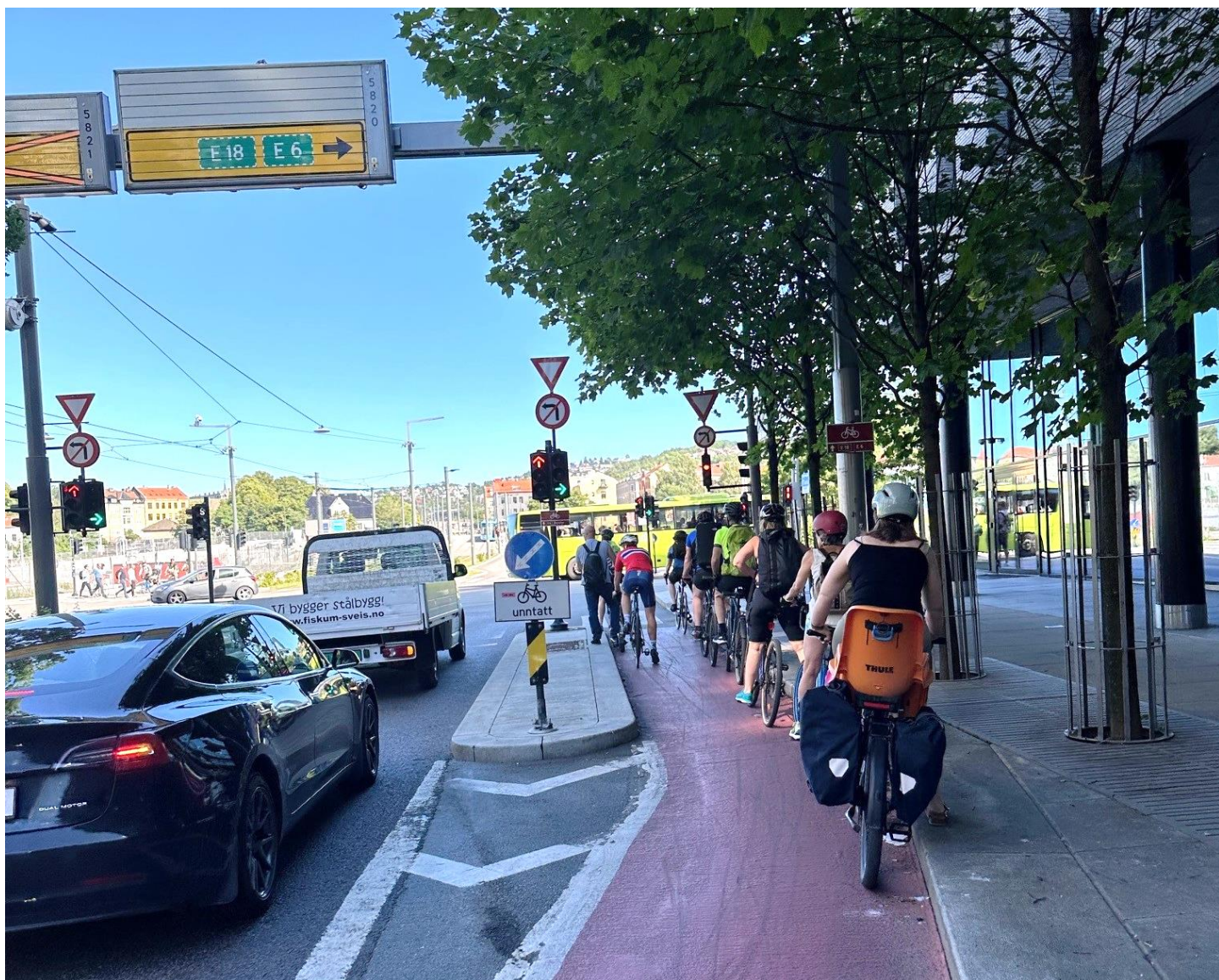


Bymiljøetaten

► Reisevaner i Oslo

Rapport basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen
2022/23

Oppdragsnr.: 52401090 Dokumentnr.: 4 Versjon: 2 Dato: 30.01.2025



Reisevaner i Oslo

Rapport basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022/23

Oppdragsgiver: Bymiljøetaten
Oppdragsgivers kontaktperson: Siv Linette Solheim Grann
Rådgiver: Norconsult Norge AS, Kongens gate 21, NO-0153 Oslo
Oppdragsleder: Mari Andrine Hjorteset
Fagansvarlig: Einar Bowitz
Andre nøkkelpersoner: Kristine Wika Haraldsen, Mathias Vestgård, Berit Grue
(Transportøkonomisk Institutt)

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
1	27.06.2024	Reisevanerapport for Oslo	Kristine Wika Haraldsen Mari Andrine Hjorteset	Einar Bowitz	Mari Andrine Hjorteset
2	30.08.2024	Reisevaner i Oslo	Kristine Wika Haraldsen Mari Andrine Hjorteset	Mari Andrine Hjorteset	Mari Andrine Hjorteset
3	23.09.2024	Reisevaner i Oslo	Mari Andrine Hjorteset	Mari Andrine Hjorteset	Kristine Wika Haraldsen
4	30.01.2025	Reisevaner i Oslo med temaanalyser og nøkkeltallsrapport	Kristine Wika Haraldsen Mari Andrine Hjorteset	Einar Bowitz	Mari Andrine Hjorteset

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.



Forord

I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgang til transportressurser blant befolkningen i Oslo kommune. Rapporten benytter data fra de kontinuerlige nasjonale reisevaneundersøkelsene for 2022 og 2023¹. Opinion AS har stått ansvarlige for innsamlingen av disse undersøkelsene, på oppdrag for Statens vegvesen. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet. Her gjengis resultater for Oslo, på alle typer reiser, og resultatene gir viktig kunnskap til Oslo kommune til ulike planleggingsformål og strategiarbeid.

Det er Norconsult som har stått for utarbeidelsen av denne reisevanerapporten, og arbeidet er finansiert av Bymiljøetaten. Rapporten er utarbeidet i tett dialog med oppdragsgiver.

Prosjektleder for undersøkelsen er Mari Andrine Hjorteset. Ansvarlig for vekting og kvalitetssikring av datamaterialet har vært Berit Grue (TØI). Kristine Wika Haraldsen har stått for utarbeidelse av rapporten sammen med Mari Andrine Hjorteset, mens Einar Bowitz har gjennomført fagkontroll. Alle bilder i rapporten er tatt av Mari Andrine Hjorteset.

Oslo, september 2024

Norconsult

¹ Dataene som er benyttet her er hentet fra den «Nasjonale reisevaneundersøkelsen 2020-24». Undersøkelsen er finansiert av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket og Avinor. Data er samlet inn av Opinion og data er i anonymisert form stilt til disposisjon av Statens vegvesen på vegne av transportvirksomhetene. Verken Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Nye veier AS, Kystverket, Avinor og Opinion er ansvarlig for analysen av dataene, eller tolkninger gjort her.

Sammendrag

I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgang til transportressurser blant befolkningen i Oslo kommune, med grunnlag i de nasjonale reisevaneundersøkelsene. Resultatene som her presenteres baserer seg på omtrent 8400 respondenter og deres mer enn 20 000 rapporterte reiser. Dette generaliseres til Oslos befolkning for øvrig. Vi ser på forskjeller mellom bydelene og ulike soner av byen, i tillegg til reiser inn og ut av Oslo.

Denne rapporten består av en hovedrapport og fire temaanalyser om reisene til befolkningen i Oslo, samt en nøkkeltallsrapport som ser på Oslointerne og Oslobaserte reiser (Vedlegg 3). Rapporten er inndelt i ti kapitler, der det første kapitlet er innledning, med formål og bakgrunn. I kapittel to ses det på transportressurstilgang blant befolkningen i Oslo, og i kapittel tre ses det på reiseomfang. Videre ses det på transportmiddelbruk, reisehensikt, og avslutningsvis reisehensikt og transportmiddelbruk på reiser inn til Oslo. Temaanalysene (kapitlene 7-10) omhandler hvordan tilgang på bil påvirker våre reiser, variasjoner i arbeidsreiser, og utviklingen i aktive reiser. Siste temaanalyse omhandler delreiser og reisekjeder.

Mindre bileierskap i Oslo

Oslofolk har i mindre grad førerkort for bil og privatbil, sammenlignet med landet for øvrig. Andelen med førerkort i Oslo ligger 8 prosentpoeng under landsgjennomsnittet, med 82 prosent. Internt i Oslo er det tilsvarende forskjeller, der bydelene Ullern og Vestre Aker ligger på snittet for Norge, mens bydeler i Oslo øst og sentrum har en lavere andel med førerkort.

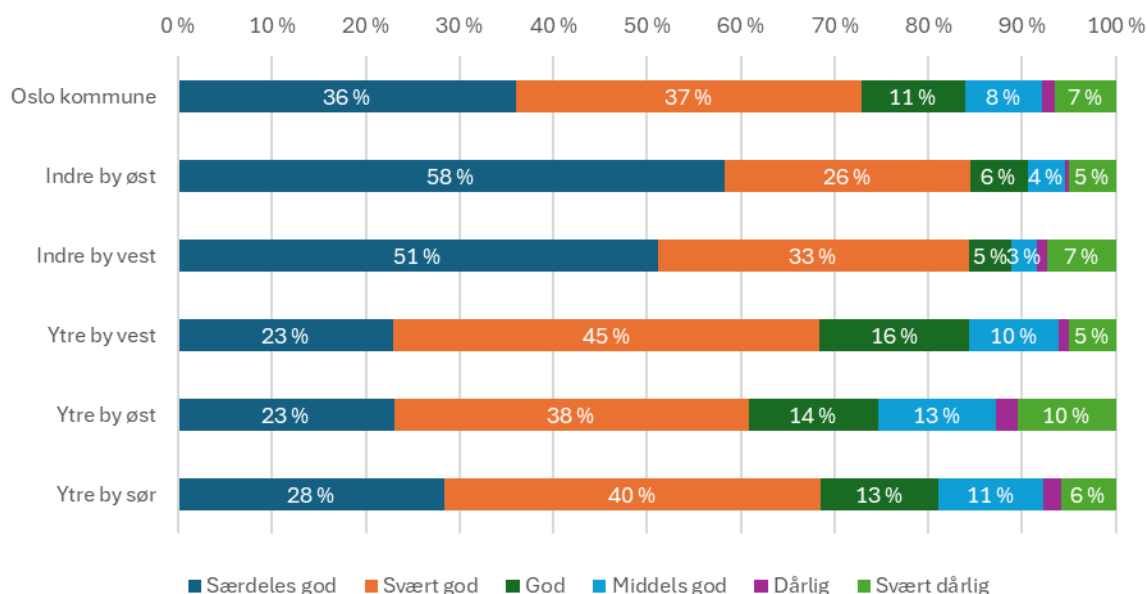
Bilhold korrelerer i stor grad med sentralitet i Oslo. 57 prosent av husholdningene i indre by øst og 51 prosent av husholdningene i indre by vest har ikke tilgang på egen bil. For de tre områdene i ytre by er andelen mellom 23 og 29 prosent. 35 prosent av bilene i Oslo er elbiler, mens nesten 14 prosent er hybridbiler. 65 prosent av respondentene bosatt i Oslo oppgir å eie en sykkel i brukbar stand, og andelen elsykler har hatt en markant økning. Om lag en av fire med tilgang på sykkel i Oslo har tilgang på en elsykkel.

God parkeringsdekning for bil hjemme og på arbeid

Blant de som eier bil i Oslo, har 86 prosent tilgang til egen parkeringsplass ved bolig. Mens andelen yrkesaktive med gratis parkering hos arbeidsgiver har sunket over tid (49 prosent i RVU 2022/23 mot 81 prosent i RVU 1998), oppgir fortsatt 63 prosent av yrkesaktive bileiere med arbeidsted i Oslo at de har tilgang til parkering på jobb.

God kollektivdekning for de fleste

Det er betydelige forskjeller i kollektivtilgang for ulike deler av byen. Best tilgang har de som bor i de indre byområdene, både hva gjelder avstand og frekvens. Hele 84 prosent av Oslos befolkning har svært god tilgang til kollektivtransport, men det er en betydelig variasjon her, både mellom indre og ytre by, men også mellom bydelene, der bydelene i ytre by øst og sør har noe dårligere kollektivtilgang med hensyn til avstand og frekvens.



Figur 1 Selvrappert kollektivtilgang for befolkningen i ulike deler av byen, evaluering basert på frekvens og avstand.

Reiseomfanget størst i indre by

Det har vært en nedgang i antall registrerte reiser fra tidligere reisevaneundersøkelser, og det gjennomføres her i snitt 2,6 reiser per dag per person. I ytre by øst og sør finner vi i snitt at det gjennomføres 2,3 reiser per dag, mens for indre by øst gjennomføres det i snitt 2,8 reiser per dag. Det er små forskjeller mellom indre og ytre by vest, med henholdsvis 2,6 og 2,7 reiser per dag.

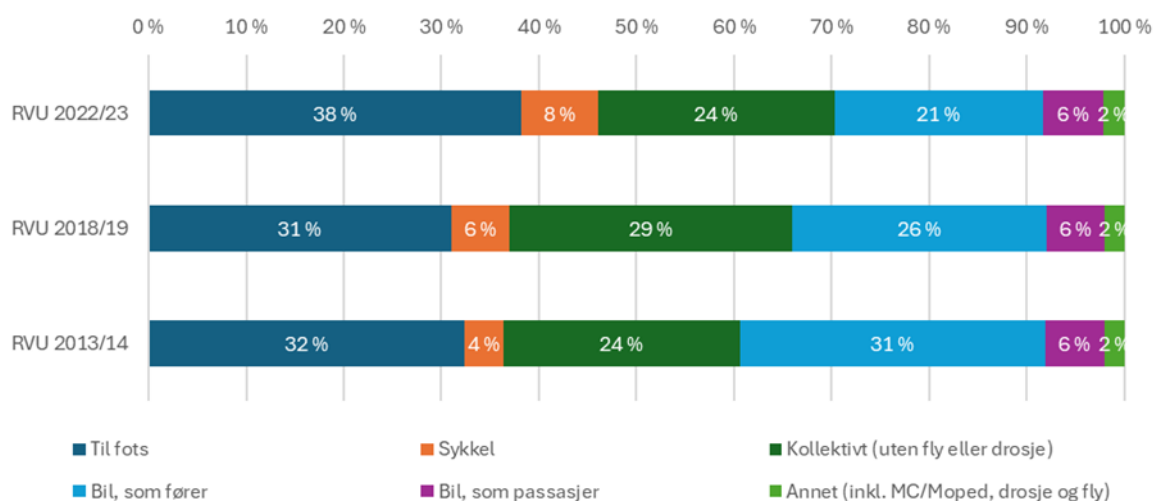
17 prosent av respondentene i utvalget har ikke gjennomført noen reiser på reisedagen. Dette er en 7 prosentpoengs økning fra resultatene vi ser fra reisevaneundersøkelsen fra 2018/19 (PROSAM-rapport, 2018/19).

Stort omfang av korte reiser

45 prosent av gjennomførte reiser er på under 15 minutter, og hele 79 prosent av reisene er på under 30 minutter. Også her ser vi en sammenheng mellom sentralitet og reisetid, med en høyere andel korte reiser i de to indre byområdene sammenlignet med ytre by.

Miljøvennlige og aktive reiser øker

38 prosent av reisene til de bosatte i Oslo er gangreiser, 8 prosent er sykkelreiser, mens 24 prosent av reisene gjennomføres med kollektivtransport. Andelen gangturer og sykkelreiser har økt siden 2018/19, mens for andelen kollektivreiser ser vi en liten nedgang. Vi ser en tydelig nedgang i andelen registrerte reiser med bil som fører blant de bosatte i Oslo, fra 26 prosent i RVU 2018/19, til 21 prosent. Det er klare forskjeller mellom de indre og ytre byområdene i transportmiddelfordelingen. Andelen miljøvennlige reiser ligger på over 80 prosent i indre by, og halvparten av alle reiser gjennomføres til fots. I de ytre byområdene er bilbruken langt høyere, og utgjør mellom 35 og 40 prosent av reisene i de tre ytre byområdene. Til sammenligning er prosentandelen 15 prosent i indre by.



Figur 2 Transportmiddelfordeling, alle reiser, for bosatte i Oslo kommune, RVU 2022/23, 2018/19 og 2013/14.

Det er relativt store reiseforskjeller mellom ulike grupper av befolkningen. Vi finner lavere sykkelandel og høyere kollektivandel blant de under 25 år, og vi finner høyest sykkelandel blant yrkesaktive og blant de med høyere utdanning. Videre finner vi lavere kollektivbruk og mer bilbruk blant de med høy husholdningsinntekt. Høyest andel miljøvennlige reiser finner vi blant de som bor i enkeltpersonshusholdninger eller i husholdninger uten barn.

Nesten 40 prosent av sykkelreisene som er registrert i RVU 2022/23 er blitt foretatt med elsykkel. 60 prosent av kollektivreisene gjennomført av Oslos befolkning er skinnegående. 40 prosent av kollektivreisene foregår med t-bane, 13 prosent er trikketurer, mens 9 prosent er togturer. Befolkningen i Oslo rapporterer at 36 prosent av kollektivturene gjennomføres med buss.

Bilreiser er de lengste reisene

Det er reiser gjennomført med bil som er de lengste reisene for folk bosatt i Oslo. En gjennomsnittlig bilreise er 22,4 kilometer lang, mens for kollektivreiser er gjennomsnittlig reiselengde 13,5 kilometer. For sykkel finner vi en gjennomsnittlig reiselengde på 5,3 kilometer. Med elsykkel er reisene i snitt 1,5 kilometer lenger enn for andre sykkeltyper. Gjennomsnittlig lengde på gangturer er 1,7 kilometer.

Det gjennomføres mange korte bilturer i Oslo. Nesten 20 prosent av bilførerreisene er på under 3 kilometer. Tre av fire lange reiser foretas samtidig med bil, så det er de lange reisene som i all hovedsak drar opp gjennomsnittet på reiseavstand for bil (22,4 kilometer). På korte reiser under 3 kilometer gjennomføres 82 prosent av disse til fots eller sykkel. Bilturer (som fører eller passasjer) står for 11 prosent av de korte turene under 3 kilometer.

Flest fritidsreiser i Oslo

28 prosent av reisene som gjennomføres i Oslo har fritidsformål, mens 27 prosent er handle- og servicereiser og 22 prosent er arbeidsreiser. Andelen fritidsreiser har økt med fire prosentpoeng fra RVU 2018/19. 50 prosent av fritidsreisene og 47 prosent av handle- og servicereisene gjennomføres til fots. Det er omsorgs-/følgereiser som har den høyeste bilandelen, med 43 prosent. 22 prosent av arbeidsreiser gjennomføres til fots, og her er det store geografiske forskjeller mellom de indre og ytre byområdene. Gangandelen er over 30 prosent for de indre byområdene, mens for de ytre byområdene er andelen mellom 18 og 13 prosent. Det er ytre by vest som har høyest sykkelandel på arbeidsreiser, med 21 prosent. Ytre by øst og sør har en kollektivandel på mellom 40 og 43 prosent. De ytre byområdene har høyest bilandel på arbeidsreiser, på mellom 24 og 30 prosent, mens for de to indre byområdene er andelen mellom 11 og 13 prosent.

Arbeidsreiser vanligste reiseformål inn til Oslo

Den vanligste reisehensikten for reiser inn til Oslo fra bosatte utenfor Oslo er arbeidsrelaterte reiser, med 44 prosent. De fleste av disse reisene foregår i rushtid. 68 prosent av reisene inn til Oslo i rushtid er arbeidsreiser, mens utenom rush er andelen 30 prosent. Nesten 90 prosent av arbeidsreisene inn og ut av Oslo gjennomføres med motorisert transport (bil eller kollektivt). Omtrent 45 prosent av arbeidsreisene inn og ut av Oslo foregår med bil, enten som fører eller passasjer, mens kollektivtransport står for om lag 43 prosent.

Temaanalyse om transporttilgang

30 prosent av Oslos husholdninger disponerer minst én elbil, mens i underkant av 40 prosent bor i husholdninger uten biltilgang. Blant de med bil i husholdningen (omtrent 70 prosent av

populasjonen) er det i overkant av 20 prosent som bor i husholdninger med to eller flere biler, mens 75 prosent av husholdningene med bil har én bil.

Det er en sterk sammenheng mellom alder og bilhold, både når det gjelder å eie eller ikke eie bil, samt om man eier elbil eller fossilbil. Å bo i bilfrie husholdninger er langt vanligere blant de under 35 år, mens å eie fossilbil er vanligere blant de eldre aldersgruppene. 60 prosent av de over 67 år eier minst én fossilbil. Videre finner vi at bilhold samvarierer med inntekt. Det er langt færre mennesker som bor i bilfrie husholdninger blant de med personinntekt over 1 MNOK sammenlignet med de med lavere personinntekter. 14 prosent av de i det høyeste inntektsintervallet bor i en husholdning uten privatbil, mens 44 prosent av de i det laveste inntektsintervallet gjør det samme. Bosted er også en viktig markør for bilhold – det er en langt lavere andel som bor i husholdninger med bil i indre by sammenlignet med ytre by.

Temaanalyse om arbeidsreiser

Det er relativt store variasjoner på bydelsnivå i andel sysselsatte. Det er høyest sysselsetting i de sentrale bydelene, mens det er lavest sysselsetting i bydelene Søndre Nordstrand, Stovner og Vestre Aker. Gjennomsnittlig lengde og tidsbruk på arbeidsreiser varierer i stor grad med sentralitet. De lengste reiselengdene i tid finner vi i Søndre Nordstrand og Nordstrand. Søndre Nordstrand har også lengst reiseavstand.

Når vi ser på transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser, ser vi at bydel Grorud har den høyeste andelen kollektivreiser, med over 50 prosent. Nordre Aker er bydelen med høyest sykkelandel på arbeidsreiser, med omtrent 25 %. Det er de sentrale bydelene som har høyest gangandel på arbeidsreiser. St. Hanshaugen har en gangandel på over 40 prosent, mens bydelene Gamle Oslo og Grünerløkka har begge gangandeler på omtrent 35 prosent.

Vi finner små kjønnsvariasjoner i reiselengde og reisetid på arbeidsreiser, mens transportmiddelfordelingen viser en høyere kollektivandel blant kvinner, og at menn oftere benytter andre transportformer enn gange, sykkel og kollektivt. 27 prosent av menns arbeidsreiser gjennomføres med andre transportformer (i hovedsak bil som fører eller passasjer).

Vi finner en økning i tidsbruk og reiselengde på arbeidsreiser med økende alder. Vi finner også økt bruk av andre transportformer, inkludert bil, med økt alder. Mens nesten 40 prosent av arbeidsreisene foregår med bil og andre transportformer for de i aldersgruppen 55-66 år, er det kun 16 prosent som reiser på samme måte blant de mellom 25-34 år. Høyest sykkelandel finner vi blant de i aldersgruppen 35-44 år, med 20 prosent.

Temaanalyse om aktive reiser

I analysen om aktive reiser ser vi nærmere på de aktive reisene som ble gjennomført i Oslo i 2022/23, og sammenligner resultatene med de fra RVU 2018/19. Aktive reiser defineres her som turer der hovedtransportmiddel er gange eller sykkel.

Oslo er en by med en svært høy andel aktive reiser – gangandelen er høy, og vi ser en stigende andel gangturer fra 2018/19 til 2022/23 – fra 30 til 38 prosent. Også sykkelandelen har økt i perioden, fra omtrent 6 til 8 prosent. Økningen kommer i hovedsak av en økning i elsykkelandelen. I tillegg til at gange- og sykkelandelene har økt i perioden, finner vi også at avstandene som tilbakelegges med gange og sykkel har økt.

Når vi ser nærmere på gangturene for henholdsvis 2018/19 og 2022/23 ser vi en høyest økning i gangturer per dag blant de som bor i indre by. Det er lav eller ingen vekst i gangturer blant aldersgruppene 13-17 år og 67-74 år, og vi ser at det registreres flere gangturer i ukedagene sammenlignet med tidligere. For de ulike inntektsgruppene, der det tidligere var en klart høyere gangandel blant de med lavest inntekt, ser vi nå mindre forskjeller, da gangandelen har økt mer blant de med høyere inntektsnivåer.

Vi ser små variasjoner i reisemålsfordelingen på gangturer for de to periodene, noe som betyr at økningen i gangturer er relativt likt spredt utover de ulike reisemålene. Turene som har gange som formål er de lengste gangturene, både i avstand og tidsbruk. Dette inkluderer turene «gikk/jogget/skitur» og «luftet hund».

Nesten 30 prosent av gangturene i Oslo kan defineres som rundturer – altså gangturer som starter og ender på samme sted. Det har vært en 10 prosentpoengs økning i rundturer til fots mellom 2018/19 og 2022/23. Folk går altså ganske mye mer tur i 2022/23 enn i 2018/19.

Den moderate økningen i sykkelandelen siden 2018/19 fra 6 til 8 prosent, kan i hovedsak tilskrives at elsykkelandelen har økt fra 1 til 3 prosent. For vanlig sykkel ser vi ingen endring. Tallene tyder på at fremveksten av elsykkel har bidratt positivt til at flere sykler på arbeidsreiser, tjenestereiser og særlig på følgereiser. For følgereiser har det vært en stor økning i samlet sykkelbruk, fra 5 til 9 prosent mellom 2018/19 og 2022/23, og der elsykkel står for 7 prosent av disse i 2022/23. Det er også sannsynlig at bedret sykkelinfrastruktur kan ha påvirket omfanget av sykkel på følgereiser.

Temaanalysen om delreiser og reisekjeder

Her ser vi nærmere på hvordan reisene til befolkningen i Oslo henger sammen. Vi ser på hvordan befolkningen kombinerer transportmidler på reisene sine (delreiser) og hvilke reiser de foretar seg fra de reiser hjemmefra til de returnerer hjem (reisekjeder).

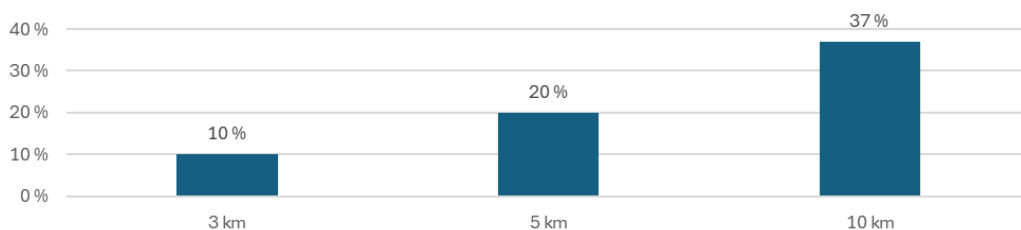
Formålet med temaanalysen er å gi kunnskap til arbeidet med å legge til rette for å øke andelen som går og sykler. Det er viktig med kunnskap om delreiser for ikke å undervurdere omfanget av transport til fots og for å lære om hvordan befolkningen reiser til kollektivtransport. Det er viktig med kunnskap om reisekjeder fordi reisene henger sammen og at transportmiddelvalg på én reise kan avhenge av transportmiddelvalget på den forrige reisen i kjeden.

Nesten alle tilbringerreiser til kollektivtransport gjennomføres til fots. Kun én prosent gjennomføres med sykkel til holdeplass.

Omfanget av reiser til fots er betydelig høyere når vi inkluderer delreiser i analysen enn vi kan få inntrykk av ved å se på hovedtransportmiddel. Analyser med bruk av hovedtransportmiddel viser at befolkningen i Oslo i gjennomsnitt går 1,8 kilometer per dag. Dersom vi inkluderer alle delreiser som gjennomføres til fots finner vi at befolkningen i Oslo i gjennomsnitt går 2,7 kilometer per dag på sine reiser.

Vi finner et stort potensial for overføring fra motorisert til aktiv transport (gange og sykkel) for Oslo. Vi studerer reisekjeder med korte bilreiser med mål om å anslå hvor stor andel av bilreisene i Oslo som er overførbare til aktiv transport. Det finnes mange grunner til at folk velger bil, og det er verken sannsynlig eller et politisk ønske at alle korte bilreiser skal overføres til aktiv transport. Det vi gjør her er å undersøke en form for teoretisk mulighetsrom eller potensial for slik overføring ved å identifisere korte bilturer som utenfra betraktet kan synes mulige å overføre. Analysen sier ikke noe om virkemiddelbruk for å realisere potensialet.

Vi finner at 37 prosent av bilreisene til befolkningen i Oslo kan overføres til elsykkel, gitt forutsetninger om formål og lengde på reisekjeden. Omtrent en tredel av overføringspotensialet ligger i arbeidsreisene. 10 prosent av bilreisene i Oslo er under tre kilometer og er dermed et anslått potensial for overføring til gange.



Figur 3 Andel av bilreiser med overføringspotensial til aktiv transport. Bilreiser som ikke overgår 3, 5 og 10 km, i tillegg til at reisekjeden ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer.

På samme måte finner vi et overføringspotensial fra kollektivtransport til aktiv transport. 25 prosent av kollektivreisene er under 10 kilometer, gitt forutsetninger om formål og lengde på reisekjeden. Disse kollektivreisene kan dermed ses som et teoretisk mulighetsrom (potensial) for overføring fra kollektivtransport til elsykkel.

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	15
1.1	Formål og bakgrunn	15
1.2	Rapportens oppbygging	15
1.3	Utvalg og geografisk avgrensning	16
1.4	Hvordan defineres en reise?	18
1.5	Om datainnsamling og metode	19
2	Tilgang til transportressurser	22
2.1	Førerkort og tilgang til bil	22
2.2	Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted	26
2.3	Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel	30
2.4	Tilgang til kollektivtransport	35
2.5	Kombinasjoner av transportressurser	41
3	Omfang av reiser	44
3.1	Flere daglige reiser i indre by	44
3.2	Ingen reiser og fysiske forhindringer	47
3.3	Lengre reiser for befolkningen i ytre byområder	48
3.4	Korte reisetider vanlig i Oslo	49
3.5	Variasjon i reiseaktivitet gjennom døgnet	52
4	Transportmiddelbruk	54
4.1	Transportmiddelfordeling på reisene til de bosatte i Oslo	54
4.2	Transportmiddelfordeling i ulike grupper i befolkningen	60
4.3	Reiselengde for reiser med ulike transportmidler	66
4.4	Reisetidspunkt fordelt på transportmiddel	75
5	Reisehensikt og transportmiddelbruk	80
5.1	Fritidsreiser utgjør den største andelen av de daglige reisene	80
5.2	Reisehensikt henger sammen med alder	81
5.3	1 av 4 arbeidsreiser er under 3 kilometer lang	81
5.4	3 av 4 arbeidsreiser gjennomføres med sykkel, kollektivtransport eller til fots	84
5.5	42 prosent av sykkelreisene er arbeidsreiser	84
5.6	Arbeids-, skole- og følgereiser har klare rushtidstopper	85
5.7	Arbeidsreiser	87

5.8	Handle- og servicereiser	89
5.9	Fritidsreiser	90
6	Reisehensikt på reiser inn og ut av Oslo	93
6.1	Svært høy andel motorisert transport på arbeidsreiser inn og ut av Oslo	94
7	Tilgang på bil, og dets effekt på reisevaner	97
7.1	Biltilgang på husholdningsnivå	97
7.2	Hvem eier bil - elbil og fossilbil?	98
7.3	Bileierskap og reisevaner	106
7.4	Biltilgang og bilreiser – data på bydelsnivå	110
8	Transporttilgang og tidsbruk på arbeidsreiser	118
8.1	Arbeidsreisens lengde, bydeler	118
8.2	Kjønnsforskjeller i reisetid på arbeidsreiser	124
8.3	Aldersvariasjoner i reisetid og reiselengde	126
8.4	Variasjoner blant familietyper på arbeidsreisens lengde	128
8.5	Variasjoner i arbeidsreiser blant ulike inntektsgrupper	130
8.6	Reisetid og reiselengde på arbeidsreiser for ulike utdanningsgrupper	132
9	Aktive reiser	136
9.1	Hva kjennetegner aktive reiser i Oslo?	136
9.2	Vekst i gangturer	148
9.3	Fremveksten av elsykkel påvirker hvor mye vi sykler, og hva vi sykler til	153
10	Reiser, delreiser og reisekjeder	172
10.1	Definisjoner og datakvalitet	172
10.2	Delreiser	174
10.3	Reisekjeder	182
	Litteraturliste	199
	Vedlegg 200	
	Vedlegg 1: Definisjoner reisehensikt	200
	Vedlegg 2: Kart over transportmiddelbruk	201
	Vedlegg 3: Nøkkeltall og måltall	205



1 Innledning

1.1 Formål og bakgrunn

Formålet med denne rapporten er å gi oppdatert kunnskap om hvordan oslofolk reiser. Rapporten skal fungere som kunnskapsgrunnlag for Bymiljøetatens videre arbeid med å tilrettelegge for at klima- og miljøvennlige reiser skal være det naturlige førstevalget for byens innbyggere. Kunnskap om befolkningens reisevaner og tilgang til transportressurser er avgjørende for å planlegge og gjennomføre tiltak som bidrar til å nå kommunens mål for transportutviklingen i årene fremover.

Data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen (NRVU, også omtalt som RVU) er benyttet for å beskrive reisevanene til befolkningen i Oslo, samt reiser inn og ut av Oslo kommune.

I hovedrapporten benyttes de nasjonale reisevanedataene for 2022 og 2023 sammenslått, omtalt som RVU 2022/23. Dette er valgt for å oppnå et antall respondenter og reiser som gjør det mulig å undersøke geografiske og demografiske undergrupper. Når vi sammenlikner mot RVU 2018/19 i hovedrapporten, henter vi data for Oslo kommune fra Prosam-rapport 242 «Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19». Når vi sammenlikner mot RVU 2013/14, henter vi data for Oslo kommune fra Prosam-rapport 218 «Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14». Dette gjør vi kun for sammenliknbare variabler og geografiske områder, slik at vi kan se på utvikling over tid.

For temaanalysen om aktive reiser bruker vi de nasjonale reisevanedataene for 2022 og 2023 sammenslått og sammenligner disse med de nasjonale reisevanedataene for 2018/19. I nøkkeltallsrapporten benytter vi i tillegg til 2022/23 og 2018/19 data fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra årene 2013 og 2014. For mer informasjon om de ulike datasettene, se kapittel 3 i nøkkeltallsrapporten (Vedlegg 3).

1.2 Rapportens oppbygging

Denne rapporten består av en hovedrapport og fire temaanalyser om reisene til befolkningen i Oslo, samt en nøkkeltallsrapport som ser på Oslointerne og Oslobaserte reiser (Vedlegg 3).

Resten av kapittel 1 handler om utvalg og definisjoner som ligger til grunn for nøkkeltallene som presenteres i rapporten. I tillegg er det en kortfattet fremstilling av NRVU. Kapittel 2 handler om befolkningens tilgang til transportressurser. I kapittel 3 beskrives befolkningens reiseomfang og reisetidspunkt. Kapittel 4 handler om transportmiddelbruk avhengig av bosted, sosioøkonomiske kjennetegn, reiselengde og reisetidspunkt, og kapittel 5 omhandler reisehensikt og sammenhengen med transportmiddelbruk. Her ligger et ekstra fokus på arbeidsreiser, handle- og servicereiser og fritidsreiser. Kapittel 6 omhandler reiser inn og ut av Oslo.

Temaanalysene (kapitlene 7-10) omhandler hvordan tilgang på bil påvirker våre reiser, variasjoner i arbeidsreiser, og utviklingen i aktive reiser. Siste temaanalyse omhandler delreiser og reisekjeder.

1.3 Utvalg og geografisk avgrensning

I hovedrapporten og temaanalysene er det Oslos befolkning som er utvalget. Nøkkeltallsrapporten har andre utvalg. I denne ser vi på Oslointerne reiser (reiser som både har startsted og endested innenfor Oslo kommune) og Oslobaserte reiser (reiser som har startsted og/eller endested i Oslo kommune, og som ikke har startsted/endested utenfor byvekstområdet). Bakgrunnen for at det er benyttet et annet utvalg i nøkkeltallsrapporten er fordi tallene herfra skulle anvendes inn i evalueringen av Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-25 der det var behov for et litt annet utvalg.

Respondentene i den nasjonale reisevaneundersøkelsen er trukket gjennom tilfeldig utvelgelse for å gi en representativ gjengivelse av befolkningen. Oslo og omkringliggende områder er ett av fem byvekstområder med tilleggsutvalg. Dette betyr at det er så mange respondenter at det er mulig å bryte kommunen ned i mindre geografiske enheter, samt se på undergrupper av befolkningen fordelt etter alder, kjønn, utdanning og andre variabler. For ytterligere informasjon om den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser vi til Opinion som gjennomfører undersøkelsene på oppdrag fra Statens Vegvesen².

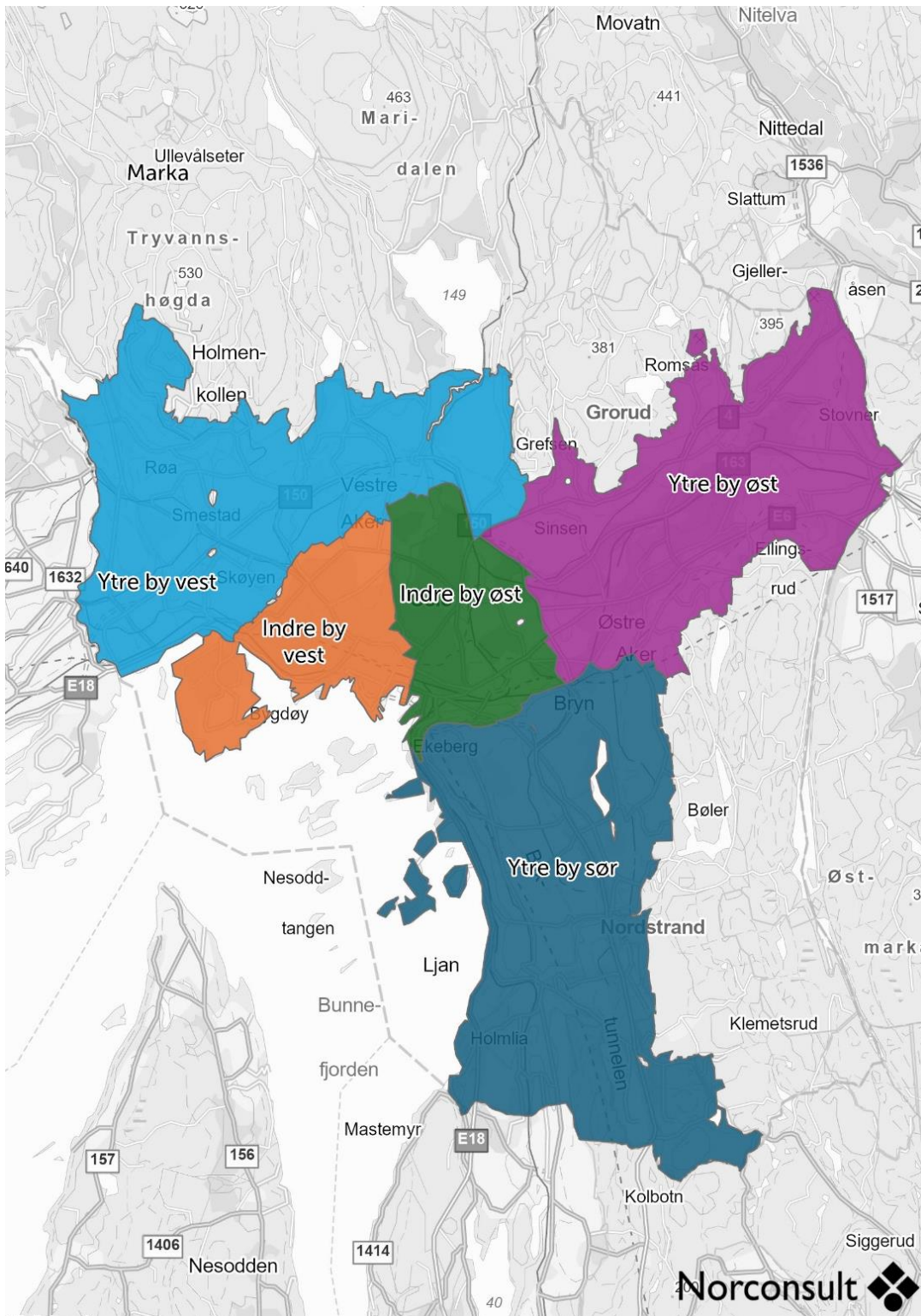
I hovedrapporten og temaanalysene studerer vi befolkningen i Oslo. Her er utvalget begrenset til bosatte i Oslo kommune. Resultater oppgis for Oslo kommune, fem delområder i henhold til Oslo kommunes femdeling med indre og ytre by³, samt bydeler for overordnede analyser. Se Tabell 1-1 og Figur 1-1 for informasjon om utvalget og den geografiske femdelingen.

Tabell 1-1 Oversikt over geografisk inndeling, befolkningsstørrelse og antall respondenter, som gir utvalgsprosent for området, samt antall reiser og gjennomsnittlig antall reiser per geografisk område.

Område	Bydeler/ kommuner	Befolkning	Respon- denter	Utvalgs- prosent	Antall reiser	Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag
Indre by øst	Gamle Oslo Grünerløkka Sagene	173010	2016	1,17 %	5382	2,7
Indre by vest	Sentrum St. Hanshaugen Frogner	99650	1102	1,11 %	2825	2,6
Ytre by vest	Ullern Vestre Aker Nordre Aker	140939	2067	1,47 %	5065	2,4
Ytre by øst	Bjerke Grorud Stovner Alna	147622	1295	0,88 %	2864	2,2
Ytre by syd	Østensjø Nordstrand Søndre Nordstrand	143618	1840	1,28 %	4271	2,3
Oslo		704 839	8412	1,19 %	20593	2,4

² Nøkkeltallsrapport 2023, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa

³ [Geografiske inndelinger - Statistikk - Oslo kommune](#)



Figur 1-1 Områdeinndeling for Oslo, inndelt i ytre by vest, ytre by øst, ytre by sør, indre by vest og indre by øst.

I kapittel 6 studerer vi reiser inn og ut av Oslo, i tillegg til reiser gjennomført av befolkningen i Oslo. Når vi ser på reiser inn og ut av Oslo, inkluderes alle reiser som starter utenfor Oslo kommune og ender i Oslo kommune og alle reiser som starter i Oslo kommune og ender utenfor Oslo kommune. Utvalget begrenses til bosatte i områdene med tilleggsutvalg, altså byvekstavgiftsområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren og Tromsø. Byvekstavgiftsområdet for Oslo er definert i byvekstavgiften mellom Oslo kommune, Bærum kommune, Skedsmo kommune, Oppegård kommune, Akershus fylkeskommune og staten⁴.

Tilleggsutvalg i de nasjonale reisevaneundersøkelsene gjør at disse områdene har nok respondenter til at datamaterialet kan generaliseres til å gi informasjon om befolkningen. Reisene til de bosatte i disse områdene er også tilfredsstillende kvalitetssikret og vektet. 92 prosent av reisene i de nasjonale reisevaneundersøkelsene som går til, fra eller i Oslo er utført av bosatte i disse byområdene. 98 prosent av disse igjen er bosatte i Oslo og omland. Reiser av bosatte i andre områder er i mindre grad dekket av RVU.

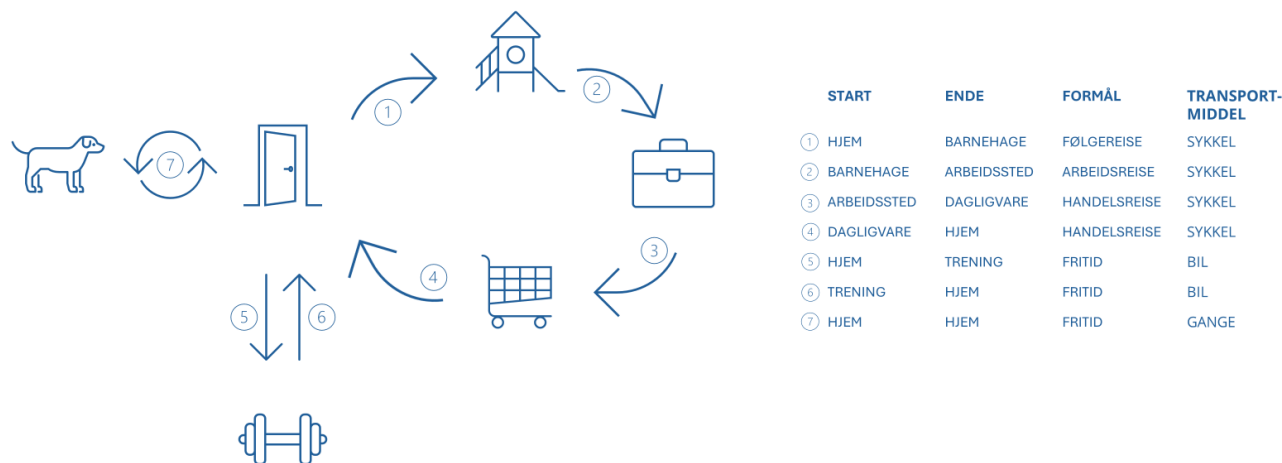
1.4 Hvordan defineres en reise?

Daglige reiser er de reisene respondentene gjennomfører på registreringsdagen (dagen i forkant av den dagen man besvarer reisevaneundersøkelsen). Alle reiser som går utenfor bostedsadresse anses som en reise, uansett om disse er korte reiser eller lengre reiser, inkludert feriereiser. En reise avsluttes når man ankommer destinasjonen, definert ved en aktivitet (handel, arbeid, og lignende).

Reisene kategoriseres etter hensikten med reisen. En reise hjemmefra til arbeid, for eksempel, defineres som arbeidsreise. Hjemreiser defineres av aktiviteten man reiser hjem fra. Dersom en person på vei hjem fra arbeid er innom matbutikken, defineres dette som to reiser: En handle- og servicereise fra arbeid til butikken og en handle- og servicereise fra butikken til hjemmet. Dette medfører at det som kanskje oppfattes som en arbeidsreise (hjem fra arbeid) registreres som to handelsreiser (se Figur 1-2 for eksempel). Dette kan medføre at respondenter kun står oppført med én arbeidsreise, selv om man jo både har reist til og fra arbeid på samme dag.

Dersom en anvender ulike transportmidler i løpet av en reise, defineres reisen som bestående av delreiser. Eksempelvis vil en reise med bil til togstasjon, tog til sentrum og gange siste stykke til destinasjonen, defineres som tre delreiser. På slike reiser er det reisemiddelet brukt på den lengste delen av reisen som defineres som hovedtransportmiddelet på reisen.

⁴ [Byvekstavgiften for Osloområdet og Oslopakke 3 – Statens vegvesen](#)



Figur 1-2 Eksempel, reisedag og avgrensning av reise (Norconsult AS).

1.5 Om datainnsamling og metode

Formålet med reisevaneundersøkelsene er å få innsikt i innbyggernes reisemønstre og reiseaktiviteter. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen kartlegger reiseomfang, reisehensikt, reisemiddelvalg, tilgang til transportressurser og en rekke egenskaper knyttet til befolkningen. Det er blitt gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser i 1985, 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/14. Fra og med 2016 ble det besluttet at reisevanedata skulle innsamles kontinuerlig. Samtidig med dette ble innsamlingsmetoden endret, fra at undersøkelsen utelukkende ble gjennomført over telefon til at den også kunne besvares over nett.

Til grunn for denne rapporten ligger de nasjonale reisevanedataene for 2022 og 2023. På vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket har Opinion i samarbeid med Norstat vært ansvarlige for den nasjonale reisevaneundersøkelsen i dette tidsrommet.

Innsamlingen foregår i hovedsak som selvbetjente webintervjuer (CAWI), der respondentene blir invitert til å gå inn på en lenke for å fylle ut spørreskjemaet. Oppfølging foregår over telefonintervju (CATI). Invitasjon sendes ut til et representativt utvalg av befolkningen, trukket fra en database som inneholder omtrent 4,1 millioner personer over 13 år. I 2023 ble 89 prosent av intervjuene gjennomført som webintervjuer (CAWI), mens 11 prosent av intervjuene foregikk over telefon (CATI). For barn under 16 år kreves samtykke fra foreldre. Det er derfor noe mer omfattende å rekruttere yngre barn til å besvare RVU, noe som resulterer i at disse ofte underrepresenteres i de nasjonale reisevaneundersøkelsene.

Svarprosenten for NRVU 2022 var på 11 prosent, mens for 2023 hadde svarprosenten sunket ytterligere, til 9 prosent. Dette er i tråd med utviklingen som har vært over flere år, med synkende responsrate i spørreundersøkelser for øvrig, og at det stadig blir vanskeligere å få kontakt med

mennesker over telefon. Til sammenligning var svarprosenten for den første nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 1985 på 77 prosent. For ytterligere informasjon om den nasjonale reisevaneundersøkelsen viser vi til nøkkeltallsrapportene for de nasjonale reisevaneundersøkelsene for årgangene 2022 og 2023 fra Opinion.

Datasettet har gjennomgått grundig kvalitetssikring, både av Opinion og av Transportøkonomisk institutt. En del av kvalitetssikringen av slike typer data skjer for øvrig gjennom bruk over tid, dette gjelder særlig variablene for reiselengde og -tider basert på detaljert informasjon om transportmiddelbruk på delreiser. I denne rapporten benyttes sumvariablene som medfølger dataleveransen fra SVV. Transportøkonomisk institutt har beregnet vektorer for datasettene, basert på sesong, alder, ukedag og geografi.



2 Tilgang til transportressurser

Reisevaner og transportmiddelvalg avhenger av befolkningens tilgang til transportressurser. I dette kapitlet beskrives befolkningens tilgang til følgende sentrale transportressurser:

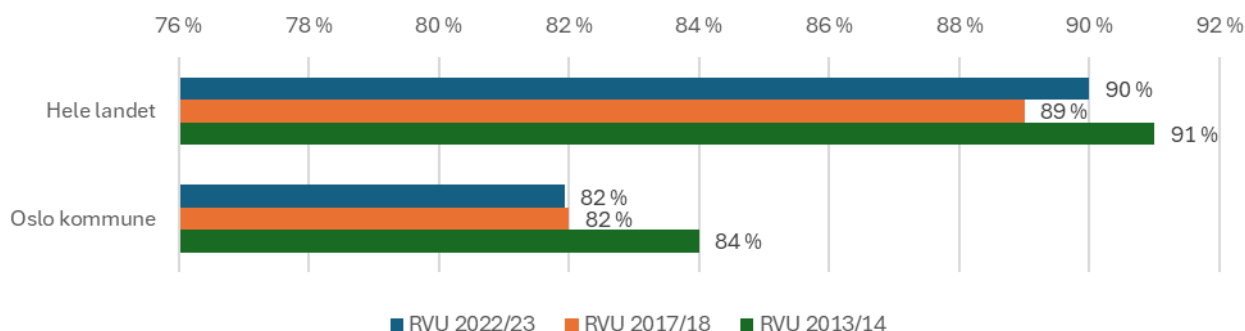
- Førerkort og tilgang til bil
- Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted
- Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel
- Tilgang til kollektivtransport

2.1 Førerkort og tilgang til bil

Andelen av befolkningen med førerkort og med tilgang til bil påvirker hvor mange som kan kjøre bil. Tiltak som begrenser bilbruk eller bilhold, samt trender og økonomiske forhold, er faktorer som kan påvirke befolkningens tilgang til disse transportressursene. Når det gjelder førerkort, ser vi tilbake i tid for å se om det er tegn til at andelen har endret seg de siste ti årene.

2.1.1 Andel med førerkort for bil er lavest i indre by og Oslo øst

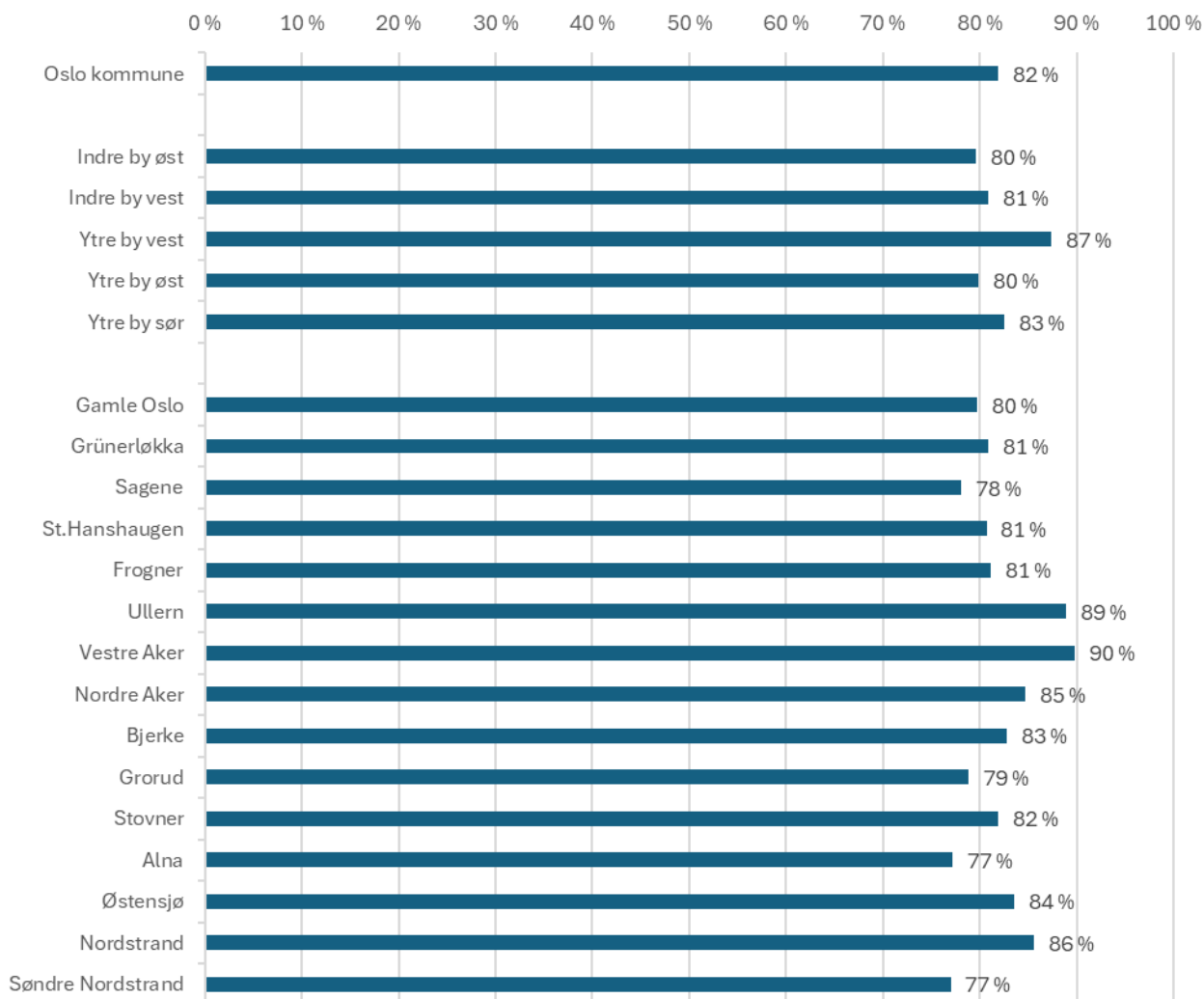
82 prosent av den voksne befolkningen i Oslo kommune har førerkort for bil. Dette er noe lavere enn på landsbasis⁵ hvor førerkortandelen holder seg relativt stabilt rundt 90 prosent. Andelen med førerkort i Oslo kommune er lik som i RVU 2018/19, men to prosentpoeng lavere enn i RVU 2013/14.



Figur 2-1 Prosentandel av befolkningen 18 år og eldre med førerkort for bil. RVU 2022/23, 2018/19 og 2013/14.

Førerkortandelen er høyere blant befolkningen i Oslo vest enn i indre Oslo, Oslo øst og Oslo sør. Vestre Aker og Ullern er bydelene med høyest førerkortandel på 89 og 90 prosent, mens Søndre Nordstrand og Alna er bydelene med lavest førerkortandel på 77 prosent. Ti prosent av befolkningen i Oslo bor i en husholdning uten førerkort.

⁵ Kilde: Nøkkeltallsrapport 2023, Opinion.

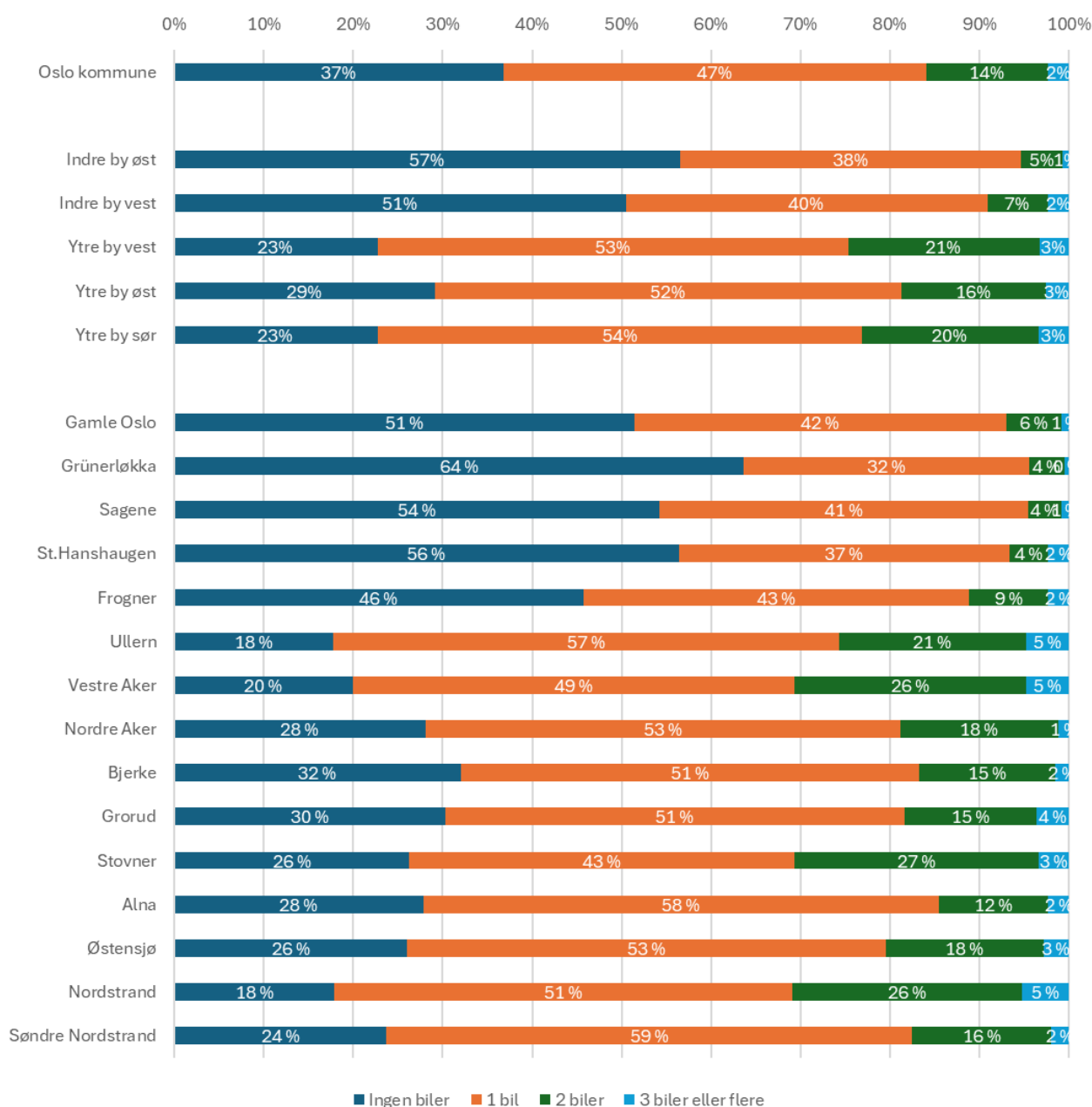


Figur 2-2 Prosentandel av befolkningen 18 år og eldre med førerkort for bil. RVU 2022/23.

2.1.2 Over halvparten av befolkningen i indre by har ikke tilgang til bil

63 prosent av befolkningen i Oslo kommune bor i en husstand som eier eller disponerer bil. På landsbasis er andelen 84 prosent. Det innebærer at 37 prosent av befolkningen i Oslo bor i en husstand uten tilgang til bil. Dette er betydelig høyere enn på landsbasis, og en økning fra RVU 2013/14 hvor andelen i Oslo var 32 prosent.

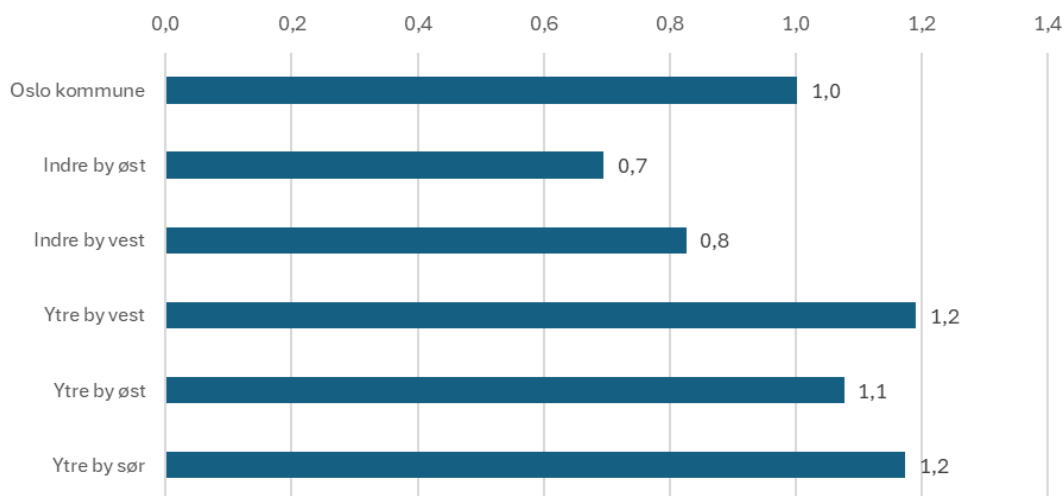
Det er store geografiske forskjeller innad i Oslo. I indre by bor over halvparten i en husholdning uten tilgang på bil. Det er en høyere andel som bor i en husholdning uten tilgang til bil blant befolkningen i ytre by øst, enn i ytre by vest og sør.



Figur 2-3 Prosentandel som bor i en husholdning som disponerer hhv. ingen, en, to eller mer enn to biler. RVU 2022/23.

Befolkningen i Oslo kommune har i gjennomsnitt en bil per husholdning. I RVU 2018/19 lå gjennomsnittet på 1,1, og i RVU 2013/14 lå gjennomsnittet på 0,9. Dette viser at gjennomsnittet over tid ligger rundt 1 bil per husholdning.

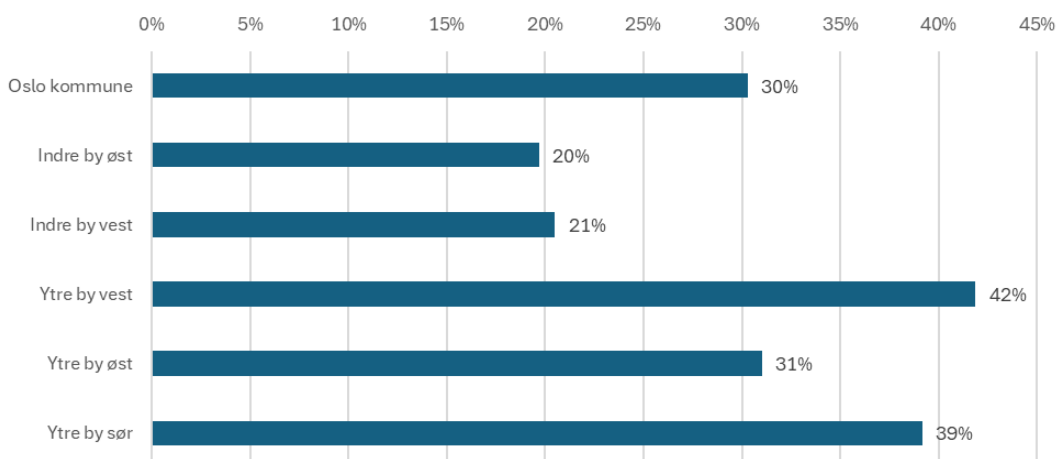
Antall biler per husholdning er lavere i indre by med 0,7 og 0,8, enn i ytre by med 1,1 og 1,2. Det er ytre by vest og sør som har høyest antall biler per person med 1,2 biler per husholdning.



Figur 2-4 Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer. RVU 2022/23.

Ikke alle husholdninger som disponerer bil, eier egen bil. 60 prosent oppgir at husholdningen eier egen bil. I overkant av 7 prosent låner bil av slektninger, venner eller bekjente. 6 prosent er med i en bildelingsordning. 3 prosent har privat leasingbil, mens 2,5 prosent disponerer firmabil.

30 prosent av Oslos befolkning bor i en husholdning som eier eller disponerer elbil. Totalt er 35 prosent av bilene i Oslo elbiler, mens nesten 14 prosent er hybridbiler. Forskjellene i elbilhold mellom delområdene i Oslo reflekterer forskjellene i samlet bilhold.

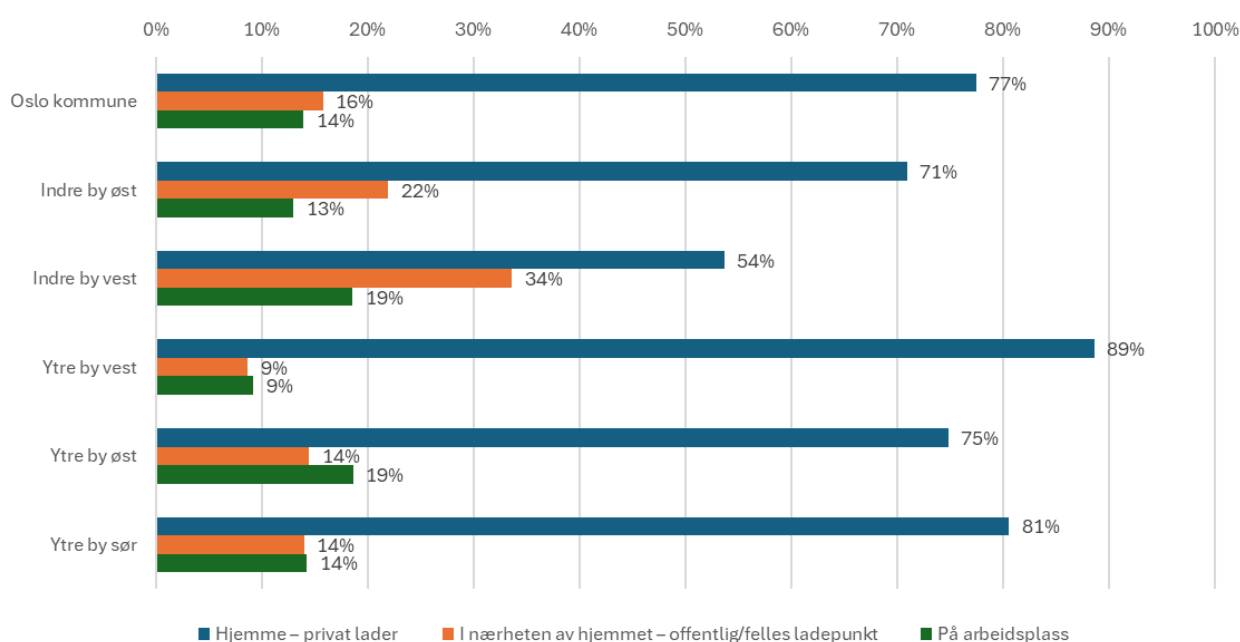


Figur 2-5 Prosentandel som bor i en husholdning som disponerer elbil. RVU 2022/23.

De med tilgang til elbil og ladbar hybrid fikk spørsmål om hvilke lademuligheter de har. 77 prosent har tilgang på privat lader hjemme. Det er like stor andel som i RVU 2018/19. Andelen som har

tilgang til lader i nærheten av hjemmet har imidlertid økt fra 13 til 16 prosent i Oslo. Andelen med tilgang til lading på arbeidsplassen er redusert fra 21 til 14 prosent i perioden. Dette kan henge sammen med at andelen med tilgang til parkering hos arbeidsgiver er redusert i samme periode.

Det er klart størst andel som har tilgang til lader hjemme i ytre by vest. Her har nesten 90 prosent av de med tilgang til elbil eller ladbar hybrid, privat lader hjemme. Andelen med tilgang til offentlig eller felles ladepunkt i nærheten av hjemmet er høyest i indre by, spesielt indre by vest (34 prosent).



Figur 2-6 Lademuligheter for elbil/ladbar hybrid, blant de med tilgang til slike biler. (Det var mulig å krysse av for flere svaralternativer, summen kan derfor være mer enn 100 prosent). RVU 2022/23.

2.1.3 Bildeling

Det er blant Oslos befolkning 6 prosent som oppgir å være medlemmer av en bildelingsordning, enten personlig via app, bilkollektiv eller bilpool via arbeidsgiver. 84 prosent av de som oppgir å være medlemmer av en bildelingsordning bor i husholdninger uten egen bil, og har derfor, primært, tilgang til bil via bildelingsordningen. Blant de som oppgir å bo i bilfrie husholdninger, oppgir 15 prosent å være medlemmer av en bildelingsordning. Blant de med bil i husholdningen, oppgir 1,5 prosent å også være med i en bildelingsordning.

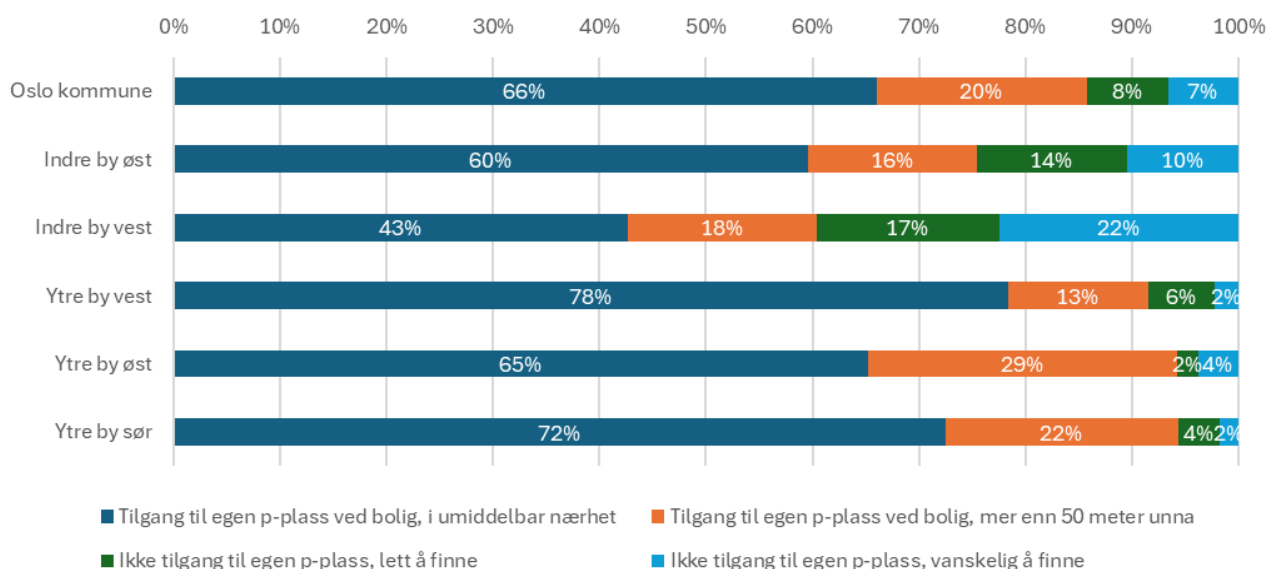
2.2 Parkeringsforhold ved bolig og arbeidssted

Tilgang til parkering har betydning for transportmiddelvalg. Jo enklere det er å parkere, jo større er sannsynligheten for å velge bil framfor andre transportmidler. I dette delkapitlet belyses befolkningens tilgang til parkering ved egen bolig, og de yrkesaktives tilgang til parkering ved arbeidsplassen.

2.2.1 86 prosent av bileierne har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen

På spørsmål om tilgang til parkering svarer 86 prosent av bileierne at de har tilgang til egen parkeringsplass i nærheten av boligen. Av disse har 66 prosent parkeringsplass mindre enn 50 meter fra boligen. Den laveste andelen finner vi i indre by vest hvor 43 prosent har egen parkeringsplass mindre enn 50 meter fra boligen. Her er det hele 22 prosent som oppgir at de ikke har tilgang til egen p-plass, og at det er vanskelig å finne parkeringsplass i nærheten.

Blant de som eier mer enn én bil, har 86 prosent tilgang på egen parkeringsplass til alle bilene under 50 meter fra boligen.



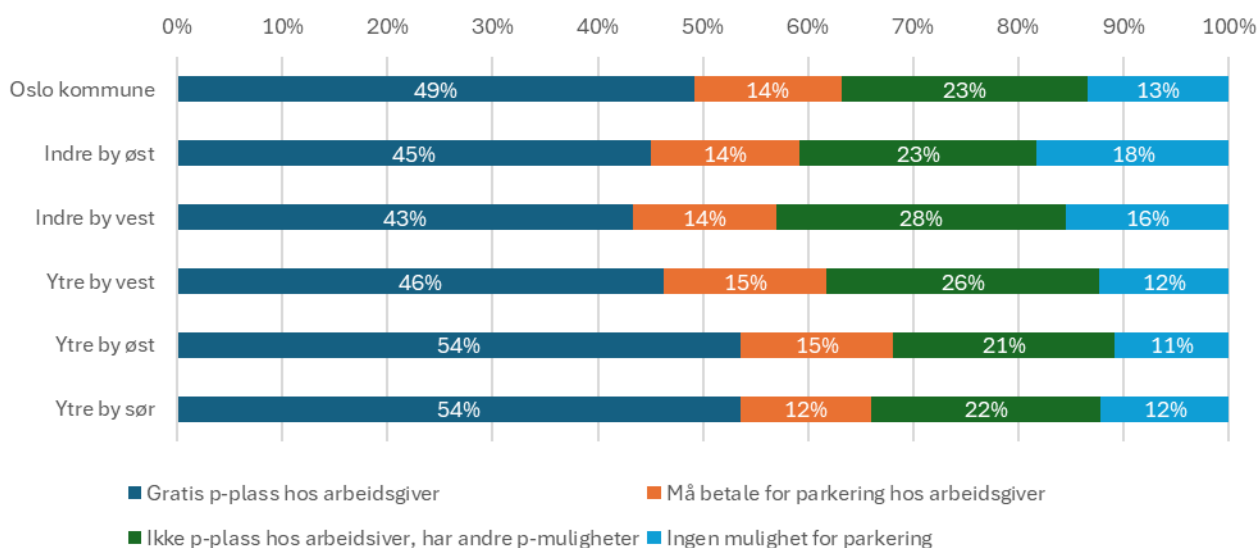
Figur 2-7 Prosentandel av bileierne som har tilgang til egen parkeringsplass ved boligen. RVU 2022/23.

2.2.2 En av fire kan parkere gratis på arbeid

63 prosent av de yrkesaktive som arbeider i Oslo, og som har førerkort og tilgang til bil, har parkeringsplass hos arbeidsgiver. Av disse har om lag 80 prosent tilgang på gratis parkering, mens nesten 20 prosent må betale for å parkere på arbeidsplassen. Parkeringsmulighetene ved arbeidsplassene er ganske like uavhengig av hvor de yrkesaktive bor. Det er kun 13 prosent av de yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil som ikke har tilgang til parkering hos eller i nærheten av arbeidsgiver.

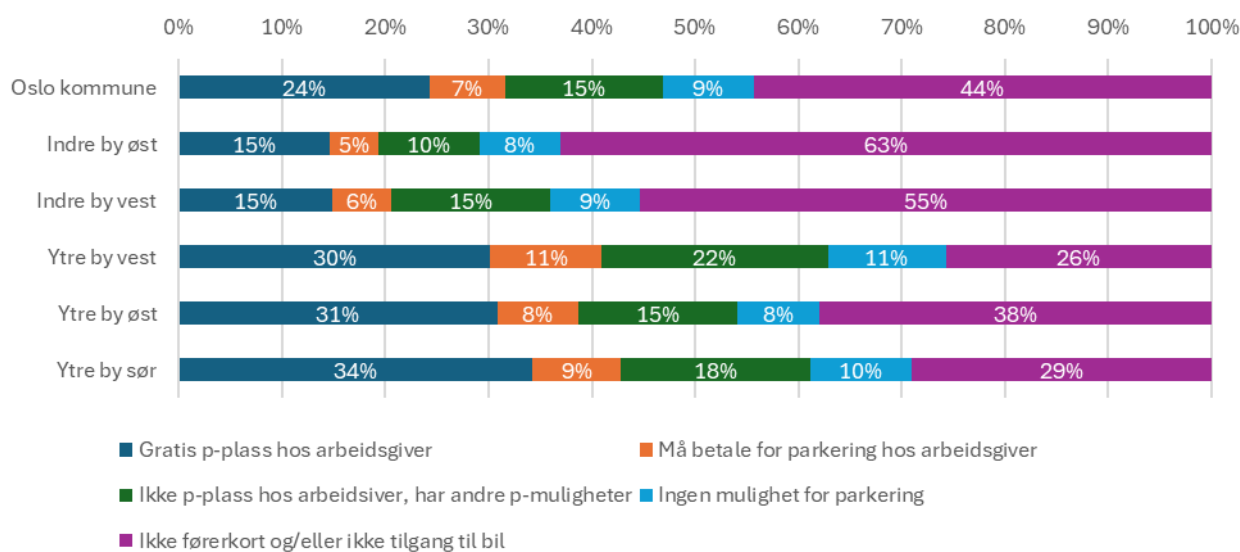
Andelen yrkesaktive med gratis parkering hos arbeidsgiver har sunket over tid. I RVU 2022/23 er andelen 49 prosent, mot 55 prosent i RVU 2018/19. I 1998 lå andelen på hele 81 prosent⁶.

⁶ PROSAM Rapport 242



Figur 2-8 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen for de yrkesaktive i som arbeider i Oslo kommune, og som har førerkort og tilgang til bil, etter bosted. RVU 2022/23.

Merk at disse spørsmålene kun er stilt til yrkesaktive som bor i Oslo, og som har førerkort og tilgang til bil. Hvis vi inkluderer yrkesaktive som bor i Oslo, men som ikke har førerkort eller tilgang til bil i figuren, ser vi at det er betydelig forskjell mellom indre og ytre by. 63 prosent av de yrkesaktive i indre by øst har ikke førerkort og/eller tilgang til bil, og har trolig ikke behov for tilgang til parkeringsplass på arbeidsplassen. Totalt er det 24 prosent, eller omtrent 1/4 av de yrkesaktive, som har tilgang til gratis parkering på arbeidsplassen.



Figur 2-9 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen for de yrkesaktive i som bor i Oslo, etter bosted. RVU 2022/23.



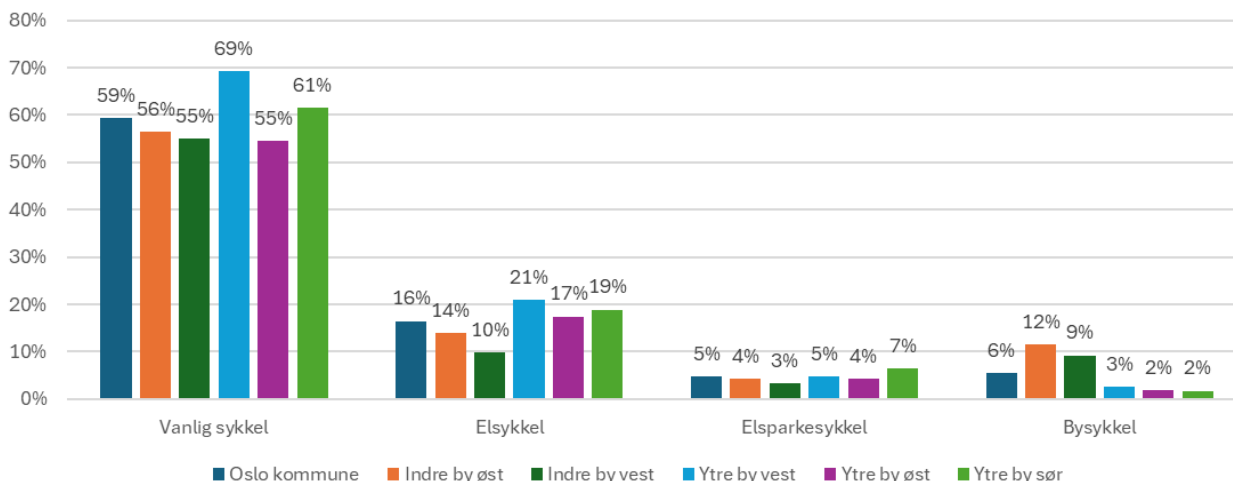
2.3 Tilgang til sykkel, moped og motorsykkel

2.3.1 65 prosent har tilgang på sykkel

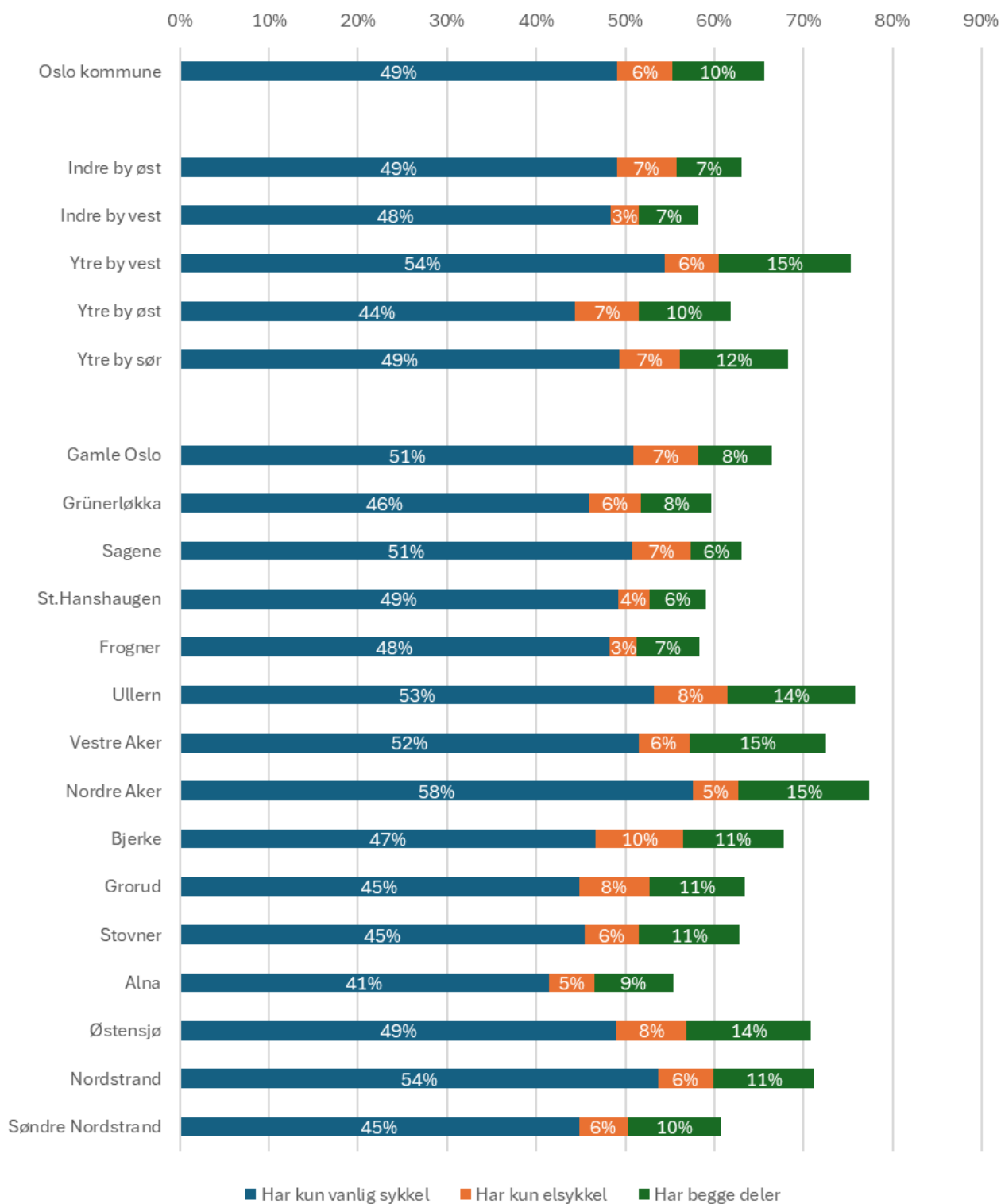
65 prosent av befolkningen i Oslo kommune har tilgang på sykkel i brukbar stand (elsykkel eller vanlig sykkel). Dette er på nivå med landet som helhet. 67,5 prosent eier eller disponerer sykkel hvis vi inkluderer elsparkesykkel og bysykkel. Sammenlikner vi med RVU 2018/19, ser vi en markant økning i andelen med tilgang til elsykkel. Andelen som har elsykkel (kun elsykkel eller både elsykkel og vanlig sykkel) har økt fra 7 prosent til 16 prosent. 24 prosent av de som har tilgang til sykkel, har elsykkel.

I ytre by vest har hele 75 prosent av befolkningen tilgang på vanlig sykkel eller elsykkel, og over 20 prosent har tilgang på elsykkel, se Figur 2-10. Indre by vest er området hvor lavest andel av befolkningen har tilgang på egen sykkel. Her har 58 prosent tilgang på vanlig sykkel eller elsykkel, og 10 prosent har tilgang på elsykkel.

I tillegg til vanlig sykkel og elsykkel, kartlegger reisevaneundersøkelsen tilgang til elsparkesykkel og delt bysykkel (har app eller kort). 5 prosent av befolkningen eier eller disponerer elsparkesykkel, og andelen er høyest i ytre by sør med 7 prosent. 6 prosent av befolkningen har app eller kort med tilgang til bysykkel, og andelen er betydelig høyere i indre by enn ytre by. Dette henger trolig sammen med at tilbudet av bysykler er i indre by. Figuren under viser hvordan tilgangen varierer på tvers av delområdene, sammenstilt med tilgang til vanlig sykkel og elsykkel for sammenlikning. 59 prosent eier eller disponerer vanlig sykkel og 16 prosent eier eller disponerer elsykkel, når vi ser på Oslo kommune som helhet.



Figur 2-10 Prosentandel som eier eller disponerer ulike typer sykkel i Oslo. RVU 2022/23.



Figur 2-11 Prosentandel med tilgang til vanlig sykkel og elsykkel på byområde- og bydelsnivå. RVU 2022/23.

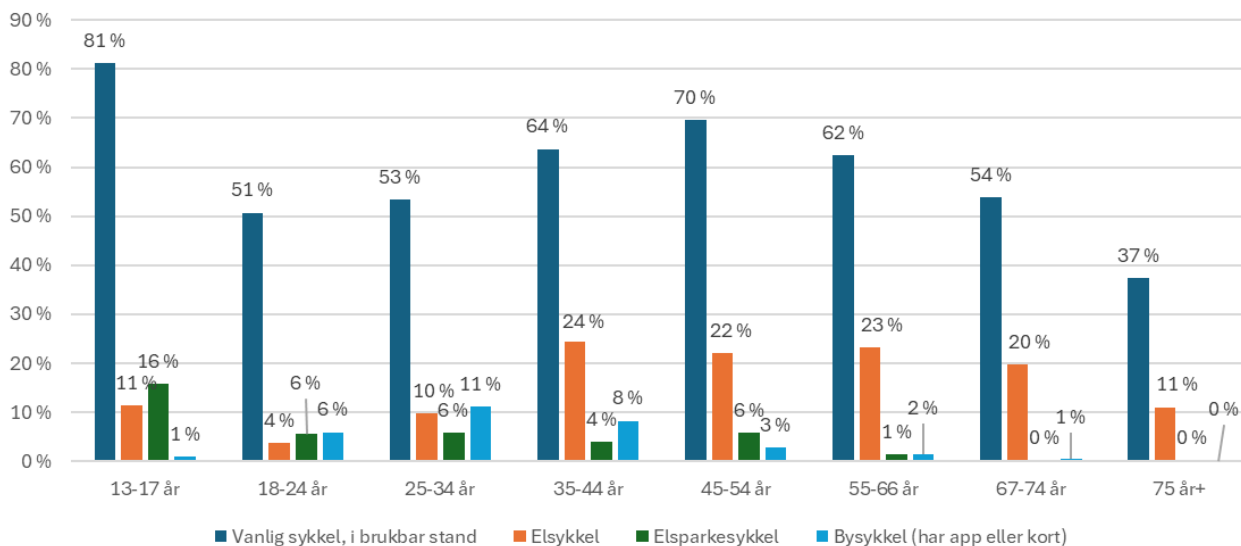
Tilgangen til sykkel varierer med alder, og den yngste aldersgruppen skiller seg ut med høy tilgang til vanlig sykkel og elsparkesykkel. Hele 81 prosent i aldersgruppen 13-17 år eier eller disponerer vanlig sykkel, mot 59 prosent i befolkningen som helhet. Gruppen har også over gjennomsnittlig tilgang til elsparkesykkel med 16 prosent mot 5 prosent i for befolkningen som helhet. Tilgangen til elsykkel og bysykkel ligger under gjennomsnittet.

Tilgang til vanlig sykkel er betydelig lavere i aldersgruppene fra 18 år og oppover, sammenliknet med aldersgruppen under 18 år. Etter 18 år øker tilgangen med alder opp til gruppen 45-54 år, før tilgangen reduseres med alder. Tilgang til vanlig sykkel er lavest i aldersgruppen over 75 år.

Tilgang til elsykkel er høyest i aldersgruppene mellom 35 og 74 år, hvor over 20 prosent eier eller disponerer elsykkel. 11 prosent av respondentene over 75 år har tilgang til elsykkel. Det er på nivå med aldersgruppene 13-17 år og 25-34 år. I gruppen 18-24 år har kun 4 prosent tilgang til elsykkel.

Tilgang til elsparkesykkel er høyest i den yngste aldersgruppen hvor 16 prosent eier eller disponerer slik sykkel. Her kan respondentene ha tolket spørsmålet ulikt fordi det ikke spesifiseres om det spørres om privat eller delt elsparkesykkel.

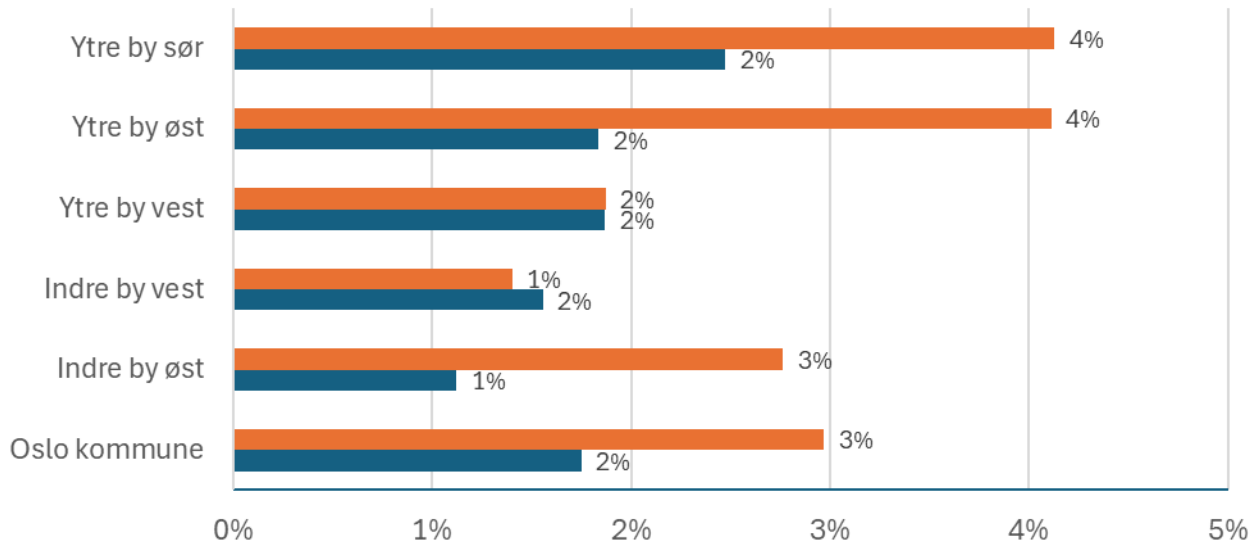
Tilgang til bysykkel (har app eller kort) er høyest i aldersgruppen 25-34 år med 11 prosent mot et gjennomsnitt på 6 prosent. Fordelingen i figuren under viser at det først og fremst er aldersgruppene mellom 18 og 44 år som benytter bysykkel.



Figur 2-12 Prosentandel i ulike aldersgrupper som eier eller disponerer ulike typer sykkel i Oslo. RVU 22/23.

2.3.2 Moped og motorsykkel

I Oslo har 2 prosent av befolkningen over 16 år tilgang til moped, og av de over 18 år har 3 prosent tilgang til motorsykkel (MC). Tilgangen til moped er litt lavere i indre by enn i ytre by. Tilgang til motorsykkel er betydelig høyere øst og sør i Oslo enn vest i Oslo.



Figur 2-13 Prosentandel med tilgang til moped og motorsykkel, prosentvis fordeling i de ulike byområdene. RVU 2022/23.



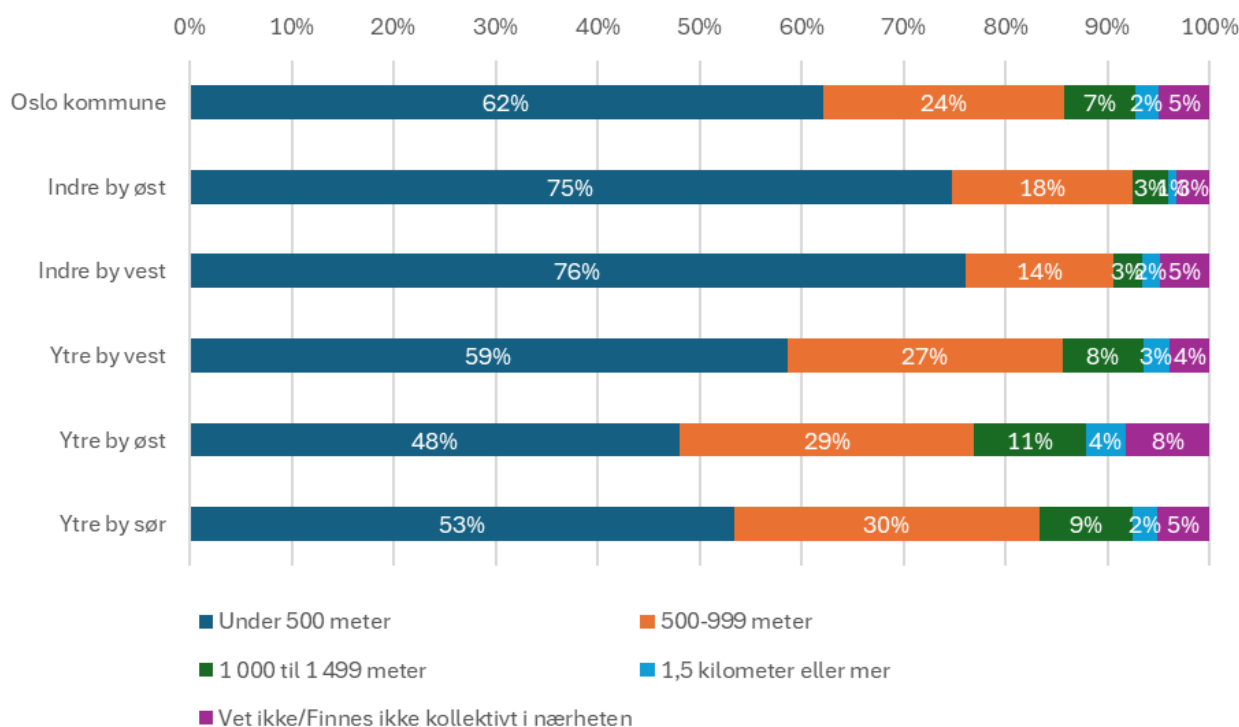
2.4 Tilgang til kollektivtransport

2.4.1 3 av 4 i indre by bor under 500 meter fra en kollektivholdeplass

I Oslo oppgir 62 prosent at de har under 500 meter mellom boligen og stoppestedet for det kollektive transportmidlet som de vanligvis bruker eller som det kan være mest aktuelt å bruke. 24 prosent har mellom 500 meter og 1 kilometer, og 9 prosent har mer enn 1 kilometer til kollektivholdeplassen.

Det er betydelige forskjeller innad i kommunen. Andelen som bor under 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport er høyest blant befolkningen i indre by (75-76 prosent), og lavest i ytre by øst (48 prosent). I bydel Stovner er det kun 34 prosent som bor under 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport.

Sammenlikner vi med RVU 2018/19, ser vi at andelen som oppgir å bo under 500 meter fra en holdeplass har økt betydelig. Andelen var 55 prosent i kommunen som helhet. Dette kan komme av utbygging av kollektivtilbudet og at nye boliger bygges nære kollektivholdeplasser. Det er viktig å understreke at resultatene ikke nødvendigvis stemmer overens med den faktiske avstanden mellom befolkningens bolig og nærmeste holdeplass. Det handler om at avstanden er selvoppgitt, at en spør om avstand til en kollektivholdeplass det er aktuelt å benytte og fordi respondentene kan feilberegne avstanden.



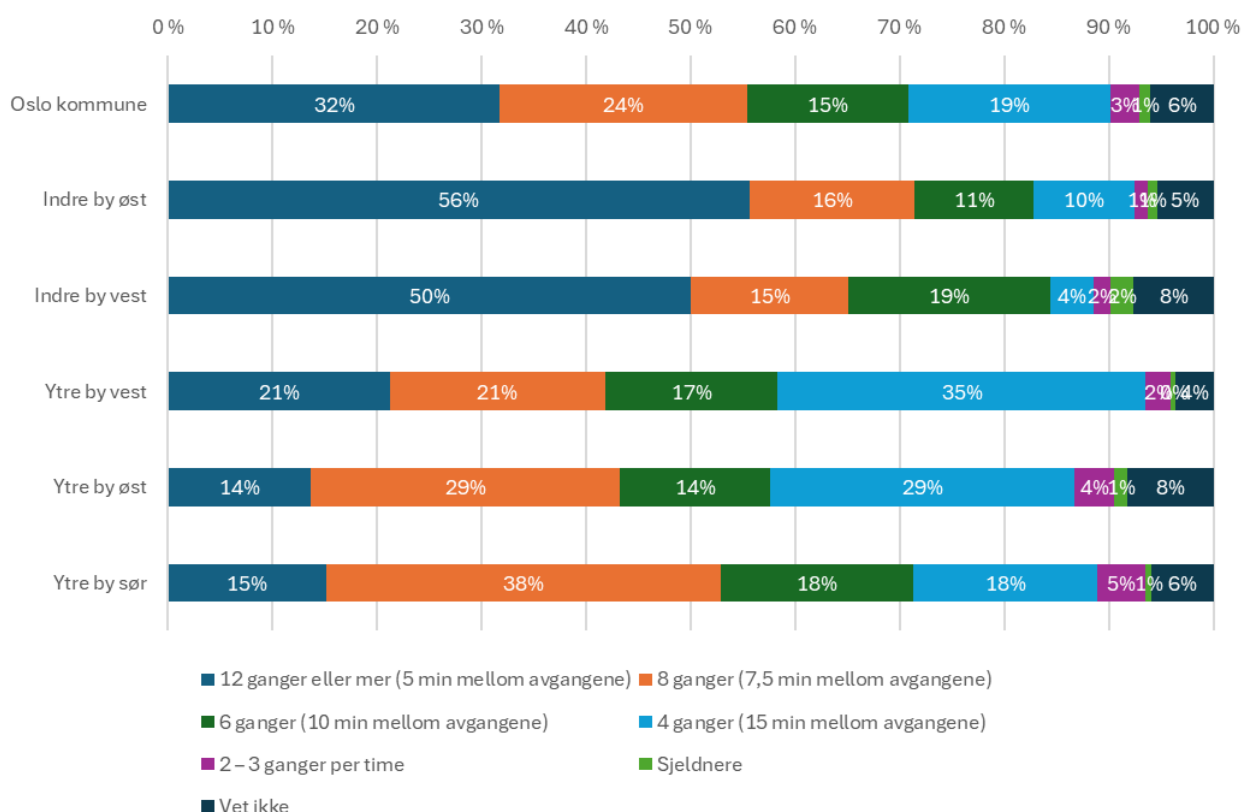
Figur 2-14 Selvoppgitt avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport. RVU 2022/23.

2.4.2 Over halvparten bor ved en holdeplass med minst åtte avganger i timen

Reisevaneundersøkelsen kartlegger videre avgangsfrekvens for kollektivtransporten. Dette er selvrapportert avgangsfrekvens ved kollektivholdeplass det er aktuelt å benytte for en reise fra hjemmet mellom klokken 7 og 9 på morgenen.

I indre by har over halvparten av befolkningen tilgang til kollektivtransport med fem minutter intervall mellom avgangene i nærheten av hjemmet. I ytre by er denne andelen betydelig lavere med 21 prosent i vest, 14 prosent i øst og 15 prosent i sør. For kommunen som helhet, har nesten en tredjedel tilgang til kollektivtransport med fem minutter mellom avgangene i nærheten av hjemmet.

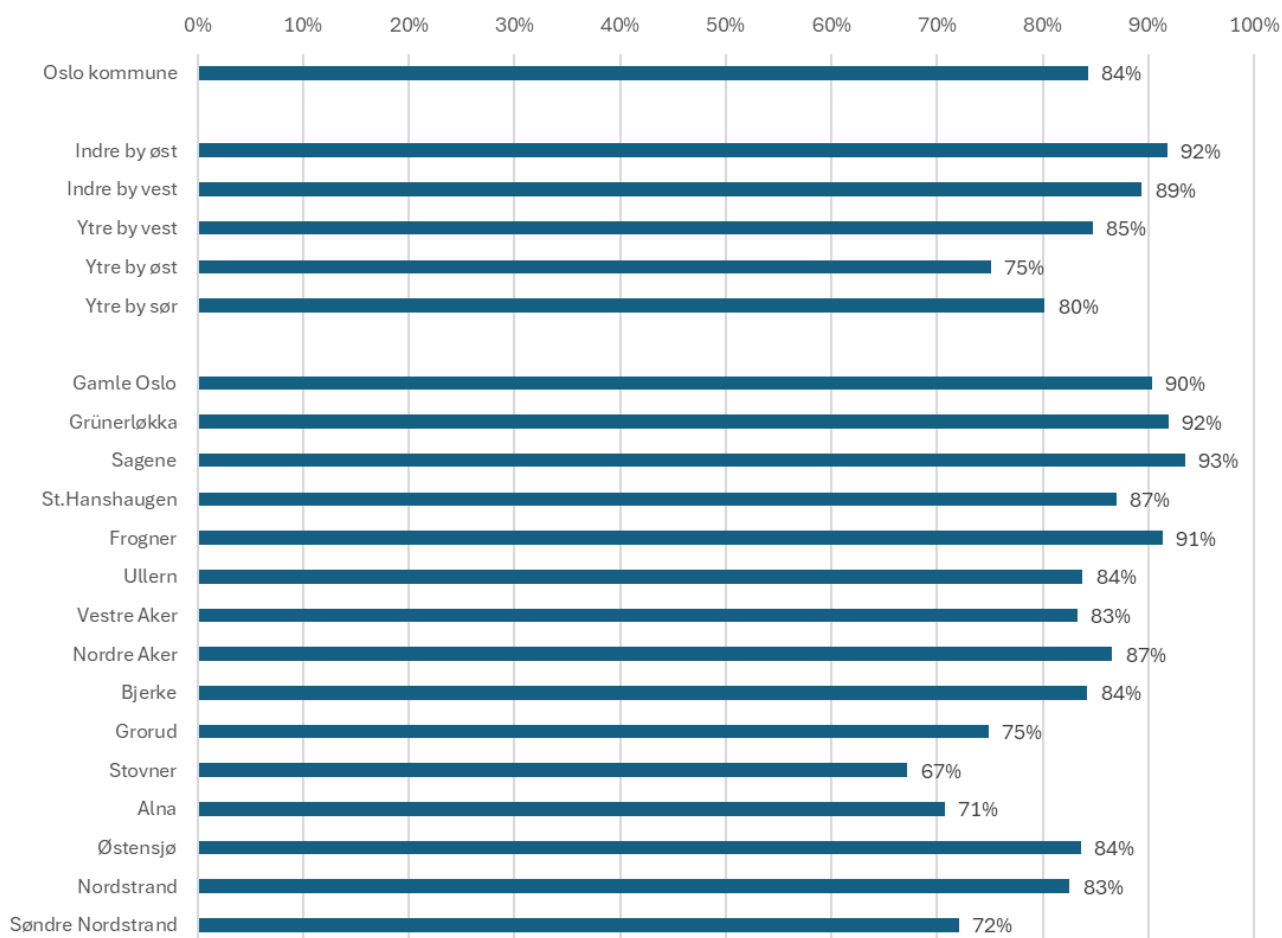
Sammenlikner vi med RVU 2018/19, ser det ut til at avgangsfrekvensen har økt for befolkningen i Oslo. I kommunen som helhet oppga 44 prosent å ha minst 8 avganger per time på sin aktuelle holdeplass, mens denne andelen i RVU 2022/23 er på 56 prosent. Andelen som oppgir at de ikke vet hva avgangsfrekvensen er, er redusert fra 12 prosent til 6 prosent. Økt avgangsfrekvens og redusert andel som svarer «vet ikke» gjelder i alle delområdene.



Figur 2-15 Avgangsfrekvens (avganger per time) på morgenen mellom klokken 7 og 9 fra holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å benytte. RVU 2022/23.

2.4.3 84 prosent av befolkningen har svært god tilgang til kollektivtransport

På bakgrunn av spørsmålene om avstand fra bolig til holdeplass og avgangsfrekvens er det utarbeidet en indeks for tilgang til kollektivtransport⁷. Resultatene fra RVU 22/23 viser at hele 84 prosent har svært god tilgang til kollektivtransport basert på denne indeksen. 93 prosent har svært god eller god tilgang til kollektivtransport. Det er nesten ingen som har middels eller dårlig tilgang (1,3 prosent til sammen), men 5,6 prosent har svært dårlig eller ingen tilgang.



Figur 2-16 Prosentandel med svært god tilgang til kollektivtransport, basert på indeks for tilgang. RVU 2022/23.

Urbanet Analyse⁸ har utviklet en mer findelt indeks for å studere tilgangen til kollektivtransport i Oslo. Denne indeksen kan skille ut den delen av befolkningen som har et særdeles godt tilbud. I

⁷ Les mer om indeks for tilgang til kollektivtransport i nøkkelrapport for den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, side 9: [1383-2014-elektronisk.pdf \(toi.no\)](#)

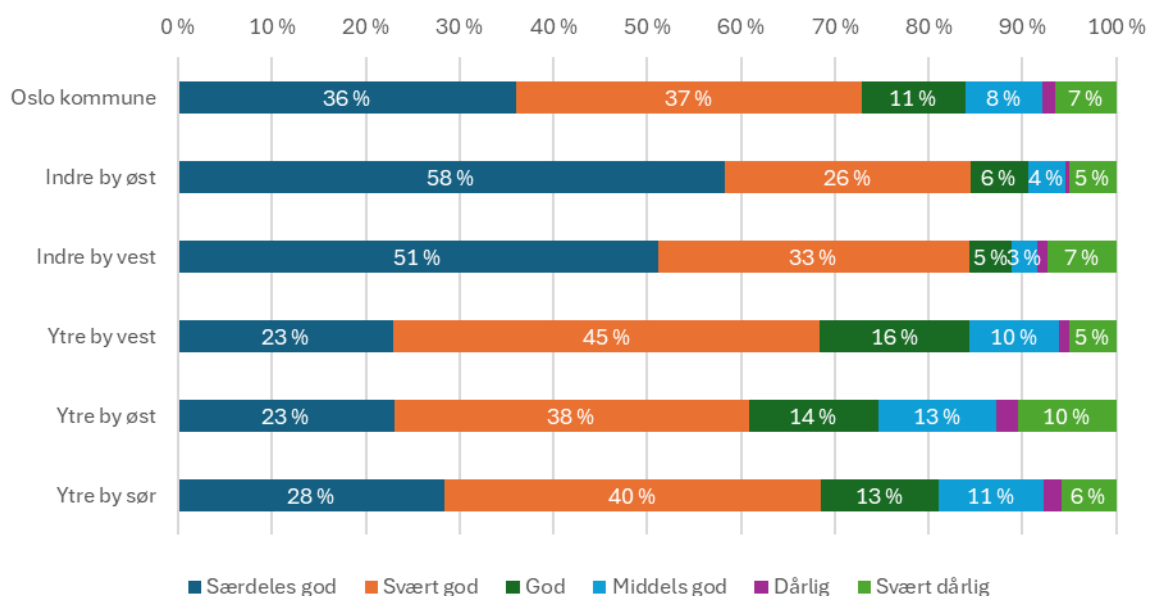
⁸ PROSAM-Rapport 218 Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14. Urbanet Analyse, 2015.

tillegg er definisjonen av hva som er et svært dårlig kollektivtilbud strengere enn i den opprinnelige indeksen, slik at alle som har avgangsfrekvens sjeldnere enn én gang i timen er plassert i kategorien «svært dårlig» tilgang.

Tabell 2-1 Oversikt over definisjonen av tilgang til kollektivtransport. Urbanet Analyse 2015.

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 – 2 km	Over 2 km
Minst 8 avganger i timen	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avganger i timen	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avganger i timen	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avgang i timen	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Den nye indeksen viser at 36 prosent av befolkningen har særdeles god tilgang til kollektivtransport. Andelen er høyere i indre by hvor over halvparten av befolkningen har et særdeles godt tilbud. I ytre by ligger andelen med særdeles god tilgang til kollektivtransport mellom 23 og 28 prosent.

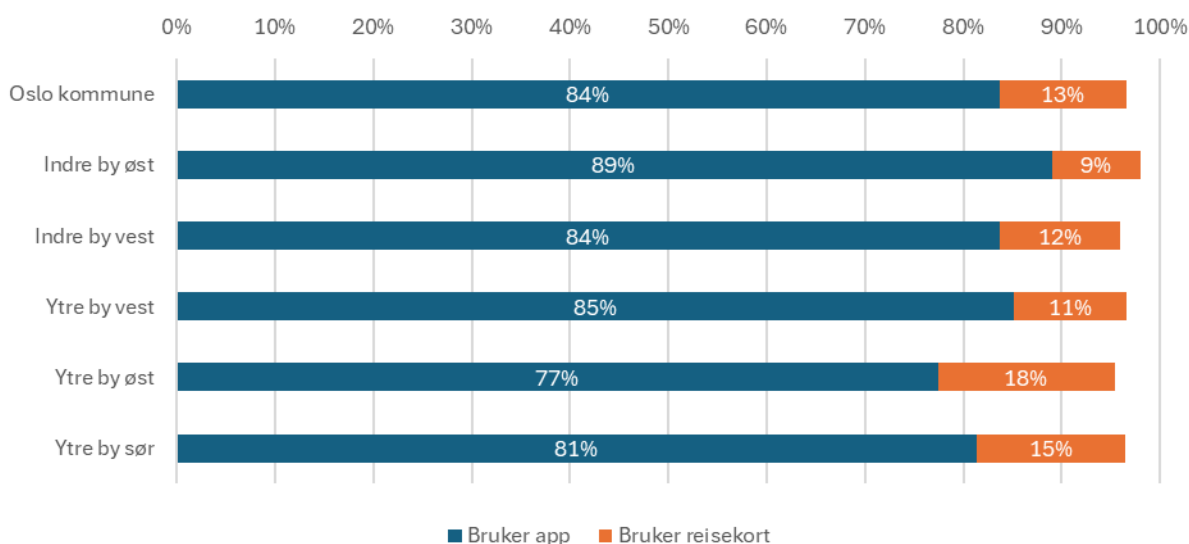


Figur 2-17 Ny indeks for tilgang til kollektivtransport. RVU 2022/23.

2.4.4 Betaling og billettbruk

I Oslo kommune bruker 84 prosent av befolkningen app for å betale for kollektivreiser. I indre by øst er andelen nesten 90 prosent. 13 prosent av befolkningen i Oslo bruker reisekort for å betale. Merk at en liten andel benytter både reisekort og app, og at summen av betalingsmåter derfor blir mer enn 100 prosent hvis en inkluderer andre betalingsformer på over 1 prosent og de som ikke reiser kollektivt på nær 5 prosent. Totalt er det nesten 94 prosent av respondentene som oppgir at de benytter app og/eller reisekort for å betale for kollektivreiser.

Sammenlikner vi med RVU 2018/19, ser vi at andelen som benytter app har økt på bekostning av reisekort. I Oslo kommune benyttet 70 prosent app i 2018/19, mot 84 prosent i 2022/23. Andelen som benytter reisekort er redusert fra 24 prosent i 2018/19 til 13 prosent i 2022/23. Utviklingen gjelder i alle områdene.

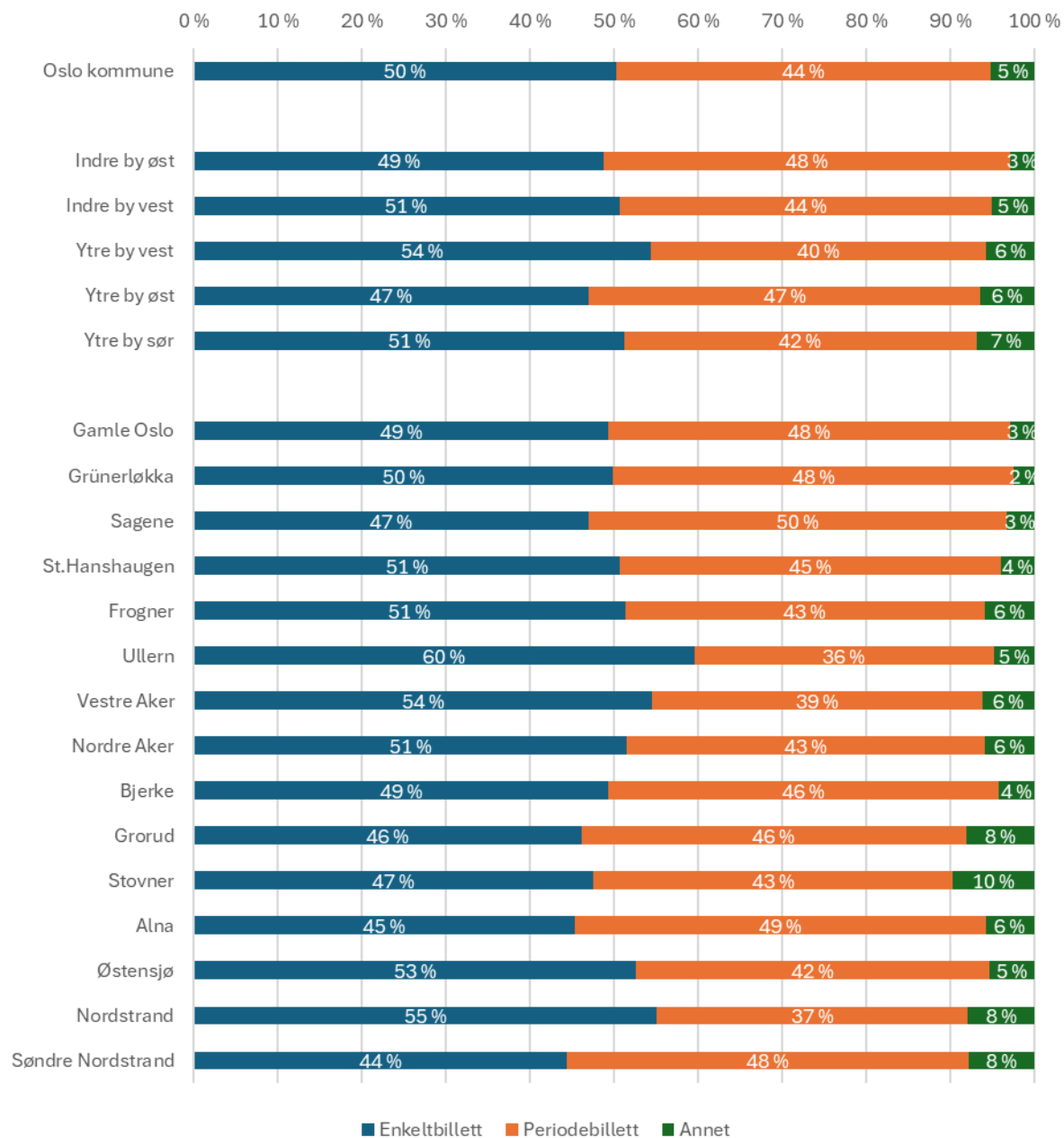


Figur 2-18 Andel av befolkningen som bruker app eller reisekort for å betale for kollektivreiser. RVU 2022/23.

Figur 2-19 viser fordelingen mellom enkeltbilletter, periodebilletter og andre billettslag. Enkeltbillett inkluderer alle typer billetter som kjøpes enkeltvis, også Reis⁹ som ble innført for befolkningen i 2023. Blant periodebillettene inngår 30 dager, 7 dager og 24-timersbillett. Annet inkluderer flerreisekort, reisepenger, frikort, TT-kort m.m.

Halvparten av befolkningen som reiser kollektivt benytter oftest enkeltbillett på sine reiser. 44 prosent benytter periodebilletter, og av disse har 94 prosent periodekort eller app for minst 30 dager. Andelene er ganske like i de ulike områdene, men periodebillettandelen er noe høyere øst i byen enn vest i byen.

⁹ Reis er en billett som gir en personlig rabatt basert på hvor ofte en reiser. Les mer her: [Reis – enkeltbilletter med rabatt](#) | [Fleksible billetter](#) | [Ruter](#).



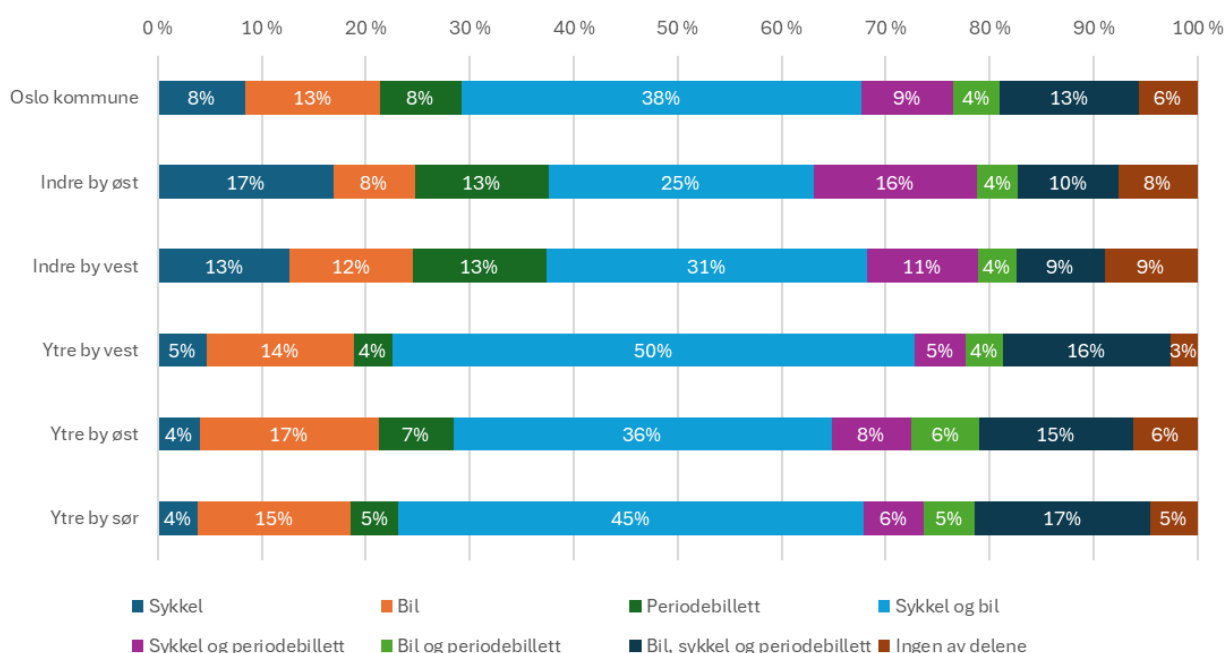
Figur 2-19 Andel som benytter ulike typer billettslag for kollektivtransport. RVU 2022/23.

2.5 Kombinasjoner av transportressurser

13 prosent av befolkningen i Oslo eier eller disponerer både bil, sykkel og periodebillett for kollektivtransport. Sykkel inkluderer her tråsykkel, elsykkel, elsparkesykkel og bysykkel. Andelen er høyere i ytre by (15-17 prosent) enn i indre by (9-10 prosent).

6 prosent disponerer verken bil, sykkel eller periodebillett for kollektivtransport. Andelen er noe lavere i ytre by (3-6 prosent) enn i indre by (8-9 prosent).

Ytre by vest er området hvor befolkningen har mest tilgang til transportressurser. Her er det kun tre prosent som verken disponerer bil, sykkel eller periodebillett for kollektivtransport.



Figur 2–20 Tilgang til kombinasjoner av transportressurser for befolkningen i Oslo. RVU 2022/23.

Figur 2–20 viser at en høy andel av befolkningen disponerer en kombinasjon av sykkel og bil. Hele 38 prosent av befolkningen har tilgang til sykkel og bil, men ikke periodekort på kollektivtransport. Andelen er høyest i ytre by vest, hvor halvparten av befolkningen har tilgang til sykkel og bil. Tabellen under viser en mer detaljert oversikt over kombinasjonen av sykkel og bil.

Vi ser at 17 prosent av befolkningen disponerer elbil og kun vanlig sykkel, mens 3 prosent har elbil og elsykkel, og 6 prosent har elbil, vanlig sykkel og elsykkel. 7 prosent av befolkningen har elbil, men ikke sykkel. Fordelingen av sykkeltilgang er relativt lik for de som disponerer elbil og annen bil, men de som disponerer elbil har i litt større grad også tilgang til elsykkel.

Total er det 33 prosent som ikke eier eller disponerer sykkel. Om lag halvparten av disse disponerer heller ikke bil.

Tabell 2-2 Andel av befolkningen som eier eller disponerer en kombinasjon av bil og sykkel. RVU 2022/23.

	Elbil	Annen bil	Eier/disponerer ikke bil	Total
Vanlig sykkel, i brukbar stand	17%	19%	13%	49%
Elsykkel	3%	2%	2%	7%
Begge deler	6%	4%	2%	11%
Eier/disponerer ikke sykkel	7%	11%	15%	33%
Total	33%	36%	31%	100%



3 Omfang av reiser

I dette kapittelet gis det en oversikt over reiseomfanget blant bosatte i Oslo kommune, samt når reisene gjennomføres. Befolkningen gjennomfører i gjennomsnitt 2,6 reiser per dag, men det er betydelige forskjeller både i reiseomfang, reiselengde og tidspunkt for reiser i ulike deler av Oslo.

Antallet reiser som registreres i RVU har utviklet seg over tid, med færre registrerte reiser i RVU 2022/23 sammenlignet med RVU 2013/14 og 2018/19, der gjennomsnittlig antall reiser per dag var på henholdsvis 3,2 og 2,9 reiser. Det er noe uklart om denne nedgangen skyldes endring i innsamlingsmetodikk, der man i stor grad har gått over til telefonintervjuer (CATI) til selvrapportering i web-skjema (CAWI), om det har foregått en faktisk endring i reiseomfang i de seneste par årene, eller om det er en kombinasjon av de to.

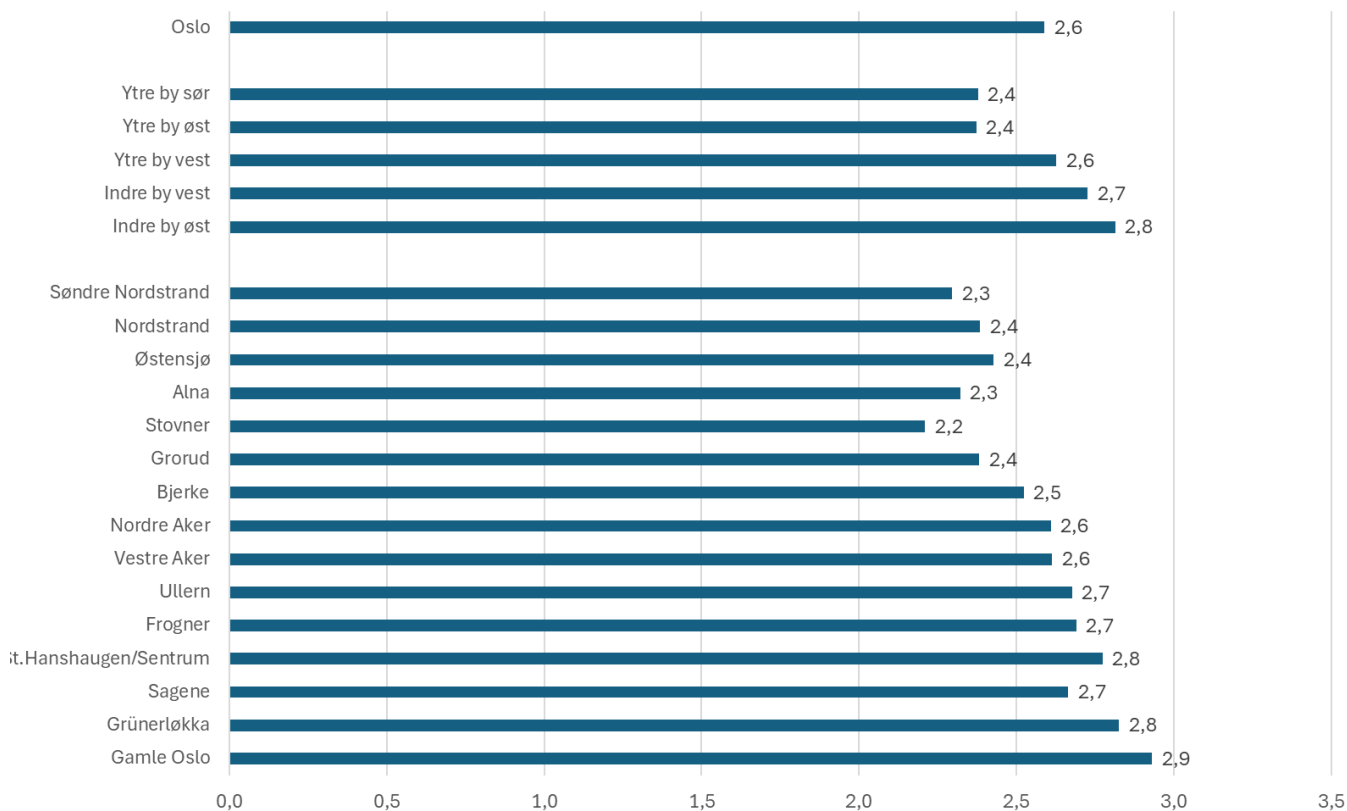
Det at hver enkelt respondent selv definerer sine reiser i web-skjema, i motsetning til i telefonintervjuer der man blir nøye veiledet, medfører at det er større sannsynlighet for at man glemmer ærend eller tenker på flere reiser som én enkelt reise. Om man eksempelvis handler mat på vei hjem fra jobb, er dette etter definisjonen i RVU to reiser, mens mange respondenter nok registrerer denne som én enkelt reise. Dette understøttes ytterligere ved en underrapportering av korte ærend i RVU 2022/23.

Videre kan det hende at mange i etterkant av Covid-19 pandemien har endret sine rutiner og reisevaner, noe som samlet kan gi et mindre reiseomfang. En økning i hjemmekontorbruk og netthandel kan eksempelvis medføre at enkelte reiser mindre nå enn tidligere.

3.1 Flere daglige reiser i indre by

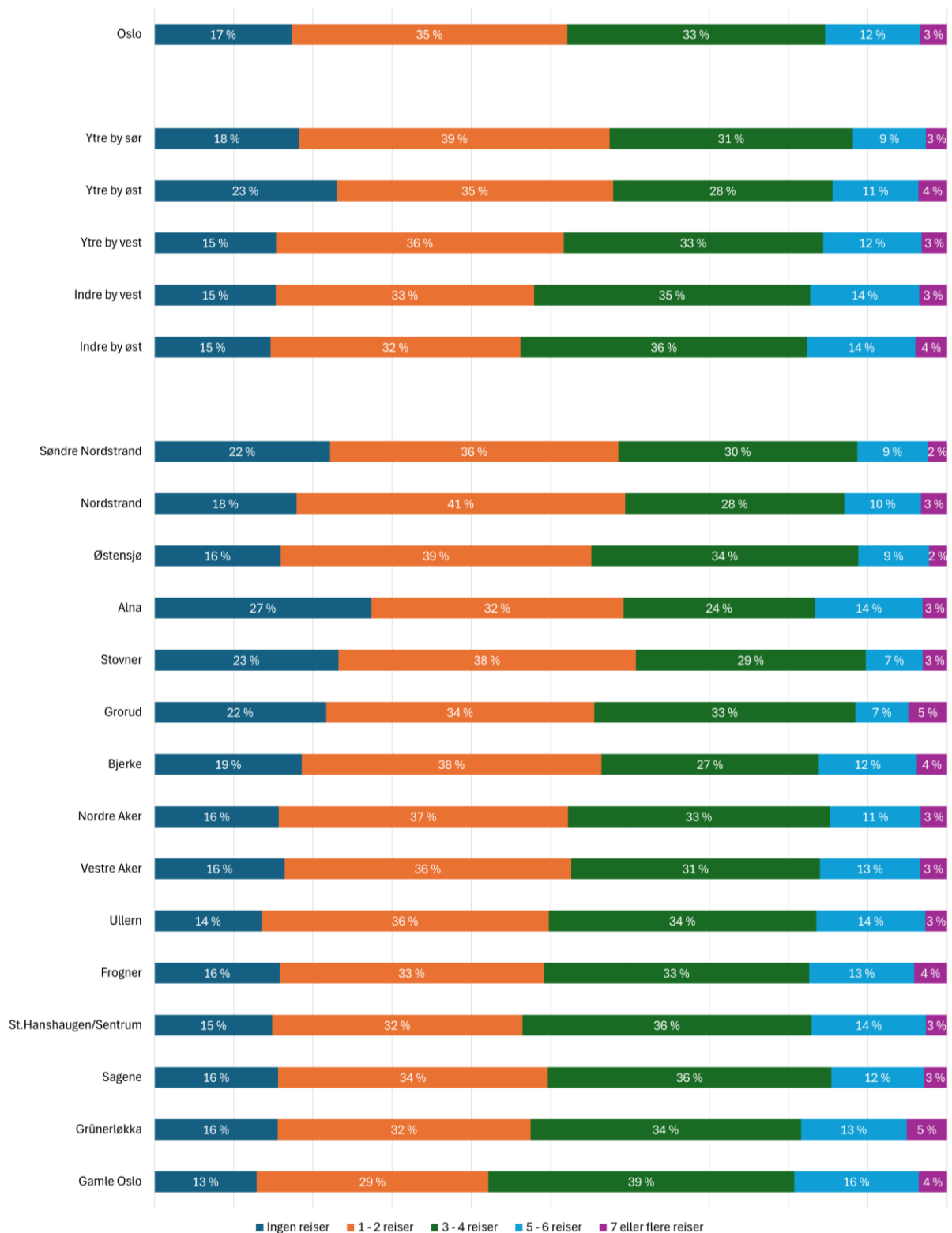
NRVU gjennomføres ved at respondentene gjennomgår reisene som ble foretatt dagen før besvarelsen, gjennom utføring av en slags reisedagbok. Her beskrives hver reise som går utenfor hjemmet. Hvordan reiser defineres er forklart i Figur 1-2.

Figur 3-1 og Figur 3-2 viser gjennomsnittlig antall reiser per dag og fordeling av antall reiser for respondenter bosatt i Oslo. Her vises registrerte reiser for alle personer som deltar i undersøkelsen, også de med ingen registrerte reiser på reisedagen. Ikke alle har noen gjennomførte reiser på registreringsdagen, og her ser vi relativt store geografiske forskjeller. Begrunnelsen til hvorfor man ikke har gjennomført noen reiser kan variere mye, fra at man ikke var i stand til å gjennomføre en reise, eller ved at man tilfeldigvis ikke foretok noen reiser.



Figur 3-1 Gjennomsnittlig antall reiser per dag, fordelt på byområder og bydeler. RVU 2022/23.

Osloborgere gjennomfører i gjennomsnitt 2,6 reiser per dag. Vi ser relativt store variasjoner både for de ulike byområdene og på bydelsnivå. Det er de ytre byområdene i øst og sør som har færrest reiser per dag, mens i de mer sentrumsnære bydelene reises det mer. Gamle Oslo har flest daglige reiser, med i snitt 2,9 reiser, mens færrest reiser gjennomføres i bydel Stovner, med et snitt på 2,2. Dette sammenfaller med de bydelene der bosatte respondenter har rapportert lavere kollektivtilgjengelighet (se Figur 2-16).



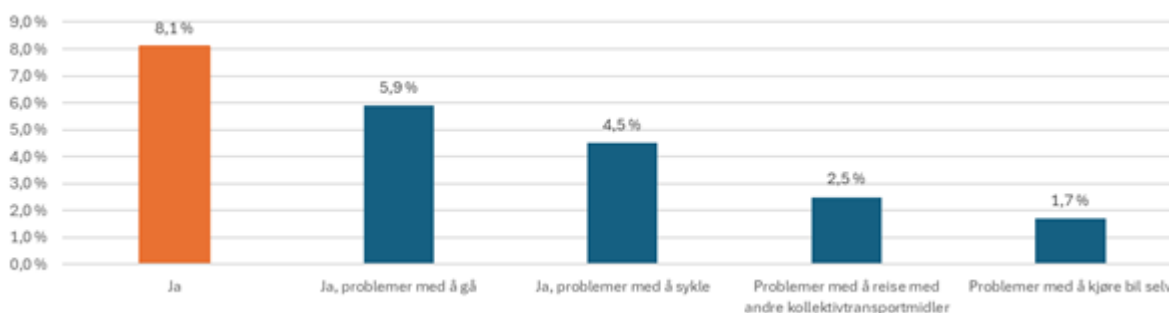
Figur 3-2 Grupperte antall reiser per dag, fordelt på bydel og delområde. RVU 2022/23.

3.2 Ingen reiser og fysiske forhindringer

Overordnet for Oslo er det 17 prosent som ikke har noe reiseaktivitet på registreringsdagen. Dette er en 7 prosentpoengs økning fra 2018/19 (PROSAM-rapport, 2018/19), der 10 prosent av respondentene ikke hadde noen reiseaktivitet på registreringsdagen. Mellom bydelene er det relativt store forskjeller i reiseaktivitet, der det særlig er bydelene i ytre by øst som skiller seg ut med høye andeler av respondenter uten reiseaktivitet. Det er usikkert hva økningen i antall respondenter uten registrert reiseaktivitet skyldes, men dette kan muligens forklares med økt bruk av hjemmekontor og nettbasert handel.

Videre ser vi at det er en høyere andel respondenter med registrerte reiser i indre by sammenlignet med ytre by. Over halvparten av respondentene som bor enten i indre by øst eller indre by vest har tre eller flere registrerte reiser på registreringsdagen, mens for alle de tre ytre byområdene har hovedvekten av respondentene to eller færre reiser.

I reisevaneundersøkelsen får alle respondentene i tillegg spørsmål om de har fysiske problemer som forhindrer dem fra å reise. Videre kan man huke av på de mobilitetsformene som er utfordrende for dem.



Figur 3-3 Besvarelse på følgende spørsmål "Har du for tiden noen fysiske problemer som begrenser dine muligheter til å bevege deg utendørs eller bruke transportmidler?". RVU 2022/23.

Om vi ser på alle personene som har besvart reisevaneundersøkelsen, uavhengig av om de har noen registrerte reiser på reisedagen eller ei, finner vi at om lag 8 prosent har fysiske utfordringer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler på tidspunktet for undersøkelsen. Blant de om lag 8 prosentene av befolkningen med fysiske mobilitetsbegrensninger, sier 73 prosent at de har problemer med å gå, mens litt over halvparten har problemer med å sykle. Blant de som har problemer med å gå, er det omtrent 60 prosent som samtidig sier de har problemer med å sykle.

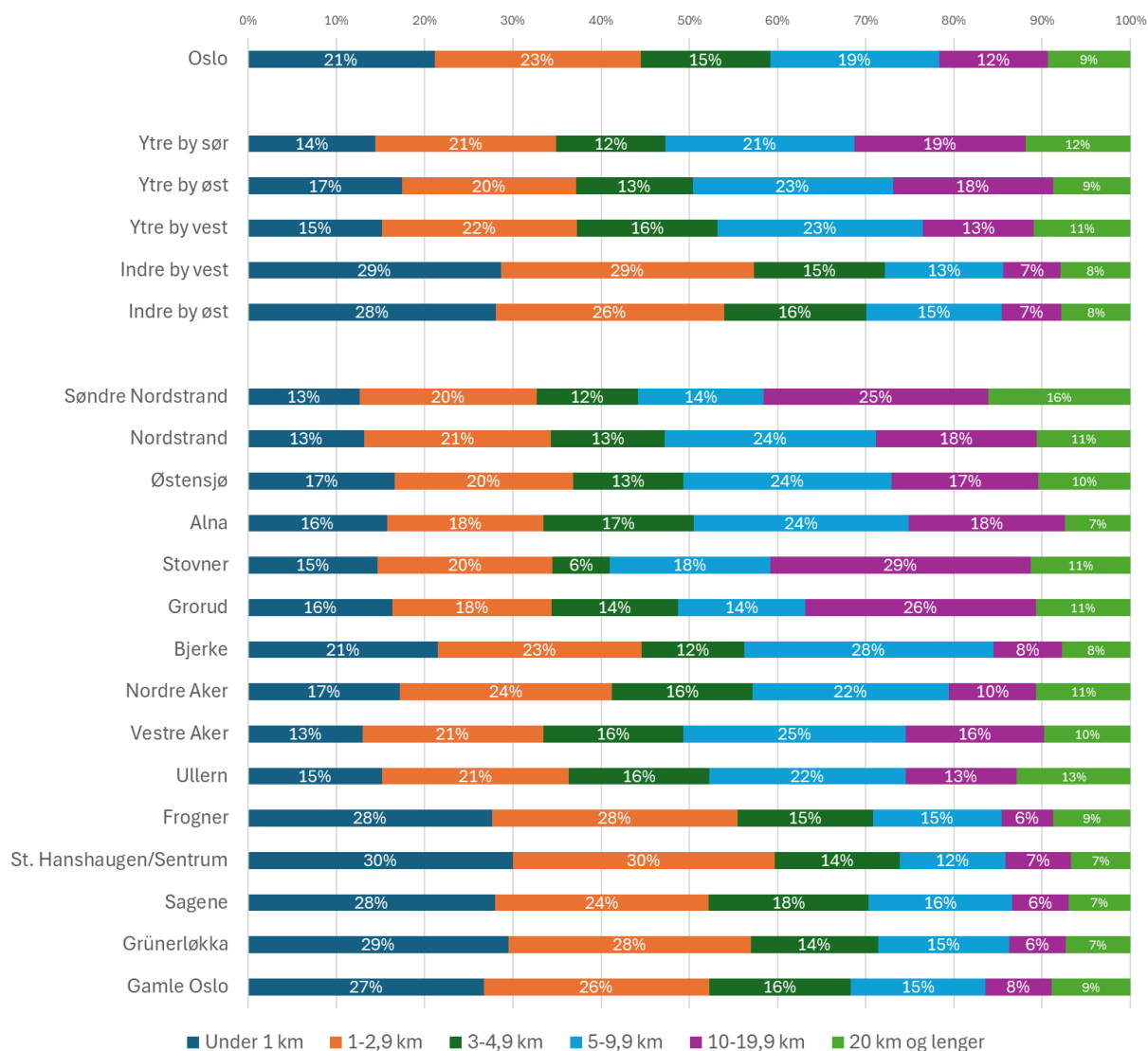
Omfanget som oppgir at de har fysiske utfordringer ser ut til å være relativt stabilt gjennom de ulike årstidene.

Vi finner en sammenheng mellom fysiske utfordringer og økende alder. 21 prosent av de over 75 år sier at de har fysiske problemer som påvirker deres bevegelsesmuligheter, mens blant de under 45 år er andelen i underkant av 5 prosent. Vi ser også en viss sammenheng mellom bevegelsesutfordringer og inntekt, med høyere andeler som har utfordringer blant de lavere

inntektsgruppene. Det er viktig å påpeke her at disse tallene baseres på et lavt antall respondenter, og derfor kun gir en indikasjon.

3.3 Lengre reiser for befolkningen i ytre byområder

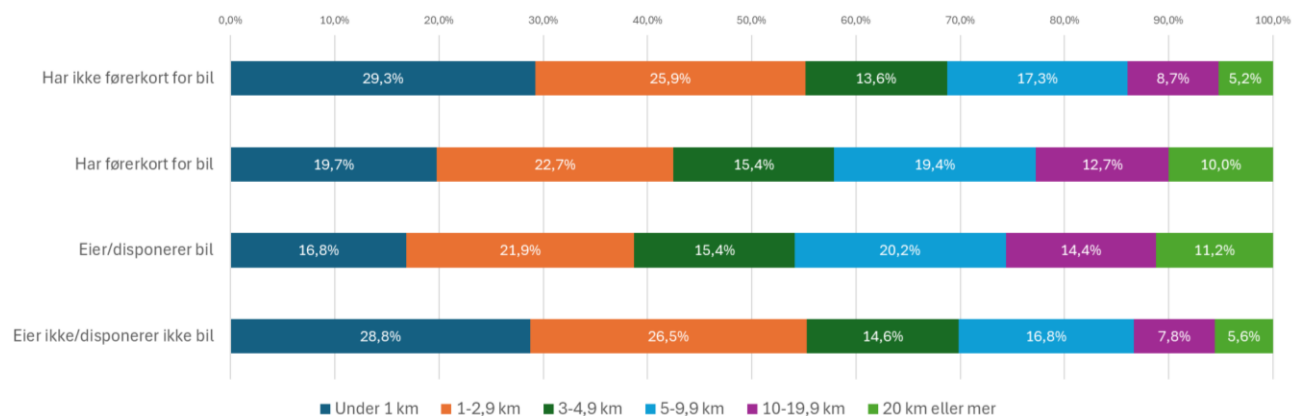
I tillegg til reisetid, får respondentene spørsmål om lengden på de registrerte reisene. Reiselengde gis gjennom selvrapportering, og oppgis i kilometer.



Figur 3-4 Prosentandel, ulike reiselengder fordelt på Oslo, de fem byområdene samt for bydelene. RVU 2022/23.

For å beregne gjennomsnittlig og median reiselengde har vi tatt vekk reiser over 1000 km. For Oslo samlet sett er det en gjennomsnittlig reiselengde på 11,9 kilometer, mens median reiselengde er 3

kilometer. Dette gjelder for alle reisemidler samlet, og her dras gjennomsnittet veldig opp, grunnet noen få svært lange reiser – dette til tross for at de aller lengste reisene er tatt bort.

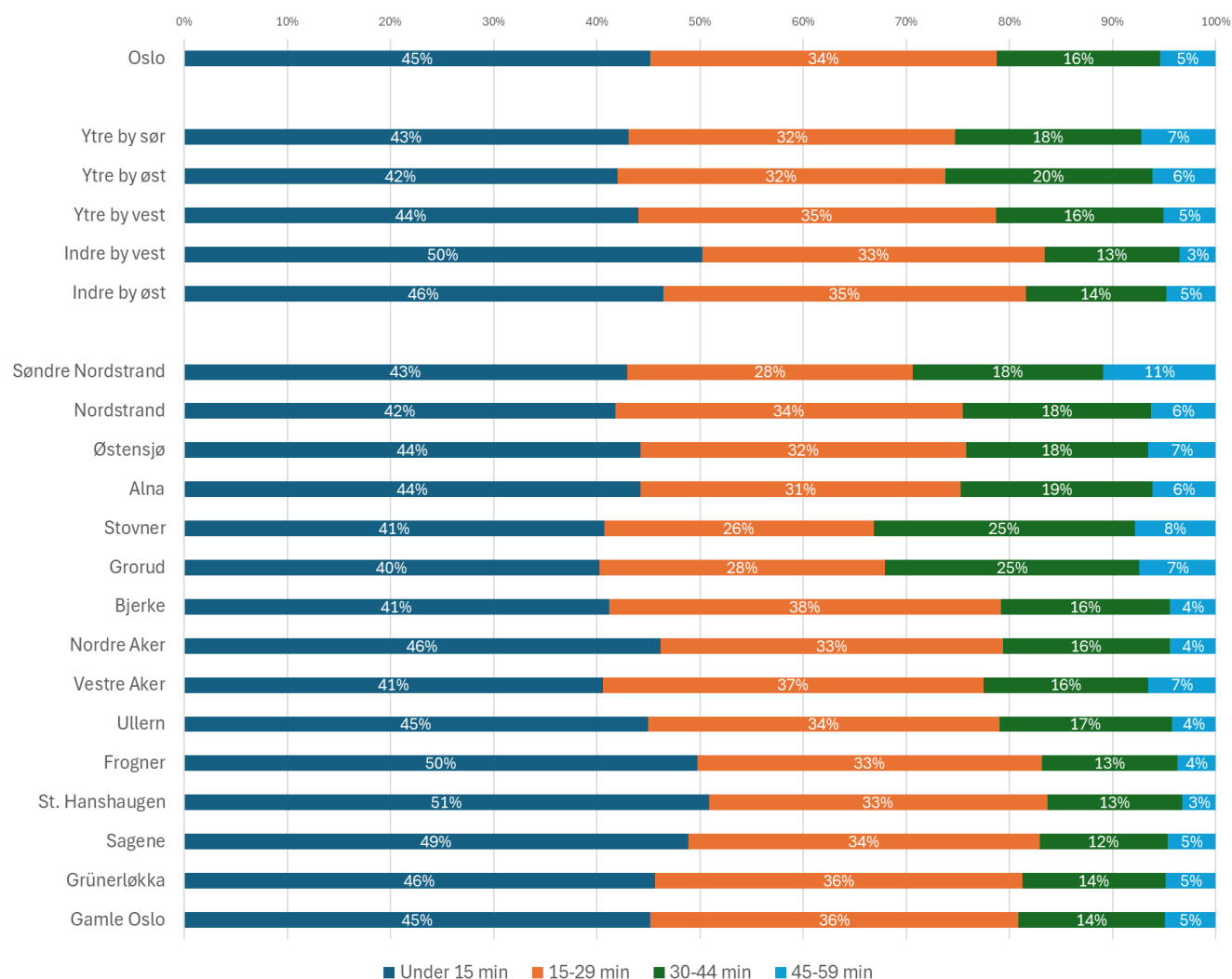


Figur 3-5 Prosentvis fordeling av reiselengder, fordelt på om man har førerkort for bil, eller om man eier/disponerer bil. RVU 2022/23.

Det er relativt store forskjeller mellom de med og uten bil og/eller førerkort sammenlignet med de uten. De uten biltilgang eller førerkort har en langt høyere andel korte reiser, med i underkant av 30 prosent mot under 20 prosent av reisene for de med biltilgang eller førerkort. De med biltilgang gjennomfører også flere lange reiser, på 20 kilometer eller mer.

3.4 Korte reisetider vanlig i Oslo

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen skal respondentene oppgi et så spesifikt anslag som mulig på tilbakelagt reisetid for de registrerte reisene. Eksempelvis hvor lang tid man brukte på reisen fra arbeid og hjem. Figur 3- gir en fordeling av ulike prosentintervaller for registrerte reisers totale tidsbruk. Dette gir oss et overblikk over hvor stor andel av de reisene som gjennomføres som er av kortere og lengre varighet, og geografiske variasjoner i tidsbruk for reiser.



Figur 3-6 Prosentvis fordeling av ulike reiseintervall i tid, for reiser gjennomført av bosatte i Oslo. RVU 2022/23.

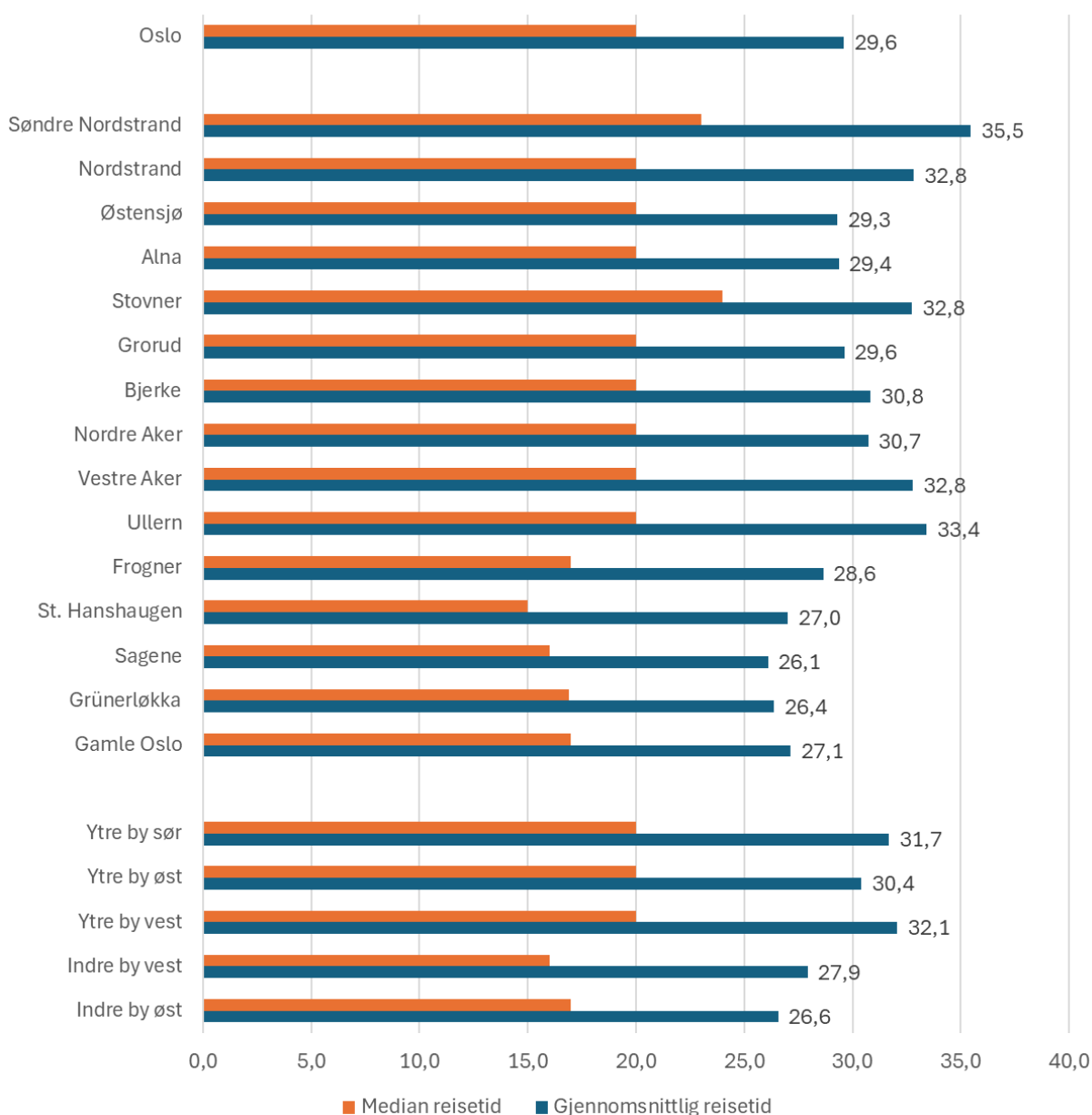
For Oslo i alt har 45 prosent av reisene en reisetid på under 15 minutter, og i underkant av 80 prosent av reisene er på under 30 minutter. Kun fem prosent av reisene varer mer enn 45 minutter. Vi ser noe kortere reisetider blant bosatte i de sentrale byområdene, mens det er en noe høyere prosentandel lengre reiser for ytre by, særlig enkelte bydeler skiller seg ut her. For Søndre Nordstrand er omtrent en av ti reiser over 45 minutter, mens for St. Hanshaugen er andelen 3 prosent.

For bydelene Stovner og Grorud er en av fire reiser mellom 30-45 minutter, noe som er høyere enn for de andre bydelene. Disse er de to østligste bydelene, noe som gir lengre reisetid til eksempelvis Oslo sentrum.

For sosiokulturelle faktorer, slik som alder, kjønn, utdanning eller om man har førerkort for bil, ser vi ikke noen særlige variasjoner i den prosentvise fordelingen på reisetid.

Også for median- og gjennomsnittlig reisetid finner vi interessante geografiske variasjoner.

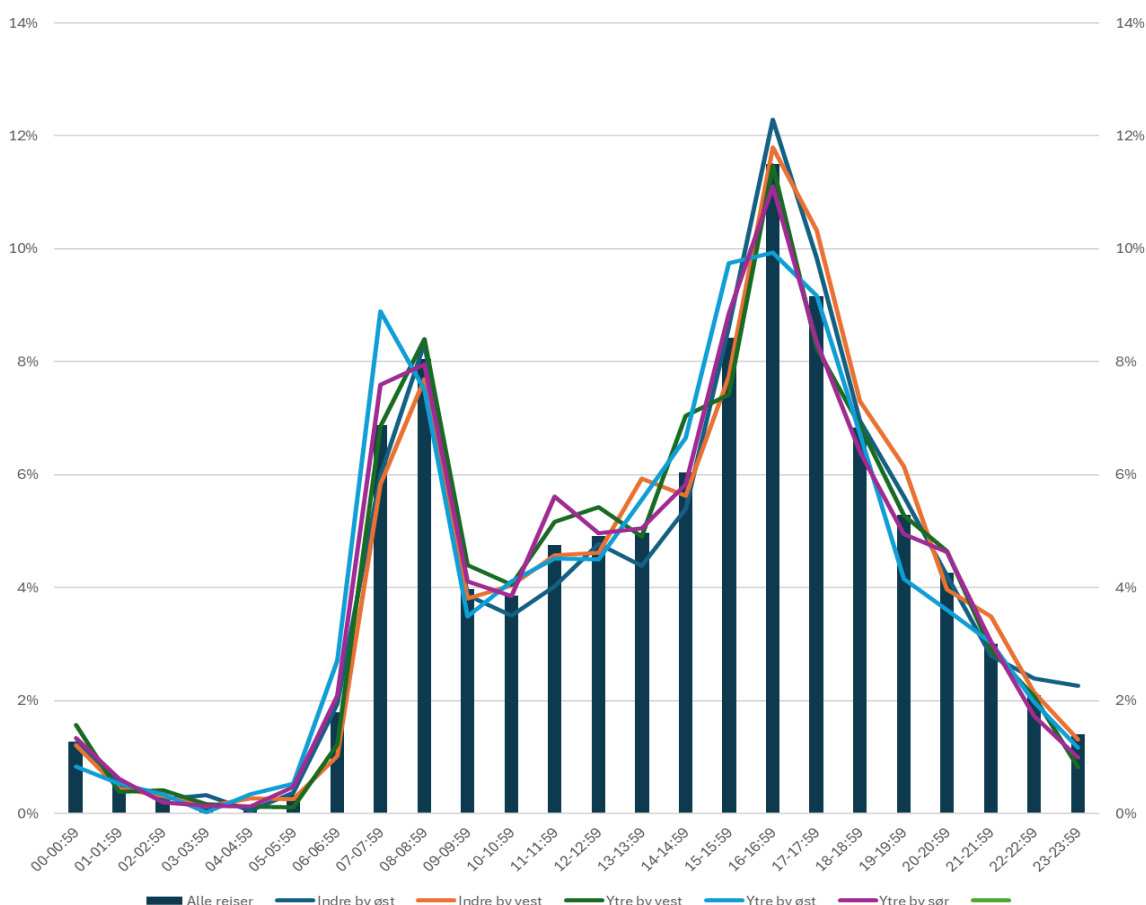
Gjennomsnittlig reisetid for Oslo overordnet, er omtrent en halv time. Den er noe høyere for bydelene med lengst avstand til sentrum, og noe lavere for bydelene i eller nærmere sentrum.



Figur 3-7 Median og gjennomsnittlig reisetid (minutter) for Oslo, byområder og bydeler. RVU 2022/23.

3.5 Variasjon i reiseaktivitet gjennom døgnet

Reiseaktivitet gjennom døgnet er relativt likt fordelt mellom de ulike byområdene, med to klare rushtidsperioder, og der ettermiddagsrushet står for en høyere andel enn morgenrushet, og der morgenrushet foregår i en mer begrenset tidsperiode enn det ettermiddagsrushet gjør. Ytre by øst starter morgenrushet noe tidligere enn det de andre byområdene gjør, og har toppunktet mellom 07 og 08 om morgenen. Toppunktet for ettermiddagsrushet er i tidsintervallet 16-17 for alle byområder, men for ytre by øst ser vi at denne er mer spredt utover sammenlignet med de andre.



Figur 3-8 Fordeling av reisetidspunkt for ulike geografiske områder i Oslo, RVU 2022/23.



4 Transportmiddelbruk

I dette kapittelet studerer vi befolkningens bruk av transportmidler, samt egenskaper ved reiser foretatt med ulike transportmidler. Vi ser på reiselengde, reisetid og hvem som i størst grad foretar reiser med ulike transportmidler.

4.1 Transportmiddelfordeling på reisene til de bosatte i Oslo

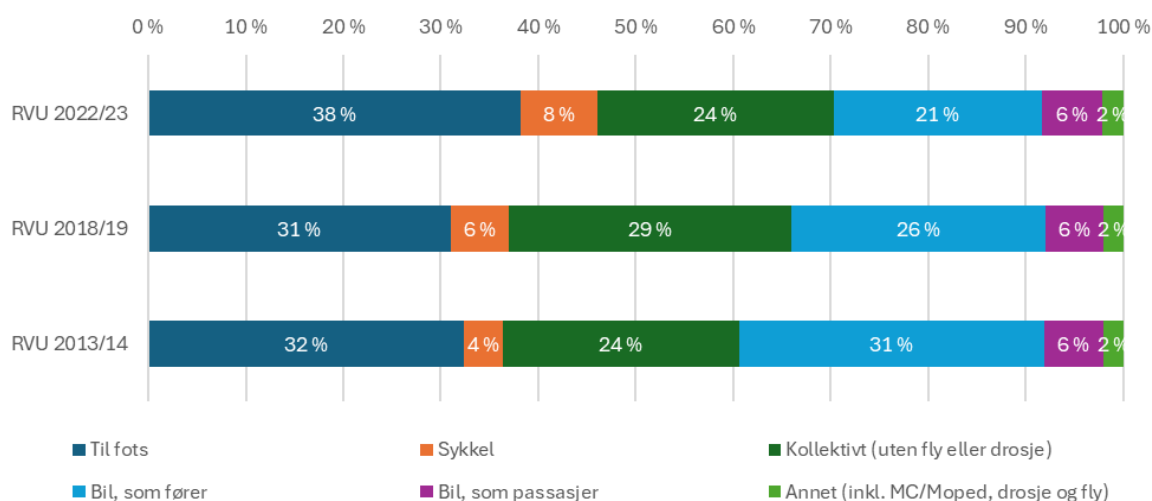
4.1.1 Andelen miljøvennlige reiser og aktive reiser øker

Transportmiddelfordelingen i Oslo kommune er preget av en høy andel miljøvennlige reiser definert som reiser med gange, sykkel eller kollektivtransport. 70 prosent av reisene til de bosatte i Oslo kommune foretas med gange, sykkel eller kollektivtransport, hvorav 38 prosent er til fots, 8 prosent på sykkel, og 24 prosent med kollektivtransport.

Sammenliknet med RVU 2018/19 har andelen miljøvennlige reiser økt fra 66 til 70 prosent. Figur 4-1 viser at det har vært en økning i bruken av gange og sykkel, mens andelen kollektivreiser har gått litt ned. I RVU 2013/14 var andelen miljøvennlige reiser 60 prosent.

Andelen aktive reiser, definert som gang- og sykkelreiser, har økt fra 37 prosent i RVU 2018/19 til 46 prosent i RVU 2022/23. Andelen aktive reiser har økt i alle delområdene. Andelen reiser til fots har økt fra omtrent 40 til 50 prosent i indre by, og fra omtrent 25 til 30 prosent i ytre by i perioden. Sykkelandelen har økt fra omtrent 7 til 9 prosent i indre by og ytre by vest, og fra omtrent 5 til 7 prosent i ytre by øst og sør. I RVU 2013/14 var andelen aktive reiser 36 prosent. Sykkelandelen er doblet fra 4 prosent i RVU 2013/14 til 8 prosent i RVU 2022/23.

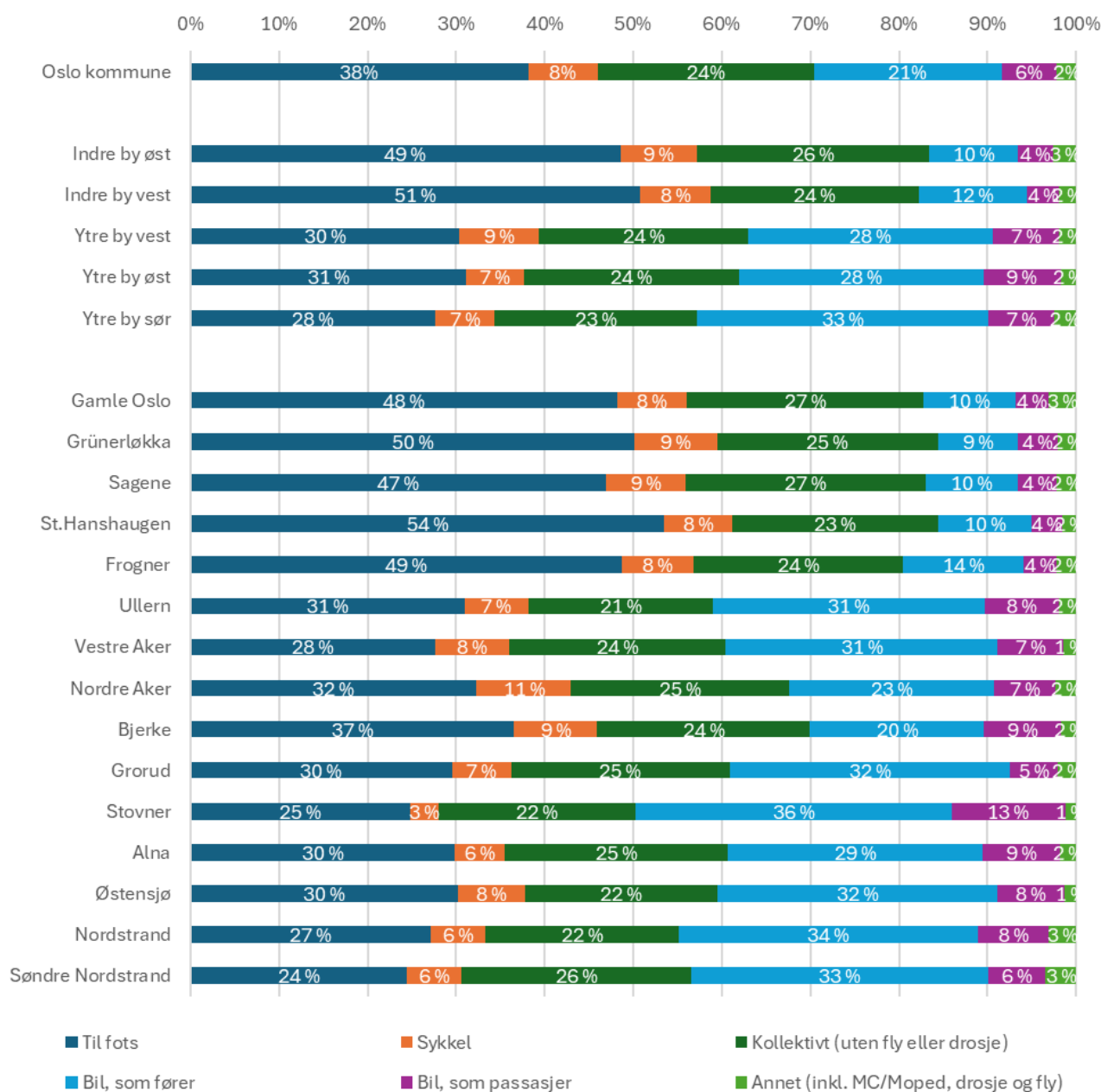
21 prosent av reisene i Oslo gjennomføres med bil som fører, noe som representerer en tydelig nedgang fra 26 prosent i RVU 2018/19. Det er nedgang i alle delområdene. I RVU 2013/14 lå andelen bilreiser på hele 31 prosent. Andelen bilpassasjerer og annet, inkludert MC/moped, drosje og fly, er uendret i perioden.



Figur 4-1 Transportmiddelfordeling for alle reiser, bosatte i Oslo kommune, RVU 2022/23, 2018/19 og 2013/14.

4.1.2 Halvparten av reisene i indre by gjennomføres til fots

Det er tydelige forskjeller mellom indre og ytre by når det gjelder transportmiddelfordeling. I indre by ligger andelen miljøvennlige reiser over 80 prosent, og om lag halvparten av alle reiser gjennomføres til fots. Kun om lag 15 prosent av reisene gjennomføres med bil, som fører eller passasjer. I ytre by vest og øst foregår om lag 35 prosent av reisene med bil, som fører eller passasjer, og andelen er 40 prosent i ytre by sør.

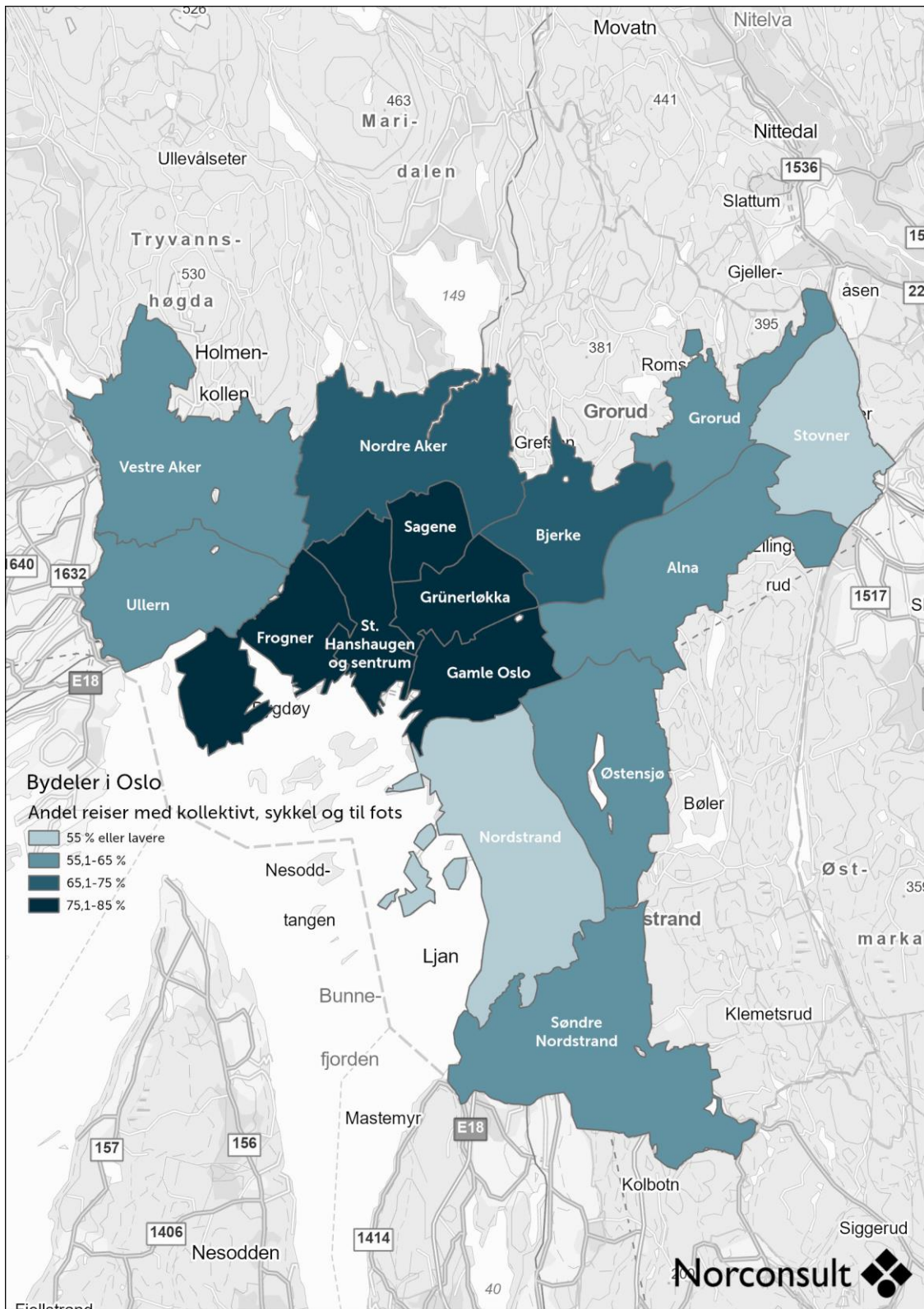


Figur 4-2 Transportmiddelfordeling (hovedtransportmiddel) for bosatte i ulike områder av Oslo. RVU 2022/23.

Figur 4–3 viser hvordan transportmiddelfordelingen varierer mellom delområder og bydeler. Vi ser at bydelene i indre by er relativt like, mens det er litt mer variasjon mellom bydelene i ytre by. Stovner skiller seg ut med høyest bilandel og lavest andel miljøvennlig transport. Merk imidlertid at utvalgene er små når vi ser på bydeler, og usikkerheten i transportmiddelfordeling er derfor noe større enn når vi sammenlikner de fem områdene i Oslo.

Det er større variasjon i andelen reiser til fots enn i andelen sykkelreiser mellom bydelene. Sykkelandelen ligger relativt jevnt mellom 6 og 9 prosent, med unntak av Stovner som har 3 prosent sykkelreiser. Andelen reiser til fots varierer imidlertid mellom 24 og 54 prosent.

Kartet viser tydelig sammenhengen mellom bosted og transportmiddelfordeling. Se vedlegg for flere kart over transportmiddelbruk per bydel.

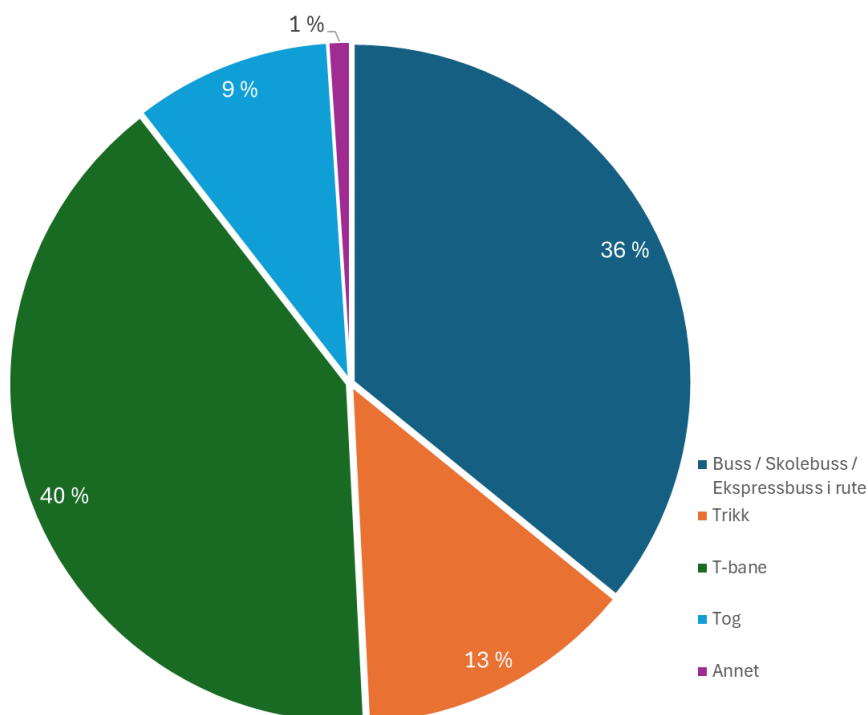


Figur 4-3 Andel reiser med kollektivtransport, sykkel og gange på daglige reiser for Oslo. RVU 2022/23.

4.1.3 Over 60 prosent av kollektivreisene går på skinner

Figuren under viser fordelingen av befolkningens kollektivreiser på ulike kollektive transportmidler. Om lag 36 prosent av kollektivreisene foregår med buss, mens 62 prosent går på skinner. Kategorien annet inkluderer ferge, rutebåt og turbuss og har om lag 1 prosent av kollektivreisene.

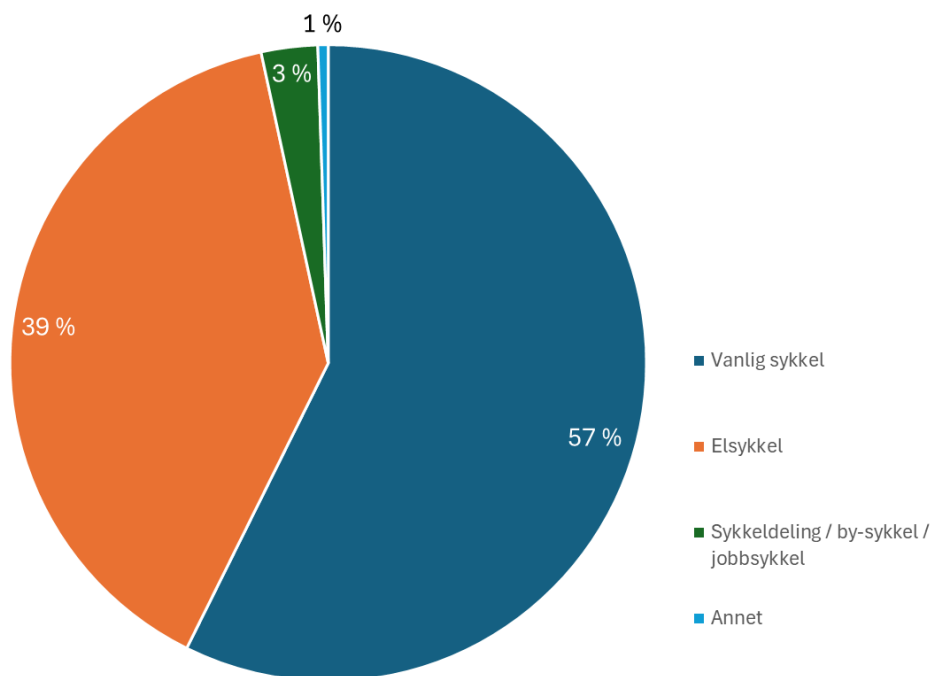
Dersom vi inkluderer fly og drosjereiser i kollektivreisene, ser vi at om lag 1 prosent av kollektivreisene foregår med fly, og omtrent 2 prosent med drosje.



Figur 4-4 Fordeling av kollektivreisene i Oslo kommune på ulike kollektive transportmidler (uten fly og drosje). RVU 2022/23.

4.1.4 Nesten 40 prosent av sykkelreisene foretas med elsykkel

Av sykkelreisene foregår i underkant av 60 prosent med vanlig sykkel og nesten 40 prosent med elsykkel. 3 prosent foretas med delesykkel, bysykkel eller jobbsykkel.



Figur 4-5 Fordeling av sykkelreisene i Oslo kommune på ulike typer sykkel. RVU 2022/23.

4.1.5 Bosatte i indre by har flest daglige reiser til fots

Befolkningen i Oslo kommune gjennomfører i snitt 2,6 reiser per dag. Av disse foregår i snitt 1 reise til fots. Befolkningen i indre by har flest daglige reiser, og gjør også flest miljøvennlige reiser. Befolkningen i bydel Gamle Oslo har flest reiser med 2,9 daglige reiser i snitt. Befolkningen i bydel St. Hanshaugen inkl. sentrum gjennomfører flest reiser til fots, med hele 1,5 gangturer per dag i snitt. Dette er reiser hvor gange er hovedtransportmiddel.

Tabell 4-1 Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag fordelt på hovedtransportmiddel, fordelt på bosatte i Osloområdet. RVU 2022/23.

	Alle reiser	Til fots	Sykkel	Bil, som fører	Bil, som passasjer	Kollektivt ¹⁰	Annet
Oslo kommune (totalt)	2,6	1,0	0,2	0,6	0,2	0,6	0,1
Indre by øst	2,8	1,4	0,2	0,3	0,1	0,7	0,1
Indre by vest	2,7	1,4	0,2	0,3	0,1	0,6	0,1
Ytre by vest	2,6	0,8	0,2	0,7	0,2	0,6	0,1
Ytre by øst	2,4	0,7	0,2	0,7	0,2	0,6	0,0
Ytre by sør	2,4	0,7	0,2	0,8	0,2	0,5	0,1
Gamle Oslo	2,9	1,4	0,2	0,3	0,1	0,8	0,1
Grünerløkka	2,8	1,4	0,3	0,3	0,1	0,7	0,1
Sagene	2,7	1,2	0,2	0,3	0,1	0,7	0,1
St.Hanshaugen/Sentrum	2,8	1,5	0,2	0,3	0,1	0,6	0,0
Frogner	2,7	1,3	0,2	0,4	0,1	0,6	0,1
Ullern	2,7	0,8	0,2	0,8	0,2	0,6	0,1
Vestre Aker	2,6	0,7	0,2	0,8	0,2	0,6	0,0
Nordre Aker	2,6	0,8	0,3	0,6	0,2	0,6	0,1
Bjerke	2,5	0,9	0,2	0,5	0,2	0,6	0,0
Grorud	2,4	0,7	0,2	0,8	0,1	0,6	0,0
Stovner	2,2	0,5	0,1	0,8	0,3	0,5	0,0
Alna	2,3	0,7	0,1	0,7	0,2	0,6	0,0
Østensjø	2,4	0,7	0,2	0,8	0,2	0,5	0,0
Nordstrand	2,4	0,6	0,1	0,8	0,2	0,5	0,1
Søndre Nordstrand	2,3	0,6	0,1	0,8	0,1	0,6	0,1

4.2 Transportmiddelfordeling i ulike grupper i befolkningen

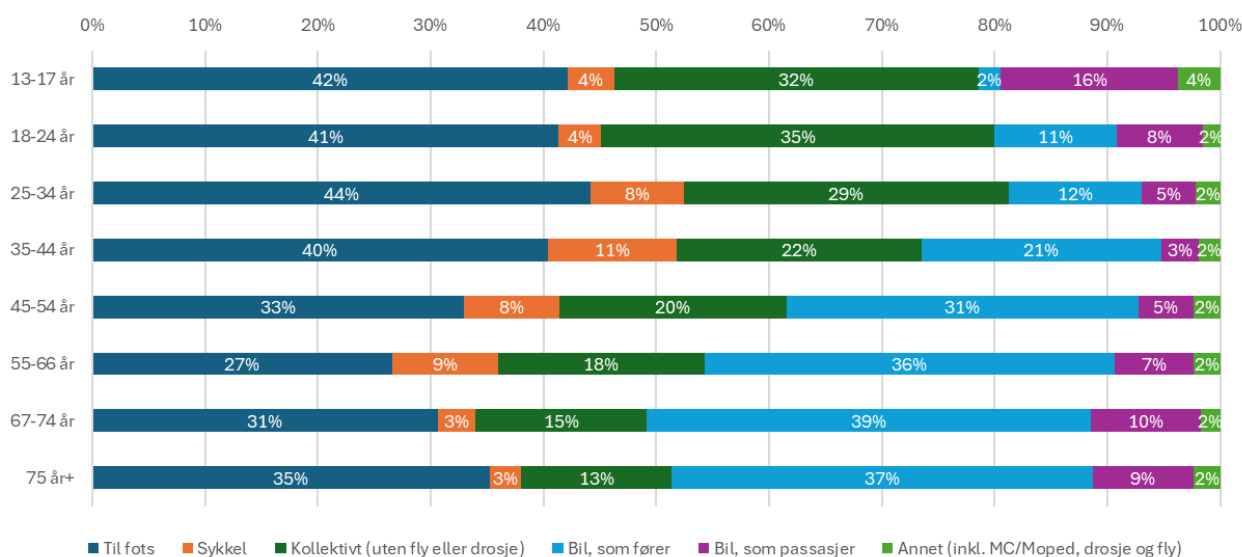
4.2.1 Unge under 25 reiser mest kollektivt, men har lav sykkelandel

Transportmiddelfordelingen for ulike aldersgrupper viser at reisene til unge under 25 har høy kollektivandel og lav sykkelandel, sammenliknet med andre aldersgrupper.

Andelen reiser som gjennomføres til fots ligger i overkant av 40 prosent for aldersgruppene opp til 44 år. For eldre aldersgrupper er andelen reiser til fots betydelig lavere, mens andelen bilreiser er betydelig høyere.

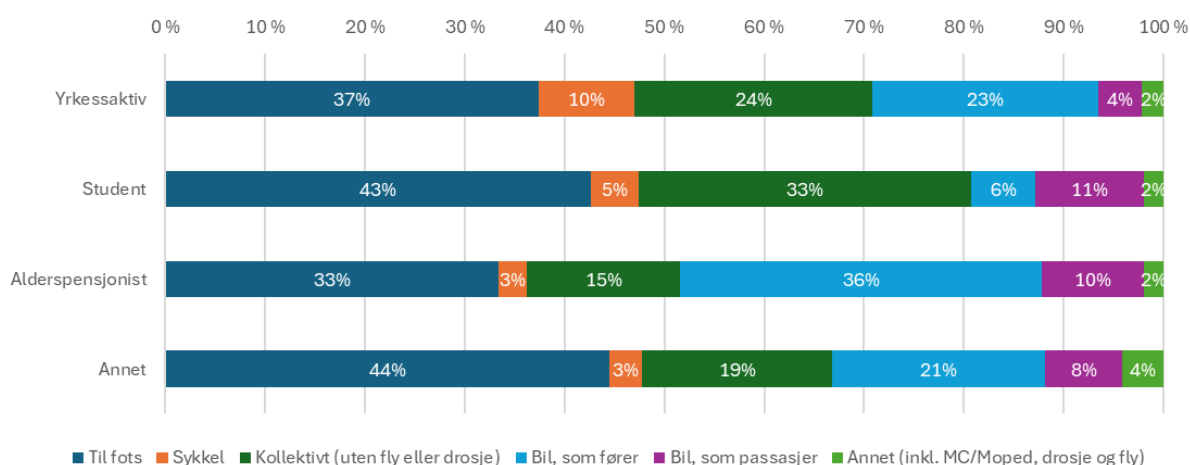
¹⁰ Kollektivt uten fly eller drosje som inngår i annet.

Kollektivandelen avtar jevnt med økende alder, mens andelen bilreiser øker med alder og er dominerende blant dem over 55 år. De yngste og de eldste sykler lite, mens aldersgruppene mellom 25 og 66 år sykler mer, særlig de mellom 35 og 44 år. De yngste og de eldste er i større grad bilpassasjer enn de andre aldersgruppene.



Figur 4-6 Reisemiddelfordeling per aldersgruppe, bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

Transportmiddelfordelingen per hovedbeskjeftigelse viser samme mønster som aldersgruppene fordi kategoriene i stor grad er aldersbestemte. Sykkelandelen er høyest blant yrkesaktive, bilandelen er høyest blant alderspensjonister og andelen reiser med kollektivtransport og til fots er høyest blant studenter. Her er det verdt å merke at gruppene har svært ulik størrelse. 70 prosent av respondentene er yrkesaktive, mens 16 prosent er studenter, 10 prosent er alderspensjonister og 4 prosent er i kategorien «Annet».



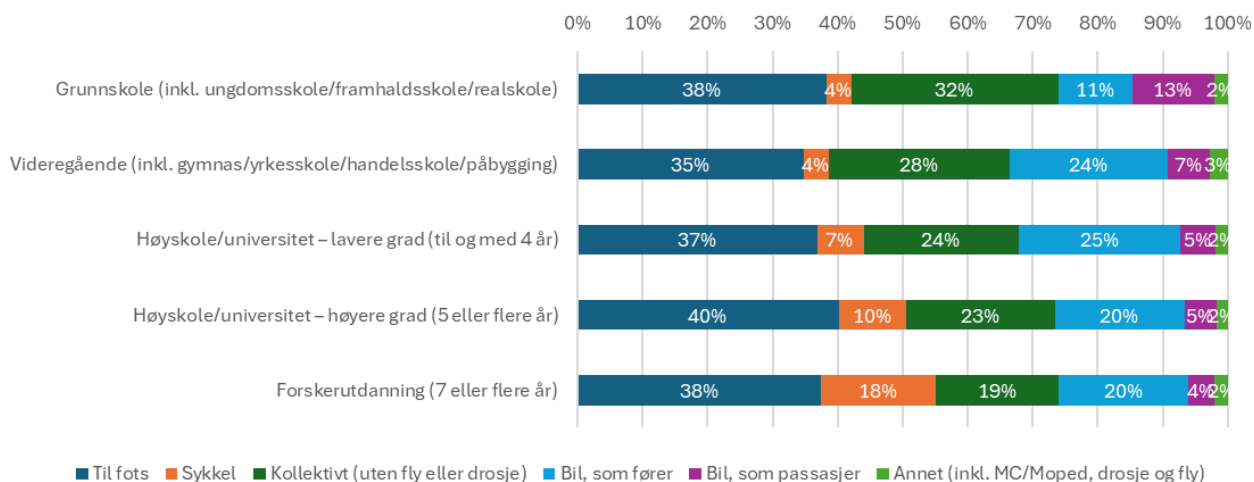
Figur 4-7 Reisemiddelfordeling per hovedbeskjeftigelse, bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

4.2.2 18 prosent sykkelandel blant de med lengst utdanning

Figuren under viser transportmiddelfordeling etter utdanningsnivå. Gangandelen ligger relativt jevnt mellom 35 og 40 prosent for alle utdanningsgruppene. Sykkelandelen er derimot økende med utdanningslengde, slik utdanningsgruppene her er definert. Gruppene med grunnskole eller videregående skole som høyeste fullførte utdanning har en sykkelandel på 4 prosent, mens gruppene med lengre utdanning har henholdsvis 7, 10 og 18 prosent sykkelandel av totalt antall reiser. Gruppen med forskerutdanning har altså en sykkelandel på hele 18 prosent.

Gruppen med videregående skole og høyskole/universitet, lavere grad, har en noe høyere bilførerandel og samlet bilandel (30-31 prosent) sammenliknet med de andre gruppene (24-25 prosent). Vi ser på samlet bilandel fordi gruppen med grunnskole som høyeste fullførte utdanning inneholder en høy andel personer under 18 år som dermed ikke kan være bilfører.

Kollektivandelen er høyest i gruppen med grunnskole som høyeste fullførte utdanning (32 prosent), og synker med utdanningslengde, slik utdanningsgruppene her er definert. Forskjellen mellom gruppen med kortest og lengst utdanning når vi holder bilreisene samlet, ligger i at førstnevnte gruppe bruker mer kollektivtransport og sistnevnte gruppe bruker mer sykkel på sine reiser.



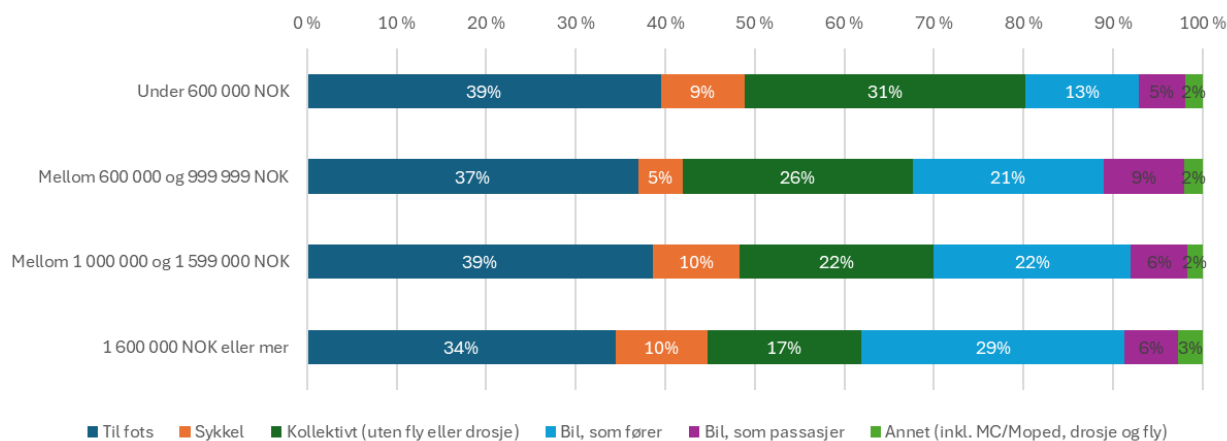
Figur 4-8 Reisemiddelfordeling per høyeste fullførte utdanning, bosatte i Oslo kommune (respondenter har alder 13 år og oppover). RVU 2022/23.

4.2.3 Høyest bilandel blant de med høyest husstandsinnpekt

Det er betydelige forskjeller i transportmiddelfordeling på reiser foretatt av personer med høy og lav husholdningsinntekt. Kollektivandelen faller med økende husstandsinnpekt, slik inntektsgruppene her er definert. Mens gruppen med høyest husholdningsinntekt har en kollektivandel på 17 prosent, er kollektivandelen på hele 31 prosent i gruppen med lavest husholdningsinntekt.

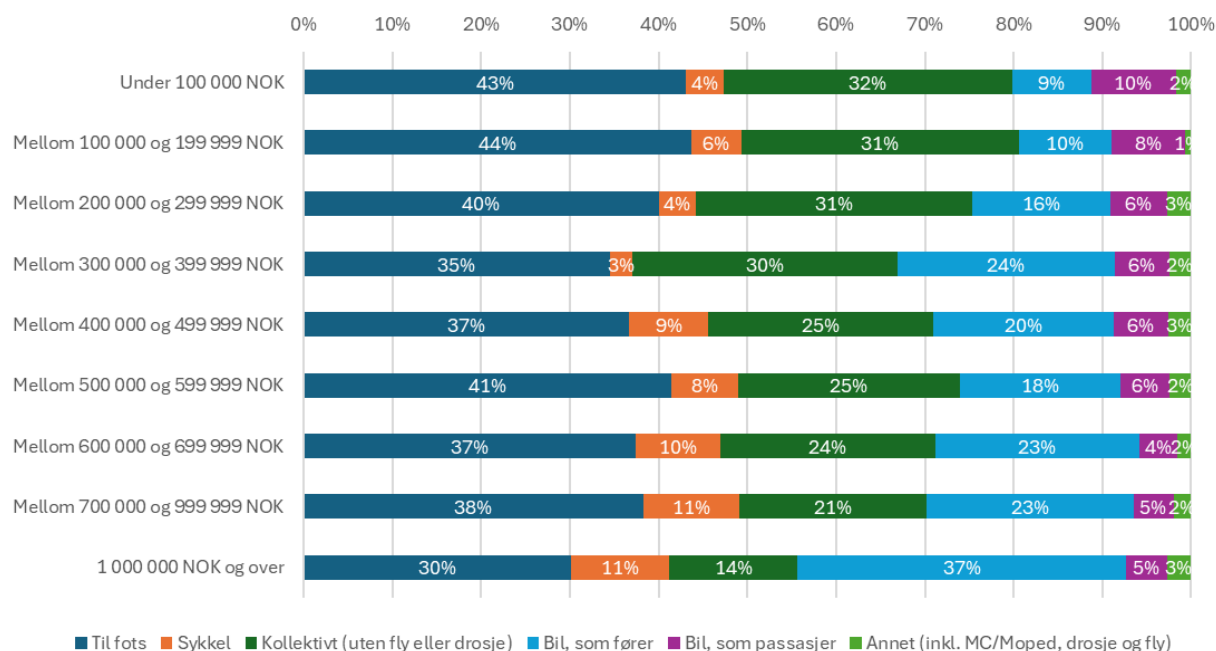
35 prosent av reisene gjennomført av personer med 1,6 millioner eller mer i husstandsinnpekt foretas med bil som fører eller passasjer. Bilandelen i gruppen med lavest husholdningsinntekt, under 600 000 NOK, er imidlertid under 20 prosent.

Gangandelen er relativt lik på tvers av inntektsgrupper, selv om gruppen med høyest husholdningsinntekt ligger noe lavere enn de andre gruppene. Gruppen med mellom 600 000 og 999 999 kroner i husstandsinnpekt har betydelig lavere sykkelandel (5 prosent) enn de andre gruppene (9-10 prosent).



Figur 4-9 Reisemiddelfordeling etter husstandsinnpekt, bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

Det samme bildet tegner seg dersom vi ser på personinntekt og findeler inntektsgruppene (små forskjeller mellom gruppene kan være utslag av lav utvalgsstørrelse). Andelen reiser til fots og kollektivtransport faller med økende inntekt, mens andelen reiser med sykkel og bil som fører øker med økende inntekt.



Figur 4-10 Reisemiddelfordeling etter personinntekt, bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

4.2.4 Enslige og husholdninger uten barn har høyest andel miljøvennlige reiser

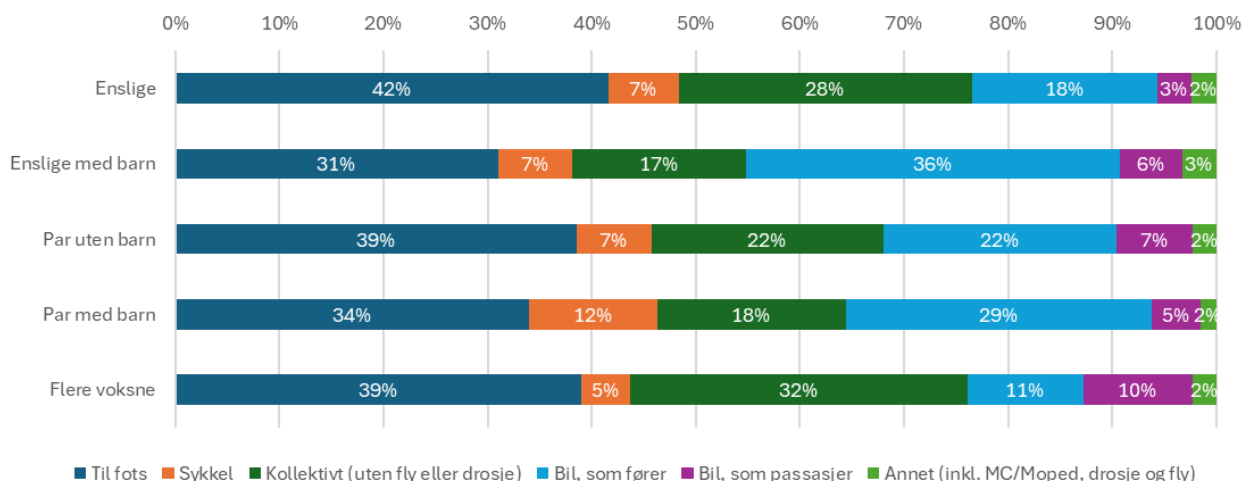
Av ulike familietyper er det gruppene «Enslige» og «Flere voksne» som har høyest andel miljøvennlige reiser. Hele 76 prosent av reisene gjennomføres med gange, sykkel eller kollektivtransport.

Enslige med barn skiller seg ut blant gruppene av familietyper ved å ha høy bilandel (36 prosent bilfører og 6 prosent som passasjer) og lav andel reiser til fots (31 prosent). Dette er imidlertid en liten gruppe og resultatene kan være usikre grunnet lav utvalgsstørrelse.

Enslige uten barn har mer enn ti prosentpoeng høyere andel reiser til fots enn enslige med barn, 42 mot 31 prosent. Enslige uten barn har også høy kollektivandel på 28 prosent sammenliknet med andre familietyper. Det er kun gruppen som bor sammen med flere voksne som har høyere kollektivandel på 32 prosent.

Reisemiddelfordelingen på reiser gjennomført av personer i familietypen par uten barn ligger svært nær gjennomsnittet for alle familietyper.

Familietypen par med barn skiller seg ut med høy sykkelandel på hele 12 prosent. Gjennomsnittet ligger på 8 prosent, så de andre familietypene ligger under gjennomsnittet. Personer som bor sammen med flere voksne har lavest andel sykkelreiser.



Figur 4-11 Reisemiddelfordeling per familietype, bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

Sykkelandelen inkluderer reiser med vanlig sykkel, elsykkel og andre sykkeltyper som bysykkel og jobbsykler. Tabellen under viser hvor stor andel av sykkelreisene som gjennomføres med henholdsvis vanlig sykkel, elsykkel og andre sykkeltyper for ulike familietyper. Par med barn er eneste familietype som har høyere andel elsykkelreiser enn reiser med vanlig sykkel.

Tabell 4-2 Andel av sykkelreiser gjennomført med ulike typer sykkel for ulike familietyper.

	Enslige	Enslige med barn	Par uten barn	Par med barn	Flere voksne	Total
Vanlig sykkel	65 %	77 %	59 %	45 %	82 %	57 %
Elsykkel	30 %	23 %	34 %	55 %	16 %	39 %
Annet	4 %	0 %	7 %	1 %	2 %	3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

4.3 Reiselengde¹¹ for reiser med ulike transportmidler

4.3.1 Bilreiser er de lengste reisene i Oslo

En gjennomsnittlig reise blant befolkningen i Oslo kommune er på 12 kilometer når vi ser på alle daglige reiser, med en median på 3 kilometer. At gjennomsnittet er så mye høyere enn medianen betyr at det er noen lange reiser som trekker opp gjennomsnittet.

Figuren under viser gjennomsnittlig og median reiselengde på daglige reiser med ulike transportmidler, etter bosted. Vi ser at en gjennomsnittlig reise til fots er 1,7 kilometer lang, mens medianen er 1 kilometer. En typisk reise til fots er omtrent 1 kilometer lang i alle delområdene, men litt kortere i indre by øst hvor medianen er 0,8 kilometer.

En gjennomsnittlig sykkelreise er 5,3 kilometer lang, mens medianen er 3,5 kilometer. Sykkelreiser inkluderer her reiser med alle typer av sykler, herunder også bysykler og jobbsykler. Sykkelreisene til de bosatte i ytre by er lengre enn sykkelreisene til de bosatte i indre by. Indre by vest har de korteste sykkelreisene med en median på 2 kilometer, mens ytre by sør og øst har de lengste sykkelreisene med en median på 6 kilometer.

En typisk sykkelreise med elsykkel er 1,5 kilometer lengre enn en typisk reise med vanlig sykkel. Medianen for en reise med vanlig sykkel er 3 kilometer, mens den er 4,5 kilometer med elsykkel. Gjennomsnittlig reiselengde er relativt lik med vanlig sykkel og elsykkel med henholdsvis 5,4 og 5,8 kilometer.

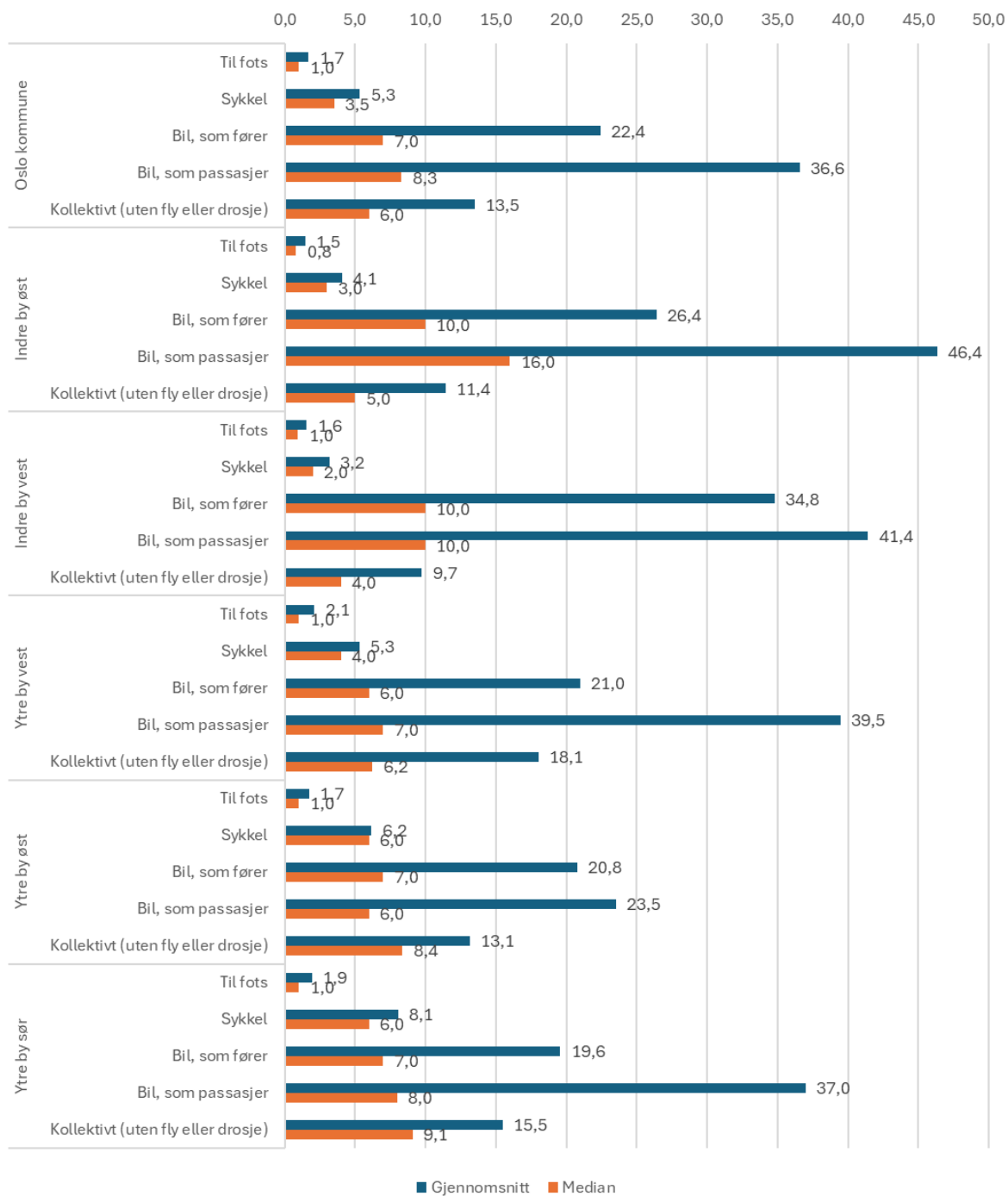
En gjennomsnittlig bilreise (bil som fører) er 22,4 kilometer lang, mens medianen er 7,0 kilometer. Det gjennomføres flere korte bilreiser i ytre by enn i indre by. Både når det gjelder bilreiser som fører og som passasjer er det stort avvik mellom median reiselengde og gjennomsnittlig

¹¹ Når vi ser på reiselengde for daglige reiser i Oslo, utelater vi reiser som er registrert med 1000 kilometer reiselengde eller lengre. Dette er reiser i kategorien «Annet (inkl. MC/Moped, drosje og fly)».

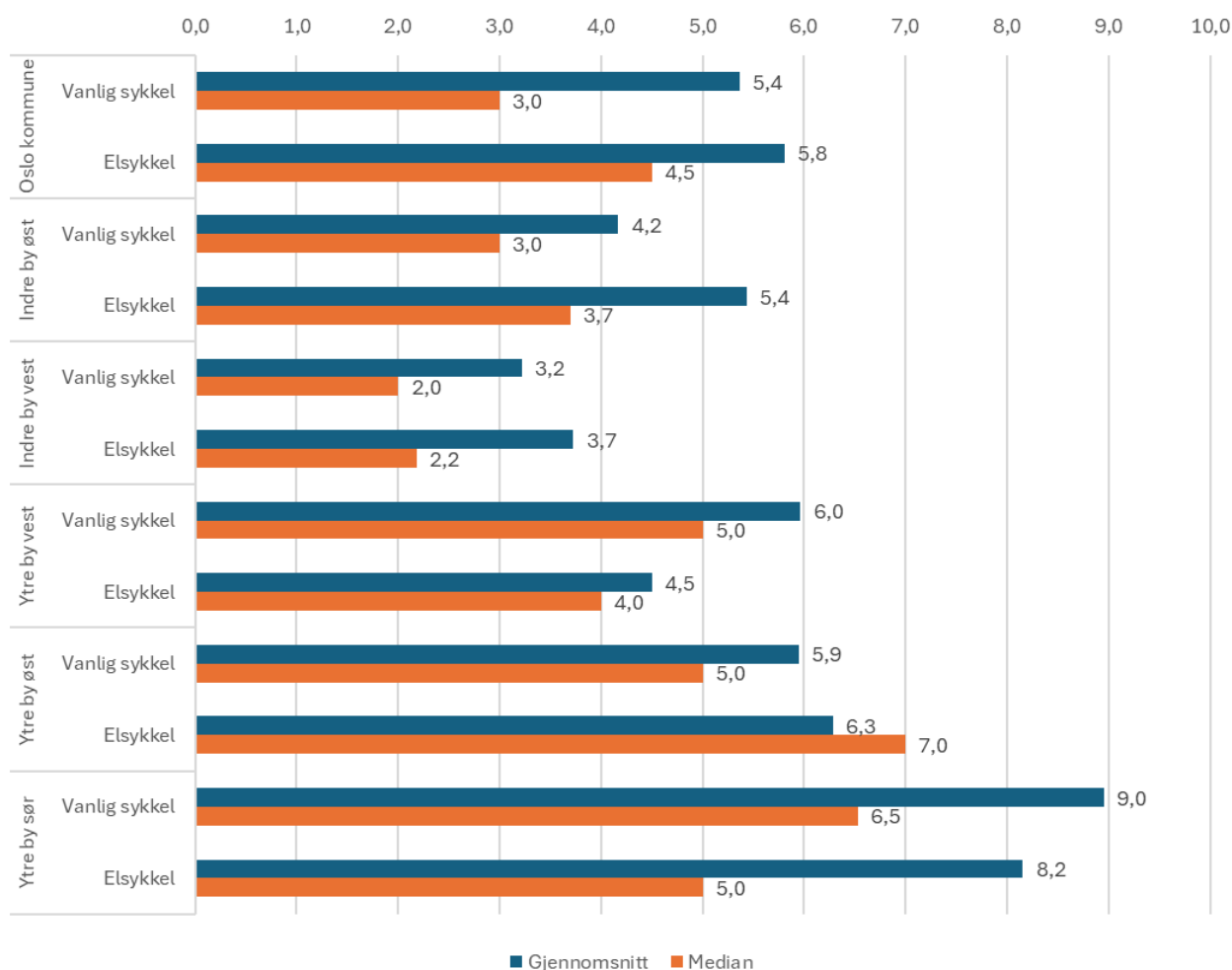
reiselengde. Dette handler om at det er noen lange reiser som trekker opp gjennomsnittet. Median er derfor et bedre mål på reiselengde på en typisk bilreise i Oslo.

En gjennomsnittlig kollektivreise er 13,5 kilometer lang, mens medianen er 6 kilometer.

Kollektivreisene til bosatte i ytre Oslo er lengre enn kollektivreisene til bosatte i indre Oslo. Kortest er kollektivreisene til de bosatte i indre by vest med en median på 5 kilometer. Median reiselengde er lengst i ytre by sør med en median på over 9 kilometer.



Figur 4-12 Gjennomsnitt og median reiselengde (kilometer) fordelt på transportmiddel, etter bosted. RVU 2022/23.



Figur 4-13 Gjennomsnitt og median reiselengde (kilometer) for vanlig sykkel og elsykkel, etter bosted. RVU 2022/23.

4.3.2 Nesten 20 prosent av bilførerreisene er under 3 kilometer lange

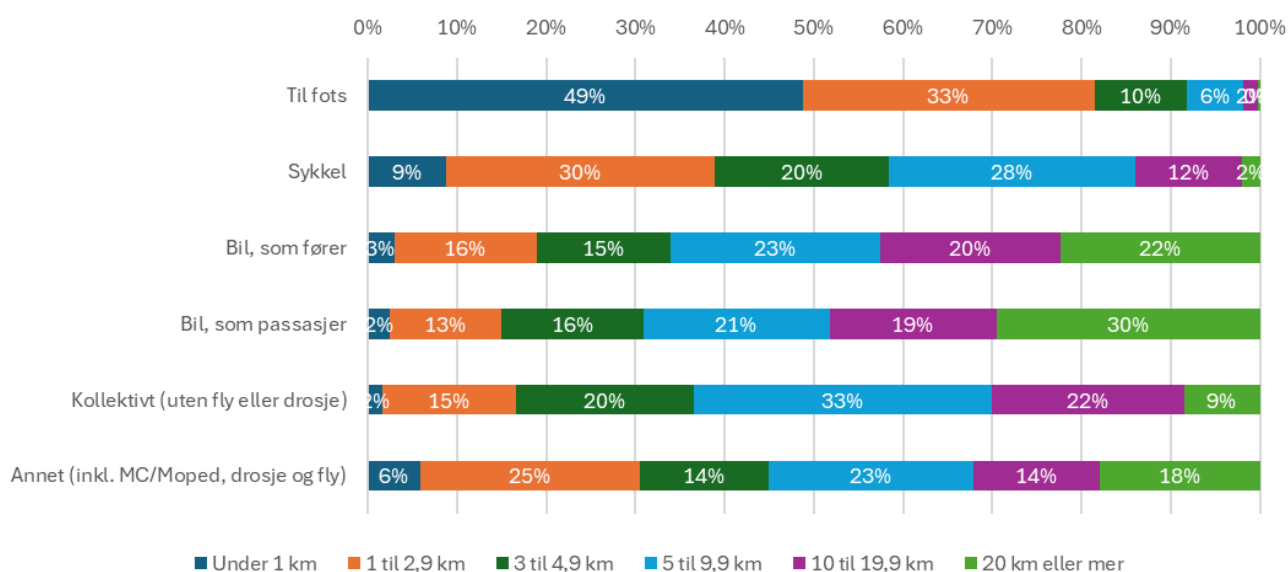
Figuren under viser andel av daglige reiser med ulike transportmidler som er av ulik reiselengde. Fordelingen er etter hovedtransportmiddel og for bosatte i Oslo kommune.

Omtrent halvparten av daglige reiser til fots er under 1 kilometer lang, mens over 80 prosent er under 3 kilometer. Sykkelreisene er noe lengre. Av disse er 9 prosent under 1 kilometer lang, mens nesten 40 prosent er under 3 kilometer og nesten 60 prosent er under 5 kilometer. Det betyr at i overkant av 40 prosent av sykkelreisene er over 5 kilometer lange, og 14 prosent er over 10 kilometer lange.

Nesten 20 prosent av bilførerreisene er under 3 kilometer lange. Dette er reiser som kan ha potensial for overføring til gange eller sykkel fordi de er korte, men de kan også inngå i reisekjeder

slik at de er knyttet sammen med andre reiser som er vanskelige å overføre til gange eller sykkel. Videre er over 40 prosent av bilførerreisene over 10 kilometer lange. Reisene med bil som passasjer er litt lengre enn bilførerreisene. 15 prosent er under 3 kilometer, og nesten 50 prosent er over 10 kilometer.

17 prosent av kollektivreisene (uten fly og drosje) er under 3 kilometer, og 37 prosent er under 5 kilometer. 1/3 kollektivreiser er mellom 5 og 10 kilometer.



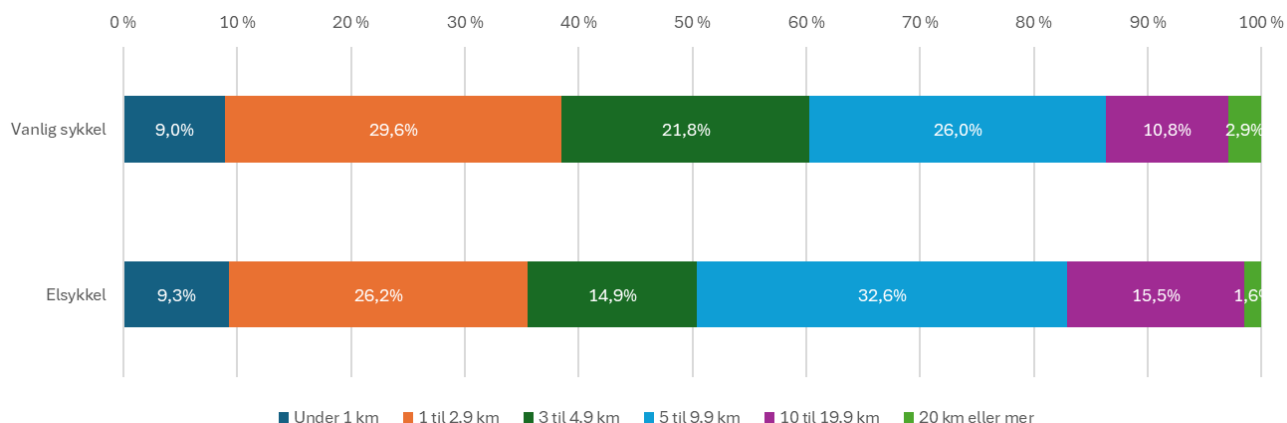
Figur 4-14 Fordeling av daglige reiser i reiselengder, etter hovedtransportmiddel. Oslo kommune. RVU 2022/23.

Sykkelreisene inkluderer reiser med vanlig sykkel, elsykkel og andre sykkeltyper som bysykkel og jobbsykler. Tabellen under viser hvor stor andel av sykkelreisene i de ulike lengdekategoriene som gjennomføres med de ulike sykkeltypene. Det er høyest andel elsykkel på reiser mellom 5 og 20 kilometer hvor omtrent halvparten av sykkelreisene gjennomføres med elsykkel. På kortere sykkelreiser er om lag 60 prosent vanlig sykkel og 40 prosent elsykkel. 70 prosent av lange sykkelreiser over 20 kilometer gjennomføres med vanlig sykkel.

Tabell 4-3 Prosentandel av sykkelreiser av ulike lengde som gjennomføres med vanlig sykkel, elsykkel og andre sykkeltyper for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

	Under 1 km	1 til 2,9 km	3 til 4,9 km	5 til 9,9 km	10 til 19,9 km	20 km eller mer	Total
Vanlig sykkel	57 %	59 %	65 %	53 %	49 %	69 %	57 %
Elsykkel	41 %	36 %	31 %	46 %	49 %	26 %	39 %
Annet	2 %	6 %	4 %	1 %	2 %	5 %	3 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Figuren under viser hvor stor andel av sykkelreiser med henholdsvis vanlig sykkel og elsykkel som er av ulik lengde. Vi ser at en større andel av sykkelreisene med elsykkel enn vanlig sykkel, er over 5 km lange.



Figur 4-15 Fordeling av sykkelreiser i reiselengder. Oslo kommune. RVU 2022/23

4.3.3 Kollektivtransport står for nesten halvparten av transportarbeidet i ytre by

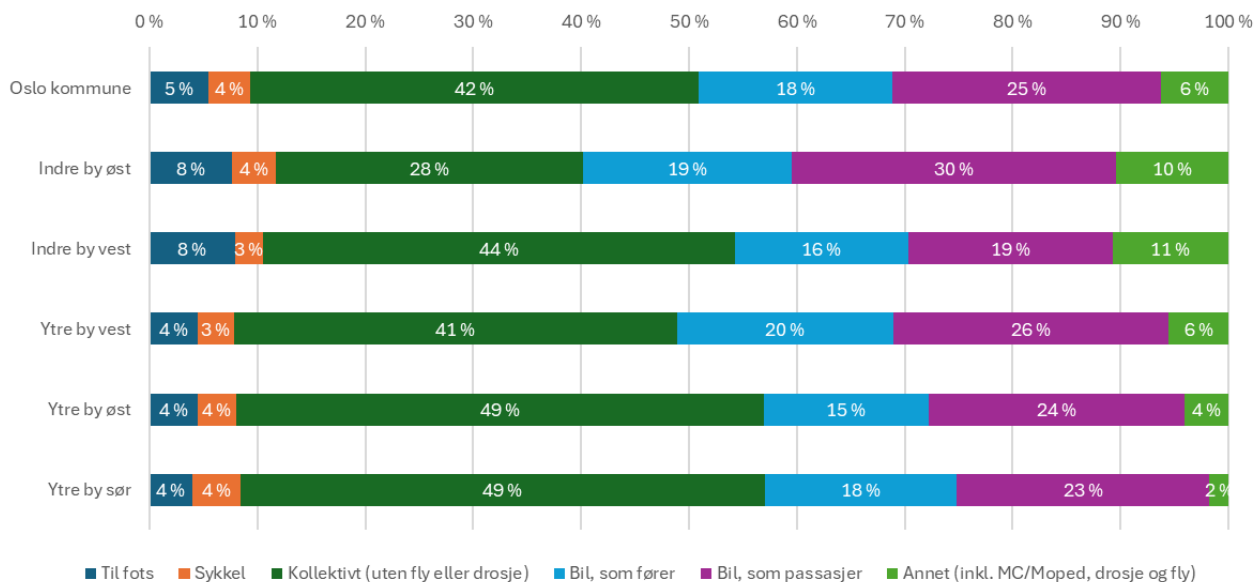
I dette avsnittet vises hvor stor del av transportarbeidet (antall personkilometer) som gjennomføres med de ulike reisemidlene.

I Oslo gjennomføres 5 prosent av transportarbeidet til fots. 38 prosent av reisene er til fots, men fordi reiser til fots er kortere enn med andre transportmidler, utgjør transportarbeidet kun 5 prosent.

Sykkelreiser står for omtrent fire prosent av transportarbeidet i Oslo. Åtte prosent av reisene er sykkelreiser, men også disse er kortere enn de motoriserte reisene. Andelen av transportarbeid ligger mellom tre og fire prosent i alle delområdene, både i indre og ytre by.

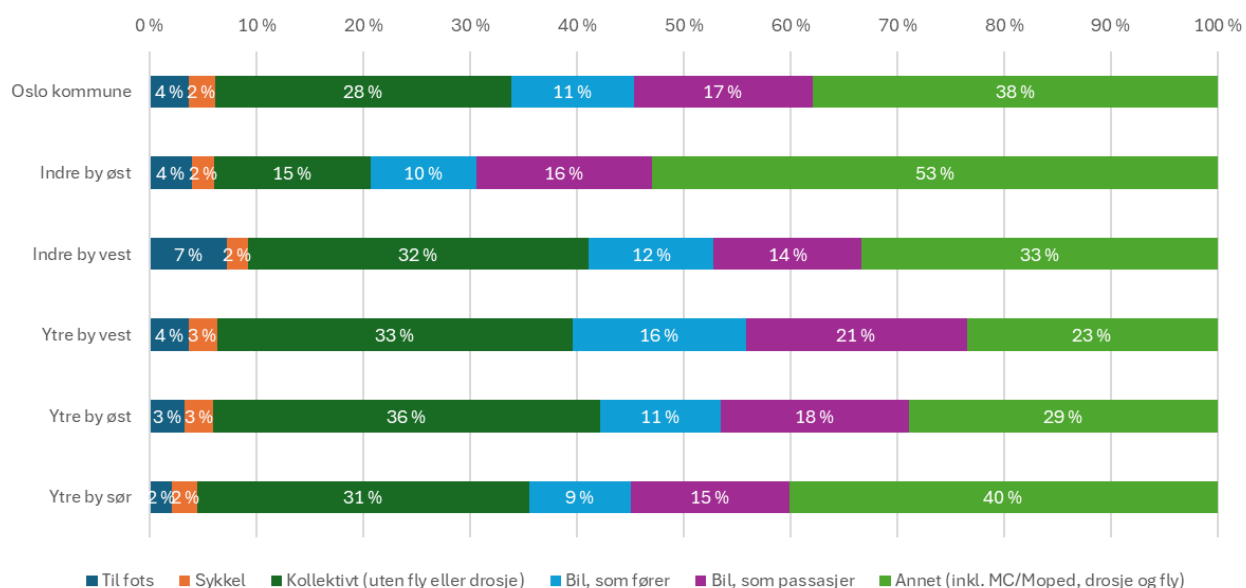
Kollektivreisene står for om lag 42 prosent av transportarbeidet. 24 prosent av reisene i Oslo gjennomføres med kollektivtransport, så disse reisene er betydelig lengre enn gjennomsnittet. Andelen av transportarbeidet er betydelig lavere i indre by øst hvor 28 prosent av transportarbeidet gjennomføres med kollektivtransport. I ytre by sør og øst står kollektivtransport for hele 49 prosent av transportarbeidet.

Bilreisene som fører og passasjer står for henholdsvis 18 og 25 prosent av transportarbeidet. I underkant av 30 prosent av reisene i Oslo gjennomføres med bil, hvorav 21 prosent som fører og 6 prosent som passasjer. Kategorien «Annet (inkludert MC/Moped, drosje og fly)» er begrenset av at vi ser på reiser under 1000 kilometer, slik at lange flyreiser utelates. Figur 4-17 viser at denne kategorien står for en mye høyere andel av totalt transportarbeid når alle reiser inkluderes.



Figur 4-16 Hvert transportmiddels andel av det totale transportarbeidet (antall kilometer reist), etter bosted. RVU 2022/23. Reiser under 1000 kilometer.

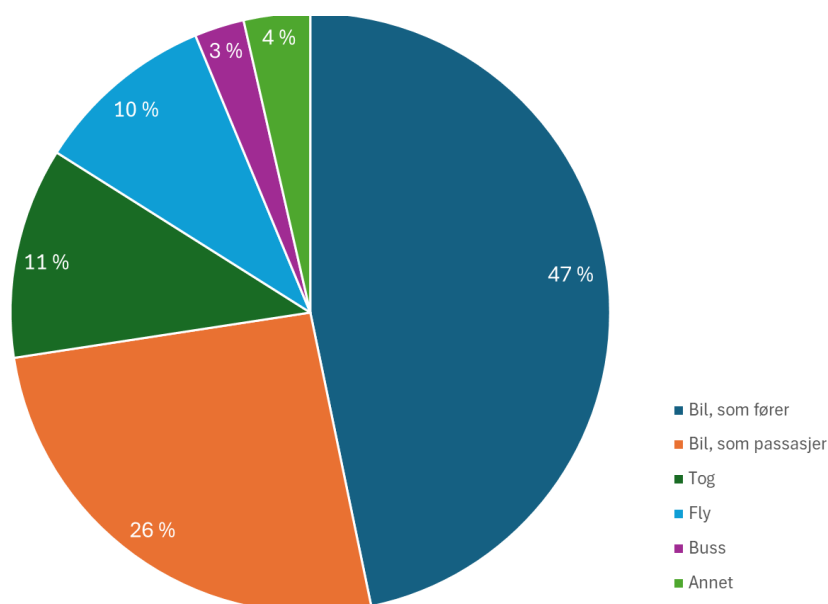
Inkluderer vi alle reiser, altså også reisene over 1000 kilometer, ser vi at kategorien «Annet (inkl. MC/Moped, drosje og fly)» står for en stor del av transportarbeidet. Her er det primært lange flyreiser som endrer fordelingen av transportarbeid mellom transportmidlene.



Figur 4-17 Hvert transportmiddelets andel av det totale transportarbeidet (antall kilometer reist), etter bosted. RVU 2022/23. Alle reiser. RVU 2022/23.

4.3.4 3 av 4 lange reiser foretas med bil

Figuren under viser reisemiddelfordelingen for reiser over 10 mil gjennomført av bosatte i Oslo kommune. Nesten 3 av 4 reiser over 10 mil foretas med bil, enten som fører eller som passasjer. Videre gjennomføres om lag 11 prosent av reisene med tog og 10 prosent med fly. I kategorien «Annet» inngår blant annet reiser med ferge og motorsykkel.

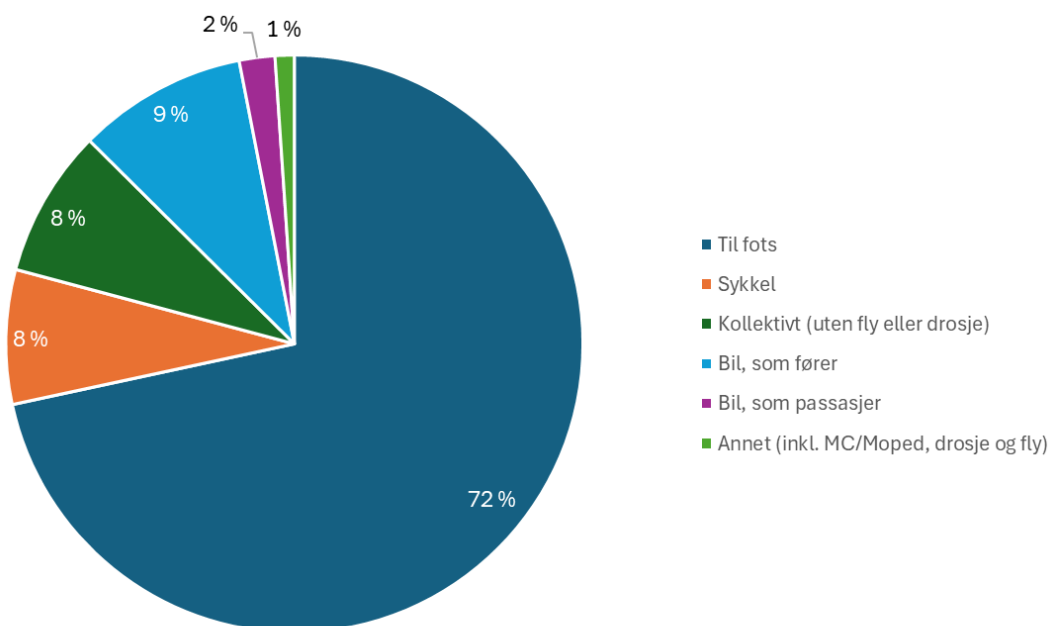


Figur 4-18 Reisemiddelfordeling på reiser over 10 mil gjennomført av bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

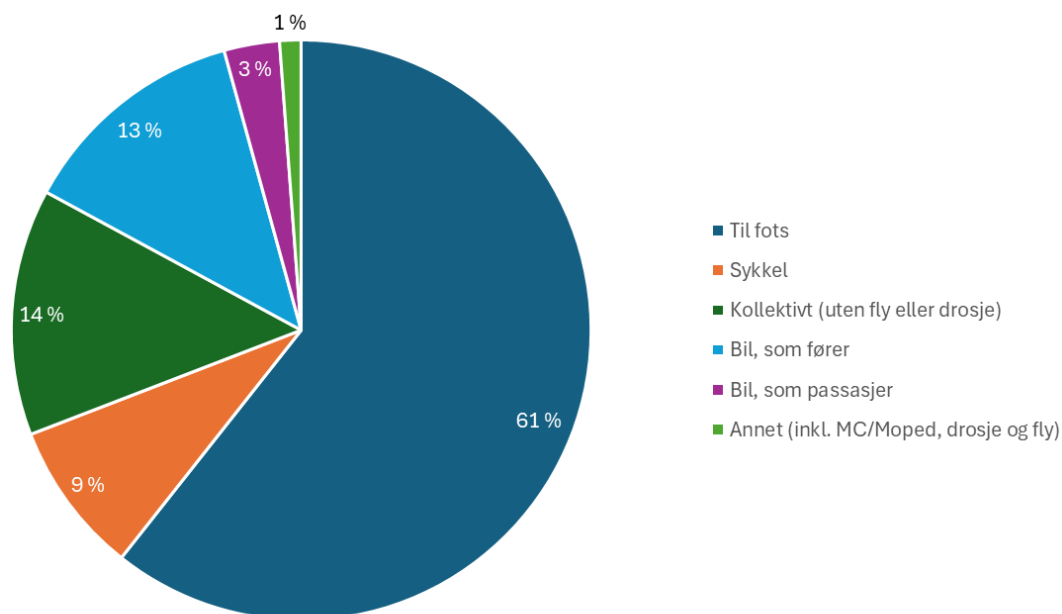
4.3.5 8 av 10 korte reiser gjennomføres til fots eller med sykkel

På reiser under 3 kilometer gjennomføres 72 prosent til fots. Bosatte i Oslo benytter sykkel, gange eller kollektivtransport på nesten 88 prosent av korte reiser under 3 kilometer.

På reiser under 5 kilometer gjennomføres 61 prosent til fots. Bosatte i Oslo benytter sykkel, gange eller kollektivtransport på nesten 84 prosent av korte reiser under 5 kilometer.



Figur 4-19 Reisemiddelfordeling på reiser under 3 kilometer. Bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

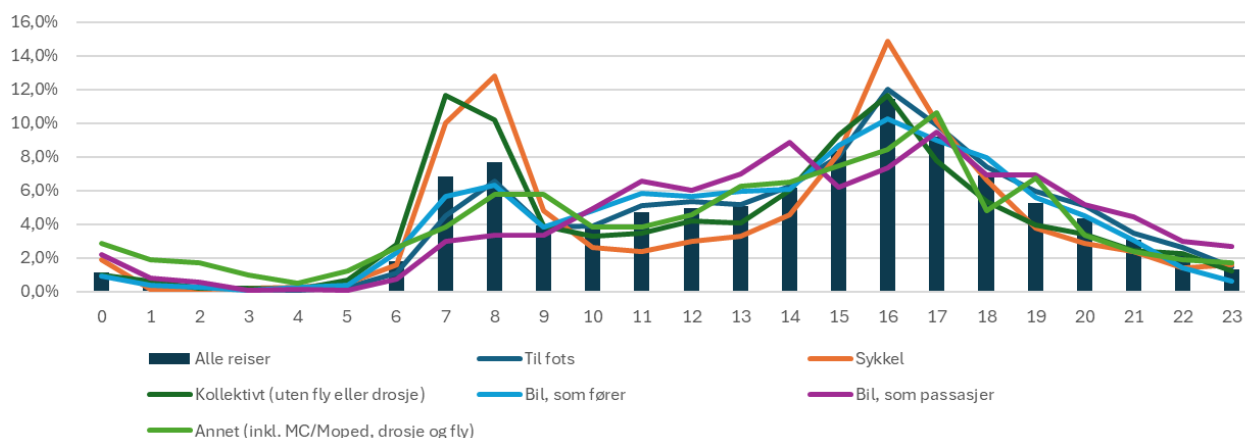


Figur 4-20 Reisemiddelfordeling på reiser under 5 kilometer. Bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

4.4 Reisetidspunkt fordelt på transportmiddel

Figuren under viser fordelingen av reiser over døgnet. Når vi ser på alle reiser (sorte søyler), er den største konsentrasjonen av reiser på ettermiddagen. Nesten 30 prosent av reisene til bosatte i Oslo gjennomføres mellom 15 og 18 på ettermiddagen. Konsentrasjonen på morgenen er lavere, med nesten 15 prosent av reisene mellom 7 og 9 på morgenen.

De fargede linjene viser at de transportmiddelvalg varierer gjennom døgnet. Kollektivreiser (grønn) og sykkelturer (oransje) har de tydeligste rushtidstoppene.

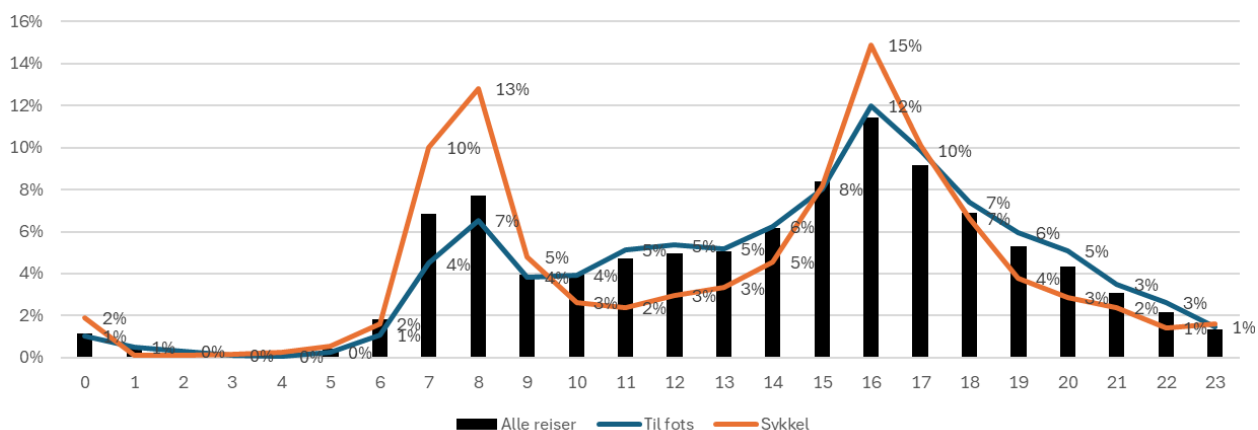


Figur 4-21 Daglige reiser fordelt på starttidspunkt. RVU 2022/23.

4.4.1 Sykkel- og kollektivreiser har de høyeste rushtidstoppene

25 prosent av sykkelreisene gjennomført av befolkningen i Oslo kommune starter mellom klokken 06.00 og 08.59. 29 prosent starter mellom klokken 15.00 og 17.59. Videre foregår 29 prosent av sykkelturene på dagtid mellom rushtimene, og 18 prosent på kveldstid/natt. Fordelingen av sykkelreiser over dagen er helt i tråd med RVU 2018/19.

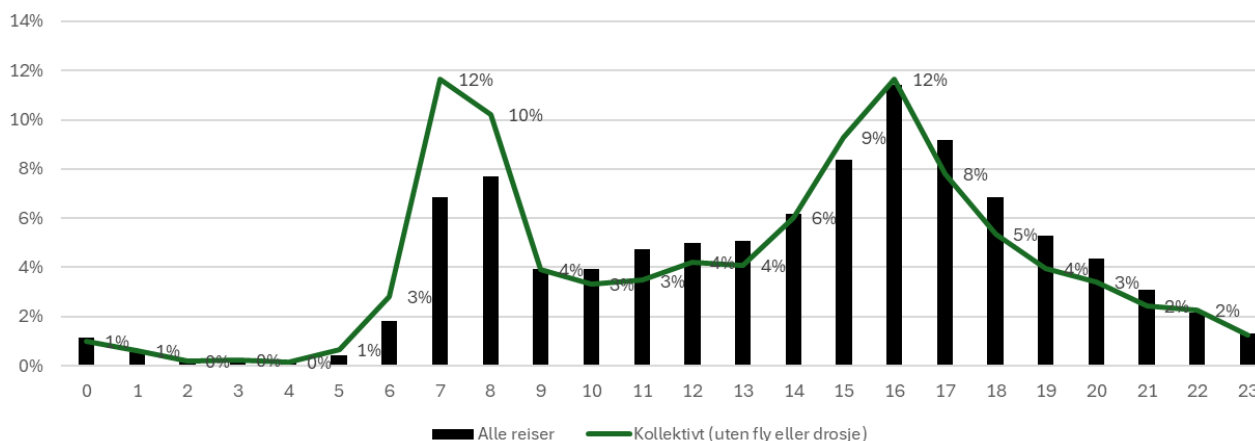
Figuren under viser fordelingen av sykkelreiser og reiser til fots, sammenliknet med fordelingen av alle reiser. Gangreisene er mer jevnt fordelt over døgnet, sammenliknet med sykkelreisene, og følger i stor grad alle reiser.



Figur 4-22 Daglige reiser til fots og med sykkel fordelt på starttidspunkt. RVU 2022/23.

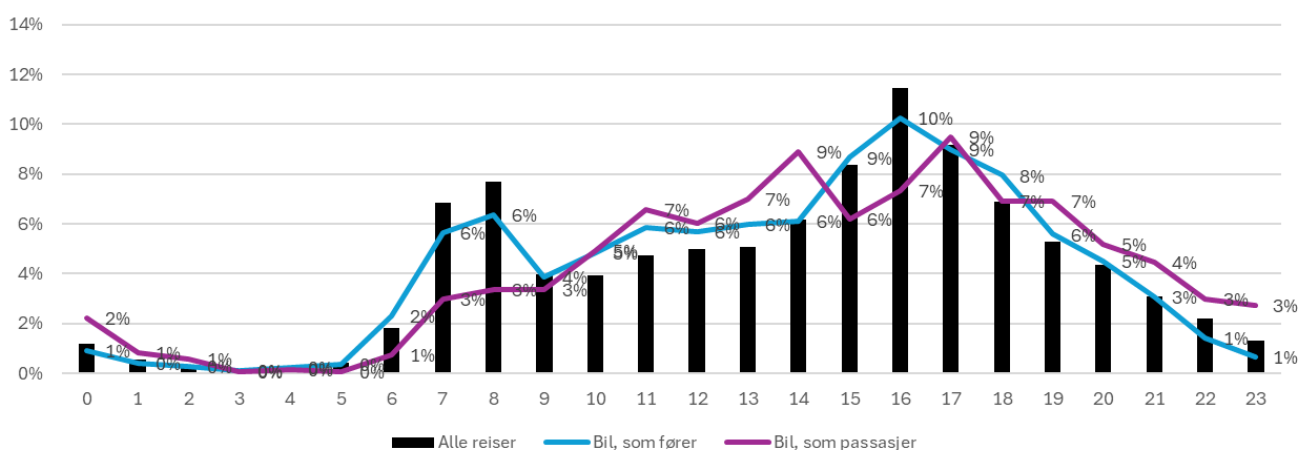
Fordelingen av kollektivreisene er ganske lik fordelingen av sykkelreiser, men morgenrushet starter litt tidligere. 25 prosent av kollektivreisene starter mellom klokken 06.00 og 08.59. 29 prosent

starter mellom klokken 15.00 og 17.59. Videre foregår 24 prosent av kollektivturene på dagtid mellom rushtimene, og 22 prosent på kveldstid/natt.



Figur 4-23 Daglige kollektivreiser fordelt på starttidspunkt. RVU 2022/23.

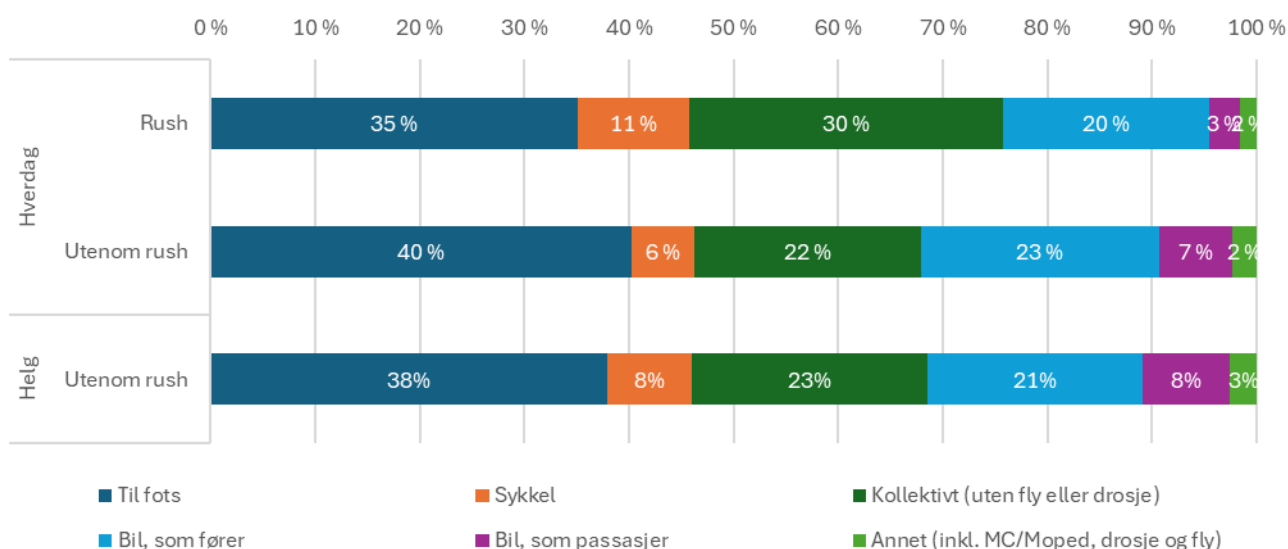
Bilreisene er i større grad enn sykkel- og kollektivreisene jevnt fordelt over døgnet. Bilførerreisene har en viss grad av rushtidstopper, mens passasjerreisene øker gjennom dagen frem til om lag klokken 18. 13 prosent av bilreisene starter mellom klokken 06.00 og 08.59. 27 prosent starter mellom klokken 15.00 og 17.59. Videre foregår 33 prosent av bilreisene på dagtid mellom rushtimene, og 27 prosent på kveldstid/natt.



Figur 4-24 Daglige bilreiser fordelt på starttidspunkt. RVU 2022/23.

4.4.2 3 av 4 rushtidsreiser gjennomføres til fots, med sykkel eller med kollektivtransport

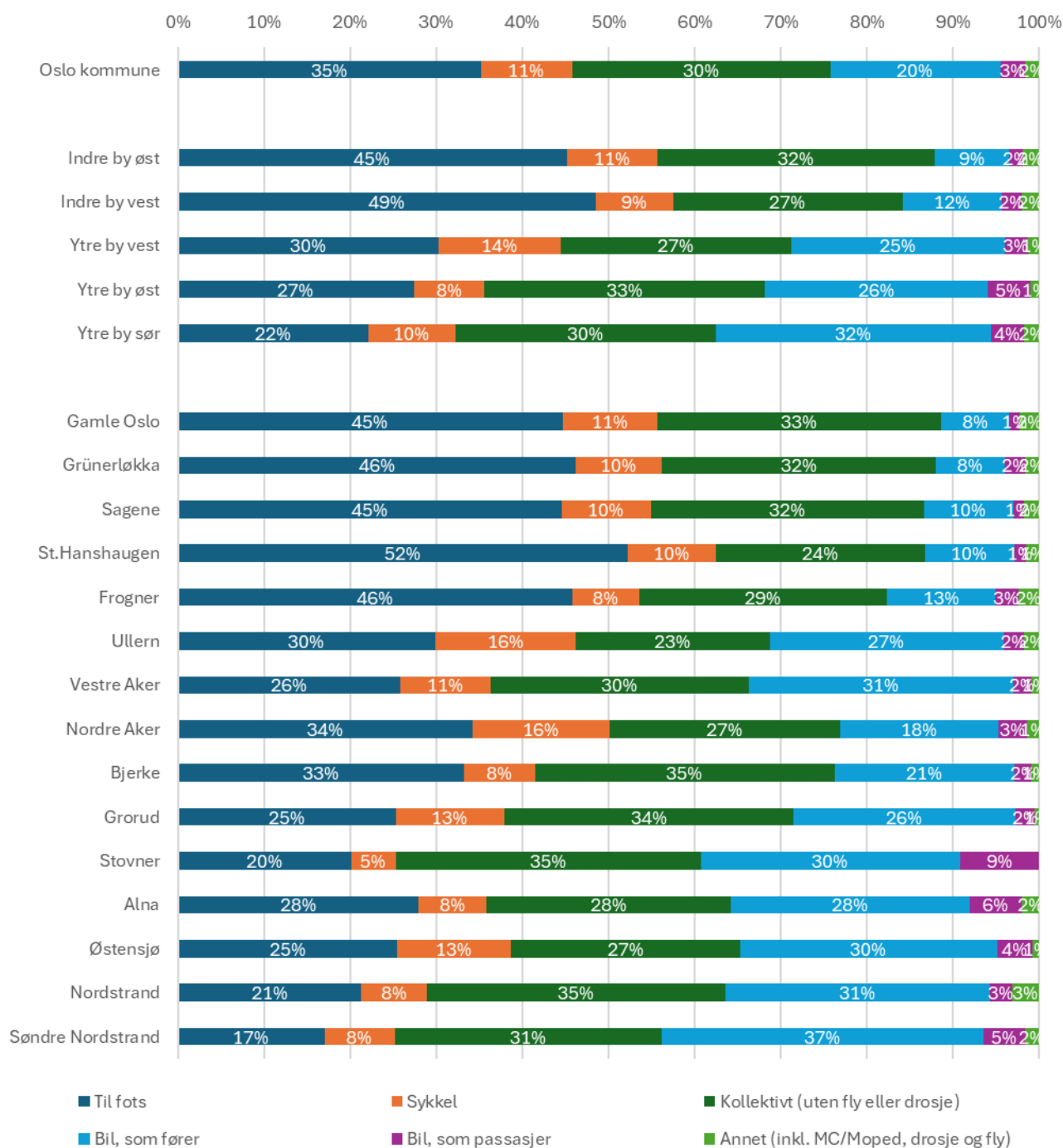
Bomringen definerer rushperioden mellom 06.30 og 09.00 på morgenen, og mellom 15.00 og 17.00 på ettermiddagen på hverdager. Figuren under viser reisemiddelfordeling i rush og utenom rush på hverdager og helg basert på denne definisjonen. 76 prosent av rushtidsreisene gjennomføres til fots, med sykkel eller med kollektivtransport. Utenom rush på hverdager er andelen miljøvennlige reiser 68 prosent, mens den er 69 prosent i helgene.



Figur 4-25 Reisemiddelfordeling i rush og utenom rush på hverdager og helg. RVU 2022/23.

Andelen reiser med aktiv transport (sykkel og gange) og med miljøvennlige transportmidler (sykkel, gange og kollektivtransport) i rushtimene er høyere i indre by enn i ytre by. Det er primært andelen reiser til fots som utgjør denne forskjellen mellom indre og ytre by. Sykkel- og kollektivandelene er relativt like i indre og ytre by, på henholdsvis om lag 10 og 30 prosent. Figuren under viser at transportmiddelfordelingen i rushtimene varierer etter bosted når vi ser på bydelene. Den viser blant annet følgende:

- Andelen reiser til fots i rushtimene er høyest i bydel St. Hanshaugen.
- Sykkelandelen i rushtimene er høyest i bydelene Ullern og Nordre Aker.
- Kollektivandelen i rushtimene er høyest i Bjerke, Grorud og Stovner (ytte by øst), i tillegg til Nordstrand.
- Bilførerandelen i rushtimene er høyest i Søndre Nordstrand.



Figur 4-26 Transportmiddelfordeling i rush (06.30-09.00 og 15.00-17.00 på hverdager) etter bosted. RVU 2022/23.

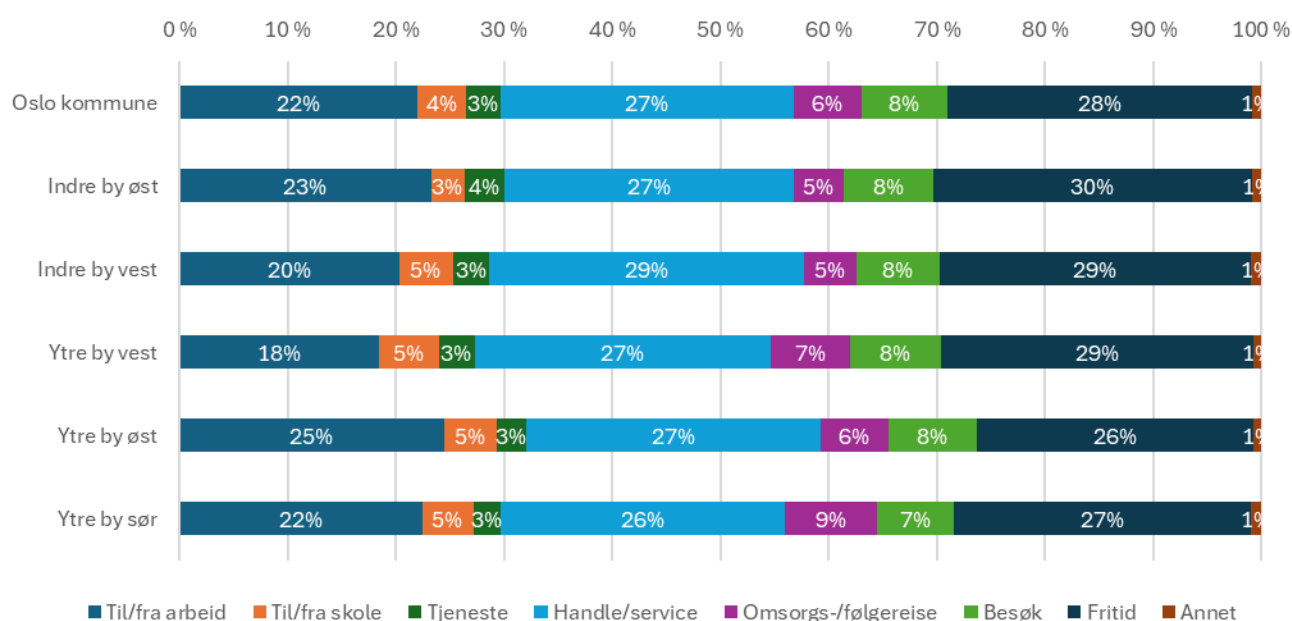
5 Reisehensikt og transportmiddelbruk

I dette kapitlet ser vi på hensikten eller formålet med reisene til bosatte i Oslo. Vi ser på sentrale egenskaper ved reisene til ulike formål slik som transportmiddelbruk, reiselengde, og når reisen foretas. Først gir vi et oversiktsbilde av fordelingen av reiser med ulik hensikt, før vi ser nærmere på arbeidsreiser, handle- og servicereiser og fritidsreiser, samt hvordan egenskaper ved disse varierer fra område til område. Det er ikke tilstrekkelig datamateriale til å gjøre tilsvarende analyser for de øvrige reiseformålene. Se vedlegg for definisjoner av reisehensiktene.

5.1 Fritidsreiser utgjør den største andelen av de daglige reisene

28 prosent av reisene til bosatte i Oslo kommune er fritidsreiser og 27 prosent er handle- og servicereiser. Andelen fritidsreiser er fire prosentpoeng høyere enn i 2018/19 og høyere enn det nasjonale nivået som var 25 prosent i 2022 og 23 prosent i 2023. Det er handle- og servicereiser som har pleid å være den største hensiktskategorien. Omtrent 65 prosent av handle- og servicereisene er innkjøp av dagligvarer.

Arbeidsreiser utgjør 22 prosent av reisene, mens 3 prosent er reiser i arbeidstiden, og 4 prosent er skolereiser. Videre er 6 prosent omsorgs- og følgereiser, 8 prosent er besøksreiser og den siste prosenten har andre hensikter. Figuren under viser at fordelingen av reisehensikt er relativt lik blant de bosatte i de ulike delområdene av Oslo. Bosatte i ytre by vest skiller seg ut med lavest andel arbeidsreiser, mens indre by øst skiller seg ut med lavest andel skolereiser. Ytre by sør har høyest andel omsorgs- og følgereiser mens ytre by øst har lavest andel fritidsreiser.

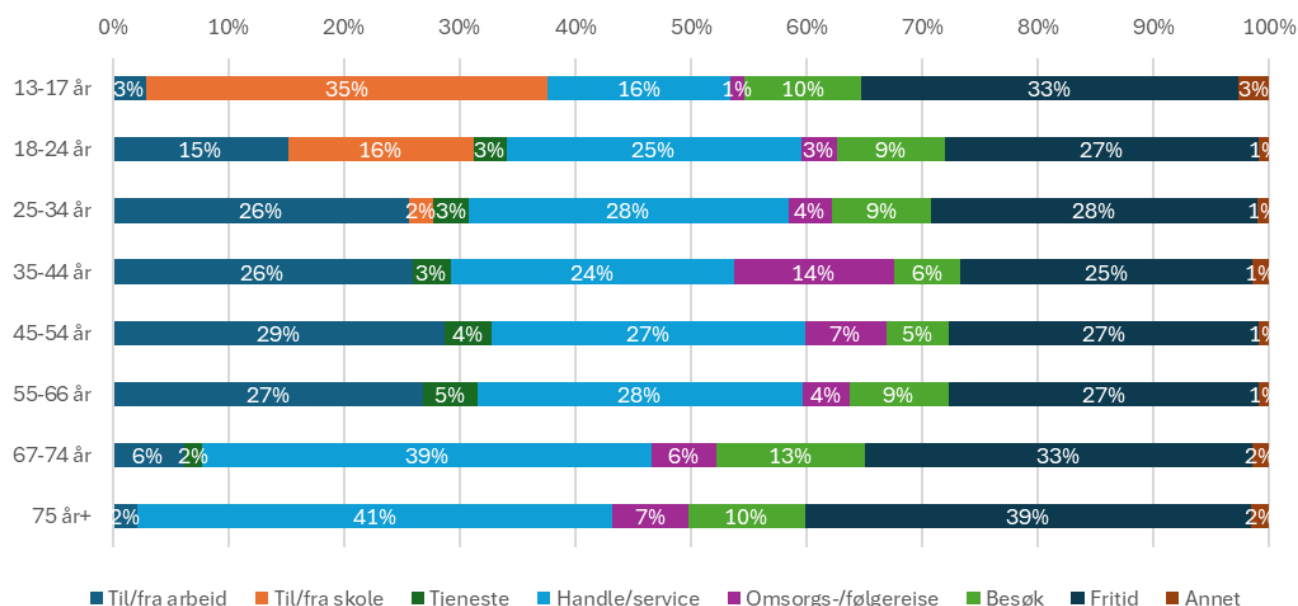


Figur 5-1 Reisehensikt på daglige reiser for bosatte i Oslo kommune, prosent. RVU 2022/23.

5.2 Reisehensikt henger sammen med alder

Ungdom mellom 13 og 17 år har en tredeling av reisene hvor om lag en tredel er skolereiser, en tredel er fritidsreiser og siste tredel er andre typer reiser. Blant ungdom mellom 18 og 24 år er andelen arbeidsreiser og skolereiser omtrent like stor, med henholdsvis 15 og 16 prosent. For eldre aldersgrupper utgjør arbeidsreiser om lag 30 prosent av totale antall reiser, opp til pensjonsalder 67 år.

Aldersgruppene mellom 25 og 66 år har relativt lik reisehensiktsfordeling på sine reiser. Aldersgruppen 35 til 44 år skiller seg ut med betydelig høyere andel omsorgs- og følgereiser enn de andre aldersgruppene.

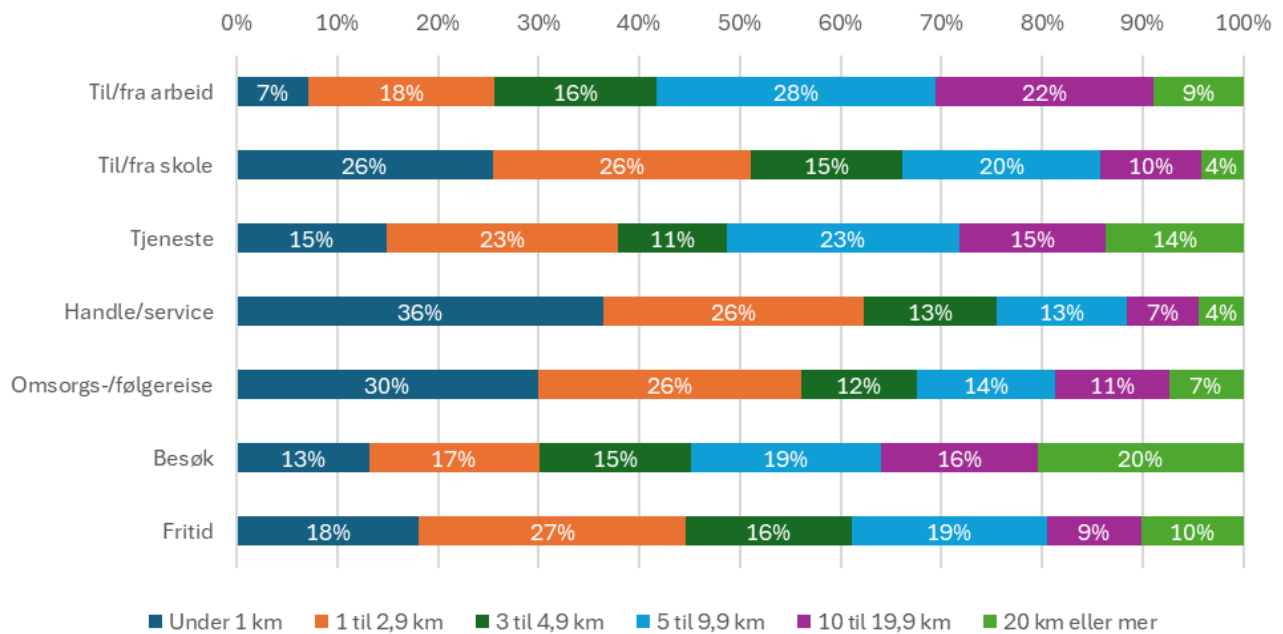


Figur 5-2 Reisehensikt på daglige reiser for bosatte i Oslo kommune, etter aldersgruppe, prosent. RVU 2022/23.

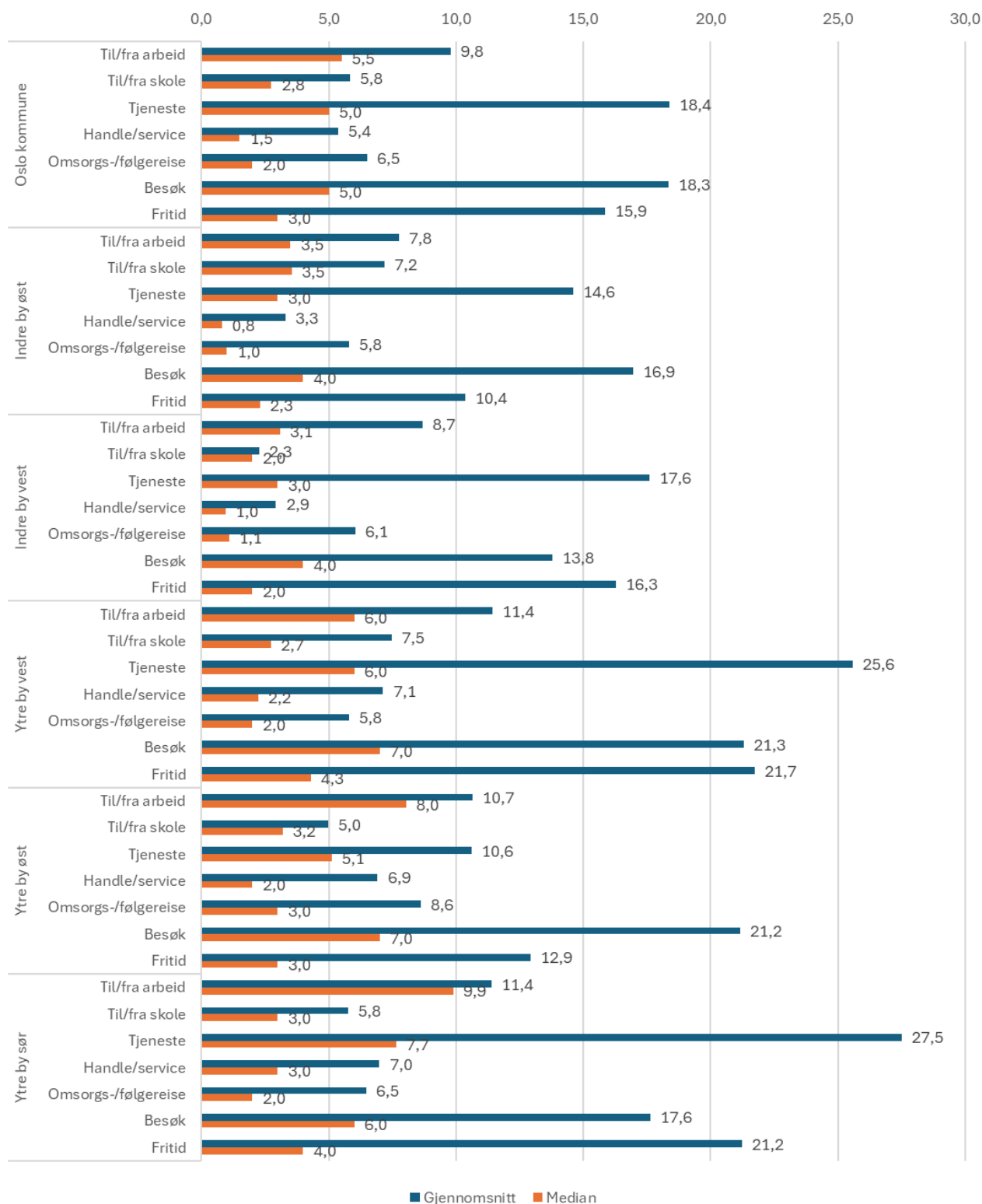
5.3 1 av 4 arbeidsreiser er under 3 kilometer lang

De lengste reisene til bosatte i Oslo er tjenestereiser, besøksreiser og fritidsreiser. Her er det imidlertid noen lange reiser som trekker opp gjennomsnittet på over 18 kilometer for tjeneste- og besøksreiser og nesten 16 kilometer for fritidsreiser. Det ser vi fordi medianen er betydelig lavere enn gjennomsnittet. Ser vi på typiske reiser i form av median, er det arbeidsreisene som er lengst med 5,5 kilometer.

Handle- og servicereiser er de korteste reisene, slik de også var i 2018/19. En gjennomsnittlig handle- og servicereise er 5,4 kilometer lang, men medianen er kun 1,5 kilometer. Median reiselengde for handle- og servicereise er en kilometer lang i indre by, to kilometer lang i ytre by vest og øst, og tre kilometer lang i ytre by sør. I ytre by sør er det omsorg- og følgereisene som er de korteste reisene.



Figur 5-3 Gruppert reiselengde etter reisehensikt. RVU 2022/23.

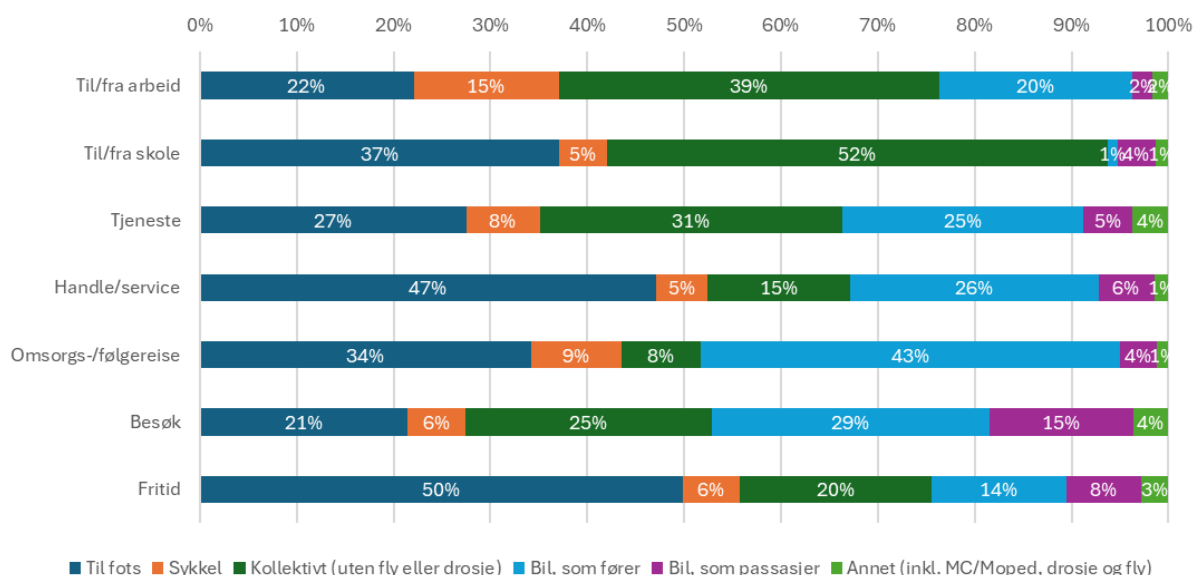


Figur 5-4 Gjennomsnitt og median reiselengde (kilometer) på reiser med ulike reisemål, etter bosted. RVU 2022/23.

5.4 3 av 4 arbeidsreiser gjennomføres med sykkel, kollektivtransport eller til fots

Det er store forskjeller mellom transportmiddelbruk på reiser til ulike formål. Andelen reiser til fots er eksempelvis betydelig høyere på handle- og servicereiser enn på besøksreiser. Omtrent halvparten av fritidsreiser og handle- og servicereiser foregår til fots. Arbeidsreiser og besøksreiser har lavest andel reiser til fots, begge med andeler i overkant av 20 prosent.

Sykkelandelen er betydelig høyere på arbeidsreiser enn på andre typer reiser. 15 prosent av arbeidsreisene foregår med sykkel. Nesten 40 prosent av arbeidsreisene foretas med kollektivtransport. Kun skolereisene har en høyere kollektivandel på hele 52 prosent. Bilandelen som fører eller passasjer er høyest på omsorgs- og følgereiser med 47 prosent, og besøksreiser med 44 prosent. Sistnevnte har høyest andel bilpassasjerreiser.

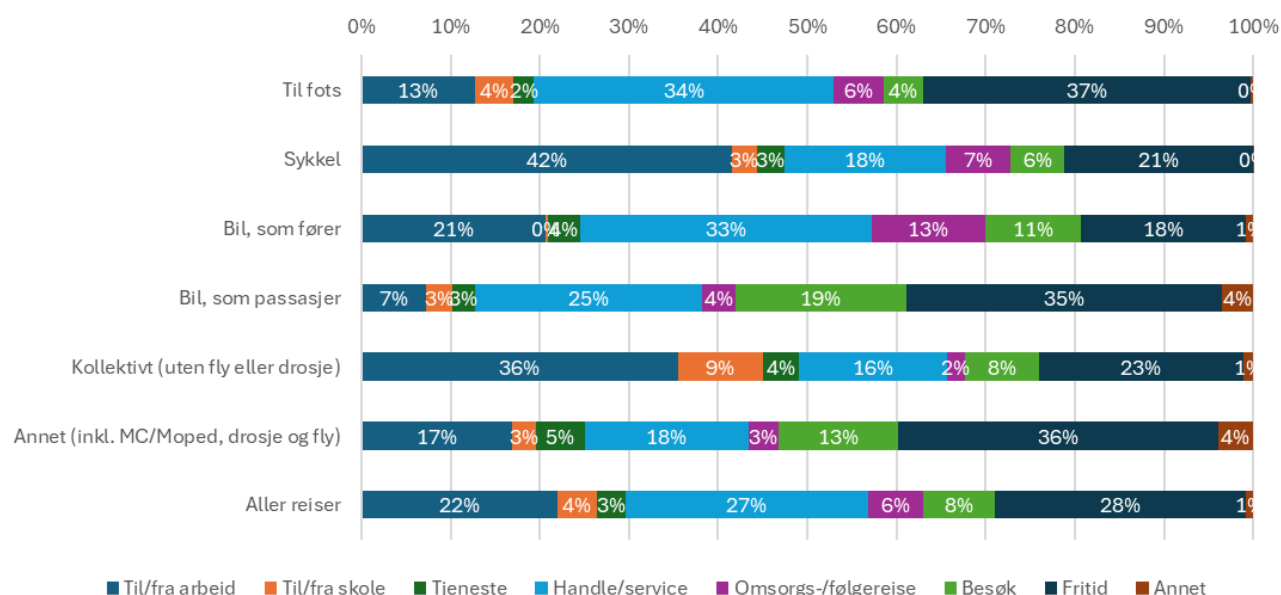


Figur 5-5 Transportmiddelfordeling etter reisemål blant bosatte i Oslo. RVU 2022/23.

5.5 42 prosent av sykkelreisene er arbeidsreiser

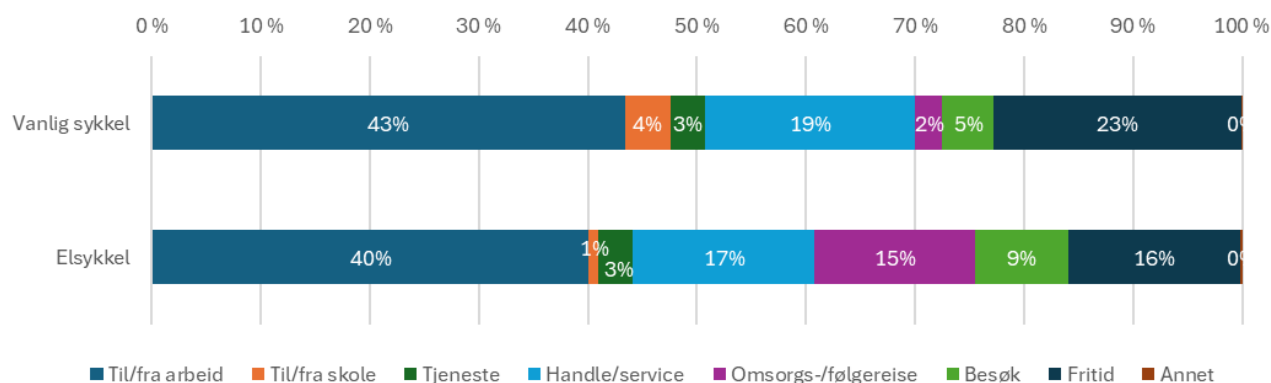
For å få et bedre bilde av sammenhengen mellom reisehensikt og transportmiddelvalg, snur vi på rekkefølgen og ser på reisehensiktsfordeling etter transportmiddelbruk. Da ser vi at 13 prosent av reisene til fots er arbeidsreiser, fire prosent er skolereiser og to prosent er tjenestereiser. Videre er hele 34 prosent av reisene til fots handle- og servicereiser og 37 prosent er fritidsreiser.

Sammenlikner vi på tvers av reisemiddel, ser vi at det er sykkelreiser og kollektivreiser som har størst andel arbeidsreiser, henholdsvis 42 og 36 prosent, noe som samsvarer med at det er disse reisemidlene som har de tydeligste rushtidstoppe. 1 av 3 bilreiser som fører og reiser til fots er handle- og servicereiser. Videre er det kollektivreisene som har størst andel skolereiser med 9 prosent reiser til/fra skole.



Figur 5-6 Reisehensiktsfordeling etter transportmiddelbruk blant bosatte i Oslo. RVU 2022/23.

Reisehensiktsfordelingen er noe forskjellig på reiser med vanlig sykkel og reiser med elsykkel. Reiser med elsykkel er i større grad omsorgs- og følgereiser og besøksreiser, mens reiser med vanlig sykkel i større grad er fritidsreiser.



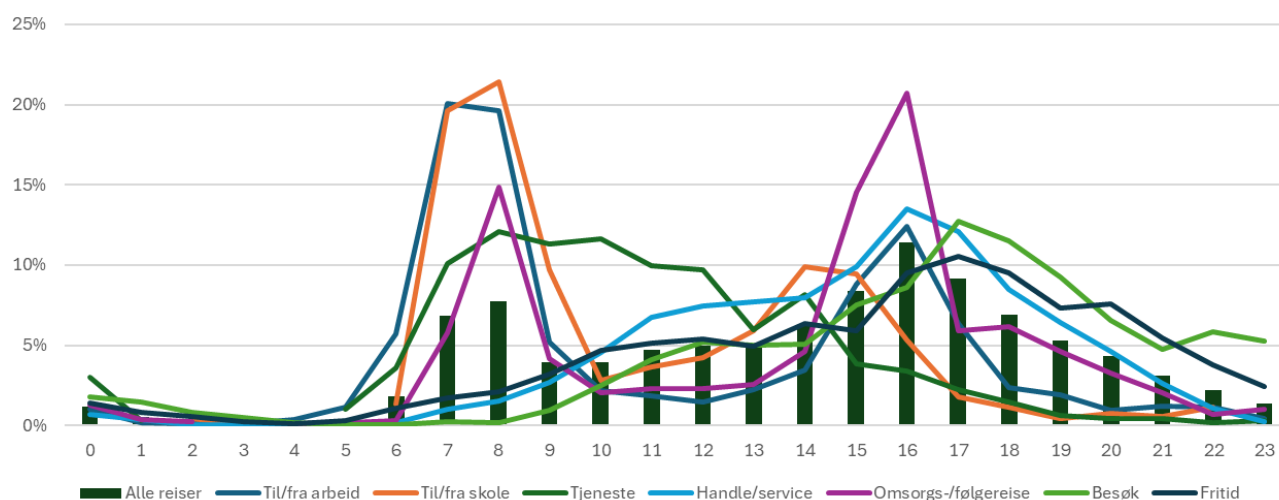
Figur 5-7 Reisehensiktsfordeling på reiser med vanlig sykkel og elsykkel blant bosatte i Oslo. RVU 2022/23.

5.6 Arbeids-, skole- og følgereiser har klare rushtidstopper

Arbeidsreiser og skolereiser har tydelige rushtidstopper med hele 40 prosent av reisene mellom klokken 07.00 og 09.00 på morgenen. Ettermiddagsrushet er mer spredt og foregår tidligere for skolereiser enn arbeidsreiser. Også omsorgs- og følgereiser har tydelige rushtidstopper, og her er

det ettermiddagsrushet som er mest konsentrert med 35 prosent av reisene mellom klokken 15.00 og 17.00.

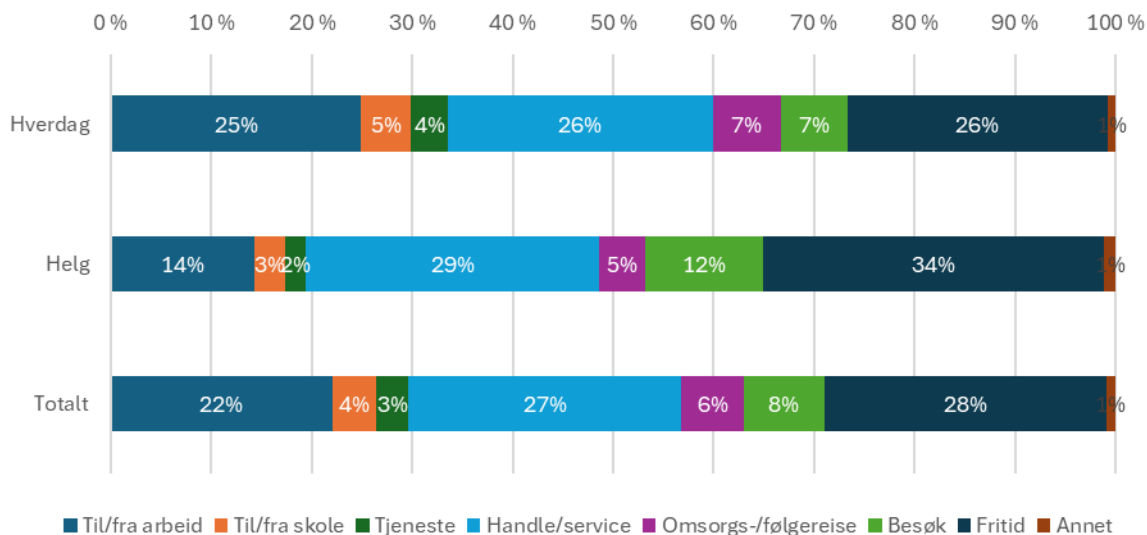
Reiser med andre formål har ikke rushtidstopper, men fordeler seg mer jevnt over døgnet enn arbeids-, skole og følgereiser. 80 prosent av tjenestereisene foregår mellom klokken 07.00 og 15.00, altså innenfor normal arbeidstid. Handel- og servicereisene øker utover dagen med en topp på ettermiddagen hvor 36 prosent av reisene starter mellom klokken 15.00 og 18.00. Besøksreisene har ganske lik fordeling som handel- og servicereisene, men foregår litt senere på døgnet. Fritidsreisene har den jevneste fordelingen over døgnet.



Figur 5-8 Fordeling av reiser over døgnet for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

Om lag 73 prosent av reisene gjennomføres på hverdager og 27 prosent i helgene.

Reisehensiktsfordelingen er noe annerledes i helgene enn på hverdagene, med færre arbeids-, skole- og omsorgs- og følgereiser, og flere andre typer reiser. I helgene er omtrent 1 av 3 reiser en fritidsreise, mens på hverdager er omtrent 1 av 4 reiser en fritidsreise. Besøksreisene er også høyere på helgedager med 12 prosent mot 7 prosent på hverdager.

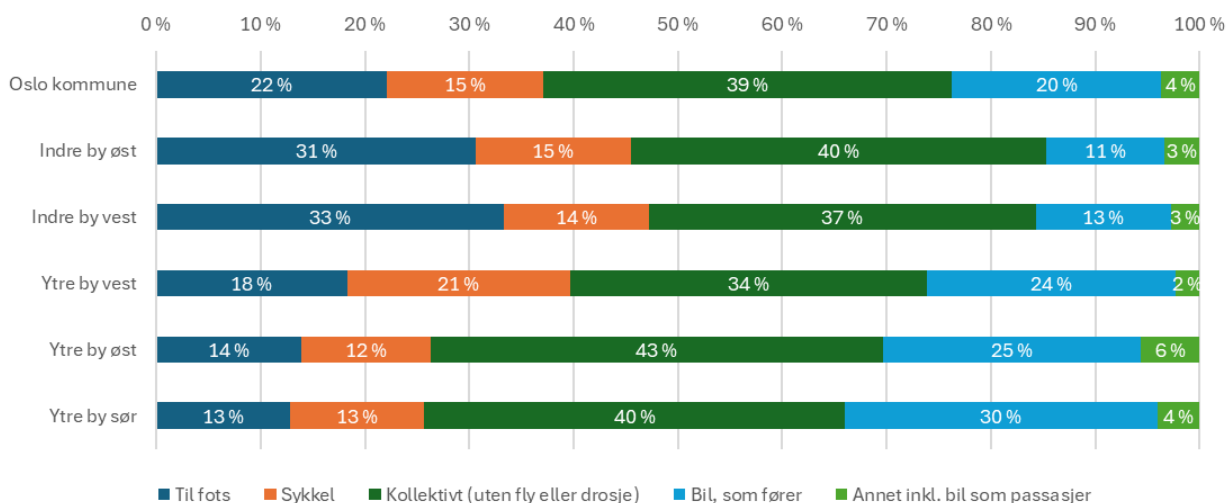


Figur 5-9 Reisehensikt hverdag og helg for reiser av bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

5.7 Arbeidsreiser

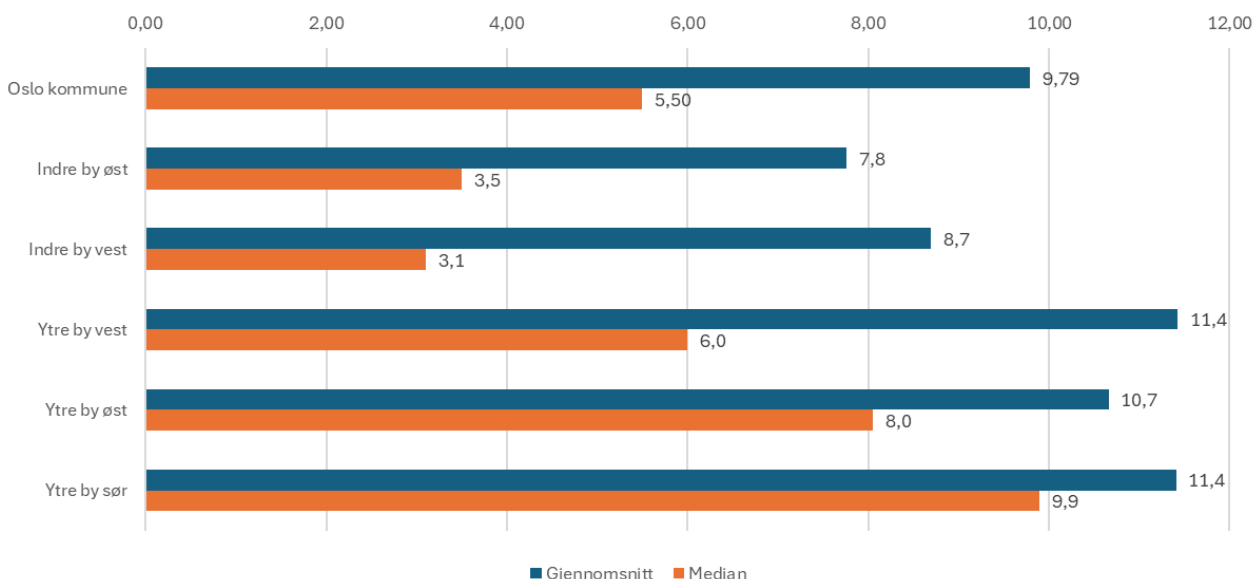
22 prosent av reisene til de bosatte i Oslo kommune er arbeidsreiser, altså reiser til arbeid eller fra arbeid til hjem. Av disse gjennomføres 22 prosent til fots. Andelen arbeidsreiser til fots varierer mellom delområdene. Omtrent 1 av 3 arbeidsreiser i indre by foregår til fots, mens andelen ligger mellom 13 og 18 prosent i ytre by. Motsatt er det med bilførerandelen som er betydelig høyere i ytre by enn i indre by. Kollektivandelen ligger på rundt 40 prosent, med lavest andel i ytre by vest.

Sykkelandelen er likere på tvers av delområder med et gjennomsnitt på 15 prosent på arbeidsreiser. Ytre by vest skiller seg ut med en sykkelandel på 21 prosent.



Figur 5-10 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

Figuren under viser at bosatte i ytre by har betydelig lengre reiselengde på sine arbeidsreiser sammenliknet med bosatte i indre by. En typisk arbeidsreise i ytre by vest er dobbelt så lang som en typisk arbeidsreise i indre by. En typisk arbeidsreise i ytre by sør er et tre ganger så lang som en typisk arbeidsreise i indre by.

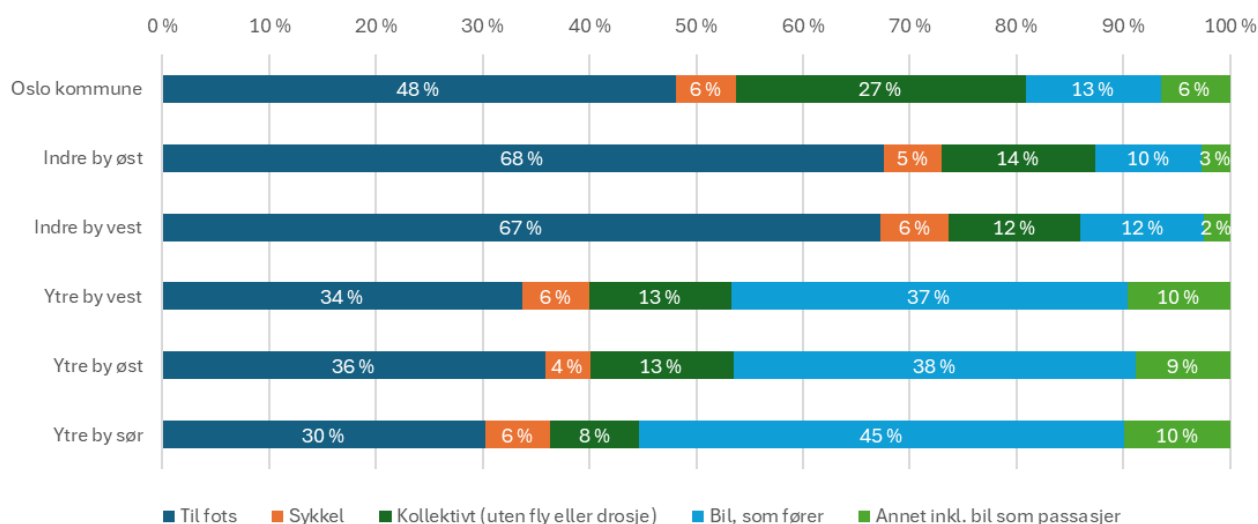


Figur 5-11 Reiselengde i kilometer på arbeidsreiser for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

5.8 Handle- og servicereiser

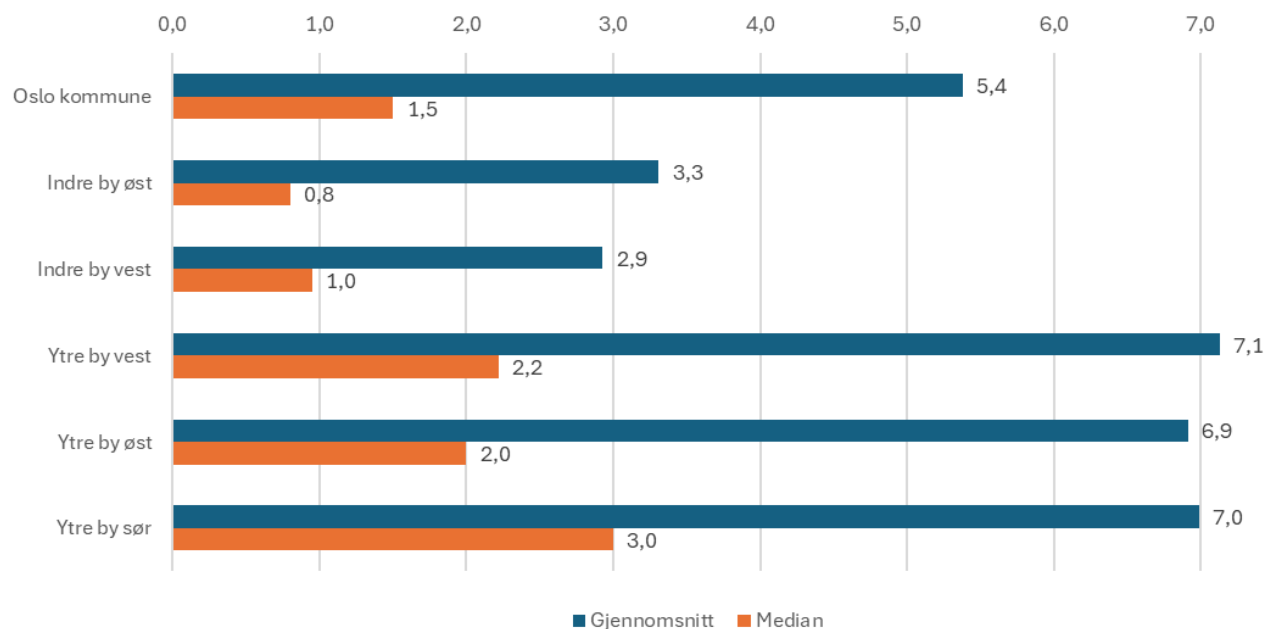
Handle- og servicereiser er typisk korte reiser med høy andel aktive reiser til fots. 27 prosent av reisene i Oslo er handle- og servicereiser. Av disse gjennomføres 47 prosent til fots når vi ser på kommunen som helhet. Figuren under viser at det er et klart skille mellom indre by hvor andelen ligger i underkant av 70 prosent, og ytre by hvor andelen ligger mellom 30 og 36 prosent.

Forskjellene mellom delområdene ligger stort sett i bruken av bil og gange, mens sykkelandel og kollektivandel ligger relativt likt. Andelen annet er høyere i ytre by fordi andelen bil som passasjer er høyere enn i indre by.



Figur 5-12 Transportmiddelfordeling på handle- og servicereiser for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

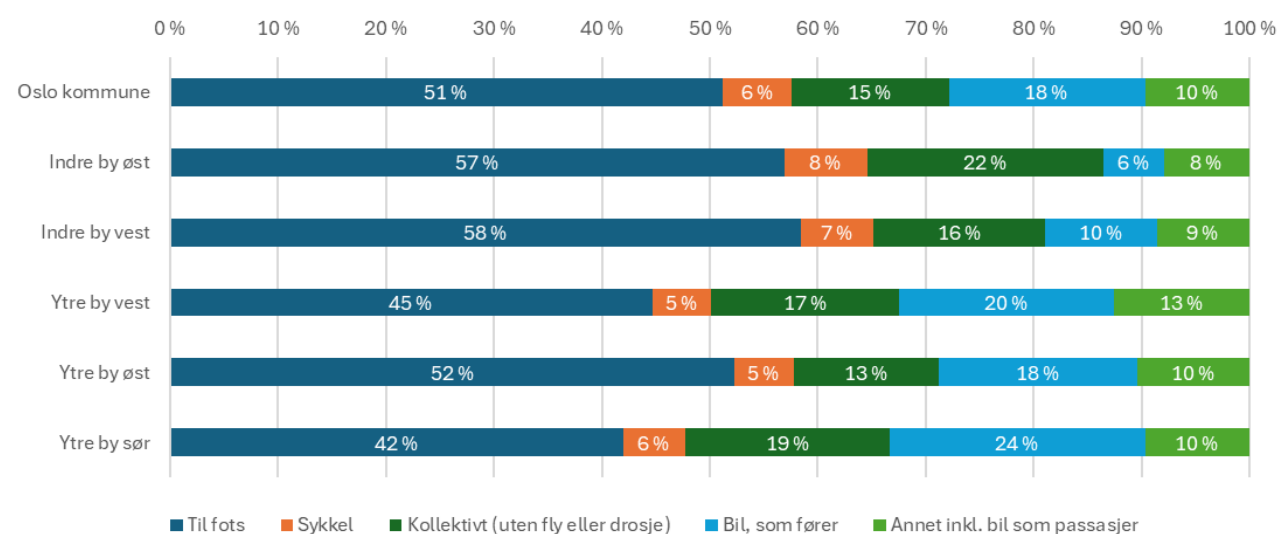
Forskjellene i transportmiddelvalg på handle- og servicereiser henger naturligvis sammen med reiselengde. Figuren under viser at en typisk handle- og servicereise i ytre by vest og øst er dobbelt så lang som i indre by, mens en typisk handle- og servicereise i ytre by sør er tre ganger lengre. Gjennomsnittslengdene bekrefter at reisene er betydelig lengre i ytre by enn i indre by. Forskjellen mellom gjennomsnitt og median viser at det gjennomføres noen lange reiser som trekker opp gjennomsnittet.



Figur 5-13 Reiselengde i kilometer på handle- og servicereiser for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

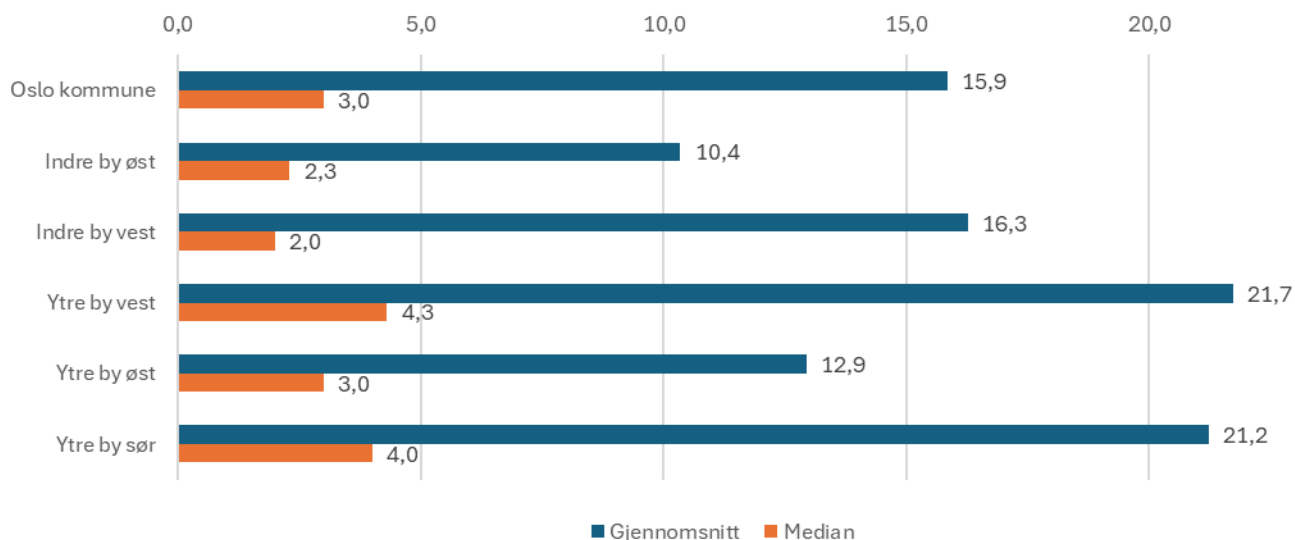
5.9 Fritidsreiser

28 prosent av reisene i Oslo er fritidsreiser. Transportmiddelfordelingen på fritidsreiser er likere på tvers av delområder enn andre typer av reiser. Andelen fritidsreiser til fots er likevel lavere i ytre by sammenliknet med indre by, og andelen bilreiser er høyere i ytre by sammenliknet med indre by.

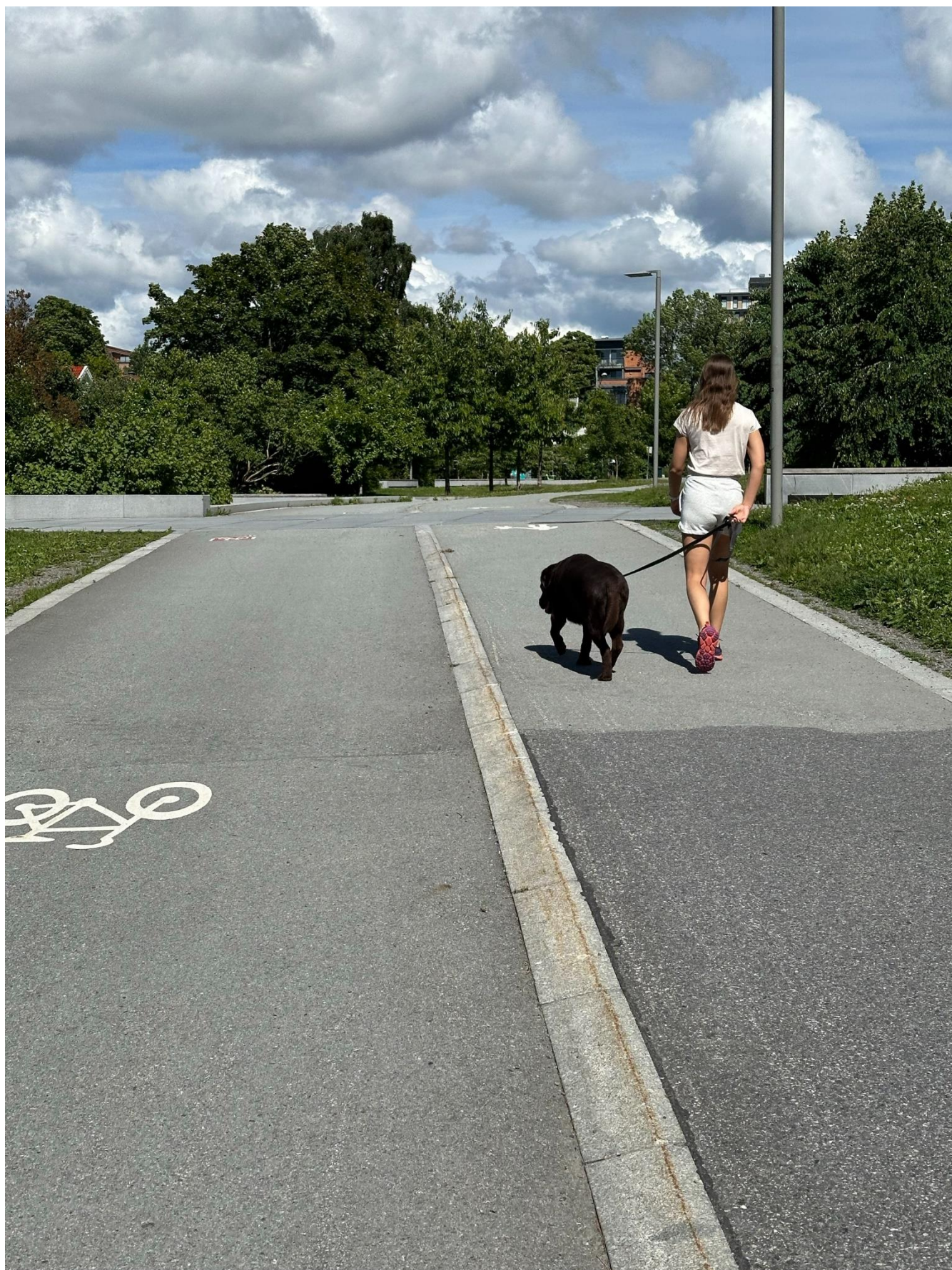


Figur 5-14 Transportmiddelfordeling på fritidsreiser for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.

Fritidsreiser er i gjennomsnitt 16 kilometer lange med en median på tre kilometer når vi ser kommunen som helhet. Figuren under viser at en typisk fritidsreise i ytre by vest og sør er omtrent dobbelt så lang som en typisk fritidsreise i indre by.



Figur 5-15 Reiselengde i kilometer på fritidsreiser for bosatte i Oslo kommune. RVU 2022/23.



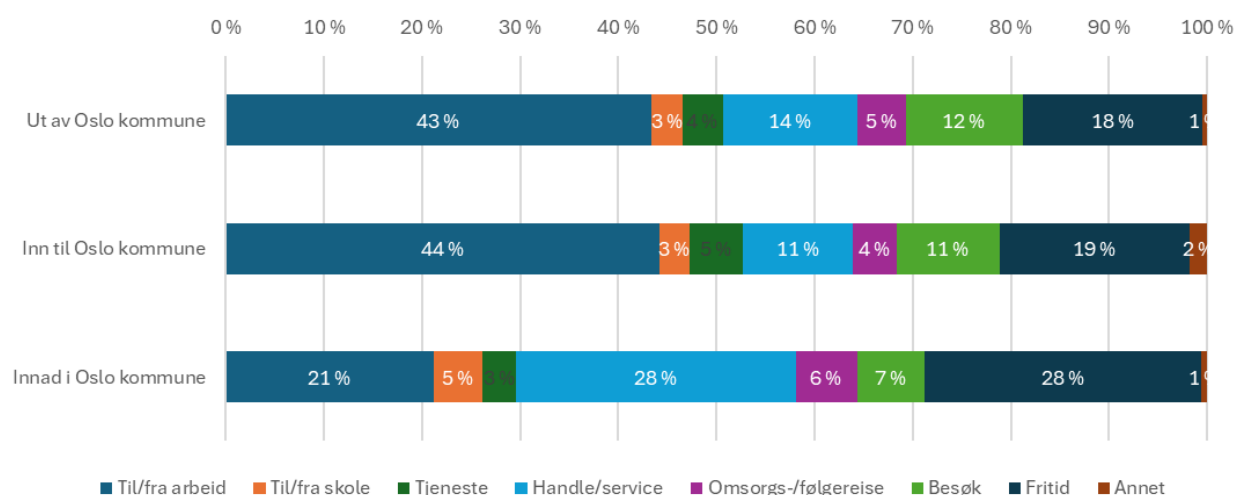
6 Reisehensikt på reiser inn og ut av Oslo

Når vi ser på reiser inn til og ut fra Oslo bruker vi et utvidet datasett som inkluderer bosatte også utenfor Oslo¹². RVU er i liten grad egnet til å gi et dekkende bilde av størrelsen på reisestrømmene inn til eller ut av Oslo, fordi undersøkelsen har lite datagrunnlag utenfor byvekstareområdene til Oslo, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren og Tromsø. Det å se på reiser inn til og ut av Oslo samlet, gir imidlertid store nok utvalg til å gi et godt bilde av egenskaper ved reisene som går inn og ut av kommunen.

Figuren under viser reisehensikt for reiser ut av, inn til og innad i Oslo. Reiser ut av Oslo er reiser som starter i Oslo kommune og ender utenfor Oslo kommune. Reiser inn til Oslo er reiser som starter utenfor Oslo kommune og ender i Oslo kommune. Nederste linje viser reiser innad i Oslo kommune til sammenlikning. Reisehensiktsfordelingen på reiser som foretas innad i Oslo kommune er nesten helt lik reisene til de bosatte i Oslo kommune, se kapittel 5.1.

Vi ser at reiser inn og ut av Oslo har relativt lik reisehensiktsfordeling. Over 40 prosent av reisene er arbeidsreiser, omtrent tre prosent er skolereiser og fire til fem prosent er tjenestereiser. Det er en større andel handle- og servicereiser på reiser ut av Oslo, med 14 mot 11 prosent inn til Oslo. Andel omsorgs- og følgereiser, besøksreiser og fritidsreiser ligger på omtrent samme nivå.

Sammenliknet med reiser innad i Oslo kommune, er andelen arbeidsreiser høy på reiser inn og ut av Oslo. Andelen tjenestereiser er også litt høyere og andelen besøksreiser er betydelig høyere enn innad i Oslo.

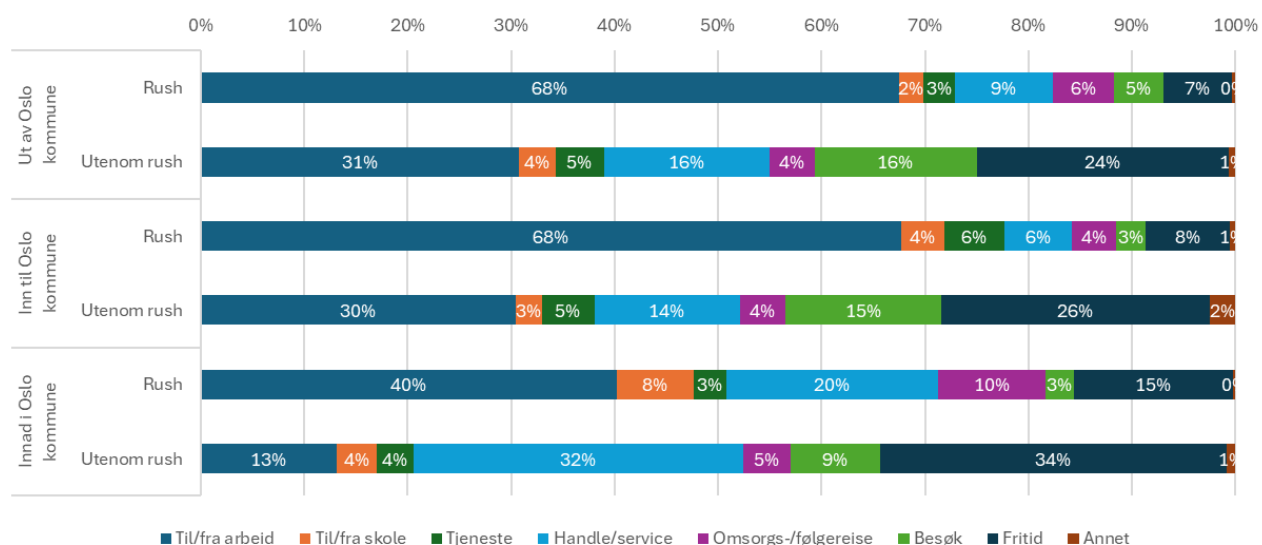


Figur 6-1 Reisehensikt på reiser ut av, inn til og innad i, Oslo kommune, for bosatte i byvekstavtaleområdene. RVU 2022/23.

¹² Datasettet inkluderer bosatte i byvekstområdene Oslo, Bergen, Trondheim, Nord-Jæren og Tromsø. Det er disse områdene som har tilleggsvurdering i de nasjonale reisevaneundersøkelsene, og derfor nok respondenter til generalisering. Reisene til de bosatte i disse områdene er også tilfredsstillende kvalitetsikret og vektet. 92 prosent av reisene i de nasjonale reisevaneundersøkelsene som går til, fra eller i Oslo er utført av bosatte i disse byområdene. 98 prosent av disse igjen er bosatte i Oslo og omland. Reiser av bosatte i andre områder er i mindre grad dekket av RVU.

Andelen arbeidsreiser inn og ut av Oslo er omtrent lik også i rushtiden, slik denne defineres av bomringen, mellom klokken 06.30-9.00 og 15.00-17.00. Nesten 70 prosent av reisene inn og ut av Oslo i rushtidene er arbeidsreiser. For reiser innad i Oslo er andelen 40 prosent. I morgenrush er nesten 80 prosent av reisene inn og ut av Oslo arbeidsreiser. Andelen skolereiser er imidlertid høyere inn til Oslo med 6 prosent mot 3 prosent ut av Oslo.

Reisene utenom rush har jevnere fordeling av reisehensikter, med betydelig høyere andel handle- og servicereiser, besøksreiser og fritidsreiser enn i rushtidene.

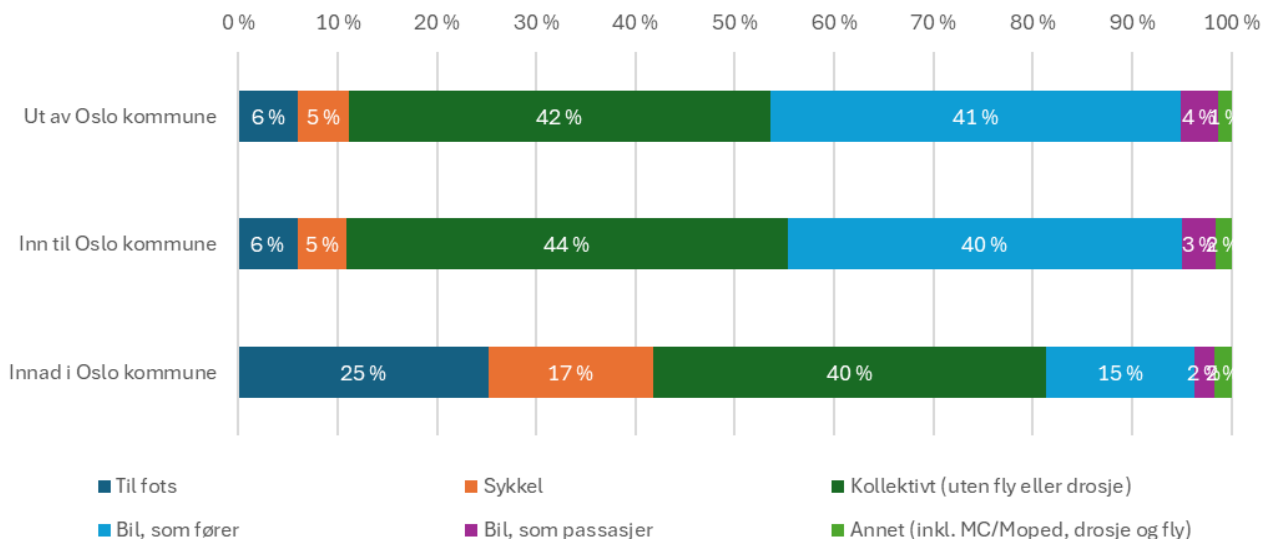


Figur 6-2 Reisehensikt på reiser ut av, inn til og innad i, Oslo kommune i og utenom rushtidene 06.30-09.00 og 15.00-17.00, for bosatte i byvekstareområdene. RVU 2022/23.

6.1 Svært høy andel motorisert transport på arbeidsreiser inn og ut av Oslo

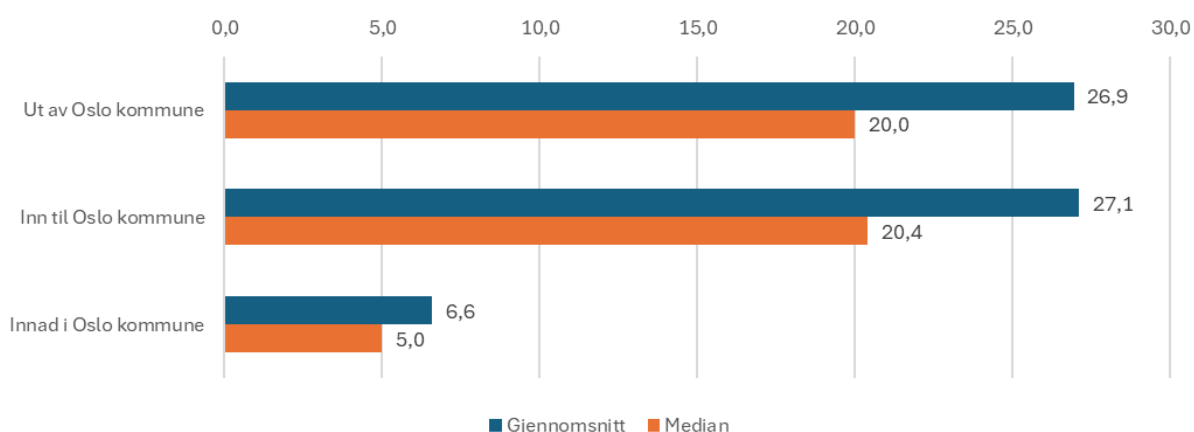
Omtrent 45 prosent av arbeidsreisene inn og ut av Oslo foregår med bil, som fører eller passasjer. Kollektivtransport står for om lag 43 prosent av arbeidsreisene, hvorav 50 prosent på tog og 33 prosent på buss. 6 prosent av arbeidsreisene foregår til fots og 5 prosent med sykkel. Det betyr at nær 90 prosent av arbeidsreisene inn og ut av Oslo foregår med motorisert transport.

Til sammenlikning er gang- og sykkelandelene innad i Oslo henholdsvis 25 og 17 prosent på arbeidsreiser, mens bilandelen er omtrent 17 prosent. 40 prosent av arbeidsreisene foregår med kollektivtransport. Andelen motorisert transport på arbeidsreisene innad i Oslo er dermed godt under 60 prosent.



Figur 6-3 Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser ut av, inn til og innad i, Oslo kommune, for bosatte i byvekstomtaleområdene. RVU 2022/23.

Forskjellene i reisemiddelfordeling mellom reiser inn og ut av Oslo, og arbeidsreiser innad i Oslo, henger sammen med reiselengde. Figuren under viser at gjennomsnittlig reiselengde på arbeidsreiser inn og ut av Oslo er om lag 27 kilometer. Median reiselengde er om lag 20 kilometer. Til sammenlikning er arbeidsreisene innad i Oslo 6,6 kilometer i gjennomsnitt, med en median på 5 kilometer.



Figur 6-4 Reiselengde på arbeidsreiser ut av, inn til og innad i, Oslo kommune, for bosatte i byvekstomtaleområdene. RVU 2022/23.



7 Tilgang på bil, og dets effekt på reisevaner

I dette kapittelet vil vi se nærmere på de sosioøkonomiske og geografiske forskjellene i hvem som eier bil (husholdningsnivå), og hvem som eier elbil, samt hvordan tilgangen på bil påvirker reisevanene. Biltilgang defineres her i hovedsak som biler man eier eller leaser i egen husholdning. Bildeling og andre måter å ha tilgang på bil inkluderes ikke i definisjonen.

Behovet for bil påvirker naturlig nok bilhold, og sannsynligheten for å kjøre bil er også større hvis man eier bil enn hvis man må leie eller låne bil for å kunne kjøre. Svært mange kan velge å kjøpe bil hvis man ønsker eller har behov for å kjøre mye bil. Slik sett vil opplevd behov for å kjøre bil bestemme om man eier bil eller ikke. Dermed vil det ofte være misvisende å betrakte det å eie bil som en årsak til mye bilkjøring. Riktignok vil det for en del være praktisk vanskelig eller dyrt å ha bil, særlig for de som bor i sentrale byområder og ikke har egen parkering. Siden disse også vil bo mer sentralt, og med bedre kollektivdekning, enn folk som bor i ytre deler av byen, er det imidlertid prinsipielt umulig å si at de som bor sentralt og ikke har bil, kjører mindre bil fordi de ikke har bil, eller om det er fordi de bor sentralt med god kollektivdekning og har mindre behov for bilreiser.

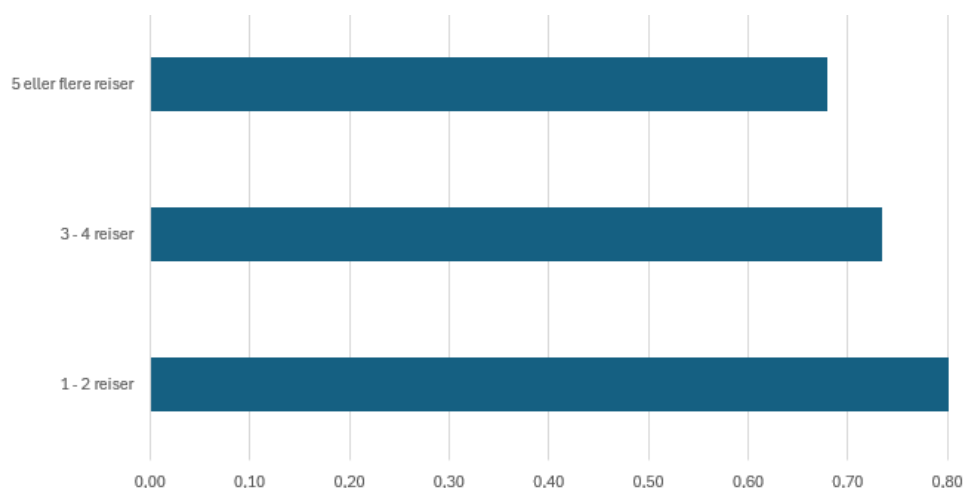
Både antall biler i husholdningen og type bil kan tenkes å påvirke hvordan man anvender bil – på hvilke turer, til hvilke aktiviteter, og hvor langt man reiser. For å se nærmere på dette, ser vi på hvordan bilholdet påvirker Oslofolks bruk av bil, og om husholdningen disponerer en eller flere biler. Dette vil undersøkes ved å se på husholdningers bilhold – om man har bil, om man har en elbil eller flere, en fossilbil eller flere, eller om man har biler med ulik drivlinje – og om variasjoner i bilhold påvirker reisefrekvens og hvordan man reiser med bil.

7.1 Biltilgang på husholdningsnivå

Om vi ikke inkluderer type drivstoff, men kun fokuserer på antall biler i husholdningen, kan biltilgang defineres som antall biler i husholdningen per person som har førerkort. Med en bil og to personer med førerkort i husholdningen, blir biltilgangen etter denne definisjonen 0,5 biler per person. Med tre personer og to biler blir biltilgangen 0,67 biler per person. Gjennomsnittlig biltilgang i Oslo blir på denne måten 0,74 biler per person.

Figur 7-1 nedenfor viser at de som foretar fem eller flere reiser per dag har noe lavere bilhold enn de som foretar færre reiser. Denne sammenhengen kan forklares ved at bilholdet er lavere i

sentrale bydeler, samtidig som innbyggerne i disse bydelene i gjennomsnitt gjennomfører flere reiser per dag enn de som bor i de ytre bydelene, der bilholdet er høyere.

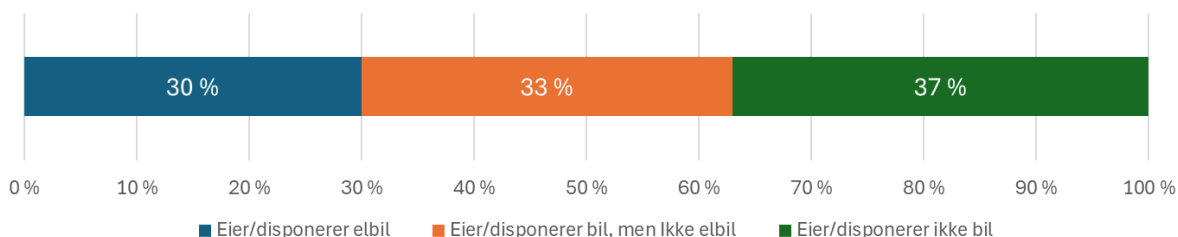


Figur 7-1 Gruppert antall reiser per dag, og bilhold i husholdningen (antall biler/antall førerkort i husholdningen). RVU 2022/23

7.2 Hvem eier bil - elbil og fossilbil?

I RVU blir respondentene spurt om husholdningen har bil, hva slags drivstoff de ulike bilene har, samt hvor mange biler av de ulike typene de har. Ut fra svarene har vi konstruert en variabel for eierskap av elbil og fossilbil med følgende verdier: (1) eier én bil - elbil, (2) eier to elbiler, (3) eier to eller flere biler – derav minst én elbil og en fossilbil, (4) eier én bil - fossilbil (bensin, diesel, hybrid), (5) eier to eller flere fossilbiler. 37 prosent av respondentene svarer at de lever i en husholdning uten bil.

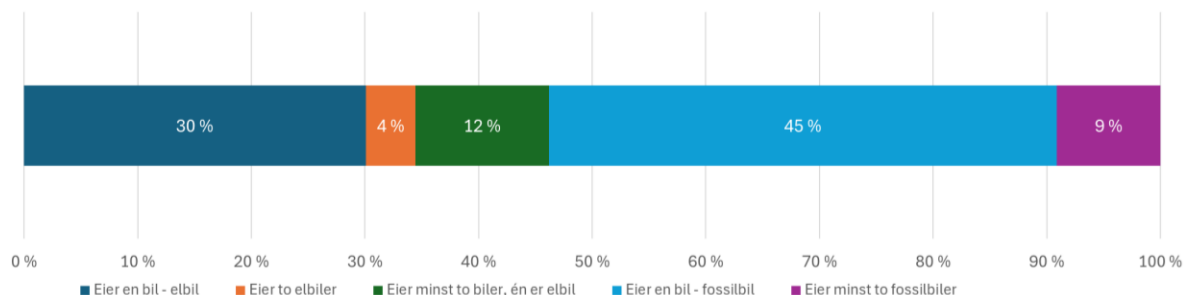
Det har i de senere årene vært en voldsom vekst i antall elbiler, og det er et nasjonalt mål at alle nye personbiler som selges i Norge skal være elektriske innen 2025. Hittil (desember 2024) var 92 prosent av nybilsalget nullutslippskjøretøy¹³. Data fra RVU viser at 30 prosent av Oslos befolkning har minst en elbil i husholdningen.



Figur 7-2 Biltilgang, prosent av innbyggerne i Oslo. Fordelt mellom de som eier minst en elbil, de som eier bil, men ikke elbil og de uten bil i husholdningen. RVU 2022/23

¹³ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/baerekraftig-mobilitet/nullutslippsmalene/>

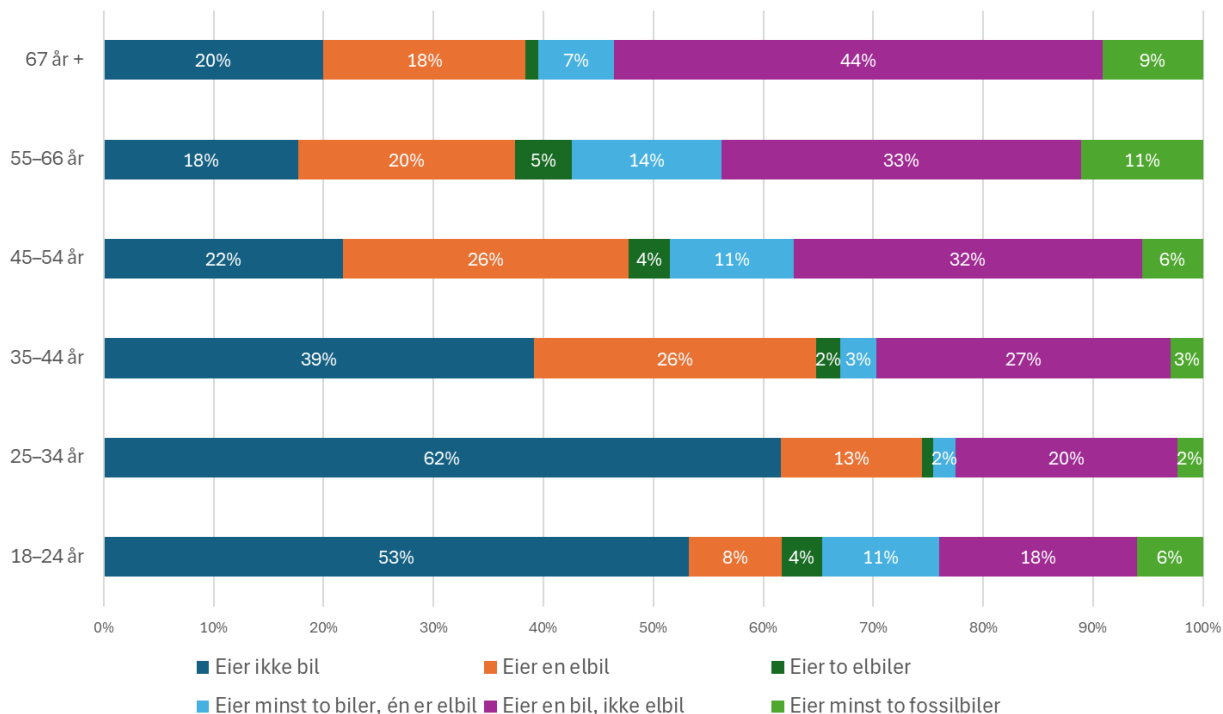
Figur 7-3 nedenfor viser andelen av bileierne som eier elbil og fossilbil, i ulike antall. Det framgår av figuren at 30 prosent av de som eier bil (tilgang på minst en bil i husholdningen) eier én elbil og 45 prosent eier én fossilbil. 25 prosent av befolkningen har mer enn én bil i husholdningen.



Figur 7-3 Sammensetningen av bileierskapet i Oslo. Prosentandeler blant innbyggere som har bil (eierskap) i husholdningen.

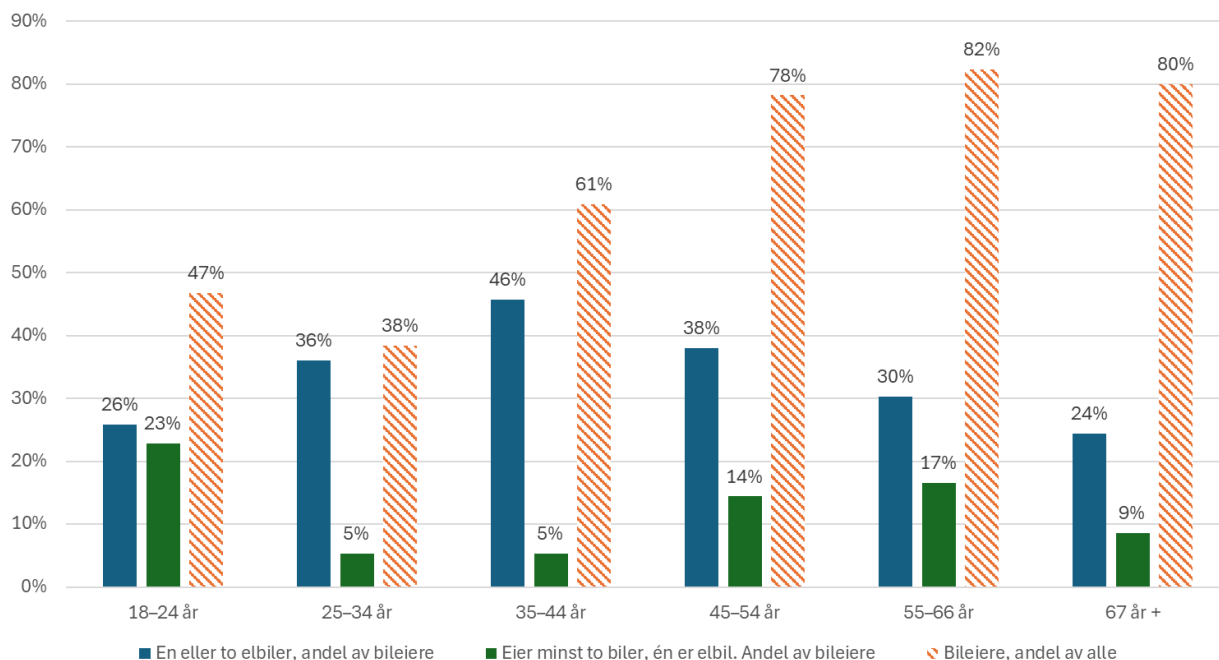
Store aldersvariasjoner på bilhold

Det er relativt få i aldersgruppene under 35 år som eier bil – Figur 7-4 viser at for de mellom 18 og 24 er prosentandelen uten bil i husholdningen 53 prosent, og for de mellom 25-34 år er andelen 62 prosent. Blant den laveste aldersgruppen er det nok en del som fortsatt bor hjemme med foreldre, og derfor rapporterer foreldrenes bil. Andelen som eier bil øker deretter med økende alder inntil aldersgruppen 45-55 år, hvoretter den holder seg stabilt på et høyt nivå for eldre aldersgrupper.



Figur 7-4 Prosentvis fordeling, ulikt bileierskap på husholdningsnivå blant ulike aldersgrupper i Oslo. RVU 2022/23

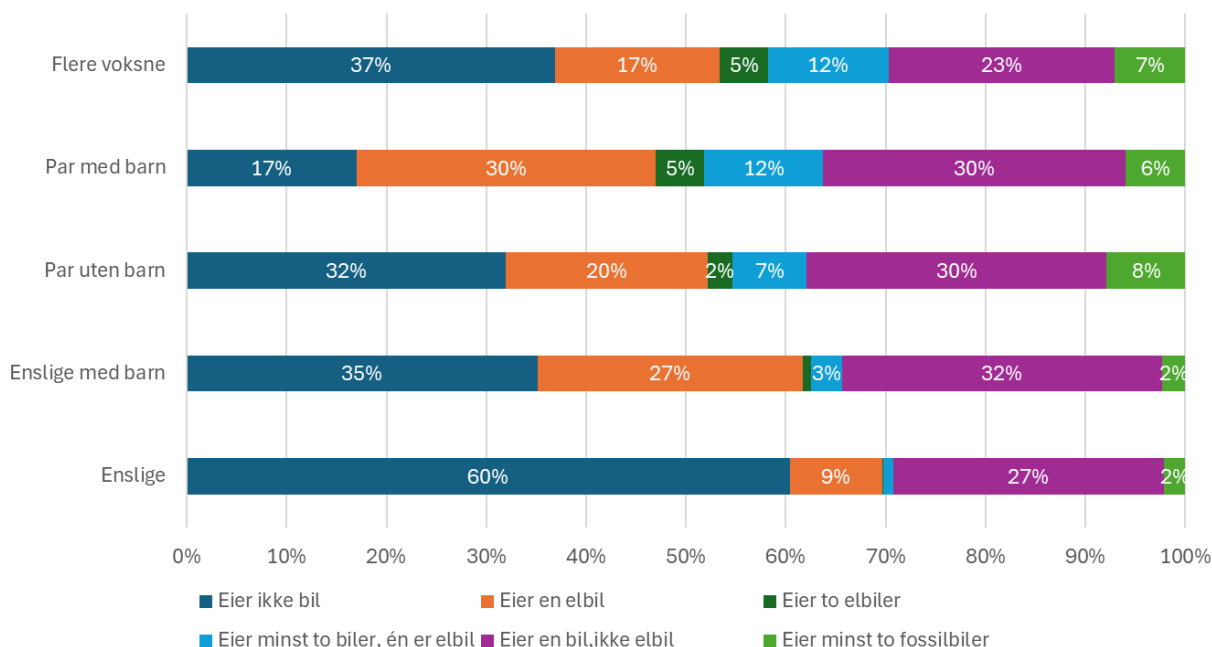
Mens tilbøyeligheten til å eie bil (uansett drivlinje) er høyest blant de eldre aldersgruppene, er andelen som bare har elbil (en eller to elbiler), avtakende med økende alder fra midt i 40-årene, se Figur 7-5. Blant de som er eldre enn 45 år er det en god del som kombinerer elbil og fossilbil (den grønne søylen).



Figur 7-5 Prosentandel av innbyggerne som eier bil (oransje søyler) og andeler av bileierne som har en eller to elbiler (blå søyler) eller har både elbil og fossilbil (grønne søyler). RVU 2022/23

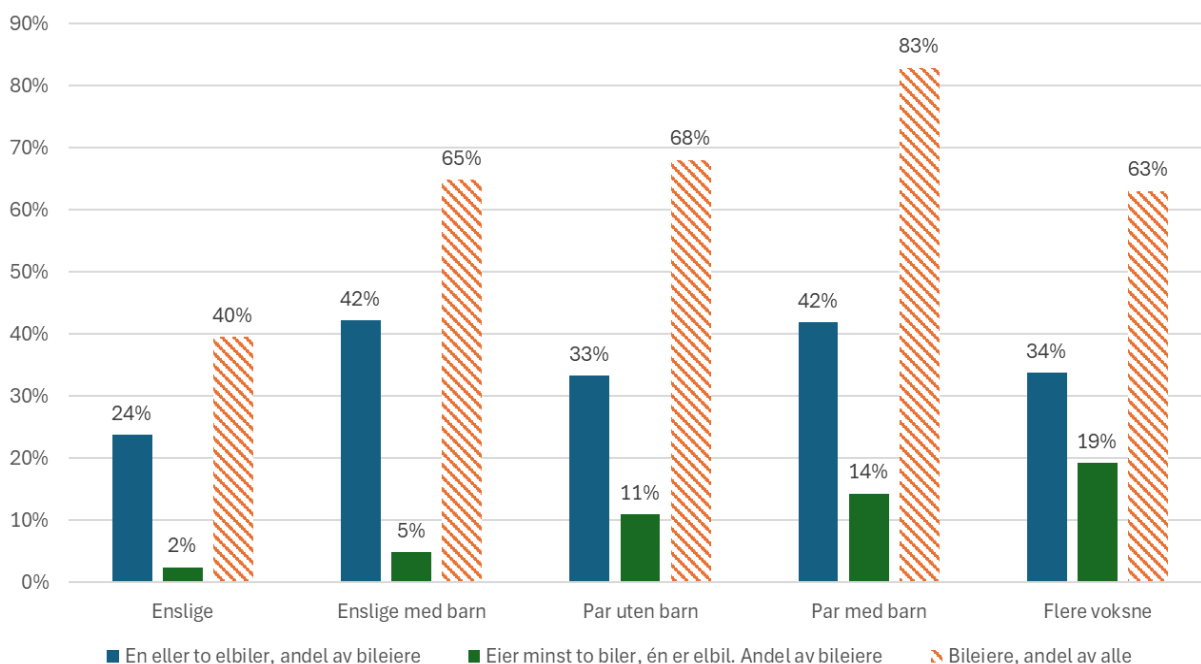
Enslige oftere uten biltilgang

Gruppen enslige uten barn skiller seg ut med den klart høyeste andelen som ikke eier bil (60 prosent), mens par med barn er gruppen med høyest bileierskap (17 prosent som ikke eier bil), se Figur 7-6.



Figur 7-6 Prosentvis fordeling, bileierskap for ulike familietyper i Oslo. RVU 2022/23

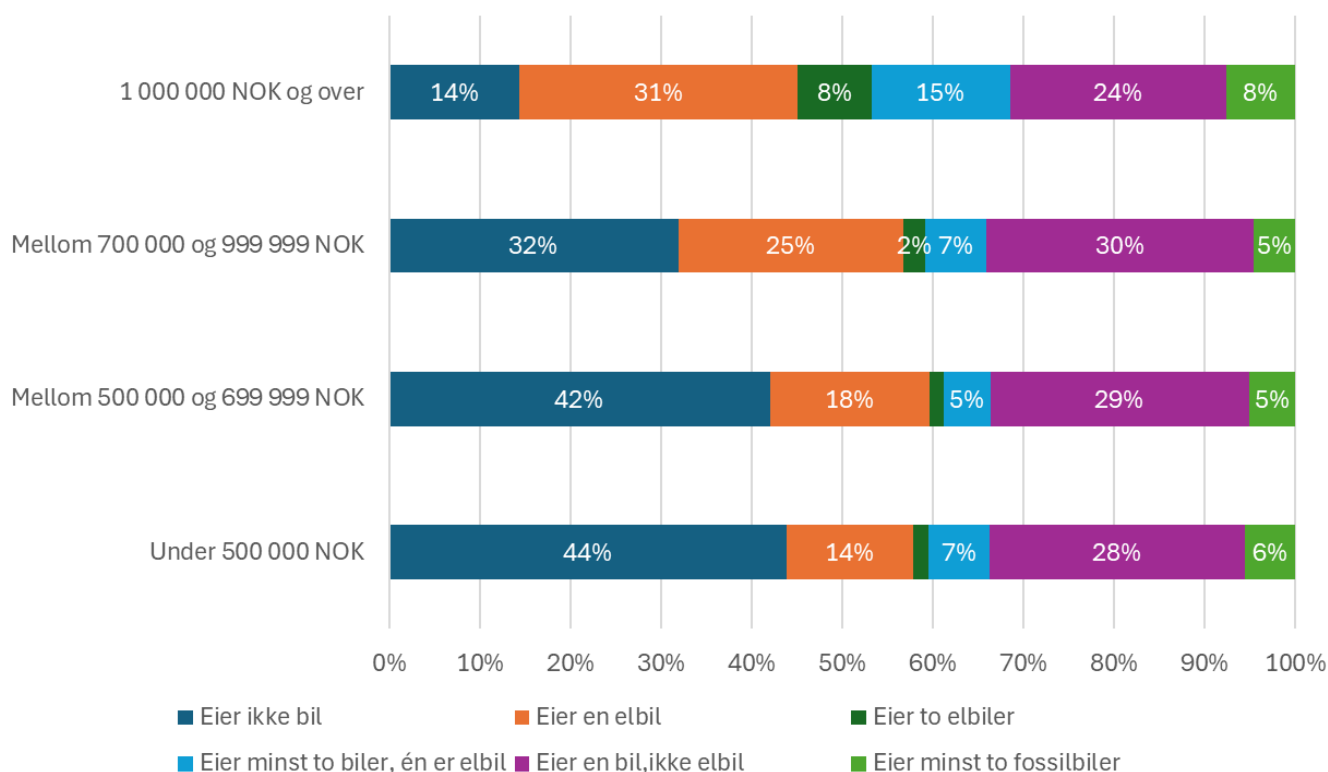
Blant de som eier bil, er andelen med en eller to elbiler i husholdningen høyest blant par med barn og enslige med barn. Andelen av husholdningene som eier bil, som har elbiler, er klart lavere blant husholdninger uten barn (omtrent en tredjedel) og blant enslige uten barn (en fjerdedel).



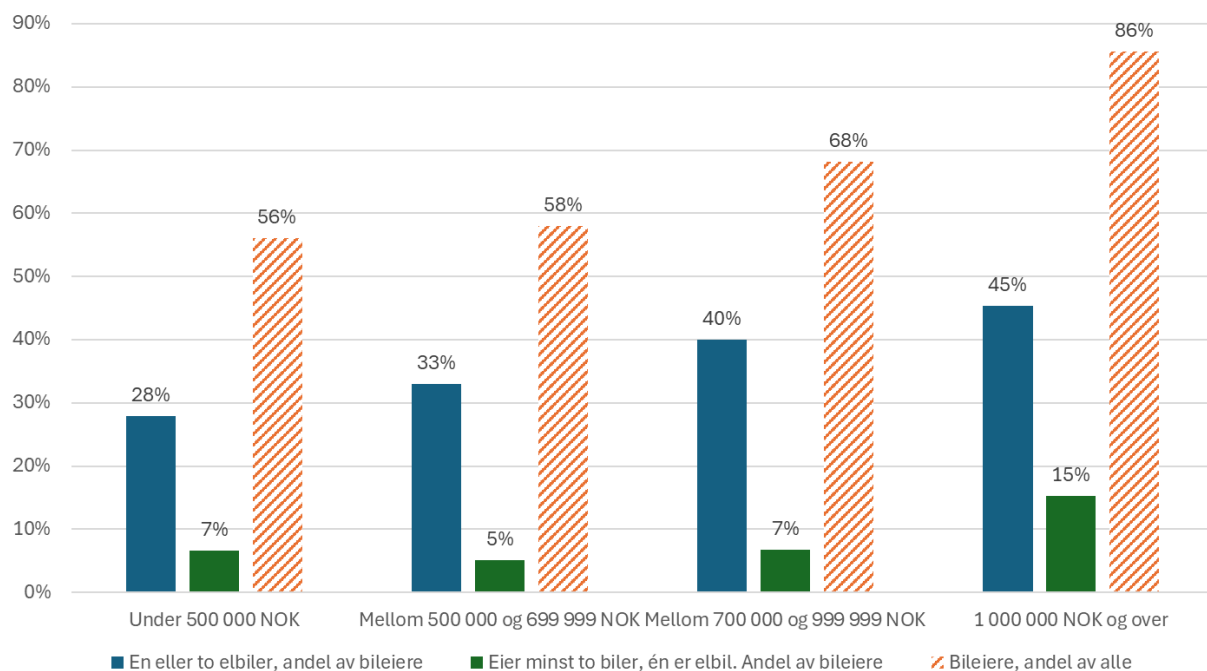
Figur 7-7 Prosentandel av innbyggerne som eier bil (oransje søyler) og andeler av bileierne som har en eller to elbiler (blå søyler) eller har både elbil og fossilbil (grønne søyler).

Høy biltilgang blant de høyeste inntektsgruppene

Andelen som ikke har bil i husholdningen er mye høyere blant de med lav inntekt enn blant de med høy inntekt, se Figur 7-8 og Figur 7-9. Andelen av bilene som er elbil er også høyere blant de med høye inntekter enn blant de i den laveste inntektskategorien. Vi ser også en sammenheng mellom inntekt og eierskap av biler med ulike drivlinjer. Personer med høyere inntekt bor oftere i husholdninger som eier både elbil og fossilbil.



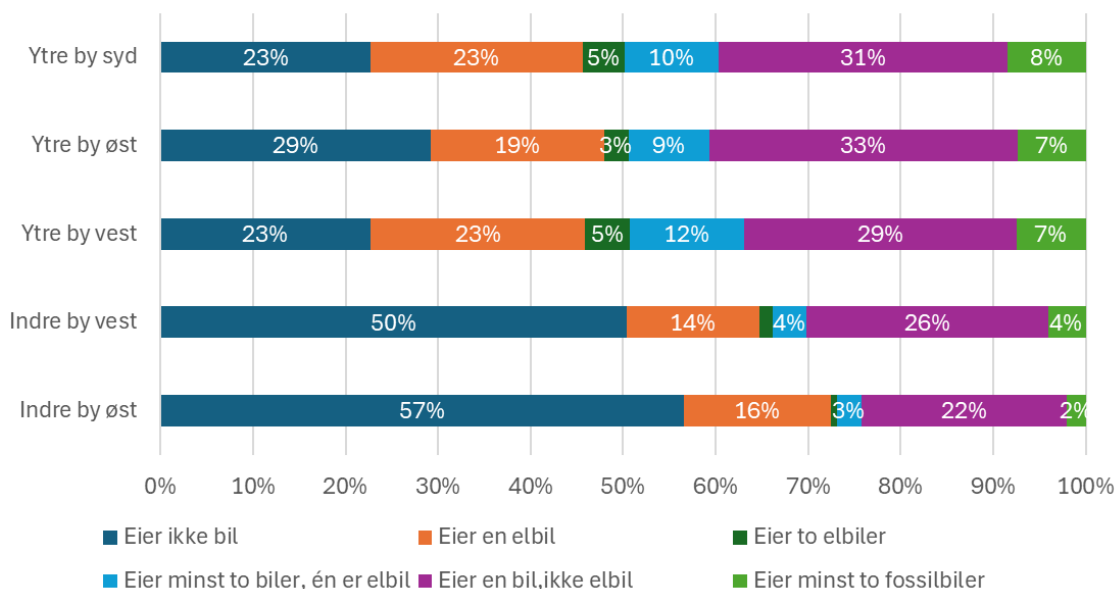
Figur 7-8 Prosentvis fordeling, bileierskap for ulike personinntektsgrupper i Oslo, RVU 2022/23.



Figur 7-9 Prosentandel av innbyggerne som eier bil (oransje skravert søyler) og andeler av bileierne som har en eller to elbiler (blå søyler) eller har både elbil og fossilbil (grønne søyler).

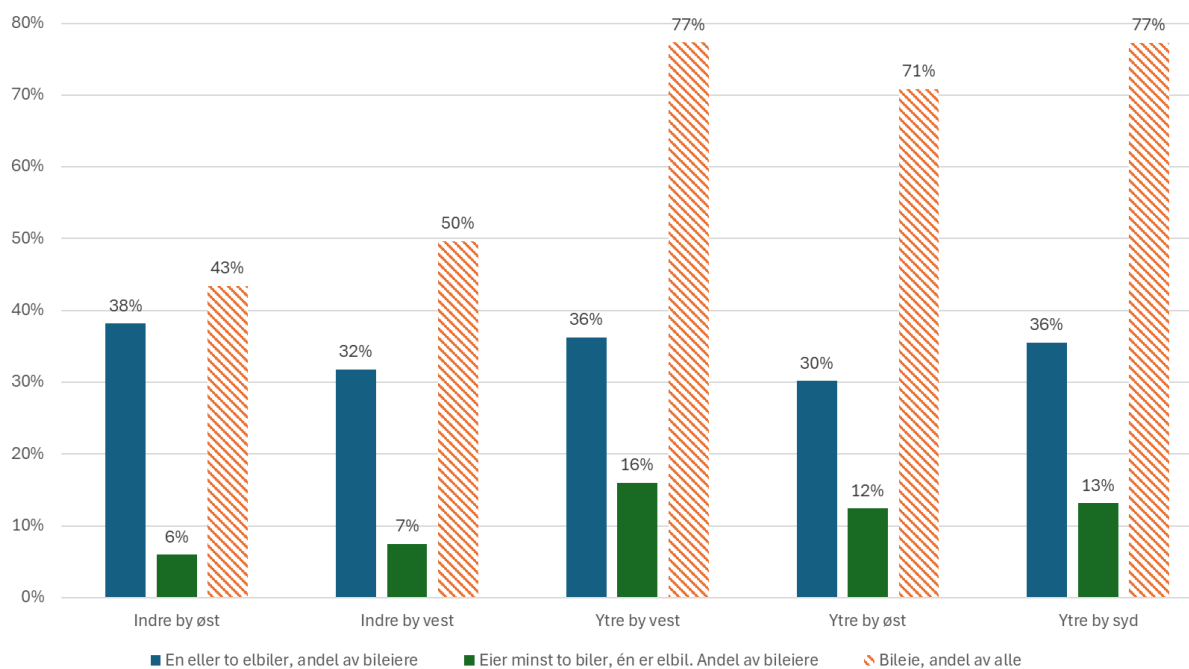
Lavere bileierskap i de sentrale bydelene

Andelen som ikke eier bil er mye høyere i indre by, særlig i indre by øst, enn i ytre by, se Figur 7-10. Andelen som eier elbil er også høyere i ytre by, men det skyldes i all hovedsak at bileierskapet også er høyere der.



Figur 7-10 Prosentvis fordeling, ulike bileierskap for ulike deler av Oslo. RVU 2022/23

Andelen av bileierne som har en eller to elbiler er ikke systematisk høyere i ytre by enn i indre by, se Figur 7-11. Men det er en større tilbøyelighet i ytre by til å kombinere elbil med fossilbil.

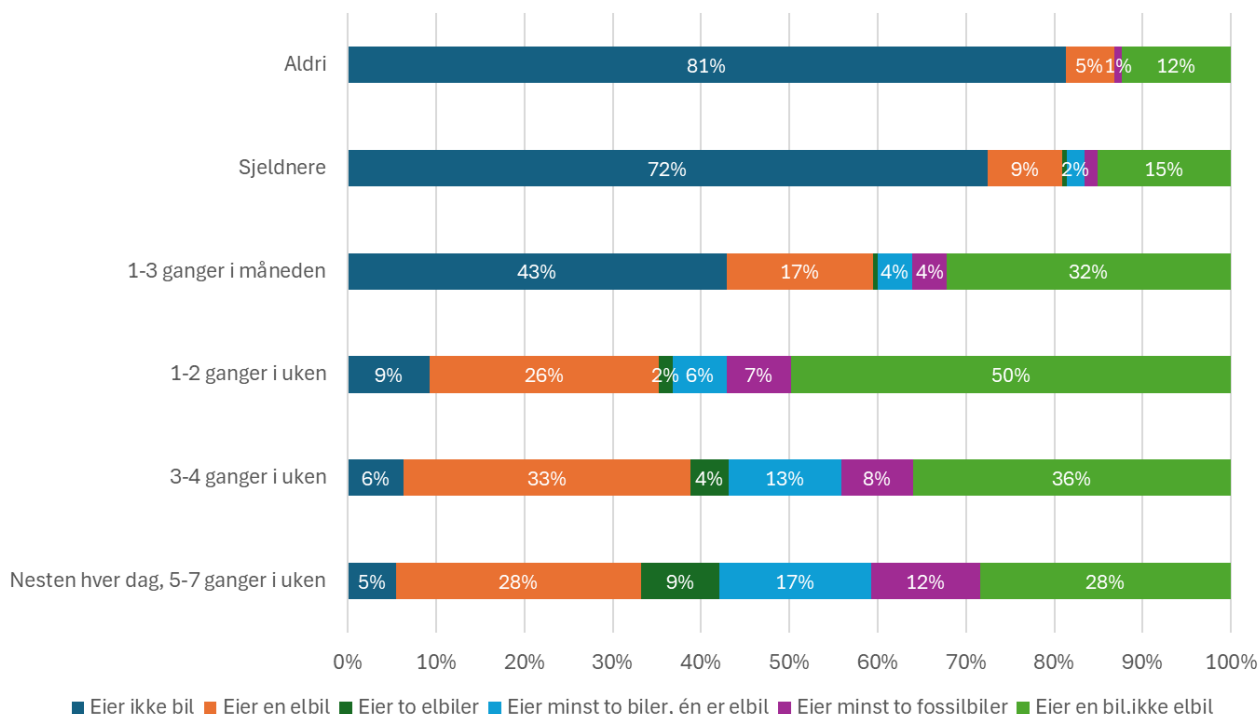


Figur 7-11 Prosentandel av innbyggerne som eier bil (oransje søyler) og andeler av bileierne som har en eller to elbiler (blå søyler) eller har både elbil og fossilbil (grønne søyler). RVU 2022/23.

7.3 Bileierskap og reisevaner

Reiseatferd avhenger i stor grad av hvilke transportmidler vi har tilgang på. Om man eier bil eller ikke, påvirker i stor grad hvor mye vi kjører bil. Samtidig avhenger vår beslutning om å gå til innkjøp av bil av behovet vi har for å reise med bil. I Oslo er det forskjeller i avgiftsordning for elbil og fossilbil – det er ulik takst i bomringen, og det er rimeligere å parkere på kommunale parkeringsplasser og gateparkering med elbil enn det er med fossilbil. Formålet er å motivere befolkningen til å bytte fra fossil- til elbil, som ledd i kommunens klimamål om 95 prosent reduksjon i klimagassutslipp innen 2030. Overgang fra fossil- til elbil kan samtidig tenkes å påvirke folks reisevaner. Elbil har lavere kilometerkostnader enn fossilbil og kan i større grad enn fossilbil antas å konkurrere med gange, sykkel og kollektivtransport. Dette kan potensielt påvirke et annet politisk mål, nemlig at all vekst i persontransport skal foregå med kollektiv, sykkel og gange. Her skilles det ikke mellom elbil og fossilbil – målsetningen gjelder alle biltyper.

I tillegg til at man i reisevaneundersøkelsen har spørsmål om reisene som respondentene gjorde på registreringsdagen, er det også spørsmål om reisevaner – hvor ofte de benytter ulike reisemidler «på denne tiden av året». Vi har derfor sett på hvor ofte respondentene sier de kjører bil, avhengig av bileierskap i husholdningen, se Figur 7-12. Naturlig nok er andelen som aldri kjører bil svært høy blant de som ikke har tilgang på bil i husholdningen (eie av bil). Men det er nesten en femtedel av de som eier bil som svarer at de «aldri» kjører bil. Dette kan enten forklares i at de eier en bil som i liten grad brukes, eller at det er andre personer i husholdningen som i hovedsak er brukere av husholdningens bil. Vi ser også at andelen som sjelden eller aldri kjører bil er større blant dem som eier en fossilbil enn blant de som eier en elbil. Dette kan indikere at de som har gått til innkjøp av elbil benytter denne i større grad enn i husholdninger der man har en fossilbil.

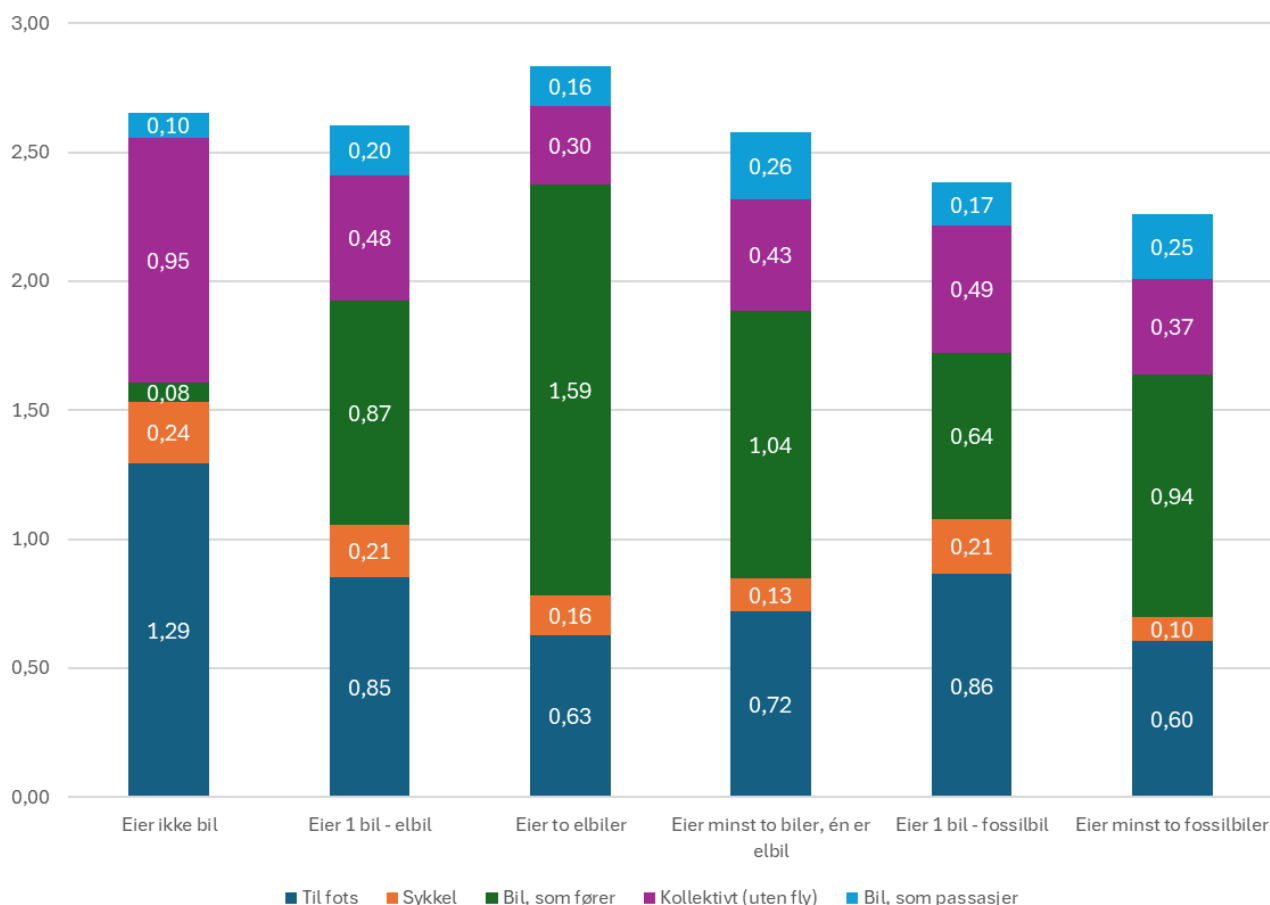


Figur 7-12 Svar på spørsmålet «Hvor ofte er du bilfører på denne tiden av året», gruppert etter bilhold og type bileierskap. Det er kun de med førerkort for bil som har besvart spørsmålet. RVU 2022/23.

Når det gjelder forekomsten av å kjøre mye bil (3-4 eller 5-7 dager i uken) er det små forskjeller blant de som eier en elbil og de som eier en fossilbil. Tilbøyeligheten til å kjøre mye (de to nederste linjene i figuren) er imidlertid større desto flere biler det er i husholdningen. Dette er rimelig å forvente, da stort opplevd bilbehov ofte fører til at man har behov for flere biler i husholdningen.

Disse sammenhengene gir ikke grunnlag for annet enn den rimelige sammenhengen at bileierskap (uansett drivlinje) samvarierer sterkt med hvor ofte man kjører bil. At en del som ikke eier bil også kjører bil i et visst omfang, er også å forvente og er et resultat av at man kjører i arbeidstiden, låner eller leier bil, enten gjennom tradisjonell bilutleie eller gjennom bildeling (bilutleie for korte tidsperioder).

I stedet for å benytte svarene på hvordan folk vanligvis reiser, kan vi studere sammenhengen mellom bilhold og reisevaner ved å benytte de faktiske reisene på registreringsdagen. I Figur 7-13 vises antall reiser per person per dag der innbyggerne er gruppert i kategorier for bilhold.



Figur 7-13 Antall reiser per person per dag med ulike reisemidler, for innbyggerne gruppert etter bilhold (i husholdningen). RVU 2022/23

Vi ser at de med lavest daglig reiseaktivitet er de som eier minst to fossilbiler. Denne gruppen har i snitt 2,3 reiser per dag. Gruppen med høyest gjennomsnittlig daglige reiser er de som har to elbiler i husholdningen, med 2,9 daglige reiser. De som ikke eier bil gjennomfører like mange eller flere reiser per dag enn gruppene som eier bil, hovedsakelig til fots eller kollektivt. Mye av forskjellene i sykling virker å kunne tilskrives ulikt bilhold. Vi ser at de som eier to elbiler, sykler betydelig mindre enn de som ikke har bil. De som har to elbiler gjennomfører 30 prosent færre sykkelreiser enn de som ikke har bil, mens de som eier minst to fossilbiler gjennomfører 50 prosent færre sykkelreiser enn de som ikke eier bil.

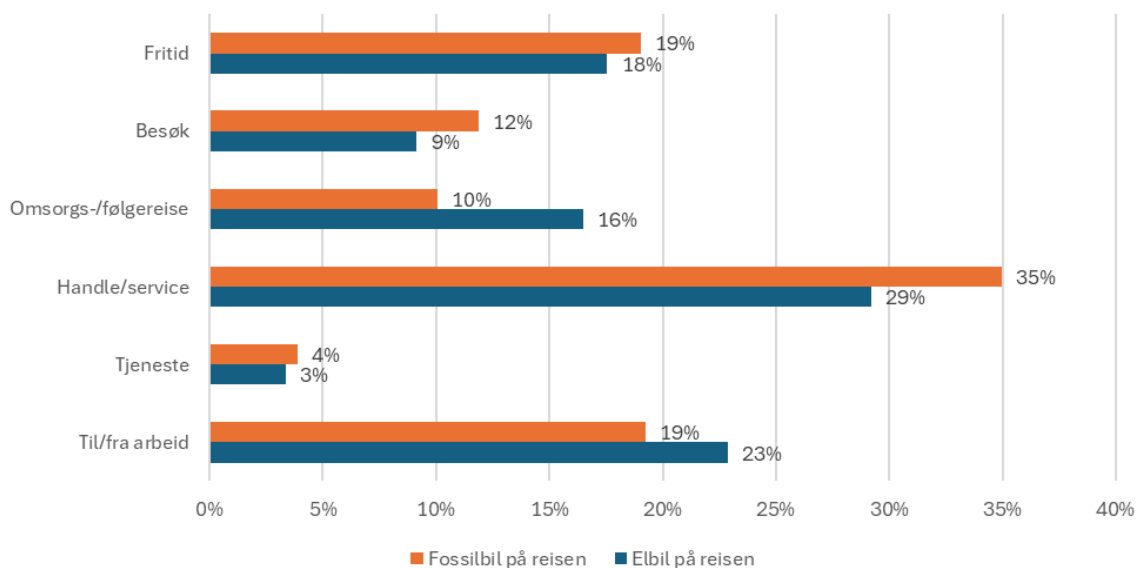
Den mest interessante forskjellen som vises i Figur 7-13 er variasjonen i gjennomsnittlig antall bilreiser mellom de som bor i husholdninger med to elbiler og blant dem som bor i husholdninger med to eller flere fossilbiler, mens omfanget av gangturer er lavt blant begge grupper. Vi vet fra Figur 7-4 at det er langt flere eldre blant de i gruppen med flere fossilbiler, noe som også kan hjelpe med å belyse reisevanene til de i denne gruppen. Det at det blant denne gruppen er et lavere gjennomsnittlig antall reiser både til fots og sykkel kan altså forklares ved at alderen blant disse er høyere.

Vi ser et lavere gjennomsnittlig antall kollektivreiser blant de med to elbiler, samtidig som denne gruppen har det høyeste antallet daglige reiser summert. Det er store forskjeller i reisemønster blant de med én og to elbiler - De med to elbiler i husholdningen gjennomfører i underkant av 40 prosent færre daglige kollektivreiser sammenlignet med de med én elbil i husholdningen. Behovet for bil er en bakenforliggende forklaring her, de som går til innkjøp av flere biler har generelt et høyere behov for bil. I tillegg er det en høyere andel par med barn som eier to elbiler, mens mange enslige eier én elbil. De praktiske mulighetene til å reise kollektivt er generelt lavere for barnefamilier med mye følgereiser enn de er for enslige uten barn. Det er også høyere inntektsnivåer blant de med to elbiler, og de med høyere husholdningsinntekt reiser mindre kollektivt.

Bilbruk til ulike typer turer/aktiviteter

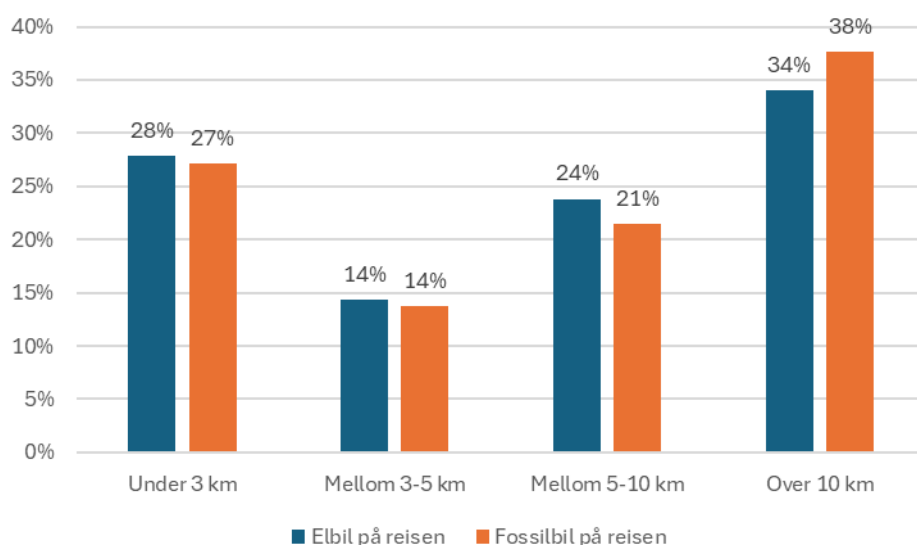
I Figur 7-14 ser vi en prosentvis fordeling av reisehensikter for henholdsvis elbil og fossilbil. Den vanligste reisehensikten ser vi at er handle/reiser, 35 prosent av fossilbilturene er slike reiser, mens i underkant av 30 prosent av elbilreisene er handle/servicereiser. Arbeidsreisene utgjør en relativt høy andel av bilturene for både fossil- og elbiler, og det er noe høyere andel elbilturer enn fossilbilturer for denne reisen. Om man er avhengig av å kjøre bil til arbeid, kan det være gunstig å kjøre elbil, noe som kan forklare forskjellene her. En mulig forklaring kan være at arbeidsreisene er relativt lange sammenlignet med øvrige reiser, og dermed passerer bomringen og også kan gi elbiler mulighet til å benytte kollektivfelt.

Vi ser en relativt stor variasjon for bilbruk med ulik drivlinje for omsorgs/følgereiser, med en høyere elbilandel, med 16 prosent, mot 10 prosent av fossilbilreisene.



Figur 7-14 Andel (prosent) av reisene med ulike hensikter som ble foretatt med henholdsvis elbil og fossilbil.

Andelen av alle reisene som ble foretatt med bil, var høyest for reiser på over ti kilometer og lavest for reiser på mellom tre og fem kilometer, se Figur 7-15. Det kan kanskje synes interessant at andelen bilreiser som var kortere enn tre kilometer også var relativt høy og også høyere enn hva som var tilfellet for reiser mellom tre og ti kilometer. Men mange reiser som er kortere enn tre kilometer, er deler av lengre reisekjeder. Bilbruken på delreiser og reisekjeder er analysert nærmere i kapittel 10. Generelt viser figuren at det er små forskjeller i andelen av bilreisene som ble foretatt med henholdsvis elbil og fossilbil, avhengig av reisens lengde.



Figur 7-15 Andel (prosent) av reiser med ulik lengde, foretatt med hhv. elbil og annen bil. RVU 2022/23

7.4 Biltilgang og bilreiser – data på bydelsnivå

En måte å illustrere mulige sammenhenger mellom biltilgang og bilbruk på, er å aggregere data til bydelsnivå, se Tabell 7-1. I tabellen vises indikatorer for omfanget av bilkjøring per innbygger i bydelene, samt kjennetegn ved bydelene som vi tror har betydning for omfanget av bilkjøring. Slike kjennetegn er biltilgang, kollektivtilgang, befolkningstetthet, inntektsnivå, barn per husholdning og innbyggernes gjennomsnittsalder.

Bilkjøring måles på to måter, med gjennomsnittlig antall bilkilometer og med gjennomsnittlig antall bilreiser per innbygger per dag (som sjåfør). Da får vi et gjennomsnitt for de som kjørte bil på registreringsdagen og generelt for alle individer, uavhengig av om de kjørte bil eller ikke. Vi har også inkludert bydelens verdier på andre variabler som kan antas å påvirke variasjoner i omfanget av bilkjøring. Biltilgang defineres her likt som tidligere, det vil si antall biler i husholdningen per person som har førerkort. Vi har også inkludert en variabel som angir kollektivtilgjengelighet ved bosted (indeks, karakter fra 1 - svært godt tilbud til 6 svært dårlig tilbud), se Tabell 2-1.

Befolkningstetthet i bydelen sier noe om hvor tett bosettingen er, og dermed hvor lett det kan være å dekke sine mobilitetsbehov uten bil – til fots, med sykkel eller med kollektivtransport.

Inntektsvariabelen er fra Oslo kommunes statistikkbank, og måler husholdningsinntekt etter skatt,

per «forbruksenhet», som er en vektet sum av antall personer i husholdningen (eksempelvis teller barn mindre enn voksne). Dette anses å være en inntektsindikator som gir godt uttrykk for den økonomiske levestandarden til innbyggerne.

Tabell 7-1 Bilkjøring og kjennetegn ved innbyggerne i Oslos bydeler.

Bydel	Bilkm/ person per dag	Antall bilreiser /person per dag	Biltilgang (antall biler per voksen med førerkort)	Gjennomsnittlig RVU-karakter for kollektivtilgang	Folketetthet (innb/kvkm) ²	Inntekt (kr/år) ¹	Barn per husholdning	Snitt- alder
Nordstrand	29,8	1,0	0,9	1,30	3 190	564 000	0,53	48,9
Ullern	29,0	1,0	0,9	1,27	3 768	644 000	0,45	49,1
Søndre Nordstrand	27,1	0,9	0,8	1,57	2 126	410 000	0,53	44,1
Vestre Aker	23,6	1,0	0,9	1,32	3 130	691 000	0,62	46,8
Stovner	22,9	1,1	0,9	1,70	4 140	391 000	0,57	47,2
Alna	19,4	0,9	0,9	1,74	3 680	409 000	0,47	45,1
Østensjø	19,0	1,0	0,8	1,33	4 370	471 000	0,59	44,3
Nordre Aker	18,7	0,8	0,8	1,27	3 956	541 000	0,58	43,4
Frogner	16,7	0,5	0,7	1,26	7 255	588 000	0,23	44,7
Bjerke	15,9	0,7	0,7	1,32	4 587	439 000	0,54	40,7
Grorud	15,9	0,9	0,8	1,56	3 986	401 000	0,42	45,2
St.Hanshaugen	14,6	0,4	0,6	1,38	11 135	470 000	0,27	38,8
Gamle Oslo	13,4	0,4	0,6	1,21	8 484	464 000	0,32	39,4
Sagene	12,5	0,4	0,6	1,17	15 130	471 000	0,25	38,6
Grünerløkka	12,0	0,4	0,5	1,18	13 749	459 000	0,24	38,8
Oslo	22,7	0,7	0,8	1,3	4 718	499 000	0,43	43,2

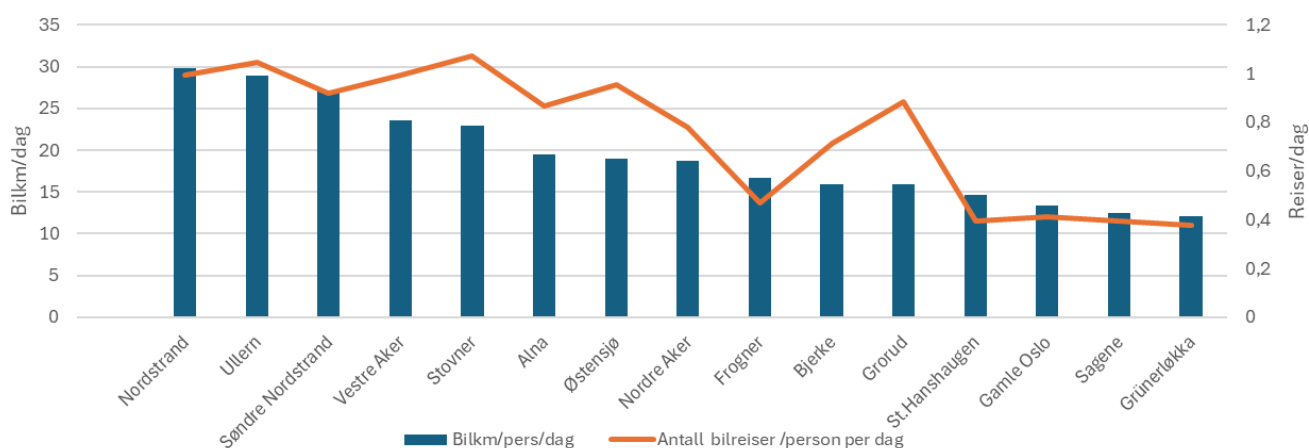
1) Nettoinntekt per forbruksenhet etter skatt 2022 (kilde: Oslo kommune)

2) 2024-data. (Kilde: SSB)

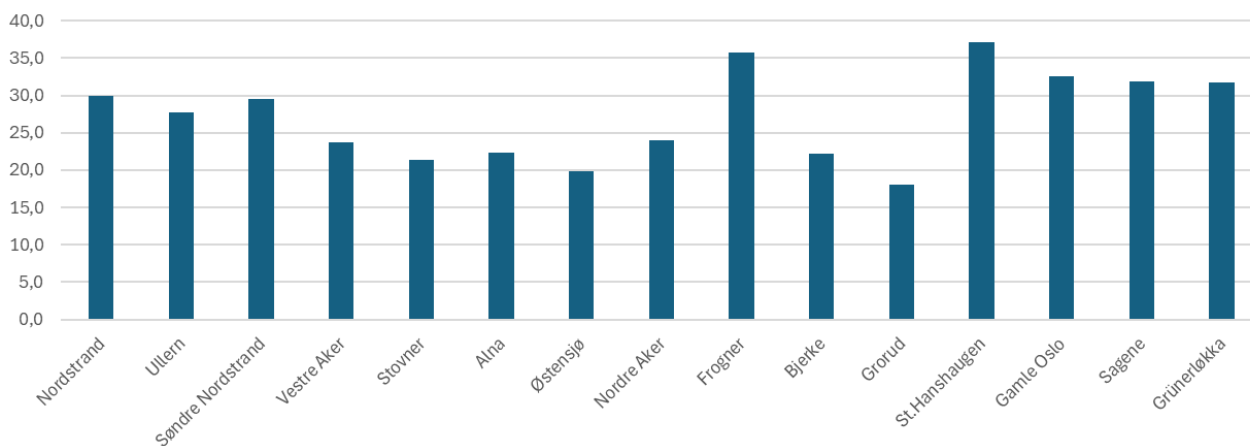
Det er store forskjeller i bilbruken mellom bydelene, se Figur 7-16. Innbyggerne i bydelene Nordstrand og Ullern kjører mer enn dobbelt så langt per dag som innbyggerne i de mest sentrale bydelene. I indre bydeler kjører hver person relativt sjeldent (fordi mange ikke kjører bil i det hele tatt), men de reisene som tas med bil, er relativt lange, se Figur 7-17. I Grorud bydel og andre bydeler i Groruddalen samt Østensjø er gjennomsnittlig biltur relativt kort.

Vi ser høyest biltilgang i de ytre bydelene – det er nærmere én bil i snitt per person for de fleste bydelene i ytre by, mens for Grünerløkka har man kun en halv bil i snitt per person. Det er bydelene

Stovner, Alna, Grorud og Søndre Nordstrand som har dårligst kollektivdekning. I bydelene i ytre vest er kollektivtilgangen bedre, mens biltilgangen er relativt lik mellom bydelene i øst og vest.



Figur 7-16 Bilkjøring (kilometer per dag, venstre akse) og antall bilreiser per dag (høyre akse) i bydelene. RVU 2022/23.



Figur 7-17 Reiselengde i kilometer per bilreise, bydeler i Oslo. RVU 2022/23

Tabell 7-2 gir en oversikt over i hvilken grad det er samvariasjon mellom kjennetegn ved bydelene og omfanget av bilkjøring (kilometer per dag og reiser per dag). En høy korrelasjon, for eksempel mellom antall bilreiser per dag og antall bilkilometer per dag, betyr at i bydeler med mange reiser per dag, er det også mange bilkilometer per dag (ikke så overraskende). En høy negativ korrelasjon, for eksempel mellom antall bilreiser per dag og folketetthet, innebærer at i bydeler med høy folketetthet er det en tendens til at det er få bilreiser per dag. En relativt lav korrelasjon, for eksempel at korrelasjonskoeffisienten mellom bilkilometer per dag og kollektivtilgang (RVU-

karakter) ikke er høyere enn 0,29, betyr at bilkilometer per dag i liten grad er systematisk lavere (eller høyere) mellom bydeler med ulik skåre på karakteren for kollektivtilgang.

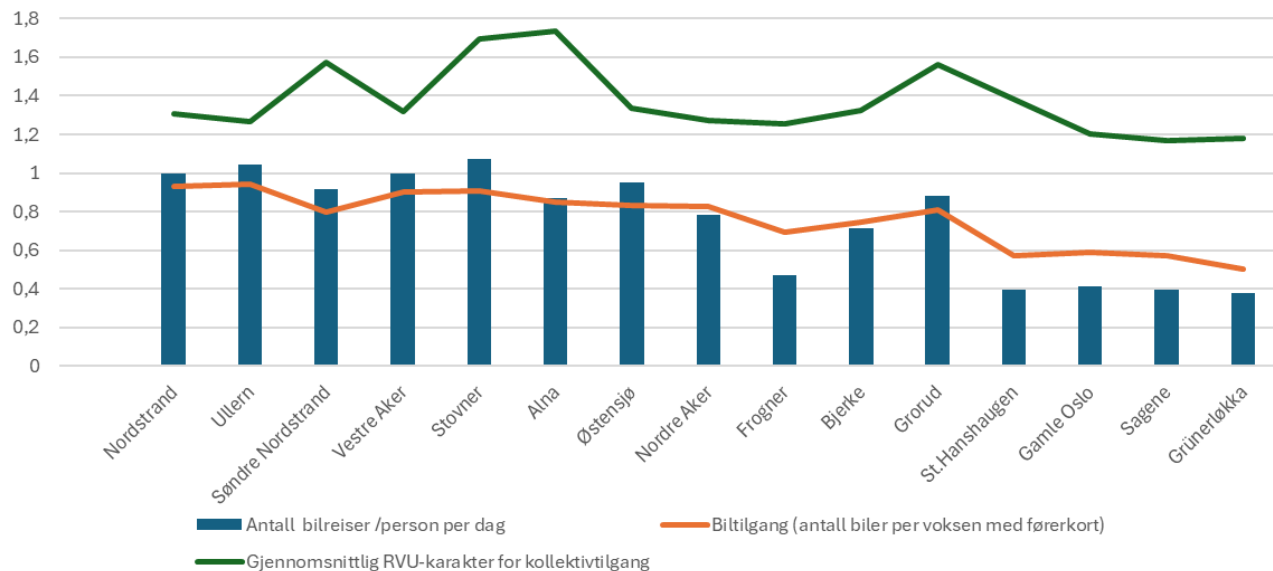
Tabell 7-2 Samvariasjon mellom gjennomsnittstall for bilkjøring i bydelene og ulike kjennetegn ved bydelene. Korrelasjonskoeffisienter.

	Antall bilreiser /person per dag	Biltilgang (antall biler per voksen med førerkort)	Gjennomsnittlig RVU-karakter for kollektivtilgang	Folketetthet (innb/kvkm) ²	Inntekt	Barn per husholdning	Snitt-alder
Korrelasjon m/ bilkm	0,82	0,84	0,29	-0,74	0,39	0,63	0,86
Korrelasjon m/bilreiser		0,96	0,53	-0,87	0,15	0,87	0,88

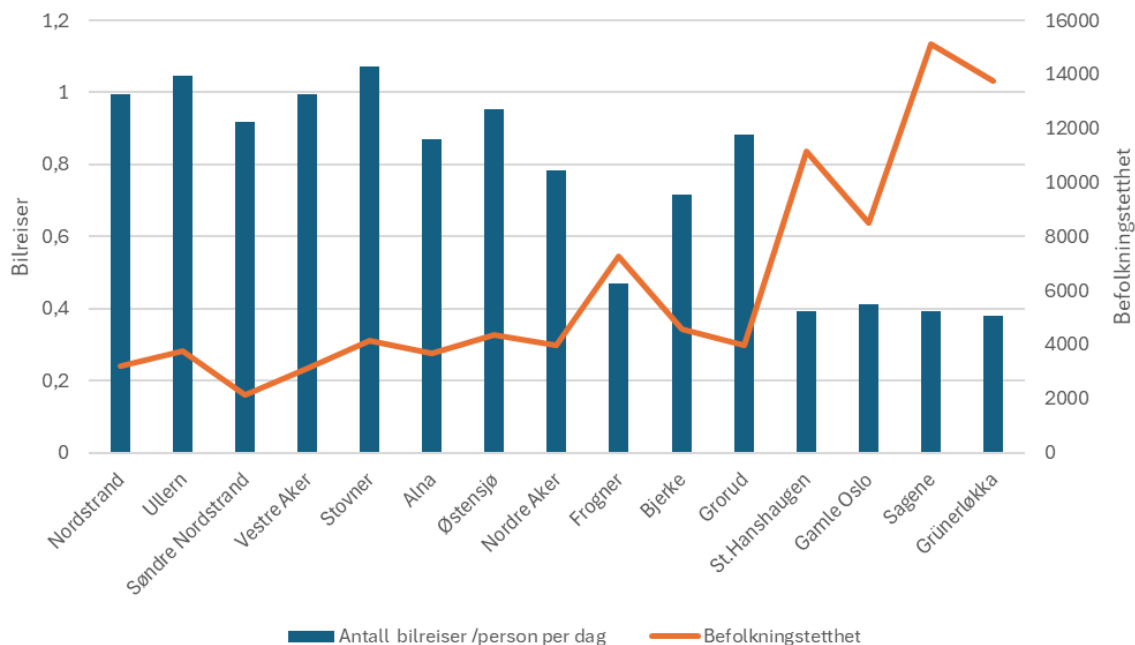
At det er høy korrelasjon mellom antall kjørte kilometer og antall bilreiser er naturlig. Befolkningstettheten i bydelen og gjennomsnittlig alder på respondentene i bydelene er også meget høyt korrelert med omfanget av bilkjøring. Vi ser eksempelvis at folketettheten gjennomgående er betydelig (men i varierende grad) høyere i de indre bydelene Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen og Frogner, enn i de øvrige bydelene. Disse bydelene har også lavt omfang av bilkjøring (se også Figur 7-19). Vi ser en tilsvarende sammenheng mellom antall barn per husholdning og antall bilreiser per dag i Figur 7-21. Antall barn per husholdning er lavt i de indre bydelene, samtidig som omfanget av bilkjøring er lavere der enn i øvrige bydeler.

Kvaliteten på kollektivtilbudet, målt med gjennomsnittlig skår på kollektivindeksen (jo høyere verdi, desto dårligere kollektivtilbud) er også korrelert med bilkjøring i bydelen, men samvariasjonen er svakere. Det samme gjelder inntektsvariabelen. Samlet sett er samvariasjonen mellom bydelskjennetegn og bilkjøring sterkere for antall reiser (med ett unntak - inntekt) enn for antall kilometer per dag.

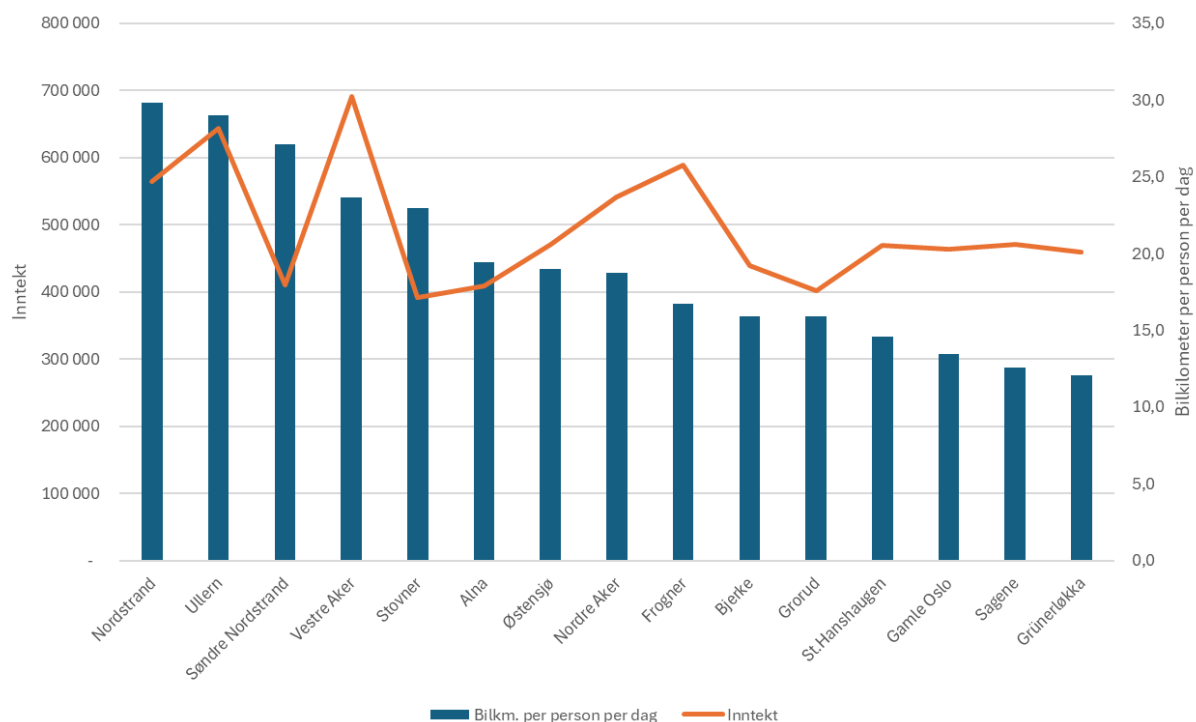
Vi viser nedenfor en del figurer over samvariasjon mellom bilkjøring og ulike bydelskjennetegn.



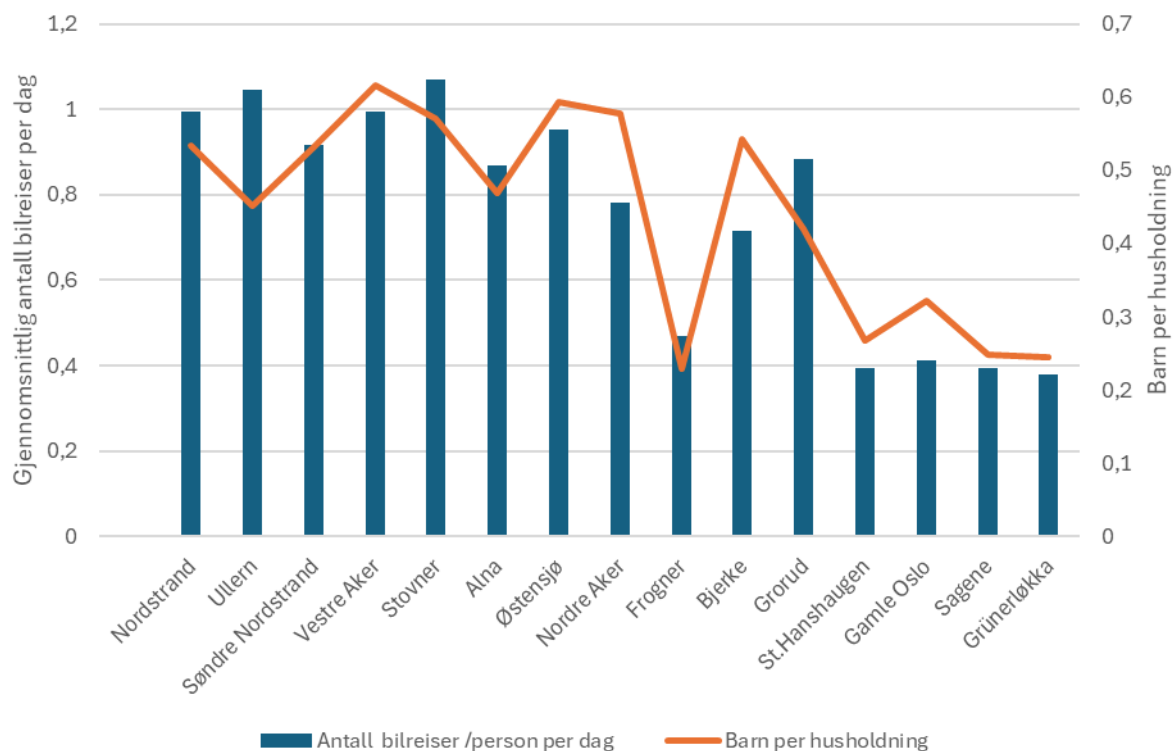
Figur 7-18 Antall bilreiser per person per dag, biltilgang og karakter for kollektivdekning (1 = godt tilbud, 6 = dårlig tilbud) i bydelene. RVU 2022/23



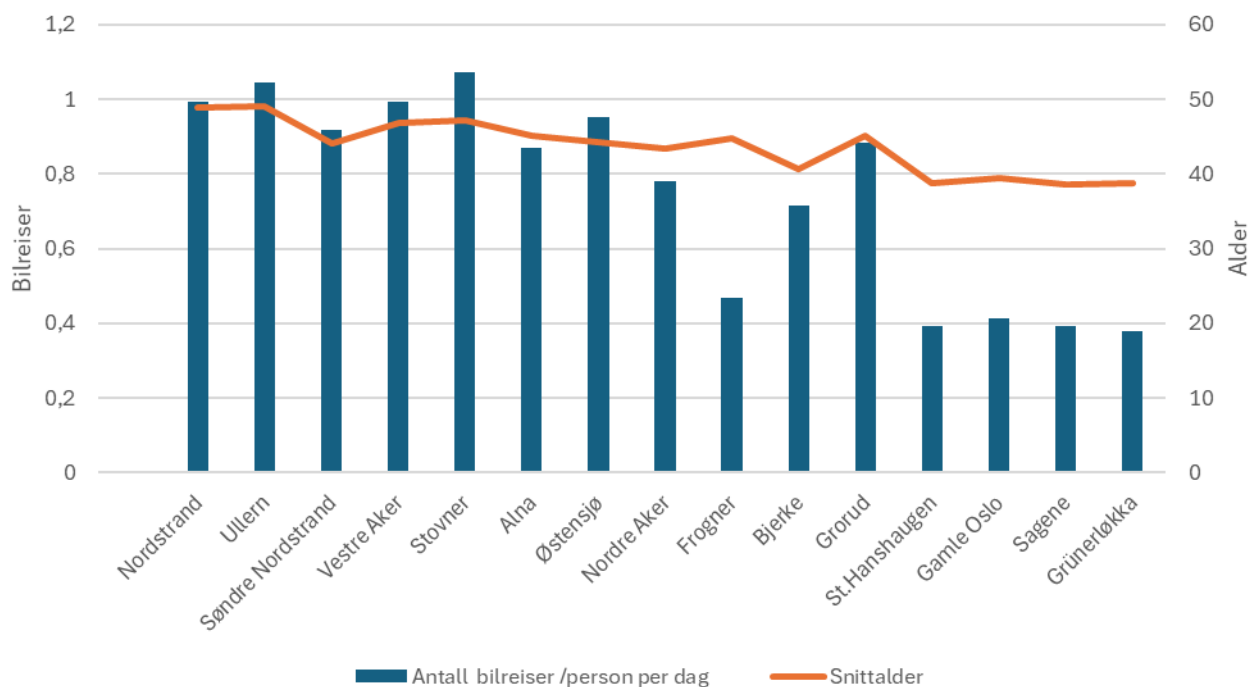
Figur 7-19 Bilreiser og befolkningstetthet i bydelene. RVU 2022/23



Figur 7-20 Bilreiser og gjennomsnittlig inntekt i bydelene. RVU 2022/23



Figur 7-21 Bilreiser og barn per husholdning i bydelene. RVU 2022/23



Figur 7-22 Bilreiser og gjennomsnittsalder i bydelene. RVU 2022/23

Disse figurene utdyper korrelasjonene beskrevet i tabellen over. I et forsøk på å undersøke nærmere om hvilke av disse korrelasjonene som står seg når vi tar hensyn til korrelasjoner mellom bydelsvariablene, har vi gjort noen enkle regresjoner med disse bydelsdataene.

Vi fant for eksempel foran at de indre bydelene hadde lite bilkjøring per innbygger. Samtidig hadde de både lav gjennomsnittsalder og få barn (sammenlignet med øvrige bydeler). Både barn og alder var dermed høyt korrelert med bilkjøring. Men hvilken av disse variablene er viktigst? Lav alder vil trolig også henge sammen med det å ha få barn (høy samvariasjon mellom alder og det å ha barn under 18 år). I regresjonsanalysen må de ulike variablene «konkurrere» om hvilken som samvarierer mest med bilkjøring, når vi tar hensyn til samvariasjonen mellom bydelskjennetegnene, slik som for eksempel mellom barn og alder eller mellom folketetthet og bileierskap.

Det viste seg i regresjonsanalysen at flere av bydelskjennetegnene ikke fikk statistisk signifikans, noe som trolig skyldes at flere bydelskjennetegn er høyt korrelert seg imellom (samvarierer i stor grad). Eksempelvis at bydelene med lav alder også har få barn, som omtalt foran. Ved å gradvis eliminere variabler som ikke var signifikante, sto vi likevel igjen med en modell med flere bydelskjennetegn som var statistisk signifikante.

Tabell 7-3 Regresjonsanalyse med bydelsdata. Avhengig variabel: Antall bilreiser per person per dag.

R2	0,961	
Justert R2	0,950	
Standardfeil	0,059	
Observasjoner	15	
Variabel	Koeffisient	t-verdi
Konstant	-1,61	-7,29
alder	0,04	6,83
barn	0,93	6,42
koll indeks	0,20	2,06

Note: Alder: Gjennomsnittsalder i år. Barn: Gjennomsnittlig antall barn per husholdning. Kollektivindeks: Gjennomsnittlig RVU-indeks med verdi 1 for svært godt kollektivtilbud, og 6 – svært dårlig kollektivtilbud.

En økning i gjennomsnittsalder per bydel på 8 år fra laveste verdi til høyeste verdi vil ifølge den estimerte modellen innebære en økning på 0,32 bilreiser per dag. Forskjellig aldersstruktur mellom bydelene synes dermed ut fra modellen å være et viktig bidrag til å forklare forskjeller i bilbruk mellom bydelene.

For variabelen barn per husholdning, vil en økning på 0,4 (fra 0,2-lavest til 0,6-høyest), ifølge modellen innebære en økning på 0,37 bilreiser per person per dag.

Når det gjelder kollektivindeksen, vil en økning fra laveste til høyeste observerte verdi med 0,53 (fra 1,17 til 1,7) ifølge modellen innebære en økning på 0,1 bilreise per person per dag (merk at dette representerer en svekkelse av kollektivtilbudet siden økt verdi på indeksen uttrykker dårligere kollektivtilbud).

Det må utvises stor forsiktighet ved å tolke denne typen resultater som årsakssammenhenger. Regresjonsresultatene må i hovedsak ses som en litt mer avansert måte å vise hvordan ulike bydelskjennetegn samvarierer med bilkjøring, enn hva rene «tovariabel-sammenligninger» gjør. De faktiske årsakssammenhengene er mer komplekse enn dette og mer komplekse enn hva som kan avdekkes med de benyttede data og metode.

8 Transporttilgang og tidsbruk på arbeidsreiser

I dette kapittelet vil vi se på hvordan reisetiden og avstand til jobb varierer med hovedtransportmiddel, sosioøkonomiske forhold, alder og geografi. Arbeidsreiser er særlig interessante å se på, da disse reisene ofte er preget av rutine og fordi de står for en stor andel av folks ukentlige reiser. Man kan derfor tenke seg at dette reiseformålet er en type reise som Oslo kommune kan ha mulighet til å påvirke i større grad enn f.eks. fritidsreiser, som har større variasjon, og at dette ville kunne hatt en stor effekt på transportrelaterte utslipp.

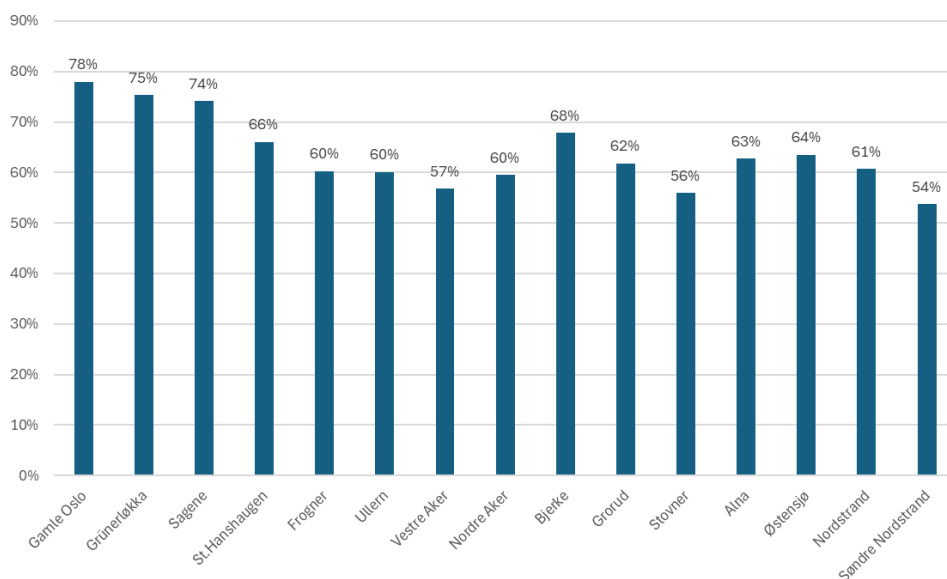
Arbeidsreiser som er over 200 kilometer er ekskludert fra undersøkelsene som følger her, for å unngå å inkludere de lengste pendlerreisene og eventuelt lange reiser for jobb, da dette i stor grad kan påvirke resultatene. Ettersom det var ønskelig fra oppdragsgivers side å fokusere på de vanligste reisemidlene på arbeidsreisen rapporteres det kun på gange, sykkel, kollektivtrafikk og bil som fører.

Bakgrunnen for disse analysene er å avdekke variasjoner i tid brukt på arbeidsreise for ulike deler av befolkningen. Vi starter her med å se på variasjoner på bydelsnivå, og for de ulike byområdene. Videre vil vi se på hvordan reisetiden varierer basert på hvor man bor og sosioøkonomiske variasjoner.

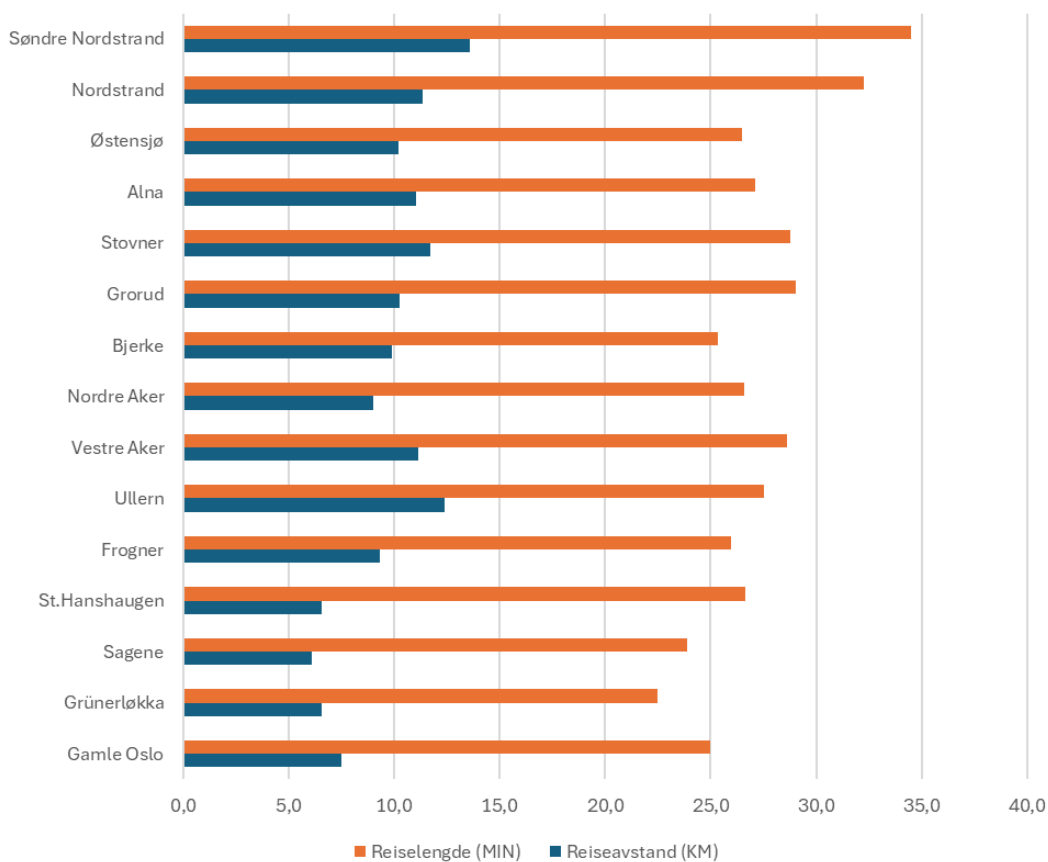
8.1 Arbeidsreisens lengde, bydeler

Det er store variasjoner mellom Oslos bydeler – både med hensyn til sentralitet, kollektivtilgjengelighet og befolkningssammensetning. Hvor du bor og hvor du jobber er faktorer som påvirker arbeidsreisens lengde. Ulik transporttilgang påvirker hvordan du reiser, og påfølgende, tiden du bruker på å reise dit. Variasjoner i hvem som bor i de ulike bydelene kan derfor gi en god beskrivelse av forskjeller i reisetid på arbeidsreisen. **Tabell 7-1** i kapittel 7 ga oss innsikt i noen variasjoner på bydelsnivå, herunder transporttilgang, reiseomfang og variasjoner i familietyper, alder og inntekt.

I Figur 8-1 vises en oversikt over variasjonene i andel av befolkningen som er yrkesaktive, heltid eller deltid. Vi ser av figuren at bydelene med høyest andel yrkesaktive er i de tre bydelene som utgjør indre by øst, med andeler over 74 prosent. De tre bydelene med de laveste andelen finner vi i alle ender av den ytre by – Søndre Nordstrand i syd, Stovner i øst og Nordre Aker i vest.



Figur 8-1 Prosentvis fordeling over yrkesaktive med inntektsgivende arbeid, heltid eller deltid per bydel. RVU 2022/23



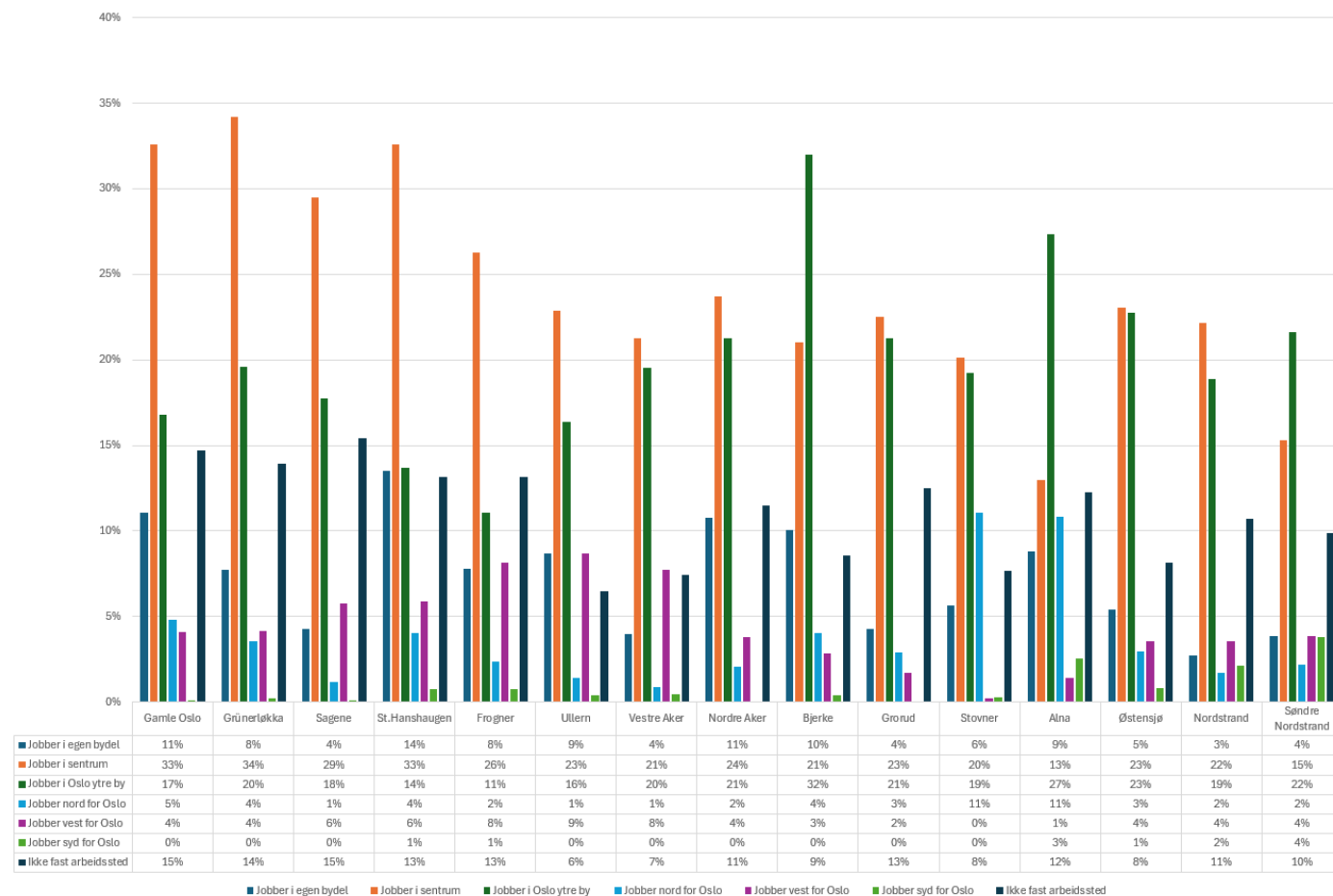
Figur 8-2 Tidsbruk og avstand på arbeidsreiser, gjennomsnitt på bydelsnivå. Arbeidsreiser over 200 km ekskludert. RVU 2022/23.

Det er bosatte i bydelene i Oslo syd som har de lengste arbeidsreisene, målt i tid, med over 30 minutters gjennomsnittlig reisetid. Søndre Nordstrand har også lengste gjennomsnittlige reiselengde målt i kilometer, med i underkant av 14 kilometer. St. Hanshaugen, Sagene og Grünerløkka har alle korte reiser til arbeid med en gjennomsnittlig reiselengde på under 7 kilometer. Sagene og Grünerløkka har også de korteste arbeidsreisene målt i tidsbruk, med under 24 minutter, mens her ligger St.Hanshaugen noe høyere, med omtrent 26,5 minutter i snitt. Dette er tilsvarende som arbeidsreiselengde for Østensjø og Nordre Aker, men der gjennomsnittlig arbeidsreise målt i kilometer er vesentlig lengre.

Arbeidsreisens varighet avhenger av hvor man arbeider og hvordan man reiser dit. Figur 8-3 viser en oversikt over prosentandelene blant de sysselsatte som arbeider i henholdsvis egen bydel, sentralt i Oslo, utenfor Oslo eller et annet sted i Oslo ytre by (her inngår egen bydel der dette er relevant). I Figur 8-4 ser vi transportmiddelfordelingen på arbeidsreiser for de ulike bydelene.

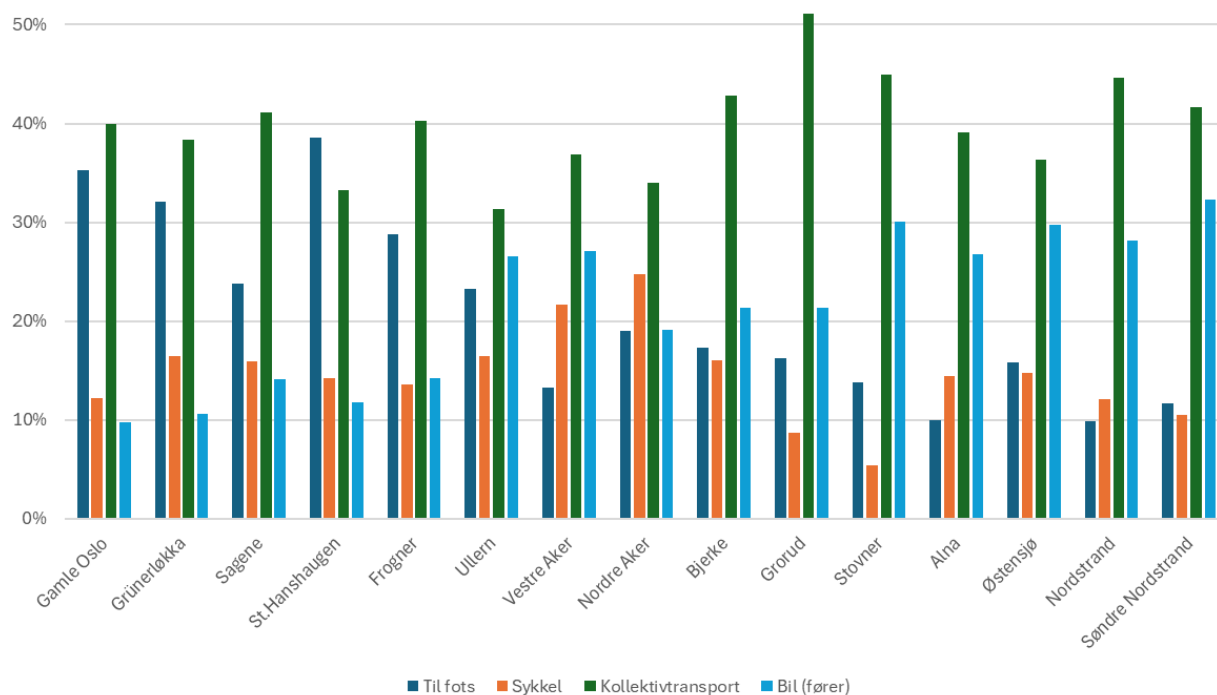
Reisevaner i Oslo

Rapport basert på den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022/23



Figur 8-3 Fordeling, arbeidssted for yrkesaktive i ulike bydeler. Oslo sentrum defineres som bydelene Sentrum, Gamle Oslo, Grünerløkka, St. Hanshaugen, Sagene og Frogner. Oslo ytre by er øvrige bydeler. Vest for Oslo er Bærum og Asker, Nord for Oslo er Lillestrøm, Lørenskog, Rælingen, Ullensaker, Nittedal, Syd for Oslo er Nordre Follo og Ås.

Når vi ser på fordelingen over hvor folk jobber i de ulike bydelene, er det noen interessante forskjeller som synliggjøres. Generelt, og lite overraskende, ser vi at det er en stor arbeidskonsentrasjon sentralt i Oslo. Med unntak av bydel Alna og Søndre Nordstrand, jobber over 20 prosent av de yrkesaktive sentralt i Oslo. Høyest er tallet for de sentrale bydelene, der om lag en av tre jobber sentralt, mens for de resterende bydelene ligger andelen mellom 20 og 25 prosent. Det er relativt stor variasjon i andelen som jobber i egen bydel. For de fleste bydelene er andelen under 10 prosent. For St. Hanshaugen jobber 14 prosent i egen bydel.

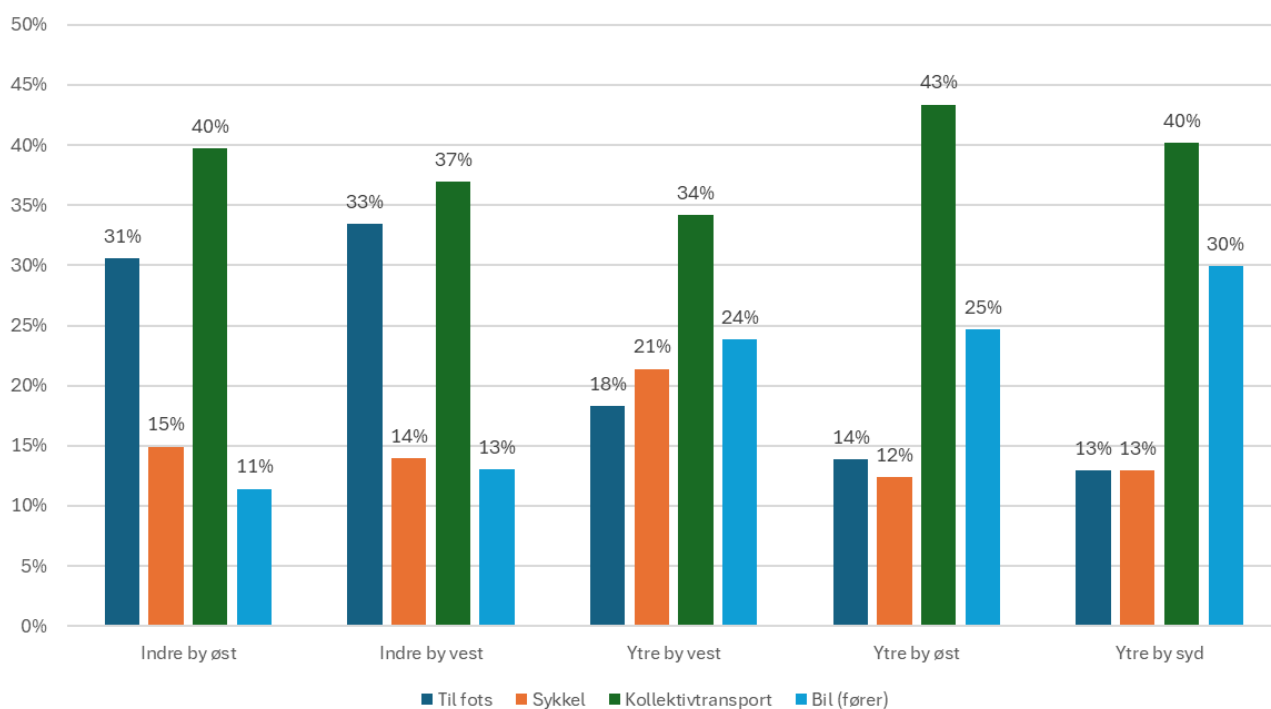


Figur 8-4 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser per bydel. RVU 2022/23.

En annen faktor som forklarer reisetid på arbeidsreiser, er transportmiddelfordelingen for bydelene. Vi ser at for St. Hanshaugen, som hadde en lavere gjennomsnittlig hastighet på arbeidsreiser, også har den høyeste andelen gangturer, med i underkant av 40 prosent. For de tre andre sentrumsbydelene er kollektivandelen høyere. Disse inneholder områder som ligger lenger fra Oslo sentrum, sammenlignet med St. Hanshaugen, noe som forklarer variasjonene vi ser i

Figur 8-4 mellom gange og kollektivt. Det er i ytre by vest (Vestre og Nordre Aker) vi finner de høyeste sykkelandelene, mens de laveste sykkelandelene finner vi i bydelene Stovner og Grorud. Disse har til gjengjeld svært høy kollektivandel – Grorud har høyest andel i Oslo, og er den eneste bydelene med en kollektivandel på over 50 prosent. Høyest bilbruk finner vi i bydelen Søndre Nordstrand, med over 30 prosent. Ellers finner vi her, som flere ganger tidligere, at bilbruk korrelerer med bosteder lenger ut. For de sentrale bydelene er det en langt lavere bilandel enn det vi finner i de ytre bydelene. Når vi bryter tallene såpass ned, slik vi har gjort i figuren over, vil det være svært stor grad av usikkerhet knyttet til resultatene.

Tilsvarende fordeling for de fem byområdene (Figur 8-5) gir oss et mer overordnet bilde, men med lavere usikkerhet knyttet til resultatene. Her ser vi et tydelig øst-vest skille på kollektivreiser på arbeidsreiser, og vi ser en langt høyere andel gangturer i indre by (øst og vest). Ytre by vest skiller seg ut positivt med den høyeste sykkelandelen, på 22 prosent. For bil ser vi et tydelig skille mellom ytre og indre by, med en langt høyere bilbruk i ytre by. Ytre by syd har den høyeste bilbruken på arbeidsreiser, med 30 prosent.



Figur 8-5 Transportmiddelfordeling (prosent) på arbeidsreiser for de fem byområdene. RVU 2022/23

Tabell 8-1 gir en oversikt over gjennomsnittlig tidsbruk og reiseavstand med ulike transportmidler på arbeidsreiser for de ulike byområdene.

Tabell 8-1 Gjennomsnittlig reiselengde i avstand og tid per arbeidsreise for de ulike byområdene, med ulike transportmidler. RVU 2022/23

	Gange			Sykkel			Kollektivt			Bil, som fører		
	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.
Indre by øst (N=2577)	1,8	21,7	5,0	4,5	18	15,0	8,4	28,2	17,9	17,4	22,3	46,8
Indre by vest (N=1045)	2,1	24	5,3	3,8	15,5	14,7	10,7	30,8	20,8	21,9	30,9	42,5
Ytre by vest (N=1424)	2,1	25,1	5,0	5,7	21,7	15,8	14,4	33,6	25,7	17,2	26,7	38,7
Ytre by øst (N=1709)	1,9	22,3	5,1	8,1	27,8	17,5	10,9	31,9	20,5	16,2	23,3	41,7
Ytre by syd (N=1547)	2	26,7	4,5	9,8	30,2	19,5	12,1	35	20,7	24,9	26,4	56,6

Tabell 8-1 viser at det er relativt små variasjoner i gangavstand på arbeidsreiser. I indre by øst finner vi den korteste gjennomsnittlige avstanden, med 1800 meter og omtrent 22 minutter (tilsvarende 5 km/t), mens de lengste gangturene finner vi i indre og ytre by vest, der de er omtrent 300 meter lenger enn i indre by øst. Her går man i snitt i underkant av 25 minutter. Lengst tidsbruk finner vi i ytre by syd, der man i snitt bruker i underkant av 27 minutter på arbeidsreisen. Her finner vi lavest hastighet, med 4,5 km/t.

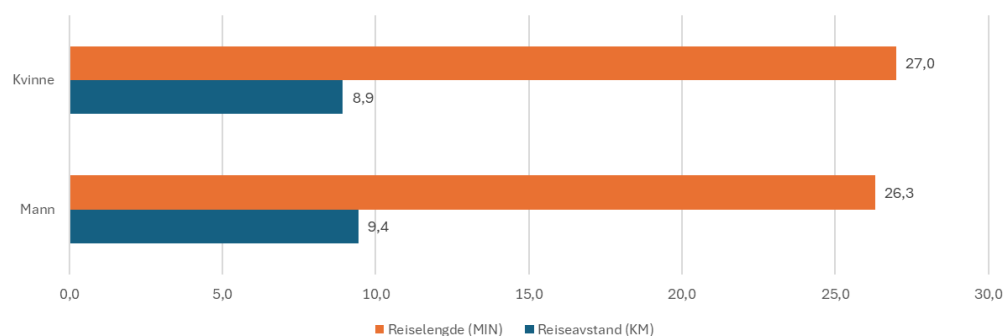
Vi finner de korteste sykkelturene i indre by, der man sykler omtrent 4 kilometer per tur til jobb. I ytre by vest, byområdet med den høyeste sykkelandelen, finner vi kortere gjennomsnittlige sykkelreiser, og lavere tidsbruk enn for de to andre ytre byområdene. I ytre by syd finner vi at gjennomsnittlig sykkelavstand er på nesten 10 km (noe som tilsvarer avstanden fra Hauketo stasjon til Jernbanetorget).

Ytre by syd har også de lengste kollektivreisene, og i snitt bruker man 35 minutter på arbeidsreisene sine med kollektivt herfra. Indre by øst har de korteste arbeidsrelaterte kollektivreisene, med 8,4 kilometer i snitt. Vi ser at selv om avstanden per arbeidsreise er svært ulik for de fem byområdene, er ikke tidsbruken tilsvarende ulik. Dette tydeliggjør hastighetsvariasjonene for de ulike kollektivtypene. Det tar altså ikke så mye lenger tid å reise til arbeid om man bor lenger ut enn om man bor mer sentralt, da de raskere kollektivtypene (tog og t-bane) har en langt høyere hastighet enn de mer saktegående (trikk og buss).

Med bil skiller også ytre by syd seg ut med lengre reiseavstander, noe som kan forklare at dette byområdet har en bilandel på arbeidsreiser på 30 prosent. Her er også hastigheten høyest, med 56,6 km/t. I indre by vest er den gjennomsnittlige reiseavstanden også lengre, med omtrent 22 km og den høyeste gjennomsnittlige reisetiden, med 31 minutter.

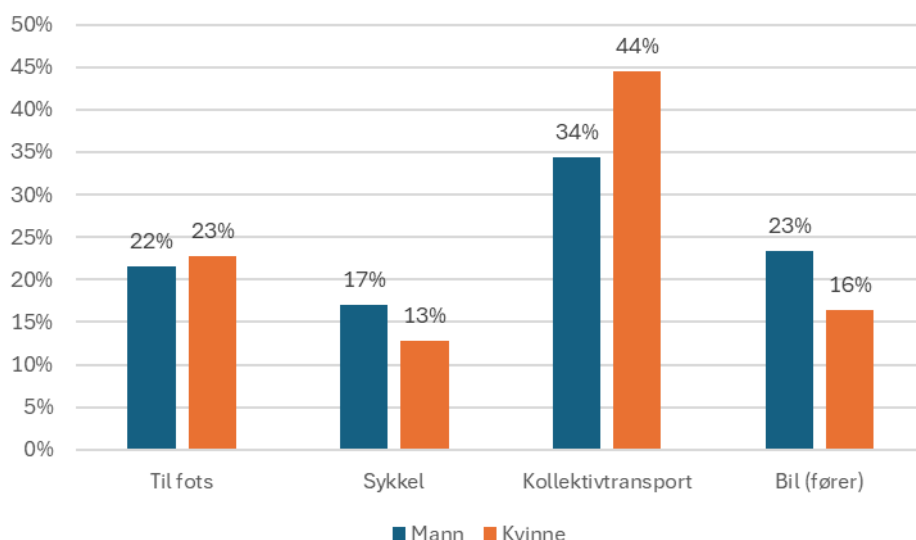
8.2 Kjønnsskjeller i reisetid på arbeidsreiser

I resten av kapittel 8 skal vi undersøke nærmere variasjoner i arbeidsreisenes lengde for ulike befolkningsgrupper, hvordan transportmiddelfordelingen er, og hva tidsbruken er for de ulike transportmidlene.



Figur 8-6 Gjennomsnittlig reiselengde (minutter og kilometer) på arbeidsreisen for henholdsvis kvinner og menn. RVU 2022/23

Det er relativt små variasjoner i gjennomsnittlig reisetid for kvinner og menn, mens for reiseavstand ser vi at kvinner reiser i gjennomsnitt 500 meter kortere enn det mennene gjør (Figur 8-6). Dette tyder på at kvinner arbeider nærmere hjemmet enn menn, og at siden tidsbruken er relativt lik, at menn i større grad benytter raskere transportmidler enn det kvinner gjør på arbeidsreisene.



Figur 8-7 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser for kvinner og menn i Oslo. RVU 2022/23

Figur 8-7 viser at kvinner har en høyere kollektivandel enn det menn har, med 44 prosent mot 34 prosent, og at menn oftere kjører bil, sammenlignet med kvinnene. Gangandelen er relativt lik mellom kvinner og menn, mens menn sykler i noe større omfang, med 4 prosentpoeng høyere sykkelandel enn kvinner.

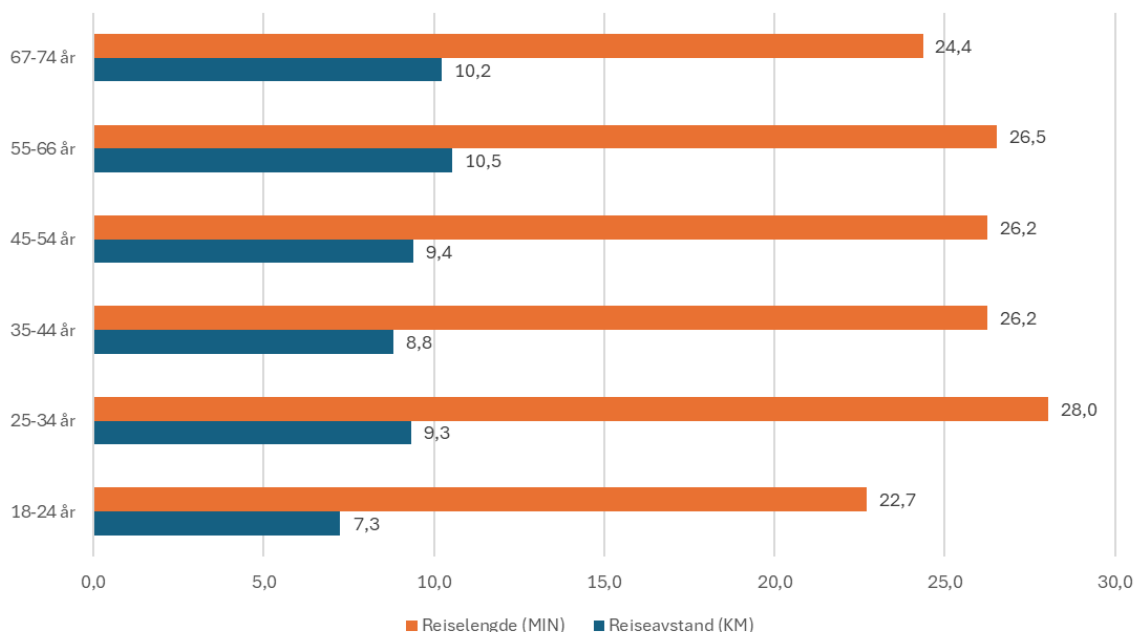
Tabell 8-2 Gjennomsnittlig tidsbruk og reiselengde for ulike transportformer på arbeidsreiser for kvinner og menn i Oslo. RVU 2022/23

	Gange			Sykkel			Kollektivt			Bil, som fører		
	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.
Menn (N=4483)	1,8	22,6	4,8	6,3	22,4	16,9	10,8	32,1	20,2	21	25,2	50,0
Kvinner (N=3857)	2	23,9	5,0	6,1	22,1	16,6	10,6	30,8	20,6	16,8	25,4	39,7

Kvinner går i snitt 200 meter lenger til arbeid enn det menn gjør, og går i snitt 2 minutter lenger. De har også noe høyere gjennomsnittlig hastighet enn det mennene har. Menn, som har en høyere sykkelandel sammenlignet med kvinner, sykler også i gjennomsnitt 200 meter lenger, med 6,3 km. Kollektivreisene er relativt like for kvinner og menn. Kvinner bruker i snitt ett minutt mindre tid, med 31 minutter, og reiser om lag 200 meter kortere. For bil ser vi at menn kjører lenger – i snitt omtrent 4 kilometer, mens tidsbruken for de to er relativt lik. Dette betyr altså at menn holder en høyere hastighet enn det kvinner gjør. Her er gjennomsnittet 50 km/t, noe som er mer enn 10 km/t mer enn det kvinner i gjennomsnitt kjører i.

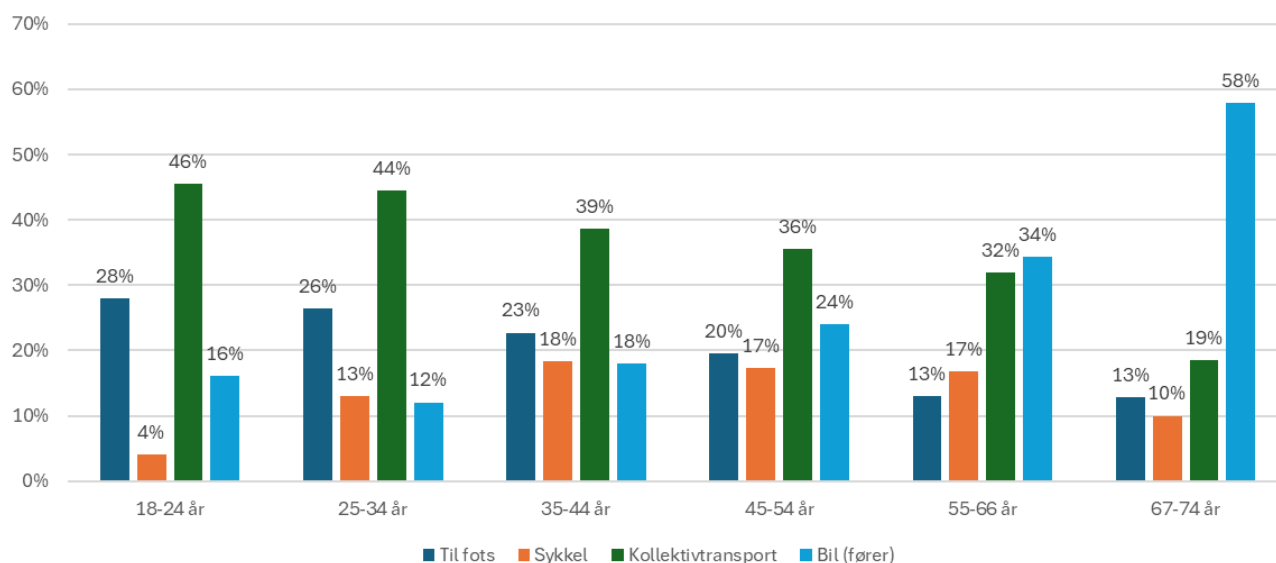
8.3 Aldersvariasjoner i reisetid og reiselengde

Figur 8-8 viser variasjonene i reisetid og -avstand på arbeidsreiser for ulike aldersgrupper. Her er den yngste og den eldste aldersgruppen utelatt, da det er få observasjoner for disse, da det i liten grad gjennomføres arbeidsreiser for disse gruppene. De fleste har gått av med pensjon innen fylte 75 år, noe som resulterer i få arbeidsreiser for denne aldersgruppen.



Figur 8-8 Gjennomsnittlig reiselengde (minutter og kilometer) for ulike aldersgrupper. RVU 2022/23

Vi ser av Figur 8-8 at reiseavstanden øker med økt alder. Mens den yngste aldersgruppen, 18-24 år i snitt har en arbeidsreise på 7,3 kilometer, er denne på over 10 km blant de over 55 år. Mens aldersgruppen 67-74 år har de nest lengste reisene, bruker de nest kortest tid, med 24,4 minutter. Dette kan forklares ved at de i langt større grad benytter andre transportmidler enn kollektiv, sykkel og gange – i hovedsak bil, på sine arbeidsreiser. Ifølge Figur 8-9 gjennomføres over 60 prosent av arbeidsreisene for de over 67 år med bil, mens kollektivandelen kun er på 15 prosent.



Figur 8-9 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser for ulike aldersgrupper i Oslo. RVU 2022/23

Vi ser videre i Figur 8-9 en økende bruk av bil som fører på arbeidsreiser med økende alder. Blant de i aldersgruppen 25-34 år tas kun 12 prosent av reisene med bil, mens for de mellom 55- 64 år er andelen 34 prosent. Blant aldersgruppen 67-74 år kjører hele 58 prosent bil – denne aldersgruppen har for øvrig en lavere N, noe som knytter en del usikkerhet til resultatet.

Motsatt ser vi høyest andel gangturer på arbeidsreiser blant de yngste aldersgruppene – og andelen synker i takt med økt alder. Høyest sykkelandel finner vi i aldersgruppen 35-44 år, med 20 prosent, og for de to øvrige aldersgruppene mellom 35-54 år er andelen 18 prosent. Aldersgruppen med lavest sykkelandel er de mellom 18-24 år.

Med unntak av den eldste aldersgruppen, benyttes kollektivtransport på arbeidsreiser i stor grad, men også her ser vi et nedadgående mønster i takt med økt alder.

Tabell 8-3 Gjennomsnittlig tidsbruk og reiselengde for ulike transportformer på arbeidsreiser for ulike aldersgrupper i Oslo. RVU 2022/23

	Gange			Sykkel			Kollektivt			Bil, som fører		
	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.
18-24 år (N=511)	1,1	17,6	3,8	5,9	21,2	16,7	8,9	28,8	18,5	16,8	25,1	40,2
25-34 år (N=2794)	1,8	22,2	4,9	5,3	19,3	16,5	12,1	33,8	21,5	20,7	29,7	41,8
35-44 år (N=1845)	1,8	23,7	4,6	7,2	24,4	17,7	10	29,6	20,3	16,4	25,1	39,2
45-54 år (N=1698)	2,3	26	5,3	6,5	23,2	16,8	9,4	29,4	19,2	26,9	23,8	67,8
55-66 år (N=1269)	2,5	26,8	5,6	5,7	22,4	15,3	12	32,1	22,4	15,4	23,6	39,2
67-74 år (N=133)	1,9	20	5,7	5,9	22,6	15,7	8,9	32	16,7	14	24,4	34,4

Figur 8-9 viste at det var de yngste aldersgruppene som gikk oftest, mens Tabell 8-3 forteller oss at de også har de korteste gangturene. De mellom 25 og 44 år går i snitt 1,8 kilometer til jobb, mens de mellom 55-66 går om lag 2,5 kilometer. Resultatene kan tolkes dithen at yngre mennesker oftere bor nærmere arbeid, og at kort avstand til jobb er en viktig driver for at man velger å gå på reisen.

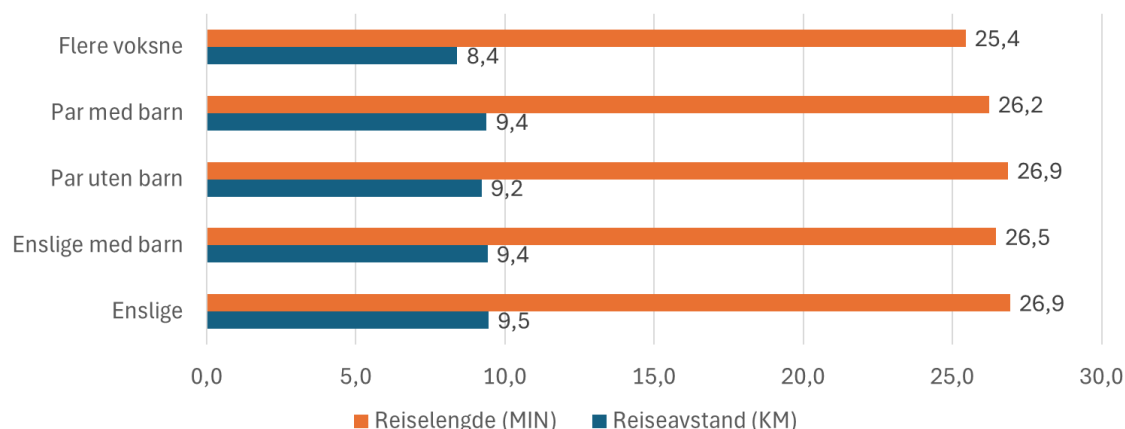
For sykkel på arbeidsreisen ser vi at det er aldersgruppene med høyest sykkelandel som også gjennomfører de lengste sykkelturene. De mellom 35-44 år har en sykkelandel på 20 prosent, og er samtidig de som gjennomfører de lengste sykkelturene, i snitt 7,2 km og nesten 25 minutter lange. Dette er et alderssegment der vi også har sett en stor økning i elsykkeleierskap, noe som kan bidra til å forklare reisens lengde.

Når vi ser på variasjoner i reisetid- og avstand på arbeidsreiser med bil ser vi at det er aldersgruppen mellom 44-54 år som gjennomfører de lengste bilreisene. Tidsbruken her, for øvrig, er ikke størst, noe som tyder på at denne aldersgruppen holder en høyere hastighet på arbeidsreisen sammenlignet med alle andre aldersgrupper.

Aldersgruppen mellom 25-34 år har de lengste kollektivreisene, og er også den aldersgruppen som bruker mest tid på kollektivreiser. De yngste og eldste har de korteste kollektivreisene, men den eldste aldersgruppen ser også ut til å bruke lenger tid enn de yngste på disse reisene.

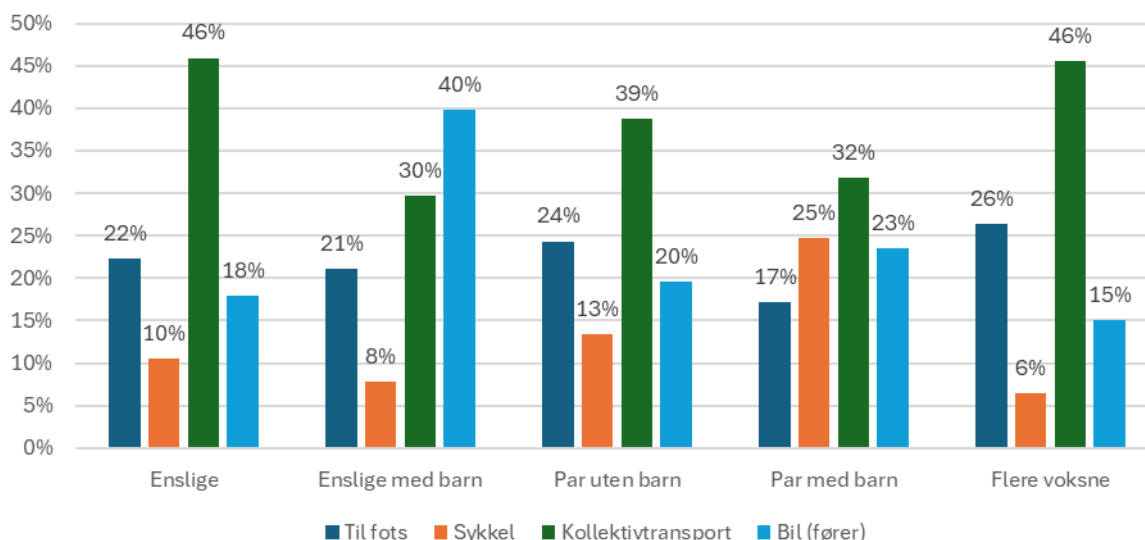
8.4 Variasjoner blant familietyper på arbeidsreisens lengde

Livsfase påvirker hvor vi bosetter oss, og kan også tenkes å påvirke avstand til arbeidsplass. Arbeidsreisens lengde kan potensielt være en faktor når man velger arbeidsplass.



Figur 8-10 Gjennomsnittlig reiselengde (minutter og kilometer) for ulike familietyper. RVU 2022/23

I Figur 8-10 finner vi relativt små variasjoner for respondenter som bor i de ulike familietyper. Unntaket er for de som bor flere voksne sammen – dette er den minst homogene gruppen, da den både kan bestå av folk som bor i kollektiv, og for foreldre som bor sammen med egne barn over 18 år. Disse har om lag en kilometer kortere gjennomsnittlig arbeidsreise enn de andre gruppene. Tidsbruk på arbeidsreisen er også svært lik for alle grupper.



Figur 8-11 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser for ulike familietyper i Oslo. RVU 2022/23

Selv om arbeidsreisens lengde var relativt lik for alle familietyper, finner vi til dels store variasjoner i transportmiddelfordelingen (Figur 8-11). Enslige med barn benytter bil i langt større grad enn alle andre familietyper, med 40 prosent. Det kan for mange være et ekstra tidspress på arbeidsreiser om man er aleneforsørger, noe som for mange kan bety at man har behov for bil i større grad enn andre familietyper. Det er særlig kollektivtransport som velges bort for denne familietypen – kun en av fire arbeidsreiser gjennomføres med kollektivtransport. Merk at det er en god del usikkerhet knyttet til disse resultatene, da det er langt færre personer som tilhører denne familietypen (N=120) sammenlignet med de andre.

Par med barn sykler i langt større grad enn alle andre familietyper, med 25 prosent mot 8-13 prosent for de øvrige (med unntak av kategorien «flere voksne»). Samme familietype har den laveste andelen gangturer på arbeidsreiser, noe som tyder på at noen av sykkelreiser har erstattet gangturer.

Enslige og de som bor i husstander med flere voksne er de som i størst grad reiser kollektivt til jobb, med 46 prosent av reisene.

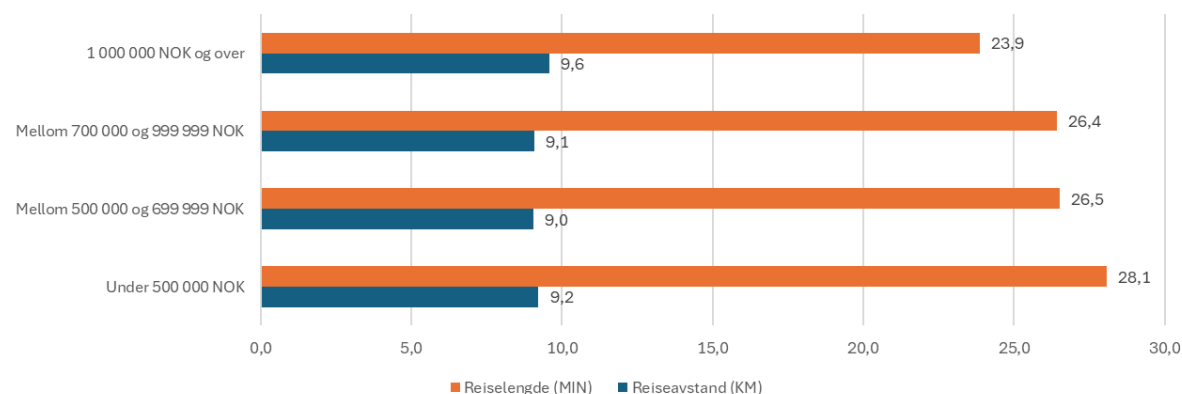
Tabell 8-4 Gjennomsnittlig tidsbruk og reiselengde for ulike transportformer på arbeidsreiser for ulike familietyper i Oslo. Enslige med barn er her ekskludert, grunnet lav N, det samme gjelder sykkel for flere voksne. RVU 2022/23.

	Gange			Sykkel			Kollektivt			Bil, som fører		
	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.
Enslige (N=2070)	2,1	25,8	4,9	5,5	21,3	15,5	10,5	29,9	21,1	18,1	26,3	41,3
Par uten barn (N=2898)	2	24	5,0	5,8	20,7	16,8	11,4	33,1	20,7	17	24,8	41,1
Par med barn (N=2413)	1,7	22	4,6	6,7	23,7	17,0	9,3	30,9	18,1	16,5	25,8	38,4
Flere voksne (N=820)	1,5	19,4	4,6	-	-	-	11,5	32	21,6	14,3	24,7	34,7

Tabell 8-4 viser også relativt store forskjeller i lengdene og tidsbruken ulike familietyper går, sykler, kjører bil og reiser kollektivt på arbeidsreiser. Par med barn er familietyper som sykler lengst, med 6,7 km. Enslige har de lengste gjennomsnittlige reiselengdene med bil, med 18,1 kilometer. Par med barn har de korteste kollektivreisene, mens enslige har lavest tidsbruk på de samme reisene.

8.5 Variasjoner i arbeidsreiser blant ulike inntektsgrupper

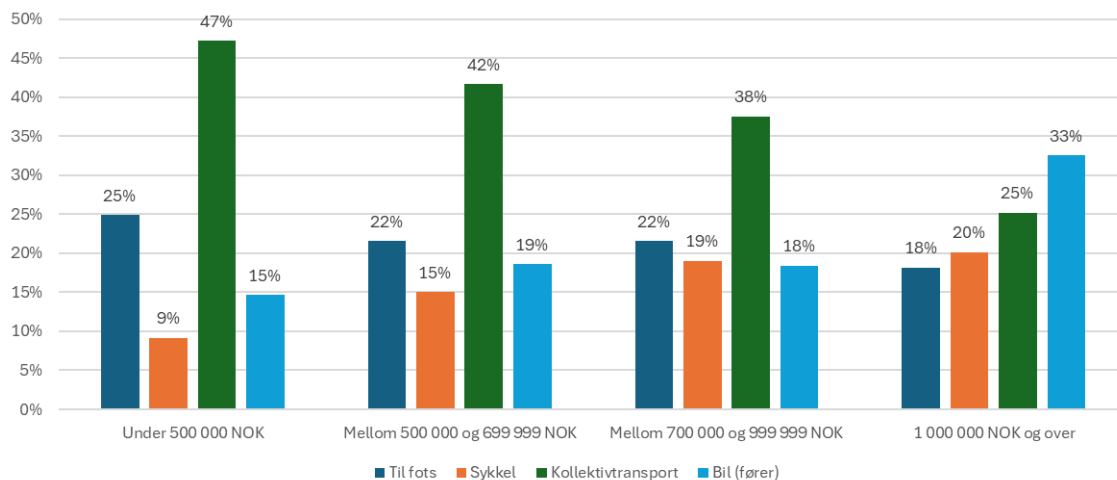
Ulike typer arbeid gir ulik inntekt, noe som potensielt kan påvirke arbeidsreisens lengde da lavere inntekt gir mindre handlingsrom til å velge bosted. Når det kommer til inntekt er disse inndelt i fire, og det er personinntekt det her tas utgangspunkt i.



Figur 8-12 Gjennomsnittlig reiselengde (minutter og kilometer) for ulike inntektsgrupper (personinntekt). RVU 2022/23

Når det gjelder gjennomsnittlig reisetid på arbeidsreiser generelt (Figur 8-12), ser vi at lavere inntekt korrelerer med lenger reisetid. Reiselengdene er relativt like på tvers av inntektsgruppene, med den øverste inntektsgruppen som unntak, der reiselengden i snitt er omtrent 500 meter lenger, med 9,6 km. Figuren viser altså at økt inntekt gir økt gjennomsnittlig hastighet på arbeidsreiser.

Figur 8-13 viser at transportmiddelfordelingen varierer en god del mellom de ulike inntektsgruppene, noe som kan bidra til å forklare forskjellene i hastighet på arbeidsreiser.



Figur 8-13 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser for ulike inntektsgrupper i Oslo. RVU 2022/23

Vi ser at for den laveste inntektsgruppen, de med inntekter under 500 000 NOK, er det 1 av 4 som går til jobb, og 47 prosent som tar kollektivt. Denne gruppen har også lavest andel arbeidsreiser med bil og den laveste andelen sykkelreiser, med kun 9 prosent.

Det er gruppen med de høyeste inntektene som sykler mest til arbeid, med 20 prosent, mens disse går og tar kollektivt i langt mindre grad enn det vi finner for de tre andre inntektsgruppene. For denne inntektsgruppen er bilreiser vanligste transportform, med 33 prosent. Det er en langt lavere andel kollektivreiser blant disse, med 25 prosent.

Vi finner relativt små forskjeller mellom de to midterste inntektsgruppene – det er noen færre som sykler blant de med inntekter mellom 500 000 og 699 999 NOK, mens denne gruppen har en noe høyere andel kollektivreiser.

Overordnet kan vi si at transportmiddel på arbeidsreisene varierer i stor grad for mennesker med ulikt inntektsnivå. Vi ser at det er høyere gange- og kollektivandel med lavere inntektsnivå, og høyere sykkel- og bilandel med økt inntektsnivå.

Tabell 8-5 gir oss en oversikt over tidsbruk for de ulike inntektsgruppene for ulike transportformer.

Tabell 8-5 Gjennomsnittlig tidsbruk og reiselengde for ulike transportformer på arbeidsreiser for ulike inntektsgrupper i Oslo. Celler med mindre enn =100 er utelatt fra tabellen. RVU 2022/23

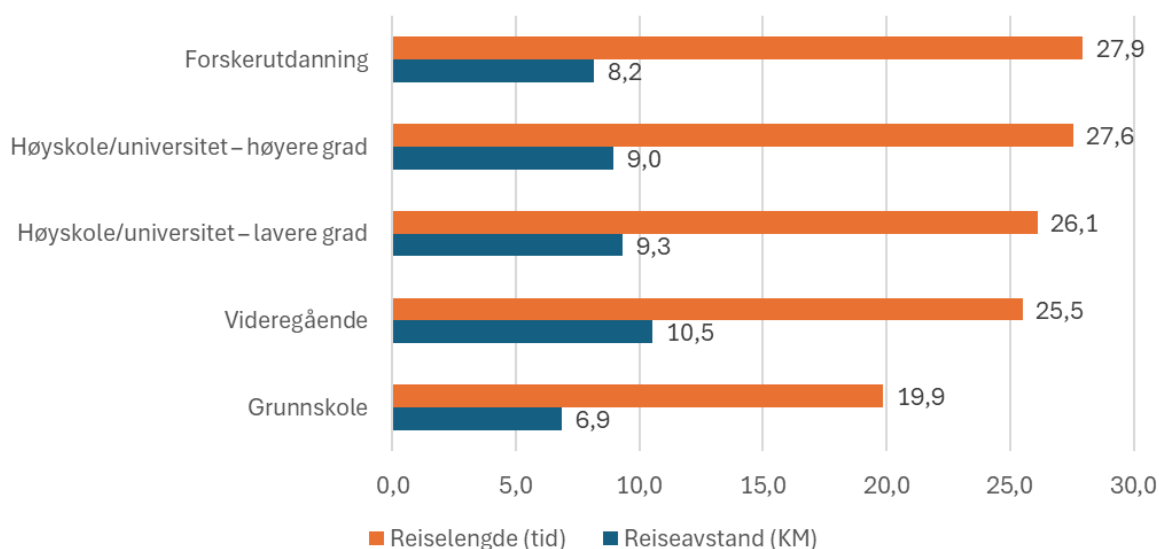
	Gange			Sykkel			Kollektivt			Bil, som fører		
	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.
Under 500 000 NOK (N=1787)	1,7	21,5	4,7	5,6	20,2	16,6	12	34,5	20,9	16,1	27,6	35,0
Mellom 500 000 og 699 999 NOK (N=2553)	1,8	22,2	4,9	6,3	22	17,2	11,1	31,6	21,1	15,1	25,5	35,5
Mellom 700 000 og 999 999 NOK (N=2265)	2,1	25,3	5,0	6,3	23,1	16,4	8,9	28,8	18,5	19,7	27,4	43,1
1 000 000 NOK og over (N=1261)	2,1	21,5	5,9	6,2	21,8	17,1	10,8	30,7	21,1	15,1	22,5	40,3

Tabell 8-5 viser at de i den laveste inntektsgruppen i snitt går 1,7 km til arbeid, noe som er den korteste avstanden, og som kan forklare den høye andelen gangturer blant disse. Denne gruppen har også de korteste sykkelturene, og er altså en gruppe som både sykler lite (10 prosent) og kort – i snitt mer enn 600 meter kortere enn de andre inntektsgruppene. Kollektivreisene til denne inntektsgruppen er de lengste, og her er også tidsbruken høyest. Det kan altså virke som om de med inntekt under 500 000 i stor grad enten bor nært arbeidsplassen eller lenger unna, noe som medfører lengre kollektivreiser.

For begge grupper med inntekter over 700 000 NOK, ser vi at den gjennomsnittlige gangturen er på 2,1 km, mens at de med inntekter mellom 700 000- 999 999 NOK bruker omtrent fire minutter lenger på disse turene, sammenlignet med de i den høyeste inntektsgruppen. Det er små variasjoner i sykkelreisenes gjennomsnittlige lengde og tidsbruk, mens kollektivreisene er kortest, både i lengde og tid, for de med inntekter mellom 700 000- 999 999 NOK. Denne inntektsgruppen har også de lengste bilreisene, og disse er nesten 4 km lenger enn for alle de andre inntektsgruppene. Denne gruppen har også en høyere hastighet på arbeidsreisene gjennomført med bil, med over 43 km/t.

8.6 Reisetid og reiselengde på arbeidsreiser for ulike utdanningsgrupper

Figur 8-14 viser oss gjennomsnittlig tidsbruk på arbeidsreiser for folk i Oslo med ulik utdanningslengde.

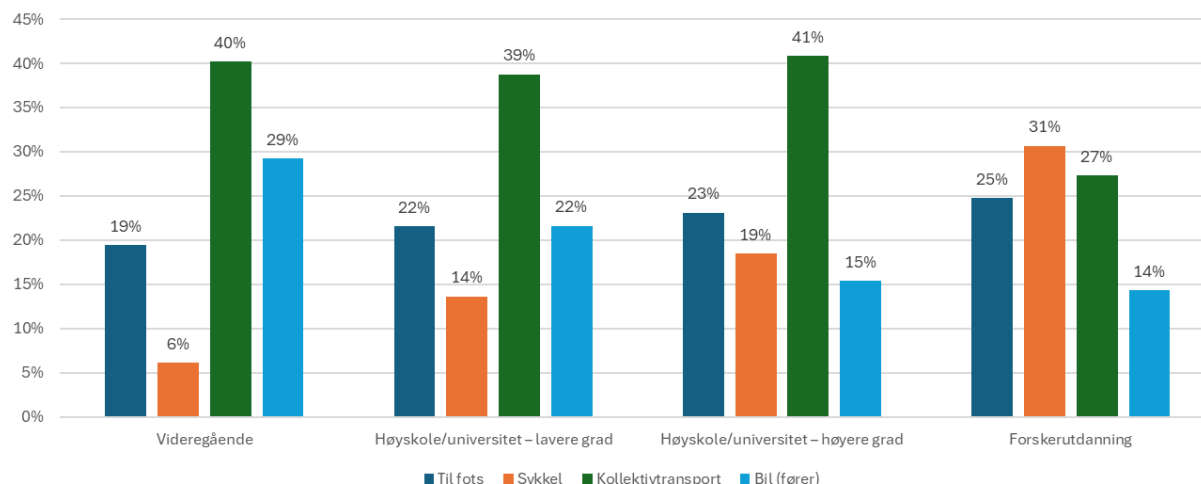


Figur 8-14 Gjennomsnittlig reiselengde på arbeidsreisen (minutter og kilometer) for folk med ulik utdanningslengde i år (vannrett akse). RVU 2022/23

Det er relativt store variasjoner i gjennomsnittlig tidsbruk og reiseavstand på arbeidsreiser for de ulike gruppene. Det er særlig de med grunnskole som høyeste fullførte utdanningsnivå som har kortest arbeidsreise, både i tid og avstand.

For de øvrige utdanningsnivåene ser vi at hastigheten synker i takt med økt utdanningsnivå – de med høyest utdanning (forskerutdanning) har de korteste avstandene, men høyest tidsbruk, og for hvert trinn øker avstanden, mens tidsbruken synker. Dette kan tyde på store variasjoner i reisemiddelbruk på arbeidsreiser for de fire ulike utdanningsnivåene.

Figur 8-15 viser tydelig at variasjonene i hastighet blant de ulike utdanningsgruppene i stor grad kan forklares ved en økning i bilbruk og en reduksjon i sykkelandel med lavere utdanningsnivå.



Figur 8-15 Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser for ulike utdanningsgrupper i Oslo. RVU 2022/23

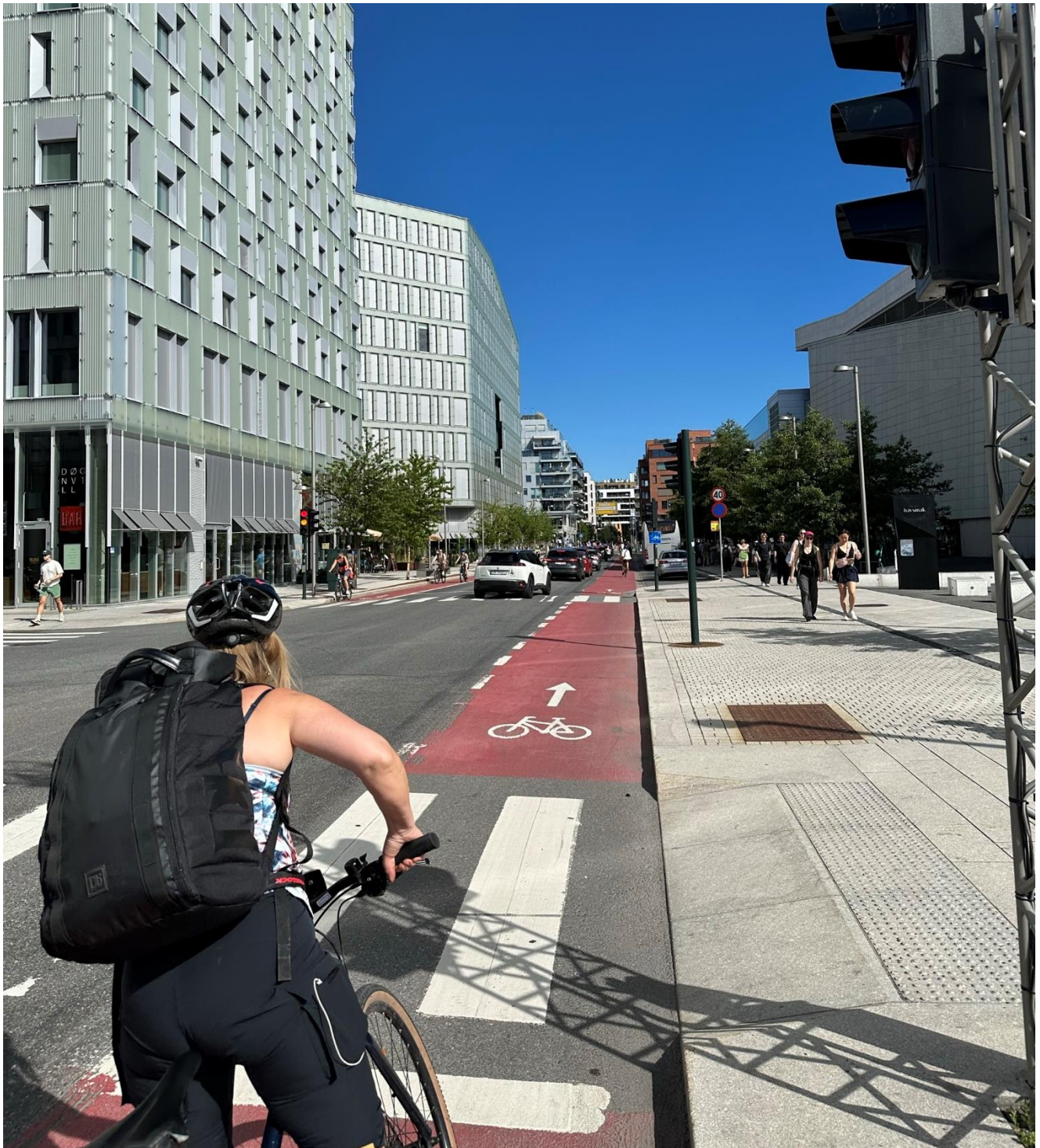
Figur 8-15 viser at den høyeste sykkelandelen finner vi blant de med forskerutdanning, med 31 prosent (56 prosent av arbeidsreisene gjennomføres til fots eller med sykkel), mens for denne gruppen er bilandelen kun 14 prosent. Motsatt, for de menneskene med videregående som høyeste utdanningsnivå, ser vi en bilandel på 29 prosent, mens her er sykkelandelen kun 6 prosent. Det er relativt sett mindre variasjoner i omfanget av gangturer mellom de ulike utdanningsgruppene – men det er en svak økning i omfang med økt utdanningsnivå. Hva gjelder kollektivandelen, er denne relativt lik for alle, med unntak av de med forskerutdanning, der denne er på 27 prosent, noe som er over 10 prosentpoeng lavere enn for de andre gruppene.

Tabell 8-6 Gjennomsnittlig tidsbruk og reiselengde for ulike transportformer på arbeidsreiser for ulike utdanningsgrupper i Oslo. Grunnskole, samt felt uten data er ekskludert grunnet lav N. RVU 2022/23

	Gange			Sykkel			Kollektivt			Bil, som fører		
	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.	Km.	Min.	Km/t.
Videregående (N=1276)	1,8	21,4	5,0	-	-	-	11,7	30,8	22,8	16,7	25,2	39,8
Høyskole/universitet – lavere grad (N=2746)	2	24,5	4,9	6,3	22,1	17,1	10,2	30,8	19,9	15,9	23,4	40,8
Høyskole/universitet – høyere grad (N=3623)	1,9	23,9	4,8	6	21,8	16,5	10,9	32,9	19,9	17,8	27,5	38,8
Forskerutdanning (N=437)	1,8	23	4,7	7,7	27,7	16,7	7,8	30,2	15,5	-	-	-

Tabell 8-6 viser oss at de med høyeste utdanningsnivå i tillegg til å ha høyest andel sykkelreiser til arbeid også har blant de lengste, med 7,7 km og omtrent 28 minutter i gjennomsnitt. Denne gruppen er også blant de med lengst reisevei gjennomført med kollektivtransport, med i underkant av 8 km, mens gjennomsnittlig gangavstand er relativt lik for alle, med omtrent 2 km, eller rett i underkant av dette. De som går lengst, er befolkningsgruppen med bachelor eller annen lavere grads høyskole/ universitetsutdanning. Disse går i snitt 2 km til arbeid. De med høyskole/ universitetsutdannelse på

lavere grad sykler i snitt 300 meter lenger enn de med høyere grad, mens de med høyere grads høyskole/ universitetsutdanning kjører nesten to kilometer lenger enn de med lavere grad. De med videregående som høyeste utdanningsnivå kjører i underkant av 17 km i snitt til arbeid. Denne gruppen har også de lengste gjennomsnittlige kollektivturene, med i underkant av 12 km reiselengde, og omtrent 31 minutters reisetid.



9 Aktive reiser

Aktiv transport defineres som reiser gjennomført til fots eller med sykkel¹⁴. I denne analysen tar vi utgangspunkt i reiser der hovedtransportmiddelet er definert som gjennomført med aktiv transport. For analyser av hvor mye vi går (og sykler) totalt, se kapitlet om delreiser og reisekjeder. I det kapitlet ser vi nærmere på det totale omfanget av gangturer, der gange på delreiser inkluderes. Det er et mål at mye av transporten i Oslo skal gjennomføres med aktiv transport, både for å få ned bilandelen, for å avlaste et overbelastet kollektivsystem, og fordi det har positive helsemessige ringvirkninger.

Fremveksten av elsykkel kan gjøre at sykkel som transportmiddel blir mer tilgjengelig for flere, i en by med utfordrende topografi og klima. Mange elsykler er samtidig svært kostbare, og dermed ikke tilgjengelig for alle grupper av befolkningen.

Covid 19-pandemien fikk en rekke konsekvenser for samfunnet, og mange tilegnet seg nye vaner og interesser da aktiviteter var nedstengt. Blant annet var det langt flere som gikk turer, startet å løpe eller skaffet seg kjæledyr. For å se om flere av de positive trendene har vedvart også etter pandemien, vil vi her se nærmere på de reisene som er for rekreasjon og for turen i seg selv¹⁵. Dette definerer vi som rundturer – turer som starter og slutter hjemme, og som er gjennomført med aktiv transport.

Vi vil i denne temaanalysen se på andelen aktive reiser blant ulike befolkningsgrupper, og sammenligne data fra RVU 2018/19 med RVU 2022/23 for å se hvordan andelen gange- og sykkelreiser har utviklet seg over tid. I Oslo utgjør aktive reiser en stor andel av alle reiser. En god innsikt i Oslofolks reisevaner forutsetter derfor god innsikt i aktive reiser – om det er noen befolkningsgrupper som skiller seg ut i positiv eller negativ forstand, og hvordan aktive reiser påvirkes av sesongvariasjoner. Fokuset under dette temaet er å se på veksten i sykkel og gange over tid. For sykkel er det særlig interessant å se på fremveksten av elsykkel og hvilke effekter dette har hatt; Har elsykkelen medført nye brukergrupper og bruksmønstre?

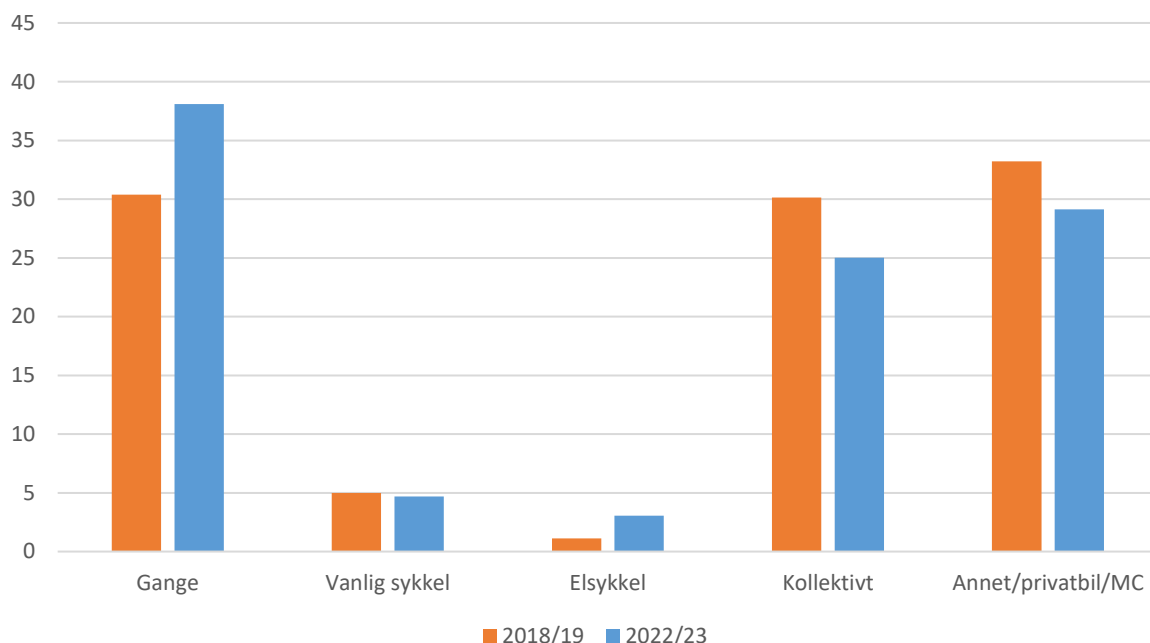
9.1 Hva kjennetegner aktive reiser i Oslo?

46 prosent av reisene til innbyggerne i Oslo er gjennomført med aktive transportformer – 38 prosent til fots og 8 prosent på sykkel. Om vi ser på kjønnsfordelingen i sykkelandel, ser vi at menn har en sykkelandel på 9 prosent, mens for kvinner er andelen 6 prosent. Mens en av tre menn benyttet elsykkel på sykkelreisen, er det halvparten av kvinnene som oppgir å sykle med elsykkel. Prosentandelen av alle reiser som er foretatt på elsykkel er på 3 prosent for både kvinner og menn.

Sesongvariasjonene er store for sykkel. Sykkelandelen vinterstid er på 4 prosent, mens den i sommer- og høsts sesongen er henholdsvis i overkant og i underkant av 10 prosent. For gangreiser er sesongvariasjonene relativt små, med en noe høyere prosentandel vår- og vinterstid, og en noe lavere andel i sommer- og høsts sesongen.

¹⁴ Mikromobilitet (sparkesykkel, elsparkesykkel og tilsvarende) defineres ikke innenfor kategorien aktiv transport. Det fantes ingen egen aktivitet for registrering av mikromobilitet i RVU før 2024, og det er derfor uklart om respondenter har registrert dette som «annet», «gange» eller «sykkel». Dette kan potensielt påvirke gange- og sykkelanalysene i noen grad.

¹⁵ Se blant annet SSB: [Flere har brukt nærområdet til friluftslivsaktiviteter i pandemien – SSB](#)



Figur 9-1 Transportmiddelfordeling på reiser gjennomført av befolkningen i Oslo, prosentvis fordeling, RVU 2018/19 og 2022/23.

Mellom 2018/19 og 2022/23 er det en betydelig økning i gange som hovedtransportmiddel, fra 30 til 38 prosent av alle reiser. Motsatt ser vi en nesten like stor nedgang i andelen reiser gjennomført med kollektivtransport. Andelen reiser gjennomført med vanlig sykkel er omtrent uendret, mens elsykkel har en vekst fra 1 til 3 prosent. Det har i perioden vært en nedgang i andelen reiser med bil/MC/annet med 4 prosentpoeng. Denne kategorien inkluderer bil som fører og passasjer, turer gjennomført med MC, samt turer som er registrert med «annet» transportmiddel, eksempelvis fritidsbåt eller segway. Grunnen til at disse her er slått sammen, er at fokuset i denne analysen er på aktive transportformer.

Antall reiser per person er redusert fra 2018/19 til 2022/23, fra 2,9 til 2,4 daglige reiser. Noe av endringen kan skyldes metoden som er brukt ved datainnsamlingen og noe kan skyldes økt bruk av hjemmekontor eller andre virkninger av koronapandemien¹⁶. Vi har studert hvordan endringen i antall reiser per person fordeler seg på transportmiddel og reiselengde, og finner en klar økning i antallet aktive reiser per person. Økningen tilsvarer omtrent én gangtur og én sykkelstur mer per person per måned fra 2018/19 til 2022/23.

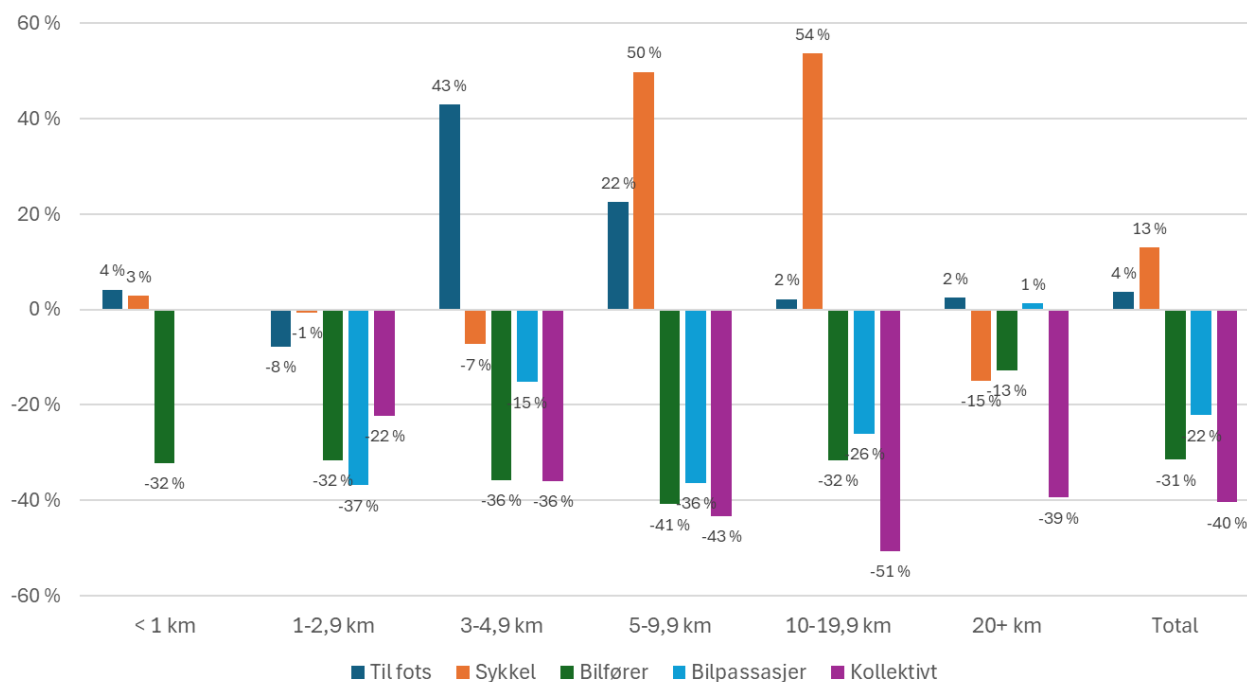
Nesten halvparten av gangturene er under én kilometer, og over 80 prosent av gangturene er under tre kilometer. Når vi sammenlikner mot 2018/19, ser vi at det er størst økning i de lengre gangturene, spesielt de mellom tre og fem kilometer, se Figur 9-2. Antall gangturer mellom tre og fem kilometer per person per dag har økt med 43 prosent. Dette er en stor prosentvis økning, men nivået er lavt og øker fra 0,06 til 0,09 turer per person per dag. Det tilsvarer en økning fra omtrent to til omtrent tre gangturer mellom tre og fem kilometer per måned. Inkluderer vi alle gangturer som er lengre enn tre kilometer ser vi en økning fra i underkant av fire lange turer per måned til omtrent fem lange turer per måned. Antall gangturer under ett øker imidlertid mindre, med bare fire prosent per person.

¹⁶ Se [nokkeltallsrapport-rvu-2023_per-14.03.2024.pdf](#)

Antall sykkelreiser har økt med omtrent 13 prosent fra 2018/19 til 2022/23 per person per dag i Oslo, Figur 9-2. Det er spesielt sykkelreiser mellom fem og 20 kilometer som har økt. Også her er den prosentvise endringen høy, men økningen er fra et lavt nivå. Økningen tilsvarer én sykkelreise mer per person mellom fem og 20 kilometer per måned.

Antall bilreiser per person er redusert i perioden. Bilførerreisene er redusert med 31 prosent som tilsvarer omtrent syv bilreiser mindre per måned for en gjennomsnittsperson. Bilførerreiser er redusert i alle lengdekategorier, men nedgangen er størst på reiser mellom fem og ti kilometer. Resultatene tyder på at det har vært størst overføring av reiser fra bil til aktiv transport på reiser i denne lengdekategorien.

Per person gjennomfører innbyggerne i Oslo færre reiser med all motorisert transport i 2022/23 enn i 2018/19, også som passasjer i bil og med kollektivtransport. Nedgangen i kollektivtransport har vært størst på reiser mellom fem og 20 kilometer. Dette er lengdekategoriene hvor sykkel har hatt størst økning. Merk igjen her at endring i sum reiser kan stamme fra endring i innsamlingsmetodikken for RVU i perioden.



Figur 9-2 Prosentvis endring i antall reiser per person per dag for ulike transportmidler fra 18/19 til 22/23. RVU 2018/19 og RVU 2022/23.

Videre studerer vi hvordan reisemiddelfordelingen, og bruken av aktiv transport, varierer mellom ulike grupper i befolkningen. Vi ser på forskjeller mellom kjønn, familietype, aldersgrupper, utdanningsnivå, inntektsnivå (personinntekt), og hovedbeskjeftigelse, se Tabell 1-1.

Tabell 9-1 Reisemiddelfordeling for ulike deler av befolkningen, herunder kjønn, familietype, aldersgrupper, utdanningsnivå, inntektsnivå (personinntekt), og hovedbeskjeftigelse. Prosentandel av alle reiser. RVU 2022/23.

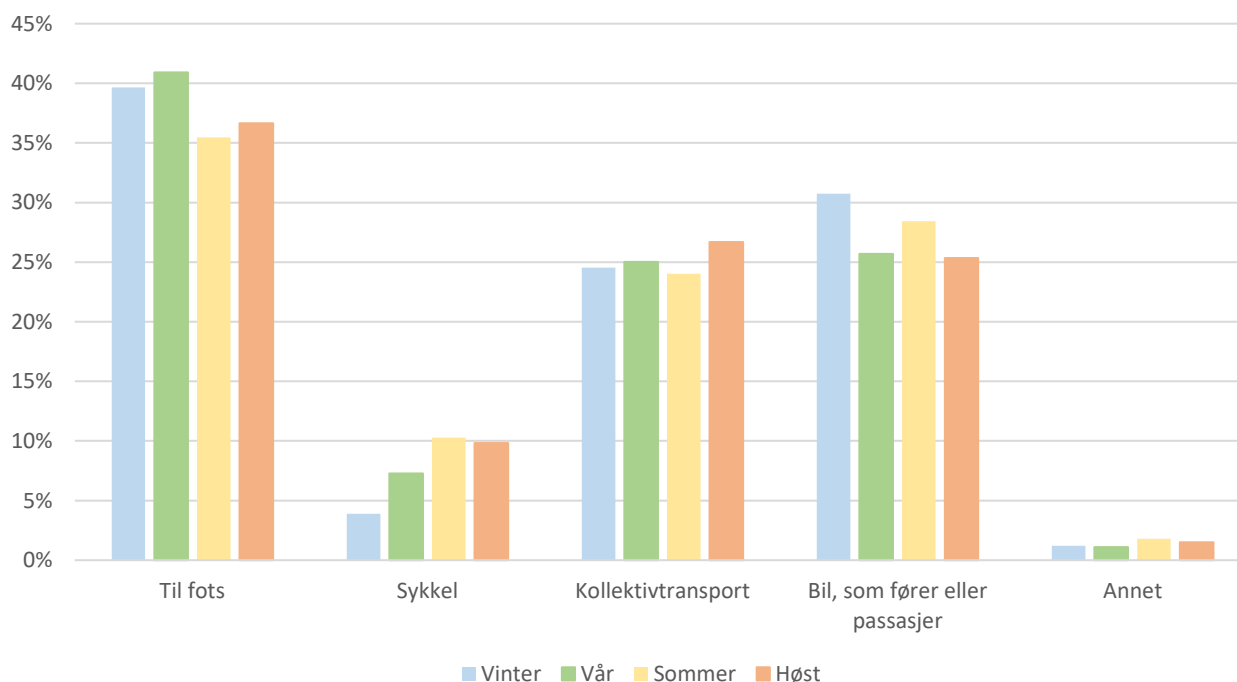
	Gange	Vanlig sykkel	El-sykkel	Kollektivt	Annet/ privatbil/ MC
Mann	35 %	7 %	3 %	22 %	33 %
Kvinne	40 %	3 %	3 %	28 %	25 %
Enslige	42 %	5 %	2 %	29 %	23 %
Enslige med barn	31 %	5 %	2 %	18 %	44 %
Par uten barn	39 %	5 %	2 %	23 %	31 %
Par med barn	34 %	6 %	7 %	19 %	35 %
Flere voksne	39 %	4 %	1 %	33 %	23 %
13-17 år	42 %	4 %	1 %	33 %	21 %
18-24 år	41 %	3 %	0 %	35 %	20 %
25-34 år	44 %	5 %	3 %	30 %	18 %
35-44 år	40 %	5 %	6 %	22 %	26 %
45-54 år	33 %	5 %	3 %	21 %	38 %
55-66 år	27 %	6 %	3 %	19 %	45 %
67-74 år	31 %	2 %	1 %	16 %	50 %
75 år+	35 %	1 %	1 %	14 %	48 %
Grunnskole (inkl. ungdomsskole /realskole)	38 %	3 %	0 %	33 %	26 %
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/ handelsskole/påbygging)	35 %	2 %	1 %	29 %	33 %
Høyskole/universitet (4 år)	37 %	4 %	3 %	25 %	31 %
Høyskole/universitet (5 eller flere år)	40 %	6 %	4 %	24 %	26 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	37 %	9 %	8 %	19 %	26 %
Under 500 000 NOK	40 %	3 %	2 %	31 %	24 %
Mellom 500 000 og 699 999 NOK	39 %	5 %	3 %	25 %	27 %
700 000 NOK og over	35 %	6 %	4 %	20 %	35 %
Yrkesaktiv	37 %	5 %	4 %	25 %	29 %
Student	43 %	4 %	1 %	33 %	19 %
Alderspensjonist	33 %	2 %	1 %	16 %	47 %
Annet	44 %	1 %	2 %	20 %	32 %
Total	38 %	5 %	3 %	25 %	29 %

Når vi ser på transportmiddelfordelingen for alle reiser i RVU 2022/23, ser vi at kvinner går og reiser kollektivt mer enn menn, og at menn i større grad benytter bil (som fører eller passasjer). For ulike familietyper viser resultatene at familier med barn går mindre sammenlignet med husstander uten barn (enslige, par uten barn, flere voksne). Det er blant gruppen «par med barn» vi finner høyest sykkelandel, med 12 prosent. Fremveksten av elsykkel kan ha bidratt til å gjøre sykkel som fremkomstmiddel mer attraktivt for denne gruppen. Enslige med barn er den familietypen med høyest andel «annet», i hovedsak bilturer som fører eller passasjer.

For utdanning ser vi at sykkelandelen øker med økt utdanningsnivå, mens kollektivandelen og bilandelen (inkludert annet) synker. For gange ser vi relativt små variasjoner mellom de ulike utdanningsgruppene. Når vi ser på de ulike inntektsnivåene, finner vi størst variasjon i kollektivreiser og bilbruk. På kollektivreiser ser vi at økt bruk korrelerer med lavere inntekt, der den laveste inntektsgruppen har en kollektivandel på over 30 prosent og der de med inntekter over 700 000 NOK har en kollektivandel på 20 prosent. Motsatt ser vi en høyere bilandel for de med høyest inntekt. Vi ser også at for de høyeste inntektsgruppene er andelen gangturer lavere enn blant dem med lavere inntekter.

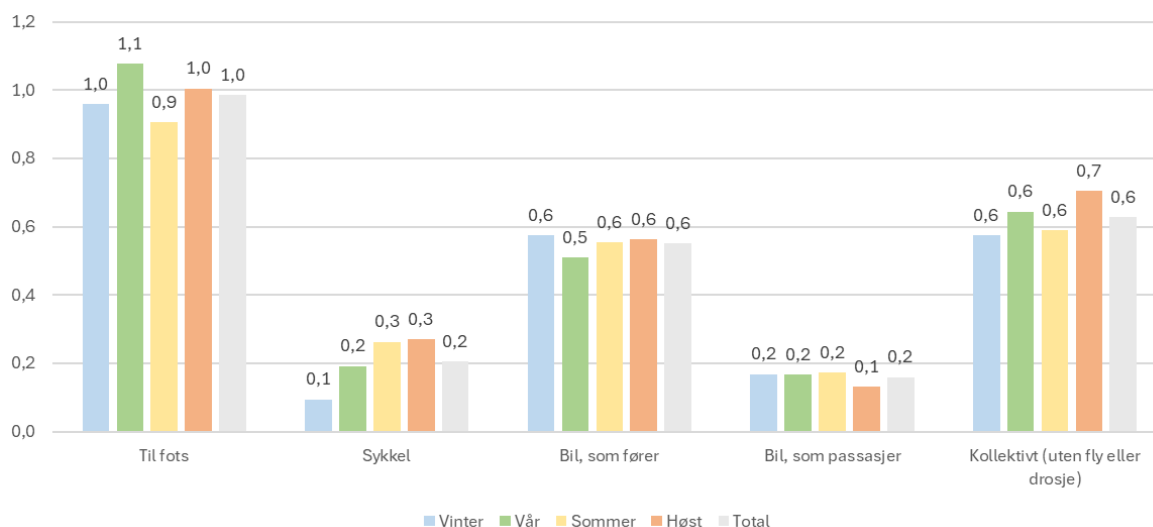
9.1.1 Sesongvariasjoner i aktive reiser

Når vi ser på sesongvariasjoner i reisemiddelfordelingen, ser vi en høyere andel gangturer i vinter- og vårsesongen, sammenlignet med sommer og høst. Andelen sykkelture er høyest i sommermånedene, med 10 prosent, mens i vintermånedene er det kun 4 prosent av reisene som gjennomføres med sykkel. Nedgangen i gangturer om sommeren og høsten kan delvis forklares med en økning i sykkelandelen, da det er sannsynlig at en del som sykler i sommerhalvåret heller går i vinterhalvåret. Det er små sesongvariasjoner i kollektivandelen, mens vi ser en høyere andel bilreiser vinterstid samt i sommermånedene. Økningen i bilbruk vinterstid kan også antakelig forklares ved at dårlig vær påvirker reisevanene, og at terskelen for å velge bil fremfor andre transportformer, kanskje særlig sykkel, blir lavere. En annen forklaring kan være at det totalt sett gjennomføres færre reiser vinterstid, og at dette potensielt påvirker antallet gang- og sykkelture i størst grad.



Figur 9-3 Sesongvariasjoner i reisemiddelfordeling for reiser gjennomført av befolkningen i Oslo. Prosentandel av alle reiser. RVU 2022/23

For å se om vi finner sesongvariasjoner også i *antall* gjennomførte reiser, vil vi nå se på hvordan gjennomsnittlig antall reiser per dag varierer mellom sesongene for de ulike transportmidlene, se Figur 9-4.



Figur 9-4 Gjennomsnittlig antall daglige reiser per person per dag, gjennomført med ulike transportmidler, totalt og per sesong. RVU 2022/23.

Vi finner små sesongvariasjoner i antall bilreiser per person per dag, både som sjåfør og passasjer. Det gjennomføres noen flere kollektivreiser om høsten og våren, sammenlignet med sommer- og vinterstid.

Størst sesongvariasjoner finner vi for sykkelreiser, der hver person om vinteren kun gjennomfører 0,1 daglige reiser, mot 0,3 reiser sommer og høst.

Når vi ser på utviklingen i reisevaner fra RVU 2018/19 og til RVU 2022/23, er det relativt store endringer i sesongmønsteret for aktive reiser. For gange ser vi en stor økning fra 2018-19 til 2022-23 for alle årstider. Et tilsvarende mønster ser vi for sykkel, men her er sykkelandelen uendret sommerstid mellom de to årene. Samlet ser vi en økning i andelen aktive reiser fra 34 til 44 prosent vinterstid. Det er en nedgang i andelen kollektivturer, særlig vinterstid. For privatbil/MC/annet ser vi en nedgang vår, sommer og høst, og en stabil andel på 32 prosent av reisene vinterstid.

Tabell 9-2 Sesongvariasjoner i transportmiddelfordeling for Oslos befolkning. Prosent av alle reiser, 2018/19 og 2022/23. RVU2018/19, 2022/23

	2018-19				2022-23			
	Vinter	Vår	Sommer	Høst	Vinter	Vår	Sommer	Høst
Gange	32 %	31 %	30 %	29 %	40 %	41 %	35 %	37 %
Sykkel	2 %	6 %	10 %	6 %	4 %	7 %	10 %	10 %
Kollektivt	34 %	29 %	26 %	32 %	25 %	25 %	24 %	27 %
Annet/privatbil/MC	32 %	34 %	34 %	32 %	32 %	27 %	30 %	27 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

9.1.2 Gjennomsnittlige reiselengder per person

Under ser vi en oversikt over gjennomsnittlig reiselengde og reisetid per reise for ulike hovedtransportmiddel for Oslos befolkning. Her ser vi at en gjennomsnittlig elsykkeltur kun er 500 meter lenger enn det en gjennomsnittlig sykkelstur med vanlig sykkel er, men at man bruker noe kortere

tid på sykkelturet gjennomført med elsykkel sammenlignet med vanlig sykkel. En gjennomsnittlig gangtur er i underkant av 2 kilometer lang, og varer i underkant av en halv time. Dette tallet inkluderer gange til alle formål, inkludert tur og rekreasjon. Forskjeller i ganglengde basert på reisens formål, ses videre på i kapittel 9.2.

Tabell 9-3 Gjennomsnittlig reiselengde og reisetid for reiser med ulike transportmidler gjennomført av innbyggerne i Oslo. RVU 2022/23

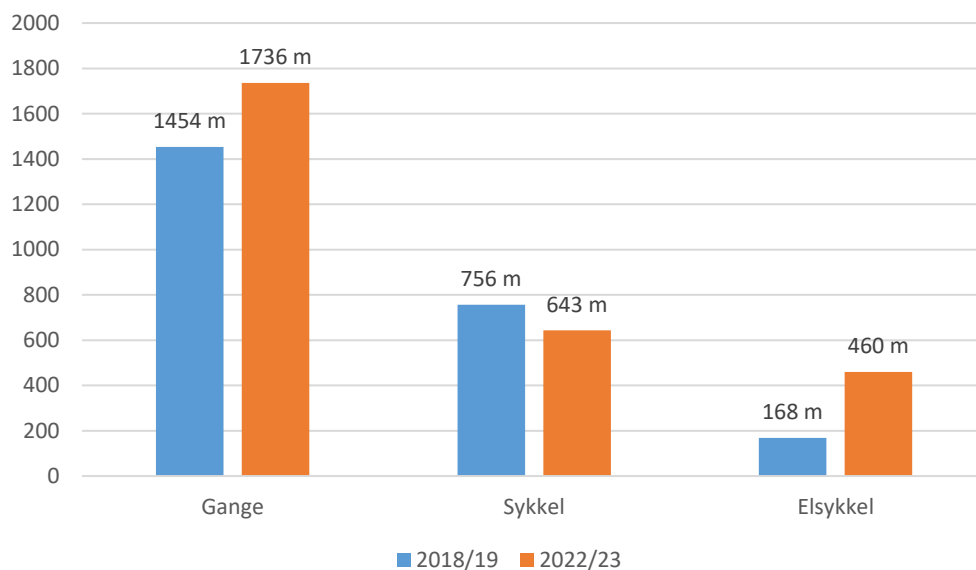
	RVU 2018/19		RVU 2022/23	
	Gjennomsnittlig reiselengde (km)	Gjennomsnittlig reisetid (min)	Gjennomsnittlig reiselengde (km)	Gjennomsnittlig reisetid (min)
Gange	1,6	19,5	1,7	24,6
Vanlig sykkel	5,2	20,6	5,2	24,6
Elsykkel	5,2	20,5	5,5	20,9
Kollektivt	10,8	29,5	13,5	33,0
Bil som fører	16,5	23,2	22,4	32,8
Total	11,2	24,9	12,1	29,9

Om vi ser på utviklingen som har vært i reiselengder og reisetid mellom 2018/19 og 2022/23 ser vi en økning for alle transportformer med unntak av for vanlig sykkel, der det ikke har skjedd noen endring i gjennomsnittlig reiselengde. Det totale reiseomfanget har økt med omtrent 1 kilometer i perioden. Det er viktig å understreke at tabellen over gir gjennomsnittlig reisetid og -lengde på hovedtransportmiddel, og gir ikke et overblikk over hele reisen. For mer informasjon om delreiser og reisekjeder, se kapittel 10.

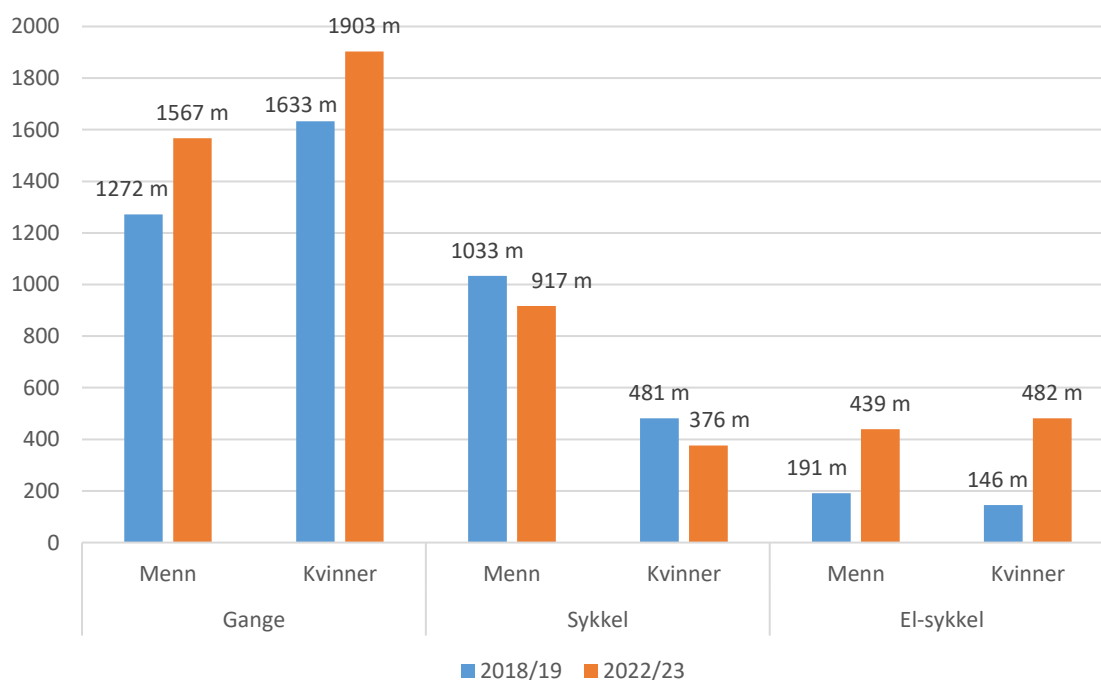
For å vurdere om det gjennomsnittlige reiseomfanget med aktive transportformer har endret seg over tid, vil vi her se på gjennomsnittlig reiselengde per person per dag. Altså hvor langt det i snitt reises med ulike transportmidler, inkludert alle de som ikke har reist med dette transportmiddelet. Formålet her er å vise til et standardisert tall, for å kunne bedre få et inntrykk av hvorvidt vi har fått økt bruk av et gitt transportmiddel. Dette beregnes ved følgende formel:

Gjennomsnittlig antall reiser per dag * prosentvis fordeling transportmiddel * gjennomsnittlig reiseavstand

Omfanget av gange har i gjennomsnitt økt med 400 meter per person dag fra 2018/19 til 2022/23, mens omfanget av sykling med elsykkel har økt fra nesten 170 til 460 meter. For vanlig sykkel ser vi en nedgang på omtrent 100 meter.

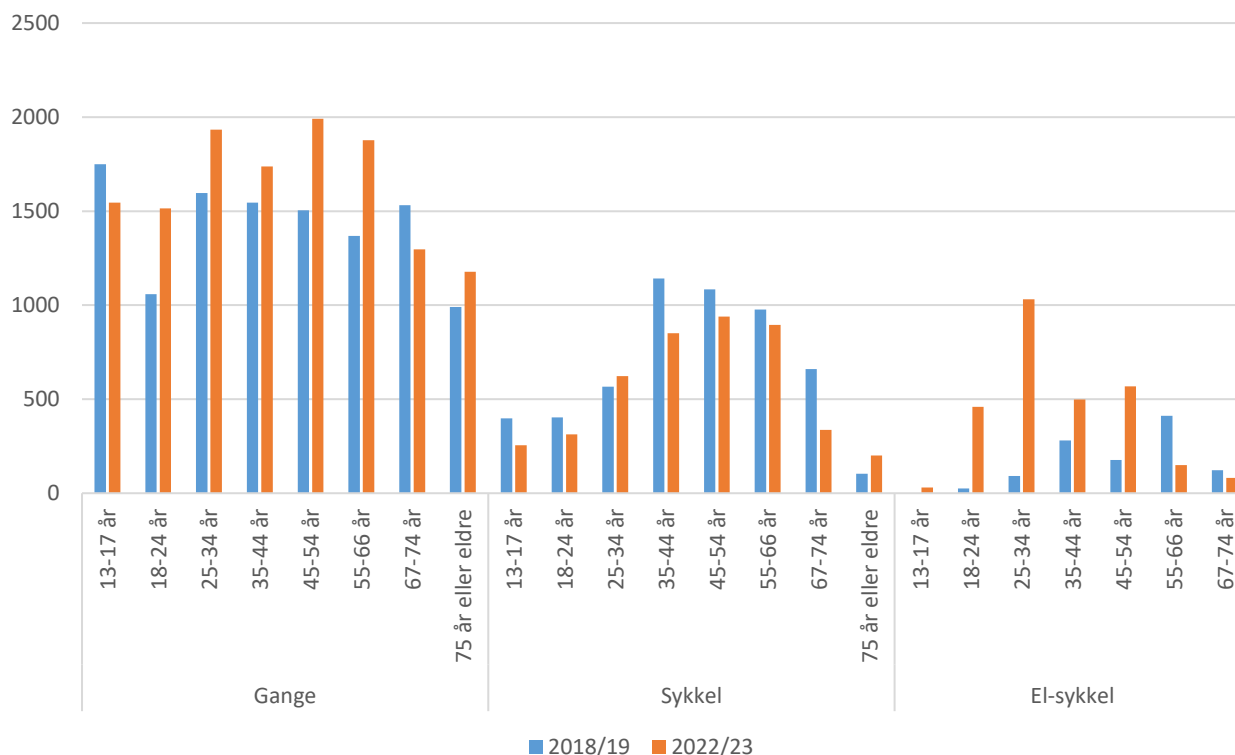


Figur 9-5 Gjennomsnittlig reiselengde per person per dag, for befolkningen i Oslo. RVU 2018/19, 2022/23.



Figur 9-6 Gjennomsnittlig reiseomfang, oppgitt i meter, per person per dag, fordelt på kjønn for befolkningen i Oslo. RVU 2022/23 og RVU2018/19

Når det gjelder kjønnsmessige forskjeller i gjennomsnittlig reiseomfang per dag, ser vi at det har vært en relativt lik økning blant begge kjønn på gange, og tilsvarende nedgang i daglig reiseomfanget for vanlig sykkel. Selv om trenden også er lik for menn og kvinner for elsykkel, er økningen i reiselengde med elsykkel klart større for kvinner enn for menn. Det kan altså se ut som at elsykkel bidrar positivt til å minske kjønnsgapet for sykling.

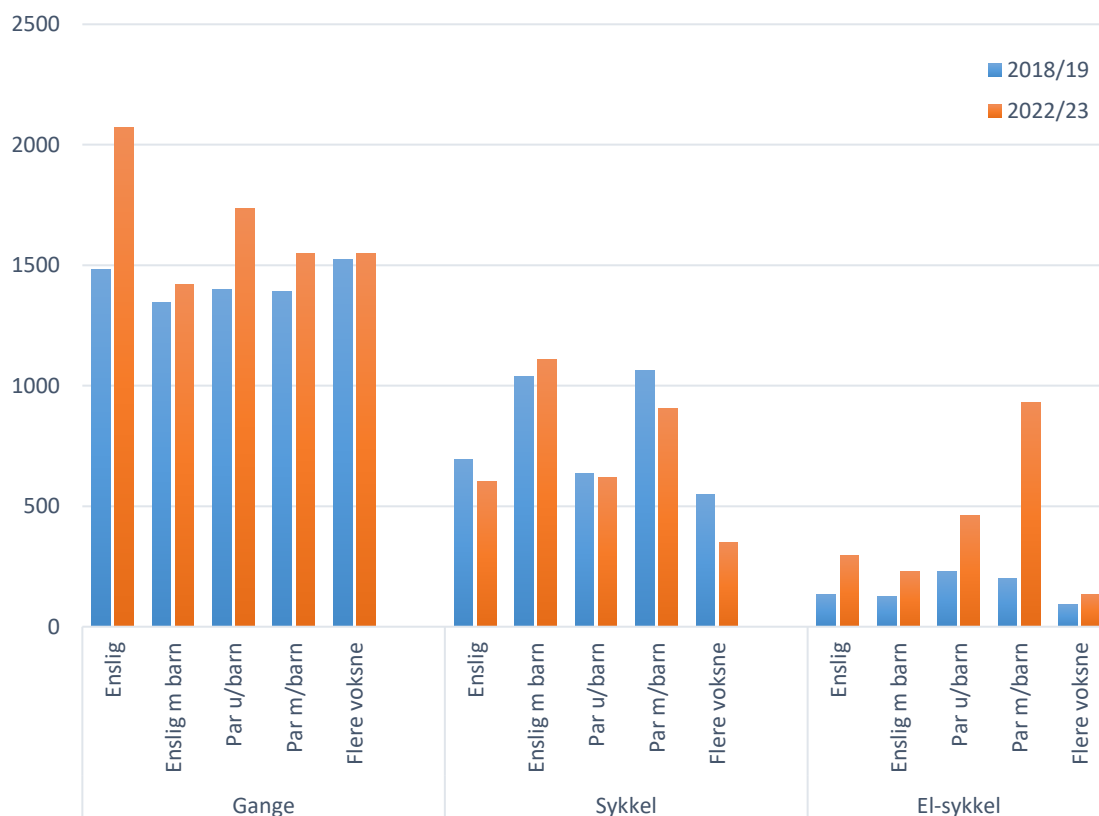


Figur 9-7 Gjennomsnittlig reiseomfang, oppgitt i meter, per person per dag, fordelt på aldersgrupper. RVU 2022/23 og RVU2018/19

Når det gjelder variasjoner i daglig reiselengde for ulike aldersgrupper, ser vi en økning for gange for alle aldersgrupper med unntak av aldersgruppen 13-17 år og 67-74 år, se Figur 9-7. Blant de under 18 år har lengden som går per dag blitt redusert med omtrent 200 meter, og for de i aldersgruppen 67-74 år ser vi en reduksjon på 250 meter. En mulig forklaring for reduksjonen blant den yngste aldersgruppen kan være fremveksten av elsparkesykkel, men det at vi ser en økning i gangavstand blant de mellom 18-24 år, svekker denne hypotesen. Bruken av elsparkesykkel har økt veldig i de seneste årene, og dette har blitt et populært transportmiddel blant yngre brukergrupper. Dette viser blant annet en rapport gjennomført av TØI (2022)¹⁷.

For elsykkel ser vi en stor endring blant de mellom 18 og 54 år. Veksten er størst i aldersgruppen 25-34 år, der gjennomsnittlig lengde som sykles per dag med elsykkel har økt med nesten 1000 meter.

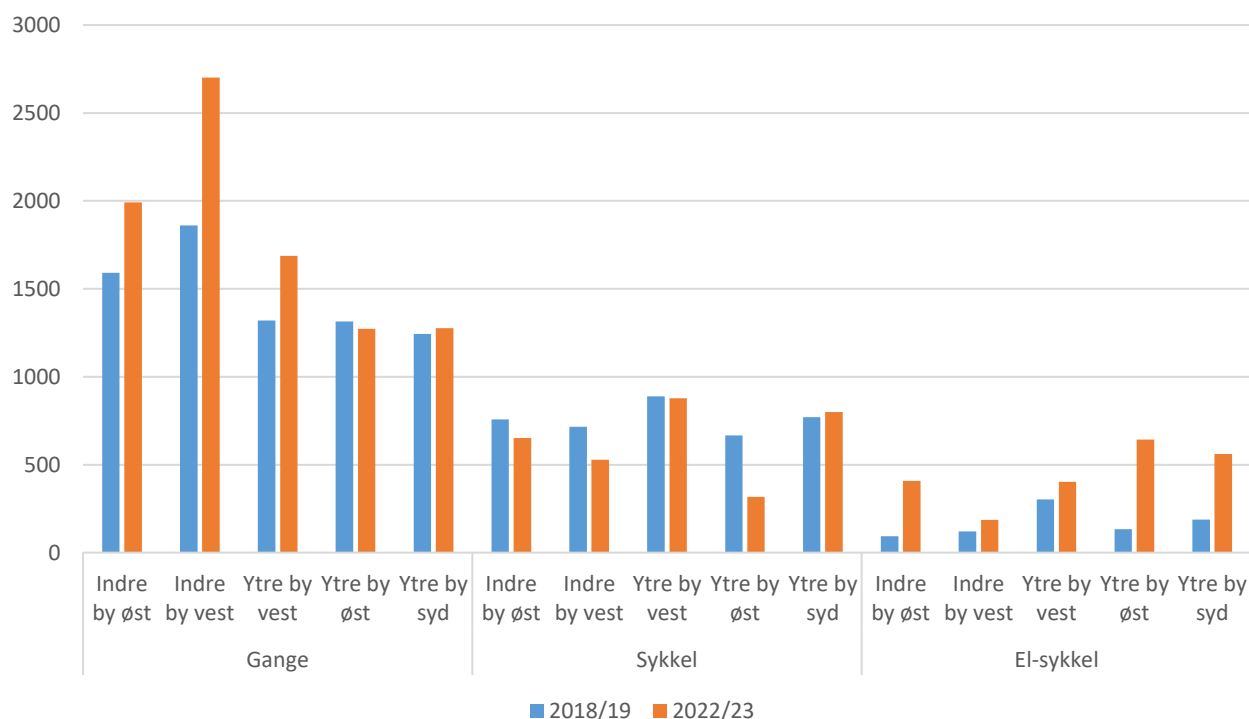
¹⁷ TØI-rapport 1899/2022: [Ungdom og bruk av elsparkesykler](#)



Figur 9-8 Gjennomsnittlig reiseomfang, oppgitt i meter, per person per dag, fordelt på ulike familietyper. RVU 2022/23 og RVU2018/19

Når vi ser på endringer for ulike familietyper, ser vi at det har vært en svært stor vekst i gjennomsnittsomfang per dag med elsykkel for par med barn. Det er ellers vekst for alle familietyper i gjennomsnittsomfanget som gjennomføres per dag med elsykkel.

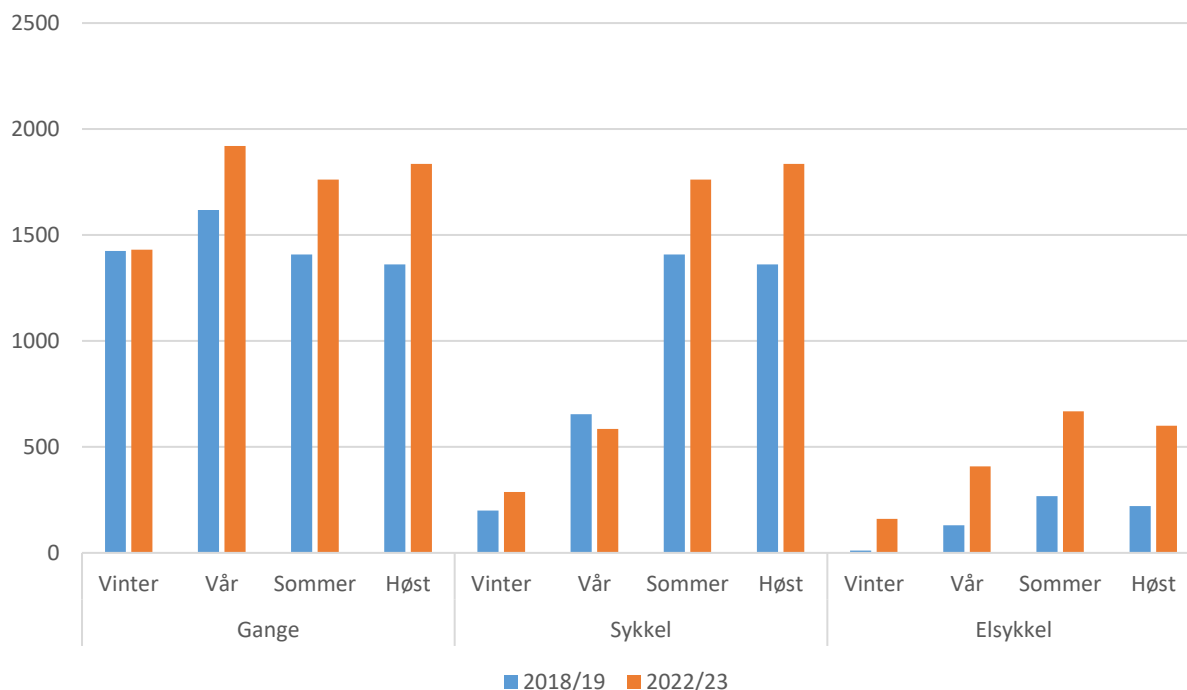
Alle familietyper har fått redusert det gjennomsnittlige omfanget gjennomført med vanlig sykkel fra 2018/19 til 2022/23. Unntaket er enslige med barn, der vi ser en økning med omtrent 70 meter. Økningen i reiselengde med elsykkel er for nesten alle gruppene større enn nedgangen i daglig reiselengde med vanlig sykkel, så for sykkel totalt har den daglige distansen tilbakelagt økt siden 2018/19.



Figur 9-9 Gjennomsnittlig reiseomfang, oppgitt i meter, per person per dag, fordelt på de fem ulike byområdene. RVU 2022/23 og RVU2018/19

Økningen i gange har i hovedsak har skjedd i de sentrale byområdene, mens gjennomsnittsomfanget har holdt seg relativt stabilt i de ytre byområdene, med unntak av ytre by vest.

Omfanget som sykles med vanlig sykkel har holdt seg relativt stabilt i ytre by vest og syd, mens vi ser en nedgang i indre by og ytre by øst. Ytre by øst og syd har hatt høyest vekst i reiseomfang gjennomført med elsykkel, i tillegg til indre by øst. I ytre by øst er det en økning med over 500 meter.



Figur 9-10 Gjennomsnittlig reiseomfang, oppgitt i meter, per person per dag, sesongvariasjoner. RVU 2022/23 og RVU2018/19

Vi ser en økning i gjennomsnittlig reiseomfang til fots for alle årstider mellom 2018/19 og 2022/23, med unntak av vinterstid. Det har ikke vært noen utvikling i gjennomsnittlig omfang av gange vinterstid fra 2018/19 til 2022/23. Veksten i gange er altså først og fremst et resultat av økt gange for de tre øvrige årstidene. Vintersykling har økt i perioden, både for vanlig sykkel og elsykkel. Men økningen i sykling sommer og høst har vært større enn økningen i vintersykling, både for vanlig sykkel og for elsykkel.

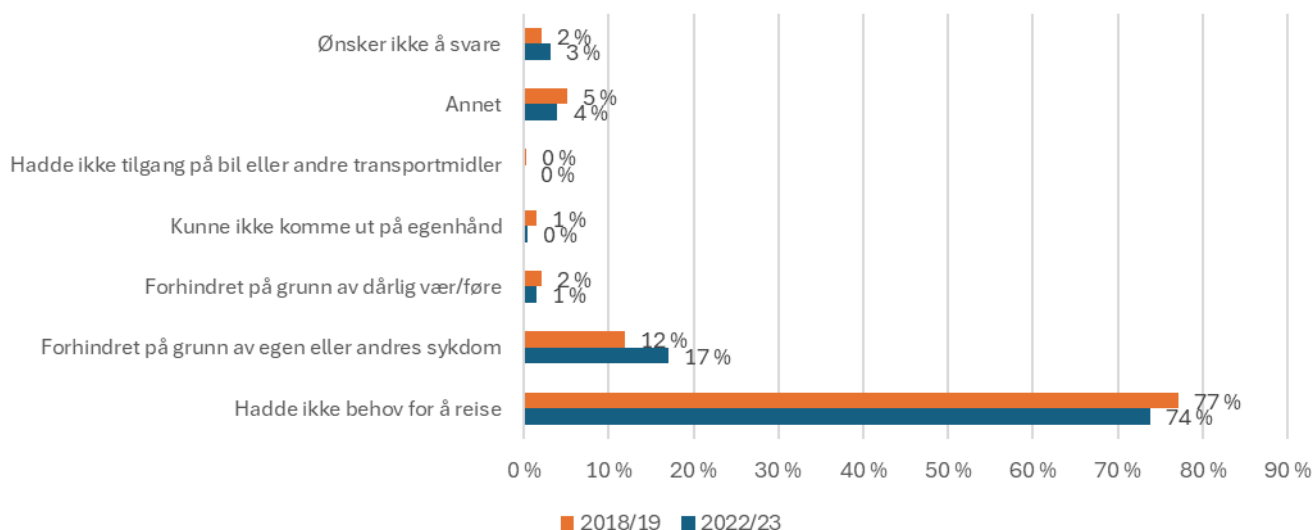
Vi går nå over fra å se på antall meter per dag til å se på antall reiser per dag, se Tabell 9-4.

Tabell 9-4 Gjennomsnittlig antall reiser per dag, per sesong for hhv. RVU 2018/19 og 2022/23.

	2018/19	2022/23
Vinter	2,9	2,4
Vår	2,9	2,6
Sommer	2,9	2,5
Høst	3,0	2,7
Total	2,9	2,6

I tillegg til at det gjennomsnittlige antallet turer per dag har gått ned fra 2018/19 til 2022/23, ser vi også større sesongvariasjoner mellom de to årene. Vi ser et lavere snitt på antall daglige reiser for alle årstidene. Størst endring finner vi vinterstid, der vi ser en nedgang fra 2,9 til 2,4 daglige reiser. Mulige årsaker til denne nedgangen har tidligere blitt vurdert i hovedrapporten. Det er både mulig at nedgangen skyldes metodiske endringer i datainnsamlingen mellom de to periodene, og at det kan forklares med generelle samfunnstrender, slik som en økning i netthandel, økt bruk av hjemmekontor,

eller andre forklaringer. Man må derfor være forsiktige med å tolke de observerte endringene mellom 2018/19 og 2022/23 i Tabell 9-4.



Figur 9-11 Begrunnelser for manglende reiseaktivitet blant de uten noen reiser på registreringsdagen (2018/19: 10,9 %, 2022/23: 11,9 %). RVU 2018/19, RVU2022/23

Andelen av befolkningen i Oslo uten reiseaktivitet på reisedagen øker fra RVU 2018/19 til RVU 2022/23 med ett prosentpoeng, fra 10,9 til 11,9 prosent. Den vanligste begrunnelsen som legges til grunn er at man ikke hadde et reisebehov på registreringsdagen. Andelen som oppgir egen eller andres sykdom som begrunnelse øker noe fra 2018/19 til 2022/23. En økt bevissthet rundt smittevern hensyn i etterkant av pandemien kan være en forklaring for hvorfor denne andelen øker fra 12 til 17 prosent i perioden.

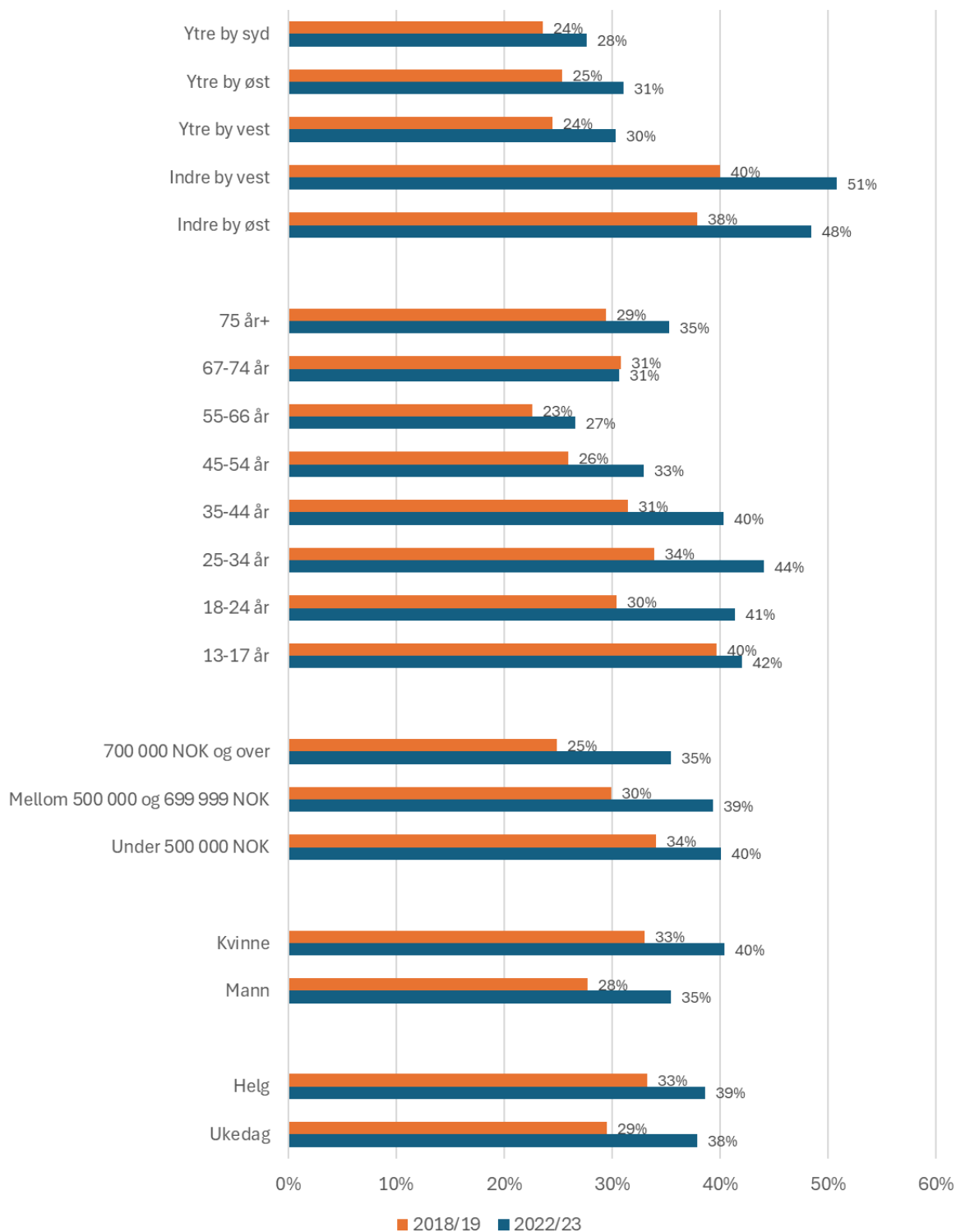
9.2 Vekst i gangturer

Vi ser en vekst i både omfang av, og lengde på gangturene fra RVU 2018/19 og til 2022/23, fra 30 til 38 prosent. Det er av denne grunnen interessant å se nærmere på denne utviklingen, og hva dette kan komme av. Videre her vil vi se nærmere på hvilke deler av befolkningen som har hatt størst endring, og om det er noen endringer i type formål man velger å gå til. På denne måten vil vi forsøke å belyse hva som kan ligge bak økningen i gangandelen i perioden. Vi vil også her se på reiselengde og tidsbruk på gangturer for 2022/23.

9.2.1 Hvilke befolkningsgrupper går mest og minst?

Gangandelen økte med nærmere åtte prosentpoeng blant bosatte i Oslo i tidsperioden mellom 2018/19 og 2022/23.

Om det er enkelte grupper som nå går mer, eller om det er en generell økning i befolkningen, er interessant å se nærmere på. Er det visse grupper i befolkningen som går mer nå enn tidligere?



Figur 9-12 Prosentvis transportmiddelfordeling der hovedtransportmiddel er gange, endring fra 2018/19 til 2022/23 (RVU) for befolkningen i Oslo.

Om vi ser på utviklingen i de ulike byområdene, finner vi at alle byområder har hatt en god vekst, men at det er en langt høyere vekst i indre byområder enn i ytre byområder. For indre by vest er økningen 10 prosentpoeng, og andelen gangturer er nå over 50 prosent – altså at halvparten av reisene her gjennomføres med gange som hovedtransportmiddel. Ytre by øst og vest har hatt en noe mindre vekst

i andelen gangturer, på 6 prosentpoeng, mens økningen i ytre by syd har vært noe lavere, med 4 prosentpoeng vekst. Resultatene viser altså at en stor andel av økningen i gangturer skyldes en økning i gange blant de som bor i indre by.

Blant de ulike aldersgruppene ser vi også vekst i andel gangturer hos alle gruppene, med unntak av aldersgruppen 67-74 år, der andelen har holdt seg stabil. Det er de mellom 18-44 år som har en størst økning med omtrent 10 prosentpoeng. For den eldste aldersgruppen, de over 75 år, ser vi en økning i gangandelen med 6 prosentpoeng, fra 29 til 35 prosent. Vi finner altså en økning i gange for alle aldersgrupper, men det er særlig blant de mellom 18 og 54 år at vi ser en høyest økning i gangturer.

Videre ser vi at det er de med de laveste inntektene som går mest, mens at økningen i andelen gangturer har vært høyere for de med høyere inntekt. Forskjellene i gangandel mellom de ulike inntektsgruppene har dermed blitt redusert. Når vi sammenligner gangandelen for 2018/19 og 2022/23 mellom kvinner og menn, finner vi at kvinner går mer enn menn, men at veksten i prosentpoeng har vært lik. Det er altså ingen kjønnsmessig variasjon i økningen i gangturer mellom 2018/19 og 2022/23.

Når vi ser på endringene i gangandel fordelt mellom hverdag og helg, ser vi en større vekst i gangturer mellom mandag og fredag, sammenlignet med lørdag og søndag. Det har vært en vekst for begge, men gangandelen i ukedagene har vokst med ni prosentpoeng, mens i helgene ser vi en seks prosentpoengs vekst. Gangandelen er nå tilnærmet lik for helg og ukedager, med i underkant av 40 prosent gangturer. Det har altså vært en stor vekst i hvor ofte vi velge gange som hovedtransportmiddel. Økningen i gangturer i hverdagene kan indikere at vi går mer til daglige aktiviteter, slik som til arbeid, handel og andre hverdagslige aktiviteter.

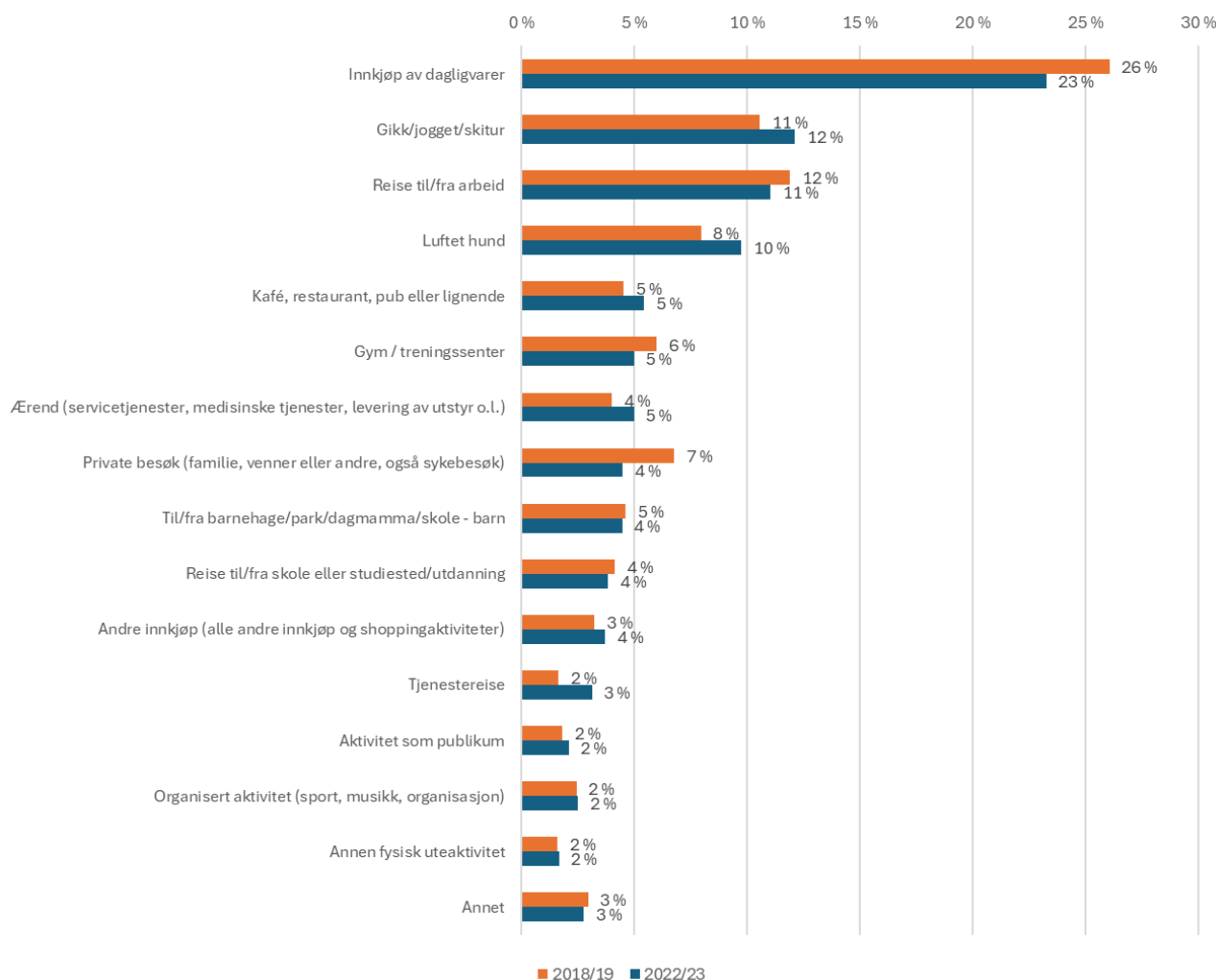
9.2.2 Reisehensikt på gangturer

Når vi skal undersøke reisehensikt på gangturer har vi inndelt de ulike hensiktene noe annerledes enn det som er gjort tidligere i rapporten. Her har vi benyttet flere av de finmaskede reisehensiktene som er særlig beskrivende for fritidsaktiviteter, slik som trening, luftig av hund, reise til treningssenter, restauranter og lignende. Disse inngår i hovedaktiviteten fritid.

Innkjøp av dagligvarer er formålet til nesten en fjerdedel av reisene til fots, se Figur 9-13. Andelen av alle gangturer som har innkjøp av dagligvarer som hensikt, er litt lavere i 2022/23 enn i 2018/19, men det er ingen stor endring.

Reiseformålsfordelingen på gangturer er relativt lik de to tidsperiodene. Det betyr at økningen i gangreiser som er observert fra 2018/19 til 2022/23 er spredt over mange reiseformål. Vi ser imidlertid en liten økning i andelen gangturer med formålet luftet hund, og en reduksjon i andelen gangturer til private besøk. Andelen gangreiser som bare handler om å gå, altså kategorien «gikk/jogget/skitur» samt «luftet hund», utgjør omtrent 22 prosent av alle gangturer. Her er det til sammen en 3 prosentpoengs økning fra 2013/14.

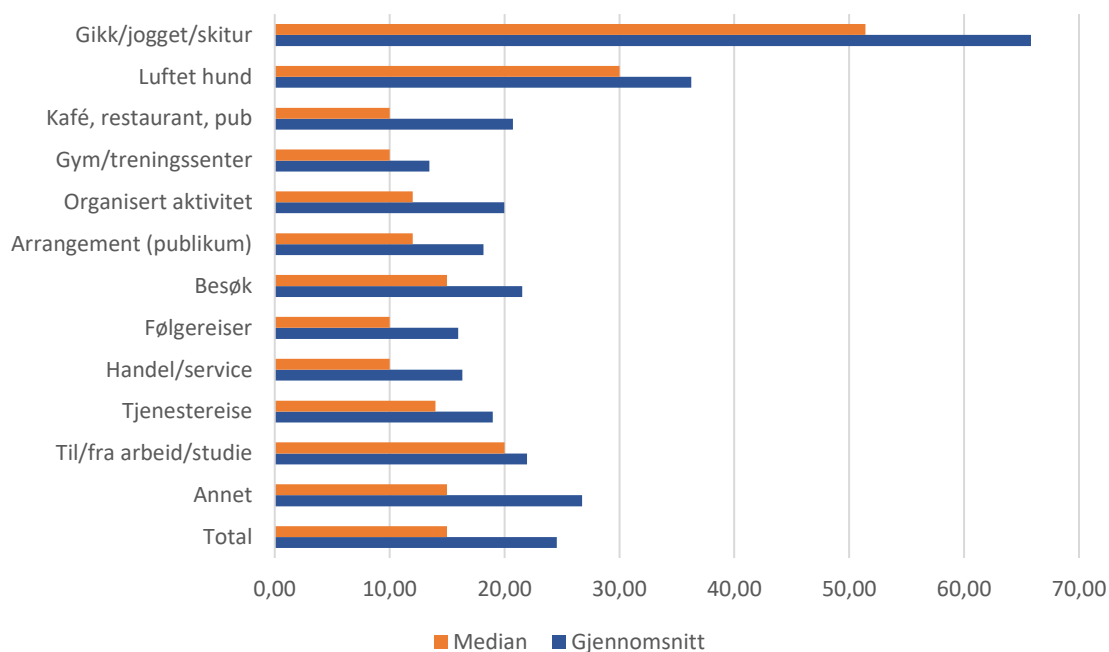
Når vi ser på endringene i fordelingen av gange til de reisehensiktene ser vi at det har økt for åtte av reiseformålene, og blitt redusert i åtte andre formål. Det er altså ingen spesifikke aktiviteter som kan forklare det økte omfanget av gangturer – det er heller slik at vi benytter gange som hovedtransportmiddel i større omfang til ulike formål.



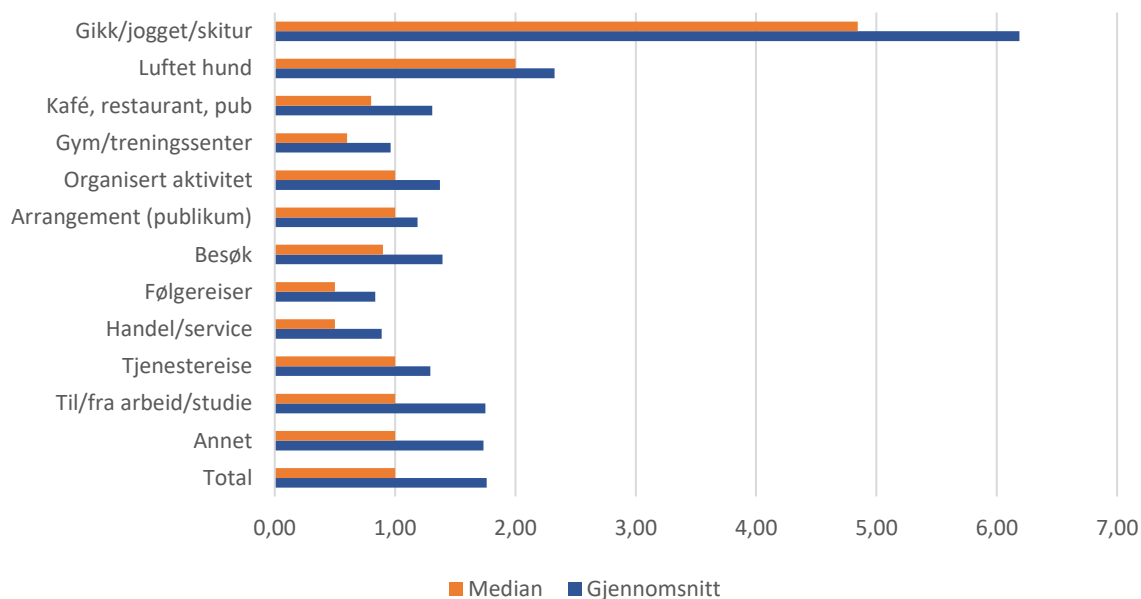
Figur 9-13 Prosentvis fordeling, Oslofolks reisemål på gangturer. RVU 2018/19 og RVU 2022/23.

9.2.3 Tidsbruk og lengde på gangturer

Figurene under viser tidsbruk og lengde på gangturer til ulike aktiviteter. Det er gangreiser i kategorien «gikk/jogget/skitur» og «luftet hund» som er lengst både i tid og kilometer. Det er altså reisene hvor en «går for å gå» som er de lengste gangreisene. For de fleste aktivitetene ligger gjennomsnittlig ganglengde på under 20 minutter, og under 2 kilometer i avstand, mens vi går noe lenger på de mer rutinepregede arbeidsreisene.



Figur 9-14 Gjennomsnittlig og median **tidsbruk** på gangturer til ulike aktiviteter/formål, i minutter. RVU 2022/23.



Figur 9-15 Gjennomsnittsavstand og median **reiseavstand** på gangturer til ulike aktiviteter/formål, i kilometer. RVU 2022/23.

9.2.4 Rundturer til fots

Rundturer er reiser som starter og ender på samme sted, enten det er hjemme, på arbeid eller et annet sted. Dette er reiser hvor selve turen er formålet ved reisen, eksempelvis en joggetur eller en tur for å luften hund. Rundturer kan gjennomføres med ulike transportmidler, men i dette delkapittelet fokuserer vi utelukkende på rundturer til fots. Når vi sammenlikner rundturer i 2022/23 med 2018/19 må vi være oppmerksomme på at spørreskjemaet for undersøkelsen er endret i perioden, noe som kan medføre feilkilder. Endringer i spørreskjemaet over tid kan påvirke hvor mange som registrer reiser som

rundturer. Det kan blant annet være forskjeller i hvor enkelt det er å oppgi sted og stopp underveis på reisen, eller at man glemmer å oppgi stopp underveis. Dette vil i så fall medføre at noen reiser som egentlig består av flere delreiser, registreres som en rundreise. Resultatene må derfor anses som anslag på endringer over tid.

Nesten 30 prosent av reisene som gjennomføres til fots av befolkningen i Oslo er rundturer. I 2018/19 var denne andelen i underkant av 20 prosent. Det betyr at en mye større andel av gangreisene til befolkningen er rundturer i 2022/23 enn i 2018/19, ifølge disse tallene.

Befolkningen gjennomfører flere rundturer per dag i 2022/23 enn i 2018/19, ikke bare som andel av gangturer, men i absolutte tall. Gjennomsnittlig antall rundturer per dag per person har økt med over 60 prosent, se tabell 2-1. Kvinner gjennomfører flere rundturer enn menn, men økningen i rundturer har vært størst for menn. Menn har nær doblet antall rundturer per dag i gjennomsnitt.

Gjennomsnittlig antall rundturer per dag per person har økt i alle aldersgrupper, med unntak av for aldersgruppen 13-17 år.

Tabell 9-5 Gjennomsnittlig antall rundturer til fots per dag per person i 2018/19 og 2022/23, og prosentvis endring totalt og for kvinner og menn.

	Totalt	Kvinner	Menn
2018/19	0,16	0,18	0,13
2022/23	0,26	0,28	0,26
Endring	63 %	56 %	93 %

9.3 Fremveksten av elsykkel påvirker hvor mye vi sykler, og hva vi sykler til

Det har vært en beskjeden vekst i sykkelandelen fra 2018/19 til 2022/23, og bakgrunnen for veksten ser ut til å først og fremst være knyttet til en økt elsykkelandel. De siste årene har antall elsykler økt kraftig. Det er interessant å belyse hvordan fremveksten av elsykkel påvirker bruken av sykkel som transportmiddel. I dette kapitlet ser vi på sammenhengen mellom tilgang på ulike sykkeltyper og reiselengde, transportmiddelfordeling og reisehensikt. Å ha tilgang til en sykkel innebærer å eie eller disponere en sykkel i brukbar stand.

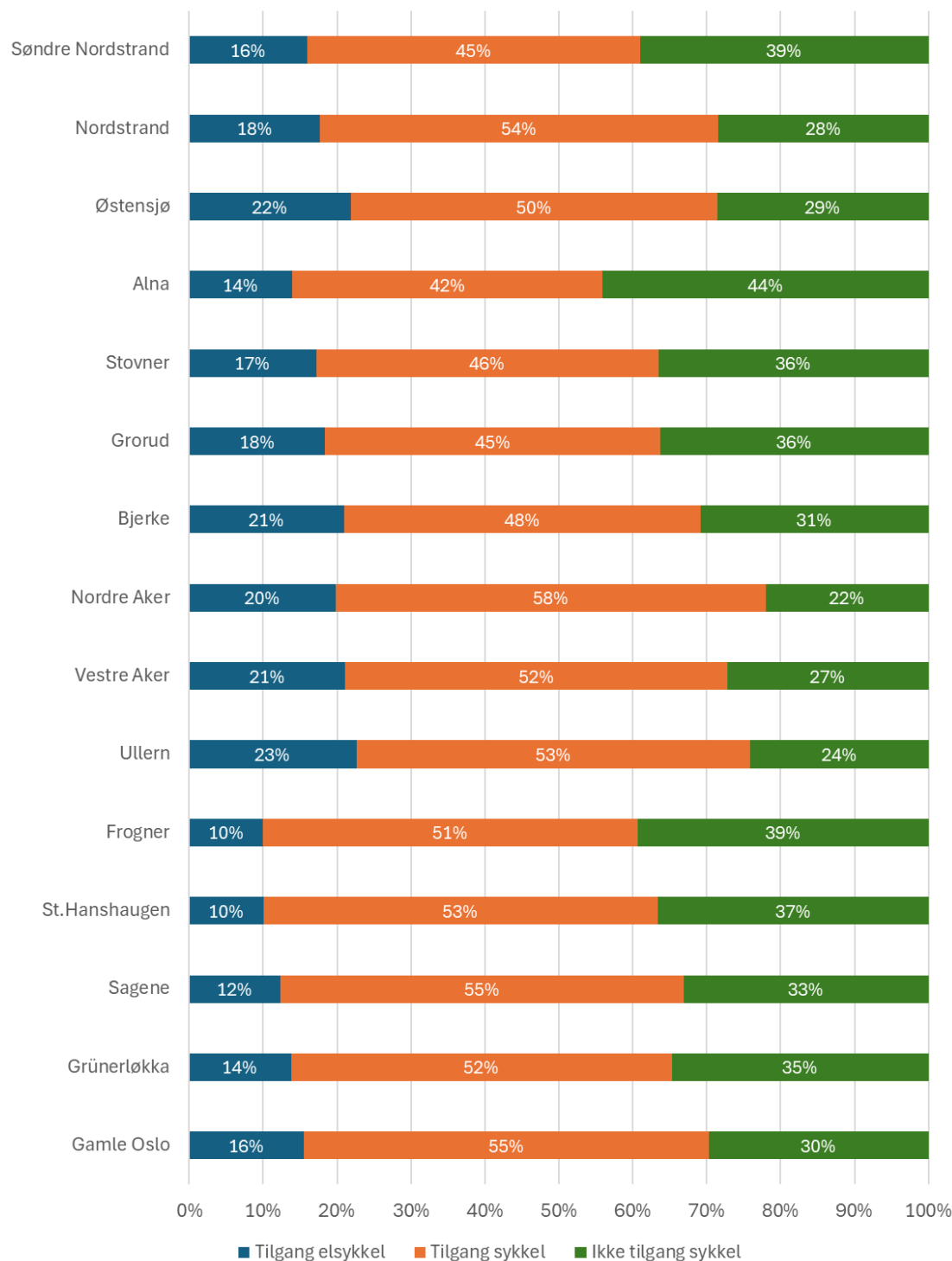
Sykkelandelen med tradisjonell sykkel var på omtrent 5 prosent både i 2018/19 og i 2022/23, mens elsykkelandelen økte fra 1 til 3 prosent. Reiser med sykkel som hovedtransportmiddel utgjorde dermed kun 6 prosent av alle reiser i 2018/19, og 8 prosent i 2022/23. De lave andelene gjør det utfordrende å gå i detalj på hva som kjennetegner disse turene; hvem som foretar dem, når de gjennomføres og til hvilke gjøremål. Om man i tillegg ønsker å se på forskjeller mellom el- og tradisjonell sykkel, blir det et svært lavt antall registrerte reiser i datamaterialet. Resultatene som her presenteres må derfor tolkes med varsomhet.

9.3.1 Befolkningens tilgang til sykkel

67,5 prosent av Oslos befolkning har tilgang til en fungerende sykkel, enten denne er en vanlig sykkel eller en elsykkel. Videre i dette kapitlet skal vi se nærmere på hvem som har gått til innkjøp av elsykkel, og om dette påvirker bruken av sykkel. Figuren under viser andel av befolkningen med tilgang

til vanlig sykkel og elsykkel. Merk at de som er definert å ha tilgang på elsykkel, også kan disponere vanlig sykkel i tillegg til elsykkel.

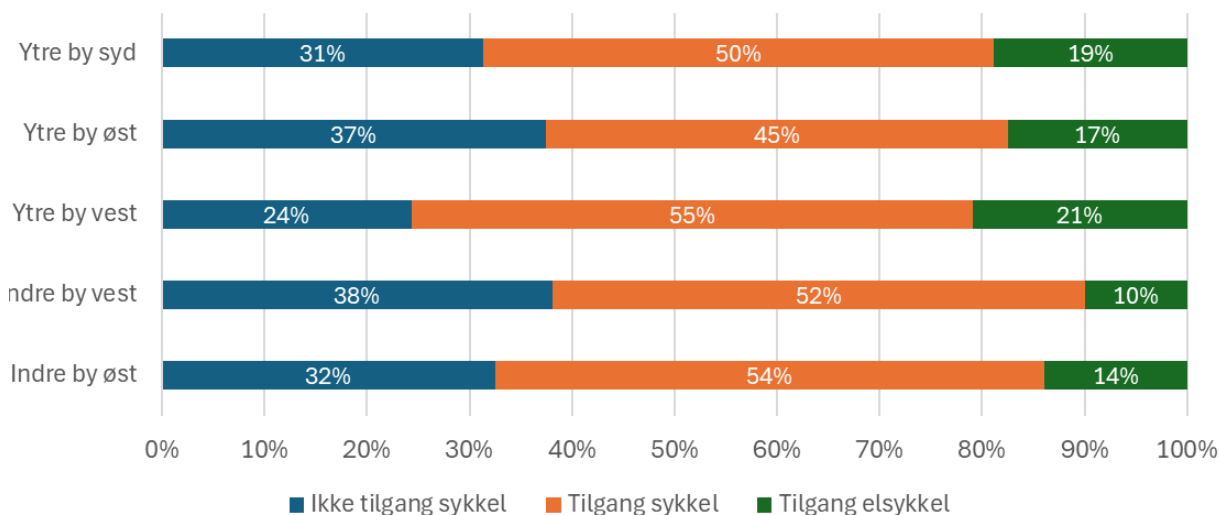
17 prosent av befolkningen har tilgang til elsykkel, se Figur 9-18. For de forskjellige bydelene ser vi at både elsykkelandelen og andelen uten sykkeltilgang varierer en del.



Figur 9-16 Variasjoner i sykkeltilgang mellom bydeler (vanlig sykkel og elsykkel). RVU 2022/23

Om vi ser på andel av bosatte i ulike bydeler med ulik sykkeltilgang, finner vi at det er høyest andel uten sykkeltilgang i sentrumsbydelene, i Oslo ytre øst, og i Søndre Nordstrand. I de samme områdene er også elsykkelandelen lavere – mellom 10 og 16 prosent av befolkningen har tilgang til elsykkel. Dette er i kontrast til bydelene i ytre by vest, Bjerke og Østensjø, der alle har elsykkelandeler på over 20 prosent.

Sentralitet ser ut til å kunne forklare elsykkeltilgang i noen grad. Det er færre med elsykkeltilgang i de to indre byområdene sammenlignet med de tre ytre byområdene. Med unntak av ytre by vest er det over 30 prosent i alle byområder som mangler tilgang på fungerende sykkel.



Figur 9-17 Variasjoner i sykkeltilgang blant de fem byområdene (vanlig sykkel og elsykkel). RVU 2022/23

Elsykkeltilgang ser ut til å ha en klar sammenheng med inntekt. Andelen som disponerer elsykkel er nemlig høyere blant de høyeste inntektsgruppene enn i de lavere inntektsgruppene. Det er ikke betydelig forskjell mellom kjønn, men alder har betydning. Aldersgruppene mellom 35 og 66 år disponerer elsykkel i mye høyere grad enn yngre og eldre aldersgrupper.

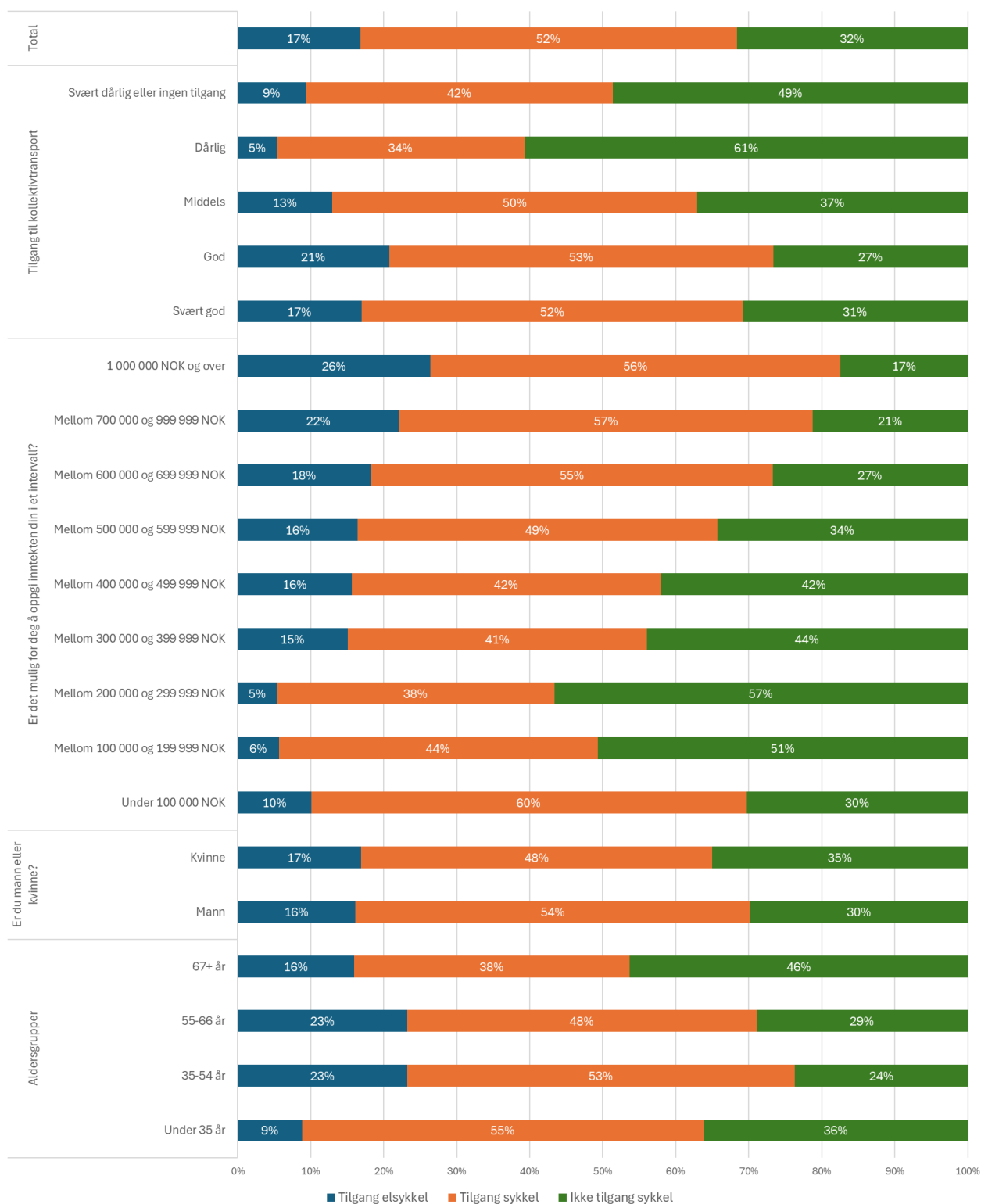
32 prosent av Oslos befolkning har ikke tilgang til en fungerende sykkel. Det er store variasjoner mellom hvilke befolkningsgrupper som ikke eier egen sykkel, og det er også enkelte befolkningsgrupper som skiller seg ut med tanke på elsykkeleierskap.

En gjennomsnittlig elsykkel er langt mer kostbar enn en gjennomsnittlig vanlig sykkel, og figuren viser at andelen med elsykkel er lav i gruppene med lav inntekt, og jevnt stigende i takt med høyere inntekt. Med et lite unntak blant de laveste inntektsgruppene finner vi også en tendens til økt eierskap for vanlig sykkel i takt med økende inntekt. Over 40 prosent av de i inntektsgruppene mellom 100 000 og 500 000 NOK har ikke tilgang på sykkel – for de med inntekt over 750 000 kroner, er andelen omtrent 20 prosent.

De som har oppgitt å ha dårlig, svært dårlig eller ingen kollektivtilgang oppgir å ikke eie egen sykkel i langt større grad enn de med god kollektivtilgang. Vi kunne tenke at det var en større andel som gikk til innkjøp av sykkel – vanlig eller elektrisk – der hvor kollektivtilgangen er dårlig, men dette ser vi ikke tegn til i figuren. Tilgang til kollektivtransport henger sammen med hvor en har råd til å bo fordi det er bedre kollektivtilgang i sentrale strøk med høyere boligpriser. Det at de med god kollektivtilgang har høyere tilgang på elsykkel og også vanlig sykkel enn andre, kan dermed se ut til å henge sammen med at de har høyere inntekt.

Det er små kjønnsvariasjoner i sykkeltilgang. Det er noen flere kvinner uten tilgang på sykkel sammenlignet med menn, noe som først og fremst gir utslag for vanlig sykkel, da tilgang på elsykkel er tilnærmet lik.

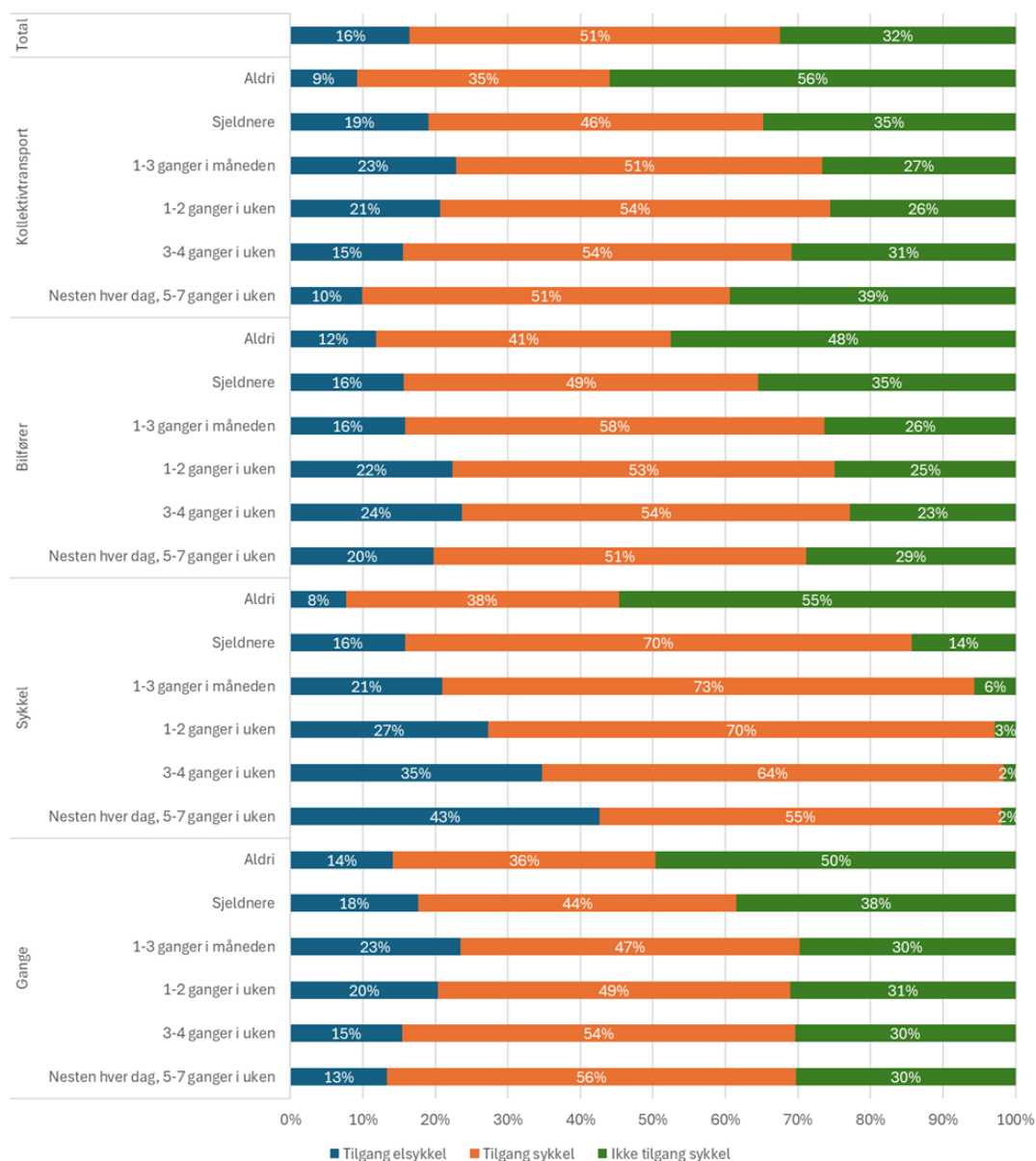
I den eldste aldersgruppen er det nesten halvparten som ikke eier sykkel, mens 16 prosent eier en elsykkel. For aldersgruppene mellom 35 og 66 år eier nesten en av fire elsykkel, mens omtrent halvparten eier vanlig sykkel. Blant de under 35 år eier 55 prosent vanlig sykkel, og i underkant av 10 prosent elsykkel.



Figur 9-18 Prosentvis fordeling, sykkeltilgang, for ulike aldersgrupper, kjønn, inntektsgrupper, samt tilgang på kollektivtransport ved bolig. RVU 2022/23

9.3.2 Reisevaner varierer med sykkeltilgang

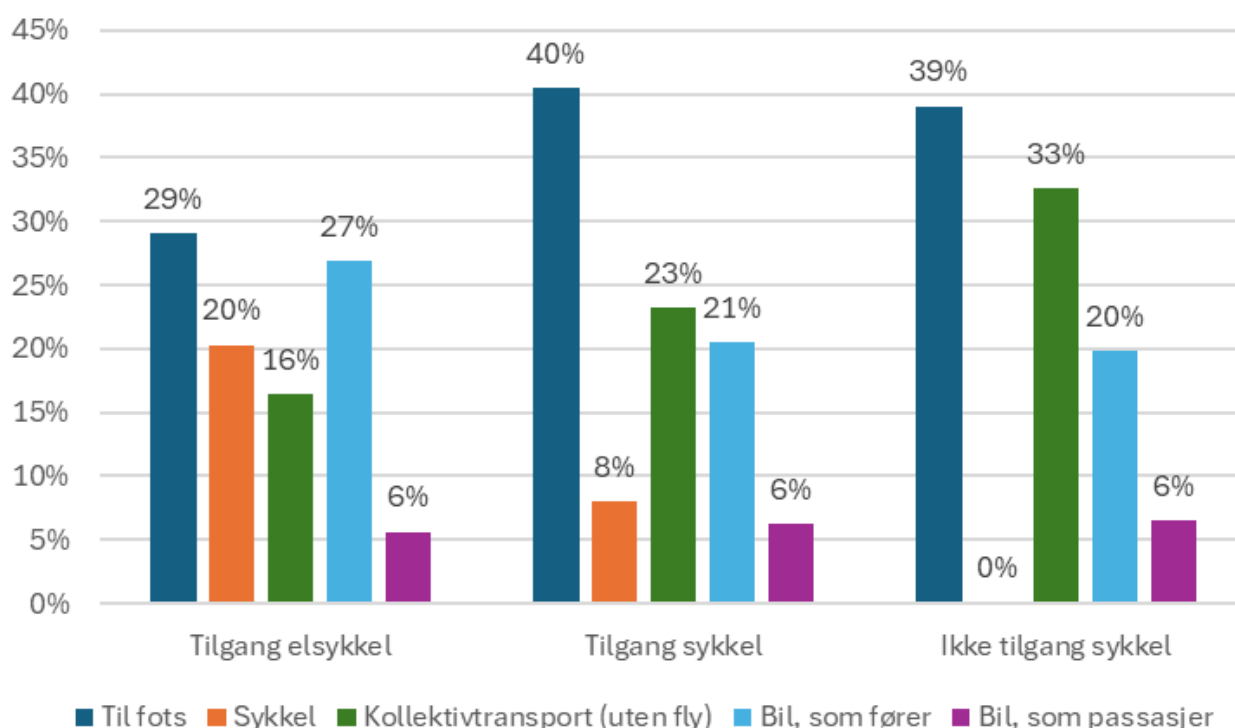
Figur 9-8 viser hvordan reisevaner varierer mellom gruppen som ikke har tilgang til sykkel, gruppen som kun har tilgang til vanlig sykkel og gruppen som har tilgang til elsykkel. Vi ser eksempelvis, og ikke overraskende, at blant de som oppgir å aldri sykle på «denne tiden av året», er andelen som ikke har sykkel betydelig høyere enn andelen som har sykkel. Det at nær åtte prosent av de som oppgir aldri å sykle på denne tiden av året har tilgang til en elsykkel, viser at noen har tilgang uten å bruke elsykkel. Det kan handle om sesong siden det spørres om «denne tiden på året», eller det kan handle om at de har tilgang til en elsykkel uten å bruke den, eksempelvis hvis det er noen andres sykkel som de står fritt til å disponere.



Figur 9-19 Reisevaner blant mennesker med ulik sykkeltilgang. Hvor ofte befolkningen benytter transportmidlene på «denne tiden av året». RVU 2022/23

Vi ser en stor grad av samvariasjon mellom elsykkeltilgang og sykkelbruk. Elsykkelandelen er lavere blant de som sjelden eller aldri sykler, mens over 40 prosent av de som sykler daglig har tilgang på elsykkel.

Vi finner altså variasjoner i befolkningens reisevaner, avhengig av sykkeltilgang. Hvordan dette gir seg utslag i reisemiddelfordeling og reiselengde ser vi nærmere på i figurene nedenfor. Disse figurene viser transportmiddelfordeling, gjennomsnittlig reiseavstand på alle reiser og for ulike reisehensikter blant folk med ulike typer sykkeltilgang.



Figur 9-20 Prosentvis fordeling av reisene etter hovedtransportmiddel, for Oslos befolkning, fordelt mellom grupper med ulik tilgang på sykkel. RVU2022/23

Først og fremst finner vi en langt høyere andel sykkelreiser blant de med elsykkel, sammenlignet med de uten elsykkel. Naturlig nok er andelen sykkelreiser nær null for de som ikke eier eller disponerer sykkel, mens sykkelandelen er på omtrent 8 prosent for de som eier vanlig sykkel. For elsykkeleiere er sykkelandelen på 20 prosent – elsykkeleiere bruker altså sykkel på en av fem turer – mye oftere enn dem som eier vanlig sykkel.

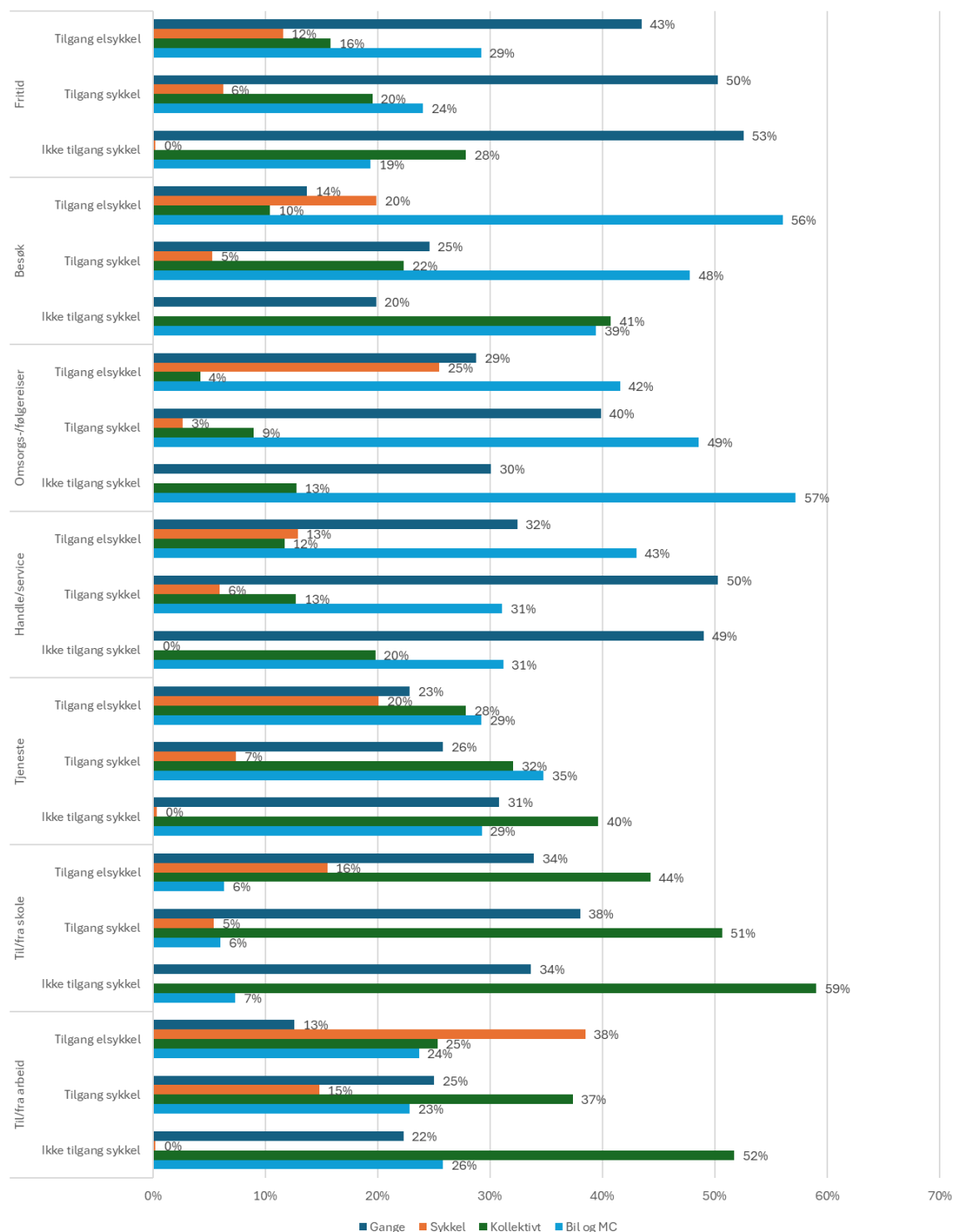
Vi ser av figuren at bilandelen som passasjer er helt identisk mellom de tre gruppene, og står for 6 prosent av reisene, mens bilandelen for fører varierer mye mellom de som eier elsykkel og øvrige innbyggere. Her ser vi at de med tilgang på elsykkel benytter bil som fører på en høyere andel reiser enn andre, med 27 prosent mot omtrent 20 prosent. Dette ser ut til å henge sammen med bosted for dem som eier elsykkel. Det er en høyere andel som eier elsykkel i ytre by, og der er også bilbruken høyere og parkeringstilgangen bedre enn i indre by.

Videre ser vi lavere andeler gange- og kollektivreiser blant de med elsykkel enn andre. Dette kan henge sammen med bosted, men kan også tyde på at økt sykkelandel blant elsyklister går på bekostning av kollektivreiser i større grad enn bilreiser.

Forskjellene mellom de som ikke eier sykkel og de som kun eier vanlig sykkel ligger i hovedsak i andelen sykkel- og kollektivreiser. Det er omtrent 10 prosentpoeng høyere kollektivandel blant de uten sykkel, og dette tilsvarer andelen sykkelreiser for de med vanlig sykkel.

Figuren over gir oss et innblikk i hvordan transportmiddelfordelingen varierer med sykkeltilgang. Figur 9-21 gir oss videre et innblikk i hvordan disse gruppene reiser til ulike reisemål. Figuren viser at de med elsykkel gjennomfører en høyere andel av reisene sine med sykkel uavhengig av hvilket reisemål det gjelder. Sykkelandelen er høyest på arbeidsreiser hvor de med tilgang til elsykkel benytter sykkel på hele 38 prosent av arbeidsreisene.

Kategoriene bil som passasjer, bil som fører og annet (inkl. MC) er slått sammen til kategorien «Bil og MC» hvorav 94 prosent av reisene er med bil.



Figur 9-21 Hovedtransportmiddel til ulike reisehensikter for henholdsvis de uten sykkeltilgang, de med tilgang på vanlig sykkel og de med tilgang på elsykkel. RVU 2022/23

Hvis vi ser nærmere på hvilke transportmidler som brukes til ulike reisehensikter mellom de med ulik sykkeltilgang (Figur 9-21), ser vi en del interessante variasjoner. På arbeidsreiser ser vi at sykkelandelen er hele 38 prosent for de som eier elsykkel, mens for vanlig sykkel er andelen 15 prosent. Kollektivandelen er svært høy for de uten tilgang på sykkel, med over halvparten av arbeidsreisene, mens for de med elsykkel er andelen 25 prosent. Blant de med vanlig sykkel er

andelen kollektivreiser 37 prosent. Andelen gangturer er relativt lik for de uten tilgang og for de med tilgang på vanlig sykkel, mens andelen her er langt lavere for de med elsykkel. Kun 13 prosent av de med elsykkel har registrert at de gikk til jobb på den aktuelle registreringsdagen.

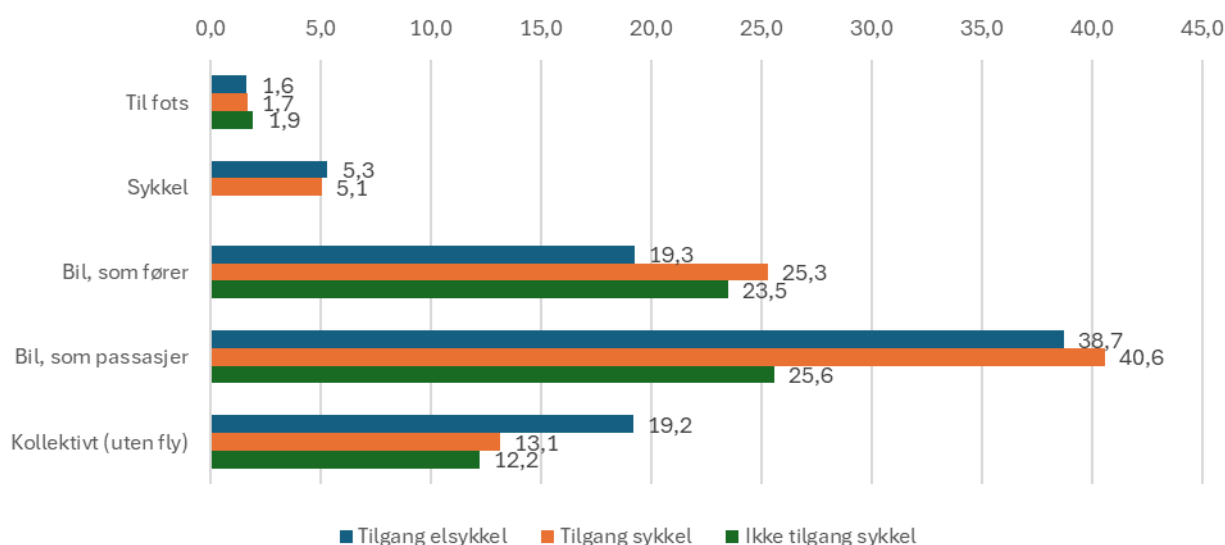
På omsorgs- og følgereiser ser vi at mennesker som har tilgang på elsykkel i langt større omfang bruker sykkel på disse reisene, sammenlignet med de med tilgang på vanlig sykkel. En av fire følgereiser gjennomføres med sykkel, sammenlignet med kun tre prosent av disse reisene blant de med tilgang på vanlig sykkel. Logistikk som følger slike reiser – enten at man transporterer barn/utstyr, eller reiser med barn, kan se ut til å bli vesentlig forenklet ved at man får den «drahjelpen» som en elsykkel gir. Selv om bilandelen generelt er høyere for de med elsykkel sammenlignet med de to andre gruppene, er dette ikke tilfellet på omsorgs- og følgereiser, arbeidsreiser, skolereiser eller tjenestereiser. På omsorgs- og følgereiser er andelen bil og MC 42 prosent for de med elsykkel, mens andelen er 57 prosent for de uten sykkeltilgang. Det kan altså virke som at (el)sykkel har erstattet en del bilbaserte følgereiser – reiser som tradisjonelt har vært forbundet med å være bilbaserte reiser. Kollektivandelen er svært lav på denne typen reiser for alle grupper.

For fritids- og besøksreiser, som også typisk er bilbaserte, er det en høyere bilandel blant de med elsykkel enn for de andre to gruppene. En mulig forklaring er at disse reisene er lengre enn følgereisene, slik at følgereisene dermed er mer gjennomførbare på sykkel.

Sykkelandelen er lavest på handle- og servicereiser og på fritidsreiser. Andelen sykkelreiser for disse reisehensiktene er omtrent dobbelt så høy for de med elsykkel som for de med vanlig sykkel.

Reiselengden avhenger av tilgang til sykkel

Figur 9-22 viser variasjon i gjennomsnittlig reiselengde for ulike reisemidler for gruppen med tilgang til elsykkel, gruppen med tilgang til vanlig sykkel og gruppen uten tilgang til sykkel. For reisene til fots og med sykkel er det små forskjeller i reiselengde, med unntak av at gruppen uten tilgang på sykkel ikke sykler.



Figur 9-22 Gjennomsnittlig reiselengde, ulike hovedtransportmiddel på reisen for henholdsvis personer uten sykkel, tilgang på vanlig sykkel og tilgang på elsykkel. RVU 2022/23

Videre viser figuren at gruppen med tilgang til elsykkel har litt kortere snittlengde på bilførerreisene sine og lengre snittlengde på kollektivreisene, enn de andre gruppene. Dette kan tolkes som at de gjennomfører mange korte bilreiser og lange kollektivreiser. Dette kan handle om at de med elsykkel i mindre grad reiser med bil og kollektivtransport på de mellomlange reisene hvor elsykkelen har sin gjennomsnittlige reiselengde.

Når det gjelder kollektivtransport, er reiselengden relativt lik for de med og uten tilgang på vanlig sykkel (12-13 km), mens reiselengden for de med elsykkel er betydelig større – over 19 kilometer. De med elsykkel ser altså ut til å velge kollektivt på lengre reiser, og det er sannsynlig at man oftere velger sykkel over kollektivt på de noe kortere reisene om man har tilgang på elsykkel, sammenlignet med vanlig sykkel.

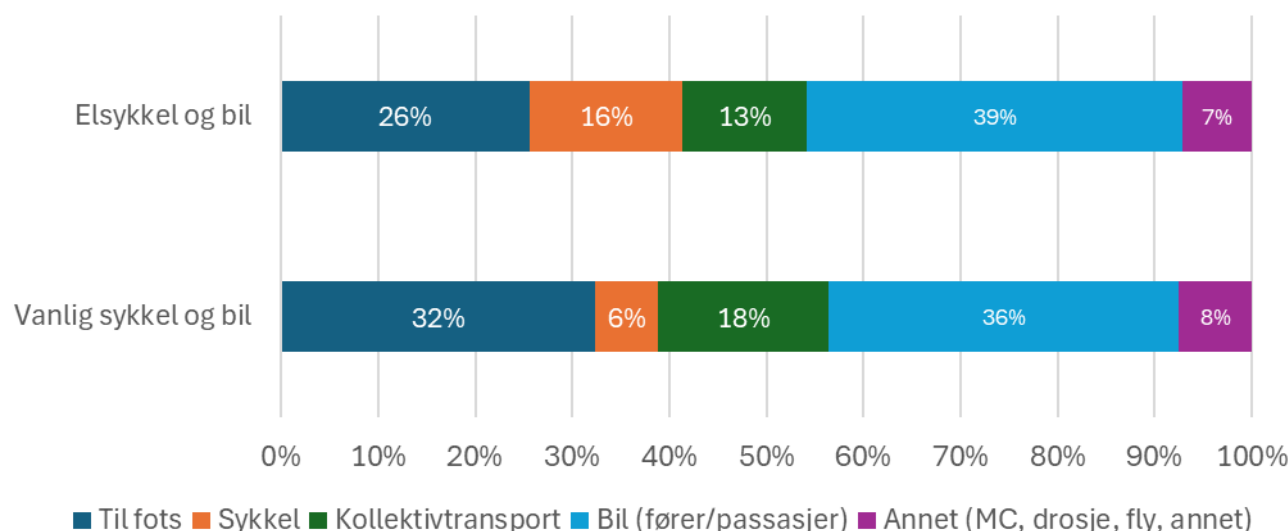
Sammenheng mellom biltilgang og sykkeltilgang på bilbruk

For å se nærmere på hvordan tilgang på elsykkel påvirker bilbruk, har vi videre her sett på følgende to grupper:

- De med biltilgang i husholdningen samt vanlig sykkel (34,2 prosent)
- De med biltilgang i husholdningen og som også har tilgang på elsykkel (12,7 prosent)¹⁸

På denne måten kan vi se på variasjoner i reisemiddelbruk for husholdninger med bil, som hhv. har elsykkel og vanlig sykkel.

Litt over en tredel av utvalget faller inn under kategorien med bil i husholdning og vanlig sykkel, mens i underkant av 13 prosent har bil og elsykkel. 53 prosent av utvalget mangler enten bil eller sykkel, og inkluderes ikke her. Videre her skal vi se på hvordan menneskene i de ulike kategoriene reiser, og det er da reisene som undersøkes. Gruppen med bil og elsykkel har i gjennomsnitt 2,7 daglige reiser, mens gruppen med bil og vanlig sykkel har i snitt 2,6 daglige reiser.

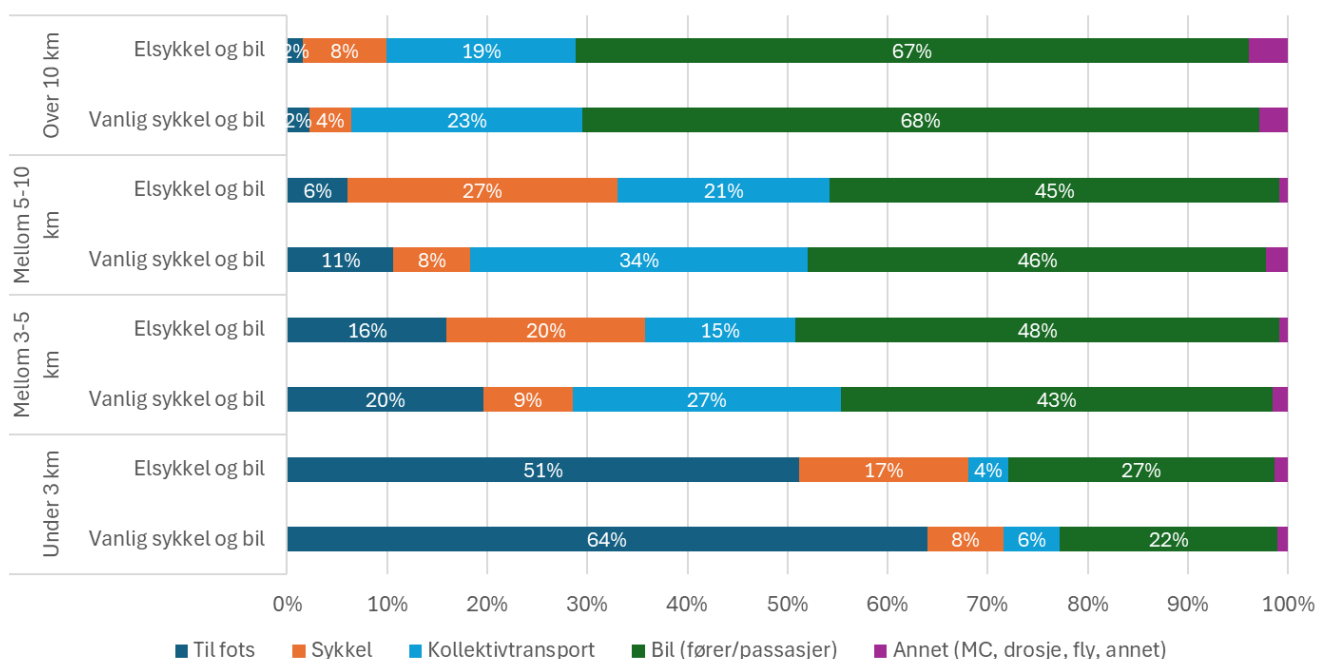


Figur 9-23 Transportmiddelfordeling (hovedtransportmiddel) mellom personer i bilhusholdninger med hhv. elsykkel og vanlig sykkel. RVU 2022/23

Overordnet for alle reiser, om vi ser på de to gruppene bileiere med tilgang på vanlig sykkel og bileiere med tilgang på elsykkel, finner vi noen interessante forskjeller. Bilistene som eier elsykkel sykler hele

¹⁸ Om man eier både vanlig sykkel og elsykkel inngår man i denne gruppen.

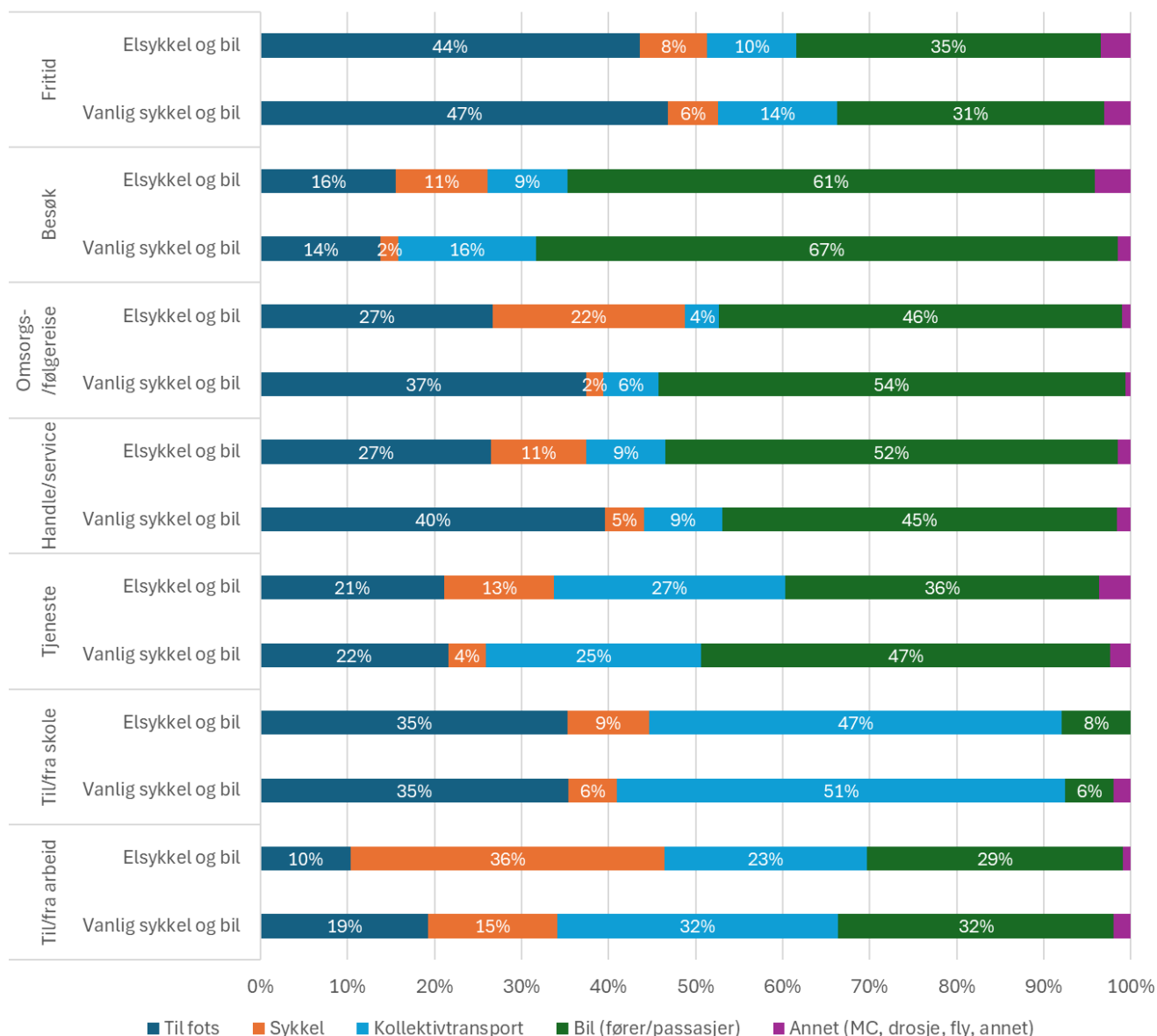
10 prosentpoeng mer enn det de med vanlig sykkel gjør, mens de som eier vanlig sykkel går og reiser kollektivt mer enn det gruppen bilister med elsykkel gjør. Vi finner også en mindre forskjell i bilbruk – det kan se ut til at de med elsykkel også oftere velger bil som hovedtransportmiddel. Overordnet kan det virke som at økningen i sykkelbruk for gruppen med elsykkel ikke medfører en reduksjon i bilbruk, men at det heller reduserer bruken av kollektivtransport og gange. Det er viktig å merke seg at figuren over kun gir en oversikt over fordelingen mellom de to variablene, og at resultatene ikke er kontrollert for andre variabler som kan påvirke reisevaner, slik som bosted, alder, inntekt, husholdningstype og annet. Figuren gir heller ingen indikasjon på hvordan dette har utviklet seg over tid.



Figur 9-24 Transportmiddelfordeling på ulike reiselengdeintervaller for bilhusholdninger med ulik sykkeltilgang. RVU 2022/23

For ulike reiseavstander ser vi helt klare forskjeller på de med og uten elsykkeltilgang – særlig da for gangturer, sykkel- og kollektivturer. Gruppen med tilgang på elsykkel sykler mer i alle avstandsintervallene – de har omtrent dobbelt så høy sykkelandel sammenlignet med de med kun vanlig sykkel for både de kortere og lengste avstandene, mens for turer mellom 5- 10 kilometer er forskjellen enda større. Her sykler de med tilgang på elsykkel på 27 prosent av turene, mens de med vanlig sykkel kun sykler på 8 prosent av disse reisene.

Vi ser små variasjoner i bilkjøring – for bilturer under fem kilometer er det noe variasjon, der det er gruppen med elsykkeltilgang (og bil) som ser ut til å velge bil noe oftere (5 prosentpoeng). Ut over dette er det små variasjoner i bilbruk blant de to gruppene. Bildet som vi så innledningsvis, at man sykler mer og går og tar kollektivt mindre, vises også tydelig her. På turer under 3 km er det 13 prosentpoeng mer gangturer blant de med vanlig sykkel enn de med elsykkel, og for turer mellom 3-5 og 5-10 km er det omtrent 12-13 prosentpoeng mer kollektivbruk blant de med vanlig sykkel. De uten elsykkel reiser mer kollektivt enn de med tilgang på elsykkel. Dette gjelder for alle avstandsintervaller, men forskjellen er størst for de avstandsintervallene der sykkelandelen er høyest blant de med elsykkel – mellom 3 og 10 km.

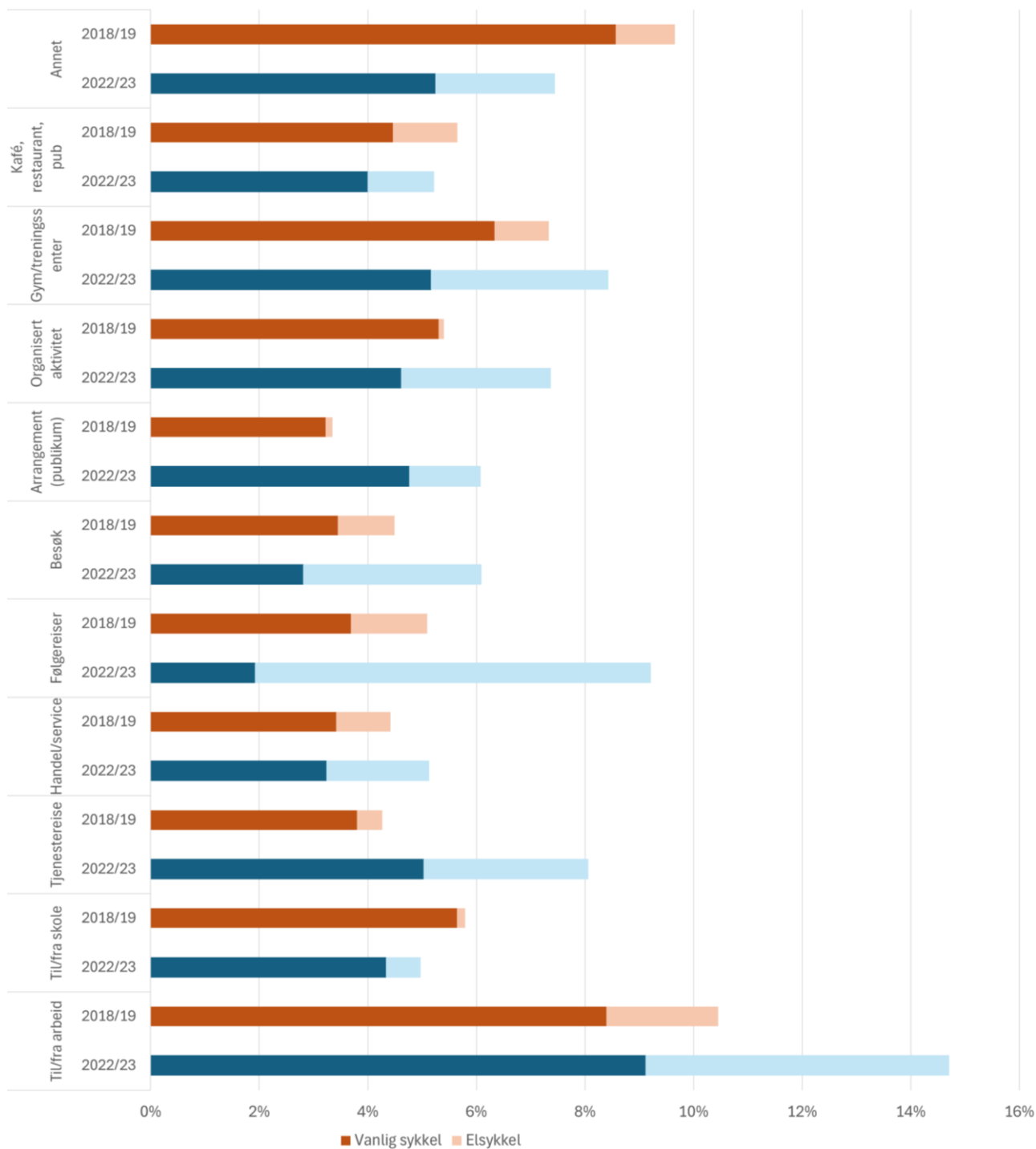


Figur 9-25 Transportmiddelfordeling til ulike reisemål for hhv. de med elsykkel og vanlig sykkel (og bil i husholdning). RVU 2022/23

Folk som bor i bilhusholdninger og som har tilgang på elsykkel bruker sykkel i langt større utstrekning enn de som kun har tilgang til vanlig sykkel. Når vi ser på reisemål, er det noen interessante mønstre som viser seg. Først og fremst – på reiser der det generelt er en høy sykkelandel, herunder arbeidsreiser, er det en langt høyere sykkelbruk blant de med elsykkel enn de med vanlig sykkel. 36 prosent av de med bil og elsykkel brukte sykkel på arbeidsreisen sin, ifølge disse resultatene, mot 15 prosent blant de med vanlig sykkel. Figur 9-25 viser også at på reiser der sykkel er mindre vanlig, blant annet besøk, følgereiser, handlereiser og tjenestereiser, er det langt vanligere å velge sykkel når man har tilgang på elsykkel enn om man kun har tilgang på vanlig sykkel. Hovedforskjellen i resultatene fra Figur 9-25 og Figur 9-21 kan stort sett forklares med ulik biltilgang. Denne er mer varierende i Figur 9-21, mens bilhold er en forutsetning for Figur 9-25. Dette medfører en noe høyere bilbruk, og tilsvarende lavere gange- og kollektivt for respondentene i Figur 9-21 sammenlignet med Figur 9-25. For omsorgs-/ følgereiser ser vi at 22 prosent bruker sykkel blant de med elsykkel, mot kun 2 prosent blant de uten. Merk, for øvrig, at det er få respondenter når reisene brytes såpass mye ned, og at det

knyttet stor usikkerhet til disse resultatene. Dette gjelder særlig for de reiseformålene som har færrest rapporterte reiser, slik som skolereiser, tjenestereiser, følgereiser og besøk.

9.3.3 Endringer i sykkelbruk over tid



Figur 9-26 Reisehensikter med vanlig sykkel og elsykkel for befolkningen i Oslo. Prosentandel av alle reiser i 2018/19 og 2022/23, RVU.

I 2018/19 var elsykkelandelen relativt ubetydelig, og var hovedtransportmiddel på omtrent 1 prosent av alle reiser i Oslo. På arbeidsreiser ser vi at sykkelandelen har økt for begge sykkeltyper. I 2018/19 var det en sykkelandel på arbeidsreiser på 10 prosent, der tradisjonell sykkel står for 8 prosent, og elsykkel 2 prosent. Vi ser her en økning til 15 prosent for RVU 2022/23, men at det meste av denne veksten tas med elsykkel. Det er omtrent ett prosentpoengs vekst i vanlig sykkel til arbeid, mens for elsykkel ser vi en vekst fra 2 til 6 prosent.

For tjenestereiser ser vi at sykkelandelen dobles i perioden – fra en sykkelandel på omtrent 4 prosent i 2018/19 til 8 prosent i 2022/23. Det meste av denne økningen ser ut til å ha kommet som en konsekvens av en økning i elsykkelbruk.

Følgereiser gjennomført med sykkel har hatt en veldig vekst i perioden mellom 2018/19 og 2022/23, og her er det i hovedsak elsykkel som står for veksten. 5 prosent av følgereisene ble gjennomført med sykkel i 2018/19, mens for 2022/23 er andelen økt til 9 prosent, der elsykkel står for 7 prosent. Dette viser at fremveksten av elsykkel har hatt en stor effekt på en type reise som man kanskje tidligere har antatt at gjennomføres med bil. Det er særlig på følgereiser av barn at vi ser denne veksten. Det er sannsynlig at fremveksten av elsykkel og nye typer elsykler med større lastekapasitet, har gjort sykkel til et mer attraktivt transportmiddel på følgereiser enn det tidligere har vært. Det kan videre se ut til at disse reisene i all hovedsak erstatter bilreiser. Vi ser nemlig en nedgang i annet/personbil/MC (i hovedsak personbil) fra 60 til 48 prosent på følgereiser.

På besøksreiser har det vært en to prosentpoengs økning i sykkelbruk fra 2018/19 til 2022/23. Denne økningen har skjedd med fremvekst av elsykkel. Vi ser ingen endring i vanlig sykkelbruk, her er andelen stabil på 3 prosent, mens for elsykkel ser vi en økning fra 1 til 3 prosent.

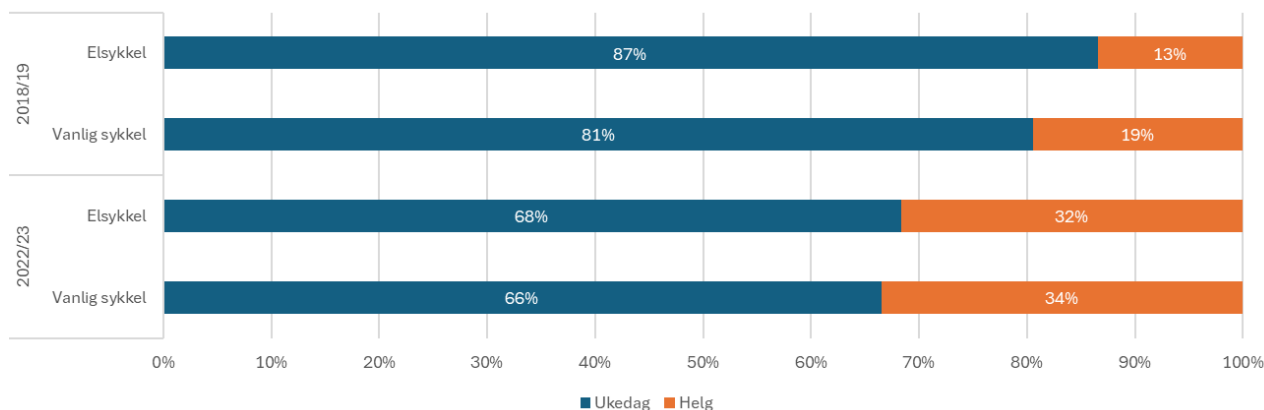
Oslofolk bruker også sykkel mer på reiser til ulike type arrangement (som publikum). Andelen sykkelreiser var i 2018/19 på 3 prosent, men her ser vi en dobling, til 6 prosent. Vanlig sykkel står for 5 prosentpoeng av dagens sykkelandel på disse reisene.

For ulike organiserte aktiviteter samt for turer til gym/treningssenter, ser vi også en økning i sykkelbruken, fra 5 til 8 prosent, her er all vekst et resultat av økt elsykkelbruk. Andelen reiser med vanlig sykkel har faktisk avtatt noe for dette reisemålet.

For skole-/utdanningsreiser, handlereiser og reiser til kafé, restaurant eller pub ser vi kun mindre endringer mellom 2018/19 og til 2022/23. På skolereiser ser vi en mindre tilbakegang i andelen sykkelreiser, til tross for noe vekst i elsykkelreiser. For handlereiser ser vi en beskjedne fremgang totalt sett, andelen sykkelreiser med vanlig sykkel er relativt uendret, mens det har vært en økning i andelen elsykkelturer fra en til to prosent i perioden. På reiser til kafé, restaurant eller pub ser vi at andelen sykkelreiser er fem prosent i begge perioder, og at det her er en lik fordeling mellom vanlig sykkel og elsykkel i begge år, fire prosent vanlig sykkel og en prosent elsykkel.

Vi ser altså at fremveksten av elsykkel har bidratt til økt sykkelandel, og at vi i større grad enn tidligere bruker sykkel for enkelte reisehensikter, slik som følgereiser. Fremveksten av elsykkel kan videre ha medført at man velger sykkel på stadig lengre reiser. Vi har tidligere sett at det var relativt små forskjeller i gjennomsnittlig reiselengde for elsykkel og sykkel, med om lag 500 meter lengre reiselengde for elsykkel. En forklaring på dette kan være at man gjennomfører de turene man skal, og at man ikke får lenger reiselengde fordi man benytter elsykkel istedenfor sykkel. Det som imidlertid er interessant å se på, er om man velger elsykkel på lengre turer, der man kanskje heller ville valgt bil eller kollektivt om man kun hadde tilgang på en vanlig sykkel.

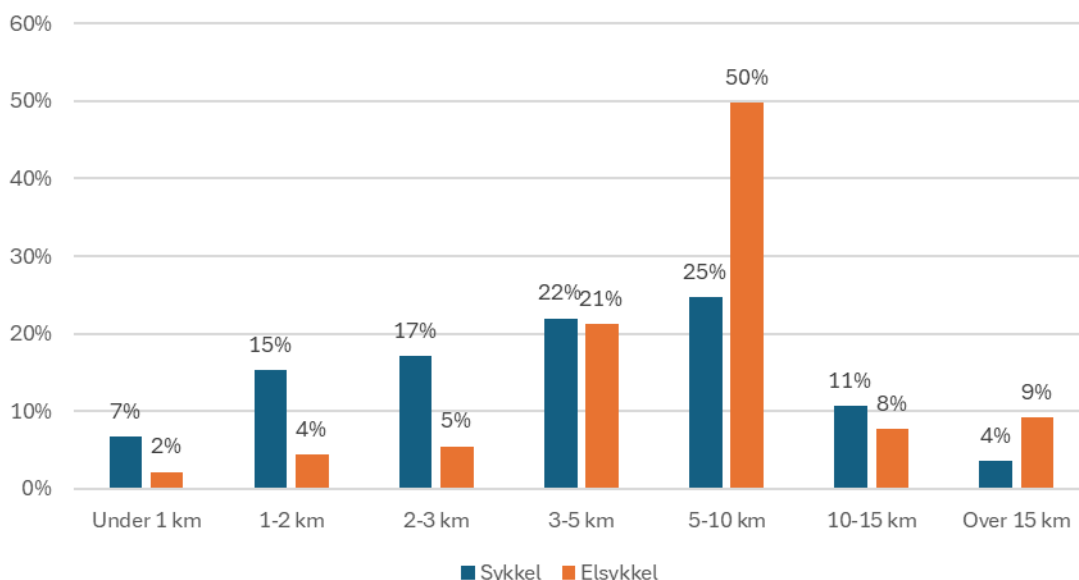
En større andel av sykkelreisene gjennomføres i helgene i 2022/23 sammenliknet med 2018/19. Andelen av det totale antallet reiser med vanlig sykkel har økt i helgene fra 19 til 34 prosent, mens andelen reiser med elsykkel i helgene har økt fra 13 til 32 prosent.



Figur 9-27 Andel av alle sykkelreiser (vanlig sykkel og elsykkel) gjennomført i henholdsvis ukedager og helg. RVU 2018/19 og 2022/23

9.3.4 Reiselengde og -tid for sykkelreiser

Fremveksten av elsykkel kan potensielt bidra til å redusere folks behov for bil på mange reiser. Elsykkelenes motor gjør at man kan holde en høyere hastighet, sykle lenger uten store anstrengelser, og at bakker oppleves som en mindre barriere. For å undersøke om vi bruker sykkel og elsykkel annerledes med tanke på avstand, har vi i Figur 9-28 gruppert reiseavstandene, og ser på sykkelandelen for henholdsvis vanlig sykkel og elsykkel innen de ulike avstandsintervallene.

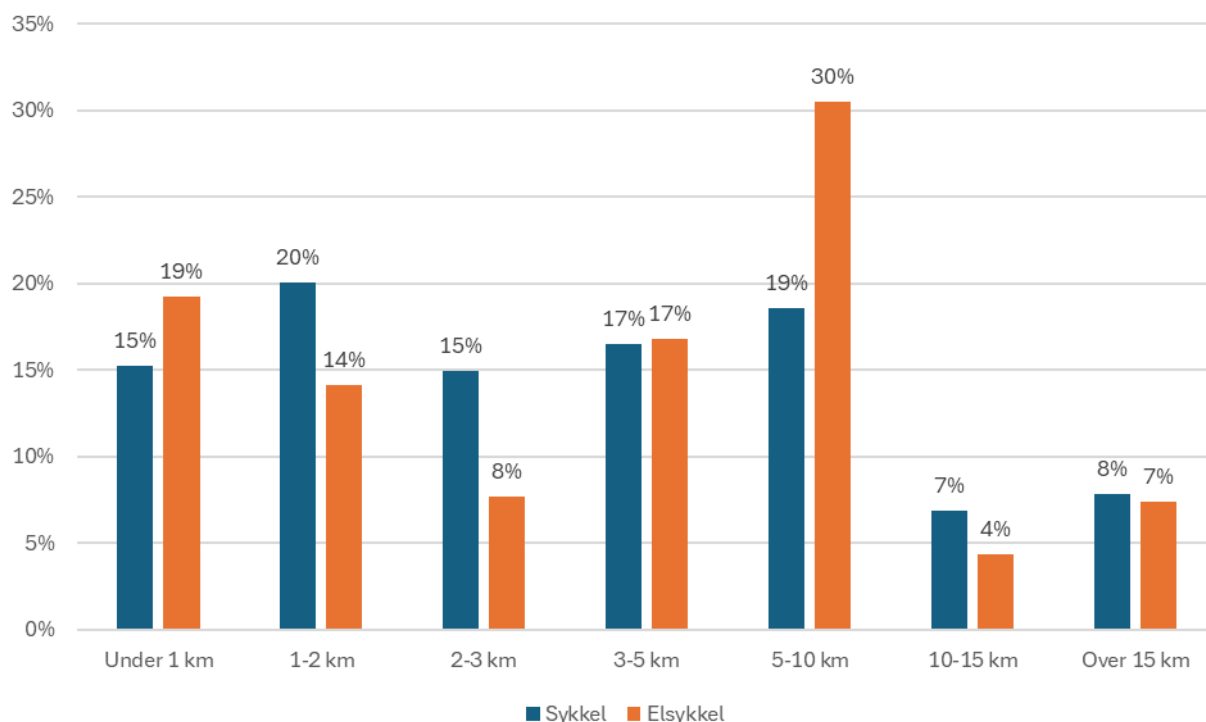


Figur 9-28 Prosentvis fordeling, selvrapporterte reiselengder for henholdsvis vanlig sykkel og elsykkel. RVU 2022/23

Figuren over viser at for de kortere turene anvendes både vanlig sykkel og elsykkel i omtrent like stor grad. Omtrent halvparten av turene foretatt med vanlig sykkel og om lag 40 prosent av elsykkelturene

er under 3 km lange. Det er en langt større andel av elsykkelturene som registreres som mellom 5 og 10 km lange. For de lengste reisene er det en overvekt av vanlig sykkel. Det er for få observasjoner til å kunne si mye om reiseformålet for henholdsvis elsykkel og vanlig sykkel på de lengste reisene, men tallene indikerer at en større andel av de lengre reisene med tradisjonell sykkel har trening/rekreasjon som formål, mens de lange elsykkelturene i større grad er arbeidsreiser og andre typer reiser der sykkel først og fremst fungerer som transportmiddel.

Sykkel er et svært viktig transportmiddel på arbeidsreiser, og Figur 9-26 viste oss at dette er en reise der elsykkelen i stor grad har bidratt til veksten i sykling. Det er derfor av interesse å gå noe mer i dybden på disse reisene, og reiselengdene for hhv. vanlig sykkel og elsykkel.

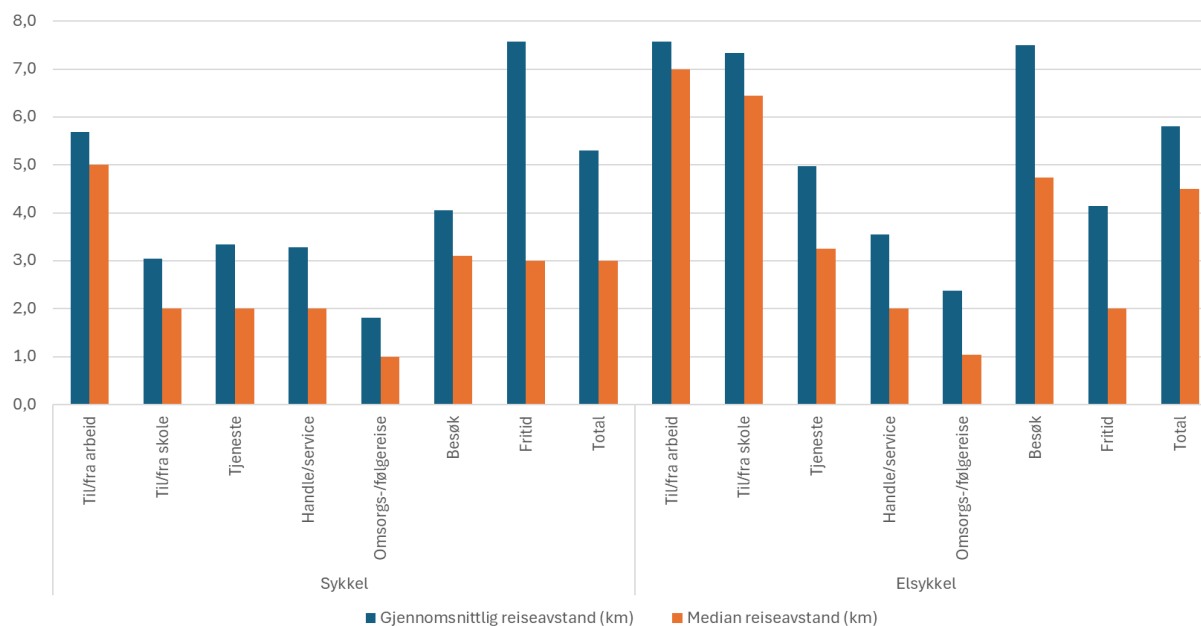


Figur 9-29 Andel av alle reiser med henholdsvis vanlig sykkel og elsykkel i ulike avstandsintervaller på arbeidsreiser. RVU 2022/23

Figur 9-29 viser prosentvis fordeling av de ulike avstandene vanlige sykler og elsykler har reist på arbeidsreiser. Vi ser en overvekt av vanlig sykkel på reiser under 3 km, mens halvparten av arbeidsreisene gjennomført med elsykkel er på mellom 5-10 km. Om vi isteden inndeler reiselengdene på arbeidsreiser i over og under 5 km, ser vi at 62 prosent av reisene gjennomført med vanlig sykkel er på under 5 km, mens 65 prosent av elsykkelturene er over 5 km. Dette kan tyde på at de med noe lenger arbeidsvei i større grad går til innkjøp av elsykkel for å gjennomføre arbeidsreisene med sykkel. Når man kommer opp i denne reiseavstanden, er det sannsynlig å forestille seg at man kanskje bor lenger fra sentrum (da en stor andel arbeidsreiser ligger sentralt), og at arbeidsreisen også da inneholder flere bakker.

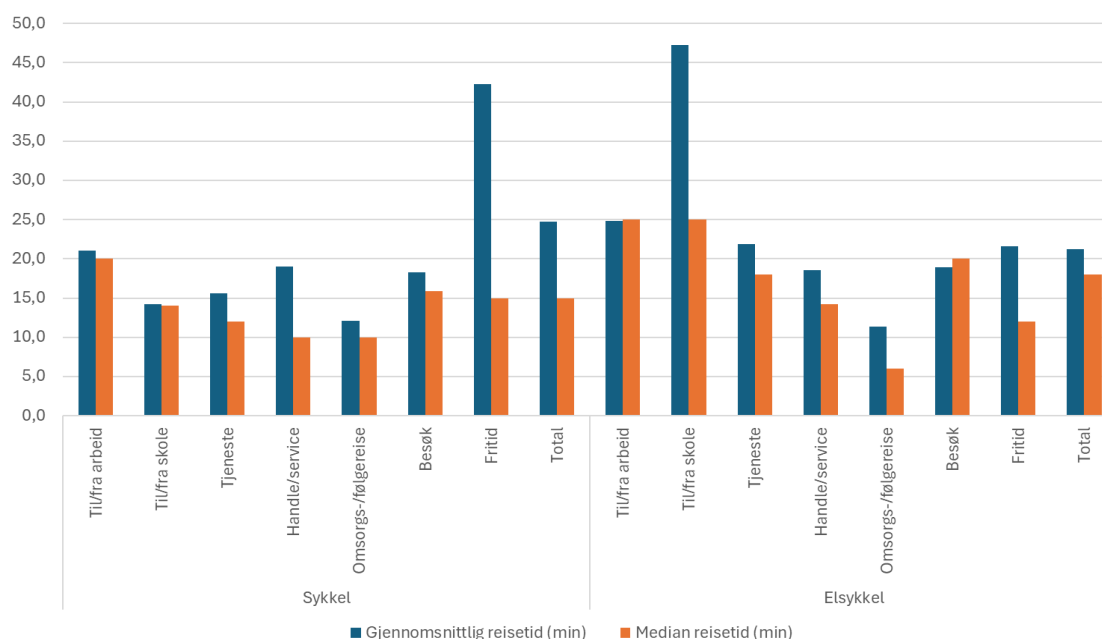
Sykkel er et transportmiddel med svært varierende vaner og bruk. Reiseavstand kan derfor variere mye, basert på hvilke aktiviteter man gjennomfører, og formålet med turen. Dette kan medføre store variasjoner i gjennomsnitt og median reiselengde og -tid for alle reiser (inkludert sykkel), da det alltid vil være noen få lange reiser, som trekker opp gjennomsnittet.

Figur 9-30 og Figur 9-31 viser variasjoner mellom elsykler og vanlige sykler på gjennomsnittlig og median reiselengde og reisetid, for ulike reisemål.

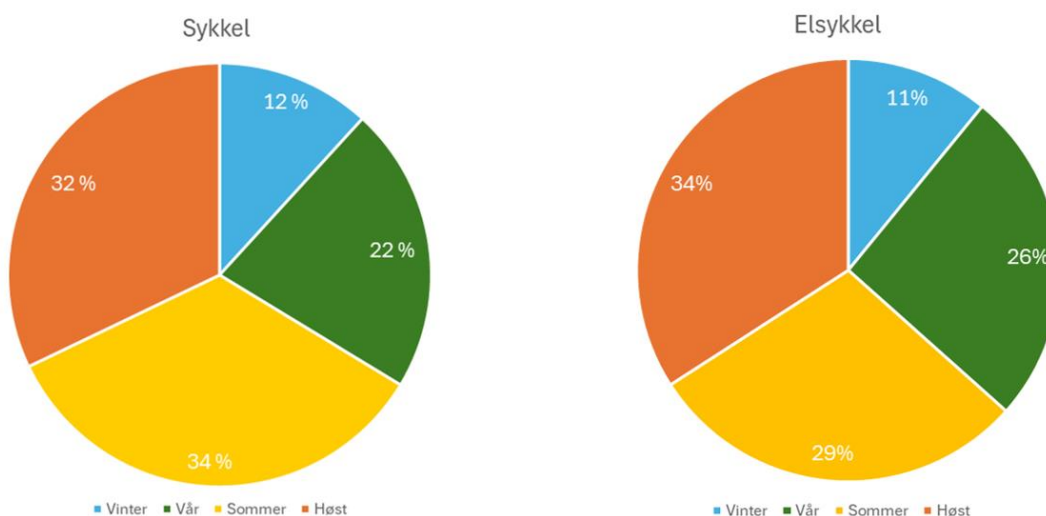


Figur 9-30 Gjennomsnittlig og median reiselengde (kilometer) for vanlig sykkel og elsykkel for ulike reisemål. RVU 2022/23

Når det gjelder avstand gjennomført for ulike reisemål med vanlig sykkel og elsykkel, ser vi store variasjoner mellom gjennomsnittsavstand og median avstand, og store variasjoner i reiselengde for ulike reisemål. Det er ingen store variasjoner i total gjennomsnittlig reiseavstand for vanlig sykkel og elsykkel – begge har en gjennomsnittsavstand på mellom 5-6 km, men vi ser samtidig av figuren at det er ulike reiseavstander for ulike reisemål. Det er særlig fritid som drar opp gjennomsnittsavstanden for vanlig sykkel, noe som tyder på at landeveissykling og andre treningsturer med sykkel og andre sykkelsturer drar opp den totale gjennomsnittlige avstanden. Elsykkel brukes i større grad til lengre daglige reiser, slik som arbeidsreiser, skolereiser og besøk.



Figur 9-31 Gjennomsnittlig og median reisetid for vanlig sykkel og elsykkel for ulike reisehensikter. RVU 2022/23



Figur 9-32 Prosentvis fordeling av hhv. vanlig sykkel- og elsykkelreiser gjennom året, fordelt på de ulike årstidene. RVU 2022/23

Om vi ser på fordelingen av reiser gjennomført med elsykkel og vanlig sykkel gjennom årstidene, finner vi svært små variasjoner. Den prosentvis fordelingen av elsykkelturer gjennom året som gjennomføres vinterstid er tilsvarende for vanlig sykkel og elsykkel. Den største forskjellen mellom de to sykkeltypene er for årstidene sommer og vår, der vi ser en jevnere fordeling mellom årstidene med elsykkel, mens med vanlig sykkel er sommeren den årstiden der flest sykkelreiser gjennomføres.

10 Reiser, delreiser og reisekjeder

Kunnskap om befolkningens reisevaner er viktig for kommunens arbeid med tilrettelegging for aktiv transport. I denne temaanalysen ser vi nærmere på delreisene som utgjør en reise, og hvordan reisene henger sammen i kjeder fra en person drar hjemmefra og til vedkommende kommer hjem igjen.

En reise defineres av formål. Det betyr at en reise er avsluttet når formålet med reisen er oppnådd. En reise hjemmefra til jobb er en reise med formålet arbeidsreise. Dersom en leverer barn i barnehagen eller handler på veien, vil det være to reiser; først en følge- eller handlereise og så en arbeidsreise. Eksempelet viser at reiser henger sammen, og transportmiddelbruk på en reise må dermed ses i sammenheng med andre reiser som den henger sammen med. Eksempelvis kan en kort bilreise til barnehagen fremstå enkel å overføre til aktiv transport helt til vi ser at den henger sammen med en lang bilreise videre til jobb.

For å komplisere reiser ytterligere kan flere transportmidler benyttes på en og samme reise. Eksempelvis vil alle kollektivreiser ha delreiser som er tilbringertransport til og fra holdeplassen. Vanligvis benyttes hovedtransportmiddel for en reise som en forenkling ved analyser av reisevaner. Hovedtransportmiddel er det transportmiddel som er benyttet på den lengste delen av en reise, målt i distanse. Når vi ser på hovedtransportmiddel, forsvinner eksempelvis informasjon om tilbringertransport til og fra holdeplass.

Under definerer vi delreiser og reisekjeder, og beskriver formålet med å studere dette nærmere. I kapittel 2 studerer vi delreiser med fokus på tilbringertransport til kollektivtransport og hvor langt vi egentlig går når vi tar høyde for delreiser. I kapittel 3 studerer vi reisekjeder med fokus på korte reiser og overføringspotensial fra motorisert til aktiv transport.

10.1 Definisjoner og datakvalitet

Delreiser

En delreise defineres av transportmiddel. Det betyr at en delreise er avsluttet når en bytter transportmiddel i løpet av en reise. En reise hjemmefra til jobb består av flere delreiser dersom flere transportmidler er benyttet. Figuren under illustrerer et eksempel hvor den reisende benytter bil hjemmefra til holdeplass, buss fra holdeplass til holdeplass, og gange fra holdeplass til arbeidssted. Gange fra døren hjemme til bilen inkluderes ikke som en delreise i eksempelet, fordi en må gå over 50 meter for at det skal defineres som en delreise.



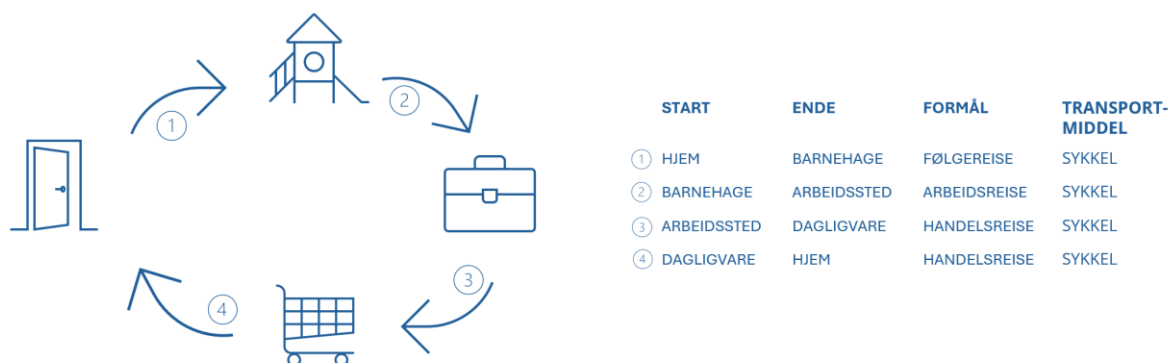
Figur 10-1 Eksempel på en reise bestående av tre delreiser (Norconsult).

Det er viktig med kunnskap om delreiser for ikke å undervurdere omfanget av transport til fots og for å lære om hvordan befolkningen reiser til kollektivtransport. I analyser av RVU benyttes stort sett hovedtransportmiddel på reisen til analyser, og fordi nesten to av tre reiser har kun ett transportmiddel, er dette ofte en god tilnærming. Skal vi imidlertid studere tilbringertransport og andre kombinasjoner av transportmiddelbruk, må vi ned i

detaljene. Kunnskap om dette er viktig for å legge til rette for økt gange og enkle tilbringerreiser for befolkningen for å øke andelen miljøvennlig transport.

Reisekjeder

En reisekjede består av alle reiser fra en forlater hjemmet til en kommer hjem igjen. En reise hjemmefra til arbeid og en reise tilbake fra arbeid til hjemmet utgjør en reisekjede som består av to reiser. Også reisekjeder med kun én reise inngår i definisjonen. Et eksempel er en luftetur med hunden som starter og slutter hjemme.



Figur 10-2 Eksempel på en reisekjede bestående av følgereise, arbeidsreise og handelsreise, og der alle reisene foregår med sykkel (Norconsult).

Å studere befolkningens reisekjeder gir kunnskap om hvordan reiser henger sammen med hverandre. Kunnskap om reisekjeder er nyttig i arbeidet med å legge til rette for økt andel aktiv transport fordi det blir enklere å identifisere hvilke reiser som har potensial for å overføres fra bil til gange eller ulike typer sykkel. Sett bort fra ulike årsaker til at noen må kjøre bil, er det ikke alle korte bilreiser det nødvendigvis er enkelt å overføre til andre transportmidler. Det gjelder eksempelvis hvis den korte bilreisen er en del av en lang reisekjede med behov for bil på andre reiser i kjeden.

I analyser av RVU benyttes stort sett enkeltreiser. Skal vi imidlertid identifisere hvor stor andel av bilreisene som kan overføres til aktiv transport må vi studere hvordan reisene henger sammen i reisekjeder. Det er viktig med kunnskap om reisekjeder fordi reisene henger sammen og transportmiddelvalg på én reise kan avhenge av transportmiddelvalget på den forrige reisen i kjeden.

Datakvalitet

Datakvalitet er en utfordring når vi skal analysere delreiser og reisekjeder med RVU-data slik de foreligger. Hovedutfordringene for analyser av delreiser er som følger:

- Mangelfull rapportering som gjør at delreiser med kollektivtransport er registrert uten tilbringertransport. Vi håndterer dette ved å tillegge alle kollektivreiser en tilbringerreise før og etter kollektivtransport når vi summerer reiser.
- Mangelfull rapportering som gjør at delreiser er registrert uten avstand eller med ekstremt lang avstand. Vi håndterer dette ved å utelate delreiser på 0 km eller ekstremt høye verdier når vi rapporterer reiselengde.
- Feil i rapportering som gjør at reiser er registrert med flere delreiser med samme transportmiddel, selv om delreiser skal defineres av et bytte av transportmiddel. Vi håndterer dette ved å behandle delreisene slik de er registrert fordi vi ikke vet om de skulle vært egne

reiser eller om det er registrert feil transportmiddel. Dette er ikke et omfattende problem i datamaterialet.

Hovedutfordringene for analyser av reisekjeder er som følger:

- Inkonsekvent stedfesting av start og ende for reiser. Det gjelder eksempelvis reiser som starter et annet sted enn stedet der forrige reise sluttet. Vi håndterer dette ved å ekskludere reiser som er mangelfullt stedfestet slik at vi sitter igjen med kun fullstendige reisekjeder hjemmefra og hjem igjen.
- Feil i rapportering som gjør at reisekjeder med kun én reise hjemmefra og hjem igjen, er registrert med reiseformål som krever minst to reiser, eksempelvis arbeidsreiser. Vi håndterer dette ved å ekskludere reiser som har kun én reise, men er registrert med reiseformål som krever flere reiser.

Hovedutfordringene skyldes i stor grad at RVU er selvrapportert og at svarene derfor er avhengige av respondentenes tolkning av spørsmålene. Svar som er inkonsekvente tyder på at spørsmål er tolket ulikt av respondentene. Dette gjelder eksempelvis reisekjeder med kun én reise som har reiseformål som krever minst to reiser, slik som arbeidsreiser.

Konsekvensene av svak datakvalitet er hovedsakelig at det er reiser som må utelates av analysene av delreiser og reisekjeder. Det er likevel mange nok delreiser, reiser og reisekjeder igjen i datamaterialet at vi kan generalisere funnene til befolkningen med relativt stor sikkerhet.

Det at datasettet er relativt nytt og så vidt vi vet ikke er benyttet til liknende analyser av delreiser og reisekjeder, bidrar til en litt økt usikkerhet sammenliknet med tradisjonelle analyser av reiser. Dette kommer av at RVU-data kvalitetssikres gjennom bruk.

Dersom datakvaliteten bedres i framtidige reisevaneundersøkelser, vil analyser av reisekjeder og delreiser bli enklere, mer pålitelige og lettere å replikere fordi de krever mindre datavask i forkant.

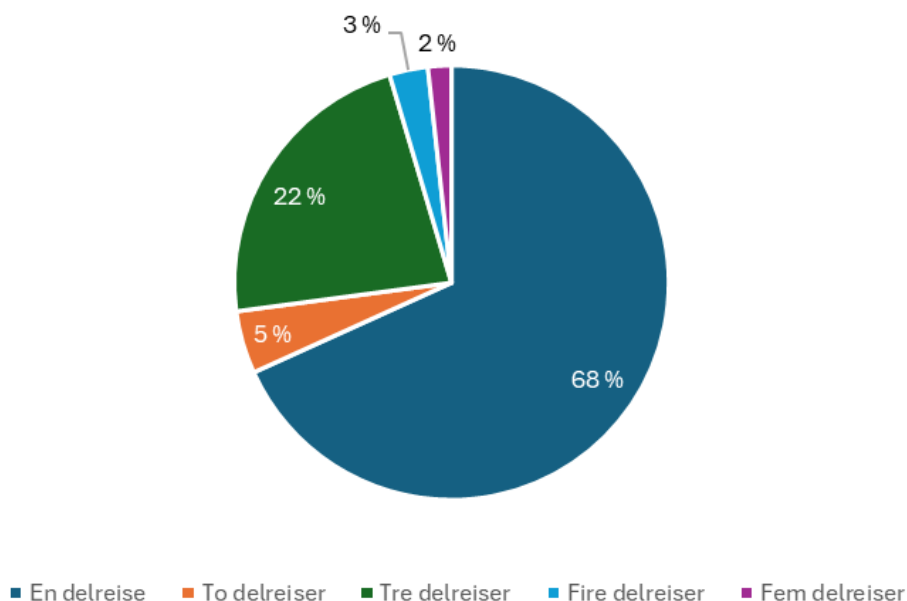
10.2 Delreiser

Over to tredeler av alle reiser består av kun én delreise. Dette er reiser hvor en benytter samme transportmiddel på hele reisen fra A til B, eksempelvis bil som fører fra hjem til arbeid. Nesten en tredel av reisene består av flere deler, eksempelvis en kombinasjon av gange og kollektivtransport.

Reisene til befolkningen i Oslo består i gjennomsnitt av 1,6 delreiser¹⁹. Hele 68 prosent av reisene har kun én delreise, mens kun 5 prosent har to delreiser. Hele 22 prosent av reisene har tre delreiser. En årsak til at det er flere reiser med tre enn to delreiser, er at typiske kollektivreiser består av tre delreiser; en tilbringerreise til holdeplass, en kollektivreise og en tilbringerreise fra holdeplass til destinasjon.

Det er kun mulig å registrere fem delreiser i reisevaneundersøkelsen, og reiser med fem delreiser må derfor tolkes som fem eller flere delreiser.

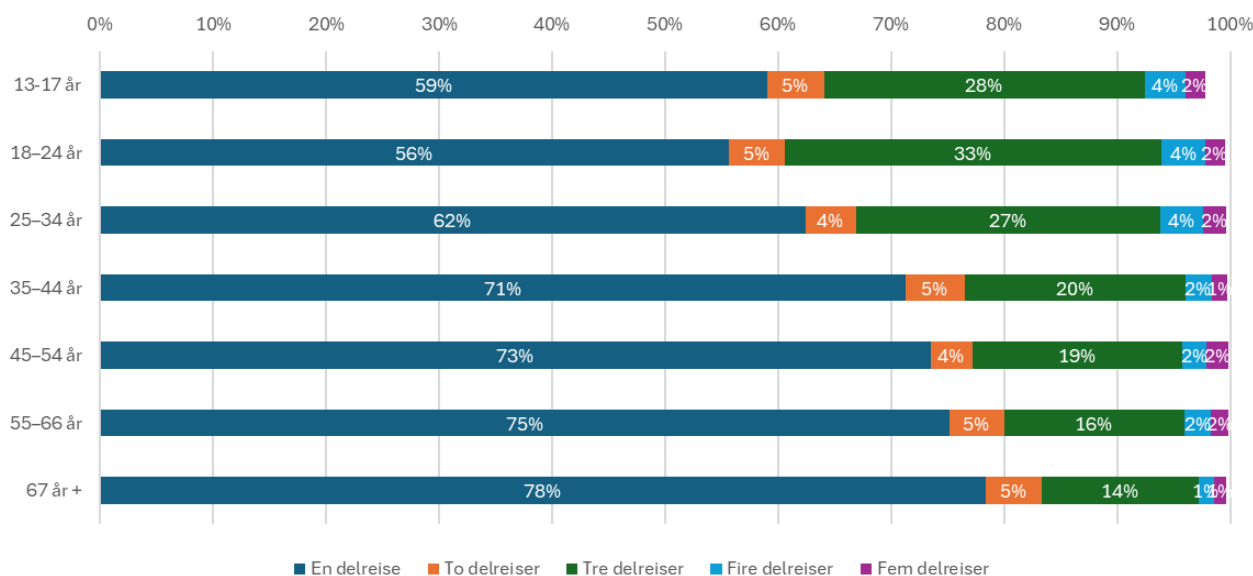
¹⁹ Reiser som er registrert med kollektivtransport på første delreise antar vi er feilkoding. Kollektivreisene som mangler tilbringerreiser, er tillagt en tilbringerreise før og etter kollektivtransport basert på en forutsetning om at alle må ha en tilbringerreise til og fra holdeplass. Der hvor vi regner gangavstand for tilbringerreiser til fots bruker vi gjennomsnittet av registrerte tilbringerreiser. Tillagte tilbringerreiser antas dermed å være gjennomsnittlig lange.



Figur 10-3 Andel av reiser med ulikt antall delreiser. RVU 2022/23.

Vi finner ingen betydelig sesongvariasjon i antall delreiser. Vi finner små forskjeller mellom delområder og bydeler i Oslo. I alle delområder ligger andel reiser med kun én delreise på mellom 66 og 70 prosent. I indre by øst og ytre by øst er andelen reiser med tre delreiser på omtrent 25 prosent, mens i indre by vest, ytre by vest og ytre by sør er andelen noe lavere, med rundt 20 prosent. Dette samsvarer med at kollektivandelen ligger i underkant av 25 prosent i delområdene, og de fleste reisene med tre delreiser har kollektivtransport som hovedtransportmiddel.

De yngste aldersgruppene har høyest andel reiser med flere delreiser, se Figur 10-4. De eldre aldersgruppene velger i stor grad transportmidler som tar dem hele veien dit de skal uten at de må bytte transportmiddel på veien. Andelen reiser med kun én delreise og dermed ett transportmiddel, ligger over 70 prosent i aldersgruppa 35-44 år, og nesten 80 prosent i aldersgruppa over 67 år.



Figur 10-4 Andel av reiser med ulikt antall delreiser for ulike aldersgrupper. RVU 2022/23.

10.2.1 Transportmiddelbruk på delreiser

Delreiser defineres av bytte av transportmiddel. De to tredelene av reisene som bare består av én delreise er dermed gjennomført med kun ett transportmiddel. Reiser med flere delreiser er gjennomført med minst to transportmidler. Kollektivtransport behandles innledningsvis som ett transportmiddel, men i neste delkapittel ser vi nærmere på kombinasjoner av ulike kollektivtransport på samme reise.

Reisene til befolkningen i Oslo er gjennomført med i snitt 1,3 transportmidler per reise. Grunnen til at antall transportmidler per reise er lavere enn antall delreiser per reise (1,6) er at flere delreiser kan gjennomføres med samme transportmiddel. Eksempelvis gjennomfører en person tre delreiser med to ulike transportmidler dersom en går til holdeplass, reiser kollektivt, og går videre til destinasjon.

Tabellen under viser en fordeling av alle transportmidler benyttet i en reise. Kolonnen «Inngår i andel av reiser» viser hvor mange av reisene de ulike transportmidlene inngår i. Eksempelvis inngår kollektivtransport i 28 prosent av reisene i Oslo. Til sammenlikning er kollektivtransport hovedtransportmiddel på 25 prosent av reisene til de bosatte i Oslo. Hovedtransportmiddel er transportmiddelet som er benyttet på den lengste delreisen av reisen.

Tabell 10-1 Transportmiddelfordeling når vi tar hensyn til alle transportmidler som inngår i en reise (alle delreiser) sammenliknet med når vi kun ser på hovedtransportmiddel på en reise. RVU 2022/23.

Transportmidler	Inngår i andel av reiser	Andel av reiser
Til fots (hele veien)	34 %	38 %
Til fots mer enn 50 meter (deler av veien)	34 %	
Sykkel	8 %	8 %
Bil, som fører	22 %	21 %
Bil, som passasjer	7 %	6 %
Kollektivtransport (buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt, taxi)	28 %	25 %
Totalt (korrigert tilbringertransport)	130 %	100 %

34 prosent av reisene til befolkningen i Oslo gjennomføres i sin helhet til fots. I tillegg gjennomføres ytterligere 34 prosent av reisene delvis til fots, altså med gange i minst 50 meter. Dette betyr at 68 prosent av reisene inkluderer gange i minst 50 meter. Til sammenlikning er gange hovedtransportmiddel på kun 38 prosent av reisene. Det betyr det på 38 prosent av reisene er gange eneste eller lengste delreise. Disse 38 prosentene inkluderer altså alle reisene som er til fots hele veien (34 prosent) og noen av reisene som har gange på deler av reisen. Andre reiser som inkluderer gange på deler av reisen, har andre hovedtransportmiddel fordi et annet transportmiddel er benyttet på den lengste delen av reisen i avstand.

Den største forskjellen mellom transportmidler på alle delreiser og hovedtransportmiddel finner vi nettopp for reising til fots. Gange inngår i 68 prosent av reisene i Oslo, men er hovedtransportmiddel i kun 38 prosent av reisene. De fire prosentpoengene som skiller «Til fots (hele veien)» og til fots som hovedtransportmiddel er turer der gange har vært lengste gjennomførte transportmiddel, men der man har brukt andre transportmidler i tillegg, eksempelvis om man har kjørt bil for å gå tur i skogen. For ikke å undervurdere hvor mye befolkningen går, er det derfor viktig å studere gange på delreiser. Vi kommer tilbake til beregninger av hvor langt befolkningen går i delkapittel 10.2.5.

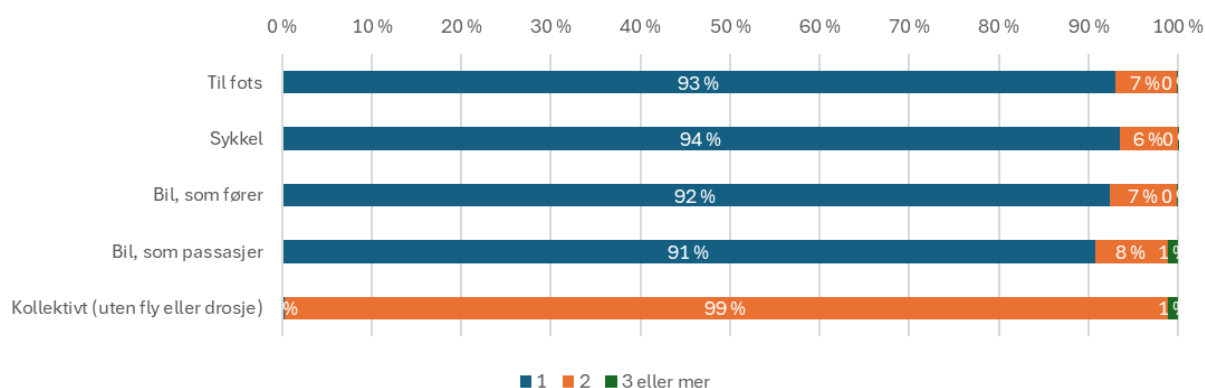
Summen av andel reiser hvor ulike transportmidler inngår, summerer til mer enn 100 prosent fordi noen av reisene inkluderer flere transportmidler. Nederste rad i tabellen viser at andelen summerer til 130 prosent. Det betyr at befolkningen i gjennomsnitt bruker 1,3 transportmidler per reise. Hver reise har kun ett hovedtransportmiddel, og summen av andelene er derfor 100 prosent.

10.2.2 Kombinasjoner av transportmidler

Vi har sett at det benyttes flere transportmidler på nesten en tredel av reisene til befolkningen i Oslo. Figuren under viser andelen av reiser per hovedtransportmiddel som gjennomføres med flere transportmidler. Vi ser at over 90 prosent av reiser med gange, sykkel eller bil som hovedtransportmiddel gjennomføres med kun ett transportmiddel. Mellom 6 og 9 prosent av reisene med disse transportmidlene gjennomføres i kombinasjon med andre transportmidler. Det er for få observasjoner til at vi dykker ned i hvilke transportmidler som kombineres, med unntak av kollektivtransport.

Reiser med kollektivtransport som hovedtransportmiddel skiller seg ut fordi de alltid gjennomføres i kombinasjon med andre transportmidler. Som tidligere nevnt har vi her tillagt alle reisende en tilbringerreise til kollektivtransport til og fra holdeplass. Fordi reisene i datagrunnlaget er selvrapportert og dermed avhenger av respondentens forståelse og tolkning, er det ikke alle som har oppgitt tilbringerreise. Hele 40 prosent av reisene med kollektivtransport som hovedtransportmiddel er registrert gjennomført med kun ett transportmiddel. Det kan finnes tilfeller hvor kollektivreiser ikke har tilbringerreiser fordi start og destinasjon er mindre enn 50 meter fra holdeplassen, men det er ikke sannsynlig at dette gjelder for 40 prosent av kollektivreisene. Å tillegge alle en tilbringerreise i begge ender er en forenkling, men vi anser dette som mer realistisk enn registreringene.

Figuren under viser at 99 prosent av kollektivreisene gjennomføres med to ulike transportmidler. De fleste av disse består av gange til holdeplass, kollektivtransport, og gange fra holdeplass til målpunkt. Det er kun én prosent av kollektivreisene som gjennomføres i kombinasjon med to ulike transportmidler slik at det blir tre eller flere transportmidler til sammen. Gange til holdeplass, kollektivtransport, og delesykkel fra holdeplass til målpunkt er et eksempel på en kollektivreise med tre transportmidler.



Figur 10-5 Andel av reiser per hovedtransportmiddel med ulikt antall transportmidler. RVU 2022/23.

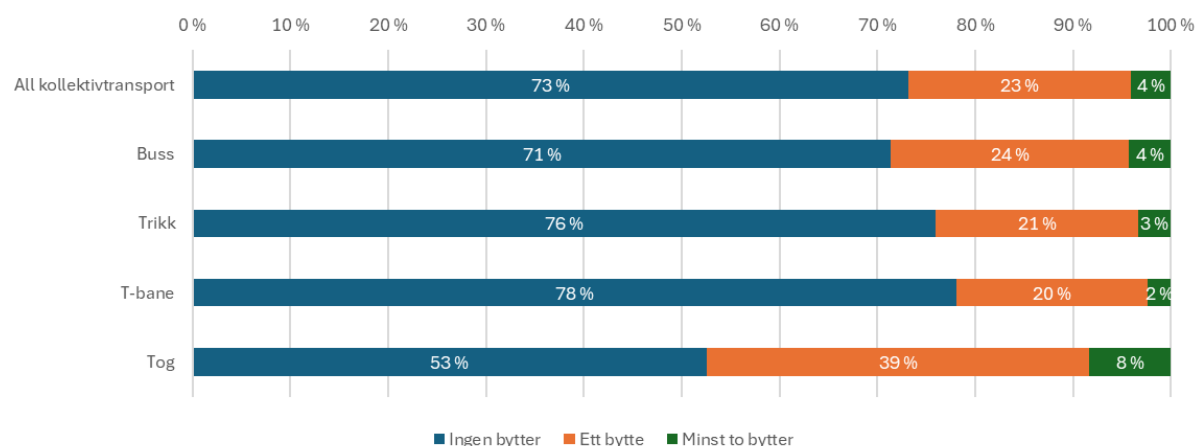
Hvis vi kun ser på hovedtransportmiddel, mister vi informasjon om transportmiddelbruken på den tredelen av reisene som faktisk kombinerer transportmidler. Dette har mest å si for forståelsen av reiser med kollektivtransport som alltid benyttes i kombinasjon med andre transportmidler. Når vi ser på reisemiddelfordeling og reiseavstand for hovedtransportmiddel, overser vi både tilbringertransport og kombinasjon av kollektive driftsarter. Vi fokuserer derfor videre på kollektivtransport.

10.2.3 Kombinasjoner av kollektivtransport

73 prosent av alle delreiser med kollektivtransport gjennomføres med kun ett kollektivt transportmiddel. Det betyr at de ikke kombineres med andre delreiser med kollektivtransport, altså at de ikke inkluderer et bytte mellom samme eller ulike typer kollektivtransport.

23 prosent av kollektivreisene inkluderer ett bytte, mens kun fire prosent inkluderer mer enn ett bytte. Figuren under viser at det er små forskjeller mellom buss, trikk og t-bane når det gjelder antall bytter, men at andelen reiser som inkluderer bytter er noe høyere for buss enn for trikk og t-bane.

Togreisene skiller seg ut med høy andel reiser som inkluderer bytter. Nær halvparten av delreisene med tog skjer i kombinasjon med andre delreiser med kollektivtransport. Omtrent 40 prosent av togreisene inkluderer ett bytte, enten mellom to delreiser med tog eller mellom en delreise med tog og en tilbringerreise med annen kollektivtransport.

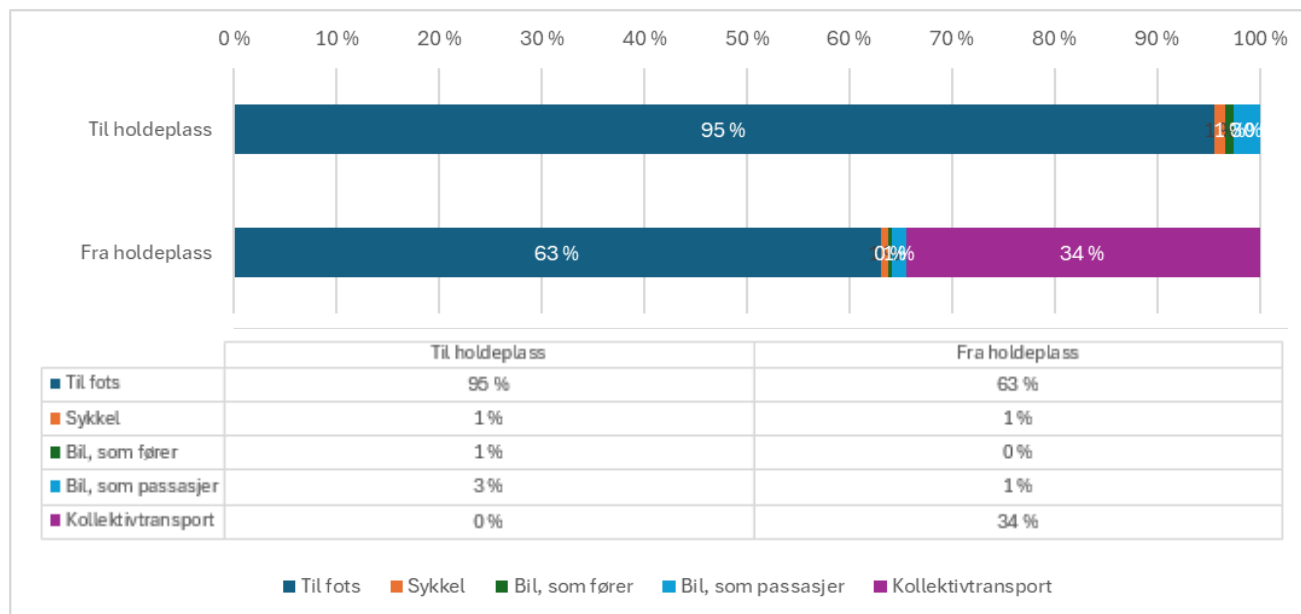


Figur 10-6 Andel kollektivreiser som inkluderer bytter. All kollektivtransport inkluderer drosje, ferge, rutebåt, fly og charterbuss i tillegg til buss, trikk, t-bane og tog. RVU 2022/23.

10.2.4 Tilbringertransport

95 prosent av tilbringerreiser til kollektivtransport foregår til fots. Kun én prosent av tilbringerreisene foregår med sykkel. Fire prosent foregår med bil, hvorav tre prosent er som passasjer. Figuren under viser tilbringertransport til og fra holdeplass for reiser registrert med kollektivtransport på andre delreise. Delreise til holdeplass er dermed første delreise og delreise fra holdeplass er tredje delreise. Vi ser at de fleste går til holdeplass, reiser kollektivt og går fra holdeplass til destinasjon.

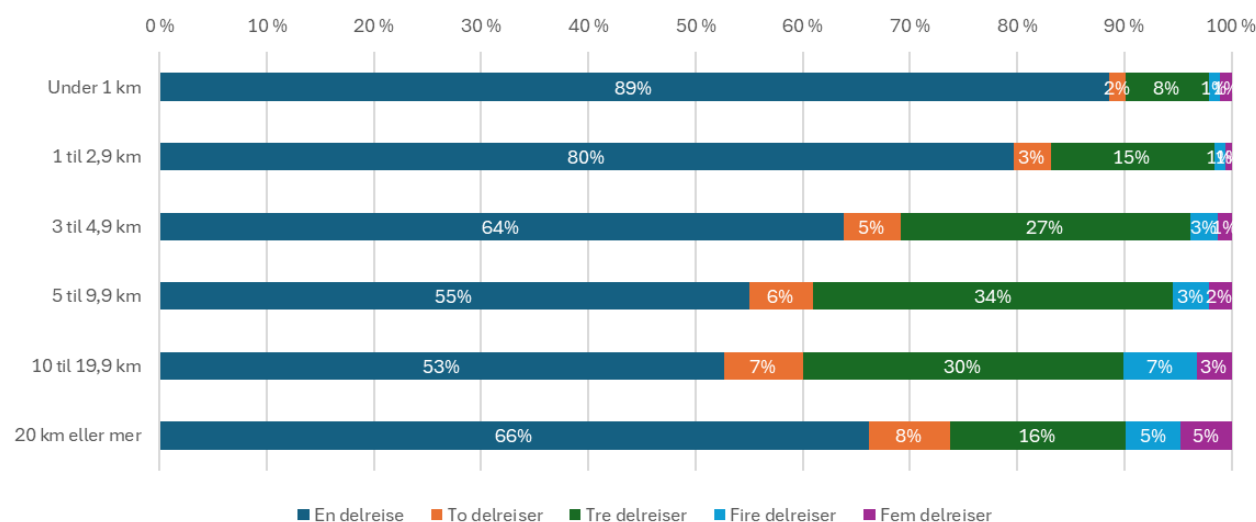
Omtrent en tredel reiser videre med kollektivtransport på tredje delreise. Dette er den lille andelen som har ett eller flere bytter på sine kollektivreiser. Omtrent 95 prosent av de som ikke reiser videre med kollektivtransport, går fra holdeplassen. Disse resultatene er ikke påvirket av at vi har tillagt en tilbringerreise til og fra holdeplass for de kollektivreisene som ikke hadde registrert tilbringertransport.



Figur 10-7 Tilbringertransport til og fra holdeplass ved kollektivreiser. RVU 2022/23.

10.2.5 Reiselengde når vi tar høyde for delreiser

Korte reiser har sjelden flere delreiser, se Figur 10-8. 90 prosent av reisene under én kilometer har kun én delreise, og det samme gjelder 80 prosent av reisene mellom en og tre kilometer. Blant de lengre reisene er andelen reiser med flere delreiser høyere. Blant reiser mellom tre og 20 kilometer, har omkring 30 prosent av reisene tre delreiser. Dette er reiselengder hvor andelen kollektivtransport er høyest (se hovedrapport). Omkring 40 prosent av reisene mellom fem og 20 kilometer har mer enn to delreiser.



Figur 10-8 Andel av reiser med ulikt antall delreiser for ulike reiselengder.

Vi har sett at omfanget av gange er betydelig høyere enn vi kan få inntrykk av ved å se på hovedtransportmiddel. Informasjon om delreiser gjør at vi kan finne ut hvor langt befolkningen reiser til fots ved å inkludere gange til kollektivtransport og andre delreiser.

Bruker vi av hovedtransportmiddel til å beregne hvor langt befolkningen reiser til fots, finner vi at befolkningen i Oslo i gjennomsnitt går 1,8 kilometer per dag. Tallet framkommer slik: Nesten 40 prosent av alle reiser har gange som hovedtransportmiddel. Gjennomsnittlig reiselengde på disse reisene er 1,8 kilometer. Vi vet at befolkningen i gjennomsnitt gjennomfører 2,6 reiser per dag. Når vi kombinerer dette ($39\% \cdot 1,8 \cdot 2,6$) finner vi gjennomsnittet på 1,8 kilometer per dag.

Dersom vi imidlertid inkluderer alle delreiser som gjennomføres til fots finner vi at befolkningen i Oslo i gjennomsnitt går 2,7 kilometer per dag. Dette er 50 prosent mer enn anslaget beregnet med bruk av kun hovedtransportmiddel. Anslaget på 2,7 kilometer kan deles opp i følgende kategorier:

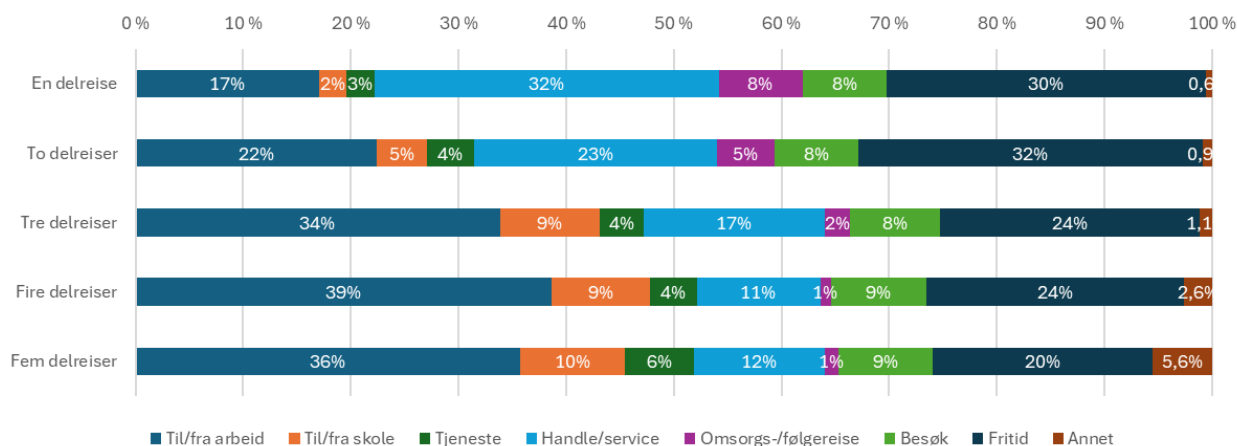
- 1,4 kilometer i gjennomsnitt per dag er reiser som er til fots hele veien
- 0,7 kilometer i gjennomsnitt per dag er tilbringerreiser til kollektivtransport
- 0,5 kilometer i gjennomsnitt per dag er gangreiser som kombineres med andre transportmidler

10.2.6 Reisehensikt etter antall delreiser

Reisehensikt etter antall delreiser kan si oss noe om til hvilke formål befolkningen tolererer bytter og benytter flere transportmidler. Figur 10-9 viser reisehensikt på reiser med ulikt antall delreiser. Husk at

de fleste reiser har en eller tre delreiser. Reiser med kun én delreise utgjør om lag 2 av 3 reiser, og reisehensiktsfordelingen til reiser med én delreise er dermed relativt lik den totale reisemiddelfordelingen i Oslo.

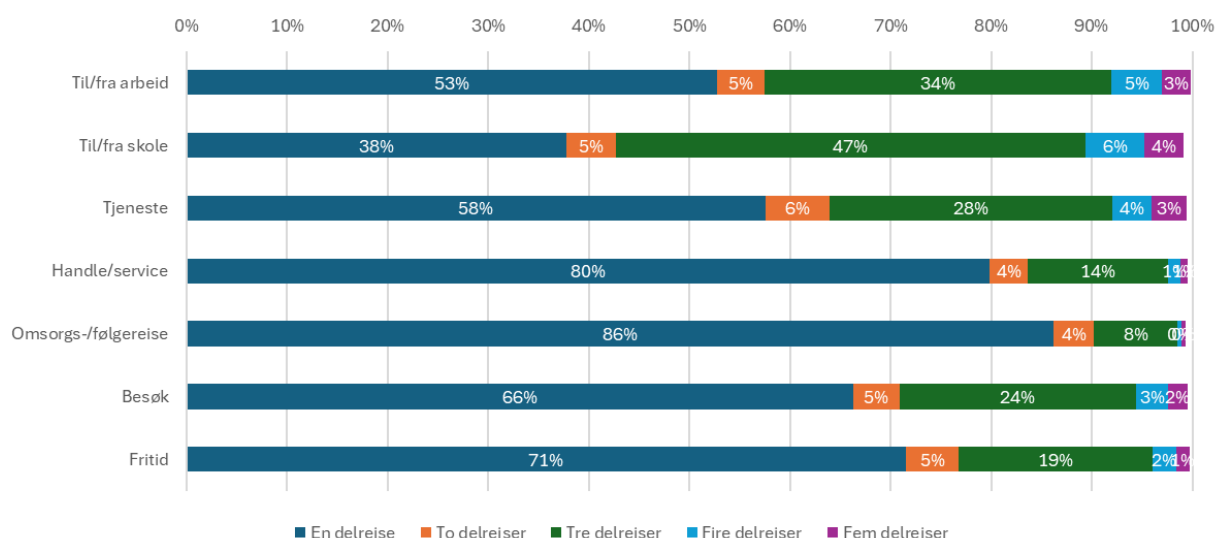
Reiser med en eller to delreiser har relativt lik fordeling på reisehensikt, og reiser med tre eller flere delreiser har relativt lik fordeling på reisehensikt. Reiser med mange delreiser er i større grad arbeids- og skolereiser, sammenliknet med reiser med en eller to delreiser.



Figur 10-9 Reisehensikt på reiser med ulikt antall delreiser. RVU 2022/23.

Figur 10-9 viser andel reiser med ulikt antall delreiser etter reisehensikt. Formålet er å se hvordan reiser med ulikt antall delreiser fordeler seg over ulike reisehensikter. Over halvparten av arbeidsreisene gjennomføres med én delreise, altså med samme transportmiddel mellom arbeid og hjem. 34 prosent av arbeidsreisene har tre delreiser, som er typisk for reiser med kollektivtransport med en delreise med kollektivtransport og to delreiser med tilbringertransport.

Videre ser vi at hele 80 prosent av handle- og servicereiser og 86 prosent av omsorgs- og følgereiser, gjennomføres med kun én delreise, altså ett transportmiddel.



Figur 10-10 Andel reiser med ulikt antall delreiser etter reisehensikt. RVU 2022/23.

10.3 Reisekjeder

Å studere befolkningens reisekjeder gir kunnskap om hvordan reiser henger sammen med hverandre. Kunnskap om reisekjeder er nyttig i arbeidet med å legge til rette for økt andel aktiv transport fordi det blir enklere å identifisere hvilke reiser som har potensial for å overføres fra motorisert til aktiv transport.

Vi har definert reisekjeder som alle reiser fra en person drar hjemmefra til vedkommende kommer hjem igjen samme dag. Reiser som ikke inngår i en fullstendig reisekjede som starter og slutter hjemme, er ekskludert fra analysene. Slike kjeder eller enkeltreiser kan ha startet eller sluttet utenfor hjemmet på registreringsdagen, eller startet eller sluttet hjemme utenfor tidsrommet for registreringsdagen. Det kan også være feilkoder i datamaterialet som gjør at reiser ikke danner fullstendige reisekjeder. Vi ekskluderer reisekjeder med ett ledd som har formål som krever minst to ledd. Disse reisene er feilkodet. Eksempelvis kan ikke en arbeidsreise inngå i en reisekjede med mindre enn to ledd, en reise til arbeid og en reise hjem fra arbeid.

81 prosent av reisene i datamaterialet inngår i en fullstendig reisekjede. 17 600 reiser gjennomført av bosatte i Oslo kommune inngår i 7 866 reisekjeder. Det er i snitt 2,2 reiser per kjede.

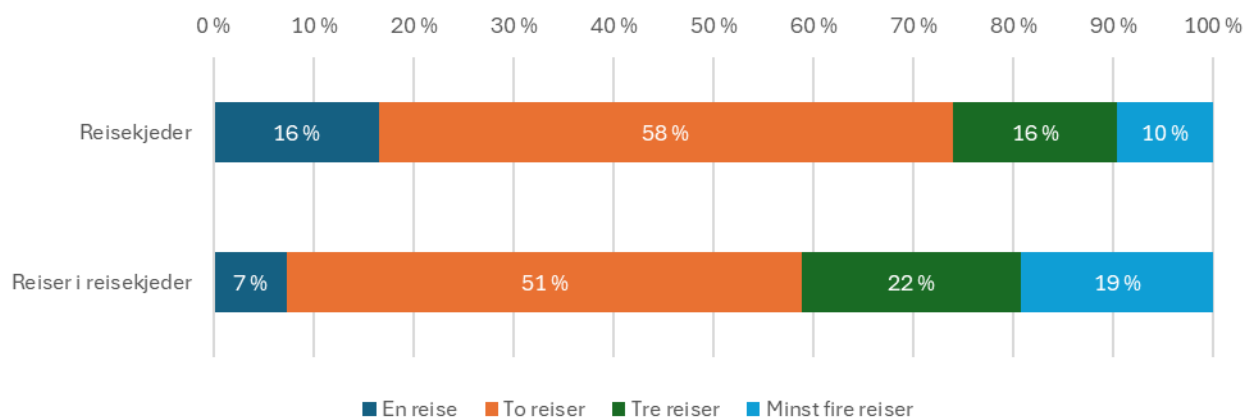
10.3.1 Kjennetegn ved reisekjeder

Nesten 60 prosent av reisekjedene består av to reiser, altså tur-retur fra hjemmet til en destinasjon og hjem igjen. Omtrent 16 prosent av kjedene har kun én reise. Det er reiser som starter og slutter hjemme. Første rad i figuren under viser andelen reisekjeder som består av henholdsvis én, to, tre og minst fire reiser.

For å få et bilde av hvordan reisene fordeler seg i reisekjeder, viser figurens andre rad fordelingen av reiser over reisekjeder med ulikt antall reiser. Eksempelvis ser vi av figuren at 7 prosent av reisene til befolkningen i Oslo inngår i en reisekjede av kun én reise. Videre ser vi at selv om en liten andel av reisekjedene har mer enn to reiser, er det mange reiser som inngår i disse reisekjedene. Vi ser at

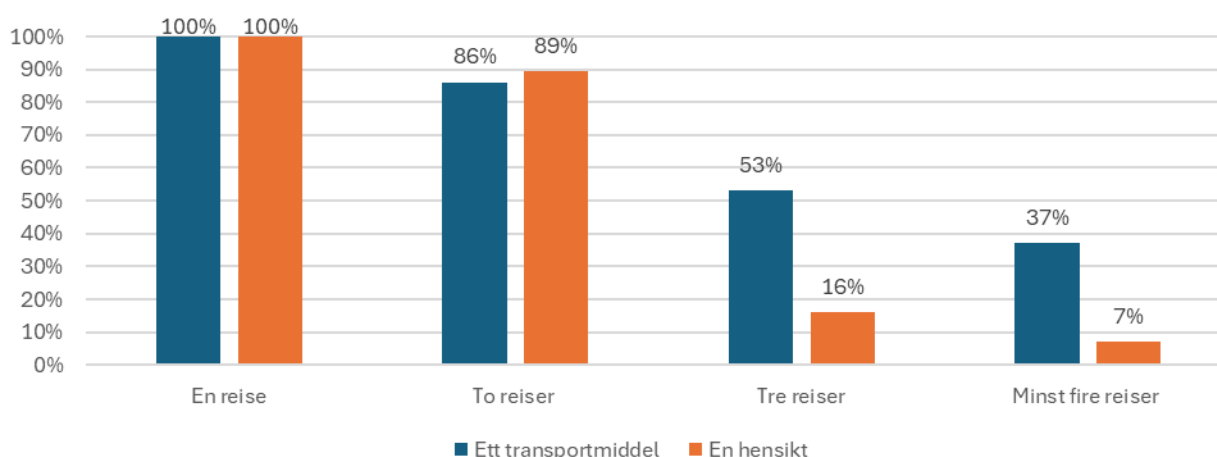
omtrent 25 prosent av reisekjedene har mer enn to reiser, men over 40 prosent av reisene inngår i disse reisekjedene.

Halvparten av reisene som gjennomføres av befolkningen i Oslo inngår i en reisekjede på to reiser, altså tur-retur-reiser. Nesten hver femte reise inngår i en kjede med minst fire reiser.



Figur 10-11 Andel av reisekjeder med ulikt antall reiser, og andel av reiser som inngår i reisekjeder med ulikt antall reiser. RVU 2022/23.

Reisekjedens kompleksitet kan illustreres med antall formål og transportmidler brukt i samme kjede. Når vi her ser på transportmidler, benytter vi hovedtransportmiddel, altså det transportmidlet som er benyttet på den lengste delen av reisen i kilometer. Dersom reisene innad i en kjede er like når det gjelder formål og transportmiddel, er kjeden mindre kompleks enn dersom ulike transportmidler benyttes og de ulike reisene har ulikt formål. Figuren under viser hvor stor andel av kjedene som har samme transportmiddel eller samme formål på alle reisene som inngår i en kjede.



Figur 10-12 Andel av kjedene som har samme hovedtransportmiddel eller hensikt på alle reisene etter antall reiser i reisekjeden. RVU 2022/23.

Alle reisekjeder som består av en rundreise hjemmefra og hjem igjen har kun ett transportmiddel og en hensikt. Reisekjeder som består av to reiser, skal ha kun én hensikt fordi en hjemreise får hensikt fra aktiviteten det reises hjem fra. Når 11 prosent av reisekjeder med to reiser har mer enn én hensikt i figuren, tyder det på feilkoding i datamaterialet som kan bety at kjeden egentlig skulle hatt flere

registrerte reiser. Det er mulig det kan finnes tilfeller hvor flere formål gjennomføres på samme reise, men her må vi bare peke på behovet for bedre datakvalitet i RVU.

Reisekjeder som består av to reiser og flere transportmidler, er reiser hvor det er benyttet ulikt transportmiddel på første og andre reise i kjeden. Eksempelvis dersom en tar kollektivtransport til jobb og går hjem, eller får skyss med noen den ene veien. Reisekjeder med tre eller flere reiser har høyere andel med større kompleksitet, med flere transportmidler og flere reisehensikter.

Reiseformål

Nær 30 prosent av reisekjedene starter med en arbeidsreise, se Tabell 10-2. Ser vi på reisekjeder med tre eller flere reiser, er andelen 40-45 prosent. Arbeid er vanligste reiseformål for første reise i reisekjeder med mer enn én reise. Fritidsreiser er mest vanlige formål hvis vi ser på alle kjeder, med 36 prosent av reisekjedene. Det kommer av at reisekjeder med kun én reise er fritidsreiser.

Tabell 10-2 Reisehensikt på første reise i reisekjeder etter antall reiser i kjeden.

Hensikt på første reise i kjeden	To reiser	Tre reiser	Minst fire reiser	Alle kjeder*
Til/fra arbeid	29 %	45 %	40 %	28 %
Til/fra skole	6 %	7 %	10 %	6 %
Tjeneste	3 %	4 %	6 %	3 %
Handle/service	22 %	15 %	15 %	17 %
Omsorgs-/følgereise	4 %	6 %	13 %	5 %
Besøk	8 %	7 %	3 %	6 %
Fritid	28 %	17 %	14 %	36 %
Annet	0 %	0 %	0 %	1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

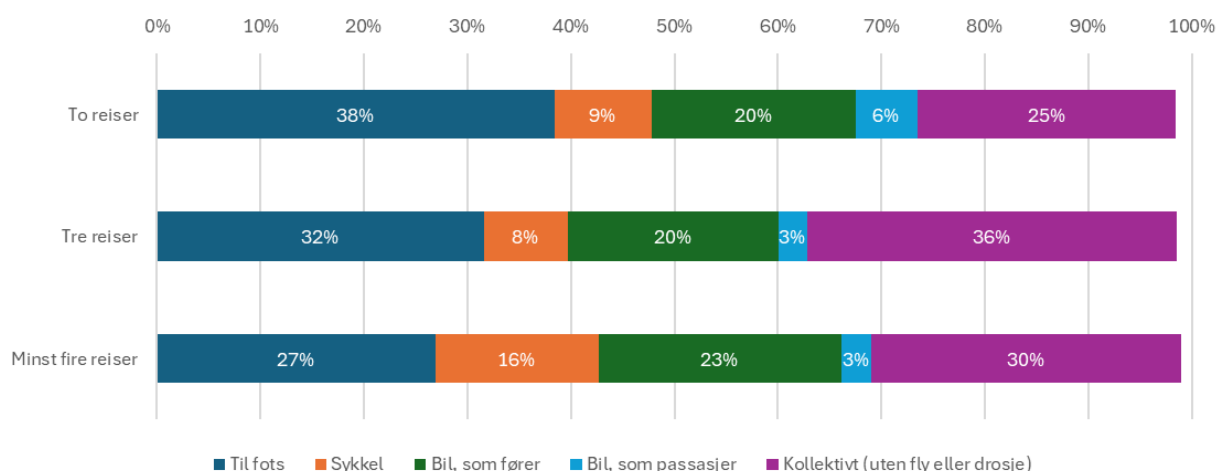
*Inkluderer kjeder med én reise

Transportmiddelbruk

Nesten 80 prosent av reisekjedene gjennomføres med kun ett transportmiddel. Det er hovedsakelig reisekjeder som inkluderer kollektivtransport som gjennomføres med flere transportmidler. Vi har derfor definert begrepet *kjedehovedtransportmiddel* for reisekjedene som «hovedtransportmiddel på første reise i kjeden».

Videre har nesten 60 prosent av reisekjedene to reiser. Sammen med at så mange reisekjeder gjennomføres med kun ett transportmiddel, gjør dette at reisemiddelfordelingen til reisekjeder med to reiser er nesten helt lik som reisemiddelfordelingen til alle reisene i Oslo.

Figuren under viser kjedehovedtransportmiddel på reisekjedene etter antall reiser i kjeden. Sykkelandelen øker med antall reiser i kjeden. Det samme gjelder andelen bilreiser, mens andelen som gjennomføres til fots er lavere jo flere reiser det er i kjeden. Dette kan handle om samlet reiselengde på kjeden, som gjerne er lengre jo flere reiser som inngår i kjeden. Dette ser vi nærmere på i neste avsnitt. For reisekjeder med kun én reise, er det stort sett bare reiser til fots, og de er derfor ikke inkludert i figuren.



Figur 10-13 Kjedetransportmiddelfordeling på reisekjedene etter antall reiser i kjeden. Kjedefordeling er definert som hovedtransportmiddel på første reise. RVU 2022/23.

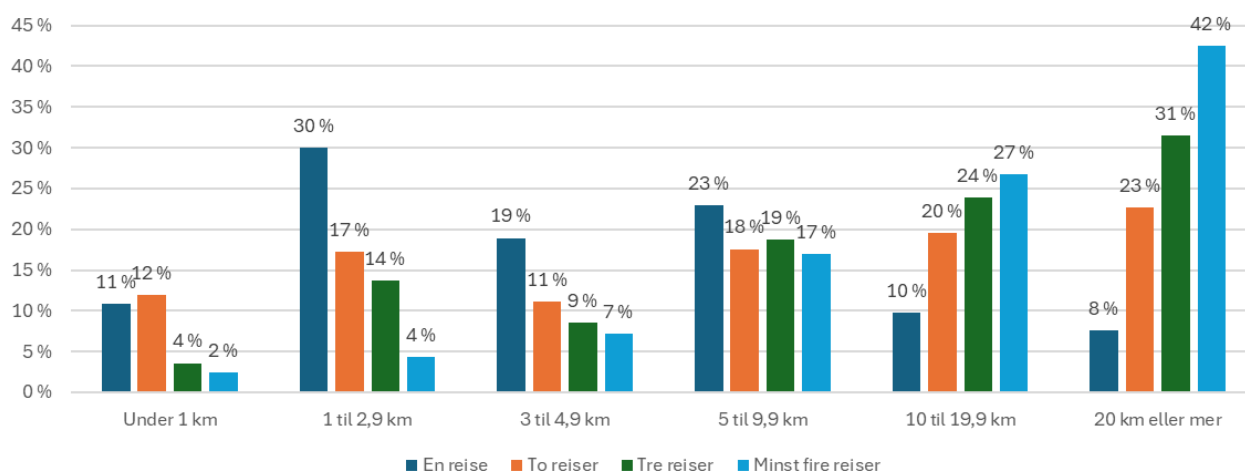
Reiselengde

Nesten 10 prosent av reisekjedene er under en kilometer lang til sammen, se Figur 10-14. Dette inkluderer reisekjedene med kun én reise. Omtrent en av fire reisekjeder er under tre kilometer lange. Det betyr at det gjennomføres en rekke korte reisekjeder. Figuren under viser fordeling av reiselengde på reisekjedene ut fra antall reiser per kjede.

Figuren viser at 11 prosent av reisekjedene med kun én reise er under 1 kilometer lang. Dette er reisekjeder med én fritidsreise som går hjemmefra og hjem, eksempelvis tur med hund. 30 prosent av reisekjedene med kun én reise er mellom 1 og 3 kilometer lange. 8 prosent er hele 20 kilometer eller mer.

Nesten 60 prosent av alle reisekjeder består av to reiser. Blant disse reisekjedene er 12 prosent under 1 kilometer lange til sammen. Det betyr at hver reise i kjeden er under 500 meter gitt at reisen hjemmefra til destinasjon er like lang som reisen fra destinasjon og hjem. Omtrent 40 prosent av reisene er under fem kilometer.

Reisekjeder med en eller to reiser, er gjerne kortere enn reisekjeder med flere reiser. Vi ser eksempelvis at 60 prosent av alle reisekjeder med kun én reise, er under fem kilometer lange. Til sammenlikning er kun 13 prosent av reisekjedene med minst fire reiser under fem kilometer lange.

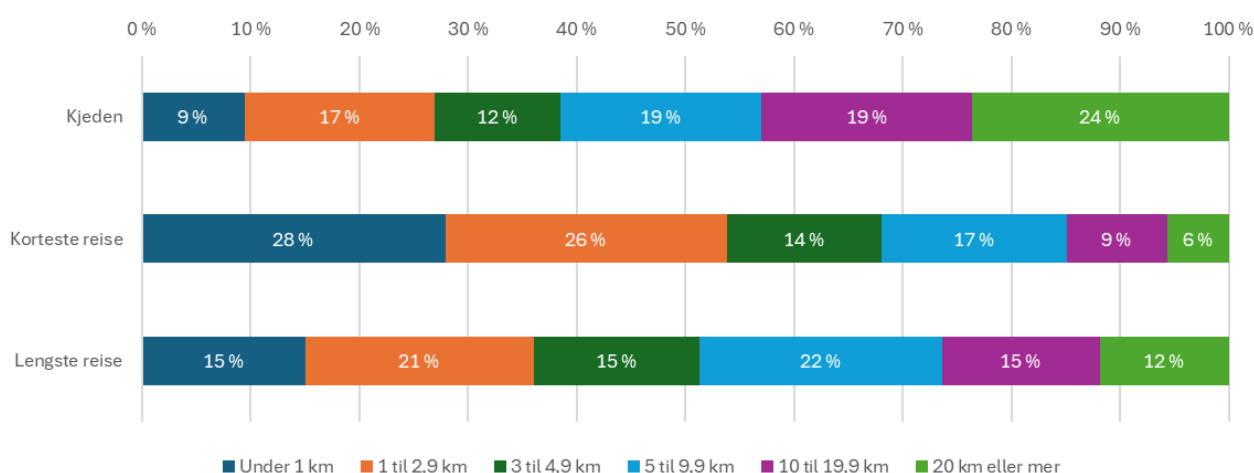


Figur 10-14 Andel reisekjeder av ulike lengder etter antall reiser i reisekjeden. RVU 2022/23.

Vi er interesserte i å studere lengden på reisene som inngår i kjedene. Målet er å si noe om hvor mange reiser som basert på reiselengde kan være egnet for aktiv transport. Blant disse kan vi eksempelvis finne reiser som kan ha et overføringspotensial fra bil til aktiv transport med utgangspunkt i lengden på reisen, men også lengden på reisekjeden som den inngår i. Vi ser derfor nærmere på reiselengde for reisene som inngår i reisekjedene.

Figuren under viser lengde på reisekjedene, samt lengde på lengste og korteste reise i reisekjedene. Reisekjedene kan grovt sett deles i tre grupper hvor omtrent 40 prosent er under 5 kilometer lange. Omtrent 40 prosent av reisekjedene er mellom 5 og 20 kilometer lange. Og i overkant av 20 prosent av reisekjedene er over 20 kilometer.

Videre inneholder figuren informasjon om lengde på korteste og lengste reise i reisekjedene. Nesten 70 prosent av reisekjedene har en korteste reise på under 5 kilometer, og over halvpartene av kjedene har en lengste reise på under 5 kilometer. Slike kjeder som ikke inneholder lange reiser kan være egnet til å gjennomføres med aktiv transport.



Figur 10-15 Lengde på reisekjedene (øverste liggende søyle) samt på korteste og lengste reise i kjedene. RVU 2022/23.

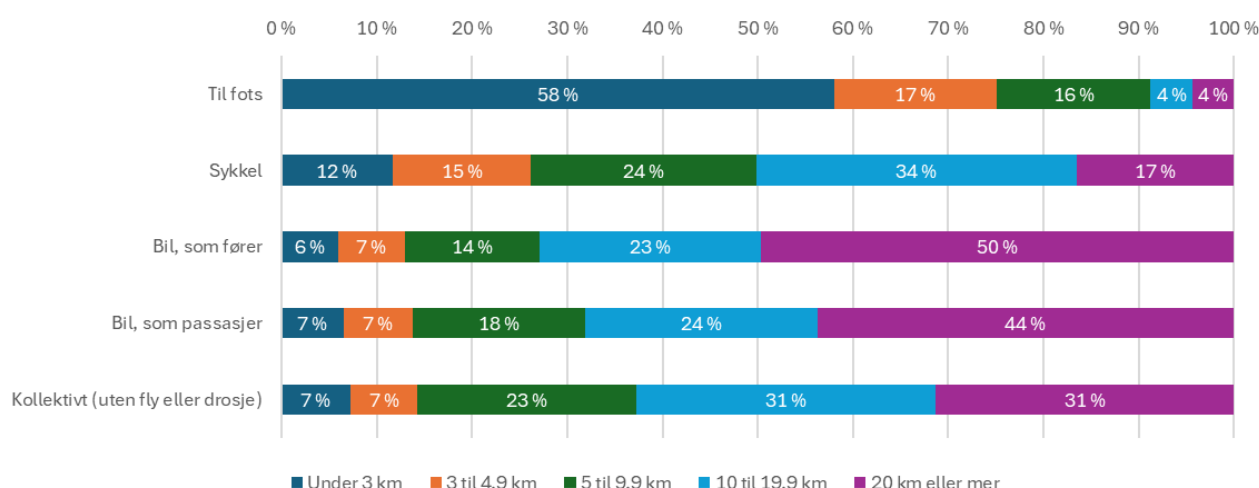
Reisekjedenes lengde varierer med transportmiddelbruk. Vi har tidligere sett at nesten 80 prosent av reisekjedene gjennomførtes med kun ett transportmiddel, og det er hovedsakelig reisekjeder som

inkluderer kollektivtransport som gjennomføres med flere transportmidler. Vi har derfor definert kjedehovedtransportmiddel for reisekjeden som hovedtransportmiddel på første reise.

Figuren under viser lengden på reisekjedene etter kjedehovedtransportmiddel. Vi ser altså på sammenhengen mellom valg av transportmiddel på første reise i kjeden opp mot lengden på reisekjeden. Reisekjeder som gjennomføres til fots er betydelig kortere enn andre reisekjeder. Nesten 60 prosent av reisekjeder som gjennomføres til fots er under 3 km lange. 22 prosent er under 1 kilometer lang. 90 prosent av reisekjedene til fots er under 10 kilometer. Nær 40 prosent av reisekjedene gjennomføres til fots, det vil si med gange som kjedehovedtransportmiddel.

Halvparten av reisekjedene med sykkel er over 10 kilometer lange. Reisekjeder med sykkel som kjedehovedtransportmiddel utgjør 9 prosent av reisekjedene. Disse er lengre enn reisekjedene til fots, men kortere enn reisekjedene som gjennomføres med motorisert transport. 12 prosent av reisekjedene med sykkel er under 3 kilometer, 27 prosent er under 5 kilometer og halvparten er under 10 kilometer. Dette viser at det gjennomføres en rekke relativt lange reisekjeder med sykkel.

Omtrent 14 prosent av reisekjedene med motorisert transport som kjedehovedtransportmiddel er under 5 kilometer. Reisekjedene med bil som fører har en høyere andel lange reisekjeder enn reisekjedene med kollektivtransport og bil som passasjer. Halvparten av reisekjedene med bil som fører er over 20 kilometer lange.



Figur 10-16 Reiselengde på reisekjedene etter transportmiddelbruk. Kjedehovedtransportmiddel er definert som hovedtransportmiddel på første reise. RVU 2022/23.

Når det gjelder potensialet for å overføre korte reiser fra motorisert til aktiv transport, må vi se på de reisekjedene som har relativt korte reiser som lengste reise. I de neste delkapitlene ser vi på kjennetegn ved korte reiser, før vi ser på overføringspotensial fra bil til aktiv transport og fra kollektivtransport til aktiv transport. Innledningsvis ser vi på de reisekjedene som har lengste reise under 5 kilometer. Når vi ser på overføringspotensial fra motorisert til aktiv transport, inkluderer vi et intervall fra 3 kilometer til 10 kilometer.

10.3.2 Reisekjeder med korte reiser

Innledningsvis studerer vi kjennetegn ved korte reiser, og eksemplifiserer dette med reisekjeder hvor alle reiser er kortere enn fem kilometer. Vi ser på reisekjeder med korte reiser fordi dette er reiser som av mange kan gjennomføres med aktiv transport som sykkel eller til fots. Reisene som inngår i

reisekjeder med lengste reise under 5 kilometer utgjør omtrent halvparten av alle reisene til befolkningen i Oslo.

47 prosent av reisekjedene har lengste reise på under 5 kilometer. Av disse har 81 prosent av reisekjedene minst to reiser, mens bare 20 prosent har minst tre reiser og kun seks prosent av reisekjedene har fire reiser eller mer. De fleste av reisekjedene hvor lengste reise er under fem kilometer består altså av en eller to reiser.

Reisemiddelfordelingen er relativt lik på de ulike reisene som inngår i reisekjedene med lengste reise under fem kilometer. Det betyr at trafikanter i stor grad bruker samme transportmiddel på reisene i en kjede.

Tabell 10-3 Reisemiddelfordeling på 1.-3. reise i reisekjedene med lengste reise under 5 km.

	Første reise	Andre reise	Tredje reise
Til fots	66 %	61 %	59 %
Sykkel	8 %	9 %	9 %
Bil, som fører	9 %	10 %	9 %
Bil, som passasjer	3 %	3 %	3 %
Kollektivt (uten fly eller drosje)	14 %	16 %	19 %
Annet (inkl. MC/Moped, drosje og fly)	1 %	2 %	1 %
Total	100 %	100 %	100 %

I omtrent 10 prosent av reisekjedene med lengste reise under 5 kilometer gjennomføres første reise med bil som fører. Årsaken til at det er interessant å se hvor mange av disse reisekjedene som starter med bil, er at det er vanskelig å få folk til å la bilen stå på enkeltreiser i reisekjeden dersom de først har tatt bilen på første reise. Kunnskap om transportmiddelvalg på første reise kan ha betydning for innsatsen for å få befolkningen til å velge aktiv transport på sine reisekjeder med korte reiser.

De fleste reisekjedene som har lengste reise under fem kilometer og har bil som fører på første reise, består av to reiser. Omtrent 20 prosent av disse reisekjedene har tre reiser og kun fem prosent har fire reiser. Over 90 prosent av de som kjører bil på første reise, kjører bil på alle sine reiser.

Tabell 10-4 Reisemiddelfordeling på reisekjedene med lengste reise under 5 km og som starter med bil som fører.

	Første reise	Andre reise	Tredje reise
Til fots		4 %	5 %
Bil, som fører	100 %	93 %	94 %
Bil, som passasjer		2 %	
Kollektivt (uten fly eller drosje)		1 %	1 %
Total	100 %	100 %	100 %

Potensialet for å gjennomføre korte reiser med gange og sykkel avhenger av reisehensikten. Tabell 3-5 viser reisehensiktsfordeling for reisene med bil på første reise i en reisekjede og ingen reiser over fem kilometer. Følgereiser og handle- og service-reiser utgjør 53 prosent av første reise og hele 74 prosent av tredje reise i kjedene. Potensialet for overføring fra bil til aktiv transport konkretiseres i neste delkapittel.

Tabell 10-5 Reisehensikt på reisekjedene med lengste reise under 5 km og som starter med bil som fører.

	Første reise	Andre reise	Tredje reise
Til/fra arbeid	13 %	13 %	2 %
Til/fra skole	0 %	0 %	0 %
Tjeneste	1 %	0 %	0 %
Handle/service	41 %	46 %	62 %
Omsorgs-/følgereise	12 %	12 %	12 %
Besøk	6 %	7 %	14 %
Fritid	27 %	21 %	10 %
Total	100 %	100 %	100 %

Bilreiser med potensial for overføring til aktiv transport

Videre ser vi nærmere på reisekjeder med korte bilreiser med mål om å anslå hvor stor andel av bilreisene i Oslo som er overførbare til aktiv transport. Også her må vi se på reisekjedene for å kunne svare ut problemstilling, fordi reisene henger sammen og transportmiddelvalg på en reise kan avhenge av transportmiddelvalg på den forrige. Derfor er det ikke tilstrekkelig å kun se på andelen enkeltreiser med bil.

Vi ser kun på reiser med bil som fører. Det kan også ligge et overføringspotensial i reiser med bil som passasjer, men det er ikke inkludert her. Det finnes mange grunner til at folk velger bil, og det er verken sannsynlig eller et politisk ønske at alle korte bilreiser skal overføres til aktiv transport. Det vi gjør her er å undersøke en form for teoretisk mulighetsrom.

Det er ingen fasit på hvor lange reiser som kan overføres fra motorisert til aktiv transport. For å ta hensyn til dette ser vi på bilreiser som inngår i reisekjeder hvor ingen bilreiser er over henholdsvis tre, fem og ti kilometer lange.

- Tre kilometer kan representere et anslag for overføring fra bil til gange.
- Fem kilometer kan representere et anslag for overføring fra bil til vanlig sykkel.
- Ti kilometer kan representere et anslag for overføring fra bil til elsykkel.

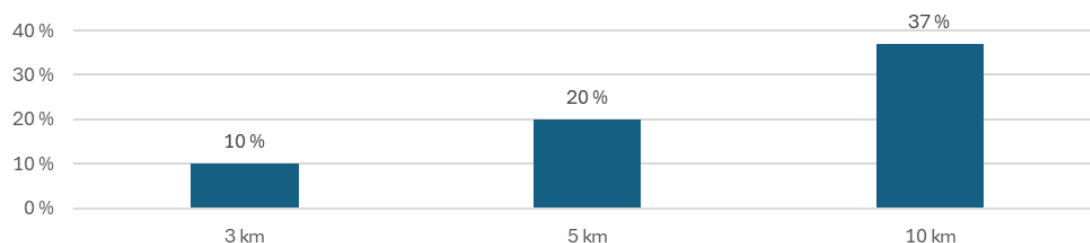
Om lag 44 prosent av bilreisene inngår i reisekjeder hvor ingen reiser er over ti kilometer lange. 22 prosent inngår i reisekjeder hvor ingen reiser er over fem kilometer, og 11 prosent i reisekjeder hvor ingen reiser er over tre kilometer.

I tillegg til lengde på enkeltreisene i en kjede, kan samlet lengde på reisekjeden og formål på reisene spille en rolle for muligheten til å endre transportmiddel. I samråd med oppdragsgiver har vi definert følgende forutsetninger for bilreiser med overføringspotensial:

- Samlet lengde på reisekjeden hvor bilreisen inngår skal ikke overgå 20 kilometer.
- Formål på reisene kan ikke være å følge voksne eller innkjøp av større ting/artikler/varer. Disse reiseformålene anses som ikke-overførbare uavhengig av lengde.

37 prosent av bilreisene som gjennomføres av befolkningen i Oslo inngår i en reisekjede hvor ingen reiser er over 10 km i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. 20 prosent av bilreisene passer i kategorien under 5 kilometer, og 10 prosent av bilreisene passer i kategorien under 3 kilometer.

Dette viser et teoretisk mulighetsrom for overføring av bilreiser til aktiv transport. 37 prosent av bilreisene til befolkningen i Oslo er reiser som, gitt disse forutsetningene, med overføringspotensial til elsykkel.



Figur 10-17 Andel av bilreiser med overføringspotensial fra bil til aktiv transport. Bilreiser som ikke overgår 3,5 og 10 km, i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller å gjøre innkjøp av større varer. RVU 2022/23.

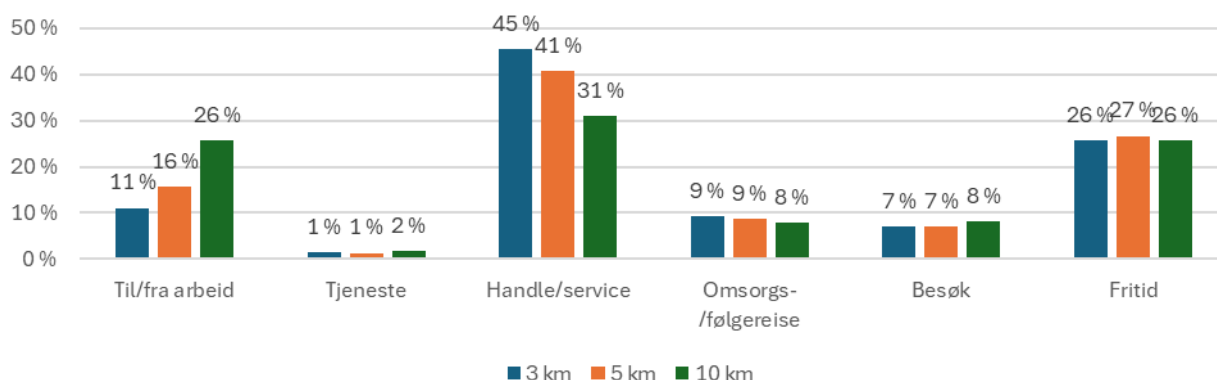
Figuren over viser at det gjennomføres mange korte bilreiser med et overføringspotensial til aktiv transport. Tabellen under viser gjennomsnittlig lengde på bilreisen som inngår i kategorien korte bilreiser slik det er definert i kategorien over. Korte bilreiser under 3 km, er gjennomsnittlig 1,4 kilometer lange. Bak dette gjennomsnittstallet finnes det bilreiser opp til tre kilometer og ned til under en kilometer. Det at gjennomsnittlig lengde er betydelig under maksimal lengde i alle lengdekategorier, betyr at det gjennomføres mange korte bilreiser som drar snittet ned.

Tabell 10-6 Gjennomsnittlig lengde på bilreisene som inngår i kategorien korte bilreiser slik de er definert over.

Kjennetegn ved bilreisene	Kortere enn 3 km	Kortere enn 5 km	Kortere enn 10 km
Snitt lengde bilreise	1,4 km	2,2 km	3,9 km
Snitt lengde reisekjede	2,8 km	4,8 km	8,5 km
Snitt lengde lengste reise i kjede	1,4 km	2,4 km	4,4 km
Snitt lengde korteste reise i kjede	1,3 km	2,0 km	3,5 km
Snitt antall reiser per kjede	2,2	2,2	2,2

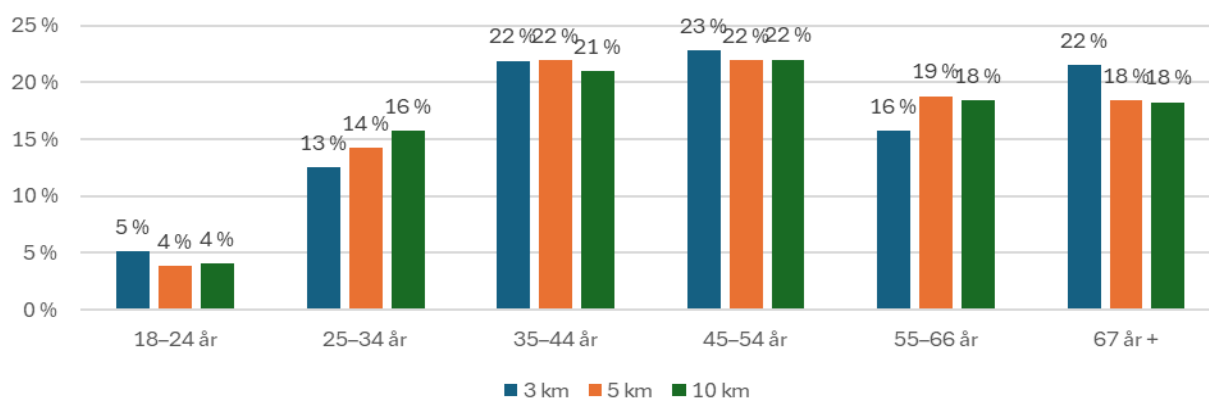
Det er i gjennomsnitt 2,2 reiser per kjede i alle lengdekategoriene. Det betyr at en høy andel av reisekjedene består av to reiser, og dermed bare ett reisemål fordi hjemreisen per definisjon har samme formål som forrige reise. Figuren under viser fordelingen av korte bilreiser på første reisemål i kjeden.

De korte bilreisene under 3 kilometer har en relativt høy andel handle- og servicereiser (45 prosent). Dette inkluderer handel av dagligvarer, men ekskluderer som beskrevet under forutsetningene, innkjøp av store varer. Når vi ser på bilreiser opp til 10 kilometer, er andelen arbeidsreiser høyere (26 prosent). Søylene helt til høyre i figuren viser at hver fjerde korte bilreise, uavhengig av maksimal lengde på reisen, er fritidsreiser.



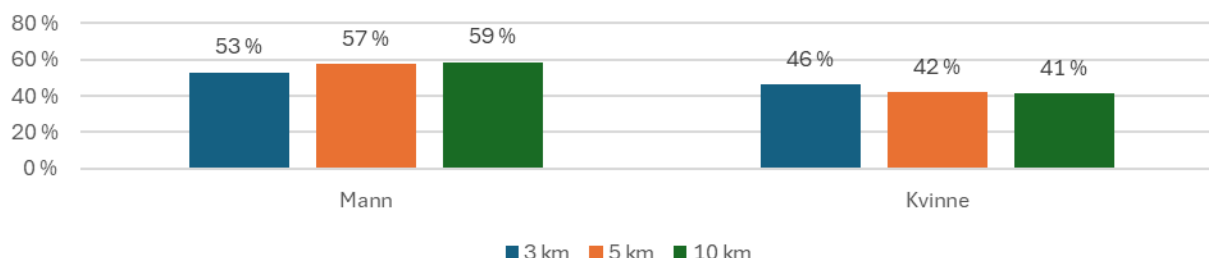
Figur 10-18 Reiseformål på første reise i reisekjeden hvor bilreisene ikke overgår 3, 5 og 10 km, i tillegg til at reisekjeden ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. RVU 2022/23.

De korte bilreisene gjennomføres av folk i alle aldre. Høyest andel ligger i de midterste aldersgruppene. Omtrent halvparten av de korte bilreisene gjennomføres av folk mellom 35 og 54 år, se Figur 10-19.



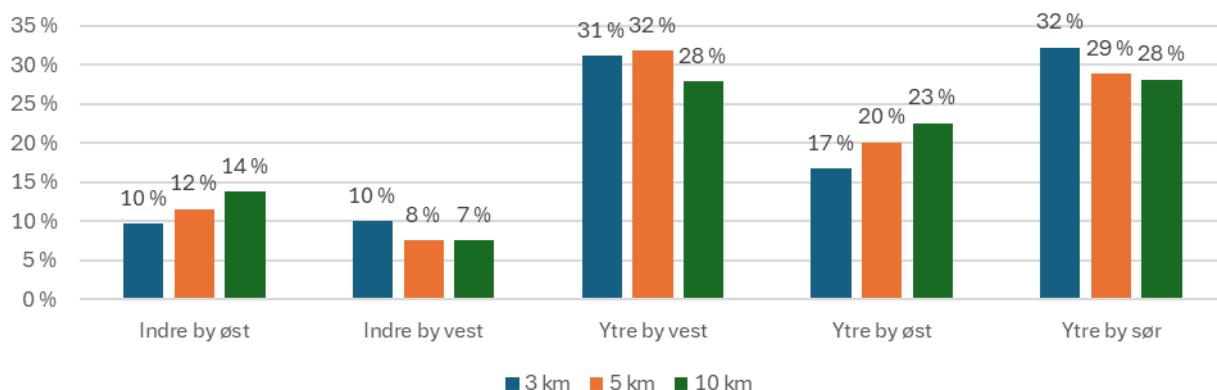
Figur 10-19 Aldersfordeling på trafikantene som gjennomfører bilreisene som ikke overgår 3, 5 og 10 km, i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. RVU 2022/23.

De korte bilreisene gjennomføres i noen større grad av menn enn av kvinner. Forskjellen mellom kjønnene er minst på de aller korteste reisene under 3 kilometer. Nesten 60 prosent av bilreisene under 10 kilometer gjennomføres av menn.



Figur 10-20 Kjønn på trafikantene som gjennomfører bilreisene som ikke overgår 10, 5 og 3 km, i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. RVU 2022/23.

Omtrent 60 prosent av de korte reisene gjennomføres av befolkningen i ytre by vest og ytre by sør. Andelen korte reiser under 3 kilometer gjennomført av befolkningen i ytre by øst er kun halvparten av andelen i henholdsvis ytre by vest og sør. Om lag 20 prosent av de korte bilreisene foretas av befolkningen i indre by.



Figur 10-21 Geografisk fordeling på bosted til trafikantene som gjennomfører bilreisene som ikke overgår 10, 5 og 3 km, i tillegg til at reisekjeden ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. RVU 2022/23.

Vi har vist at 37 prosent av bilreisene som gjennomføres av befolkningen i Oslo inngår i en reisekjede hvor ingen reiser er over 10 km i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. 20 prosent av bilreisene passer i kategorien under 5 kilometer, og 10 prosent av bilreisene passer i kategorien under 3 kilometer.

Basert på dette beregner vi et grovt anslag på potensial for reduksjon i transportarbeid. Vi tar utgangspunkt i registrerte bilreiser (som fører) som inngår i fullstendige reisekjeder, og som faller innen tidligere definerte kriterier for bilreiser med overføringspotensial. Videre ser vi hvor mange reiser per person dette utgjør per dag, og ganger dette opp til befolkningsnivå. Vi legger til grunn et folketall blant de over 18 år på 567 710 i Oslo kommune (SSB for 2022), samt at 82 prosent av disse har førerkort. Videre benytter vi gjennomsnittslengde på bilreisene med overføringspotensial til å anslå et potensial for reduksjon i antall kjørte kilometer med bil per dag gjennomført av befolkningen i Oslo kommune.

Resultatet viser at dersom alle bilreiser under 10 kilometer og som tilfredsstiller kriteriene for overføringspotensiale overføres til sykkel eller andre transportmidler, så medfører det en reduksjon i bilreiser på om lag 88 000 bilreiser og 342 000 kjørte kilometer.

	Under 3 kilometer	Under 5 km	Under 10 km
Registrerte bilreiser*	317	644	1221
Bilreiser per person over 18 år med førerkort per dag	0,05	0,10	0,19
Potensial reduksjon i antall bilreiser for befolkningen i Oslo over 18 år med førerkort	22 739	46 181	87 624
Snitt lengde bilreiser	1,4	2,2	3,9
Potensial reduksjon i kjørte kilometer	31 835	101 598	341 735

*Antall registrerte bilreiser som inngår i fullstendige reisekjeder

Kollektivreiser med potensial for overføring til aktiv transport

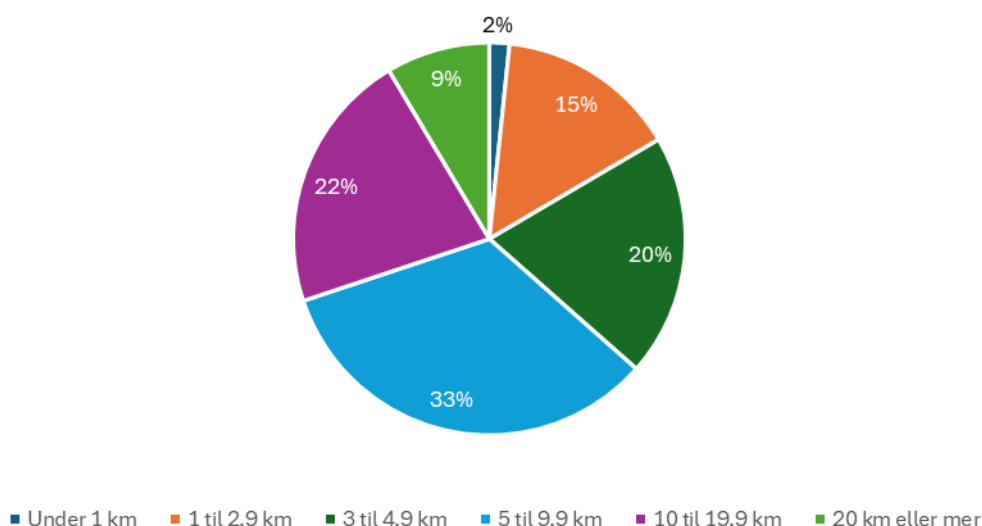
Det er et potensiale for overføring fra kollektivtransport til aktiv transport, spesielt fra kollektivtransport til sykkel. Det er få helt korte kollektivreiser som enkelt kan overføres til gange, men vi finner at opp mot 25 prosent av kollektivreisene har et potensial for overføring til elsykkel.

Kun 2 prosent av kollektivreisene er under én kilometer, men utvider vi til tre kilometer kommer vi opp i 17 prosent som kan representere et anslag for overføring til gange. Dette er interessant ut fra et folkehelseperspektiv, men også sett opp mot behovet for å redusere trengsel i kollektivtransporten i rushperiodene.

7,9 prosent av alle delreiser med kollektivtransport er under en kilometer. Det er interessant fordi en kort delreise med kollektivtransport kan overføres til gange uten at hele reisen overføres til gange. Dersom disse delreisene overføres til aktiv transport, kan det ha mye å si for graden av trengsel på kollektivtrafikk i rush.

Her defineres overføringspotensialet fra kollektivtransport til gange som kollektivreiser på under en kilometer. Dersom alle delreiser under én kilometer med kollektivtransport ble overført til reiser til fots, ville det bety at befolkningen gikk omtrent 11 kilometer lengre per person per år. Til grunn for dette anslaget ligger 0,06 delreiser under én kilometer med kollektivtransport per person per dag, en gjennomsnittlig reiseavstand på 0,5 kilometer for kollektivreiser under én km, og 365 dager per år.

Figuren under viser at 15 prosent av kollektivreisene er mellom en og tre kilometer lange, mens 20 prosent er mellom tre og fem kilometer lange. 70 prosent av kollektivreisene er under 10 kilometer lange. Dette viser at det kan være et betydelig overføringspotensial fra kollektivtransport til elsykkel, gitt forutsetningen fra forrige avsnitt om at 10 kilometer er en egnet lengde med elsykkel. Her har vi imidlertid kun sett på reiselengden på enkeltreiser. For reisekjeder med flere reiser, vil transportmiddelvalg på én reise avhenge av transportmiddelvalg på de andre kjedene. Vi ser derfor videre på overføringspotensiale med samme forutsetninger som for bil ovenfor.

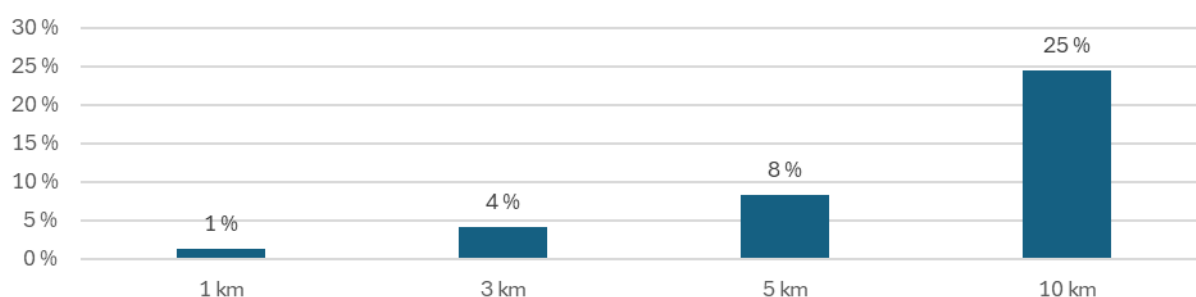


Figur 10-22 Andel av kollektivreisene (uten fly og drosje) til befolkningen i Oslo av ulik lengde. RVU 2022/23.

Når vi benytter forutsetningene fra forrige delkapittel, ser vi på kollektivreiser som inngår i reisekjeder som ikke overgår 20 kilometer og ekskluderer reiser med formål å følge voksne eller innkjøp av større ting/artikler/varer. Disse forutsetningene er viktige når vi ser på overføring fra kollektivtransport til

sykkel, fordi en overgang til sykkel i mange tilfeller innebærer å ha med egen sykkel som brukes gjennom hele reisekjeden. Resultatene presenteres i figuren under og viser at 1 prosent av kollektivreisene er under én kilometer ved bruk av disse forutsetningene. 4 prosent er under tre kilometer og 8 prosent er under 5 kilometer i tillegg til forutsetningene over. 25 prosent av kollektivreisene er under 10 kilometer i tillegg til forutsetningene og kan anses som et teoretisk mulighetsrom for overføring fra kollektivtransport til elsykkel.

Oppsummert kan vi si at det er et overføringspotensiale fra kollektivtransport til aktiv transport fordi det gjennomføres en del korte kollektivreiser. Med forutsetningene om samlet lengde på kjeden og reiseformål, ser vi at 25 prosent av kollektivreisene er under 10 kilometer i tillegg til forutsetningene og kan anses som et teoretisk mulighetsrom for overføring fra kollektivtransport til elsykkel.



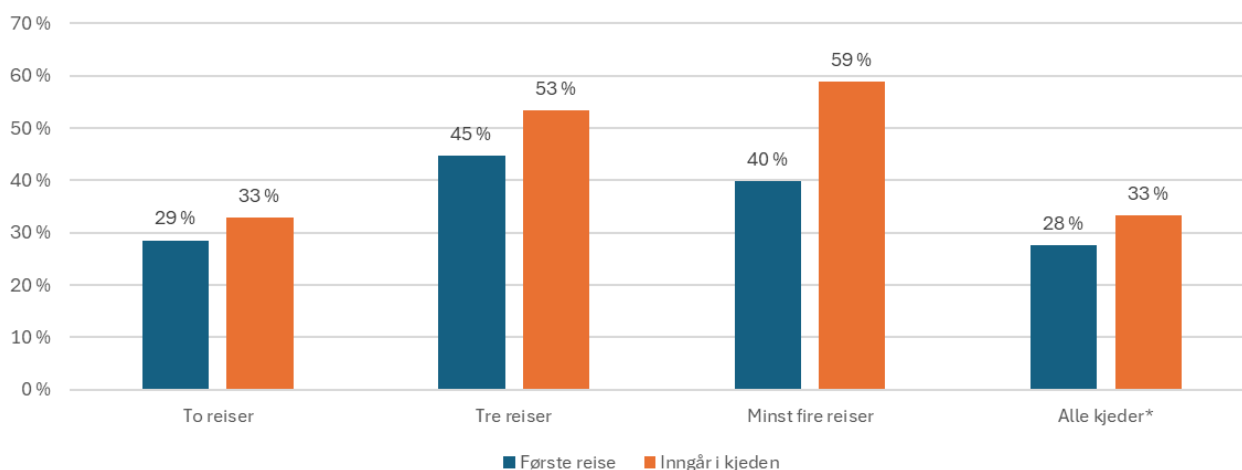
Figur 10-23 Andel av kollektivreiser med overføringspotensial til aktiv transport. Reiser som ikke overgår 1, 3, 5 og 10 km, i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer.

Sammenlikner vi overføringspotensialet fra bil og kollektivtransport, finner vi et større overføringspotensial fra bil. Dette skyldes først og fremst at andelen korte reiser er høyere for bil enn for kollektivtransport.

10.3.3 Arbeidsreiser

En høy andel av arbeidsreisene foregår i rushtimene mens det er størst trafikale utfordringer. Derfor er det interessant å få økt kunnskap om arbeidsreisene som grunnlag for å vurdere hvordan det bør jobbes for å øke andelen miljøvennlig transport på denne typen reiser. I likhet med andre typer reiser, så er det viktig å ikke bare se på arbeidsreisene isolert, men også i et reisekjedeperspektiv.

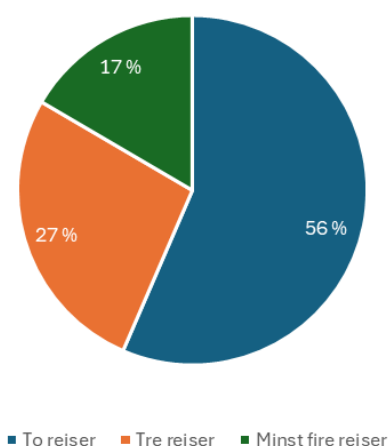
Reisekjeder med tre eller flere reiser inneholder gjerne en arbeidsreise. Figuren under viser hvor stor andel av reisekjeder med ulikt antall reiser som starter med eller inneholder en arbeidsreise.



Figur 10-24 Andel reisekjeder som har en arbeidsreise som første ledd og andel av reisekjeder som inkluderer en arbeidsreise. RVU 2022/23. *Inkluderer kjeder med én reise.

Nå ser vi nærmere på kun de reisekjedene som inkluderer en arbeidsreise, se figur 10-25. Av disse inneholder hele 56 prosent kun to reiser. Det betyr at over halvparten av reisekjedene til arbeid går hjemmefra til jobb, og rett hjem igjen senere på dagen. 27 prosent av reisekjedene har tre reiser, som innebærer et stopp innom barnehage, dagligvarehandel eller annet på vei til eller fra arbeid. Kun 17 prosent av reisekjedene som inkluderer en arbeidsreise er så komplekse at de inneholder minst fire reiser.

Reisehensiktene som oftest kombineres med arbeidsreiser er handle- og servicereiser, omsorgs- og følgereiser og fritidsreiser. I overkant av 20 prosent av arbeidsreisene kombineres med handle- og servicereiser.

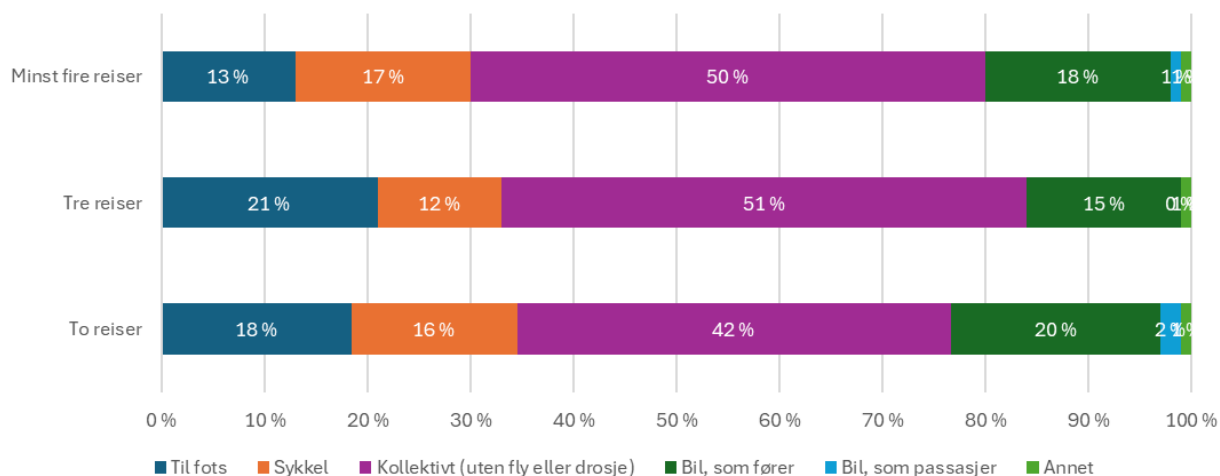


Figur 10-25 Andel av reisekjeder som inneholder en arbeidsreise med henholdsvis to, tre og minst fire reiser. RVU 2022/23.

Transportmiddelbruk på reisekjeder med arbeidsreiser

Bilandelen er høyest for reisekjeder med kun to reiser, mens kollektivandelen er høyere for reisekjeder med mer enn to reiser. Bilandel på en reisekjede er definert basert på hovedtransportmiddel på første delreise, som beskrevet under avsnitt 10.1. Sammenliknet med alle reisekjeder, har reisekjeder med

arbeidsreiser lavere andel gange og høyere andel sykkel og kollektivtransport. Figuren under viser transportmiddelfordeling (hovedtransportmiddel) på reisekjeder med arbeidsreiser.

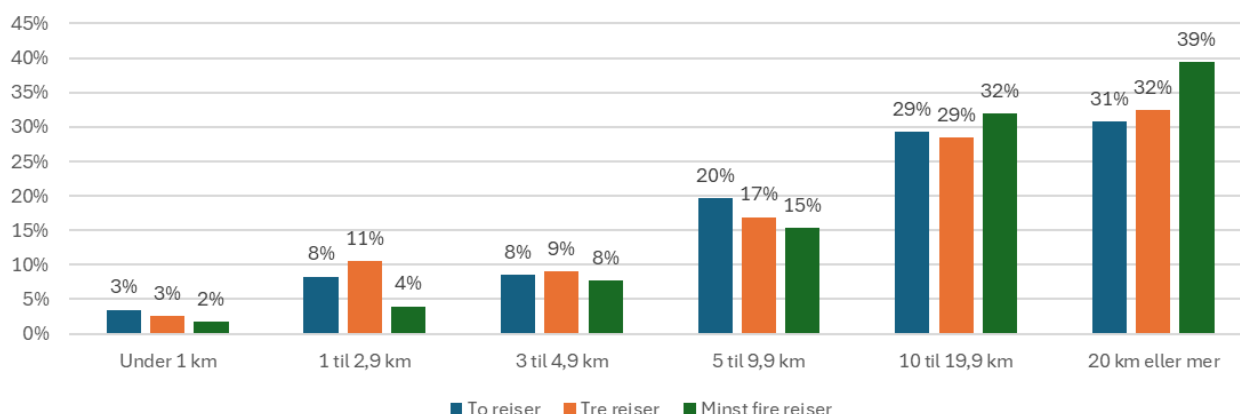


Figur 10-26 Kjedefordeling på reisekjeder med arbeidsreiser etter antall reiser i kjeden. Kjedefordeling er definert som hovedtransportmiddel på første reise. RVU 2022/23.

Reiselengde på reisekjeder med arbeidsreiser

Reisekjeder som inkluderer arbeidsreiser, er lengre enn gjennomsnittet for alle reisekjeder. Nesten ti prosent av reisekjeder i Oslo er under én kilometer lang, mens kun tre prosent av reisekjeder som inkluderer arbeidsreiser er så korte. Over 60 prosent av reisekjeder som inkluderer arbeidsreiser, er mer enn ti kilometer totalt, og 80 prosent er mer enn fem kilometer totalt.

Figuren under viser andel reisekjeder som inkluderer minst én arbeidsreise av ulike lengde etter antall reiser i reisekjeden. Her ser vi at fordelingen på reiselengde er relativt lik for reisekjeder med henholdsvis to, tre og minst fire reiser, men at reisekjeder med minst fire reiser er lengre totalt sett.

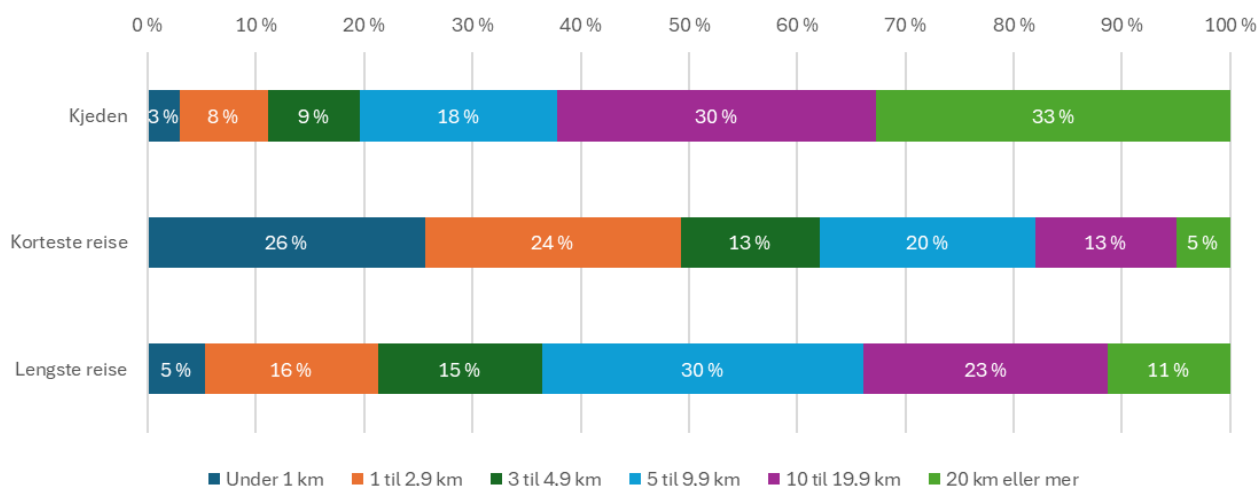


Figur 10-27 Andel reisekjeder som inkluderer arbeidsreise av ulike lengde etter antall reiser i reisekjeden. RVU 2022/23.

Reiselengde på korteste reise i reisekjeder som inkluderer arbeidsreiser, har en relativt lik fordeling av reiselengder som fordelingen til alle reisekjeder. Lengste reise i reisekjeder som inkluderer arbeidsreiser er imidlertid betydelig lengre enn snittet for alle reisekjeder. Det kan en se ved å

sammenlikne fordelingen på reiselengde i figuren under, med fordelingen for alle reisekjeder i Figur 10-15.

Kun 36 prosent av de lengste reisene i kjeder med arbeidsreiser (figuren under) er under 5 kilometer, mens over halvparten av de lengste reisene i alle reisekjeder er under 5 kilometer.



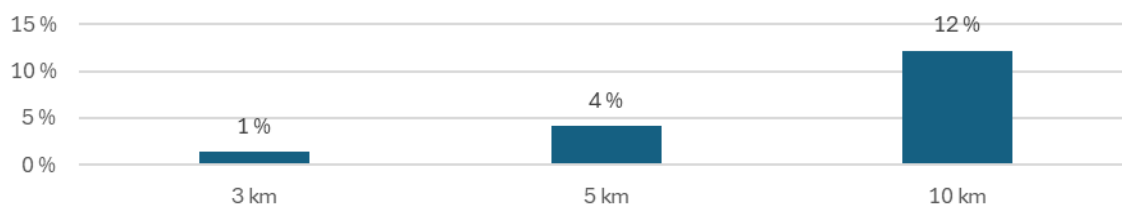
Figur 10-28 Reiselengde på reisekjedene samt korteste og lengste reise i kjedene som inkluderer en arbeidsreise. RVU 2022/23.

Bilreiser til arbeid med potensial for overføring til aktiv transport

Som i avsnitt 10.3.2, ser vi her på et teoretisk overføringspotensial for reiser fra bil til aktiv transport. Formålet her er å anslå hvor stor andel av arbeidsreisene i Oslo som i dag gjennomføres med bil, som er overførbare til aktiv transport. Også her må vi se på reisekjedene for å kunne svare ut problemstillingen, fordi reisene henger sammen og transportmiddelvalg på en reise i en kjede kan avhenge av transportmiddelvalg på den forrige reisen i kjeden. Derfor er det ikke tilstrekkelig å kun se på andelen enkeltreiser med bil.

Ved en overføring av arbeidsreisene med bil som er under 10 kilometer, ville det totale omfanget av bilreiser gjennomført av befolkningen i Oslo bli redusert 12 prosent. Dette inkluderer forutsetningene om at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. Overføringspotensialet blant alle bilreiser viste et teoretisk potensial for at 37 prosent av alle bilreisene kan overføres til aktiv transport. Det innebærer at omtrent en tredel av overføringspotensialet ligger i arbeidsreisene.

12 prosent av bilreisene som gjennomføres av befolkningen i Oslo er arbeidsreiser og inngår i en reisekjede hvor ingen reiser er over 10 kilometer i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 kilometer, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. Én prosent av bilreisene passer i denne kategorien under tre kilometer, og fire prosent av bilreisene passer i denne kategorien under fem kilometer.



Figur 10-29 Andel av bilreiser med arbeid som formål og med overføringspotensial fra bil til aktiv transport. Bilreiser som ikke overgår 3, 5 og 10 km, i tillegg til at reisekjeden som helhet ikke overgår 20 km, og ikke har som formål å følge voksne eller innkjøp av større varer. RVU 2022/23

Litteraturliste

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – Nøkkelfrapport, TØI-rapport 1383/2014, Transportøkonomisk institutt, 2014

Nøkkeltallsrapport 2023, Nasjonal reisevaneundersøkelse, Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa

PROSAM-rapport 242 «Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19

PROSAM-rapport 218 «Reisevaner i Osloområdet. En analyse av den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14. Urbanet Analyse, 2015

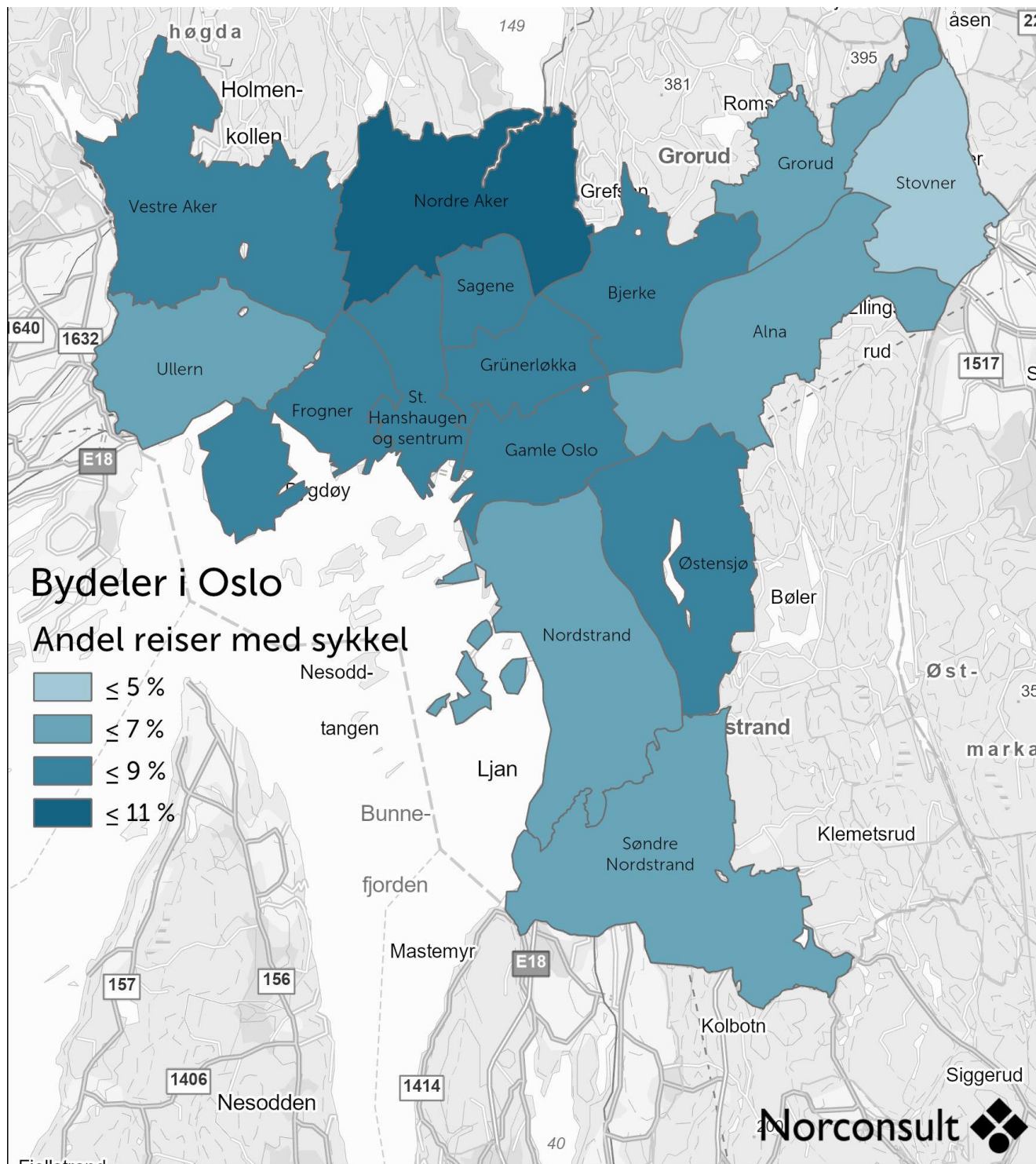
Vedlegg

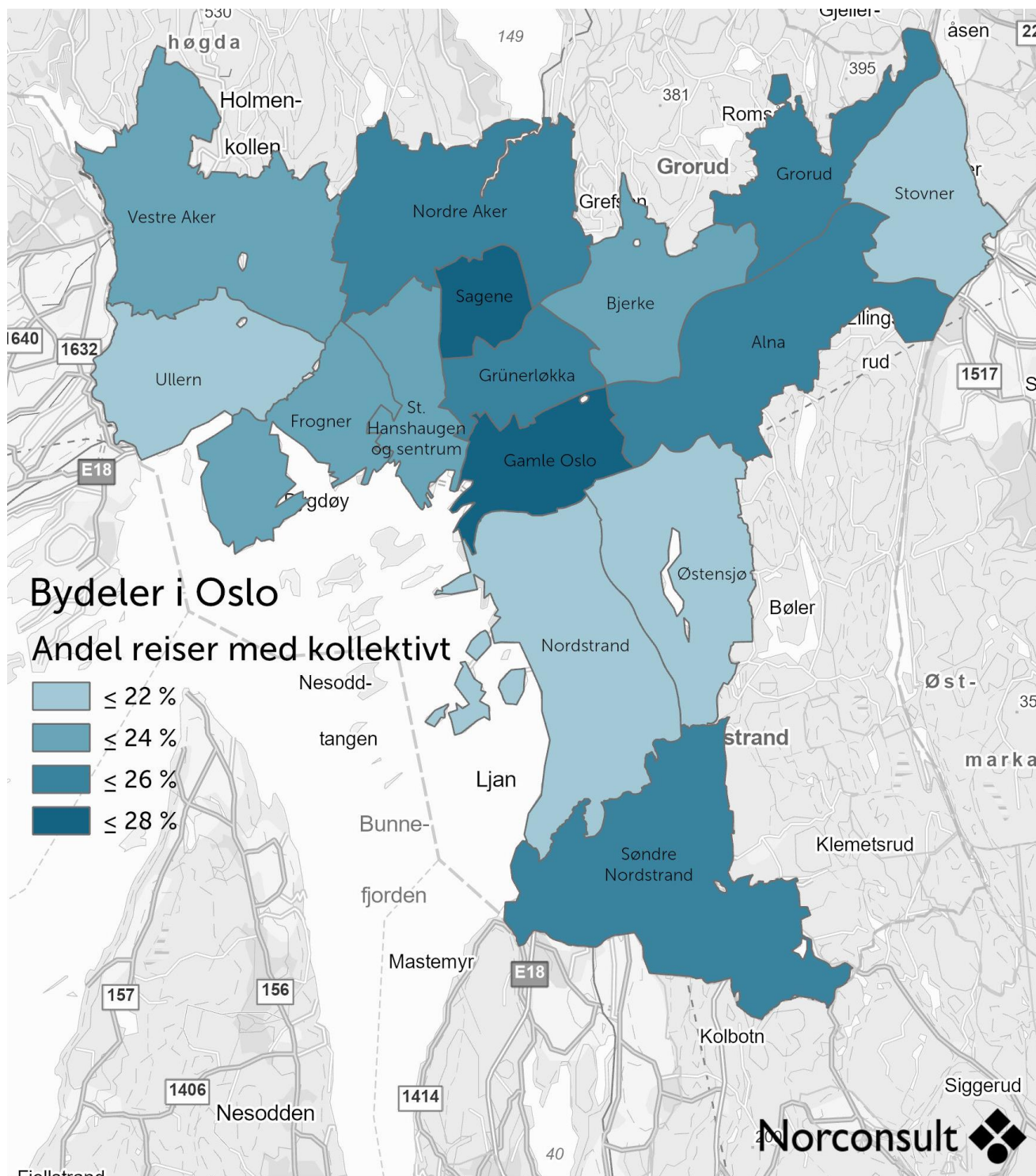
Vedlegg 1: Definisjoner reisehensikt

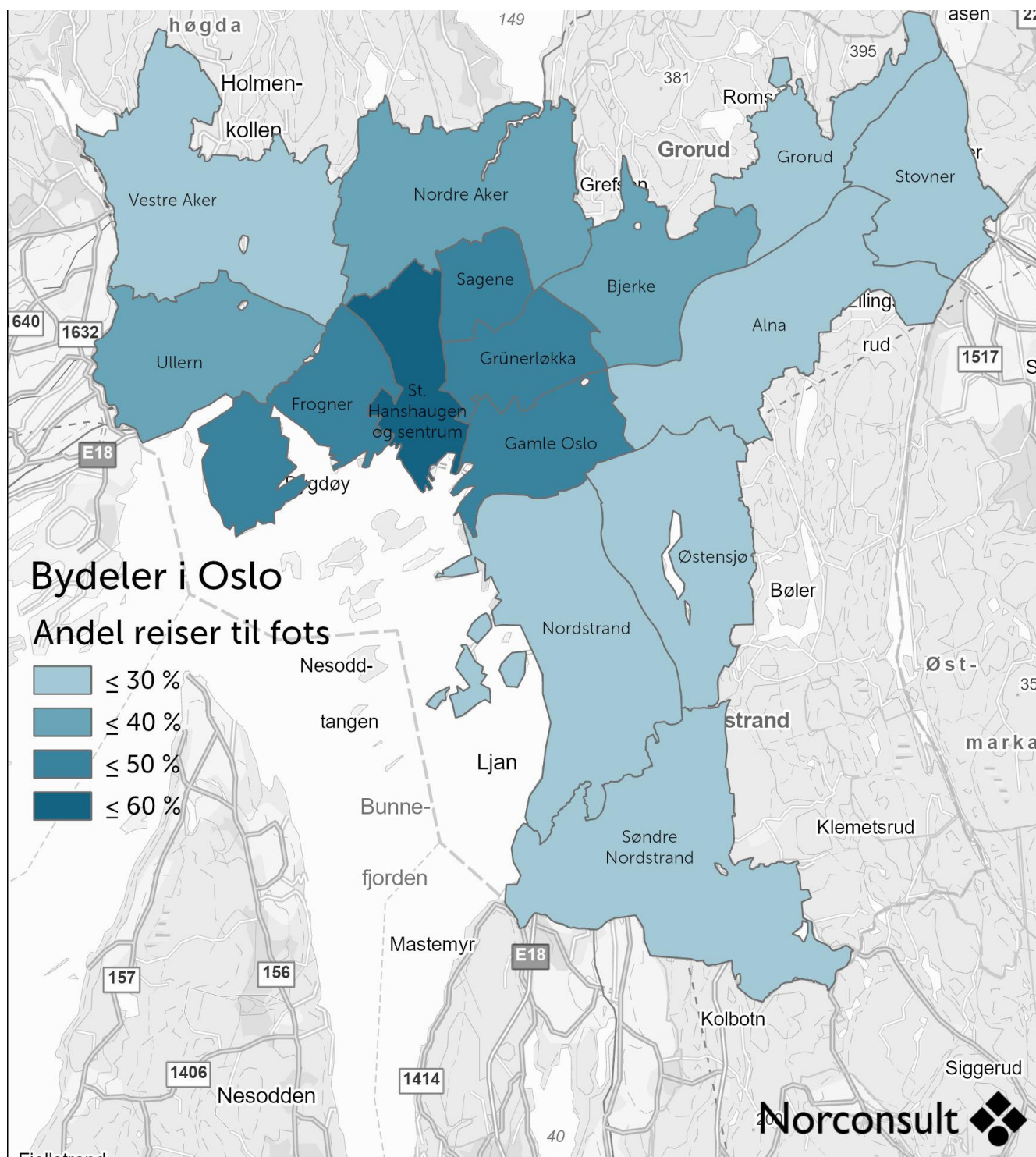
Reisehensikt er definert på følgende måte:

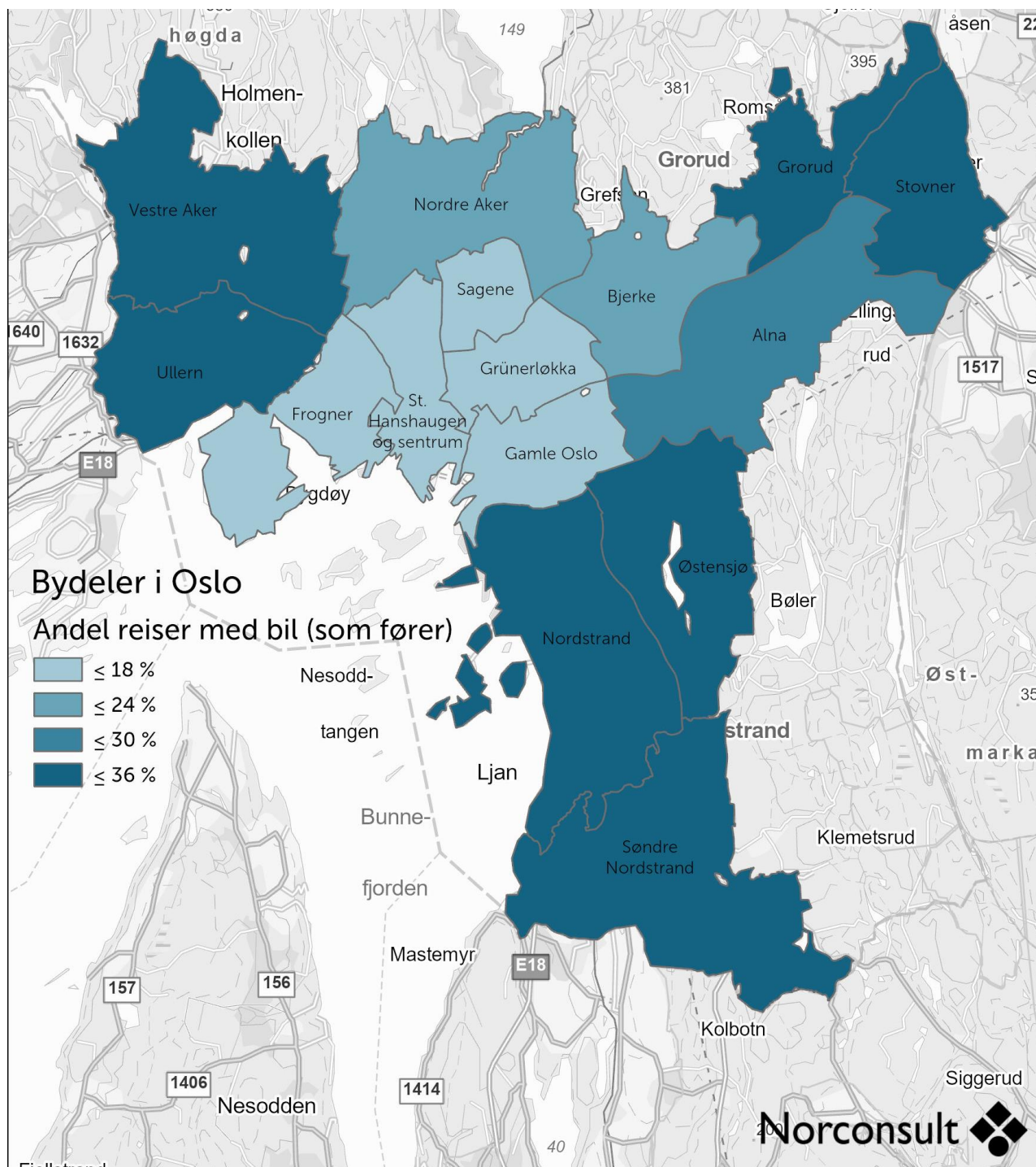
- Arbeidsreiser: reiser til/fra arbeid
- Skolereiser: reiser til/fra skole/studiested
- Tjenestereiser: reiser i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
 - Møte utenfor egen arbeidsplass, forhandlinger, salg, innkjøp o.l.
 - Serviceoppdrag, konsulentbistand, håndverksoppdrag, oppdrag hos kunde/klient
 - Kurs, konferanse, kongress
 - Forhandlinger, salg, innkjøp, messe
 - Annen forretnings- og tjenestereise
- Handle- og servicereiser:
 - Innkjøp av dagligvarer
 - Innkjøp av større ting/artikler/varer
 - Andre innkjøp (alle andre innkjøp og shoppingaktiviteter)
 - Servicetjenester som bilverksted, offentlig etater, bank/post, reisebyrå etc.
 - Lege, tannlege, fysioterapeut, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester
 - Henting/levering av utstyr og/eller ting
 - Andre ærend/tjenester
- Omsorgs- og følgereiser:
 - Til/fra barnehage/park/dagmamma/skole
 - Til/fra sports- og idrettsaktiviteter
 - Til/fra andre fritidsaktiviteter
 - Til/fra lege, tannlege, legevakt, sykehus eller andre medisinske tjenester
 - Andre hente-/bringe-/følgereiser for barn og voksne
- Besøk: privat besøk hos familie, venner eller sykebesøk
- Fritidsreiser:
 - fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, kafé, restaurant, pub, utstilling mv, fritid som tilskuer),
 - fornøyelse utendørsaktiviteter (fotballkamp, sportsarrangement mv som tilskuer),
 - organiserte fritidsaktiviteter som utøver (idrett, musikk annen kulturaktivitet)
 - organisasjonsarbeid, annet organisert aktivitet,
 - gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund,
 - biltur, MC-tur, båttur
 - hyttetur, andre ferie- og helgereiser.
 - Gym / treningssenter
 - Annen fysisk uteaktivitet
 - Andre ikke organiserte aktiviteter
- Annet: reiser som ikke har latt seg klassifisere i noen av disse kategorien

Vedlegg 2: Kart over transportmiddelbruk









Vedlegg 3: Nøkkeltall og måltall

Bymiljøetaten

Nøkkeltall og måltall

Nøkkeltall og måltall fra perioden 2013-2023

Sammendrag

Nøkkeltall- og måltallsrapporten ble overlevert Bymiljøetaten sommeren 2024, og ble benyttet i forbindelse med evalueringen av Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-25. Utvalgene som her benyttes avviker fra utvalget som anvendes i hovedrapporten over, noe som innebærer at resultatene fra de to ikke er sammenlignbare. Denne rapporten inneholder en del nøkkeltall som ikke inkluderes i hovedrapporten, og dette er begrunnelsen for at rapporten vedlegges her.

Dette notatet sammenstiller nøkkeltall for transportmiddelfordeling og sykkelandeler for Oslo, basert på de nasjonale reisevanedataene for 2013/14, 2017/18 og 2022/23. Notatet fokuserer spesielt på nøkkeltall relatert til sykkelandeler, sett opp mot måltall for inneværende strategiperiode. Resultatene skal bidra inn i arbeidet med evalueringsarbeidet av Oslo kommunes sykkelstrategi for perioden 2015-2025. En utdypende RVU-rapport for Oslo vil foreligge sommeren 2024.

Utvalget som nøkkeltallene gjenspeiler er deltakere i den nasjonale reisevaneundersøkelsen, med bostedsadresse i Oslo. Resultatene skal i hovedsak anvendes i evalueringen av måloppnåelse av sykkelstrategien 2015-2025, samt i en nytte-kostnadsanalyse av sykkelsetningen.

RVU-tallene viser en vekst i sykkelreiser for Oslo for de fleste typer reiser, og for ulike deler av befolkningen. Tallene indikerer også en reduksjon i bilreiser og en vekst i reiser gjennomført til fots. Resultatene for kollektivreiser virker å være relativt stabile.

Sykkelen brukes mer på helgereiser nå enn tidligere, og vi har også fått en økt sykkelbruk utenom sommermånedene. Det er særlig for høst og vinter vi ser en økning her.

Sykkelandelen for både kvinner og menn har vært økende, men vi ser en ytterligere vekst for menn sammenlignet med kvinner. Forskjellene mellom dem har altså ikke blitt mindre i perioden fra 2013 til 2023. For barn i aldersgruppen 13-18 år ser vi en nedgang i sykkelandelen fra 2013 til 2023 på 1,7 prosentpoeng. Sykkelandelen for denne gruppen utgjør i 2022/23 under 4 prosent av reisene.

For flere bydeler har sykkelandelen økt betraktelig, og dette gjelder særlig for bydelene i øst. I vest skjedde mye av veksten fra 2013/14 til 2018/19, mens vi for 2022/23 ser en reduksjon for flere bydeler her.

3	2024-11-06	Nøkkeltall - justeringer	Mari Andrine Hjorteset	Kristine Wika Haraldsen	Mari Andrine Hjorteset
2	2024-05-03	Nøkkeltall, transportmiddelfordeling for Oslos befolkning basert på RVU-data for 2013/14, 2018/19 og 2022/23	Mari Andrine Hjorteset Kristine Wika Haraldsen	Kristine Wika Haraldsen	Mari Andrine Hjorteset
1	2024-04-19	Nøkkeltall, transportmiddelfordeling for Oslos befolkning basert på RVU-data for 2013/14, 2018/19 og 2022/23	Mari Andrine Hjorteset Kristine Wika Haraldsen	Einar Bowitz	Mari Andrine Hjorteset
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn og formål med rapporten

På oppdrag for Bymiljøetaten, Oslo kommune, gjennomfører Norconsult og TØI et RVU-oppdrag med utgangspunkt i reisevanedata blant bosatte i Oslo. Oppdraget består av rapportering av nøkkeltall og måltall, RVU-rapport, samt dybdeanalyser- som hovedsakelig omhandler sykkel.

Denne rapporten er første delleveranse, og er en rapportering av viktige nøkkeltall og måltall som skal benyttes i en ekstern evaluering av Oslo kommunes sykkelstrategi 2015-2025. Rapporten er utarbeidet som et arbeidsdokument/notat, ment for internt bruk, samt til bruk i den eksterne evalueringen. Rapporten inkluderer en beskrivelse av faktorer ved RVU-datamaterialet som er relevante for resultatene, samt av utvalgsriterier og analyser som er gjennomført.

I dette notatet gjennomgås noen sentrale nøkkeltall, med korte beskrivelser av utviklingstrender fra 2013/14 til 2022/23. For en komplett oversikt over alle nøkkeltall, henviser vi til Vedlegg.

1.2 Geografisk avgrensning

Datamaterialet i dette notatet er de nasjonale reisevaneundersøkelsene (NRVU) for årgangene 2013/14, 2018/19 og 2022/23, geografisk avgrenset til å omhandle sykkelandel og reisemiddelfordeling blant respondenter med bostedsadresse i Oslo kommune. For å se på sykkelandel og reisemiddelfordeling anvendes reisefila, altså alle rapporterte reiser på reisedagen til respondentene av undersøkelsen. Det er rapportert nøkkeltall for to utvalg; Oslointerne reiser samt Oslobaserte reiser.

Oslointerne reiser: Reiser som både har startsted og endested innenfor Oslo kommune. Denne avgrensningen er relevant for å se på reisemiddelfordeling internt i kommunen.

Oslobaserte reiser: Reiser som har startsted og/eller endested i Oslo kommune, og som ikke har startsted/endested utenfor byvekstområdet, altså Oslo kommune og kommuner som inngår i gamle Akershus fylke. Dette for å kunne sammenligne RVU-tall tilbake i tid, før kommunesammenslåinger relatert til opprettelse av Viken fylke.

1.3 Definisjoner

Hverdagsreise: Reiser som gjennomføres mandag-fredag.

Helgereiser: Reiser som gjennomføres lørdager og søndager.

Rushtidsreiser: Reiser som begynner i tidsrommet mellom 06.30-09.00 og 15.00-17.00, i samsvar med det som defineres som rushtid i bomringen i Oslo.

Sykelandel: Andel av alle reiser der hovedtransportmiddel på reisen er sykkel. Sykkel omfatter tråsykkel og elsykkel.

Barn og unge: Respondenter i RVU som er mellom 13 og 18 år. RVU inkluderer ikke barn under 13 år.

Vinter: Desember, januar og februar. **Vår:** Mars, april, mai. **Sommer:** Juni, juli og august. **Høst:** September, oktober, november

2 Måltall for reisevaner i Oslo kommune

Denne rapporten har som formål å rapportere nøkkeltall relevant for evaluering av Oslo kommunes sykkelmål. Det er definert mål for en rekke variabler (måltall). Under gjennomgår disse målene kort, med henblikk på konsulentenes og kommunens definisjoner, tolkninger og avgrensninger. Denne rapporten diskuterer ikke grad av måloppnåelse.

2.1 Hovedmål: Mål om 25 prosent sykkelandel på hverdagsreiser

Mål: Oslo kommune har en målsetning om at 25 prosent av hverdagsreiser skal foregå med sykkel innen 2025.

Utvalg: Bosatte i Oslo.

Hverdagsreise: Reiser som gjennomføres mandag-fredag. Vi ser videre på dette for to reiseutvalg: Oslointerne reiser og Oslobaserte reiser.

Sykkelandel: Andel av reiser der hovedtransportmiddel på reisen er sykkel. Sykkel omfatter tråsykkel og elsykkel.

2.2 Sykkelandel på jobbreiser

Mål: Sykkelandelen på arbeidsreiser skal øke til minst 20 prosent.

Utvalg: Bosatte i Oslo som har gjennomført en arbeidsreise. Arbeidsreiser som gjennomføres 1. internt i Oslo og 2. i Oslo og gamle Akershus.

Arbeidsreise: Alle reiser der hovedformål er «Arbeidsreise (Reise til/fra arbeid)», alle dager.

Det er ønskelig å se på variasjon i sykkelbruk på arbeidsreise mellom kvinner og menn.

2.3 Skolereiser

Mål: Andelen barn og unge som går eller sykler til skolen skal være på minst 90 prosent.

Utvalg: Skolereiser for respondenter i alderen 13-18 år.

Respondenter i NRVU er fra 13 år og oppover. Det rapporteres derfor ikke om barn under 13 år. Utvalget er for lite til å kunne skille mellom ungdomsskole- og videregående elever.

2.4 Vinterreiser

Mål: Andelen vintersyklister skal øke til 30 prosent av sykkelandelen i sommerhalvåret.

Utvalg: Bosatte i Oslo, sykkelandel på hverdager.

Sesonger: Vintersesongen er desember, januar og februar.

2.5 Sykkelandel blant underrepresenterte grupper

Kommunen har mål om å øke sykkelandelen blant deler av befolkningen som har lavere sykkelandeler enn gjennomsnittet. I dette notatet presenteres sykkelandeler for de to underrepresenterte gruppene *studenter* og *kvinner*.

Mål, studenter: Andelen sykkelreiser i underrepresenterte grupper, herunder studenter, skal øke med minst 50 prosent.

Utvalg: Bosatte i Oslo over 18 år, som har oppgitt hovedbeskjeftigelse at man går på skole/studier.

Mål, kvinner: Andelen sykkelreiser i underrepresenterte grupper, herunder kvinner, skal øke med minst 50 prosent.

Utvalg: Kvinner bosatt i Oslo, på 1. Oslointerne turer og 2. turer som starter og/eller slutter i området Oslo og gamle Akershus.

Sykkelandel: Andel av alle reiser der hovedtransportmiddel er sykkel. Sykkel omfatter tråsykkel og elsykkel.

3 Data og metodisk tilnærming

I rapporteringen av nøkkeltall for reisemiddelfordeling for Oslo benyttes de nasjonale reisevanedataene som er samlet inn i årene 2013/14, 2018/19 og 2022/23. Innsamlingen har vært noe ulik i de ulike årene, noe det er verdt å være klar over videre i lesing av denne rapporteringen. Vi har sett en markant og gradvis nedgang i svarprosent over tid. Svarprosenten på NRVU 2018 var på 16 prosent, mens den var helt oppe på 77 prosent ved første NRVU, gjennomført i 1985. Innsamlingsmetodikk er også endret i løpet av perioden som analyseres i denne rapporten. NRVU 2013/14 var siste gang dataene ble samlet inn hvert fjerde år, mens det siden har vært en årlig innsamling. NRVU 2013/14 var også siste gang intervjuene utelukkende ble gjennomført som telefonintervjuer, mens man siden har gått mer og mer over til nettbaserte besvarelser. Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er personer som er bosatte i Norge, 13 år og eldre. Det står mer om innsamlingsmetoder med videre i avsnittene om de enkelte årgangene nedenfor.

3.1 NRVU 2013/14

Datainnsamling i NRVU 2013/14 ble gjennomført av TNS Gallup. Denne reisevaneundersøkelsen ble, i likhet med de foregående fem reisevaneundersøkelsene (1992, 1998, 2001, 2005 og 2009), gjennomført som telefonintervju (CATI). Utvalgspersonene fikk tilsendt et brev med kort orientering om formålet med undersøkelsen, oppgitt dato for rapportering av reiser, med medfølgende «dagbok» for registrering. I etterkant ble personen oppringt av TNS Gallup for intervju.

Det ble gjennomført intervjuer med omtrent 61 400 personer, fordelt på et basisutvalg og regionale tilleggsutvalg. For Oslo ble det gjennomført 4064 intervjuer, og blant disse ble det rapportert 14355 reiser totalt. NRVU 2013/2014 er den siste i rekken av ettårig datainnsamling med fireårsintervaller. Datainnsamling skulle gjennomføres i 2013, men grunnet forsinkelser kom datainnsamling først i gang høsten 2013 og løp fram til høsten 2014. Datagrunnlaget er altså her en ettårig RVU, noe som gir et noe lavere antall intervjuer sammenlignet med NRVU 2018/2019 og 2022/2023. Denne RVUen er allikevel ikke så mye mindre, da innsamlingsåret 2013/14 var langt større enn for andre årganger.

Transportøkonomisk institutt hadde ansvar for vekting av datasettet, basert på sesong, alder, ukedag og geografi.

3.2 NRVU 2018/19

Datainnsamling for NRVU 2016-2019 er gjennomført av Epinion. Denne undersøkelsen er den første nasjonale reisevaneundersøkelsen som er gjennomført med et todelt intervjuopplegg, med en blanding av telefon (CATI)- og web-skjema (CAWI). Undersøkelsen var også en kontinuerlig innsamling over flere år. Ny metode for datainnsamling kan påvirke resultatene merkbart. Blant annet rapporteres det om lavere gjennomsnittlig antall reiser per person enn i tidligere undersøkelser. I NRVU 2018/19 rapporteres det flere uten reiseaktivitet, samt en underrapportering av korte ærend. Dette har resultert i at RVU 2018/19 inneholder færre reiser og lengre gjennomsnittlig reiselengde sammenlignet med RVU 2013/14.

I dette notatet benyttes sammenslåtte data fra 2018 og 2019, dette for å kunne gi mer robuste resultater, med flere observasjoner for Oslo. For bosatte i Oslo er det gjennomført 8096 intervjuer i disse to årene. Til sammen har de intervjuede i Oslo gjennomført 23 758 reiser. Populasjonen for reisevaneundersøkelsen er tilsvarende som for foregående reisevaneundersøkelser (bosatte i Norge, 13 år og eldre).

Det er relativt store forskjeller i hvem som har besvart undersøkelsen over telefon og web, noe som videre kan gi utslag i resultatene. Blant annet er det flere yngre som besvarer over nett, sammenlignet med eldre respondenter.

I dette notatet vil intervjuer gjennomført i tidsperioden januar 2018 til desember 2019 inkluderes.

Transportøkonomisk institutt hadde ansvar for vekting av datasettet, basert på sesong, alder, ukedag og geografi.

3.3 NRVU 2022/23

Opinion i samarbeid med Norstat har vært ansvarlige for datainnsamling til NRVU siden 2019. I rapportering av nøkkeltall her benyttes sammenslåtte data for årene 2022 og 2023, for å kunne ha et større antall reiser for Oslo og dermed mer pålitelige resultater, spesielt for ulike grupper. Samlet for de to reisevaneundersøkelsene er det gjennomført 8412 intervjuer av bosatte i Oslo, og disse har samlet gjennomført 20 593 reiser.

Dataene har i første omgang vært samlet inn ved nettskjema, mens det har vært mulig å besvare undersøkelsen over telefon gjennom å kontakte Opinion/Norstat om at dette er ønskelig. Spørreskjemaet og datainnsamlingsmetode er uendret fra 2022 til 2023, og vi ser at bruken av telefonintervjuer er redusert, fra ca. 20 prosent i 2022 til 10 prosent i 2023 for RVU totalt.

Vi gjør oppmerksom på at RVU 2023 fortsatt er såpass nytt at det fremdeles kan komme oppdateringer og endringer i dataene. Datasettet er kvalitetssikret, men en del av kvalitetssikringen skjer gjennom bruk over tid. Til forskjell fra de tidligere datasettene gjenstår en grundig gjennomgang av behov for korrigering og utfylling av variablene for reiselengder og -tider basert på detaljert informasjon om transportmiddelbruk på delreisene. Her benyttes derfor de sumvariablene som medfølger i dataleveransen fra SVV. Det er spesielt data knyttet til reiselengde og reisetid det kan komme endringer i. Vi har brukt det nyeste og siste tilgjengelige datasettet per mai 2024.

Det er Transportøkonomisk institutt som har beregnet vekt for datasettene, basert på sesong, alder, ukedag og geografi.

4 Nøkkeltall, osloborgeres reisevaner

4.1 Transportarbeid for Oslos befolkning

Antallet registrerte reiser i RVU har gått ned fra 2013/14 og fram til 2022/23. I 2013/14 gjennomførte Osloborgere i snitt **3,2 reiser**. I RVU for 2018/19 har det gjennomsnittlige antallet reiser falt til **2,9**, og i RVU 2022/23 ser vi en ytterligere nedgang til **2,6** reiser. Enkelte samfunnstrender kan være med å underbygge at vi har hatt en reduksjon i antallet reiser, slik som økt bruk av hjemmekontor, netthandling, hjemlevering av dagligvarer og annet. Men tallene kan også være et resultat av endrede datainnsamlingsmetoder, som omtalt i *kapittel 3*.

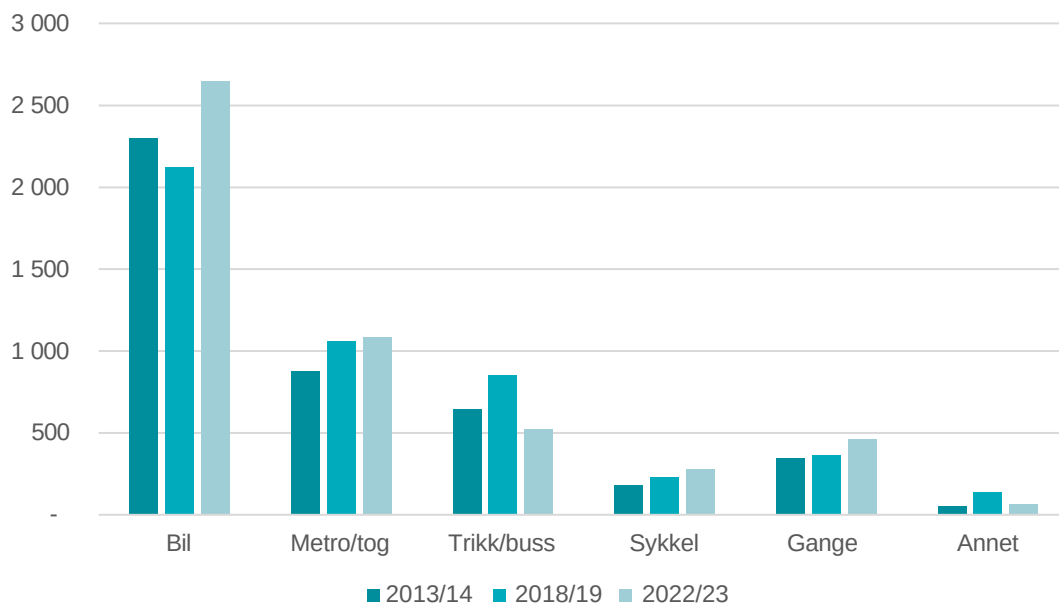
Vi bruker en svært forenklet metode for å anslå transportarbeid per transportmiddel. Det overordnede årlige transportarbeidet per transportmiddel er blitt beregnet ved å bruke gjennomsnittlig antall reiser per person per reisemiddel, ganget med gjennomsnittslengde, ganget med befolkning. Da får vi daglig transportarbeid per transportmiddel. Dette tallet er videre ganget med 365, for å få tall for årlig transportarbeid per transportmiddel. Eksempelvis, for å finne antall km per år med sykkel multipliserer vi antall reiser per person med andelen sykkelreiser for å finne antall sykkelreiser per person. Videre ganges dette opp med gjennomsnittlig lengde på en sykkelreise for å få gjennomsnittlig antall kilometer per person per dag. Dette ganges videre med tall for Oslos befolkning for de aktuelle årene, og til slutt ganges dette med 365 (dager).

Tabell 4-1 Oversikt over Oslos befolkning samt antallet registrerte reiser i de ulike RVUene, og for utvalgene anvendt her.

	2013/14	2018/19	2022/23
Befolkning, Oslo kommune¹	623966 (2013)	673469 (2018)	699827 (2022)
Antall respondenter i NRVU, med bostedsadresse i Oslo	4064	8096	8412
Alle registrerte reiser for intervjuede bosatt i Oslo	14 355	23 758	20 593
Oslointerne reiser	10 640	26 695	16 835
Reiser som starter og/eller slutter i Oslo og gamle Akershus	11 726	29 740	18 511

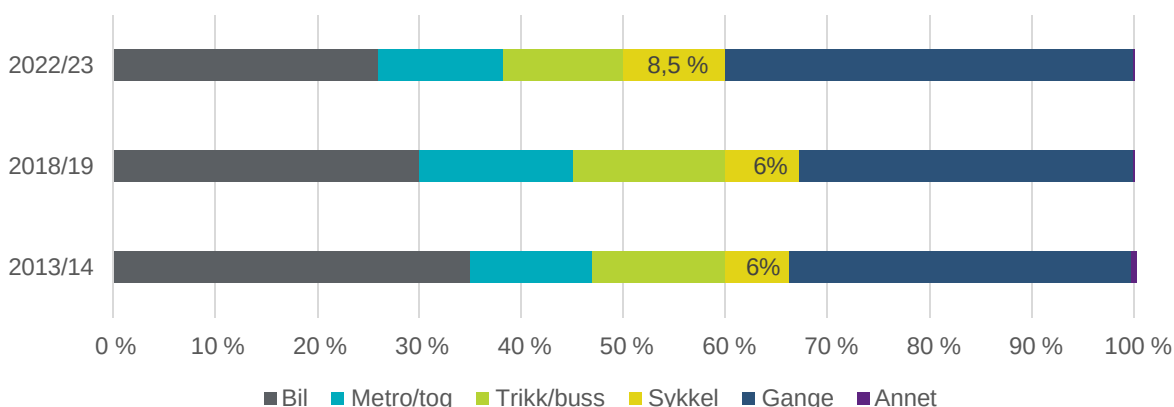
For å vurdere utviklingen i sykkelandel i Oslo var det ønskelig å inndele i transportmidlene bil (uavhengig av type), t-bane og tog (skinnegående uten blandet trafikk), trikk/buss (kollektivt i blandet trafikk), sykkel, gange og annet. For de to første RVUene (13/14, 18/19) var elsykkelandelen så lav at denne ikke kunne skilles ut fra sykkelandelen for øvrig. I RVU 2013/14 inngikk moped, motorsykkel, ferge, rutebåt, fritidsbåt, traktor, snøscooter, annet og vet ikke i kategorien «annet». I RVU 2018/19 og 2022/23 inngår moped, motorsykkel, ferge og rutebåt i kategorien annet. I tillegg inkluderer kategorien svaralternativene «Annet» og «Vet ikke».

¹ SSB, <https://www.ssb.no/statbank/table/07459/tableViewLayout1/>



Figur 4-1 Transportarbeid for Oslos befolkning, fordelt på de ulike transportmidlene, for RVU 2013/14, 2018/19 og 2022/23. Millioner personkilometer.

Det er en økning i transportarbeidet mellom 2013/14 og 2022/23 for alle transportformer, med unntak av for trikk og buss jf. Figur 4-1. Også metro/tog ligger stabilt fra 2018/19 til 2022/23, til tross for en befolkningsvekst på over 20 000 personer. Etter en nedgang for kilometer kjørt med bil fra 2013/14 til 2018/19, ser vi en vesentlig vekst fram til 2022/23. Denne endringen er ikke nødvendigvis reell, men kan skyldes feil i datasettet som ikke er helt ferdig kvalitetssikret. Sykkel og gange har hatt en beskjeden absolutt økning, selv om økningen relativt sett må sies å være relativt stor.



Figur 4-2 Overordnet reisemiddelfordeling for Oslos befolkning på reiser som starter og/eller slutter i Oslo og gamle Akershus, oppgitt i prosentvis fordeling.

4.2 Sykkelandel hverdagsreiser for Oslo

Figur 4-2 viser at oslofolk har hatt en nedgang i andelen bilreiser mellom 2013/14 og 2022/23, og en økt andel reiser med både sykkel og gange. Det er særlig for gange vi ser en vekst, der i underkant av 40 prosent av reisene foregår til fots i 2022/23. Sykkel har hatt en mer beskjeden vekst målt i prosentpoeng. Andelen kollektivreiser økte fra 2013/14 til 2018/19, men har i perioden fram til 2022/23 gått ned. Tallene for reiser som bare foregår i Oslo (Oslointerne reiser) er relativt like de vi ser i figuren, men med en noe sterkere reduksjon i bilreiser og sterkere vekst i gangturer.

For 2022/23 kan vi splitte sykkelandelen mellom elsykkel og tråsykkel. 38 prosent av sykkelreisene i Oslo på hverdager er gjennomført med elsykkel. Internt i Oslo er sykkelandelen på hverdagsreiser 9 prosent, hvorav 3,5 prosent er reiser med elsykkel og 5,5 prosent er reiser med tråsykkel. For reiser som starter og/eller slutter i Oslo og gamle Akershus er sykkelandelen på hverdagsreiser 8,5 prosent, hvorav 3,2 prosent er reiser med elsykkel og 5,3 prosent er reiser med tråsykkel.

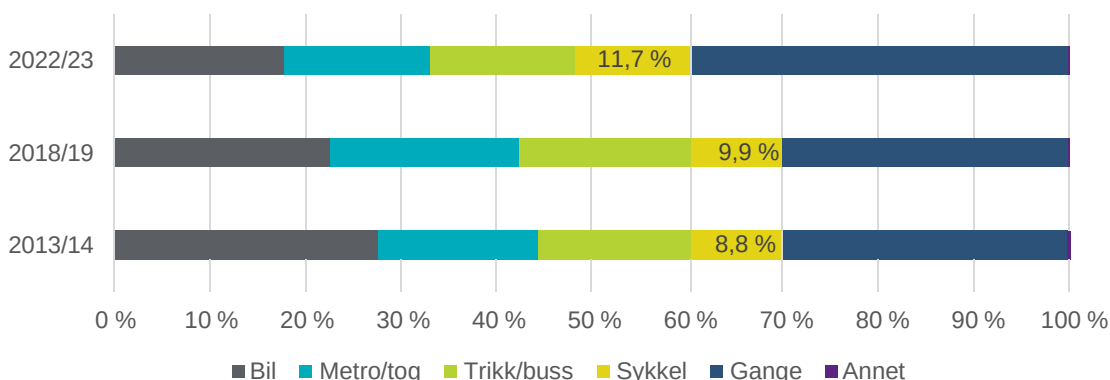
42 prosent av sykkelreisene gjennomføres av kvinner. Kvinner benytter i større grad elsykkel enn menn. Kvinner gjennomfører 57 prosent av elsykkelreisene og 33,5 prosent av tråsykkelreisene. Kvinner står for 1327 av 3127 registrerte sykkelreiser som starter og/eller slutter i Oslo og gamle Akershus.

Gjennomsnittlige reiselengder og -tider for ulike typer reiser er vist i Tabell 4-2. Når det gjelder gjennomsnittlig reiselengde og reisetid for alle reiser samlet, ser vi relativt små endringer over tid. Det er en mindre økning i lengden og tidsbruken for gange og sykling. Vi ser også en betraktelig økning i tidsbruk og reiselengde for bilreiser i 2022/23 sammenlignet med tidligere år. I tiårsperioden ser vi en økning i reiselengde med sykkel, på 500 meter i rush og 1,8 km utenom rush.

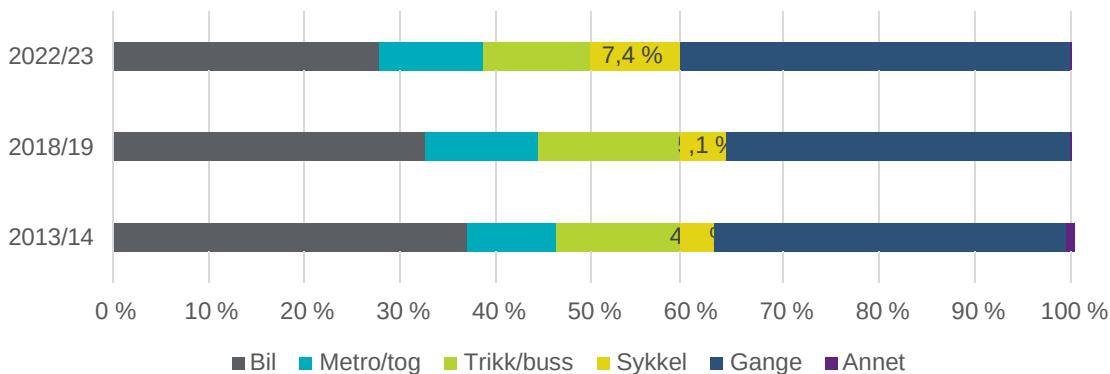
Tabell 4-2 Kilometer- og tidsbruk for ulike reisemidler og -tidspunkt. Resultatene gjelder for bosatte i Oslo, på reiser som starter og/eller slutter i Oslo eller gamle Akershus.

	RVU 2013/14		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
	Kilometer	Minutter	Kilometer	Minutter	Kilometer	Minutter
Sykkelreiser i rush, hverdag	4,6 km	18,7 min	5,1 km	18,6 min	5,1 km	20,7 min
Sykkelreiser utenom rush, hverdag	3,7 km	16,6 min	4,9 km	20,1 min	5,5 km	21,9 min
Sykkel, totalt	4,4 km	18,7 min	5,0 km	19,4 min	6,3 km	21,6 min
Bil, totalt	9,0 km	16,7 min	9,7 km	17,2 min	15,4 km	26,5 min
Metro/tog, totalt	10,0 km	33,3 min	10,3 km	29,5 min	13,4 km	32,0 min
Trikk/buss, totalt	6,5 km	27,4 min	7,6 km	25,2 min	6,3 km	26,7 min
Gange, totalt	1,4 km	17,1 min	1,6 km	18,8 min	1,8 km	24,2 min
Annet, totalt	14,4 km	50,5 min	17,6 km	33,0 min	6,4 km	36,4 min

Når vi ser på rushtidsreiser (Figur 4-3) har det vært en nedgang i andelen bilreiser med om lag 10 prosentpoeng fra 2013/14 til 2022/23, og en tilsvarende økning i gåturer i samme periode. I figuren ser vi videre en økning i andelen sykkelreiser på om lag tre prosentpoeng. Utenom rush (Figur 4-4) er bilbruken høyere, men med tilsvarende nedgang fra 2013/14 til 2022/23 som vi ser for rushtid. Det er flere registrerte gangturer i 2022/23, mens andelen kollektiv- og sykkelreiser er lavere. Det er samlet sett en liten andel av reisene som gjennomføres med andre transportmidler enn med hovedkategoriene. Det er også stor variasjon i typer reisemidler og reisehensikter blant kategorien «annet». Det er derfor vanskelig å forklare variasjonen i både kilometer reist og reisetid for kategorien «annet», og endringen i km fra 2018/19 til 2022/23 kan skyldes at datasettet ikke er ferdig kvalitetssikret.



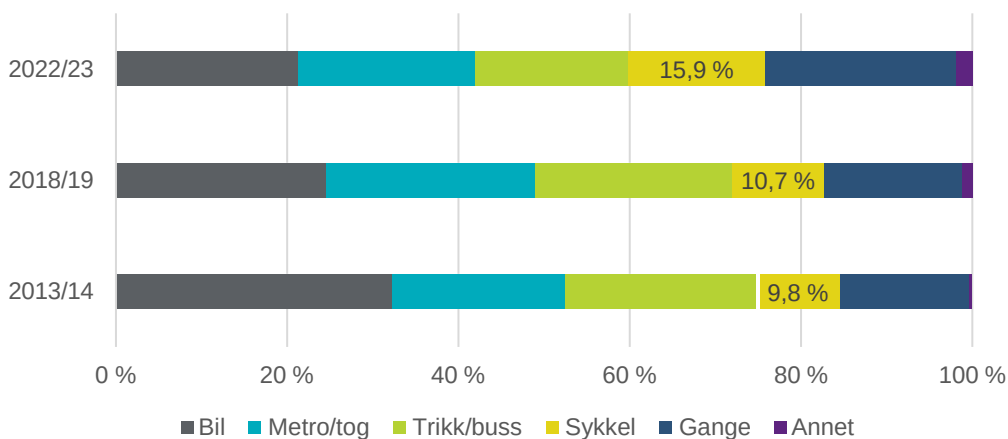
Figur 4-3 Reisemiddelfordeling for Oslos befolkning, rushtid hverdag, på reiser som starter og/eller slutter i Oslo og Akershus. Prosentvis fordeling.



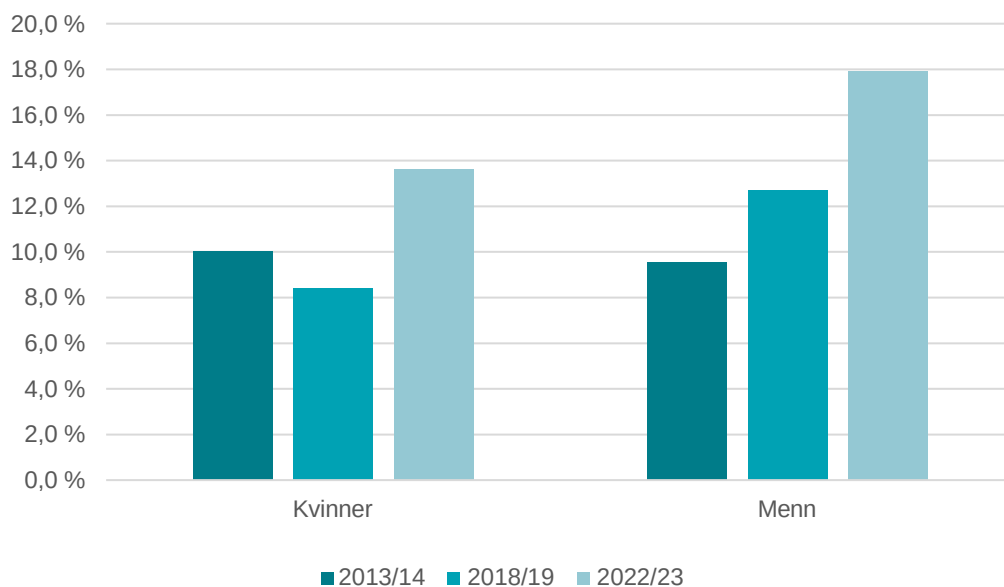
Figur 4-4 Reisemiddelfordeling for Oslos befolkning, hverdag utenom rush på reiser som starter og/eller slutter i Oslo og Akershus. Prosentvis fordeling.

4.3 Sykkelbruk på arbeidsreiser

Det har vært en kraftig økning i sykkelandelen på arbeidsreiser for Oslos innbyggere mellom 2013/14 og 2022/23, jf. Figur 4-5.



Figur 4-5 Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser blant befolkningen i Oslo, på reiser i Oslo/gamle Akershus. Prosentvis fordeling.



Figur 4-6 Sykkelandel på arbeidsreiser blant bosatte i Oslo, kjønnsmessige variasjoner, prosentvis fordeling.

Oslo kommune ønsker at flest mulig i befolkningen skal bruke andre transportmidler enn bil på arbeidsreiser, uansett ukedag. I tiårsperioden mellom 2013-2023 ser vi at det har vært en kraftig nedgang i bilbruk, og en omtrent like stor økning i sum sykkelbruk og gange på arbeidsreisen. Andelen arbeidsreiser med trikk eller buss har gått ned over tid, mens andelen arbeidsreiser med bane økte fra 2013/14 til 2018/19, før den gikk ned til 2022/23. På data for såpass små grupper reisende blir antall observasjoner så lite at enkelthendelser kan gi merkbare utslag, for eksempel arbeid på t-bane-trasé, og perioder med «buss for bane/tog».

Det er kjønnsmessige variasjoner på arbeidsreiser gjennomført med sykkel. For menn har andelen av arbeidsreisene på sykkel mer enn doblet seg i den kartlagte tiårsperioden, mens økningen i denne sykkelandelen for kvinner er ca. 40 prosent (økning på fire prosentpoeng, fra 10 til 14 prosent).

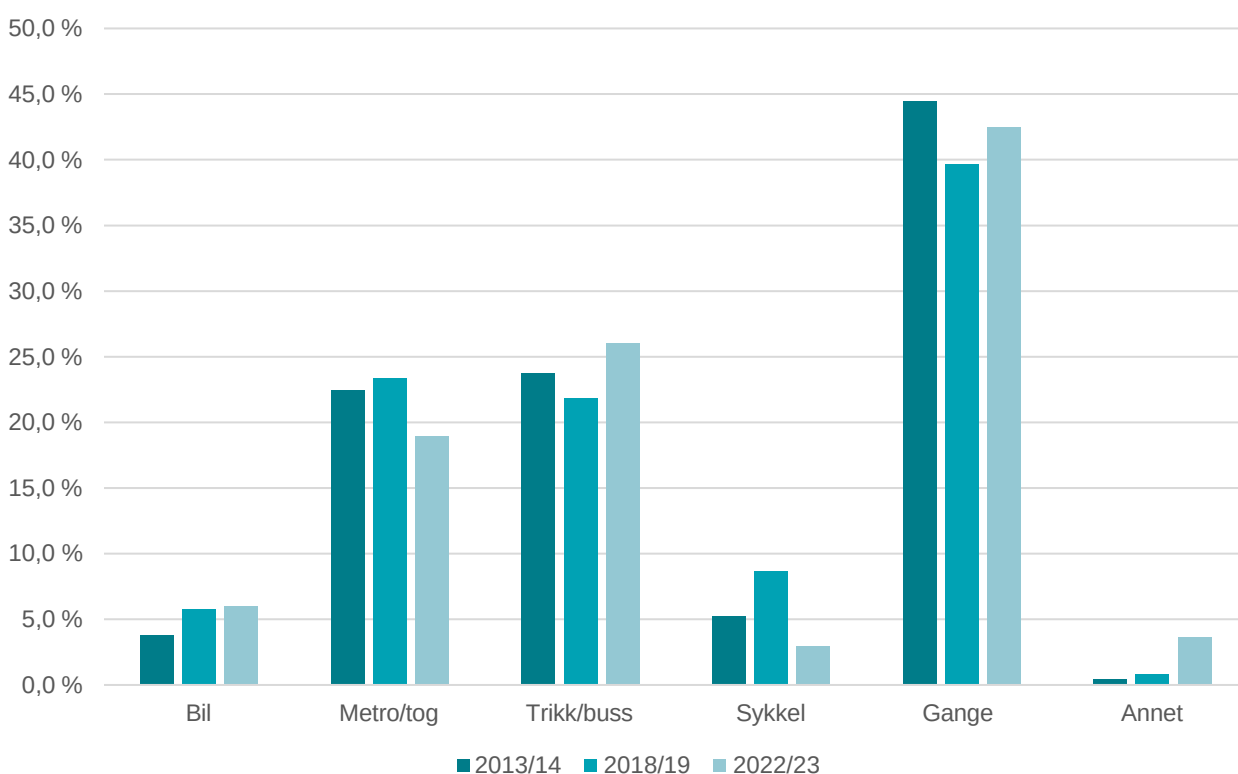
Det er igjen verdt å merke seg at utvalgsstørrelsene her er små, og at resultatene kan være påvirket av lokale hendelser og tilfeldige variasjoner.

4.4 Skolereiser

Oslo kommune har som målsetting at 90 prosent av skolereiser skal gjennomføres med sykkel eller gange i strategiperioden. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen omfatter bosatte i Norge over 13 år, og vi kan derfor ikke si noe om barneskolebarn i dette notatet. Mye forskning viser til at sykkelandelen er fallende jo lenger opp i ungdomsårene man kommer, noe som kan forklares med lengre skolevei for de eldre elevene. I Oslo har man dessuten et kommunalt skoleopptak på videregående, noe som medfører at mange videregående elever går på skole i andre bydeler, med tilsvarende lengre reisevei. Antall respondenter i ønsket aldersgruppe var ikke tilstrekkelig stort til å kunne inndeles i ungdomsskole- og videregående elever. Bakgrunnstall (ikke vist i notatet) indikerer likevel at kollektivandelen på skolereisene i aldersgruppen 16-18 år er større enn andelen gang- og sykkelreiser. For RVU 2018/19 ser vi for eksempel at kollektivreiser utgjør 1 av 4 skolereiser for ungdom mellom 13-15 år, sammenlignet med 4 av 5 skolereiser for de mellom 16-18

år. Samtidig utgjør andelen gang- og sykkelreiser 65 prosent for 13-15 åringene, sammenlignet med 16 prosent for de mellom 16-18 år.

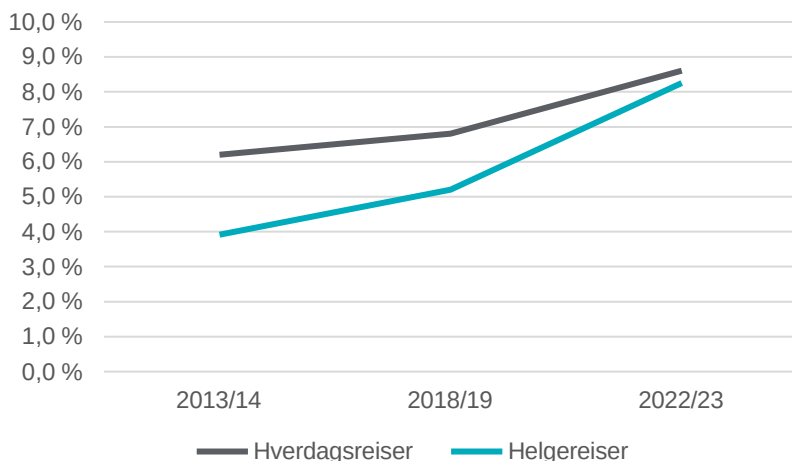
Gang- og sykkelreiser utgjorde 49,6 prosent av turene til og fra skole i 2013/14, 48,3 prosent i 2018/19 og 45,4 prosent i 2022/23. Det er altså en nedgang i disse reiseformene i RVU-dataene. Det er imidlertid verdt å merke seg at det er få registrerte reiser i denne kategorien, og at andelen gang- og sykkelreiser kan være under- eller overvurdert. Det er eksempelvis 718 registrerte skolereiser gjennomført av barn mellom 13 og 18 år i 2022/23-datasettet.



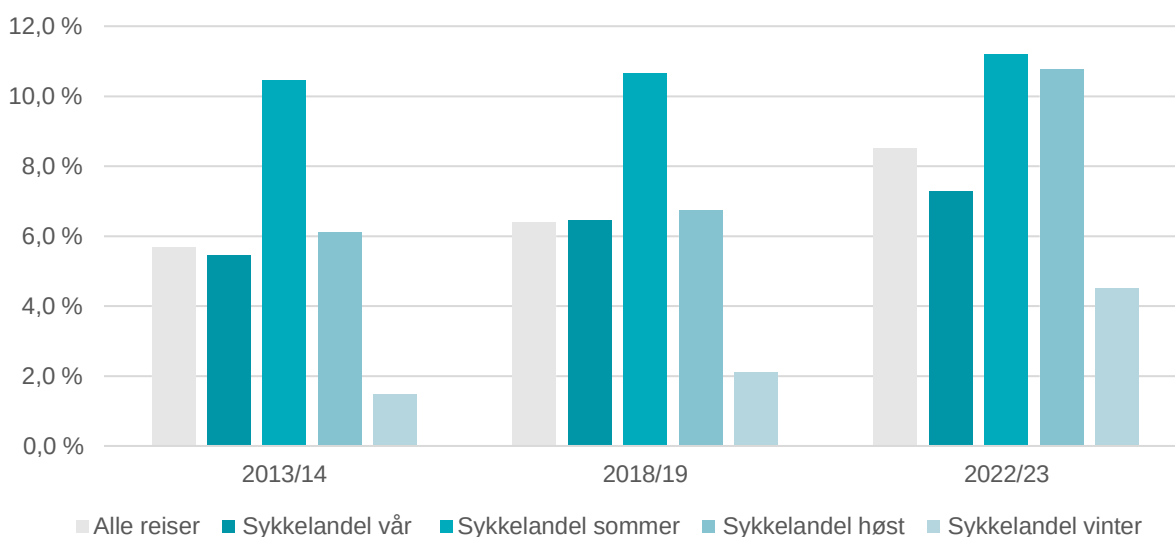
Figur 4-7 Reisemiddelfordeling (prosent) på skolereiser for Osloundom mellom 13 og 18 år.

4.5 Variasjoner i sykkelbruk mellom ukedag og sesong

Andelen som sykler varierer mye mellom ulike reisemål, ukedager og mellom sesongene. Tallene fra reisevaneundersøkelsene viser at det er særlig sykkelbruken i helgene som har tatt seg opp. I 2022/23 er sykkelandelen i helgene omtrent like stor som på hverdager. Sykkelen har altså blitt et viktigere fremkomstmiddel i helgene, som er dager der andelen bilreiser ofte er høy.



Figur 4-8 Sykkelandel på hverdagsreiser og helgereiser for RVU 2013/14, 2018/19 og 2022/13. Bosatte i Oslo, på reiser med start/slutt i Oslo/gamle Akershus. Prosent av alle reiser.



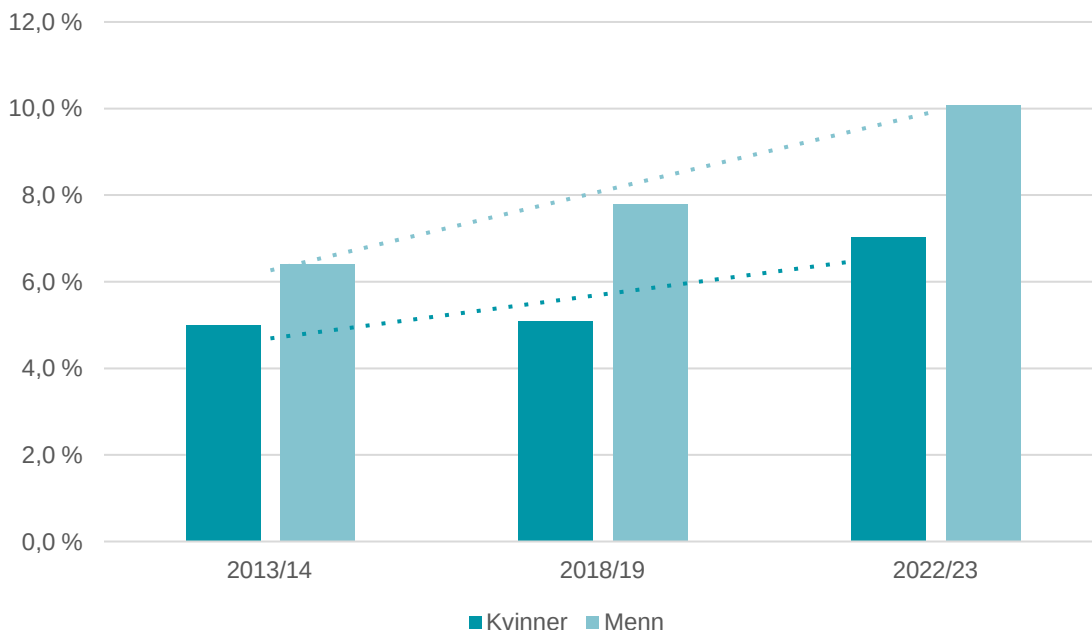
Figur 4-9 Sykkelandel for alle reiser og i ulike årstider for bosatte i Oslo på reiser med reisestart/slutt innenfor Oslo og gamle Akershus.

Når vi ser på sesongvariasjoner i sykkelbruk, er det relativt store endringer i sykkelbruk fra 2018/19 til 2022/23-dataene. Mens sykkelbruken sommerstid ikke har økt i betydelig grad, kan det virke som at mye av sykkelveksten skyldes økt bruk av sykkel høst og vinter, med omtrent 4 prosentpoeng vekst i høstmånedene, og en dobling vinterstid (fra om lag 2 til 4 prosent).

4.6 Sykkelbruk i ulike befolkningsgrupper

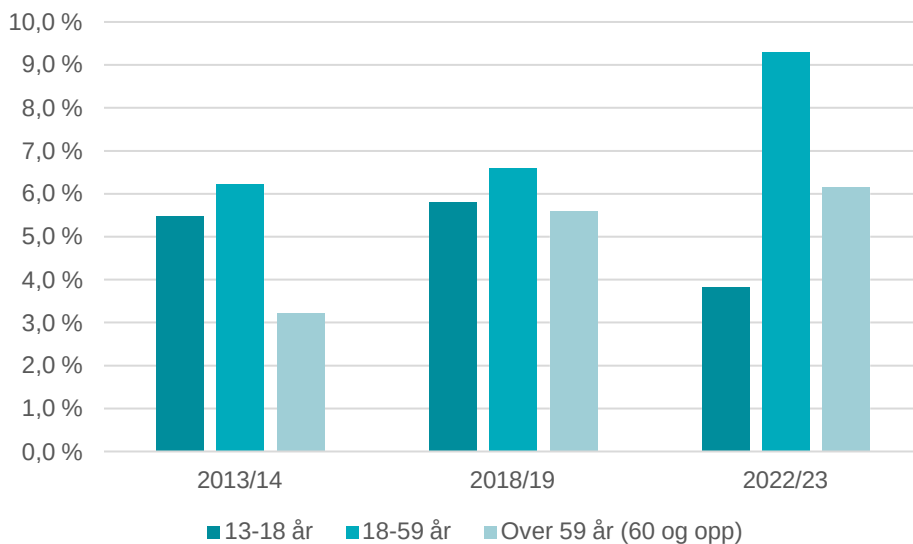
Sykkel som fremkomstmiddel har variert mellom ulike deler av befolkningen. I dette notatet har vi sett på variasjoner mellom kjønn, aldersgrupper og ulike yrkesstatuser. Siden sykkelreiser kun utgjør et mindre tall

av det samlede antallet reiser, er det behov for å analysere resultatene med en viss grad av varsomhet. Det har heller ikke vært hensiktsmessig å bryte ned tallene ytterligere mellom ulike årstider, tider på døgnet, eller mellom helg og hverdag for andre grupper enn for kjønn. Kjønnsmessige sesongvariasjoner finner dere i hovedtabellen, se Vedlegg.



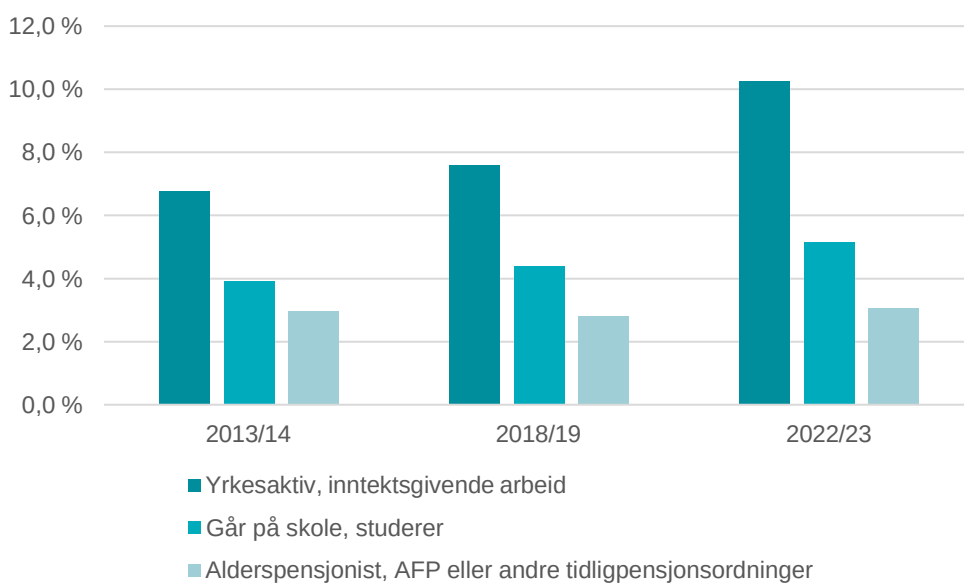
Figur 4-10 Sykkelandel for alle reiser for personer bosatt i Oslo, reiser som starter og/eller slutter i Oslo eller gamle Akershus, prosent.

Figur 4-10 viser at det har vært en vekst i andelen sykkelreiser for både kvinner og menn i perioden, men at forskjellen mellom kjønnene ikke er blitt redusert. Den absolutte økningen i sykkelandelen har vært noe større blant menn enn blant kvinner i tiårsperioden. I den første delperioden var kvinnes sykkelandel konstant, mens økningen i sykkelandelen for menn har skjedd i begge delperiodene.



Figur 4-11 Sykkelandel alle reiser etter alder, for innbyggere i Oslo på reiser som starter og/eller slutter i Oslo/Akershus. Prosentvis fordeling.

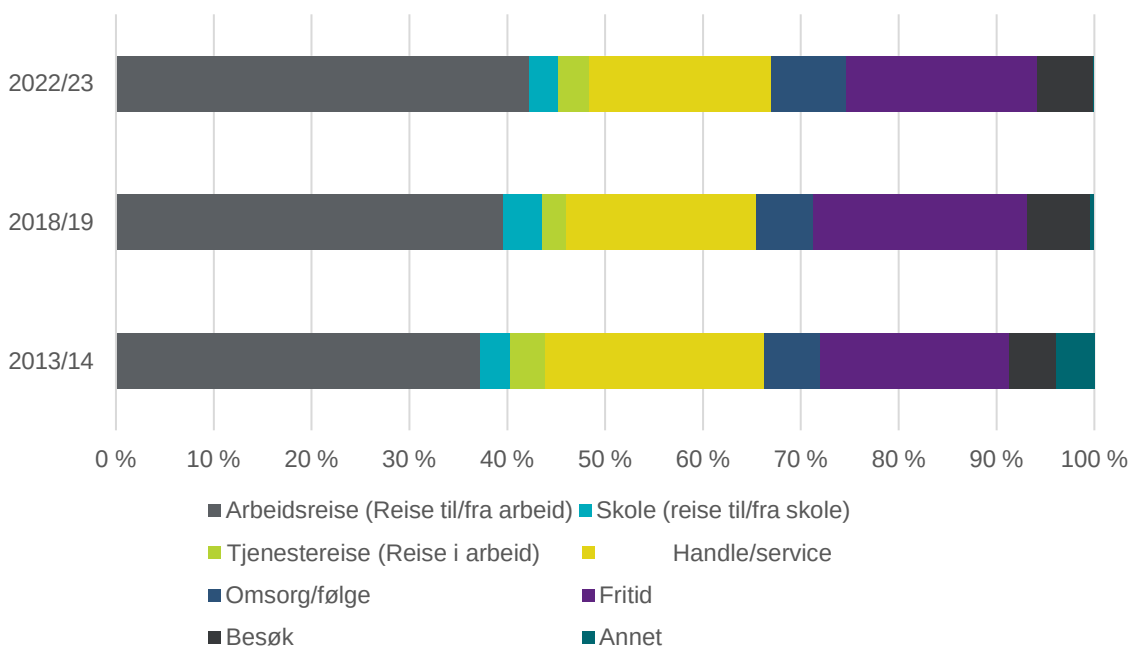
I Figur 4-11 ser vi at sykkelandelen har gått ned blant ungdom i foregående tiårsperiode, fra over 5 til under 4 prosent. Blant de over 60 år, derimot, ser vi en økning i sykkelandelen, som har doblet seg fra om lag 3 til 6 prosent.



Figur 4-12 Sykkelandel alle reiser etter hovedbeskjeftigelse. Merk: for resterende beskjeftigelseskategorier var det ikke et tilstrekkelig antall respondenter til å kunne rapportere.

I samsvar med både sykkelandeler på arbeidsreiser og blant de i alderen mellom 18-59 år, ser vi en høyere prosentvis bruk av sykkel som transportmiddel blant yrkesaktive, sammenlignet med både elever/studenter og pensjonister. Sykkelandelen blant pensjonister har holdt seg relativt stabil i foregående tiårsperiode, mens for elever/studenter ser vi en liten vekst, fra om lag 4 til 5 prosent av alle reiser.

4.7 Reiseformål på sykkelreiser



Figur 4-13 Reiseformål på sykkelreiser. Bosatte i Oslo, på reiser som starter og/eller slutter i Oslo eller gamle Akershus.

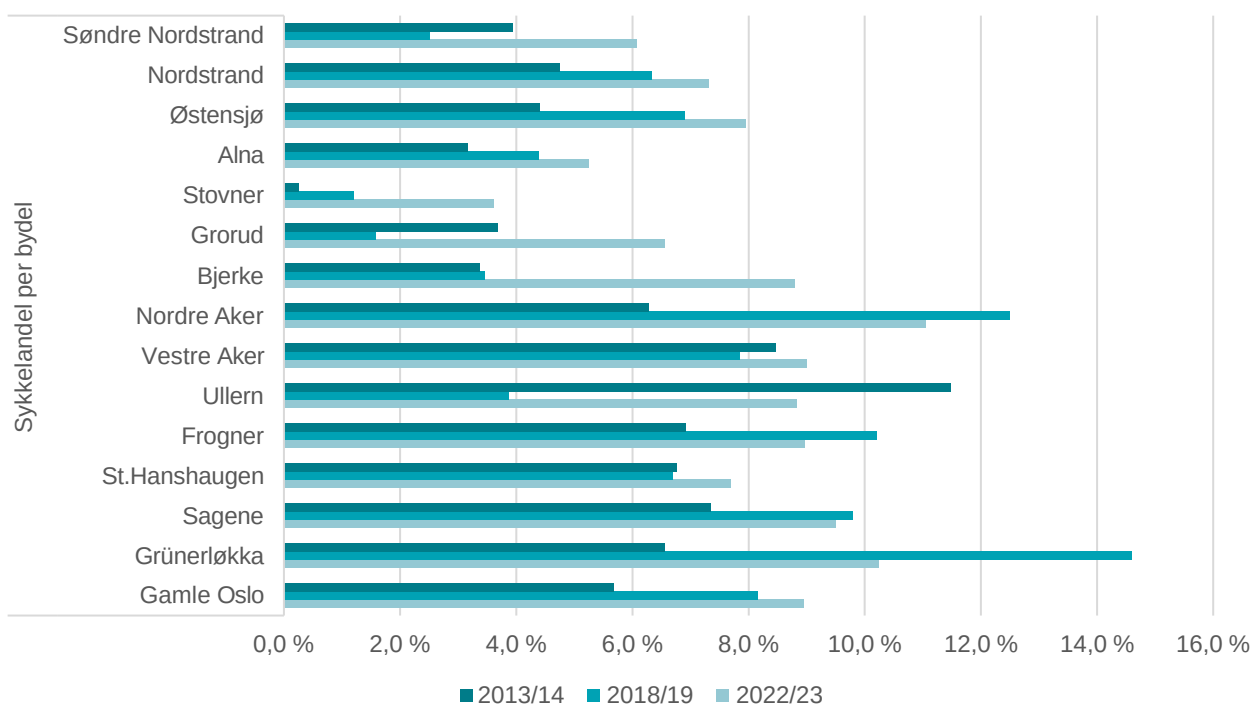
For å få innblikk i hvilke reiser Oslofolk anvender sykkel på, viser Figur 4-13 en fordeling over reiseformål på sykkelreiser. Her ser vi at det er arbeidsreiser som er det vanligste reiseformålet på sykkelreiser, etterfulgt av handelsreiser og fritidsreiser/ besøk. Andelen sykkelreiser som foretas på arbeidsreiser har økt med 5 prosentpoeng fra 2013/14 til 2022/23, mens vi ser en mindre nedgang i handelsreiser. Andelen omsorg/følge-reiser har økt noe fra 18/19 til 22/23.

4.8 Geografiske variasjoner i sykkelbruk

Hvor vi bor påvirker hvordan vi reiser, og hvilke reisemidler vi benytter oss av. Dette gjenspeiler både den avstanden man har til ulike funksjoner, samt trekk ved befolkningen som bor der – deres preferanser og muligheter.

Det er store forskjeller i sykkelandelen mellom de ulike bydelene og mellom de ulike årene. Det er særlig bydelene i øst som har lavere sykkelandel, men med en positiv utvikling i tiårsperioden. Både Søndre Nordstrand, Stovner, Grorud og Bjerke har mer en doblet sin sykkelandel. I RVU 2022/23 har både Søndre Nordstrand og Grorud kommet over en sykkelandel på 6 prosent – og for Bjerke viser resultatene en sykkelandel på over 8 prosent. Nordre Aker, Frogner og Grünerløkka har hatt en nedgang i registrerte sykkelreiser fra RVU 2018/19 til 2022/23. For Grünerløkka ser vi store variasjoner i sykkelandelen mellom de

tre målepunktene, fra omtrent 6 til over 14 og ned igjen til om lag 10 prosent av reisene. Dette kan skyldes sesongvariasjoner eller andre innsamlingsmetodiske årsaker. Tallene bør ses i sammenheng med andre tilgjengelige datakilder.



Figur 4-14 Sykkelandel per bydel i Oslo, resultater fra RVU 2013/14, 2018/19, 2022/23, på reiser som starter og/eller slutter i Oslo eller gamle Akershus, prosentvis fordeling.

Sykkel står for en relativt liten andel av reisene som foretas, noe som gir et tallgrunnlag med få reiser. For enkelte bydeler, for eksempel Stovner i RVU 2013/14 viser tabellen svært få sykkelreiser – kun 13 reiser ble registrert, av 837 reiser. Antallet reiser i hver bydel er over 750, og vi anser derfor lave andeler sykkelreiser for å være beskrivende for reisemønsteret i bydelen, selv om resultatene må evalueres med en viss varsomhet, da små variasjoner kan gi store utslag i figuren.

VEDLEGG

Reisemiddelfordeling for bosatte i Oslo

		RVU 2013/14 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		RVU 2018/19 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		RVU 2022/23 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	
		Oslointerne reiser		Oslointerne reiser		Oslointerne reiser	
Reisemiddelfordeling, alle reiser	Bil	35 %	31 %	31 %	27 %	25,9 %	21,9 %
	Metro/tog	12 %	12 %	14 %	14 %	12,2 %	12,2 %
	Trikk/buss	14 %	14 %	16 %	16 %	12,5 %	12,8 %
	Sykkel	6 %	6 %	6 %	7 %	8,5 %	9,0 %
	Gange	33 %	36 %	32 %	35 %	39,3 %	42,6 %
	Annet	0 %	0 %	1 %	1 %	1,5 %	1,5 %
Reisemiddelfordeling i rush på hverdag	Bil	31,0 %	27,6 %	26,4 %	22,6 %	21,6 %	17,8 %
	Metro/tog	16,9 %	16,9 %	19,7 %	19,8 %	15,4 %	15,3 %
	Trikk/buss	16,8 %	16,8 %	18,5 %	18,6 %	15,0 %	15,1 %
	Sykkel	8,1 %	8,8 %	9,2 %	9,9 %	11,1 %	11,7 %
	Gange	26,9 %	29,7 %	25,3 %	28,1 %	35,7 %	38,8 %
	Annet	0,3 %	0,3 %	1,0 %	0,9 %	1,3 %	1,3 %
Reisemiddelfordeling utenom rush på hverdag	Bil	37,0 %	32,9 %	32,7 %	29,0 %	27,8 %	23,6 %
	Metro/tog	9,4 %	9,6 %	11,8 %	11,7 %	10,9 %	10,8 %
	Trikk/buss	12,0 %	12,5 %	14,5 %	14,9 %	11,5 %	11,8 %
	Sykkel	4,4 %	4,7 %	5,1 %	5,3 %	7,4 %	7,9 %
	Gange	36,6 %	39,8 %	34,7 %	38,0 %	40,8 %	44,3 %
	Annet	0,6 %	0,4 %	1,2 %	1,1 %	1,6 %	1,6 %

		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
		Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	
		Oslointerne reiser		Oslointerne reiser	
Tråsykkel		5,2 %	5,5 %	5,3 %	5,5 %
Elsykkel		1,2%*	1,3%*	3,2 %	3,5 %
Sykkel totalt		6,4 %	6,8 %	8,5 %	9,0 %

* N=346 reiser

Sykkelandel per sesong for bosatte i Oslo

		RVU 2013/14 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		Oslointerne reiser		RVU 2018/19 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		Oslointerne reiser		RVU 2022/23 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		Oslointerne reiser	
Sykkelandel, årsgjennomsnitt	Alle reiser	5,7 %		6,1 %		6,4 %		6,8 %		8,5 %		9,0 %	
	Hverdagsreiser	6,2 %		6,6 %		6,8 %		7,3 %		8,6 %		9,2 %	
	Helgereiser	3,9 %		4,3 %		5,2 %		5,3 %		8,3 %		8,7 %	
Sykkelandel vår	Alle reiser	5,5 %		5,7 %		6,4 %		6,8 %		7,3 %		7,7 %	
	Hverdagsreiser	6,3 %		6,4 %		6,5 %		6,9 %		7,1 %		7,5 %	
	Helgereiser	3,2 %		3,5 %		6,1 %		6,4 %		7,8 %		8,2 %	
Sykkelandel sommer	Alle reiser	10,5 %		11,4 %		10,7 %		11,3 %		11,2 %		12,1 %	
	Hverdagsreiser	10,4 %		11,2 %		11,3 %		12,1 %		11,4 %		12,3 %	
	Helgereiser	10,6 %		12,1 %		8,5 %		8,6 %		10,6 %		11,6 %	
Sykkelandel høst	Alle reiser	6,1 %		6,5 %		6,7 %		7,0 %		10,8 %		11,4 %	
	Hverdagsreiser	6,7 %		7,1 %		7,1 %		7,5 %		11,1 %		11,7 %	
	Helgereiser	4,0 %		4,1 %		5,6 %		5,7 %		9,9 %		10,4 %	
Sykkelandel vinter	Alle reiser	1,5 %		1,7 %		2,1 %		2,2 %		4,5 %		4,6 %	
	Hverdagsreiser	1,9 %		2,1 %		2,5 %		2,7 %		4,5 %		4,7 %	
	Helgereiser	0,2 %		0,3 %		0,7 %		0,7 %		4,5 %		4,0 %	

Sykkelandel for bosatte i Oslo, kjønns- og aldersfordeling

		RVU 2013/14 Reisestart og/eller -slutt		RVU 2018/19 Reisestart og/eller -slutt		RVU 2022/23 Reisestart og/eller -slutt	
		Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser
Sykkelandel	Alle reiser	5,7 %	6,1 %	6,4 %	6,8 %	8,5 %	9,0 %
	Kvinner	5,0 %	5,3 %	5,1 %	5,4 %	7,0 %	7,3 %
	Menn	6,4 %	7,0 %	7,8 %	8,3 %	10,1 %	10,9 %
Sykkelandel sommer	Alle reiser	10,5 %	11,4 %	10,7 %	11,3 %	11,2 %	12,1 %
	Kvinner	10,2 %	11,6 %	11,3 %	10,6 %	10,6 %	11,2 %
	Menn	10,8 %	7,3 %	10,0 %	12,1 %	11,9 %	13,1 %
Sykkelandel vinter	Alle reiser	1,5 %	1,7 %	2,1 %	2,2 %	4,5 %	4,6 %
	Kvinner	0,4 %	0,7 %	1,2 %	1,1 %	3,7 %	3,6 %
	Menn	2,7 %	4,1 %	3,0 %	3,4 %	5,3 %	5,6 %
Sykkelandel på arbeidsreiser	Alle reiser	9,8 %	11,0 %	10,7 %	11,8 %	15,9 %	17,4 %
	Kvinner	10,0 %	11,1 %	8,4 %	9,3 %	13,6 %	14,6 %
	Menn	9,5 %	10,9 %	12,7 %	14,1 %	17,9 %	19,9 %

Sykkelandel alder	13-18 år	5,5 %	5,5 %	5,8 %	6,1 %	3,8 %	4,1 %
	18-59 år	6,2 %	6,7 %	6,6 %	7,0 %	9,3 %	9,9 %
	Over 59 år (60 og d	3,2 %	3,5 %	5,6 %	5,8 %	6,2 %	6,5 %

Sykkelandel for bosatte i Oslo, hovedbeskjeftigelse og husholdningsinntekt

		RVU 2013/14		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
		Reisestart og/eller -slutt		Reisestart og/eller -slutt		Reisestart og/eller -slutt	
		Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser
Sykkelandel, hovedbeskjeftigelse	Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid	6,8 %	7,9 %	7,6 %	8,1 %	10,3 %	11,0 %
	Hjemmeværende/Omsorgsarbeid i hjemmet	3,4 %	5,9 %				
	Går på skole, studerer	3,9 %	3,8 %	4,4 %	4,7 %	5,2 %	5,3 %
	Alderspensjonist, AFP eller andre tidligpensjonsordn	3,0 %	2,3 %	2,8 %	2,8 %	3,1 %	3,3 %
	Langvarig sykmeldt eller ufør (Uførestønad eller -pen	2,8 %	2,4 %	2,9 %	3,5 %		
	Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid	4,7 %	8,2 %	3,2 %	3,3 %		
Sykkelandel, husholdningsinntekt	Under 200 000	3,0 %	4,9 %	6,0 %	6,4 %	6,8 %	7,5 %
	200 000-399 999	5,2 %	4,4 %	5,1 %	5,6 %	6,2 %	6,0 %
	400 000-599 999	5,0 %	5,0 %	5,5 %	5,9 %	9,8 %	9,7 %
	600 000-799 999	7,3 %	8,1 %	4,5 %	4,8 %	4,6 %	4,8 %
	800 000-999 999	5,5 %	6,2 %	6,7 %	7,1 %	6,0 %	6,5 %
	1 000 000 og over	6,9 %	8,9 %				
	1 000 000-1 599 999			9,0 %	9,6 %	10,6 %	11,4 %
	1 600 000-1 999 999			9,1 %	9,2 %	12,1 %	12,8 %
	2 000 000 og over			8,4 %	8,6 %	10,2 %	11,0 %
	Vil ikke oppgi	6,6 %	5,0 %	3,6 %	3,9 %	6,9 %	7,3 %
	Vet ikke	3,0 %	3,0 %	3,3 %	3,4 %	4,1 %	4,4 %

 For få observasjoner

 Ulik inndeling i de ulike reisevaneundersøkelsene

Lengde, sykkelreiser og øvrige reiser for bosatte i Oslo (hverdag, helg, rush, utenom rush)

		RVU 2013/14		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
		Reisestart og/eller -slutt		Reisestart og/eller -slutt		Reisestart og/eller -slutt	
		Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser
Median lengde sykkelreise, oppgitt i km	Alle reiser	3,0	2,7	3,0	3,0	3,0	3,0
	Hverdagsreiser	3,0	3,0	3,0	3,0	3,1	3,0
	Helgereiser	2,0	2,0	3,0	2,5	3,0	3,0
Gjennomsnitt lengde sykkelreise, oppgitt i km	Alle reiser	4,4	4,2	5,0	4,5	4,9	4,6
	Hverdagsreiser	4,2	4,0	4,6	4,3	4,9	4,8
	Helgereiser	5,2	5,1	6,7	5,3	4,7	4,3

Sykkel vs andre transportmidler

Gjennomsnitt reiselengde, oppgitt i km	Bil	9,0	6,4	9,7	7,3	15,4	13,7
	Metro/tog	10,0	8,5	10,3	9,3	13,4	12,2
	Trikk/buss	6,5	5,7	7,6	6,9	6,3	5,5
	Sykkel	4,4	4,2	5,0	4,5	4,9	4,6
	Gange	1,4	1,4	1,6	1,6	1,8	1,8
	Annet	14,4	7,8	17,6	10,4	6,3	5,4
Gjennomsnitt reiselengde i rush på hverdag, oppgitt i km	Bil	9,2	6,6	10,6	7,7	14,6	12,6
	Metro/tog	10,8	8,8	10,9	10,1	12,5	11,7
	Trikk/buss	6,6	5,7	7,8	7,1	6,2	5,7
	Sykkel	4,6	4,4	5,1	4,8	5,1	4,8
	Gange	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
	Annet	8,1	5,4	28,9	8,2	7,7	5,5
Gjennomsnitt reiselengde utenom rush på hverdag, oppgitt i km	Bil	8,3	6,0	9,4	7,2	16,2	14,8
	Metro/tog	9,3	8,4	9,8	8,6	12,2	10,3
	Trikk/buss	6,4	5,8	7,4	6,8	6,3	5,4
	Sykkel	3,7	3,5	4,9	4,2	4,7	4,7
	Gange	1,3	1,3	1,7	1,7	1,8	1,8
	Annet	13,9	10,2	12,0	11,4	5,5	4,7

Lengde, sykkelreiser og øvrige reiser for bosatte i Oslo (hverdag, helg, rush, utenom rush)

		RVU 2013/14		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
		Reisestart og/eller -slutt		Reisestart og/eller -slutt		Reisestart og/eller -slutt	
		Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser
Gjennomsnitt tidsbruk på reisen, oppgitt i km	Bil	16,7	14,3	17,2	14,5	26,5	25,7
	Metro/tog	33,3	31,3	29,5	28,1	32,0	30,6
	Trikk/buss	27,4	26,5	25,2	24,0	26,7	25,4
	Sykkel	18,7	17,2	19,4	17,9	21,6	21,0
	Gange	17,1	15,8	18,8	18,6	24,2	24,0
	Annet	50,5	26,0	33,0	29,2	36,4	36,5
Gjennomsnitt tidsbruk på reisen i rush på hverdag, oppgitt i km	Bil	19,1	16,9	18,3	15,2	23,6	21,6
	Metro/tog	35,8	32,8	30,7	29,6	31,4	30,8
	Trikk/buss	29,3	27,8	25,1	23,8	27,8	26,5
	Sykkel	18,7	18,1	18,6	17,7	20,7	19,9
	Gange	15,9	15,7	16,5	16,4	20,1	20,0
	Annet	24,4	16,2	31,3	22,8	24,3	21,0
Gjennomsnitt tidsbruk på reisen utenom rush på hverdag, oppgitt i km	Bil	14,9	12,5	16,8	14,2	27,7	27,5
	Metro/tog	30,3	29,6	28,6	26,9	32,6	30,0
	Trikk/buss	26,1	25,2	25,2	24,2	25,5	24,5
	Sykkel	16,6	15,9	20,1	18,1	21,9	21,8
	Gange	16,1	15,9	19,6	19,4	24,7	24,7
	Annet	39,9	32,2	33,7	32,0	44,5	45,2

Reiseformål, sykkelreiser for bosatte i Oslo

	RVU 2013/14		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
	Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser
Arbeidsreise (Reise til/fra arbeid)	37,2 %	36,8 %	39,6 %	39,0 %	42,2 %	41,3 %
Skole (reise til/fra skole)	3,1 %	3,0 %	4,0 %	4,2 %	3,1 %	3,2 %
Tjenestereise (Reise i arbeid)	3,6 %	3,7 %	2,4 %	2,0 %	3,1 %	3,1 %
Handle/service	22,3 %	22,9 %	19,5 %	20,0 %	18,7 %	19,0 %
Omsorg/følge	5,7 %	5,8 %	5,7 %	5,9 %	7,6 %	7,6 %
Fritid	19,4 %	19,0 %	21,9 %	22,0 %	19,6 %	19,9 %
Besøk	4,8 %	4,9 %	6,4 %	6,6 %	5,7 %	5,8 %
Annet	3,9 %	3,9 %	0,4 %	0,3 %	0,1 %	0,1 %

Kvinners andel av sykkelreiser, bosatte i Oslo

	RVU 2013/14		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
	Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser	Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus	Oslointerne reiser
Sykkel totalt	45,1 %	45,5 %	40,2 %	41 %	42,4 %	42 %
El-sykkel			42,9 %	43,4 %	57,1 %	56,3 %
Tråsykkel			39,5 %	40,8 %	33,5 %	33,5 %

Reiseformål, sykkelreiser for bosatte i Oslo

		RVU 2013/14		RVU 2018/19		RVU 2022/23	
		Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle		Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle		Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle	
		Akershus	Oslointerne reiser	Akershus	Oslointerne reiser	Akershus	Oslointerne reiser
Reisemiddelfordeling på arbeidsreiser	Bil	32,3 %	27,4 %	24,6 %	20,4 %	21,3 %	16,6 %
	Metro/tog	20,2 %	20,8 %	24,3 %	24,9 %	20,7 %	21,2 %
	Trikk/buss	22,3 %	22,7 %	23,1 %	23,2 %	17,8 %	17,7 %
	Sykkel	9,8 %	11,0 %	10,7 %	11,8 %	15,9 %	17,4 %
	Gange	15,2 %	17,8 %	16,1 %	18,6 %	22,3 %	25,1 %
	Annet	0,3 %	0,3 %	1,2 %	1,1 %	2,0 %	2,0 %
Reisemiddelfordeling på skolereiser	Bil	6,1 %	5,3 %	7,5 %	7,2 %	5,2 %	4,4 %
	Metro/tog	32,1 %	31,6 %	30,1 %	29,4 %	24,1 %	23,0 %
	Trikk/buss	23,7 %	24,0 %	26,8 %	27,0 %	26,9 %	27,6 %
	Sykkel	3,5 %	3,4 %	6,0 %	6,2 %	5,3 %	5,5 %
	Gange	34,2 %	35,2 %	29,2 %	29,8 %	36,8 %	37,8 %
	Annet	0,4 %	0,5 %	0,5 %	0,5 %	1,6 %	1,7 %
Reisemiddelfordeling på tjenestereiser	Bil	49,6 %	41,5 %	40,2 %	34,2 %	27,9 %	22,0 %
	Metro/tog	12,3 %	13,4 %	20,8 %	20,5 %	17,6 %	16,8 %
	Trikk/buss	13,1 %	14,7 %	15,4 %	18,5 %	15,5 %	17,4 %
	Sykkel	6,7 %	8,4 %	5,2 %	5,2 %	8,9 %	10,2 %
	Gange	18,3 %	22,0 %	15,7 %	19,1 %	27,8 %	31,5 %
	Annet			2,7 %	2,5 %	2,2 %	2,1 %
Reisemiddelfordeling på handle/service-reiser	Bil	38,2 %	34,9 %	36,3 %	33,5 %	30,1 %	27,2 %
	Metro/tog	6,8 %	7,0 %	8,3 %	8,4 %	6,6 %	6,8 %
	Trikk/buss	8,9 %	9,4 %	11,5 %	11,7 %	8,3 %	8,3 %
	Sykkel	4,5 %	4,8 %	4,6 %	4,8 %	5,8 %	6,0 %
	Gange	41,3 %	43,7 %	38,7 %	41,1 %	48,2 %	50,5 %
	Annet	0,3 %	0,3 %	0,6 %	0,5 %	1,1 %	1,0 %
Reisemiddelfordeling på omsorg/følgerreiser	Bil	59,5 %	56,5 %	58,6 %	55,4 %	46,2 %	42,6 %
	Metro/tog	2,8 %	3,1 %	4,3 %	4,3 %	3,4 %	3,4 %
	Trikk/buss	4,4 %	4,6 %	4,3 %	4,5 %	4,1 %	4,1 %
	Sykkel	3,9 %	4,2 %	5,1 %	5,5 %	10,0 %	10,4 %
	Gange	29,0 %	31,3 %	27,3 %	29,7 %	35,6 %	38,7 %
	Annet	0,4 %	0,3 %	0,4 %	0,5 %	0,8 %	0,8 %
Reisemiddelfordeling på fritidsreiser	Bil	21,7 %	19,1 %	21,3 %	18,5 %	18,4 %	15,7 %
	Metro/tog	8,5 %	8,6 %	11,9 %	12,1 %	9,7 %	9,8 %
	Trikk/buss	11,9 %	12,1 %	14,4 %	14,6 %	11,3 %	11,5 %
	Sykkel	5,6 %	5,6 %	5,8 %	5,8 %	6,2 %	6,4 %
	Gange	51,5 %	54,1 %	45,2 %	47,7 %	53,0 %	55,2 %
	Annet	0,8 %	0,5 %	1,4 %	1,3 %	1,5 %	1,4 %
Reisemiddelfordeling på besøksreiser	Bil	42,7 %	36,6 %	40,4 %	33,4 %	39,7 %	32,8 %
	Metro/tog	12,2 %	12,7 %	11,3 %	10,8 %	12,9 %	13,1 %
	Trikk/buss	15,8 %	17,3 %	17,4 %	19,4 %	15,1 %	16,8 %
	Sykkel	3,2 %	3,8 %	4,9 %	5,8 %	6,6 %	7,8 %
	Gange	25,6 %	29,3 %	24,1 %	28,7 %	23,4 %	27,5 %
	Annet	0,5 %	0,3 %	1,9 %	1,9 %	2,3 %	2,0 %

Daglige reiser og transportarbeid

BOSATTE I OSLO		RVU 2013/14	RVU 2018/19	RVU 2022/23
Antall daglige reiser i snitt per person		3,2	2,9	2,6
Antall millioner km per reisemiddel/år	Bil	2 300	2 119	2 646
	Metro/tog	875	1 061	1 084
	Trikk/buss	643	854	523
	Sykkel	182	229	274
	Gange	347	363	460
	Annet	51	138	64

Reisemiddelfordeling på skolereiser og reisemiddelfordeling for studenter

		RVU 2013/14 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		Oslointerne reiser		RVU 2018/19 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		Oslointerne reiser		RVU 2022/23 Reisestart og/eller -slutt Oslo/ gamle Akershus		Oslointerne reiser	
Reisemiddelfordeling på skolereiser, barn 13-18 år	Bil		3,8 %		3,8 %		5,7 %		14,5 %		6,0 %		5,6 %
	Metro/tog		22,4 %		21,5 %		23,4 %		16,9 %		18,9 %		17,5 %
	Trikk/buss		23,7 %		24,1 %		21,8 %		19,6 %		26,0 %		26,6 %
	Sykkel		5,2 %		4,9 %		8,6 %		6,1 %		2,9 %		3,0 %
	Gange		44,4 %		45,2 %		39,7 %		40,4 %		42,5 %		43,6 %
	Annet		0,4 %		0,4 %		0,8 %		2,4 %		3,6 %		3,7 %
Reisemiddelfordeling studenter*	Bil		16,2 %		9,4 %		8,6 %		7,8 %		14,6 %		12,1 %
	Metro/tog		21,3 %		26,4 %		33,5 %		32,7 %		16,2 %		15,8 %
	Trikk/buss		20,6 %		22,8 %		29,0 %		29,4 %		18,6 %		19,2 %
	Sykkel		3,7 %		3,8 %		4,9 %		5,1 %		5,2 %		5,3 %
	Gange		37,6 %		36,6 %		23,7 %		24,7 %		43,8 %		46,0 %
	Annet		0,6 %		1,0 %		0,3 %		0,3 %		1,6 %		1,7 %

*Definisjon studenter: RVU 2013/14 og 2018/19: De over 19 år med hovedbeskjeftigelse går på skole, studerer. For RVU 2022/23 er det egen studentkategori