



Opinion:

NØKKELTALLSRAPPORT 2024

NORDRE FOLLO

Nasjonal reisevaneundersøkelse

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 17. juni 2025

FORORD

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er å kartlegge og analysere befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene er grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, og er blant annet blitt brukt i arbeidet med:

- ❖ Stortingsmeldinger og Nasjonal Transportplan (NTP)
- ❖ Lokal og regional areal- og transportplanlegging
- ❖ Analyser av konkurranseflater og markedsandeler
- ❖ Persontransportmodeller
- ❖ Statistikk og eksponeringstall
- ❖ Prognoser
- ❖ Ulike mobilitetsanalyser knyttet til velferd, tidsbruk, livsstil etc.

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU på vegne av Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket.

Denne nøkkelrapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU av Nordre Follo kommune, og er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Datagrunnlaget er basert på offisielt datasett 2024. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til senior prosjektleder eller kundeansvarlig.

Opinions RVU-team består av:

Ole Brauteset, seniorrådgiver/partner, kundeansvarlig (ob@opinion.no)

Roar Teige, senior prosjektleder (roar@opinion.no)

Reidar Dischler, seniorrådgiver/partner, fagsjef kvantitativ analyse og statistikk

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Julie Opedal, analytiker

Ida-Marie Veland, analytiker

Peder Røsand, teknisk ansvarlig

OPPSUMMERING

TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

- 90 prosent av befolkningen over 18 år i Nordre Follo har førerkort i 2024, som tilsvarer landsgjennomsnittet. Det er liten variasjon i førerkortandel mellom de ulike områdene innad i Nordre Follo.
- 91 prosent i Nordre Follo disponerer bil, som er åtte prosentpoeng høyere enn det nasjonale gjennomsnittet. Innad i Nordre Follo er det sone 2 (Langhus/Vevelstad/Oppegård/Greverud/Myrvoll) som har størst andel som disponerer bil, med 95 prosent.
- 83 prosent av de som disponerer bil hadde mulighet til å bruke egen bil hele dagen. Elleve prosent deler av dagen.
- Halvparten av husholdningene i Nordre Follo har én bil. En av tre husholdninger har to biler, mens under en av ti har tre biler eller flere.
- Nær alle i Nordre Follo (99 prosent) har tilgang til parkeringsplass i nærheten av der man bor. Dette er høyere enn på landsbasis, hvor andelen ligger på 95 prosent.
- 49 prosent av arbeidstagere i Nordre Follo har både mulighet til å kjøre til jobb (disponerer bil og har førerkort), og kan parkere gratis på plass disponert av arbeidsgiver. Dette gjelder de som har fast oppmøtested på jobb. Andelen med tilgang til gratis parkering på arbeid er høyest blant de som bor i området Siggerud/Kråkstad/Skotbu/Svartskog (sone 4). Det må presiseres at sone 4 og sone 1 (Ski sentrum) har små baser, som gir høyere feilmarginer.
- Flere har svært god eller god tilgang til kollektivtransport enn svært dårlig eller dårlig. 86 prosent har svært eller ganske god tilgang, mens ti prosent har svært dårlig eller dårlig tilgang. Det er bedre tilgang enn nasjonalt, hvor andelen svært eller ganske god ligger på 57 prosent. Sone 4 (Siggerud/Kråkstad/Skotbu/Svartskog) skiller seg ut med dårligere tilgang til kollektivtransport enn øvrige områder i Nordre Follo.
- I Nordre Follo har 67 prosent tilgang til en vanlig sykkel i 2024. 18 prosent har tilgang til el-sykkel. Det er syv prosentpoeng flere som har tilgang til vanlig sykkel i Nordre Follo enn nasjonalt.

OMFANG AV REISER

- Nordre Follo sin befolkning gjennomførte 2,55 reiser i gjennomsnitt per dag i 2024, noe som er på nivå med Norges befolkning for øvrig. Det er liten variasjon innad blant de ulike sonene.
- I løpet av en dag er det flest som foretar 1-2 reiser etterfulgt av 3-4 reiser. Nordre Follo følger landsgjennomsnittet.
- Flest av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer og over 20 km hvor andelen ligger begge på 22 prosent. De ulike distansene er imidlertid relativt jevnt fordelt.
- Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2024 på mellom 10 og 19 minutter. Færrest reiser er mellom 1-4 minutter.

TRANSPORTMIDDELBRUK

- I 2024 ble de fleste reisene i Nordre Follo foretatt som bilfører etterfulgt av å gå, med henholdsvis 45 og 24 prosent. 11 prosent av reisene ble foretatt som bilpassasjer, 16 prosent via kollektivtransport og 3 prosent på sykkel.
- Sone 4 (Siggerud/Kråkstad/Skotbu/Svartskog) skiller seg ut med en større andel bilreiser og en mindre andel reiser til fots enn øvrige områder.
- De lengste reisene, over 20 km eller lenger, blir foretatt med bil, enten som fører eller passasjer (66 prosent). 32 prosent av de lange reisene gjøres med kollektivtransport.
- Korte reiser tas i stor grad til fots. 82 prosent av reiser under 1 km er en reise til fots. På strekninger mellom 1 og 2,9 km øker sykkelandelen, men andelen reiser med bil er likevel størst (49 prosent til sammen for bilfører og bilpassasjer)

REISEFORMÅL

- Flest reiser i Nordre Follo er fritidsreiser med en andel på 27 prosent, tett etterfulgt av handel/servicereiser på 25 prosent. Arbeidsreiser utgjør 20 prosent. Type reise er relativt jevnt fordelt mellom de ulike sonene.
- Til/fra arbeid er det flest som reiser med bil som fører (40 prosent) eller med kollektivt (39 prosent) Nordre Follo skiller seg ut ved å ha en lavere andel bil som fører og høyere andel kollektivbruk ved arbeidsreiser enn landsgjennomsnittet.

- Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte.
- Det er en overvekt av de som kjører selv når man gjennomfører tjenestereiser, 42 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. Dette er noe lavere enn på landsbasis, hvor andelen ligger på 54 prosent. 20 prosent gjøres med bil som passasjer, som er mer enn dobbel så stor andel som nasjonalt (8 prosent).
- Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører, som har en andel på 77 prosent. Transportmiddelfordeling ved omsorgsreiser følger generelt samme mønster som på landsbasis, men Nordre Follo har en noe lavere andel transportmåte bil som passasjer og høyere andel som går.
- Ved 60 prosent av handlereisene kjøres det bil selv. 21 prosent blir gjennomført til fots. Fordelingen følger stort sett samme mønster som på nasjonalt nivå.
- 37 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 32 prosent. 16 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 10 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 3 prosent via sykkel. Fordelingen følger samme mønster som på landsbasis.

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	1
Oppsummering	2
Figurregister	6
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	8
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	10
Intervjuopplegg	10
Spørreskjema	10
Stedfesting, reisetid og -avstand	11
Datagrunnlag og utvalg	12
Respons og vekting	15
Kapittel 3: Tilgang til transportmidler	16
Antall biler i husholdningen	19
Andel el-bileiere	20
Type drivstoff/energibærer	20
Parkering i nærheten av boligen	21
Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid	22
Tilgang til kollektivtransport	23
Tilgang til ulike transportmidler	25
Tilgang til sykkel	26
Tilgang til moped/MC	27
Helsemessige problemer	28
Kapittel 4: Omfang av reiser	29
Antall daglige reiser	29
Daglige reiser i strekning	31
Daglige reiser i tid	32
Reisemønster gjennom døgnet	33
Kapittel 5: Transportmiddelbruk	35
Bruk av transportmidler	35
Bruk av transportmidler i strekning	35
Bruk av transportmidler i tid	38
Bruk av transportmidler gjennom døgnet	40
Kapittel 6: Reiseformål	41
Daglige reiser etter formål	41
Bruk av transportmidler etter formål	42
Starttid etter formål	43
Reiseavstand etter formål	43
Reisevarighet etter formål	45

.....	45
Kapittel 7: Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk	46
Arbeidsreiser.....	46
Skolereiser.....	48
Tjenestereiser.....	50
Omsorgsreiser.....	52
Handlereiser.....	54
Fritidsreiser	56

FIGURREGISTER

Figur 1: Eksempel reiseregistrering.....	9
Figur 2: Førerkort for bil.....	16
Figur 3: Andel som disponerer bil.....	17
Figur 4: Tilgang til å benytte bil.....	18
Figur 5: Antall biler i husholdningen	19
Figur 6: Andel som disponerer el-bil.....	20
Figur 7: Type drivstoff/energibærer	20
Figur 8: Parkering i nærheten av boligen	21
Figur 9: Avstand til egen parkeringsplass	22
Figur 10: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid	22
Figur 11: Tilgang til kollektivtransport.....	23
Figur 12: Tilgang til ulike transportmidler	25
Figur 13: Tilgang til sykkel.....	26
Figur 14: Tilgang til moped/MC	27
Figur 15 Andel med bevegelsesutfordringer	28
Figur 16: Transportmidler man har utfordringer med	28
Figur 17: Antall daglige reiser	29
Figur 18: Antall daglige reiser i intervaller	30
Figur 19: Antall daglige reiser / Andel med null reiser per ukedag.....	30
Figur 20: Daglige reiser i strekning.....	31
Figur 21: Gjennomsnittlig reisestrekning i km	31
Figur 22: Reisetid i minutter.....	32
Figur 23: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter	32
Figur 24: Starttidspunkt for reisen	33
Figur 25: Daglige reiser etter starttidspunkt	34
Figur 26: Transportmiddelfordeling	35
Figur 27: Bruk av transportmidler i strekning.....	36
Figur 28: Reiseavstand inndelt etter transportmiddelbruk.....	37
Figur 29: Gjennomsnittlig reisetid i minutter per transportmiddel	38
Figur 30: Reisetid per transportmiddel	39
Figur 31: Transportmiddelbruk gjennom døgnet	40
Figur 32: Daglige reiser etter formål.....	41
Figur 33: Transportmiddelbruk etter reiseformål	42
Figur 34: Starttidspunkt etter reiseformål	43
Figur 35: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål	44
Figur 36: Reiseavstand i kilometer etter formål.....	44
Figur 37: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål	45
Figur 38: Reiselengde i minutter etter formål	45
Figur 39: Arbeidsreisens starttidspunkt.....	46
Figur 40: Arbeidsreisens lengde i strekning	47
Figur 41: Arbeidsreisens lengde i tid.....	47
Figur 42: Transportmiddel ved arbeidsreiser.....	48
Figur 43: Transportmiddel ved skolereiser	48
Figur 44: Skolereisens lengde i strekning	49
Figur 45: Skolereisens lengde i tid	49

Figur 46: Tjenestereisers lengde i strekning	50
Figur 47: Tjenestereisers lengde i tid	50
Figur 48: Transportmiddel ved tjenestereiser	51
Figur 49: Handlereisers starttidspunkt	52
Figur 50: Omsorgsreisers lengde i strekning	52
Figur 51: Omsorgsreisers lengde i tid	53
Figur 52: Transportmiddel ved omsorgsreiser	53
Figur 53: Handlereisers starttidspunkt	54
Figur 54: Handlereisers lengde i strekning	54
Figur 55: Handlereisers lengde i tid	55
Figur 56: Transportmiddel ved handlereiser	55
Figur 57: Handlereisers starttidspunkt	56
Figur 58: Fritidsreisers lengde i strekning	57
Figur 59: Fritidsreisers lengde i tid	57
Figur 60: Transportmiddel ved fritidsreiser	58

KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985, og siden den gang er den gjennomført i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/2014 og årlig fra og med 2016.

Fra 2016 gikk man over til å gjennomføre kontinuerlige reisevaneundersøkelser med datainnsamling jevnt fordelt gjennom året. Dette ble gjort for blant annet å kunne følge utviklingen i reisevanene tettere, samt være mer fleksibel når det gjelder eventuelle kjøp av tilleggsutvalg.

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2024 med forlengelse ut januar 2025, og omfatter for Nordre Follo totalt 829 intervjuer. Intervjuene ble gjennomført i perioden januar 2024 – januar 2025. Utvalget for Nordre Follo er nærmere beskrevet i kapittel 2 under «Datagrunnlag og utvalg»

Reisevaneundersøkelsen omfatter alle reiser som foretas på daglig basis, og lengre reiser som gjøres sjeldnere, samt alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om omfanget av folks reiser, hvordan og hvorfor folk reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer på tvers av ulike grupper i befolkningen.

Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor vei- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafiksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske regioner.

Hva defineres som en reise?

En reise defineres her som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. Denne definisjonen av reise er noe annerledes enn den allmenne oppfatningen om hva en reise er, spesielt de daglige reisene.

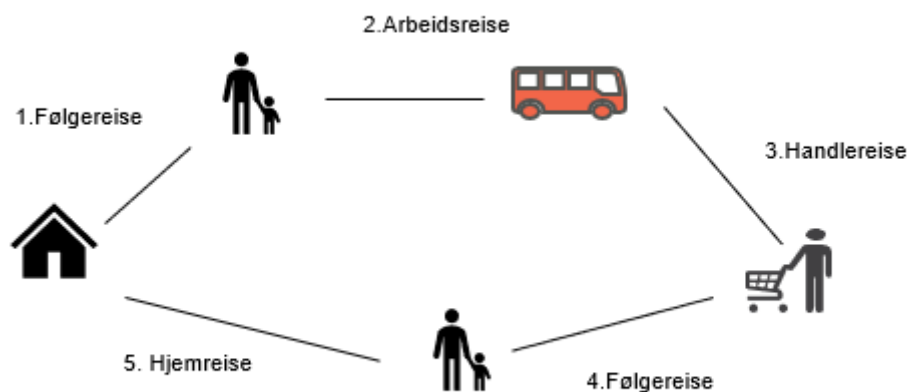
Daglige reiser

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem

defineres ut fra formålet på foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På én reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler. Reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren nedenfor illustrerer hvordan reisene kan registreres i løpet av en dag.

Figur 1: Eksempel reiseregistrering



Når man går hjemmefra om morgenen for å levere i barnehagen, og så drar videre derfra til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter den definisjonen som brukes i RVU: En følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen). Den vanlige oppfatningen er at man har gjort en arbeidsreise med stopp innom barnehagen, og tenker på dette som én reise.

KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For detaljer henvises det til dokumentasjonsnotat, levert fra Opinion sammen med datasett for 2024.

Intervjuopplegg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre.

I 2024 har 90 prosent av intervjuene vært gjennomført som selvutfylling på web og 10 prosent av intervjuene gjennomført som CATI intervjuer (telefonintervjuer). Web er den dominerende metoden og den metoden Opinion er tryggest på at gir det mest korrekte resultatbilde (en unngår intervjuerpåvirkning). Det etterstrebes kontinuerlig i datainnsamlingen å få flest mulig av respondentene til å besvare på web (etter ønske fra oppdragsgiver). I Nordre Follo er intervjufordelingen 8 % CATI og 92 % web.

Respondentene i reisevaneundersøkelsen er trukket fra Folkeregisteret, på bestilling av Opinion gjennom Tieto Evry. Bestillingen av tilleggsutvalget er brutt ned på antall per kjønn og aldersgruppe innad i de ulike områdene i Nordre Follo, for å sikre at fordelingen speiler de faktiske demografiske sammensetningene. Respondentene er ellers trukket tilfeldig og samme respondent kan ikke trekkes igjen før etter minst to år har gått fra sist. Opinion bestiller uttrekk omtrent hver tredje måned for å sikre oppdaterte adresser.

Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, og hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser). Spørreskjemaet starter med introduksjon om undersøkelsens formål.

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

1. Bosted
 - Bekrefte stedfesting for bosted, også evt. sekundært bosted
2. Transportmidler
 - Førerkort og tilgang til bil
 - Eieforhold bil med årsmodell, biltype og energibærer
 - Antall biler i husholdningen
 - Lademuligheter for elbil
 - Tilgang til sykkel, moped, MC
3. Arbeid/yrke
 - Yrkesstatus, arbeidsforhold

- Stedfesting av arbeidsplass for arbeidstakere med fast oppmøtested
 - Stedfesting av evt. skole-/studiested
4. Reisedagen.
- Gjøremål, og registrering av inntil 8 reiser («daglige reiser»)
 - Tilgang til bil på reisedagen
- For hver reise:
- Starttidspunkt, formål, startsted og endested for reisen
 - Alle transportmidler brukt på reisen
 - Betalingsmåte kollektivreiser
5. Reisefrekvens
- Hyppighet ulike reisemåter på den tiden av året da intervjuet ble foretatt
6. Reisemuligheter til jobb (arbeidsreisen)
- Anslag på reiselengde (korteste veg) og tidsbruk for ulike transportmåter
 - Muligheter for parkering ved arbeidsplass, og for dekning av reisekostnader
7. Husholdningen
- Antall personer i husstanden og deres slektskap til intervjupersonen
 - Alder, førerkort og yrkesaktivitet for husstandsmedlemmer
 - Parkeringstilgang ved bostedet
 - Kollektivtilbud ved bostedet
8. Bakgrunnsinformasjon
- Utdanning, yrke og bransje (yrkesaktive)
 - Egen inntekt og husholdningens inntekt
 - Fysiske problemer som begrenser bruk av transportmidler
 - Respondentens fødeland

Stedfesting, reisetid og -avstand

Fra og med RVU 2001 har start- og endepunkter for reisene, bosteder og arbeidsplasser vært stedfestet til grunnkrets. Erfaringsmessig er stedfestingen mest presis for de stedene respondentene kjenner best – eget bosted og jobb med fast oppmøtested. Slike «faste» reisepunkt registreres og verifiseres i begynnelsen av intervjuet. Dermed er stedfestingen av de vanligste reisepunktene klar til bruk under reiserapporteringen. Fra og med RVU 2016-2019 er listen utvidet med sekundære bosteder og skoler/studiesteder.

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps inkludert, som også er benyttet siden. Stedfesting av oppgitte adresser til grunnkrets og kommune gjøres automatisk såfremt respondenten klarer å oppgi en gyldig lokasjon i kartløsningen. Der dette ikke er tilfelle, er det i 2024 gjort en omfattende jobb med manuell koding av adresser oppgitt i fritekst. Som resultat av dette er stedfestingen i 2024 nær 100%.

Datagrunnlag og utvalg

RVU 2024 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske regioner som er bevisst oversamlet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene.

Nordre Follo består totalt av 829 intervjuer, som er hentet fra nasjonalt nivå (28), Oslo/Viken tilleggsutvalg (394), Eldre tilleggsutvalg (53) og Nordre Follo tilleggsutvalg (353). Intervjuene er videre fordelt til tilhørende områder (sone 1- 4), som rapporten bryter ned resultatene på. Disse områdene samt antall intervjuer og prosentfordeling er vist under. Visuell fremstilling av sonene finnes på neste side. Merk at i sone 4 og til dels også sone 1 er det noe færre respondenter enn i sone 2 og 3. Det medfører at det er noe større feilmarginer i oppgitte svarfordelinger fra sone 1 og 4.

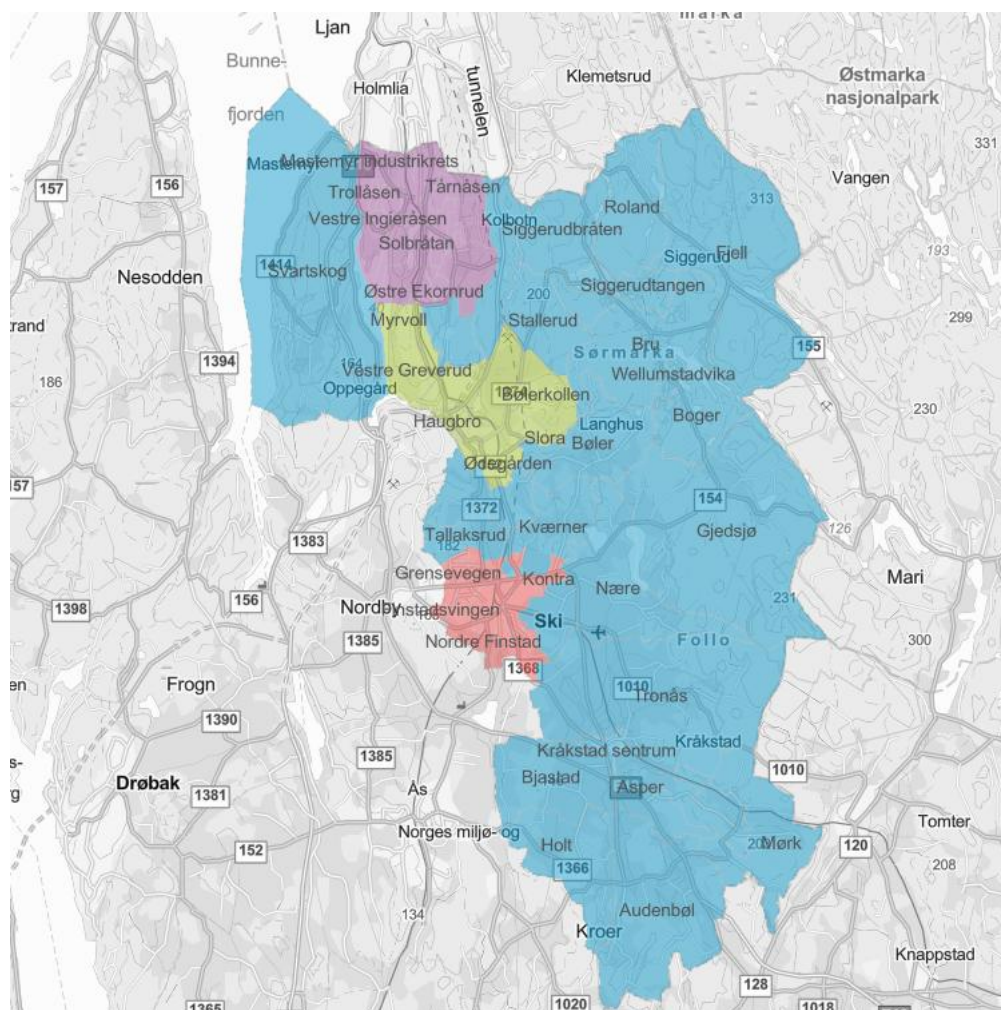
Område	Intervjuer	
	Prosentfordeling	Antall
Sone 1: Ski sentrum	19 %	148
Sone 2: Langhus/Vevelstad/Oppegård/Greverud/Myrvoll	31 %	272
Sone 3: Kolbotn/Sofiemyr/Tårnåsen/Trollåsen	38 %	310
Sone 4: Øvrige områder (Siggerud, Kråkstad, Skotbu/Svartskog)	12 %	98
Sum	100 %	829

Sone 1: Ski Sentrum

Sone 2: Langhus/Vevelstad/Oppegård/Greverud/Myrvoll

Sone 3: Kolbotn/Sofiemyr/Tårnåsen/Trollåsen

Sone 4: Siggerud/Kråkstad/Skotbu/Svartskog



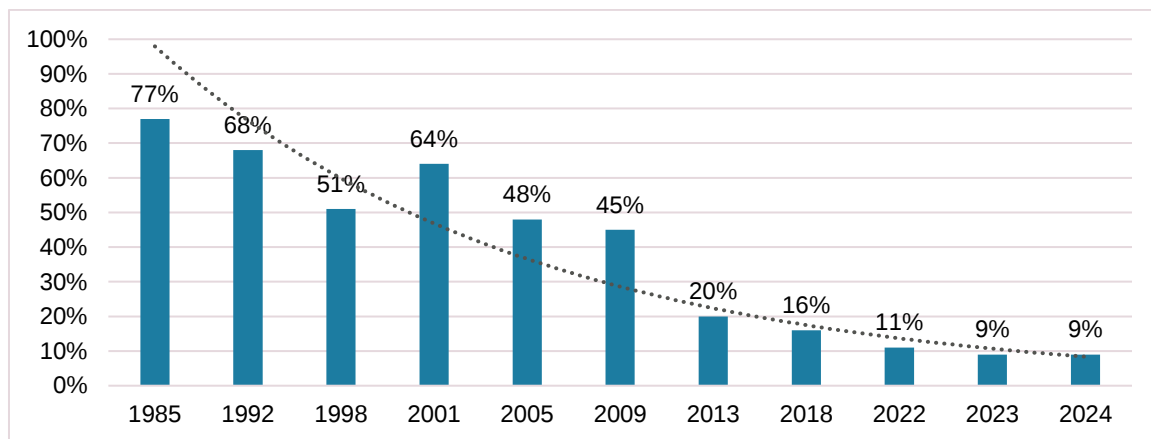
Oversikt over hvilke områder som inngår i de ulike sonene:

Nordre Follo soner			
Sone 1	Sone 2	Sone 3	Sone 4
Grensevegen	Ødegården	Nedre Ormerud	Bru
Øvre Hebekk	Langhus senter	Rikeåsen	Boger
Dagbo	Bøleråsen	Kolbotn	Bøler
Nedre Hebekk	Bølerkollen	Solbråtan	Roland
Austlivegen	Dalen	Vestre Ekornrud	Fjell
Atriumvegen	Vevelstadåsen	Kantoråsen	Siggerudbråten
Måsavegen	Slora	Østre Ingieråsen	Stallerud
Nordre Finstad	Haugbro	Li Gård	Siggerudtangen
Follogrenda	Foss	Østre Mellomåsen	Tangenhagen
Søndre Finstad	Nordre Dal	Midtre Mellomåsen	Siggerud nord
Finstadsvingen	Sagstuvegen	Vestre Ingieråsen	Siggerud syd
Solfallsvegen	Smedsrud	Ingierodden	Wellumstadvika
Rosenlundvegen	Stenfelt	Trollåsen	Karlsrud
Monsrud	Oppegård syd-øst	Vestre Mellomåsen	Haugland
Vardåsen	Oppegård syd-vest	Mastemyr industrikrets	Asper
Kontra	Frydenberg	Tårnåsen	Bjastad
Ski sentrum	Myrvoll	Østre Hellerasten	Audenbøl
Skorhaug	Vestre Greverud	Nordre Ødegården	Tallaksrud
Eikelvegen		Søndre Ødegården	Kvæerner
Ellingsrud		Øvre Ormerud	Drømtorp
		Øståsen	Industrivegen
		Midtre Hellerasten	Nære
		Skrenten	Gjedsjø
		Fløisbonn Industrikrets	Tronås
		Østre Bråten	Kråkstad sentrum
		Sofiemyr	Skotbu sentrum
		Søndre Sofiemyråsen	Mørk
		Nordre Bråten	Holt
		Søndre Bråten	Østre Greverud
		Nordre Sofiemyråsen	Svartskog
		Vestre Bråten	
		Østre Ekornrud	

Respons og vekting

I 2024 er responsraten (svarprosent) på 9 prosent for landet som helhet. Overordnet er responsrater i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter.

Tabell 1: Respons i RVU 1985 - 2024. Prosent og lineær trend



Data frem til og med 2018 er hentet fra: TØI, RVU 2018/19 – nøkkelrapport

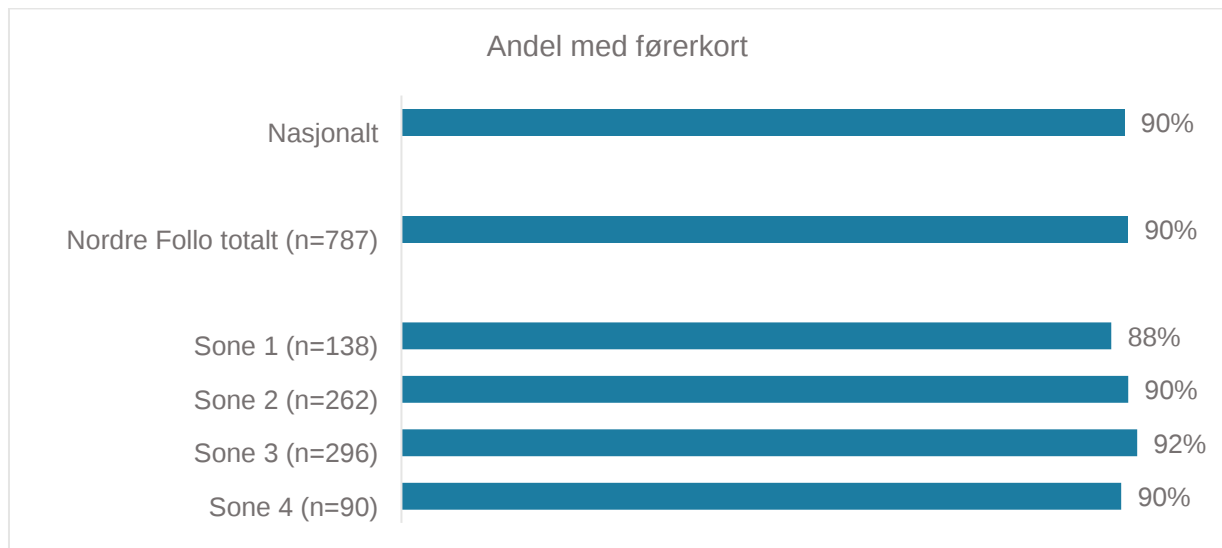
Datasettet er vektet på kjønn, alder og reisedag slik at resultatene er representative for befolkningen i Nordre Follo. Det er benyttet RIM-vekt. Aldersgruppene opp til 44 år er vektet noe opp, og de over 55 år er vektet ned. Menn er vektet noe ned, og kvinner opp. Når det gjelder reisedag, er det vektet til en flat fordeling mellom ukedagene.

KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

Førerkort

90 prosent av befolkningen over 18 år i Nordre Follo har førerkort i 2024, som tilsvarer landsgjennomsnittet. Det er liten variasjon i førerkortandel mellom de ulike områdene innad i Nordre Follo.

Figur 2: Førerkort for bil



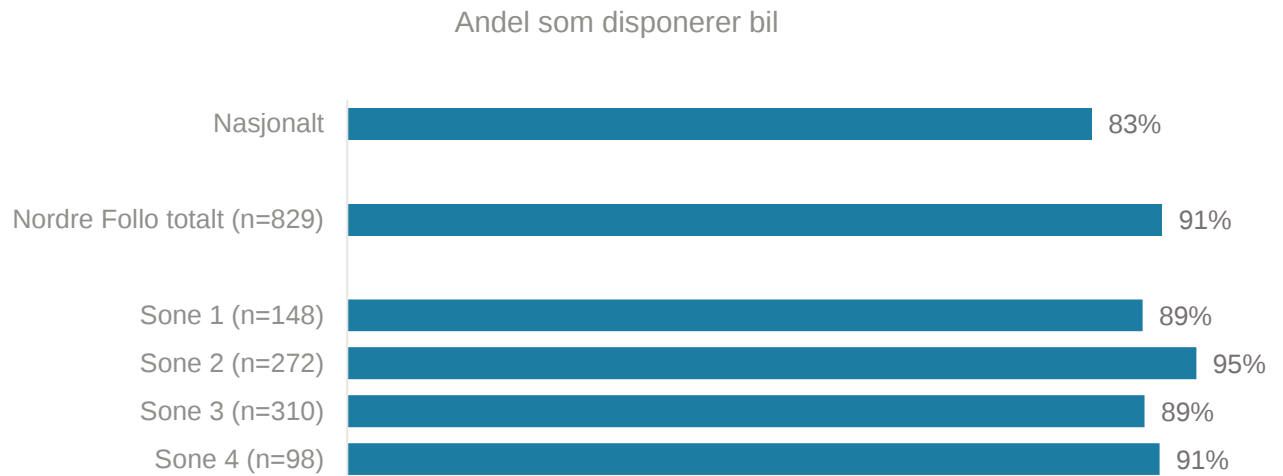
Andelen med førerkort høyere blant følgende grupper i Nordre Follo:

- Aldersgruppen 45-66 år
- De med høyskole/universitetsutdanning
- De med husstandsinntekt på 1 600 000 kr og oppover
- Yrkesaktive

Tilgang til bil

91 prosent i Nordre Follo disponerer bil, som er åtte prosentpoeng høyere enn det nasjonale gjennomsnittet. Innad i Nordre Follo er det sone 2 (Langhus/Vevelstad/Oppegård/Greverud/Myrvoll) som har størst andel som disponerer bil, med 95 prosent.

Figur 3: Andel som disponerer bil

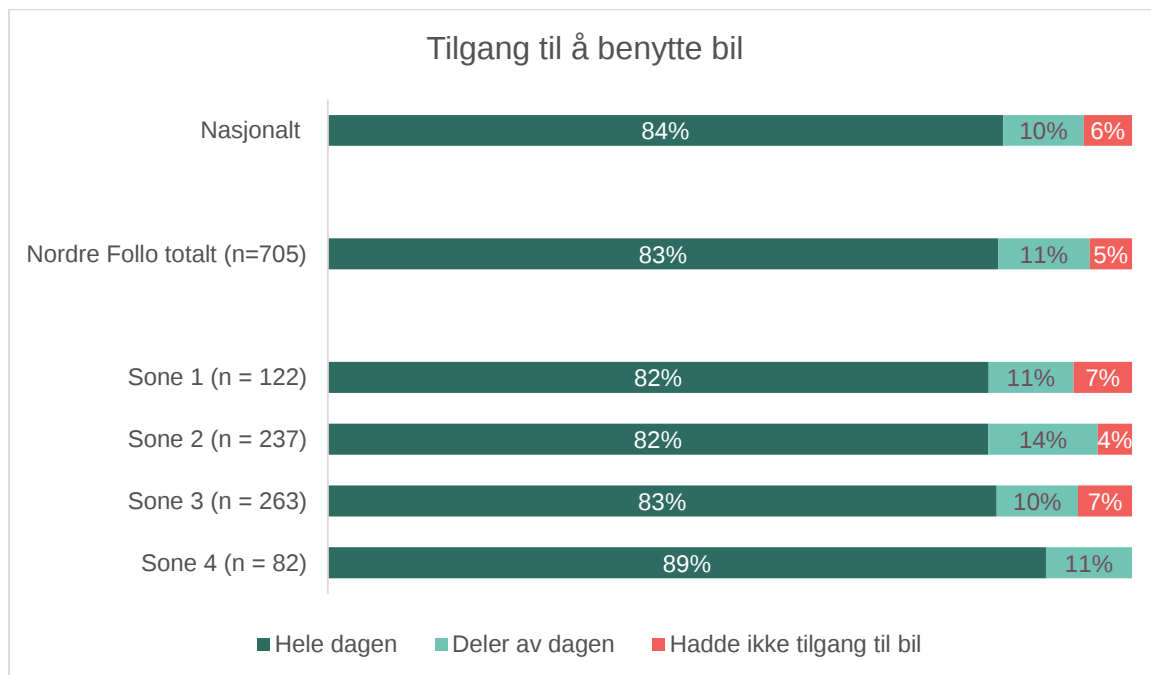


Andelen er høyere blant følgende grupper i Nordre Follo:

- Aldersgruppen 45 år og over
- Par uten barn
- Yrkesaktive
- De med husstandsinntekt på 1 000 000 kr eller mer
- Ledere

83 prosent av de som disponerer bil hadde mulighet til å disponere bil hele dagen. 11 % deler av dagen. Prosentandelene ligger jevnt med nasjonalt nivå.

Figur 4: Tilgang til å benytte bil

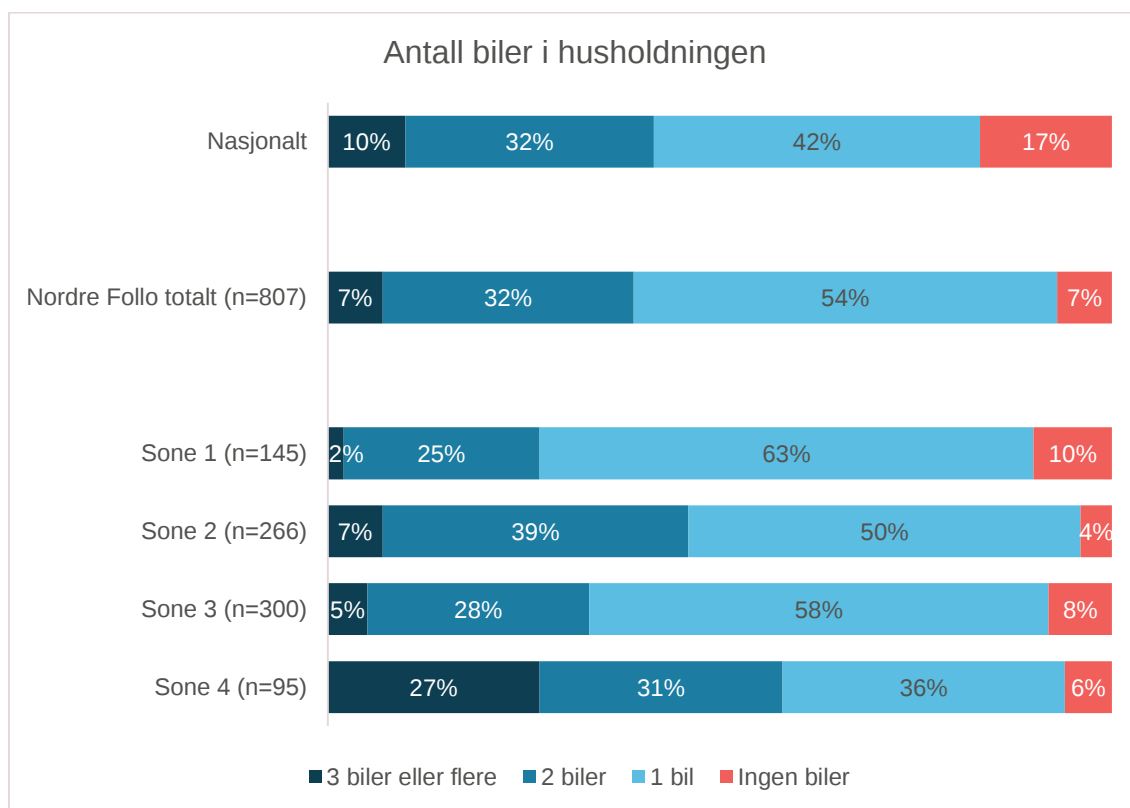


Antall biler i husholdningen

Halvparten av husholdningene i Nordre Follo har én bil. En av tre husholdninger har to biler, mens under en av ti har tre biler eller flere. Bare 7 prosent oppgir at de ikke har bil i husholdningen.

Ser vi nærmere på ulike områder innad i kommunen, så skiller sone 4 seg ut med høyest andel av husholdninger med 3 eller flere biler. Sone 1 har den høyeste andelen av husholdninger med både 1 bil og ingen (hhv. 63 og 10 prosent). Merk imidlertid at antall intervjuer er forholdsvis lavt i disse to sonene.

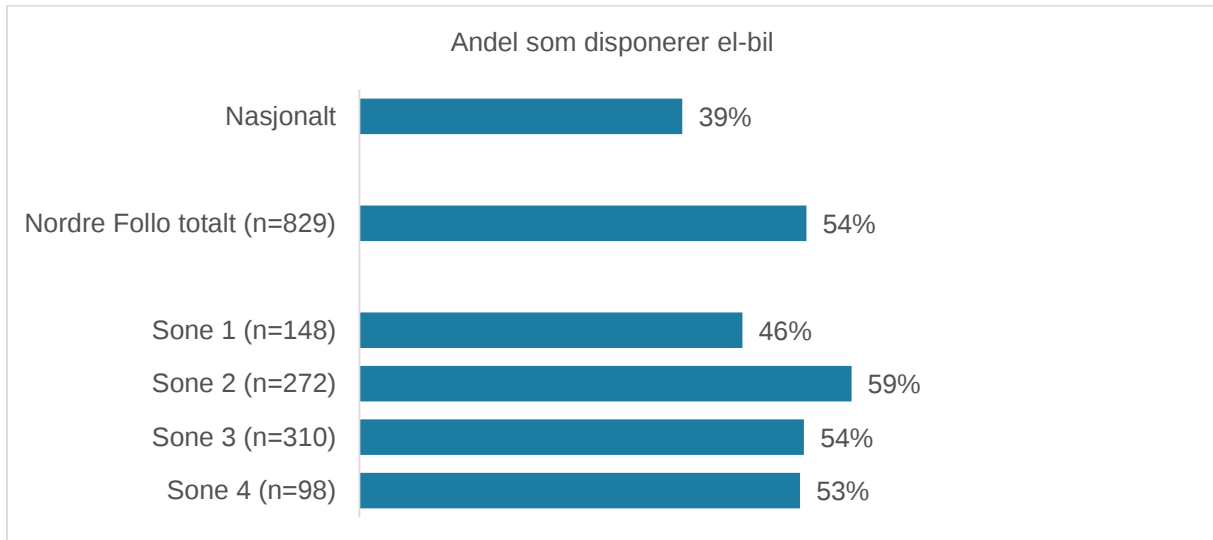
Figur 5: Antall biler i husholdningen



Andel el-bileiere

El-biltilgang er mer utbredt i Nordre Follo enn på nasjonalt nivå. 54 prosent eier eller disponerer én eller flere el-biler, mot 39 prosent nasjonalt. Andelen er høyest i sone 2 med 59 prosent.

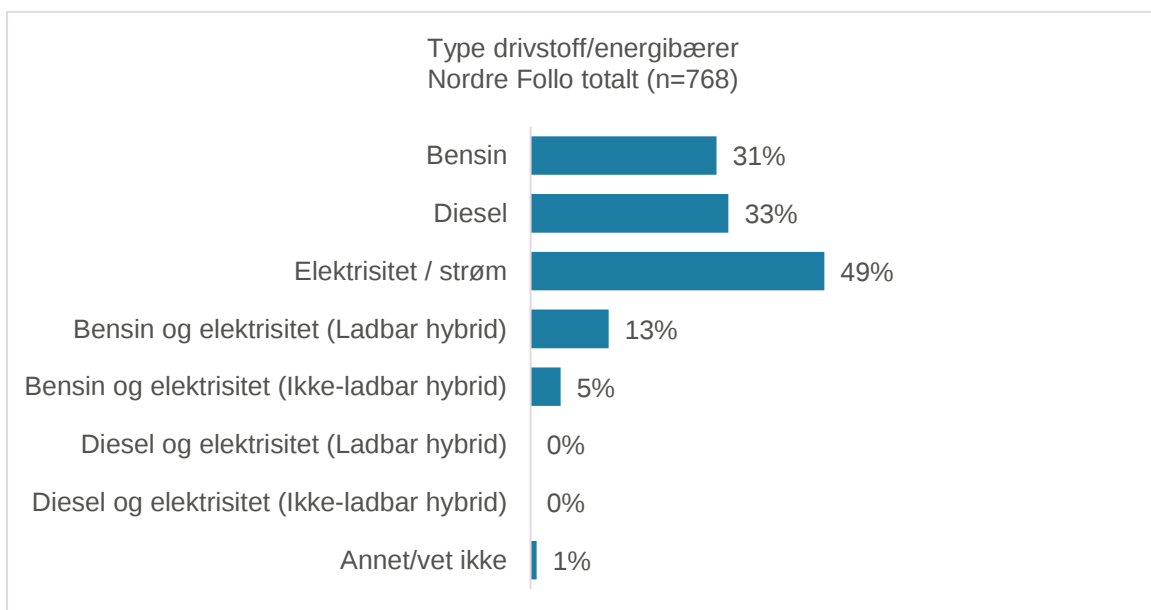
Figur 6: Andel som disponerer el-bil



Type drivstoff/energibærer

49 prosent har en bil med elektrisitet eller strøm som energibærer. Tilgangen på bensin- og dieseldrevet bil er jevn, med henholdsvis 31 og 33 prosent. Spørsmålet er stilt til de som har en eller flere biler med hvert drivstoff.

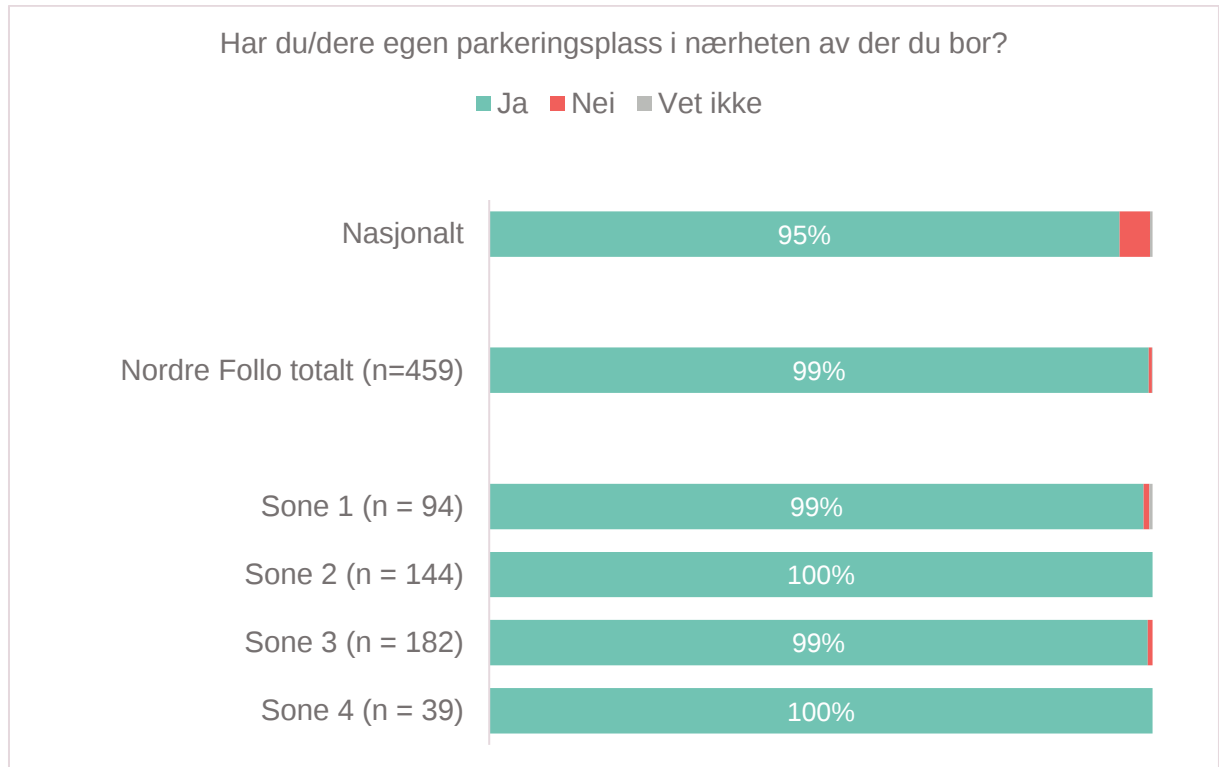
Figur 7: Type drivstoff/energibærer



Parkering i nærheten av boligen

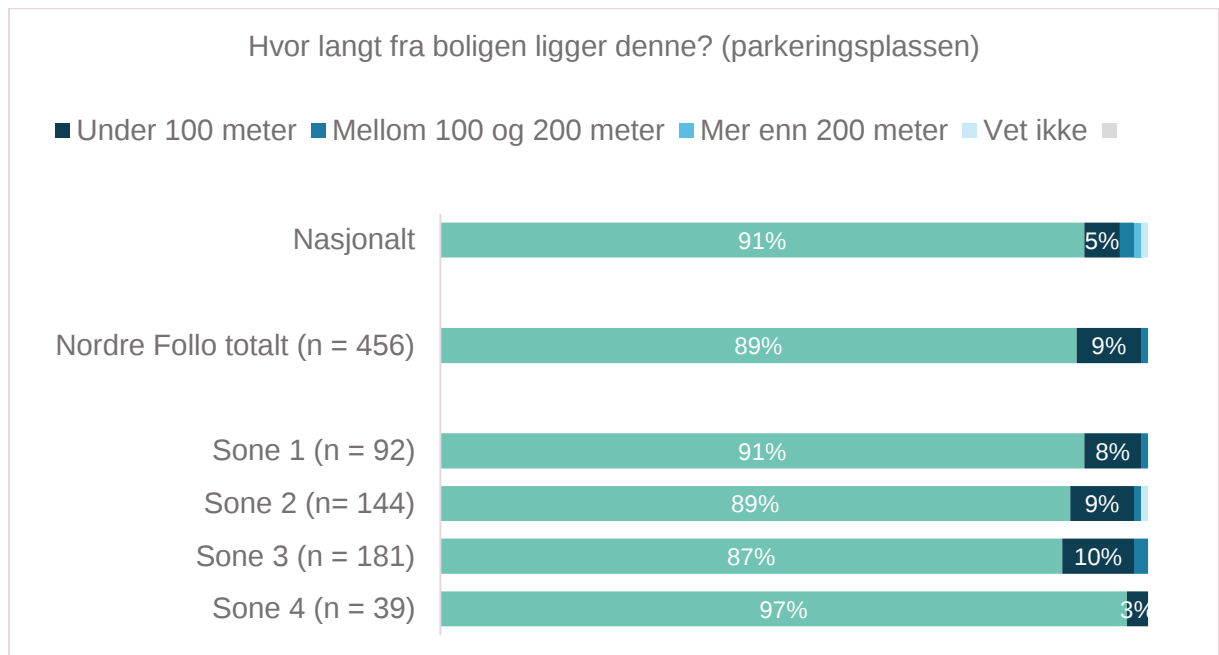
Nær alle i Nordre Follo (99 prosent) har tilgang til parkeringsplass i nærheten av der man bor. Dette er høyere enn på landsbasis, hvor andelen ligger på 95 prosent.

Figur 8: Parkering i nærheten av boligen



Blant de som har egen parkeringsplass er det størst andel som har dette under 50 meter fra boligen. Dette er gjeldende for alle områdene i Nordre Follo.

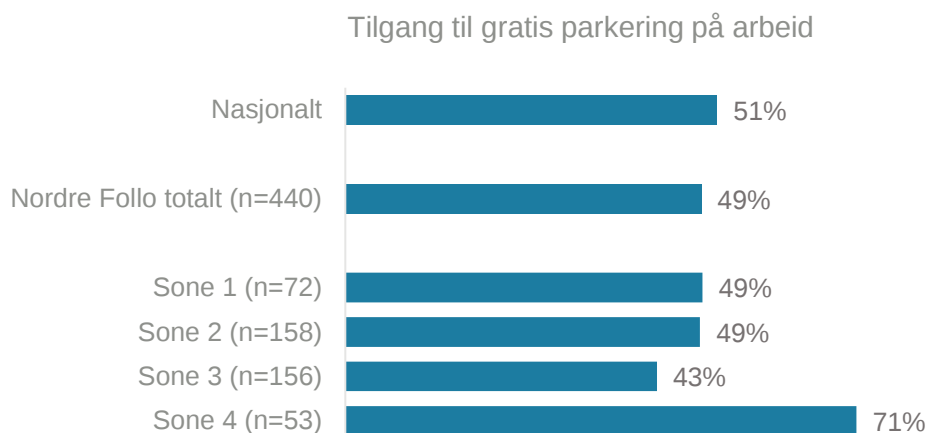
Figur 9: Avstand til egen parkeringsplass



Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

49 prosent av arbeidstagere i Nordre Follo har både mulighet til å kjøre til jobb (disponerer bil og har førerkort), og kan parkere gratis på plass disponert av arbeidsgiver. Dette gjelder de som har fast oppmøtested på jobb. Andelen med tilgang til gratis parkering på arbeid er høyest blant de som bor i Siggerud/Kråkstad/Skotbu/Svartskog (sone 4). Det må presiseres at bosatte i sone 4 og sone 1 (Ski sentrum) har små baser, som gir høyere feilmarginer.

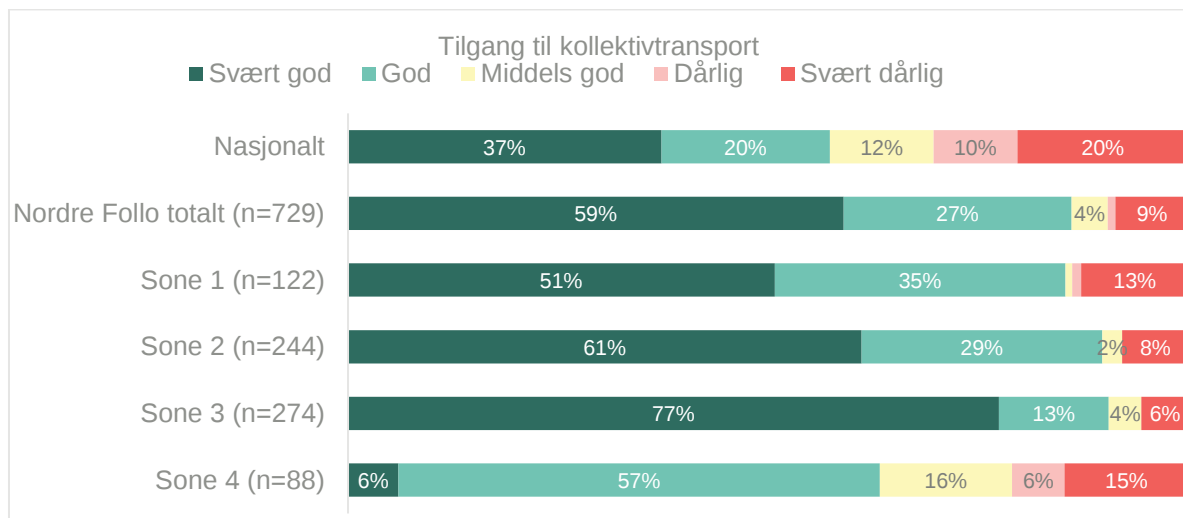
Figur 10: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid



Tilgang til kollektivtransport

Flere har svært god eller god tilgang til kollektivtransport enn svært dårlig eller dårlig. 86 prosent har svært eller ganske god tilgang, mens ti prosent har svært dårlig eller dårlig tilgang. Det er bedre tilgang enn nasjonalt, hvor andelen svært eller ganske god ligger på 57 prosent. Sone 4 (Siggerud/Kråkstad/Skotbu/Svartskog) skiller seg ut med dårligere tilgang til kollektivtransport enn øvrige områder i Nordre Follo.

Figur 11: Tilgang til kollektivtransport



Indeks for kategorisering av tilgang kollektivtransport er beskrevet nedenfor:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr time	1	2	5
2-3 pr time	2	3	5
1 pr time	3	4	5
Annenhver time / sjeldnere	4	5	5

1) Svært god tilgang

Minst 4 avganger pr time og under 1 km til holdeplassen

2) God tilgang

2-3 avganger pr time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

3) Middels god tilgang

1 avgang pr time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

4) Dårlig tilgang

Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

5) Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport

Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

Tilgang til ulike transportmidler

I Nordre Follo har 67 prosent tilgang til en vanlig sykkel i 2024. 18 prosent har tilgang til el-sykkel. Det er syv prosentpoeng flere som har tilgang til vanlig sykkel i Nordre Follo enn nasjonalt.

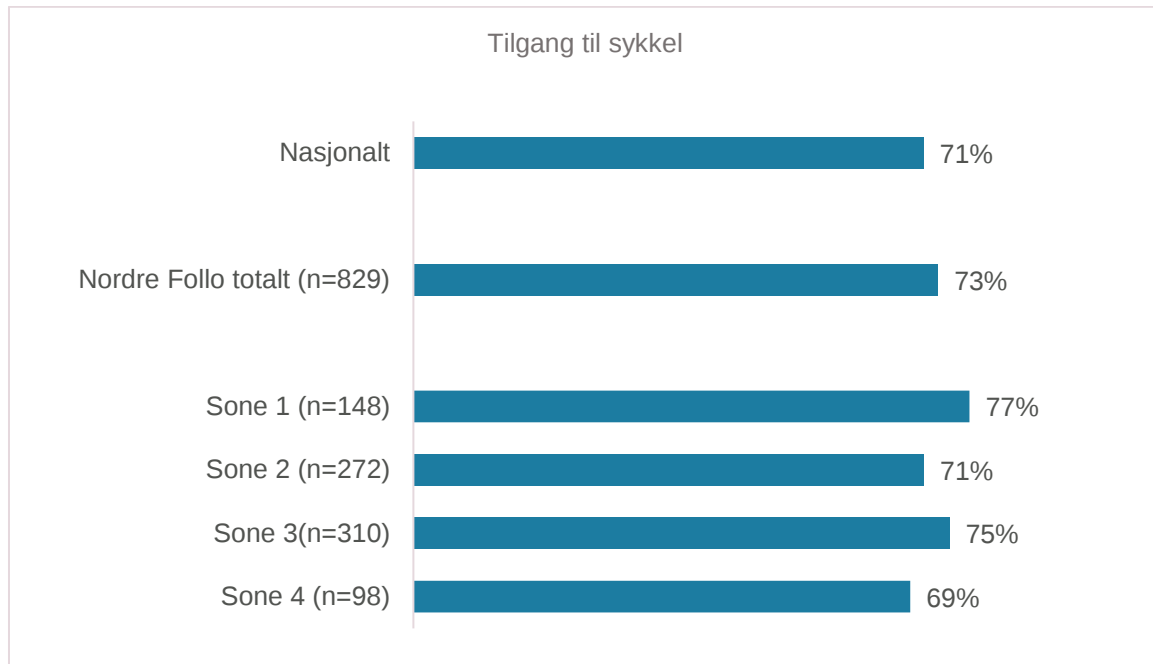
Figur 12: Tilgang til ulike transportmidler



Tilgang til sykkel

73 prosent i Nordre Follo har tilgang til sykkel i 2024. I denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel.

Figur 13: Tilgang til sykkel



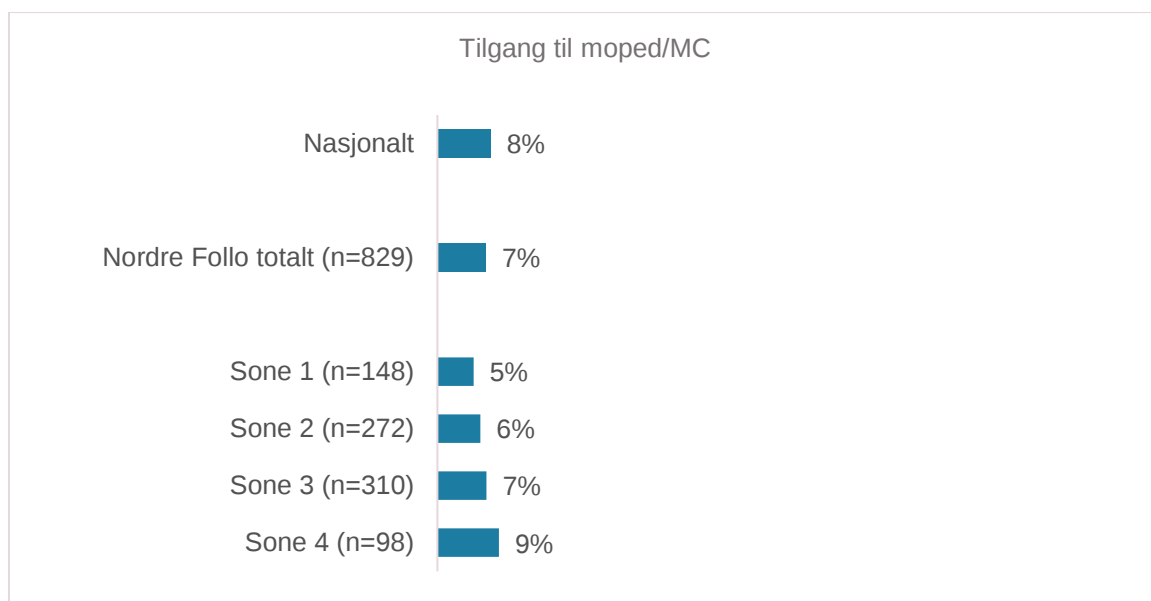
Sykkeltilgang er høyere blant følgende grupper i Nordre Follo:

- Menn
- Aldersgruppene 13-17 år
- Par med barn
- Yrkesaktive
- Husstandsinnkomst over 1 000 000

Tilgang til moped/MC

Syv prosent i Nordre Follo har tilgang til moped/MC. Andelen blant de ulike områdene ligger relativt jevnt med mellom fem til ni prosent.

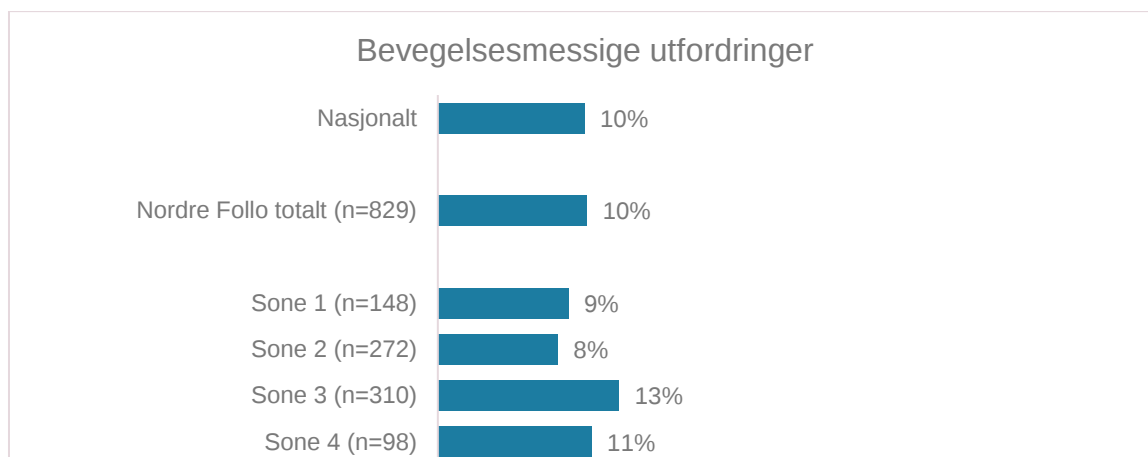
Figur 14: Tilgang til moped/MC



Helsemessige problemer

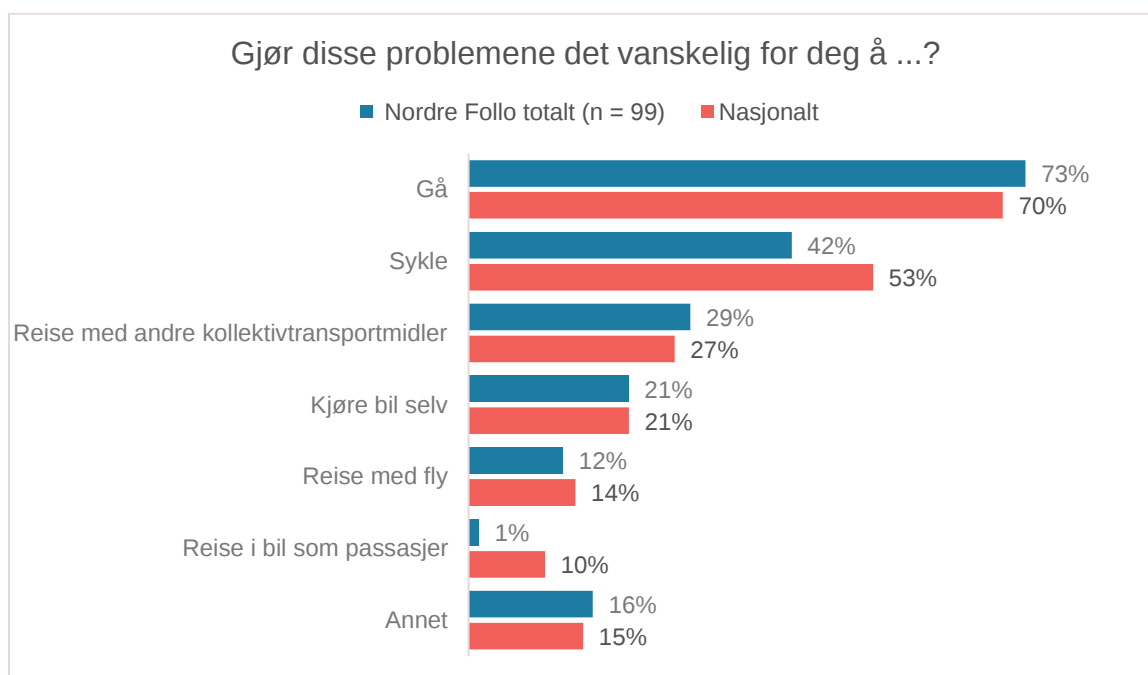
10 prosent har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Dette tilsvarer landsgjennomsnittet.

Figur 15 Andel med bevegellesutfordringer



Blant de som har bevegellesutfordringer, er det flest som har problemer med å gå (73 prosent) etterfulgt av å sykle (42 prosent).

Figur 16: Transportmidler man har utfordringer med

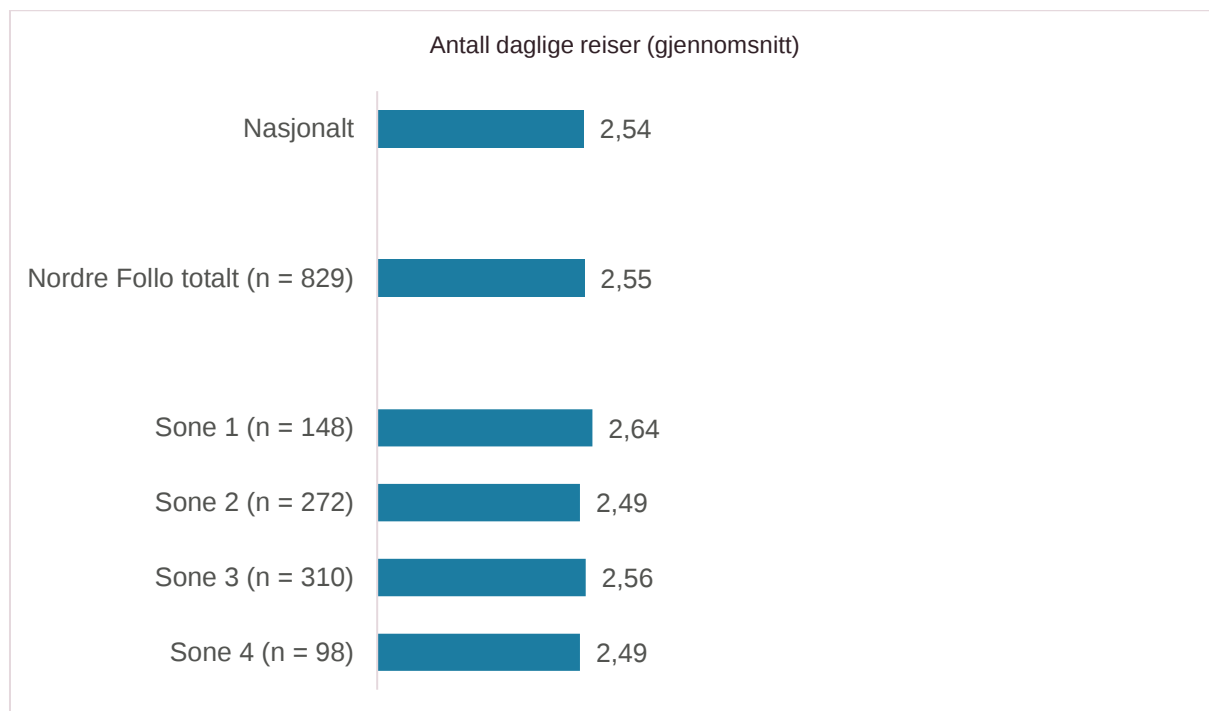


KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

Antall daglige reiser

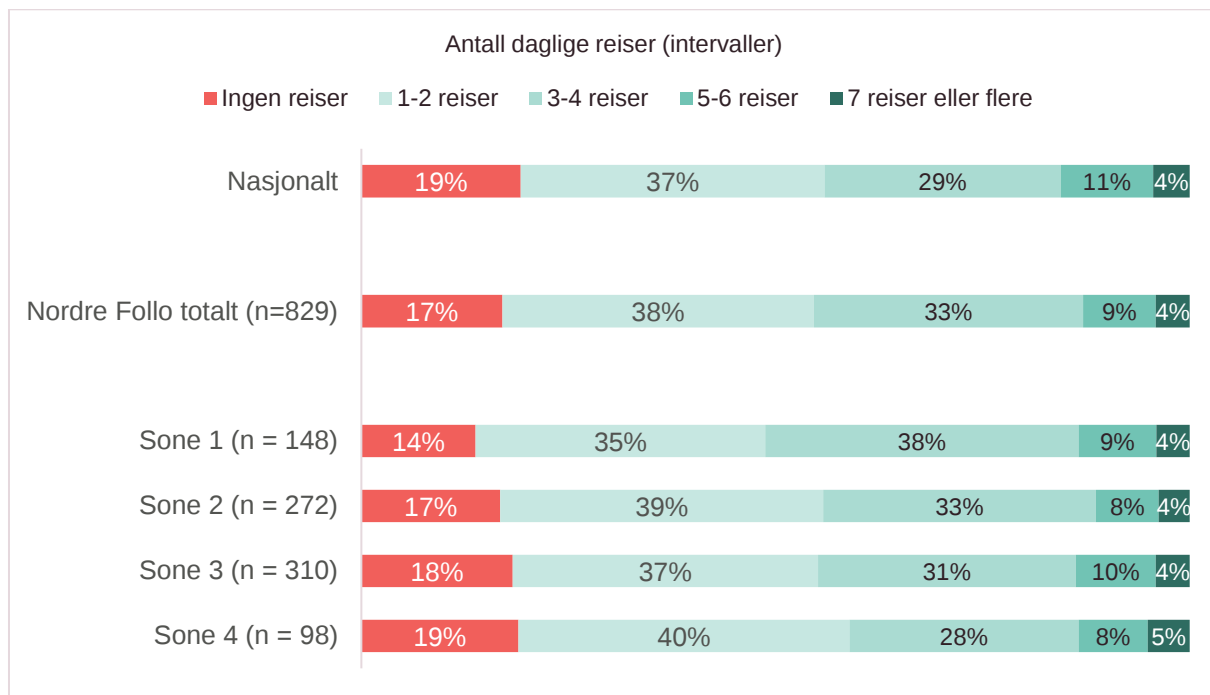
Nordre Follo sin befolkning gjennomførte 2,55 reiser i gjennomsnitt per dag i 2024, noe som er på nivå med Norges befolkning for øvrig. Det er liten variasjon innad blant de ulike områdene.

Figur 17: Antall daglige reiser



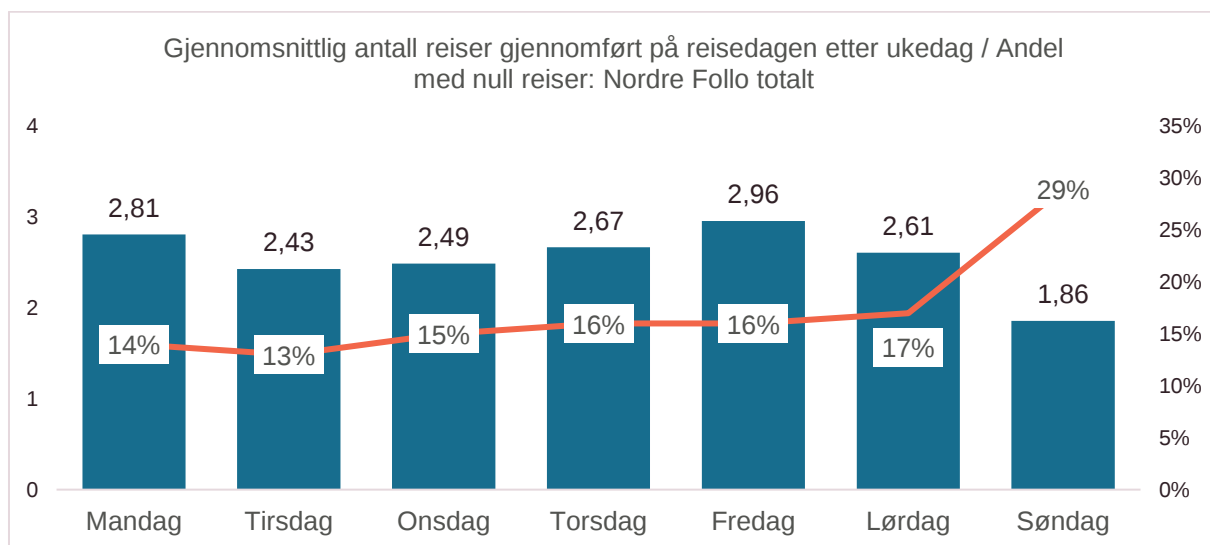
I løpet av en dag er det flest som foretar 1-2 reiser etterfulgt av 3-4 reiser. Nordre Follo følger landsgjennomsnittet. De ulike områdene i Nordre Follo følger om lag samme mønster.

Figur 18: Antall daglige reiser i intervaller



Andelen nullreiser henger sammen med gjennomsnittlig antall reiser på en gitt ukedag. Vi ser at på søndager reiser vi i snitt minst, og andelen nullreisende er høyest denne dagen. Fredag har høyest snitt med 2,96 reiser.

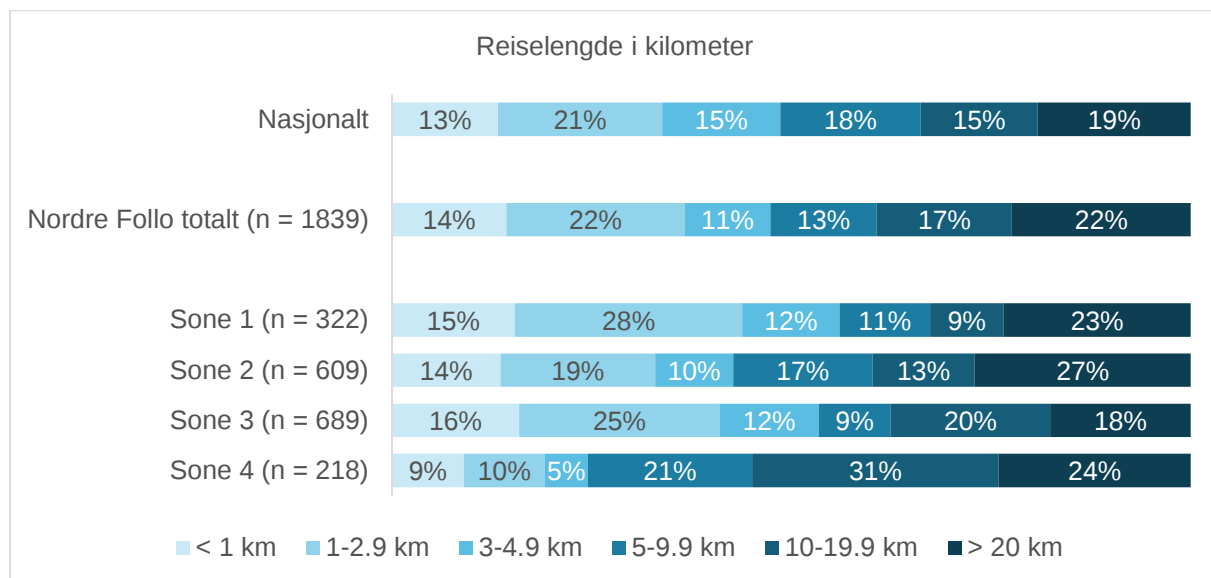
Figur 19: Antall daglige reiser / Andel med null reiser per ukedag



Antall daglige reiser i strekning

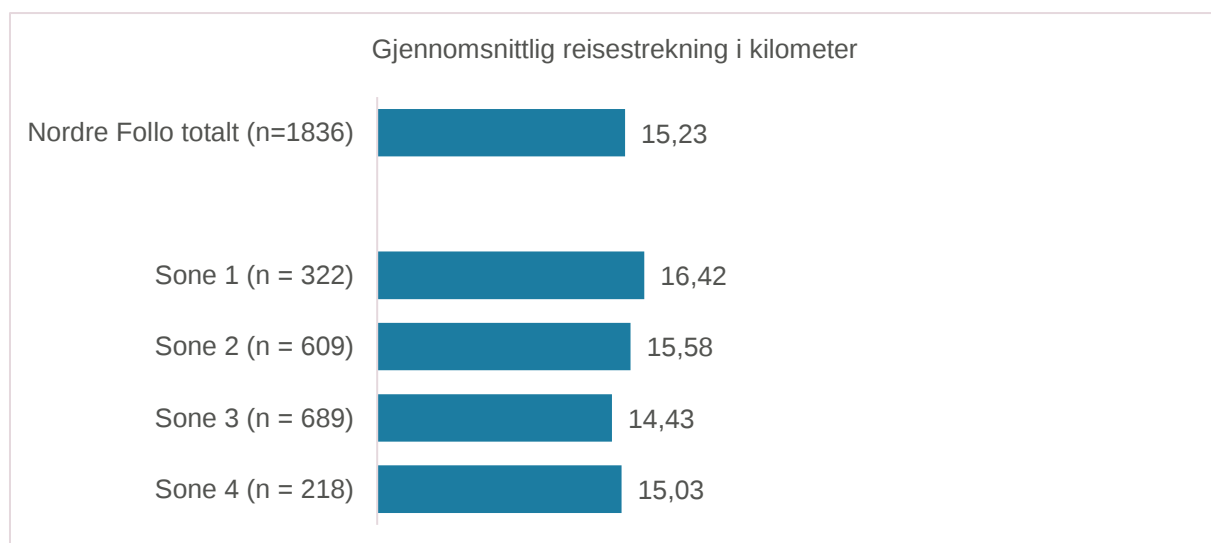
Flest av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer eller over 20 km (begge på 22 prosent). De ulike distansene er imidlertid relativt jevnt fordelt. For spørsmålene om kilometer og tid kan flyreiser og ekstreme enkeltverdier ha innvirkning på gjennomsnittlig reiselengde og reisetid i datasettet, særlig fordi disse variablene er basert på selvrapporing. Slike verdier kan enten skyldes reelle, men uvanlige reiser, eller feilrapportering fra respondentene. For å sikre at gjennomsnittene ikke påvirkes urimelig av slike avvik, har vi etablert rutiner for å identifisere, korrigere eller ekskludere ekstremverdier og feilregistreringer før beregning av samlet reiselengde og reisetid

Figur 20: Daglige reiser i strekning, n=antall reiser



I Nordre Follo er gjennomsnittlig reisestrekning 15,23 kilometer.

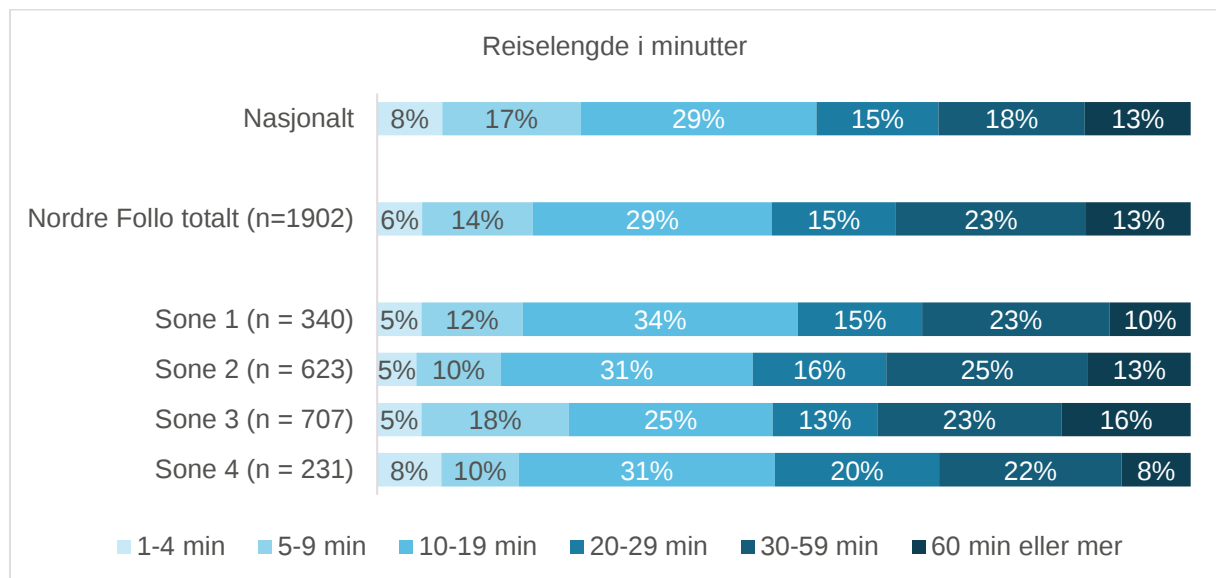
Figur 21: Gjennomsnittlig reisestrekning i km, n= antall reiser



Antall daglige reiser i tid

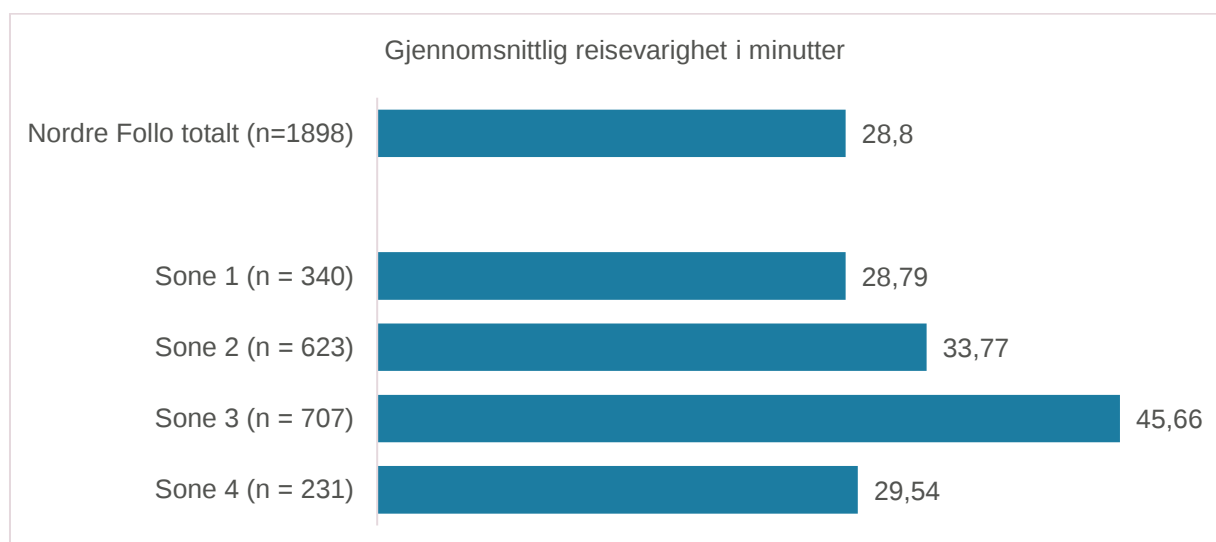
Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2024 på mellom 10 og 19 minutter. Færrest reiser er mellom 1-4 minutter.

Figur 22: Reisetid i minutter, n=antall reiser



Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter for Nordre Follo er 28,8 min. Sone 3 (Kolbotn/Sofiemyr/Tårnåsen/Trollåsen) har noe lengre reisevarighet enn de øvrige områdene.

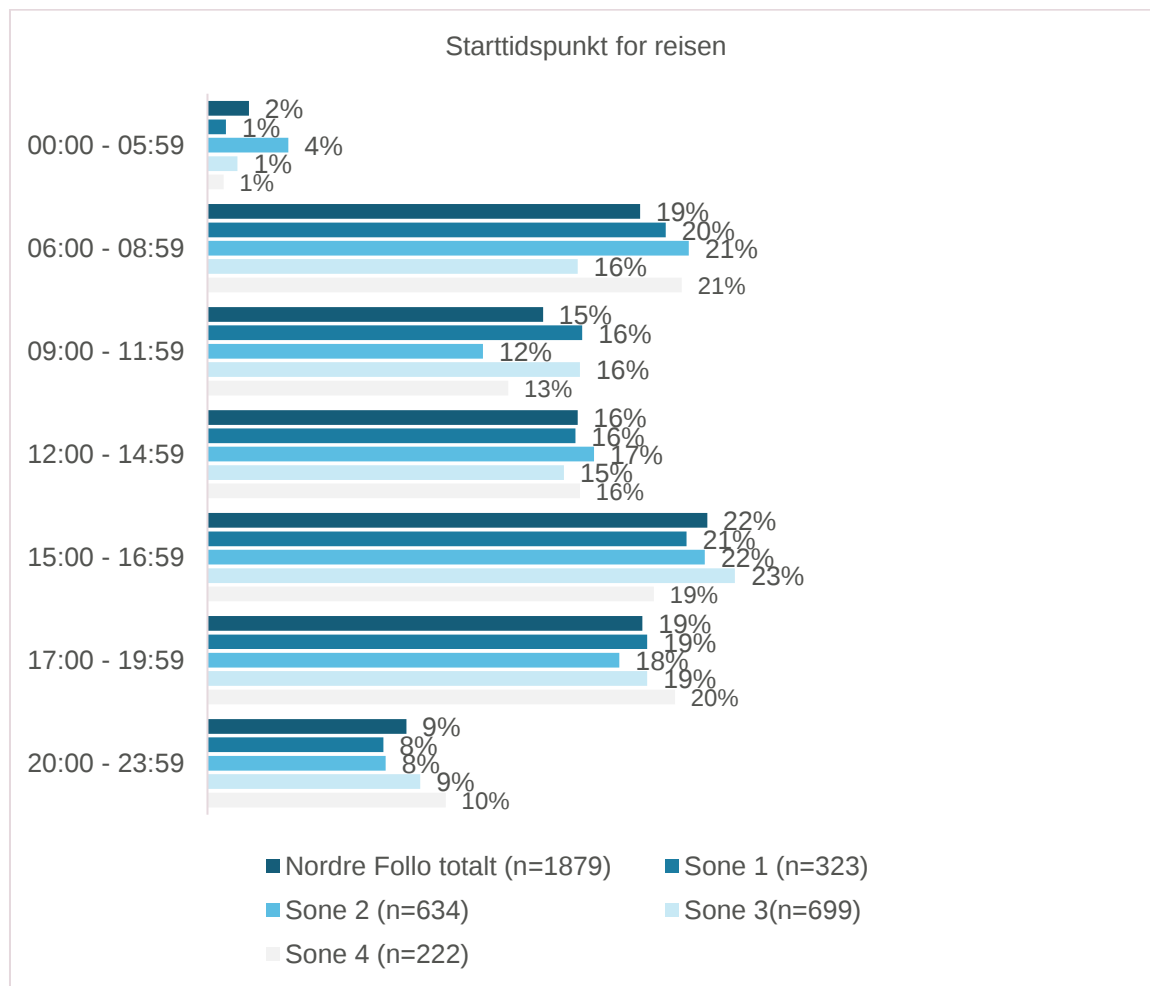
Figur 23: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter, n=antall reiser



Reisemønster gjennom døgnet

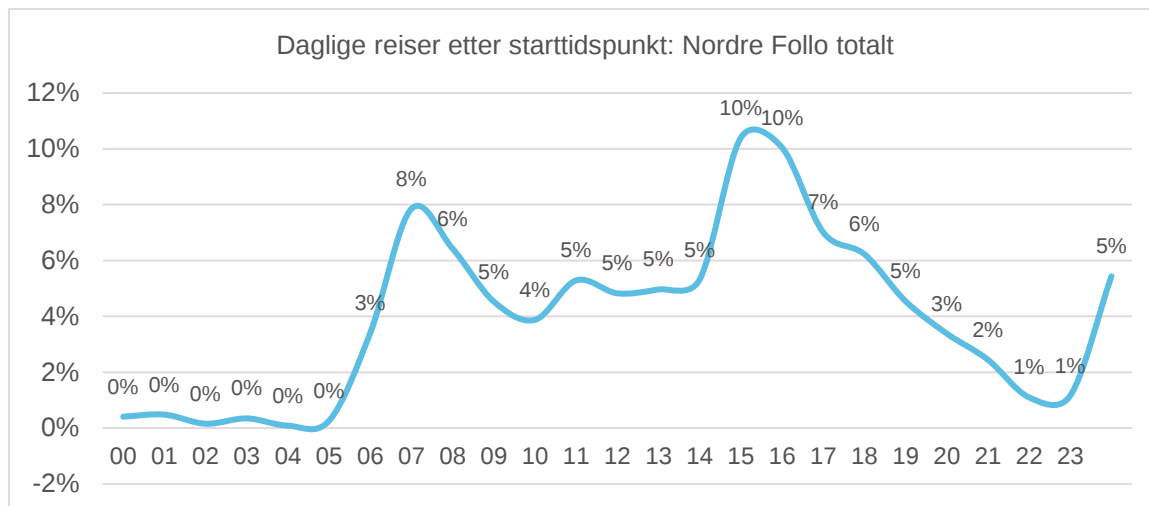
Det er færrest reiser mellom klokken 00-06 etterfulgt av kl. 20 til 00. Det er liten variasjon mellom øvrige reiseintervaller.

Figur 24: Starttidspunkt for reisen, n=antall reiser



Helhetlig ser vi at reisemønsteret følger start og slutt på standard arbeids- og skoledag. Vi ser en reisetopp mellom klokken 7 og 8, samt på ettermiddagen med høyest reiseaktivitet mellom 15 og 16.

Figur 25: Daglige reiser etter starttidspunkt

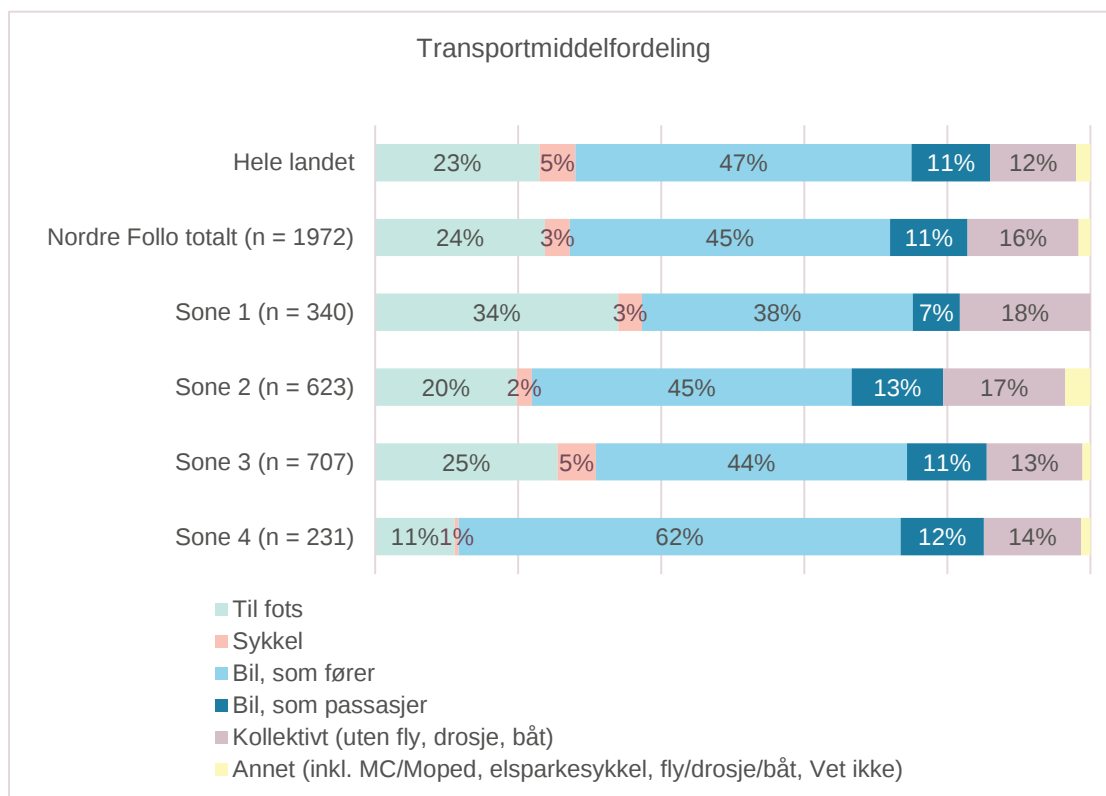


KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

Bruk av transportmidler

I 2024 er de fleste reisene i Nordre Follo foretatt som bilfører, etterfulgt av å gå, med henholdsvis 45 og 24 prosent i Nordre Follo. 11 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer, 16 prosent via kollektivtransport og 3 prosent på sykkel. Sone 4 skiller seg ut med en større andel bilreiser og en mindre andel reiser til fots enn øvrige områder.

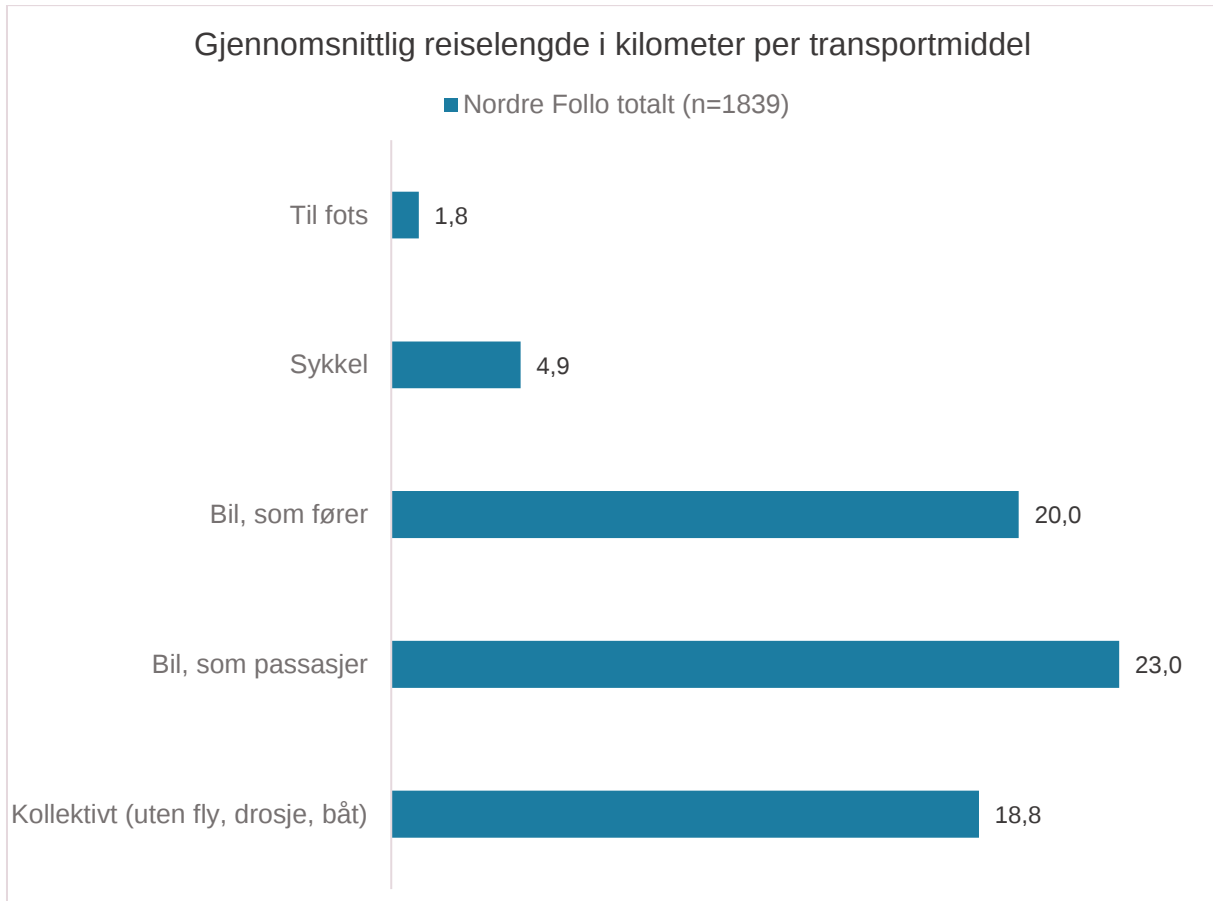
Figur 26: Transportmiddelfordeling, n= antall reiser



Bruk av transportmiddel i strekning

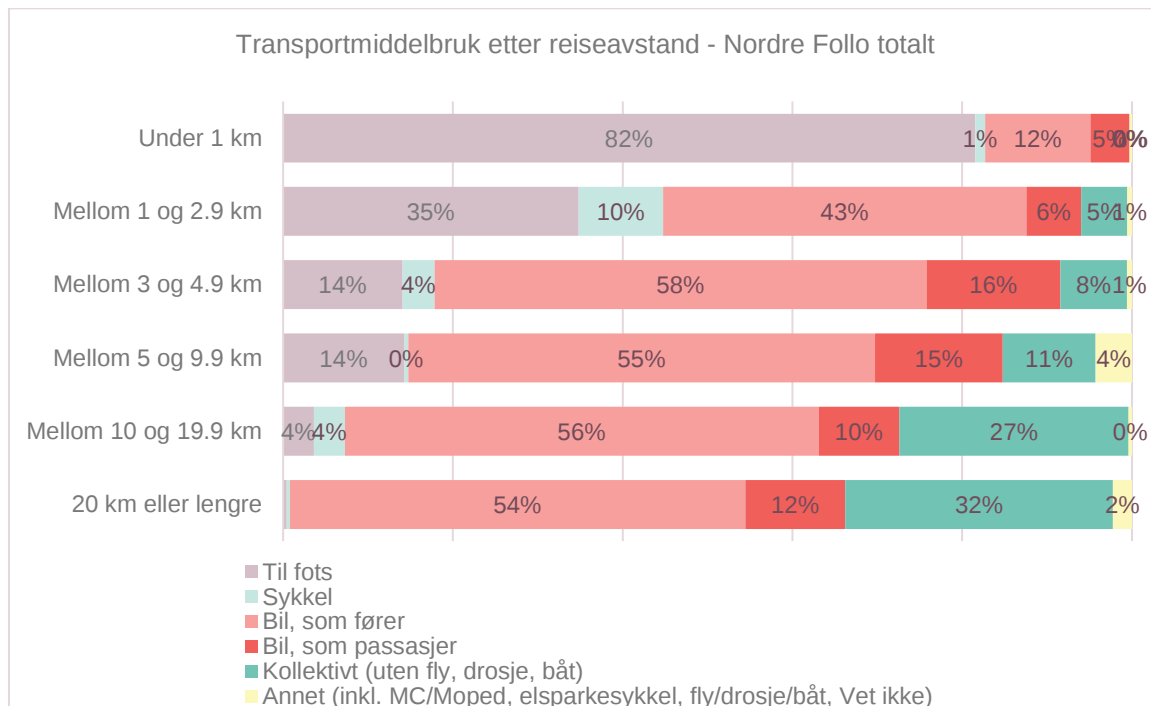
De lengste reisene, målt i kilometer, blir foretatt som passasjer i bil (23 km), etterfulgt av som bilfører (20,0) og som kollektivreisende (18,8).

Figur 27: Bruk av transportmidler i strekning, n=antall reiser



Blant reisene som er under 1 kilometer er det størst andel som er reiser til fots (82 prosent). Øvrige kilometerintervaller er dominert av bil som fører.

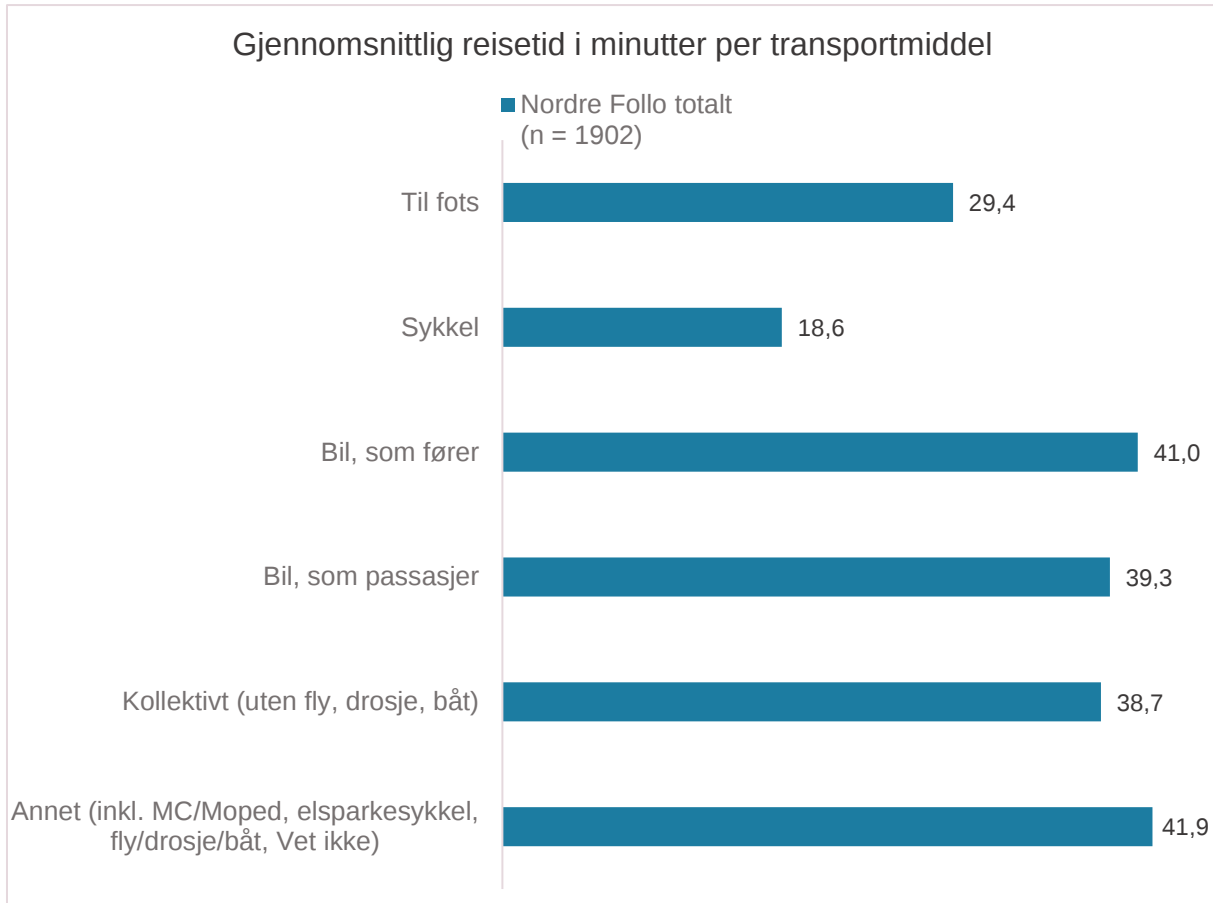
Figur 28: Transportmiddelbruk etter reiseavstand



Bruk av transportmidler i tid

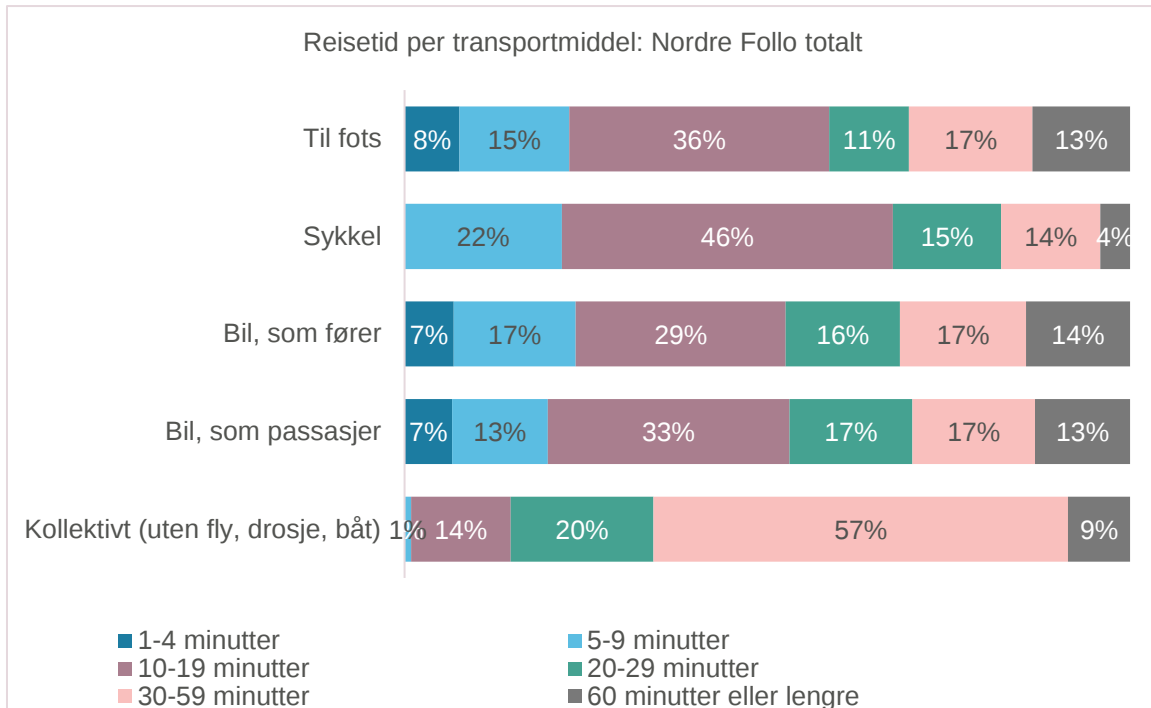
Transportmetodene bil som fører og passasjer, kollektivt og annet har om lag like lang reisetid, mellom 38 og 42 minutter. Sykkel har kortest reisetid med 18,6 minutter etterfulgt av å gå (29,4 minutter).

Figur 29: Gjennomsnittlig reisetid i minutter per transportmiddel, n=antall reiser



For alle transportmidler, med unntak av kollektivtransport, er det en overvekt at det brukes 10-19 minutter. For kollektivtransport tar majoriteten av reisene mellom 30-59 minutter.

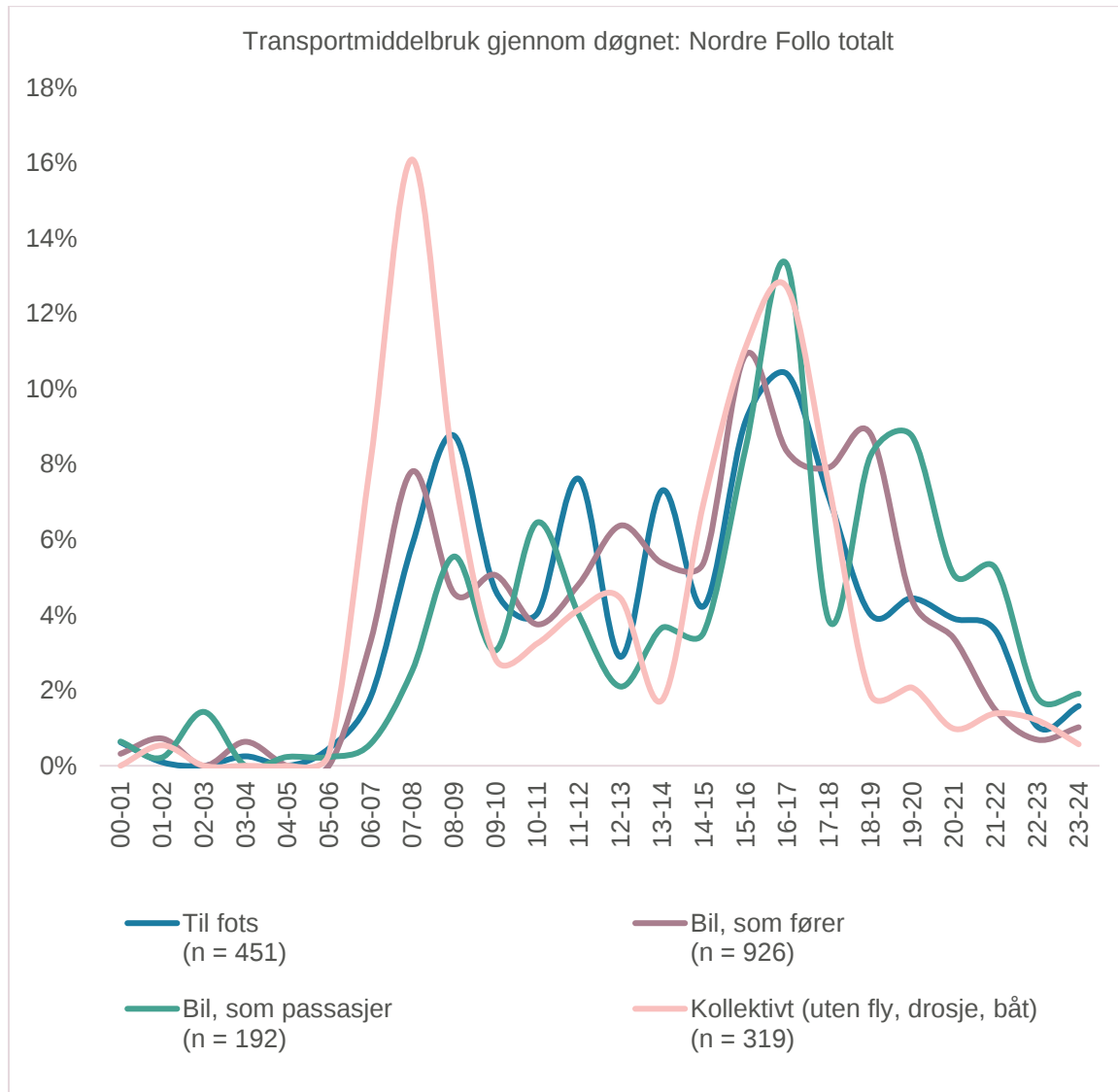
Figur 30: Reisetid per transportmiddel



Bruk av transportmidler gjennom døgnet

Bruk av kollektivtransport i Nordre Follo viser klare brukstopper i morgentimene mellom klokken 7 og 8 samt 16 til 17. De andre transportmidlene viser ikke noe tydelig mønster (sykkelreiser har for lav base til å bli inkludert her).

Figur 31: Transportmiddelbruk gjennom døgnet, n=antall reiser

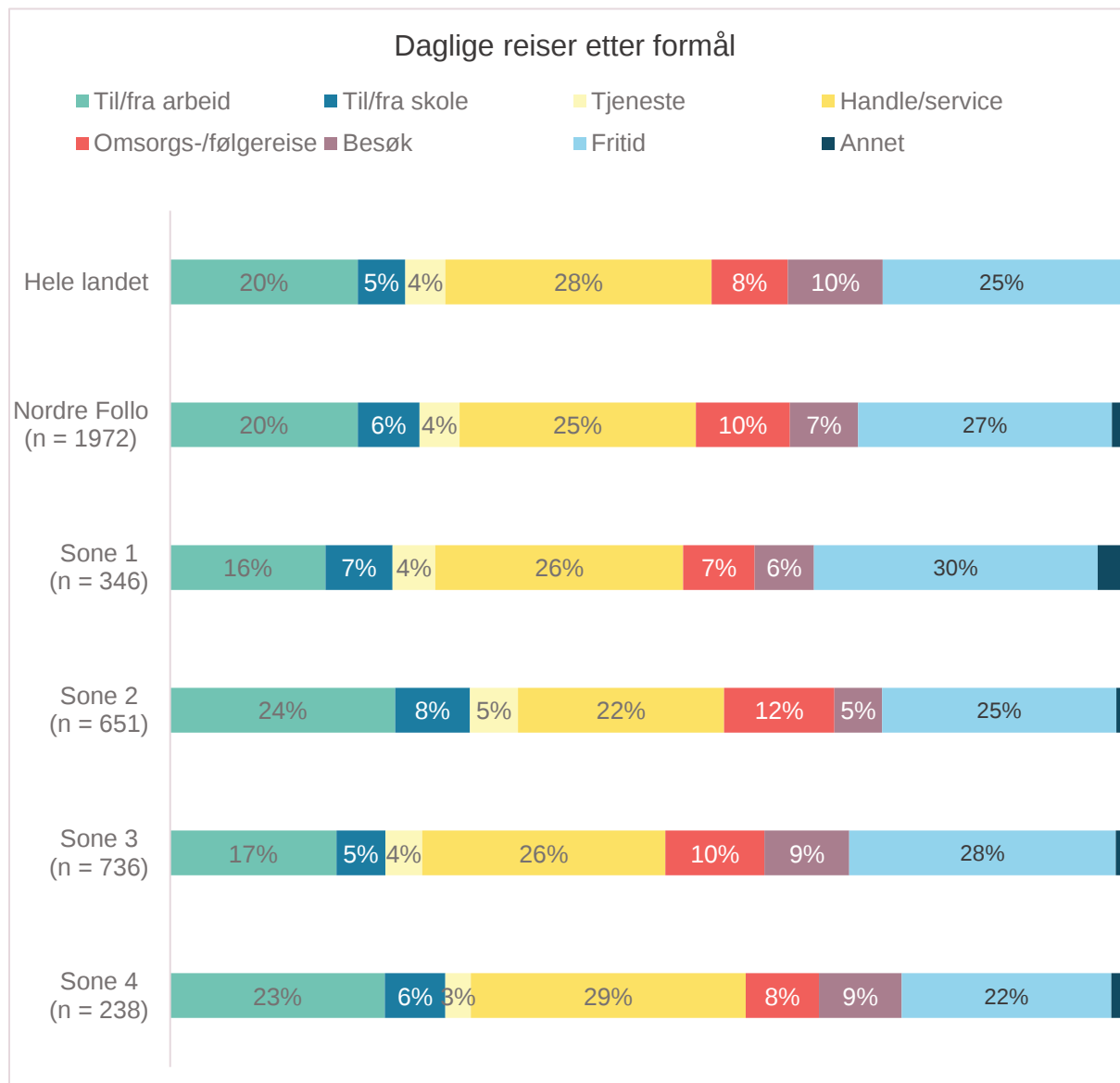


KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

Daglige reiser etter formål

Flest reiser i Nordre Follo er fritidsreiser med en andel på 27 prosent, tett etterfulgt av handel/servicereiser på 25 prosent. Reiser til og fra arbeid utgjør 20 prosent. Det er relativt små forskjeller mellom de ulike sonene.

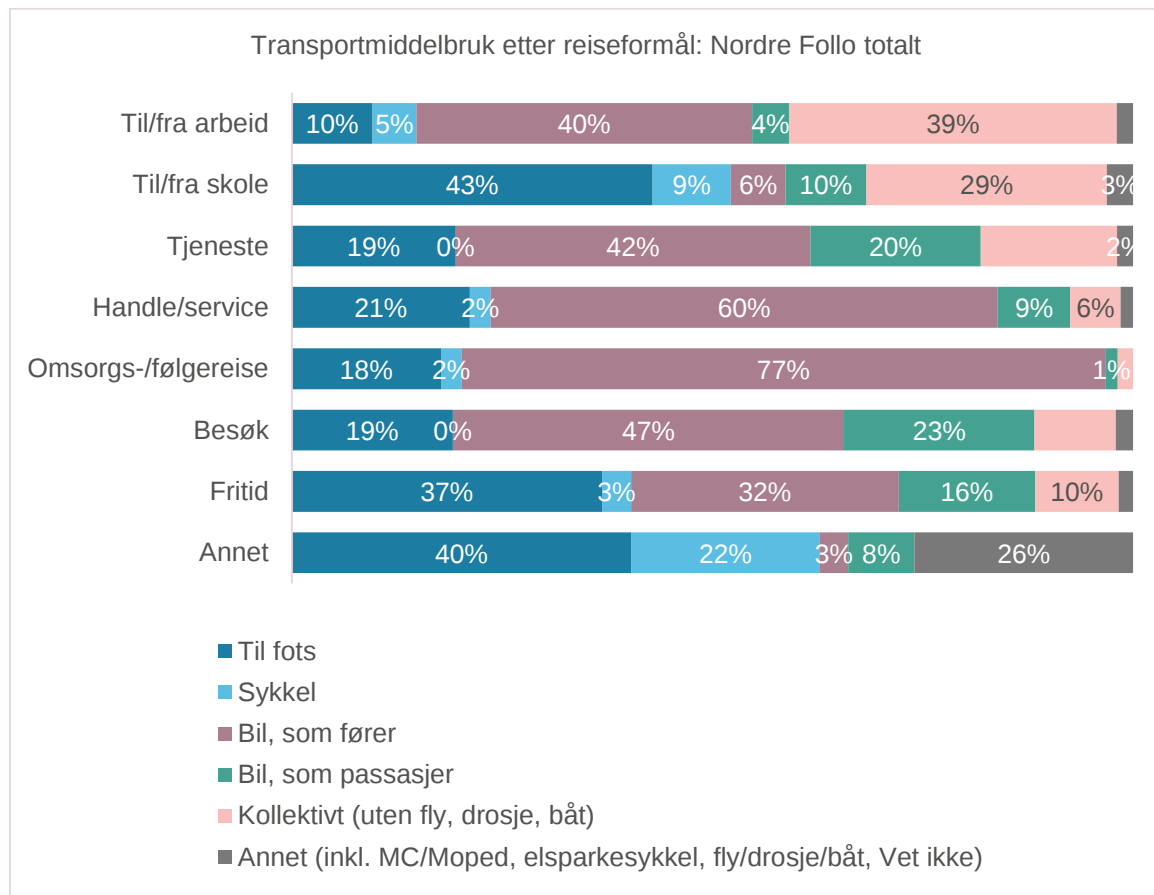
Figur 32: Daglige reiser etter formål, n=antall reiser



Bruk av transportmidler etter formål

I Nordre Follo benyttes bil som fører i størst grad ved tjenestereiser, handle- og servicereiser, omsorgs- og følgereiser og besøksreiser. Til/fra arbeid er det flest som reiser med bil som fører (40 prosent) eller med kollektivt (39 prosent). Ved reiser til/fra skole er det flest som går (43 prosent), men også en betydelig andel som reiser kollektivt (29 prosent). På fritidsreiser er det høyest andel som kjører bil (48 prosent totalt), men mange går også til fots (37 prosent).

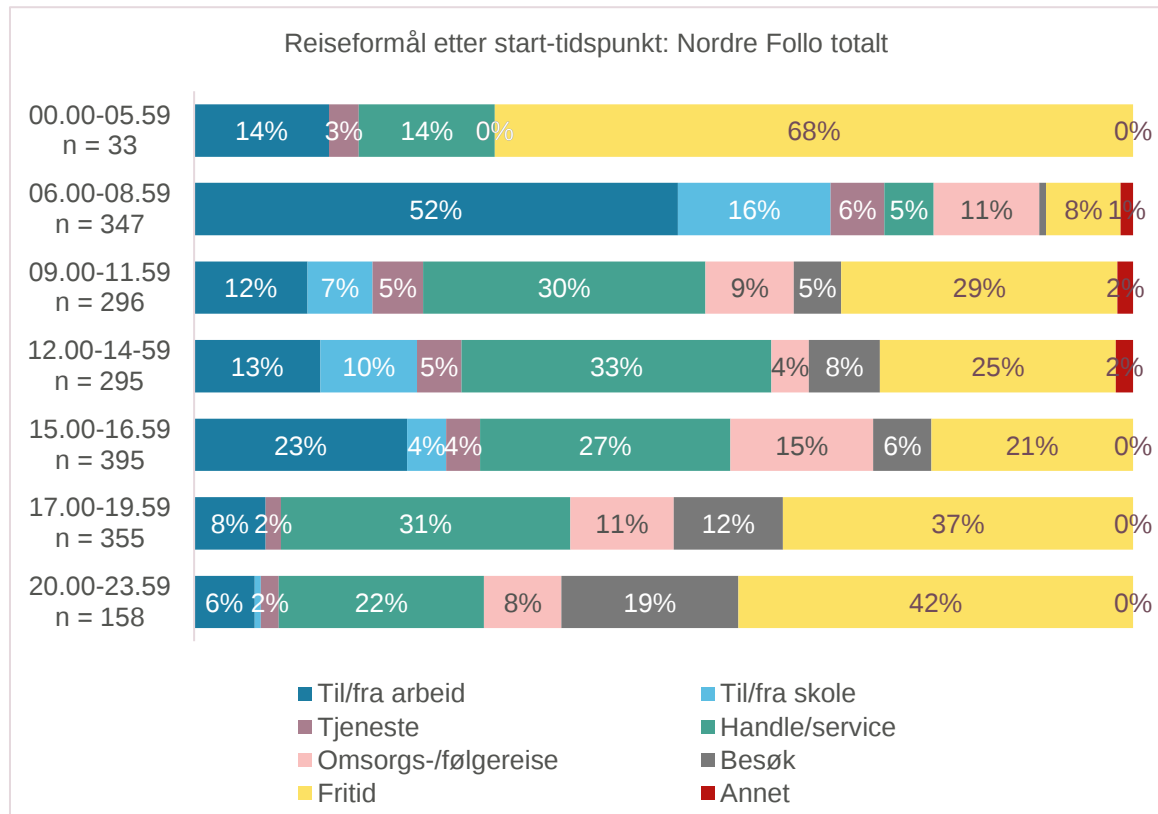
Figur 33: Transportmiddelbruk etter reiseformål, n=antall reiser



Reiseformål i ulike tidsrom

I morgenrushet klokken 6-9 ser vi tydelig at høyest andel reiser er arbeidsreiser. Mellom klokka 7 og 17 er det handle/service-reiser som dominerer, og etter klokka 17 er det flest fritidsreiser.

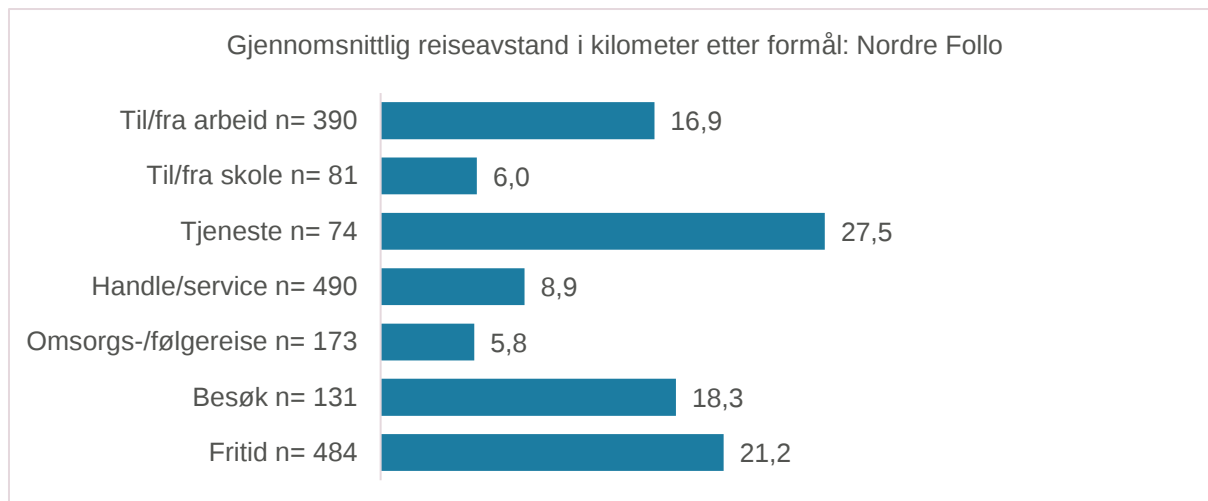
Figur 34: Starttidspunkt etter reiseformål, n=antall reiser



Reiseavstand etter formål

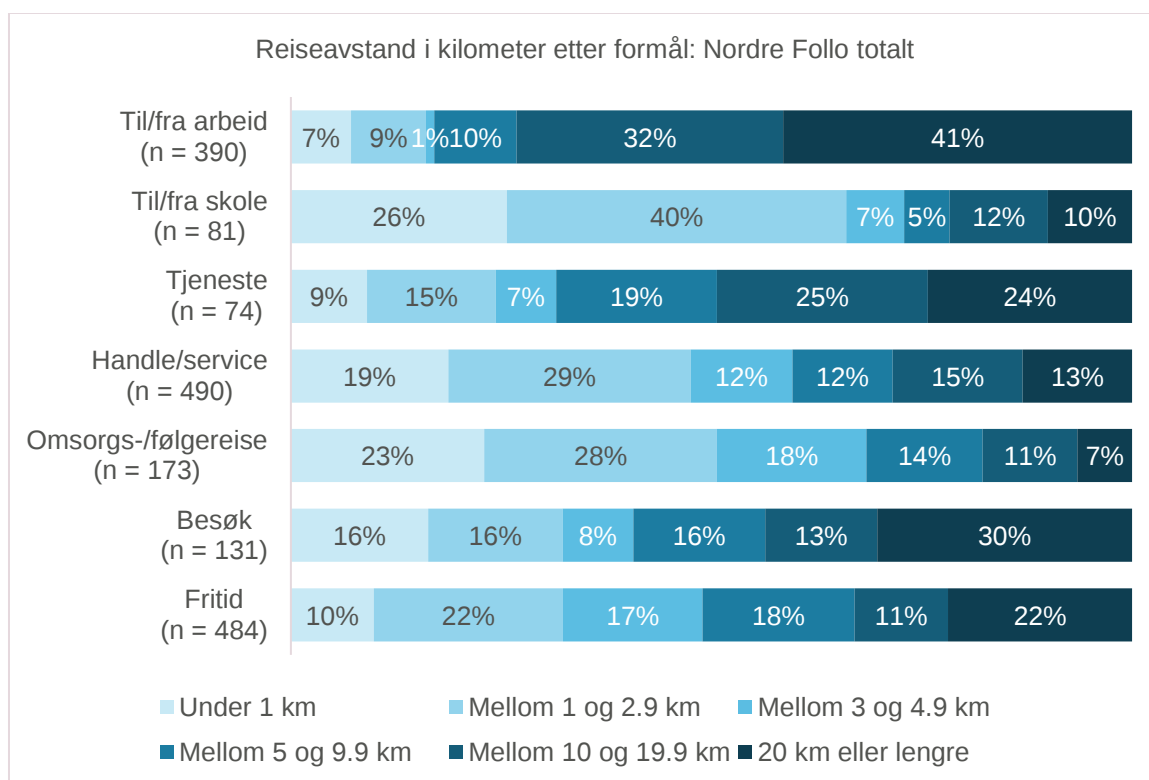
Tjenestereiser er den typen reise som skjer over lengst reiseavstand, med gjennomsnittlig reisestrekning på 27,5 kilometer. De korteste reisene er skolereiser og omsorgs-/følgereiser, hhv. med 5,8 og 6,0 kilometers snitt per reise. Handle-/servicereiser er også av kortere karakter, med 8,9 km.

Figur 35: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål, n=antall reiser



Skolereiser er i størst grad mellom 1 og 2,9 kilometer lange (40 prosent), men mange (26 prosent) er også under 1 km. Flest reiser til/fra arbeid og besøksreiser er over 20 km eller lengre.

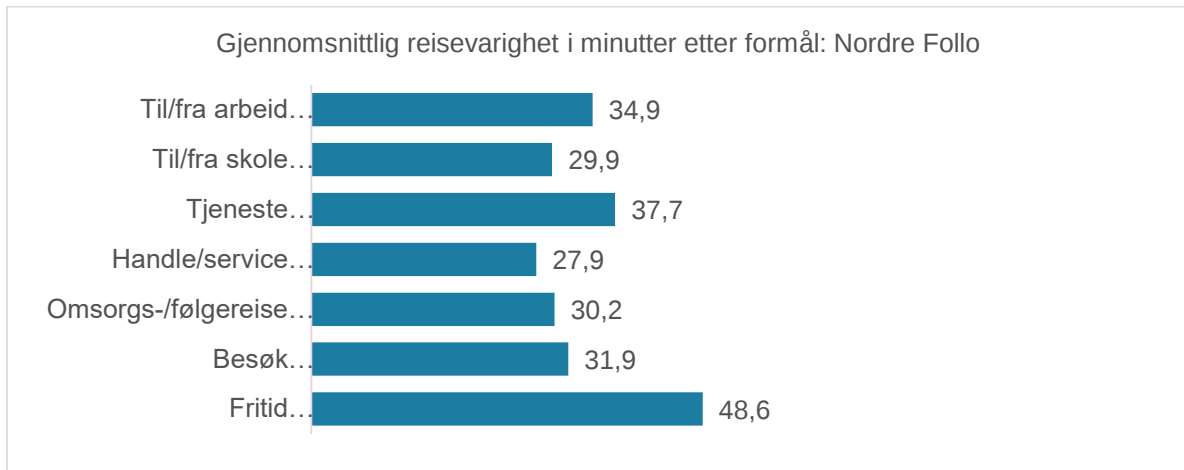
Figur 36: Reiseavstand i kilometer etter formål, n=antall reiser



Reisevarighet etter formål

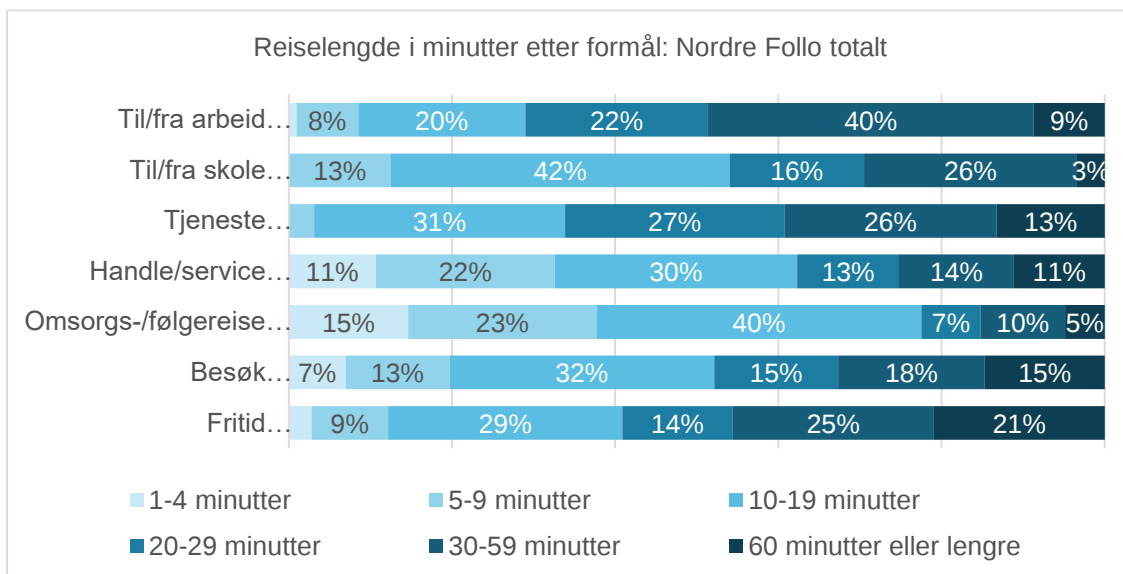
Fritidsreiser er den type reise som varer lengst målt i tid (48,6 minutter), etterfulgt av tjenestereiser og til/fra arbeidsreiser med hhv. 37,7 og 34,9 minutter. Øvrige reiser har relativt liten spredning i tid.

Figur 37: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål



Majoriteten av arbeidsreiser, tjenestereiser og fritidsreiser er over 20 minutter lange. Majoriteten av omsorgs-/følgereiser, handle/servicereiser, skolereiser og besøksreiser er under 20 minutter

Figur 38: Reiselengde i minutter etter formål



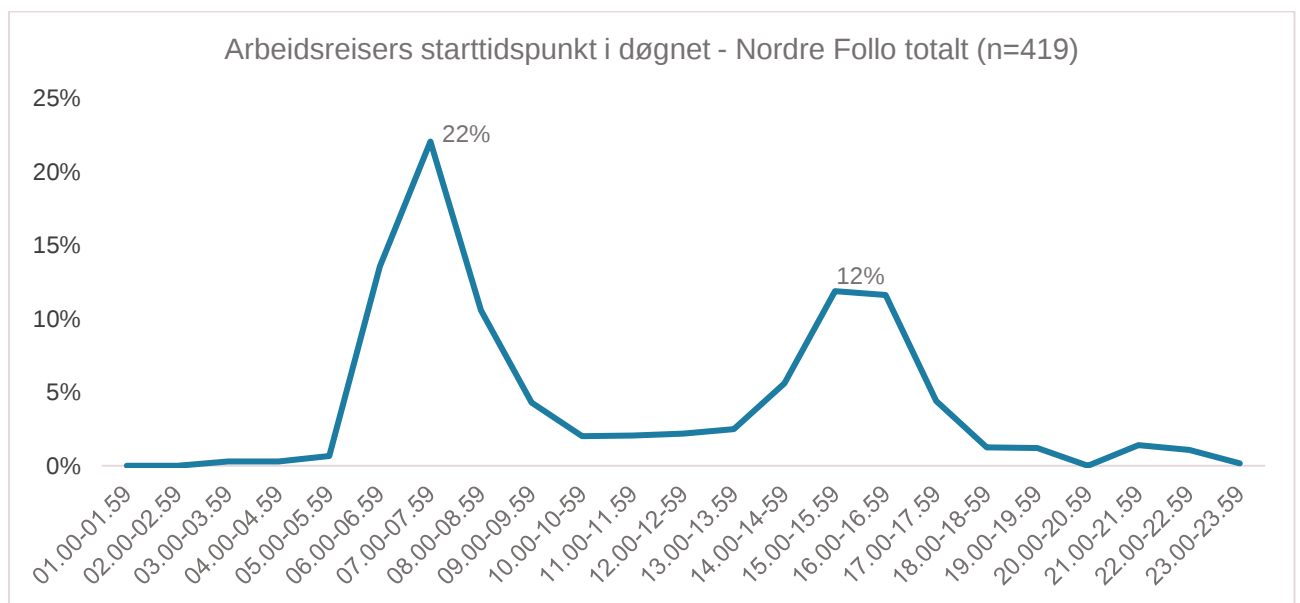
KAPITTEL 7: TYPE REISE, ANTALL, LENGDE OG TIDS- OG TRANSPORTMIDDELBROK

Arbeidsreiser

Arbeidsreisens starttidspunkt

Fra den grafiske fremstillingen ser man at det fremkommer to toppar hvor de fleste av arbeidsreisene gjennomføres, mellom kl. 07 – 08 (22 prosent) og mellom kl. 15 – 16 (12 prosent).

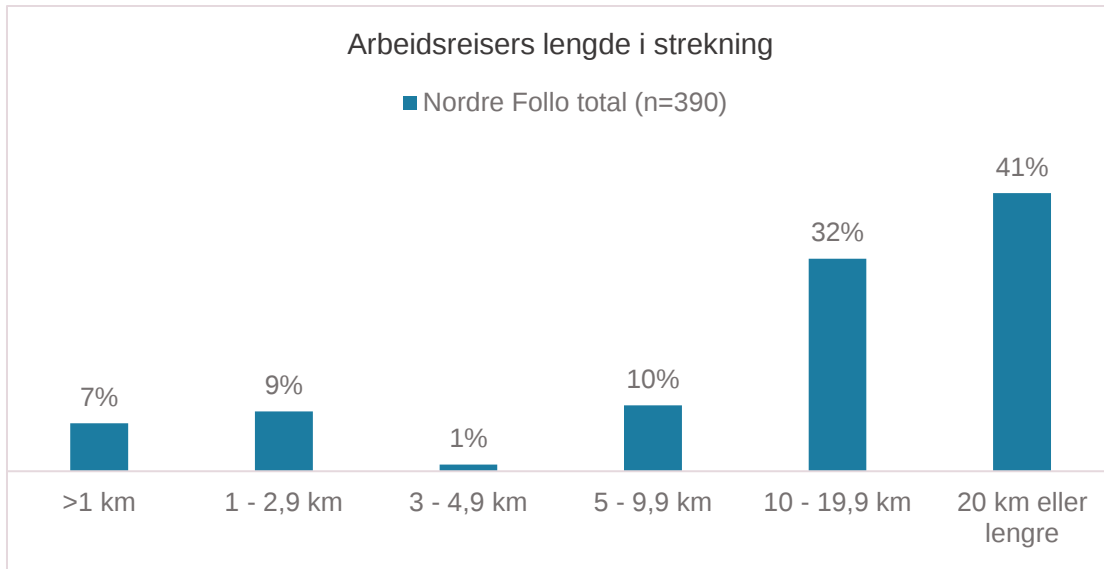
Figur 39: Arbeidsreisens starttidspunkt, n=antall reiser



Arbeidsreisens lengde i strekning

Arbeidsreiser i Nordre Follo er lengre i strekning enn på landsbasis: 41 prosent har minst 20 kilometers reisevei sammenlignet med 27 prosent. Det er også flere i Nordre Follo som har en reisevei på 10-19,9 km (32 prosent) enn nasjonalt (19 prosent).

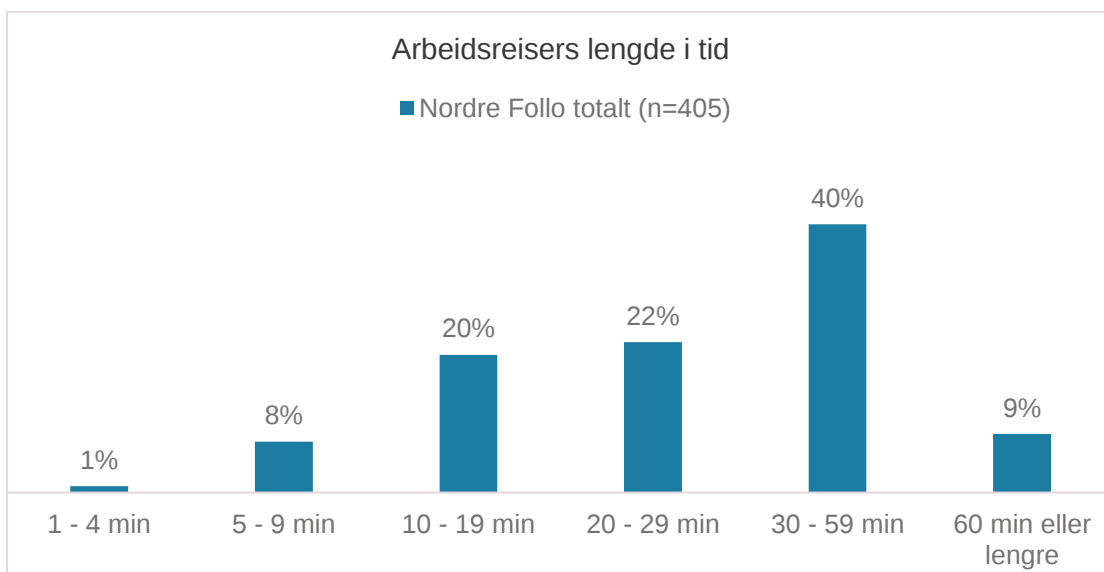
Figur 40: Arbeidsreisens lengde i strekning, n=antall reiser



Arbeidsreisens lengde i tid

40 prosent av arbeidsreiser har en reisetid på 30-59 minutter. Færrest reiser befinner seg i ytterpunktene: 1 prosent av arbeidsreisene tar 1-4 minutter og 9 prosent bruker minst en time.

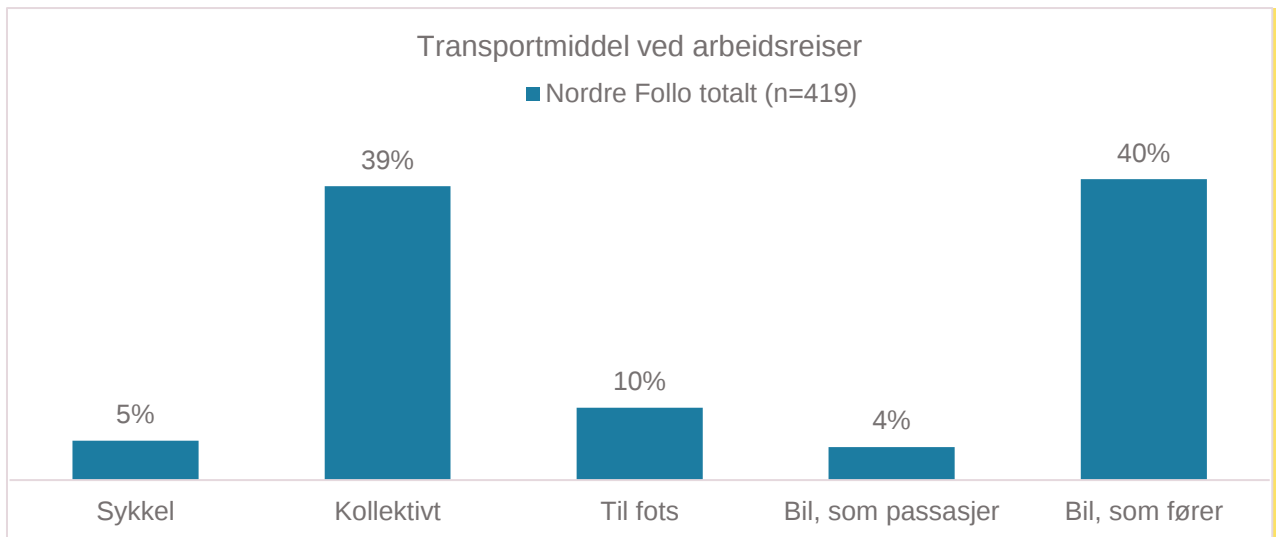
Figur 41: Arbeidsreisens lengde i tid, n=antall reiser



Transportmiddel ved arbeidsreiser

Nordre Follo skiller seg ut fra landsbasis ved å ha en lavere andel bil som fører og høyere andel kollektivbruk ved arbeidsreiser. På nasjonalt nivå benytter 55 prosent bil som fører og 18 prosent kollektivt ved arbeidsreiser.

Figur 42: Transportmiddel ved arbeidsreiser, n=antall reiser

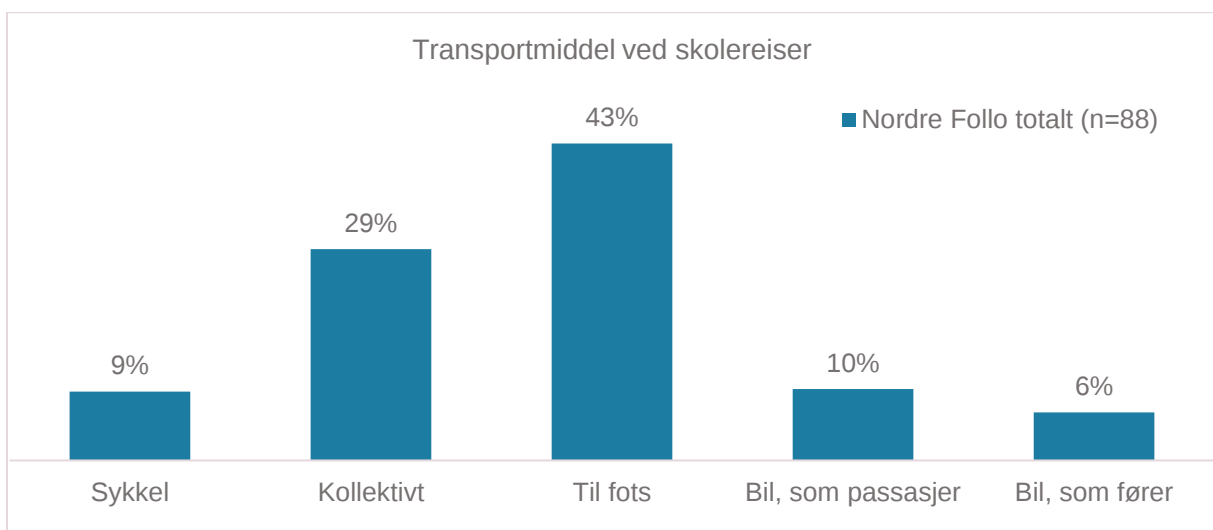


Skolereiser

Transportmiddel benyttet på skolereiser

Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte.

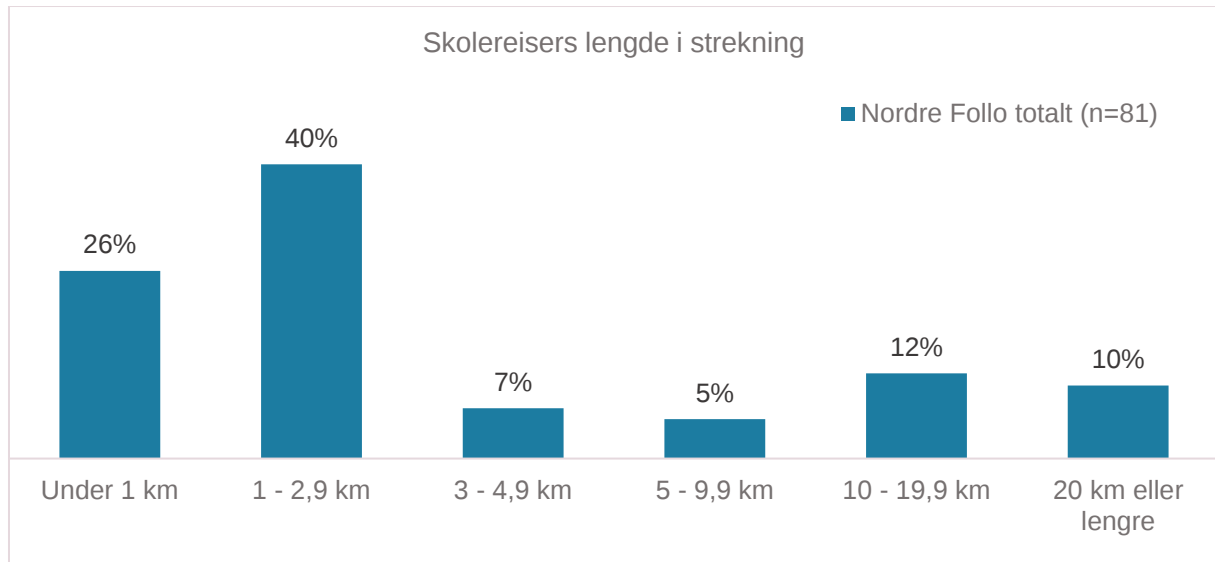
Figur 43: Transportmiddel ved skolereiser, n=antall reiser



Skolereisers lengde i strekning

40 prosent av skolereisene er mellom 1 og 2,9 km. 26 prosent er under en kilometer.

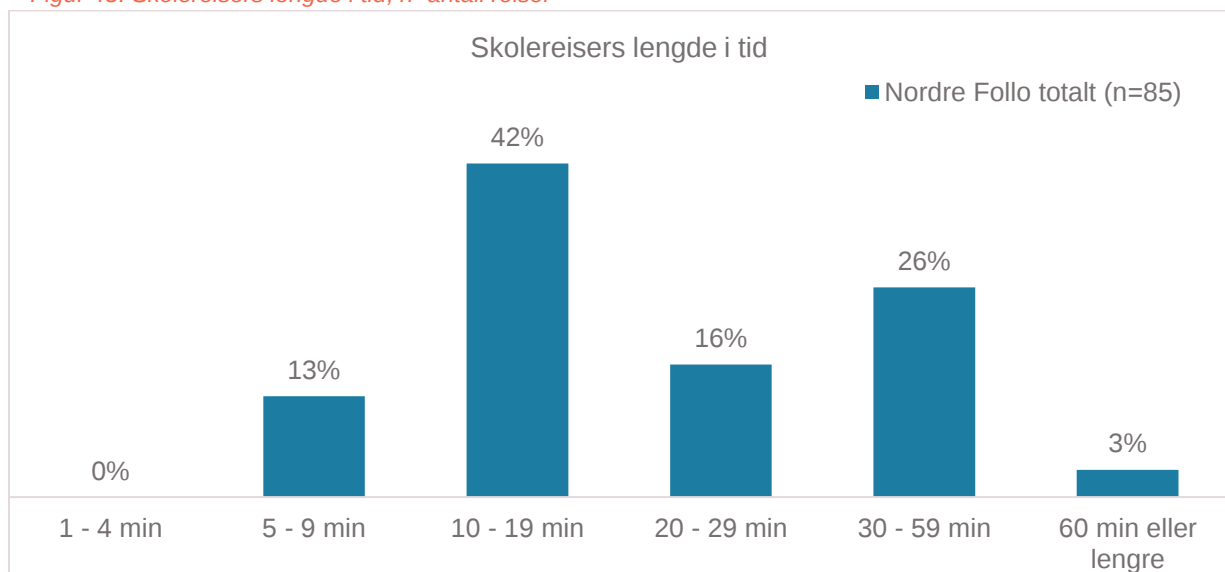
Figur 44: Skolereisers lengde i strekning, n=antall reiser



Skolereiser lengde i tid

De fleste skolereisene har en varighet på 10-19 min. Det er lavest forekomst i ytterpunktene av tidsintervallene – under 4 minutter eller over 60 minutter.

Figur 45: Skolereisers lengde i tid, n=antall reiser

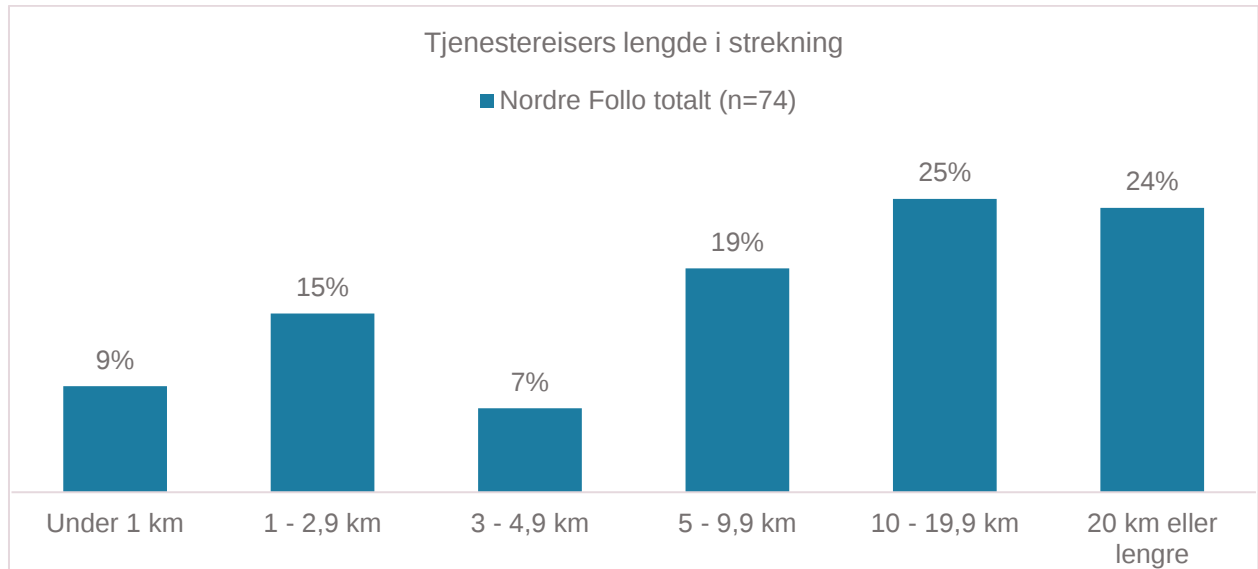


Tjenestereiser

Tjenestereiser etter strekning

Om lag halvparten av tjenestereisene i Nordre Follo ligger på minst 10 kilometer, fordelt på 25 prosent mellom 10-19,9 km og 24 prosent på 20 km eller mer.

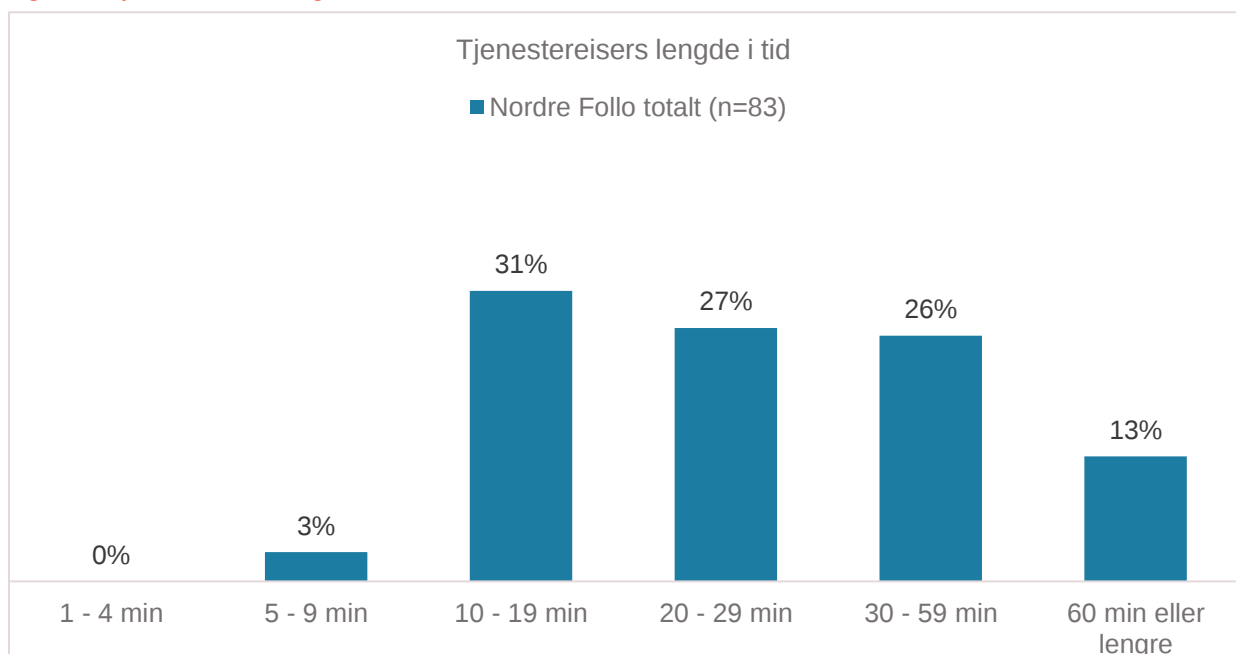
Figur 46: Tjenestereisers lengde i strekning, n=antall reiser



Tjenestereisenes reisetid

Flest tjenestereiser tar mellom 10-19 minutter, tett etterfulgt av 20-29 minutter og 30-59 minutter. Færrest tjenestereiser har en varighet mellom 1 og 4 (0 prosent) minutter etterfulgt av 5-9 minutter (3 prosent).

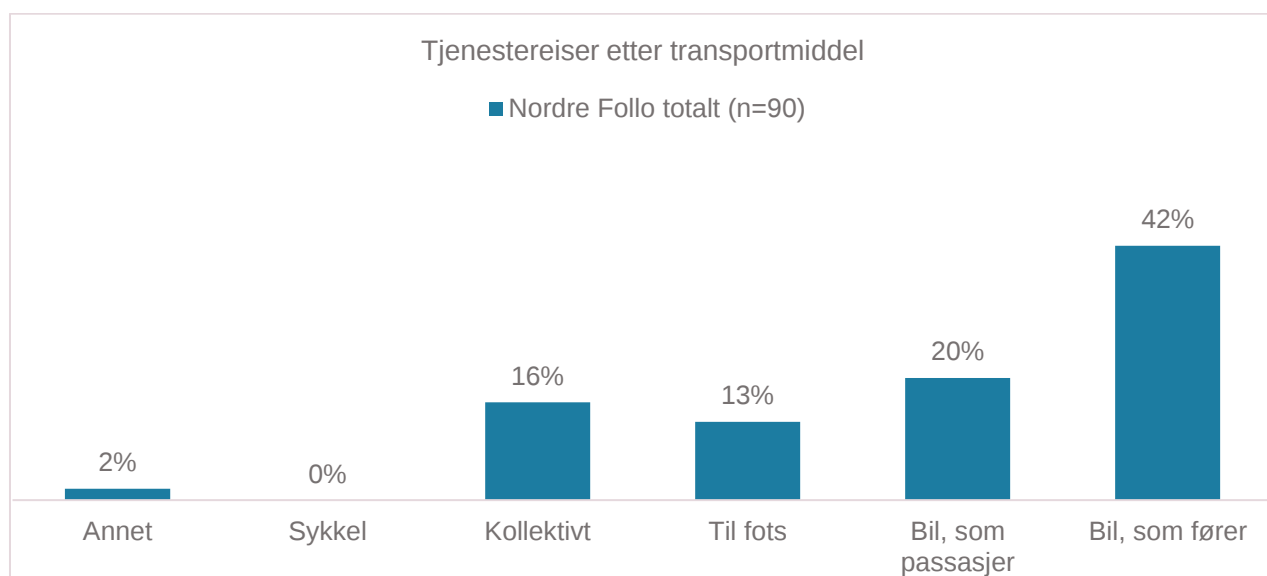
Figur 47: Tjenestereisers lengde i tid, n=antall reiser



Transportmiddel ved tjenestereiser

På tjenestereiser er det en overvekt av de som kjører selv, 42 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. Dette er noe lavere enn på landsbasis, hvor andelen ligger på 54 prosent. 20 prosent gjøres med bil som passasjer, som er mer enn dobbel så stor andel som nasjonalt (8 prosent).

Figur 48: Transportmiddel ved tjenestereiser, n=antall reiser

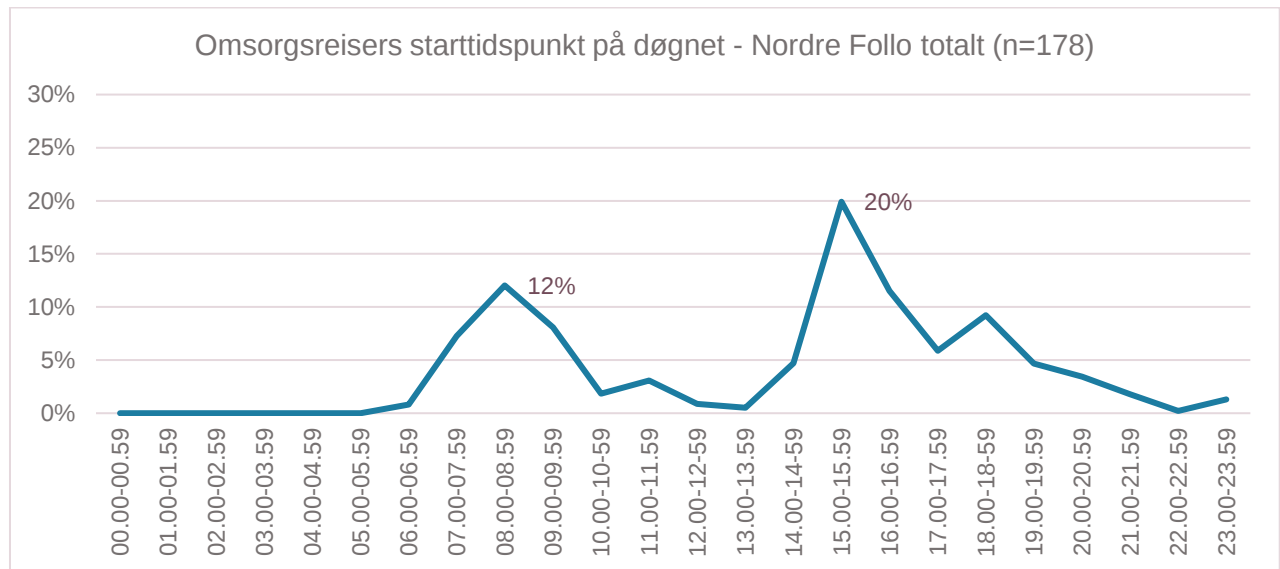


Omsorgsreiser

Omsorgsreisens starttidspunkt

Når det gjelder omsorgsreisens starttidspunkt på døgnet, ser man to topper, kl. 08-09 og 15-16.

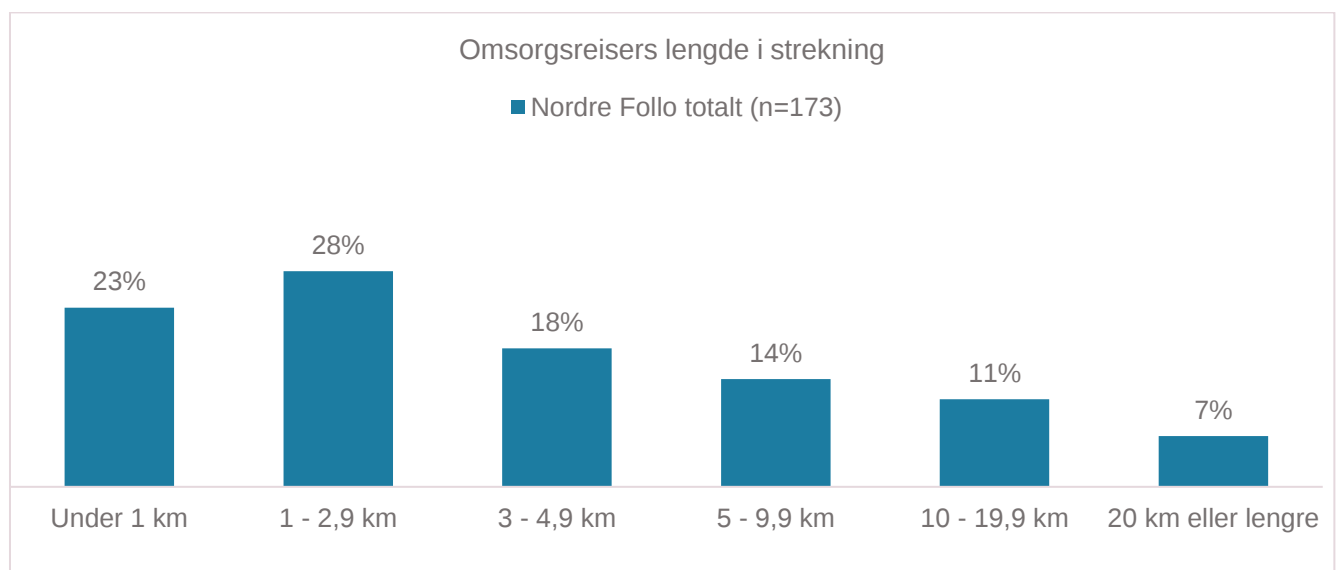
Figur 49: Omsorgsreisens starttidspunkt, n=antall reiser



Omsorgsreisens strekning

Majoriteten (51 prosent) av omsorgsreisene har en strekning på under 2,9 km. Ved lengre distanser er det en fallende andel jo lenger strekningen er.

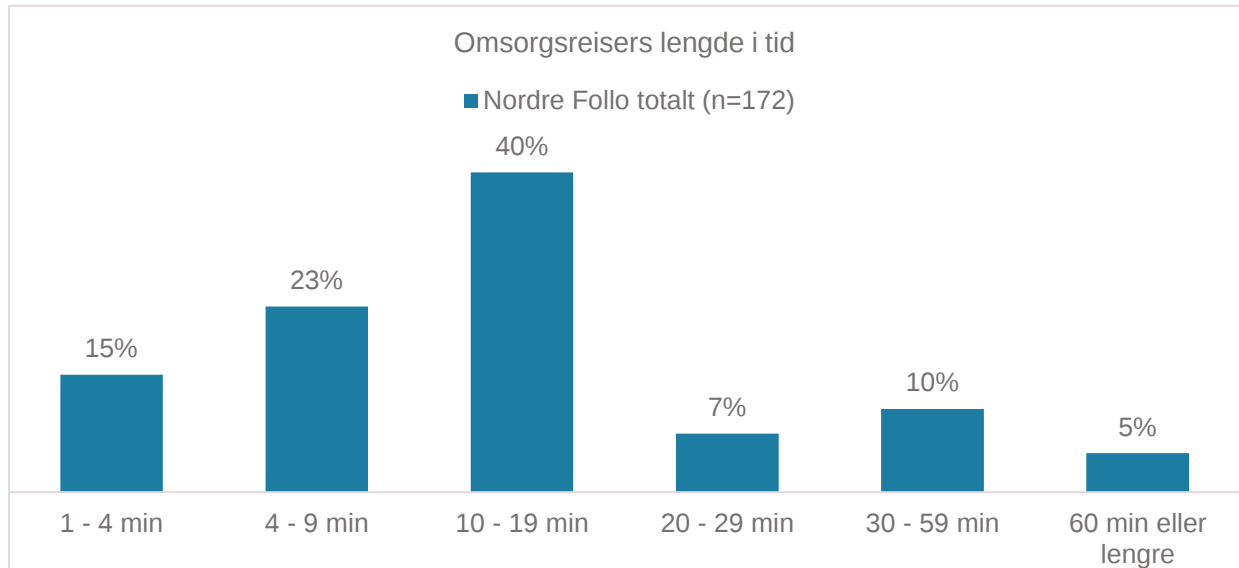
Figur 50: Omsorgsreisens lengde i strekning, n=antall reiser



Omsorgsreiser etter reisetid

De fleste omsorgsreisene tar mellom 10 og 19 minutter. Utover dette fremkommer det ikke et tydelig mønster.

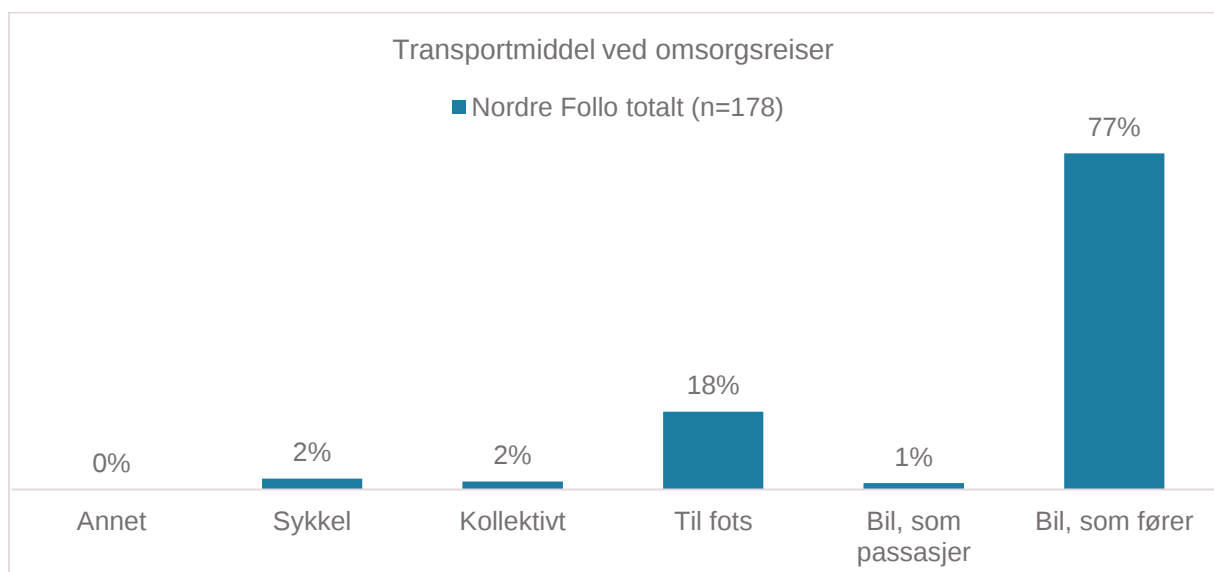
Figur 51: Omsorgsreisens lengde i tid, n=antall reiser



Transportmiddel ved omsorgsreiser

Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører, som har en andel på 77 prosent. Transportmiddelfordeling ved omsorgsreiser følger generelt samme mønster som på landsbasis, men Nordre Follo har en noe lavere andel transportmåte bil som passasjer og høyere andel som går.

Figur 52: Transportmiddel ved omsorgsreiser, n=antall reiser

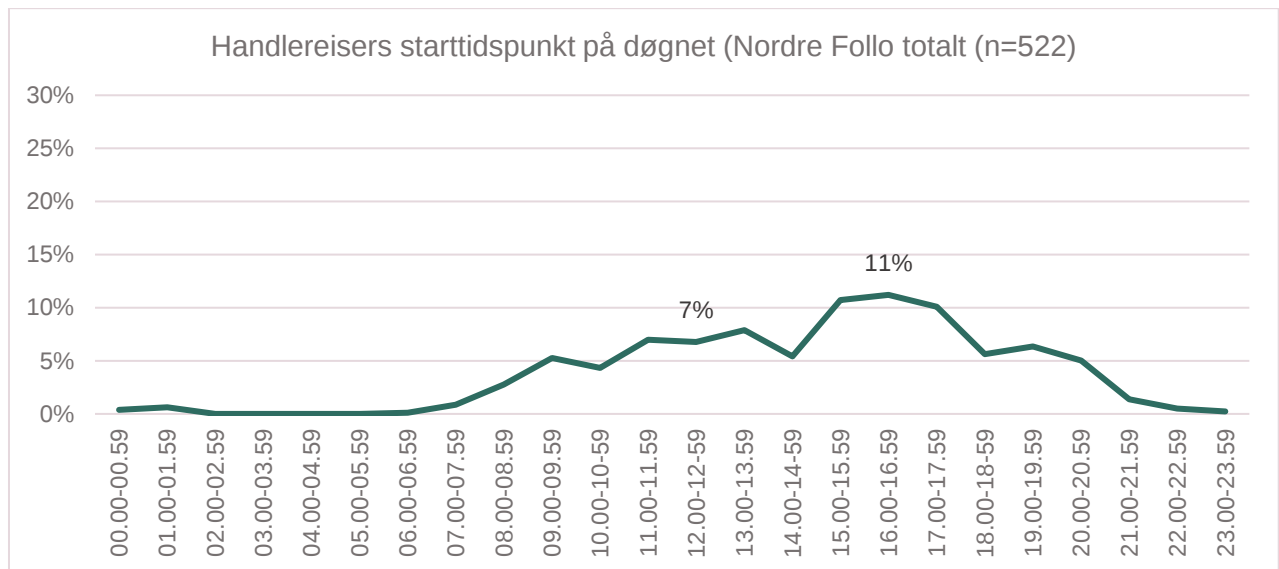


Handlereiser

Handlereisers starttidspunkt

Når det gjelder handlereisenes starttidspunkt på døgnet, ser man at fra kl. 07 på morgenen starter disse reisene og andelen stiger frem til kl. 16 før de avtar ut dagen.

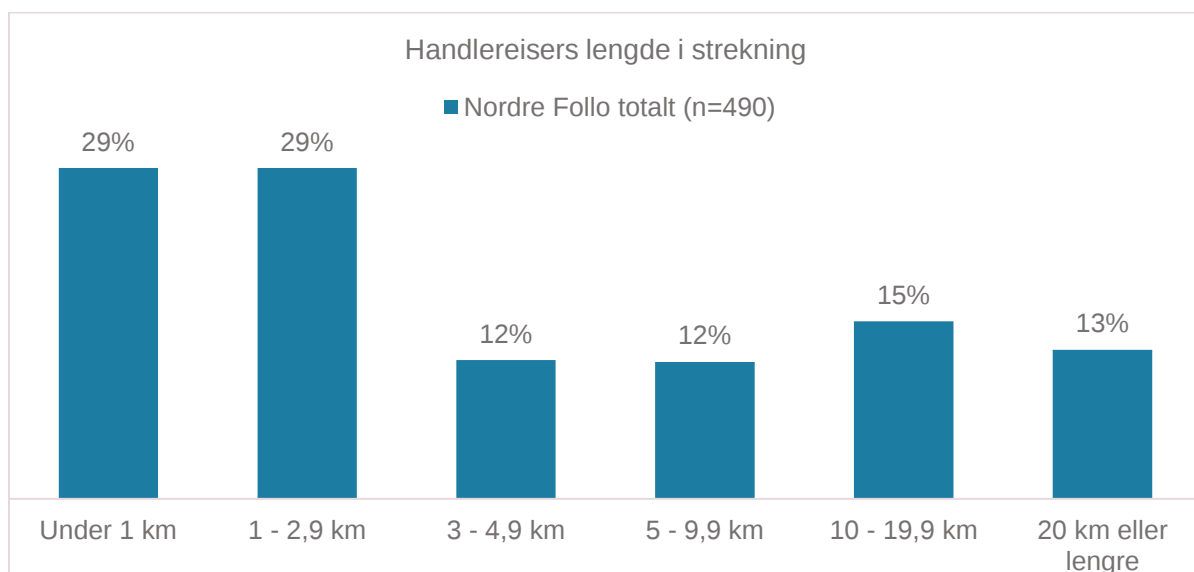
Figur 53: Handlereisers starttidspunkt, n=antall reiser



Handlereisers lengde i strekning

29 prosent av handlereiser er under en kilometer og like stor andel er mellom 1 og 2,9 km. Øvrige lengdeintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 12 og 15 prosent.

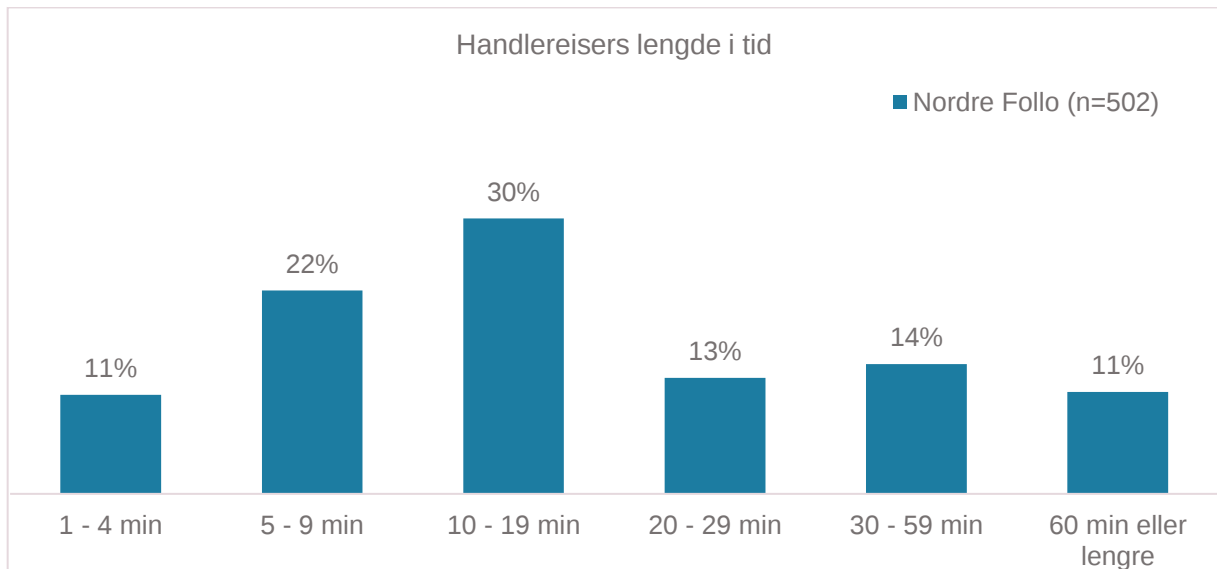
Figur 54: Handlereisers lengde i strekning, n=antall reiser



Handlereisers lengde i tid

30 prosent av handlereisene tar 10-19 minutter, og totalt 63 prosent tar 19 minutter eller kortere tid. Bare 11 prosent tar en time eller mer.

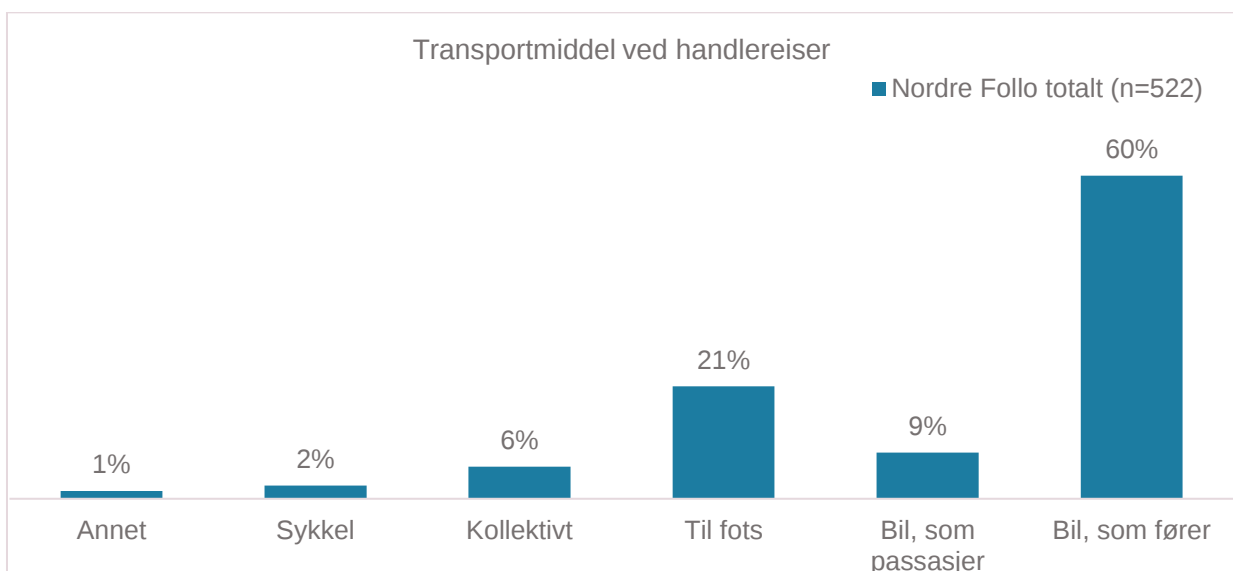
Figur 55: Handlereisers lengde i tid, n=antall reiser



Transportmiddel ved handlereiser

Ved 60 prosent av handlereisene kjøres det bil selv. 21 prosent blir gjennomført til fots. Fordelingen følger stort sett samme mønster som på nasjonalt nivå.

Figur 56: Transportmiddel ved handlereiser, n=antall reiser

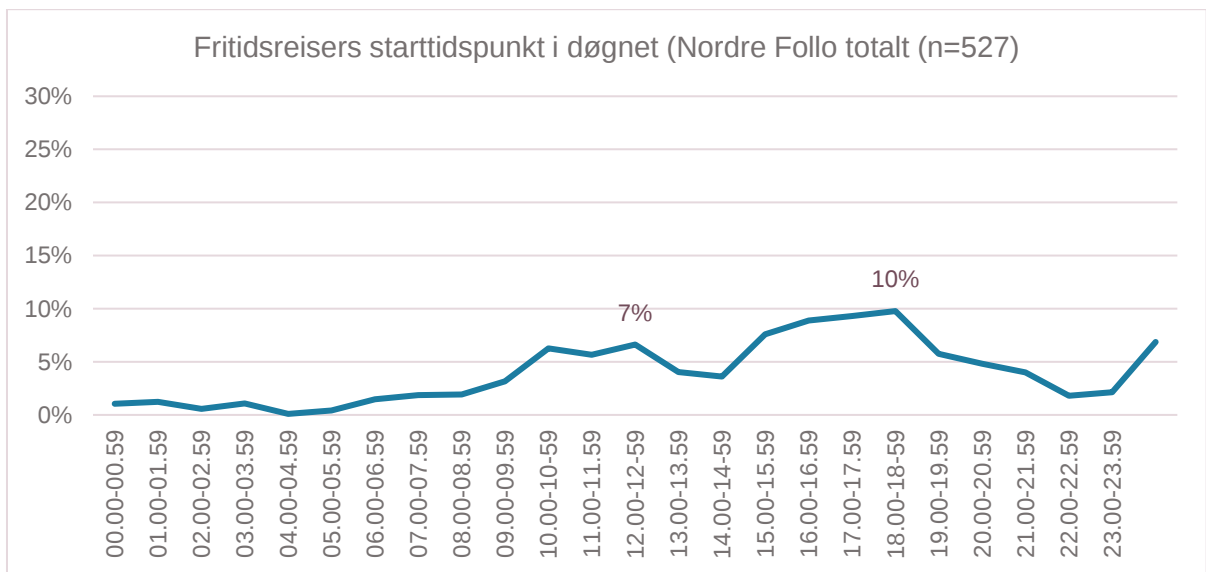


Fritidsreiser

Fritidsreisers starttidspunkt

På spørsmål om fritidsreisers starttidspunkt i døgnet, ser man at fra kl. 06 på morgenen starter fritidsreisene og andelen stiger frem til kl. 13. Andelen holder seg da relativt konstant frem til kl. 15, hvor den øker frem til rundt kl. 19, hvor det begynner å avta ut resten av døgnet.

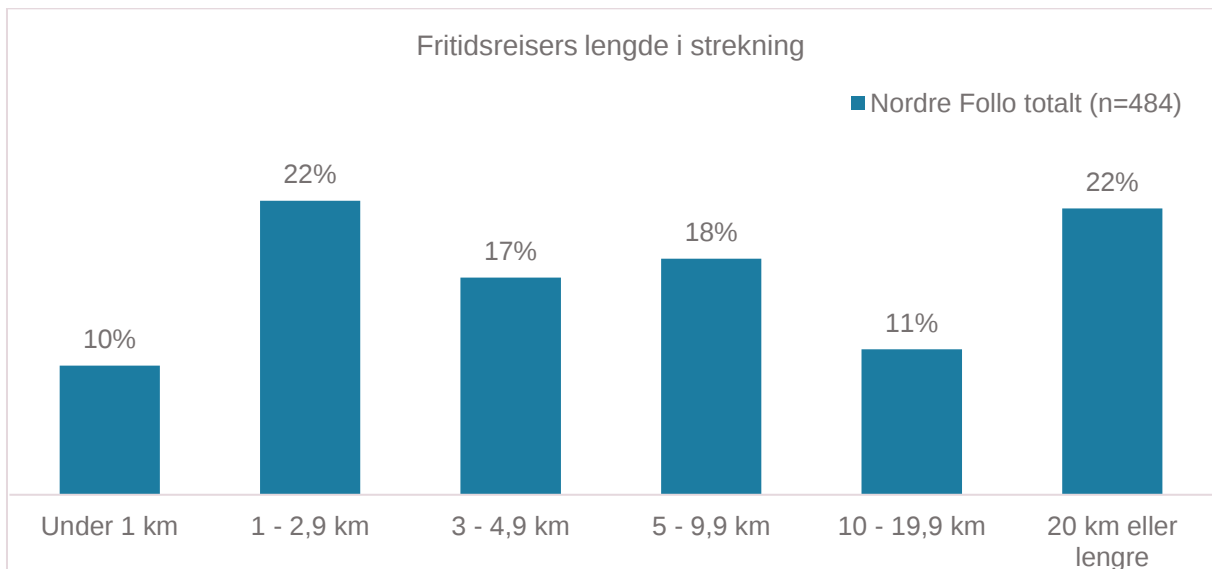
Figur 57: Handlereisers starttidspunkt, n=antall reiser



Fritidsreiser lengde i strekning

22 prosent av fritidsreisere er på 1-2,9 km og like stor andel er 20 km eller lengre. Øvrige lengdeintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 10 og 18 prosent.

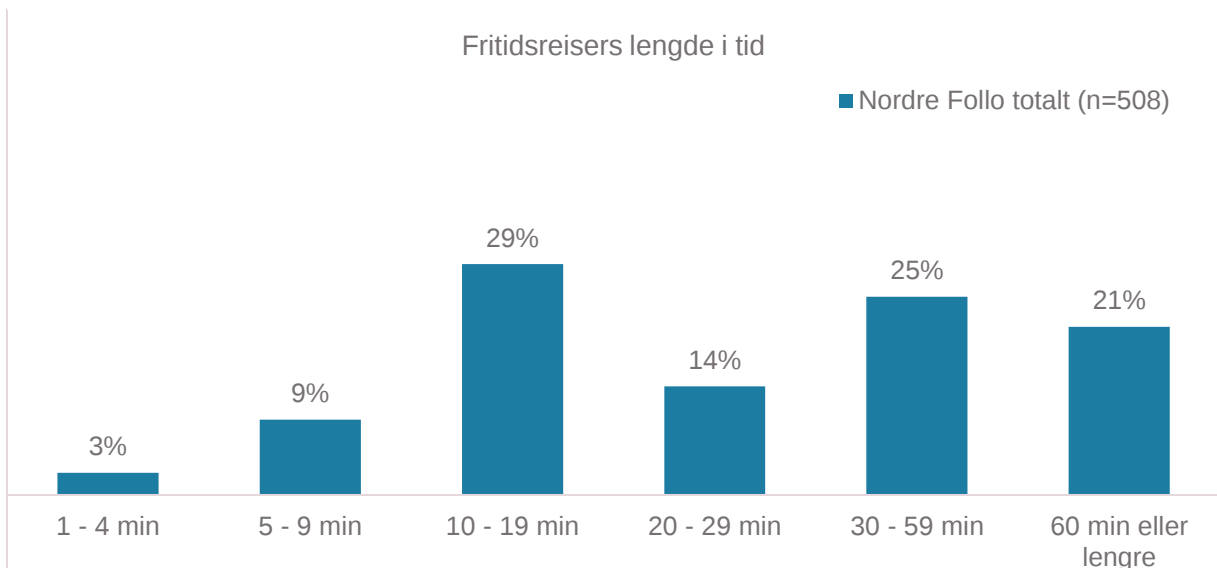
Figur 58: Fritidsreisere lengde i strekning, n=antall reiser



Fritidsreisere lengde i tid

29 prosent av fritidsreiser tar mellom 10 og 19 minutter. Færrest fritidsreiser tar 1-4 minutter.

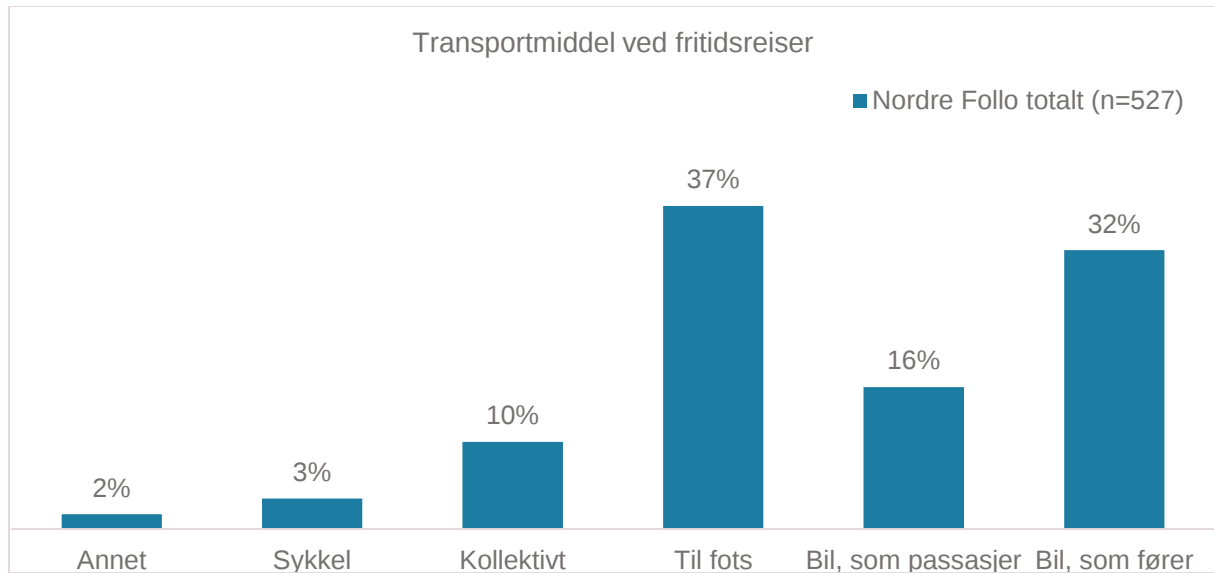
Figur 59: Fritidsreisere lengde i tid, n=antall reiser



Transportmiddel ved fritidsreiser

37 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 32 prosent. 16 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 10 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 3 prosent via sykkel. Fordelingen følger samme mønster som på landsbasis.

Figur 60: Transportmiddel ved fritidsreiser, n=antall reiser





Opinion: