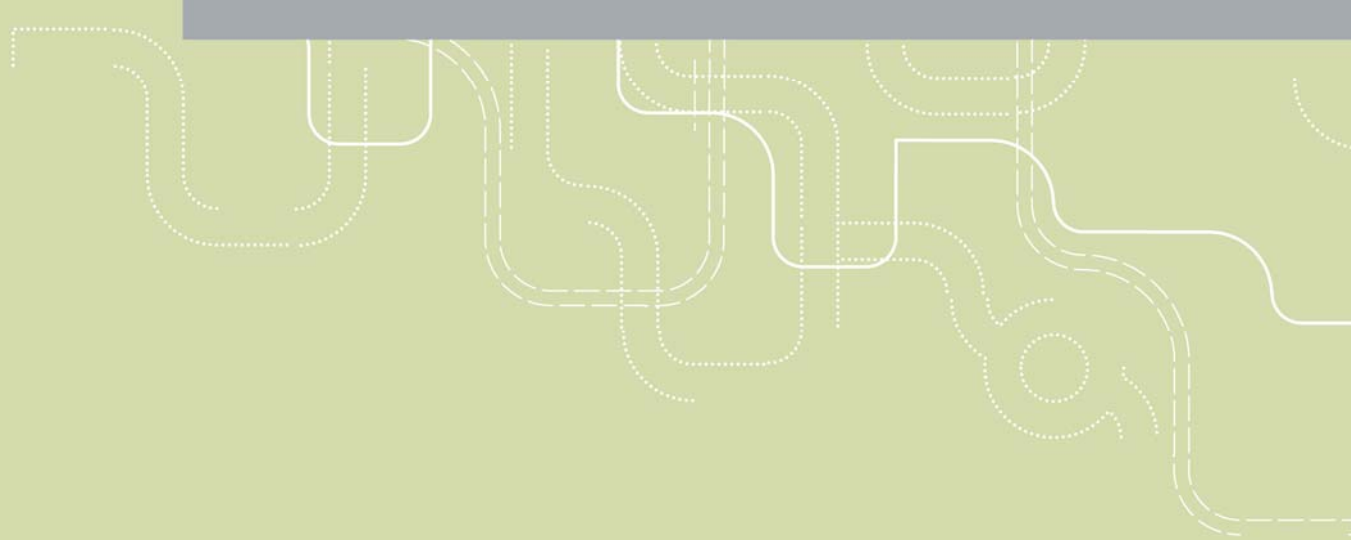


## Reisevaner i Oslo og Akershus





# Reisevaner i Oslo og Akershus

Mattias Gripsrud og Liva Vågane

ISSN 0808-1190

ISBN 978-82-480-0791-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0792-0 Elektronisk versjon

Oslo, oktober 2007

---

**Tittel:** Reisevaner i Oslo og Akershus

**Forfatter(e):** Mattias Gripsrud og Liva Vågane

TØI rapport 910/2007

Oslo, 2007-10

42 sider

ISBN 978-82-480-0791-3 Papirversjon

ISBN 978-82-480-0792-0 Elektronisk versjon

ISSN 0808-1190

**Finansieringskilde:**

Akershus fylkeskommune, Jernbaneverket, Statens vegvesen - Region Øst og Vegdirektoratet, AS Oslo Sporveier, Oslo kommune - Samferdselsetaten

**Prosjekt:** 3307 Reisevaner i Oslo og Akershus

**Prosjektleder:** Liva Vågane

**Kvalitetsansvarlig:** Randi Hjorthol

**Emneord:**

Reisevaner; Oslo; Akershus

**Sammendrag:**

Bosatte i indre Oslo har best tilgang på kollektivtransport og dårligst tilgang på bil. De reiser kortest, og de går, sykler og reiser mer kollektivt enn alle andre. De som bor i Akershus foretar rundt 80 prosent av sine reiser innenfor det området de bor i. Andelen av reisene som går til eller fra Oslo er lavest blant de som bor på Romerike. 71 prosent av reisene mellom Oslo og Akershus foregår med bil.

**Title:** Travel behaviour in Oslo and Akershus

**Author(s):** Mattias Gripsrud og Liva Vågane

TØI report 910/2007

Oslo: 2007-10

42 pages

ISBN 978-82-480-0791-3 Paper version

ISBN 978-82-480-0792-0 Electronic version

ISSN 0808-1190

**Financed by:**

Akershus County Council; Norwegian National Rail Administration; Norwegian Public Roads Administration, AS Oslo Sporveier, The City of Oslo - Agency for Road and Transport

**Project:** 3307 Travel behaviour in Oslo and Akershus

**Project manager:** Liva Vågane

**Quality manager:** Randi Hjorthol

**Key words:**

Travel behaviour; Oslo; Akershus

**Summary:**

People living in inner parts of Oslo have best access to public transport and least access to car. They travel short, and walk, cycle and use public transport more than the others. People living in Akershus make about 80 percent of their trips in the area where they live. The percentage of trips destined to or from Oslo is lowest for those living in Romerike. 71 percent of the trips between Oslo and Akershus are made by car.

**Language of report:** Norwegian

---

Rapporten kan bestilles fra:  
Transportøkonomisk institutt, Biblioteket  
Gaustadalleen 21, 0349 Oslo  
Telefon 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

The report can be ordered from:  
Institute of Transport Economics, The library  
Gaustadalleen 21, NO 0349 Oslo, Norway  
Telephone +47 22 57 38 00 - [www.toi.no](http://www.toi.no)

# Forord

Dette prosjektet er utført på oppdrag fra Akershus fylkeskommune, som hadde ønske om å få en enkel oversikt over reisevanene i Oslo og Akershus, basert på de nasjonale reisevaneundersøkelsene.

Rapporten er finansiert av flere aktører i PROSAM; Akershus fylkeskommune, Jernbaneverket, Statens vegvesen - Region Øst og Vegdirektoratet, AS Oslo Sporveier og Samferdselsetaten i Oslo kommune.

Hensikten er å gjøre informasjon om reiser og reisevaner i Oslo og Akershus lett tilgjengelig. Enkelhet er prioritert, og rapporten vil derfor ha mer preg av brosjyre enn en vanlig forskningsrapport. Hvert kapittel skal i utgangspunktet kunne leses uavhengig av de andre kapitlene.

Rapporten er i hovedsak skrevet av Liva Vågane. Mattias Gripsrud har vært medforfatter og skrevet kapittel 3, 4, 6 og 12. Øystein Engebretsen har laget arbeidsopplegget, Randi Hjorthol har vært kvalitetsansvarlig, og Tove Ekstrøm har stått for den endelige utformingen av rapporten.

Oslo, oktober 2007  
Transportøkonomisk institutt

*Lasse Fridstrøm*  
instituttssjef

*Jon Martin Denstadli*  
avdelingsleder



# Innhold

<b>Introduksjon .....</b>	<b>2</b>
<b>Reisevaner i Oslo og Akershus.....</b>	<b>4</b>
<b>Reisemuligheter i Oslo og Akershus.....</b>	<b>8</b>
<b>Reiser gjennom døgnet .....</b>	<b>12</b>
<b>Reisen til og fra arbeid.....</b>	<b>14</b>
<b>Fritidsreiser .....</b>	<b>18</b>
<b>Innkjøpsreiser.....</b>	<b>20</b>
<b>Daglig reiselengde .....</b>	<b>22</b>
<b>Biler og bilkjøring .....</b>	<b>24</b>
<b>Kollektivreiser i regionen .....</b>	<b>26</b>
<b>Sykkelens rolle.....</b>	<b>28</b>
<b>Ungdommens reisevaner .....</b>	<b>30</b>
<b>Reisene i regionen.....</b>	<b>32</b>
<b>Potensialet for redusert bilbruk.....</b>	<b>34</b>
<b>Potensialet for høyere kollektivandel .....</b>	<b>36</b>
<b>Potensialet for flere turer til fots eller med sykkel.....</b>	<b>38</b>
<b>Litteratur / videre lesning.....</b>	<b>40</b>
<b>Vedlegg: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 .....</b>	<b>41</b>

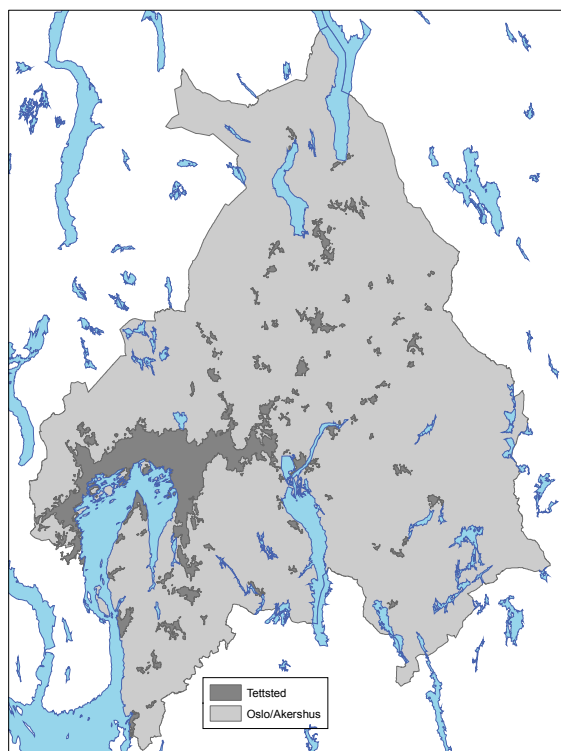
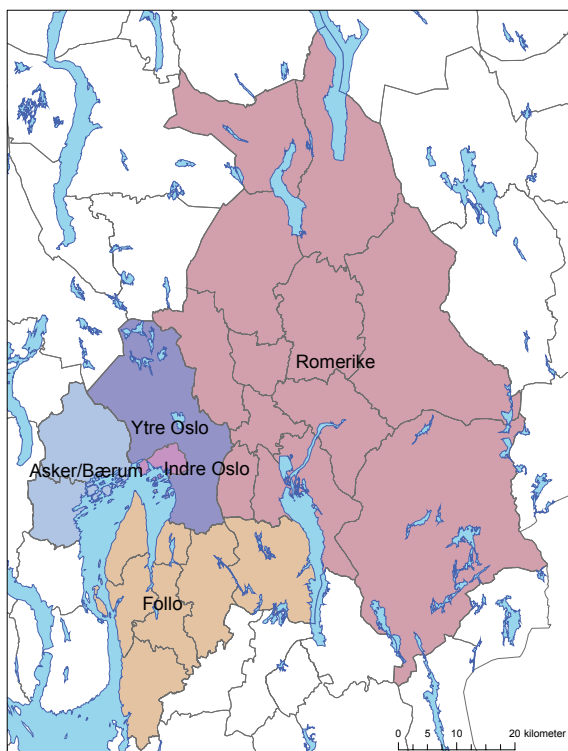
## Introduksjon

I Oslo og Akershus bor det til sammen mer enn en million mennesker, i overkant av 22 prosent av landets befolkning. Noe av det som kjennetegner denne regionen, er at det er ett stort tettsted som er dominerende, med mange arbeidsplasser og servicetilbud. Dette innebærer at mange som bor i utkanten av regionen er avhengig av å reise til Oslo til sitt daglige arbeid, og mange drar også inn til hovedstaden for å ta del i kulturtilbudet. En stor del av innbyggerne i Akershus vil derfor ha stor reiseaktivitet, der det meste foregår med bil, og der man reiser over store avstander fordi mange bor langt fra sine reisemål. Forholdene er noe annerledes i Oslo, særlig i de mest sentrale delene, der mange bor nær sine reisemål, og der det er et godt utbygd kollektivtilbud. Dette fører til at reiseaktiviteten her skiller seg fra andre deler av regionen og ellers i landet ved at flere går og sykler, og at man reiser mer med kollektive transportmidler.

Målet med denne publikasjonen er å beskrive Oslo- og Akershus-befolkningens reiseaktiviteter og reisemønstre. I tillegg vil vi også peke på forskjeller mellom ulike områder i regionen.

### Inndeling av regionen

Vi har valgt å dele regionen i fem områder (se kart). Romerike er det største i utstrekning, og ytre Oslo har størst befolkning. Til indre Oslo hører Sentrum, Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen og Frogner bydel. Denne femdelingen er brukt gjennomgående, men i en del tilfeller har vi valgt å kun skille mellom Oslo og Akershus, enten fordi datamaterialet er for begrenset til å sammenligne de ulike områdene, eller fordi en slik findeling blir uoversiktlig eller ikke gir mer informasjon. I tillegg vil en god del av tallene som presenteres være samletall for regionen som helhet.





## Datagrunnlaget

Tallmaterialet som er brukt er i all hovedsak hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2005. (Se vedlegget for utdypende informasjon om undersøkelsen.) Der andre datakilder er brukt, er dette oppgitt.

Enheten i reisevaneundersøkelsen kan være enten reiser eller personer. Reisene som er analysert her, er de reisene som ble foretatt dagen før intervjuet fant sted. Det er mulig å ”stedfeste” reisene og personene med hensyn til bosted, reisens startsted eller reisens endested. Her har vi benyttet flere varianter, slik at vi kan ta hensyn til både de som bor i regionen og til de reisene som foregår i regionen. Vi har fokusert mest på de som *bor* i regionen.

Reisevaneundersøkelsen gjelder for personer 13 år og eldre bosatt i Norge. Av de drøyt 17 500 personene som ble intervjuet i løpet av 2005 (fordelt på hele året), bodde 2 413 i Oslo eller Akershus.

Tabell 1: Antall intervju med bosatte i Oslo og Akershus i RVU 2005

	Antall intervju
Follo	332
Asker/Bærum	337
Romerike	601
Ytre Oslo	741
Indre Oslo	402
<b>Total</b>	<b>2 413</b>

TØI rapport 910/2007

## Befolkningssammensetning

I tillegg til at de mer strukturelle forutsetningene for reiseaktiviteten er forskjellig i de ulike områdene i regionen, kan noe av forskjellene i reiseaktivitet skyldes ulik befolkningssammensetning. Alder og livssituasjon har betydning for hvilket reisebehov man har, hvilke typer reiser man foretar og hvilke transportressurser man har tilgang på. Den største variasjonen i så henseende ligger i at det er en mye høyere andel (i utvalget) av enslige og husholdninger med flere voksne (kollektiv) i indre Oslo enn i

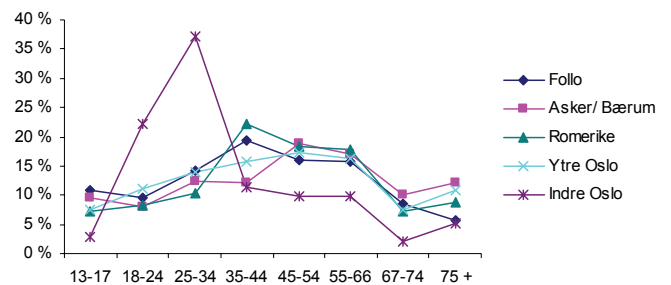
de andre områdene, og færre barnefamilier. Det er forskjeller mellom de andre områdene også med hensyn på husholdnings-sammensetning, men det er først og fremst indre Oslo som skiller seg ut.

Tabell 2: Bosatte i Oslo og Akershus intervjuet i RVU 2005, etter husholdningstype. Prosent

	Follo	Asker/ Bærum	Romerike	Ytre Oslo	Indre Oslo
Enslig	10	19	15	23	31
Par u/barn	29	31	31	29	31
Familie med barn u. 18 år	49	37	41	36	14
Flere voksne	12	13	13	12	23
	100	100	100	100	100

TØI rapport 910/2007

Aldersmessig skiller også indre Oslo seg ut, med en mye yngre befolkning enn i de andre områdene. Nesten 60 prosent av utvalget er i alderen 18-34 år, sammenlignet med de andre områdene i regionen der andelen ligger på rundt 20 prosent. Alderssammensetningen i de andre områdene skiller seg ikke vesentlig fra hverandre.



TØI rapport 910/2007

Figur 1: Aldersfordeling blant bosatte i Oslo og Akershus intervjuet i RVU 2005. Prosent

## Reisevaner i Oslo og Akershus

### Gjennomsnittlige reisevaner

I løpet av en gjennomsnittsdag foretar et medlem av befolkningen 13 år og eldre i Oslo og Akershus rundt 3,3 reiser. Til sammen utgjør dette i underkant av 34 kilometer<sup>1</sup>, og de bruker rundt en time og et kvarter på å reise. Reiseomfanget er omtrent som for landsgjennomsnittet, men det er store interne forskjeller. De som bor i indre Oslo har flest reiser, men de reiser samtidig kortest av alle. De som bor i ytre Oslo bruker mest tid på å reise, mens de i Follo bruker minst. Vi ser også at uansett hvor langt man reiser, så bruker man tilnærmet like mye tid på reising i løpet av en dag.

Tabell 3: Reiseomfang pr. person etter bosted en gjennomsnittsdag.

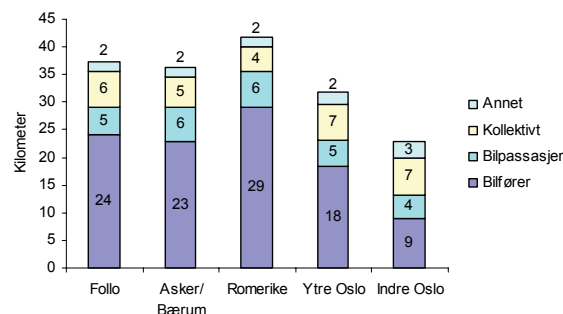
Bosted	Antall reiser	Kilometer <sup>1</sup>	Minutter
Follo	3,12	37,4	71
Asker/Bærum	3,44	36,4	77
Romerike	3,14	41,8	73
Ytre Oslo	3,24	31,7	79
Indre Oslo	3,55	23,0	77
Hele regionen	3,29	33,6	76
Hele landet	3,33	34,5	70

TØI rapport 910/2007

### De som bor øst og vest for Oslo reiser lengst

De som reiser lengst er de som er bosatt på Romerike, de tilbakelegger rundt 42 kilometer i løpet av en gjennomsnittsdag. Mesteparten av dette foregår som bilfører. Andelen av de tilbakelagte kilometerne som foregår med kollektive transportmidler er størst for innbyggerne i indre Oslo, med rundt 30 prosent av daglig reiselengde.

<sup>1</sup> Flyreiser er ekskludert fra alle beregninger av total reiselengde.

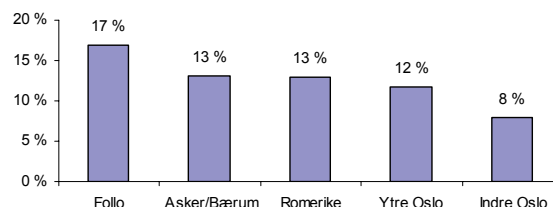


TØI rapport 910/2007

Figur 2: Daglig reiselengde etter transportmiddel og bosted. Kilometer

### En av åtte har ikke reist

På en gjennomsnittsdag har rundt en av åtte personer ikke foretatt noen reiser. Andelen er høyest i Follo og lavest i indre Oslo. Forskjellene skyldes nok trolig at befolkningen i indre Oslo er yngre enn i de andre områdene.



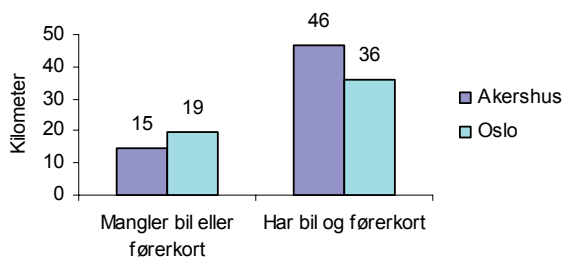
TØI rapport 910/2007

Figur 3: Andel som ikke har reist registreringsdagen, etter bosted. Prosent

### Bil eller ikke bil

Størstedelen av den daglige reiselengden foregår med bil. Det er derfor naturlig å anta at det er stor forskjell mellom de som har tilgang på bil og de som ikke har med hensyn til hvor langt man reiser en gjennomsnittsdag. Hvis vi sammenligner de to fylkene, ser vi at forskjellen er størst i Akershus. Der reiser de som har førerkort og tilgang på bil i gjennomsnitt nærmere fem mil, mens de som

ikke har bil, reiser halvannen mil. De som ikke har bil i Oslo, reiser lenger enn de billøse i Akershus. Det skyldes trolig at det er de minst mobile (eldre) i Akershus som er uten bil, og at det i Oslo er mange av dem uten bil som reiser langt med kollektive transportmidler.

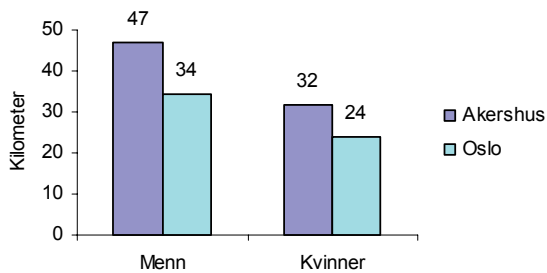


TØI rapport 910/2007

Figur 4: Daglig reiselengde etter tilgang på bil og bosted. Kilometer

### Menn reiser lengst

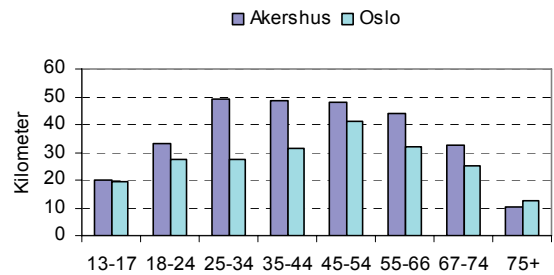
Menn reiser lengst i løpet av en gjennomsnittsdag. Det gjelder både for Oslo og Akershus. Det er også slik at kjønnsforskjellene er større enn de geografiske; en mann i Oslo reiser i gjennomsnitt noe lenger enn en kvinne i Akershus.



TØI rapport 910/2007

Figur 5: Daglig reiselengde etter kjønn og bosted. Kilometer

I alle aldersgrupper, med unntak av de aller yngste og de eldste, er det Akershus-befolkningen som reiser lengst. Forskjellen er størst i aldersgruppen 25-34 år, her reiser de i Akershus nesten dobbelt så langt som sine jevnaldrende i Oslo. I begge fylker øker reiselengden med alder opp til og med aldersgruppen 45-54 år der den igjen synker.

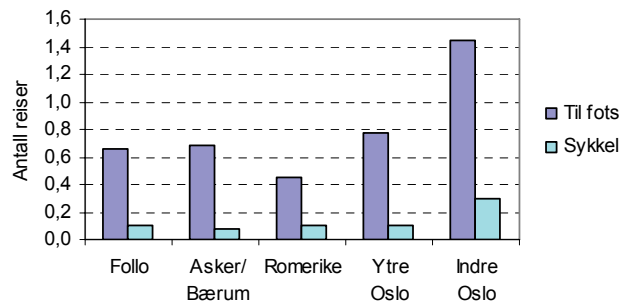


TØI rapport 910/2007

Figur 6: Daglig reiselengde etter alder og bosted. Kilometer

### Flest ikke-motoriserte reiser i Oslo

Selv om reiser til fots og med sykkel bare utgjør en liten del av den totale reiselengden, i underkant av to kilometer, har de stor betydning, særlig i indre Oslo. Befolkningen der foretar halvparten av alle sine reiser til fots eller med sykkel. I antall utgjør de 1,45 reiser, sammenlignet med romerikeningene som bare foretar 0,46 reiser til fots i løpet av en gjennomsnittsdag. I Akershus går man nesten 14 minutter og i snitt 1,1 km hver dag. De tilsvarende tallene for Oslo er noe høyere, der går man 20 minutter og tilbakelegger til fots 1,6 km pr dag.

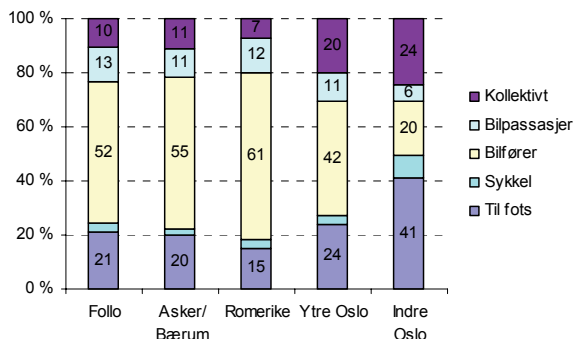


TØI rapport 910/2007

Figur 7: Gjennomsnittlig antall reiser til fots eller med sykkel etter bosted.

Blant de som bor utenfor indre Oslo er bare rundt en firedel av reisene ikke-motoriserte reiser. I Akershus er mer enn halvparten av alle reiser bilførerreiser, i indre Oslo gjelder

det bare en av fem reiser. Romerike har lavest andel reiser til fots og høyest bilførerandel.

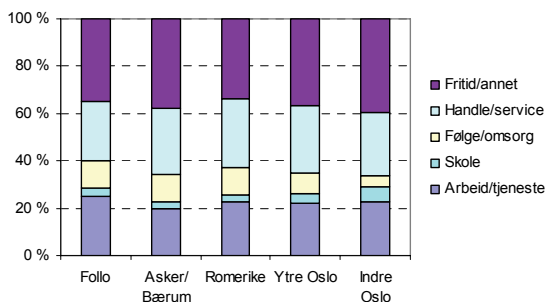


TØI rapport 910/2007

Figur 8: Transportmiddelbruk etter bosted. Prosent

### Hver femte reise er en arbeidsreise

To av ti reiser som Oslo- og Akershus-befolkningen foretar, er arbeidsreiser<sup>2</sup>, rundt tre av ti er fritidsreiser, og en like stor andel er besøksreiser. Hva som er hensikten med reisen varierer lite etter hvor man bor. Den tydeligste forskjellen er at det er færre følge- og omsorgsreiser og flere skolereiser i Oslo enn i Akershus. Dette henger sammen med at det der er færre barnefamilier og flere studenter enn i Akershus.



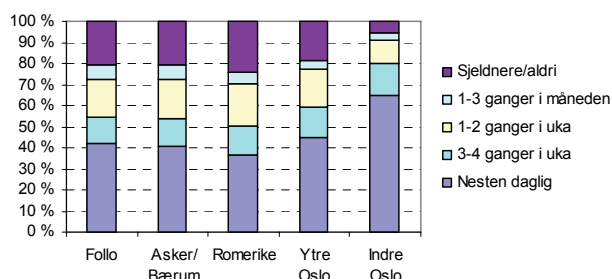
TØI rapport 910/2007

<sup>2</sup> Arbeid er formålet med 19 prosent av reisene (23 prosent mandag-fredag). Reisen fra arbeid regnes kun som arbeidsreise om den ender hjemme (se vedlegg). Inkludert alle reiser med private formål som går til/fra arbeidsstedet, utgjør arbeidsreisene 24 prosent (28 prosent mandag-fredag).

Figur 9: Formål med reisen etter bosted. Prosent

### To av tre i indre Oslo går daglig

Alle dager er ikke like, men to av tre i indre Oslo svarer at de nesten hver dag går hele veien til daglige gjøremål. I de andre områdene ligger denne andelen på rundt 40 prosent. Bare fem prosent i indre Oslo går sjelden eller aldri til daglige gjøremål, sammenlignet med drøyt en av fem i de andre områdene. Mye av dette kan forklares med at avstandene til reisemålene er kortere for de som bor i indre Oslo.

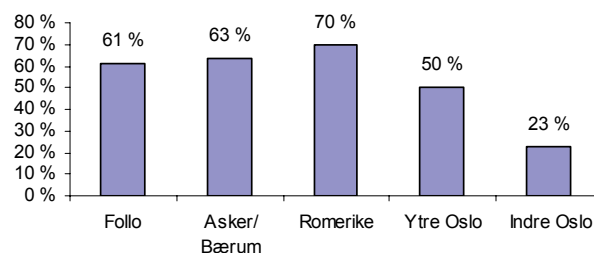


TØI rapport 910/2007

Figur 10: Hvor ofte man vanligvis går hele veien til daglige gjøremål etter bosted. Prosent

### Bileiere i Oslo kjører sjeldnere enn andre

Det varierer også hvor mye bilen brukes. Mens rundt to av tre som har tilgang på bil i Akershus svarer at de er bilfører nesten hver dag, gjelder det bare en av fire i indre Oslo, og halvparten av bileierne i ytre Oslo.

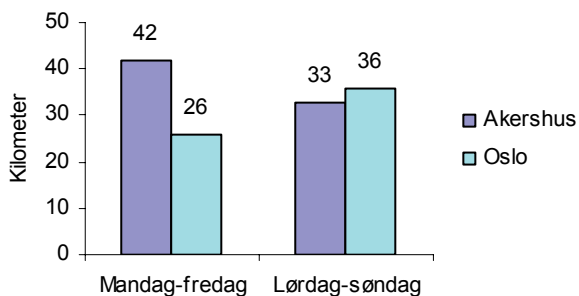


TØI rapport 910/2007

Figur 11: Andel av de som har tilgang på bil som er bilfører nesten hver dag etter bosted. Prosent

### Oslo-folk reiser lengst i helgene

Det er forskjell på ukedager med hensyn til hvor mye man reiser. Sammenligner vi Oslo og Akershus, ser vi at det er forskjellig mønster. Oslo-boere reiser en mil lenger i helga enn på ukedagene, mens det er motsatt for Akershus-boerne. Dette har blant annet sammenheng med at mye av den totale reiselengden for de som bor i Akershus, utgjøres av arbeidsreiser.

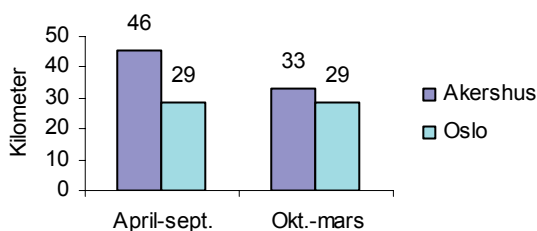


TØI rapport 910/2007

Figur 12: Reiselengde etter reisedag og bosted. Kilometer

### Oslo-folk reiser like langt hele året

Årstiden har også betydning for hvor langt man reiser i løpet av en gjennomsnittsdag, i alle fall i Akershus. I perioden april til september reiser de som bor i Akershus i gjennomsnitt 13 kilometer mer hver dag enn i perioden oktober til mars. I Oslo er det ikke slike årstidsvariasjoner.



TØI rapport 910/2007

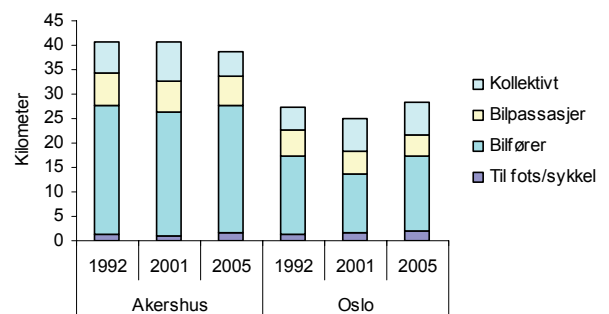
Figur 13: Reiselengde etter tid på året og bosted. Kilometer

### Liten endring i reiselengde

Fra 1992 har den daglige reiselengden gått noe ned i Akershus, mens den har økt litt i Oslo. Endringene er svært små.

De kollektive transportmidlenes andel av den totale reiselengden har økt i Oslo, men er gått noe tilbake i Akershus. Dette kan henge sammen med et bedret kollektivtilbud i Oslo og generell økning i bilbruk i Akershus som i resten av landet.

Selv om den daglige reiselengden ikke har økt, har det vært en økning i den totale reiseaktiviteten og trafikkmengden i regionen. Mellom 1992 og 2005 økte befolkningen i Akershus og Oslo med henholdsvis 18 og 14 prosent. Når alle i snitt reiser like langt som i 1992, vil økningen i trafikken i praksis tilsvare befolkningsveksten.



TØI rapport 910/2007

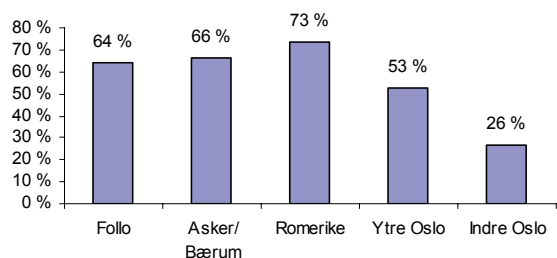
Figur 14: Daglig reiselengde etter transportmiddelbruk og bosted. Kilometer. Datakilde: RVU1992, RVU2001 og RVU2005

## Reisemuligheter i Oslo og Akershus

Transportressursene representerer de transportmidlene som er tilgjengelige for innbyggerne i området og mulighetene for å ta dem i bruk. Disse varierer selvsagt med alder, inntekt, bosted og andre faktorer.

### Bil viktigste transportmiddel i Akershus

Bilbruken er spesielt høy i Akershus, 2/3 av reisene i Akershus foregår enten som bilfører eller bilpassasjer. Blant bosatte i indre Oslo foregår derimot bare omtrent hver fjerde reise med bil. Ytre Oslo befinner seg i en mellomposisjon med hensyn til bilbruk – litt over halvparten av reisene foregår i bil.

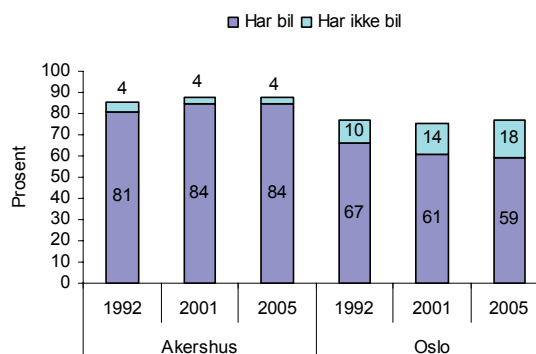


TØI rapport 910/2007

Figur 15: Andel av reisene som foregår med bil etter bosted. Prosent

### Ulik utvikling i tilgang på bil

I Akershus har andelen som har tilgang på bil økt siden 1992. I 1992 hadde 81 prosent av de over 18 år førerkort og tilgang på bil, i 2005 har andelen økt til 84 prosent. I Oslo er utviklingen motsatt, 67 prosent hadde førerkort og bil i 1992, mens andelen var 59 i 2005. I Oslo har andelen som har førerkort, men ikke bil økt fra 10 prosent i 1992 til 18 prosent i 2005.

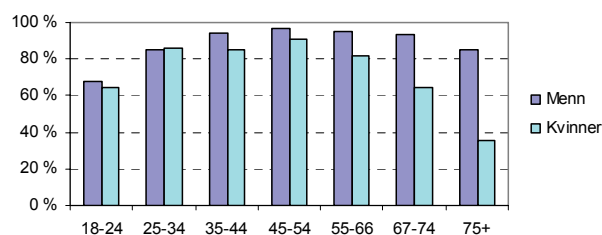


TØI rapport 910/2007

Figur 16: Andel av befolkningen over 18 år som har førerkort, etter tilgang på bil. Datakilde: RVU1992, RVU2001 og RVU2005

### Førerkortinnhav varierer med alder og bosted

Innehav av førerkort varierer med kjønn. Mens vel ni av ti menn har førerkort, har snaut åtte av ti kvinner i regionen førerkort. Når vi ser nærmere på forholdet, viser det seg at den bakenforliggende forklaringen er alder; det er de eldre kvinnene som ikke har førerkort. Kjønnforskjellen i førerkortbesittelse blant de yngre generasjonene er liten.

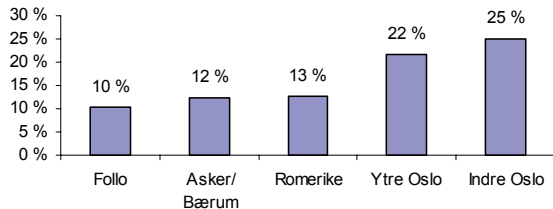


TØI rapport 910/2007

Figur 17: Førerkortinnhav etter alder og kjønn. Prosent

Det er også markerte forskjeller i innehav av førerkort i regionen. Skillet går her først og fremst mellom Akershus og Oslo. Mens det i Follo er kun 10 prosent som ikke har førerkort, er andelen uten førerkort i indre

Oslo på hele 25 prosent. En medvirkende årsak til denne forskjellen er antakelig at det relativt sett er flere i den yngste aldersgruppen i Oslo enn i Akershus.

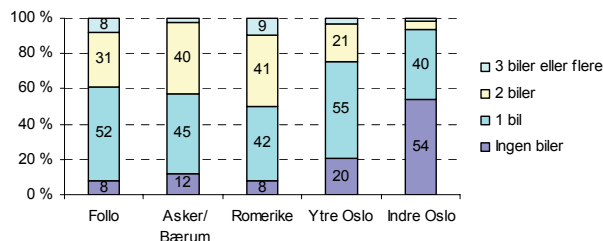


TØI rapport 910/2007

Figur 18: Andel uten førerkort etter bosted. Prosent

### De fleste i Akershus eier eller disponerer bil – og mange har også flere biler

Det er mange som eier bil i Akershus-regionen. Ca 90 prosent eier eller disponerer bil i regionen, mens kun 46 prosent eier og/eller disponerer bil i indre Oslo.



TØI rapport 910/2007

Figur 19: Antall biler husholdningen eier eller disponerer. Prosent

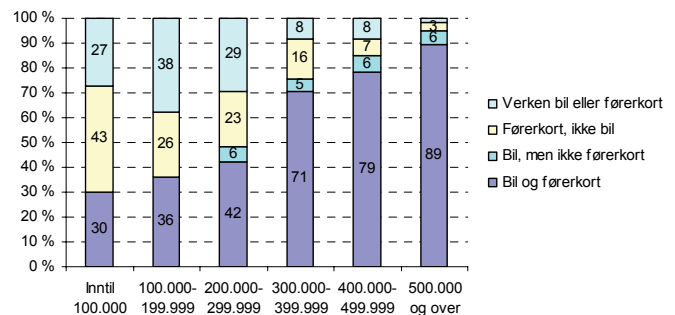
I Akershus er andelen som har tilgang til flere biler høy. På Romerike tilhører halvparten en husholdning som eier to eller flere biler, og nesten en av ti eier tre biler eller flere. Også i Follo og Asker/Bærum er eierskap til flere biler på et nokså tilsvarende nivå, om enn noe mindre. Kun 1,5 prosent i indre Oslo eier tre biler eller flere.

### Enslige har dårligst tilgang til bil, par m/barn og middelaldrende best

Familiesituasjon har stor sammenheng med tilgang på bil. Mens bare vel halvparten av de enslige oppga at de hadde tilgang til bil, sa nesten nitti prosent av par med barn at de

hadde tilgang på bil. Kun en prosent anga at de ikke hadde tilgang på bil. Aller lavest tilgang på bil finner vi blant husholdninger som består av flere voksne – bare 44 prosent oppga at de hadde tilgang på bil. Slike husholdninger består hovedsakelig av unge mennesker som ikke har etablert seg ennå. Over sytti prosent av familietypen ”par uten barn” består av voksne over 45 år - ca 80 prosent av disse hadde tilgang på bil. Dersom vi måler tilgang på bil bare ut fra alder er det ingen andre aldersgrupper som har bedre tilgang enn aldersgruppa 45–66 år.

### Høyinntektsgrupper har best tilgang på bil



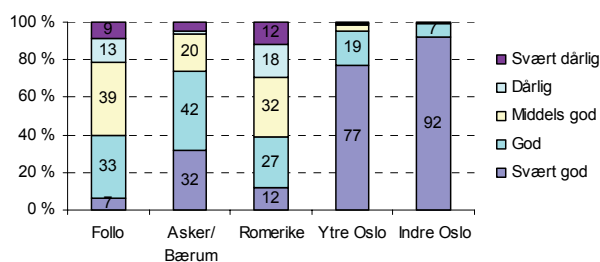
TØI rapport 910/2007

Figur 20: Tilgang på bil og førerkort etter husholdningsinntekt. Personer 18 år og eldre

Inntektsnivået er viktig for bilhold. Blant de økonomisk mest ressurssterke husholdningene er det en klar tendens til meget høy tilgang på bil. Kun 1 prosent av husholdningene med inntekt over 500 000 har verken tilgang på bil eller førerkort, mens nesten 90 prosent i samme gruppe har tilgang på både bil og førerkort. Tilgangen på både bil og førerkort blant husholdninger med inntekt under 100 000 er spesielt lav. Dette er husholdninger som for en stor del består av unge og pensjonister, studenter og andre med lavere grad av tilknytning til yrkeslivet.

### Geografiske variasjoner i kollektivtilbud

Det er markerte forskjeller på hvilken tilgang innbyggerne i Akershus og Oslo har på kollektivtilbud. Best tilbud har innbyggerne i Oslo og Asker/Bærum. På den motsatte enden av skalaen befinner Romerike seg. Over 60 prosent har fra middels til svært dårlig kollektivtilbud, og hele 30 prosent har dårlig eller svært dårlig tilbud. Situasjonen i Follo er noe bedre, men ikke mye.



TØI rapport 910/2007

Figur 21: Tilgang på kollektivtransport<sup>3</sup> etter bosted. Prosent

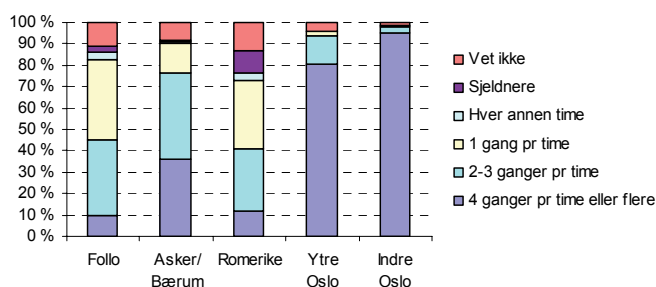
### Avgangshyppigheten til kollektivtrafikk høyest i Oslo og lavere i Akershus

Kollektivtilbudet er ujevnt fordelt i Akershus og Oslo. En rimelig høy avgangshyppighet er viktig for at folk skal benytte seg av kollektive transportmidler. Figuren nedenfor viser avgangshyppighetene til kollektivtilbudet i nærheten av hjemsted i Stor-Oslo. Indre og Ytre Oslo utmerker seg med høy avgangshyppighet, mens avgangsfrekvensen er noe lavere i Akershus. Aller lavest er den i Romerike og Follo, hvor bare vel halvparten har kollektivtilbud med avgang to ganger i timen eller oftere. Romerike skiller seg ut ved at nærmere 14 prosent av innbyggerne har

<sup>3</sup> Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr. time	Svært godt	Godt	Svært dårlig
2-3 pr. time	Godt	Middels godt	Svært dårlig
1 pr. time	Middels godt	Dårlig	Svært dårlig
Annenhver time / sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

nærmeste kollektivtilbud med avgang annenhver time eller sjeldnere.

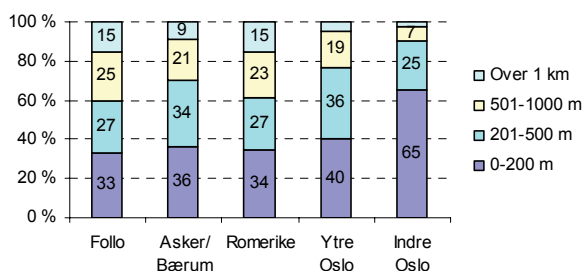


TØI rapport 910/2007

Figur 22: Antall avganger fra den holdeplassen det er mest naturlig å bruke.

### Mange har kort veg til holdeplassen

De aller fleste har tilgang til kollektivtransport i Akershus og Oslo. Rundt en av tre har en holdeplass innenfor 200 m fra boligen. I indre Oslo er denne andelen 65 prosent. Minst 60 prosent i alle områdene har stoppestedet innenfor 500 m fra boligen.



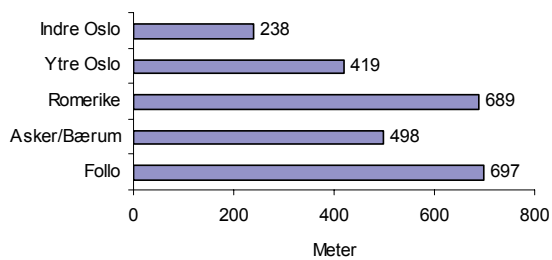
TØI rapport 910/2007

Figur 23: Avstand til det stoppestedet det er mest aktuelt å bruke. Prosent

### Nærmeste holdeplass lengst unna i Akershus

Attraktiviteten til det kollektive transporttilbudet bestemmes også av avstanden til nærmeste holdeplass for kollektivtransport.





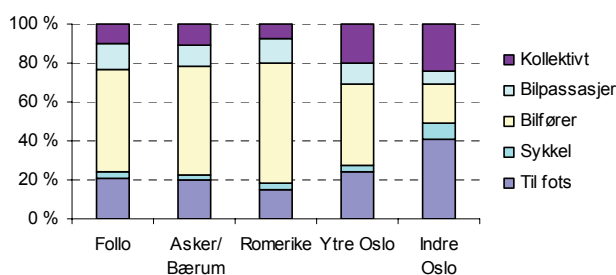
TØI rapport 910/2007

Figur 24: Gjennomsnittlig avstand til holdeplass.

Dersom vi regner Akershus under ett, befinner nærmeste holdeplass seg nesten dobbelt så langt unna (631 m) som en tilsvarende holdeplass i Oslo (355 m). Mens forskjellen i tilgang på kollektivtransport ikke er markerte, ser vi at i Follo og Romerrike er gjennomsnittlig avstand til nærmeste holdeplass omtrent 0,7 km. Samtidig har disse to områdene også den største lengdevariasjonen, slik at en del også har mye lengre avstand til nærmeste holdeplass enn gjennomsnittsavstanden. Dette reflekterer selvsagt det mer spredte bosettingsmønsteret i Follo og Romerike.

### Markedsandelen for kollektiv trafikk

Når tilgangen til kollektive transportmidler varierer sterkt mellom områdene i regionene har dette selvsagt virkninger for kollektivtrafikkens markedsandeler.



TØI rapport 910/2007

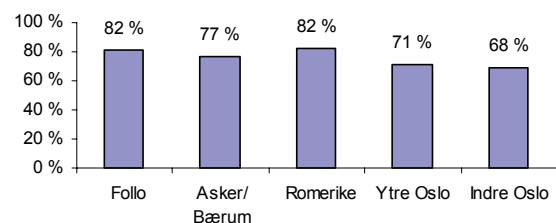
Figur 25: Transportmiddelfordeling etter bosted. Prosent

Indre og ytre Oslo skiller seg ut med en høy andel som benytter seg av kollektivtilbud, opp til en fjerdedel av reisene foretas med

kollektivtrafikk. Oslo står dermed i kontrast til Akershus-regionen, hvor kollektivandelen er mellom ca 7 og 11 prosent. I tillegg er også andelen reiser som foretas til fots og på sykkel vesentlig lavere i Akershus enn i Oslo. Summen av disse forholdene gjør at Akershus-områdene kjennetegnes av høy bilbruk. I Akershus benyttes bil til opp mot 70 prosent av reisene (bilbruk både som passasjer og fører). Ytre Oslo er i denne sammenhengen i en mellomposisjon med hensyn til bruk av bil og kollektivtransport.

### De fleste har tilgang på sykkel

De aller fleste enten eier eller disponerer sykkel. Denne andelen er relativt likt fordelt i Akershus og ligger på ca 80 prosent. Andelen er lavest i Oslo, der litt under 70 prosent eier eller disponerer sykkel.



TØI rapport 910/2007

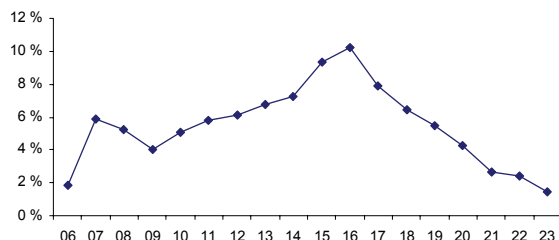
Figur 26: Andel som eier eller disponerer sykkel.

### ... men seks av ti bruker sykkel aldri eller sjelden

Sykelbruken er relativt lik i både Akershus og Oslo. Et unntak er igjen indre Oslo hvor hver fjerde innbygger svarer at de bruker sykkel hver dag "på denne tiden av året". Tilsvarende andel for sykkelbruk er i Akershus mellom 11 (Follo) og 6 prosent (Asker/Bærum). Rundt halvparten av innbyggerne i Akershus og Oslo bruker aldri sykkel og hver tiende bruker sjelden sykkel til daglige gjøremål i regionen.

## Reiser gjennom døgnet

Reisene fordeler seg selvsagt ikke jevnt over døgnet, men er tett knyttet til gjøremålene i hverdagen. En vanlig hverdag har to reisetopper, en om morgenen og en om ettermiddagen. Disse to toppene utgjøres i stor grad av arbeidsreiser og skolereiser. Hele 20 prosent av døgnets reiser i Oslo og Akershus har starttidspunkt mellom 15 og 17, mens 11 prosent har starttidspunkt mellom 7 og 9. Dette mønsteret er meget likt for alle områdene i Oslo og Akershus, med et unntak for Follo, som har noe høyere topper enn andre.



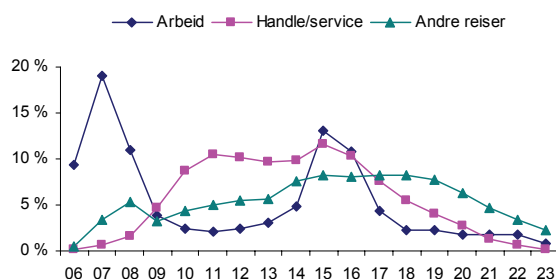
TØI rapport 910/2007

Figur 27: Reisens starttidspunkt. Prosent

Reisemønsteret i helgene likner ikke på hverdagene. Lørdag formiddag er det en hel del reiseaktivitet, men reisene i helgene, og spesielt søndag, starter seinere og er noe jevnere fordelt utover dagen enn på hverdagene.

### Ulike reiseformål knytter seg til ulike deler av døgnet

Siden arbeidsreiser utgjør en relativt stor andel av reisene, ca 20 prosent, har nettopp arbeidsreisene stor innflytelse på hvordan reisene fordeler seg gjennom døgnet. Når vi deler inn reisene i formål, trer dette mønsteret enda tydeligere fram. Hvis vi skiller ut arbeid og innkjøp/service i egne kategorier, ser vi at reisene for øvrig har en jevnere fordeling. Mange innkjøps- og servicereiser foregår på dagtid.

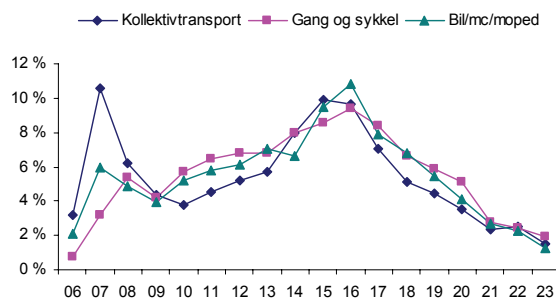


TØI rapport 910/2007

Figur 28: Reisenes fordeling over døgnet etter formål. Prosent

### Vi reiser med forskjellige transportmidler på forskjellige tider av døgnet

Når vi videre deler inn reisene etter om de er foretatt med bil, kollektive transportmidler eller til fots eller sykkel trer følgende mønster fram:



TØI rapport 910/2007

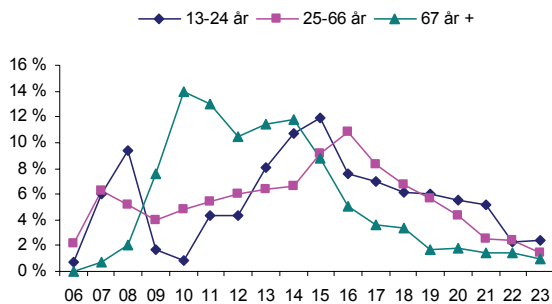
Figur 29: Reisenes fordeling over døgnet etter transportmiddel. Prosent

Relativt til den øvrige trafikken er kollektivandelen høy om morgenen og om ettermiddagen. Kun 20 prosent av reisene med kollektivtrafikk foregår etter kl 18. Kollektivtrafikk har en relativt høy ”markedsandel” innenfor arbeidsreiser, spesielt gjelder dette i indre og ytre Oslo, hvor henholdsvis 34 og 29 prosent benytter seg av kollektivtilbudet ved arbeidsreiser. Lavest er denne andelen på Romerike, hvor under 12

prosent benytter seg av kollektiv transport til arbeid. For øvrig er mønstrene relativt like for Oslo og Akershus, et av unntakene er at andelen bilbruk om ettermiddagen er vel 10 prosent høyere i Akershus enn i Oslo.

### Aldersgrupper og reiser

De forskjellige aldersgruppene har noe forskjellig fordeling av reisene sine utover dagen. Reisemønstrene er mest ulike på dagtid, hvor skillet først og fremst går mellom pensjonistgruppen 67+ og øvrige aldersgrupper. Denne gruppen foretar over 60 prosent av reisene sine mellom kl 10 og kl 15, og spesielt de aller eldste (over 75 år) innen denne aldersgruppen reiser mest på dagtid. De aller yngste mellom 13 og 24 år speilvender nærmest reisemønsteret til den eldste aldersgruppa, og er den aldersgruppa som har aller minst reiseaktivitet på formiddagen. Svært mange i aldersgruppen 25-66 år har store deler av reiseaktiviteten knyttet opp til reiser til og fra arbeid, og reisemønsteret innad i denne brede aldersgruppa er derfor relativt likt.



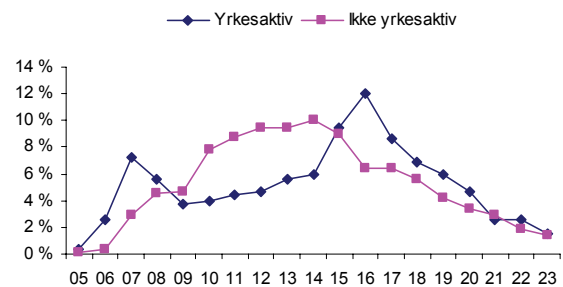
TØI rapport 910/2007

Figur 30: Reisene fordelt over døgnet etter alder. Prosent

### Tilknytning til yrkeslivet påvirker hvordan reisene fordeler seg gjennom døgnet

Tilknytningen til yrkeslivet har stor betydning for hvordan reisemønsteret til en gjennomsnittsperson fordeler seg. Figuren

viser hvordan reisene fordeler seg gjennom døgnet ut fra om man er yrkesaktiv eller ikke.



TØI rapport 910/2007

Figur 31: Reisenes fordeling over døgnet etter yrkesaktivitet. Prosent

Den yrkesaktive gruppa er den største, og denne gruppa har derfor stor virkning på den totale fordelingen av reiser gjennom døgnet. Vi ser at spesielt de som ikke er yrkesaktive har en ganske forskjellig profil fra de yrkesaktive, og at denne gruppa reiser mest mellom kl 9 og 15.

## Reisen til og fra arbeid

### Mange arbeider i Oslo ...

Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at det i 2005 var mer enn 93 000 sysselsatte i Akershus som hadde sin arbeidsplass i Oslo. Dette utgjør 24 prosent av de sysselsatte i Oslo. Alle disse drar ikke til jobb hver dag, eller på samme tid, men fordi de fleste gjør det, skaper det et sterkt press på vegnettet og kollektivsystemet. I tillegg er det en del innpendling fra andre fylker, med 10 000 østfoldinger som arbeider i Oslo, 12 000 fra Buskerud, og 40 000 fordelt på de resterende fylkene. Det er også rundt 33 000 sysselsatte i Oslo som har sin arbeidsplass i Akershus.

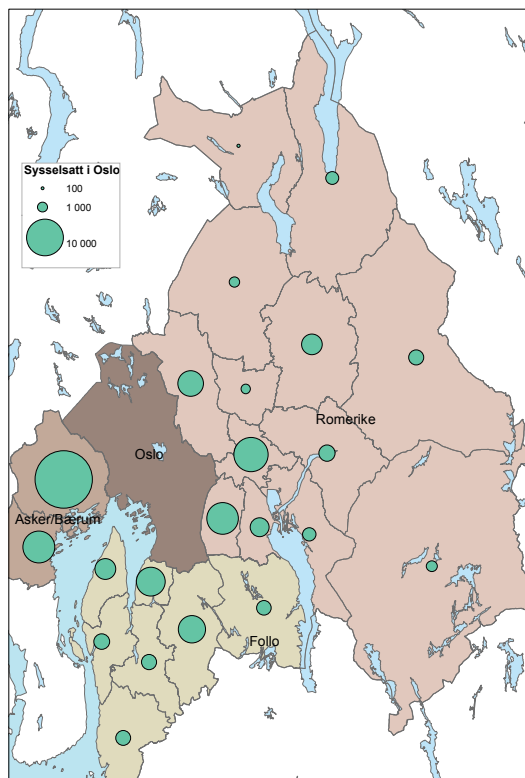
### ... men også mange arbeider der de bor

Selv om innpendlingen til Oslo er stor, er det mange som arbeider i sitt nærområde (i utvidet forstand). Nesten to av tre sysselsatte bosatt på Romerike arbeider på Romerike. Andelen er noe lavere i Follo og Asker/Bærum, men godt over halvparten arbeider i samme område som de bor i. Rundt 60 prosent av romerikingene med arbeidsplass på Romerike arbeider i hjemkommunen, mens andelen er høyere i de andre områdene. 88 prosent av de sysselsatte som bor i Oslo, arbeider også i Oslo.

Tabell 4: Sysselsatte som bor og arbeider i Oslo og Akershus i 2005. Datakilde: Statistisk sentralbyrå.

Arbeidssted	Bosted			
	Follo	Asker/Bærum	Romerike	Oslo
Follo	29 600	500	1 000	4 800
Asker/Bærum	1 900	42 800	2 800	17 600
Romerike	1 900	1 800	70 400	10 900
Oslo	24 300	29 400	39 900	236 200

TØI rapport 910/2007

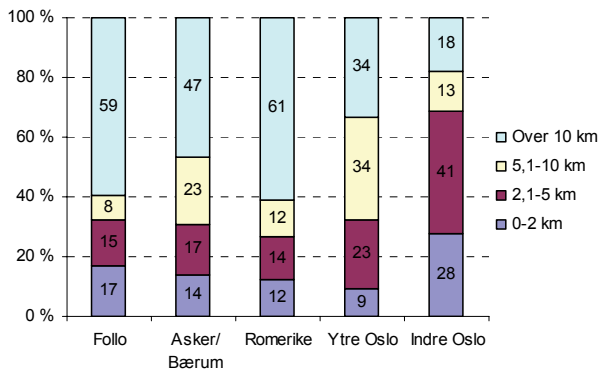


TØI rapport 910/2007

Figur 32: Personer sysselsatt i Oslo fordelt på bostedskommune i Akershus. Datakilde: Statistisk sentralbyrå

### Få har kort vei til arbeid

Selv om flertallet arbeider i samme område som de bor i, må de fleste i Oslo og Akershus reise et stykke for å komme på arbeid. Kun en liten andel har arbeidsstedet innenfor to kilometer. Denne andelen er høyest i indre Oslo med 28 prosent, og lavest i ytre Oslo med ni prosent. I Follo og på Romerike har rundt tre av fem en arbeidsreise på over en mil. Den andelen er lavest i indre Oslo, der bare 18 prosent må reise mer enn en mil til arbeid.

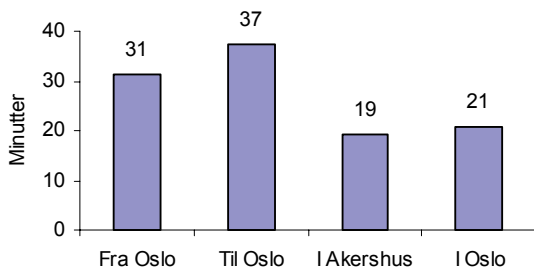


TØI rapport 910/2007

Figur 33: Reiselengde til oppmøtested for arbeid etter bosted. Prosent

### Lengst tid inn til Oslo

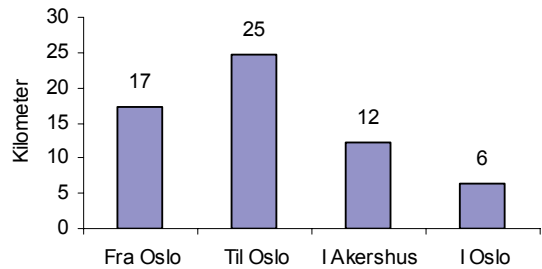
De som bor i Akershus og arbeider i Oslo, brukte i gjennomsnitt 37 minutter forrige gang de reiste til arbeidsstedet. De som reiser motsatt vei, bruker i gjennomsnitt seks minutter mindre. Hvis arbeid og bosted er i samme fylke, tar reisen rundt 20 minutter.



TØI rapport 910/2007

Figur 34: Reisetid til arbeidssted etter retningen arbeidsreisen går. Minutter

De som reiser fra Akershus til arbeidssted i Oslo bruker mest tid fordi det er de som reiser lengst, rundt to og en halv mil. De som bor og arbeider i Oslo har i gjennomsnitt seks kilometer til jobb, men bruker altså like lang tid som de som bor og arbeider i Akershus som i gjennomsnitt har dobbelt så lang reise. Dette henger sammen med at flere i Oslo går og reiser kollektivt, og at de derfor bruker mer tid enn de som kjører bil.

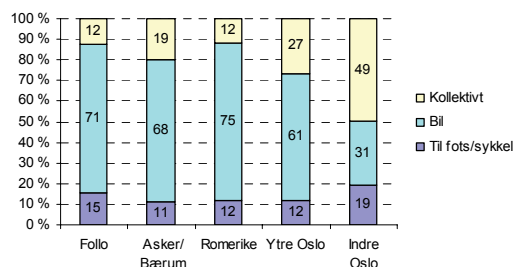


TØI rapport 910/2007

Figur 35: Reiselengde til arbeidssted etter retningen arbeidsreisen går. Kilometer

### Kollektivt til indre Oslo

For de fleste er bilen det dominerende transportmidlet på arbeidsreisen, men ikke for dem som arbeider i indre Oslo. Rundt 70 prosent av dem som arbeider i Akershus eller ytre Oslo reiser med bil til arbeid, i indre Oslo gjelder det bare rundt 30 prosent. Andelen i regionen som går eller sykler til arbeidet er under 20 prosent, og er bare litt høyere i indre Oslo enn i andre områder. Dette henger sammen med at mange av dem som arbeider i indre Oslo, kommer langveisfra. Halvparten av dem som arbeider i indre Oslo reiser kollektivt. Det er mye høyere andel enn i de andre områdene, blant annet fordi kollektivtilbudet er godt utbygd inn mot sentrum. Ser vi kun på bydel Sentrum, er kollektivandelen hele 58 prosent, og bilandelen 22 prosent. Kollektivandelen er relativt høy også blant dem som arbeider i ytre Oslo.

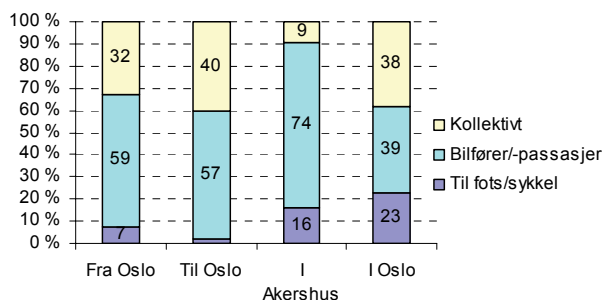


TØI rapport 910/2007

Figur 36: Transportmiddelbruk på forrige arbeidsreise etter arbeidssted. Prosent

### Høy kollektivandel på arbeidsreiser til/fra og i Oslo

På arbeidsreiser som går til eller fra Oslo, er grovt regnet tre av fem med bil. For reiser til Oslo vil transportmiddelvalget variere etter hvor i Oslo arbeidsplassen ligger, om den er i sentrum eller nær kollektivknutepunkter. For arbeidsreiser internt i Akershus er tre av fire reiser med bil, mens på reiser innenfor Oslo er kollektivandelen og bilandelen omtrent like stor. Her går og sykler nesten en av fire.



TØI rapport 910/2007

Figur 37: Transportmiddelbruk på forrige arbeidsreise etter retningen arbeidsreisen går. Prosent

### De fleste kan reise kollektivt

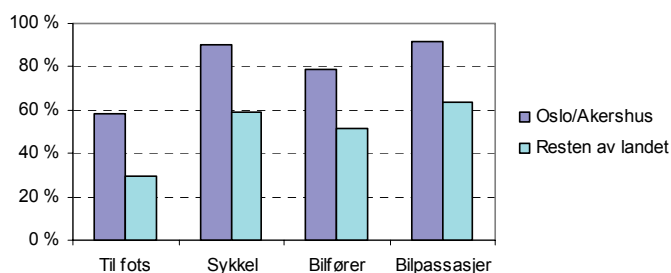
Fire av fem som kjørte bil til arbeidet forrige gang de var der har et kollektivtilbud de kan bruke til arbeidet. De oppgir, som viktigste årsaker til at de ikke reiste kollektivt på forrige arbeidsreise, at det tar for lang tid, og at det er tungvint.

Tabell 5: De viktigste årsakene til at man kjører bil i stedet for å reise kollektivt på arbeidsreisen. Prosent

Årsaker	Akershus	Oslo	I alt
Tar for lang tid	52	53	53
Tungvint	39	30	35
Andre grunner	21	27	24
Trengte bilen i arbeidet	15	16	16
Frihet ved bil	8	15	11
Går for sjelden	15	5	10
Skulle annet ærend etter jobben	7	7	7
Ubekvemt	6	4	5
Er for dyrt	7	4	5
For langt å gå til holdeplass	5	3	4
For mange forsinkelser	2	3	2

TØI rapport 910/2007

Andelen som kan reise kollektivt, er enda høyere blant syklistene og bilpassasjerene, trolig reiser disse kollektivt en gang i blant, mens bare 60 prosent av fotgjengerne kunne reist kollektivt. Det henger nok sammen med at de har kort vei til jobb, og at reisen derfor verken passer eller er avhengig av kollektivnettverket. Mulighetene til å reise kollektivt er mye større i Oslo og Akershus enn i resten av landet, uavhengig av hvilket transportmiddel man faktisk bruker.



TØI rapport 910/2007

Figur 38: Andel som har kollektive transportmidler som kan brukes på arbeidsreisen etter reisemåte forrige gang og bosted. Prosent

### Gode parkeringsmuligheter utenfor indre Oslo

Hvilke muligheter man har for å parkere ved arbeidsstedet vil være viktig for om man bruker bil. Kun to prosent av dem som har tilgang på bil, er uten parkeringsmuligheter ved arbeidsstedet.



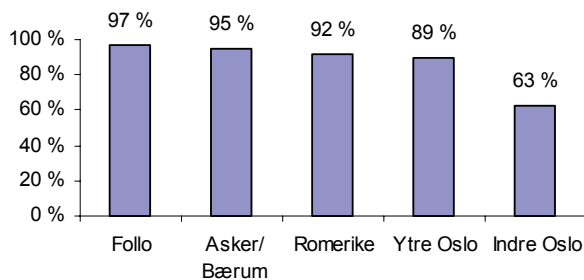
TØI rapport 910/2007

Figur 39: Parkeringsmuligheter ved arbeidssted i Oslo og Akershus. Sysselsatte med tilgang på bil. Prosent

De aller fleste som arbeider i Akershus har gode parkeringsmuligheter ved arbeidsstedet, men også i ytre Oslo er mulighetene gode. I indre Oslo er parkeringsforholdene ved arbeidsstedet vesentlig dårligere, men også her har 63 prosent av dem som har tilgang på bil, gratis parkering. Det er også variasjoner innad i indre Oslo – blant dem som arbeider i bydel Sentrum og har tilgang på bil, er det 38 prosent som har gratis parkering.

### En av tre har ærend på vei til eller fra arbeid

En av tre hadde ærend på veien forrige gang de reiste til/fra arbeid. Den vanligste type ærend var innkjøp av dagligvarer, 14 prosent oppga det. Ellers foretok 6 prosent andre typer innkjøp, og 7 prosent hentet og brakte barn. Det er små forskjeller mellom de ulike områdene, med unntak av at færre i indre Oslo henter og bringer barn, fordi det er færre der som har barn.



TØI rapport 910/2007

Figur 40: Andel som har tilgang på gratis parkeringsplass ved arbeidsstedet. Sysselsatte med tilgang på bil. Prosent

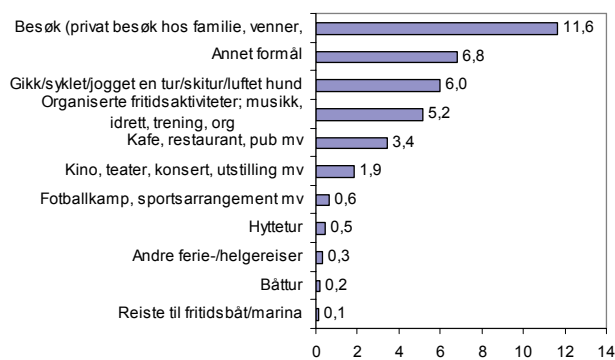
## Fritidsreiser

### De fleste reiser er fritids- og besøksreiser

Nesten hver tredje reise i Akershus og Oslo er en fritids- eller besøksreise. Besøks- og fritidsreiser er derfor den største reise-kategorien, om enn ikke mye større enn reiser til arbeid og skole. Fritidsreisene er kortere enn andre reiser, men tar lengre tid. Årsaken til dette er at man i fritiden har en tendens til å velge andre transportmidler enn for eksempel på arbeidsreisene. Mellom kl 19 og midnatt utgjør fritids- og besøksreisene 50-65 prosent av de samlede reisene som gjøres i Akershus og Oslo.

### En fritids- og besøksreise er så mangt

Reisene vi foretar oss på fritiden er den mest sammensatte kategorien. Besøksreiser er den største kategorien, og deretter følger en lang rekke relativt uensartete aktiviteter. Noen av disse fritidsreisene er også knyttet mer til helger og ferier enn andre, eks hytteturer og båtturer.



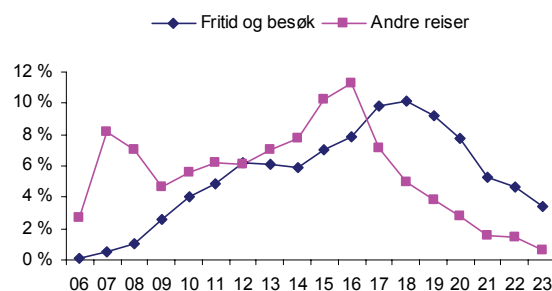
TØI rapport 910/2007

Figur 41: Ulike typer fritidsreiser. Prosent.

### Fritidsreisene har jevn fordeling utover dagen, men flest om ettermiddagen

Fritids- og besøksreiser foregår i stor grad på andre tider av døgnet enn de andre reisene.

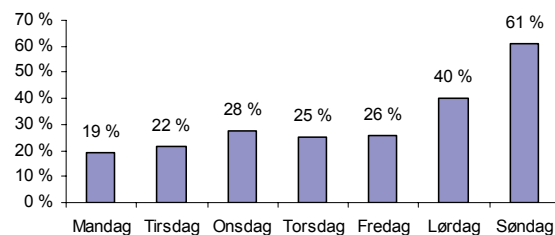
Samtidig har fritidsreisene en jevnere fordeling utover døgnet enn de andre større reisekategoriene, slik som arbeidsreiser og innkjøpsreiser.



TØI rapport 910/2007

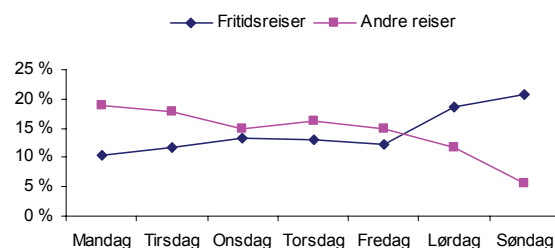
Figur 42: Fritids- og besøksreiser og andre typer reiser fordelt gjennom døgnet. Prosent

### Mange av fritidsreisene foregår i helgene



TØI rapport 910/2007

Figur 43: Fritidsreisenes andel av reisene etter ukedag. Prosent



TØI rapport 910/2007

Figur 44: Fritidsreiser og andre reiser fordelt på ukedag. Prosent

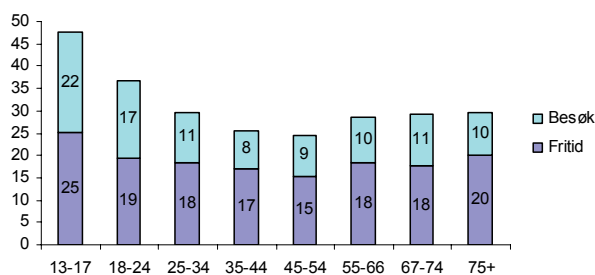
Den absolutte reiseaktiviteten går noe ned i helgene og spesielt på søndagen, hvor antall reiser synker med om lag 1/3 i forhold til en



vanlig ukedag. Dette skyldes kombinasjonen av svært få innkjøps-, skole- og arbeidsreiser. Mens arbeidsreisene utgjør opp mot 25 prosent i hverdagene, er denne andelen redusert til rundt 6-7 prosent i helgene. Denne reduksjonen kompenseres allikevel i stor grad av økte fritids- og besøksreiser. På en vanlig søndag er det dobbelt så mange besøksreiser som på en gjennomsnitts ukedag, og fritids- og besøksreiser utgjør så mye som 40 og 60 prosent på henholdsvis lørdager og søndager. Det viser seg også at lengden på en gjennomsnittsreise er betydelig lengre i helgene, dette forklares av at mange av de lange reisene gjøres nettopp i helgene, som hytteturer etc.

### De unge og de eldste har flest fritids- og besøksreiser

Spesielt de yngste har mange fritidsreiser – nesten 5 av 10 reiser i aldersgruppen 13-17 år er en fritids- eller besøksreise, og aldersgruppa 18-24 år ligger ikke langt etter. Aldersgruppene 35-44 og 45-54 har aller lavest andel – ca 1 av 4 reiser er en besøks- eller fritidsreise i disse to aldersgruppene.



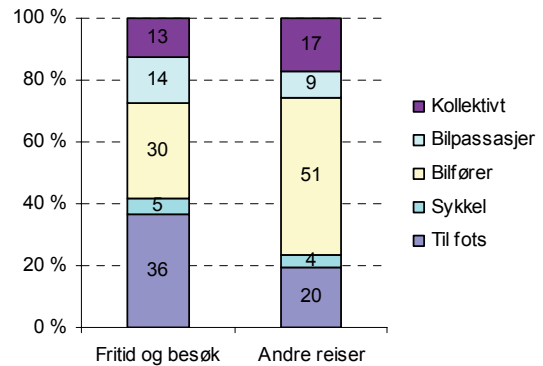
TØI rapport 910/2007

Figur 45: Andel fritids- og besøksreiser etter alder. Prosent

### Sysselbruk og gange i fritida

Gange og sysselbruk er to viktige transportmåter i fritida. Nesten 45 prosent av reisene til fots og nesten 40 prosent av reisene på syssel gjennomføres i fritida. Bilbruken

halveres nesten i forhold til andre reiser, dette betyr samtidig at fritidsreisene, spesielt i hverdagen, er kortere enn andre reiser.



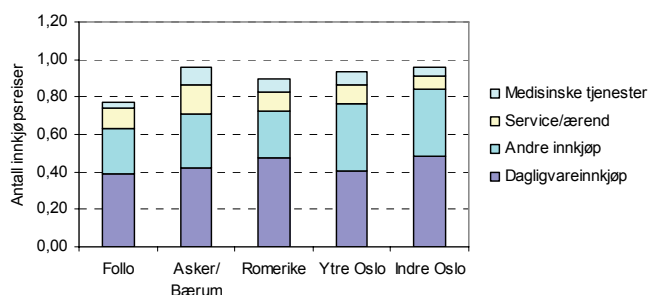
TØI rapport 910/2007

Figur 46: Transportmiddelbruk på fritidsreiser og andre reiser. Prosent

## Innkjøpsreiser

### I underkant av en reise om dagen

De som bor i Oslo og Akershus foretar i gjennomsnitt omtrent én handle- eller servicereise hver dag. De som bor i Follo har færrest slike reiser. Rundt halvparten av disse reisene er for å gjøre innkjøp av dagligvarer, og en tredel er andre typer innkjøpsreiser.

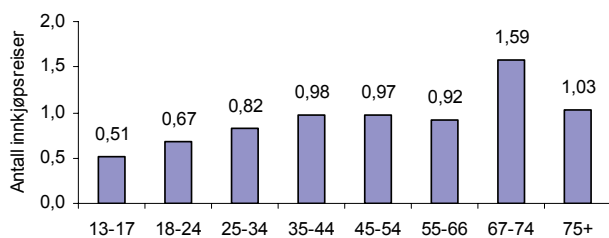


TØI rapport 910/2007

Figur 47: Gjennomsnittlig antall handle- og servicereiser fordelt etter formål og bosted.

### Kvinner og eldre har flest reiser

56 prosent av handle- og servicereisene blir foretatt av kvinner. Som i resten av landet, men i enda sterkere grad, er det de aller eldste som har flest handlereiser. Det henger nok sammen med at mange av dem har mye tid til rådighet, og at mange er uten bil og derfor ikke kan handle så mye på en gang.



TØI rapport 910/2007

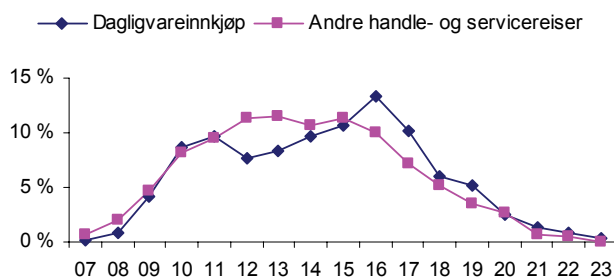
Figur 48: Gjennomsnittlig antall handle- og servicereiser fordelt etter alder.

### Handler mat om ettermiddagen

De som bor i Oslo og Akershus foretar innkjøpsreiser hele dagen, men de fleste

reisene foregår fra klokka 10 og utover.

Reiser for innkjøp av dagligvarer når en topp mellom klokka 16 og 17 om ettermiddagen, og foregår i større grad enn for andre innkjøpsreiser på ettermiddagstid og i mindre grad midt på dagen.

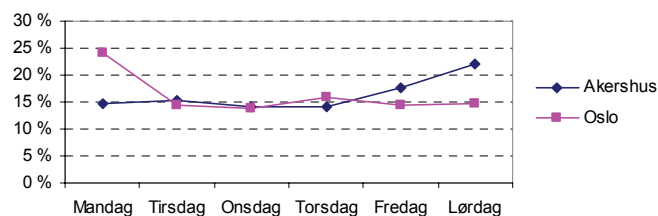


TØI rapport 910/2007

Figur 49: Handle- og servicereiser fordelt over døgnet. Prosent

### Dagligvareinnkjøp før helga?

De bosatte i Akershus foretar 22 prosent av reisene med dagligvareinnkjøp som formål på lørdager. Her ser det ut til å være vanlig å gjøre unna ukens innkjøp før helgen. I Oslo derimot, er det mandagen som er den største handledagen, med 24 prosent av reisene. Det skyldes nok at mange av husholdningene i Oslo er små og uten bil, og derfor ikke har samme muligheter og behov for å gjøre storinnkjøp. Dette gjelder særlig i indre Oslo, der de foretar kun 6 prosent av innkjøpsreisene på lørdager.

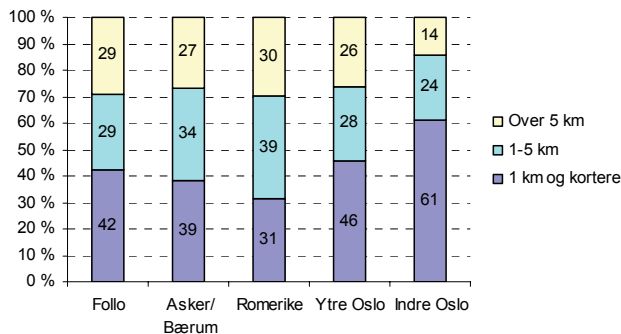


TØI rapport 910/2007

Figur 50: Innkjøpsreiser (dagligvare) etter ukedag og bosted. Prosent

### Ikke alltid til nærbutikken

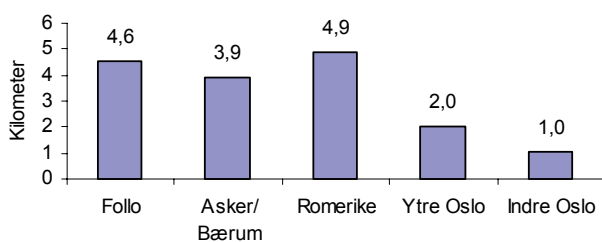
Reisene for å gjøre dagligvareinnkjøp er generelt sett korte – 45 prosent er én kilometer eller kortere. For indre Oslo gjelder det 61 prosent av reisene, mens bare 31 prosent av innkjøpsreisene på Romerike er så korte.



TØI rapport 910/2007

Figur 51: Reiselengde på reiser med innkjøp av dagligvarer som formål etter bosted. Prosent

Ser vi bare på de dagligvareinnkjøpsreisene som starter eller ender ved boligen, er det store forskjeller i reiselengde. Blant de som bor i indre Oslo er en slik reise i gjennomsnitt en kilometer, mens de som bor på Romerike reiser nesten fem ganger så langt for å komme til butikken. Dette har blant annet sammenheng med hvor langt det er til nærmeste dagligvarebutikk, men det er nok ikke hele forklaringen.

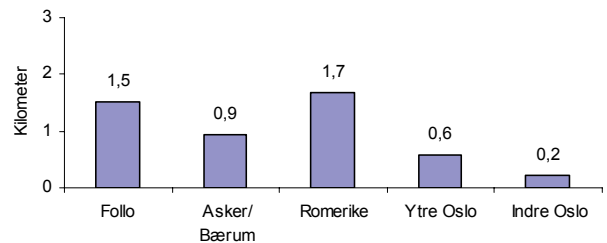


TØI rapport 910/2007

Figur 52: Reiselengde på innkjøpsreiser (dagligvare) som starter eller ender hjemme etter bosted. Kilometer

Tall fra RVU 2001 viser at forskjellene mellom områdene i regionen i avstand til nærmeste dagligvarebutikk er mindre enn forskjellen i reiselengde, og tyder blant annet

på variasjon i butikk- og vareutvalget ved at man i mer sentrale områder som i Oslo har flere alternativer innenfor rekkevidde, mens man i Akershus må reise lenger for å få det vareutvalget man ønsker.

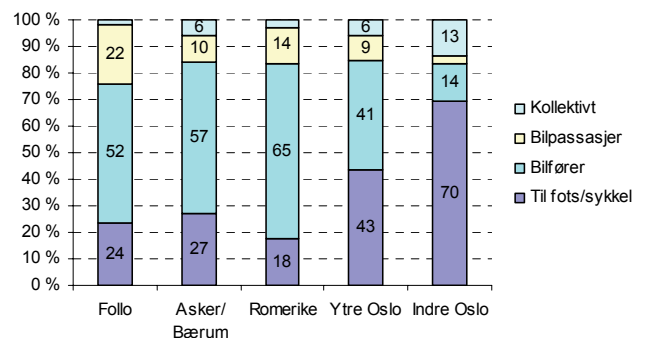


TØI rapport 910/2007

Figur 53: Avstand til nærmeste dagligvarebutikk etter bosted. Kilometer. Datakilde: RVU 2001

### Til fots til butikken i Oslo

Det er store forskjeller i transportmiddelbruk på reiser der formålet er dagligvareinnkjøp. Mens hele 70 prosent av denne typen reiser som ender i indre Oslo foregår til fots eller med sykkel, gjelder det bare for en av fire reiser i Akershus. Dette henger sammen med at innkjøpsreisene er lengre i Akershus enn Oslo, enten fordi det er lenger til butikken, eller fordi man bruker bil og derfor ikke reiser til den nærmeste butikken. Gjennomsnittslengden er lengst på Romerike og det er også her andelen til fots er lavest.



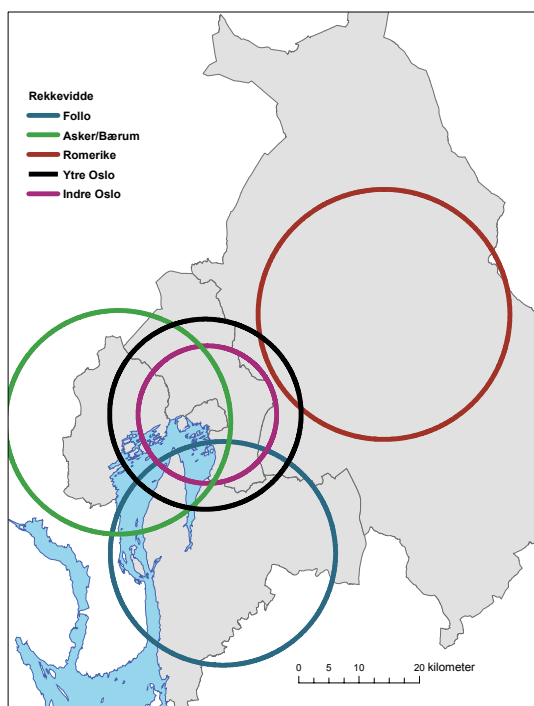
TØI rapport 910/2007

Figur 54: Transportmiddelbruk på innkjøpsreiser (dagligvare) etter reisens endested. Prosent

## Daglig reiselengde

### Reiselengde og bosted

De som bor sentralt i Oslo har en mye kortere daglig reiselengde enn dem som bor i ytre Oslo, som igjen reiser kortere enn dem som bor i Akershus. Selv om reiselengden<sup>4</sup> ikke viser *hvor* man reiser, er det en indikasjon på hvor langt fra bostedet man kommer på en dag.



TØI rapport 910/2007

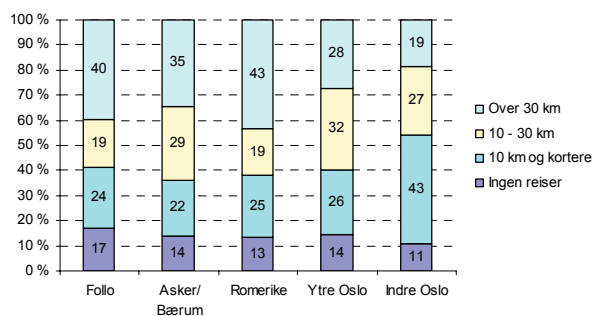
Figur 55: Daglig reiselengde etter bosted. Sirkelens diameter tilsvarer daglig reiselengde (flyreiser ekskludert).

### To av fem i Akershus reiser minst tre mil

Mer enn halvparten (54 prosent) av dem som bor i indre Oslo reiser 10 kilometer eller mindre i løpet av en dag. I de andre områdene ligger denne andelen på rundt 40 prosent. To av fem som bor i Akershus reiser mer enn tre

<sup>4</sup> Flyreiser er ekskludert fra alle beregninger av total reiselengde.

mil i løpet av en dag, i indre Oslo gjelder det bare 19 prosent.



TØI rapport 910/2007

Figur 56: Daglig reiselengde etter bosted. Prosent

### Bruker like mye tid

Selv om den daglige reiselengden varierer, bruker de som bor i de ulike områdene omtrent like mye tid på å reise. Ser vi bare på dem som har reist, bruker de i underkant av en og en halv time på reiser i løpet av en gjennomsnittsdag. De som bor i ytre Oslo og i Asker og Bærum bruker litt mer tid enn andre. Romerikingene og de som bor i indre Oslo bruker like lang tid, men romerikingene reiser nesten dobbelt så langt i løpet av dagen. I Oslo brukes det mer ikke-motoriserte transportmidler og man reiser mer kollektivt, noe som tar mer tid enn å kjøre bil.

Tabell 6: Daglig reiselengde og reisetid for de som har reist etter bosted. Kilometer og minutter.

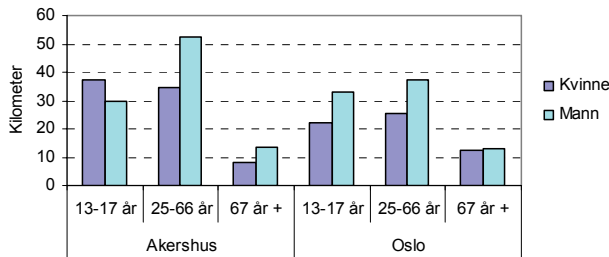
	Kilometer	Minutter
Follo	45,0	85
Asker/Bærum	41,8	88
Romerike	48,0	83
Ytre Oslo	35,9	89
Indre Oslo	25,0	84

TØI rapport 910/2007

### Menn har generelt større rekkevidde

I alt reiser menn i regionen 12 kilometer lenger enn kvinner i løpet av en dag. Unntaket er jenter, 13-17 år, i Akershus som reiser noe

lenger enn jevnaldrende gutter. De som reiser aller lengst, er menn i yrkesaktiv alder, bosatt i Akershus. De som er i pensjonistalder tilbakelegger bare en drøy mil i løpet av en dag. Det kan være at de ikke har mulighet til å reise mer, men det kan også skyldes at de ikke har behov for å reise mer.

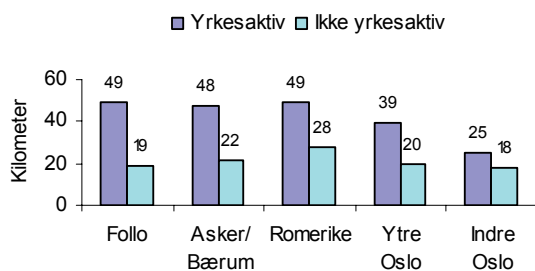


TØI rapport 910/2007

Figur 57: Daglig reiselengde etter kjønn og alder og bosted. Kilometer

### Yrkesaktive reiser lengst

Det er de yrkesaktive som reiser lengst i løpet av en dag. Her er de geografiske forskjellene store – yrkesaktive i Akershus reiser dobbelt så langt som de i indre Oslo. De som ikke er yrkesaktive reiser rundt to mil, og de geografiske forskjellene er små. Her er det verdt å legge merke til at hele to av tre ikke-yrkesaktive i indre Oslo er studenter som nok reiser mer enn andre ikke-yrkesaktive. Det er en del av forklaringen på at forskjellen mellom yrkesaktive og andre i indre Oslo er så pass liten.

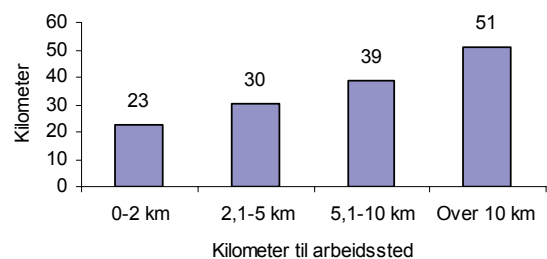


TØI rapport 910/2007

Figur 58: Reiselengde etter yrkesaktivitet og bosted. Kilometer

### Arbeidsreisen viktig

De yrkesaktive reiser mest, og det henger sammen med at reisen til arbeidsstedet utgjør en stor andel av reiselengden. Den daglige gjennomsnittlige reiselengden øker klart med økende avstand til arbeidsstedet. Mens gjennomsnittlig daglig reiselengde for yrkesaktive som har to kilometer eller kortere til arbeidsstedet er 23 kilometer, har de som har mer enn en mil til arbeidsstedet en gjennomsnittlig reiselengde på 51 kilometer.



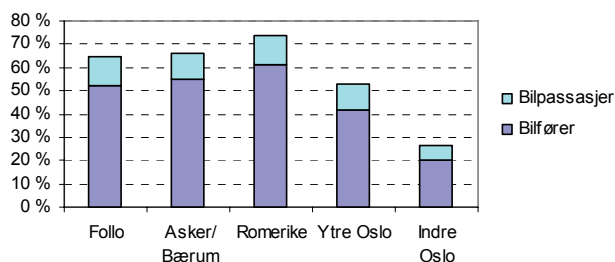
TØI rapport 910/2007

Figur 59: Daglig reiselengde etter avstand til arbeidssted. Kilometer

## Biler og bilkjøring

### Bilen det vanligste transportmiddelet

Over halvparten av alle reisene som blir foretatt av dem som bor i Oslo og Akershus foregår med bil. Ytterpunktene er Romerike der nesten tre av fire reiser foregår med bil, og indre Oslo der bare en av fire reiser foregår med bil.

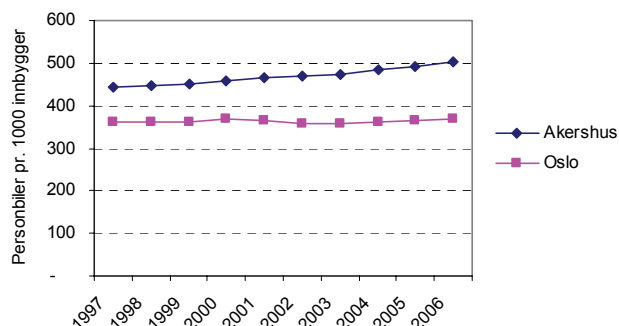


TØI rapport 910/2007

Figur 60: Andel av reisene som foregår med bil etter bosted. Prosent

### Sterk økning i bilbestanden i Akershus

I 1997 var det registrert i underkant av 202 000 personbiler i Akershus og 180 000 i Oslo. I 2006 var det økt til henholdsvis 256 000 og 203 000, en økning tilsvarende 27 prosent i Akershus og 13 prosent i Oslo. I forhold til befolkningen har antallet personbiler økt sterkt i Akershus i perioden, mens det har vært relativt stabilt i Oslo. I 2006 var det 503 biler pr. 1000 innbyggere i Akershus og 370 i Oslo. De interne forskjellene er store; i Nesodden er det kun 360 biler pr. 1000 innbyggere (færre enn i Oslo), mens det i Oppegård er 733 biler pr. 1000 innbyggere.

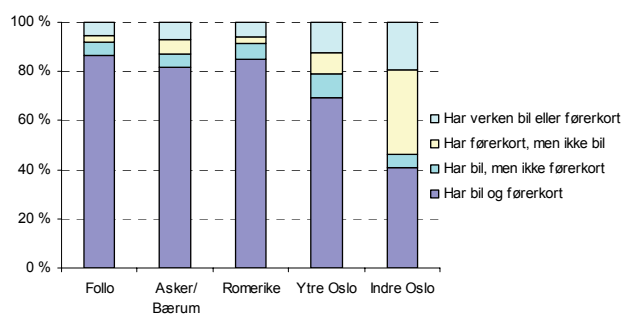


TØI rapport 910/2007

Figur 61: Antall personbiler pr. 1 000 innbygger 1997-2006. Datakilde: Statistisk sentralbyrå

### Tilgang på bil

71 prosent av befolkningen 18 år og eldre i regionen har både førerkort og tilgang på bil. Forskjellene mellom Akershus og Oslo (særlig indre Oslo) er store. I Follo har 87 prosent bil og førerkort, i indre Oslo bare 41 prosent. En av tre over 18 år som bor i indre Oslo har førerkort, men mangler bil. Nesten halvparten av førerkortinnehaverne her lever altså uten bil.



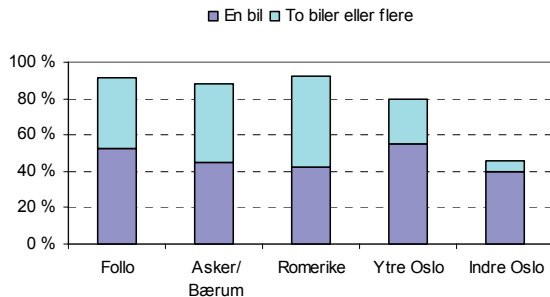
TØI rapport 910/2007

Figur 62: Tilgang på bil og førerkort etter bosted. Personer 18 år og eldre. Prosent

### Mange har mer enn én bil

Halvparten av de bosatte på Romerike bor i en husholdning med mer enn en bil. Andelen

som har flere biler er også høy i de andre områdene i Akershus. I ytre Oslo bor fire av fem i en husholdning med bil, og en av fire i en husholdning med minst to biler. Andelen som har to eller flere biler i indre Oslo er bare seks prosent, og mer enn halvparten bor i en husholdning uten bil.

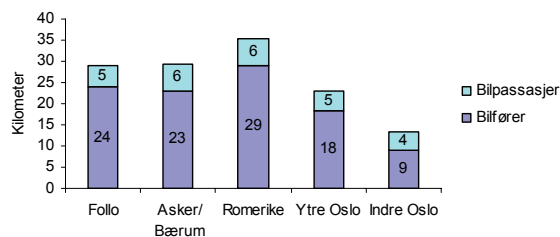


TØI rapport 910/2007

Figur 63: Andel som bor i husholdning med en eller flere biler. Prosent

### Reiser 26 km med bil daglig

De som bor i regionen reiser i gjennomsnitt 26 kilometer med bil, 20 som bilfører og 6 som bilpassasjer. Det er store forskjeller mellom de ulike områdene. De som bor i indre Oslo reiser 13 kilometer daglig med bil, mens de som bor på Romerike reiser 35 kilometer.



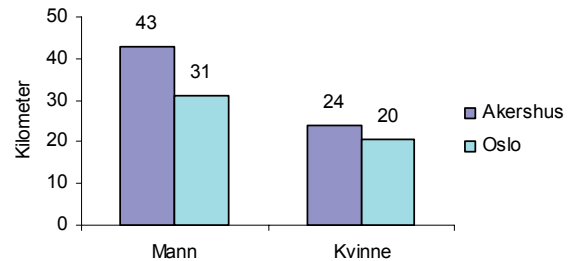
TØI rapport 910/2007

Figur 64: Daglig gjennomsnittlig reiselengde med bil etter bosted. Kilometer

### Menn kjører bil mest

Ser vi bare på de som har tilgang på bil, kjører menn i regionen i gjennomsnitt 38 kilometer i løpet av en dag, mens kvinner kjører 22 kilometer. Kjønnsforskjellene er størst i

Akershus, der menn kjører 80 prosent lenger enn kvinner. Kvinner som bor i Oslo kjører nesten like langt i løpet av en dag som kvinner i Akershus.

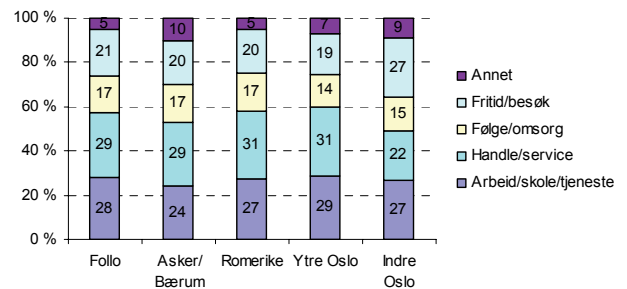


TØI rapport 910/2007

Figur 65: Daglig reiselengde som bilfører. De som har bil og førerkort. Kilometer

### Bilen brukes til det meste

I alt 27 prosent av bilførerreisene er reiser i forbindelse med arbeid eller skole. I tillegg er 29 prosent av reisene handlereiser eller omsorgsreiser, mens 20 prosent er ulike typer besøks- og fritidsreiser. Bilen brukes til omtrent det samme i alle områdene av regionen, men brukes mer til fritidsreiser i indre Oslo.



TØI rapport 910/2007

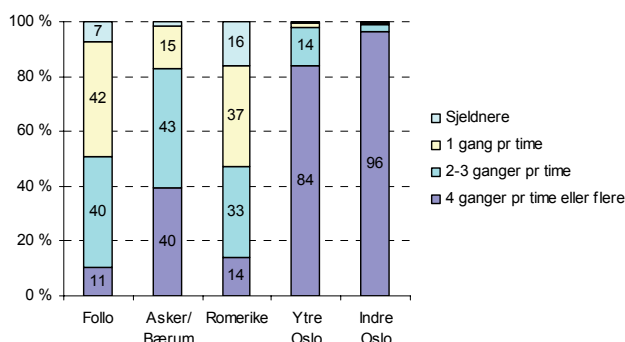
Figur 66: Formål med bilførerreisene etter bosted. Prosent

## Kollektivreiser i regionen

### Godt kollektivtilbud i Oslo

Befolkningen i Oslo har et godt kollektivtilbud sammenlignet med alle andre steder i Norge. T-bane-, jernbane-, trikke- og bussnettet er godt utbygd og gir gode muligheter for å reise kollektivt. Det som skiller tilbudet i Oslo fra andre steder i landet, er ikke først og fremst at det er kort avstand til buss og bane, men at tilbudet er høyfrekvent med mange avganger i timen.

De færreste som bor i Akershus har et veldig bra kollektivtilbud sammenlignet med Oslo, men i Asker og Bærum er tilbudet betraktelig bedre enn i resten av fylket.



TØI rapport 910/2007

Figur 67: Antall avganger med det kollektive transportmiddelet det er mest aktuelt å bruke, etter bosted. Prosent

### Tog og buss i Akershus

Transportmiddelbruken på de kollektive reisene varierer i regionen. Over halvparten av kollektivreisene som starter i Akershus foregår med buss, mens det bare gjelder for rundt 30 prosent i Oslo, der t-banen dominerer og trikken også er viktig. Andelen kollektive reiser med tog er omtrent dobbelt så høy for reiser som starter i Akershus som for reiser som starter i Oslo.

Tabell 7: Transportmiddel etter startsted. Prosent av kollektive reiser

	Akershus	Oslo
Drosje	7	7
Buss	57	30
Trikk	1	14
T-bane	4	35
Tog	29	13
Båt	3	1
I alt	100	100
Kollektivandel	8	23

TØI rapport 910/2007

### De fleste reisene foregår i, til eller fra Oslo

78 prosent av alle kollektivreisene som starter i regionen har startsted i Oslo. Til sammenligning utgjør reiser som starter i Oslo 57 prosent når vi ikke tar hensyn til transportmiddel. Reiser som starter på Romerike utgjør 19 prosent av alle reisene, men bare 9 prosent av kollektivreisene.

### Høyest kollektivandel internt i indre Oslo

Kollektivandelen på (mer eller mindre) lokale reiser i Akershus er lav. Rundt fem prosent av reisene internt i områdene foregår med kollektive transportmidler. Går reisen mellom Akershus og Oslo, blir situasjonen en annen, da er en av fire reiser med kollektivtransport. Kollektivandelen på reiser mellom indre og ytre Oslo er høy, men om vi kun ser på de motoriserte reisene (dvs. holder reiser til fots eller med sykkel utenfor), ser vi at det er på reiser internt i indre Oslo at kollektivandelen er aller høyest.



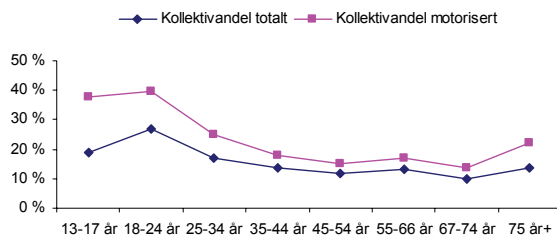
Tabell 8: Kollektivandel på ulike strekninger. Prosent

	Kollektivandel	Motorisert kollektivandel
Internt i Follo	3	5
Internt i Asker/Bærum	6	8
Internt på Romerike	5	6
Internt i ytre Oslo	11	17
Internt i indre Oslo	19	54
Mellom ytre og indre Oslo	42	47
Mellom Oslo og Akershus	26	27

TØI rapport 910/2007

### De yngste reiser mest kollektivt

Kollektivandelen for aldersgruppen 18-24 år er 27 prosent, og 40 prosent av alle motoriserte reiser denne gruppen foretar, er med kollektive transportmidler. I aldersgruppene fra 35 år og oppover er kollektivandelen mye lavere, men den øker noe i den aller eldste aldersgruppen.



TØI rapport 910/2007

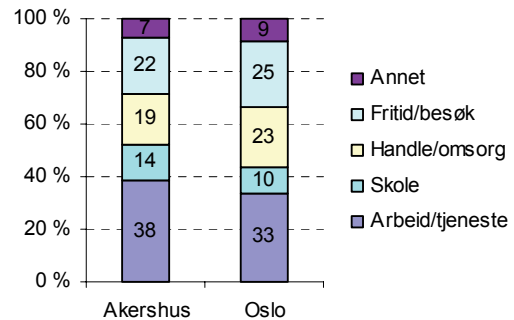
Figur 68: Kollektivandel av alle reiser og på motoriserte reiser etter alder. Prosent

To av fem kollektivreiser i regionen blir foretatt av personer mellom 18 og 34 år. Det henger sammen med at denne aldersgruppen dominerer i indre Oslo der det er vanlig å bruke kollektivtransport, men også at kollektivandelen er mye høyere blant de yngste. Kvinner er overrepresentert på de kollektive transportmidlene, og står for 59 prosent av kollektivreisene, men 53 prosent av alle reisene.

### Kollektive arbeidsreiser

Rundt en av tre kollektivreiser som starter i Oslo er arbeids- eller tjenestereiser, og en av ti er skolereiser. I alt utgjør disse 43 prosent. I Akershus er den totale andelen til slike formål enda høyere – 52 prosent. I Oslo er det altså

mer vanlig å bruke kollektive transportmidler både til handle- og omsorgsreiser og reiser i fritiden. Det skyldes at kollektivtilbudet er mer fleksibelt, og at det er færre som har tilgang på bil.



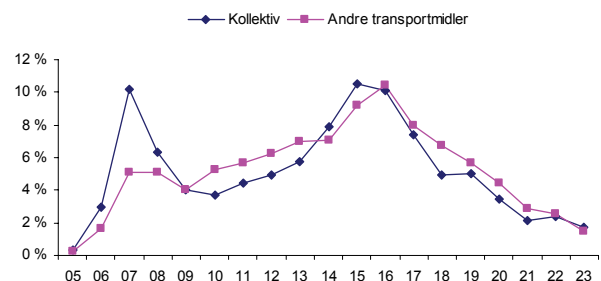
TØI rapport 910/2007

Figur 69: Formål med kollektivreiser etter startsted. Prosent

### Mange kollektivreiser om morgenen

Ikke overraskende er det mange kollektivreiser om morgenen. Det er da de fleste skal på jobb, og i rushtiden er det ofte bedre kollektivtilbud enn ellers.

Det er flest kollektivreiser mellom klokka 7 og 8 og mellom klokka 15 og 17. Reiser med andre transportmidler er ikke like konsentrert i tid, særlig er morgentoppen mye mindre. Det henger sammen med at ulike fritidsreiser foregår på ettermiddagstid, og at kollektivreisene først og fremst er arbeidsreiser. Reisene om ettermiddagen er mer spredt ut i tid fordi det varierer mer når man drar fra jobb enn når man drar til.



TØI rapport 910/2007

Figur 70: Reisene fordelt over døgnet. Prosent

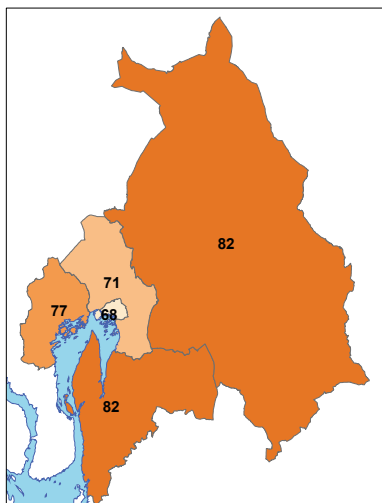
## Sykkelens rolle

### Sykkelen viktig for visse grupper

Sykkelen er viktig for dem som ikke har mulighet til å kjøre bil. På landsbasis foregår omtrent hver 20. reise med sykkel. Det er ungdommene som sykler mest, særlig unge gutter. I områder der det er vanskelig fremkommelighet for biler eller godt tilrettelagt for syklister, vil sykkelbruken trolig være høyere enn andre steder. Vi kan derfor anta at det er store forskjeller mellom Oslo og de ulike delene av Akershus.

### Flere potensielle syklister i Akershus enn i Oslo ...

I Akershus har rundt 80 prosent av befolkningen over 13 år tilgang på sykkel. Andelen som har mulighet til å sykle er lavere i Oslo, og aller lavest i indre Oslo, der bare 68 prosent har tilgang på en sykkel som er i brukbar stand. Disse forskjellene skyldes nok i første rekke ulik befolkningssammensetning – jo flere i husholdningen, jo større mulighet for at man har en sykkel. Mange av de små husholdningene i Oslo består av unge og studenter, og disse har i mindre grad skaffet seg sin egen sykkel.

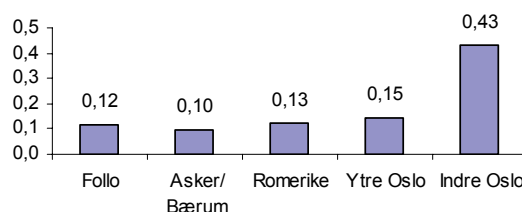


TØI rapport 910/2007

Figur 71: Andel i de ulike områdene som har tilgang på sykkel. Prosent

### ... men flere syklistene i Oslo enn Akershus

Selv om det er flere som har tilgang på sykkel i Akershus enn i Oslo, betyr ikke det at de sykler mer. Ser vi på antall sykkelturet en gjennomsnittsdag, er bosatte i indre Oslo i en egen klasse. Sykkelfrekvensen er den samme i ytre Oslo som i Akershus.

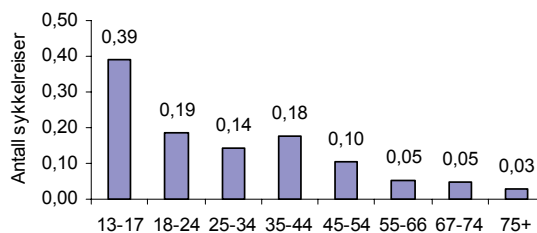


TØI rapport 910/2007

Figur 72: Gjennomsnittlig antall sykkelreiser en gjennomsnittsdag. De som har sykkel

### Ungdommen sykler mest

I Oslo og Akershus som i resten av landet er det de yngste som sykler mest. De som er i aldersgruppen 13-17 år sykler dobbelt så mange sykkelreiser i løpet av en dag som de aldersgruppene som er de nest ivrigste syklisterne.



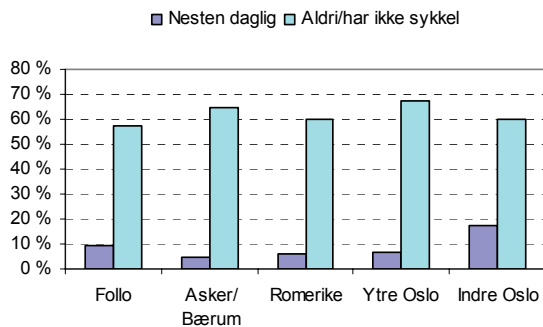
TØI rapport 910/2007

Figur 73: Gjennomsnittlig antall sykkelreiser etter alder. Alle

### Nesten to av tre sykler aldri

En av fire i indre Oslo som har sykkel, svarer at de sykler nesten hver dag til daglige gjøremål. I de andre områdene er det i underkant av en av ti. Totalt er det rundt 60 prosent

som enten svarer at de aldri sykler, eller at de ikke har sykkel. Denne andelen er lavest i Follo og høyest i ytre Oslo. Det kan imidlertid være at en del av disse likevel sykler, men da kun som rekreasjon eller trening.

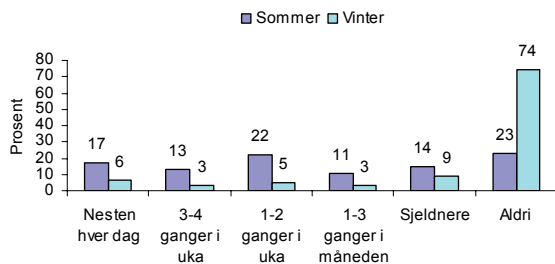


TØI rapport 910/2007

Figur 74: Andel som sykler nesten hver dag eller aldri etter bosted.

### Årstidsvariasjoner

Det er store årstidsvariasjoner i hvor mye man sykler. Blant de som er spurt i sommerhalvåret (april-september), svarer en av fire som har sykkel at de aldri sykler til daglige gjøremål på "denne tiden av året", mens tre av fire svarer det samme i vinterhalvåret. 52 prosent sykler minst en gang i uka om sommeren, mens 14 prosent gjør det samme om vinteren.



TØI rapport 910/2007

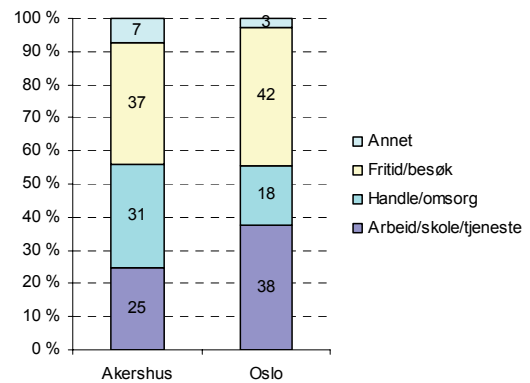
Figur 75: Hvor ofte man bruker sykkel til daglige gjøremål "på denne tiden av året". Prosent av de som har sykkel

### Arbeidsreiser i Oslo og handlereiser i Akershus

Andelen av sykkelreisene som er besøks- eller fritidsreiser er omtrent den samme i de to fylkene. Andelen som bruker sykkel til

arbeids- og skolareiser er imidlertid mye høyere i Oslo enn i Akershus.

Dette henger delvis sammen med at de som bor i Oslo totalt sett har flere skolareiser enn Akershus-befolkningen, men forskjellen mellom Oslo og Akershus i formål er større for sykkelreiser enn andre reiser.

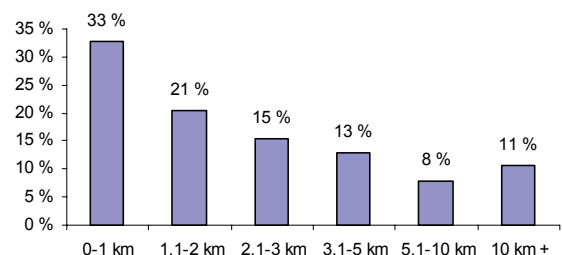


TØI rapport 910/2007

Figur 76: Sykkelreisene fordelt etter formål. Prosent

### Korte sykkelture

Bosatte i Oslo og Akershus sykler kort. Sykkelturene til dem som bor i Akershus er i gjennomsnitt fem kilometer, mens de som bor i Oslo sykler halvannen kilometer kortere for hver tur. En av tre er en kilometer eller kortere, og mer enn halvparten er to kilometer eller kortere. 19 prosent av sykkelreisene er over fem kilometer.



TØI rapport 910/2007

Figur 77: Sykkelreisenes lengde. Prosent

## Ungdommens reisevaner

### Flest unge i indre Oslo, jevnere aldersfordeling i Akershus

Ungdoms reisevaner har noen spesielle trekk. Vi tar utgangspunkt i aldersgruppa 13-24 år når vi skal si noe om reisevanene til ungdomsgruppa.

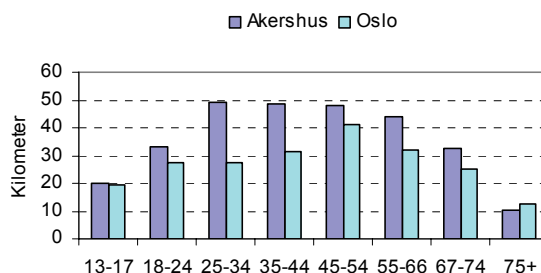
Aldersfordelingen i områdene i regionen er noe ulik. Andelen av unge er større i Oslo enn i Akershus. Indre Oslo har en særlig høy andel unge mellom 18-24 år. I reisevaneundersøkelsen tilhører hele 22 prosent av innbyggerne i indre Oslo denne aldersgruppa, mens det tilsvarende tallet for Romerike er 7,5 prosent. Akershus har derfor en jevnere fordeling av aldersgrupper enn Oslo. Den skjeve aldersfordelingen mellom regionene er antakelig en viktig medvirkende faktor til variasjoner i reisevaner mellom Oslo og i Akershus.

### De unge reiser på andre tider enn andre

De unges reisemønster følger i hovedsak øvrige aldersgrupper, men har allikevel et litt annet tyngdepunkt enn øvrige aldersgrupper. Ungdom reiser mest om morgenen og tidlig ettermiddag, noe som kan forklares med at mange i denne aldersgruppen går på skole eller er under utdanning.

### De unge reiser kortere, men nesten like ofte som andre

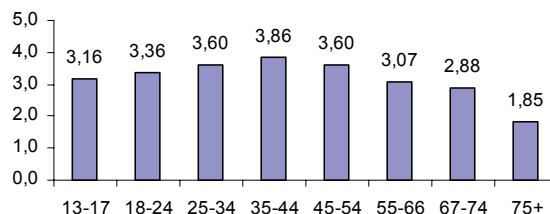
De aller yngste er de som reiser aller kortest målt i antall kilometer, noe som er naturlig i og med at disse ikke har anledning til å kjøre bil selv, og har vanligvis en skolareise som ikke er altfor lang.



TØI rapport 910/2007

Figur 78: Daglig reiselengde etter alder og bosted. Kilometer

Aldersgruppen 13-17 år gjennomfører 3,2 reiser per dag, mens de mellom 18 og 24 år gjennomfører 3,6 reiser pr dag. I det hele tatt varierer ikke reisehyppigheten mye på tvers av de ulike aldersgruppene, med unntak av de aller eldste fra 75 år og eldre, som kun har 1,9 turer per dag i gjennomsnitt.

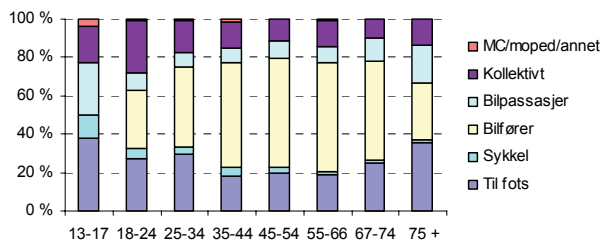


TØI rapport 910/2007

Figur 79: Gjennomsnittlig antall reiser etter alder.

### Unge bruk av transportmidler

De unges noe forskjellige reisemønster må ses i sammenheng med at innehav av førerkort er mindre enn for andre grupper. Per definisjon har ingen i den yngste aldersgruppa førerkort, men i aldersgruppa 18-24 år har 72 prosent førerkort. Besittelse av førerkort varierer sterkt mellom områdene i regionen. I aldersgruppen 18-24 år er førerkortandelen høyest i Asker/Bærum og Romerike med 90 prosent, mens bare halvparten har førerkort i samme aldersgruppe i ytre Oslo.



TØI rapport 910/2007

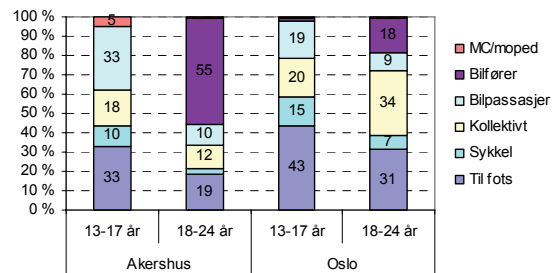
Figur 80: Transportmiddelfordeling på reiser etter alder. Prosent

Et viktig transportmiddel blant aldersgruppen 18-24 år er kollektivtrafikk. Andelen kollektivreiser er den høyeste blant alle aldersgrupper med 27 prosent, og andelen bilreiser er den minste blant alle aldersgrupper i "sjåføralder". Aldersgruppen er faktisk den eneste som har kollektivandel som kan måle seg med bilførerandel på 29 prosent. Unge mellom 13 og 17 år har en høy andel som bilpassasjer. Blant ungdom mellom 13-17 år disponerer eller eier 12,5 prosent moped eller mc. Hele 42 prosent av alle moped- og mc-reiser blir foretatt av denne aldersgruppa. De yngste ungdommene er også den eneste aldersgruppa hvor mc og moped har mer enn marginal utbredelse. Særlig er denne høy i Akershus hvor nesten 5 prosent av reisene i denne aldersgruppen foretas med mc/moped.

### Akershus-ungdom kjører lengre og med bil - Oslo-ungdom reiser kollektivt og til fots

Ungdommens reisevaner varierer noe i regionen. Dette gjelder både reiselengde og spesielt valg av transportmiddel. For ungdom under førerkortalder er det liten forskjell på reiselengde i områdene, men for Akershus-ungdom over 18 er reisene derimot noe lengre enn for Oslo-ungdom i samme alder, henholdsvis 16 og 12 km. Dette har i stor grad med bilbruk å gjøre. Andelen bilreiser er 54 prosent for ungdom over 18 år i Akershus, mens den bare er på 17 prosent i Oslo. Det betyr i praksis at det er markerte forskjeller på

reisevanene til ungdom under og over 18 år i Akershus gjennom den høye bilbruken, mens forskjellen i reisevaner mellom ungdom under og over 18 år er mindre markert i Oslo. Oslo-ungdommene er også mer tilbøyelig til å bruke beina og sykkelen enn sine jevnaldrende i Akershus.



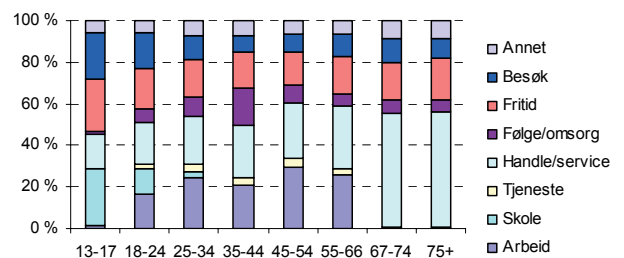
TØI rapport 910/2007

Figur 81: Transportmiddelfordeling blant de yngste aldersgruppene. Prosent

Mens kollektivbruken blant ungdom i Oslo øker med ca 70 prosent etter de har fylt 18 år, forholder det seg stikk motsatt i Akershus hvor kollektivbruken går ned med ca 35 prosent etter at de har fylt 18.

### Og unge har noe forskjellig formål med reisene enn eldre aldersgrupper

Ungdommens reiseformål fordeler seg noe annerledes enn andre aldersgrupper.



TØI rapport 910/2007

Figur 82: Reisenes formål etter alder. Prosent

For store deler av denne aldersgruppa er selvsagt skolen et viktig reisemål. Åtte av ti skolareiser blir foretatt av ungdom mellom 13 og 24. I tillegg er ungdom også den gruppen som har høyest andel besøksreiser, 20 prosent av reisene til ungdommen er besøksreiser.

## Reisene i regionen

Hvor reisen foregår vil ha en avgjørende betydning for valg av reisemåte. Her spiller blant annet kollektivtilbud på strekningen og avstanden en viktig rolle.

### Høyest bilførerandel på reiser på Romerike

Gange eller sykkel er fremkomstmåte på to av tre reiser som foregår mellom to steder i indre Oslo. Andelen reiser med ikke-motoriserte transportmidler varierer en del, men på reiser internt i Follo og i Asker/Bærum er den rundt 30 prosent. Andelen som er bilfører er høy på reiser i Akershus og mellom Akershus og Oslo, og høyest på reiser på Romerike. Kollektivandelen er høyest på reiser mellom ytre og indre Oslo, men her er andelen som går og sykler bare 11 prosent.

Tabell 9: Transportmiddelbruk på ulike strekninger. Prosent

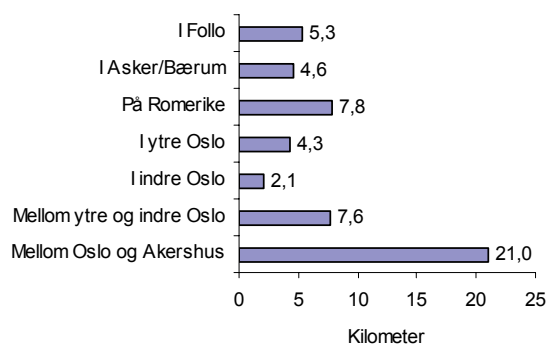
	Fot/ sykkel	Bilfører	Bilpass.	Koll.	Sum
I Follo	31	52	13	4	100
I Asker/Bærum	27	56	11	6	100
På Romerike	22	62	12	5	100
I ytre Oslo	39	41	9	11	100
I indre Oslo	66	12	3	19	100
Mellom ytre og indre Oslo	11	37	10	42	100
Mellom Oslo og Akershus	2	57	14	26	100

TØI rapport 910/2007

### Reisenes lengde viktig

Transportmiddelvalg henger tett sammen med reisens lengde. Reisene som går mellom Oslo og Akershus er i gjennomsnitt rundt to mil, og da blir naturlig bilandelen høy. Lavere andel til fots og med sykkel på reiser på Romerike henger sammen med at reisene i gjennomsnitt er nesten 8 kilometer. Reisene som foregår internt i indre Oslo er ikke mer enn drøyt to kilometer i snitt, noe som forklarer den ikke

overraskende høye andelen ikke-motoriserte reiser.



TØI rapport 910/2007

Figur 83: Gjennomsnittlig reiselengde på ulike strekninger.

### Syv av ti reiser foregår i nærområdet

De som bor i et område foretar rundt 70 prosent av alle reisene sine innenfor det området de bor i. Hele 81 prosent av reisene romerikingene gjør internt i regionen foregår mellom to steder på Romerike. De som bor i ytre Oslo foretar 58 prosent av sine regioninterne reiser innenfor ytre Oslo, mens en av fire reiser går til/fra indre Oslo. Sammenlignet med de som bor i Follo og Asker/Bærum, foretar romerikingene en høyere andel reiser til eller fra ytre Oslo, og en lavere andel til/fra indre Oslo.

Tabell 10: Reisestrekning etter bosted. Reiser innenfor regionen. Prosent

	Follo	Asker/ Bærum	Rome- rike	Ytre Oslo	Indre Oslo
I eget område	76	75	81	58	68
Til/fra ytre Oslo	5	7	9	-	19
Til/fra indre Oslo	13	12	7	26	-
Andre strekninger	6	6	4	15	12
	100	100	100	100	100

TØI rapport 910/2007

### Den reisende bor i området

Tar vi utgangspunkt i reisene, ser vi at flertallet av reisene foretas av dem som bor i området. For eksempel blir 82 prosent av alle reiser som starter eller ender på Romerike foretatt av romerikinger, mens syv prosent foretas av personer bosatt i ytre Oslo, og seks prosent av personer bosatt utenfor regionen. Indre Oslo er det området som har størst andel "fremmedreisende", men halvparten av disse bor i ytre Oslo. Ser vi bare på de motoriserte reisene til, i eller fra indre Oslo, er det bare litt i overkant av en tredel som foretas av de som bor i området, og de som bor i ytre Oslo foretar nesten like mange reiser som de som bor der.

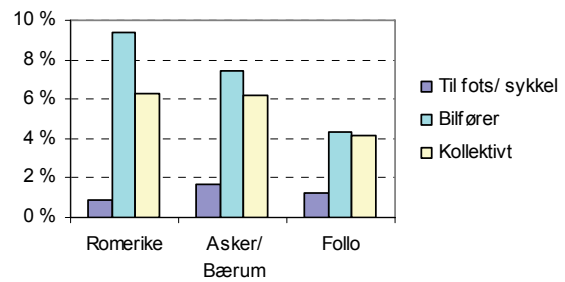
Tabell 11: Den reisendes bosted fordelt etter hvilket område reisen foregår i. Prosent

Bosted	Reisens start- eller endested				
	Follo	Asker/ Bærum	Rome- rike	Ytre Oslo	Indre Oslo
Follo	81	0	1	2	5
Asker/ Bærum	2	76	1	3	6
Romerike	2	2	82	5	5
Ytre Oslo	4	7	7	75	27
Indre Oslo	3	5	3	10	50
Utenfor Oslo og Akershus	7	9	6	5	9
	100	100	100	100	100

TØI rapport 910/2007

### Mest "fremmede" bilførere

Vi har sett at de som bor i Follo, Asker/ Bærum og på Romerike står for en liten andel av de reisene som foregår i Oslo. Skiller vi etter transportmiddel, viser det seg at romerikinger står for rundt ni prosent av alle bilførerereiser som starter og/eller ender i Oslo, og for rundt seks prosent av alle kollektivreisene som starter og/eller ender i Oslo. De som bor i Follo står for en mindre andel av reisene i Oslo enn de som bor i de andre områdene gjør, men dette henger naturlig sammen med et mindre befolkningsgrunnlag.



TØI rapport 910/2007

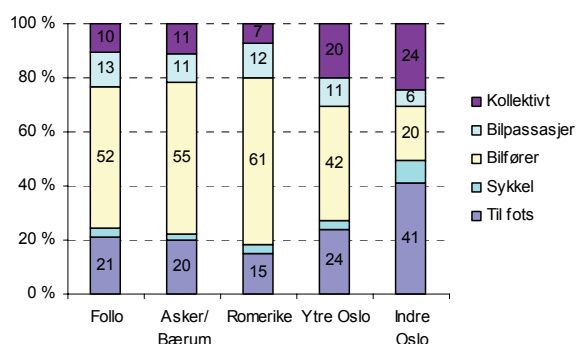
Figur 84: Reiser som starter og/eller ender i Oslo fordelt etter transportmiddel og bosted. Prosent

## Potensialet for redusert bilbruk

### Mest bilbruk i Akershus

Mer enn halvparten av alle reiser de bosatte i Oslo og Akershus foretar er med bil.

Bilførerandelen varierer fra 61 prosent på Romerike til 20 prosent i indre Oslo. Dette tyder på at det enten er store forskjeller i forutsetningene for reisene, og/eller at det i noen områder er et stort potensial for å redusere bilbruken.

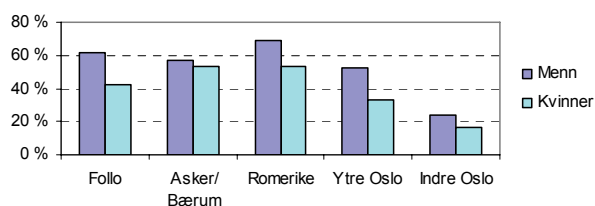


TØI rapport 910/2007

Figur 85: Transportmiddelbruk på reiser etter bosted. Prosent

### Menn kjører mer bil enn kvinner

I alle områder i regionen er det slik at menn kjører mer bil enn kvinner. Menn på Romerike har høyest bilførerandel, mer enn to av tre reiser gjennomfører de som bilfører. Forskjellen mellom kvinner og menn er minst i Asker og Bærum.



TØI rapport 910/2007

Figur 86: Bilførerandel etter kjønn og bosted. Prosent

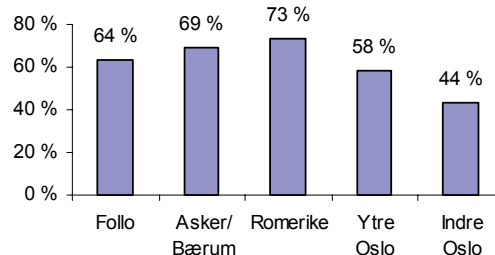
### Mange forklaringer på lite bilbruk i Oslo

Det kan være mange forklaringer på at bilbruken blant de som bor i (indre) Oslo er så

mye lavere enn andre steder i regionen, og disse forklaringene henger delvis sammen med hverandre. Noen av forklaringene kan være at i indre Oslo er: 1) mange uten bil; 2) kollektivtilbudet godt utbygd; 3) avstandene kortere slik at man kan gå eller sykle; 4) det færre reiser som har et formål der man trenger bil; 5) det ofte dårlige parkeringsmuligheter eller vanskelig fremkommelig med bil.

### Også bileierne i indre Oslo kjører mindre bil

Ser vi bare på de som har bil, er forskjellene fortsatt store – bilførerandelen er 73 prosent på Romerike og 44 prosent i indre Oslo.



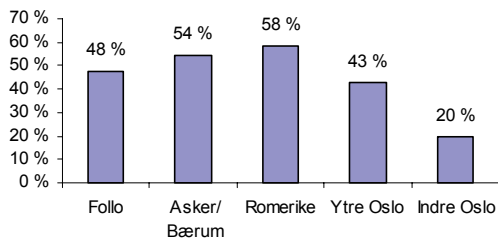
TØI rapport 910/2007

Figur 87: Bilførerandel på reiser gjennomført av personer med tilgang på bil. Prosent

### Bil tross godt kollektivtilbud i Akershus

Kollektivandelen er mye høyere i Oslo enn i Akershus, men bilførerandelen blant de som har svært godt eller godt kollektivtilbud er 58 prosent på Romerike og 20 prosent i indre Oslo.



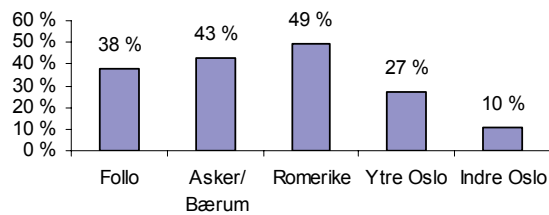


TØI rapport 910/2007

 Figur 88: Bilførerandel på reiser gjennomført av personer med godt/svært godt<sup>5</sup> kollektivtilbud. Prosent

### Bil viktigst også på korte reiser i Akershus

På reiser som er to kilometer eller kortere er bilførerandelen 49 prosent på Romerike og 10 prosent i indre Oslo. Det kan skyldes at de som bor i Akershus har flere reiser av den typen som krever bil, eller at de kombinerer flere korte reiser til en lengre kjede.



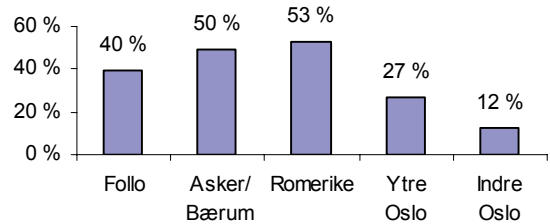
TØI rapport 910/2007

Figur 89: Bilførerandel på reiser 2 kilometer og kortere. Prosent

### Bilbruk uavhengig av formål

Ser vi på reiser en kilometer eller kortere som er innkjøpsreiser (dagligvare) eller følge- og omsorgsreiser, er bilførerandelen 53 prosent på Romerike og 12 prosent i indre Oslo. Dette viser at selv på reiser der mange vil hevde at de er avhengige av bil, er bilbruken mye lavere i indre Oslo enn ellers.

<sup>5</sup> Minst 4 avganger i timen på hverdager, og under 1,5 km til holdeplassen eller 2-3 avganger i timen og under 1 km til holdeplass.

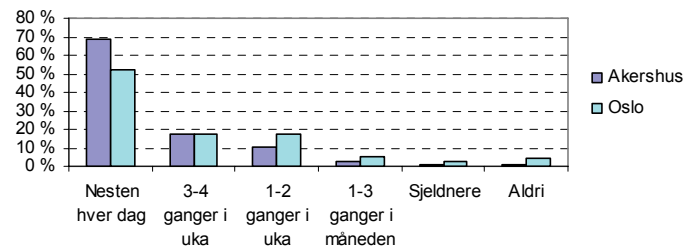


TØI rapport 910/2007

Figur 90: Andel bilførere på dagligvareinnkjøps- eller følge- og omsorgsreiser som er en kilometer eller kortere etter bosted. Prosent

### Sjeldnere sjåfør i Oslo

I Oslo svarer 52 prosent av dem som har førerkort og bil at de kjører bil nesten hver dag, mens det er 69 prosent i Akershus som svarer det samme. Hele 7 prosent i Oslo svarer at de kjører bil sjeldnere eller aldri.



TØI rapport 910/2007

Figur 91: Hvor ofte man vanligvis er sjåfør i bil. Prosent av de som har førerkort og bil

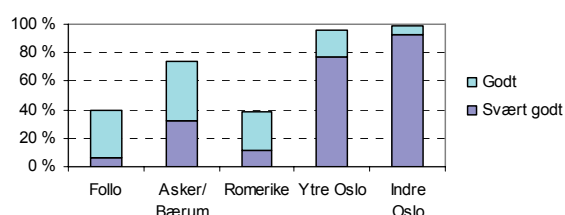
### Størst potensial i Akershus

Disse resultatene kan tyde på at det i Akershus er et stort potensial for redusert bilbruk. Bilbruken der er høyere enn i Oslo også når vi tar hensyn til bilhold, kollektivtilbud, avstander og formål. Forskjellen i bilbruk mellom områdene i regionen er minst blant bileierne – det indikerer at har man først bil, så bruker man den. Bilholdet i Oslo er lavt, derfor blir også bilbruken lav, og det viser at det her er mulig å reise uten å bruke bil. Samtidig kan det også være at bileiere i Oslo lar være å bruke bil i mange tilfeller på grunn av dårlig fremkommelighet.

## Potensialet for høyere kollektivandel

### Gode kollektivmuligheter i Oslo

For å reise kollektivt er det en forutsetning at man har et kollektivtilbud det er mulig å bruke. I Oslo har de aller fleste et svært godt eller godt kollektivtilbud<sup>6</sup>. I Akershus er situasjonen litt annerledes, men i Follo og på Romerike har rundt to av fem et godt eller svært godt kollektivtilbud



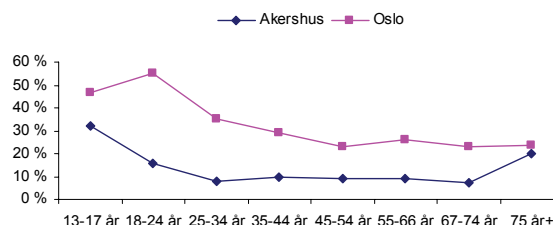
TØI rapport 910/2007

Figur 92: Andel som har svært godt eller godt kollektivtilbud. Prosent

### De yngste reiser mest kollektivt

Det er de yngste som reiser mest kollektivt. Det gjelder både når vi ser på alle reiser under ett, og når vi ser på de motoriserte reisene der vi holder reiser til fots og med sykkel utenfor. Det vil være naturlig at kollektivandelen er høy i disse gruppene og blant de aller eldste siden det er mange av dem som mangler førerkort eller bil. Likevel viser dette at det finnes et tilbud som er så godt at aldersgruppen 18-24 år bruker det på hver fjerde reise. Kollektivandelen er gjennomgående høyest i Oslo, og forskjellen mellom Oslo og Akershus er størst i aldersgruppen 18-24 år.

<sup>6</sup> Svært godt: Minst 4 avganger i timen på hverdager, og under 1,5 km til holdeplassen. Godt: 2-3 avganger i timen og under 1 km til holdeplass.

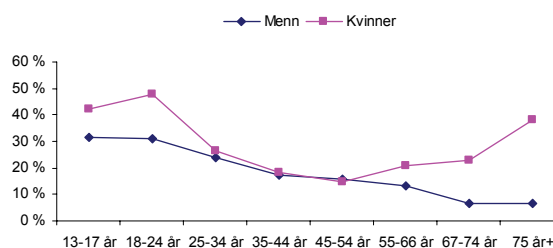


TØI rapport 910/2007

Figur 93: Kollektivandel på motoriserte reiser. Prosent

### Menn reiser mindre kollektivt med årene

Det er både alders- og kjønnsforskjeller når det gjelder bruk av kollektivtransport i regionen. Menn reiser generelt sett mindre kollektivt enn kvinner, uavhengig av alder, i alle fall når vi holder reiser til fots og med sykkel utenfor. Andelen av menns motoriserte reiser som foregår med kollektivtransport synker med alder. For kvinner er det slik at andelen er over 40 prosent i alderen 13-24 år, og at den deretter synker for så å stige fra 50-års-alderen. Kollektivandelen er nærmere 40 prosent igjen blant de som er over 75 år. Den store kjønnsforskjellen i de eldste aldersgruppene skyldes først og fremst at en svært stor andel av kvinnene ikke har førerkort og dermed må reise kollektivt om de ikke har noen som kan kjøre dem.

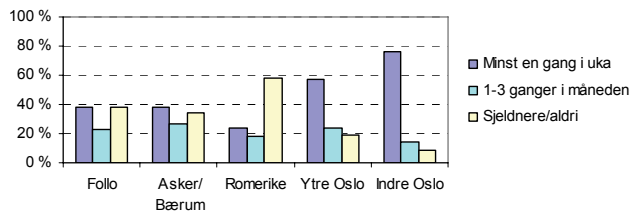


TØI rapport 910/2007

Figur 94: Kollektivandel på motoriserte reiser etter alder og kjønn. Prosent

### Mange reiser aldri kollektivt

Mens tre av fire i indre Oslo reiser kollektivt minst en gang i uka, svarer bare en av fire på Romerike det samme. 58 prosent på Romerike reiser kollektivt sjeldnere eller aldri. Dette tyder på at det er mange som har vent seg til å kjøre bil, og at kollektivtransport for mange ikke er et reelt alternativ.

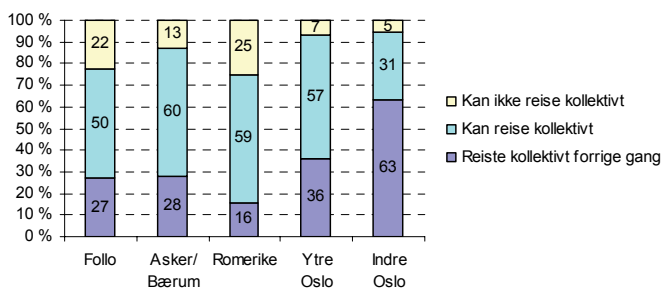


TØI rapport 910/2007

Figur 95: Hvor ofte man vanligvis reiser kollektivt. Prosent

### Sparer tid på å kjøre bil til jobb

Mellom 50 og 60 prosent av alle i Akershus og ytre Oslo som reiste med motoriserte transportmidler forrige gang de reiste til arbeidet, hadde mulighet til å bruke kollektive transportmidler, men brukte dem ikke. Begrunnelsene de oppgir er i hovedsak at det tar for lang tid og at det er tungvint. Hvis man kan få til kollektivtilbud som er så godt tilrettelagt at man ikke sparer tid på å bruke bil, vil det være et stort potensial for flere kollektive arbeidsreiser, særlig i Akershus. Andelen som ikke kan reise kollektivt er høyest i Follo og på Romerike der en av fire ikke har mulighet til det.



TØI rapport 910/2007

Figur 96: Hvilke muligheter man har for å reise kollektivt på arbeidsreisen etter bosted. De som reiste motorisert forrige gang de reiste til arbeidet. Prosent

### Størst potensial i Oslo

Som vi har sett, foregår mer enn halvparten av de motoriserte reisene til aldersgruppen 18-24 år i Oslo med kollektive transportmidler. Aktivitetsmønsteret og bilavhengigheten til denne aldersgruppen skiller seg kanskje noe fra andre aldersgrupper der bl.a. flere har barn, men høy kollektivandel i denne gruppa antyder at det i de andre aldersgruppene finnes et potensial for økt bruk av kollektivtransport.

I tillegg har i praksis alle i Oslo et svært godt kollektivtilbud, slik at det burde være gode muligheter for å øke kollektivandelen der.

I Akershus er kollektivtilbudet ikke like godt som i Oslo, og aldersforskjellene er noe mindre enn i Oslo, men det er rimelig å antyde at det finnes et potensial blant Akershus-befolkningen også. Dette gjelder ikke minst på arbeidsreisene.

### Kollektivtilbudet viktig

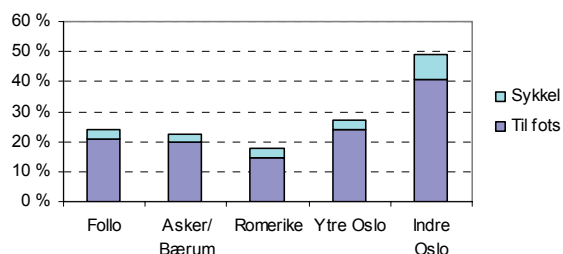
Sammenligner vi Oslo og Akershus, ser vi at det er en klar sammenheng mellom kollektivtilbud og kollektivandel. De som har et godt kollektivtilbud reiser også mye kollektivt. Samtidig er det viktig å påpeke at det ligger flere faktorer bak bruk av kollektivtilbud. Hvis det er mer tid å spare på å kjøre bil, og det er gode parkeringsmuligheter kan det være vanskelig å få folk over på kollektivtransport.

## Potensialet for flere turer til fots eller med sykkel

Fra flere instanser er det et uttrykt ønske om at flere går og sykler, både med hensyn til omgivelsene og deres egen helse. Ikke alle har forutsetninger for det, mange reiser er lange, og på mange typer reiser blir det svært tungvint om man skal bytte ut bilen med sykkelen.

### Mest sykling og gange i indre Oslo

41 prosent av reisene de bosatte i indre Oslo foretar er til fots, og åtte prosent er med sykkel. Dette er mye mer enn i alle de andre områdene i regionen.

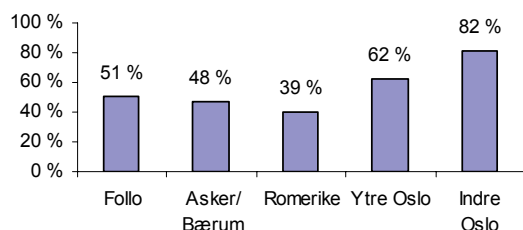


TØI rapport 910/2007

Figur 97: Andel av reisene som er til fots og med sykkel etter bosted. Prosent

### Går mest på korte reiser i Oslo

Ser vi bare på reiser som er to kilometer eller kortere, er det store forskjeller, først og fremst mellom indre Oslo og Akershus. Fire av fem slike reiser som de som bor i indre Oslo foretar, foregår til fots eller med sykkel, sammenlignet med under halvparten i Akershus.

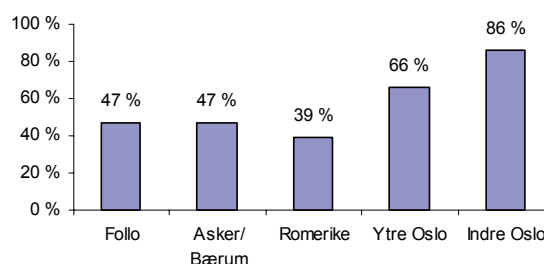


TØI rapport 910/2007

Figur 98: Andel som går eller sykler på reiser to kilometer eller kortere etter bosted. Prosent

### Går også til butikken i Oslo

På noen reiser har man behov for å transportere personer eller varer, og det kan da være vanskelig å gå eller sykle. Sammenligner vi transportmiddelbruken på dagligvareinnkjøps- og følge- og omsorgsreiser ser vi at det er store forskjeller. I underkant av halvparten av slike reiser som de som bor i Akershus foretar er til fots eller med sykkel, mens to av tre av reisene i ytre Oslo og 86 prosent av reisene gjennomført av de som bor i indre Oslo foregår til fots eller med sykkel. En forklaring på dette kan være at de som bor i Akershus i større grad kombinerer korte bilreiser til lengre reisekjeder.

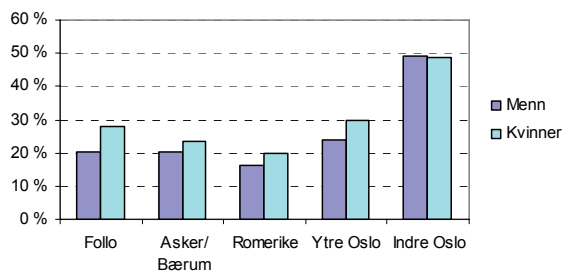


TØI rapport 910/2007

Figur 99: Andel som går eller sykler på dagligvareinnkjøps- eller følge- og omsorgsreiser som er en kilometer eller kortere etter bosted. Prosent

### Kvinner går og sykler mest

Med unntak av indre Oslo er det forskjeller mellom kvinner og menn i forhold til bruk av ikke-motoriserte transportmidler. Andelen til fots eller med sykkel er jevnt over rundt 20 prosent høyere blant kvinner enn menn. Dette tyder på at det finnes et potensial blant menn i Akershus og ytre Oslo til å gå og sykle mer.

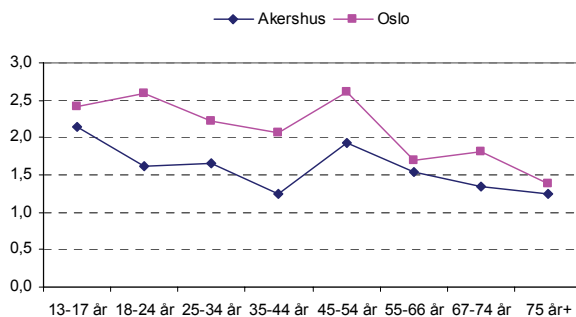


TØI rapport 910/2007

Figur 100: Andel av reisene som er til fots eller med sykkel etter kjønn og bosted. Prosent

### Sykler og går lengst i Oslo – uavhengig av alder

Alderssammensetningen kan være en forklaring på høy andel turer til fots og med sykkel i Oslo, eller er de bare sprekere? Tallene viser at den daglige reiselengden med sykkel eller til fots er størst i Oslo, og at det gjelder i alle aldersgrupper. Forskjellen er naturlig minst i de eldste aldersgruppene, men vi får bekreftet at det ikke er forskjeller i alderssammensetningen som er forklaringen på disse forskjellene i transportmiddelbruken.



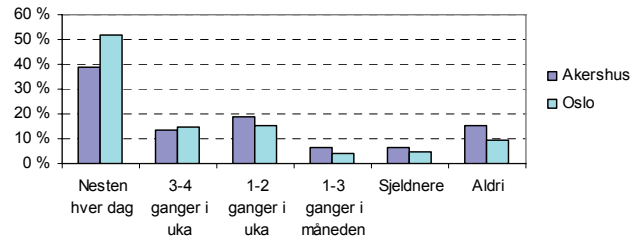
TØI rapport 910/2007

Figur 101: Daglig reiselengde med sykkel eller til fots etter bosted. Kilometer

### Mer vanlig å gå i Oslo

I Oslo svarer 52 prosent at de går til daglige gjøremål nesten hver dag, den tilsvarende andelen i Akershus er 39 prosent. 22 prosent i Akershus går sjeldnere eller aldri, mens det gjelder for 14 prosent i Oslo. I og med at det er forskjeller mellom Oslo og Akershus, kan vi antyde at det finnes et potensial for at flere i Akershus kan gå. Det vil riktignok for noen i

Akershus være slik at de daglige gjøremålene ligger utenfor gangavstand, men det vil ikke være tilfellet for alle.

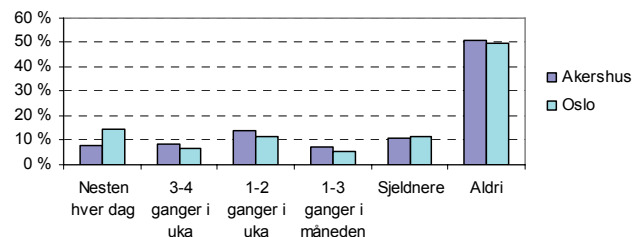


TØI rapport 910/2007

Figur 102: Hvor ofte man går hele veien til daglige gjøremål. Prosent

### Halvparten bruker ikke sykkelen som transportmiddel

Halvparten av de som har tilgang til sykkel i Oslo og Akershus bruker aldri sykkelen til daglige gjøremål. I tillegg har rundt en av fem ikke sykkel. Dette viser at potensialet for å få flere til å sykle er stort.



TØI rapport 910/2007

Figur 103: Hvor ofte man bruker sykkel til daglige gjøremål. Prosent av de som har sykkel

### Flere kan gå eller sykle

Alt tyder på at man sykler og går mer i Oslo enn i Akershus, også når vi tar hensyn til kjønn og alder. Ser vi bare på de korteste reisene, er det fortsatt store forskjeller. Dette viser at det nok finnes et potensial i Akershus til å gå og sykle mer.

I Oslo er det mange som ikke har sykkel. Selv om to av tre av disse ikke har tilgang på bil, og dermed trolig går eller bruker kollektivtransport på sine reiser, vil den resterende tredelen nok ha et stort potensial til å sykle om de hadde skaffet seg en sykkel.

## Litteratur / videre lesning

- **Arbeids- og tjenestereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005.** TØI rapport 868/2006 av Øystein Engebretsen.
- **Bilhold og bilbruk i Norge. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005.** TØI rapport 856/2006 av Liva Vågane
- **Byreiser.** TØI rapport 677/2003 av Øystein Engebretsen.
- **Daglige reiser med kollektivtransport i byområder.** TØI rapport 877/2007 av Susanne Nordbakke og Liva Vågane
- **Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 – nøkkelrapport.** TØI rapport 844/2006 av Jon Martin Denstadli, Øystein Engebretsen, Randi Hjorthol og Liva Vågane
- **Fakta om kollektivtransport i Oslo og Akershus.** PROSAM-rapport 124 – 2005
- **Innkjøpsreiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001.** TØI rapport 595/2002 av Randi Hjorthol
- **Reisevaner i Oslo og Akershus 2001. Oppsummering av PROSAMs reisevaneundersøkelse 2001/2002.** PROSAM-rapport 100 – 2003
- **Samferdselsdata for Oslo og Akershus 2005.** PROSAM-rapport 143 – 2006
- **Turer til fots og på sykkel. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005.** TØI rapport 858/2006 av Liva Vågane
- **Ungdoms- og skolereiser. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2001.** TØI rapport 597/2002 av Randi Hjorthol

## Vedlegg: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005

### Undersøkelsen

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2005 er den sjettede i rekken av landsomfattende reisevaneundersøkelser i Norge (1984/85, 1991/92, 1997/98, 2001 og 2005).

Datainnsamlingen gjennomføres som telefonintervju. Reiseaktiviteten viser klare årstidsvariasjoner, både når det gjelder omfang, transportmiddelbruk og reisemål. For å fange opp disse, spres datainnsamlingen til reisevaneundersøkelsene over ett år. Det intervjues hver dag med unntak av søndager og spesielle høytids- og helligdager.

### Intervjuopplegg i reisevaneundersøkelsen 2005

Intervjuopplegget var som følger:

1. Alle intervjupersoner fikk tilsendt et brev hvor det ble opplyst om at man var blitt trukket ut til å delta i undersøkelsen. Med brevet fulgte en "dagbok" hvor man kunne registrere sine reiser for en oppgitt registreringsdag.
2. Etter at intervjupersonen hadde mottatt introduksjonsbrevet, ble vedkommende ringt opp av MMI for en motivasjonssamtale/materiellsjekk.
3. Intervjupersonene ble så ringt opp dagen etter den tildelte registreringsdagen. Dersom intervjupersonen ikke var å treffe, ble han/hun ringt opp senere. Hvis det ikke var mulig å få gjort intervjuet en av de to første dagene etter den opprinnelige registreringsdagen, ble intervjupersonen intervjuet om reisene dagen før intervjuet fant sted.

Intervjuene varte i gjennomsnitt 24,5 minutter.

### Spørreskjema 2005

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser), lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) som er foretatt siste måned og reiser mellom de større byene i Sør-Norge ("korridorreiser") i løpet av de siste 12 måneder. Spørreskjemaet har store likhetstrekk med spørreskjemaene som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre europeiske land. Hovedstrukturen i spørreskjemaet er som følger<sup>7</sup>:

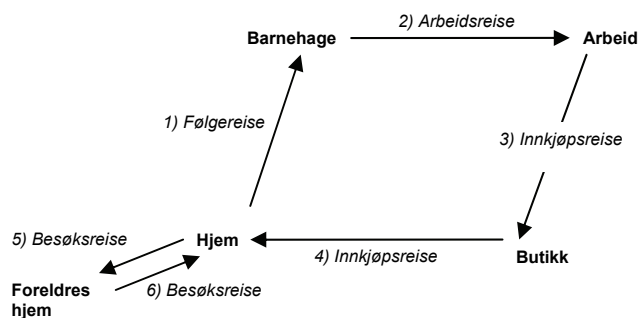
- Introduksjon
- Daglige reiser
- Lange reiser
- "Korridorreiser"
- Arbeid/yrke
- Arbeidsreisen
- Ektefelle/samboer
- Husholdning
- Husholdningens tilgang til transportmidler
- Husholdningen tilgang til båt og hytte
- Bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen

### Utvalg og svarprosent

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år (i løpet av intervjuåret) og eldre. Institusjonsbeboere er utelatt. I RVU 2005 ble det gjennomført intervju med i alt 17 514 personer, fordelt på et basisutvalg og et tilleggsutvalg. Av disse er 2 414 personer bosatt i Oslo og Akershus.

<sup>7</sup> Fullstendig spørreskjema finnes i TØI rapport 844/2006.

Utvalget for RVU 2005 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Uttrekket skjedde i fire omganger, ett i hvert kvartal. Påkobling av personenes telefonnummer ble gjort maskinelt hos DM-huset etter at man hadde trukket utvalget, og ble supplert med manuelle oppslag. Av det totale utvalget ble 87 prosent nummersatt og kontaktet. Svarprosenten, regnet som andel av bruttoutvalget er 47,9 prosent.



### Reisebegrepet

I reisevaneundersøkelsen defineres en reise som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes.

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handle-reise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet for foregående reise. For eksempel er en reise fra arbeidet og hjem en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. Denne reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren nedenfor viser et eksempel hvor en person har foretatt seks reiser, og hvordan disse registreres i reisevaneundersøkelsene.

I en del tilfeller brukes begrepet hovedreise. En hovedreise er en reise som starter og ender i basisplasser som eget hjem, egen skole, arbeidsplass eller fritidsbolig. I figuren er det tre hovedreiser; en fra hjemmet via barnehagen til arbeid, en fra arbeidsplassen via butikken og hjem og en fra hjemmet til foreldres hjem og tilbake til bostedet.





**Besøks- og postadresse:**

Transportøkonomisk institutt  
Gaustadalléen 21  
NO 0349 Oslo

Telefon: 22 57 38 00  
Telefaks: 22 60 92 00  
E-post: [toi@toi.no](mailto:toi@toi.no)

[www.toi.no](http://www.toi.no)



**Transportøkonomisk institutt  
Stiftelsen Norsk senter for samferdselsforskning**

- utfører forskning til nytte for samfunn og næringsliv
- har rundt 70 forskere med høy, flerfaglig samferdselskompetanse samarbeider med en rekke samfunnsinstitusjoner, forsknings- og undervisningssteder i Norge og i utlandet
- gjennomfører forsknings- og utredningsoppdrag av høy kvalitet innen områder som trafiksikkerhet, kollektivtransport, miljø, reisevaner, reiseliv, planlegging, beslutningsprosesser, transportøkonomi og næringslivets transporter
- driver aktiv forskningsformidling gjennom TØI-rapporter, Internett, tidsskriftet Samferdsel og andre nasjonale og internasjonale tidsskrifter
- deltar i CIENS, Forskningscenter for miljø og samfunn, i Forskningsparken nær Universitetet i Oslo