

AV-RAPPORT 23/2024

Reisevaner i Lørenskog

Resultater fra en lokal
reisevaneundersøkelse i Lørenskog
kommune, høsten 2024

Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Lørenskog kommune
 Tittel på rapport: Reisevaner i Lørenskog
 Oppdragsnavn: Reisevaneundersøkelse for Lørenskog
 Oppdragsnummer: 641255-08
 Utarbeidet av: Aurora Strætkevren, Katrine Kjørstad
 Oppdragsleder: Aurora Strætkevren
 Tilgjengelighet: Åpen

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
02	29. nov. 2024	Mindre revideringer	ABS	KNK
01	7. nov. 2024	Nytt dokument	ABS	KNK

Forord

Asplan Viak har gjennomført en lokal reisevaneundersøkelse basert på spørsmål fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen med lokale tilpasninger. Prosjektet har kartlagt befolkningens tilgang til ulike transportressurser, reiseomfang og transportmiddelbruk. I tillegg er det undersøkt befolkningens muligheter og villighet til å bruke alternative transportmidler til bil og barns reisevaner på skolereiser.

Resultatene fra undersøkelsen er dokumentert både i denne rapporten. I tillegg er tabellgrunnlag (Excel) og grunnlagsdata (SPSS-format) tilgjengeliggjort for oppdragsgiver. Hovedfunnene er dokumentert i en PowerPoint-presentasjon.

Hedda Bjerkeli har vært kontaktperson for oppdraget. I tillegg har Kristian Olav Hvesser og Ingeborg Sofie Fjeld bidratt til prosjektet. Vi takker kontaktpersonene for nyttige innspill og kommentarer til undersøkelsen og rapporten.

Fra Asplan Viak har Aurora Strætkvern vært prosjektleder og Katrine Kjørstad har vært kvalitetssikrer.

Oslo, 14.11.2024

Aurora Strætkvern
Oppdragsleder

Katrine N. Kjørstad
Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	4
Tilgang til transportressurser	4
Reiseomfang og transportmiddelbruk	5
Reiseformål	7
Reisevaner for fremtiden	8
1. Innledning	9
1.1. Bakgrunn for og formål med denne rapporten	9
1.2. Geografisk avgrensning	9
1.3. Feilmarginer	11
1.4. Gjennomføring av undersøkelsen	13
1.5. Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper	17
2. Tilgang til transportressurser	18
2.1. Førerkort og tilgang til bil	18
2.2. Parkeringsforhold ved arbeidssted	21
2.3. Tilgang til sykkel	22
3. Reiseomfang	24
3.1. Reiseomfang på daglige reiser	24
4. Transportmiddelbruk	31
4.1. Transportmiddelfordeling	31
4.2. Bruk av ulike transportmidler	34
4.3. Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler	37
4.4. Reiselengde og transportmiddelbruk	42
5. Reiseformål og transportmiddelbruk	44
5.1. Oversikt over reiseformål	44
5.2. Transportmiddelbruk og reiselengde på reiser til ulike formål	50
6. Reisevaner for fremtiden	53
6.1. Alternative transportmidler	53
6.2. Barns reisevaner	59

Sammendrag

Det er lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge. Og det vært gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser siden 1985. I tillegg er det gjennomført mange ulike lokale reisevaneundersøkelser, både for spesifikke geografiske områder og for spesifikke tema. Formålet med reisevaneundersøkelser er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen, og brukes blant annet av transportmyndighetene til en rekke planleggingsformål.

I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgangen til transportressurser blant befolkningen i Lørenskog kommune. Kommunen ønsket oppdaterte reisevanedata i forbindelse med kommunens arbeid med ny parkeringsstrategi og andre planleggingsformål. Det er derfor gjennomført en lokal spørreundersøkelse med utgangspunkt i spørsmålene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Dette har gitt grunnlag for å kunne kartlegge reisevaner på et relativt detaljert geografisk nivå.

Tilgang til transportressurser

Én av tre bor i en husholdning som har tilgang til mer enn én bil

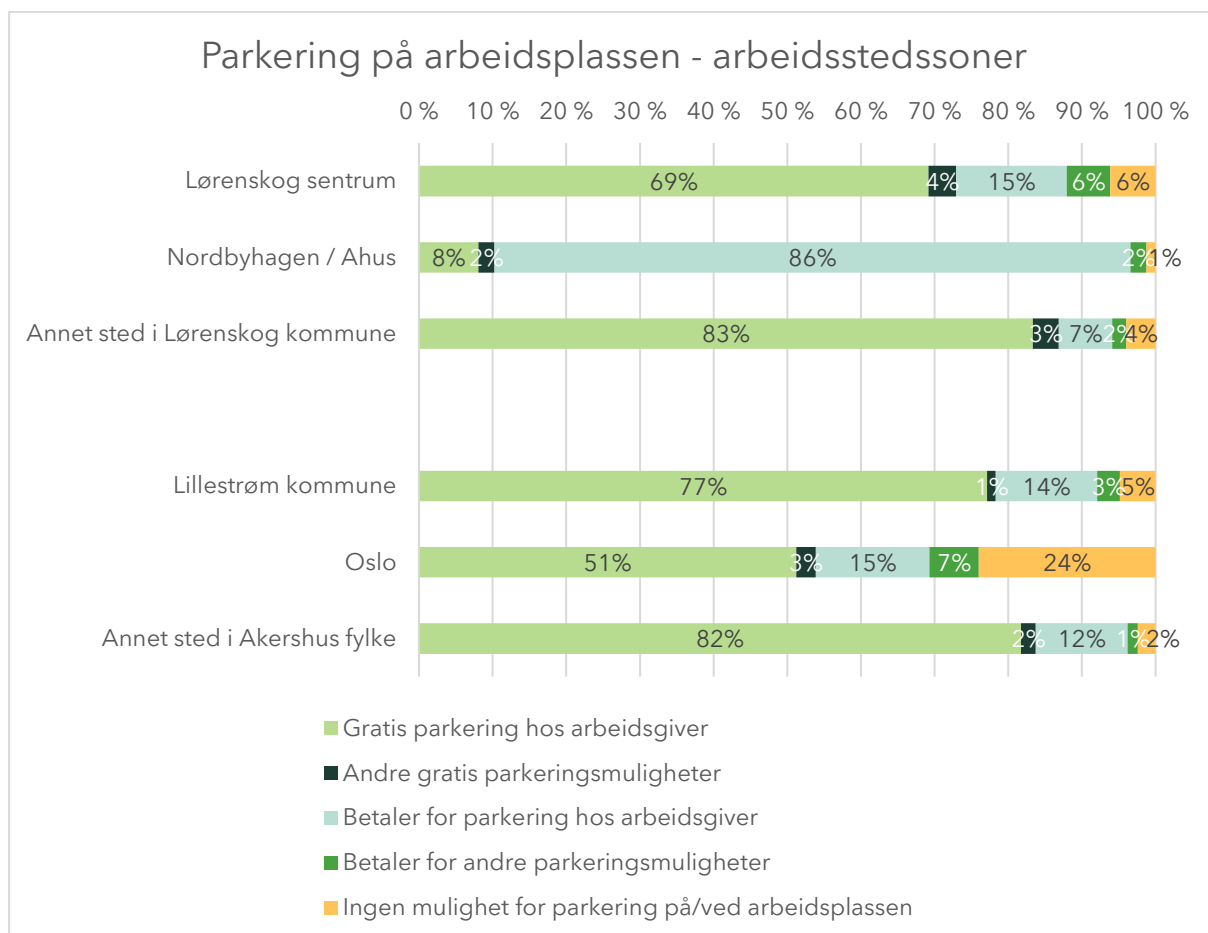
I Lørenskog kommune har 88 % av den voksne befolkningen førerkort for bil. Halvparten av befolkningen (52 %) bor i en husholdning med én bil, og én av tre (34 %) bor i en husholdning som disponerer to eller flere biler.

Andel med tilgang til bil er lavere i de mest sentrale delene av kommunen. I Skårer er det omtrent like mange som bor i en husholdning uten tilgang til bil (20 %) som det bor i en husholdning med to eller flere biler (22 %).

Arbeidsplassparkering

Det er god parkeringsdekning i regionen. Blant den yrkesaktive befolkningen som har arbeidsplass innad i Lørenskog kommune har 73 % tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver eller i nærheten av arbeidsplassen, og ytterligere 21 % har tilgang til betalt parkering hos arbeidsgiver eller i nærheten av arbeidsplassen.

Nordbyhagen/Ahus skiller seg tydelig fra resten av kommunen ved at det store flertallet (86 %) av de som har arbeidsplass her betaler for parkering hos arbeidsgiver. For bosatte yrkesaktive med arbeidstid i Oslo har halvparten tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver. Én av fire med arbeidstid i Oslo har ikke mulighet for parkering på eller ved arbeidsplassen.



Figur 0.1 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i Lørenskog kommune. Spørsmålet er stilt til yrkesaktive. N=5678.

Reiseomfang og transportmiddelbruk

Én av fem reiser er under tre kilometer

I snitt foretok befolkningen i Lørenskog kommune 2.8 reiser per person per dag. Gjennomsnittlig antall reiser ligger på nivå med de nasjonale tallene for antall daglige reiser (2,6 reiser i 2023).

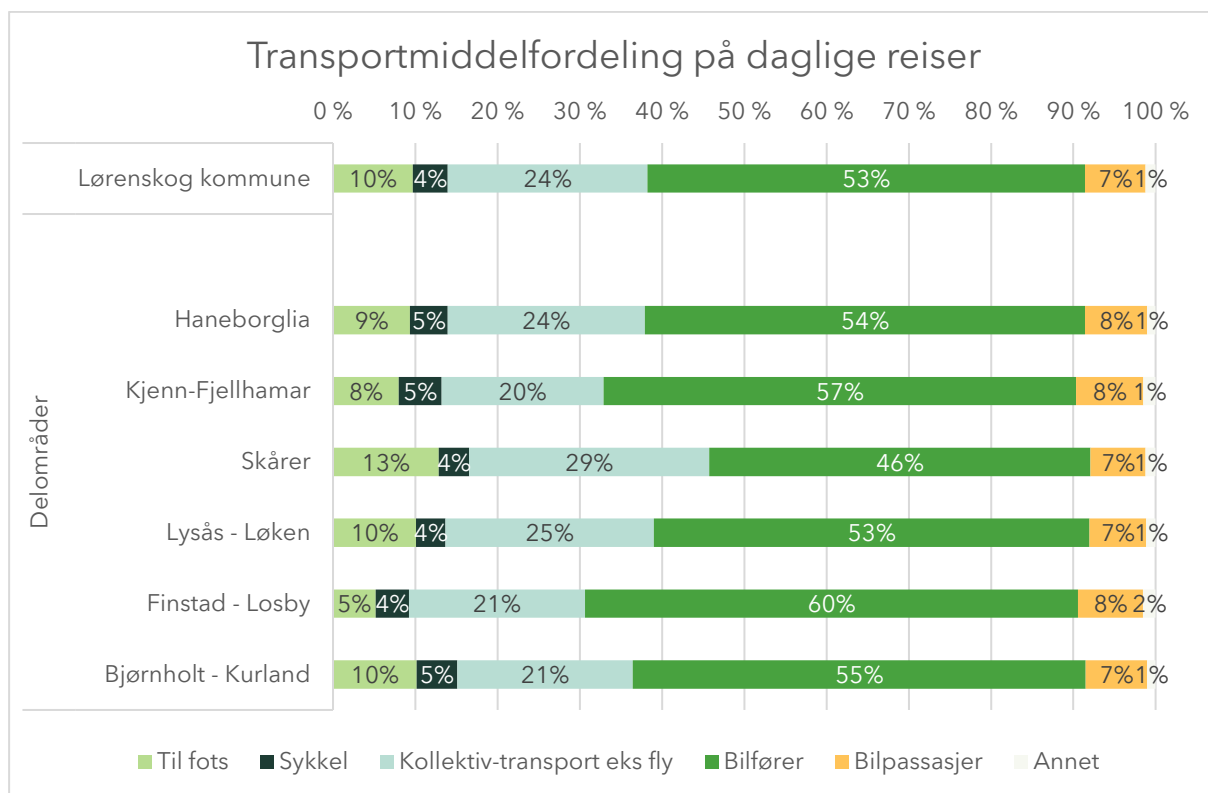
De aller fleste daglige reisene som gjøres er korte. Denne undersøkelsen, som mange andre surveybaserte reisevaneundersøkelser, finner en underrapportering av de korteste reisene sammenlignet med telefonbaserte undersøkelser. 21 % av reisene til befolkningen i Lørenskog kommune er kortere enn tre kilometer og ytterligere 15 % er under 5 kilometer.

1 av 4 reiser i Lørenskog kommune er en kollektivreise

Til sammen utgjør bilreisene 60 % av de daglige reisene i kommunen: 53 % som bilfører og 7 % som bilpassasjer. 10 % av reisene er gangturer, 4 % er sykkelture, og 24 % av reisene er med kollektivtransport.

Kollektivandelen i Lørenskog kommune ligger høyere enn det nasjonale nivået, med 24 % sammenlignet med 11 % nasjonalt. Bilførerandelen ligger omtrent på nivå med landet som helhet, der bilandelen har ligget på 50 % i 2022 og 2023.

Andelen av reiser som foretas med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektiv) er høyest blant bosatte i Skårer med 46 %. Finstad - Losby har den laveste kollektivandelen med 5 % og den høyeste bilandelen med 68 %: 60 % bilfører og 8 % bilpassasjer.



Figur 0.2 Transportmiddelfordeling på daglige reiser. R=19551.

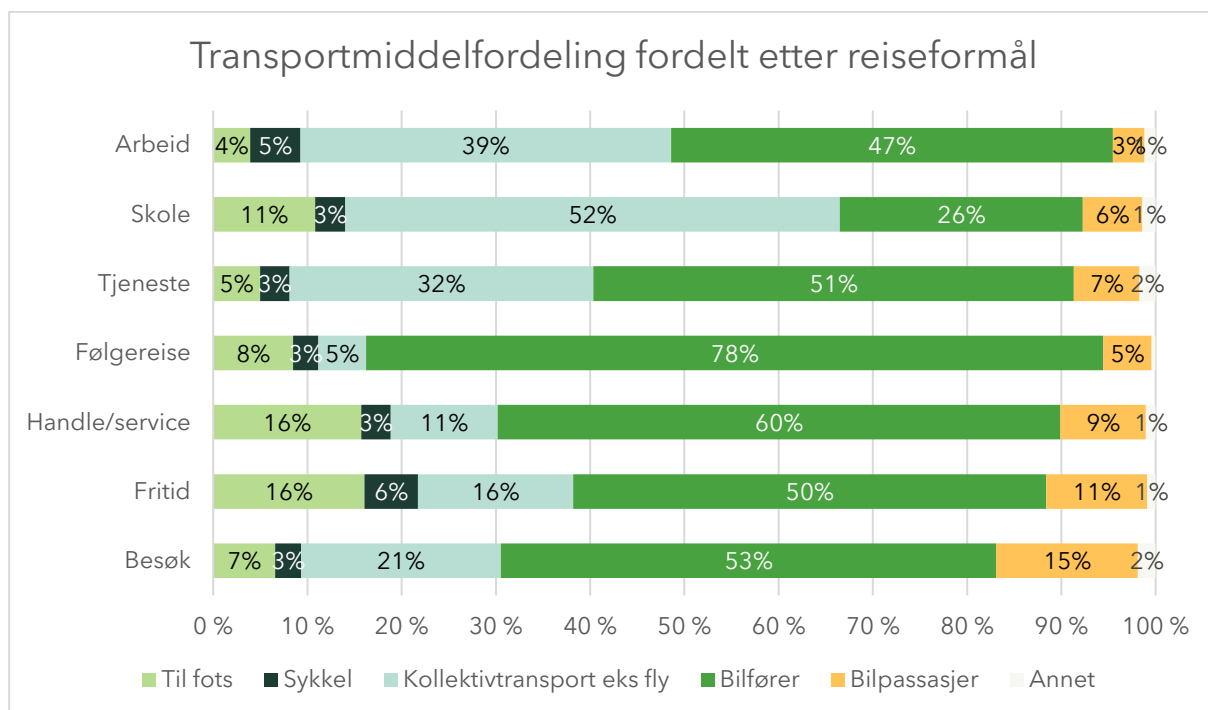
Reiseformål

Én av tre reiser er en arbeidsreise

Arbeidsreiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, med 34 %. 25 % av reisene er en handle- og servicereise, 13 % er en fritidsreise, 10 % av reisene er en omsorgs- og følgereise, og 8 % av reisene er besøksreiser. De øvrige 9 % av reisene er skolereiser, tjenestereiser og reiser til andre formål.

Halvparten av arbeidsreisene gjøres med gange, sykkel eller kollektivtransport

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål. Skolereiser har den høyeste kollektivandelen, etterfulgt av arbeidsreiser. Bilandelen er høyest på følgereiser og lavest på skolereiser. Gangandelen er høyest på handle- og servicereiser og fritidsreiser, etterfulgt av skolereiser.



Figur 0.3 Transportmiddelfordeling på ulike reiseformål. R=19 551.

Reisevaner for fremtiden

Det vil si at det er mer sannsynlig at man bruker et transportmiddel man er vant til å bruke enn å velge et nytt transportmiddel. Hvordan barn reiser på sine reiser er dermed med på å danne grunnlaget for hvordan fremtidens voksne reiser. Villigheten til å bruke andre transportmidler for voksne er også interessant å kartlegge i denne sammenhengen.

Én tredjedel ville gått hele veien på handlereiser som alternativ til bil

For de respondentene som har foretatt minst én handlereise med bil, ville 37 % valgt å gå hele veien på handlereisen dersom de ikke kunne reist med bil. Videre ville 29 % valgt å reise med kollektivtransport på disse reisene.

For de respondentene som har foretatt minst én arbeidsreise med bil, ville 65 % valgt å reise kollektivt på arbeidsreisen dersom de ikke kunne reist med bil. 14 % svarer at de ikke har noe alternativ til bil.

3 av 5 barn i skolealder går eller sykler til skolen

I Lørenskog kommune går to av fem barn (43 %) i skolealder til skolen, mens ett av fem barn (20 %) sykler. 15 % blir kjørt, mens 16 % reiser med buss til skolen.

1. Innledning

1.1. Bakgrunn for og formål med denne rapporten

Det er en lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge. På nasjonalt nivå har det siden 1985 vært gjennomført reisevaneundersøkelser omtrent hvert fjerde år. I tillegg gjennomføres det en lang rekke lokale eller forenklete reisevaneundersøkelser, for å enda bedre beskrive reisevanene til spesifikke grupper eller regioner.

I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgangen til transportressurser blant befolkningen i Lørenskog kommune. Kommunen ønsket oppdaterte reisevanedata i forbindelse med kommunens arbeid med ny parkeringsstrategi og andre planleggingsformål. Det er derfor gjennomført en lokal spørreundersøkelse med utgangspunkt i spørsmålene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Dette har gitt grunnlag for å kunne kartlegge reisevaner på et relativt detaljert geografisk nivå.

I tilknytning til rapporten er det utarbeidet et Excel-ark med tabellgrunnlagene som ligger til grunn for analysene og et anonymisert datasett i SPSS-format. Disse er gjort tilgjengelige for oppdragsgiver.

1.2. Geografisk avgrensning

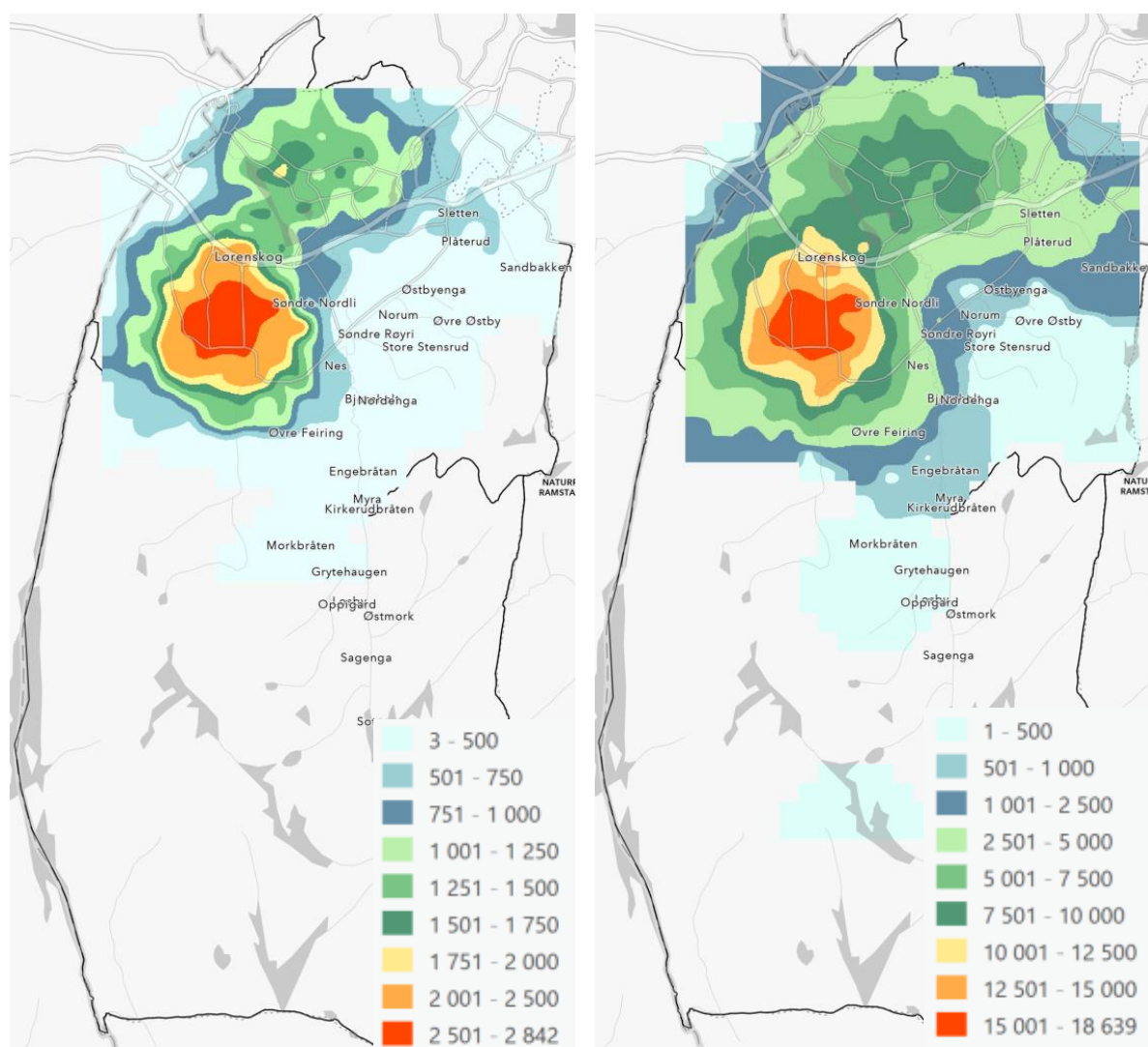
I denne rapporten presenteres nøkkeltall for Lørenskog kommune. Resultatene fra analysene er rapportert på delområder. Delområdene følger SSBs inndeling, og utgjør fra 7 til 12 grunnkretser. For å unngå for store feilmarginer knyttet til resultatene (se neste avsnitt) er det ønskelig at hver sone inneholder svar fra minst 300 respondenter og minst 500 reiser. Alle delområdene tilfredstiller dette målet.

Tabell 1-1 viser soneinndelingen for Lørenskog kommune, samt antall respondenter per delområde, antall reiser registrert av respondentene per delområde og antall barn registrert av respondentene per delområde. Figur 1.1 viser en oversikt over respondentenes bostedsgrunnkrets, og den totale befolkningens fordeling basert på grunnkretssentroider¹. Figur 1.2 viser delområdenes utstrekning.

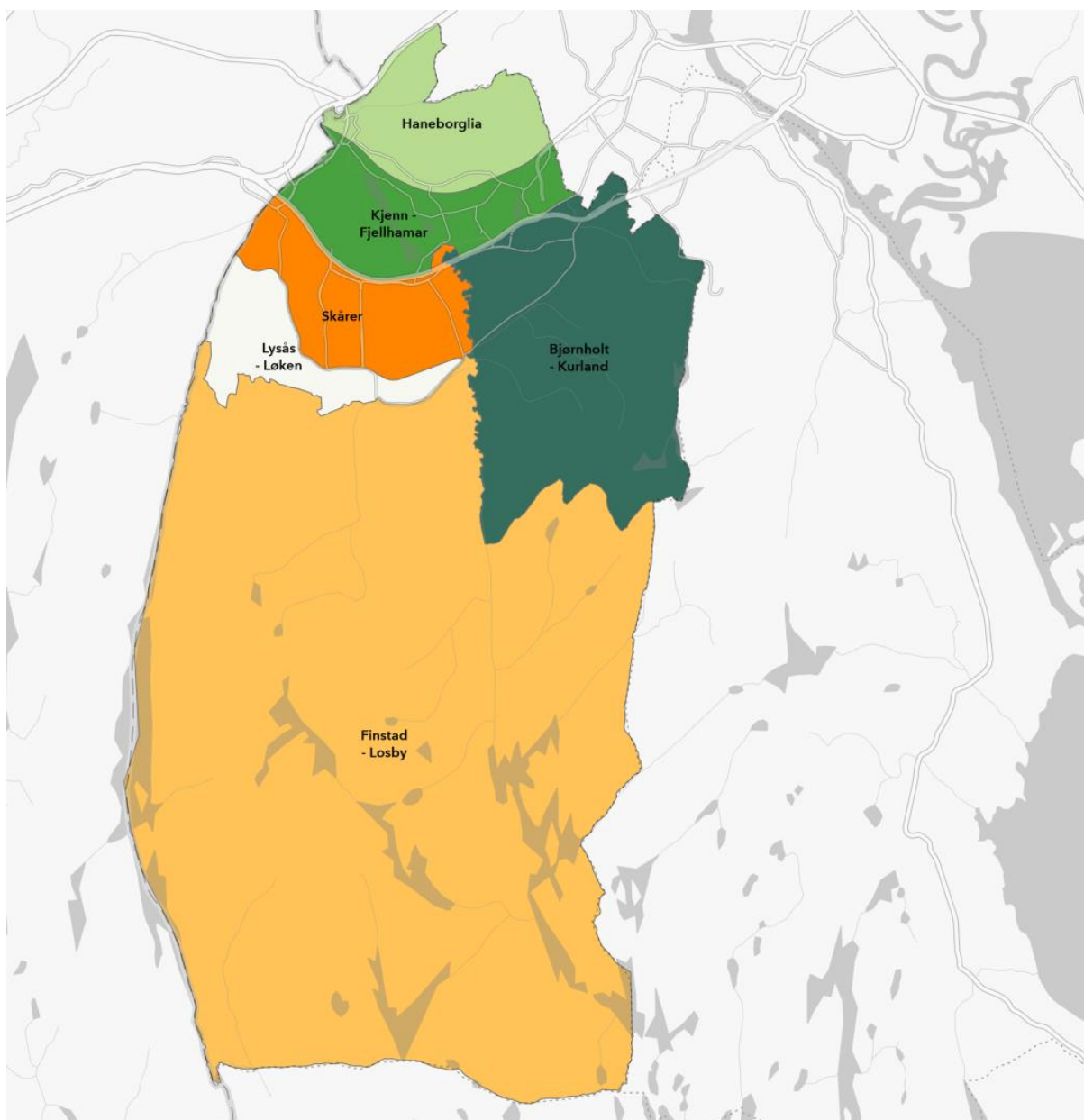
¹ Befolkningen er her summert opp per grunnkrets, ikke på adressepunkt. En grunnkretssentroide er senterpunktet for grunnkretsen.

Tabell 1.1 Soneinndeling og respondentantall.

Inndeling	Delområde	Totalt antall respondenter	Totalt antall reiser	Totalt antall registrerte barn
Total	Lørenskog kommune	7 309	19 203	2 821
Delområder	Haneborglia	1 472	4 021	596
	Kjenn - Fjellhamar	1 065	2 968	519
	Skårer	1 916	4 530	425
	Lysås - Løken	1 366	3 550	540
	Finstad - Losby	853	2 412	470
	Bjørnholt - Kurland	637	1 722	271



Figur 1.1 T.v. er fordeling av respondenter, t.h. er fordeling av bosatte. Begge kart er med utgangspunkt i sum respondenter/bosatte på en grunnkretssentroide.



Figur 1.2 Delområdenes utstrekning. Basert på SSBs delområdestruktur.

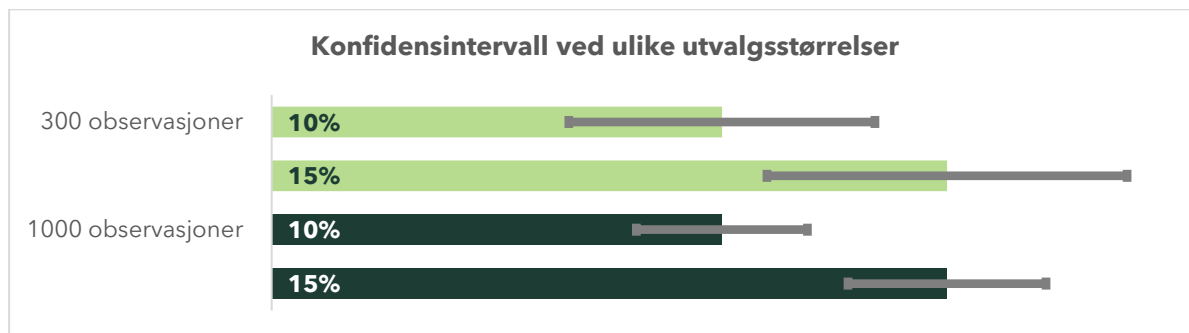
1.3. Feilmarginer

Enhver utvalsundersøkelse er heftet med usikkerhet. Konfidensintervallets størrelse er avhengig av størrelsen på utvalget og av fordelingen til det aktuelle kjennemerket. Konfidensintervallet reduseres jo flere som er med i utvalget, men sammenhengen mellom utvalgsstørrelse og konfidensintervall er ikke lineær. Videre er konfidensintervallet

større når utvalgsresultatet er 50 prosent, og avtar symmetrisk etter hvert som prosentandelen nærmer seg 0 og 100.

Dersom vi studerer et område hvor man har data om 300 reiser, og med en kollektivandel på 10 prosent, får vi en feilmargin på +/- 4,2 prosentpoeng, gitt et sikkerhetsnivå på 95%. Det vil si at den reelle kollektivandelen i befolkningen vil ligge innenfor et intervall på mellom 5,8 prosent og 14,2 prosent. Dersom kollektivandelen i et annet geografisk område med samme utvalgsstørrelse er på 15 prosent, vil feilmarginen være på +/- 4,9 prosentpoeng, og vi får et konfidensintervall på mellom 10,1 prosent og 19,9 prosent. Det vil si at konfidensintervallene til de to observasjonene overlapper. Den observerte forskjellen i kollektivandel er dermed ikke statistisk signifikant, og vi kan derfor ikke konkludere med at det er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene. Forskjellen kan like gjerne skyldes tilfeldigheter ved det utvalget som er trukket.

Hvis antall observasjoner i de to områdene er på 1000 reiser, blir feilmarginene betydelig lavere (+/-1,9 prosentpoeng), og de to konfidensintervallene overlapper ikke. Vi kan derfor konkludere med at det med stor sannsynlighet er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene.



Figur 1.3: Illustrasjon av størrelsen på feilmarginer ved ulike utvalgsstørrelser, med et sikkerhetsnivå på 95%

For at vi skal kunne konkludere med at en observert forskjell er reell må det med andre ord være store forskjeller mellom to områder, eller det må være mange observasjoner i hvert område. Dette får betydning for hvor små geografiske områder det er hensiktsmessig å analysere.

I rapporten har vi satt en grense på minst 300 intervjuer for at et område kan defineres som en egen sone. Selv da vil feilmarginene være relativt store. Resultatene som presenteres i denne rapporten må tolkes innenfor feilmarginer som er fra +/- 5,7 prosentpoeng eller mindre, avhengig av utvalgsstørrelsen og svarfordeling til det området

som analyseres. Det er viktig å understreke at det derfor er viktigere å studere det generelle mønsteret i forskjeller og likheter mellom ulike soner enn det eksakte resultatet.

1.4. Gjennomføring av undersøkelsen

1.4.1. Utvalg

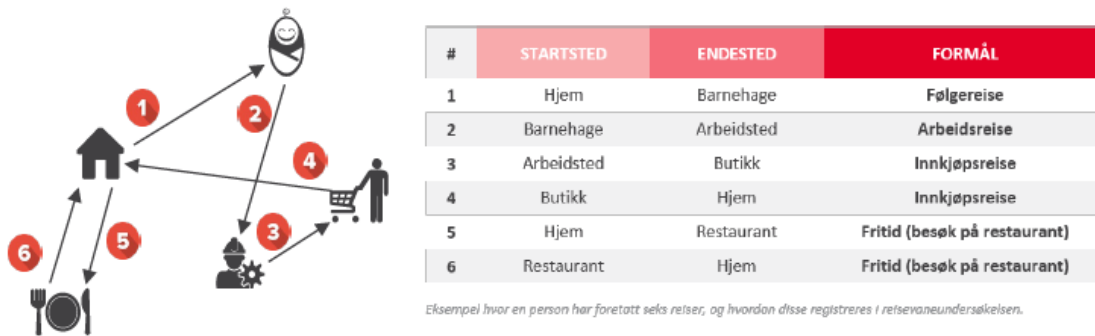
Målgruppen for denne lokale reisevaneundersøkelsen var bosatte i Lørenskog kommune, i alderen 18 år og eldre, og det var ingen øvre aldersgrense. Utsendingen er gjort via kommunens varselstjeneste, og sendt på epost til alle bosatte over 18 år med registrert epostadresse i dette registeret.

1.4.2. Hva er en reise?

Begrepet daglige reiser dekker alle reiser en person har foretatt i løpet av en konkret dag, både korte daglige reiser og lengre reiser som foretas sjelden.

Reisene avgrenses og defineres ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, avsluttes reisen. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet på foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. Denne måten å registrere reiser og reiseformål på fører til en viss underrepresentasjon av arbeidsreiser og en viss overrepresentasjon av innkjøps- og omsorgsreiser, siden disse ofte gjennomføres i forbindelse med en reise til eller fra arbeid.

Figuren under viser et eksempel på reisene en tilfeldig person har gjennomført i løpet av registreringsdagen. Første reise er hjemmefra til barnehagen for å levere barn. Dette defineres derfor som en følge- og omsorgsreise. Deretter reiser vedkommende fra barnehagen til arbeid, en reise som defineres som en arbeidsreise. Etter arbeidsdagens slutt reiser vedkommende innom butikken på vei hjem. Reisen fra arbeid til butikken defineres som en innkjøpsreise, og det gjør også reisen fra butikken og hjem. På ettermiddagen foretar denne personen et restaurantbesøk, som genererer to fritidsreiser.



Figur 1.4: Eksempel på reiseaktivitet og hvordan dette er registrert i RVU. Kilde: Epinion 2019.

1.4.3. Undersøkelsesopplegg

Datainnsamlingen ble gjennomført som en webundersøkelse. Datainnsamlingen ble gjennomført i perioden: 12. – 26. september 2024. Utsendingen er gjort via kommunens varselstjeneste, og sendt på epost til alle bosatte over 18 år med registrert epostadresse i dette registeret. Rekrutteringseposten beskriver kort formålet med undersøkelsen, og inneholdt en lenke for å besvare undersøkelsen på web. Oppdragsgiver bisto også med å oppfordre publikum til å svare på undersøkelsen, blant annet ved å ta i bruk gavekort som insentiv for deltakelse.

Å gjennomføre intervju på web har mange fordeler, men kan også ha noen uforutsette utfordringer. En webbasert undersøkelse har blant annet ført til at datagrunnlaget har noen utfordringer når det gjelder *registrering av antall reiser*. Dette har også blitt funnet i den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018/19, som åpnet for web-intervjuer (Grue, Landa-Mata & Flotve, 2021). Fra og med 2018/19 er den nasjonale reisevaneundersøkelsen gjennomført med en kombinasjon av web-intervjuer og telefon-intervjuer.

I RVU 2018 var det registrert 2,79 reiser i snitt per person per dag, mot 3,26 i RVU 2013/14. Det er blant annet observert et høyere antall reiser som starter og slutter på samme adresse enn tidligere, noe som indikerer at en del av de som har svart har misforstått definisjonen av en reise (jf. forrige avsnitt), og ikke har skilt mellom tur- og returreisen. Samtidig er det tegn som tyder på at noen respondenter har unnlatt å rapportere visse reiser, for eksempel en følgereise til barnehagen på vei til jobb (Epinion 2019). Resultatene fra undersøkelsen i Lørenskog kommune tyder på at samme type registreringsfeil som ble funnet i RVU 2018/19 også har skjedd for denne undersøkelsen. Vi finner at tur/retur-reiser er registrert som én reise, og en underrapportering av korte

reiser og reiser til fots (spaserturer, luftenhund, osv.), og også at registrerte reiser under 1 km kun utgjør 0,4 % av det totale reisevolumet. Ser vi på de nasjonale tallene for reiser under 3 km, er 33% av alle reiser kortere enn 3 km, og 12 % er under én kilometer lange (Opedal, mfl., 2024). Det er vanskelig å si med sikkerhet hvor mye av dette som skyldes reell reiseatferd og hvor mye som skyldes metode. Fritekstsvarene respondentene kunne besvare på slutten av undersøkelsen viser tegn til at det særlig er gangturer som ikke er blitt registrert. Dette er også ofte de korteste reisene, og en underregistrering av disse reisene vil kunne gi svært få korte reiser. Samtidig er dette noe som trolig også har skjedd i den nasjonale RVUen som samles inn på samme måte, og at vi også der finner en underrepresentasjon av korte reiser.

1.4.4. Svarprosent

Totalt for datainnsamlingen er det sendt ut 37 104 rekrutteringsposter. Halvveis i rekrutteringsperioden ble det sendt ut en påminnelse til de som enda ikke hadde svart på undersøkelsen.

Totalt ble det registrert 10 220 responser. Av disse har 7 258 svart på hele undersøkelsen (71 %). 8 565 respondenter har angitt gyldig alder og svart på deler av undersøkelsen (84 %). 1 655 respondenter er ekskludert (16 %) for å ha åpnet undersøkelsen, men ikke fylt ut noen svar. For 2 962 respondenter er det ikke registrert bostedsgrunnkrets. For undersøkelsen er det dermed en responsrate på 23 %. Dette er vesentlig høyere enn hva vi ser for reisevaneundersøkelser generelt, der lokale undersøkelser har en responsrate på omkring 5-10 % og den nasjonale reisevaneundersøkelsen har responsrater på henholdsvis 11 % og 9 % i 2022 og 2023.

I figurtekstene er det angitt hvor stort respondentgrunnlaget er for resultatene. N er betegnelsen for antall respondenter, og R er betegnelsen for antall reiser. Følgelig vil $N=7\,241$ bety at svarene fra 7 241 respondenter har vært grunnlaget for analysen for den spesifikke figuren.

1.4.5. Datasett

Spørreundersøkelsen har resultert i tre datasett som ligger til grunn for analysene:

- **Personfil:** I denne filen er resultatene sortert etter hver respondent. Denne filen er grunnlaget for analyser der vi ser på *andel av bosatte*, for eksempel andel av bosatte som har tilgang på bil i husholdningen

- **Reisefil:** I denne filen er resultatene sortert etter hver reise. Denne filen er grunnlaget for analyser der vi ser på *andel av reiser*, for eksempel andel av reiser som er gjennomført med ulike transportmidler.
- **Barnefil:** I denne filen er resultatene sortert etter hvert barn. Hver respondent er spurt om hvor mange barn mellom 6 og 17 år det er i husstanden din, og fulgt opp med spørsmål om barnets reiser til skolen for opptil fire av disse barna. Denne filen er grunnlaget for analyser der vi ser på *andel av barn*, for eksempel andel av barn som reiser til skolen med ulike transportmidler.

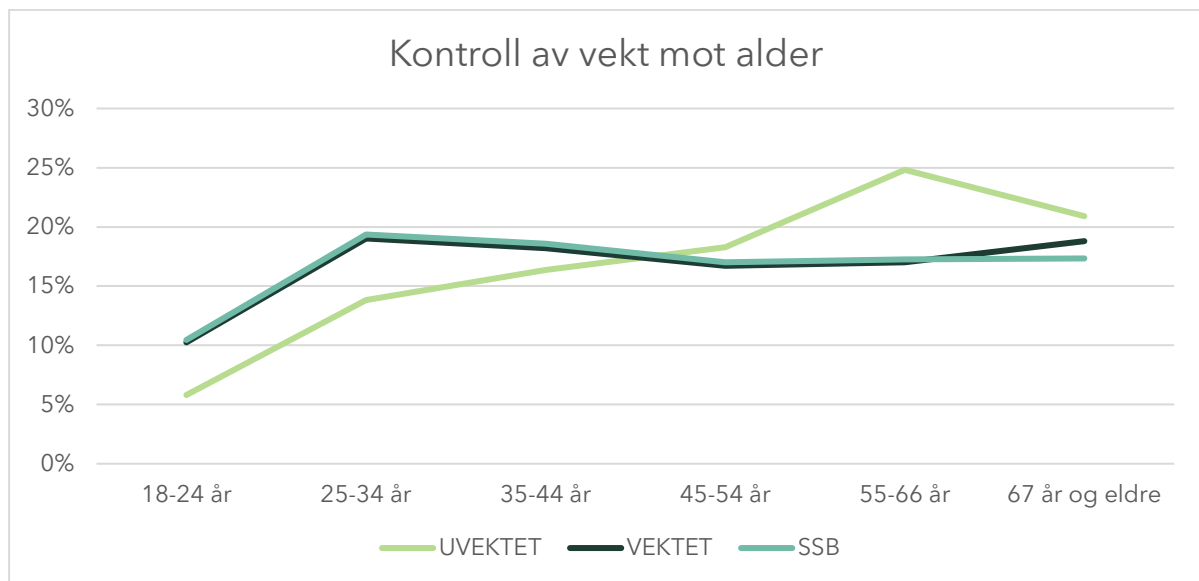
1.4.6. Utvalgsskjevhet og vekting

Datainnsamlingen for undersøkelsen er gjennomført med et mål om å vise et komplett bilde av reisevanene til befolkningen i Lørenskog kommune, for bosatte over 18 år. Rekrutteringen har nådd ut til store deler av kommunens befolkning i denne gruppen. Det forekommer likevel avvik i det resulterende datasettet, sammenlignet med befolkningen. Dette kan skyldes utfordringer med svarvillighet blant spesifikke aldersgrupper eller andre befolkningsgrupper. Disse skjevhetene kan til dels korrigeres for ved bruk av vekting. Reisevanedataene er vektet for alder, kjønn og epostregistrering. Svarene fulgte den geografiske fordelingen av bosatte svært tett, så det er for disse analysene valgt å ikke vekte for bosted.

Datasettet består av 67% yrkesaktive, 22 % alderspensjonister, 5 % student/skolelev, og 6 % med annen sysselsetting. 52 % av respondentene er kvinner, 48 % av respondentene er menn. Totalt 38 personer har svart 'Annet' eller 'Ønsker ikke å oppgi'. Aldersgruppene 18-44 år er noe underrepresentert og de eldre gruppene er noe overrepresentert. Andelen eldre som ikke har registrert epost i kommunens register er høyere enn for de yngre aldersgruppene.

Respondenter vektes opp dersom de er underrepresentert i forhold til kontrolldatasettet (her SSBs befolkningsstatistikk og kommunens epost-register), og ned dersom de er overrepresentert i forhold til kontrolldatasettet. Følgende grep er gjort i vektene:

- Menn er vektet opp
- Personer 44 år og yngre vektes opp, med størst vekt til de yngste aldersgruppene
- Personer over 45 år og eldre vektes ned
- Personer over 67 år gis en liten ekstra vekt på grunn av manglende epostoppføring i register



Figur 1.5 Illustrasjon av hvordan vekting av data gir bedre samsvar mot målte tall fra SSB. N=8565

1.5. Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper

I en del steder i rapporten beskriver vi forskjeller i reiseatferd og transportmiddelbruk mellom ulike grupper i befolkningen, slik som kjønn, alder utdanning mv. Forskjellene som gjengis er kun bivariate sammenhenger, dvs. at de kun viser de forskjellene som er observert i datamaterialet, men sier ingen ting om årsakssammenhenger, dvs. hvorfor det er forskjeller. Hvis det for eksempel er slik at kvinner reiser mer med kollektivtransport enn menn, vil de bivariate sammenhengene ikke si noe om *hvorfor* de gjør dette, om det er fordi de har lavere tilgang til bil, har et annet reisemønster mv. For å finne årsakssammenhengene må det gjennomføres mer omfattende statistiske analyser, noe som ligger utenfor rammene av dette prosjektet. Det tilgjengelige datamaterialet fra dette prosjektet gir et grunnlag for å gjennomføre analyser av årsakssammenhenger.

Tabellene som ligger til grunn for disse beskrivelsene ligger i Excel-arkene som er utarbeidet i tilknytning til rapporten. Disse er gjort tilgjengelige for oppdragsgiver.

2. Tilgang til transportressurser

Hensikten med dette kapitlet er å gi en oversikt over befolkningens tilgang til sentrale transportressurser: førerkort og bil, parkeringsdekning, tilgang til kollektivsystemet, og tilgang til sykkel og moped/motorsykkel. Flere analyser viser at befolkningens tilgang til transportressurser som bil, kollektivtransport og parkering har stor betydning for deres valg av reisemåte. Analysene viser at tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reisemåte, sammen med tilgjengelighet til parkering (PROSAM 2020, Ellis 2010, Solli m.fl. 2014).

Sammenheng mellom reisevaner og rammebetingelser for transport

En analyse av sammenhengen mellom reisevaner og rammebetingelser for transport for de tretten største byområdene i Norge viser blant annet at personer uten tilgang til bil foretar flere kollektivreiser og flere gangturer enn de med tilgang til bil. Jo flere biler man har tilgang til, jo mer benytter man bil på reisene. Analysen viser også at de med svært god tilgang til kollektivtransport reiser mer kollektivt, går mer og fortar færre bilturer enn de som har dårlig tilgang til kollektivtransport. Analysen viser også at de som ikke har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver reiser vesentlig mer med kollektivtransport enn de som har gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, og de går og sykler også en god del mer

Kilde: Solli m.fl. 2014: *Ringvirkninger av arealplanlegging - for en mer bærekraftig bytransport? Dokumentasjonsrapport*. UA-rapport 51b/2014

2.1. Førerkort og tilgang til bil

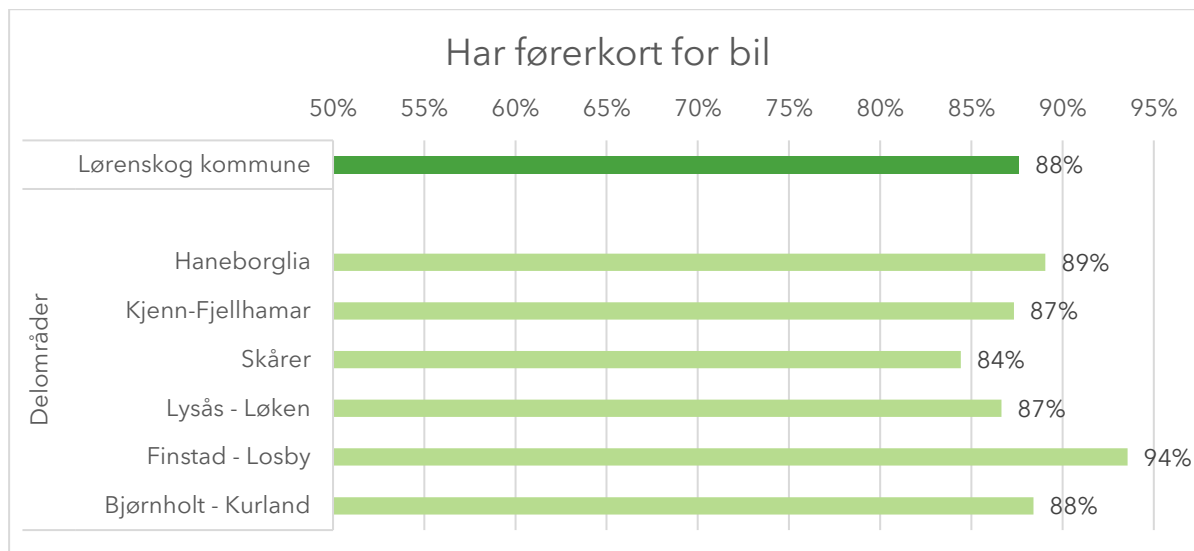
9 av 10 har førerkort for bil

Figur 2.1 viser hvor stor andel av befolkningen som har førerkort for bil i 2024. I Lørenskog kommune er det 88 % av den voksne befolkningen som har førerkort for bil, noe som er på nivå med snittet nasjonalt (90 %) i 2023.

Det er små forskjeller i førerkortandelen blant bosatte i de ulike områdene. Den varierer mellom 84 % og 94 %. Førerkortandelen er lavest i Skårer og høyest i Finstad - Losby.

Førerkortandelen er høyest i aldersgruppen 55-66 år (95 %), og lavest i de yngste aldersgruppene: 65 % i aldersgruppen 18-24 år og 80 % i aldersgruppen 25 - 34 %. Det er

en høyere andel menn enn kvinner som har førerkort: 90 % av menn og 82 % av kvinner har førerkort.



Figur 2.1 Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil. N= 7241.

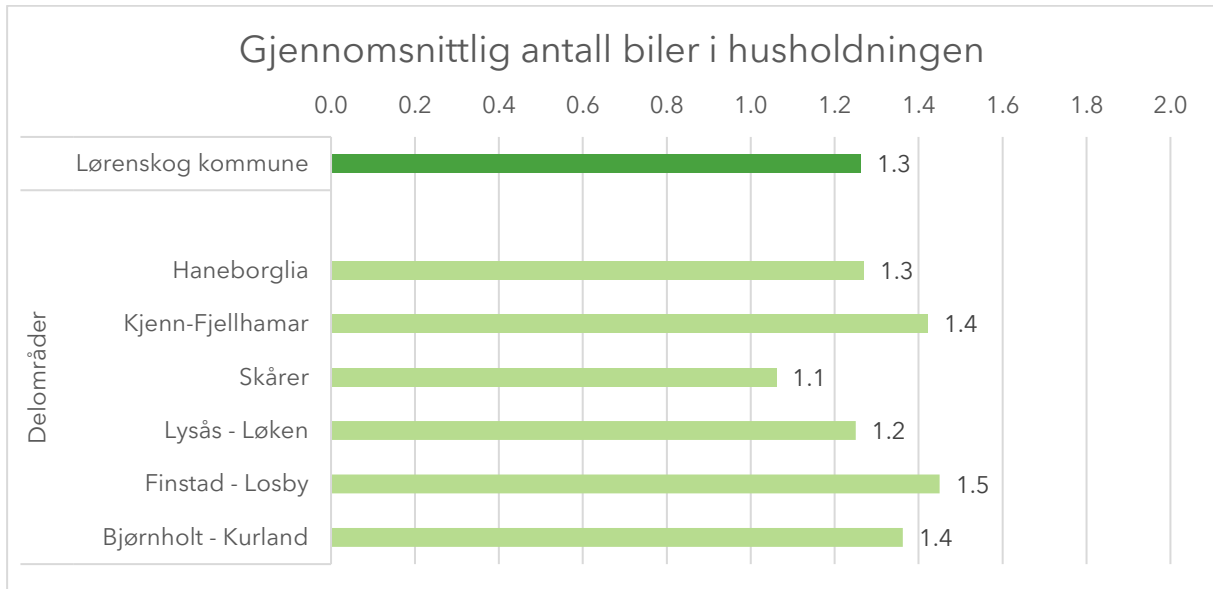
Halvparten av husholdningene disponerer én bil

I Lørenskog kommune bor 13 % av befolkningen i en husstand uten tilgang til bil (Figur 2.3) og gjennomsnittlig antall biler per husholdning² er 1,3 biler (Figur 2.2). Halvparten av befolkningen (52 %) bor i en husholdning med én bil, og én av tre (34 %) bor i en husholdning som disponerer to eller flere biler. Mindre enn 1 % bor i en husholdning der man er medlem av en bildelingsordning.

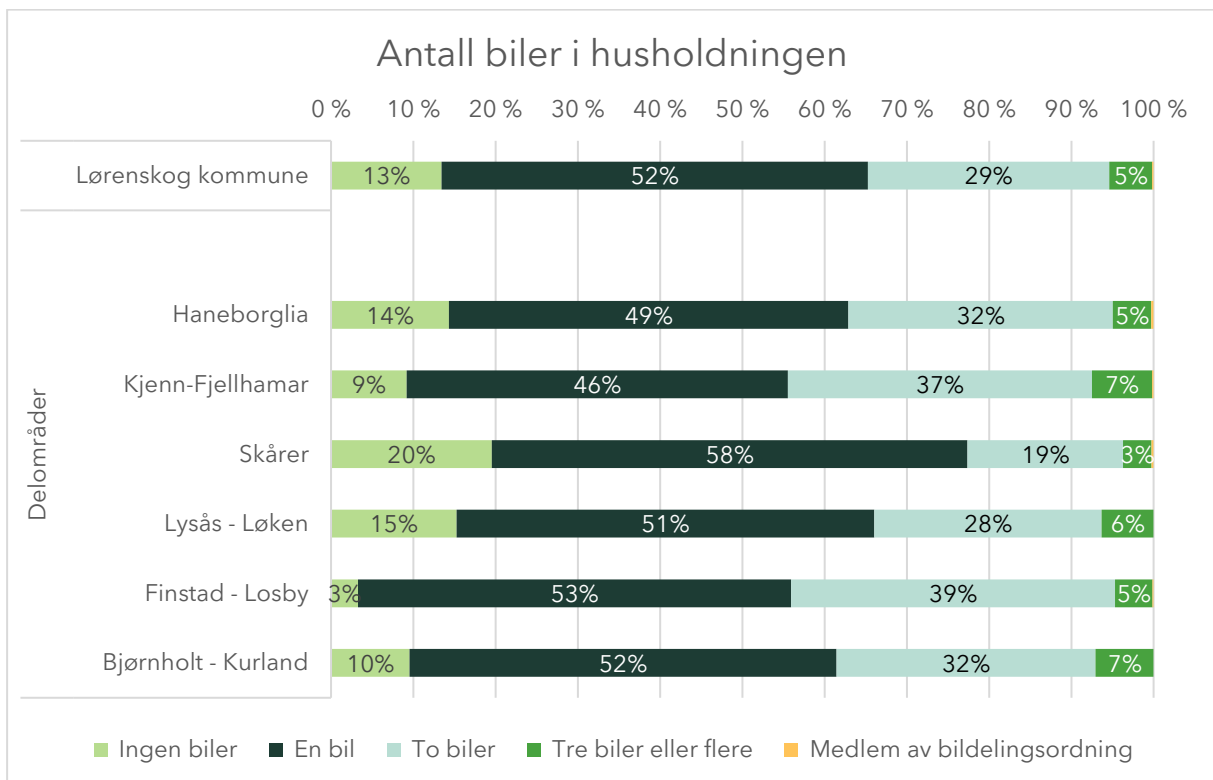
I Skårer er det omtrent like mange som bor i en husholdning uten tilgang til bil (20 %) som det bor i en husholdning med to eller flere biler (22 %), og delområdet har det laveste gjennomsnittlige bilholdet per husholdning av alle delområdene (1,1 biler). I Finstad - Losby er det motsatt trend, med kun 3 % som bor i en husholdning uten tilgang til bil, og 44 % som bor i en husholdning med to eller flere biler. Finstad - Losby er det delområdet med flest biler per husholdning i snitt (1,5), etterfulgt av Kjenn - Fjellhamar (1,4).

² I undersøkelsen var det kun mulig å registrere opptil tre biler per husholdning. Det beregnede snittet i dette avsnittet (1,3 biler) kan derfor være noe lavere enn det *reelle* antallet biler per husholdning, ettersom husholdninger med flere enn tre biler ikke har kunnet registrere disse. 461 personer har svart '3 biler eller flere biler' på spørsmålet 'Hvor mange biler eier eller disponerer husstanden din?'. Dette utgjør 5,4 % av respondentene som har svart på dette spørsmålet.

Ser vi på antall biler i husholdningen for de som bor mer sentralt versus de som bor mindre sentralt, ser vi en tydelig trend mot at de som bor mindre sentralt har flere biler i husholdningen.



Figur 2.2 Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen. N=7241.



Figur 2.3 Andel med ulikt antall biler i husholdningen. N=7241.

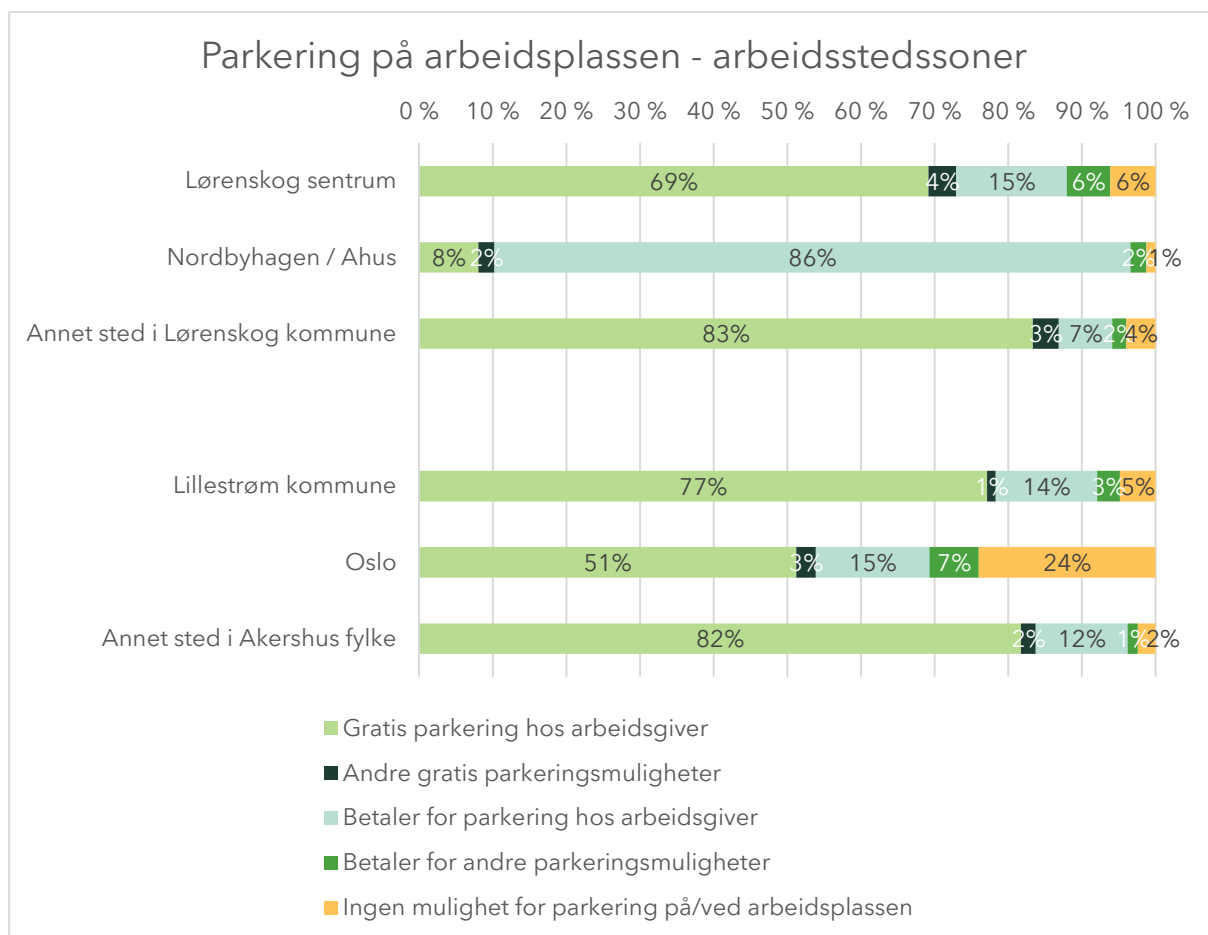
2.2. Parkeringsforhold ved arbeidssted

Tilgang til parkering er i stor grad med på å påvirke transportmiddelvalget. Har man mulighet til å sette fra seg bilen, er det mye større sannsynlighet for at man velger bil framfor andre transportmidler. I dette avsnittet belyser vi de yrkesaktives tilgang til parkering ved arbeidsplassen.

Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

Et flertall av de yrkesaktive i Lørenskog kommune har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver. 73 % av de som har arbeidsplass i Lørenskog sentrum har gratis parkering hos arbeidsgiver (69 %) eller andre gratis parkeringsmuligheter (4 %). For Lørenskog kommune ekskludert Lørenskog sentrum og Nordbyhagen/Ahus har 86 % gratis parkering hos arbeidsgiver eller andre gratis parkeringsmuligheter. Nordbyhagen/Ahus skiller seg tydelig fra resten av kommunen ved at det store flertallet (86 %) av de som har arbeidsplass her betaler for parkering hos arbeidsgiver, og kun 10 % har gratis parkering hos arbeidsgiver eller andre gratis parkeringsmuligheter.

Blant bosatte i Lørenskog kommune som har arbeidssted utenfor kommunen har de med arbeidssted i Lillestrøm kommune eller andre steder i Akershus fylke stort sett gratis parkering hos arbeidsgiver (hhv. 77 % og 82 %). For bosatte yrkesaktive med arbeidssted i Oslo har halvparten tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver, mens 22 % enten betaler for parkering hos arbeidsgiver eller betaler for andre muligheter. Én av fire med arbeidssted i Oslo har ikke mulighet for parkering på eller ved arbeidsplassen. 58 % av respondentene som har svart på dette spørsmålet oppgir å ha arbeidssted i Oslo.



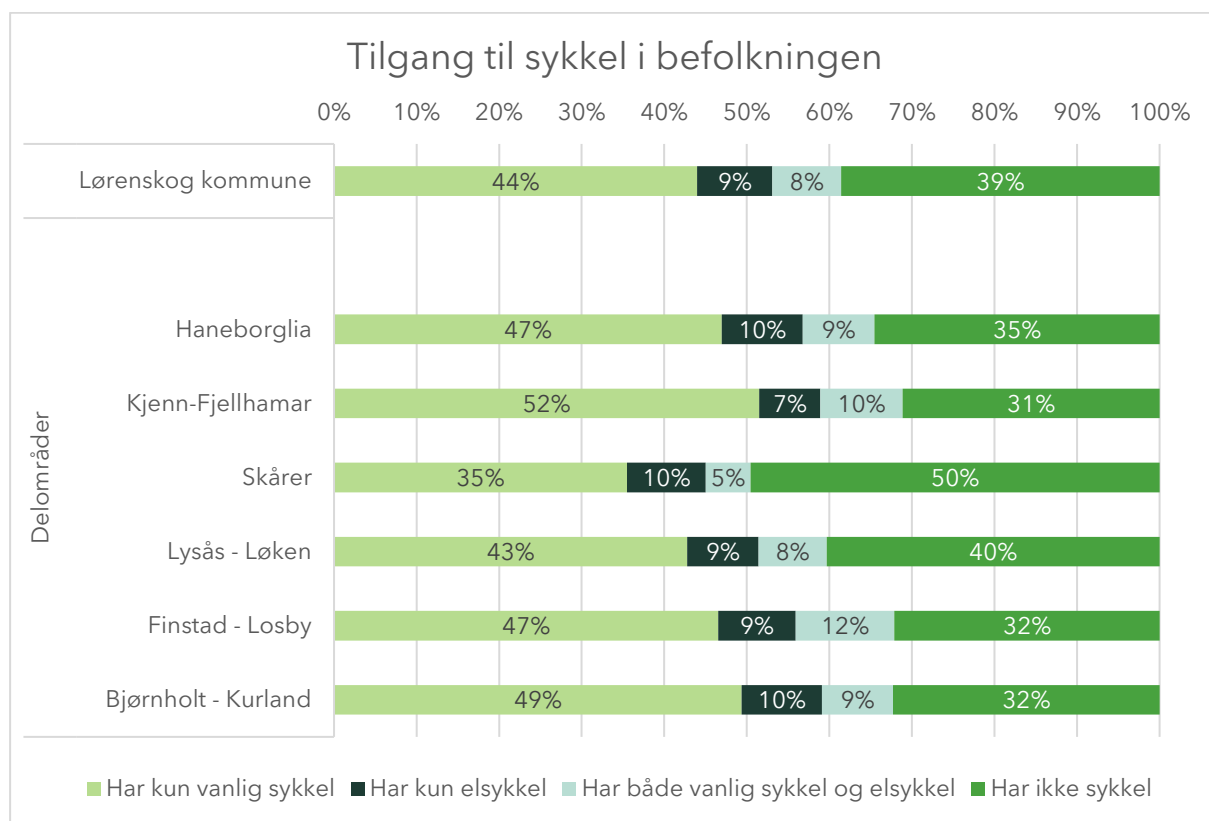
Figur 2.4 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i Lørenskog kommune. Spørsmålet er stilt til yrkesaktive. N=5678.

2.3. Tilgang til sykkel

61 % av befolkningen i Lørenskog kommune har tilgang til sykkel. De fleste har tilgang til en vanlig sykkel (44 %), mens 9 % har tilgang til kun elsykkel og 8 % disponerer både vanlig sykkel og elsykkel. Den totale sykkeltilgangen er litt lavere enn landsnivået som er på 71 %. Derimot er andelen som har tilgang til elsykkel likt som for landsnivået (17 %), når man ser på både andelen som kun har elsykkel og de som har både elsykkel og vanlig sykkel.

Av delområdene er sykkeltilgangen lavest i Skårer, med 50 % som har tilgang til sykkel. Sykkeltilgangen er høyest i Kjenn - Fjellhamar (69 %), Finstad - Losby (68 %) og Bjørnholt - Kurland (68 %). Andelen som har tilgang til elsykkel er høyest i Finstad - Losby (21 %) og lavest i Skårer (15 %).

Det er flere kvinner enn menn som kun har elsykkel, og halvparten av de som har svart at de kun har elsykkel er eldre enn 55 år. Det er også en høyere andel kvinner enn menn som svarer at de ikke har sykkel.



Figur 2.5 Prosentandel med tilgang til vanlig sykkel og elsykkel. Gjensidig utelukkende kategorier. N=7244.

3. Reiseomfang

I dette kapitlet gis det en oversikt over reiseomfanget og reisemønstret til befolkningen i Lørenskog kommune. Det gis oversikt over hvor mye de reiser, når de reiser og hvor de reiser. Oversikt over transportmiddelfordeling og reiseformål på reisene gis i kapittel 4 (transportmiddelfordeling) og kapittel 5 (reiseformål).

3.1. Reiseomfang på daglige reiser

Hver person gjør i underkant av 3 reiser per dag i snitt

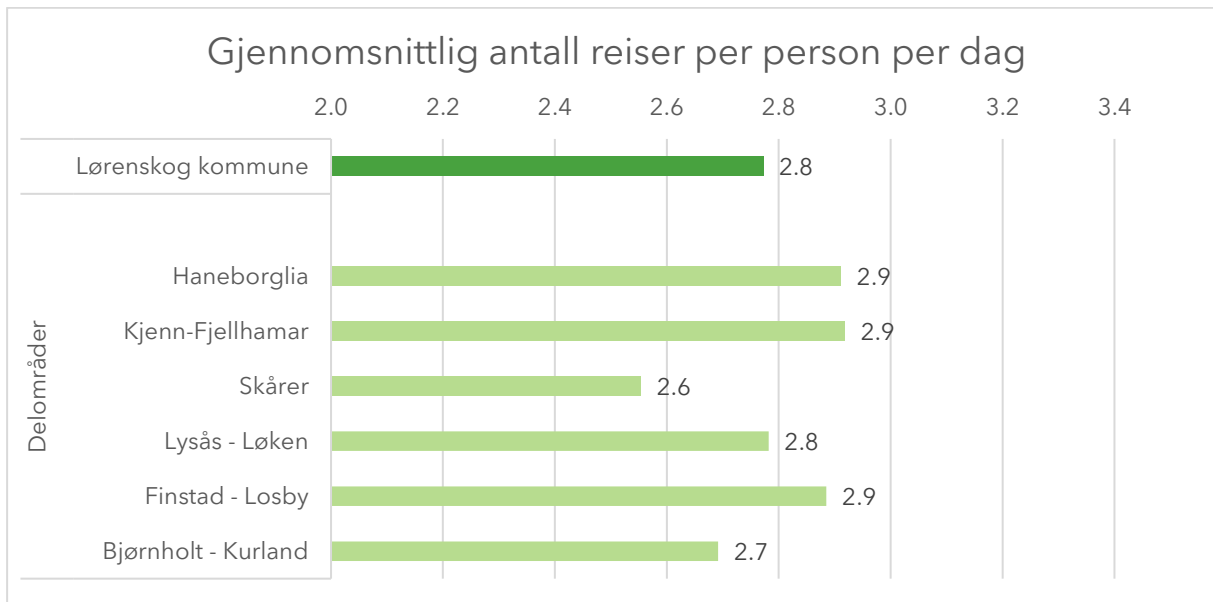
90 % av befolkningen i Lørenskog kommune foretok minst én reise på registreringsdagen (Figur 3.3), og i snitt ble det foretatt 2,8 reiser per person per dag³ (Figur 3.1), når vi inkluderer både de som har reist og de som ikke har reist. Gjennomsnittlig antall reiser per person ligger på nivå med de nasjonale tallene for antall daglige reiser (2,6 reiser i 2023). Antall reiser per person har vært synkende siden RVU 2013/14 (3,22 reiser per person per dag. Avviket kan skyldes både metode for innsamling av data og et reelt lavere reiseomfang. Metoden påvirkes ved at webbaserte spørreskjema fanger opp færre reiser enn intervju, ettersom mange respondenter enten underrapporterer korte reiser eller misforstår reisedefinisjonen i undersøkelsen, og derfor rapporterer tur-retur-reiser som én reise heller enn to.

Det er små forskjeller i reiseomfang. Skårer har et lavere gjennomsnittlig antall reiser per person per dag (2,6 reiser) sammenlignet med snittet for kommunen (2,8 reiser). Det samme gjelder for Bjørnholt - Kurland (2,7 reiser). Gjennomsnittlig antall reiser per person påvirkes av andelen som ikke har gjennomført noen reiser på registreringsdagen, og er høyest i Skårer 14 % og i Bjørnholt - Kurland 13 %.

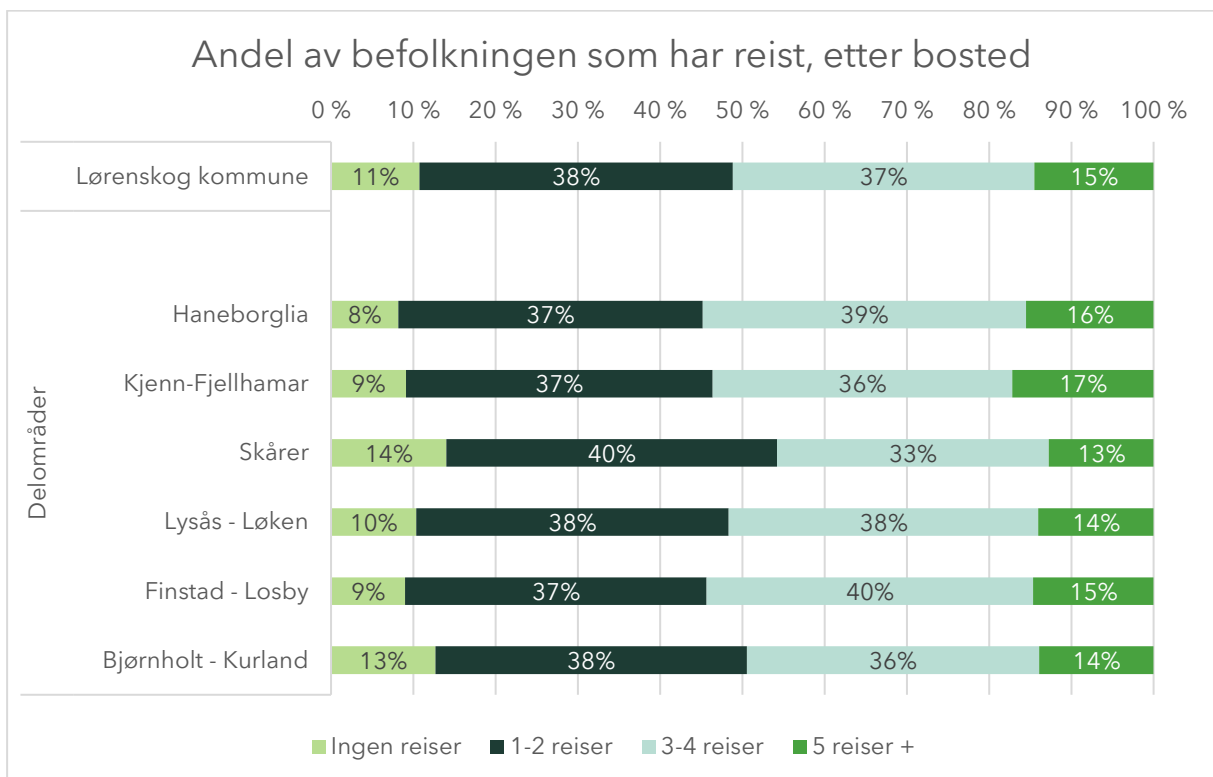
I Figur 3.3 vises det at ulike aldersgrupper har ulik reiseaktivitet. Fra aldersgruppene som er eldre enn 55 år ser vi en redusert reiseaktivitet. Så mye som én av fire (26 %) i aldersgruppen 67 år og eldre har ikke gjennomført noen reiser på registreringsdagen, og 10 % av de i aldersgruppen 55-66 år har ikke gjennomført noen reiser på

³ I undersøkelsen var det kun mulig å registrere opptil åtte reiser per person. Det beregnede snittet i dette avsnittet (2,8) kan derfor være noe lavere enn det *reelle* antallet reiser, ettersom personer som har foretatt flere enn åtte reiser ikke har kunnet registrere disse. 202 personer har svart '8 eller flere reiser' på spørsmålet 'Hvor mange reiser foretok du i går?'. Dette utgjør 2.4 % av respondentene som har svart på dette spørsmålet.

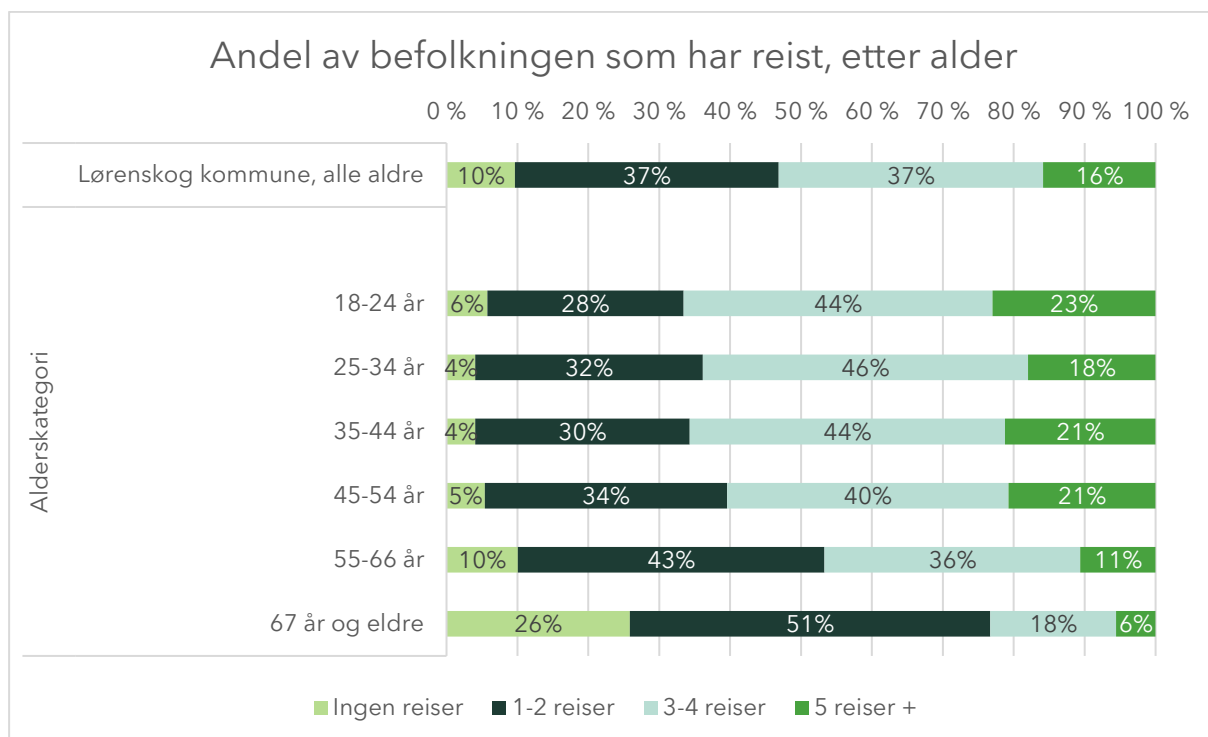
registreringsdagen. I den eldste aldersgruppen er det kun 24 % har gjennomført 3 eller flere reiser på registreringsdagen. For personer i alderen 18-54 år er reiseaktiviteten jevnt over ganske lik.



Figur 3.1 Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. N=7254.



Figur 3.2 Antall reiser per person per dag, etter bostedssoner. N=7254.



Figur 3.3 Antall reiser per person per dag, aldersgrupper. N=8398.

Én av fem reiser er under 3 km lange

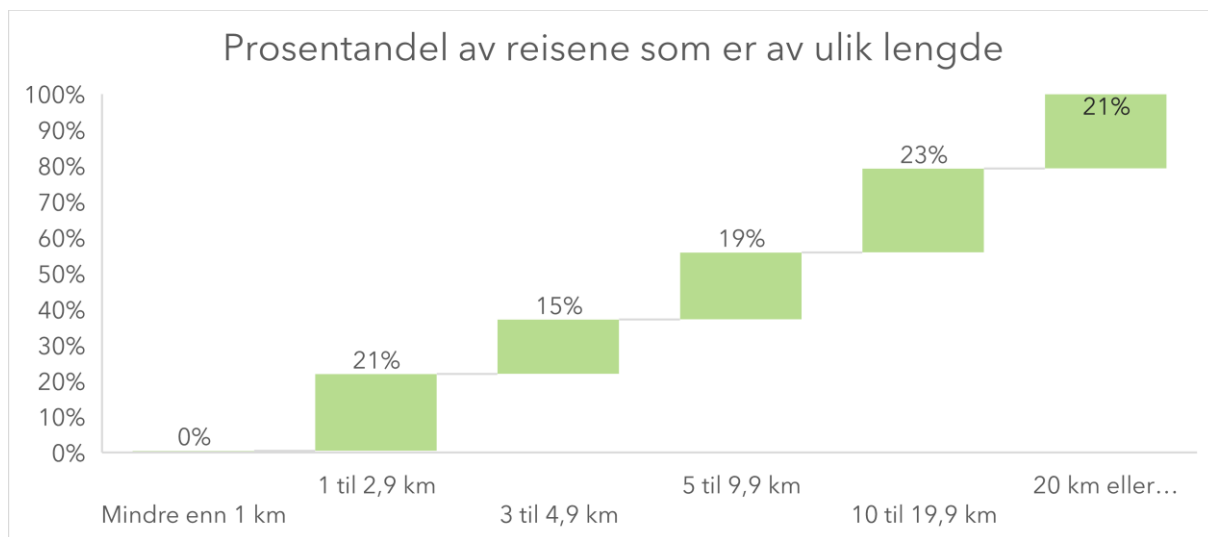
Intervjupersonene spørres etter reiselengde på reisene de har gjennomført. Dette kan være vanskelig å anslå, og kvaliteten på oppgitt reiselengde kan være varierende. Resultatene i denne undersøkelsen er basert på selvoppgitte avstander. Svarene er enkelt kvalitetssikret ved at ekstremverdier er fjernet.

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2023 er reiselengde i størst mulig grad basert på avstander hentet inn fra Google Maps, og ikke selvoppgitt reiselengde. Dette gjør det ikke mulig å sammenligne avstander i denne undersøkelsen med resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

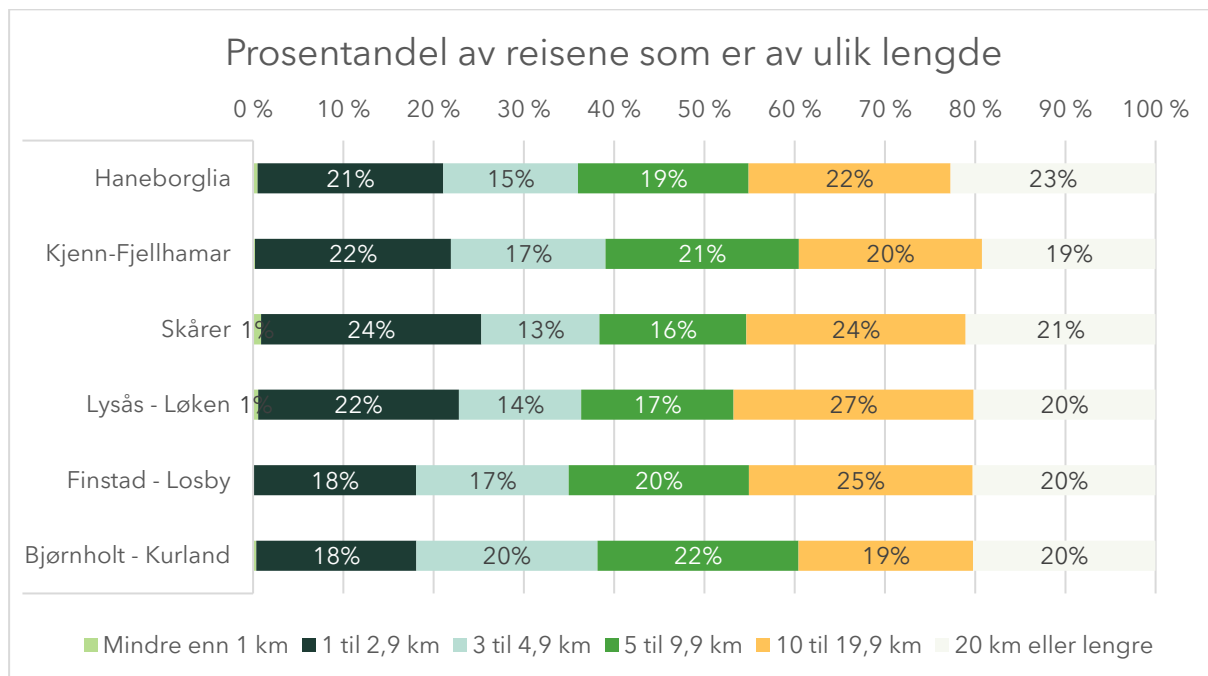
De aller fleste daglige reisene som gjøres er korte. 21 % av reisene til befolkningen i Lørenskog kommune er kortere enn tre kilometer og ytterligere 15 % er under 5 kilometer. 97 reiser er registrert i kategorien reiser på under 1 kilometer. Dette utgjør 0,4 % av alle reisene som er registrert. Ser vi på de nasjonale tallene for reiser under 3 km, er 33% av alle reiser kortere enn 3 km, og 12 % er under én kilometer lange (Opedal, mfl., 2024). Dette er vesentlig høyere enn i undersøkelsen i Lørenskog, og er dermed en indikator på

at faktisk antall reiser blant befolkningen mest sannsynlig er høyere enn hva som er oppgitt her fordi de korteste reisene trolig underrapporteres.

I de ulike delområdene (Figur 3.5) er det høyest andel korte reiser i Skårer (25 % under 3 km), men det er små forskjeller mellom områdene. Det er høyest andel av de aller lengste reisene som er 20 km eller lengre, blant reisene til bosatte i Haneborglia (23 %).



Figur 3.4 Prosentandel av reisene som er av ulik lengde, blant alle reiser til bosatte i Lørenskog kommune. R=19541.



Figur 3.5 Prosentandel av reisene som er av ulik lengde, blant alle reiser til bosatte i de ulike delområdene av Lørenskog kommune. R=19541.

Gjennomsnitt vs median for å belyse reiselengde

Ulike måter å beskrive reiselengde på:

Det finnes flere måter å beskrive hva som er en vanlig reiselengde for de reisene man gjør i løpet av en dag.

- **Gjennomsnittlig reiselengde:** den vanligste måten å beskrive reiselengden på er ved bruk av gjennomsnittet. Dette finner man ved å summere lengden av alle reisene og dele på antall reiser.
- **Gjennomsnittlig reiselengde, reiser under 10 mil:** I reisevaneundersøkelsen kartlegges både dagliglivets reiser og de mer sjeldne og lange reisene man gjør. Lange reiser på over 10 mil utgjør kun en liten andel av det totale antallet reiser som gjøres i løpet av en dag, men har stor betydning for gjennomsnittsverdien. For å få et anslag for hva som er gjennomsnittlig reiselengde ser vi bort ifra de lange reisene man gjør mer sjelden, og vi har hentet ut gjennomsnittlig reiselengde for reiser under 10 mil.
- **Median reiselengde:** Medianverdien er verdien til det tallet som deler et utvalg i to like store deler. Det vil si at halvparten av reisene er kortere enn medianverdien, og halvparten er lengre enn medianverdien. Fordelen ved å bruke medianverdien i forhold til gjennomsnitt, er at median er mer stabil overfor ekstreme observasjoner enn det gjennomsnittet er. Medianen er dermed godt egnet til å si noe om lengden på en typisk reise som gjennomføres. Fordi medianverdien i liten grad er påvirket av ekstremt høye reiselengder, har vi ikke hentet ut medianverdi for reiser under 10 mil, da den er svært lik medianverdien for alle reiser.

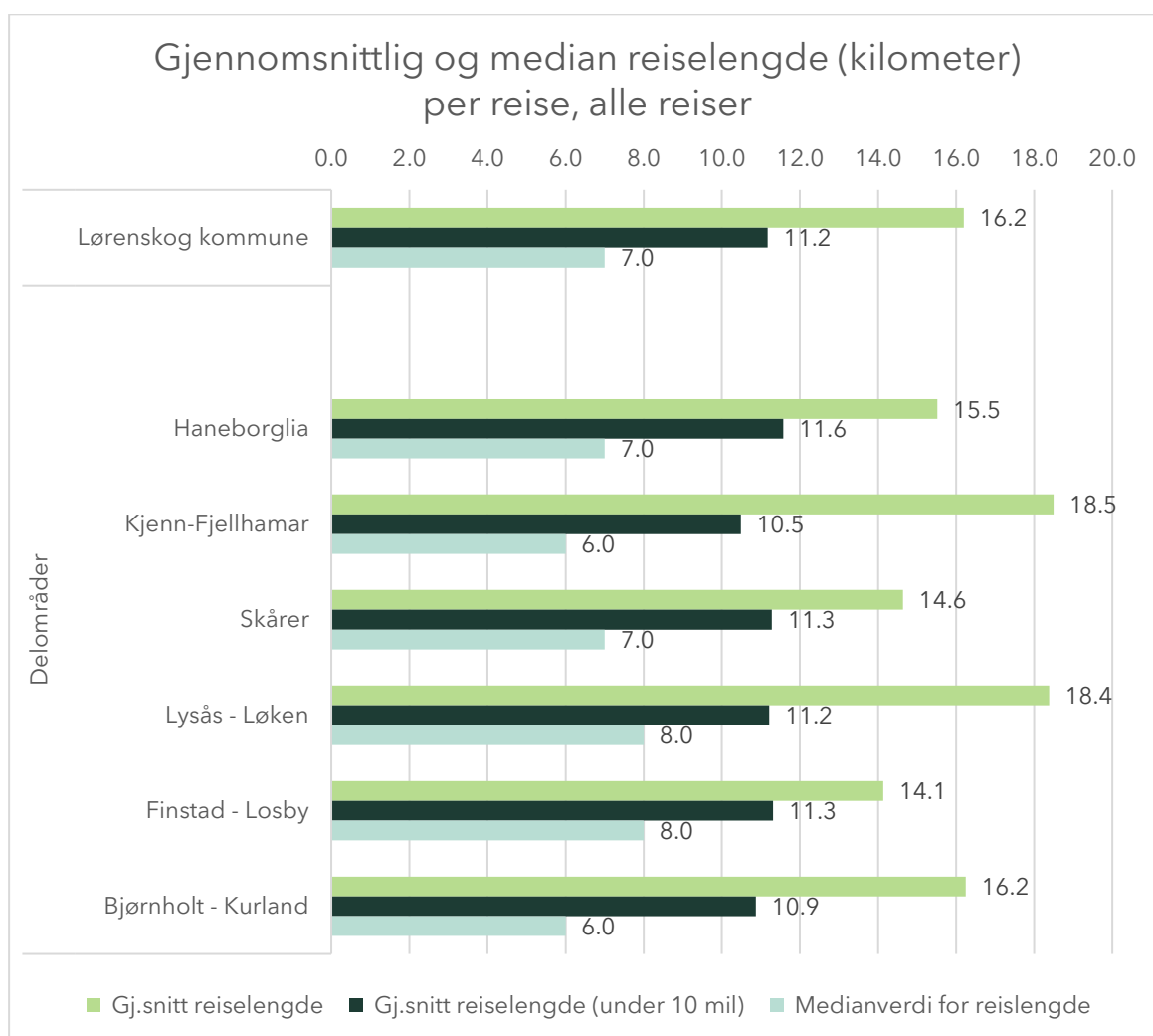
En gjennomsnittlig daglig reise i Lørenskog kommune er 16.2 km lang⁴. En gjennomsnittlig reise er kortest for bosatte i Finstad - Losby (14.1 km) og Skårer (14.6 km), og lengst blant bosatte i Kjenn - Fjellhamar (18.5 km) og Lysås - Løken (18.4 km).

Reiser over 10 mil utgjør kun 1 % av reisene i kommunen. Dersom vi ser på reiser som er under 10 mil, ser vi at gjennomsnittlig reiselengde per reise er på 11.2 km blant bosatte i Lørenskog kommune. Dette viser at noen meget få, men lange reiser trekker gjennomsnittet opp. For reiser under 10 mil er den laveste gjennomsnittlige reiselengden

⁴ Vi har gjort en overordnet kvalitetssikring av de oppgitte reiselengdene i datamaterialet, og har gjort noen mindre justeringer, hvor vi har valgt å legge oss på en relativt konservativ linje. Vi har fjernet gangturer over 3 mil, sykkeltureturer over 30 mil og kollektiv-, bilfører- og bilpassasjerreiser over 100 mil.

registrert i Skårer (10.5 km) og Bjørnholt - Kurland (10.9 km). Den lengste gjennomsnittlige reiselengden for reiser under 10 mil er registrert i Haneborglia (11.6 km).

Det å bruke medianverdien som mål på hva som er den typiske reiselengden, gir andre og lavere resultater enn når gjennomsnittet brukes. Den typiske reisen i Lørenskog kommune er da 7 kilometer lang. Det vil si at halvparten av reisene er 7 kilometer eller kortere, og halvparten av reisene er over 7 kilometer lange. Figur 3.6 viser at det er befolkningen i Kjenn - Fjellhamar og Bjørnholt - Kurland som har de korteste reisene basert på medianverdien. Bak gjennomsnittet på 18.5 kilometer i Kjenn - Fjellhamar skjuler det seg altså mange korte reiser, og noen få svært lange reiser som trekker gjennomsnittet opp. Dette viser tydelig hvor sårbart en gjennomsnittsverdi er for noen få forekomster av ekstremt lange reiser.

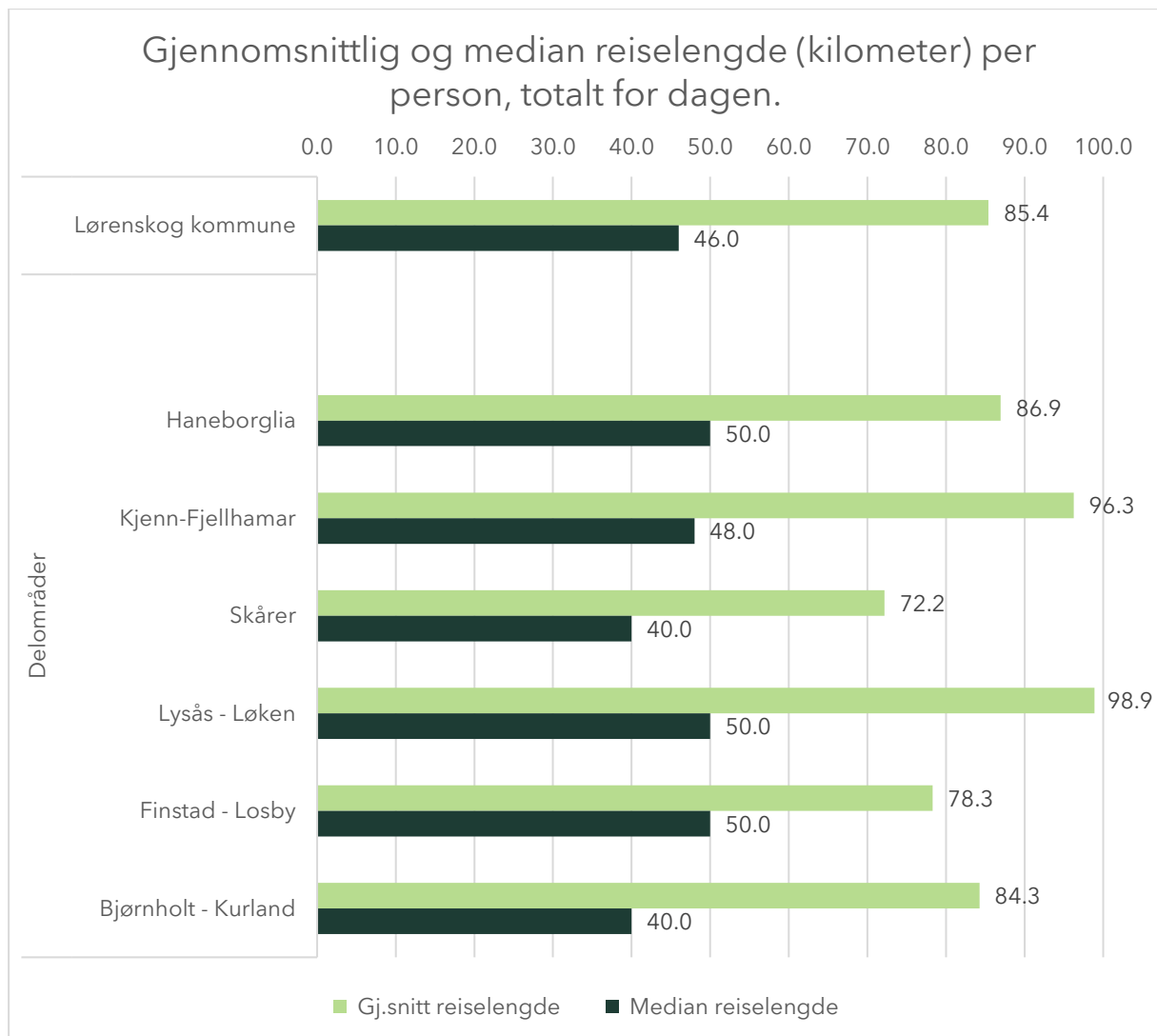


Figur 3.6 Gjennomsnittlig reiselengde for alle reiser, reiser under 10 mil og median reiselengde. Alle reiser. R=19541.

Befolkningen i Lørenskog reiser 85 km i snitt hver dag

I gjennomsnitt, når vi ser på alle reiser og de som ikke har reist, reiser hver person 85,4 kilometer totalt hver dag, og ser vi på medianverdien reiser halvparten av befolkningen mindre enn 46 kilometer totalt hver dag og halvparten av befolkningen reiser mer enn 46 kilometer totalt hver dag.

Både i gjennomsnitt (72.2 km) og median (40 km) reiser bosatte i delområdet Skårer kortest. I gjennomsnitt reiser personer bosatt i delområdene Lysås - Løken (98.9 km) og Kjenn - Fjellhamar (96.3 km) lengst.



Figur 3.7 Gjennomsnittlig og median reiselengde (antall kilometer) per person per dag. N=7256.

4. Transportmiddelbruk

I dette kapitlet gis det en oversikt over befolkningens bruk av ulike transportmidler, samt sentrale egenskaper ved reiser som er foretatt med ulike transportmidler, slik som reiselengde og når på dagen reisen gjøres.

Resultatene i kapitlet er basert på hovedtransportmiddelet man har brukt på reisen, det vil si det transportmidlet man reiste lengst med. Det vil for eksempel si at når vi snakker om gangturer og gangandeler, er dette gangturer hvor man har gått til fots hele veien.

4.1. Transportmiddelfordeling

1 av 4 reiser i Lørenskog kommune er en kollektivreise

Figur 4.2 viser transportmiddelfordelingen blant bosatte i Lørenskog kommune. 53 % av reisene er med bil som fører, og 7 % av reisene er som bilpassasjer. 10 % av reisene er gangturer, 4 % av reisene er med sykkel og 24 % av reisene er med kollektivtransport⁵. Bilførerandelen ligger omtrent på nivå med landet som helhet (Figur 4.1), der bilandelen økte fra 50 % i 2013/14 opp til 55 % i 2021, og har sunket til 50 % i 2022 og 2023 (Opedal m.fl., 2024). Kollektivandelen i Lørenskog kommune ligger høyere enn det nasjonale nivået, med 24 % sammenlignet med 11 % nasjonalt. Det er rapportert færre gangturer i Lørenskog (10 %) enn det er nasjonalt (23 %)⁶. Sykkelandelen i Lørenskog (4 %) er på nivå med den nasjonale andelen (4 %).

Andelen av reiser som foretas med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektiv) er høyest blant bosatte i Skårer med 46 %. Både kollektivandelen (29 %) og gangandelen (13 %) er høyere her enn for kommunen som helhet, og bilandelen er den laveste. Andelen av reiser som foretas med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektiv) er lavest blant bosatte i Finstad - Losby (31 %). Det er særlig den lave gangandelen som trekker ned (5 %) sammenlignet med nivået for kommunen som helhet. Finstad - Losby har samtidig den høyeste bilandelen.

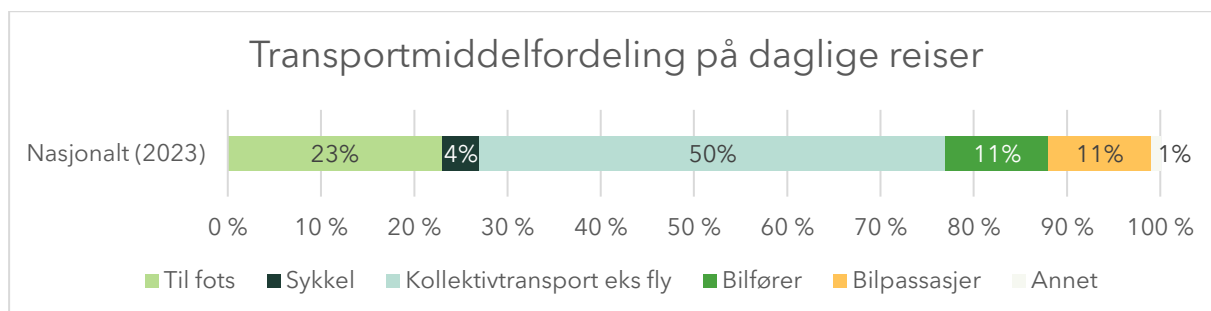
⁵ Kategorien kollektivtransport inkluderer reiser med buss, tog, t-bane, trikk, og drosje, men ikke med fly.

⁶ Dette kan til dels skyldes underrapporteringen av de korteste reisene, da gangandelen på disse reisene er høy i reisevaneundersøkelser generelt.

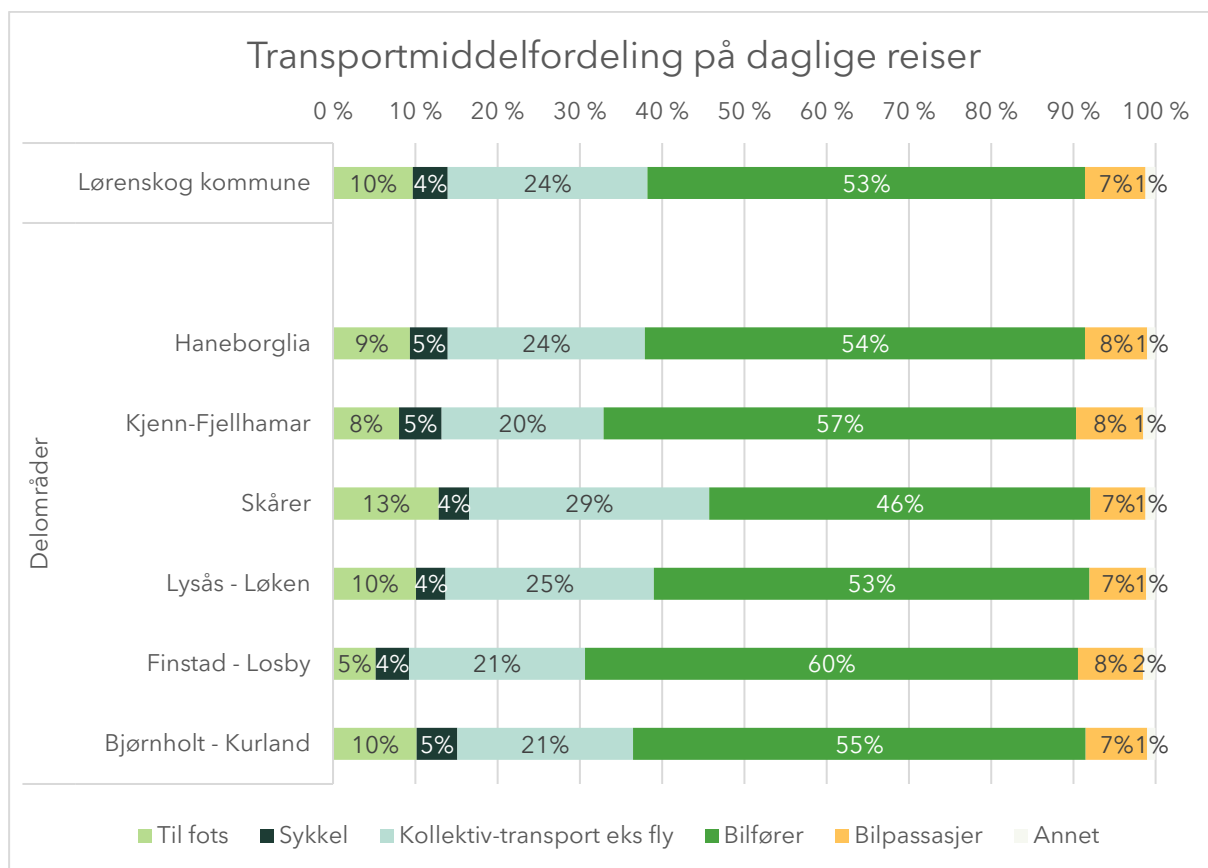
Figur 4.3 viser transportmiddelfordelingen blant bosatte i Lørenskog etter ulike aldersgrupper. De yngste aldersgruppene reiser mer med kollektivtransport enn de eldre aldersgruppene: 41 % i aldersgruppen 18-24 år og 35 % i aldersgruppen 25-34 år, sammenlignet med 15 % i aldersgruppen 67 år og eldre, 17 % i aldersgruppen 45-54 år % og 19 % i aldersgruppen 55-66 år. Det er også flere som går hele veien til sine daglige gjøremål blant de yngre enn det er blant de eldre.

Det er flest som kjører som bilfører i aldersgruppene 45-54 år (66 %) og 55-66 år (61 %). Det er også høyest andel som sykler i disse aldersgruppene (begge 5 %), og lavest som går hele veien (6 %).

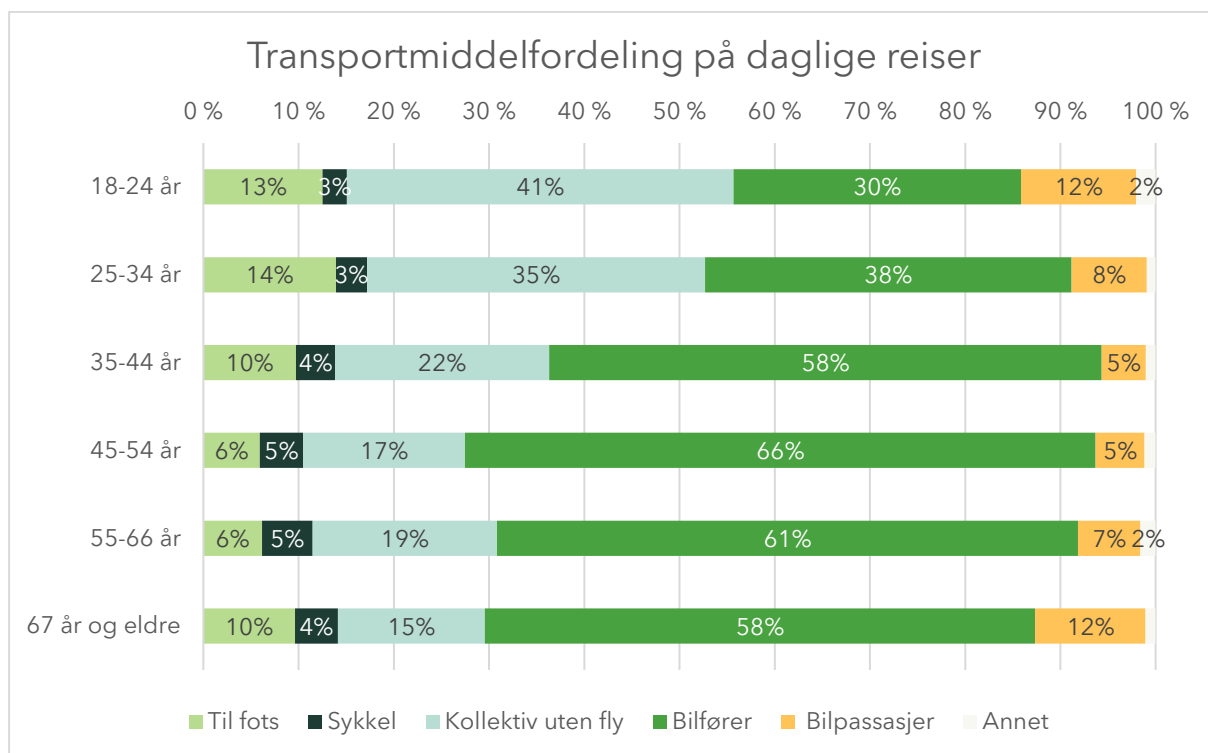
En høyere andel kvinner enn menn går hele veien på sine daglige gjøremål (11 % mot 8 %). I tillegg reiser kvinner mer kollektivt (28 % mot 21 %) og mer som bilpassasjer (11 % mot 4 %). Menn reiser mer som bilfører enn kvinner (62 % mot 45 %).



Figur 4.1 Nasjonal transportmiddelfordeling. Figur tilpasset fra Opedal m.fl., 2024.



Figur 4.2 Transportmiddelfordeling på daglige reiser. R=19551.



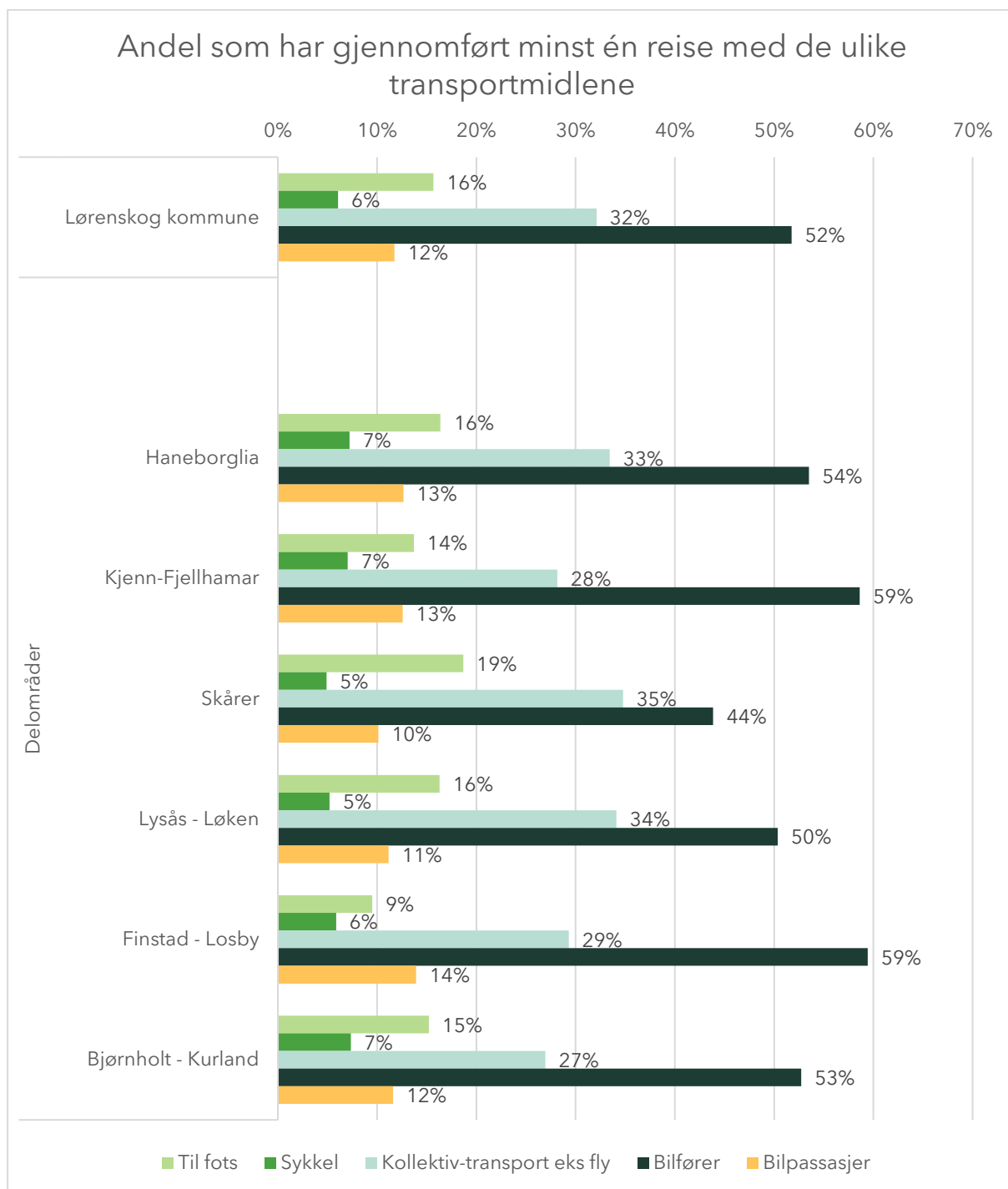
Figur 4.3 Transportmiddelfordeling på daglige reiser, etter aldersgruppe. R=20887.

4.2. Bruk av ulike transportmidler

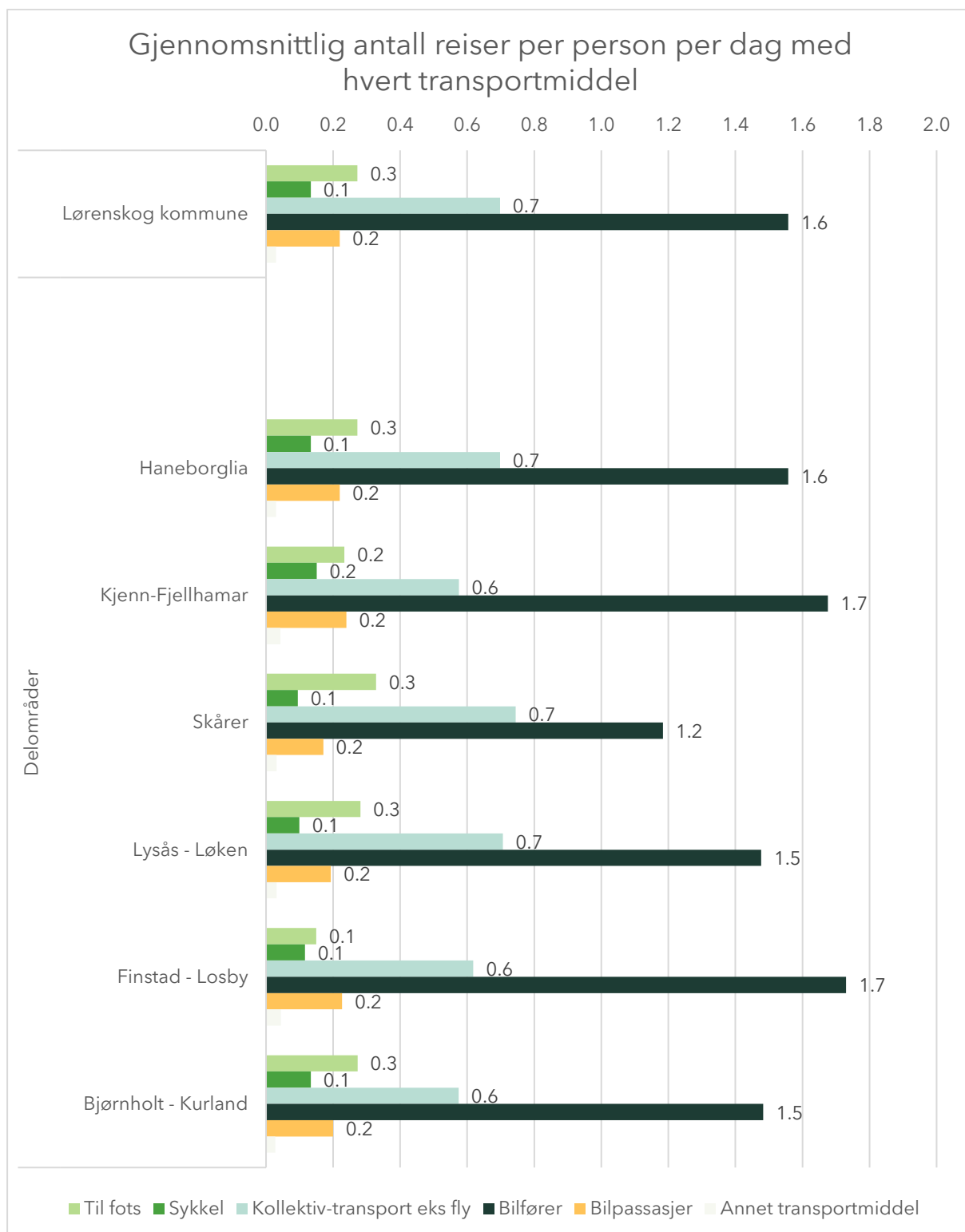
Halvparten av de bosatte i Lørenskog kommune har foretatt minst én bilreise som fører på registreringsdagen

I Lørenskog kommune har 52 % av befolkningen gjennomført minst én reise som bilfører på registreringsdagen og befolkningen gjennomfører i snitt 1.6 bilreiser som bilfører per dag. Én av tre (32 %) har gjennomført minst én reise med kollektivtransport på registreringsdagen, og befolkningen gjennomfører 0.7 reiser med kollektiv per person per dag i snitt. 16 % har gjennomført minst én reise til fots, 12 % har gjennomført minst én reise som bilpassasjer og 6 % har gjennomført minst én sykkelreise på registreringsdagen.

Det er små forskjeller mellom delområdene. I Skårer er andelen som har gjennomført minst én reise som bilfører noe lavere (44 %) og andelen som har gjennomført minst én reise med kollektivtransport (35 %) og gange (19 %) noe høyere enn for de øvrige delområdene. I delområdet Finstad - Losby er andelen om har gjennomført minst én reise som bilfører høyere (59 %) enn for kommunen om helhet, og andelen som har gjennomført minst én reise til fots er lavere (9 %).



Figur 4.4 Andel av befolkningen som har gjennomført minst én reise med de ulike transportmidlene. N=7257.



Figur 4.5 Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag med hvert transportmiddel. N=7258.

4.3. Hvor ofte man reiser med ulike transportmidler

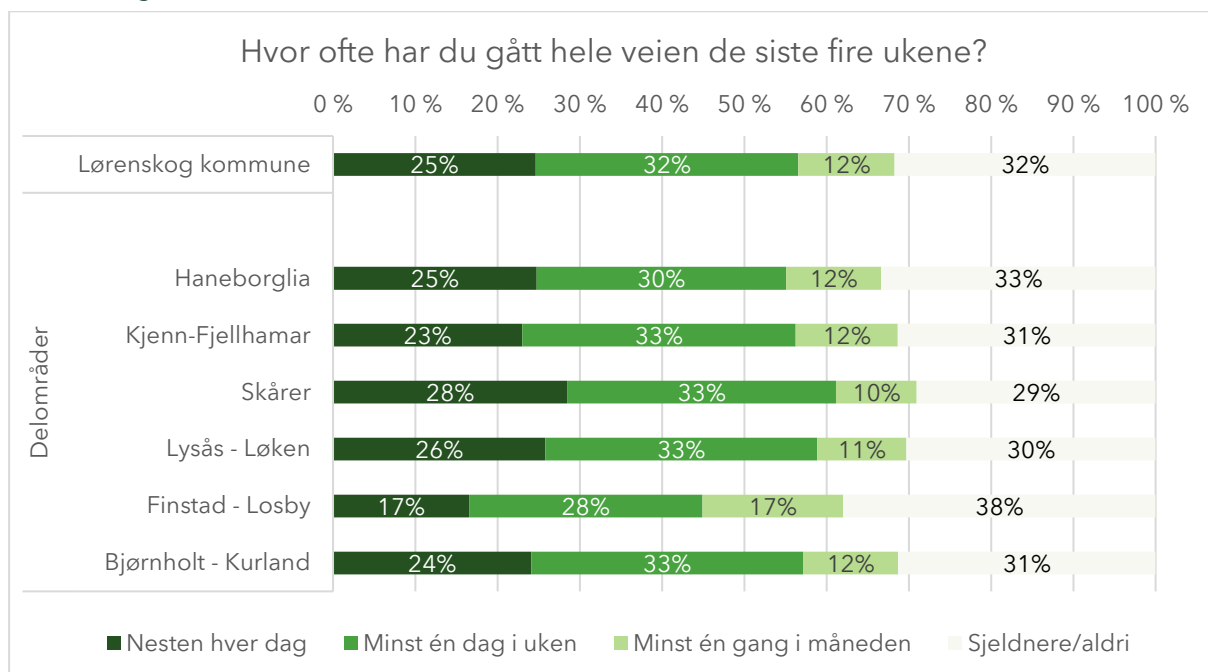
Reiser på registreringsdagen gir et øyeblikksbilde av folks reisevaner. Det kan derfor også være nyttig å vite hva man *vanligvis gjør* på sine hverdagsreiser. Respondentene er derfor spurt om hvor ofte de har brukt ulike reisemidler i løpet av de siste fire ukene.

Én av fire går nesten daglig til et gjøremål

I løpet av de siste fire ukene før registreringsdagen har 25 % av befolkningen gått hele veien til et daglig gjøremål. Ytterligere 32 % har gått hele veien til et daglig gjøremål minst én dag i uken. 32 % svarer at de sjeldnere eller aldri har gått hele veien til et gjøremål i løpet av de siste fire ukene.

Figur 4. 6 viser at det er små forskjeller mellom delområdene. Skårer har den høyeste andelen som går minst én gang i uken (61 %) av delområdene, mens Finstad - Losby har den høyeste andelen som sjeldnere eller aldri har gått hele veien til et gjøremål (38 %) i løpet av de siste fire ukene.

Det er ikke store forskjeller mellom aldersgrupper og kjønn i hvor ofte man har gått hele veien til daglige gjøremål. Gruppen som skiller seg ut er de som er 67 år og eldre, der flere går hele veien til daglige gjøremål minst en dag i uken, sammenlignet med befolkningen ellers.



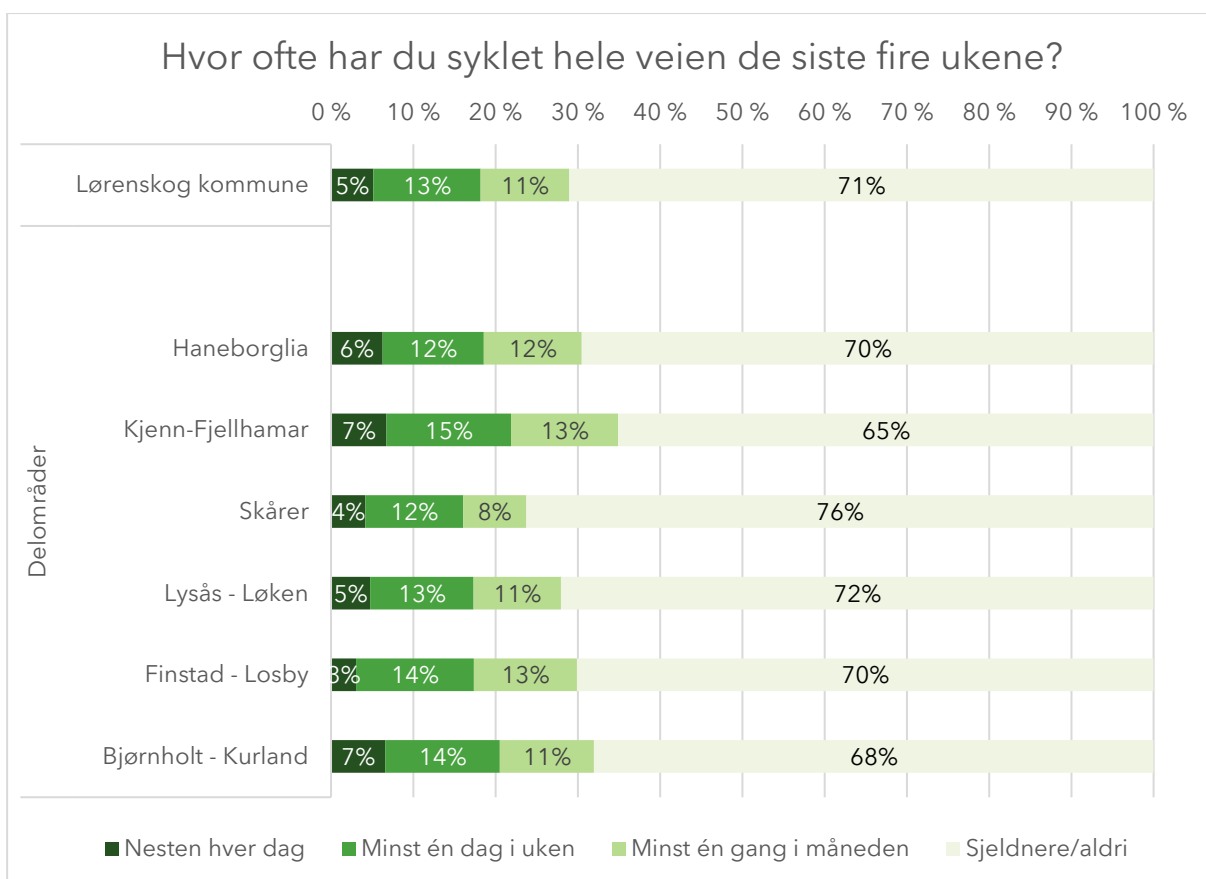
Figur 4.6 Hvor ofte befolkningen i Lørenskog har gått hele veien de siste fire ukene. N=7 257.

1 av 7 har ikke syklet de siste fire ukene

Figur 4.7 viser at 71 % av de bosatte i Lørenskog kommune oppgir at de ikke har syklet hele veien til daglige gjøremål de siste fire ukene. 5 % svarer at de har syklet hele veien nesten hver dag.

Det er små forskjeller mellom delområdene. Delområdet Skårer har den høyeste andelen som sjelden eller aldri har syklet hele veien til daglige gjøremål (76 %) de siste fire ukene, mens Kjenn - Fjellhamar har den laveste andelen som sjelden har syklet (65 %). Kjenn - Fjellhamar har den høyeste andelen om har syklet minst én dag i uken (22 %) de siste fire ukene, etterfulgt av Bjørnholt - Kurland (21 %).

Én av tre menn har syklet hele veien til daglige gjøremål minst én gang de siste fire ukene, sammenlignet med én av fire kvinner. Flere i aldersgruppen 35-44 år har syklet hele veien til daglige gjøremål minst én gang de siste fire ukene, sammenlignet med de øvrige aldersgruppene.



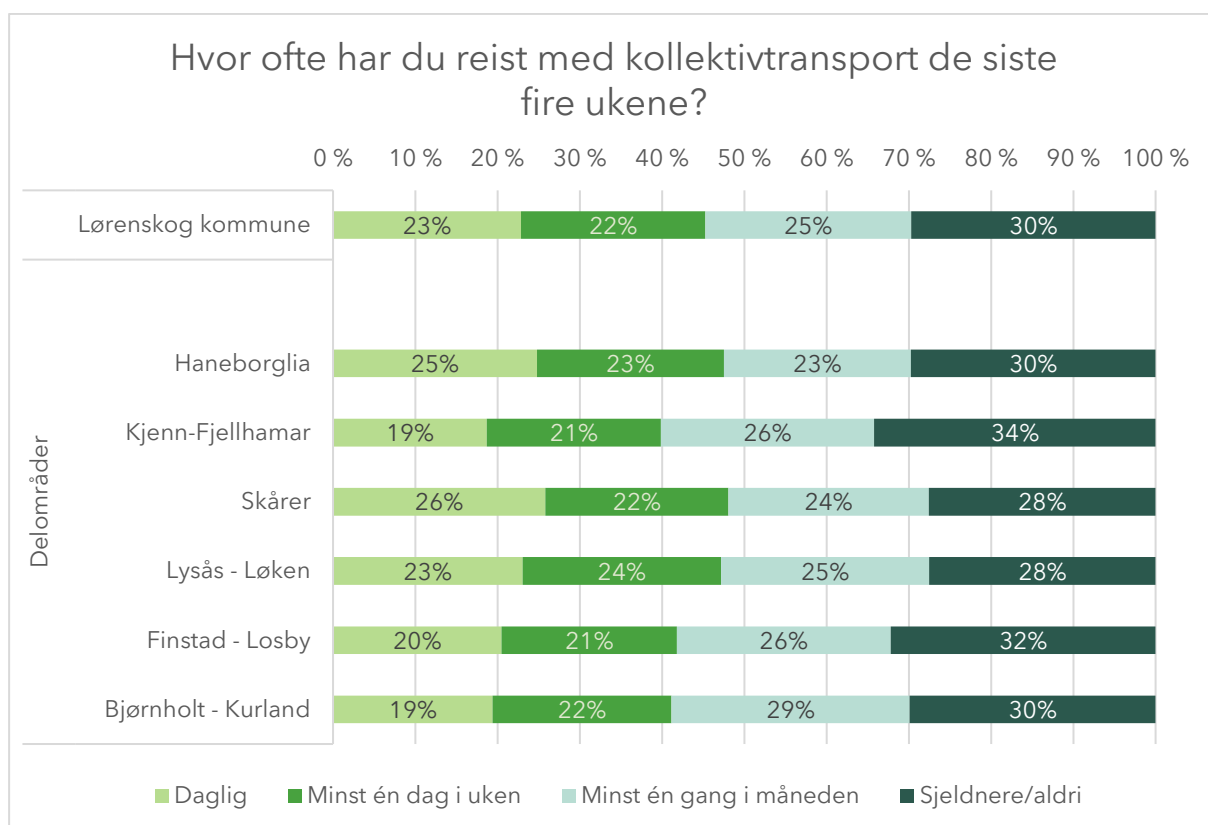
Figur 4.7 Hvor ofte befolkningen i Lørenskog kommune har syklet hele veien til sine daglige gjøremål de siste fire ukene. N=7 257.

1 av 4 har reist med kollektivtransport nesten hver dag de siste fire ukene

Figur 4.8 viser at 23 % av bosatte i Lørenskog kommune har reist med kollektivtransport daglig de siste fire ukene. Én fjerdedel har reist med kollektivtransport minst én dag i uka (22 %), én fjerdedel har reist med kollektivtransport minst én gang i måneden (25 %) og én fjerdedel har sjeldnere eller aldri reist med kollektivtransport (30 %) de siste fire ukene.

Det er små forskjeller mellom delområdene. Det er en lavere andel som reiser med kollektivtransport daglig i delområdet Kjenn - Fjellhamar (19 %) enn det er i kommunen som helhet. Andelen som reiser med kollektivtransport daglig, er høyest i Skårer (26 %).

For andelen som reiser kollektivt ser vi en tydelig alderskurve, der de yngste aldersgruppene reiser klart oftest med kollektivtransport, mens de eldre reiser minst. Det er også en noe høyere andel kvinner enn menn som reiser kollektivt minst én dag i uken.



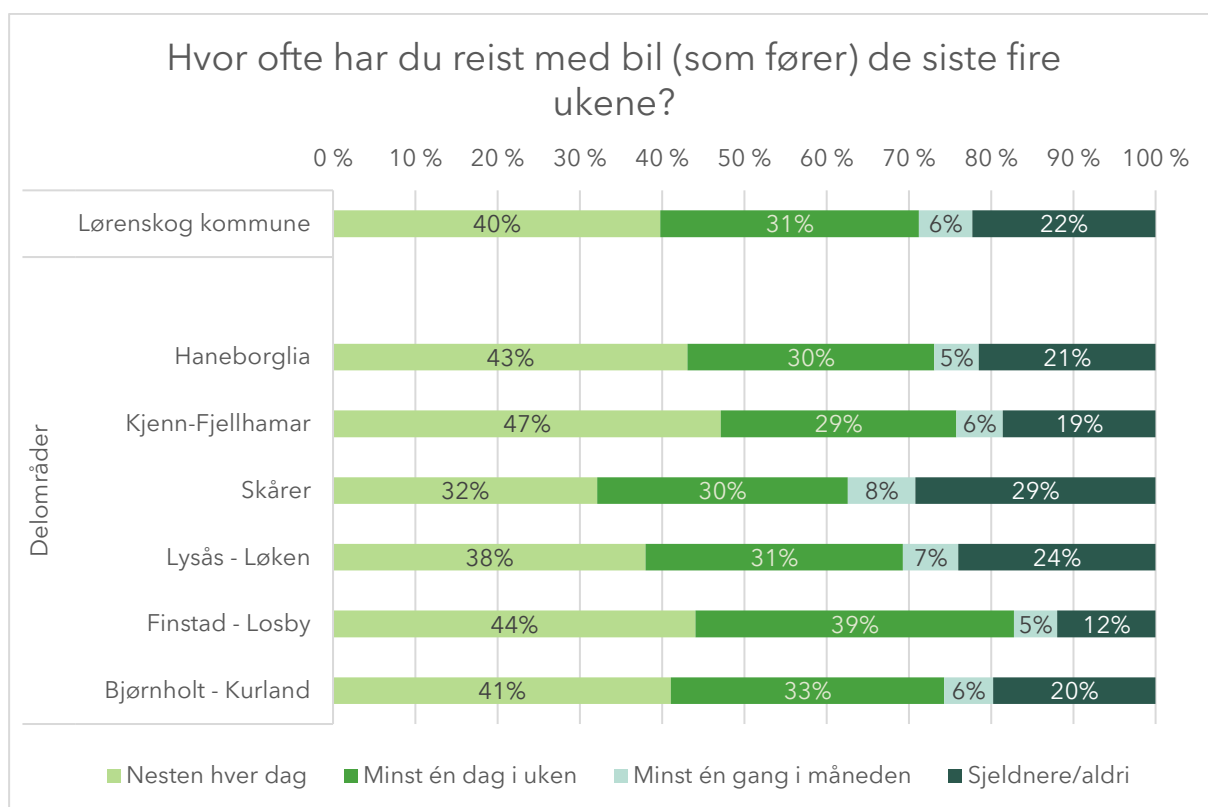
Figur 4.8 Hvor ofte befolkningen i Lørenskog kommune har reist kollektivt til sine daglige gjøremål de siste fire ukene. N=7 257.

2 av 5 har reist som bilfører daglig de siste fire ukene

40 % av bosatte i Lørenskog kommune har reist som bilfører daglig de siste fire ukene. Én av fem (22 %) har aldri eller sjeldnere enn én gang i måneden reist som bilfører de siste fire ukene før registreringsdagen.

Halvparten av bosatte i Kjenn - Fjellhamar (47 %) har reist som bilfører daglig de siste fire ukene. Dette er den høyeste andelen daglige bilførere, etterfulgt av Finstad - Losby (44 %) og Haneborglia (43 %). Skårer har den laveste andelen daglige bilførere i de fire ukene før registreringsdagen (32 %), etterfulgt av Lysås - Løken (26 %).

Flere menn enn kvinner har vært bilfører minst én dag i uken i løpet av de siste fire ukene. Det er aldersgruppen 45-54 år som har hyppigst bilbruk, og det er de yngste og de eldste aldersgruppene som bruker bil som fører minst.



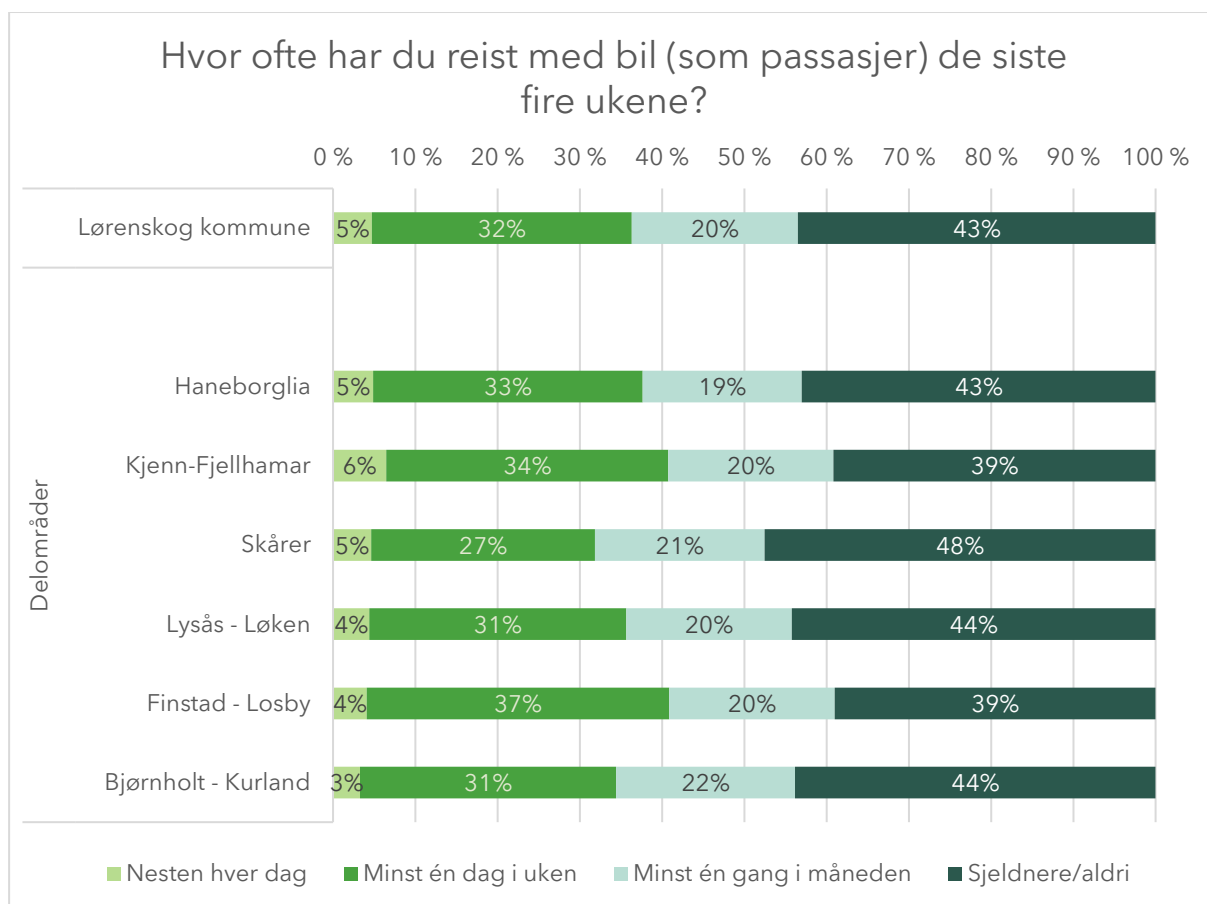
Figur 4.9 Hvor ofte befolkningen i Lørenskog kommune har kjørt bil som bilfører til sine daglige gjøremål de siste fire ukene. N=7 257.

2 av 5 reiser sjelden eller aldri som bilpassasjer

Det er få som reiser med bil som passasjer daglig (5 %) blant bosatte i Lørenskog kommune. Én tredjedel (32 %) av de bosatte reiser som bilpassasjer minst én gang i uken.

Forskjellene mellom delområdene er små. I delområdet Skårer er det 48 % av de bosatte som sjeldnere enn én gang eller aldri i løpet av de siste fire ukene som har reist som bilpassasjer på reiser til daglige gjøremål. Det er flest som har reist som bilpassasjer minst én gang i uken i Kjenn - Fjellhamar og Finstad - Losby (begge 41 %).

Halvparten av menn er sjelden eller aldri bilpassasjerer, mens halvparten av kvinner er bilpassasjer minst én dag i uken. De yngre aldersgruppene er bilpassasjerer oftere enn de eldre. I aldersgruppen 18-24 år er halvparten bilpassasjer minst én dag i uken, og én av ti er bilpassasjer daglig.



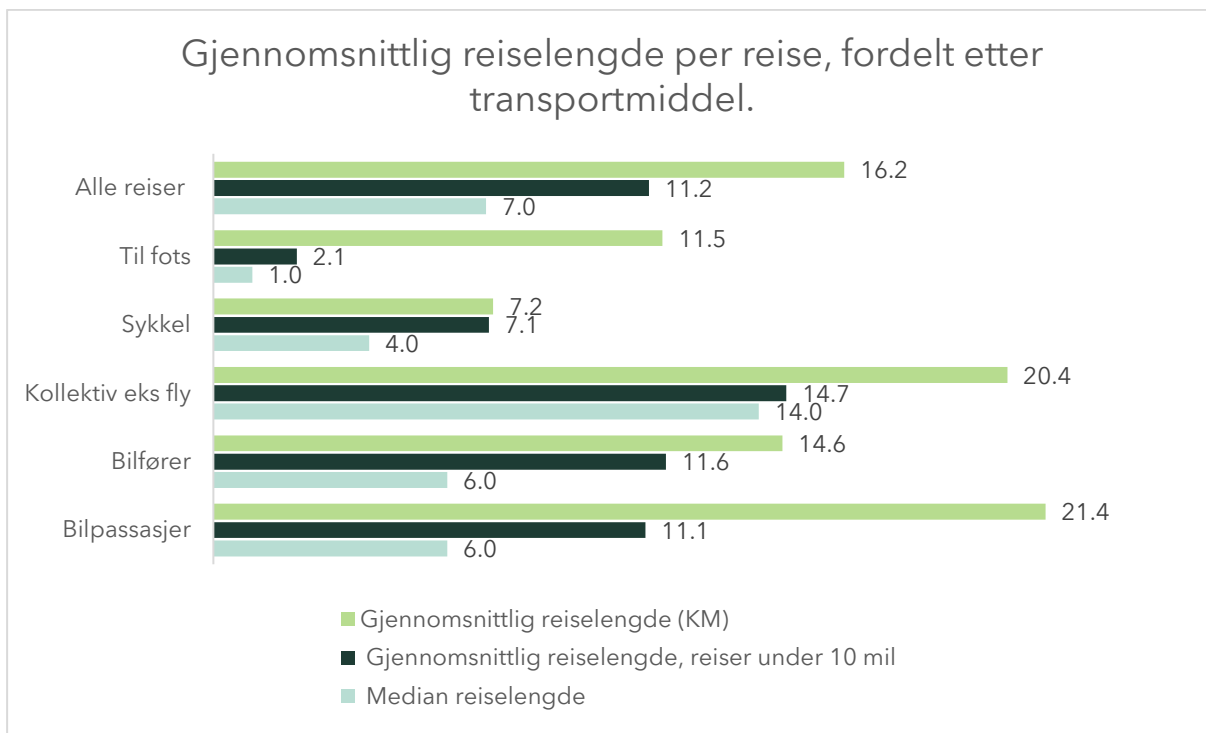
Figur 4.10 Hvor ofte befolkningen i Lørenskog kommune har kjørt bil som bilpassasjer til sine daglige gjøremål de siste fire ukene. N=7 257.

4.4. Reiselengde og transportmiddelbruk

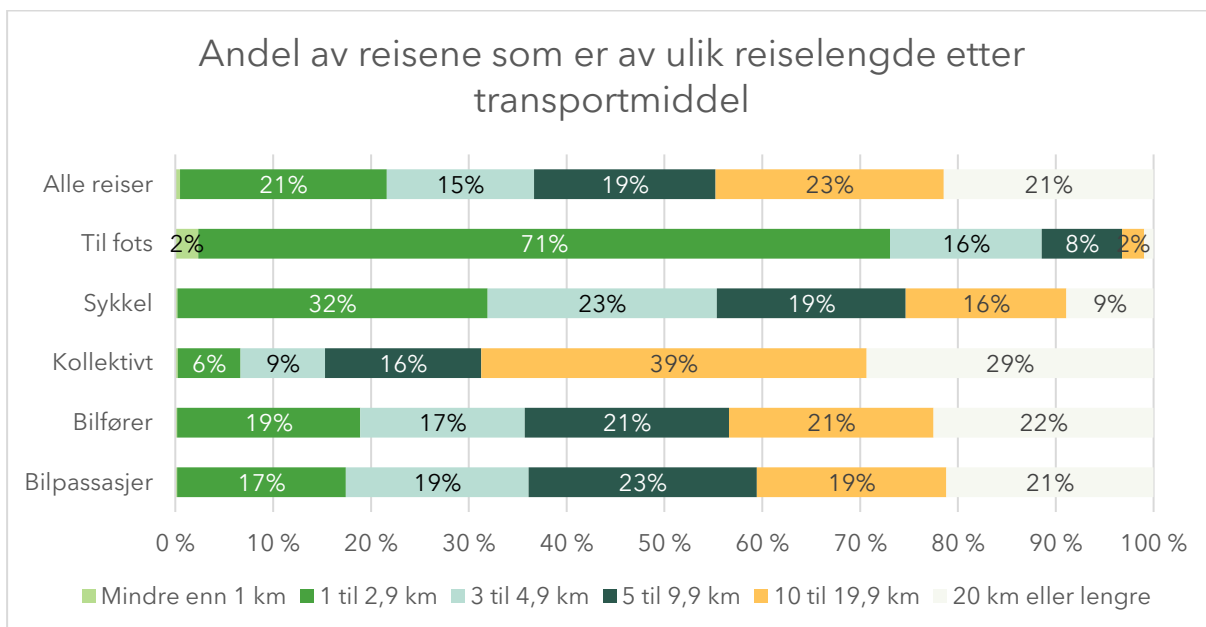
Det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med ulike transportmidler. Figur 4.11 viser gjennomsnittlig og median reiselengde fordelt på transportmiddel, mens Figur 4.12 viser hvor stor andel av reisene som er av ulik reiselengde, fordelt på hovedtransportmiddel.

Noen få lange reiser trekker gjennomsnittet en god del opp (jf. kapittel 3.1). Dette er gjerne reiser som gjøres relativt sjeldent. For å rette fokus mot de daglige reisene, og ikke de lange reisene man gjør mer sjelden, har vi valgt å vise gjennomsnitt for reiser under 10 mil samt median reiselengde. Det er ikke tilstrekkelig med reiser per transportmiddel til å gjøre analyser av gjennomsnittlig reiselengder per transportmiddel fordelt på kommuner eller soner. Analysen er derfor kun gjort for kommunen som helhet.

Kollektivreisene er stort sett de lengste reisene. Medianverdien for kollektivreiser viser at halvparten av kollektivreisene til befolkningen i Lørenskog kommune er under 14 kilometer og halvparten av reisene er mer enn 14 kilometer. Reisene til fots er de korteste reisene. Medianverdien for gangturer er 1 km, og 73 % av gangturene til bosatte i Lørenskog kommune er under 3 km lange. Reisene for bilfører og bilpassasjer er omtrent like lange, med noen få lange bilpassasjerreiser som trekker gjennomsnittet opp.



Figur 4.11 Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise fordelt på transportmiddel, alle daglige reiser. Reiser med andre transportmidler er ikke vist på grunn av manglende respondentgrunnlag. R=19 298.



Figur 4.12 Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde, etter hovedtransportmiddel. Reiser med andre transportmidler er ikke vist på grunn av manglende respondentgrunnlag. R=19 298.

5. Reiseformål og transportmiddelbruk

I dette kapitlet gir vi en oversikt over formålet til de daglige reisene.

5.1. Oversikt over reiseformål

Om lag 1 av tre reiser er en arbeidsreise

Arbeidsreiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og deretter følger handle- og servicereiser og fritidsreiser. I Lørenskog kommune er 34 % av reisene arbeidsreiser, 25 % er en handle- og servicereise og 13 % er en fritidsreise. 10 % av reisene er en omsorgs- og følgereise, og 8 % av reisene er besøksreiser. De øvrige 9 % av reisene er skolereiser, tjenestereiser og reiser til andre formål, som her inkluderer øvrige reiser som ikke passer inn de øvrige kategoriene.

Reiseformål er definert på følgende måte:

- **Arbeidsreiser:** reiser til/fra arbeid
- **Skolereiser:** reiser til/fra skole/studiested blant personer som er 18 år og eldre
- **Tjenestereiser:** reiser i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
- **Handle- og servicereiser:** innkjøp av dagligvarer, alle andre innkjøp, service/diverse ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
- **Omsorgs- og følgereiser:** hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser
- **Besøk:** privat besøk hos familie, venner og sykebesøk
- **Fritidsreiser:** fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer), fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.), organiserte fritidsaktiviteter som utøver, gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund, vedlikehold, dugnadsarbeid el. utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, dugnad etc.), annen fritid og rekreasjon, ferie- og helgereiser (korte og lange)

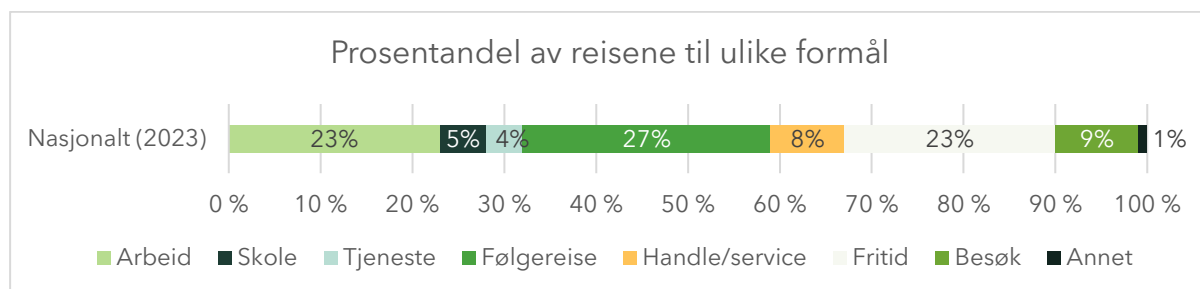
Sammenlignet med nasjonale tall er det en noe høyere andel arbeidsreiser (34 % i Lørenskog, mot 23 % nasjonalt) og en noe lavere andel fritidsreiser (13 % i Lørenskog, mot 23 % nasjonalt). Handle- og servicereiser i Lørenskog (25 %) er på nivå med nasjonale tall (27 %). Øvrige reiseformål er også på nivå med de nasjonale tallene.

Det er imidlertid viktig å være klar over at arbeidsreiser er underrepresentert som reiseformål på grunn av måten formål summeres opp.. Dette gjelder også resultatene fra nasjonal reisevaneundersøkelse. En reise fra arbeid via barnehage og hjem vil for eksempel bli registrert som to følge- og omsorgsreiser og ikke som en arbeidsreise, siden formålet med den siste reisen, hjemreisen, defineres av det formålet man kommer fra, jf. Beskrivelse i avsnitt 1.4 om «Hva er en reise?».

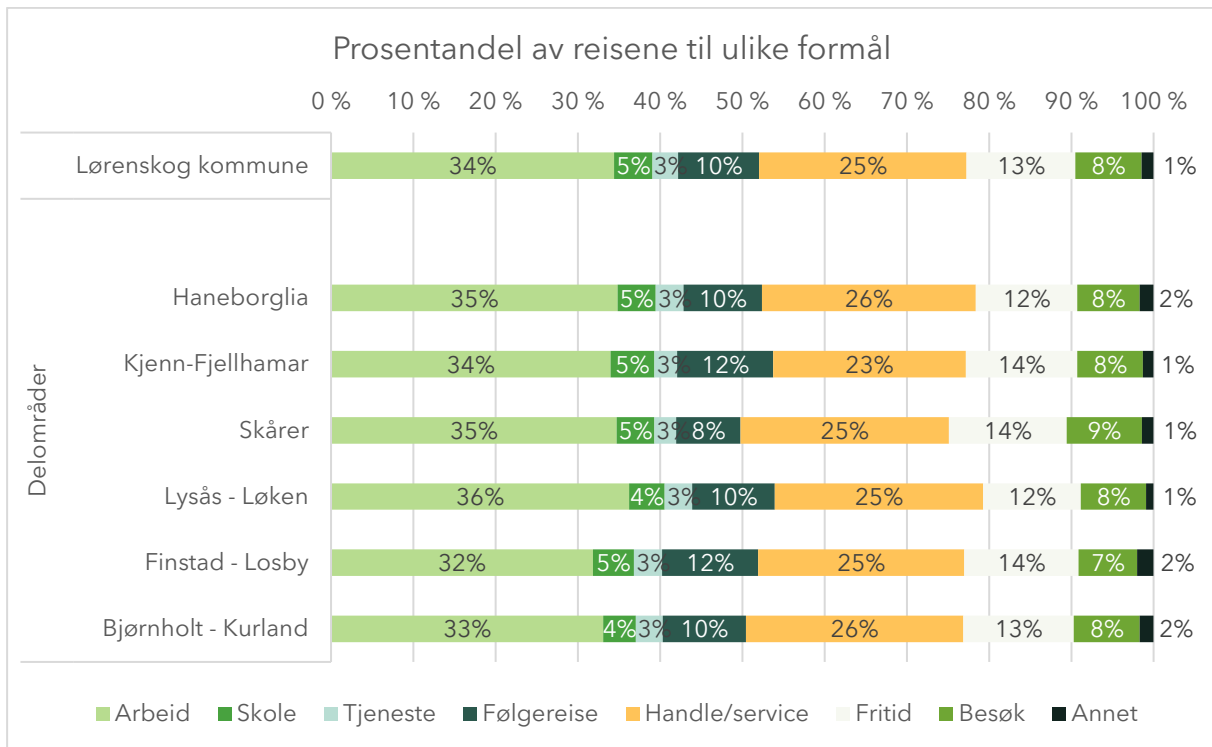
Det er små forskjeller i menn og kvinners reiseformål, men ulike aldersgrupper viser en ulik fordeling av reiseformål. I aldersgruppen 18-24 år er én fjerdedel av reisene skolereiser (25 %), i tillegg har aldersgruppen en lavere andel arbeidsreiser enn totalen for kommunen (26 %) og en lavere andel handle- og servicereiser (17 %).

I aldersgruppene 25-66 år utgjør arbeidsreiser omtrent 40 % av alle reiser. Aldersgruppen 35-44 år har den høyeste andelen følge- og omsorgsreiser (16 %), etterfulgt av aldersgruppen 45-54 år.

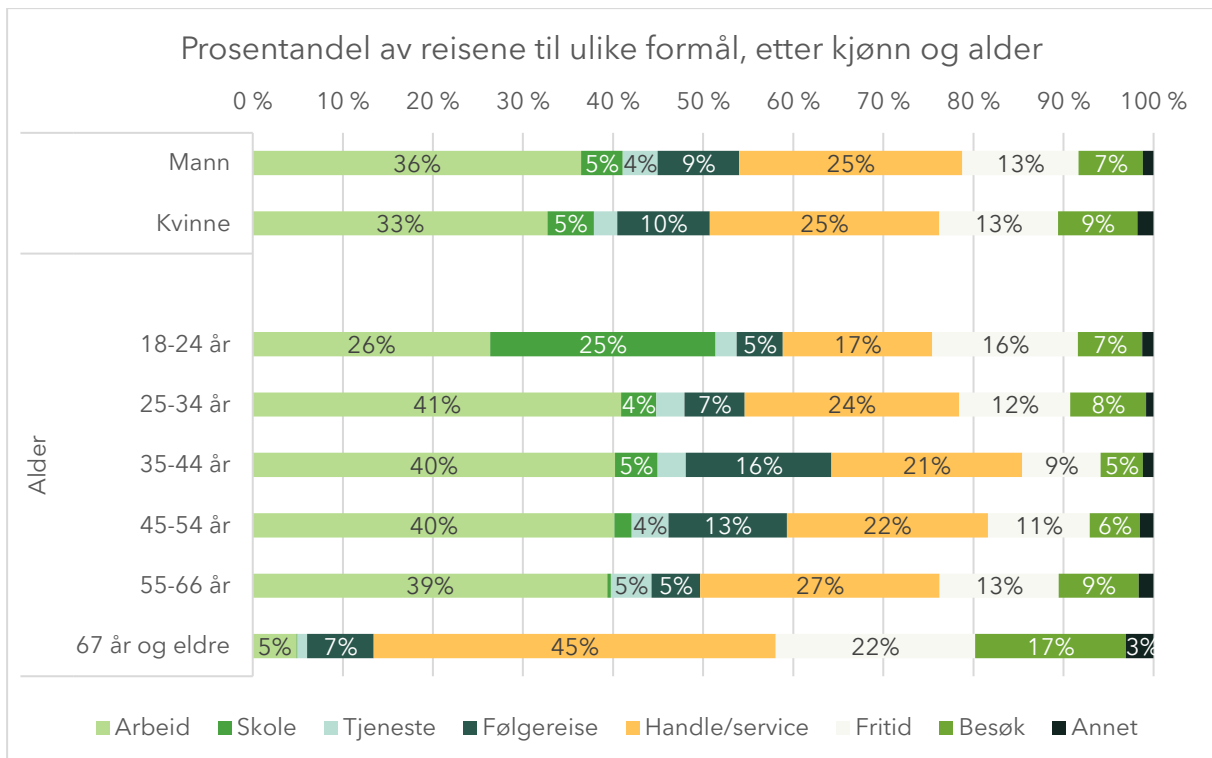
Den aller eldste aldersgruppen har en formålsfordeling som skiller seg fra de andre aldersgruppene ettersom arbeidsreiseandelen (5 %) er vesentlig lavere enn for alle andre aldersgrupper. Handle- og servicereiser utgjør den største andelen reiser for denne gruppen, med 45 %. Videre har denne aldersgruppen den høyeste andelen fritidsreiser (22 %) og den høyeste andelen besøksreiser. Samtidig gjennomfører denne aldersgruppen i snitt færre reiser totalt sett (jfr. Kapittel 3.1). Denne formålsfordelingen betyr dermed ikke at denne aldersgruppen gjennomfører flere handle- og servicereiser, fritidsreiser eller besøksreiser enn resten av befolkningen; det betyr at reisene til disse formålene utgjør en større andel av reisene denne aldersgruppen foretar seg. Dette gjelder i noe mindre grad også aldersgruppen 55-66 år.



Figur 5.1 Andel av reiser som går til ulike formål nasjonalt. Figur tilpasset fra Opedal m.fl., 2024.



Figur 5.2 Reiseformål for daglige reiser. R=19551.



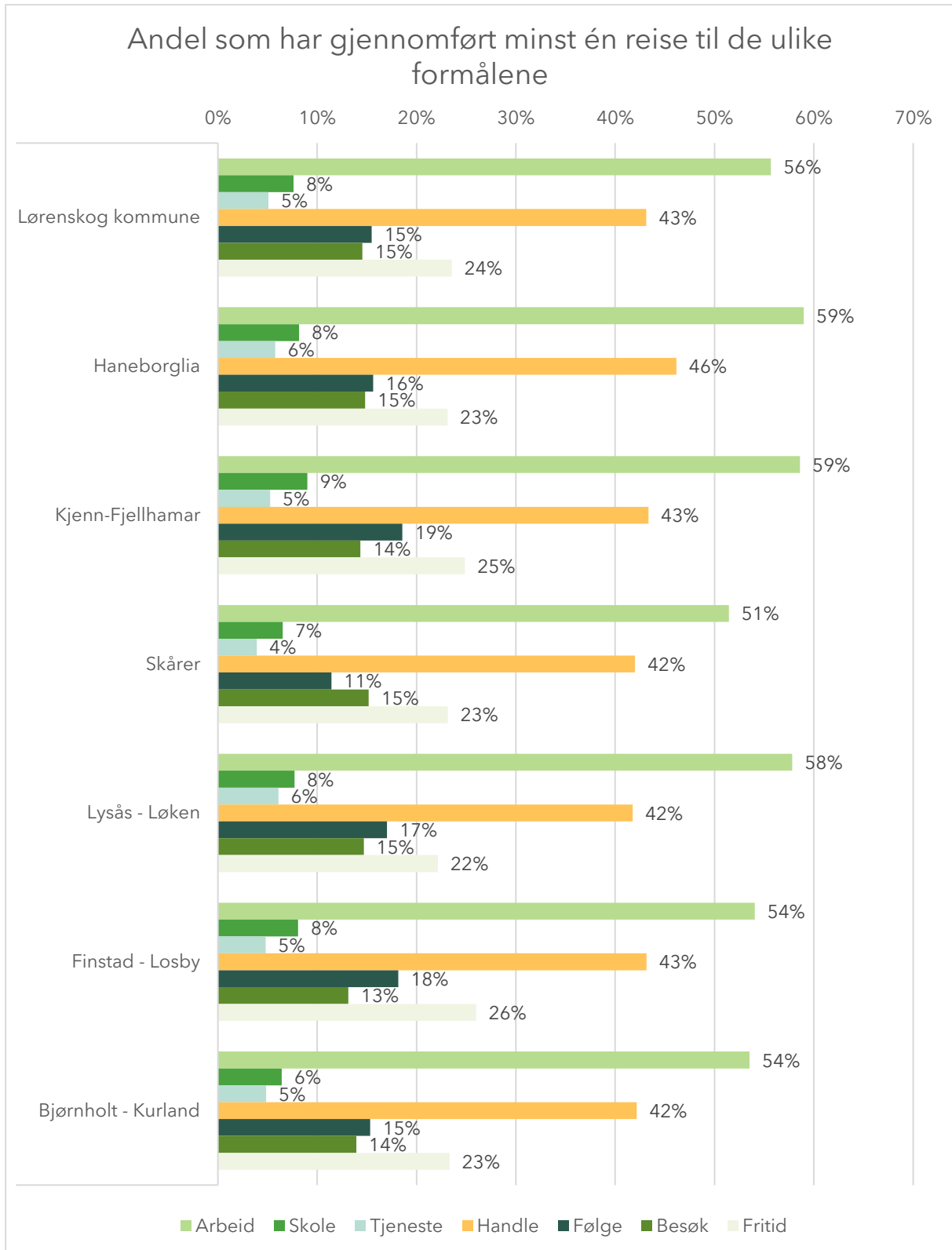
Figur 5.3 Reiseformål for daglige reiser etter kjønn og alder. R=19551.

Halvparten av befolkningen har gjennomført minst én arbeidsreise

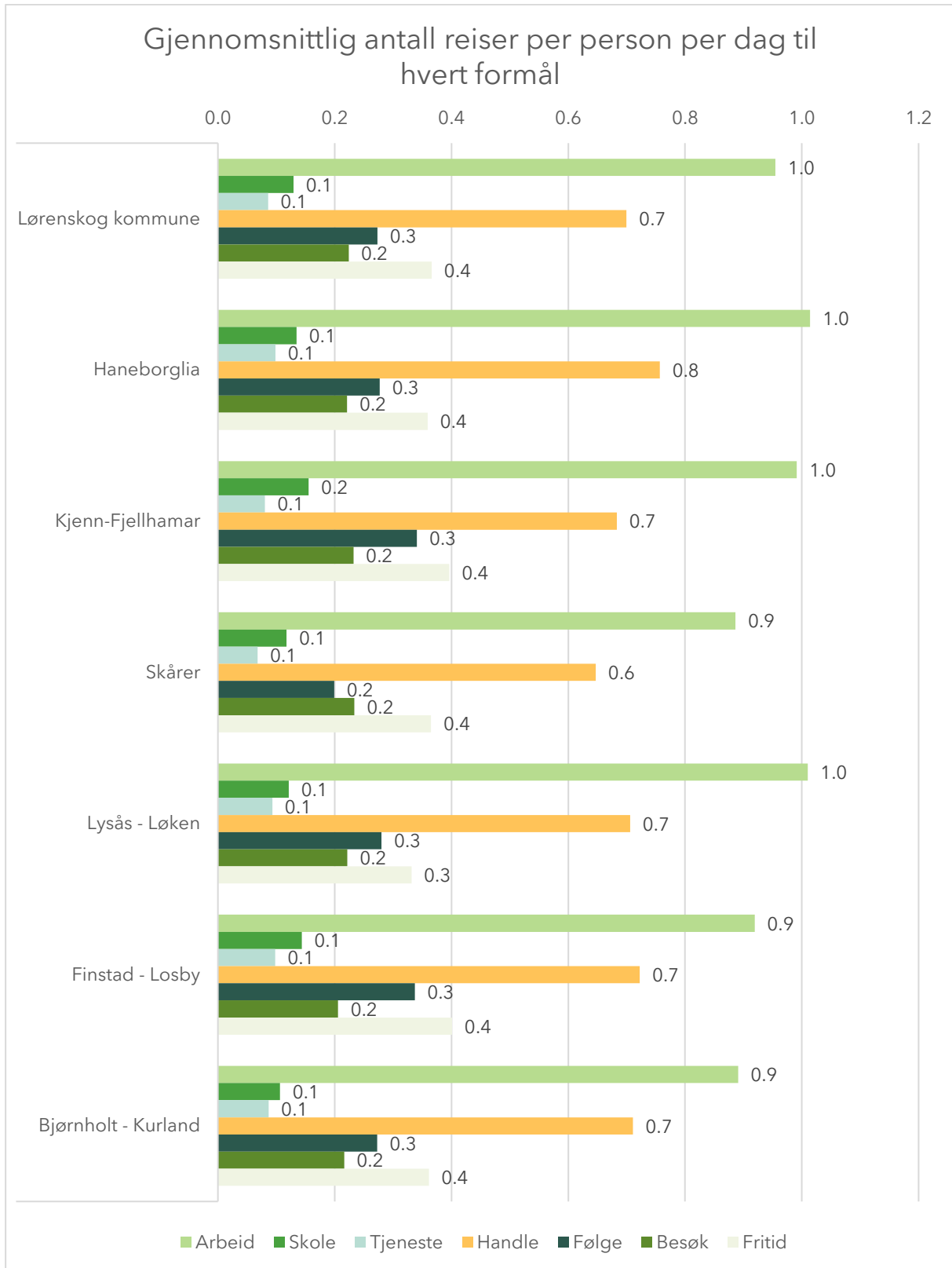
Det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med til ulike formål. Figur 5.4 viser gjennomsnittlig og median reiselengde fordelt på ulike reiseformål, mens Figur 5.5 viser hvor stor andel av reisene som er av ulik reiselengde, fordelt etter reiseformål.

Halvparten av befolkningen (56 %) har gjennomført minst én arbeidsreise på registreringsdagen, 43 % har gjennomført minst én handle- eller servicereise og én av fire (24 %) har gjennomført en fritidsreise. 15 % har gjennomført en følge- og omsorgsreise, 15 % har gjennomført en besøksreise. Færrest har gjennomført en skolereise (8 %) og en tjenestereise (5 %).

Det er små forskjeller mellom delområdene. I delområdet Skårer er det færrest som har gjennomført minst én følge- og omsorgsreise (11 %), mens i delområdet Kjenn - Fjellhamar er det 19 % som har gjennomført minst én slik reise.



Figur 5.4 Andel av befolkningen som har gjennomført minst én reise til de ulike formålene. N=7258.



Figur 5.5 Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag til ulike formål. N= 7258.

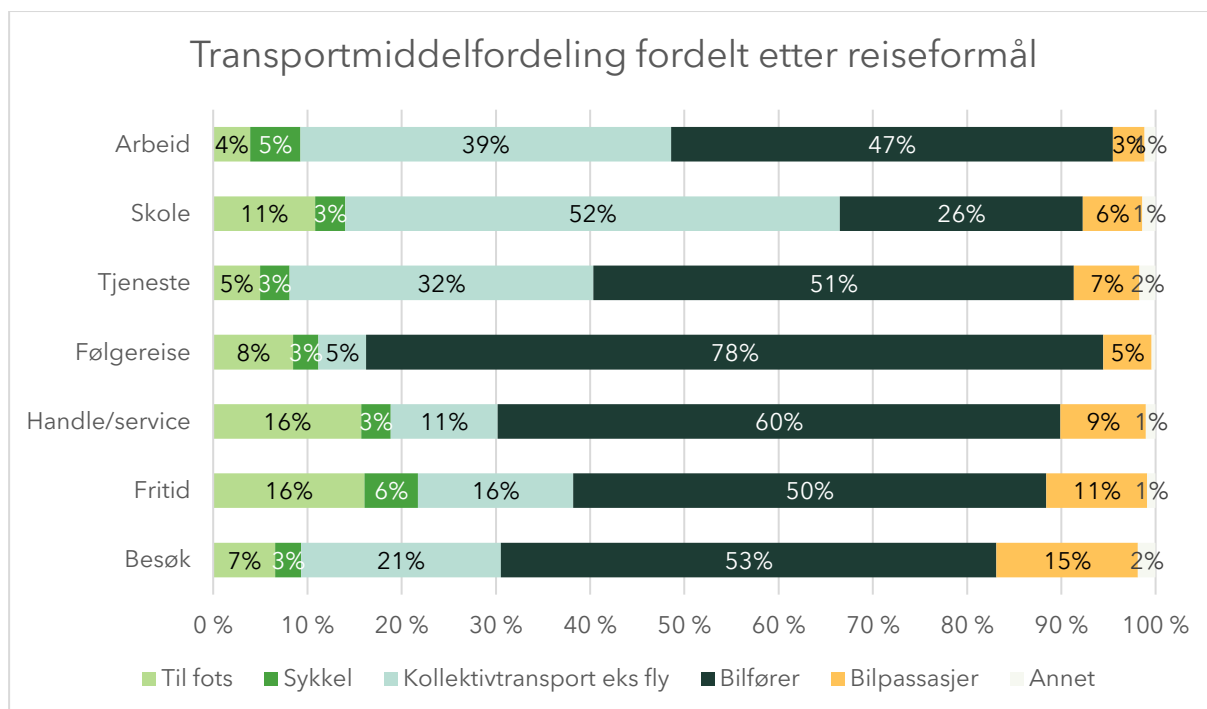
5.2. Transportmiddelbruk og reiselengde på reiser til ulike formål

Halvparten går, sykler eller reiser kollektivt på arbeidsreiser

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål. Halvparten av arbeidsreisene gjøres med gange (4 %), sykkel (5 %) eller kollektivtransport (39 %). Skolereiser har den høyeste kollektivandelen (52 %), etterfulgt av arbeidsreiser (39 %). Følge- og omsorgsreiser gjøres i liten grad med kollektivtransport (5 %). Handle- og servicereiser er det formålet med nest lavest kollektivandel (11 %).

Følge- og omsorgsreiser har den klart høyeste bilandelen av alle formålene (78 % bilfører og 5 % bilpassasjer). Handle- og servicereiser har den nest høyeste bilandelen, med 60 % bilførerreiser og 9 % bilpassasjerreiser. Bilandelen er lavest på skolereiser, der bilfører- og bilpassasjerandel til sammen utgjør 32 % av reisene.

Gangandelen er høyest på handle- og servicereiser og fritidsreiser (begge 16 %), etterfulgt av skolereiser (11 %). Gangandelen er lavest på tjenestereiser (5 %) og besøksreiser (7 %).



Figur 5.6 Transportmiddelfordeling på ulike reiseformål. R=19 551.

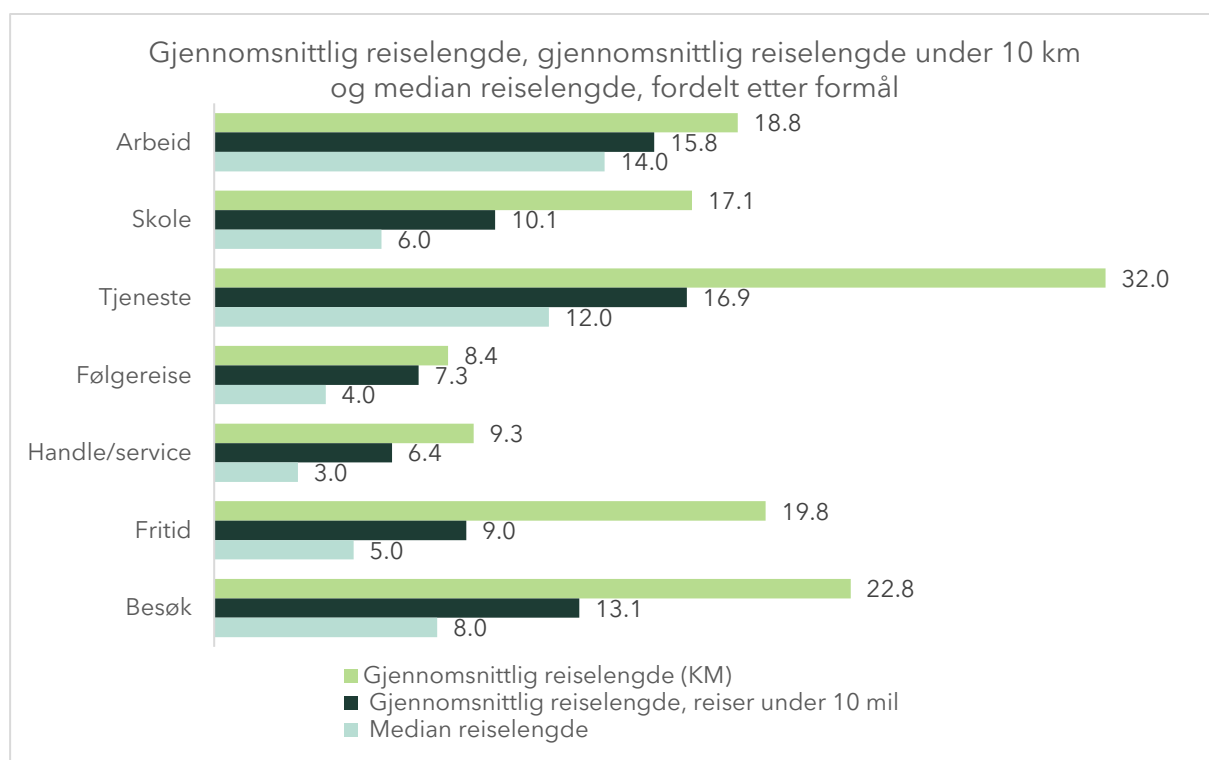
Tjenestereisene er de lengste og handlereiser er blant de korteste reisene

Figur 5.7 viser gjennomsnittlig reiselengde, gjennomsnittlig reiselengde for reiser under 10 mil og median reiselengde. Figur 5.8 viser andel av reiser til ulike formål som er av ulik lengde.

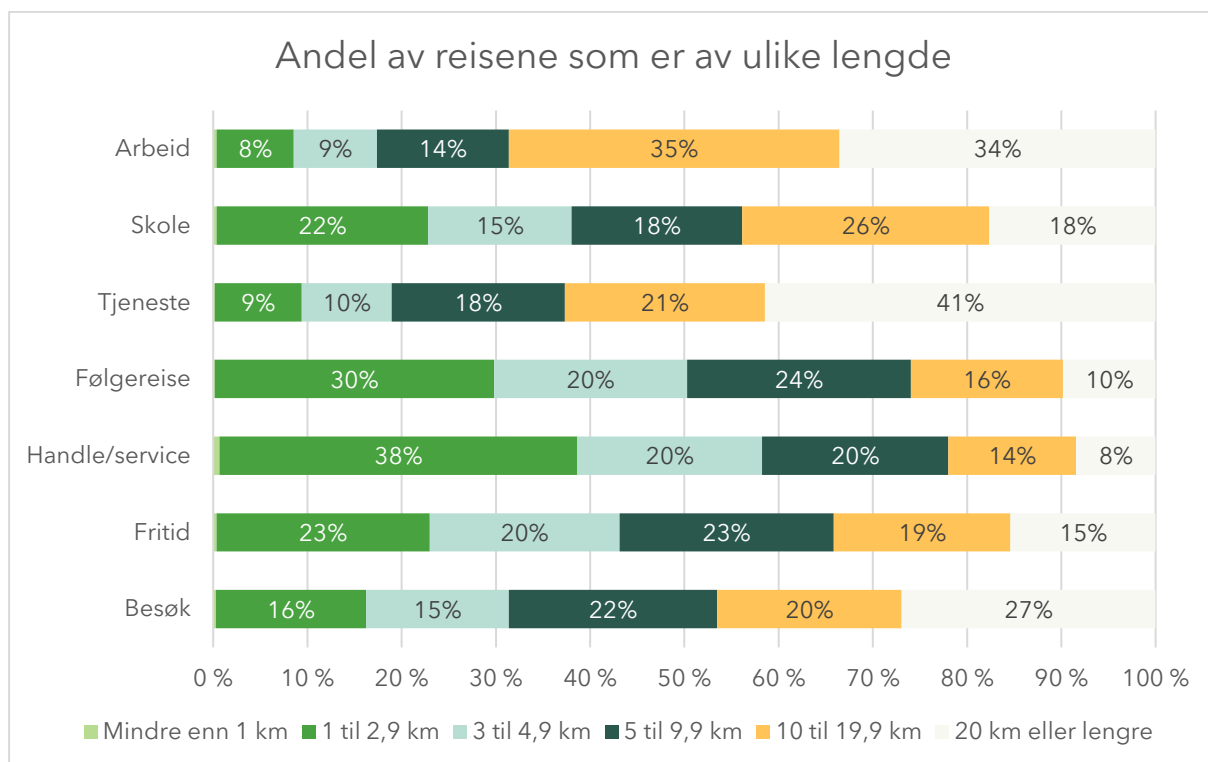
Noen få lange reiser trekker gjennomsnittet en god del opp (jf. kapittel 3.1). Dette er gjerne reiser som gjøres relativt sjeldent. For å rette fokus mot de daglige reisene, og ikke de lange reisene man gjør mer sjelden, har vi valgt å vise gjennomsnitt for reiser under 10 mil samt median reiselengde. Det er ikke tilstrekkelig med reiser per formål til å gjøre analyser av gjennomsnittlig reiselengder per formål fordelt på delområder. Analysen er derfor kun gjort for kommunen som helhet.

Reiselengden er forskjellig på reiser til ulike formål. Det er høyest andel korte reiser på handle- og servicereiser, der 38 % av reisene er under 3 km, og på følgereiser, der 30 % av reisene er under 3 km. Videre har fritidsreiser og skolereiser høye andeler korte reiser (henholdsvis 23 % og 22 %).

Tjenestereiser har den høyeste andelen av de aller lengste reisene, der 41 % av reisene er mer enn 20 km lange, mens en typisk (median) arbeidsreise er lengst (14 km).



Figur 5.7 Gjennomsnittlig reiselengde (kilometer) gjennomsnittlig reiselengde under 10 km og median reiselengde, fordelt etter formål. N=19551.



Figur 5.8 Andel av alle reiser som er til ulike formål, fordelt etter andel som er av ulik lengde. R=19551.

6. Reisevaner for fremtiden

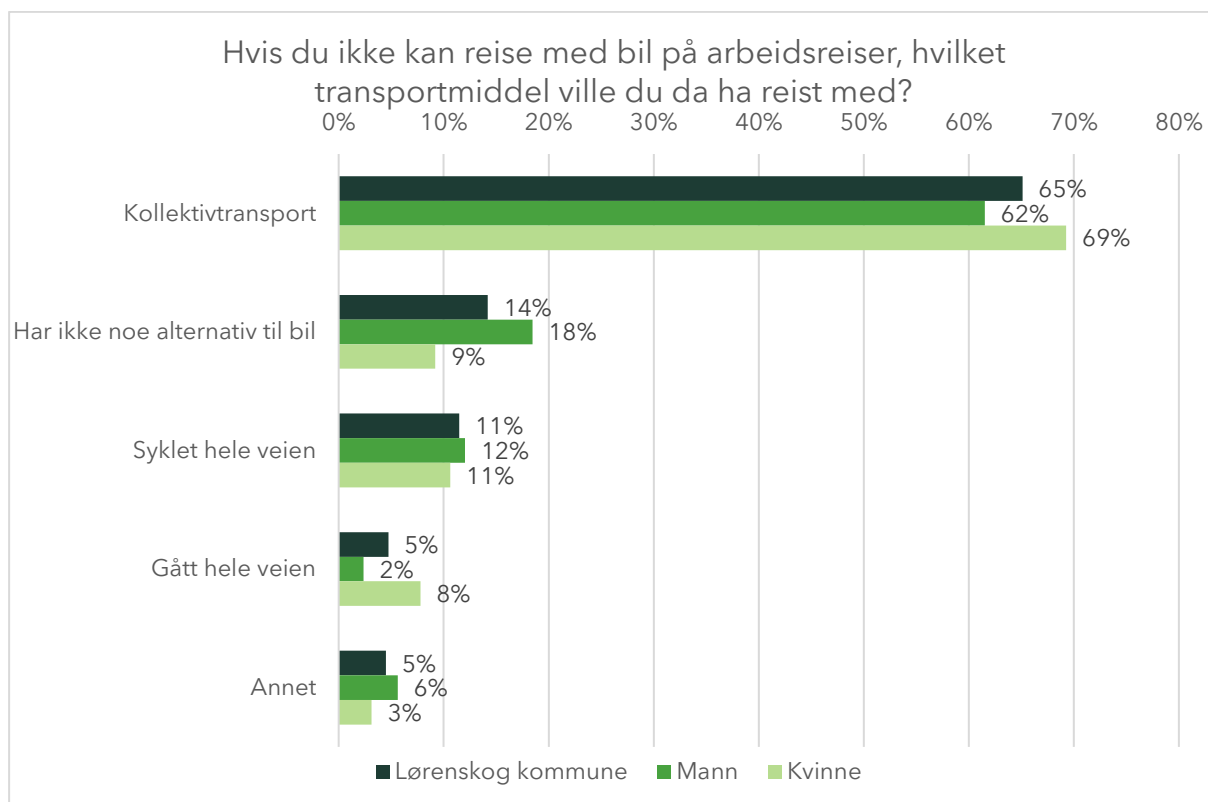
Denne reisevaneanalysen har kun tatt for seg bivariate sammenhenger, og vi kan dermed ikke beskrive årsakssammenhenger med noen grad av sikkerhet. Likevel er det ønskelig å si noe om mulig fremtidig utvikling. Dette kapitlet tar derfor for seg mulige påvirkningsfaktorer for fremtidig transport.

6.1. Alternative transportmidler

De fleste ville valgt kollektivtransport som alternativ til bil på arbeidsreiser

Til de respondentene som har foretatt minst én arbeidsreise med bil, er det stilt spørsmål om hva de ville reist med på arbeidsreiser dersom de ikke kan reise med bil. Det klart hyppigst valgte alternativet er kollektivtransport (65 %). 14 % svarer at de ikke har noe alternativ til bil. 11 % ville syklet hele veien, mens 5 % ville gått hele veien.

Flere kvinner enn menn ville valgt kollektivtransport (69 % vs 62 %), eller gått hele veien (8 % vs 2 %). Flere menn enn kvinner svarer at de ikke har noe alternativ til bil (18 % vs 9 %). Det er flere blant de yngre aldersgruppene som svarer kollektivtransport, og det er flere blant de eldste som svarer at de ikke har et alternativ til bilen.



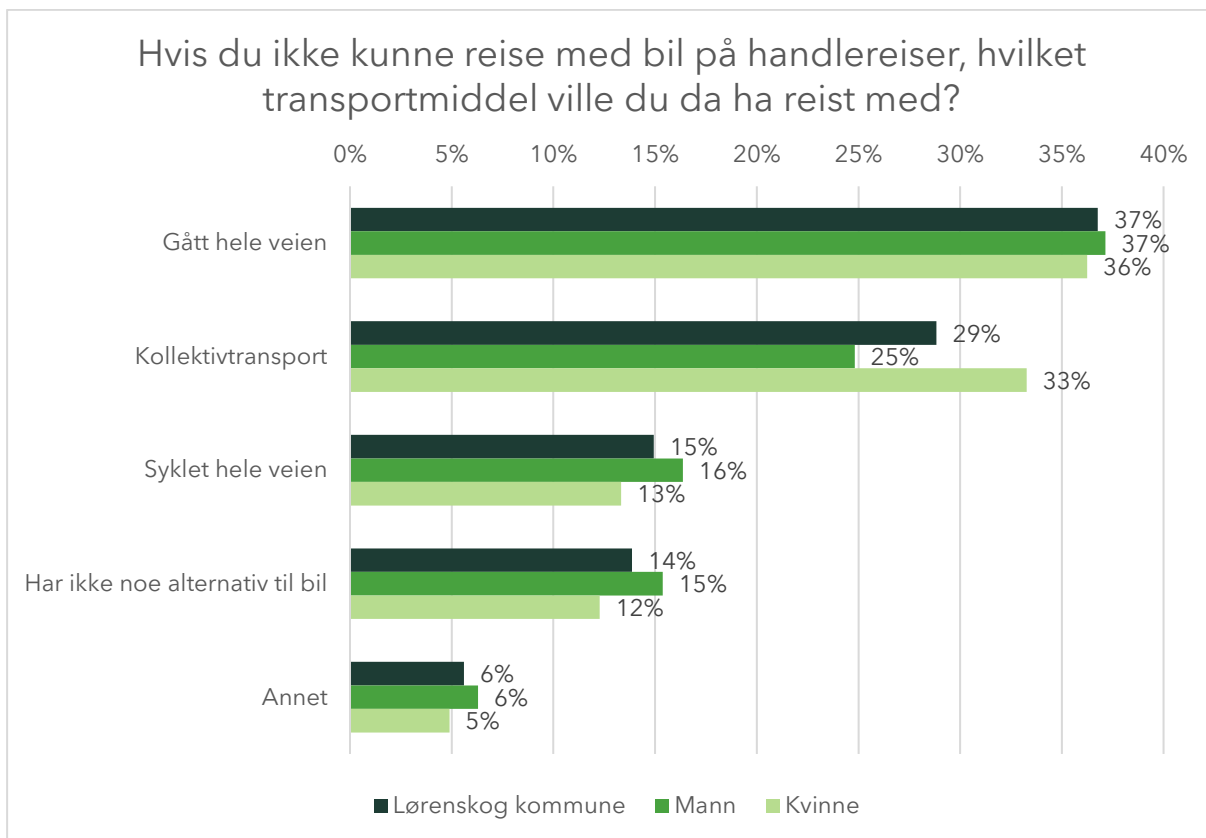
Figur 6.1 Alternativt transportmiddel til bil på arbeidsreiser. Stilt til de som har foretatt minst én arbeidsreise med bil. N=2260.

Én tredjedel ville gått hele veien på handlereiser som alternativ til bil

Til de respondentene som har foretatt minst én handlereise med bil, er det stilt spørsmål om hva de ville reist med på handlereiser dersom de ikke kan reise med bil. Det hyppigst valgte alternativet er å gå hele veien (37 %) etterfulgt av kollektivtransport (29 %). 15 % ville syklet hele veien, og 14 % svarer at de ikke har noe alternativ til bil.

Det er flere kvinner enn menn som ville reist med kollektivtransport (33 % vs 25 %). Det er flere menn enn kvinner som ville syklet hele veien (16 % vs 13 %), og flere menn enn kvinner som svarer at de ikke har noe alternativ til bil (15 % vs 12 %).

Det er flere blant de yngste aldersgruppene som ville gått hele veien, sammenlignet med de eldste aldersgruppene. Det er flere blant de eldste aldersgruppene som ville reist med kollektivtransport sammenlignet med noen av de yngre aldersgruppene. Én av fem i aldersgruppen 35-44 år ville syklet hele veien dersom de ikke kan bruke bil på handlereiser.



Figur 6.2 Alternativt transportmiddel til bil på handlereiser. Stilt til de som har foretatt minst én handlereise med bil. N=2216.

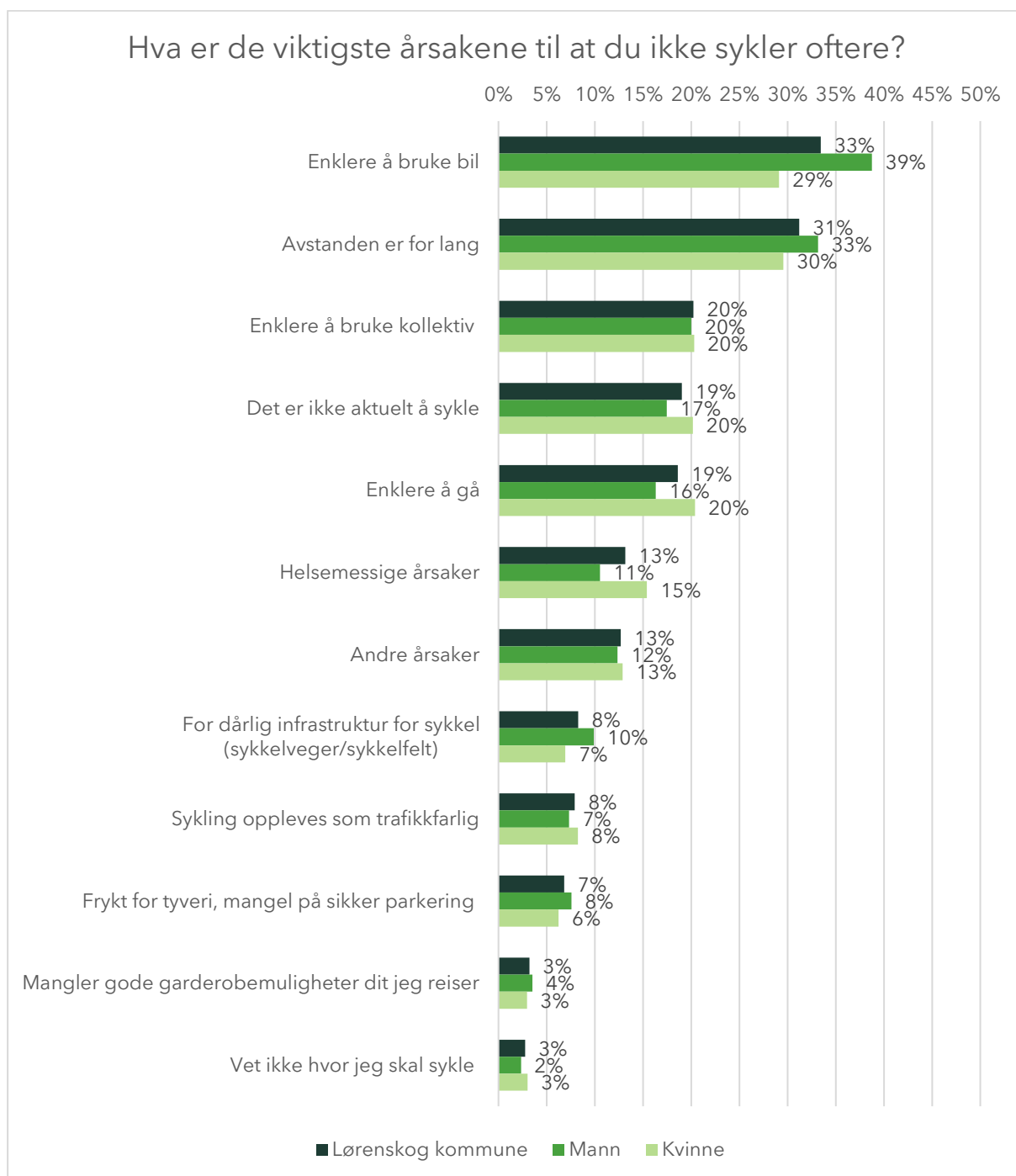
Sykkelen velges bort til fordel for bil blant de som sykler sjelden

De respondentene som har svart 'Minst én gang de siste fire ukene', 'Sjeldnere' eller 'Aldri' på spørsmål om hvor ofte de har syklet de siste fire ukene har fått spørsmål om hvorfor de ikke sykler oftere. At det er enklere å bruke bil er det hyppigst valgte alternativet (33 %). Videre er det 31 % som har svart at avstanden er for lang, 20 % som svarer det er enklere å bruke kollektiv, 19 % som har svart at det ikke er aktuelt å sykle og 19 % som har svart at det er enklere å gå.

De minst valgte alternativene er at respondentene ikke vet hvor de skal sykle (3 %) og at det mangler gode garderobemuligheter dit jeg skal sykle (3 %).

Flere menn enn kvinner har svart at det er enklere å bruke bil (39 % vs 29 %), og at avstanden er for lang (33 % vs 30 %). Flere kvinner enn menn svarer at det er enklere å gå (20 % vs 16 %), at det ikke er aktuelt å sykle (20 % vs 17 %), og at helsemessige årsaker er en viktig grunn til å ikke sykle oftere (15 % vs 11 %).

For de ulike aldersgruppene er det flere unge enn eldre som svarer at de ikke sykler mer fordi det er enklere å bruke kollektivtransport. Det er flere eldre enn unge som sier at helsemessige årsaker er en viktig grunn til å ikke sykle.



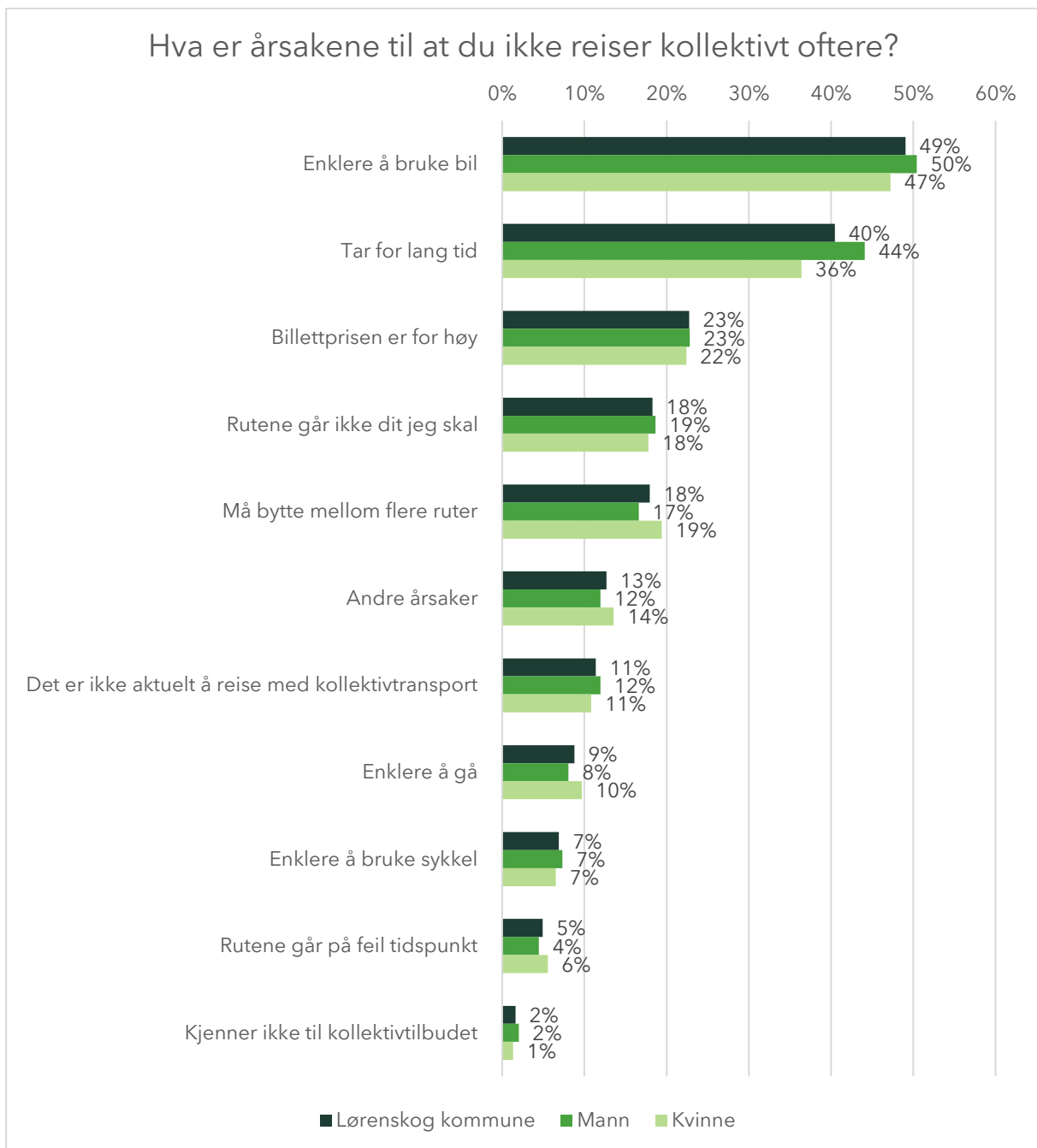
Figur 6.3 De viktigste årsakene til at man ikke sykler oftere. Dette spørsmålet er stilt til de som har svart 'Minst én gang de siste fire ukene', 'Sjeldnere' eller 'Aldri' på spørsmål om hvor ofte de har syklet de siste fire ukene. N= 5477.

Bilen er en viktig konkurrent til kollektivtransporten

De respondentene som har svart 'Minst én gang de siste fire ukene', 'Sjeldnere' eller 'Aldri' på spørsmål om hvor ofte de har reist med kollektivtransport de siste fire ukene har fått spørsmål om hvorfor de ikke reiser kollektivt oftere. 49 % av respondentene som har fått dette spørsmålet svarer at en viktig årsak er at det er enklere å bruke bil, og 40 % svarer at det tar for lang tid (40 %). De minst valgte alternativene er at man ikke kjenner til rutetilbudet (2 %) og at rutene går på feil tidspunkt (5 %).

Blant fritekstsvarene i alternativet «Andre årsaker» er et gjentakende tema at kollektivtransporten oppleves for ustabil, og at gjentatte forsinkelser og innstillinger bidrar til at folk velger andre alternativer, for eksempel bilen.

Blant de som sjelden reiser med kollektivtransport, er det små forskjeller i årsakene til dette mellom menn og kvinner. Flere menn enn kvinner har svart at det er enklere å bruke bil (50 % vs 47 %), og at det tar for lang tid (44 % vs 36 %). Flere kvinner enn menn svarer at det å bytte mellom ruter (19 % vs 17 %) er en viktig grunn til å ikke reise med kollektivtransport oftere. Flere unge enn eldre har svart at en viktig årsak til å ikke reise kollektivt oftere er at billettprisen er for høy.



Figur 6.4 De viktigste årsakene til at man ikke reiser kollektivt oftere. Dette spørsmålet er stilt til de som har svart 'Minst én gang de siste fire ukene', 'Sjeldnere' eller 'Aldri' på spørsmål om hvor ofte de har reist kollektivt de siste fire ukene. N=3060.

6.2. Barns reisevaner

Et viktig aspekt ved reisevaner er at de nettopp er *vaner*. Det vil si at det er mer sannsynlig at man bruker et transportmiddel man er vant til å bruke enn å velge et nytt transportmiddel. Hvordan barn reiser på sine reiser er dermed med på å danne grunnlaget for hvordan fremtidens voksne reiser. Likevel er det viktig å huske at barn til dels er tvungne trafikanter, fordi en del transportmidler ikke er tilgjengelige for dem å bruke på egenhånd, slik som bil, moped og motorsykkel.

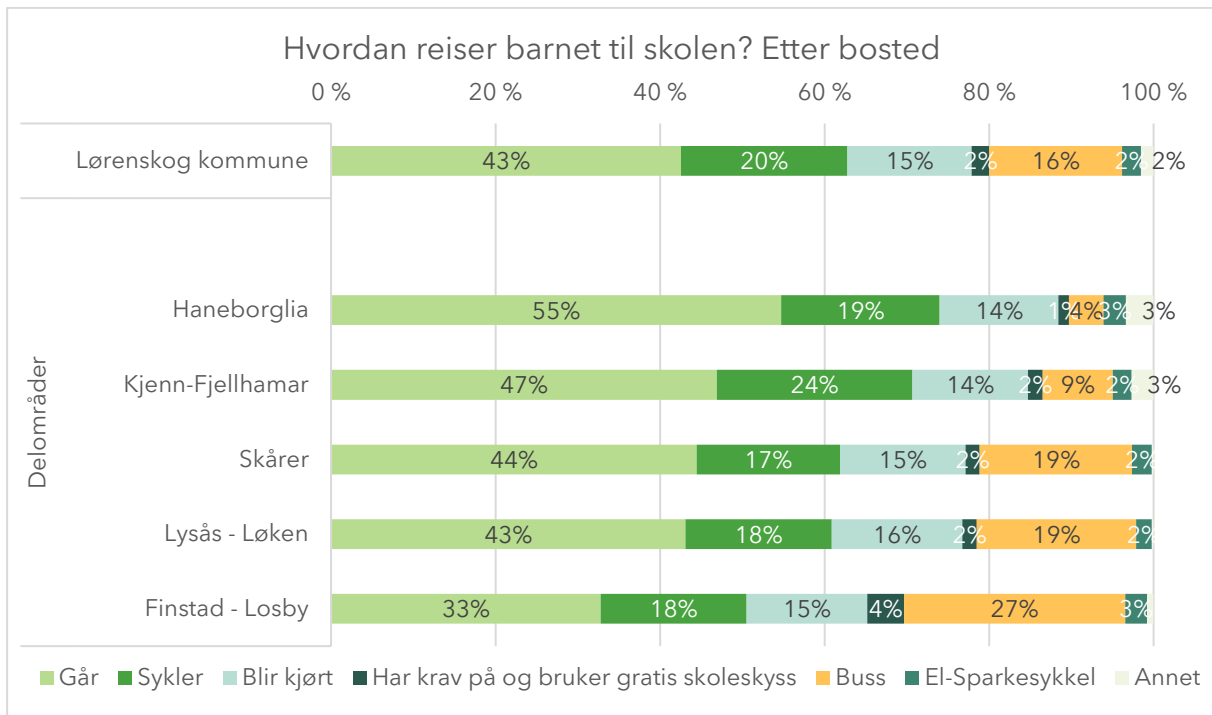
3 av 5 barn i skolealder går eller sykler til skolen

Respondenter som bor i en husholdning med barn har fått spørsmål om hvordan barna som oftest reiser til skolen. Overordnet for kommunen går to av fem barn (43 %) i skolealder til skolen, mens ett av fem barn (20 %) sykler.

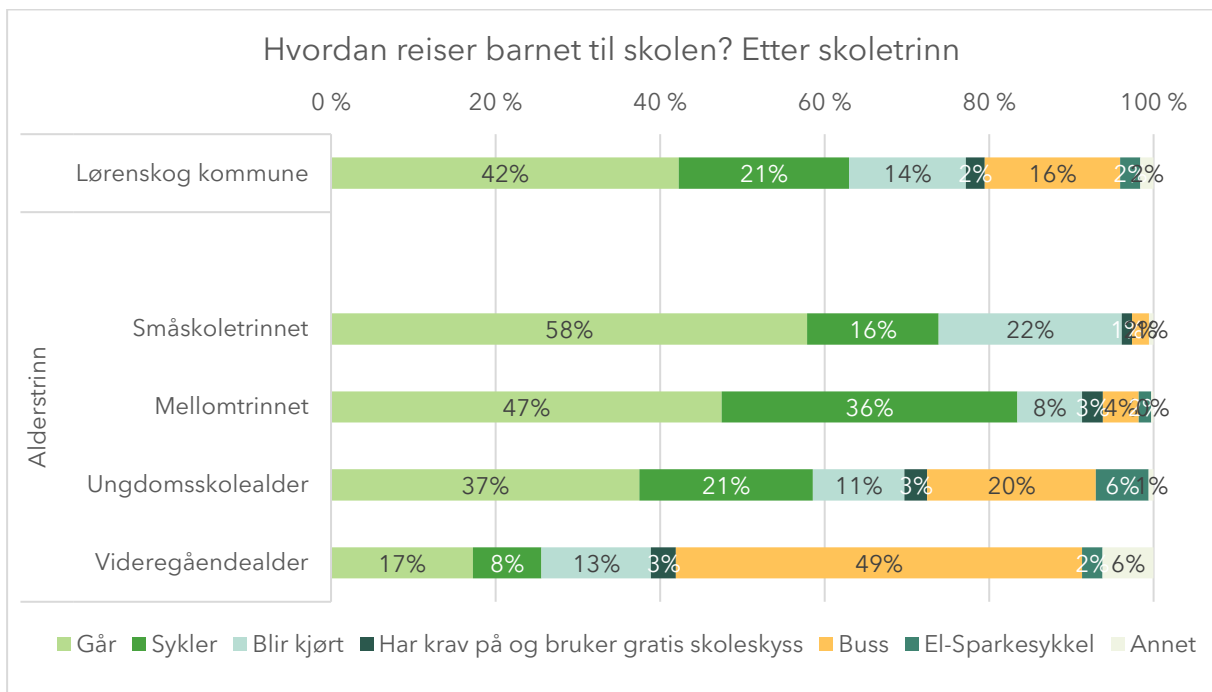
Figur 6.1 viser hvordan barn reiste til skolen på registreringsdagen, fordelt etter bosted. Delområdet Haneborglia har den høyeste andelen barn som går til skolen (55 %) og den laveste andelen barn som tar buss til skolen (4 %). Delområdet Finstad - Losby har den høyeste andelen barn som tar buss til skolen (27 %), og den laveste andelen barn som går hele veien til skolen (33 %). Delområdet Kjenn - Fjellhamar er det delområdet med høyest andel barn som sykler til skolen, der én av fire barn sykler til skolen (24 %).

Figur 6.2 viser hvordan barn reiste til skolen på registreringsdagen, fordelt etter skoletrinn.

- **Småskoletrinnet (1.-4.-klasse)** har den høyeste andelen barn som går til skolen (58 %) av alderstrinnene, og ett av fem barn blir kjørt til skolen (22 %).
- **Mellomtrinnet (5.-7.-klasse)** har den høyeste andelen barn som sykler (36 %), og den totalt sett høyeste andelen barn som går eller sykler (83 %).
- På **ungdomsskoletrinnet (8.-10.-klasse)** begynner en høyere andel barn å bruke motorisert transport mens færre går eller sykler (59 %) sammenlignet med de to barneskoletrinnene (hhv. 74 % og 83 %). Ett av fem barn på ungdomsskoletrinnet tar buss til skolen, og 6 % av barna i denne kategorien bruker el-sparkesykkel til skolen.
- **Videregående trinnet (1. vgs-3.vgs)** har den laveste andelen som går til skolen (17 %), og halvparten av barna på videregående trinnet tar buss til skolen (49 %). Disse verdiene stemmer godt overens med skolereiser blant videregåendelever i Viken, der 53 % reiser med kollektivtransport til skolen og 15 % går til skolen (Ellis, mfl., 2023). 13 % av barna på videregående trinnet blir kjørt til skolen, den høyeste andelen etter småskoletrinnet.



Figur 6.5 Hvordan respondentenes barn reiste til skolen på registreringsdagen eller den siste dagen de var på skolen, fordelt etter bosted. Det er ikke tilstrekkelig datagrunnlag for å vise resultater for delområdet Bjørnholt - Kurland. N=2821.



Figur 6.6 Hvordan respondentenes barn reiste til skolen på registreringsdagen eller den siste dagen de var på skolen, fordelt etter skoletrinn. N=2697.

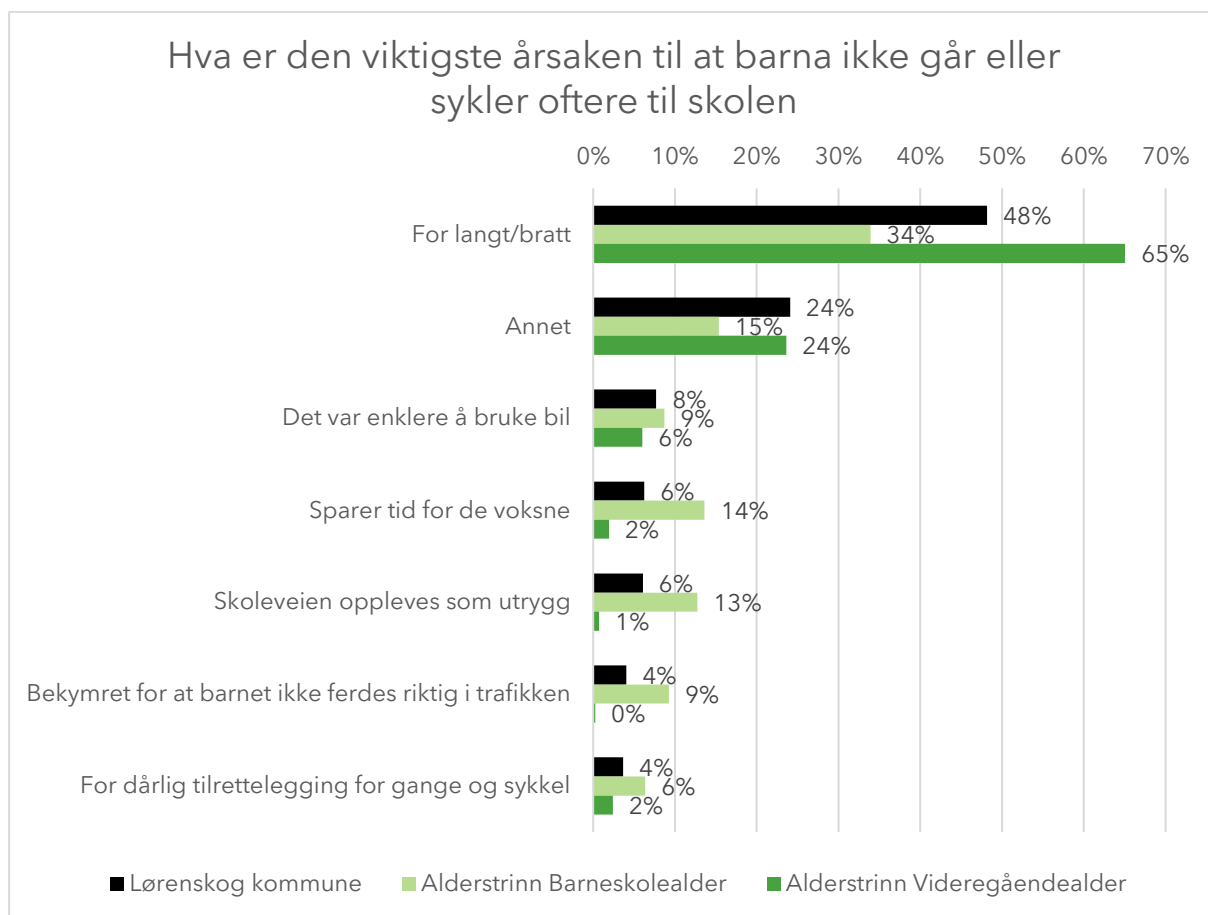
Barn går og sykler ikke til skolen fordi det er for langt eller bratt

Respondenter som har svart at deres barn ikke sykler eller går til skolen har fått spørsmål om hva den viktigste årsaken til dette er. Det er for få respondenter per delområde og for ungdomsskoletrinnet til å vise resultatene på disse nivåene.

Den hyppigst oppgitte årsaken til at barnet ikke sykler eller går oftere til skolen er at det er for langt eller for bratt for å gå eller sykle (48 %). Den minst hyppig oppgitte årsaken til at barnet ikke går/sykler oftere til skolen er at det er for dårlig tilrettelagt for gange og sykkel (4 %) og at respondenter er bekymret for at barnet ikke ferdes riktig i trafikken (4 %).

«Annet» er den nest hyppigst valgte årsaken til at barnet ikke sykler eller går oftere til skolen. Fritekstresponsene på dette inneholder informasjon noe informasjon. En del har svart ut dette spørsmålet med hvilket transportmiddel barnet faktisk valgte, slik som elsparkesykkel eller buss, mens andre beskriver andre årsakssammenhenger. En del beskriver at barnet/ungdommen ikke ønsker å gå eller sykle fordi vennene deres velger andre fremkomstmidler. En del beskriver at årsakene er sykdom eller andre særskilte behov. Videre var forsinkelse og «morgenkabal» hjemme gjentakende årsaker. Til sammen utgjør disse og noen andre hensyn til sammen 24 % av svarene for hvorfor barnet eller ungdommen ikke sykler eller går til skolen.

For barn i barneskolealder er det flere respondenter som har oppgitt at en viktig årsak til at barnet ikke sykler eller går oftere til skolen er at det sparer tid for de voksne (14 %), skoleveien oppleves som utrygg (13 %), eller at de er bekymret for at barnet ikke kan ferdes riktig i trafikken (9 %). Ingen av disse alternativene er viktige årsaker til at barn i videregåendealder ikke har gått eller syklet til skolen.



Figur 6.7 Den viktigste årsaken til at barna ikke går eller sykler oftere til skolen. Alderstrinnet Ungdomsskolealder har for lite datagrunnlag for å kunne gjengi i denne figuren. N=1013.

Kilder

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2023:

Skolereiser blant ungdom i Viken. TØI-rapport 2006/2023

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2012:

RVU dybdeanalyser. Sammenheng mellom transportmiddelvalg, transportkvalitet og geografiske kjennetegn. UA-rapport 30/2012

Opedal, Julie 2024

NØKKELTALLSRAPPORT 2023 Nasjonal reisevaneundersøkelse. Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 1

Solli m.fl. 2014

Ringvirkninger av arealplanlegging - for en mer bærekraftig bytransport? Dokumentasjonsrapport. UA-rapport 51b/2014

Vågane, Liva 2012

Fra A til B (via C). Reiseelementer, enkeltreiser og reisekjeder. TØI-rapport 1199/2012



asplan viak