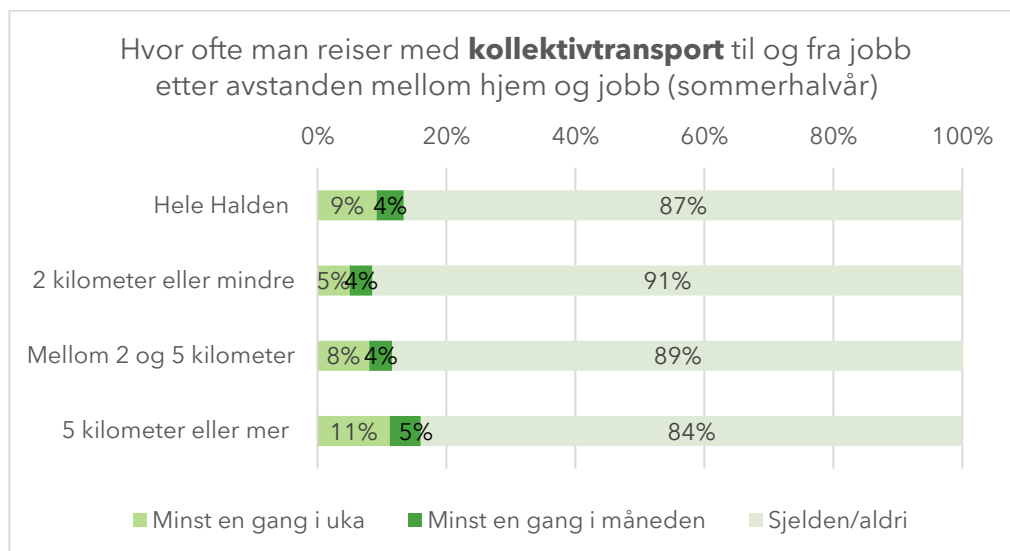
Figur 4.7 Sammenheng mellom hvor ofte man går til og fra jobb avstand mellom hjem og jobb, sommerhalvår

1/3 av de som bor 5 kilometer eller mindre fra arbeidsplassen sykler til jobb minst en gang i uka i sommerhalvåret, mot 10 % av de som bor 5 kilometer eller mer unna jobben. I vinterhalvåret er det en god del færre som sykler, men det er fortsatt slik at det er flere som sykler minst en gang i uka blant de som bor under 5 kilometer fra jobb enn blant de som bor 5 kilometer eller mer unna jobben.



Figur 4.8 Sammenheng mellom hvor ofte man sykler til og fra jobb avstand mellom hjem og jobb, sommerhalvår

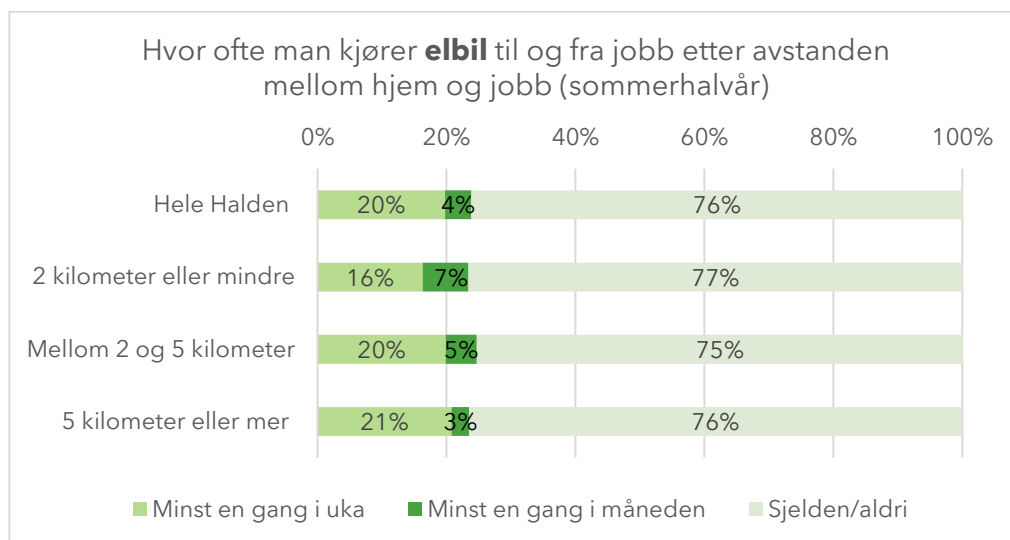
Det er lav kollektivandel på arbeidsreiser, uavhengig av avstand, men andelen er høyere blant de som bor lengst unna. Her er det 11 % som reiser kollektivt til jobb minst en gang i uka, mot 8 % blant de som bor mellom 2 og 5 kilometer fra jobb.



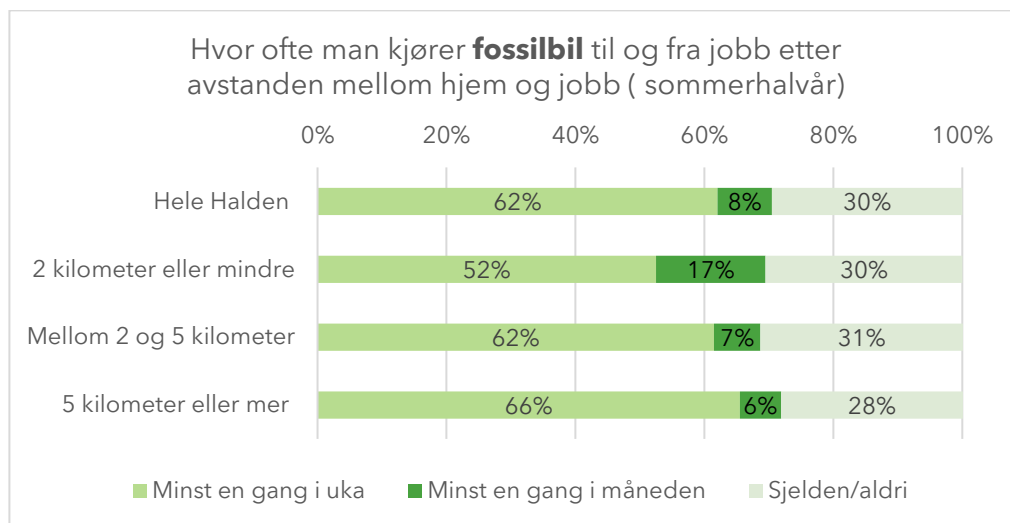
Figur 4.9 Sammenheng mellom hvor ofte man reiser med kollektivtransport til og fra jobb avstand mellom hjem og jobb, sommerhalvår

Elbilandelen er på omtrent 20 % uavhengig av avstand mellom hjem og jobb,

Andelen som kjører fossilbil på arbeidsreiser er høy, uavhengig av avstand mellom hjem og jobb, men det er noe flere som kjører fossilbil minst en gang i uka blant de som bor lengst unna enn de som bor nærmere jobben 66 % av de som bor 5 kilometer unna jobben benytter bil minst en gang i uka, mot 62 % blant de som bor mellom 2 og 5 kilometer unna og 52 % blant de som bor under 2 kilometer unna jobb. Bilandelen på arbeidsreiser er altså høy også blant de som bor i gang- og sykkelavstand til jobb,



Figur 4.10 Sammenheng mellom hvor ofte man kjører elbil til og fra jobb og avstand mellom hjem og jobb, sommerhalvår

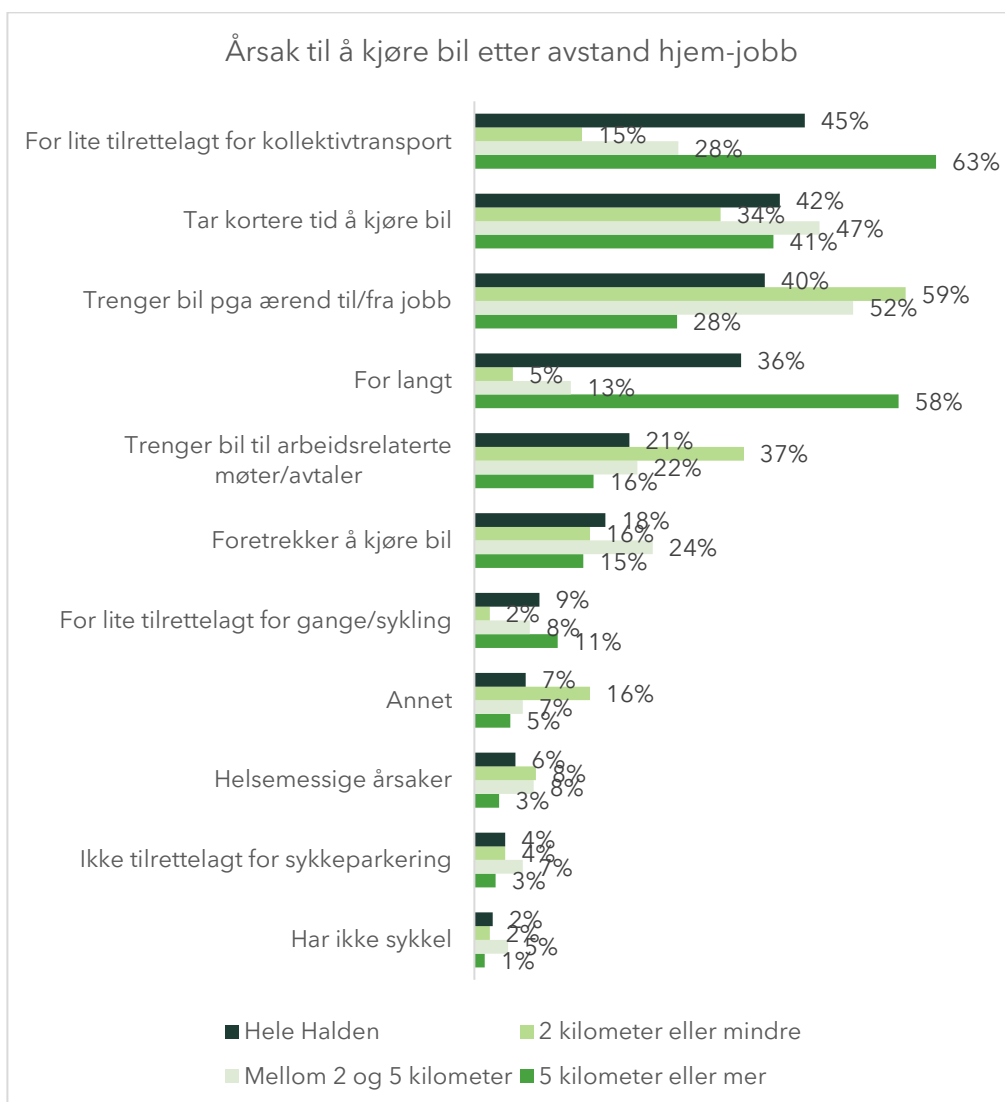


Figur 4.11 Sammenheng mellom hvor ofte man kjører fossilbil til og fra jobb og avstand mellom hjem og jobb, sommerhalvår

Årsaker til å kjøre bil til jobb

De som har reist med fossil-bil på arbeidsreiser ble spurt om hva som er årsakene til at de velger bil på disse reisene. Det var mulig å velge inntil tre svar i spørreskjemaet.

For kommunen som helhet er de viktigste årsakene til at respondentene velger å kjøre bil at det tar kortere tid å kjøre, at det er for langt, for lite tilrettelagt kollektivtransport på strekningen og at man har ærend på vei til eller fra jobb. De som bor lengst unna kjører i stor grad bil fordi det er for lite tilrettelagt for kollektivtransport, og fordi det er for langt. De som bor nære arbeidsstedet, kjører i større grad bil fordi de trenger bil til ærender til og fra jobb og i jobbsammenheng.

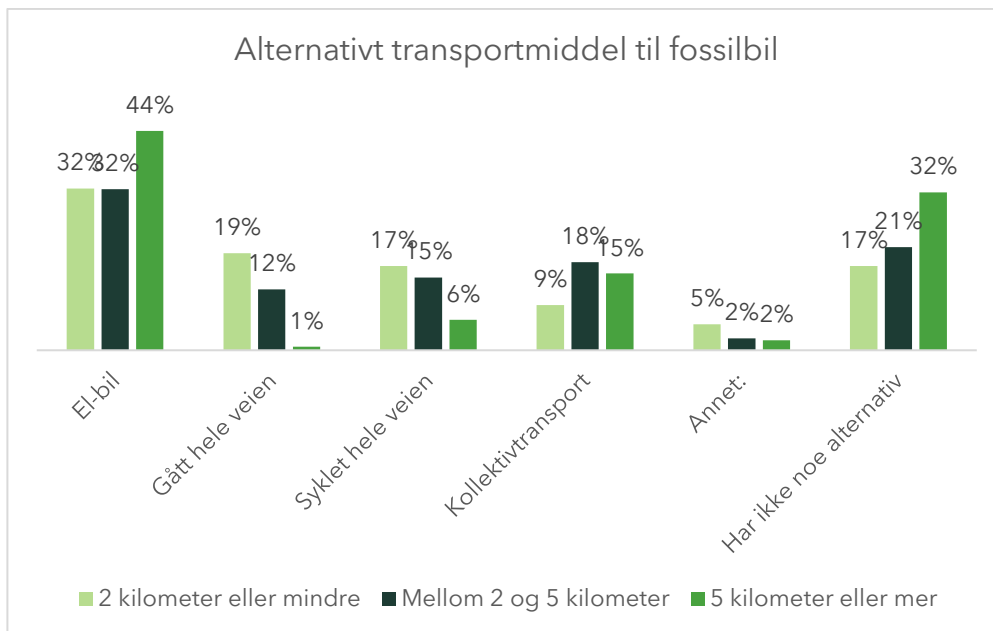


Figur 4.12 Årsaker til å kjøre bil til jobb, fordelt etter avstand mellom hjem og jobb.

Alternative reisemidler på arbeidsreiser

Dersom respondentene skulle valgt et alternativt transportmiddel til fossilbil på arbeidsreiser, ville de fleste ha reist med elbil. Blant de som bor mer enn 5 km fra jobb er det en høyere andel (44 %) som ville valgt elbil enn de som bor nærmere enn dette (33 %). De som bor lengst unna jobb svarer også i større grad at de ikke har noe alternativ til bil.

Blant de som bor nære jobb, er det også aktuelt å gå eller sykle. Blant de som bor 2 km eller lenger fra jobb er det flere som synes det er aktuelt å reise med kollektivtransport enn blant de som bor nærmere enn 2 km.



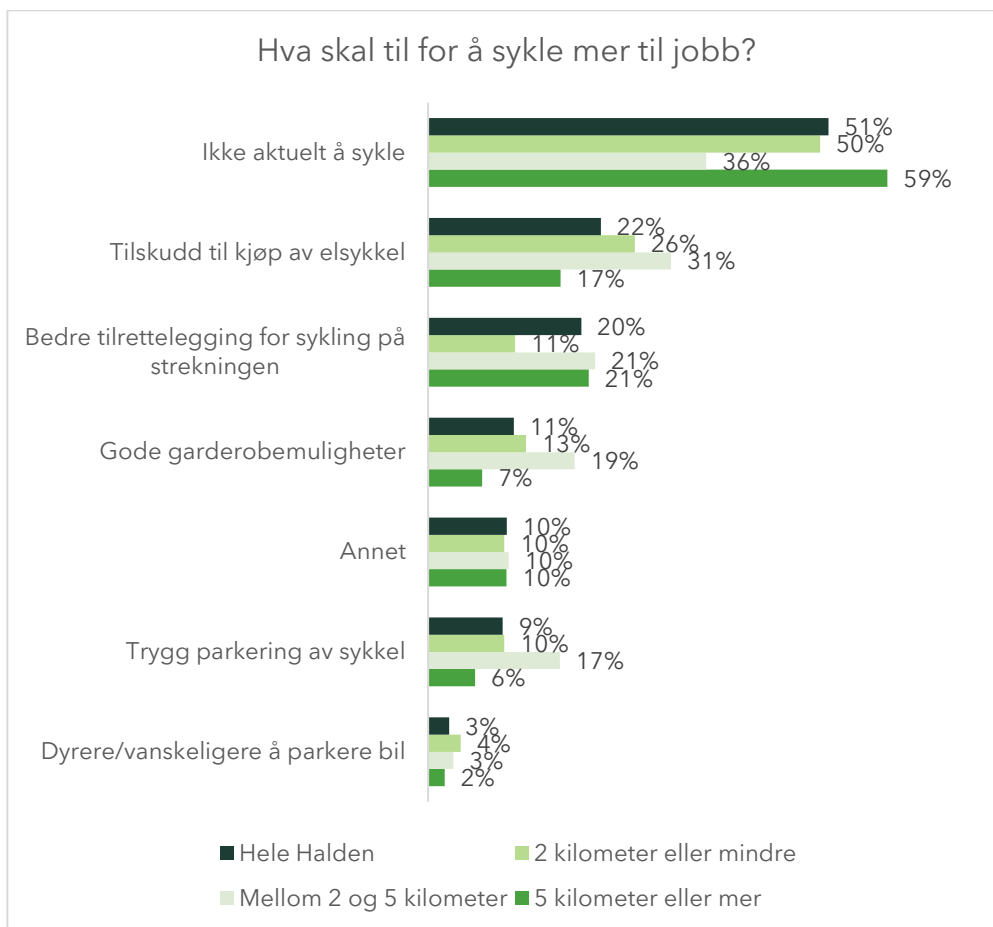
Figur 4.13 Alternativt transportmiddel på arbeidsreiser, fordelt etter avstand mellom hjem og arbeidssted.

Hva som skal til for å sykle mer og reiser mer kollektivt

De som har reist med fossil-bil på arbeidsreiser ble også spurt om hva som skal til for at de skal sykle mer eller reise mer kollektivt til jobb.

For mange er det ikke aktuelt å sykle eller reise kollektivt til jobb. Av respondentene som foretar minst en arbeidsreise i måneden svarer 51 % at det ikke er aktuelt å sykle. Andelen som svarer at det ikke er aktuelt å sykle er lavest blant de som bor mellom 2 og 5 kilometer fra jobb.

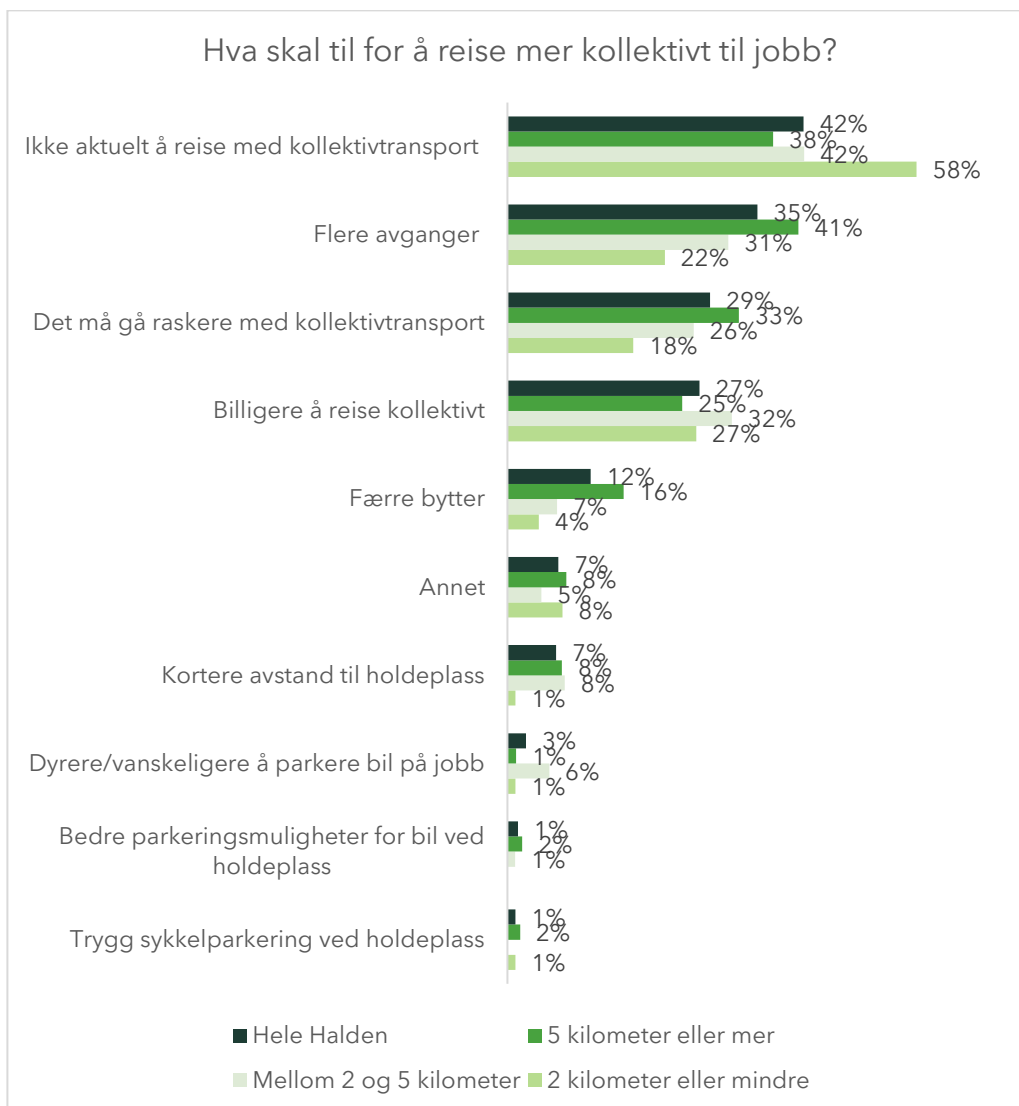
Bedre tilrettelegging for sykling langs strekningen og tilskudd til kjøp av elsykkel er de tiltakene som er mest populære for at respondentene skal sykle mer til og fra jobb. Det er kun mindre forskjeller i svarene etter hvor langt unna jobben man bor.



Figur 4.14 Hvilke tiltak som skal til for å sykle mer på arbeidsreiser.

Også for kollektivtransport er det en høy andel som sier det ikke er aktuelt å reise kollektivt til jobb. Jo lenger avstand det er mellom hjemmet og arbeidsplassen desto høyere andel er det som synes det er aktuelt å reise kollektivt på arbeidsreiser.

Tiltakene respondentene ønsker for å reise mer kollektivt er hyppigere avganger, raskere kollektivruter og billigere kollektivtransport. Det er kun mindre forskjeller i svarene etter hvor langt unna jobben man bor.



Figur 4.15 Hvilke tiltak som skal til for å reise mer kollektivt på arbeidsreiser.

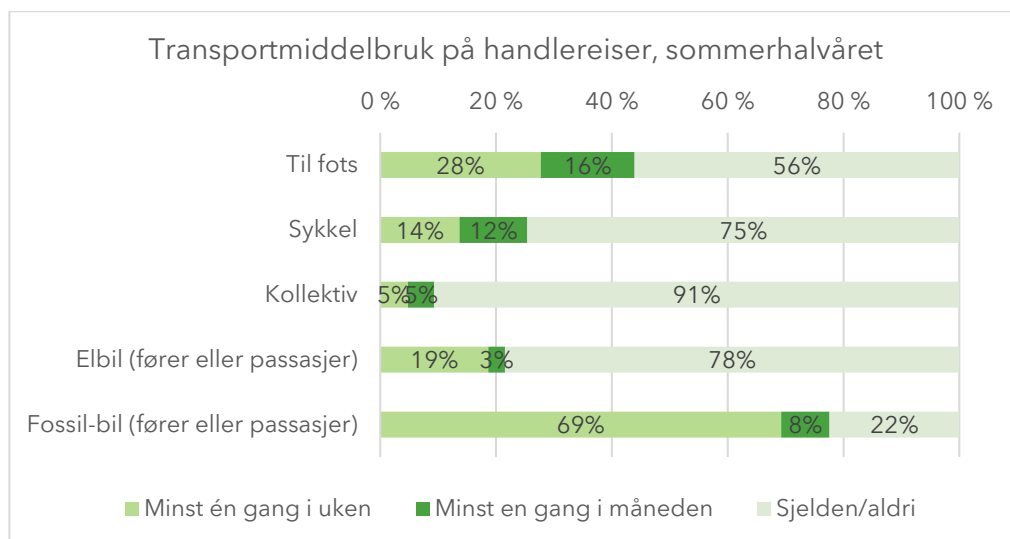
Transportmiddelbruk på handlereiser

Alle som foretar en handlereise minst en gang i måneden fikk spørsmål om transportmiddelbruk på slike reiser. Dette gjelder 86 % av de som har svart på undersøkelsen.

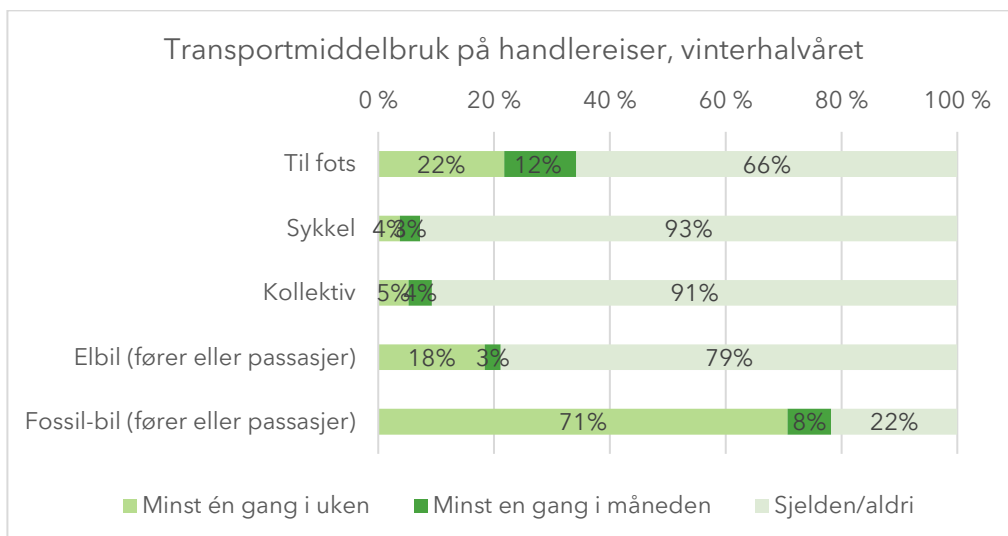
Fordi transportmiddelbruk varierer noe fra sesong til sesong, ble man spurt om hvordan man reiser på handlereiser i sommerhalvåret og i vinterhalvåret. Det er flere som veksler mellom ulike transportmidler i sommer-

halvåret enn i vinterhalvåret, og flere som går og sykler i kombinasjon med det å kjøre bil.

Det er flest som kjører fossilbil på handlereiser, og også en del som kjører elbil. Rundt 70 % kjører fossilbil på handlereiser minst en gang i uka, og i underkant av 20 % kjører elbil minst en gang i uka. 20-30 % går på en handlereiser minst en gang i uka, en del flere i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret, og 5 % reiser kollektivt. Sykkelandelen varierer også mellom sommer og vinter; 14 % sykler på en handlereise minst en gang i uka i sommerhalvåret, mot 4 % i vinterhalvåret.



Figur 4.16 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på handlereiser i sommerhalvåret.

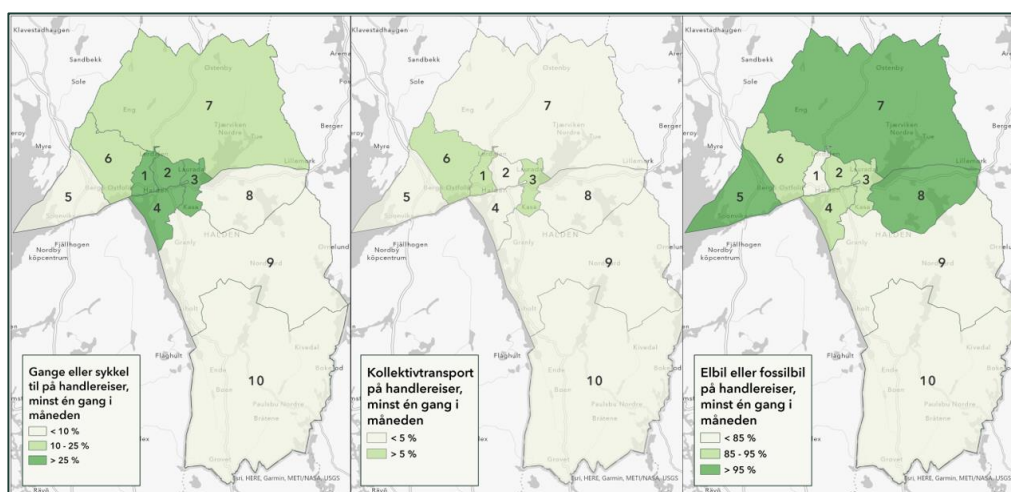


Figur 4.17 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på handlereiser i vinterhalvåret.

Transportmiddelbruk på handlereiser blant bosatte i ulike soner

For å få et bilde av hvordan reisene for de ulike reisemålene fordeler seg geografisk har disse resultatene blitt lagt inn i kart. Disse resultatene ble videre brukt for å lage den tredelte soneinndelingen beskrevet innledningsvis.

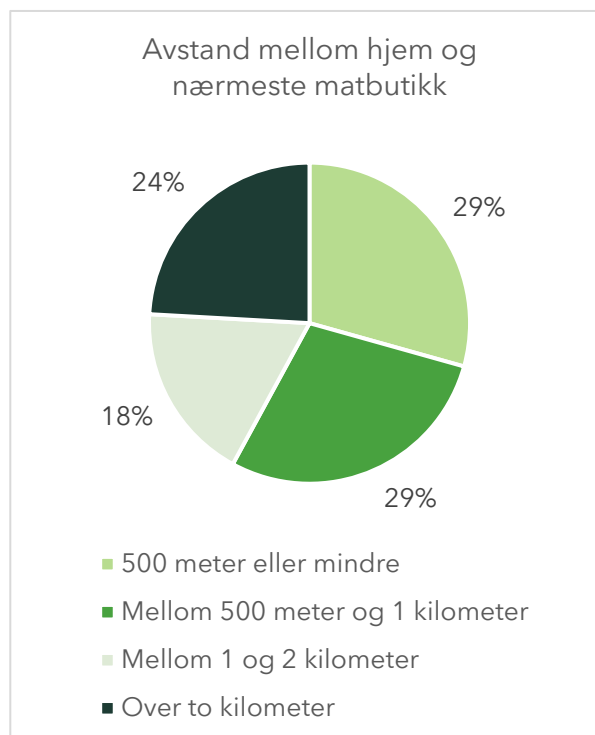
Det er flest som går og sykler på handlereiser nærmest sentrum. Kollektivreisene for handlereiser er noe mer spredt enn for de andre reisemålene, men er fremdeles gjennomgående lav. Det er flest som reiser med bil på handlereiser nord i kommunen.



Figur 4.18 Geografisk fordeling av ulike transportmidler på handlereiser.

Sammenheng mellom transportmiddel og avstand på handlereiser

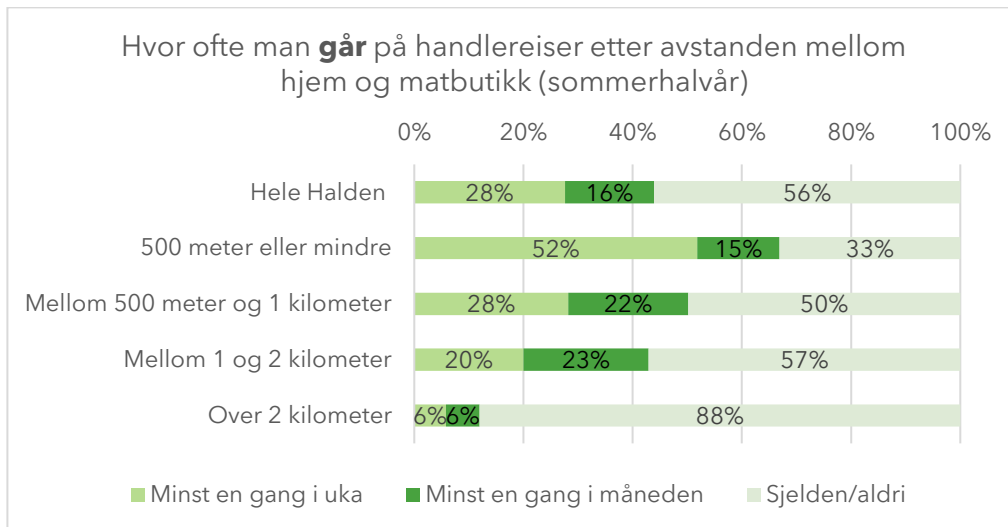
For å forklare hva som påvirker hvilket hovedtransportmiddel respondentene bruker på handlereiser har vi sett nærmere på hvordan avstanden mellom hjemmet og nærmeste matbutikk påvirker hvordan man velger å reise. Vi har delt avstand mellom hjem og nærmeste matbutikk inn i andre kategorier enn avstand mellom hjem og jobb, fordi dette passer fordelingen av svarene på dette spørsmålet bedre. Det er få som bor 5 kilometer eller mer unna en matbutikk, og svært mange som bor under 2 kilometer.



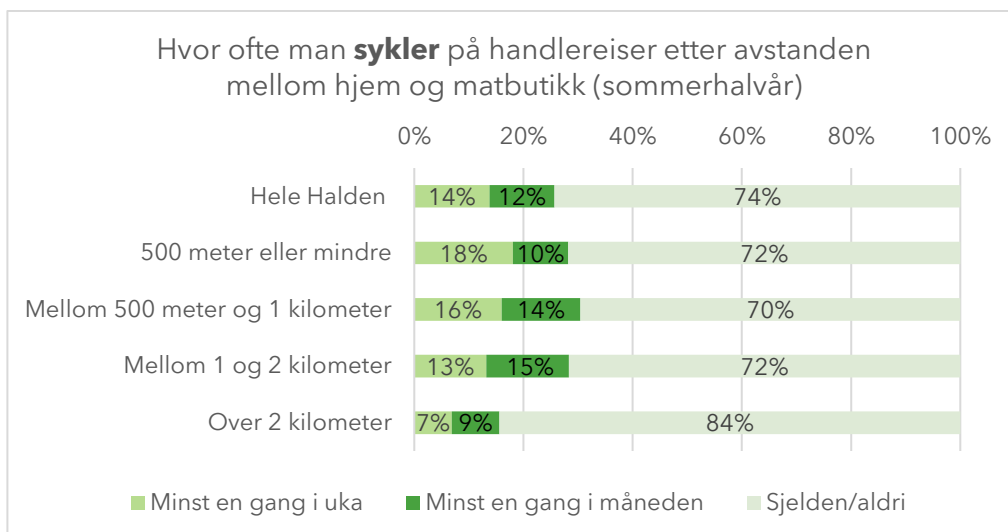
Figur 4.19 Avstand mellom hjem og nærmeste matbutikk.

Over halvparten av de som har svart på reisevaneundersøkelsen bor i gangavstand til nærmeste matbutikk. Selv om ikke alle handlereiser går til nærmeste matbutikk, er det likevel en sammenheng mellom transportmiddelbruk på handlereiser og avstand til nærmeste matbutikk: De som bor nære en matbutikk går mer på handlereiser og de reiser noe mindre med bil. I framstillingen under viser vi resultater for transportmiddelbruk i sommerhalvåret, men mønsteret er likt også i vinterhalvåret.

Mer en halvparten av respondentene som bor 500 meter eller mindre fra en matbutikk går minst en gang i uken på en handlereise. Gangandelen går ned jo lenger avstand det er mellom hjemmet og matbutikken.

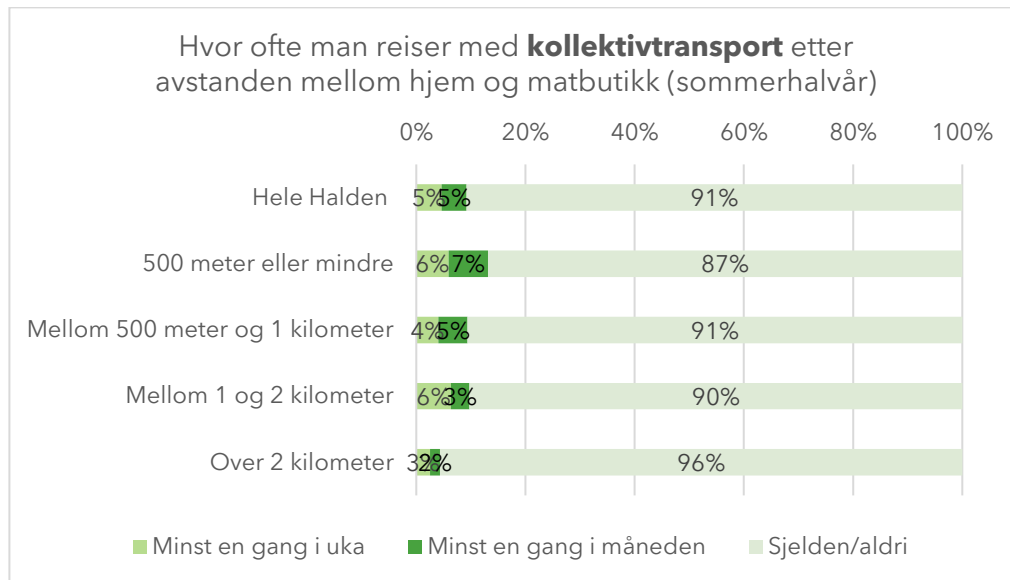


Figur 4.20 Sammenheng mellom hvor ofte man går på handlereiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår.



Figur 4.21 Sammenheng mellom hvor ofte man sykler på handlereiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår

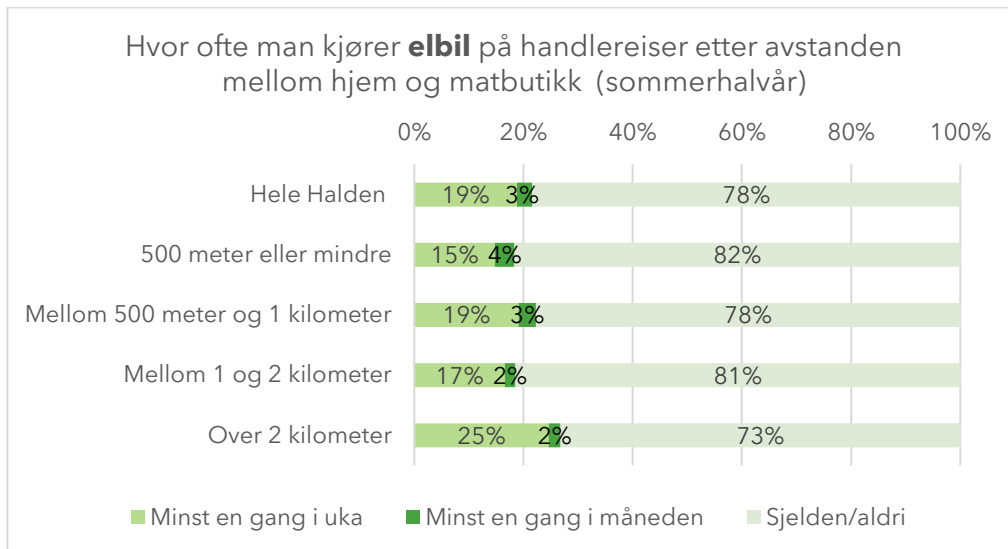
Andelen som bruker kollektivtransport på handlereiser, er jevnt over lav uavhengig av avstanden mellom hjemmet og matbutikken.



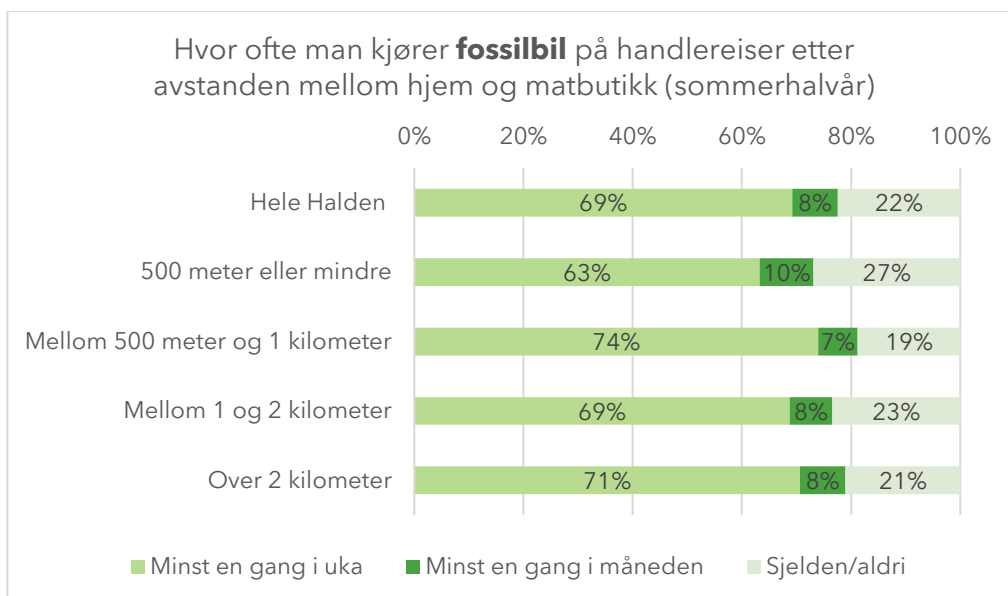
Figur 4.22 Sammenheng mellom hvor ofte man reiser med kollektivtransport og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår

Andelen som kjører elbil på handlereiser er noe lavere blant de som bor under 500 meter fra nærmeste matbutikk og noe høyere de som bor mer enn 2 km fra nærmeste matbutikk.

Vi ser også at andelen som kjører fossilbil på handlereiser er noe lavere blant de som bor 500 meter eller mindre fra nærmeste matbutikk enn blant andre.



Figur 4.23 Sammenheng mellom hvor ofte man kjører elbil på handlereiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår



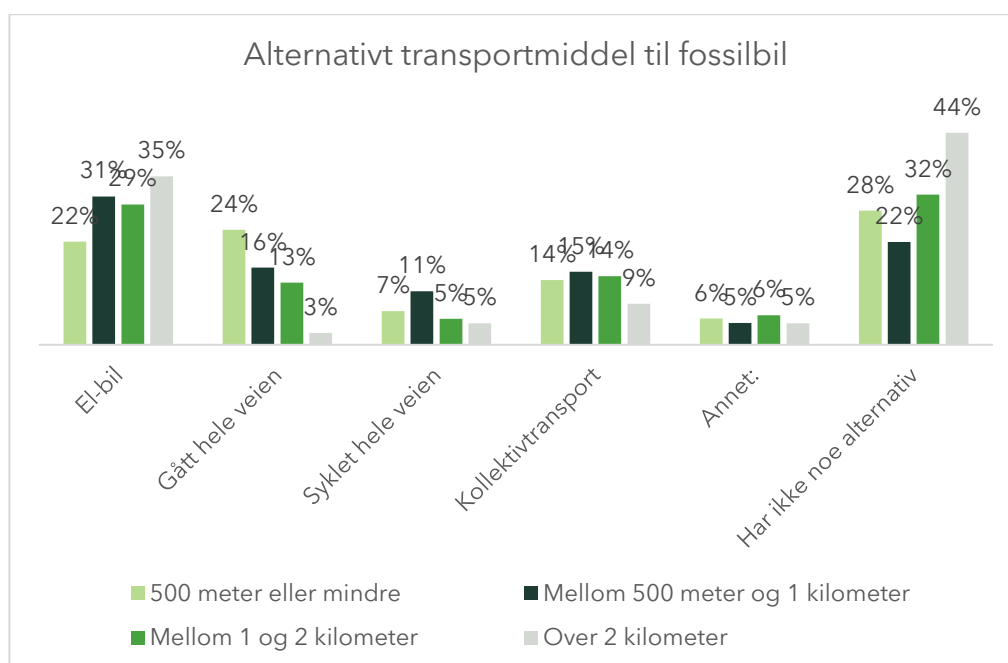
Figur 4.24 Sammenheng mellom hvor ofte man kjører fossilbil på handlereiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår

Alternative reisemidler på handlereiser

De som har reist med fossil-bil på handlereiser ble spurt om hvilket alternativt transportmiddel til fossil-bil de helst ville valgt.

Mange bilister oppgir at de ikke har noe alternativ til fossilbil på handlereiser, særlig blant de som bor lengst unna sin nærmeste matbutikk. Flest ville alternativt ha reist med elbil, og også her er andelen høyest blant de som bor lengst unna.

Blant de som bor under 500 meter fra nærmeste matbutikk vil ca. én av fire gå på handlereiser. Andelen som vil gå på handlereiser avtar med økt avstand til nærmeste matbutikk. Sykkelandelen er høyest for de mellomlange reisene, og det samme gjelder kollektivreiser.²



Figur 4.25 Alternativt transportmiddel på arbeidsreiser, fordelt etter avstand mellom hjem og nærmeste matbutikk.

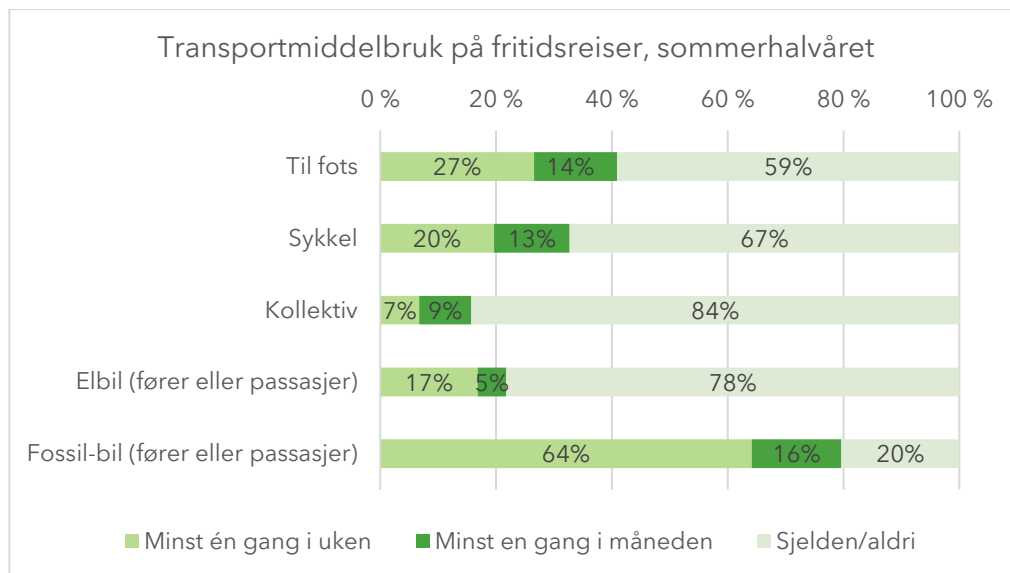
² For handlereiser spurte vi ikke om årsaker til å kjøre bil, eller om hva som skal til for å sykle mer eller reise mer kollektivt.

Transportmiddelbruk på fritidsreiser

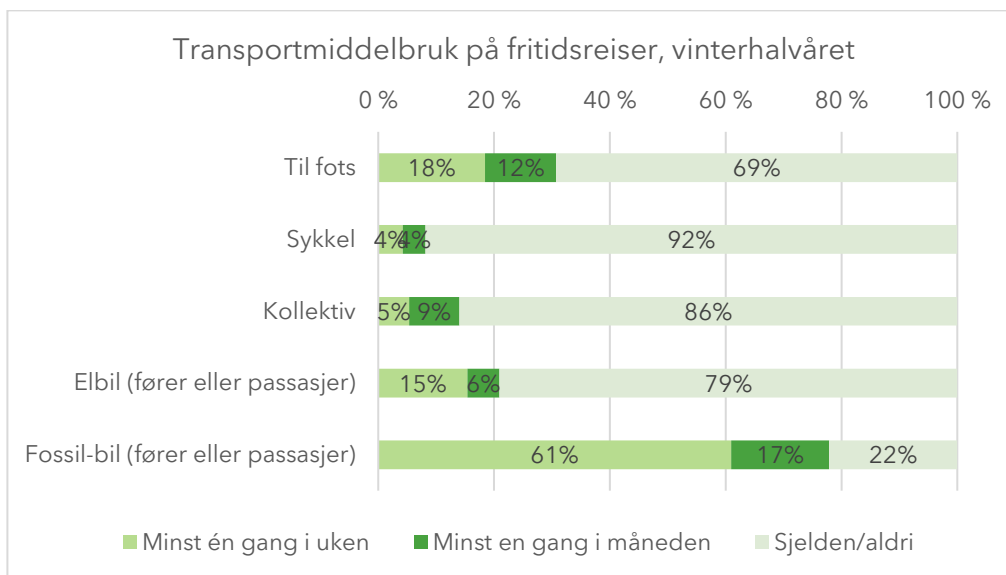
Alle som foretok en fritidsreise minst en gang i måneden fikk spørsmål om transportmiddelbruk på slike reiser. Dette gjelder 77 % av de som har svart på undersøkelsen.

Fordi transportmiddelbruk varierer noe fra sesong til sesong, ble man spurt om hvordan man reiser på fritidsreiser i sommerhalvåret og i vinterhalvåret. Det er flere som veksler mellom ulike transportmidler i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret, og flere som går og sykler i kombinasjon med det å kjøre bil.

Det er flest som kjører fossilbil på fritidsreiser og også en del som kjører elbil. I overkant av 60% kjører fossilbil på handlereiser minst en gang i uka, og rundt 15% kjører elbil minst en gang i uka. Mellom 18 og 27 % går på en fritidsreise minst en gang i uka, en del flere i sommerhalvåret enn i vinterhalvåret, og 5-7% reiser kollektivt. Sykkelandelen varierer også en god del mellom sommer og vinter; 20% sykler på en fritidsreise minst en gang i uka i sommerhalvåret, mot 4% i vinterhalvåret.



Figur 4.26 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på fritidsreiser i sommerhalvåret.

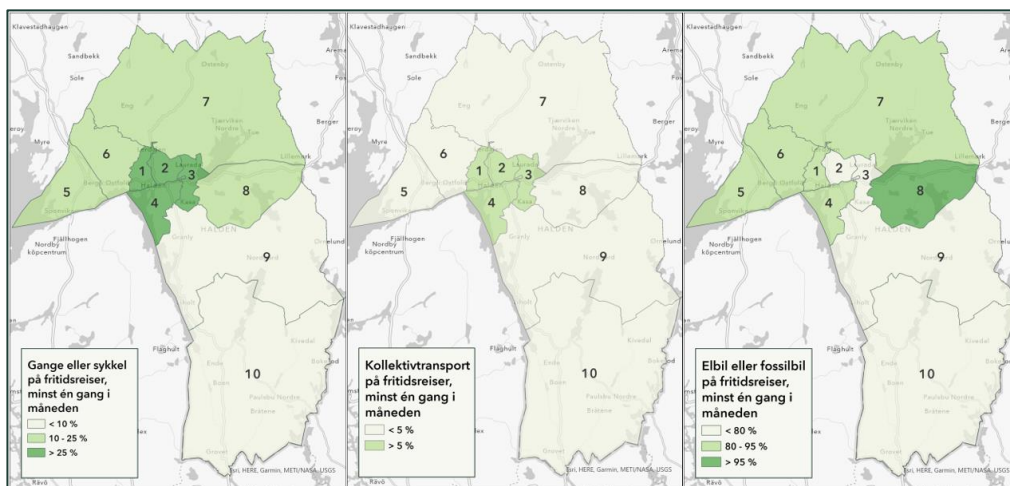


Figur 4.27 Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler på fritidsreiser i vinterhalvåret.

Transportmiddelbruk på fritidsreiser blant bosatte i ulike soner

For å få et bilde av hvordan reisene for de ulike reiseformålene fordeler seg geografisk har disse resultatene blitt lagt inn i kart. Disse resultatene ble videre brukt for å lage den tredelte soneinndelingen beskrevet innledningsvis.

På fritidsreiser er det flest som velger å gå eller sykle i sonene nært Halden sentrum. Det er også flere som velger dette nord i kommunen sammenlignet med sonene sør i kommunen. Kollektivandelen er lav, og konsentrert i sonene rundt Halden sentrum.



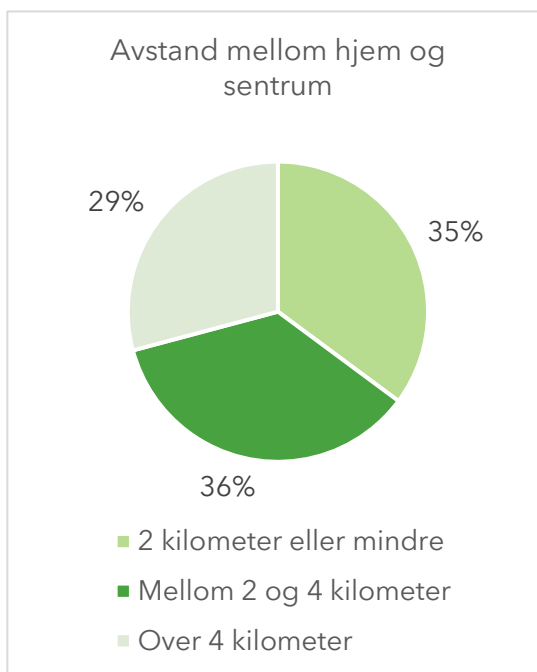
Figur 4.28 Geografisk fordeling av ulike transportmidler på fritidsreiser.

Sammenheng mellom transportmiddel og avstand på fritidsreiser

Om lag 1/3 bor 2 kilometer eller mindre fra Halden sentrum. Ytterligere 1/3 bor mellom 2 og 4 kilometer unna sentrum. Det er for få som svarer at de bor over fem kilometer fra Halden sentrum, og vi har derfor måttet sette den øvre grensen på fire kilometer i dette tilfellet.

Selv om ikke alle fritidsreiser går til sentrum, finner vi likevel en sammenheng mellom transportmiddelbruk på fritidsreiser og avstand til Halden sentrum: Det er flere som går og sykler på fritidsreiser minst en

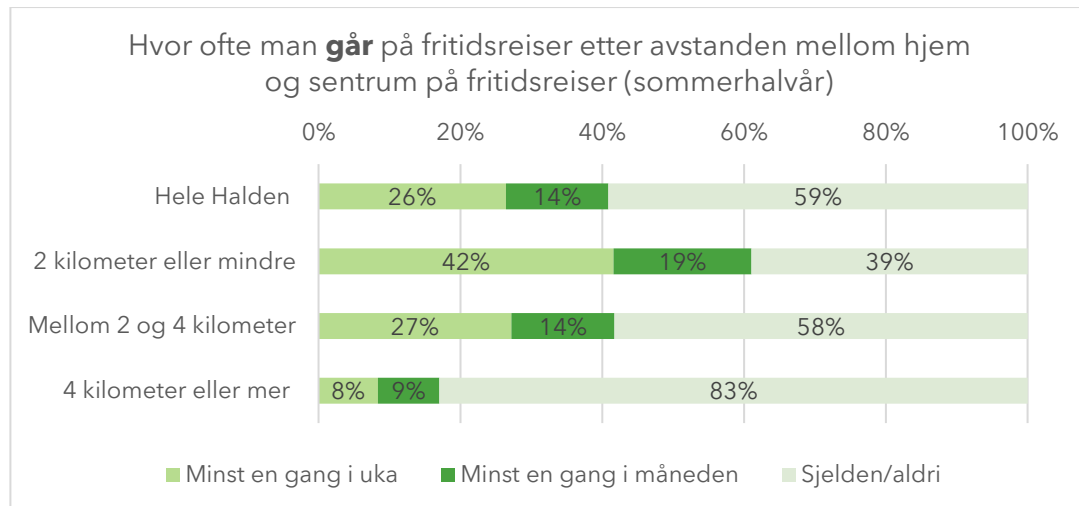
gang i uka blant de som bor i nærheten av sentrum, trolig også fordi de gjør flere fritidsreiser enn de som bor et stykke unna. Andelen som kjører bil på fritidsreiser minst en gang i uka er omtrent lik, uavhengig av avstand til Halden sentrum. I framstillingen under viser vi resultater for



Figur 4.29 Avstand mellom hjem og sentrum.

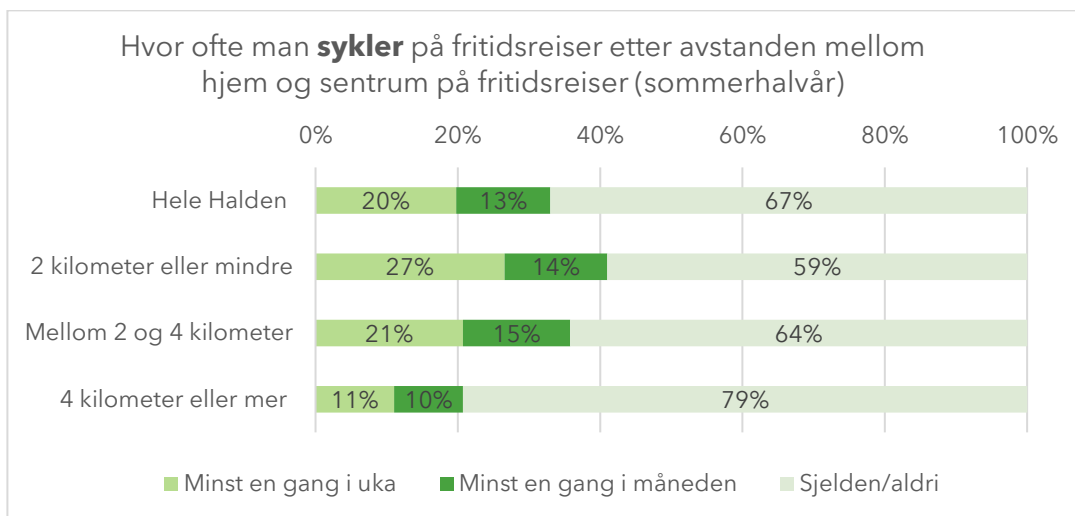
transportmiddelbruk i sommerhalvåret, men mønsteret er likt også i vinterhalvåret.

Rundt 40 % av respondentene som bor 2 km eller mindre fra sentrum foretar en fritidsreise til fots minst en gang i uken. Gangandelen går ned jo lenger avstand det er mellom hjemmet og sentrum.



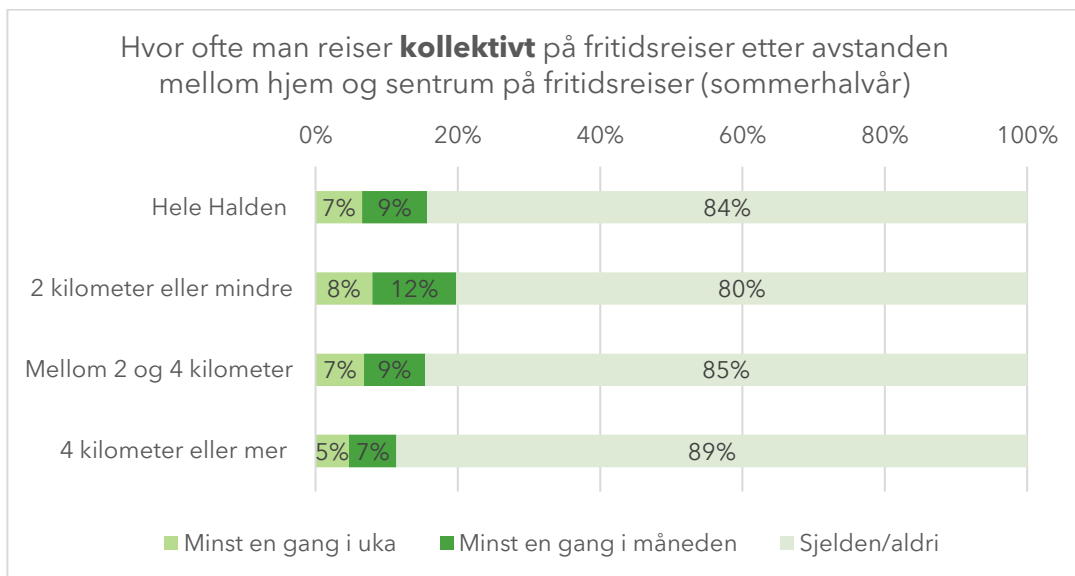
Figur 4.30 Sammenheng mellom hvor ofte man går på fritidsreiser og avstand mellom hjem og sentrum, sommerhalvår.

Det er flere som sykler minst en gang i uken p fritidsreiser blant de som bor 2 km eller mindre fra sentrum. Totalt for kommunen velger én av fem å sykle på en fritidsreise minst én gang i uken.



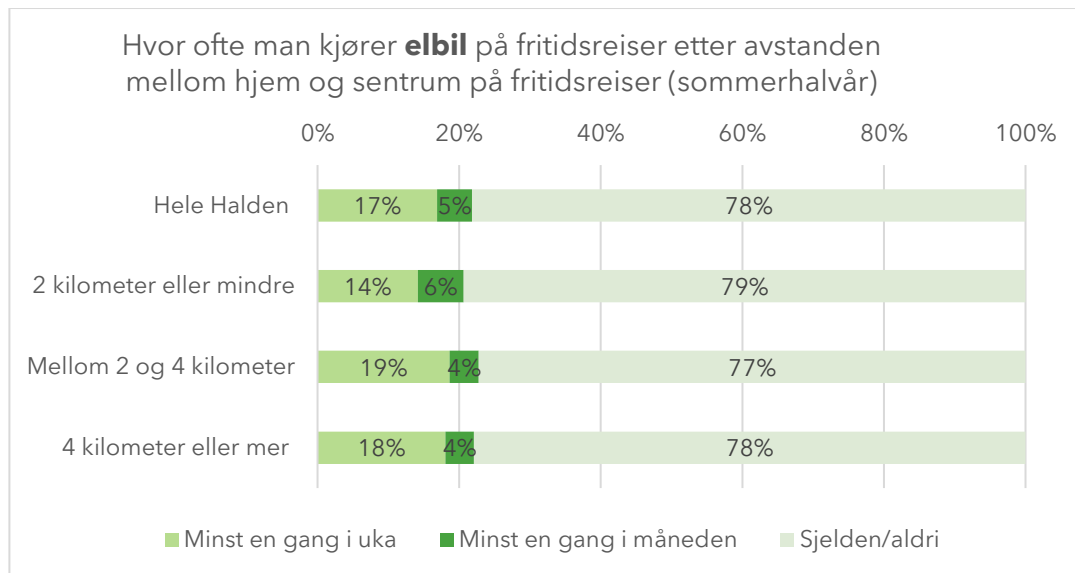
Figur 4.31 Sammenheng mellom hvor ofte man sykler på fritidsreiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår.

Det er noe flere som reiser kollektivt minst en gang i måneden blant de som for under 2 kilometer fra sentrum enn blant de som bor lengre unna. Dette skyldes trolig at kollektivtilbudet er bedre jo nærmere sentrum man kommer.

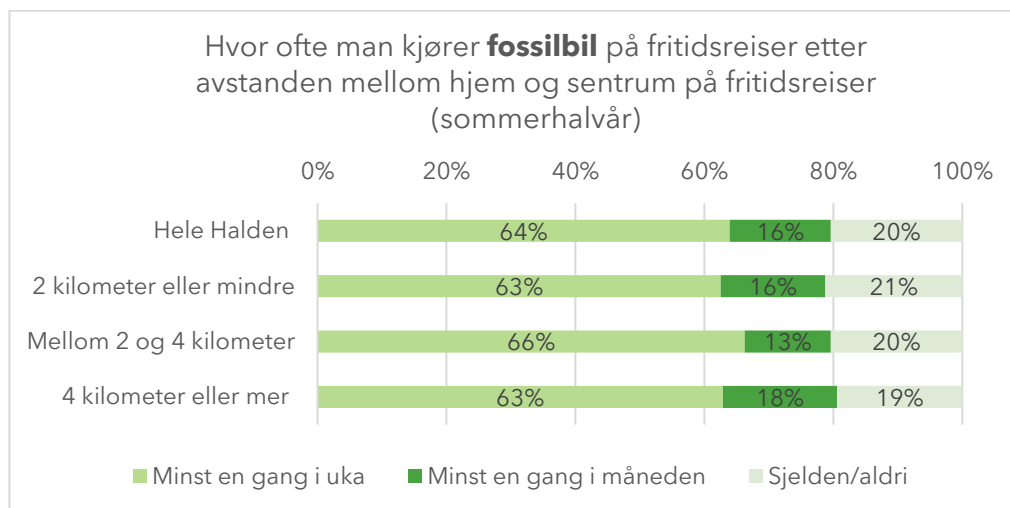


Figur 4.32 Sammenheng mellom ofte man reiser kollektivt på fritidsreiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår.

Det er noe flere som reiser med elbil på fritidsreiser minst en gang i uka blant de som bor mer enn 2 kilometer unna sentrum. Hvor ofte man kjører fossilbil på fritidsreiser er omtrent den samme på fritidsreiser, uavhengig av avstanden mellom hjem og sentrum.



Figur 4.33 Sammenheng mellom hvor ofte man kjører elbil på fritidsreiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår.



Figur 4.34 Sammenheng mellom hvor ofte man kjører fossilbil på fritidsreiser og avstand mellom hjem og matbutikk, sommerhalvår.

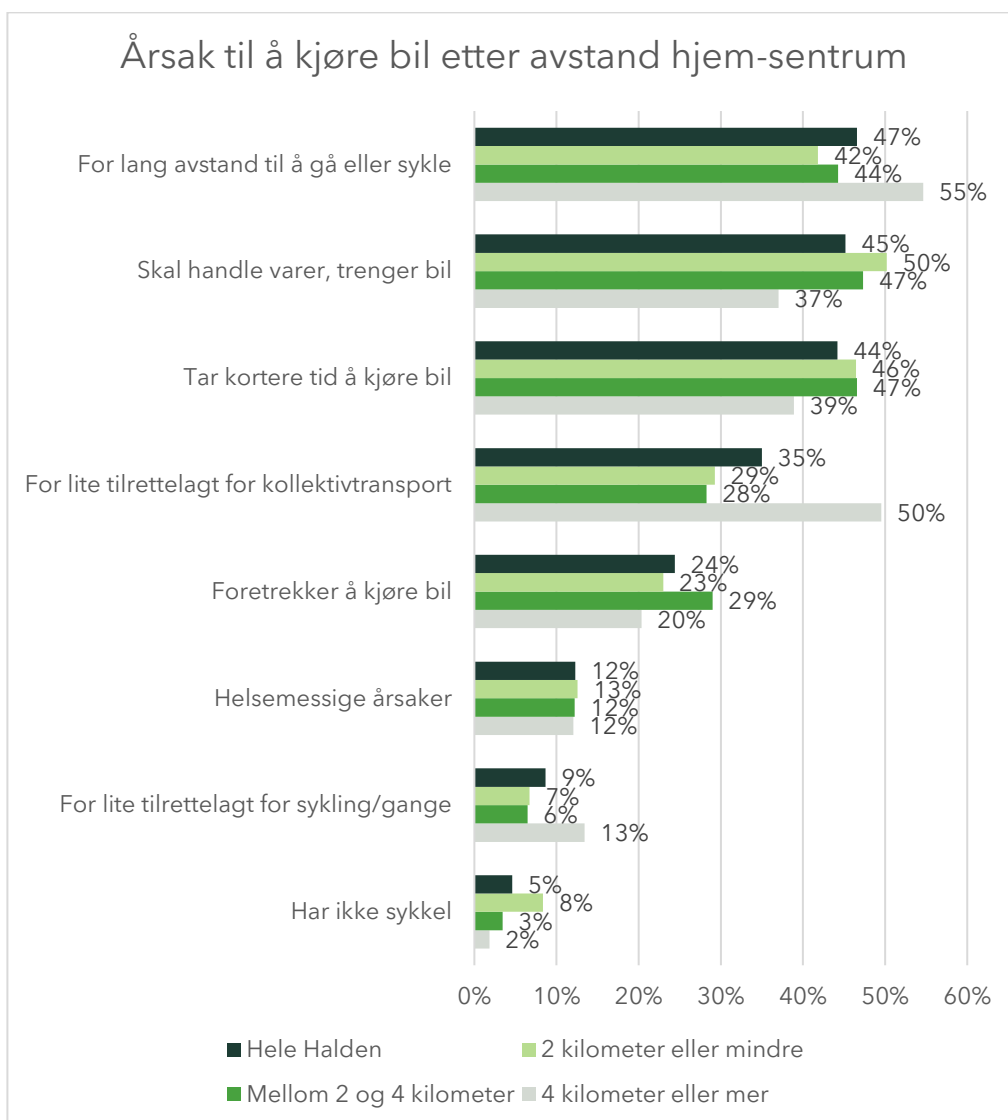
Årsaker til å kjøre fossilbil på fritidsreiser

De som har reist med fossil-bil på fritidsreiser har videre blitt spurt om hva som er årsakene til at de velger bil på disse reisene. Det var mulig å velge inntil tre svar i spørreskjemaet.

For kommunen som helhet er de viktigste grunnene til at man kjører bil på fritidsreiser at det er for lang avstand å gå eller sykle, at man trenger å frakte varer man har handlet og fordi det tar kortere tid å kjøre bil.

De som bor mindre enn 2 kilometer fra sentrum kjører bil på fritidsreiser fordi de skal handle varer og trenger bil til frakt av disse, og fordi det tar kortere tid å kjøre bil.

Blant de som bor lenger unna velger de fleste å kjøre bil fordi det er for lang avstand til å kunne gå eller sykle, og fordi det er for lite tilrettelagt med kollektivtrafikk. Det er også en del som skal handle og trenger bil til frakt av varer, samt at det tar kortere tid å kjøre bil.



Figur 4.35 Årsak til å kjøre bil på fritidsreiser, fordelt etter avstand mellom hjem og sentrum.

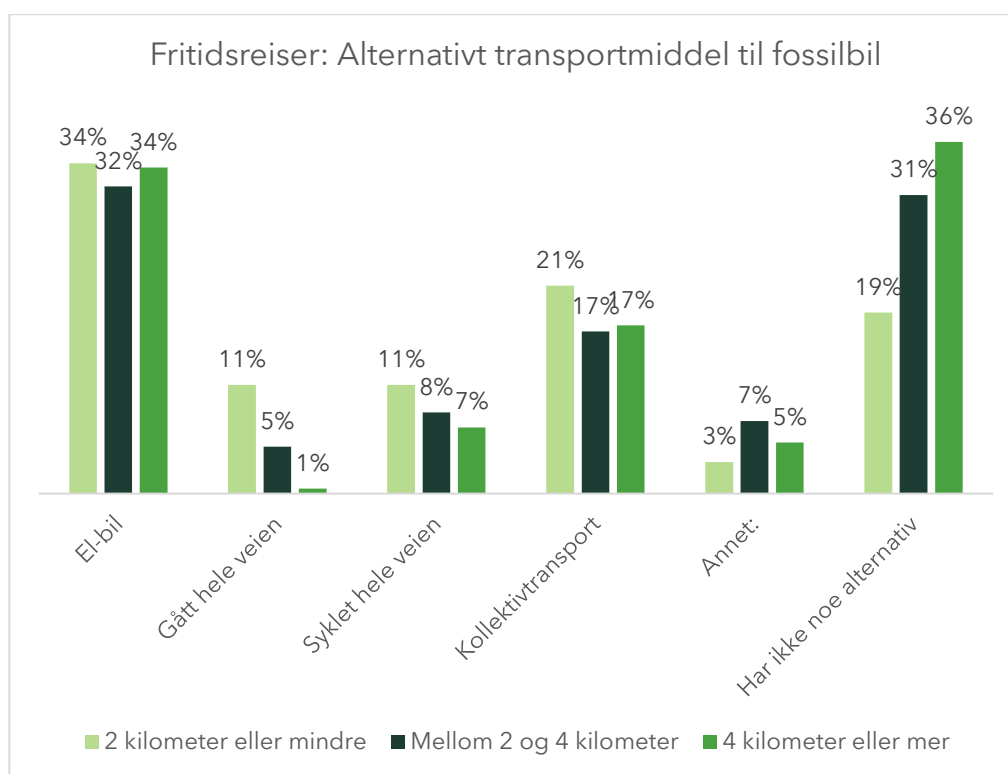
Alternative reisemidler på fritidsreiser

De som har reist med fossil-bil på fritidsreiser ble også spurt om hvilket alternativt transportmiddel til fossil-bil de helst ville valgt.

Mange bilister oppgir at de ikke har noe alternativ til fossilbil på fritidsreiser, og andelen som mener de ikke har et alternativ er stigende med økt avstand til sentrum. Av de oppgitte alternativene ville flest valgt å reise med elbil om de ikke skulle reist med fossilbil. Andelen som ville valgt elbil er relativt lik uavhengig av avstanden mellom hjem og sentrum.

Blant respondentene som bor i mindre enn 2 kilometer fra sentrum vil 11 % velge å gå hele veien eller sykle hele veien som alternativ til å kjøre fossilbil. Svært få vil velge å gå dersom avstanden er lenger enn 2 km, mens det er en liten andel som vil velge å sykle også ved lengre avstander enn dette.

Andelen som alternativt ville valgt å reise kollektivt på fritidsreiser er høyere enn for de andre formålene, og kommer her ut som et mer attraktivt alternativt transportmiddel enn både sykkel og gange. Dette kan ha sammenheng med mindre tidspress og behov for å kunne frakte varer enn hva vi finner for arbeidsreiser og handlereiser.

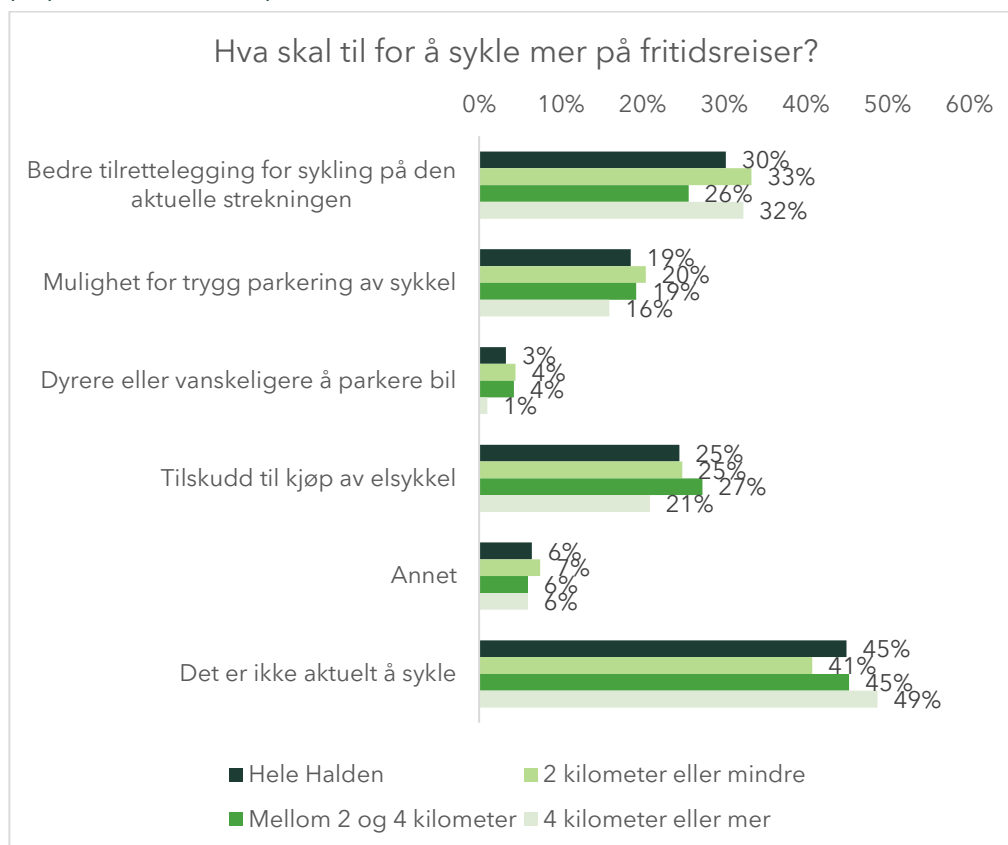


Figur 4.36 Alternativt transportmiddel på arbeidsreiser, fordelt etter avstand mellom hjem og nærmeste matbutikk.

Hva som skal til for å sykle mer og reiser mer kollektivt

Det ble videre undersøkt hva som skal til for at respondentene sykler mer på fritidsreiser. Totalt for kommunen svarer 45 % at det ikke er aktuelt å sykle på fritidsreiser. Andelen som mener dette, er lavere blant de som bor nærmere sentrum enn blant de som bor lenger unna.

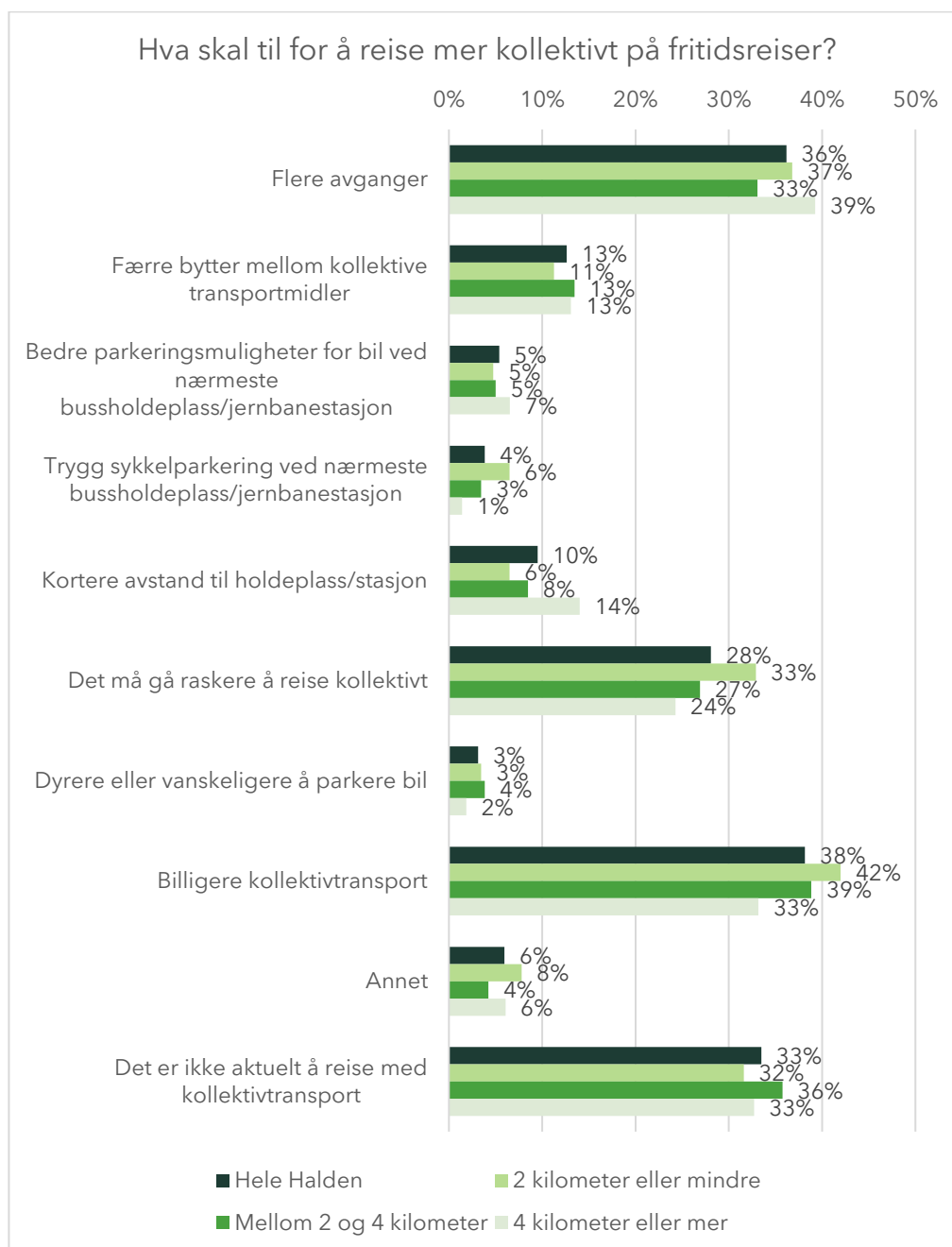
Avstand til sentrum påvirker i liten grad hvilke tiltak respondentene mener vil føre til at de sykler mer. Bedre tilrettelegging av strekningen, tilskudd til kjøp av elsykkel og mulighet for trygg parkering er de tiltakene som er mest populære blant respondentene.



Figur 4.37 Hvilke tiltak som skal til for å sykle mer på fritidsreiser.

Det ble også undersøkt hva som skal til for å reise mer kollektivt på fritidsreiser. Blant de som bor lengst unna sentrum er hyppigere avganger det mest populære tiltaket, mens blant de som bor nærmere sentrum er billigere kollektivtransport og kortere reisetid de mest valgte alternativene

Det er omtrent en tredjedel av respondentene som sier at det ikke er aktuelt å reise kollektivt på fritidsreiser.



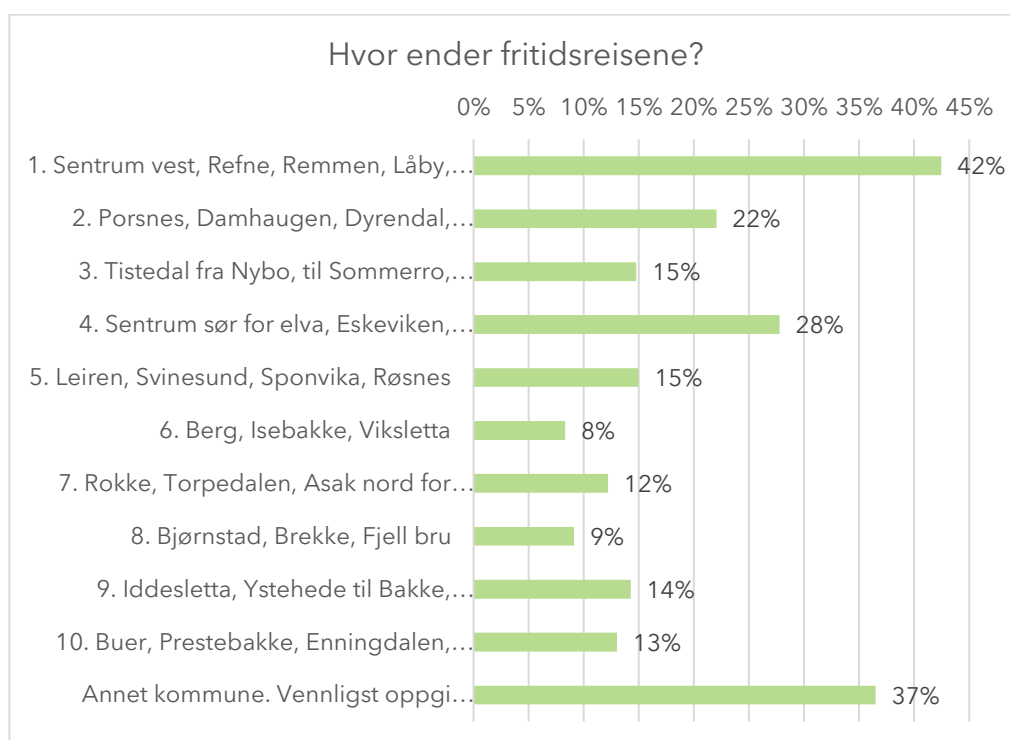
Figur 4.38 Hvilke tiltak som skal til for å reise mer kollektivt på fritidsreiser.

Endepunkt for fritidsreiser

I analysene over har avstanden mellom hjemmet og sentrum blitt brukt for å se på transportmiddelbruk på fritidsreiser. Dette er fordi vi ser at en stor andel av fritidsreisene ender i sentrum. For å få et tydeligere bilde av hvor

kommunens innbyggere reiser på fritidsreiser er respondentene bedt om å oppgi inntil tre soner hvor de reiser på fritidsreiser.

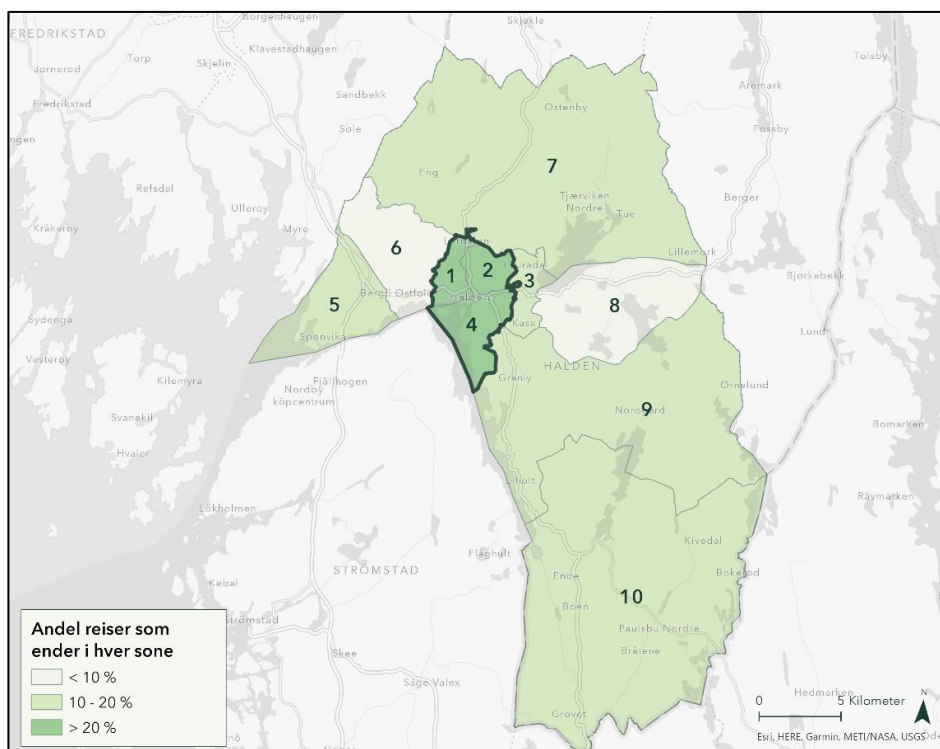
De fleste fritidsreisene ender som nevnt i sentrum (sone 1, 2 og 4). Ellers ser vi at 37 % av fritidsreisene går ut av kommunen. Av reisene som går ut av kommunen går en stor andel til Sverige, mens mange også reiser til Sarpsborg, Fredrikstad og Oslo.



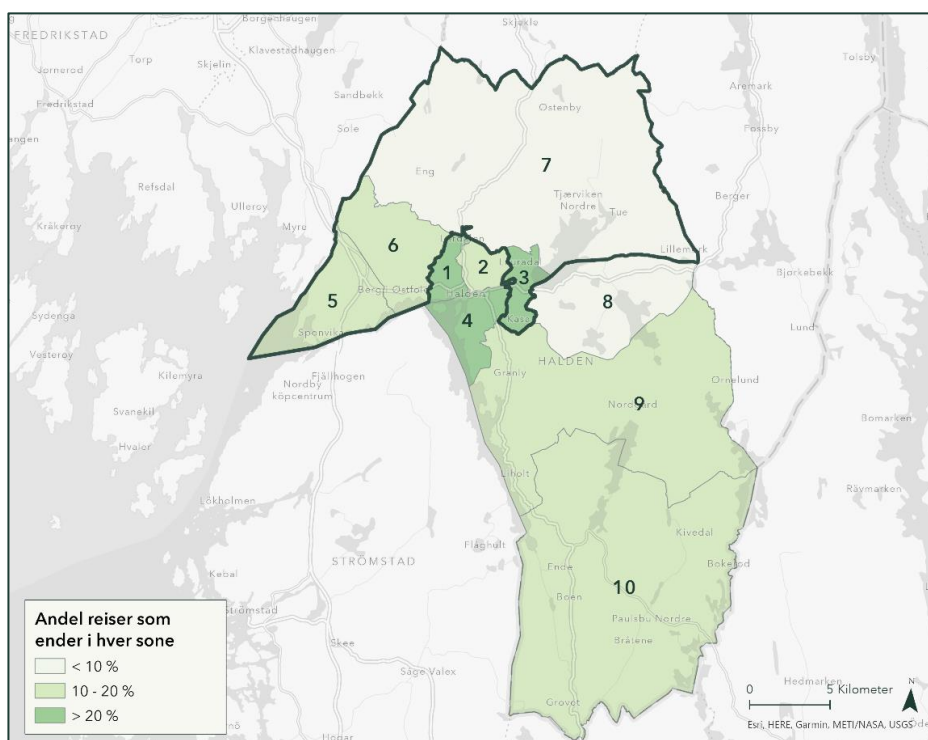
Figur 4.39 Fritidsreiser til de ti ulike sonene.

Bosatte i ulike områder av Halden vil også kunne ha ulike steder de reiser til. Hvor fritidsreisene ender blir derfor gruppert etter de tre bostedssonene beskrevet i kapittel 2.

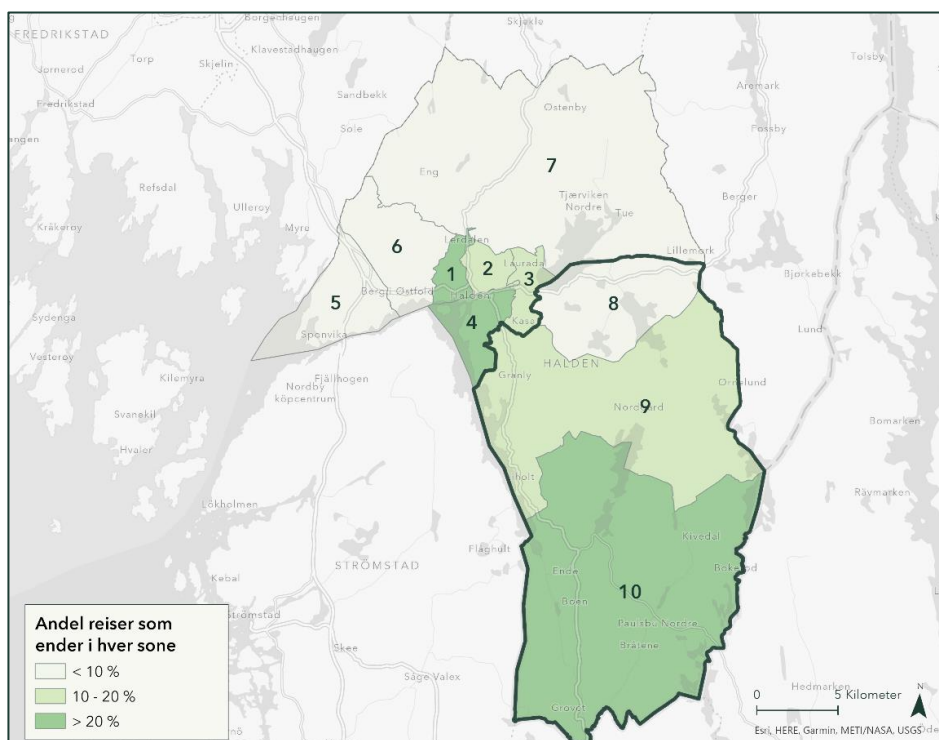
Uavhengig av hvilken sone respondentene er bosatt i ser vi at de fleste fritidsreisene ender i Halden by. Mer enn 20 % av fritidsreiser gjennomført av bosatte sentralt i Halden ender i en av sentrumssonene. Bosatte i nord i kommunen reiser også til Halden sentrum. Halden nord har også færre fritidsreiser som ender internt i sonen. Sør i kommunen foretas det en del interne fritidsreiser, i tillegg til reiser inn til Halden sentrum.



Figur 4.40 Hvor stor prosentandel av fritidsreisene til bosatte sentralt i Halden som ender i de ulike sonene.



Figur 4.41 Hvor stor prosentandel av fritidsreisene blant bosatte i Halden nord som ender i de ulike sonene.

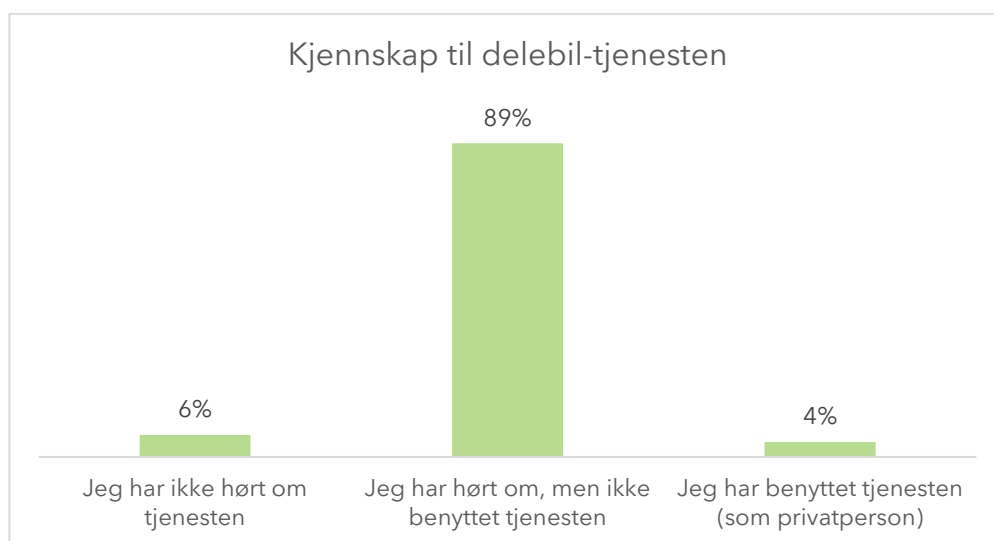


Figur 4.42 Hvor stor prosentandel av fritidsreisene til bosatte i Halden sør som ender i de ulike sonene.

5. Delebil

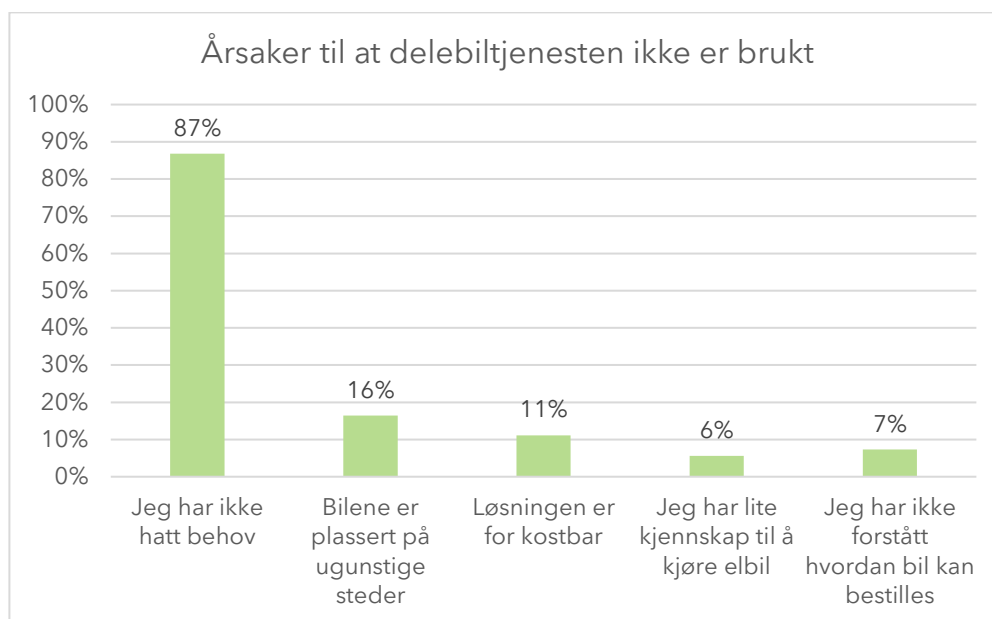
I forbindelse med utsendelsen av reisevaneundersøkelsen var det også et ønske fra kommunen om å undersøke delebiltjenesten Smart City. Kommunens ansatte bruker elbiler i løpet av arbeidsdagen, og på kveldstid har kommunens innbyggere tilgang til å leie de samme bilene.

De fleste respondentene i undersøkelsen kjenner til delebil-tjenesten, men har ikke benyttet seg av tjenesten. Kun 4 % av respondentene har benyttet seg av tjenesten, mens 6 % har ikke hørt om tilbudet. Ettersom det kun er en liten andel av respondentene som har testet tjenesten, er det for få svar til å representativt vurdere hvordan tjenesten fungerte for de som har brukt den. Det ser likevel ut til at de fleste synes det er enkelt å bestille bil i appløsningen.



Figur 5.1 Om respondentene har hørt om eller benyttet seg av delebil-tjenesten (N = 1201).

Respondentene som ikke har brukt delebiltjenesten ble spurt om årsaken til at de ikke har brukt tjenesten. De fleste (87 %) oppgir at de ikke har hatt behov for å bruke tjenesten. Videre er det også 16 % av respondentene som mener årsaken til at de ikke har brukt tjenesten er at bilene er plassert på ugunstige steder.



Figur 5.2 Hvorfor respondentene ikke har benyttet seg av delebil-tjenesten (N = 1073). På dette spørsmålet var det mulig å krysse av for flere alternativer.

De som ikke har hørt om tjenesten ble spurt om de kan tenke seg å benytte seg av denne tjenesten i framtiden, etter at de fikk en kort beskrivelse av tjenesten. Det en viss andel som er positive til å benytte seg av delebil-tjenesten i framtiden, men fordi det er svært få som har svart på dette spørsmålet (antall svar = 76) er det for store feilmarginer til å hente ut tydelige resultater.

De samme resultatene får vi også på spørsmålet om hvorvidt bruk av delebiltjenesten fører til at man kjører mindre fossilbil; en god del mener de vil eller kanskje vil kjøre mindre med fossilbil, men det er store feilmarginer i resultatene. Dette spørsmålet ble stilt til de som har benyttet tjenesten, og blant de som ikke har hørt om tjenesten, men som etter en beskrivelse av den svarer at de kan tenkte seg å benytte den i framtiden (antall svar = 69).

Vi har derfor valgt å ikke vise figurer for disse spørsmålene.