



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 ett 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 4 har høyere andel to biler, med 43 prosent mot andeler på 15 prosent i Sone 1, 27 prosent i Sone 2, og 35 prosent i Sone 3.
- 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 4, 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 99 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 4 er tilgangen høyest med 54 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 79 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 husstandsinntekt 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 4 er denne andelen lavest med seks 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 4 har høyere andel reiser foretatt med bil som fører, på 56 prosent. Sone 1 og 2 har noe høyere kollektivandel ved reiser, 22 og 23 prosent mot 15 prosent i Sone 4.
- 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 nærmere 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 .....                            | 16        |
| Respons og vekting .....                            | 17        |
| <b>Kapittel 3: Tilgang til transportmidler</b>      | <b>19</b> |
| Førerkort .....                                     | 19        |
| Tilgang til bil .....                               | 20        |
| Antall biler i husholdningen .....                  | 22        |
| Andel el-bileiere.....                              | 23        |
| Type drivstoff/energibærer.....                     | 24        |
| Parkering i nærheten av boligen .....               | 25        |
| Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid ..... | 26        |
| Tilgang til kollektivtransport .....                | 27        |
| Tilgang til ulike transportmidler .....             | 28        |
| Tilgang til sykkel .....                            | 29        |
| Tilgang til moped/MC .....                          | 30        |
| Helsemessige problemer .....                        | 31        |
| <b>Kapittel 4: Omfang av reiser</b>                 | <b>32</b> |
| Antall daglige reiser .....                         | 32        |
| Daglige reiser i strekning.....                     | 34        |
| Daglige reiser i tid .....                          | 35        |
| Reisemønster gjennom døgnet.....                    | 36        |
| <b>Kapittel 5: Transportmiddelbruk</b>              | <b>37</b> |
| Bruk av transportmidler .....                       | 37        |
| Bruk av transportmidler i strekning.....            | 39        |
| Bruk av transportmidler i tid .....                 | 40        |
| Bruk av transportmidler gjennom døgnet.....         | 41        |
| <b>Kapittel 6: Reiseformål</b>                      | <b>42</b> |

|                                                                               |           |
|-------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Daglige reiser etter formål .....                                             | 42        |
| Bruk av transportmidler etter formål .....                                    | 43        |
| Starttid etter formål .....                                                   | 44        |
| Reiseavstand etter formål.....                                                | 45        |
| Reisevarighet etter formål .....                                              | 47        |
| <b>Kapittel 7: Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk</b> | <b>48</b> |
| Arbeidsreiser .....                                                           | 48        |
| Skolereiser .....                                                             | 51        |
| Tjenestereiser .....                                                          | 54        |
| Omsorgs-, følge- og besøksreiser .....                                        | 56        |
| Handlereiser.....                                                             | 58        |
| Fritidsreiser.....                                                            | 60        |
| <b>Vedlegg 1 – Soneinndeling</b>                                              | <b>62</b> |

## FIGURREGISTER

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



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

# 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 trafikksikkerhetsarbeidet 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.

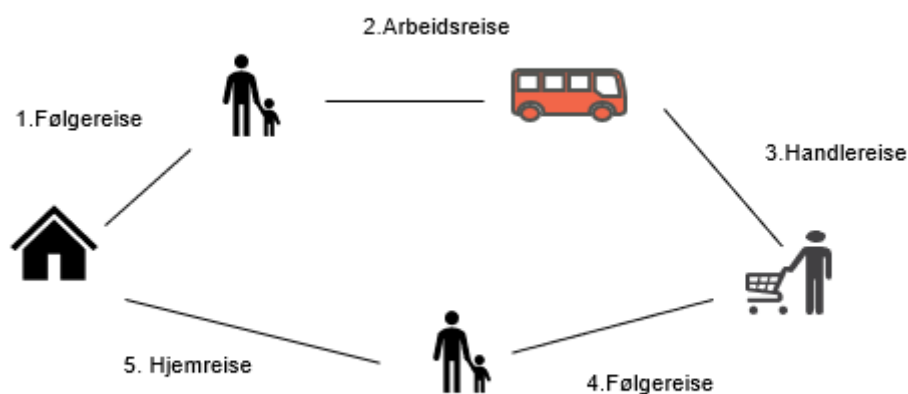
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

## 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 ekstrapørsmål 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 (ekstrapørsmål, 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 reisesenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkretsnivå.

Tabell 1 viser oversikt over variabler stedfestet på grunnkretsnivå. I det endelige datamaterialet er grunnkretspresisjonen 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.

| 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 1 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 fire 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 2: Utvalg og utvalgsstørrelser Bærum RVU 2023*

| Bærum tilleggsutvalg           | Antall intervjuer | Utvalgsprosent |
|--------------------------------|-------------------|----------------|
| Nasjonalt nivå                 | 51                | 2 %            |
| Oslo/Viken tilleggsutvalg      | 279               | 12 %           |
| Bærum tilleggsutvalg           | 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                         | 984               | 44 %           |
| Sone 4                         | 281               | 13 %           |
| <b>Sum</b>                     | <b>2239*</b>      | <b>100 %</b>   |

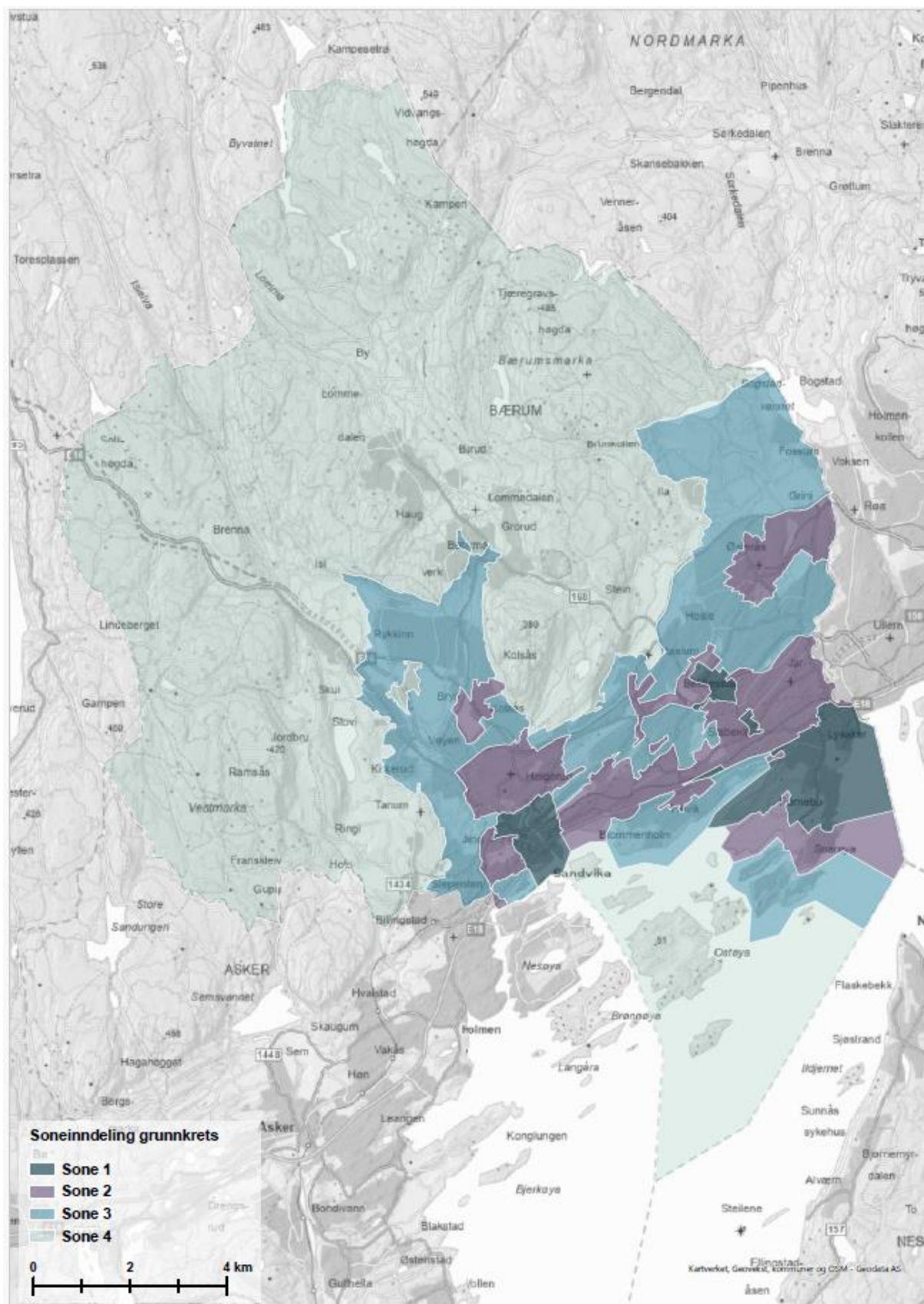
*\* Det er 57 intervjuer som ikke kunne kobles til tilhørende mobilitetssone. Disse intervjuene inngår i dermed i resultatene for Bærum som helhet, men ikke i mobilitetssonene.*

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.



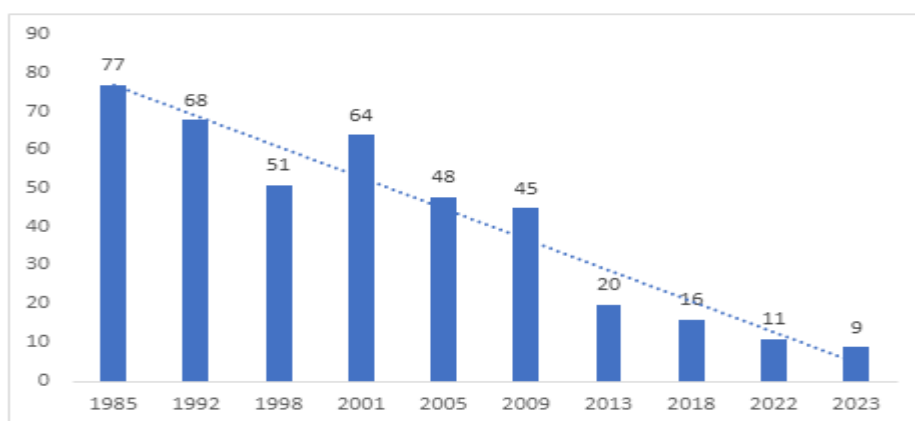
## Kart soneinndeling



## 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 3: 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.

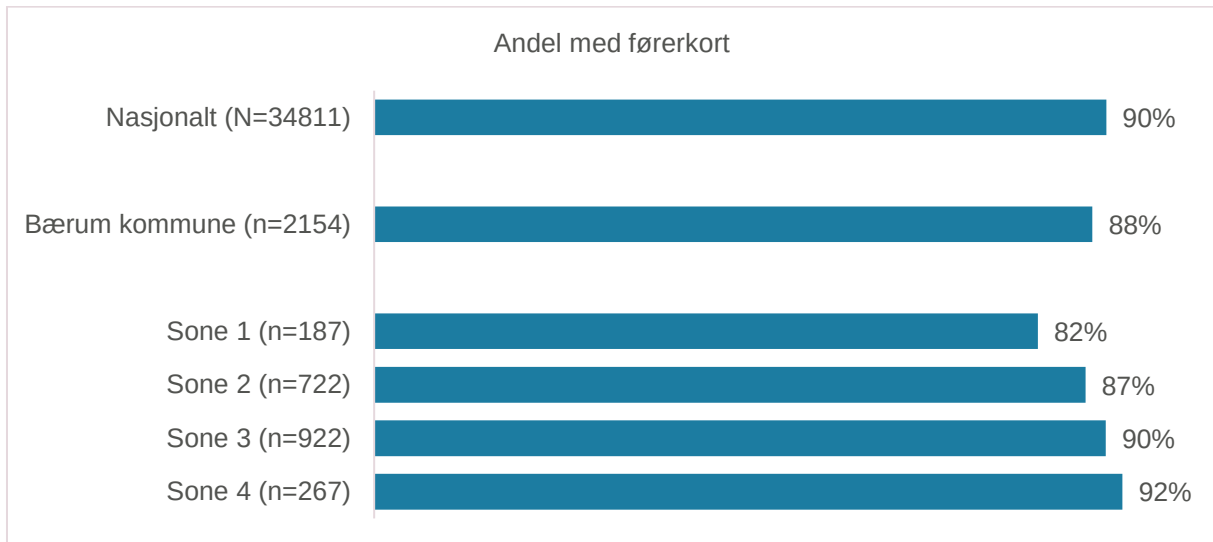
Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten for å sammenligne mindre geografiske regioner, som eksempelvis byområder eller andre tilleggsutvalgsområder. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av geografiske enheter **innenfor 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



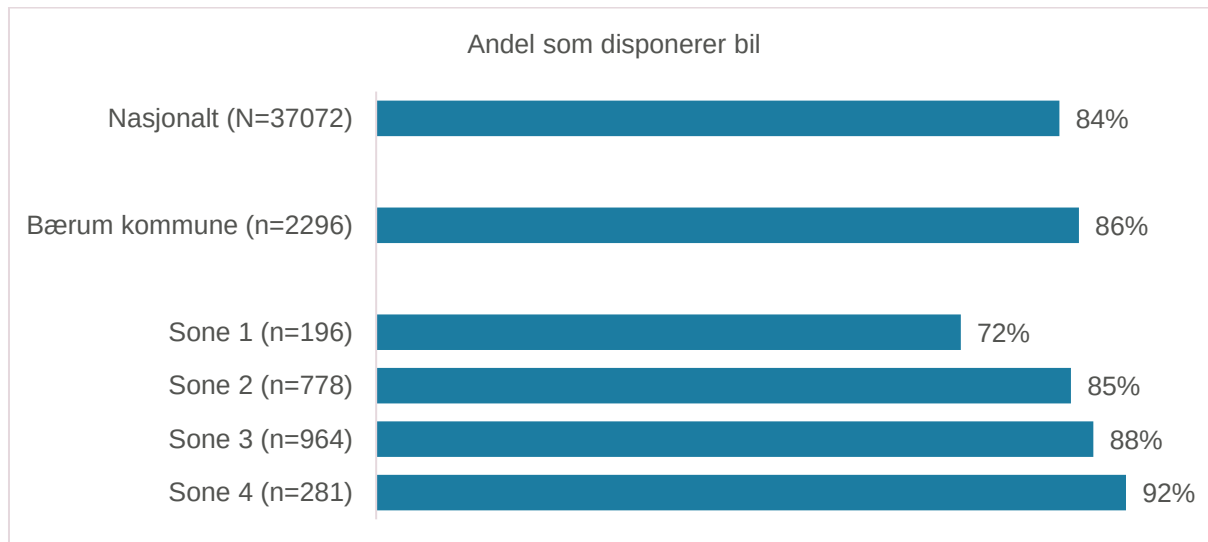
Andelen med førerkort høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- 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
- Alderspensjonister

## 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

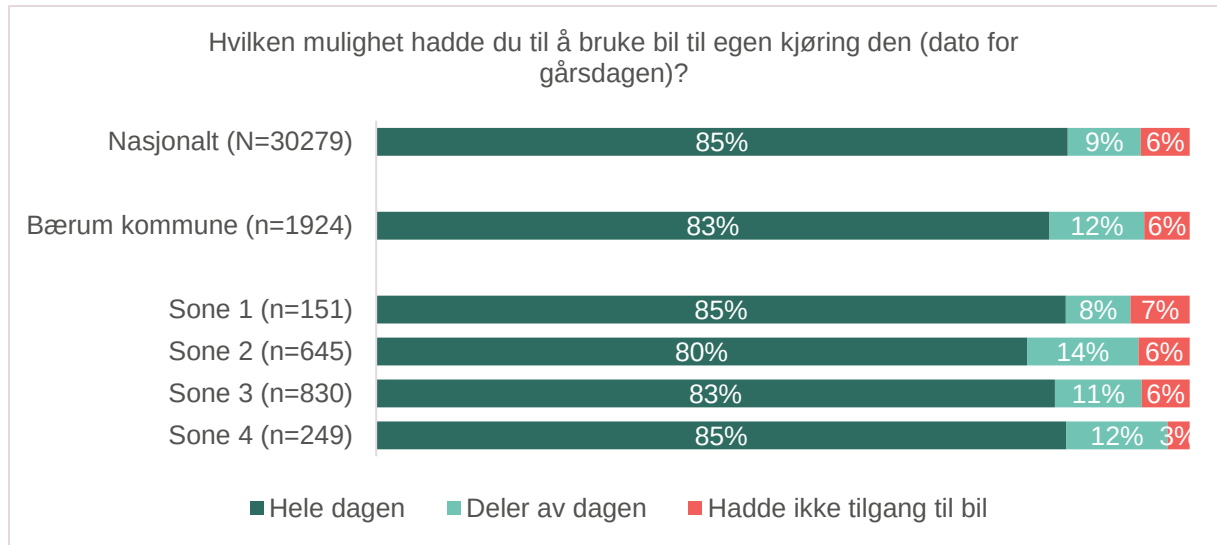


Andelen er høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- 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
- Alderspensjonister

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*

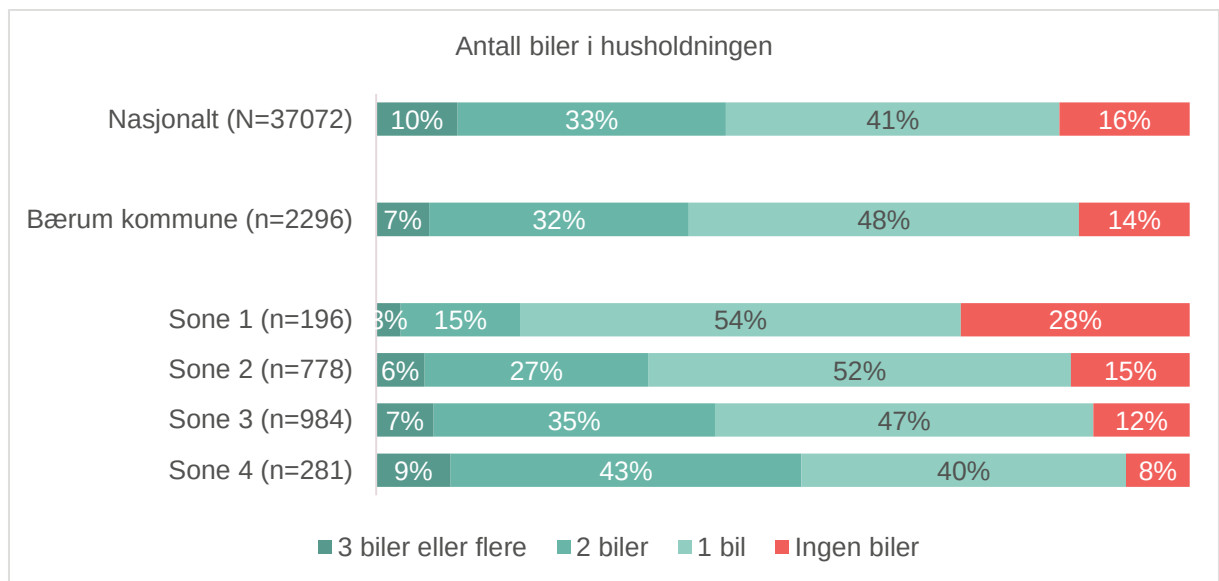


## Antall biler i husholdningen

I Bærum kommune har 48 prosent én bil. Andelen med tre eller flere biler ligger noe lavere enn nasjonalt nivå, fra syv til ett 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 4 har høyere andel to biler, med 43 prosent mot andeler på 15 prosent i Sone 1, 27 prosent i Sone 2, og 35 prosent i Sone 3.

Figur 5: Antall biler i husholdningen



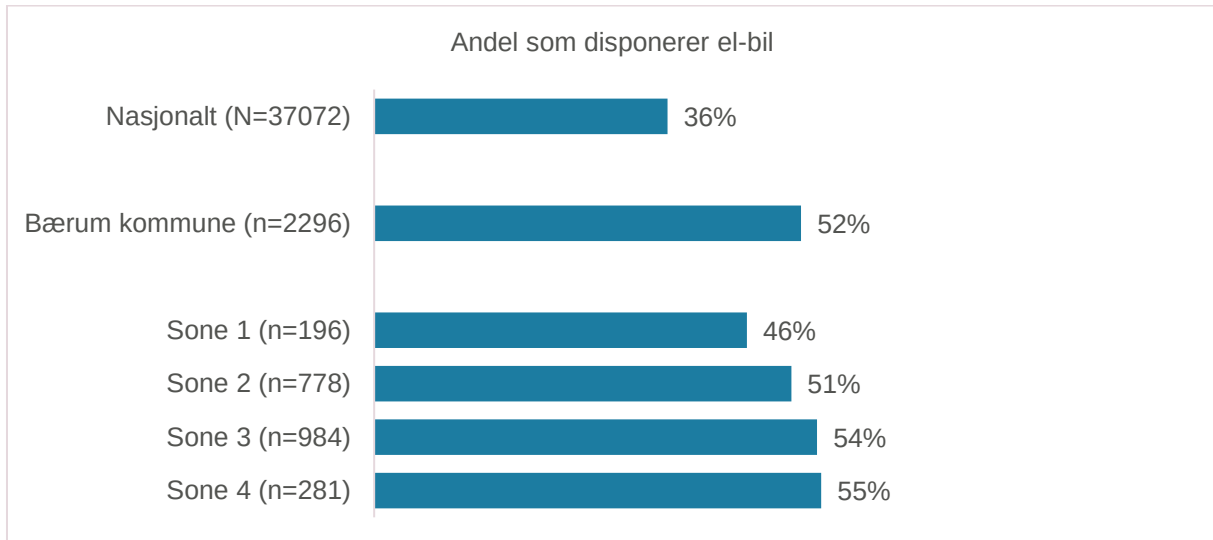
Å eie tre eller flere biler forekommer i større grad blant følgende grupper i Bærum kommune:

- 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 4, med 55 prosent.

Figur 6: Andel som disponerer el-bil



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

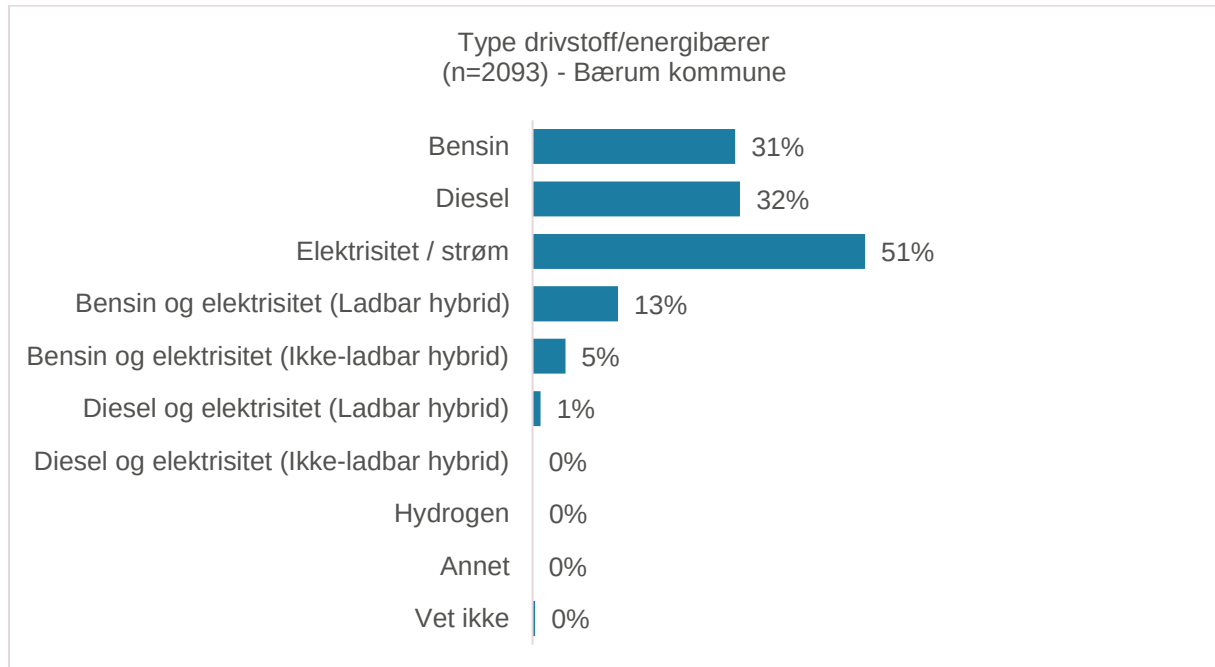
- Aldersgruppene 13-17 og 45-66 år
- De med høyere utdanning på fem år eller mer
- De med samlet husstandsinntekt på 1 600 000 kr eller mer
- Par med barn
- Yrkesaktive



## 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



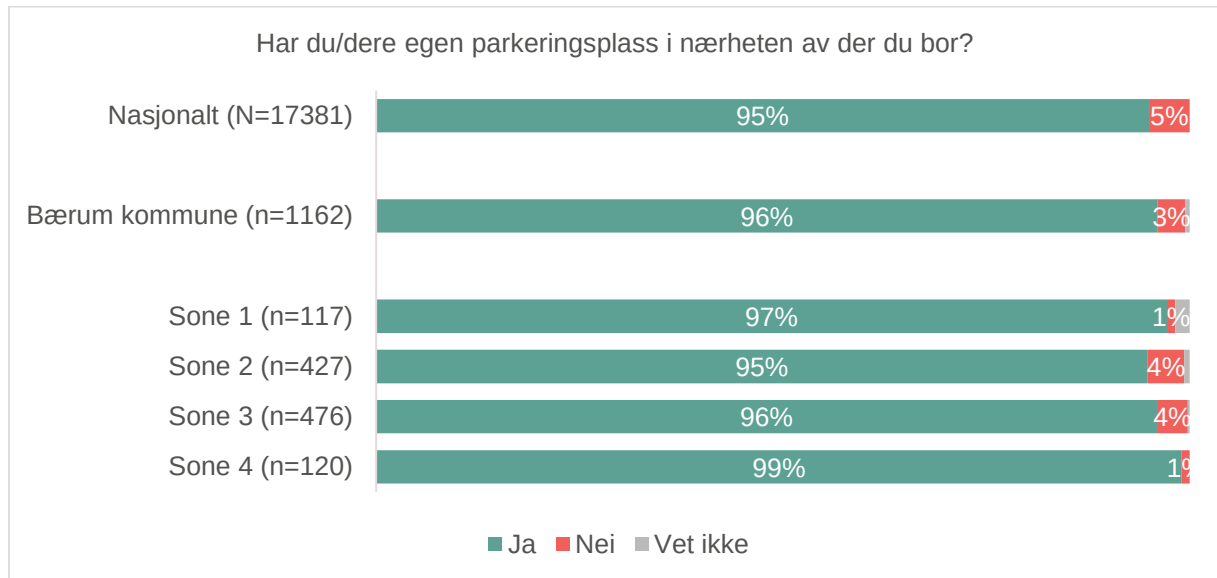
Andelen med elektrisk-/strømdrevet bil er høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

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

## Parkering i nærheten av boligen

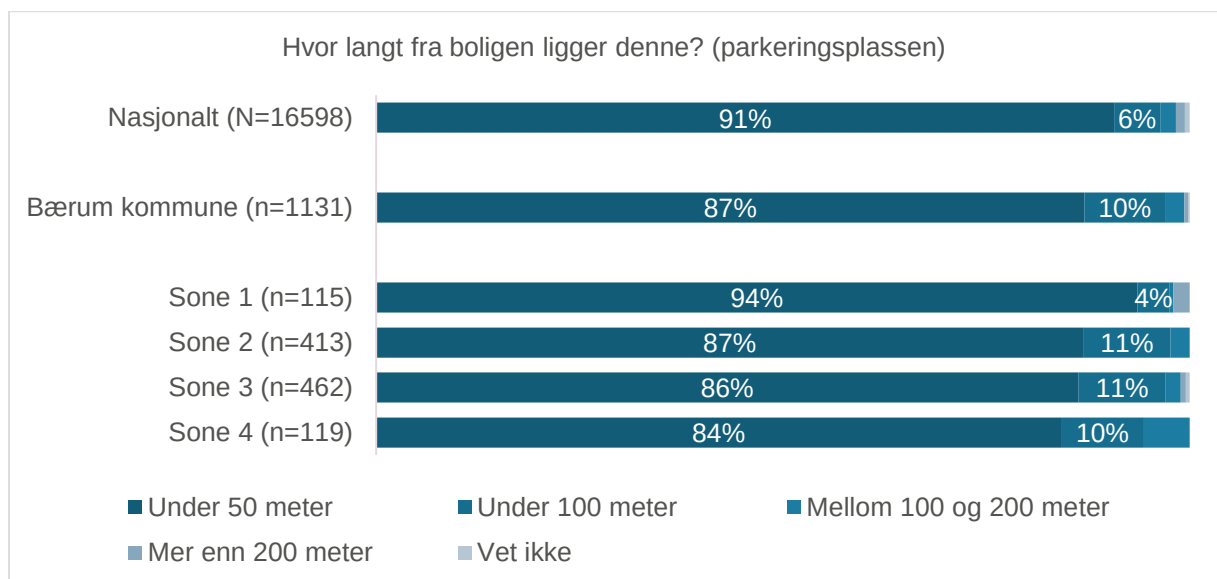
De aller fleste har tilgang på parkering i nærheten av boligen. I Bærums soneinndelinger rangerer andelen fra 95 til 99 prosent. Andelen ligger på 100 prosent blant aldersgruppen 67 år og oppover, og er følgelig høyere blant alderspensjonister.

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

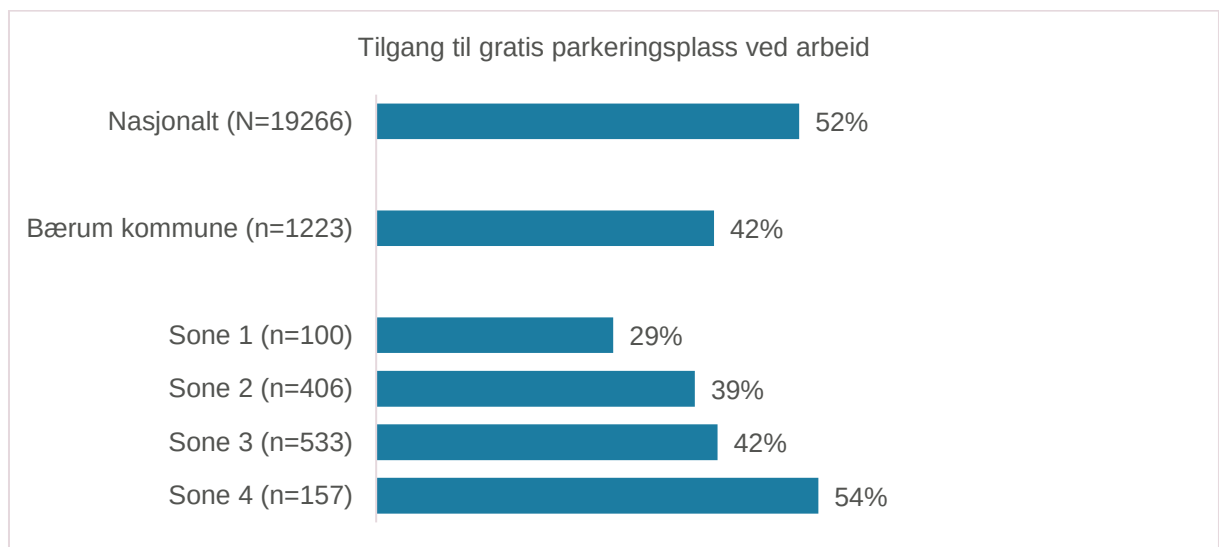


## Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

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 4 er tilgangen høyest med 54 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 husstandsinnkomst.

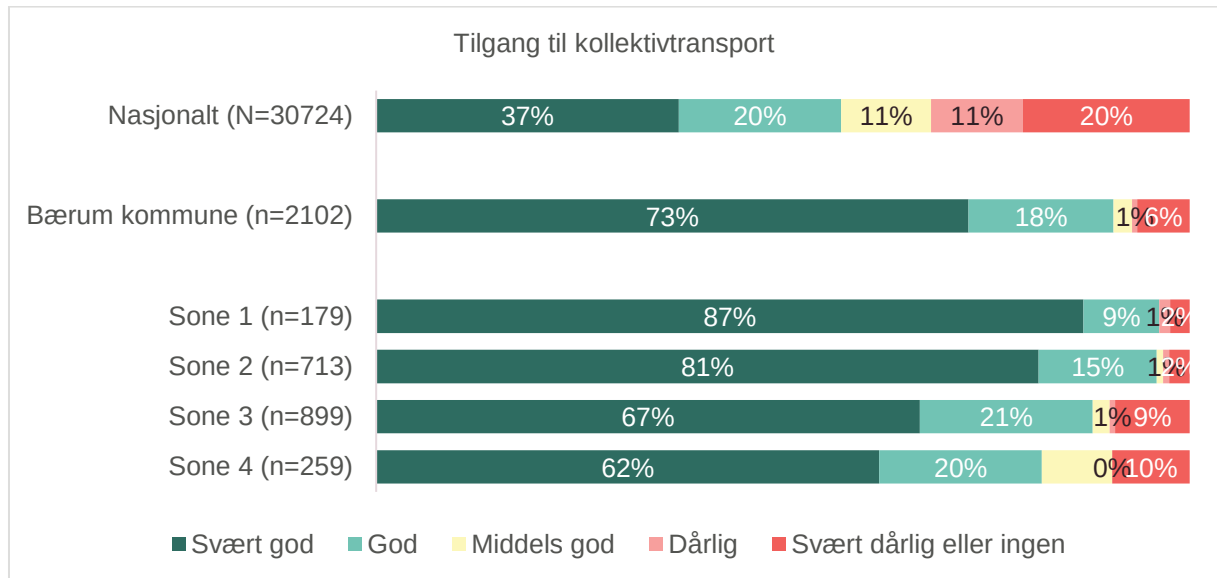
Figur 10: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid



## 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.

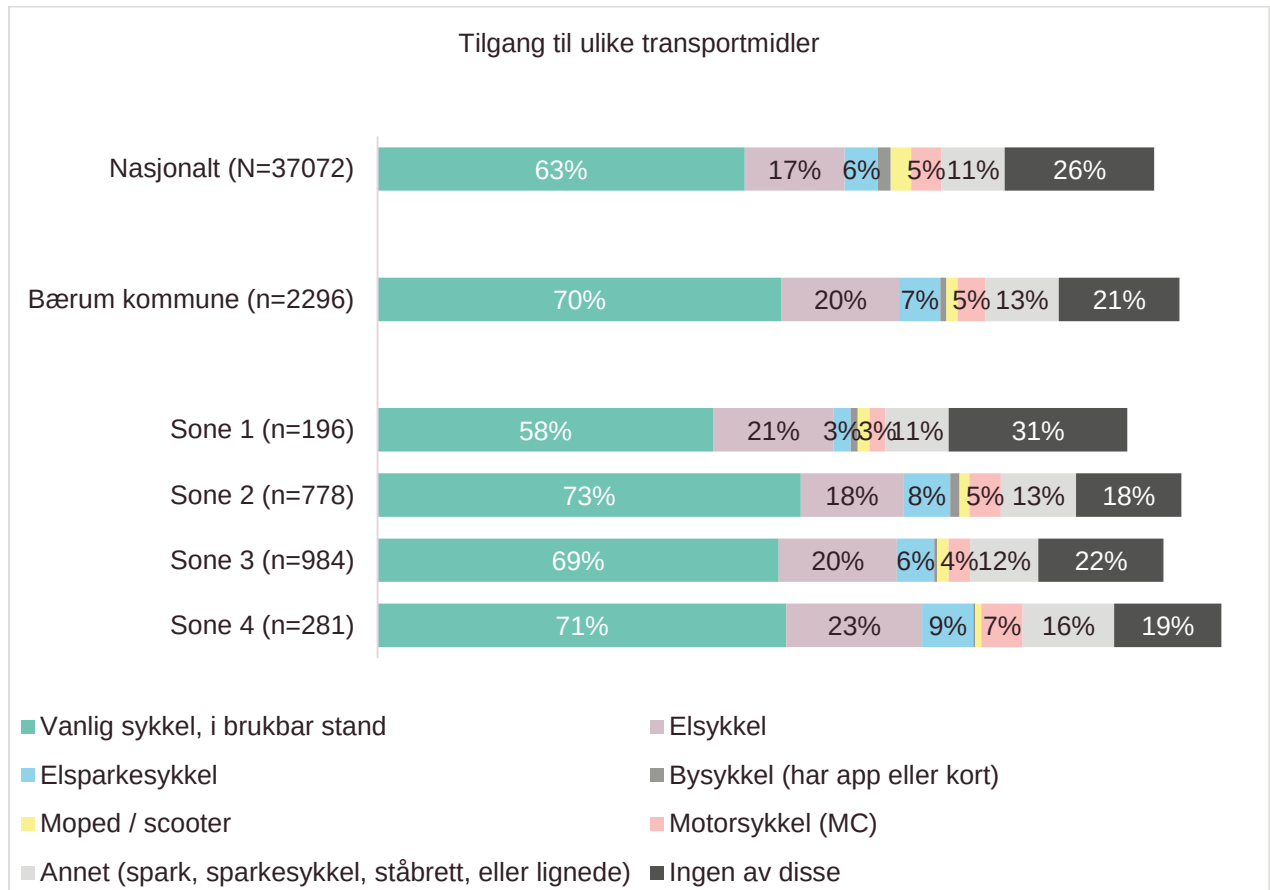
Figur 11: Tilgang til kollektivtransport



## 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



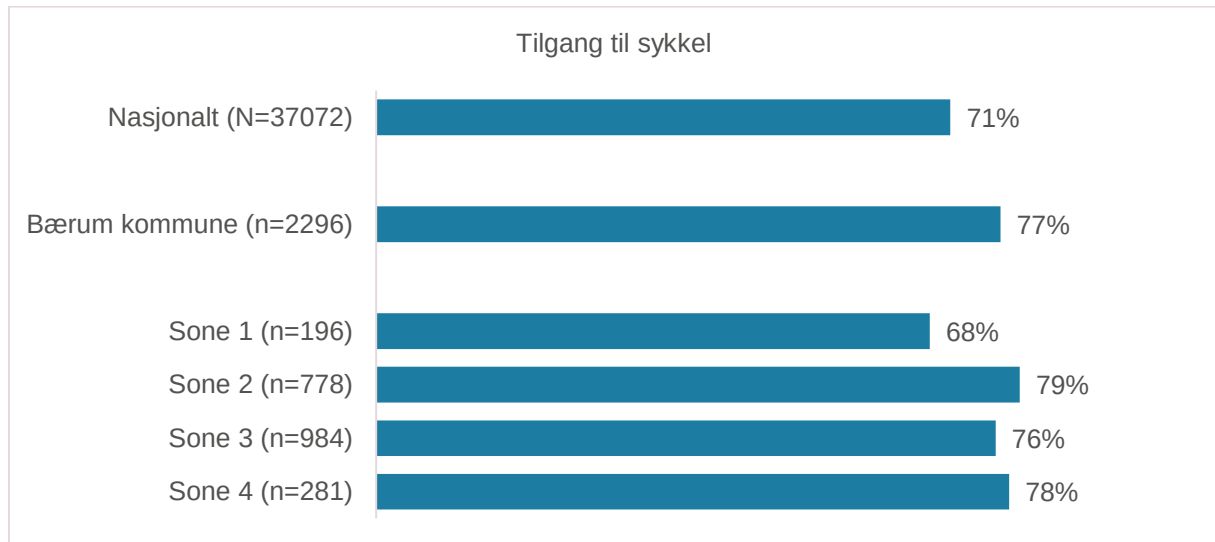
Elsykkelhold er vanligere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- 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



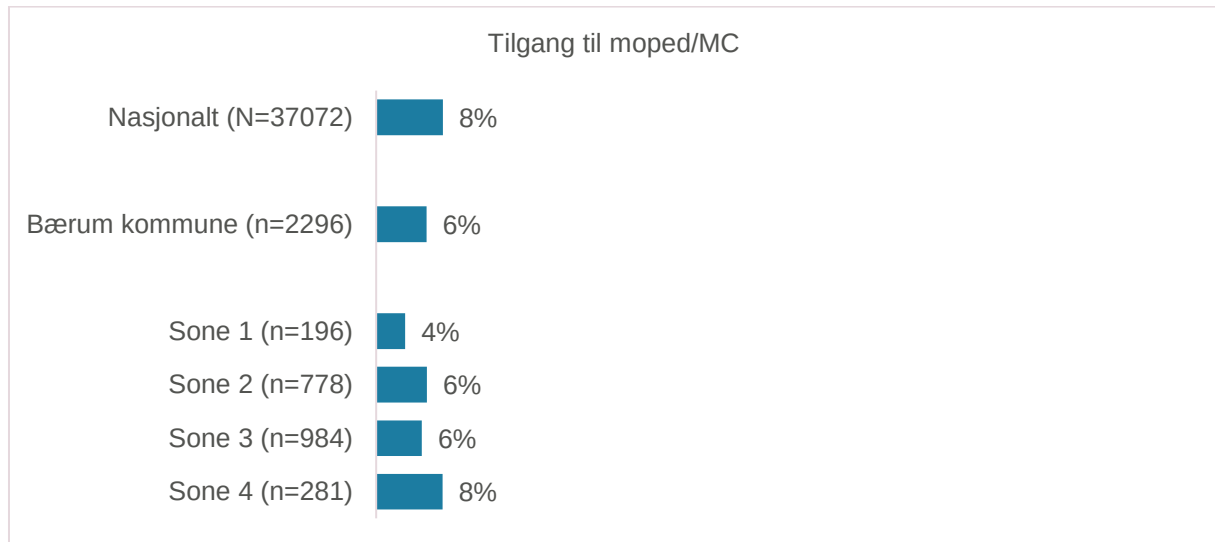
Sykkeltilgang er høyere blant følgende grupper i Bærum kommune:

- Menn
- Aldersgruppene 13-17 og 45-54 år
- Husstandsinnkomst 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 husstandsinnkomst på 1 600 000 kr eller mer.

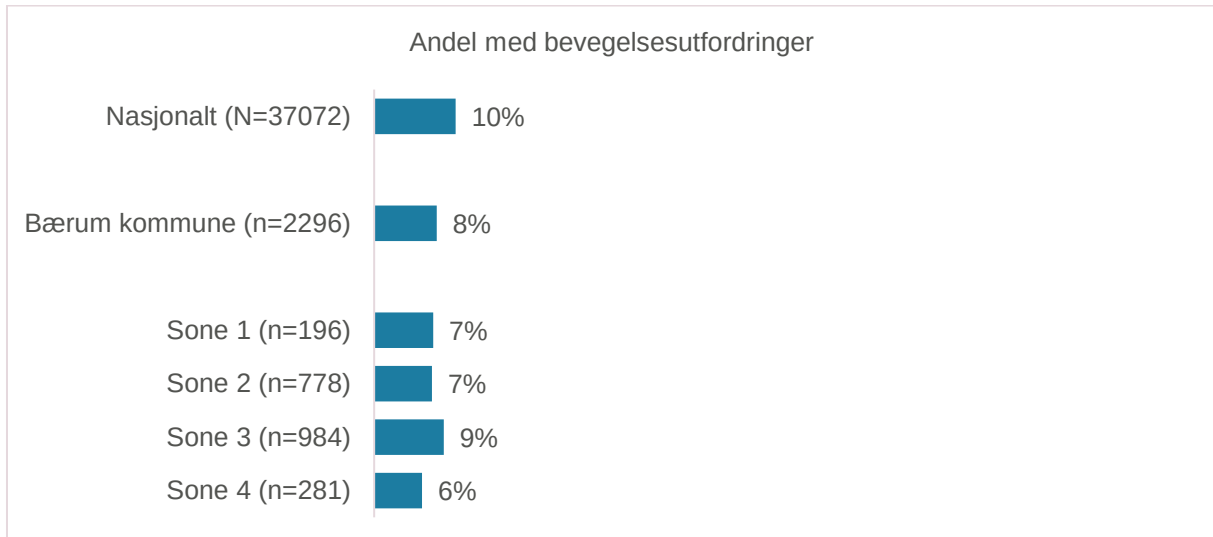
Figur 14: Tilgang til moped/MC



## Helsemessige problemer

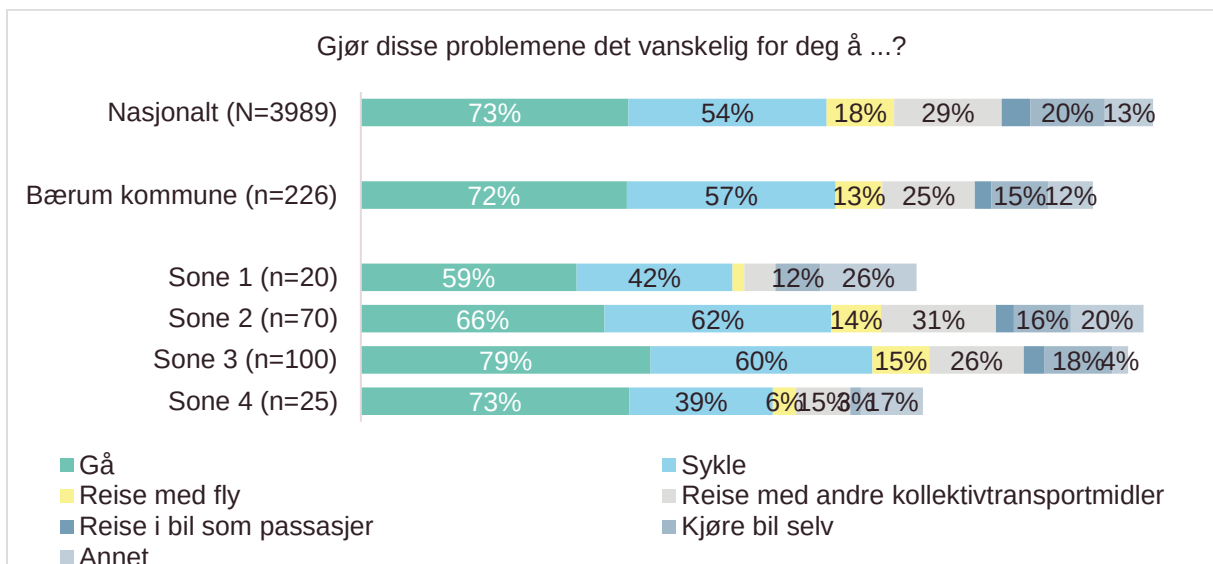
Åtte prosent har bevegelsesutfordringer i Bærum kommune, mot ti prosent på nasjonalt nivå. Andelen med bevegelsesutfordringer er høyere blant de over 67 år og følgelig blant alderspensjonister.

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 79 prosent. 57 prosent har utfordringer med å sykle, og 25 prosent med å ta andre kollektivtransportmidler i Bærum kommune.

Figur 16: Helsemessige problemer



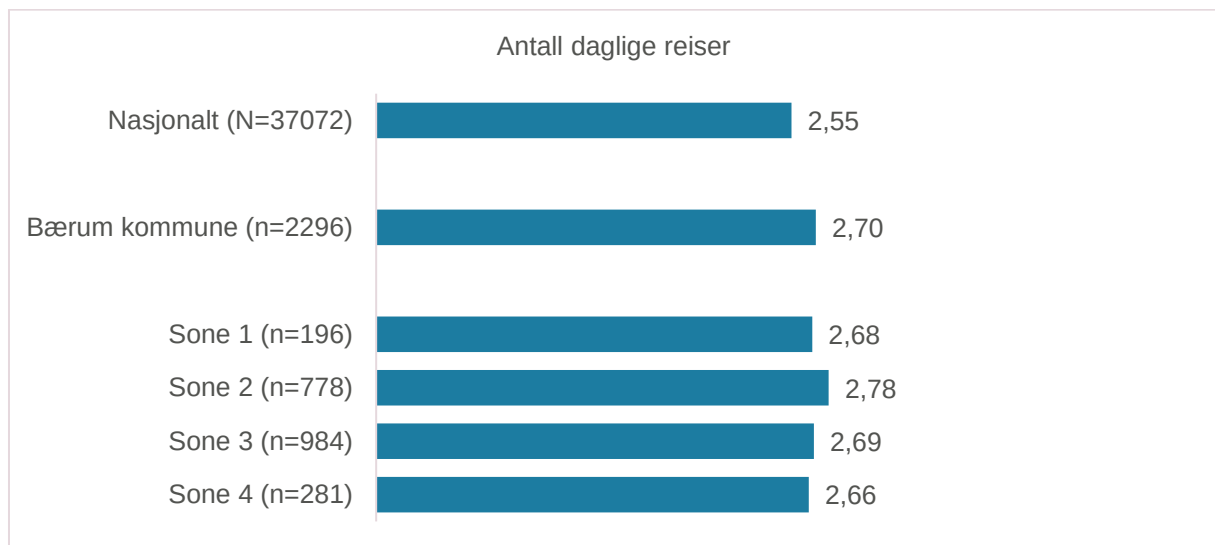


## KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

### Antall daglige reiser

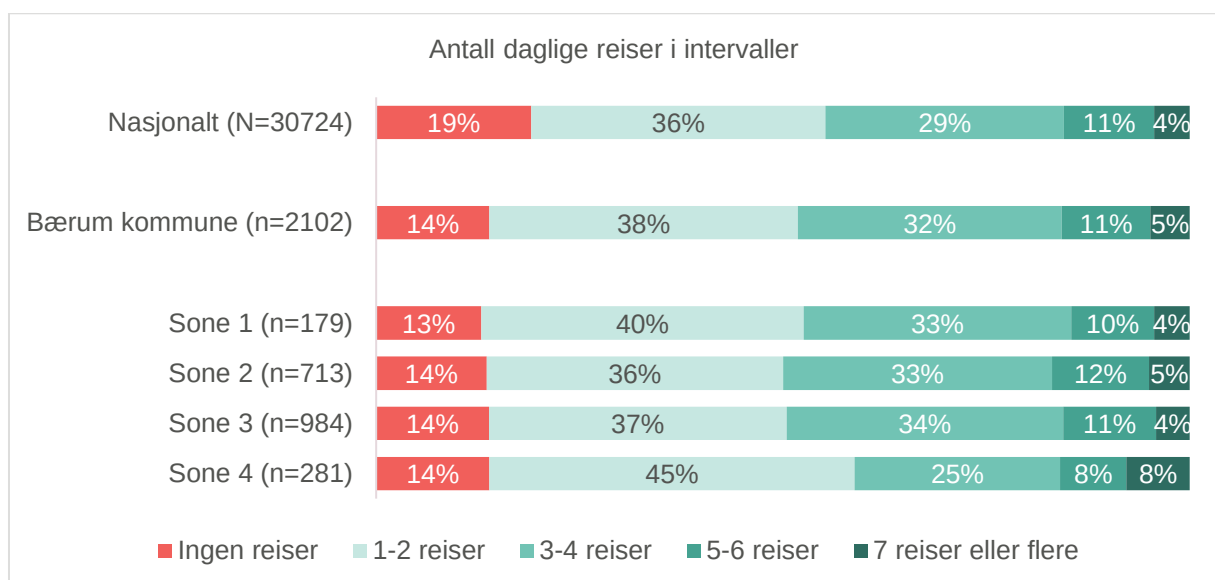
I snitt foretar innbyggere i Bærum kommune 2,7 reiser per dag. Dette er noe høyere enn landssnittet på 2,55 reiser, og er aller høyest i Sone 2 der snittet er 2,78 daglige reiser. Snittet er høyere blant de under 55 år, de med husstandsinntekt fra 1 600 000 kr, par med barn og blant yrkesaktive.

Figur 17: Antall daglige reiser



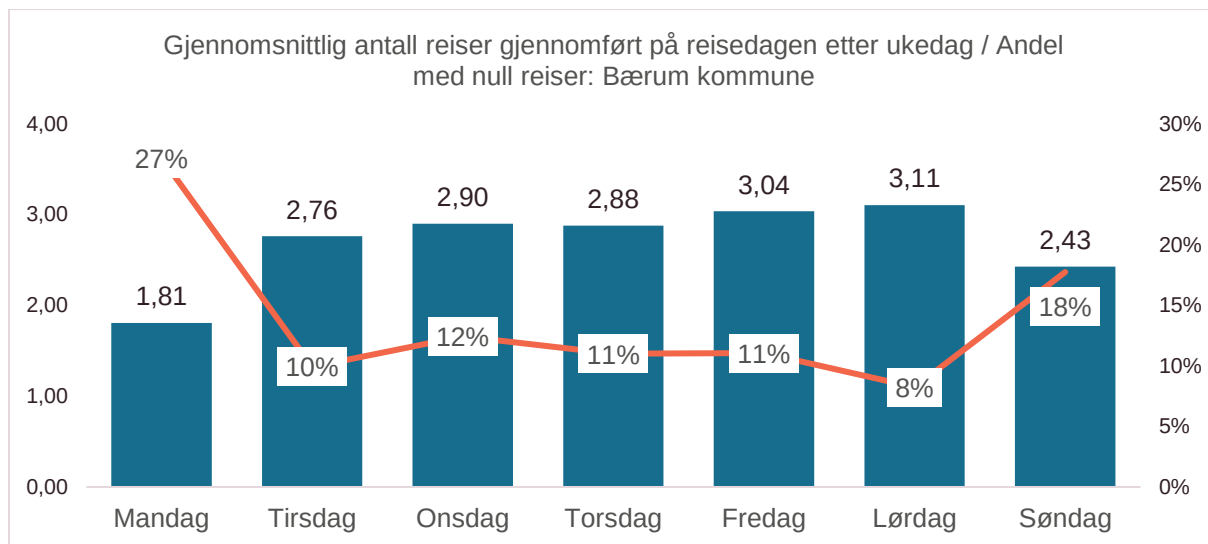
I Bærum kommune er andelen med null reiser på en dag 14 prosent, mot 19 prosent nasjonalt. Flest av innbyggerne foretar 1-2 reiser (38 prosent), dernest 3-4 reiser daglig (32 prosent).

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.

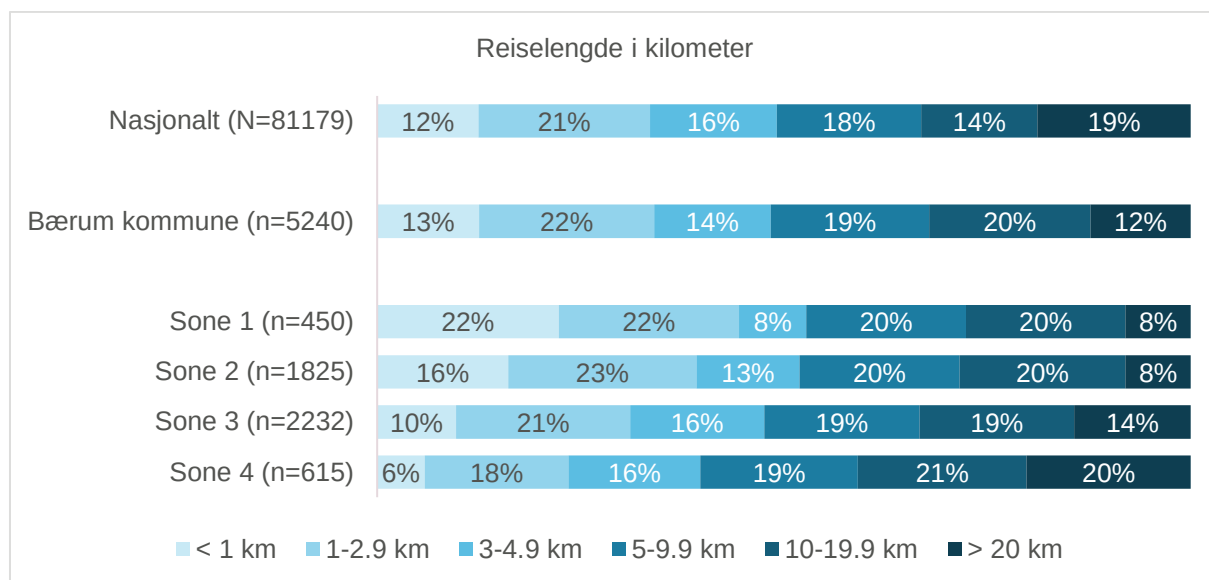
Figur 19: Antall daglige reiser / Andel med null reiser per ukedag



## Daglige reiser i strekning

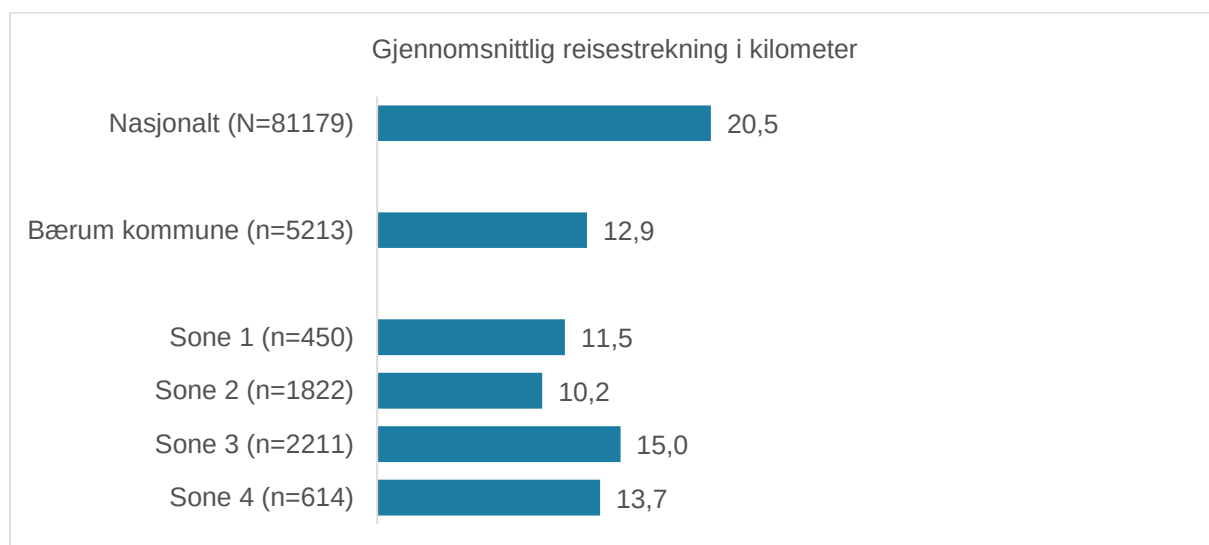
22 prosent av aller reiser foretatt i Bærum kommune er mellom én og tre kilometer lange, som er størst enkeltandel av alle intervallene. I Sone 1 er større andel reiser under én kilometer, og i Sone 4 er denne andelen lavest med seks prosent.

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 4.

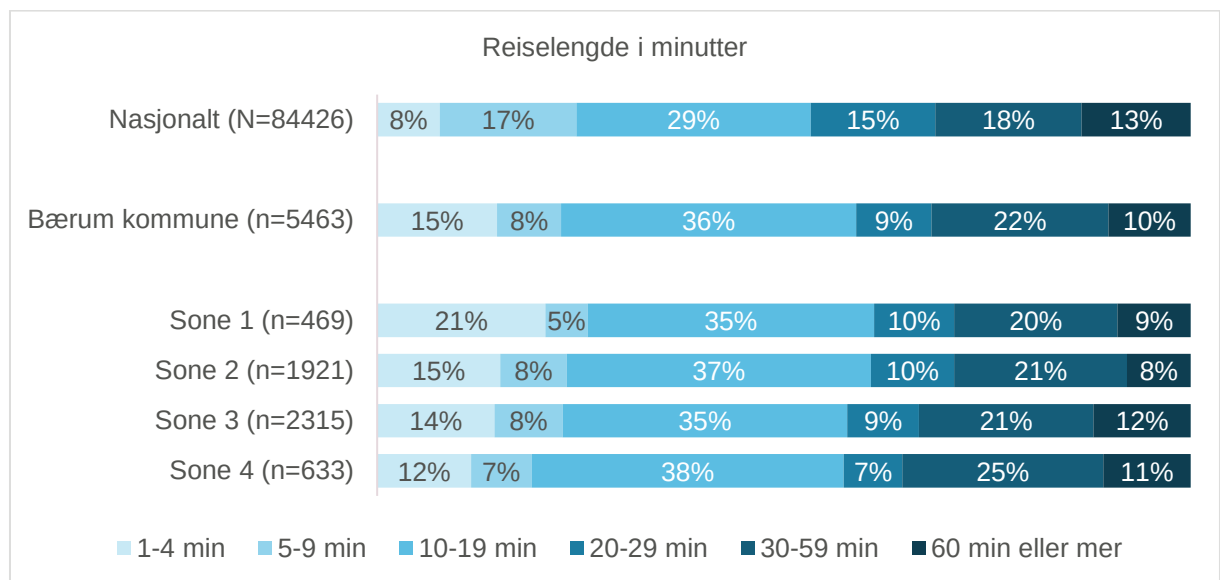
Figur 21: Gjennomsnittlig reisestrekning i kilometer



## Daglige reiser i tid

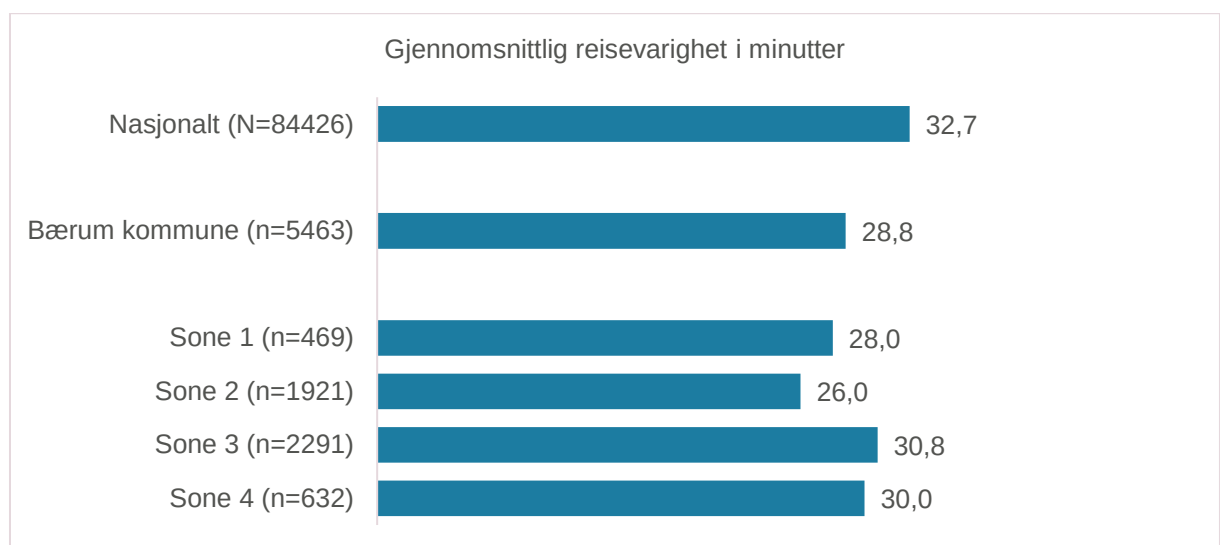
Størst andel reiser er mellom ti og 19 minutter lange, dette gjelder både nasjonalt og for Bærum kommune inkludert soneinndelinger. I Sone 1 er større andel reiser mellom 1-4 min, med 21 prosent. I Bærums Sone 2 er mindre andel av reisene 60 minutter eller mer, mens i Sone 3 utgjør denne reiselengden 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 30,8 minutter. Kortest er snittet i Sone 2 på 26 minutter.

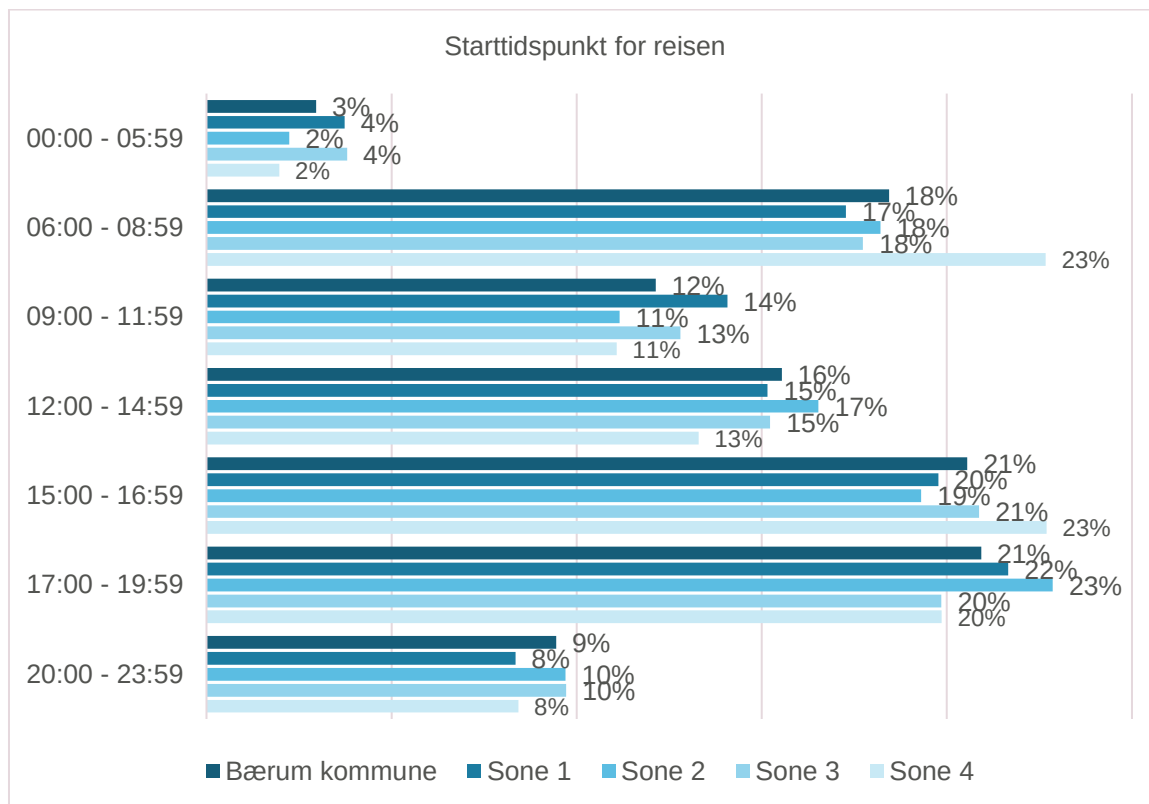
Figur 23: Gjennomsnittlig reisevarighet i minutter



## Reisemønster gjennom døgnet

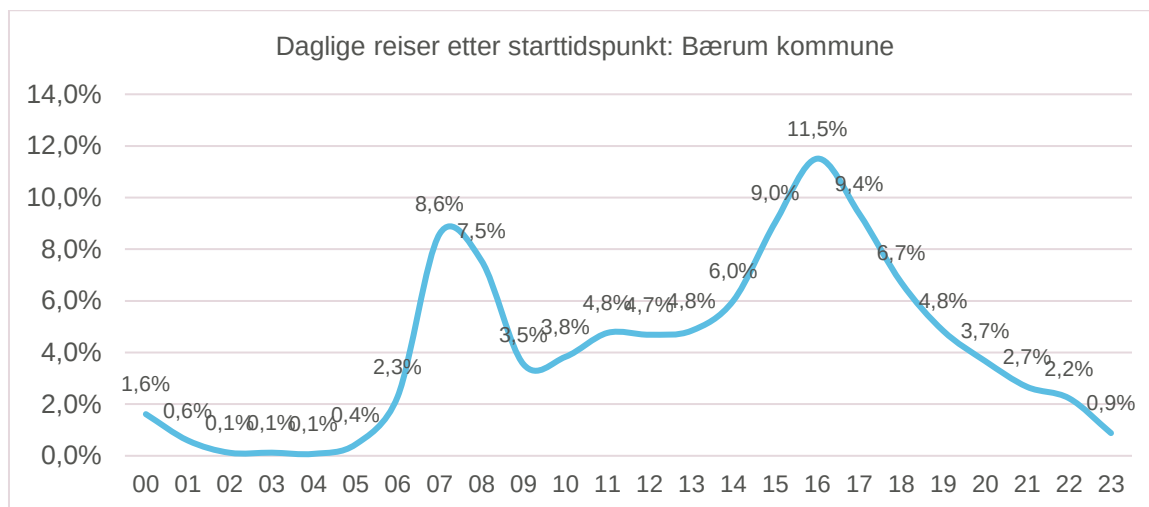
Fordelt på tidsintervaller ser vi at alle områder opplever samme variasjon i reiser gjennom døgnet. Størst andel reiser skjer mellom klokka 15 og 20 i alle områder.

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



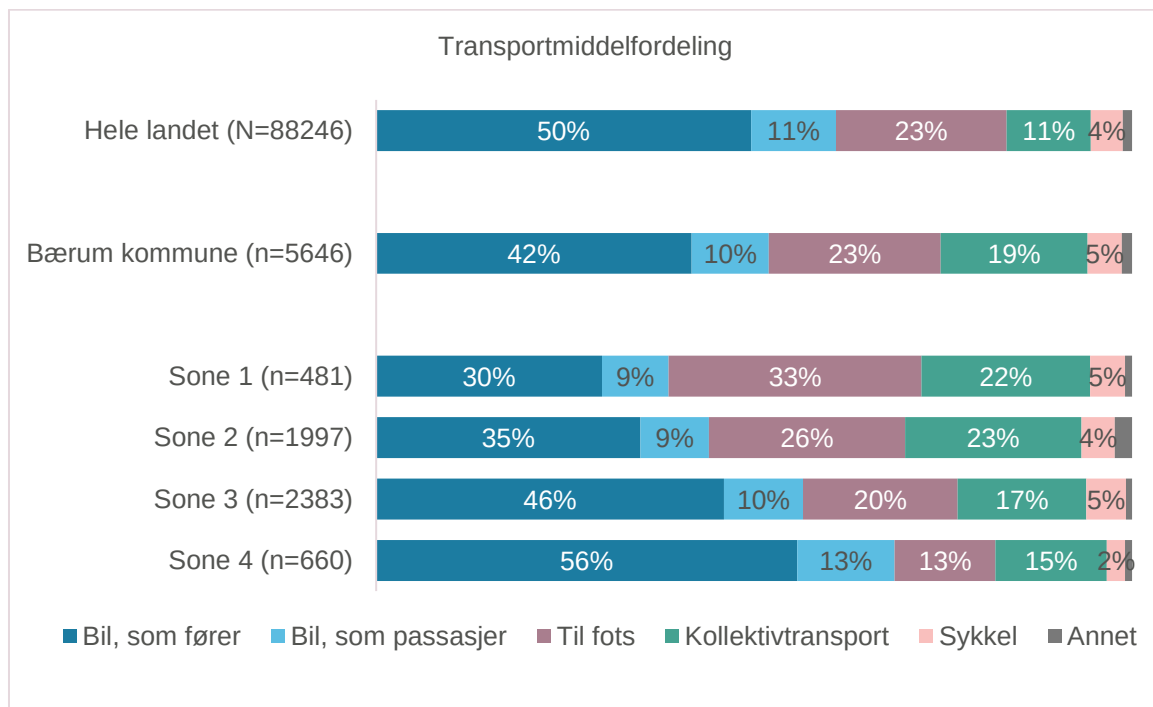
## KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

### 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 Bærums mobilitetssoner ser vi at Sone 4 har høyere andel reiser foretatt med bil som fører, på 56 prosent. Sone 1 og 2 har noe høyere kollektivandel ved reiser, 22 og 23 prosent mot 15 prosent i Sone 4.

Figur 26: Transportmiddelfordeling



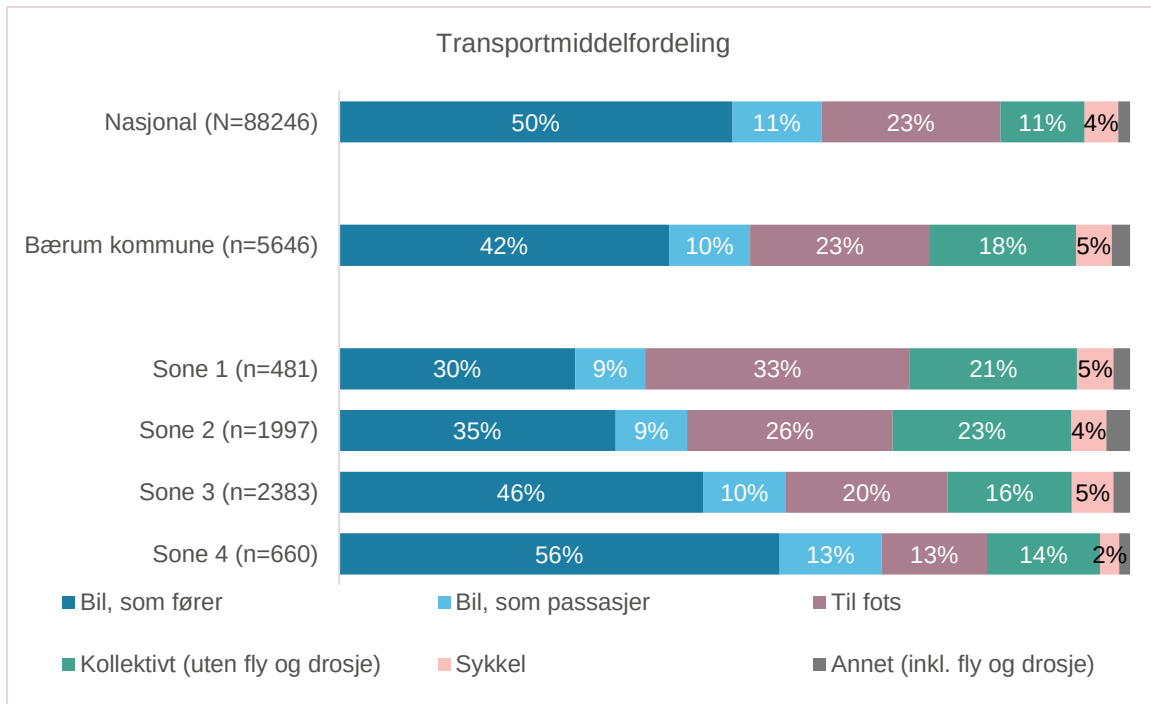
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«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)

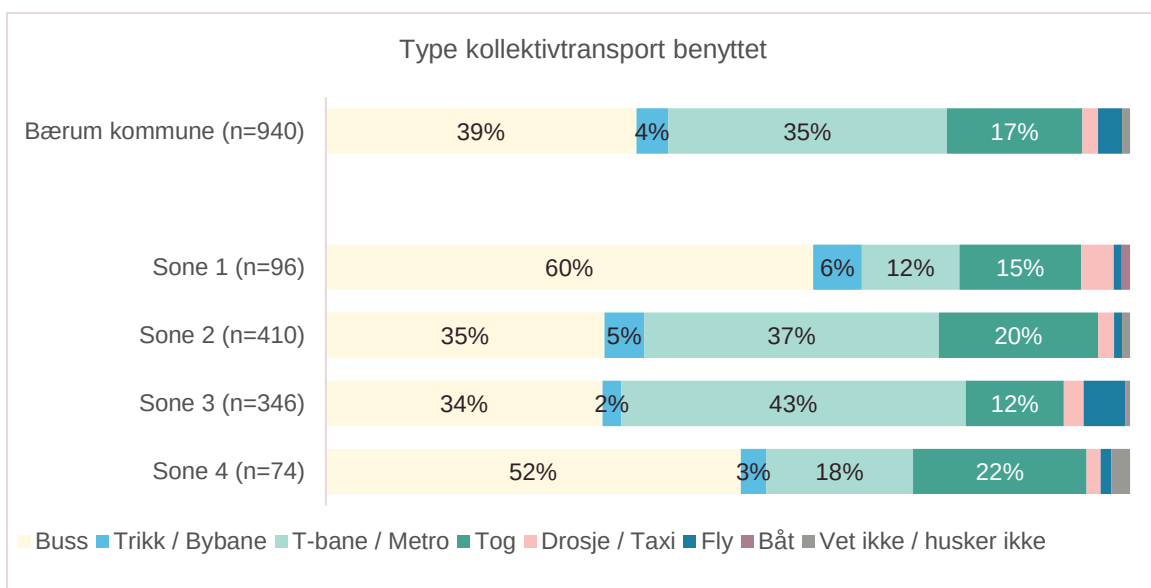


«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«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.

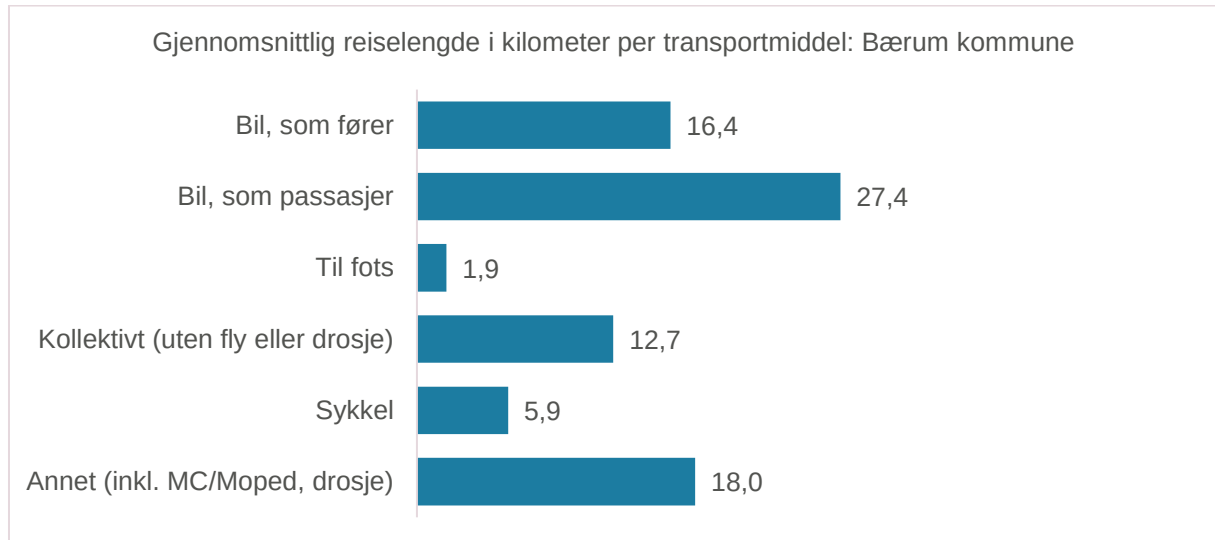
Figur 28: Type kollektivtransport benyttet



## Bruk av transportmidler i strekning

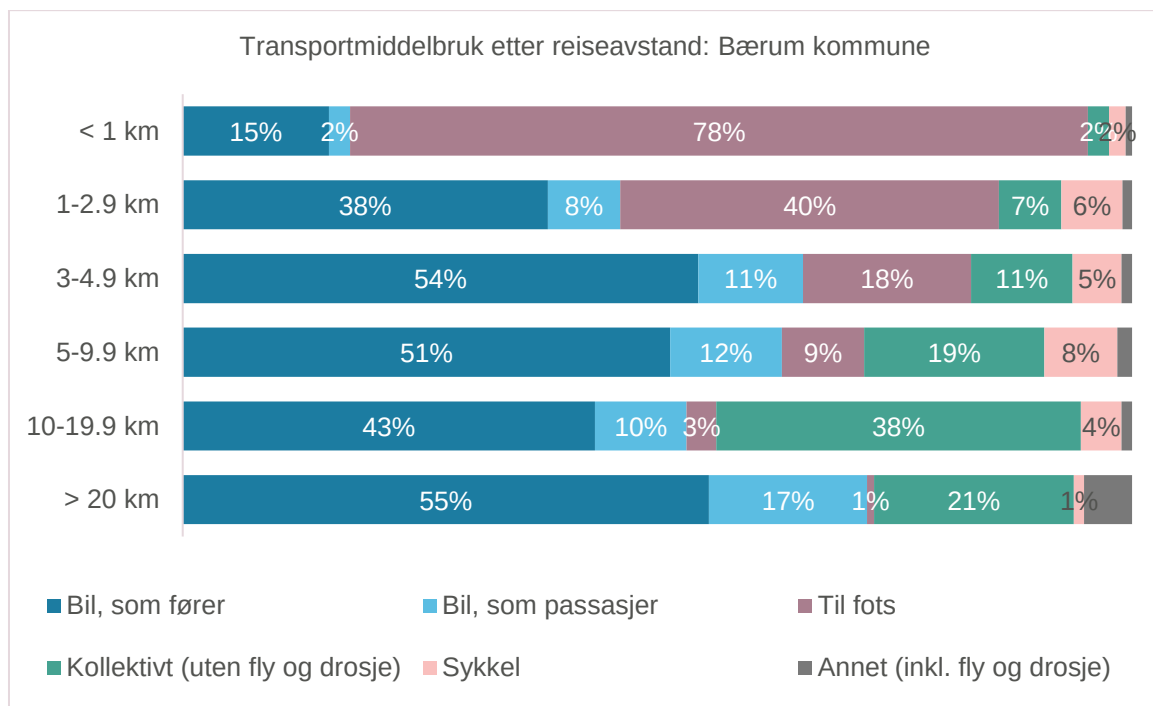
De lengste reisene er i kategorien bil som passasjer, som blant annet inkluderer flyreiser. De korteste reisene foretas til fots, i gjennomsnitt er fotreiser i underkant av to kilometer.

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

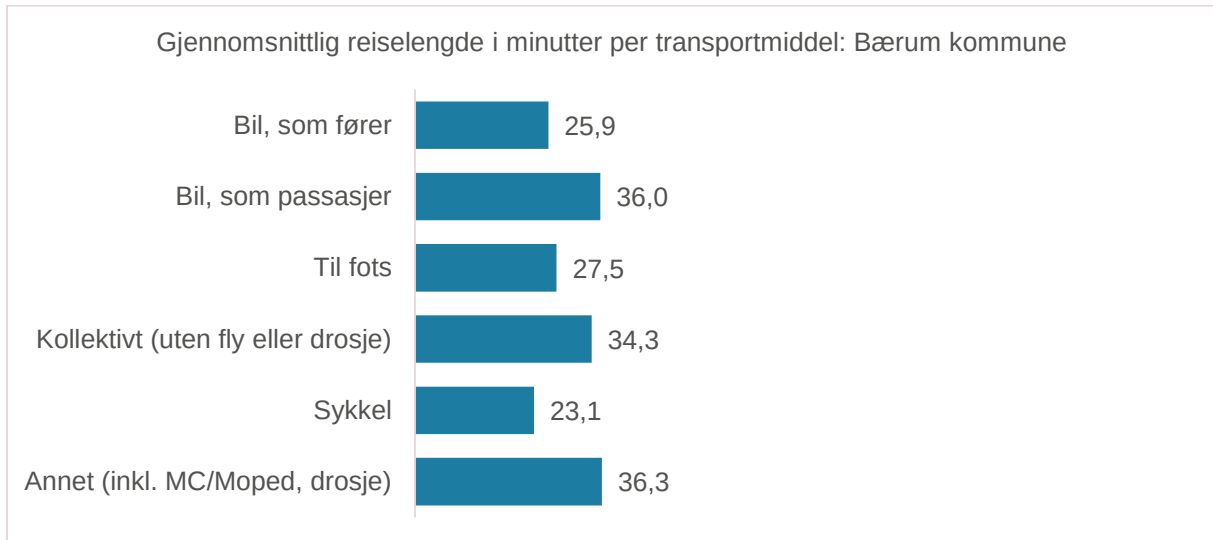




## Bruk av transportmidler i tid

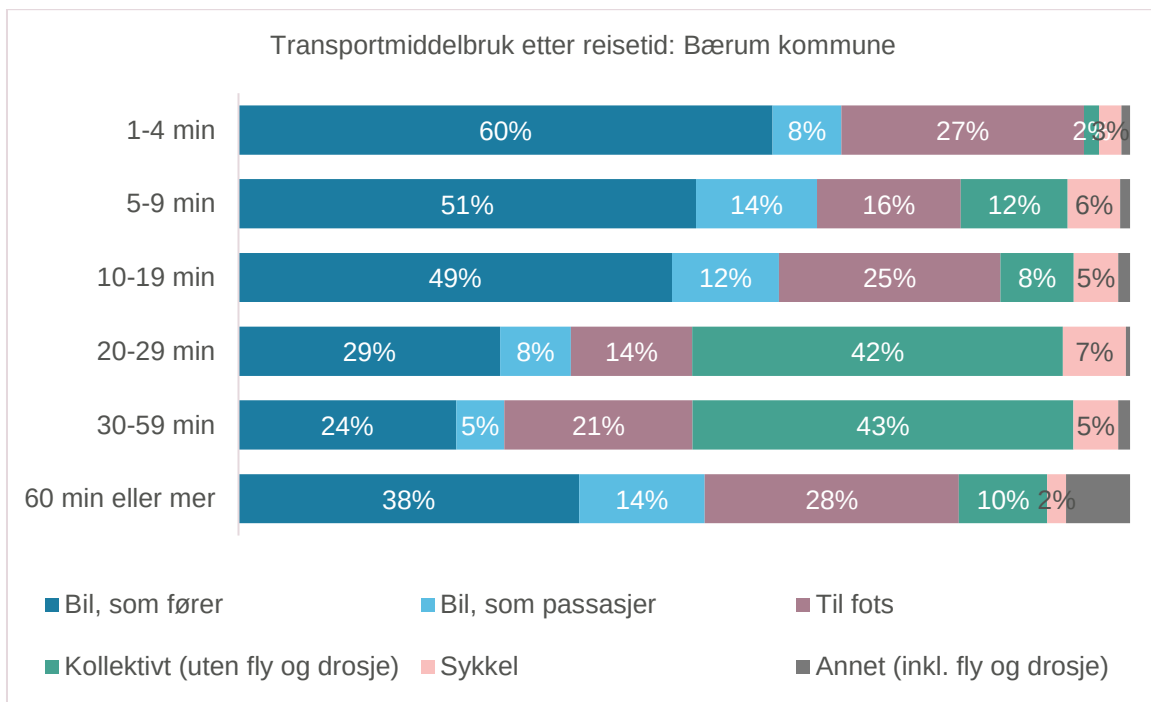
Reiser ved transportmiddeltypen kollektivt, bil som passasjer og annet er lengst i antall minutter. De korteste reisene foretas med sykkel, der snittiden er 23 minutter.

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.

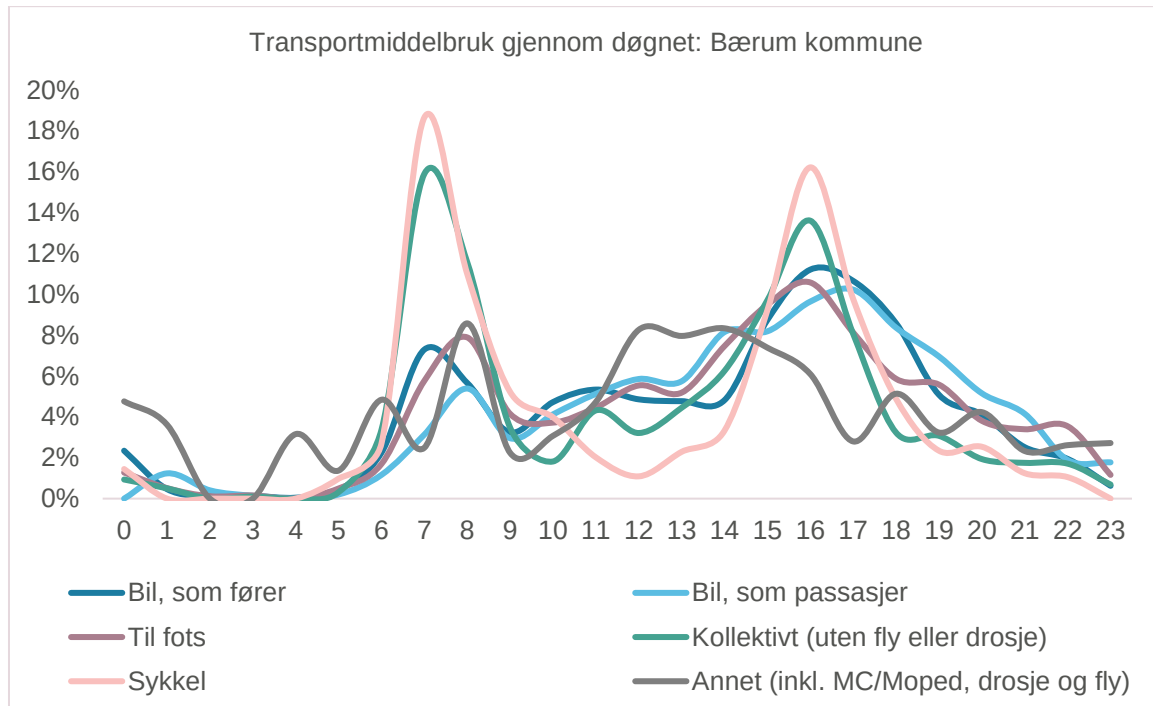
Figur 32: Transportmiddelbruk etter reisetid



## 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

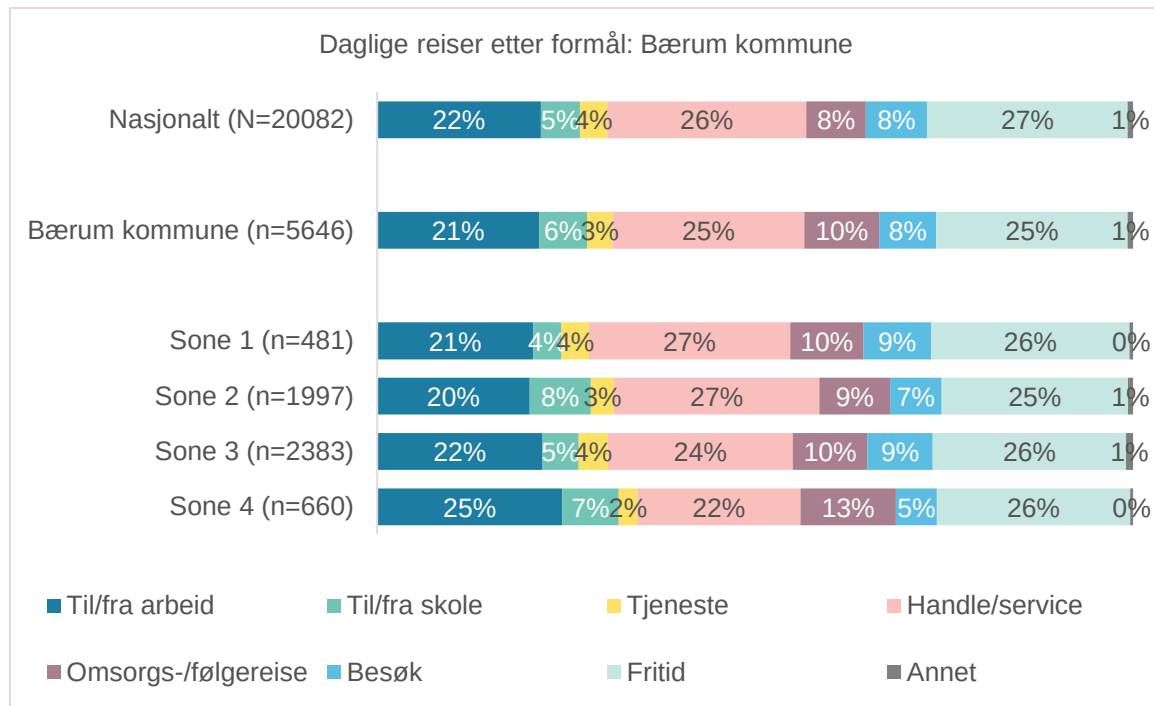


## KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

### Daglige reiser etter formål

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

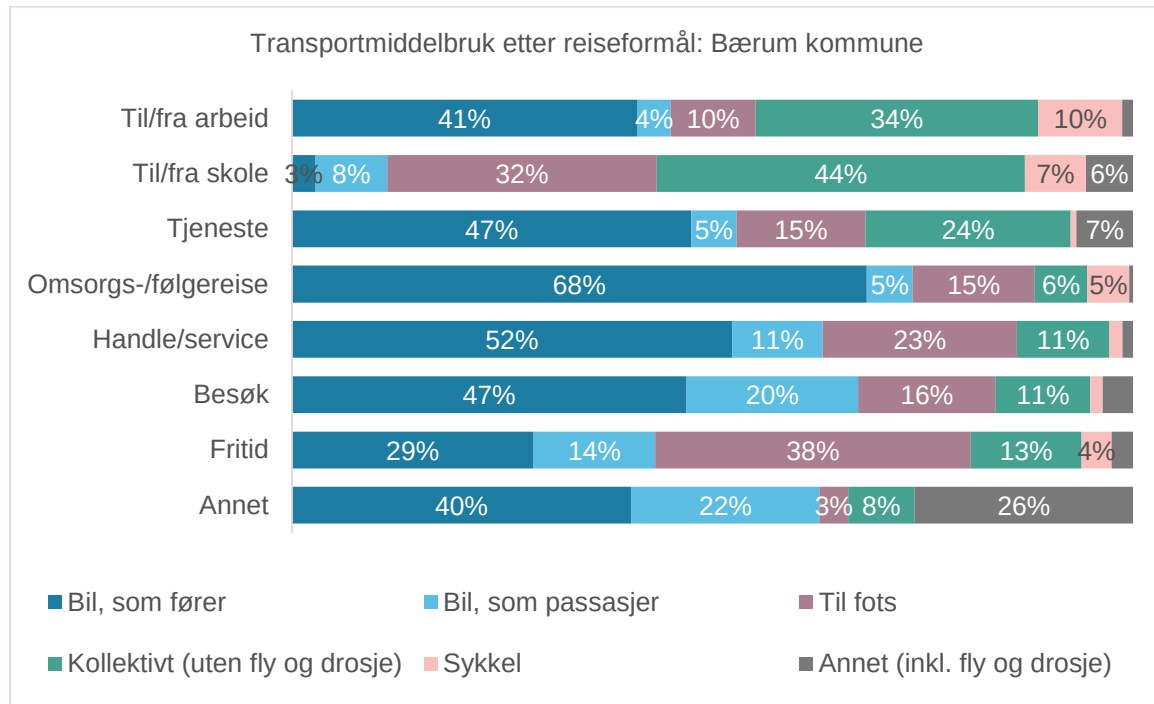
Figur 34: Daglige reiser etter formål



## 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.

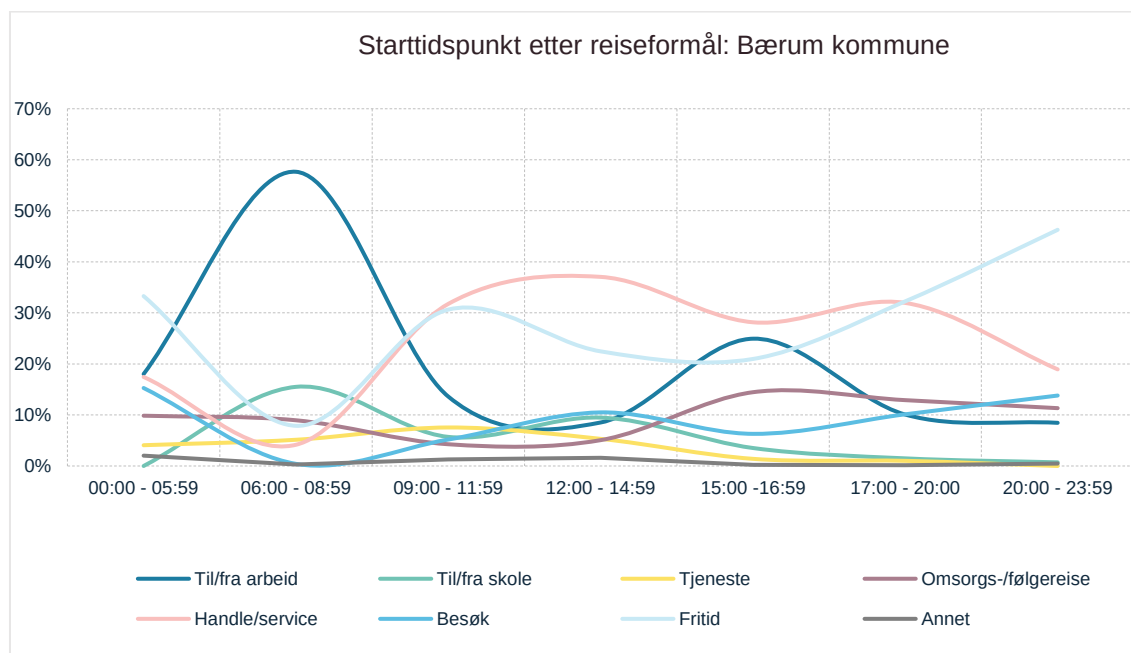
Figur 35: Transportmiddelbruk etter reiseformål



## 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.

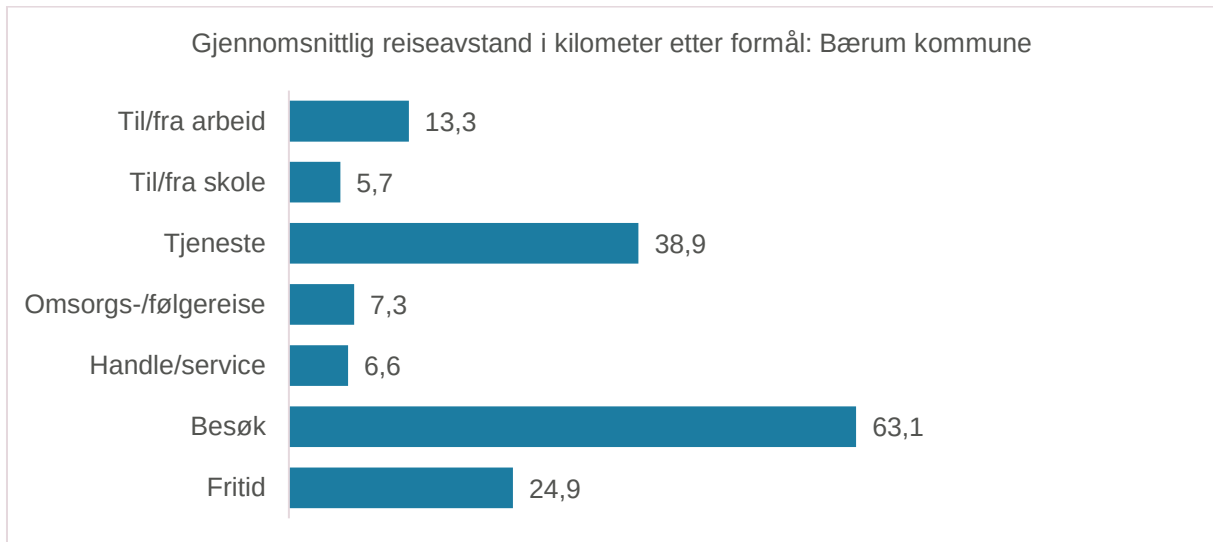
Figur 36: Starttidspunkt etter reiseformål



## Reiseavstand etter formål

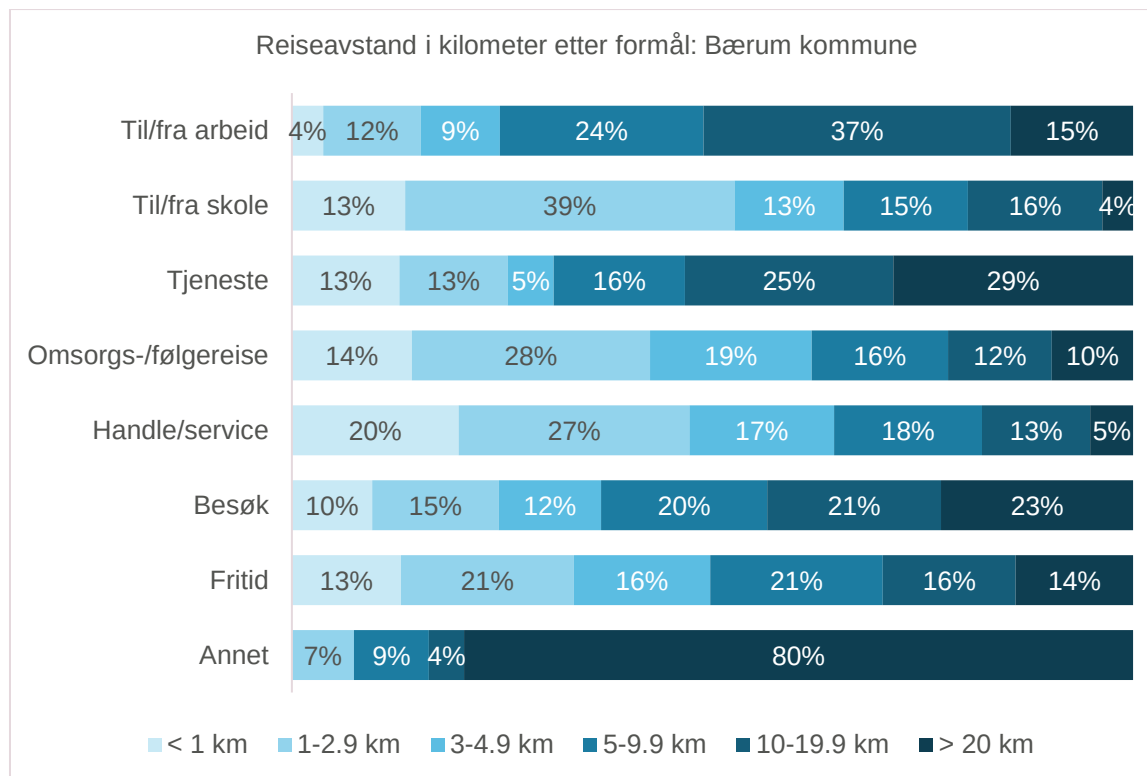
Besøksreiser er lengst med gjennomsnittlig reisestrekning på 63 kilometer. De korteste reisene er skolereiser med 5,7 kilometers snitt per reise. Handle-/servicereiser og omsorgs-/følgereiser er også av kortere karakter, med et snitt på henholdsvis 6,6 og 7,3 kilometer.

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.

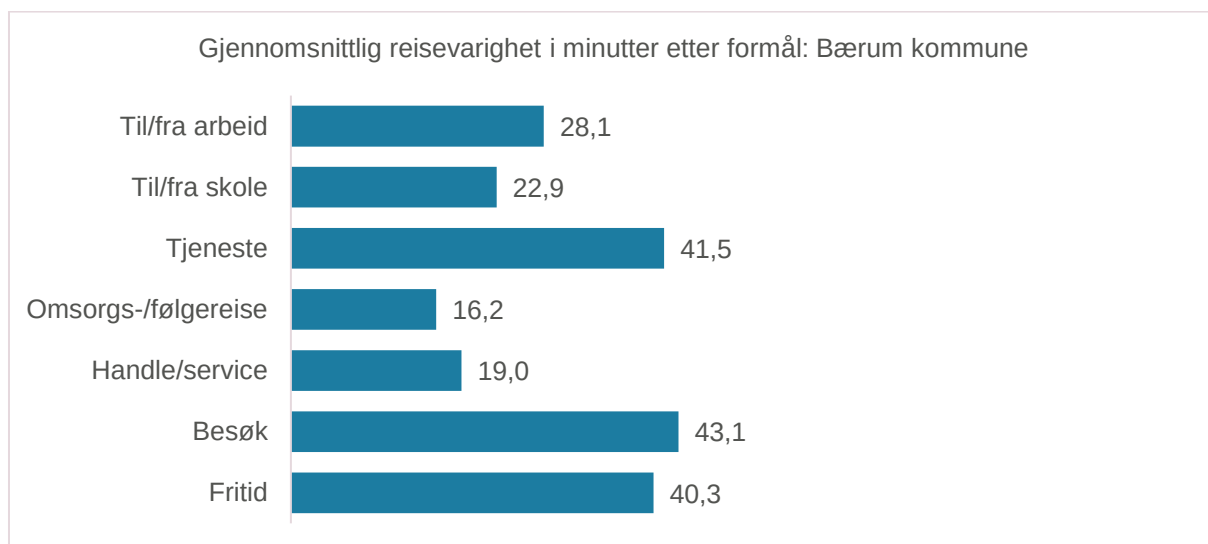
Figur 38: Reiseavstand i kilometer etter formål



## Reisevarighet etter formål

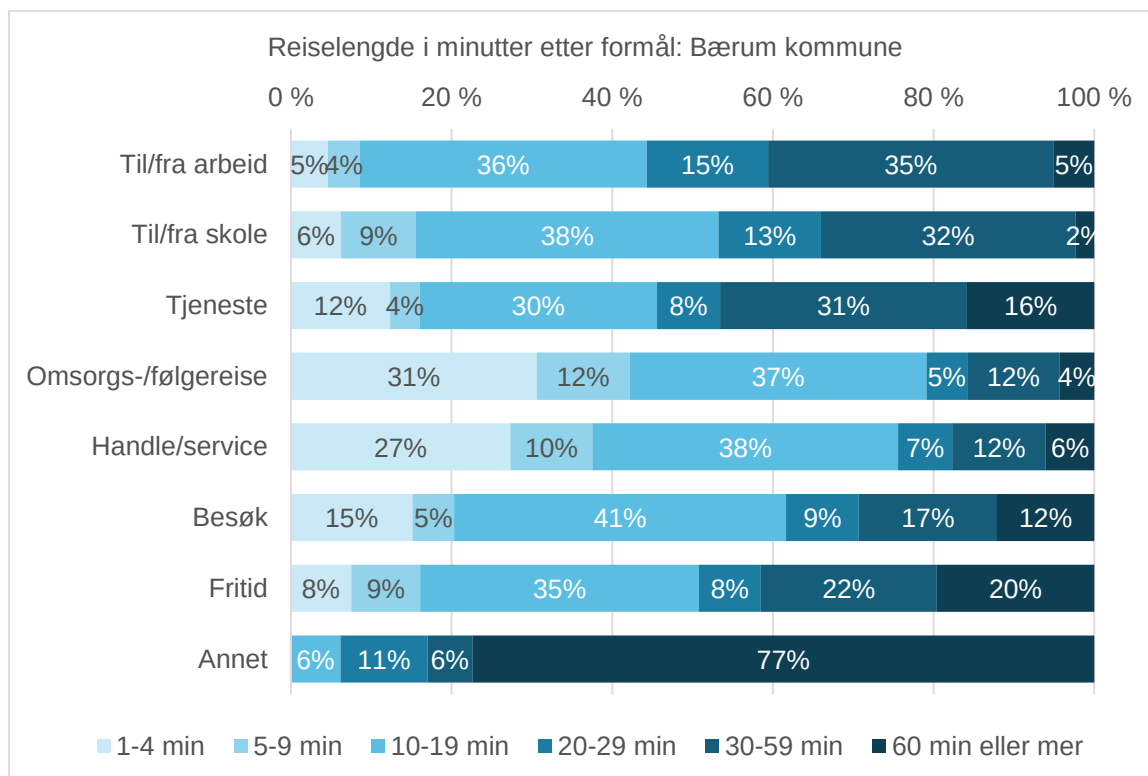
Besøksreiser er også lengst målt i minutter, men er nærmere fulgt av tjeneste- og fritidsreiser enn målt i kilometer. Snittiden for en besøksreise er 43 minutter, tjenestereisen er 41, og fritidsreisen er 40 minutter lang.

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



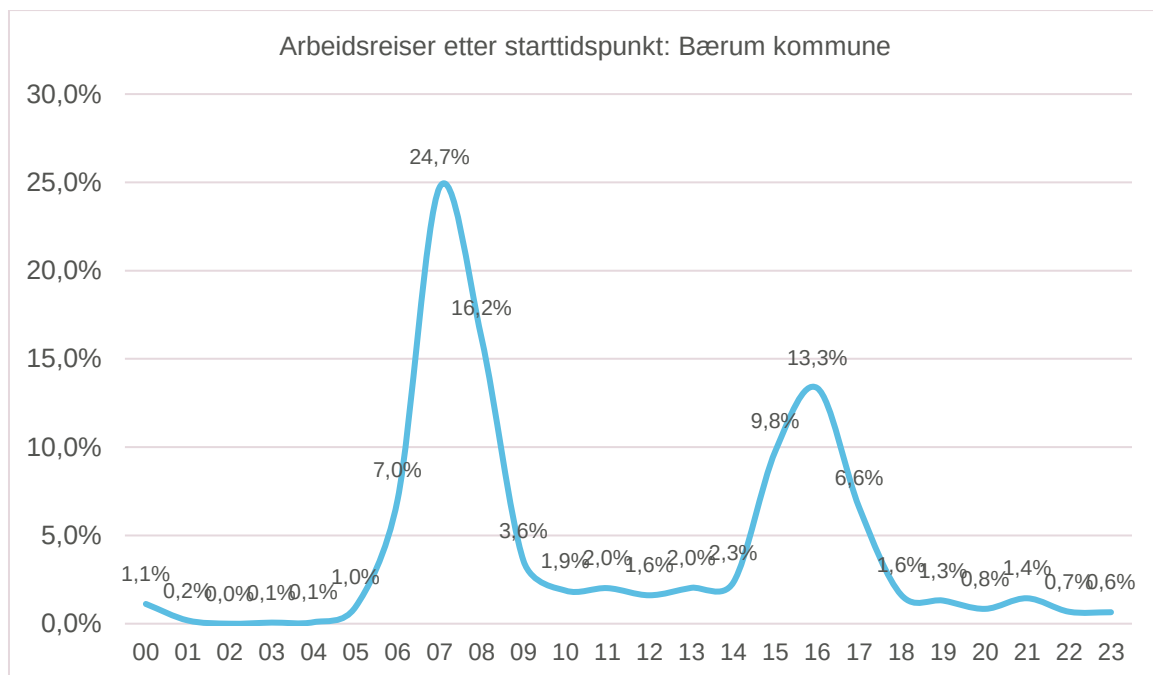


## KAPITTEL 7: TYPE REISE, ANTALL, LENGDE OG TIDS- OG TRANSPORTMIDDELBRUK

### Arbeidsreiser

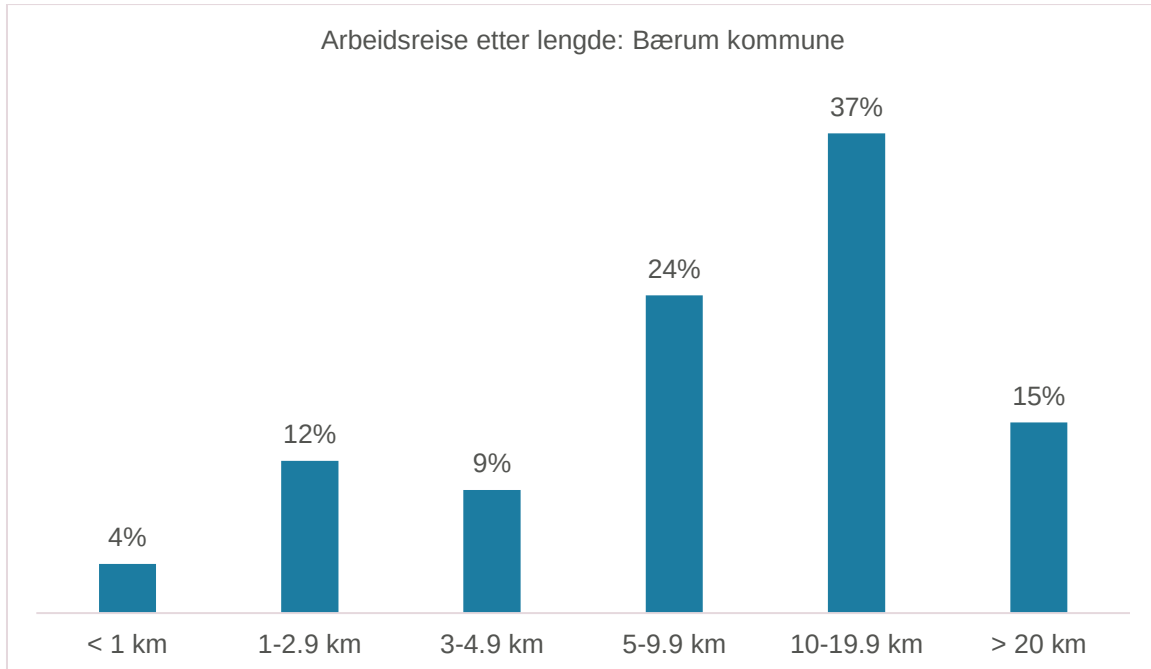
Arbeidsreiser utgjør 21 prosent av reiser gjennomført i Bærum kommune i tilleggsutvalgsperioden. 25 prosent av arbeidsreiser foretas mellom klokka 7 og 8. Vi ser en oppgang igjen mellom 16 og 17, som er gjennomføringstidspunkt for 13 prosent av arbeidsreiser.

Figur 41: Arbeidsreiser etter starttidspunkt



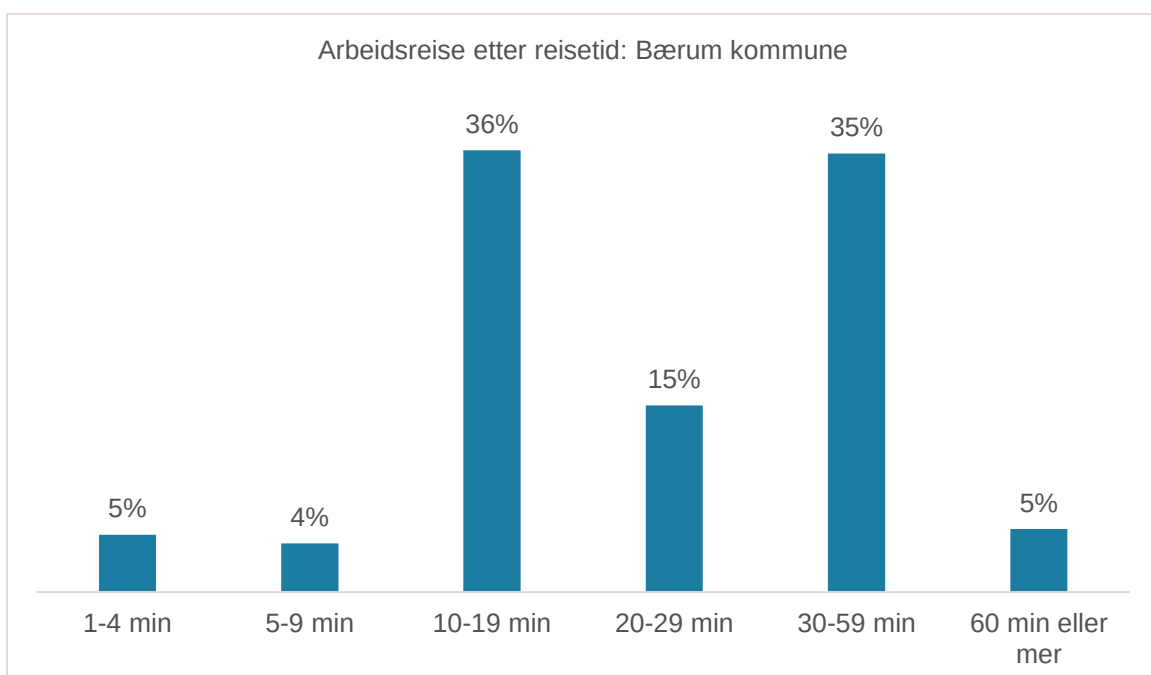
En arbeidsreise i Bærum kommune er i gjennomsnitt 13,3 kilometer lang. Med 37 prosent er størst andel av arbeidsreisene mellom 10 og 19,9 kilometer. Færrest reiser er under 1 kilometer, dette gjelder kun fire prosent av alle arbeidsreiser.

Figur 42: Arbeidsreise etter lengde



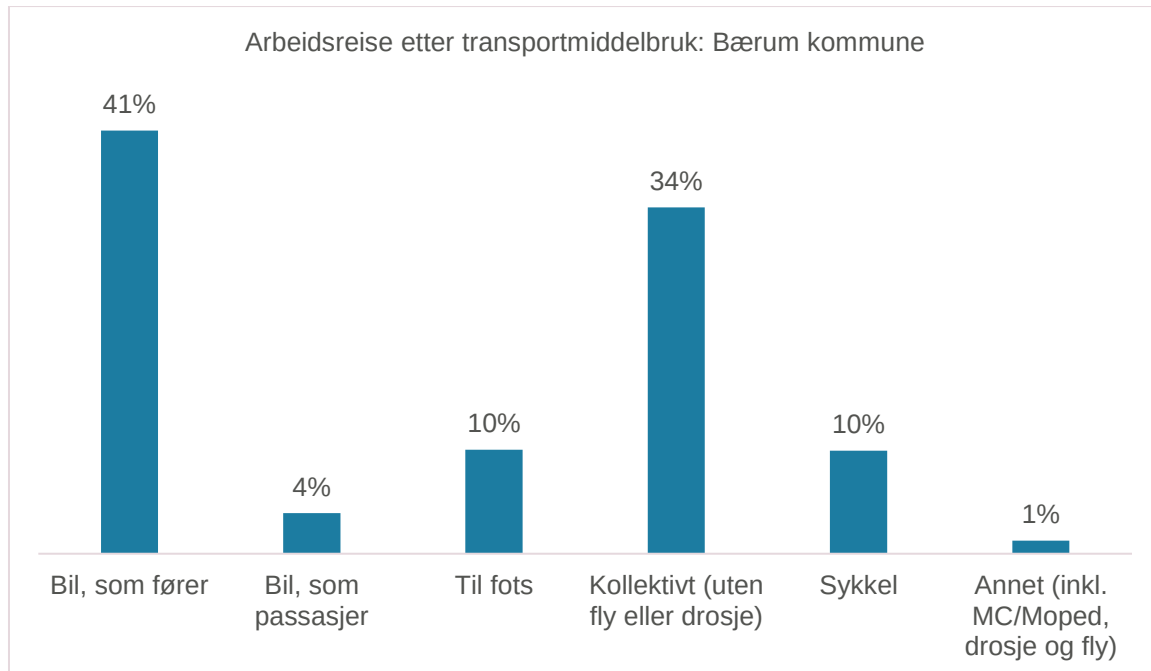
Gjennomsnittslengden for en arbeidsreise er 28,1 minutter. Vi ser at dette fordeler seg i størst grad mellom varighetsintervallene 10-19 minutter og 30-59 minutter, som gjelder henholdsvis 36 og 35 prosent av arbeidsreisene.

Figur 43: Arbeidsreise etter reisetid



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

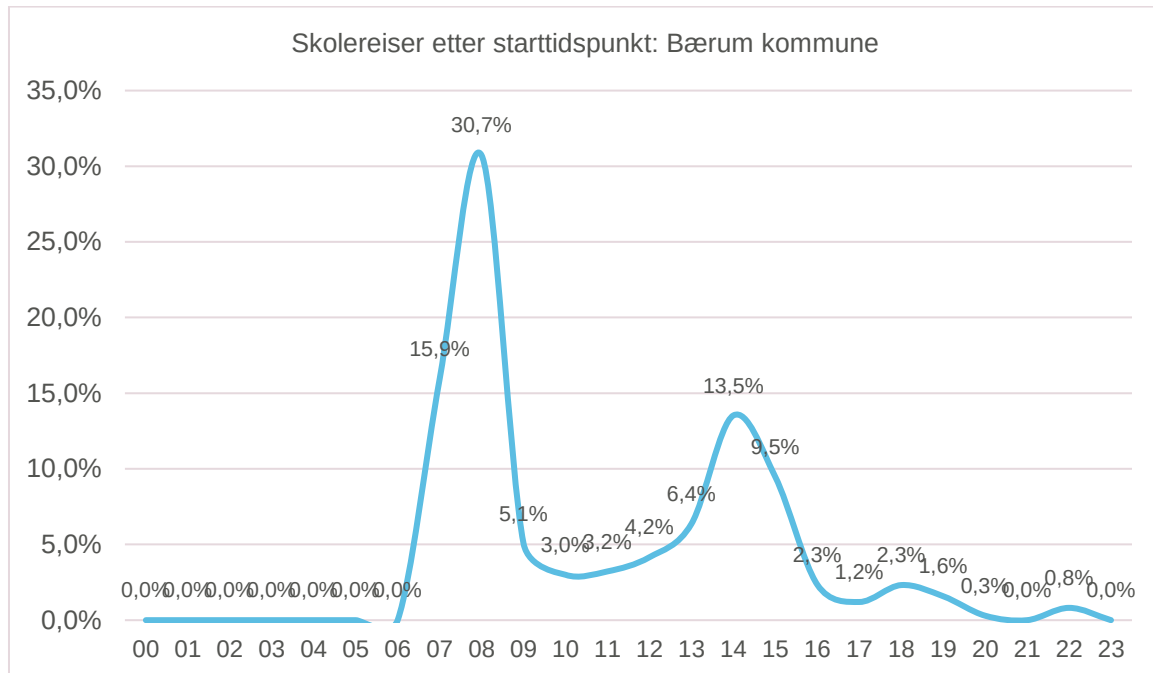
Figur 44: Arbeidsreise etter transportmiddelbruk



## Skolereiser

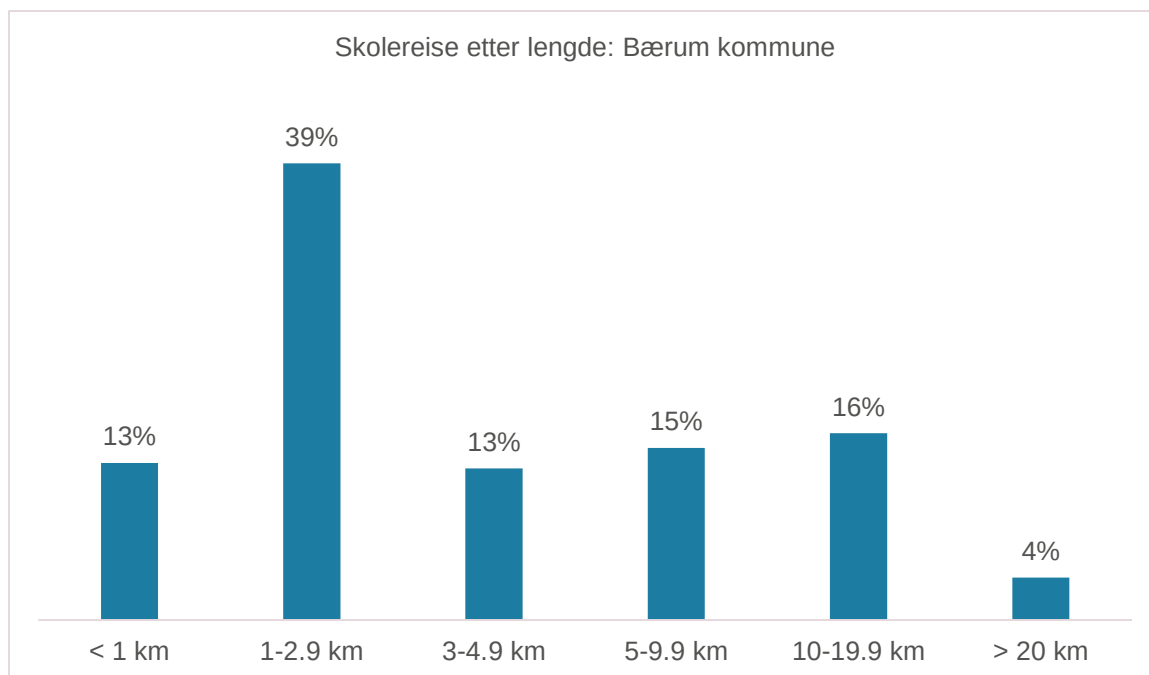
Størsteparten av skolereiser i Bærum kommune foretas mellom klokka 8 og 9. Hjemreise fra skole er mer spredt utover ettermiddagen, med en topp mellom klokka 14 og 15 hvorpå 13 prosent av reisene foretas.

Figur 45: Skolereiser etter starttidspunkt



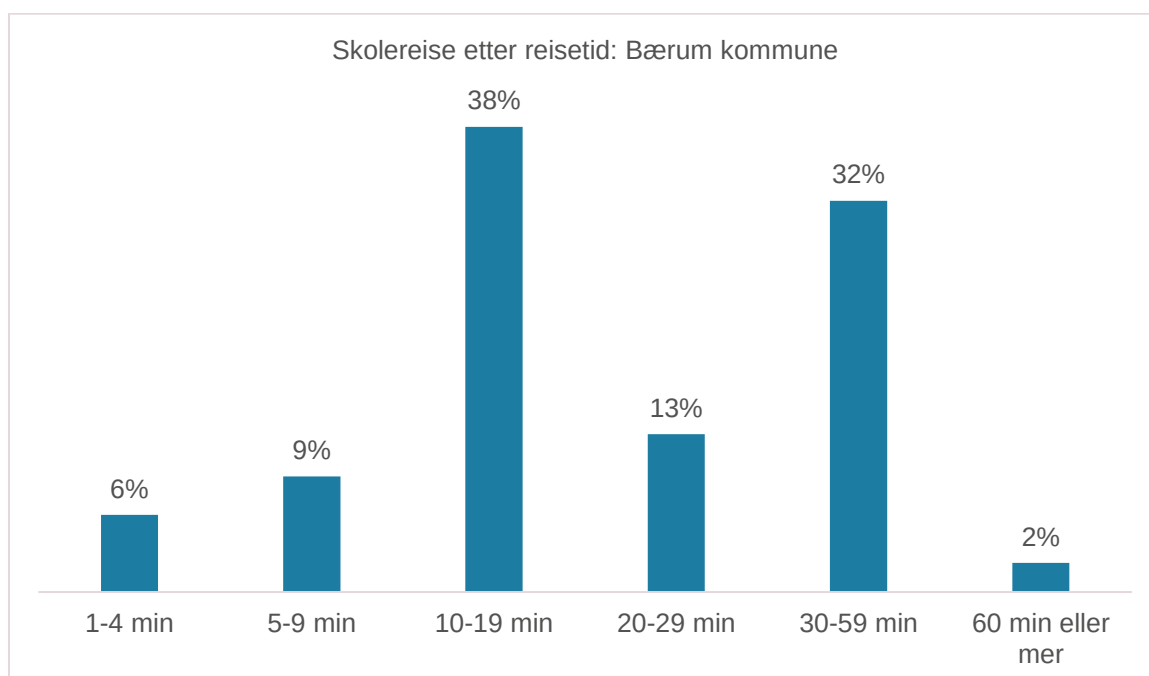
Gjennomsnittslengden på en skolereise er 5,7 kilometer. Flest skolereiser er mellom 1 og 2,9 kilometer lange, dette gjelder 39 prosent av reisene. Med fire prosent er færrest skolereiser over 20 kilometer lange.

Figur 46: Skolereise etter lengde



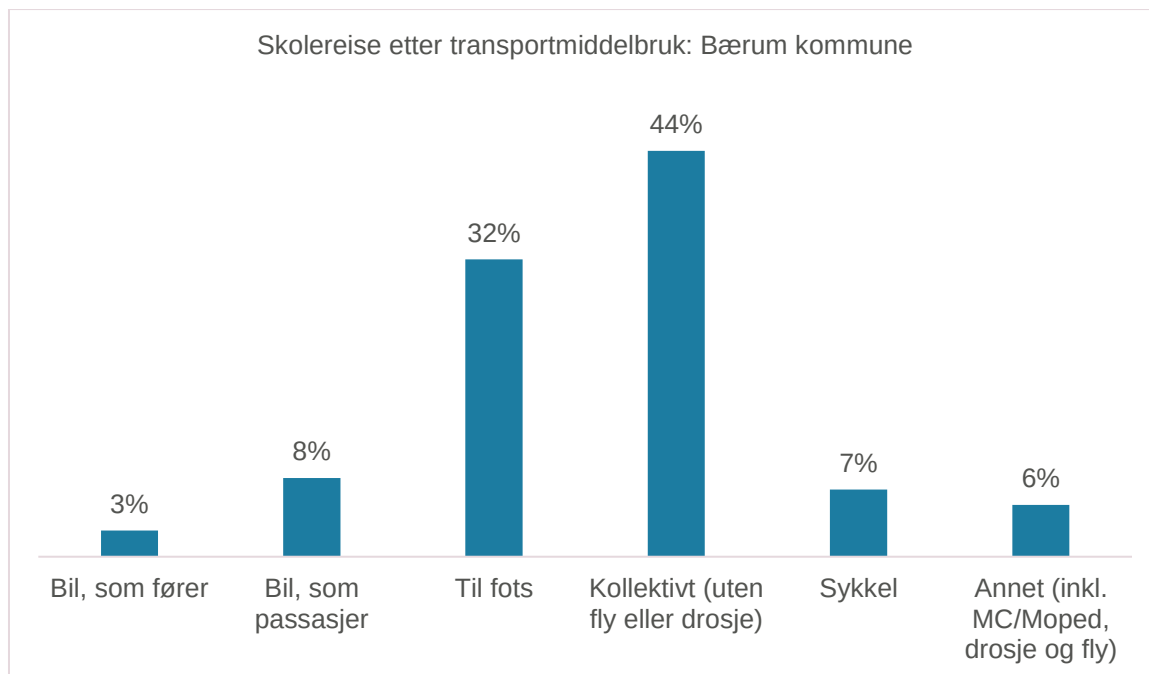
Gjennomsnittlig varighet på en skolereise er 22,9 minutter. Flest skolereiser legger seg mellom 10 og 19 minutter med 38 prosent. 32 prosent av reisene er mellom 30 og 59 minutter lange.

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.

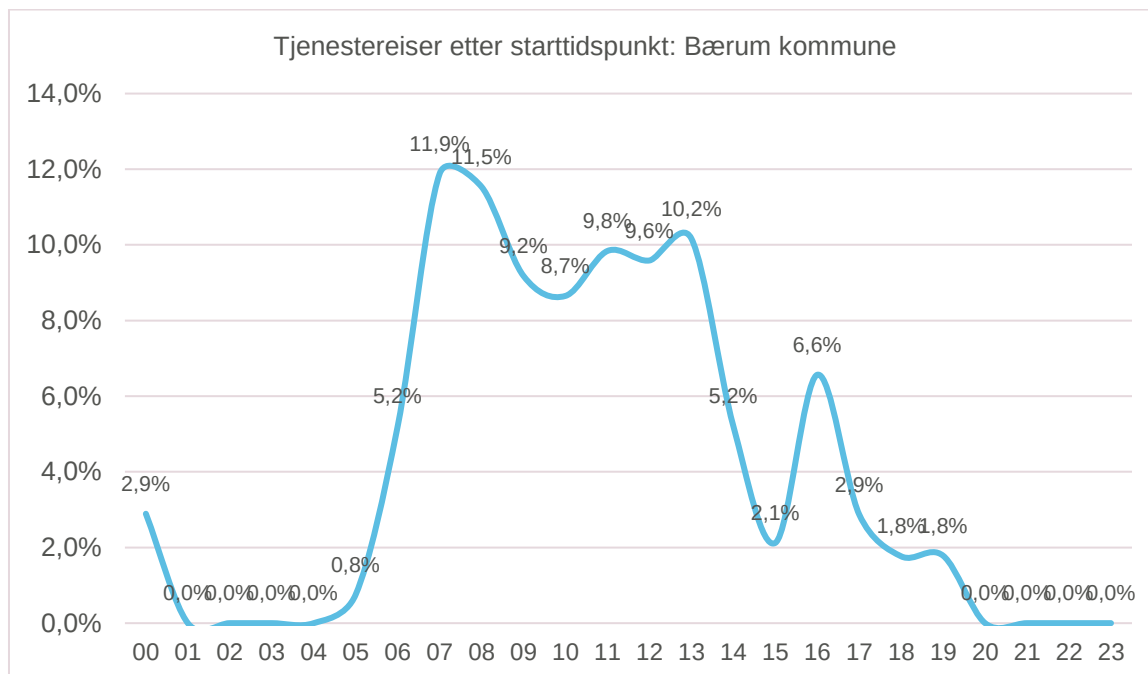
Figur 48: Skolereise etter transportmiddelbruk



## Tjenestereiser

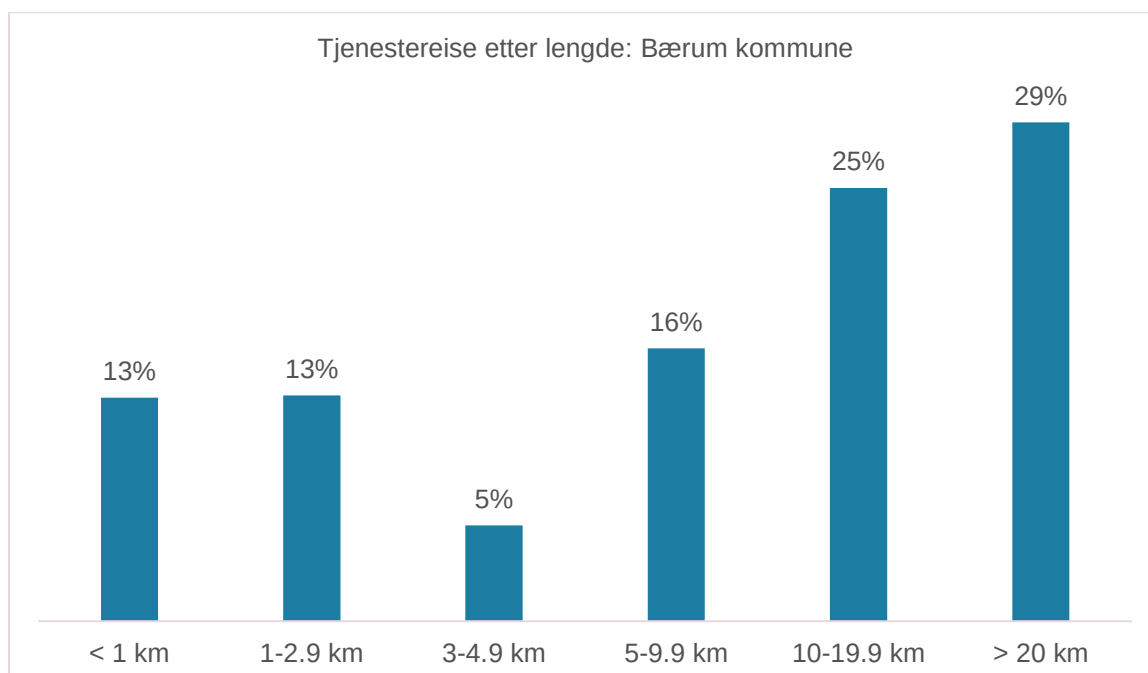
Tjenestereiser foretas stort sett fordelt mellom timene mellom klokka 7 og 14, til sammen skjer 71 prosent av reisene i dette tidsrommet.

Figur 49: Tjenestereiser etter starttidspunkt



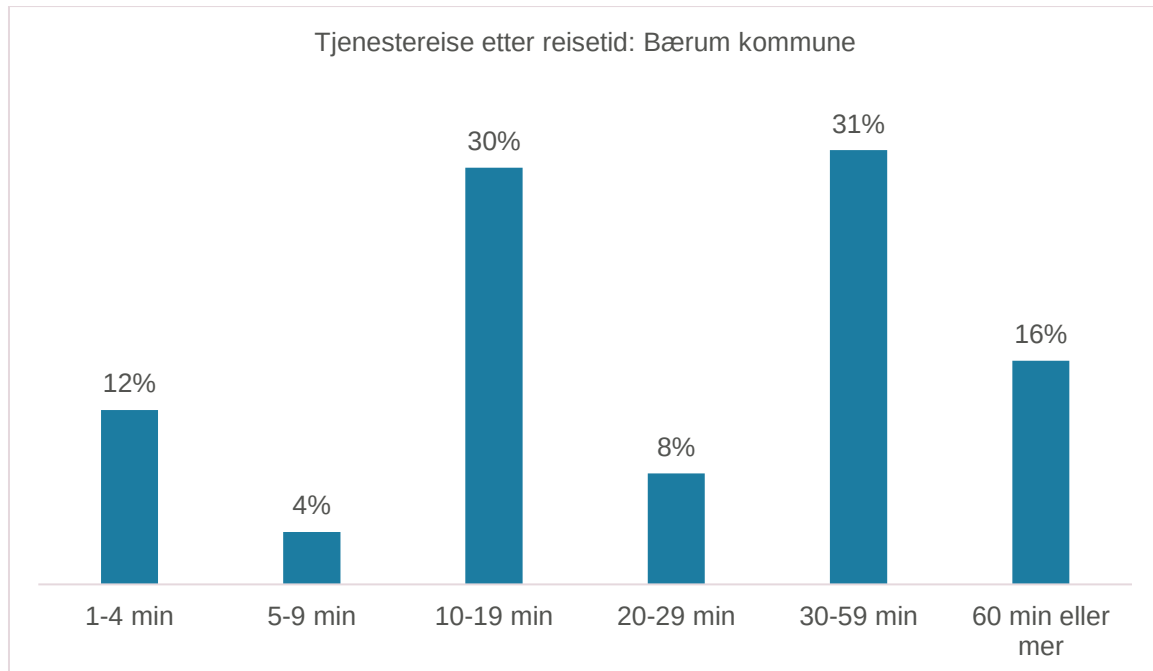
Gjennomsnittslengden på en tjenestereise er 38,9 kilometer. 29 prosent av reisene er 20 kilometer eller lengre. Til sammen er 69 prosent av reisene 5 kilometer eller lengre.

Figur 50: Tjenestereise etter lengde



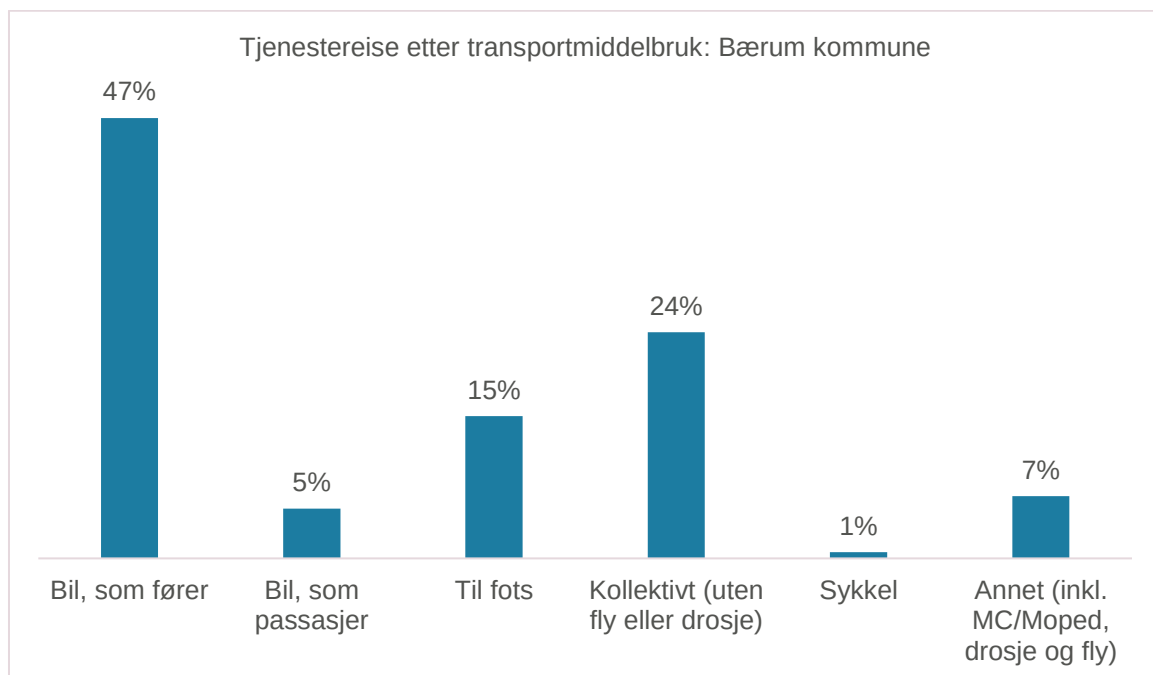
Snittiden på en tjenestereise er 41,5 minutter. Med 31 prosent er flest tjenestereiser 30-59 minutter, tett etterfulgt av varighetsintervallet 10-19 minutter som gjelder for 30 prosent av reisene.

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

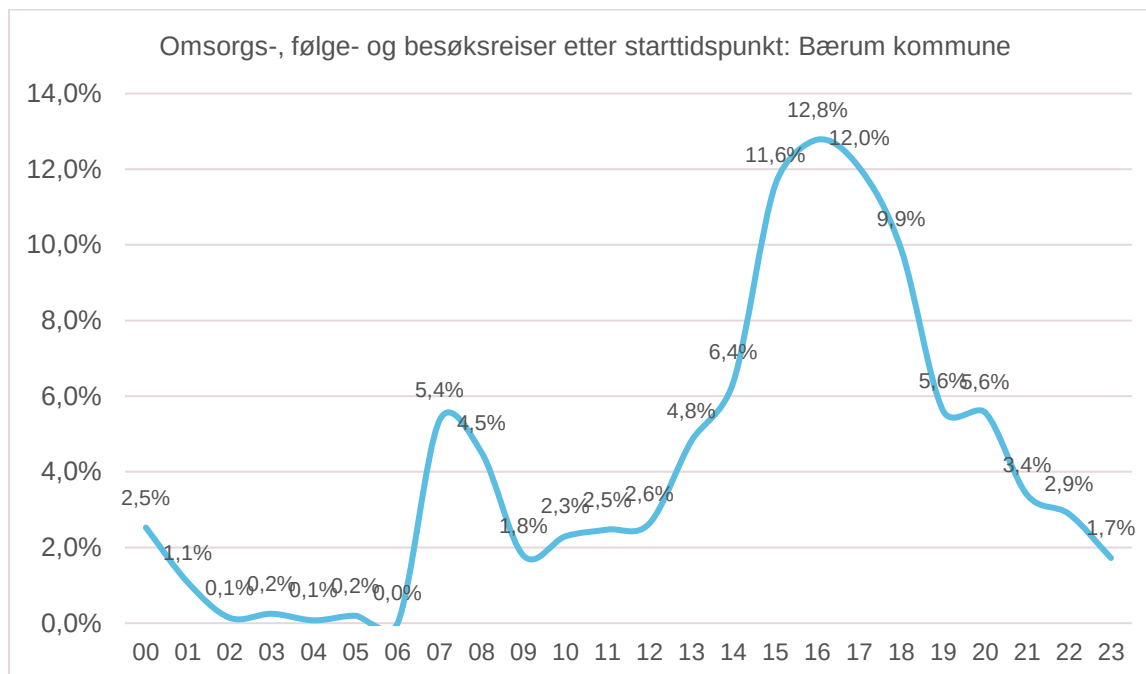




## Omsorgs-, følge- og besøksreiser

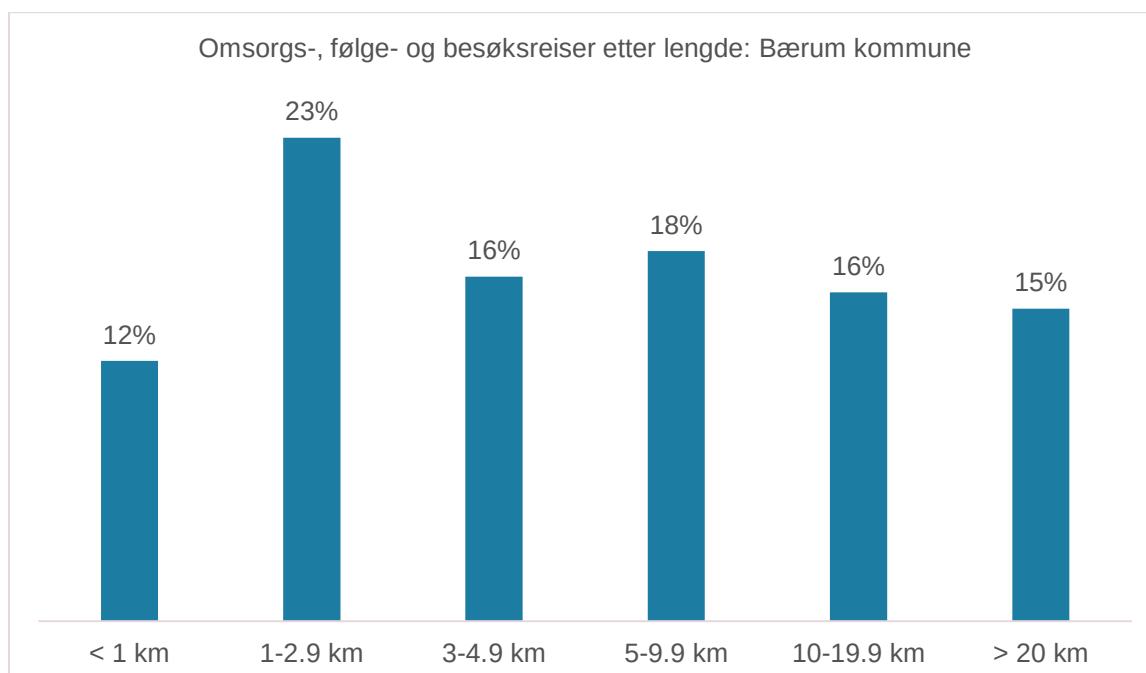
Omsorgs-, følge- og besøksreiser gjennomføres stort sett på ettermiddags- og kveldstid. Til sammen faller 64 prosent av reisene mellom klokka 14 og 21.

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



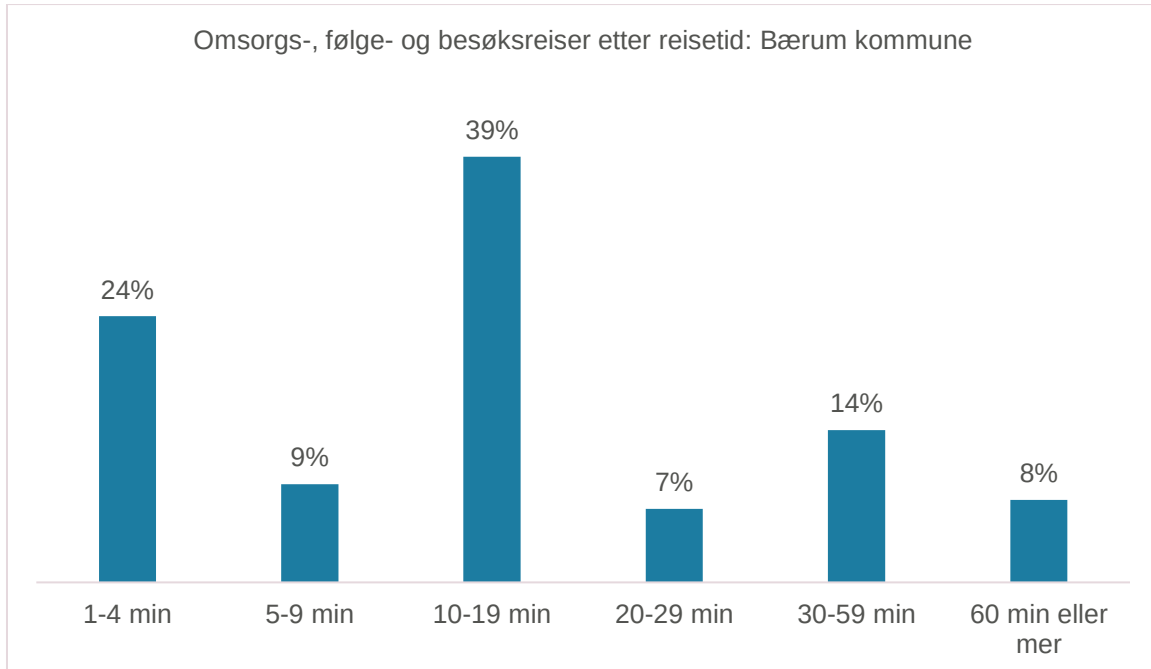
Den gjennomsnittlige omsorgs-, følge- eller besøksreisen er 29,5 kilometer lang. Med 23 prosent er størst andel av disse reisene mellom 1 og 2,9 kilometer lange.

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



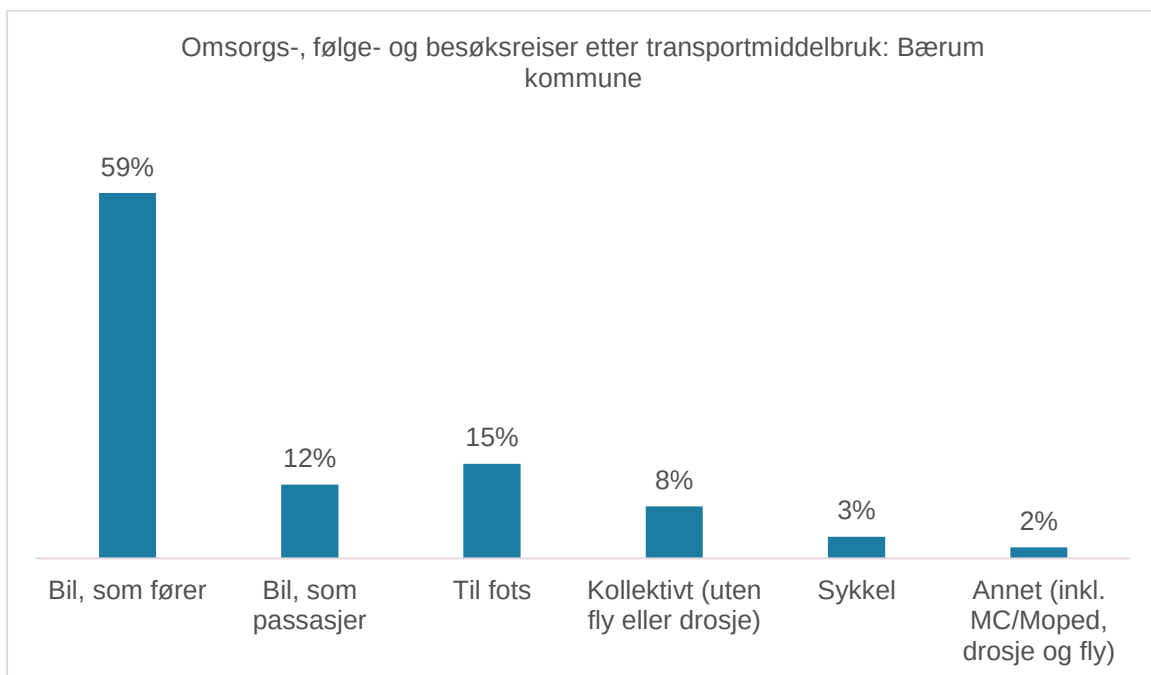
Snittiden for en omsorgsreise er 27,3 minutter. Flest reiser faller i intervallet 10-19 minutter, med 39 prosent av reisene. 24 prosent av reisene er 1-4 minutter lange.

*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.

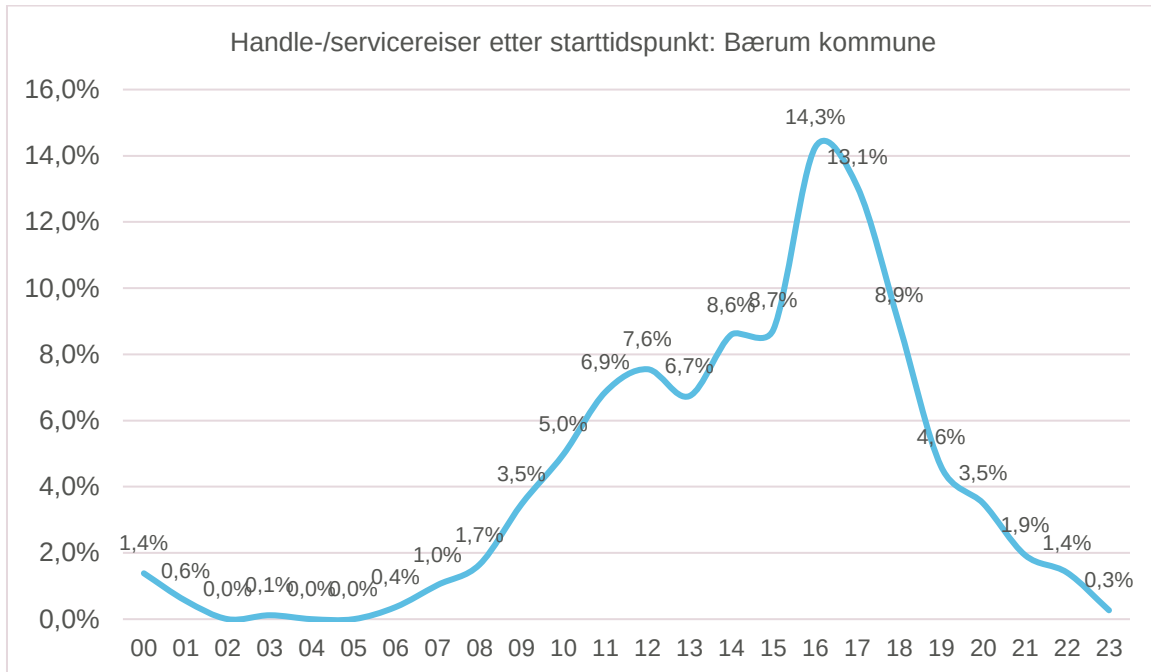
*Figur 56: Omsorgs-, følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk*



## Handlereiser

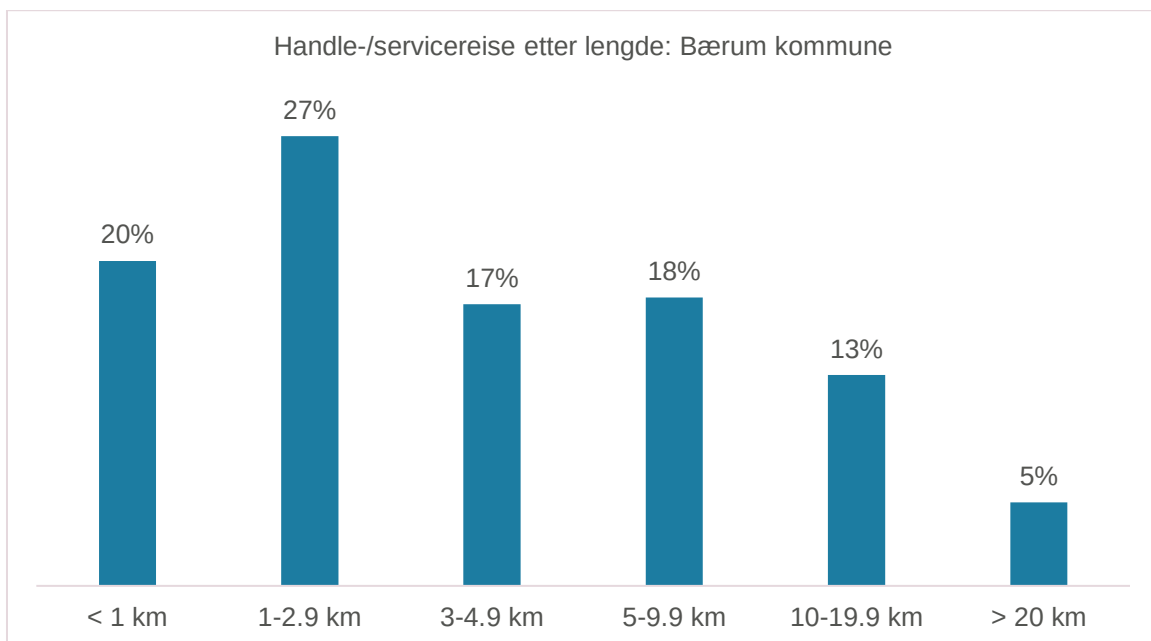
Handlereiser gjennomfører vi i størst grad på ettermiddagen. Mellom 11 og 19 starter 75 prosent av handle- og servicereiser.

Figur 57: Handle-/servicereiser etter starttidspunkt



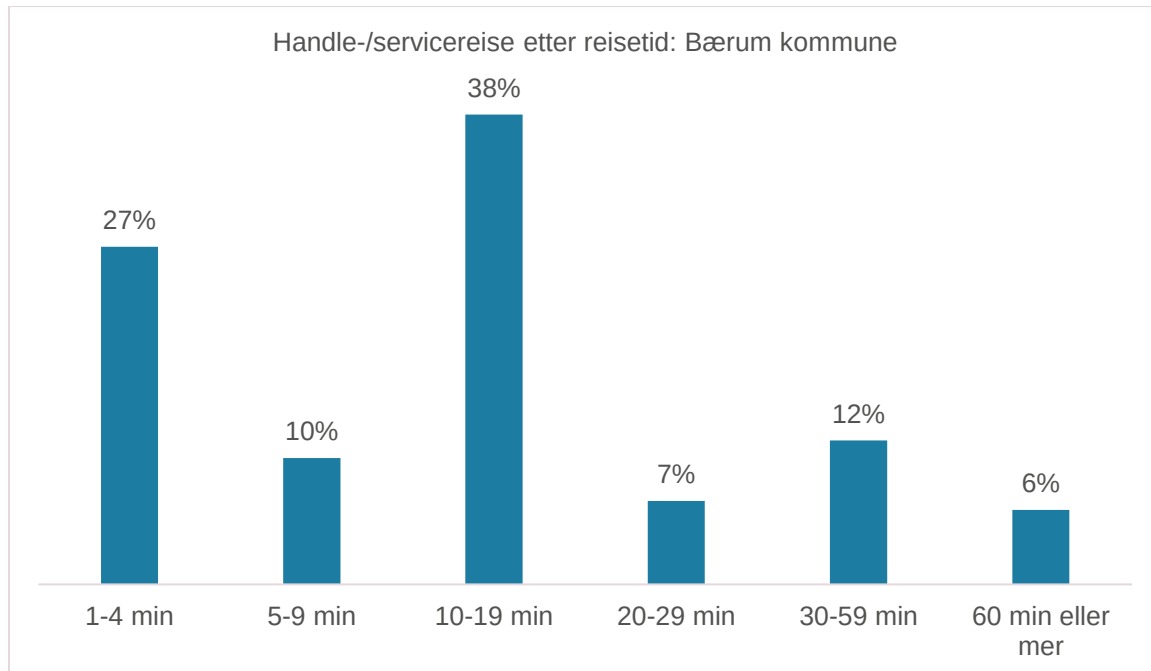
Gjennomsnittslengden på en handlereise er 6,6 kilometer. Størst andel enkeltreiser er mellom 1 og 2,9 kilometer lange, med 27 prosent av handlereiser. Til sammen er 47 prosent av reisene under 3 kilometer lange. Med fem prosent er færrest reiser 20 kilometer eller lengre.

Figur 58: Handle-/servicereise etter lengde



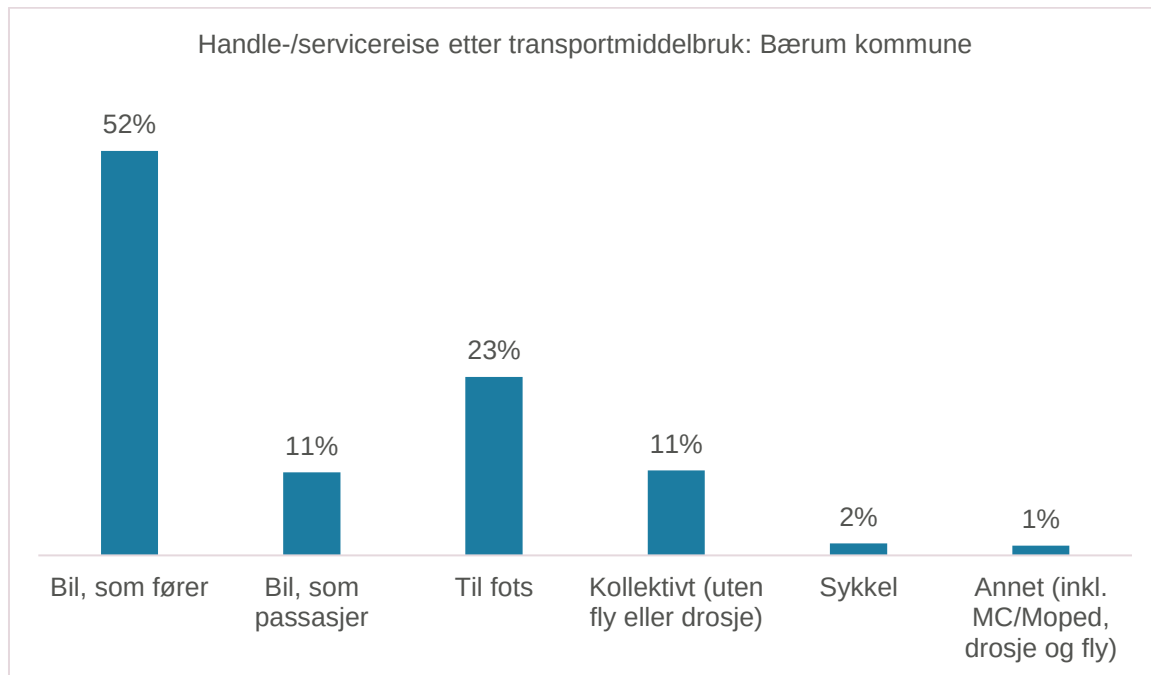
Gjennomsnittlig varighet på en handlereise er 19 minutter. Størst andel reiser er 10-19 minutter lange, med 38 prosent. 27 prosent av reisene er 1-4 minutter lange.

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.

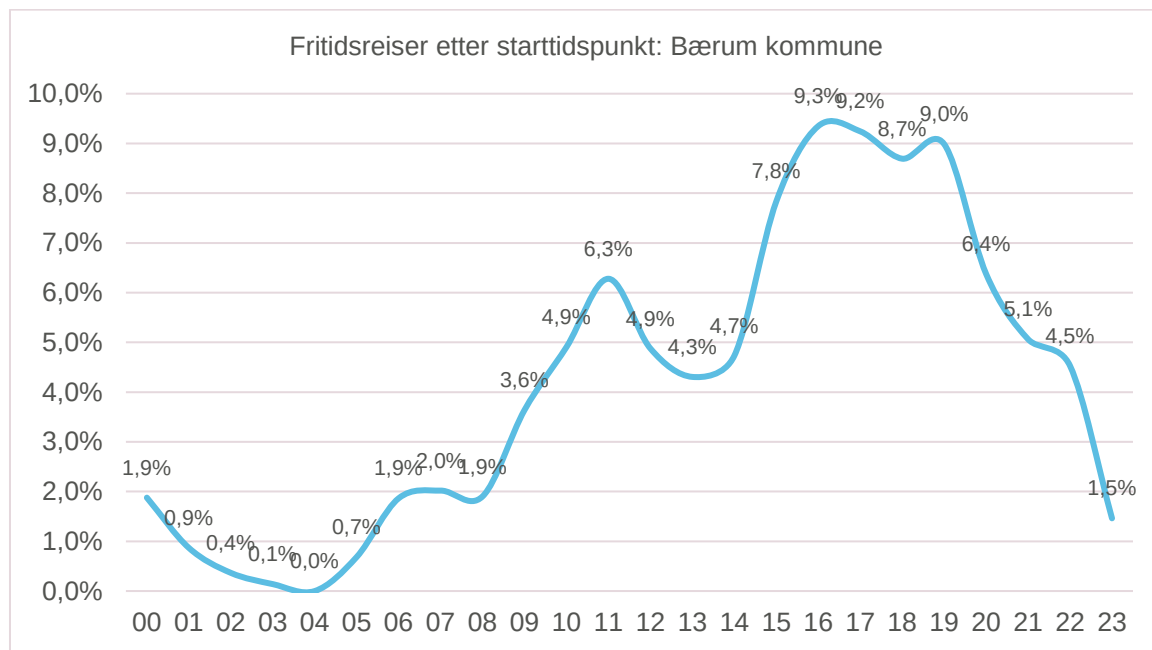
Figur 60: Handle-/servicereise etter transportmiddelbruk



## Fritidsreiser

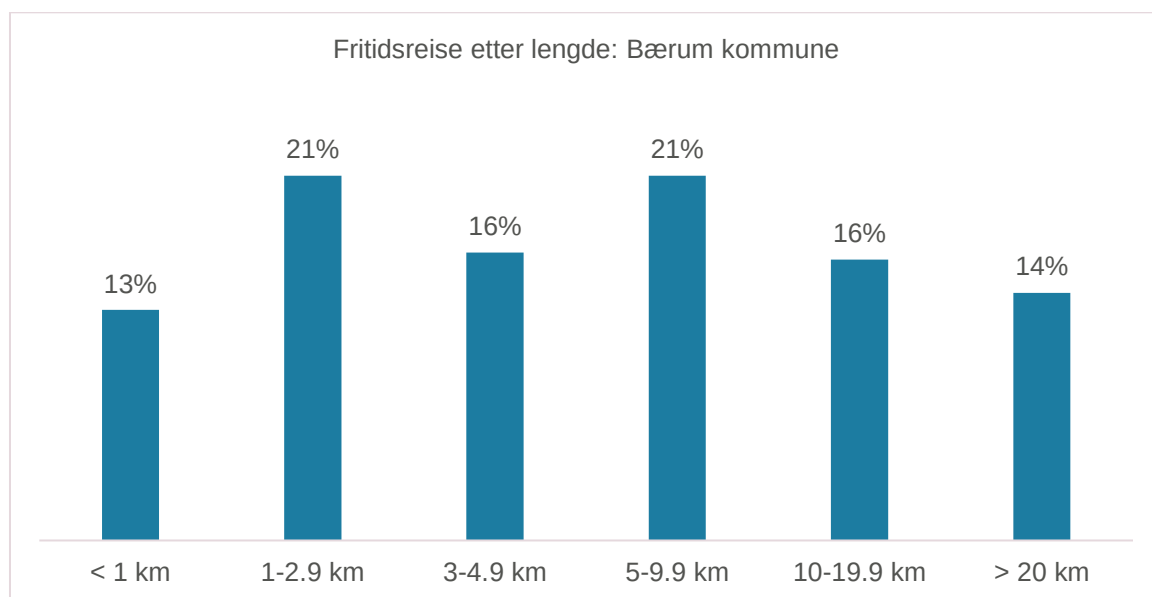
Fritidsreiser starter i størst skala på ettermiddag tidlig kveld. Til sammen har 51 prosent av reisene starttidspunkt mellom 15 og 21.

Figur 61: Fritidsreiser etter starttidspunkt



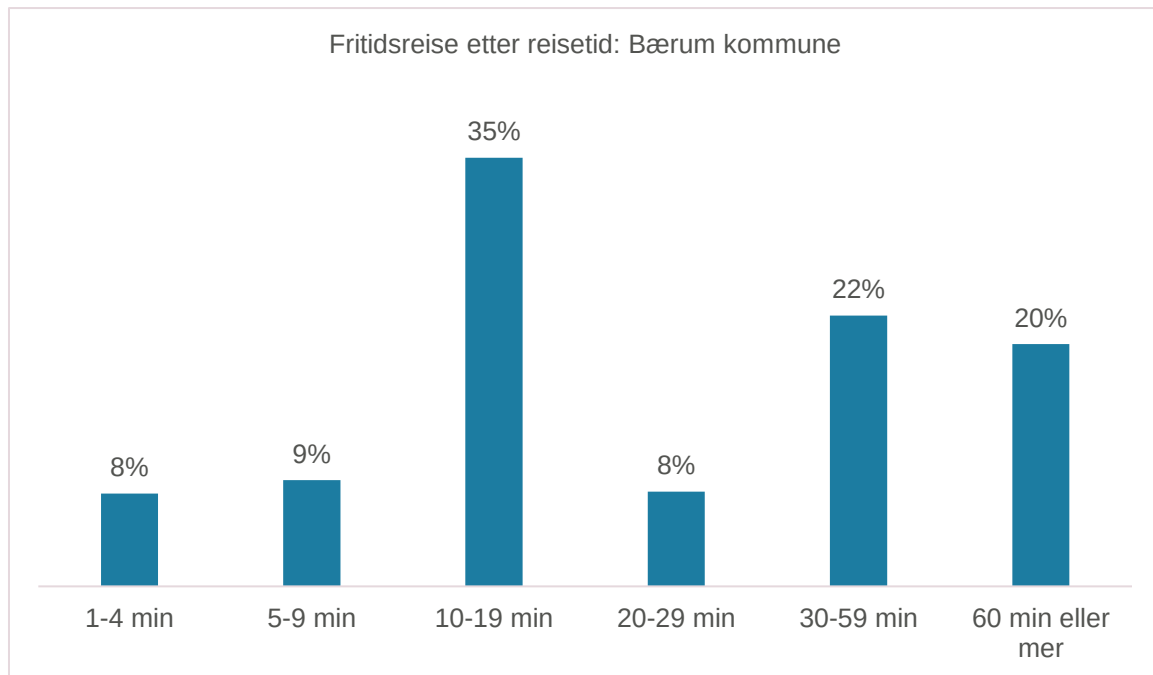
Den gjennomsnittlige fritidsreisen er 24,9 kilometer lang. Det fordeler seg noe jevnt over lengdeintervallene, men størst andeler reiser er enten 1-2,9 kilometer eller 5-9,9 kilometer lange. Henholdsvis 21 og 21 prosent av reisene faller i disse to intervallene.

Figur 62: Fritidsreise etter lengde



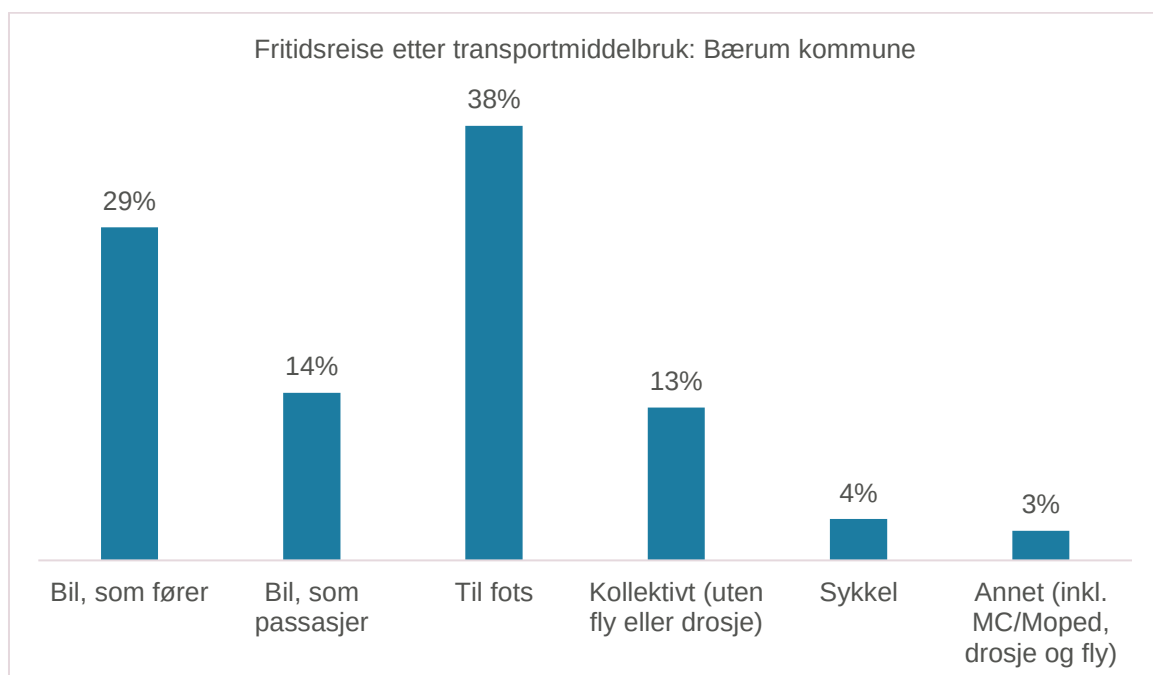
Gjennomsnittlig varighet på en fritidsreise er 40,3 minutter. Størst andel reiser faller i varighetsrommet 10-19 minutter, med 35 prosent.

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 | Grunnkretsnavn     | Grunnkretsnummer |
|------|--------------------|------------------|
| 1    | Grav 17            | 30240417         |
| 1    | Høvik 17           | 30241017         |
| 1    | Jar 09             | 30240609         |
| 1    | Jar 16 øst         | 30240620         |
| 1    | Jar 16 vest        | 30240619         |
| 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 | Grunnkretsnavn | Grunnkretsnummer |
|------|----------------|------------------|
| 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 | 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 | 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 | 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 |
| 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 øst       | 30240931 |
| 2 | Stabekk 09 vest      | 30240930 |
| 2 | Stabekk 10 øst       | 30240933 |
| 2 | Stabekk 10 vest      | 30240932 |
| 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 |

| Sone | Grunnkretsnavn | Grunnkretsnummer |
|------|----------------|------------------|
| 3    | Bærums verk 01 | 30242101         |
| 3    | Bærums verk 06 | 30242106         |
| 3    | Bærums verk 18 | 30242118         |
| 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 08      | 30241208         |
| 3    | Haslum 10      | 30241210         |
| 3    | Haslum 11      | 30241211         |
| 3    | Haslum 12      | 30241212         |
| 3    | Haslum 14      | 30241214         |
| 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 18 øst  | 30242021 |
| 3 | Kirkerud-Sollihøgda 18 vest | 30242020 |
| 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 18                   | 30241818 |
| 3 | Kolsås 19                   | 30241819 |
| 3 | Kolsås 20                   | 30241820 |
| 3 | Kolsås 21                   | 30241821 |
| 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 | Lysaker 08              | 30240708 |
| 3 | Østerås-Eiksmarka 08    | 30240108 |
| 3 | Østre Bærumsmarka 01    | 30241301 |
| 3 | Østre Bærumsmarka 06    | 30241306 |
| 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 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 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 18 | 30241618 |
| 3 | Slependen-Tanum 19 | 30241619 |
| 3 | Slependen-Tanum 20 | 30241620 |
| 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 |

| Sone | Grunnkretsnavn | Grunnkretsnummer |
|------|----------------|------------------|
| 4    | Bærums verk 07 | 30242107         |
| 4    | Bærums verk 08 | 30242108         |
| 4    | Bærums verk 09 | 30242109         |
| 4    | Bærums verk 10 | 30242110         |

|   |                        |          |
|---|------------------------|----------|
| 4 | Bærums verk 11         | 30242111 |
| 4 | Bærums verk 12         | 30242112 |
| 4 | Bærums verk 13         | 30242113 |
| 4 | Bærums verk 14         | 30242114 |
| 4 | Bærums verk 15         | 30242115 |
| 4 | Bærums verk 16         | 30242116 |
| 4 | Bærums verk 17         | 30242117 |
| 4 | Bærums verk 19         | 30242119 |
| 4 | Bærums verk 20         | 30242120 |
| 4 | Bærums verk 21         | 30242121 |
| 4 | Bærums verk 22         | 30242122 |
| 4 | Bærums verk 23         | 30242123 |
| 4 | Bærums verk 24         | 30242124 |
| 4 | Haslum 07              | 30241207 |
| 4 | Haslum 13              | 30241213 |
| 4 | Haslum 15              | 30241215 |
| 4 | Haslum 16              | 30241216 |
| 4 | Haslum 17              | 30241217 |
| 4 | Haslum 18              | 30241218 |
| 4 | Kirkerud-Sollihøgda 12 | 30242012 |
| 4 | Kirkerud-Sollihøgda 13 | 30242013 |
| 4 | Kirkerud-Sollihøgda 14 | 30242014 |
| 4 | Kirkerud-Sollihøgda 15 | 30242015 |
| 4 | Kirkerud-Sollihøgda 16 | 30242016 |
| 4 | Kirkerud-Sollihøgda 17 | 30242017 |
| 4 | Kolsås 17              | 30241817 |
| 4 | Kolsås 22              | 30241822 |
| 4 | Lommedalen 01          | 30242201 |
| 4 | Lommedalen 02          | 30242202 |
| 4 | Lommedalen 03          | 30242203 |
| 4 | Lommedalen 04          | 30242204 |
| 4 | Lommedalen 06          | 30242206 |
| 4 | Lommedalen 07          | 30242207 |
| 4 | Lommedalen 09          | 30242209 |
| 4 | Lommedalen 10          | 30242210 |
| 4 | Lommedalen 11          | 30242211 |
| 4 | Lommedalen 12          | 30242212 |
| 4 | Østre Bærumsmarka 02   | 30241302 |
| 4 | Østre Bærumsmarka 04   | 30241304 |
| 4 | Østre Bærumsmarka 05   | 30241305 |
| 4 | Rykkinn 29             | 30241929 |
| 4 | Sandvika-Valler 18     | 30241418 |
| 4 | Slependen-Tanum 17     | 30241617 |
| 4 | Snarøya 01             | 30240801 |



I



Opinion: