

RAPPORT 167/2022

# Reisevaner i Indre Østfold

Resultater fra en lokal  
reisevaneundersøkelse i Indre Østfold,  
våren 2022

## Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Indre Østfold kommune  
 Tittel på rapport: Reisevaner i Indre Østfold  
 Oppdragsnavn: Tilbudsforespørsel - Reisevaneundersøkelse  
 Oppdragsnummer: 636224-01  
 Utarbeidet av: Aurora B. Strætkvern, Winnie Ma  
 Oppdragsleder: Aurora B. Strætkvern  
 Tilgjengelighet: Åpen

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
01	19. aug. 2022	Rapport	ABS	KNK

## Forord

Asplan Viak har gjennomført en lokal reisevaneundersøkelse basert på spørsmål fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen med lokale tilpasninger. Prosjektet har kartlagt befolkningens tilgang til ulike transportressurser, reiseomfang og transportmiddelbruk. I tillegg er det undersøkt befolkningens muligheter og villighet til å bruke alternative transportmidler til bil, effekt av koronapandemien på befolkningens reiser framover i tid og barns reisevaner på skolereiser, som har størst potensial i ulike deler av kommunen.

Resultatene fra undersøkelsen er dokumentert både i en tradisjonell rapport og i en digital kartfortelling ([StoryMap](#)).

Tora Voll Dombu og Marit Lillegraven Haakaas har vært kontaktpersoner for oppdraget. Vi takker kontaktpersonene for nyttige innspill og kommentarer til undersøkelsen og rapporten.

Fra Asplan Viak har Aurora Strætkvern vært prosjektleder. Winnie Ma har vært prosjektmedarbeider og Katrine Kjørstad har vært kvalitetssikrer.

Oslo, 19.08.2022

Aurora B. Strætkvern  
Oppdragsleder

Katrine N. Kjørstad  
Kvalitetssikrer

# Innholdsfortegnelse

Sammendrag	5
Tilgang til transportressurser	5
Reiseomfang og transportmiddelbruk	6
Reiseformål	8
Reisevaner for fremtiden	8
1. Innledning	10
1.1. Bakgrunn for og formål med denne rapporten	10
1.2. Geografisk avgrensning	10
1.3. Feilmarginer	14
1.4. Gjennomføring av undersøkelsen	16
1.5. Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper	19
2. Tilgang til transportressurser	21
2.1. Førerkort og tilgang til bil	21
2.2. Parkeringsforhold ved arbeidssted	27
2.3. Tilgang til kollektivtransport	28
2.4. Tilgang til sykkel og moped/MC	32
3. Reiseomfang og reisemønster	35
3.1. Reiseomfang på daglige reiser	35
3.2. Når foregår reisene?	40
3.3. Hvor går reisene?	42
3.4. Pendling	48
4. Transportmiddelbruk	51
4.1. Transportmiddelfordeling	51
4.2. Hvor ofte reiser man med ulike transportmidler	53
4.3. Reiselengde og tidsbruk	60
4.4. Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel	62
4.5. Tilbringerreiser på kollektivreiser	64

5.	Reiseformål og transportmiddelbruk	66
5.1.	Oversikt over reiseformål	66
5.2.	Reisetidspunkt fordelt etter formål	68
6.	Reisevaner for fremtiden	70
6.1.	Alternative transportmidler til bil	70
6.2.	Covid-19-pandemiens påvirkning på befolkningens reisevaner	73
6.3.	Barns reisevaner	77

## Sammendrag

Det er lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge. Og det vært gjennomført nasjonale reisevaneundersøkelser siden 1985. I tillegg er det gjennomført mange ulike lokale reisevaneundersøkelser, både for spesifikke geografiske områder og for spesifikke tema. Formålet med reisevaneundersøkelser er å kartlegge befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Resultatene gir informasjon om alle typer reiser for befolkningen, og brukes blant annet av transportmyndighetene til en rekke planleggingsformål.

I denne rapporten beskrives reisevaner og tilgangen til transportressurser blant befolkningen i Indre Østfold kommune. Kommunen ble fra januar 2020 slått sammen av de fem tidligere kommunene Askim, Eidsberg, Spydeberg, Hobøl og Trøgstad. Ettersom det ikke foreligger et tilleggsutvalg for dette området i de nyeste nasjonale reisevaneundersøkelsene, gir data fra denne få svar fra området. Der er derfor gjennomført en lokal spørreundersøkelse med utgangspunkt i spørsmålene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen. Dette har gitt grunnlag for å kunne kartlegge reisevaner på et relativt detaljert geografisk nivå.

### Tilgang til transportressurser

#### **Nesten halvparten av husholdningene har tilgang til mer enn én bil**

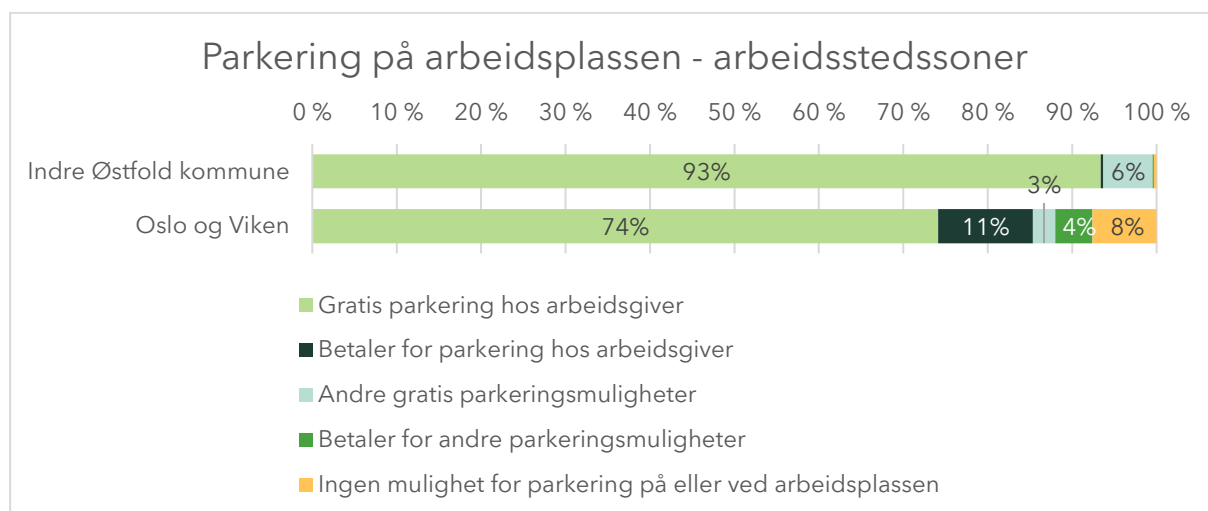
I Indre Østfold har 87 % av den voksne befolkningen førerkort for bil.

Andel med førerkort og tilgang til bil er noe lavere i de mest sentrale delene av kommunen. For eksempel bor 6 % av befolkningen i Askim og Mysen og 8 % av befolkningen i tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug i en husholdning uten tilgang til bil, mot 4 % av befolkningen i resten av kommunen.

#### **Arbeidsplassparkering**

Det er god parkeringsdekning i regionen. Blant den yrkesaktive befolkningen som har arbeidsplass innad i Indre Østfold kommune har 99 % tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver eller i nærheten av arbeidsplassen. Blant den yrkesaktive befolkningen som har arbeidsplass utenfor kommunen har 77 % tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

eller i nærheten av arbeidsplassen, mens 15 % betaler for parkering hos arbeidsgiver eller i nærheten av arbeidsplassen, og 8 % sier de ikke har noen mulighet for å parkere på eller ved arbeidsplassen.



Figur S.0.1 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i Indre Østfold kommune (blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil). Spørsmålet er stilt til yrkesaktive.

### Best tilgang til kollektivtransport i sentrale deler av kommunen

Tilgang til kollektivtransport er en funksjon av avstand til holdeplass og avgangsfrekvens. 28 % av befolkningen i Indre Østfold kommune bor under 500 meter fra en holdeplass for kollektivtransport som det kan være aktuelt å bruke, og 51 % svarer at de har et kollektivtilbud som går minst én gang i timen fra nærmeste aktuelle holdeplass. Det er imidlertid en stor andel som svarer «vet ikke» på disse spørsmålene. 27 % av respondentene som har fått dette spørsmålet om avgangsfrekvens på sin nærmeste aktuelle holdeplass svarer at de ikke kjenner til avgangsfrekvensen.

## Reiseomfang og transportmiddelbruk

### Én av fem reiser er under tre kilometer

I snitt foretok befolkningen i Indre Østfold kommune 2,2 reiser per person per dag. Gjennomsnittlig antall reiser per person er noe lavere enn hva som er funnet for 2020 og 2021 på landsbasis og for Viken i 2018/19. Dette skyldes trolig en kombinasjon av reelle endringer i reiseadferd og metodiske årsaker knyttet til webundersøkelsen, for eksempel

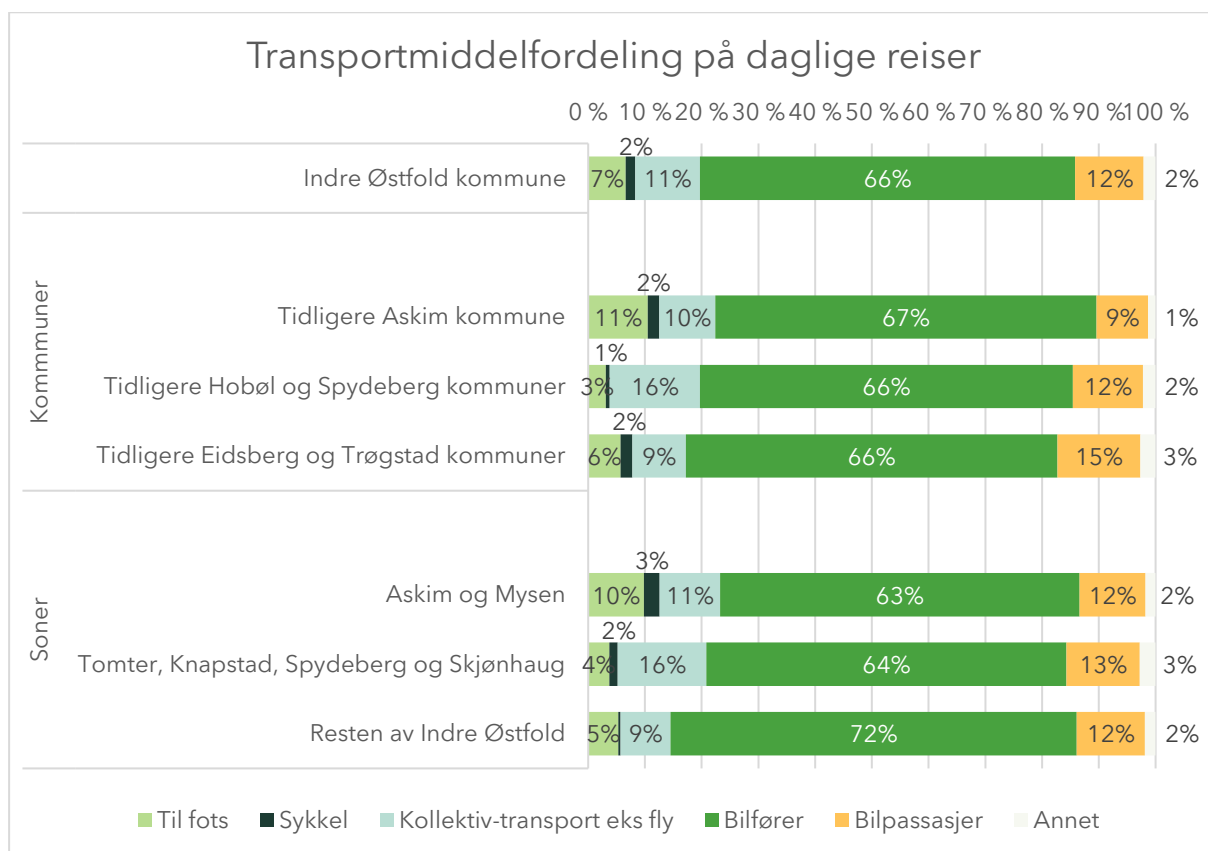
at noen har registrert en tur/retur-reise som kun en reise, og en underrapportering av korte reiser på under en kilometer.

De aller fleste daglige reisene som gjøres er korte. 18 % av reisene til befolkningen i Indre Østfold kommune er kortere enn tre kilometer og ytterligere 12 % er under 5 kilometer.

### 8 av 10 reiser i Indre Østfold er bilreiser

Til sammen utgjør bilreisene 78 % av de daglige reisene i kommunen: 66 % som bilfører og 12 % som bilpassasjer. 7 % av reisene er gangturer, 2 % er sykkelreiser, og 11 % er kollektivreiser.

Vi finner at det er en lavere bilandel og høyere andel reiser med miljøvennlige transportmidler i mer sentrale deler av kommunen enn i kommunen for øvrig. I Askim og Mysen er bilførerandelen 63 %, mot 72 % i resten av Indre Østfold kommune. Den samlede andelen for gange, sykkel og kollektivreiser er 24 % i Askim og Mysen, mot 15 % i resten av Indre Østfold.



Figur S.2 Transportmiddelfordeling på daglige reiser.



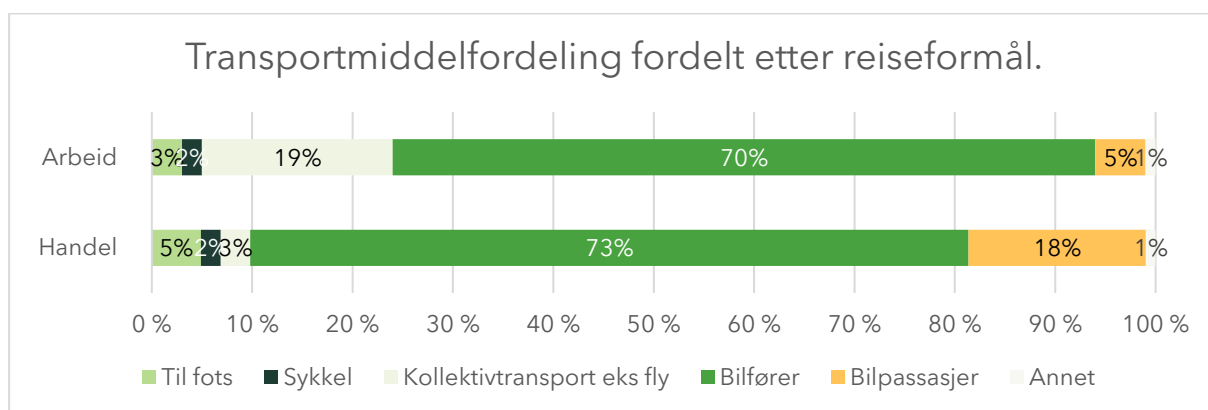
## Reiseformål

### Én av tre reiser er en arbeidsreise

Arbeidsreisene utgjør den største andelen av de daglige reisene, med 32 %. 19 % av reisene er en handle- og servicereise, 13 % er en besøksreise, 10 % av reisene er en omsorgs- og følgereise, og 10 % av reisene er øvrige fritidsreiser.

### Én av fire arbeidsreiser gjøres med gange, sykkel eller kollektivtransport

Transportmiddelfordelingen er ulik på reiser til ulike formål. For alle formål gjennomføres de fleste reisene med bil. Likevel finner vi variasjoner, som for eksempel at 24 % av arbeidsreisene til bosatte i Indre Østfold er med gange, sykkel eller kollektiv. 9 av 10 handlereiser gjennomføres med bil.



Figur S.3 Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål.

## Reisevaner for fremtiden

### De fleste har ikke endret sine reisevaner sammenlignet med før pandemien

I Indre Østfold kommune har over halvparten av respondentene (59 %) svart at deres reisevaner er uendret sammenlignet med slik de reiste før koronapandemien. Én tredjedel av befolkningen reiser mindre enn tidligere (34 %), mens 4 % av befolkningen har endret sine vaner ved å reise på andre måter enn tidligere.

## **Mer enn halvparten av den yrkesaktive befolkningen har ikke mulighet for hjemmekontor**

Respondentene som tidligere i undersøkelsen har svart at de er yrkesaktive har fått spørsmål om de har mulighet til å benytte hjemmekontor i sin arbeidssituasjon. Over halvparten (56 %) har svart at de ikke har en arbeidssituasjon som gir mulighet for å ha hjemmekontor, mens 39 % har svart at de har mulighet for hjemmekontor.

To av tre som kan ha hjemmekontor har svart at de har hjemmekontor minst én dag i uken. 14 % av de som kan ha hjemmekontor har hjemmekontor sjeldnere enn én dag i måneden.

# 1. Innledning

## 1.1. Bakgrunn for og formål med denne rapporten

Det er en lang tradisjon for å gjennomføre reisevaneundersøkelser i Norge. På nasjonalt nivå har det siden 1985 vært gjennomført reisevaneundersøkelser omtrent hvert fjerde år. I tillegg gjennomføres det en lang rekke lokale eller forenklete reisevaneundersøkelser, for å enda bedre beskrive reisevanene til spesifikke grupper eller regioner.

I forbindelse med regionreformen, ble den nye kommunen Indre Østfold kommune etablert fra 1. januar 2020. Indre Østfold kommune består av de fem tidligere kommunene Askim, Eidsberg, Spydeberg, Hobøl og Trøgstad. Det finnes ikke et tilstrekkelig tilleggsutvalg i den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018/19 eller 2020 for de tidligere kommunene som utgjør Indre Østfold kommune. Derfor har Asplan Viak våren 2022 gjennomført en lokal reisevaneundersøkelse for befolkningen i Indre Østfold kommune. Undersøkelsen er basert på spørsmålene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen, og vi vil i noen tilfeller sammenligne resultatene fra denne undersøkelsen med regionale resultater for Viken basert på RVU 2018/19 (Prosam 242, 2021).

I tilknytning til rapporten er det utarbeidet et Excel-ark med tabellgrunnlagene som ligger til grunn for analysene og et anonymisert datasett i SPSS-format. Disse er gjort tilgjengelige for oppdragsgiver. I tillegg er det utarbeidet en [GIS-basert kartfortelling](#)<sup>1</sup>, som er offentlig tilgjengelig. I kartfortellingen presenteres de viktigste funnene fra undersøkelsen, samt en del geografiske mønstre med utgangspunkt i informasjon om sentrale nøkkeltall på grunnkrets nivå, basert på glidende snitt mellom grunnkretser. Slik får vi fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen. I rapporten har vi lagt ved og kommentert resultater fra utvalgte GIS-kart.

## 1.2. Geografisk avgrensning

I denne rapporten presenteres nøkkeltall for Indre Østfold kommune, og ulike soner innenfor kommunen. Det er gjort to inndelinger av resultatene: en geografisk inndeling

---

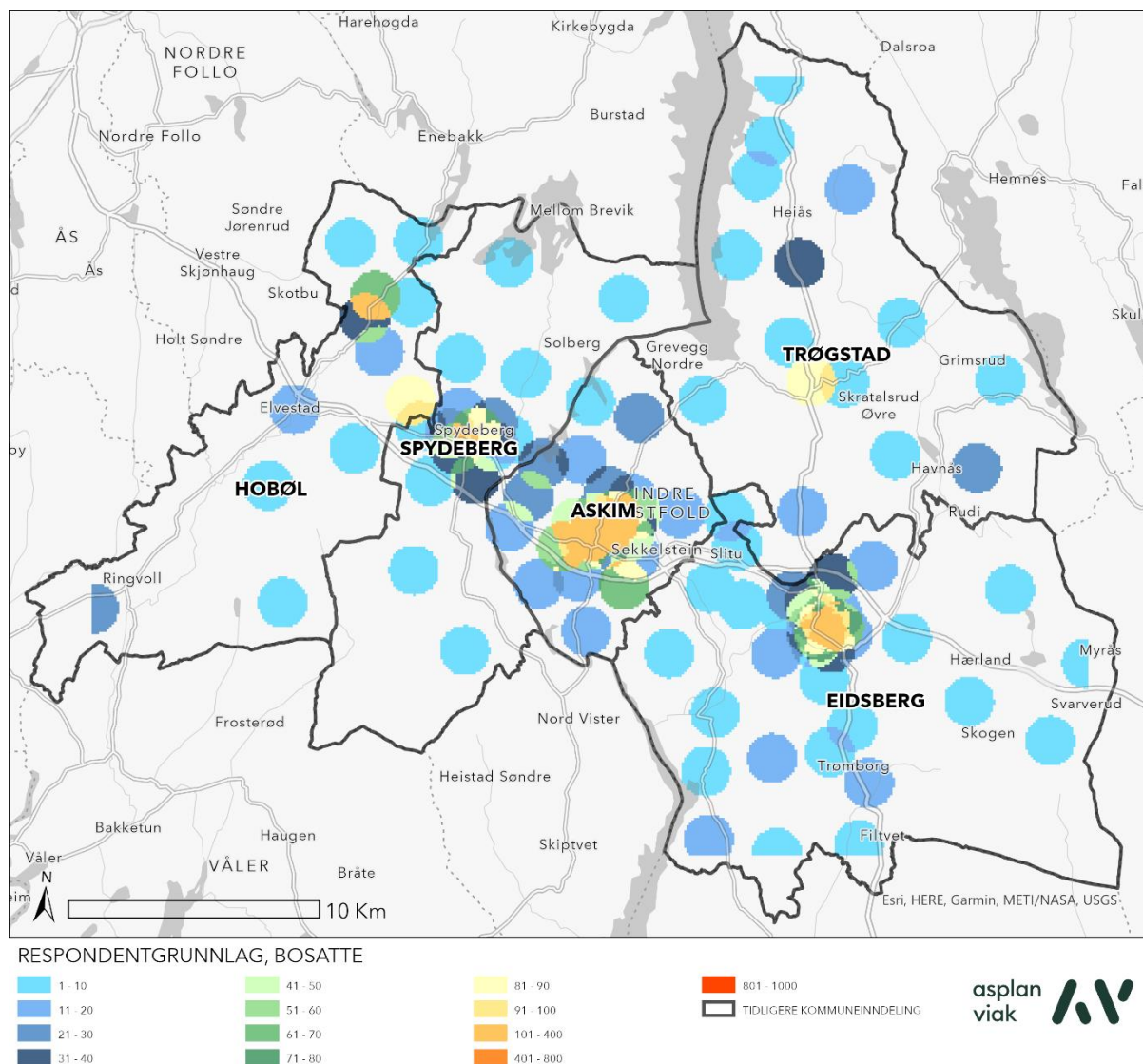
<sup>1</sup> <https://storymaps.arcgis.com/stories/5a34cb40b82b40f99bda07e98ca3e43e>

som i hovedsak følger de tidligere kommunegrensene, og en inndeling som er gjort etter tettstedsstrukturen i kommunen. Sonene er inndelt slik at det i hver sone er minst 300 intervjuer. Dette for å unngå for store feilmarginer knyttet til resultatene (se neste avsnitt). Der det er for få intervjuer i en tidligere kommune har vi valgt å slå sammen flere kommuner. Dette gjelder for de tidligere kommunene Spydeberg og Hobøl, og Trøgstad og Eidsberg, som alle har for få respondenter til å kunne rapporteres for alene. Tettstedsinndelingen ser på Askim og Mysen samlet, og på tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug. Soneinndelingen er gjort i samråd med oppdragsgiver.

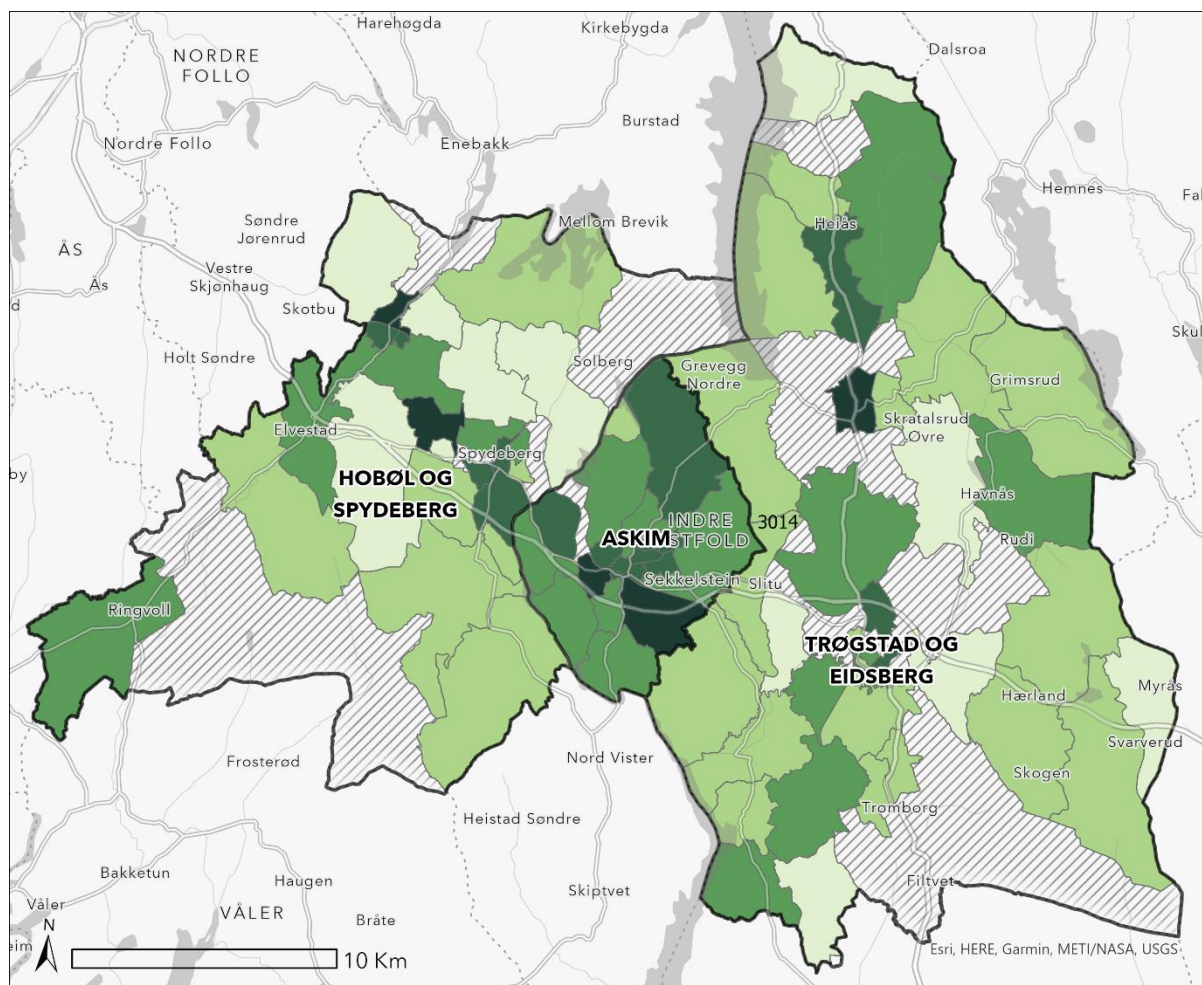
Tabellen nedenfor viser soneinndelingen for Indre Østfold kommune, samt antall respondenter i hver sone. I figur 1.1 under vises en oversikt over hvor de som har svart på undersøkelsen er bosatt, mens figur 1.2 og 1.3 viser de to soneinndelingene.

Tabell 1-1 Soner i Indre Østfold kommune, samt antall respondenter i de ulike sonene.

Inndeling	Sone	Totalt antall svar
<b>Total</b>	Indre Østfold kommune	1 863
<b>Tidligere kommuner</b>	Tidligere Askim kommune	673
	Tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner	511
	Tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner	679
<b>Tettstedsstruktur</b>	Byene Askim og Mysen	790
	Tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug	487
	Resten av Indre Østfold kommune	586



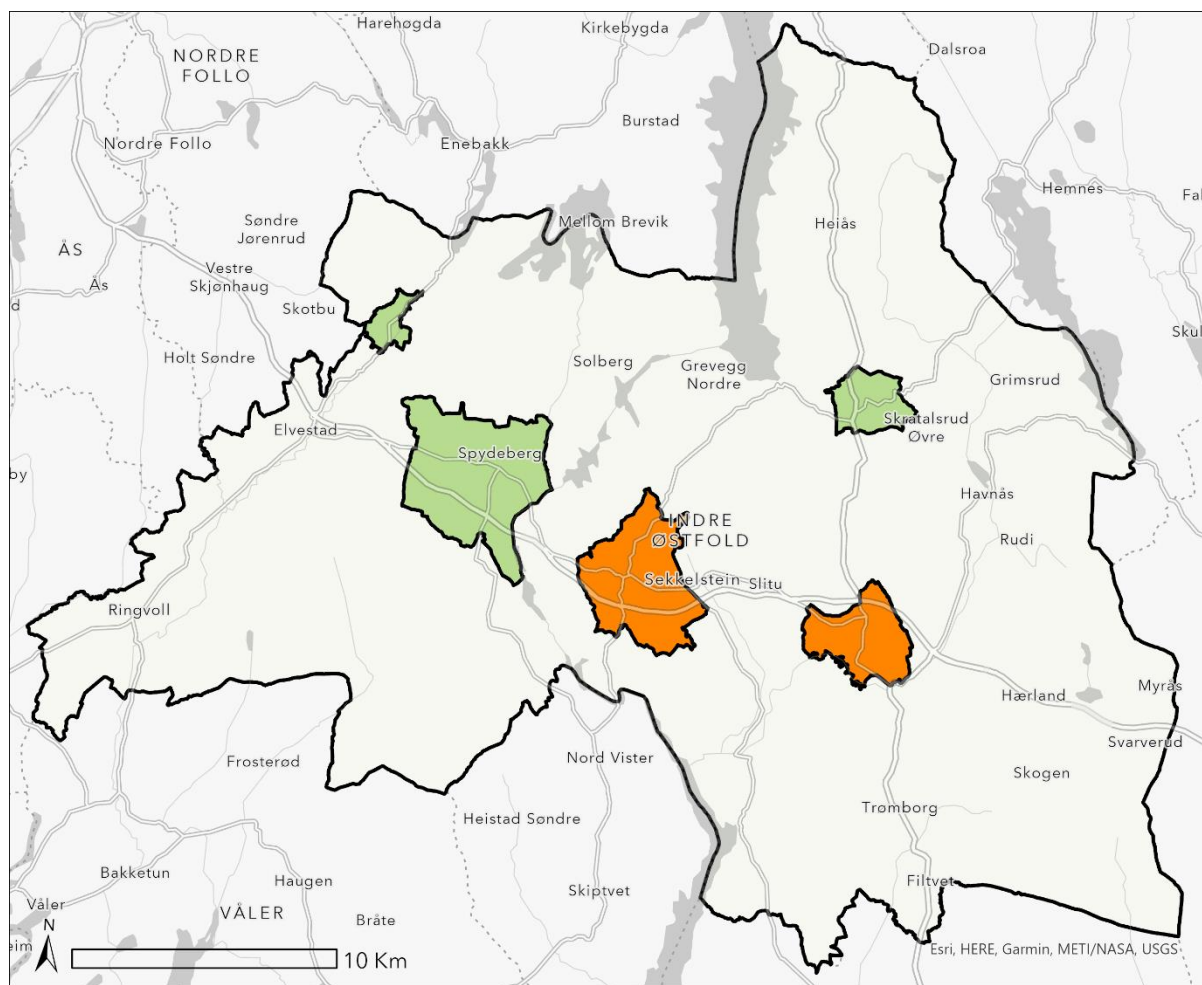
Figur 1.1 Oversikt over hvor de som har svart på reisevaneundersøkelsen bor, basert på informasjon på grunnkretsnivå.



SONEINDELING ETTER TIDLIGERE KOMMUNESTRUKTUR, MED RESPONDENTER PER GRUNNKRETS



Figur 1.2 Soneinndeling etter den tidligere kommunestrukturen. Antall respondenter per grunnkrets er vist i grønt.



SONEINDELING ETTER TETTSTEDSSTRUKTUR

- BYENE ASKIM OG MYSEN
- TETTSTEDENE TOMTER, KNAPSTAD, SPYDEBERG OG SKJØNHAUG
- RESTEN AV INDRE ØSTFOLD KOMMUNE

Figur 1.3 Soneinndeling etter tettstedsstrukturen i kommunen. Byene Askim og Mysen utgjør én sone, tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug utgjør én sone, mens øvrige grunnkretser i Indre Østfold utgjør den tredje sonen.

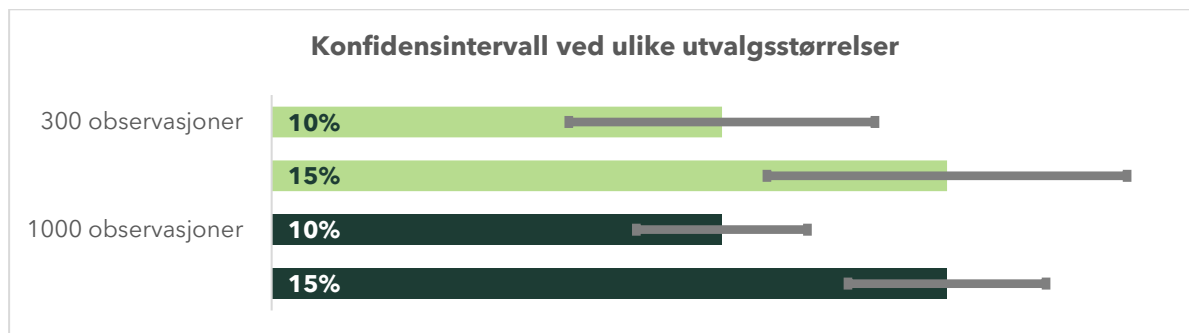
### 1.3. Feilmarginer

Enhver utvalgsundersøkelse er heftet med usikkerhet. Konfidensintervallets størrelse er avhengig av størrelsen på utvalget og av fordelingen til det aktuelle kjennemerket. Konfidensintervallet reduseres jo flere som er med i utvalget, men sammenhengen mellom utvalgsstørrelse og konfidensintervall er ikke lineær. Videre er konfidensintervallet

større når utvalgsresultatet er 50 prosent, og avtar symmetrisk etter hvert som prosentandelen nærmer seg 0 og 100.

Dersom vi studerer et område hvor man har data om 300 reiser, og med en kollektivandel på 10 prosent, får vi en feilmargin på +/- 4,2 prosentpoeng, gitt et sikkerhetsnivå på 95%. Det vil si at den reelle kollektivandelen i befolkningen vil ligge innenfor et intervall på mellom 5,8 prosent og 14,2 prosent. Dersom kollektivandelen i et annet geografisk område med samme utvalgsstørrelse er på 15 prosent, vil feilmarginen være på +/- 4,9 prosentpoeng, og vi får et konfidensintervall på mellom 10,1 prosent og 19,9 prosent. Det vil si at konfidensintervallene til de to observasjonene overlapper. Den observerte forskjellen i kollektivandel er dermed ikke statistisk signifikant, og vi kan derfor ikke konkludere med at det er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene. Forskjellen kan like gjerne skyldes tilfeldigheter ved det utvalget som er trukket.

Hvis antall observasjoner i de to områdene er på 1000 reiser, blir feilmarginene betydelig lavere (+/-1,9 prosentpoeng), og de to konfidensintervallene overlapper ikke. Vi kan derfor konkludere med at det med stor sannsynlighet er en reell forskjell i kollektivandel i de to områdene.



Figur 1.4: Illustrasjon av størrelsen på feilmarginer ved ulike utvalgsstørrelser, med et sikkerhetsnivå på 95%

For at vi skal kunne konkludere med at en observert forskjell er reell må det med andre ord være store forskjeller mellom to områder, eller det må være mange observasjoner i hvert område. Dette får betydning for hvor små geografiske områder det er hensiktsmessig å analysere.

I rapporten har vi satt en grense på minst 300 intervjuer for at et område kan defineres som en egen sone. Selv da vil feilmarginene være relativt store. Resultatene som presenteres i denne rapporten må tolkes innenfor feilmarginer som er fra +/- 5,7 prosentpoeng eller mindre, avhengig av utvalgsstørrelsen og svarfordeling til det området



som analyseres. Det er viktig å understreke at det derfor er viktigere å studere det generelle mønsteret i forskjeller og likheter mellom ulike soner enn det eksakte resultatet.

## 1.4. Gjennomføring av undersøkelsen

### 1.4.1. Utvalg

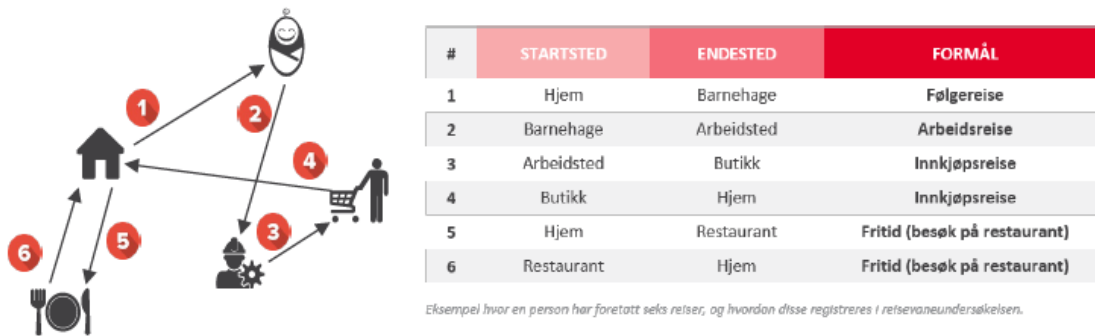
Målgruppen for denne lokale reisevaneundersøkelsen var bosatte i Indre Østfold kommune, i alderen 15 år og eldre, og det var ingen øvre aldersgrense. Utvalget er trukket fra det sentrale folkeregisteret, og rekrutteringsbrev ble sendt ut til utvalget. Brevet inneholdt lenke og innloggingsinformasjon til webundersøkelsen. Utvalget er trukket med én adressant per husstand.

### 1.4.2. Hva er en reise?

Begrepet daglige reiser dekker alle reiser en person har foretatt i løpet av en konkret dag, både korte daglige reiser og lengre reiser som foretas sjelden.

Reisene avgrenses og defineres ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, avsluttes reisen. 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. Denne måten å registrere reiser og reiseformål på fører til en viss underrepresentasjon av arbeidsreiser og en viss overrepresentasjon av innkjøps- og omsorgsreiser, siden disse ofte gjennomføres i forbindelse med en reise til eller fra arbeid.

Figuren under viser et eksempel på reisene en tilfeldig person har gjennomført i løpet av registreringsdagen. Første reise er hjemmefra til barnehagen for å levere barn. Dette defineres derfor som en følge- og omsorgsreise. Deretter reiser vedkommende fra barnehagen til arbeid, en reise som defineres som en arbeidsreise. Etter arbeidsløstid reiser vedkommende innom butikken på vei hjem. Reisen fra arbeid til butikken defineres som en innkjøpsreise, og det gjør også reisen fra butikken og hjem. På ettermiddagen foretar denne personen et restaurantbesøk, som genererer to fritidsreiser.



Figur 1.5: Eksempel på reiseaktivitet og hvordan dette er registrert i RVU. Kilde: Epinion 2019.

### 1.4.3. Undersøkelsesopplegg

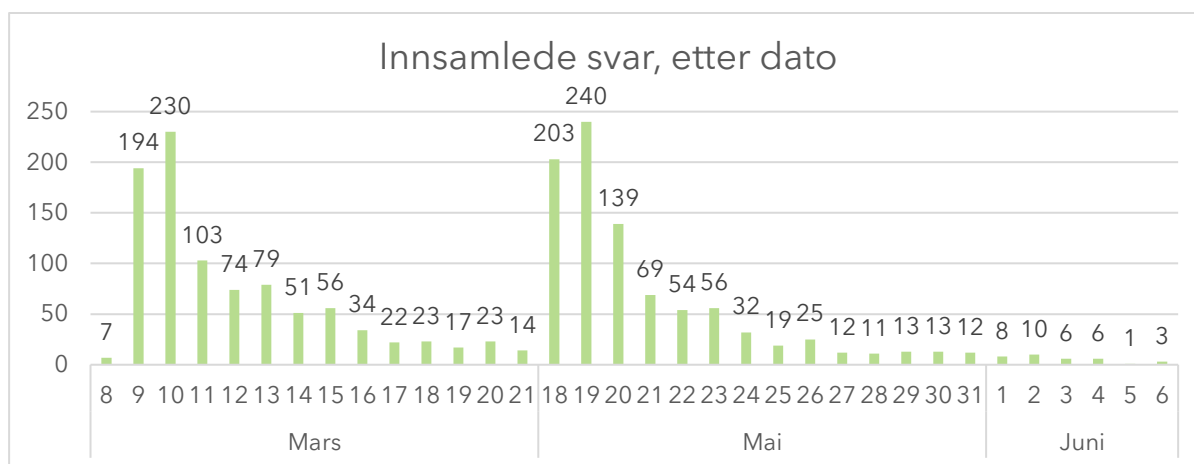
Datainnsamlingen ble gjennomført som en webundersøkelse. Datainnsamlingen ble gjennomført i to perioder: 9. – 20. mars og 18. mai – 4. juni 2022. Det ble foretatt en postal utsendelse av rekrutterings- og informasjonsbrev i forkant av datainnsamlingen. Brevet beskriver kort formålet med undersøkelsen, og alle ble invitert til å besvare undersøkelsen på web, enten på norsk eller engelsk. Et stort flertall har svart på undersøkelsen på norsk, og ca 7 % har svart på den engelskspråklige undersøkelsen. Oppdragsgiver bisto også med å oppfordre publikum til å svare på undersøkelsen.

Å gjennomføre intervju på web har mange fordeler, men kan også ha noen uforutsette utfordringer. En webbasert undersøkelse har blant annet ført til at datagrunnlaget har noen utfordringer når det gjelder registrering av antall reiser. Dette har også blitt funnet i den nasjonale reisevaneundersøkelsen for 2018/19, som åpnet for web-intervjuer (Grue, Landa-Mata & Flotve, 2021). I RVU 2018 var det registrert 2,79 reiser i snitt per person per dag, mot 3,26 i RVU 2013/14. Det er blant annet observert et høyere antall reiser som starter og slutter på samme adresse enn tidligere, noe som indikerer at en del av de som har svart har misforstått definisjonen av en reise (jf. forrige avsnitt), og ikke har skilt mellom tur- og returreisen. Samtidig er det tegn som tyder på at noen respondenter har unnlatt å rapportere visse reiser, for eksempel en følgereise til barnehagen på vei til jobb (Epinion 2019). Resultatene fra undersøkelsen i Indre Østfold kommune tyder på at samme type registreringsfeil som ble funnet i RVU 2018/19 også har skjedd for denne undersøkelsen. Vi finner at tur/retur-reiser er registrert som én reise, og en underreportering av korte reiser og reiser til fots (spaserturer, luftenhund, osv.), og at ingen reiser under 1 km er registrert. Det er vanskelig å si med sikkerhet hvor mye av dette som skyldes reell reiseatferd og hvor mye som skyldes metode. Fritekstsvarene respondentene kunne besvare på slutten av undersøkelsen viser tegn til at det særlig er gangturer som ikke er

blitt registrert. Dette er også ofte de korteste reisene, og en underregistrering av disse reisene vil kunne gi svært få korte reiser. Samtidig er dette noe som trolig også har skjedd i den nasjonale RVUen som samles inn på samme måte, og at vi også der finner en underrepresentasjon av korte reiser.

#### 1.4.4. Svarprosent

Totalt for begge innsamlingsperioder er det sendt ut 20.000 rekrutteringsbrev, med 10.000 rekrutteringsbrev per pulje. Total svarprosent, når vi korrigerer for returnerte rekrutteringsbrev og ugyldige responser, er 9,3 %. Det er en tydelig kurve for innsamlede svar, der vi får flest svar per dag rett etter rekrutteringsbrevene er sendt ut.



Figur 1.6 Antall innsamlede svar, fordelt etter dato.

Svarprosent for første innsamlingsperiode er 9,5 %, mens andre periode har en svarprosent på 10 %.

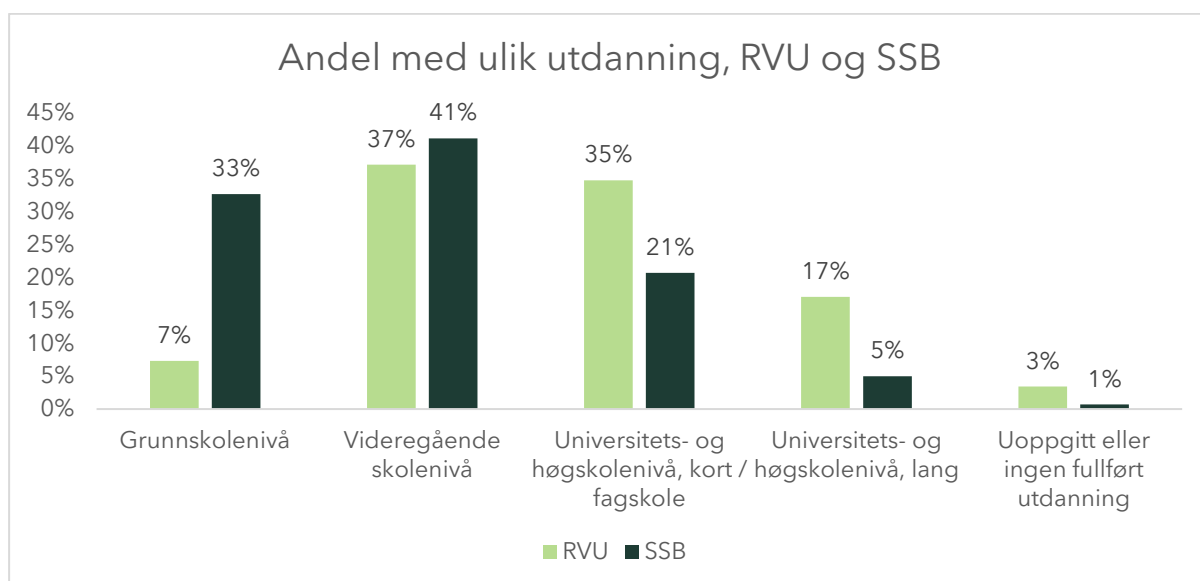
#### 1.4.5. Utvalgsskjevhet og vekting

Datainnsamlingen for undersøkelsen er gjennomført med et mål om å vise et komplett bilde av reisevanene for befolkningen i Indre Østfold kommune, 15 år og eldre. For dette formålet er rekrutteringen gjort som et representativt uttrekk fra folkeregisteret, på bakgrunn av geografi, alder og kjønn. Det forekommer likevel avvik i det resulterende datasettet, sammenlignet med befolkningen. Dette kan skyldes utfordringer med svarvillighet blant spesifikke aldersgrupper eller i konkrete områder hvor det er vanskelig

å gjennomføre intervju. Disse skjevhetene kan korrigeres ved bruk av vektning. Reisevanedataene er vektet for bostedsområde, alder, og kjønn.

Når det gjelder utdanning, er det en større andel med høy utdanning blant de som har svart på reisevaneundersøkelsen enn i befolkningen som helhet. Figuren nedenfor viser utdanningsnivå for befolkningen på 16 år og eldre, basert på SSBs utdanningsstatistikk, sammenlignet med utdanningsnivået til respondentene på 16 år og eldre i undersøkelsen. Blant befolkningen på 16 år og eldre er det 33 % som har grunnskole som høyeste utdanningsnivå, mot 7 % i utvalget. 26 % av befolkningen på 16 år og eldre er universitets- og høgskoleutdannet, mot 52 % i utvalget. Dette er en utvalgsskjevhet man ofte finner i spørreundersøkelser.

Dersom det er ulikheter i reisevaner blant de med lav og høy utdanning, for eksempel ved at de med høy utdanning har en høyere reiseaktivitet eller en høyere sykkelandel, vil en slik utvalgsskjevhet få betydning for resultatet fra undersøkelsen. Det er derfor viktig å være klar over denne skjevheten i tolkningene av resultatene, siden datamaterialet ikke er vektet for skjevheter i utdanningsnivå.



Figur 1.7 Befolkningens og utvalgets utdanningsnivå - personer som er 16 år og eldre. N=1863.

## 1.5. Forskjeller i transportmiddelbruk mellom ulike grupper

I en del steder i rapporten beskriver vi forskjeller i reiseatferd og transportmiddelbruk mellom ulike grupper i befolkningen, slik som kjønn, alder utdanning mv. Forskjellene som

gjengis er kun bivariate sammenhenger, dvs. at de kun viser de forskjellene som er observert i datamaterialet, men sier ingen ting om årsakssammenhenger, dvs. hvorfor det er forskjeller. Hvis det for eksempel er slik at kvinner reiser mer med kollektivtransport enn menn, vil de bivariate sammenhengene ikke si noe om *hvorfor* de gjør dette, om det er fordi de har lavere tilgang til bil, har et annet reisemønster mv. For å finne årsakssammenhengene må det gjennomføres mer omfattende statistiske analyser.

Tabellene som ligger til grunn for disse beskrivelsene ligger i Excel-arkene som er utarbeidet i tilknytning til rapporten. Disse er gjort tilgjengelige for oppdragsgiver.

## 2. Tilgang til transportressurser

Hensikten med dette kapitlet er å gi en oversikt over befolkningens tilgang til sentrale transportressurser: førerkort og bil, parkeringsdekning, tilgang til kollektivsystemet, og tilgang til sykkel og moped/motorsykkel. Flere analyser viser at befolkningens tilgang til transportressurser som bil, kollektivtransport og parkering har stor betydning for deres valg av reisemåte. Analysene viser at tilgang til bil er en av de viktigste faktorene for valg av reisemåte, sammen med tilgjengelighet til parkering (PROSAM 2020, Ellis 2010, Solli m.fl. 2014).

### **Sammenheng mellom reisevaner og rammebetingelser for transport**

En analyse av sammenhengen mellom reisevaner og rammebetingelser for transport for de tretten største byområdene i Norge viser blant annet at personer uten tilgang til bil foretar flere kollektivreiser og flere gangturer enn de med tilgang til bil. Jo flere biler man har tilgang til, jo mer benytter man bil på reisene. Analysen viser også at de med svært god tilgang til kollektivtransport reiser mer kollektivt, går mer og fortar færre bilturer enn de som har dårlig tilgang til kollektivtransport. Analysen viser også at de som ikke har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver reiser vesentlig mer med kollektivtransport enn de som har gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, og de går og sykler også en god del mer

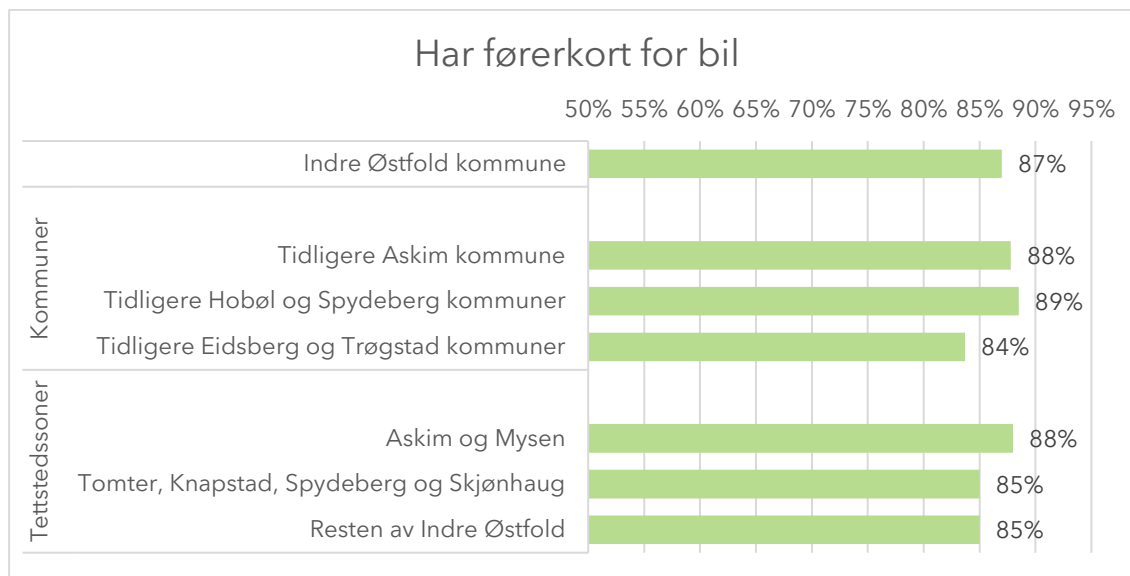
Kilde: Solli m.fl. 2014: *Ringvirkninger av arealplanlegging - for en mer bærekraftig bytransport? Dokumentasjonsrapport*. UA-rapport 51b/2014

### 2.1. Førerkort og tilgang til bil

#### **9 av 10 har førerkort for bil**

Figur 2.1 viser hvor stor andel av befolkningen i Indre Østfold som har førerkort for bil i 2022. I Indre Østfold kommune er det 87 % av den voksne befolkningen som har førerkort for bil, noe som er på nivå med snittet nasjonalt og på fylkesnivå (89%).

Det er små forskjeller i førerkortandelen blant bosatte i de ulike områdene, der førerkortandelen ligger på mellom 84 og 89 %. Men vi ser at førerkortandelen er noe lavere blant bosatte i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner, med 84 % førerkortandel.



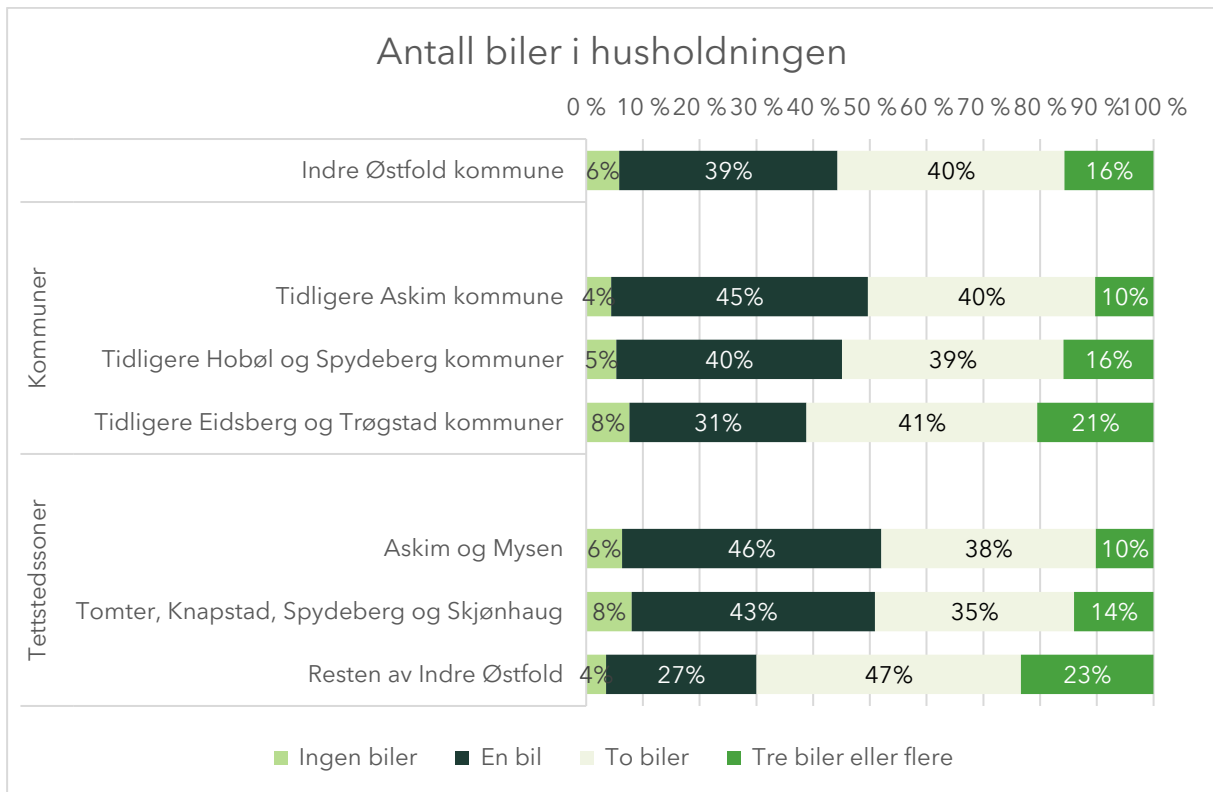
Figur 2.1 Prosentandel av personer 18 år og eldre med førerkort for bil. N=1848.

### Nesten halvparten av husholdningene har tilgang til mer enn én bil

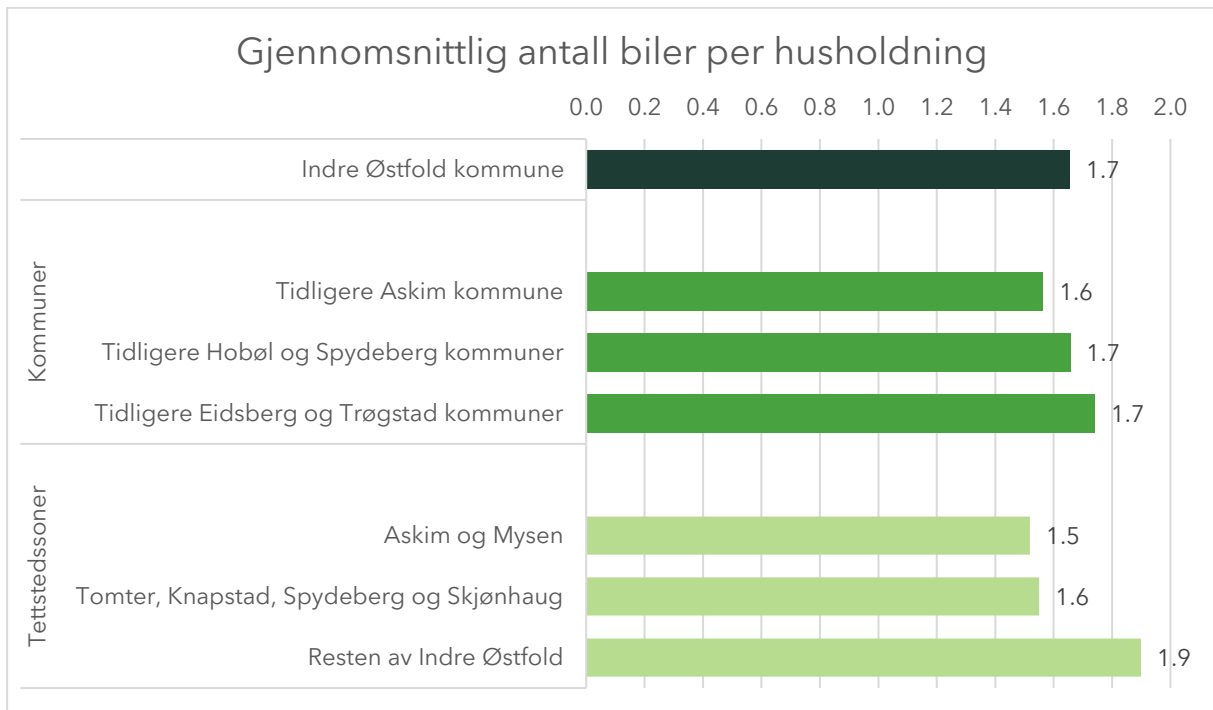
I Indre Østfold kommune bor 6 % av befolkningen i en husstand uten tilgang til bil (fig. 2.2). Over halvparten av befolkningen (56 %) bor i en husholdning med mer enn én bil. Sammenlignet med fylkesnivå og nasjonalt nivå har beboere i Indre Østfold en høyere bileierandel. Gjennomsnittlig antall biler per husholdning er 1.7 i kommunen (fig. 2.3); dette er høyere enn nasjonalt nivå på 1,5 og snitt i Viken på 1,6 biler per husholdning.

Andelen husstander med kun én bil er høyere i tidligere Askim kommune (45 %) enn i de andre tidligere kommunene. I tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner bor 62 % av befolkningen i en husstand med to eller flere biler. Tidligere Eidsberg og Trøgstad har også en noe høyere gjennomsnittlig antall biler per husholdning enn tidligere Askim kommune.

Ser vi på antall biler i husholdningen for de som bor mer sentralt versus de som bor mindre sentralt, ser vi en tydelig trend mot at de som bor mindre sentralt har flere biler i husholdningen. I sonen Resten av Indre Østfold har tilnærmet 7 av 10 husholdninger to eller flere biler (69 %), mot en av to husholdninger (48 %) i Askim og Mysen.



Figur 2.2 Andel med ulikt antall biler i husholdningen. N=1848.

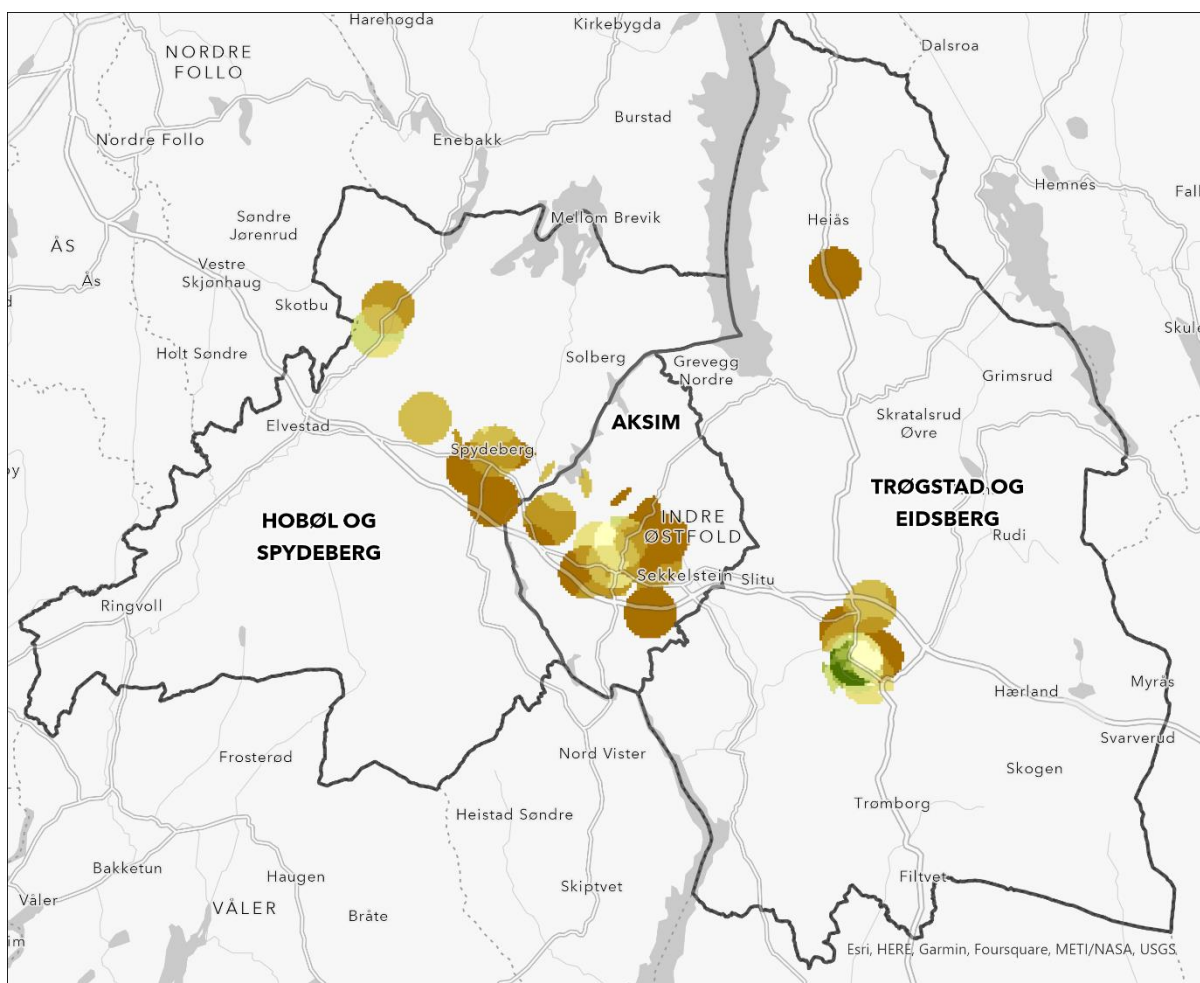


Figur 2.3 Gjennomsnittlig antall biler husholdningen disponerer. N=1848.



Forskjellen i tilgang til bil innad i byregionen kan også illustreres i kart. Kartet nedenfor viser befolkningens tilgang til bil i ulike områder i Indre Østfold kommune. Her har vi tatt utgangspunkt i informasjon på grunnkrets nivå, for å få fram nyanser som ikke kommer fram i den relativt grove soneinndelingen. Jo grønnere et område er skravert, jo færre er det som har tilgang til bil. I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser at biltilgangen er lavere i sentrumsområdene enn i mer spredtbygde områder i kommunen. Særlig ser vi dette i Mysen-området.



**ANDEL SOM IKKE DISPONERER BIL, ETTER BOSTED**



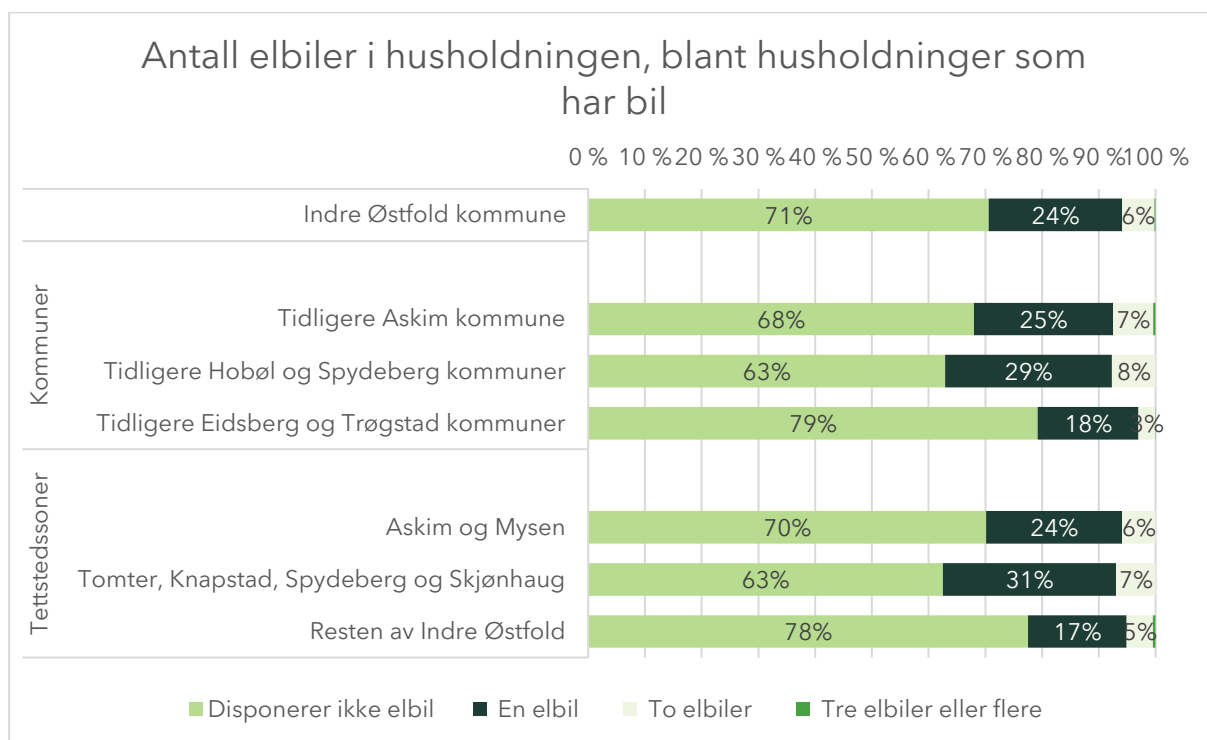
Figur 2.4 Andel som ikke har tilgang til bil, etter bosted.

### 30 prosent av husstandene i Indre Østfold har minst én elbil

En snau tredjedel av husholdningene i kommunen som har bil (94 % av den totale befolkningen) disponerer minst én elbil. 24 % av husholdningene som har bil har tilgang på én elbil, mens 6 % av husholdningene har to elbiler. Å disponere en elbil er vanligst blant de husstandene som har to eller flere biler.

Andelen som disponerer elbil i Indre Østfold er både høyere enn den nasjonale andelen på 22% og høyere enn fylkesnivå på 24%.

Vi ser av figur 2.5 at det er noe vanligere å disponere en elbil i husholdninger lokalisert i mer sentrale deler av kommunen, som Askim og Mysen, der 30 % av husholdningene disponerer minst én elbil, og tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug, der 38 % disponerer minst én elbil. Ser vi på Resten av Indre Østfold kommune er andelen som disponerer en elbil noe lavere, med 22 %.

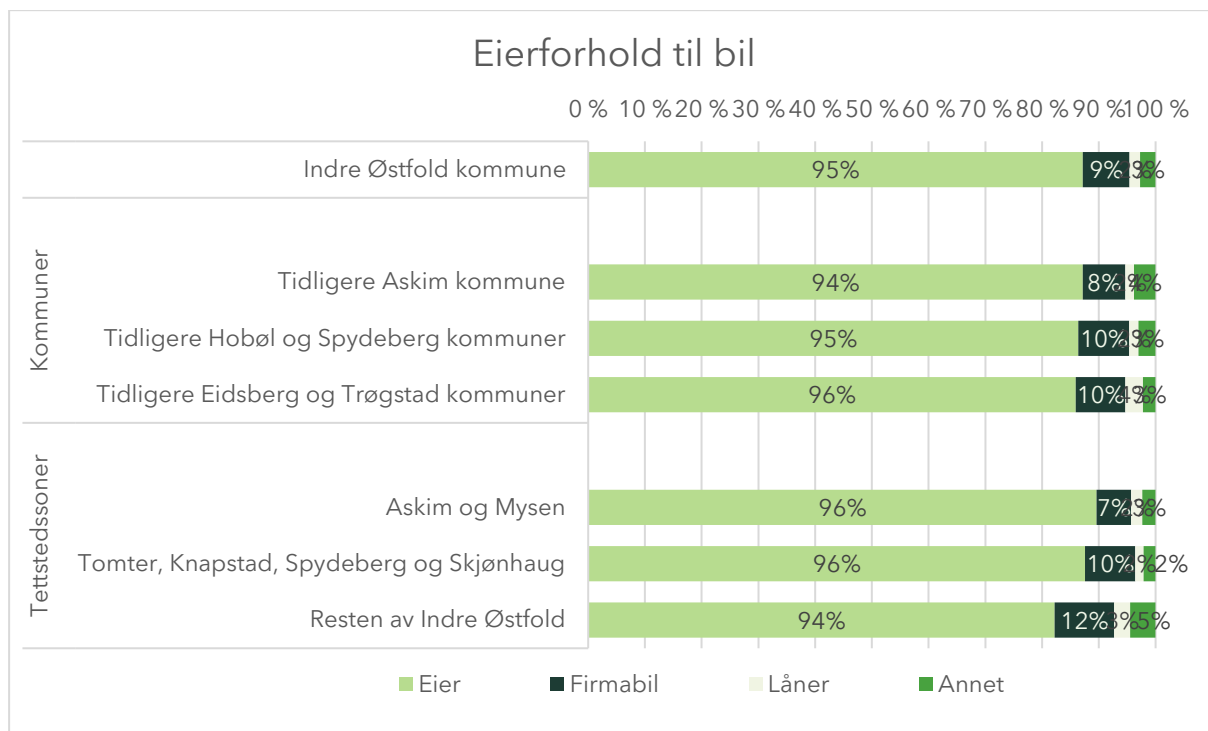


Figur 2.5 Andel med ulikt antall biler i husholdningen. N=1754.

Av de husstandene som har elbil er det 19 % som har elbil som eneste bil; det er likt med nasjonalt og fylkesnivå.

## De aller fleste husstander i Indre Østfold eier bilene de disponerer

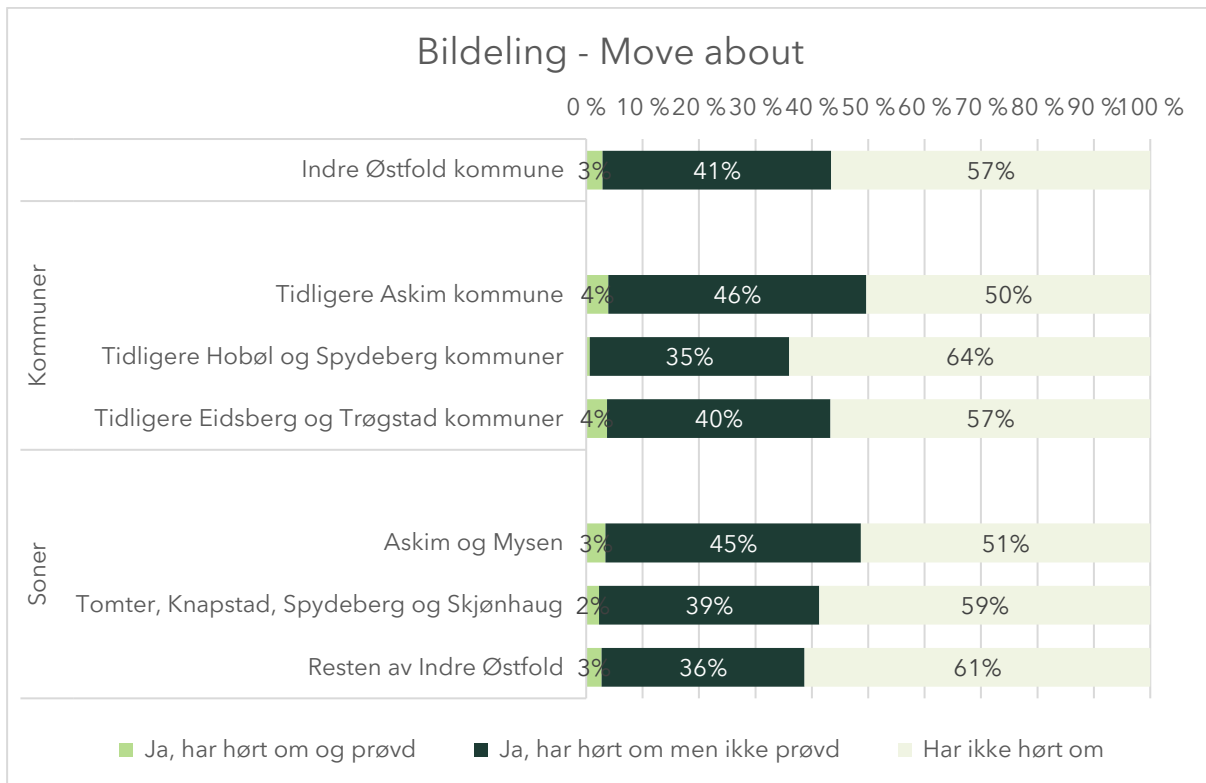
Blant befolkningen som har tilgang på bil eier 95 % av befolkningen i Indre Østfold kommune bilen de disponerer. 9 % av befolkningen som har tilgang på bil disponerer en firmabil, mens 2 % låner bilen de disponerer. Det er ingen store variasjoner i eierforhold i de ulike sonene.



Figur 2.6 Andel av befolkningen som har tilgang til bil som har ulike eierforhold til bilene de disponerer. Spørsmålet er stilt til respondenter som har oppgitt å ha tilgang til bil. N=1754.

## Få har prøvd kommunens bildelingsordning Move About

Av befolkningen i Indre Østfold kommune har 44 % hørt om kommunens bildelingsordning (via Move About). 3 % av befolkningen har prøvd ordningen, mens 57 % hverken har hørt om eller prøvd bildelingsordningen. Det er flest som har hørt om ordningen i tidligere Askim kommune.



Figur 2.7 Andel som har hørt om og prøvd bideleordningen Move About. N=1687.

## 2.2. Parkeringsforhold ved arbeidssted

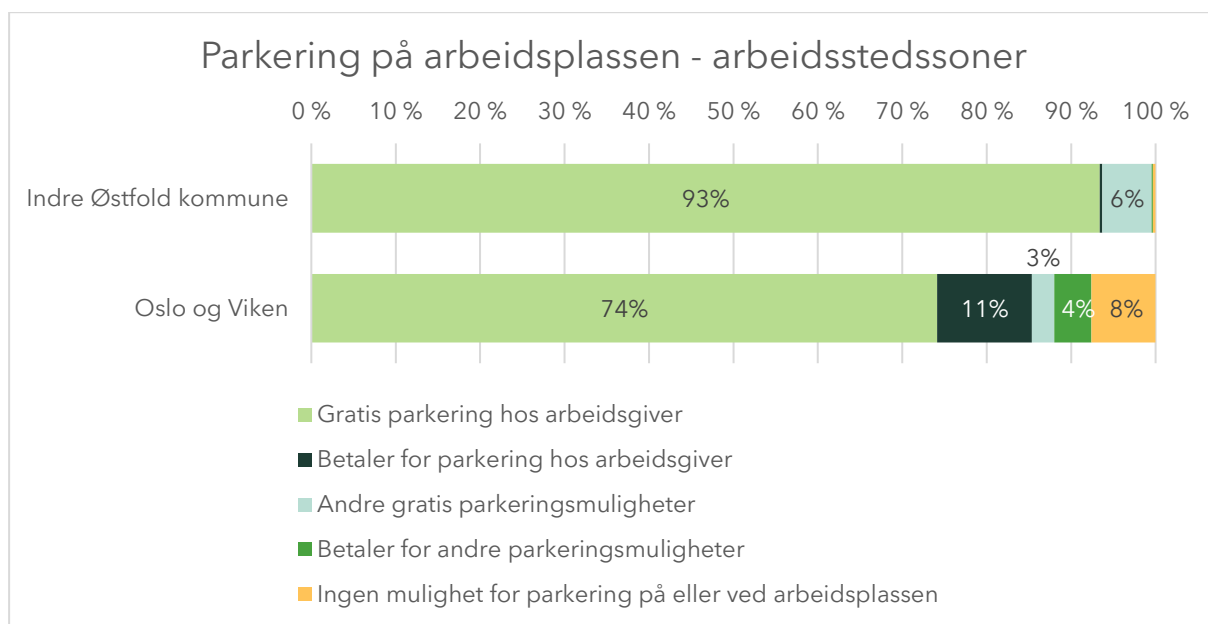
Tilgang til parkering er i stor grad med på å påvirke transportmiddelvalget. Har man mulighet til å sette fra seg bilen, er det mye større sannsynlighet for at man velger bil framfor andre transportmidler. I dette avsnittet belyser vi de yrkesaktives tilgang til parkering ved arbeidsplassen.

### Flertallet har tilgang til gratis parkering hos arbeidsgiver

Et stort flertall av de yrkesaktive i Indre Østfold kommune har tilgang til gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver. 93 % av de som har arbeidsplass innad i kommunen har tilgang på gratis parkeringsplass hos arbeidsgiver, og ytterligere 6 % har andre gratis parkeringsmuligheter. Kun 1 % av de yrkesaktive som er bosatt i Indre Østfold og har arbeidsplassen sin i Indre Østfold kommune betaler for parkering. Andelen med tilgang til

gratis parkering en del høyere sammenlignet med resten av landet (76%) og arbeidstakere med arbeidsplass i Viken (82%).

Blant de som har arbeidsplass i Oslo og Viken har 74 % gratis parkering hos arbeidsgiver og ytterligere 3 % har andre gratis parkeringsmuligheter. 11 % betaler for parkering hos arbeidsgiver, mens 4 % betaler for andre parkeringsmuligheter. 8 % av yrkesaktive bosatte i Indre Østfold kommune og som har arbeidsplass i Oslo eller Viken har ingen mulighet for parkering ved arbeidsplassen.



Figur 2.8 Parkeringsmuligheter ved arbeidsplassen blant bosatte i Indre Østfold kommune (blant yrkesaktive med førerkort og tilgang til bil). Spørsmålet er stilt til yrkesaktive. N=1169.

### 2.3. Tilgang til kollektivtransport

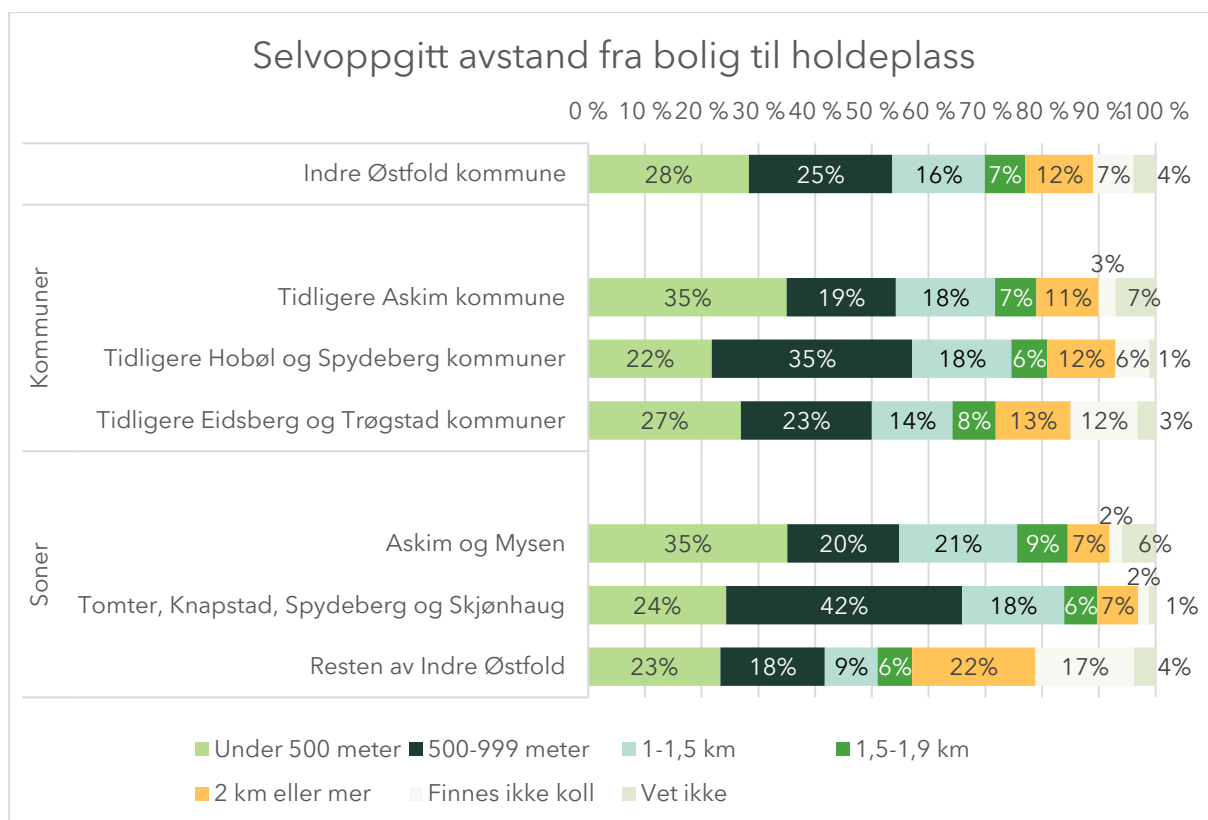
Tilgang til kollektivtransport i et område er en sum av flere ulike faktorer. I reisevaneundersøkelsen spørres det om avstand fra bolig til holdeplass for det kollektive transportmiddelet man vanligvis bruker, eller som det kan være aktuelt å bruke, og avgangsfrekvens fra denne holdeplassen på dagtid.

Svarene gjenspeiler ikke nødvendigvis det faktiske kollektivtilbudet. Særlig blant de som aldri eller i liten grad bruker kollektivtransport, kan disse svarene være unøyaktige. Det er også knyttet usikkerhet til disse resultatene fordi relativt mange ikke har svart på spørsmålene

## 1 av 4 i Indre Østfold sier at de bor nært en holdeplass for kollektivtransport

I Indre Østfold kommune er der 4 % som ikke har svart på spørsmålet om avstand fra bolig til holdeplass og 7 % oppgir at det ikke finnes kollektivtilbud i nærheten av der de bor. 28 % av befolkningen oppgir at de bor under 500 meter fra en holdeplass det kan være aktuelt å bruke, og ytterligere 25 % bor mellom 500 meter og en kilometer unna en holdeplass for kollektivtransport. Sammenlignet med befolkningen i hele Viken fylke er avstanden til nærmeste aktuelle holdeplass større.

Andelen som bor nært en holdeplass er høyest i de mest sentrale områdene av kommunen; I Askim og Mysen bor 35 % av befolkningen under 500 meter fra en holdeplass. Dersom vi ser på andel av befolkningen som har en selvoppgitt avstand til kollektivholdeplass på under 1 kilometer, er det tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug som har den høyeste prosentandelen. I denne sonen bor 2 av 3 mindre enn én kilometer fra en kollektivholdeplass (66 %), mot 55 % i Askim og Mysen og 41 % i Resten av Indre Østfold.



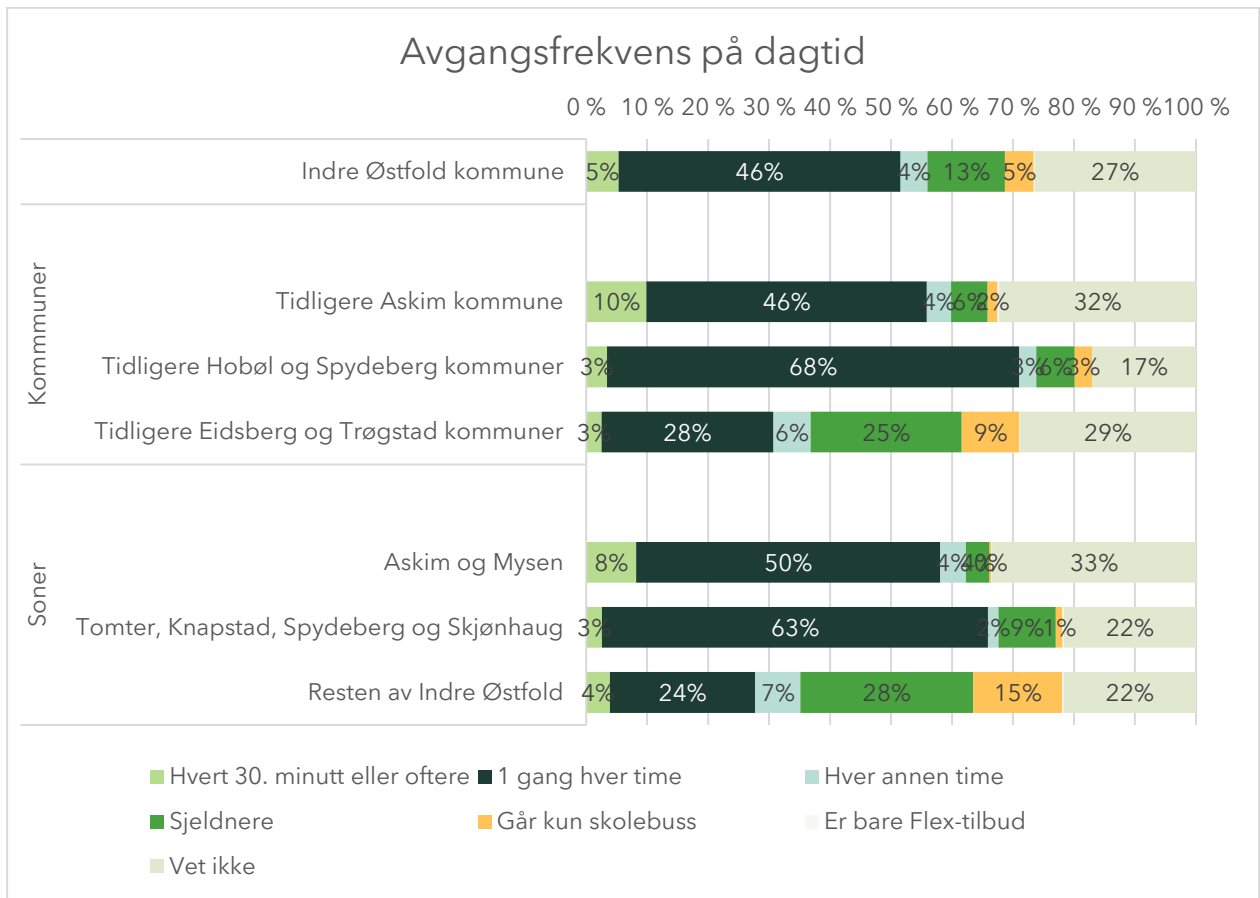
Figur 2.9 Selvoppgitt avstand fra bolig til holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke. N=1838.

### **Få har tilgang på kollektivtilbud med avganger oftere enn én gang i timen**

Respondentene som har oppgitt å ha en holdeplass til et kollektivtilbud i nærheten har fått spørsmål om avgangsfrekvensen for denne holdeplassen. 27 % av respondentene som har fått dette spørsmålet svarer at de ikke kjenner til avgangsfrekvensen ved sin nærmeste kollektivholdeplass.

I Indre Østfold kommune er det 5 % som svarer at de har et kollektivtilbud som går hvert 30. minutt eller oftere, og 46 % svarer at det er avgang fra den aktuelle holdeplassen én gang i timen. Totalt 17 % svarer at avgangene er annenhver time eller sjeldnere, mens 5 % svarer at det kun går skolebuss fra den aktuelle holdeplassen.

Askim og Mysen er den sonen der flest respondenter svarer at de ikke vet hva avgangsfrekvensen er (33 %). I Askim og Mysen svarer 58 % at det er avgang minst én gang i timen på den aktuelle holdeplassen, mens i tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug svarer 66 % at det er et kollektivtilbud minst én gang i timen. I Resten av Indre Østfold kommune er det til sammenligning kun 28 % som svarer at det er avgang fra den aktuelle kollektivholdeplassen minst én gang i timen. I Resten av Indre Østfold svarer totalt 35 % at avgangene går annenhver time eller sjeldnere, mens 15 % svarer at det kun går skolebuss fra den aktuelle holdeplassen.



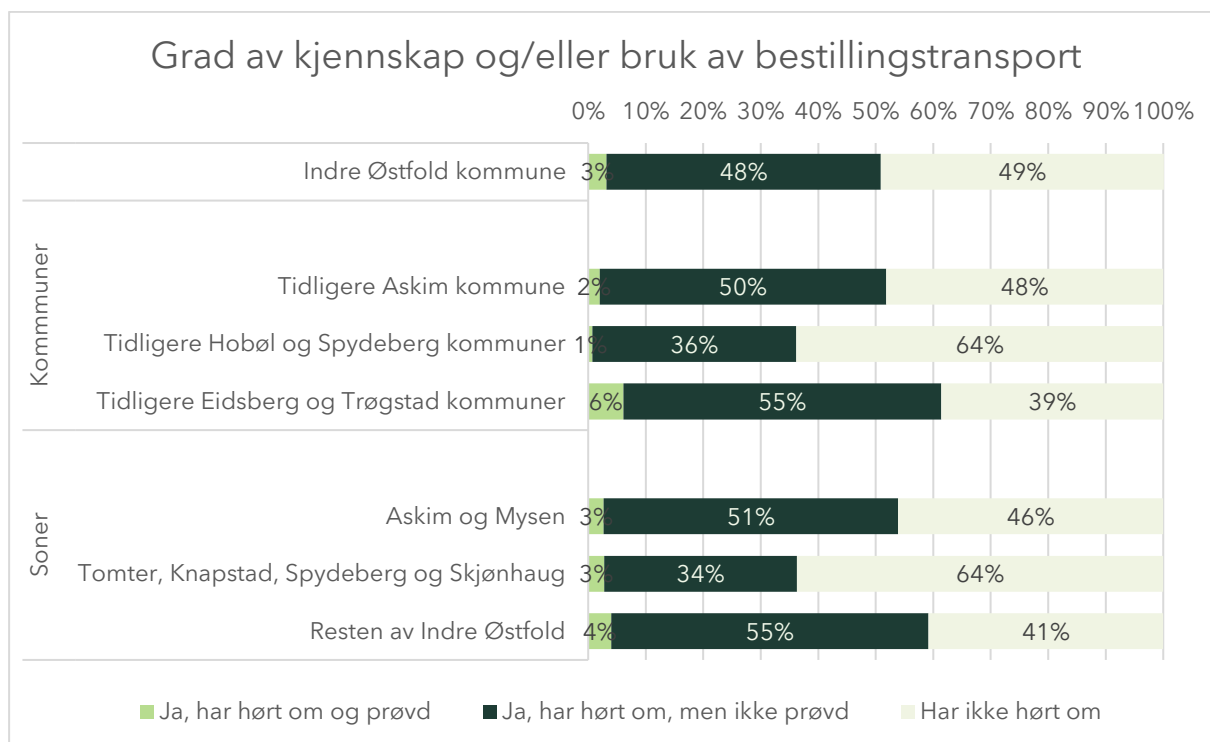
Figur 2.10 Selvoppgitt avgangsfrekvens fra holdeplass for kollektivtransport det kan være aktuelt å bruke. Spørsmålet er stilt til respondenter som har svart at de har en kollektivholdeplass i nærheten. N=1640.

### Mange har hørt om bestillingstransporttilbudet Flex, men få har prøvd det

Halvparten av befolkningen i Indre Østfold har hørt om bestillingstransporttilbudet Flex, 3 % har prøvd tilbudet og halvparten har ikke hørt om tilbudet.

Andelen som har hørt om Flex er høyest i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner med 61 %, og lavest i tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner med 36 %.



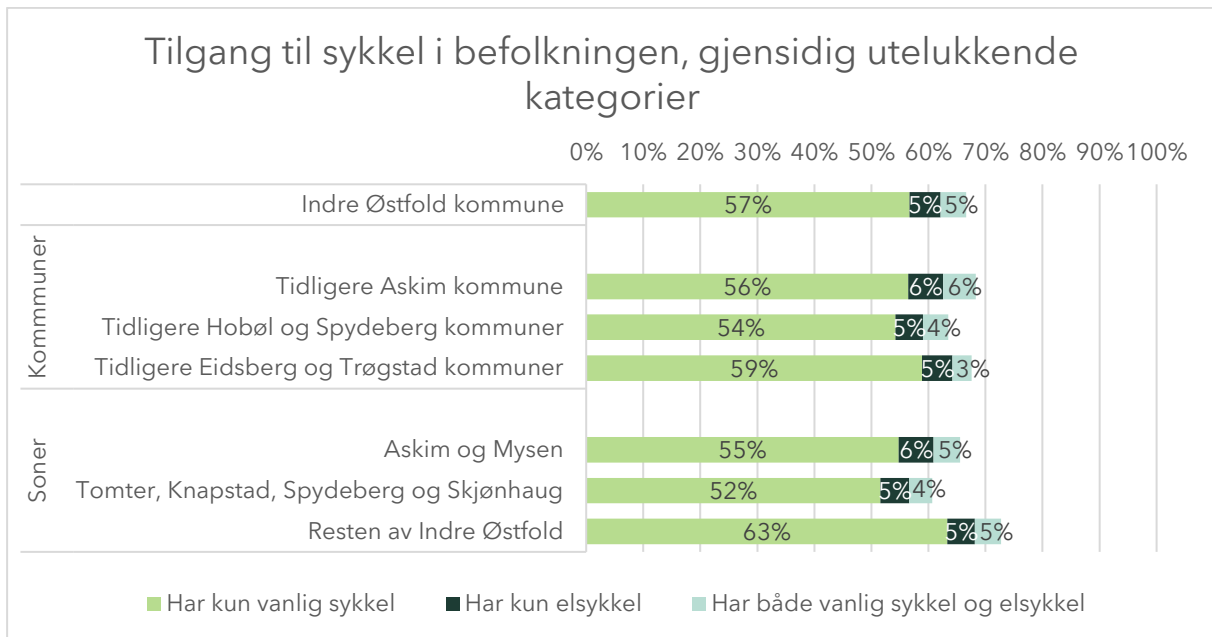


Figur 2.11 Grad av kjennskap og/eller bruk av bestillingstransport. N=1834.

## 2.4. Tilgang til sykkel og moped/MC

67 % av befolkningen i Indre Østfold kommune har tilgang til sykkel. De fleste har tilgang til en vanlig sykkel (57 %), mens 5 % har tilgang til kun elsykkel og 5 % disponerer både vanlig sykkel og elsykkel. Den totale sykkeltilgangen er litt lavere enn lands- og fylkesnivå som er på 71% og 73%. Derimot er andelen som har tilgang til elsykkel likt på lands- og fylkesnivå.

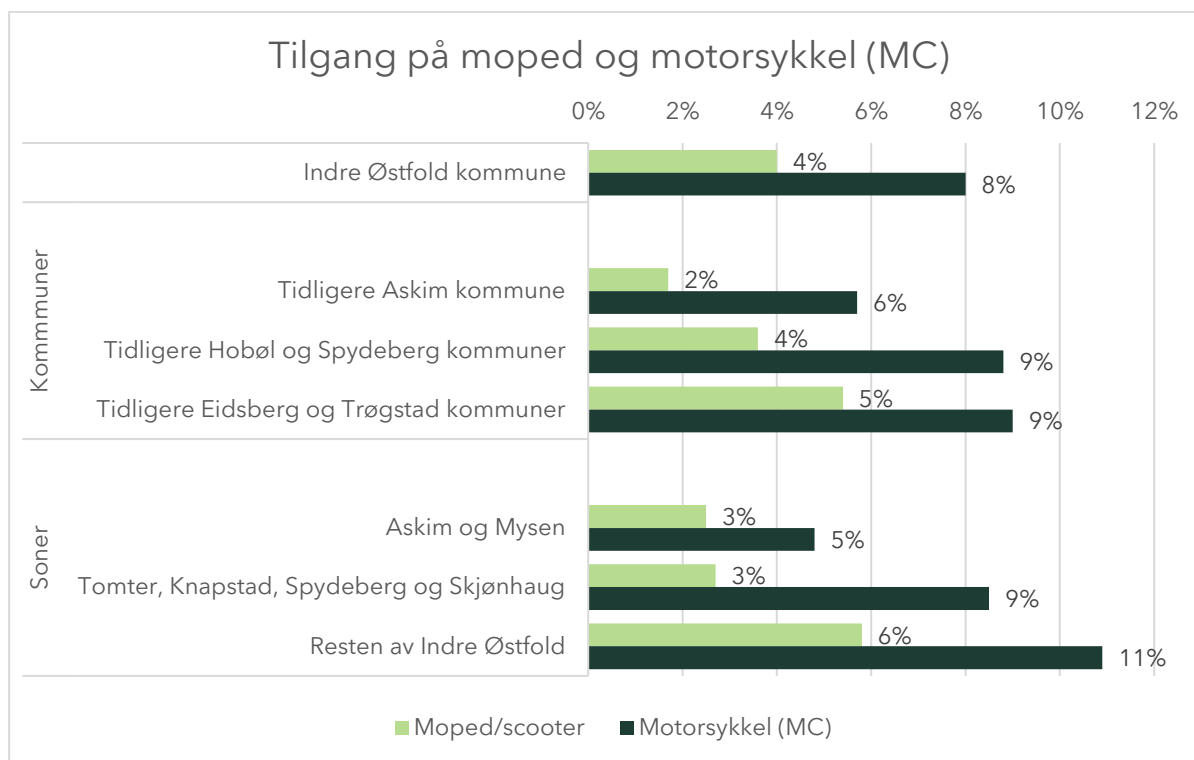
Det er stort sett små variasjoner i tilgang til sykkel i de ulike områdene av kommunen. Likevel ser vi at i de mindre sentrale delene av kommunen er det noe høyere sykkeltilgang enn i de mer tettbygde områdene. I Resten av Indre Østfold kommune har 73 % av befolkningen tilgang til sykkel, mens i tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug er det 61 % av befolkningen som har tilgang til sykkel.



Figur 2.12 Prosentandel med tilgang til vanlig sykkel og elsykkel. N=1833

### Flest har tilgang til moped/motorsykkel i Resten av Indre Østfold kommune

I Indre Østfold har 8 % av befolkningen tilgang på motorsykkel (MC), og 4 % har tilgang på moped/scooter. Andelen for MC er høyere enn lands- og fylkesnivå som er på 5% og 6%, mens andelen for moped/scooter er nært nivået på 5% (Asplan Viak, 2021). Andelen som har tilgang til motorsykkel og moped, er lavest i byene Askim og Mysen og høyest i resten av Indre Østfold kommune.



Figur 2.13 Prosentandel med tilgang til moped og motorsykkel (MC). N=1837.

## 3. Reiseomfang og reisemønster

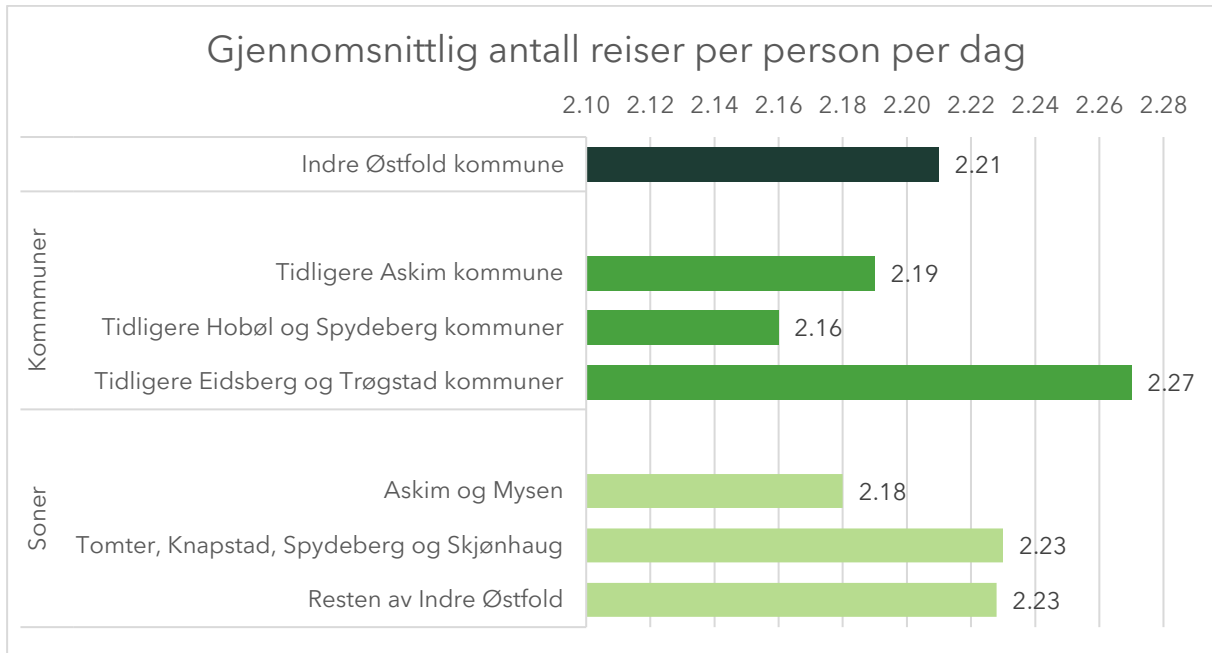
I dette kapitlet gis det en oversikt over reiseomfanget og reisemønstret til befolkningen i Indre Østfold kommune. Det gis oversikt over hvor mye de reiser, når de reiser og hvor de reiser. Oversikt over transportmiddelfordeling og reiseformål på reisene gis i kapittel 4 (transportmiddelfordeling) og kapittel 5 (reiseformål).

### 3.1. Reiseomfang på daglige reiser

#### **Hver person gjør i overkant av to reiser per dag i snitt**

85 % av befolkningen i Indre Østfold kommune foretok minst én reise på registreringsdagen, og i snitt ble det foretatt 2,21 reiser per person per dag, når vi inkluderer både de som har reist og de som ikke har reist. Det er små forskjeller i reiseomfang mellom bosatte i de ulike sonene i studieområdet. Men det foretas noe flere reiser enn gjennomsnittet blant bosatte i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner, og noe færre reiser blant bosatte i tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner. Det foretas i snitt 0,05 færre reiser blant bosatte i byområdene Askim og Mysen sammenlignet med tettsteder og resten av kommunen.

Gjennomsnittlig antall reiser per person i Indre Østfold Kommune er noe lavere enn hva som er funnet for 2020 og 2021 på landsbasis og for Viken i 2018/19. Dette kan skyldes både metode for innsamling av data og et reelt lavere reiseomfang. Metoden påvirker ved at webbaserte spørreskjema fanger opp færre reiser enn intervju, ettersom mange respondenter enten underrapporterer korte reiser eller misforstår reisedefinisjonen i undersøkelsen, og derfor rapporterer tur-retur-reiser som én reise heller enn to.



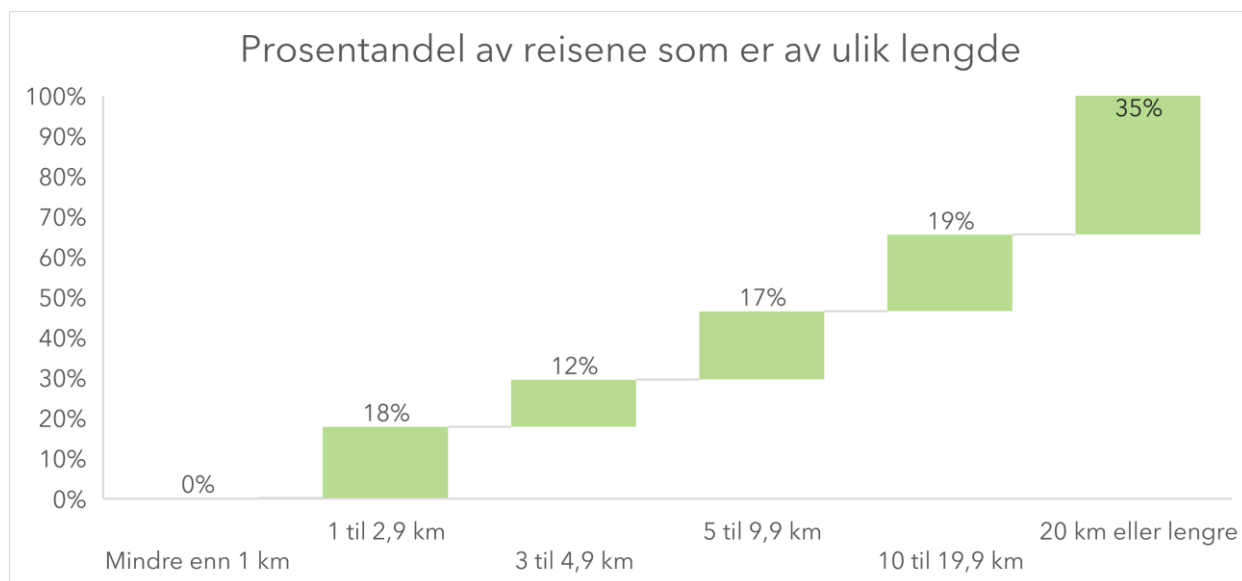
Figur 3.1 Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. N=1826.

### Én tredjedel av de daglige reisene er under 3 km lange

Intervjupersonene spørres etter reiselengde og tidsbruk på reisene de har gjennomført. Dette kan være vanskelig å anslå, og kvaliteten på oppgitt reiselengde kan være varierende. Resultatene i denne undersøkelsen er basert på selvoppgitte avstander. Svarene er enkelt kvalitetssikret ved at ekstremverdier er fjernet, og tydelig for korte avstander basert på kontroll av avstand i Google Maps mellom oppgitt start- og slutt punkt.

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2019/20 er reiselengde i størst mulig grad basert på avstander hentet inn fra Google Maps, og ikke selvoppgitt reiselengde. Dette gjør det ikke mulig å sammenligne avstander i denne undersøkelsen med resultatene fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

De aller fleste daglige reisene som gjøres er korte. 18 % av reisene til befolkningen i Indre Østfold er kortere enn tre kilometer og ytterligere 12 % er under 5 kilometer. Ingen respondenter har oppgitt reiser på under 1 kilometer. Ser vi på de nasjonale tallene for reiser under 3 km, er 33% av alle reiser kortere enn 3 km (Grue, Landa-Mata, & Flotve, 2021). Dette er dermed en indikator på at faktisk antall reiser blant befolkningen mest sannsynlig er høyere enn hva som er oppgitt her.



Figur 3.2 Prosentandel av reisene som er av ulik lengde, bosatte i Indre Østfold kommune. R=3398

## Gjennomsnitt vs median for å belyse reiselengde

### Ulike måter å beskrive reiselengde på:

Det finnes flere måter å beskrive hva som er en vanlig reiselengde for de reisene man gjør i løpet av en dag.

- **Gjennomsnittlig reiselengde:** den vanligste måten å beskrive reiselengden på er ved bruk av gjennomsnittet. Dette finner man ved å summere lengden av alle reisene og dele på antall reiser.
- **Gjennomsnittlig reiselengde, reiser under 10 mil:** I reisevaneundersøkelsen kartlegges både dagliglivets reiser og de mer sjeldne og lange reisene man gjør. Lange reiser på over 10 mil utgjør kun en liten andel av det totale antallet reiser som gjøres i løpet av en dag, men har stor betydning for gjennomsnittsverdien. For å få et anslag for hva som er gjennomsnittlig reiselengde ser vi bort ifra de lange reisene man gjør mer sjelden, og vi har hentet ut gjennomsnittlig reiselengde for reiser under 10 mil.
- **Median reiselengde:** Medianverdien er verdien til det tallet som deler et utvalg i to like store deler. Det vil si at halvparten av reisene er kortere enn medianverdien, og halvparten er lengre enn medianverdien. Fordelen ved å bruke medianverdien i forhold til gjennomsnitt, er at median er mer stabil overfor ekstreme observasjoner enn det gjennomsnittet er. Medianen er dermed godt egnet til å si noe om lengden på en typisk reise som gjennomføres. Fordi medianverdien i liten grad er påvirket av ekstremt høye reiselengder, har vi ikke hentet ut medianverdi for reiser under 10 mil, da den er svært lik medianverdien for alle reiser.

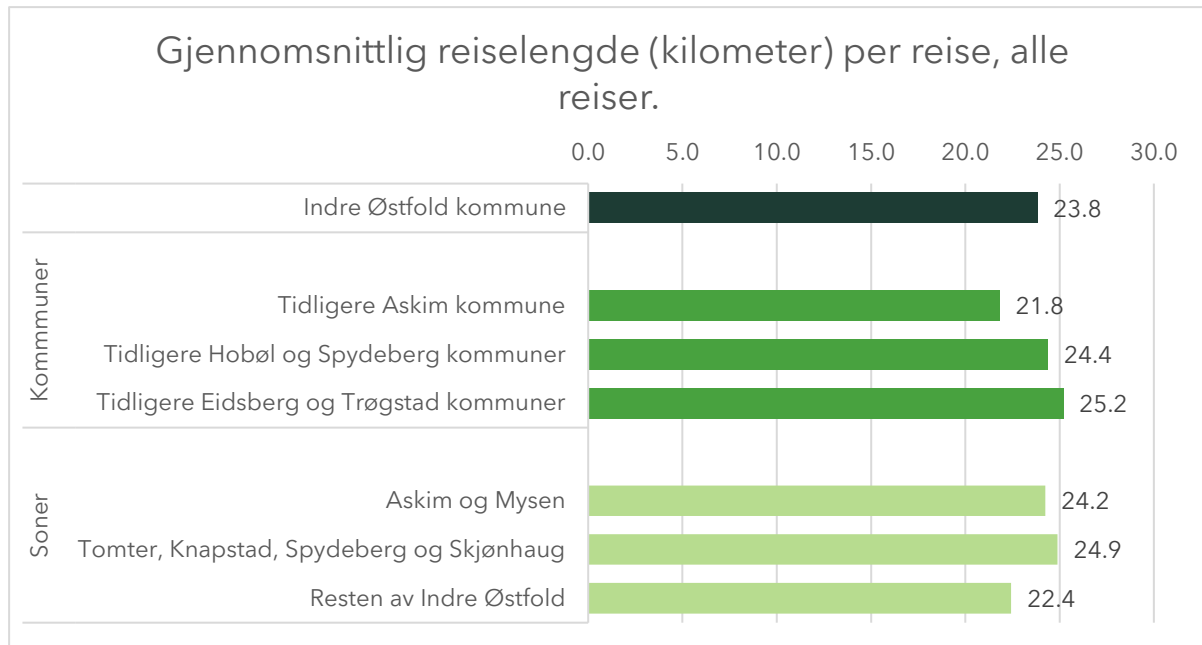
En gjennomsnittlig daglig reise i Indre Østfold kommune er på 23,8 kilometer<sup>2</sup>, og den varer i 24 minutter. En gjennomsnittlig reise er kortest blant befolkningen i tidligere Askim kommune (21,8 km), og lengst blant befolkningen i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner (25,2 km).

Dersom vi ser på reiser som er under 10 mil, ser vi at gjennomsnittlig reiselengde per reise er på 19,3 kilometer blant bosatte i Indre Østfold kommune, altså en noe lavere gjennomsnittlig lengde enn når vi ser på alle reiser. Blant bosatte i byene Askim og Mysen reduseres den gjennomsnittlige reiselengden med 5,7 kilometer når vi tar ut de lengste

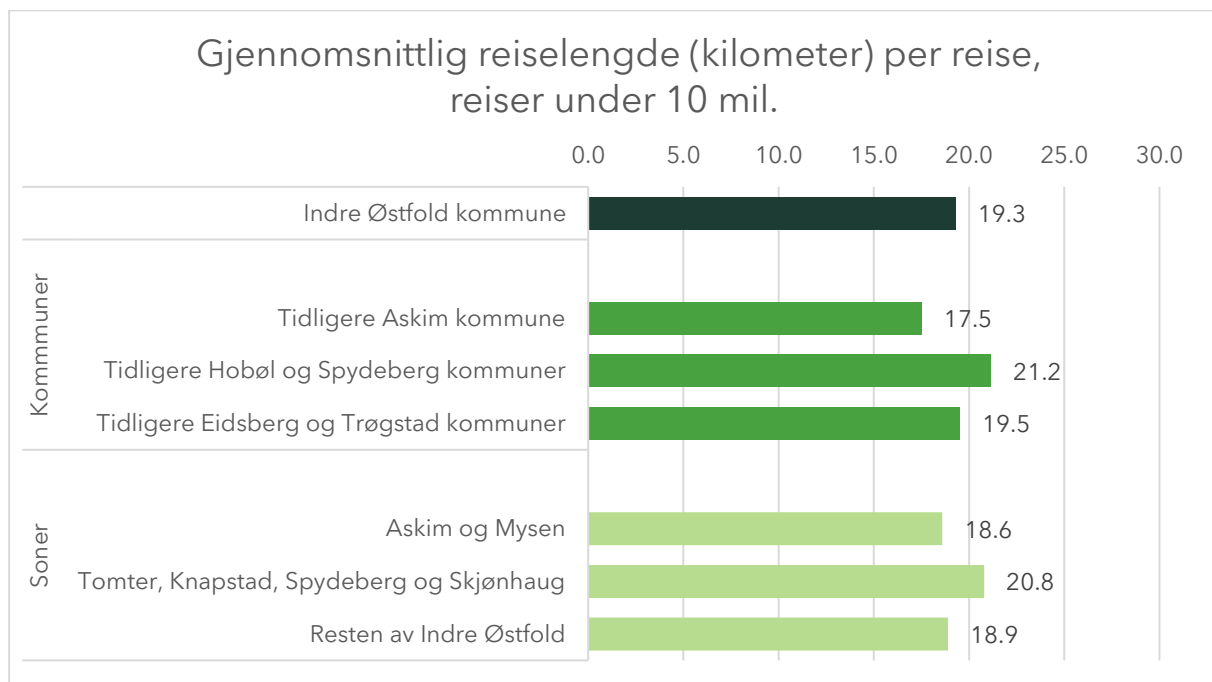
---

<sup>2</sup> Vi har gjort en overordnet kvalitetssikring av de oppgitte reiselengdene i datamaterialet, og har gjort noen mindre justeringer, hvor vi har valgt å legge oss på en relativt konservativ linje. Vi har fjernet gangturer over 3 mil, sykkelturen over 30 mil og kollektiv-, bilfører- og bilpassasjerreiser over 100 mil.

reisene. Reisene til bosatte i tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug er lengst både når vi ser på alle reiser og når vi fjerner de lengste reisene.



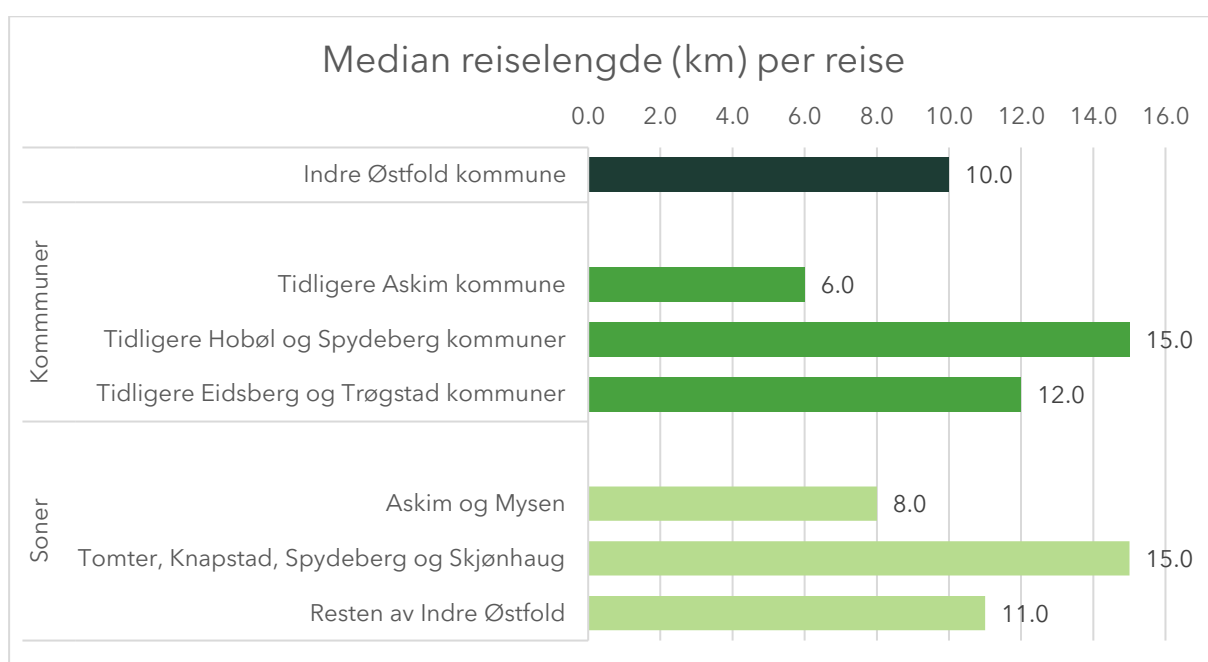
Figur 3.3 Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag. R=3398



Figur 3.4 Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise under 10 mil. R=3279



Det å bruke medianverdien som mål på hva som er den typiske reiselengden, gir andre og lavere resultater enn når gjennomsnittet brukes. Den typiske reisen i Indre Østfold er da 10 kilometer lang. Det vil si at halvparten av reisene er 10 kilometer eller kortere, og halvparten av reisene er over 10 kilometer lange. Figuren viser at det er befolkningen i Askim og Mysen/tidligere Askim kommune som er de korteste reisene basert på medianverdien. Bak gjennomsnittet på 21.8 kilometer i tidligere Askim kommune skjuler det seg altså mange korte reiser, og noen få svært lange reiser som trekker gjennomsnittet opp. Dette viser tydelig hvor sårbart en gjennomsnittsverdi er for noen få forekomster av ekstremt lange reiser.



Figur 3.5 Median reiselengde (km) per reise. R=3398

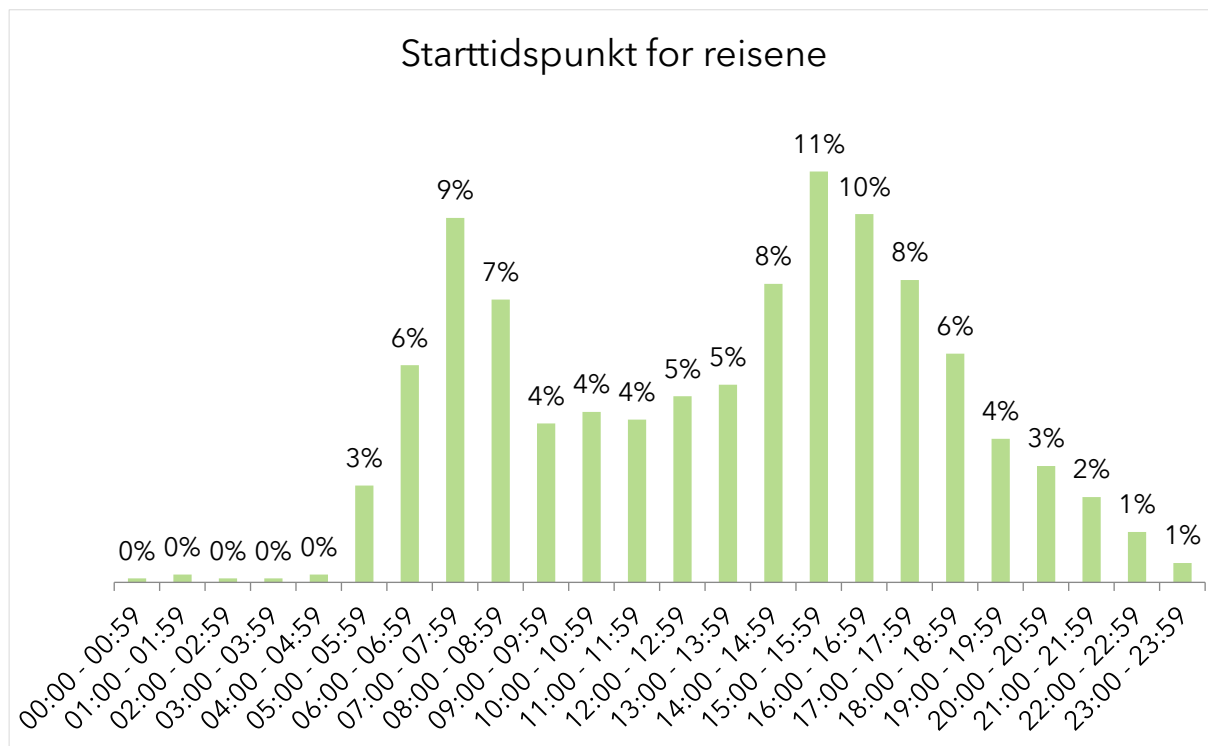
### 3.2. Når foregår reisene?

#### Flere reiser foregår om ettermiddagen enn om morgenen

Figuren under viser fordelingen av reisene over døgnet.

En større andel av reisene skjer i ettermiddagsrush enn i morgenrush, og vi ser en rushtidstopp om ettermiddagen mellom klokken 15.00-16.59, og en mindre rushtidstopp om morgenen mellom klokken 07.00-07.59.

22 % av reisene skjer i morgenerush mellom kl. 06.00 og 08.59, og 28 % av reisene skjer i ettermiddagsrush mellom kl. 15.00 og 17.59. 30 % av reisene skjer midt på dagen (kl. 09.00-14.59) og 20 % av reisene skjer om kvelden/natten (kl.18.00-05.59).



Figur 3.6 Daglige reiser fordelt på starttidspunkt, prosent. N=3398

Formen på fordelingen av reisesens starttidspunkt for Indre Østfold kommune er nokså lik fordelingen for hele Viken fylke (PROSAM, 2021). Derimot er fordelingen til Viken fylke forskjøvet litt senere ut på dagen, se Tabell 3-1.

Tabell 3-1 Prosentvis starttidspunkt for daglige reiser.

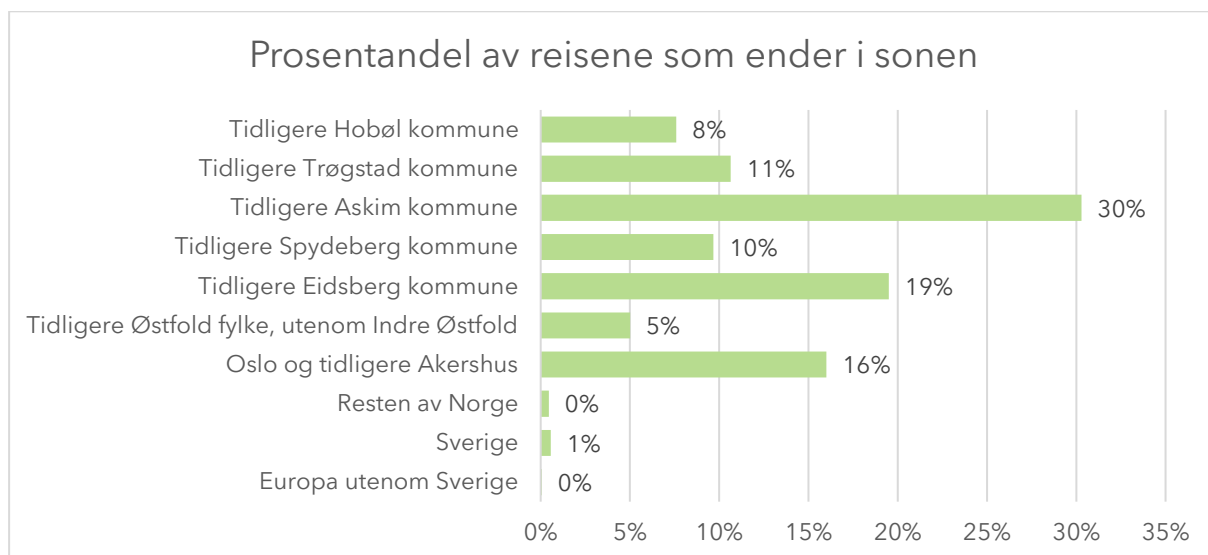
	INDRE ØSTFOLD 2022	VIKEN FYLKE 18/19
<b>KL. 06-09</b>	22%	16%
<b>KL. 09-15</b>	30%	30%
<b>KL. 15-18</b>	28%	28%
<b>KL. 18-06</b>	20%	26%

### 3.3. Hvor går reisene?

#### De fleste reisene foregår innad i egen kommune

67 % av reisene til de bosatte i Indre Østfold kommune foregår internt i kommunen. 7 % foregår mellom Indre Østfold kommune og resten av tidligere Østfold fylke, 20 % foregår mellom Indre Østfold kommune og Oslo og tidligere Akershus, 1 % foregår mellom Indre Østfold kommune og resten av Norge, 1 % foregår mellom Indre Østfold kommune og Sverige, mens 5 % av reisene foregår helt utenfor Indre Østfold kommune, dvs. at de både starter og slutter utenfor området.

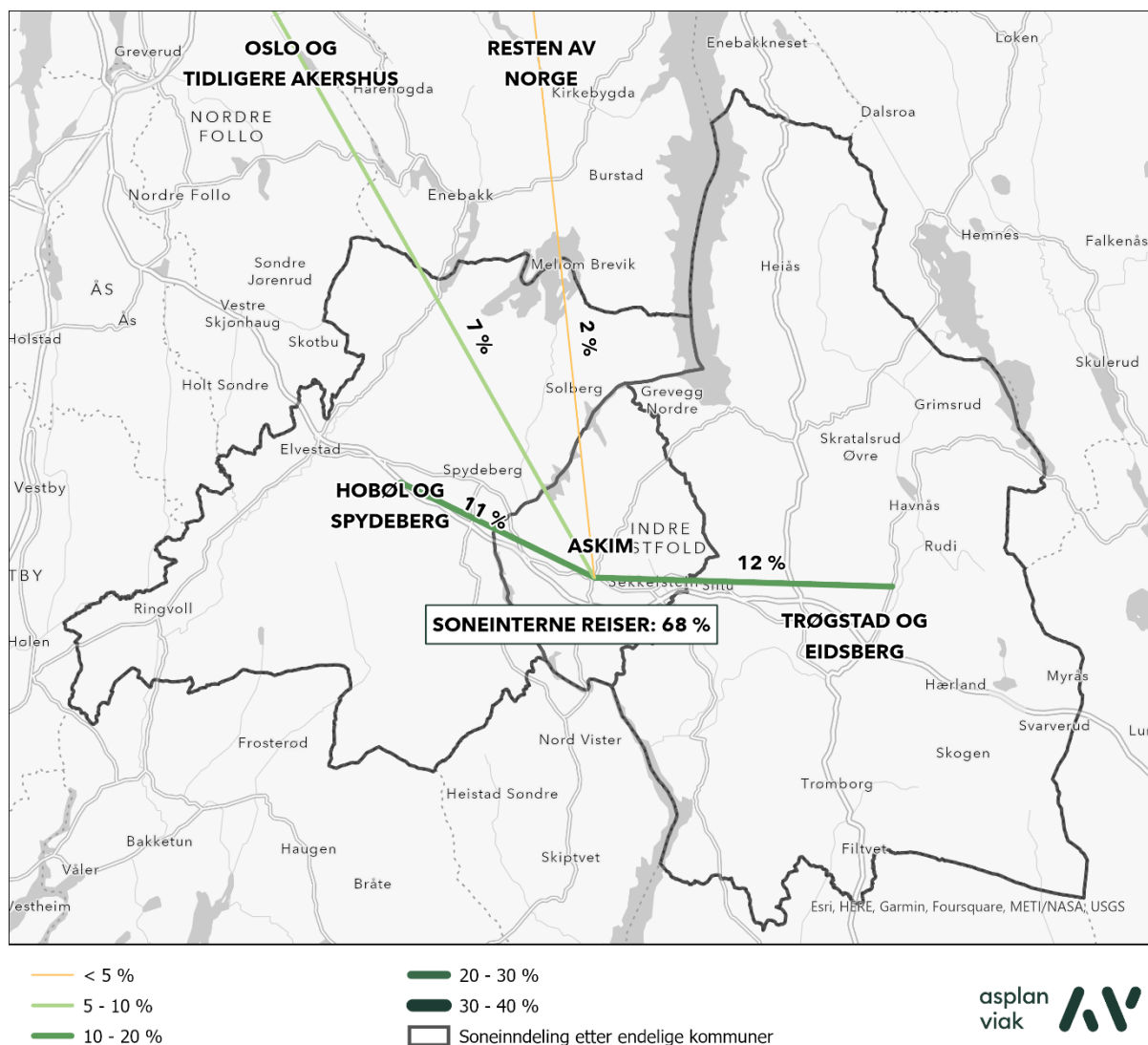
Figuren nedenfor viser hvor stor andel av reisen til befolkningen i Indre Østfold kommune som ender i de ulike sonene. Siden de fleste reiser er lokale forklares mye av mønsteret av hvor folk bor. Derfor er det høye andeler i både tidligere Askim kommune og tidligere Eidsberg kommune, med de største tettstedsområdene Askim og Mysen.



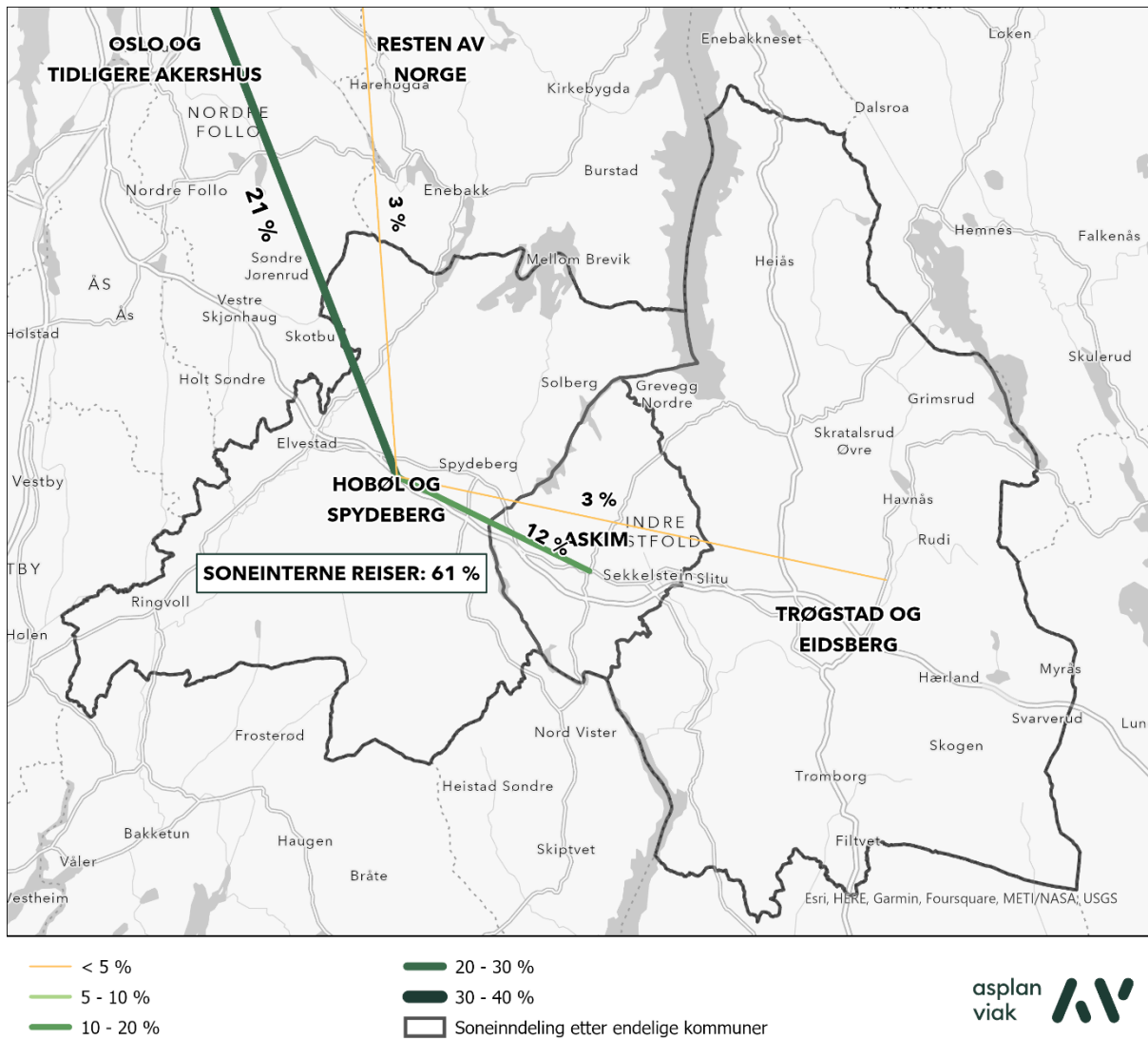
Figur 3.7 Prosentandel av reisene som ender i sonen. N=3287.

Kartene på de neste sidene viser hvor reiser som ender i hver tidligere kommune kommer fra. Dette er reiser blant bosatte i Indre Østfold kommune, og er dermed ikke representative for alle reiser til og fra områdene. De aller fleste reisene er kommuneinterne reiser.

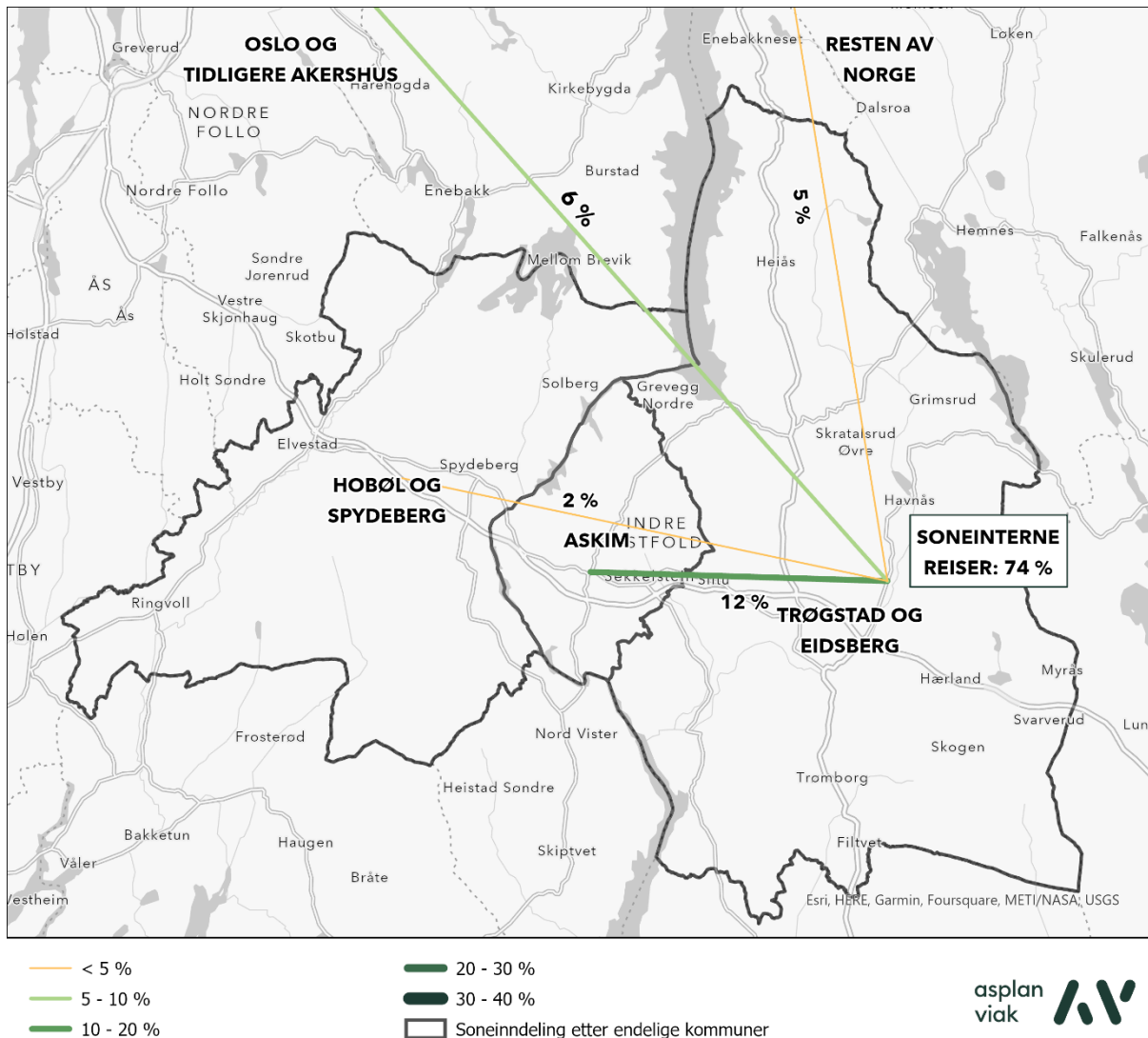
- **Tidligere Askim kommune:** 68 % av alle reiser som ender i tidligere Askim kommune starter også i tidligere Askim kommune. 12 % starter i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner og 11 % starter i tidligere Hobøl kommune.
- **Tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner:** 61 % av alle reiser som ender i tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner starter også i tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner. 12 % starter i tidligere Askim kommune, og 3 % starter i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner.
- **Tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner:** 74 % av alle reiser som ender i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner starter også i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner. 12 % starter i tidligere Askim kommune, og 2 % starter i tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner.



Figur 3.8 Oversikt over hvor reisene som ender i tidligere Askim kommune starter.



Figur 3.9 Oversikt over hvor reisene som ender i tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner starter.



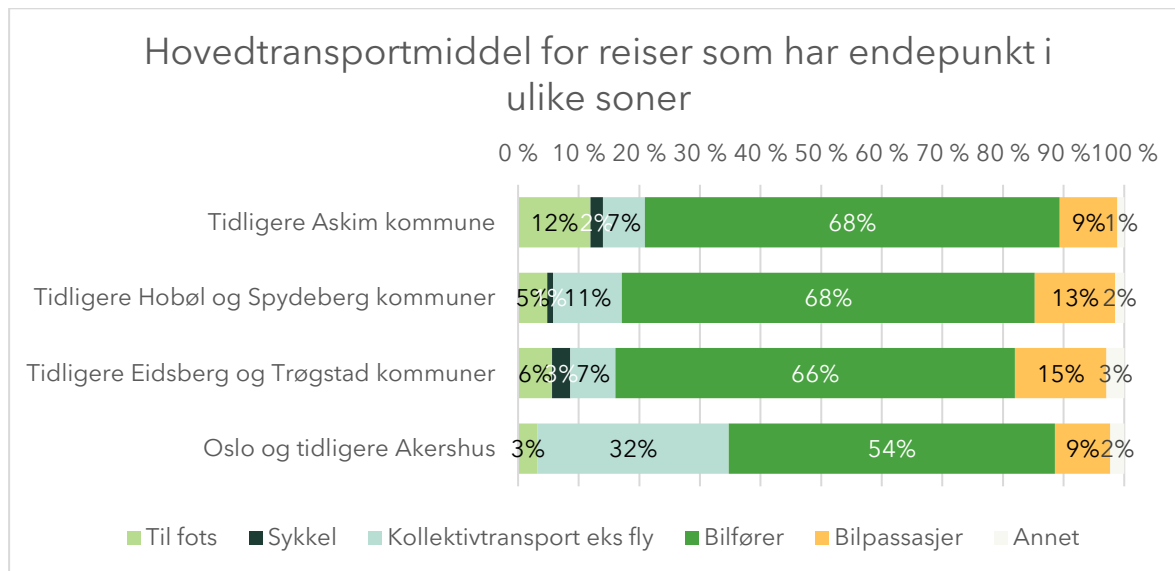
Figur 3.10 Oversikt over hvor reisene som ender i tidligere Trøgstad og Eidsberg kommuner starter.

### En av tre reiser som ender i Oslo og tidligere Akershus er en kollektivreise

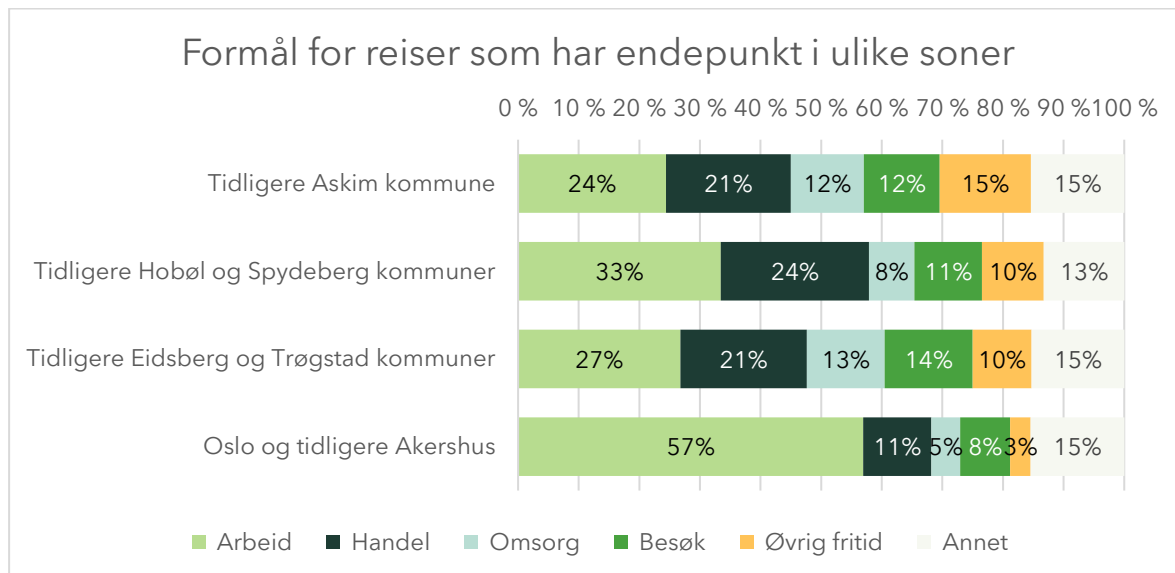
Av reiser som ender i de ulike tidligere kommunene i Indre Østfold er 2 av 3 reiser (68, 68 og 66 %) bilførerreiser. Bilpassasjerandelen er mellom 9% og 15% og kollektivandelen ligger mellom 7% og 11%. Gangandelen er høyest på reiser som ender i tidligere Askim kommune, 12%.

Reisene som ender i Oslo og tidligere Akershus skiller seg ut med at en tredjedel (32 %) av reisene er kollektivreiser. Reiser som ender andre steder i Norge er i hovedsak bilførerreiser.

Reisene som ender i Oslo og tidligere Akershus skiller seg også ut ved at over halvparten (57 %) av reisene bosatte i Indre Østfold foretar, og som ender i Oslo og Akershus, er arbeidsreiser. I de øvrige områdene utgjør arbeidsreiser omtrent én tredjedel av alle reiser som ender i sonen.



Figur 3.11 Hovedtransportmiddel for reiser som har endepunkt i respektive bysone. R=3288



Figur 3.12 Formål for reiser som har endepunkt i respektive bysone. R=3288



### 3.4. Pendling

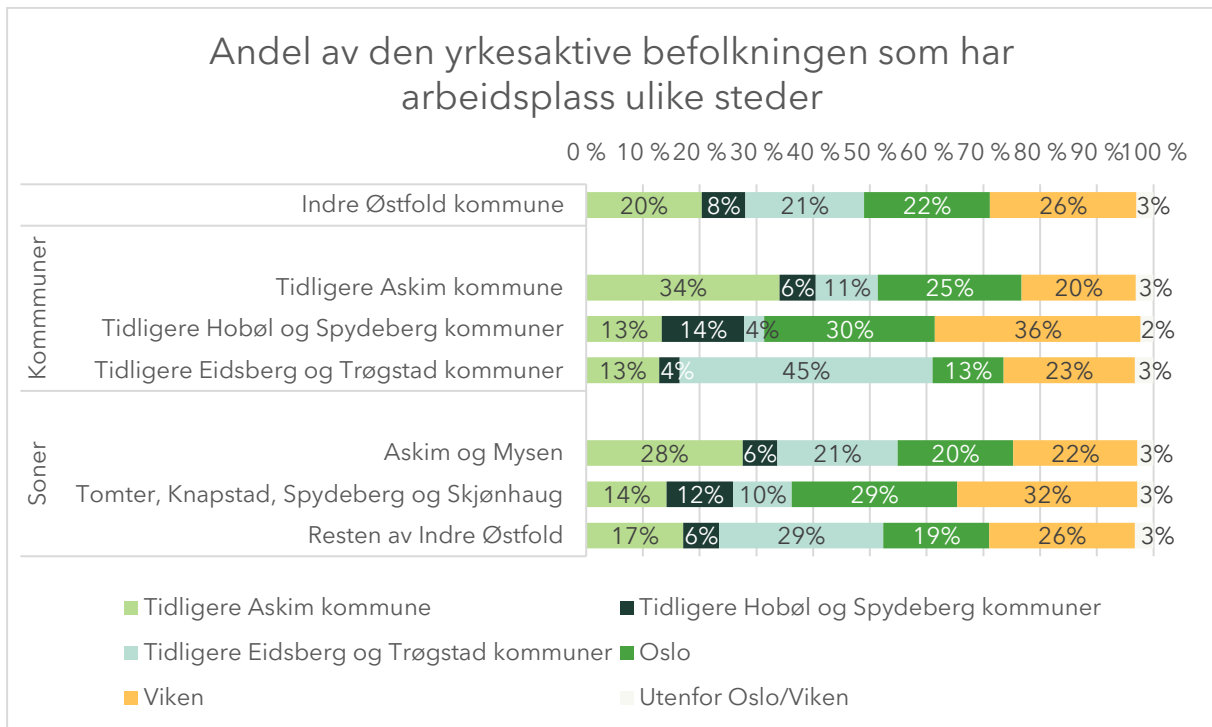
Indre Østfold er en kommune med en del utpendling og noe innpendling. Som vist i 3.12 over er mange av de reisene som bosatte i Indre Østfold foretar og som ender i Oslo og Akershus, arbeidsreiser.

#### **Halvparten av den yrkesaktive befolkningen har arbeidsplass utenfor kommunen**

I Indre Østfold kommune har 51 % av den yrkesaktive befolkningen arbeidsplass utenfor kommunen. 22 % har arbeidsplass i Oslo, mens 26 % har arbeidsplass i Viken. Vi ser at det er særlig de tilgrensende kommunene i Viken som er hyppig representert. 20 % har arbeidsplass i tidligere Askim kommune og 21 % har arbeidsplass i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner, mens kun 8 % har arbeidsplass i tidligere Hobøl og Trøgstad kommuner.

En tredjedel (34 %) av de som er bosatt i tidligere Askim kommune har også sin arbeidsplass her, og 45 % av de som er bosatt i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner har sin arbeidsplass her. I tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner er det kun 14 % av de bosatte yrkesaktive som har sin arbeidsplass i sonen.

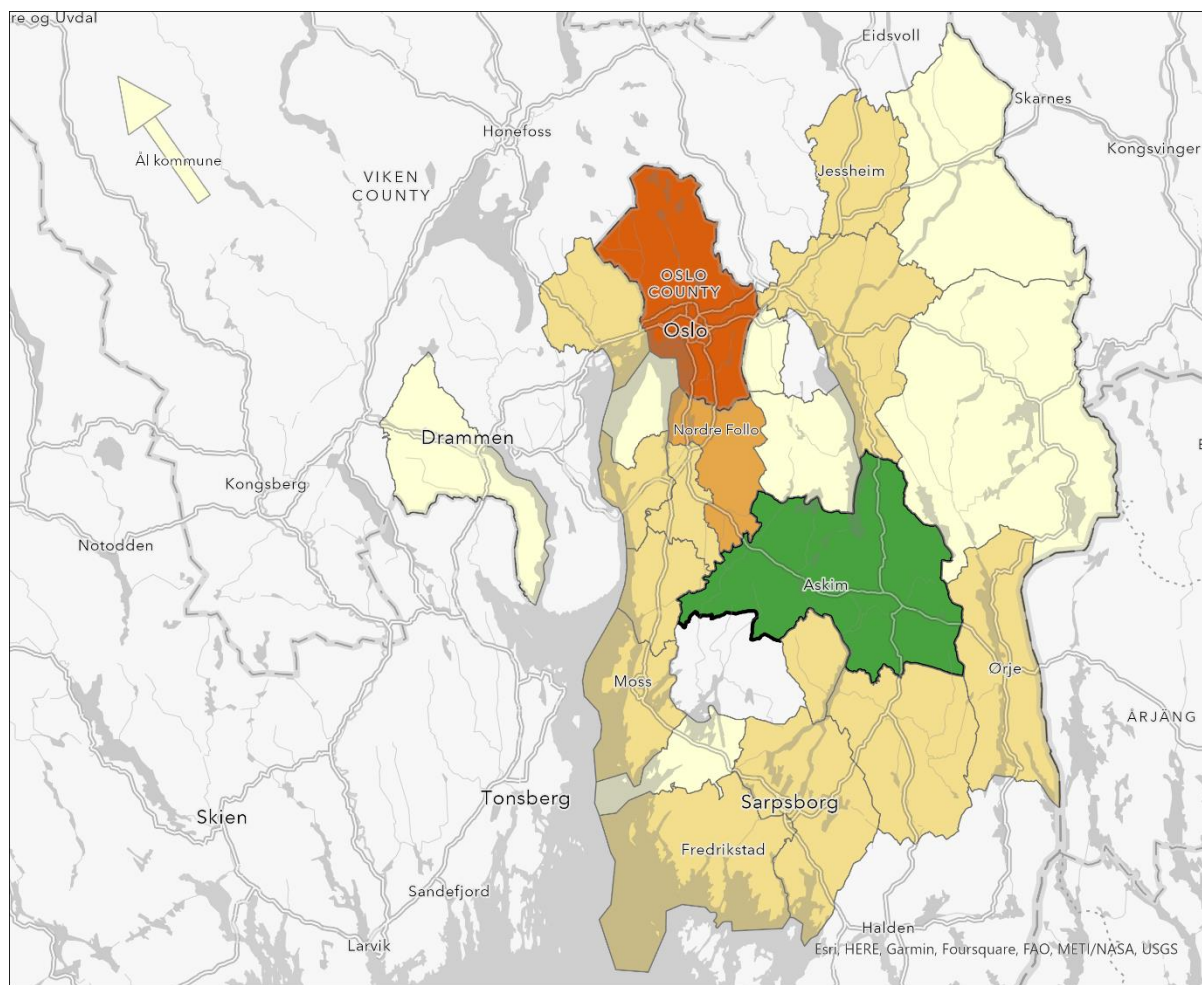
I tidligere Hobøl og Spydeberg kommuner har 69 % av de bosatte yrkesaktive sin arbeidsplass utenfor Indre Østfold kommune. Ser vi på den østlige delen av kommunen har 39 % av den yrkesaktive befolkningen i tidligere Eidsberg og Trøgstad kommuner sin arbeidsplass utenfor kommunen.



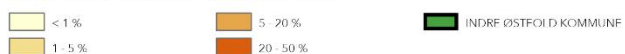
Figur 3.13 Andel av den yrkesaktive befolkningen som har arbeidsplass ulike steder. Spørsmålet er stilt til yrkesaktive. N=1169

### Flest arbeidsreiser går til Oslo

Kartet under viser andelen av arbeidsreiser som går ut av Indre Østfold kommune som ender i ulike soner. 44 % av arbeidsreisene som starter i Indre Østfold og ender utenfor kommunen ender i Oslo, mens 20 % ender i Nordre Follo kommune. Vi ser at det er også er noe utpendling til nærliggende kommuner, som Moss, Ås og Sarpsborg.



ANDEL AV ARBEIDSREISER SOM GÅR UT AV INDRE ØSTFOLD KOMMUNE  
SOM ENDER I ULIKE KOMMUNER



Figur 3.14 Arbeidsreiser blant bosatte i Indre Østfold som starter i Indre Østfold og slutter utenfor kommunen.

## 4. Transportmiddelbruk

I dette kapitlet gis det en oversikt over befolkningens bruk av ulike transportmidler, samt sentrale egenskaper ved reiser som er foretatt med ulike transportmidler, slik som reiselengde og når på dagen reisen gjøres.

Resultatene i kapitlet er basert på hovedtransportmidlet man har brukt på reisen, det vil si det transportmidlet man reiste lengst med. Det vil for eksempel si at når vi snakker om gangturer og gangandeler, er dette gangturer hvor man har gått til fots hele veien. Gangturer til og fra en kollektivholdeplass er ikke er regnet med i gangandelen.

### 4.1. Transportmiddelfordeling

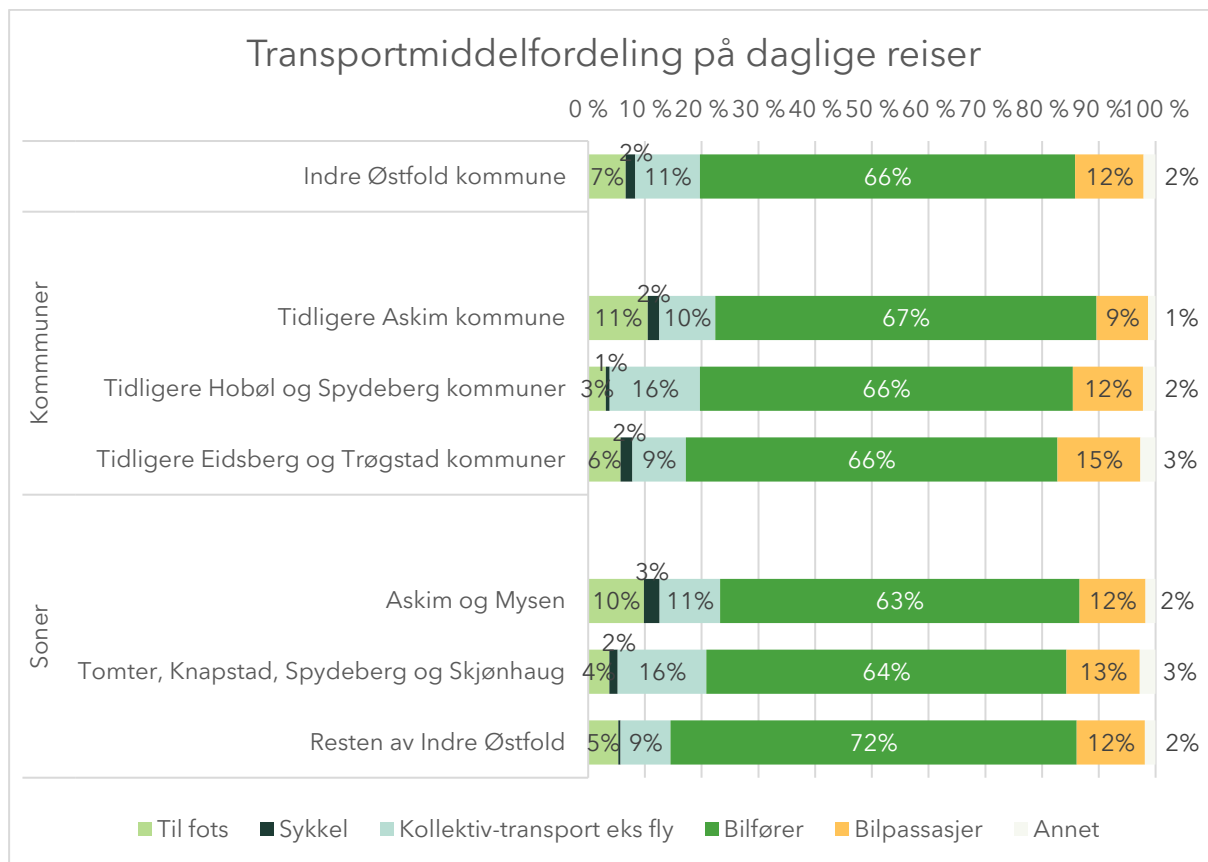
#### **2 av 3 reiser i Indre Østfold kommune er bilførerreiser**

Figuren under (figur 4.1) viser transportmiddelfordeling blant bosatte i Indre Østfold kommune. 66 % av reisene er med bil som fører og 12 % av reisene er som bilpassasjer. 7 % av reisene er gangturer, 2 % av reisene er med sykkel og 11 % av reisene er med kollektivtransport<sup>3</sup>. Sammenlignet med lands- og fylkesbasis er forskjellen i transportmiddelfordelingen størst for bilførerandelen (nasjonalt på 53% og Viken på 58%) og for andel gangreiser hvor nasjonalt snitt er 20% og 16% for Viken fylke. Andelen reiser med kollektivtransport og som bilpassasjer er derimot nokså lik resten av landet og fylket.

Andelen av reiser som foretas med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektiv) er høyere blant bosatte i de mer sentrale områdene av kommunen. I Askim og Mysen foretas 1 av 4 reiser (24 %) med enten sykkel, kollektivtransport eller til fots, og i tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug er andelen 22 %. Til sammenligning har resten av kommunen en samlet andel for disse transportmidlene på 14 %.

---

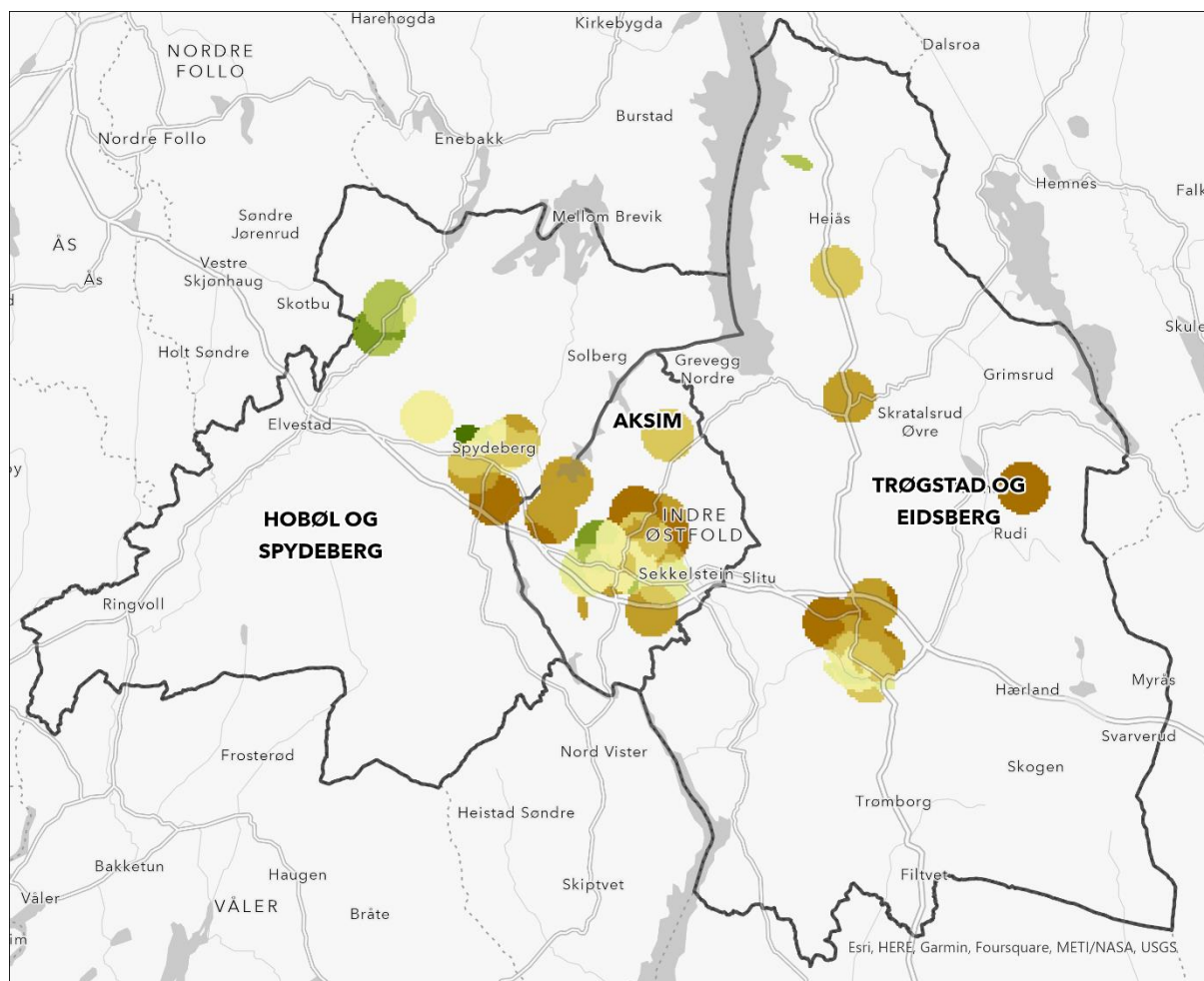
<sup>3</sup> Kategorien kollektivtransport inkluderer reiser med drosje, men ikke med fly.



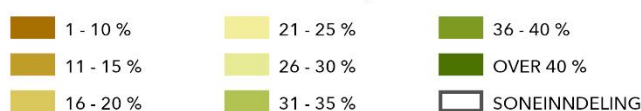
Figur 4.1 Transportmiddelfordeling på daglige reiser. R=3398

Kartet under viser transportmiddelfordelingen basert på informasjon på grunnkretsnivå, for å få fram nyanser som ikke kommer fram i sonestrukturen. Jo grønnere et område er skravert, jo høyere er andelen av reisene som foregår med miljøvennlige transportmidler (gange, sykkel og kollektivtransport). I mange grunnkretser er det imidlertid ikke tilstrekkelig datagrunnlag til å gjøre en slik analyse. Dette gjelder områder som ikke er skravert.

Vi ser at andelen miljøvennlige transportmidler er høyest i sentrumsområdene, særlig Askim, og at høyere kollektivandel i Hobøl og Spydeberg også drar andelen opp.



ANDEL REISER MED GANGE, SYKKEL OG KOLLEKTIV, ETTER BOSTED



Figur 4.2 Kart over andel gange, sykkel og kollektiv, etter bosted.

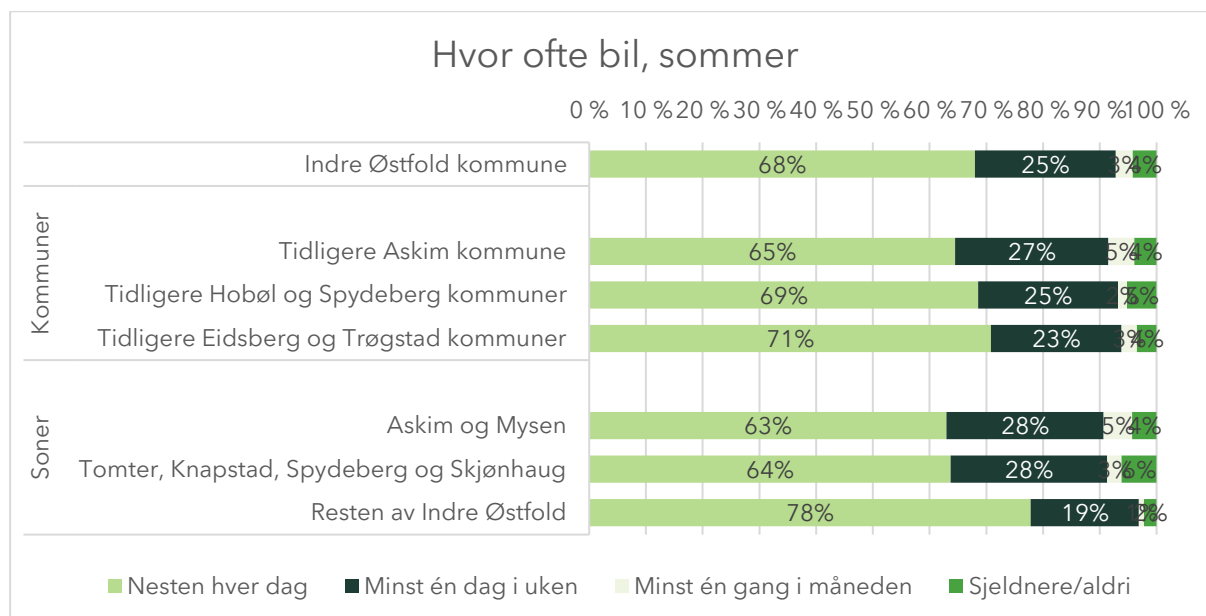
## 4.2. Hvor ofte reiser man med ulike transportmidler

I denne undersøkelsen stilles det spørsmål om hvor ofte man vanligvis reiser med ulike transportmidler i sommer- og vinterhalvåret. Svarfordelingen sier en god del om mulighetsrommet for endret transportmiddelbruk. Flere studier viser at det er enklere å få de som har en viss erfaring med et transportmiddel til å reise mer med dette, enn det er å få lokket over de som aldri benytter et gitt transportmiddel.

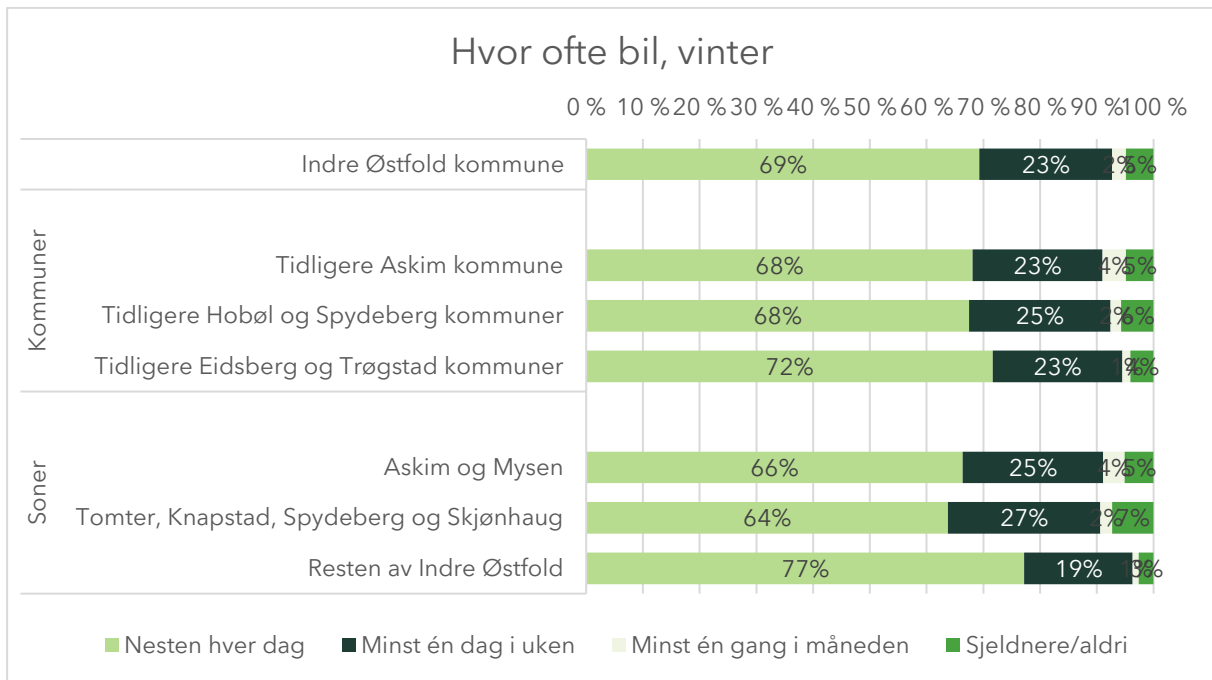
### Syv av ti bruker bilen nesten hver dag gjennom hele året.

Befolkningen i Indre Østfold bruker bil i omtrent samme grad i sommer- og vinterhalvåret. Syv av ti bruker bilen til daglige gjøremål nesten hver dag i både sommer- og vinterhalvåret (hhv. 68 % og 69 %). Ytterligere 25 % bruker bilen på daglige gjøremål minst én dag i uken (23 % i vinterhalvåret). 4 % av befolkningen bruker bil sjeldnere enn én gang i måneden eller aldri.

Det er noe sjeldnere bruk av bil på daglige gjøremål i de mer sentrale områdene av kommunen, og noe hyppigere bruk av bil i Resten av Indre Østfold. I sommerhalvåret bruker 63 % av befolkningen i Askim og Mysen bilen nesten hver dag, og i tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug bruker 64 % av befolkningen bilen nesten hver dag. Til sammenligning bruker 78 % av befolkningen i Resten av Indre Østfold bilen nesten hver dag.



Figur 4.3 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold bruker bil på daglige reiser i sommerhalvåret. N=1702.



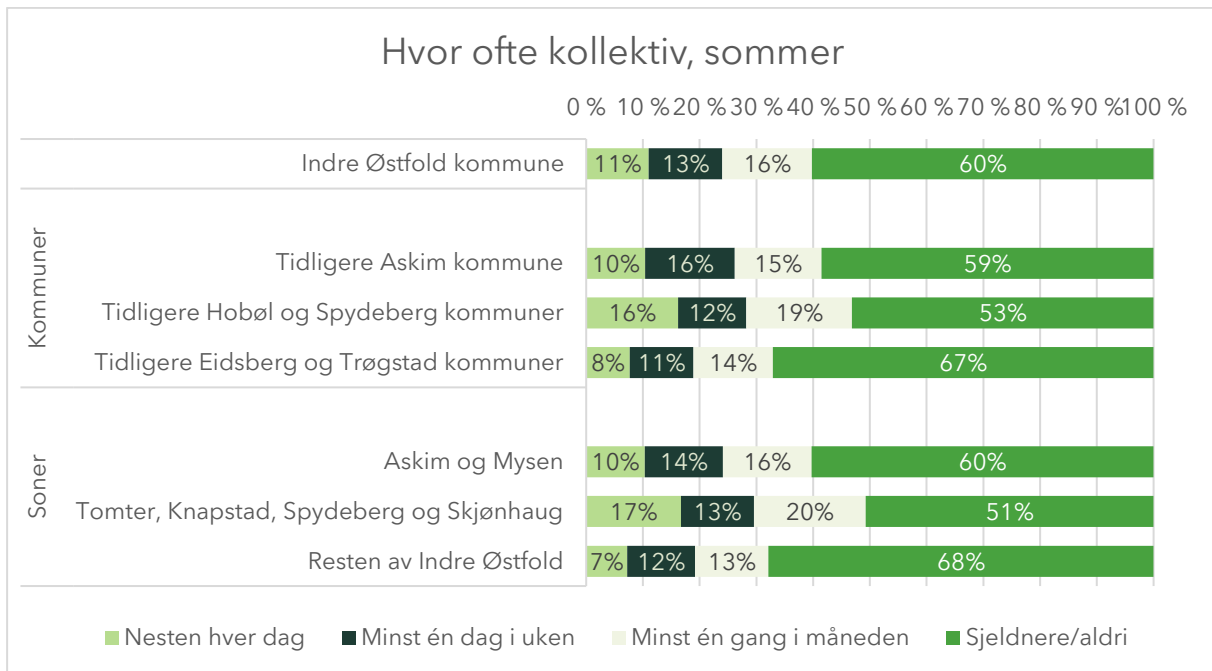
Figur 4.4 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold bruker bil på daglige reiser i vinterhalvåret. N=1702.

### 3 av 5 bruker aldri kollektivtransport

I Indre Østfold har 60 % av befolkningen svart at de sjelden eller aldri bruker kollektivtransport i sommerhalvåret, mens 63 % har svart det samme i vinterhalvåret.

Befolkningen i tettstedene Tomter, Knapstad, Spydeberg og Skjønhaug er de som hyppigst bruker kollektivtransport, der 49 % bruker kollektivtransport minst én gang i måneden.





Figur 4.5 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold bruker kollektivtransport på daglige reiser i sommerhalvåret. N=1700.

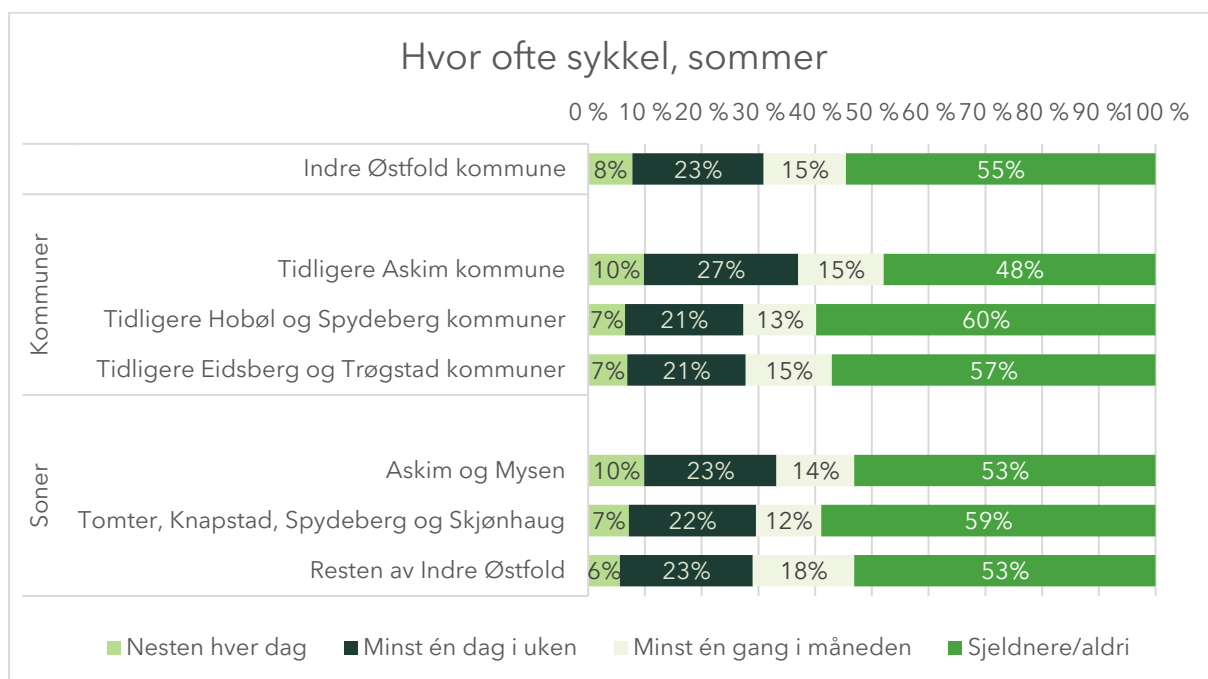


Figur 4.6 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold bruker kollektivtransport på daglige reiser i vinterhalvåret. N=1700.

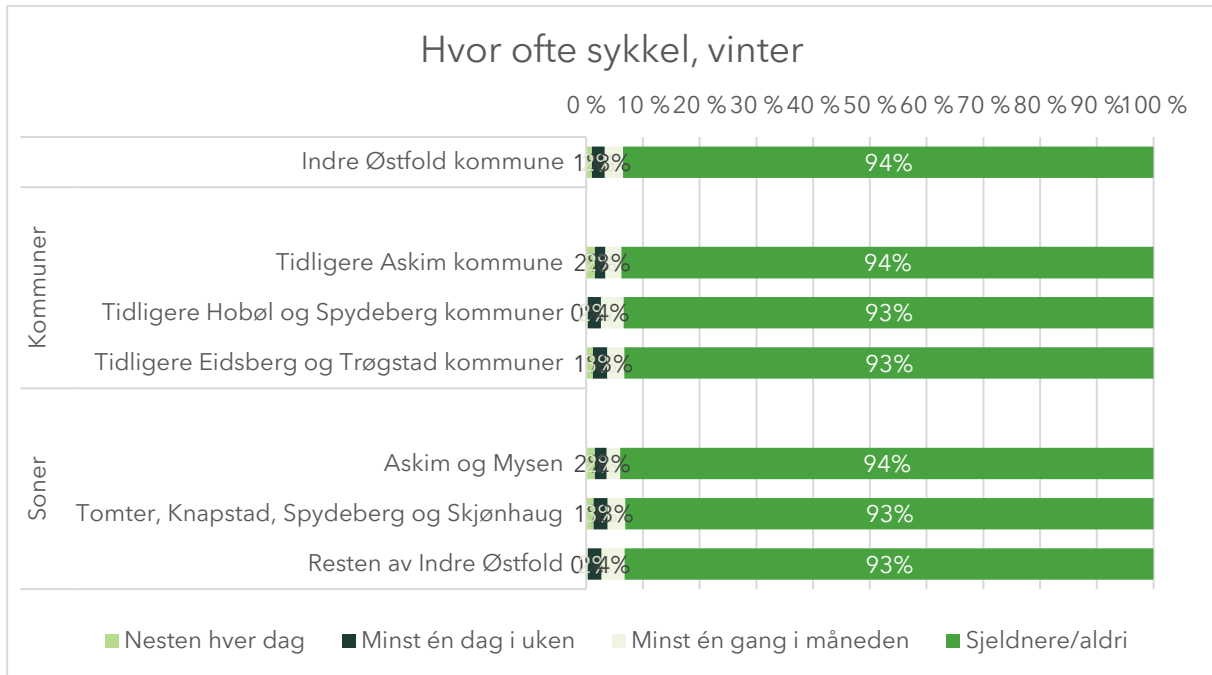
## 45 % av befolkningen i Indre Østfold sykler minst én gang i måneden i sommerhalvåret

Sykkel er det transportmidlet som i størst grad påvirkes av sesongvariasjoner. I sommerhalvåret sykler 45 % av befolkningen i Indre Østfold minst én gang i måneden, mens kun 6 % sykler minst én gang i måneden i vinterhalvåret.

I tidligere Askim kommune sykler drøyt halvparten (52 %) av befolkningen minst én dag i måneden i sommerhalvåret, og 1 av 10 i tidligere Askim kommune sykler nesten hver dag i sommerhalvåret. I de tidligere kommunene Hobøl og Spydeberg er andelen som sykler minst én gang i måneden noe lavere enn i tidligere Askim kommune, med 40 % i sommerhalvåret. I vinterhalvåret er det ingen forskjeller i sykkelbruk mellom de tidligere kommunene eller de ulike sonene i kommunen.



Figur 4.7 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold sykler på daglige reiser i sommerhalvåret. N=1700.

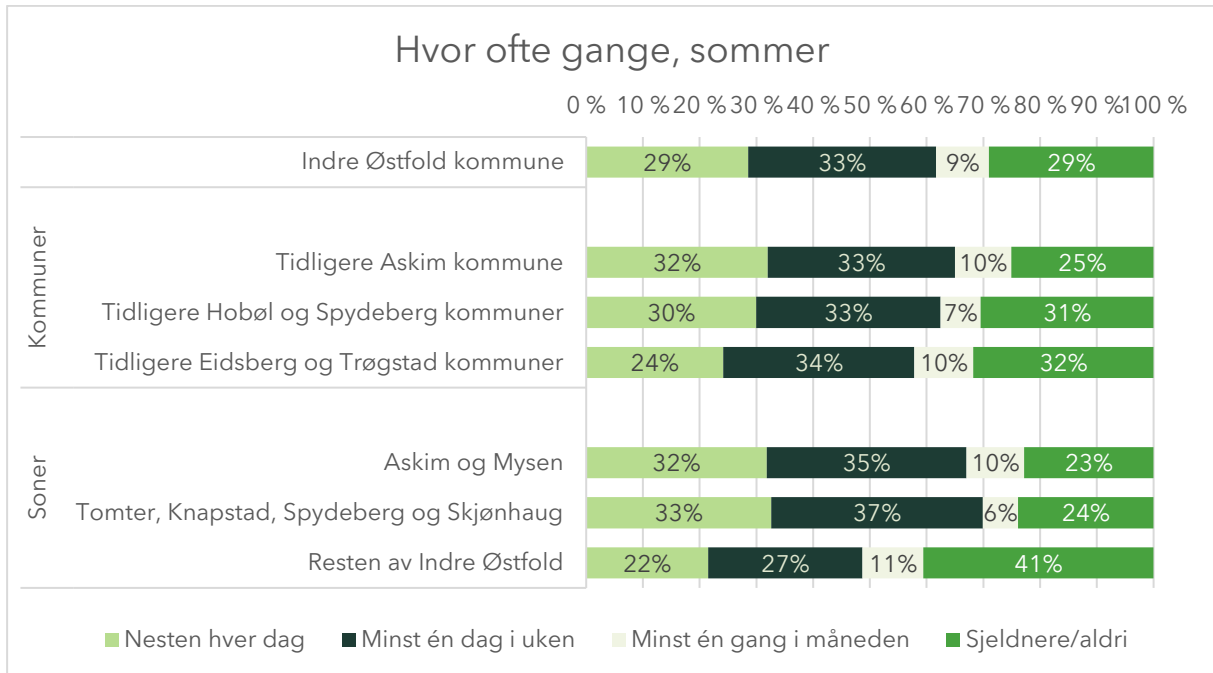


Figur 4.8 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold sykler på daglige reiser i vinterhalvåret. N=1700.

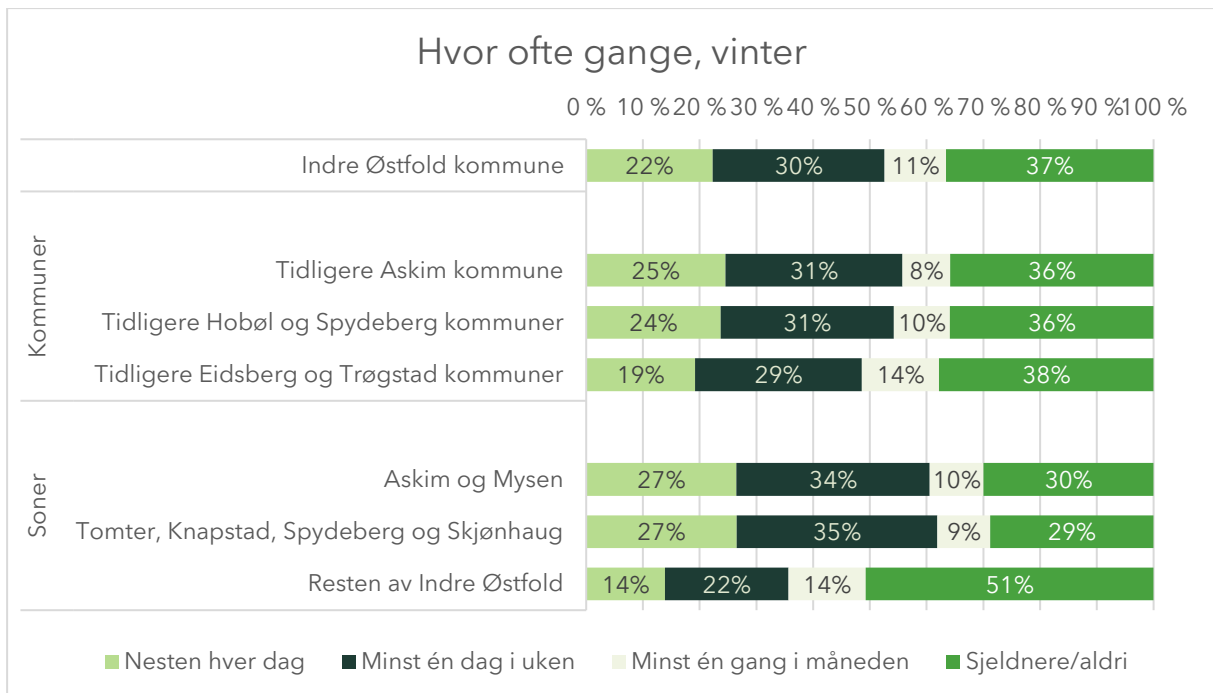
### Flere går hele veien på daglige reiser i mer sentrale deler av kommunen

I Indre Østfold kommune svarer drøyt en fjerdedel (29 %) svart at de går hele veien til sine daglige gjøremål nesten hver dag i sommerhalvåret, mens 22 % har svart at de går nesten hver dag i vinterhalvåret. Andelen som sjeldnere enn én gang i måneden eller aldri går hele veien til sine daglige gjøremål er høyere i vinterhalvåret (37 %) enn i sommerhalvåret (29 %).

Blant befolkningen i Resten av Indre Østfold er andelen som sjeldnere enn én gang i måneden eller aldri går hele veien til sine daglige gjøremål høyere enn i mer sentrale deler av kommunen, både i sommerhalvåret (41 %) og i vinterhalvåret (51 %).



Figur 4.9 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold går hele veien på daglige reiser i sommerhalvåret. N=1698



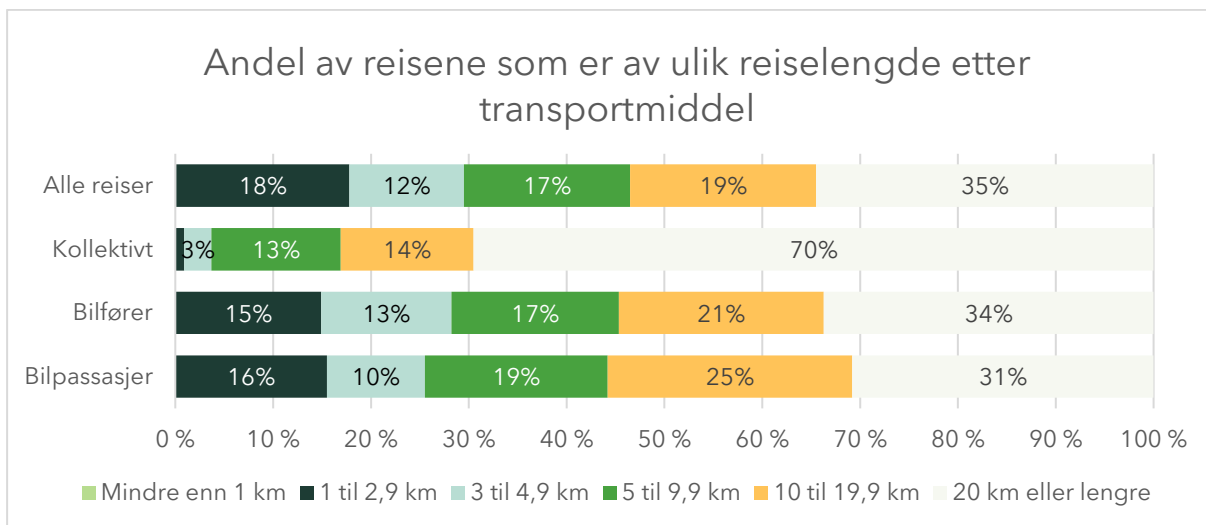
Figur 4.10 Hvor ofte befolkningen i Indre Østfold går hele veien på daglige reiser i vinterhalvåret. N=1698

### 4.3. Reiselengde og tidsbruk

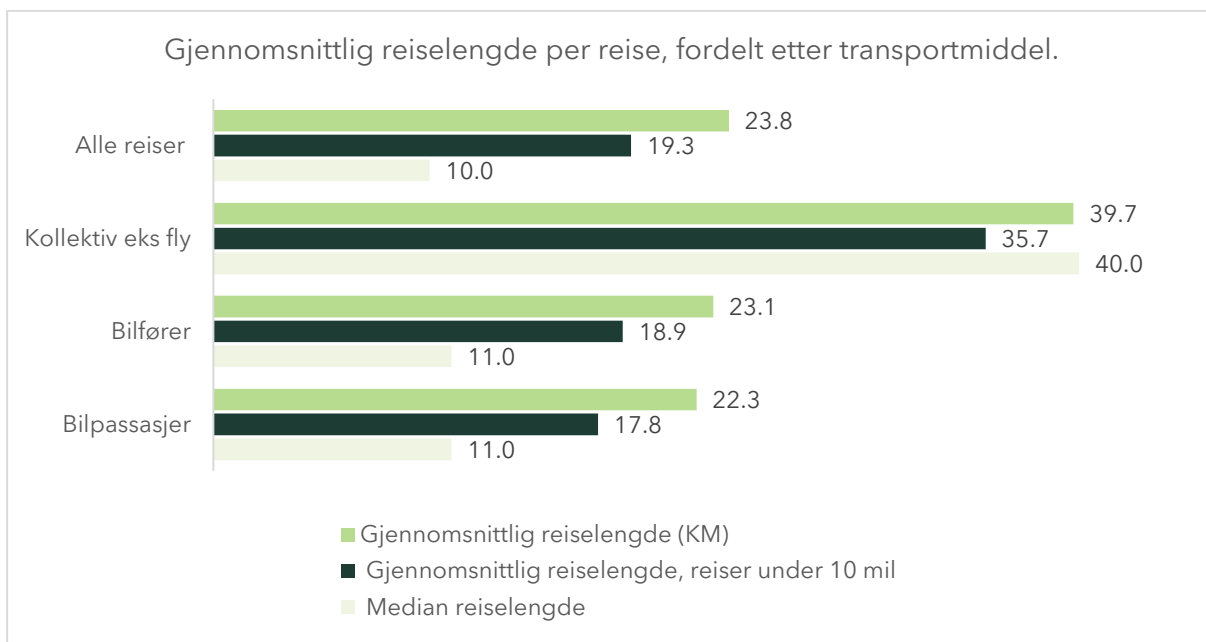
Det er stor forskjell i reiselengde for reiser gjennomført med ulike transportmidler. Figur 4.11 viser hvor stor andel av reisene som er av ulik reiselengde, fordelt på hovedtransportmiddel, mens figur 4.12 viser gjennomsnittlig og median reiselengde fordelt på transportmiddel. Blant de registrerte reisene til befolkningen i Indre Østfold kommune er det en overvekt av bilreiser. For reiser med andre transportmidler er det derfor en for stor usikkerhet knyttet til resultatene slik at vi her kun omtaler svært tydelige trender, og ikke viser grafer med andeler.

Noen få lange reiser trekker gjennomsnittet en god del opp (jf. kapittel 3.1). Dette er gjerne reiser som gjøres relativt sjeldent. For å rette fokus mot de daglige reisene, og ikke de lange reisene man gjør mer sjelden, har vi valgt å vise gjennomsnitt for reiser under 10 mil samt median reiselengde. Det er ikke tilstrekkelig med reiser per transportmiddel til å gjøre analyser av gjennomsnittlig reiselengder per transportmiddel fordelt på kommuner eller soner. Analysen er derfor kun gjort for kommunen som helhet.

- **Gang- og sykkelreiser:** Det er for få reiser registrert med disse transportmidlene til å hente ut informasjon om reiselengde og tidsbruk. Mange av disse reisene er korte reiser.
- **Kollektivreiser:** En gjennomsnittlig daglig kollektivreise er på 39,7 kilometer, med en medianverdi på 40 kilometer. Det vil si at halvparten av kollektivreisene til befolkningen i Indre Østfold kommune er under 40 kilometer og halvparten av reisene er mer enn 40 kilometer. Mange av kollektivreisene til befolkningen i Indre Østfold kommune er lange.  
**Bilførerreiser:** En gjennomsnittlig daglig reise som bilfører er på 23,1 kilometer, med en medianverdi på 11 kilometer. Det vil si at halvparten av bilreisene i Indre Østfold er under 11 kilometer lange. 15 % av bilførerreisene er under 3 kilometer. 55 % av bilførerreisene er over 10 kilometer.
- **Bilpassasjerreiser:** En gjennomsnittlig daglig reise som bilpassasjer ligner mye på en bilførerreise, med en gjennomsnittslengde på 22,3 kilometer og en medianverdi på 11 kilometer. 16 % av bilpassasjerreisene er under 3 kilometer og 56 % av bilpassasjerreisene er over 10 kilometer.



Figur 4.11 Prosentandel av reisene som er av ulik reiselengde, etter hovedtransportmiddel. Reiser til fots, med sykkel og med andre transportmidler er ikke vist, på grunn av manglende respondentgrunnlag. R=3279.

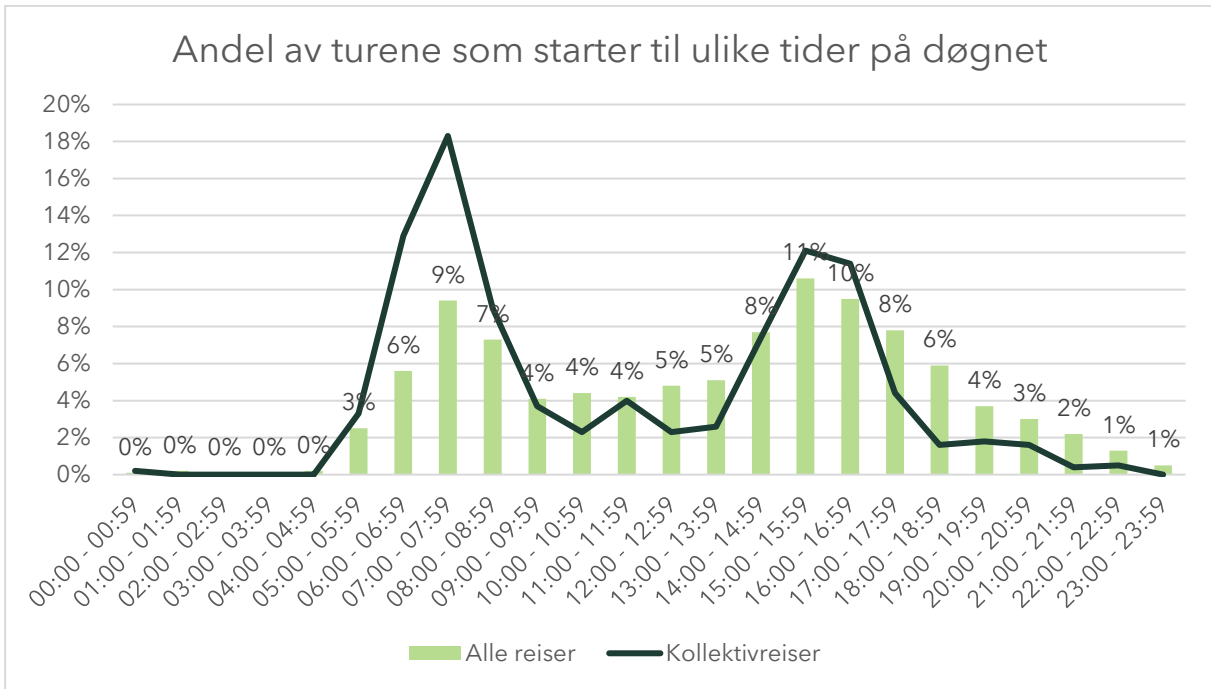


Figur 4.12 Gjennomsnittlig reiselengde (km) per reise fordelt på transportmiddel, alle daglige reiser. Reiser til fots, med sykkel og med andre transportmidler er ikke vist, på grunn av manglende respondentgrunnlag. R=3279.

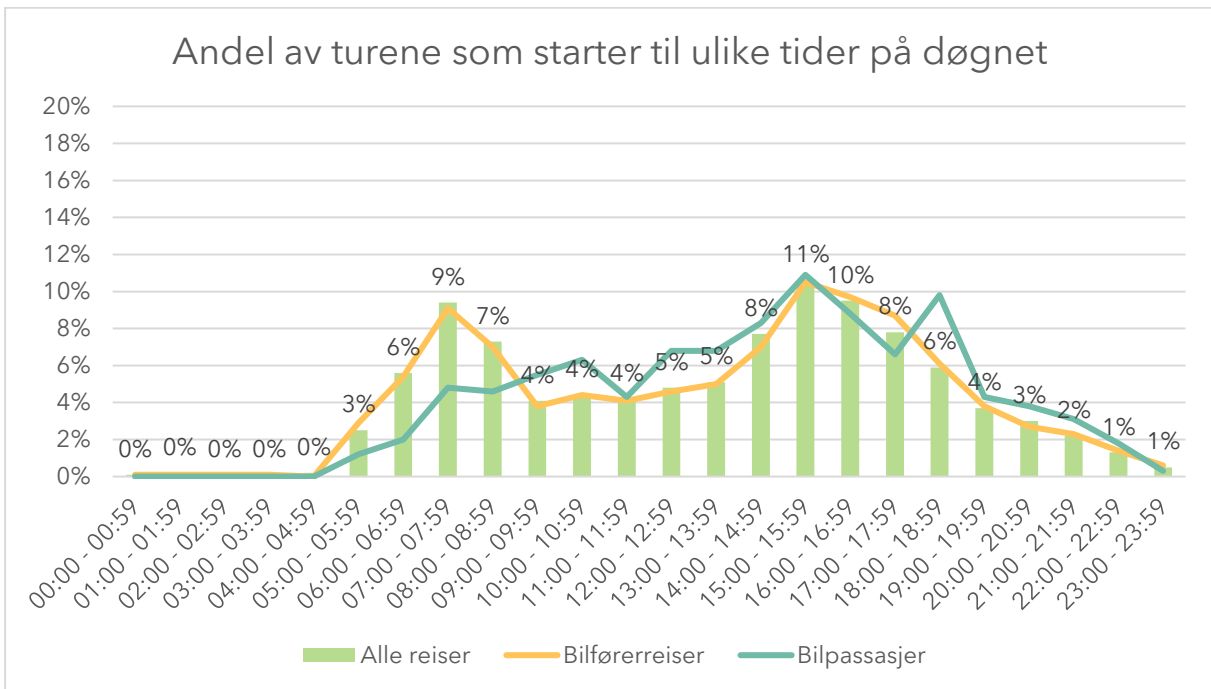
#### 4.4. Reisetidspunkt fordelt etter transportmiddel

Figurene under viser når på døgnet reiser med ulike transportmidler foregår.

- **Gang- og sykkelreiser:** Det er for få gangreiser registrert til at vi kan beskrive reisetidspunktsfordelingen av disse.
- **Kollektivreiser:** Kollektivreisene har markerte rushtidstopper, både morgen og ettermiddag. 40 % av kollektivreisene starter i morgenrush mellom klokken 06:00-08:59 og 28 % starter i ettermiddagsrush mellom klokken 15:00-17:59. 22 % av kollektivreisene foregår mellom rushperioden, det vil si mellom klokken 09:00-14:59, og 9 % foregår på kveldstid/natt mellom klokken 18:00-05:59.
- **Bilførerreiser:** Bilførerreisene følger i stor grad fordelingen til alle reiser, og utgjør også den største andelen av reisene. 22 % av bilførerreisene starter i morgenrush mellom klokken 06:00-08:59, og 29 % i ettermiddagsrush mellom klokken 15:00-17:59. Videre starter 29 % av reisene på dagen mellom rushtidsperiodene, og 20 % på kveldstid/natt.
- **Bilpassasjerreiser:** Bilpassasjerreisene har en noe annen profil enn bilførerreisene, med et større tyngdepunkt på ettermiddag, og en lavere andel på formiddagen. Bare 11 % av passasjerreisene starter i morgenrush mellom klokken 06.00 og 08.59, mens 29 % av bilførerreisene starter i ettermiddagsrush mellom klokken 15:00-17:59. 38 % starter på dagtid mellom rushperiodene og 24 % starter på kveldstid/natt mellom klokken 18.00 - 06.59.



Figur 4.13 Daglige reiser med kollektivtransport fordelt på starttidspunkt, prosent. R=3398.



Figur 4.14 Daglige bilreiser fordelt på starttidspunkt, prosent. R=3398.

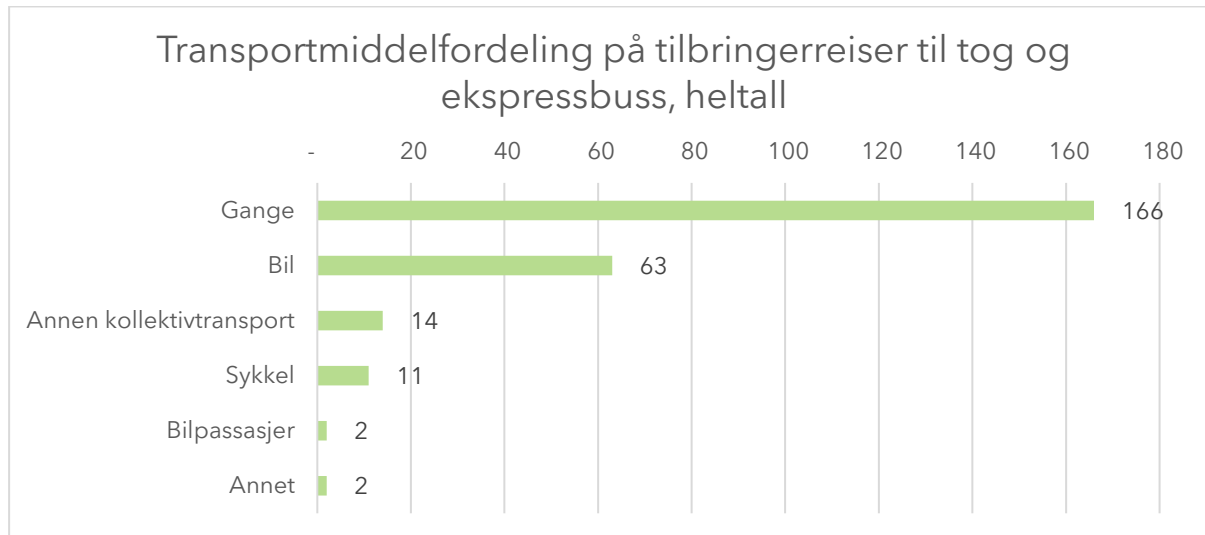


## 4.5. Tilbringerreiser på kollektivreiser

På en kollektivreise reiser man stort sett med et transportmiddel som «tar deg fra et sted du ikke er til et sted du ikke skal». Det vil si at det er transportetapper fra der du reiser fra og til holdeplassen for kollektivtransporten, og fra holdeplassen du har reist til med kollektivtransport til endestinasjonen din. Disse transportetappene kalles tilbringerreiser. For kollektivreiser som går ut av kommunen er det ofte tilbringerreisene som er den delen av reisen som foregår lokalt i kommunen.

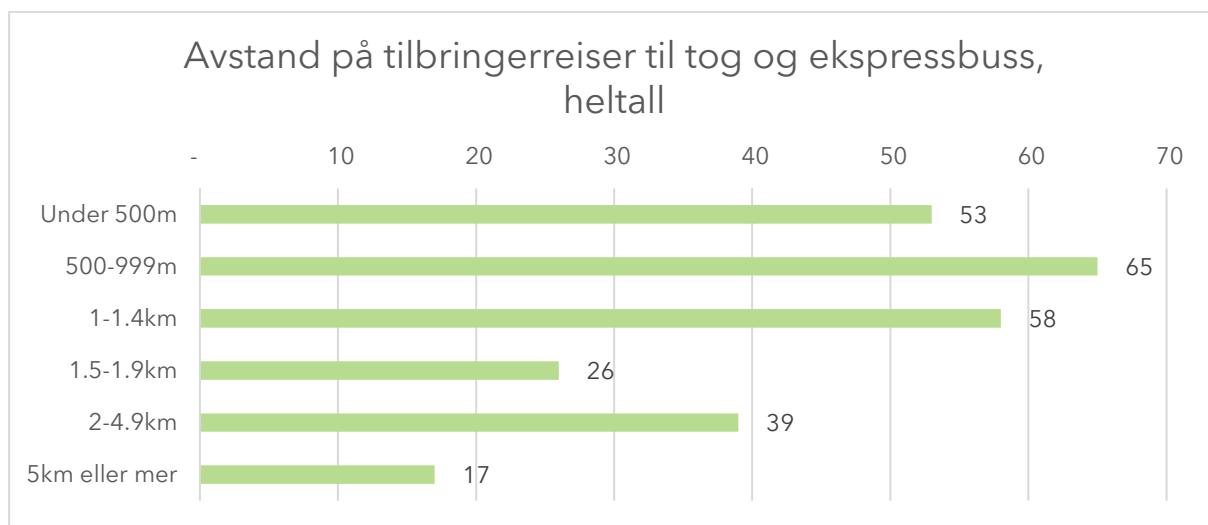
I Indre Østfold kommune er respondentene som har reist med tog eller ekspressbuss spurt om tilbringerreisen på sine kollektivreiser. Det er registrert totalt 258 reiser med tog og ekspressbuss, og dermed 258 tilbringerreiser fra startdestinasjon *til* stasjonen. Det er ikke spurt om tilbringerreiser fra endestasjon til endestinasjon i denne undersøkelsen. 258 reiser er for få reiser til at vi kan hente ut generaliserbare resultater, og vi vil derfor her kun presentere heltall på svarfordelingen vi fikk i denne undersøkelsen.

Det hyppigst valgte transportmiddelet på tilbringerreisen til tog eller ekspressbuss blant respondentene er gange (figur 4.15). Deretter følger bil som det nest hyppigst valgte alternativet. Noen benytter også lokal kollektivtransport til tog eller ekspressbuss.



Figur 4.15 Transportmiddelfordeling på tilbringerreiser til tog og ekspressbuss, heltall. N=258.

De fleste tilbringerreisene er mindre enn 1,5 kilometer (figur 4.16). Det er få respondenter som har svart at tilbringerreisen til tog eller ekspressbuss er lengre enn 5 kilometer.



Figur 4.16 Avstand på tilbringerreiser til tog og ekspressbuss, heltall. N=258

## 5. Reiseformål og transportmiddelbruk

I dette kapitlet gir vi en oversikt over formålet til de daglige reisene.

### 5.1. Oversikt over reiseformål

#### Om lag 1 av tre reiser er en arbeidsreise

Arbeidsreiser utgjør den største andelen av de daglige reisene, og deretter følger handle- og servicereiser og besøksreiser. I Indre Østfold kommune er 32 % av reisene arbeidsreiser, 19 % er en handle- og servicereise og 13 % er en besøksreise. 10 % av reisene er en omsorgs- og følgereise, og 10 % av reisene er øvrige fritidsreiser. 15 % av reisene er reiser til andre formål, som her inkluderer skolereiser, tjenestereiser og øvrige reiser som ikke passer inn de øvrige kategoriene.

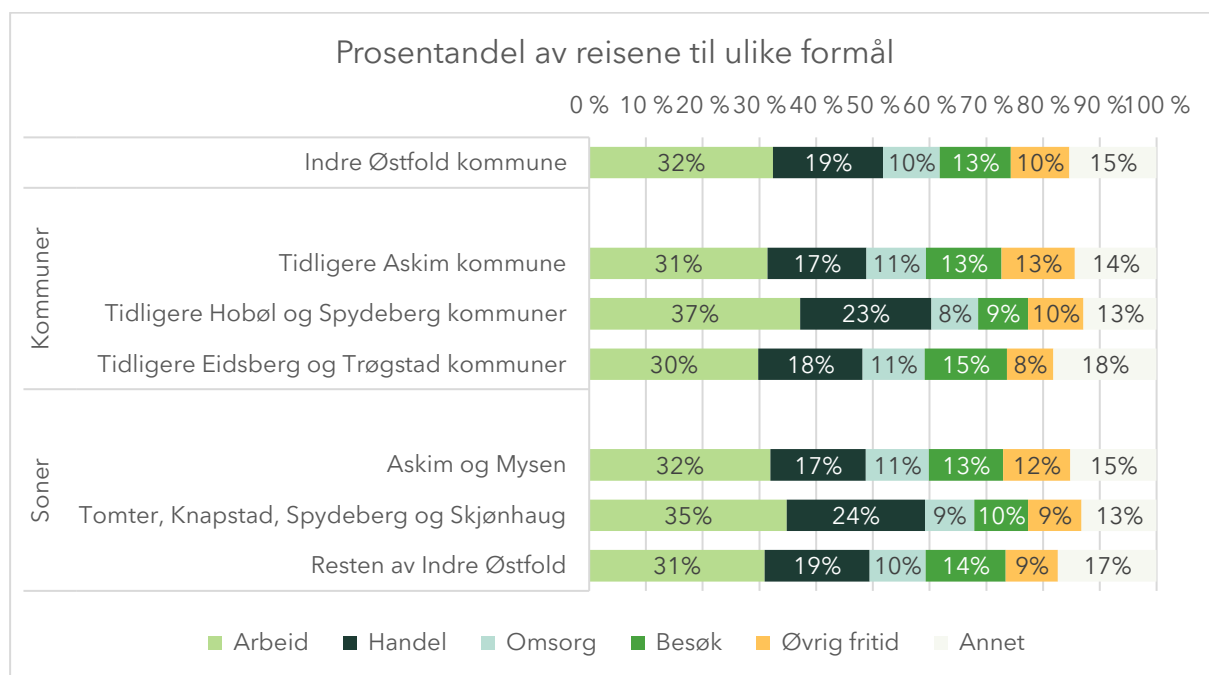
Reiseformål er definert på følgende måte:

- **Arbeidsreiser:** reiser til/fra arbeid
- **Skolereiser:** reiser til/fra skole/studiested blant personer som er 15 år og eldre
- **Tjenestereiser:** reiser i arbeid for arbeidsgiver eller egen næring
- **Handle- og servicereiser:** innkjøp av dagligvarer, alle andre innkjøp, service/diverse ærend (bank/post, reisebyrå etc.), medisinske tjenester (lege/sykehus, apotek)
- **Omsorgs- og følgereiser:** hente/bringe/følge barn til/fra barnehage/park/dagmamma/skole, hente/bringe/følge barn til/fra sport- og fritidsaktiviteter, andre hente-/bringe-/følgereiser
- **Besøk:** privat besøk hos familie, venner og sykebesøk
- **Øvrige fritidsreiser:** fornøyelse innendørsaktiviteter (kino, teater, konsert, museum, kultur/fritid som tilskuer), fornøyelse utendørsaktiviteter (sportsstevner, andre stevner etc.), organiserte fritidsaktiviteter som utøver, gikk/syklet/jogget en tur/skitur/luftet hund, vedlikehold, dugnadsarbeid el. utenfor hjemmet (pusse båt, hjelpe andre, dugnad etc.), annen fritid og rekreasjon, ferie- og helgereiser (korte og lange)

Ved sammenligning av nasjonale og regionale tall med Indre Østfold kommune er det størst forskjell i fordelingen på tre reisemål; arbeidsreiser (på 21%), handle- og servicereiser (28%), og øvrige fritidsreiser (23%) (PROSAM, 2021).

Det er imidlertid viktig å være klar over at arbeidsreiser er underrepresentert som reisemål på grunn av måten undersøkelsen er lagt opp på. Dette gjelder også resultatene fra nasjonal reisevaneundersøkelse. En reise fra arbeid via barnehage og hjem vil for eksempel bli registrert som to følge- og omsorgsreiser og ikke som en arbeidsreise, siden formålet med den siste reisen, hjemreisen, defineres av det formålet man kommer fra, jf. beskrivelse i avsnitt 1.4 om «Hva er en reise?».

Skolereiser og tjenestereiser er det for lite datagrunnlag til å kunne beskrive med sikkerhet, og disse formålene inngår derfor i 'Annet formål'.

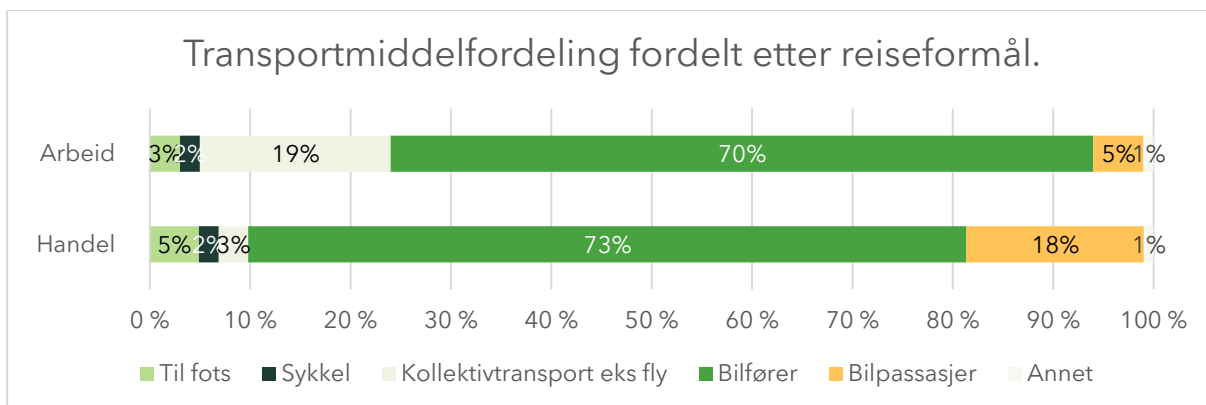


Figur 5.1 Reisemål for daglige reiser. R=3398.

### Én av fire reiser går, sykler eller reiser kollektivt på arbeidsreiser

Transportmiddelfordelingen er forskjellig på reiser til ulike formål. Det er kun arbeidsreiser og handle- og servicereiser som har tilstrekkelig antall reiser til å kunne presenteres i figur.

- **Arbeidsreiser:** 1 av 4 arbeidsreiser gjennomføres med gange, sykkel eller kollektivtransport, mens til sammen 75 % av reisene gjennomføres med bil. 70 % av reisene er som bilfører og 5 % som bilpassasjer.
- **Handle- og servicereiser:** Til sammen 91 % av handle- og servicereiser gjennomføres med bil; 73 % som bilfører og 18 % som bilpassasjer. Den samlede andelen handle- og servicereiser som gjennomføres med gange, sykkel eller kollektivtransport er 10 %.
- **Øvrige formål:** Det er ikke tilstrekkelig datagrunnlag for å beskrive transportmiddelfordelingen på øvrige formål. Vi ser likevel en tendens til høy bilbruk på følge- og omsorgsreiser, og en noe høyere bruk av gange, sykkel og kollektivtransport på besøksreiser og fritidsreiser.



Figur 5.2 Transportmiddelfordeling fordelt etter reiseformål. R=1804.

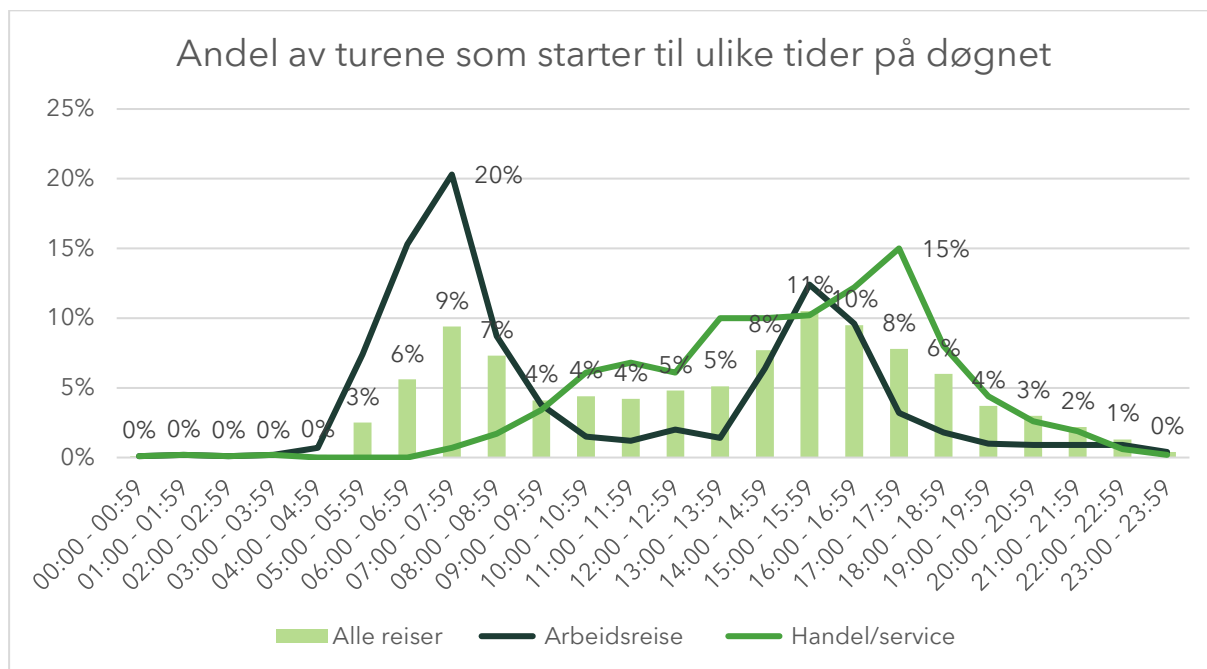
## 5.2. Reisetidspunkt fordelt etter formål

Figuren nedenfor viser når på døgnet reiser til ulike formål foregår:

- **Arbeidsreiser:** Arbeidsreisene har markerte rushtidstopper på morgen og ettermiddag. 44 % av arbeidsreisene skjer i morgenrushet mellom klokken 06:00-08:59, og hele 20 % foregår i timen 07:00-07:59. 25 % av arbeidsreisene gjøres i ettermiddagsrushet mellom klokken 15:00-17:59. På dagtid, mellom rushtidstoppene, er det 16 % av arbeidsreisene som starter, og 15 % av arbeidsreisene starter mellom klokken 18:00 og 05:59.
- **Handle- og servicereiser:** Handle- og servicereisene har sitt tyngdepunkt på dagtid og ettermiddagstid. Svært få handle- og servicereiser (2 %) finner sted i morgenrushet mellom klokken 06:00 og 08:59. 43 % av handle- og servicereisene

skjer mellom rushtidstoppe i perioden 09:00-14:59, og 37 % av handle- og servicereisene skjer i ettermiddagsrushet mellom klokken 15:00-17:59. I timen 17:00-17:59 foregår 15 % av handle- og servicereisene. På kveldstid og natt foregår 18 % av handle- og servicereisene.

- **Øvrige formål:** Det er registrert for få reiser til de øvrige formålene til at vi kan vise starttidspunkt for disse.



Figur 5.3 Daglige reiser med til ulike formål fordelt på starttidspunkt, prosent. R=3398.

## 6. Reisevaner for fremtiden

Denne reisevaneanalysen har kun tatt for seg bivariate sammenhenger, og vi kan dermed ikke beskrive årsakssammenhenger med noen grad av sikkerhet. Likevel er det ønskelig å si noe om mulig fremtidig utvikling. Dette kapitlet tar derfor for seg mulige påvirkningsfaktorer for fremtidig transport.

### 6.1. Alternative transportmidler til bil

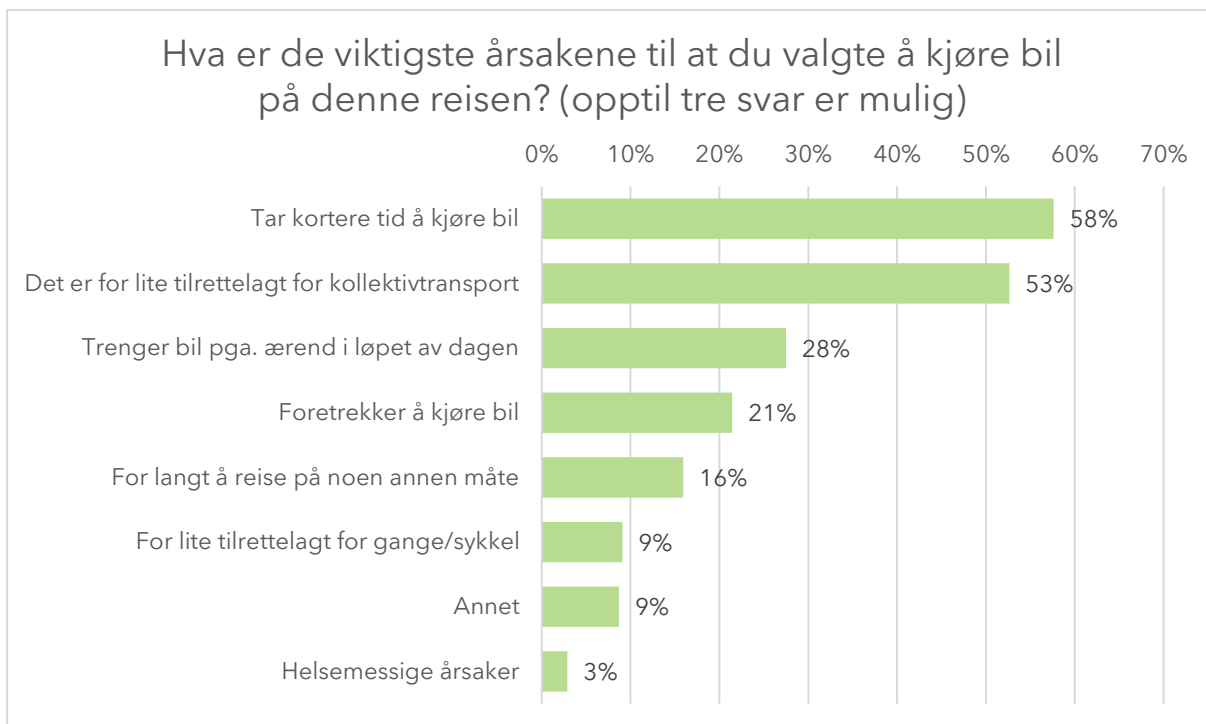
#### **At det tar kortere tid å bruke bil en andre transportmidler er den viktigste årsaken til å velge bil på reisen**

##### **Kortere reisetid er den viktigste årsaken til å velge bil på reisen**

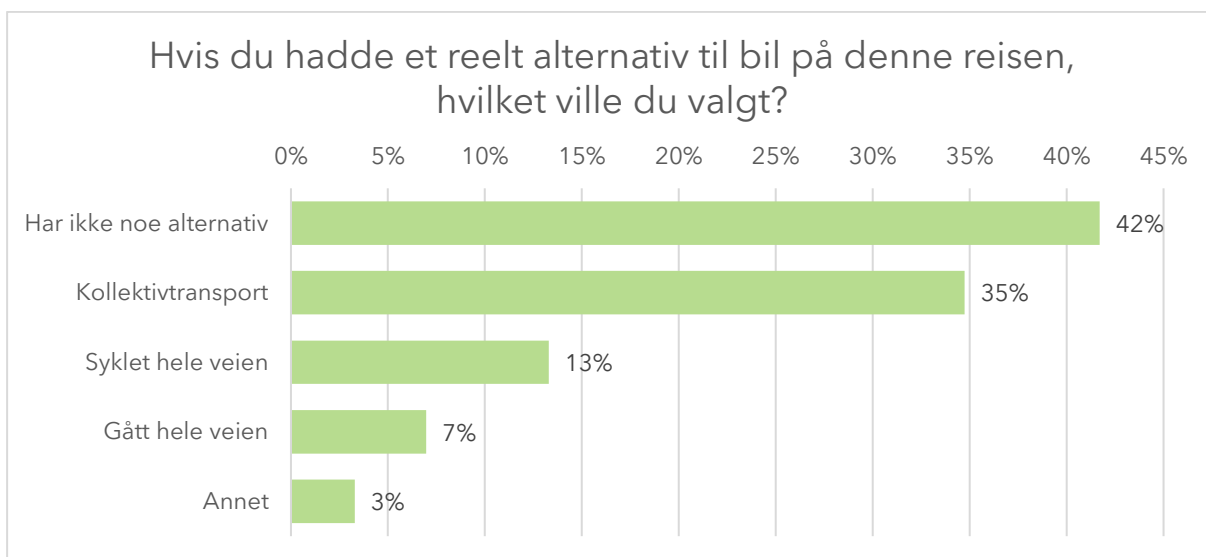
For å nå klimamålene Norge har forpliktet seg til, er vi avhengige av å redusere utslipp fra transport. I mange av de største byene er det vedtatt nullvekstmål, som omhandler at fremtidig persontransportvekst skal tas med mer utslippsfri transport, som gange, sykkel og kollektivtransport. I Indre Østfold kommune finnes ikke et slikt vedtatt mål. Kommunen har også andre forutsetninger for persontransport enn i de større byene. Det er derfor viktig å kartlegge både hvorfor befolkningen i dag velger å bruke bil, om de har reelle alternativer, og hvilke alternativer de i så fall ville valgt.

Respondentene som har svart at de har foretatt en arbeids- eller handle- og servicereise med bil har fått et oppfølgingsspørsmål om hvorfor de valgte bil på denne reisen, og kunne velge inntil tre ulike svaralternativer (figur 6.1). På spørsmål om hva de viktigste årsakene til å velge bil på reisen har 58% svart at det tar kortere tid å kjøre bil enn å bruke andre transportmidler. 53 % sier at de velger bil fordi det er for lite tilrettelagt for kollektivtransport, mens 28 % sier at de velger bil fordi de trenger den til ærend i løpet av dagen. Én femtedel (21 %) svarer at de foretrekker å kjøre bil. Under 10 % har svart at det er for lite tilrettelagt for gange og sykkel, helsemessige eller andre årsaker til at de velger bil på reisen.

Videre er disse respondentene spurt om hvilket alternativt transportmiddel de ville brukt, dersom de ikke kunne bil (figur 6.2). Av de som har fått dette spørsmålet, har 42 % svart at de ikke har noe alternativ til bil på reisen. 35 % har svart at de alternativt ville valgt kollektivtransport, 13 % ville valgt å sykle hele veien, og 7 % ville gått hele veien.



Figur 6.1 Hva er årsaken til at du valgte å kjøre bil på denne reisen? Flere svar er mulig, og spørsmålet er stilt til de som har foretatt en arbeidsreise eller handle- og servicereise med bil. N=790.

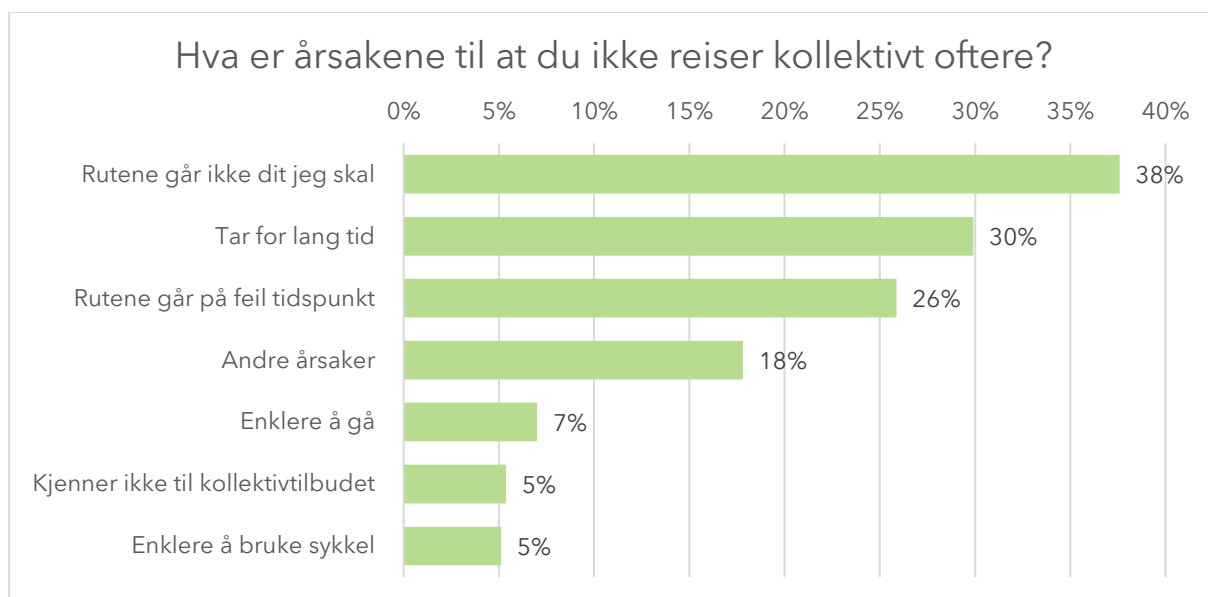


Figur 6.2 Hvis du hadde et reelt alternativ til bil på denne reisen, hvilket ville du valgt? Spørsmålet er stilt til de som har foretatt en arbeidsreise eller handle- og servicereise med bil. N=790.



### Begrensninger i dagens rutetilbud er viktig årsak til å ikke velge kollektivtransport

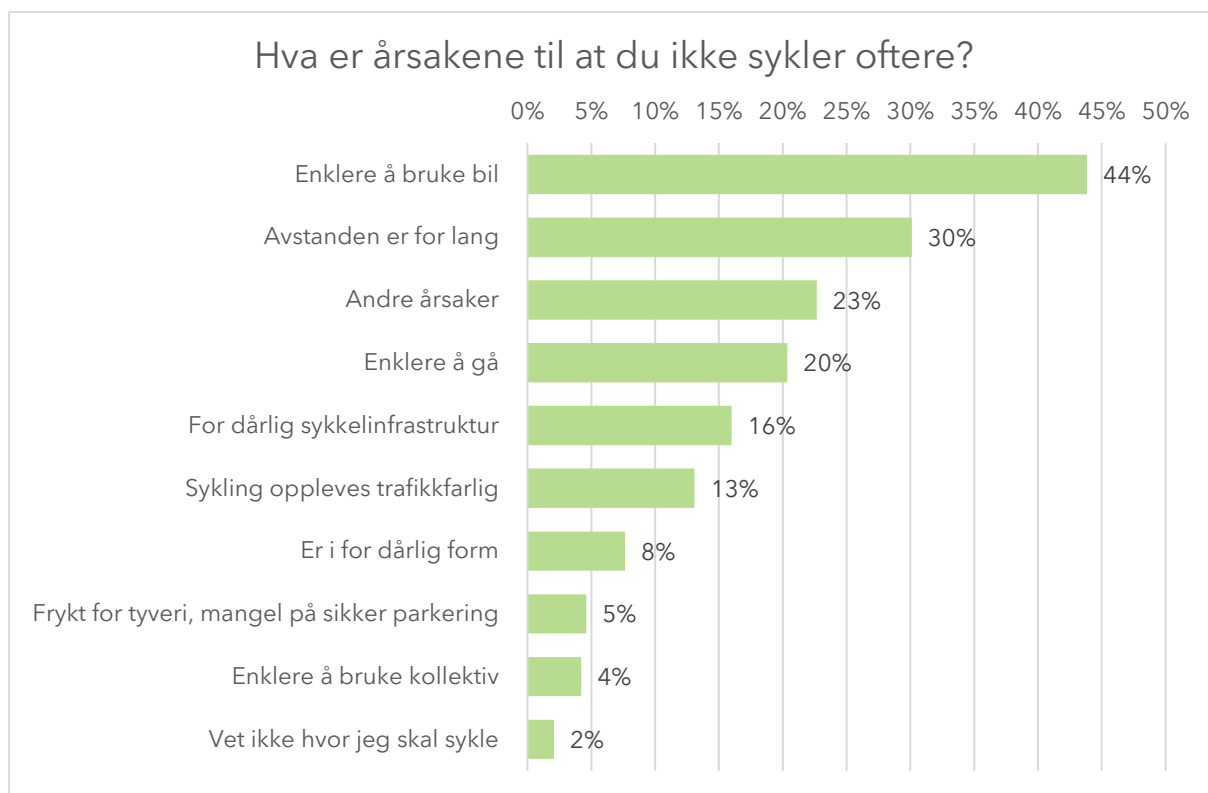
Respondentene som har svart at de reiser kollektivt én gang i måneden eller sjeldnere har fått spørsmål om hva som er de viktigste årsakene til at de ikke reiser kollektivt oftere. Blant respondentene som har fått dette spørsmålet har 38 % svart at de ikke reiser kollektivt oftere fordi rutene går ikke dit de skal. 30 % har svart at det tar for lang tid å bruke kollektivtransport, og 26 % har svart at rutene går på feil tidspunkt. Færre enn 10 % har svart at det er enklere å gå eller bruke sykkel og 5 % kjenner ikke til kollektivtilbudet.



Figur 6.3 Hva er årsakene til at du ikke reiser kollektivt oftere? Spørsmålet er stilt til de som har svart at de reiser kollektivt én gang i måneden eller sjeldnere i sommerhalvåret. Flere svar er mulig. N=1586.

### Sykkelen velges bort til fordel for bil blant de som sykler sjelden

Respondentene som har svart at de reiser hele veien med sykkel én gang i måneden eller sjeldnere har fått spørsmål om hva som er årsakene til at de ikke sykler oftere. Den hyppigst valgte årsaken til at de som sykler sjelden ikke sykler oftere er at det er enklere å bruke bil (44 %). 30 % har svart at de ikke sykler oftere fordi avstanden er for lang, 23 % har svart andre årsaker og 20 % har svart at det er enklere å gå. 16 % har svart at for dårlig infrastruktur er årsaken til at de ikke sykler oftere, mens 13 % har svart at sykling oppleves trafikkfarlig.



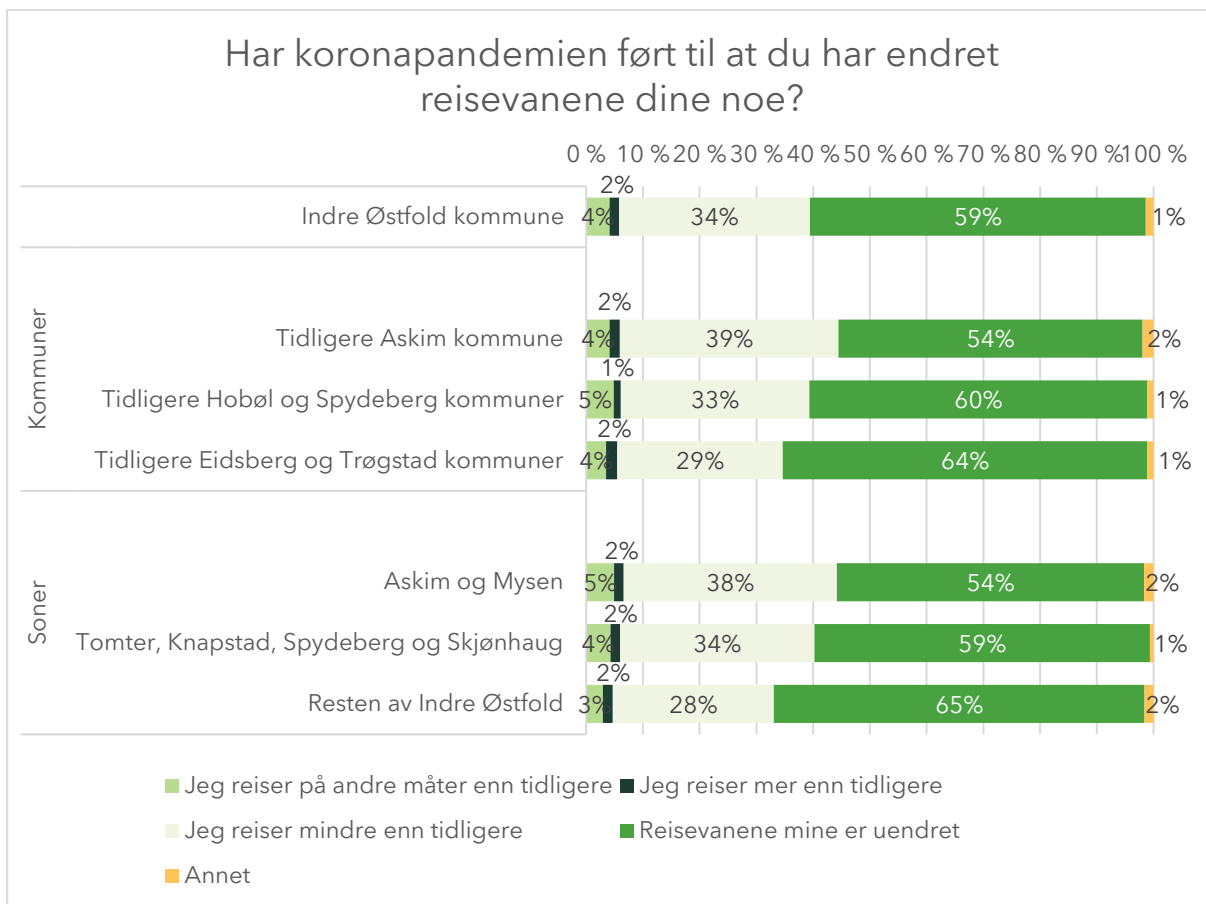
Figur 6.4 Hva er årsakene til at du ikke sykler oftere? Spørsmålet er stilt til de som har svart at de sykler én gang ti måneden eller sjeldnere i sommerhalvåret. Flere svar er mulig. N=1399.

## 6.2. Covid-19-pandemiens påvirkning på befolkningens reisevaner

Gjennom covid-19-pandemien har restriksjoner og anbefalinger påvirket reiseaktiviteten i de fleste områder av landet. Tidligere analyser fra Asplan Viak har funnet en nedgang i kollektivreiser også etter pandemien, der flertallet av reisene overføres til bilreiser og at mulighet for hjemmekontor reduserer antallet arbeidsreiser (Norheim m.fl., 2021, Haraldsen m. fl., 2022 og Betanzo m.fl., 2020).

### De fleste har ikke endret sine reisevaner sammenlignet med før pandemien

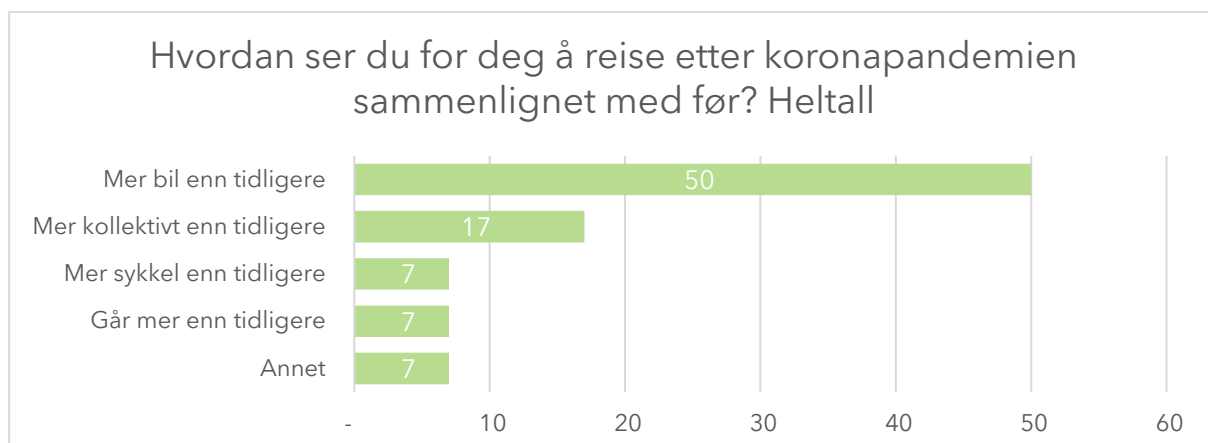
I Indre Østfold kommune har over halvparten av respondentene (59 %) svart at deres reisevaner er uendret sammenlignet med slik de reiste før pandemien. Én tredjedel av befolkningen reiser mindre enn tidligere (34 %), mens 4 % av befolkningen har endret sine vaner ved å reise på andre måter enn tidligere.



Figur 6.5 Har koronapandemien ført til at du har endret reisevanene dine noe? N=1687

Respondentene som har svart at de har endret sine reisevaner har fått et oppfølgingsspørsmål om hvordan de ser for seg å reise framover sammenlignet med før pandemien. Ettersom de fleste respondentene har svart at de ikke har endret reisevanene sine på grunn av pandemien, er det også for få respondenter som har svart på oppfølgingsspørsmålet om hvordan de ser for seg å reise framover. Vi kan derfor ikke presentere generaliserbare resultater, og kan kun vise respondentenes svar i heltall. Resultatene representerer dermed kun respondentenes svar, og er ikke mulig å overføre til befolkningen som helhet.

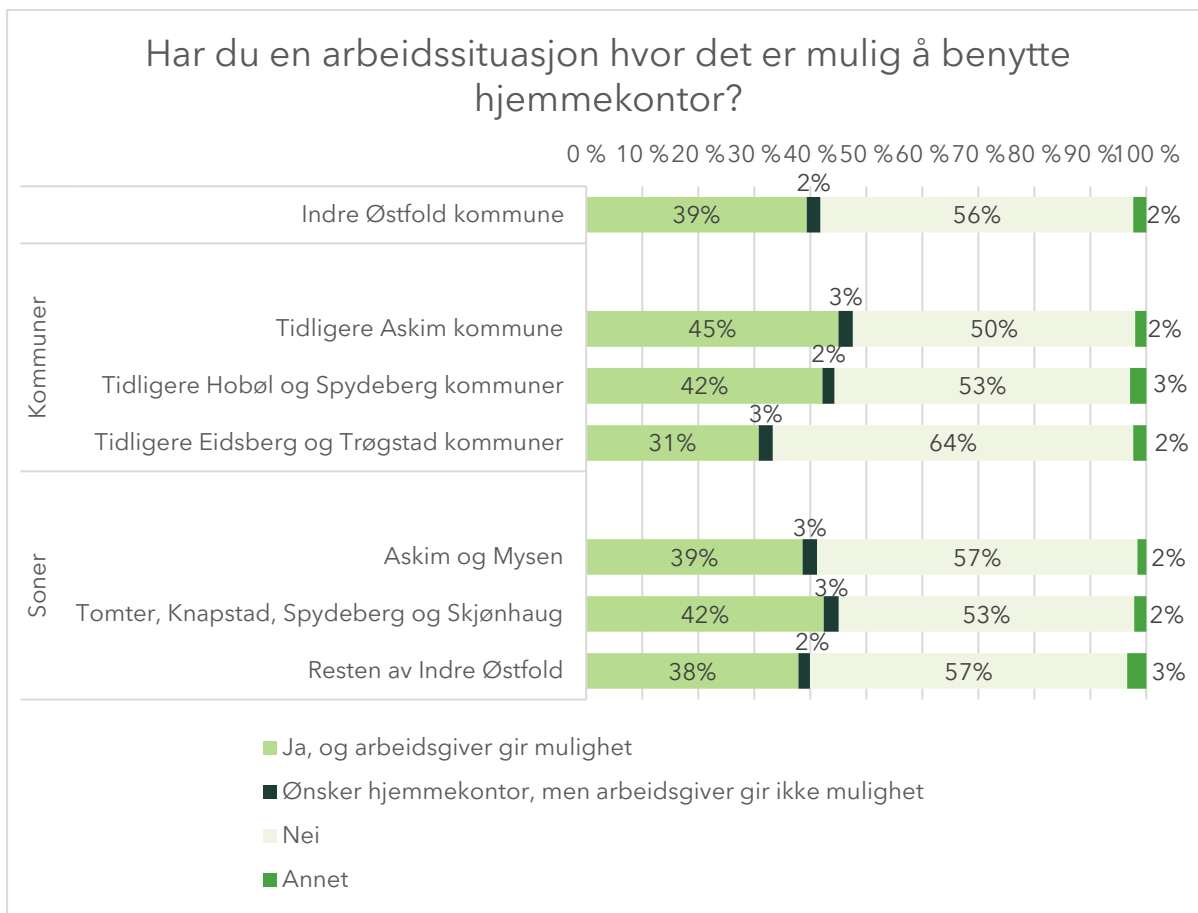
Det alternativet respondentene hyppigst har valgt for å beskrive sin endrede reisemåte er å kjøre mer bil enn tidligere.



Figur 6.6 Hvordan respondentene ser for seg å reise etter pandemien sammenlignet med før. Spørsmålet er stilt til de som har svart at de har endret reisevanene sine som følge av pandemien. Mulig med flere svar. N=84.

### Mer enn halvparten av den yrkesaktive befolkningen har ikke mulighet for hjemmekontor

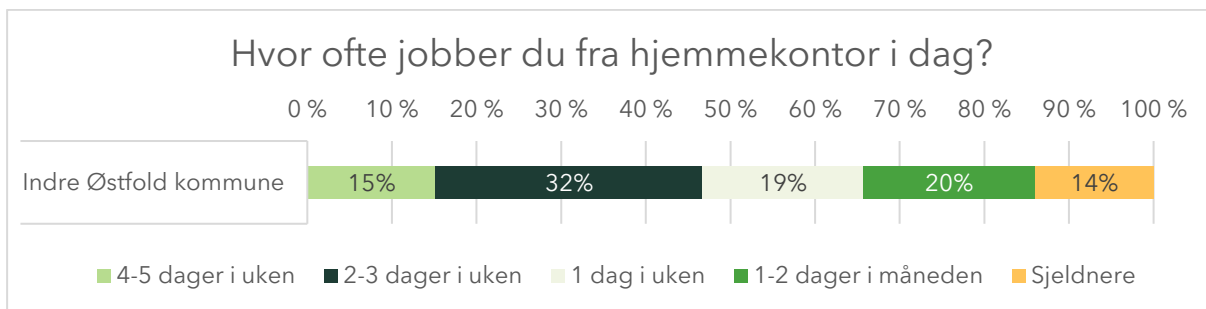
Respondentene som tidligere i undersøkelsen har svart at de er yrkesaktive har fått spørsmål om de har mulighet til å benytte hjemmekontor i sin arbeidssituasjon. Over halvparten (56 %) har svart at de ikke har en arbeidssituasjon som gir mulighet for å ha hjemmekontor, mens 39 % har svart at de har mulighet for hjemmekontor. 2 % har svart at de ønsker å benytte seg av hjemmekontor, men at arbeidsgiver ikke gir mulighet til dette.



Figur 6.7 Har du en arbeidssituasjon hvor det er mulig å benytte hjemmekontor. Spørsmålet er stilt til de som har svart at de er yrkesaktive på spørsmål om yrkesstatus. N=986.

Respondentene som har svart ja på spørsmål om de har mulighet til å ha hjemmekontor har fått et oppfølgingsspørsmål om hvor ofte de jobber fra hjemmekontor i dag. Det er ikke nok respondenter til å vise resultater fra dette spørsmålet på sonenivå.

To av tre som kan ha hjemmekontor har svart at de har hjemmekontor minst én dag i uken. 15 % har svart at de har hjemmekontor de fleste arbeidstidene i uken (4-5 dager), 32 % har svart at de har hjemmekontor 2-3 dager i uken og én av 5 (19 %) har hjemmekontor 1 dag i uken. 14 % av de som kan ha hjemmekontor har hjemmekontor sjeldnere enn én dag i måneden.



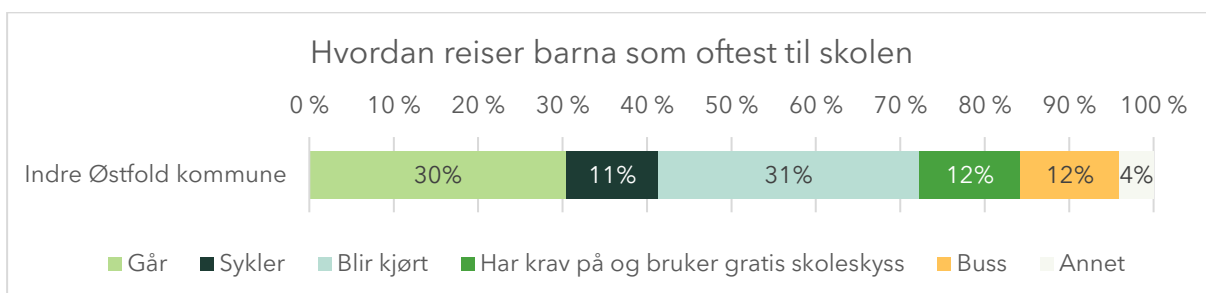
Figur 6.8 Hvor ofte jobber du fra hjemmekontor i dag? Spørsmålet er stilt til de som har svart 'ja' på spørsmål om arbeidssituasjonen tillater hjemmekontor. N=428.

### 6.3. Barns reisevaner

Et viktig aspekt ved reisevaner er at de nettopp er *vaner*. Det vil si at det er mer sannsynlig at man bruker et transportmiddel man er vant til å bruke enn å velge et nytt transportmiddel. Hvordan barn reiser på sine reiser er dermed med på å danne grunnlaget for hvordan fremtidens voksne reiser. Likevel er det viktig å huske at barn til dels er tvungne trafikanter, fordi en del transportmidler ikke er tilgjengelige for dem å bruke på egenhånd, slik som bil, moped og motorsykkel.

Respondenter som bor i en husholdning med barn har fått spørsmål om hvordan barna som oftest reiser til skolen. Blant de respondentene som har fått dette spørsmålet og har barn i skolealder svarer 30 % at deres eldste barn går til skolen. Like mange, 31 % svarer at barnet blir kjørt til skolen. 12 % har krav på og bruker skoleskyss, og like mange bruker annen buss til skolen. 11 % har svart at deres eldste barn sykler til skolen, mens 4 % bruker andre transportmidler.

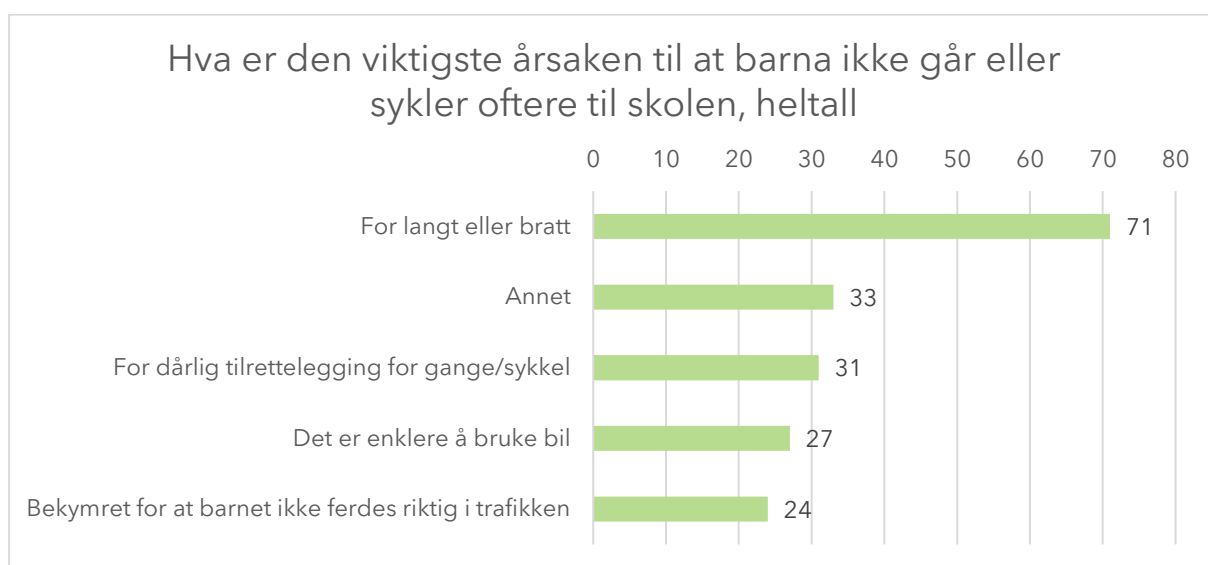
Det er for få respondenter på dette spørsmålet til at vi kan se på variasjoner på sonenivå.



Figur 6.9 Hvordan barn i husstanden som oftest reiser til skolen. Dersom det er flere barn i husstanden, skal man svare for det eldste barnet. N=608.

Respondenter som har svart at deres barn ikke sykler eller går til skolen har fått spørsmål om hva den viktigste årsaken til dette er. Det er for få respondenter som har svart på dette til at vi kan presentere generaliserbare resultater. Vi kan kun vise hva akkurat de respondentene som fikk dette spørsmålet svarte.

Den hyppigst oppgitte årsaken til at barnet ikke sykler eller går oftere til skolen er at det er for lang eller for bratt for å gå eller sykle. Den minst hyppig oppgitte årsaken til at barnet ikke går eller sykler oftere til skolen er at foresatt er bekymret for at barnet ikke ferdes riktig i trafikken.



Figur 6.10 Hva er den viktigste årsaken til at barna ikke går eller sykler oftere til skolen. Spørsmålet er stilt til de som har barn som ikke går sykler<sup>4</sup>. N=225.

<sup>4</sup> Dette spørsmålet hadde en kodefeil, slik at også de som svarte at barnet syklet til skolen fikk spørsmål om hvorfor barnet ikke gikk eller syklet oftere. Respondentene som har svart at barnet sykler til skolen er derfor tatt ut av resultatene for spørsmålet om hvorfor barnet ikke går eller sykler oftere.

## Kilder

Betano, Mari, Haraldsen, K.W., Ellis, I.O., Norheim, B. & Kjørstad, K.N. 2020.

*Endring i reisevaner som følge av koronapandemien: Prognose for reduksjon i kollektivselskaperens inntektsgrunnlag. UA-rapport 137/2020.*

Ellis, Ingunn Opheim med flere 2012:

*RVU dybdeanalyser. Sammenheng mellom transportmiddelvalg, transportkvalitet og geografiske kjennetegn. UA-rapport 30/2012*

Epinion 2019

*Dokumentasjonsrapport: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2016-2019*

Grue, Berit, Landa-Mata, I, & Flotve, B.L. 2021:

*Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19, Nøkkelrapport. TØI-rapport 1835/2021*

Haraldsen, Kristine Wika, Norheim, B. & Kjørstad, K. N. 2022:

*Koronapandemiens påvirkning på togreiser: Kartlegging av endring i togreiser, preferanser og potensialet for etterspørselsstyring. UA-rapport 162/2022*

Norheim, Bård, Betanzo, M. & Haraldsen, K.W. 2021:

*Pandemiens langsiktige konsekvenser. UA-rapport 154/2021*

PROSAM 2021:

*Reisevaner i Oslo og Viken. En analyse av nasjonal reisevaneundersøkelse 2018/19. Prosam-rapport 242*

Vågane, Liva 2012

*Fra A til B (via C). Reiseelementer, enkeltreiser og reisekjeder. TØI-rapport 1199/2012*

Grue, Berit med flere 2021.

*Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19. TØI-rapport 1835/2021*





asplan viak