

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2020/21

Analysér for Stavangerregionen

Forfatter:

Stian Brosvik Bayer

Rapport 16-2023, NORCE Helse og samfunn



| | |
|--------------------|---|
| Rapporttittel | Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2020/21 – Analyser for Stavangerregionen |
| Institusjon | NORCE Helse og Samfunn |
| Oppdragsgiver | Rogaland Fylkeskommune, samferdselsavdelingen |
| Gradering | Åpen |
| Rapportnr | 16-2023 |
| ISBN | 978-82-8408-301-8 |
| Antall sider | 81 |
| Publiseringsdato | Juni, 2023 |
| CC-lisens Sitering | CC BY 4.0 |
| Bildekreditering | Bayer, S.B. (2023). Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2020/21 – Analyser for Stavangerregionen. Rapport nr. 16-2023, NORCE Helse og samfunn. |
| Geografisk område | Forside: Ryfast v/ Schancheholen – Einar Leknes |
| Sammendrag | Stavangerregionen |

Denne rapporten viser utviklingen i svarfordelinger fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (NRVU) gjennomført i 2013/14 og 2018–2021 blant bosatte i Stavangerregionen. NRVU er gjennomført som en befolkningsrepresentativ undersøkelse blant Norges befolkning som er 13 år eller eldre og er gjennomført utelukkende som telefonintervju i 2013/14 og som en webundersøkelse kombinert med telefonintervju ved påminning fra 2018 og utover. Spørsmålene som stilles i NRVU gir informasjon om befolkningens reiseaktivitet, både hvor mange turer som gjennomføres en tilfeldig valgt reisedag, hvor disse turene starter og ender stedfestet på grunnkrets, med hvilke transportmidler som benyttes og hva som er formålet med turene. I tillegg gir NRVU informasjon om utvalgte sosioøkonomiske faktorer som påvirker reiseaktiviteten som yrkesstatus, familietype, utdanningsnivå og husholdningsinntekt, samt tilgang til transportmidler.

Forord

Med Nasjonal RVU 2013/14 og Nasjonal RVU 2018–2021 som datakilde presenterer dette notatet endringer i tilgang til transportmidler, transportmiddelvalg, reisehensikt og opprinnelsesdestinasjonsmønster for kommuner i Stavangerregionen. For Stavanger kommune presenteres også data på bydelsnivå.

Den Nasjonale reisevaneundersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Miljøpakken, Kystverket og Avinor. De regionale tilleggsutvalgene er finansiert av de respektive Fylkeskommunene og kommunene. Tilleggsutvalget for Stavangerregionen er finansiert av Rogaland fylkeskommune, samt Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg kommune. Data er samlet inn av TNS Gallup (2013/14), Epinion (2016-K1 2020) og Opinion (K2-K4 2020 og 2021) er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor, kommuner og fylkeskommuner som finansierer tilleggsutvalgene, TNS Gallup, Epinion eller Opinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.

Stavanger 8. juni 2023

Stian Brosvik Bayer

Prosjektleder

Innhold

| | |
|--|----|
| Forord | II |
| Figuroversikt..... | IV |
| Tabelloversikt | V |
| Sammendrag | VI |
| 1. Innledning | 1 |
| 1.1. Representativitet..... | 1 |
| 1.2. Vekting | 2 |
| 1.3. Analyse | 3 |
| 2. Analyser av individfil..... | 4 |
| 2.1. Bakgrunnsvariabler | 5 |
| 2.1.1. Yrkesstatus | 5 |
| 2.1.2. Familietype..... | 8 |
| 2.1.3. Utdanningsnivå | 12 |
| 2.1.4. Husholdningsinntekt | 15 |
| 2.2. Tilgang til transportmidler..... | 19 |
| 2.2.1. Biltilgang..... | 19 |
| 2.2.2. Sykkeltilgang..... | 22 |
| 2.2.3. Periodekortinnehav..... | 26 |
| 2.2.4. Tilgang til kollektivtransport | 29 |
| 2.2.5. Tilgang til parkering ved arbeidssted | 33 |
| 2.3. Antall turer utført på undersøkelsesdagen | 37 |
| 2.3.1. Antall turer fordelt på transportmiddel | 40 |
| 2.3.2. Antall turer fordelt på reisehensikt..... | 45 |
| 3. Analyse av turfil | 46 |
| 3.1. Transportmiddelfordeling | 48 |
| 3.2. Transportmiddelfordeling arbeidsreiser etter bosted | 52 |
| 3.3. Fordeling av reisehensikt etter bosted | 56 |

Figuroversikt

| | |
|---|----|
| Figur 2-1 Hovedbeskjeftigelse etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger..... | 6 |
| Figur 2-2 Hovedbeskjeftigelse etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen..... | 7 |
| Figur 2-3 Familietype etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 10 |
| Figur 2-4 Husholdningstype etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen | 11 |
| Figur 2-5 Høyest fullførte utdanning etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 13 |
| Figur 2-6 Høyest fullførte utdanning etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen ... | 15 |
| Figur 2-7 Husholdningens inntekt etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 16 |
| Figur 2-8 Husholdningens inntekt etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen..... | 18 |
| Figur 2-9 Tilgang til bil etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 20 |
| Figur 2-10 Tilgang til bil etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen..... | 21 |
| Figur 2-11 Tilgang til sykkel og/eller elsykkel etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger..... | 23 |
| Figur 2-12 Tilgang til sykkel og/eller elsykkel etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen | 24 |
| Figur 2-13 Innehav av periodekort for kollektivtransport etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 26 |
| Figur 2-14 Innehav av periodekort for kollektivtransport etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen | 28 |
| Figur 2-15 Tilgang til kollektivtransport etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 31 |
| Figur 2-16 Tilgang til kollektivtransport etter undersøkelsesår i Stavangerregionen..... | 32 |
| Figur 2-17 Tilgang til parkering ved arbeidssted etter undersøkelsesår og arbeidsstedsbydeler i Stavanger | 34 |
| Figur 2-18 Tilgang til parkering ved arbeidssted etter undersøkelsesår og arbeidsstedskommuner i Stavangerregionen | 35 |
| Figur 2-19 Tilgang til parkering ved arbeidssted i Stavanger, Nord-Jæren, Bergen og Trondheim etter undersøkelsesår | 36 |
| Figur 3-1 Antall turer gjennomført på undersøkelsesdagen etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 38 |
| Figur 3-2 Antall turer gjennomført på undersøkelsesdagen etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen | 39 |
| Figur 4-1 Informasjon til respondentene før utfylling av reisedagboken | 46 |
| Figur 4-2 Turer på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og bydeler i Stavanger | 48 |
| Figur 4-3 Turer på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen | 50 |
| Figur 4-4 Turer på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner på Nord-Jæren | 51 |
| Figur 4-5 Turer til og fra arbeid på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og bydeler i Stavanger..... | 52 |
| Figur 4-6 Turer til og fra arbeid på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen..... | 54 |
| Figur 4-7 Turer til og fra arbeid på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner på Nord-Jæren..... | 55 |
| Figur 4-8 Turer på undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og bydeler i Stavanger .. | 57 |
| Figur 4-9 Turer på undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen | 59 |
| Figur 4-10 Turer på undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og kommuner på Nord-Jæren..... | 60 |

Tabelloversikt

| | |
|--|----|
| Tabell 1-1 Antall innbyggere i Stavangerregionen 13 år +, antall intervju gjennomført og prosent etter kommune i 2020 og 2021, andel intervju gjennomført i 2014, 2018 og 2019 | 2 |
| Tabell 2-1 Indeksverdier for tilgang til kollektivtransport | 29 |
| Tabell 2-2 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter transportmiddel, undersøkelsesår og bydel/kommune 2013/14–2019 | 41 |
| Tabell 2-3 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter transportmiddel, undersøkelsesår og bydel/kommune 2019–2021..... | 42 |
| Tabell 2-4 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og bydel/kommune..... | 43 |
| Tabell 2-5 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og bydel/kommune..... | 44 |

Sammendrag

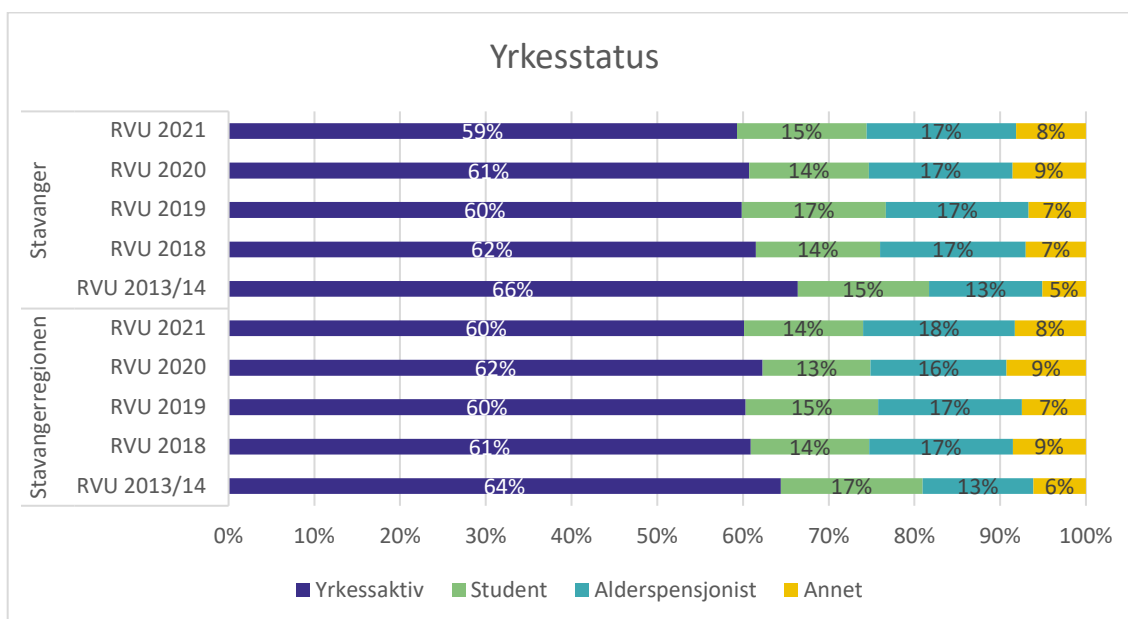
Denne rapporten viser utviklingen i svarfordelinger fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (NRVU) gjennomført i 2013/14 og 2018–2021 blant bosatte i Stavangerregionen. NRVU er gjennomført som en befolkningsrepresentativ undersøkelse blant Norges befolkning som er 13 år eller eldre og er gjennomført utelukkende som telefonintervju i 2013/14 og som en webundersøkelse kombinert med telefonintervju ved påminning fra 2018 og utover. Spørsmålene som stilles i NRVU gir informasjon om befolkningens reiseaktivitet, både hvor mange turer som gjennomføres en tilfeldig valgt reisedag, hvor disse turene starter og ender stedfestet på grunnkrets, med hvilke transportmidler som benyttes og hva som er formålet med turene. I tillegg gir NRVU informasjon om utvalgte sosioøkonomiske faktorer som påvirker reiseaktiviteten som yrkesstatus, familietype, utdanningsnivå og husholdningsinntekt, samt tilgang til transportmidler.

Analysene presenteres på bydelsnivå for Stavanger kommune, og kommunenivå for kommunene Sandnes, Sola, Randaberg, Klepp, Time, Gjesdal, Hå og Strand. Rennesøy kommune inngår som egen kommune til og med 2019, og slått sammen med Finnøy som bydel i Stavanger fra 2020 og utover. I samtlige år inngår mellom 1,4 og 1,8 prosent av befolkningen i utvalget, som utgjør mellom 4000 og 5000 respondenter.

Til analysene er det beregnet nye vektorer som sikrer samsvar i kommunefordeling mellom utvalg og populasjon innenfor hvert kvartal. Dette korrigerer samtidig for ujevn datainnsamling over året. Deretter korrigerer vektene for ukedag, slik at utvalgenes fordeling etter reisedag samsvarer med fordelingen av dager det aktuelle kvartalet. Til slutt korrigerer vekten respondentene etter kjønn og alder, slik at sammensetningen i utvalget tilsvarer sammensetningen i populasjonen. Bruk av denne vekten fører til at svarfordelingene rapportert her kan avvike noe fra tilsvarende svarfordelinger rapportert i nøkkelrapportene som oppsummerer resultatene fra NRVU.

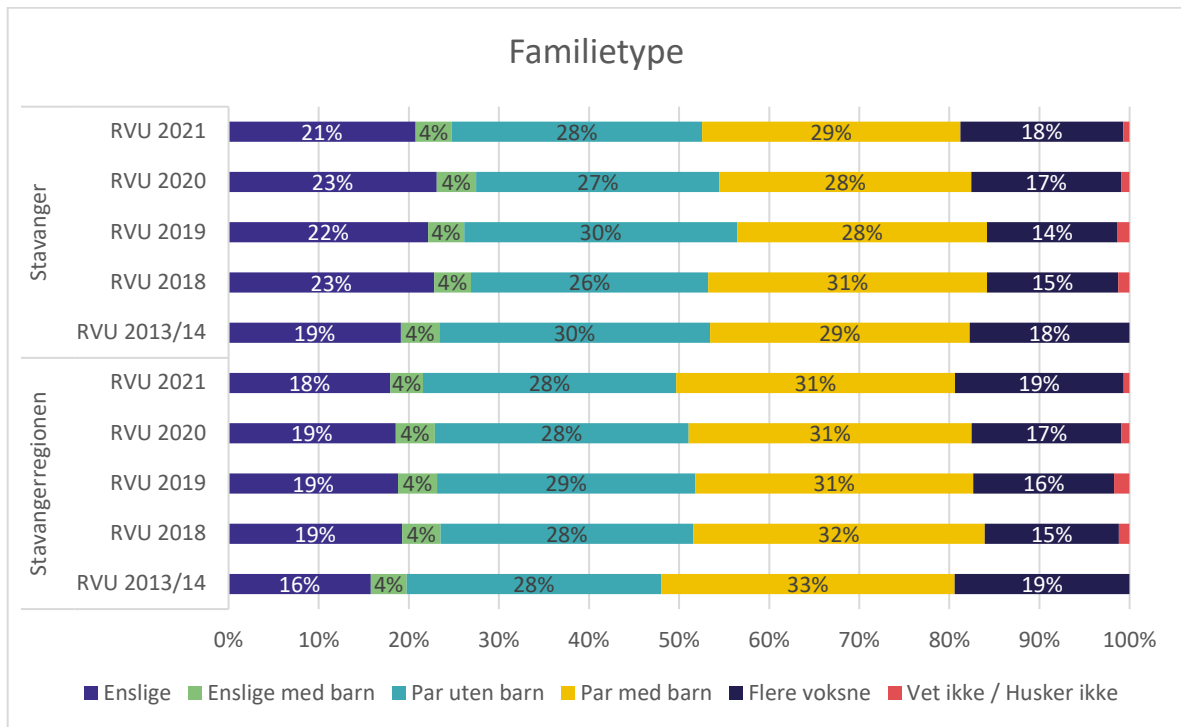
Videre gis det en kort oppsummering av analysene i rapporten, men her kun vist for Stavanger og totalt for Stavangerregionen.

Yrkesstatus



I 2013/14 var en større andel av de bosatte i Stavanger kommune yrkesaktive enn blant samtlige bosatte i Stavangerregionen. Over tid er andelen yrkesaktive i Stavangerregionen redusert, og mer blant bosatte i Stavanger, slik at andelen yrkesaktive i 2021 nå er noe lavere blant bosatte i Stavanger enn for Stavangerregionen samlet.

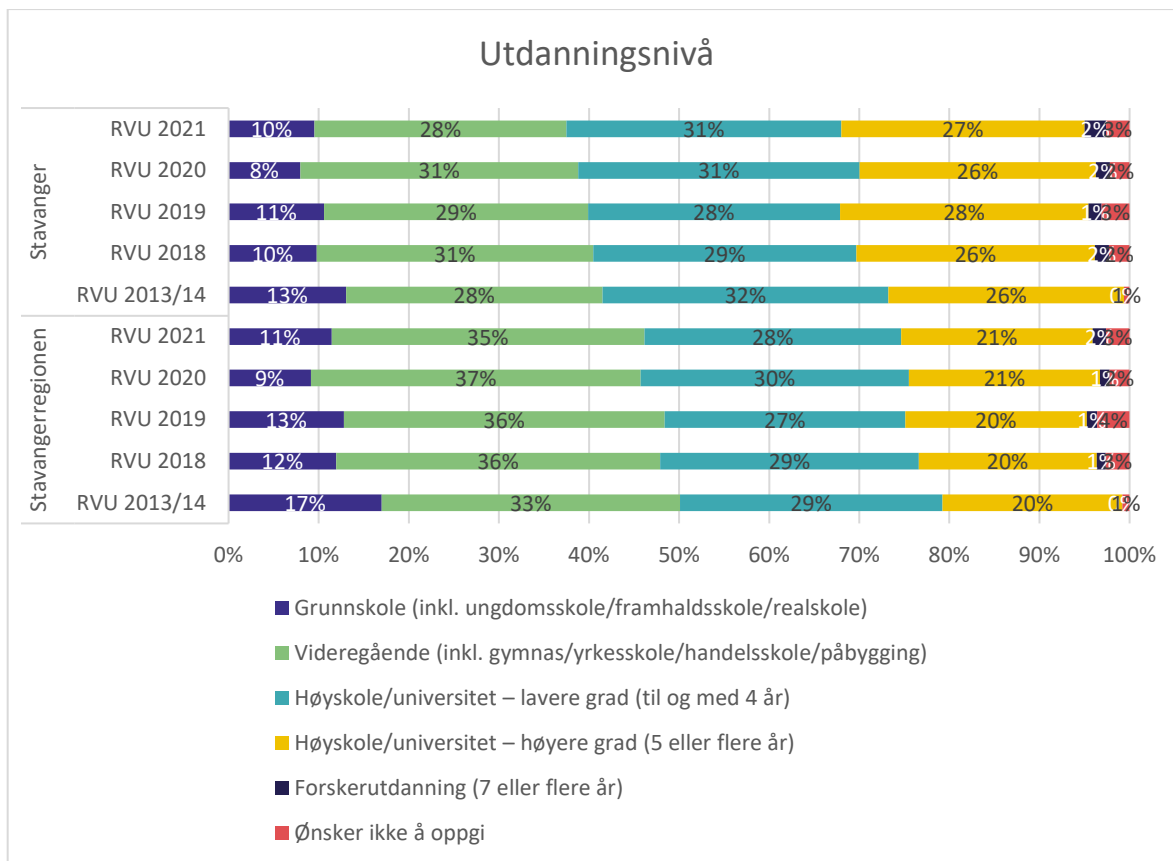
Familietype



I Stavanger kommune er 29 prosent av utvalget del av en parhusholdninger med barn (under 18 år) i 2021, som er omtrent likt med perioden 2018–2020, men ned fra 32 prosent i 2013/14.

I de øvrige kommunene i Stavangerregionen utgjør parhusholdninger med barn den vanligste husholdningstypen, som regel over 30 prosent av alle husholdningstyper i 2021. Samtidig utgjør andelen enpersonshusholdninger en langt lavere andel enn i Stavanger kommune, og i ingen av omegnskommunene utgjør denne husholdningstypen over 20 prosent i 2021.

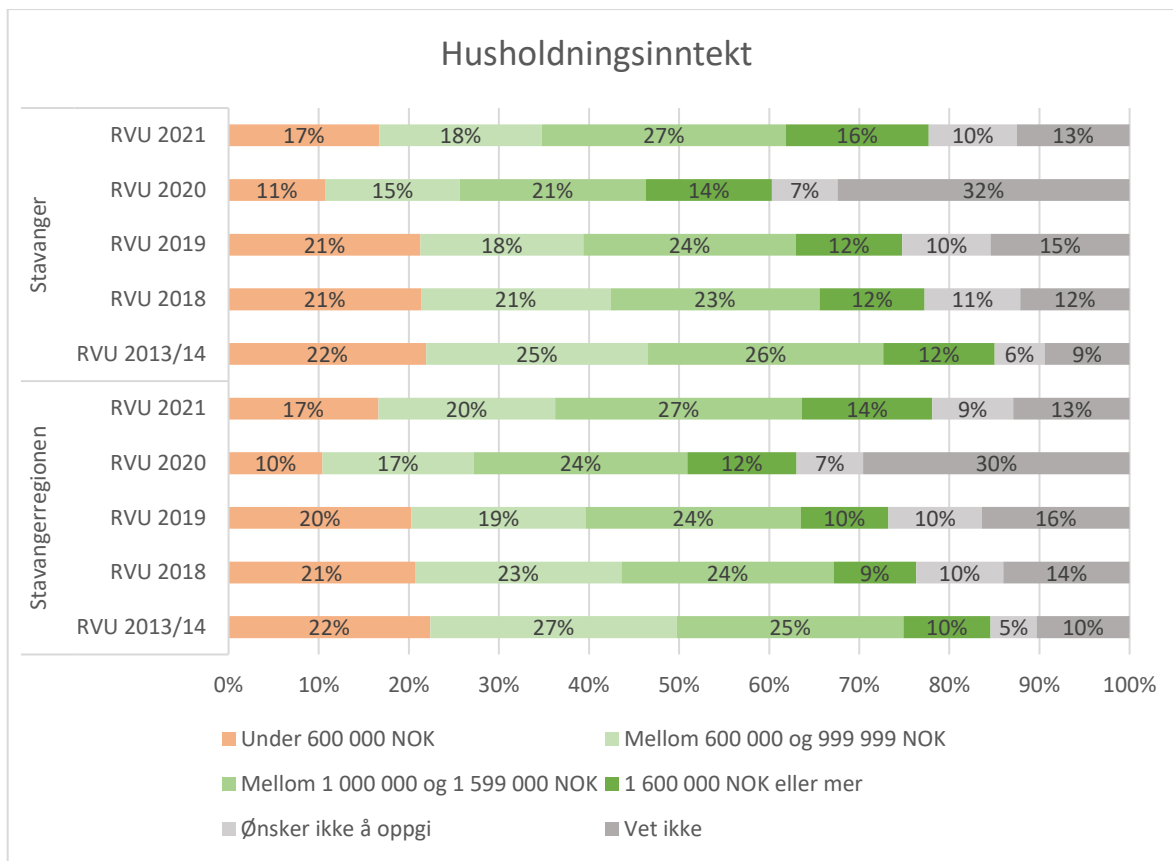
Utdanningsnivå



Utdanningsnivået i utvalget er generelt høyere i Stavanger i 2018-utvalget, sammenlignet med 2013/14 og trenden er fortsatt positiv for perioden 2019 til 2021 om en ser på andelen med fullført 5 år eller mer med høyere utdanning. Denne gruppen økte fra 26 prosent i 2013/14 til 28 prosent i 2018 og 29 prosent i 2019 som den ligger på også i 2021.

Stavanger er kommunen i Stavangerregionen med høyest utdanningsnivå blant de bosatte. Den generelle trenden i omegnskommunene til Stavanger er at gruppen med 5-årig høyskole/universitetsutdanning er økende, men ligger fortsatt på 5–8 prosentpoeng under totalfordelingen, som dras opp av bosatte Stavanger og Sandnes.

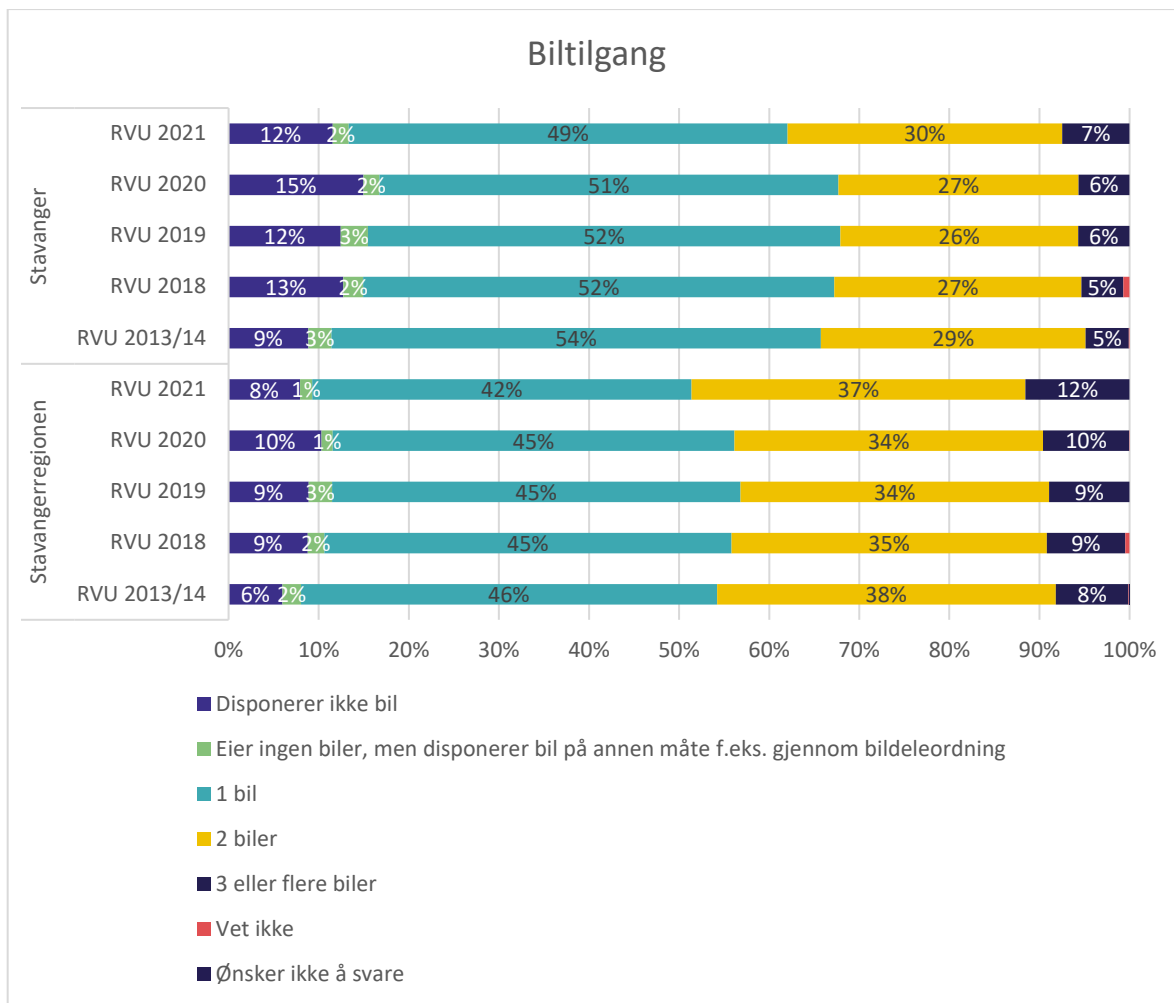
Husholdningsinntekt



Andelen av utvalget i husholdninger med inntekt under 600.000 bosatt i Stavanger er redusert fra 22 prosent i 2013/14 til 17 prosent i 2021. Den største reduksjonen forekom etter 2019. I samme periode er andelen med inntekt over 1,6 millioner kroner økt fra 12 til 16 prosent. Merk at kategoriene er oppgitt i nominell kroneverdi, slik at inflasjon og kompensere lønnsvekst bidrar til utviklingen.

I Stavangerregionen er det bosatte i kommunene på Nord-Jæren som har høyest husholdningsinntekt. Blant bosatte i Sola er husholdningsinntekten høyest med 18 prosent av utvalget i en husholdning over 1,6 millioner kroner i samlet inntekt. Deretter følger Randaberg med 17 prosent og Stavanger og Sandnes med 16 prosent. For de øvrige kommunene er tilsvarende andel langt lavere, 12 prosent i Klepp og lavest med 7 prosent i Time og Strand.

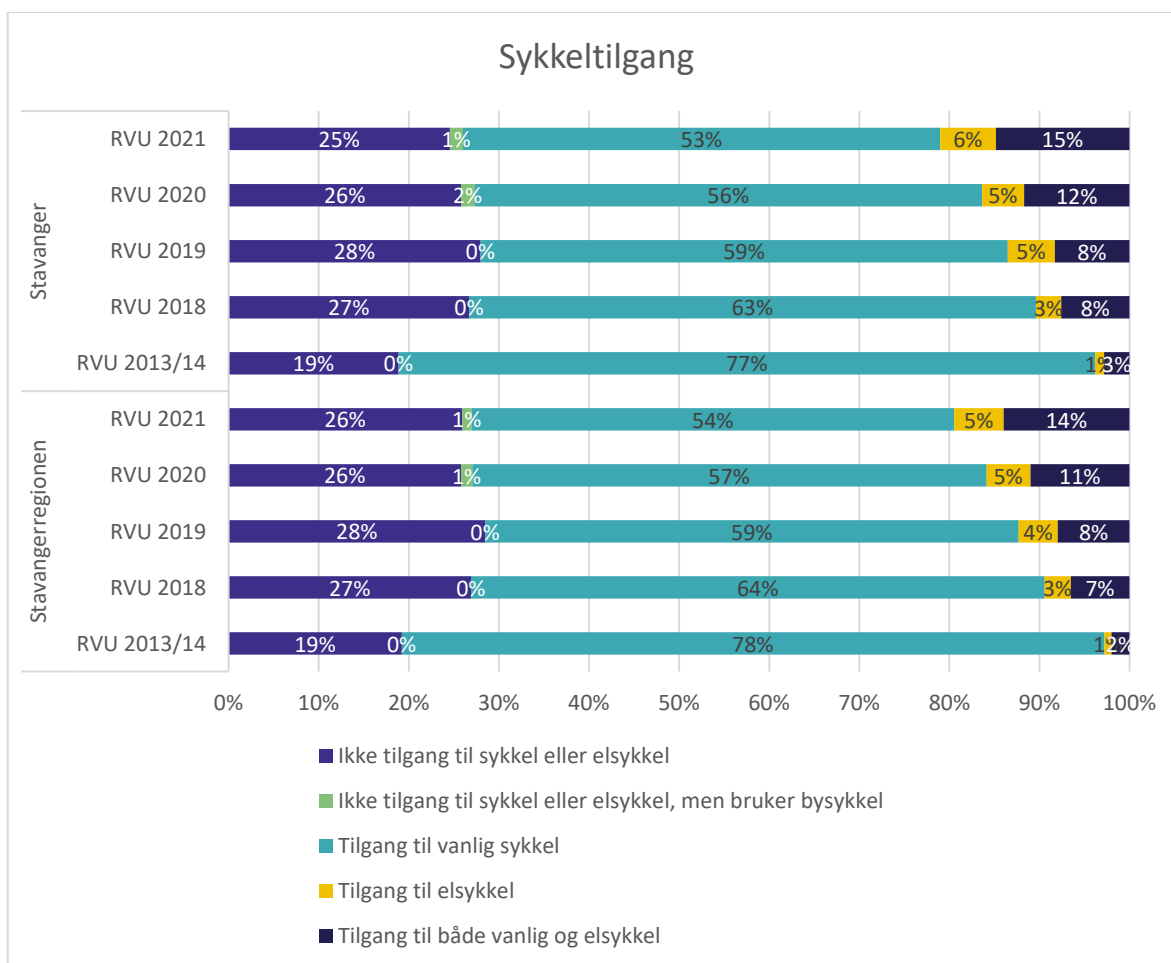
Biltilgang



Andelen respondenter i husholdninger som ikke disponerer bil har økt gradvis fra 2013/14 til 2020, både blant bosatte i Stavanger, fra 9 til 15 prosent, og i Stavangerregionen fra 6 til 10 prosent. På grunn av sterk økning i husholdninger med to eller flere biler fra 2019 og utover, der denne økte fra 32 prosent til 37 prosent i Stavanger 2021 og fra 43 prosent til hele 49 prosent i hele Stavangerregionen, falt andelen som ikke disponerer bil fra 2020 til 2021 i Stavangerregionen, der fallet var større blant bosatte i Stavanger kommune enn i omegnskommunene.

Årsaken til den sterke veksten i biltilgang er mest sannsynlig sterke incentivordninger for å fremme overgang fra fossilbil til elbil, i kombinasjon med lavt rentenivå og restriksjoner for bruk av kollektivtransport i Covid-19-perioden.

Sykkeltilgang

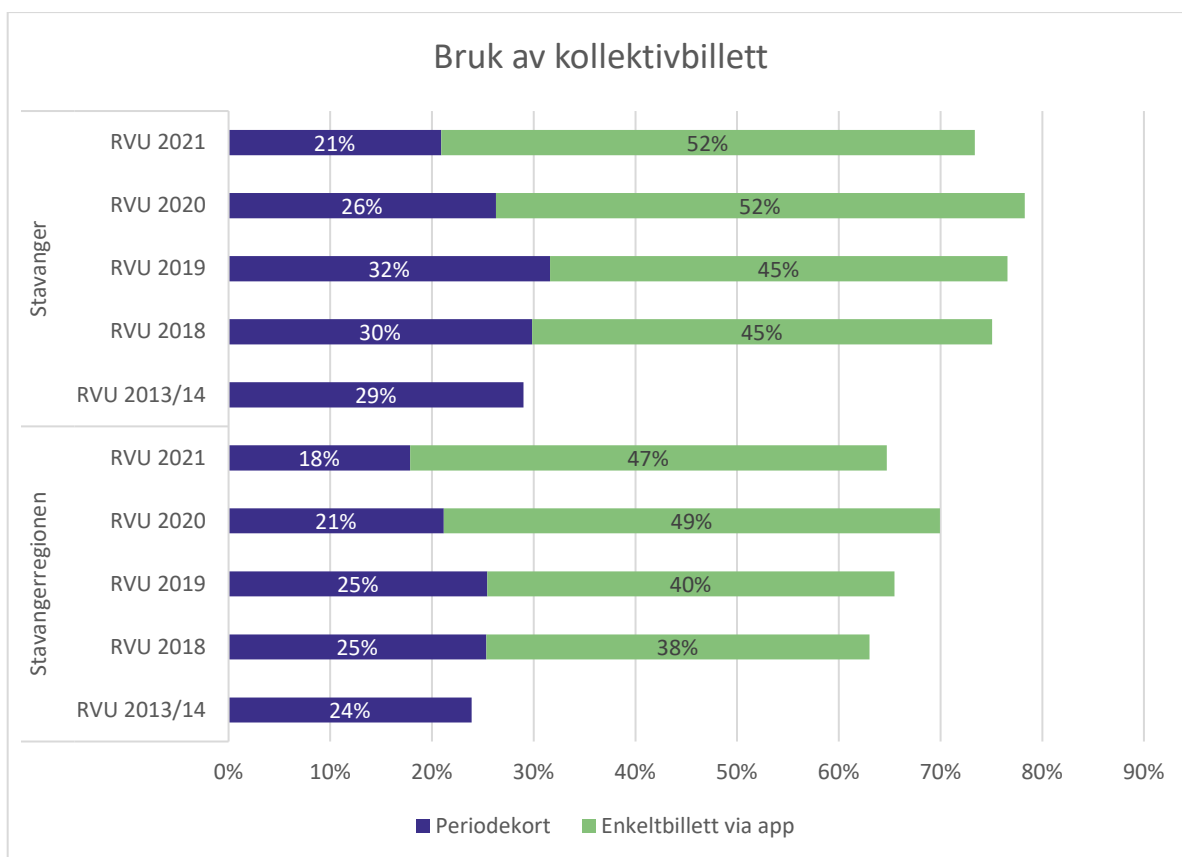


I Stavanger har det vært en jevn nedgang i andelen som eier vanlig sykkel i samtlige bydeler mellom 2013/14 og 2021. Totalt er andelen redusert fra 77 prosent til 53 prosent. Fra 2013/14 til 2018 økte andelen som ikke eier sykkel fra 19 til 27 prosent, og økte ytterligere til 28 prosent i 2019. I 2020 ble denne nedadgående trenden i sykkelleierskap brutt, da andelen over 13 år som ikke eier sykkel falt med 2 prosentpoeng til 26 prosent. 2 prosent av de som ikke eier sykkel oppgir at de har abonnement for bysykkelen i 2020, mens kun ett fåtall hadde dette i 2018 og 2019.

Hovedårsaken til trendbruddet er en vedvarende økning i andelen som eier elsykkel. I 2013/14 eide kun 4 prosent elsykkel, som økte til 10 prosent i 2018, 14 prosent i 2019, 16 prosent i 2020 og hele 21 prosent i 2021. Dette gjør at Stavanger er kommunen i Norge der størst andel av befolkningen eier elsykkel. Kun i Kristiansand og de øvrige kommunene på Nord-Jæren eier over 20 prosent av befolkningen elsykkel blant samtlige kommuner i Norge.

Utviklingen i Omegnskommunene er sammenlignbar med utviklingen i Stavanger, slik at det kun er mindre forskjeller i sykkeltegning mellom Stavanger og hele Stavangerregionen i perioden 2013/14 til 2021, der andelen som ikke disponerer sykkel er noe høyere i Stavangerregionen i 2021, mens andelen som disponerer elsykkel er noe høyere i Stavanger.

Periodekortinnnehav



Andelen som har periodekort for kolektivtrafikk økte fra 29 til 30 prosent blant bosatte i Stavanger mellom 2014 og 2018, og videre til 32 prosent i 2019. Innføring av mobilitetstiltaket HjemJobbHjem og endring av bomringen på Nord-Jæren 1.10.2018 er viktige bidrag til økningen.

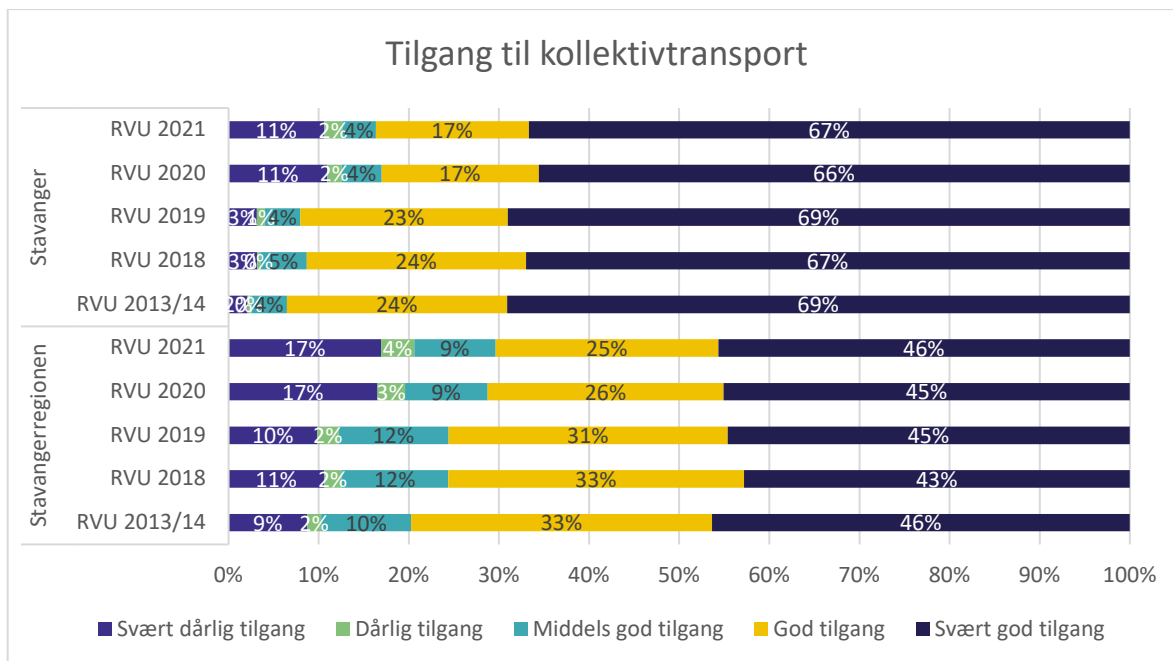
I 2020 falt andelen med periodekort til 26 prosent, og fortsatte ned til 21 prosent i 2021. Reduksjonen skyldes høyst sannynlig tiltak for å redusere Covid-19-smitte, og da særlig pålegging av bruk av hjemmekontor og anbefaling om å unngå kollektivtransport. Andelen som løser enkeltbillett med app økte fra 45 prosent i 2018 og 2019 til 52 prosent i 2020 og 2021. Økt kostnad for kontantbetaling og en viss overgang fra periodekort til enkeltbilletter i perioder med Covid-restriksjoner er viktige grunner til fortsatt vekst i bruk av kontantløs betaling for kollektivtransport.

Andelen som har periodekort for kolektivtrafikk i Stavangerregionen økte marginalt fra 24 prosent i 2014 til 25 prosent i 2018 og 2019. I 2020 hadde kun 21 prosent av bosatte i Stavangerregionen over 13 år periodekort, som er ytterligere redusert til 18 prosent i 2021.

Ytterligere 38 prosent løste enkeltbilletter gjennom billettapp i 2018, som har økt til 40 prosent i 2019 og videre til 49 prosent i 2020. Det er foreløpig usikkert om mulighet for kjøp av enkeltbilletter via app bidrar til reduksjon i periodekortinnnehav, eller om reduksjonen i sin helet skyldes covid-19 restriksjoner.

Covid-19-restriksjonene har ført til at periodekortinnhavet i Stavangerregionen var lavere i 2021 enn 2013/14 for samtlige kommuner.

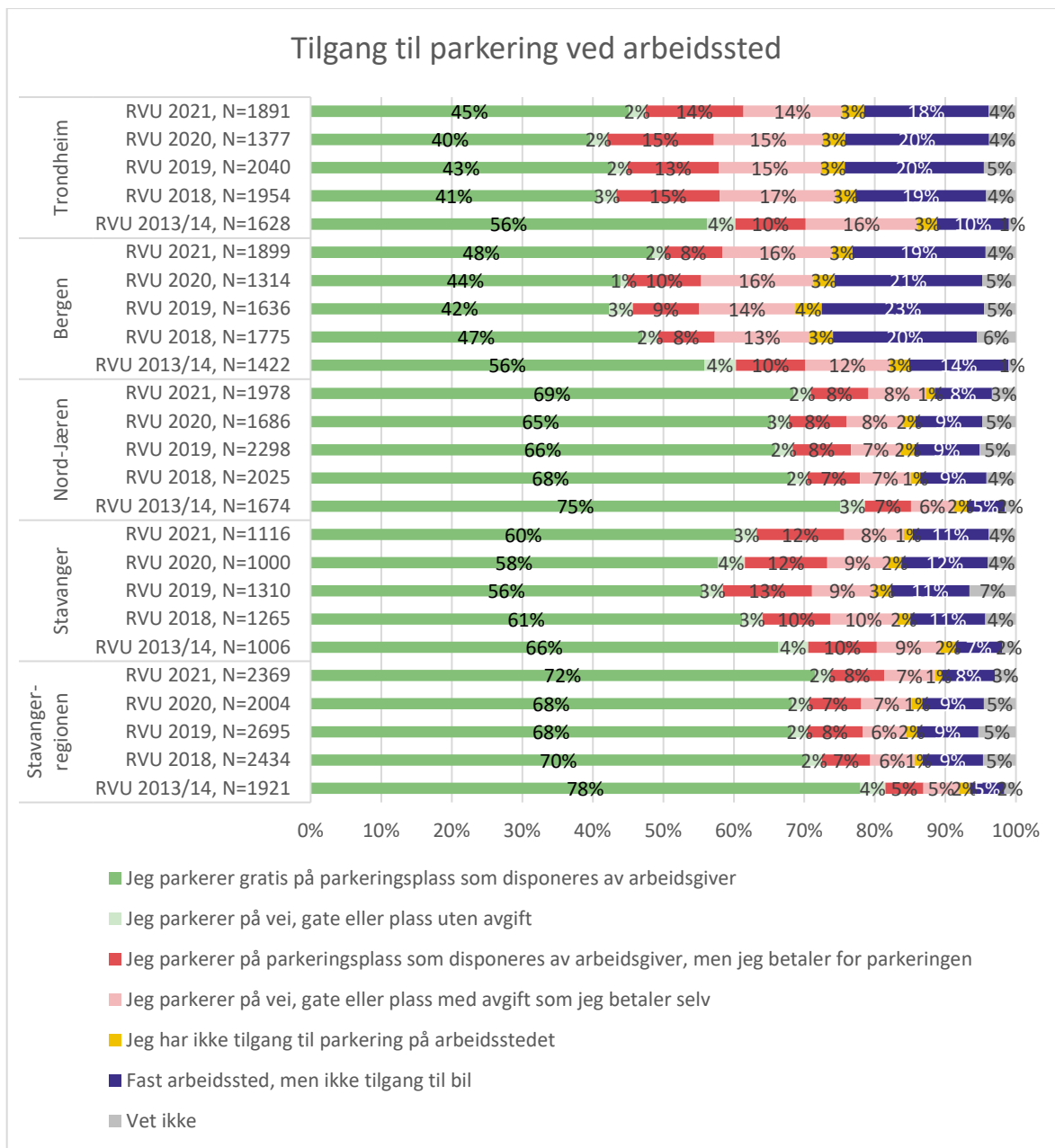
Tilgang til kollektivtransport



Rundt 2 av 3 bosatte i Stavanger har svært god tilgang til kollektivtransport, og dette forholdstallet har vært stabilt over hele perioden fra 2013/14 til 2021. Andelen med svært dårlig tilgang til kollektivtransport økte fra 3 til 11 prosent mellom 2019 og 2020, og lå fortsatt på dette nivået i 2021. Noe av økningen kan forklares med at Rennesøy og Finnøy er lagt til Stavanger fra 2020, men også bytte av datainnsamler har påvirket denne fordelingen.

Tilgangen til kollektivtransport er vesentlig dårligere i omegnskommunene, og andelen med svært god tilgang har lagt stabilt på 46 prosent gjennom hele undersøkelsesperioden. I de øvrige kommune på Nord-Jæren, har mellom 45 og 50 prosent svært god tilgang til kollektivtransport i 2021.

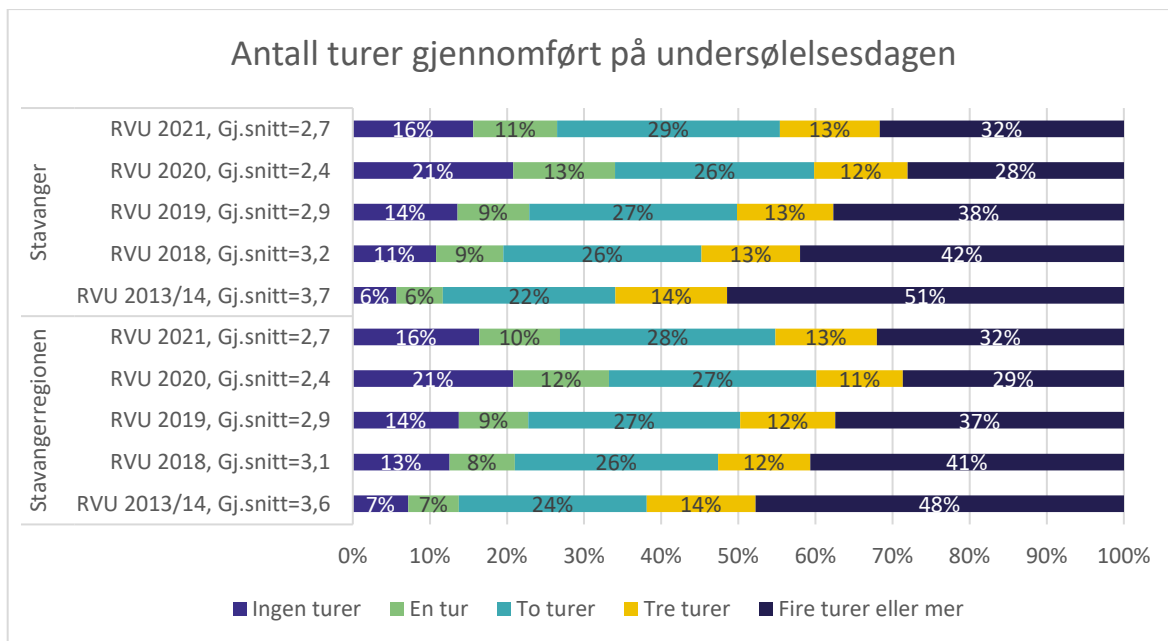
Tilgang til parkering ved arbeidssted



I 2013/14 svarte 71 prosent av de yrkesaktive med fast arbeidssted i Stavanger at de parkerte gratis enten på parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver (66 prosent) eller på vei, gate eller plass (5 prosent). I 2018 er tilsvarende fordeling redusert til 64 prosent, mens den i 2019 var 58 prosent. I pandemiårene 2020 og 2021 økte andelen i Stavanger som parkerte gratis til henholdsvis 61 og 63 prosent, som er på 2018-nivå. Med unntak av kommunene Stavanger, Sola, Sandnes og Time, oppgir nesten samtlige i Stavangerregionen at de parkerer gratis eller jobber hjemmefra.

I Bergen og Trondheim er andelen som parkerer gratis ved arbeidssted vesentlig lavere enn på Nord-Jæren, der dette gjelder 45 prosent i Trondheim og 48 prosent i Bergen i 2021. På Nord-Jæren er tilsvarende andel 69 prosent. I samtlige byer har andelen som parkerer gratis ved arbeidssted økt mellom 2019 og 2021.

Antall turer gjennomført på undersøkelsesdagen



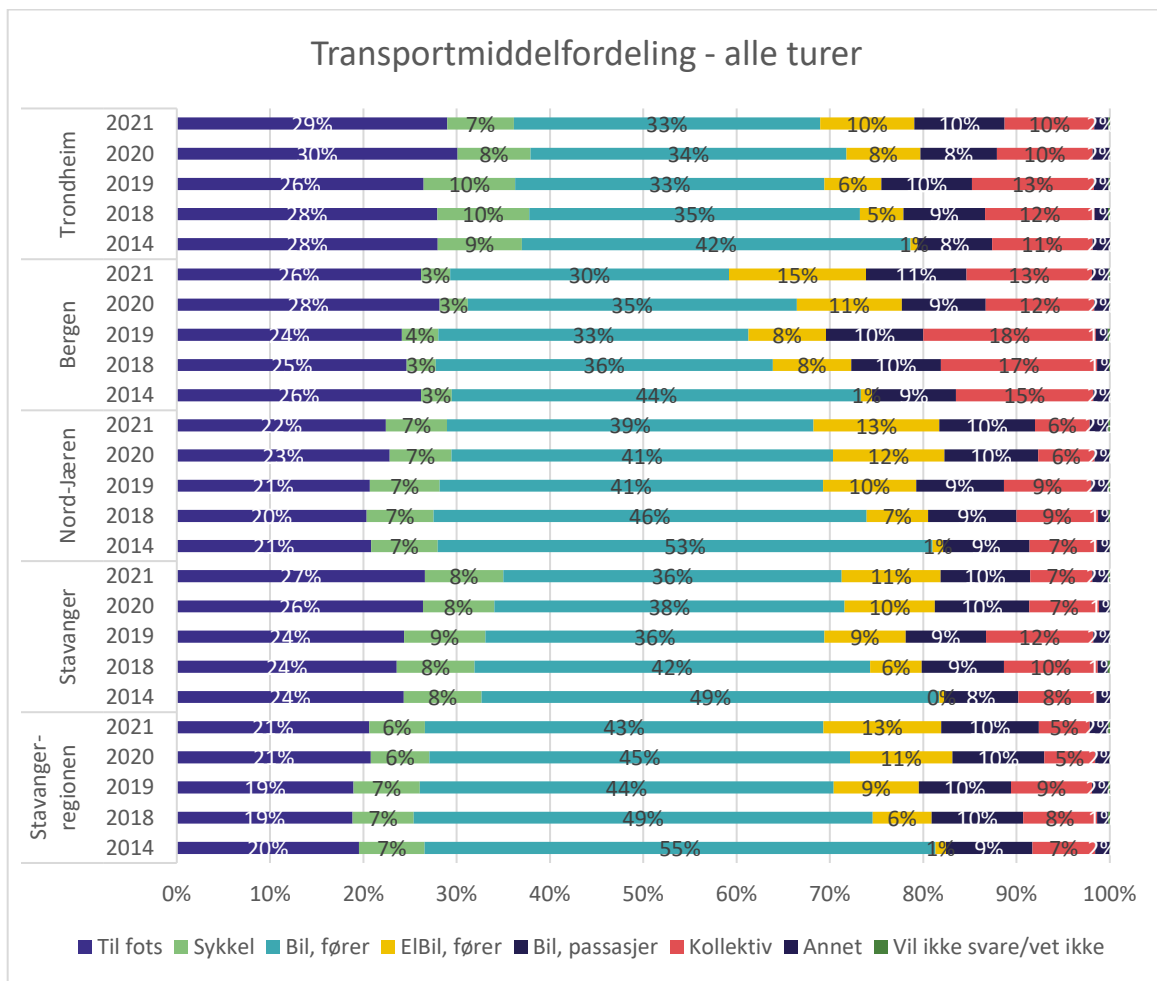
Befolkningen i Stavanger utfører i snitt nesten en tur mindre per dag i 2019 sammenlignet med 2013/14, som er en såpass betydelig reduksjon i reiseaktiviteten at det er grunn til å stille spørsmål om hvorvidt selve gjennomføringen av undersøkelsen også er med på å bidra til reduksjonen.

I 2020 falt gjennomsnittlig antall turer per dag ytterligere til 2,4 turer per dag. Dette fallet kan forklares med covid-19 og reiserestriksjoner innført for å begrense smittespredning. I 2021 økte antall gjennomførte turer til 2,7 turer per dag som tyder på at reiseaktiviteten har tatt seg noe opp etter hvert som reiserestriksjonene gradvis ble opphevet, men fortsatt er under 2019-nivået.

I Stavangerregionen totalt falt reiseaktiviteten fra 3,6 turer i 2013/14 til 3,2 turer i 2018, og også her videre til 2,9 i 2019. Fra 2019 og utover har reiseaktiviteten i Stavangerregionen lagt på samme nivå som Stavanger, mens bosatte i Stavanger gjennomførte i snitt et noe høyere antall turer enn de øvrige kommunene i 2013/14 og 2018. En forklaring på konvergerende reiseaktivitet mellom Stavanger og omegnskommunene er at andel yrkesaktive i Stavanger fra 2019 og utover ligger på nivå med omegnskommunene, men den var 3 prosentpoeng høyere i 2013/14.

Transportmiddelfordeling

Alle turer



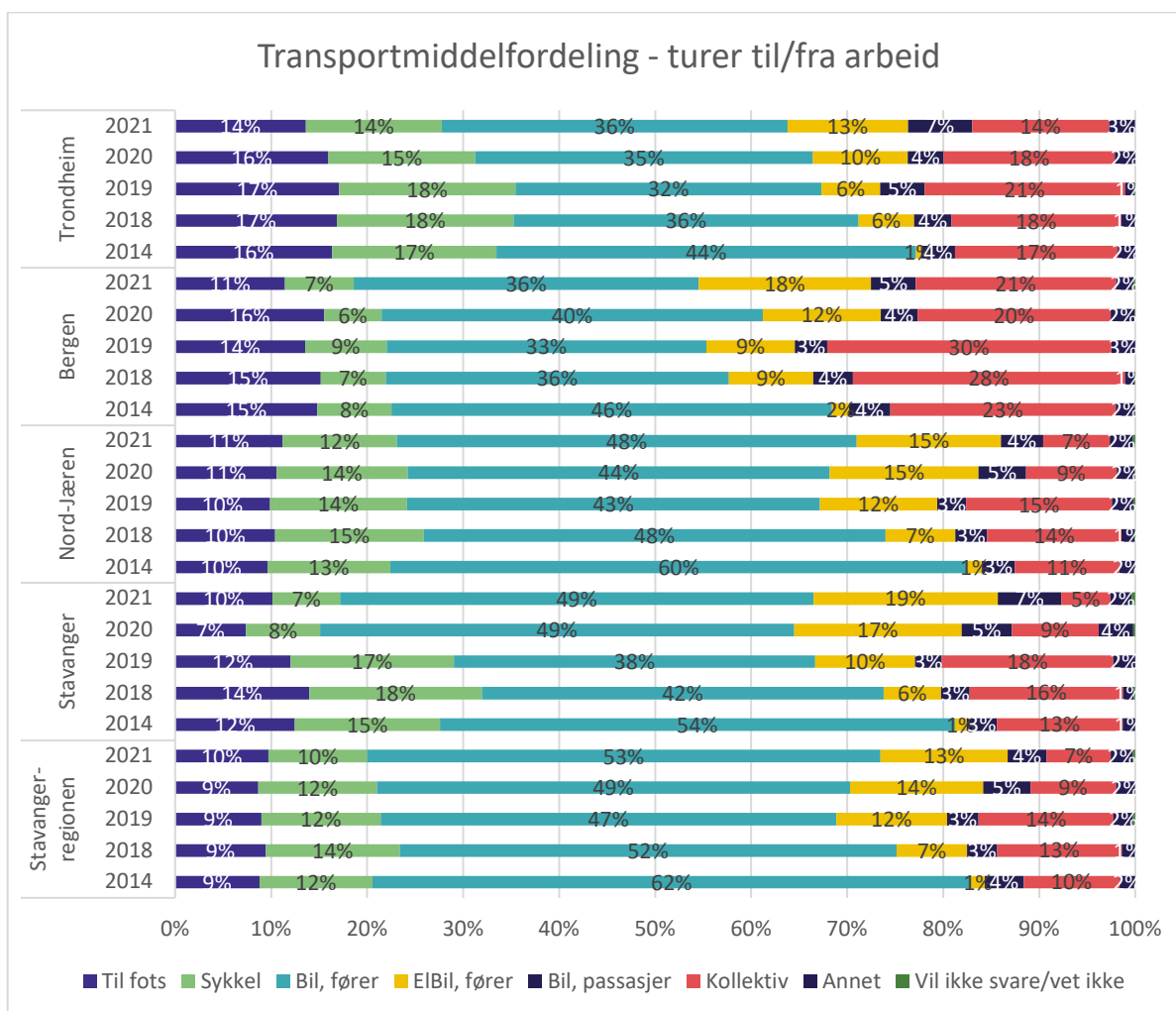
Blant bosatte i Stavanger kommuner har andelen turer med bil som fører viser en klar nedadgående trend de siste fem årene, og er redusert fra 50 prosent i 2014 til 48 prosent i 2018 og videre til 45 prosent i 2019. I all hovedsak er det andelen turer med kollektivtransport som har økt i samme periode, fra 8 prosent i 2014 til 10 prosent i 2018 og 12 prosent i 2019. Turer med øvrige transportmidler har vært tilnærmet uendret i denne femårsperioden. I 2020 snudde trenden med økt kollektivbruk brått og falt til 7 prosent, som er under nivået i 2013/14. Både turer til fots og som bilfører økte tilsvarende med 2 prosentpoeng. I 2021 er transportmiddelfordelingen tilnærmet uendret fra 2020. Andelen turer som elbilfører har økt kraftig fra 2013/14 til 2021, fra å utgjøre under 1 prosent av alle turer til 11 prosent. Andelen som sykler har lagt overraskende stabilt på rundt 8 prosent gjennom hele undersøkelsesperioden.

Bilførerandelen er vesentlig høyere blant bosatte i omegnskommunene til Stavanger enn i Stavanger kommune. I samtlige av de øvrige kommunene i Stavangerregionen gjennomføres 60 prosent eller mer av alle turer med bil som fører i 2021. Ser en på 2013/14 og 2021 er den totale bilførerandelen tilnærmet uendret, bil som fører stod for 56 prosent av alle turer i 2013/14 og 55 prosent i 2021. Den viktigste forskjellen er elbiler utgjør en langt større del av den totale bilførerandelen, fra å utgjøre 1 prosent av alle turer i 2013/14 til 13 prosent i 2021. 2019 er året med lavest bilførerandel i Stavangerregionen med 53 prosent. Dette tilser at covid-19-restriksjoner

har bidratt til en vekst i andel turer som bilfører med 2 prosentpoeng. Turer til fots har økt fra 19 til 21 prosent og tilsvarende er andelen turer med kollektivtransport redusert fra 9 til 5 prosent over samme periode.

Sammenlignes de fire kommunene på Nord-Jæren med Bergen og Trondheim, kommer det fram at bilførerandelen i alle år har vært høyere på Nord-Jæren enn i de andre nest-størst-byene i Norge. I 2021 er bilførerandelen 53 prosent på Nord-Jæren, som er vesentlig høyere enn i Bergen med 45 prosent og i Trondheim med 43 prosent. Sammenlignet med 2019, som er året med lavest bilførerandel i samtlige byområder, økte bilandelen med 2 prosentpoeng på Nord-Jæren, 3 prosentpoeng i Bergen og 4 prosentpoeng i Trondheim, som vil si at covid-19-restriksjonene førte til minst økning i bilførerandelen på Nord-Jæren. Redusert pris på kollektivbilletter, særlig 30-dagersbilletten og 24-timersbilletten, samt økt ruteproduksjon på enkelte ruter, begge innført fra november 2020, har trolig bidratt til at bilførerandelen økte mindre på Nord-Jæren enn Trondheim og Bergen som følge av Covid-19-restriksjonene.

Turer til/fra arbeid



Blant bosatte i Stavanger utgjør turer med sykkel og kollektivtransport generelt en langt større andel av turene til/fra arbeid sammenlignet med alle reisemål. Den største forskjellen for

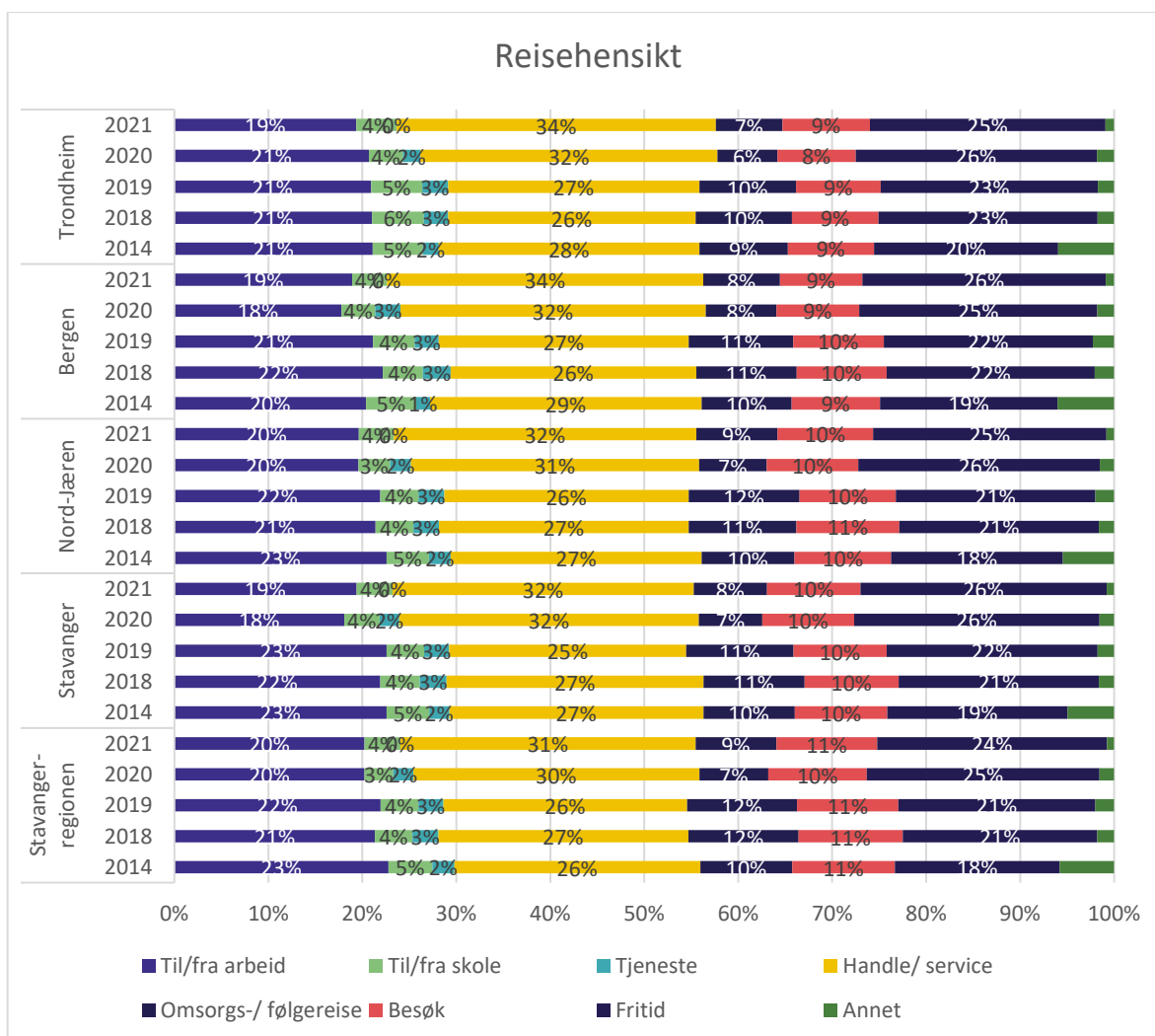
arbeidsreiser sammenlignet med øvrige formål er at andelen turer til fots er vesentlig lavere, 13 prosent, mot 27 prosent for alle typer turer i 2021. Også andelen turer som bilpassasjer er lavere, kun 3 prosent mot 10 prosent for alle typer turformål.

Mellom 2013/14 og 2019 er bilførerandelen for turer til og fra arbeid redusert betydelig fra 55 til 48 prosent. I dette tidsrommet økte kollektivandelen fra 13 prosent i 2014 til 18 prosent i 2019, og sykkelandelen fra 16 prosent til 17 prosent. Andelen turer til fots har lagt mer eller mindre stabilt på 12-13 prosent i denne perioden. I 2020 økte bilførerandelen til 51 prosent, og videre til 56 prosent i 2021, som er over 2013/14-nivå. En del av økningen skyldes at Rennesøy og Finnøy inngår i Stavanger fra 2020 og utover, men den viktigste forklaringen er covid-19. I samme periode falt kollektivandelen for turer til/fra arbeid til 9 prosent, hele 9 prosentpoeng ned fra 2019, som innebærer at bortfall av kollektivturer utelukkende er erstattet med vekst i bilførerturer, i motsetning til for samtlige turer der en også ser en økning i turer til fots.

Bosatte i omegnskommunene bruker i større grad bil framfor kollektivtransport på reisen til og fra arbeid. Av den grunn er bilførerandelen i 2021 17 prosentpoeng høyere i Stavangerregionen totalt enn blant bosatte i Stavanger kommune, mens kollektivandelen er 7 prosentpoeng lavere.

Sammenlignes utviklingen i transportmiddelfordeling på Nord-Jæren med byene Bergen og Trondheim for reisen til/fra arbeid, er det betydelige nivåforskjeller mellom byregionene. I 2013/14 var bilførerandelen vesentlig lavere i Trondheim og Bergen (hhv. 44 og 45 prosent) sammenlignet med Nord-Jæren, der hele 62 prosent av turene gjennomføres som bilfører. I 2019, som er året med høyest kollektivandel og lavest bilførerandel i samtlige tre byområder, hadde bilførerandelen på arbeidsreisen falt til 38 prosent blant bosatte i Trondheim, 43 prosent i Bergen og 55 prosent på Nord-Jæren. Som følge av Covid-19 snudde trenden, og i 2021 økte andelen til 49 prosent i Trondheim og 54 prosent i Bergen som er en økning på 11 prosentpoeng i begge disse byene. Nord-Jæren har fortsatt høyest bilførerandel av disse tre byområdene i 2021 med 63 prosent, men økningen fra 2019 er lavere (8 prosentpoeng) slik at den relative forskjellen i bilførerandel mellom Nord-Jæren og Bergen/Trondheim er redusert i løpet av Covid-19-perioden.

Turer fordelt etter reisehensikt



Sammenlignet med 2013/14-undersøkelsen utgjør turer i forbindelse med handle/service en noe lavere andel av samlet reiseaktivitet i 2019. Fritidsreiser utgjør en forholdsvis større andel av samlet reiseaktivitet. Det er relativt liten forskjell i fordelingen mellom bydelene, men det ser ut som at turer til/fra arbeid utgjør en større andel av total reisevirksomhet blant bosatte på Storhaug med 25 prosent, mot typisk 22–23 prosent i de øvrige bydelene.

Covid-19 førte til at turer til/fra arbeid utgjør en lavere andel av alle turer i 2020 og 2021 sammenlignet med 2019 og tidligere, 18–19 prosent blant alle bosatte i Stavanger mot 22–23 prosent tidligere. Også turer i forbindelse med arbeid (tjeneste) er sterkt redusert som følge av covid-19 fra å utgjøre 2–3 prosent fram til 2019 til under 1 prosent i 2021. Omsorgs-/følgeturer er et annet reiseformål som er forholdsvis redusert i omfang. Denne typen turer utgjorde 7–8 prosent av alle turer i 2020 og 2021, ned fra 10–11 prosent i undersøkelsene gjennomført før 2020. Turer som utgjør en større andel av alle gjennomførte turer i 2020 og 2021 er i forbindelse med handle/service, som økte fra 25 prosent i 2019 til 32 prosent i 2020/21, og fritid som økte fra 23 til 26 prosent over samme tidsrom. Besøksreiser har utgjort en forholdsvis lik andel på 10 prosent blant bosatte i Stavanger kommune gjennom hele perioden fra 2013/14 til 2021.

Samme utviklingstrekk som i Stavanger finner en stort sett igjen i de andre kommunene i Stavangerregionen der andelen turer til/fra arbeid og tjeneste er redusert mens handel/service og fritid har økt. Andelen turer til/fra arbeid har ikke falt like mye i omegnskommunene til Stavanger som blant bosatte i Stavanger og i flere av omegnskommunene utgjør denne typen turer en like stor andel i 2020 og 2021 som i 2019 og tidligere. Dette kan tyde på at yrkesaktive bosatt i omegnskommunene i mindre grad er sysselsatt i bransjer der hjemmekontor er en mulighet sammenlignet med yrkesaktive bosatt i Stavanger.

Sammenfallende utviklingstrekk som på Nord-Jæren finner også i Trondheim og Bergen. Handle/servicereiser og fritidsreiser utgjør en større andel av samlet reiseaktivitet i 2021 sammenlignet med 2019. Fordeles turene etter formål er det overraskende likt samsvar over tid i hvordan turer fordeles etter reiseformål mellom Nord-Jæren, Bergen og Trondheim.

1. Innledning

Med Nasjonal Reisevaneundersøkelse (NRVU) 2013/14 og NRVU 2018–21 som datakilde analyseres endring i tilgang til transportmidler, transportmiddelvalg, reisehensikt og opprinnelsesdestinasjonsmønster blant kommuner i Stavangerregionen. Stavangerregionen er her definert som kommuner i Rogaland som inngår med ekstrautvalg i NRVU. Dette er kommunene Stavanger, Sandnes, Sola, Randaberg, Hå, Klepp, Time, Gjesdal, Rennesøy og Strand. Fra 1. januar 2020 ble kommunene Finnøy og Rennesøy slått sammen med Stavanger, mens Forsand ble slått sammen med Sandnes, med unntak av grunnkrets Kolabygda som er lagt til Strand. Dette innebærer at fra RVU 2020 inngår også Finnøy og Forsand i tilleggsutvalget. I analysene er Finnøy slått sammen med Rennesøy, og inngår som egen bydel i Stavanger.

Undersøkelsesperioden i nasjonal RVU 2013/14 for Stavangerregionen var fra 28. august 2013 til og med 6. oktober 2014. I Nasjonal RVU 2018–21 følger undersøkelsesperioden kalenderåret. I 2013/14 ble undersøkelsen utelukkende gjennomført som telefonintervju. Fra 2018 og fremover ble respondentene i utgangspunktet bedt om å besvare undersøkelsen på nett, men ved påminning til deltagelse ble undersøkelsen gjennomført som telefonintervju.

Opinion overtok arbeidet med å gjennomføre datainnsamlingen i NRVU fra april 2020. Dette kan i seg selv påvirke svarfordelingene, fordi rutiner og taust kunnskap må innarbeides på nytt og ulike praktiske utfordringer med datainnsamlingen løses på andre måter enn tidligere. Bytte av datainnsamler overlapper delvis i tid med regjeringens innføring av tiltak for å begrense spredning av Covid-19, som ble innført fra 11. mars 2020. I tillegg til generelle utviklingstrender bidrar dermed også bytte av datainnsamler og covid-19-restriksjoner som medvirkende forklaringer på endringer i svarfordelinger mellom 2018/19 og 2020/21.

1.1. Representativitet

Tabellen under viser antall intervju gjennomført etter kommune for de fem reisevaneundersøkelsene som analyseres i denne rapporten, gjennomført i 2013/14, 2018, 2019, 2020 og 2021, samt andelen dette utgjør av befolkningen.

Tabell 1-1 viser at utvalget i 2014 utgjør 1,4 prosent av befolkningen, mens det er noe høyere i reisevaneundersøkelsene gjennomført fra 2018 og utover. I 2018 utgjør utvalget 1,6 prosent av befolkningen, 1,8 prosent i 2019 og 2021 og 1,7 prosent i 2020. Fordelt på bydeler i Stavanger og kommuner varierte utvalgsandelen i 2021 fra 1,5 prosent i Hundvåg til 2,1 prosent i Rennesøy/Finnøy.

I de videre analysene presenteres resultatene vektet der vektene er utarbeidet med formål å analysere data på kommunenivå i undersøkelsesområdet. Stavanger kommune vektet i tillegg på grupper av bydeler, for å sikre at forholdet mellom sentrale og mindre sentrale bydeler gjenspeiler befolkningen. For svarfordeling ved bruk av de originale vektene henvises det til nøkkelrapporteringen av resultatene for 2013/14 (Hjorthol, Engebretsen, & Uteng, 2014), 2018/19 (Grue, Landa-Mata Langset Flotve 2021), og 2020–22 (Opinion).

Tabell 1-1 Antall innbyggere i Stavangerregionen 13 år +, antall intervju gjennomført og prosent etter kommune i 2020 og 2021, andel intervju gjennomført i 2014, 2018 og 2019

| Kommuner/ Bydeler | 2014 | 2018 | 2019 | 2020 | | | 2021 | | |
|----------------------|--------------|--------------|--------------|-----------------------|--------------------|--------------|-----------------------|--------------------|--------------|
| | Andel | Andel | Andel | Befolkning 13 år + | Antall Intervju | Andel | Befolkning 13 år + | Antall Intervju | Andel |
| Hundvåg | 1,3 % | 1,7 % | 1,4 % | 11 033 | 156 | 1,4 % | 11089 | 170 | 1,5 % |
| Tasta | 1,1 % | 1,5 % | 1,7 % | 12 919 | 221 | 1,7 % | 12932 | 215 | 1,7 % |
| Eiganes/Våland | 1,6 % | 1,7 % | 1,9 % | 20 907 | 341 | 1,6 % | 21073 | 391 | 1,9 % |
| Madla | 1,3 % | 1,6 % | 2,0 % | 17 951 | 280 | 1,6 % | 18065 | 348 | 1,9 % |
| Storhaug | 1,4 % | 1,5 % | 1,8 % | 15 133 | 239 | 1,6 % | 15329 | 240 | 1,6 % |
| Hillevåg | 1,5 % | 1,7 % | 1,9 % | 16 779 | 296 | 1,8 % | 16774 | 274 | 1,6 % |
| Hinna | 1,5 % | 1,6 % | 1,9 % | 18 933 | 305 | 1,6 % | 19093 | 368 | 1,9 % |
| Rennesøy/Finnøy | 1,7 % | 1,4 % | 1,5 % | 6 809 | 127 | 1,9 % | 6924 | 142 | 2,1 % |
| Stavanger | 1,4 % | 1,6 % | 1,8 % | 120 697 | 2 018 | 1,7 % | 121503 | 2148 | 1,8 % |
| Sandnes | 1,3 % | 1,5 % | 1,8 % | 65 045 | 1044 | 1,6 % | 65939 | 1146 | 1,7 % |
| Hå | 1,4 % | 2,2 % | 1,7 % | 15 280 | 262 | 1,7 % | 15480 | 285 | 1,8 % |
| Klepp | 1,5 % | 1,4 % | 1,7 % | 16 049 | 270 | 1,7 % | 16304 | 281 | 1,7 % |
| Time | 1,7 % | 1,7 % | 2,0 % | 15 430 | 260 | 1,7 % | 15651 | 294 | 1,9 % |
| Gjesdal | 1,5 % | 1,7 % | 1,7 % | 9 597 | 183 | 1,9 % | 9660 | 182 | 1,9 % |
| Sola | 1,4 % | 1,4 % | 1,9 % | 22 207 | 361 | 1,6 % | 22537 | 394 | 1,7 % |
| Randaberg | 1,6 % | 1,5 % | 1,7 % | 9 267 | 169 | 1,8 % | 9398 | 170 | 1,8 % |
| Strand | 1,3 % | 1,4 % | 1,7 % | 10 627 | 170 | 1,6 % | 10765 | 194 | 1,8 % |
| Total | 1,4 % | 1,6 % | 1,8 % | 277 390 | 4684 | 1,7 % | 287013 | 5094 | 1,8 % |

1.2. Vekting

Som nevnt innledningsvis er datasettet vektet for å korrigere for skjevheter mellom utvalget og populasjonen den er trukket fra for å sikre lik fordeling i andel innbyggere mellom kommuner fordelt på kjønn, alder og reisedag. Av den grunn kan svarfordelingene rapportert her avvike noe fra tilsvarende svarfordelinger rapportert i nøkkelrapportene som oppsummerer resultatene fra NRVU. Vekten for å analysere på kommunenivå i undersøkelsesområdet er utarbeidet på følgende måte:

Steg 1: Respondentene vektet etter bostedskommune slik at de per kvartal utgjør forholdsvis lik andel som i befolkningen. I tillegg til å sikre befolkningsrepresentativitet, sikrer denne fremgangsmåten at vekten justerer for skjevheter grunnet ulikt antall intervju gjennomført per kvartal. Formålet er å sikre at sesongvariasjoner i størst mulig grad fanges opp. I 2013/14-undersøkelsen er svar fra 3. kvartal 2013 vektet sammen med svar fra 4. kvartal 2013, og svar fra 4. kvartal 2014 sammen med svar fra 3. kvartal 2014. Her skiller vekten seg fra den opprinnelige, da denne vektet på grupper av respondenter fra samme periode i ulike år.

For de fire største bykommunene (inkl. Stavanger) er respondentene vektet slik at det ikke oppstår skjevheter som følge av at respondenter bosatt i sentrumsnære bydeler ikke gjenspeiler den

faktiske befolkningen. Mer spesifikt sikrer vekten at forholdet mellom bydelene Hundvåg, Eiganes/Våland og Storhaug er befolkningsrepresentativt, og tilsvarende for bydelene Tasta, Madla, Hillevåg og Hinna.

Steg 2: Respondentene vektet etter undersøkelsesdag, slik at forholdet mellom ukedager per kvartal i utvalget tilsvarer faktisk fordeling den aktuelle perioden. Dette gjøres for følgende grupper av kommuner:

- Stavanger sentrumsnære bydeler
- Stavanger krins
- Sandnes, Sola og Randaberg
- Klepp, Time, Gjesdal, Hå, og Strand, samt Rennesøy og Finnøy som frå 2020 er bydeler i Stavanger

Steg 3. Per kvartal vektet respondentene etter kjønn og alder (under 30 år, 30–54 år og over 54 år) for de samme gruppene som i steg 2.

1.3. Analyse

I NRVU stilles det spørsmål på individnivå, husholdningsnivå, turnivå og for lange turer gjennomført innen 30 dager. Av den grunn er det etablert tre filer, en individfil som inneholder samtlige spørsmål på individ- og husholdningsnivå, en turfil, som inneholder spørsmål på turnivå og en fil med lange turer på turnivå. Det er kun individfilen og turfilen som analyseres i denne rapporten, for de kommunene som inngår i tilleggsutvalget for Stavangerregionen.

2. Analyser av individfil

I dette kapitlet presenteres utvalgenes fordeling etter følgende sosioøkonomiske bakgrunnsvariabler og tilgang til transportmiddel:

- Sosioøkonomiske bakgrunnsvariabler
 - a. Hovedbeskjeftigelse (Yrkesaktiv, Student, Alderspensionist og annet)
 - b. Husholdningstype (Enslige/par med/uten barn, samt flerpersonghusholdninger)
 - c. Utdanningsnivå
 - d. Husholdningsinntekt
- Tilgang til transportmidler
 - a. Tilgang til bil (Disponerer ikke bil og antall biler disponert av husholdningen)
 - b. Tilgang til sykkel og elsykkel
 - c. Innehav av periodekort for kollektivtransport
 - d. Tilgang til kollektivtransport (Indeks basert på avstand til nærmeste holdeplass og frekvens på antall avganger fra holdeplassen)
 - e. Parkeringsforhold arbeidssted

Svarfordelingene som presenteres her er i liten grad påvirket av covid-19-restriksjoner og bytte av datainnsamler, og viser generelle utviklingstrekk som påvirker befolkningens reisevaner.

2.1. Bakgrunnsvariabler

I dette avsnittet presenteres utviklingen i fordelingen av bakgrunnsvariabler som er med på å forklare reiseaktiviteten til utvalget. Disse er yrkesstatus, familietype, utdanningsnivå og husholdningsinntekt for de som inngår i utvalget.

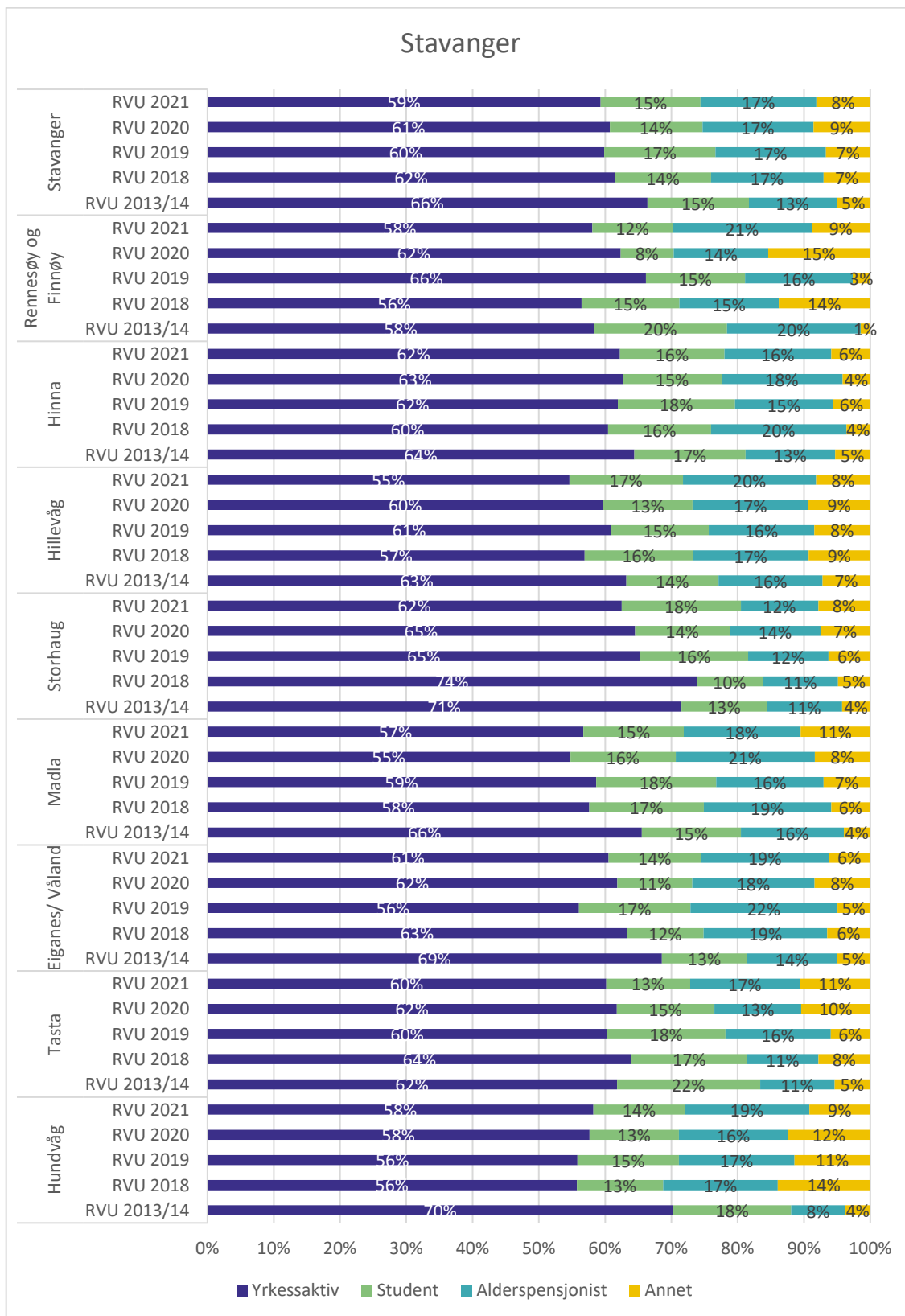
2.1.1. Yrkesstatus

I utvalget for Stavanger kommune er andelen yrkesaktive redusert med 4 prosentpoeng fra 66 til 62 prosent mellom 2014 og 2018, og med ytterligere 2 prosentpoeng til 60 prosent i 2019. At Rennesøy og Finnøy ble slått sammen med Stavanger i 2020 påvirket fordelingen i liten grad, andelen yrkesaktive for nye Stavanger lå på samme nivå som i 2018/19 med 61 prosent, men falt til 59 prosent i 2021. Fra 2013/14 til 2021 har det vært en generelt nedadgående trend i andelen yrkesaktive i Stavanger, med tilsvarende økning i andelen alderspensjonister.

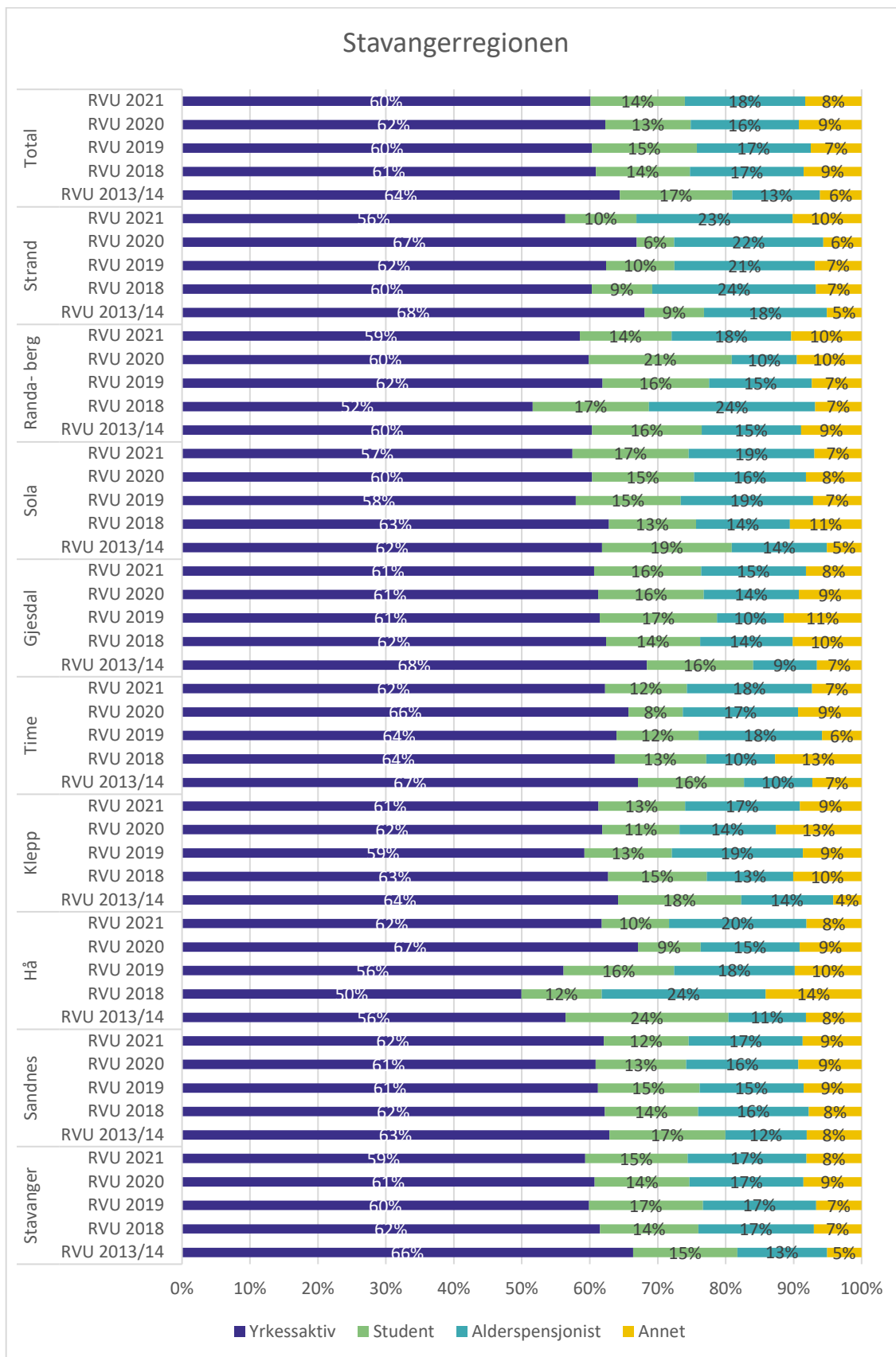
Andelen alderspensjonister i 2018, 2019 og 2020 er 17 prosent, 4 prosentpoeng høyere enn i 2014. Fra Statistisk Sentralbyrå (Tabell 11746: Alderspensjonister, etter kjønn og alder) utgjorde andelen alderspensjonister i Stavanger 15 prosent av befolkningen over 13 år i 2015. I 2018 var tilsvarende andel økt til 17 prosent, som stemmer med fordelingen i utvalget.

Studenter/skoleelever utgjorde 17 prosent av utvalget i 2019, 2 prosentpoeng høyere enn i 2014 og 3 prosentpoeng høyere enn i 2018. I 2020 utgjør andelen studenter tilsvarende nivå som i 2018, 14 prosent. Nedgangen fra 2019 kan enten skyldes færre studerende i perioden med covid-19-restriksjoner, eller at skoleelever ved en tilfeldighet ble overrepresentert i 2019-utvalget. I 2021 utgjorde studenter 15 prosent av utvalget.

Kategorien «annet», der hjemmeværende, i permisjon og uføretrygdet utgjør de største gruppene, har gradvis økt fra 5 prosent i 2014 til 9 prosent i 2020. I 2021 var 8 prosent av utvalget kategorisert som annet enn yrkesaktiv, skoleelev eller alderspensjonist.



Figur 2-1 Hovedbeskjeftigelse etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger



Figur 2-2 Hovedbeskjeftigelse etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

Andelen yrkesaktive i utvalget er redusert i de fleste kommuner i Stavangerregionen fra 2014 til 2018, og videre i 2019. For kommunene samlet falt andelen yrkesaktive med 4 prosentpoeng fra 2014, til 2019. I 2020 kategoriserte 62 prosent av utvalget seg som yrkesaktive, 2 prosentpoeng opp fra 2019. Det er kommunene Sola, de tre kommunene på Jæren, Klepp, Time og Hå, samt Strand og Rennesøy som har høyere andel yrkesaktive i 2020, sammenlignet med 2019, og bidrar til økningen. I 2021 er andelen yrkesaktive tilbake til nivået i 2018/19 på rundt 60 prosent.

Andelen elever/studenter som falt fra 17 til 14 prosent i 2018, økte til 15 prosent i 2019. I 2020 falt andelen til 13 prosent. Fra utdanningsstatistikken til Statistisk Sentralbyrå utgjør andel elever og studenter over 13 år (grunnskole 9. og 10. trinn, Videregående skole og Høyere utdanning) i Stavangerregionen 13 prosent av befolkningen over 13 år i 2019, altså noe lavere enn 15 prosent i utvalget. I 2021 er andelen studenter på samme nivå som i 2018/19, 14 prosent.

Andelen alderspensjonister økte fra 13 i 2013/14 til 17 prosent i 2018 og 2019. I 2020 utgjør alderspensjonister 16 prosent av utvalget, mens den utgjør 18 prosent i 2021. Fra Statistisk Sentralbyrå (Tabell 11746: Alderspensjonister, etter kjønn og alder) utgjorde andelen alderspensjonister i Stavangerregionen 14,8 prosent av befolkningen over 13 år i 2015. I 2018 var tilsvarende andel økt til 16,5 prosent og videre til 16,9 prosent i 2019. Dette stemmer rimelig bra med fordelingen i utvalget, som er 12,9 prosent i 2014, 16,7 prosent i 2018 og 16,8 prosent i 2019.

2.1.2. Familietype

I reisevaneundersøkelsen bes respondenten svare på spørsmål om antall medlemmer i husholdningen, samt slektskapsforhold og alder for samtlige medlemmer. For medlemmer over 18 år stilles det i tillegg spørsmål om førerkortinnehav for bil, og hvorvidt vedkommende er i jobb. Familietype er kategorisert på bakgrunn av antall personer i husholdningen og slektskapsforhold på følgende måte:

1. Enslige – Alle typer enpersonshusholdninger
2. Enslige med barn – Husholdninger der respondenten har slektskapsforholdet barn, inkl. stebarn, til samtlige av de øvrige familiemedlemmene, uavhengig av barnets alder
3. Par uten barn – Husholdninger med to medlemmer, der respondenten har slektsforholdet ektefelle/samboer til det andre medlemmet av husholdningen.
4. Par med barn – Husholdninger med tre eller flere medlemmer, der respondentens slektsforhold til et av de andre medlemmene er ektefelle/samboer og de øvrige medlemmene har slektsforholdet barn, inkl. stebarn, uavhengig av barnets alder.
5. Flere voksne – Alle husholdningssammensetninger som ikke oppfyller kriteriene til kategoriene over. Dette er samtlige husholdninger med to eller flere medlemmer, der minst ett av medlemmene ikke har slektsforholdet ektefelle/samboer og/eller barn, inkl. stebarn. Om for eksempel respondenten er barnet i husholdningen, vil husholdningen kategoriseres som flere voksne. Det er altså kun om respondenten er et av de voksne medlemmene av samme husholdning at den kategoriseres som par eller enslige med barn.

Foruten at samme husholdning kategoriseres ulikt avhengig av hvilket medlem av husholdningen som deltar i undersøkelsen, oppstår det også enkelte andre logiske brister i måten husholdningene kategoriseres på. Et eksempel er dersom respondenten er et barn i en husholdning med en voksen. Denne husholdningen kategoriseres som flere voksne. Også husholdninger med

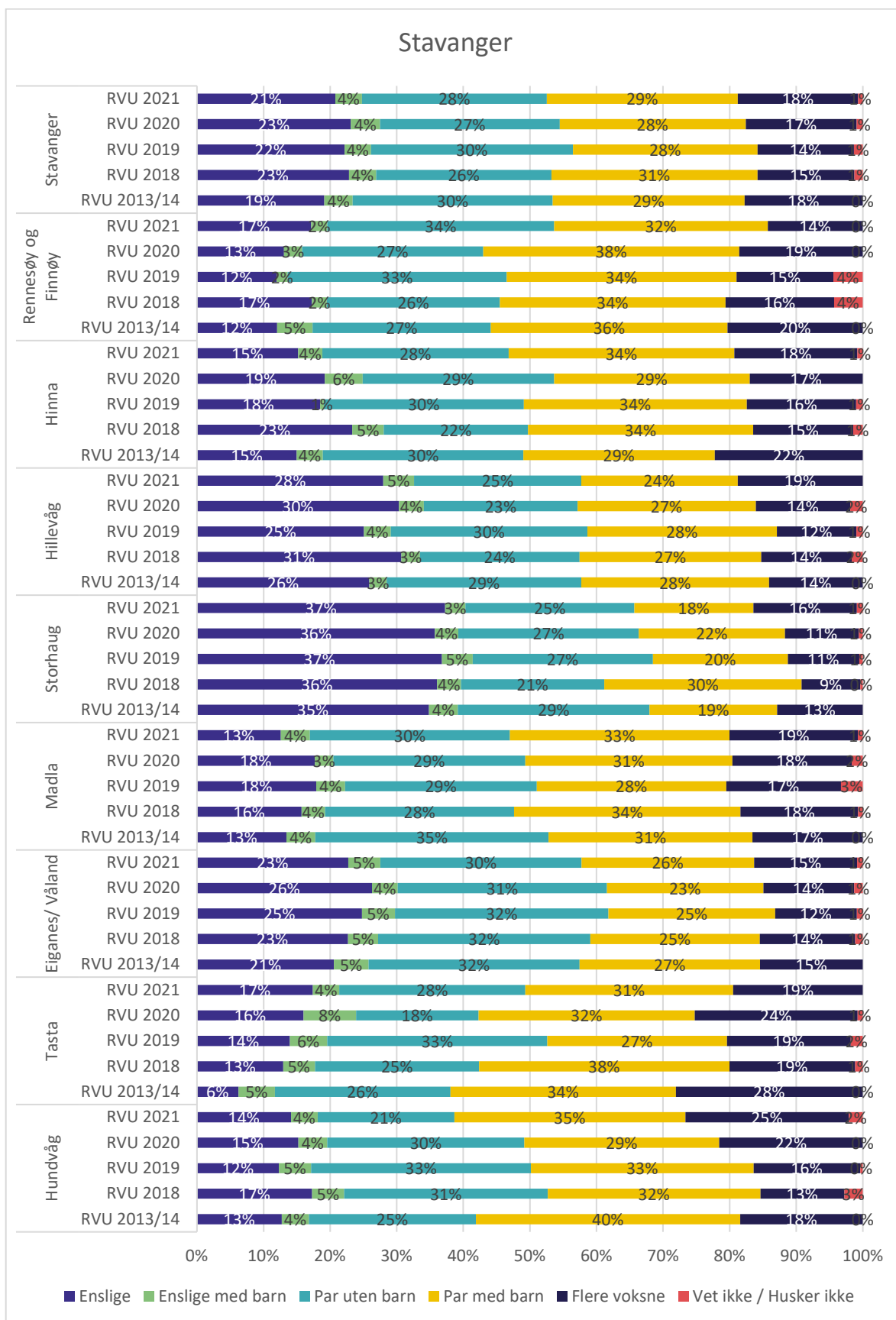
medlemmer under 18 år som ikke har slektsforholdet barn (inkl. stebarn/ektefelles, samboers barn, fosterbarn), eller personer under 18 år bosatt i kollektiv med andre under 18 år havner i samme kategori.

I Stavanger kommune er 29 prosent av utvalget del av en parhusholdninger med barn (under 18 år) i 2021, som er omtrent likt med perioden 2018–2020, men ned fra 32 prosent i 2013/14. I grove trekk utgjør parhusholdninger med barn en lavere andel av husholdningene i de mer sentrumsnære bydelene, Storhaug, Hillevåg og Eiganes/Våland (under 26 prosent) mens denne husholdningstypen utgjør over 30 prosent blant bosatte i de øvrige bydelene i Stavanger.

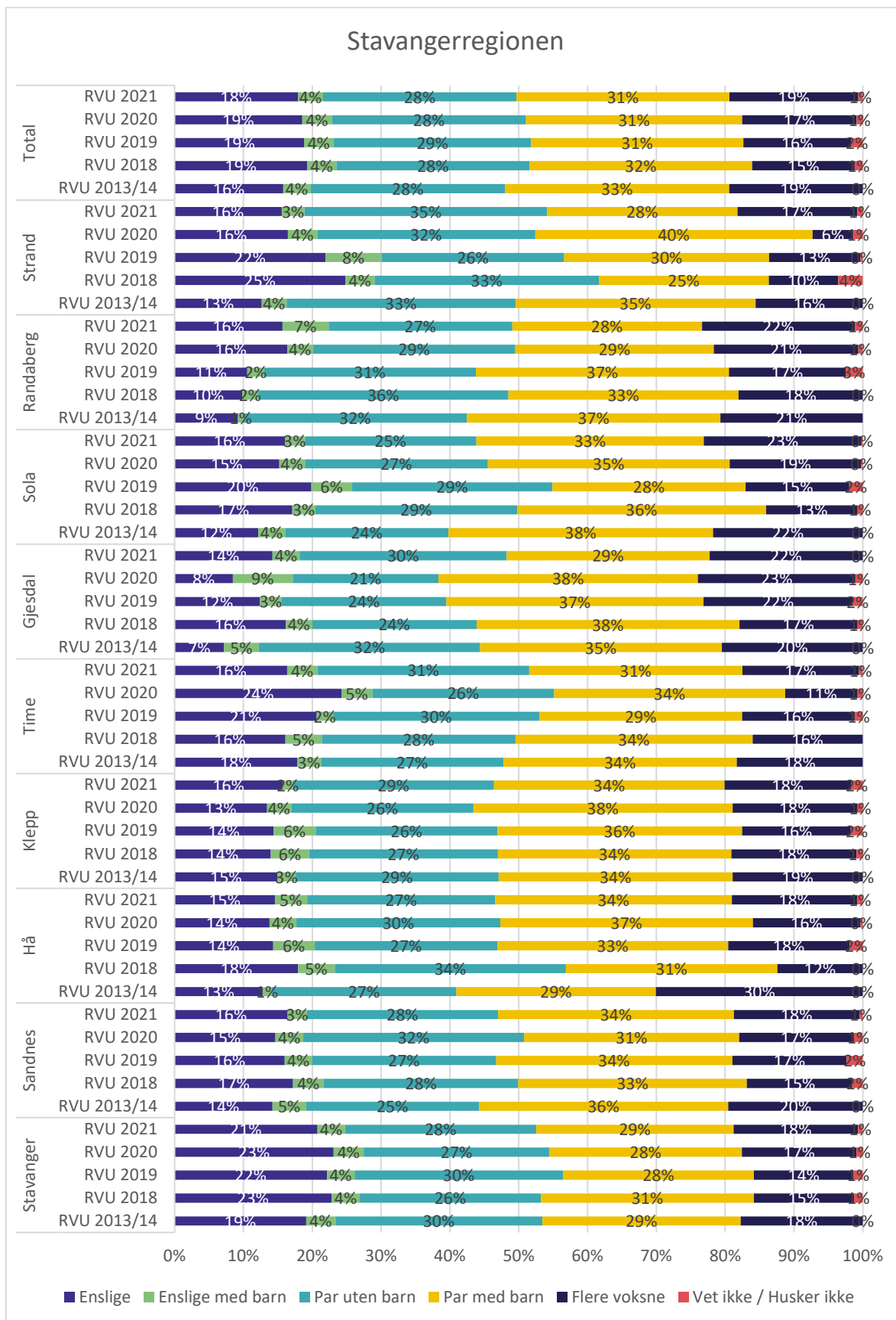
Storhaug er bydelen med høyest andel enpersonshusholdninger, der denne gruppen utgjør 37 prosent av husholdningene i 2021. Også Hillevåg, og etter hvert også Eiganes/Våland har en relativt høy andel enpersonshusholdninger (hhv. 28 og 23 prosent i 2021), mens i de øvrige bydelene utgjør enpersonshusholdninger under 20 prosent av alle husholdningstyper.

I de øvrige kommunene i Stavangerregionen utgjør parhusholdninger med barn den vanligste husholdningstypen, som regel over 30 prosent av alle husholdningstyper i 2021. Samtidig utgjør andelen enpersonshusholdninger en langt lavere andel enn i Stavanger kommune, og i ingen av omegnskommunene utgjør denne husholdningstypen over 20 prosent i 2021.

I kommunen med færrest respondenter i utvalget, Strand, Randaberg og Gjesdal, er det relativt store endringer i fordelingen etter husholdningstype fra år til år. For disse kommunene kommer en nærmere den sanne fordelingen ved å slå sammen to og to år, for eksempel 2018 med 2019 og 2020 med 2021 i stedet for å tolke endringene fra år til år som faktiske endringer i husholdningssammensetningen.



Figur 2-3 Familietype etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger



Figur 2-4 Husholdningstype etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

2.1.3. Utdanningsnivå

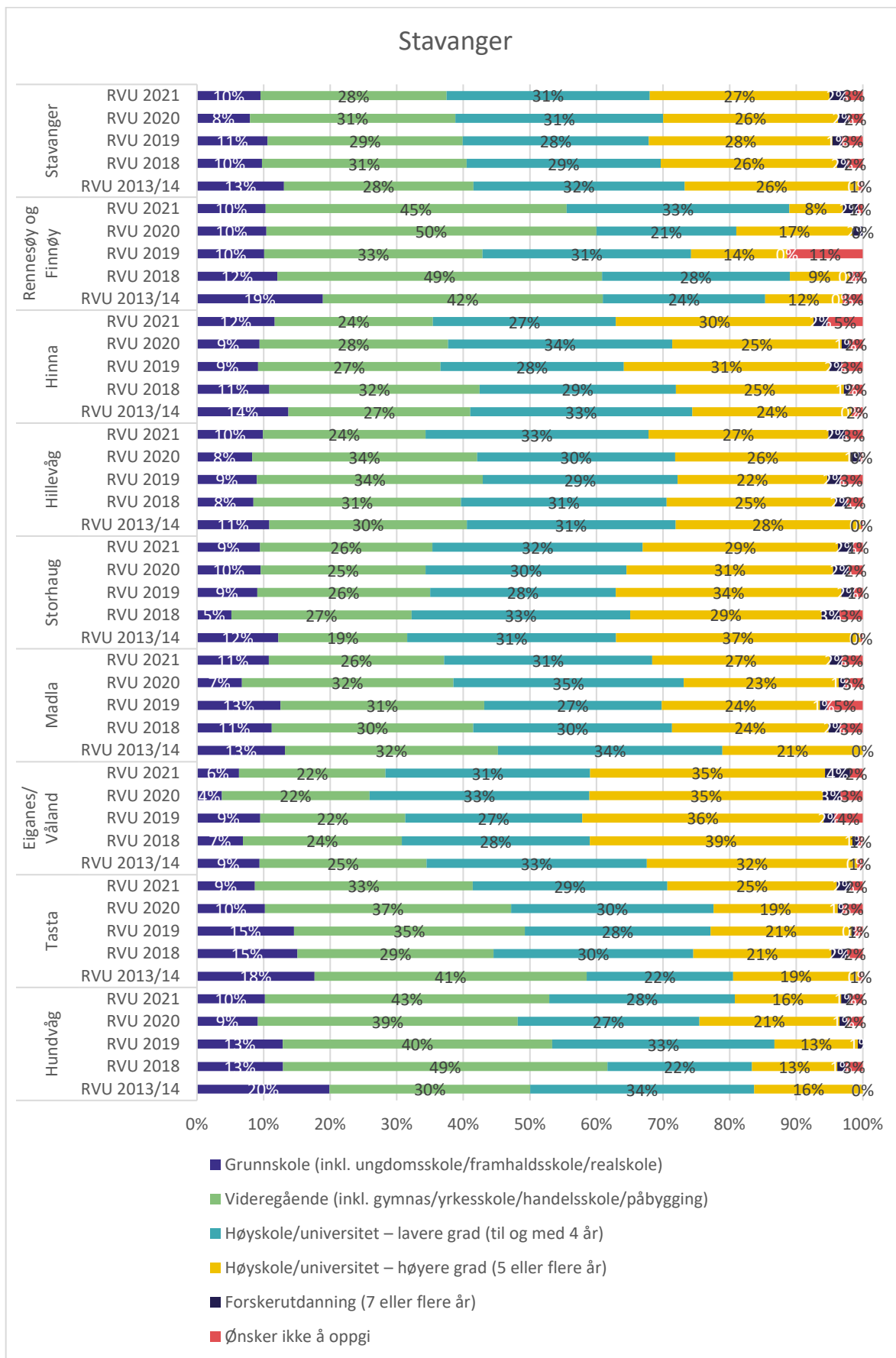
Respondentene oppgir utdanningsnivå ved å svare på spørsmålet «Hva er din høyeste fullførte utdanning?» med tilsvarende svarkategorier som brukt i de to påfølgende figurene. Fordelingen er sterkt påvirket av alderssammensetningen i befolkningen, der bydeler/kommuner med høy andel under 19 år også har en høyere andel med grunnskole som høyest fullførte utdanning. Samtidig vil også kommuner med høy andel av befolkningen over 67 år ha en høyere andel med grunnskole som høyest fullførte utdanning, fordi andelen av befolkningen som fullførte videregående utdanning var langt lavere tidligere.

Utdanningsnivået i utvalget er generelt høyere i Stavanger i 2018-utvalget, sammenlignet med 2013/14 og trenden er fortsatt positiv for perioden 2019 til 2021 om en ser på andelen med fullført 5 år eller mer med høyere utdanning. Denne gruppen økte fra 26 prosent i 2013/14 til 28 prosent i 2018 og 29 prosent i 2019 som den ligger på også i 2021.

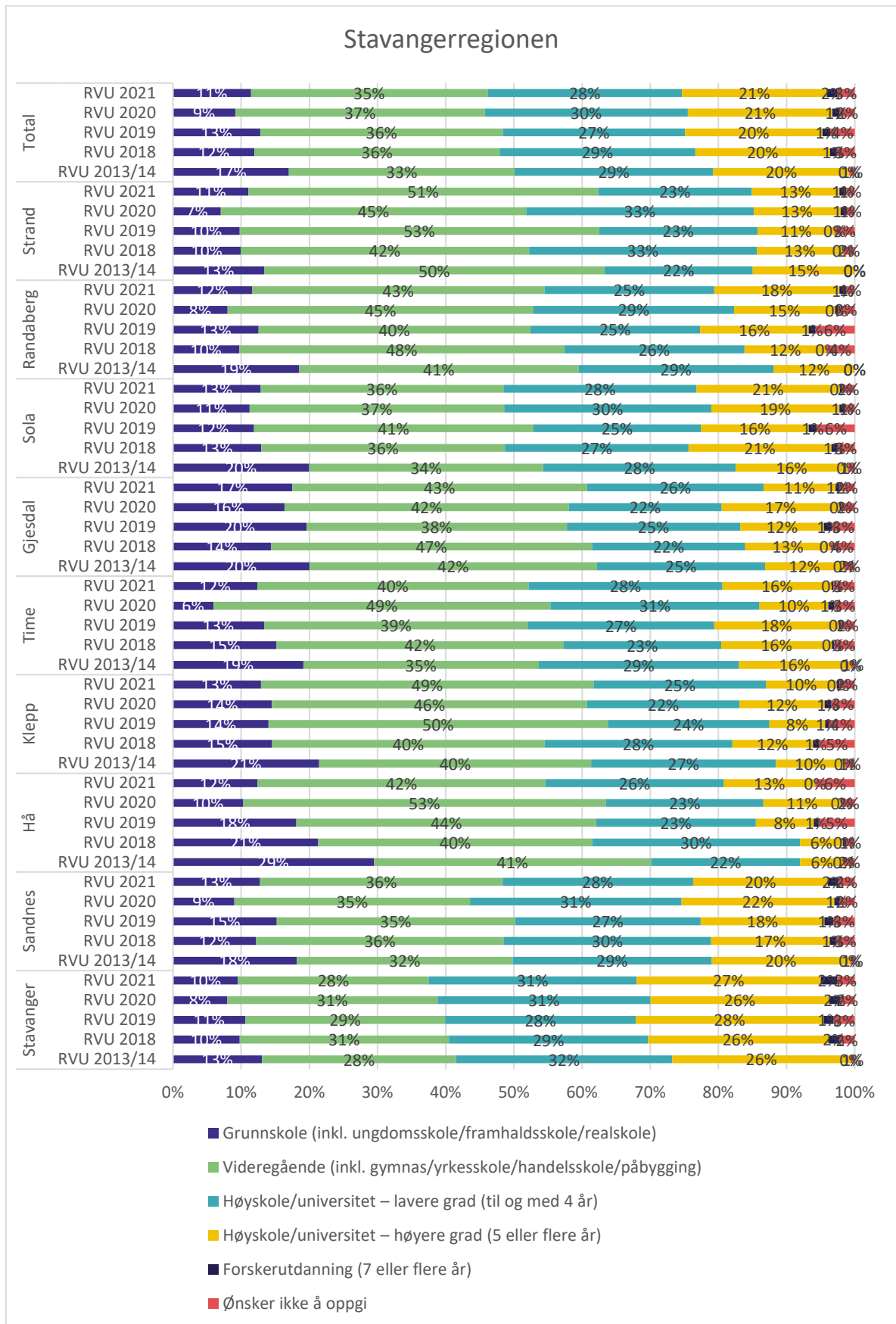
Det er særlig andelen med grunnskoleutdanning som høyest fullførte utdanning som er redusert i 2020, disse utgjør 8 prosent av utvalget, mot 11 prosent i 2019. Dette kan enten skyldes at den yngste aldersgruppen, de som enda ikke har fullført videregående utdanning, er underrepresentert, eller en faktisk endring i populasjonen som følge av at eldre, som i langt mindre grad har fullført videregående utdanning, faller fra. En nærmere analyse av utvalget fordelt på alder viser at aldersgruppen 13–17 år er noe underrepresentert i Stavangerutvalget for 2020, der de utgjør 4,6 prosent mot 7,1 prosent i populasjonen. Forskjellen på 2,5 prosentpoeng er i samme størrelsesordenen som fallet i andel med grunnskoleutdanning fra 2019 til 2020. I 2019-utvalget utgjør aldersgruppen 7 prosent, mens den utgjør 7,5 prosent i 2021-utvalget. I 2021 gruppen med grunnskoleutdanning 10 prosent av utvalget bosatt i Stavanger, og det var høyst sannsynlig underrepresentasjon av den yngste aldersgruppen som førte til fallet i andelen med grunnskoleutdanning i 2020. Fallet i gruppen med grunnskoleutdanning fra 13 prosent i 2013/14 til 10 prosent i 2021 skyldes i størst grad en faktisk endring i populasjonen, fordi aldersgruppen 13–17 år kun har falt fra å utgjøre 7,4 prosent av befolkningen over 13 år i 2013 til 7,2 prosent i 2021.

Bydelen Eiganes/Våland har størst andel av befolkningen med fullført høyere utdanning, der dette gjelder 72 prosent av respondentene. De tidligere kommunene Rennesøy og Finnøy, samt bydelen Hundvåg har lavest andel med fullført høyere utdanning (hhv. 44 og 47 prosent), etterfulgt av Hillevåg og Tasta (hhv. 58 og 59 prosent). Rennesøy og Finnøy inngår i Stavanger kommune først fra 2020, og har dermed bidratt til at andelen med fullført 5 år eller mer med høyere utdanning i Stavanger er noe lavere enn den ville vært uten kommunesammenslåingen.

Stavanger er kommunen med høyest utdanningsnivå, etterfulgt av Sandnes og Sola. De øvrige kommunene har langt færre respondenter, og sannsynligheten for variasjon grunnet tilfeldigheter i hvem som deltok i undersøkelsen over perioden er av den grunn høyere. Den generelle trenden i disse kommunene er at gruppen med 5-årig høyskole/universitetsutdanning er økende, men ligger fortsatt på 5–8 prosentpoeng under totalfordelingen, som dras opp av Stavanger og Sandnes.



Figur 2-5 Høyest fullførte utdanning etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger



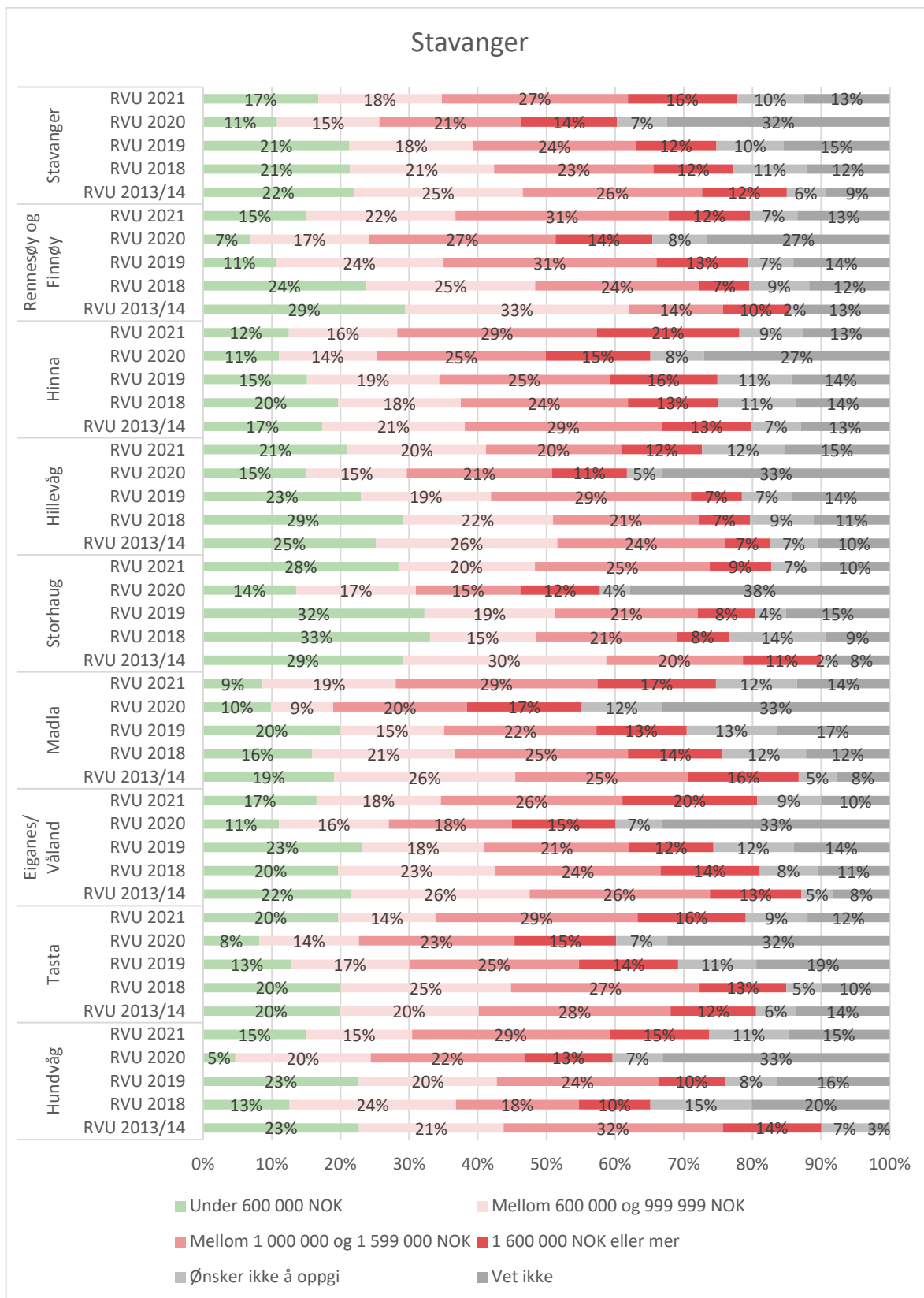
Figur 2-6 Høyest fullførte utdanning etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

2.1.4. Husholdningsinntekt

Spørsmålet «Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt til siste år?» kan være vanskelig for en del respondenter å svare på, særlig for de som er medlemmer av husholdningstypen Flere voksne. Merk at siden spørsmålet måler husholdningsinntekt er husholdningstype en relevant faktor. En respondent i en enpersonshusholdning vil ha dobbelt så høy disponibel inntekt som en respondent i en parhusholdning med tilsvarende husholdningsinntekt, gitt lik inntektsfordeling i parhusholdningen.

Det er vanskelig å tolke utviklingen i husholdningsinntekt fra 2014 til 2020, da kategoriene med størst økning er «ønsker ikke å oppgi» og «Vet ikke». Etter overgang til ny datainnsamler i 2020 oppgir hele 33 prosent av respondentene at de ikke vet husholdningsinntekten, og illustrerer hvordan ulik instruering av intervjuere kan få relativt store utslag på enkelte svarfordelinger. På grunn av lav svarprosent i 2020 er det gjort tiltak i intervjuguiden for å øke svarandelen. Blant annet er det lagt til et oppfølgingsspørsmål «Er det mulig for deg å oppgi husholdningens inntekt i et intervall?» med kategorier i intervall på 200.000 kroner om respondenten ikke vet/ønsker å svare på opprinnelig spørsmål. Som følge av endringen falt andelen som ikke oppgir husholdningsinntekt til 22 prosent i 2021, som er på nivå med 2018-utvalget, og gjør at det på ny er mulig å følge utviklingen i inntektsnivået.

Ytterligere analyser viser at reisemønsteret for gruppene «ønsker ikke å oppgi» og «Vet ikke» er mest likt gruppen med husholdningsinntekt under 600.000 kroner for perioden 2014–2019. Dette er i mindre grad tilfellet for 2020-datasettet, der de som svarte «vet ikke» gjennomførte flere turer enn de som hadde husholdningsinntekt under 600.000, men færre enn de som hadde inntekt over 600.000 kr.

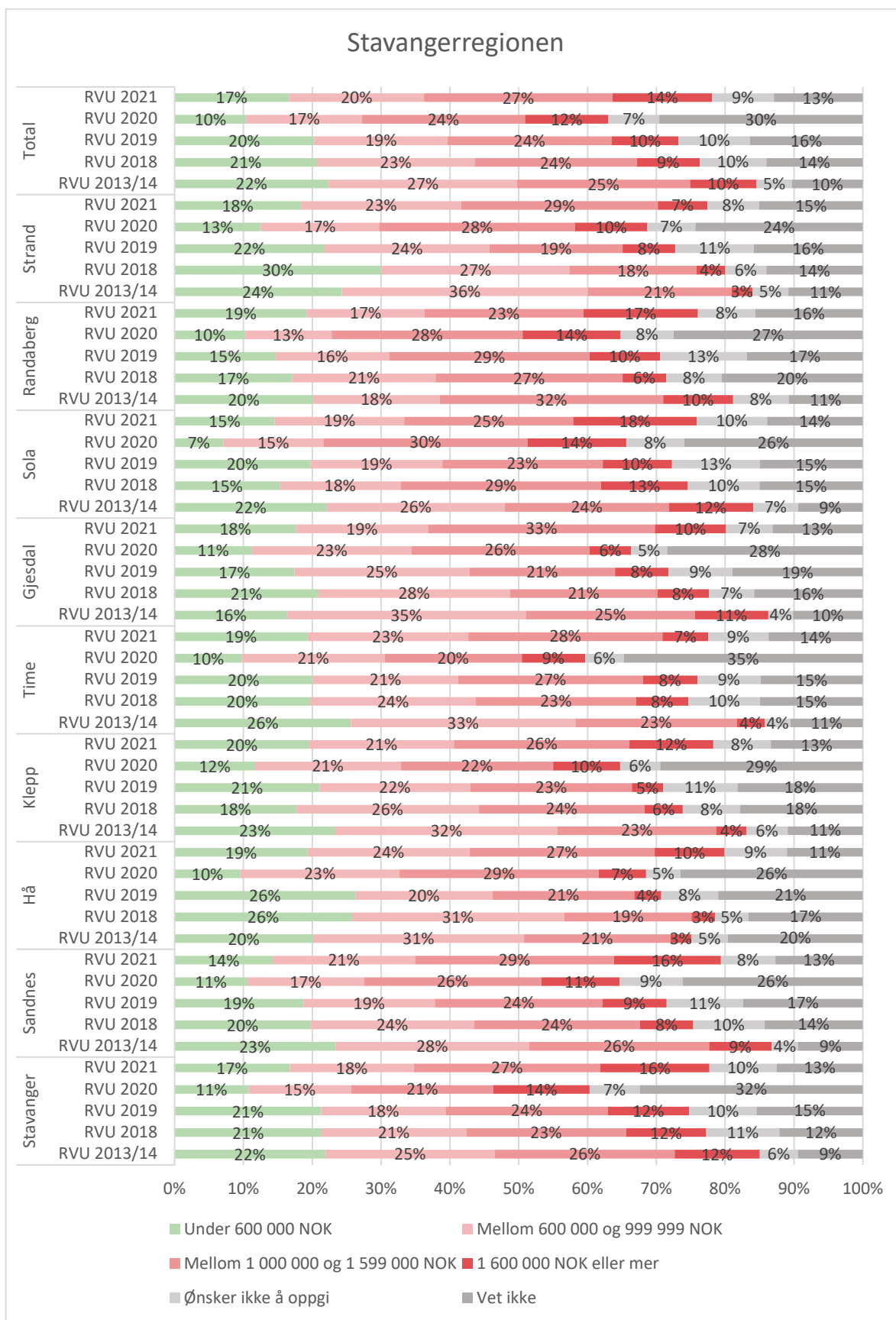


Figur 2-7 Husholdningens inntekt etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger

Figuren over viser at andelen av utvalget i husholdninger med inntekt under 600.000 er redusert fra 22 prosent i 2013/14 til 17 prosent i 2021. Den største reduksjonen forekom etter 2019. I samme perioden er andelen med inntekt over 1,6 millioner kroner økt fra 12 til 16 prosent blant bosatte i Stavanger. Merk at kategoriene er oppgitt i nominell kroneverdi, slik at inflasjon og kompenserende lønnsvekst bidrar til utviklingen.

Bosatte i bydelene Hinna og Eiganes/Våland er de i utvalget der høyest andel er i husholdninger med over 1,6 millioner kroner i inntekt, med rundt 20 prosent. Storhaug skiller seg ut som den bydelen med lavest andel med høy husholdningsinntekt, kun 9 prosent, og høyest andel med inntekt under 600.000 (28 prosent). Høy andel enpersonshusholdninger bosatt i Storhaug bidrar til å øke andelen husholdninger under 600 000 kr.

I Stavangerregionen er det bosatte i kommunene på Nord-Jæren som har høyest husholdningsinntekt. I Sola er 18 prosent av utvalget i en husholdning med over 1,6 millioner kroner i samlet inntekt, 17 prosent i Randaberg og 16 prosent i Stavanger og Sandnes. For de øvrige kommunene er tilsvarende andel langt lavere, 12 prosent i Klepp og lavest med 7 prosent i Time og Strand.



Figur 2-8 Husholdningens inntekt etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

2.2. Tilgang til transportmidler

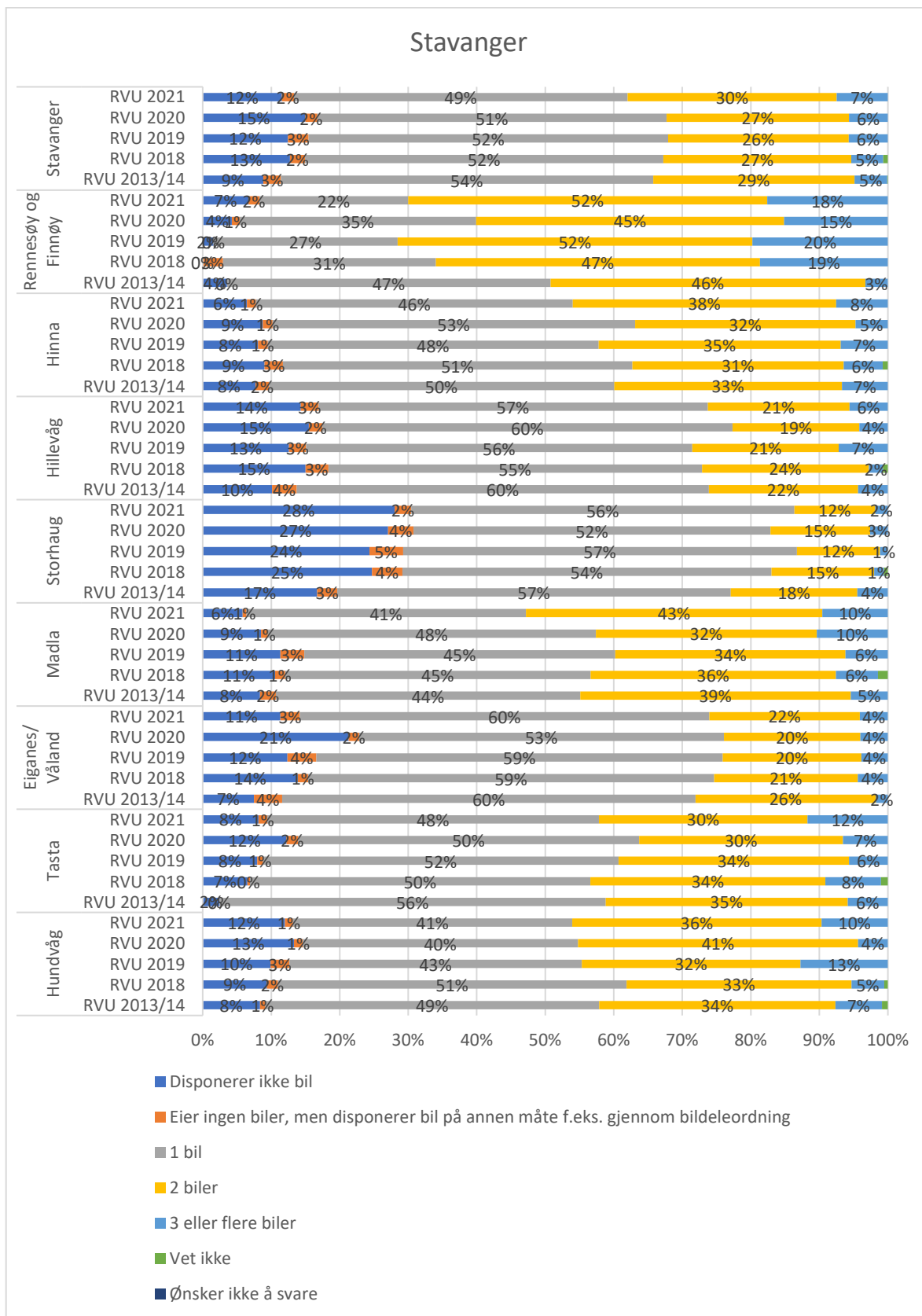
Tilgang til transportmiddel definerer valgmulighetene til respondentene i utvalget og er dermed sterkt styrende for hvilke transportmidler som faktisk velges. Videre presenteres tilgang til bil, sykkel og kollektivtransport på tilsvarende måte som fordeling etter bakgrunnsvariabler.

2.2.1. Biltilgang

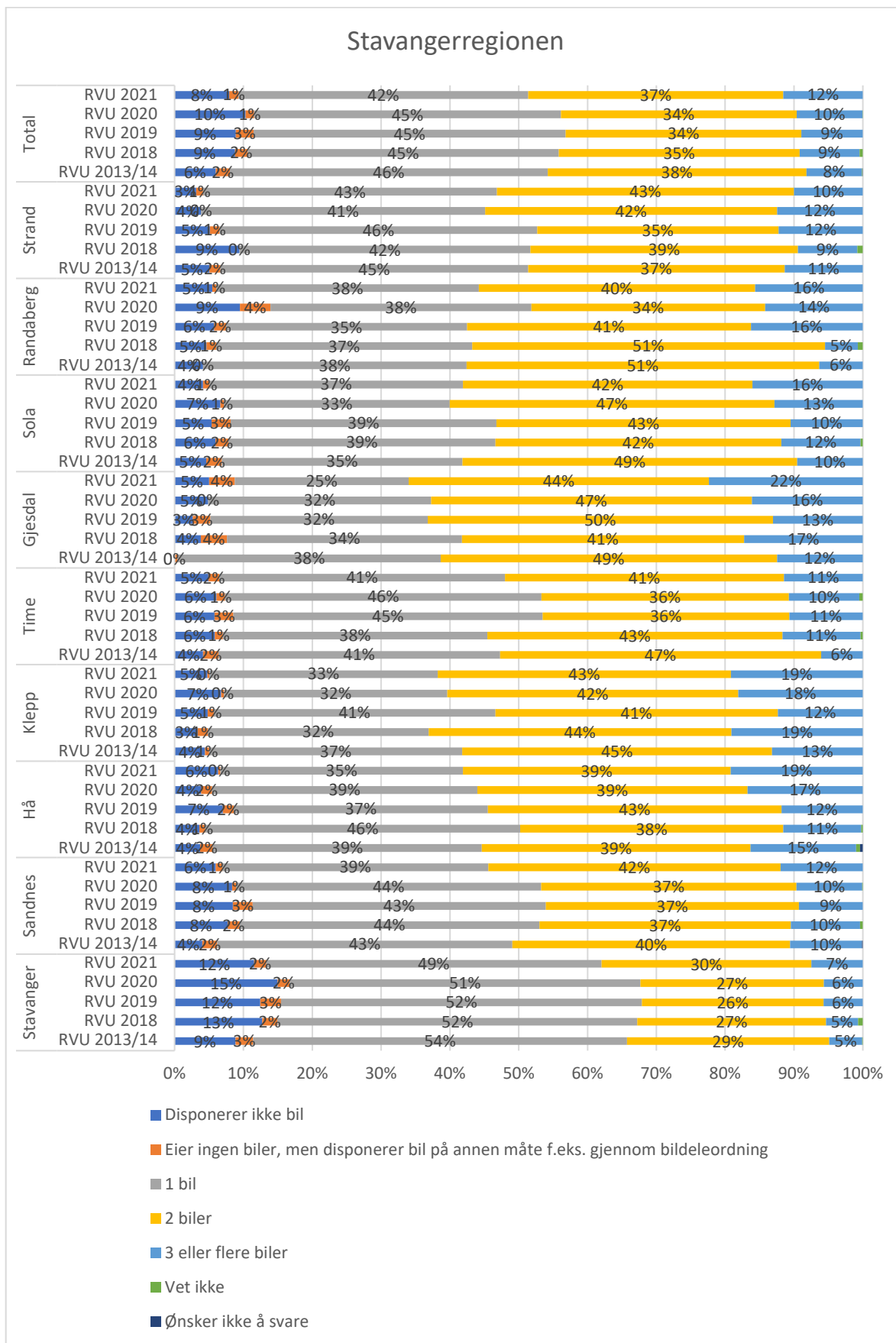
I Stavanger kommune har det vært en økende trend med husholdninger som ikke eier egen bil, der disse økte fra 11 prosent i 2013/14 til 17 prosent i 2020. I 2021 har det skjedd et trendbrudd, der andelen husholdninger uten biltilgang falt tilbake til 13 prosent. Den nærliggende forklaringen på trendbruddet er regjeringens oppfordring til å unngå unødvendig kollektivbruk for å redusere risikoen for smittespredning av Covid-19. Dette i kombinasjon med fortsatt avgiftsfritak for innkjøp av elbil, samt at en rekke nye elbilmodeller ble lansert i perioden, har trolig ført til en sterk økning av bilholdet i befolkningen. Også andelen husholdninger som disponerer en bil er redusert, fra 51 prosent i 2020, til 49 prosent i 2021. Dette innebærer at andelen husholdninger som disponerer to eller flere biler har økt kraftig, fra 32 prosent i 2020 til 38 prosent i 2021, som også er langt over nivået fra 2013/14 på 34 prosent.

Andelen husholdninger som ikke eier egen bil har falt i samtlige bydeler i Stavanger fra 2020 til 2021, og mest i bydelen Eiganes/Våland, fra 21 til 11 prosent. Fortsatt skiller bosatte på Storhaug seg mest ut som de med lavest andel med tilgang til bil. 30 prosent oppgir at de ikke eier bil i 2021, mens tilsvarende andel i de øvrige bydelene aldri overstiger 14 prosent. Respondenter i bydelen Madla har best tilgang til bil, kun 6 prosent av husholdningene har ikke tilgang til bil.

Fordeles bilinnehav etter kvartal utgjør andelen husholdninger som ikke eier bil i 1. og 4. kvartal 2020 16 prosent, som er 1 prosentpoeng mer enn i 2019. I 2. og 3. kvartal 2020 er andelen som ikke eier bil høyere, hhv. 18 og 20 prosent. Det kan dermed være forhold med gjennomføringen av undersøkelsen som har medvirket til at økningen er såpass høy som 3 prosentpoeng mellom 2019 og 2020. Om en sammenligner fordelingen i bilhold mellom 2019 og 2021 falt andelen husholdningene som ikke eier bil mer beskjedent fra 15 til 14 prosent.



Figur 2-9 Tilgang til bil etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger



Figur 2-10 Tilgang til bil etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

I de øvrige kommunene i Stavangerregionen har majoriteten av husholdningene tilgang til bil, og andelen husholdninger uten bil er under 7 prosent i samtlige kommuner. Andelen husholdninger som ikke eier bil økte fra 8 prosent i 2014 til 11 prosent i 2018 og videre til 12 prosent i 2019, der økningen mellom 2014 og 2018 kan tilskrives en økning i husholdninger uten bil i Stavanger og Sandnes kommune. I 2020 oppgir 11 prosent at husholdningen ikke eier bil, som er på nivå med 2018, for så å falle tilbake til 10 prosent i 2021.

Også i de øvrige kommunene i Stavangerregionen har husholdninger som eier 2 biler eller mer økt fra 2020 til 2021. For Stavangerregionen samlet sett økte andelen fra 44 til 49 prosent. I Gjesdal er 2/3 av utvalget i en husholdning som eier 2 eller flere biler, etterfulgt av Klepp der tilsvarende andel er 62 prosent i 2021.

2.2.2. Sykkeltilgang

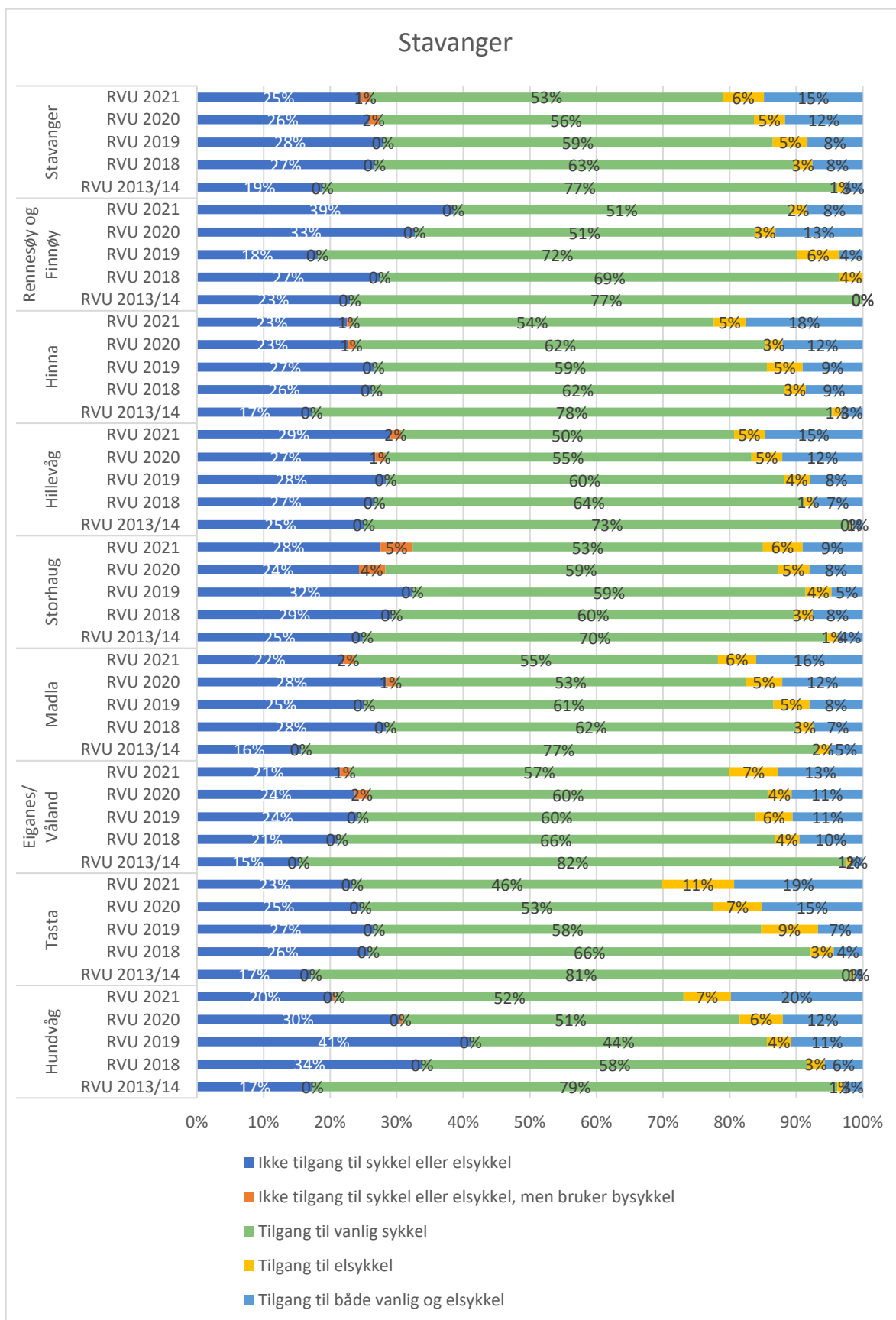
Figuren på neste side viser andelen i befolkningen som ikke har tilgang på sykkel og andelen som eier kun sykkel, kun elsykkel og begge typer sykler. Hverken sparkesykkel eller elsparkesykkel inngår i denne fordelingen.

I Stavanger har det vært en jevn nedgang i andelen som eier vanlig sykkel i samtlige bydeler mellom 2013/14 og 2021. Totalt er andelen redusert fra 77 prosent til 53 prosent. Fra 2013/14 til 2018 økte andelen som ikke eier sykkel fra 19 til 27 prosent, og økte ytterligere til 28 prosent i 2019. I 2020 ble denne nedadgående trenden i sykkelleierskap brutt, da andelen over 13 år som ikke eier sykkel falt med 2 prosentpoeng til 26 prosent. 2 prosent av de som ikke eier sykkel oppgir at de har abonnement for bysykkelen i 2020, mens kun ett fåtall hadde dette i 2018 og 2019. Brukere av bysykkelordningen er i hovedsak bosatt på Storhaug.

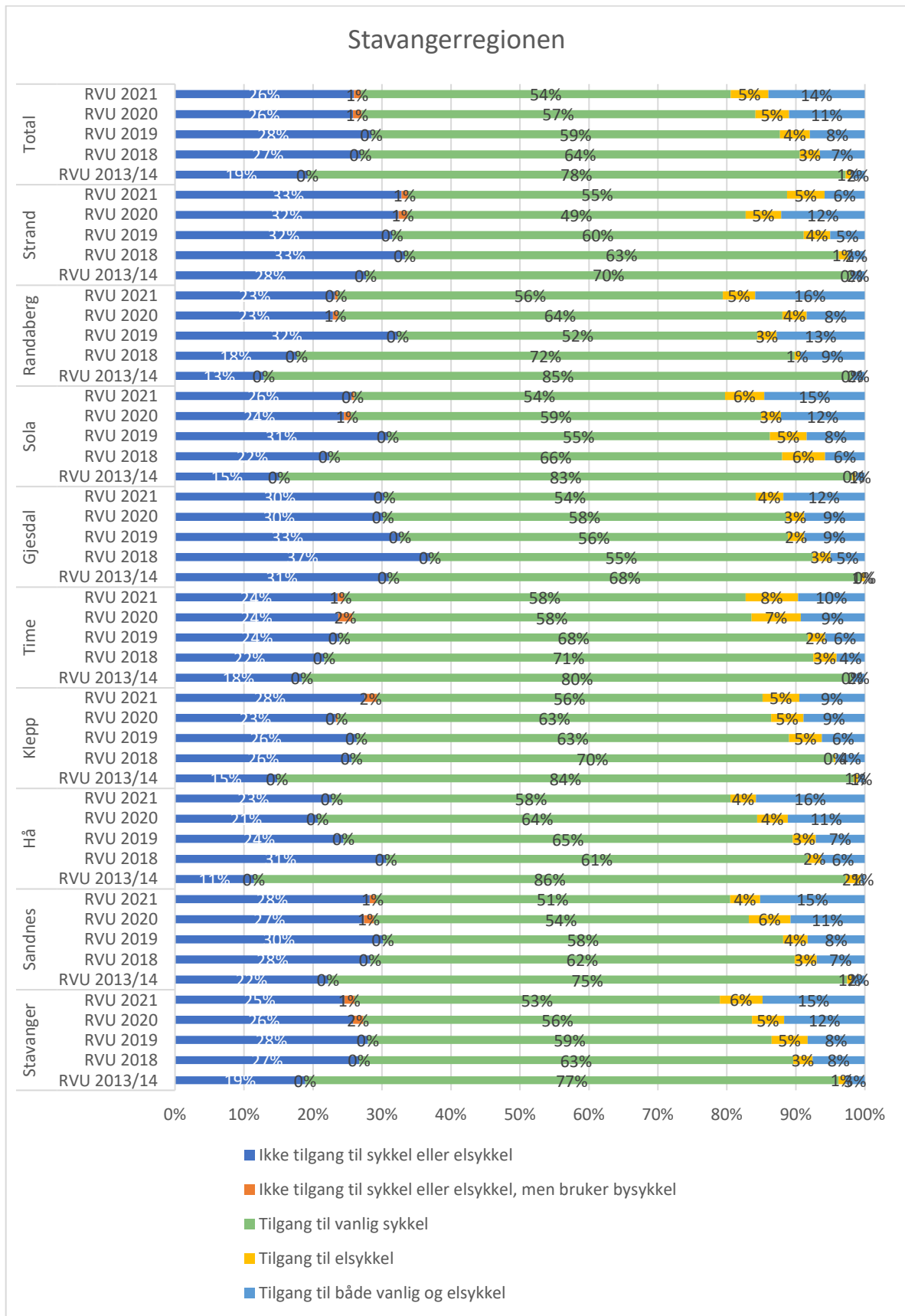
Hovedårsaken til trendbruddet er en vedvarende økning i andelen som eier elsykkel. I 2013/14 eide kun 4 prosent elsykkel, som økte til 10 prosent i 2018, 14 prosent i 2019, 16 prosent i 2020 og hele 21 prosent i 2021. Dette gjør at Stavanger er kommunen i Norge der størst andel av befolkningen eier elsykkel. Kun i Kristiansand og de øvrige kommunene på Nord-Jæren eier over 20 prosent av befolkningen elsykkel blant samtlige kommuner i Norge.

Det er i de to nye bydelene Rennesøy og Finnøy færrest har tilgang til sykkel, kun 61 prosent. Blant de øvrige bydelene i Stavanger er det bosatte på Hillevåg og Storhaug som har lavest sykkelleierskap, henholdsvis 31 og 28 prosent.

Hundvåg har opplevd størst vekst i sykkelleierskap, i 2019 oppgav hele 41 prosent at de ikke eide sykkel. Tilsvarende andel i 2021 var kun 21 prosent, som er lavest blant samtlige bydeler i Stavanger. Også beboere i bydelene Hinna, Tasta og Eiganes/Våland har relativt høy tilgang til sykkel. At disse bydelene også har lavest andel husholdninger med inntekt under 600.000 kr indikerer at tilbøyeligheten til å eie sykkel påvirkes av husholdningens økonomi.



Figur 2-11 Tilgang til sykkel og/eller elsykkel etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger



Figur 2-12 Tilgang til sykkel og/eller elsykkel etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

I omegnskommunene er det bosatte i Strand og Gjesdal som har lavest sykkeltilgang, rundt en tredjedel av respondentene eier ikke egen sykkel. De øvrige kommunene har sykkeltilgang på nivå med Stavanger, men elsykkelandelen er noe lavere. Utviklingen i andelen som eier sykkel er identisk for Stavangerregionen som i Stavanger kommune, og er dermed ser det ut til at trendbruddet gjelder generelt i hele Stavangerregionen.

I 2020 hadde Hå høyest sykkeltilgang med 79 prosent, etterfulgt av etterfulgt av Klepp og Randaberg (rundt 77 prosent) og Sola og Time (76 prosent). Rennesøy, Strand og Gjesdal hadde relativt lavest tilgang til sykkel, alle under 70 prosent.

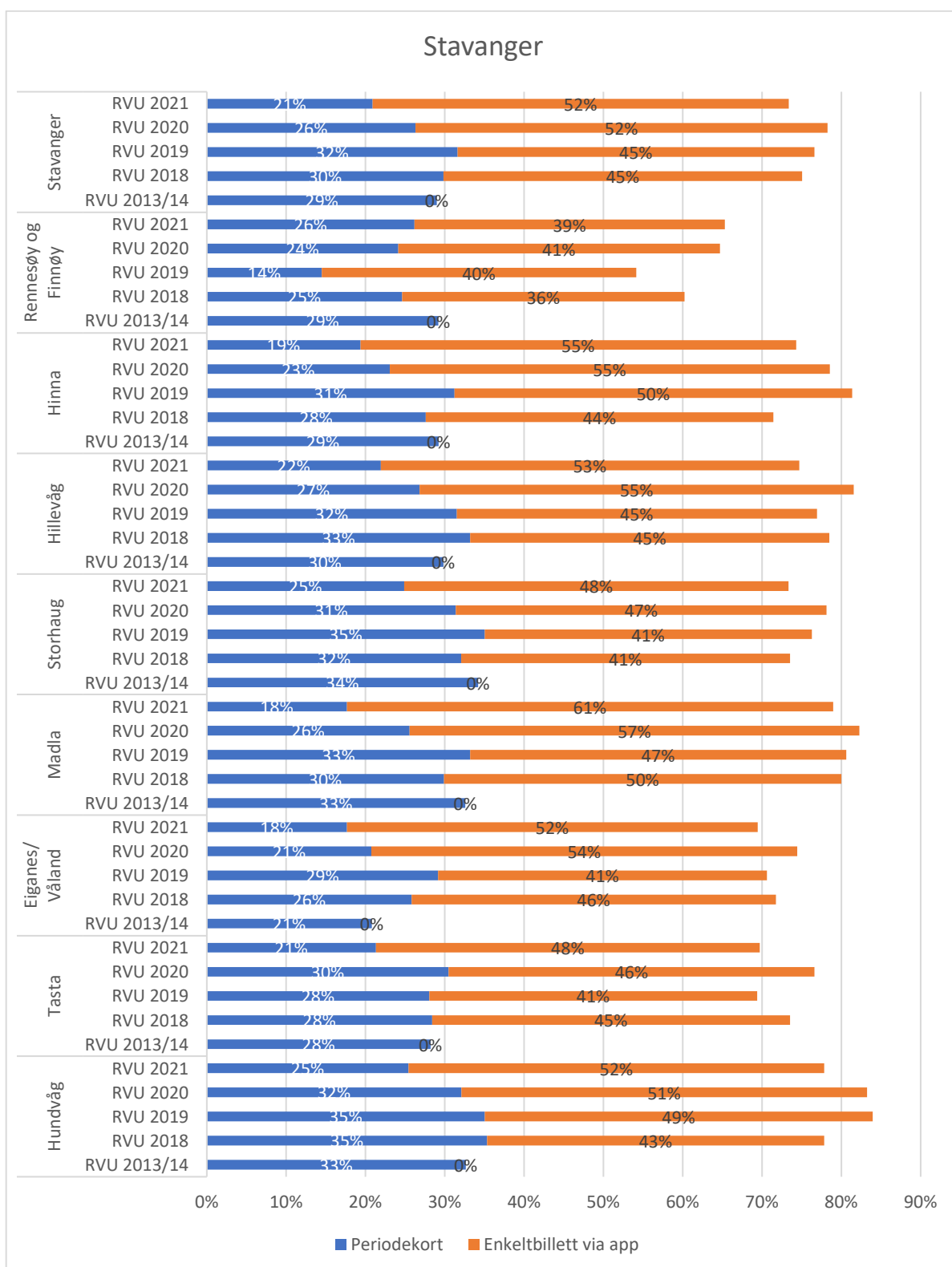
Vi har foretatt en analyse av sykkeltilgang etter alder i Stavangerregionen, som viser at reduksjonen i sykkeltilgang er størst blant de under 30 år, etterfulgt av de over 54 år, mens aldersgruppen 30-54 har tilnærmet uendret tilgang til sykkel. En tilsvarende analyse etter kjønn viser ingen forskjeller i reduksjonen i sykkeltilgang.

Mulige årsaker til redusert andel med tilgang til sykkel i perioden 2013/14 til 2019:

Tilgang til sykkel påvirkes av husholdningens samlede inntekt. De som ikke ønsket å oppgi eller visste husholdningens inntekt er samtidig en gruppe på Nord-Jæren med lav tilgang til sykkel (33 prosent). Denne gruppen økte betydelig fra 2013–14-undersøkelsen til 2018. Samtidig har tilgang til sykkel falt innen samtlige inntektsgrupper, men fallet er størst blant de med husholdningsinntekt under 600.000 kr. Her økte andelen som ikke har tilgang til sykkel fra 29 prosent i 2013/14 til 41 prosent i 2018. Innen husholdninger med inntekt over 600.000 kr var fallet i sykkeltilgang langt svakere, rundt 2 prosentpoeng. Som nevnt har alder også betydning, og reduksjonen i sykkeltilgang fra 2013/14 til 2018 har vært størst blant aldersgruppen under 30 år.

To mulige hypoteser for reduksjon i sykkeltilgang kan dermed være at andelen husholdninger med lav inntekt har økt, og at tilbøyeligheten til å kjøpe sykkel blant de under 30 år er redusert. Fra figurene ser vi også at det i hovedsak er elsykkel som bidrar til vekst i sykkeltilgang. Disse har et høyere prisnivå enn vanlige sykler, og dermed er sykkelseierskap i sterkere grad påvirket av husholdningsøkonomi. En siste hypotese kan være at bedre kollektivtilbud har fortrenget behovet for å eie egen sykkel blant de med lavest inntekt. Men som vist i figurene under, har ikke innhav av periodekort økt i særlig grad fra 2013–14 til 2018. Fordelt på inntekt er situasjonen noe annerledes. I Stavanger økte andelen periodekortinnhav med 5 prosentpoeng blant de med husholdningsinntekt under 800.000 kr. Dette ble tilnærmet motvirket av en tilsvarende reduksjon i periodekortinnhav blant de med inntekt over 800.000 kr. Det kan dermed se ut til at lavinntektshusholdninger i større grad prioriterer periodekort til kollektivtransport framfor å anskaffe sykkel.

2.2.3. Periodekortinnhaver

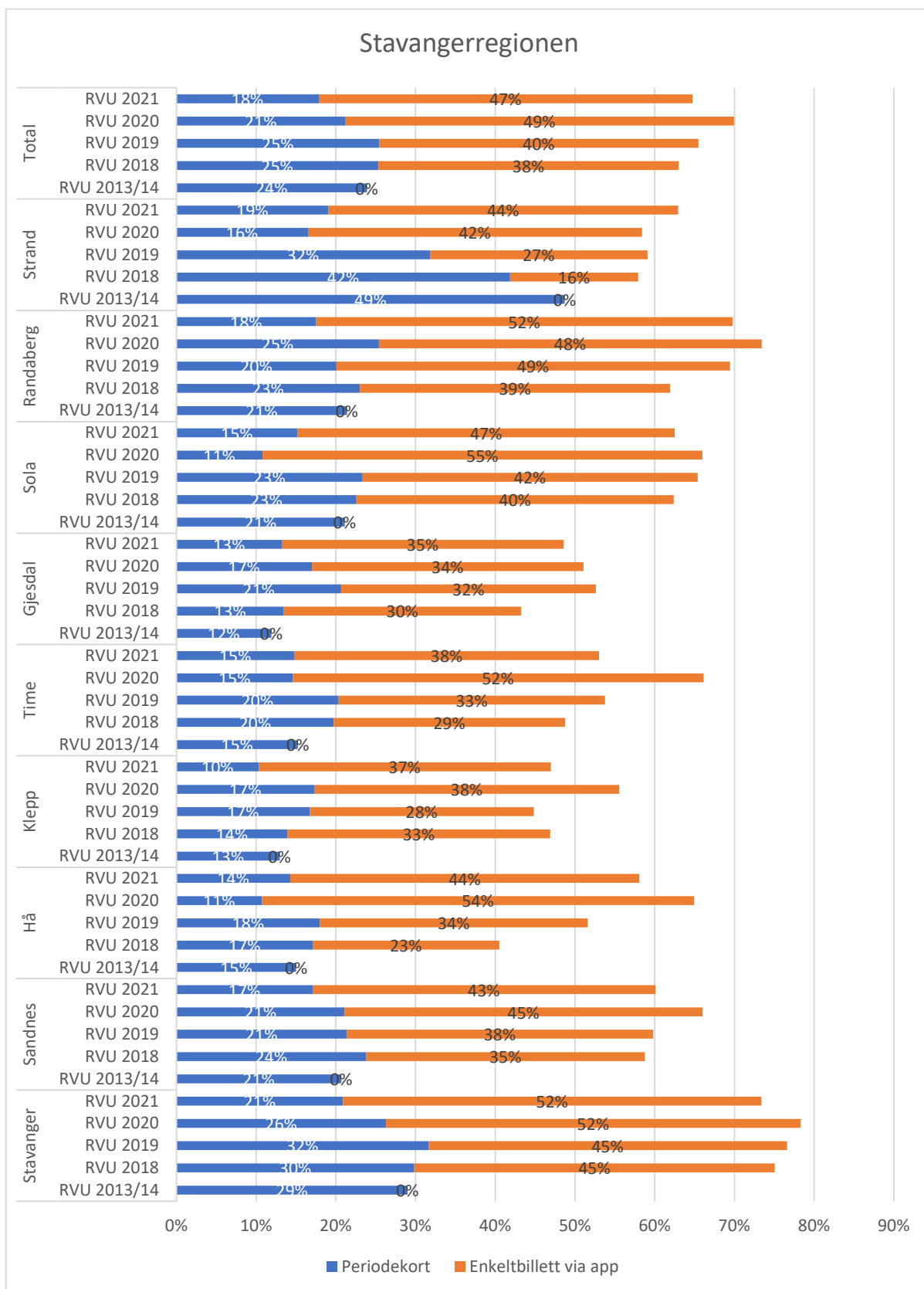


Figur 2-13 Innehav av periodekort for kollektivtransport etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger

Andelen som har periodekort for kollektivtrafikk økte fra 29 til 30 prosent blant bosatte i Stavanger mellom 2014 og 2018, og videre til 32 prosent i 2019. Innføring av mobilitetstiltaket HjemJobbHjem og endring av bomringen på Nord-Jæren 1.10.2018 er viktige bidrag til økningen.

I 2020 falt andelen med periodekort til 26 prosent, og fortsatte ned til 21 prosent i 2021. Reduksjonen skyldes høyst sannynlig tiltak for å redusere Covid-19-smitte, og da særlig pålegging av bruk av hjemmekontor og anbefaling om å unngå kollektivtransport. Andelen som løser enkeltbillett med app økte fra 45 prosent i 2018 og 2019 til 52 prosent i 2020 og 2021. Økt kostnad for kontantbetaling og en viss overgang fra periodekort til enkeltbilletter i perioder med Covid-restriksjoner er viktige grunner til fortsatt vekst i bruk av kontantløs betaling for kollektivtransport.

Fordelt etter bydel er andel periodekortinnehavere høyest blant bosatte på Rennesøy og Finnøy (26 prosent) etterfulgt av Hundvåg og Storhaug (25 prosent), Hillevåg (22 prosent) og Tasta (20 prosent) i 2020. Andelen er lavest blant bosatte på Eiganes/Våland og Madla (18 prosent) og Hinna (19 prosent).



Figur 2-14 Innehav av periodekort for kollektivtransport etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

Andelen som har periodekort for kolektivtrafikk i Stavangerregionen økte marginalt fra 24 prosent i 2014 til 25 prosent i 2018 og 2019. I 2020 hadde kun 21 prosent av bosatte i Stavangerregionen over 13 år periodekort, som er ytterligere redusert til 18 prosent i 2021 .

Ytterligere 38 prosent løste enkeltbilletter gjennom billettapp i 2018, som har økt til 40 prosent i 2019 og videre til 49 prosent i 2020. Det er foreløpig usikkert om mulighet for kjøp av enkeltbilletter via app bidrar til reduksjon i periodekortinnhav, eller om reduksjonen i sin helet skyldes covid-19 restriksjoner.

I 2019 som er året med høyest periodekortinnhav i Stavangerregionen, var andelen periodekortinnhavere er høyest blant bosatte i Stavanger og Strand med 32 prosent, etterfulgt av Sola med 23 prosent.

Covid-19-restriksjonene har ført til at periodekortinnhavet i Stavangerregionen var lavere i 2021 enn 2013/14 for samtlige kommuner.

Utviklingen i periodekortinnhav blant bosatte på Strand er verd å merke seg, denne var høyest blant alle kommuner i Stavangerregionen i 2014 med hele 49 prosent. I 2020 var andelen kun 16 prosent men den i 2021 ligger på 19 prosent. I tillegg til Covid-19-restriksjoner er trolig åpningen av Ryfast en medvirkende forklaring til denne utviklingen. Overgang fra hurtigbåt/ferje til buss har mest sannsynlig forverret konkurranseforholdet for kollektivtransport mot bil på strekningen Strand–Stavanger og dermed også gevinsten med å ha periodekort for kollektivtransport. Periodekortinnhavet i Strand ligger nå på nivå med de øvrige omegnskommunene i regionen.

2.2.4. Tilgang til kollektivtransport

Tilgang til kollektivtransport er angitt på en skala fra 1 (svært god tilgang) til 5 (Ingen/svært dårlig tilgang) og er beregnet på bakgrunn av avstand fra bosted til mest brukte holdeplass og antall avganger fra denne holdeplassen morgen og ettermiddag. Tabell 2-1 viser hvilke verdier av frekvens og avstand som gir utslag for indeksen som beregnes.

Tabell 2-1 Indeksverdier for tilgang til kollektivtransport

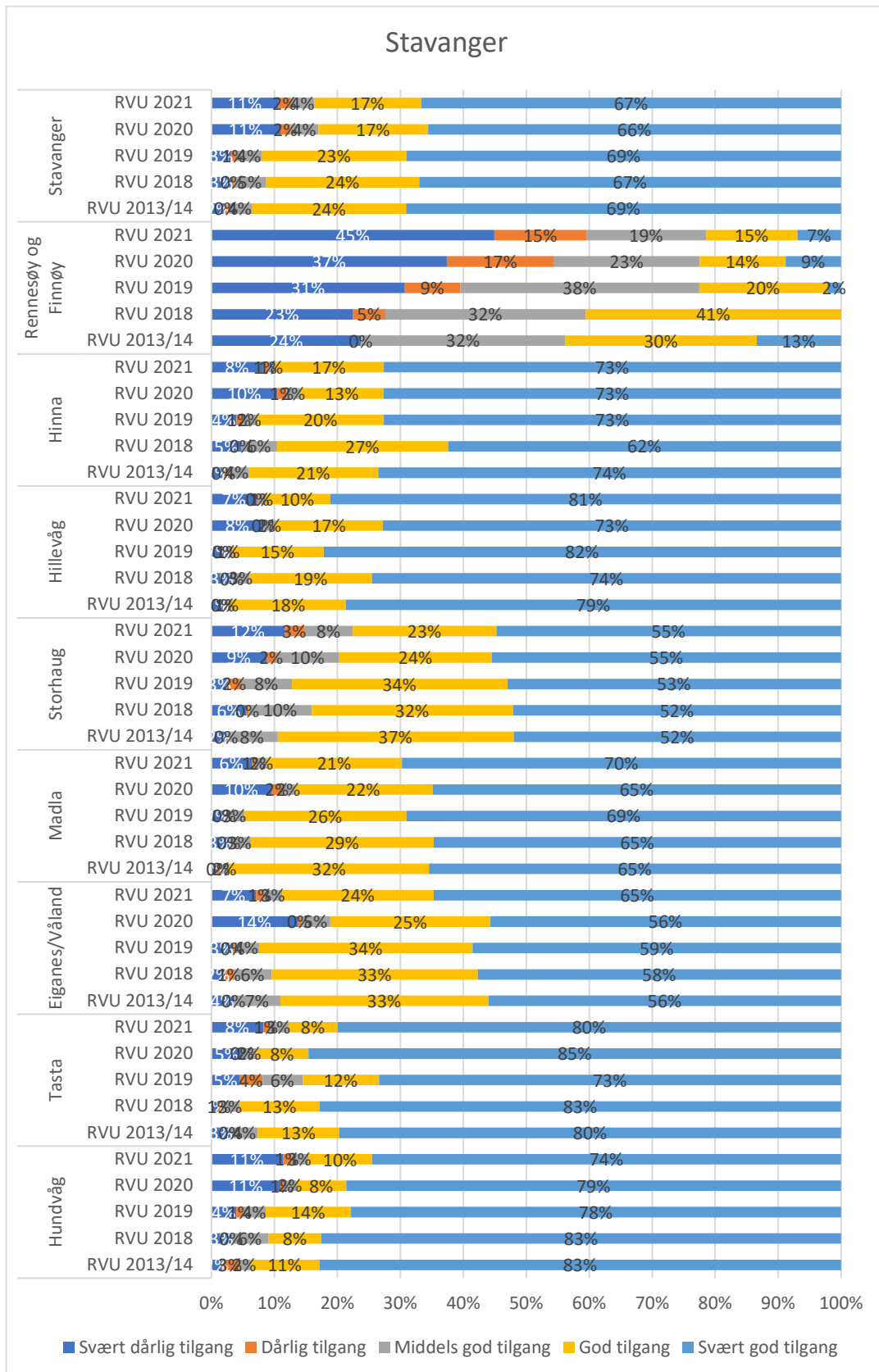
| Frekvens holdeplass | Avstand bosted-holdeplass | | |
|---------------------------|---------------------------|----------|-------------|
| | Under 1 km | 1–1,5 km | Over 1,5 km |
| Minst 4 avganger per time | 1 | 2 | 5 |
| 2–3 avganger per time | 2 | 3 | 5 |
| En avgang per time | 3 | 4 | 5 |
| Annenhver time/sjeldnere | 4 | 5 | 5 |

1. Svært god tilgang
 - a. Minst 4 avganger pr time og under 1 km til holdeplassen
2. God tilgang
 - a. 2–3 avganger pr time og under 1 km til holdeplass
 - b. minst 4 avganger pr time og 1–1,5 km til holdeplassen
3. Middels god tilgang
 - a. 1 avgang pr time og under 1 km til holdeplass
 - b. 2–3 avganger pr time og 1–1,5 km til holdeplassen
4. Dårlig tilgang
 - a. Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass
 - b. 1 avgang pr time og 1–1,5 km til holdeplassen
5. Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport
 - a. Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen
 - b. avganger sjeldnere enn hver annen time og 1–1,5 km til holdeplassen

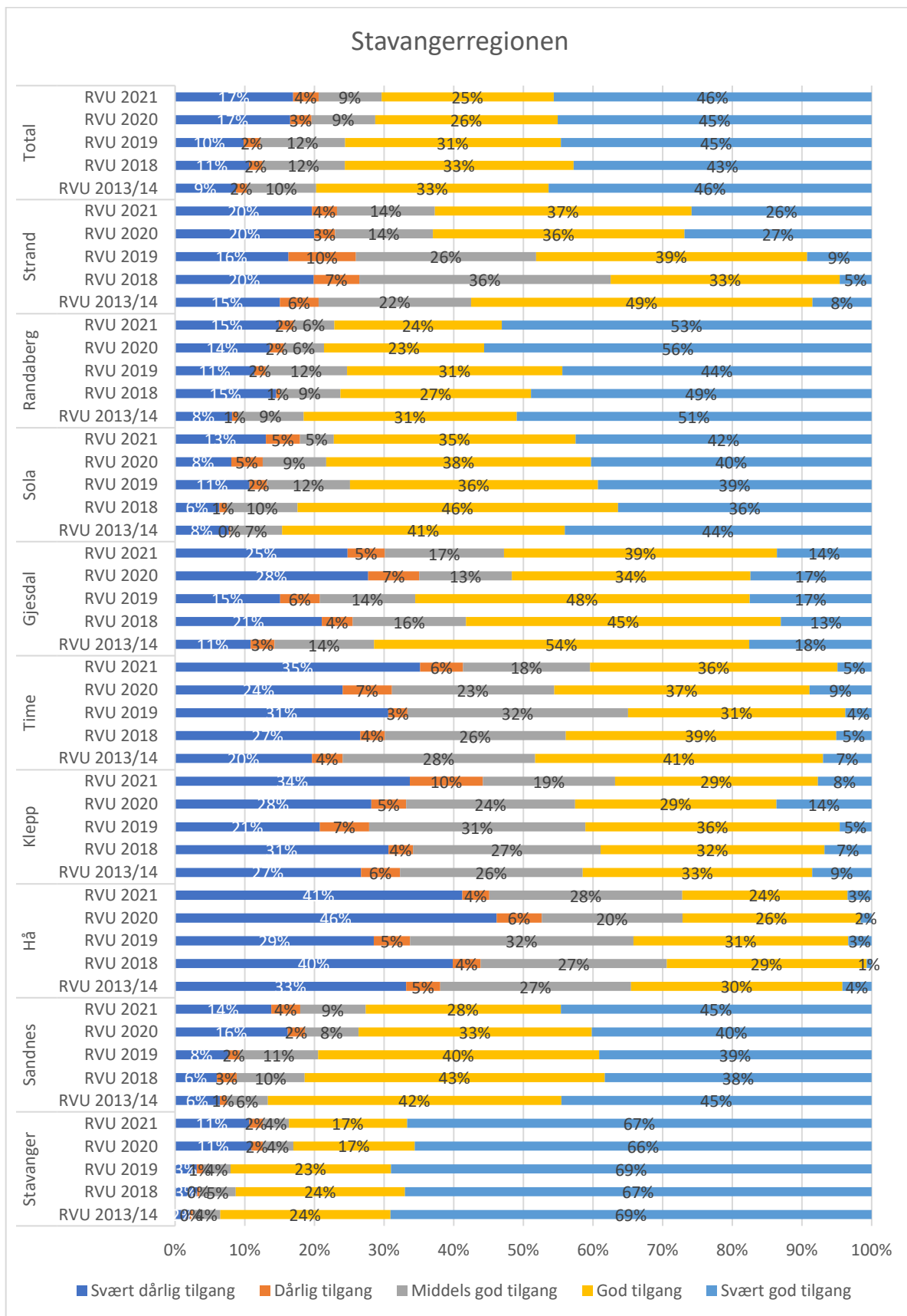
15 prosent av utvalget for Stavangerregionen visste ikke svaret på enten avstand fra bosted til mest brukte holdeplass o/eller antall avganger fra denne holdeplassen morgen og ettermiddag i 2021 ned fra 20 prosent i 2020. Siden det er store variasjoner mellom årene i andel som det er mulig å beregne denne kollektivtilgjengelighetsindeksen for, har vi utelatt kategorien «ikke mulig å beregne» fra figurene under.

Figur 2-15 viser at rundt 2 av 3 bosatte i Stavanger har svært god tilgang til kollektivtransport, og dette forholdstallet har vært stabilt over hele perioden fra 2013/14 til 2021. Andelen med svært dårlig tilgang til kollektivtransport økte fra 3 til 11 prosent mellom 2019 og 2020, og lå fortsatt på dette nivået i 2021. Noe av økningen kan forklares med at Rennesøy og Finnøy er lagt til Stavanger fra 2020, men det meste av økningen skyldes bytte av datainnsamlingsleverandør fra Epinion til Opinion, og at disse i ulik grad har fått svar på spørsmålet om avstand mellom bosted og holdeplass. Det ser ut til at de med dårligst kollektivdekning i større grad har oppgitt svarkategorien «Det finnes ikke kollektivtransportmidler i nærheten av boligen» fra 2020 og utover, sammenlignet med undersøkelsene gjennomført før 2020. De som oppgir dette svaret legges til kategorien «Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport» i kollektivindeksen.

Tasta og Hillevåg har best kollektivdekning, her hadde over 80 prosent av de bosatte svært god tilgang til kollektivtransport. De to nye bydelene Rennesøy og Finnøy skiller seg ut med å ha langt dårligere kollektivdekning (under 10 prosent hadde svært god kollektivdekning) enn bydelene i Stavanger før 2020. Av disse bydelene er det de sentrumsnære bydelene Eiganes/Våland og Storhaug har dårligst kollektivdekning, hhv. 56 og 52 prosent hadde svært god tilgang. Dette er kanskje noe overraskende, men lar seg forklare med at flere boligområder på Eiganes/Våland og Storhaug ligger relativt langt unna hovedkollektivaksene mot Stavanger sentrum, og i disse områdene betjenes nærmeste holdeplass av mer lavfrekvente bussruter som linje 12, 13 og 14.



Figur 2-15 Tilgang til kollektivtransport etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger



Figur 2-16 Tilgang til kollektivtransport etter undersøkelsesår i Stavangerregionen

Stavanger er kommunen der høyest andel av de bosatte har svært god kollektivdekning, 67 prosent i 2021. Deretter følger de øvrige kommune på Nord-Jæren der 45 til 50 prosent hadde svært god tilgang i 2021. Av kommunene på Sør-Jæren er det Gjesdal og Klepp som har best kollektivdekning i 2021 med 14 prosent svært god tilgang, mens i Time og Hå var tilsvarende andel hhv. 5 og 3 prosent. Bosatte i Strand har fått en vesentlig bedre kollektivdekning som følge av omleggingen av kollektivsystemet etter åpningen av Ryfast. Andelen med svært god tilgang økte fra 9 prosent i 2019 til 27 prosent i 2020. På tross av bedre kollektivdekning, har andelen som bruker kollektivtransport i Strand falt markant etter Ryfast-åpningen.

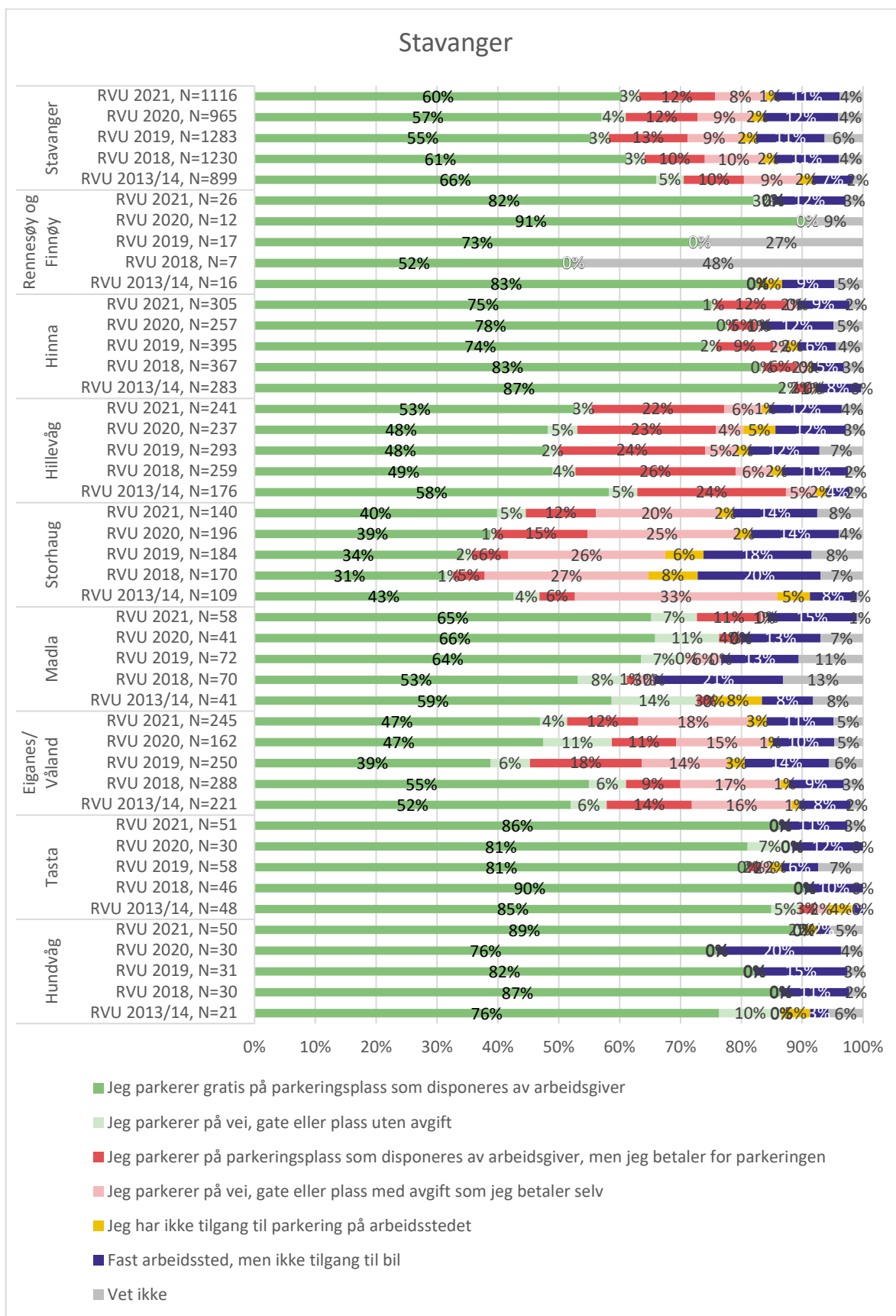
2.2.5. Tilgang til parkering ved arbeidssted

Det er flere kriterier som skal være oppfylt før respondentene får opp spørsmål om parkering ved arbeidsted, men disse er ulik mellom undersøkelsesårene. I RVU 2013/14 var eneste kriteriet for å få dette spørsmålet at de hadde oppgitt et fast arbeidssted. Fra RVU 2018 og utover måtte respondenten også disponere bil før spørsmålet ble stilt. For å gjøre spørsmålet sammenlignbart mellom årene er det kun respondenter med fast arbeidssted som inngår i fordelingene. Medlemmer av husholdninger som ikke disponerer bil legges til egen kategori, uavhengig av hvorvidt de har besvart spørsmålet eller ikke, for å sikre sammenlignbarhet mellom årene. Merk at figurene er vist for arbeidstedsbydel/kommune, og ikke bosted som de foregående figurene. Av den grunn oppgis også antall respondenter i figurene. Respondenter som ikke er bosatt i en av de ti kommunene som inngår i tilleggsutvalget er utelatt fra analysene.

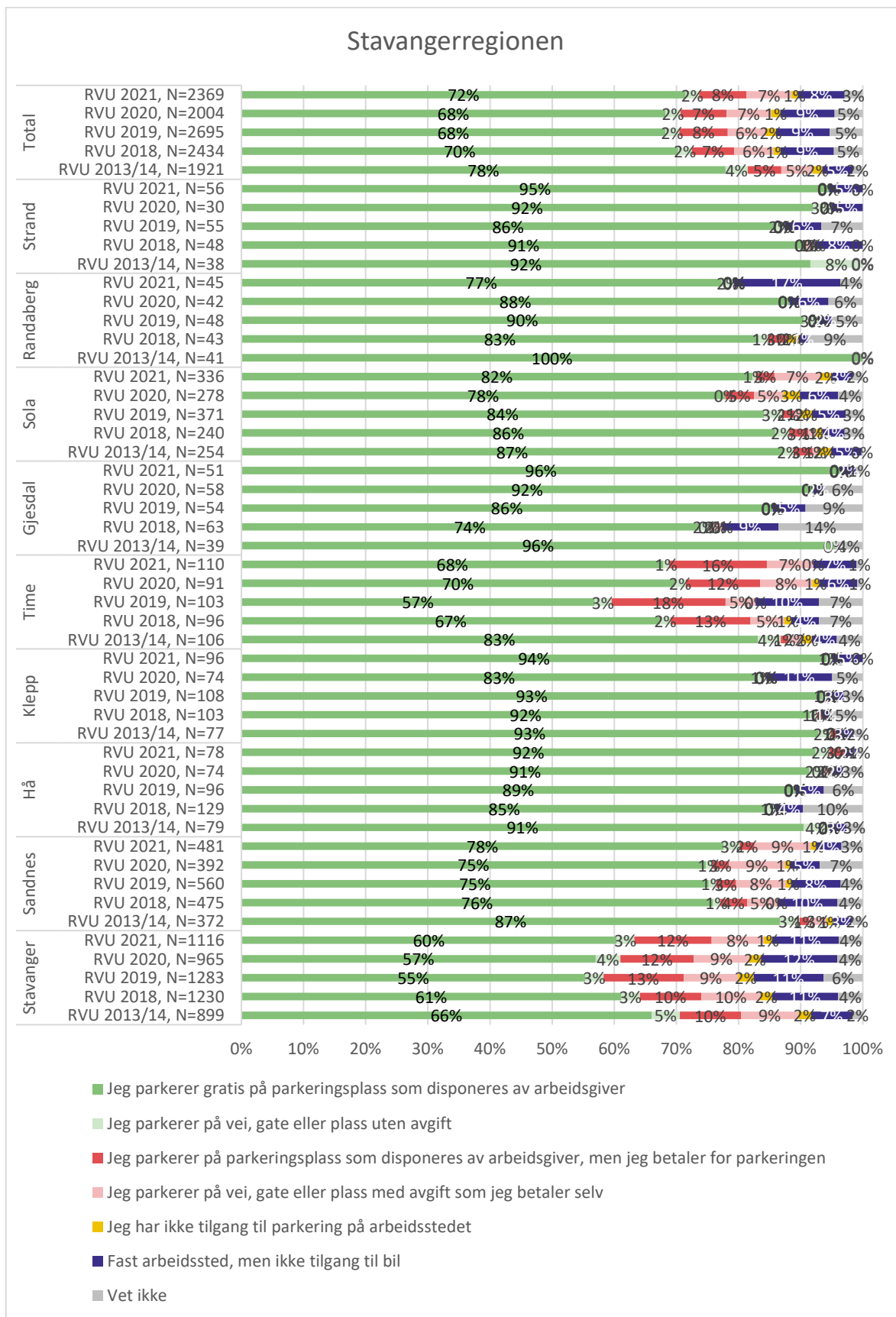
I 2013/14 svarte 71 prosent av de yrkesaktive med fast arbeidssted i Stavanger at de parkerte gratis enten på parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver (66 prosent) eller på vei, gate eller plass (5 prosent). I 2018 er tilsvarende fordeling redusert til 64 prosent, mens den i 2019 var 58 prosent. I pandemiårene 2020 og 2021 økte andelen i Stavanger som parkerte gratis til henholdsvis 61 og 63 prosent, som er på 2018-nivå.

Det går et klart skille mellom de som betaler og ikke betaler ved arbeidsted mellom de sentrale bydelene Storhaug, Eiganes/Våland og Hillevåg, og de øvrige bydelene. Blant de som arbeider på Storhaug svarte 45 prosent at de parkerte gratis i 2021, 51 prosent blant de med arbeidsted Eiganes/Våland og 55 prosent blant de som jobber i Hillevåg. I disse tre bydelene økte andelen som parkerte gratis ved arbeidsted med 5–9 prosentpoeng i 2021 sammenlignet med 2019. I de med arbeidsted øvrige bydelene oppgir over 73 prosent at de parkerer gratis ved arbeidstedet, og hele 86 prosent blant de som arbeider i Tasta.

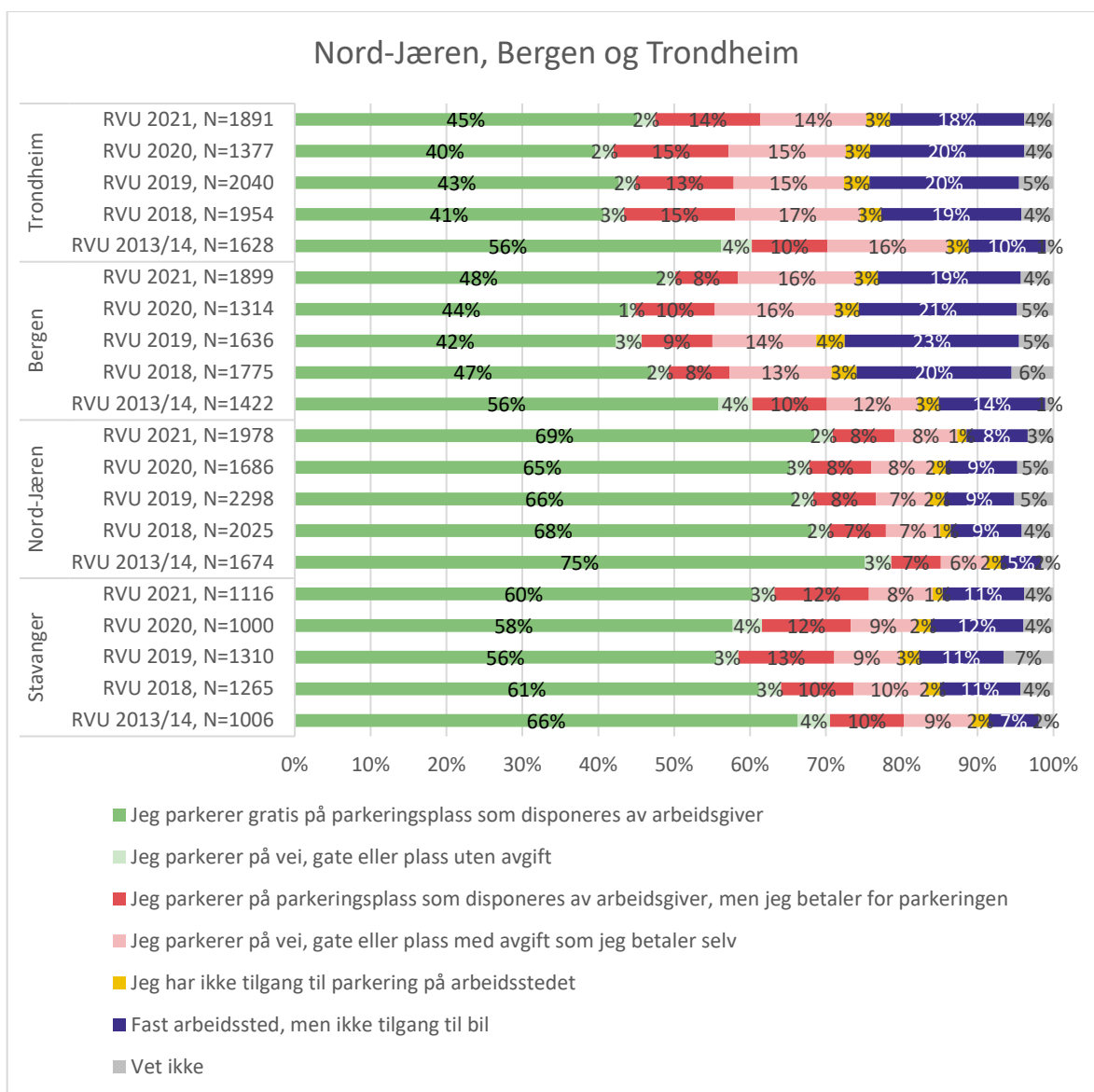
Med unntak av kommunene Stavanger, Sola, Sandnes og Time, oppgir nesten samtlige i Stavangerregionen at de parkerer gratis eller jobber hjemmefra.



Figur 2-17 Tilgang til parkering ved arbeidssted etter undersøkelsesår og arbeidsstedsbydeler i Stavanger



Figur 2-18 Tilgang til parkering ved arbeidssted etter undersøkelsesår og arbeidsstedskommuner i Stavangerregionen



Figur 2-19 Tilgang til parkering ved arbeidssted i Stavanger, Nord-Jæren, Bergen og Trondheim etter undersøkelsesår

I Bergen og Trondheim er andelen som parkerer gratis ved arbeidssted vesentlig lavere enn på Nord-Jæren, der dette gjelder 45 prosent i Trondheim og 48 prosent i Bergen i 2021. På Nord-Jæren er tilsvarende andel 69 prosent. I samtlige byer har andelen som parkerer gratis ved arbeidssted økt mellom 2019 og 2021.

3. Antall turer utført på undersøkelsesdagen

I disse analysene er antall turer registrert på undersøkelsesdagen dividert på antall intervju gjennomført per bostedskommune (og bydel for Stavanger). Dette innebærer at de som ikke gjennomførte noen turer på undersøkelsesdagen er inkludert i antall intervju, og drar snittet ned.

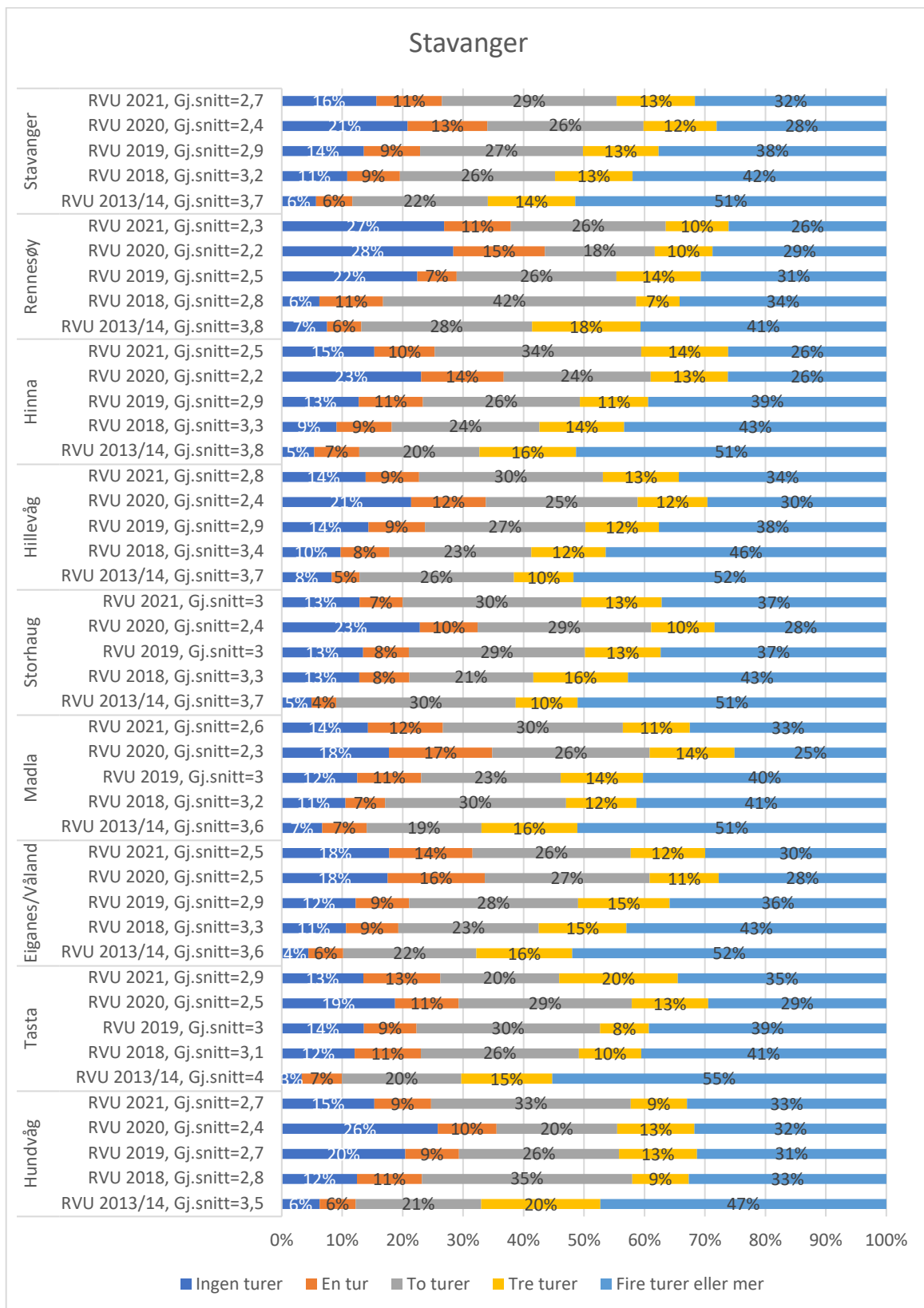
Figuren på neste side viser at gjennomsnittlig antall turer per dag er redusert fra 3,7 til 3,2 blant bosatte i Stavanger fra 2013/14- til 2018-undersøkelsen, og videre til 2,9 i 2019. En del av reduksjonen kan forklares ut fra utviklingen i bakgrunnsvariablene, der den viktigste faktoren er at andelen yrkesaktive i Stavanger er 6 prosentpoeng lavere i 2019 sammenlignet med 2013/14. Reduksjonen fra 2018 til 2019 kan forklares med at bomringen på Nord-Jæren ble lagt om fra 1. oktober 2018, samt at det ble innført tidsdifferensierte bomtaktster og dobbel takst i rushtiden. De økte transportkostnadene for bilbruk dette innebar har mest sannsynlig ført til at det gjennomføres færre turer med bil som fører.

Faktorene nevnt over er mest sannsynlig ikke en fullstendig forklaring på at befolkningen i Stavanger i snitt utfører nesten en tur mindre per dag i 2019 sammenlignet med 2013/14, som er en såpass betydelig reduksjon i reiseaktiviteten at det er grunn til å stille spørsmål om hvorvidt selve gjennomføringen av undersøkelsen også er med på å bidra til reduksjonen.

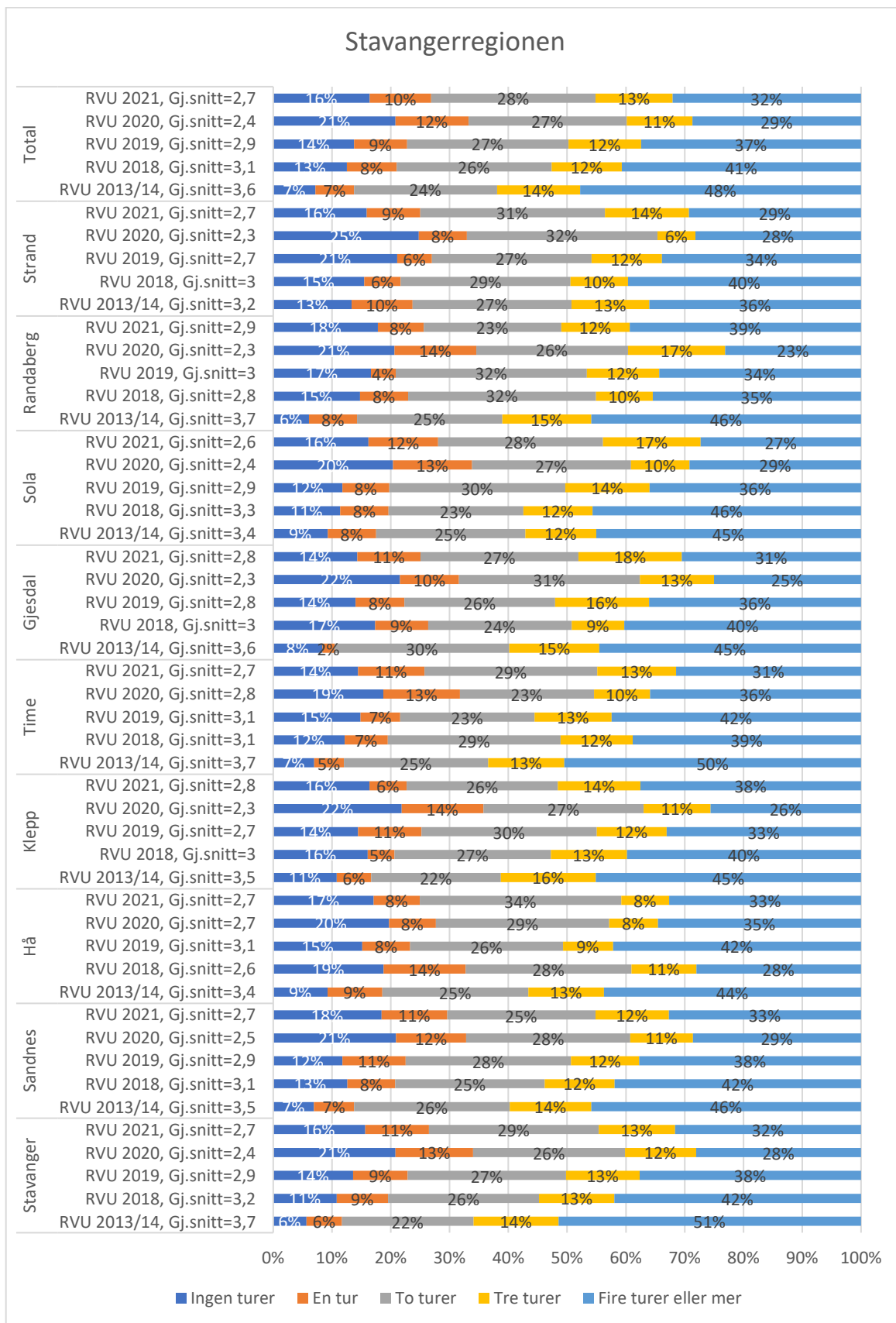
I 2020 falt gjennomsnittlig antall turer per dag ytterligere til 2,4 turer per dag. Dette fallet kan forklares med covid-19 og reiserestriksjoner innført for å begrense smittespredning. I 2021 økte antall gjennomførte turer til 2,7 turer per dag som tyder på at reiseaktiviteten har tatt seg noe opp etter hvert som reiserestriksjonene gradvis ble opphevet, men fortsatt er under 2019-nivået.

Reduksjon i reiseaktiviteten fra 2013/14 til 2021 er lavest blant bosatte i bydelene Storhaug, Hundvåg og Hillevåg som gjennomførte hhv. 0,7, 0,8 og 0,9 færre turer i snitt. Bosatte i de øvrige bydelene gjennomfører 1 til 1,3 færre turer i snitt i 2021 sammenlignet med 2013/14, mens tilsvarende reduksjon for de nye bydelene Rennesøy og Finnøy er hele 1,5 turer. I samtlige bydeler skyldes reduksjonen i gjennomsnittlig antall turer per dag en økning i andelen som ikke rapporterer noe reiseaktivitet på undersøkelsesdagen, samt en reduksjon i andelen som reiser fire turer eller mer.

I Stavangerregionen totalt falt reiseaktiviteten fra 3,6 turer i 2013/14 til 3,2 turer i 2018, og også her videre til 2,9 i 2019. Fra 2019 og utover har reiseaktiviteten i Stavangerregionen lagt på samme nivå som Stavanger, mens bosatte i Stavanger gjennomførte i snitt et noe høyere antall turer enn de øvrige kommunene i 2013/14 og 2018. En forklaring på konvergerende reiseaktivitet mellom Stavanger og omegnskommunene er at andel yrkesaktive i Stavanger fra 2019 og utover ligger på nivå med omegnskommunene, men den var 3 prosentpoeng høyere i 2013/14.



Figur 3-1 Antall turer gjennomført på undersøkelsesdagen etter undersøkelsesår og bydeler i Stavanger



Figur 3-2 Antall turer gjennomført på undersøkelsesdagen etter undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

3.1. Antall turer fordelt på transportmiddel

Tabell 2-2 viser at gjennomsnittlig antall turer per dag blant bosatte i Stavanger falt fra 3,7 til 3,2, og for hele Stavangerregionen fra 3,6 til 3,1 fra 2013/14- til 2018-undersøkelsen. I 2019 falt antall turer per dag videre til 2,9 både i Stavanger og Stavangerregionen. Tilsvarende reduksjon for kommunene på Nord-Jæren er fra 3,6 til 3,2 turer, og også her videre til 2,9 i 2019.

Fordeles gjennomsnittlig antall turer på transportmiddel, er det reduksjon i gjennomsnittlig antall bilturer (som fører) som førte til det meste av reduksjonen. I Stavangerregionen ble det gjennomført 2 turer med bil i 2013/14, som ble redusert til 1,7 turer i 2018 og til 1,6 turer i 2019. For øvrige transportmidler var det en marginal reduksjon i antall turer i snitt gjennomført til fots og sykkel, mens bilpassasjer lå stabilt på 0,3 turer per person i 2013/14, 2018 og 2019. Antall turer med kollektiv økte marginalt fra 0,2 turer i snitt i 2014 og 2018 til 0,3 turer i 2019.

Samme utviklingstrekk finner en også om en kun ser på Nord-Jæren eller Stavanger. Utviklingstrekket gir grunn til bekymring, reduksjonen i antall bilturer på Nord-Jæren, blant annet som følge av endringer i bomringen, har i liten grad ført til økt antall turer i snitt per person med alternative transportmidler, kun til en generell nedgang gjennomsnittlig antall turer gjennomført per innbygger i regionen.

Tabell 2-3 viser i hvilken grad covid-19-restriksjonene innført fra 13. mars 2020 påvirket reiseaktiviteten i Stavangerregionen. Fra å gjennomføre 2,9 turer i snitt per dag i 2019, ble reiseaktiviteten i Stavangerregionen redusert til 2,4 turer per dag i 2020. Etter hvert som restriksjonene gradvis ble lettet utover i 2021 økte reiseaktiviteten til 2,6 turer i snitt per dag i 2021.

Turer til fots og sykkel ble minst påvirket av covid-19-restriksjonene og antar turer gjennomført har holdt seg noenlunde stabilt både i 2020 og 2021. Det gjennomføres i snitt fortsatt færre turer som bilfører og kollektiv i 2021 sammenlignet med 2019, i størrelsesorden 0,1 færre turer på Nord-Jæren og 0,2 færre turer i omegnskommunene.

Tabell 3-1 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter transportmiddel, undersøkelsesår og bydel/kommune 2013/14-2019

| | Til fots | | | Sykkel | | | Bil, fører | | | Bil, passasjer | | | Kollektiv | | | Annet | | | Total | | |
|-------------------|----------|------|------|--------|------|------|------------|------|------|----------------|------|------|-----------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|
| | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 |
| Hundvåg | 0,6 | 0,4 | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 1,6 | 1,4 | 1,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 3,4 | 2,8 | 2,7 |
| Tasta | 1,2 | 0,7 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 1,9 | 1,6 | 1,7 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 4,0 | 3,1 | 3,0 |
| Eiganes/Våland | 1,0 | 0,9 | 0,9 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 1,6 | 1,4 | 1,1 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,6 | 3,3 | 2,9 |
| Madla | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 2,1 | 1,6 | 1,6 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,6 | 3,2 | 3,0 |
| Storhaug | 1,2 | 1,1 | 1,0 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 1,6 | 1,3 | 1,0 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,7 | 3,2 | 3,0 |
| Hillevåg | 0,9 | 1,0 | 0,7 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,9 | 1,5 | 1,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 3,7 | 3,4 | 2,9 |
| Hinna | 0,8 | 0,5 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 1,9 | 1,8 | 1,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,8 | 3,3 | 2,9 |
| Stavanger | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 1,8 | 1,5 | 1,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,7 | 3,2 | 2,9 |
| Rennesøy | 0,7 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 2,2 | 1,9 | 1,7 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 3,8 | 2,8 | 2,5 |
| Sandnes | 0,6 | 0,6 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 2,1 | 1,8 | 1,7 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,5 | 3,1 | 2,9 |
| Hå | 0,5 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 2,1 | 1,6 | 1,7 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,4 | 2,6 | 3,1 |
| Klepp | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 2,1 | 1,9 | 1,7 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 3,5 | 3,0 | 2,7 |
| Time | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 2,1 | 1,8 | 1,9 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 3,7 | 3,1 | 3,1 |
| Gjesdal | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 2,5 | 2,0 | 1,8 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 3,5 | 3,0 | 2,8 |
| Sola | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 2,1 | 2,1 | 1,7 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,4 | 3,3 | 2,9 |
| Randaberg | 0,6 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 2,1 | 1,7 | 2,0 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,7 | 2,8 | 3,0 |
| Strand | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,9 | 2,0 | 1,8 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 3,2 | 3,0 | 2,7 |
| Stavangerregionen | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 2,0 | 1,7 | 1,6 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,6 | 3,1 | 2,9 |
| Nord-Jæren | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 1,9 | 1,7 | 1,5 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,6 | 3,2 | 2,9 |
| Omegnskommuner | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 2,1 | 1,9 | 1,8 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 3,5 | 2,9 | 2,9 |

Tabell 3-2 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter transportmiddel, undersøkelsesår og bydel/kommune 2019–2021

| | Til fots | | | Sykkel | | | Bil, fører | | | Bil, passasjer | | | Kollektiv | | | Annet | | | Total | | |
|-------------------|----------|------|------|--------|------|------|------------|------|------|----------------|------|------|-----------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Hundvåg | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 1,2 | 1,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 2,7 | 2,4 | 2,6 |
| Tasta | 0,5 | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 1,7 | 1,1 | 1,5 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 3,0 | 2,5 | 2,8 |
| Eiganes/Våland | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 1,1 | 1,1 | 0,9 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 2,9 | 2,5 | 2,5 |
| Madla | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,6 | 1,2 | 1,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 2,3 | 2,5 |
| Storhaug | 1,0 | 0,9 | 1,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 1,0 | 0,8 | 1,0 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 3,0 | 2,4 | 2,9 |
| Hillevåg | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 1,1 | 1,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 2,4 | 2,7 |
| Hinna | 0,6 | 0,4 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 1,4 | 1,2 | 1,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 2,2 | 2,5 |
| Rennesøy | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 1,7 | 1,6 | 1,7 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 2,5 | 2,2 | 2,3 |
| Stavanger | 0,7 | 0,6 | 0,7 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 1,3 | 1,1 | 1,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 2,9 | 2,4 | 2,6 |
| Sandnes | 0,5 | 0,5 | 0,5 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 1,7 | 1,5 | 1,6 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 2,9 | 2,5 | 2,6 |
| Hå | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 1,7 | 1,9 | 1,7 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 3,1 | 2,7 | 2,7 |
| Klepp | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 1,7 | 1,5 | 1,8 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 2,7 | 2,3 | 2,7 |
| Time | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 1,9 | 1,9 | 1,6 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 3,1 | 2,9 | 2,6 |
| Gjesdal | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 1,8 | 1,6 | 1,8 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 2,8 | 2,3 | 2,8 |
| Sola | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,7 | 1,5 | 1,5 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 2,9 | 2,4 | 2,5 |
| Randaberg | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 2,0 | 1,2 | 1,8 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 3,0 | 2,3 | 2,8 |
| Strand | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 1,8 | 1,5 | 1,6 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 2,7 | 2,3 | 2,6 |
| Stavangerregionen | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,6 | 1,4 | 1,4 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 2,9 | 2,4 | 2,6 |
| Nord-Jæren | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 1,5 | 1,3 | 1,4 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 2,9 | 2,4 | 2,6 |
| Omegnskommuner | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 1,8 | 1,5 | 1,6 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 2,9 | 2,4 | 2,6 |

Tabell 3-3 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og bydel/kommune

| | Til/fra arbeid | | | Til/fra skole | | | Tjeneste | | | Handle/service | | | Omsorgs-/ følgereise | | | Besøk | | | Fritid | | | Annet | | |
|-------------------|----------------|------|------|---------------|------|------|----------|------|------|----------------|------|------|----------------------|------|------|-------|------|------|--------|------|------|-------|------|------|
| | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 | 2014 | 2018 | 2019 |
| Hundvåg | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,9 | 0,7 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,7 | 0,5 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,0 |
| Tasta | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,0 | 0,7 | 0,8 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,9 | 0,7 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| Eiganes/Våland | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,8 | 0,8 | 0,7 | 0,2 | 0,0 | 0,1 |
| Madla | 0,8 | 0,6 | 0,7 | 0,2 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,1 | 0,9 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,1 | 0,0 | 0,1 |
| Storhaug | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,1 | 0,7 | 0,8 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,1 | 0,0 |
| Hillevåg | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,1 | 1,0 | 0,8 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,6 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,0 | 0,1 |
| Hinna | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,9 | 0,9 | 0,8 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| Stavanger | 0,8 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Rennesøy | 0,8 | 0,5 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 1,0 | 0,9 | 0,7 | 0,6 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 0,6 | 0,4 | 0,3 | 0,1 | 0,0 |
| Sandnes | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,7 | 0,8 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,6 | 0,7 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Hå | 0,8 | 0,5 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,8 | 0,8 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,5 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,7 | 0,2 | 0,0 | 0,1 |
| Klepp | 0,6 | 0,7 | 0,5 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,3 | 0,1 | 0,1 |
| Time | 0,9 | 0,7 | 0,7 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,7 | 0,8 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,0 |
| Gjesdal | 1,0 | 0,6 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,5 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,3 | 0,0 | 0,0 |
| Sola | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,9 | 0,8 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| Randaberg | 0,8 | 0,5 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 1,0 | 0,9 | 0,9 | 0,4 | 0,2 | 0,5 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,7 | 0,7 | 0,4 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Strand | 0,8 | 0,5 | 0,7 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,8 | 0,8 | 0,6 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,5 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,0 | 0,0 |
| Stavangerregionen | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Nord-Jæren | 0,8 | 0,7 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 1,0 | 0,8 | 0,8 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| Omegnskommuner | 0,8 | 0,6 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,8 | 0,7 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,3 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,6 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |

Tabell 3-4 Antall turer i gjennomsnitt for undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og bydel/kommune

| | Til/fra arbeid | | | Til/fra skole | | | Tjeneste | | | Handle/service | | | Omsorgs-/ følgereise | | | Besøk | | | Fritid | | | Annet | | |
|-------------------|----------------|------|------|---------------|------|------|----------|------|------|----------------|------|------|----------------------|------|------|-------|------|------|--------|------|------|-------|------|------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 | 2019 | 2020 | 2021 |
| Hundvåg | 0,6 | 0,3 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,9 | 0,7 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,5 | 0,7 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Tasta | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | 1,0 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Eiganes/Våland | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Madla | 0,7 | 0,4 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,8 | 0,9 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,2 | 0,7 | 0,5 | 0,7 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Storhaug | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,8 | 0,7 | 1,0 | 0,2 | 0,1 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,7 | 0,8 | 0,8 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Hillevåg | 0,6 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,7 | 0,6 | 0,9 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Hinna | 0,7 | 0,4 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,7 | 0,8 | 0,4 | 0,1 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Rennesøy | 0,7 | 0,5 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,3 | 0,0 | 0,7 | 0,4 | 0,7 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,6 | 0,4 | 0,4 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Stavanger | 0,6 | 0,4 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,8 | 0,8 | 0,9 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Sandnes | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,2 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,8 | 0,7 | 0,9 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,7 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Hå | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Klepp | 0,7 | 0,5 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,8 | 0,7 | 0,8 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,4 | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Time | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,6 | 0,8 | 0,8 | 0,3 | 0,3 | 0,1 | 0,4 | 0,4 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Gjesdal | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,8 | 0,7 | 1,0 | 0,4 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,4 | 0,7 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Sola | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,9 | 0,7 | 0,8 | 0,5 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Randaberg | 0,7 | 0,5 | 0,7 | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,6 | 0,6 | 0,9 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Strand | 0,7 | 0,5 | 0,5 | 0,2 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,7 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Stavangerregionen | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Nord-Jæren | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,8 | 0,7 | 0,9 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,3 | 0,2 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,7 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| Omegnskommuner | 0,6 | 0,5 | 0,6 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,7 | 0,7 | 0,8 | 0,3 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 0,3 | 0,3 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |

3.2. Antall turer fordelt på reisehensikt

Tabell 2-4 viser at fordelt etter reisehensikt blant bosatte i Stavanger er det i snitt gjennomført 0,3 færre turer med handle/service som hensikt fra 2013/14 til 2019. Tjenesteturer er eneste formålet som har holdt seg stabilt i denne perioden, for de øvrige kategoriene til/fra arbeid og skole, samt omsorgs-, besøks- og fritidsreiser og andre formål er alle ned 0,1 turer per dag i snitt i 2019 sammenlignet med 2013/14. Reduksjonen i gjennomsnittlig antall turer fra 3,6 til 2,9 er dermed jevnt fordelt på flere formål, men altså mest for Handle/service, som kan være et tegn på at netthandel blir mer vanlig. Fallet i turer til/fra arbeid skyldes reduksjon i andelen yrkesaktive i regionen. Fallet i andre reisehensikter kan skyldes at svaralternativene for reisehensikt ble utvidet fra 21 kategorier i intervjuguiden for 2013/14-undersøkelsen til 46 kategorier i de senere undersøkelsene, og kan skjule ett større fall innen enkelte av de øvrige kategoriene. Samme trekk ser en også for de øvrige kommunene i Stavangerregionen, men har fallet vært sterkere for turer til/fra arbeid, som er ned 0,2 turer i snitt, og svakere for handle/service-turer, også her ned 0,2 turer i snitt.

Som følge av Covid-19-restriksjoenene er antall turer til/fra arbeid redusert med 0,1 tur i snitt i 2021 sammenlignet med 2019, og antall turer til/fra arbeid utgjør nå kun 0,5 turer per dag i snitt blant bosatte i Stavanger. Også tjenestereiser er redusert i 2020 og 2021 til et nivå som tilsvarer under 0,05 turer i snitt per dag. Handle/servicereiser og Fritidsreiser har økt marginalt med 0,1 tur i snitt fra 2019 til 2021.

det en reduksjon i gjennomsnittlig antall turer til/fra arbeid, omsorgs/følgereise og fritid med ytterligere 0,1, som førte til at totalt antall turer i snitt falt fra 3,2 turer i snitt per dag til 2,9 turer.

4. Analyse av turfil

Samtlige respondenter bes fylle ut en reisedagbok som inkluderer alle turer gjennomført dagen i forkant av da undersøkelsen ble besvart. Respondenter som ikke gjennomførte turer den aktuelle undersøkelsesdagen er utelatt fra turfilen. For hver tur stilles spørsmål om formålet med turen, starttid, startsted, endested og transportmiddel benyttet. Hver respondent har anledning til å registrere inntil 15 turer, og for hver tur har respondenten anledning til å oppgi inntil 10 deletapper dersom flere transportmidler benyttes. For hver deletappe stilles det i tillegg spørsmål om reiseavstand og reisefølge (antall personer respondenten reiste sammen med). For hvert transportmiddel brukt stilles det spesifikke oppfølgingsspørsmål knyttet til transportmiddelet. Om f.eks. kollektivtransport er brukt, stilles det spørsmål om type kollektivtransportmiddel (rutebuss, chartebuss, t-bane, tog, taxi etc.), kommune og navn for på- og avstigende holdeplass, ventetid, forsinkelse, om det var sitteplass, og om en måtte bytte over til et annet kollektivtransportmiddel.

Figur 3-1 viser informasjonsteksten respondentene mottok i forkant av utfylling av reisedagboken i 2018-undersøkelsen.



Figur 4-1 Informasjon til respondentene før utfylling av reisedagboken

Av Figur 3-1 fremkommer det at en tur er definert som en reise mellom to steder med samme reiseformål. I det reiseformålet endres, skal det registreres en ny tur. En tur fra hjemsted via barnehagen til arbeid skal dermed registreres som to turer, en fra hjem til barnehage, med «Til/fra barnehage/park/dagmamma/skole – barn» som formål, og en tur fra barnehage til arbeid med «Reise til/fra arbeid» som formål.

Denne delen av undersøkelsen den mest kompliserte for respondentene å fylle ut, og turfilen inneholder av den grunn en god del turer som ikke er korrekt registrert. En typisk feil er at to turer registreres med hjemsted som startsted og arbeidssted som endested, eller at kun turen fra hjemsted til destinasjon er registrert og ikke turen tilbake til hjemstedet. Dette gjelder spesielt de som besvarer undersøkelsen på nett, og ikke mottar veiledning av en intervjuer underveis. Inntrykket er at Epinion i større grad enn Opinion har korrigert for feil av denne typen, mens det ikke var like stort behov for å korrigere feil i 2013/14-undersøkelsen. Sammenlignet med 2013/14-undersøkelsen ser det også ut til at spesifikke turer underrapporteres av utvalget, der dette gjelder korte turer fra bosted i nærområdet, samt korte avstikkere fra turen til/fra arbeid, f.eks. i forbindelse med levering av barn, eller innkjøp. Samtidig viser Figur 2-20 og Figur 2-21 at flere rapporterer om ingen reiseaktivitet fra 2018-undersøkelsen og utover sammenlignet med 2013/14-undersøkelsen, samt at respondentene med høy reisevirksomhet på undersøkelsesdagen utelater turer, i begge tilfeller trolig for å redusere svartiden på undersøkelsen.

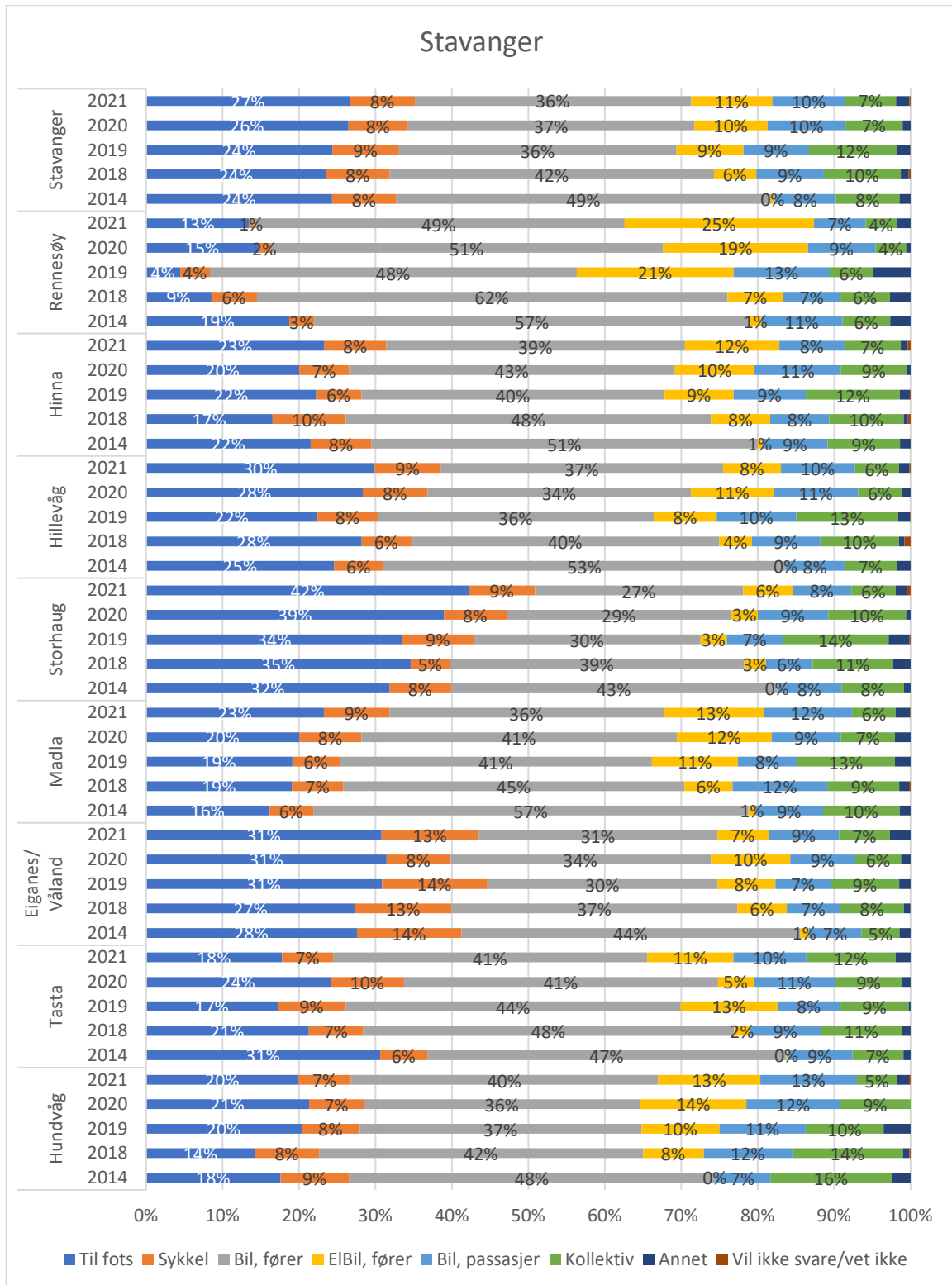
Variabelen hovedtransportmiddel som er benyttet i denne rapporten er endret noe sammenlignet med variabelen i datasettet mottatt fra Statens Vegvesen. Den viktigste endringen er at kategorien bil fører er splittet mellom fossilbil og nullutslippsbil (hydrogen og elbil). Dette er gjort basert på bilparken oppgitt i personfilen, og opplysning om bil i bilpark brukt på den aktuelle turen. I tillegg er det gjort følgende endringer av hovedtransportmiddelvariabelen:

- «Annet» er rekodet til «til fots» om det er brukt hjelpemidler for å gå, som rullator eller vanlig rullestol, samt svømmeturer.
- «Annet» er rekodet til kollektiv om oppgitt transportmiddel er taxi, spesifikke rutebåtnavn (eks. Skibladner) eller skolebuss.
- «Annet» er rekodet til bil, fører om oppgitt transportmiddel er lastebil, bobil etc.
- «Annet» er rekodet til moped om oppgitt transportmiddel er ATV, firhjuling, mopedbil, scooter etc.
- Kollektiv er rekodet til bil, fører/passasjer om oppgitt kollektivtransportmiddel er Ferge (som bilfører/passasjer).

Totalt er kategorien til 471 av i underkant av 100.000 turer endret, så dette påvirker i liten grad den totale transportmiddelfordelingen.

I de påfølgende avsnittene vises transportmiddelfordeling for det som respondentene oppgav som hovedreisemiddel for samtlige reiseformål, og for turer til/fra arbeid. Til slutt vises fordeling av turene etter turenes hovedformål. Reiser til bosted er rekodet til formål for turen som førte til turen hjem.

4.1. Transportmiddelfordeling



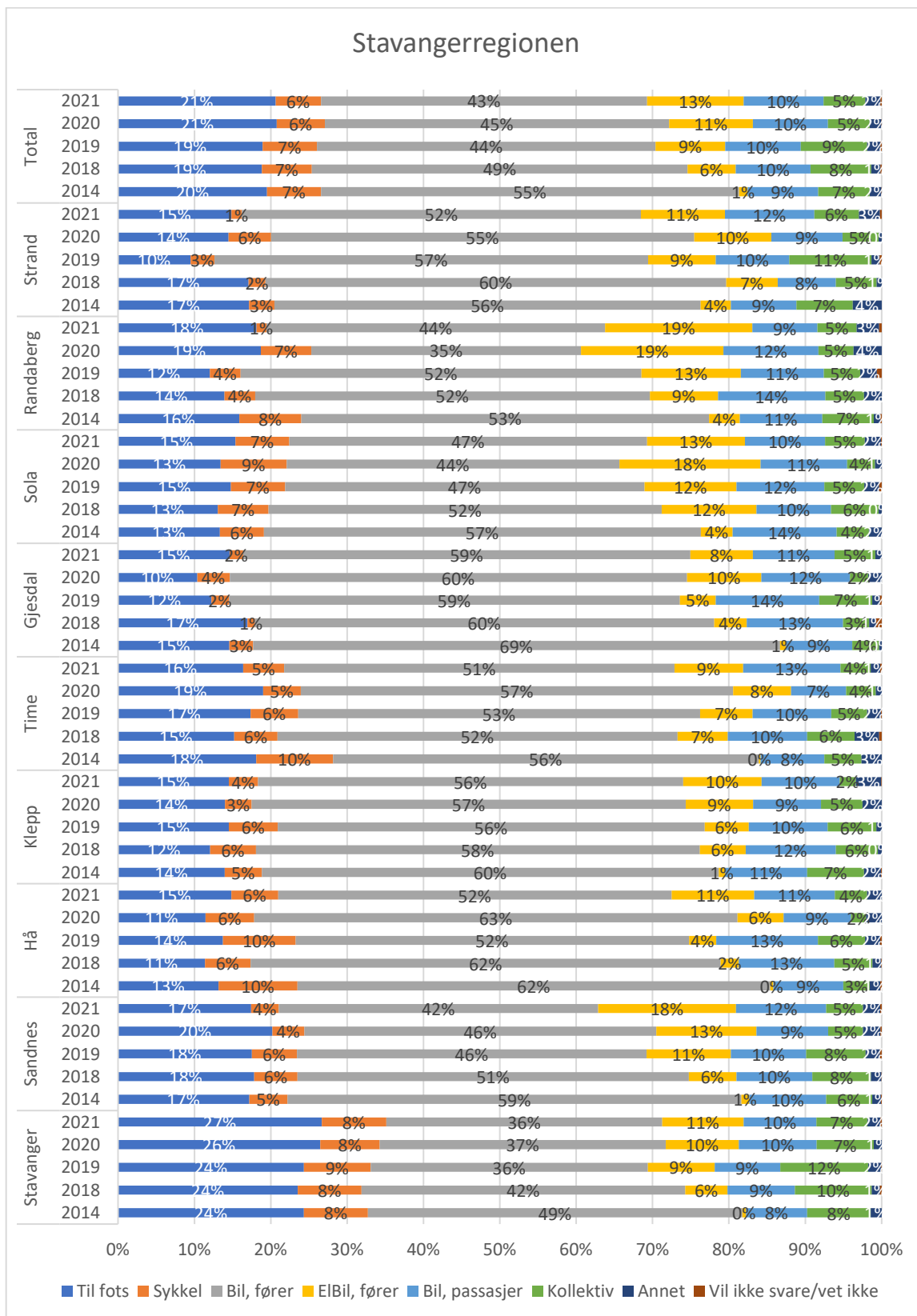
Figur 4-2 Turer på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og bydeler i Stavanger

Blant bosatte i Stavanger kommuner har andelen turer med bil som fører viser en klar nedadgående trend de siste fem årene, og er redusert fra 50 prosent i 2014 til 48 prosent i 2018 og videre til 45 prosent i 2019. I all hovedsak er det andelen turer med kollektivtransport som har økt i samme periode, fra 8 prosent i 2014 til 10 prosent i 2018 og 12 prosent i 2019. Turer med øvrige transportmidler har vært tilnærmet uendret i denne femårsperioden. I 2020 snudde trenden med økt kollektivbruk brått og falt til 7 prosent, som er under nivået i 2013/14. Både turer til fots og som bilfører økte tilsvarende med 2 prosentpoeng. I 2021 er transportmiddelfordelingen tilnærmet uendret fra 2020. Andelen turer som elbilfører har økt kraftig fra 2013/14 til 2021, fra å utgjøre under 1 prosent av alle turer til 11 prosent. Andelen som sykler har lagt overraskende stabilt på rundt 8 prosent gjennom hele undersøkelsesperioden.

Brytes tallene ned på bydelsnivå er faren for tilfeldige endringer i transportmiddelfordeling større, men gir en viss pekepinn på variasjon i transportmiddelfordeling mellom bydeler, og hvor i Stavanger de største endringene har forekommet. Bydelene med desidert høyest bilførerandel i 2021 er de to tidligere kommunene Rennesøy og Finnøy. Slått sammen gjennomføres 73 prosent av alle turer blant de bosatte her som bilfører i 2021, mens tilsvarende andel i 2018/19 var 69 prosent.

Blant bydelene i Stavanger før 2020, er det Hundvåg, Tasta og Hinna som har høyest bilførerandel, over 50 prosent i alle bydeler. Dette er over nivåer registrert i de foregående undersøkelsene.

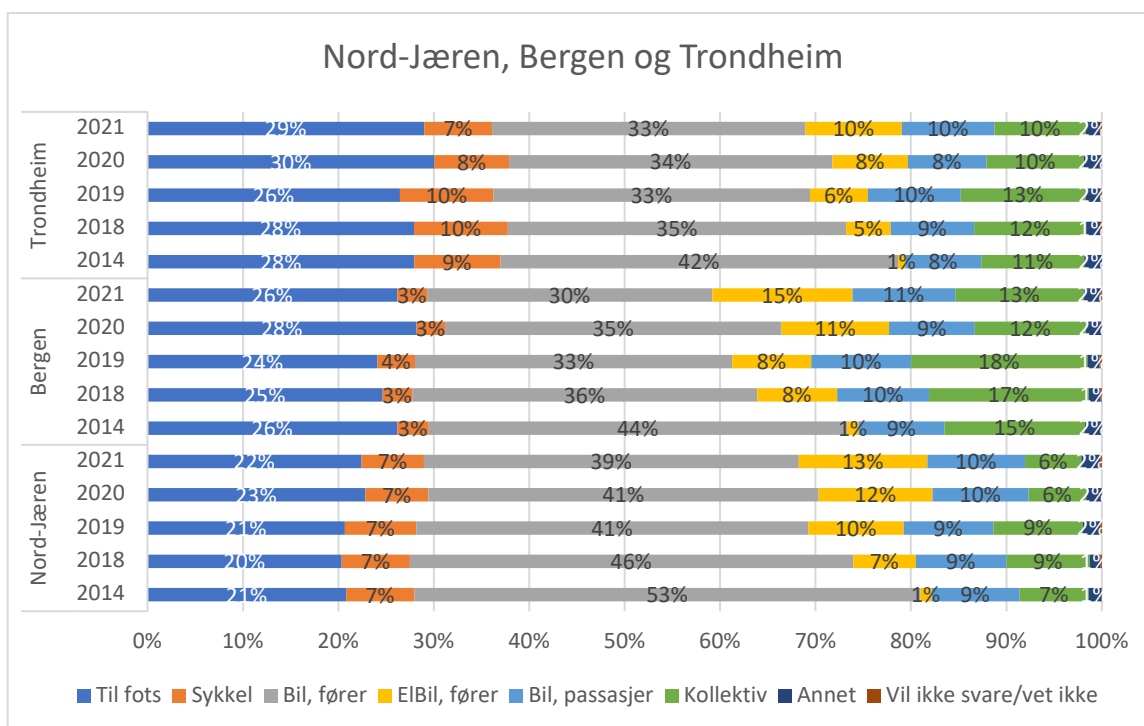
Storhaug er bydelen der beboerne utfører lavest andel av turene med bil i 2021, kun 34 prosent. I stedet utføres en høy andel turer til fots (42 prosent) og med sykkel (8 prosent). Det var også en vekst i andelen turer utført med kollektiv, fra 8 prosent i 2013/14 til 11 prosent i 2018 og videre til 14 prosent i 2019, men har nå falt tilbake til 6 prosent i 2021. Eiganes/Våland er bydelen i Stavanger med høyest sykkelandel i samtlige undersøkelsesår. I 2021 foregikk 13 prosent av alle turer med sykkel, noenlunde tilsvarende som i 2018/19 og 2014. I samme periode økte kollektivandelen fra kun 5 i 2014 til 9 prosent i 2019, før den falt tilbake til 7 prosent i 2021.



Figur 4-3 Turer på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

Bilførerandelen er vesentlig høyere blant bosatte i omegnskommunene til Stavanger enn i Stavanger kommune. I samtlige av de øvrige kommunene i Stavangeregionen gjennomføres 60 prosent eller mer av alle turer med bil som fører i 2021. Ser en på 2013/14 og 2021 er den totale bilførerandelen tilnærmet uendret, bil som fører stod for 56 prosent av alle turer i 2013/14 og 55 prosent i 2021. Den viktigste forskjellen er elbiler utgjør en langt større del av den totale bilførerandelen, fra å utgjøre 1 prosent av alle turer i 2013/14 til 13 prosent i 2021. 2019 er året med lavest bilførerandel i Stavangerregionen med 53 prosent. Dette tilser at covid-19-restriksjoner har bidratt til en vekst i andel turer som bilfører med 2 prosentpoeng. Turer til fots har økt fra 19 til 21 prosent og tilsvarende er andelen turer med kollektivtransport redusert fra 9 til 5 prosent over samme periode.

Kommunene Gjesdal og Klepp har høyest bilførerandel, her foregår hhv. 67 og 66 prosent av alle turer som bilfører i 2021. Sandnes og Sola er omegnskommunene til Stavanger med lavest bilførerandel, i begge kommuner utgjør turer som bilfører 60 prosent av alle turer.

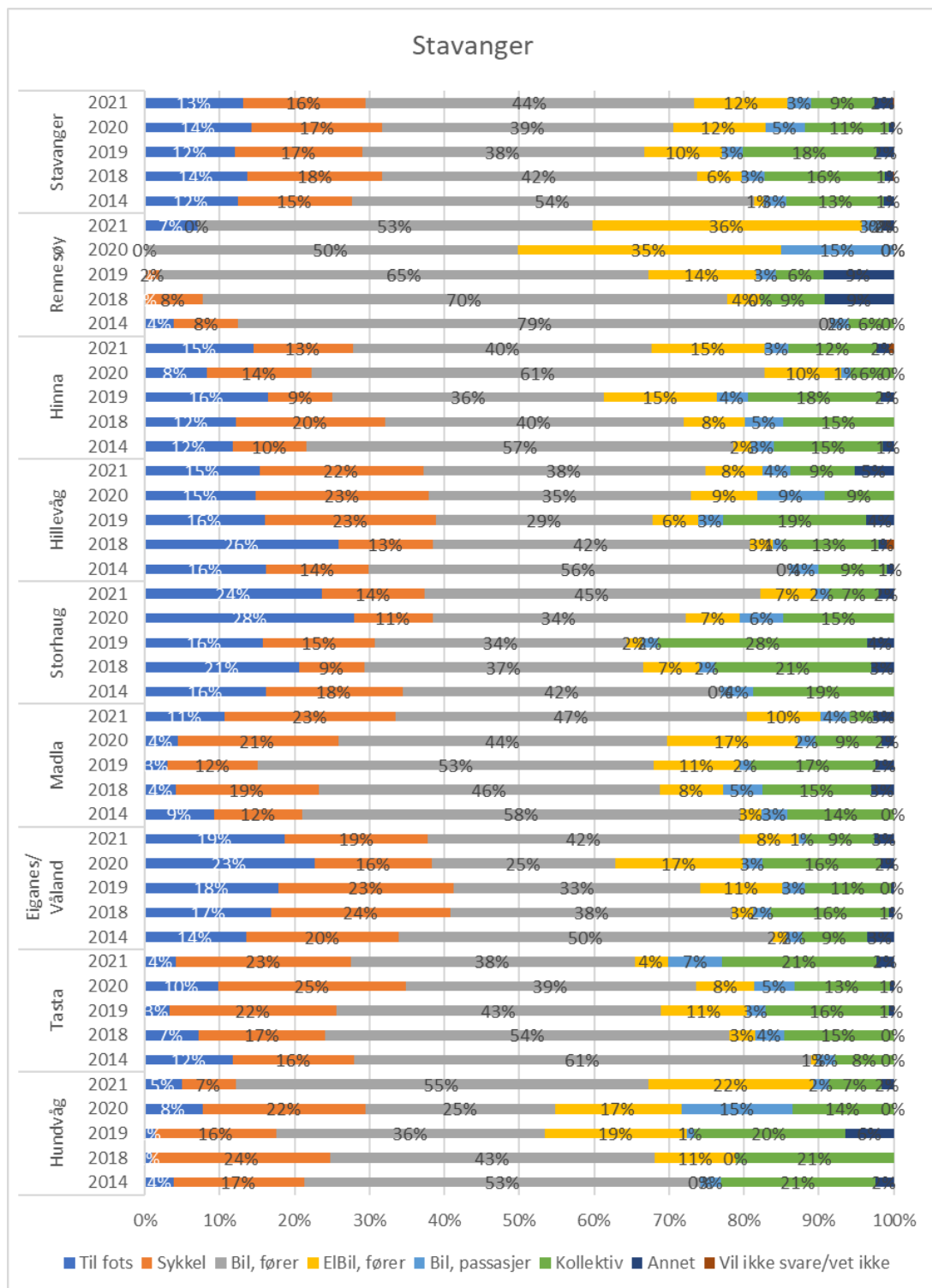


Figur 4-4 Turer på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner på Nord-Jæren

Sammenlignes de fire kommunene på Nord-Jæren med Bergen og Trondheim, kommer det fram at bilførerandelen i alle år har vært høyere på Nord-Jæren enn i de andre nest-størst-byene i Norge. I 2021 er bilførerandelen 53 prosent på Nord-Jæren, som er vesentlig høyere enn i Bergen med 45 prosent og i Trondheim med 43 prosent. Sammenlignet med 2019, som er året med lavest bilførerandel i samtlige byområder, økte bilandelen med 2 prosentpoeng på Nord-Jæren, 3 prosentpoeng i Bergen og 4 prosentpoeng i Trondheim, som vil si at covid-19-restriksjonene førte til minst økning i bilførerandelen på Nord-Jæren. Redusert pris på kollektivbilletter, særlig 30-dagersbilletten og 24-timersbilletten, samt økt ruteproduksjon på enkelte ruter, begge innført fra

november 2020, har trolig bidratt til at bilførerandelen økte mindre på Nord-Jæren enn Trondheim og Bergen som følge av Covid-19-restriksjonene.

4.2. Transportmiddelfordeling arbeidsreiser etter bosted



Figur 4-5 Turer til og fra arbeid på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og bydeler i Stavanger

Blant bosatte i Stavanger utgjør turer med sykkel og kollektivtransport generelt en langt større andel av turene til/fra arbeid sammenlignet med alle reisemål. Den største forskjellen for arbeidsreiser sammenlignet med øvrige formål er at andelen turer til fots er vesentlig lavere, 13 prosent, mot 27 prosent for alle typer turer i 2021. Også andelen turer som bilpassasjer er lavere, kun 3 prosent mot 10 prosent for alle typer turformål.

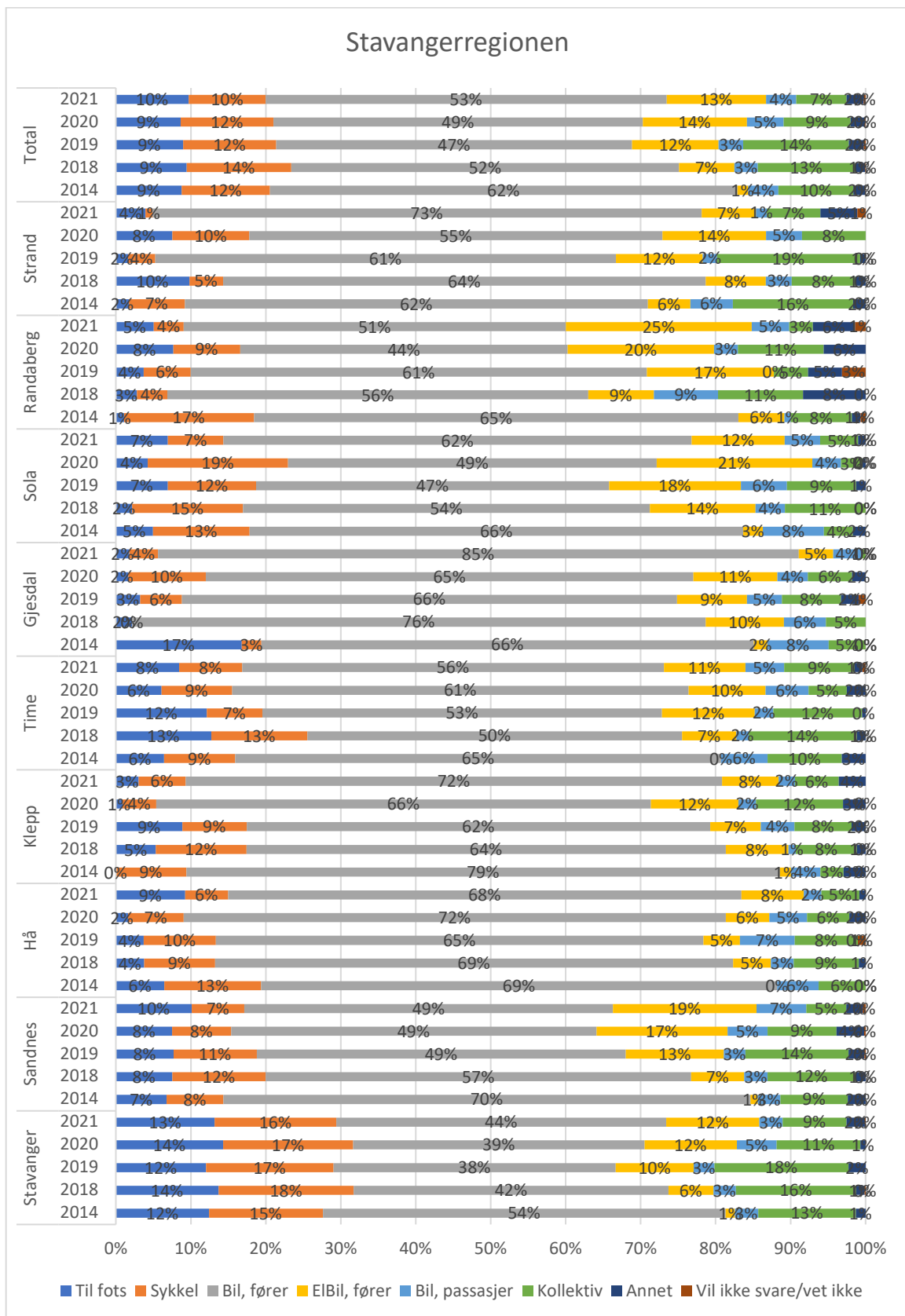
Mellom 2013/14 og 2019 er bilførerandelen for turer til og fra arbeid redusert betydelig fra 55 til 48 prosent. I dette tidsrommet økte kollektivandelen fra 13 prosent i 2014 til 18 prosent i 2019, og sykkelandelen fra 16 prosent til 17 prosent. Andelen turer til fots har lagt mer eller mindre stabilt på 12-13 prosent i denne perioden. I 2020 økte bilførerandelen til 51 prosent, og videre til 56 prosent i 2021, som er over 2013/14-nivå. En del av økningen skyldes at Rennesøy og Finnøy inngår i Stavanger fra 2020 og utover, men den viktigste forklaringen er covid-19. I samme periode falt kollektivandelen for turer til/fra arbeid til 9 prosent, hele 9 prosentpoeng ned fra 2019, som innebærer at bortfall av kollektivturer utelukkende er erstattet med vekst i bilførerturer, i motsetning til for samtlige turer der en også ser en økning i turer til fots.

Fra 2018 til 2019 var det bydelene Storhaug og Hillevåg som opplevde sterkest vekst i kollektivandelen for arbeidsreiser, fra henholdsvis 21 og 13 prosent i 2018 til 28 og 19 prosent i 2019. Også i bydelen Hundvåg er det høy andel som bruker kollektivtransport til arbeid, 20 prosent av alle arbeidsreiser i 2019, men denne andelen har lagt stabilt høyt på dette nivået siden 2014. Kollektivandelen falt betydelig i disse tre bydelene i 2020, og utviklingen fortsatte i 2021. Blant bosatte på Storhaug og Hundvåg utgjør turer til/fra arbeid med kollektivtransport 7 prosent av alle arbeidsreiser i 2021, tilsvarende andel for Hillevåg er 9 prosent. Dette er et langt sterkere fall enn hva som observeres i de øvrige bydelene i Stavanger og gjør at bydelene som hadde høyest kollektivandel i 2019, nå ligger rundt eller litt under den totale kollektivandelen i Stavanger kommune, som er 9 prosent. Det er bilførerandelen som har økt mest i disse tre bydelene.

Bydelen med høyest bilførerandel på reiser til/fra arbeid i 2019 er Madla, med 64 prosent. I 2018 var tilsvarende andel 54 prosent, mens den var 61 prosent i 2014. En slik utvikling kan vanskelig forklares med annet enn tilfeldig variasjon i utvalget. På tross av dette kan en slå fast at Madla er blant bydelene i Stavanger med relativt høy bilførerandel på arbeidsreiser. Dette gjelder også for bydelene Hundvåg og Tasta, som begge har en bilførerandel på 55 prosent av alle reiser til/fra arbeid i 2019. Bilførerandelen både i Madla og Tasta bydel har gått noe ned i covid-19-årene 2020 og 2021, og ligger i 2021 på hhv. 57 og 42 prosent.

Dette er motsatt utvikling sammenlignet med bydelene som befant seg på andre enden av skalaen i 2019, som er bosatte i Hillevåg og Storhaug som da hadde en bilførerandel på henholdsvis 35 og 36 prosent. Denne har økt til 52 prosent på Storhaug og 45 prosent i Hillevåg i 2021.

Effekten av covid-19 har dermed ført til vesentlige endringer i utviklingstrekkene beskrevet over, der den mest drastiske observeres på Storhaug. Kollektivandelen er minst påvirket av covid-19 blant bosatte i Tasta og Hinna bydel der den fortsatt ligger over 12 prosent. I alle andre bydeler er kollektivandelen for reiser til/fra arbeid under 10 prosent i 2021.



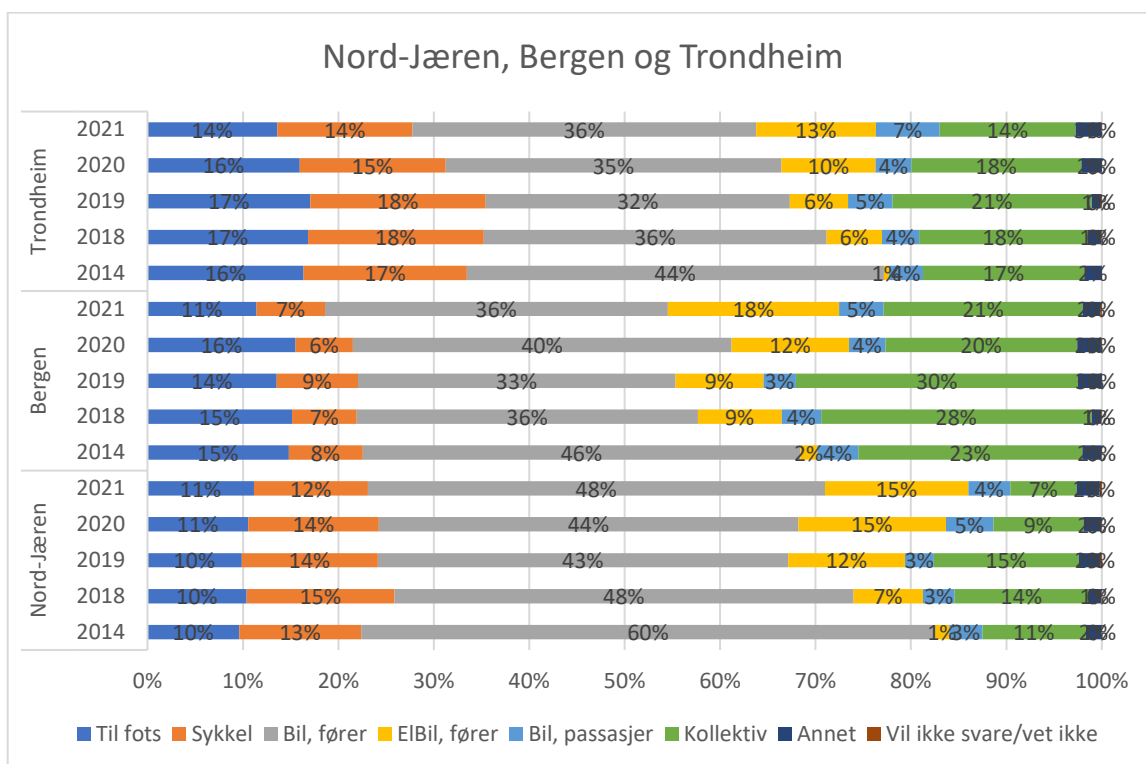
Figur 4-6 Turer til og fra arbeid på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

Når det gjelder transportmiddelvalg for reisen til/fra jobb skiller yrkesaktive i Stavanger seg vesentlig ut sammenlignet med de andre kommunene på Nord-Jæren.

Den største reduksjonen i andelen som kjører bil til og fra jobb mellom 2013/14 og 2018 forekom imidlertid blant bosatte i Sandnes. I 2013/14 foregikk hele 71 prosent av alle turer til og fra jobb som bilfører, mens den falt til 64 prosent i 2018. I samme periode økte andelen som reiste kollektivt økte fra 9 prosent i 2014 til 12 prosent i 2018 og videre til 14 prosent i 2019. Sykkelandelen økte fra 9 til 11 prosent fra 2014 til 2019.

I 2019 var bilførerandelen hhv. 62 prosent i Sandnes og 65 prosent i Sola og Randaberg, mot nevnte 48 prosent i Stavanger. For de øvrige kommunene i Stavangerregionen er bil som fører det dominerende transportmiddelvalget og utgjør typisk over 70 prosent av alle turer til og fra jobb i 2019. I 2021 har bilførerandelen økt i de fleste av omegnskommunene til Stavanger og utgjør over 80 prosent av alle turer til/fra arbeid blant bosatte i Hå, Klepp, Gjesdal og Strand. Bilførerandelen er lavest i Sandnes og Time der 67–68 prosent er bilfører på arbeidsreisen, mens andelen har økt til 75 prosent blant bosatte i Sola og Randaberg i 2021.

Utviklingen i transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i Sola og Randaberg bærer i større grad preg av tilfeldige variasjoner, grunnet noe lite utvalg. På tross av dette kommer det tydelig fram at bilførerandelen i disse to kommunene i 2019 er høyere enn i Stavanger og Sandnes.

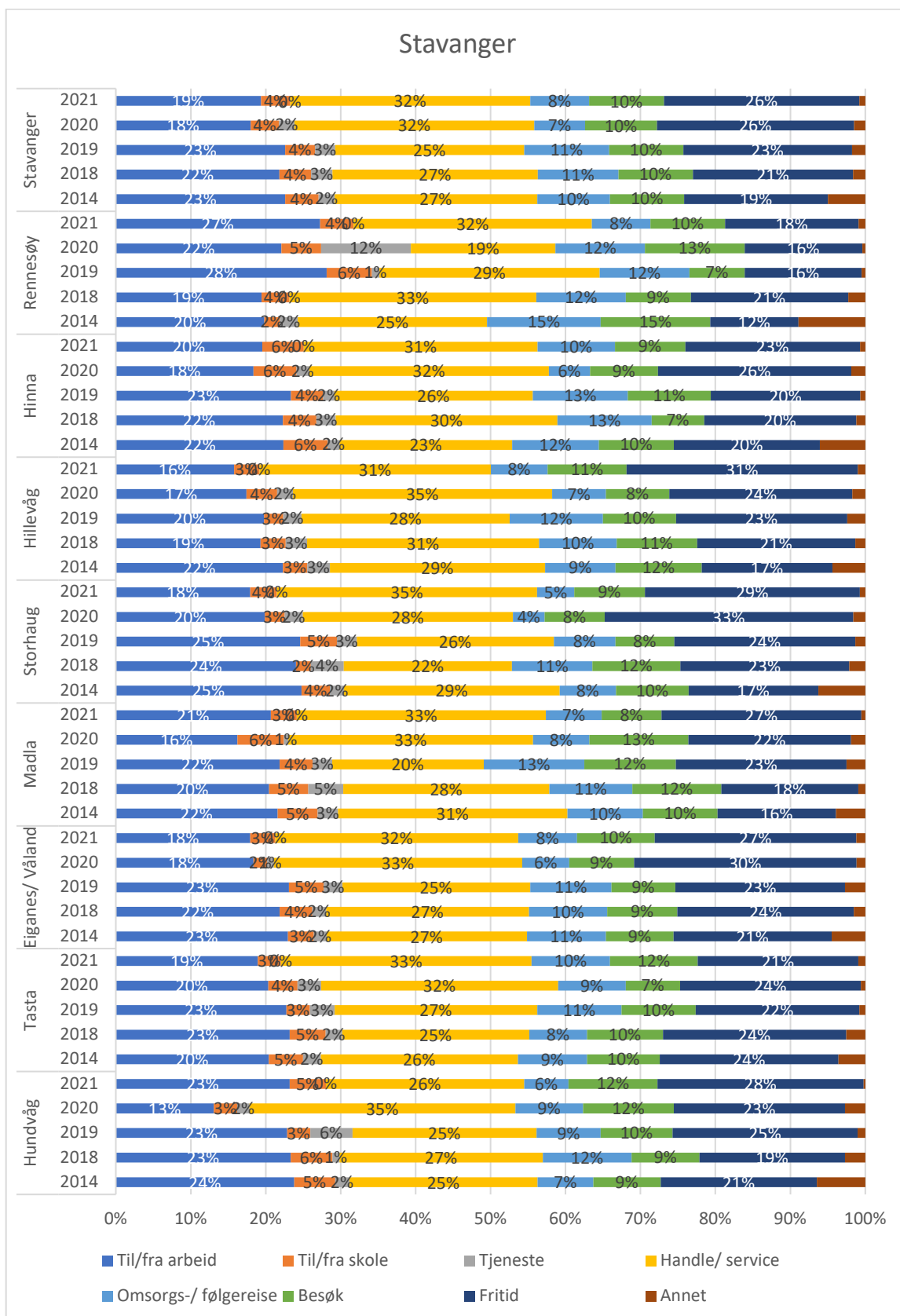


Figur 4-7 Turer til og fra arbeid på undersøkelsesdag etter transportmiddelvalg, undersøkelsesår og kommuner på Nord-Jæren

Sammenlignes utviklingen i transportmiddelfordeling på Nord-Jæren med byene Bergen og Trondheim for reisen til/fra arbeid, er det betydelige nivåforskjeller mellom byregionene. I 2013/14 var bilførerandelen vesentlig lavere i Trondheim og Bergen (hhv. 44 og 45 prosent) sammenlignet med Nord-Jæren, der hele 62 prosent av turene gjennomføres som bilfører. I 2019, som er året med høyest kollektivandel og lavest bilførerandel i samtlige tre byområder, hadde bilførerandelen på arbeidsreisen falt til 38 prosent blant bosatte i Trondheim, 43 prosent i Bergen og 55 prosent på Nord-Jæren. Som følge av Covid-19 snudde trenden, og i 2021 økte andelen til 49 prosent i Trondheim og 54 prosent i Bergen som er en økning på 11 prosentpoeng i begge disse byene. Nord-Jæren har fortsatt høyest bilførerandel av disse tre byområdene i 2021 med 63 prosent, men økningen fra 2019 er lavere (8 prosentpoeng) slik at den relative forskjellen i bilførerandel mellom Nord-Jæren og Bergen/Trondheim er redusert i løpet av Covid-19-perioden.

4.3. Fordeling av turer etter reisehensikt

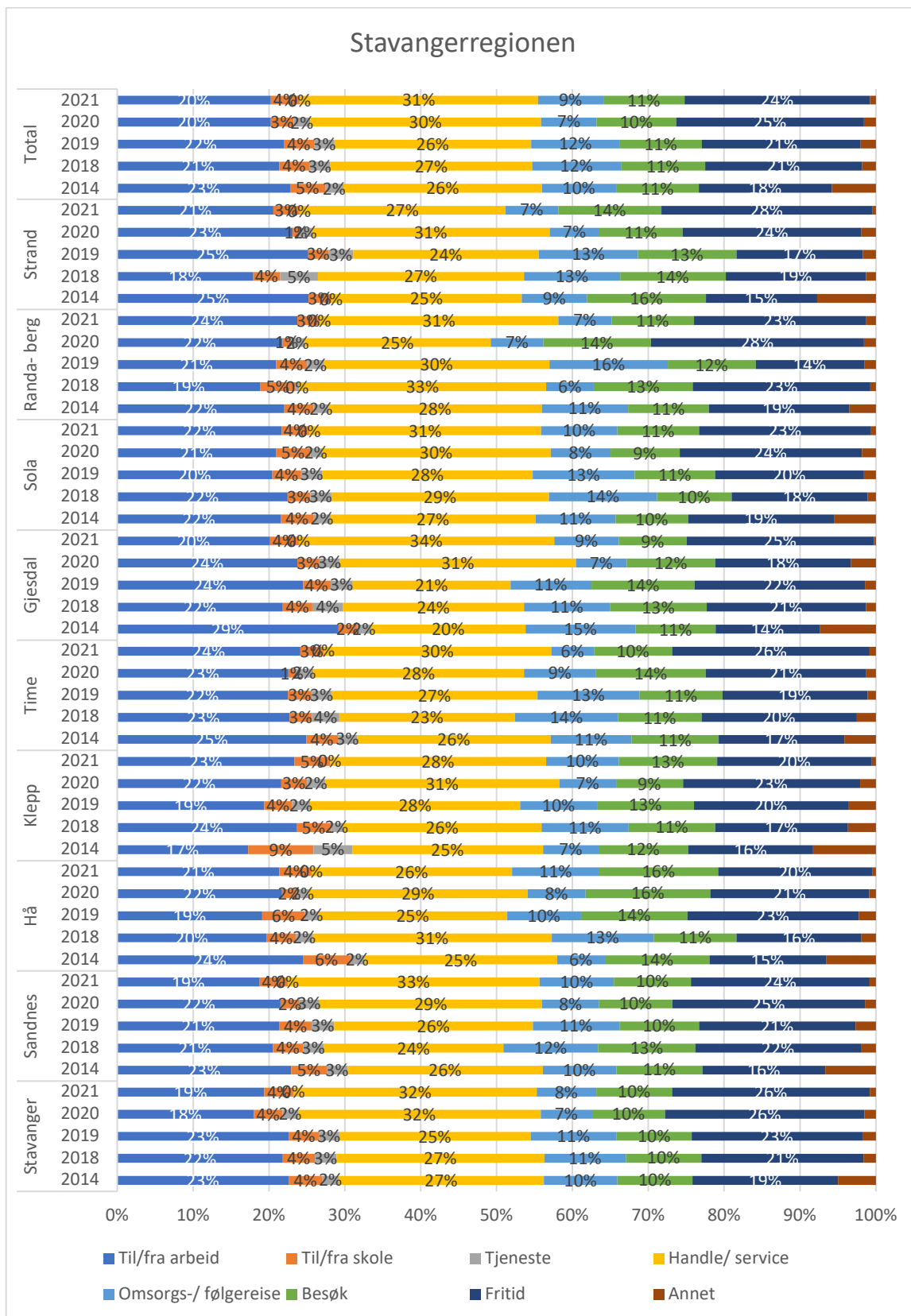
Fordi antall kategorier om reisehensikt i intervjukjemaet ble økt i 2018-undersøkelsen er andelen turer klassifisert som «annet» sterkt redusert, noe som gjør det utfordrende å tolke endringer i svarfordelinger mellom 2013/14-undersøkelsen og 2018-undersøkelsen. Det ser ut til at forskjellen i hovedsak gjelder turer som samlet klassifiseres under fritid i 2018, slik at en relativt enkelt kan sammenligne utviklingen fra 2014 til 2018 ved å slå sammen «annet»-kategorien med fritid.



Figur 4-8 Turer på undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og bydeler i Stavanger

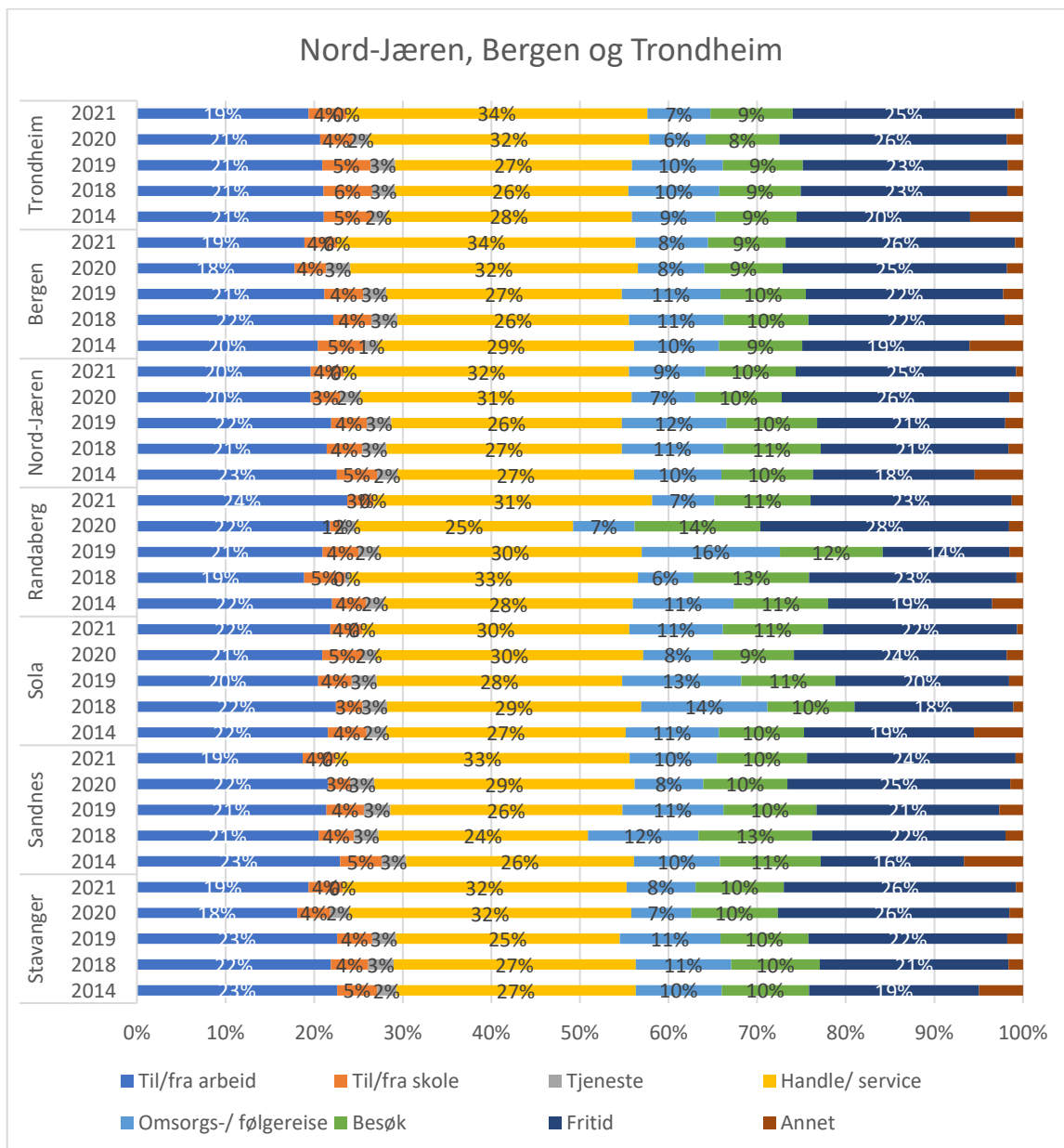
Sammenlignet med 2013/14-undersøkelsen utgjør turer i forbindelse med handle/service en noe lavere andel av samlet reiseaktivitet i 2019. Fritidsreiser utgjør en forholdsvis større andel av samlet reiseaktivitet. Det er relativt liten forskjell i fordelingen mellom bydeler, men det ser ut som at turer til/fra arbeid utgjør en større andel av total reisevirksomhet blant bosatte på Storhaug med 25 prosent, mot typisk 22–23 prosent i de øvrige bydelene.

Covid-19 førte til at turer til/fra arbeid utgjør en lavere andel av alle turer i 2020 og 2021 sammenlignet med 2019 og tidligere, 18–19 prosent blant alle bosatte i Stavanger mot 22–23 prosent tidligere. Også turer i forbindelse med arbeid (tjeneste) er sterkt redusert som følge av covid-19 fra å utgjøre 2–3 prosent fram til 2019 til under 1 prosent i 2021. Omsorgs-/følgeturer er et annet reiseformål som er forholdsvis redusert i omfang. Denne typen turer utgjorde 7–8 prosent av alle turer i 2020 og 2021, ned fra 10–11 prosent i undersøkelsene gjennomført før 2020. Turer som utgjør en større andel av alle gjennomførte turer i 2020 og 2021 er i forbindelse med handle/service, som økte fra 25 prosent i 2019 til 32 prosent i 2020/21, og fritid som økte fra 23 til 26 prosent over samme tidsrom. Besøksreiser har utgjort en forholdsvis lik andel på 10 prosent blant bosatte i Stavanger kommune gjennom hele perioden fra 2013/14 til 2021.



Figur 4-9 Turer på undersøkelsesdag etter reiseformål, undersøkelsesår og kommuner i Stavangerregionen

Samme utviklingstrekk som i Stavanger finner en stort sett igjen i de andre kommunene i Stavangerregionen der andelen turer til/fra arbeid og tjeneste er redusert mens handel/service og fritid har økt. Andelen turer til/fra arbeid har ikke falt like mye i omegnskommunene til Stavanger som blant bosatte i Stavanger og i flere av omegnskommunene utgjør denne typen turer en like stor andel i 2020 og 2021 som i 2019 og tidligere. Dette kan tyde på at yrkesaktive bosatt i omegnskommunene i mindre grad er sysselsatt i bransjer der hjemmekontor er en mulighet sammenlignet med yrkesaktive bosatt i Stavanger.



Figur 4-10 Turer på undersøkelsesdag etter reisemål, undersøkelsesår og kommuner på Nord-Jæren

Samme utviklingstrekk som på Nord-Jæren finner også i Trondheim og Bergen. Handle/servicereiser og fritidsreiser utgjør en større andel av samlet reiseaktivitet i 2021 sammenlignet med 2019. Fordeles turene etter formål er det overraskende likt samsvar over tid i hvordan turer fordeles etter reisemål mellom Nord-Jæren, Bergen og Trondheim.