



Opinion:

# BÆRUM NØKKELTALLSRAPPORT 2023

## Reisevaner i Bærum

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 25. juni 2024

# 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 Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU av Bærum kommune.

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltallsrapporter fra tidligere år.

Bærum Nøkkeltallsrapport 2023 er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For 2023-datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven ([oskar.kleven@vegvesen.no](mailto:oskar.kleven@vegvesen.no))

Opinions RVU-team består av:

Julie Opedal, prosjektkoordinator / analytiker ([julie@opinion.no](mailto:julie@opinion.no))

Ida Marie Veland, analytiker

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

Roar Teige, senior prosjektleder

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

Ole Brauteset, seniorrådgiver/partner, kundeansvarlig ([ob@opinion.no](mailto:ob@opinion.no))

# OPPSUMMERING

## Tilgang til transportmidler

- 88 prosent har førerkort i Bærum kommune. Andelen i Sone 1 er lavere enn øvrige områder i Bærum, og ligger åtte prosentpoeng under nasjonalt nivå på 90 prosent.
- 86 prosent eier eller disponerer bil i Bærum kommune. Andelen er 14 prosentpoeng lavere i Sone 1, der 72 prosent disponerer bil.
- 95 prosent av Bærums befolkning har mulighet til å bruke bil til egen kjøring en gitt dag, enten hele eller deler av dagen. Fordelingen ligger jevnt med nasjonalt nivå.
- I Bærum kommune har 48 prosent én bil. Andelen med tre eller flere biler ligger noe lavere enn nasjonalt nivå, fra syv til to prosentpoengs differanse i de forskjellige sonene.
- I Sone 1 ser vi lavere gjennomsnittlig antall biler i husholdningen. 54 prosent har én bil, og tre prosent har tre eller flere biler. I Sone 3 har høyere andel to biler, med 37 prosent mot andeler på 15 prosent i Sone 1 og 27 prosent i Sone 2.
- El-biltilgang er mer utbredt i Bærum kommune enn på nasjonalt nivå. 52 prosent eier eller disponerer én eller flere el-biler, mot 36 prosent nasjonalt. Andelen er høyest i Bærums Sone 3, med 55 prosent.
- 51 prosent har en bil med elektrisitet eller strøm som energibærer. Tilgangen på bensin- og dieseldrevet bil er jevn, med henholdsvis 31 og 32 prosent.
- De aller fleste har tilgang på parkering i nærheten av boligen. I Bærums soneinndelinger rangerer andelen fra 95 til 97 prosent. Andelen ligger på 100 prosent blant aldersgruppen 67 år og oppover, og er følgelig høyere blant alderspensjonister.
- For 87 prosent av Bærums befolkning er parkeringsplassen under 50 meter fra egen bolig. I Sone 1 er andelen med kort avstand til parkeringsplass høyere, på 94 prosent.
- 42 prosent har tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeidssted. Dette ligger ti prosentpoeng under nasjonalt nivå på 52 prosent. I Sone 3 er tilgangen høyest med 45 prosent, mens i Sone 1 er den lavest med 29 prosent. Andelen med tilgang på gratis parkeringsplass er høyere blant aldersgruppen 55-66 år og blant de med høy husstandsinntekt.
- 73 prosent har svært god tilgang til kollektivtransport i Bærum kommune, og hele 91 prosent har svært god eller god tilgang. Dette er langt høyere enn landsnivået på henholdsvis 37 prosent for svært god, og 57 prosent med svært god eller god tilgang.

- Bærum kommune har høyere sykkelhold enn ellers i landet. Andelen med tilgang til sykkel er 70 prosent, mot 63 prosent nasjonalt. Sykkelhold er lavere i Sone 1, med 58 prosent. 20 prosent har tilgang på elsykkel i Bærum kommune.
- Åtte prosent har bevegelsesutfordringer i Bærum kommune, mot ti prosent på nasjonalt nivå. Andelen med bevegelsesutfordringer er høyere blant de over 67 år og følgelig blant alderspensjonister. Av de med bevegelsesutfordringer byr det for 72 prosent på problemer med å gå. Det er på nivå med landsbasis på 73 prosent. Andelen er størst i Sone 3 med 78 prosent. 57 prosent har utfordringer med å sykle, og 25 prosent med å ta andre kollektivtransportmidler i Bærum kommune.

## Omfang av reiser

- I snitt foretar innbyggere i Bærum kommune 2,7 reiser per dag. Dette er noe høyere enn landssnittet på 2,55 reiser, og er aller høyest i Sone 2 der snittet er 2,78 daglige reiser. Snittet er høyere blant de under 55 år, de med husstandsinnkomst fra 1 600 000 kr, par med barn og blant yrkesaktive.
- I Bærum kommune er andelen med null reiser på en dag 14 prosent, mot 19 prosent nasjonalt. Flest av innbyggerne foretar 1-2 reiser (38 prosent), dernest 3-4 reiser daglig (32 prosent).
- Andelen nullreiser i Bærum henger sammen med gjennomsnittlig antall reiser på en gitt ukedag. Vi ser at på mandager reiser vi i snitt minst, og andelen nullreisende er høyest denne dagen. Søndag har nest lavest reisesnitt og nest høyest andel nullreisende. Øvrige ukedager ser vi en svak økende trend fra dag til dag i gjennomsnittlig antall reiser fra tirsdag til lørdag. Lørdag har høyest snitt med 3,11 reiser.
- 22 prosent av alle reiser foretatt i Bærum kommune er mellom én og tre kilometer lange, som er størst enkeltandel av alle intervallene. I Sone 1 er større andel reiser under én kilometer, og i Sone 3 er denne andelen lavest med ni prosent.
- Størst andel reiser er mellom ti og 19 minutter lange, dette gjelder både nasjonalt og for Bærum kommune inkludert soneinndelinger. I Sone 1 er større andel reiser mellom 1-4 min, med 21 prosent. I Bærums Sone 2 er mindre andel av reisene 60 minutter eller mer, mens i Sone 3 utgjør denne reiselengden en større andel. Henholdsvis åtte og tolv prosent.
- Fordelt på tidsintervaller ser vi at alle områder opplever samme variasjon i reiser gjennom døgnet. Størst andel reiser skjer mellom klokka 15 og 20 i alle områder.

## Transportmiddelbruk

- Flest reiser foretas med bil enten som fører eller passasjer. Samlet bilandel er i Bærum lavere enn nasjonalt, henholdsvis 61 prosent mot 52 prosent. Kollektivandelen er åtte prosentpoeng høyere i Bærum kommune, med 19 prosent.
- Innad i Bærums mobilitetssoner ser vi at Sone 3 har høyere andel reiser foretatt med bil som fører, på 48 prosent. Sone 2 og 3 har noe høyere kollektivandel ved reiser, 22 og 23 prosent mot 17 prosent i Sone 3.
- Kollektivreiser tas i størst grad med enten buss eller bane/trikk, til sammen gjelder dette 78 prosent av reisene. I Sone 2 er flere reiser foretatt med tog, 20 prosent. I Sone 1 er bussandelen høyere enn øvrige mobilitetssoner, og i Sone 2 og 3 ser disse reisene ut til å heller tas med bane/trikk.
- Korte reiser tas i stor grad til fots, 78 prosent av reiser under én kilometer er fotreiser. Med økt reiseavstand øker også andelen bruk av både kollektiv- og bilreiser. 72 prosent av reiser over 20 kilometer foretas med bil enten som fører eller passasjer.
- 68 prosent av reiser mellom én og fire minutter foretas med bil, enten som fører eller passasjer. Reiser mellom 20 og 59 minutter foretar vi i størst grad kollektivt. Andelen fotreiser er varierer over alle varighetsintervaller, men andelen er størst ved reiser som er enten korte eller lange. Henholdsvis foretar vi 27 prosent av reiser på 1-4 minutter til fots, og 28 prosent av reiser på 60 minutter eller mer.
- Bruk av sykkel og kollektivtransport i Bærum kommune viser klare brukstopper i morgentimene mellom klokka 7 og 8. For alle transportmidler ser vi en ny brukstopp mellom 16 og 17, med unntak av kategorien annet som er mer spredt utover timene mellom 11 og 17.

## Reiseformål

- Reiseformålsfordelingen er jevnt fordelt mellom de geografiske områdene. Størst andel reiser er handle-/servicereiser og fritidsreiser.
- I Bærum komme brukes bil i størst grad ved omsorgs- og følgereiser, her er 73 prosent av reisene foretatt med bil som fører eller passasjer. Kollektivandelen er størst ved skolereiser. Fritidsreiser og skolereiser har høyest til fots-andel. Arbeidsreiser har høyest sykkelandel av alle formål, på ti prosent.
- I morgenrushet klokken 6-9 ser vi tydelig at høyest andel reiser er arbeidsreiser, og kommer tilbake med en topp klokken 15-17. Mellom 9 og 17 er høyest andel reiser handle- og servicereiser. Etter dette utgjør fritidsreiser størst andel av reisene foretatt i tidsrommet.

- Besøksreiser er lengst med gjennomsnittlig reisestrekning på 63 kilometer. De korteste reisene er skolereiser med 5,7 kilometers snitt per reise. Handle-/servicereiser og omsorgs-/følgereiser er også av kortere karakter, med et snitt på henholdsvis 6,6 og 7,3 kilometer.
- Skolereiser, omsorgsreiser og handlereiser er i størst grad under fem kilometer lange. Majoriteten av arbeids-, tjeneste- og besøksreiser er over fem kilometer lange. Reiser med andre formål er i svært stor grad lange, 80 prosent er 20 kilometer eller lengre.
- Besøksreiser er også lengst målt i minutter, men er nærere fulgt av tjeneste- og fritidsreiser enn målt i kilometer. Snittiden for en besøksreise er 43 minutter, tjenestereisen er 41, og fritidsreisen er 40 minutter lang.

# INNHALDSFORTEGNELSE

<b>Forord</b>	<b>1</b>
<b>oppsummering</b>	<b>2</b>
<b>Innholdsfortegnelse</b>	<b>6</b>
<b>Figurregister</b>	<b>7</b>
<b>Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner</b>	<b>9</b>
<b>Kapittel 2: Gjennomføring og metode</b>	<b>11</b>
Intervjuopplegg.....	11
Spørreskjema.....	12
Stedfesting, reisetid og -avstand.....	13
Datagrunnlag og utvalg.....	14
Kart soneinndeling.....	17
Respons og vekting.....	18
<b>Kapittel 3: Tilgang til transportmidler</b>	<b>20</b>
Fører kort.....	20
Tilgang til bil.....	21
Antall biler i husholdningen.....	23
Andel el-bileiere.....	24
Type drivstoff/energibærer.....	25
Parkering i nærheten av boligen.....	26
Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid.....	27
Tilgang til kollektivtransport.....	28
Tilgang til ulike transportmidler.....	29
Tilgang til sykkel.....	30
Tilgang til moped/MC.....	31
Helsemessige problemer.....	32
<b>Kapittel 4: Omfang av reiser</b>	<b>33</b>
Antall daglige reiser.....	33
Daglige reiser i strekning.....	35
Daglige reiser i tid.....	36
Reisemønster gjennom døgnet.....	37
<b>Kapittel 5: Transportmiddelbruk</b>	<b>38</b>
Bruk av transportmidler.....	38
Bruk av transportmidler i strekning.....	40
Bruk av transportmidler i tid.....	41
Bruk av transportmidler gjennom døgnet.....	42
<b>Kapittel 6: Reiseformål</b>	<b>43</b>

Daglige reiser etter formål .....	43
Bruk av transportmidler etter formål .....	44
Starttid etter formål .....	45
Reiseavstand etter formål.....	46
Reisevarighet etter formål .....	48
<b>Kapittel 7: Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk</b>	<b>49</b>
Arbeidsreiser .....	49
Skolereiser .....	52
Tjenestereiser .....	55
Omsorgs-, følge- og besøksreiser .....	57
Handlereiser.....	59
Fritidsreiser.....	61
<b>Vedlegg 1 – Soneinndelig</b>	<b>63</b>

## FIGURREGISTER

Figur 1: Eksempel reiseregistrering.....	10
Figur 2: Førerkort for bil.....	20
Figur 3: Eier eller disponerer bil.....	21
Figur 4: Tilgang til å benytte bil.....	22
Figur 5: Antall biler i husholdningen .....	23
Figur 6: Andel som disponerer el-bil.....	24
Figur 7: Type drivstoff/energibærer .....	25
Figur 8: Parkering i nærheten av boligen .....	26
Figur 9: Avstand til egen parkeringsplass .....	26
Figur 10: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid.....	27
Figur 11: Tilgang til kollektivtransport.....	28
Figur 12: Tilgang til ulike transportmidler .....	29
Figur 13: Tilgang til sykkel.....	30
Figur 14: Tilgang til moped/MC .....	31
Figur 15: Andel med bevegelsesutfordringer .....	32
Figur 16: Helsemessige problemer .....	32
Figur 17: Antall daglige reiser.....	33
Figur 18: Antall daglige reiser i intervaller .....	33
Figur 19: Antall daglige reiser / Andel med null reiser per ukedag.....	34
Figur 20: Daglige reiser i strekning.....	35
Figur 21: Gjennomsnittlig reisestrekning i kilometer.....	35
Figur 22: Daglige reiser i tid.....	36
Figur 23: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter .....	36
Figur 24: Starttidspunkt for reisen - intervaller .....	37
Figur 25: Daglige reiser etter starttidspunkt .....	37
Figur 26: Transportmiddelfordeling .....	38
Figur 27: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon).....	39
Figur 28: Type kollektivtransport benyttet .....	39
Figur 29: Bruk av transportmidler i strekning.....	40
Figur 30: Transportmiddelbruk etter reiseavstand.....	40
Figur 31: Bruk av transportmidler i tid .....	41
Figur 32: Transportmiddelbruk etter reisetid .....	41



Figur 33: Transportmiddelbruk gjennom døgnet .....	42
Figur 34: Daglige reiser etter formål .....	43
Figur 35: Transportmiddelbruk etter reiseformål .....	44
Figur 36: Starttidspunkt etter reiseformål .....	45
Figur 37: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål .....	46
Figur 38: Reiseavstand i kilometer etter formål .....	47
Figur 39: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål .....	48
Figur 40: Reiselengde i minutter etter formål .....	48
Figur 41: Arbeidsreiser etter starttidspunkt .....	49
Figur 42: Arbeidsreise etter lengde .....	50
Figur 43: Arbeidsreise etter reisetid .....	50
Figur 44: Arbeidsreise etter transportmiddelbruk .....	51
Figur 45: Skolereiser etter starttidspunkt .....	52
Figur 46: Skolereise etter lengde .....	53
Figur 47: Skolereise etter reisetid .....	53
Figur 48: Skolereise etter transportmiddelbruk .....	54
Figur 49: Tjenestereiser etter starttidspunkt .....	55
Figur 50: Tjenestereise etter lengde .....	55
Figur 51: Tjenestereise etter reisetid .....	56
Figur 52: Tjenestereise etter transportmiddelbruk .....	56
Figur 53: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter starttidspunkt .....	57
Figur 54: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter lengde .....	57
Figur 55: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter reisetid .....	58
Figur 56: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk .....	58
Figur 57: Handle-/servicereiser etter starttidspunkt .....	59
Figur 58: Handle-/servicereise etter lengde .....	59
Figur 59: Handle-/servicereise etter reisetid .....	60
Figur 60: Handle-/servicereise etter transportmiddelbruk .....	60
Figur 61: Fritidsreiser etter starttidspunkt .....	61
Figur 62: Fritidsreise etter lengde .....	61
Figur 63: Fritidsreise etter reisetid .....	62
Figur 64: Fritidsreise etter transportmiddelbruk .....	62

# 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 2023, og omfatter for Bærum totalt 2296 intervjuer. Intervjuene ble gjennomført i perioden september til desember i 2023. Utvalget for Bærum er nærmere beskrevet i delkapittelet «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.

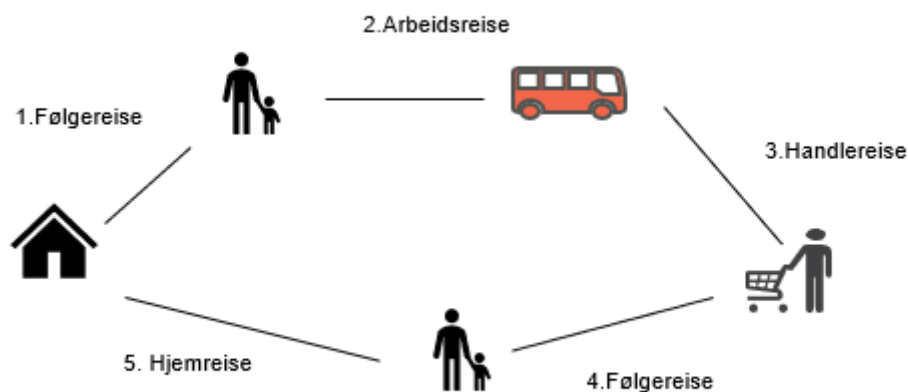
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

## 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 2023.

### Intervjuopplegg

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

I 2023 har datainnsamlingen foregått via brev/web/CATI gjennom hele året. 89 % av intervjuene vært gjennomført som selvutfylling på web og 11 % av intervjuene gjennomført som CATI intervjuer. Web er den dominerende metoden og den metoden Opinion er tryggest på 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).

## Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, og hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser). Til det nasjonale basisutvalget stilles ekstraspørsmål om lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) foretatt siste måned. 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. Lange reiser siste måned (ekstraspørsmål, bare til nasjonalt basisutvalg)
  - Antall reiser siste 30 dager (i Norge over 100 km og/eller til/fra utland)
  - For hver reise: Ukedag, formål, start- og endested og transportmiddel
  - Evt. overnattinger
7. Reisemuligheter til jobb (arbeidsreisen)
  - Anslag på reiselengde (korteste veg) og tidsbruk for ulike transportmåter
  - Muligheter for parkering ved arbeidsplass, og for dekning av reisekostnader
8. Husholdningen
  - Antall personer i husstanden og deres slektskap til intervjupersonen
  - Alder, førerkort og yrkesaktivitet for husstandsmedlemmer

- Parkeringstilgang ved bostedet
  - Kollektivtilbud ved bostedet
9. 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. De fleste av de daglige reisenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkrets nivå.

Tabell 1 viser oversikt over variabler stedfestet på grunnkrets nivå. I det endelige datamaterialet er grunnkrets presisjonen vesentlig redusert av personvern hensyn, ved at grunnkretsnummer for kretser med færre enn 100 bosatte er trunkert fra opprinnelig åtte siffer til syv-sifret delområdenummer.

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå

Type sted	Registrert for	(2018/2019/2020/2021/2022/2023)
Bosted	Alle respondenter	(98,5 / 98,5 / 95,2 / 99,97 / 99,97 / 99,5)
Bosted2	Respondenter som oppgir å ha et sekundært bosted	(83,8 / 98,2 / 83,1 / 98,10 / 96,54 / 94,95)
Arbeidssted	Yrkesaktive med fast oppmøtested	(92,6 / 95,9 / 83,5 / 98,59 / 96,62 / 95,50)
Skole/studiested	Skoleelever/studenter med fast oppmøtested	(66,9 / 95,8 / 79,8 / 98,59 / 98,60 / 96,48)
Start- og endested reise	Daglige reiser	(87,0 / 91,4 / 80,0 / 98,21 / 97,97 / 92,41)

## Datagrunnlag og utvalg

RVU 2023 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.

I datamaterialet for RVU 2023 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2023 er vist i tabell 2. Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom områdene med tilleggsutvalg og de uten.

Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023

Områder med tilleggsutvalg*	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2023	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Akershus	20	1 202 349	7 258	0,60 %
Bergensregionen	10	382 355	5 693	1,49 %
Trondheimsregionen	8	268 361	5 022	1,87 %
Nord-Jæren	9	295 791	4 959	1,68 %
Buskerudbyen	4	155 212	2 493	1,61 %
Nedre Glomma	2	123 966	1 850	1,49 %
Tromsø	1	67 384	2 550	3,78 %
Ringerike	1	27 471	714	2,60 %
Viken-Østfold	8	71 082	774	1,09 %
Viken-Buskerud	15	61 810	430	0,70 %
Moss	1	44 467	1 987	4,47 %
Halden	1	27 636	406	1,47 %
Kommuner med tilleggsutvalg	80	2 727 884	34 136	1,25 %
Kommuner uten tilleggsutvalg	276	1 980 405	2 936	0,15 %
<b>Hele landet</b>	<b>356</b>	<b>4 708 289</b>	<b>37 072</b>	<b>0,79 %</b>

\* Tabellen inkluderer områder med tilleggsutvalg som har hatt datainnsamling gjennom hele kalenderåret 2023. Intervjuer fra Bærum tilleggsutvalg er derfor ikke inkludert i denne oversikten.

Til sammen 80 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2023. Dette utgjør 22 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 58 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2023). Dermed har vi 276 kommuner (78 prosent av kommunene, 42 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 241 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2023.

Bærum tilleggsutvalg består totalt av 2296 intervjuer, som er hentet fra nasjonalt nivå (51), Oslo/Viken tilleggsutvalg (279) og Bærum tilleggsutvalg (1966). Intervjuene er videre fordelt til tilhørende mobilitetssone, som rapporten bryter ned resultatene på. Visuell fremstilling av mobilitetssonene finnes på neste side, og i vedlegg 1 finnes det en komplett oversikt over hvilke grunnkretser som hører til de tre mobilitetssonene.

Intervjuene i Bærum tilleggsutvalg ble gjennomført i september til desember 2023. Intervjuene som er hentet fra nasjonalt nivå og Oslo/Viken tilleggsutvalg er fra samme periode. Resultatene som fremkommer i denne rapporten må derfor sees i lys av at datainnsamlingen har skjedd i siste tertial og ikke gjennom et helt kalenderår. Det innebærer at eventuelle sesongsvingninger tidligere i året ikke er med å påvirke svarfordelingen og dette kan ha innvirkning på resultatene for befolkningens reisevaner og transportmiddelbruk.

*Tabell 3: Utvalg og utvalgsstørrelser Bærum RVU 2023*

Bærum tilleggsutvalg	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
<b>Nasjonalt nivå</b>	51	2 %
<b>Oslo/Viken tilleggsutvalg</b>	279	12 %
<b>Bærum tilleggsutvalg</b>	1966	86 %
<b>Sum</b>	<b>2296</b>	<b>100 %</b>
<b>Mobilitetssoner i Bærum</b>		
Sone 1	196	9 %
Sone 2	778	35 %
Sone 3	1265	56 %
<b>Sum</b>	<b>2239*</b>	<b>100 %</b>

*\* Det er 57 intervjuer som ikke kunne kobles til tilhørende mobilitetssone. Disse intervjuene inngår i dermed i resultatene for Bærum som helhet, men ikke i mobilitetssonene.*

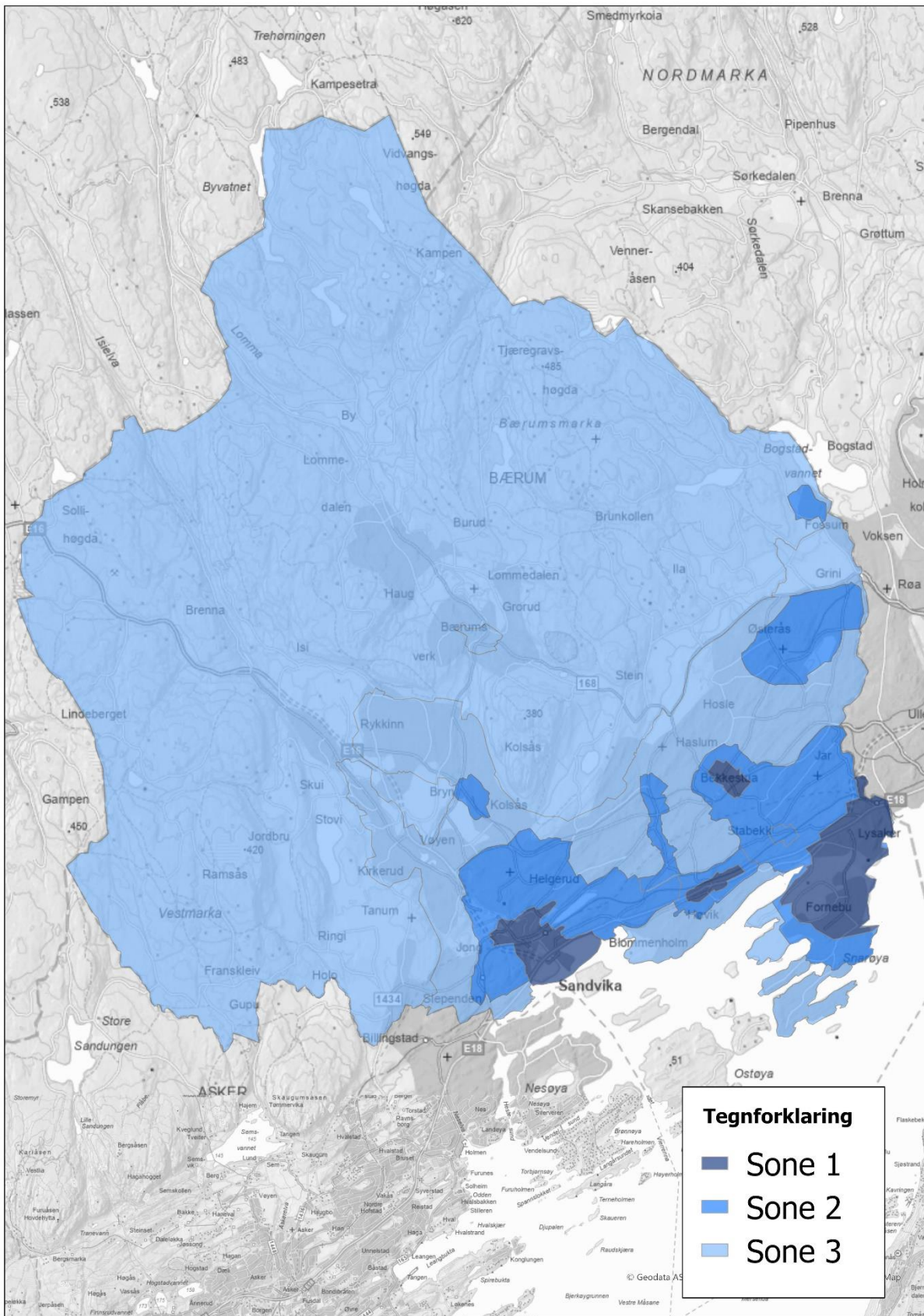
Intervjugrunnlaget bestemmer hvilke geografiske inndelinger som egner seg for lokale analyser. Generelt kan områdene med tilleggsutvalg analyseres separat. Områdene uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. De inkluderes fortrinnsvis i nasjonale tall.

Tilsvarende gjelder også innenfor områder med tilleggsutvalg. Noen større bykommuner kan analyseres separat. Men byområdene inneholder også kommuner hvor befolkningsgrunnlaget, og dermed intervjugrunnlaget, er lavt. Disse inngår i analyser sammen med hele eller større deler av byområdet.





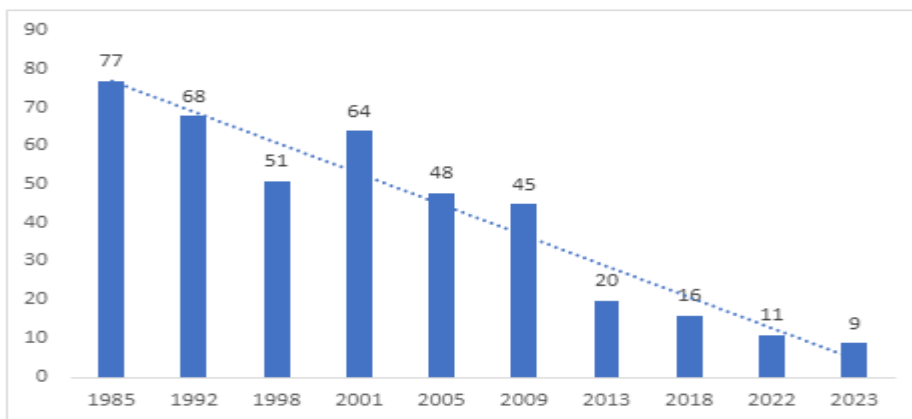
## Kart soneinndeling



## Respons og vekting

I 2023 er responsraten på 9 prosent. 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 4: Respons i RVU 1985 - 2023. Prosent og lineær trend



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

Med de store geografiske utvalgsforskjellene vist i forrige avsnitt, er vekting en forutsetning for representative nasjonale nøkkeltall. Vekting gjør det også mulig å presentere nøkkeltall i tidsserier sammen med resultater fra de tidligere reisevaneundersøkelsene, som alle er vektet.

Datasettet for den nasjonale RVU er meget utfordrende å vekte på en god måte. Årsaken er at tilleggsutvalgene, med mange intervju innenfor begrensede geografiske regioner, skaper store skjevheter, når alle intervju skal inngå i ett samlet nasjonalt RVU datasett. Det er også et krav at det vektevariabelen i datasettet skal kunne benyttes til å sammenligne geografiske enheter definert som tilleggsutvalgsområder.

Samlet medfører dette at vekten i datasettet har verdier som er høyere enn Opinion sine anbefalinger. Vi anbefaler derfor at en må tolke nasjonale resultater med forsiktighet.

Det nasjonale datasettet for RVU 2023 er vektet på kjønn, alder, geografi og reisedag. Det er benyttet RIM-vekting, som har den fordel at den er mer fleksibel og ikke er avhengig av å låse «interlocking relationships» mellom ulike vektevariabler.

Samme prosedyre er også benyttet for å beregne en egen vekt for Bærum kommune, som er benyttet i denne rapporten for resultater som gjelder Bærum.

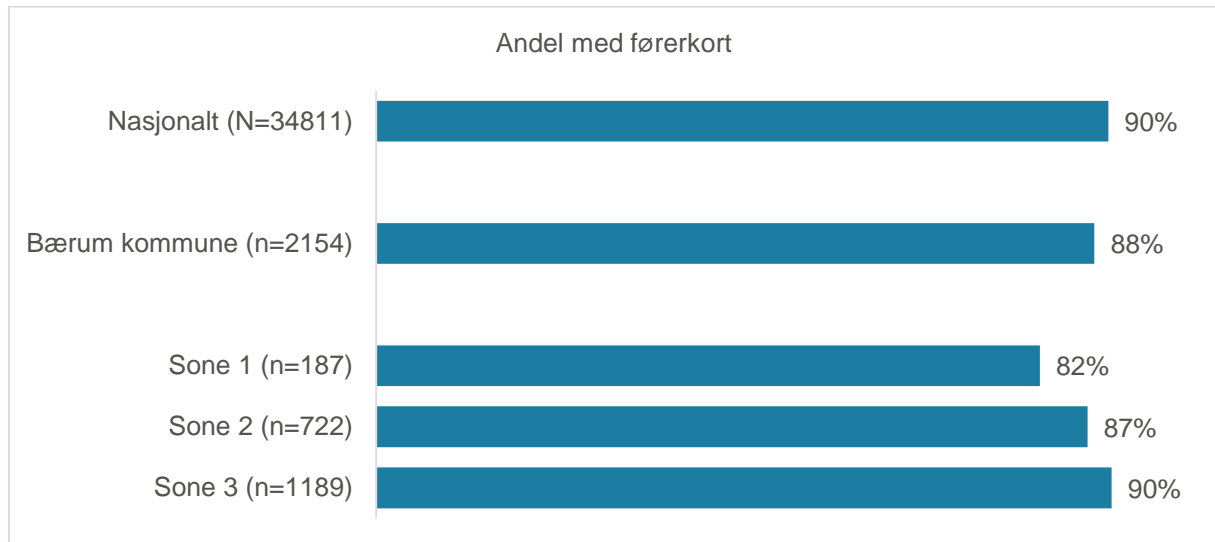
Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten for å sammenligne mindre geografiske regioner, som eksempelvis byområder eller andre tilleggsutvalgsområder. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av geografiske enheter **innenfor tilleggsutvalgsområder**, som hovedregel vil kreve en tilpasset vektemodell for det område en ønsker å analysere. Detaljer rundt vektingen er beskrevet i eget dokumentasjonsnotat.

## KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

### Førerkort

88 prosent har førerkort i Bærum kommune. Andelen i Sone 1 er lavere enn øvrige områder i Bærum, og ligger åtte prosentpoeng under nasjonalt nivå på 90 prosent.

Figur 2: Førerkort for bil



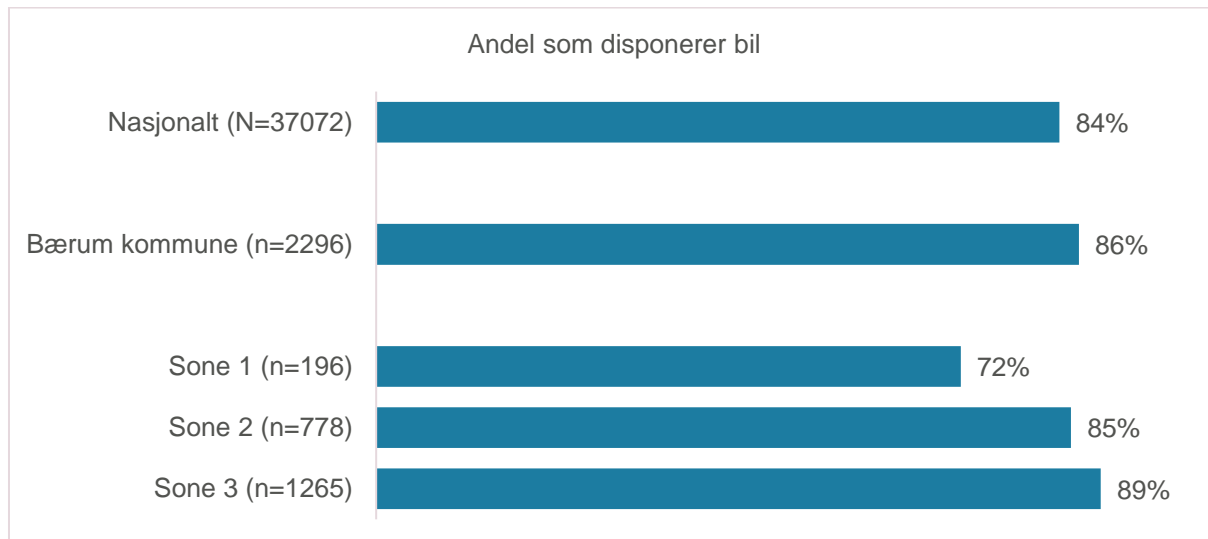
Andelen med førerkort høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- Menn
- Aldersgruppen 45 år og over
- De med fem år eller mer høyere utdanning
- De med husstandsinntekt på 1 000 000 kr og oppover
- Par med og uten barn
- Yrkesaktive
- Alderspensionister

## Tilgang til bil

86 prosent eier eller disponerer bil i Bærum kommune. Andelen er 14 prosentpoeng lavere i Sone 1, der 72 prosent disponerer bil.

Figur 3: Eier eller disponerer bil

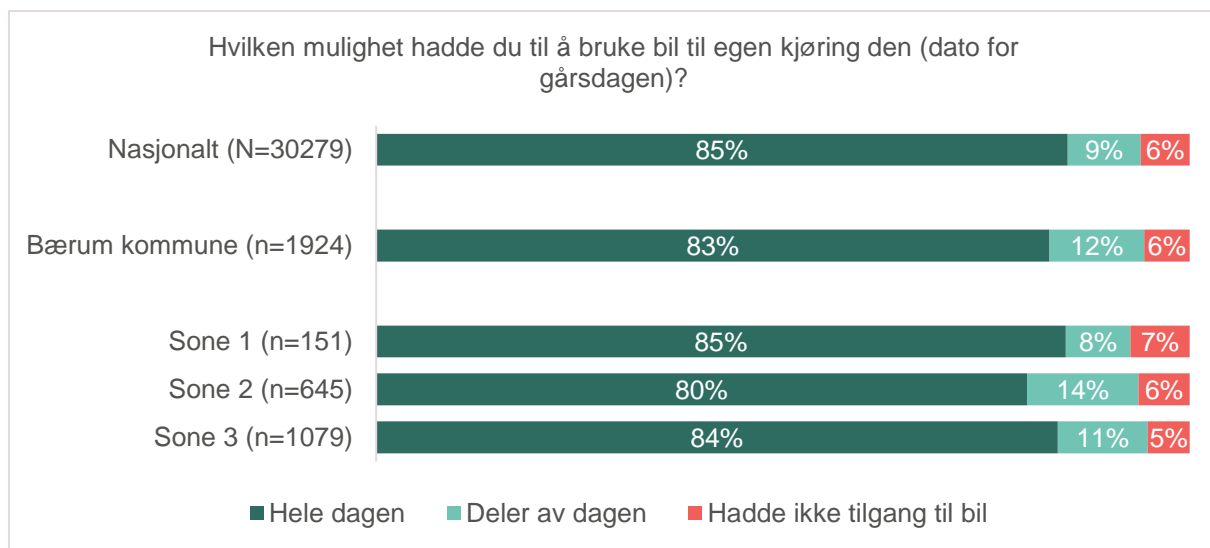


Andelen er høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- Aldersgruppen 45 år og over
- De med fem år eller mer høyere utdanning
- De med husstandsinntekt på 1 600 000 kr eller mer
- Par med og uten barn
- Alderspensionister

95 prosent av Bærums befolkning har mulighet til å bruke bil til egen kjøring en gitt dag, enten hele eller deler av dagen. Fordelingen ligger jevnt med nasjonalt nivå.

Figur 4: Tilgang til å benytte bil

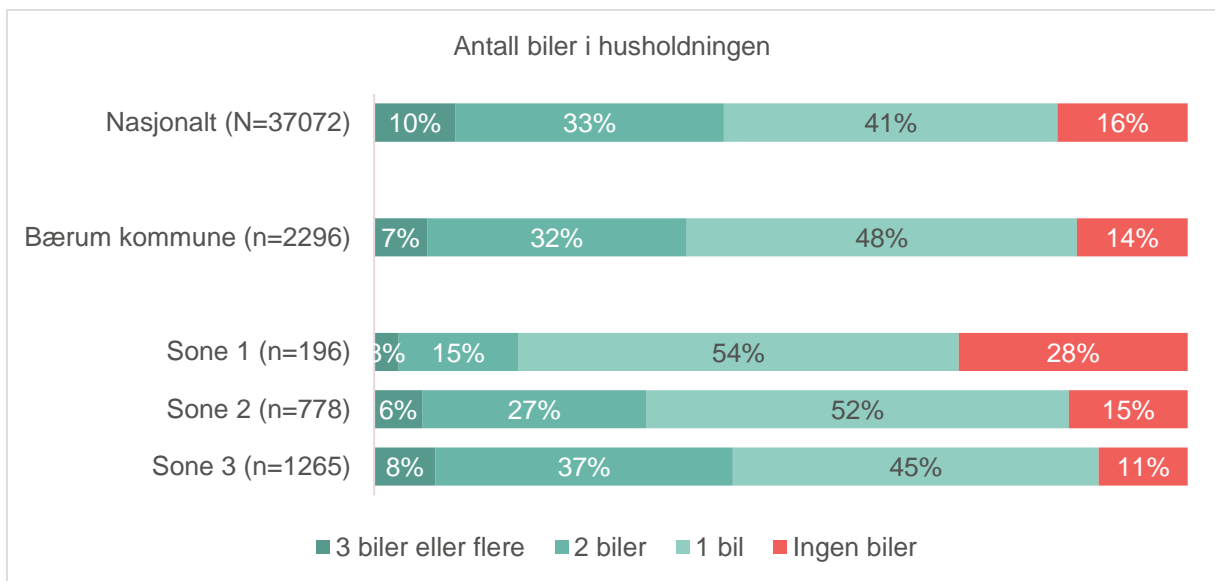


## Antall biler i husholdningen

I Bærum kommune har 48 prosent én bil. Andelen med tre eller flere biler ligger noe lavere enn nasjonalt nivå, fra syv til to prosentpoengs differanse i de forskjellige sonene.

I Sone 1 ser vi lavere gjennomsnittlig antall biler i husholdningen. 54 prosent har én bil, og tre prosent har tre eller flere biler. I Sone 3 har høyere andel to biler, med 37 prosent mot andeler på 15 prosent i Sone 1 og 27 prosent i Sone 2.

Figur 5: Antall biler i husholdningen



Å eie tre eller flere biler forekommer i større grad blant følgende grupper i Bærum kommune:

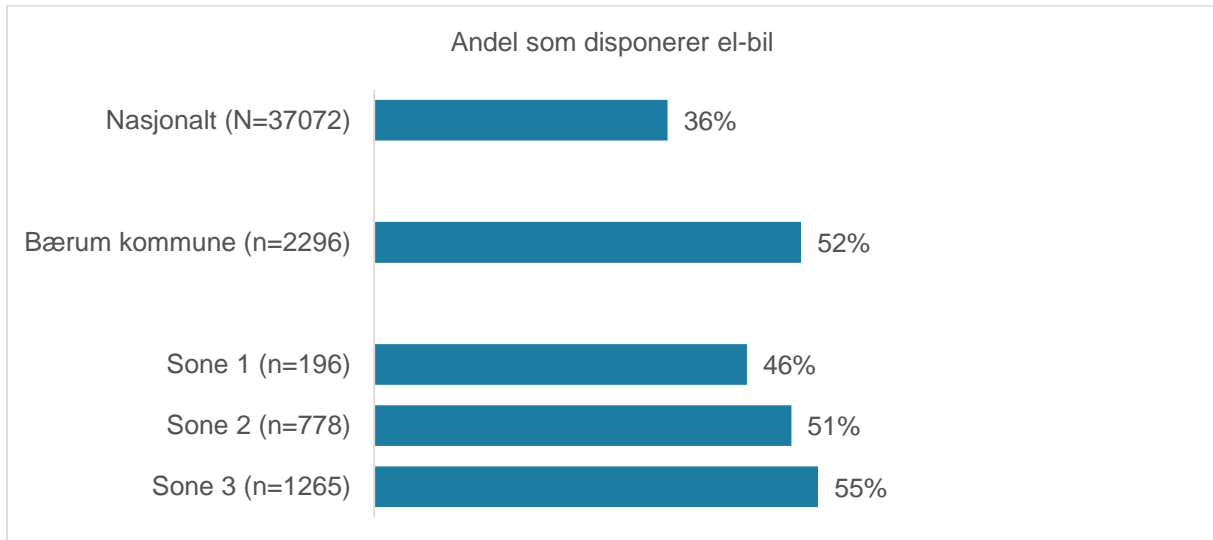
- De med grunnskole og videregående som høyeste fullførte utdanning
- De med husstandsinntekt fra 1 600 000 kr og oppover
- De med familietype med flere voksne



## Andel el-bileiere

El-biltilgang er mer utbredt i Bærum kommune enn på nasjonalt nivå. 52 prosent eier eller disponerer én eller flere el-biler, mot 36 prosent nasjonalt. Andelen er høyest i Sone 3, med 55 prosent.

Figur 6: Andel som disponerer el-bil



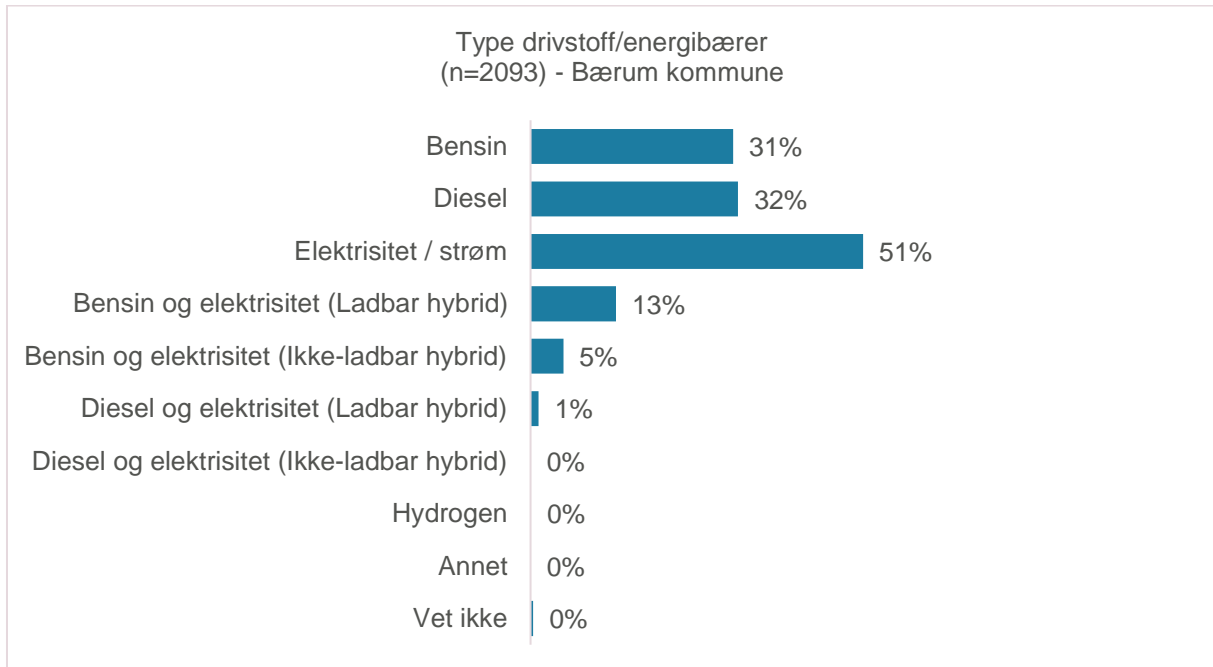
El-biltilgang er høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- Aldersgruppene 13-17 og 45-66 år
- De med høyere utdanning på fem år eller mer
- De med samlet husstandsinntekt på 1 600 000 kr eller mer
- Par med barn
- Yrkesaktive

## Type drivstoff/energibærer

51 prosent har en bil med elektrisitet eller strøm som energibærer. Tilgangen på bensin- og dieseldrevet bil er jevn, med henholdsvis 31 og 32 prosent.

Figur 7: Type drivstoff/energibærer



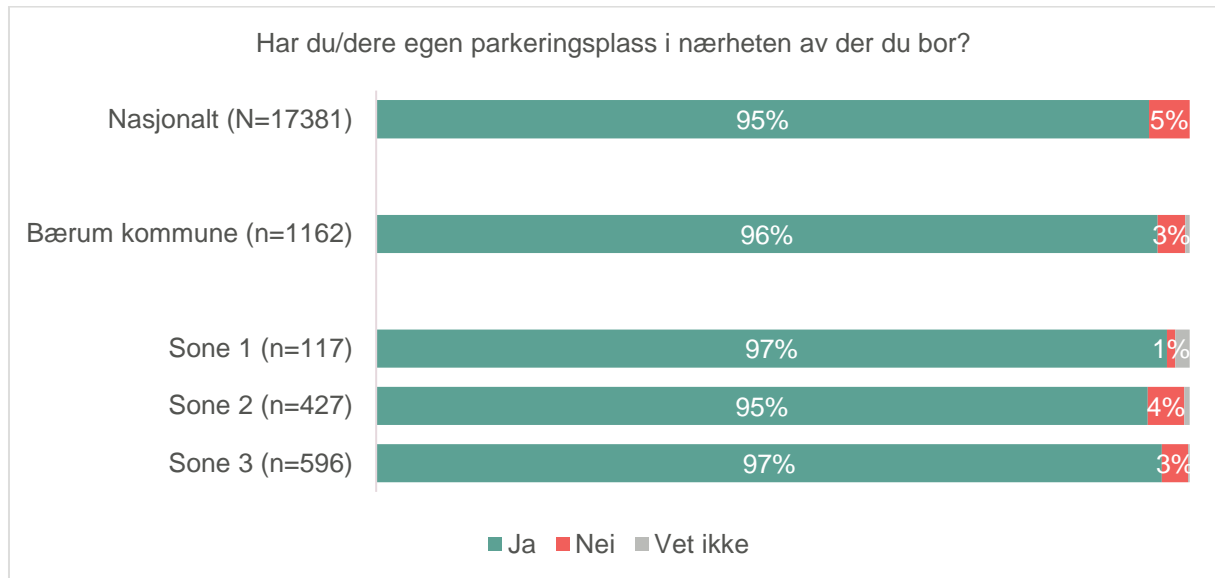
Andelen med elektrisk-/strømdrevet bil er høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- Aldersgruppen 45-54 år
- De med samlet husstandsinntekt på 1 600 000 kr eller mer
- Par med barn

## Parkering i nærheten av boligen

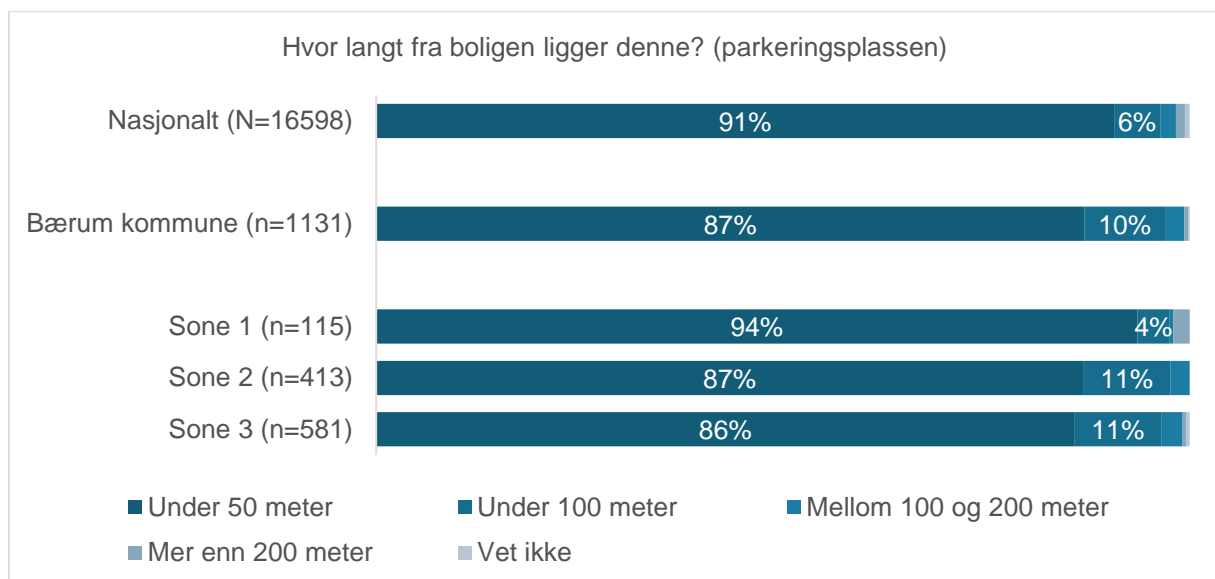
De aller fleste har tilgang på parkering i nærheten av boligen. I Bærums soneinndelinger rangerer andelen fra 95 til 97 prosent. Andelen ligger på 100 prosent blant aldersgruppen 67 år og oppover, og er følgelig høyere blant alderspensjonister.

Figur 8: Parkering i nærheten av boligen



For 87 prosent av Bærums befolkning er parkeringsplassen under 50 meter fra egen bolig. I Sone 1 er andelen med kort avstand til parkeringsplass høyere, på 94 prosent.

Figur 9: Avstand til egen parkeringsplass

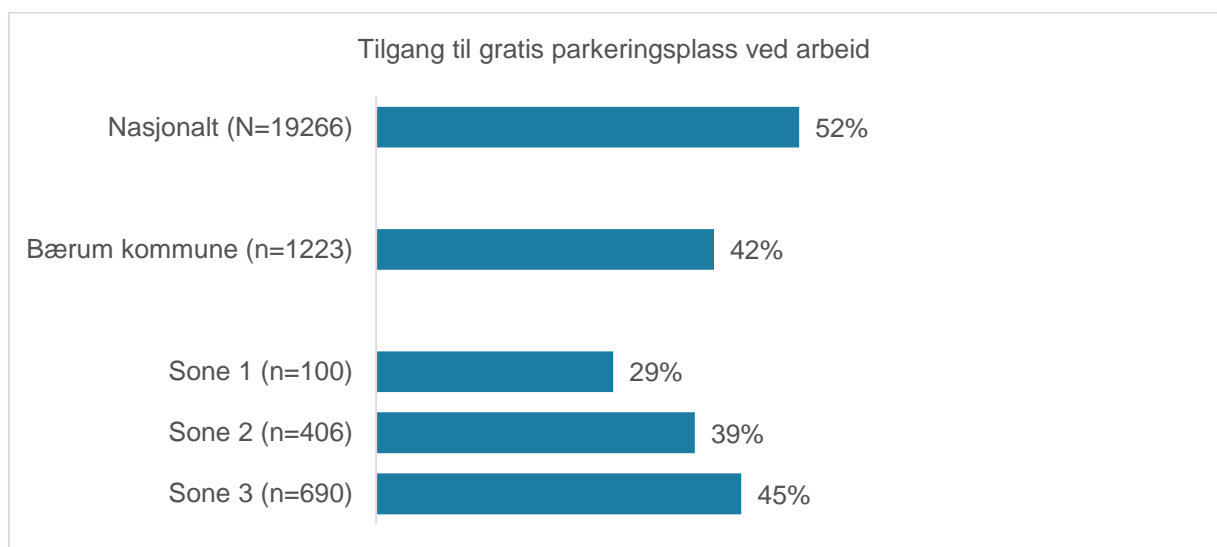


## Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

Tilgang til gratis parkeringsplass er en utledet variabel der basen er alle yrkesaktive. Tallet viser andelen som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort), har arbeid med fast oppmøtested, og har tilgang til gratis parkeringsplass ved dette oppmøtestedet.

42 prosent har tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeidssted. Dette ligger ti prosentpoeng under nasjonalt nivå på 52 prosent. I Sone 3 er tilgangen høyest med 45 prosent, mens i Sone 1 er den lavest med 29 prosent. Andelen med tilgang på gratis parkeringsplass er høyere blant aldersgruppen 55-66 år og blant de med høy husstandsinntekt.

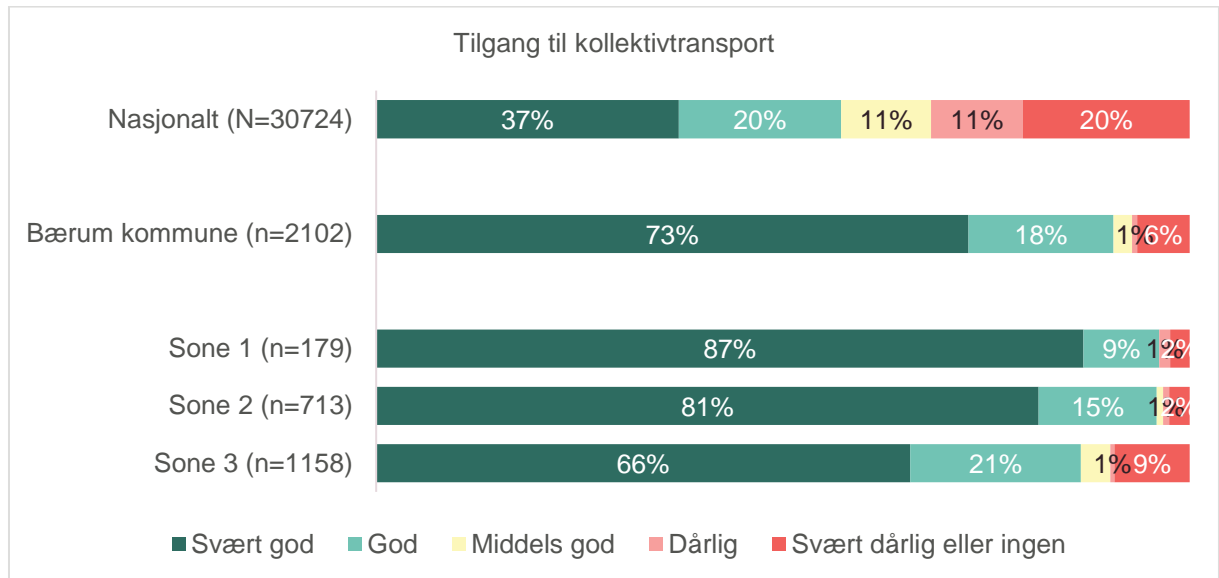
Figur 10: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid



## Tilgang til kollektivtransport

73 prosent har svært god tilgang til kollektivtransport i Bærum kommune, og hele 91 prosent har svært god eller god tilgang. Dette er langt høyere enn landsnivået på henholdsvis 37 prosent for svært god, og 57 prosent med svært god eller god tilgang.

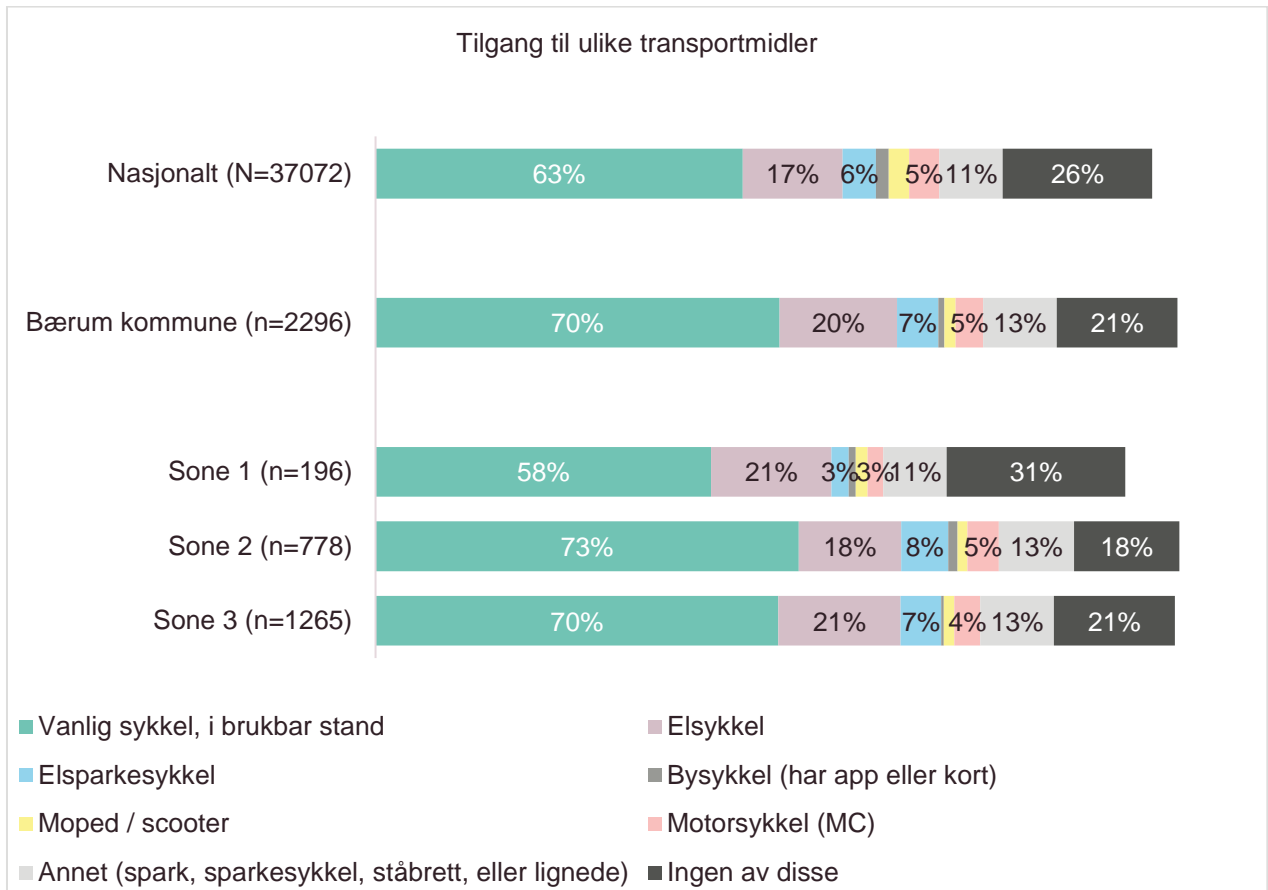
Figur 11: Tilgang til kollektivtransport



## Tilgang til ulike transportmidler

Bærum kommune har høyere sykkelhold enn ellers i landet. Andelen med tilgang til sykkel er 70 prosent, mot 63 prosent nasjonalt. Sykkelhold er lavere i Sone 1, med 58 prosent. 20 prosent har tilgang på elsykkel i Bærum kommune.

Figur 12: Tilgang til ulike transportmidler



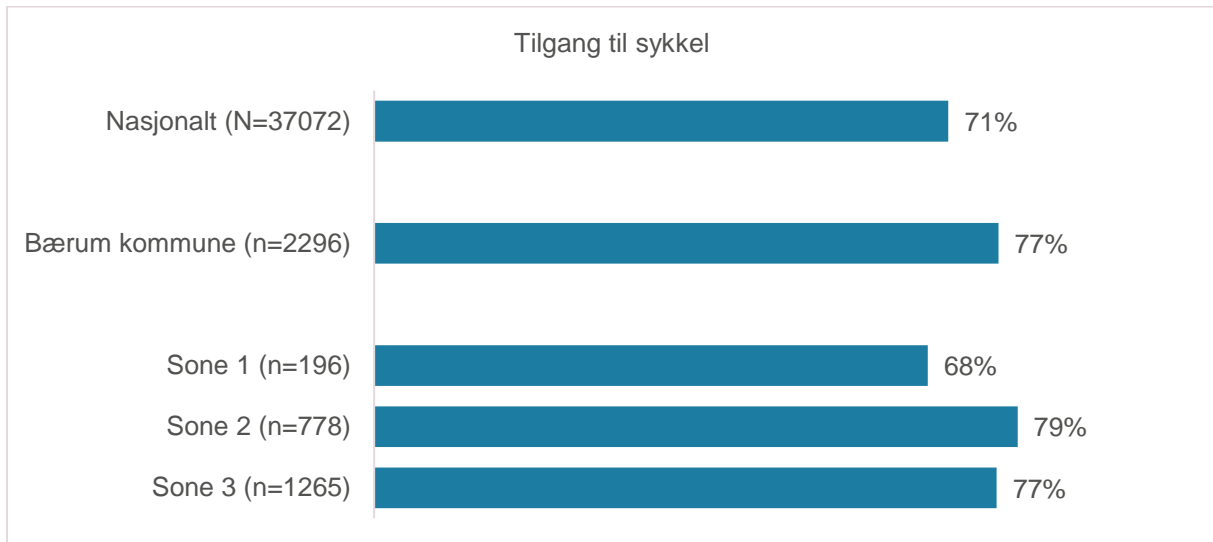
Elsykkelhold er vanligere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- Aldersgruppene 35-44 år og 55-66 år
- De med samlet husstandsinntekt på 1 600 000 kr eller mer
- Yrkesaktive
- Par med og uten barn

## Tilgang til sykkel

Til sammen har 77 prosent tilgang til sykkel av noe slag i Bærum kommune. I Sone 1 er tilgangen ni prosentpoeng under kommunesnittet, på 68 prosent. Tilgangen i Bærum kommune generelt er høyere enn på nasjonalt nivå.

Figur 13: Tilgang til sykkel



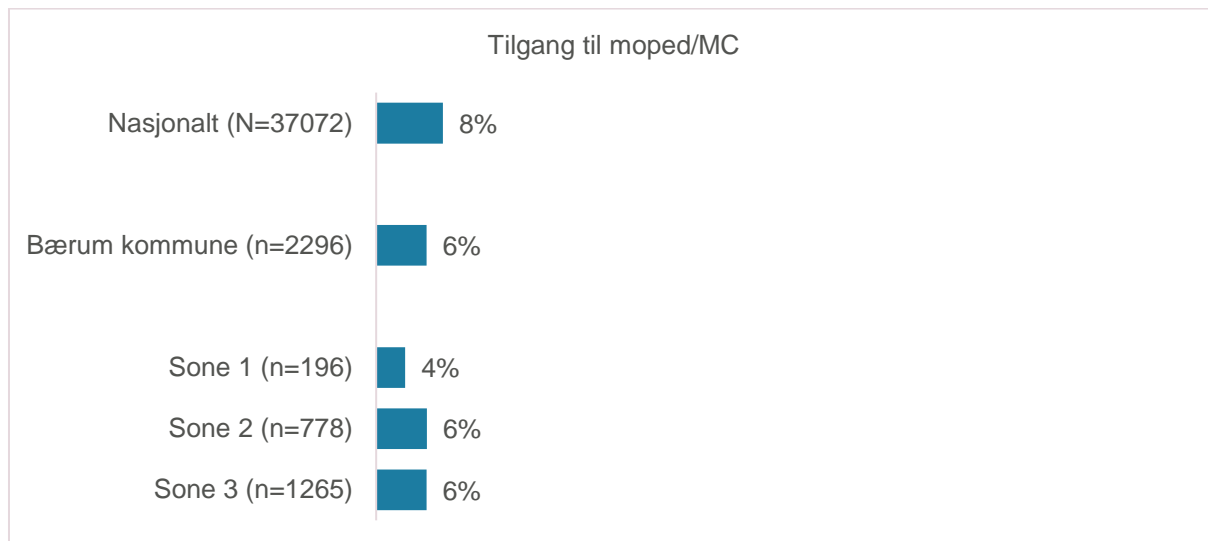
Sykkeltilgang er høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- Menn
- Aldersgruppene 13-17 og 45-54 år
- Husstandsinntekt på 1 600 000 kr eller mer
- Par med barn
- Yrkesaktive

## Tilgang til moped/MC

Seks prosent har tilgang til moped eller MC i Bærum kommune. Andelen er lavere i Sone 1. Tilgang på moped og MC er høyere blant menn, de med grunnskole som høyeste fullførte utdanning, samt de med samlet husstandsinntekt på 1 600 000 kr eller mer.

Figur 14: Tilgang til moped/MC

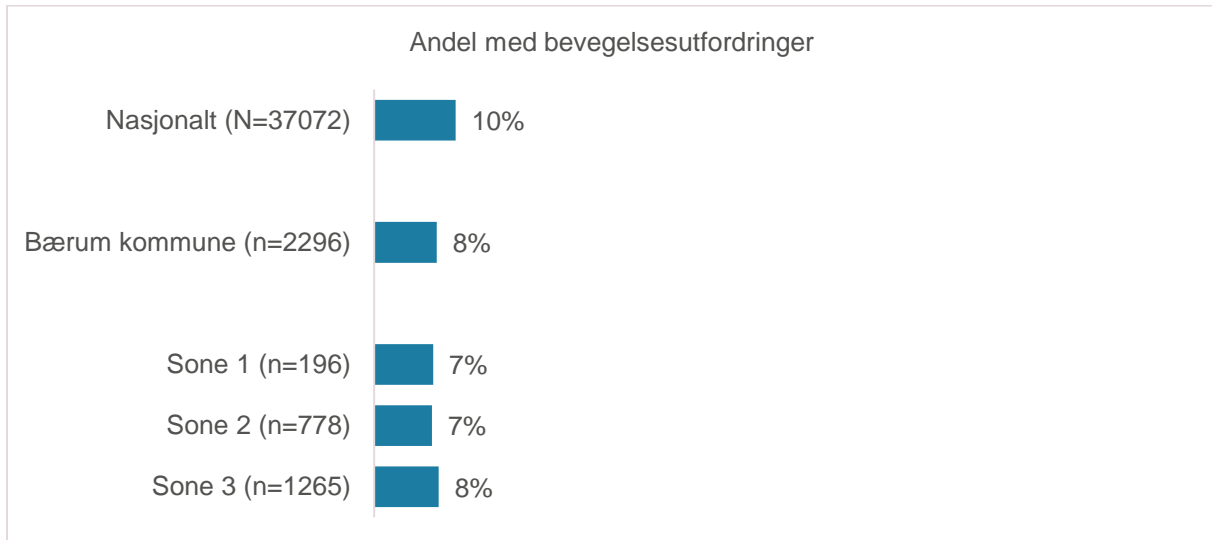




## Helsemessige problemer

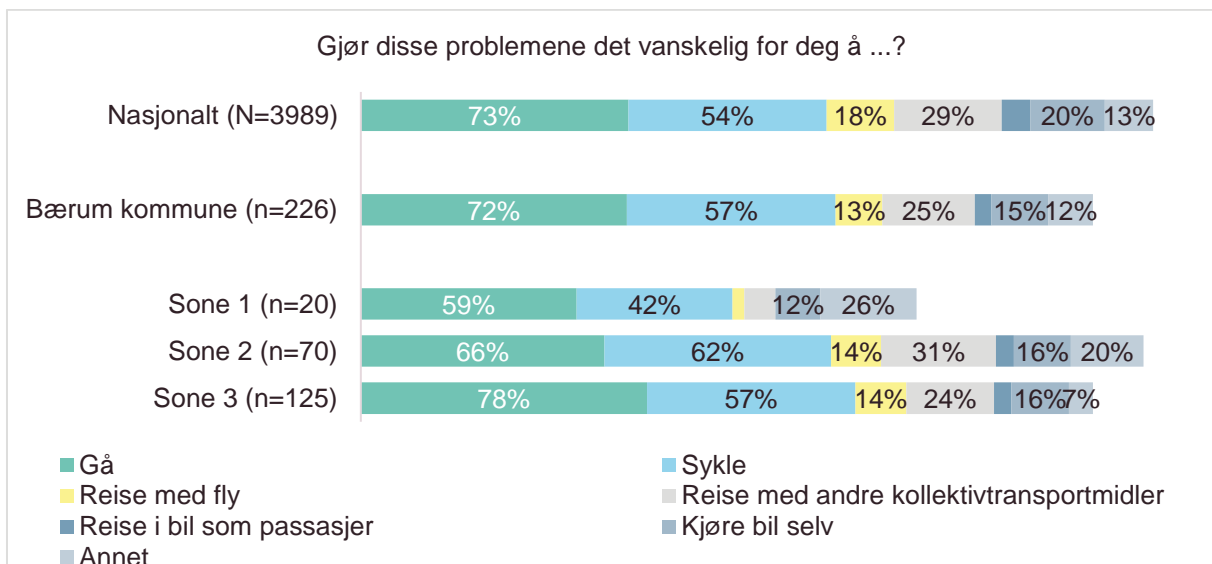
Åtte prosent har bevegelsesutfordringer i Bærum kommune, mot ti prosent på nasjonalt nivå. Andelen med bevegelsesutfordringer er høyere blant de over 67 år og følgerig blant alderspensjonister.

Figur 15: Andel med bevegelsesutfordringer



Av de med bevegelsesutfordringer byr det for 72 prosent på problemer med å gå. Det er på nivå med landsbasis på 73 prosent. Andelen er størst i Sone 3 med 78 prosent. 57 prosent har utfordringer med å sykle, og 25 prosent med å ta andre kollektivtransportmidler i Bærum kommune.

Figur 16: Helsemessige problemer

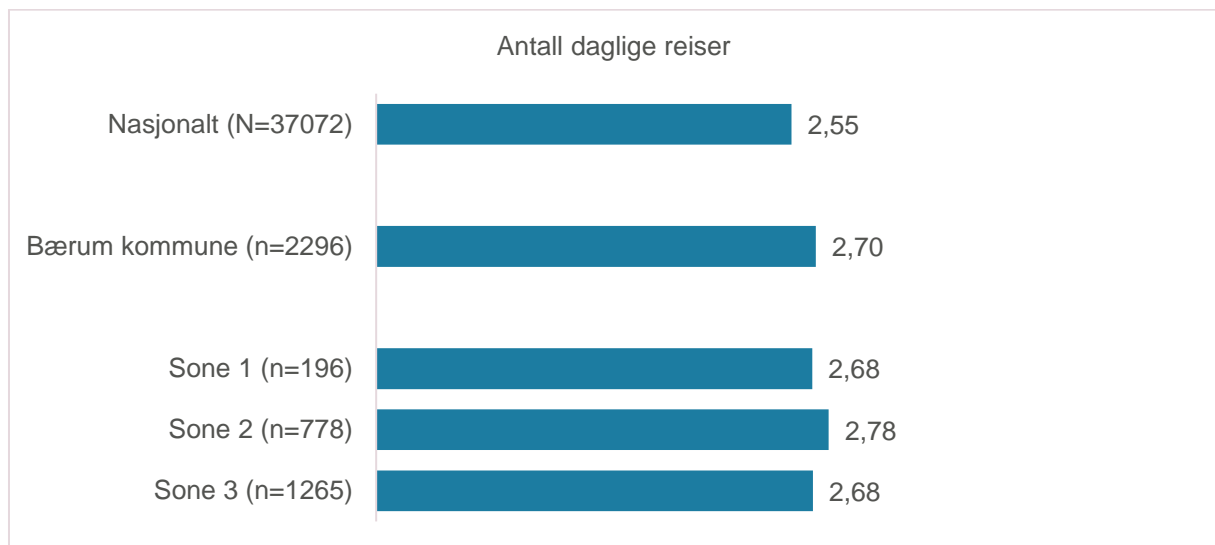


## KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

### Antall daglige reiser

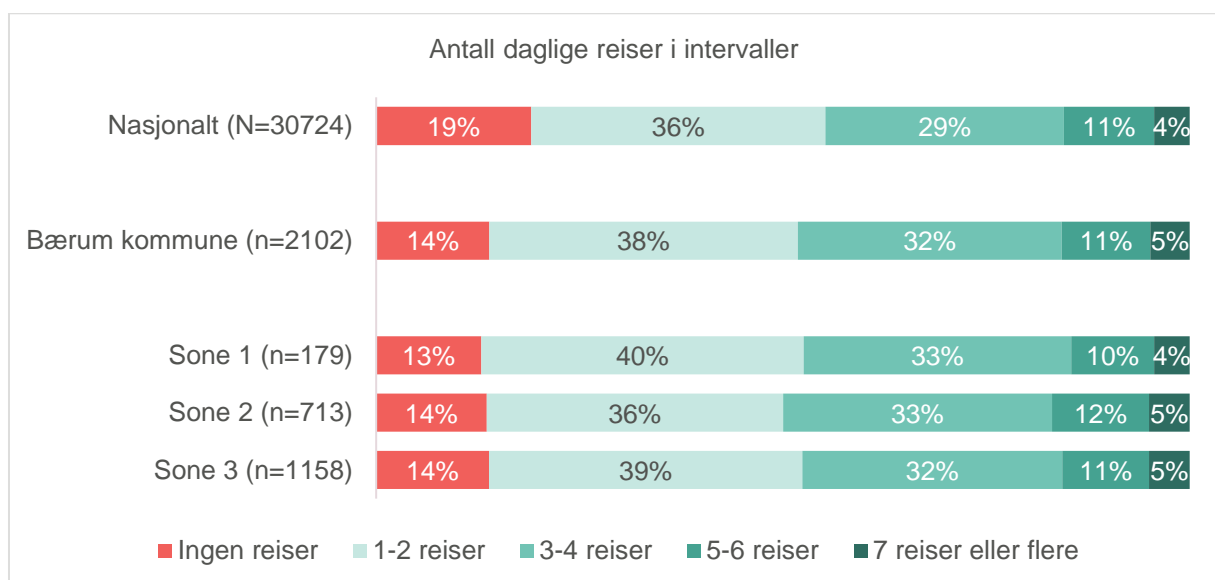
I snitt foretar innbyggere i Bærum kommune 2,7 reiser per dag. Dette er noe høyere enn landssnittet på 2,55 reiser, og er aller høyest i Sone 2 der snittet er 2,78 daglige reiser. Snittet er høyere blant de under 55 år, de med husstandsinntekt fra 1 600 000 kr, par med barn og blant yrkesaktive.

Figur 17: Antall daglige reiser



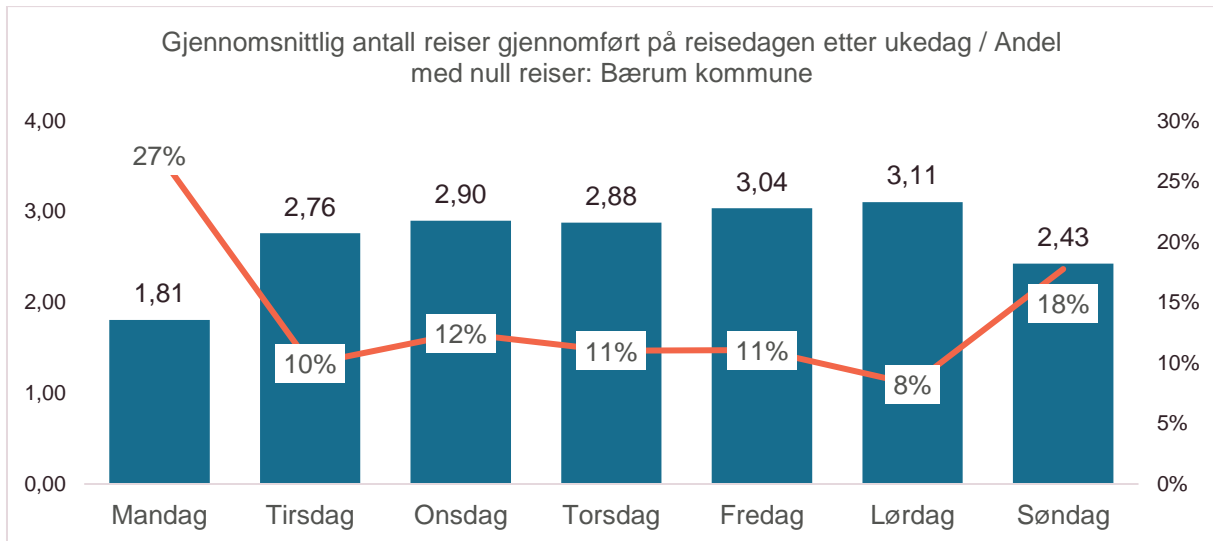
I Bærum kommune er andelen med null reiser på en dag 14 prosent, mot 19 prosent nasjonalt. Flest av innbyggerne foretar 1-2 reiser (38 prosent), dernest 3-4 reiser daglig (32 prosent).

Figur 18: Antall daglige reiser i intervaller



Andelen nullreiser henger sammen med gjennomsnittlig antall reiser på en gitt ukedag. Vi ser at på mandager reiser vi i snitt minst, og andelen nullreisende er høyest denne dagen. Søndag har nest lavest reisesnitt og nest høyest andel nullreisende. Øvrige ukedager ser vi en svak økende trend fra dag til dag i gjennomsnittlig antall reiser fra tirsdag til lørdag. Lørdag har høyest snitt med 3,11 reiser.

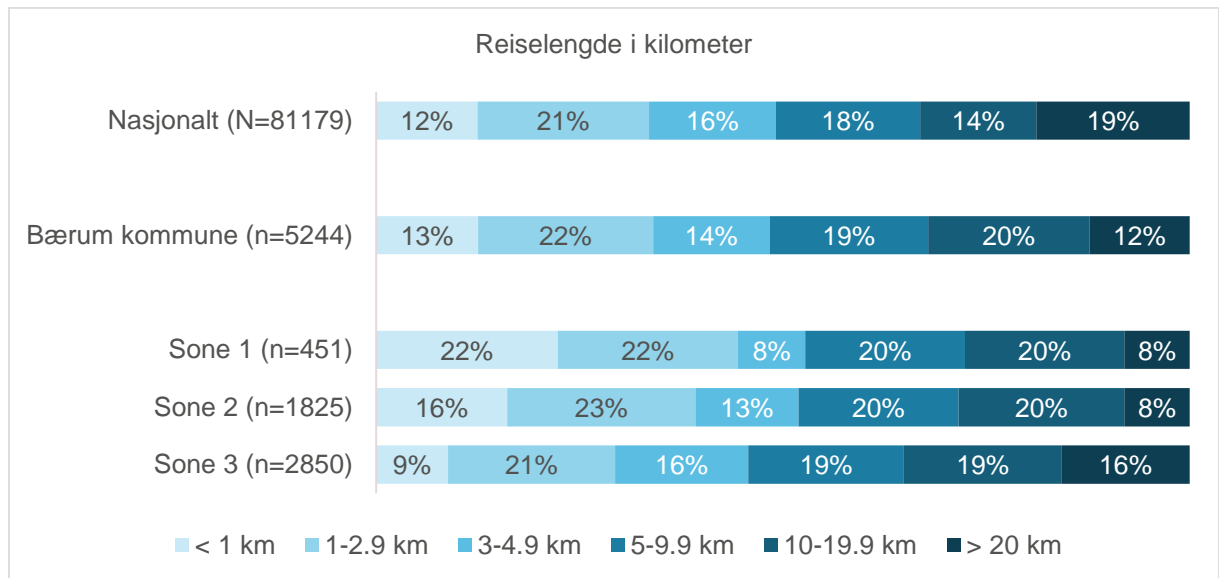
Figur 19: Antall daglige reiser / Andel med null reiser per ukedag



## Daglige reiser i strekning

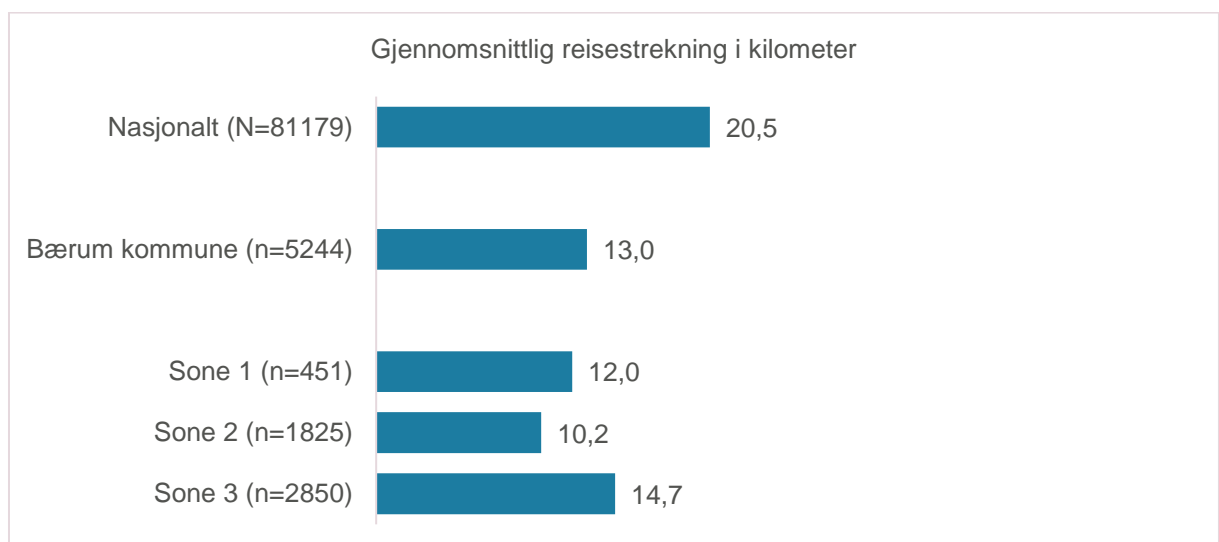
22 prosent av alle reiser foretatt i Bærum kommune er mellom én og tre kilometer lange, som er størst enkeltandel av alle intervallene. I Sone 1 er større andel reiser under én kilometer, og i Sone 3 er denne andelen lavest med ni prosent.

Figur 20: Daglige reiser i strekning



Gjennomsnittlig strekning for en enkeltreise i Bærum kommune er 13 kilometer. Dette er noe lavere enn landssnittet på 20,5 km. Blant Bærums soner har Sone 3 lengst gjennomsnittlig strekning, etterfulgt av Sone 1 og Sone 2.

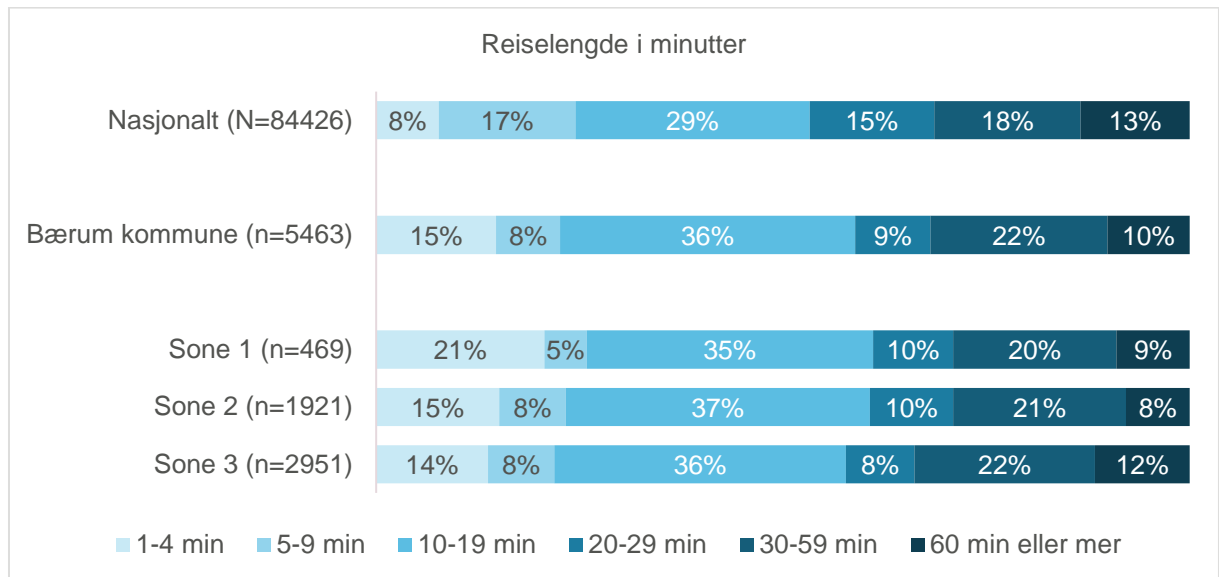
Figur 21: Gjennomsnittlig reisestrekning i kilometer



## Daglige reiser i tid

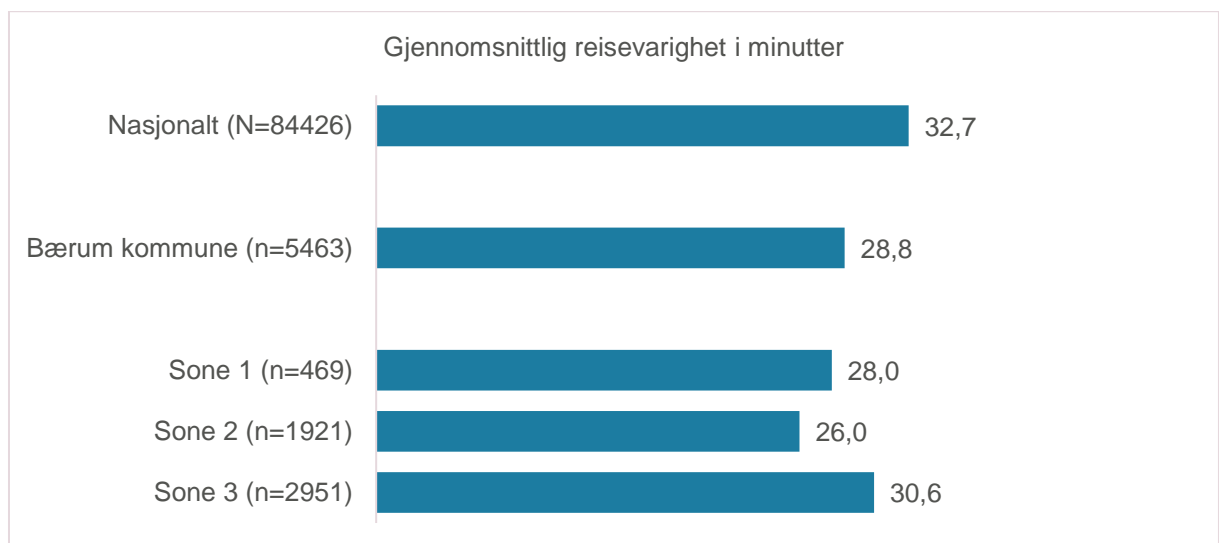
Størst andel reiser er mellom ti og 19 minutter lange, dette gjelder både nasjonalt og for Bærum kommune inkludert soneinndelinger. I Sone 1 er større andel reiser mellom 1-4 min, med 21 prosent. I Bærums Sone 2 er mindre andel av reisene 60 minutter eller mer, mens i Sone 3 utgjør denne reiselengden en større andel. Henholdsvis åtte og tolv prosent.

Figur 22: Daglige reiser i tid



Gjennomsnittlig reisevarighet er 28,8 minutter for Bærum kommunes reisende. Snittiden er noe høyere i Sone 3 med 30,6 minutter. Kortest er snittet i Sone 2 på 26 minutter.

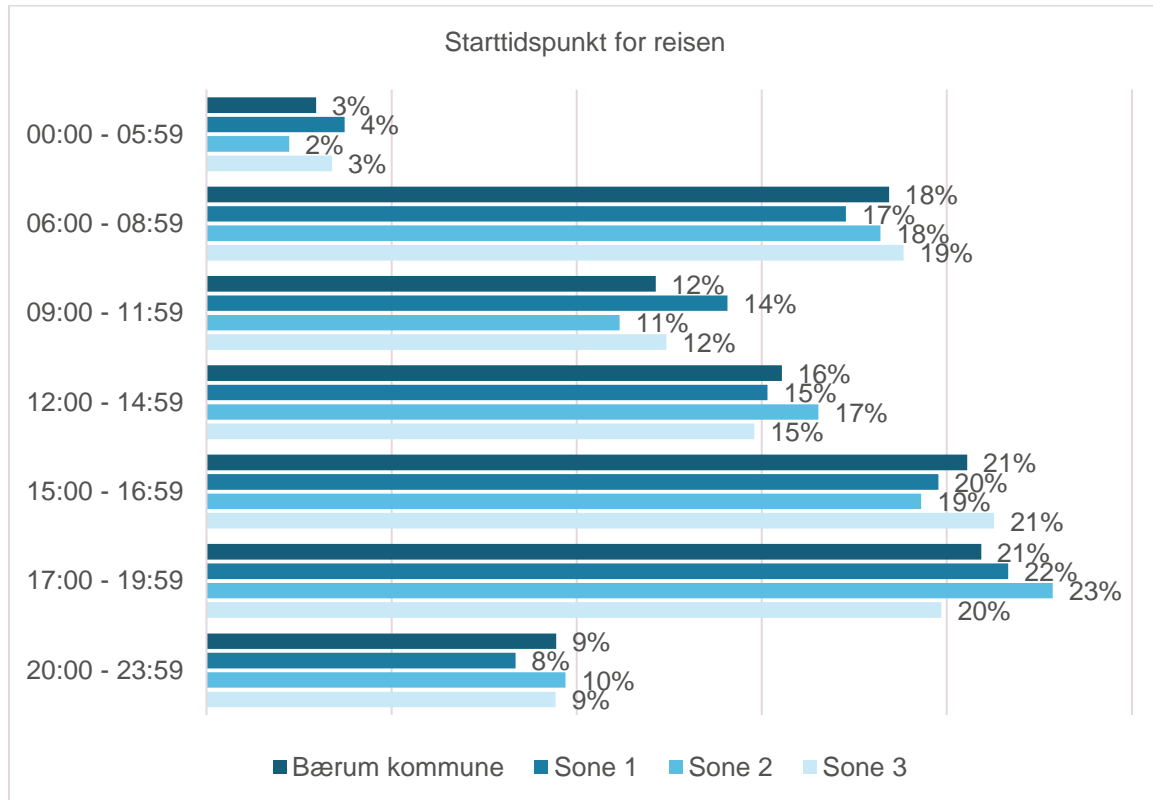
Figur 23: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter



## Reisemønster gjennom døgnet

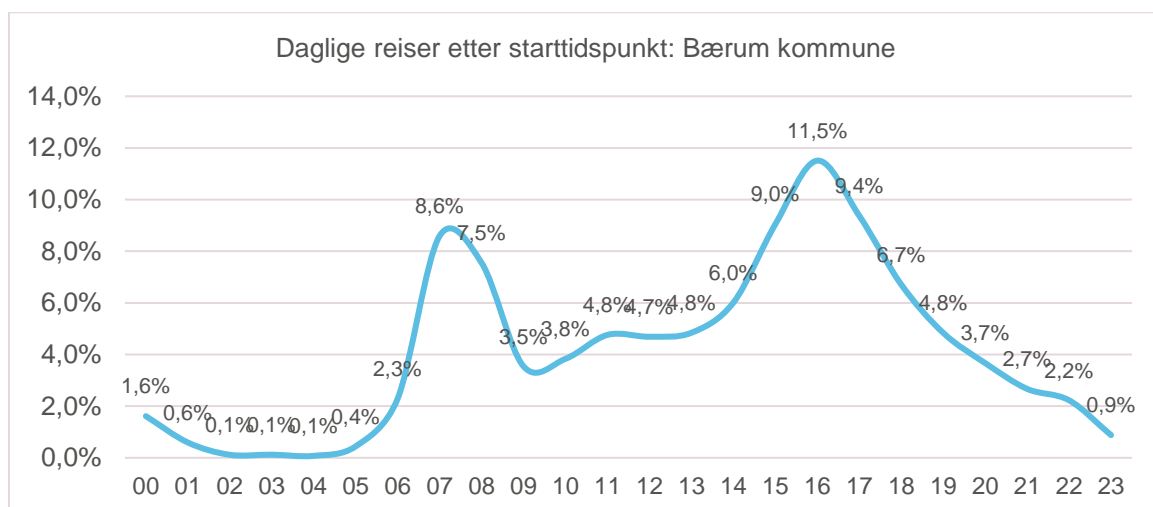
Fordelt på tidsintervaller ser vi at alle områder opplever samme variasjon i reiser gjennom døgnet. Størst andel reiser skjer mellom klokka 15 og 20 i alle områder.

Figur 24: Starttidspunkt for reisen - intervaller



Helhetlig ser vi at reisemønsteret følger start og slutt på standard arbeids- og skoledag. Vi ser en reisetopp mellom klokka 7 og 8, samt på ettermiddagen med høyest reiseaktivitet mellom 16 og 17.

Figur 25: Daglige reiser etter starttidspunkt



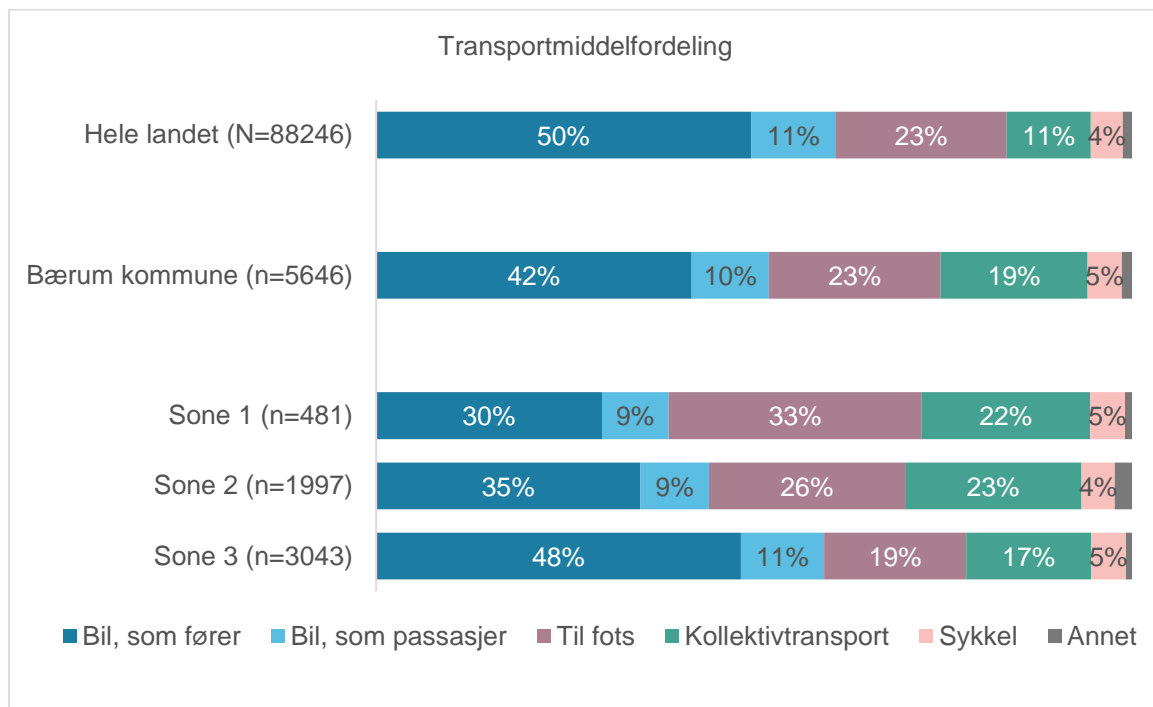
## KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

### Bruk av transportmidler

Flest reiser foretas med bil enten som fører eller passasjer. Samlet bilandel er i Bærum lavere enn nasjonalt, henholdsvis 61 prosent mot 52 prosent. Kollektivandelen er åtte prosentpoeng høyere i Bærum kommune, med 19 prosent.

Innad i Bærum's mobilitetssoner ser vi at Sone 3 har høyere andel reiser foretatt med bil som fører, på 48 prosent. Sone 2 og 3 har noe høyere kollektivandel ved reiser, 23 og 23 prosent mot 17 prosent i Sone 3.

Figur 26: Transportmiddelfordeling



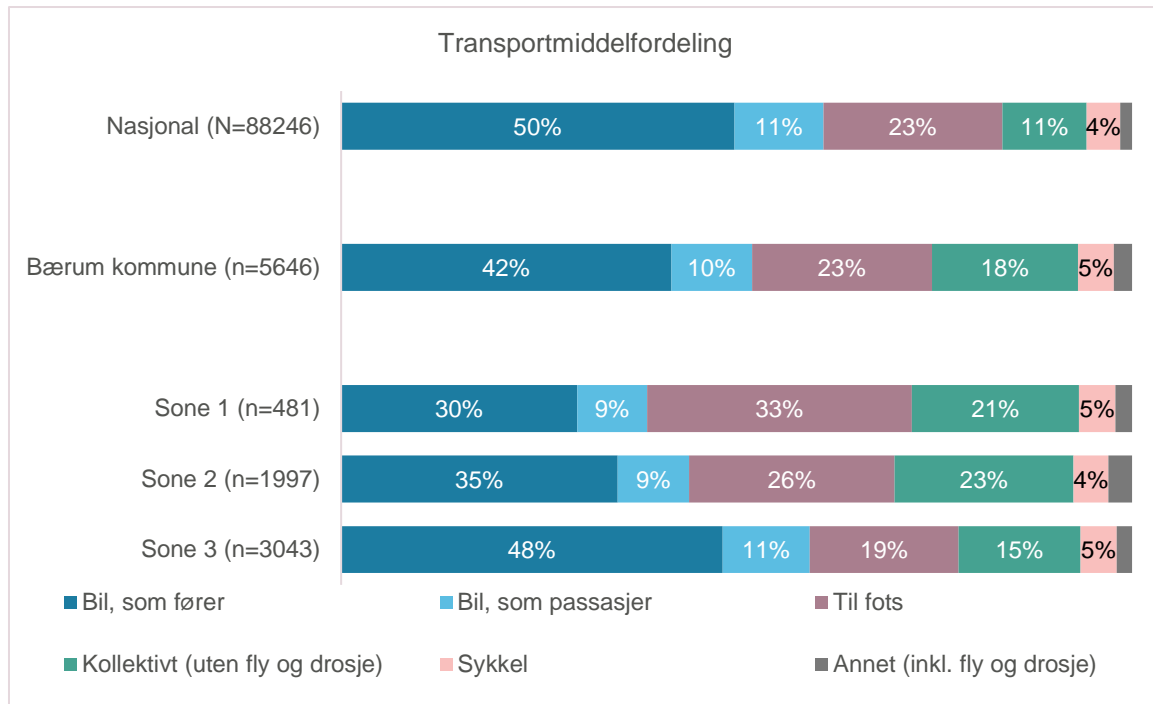
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 27: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon)

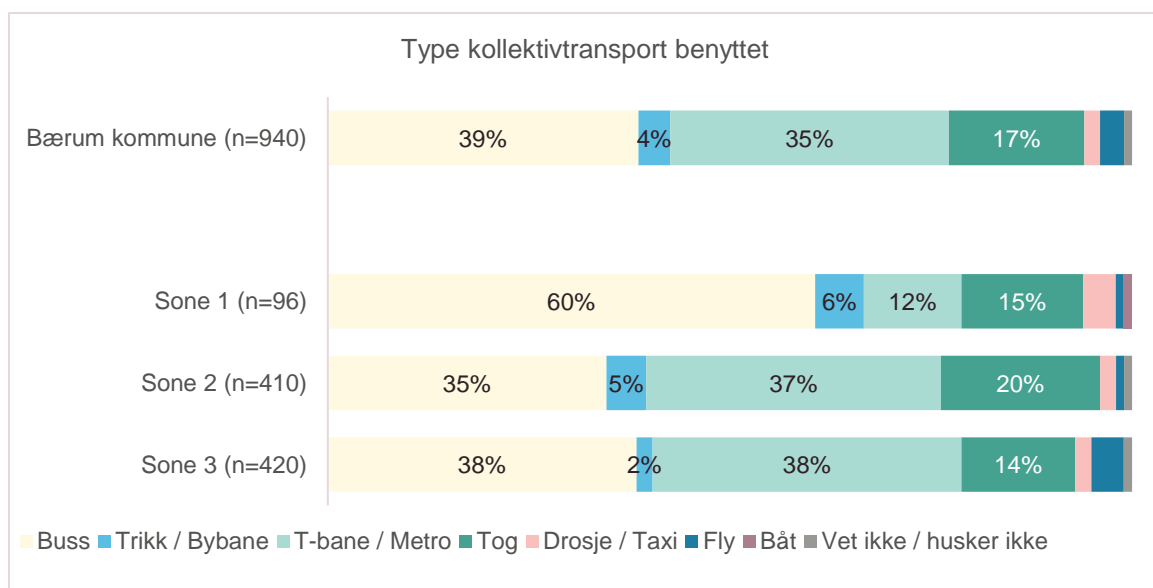


«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Kollektivreiser tas i størst grad med enten buss eller t-bane/metro i Bærum kommune, med en andel på hhv. 39 og 35 prosent. I Sone 1 er bussandelen høyere enn øvrige mobilitetssoner, og i Sone 2 og 3 ser disse reisene ut til å heller tas med t-bane/metro.

Figur 28: Type kollektivtransport benyttet

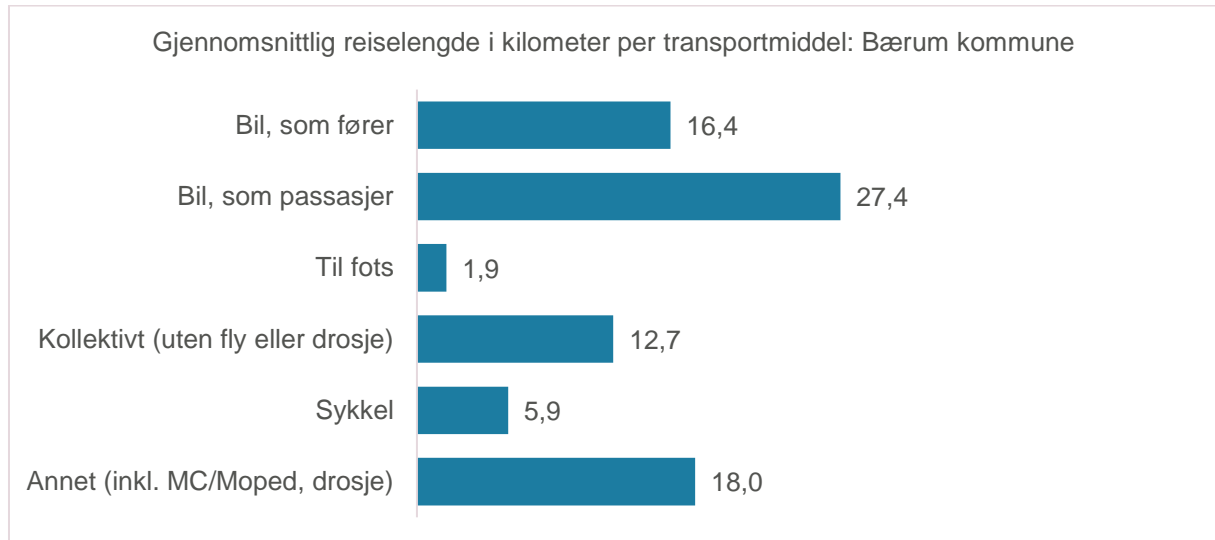




## Bruk av transportmidler i strekning

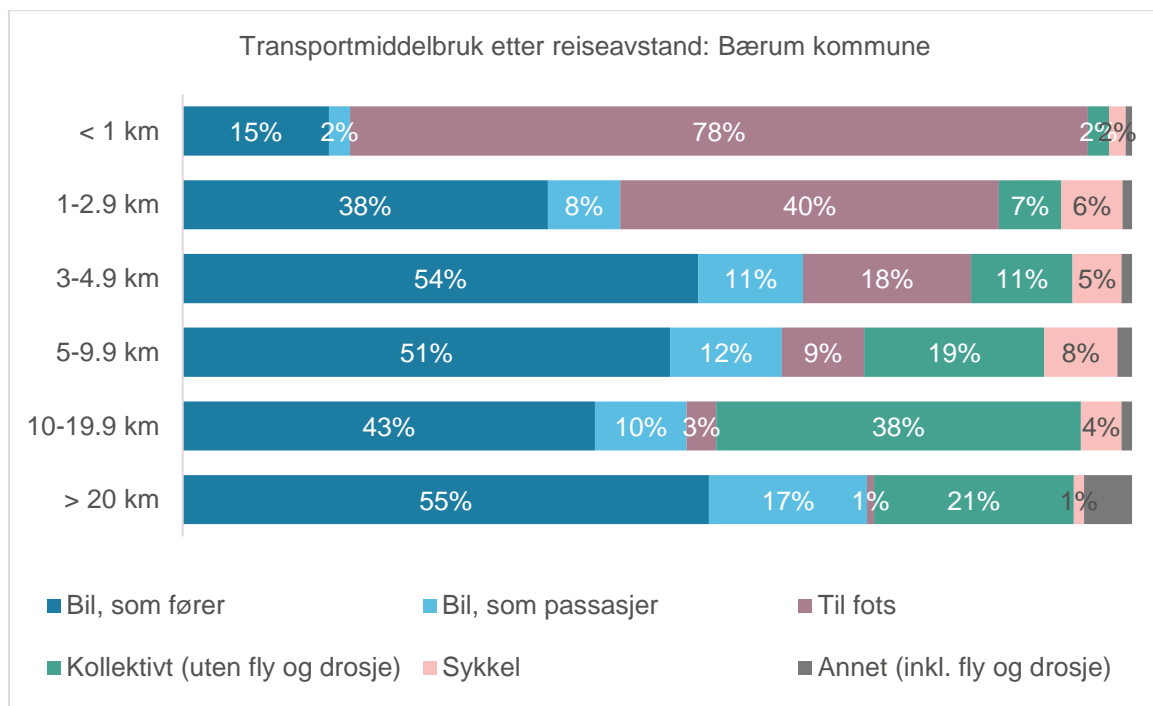
De lengste reisene er i kategorien bil som passasjer, som blant annet inkluderer flyreiser. De korteste reisene foretas til fots, i gjennomsnitt er fotreiser i underkant av to kilometer.

Figur 29: Bruk av transportmidler i strekning



Korte reiser tas i stor grad til fots, 78 prosent av reiser under én kilometer er fotreiser. Med økt reiseavstand øker også andelen bruk av både kollektiv- og bilreiser. 72 prosent av reiser over 20 kilometer foretas med bil enten som fører eller passasjer.

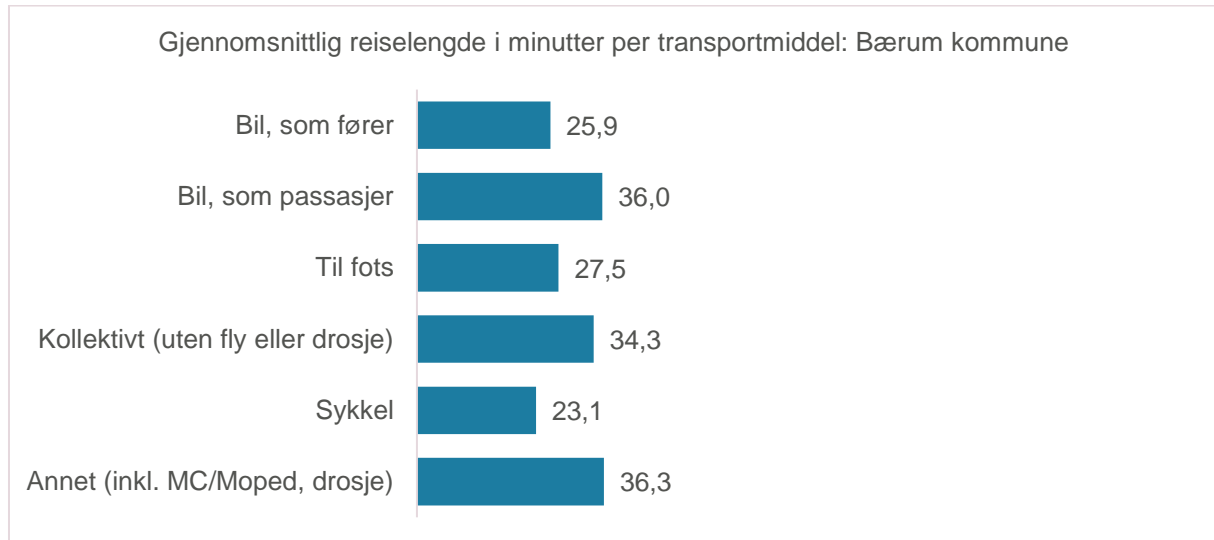
Figur 30: Transportmiddelbruk etter reiseavstand



## Bruk av transportmidler i tid

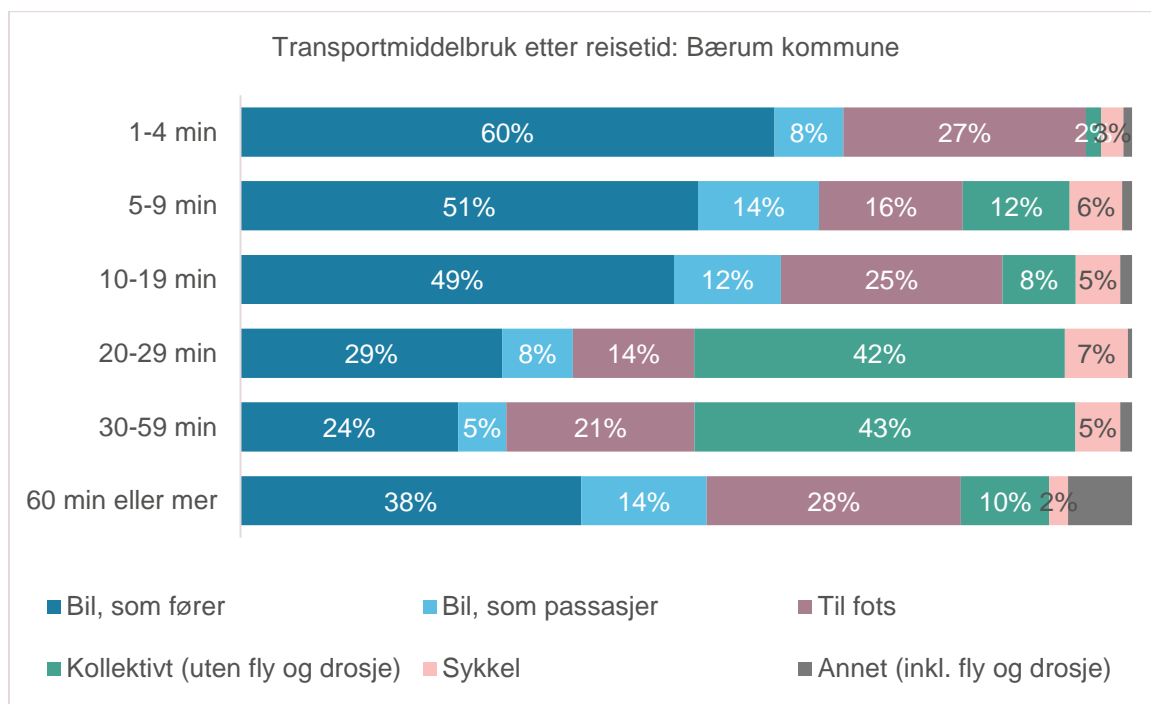
Reiser ved transportmiddeltypen kollektivt, bil som passasjer og annet er lengst i antall minutter. De korteste reisene foretas med sykkel, der snitttiden er 23 minutter.

Figur 31: Bruk av transportmidler i tid



68 prosent av reiser mellom én og fire minutter foretas med bil, enten som fører eller passasjer. Reiser mellom 20 og 59 minutter foretar vi i størst grad kollektivt. Andelen fotreiser er varierer over alle varighetsintervaller, men andelen er størst ved reiser som er enten korte eller lange. Henholdsvis foretar vi 27 prosent av reiser på 1-4 minutter til fots, og 28 prosent av reiser på 60 minutter eller mer.

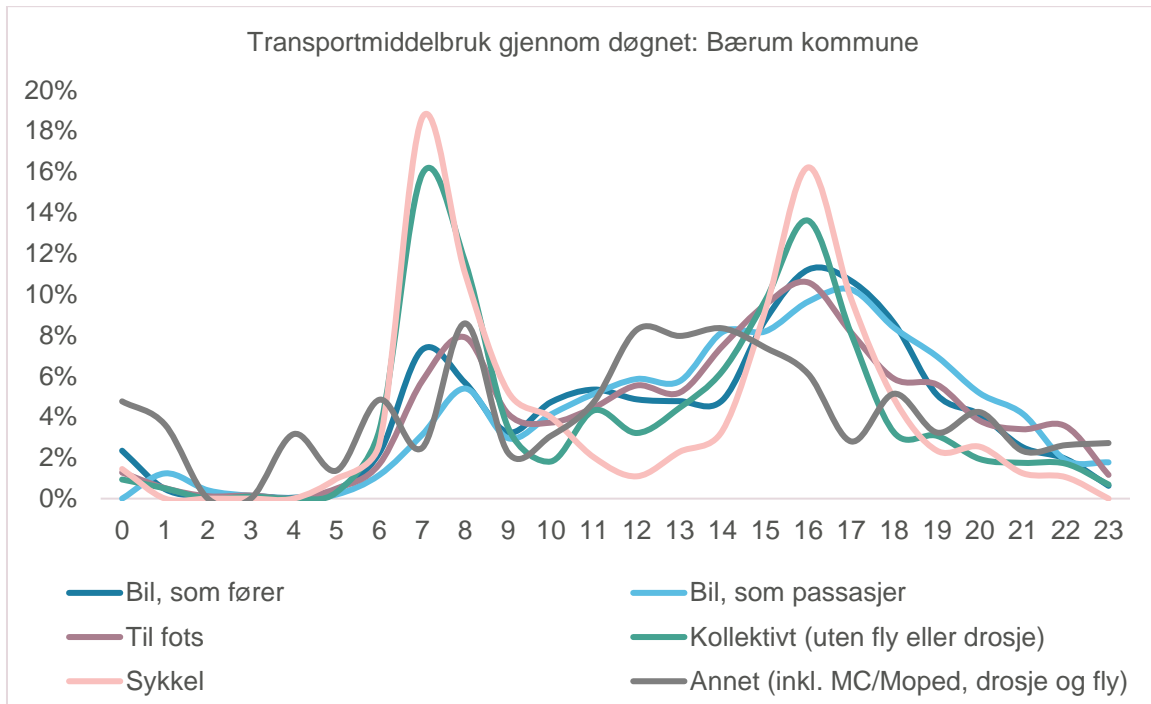
Figur 32: Transportmiddelbruk etter reisetid



## Bruk av transportmidler gjennom døgnet

Bruk av sykkel og kollektivtransport i Bærum kommune viser klare brukstopper i morgentimene mellom klokka 7 og 8. For alle transportmidler ser vi en ny brukstopp mellom 16 og 17, med unntak av kategorien annet som er mer spredt utover timene mellom 11 og 17.

Figur 33: Transportmiddelbruk gjennom døgnet

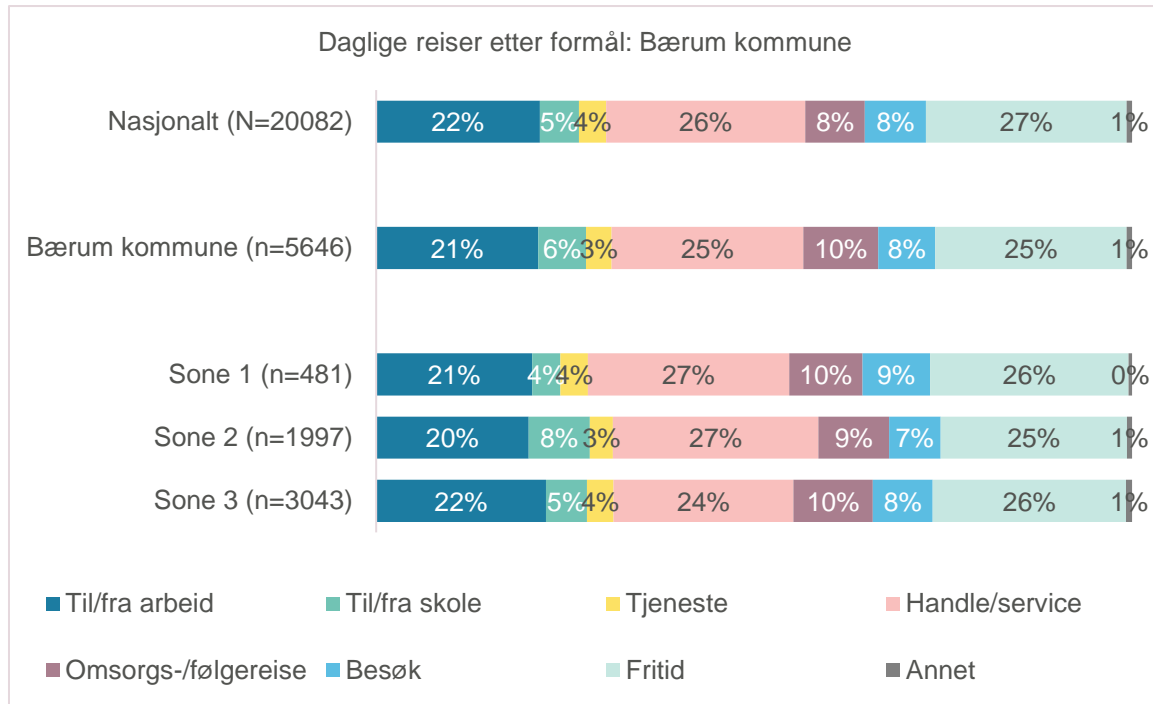


## KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

### Daglige reiser etter formål

Reiseformålsfordelingen er jevnt fordelt mellom de geografiske områdene. Størst andel reiser er handle-/servicereiser og fritidsreiser.

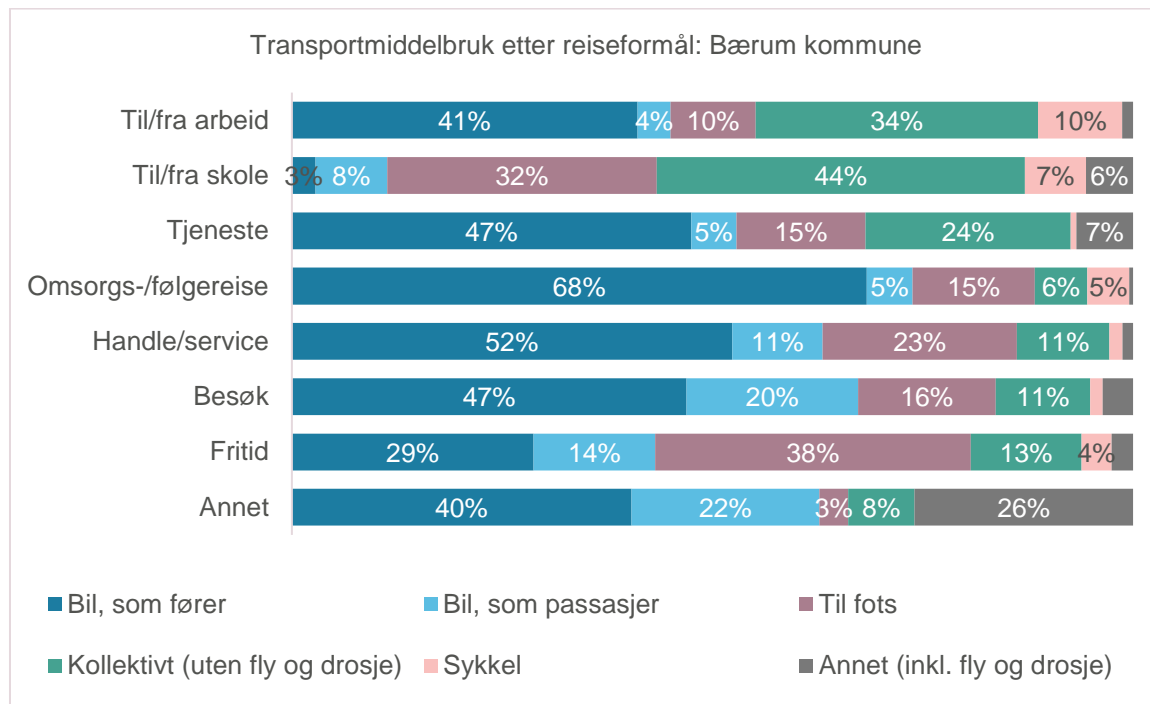
Figur 34: Daglige reiser etter formål



## Bruk av transportmidler etter formål

I Bærum komme brukes bil i størst grad ved omsorgs- og følgereiser, her er 73 prosent av reisene foretatt med bil som fører eller passasjer. Kollektivandelen er størst ved skolereiser. Fritidsreiser og skolereiser har høyest til fots-andel. Arbeidsreiser har høyest sykkelandel av alle formål, på ti prosent.

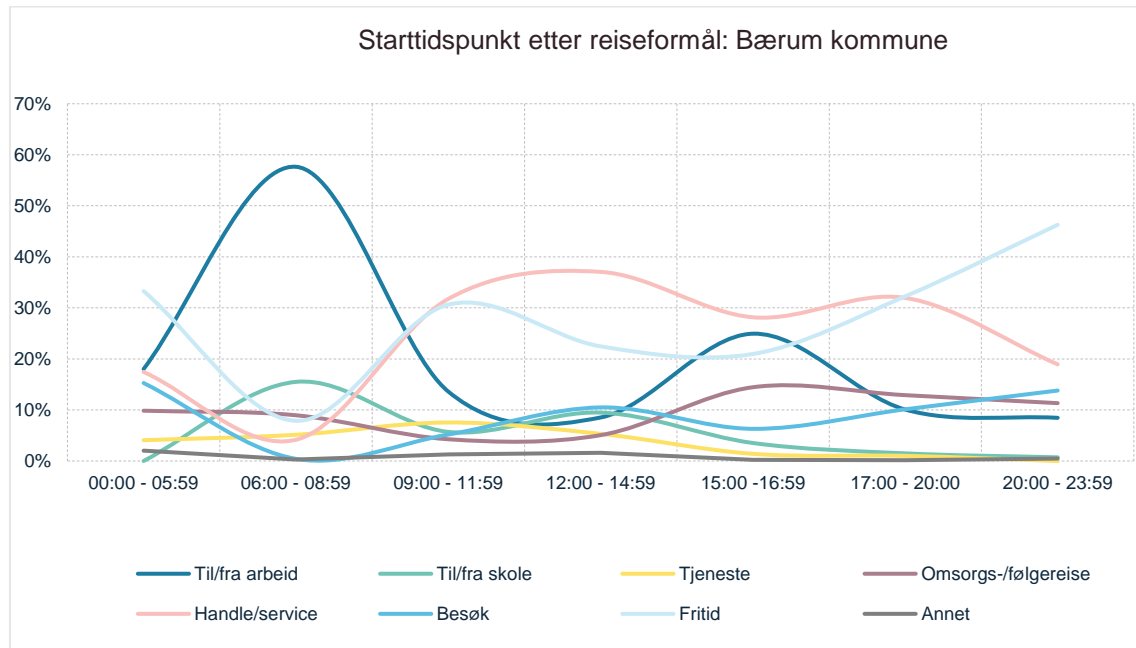
Figur 35: Transportmiddelbruk etter reiseformål



## Starttid etter formål

I morgenrushet klokken 6-9 ser vi tydelig at høyest andel reiser er arbeidsreiser, og kommer tilbake med en topp klokken 15-17. Mellom 9 og 17 er høyest andel reiser handle- og servicereiser. Etter dette utgjør fritidsreiser størst andel av reisene foretatt i tidsrommet.

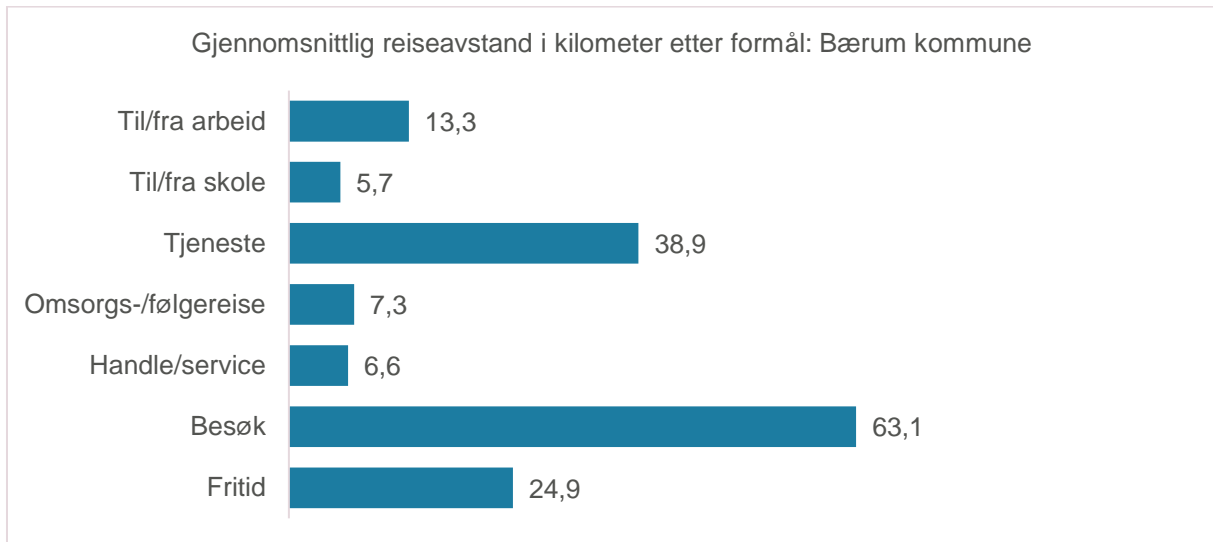
Figur 36: Starttidspunkt etter reiseformål



## Reiseavstand etter formål

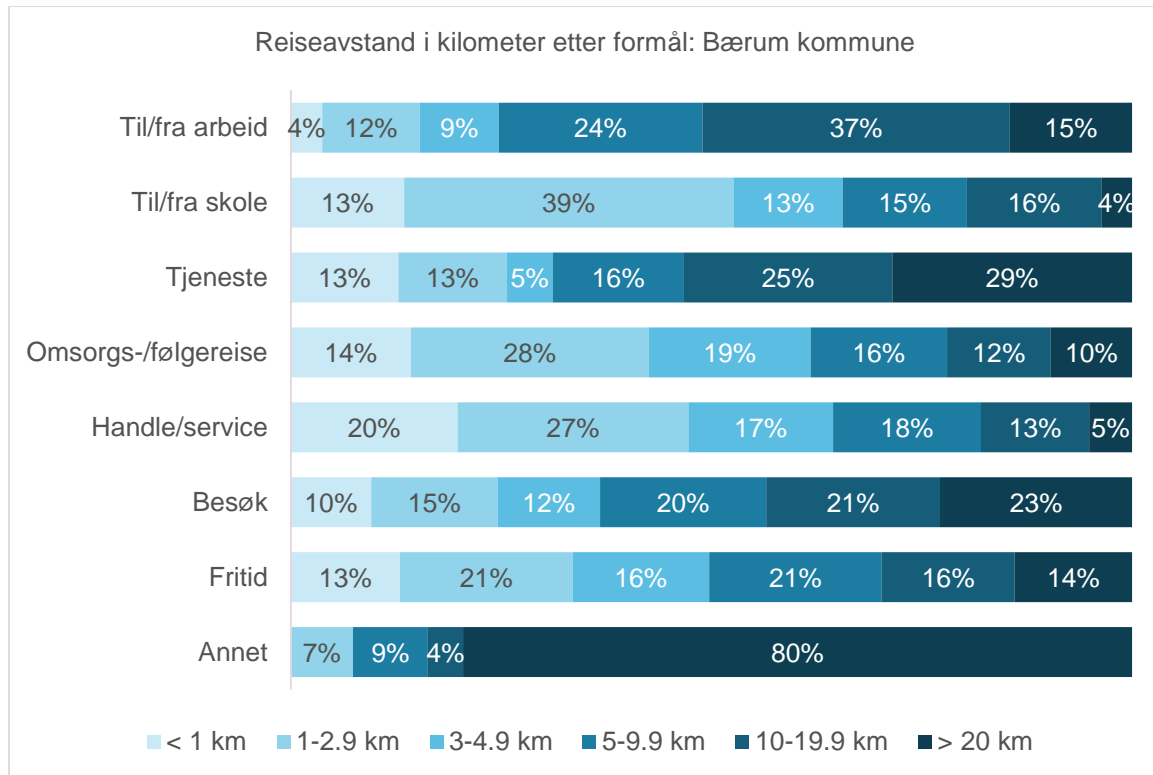
Besøksreiser er lengst med gjennomsnittlig reisestrekning på 63 kilometer. De korteste reisene er skolereiser med 5,7 kilometers snitt per reise. Handle-/servicereiser og omsorgs-/følgereiser er også av kortere karakter, med et snitt på henholdsvis 6,6 og 7,3 kilometer.

Figur 37: Gjennomsnittlig reiseavstand i kilometer etter formål



Skolereiser, omsorgsreiser og handlereiser er i størst grad under fem kilometer lange. Majoriteten av arbeids-, tjeneste- og besøksreiser er over fem kilometer lange. Reiser med andre formål er i svært stor grad lange, 80 prosent er 20 kilometer eller lengre.

Figur 38: Reiseavstand i kilometer etter formål

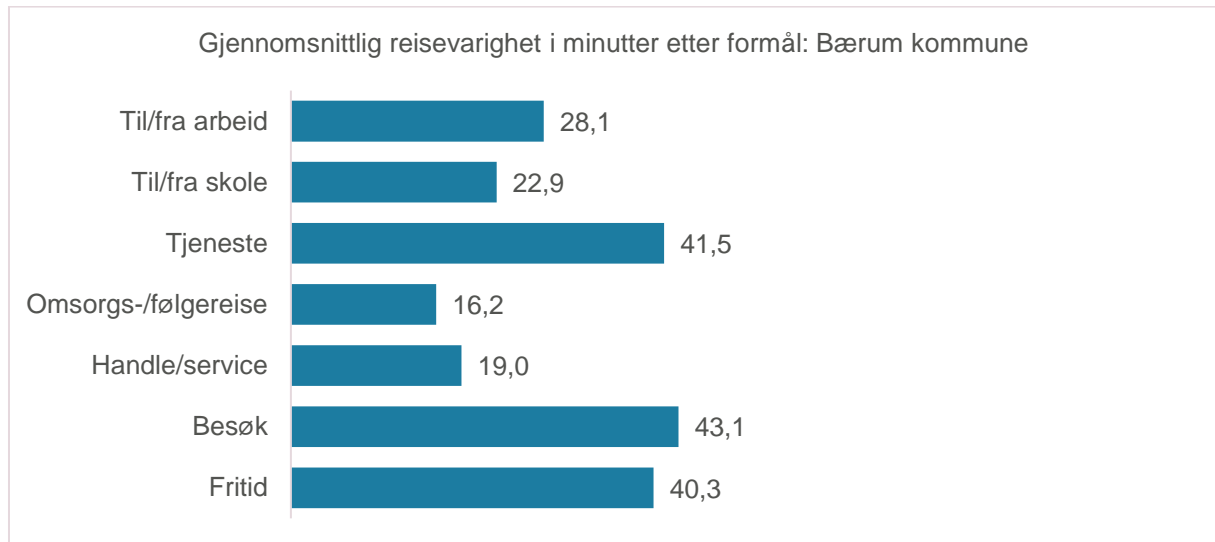




## Reisevarighet etter formål

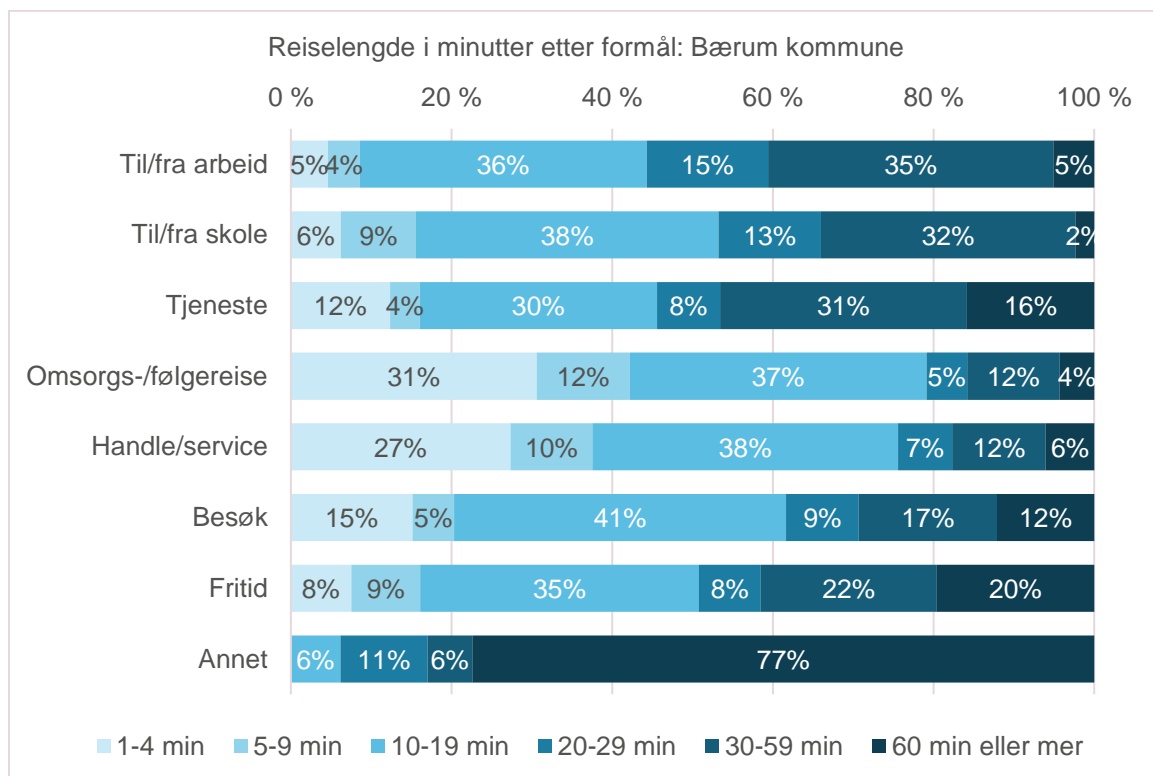
Besøksreiser er også lengst målt i minutter, men er nærmere fulgt av tjeneste- og fritidsreiser enn målt i kilometer. Snitttiden for en besøksreise er 43 minutter, tjenestereisen er 41, og fritidsreisen er 40 minutter lang.

Figur 39: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter etter formål



Majoriteten av arbeidsreiser og tjenestereiser er over 20 minutter lange. 43 prosent av omsorgsreiser varer under 10 minutter, og for handlereiser er andelen 37 prosent.

Figur 40: Reiselengde i minutter etter formål

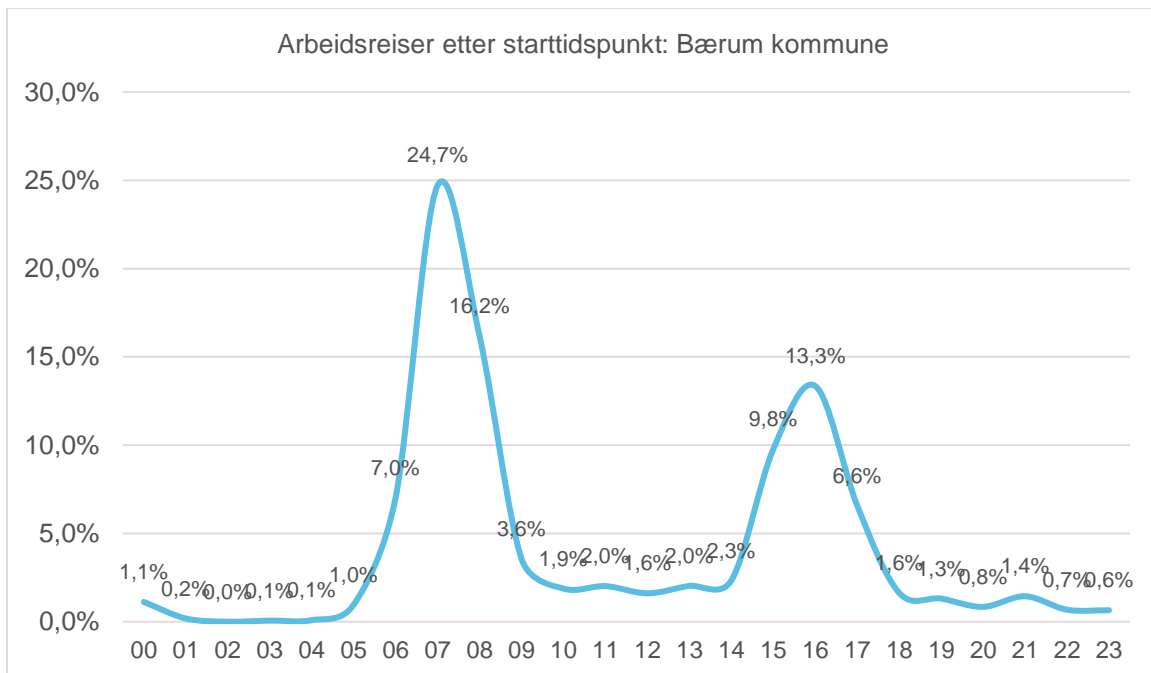


## KAPITTEL 7: TYPE REISE, ANTALL, LENGDE OG TIDS- OG TRANSPORTMIDDELBRUK

### Arbeidsreiser

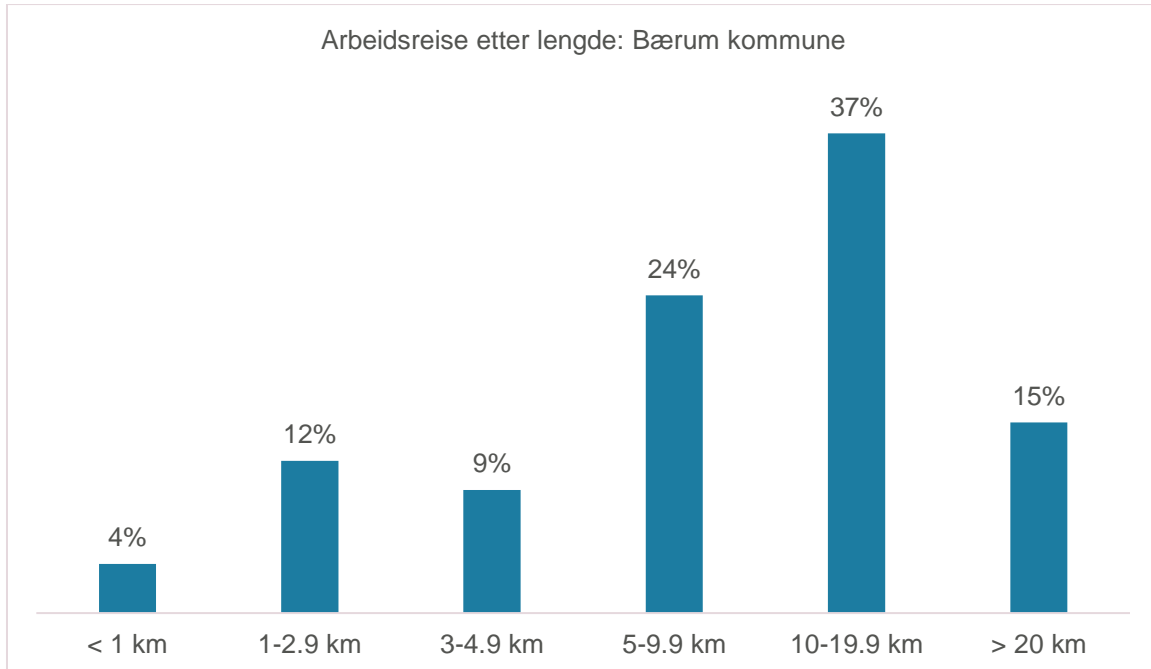
Arbeidsreiser utgjør 21 prosent av reiser gjennomført i Bærum kommune i tilleggsutvalgsperioden. 25 prosent av arbeidsreiser foretas mellom klokka 7 og 8. Vi ser en oppgang igjen mellom 16 og 17, som er gjennomføringstidspunkt for 13 prosent av arbeidsreiser.

Figur 41: Arbeidsreiser etter starttidspunkt



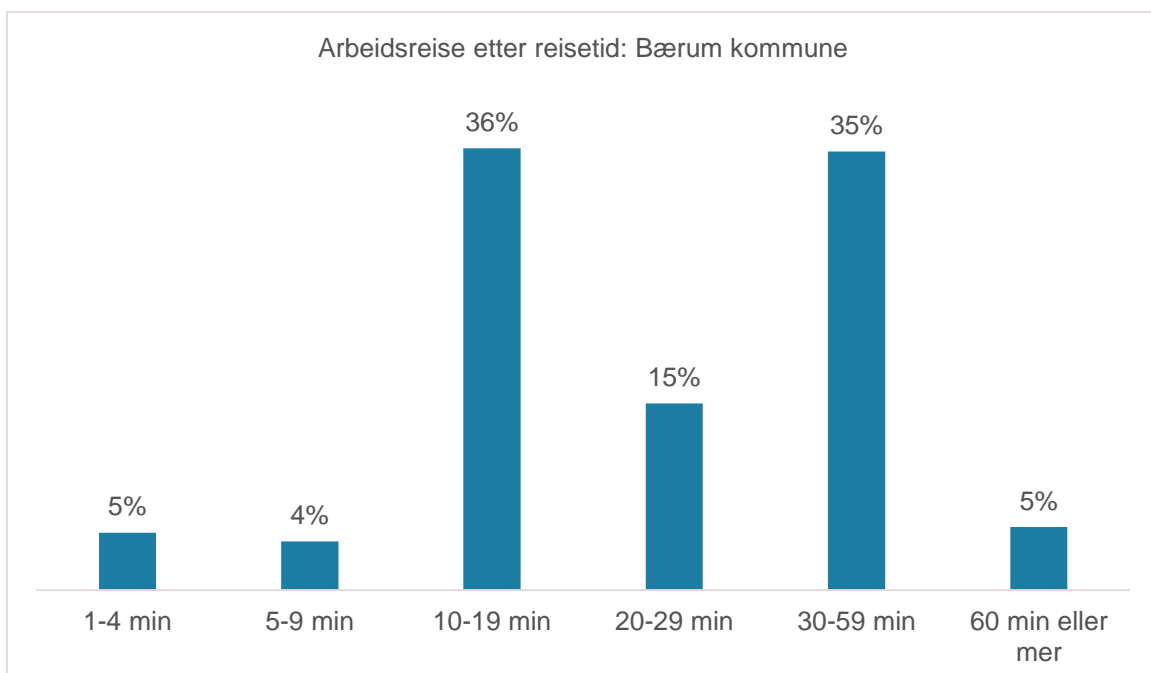
En arbeidsreise i Bærum kommune er i gjennomsnitt 13,3 kilometer lang. Med 37 prosent er størst andel av arbeidsreisene mellom 10 og 19,9 kilometer. Færrest reiser er under 1 kilometer, dette gjelder kun fire prosent av alle arbeidsreiser.

Figur 42: Arbeidsreise etter lengde



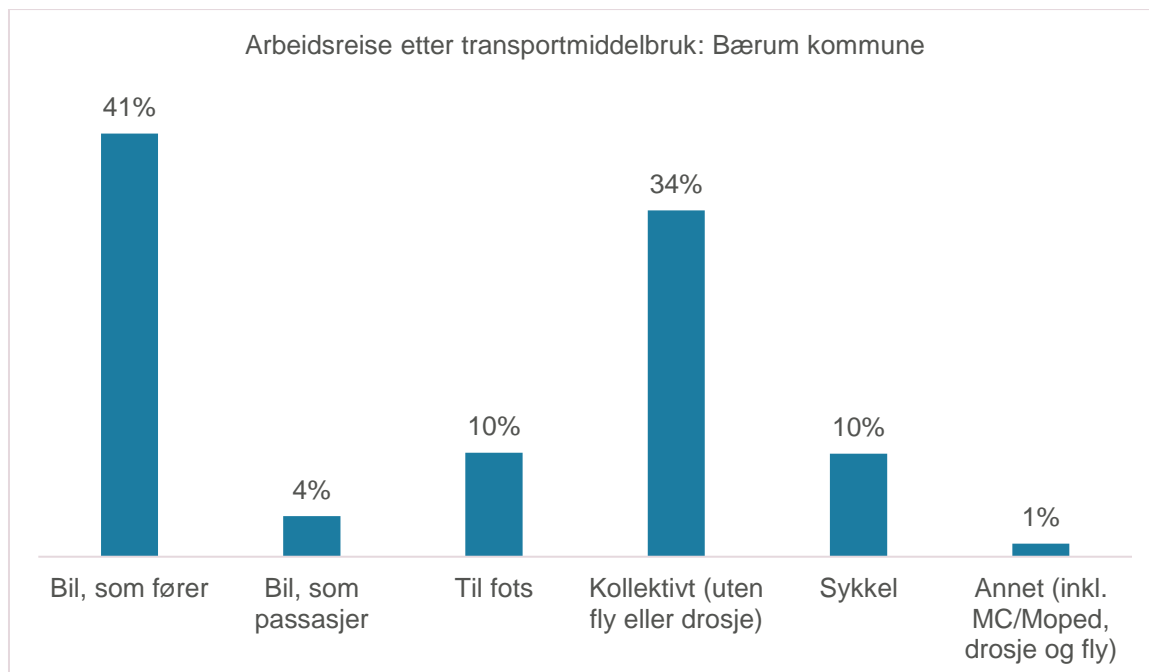
Gjennomsnittslengden for en arbeidsreise er 28,1 minutter. Vi ser at dette fordeler seg i størst grad mellom varighetsintervallene 10-19 minutter og 30-59 minutter, som gjelder henholdsvis 36 og 35 prosent av arbeidsreisene.

Figur 43: Arbeidsreise etter reisetid



Med 41 prosent gjennomføres flest arbeidsreiser med bil som fører. 34 prosent reiser i forbindelse med arbeid via kollektivtransport.

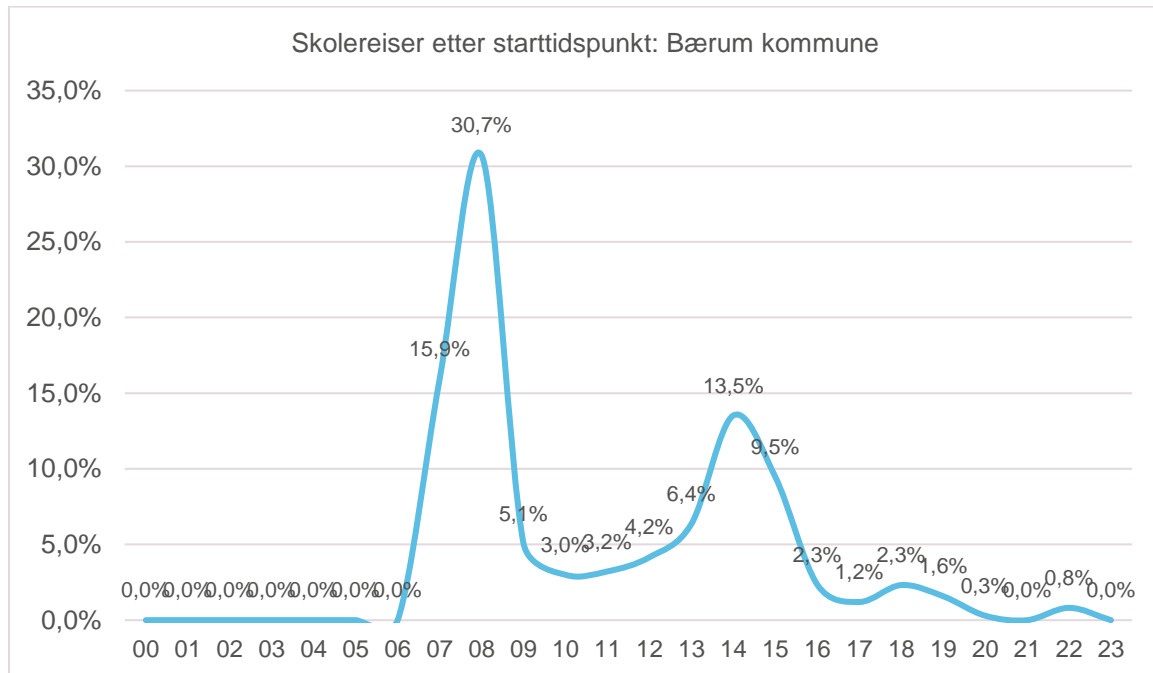
Figur 44: Arbeidsreise etter transportmiddelbruk



## Skolereiser

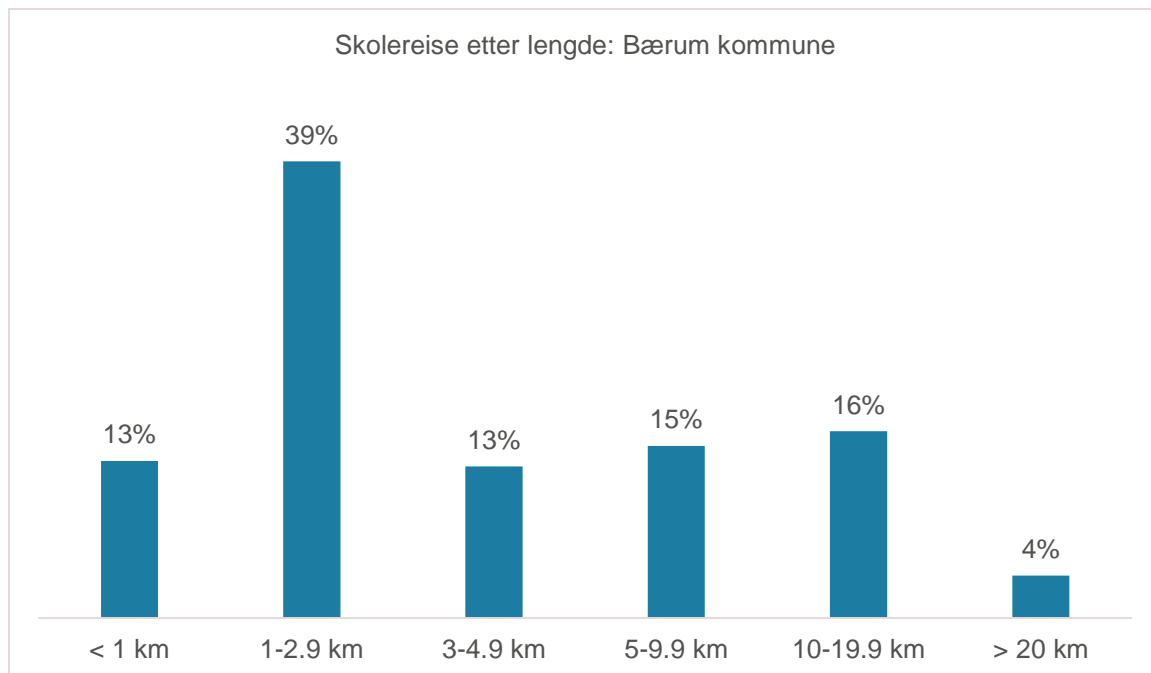
Størsteparten av skolereiser i Bærum kommune foretas mellom klokka 8 og 9. Hjemreise fra skole er mer spredt utover ettermiddagen, med en topp mellom klokka 14 og 15 hvor på 13 prosent av reisene foretas.

Figur 45: Skolereiser etter starttidspunkt



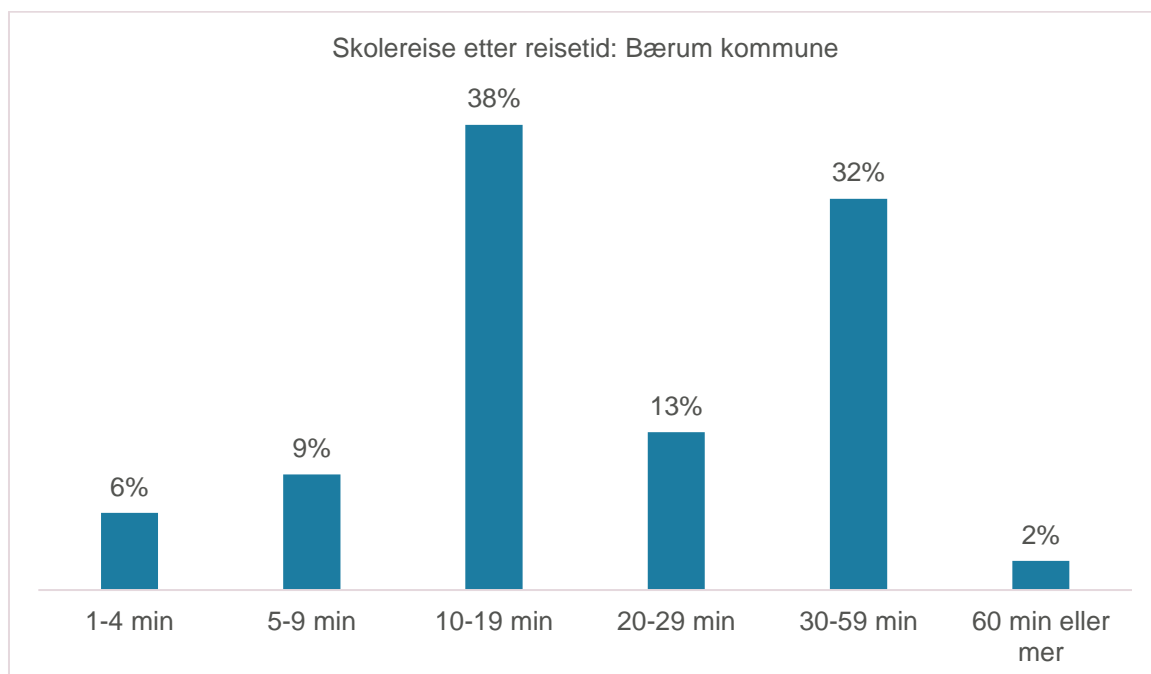
Gjennomsnittslengden på en skolereise er 5,7 kilometer. Flest skolereiser er mellom 1 og 2,9 kilometer lange, dette gjelder 39 prosent av reisene. Med fire prosent er færrest skolereiser over 20 kilometer lange.

Figur 46: Skolereise etter lengde



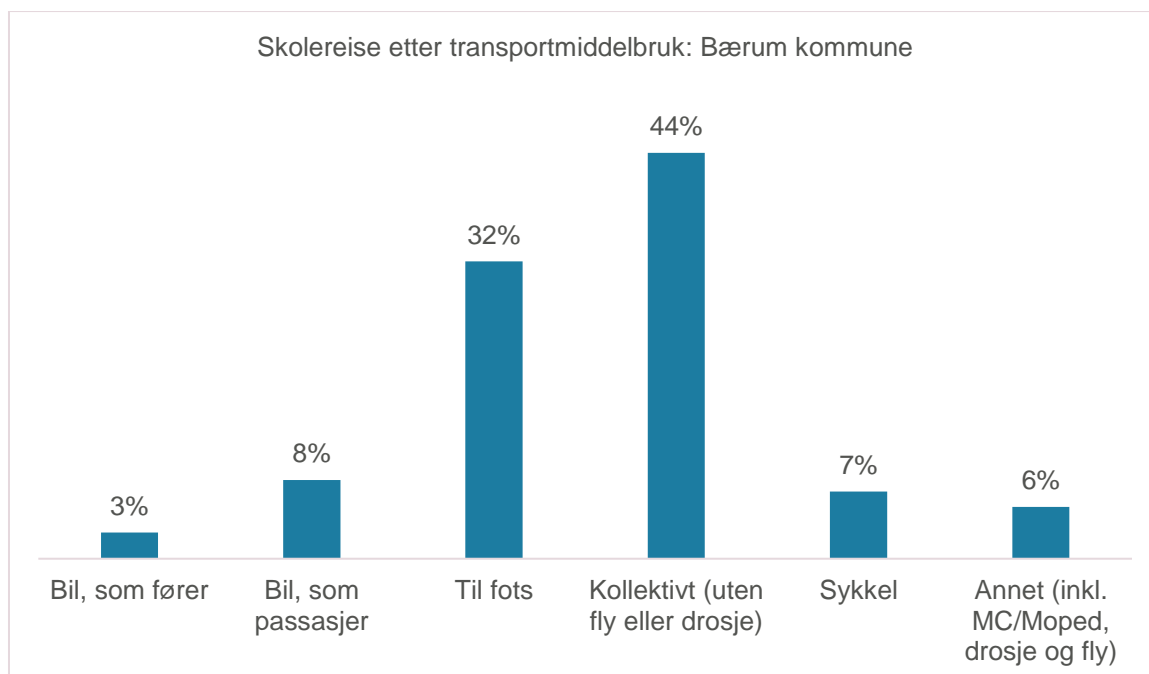
Gjennomsnittlig varighet på en skolereise er 22,9 minutter. Flest skolereiser legger seg mellom 10 og 19 minutter med 38 prosent. 32 prosent av reisene er mellom 30 og 59 minutter lange.

Figur 47: Skolereise etter reisetid



Flest skolereiser foretas med kollektivtransport, 44 prosent av reisene. Nest høyest forekommende transportmiddel er til fots, som gjelder 32 prosent av skolereiser.

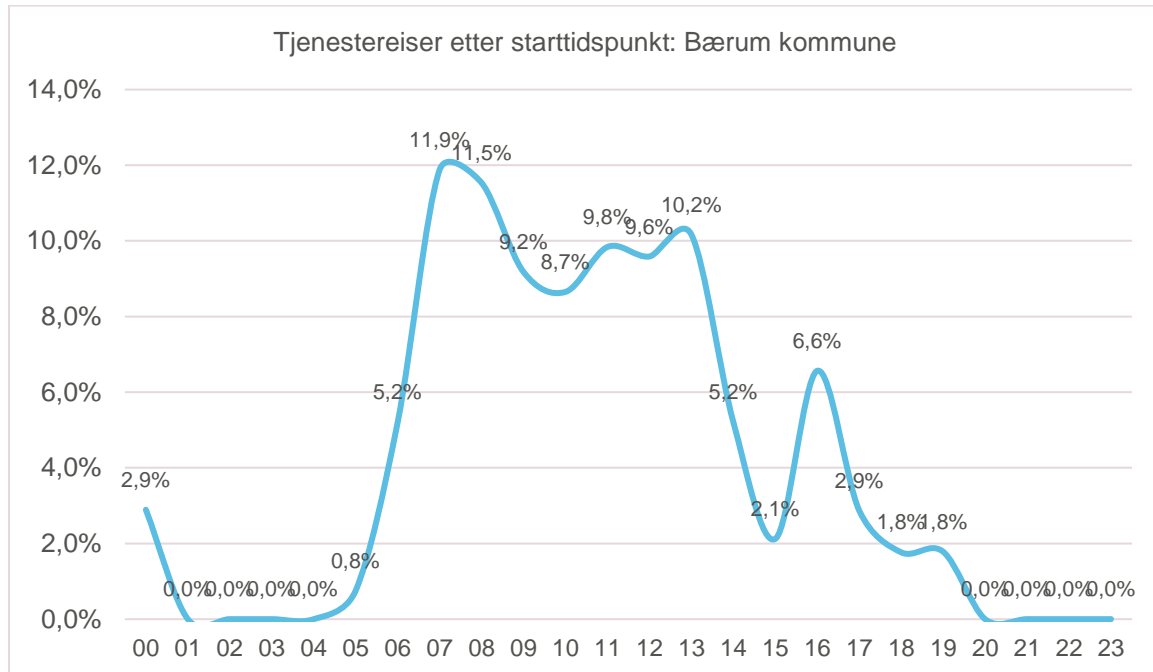
Figur 48: Skolereise etter transportmiddelbruk



## Tjenestereiser

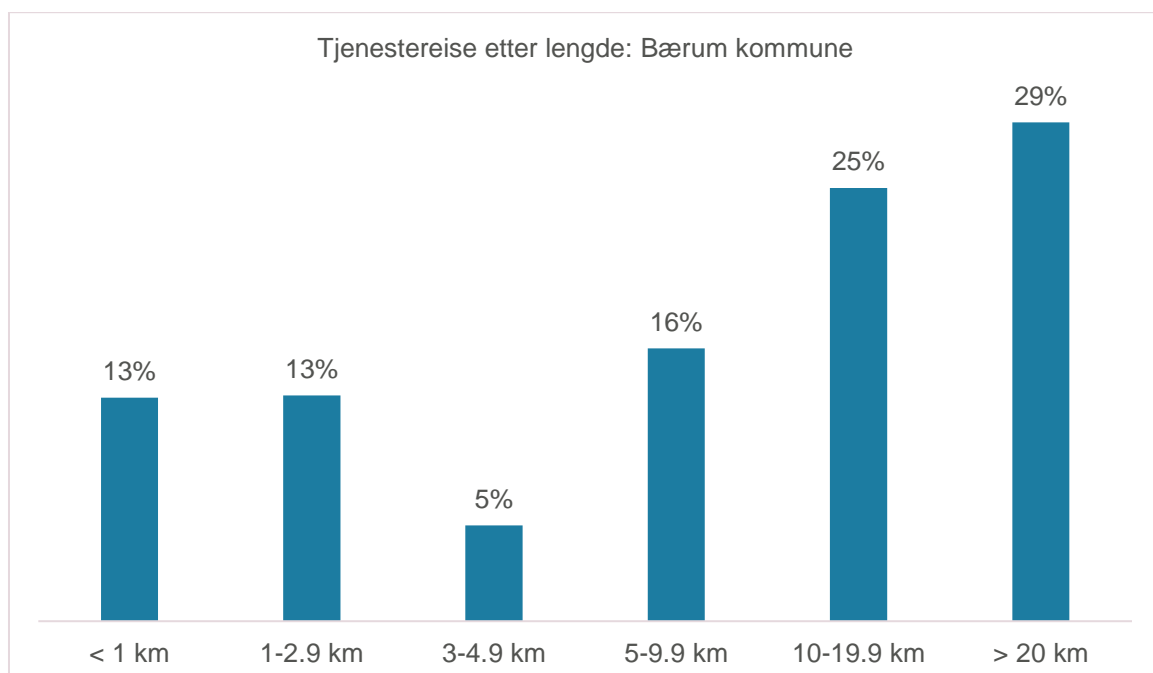
Tjenestereiser foretas stort sett fordelt mellom timene mellom klokka 7 og 14, til sammen skjer 71 prosent av reisene i dette tidsrommet.

Figur 49: Tjenestereiser etter starttidspunkt



Gjennomsnittslengden på en tjenestereise er 38,9 kilometer. 29 prosent av reisene er 20 kilometer eller lengre. Til sammen er 69 prosent av reisene 5 kilometer eller lengre.

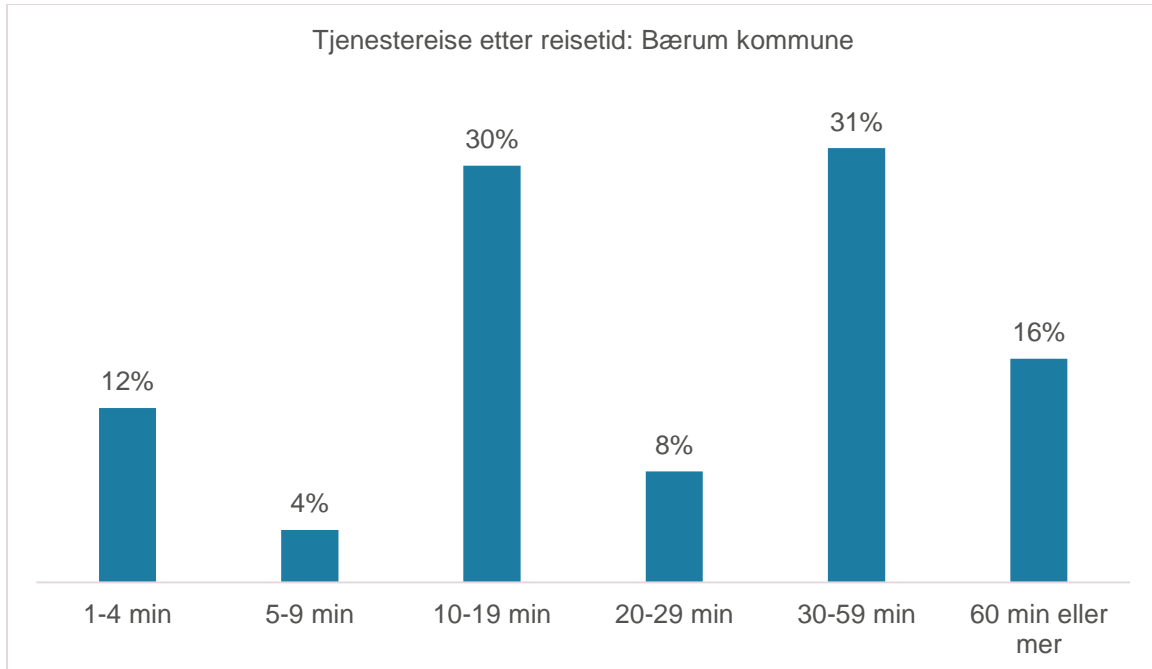
Figur 50: Tjenestereise etter lengde





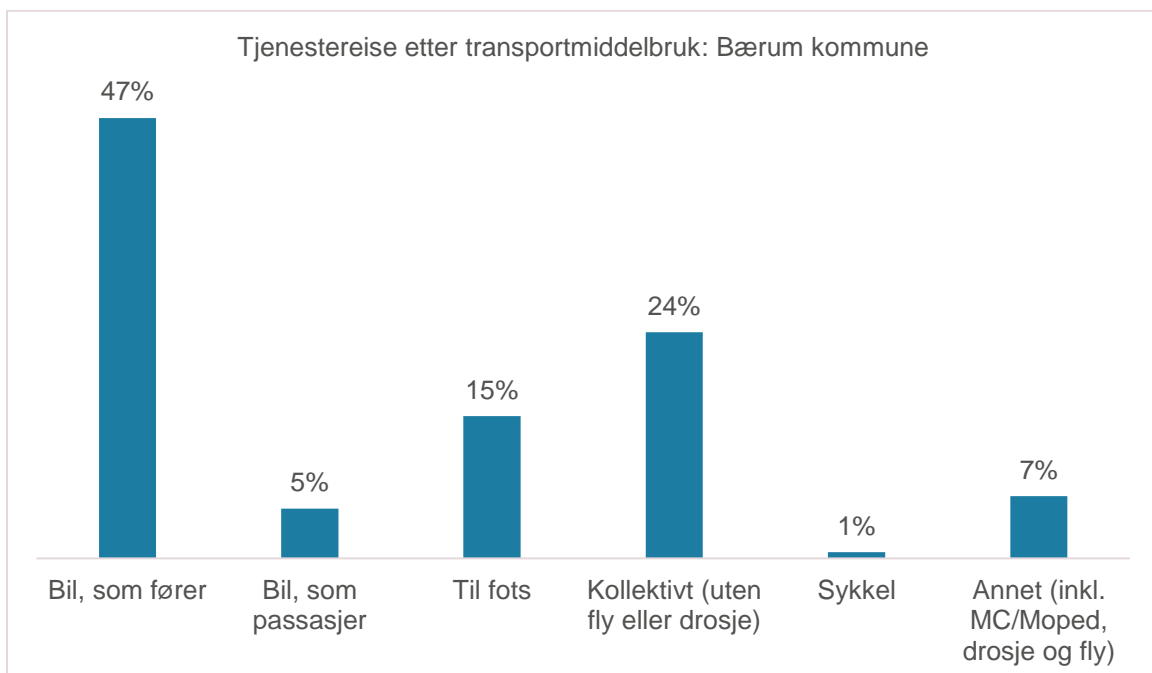
Snittiden på en tjenestereise er 41,5 minutter. Med 31 prosent er flest tjenestereiser 30-59 minutter, tett etterfulgt av varighetsintervallet 10-19 minutter som gjelder for 30 prosent av reisene.

Figur 51: Tjenestereise etter reisetid



Til tjenestereiser benyttes stort sett bil. Til sammen brukes bil ved 52 prosent av reisene, enten som fører eller passasjer. 24 prosent av reisene foretas med kollektivtransport.

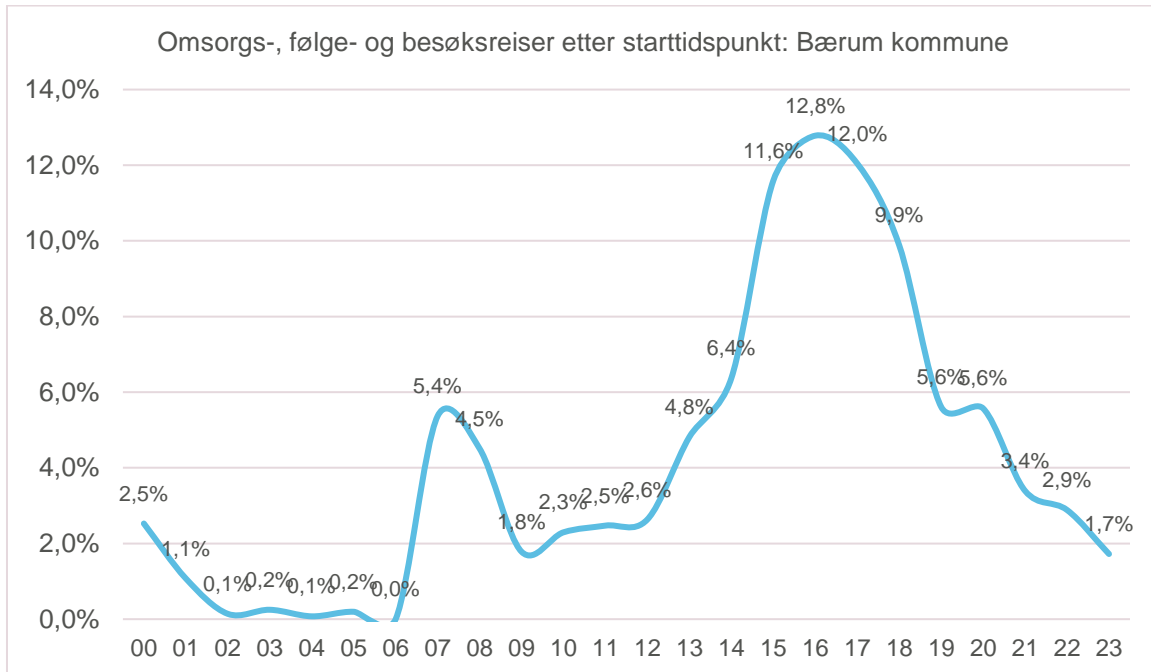
Figur 52: Tjenestereise etter transportmiddelbruk



## Omsorgs-, følge- og besøksreiser

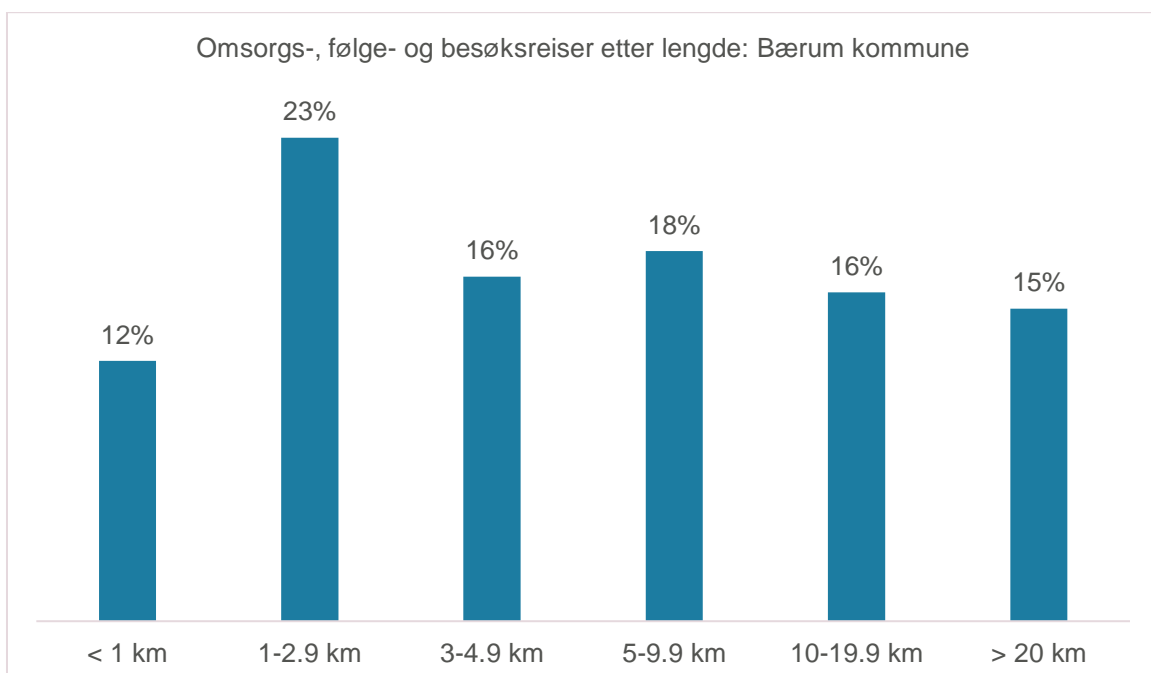
Omsorgs-, følge- og besøksreiser gjennomføres stort sett på ettermiddags- og kveldstid. Til sammen faller 64 prosent av reisene mellom klokka 14 og 21.

Figur 53: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter starttidspunkt



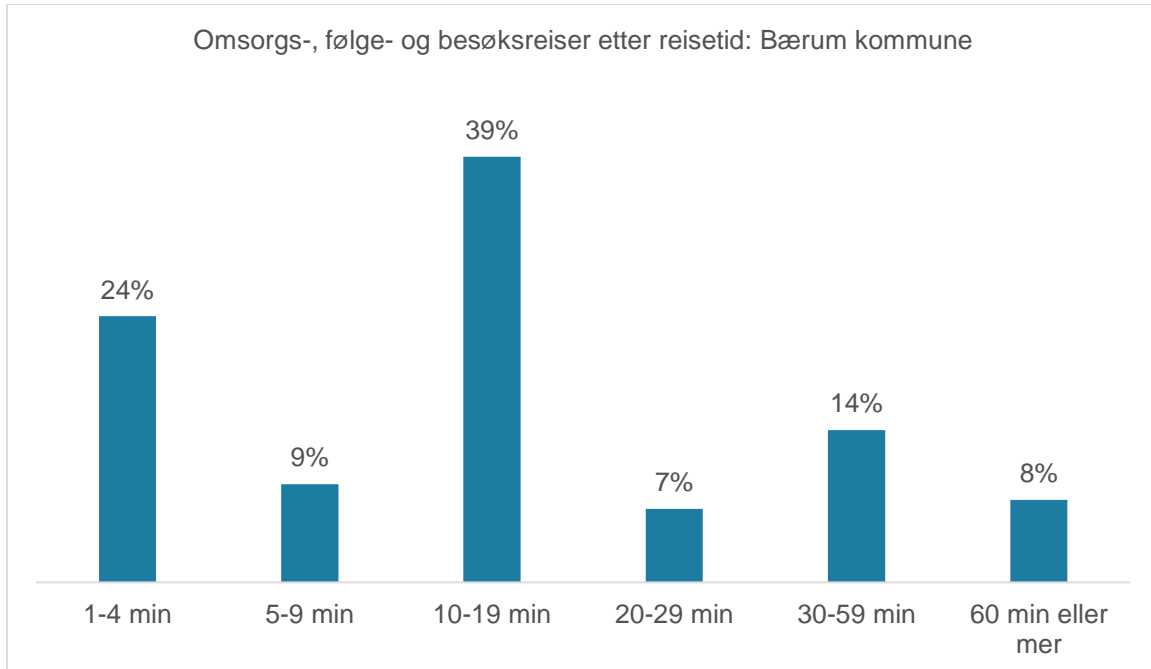
Den gjennomsnittlige omsorgs-, følge- eller besøksreisen er 29,5 kilometer lang. Med 23 prosent er størst andel av disse reisene mellom 1 og 2,9 kilometer lange.

Figur 54: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter lengde



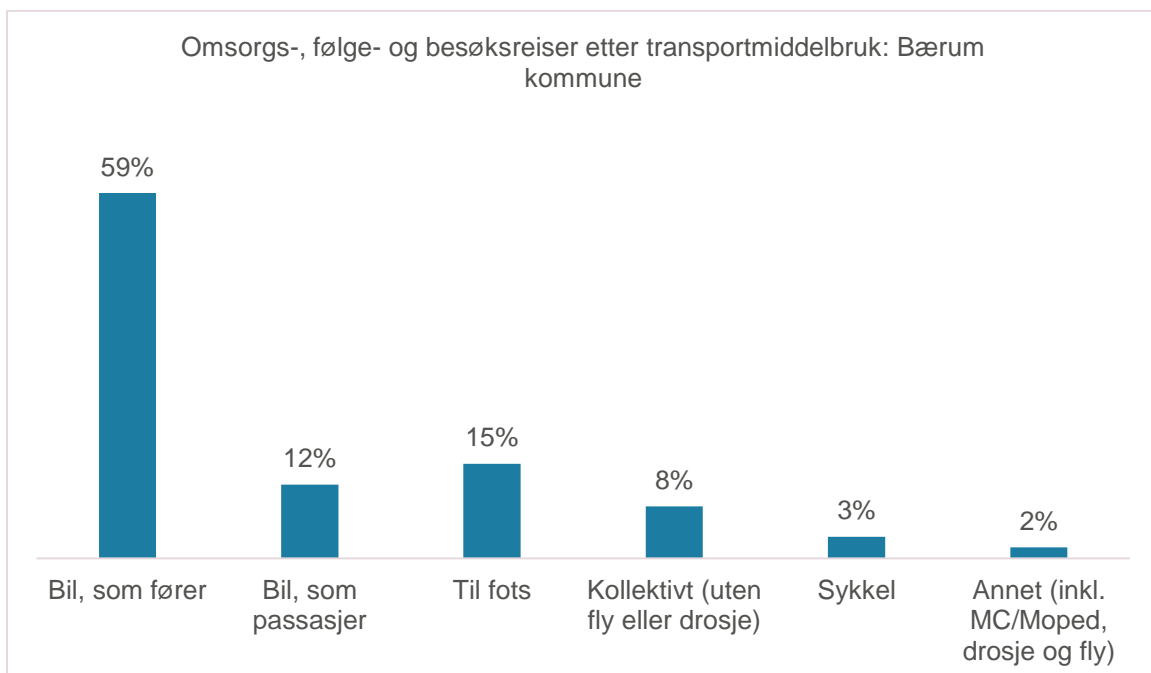
Snittiden for en omsorgsreise er 27,3 minutter. Flest reiser faller i intervallet 10-19 minutter, med 39 prosent av reisene. 24 prosent av reisene er 1-4 minutter lange.

Figur 55: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter reisetid



Stort sett foretar vi omsorgsreiser med bil, enten som fører eller passasjer. Til sammen utgjør dette 71 prosent av omsorgsreiser. 15 prosent av omsorgsreisene foretar vi til fots.

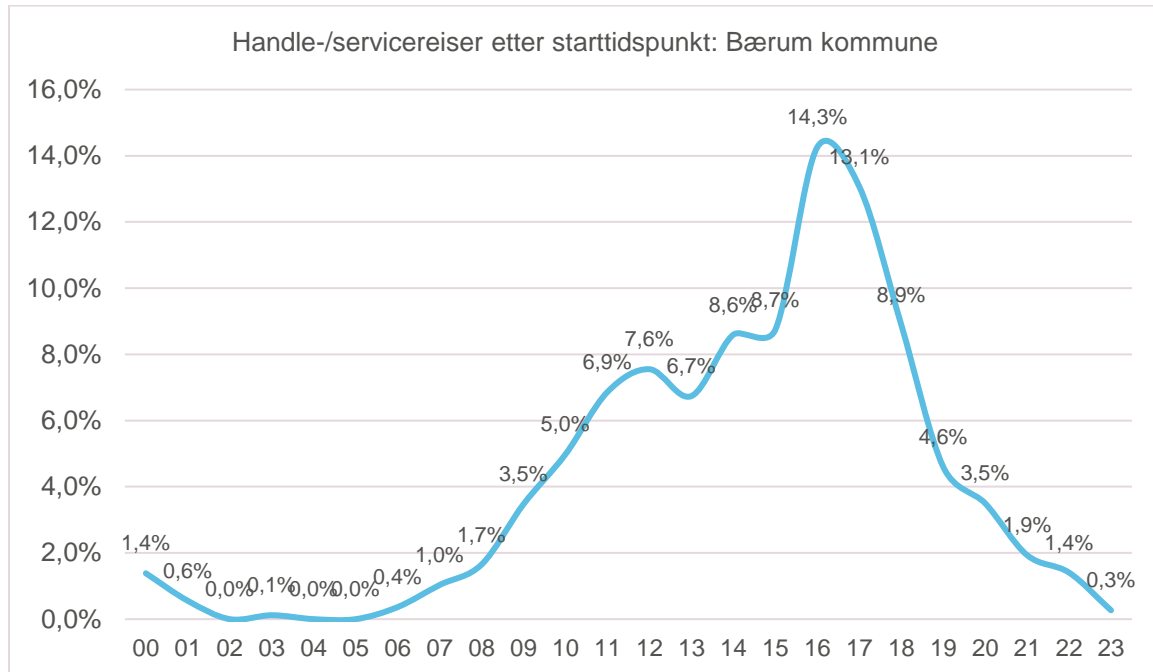
Figur 56: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk



## Handlereiser

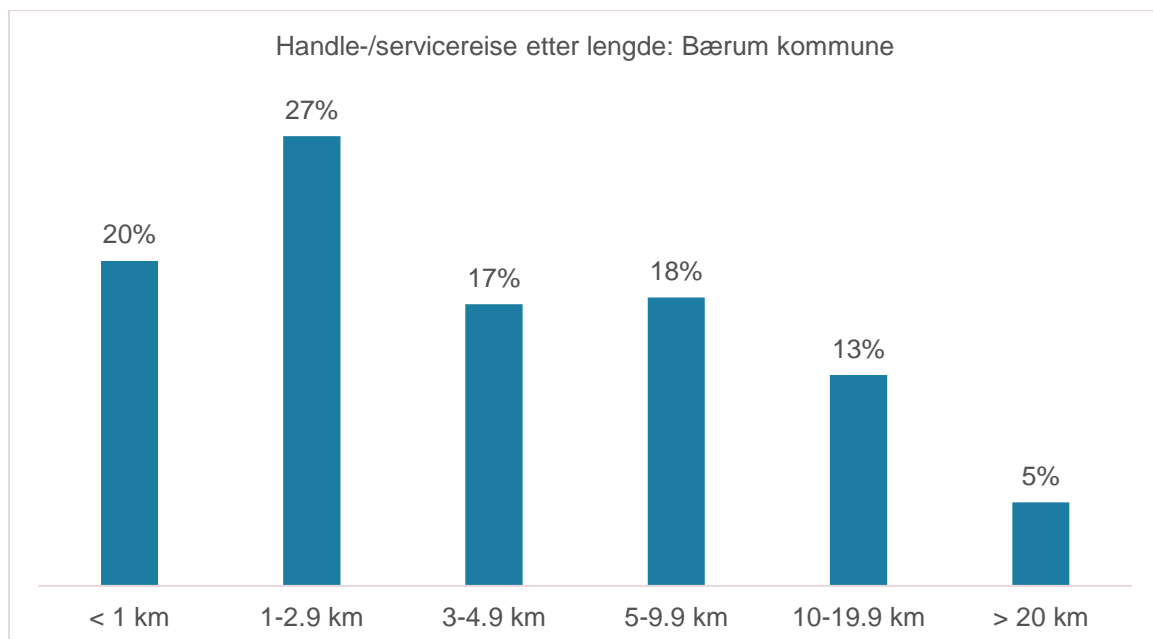
Handlereiser gjennomfører vi i størst grad på ettermiddagen. Mellom 11 og 19 starter 75 prosent av handle- og servicereiser.

Figur 57: Handle-/servicereiser etter starttidspunkt



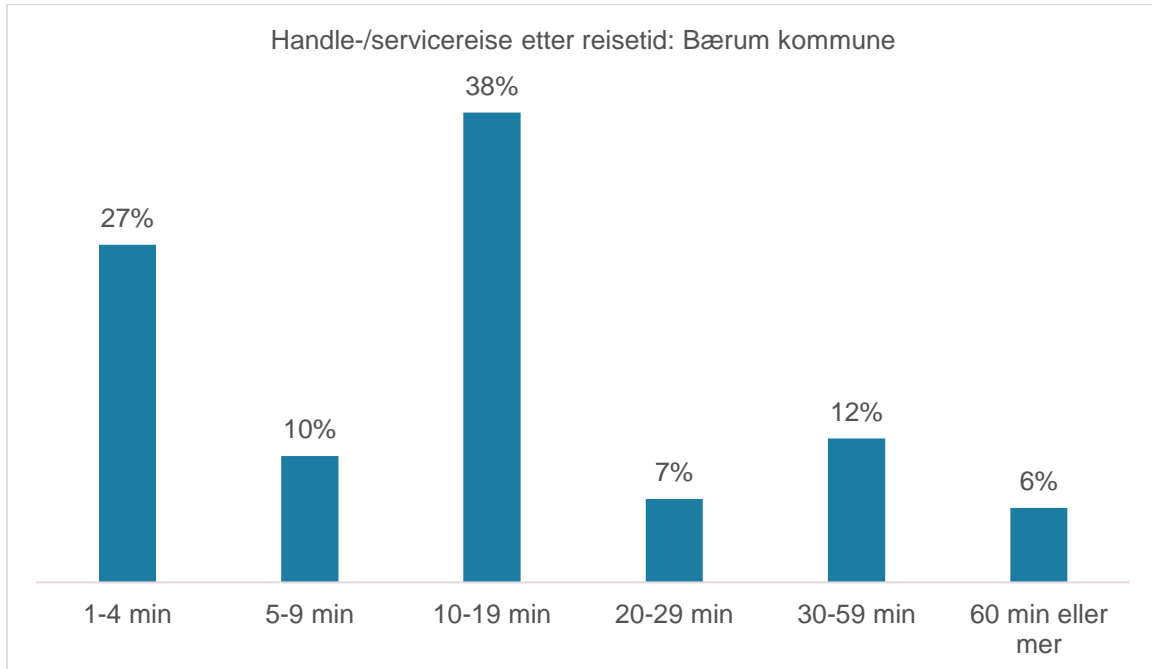
Gjennomsnittslengden på en handlereise er 6,6 kilometer. Størst andel enkeltreiser er mellom 1 og 2,9 kilometer lange, med 27 prosent av handlereiser. Til sammen er 47 prosent av reisene under 3 kilometer lange. Med fem prosent er færrest reiser 20 kilometer eller lengre.

Figur 58: Handle-/servicereise etter lengde



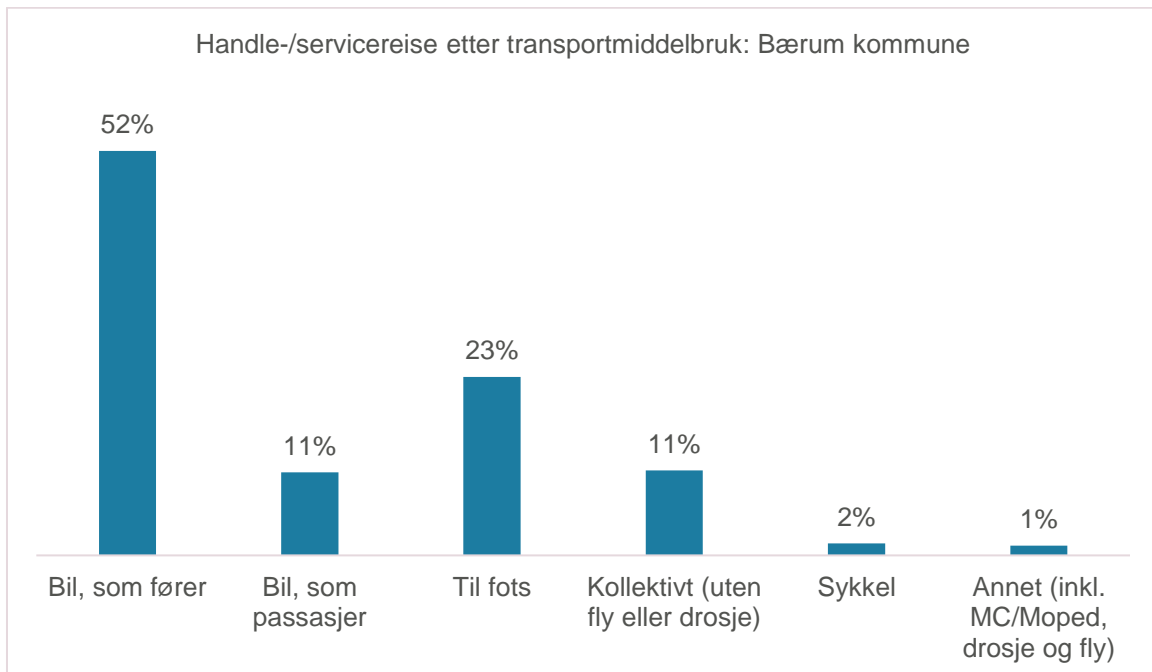
Gjennomsnittlig varighet på en handlereise er 19 minutter. Størst andel reiser er 10-19 minutter lange, med 38 prosent. 27 prosent av reisene er 1-4 minutter lange.

Figur 59: Handle-/servicereise etter reisetid



63 prosent av handlereiser foretas med bil enten som fører eller som passasjer. Nest høyest forekommer til fots som transportmiddel ved disse reisene. Dette gjelder 23 prosent av reisene.

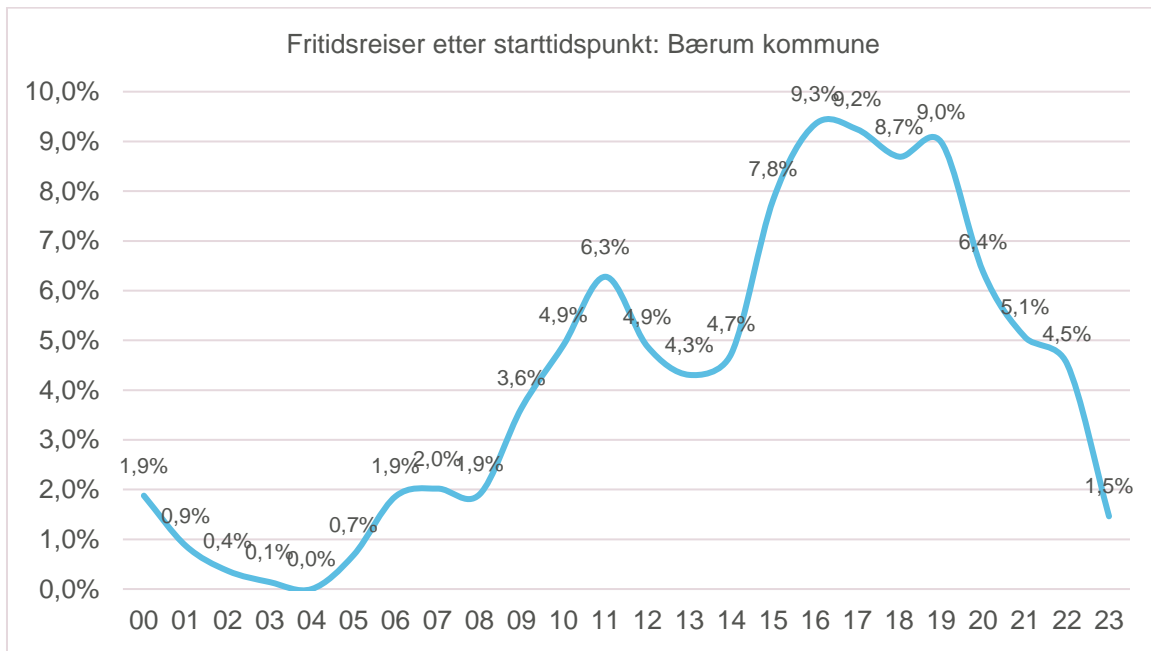
Figur 60: Handle-/servicereise etter transportmiddelbruk



## Fritidsreiser

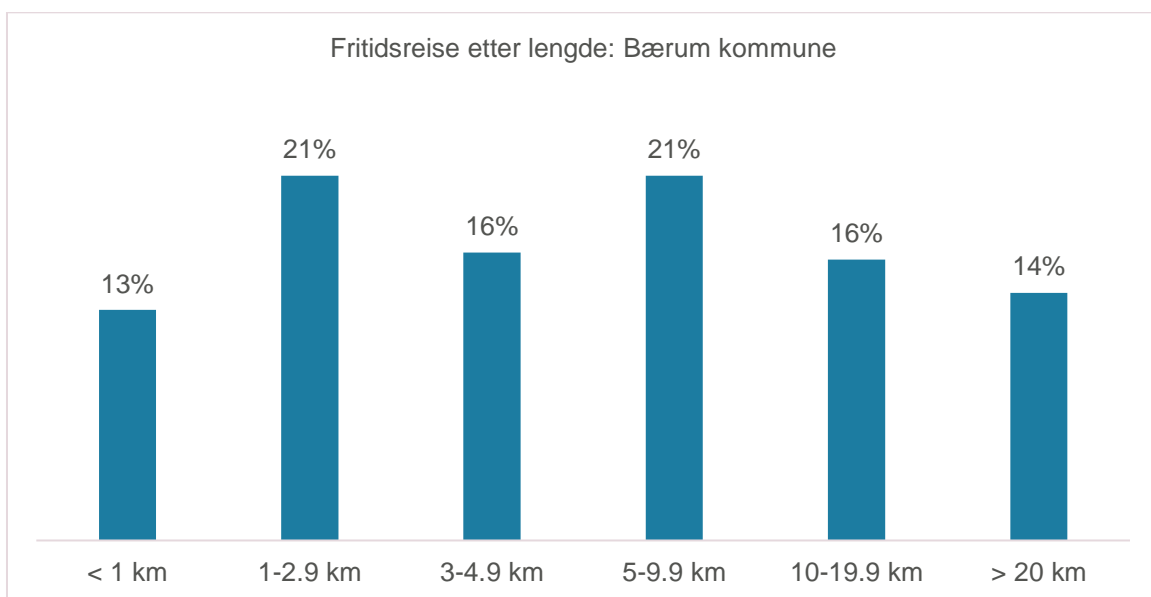
Fritidsreiser starter i størst skala på ettermiddag tidlig kveld. Til sammen har 51 prosent av reisene starttidspunkt mellom 15 og 21.

Figur 61: Fritidsreiser etter starttidspunkt



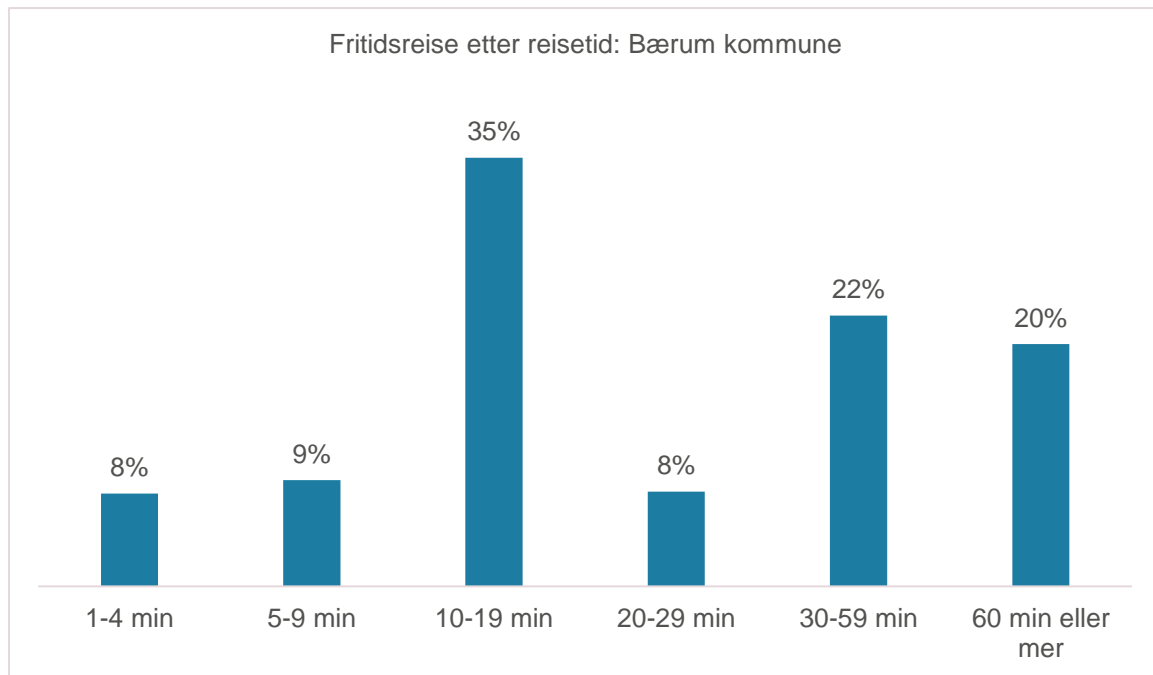
Den gjennomsnittlige fritidsreisen er 24,9 kilometer lang. Det fordeler seg noe jevnt over lengdeintervallene, men størst andeler reiser er enten 1-2,9 kilometer eller 5-9,9 kilometer lange. Henholdsvis 21 og 21 prosent av reisene faller i disse to intervallene.

Figur 62: Fritidsreise etter lengde



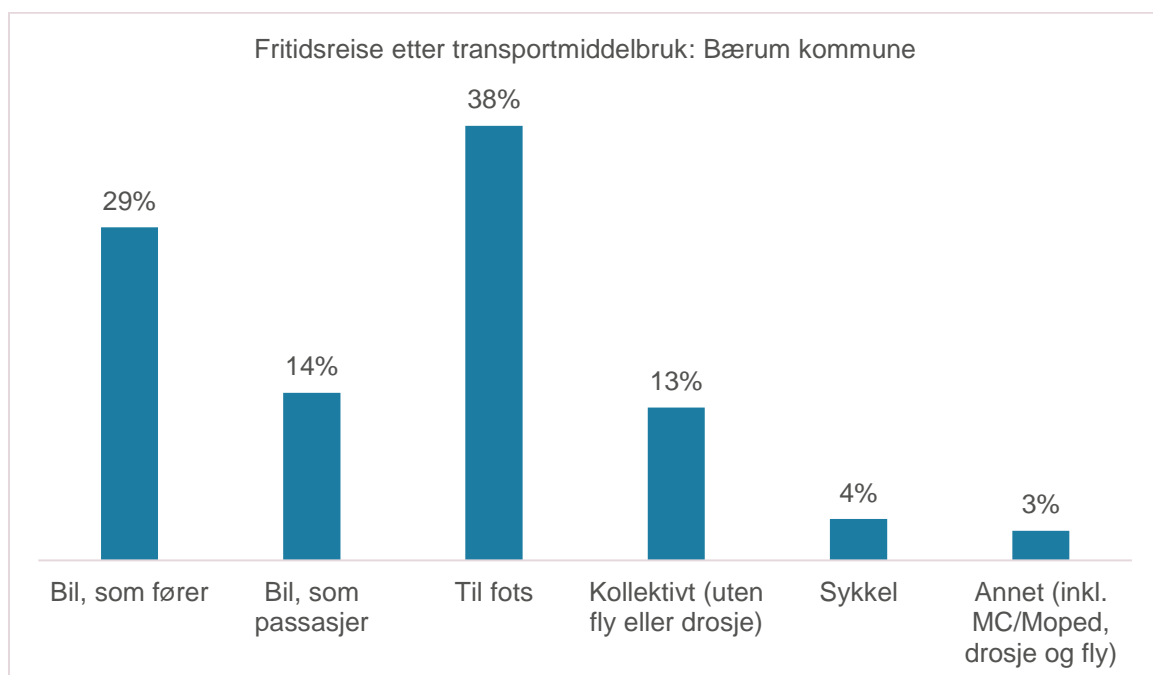
Gjennomsnittlig varighet på en fritidsreise er 40,3 minutter. Størst andel reiser faller i varighetsrommet 10-19 minutter, med 35 prosent.

Figur 63: Fritidsreise etter reisetid



Størst enkeltandel av fritidsreisene foretas til fots. Dette gjelder 38 prosent av reisene. Slår vi sammen bil som fører og som passasjer overgår disse andelen som reiser til fots. Til sammen utføres 43 prosent av fritidsreiser med bil.

Figur 64: Fritidsreise etter transportmiddelbruk



# VEDLEGG 1 – SONEINNDELIG

## Sone 1

1	Grav 17	30240417
1	Høvik 17	30241017
1	Jar 09	30240609
1	Jar 16 vest	30240619
1	Jar 16 øst	30240620
1	Jong 14	30241514
1	Jong 15	30241515
1	Jong 16	30241516
1	Lysaker 01	30240701
1	Lysaker 02	30240702
1	Lysaker 03	30240703
1	Lysaker 04	30240704
1	Lysaker 06	30240706
1	Lysaker 13	30240713
1	Sandvika-Valler 09	30241409
1	Sandvika-Valler 12	30241412
1	Sandvika-Valler 16	30241416
1	Sandvika-Valler 17	30241417
1	Sandvika-Valler 22	30241422
1	Snarøya 12	30240812
1	Snarøya 13	30240813
1	Snarøya 14	30240814
1	Snarøya 15	30240815
1	Snarøya 16	30240816
1	Snarøya 17	30240817
1	Snarøya 22	30240822
1	Snarøya 23	30240823
1	Snarøya 24	30240824
1	Snarøya 25	30240825
1	Snarøya 26	30240826
1	Snarøya 27	30240827
1	Snarøya 28	30240828
1	Snarøya 29	30240829
1	Snarøya 30	30240830
1	Snarøya 31	30240831



## Sone 2

2	Dønski-Rud 01	30241701
2	Dønski-Rud 02	30241702
2	Dønski-Rud 03	30241703
2	Dønski-Rud 04	30241704
2	Dønski-Rud 05	30241705
2	Dønski-Rud 06	30241706
2	Dønski-Rud 08	30241708
2	Dønski-Rud 09	30241709
2	Dønski-Rud 10	30241710
2	Dønski-Rud 11	30241711
2	Dønski-Rud 12	30241712
2	Dønski-Rud 15	30241715
2	Dønski-Rud 16	30241716
2	Grav 01	30240401
2	Grav 27	30240427
2	Grav 30	30240430
2	Grav 32	30240432
2	Haslum 01	30241201
2	Haslum 02	30241202
2	Haslum 05	30241205
2	Haslum 09	30241209
2	Hosle nord 09	30240209
2	Hosle nord 10	30240210
2	Hosle nord 11	30240211
2	Hosle nord 12	30240212
2	Hosle nord 13	30240213
2	Hosle nord 18	30240218
2	Hosle sør 18	30240518
2	Hosle Sør 23	30240523
2	Hosle sør 25	30240525
2	Høvik 04	30241004
2	Høvik 05	30241005
2	Høvik 11	30241011
2	Høvik 18	30241018
2	Høvik 23	30241023
2	Høvik 24	30241024
2	Høvik 25	30241025
2	Jar 01	30240601
2	Jar 02	30240602
2	Jar 03	30240603
2	Jar 04	30240604
2	Jar 05	30240605
2	Jar 06	30240606
2	Jar 08	30240608
2	Jar 10	30240610

2	Jar 11	30240611
2	Jar 12	30240612
2	Jar 13	30240613
2	Jar 14	30240614
2	Jar 15	30240615
2	Jar 17	30240617
2	Jar 18	30240618
2	Jong 02	30241502
2	Jong 03	30241503
2	Jong 04	30241504
2	Jong 05	30241505
2	Jong 07	30241507
2	Jong 08	30241508
2	Jong 09	30241509
2	Jong 10	30241510
2	Jong 11	30241511
2	Jong 12	30241512
2	Jong 13	30241513
2	Kolsås 03	30241803
2	Kolsås 09	30241809
2	Kolsås 10	30241810
2	Kolsås 14	30241814
2	Kolsås 15	30241815
2	Lysaker 05	30240705
2	Lysaker 07	30240707
2	Lysaker 09	30240709
2	Lysaker 10	30240710
2	Lysaker 11	30240711
2	Lysaker 12	30240712
2	Lysaker 14	30240714
2	Lysaker 15	30240715
2	Løkeberg-Blommenholm 02	30241102
2	Løkeberg-Blommenholm 03	30241103
2	Løkeberg-Blommenholm 04	30241104
2	Løkeberg-Blommenholm 05	30241105
2	Løkeberg-Blommenholm 06	30241106
2	Løkeberg-Blommenholm 07	30241107
2	Løkeberg-Blommenholm 08	30241108
2	Løkeberg-Blommenholm 10	30241110
2	Løkeberg-Blommenholm 19	30241119
2	Løkeberg-Blommenholm 20	30241120
2	Løkeberg-Blommenholm 24	30241124
2	Sandvika-Valler 03	30241403
2	Sandvika-Valler 04	30241404
2	Sandvika-Valler 05	30241405
2	Sandvika-Valler 06	30241406

2	Sandvika-Valler 07	30241407
2	Sandvika-Valler 08	30241408
2	Sandvika-Valler 10	30241410
2	Sandvika-Valler 11	30241411
2	Sandvika-Valler 13	30241413
2	Sandvika-Valler 14	30241414
2	Sandvika-Valler 15	30241415
2	Sandvika-Valler 19	30241419
2	Sandvika-Valler 20	30241420
2	Snarøya 07	30240807
2	Snarøya 08	30240808
2	Snarøya 09	30240809
2	Snarøya 10	30240810
2	Snarøya 18	30240818
2	Snarøya 19	30240819
2	Snarøya 20	30240820
2	Snarøya 21	30240821
2	Stabekk 01	30240901
2	Stabekk 03	30240903
2	Stabekk 04	30240904
2	Stabekk 05	30240905
2	Stabekk 06	30240906
2	Stabekk 07	30240907
2	Stabekk 09 vest	30240930
2	Stabekk 09 øst	30240931
2	Stabekk 10 vest	30240932
2	Stabekk 10 øst	30240933
2	Stabekk 13	30240913
2	Stabekk 18	30240918
2	Stabekk 19	30240919
2	Voll 01	30240301
2	Voll 02	30240302
2	Voll 03	30240303
2	Voll 04	30240304
2	Voll 05	30240305
2	Voll 06	30240306
2	Voll 08	30240308
2	Voll 09	30240309
2	Voll 10	30240310
2	Østerås-Eiksmarka 01	30240101
2	Østerås-Eiksmarka 02	30240102
2	Østerås-Eiksmarka 03	30240103
2	Østerås-Eiksmarka 04	30240104
2	Østerås-Eiksmarka 05	30240105
2	Østerås-Eiksmarka 06	30240106
2	Østerås-Eiksmarka 07	30240107

2	Østerås-Eiksmarka 09	30240109
2	Østerås-Eiksmarka 10	30240110
2	Østerås-Eiksmarka 11	30240111
2	Østerås-Eiksmarka 12	30240112
2	Østerås-Eiksmarka 13	30240113
2	Østerås-Eiksmarka 14	30240114
2	Østerås-Eiksmarka 15	30240115
2	Østerås-Eiksmarka 16	30240116
2	Østerås-Eiksmarka 17	30240117
2	Østerås-Eiksmarka 18	30240118
2	Østerås-Eiksmarka 19	30240119
2	Østerås-Eiksmarka 20	30240120
2	Østerås-Eiksmarka 21	30240121
2	Østerås-Eiksmarka 22	30240122

**Sone 3**

3	Bærums verk 01	30242101
3	Bærums verk 06	30242106
3	Bærums verk 07	30242107
3	Bærums verk 08	30242108
3	Bærums verk 09	30242109
3	Bærums verk 10	30242110
3	Bærums verk 11	30242111
3	Bærums verk 12	30242112
3	Bærums verk 13	30242113
3	Bærums verk 14	30242114
3	Bærums verk 15	30242115
3	Bærums verk 16	30242116
3	Bærums verk 17	30242117
3	Bærums verk 18	30242118
3	Bærums verk 19	30242119
3	Bærums verk 20	30242120
3	Bærums verk 21	30242121
3	Bærums verk 22	30242122
3	Bærums verk 23	30242123
3	Bærums verk 24	30242124
3	Dønski-Rud 13	30241713
3	Dønski-Rud 14	30241714
3	Grav 04	30240404
3	Grav 05	30240405
3	Grav 07	30240407
3	Grav 08	30240408
3	Grav 09	30240409
3	Grav 11	30240411
3	Grav 14	30240414
3	Grav 15	30240415

3	Grav 18	30240418
3	Grav 19	30240419
3	Grav 20	30240420
3	Grav 21	30240421
3	Grav 22	30240422
3	Grav 23	30240423
3	Grav 24	30240424
3	Grav 25	30240425
3	Grav 26	30240426
3	Grav 28	30240428
3	Grav 29	30240429
3	Grav 31	30240431
3	Haslum 03	30241203
3	Haslum 04	30241204
3	Haslum 06	30241206
3	Haslum 07	30241207
3	Haslum 08	30241208
3	Haslum 10	30241210
3	Haslum 11	30241211
3	Haslum 12	30241212
3	Haslum 13	30241213
3	Haslum 14	30241214
3	Haslum 15	30241215
3	Haslum 16	30241216
3	Haslum 17	30241217
3	Haslum 18	30241218
3	Haslum 19	30241219
3	Hosle nord 01	30240201
3	Hosle nord 02	30240202
3	Hosle nord 03	30240203
3	Hosle nord 04	30240204
3	Hosle nord 05	30240205
3	Hosle nord 06	30240206
3	Hosle nord 07	30240207
3	Hosle nord 08	30240208
3	Hosle nord 15	30240215
3	Hosle nord 17	30240217
3	Hosle nord 19	30240219
3	Hosle nord 20	30240220
3	Hosle nord 21	30240221
3	Hosle sør 01	30240501
3	Hosle sør 02	30240502
3	Hosle sør 03 nord	30240530
3	Hosle sør 03 sør	30240531
3	Hosle sør 04 nord	30240532
3	Hosle sør 04 sør	30240533

3	Hosle sør 05	30240505
3	Hosle sør 06	30240506
3	Hosle sør 07	30240507
3	Hosle sør 08 nord	30240534
3	Hosle sør 08 sør	30240535
3	Hosle sør 09	30240509
3	Hosle sør 12	30240512
3	Hosle sør 13	30240513
3	Hosle sør 14	30240514
3	Hosle sør 15	30240515
3	Hosle sør 16	30240516
3	Hosle sør 17	30240517
3	Hosle sør 20	30240520
3	Hosle Sør 22	30240522
3	Hosle sør 24	30240524
3	Hosle sør 26	30240526
3	Hosle sør 27	30240527
3	Hosle sør 28	30240528
3	Hosle sør 29	30240529
3	Høvik 06	30241006
3	Høvik 07	30241007
3	Høvik 08	30241008
3	Høvik 09	30241009
3	Høvik 10	30241010
3	Høvik 14	30241014
3	Høvik 15	30241015
3	Høvik 16	30241016
3	Høvik 19	30241019
3	Høvik 20	30241020
3	Høvik 21	30241021
3	Høvik 22	30241022
3	Høvik 26	30241026
3	Jong 01	30241501
3	Jong 06	30241506
3	Kirkerud-Sollihøgda 01	30242001
3	Kirkerud-Sollihøgda 02	30242002
3	Kirkerud-Sollihøgda 03	30242003
3	Kirkerud-Sollihøgda 04	30242004
3	Kirkerud-Sollihøgda 05	30242005
3	Kirkerud-Sollihøgda 07	30242007
3	Kirkerud-Sollihøgda 08	30242008
3	Kirkerud-Sollihøgda 09	30242009
3	Kirkerud-Sollihøgda 10	30242010
3	Kirkerud-Sollihøgda 11	30242011
3	Kirkerud-Sollihøgda 12	30242012
3	Kirkerud-Sollihøgda 13	30242013

3	Kirkerud-Sollihøgda 14	30242014
3	Kirkerud-Sollihøgda 15	30242015
3	Kirkerud-Sollihøgda 16	30242016
3	Kirkerud-Sollihøgda 17	30242017
3	Kirkerud-Sollihøgda 18 vest	30242020
3	Kirkerud-Sollihøgda 18 øst	30242021
3	Kirkerud-Sollihøgda 19	30242019
3	Kolsås 01	30241801
3	Kolsås 02	30241802
3	Kolsås 04	30241804
3	Kolsås 05	30241805
3	Kolsås 06	30241806
3	Kolsås 07	30241807
3	Kolsås 08	30241808
3	Kolsås 11	30241811
3	Kolsås 12	30241812
3	Kolsås 13	30241813
3	Kolsås 16	30241816
3	Kolsås 17	30241817
3	Kolsås 18	30241818
3	Kolsås 19	30241819
3	Kolsås 20	30241820
3	Kolsås 21	30241821
3	Kolsås 22	30241822
3	Lommedalen 01	30242201
3	Lommedalen 02	30242202
3	Lommedalen 03	30242203
3	Lommedalen 04	30242204
3	Lommedalen 06	30242206
3	Lommedalen 07	30242207
3	Lommedalen 09	30242209
3	Lommedalen 10	30242210
3	Lommedalen 11	30242211
3	Lommedalen 12	30242212
3	Lysaker 08	30240708
3	Løkeberg-Blommenholm 01	30241101
3	Løkeberg-Blommenholm 12	30241112
3	Løkeberg-Blommenholm 13	30241113
3	Løkeberg-Blommenholm 14	30241114
3	Løkeberg-Blommenholm 15	30241115
3	Løkeberg-Blommenholm 16	30241116
3	Løkeberg-Blommenholm 17	30241117
3	Løkeberg-Blommenholm 21	30241121
3	Løkeberg-Blommenholm 22	30241122
3	Løkeberg-Blommenholm 23	30241123
3	Løkeberg-Blommenholm 25	30241125

3	Løkeberg-Blommenholm 26	30241126
3	Løkeberg-Blommenholm 27	30241127
3	Løkeberg-Blommenholm 28	30241128
3	Løkeberg-Blommenholm 29	30241129
3	Rykkinn 01	30241901
3	Rykkinn 02	30241902
3	Rykkinn 03	30241903
3	Rykkinn 04	30241904
3	Rykkinn 06	30241906
3	Rykkinn 07	30241907
3	Rykkinn 08	30241908
3	Rykkinn 09	30241909
3	Rykkinn 10	30241910
3	Rykkinn 11	30241911
3	Rykkinn 12	30241912
3	Rykkinn 13	30241913
3	Rykkinn 15	30241915
3	Rykkinn 16	30241916
3	Rykkinn 17	30241917
3	Rykkinn 18	30241918
3	Rykkinn 19	30241919
3	Rykkinn 20	30241920
3	Rykkinn 21	30241921
3	Rykkinn 22	30241922
3	Rykkinn 23	30241923
3	Rykkinn 24	30241924
3	Rykkinn 25	30241925
3	Rykkinn 26	30241926
3	Rykkinn 27	30241927
3	Rykkinn 28	30241928
3	Rykkinn 29	30241929
3	Rykkinn 30	30241930
3	Rykkinn 32	30241932
3	Rykkinn 33	30241933
3	Rykkinn 34	30241934
3	Rykkinn 35	30241935
3	Sandvika-Valler 01	30241401
3	Sandvika-Valler 18	30241418
3	Sandvika-Valler 21	30241421
3	Slependen-Tanum 02	30241602
3	Slependen-Tanum 03	30241603
3	Slependen-Tanum 04	30241604
3	Slependen-Tanum 05	30241605
3	Slependen-Tanum 06	30241606
3	Slependen-Tanum 07	30241607
3	Slependen-Tanum 08	30241608



3	Slependen-Tanum 09	30241609
3	Slependen-Tanum 10	30241610
3	Slependen-Tanum 11	30241611
3	Slependen-Tanum 12	30241612
3	Slependen-Tanum 13	30241613
3	Slependen-Tanum 14	30241614
3	Slependen-Tanum 15	30241615
3	Slependen-Tanum 16	30241616
3	Slependen-Tanum 17	30241617
3	Slependen-Tanum 18	30241618
3	Slependen-Tanum 19	30241619
3	Slependen-Tanum 20	30241620
3	Snarøya 01	30240801
3	Snarøya 02	30240802
3	Snarøya 03	30240803
3	Snarøya 04	30240804
3	Snarøya 05	30240805
3	Snarøya 06	30240806
3	Stabekk 02	30240902
3	Stabekk 08	30240908
3	Stabekk 12 Nord	30240934
3	Stabekk 12 sør	30240935
3	Stabekk 17	30240917
3	Stabekk 20	30240920
3	Stabekk 21	30240921
3	Stabekk 22	30240922
3	Stabekk 23	30240923
3	Stabekk 24	30240924
3	Stabekk 25	30240925
3	Stabekk 26	30240926
3	Stabekk 27	30240927
3	Stabekk 28	30240928
3	Stabekk 29	30240929
3	Voll 07	30240307
3	Voll 11	30240311
3	Voll 12	30240312
3	Voll 13	30240313
3	Voll 14 nord	30240317
3	Voll 14 sør	30240318
3	Voll 15 nord	30240319
3	Voll 15 sør	30240320
3	Voll 16	30240316
3	Østerås-Eiksmarka 08	30240108
3	Østre Bærumsmarka 01	30241301
3	Østre Bærumsmarka 02	30241302
3	Østre Bærumsmarka 04	30241304

3	Østre Bærumsmarka 05	30241305
3	Østre Bærumsmarka 06	30241306
3	Bærums verk 07	30242107
3	Bærums verk 08	30242108
3	Bærums verk 09	30242109
3	Bærums verk 10	30242110
3	Bærums verk 11	30242111
3	Bærums verk 12	30242112
3	Bærums verk 13	30242113
3	Bærums verk 14	30242114
3	Bærums verk 15	30242115
3	Bærums verk 16	30242116
3	Bærums verk 17	30242117
3	Bærums verk 19	30242119
3	Bærums verk 20	30242120
3	Bærums verk 21	30242121
3	Bærums verk 22	30242122
3	Bærums verk 23	30242123
3	Bærums verk 24	30242124
3	Haslum 07	30241207
3	Haslum 13	30241213
3	Haslum 15	30241215
3	Haslum 16	30241216
3	Haslum 17	30241217
3	Haslum 18	30241218
3	Kirkerud-Sollihøgda 12	30242012
3	Kirkerud-Sollihøgda 13	30242013
3	Kirkerud-Sollihøgda 14	30242014
3	Kirkerud-Sollihøgda 15	30242015
3	Kirkerud-Sollihøgda 16	30242016
3	Kirkerud-Sollihøgda 17	30242017
3	Kolsås 17	30241817
3	Kolsås 22	30241822
3	Lommedalen 01	30242201
3	Lommedalen 02	30242202
3	Lommedalen 03	30242203
3	Lommedalen 04	30242204
3	Lommedalen 06	30242206
3	Lommedalen 07	30242207
3	Lommedalen 09	30242209
3	Lommedalen 10	30242210
3	Lommedalen 11	30242211
3	Lommedalen 12	30242212
3	Rykkinn 29	30241929
3	Sandvika-Valler 18	30241418
3	Slependen-Tanum 17	30241617

3	Snarøya 01	30240801
3	Østre Bærumsmarka 02	30241302
3	Østre Bærumsmarka 04	30241304
3	Østre Bærumsmarka 05	30241305

|



**Opinion:**