

Bæringenes reisevaner

Om lag seks av ti reiser bæringene foretar seg, foregår innenfor kommunens grenser. Mange av reisene er korte; om lag halvparten av alle reisene er under 5 km.

En av fire reiser er handlereiser og ca. 20 % er arbeidsreiser. Bilandelen er høy (57 %), også på de korte reisene. Høyest kollektivandel på reiser til Oslo (48 %).

Reisevanene endrer seg en del med alderen. Kollektivandelen er høyest for aldersgruppen mellom 13 og 34 år, før den avtar kontinuerlig. Sykkelandelen er høyest blant unge under 17 år. Det er mindre forskjeller mellom øvrige aldersgrupper.

Hva er en reise?

Enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes, går inn under reisedefinisjonen. Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet¹. For eksempel er en reise til jobb en arbeidsreise, mens en reise fra jobb til barnehage og hjem er to følgereiser. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet på foregående reise.

Hvordan registreres

hovedtransportmiddelet?

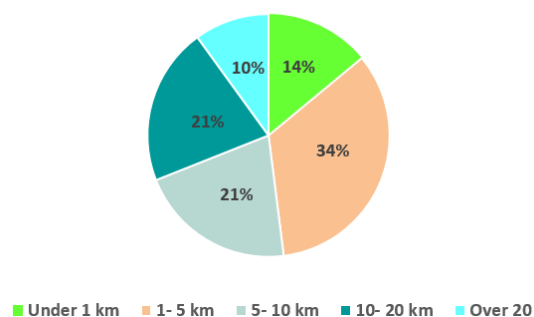
På en enkelt reise kan flere transportmidler benyttes. For eksempel kan en arbeidsreise starte ved at man går til togstasjonen, tar

toget og sykler fra stasjonen til arbeid. Det transportmiddelet som står for den lengste etappen registreres da som hovedtransportmiddelet, som i dette tilfellet vil være en kollektivreise. Dette betyr at gå- eller sykkelturner til og fra holdeplasser vanligvis ikke inngår i gang- eller sykkelandelen oppgitt i transportmiddel-fordelingen som på figuren på neste side.

Bæringenes reiser

I snitt foretar bæringene 3,1 reiser hver dag. Dette ligger litt over snittallet for Norge som er på 2,8. Bæringenes gjennomsnittsreise er på 14 km og varer i 25 minutter. Noen lange reiser trekker opp snittet. Om lag halvparten av reisene er under 5 km lange:

Reiselengde og %- andel av reiser

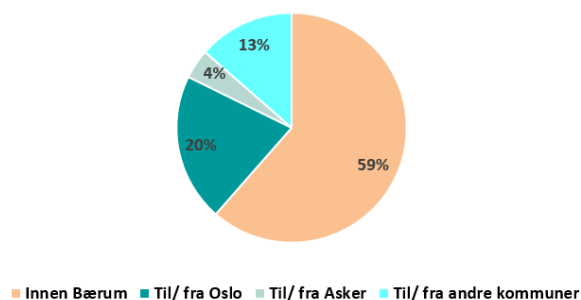


Av de daglige reisene foretas om lag 60 % i sin helhet innenfor kommunens grenser. Dernest reiser vi mest til Oslo og da gjerne i forbindelse med en arbeidsreise.

¹ TØI, Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/ 14 – Nøkkelrapport.

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

Reisemønster innen/ utenfor Bærum

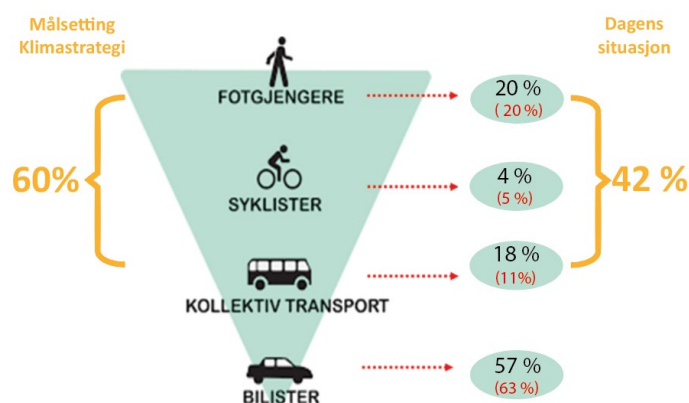


Det er store forskjeller i bruk av transportmidler avhengig av reisemålet. Høyest kollektivandel finner vi på reiser til Oslo (44 %), samtidig som det også er mange reiser med bil til Oslo (43 %).

Ikke overraskende reiser vi mest på hverdager og minst på søndager. Reisene tenderer til å klumpe seg til rushtidene, men variasjonene er likevel mindre enn man kanskje skulle tro.

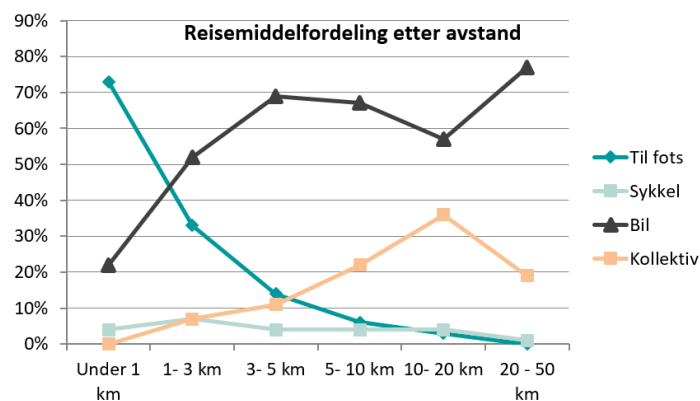
Antall reiser mellom kl. 17.00–20.00 er omtrent like stor som reiser mellom kl. 06.00–09.00 og kl. 15.00–17.00. Ser man dette i forhold til kødannelser, er det mulig å anta at reisene som foretas etter kl. 17 fordeler seg mer jevnt og går i ulike retninger, enn det de mer strømlinjeformede arbeidsreisene gjør.

Nesten seks av ti reiser som bosatte i Bærum gjør i løpet av en uke skjer med bil, enten som fører eller passasjer. To av ti skjer til fots. 18 % av reisene skjer med kollektivtrafikk, mens sykkel står for 4 % av reisene.



Figur: Transportmiddelfordeling for bosatte uansett reisemål. Røde tall viser data for landsgjennomsnittet. Orange skrift viser dagens tall og måltall vedtatt i Klimastrategi 2030, Bærum kommune.

Gange er viktigst på korte reiser, men allerede på reiser fra 1-3 km er bilreiser vanligere enn gange. Høyest kollektivandel finner vi på reiser mellom 10 og 20 km. Sykkelandelen varierer i mindre grad, men er høyest for reiser mellom 1-3 km (7 %).



Figur: Reisemiddelfordeling etter avstand

Reisemiddelfordelingen varierer med alderen. Likevel er bilandelen relativt høy for samtlige aldersgrupper – der den yngste (13-17 år) aldersgruppen av naturlige årsaker har høyest passasjerandel. Gange- og sykkelandelen er også høyest blant denne aldersgruppen (henholdsvis 35 % og 7 %). Bilandelen øker med alderen og har en topp for dem mellom

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

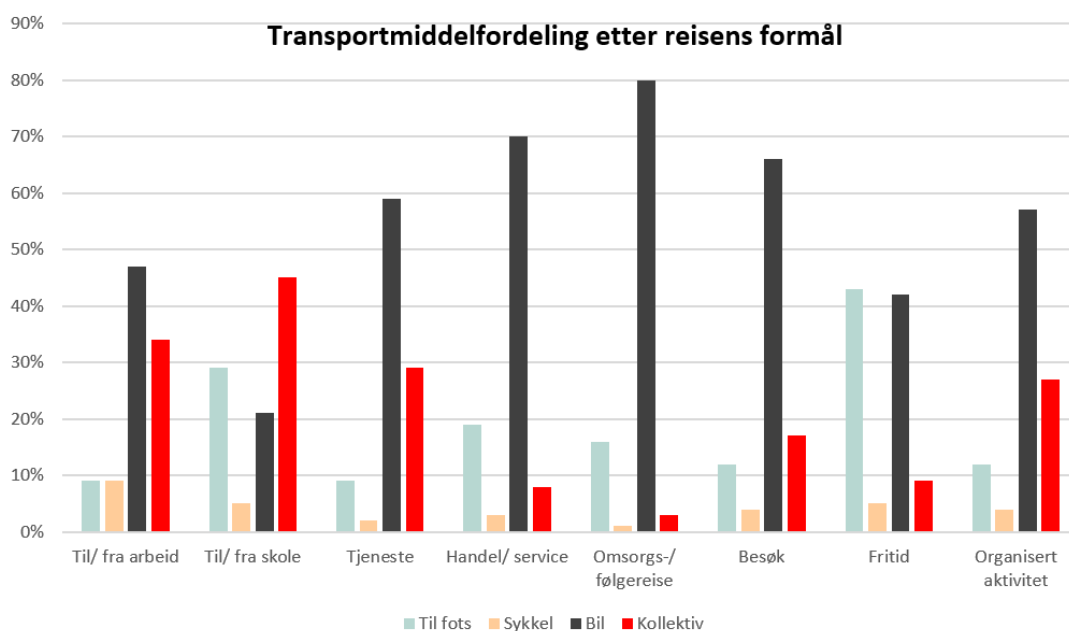
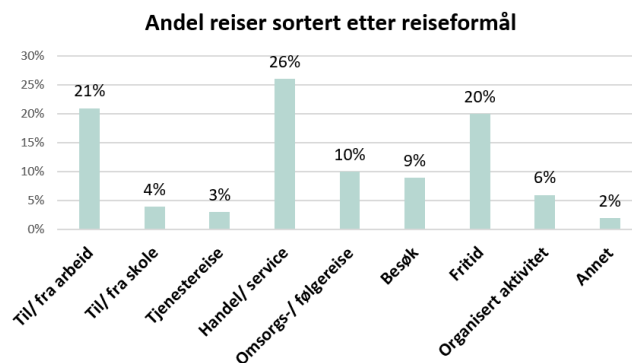
FAKTA OM REISEVANER I BÆRUM – reisevaner basert på tall innhentet i 2018

45 og 55 år, før den avtar. Kollektivandelen er særlig høy for reisende mellom 13 og 24 år.

Reiser forbundet med handel og service står for nesten ¼ av reisene, ca. 20 % er arbeidsreiser og tilsvarende er fritidsreiser. Måten registreringen skjer på medfører at andelen arbeidsreiser underkommuniseres. For eksempel vil en reise fra jobb og hjem via barnehagen bli registrert som to omsorgsreiser – og ikke som arbeidsreise.

Valg av transportmiddel varierer med formålet på reisen. Bilandelen² er høy (80 %) for omsorgs- og følgereiser (følge barn til skole, barnehage og fritidsaktiviteter osv.) og handelsreiser. Dette på tross av at disse reisene i snitt er noen av de korteste vi foretar oss – kun skolereiser er kortere. De høyeste

kollektivandelene finner vi blant arbeids- og skolereiser. Fotgjengerandelen er høyest for skole- og fritidsreiser.



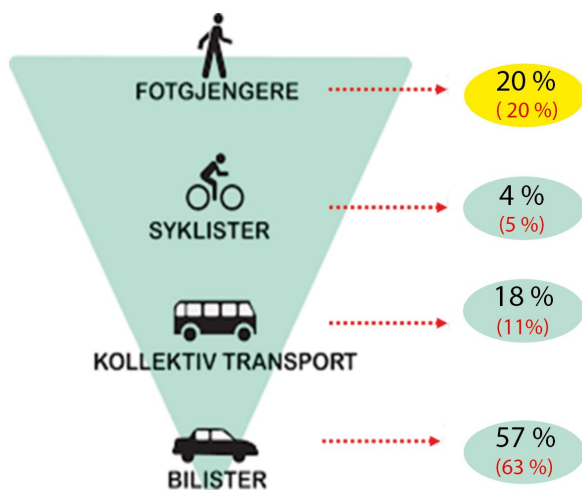
Figur: Transportmiddelfordeling etter reisemål

² Bilandel som fører og passasjer

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

Reiser til fots

På tross av at bæringene foretar en stor andel korte reiser – om lag en av fem reiser er under 1 km og ca. 50 % er under 5 km, er bilandelen høyere enn gangandelen selv for reiser på 1-2 km. Om lag tre av fire reiser under 1 km foretas til fots.



Figur: Hovedtransportmiddel for bosatte uansett reiseformål. Røde tall viser data for landsgjennomsnittet.

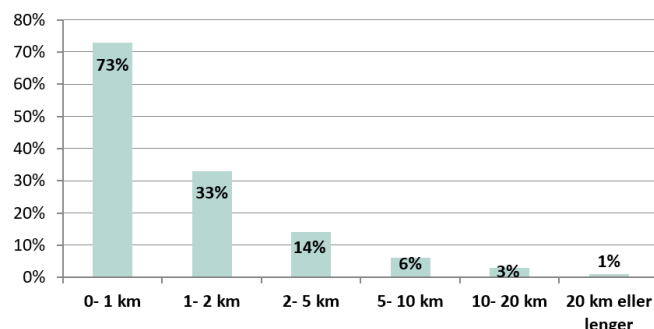
Av alle reiser som foretas av bosatte i Bærum skjer 20 % til fots som er likt med landsgjennomsnittet. Reisene registreres som dette dersom hele reisen er foretatt til fots¹. En gjennomsnittlig tur til fots er 1,9 km og varer i 22 minutt.

Transportmiddel	1992	2001	2009	2013/14	2019
Til fots	21 %	22 %	22 %	21 %	20 %

Figur: Daglige reiser gjennomført til fots i landet som helhet. Tall fra RVU 2013/14² og 2018.

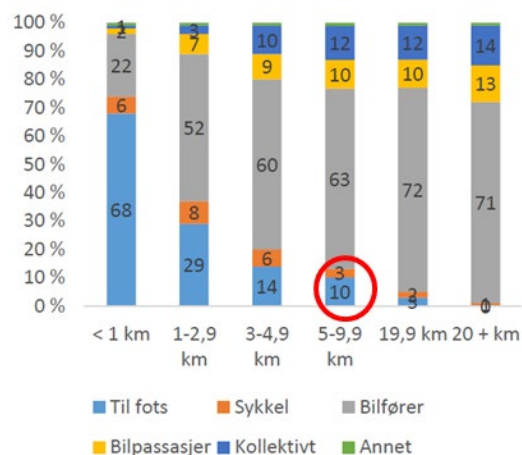
Fotgjengerandelen er naturlig nok høyest på de korteste reisene og faller jo lenger avstanden på reisen er.

Gangandel - avstand



Figur: Gangandelen synker i takt med at avstand på reisen øker

Sammenlignet med landet for øvrig (tall fra 2013/14) går vi litt kortere. Dette er særlig tydelig for avstander mellom 5-10 km (10 % nasjonalt mot 6 % i Bærum).



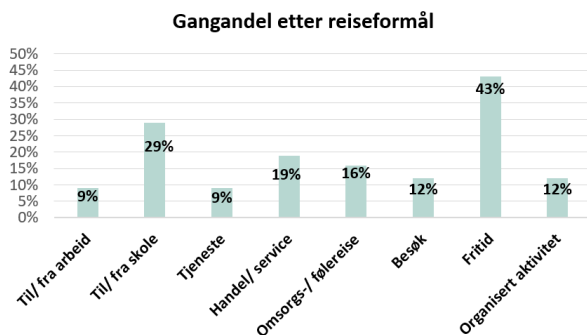
Figur: Transportmiddelbruk på ulike reiselengder nasjonalt, 2013/ 14.

² Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/ 14 – nøkkelrapport. TØI rapport 1383/ 2014.

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

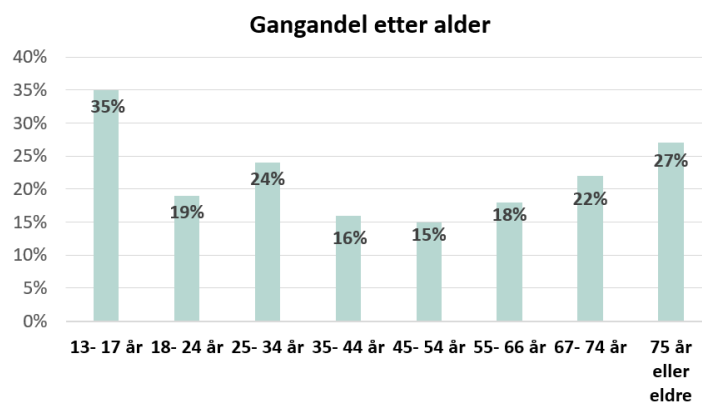
FAKTA OM REISEVANER I BÆRUM - reisevaner basert på tall innhentet i 2018

Vi går mest på skole- og fritidsreiser og minst på tjenestereiser. Fotgjengerandel til jobb er også relativt lav (9 %). Måten reisene registreres på, gjør at gange til og fra holdeplasser ikke registreres som gangreise. Går man f.eks. til bussholdeplassen, registreres dette som en kollektivreise dersom avstanden med buss er lenger enn til fots.



Figur: Gangandelen varierer i stor grad ut fra formålet på reisen. Fritidsreiser har den klart høyeste gangandelen.

Gangandelen synker med alderen, før den øker igjen for de over 70 år. Dette kan bety at gangandelen påvirkes av egen mulighet til å kjøre bil. Gangandelen er dessuten generelt høyere hos kvinner (23 %) enn hos menn (17 %).

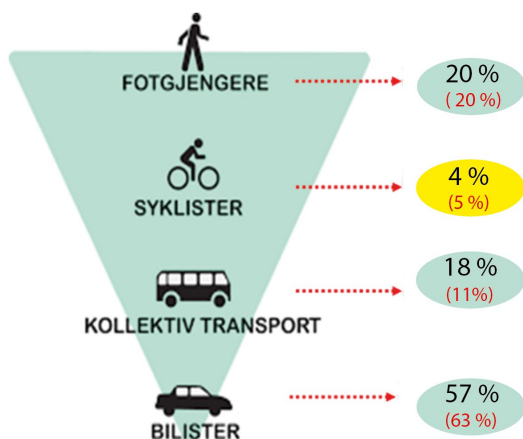


Figur: Variasjon i gangandelen etter alder

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

Reiser med sykkel

Sykkelandelen (4 %) blant bæringene, ligger noe lavere enn nasjonalt nivå på 5%. En gjennomsnittlig sykkelreise er på 6 km og tar 23 minutt. Tre av fire bæringar bor innenfor 10 minutters sykkelavstand til nærmeste skinnegående stasjon.



Figur: Ønsket transporthierarki med faktisk %andel syklende. Røde tall indikerer landsgjennomsnittet.

Sykkelandelen på 4 % er gjennomsnitt over året for alle reiser. Den er høyere i sommerhalvåret og på kortere reiser. Registreringsmetodene i reisevaneundersøkelsene gjør at sykkelomfanget blir underkommunisert. I sykkelandelen inngår kun reiser der sykkel har stått for den lengste delen av den gjennomførte reisen. For eksempel vil det å sykle til en stasjon og ta toget til jobb, registreres som en kollektivreise når togreisen er lenger enn sykkelreisen.

År	1992	2001	2009	2013/14	2018
Syssel-andel	7 %	4 %	4 %	5 %	5 %

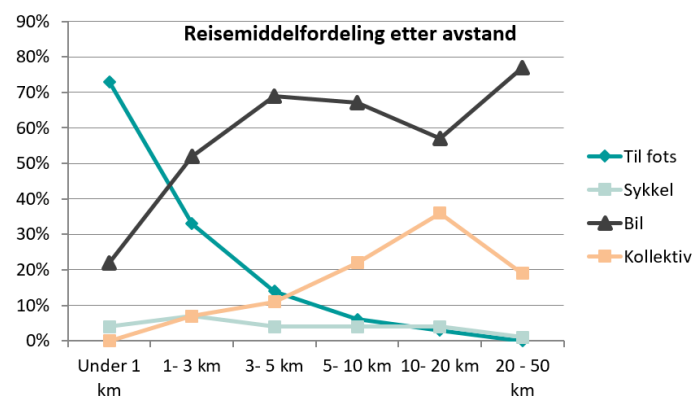
Daglige reiser gjennomført med sykkel i landet som helhet. Tall fra RVU 2013/14¹

¹ Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI rapport 1383/2014.

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

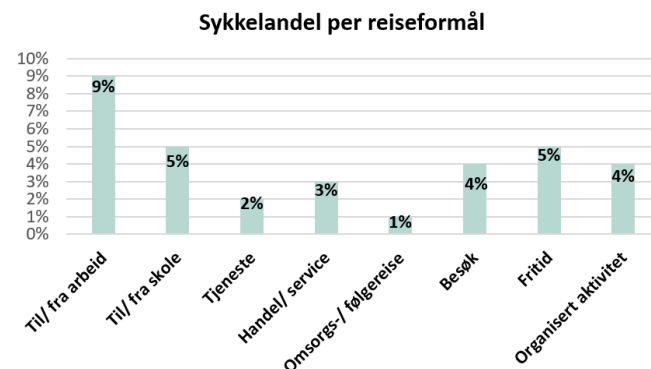
60 % av bæringene eier vanlig sykkel og 5 % elsykkel. 19 % av sykkelreisene foregår med elsykler, noe som tyder på at elsyklene brukes hyppigere enn vanlige sykler. Dette tallet er noe høyere enn for landet som helhet (15 %).

Sykkelandelen har en liten topp for reiser mellom 1 og 3 km (7 %), men holder seg for øvrig stabil. Sykkelandelen er likevel lavere enn bilandelen for alle avstander.



Figur: Reisemiddelfordeling etter avstand. Sykkelandelen vises i lys grønn.

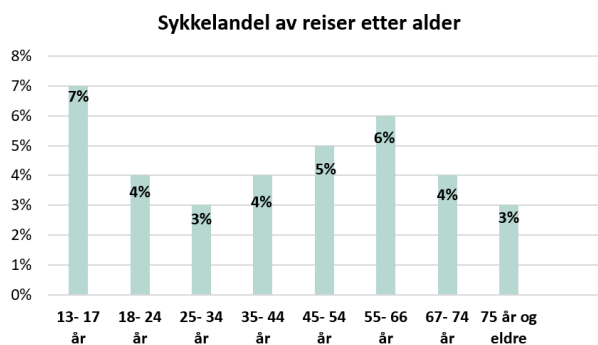
Sykkelandelen er høyest for arbeids-, skole og fritidsreiser, og lavest (1 %) for omsorgs- og følgereisene.



Figur: Sykkelandelen varierer ut fra reiseformål

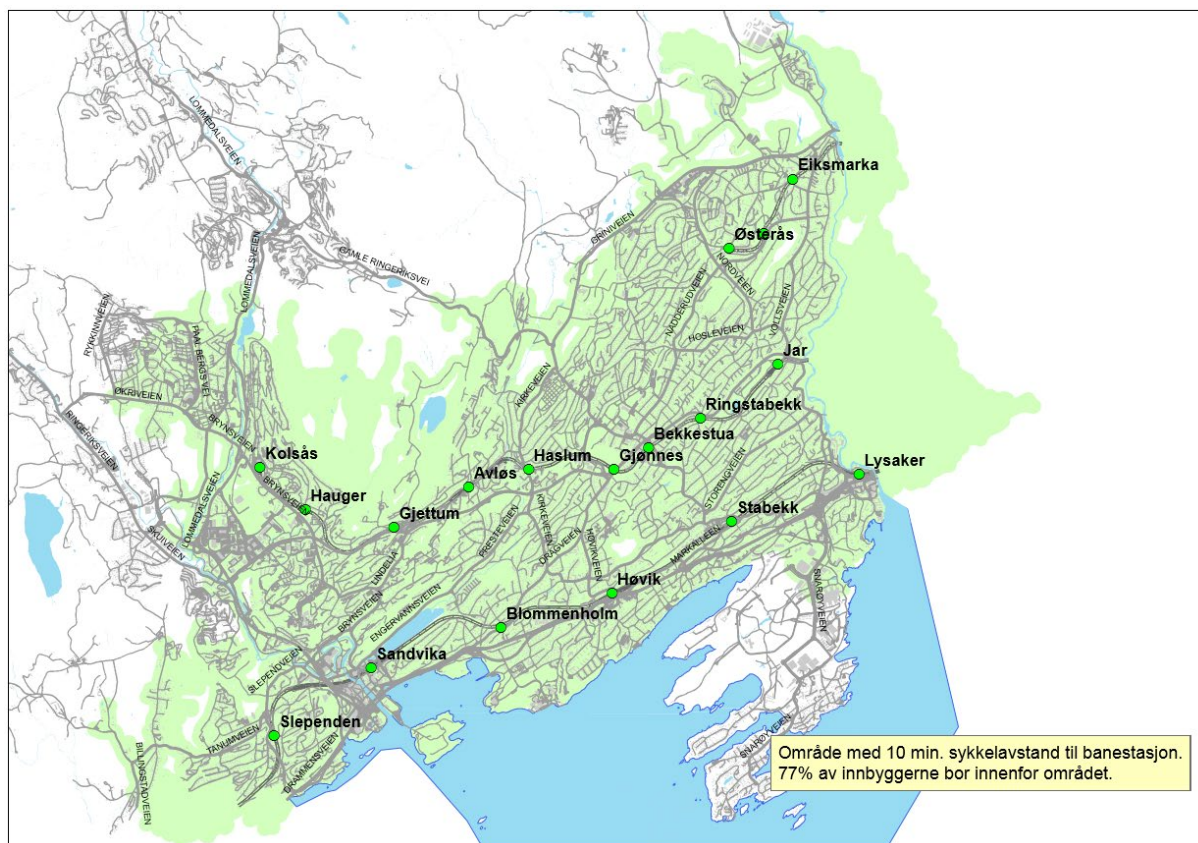
Notat vedrørende bæringenes reisevaner basert på tall innhentet i 2018

Når det gjelder sykkelbruk i ulike aldersgrupper, ser man at sykkelandelen er høyest fram til 17-årsalder, og så igjen for alderen 55-66 år. Den er lavest i aldersgruppene 25-34 og 75 år og eldre.



Figur: Variasjon i sykkelandel etter alder

Potensialet for å flere til å sykle er stort, i hvert fall på korte reiser og deler av lengre reiser. Kartet under viser at om lag tre av fire bor innenfor 10 minutters sykkellavstand til nærmeste skinnbaserte kollektivtilbud. På tross av dette oppgir kun 2 % at de kombinerer sykkel og kollektiv – altså at de sykler til holdeplassen/stasjonen.



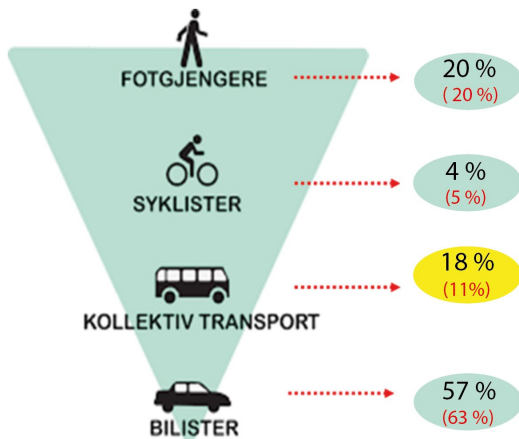
Figur: Kartlegging Bærum kommune; områder innenfor 10- minutters sykkellavstand fra nærmeste kollektivknutepunkt

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

Kollektivreiser

Av alle reiser bæringen gjør, skjer 18 % av disse med kollektivtransport.

Kollektivandelen er størst til/fra Oslo og ved skolereiser.



Figur: Hovedtransportmiddel for bosatte uansett reisemål. Røde tall viser data for landsgjennomsnittet.

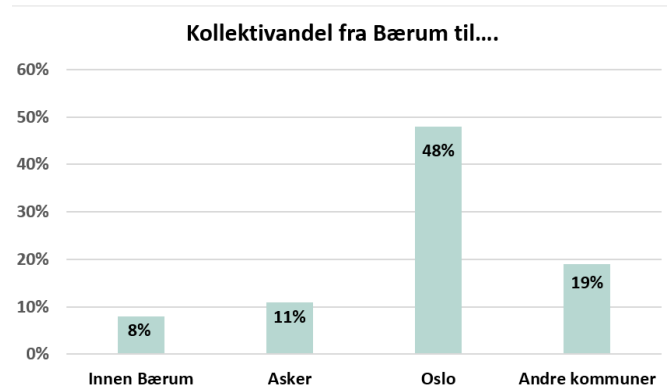
Av alle reiser som foretas i Bærum, skjer 18 % med kollektivtransport. Dette er høyere enn for landet som helhet der tallet er 11 %. Tall fra Ruter viser dessuten at kollektivreiser i Bærum har økt med 6,3 % i 2017 og 6,6 % i 2018. Dette er mer enn gjennomsnittlig vekst i Akershus som er på 4,9 % og mer enn befolkningsveksten. Fra juni 2020 blir kapasitet og frekvens på rutetilbudet i Bærum styrket ytterligere.

Transportmiddel	1992	2001	2009	2013/2014	2018
Kollektivandel	8	9	10	10	11

Figur: Daglige reiser gjennomført med kollektiv i landet som helhet.

Kollektivandelen er lav på kortere reiser, men øker på reiser opp mot 20 km.

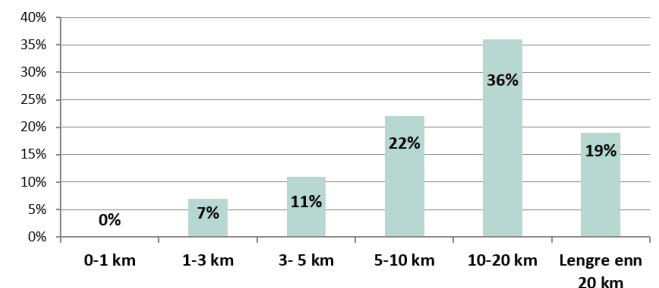
Kollektivandelen er aller høyest på reiser mellom 10-20 km; 36 %. Det antas at dette har sammenheng med reiseavstanden til Oslo og arbeidsreisene dit, da kollektivandelen til Oslo er spesielt høy (48 %).



Figur: Oversikt over kollektivandel for reiser internt i kommunen og til andre kommuner.

En gjennomsnittlig kollektivreise som bosatte i Bærum utfører er på 13,5 km og tar 40 minutt.

Reiser foretatt med kollektivtransport - avstand



Figur: Oversikt over kollektivandel fordelt på ulike avstander.

De aller fleste, hele 72 %, gikk til fots for å komme til holdeplassen. Tre av fem oppgir at kollektivtransporten kom til fastsatt rutetid og over halvparten ventet mer enn 5 minutter ved holdeplassen. 80 % sier de hadde sitteplass på hele reisen, men av de som står sier syv av ti at det var trangt eller litt trangt.

Ca. 58 % av alle som bor i Bærum oppgir at de har svært god tilgang til kollektivtransport - definert som avgang minimum 4 ganger i timen og under 1 km til aktuell holdeplass. Dette tallet er dobbelt så høyt som for landsgjennomsnittet.

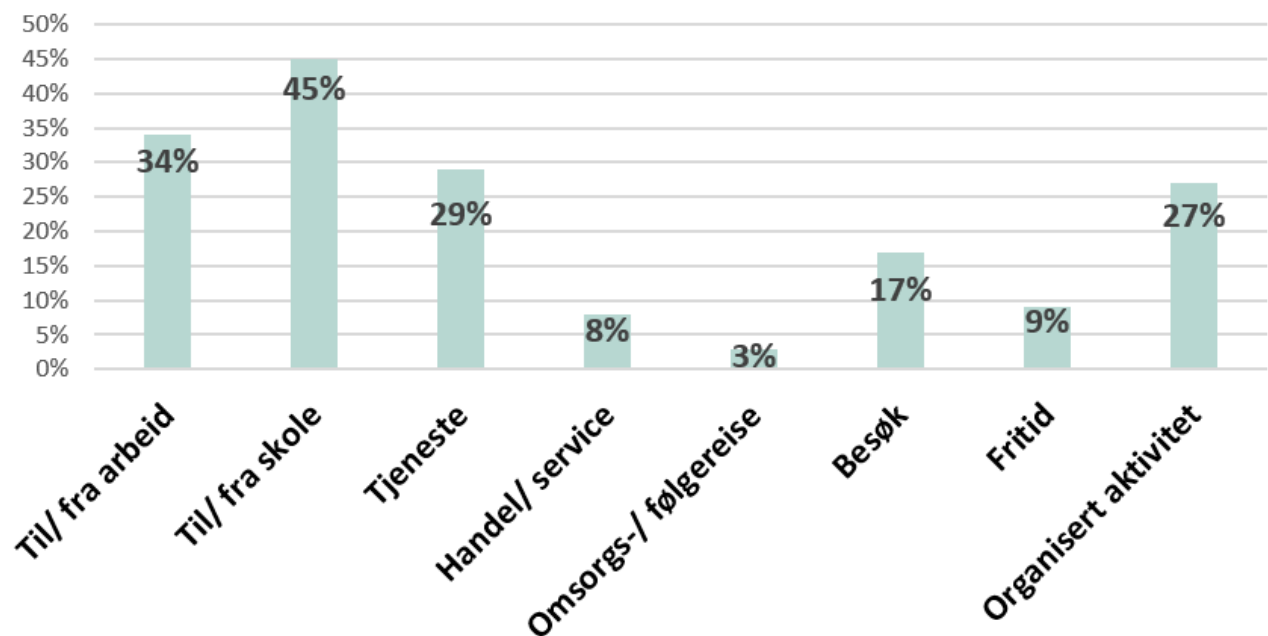
Kollektivandelen varierer i stor grad med formål med reisen. Høyest er den for reiser til/fra skole og dernest til/fra arbeid. For omsorgs-/følgereiser er kollektivandelen lav.

I henhold til Ruters egen markedsundersøkelse ¹ fra 2018 som kartla konsekvenser av endringer i kollektivtilbudet, oppga noen at de reiste mer (19%) med kollektivtrafikk mens andre mindre (17%) etter ruteomleggingene i 2016/17. 60 % oppga at de ikke hadde endret reisevanene i forhold til kollektiv etter endringene.

Den viktigste årsaken som ble oppgitt for å reise mindre kollektivt, var at det var enklere å kjøre bil. De viktigste årsakene til å reise mer var økt frekvens, at det har blitt dyrere å bruke bil og at parkeringsmulighetene har blitt verre.

I samme undersøkelse oppga 40 % av de som bor i Bærum og jobber i Oslo at de reiser med kollektivtransport daglig, mot 16 % av de som bor og jobber i Bærum.

Kollektivandel per reiseformål



¹ Urbanet Analyse; Markedsundersøkelse om kollektivtilbudet i Asker og Bærum, 2018

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

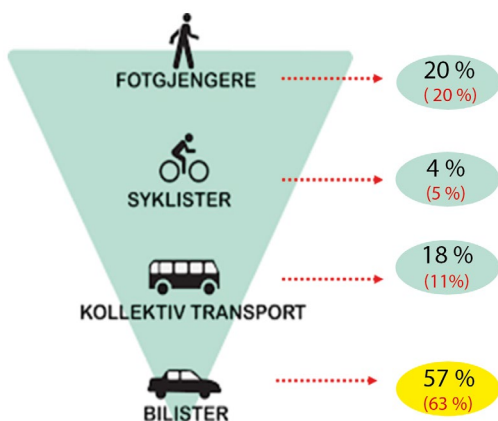
Reiser med bil, bilhold og parkering

Bæringene har god tilgang til bil og bruker bilen mye, også på kortere avstand. Fordi alle bilturer starter og ender på en parkeringsplass, kan parkeringstilbudet ha stor betydning for valg av transportmiddel.

Reisevaneundersøkelsen viser at hver husholdning i Bærum har tilgang til 1,4 biler i snitt. Om lag en av ti bor i hushold uten bil, mens over fire av ti bor i hushold med to eller flere biler. Dette plasserer Bærum litt over landsgjennomsnittet for bilhold.

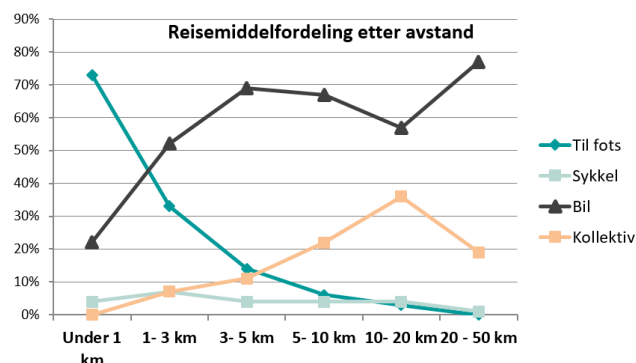
14 % av bilene er elbiler, 6 % ladbare hybrider og 4 % ikke-ladbare hybrider. Dette betyr at tre av fire biler går kun på fossilt drivstoff, fordelt relativt likt mellom bensin og diesel.

Bilen velges til om lag seks av ti reiser bæringene foretar seg. For reiser som skjer innenfor kommunens egne grenser, er bilandelen enda høyere; 68 %.



Figur: Hovedtransportmiddel for bosatte uansett reisemål. Røde tall viser data for landsgjennomsnittet.

En gjennomsnittlig bilreise (som sjåfører) er 18 km, men selv for reiser fra 1- 2 km, er bil den foretrukne reiseformen.



Figur: Reisemiddelfordeling etter avstand. Kollektiv- og sykkelandelen er lavere enn bilandelen for alle avstander.

RVU- tallene viser at 42 % av alle bilturer (som fører) skjer på reiser kortere enn 5 km. Dette samsvarer relativt godt med landet som helhet (39 % i 2013/2014¹).

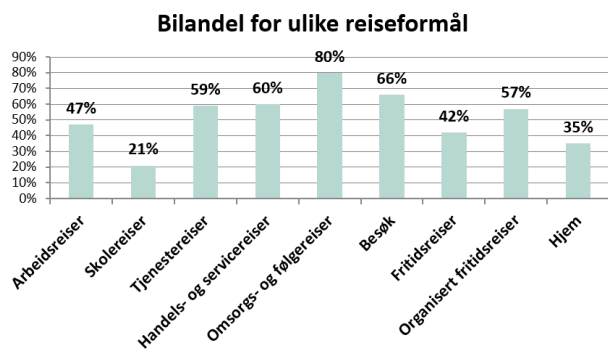
Bilandelen for reiser varierer naturlig nok med alderen. De som er mellom 35 og 55 år velger bil som hovedtransportmiddel på flest reiser, mens bilandelen avtar etter fylte 80 år.

¹ Reisevaneundersøkelsen 2013/ 14, TØI

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016- undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

Bilandel etter reiseformål

Bilandelen er aller høyest for handel- og servicereiser, samt omsorgs- og følgereiser (f.eks. følge barn og unge til barnehage og fritidsaktiviteter).

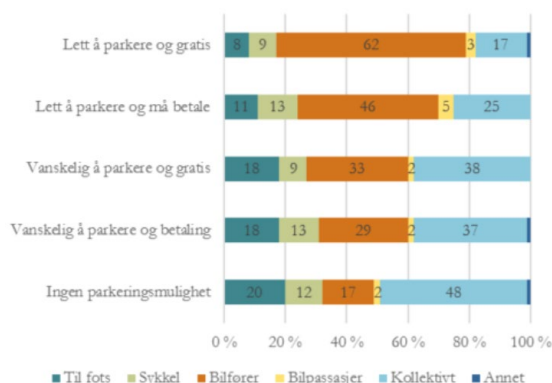


Figur: Bilandel for ulike reiseformål

Parkering

Så godt som alle (96 %) innbyggere i Bærum har tilgang til parkeringsplass ved boligen og ca. tre av fire har tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplassen. Av de som har tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplassen, er det 16 % som må betale for parkeringen.

Forskning har vist at parkeringstilgang og hvor vidt parkering er avgiftsbelagt eller ikke, påvirker reisemåte og valg av transportmiddel. Selv en lav avgift gir reduksjon i bilbruken.



Figur: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser etter parkeringstilbud. Fra RVU 2013/14. Gjelder de tolv største bykommunene. Hentet fra tiltakskatalog for transport og miljø, TØI.

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.

Arbeidsreiser

Av alle reisene bæringene foretar seg, registreres 20 % som rene arbeidsreiser. Måten reisen formål registreres på kan underkommunisere arbeidsreisenes betydning. Reiser man fra jobb, innom barnehagen for å hente barn og så hjem, registreres dette som to følgesreiser. Tilsvarende vil et ærend i butikk på hjemveien bli to handlereiser.

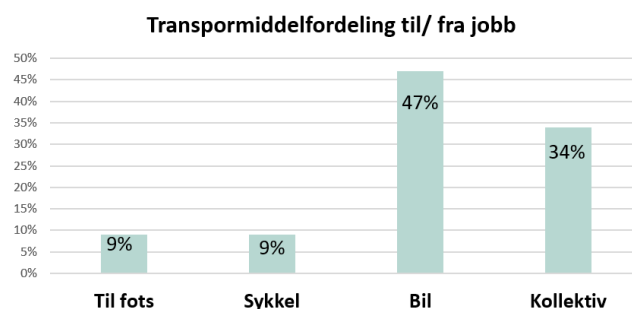
Reiser som gjøres for å komme til og fra arbeid har størst betydning for kapasitetsbehov i kollektivtransport og på vei, særlig i byområdene¹. Dette har sammenheng med at store deler av arbeidsreisetoppene foregår innenfor samme tidsintervaller.

En av fem reiser er arbeidsreiser. Disse har en gjennomsnittlig lengde på 16 km som er omtrent likt med landsgjennomsnittet.

Transportmiddelfordelingen for arbeidsreiser viser en noe høyere andel miljøvennlige transportformer enn for andre reisemål. Det har sammenheng med at en større andel av disse er til steder hvor kollektivtilbudet eller sykkel er mer konkurransedyktig, kombinert med dyr eller lite tilgjengelig parkering og rushtidskøer på vegnettet gjør det mindre attraktivt å bruke bil.

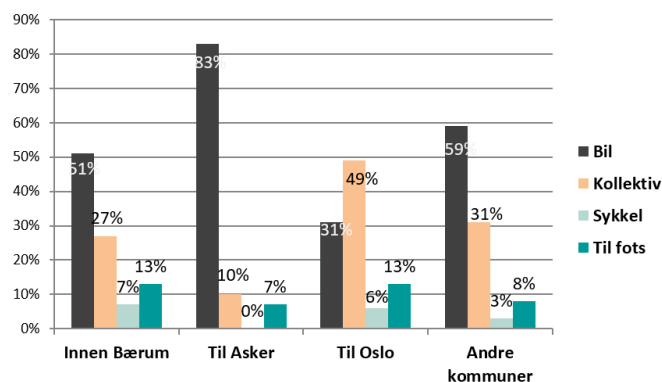
¹ Faktaark Arbeidsreiser, TØI. Store deler av Bærum ligger innenfor bybåndet slik det er definert i Regional plan for areal og transport. Reisevaneundersøkelse 2013/ 14.

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.



Figur: Transportmiddelfordeling på arbeidsreiser blant bosatte i Bærum uavhengig av hvor arbeidsplassen er. Kilde RVU 2018

For arbeidsreiser varierer transportmiddelfordelingen mye ut fra hvor arbeidsplassen er lokalisert. Bilandelen er høy på arbeidsreiser til Asker, noe lavere til andre kommuner og internt i Bærum, og desidert lavest til Oslo. Halvparten av arbeidsreisene i Bærum skjer med bil, mens under en av tre bruker bil til jobb i Oslo. Dette har sammenheng med blant annet godt Oslorettet kollektivtilbud, mindre tilgang på parkeringsplasser og bompenger.



Figur: Transportmiddelfordeling bosatte i Bærum etter arbeidssted. Kilde RVU 2018

Oslo skiller seg ut med høy kollektivandel. Omtrent halvparten reiser kollektivt til jobb i Oslo, mens tilsvarende tall fra Bærum til Asker

Notat vedrørende bilreiser og bilhold basert på tall innhentet i 2018

er kun 10 prosent. Rundt tre av ti reiser kollektivt til arbeid i Bærum og til øvrige kommuner.

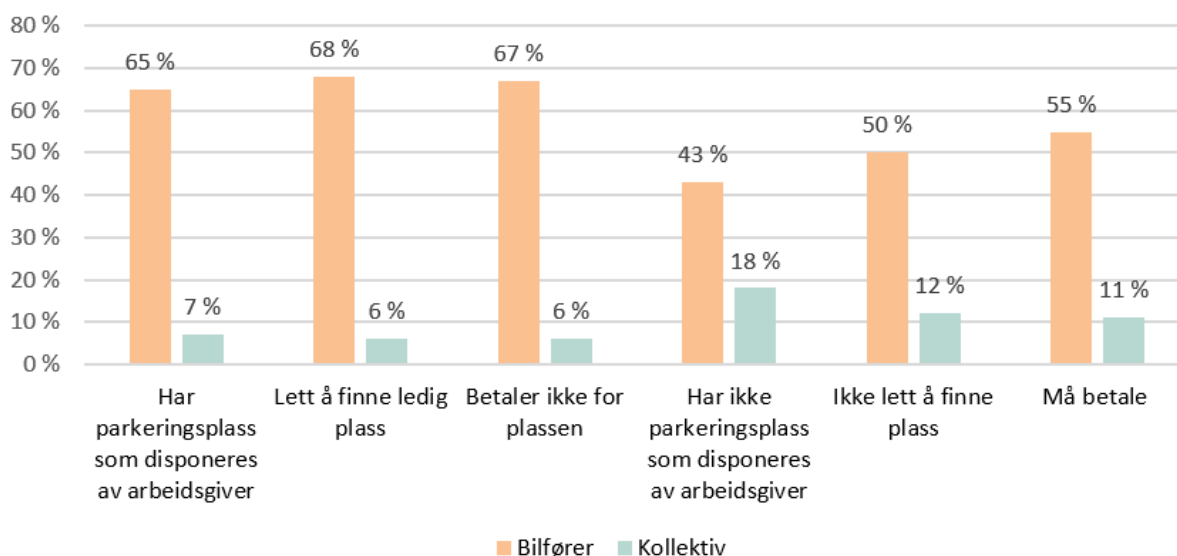
Det er omtrent like høy andel som går og sykler til jobb på arbeidsreiser internt i Bærum som til Oslo, rundt 20 prosent til sammen. Mens denne er langt lavere til Asker og andre kommuner.

Tilgang til parkering på arbeidsplassen påvirker valg av transportmiddel. Ca. 3/4 av bæringene har tilgjengelig parkeringsplass på arbeidsplassen, og 4/5 av disse har tilgang til gratis parkeringsplass. Fra den nasjonale RVUen for 2013/14 ble det vist til at *når det*

finnes lett tilgjengelig og gratis parkering, er det i underkant av 70 % som kjører bil. Andelen synker ned til ca. 40 % når arbeidsgiver ikke tilbyr parkering til sine ansatte. Det er grunn til å anta at dette også gjelder i forhold våre reisevaner til og fra jobb.

De som kombinerer følge- og arbeidsreiser, for eksempel å hente barn i barnehage, har høyere bilbruk enn de som har direkte arbeidsreiser. En god lokalisering av barnehager og skoler på veg mellom hjem og holdeplasser, vil gjøre det enklere å reise kollektivt for dem som skal følge eller hente barn i barnehage eller skole.

Andel som kjører bil og reiser kollektivt etter parkeringsforholdene på arbeidsplassen



Figur: Andel som kjører bil og reiser kollektivt etter parkeringsforholdene ved arbeidsplassen. Kilde: Nasjonal RVU 2013/14

Som grunnlag for notatet er det brukt en reisevaneundersøkelse for et utvalg på 2 555 personer i Bærum kommune gjennomført i 2018. Undersøkelsen er gjennomført som en del av Den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Tallene fra 2016-undersøkelsen viste kun data for tre vintermånedene og er ikke brukt som sammenligningsgrunnlag.