

Notat

Fremtidens mobilitet Bærum

Scenarioer for utvikling i reisemiddelfordeling og trafikk mot 2050

Olav Fosli

2025-11-21



Innhold

Sammendrag	3
1 Innledning.....	4
2 Datagrunnlag og metode	4
Soneinndeling	4
Befolkning	5
Reisevaner.....	8
Metode	10
Usikkerhet og feilkilder	11
3 Framtidig mobilitet i ulike scenarioer.....	12
NULLALTERNATIVET Alle som flytter til en mobilitetssone får like reisevaner som dem som bor der fra før.....	12
SCENARIO 1 Alle som flytter til en mobilitetssone reiser i tråd med forutsetninger i rapporten Stedstilpasset målstyring.....	15
SCENARIO 2 Hvor mye må de som ikke flytter, endre reisevaner for å nå målene i Stedstilpasset målstyring?	22
SCENARIO 3 Hvor stor andel må grønn mobilitet utgjøre for å nå nullvekstmålet for kommunen	24

Sammendrag

Bærum kommune er i ferd med å utarbeide en temaplan for mobilitet. Gjeldende mål er at 60 prosent av alle reiser skal skje med gange, sykkel eller kollektivtransport innen 2030. I tillegg har kommunen forpliktet seg til nullvekstmålet som innebærer at veksten i persontrafikk skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk. I 2023 var andelen grønn mobilitet på 47 prosent. For å vurdere hvordan kommunen kan nå målene, analyseres befolkningsutvikling og reisevaner for et nullalternativ og tre scenarier for fire definerte mobilitetssoner.

Datagrunnlaget består av befolkningsprognoser frem til 2050 og reisevaneundersøkelsen (RVU 2023), som gir innsikt i transportmiddelbruk, reiselengder og antall daglige reiser. Analysen viser at befolkningen vil vokse betydelig, særlig i de mest sentrale sonene, og at alderssammensetningen vil endres med flere eldre og færre unge.

Tre scenarier er analysert:

- **Nullalternativet** antar at nye innbyggere adopterer reisevanene til dagens beboere i sonene. Dette gir en viss nedgang i bilbruk, men ikke nok til å oppfylle nullvekstmålet for personbiltrafikk.
- **Scenario 1** forutsetter at alle som flytter til en mobilitetssone reiser i tråd med målene i rapporten *Stedstilpasset målstyring* for sonen. Dette gir god effekt på nullvekstmålet for personbiltrafikken. Målet nås i 2030, men krever noen redusert bilbruk blant eksisterende beboere for å komme helt i mål i 2040 og 2050.
- **Scenario 2** undersøker hvor mye innbyggere som ikke flytter må endre sine reisevaner for at kommunen skal nå målet i *Stedstilpasset målstyring*. Det må skje en betydelig omlegging fra bil til gange, sykkel og kollektivtrafikk.
- **Scenario 3** beregner hvor stor andel grønn mobilitet må utgjøre for å nå nullvekstmålet når befolkningen vokser. Resultatet viser at bilandelen må reduseres gradvis fra 53 prosent i dag til hhv 50, 46 og 44 prosent i 2030, 2040 og 2050 for å unngå at befolkningsveksten fører til økt personbiltrafikk. Det innebærer at dersom en når kommunens mål om 60 prosent grønn mobilitet, vil nullvekstmålet nås fram til 2050, forutsatt at ikke bosatte utenfor Bærum kommune øker sin bilbruk i Bærum i samme periode.

Oppsummering Forventet befolkningsutvikling i Bærum med størst vekst i sentrale soner, vil bidra til lavere vekst i biltrafikken enn befolkningsveksten tilsier, men at kun nye innbyggere reiser i tråd med mobilitetsmålene, er ikke nok til å nå nullvekstmålet. Dersom både nye og eksisterende innbyggere reiser i tråd med kommunens mål, vil nullvekstmålet nås.

1 Innledning

Bærum kommune er i gang med å utarbeide en temaplan om mobilitet. I forbindelse med dette, er det behov for tall om framtidige reisevaner og demografi i Bærum.

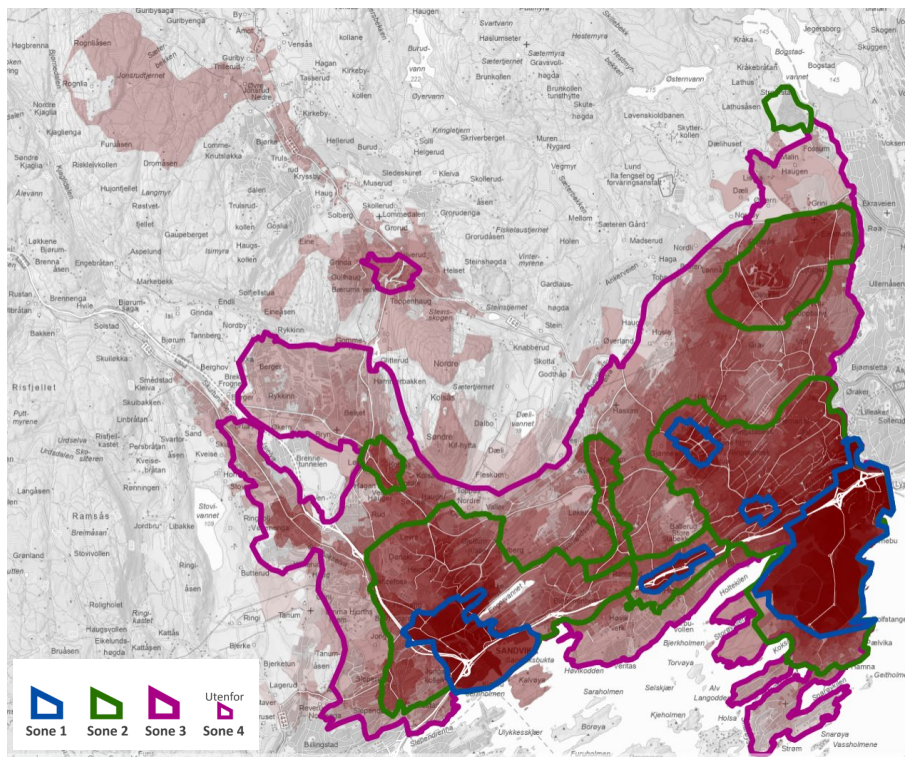
Bærum kommune har vedtatt mål om at 60 prosent av reisene skal skje med gange, sykkel og kollektivtransport (GSK) i år 2030. I 2023 var andelen 47 %.

Prognosene viser at befolkningen vil vokse og endre sammensetning – med mindre andel unge, høyere andel eldre og flere i sentrale strøk. Befolkningens reisevaner varierer med bosted. Når folk flytter, er det større sannsynlighet for å endre reisevaner. Denne analysen ser på hvilke konsekvenser ulike forutsetninger for endringer vil ha på reisevaner og nullvekstmålet for personbiltrafikken som kommunen har forpliktet seg til.

2 Datagrunnlag og metode

Soneinndeling

Data for befolkning og reisevaner for ulike aldersgrupper er innhentet for de fire definerte mobilitetssoner i Bærum kommune i tråd med rapporten Stedstilpasset målstyring. Figur 1 viser sonenes utstrekning.



Figur 1 Soneinndeling mobilitetssoner Bærum. Kilde: Bærum kommune

Bakgrunnsfargen i kartet angir graden av tilgjengelighet, dess mørkere rødfarge, dess mer tilgjengelig vurderes området å være.

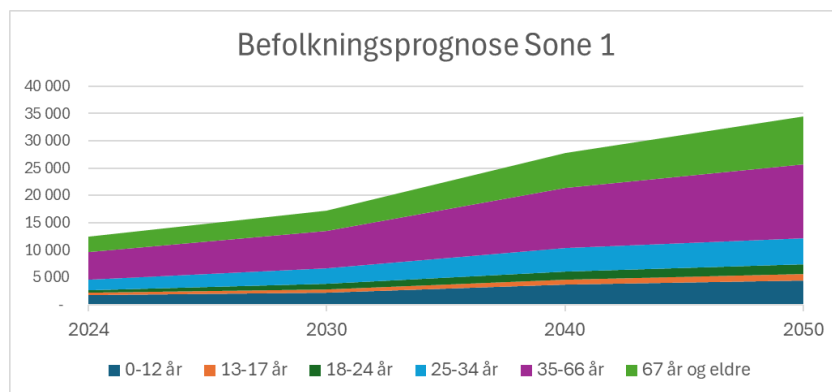
Befolkning

Bærum kommune har utarbeidet befolkningsprognoser for de ulike mobilitetssonene som vises i etterfølgende tabeller og figurer¹. Det forventes størst vekst i sone 1 med nesten tredobling av antall bosatte fram mot 2050. Også sone 2 er det ventet vekst, mens sone 3 vil være omtrent som i dag. For sone 4 er det ventet en liten nedgang. Felles for alle sonene er at andelen 67 år og eldre vil øke kraftig, mens andelen barn og unge går ned. Siden reisevanedataene gjelder for personer 13 år og eldre, er denne gruppen summert i nederste rad i tabellene.

Tabell 1 Befolkningsprognose for sone 1. Kilde: Bærum kommune

Aldersgruppe	2024	2030	2040	2050
0-12 år	1 735	2 188	3 694	4 421
13-17 år	412	645	926	1 246
18-24 år	543	980	1 469	1 724
25-34 år	1 870	2 821	4 325	4 766
35-66 år	5 111	6 858	11 005	13 529
67 år og eldre	2 808	3 778	6 287	8 829
Sum	12 479	17 270	27 706	34 517
Sum 13 år og eldre	10 744	15 082	24 012	30 096

Figur 2 gir en grafisk framstilling av den sterke veksten som ligger i prognosen for utviklingen i sone 1.



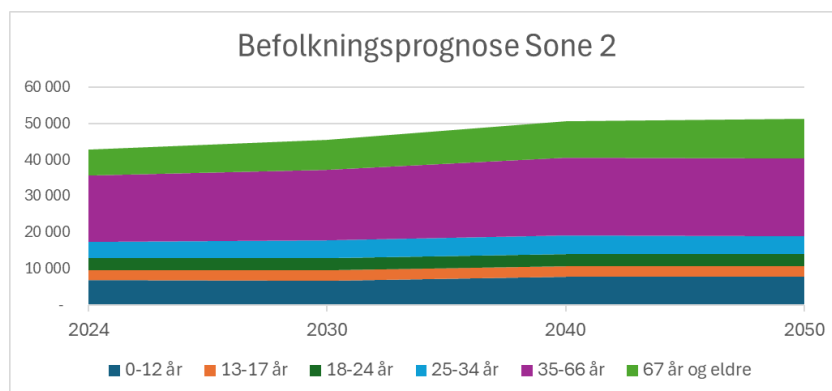
Figur 2 Befolkningsprognose for sone 1. Datagrunnlag: Bærum kommune

¹ Dataene er på grunnkrets nivå, mens den detaljerte inndelingen i mobilitetsoner ikke alltid følger grunnkretsgrenser. Det er trolig liten forskjell i praksis, siden store grunnkretser som regel omfatter store ubebygde arealer (typisk marka eller landbruksjord) hvor det bor få personer. I tillegg har sum befolkning per sone et lite avvik sammenlignet med totalbefolkningen siden personer som ikke er fordelt på grunnkrets ikke inngår i dette datagrunnlaget. Avviket er på mellom 125 – 160 personer hvert år. Sett i forhold til totalbefolkningen er avviket minimalt og vil ikke ha betydning for analysene i dette notatet.

Tabell 2 Befolkningsprognose for sone 2. Kilde: Bærum kommune

Aldersgruppe	2024	2030	2040	2050
0-12 år	6 744	6 662	7 816	7 666
13-17 år	2 878	2 864	2 842	3 082
18-24 år	3 152	3 395	3 304	3 307
25-34 år	4 497	4 930	5 181	4 810
35-66 år	18 442	19 375	21 441	21 423
67 år og eldre	7 131	8 219	10 076	11 008
Sum	42 844	45 445	50 660	51 295
Sum 13 år og eldre	36 100	38 784	42 844	43 629

Figur 3 gir en grafisk framstilling av prognose for utviklingen i sone 2:



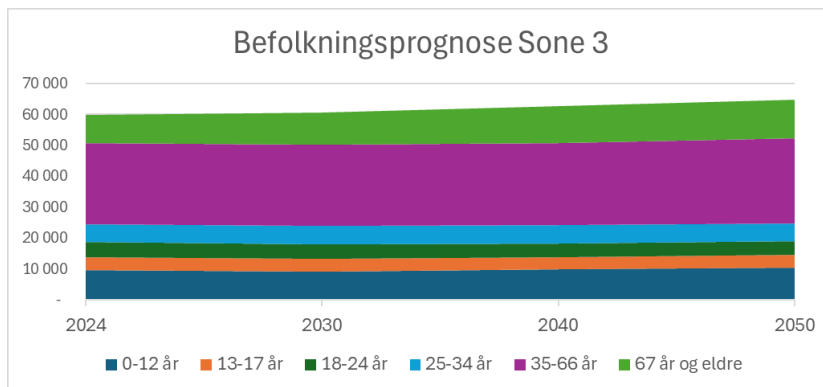
Figur 3 Befolkningsprognose for sone 2. Datagrunnlag: Bærum kommune

Neste tabell viser prognose for sone 3.

Tabell 3 Befolkningsprognose for sone 3. Kilde: Bærum kommune

Aldersgruppe	2024	2030	2040	2050
0-12 år	9 554	9 161	9 959	10 311
13-17 år	4 164	4 078	3 820	4 209
18-24 år	5 084	4 781	4 474	4 524
25-34 år	5 552	5 773	5 909	5 693
35-66 år	26 300	26 291	26 662	27 465
67 år og eldre	9 302	10 464	11 826	12 596
Sum	59 956	60 549	62 649	64 797
Sum 13 år og eldre	50 402	51 387	52 691	54 486

Figur 4 gir en grafisk framstilling av prognose for utviklingen i sone 3:

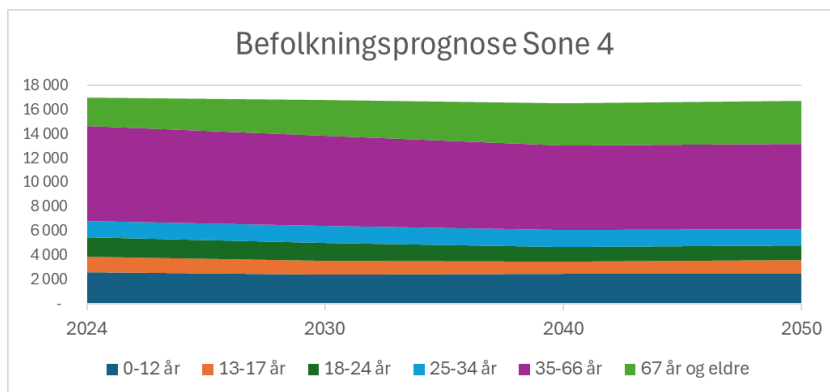


Figur 4 Befolkningsprognose for sone 3. Datagrunnlag: Bærum kommune

Tabell 4 Befolkningsprognose for sone 4. Kilde: Bærum kommune

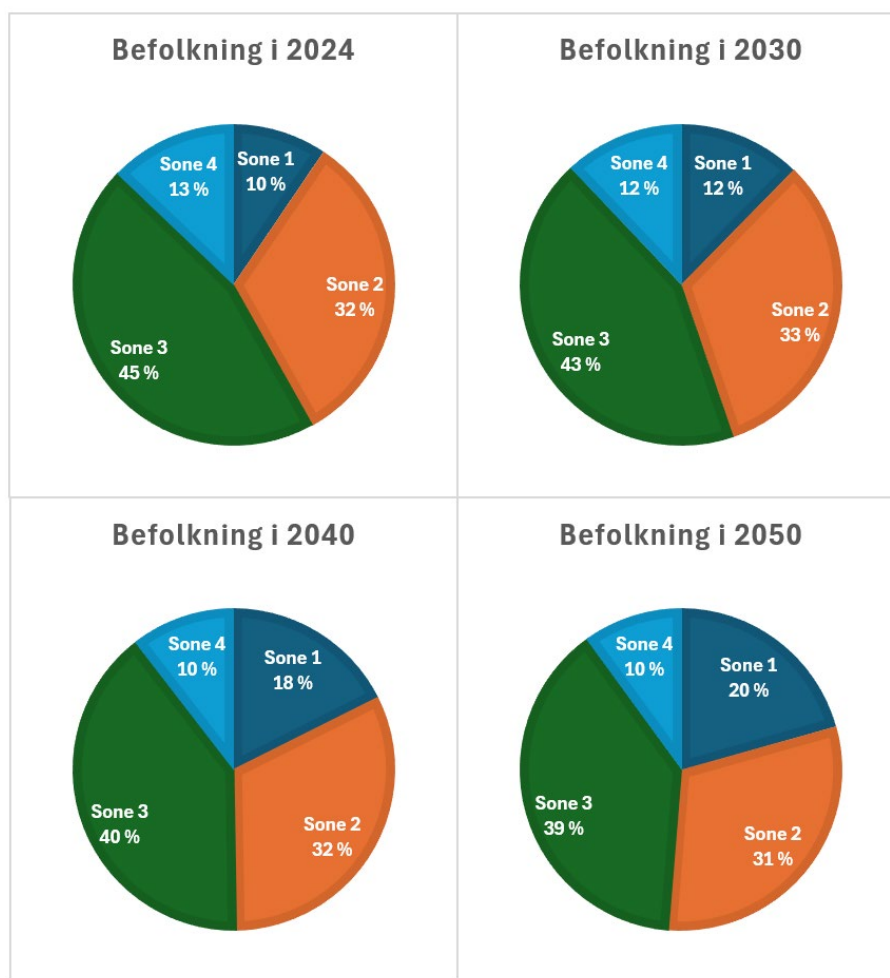
Aldersgruppe	2024	2030	2040	2050
0-12 år	2 588	2 402	2 430	2 483
13-17 år	1 260	1 156	1 020	1 096
18-24 år	1 600	1 410	1 229	1 211
25-34 år	1 393	1 470	1 392	1 345
35-66 år	7 787	7 408	6 993	7 039
67 år og eldre	2 326	2 960	3 449	3 526
Sum	16 954	16 807	16 513	16 701
Sum 13 år og eldre	14 366	14 405	14 084	14 218

Figur 5 gir en grafisk framstilling av prognose for utviklingen i sone 4:



Figur 5 Befolkningsprognose for sone 4. Datagrunnlag: Bærum kommune

Figur 6 viser hvordan andelen bosatte i de ulike sonene er forventet å endre seg framover. Det bor flest i sone 3 i dag. Sone 3 vil fortsatt ha den største befolkningen i 2050, men sone 1 har størst vekst. Andelen bosatte i sone 1 er forventet å doble seg fra 10 prosent i dag til 20 prosent i 2050.



Figur 6 Andel befolkning pr mobilitetssone i 2024, 2030, 2040 og 2050.

Reisevaner

Reisevanedata er hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen med tilleggsutvalg for Bærum kommune for 2023. Etterfølgende tabell viser datagrunnlaget. I alt inngår om lag 5500 reiser for de fire mobilitetssonene. Svar for uoppgitte grunnkretser inngår ikke i mobilitetssonene, men for kommunen som helhet.

Tabell 5 Antall respondenter og reiser som inngår i datamaterialet.

Mobilitetssone	Antall respondenter	Antall reiser
Sone 1	196	481
Sone 2	778	1997
Sone 3	984	2383
Sone 4	281	660
Uoppgitt grunnkrets	57	125
Sum	2296	5646

De neste tabellene viser reisemiddelfordeling, gjennomsnittlig reiselengde og antall reiser pr dag for bosatte i hver mobilitetssone og for hele Bærum kommune.

Tabell 6 Reisemiddelfordeling (hovedtransportmiddel) etter bosattssone. Kilde: RVU 2023

Transportmiddelfordeling på reiser	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Hele kommunen
Til fots	33 %	26 %	20 %	13 %	23 %
Sykkel	5 %	4 %	5 %	2 %	5 %
Bil, som fører	30 %	35 %	46 %	56 %	42 %
Bil, som passasjer	9 %	9 %	10 %	13 %	10 %
Kollektiv (uten drosje/fly/båt)	21 %	23 %	16 %	14 %	18 %
Annet (inkl. MC/Moped/drosje mv)	2 %	3 %	2 %	1 %	2 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Neste tabell viser reisemiddelfordelingen om en holder kategorien «annet» utenom prosentueringen. Denne kategorien omfatter blant annet moped, mc og drosje. Siden Bærum kommune har mål knyttet til bil og gang/sykkel/kollektiv, som ikke omfatter «annet», er denne fordelingen mest relevant å bruke.

Tabell 7 Reisemiddelfordeling (ekskl. «annet») etter sone. Kilde: RVU 2023

Transportmiddel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Hele kommunen
Til fots	34 %	27 %	21 %	14 %	23 %
Sykkel	5 %	5 %	5 %	2 %	5 %
Bil, som fører	31 %	36 %	47 %	56 %	43 %
Bil, som passasjer	9 %	9 %	11 %	13 %	10 %
Kollektiv	21 %	23 %	16 %	14 %	19 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Neste tabell viser hvor lange reisene med de ulike transportmidlene er i gjennomsnitt pr sone. Som det framgår gjør bosatte de mer sentrale

sonene flere kortere reiser, noe som trolig har sammenheng med at det er flere reisemål innen kortere avstand i disse sonene.

Tabell 8 Gjennomsnittlig reiselengde etter reisemåte og sone. Kilde: RVU 2023

Gjennomsnittlig reiselengde pr tur	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Hele kommunen
Til fots	1,6	1,7	2,2	2,5	1,9
Sykkel	5,6	5,4	5,6	*	5,9
Bil, som fører	8,7	9,5	9,7	10,5	9,7
Bil, som passasjer	7,8	11,2	10,8	10,2	10,6
Kollektiv (uten drosje/fly/båt)	12,2	10,2	12,7	17,7	12,1

*For lite utvalg til å vise gjennomsnittsreiselengde for sykkel i sone 4. I analysene er det lagt til grunn at denne er som gjennomsnittet av sonene.

Tabell 9 viser hvor mange reiser innbyggerne i de ulike sonene foretar pr dag i gjennomsnitt. Det er små variasjoner, men litt flere reiser i Sone 2 og 3 enn i sone 1 og 4.

Tabell 9 Gjennomsnittlig antall reiser pr dag uavhengig av transportmåte etter sone. Kilde: RVU 2023

Gjennomsnittlig antall reiser pr dag	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Hele kommunen
Antall daglige reiser	2,68	2,78	2,69	2,66	2,70

Metode

Analysene er basert på datagrunnlaget om befolkning og reisevaner for de enkelte mobilitetssonene omtalt over. Beregningene er gjort med Excel.

Det var for lite utvalg i reisevaneundersøkelsen (RVU) til at firmaet som gjorde undersøkelsen (Opinion) kunne oppgi gjennomsnittlig reiselengde med sykkel i sone 4. I analysene er det lagt til grunn at denne er som gjennomsnittet av sonene.

Det var heller ikke nok respondenter i RVU-en til å oppgi reisemiddelfordeling og reiselengder mv for de ulike aldersgruppene pr sone. Det antas at den relative forskjellen mellom aldersgrupper mellom sonene er relativ lik. Det er derfor valgt å bruke gjennomsnittet pr sone i analysene.

Beregning av trafikkarbeid (vognkm) er basert på tall for andelen bilførere (bilpassasjerene sitter på), antall bosatte og gjennomsnittlig kjørelengde pr biltur for de enkelte sonene som så er summert for å få samlet tall for kommunen.

Scenariospesifikke forutsetninger og metoder omtales under det enkelte scenarioet.

Usikkerhet og feilkilder

Det er flere forhold som skaper usikkerhet og som kan være feilkilder i analysene. De viktigste er trolig:

- Reisevaneundersøkelsen er en utvalgsundersøkelse. Det betyr at skjevheter i utvalget og feil opplysninger fra respondentene kan påvirke resultatene. Usikkerheten kan trekke i flere retninger. Analysefirmaet kvalitetssikrer en del opplysninger og veker for kjente skjevheter.
- Prognoser for flytting og befolkningsendringer er basert på framskriving av historiske utviklingstrekk. Utviklingen framover kan bli annerledes enn den har vært, det gir dermed et stort spenn i usikkerheten.
- En del av transporten som utføres av bosatte i Bærum skjer utenfor kommunen – og også utenfor avtaleområdet for nullvekstmålet. Denne feilkilden er trolig ikke så stor, siden det kun er med reiser som er 100 km eller kortere i våre analyser. Det innebærer blant annet at lengre tjenestereiser og fritidsreiser ikke inngår i analysen.

3 Framtidig mobilitet i ulike scenarioer

NULLALTERNATIVET

Alle som flytter til en mobilitetssone får like reisevaner som dem som bor der fra før

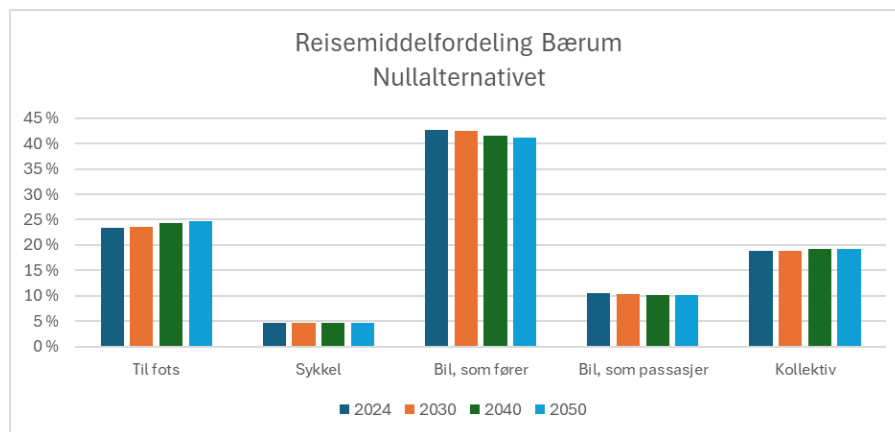
I dette scenarioet beskrives effektene på reisemiddelfordeling og nullvekstmålet mv dersom de som flytter til en mobilitetssone reiser på samme måte som dem som bor der fra før. Nullvekstmålet beregnes basert på antall kjørte km med bil (vogntkm).

Beregnet trafikkarbeid er gjort for bosatte i Bærum 13 år og eldre siden det er denne aldersgruppa som RVU-en har data for. Følgereiser med barn under 13 år, for eksempel voksne som kjører barn til trening med bil, er imidlertid omfattet av analysene. Det er forutsatt at befolkningen i 2024 har reisevaner i tråd med RVU 2023.

Tabell 10 Beregnet utvikling i reisemiddelfordeling i Bærum kommune i Nullalternativet (prosenturing gjort uten reisemiddelkategorien «annet²»).

Transportmiddel	2024	2030	2040	2050
Til fots	23,3 %	23,6 %	24,4 %	24,7 %
Sykkel	4,6 %	4,7 %	4,7 %	4,7 %
Bil, som fører	42,8 %	42,6 %	41,6 %	41,2 %
Bil, som passasjer	10,4 %	10,3 %	10,2 %	10,2 %
Kollektiv	18,8 %	18,9 %	19,2 %	19,2 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %

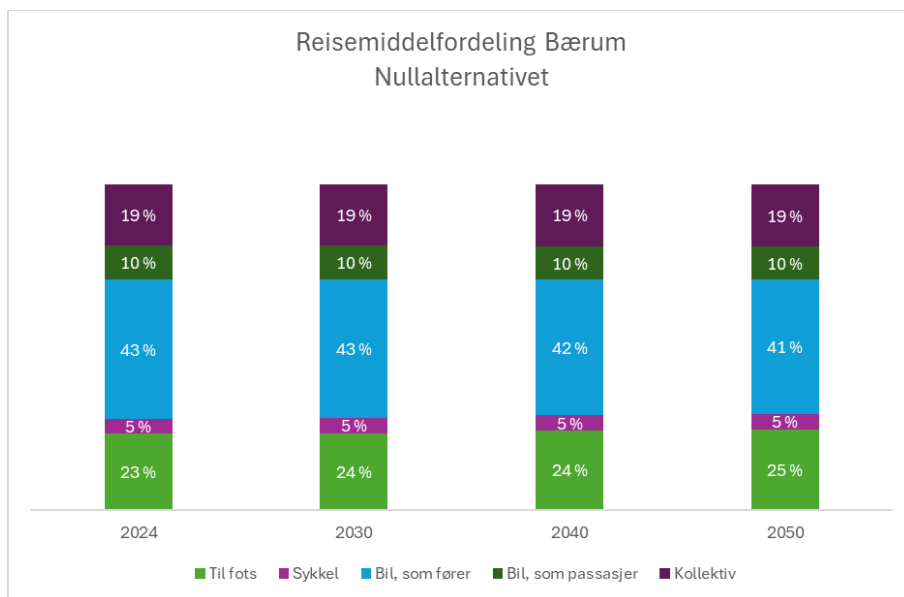
Neste figur gir et visuelt bilde av utviklingen.



Figur 7 Reisemiddelfordeling bosatte i Bærum 13 år+ i Nullalternativet.

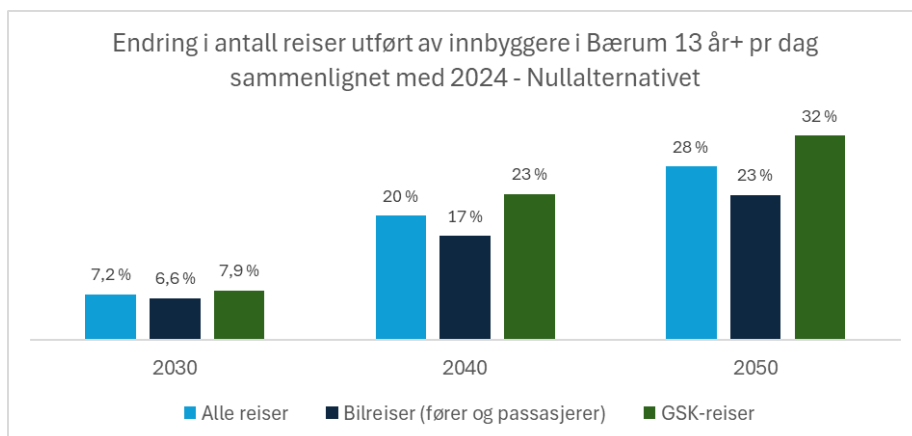
² «Annet» omfatter bl.a. moped, mc, fly og båt.

Figur 8 viser hvordan andelen reiser utført med ulike transportmidler endres over tid. I nullalternativet går bilandelen (sum fører og passasjerer) ned fra 53 % i dag til 51 % i 2050 for kommunen som helhet.



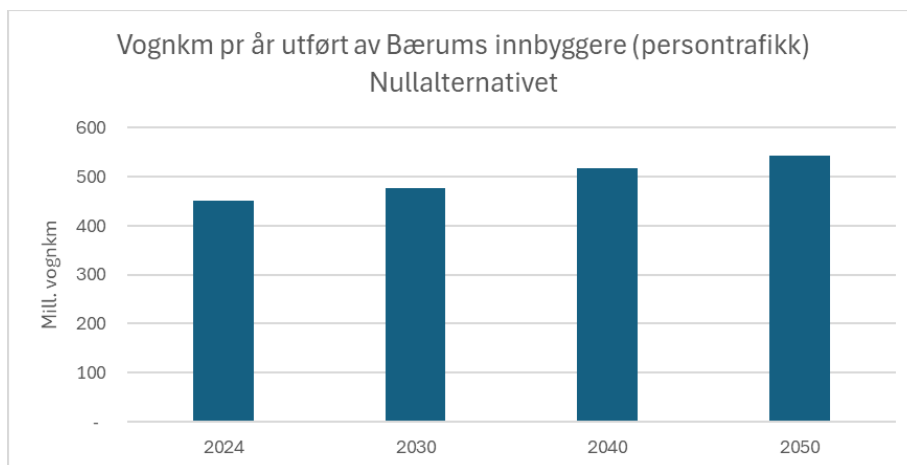
Figur 8 Reisemiddelfordeling bosatte i Bærum 13 år+ i Nullalternativet.

Figur 9 viser hvor stor økning i antall reiser det er beregnet at innbyggerne i Bærum vil gjøre i 2030, 2040 og 2050 sammenlignet med i dag, forutsatt at de som flytter dit reiser slik innbyggerne gjør i dag. Turkis søyle viser totalt antall reiser, mens mørkeblå viser bilreiser (fører og passasjerer) og grønn søyle viser samlet gang, sykkel og kollektivtrafikk (GSK). Nullalternativet viser at GSK tar en økende del av reiseveksten de neste tiårene. I 2050 er estimert vekst i antall bilreiser 23 %, mot 32 % for GSK.



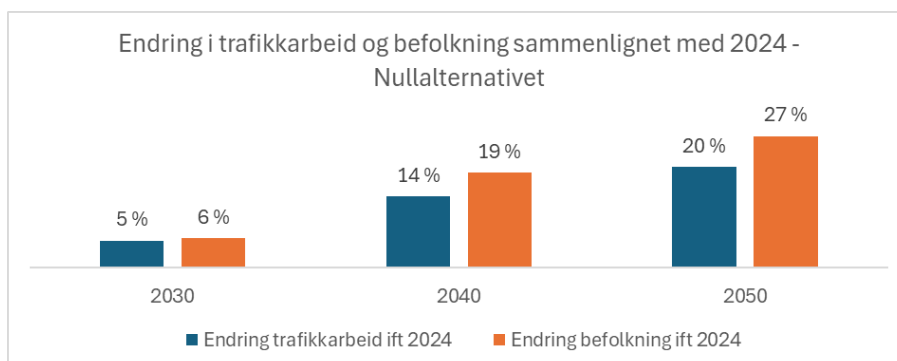
Figur 9 Estimert antall reiser sammenlignet med 2024

Når vi også tar hensyn til reiselengde, får vi fram tall for trafikkarbeid (vognkm med bil). Resultatet er vist i neste figur.



Figur 10 Estimert samlet trafikkarbeid med bil i mill. vognkm utført av Bærums innbyggere.

Trafikkarbeid kan brukes som indikatorer for nullvekstmålet for personbiltrafikk. Figur 11 viser at det er forventet lavere vekst i trafikkarbeidet enn befolkningsveksten.



Figur 11 Estimert vekst i Bærums befolkning og utført trafikkarbeid.

Veksten i trafikkarbeid er litt lavere enn veksten i antall bilreiser siden gjennomsnittlig biltur er kortere i de mer sentrale sonene.

Oppsummering. Arealutviklingen som ligger i prognosen med konsentrasjon av befolkningsveksten til sentrale områder med bedre kollektivtilbud og flere målpunkt innen kort avstand, bidrar til lavere vekst i biltrafikken enn befolkningsveksten og veksten i bilreiser tilsier. Det betyr at forventet befolkningsutvikling med størst vekst i sone 1 og 2, bidrar positivt til nullvekstmålet for personbiltrafikken, men er ikke nok til å nå målet.

SCENARIO 1

Alle som flytter til en mobilitetssone reiser i tråd med forutsetninger i rapporten Stedstilpasset målstyring

Dette scenarioet tar utgangspunkt i teorien om at endringer i reisevaner ofte skjer ved flytting til nytt bosted. Scenarioet forutsetter at alle som flytter til en mobilitetssone reiser i tråd med målene for reisemiddelfordeling beskrevet i rapporten *Stedstilpasset målstyring* (Tabell 11). Vi ser på hva måloppnåelse vil bety for befolkningens reisevaner i 2030, 2040 og 2050.

Tabell 11 Mål for reisemiddelfordeling for ulike soner i Stedstilpasset målstyring

Transportmiddel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Hele kommunen
Gåing	34 %	27 %	20 %	15 %	25 %
Sykkel	20 %	10 %	8 %	4 %	12 %
Kollektivtransport	26 %	25 %	20 %	15 %	23 %
Bil	20 %	38 %	52 %	66 %	40 %

Bærum kommunes prognose for innflyttinger fra en annen mobilitetssone, annen kommune eller fra utlandet, er vist i etterfølgende tabell.

Tabell 12 Sum brutto innflytting til sonen fra andre soner og øvrige deler av landet og verden i ulike tidsperioder. Datakilde Bærum kommune

Mobilitetssone	2025-2030	2025-2040	2025-2050
1	19 482	68 498	129 277
2	34 750	101 201	165 129
3	39 217	108 013	180 060
4	9 764	25 943	42 822
Sum	103 213	303 655	517 288

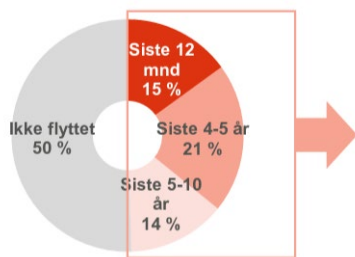
Summen av innflyttinger overstiger antall bosatte i alle sonene for periodene fram til 2040 og 2050. For perioden fram til 2030, gjelder det kun for sone 1 hvor det er ventet langt større vekst enn de andre sonene.

Dette er imidlertid gjennomsnittstall. Noen vil ha flyttet flere ganger og trekker opp gjennomsnittet, mens andre vil bo fortsatt i samme sone. Bærums prognoser gir ikke grunnlag for å skille ut grupper som ikke flytter. Det er naturligvis et stort spenn på flyttefrekvenser, dels knyttet til livsfase, dels til andre forhold. For eksempel vil ungdom typisk flytte oftere knyttet til blant annet utdanning, jobbskifte, parforhold og familieetablering.

Opinion gjennomførte en [boligpreferansestudie](#) for Buskerudbyen i 2021³ som omfattet bosatte i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg. Den viser

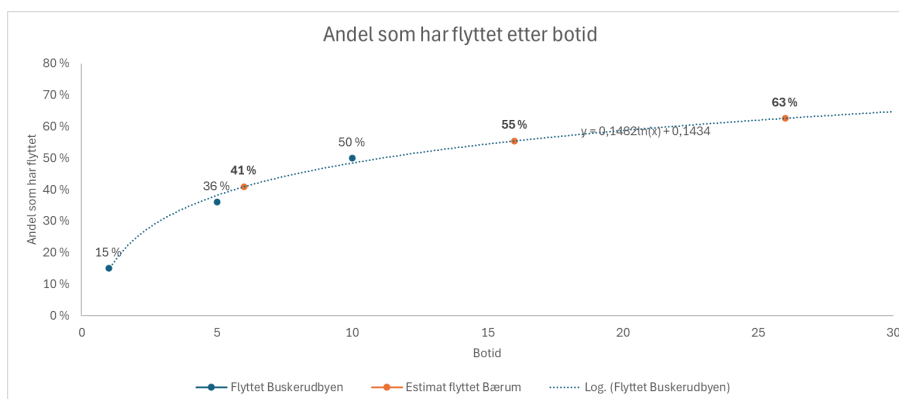
³ Boligpreferanser i Buskerudbyen. En kvantitativ studie. Opinion desember 2021

at halvparten av de bosatte i kommunene hadde flyttet i løpet av de siste 10 årene. Fordelingen er vist i Figur 12.



Figur 12 Andeler av bosatte i Lier, Drammen, Øvre Eiker og Kongsberg som har flyttet i løpet av siste 10 årene. Kilde Opinion 2021

I Figur 13 andelen som har flyttet i Buskerudbyen innen hhv 1, 5 og 10 år markert med blå punkter. En logaritmisk trendlinje (ln) basert på disse erfaringstallene ser ut til å gjengi utviklingen relativt godt. Dersom vi antar at det samme gjelder for Bærum framover, viser figuren at andelen som *ikke* vil ha flyttet er 59 % (100-41) i 2030, 45 % i 2040 og 37 % i 2050 (oransje punkt).



Figur 13 Andelen som har flyttet etter botid i Buskerudbyen (blå prikker), logaritmisk trendlinje (stiplet linje) og estimert andelen som har flyttet i Bærum iht trendlinjen.

Vi tar utgangspunkt i befolkningen pr 2024 per mobilitetssone, trekker fra prognosen for antall døde (antar at ingen barn under 13 år dør) og anvender proSENTSatsen for dem som ikke har flyttet, for å finne andel som ikke har flyttet i perioden. Tabell 13 viser estimert andel av befolkningen 13 år og eldre som bodde i sonen i 2024 som fortsatt bor der i hhv 2030, 2040 og 2050.

Tabell 13 Andel de opprinnelige bosatte 13 år og eldre i sonene pr 2024 utgjør i 2030, 2040 og 2050.

Befolkning 13 år+	2030	2040	2050
Andel opprinnelig bosatte	53 %	32 %	21 %

Antallet som ikke har flyttet siden 2024, vil naturlig nok gå ned utover i tid. Det er relativt få personer som ikke har flyttet (inkl. fødte) til de ulike sonene i 2050. Vi legger til grunn at differansen mellom samlet befolkningstall 13 år og eldre i prognoseåret og dem som ikke har dødd eller flyttet, skyldes innflytting og fødsler. Nyfødte betraktes i denne sammenhengen som innflyttere. Da har vi følgende situasjon for hhv 2030, 2040 og 2050 som vist i de tre etterfølgende tabellene.

Tabell 14 Prognose for befolkning 2030 fordelt på bofaste siden 2024 og innflyttere/nyfødte 2024-2030.

Befolkning 2030	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Totalt
0-12 år	2 188	6 662	9 161	2 402	20 413
13 år og eldre	15 082	38 784	51 387	14 405	119 658
Totalt	17 270	45 445	60 549	16 807	140 071
Døde siden 2024	693	1 805	2 011	476	4 985
Andel 13+ ikke flyttet	59 %	59 %	59 %	59 %	59 %
Ant. ikke flyttet 13+	5 930	20 234	28 550	8 195	62 910
Ant. innflyttere 13+	9 151	18 550	22 837	6 210	56 748

Tabell 15 Prognose for befolkning 2040 fordelt på bofaste siden 2024 og innflyttere/nyfødte 2024-2040.

Befolkning 2040	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Totalt
0-12 år	3 694	7 816	9 959	2 430	23 899
Sum 13 og eldre	24 012	42 844	52 691	14 084	133 630
Totalt	27 706	50 660	62 649	16 513	157 529
Døde siden 2024	2 804	6 188	6 707	1 691	17 389
Andel 13+ ikke flyttet	45 %	45 %	45 %	45 %	45 %
Ant. ikke flyttet 13+	3 573	13 461	19 663	5 704	42 400
Ant. innflyttere 13+	20 439	29 383	33 028	8 380	91 230

Tabell 16 Prognose for befolkning 2050 fordelt på bofaste siden 2024 og innflyttere/nyfødte 2024-2050.

Befolkning 2050	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Totalt
0-12 år	4 421	7 666	10 311	2 483	24 882
Sum 13 og eldre	30 096	43 629	54 486	14 218	142 429
Totalt	34 517	51 295	64 797	16 701	167 311
Døde siden 2024	5 676	10 696	11 291	2 972	30 634
Andel 13+ ikke flyttet	37 %	37 %	37 %	37 %	37 %
Ant. ikke flyttet 13+	1 875	9 399	14 471	4 216	29 962
Ant. innflyttere 13+	28 220	34 230	40 015	10 002	112 467

Når vi legger til grunn at bofaste ikke endrer reisevaner, men at innflytterne reiser i tråd med målene for Stedstilpasset målstyring, får vi følgende

reisemiddelfordeling for de ulike mobilitetssonene og samlet for kommunen i 2030:

Tabell 17 Samlet reisemiddelfordeling 2030 bofaste og innflyttere

Transportmiddel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Totalt
Til fots	34 %	27 %	20 %	14 %	23 %
Sykkel	14 %	7 %	7 %	3 %	7 %
Bil, som fører	21 %	33 %	45 %	55 %	40 %
Bil, som passasjer	6 %	9 %	10 %	13 %	10 %
Kollektiv	24 %	24 %	18 %	15 %	20 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Bilandelen i Stedstilpasset målstyring er samlet for bilfører og bilpassasjerer. I denne analysen forutsettes det samme forholdstall mellom bilfører og bilpassasjerer som i RVU 2023 for de enkelte sonene. Stedstilpasset målstyring bruker ikke kategorien «Annet (drosje, fly mv)». Prosentvis fordeling mellom ulike reisemidler i RVU 2023 er derfor gjort uten kategorien «Annet».

Neste tabell viser tilsvarende for 2040.

Tabell 18 Samlet reisemiddelfordeling 2040 bofaste og innflyttere

Transportmiddel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Totalt
Til fots	34 %	27 %	20 %	14 %	23 %
Sykkel	18 %	8 %	7 %	3 %	8 %
Bil, som fører	18 %	32 %	44 %	55 %	38 %
Bil, som passasjer	5 %	8 %	10 %	13 %	9 %
Kollektiv	25 %	24 %	19 %	15 %	21 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

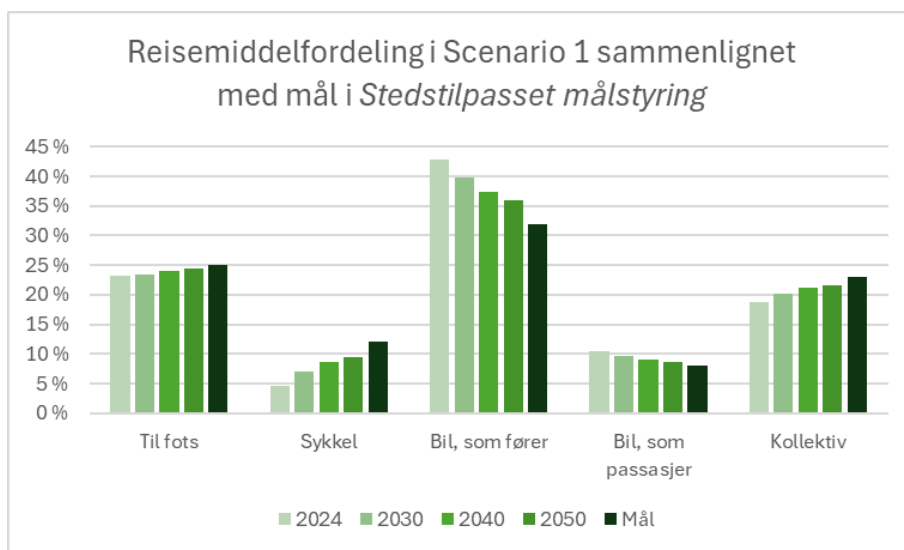
Tabell 19 viser tilsvarende for år 2050.

Tabell 19 Samlet reisemiddelfordeling 2050 bofaste og innflyttere

Transportmiddel	Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4	Totalt
Til fots	34 %	27 %	20 %	15 %	23 %
Sykkel	19 %	9 %	7 %	4 %	9 %
Bil, som fører	16 %	31 %	44 %	54 %	38 %
Bil, som passasjer	5 %	8 %	10 %	13 %	9 %
Kollektiv	26 %	25 %	19 %	15 %	21 %
Sum	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

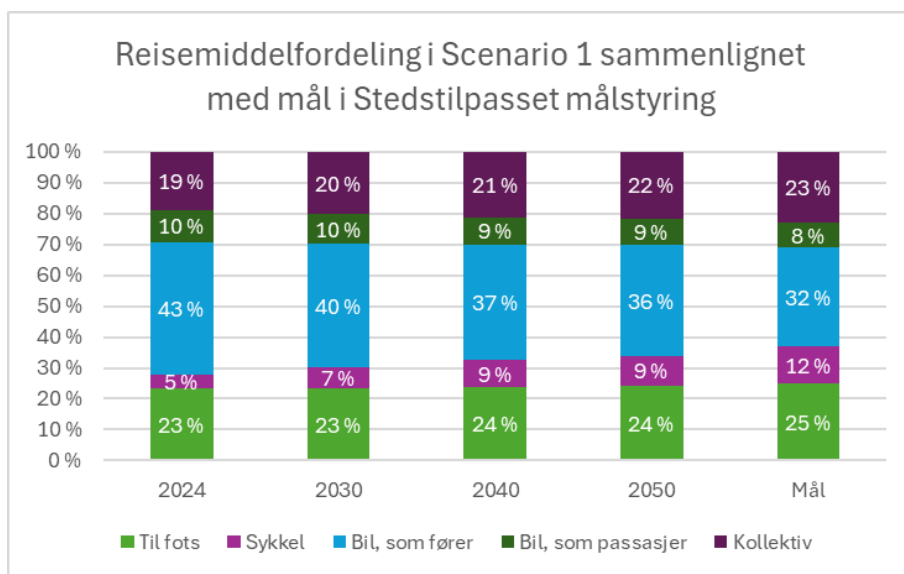
Figur 14 viser estimert samlet reisemiddelfordeling for bosatte i Bærum kommune i Scenario 1 for 2030, 2040 og 2050 sammenlignet med dagens situasjon (2024) og med mål i Stedstilpasset målstyring. Den viser at dersom en lykkes med at innflyttere til de enkelte mobilitetssonene reiser i tråd

med målet i Stedstilpasset målstyring, vil en over tid nærme seg samlet mål for kommunen, men ikke til mål-året 2030.



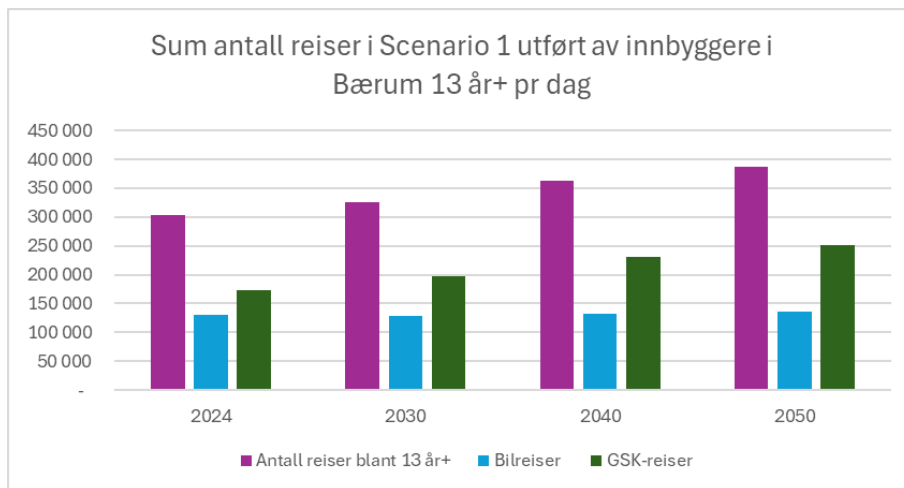
Figur 14 Samlet reisemiddelfordeling for bosatte i Bærum kommune i dagens situasjon, i scenario 1 for 2030, 2040 og 2050 og mål i *Stedstilpasset målstyring*

Neste figur viser utviklingen i den prosentvise reisemiddelfordelingen.



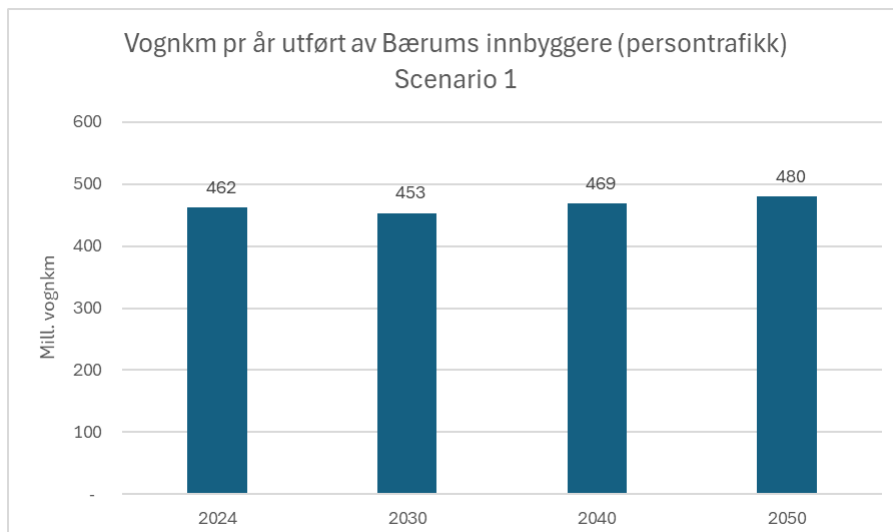
Figur 15 Samlet reisemiddelfordeling for bosatte i Bærum kommune i dagens situasjon, i scenario 1 for 2030, 2040 og 2050 og mål i *Stedstilpasset målstyring*

Figur 16 viser at mesteparten av økningen i antall reiser tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk utover i perioden.



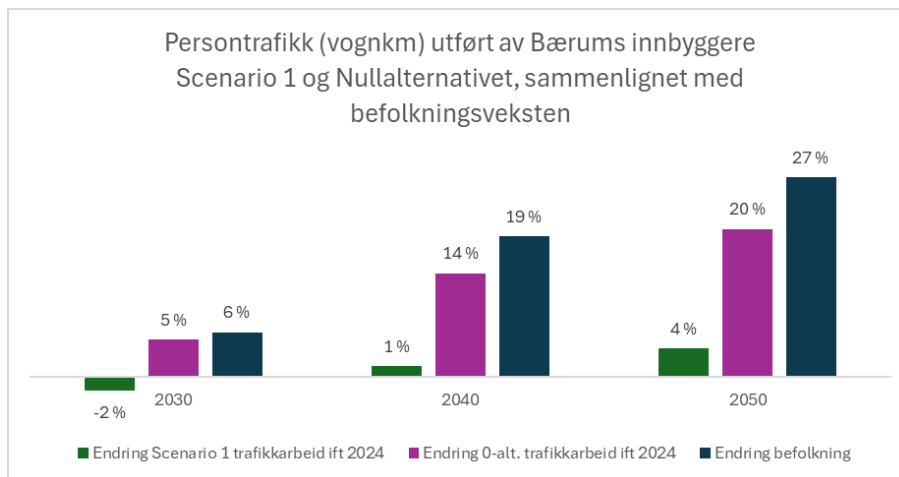
Figur 16 Antall reiser utført av innbyggere i Bærum 13 år+ pr dag fordelt på bil og gange/sykkel/kollektiv i scenario 1.

Figur 17 viser beregnet trafikkarbeid i mill. vognkm utført av Bærums innbyggere i Scenario 1.



Figur 17 Trafikkarbeid (vognkm) utført av Bærums innbyggere i Scenario 1

Oppsummering. Scenario 1 slår svært positivt ut for nullvekstmålet. Beregningene viser at nullvekstmålet knyttet til innbyggernes reisevirksomhet nås i 2030, og tilnærmet også for 2040, mens det er beregnet 4 prosent økning i 2050. Dette er betydelig lavere enn nullalternativet og innbyggerveksten som vist i Figur 18.



**Figur 18 Persontrafikk (vognkm) utført av Bærums innbyggere
Scenario 1 og Nullalternativet, sammenlignet med befolkningsveksten**

Den viktigste driveren er at befolkningsveksten konsentreres til soner med lave mål for bilandel i *Stedstilpasset målstyring*. I tillegg bidrar kortere gjennomsnittlig reiselengde pr biltur i disse sonene positivt til nullvekstmålet.

SCENARIO 2

Hvor mye må de som ikke flytter endre reisevaner for å nå målene i Stedstilpasset målstyring?

I hvilken grad må de som fortsatt bor i samme sone i 2030 som de gjorde i 2024, endre sine reisevaner for at kommunen skal nå målet om 60 prosent andel gange, sykkel og kollektivtrafikk. Det er forutsatt at de som flytter til en sone reiser i tråd med målene i Stedstilpasset målstyring.

Tabellene under angir dagens reisemiddelfordeling (RVU 2023), måltall for sonene, hvor store endringer i reisevaner det vil kreve i prosentpoeng og i prosent. Dette er vist pr sone og for kommunen som helhet.

Tabell 20 Dagens reisemiddelfordeling, mål for 2030 for reisemiddelfordeling i Stedstilpasset målstyring pr sone og hvilke endringer det krever sammenlignet med dagens situasjon.

Sone 1

Transportmiddel	RVU 2023	Mål	%-poeng	Endring
Gåing	34 %	34 %	0 %	0 %
Sykkel	5 %	20 %	15 %	300 %
Kollektivtransport	21 %	26 %	5 %	24 %
Bil	40 %	20 %	-20 %	-50 %

Sone 2

Transportmiddel	RVU 2023	Mål	%-poeng	Endring
Gåing	27 %	27 %	0 %	0 %
Sykkel	5 %	10 %	5 %	100 %
Kollektivtransport	23 %	25 %	2 %	9 %
Bil	45 %	38 %	-7 %	-16 %

Sone 3

Transportmiddel	RVU 2023	Mål	%-poeng	Endring
Gåing	21 %	20 %	-1 %	-5 %
Sykkel	5 %	8 %	3 %	60 %
Kollektivtransport	16 %	20 %	4 %	25 %
Bil	58 %	52 %	-6 %	-10 %

Sone 4

Transportmiddel	RVU 2023	Mål	%-poeng	Endring
Gåing	14 %	15 %	1 %	7 %
Sykkel	2 %	4 %	2 %	100 %
Kollektivtransport	14 %	15 %	1 %	7 %
Bil	70 %	66 %	-4 %	-6 %

Den viser at det vil kreve svært stor endring i bruk av sykkel – særlig i sone 1 hvor økningen må være på 300 %. Det betyr en firedobling i sykkelbruken pr person sammenlignet med i dag samtidig som bilbruken må halveres denne sonen. Som det framgår av tabellene over, kreves det også relativt store endringer i andre soner for enkelte transportmidler.

Neste tabell viser samlet bilde for kommunen.

Tabell 21 Dagens reisemiddelfordeling, måltall for reisemiddelfordeling i Stedstilpasset målstyring for Bærum kommune og hvilke endringer det krever sammenlignet med dagens situasjon.

Transportmiddel	RVU 2023	Mål	%-poeng	Endring
Gåing	23 %	25 %	2 %	9 %
Sykkel	5 %	12 %	7 %	140 %
Kollektivtransport	19 %	23 %	4 %	21 %
Bil	53 %	40 %	-13 %	-25 %

Oppsummering For å nå målene i Stedstilpasset målstyring for kommunen samlet, må antall reiser pr dag til fots blant bosatte som ikke har flyttet, øke med 9 prosent, med sykkel 140 prosent og med kollektivtrafikk 21 prosent. Samtidig må reiser med bil reduseres med 25 prosent. Dette er gjennomsnittlig tall pr person pr dag over et år.

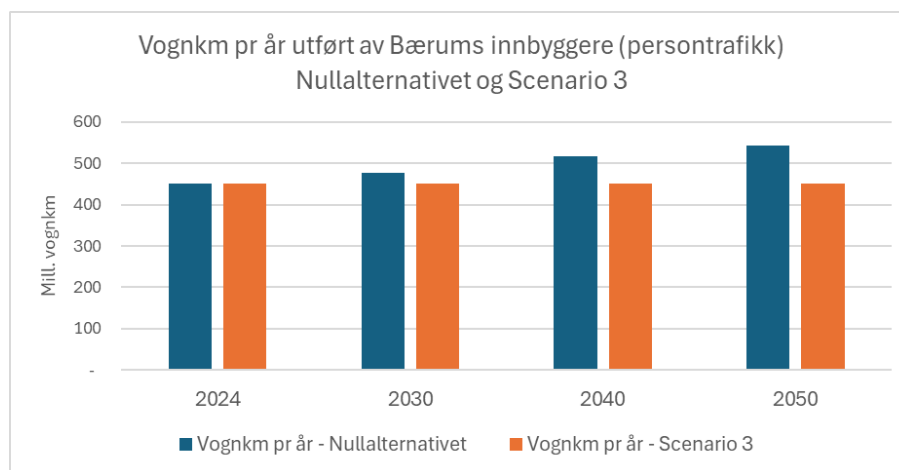
SCENARIO 3

Hvor stor andel må grønn mobilitet utgjøre for å nå nullvekstmålet for kommunen

Bærum kommune har forpliktet seg til nullvekstmålet som innebærer at veksten i persontrafikken skal tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk.

I dette scenarioet er det ikke skilt mellom reisevaner til innflyttere og de som bor der i sonen fra før. Videre inngår kun reiser utført av Bærums egne innbyggere i analysen. Nullvekstmålet omfatter også personbiltrafikk utført av bosatte utenfor kommunen som for eksempel jobber eller handler i Bærum. I analysen er det forutsatt at folk fra andre kommuner ikke kjører mer bil i Bærum enn i dag.

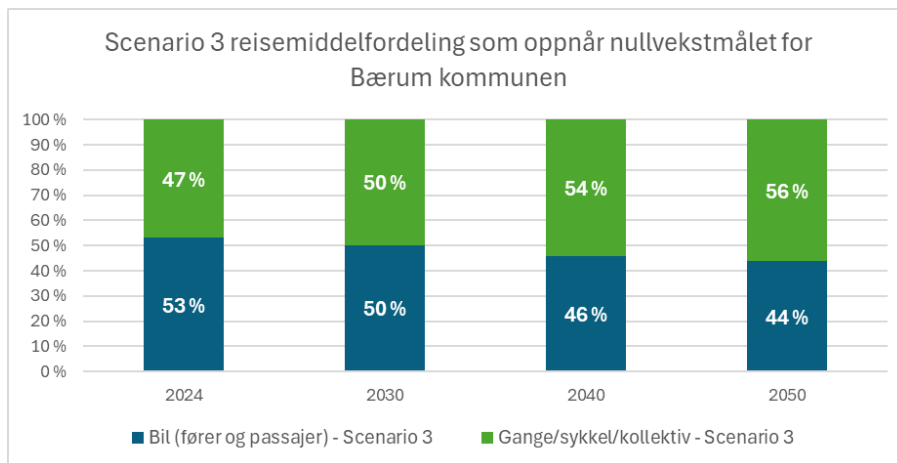
Figur 19 viser beregnet trafikkarbeid (vognkm) med nullalternativet (blå søyler) sammenlignet med scenario 3 hvor all veksten i persontrafikk tas med gange, sykkel og kollektivtrafikk (oransje søyler).



Figur 19 Utvikling i trafikkarbeidet i Nullalternativet og Scenario 3

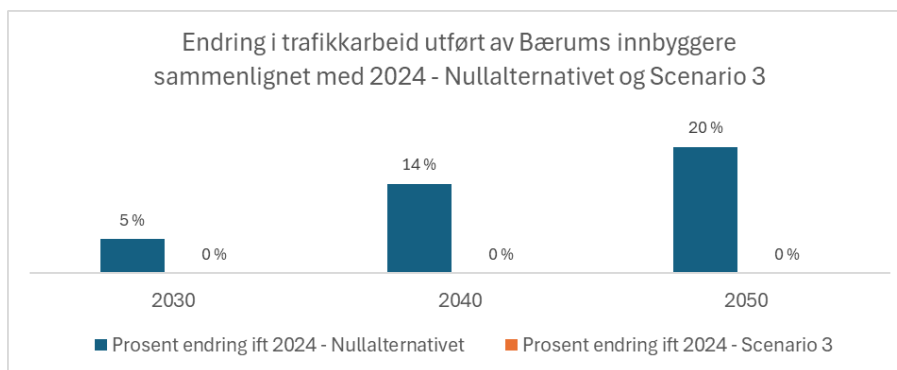
Figur 20 viser hva minimum reisemiddelfordeling for gange/sykkel/kollektiv i Scenario 3 må være for å nå nullvekstmålet for hhv 2030, 2040 og 2050. Det er forutsatt samme andel bilpassasjerer i begge scenarier.

Beregningene viser at den maksimale bilandelen (fører og passasjerer) ikke kan utgjøre mer enn 50 prosent i 2030, 46 prosent i 2040 og 44 prosent i 2050. Det innebærer at Bærum kommunes mål om maks 40 prosent bilandel er kompatibelt med nullvekstmålet i perioden fram til 2050. Dersom en når målet om 60 prosent gange/sykkel/kollektivtrafikk, vil kommunen nå nullvekstmålet, gitt at ikke trafikk fra bosatte i andre kommuner i Bærum kommune øker vesentlig i perioden.



Figur 20 Beregnet reisemiddelfordeling for å nå nullvekstmålet for kommunen.

Figur 21 viser prosentvis endring i trafikkarbeid med lette kjøretøy (vognkm) utført av Bærums innbyggere for 2030, 2040 og 2050 sammenlignet med 2024. Nullalternativet (blå søyler) gir en estimert vekst på 20 prosent fram mot 2050, mens Scenario 3 ikke har synlige søyler fordi en når nullvekstmålet.



Figur 21 Endring i trafikkarbeid (vognkm) utført av Bærums innbyggere sammenlignet med 2024 med Nullalternativet og Scenario 3.

Oppsummering. Beregningene viser at andelen grønn mobilitet må øke til 50 % i 2030, 54 % i 2040 og 56 % i 2050 om vi legger til grunn befolkningsframskrivingen fordelt på soner og samme reisebehov pr person. Tilsvarende må bilandelen (fører og passasjerer) reduseres gradvis fra 53 % i dag til 50 % i 2030, 46 % i 2040 og 44 % i 2050. Dette er noe høyere bilandel enn det som er målet (40 %) i *Stedstilpasset målstyring*. Det betyr at om en når kommunens mål om 60 % gange/sykkel/kollektivtrafikk, vil gi god måloppnåelse for nullvekstmålet, gitt at ikke ekstern trafikk fra andre kommuner i Bærum øker i samme periode.

