

- IRIS Energi
- IRIS Samfunnsforskning
- IRIS Biomiljø
- ULLRIGG bore- og brønnsenter

EPINION

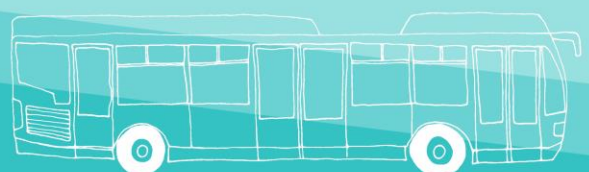


RVU Oslo 2017

Reisevaneundersøkelse for Oslo 2017

Stian Brosvik Bayer

RAPPORT – 2018/252



IRIS Samfunnsforskning

Prosjektnummer: 7202140
Prosjektets tittel: Reisevaneundersøkelse for Oslo 2017
Oppdragsgiver(e): Oslo Kommune – Bymiljøetaten
Forskningsprogram:
ISBN: 978-82-490-0917-6
Gradering: Åpen

Stavanger, 25.06.2018

Stian Brosvik Bayer
Prosjektleder

Christian Quale
Kvalitetssikrer

Einar Leknes
Direktør IRIS Samfunn

©Kopiering er kun tillatt etter avtale med IRIS eller oppdragsgiver.

Vår forskning er sertifisert etter et kvalitetssystem basert på NS-EN ISO 9001 og NS-EN ISO 14001:2004

Forord

Denne rapporten dokumenterer en reisevaneundersøkelse gjennomført blant Oslos befolkning og utført på oppdrag av Oslo kommune. Formålet med undersøkelsen er å følge utviklingen i reisemønster fra 2013, med særlig fokus på endring i sykkelbruk.

Dette prosjektet er ledet av Sissel Medby (Epinion), Diego Miranda (Epinion) har vært ansvarlig for planlegging og gjennomføring av datainnsamling, mens analyser og rapportering er gjennomført av Stian Brosvik Bayer (IRIS). Oppdragsgivers faglige kontaktperson har vært Siv Linette Solheim Grann (Oslo kommune).

Innholdsfortegnelse

FORORD	2
INNHOLDSFORTEGNELSE	3
FIGURFORTEGNELSE	5
TABELLFORTEGNELSE.....	7
SAMMENDRAG.....	8
1. INNLEDNING	14
2. METODE	15
2.1 Undersøkelsesområde, utvalg og datainnsamling	15
2.2 Intervjuskjema	16
2.3 Registrering av turer	17
2.4 Korrigering av turer.....	18
2.5 Stedfesting av turer	19
2.6 Frafall	20
2.7 Representativitet og vekting.....	21
2.7.1 Sammenlignbarhet	22
2.8 Undersøkelsesområdet.....	27
3. REISEOMFANG	30
3.1 Antall turer på undersøkelsesdagen.....	30
4. BRUK AV TRANSPORTMIDLER.....	34
4.1 Transportmiddelfordeling.....	34
4.2 Antall turer per person	35
4.3 Endring i transportmiddelfordeling mellom 2013 og 2017	36
4.4 Endring i transportmiddelfordeling mellom 2013 og 2017 korrigert for underrapportering av turer til fots i 2013	38
4.5 Transportmiddelfordeling etter turens lengde	39
4.6 Avstand etter transportmiddelvalg (gjennomsnitt og median)	40
4.7 Sykkelandel i bydelene	41
4.8 Transportmiddelfordeling på geografiske relasjoner	43
4.9 Værforhold og transportmiddelfordeling.....	44
5. REISEHENSIKT.....	47

5.1	Antall turer etter reisehensikt	48
5.2	Transportmiddelfordeling for skole- og arbeidsreiser	49
5.3	Transportmiddelfordeling for øvrige reisehensikter	50
5.4	Reisehensikt over geografiske relasjoner	51
6.	SOSIOØKONOMISK BAKGRUNNSINFORMASJON	52
6.1	Hovedbeskjeftigelse.....	52
6.2	Om Husholdningen	53
7.	TILGANG TIL TRANSPORTTILBUD	56
7.1	Førerkortandel	56
7.2	Tilgang til bil	58
7.3	Sykkeltilgang	62
7.4	Billettprodukt for kollektivreiser	65
8.	REISEMIDDELBRUK OVER ÅRET	66
8.1	Sykelbruk i Oslo i sommer- og vinterhalvåret.....	66
8.2	Bilbruk blant Oslos befolkning i sommer- og vinterhalvåret.....	71
8.3	Kollektivbruk blant Oslos befolkning i sommer- og vinterhalvåret.....	72
9.	BARNAS SYKKELBRUK.....	73
10.	REFERANSER	78
	VEDLEGG A.....	79

Figurfortegnelse

Figur 2-1 Illustrasjon i invitasjonsbrevet for hvordan reisedagen skal splittes opp	17
Figur 2-2 Aldersfordeling i uvektet utvalg og Oslos befolkning mellom 18 og 75 år i 2017.....	21
Figur 2-3 Sykkelandel blant bosatte i Oslo etter måned for perioden oktober 2013 til oktober 2014. Kilde: Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2013/14.....	22
Figur 2-4 Værforhold (nedbør, middeltemperatur, snødybde og vind) i undersøkelsesperioden i 2017. Kilde: yr.no.....	23
Figur 2-5 Transportmiddelfordeling i undersøkelsesperioden 2017 etter uke, uvektet utvalg	24
Figur 2-6 Aldersfordeling for Oslos befolkning mellom 18 og 75 år i 2017, utvalg og delutvalg	25
Figur 2-7 Kart over bydeler som inngår i undersøkelsesområdet	28
Figur 2-8 Kart over bydeler gruppert.....	29
Figur 3-1 Turer på undersøkelsesdagen etter antall i 2013 og 2017.....	30
Figur 3-2 Fordeling av turer etter turens lengde, alle dager, i 2013 og 2017	31
Figur 3-3 Fordeling av turer etter turens lengde, alle dager, i Indre og Ytre by i 2017.....	32
Figur 4-1 Hovedreisemåte Oslo 2017, hverdagsreiser i uke 41-45.....	34
Figur 4-2 Antall reiser i snitt for ukedagene etter transportmiddel i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45) 35	
Figur 4-3 Transportmiddelfordeling etter kjønn for ukedager i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45)	36
Figur 4-4 Transportmiddelfordeling etter aldersgrupper for ukedager i 2013 og 2017 (uke 41-45)	37
Figur 4-5 Transportmiddelfordeling uten gåturer etter byområde for ukedager i 2013 og 2017 (uke 41-45)	38
Figur 4-6 Transportmiddelfordeling etter turlengde for ukedager i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45)	39
Figur 4-7 Lengde (gjennomsnitt og median) etter transportmiddelvalg for ukedager i 2013 og 2017	40
Figur 4-8 Andel turer gjennomført med sykkel på ukedager i 2017 (uke 41-45) av alle turer gjennomført, etter bostedsbydel. Utvalget inneholder 341 turer med sykkel	41
Figur 4-9 Transportmiddelfordeling ukedager etter geografiske relasjoner i 2017 (uke 41-45)	43
Figur 4-10 Transportmiddelfordeling ukedager etter geografiske relasjoner i 2013 (Uke 41-46)	44
Figur 4-11 Transportmiddelfordeling i Oslo på ukedager etter værforhold i 2017.....	45
Figur 4-12 Gjennomsnittlig antall turer gjennomført per person i Oslo på ukedager etter transportmiddel og værforhold i 2017	46
Figur 5-1 Daglige turer etter formål i 2017 (Uke 41-47).....	47
Figur 5-2 Antall turer i snitt for hele uken etter hensikt i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45)	48
Figur 5-3 Transportmiddelfordeling for turer til/fra arbeid og skole på ukedager i 2017 (uke 41-45) og 2013 (uke 41-46).....	49
Figur 5-4 Transportmiddelfordeling etter hensikt for hele uken i 2017 (uke 41-45)	50

Figur 5-5 Turhensikt etter geografiske relasjoner for hele uken i 2017 (uke 41-47)	51
Figur 6-1 Fordeling av utvalget kategorisert etter hovedbeskjeftigelse i 2013 og 2017 totalt og for Indre og Ytre by. N = totalutvalg	52
Figur 6-2 Fordeling av utvalget kategorisert etter familietype i 2017 totalt og for Indre og Ytre by. N = totalutvalg.....	54
Figur 6-3 Fordeling av utvalget kategorisert etter husholdningsinntekt i 2017 totalt og for Indre og Ytre by. N = totalutvalg	55
Figur 7-1 Andelen respondenter over 18 år med førerkort for personbil etter bostedsbydel	56
Figur 7-2 Førerkortandel etter aldersgrupper i 2013 og 2017 totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by	57
Figur 7-3 Antall biler i gjennomsnitt per husholdning etter bosted i 2017	58
Figur 7-4 Andel husholdninger med tilgang til egen bil etter bydel	59
Figur 7-5 Andel respondenter medlem av en husholdning med tilgang til egen bil i 2013 og 2017, totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by	60
Figur 7-6 Andel av husholdningene der respondenten både har førerkort og er medlem av en husholdning som har tilgang til egen bil i 2013 og 2017, totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by	61
Figur 7-7 Antall sykler i gjennomsnitt per husholdning etter bostedsbydel i 2017	62
Figur 7-8 Andel husholdninger med tilgang til sykkel etter bydel i 2017	63
Figur 7-9 Andel respondenter med tilgang til egen sykkel i 2013 og 2017, totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by.....	64
Figur 8-1 Sykkelbruk i sommer- og vinterhalvåret i 2013 og 2017 etter hvor ofte respondentene sykler	66
Figur 8-2 Andel som sykler ukentlig eller oftere i sommerhalvåret etter bydel i 2017	67
Figur 8-3 Andel av respondentene som sykler ukentlig eller mer i 2013 og 2017 etter bydel. *= signifikante endringer mellom 2013 og 2017. N 2013 = 2375, N 2017 = 2519	68
Figur 8-4 Type syklist etter bosted i 2017	69
Figur 8-5 Bilbruk i sommer- og vinterhalvåret etter bosted i 2017	71
Figur 8-6 Kollektivbruk i sommer- og vinterhalvåret etter bosted i 2017	72
Figur 9-1 Barnas sykkelbruk til skole og fritidsaktiviteter i sommer- og vinterhalvåret i 2017	73
Figur 9-2 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra skolen i 2017 etter bydelssoner	74
Figur 9-3 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra fritidsaktiviteter i 2017 etter bydelssoner	74
Figur 9-4 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte til/fra fritidsaktiviteter i 2017 etter bydeler	75
Figur 9-5 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra skolen i 2017 etter den foresattes sykkelbruk.....	76
Figur 9-6 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra fritidsaktiviteter i 2017 etter den foresattes sykkelbruk.....	77

Tabellfortegnelse

Tabell 2-1 Antall innbyggere i Oslo mellom 18 og 75 år, antall intervju gjennomført og prosent etter bydel i 2013 og 2017	16
Tabell 2-2 Utfall i gjennomføringsfasen for bruttoutvalg.....	20
Tabell 2-3 Innbyggere mellom 18 og 75 år i Oslo og antall respondenter i 2013 og 2017 etter kjønn, alder og bosted, utvalgsvekt og befolkningsvekt	26
Tabell 3-1 Antall turer fra og til delområder internt i Oslo på ukedager	32

Sammendrag

Denne rapporten dokumenterer en reisevaneundersøkelse blant Oslos befolkning i alderen 18 til 75 år, som ble gjennomført i oktober/november (uke 41-47) i 2017. Formålet med undersøkelsen er å følge utviklingen i reisemønster fra forrige gang det ble gjennomført en tilsvarende reisevaneundersøkelse, i oktober/november (uke 41-46) i 2013 (Carlson 2013), med særlig fokus på endring i sykkelbruk.

Utvalget er tilfeldig trukket ved stratifisert utvelgelse for å gjenspeile faktisk befolkning med hensyn til alder og kjønn i bydeler i Oslo, med unntak av Marka og Sentrum. Totalt er det 498 995 innbyggere i målgruppen for undersøkelsen, og utvalget utgjør 0,5 prosent (2519 respondenter) av totalpopulasjonen.

Undersøkelsen gir informasjon om reiseaktiviteten for alle dager (mandag til søndag) i undersøkelsesperioden. Grunnet dårlig vær i siste del av undersøkelsesperioden (uke 46-47), er svar for denne perioden utelatt når reiseaktiviteten rapporteres.



Kart over undersøkelsesområdet

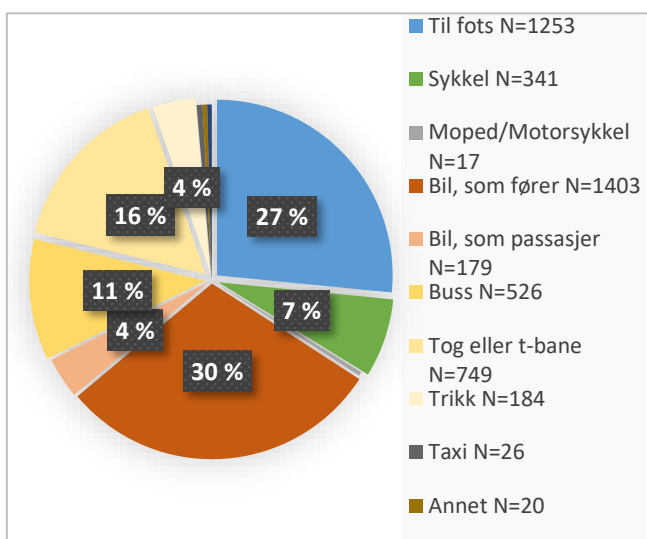
Nøkkelindikatorer sykkelbruk i Oslo i 2013 og 2017

	2013*	2017
Sykkelandel av alle hverdagsreiser	8,3 %	7,3 %
Sykkelandel av alle helgereiser	5,7 %	3,6 %
Sykkelandel av alle korte reiser (under 5 km) hverdag	13,2 %	9,4 %
Sykkelandel av alle korte reiser (under 5 km) helg	6,8 %	5,0 %
Gjennomsnittlig sykkellengde hverdag (km)	4,7	4,5
Gjennomsnittlig sykkellengde helg (km)	4,5	3,6
Median sykkellengde hverdag (km)	3,0	3,0
Median sykkellengde helg (km)	3,0	3,0
Sykkelandel blant studenter hverdag	5,8 %	4,9 %
Sykkelandel på jobbreisen hverdag	11,9 %	10,9 %
Andel av hverdagsturene på sykkel som gjøres av kvinner	40,4 %	48,4 %
Totalt antall reiser som gjøres med sykkel på hverdager i Oslo	98675	128837

*Underrapportering av turer til fots i 2013 bidrar til høyere sykkelandel

Sykkelbruk på undersøkelsesdagen, mandag-fredag

På hverdager foregår 7 prosent av alle turer gjennomført av Oslos befolkning med sykkel. Dette samsvarer bra med resultatene fra Nasjonal RVU 2013/14, men er ned 1 prosentpoeng fra 2013. Det er imidlertid mye som tyder på at særlig turer til fots ble underrapportert i den undersøkelsen, noe som har bidratt til at de øvrige kategoriene har fått høyere verdier enn det som er identifisert i 2017-undersøkelsen. Om turer til fots utelates, har sykkelandelen vært stabil mellom 2013 og 2017, men andelen har økt marginalt blant bosatte i Ytre by og er

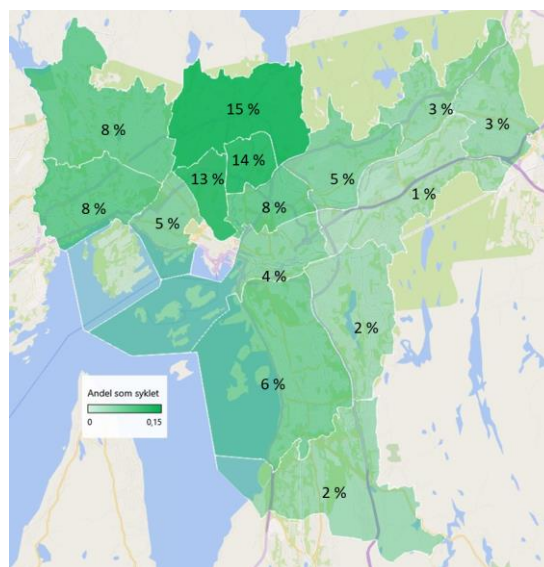
*Hovedreisemåte Oslo 2017 hverdagsreiser*

tilsvarende redusert blant bosatte i Indre by. I snitt gjennomførte Oslos befolkning 0,3 turer med sykkel på ukedager i 2017, som tilsvarer at hver tredje innbygger mellom 18 og 75 år gjennomfører en tur med sykkel daglig. I 2013 ble det gjennomført 0,2 turer med sykkel i snitt.

Sykkelandelen er relativt størst for turer mellom 3 og 4,9 kilometer i 2017, i dette intervallet gjennomføres 13 prosent av alle reiser med sykkel. Sykkelandelen er også relativt høy for turer i intervallet 1 til 2,9 kilometer, med 10 prosent, og 5 til 9,9 kilometer med 7 prosent. For turer under 1 kilometer gjennomføres 5 prosent av turene med sykkel, mens andelen er 4 prosent for turer fra 10-19,9 kilometer og nær null ved lengre avstander.

Snittlengden for sykkelturen på ukedager i Oslo er 4,5 kilometer i 2017, mot 4,7 kilometer i 2013. Forskjellen er såpass ubetydelig at en kan konkludere med at lengden på sykkelturene som gjennomføres på ukedager, er uendret mellom 2013 og 2017. Medianverdien for begge år er 3 kilometer. Menn reiser i snitt 5,7 kilometer, kvinner 3,1 kilometer. Det er registret 30 turer med elsykkel, disse turene var i snitt 4,4 kilometer lange, 6,6 kilometer blant menn og 3,4 blant kvinner. Turer med bysykkel er i snitt 2,9 kilometer lange.

Bydelene der bosatte oppgir høyest sykkelandel, er de tre bydelene Nordre Aker (15 prosent), Sagene (14 prosent) og St. Hanshaugen (13 prosent) som alle grenser mot hverandre. Øvrige bydeler med relativt høy sykkelandel er Vestre Aker, Ullern og

*Sykkelandel etter bostedsbydel 2017*

Grünerløkka (alle 8 prosent). Blant bydelene sør for Indre by har Nordstrand høyest sykkelandel (6 prosent), mens Bjerke har høyest sykkelandel blant bydelene øst for Indre by (5 prosent). Begge bydelene grenser mot Indre by. Bydelene Grorud, Stovner, Alna, Østsjø og Søndre Nordstrand, som alle ligger øst i Oslo, har lavest sykkelandel på mellom 1 og 3 prosent.

Sykkelandelen er høyest på turer internt i Indre by og mellom Indre by og Nordvest. På disse relasjonene gjennomføres 11 prosent av alle turer med sykkel. Sykkelandelen er også relativt høy på turer internt i Nordvest med 10 prosent og internt i Sør med 7 prosent av alle turer på disse relasjonene. Lavest sykkelandel observeres mellom Indre by og Sør samt internt i Øst (begge 2 prosent), mellom Indre by og Øst samt mellom Oslo og områdene utenfor Oslo (begge 4 prosent). Sykkelandelen mellom delområdene i Ytre by er på 6 prosent.

De dagene i undersøkelsesperioden det lå snø, var andelen som syklet marginal. Kun 1 prosent av turer som ble gjennomført disse dagene ble gjort med sykkel. På dager der middeltemperaturen lå under 3°C, ble 3 prosent av alle turer gjennomført på sykkel. På dager med middeltemperatur over 3°C ble 8 prosent av turene gjennomført på sykkel.

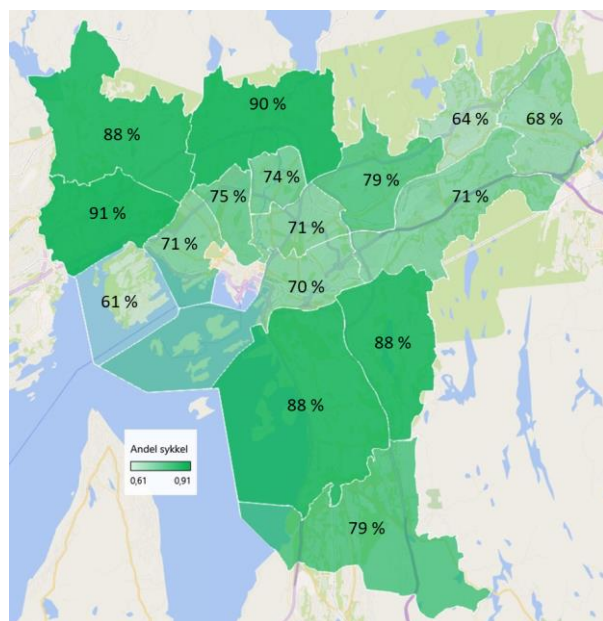
Etter hensikt er sykkelandelen klart høyest for turer til/fra arbeid, 11 prosent av arbeidsreisene på ukedager gjennomføres med sykkel i 2017. I 2013 var sykkelandelen 12 prosent, og nedgangen er dermed ikke statistisk signifikant. For skolereiser er sykkelandelen 8 prosent i 2017 mot 5 prosent i 2013. Forhold ved undersøkelsene (få registrerte turer og ulik aldersfordeling blant de som gjennomførte turene i 2013 og 2017) gjør det vanskelig å konkludere hvorvidt denne økningen er reell.

For øvrige reisehensikter, tjenesteturer, handel/service, følgeturer og turer i forbindelse med fritid er sykkelandelen 5 prosent. Reisehensikten som har lavest sykkelandel er besøksturer, med en sykkelandel på 3 prosent.

Tilgang til sykkel

Totalt har 78 prosent av husholdningene tilgang til egen sykkel. Andel med tilgang til sykkel er høyest blant de bosatt i bydelene som ligger nordvest for Indre by, hvor 90 prosent har tilgang til sykkel, etterfulgt av bosatte bydelene sør for Indre by der 86 prosent har tilgang til sykkel. Bosatte i bydeler øst for Indre by har lavest tilgang til sykkel, tett etterfulgt av bosatte i Indre by. I disse områdene har rundt 71-72 prosent tilgang til sykkel.

Mellom 2013 og 2017 økte andelen som har tilgang til sykkel fra 76 til 78 prosent. Veksten skjedde utelukkende i de ytre bydelene, og blant samtlige



Andel husholdninger med tilgang til sykkel 2017

aldersgrupper med unntak av de under 30 år. Tilgang til sykkel blant bosatte i Indre by gikk marginalt tilbake, også her i hovedsak på grunn av lavere tilgang til sykkel blant de under 30 år.

Ser en bort fra bosted, er tilgang til sykkel høyere enn totalutvalget blant følgende grupper:

- Aldersgruppen 30-59 år (84 %)
- Husholdningsinntekt over 800 000 kr (85-95 %)
- Yrkesaktive (82 %)
- Innehavere av førerkort og i husholdning med tilgang til bil (85 %)
- Mann (80 %)

Tilgang til sykkel lavere enn for totalutvalget, finner en blant følgende grupper:

- Aldersgruppen yngre enn 30 år og eldre enn 59 år (70 %)
- Ikke yrkesaktiv (eller i fødselspermisjon) (60-69 %)
- Husholdningsinntekt under 600 000 kr (55-70 %)
- Medlem av husholdning som ikke har tilgang til bil (47-61 %)
- Kvinne (76 %)

I stor grad er det de samme sosioøkonomiske gruppene som ikke har tilgang til bil, som heller ikke har tilgang til sykkel. Det kan se ut som om husholdningens inntekt er den bakenforliggende forklaringen for tilgang til sykkel, da samtlige av de øvrige gruppene som kjennetegner lav tilgang til sykkel, også kjennetegnes med lavere husholdningsinntekt.

Blant respondentene som disponerer egen sykkel, oppgir rundt 4 prosent at de disponerer egen elsykkel. 6 prosent av de bosatte i Ytre by har elsykkel, mot 2 prosent blant bosatte i Indre by. Kun én prosent av de som disponerer sykkel, oppgir at de disponerer lastesykkel. Disse bor i all hovedsak i Ytre by.

14 prosent av utvalget oppgav at de har abonnement for bysykkel, hvorav 4 prosent bruker tilbudet ofte og 6 prosent av og til. Andelen med bysykkelabonnement er høyest blant bosatte i Indre by, der 27 prosent har dette, mens tilsvarende andel blant bosatte i Ytre by er 4 prosent. Blant de som har og de som ikke har tilgang til sykkel, er det ingen forskjell i andelen som har bysykkelabonnement, hverken i Indre eller Ytre by.

Sykkelbruk i Oslo i sommer- og vinterhalvåret

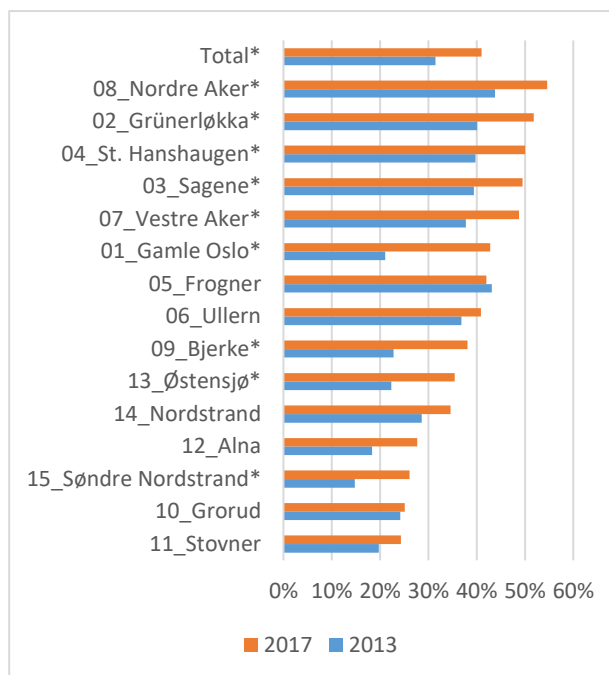
Andelen som sykler varierer betydelig etter årstid. I 2017 syklet 41 prosent ukentlig i sommerhalvåret, andelen reduseres til 10 prosent i vinterhalvåret. Tilsvarende økte andelen som aldri sykler fra 30 prosent i sommerhalvåret til 73 prosent i vinterhalvåret.

Mellom 2013 og 2017 økte andelen som syklet ukentlig eller oftere i sommerhalvåret, med 9 prosentpoeng til 39 prosent. I vinterhalvåret økte andelen mer beskjedent, fra 6 prosent i 2013 til 10 prosent i 2017.

Veksten mellom 2013 og 2017 i andelen som sykler ukentlig eller mer, er relativt jevnt fordelt i Oslo. I bydeler nordvest for Indre by økte andelen som sykler

Andel av respondentene som sykler ukentlig eller mer i 2013 og 2017 etter bydel

ukentlig eller mer, fra 44 til 55 prosent i Nordre Aker, fra 38 til 49 prosent i Vestre Aker og noe mer beskjedent fra 37 til 41 prosent i Ullern. I Indre by er det en del variasjoner i utviklingen mellom bydelene. Andelen ukentlige syklistere i Gamle Oslo doblet seg fra 21 prosent til 43 prosent, bydelene Grünerløkka, St. Hanshaugen og Sagene økte med rundt 10 prosentpoeng fra 40 prosent til 50 prosent, mens utviklingen i Frogner bydel var stabil på rundt 42 prosent i samme periode. Blant bydelene sør for Indre by var det størst vekst i Østsjø, fra 21 til 35 prosent, etterfulgt av Søndre Nordstrand som økte fra 15 til 26 prosent. I Nordstrand økte andelen som sykler ukentlig eller mer, fra 29 til 35 prosent.



I bydelene øst for sentrum var veksten noe lavere med 7,5 prosentpoeng fra 2013 til 2017. I bydelen Bjerke økte andelen som sykler ukentlig eller mer fra 23 til 38 prosent, i Alna fra 18 til 26 prosent og på Stovner fra 20 til 24 prosent. I Grorud var det ingen endring i andelen som syklet ukentlig eller mer i sommerhalvåret, og var stabil på 25 prosent.

Typologiseres respondentene i fire grupper etter hvor ofte de sykler i sommer- og vinterhalvåret der:

- de som sykler ukentlig eller oftere både i sommer- og vinterhalvåret, er helårssyklist
- de som sykler ukentlig i sommerhalvåret og sjeldnere enn ukentlig i vinterhalvåret, er sesong-/væravhengig syklist
- de som sykler minst noen ganger i løpet av sommerhalvåret, er sporadisk syklist
- de som aldri sykler, er ikke-syklist

vil disse gruppene kjennetegnes som følger:

Helårssyklistene utgjør 10 prosent av totalutvalget, og er overrepresentert i følgende grupper:

- Menn (12 %)
- Mellom 30 og 45 år (13 %)
- Bor i nordvestlige bydeler (15 %)
- Husholdningsinntekt mellom 1,6 mill. kr og 2 mill. kr (17 %)
- Er i parhusholdninger med barn (15 %)

Gruppene som er underrepresentert, er:

- Kvinner (7 %)
- Under 30 år eller eldre enn 59 år (5 %)
- Bor i bydeler øst eller sør for Indre by (4/5 %)
- Pensjonist, ufør eller skoleelev (4-5 %)
- Husholdningsinntekt under 400 000 kr (4-7 %)
- Er aleneboere eller i husholdninger med flere voksne (7 %)

Den væravhengige syklisten utgjør 31 prosent av totalutvalget, og er overrepresentert i følgende grupper:

- Er under 45 år (34-35 %)
- Bor i Indre by eller Nordvest (35 %)
- Er yrkesaktiv (34 %)
- Har enten husholdningsinntekt under 200 000 kr eller over 2 mill. kr (37/41 %)
- Er i parhusholdninger med barn (35 %)

Gruppene som er underrepresentert er:

- Eldre enn 59 år (21 %)
- Bor i bydeler øst eller sør for Indre by (24/28 %)
- Er ikke yrkesaktiv (12-19 %)
- Husholdningsinntekt mellom 200 000 kr og 400 000 kr (22 %)

28 prosent av utvalget betegnes som sporadiske syklistere og det er få grupper som er over- eller underrepresentert blant disse. Bosatte i bydeler sør for Indre by er i større grad sporadiske syklistere (38 %), mens alderspensjonister (24 %), arbeidsledige (21 %) og uføre (20 %) i mindre grad er sporadiske syklistere.

Ikke-syklistere utgjør 30 prosent av utvalget og er overrepresentert i følgende grupper:

- Kvinner (35 %)
- Eldre enn 59 år (46 %)
- Bor i bydeler øst for Indre by (46 %)
- Pensjonist, ufør eller arbeidsledige (53-57 %)
- Husholdningsinntekt mellom 200 000 og 399 000 kr (49 %)
- Er enslige med barn eller aleneboere (35-38 %)

1. Innledning

Denne rapporten presenterer resultatene av en reisevaneundersøkelse som ble gjennomført blant befolkningen mellom 18 og 75 år i Oslo kommune. I tillegg dokumenterer rapporten den metodiske gjennomføringen av undersøkelsen. Selve reiseaktiviteten kartlegges gjennom en digital reisedagbok for en forhåndsbestemt reisedag. Dette analyseres opp mot flere viktige aspekter som er med på å påvirke det daglige reisemønsteret, som tilgang til transportmidler, sosioøkonomisk bakgrunn, og geografiske forhold som adresse for bosted og skole/arbeid.

Rapporten har videre følgende disposisjon: Neste kapittel presenterer det metodiske undersøkelsesopplegget, datagrunnlaget analysene bygger på og analysegrunnlaget for reiseaktivitet på turnivå. Kapittel 3 gir en oversikt over reiseomfang, turlengde og opprinnelses- og destinasjonsmønster (OD-mønster), kapittel 4 tar for seg transportmiddelbruk, mens kapittel 5 ser på hensikt. Kapittel 6 gir en oversikt over utvalgets fordeling etter sosioøkonomiske kategorier, mens kapittel 7 gir en tilsvarende fordeling etter tilgang til transportmidler. Kapittel 8 viser fordeling av hvor ofte transportmidlene bilfører, bilpassasjer, kollektivtransport, sykkel og gange benyttes i vinter- og sommerhalvåret, og siste kapittel, kapittel 9, viser barns sykkelbruk fordelt på vinter- og sommerhalvåret.

Spørreskjema er lagt ved i vedlegg A.

2. Metode

Denne reisevaneundersøkelsen for Oslo ble gjennomført fra mandag 9.10 (uke 41) til søndag 19.11 (uke 47) i 2017. Metodeopplegget tok sikte på å fremskaffe et tallgrunnlag så sammenlignbart som mulig med en tilsvarende undersøkelse gjennomført i uke 41 til 46 i 2013, for å kunne følge utviklingen i reisevaner over tid, med særlig fokus på andelen som sykler. For øvrig er undersøkelsen i så stor grad som mulig gjennomført med tilsvarende metodeopplegg som benyttes i de løpende nasjonale reisevaneundersøkelsene.

2.1 Undersøkelsesområde, utvalg og datainnsamling

Målgruppen for undersøkelsen var Oslos befolkning i alderen 18-75 år. Epinion, som stod for den praktiske gjennomføringen av undersøkelsen, bestilte et tilfeldig trukket brutt utvalg på 12.500 personer i denne målgruppen fra folkeregisteret. Dette utvalget ble deretter stratifisert i representative grupper med hensyn til alder og kjønn på bydelsnivå. Fra disse gruppene ble det trukket tilfeldig utvalg som ble tilsendt invitasjon til å delta i undersøkelsen per brev. Brevet inneholdt informasjon om undersøkelsen, blant annet hvilken reisedag respondenten skulle svare for, og lenke til et webskjema som gav mulighet til å levere besvarelsen på nett innen to dager etter oppgitt undersøkelsesdag. 42 prosent av respondentene benyttet seg av denne muligheten, mens de resterende 58 prosent besvarte undersøkelsen over telefon for reiser som ble gjennomført samme ukedag den påfølgende uken.

Undersøkelsesområdet omfatter 15 av Oslos 17 bydeler, der bydelene Sentrum og Marka ble utelatt grunnet vesentlig lavere befolkningsmengde i disse bydelene sammenlignet med de øvrige. Undersøkelsen er gjennomført slik at utvalget består av rundt 0,5 prosent av befolkningen fra de 15 bydelene, som gir mellom 90 og 258 intervju per bydel og 2519 intervju totalt¹. Det er et uttalt ønske fra oppdragsgiver å kunne sammenligne resultater mellom undersøkelsene gjennomført i 2013 og 2017. Samlet for Oslo er utvalget tilstrekkelig for å sammenligne svarfordelinger mellom de to undersøkelsene og samtidig operere med et konfidensintervall og feilmarginer som er i tråd med gjeldende praksis (5 prosent feilmargin innenfor et 95 prosent konfidensintervall). Ved ukjent svarfordeling krever dette et utvalg på rundt 380 observasjoner fra totalpopulasjonen. For å sikre at gruppene som sammenlignes er av tilstrekkelig størrelse, aggregeres bydelene opp til delområder, der en mye brukt inndeling videre i rapporten er Indre og Ytre by. Bydelene Indre by er Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen og Frogner, med unntak av de tre grunnkretsene som utgjør Bygdøy. Bygdøy og de resterende bydelene utgjør gruppen Ytre by. Begrunnelsen for å skille mellom Indre/Ytre by er at en da grupperer bydelene etter høy og lavere grad av sentralitet, som på flere måter påvirker befolkningens reisevaner (Engebretsen m.fl. 2014).

1 To personer hadde sentrum som bostedsadresse, disse er flyttet til St. Hanshaugen.

Tabellen nedenfor viser antall intervju gjennomført etter bydel for de to reisevaneundersøkelsene for Oslo som analyseres i denne rapporten, samt andelen dette utgjør av befolkningen.

Tabell 2-1 Antall innbyggere i Oslo mellom 18 og 75 år, antall intervju gjennomført og prosent etter bydel i 2013 og 2017

Bydeler i Oslo	2013			2017		
	Befolkning 18-75 år	Intervju gjennomført	Andel	Befolkning 18-75 år	Intervju gjennomført	Andel
Gamle Oslo	37130	126	0,3 %	42979	224	0,5 %
Grünerløkka	42206	125	0,3 %	48158	240	0,5 %
Sagene	30915	144	0,5 %	35377	168	0,5 %
St. Hanshaugen	29781	144	0,5 %	32100	171	0,5 %
Frogner	44700	150	0,3 %	47844	258	0,5 %
Ullern	22521	193	0,9 %	23703	119	0,5 %
Vestre Aker	32059	187	0,6 %	33908	172	0,5 %
Nordre Aker	34585	187	0,5 %	36182	193	0,5 %
Bjerke	20830	160	0,8 %	22371	110	0,5 %
Grorud	19085	139	0,7 %	19975	90	0,5 %
Stovner	21670	164	0,8 %	22875	100	0,4 %
Alna	34566	146	0,4 %	35758	170	0,5 %
Østensjø	32796	178	0,5 %	34724	191	0,6 %
Nordstrand	33666	205	0,6 %	35641	191	0,5 %
Søndre Nordstrand	25674	139	0,5 %	27400	122	0,4 %
Oslo Utvalg	462184	2387	0,5 %	498995	2519	0,5 %
Indre by	181119	680	0,4 %	202669	1048	0,5 %
Ytre by	281065	1707	0,6 %	296326	1471	0,5 %
Sentrum	929	0		1091	0	
Marka	1220	0		1210	0	
Uoppgitt bydel	4501			2931		
Oslo i alt	468834			504227		

2.2 Intervjuskjema

Hovedfokus ved utarbeiding av intervjuskjemaet var å ivareta muligheten for sammenligning både mot reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2013 (Engebretsen m.fl. 2014), og de nasjonale reisevaneundersøkelsene som pågår kontinuerlig. For å sikre dette, ble spørsmål enten stilt på samme måte som i 2013, eller ved å inkludere kategorier som lar seg rekode til å bli sammenlignbare mot forrige undersøkelse i Oslo og den nasjonale reisevaneundersøkelsen.

Intervjuskjemaet inneholdt spørsmål på:

Individnivå:

- Tilgang til transportmidler (førerkort for bil, tilgang til bil/elbil/annen tilgang til bil, sykkel/elsykkel/lastesykkel/abonnement for bysykkel og mest brukte betalingsmiddel for kollektivtransport)
- Bruk av sykkel, bil og kollektivtransport i sommer- og vinterhalvåret
- Formål for reiseaktivitet på undersøkelsesdagen og grunn dersom ikke reiseaktivitet
- Bakgrunnsspørsmål (kjønn, alder, hovedbeskjeftigelse, husholdningstype samt stedfesting av bosted, arbeidssted og utdanningssted)

Turnivå for individets reiseaktivitet en bestemt dag:

- Adresse og tidspunkt for reisens start og slutt (prosessen med stedfesting er beskrevet i neste avsnitt)
- Reisens formål, og transportmiddel benyttet
- Reisens lengde

Husholdningsnivå:

- Alder, slektskapsforhold, førerkorttilgang og inntektsgivende arbeid for samtlige medlemmer av husholdningen
- Husholdningens inntekt
- Dersom husholdningen hadde barn under 18 år, ble det også spurt om barnas sykkelbruk til/fra skole og fritidsaktiviteter i sommer- og vinterhalvåret

2.3 Registrering av turer

I skjemaet var det nøye forklart hvordan respondentene skulle registre sin reiseaktivitet for den gitte undersøkelsesdagen, både med tekst og et eksempel.



Figur 2-1 Illustrasjon i invitasjonsbrevet for hvordan reisedagen skal splittes opp

Som figuren over viser skal reiseaktiviteten gjennom dagen splittes opp i turer etter hensikt. En tur kan gjennomføres med flere forskjellige transportmidler, men når hensikten endres, defineres dette som en ny tur. Dette kan skape tvilstilfeller, fordi det er mulig å ha flere turer etter hverandre kategorisert med samme hensikt, for eksempel en handlerunde i byen eller en arbeidsdag med møter på forskjellige steder. Her splittes turene likevel opp, fordi hensikten ikke var den samme på tross av lik kategorisering. Først var det møte med x, deretter møte med y. På turer der flere transportmidler benyttes, blir respondenter spurt om hovedtransportmiddel, som er det transportmiddelet vedkommende reiste lengst distanse med på den aktuelle turen.

Det er ulik praksis for hvordan turene i reisevaneundersøkelser presenteres etter hensikt. En mulighet er å oppgi turen hjem som eget formål, mens en annen praksis er å be respondenter oppgi siste formål som hensikt med turen hjem. Ulempen med førstnevnte er at en mister informasjon om hvilken hensikt som forårsaket turen hjem. Dersom dette er første tur, forsvinner muligheten til å identifisere hensikten som forårsaket turen hjem. En konsekvens av sistnevnte praksis er at både turen til og fra stedet før hjemturen får samme hensikt, og telles dobbelt. I tilfellet der turen fra arbeid først går til butikken, og så hjem, vil dette registreres som to turer med innkjøp av dagligvarer som formål. I RVU Oslo 2013, og flere andre regionale reisevaneundersøkelser, er hjemturen oppgitt som egen hensikt. I nasjonal RVU presenteres turen hjem med samme hensikt som turen i forkant, og dette gjøres også i denne rapporten.

2.4 Korrigering av turer

Registrering av turer, særlig i webskjema er relativt komplisert. Både definisjonen av en tur, og hvordan turene stedfestes med korrekt rekkefølge på start og sluttsted i kartløsningen, er av enkelte blitt misoppfattet. Nedenfor listes vanlige feil som kan oppstå, samt måten disse er korrigert for i ettertid.

- Turen starter og slutter samme sted, hovedsakelig på hjemstedet

Dette tillates om turens hensikt er gå/sykle/jogge/biltur. For alle andre hensikter, splittes turen i to, med antagelse om at samme reisemiddelvalg gjøres på returreisen. For turer til fots med varighet under 10 minutter, settes startbydel til sluttbydel. Om hensikten er til/fra arbeid, legges stedfestet arbeidssted til, der dette er oppgitt. For øvrige turer vil sluttsted for første tur og startsted for andre tur ikke stedfestes.

- To turer med samme formål er registrert med likt start og sluttsted, og ingen av disse er ledet hjem.

Korrigeres ved at retning på den sist gjennomførte turen snus.

- Ny tur starter fra hjemsted, uten at forrige tur endte i hjemsted.

Korrigeres ved at det legges til en tur der startsted settes til sluttsted for tur som ikke endte i hjemsted og sluttsted settes til hjemsted.

- Siste reise ender ikke i hjemmet

Her gjøres en vurdering av turens hensikt. Om det er snakk om en hensikt der det ikke er naturlig å tilbringe natten på endepunktet, som til arbeid, innkjøp eller ærend, korrigeres reisen på samme måte som over. Ellers tillates dette. Her er det tvilstilfeller på kveldstid, da perioden reiseaktiviteten skal rapporteres for slutter ved midnatt, og turer hjem foretatt etter midnatt ikke skal oppgis.

- Turen er splittet på bytte av transportmiddel i stedet for hensikt

Dette skjer oftest for turer med fly, der turen til flyplassen oppgis som en tur, og turen med fly videre som neste tur. Her slås de splittede turene sammen til en tur, og samtlige transportmiddel benyttet legges til.

Slike korrigeringer er foretatt både i datasettet for 2013 og 2017. I 2013 er det fjernet 51 turer blant 29 respondenter og lagt til 158 turer blant 152 respondenter, slik at det totalt i dette datasettet er 107 flere turer enn da resultatene ble rapportert i 2013, 5187 turer totalt. I 2017-filen er det lagt til 566 turer av 8005 totalt. Dette, samt ny vektning av kjønn og alder etter bosted i Indre og Ytre by, medfører at tallene fra 2013 som rapporteres her kan være noe forskjellige fra 2013-rapporten.

2.5 Stedfesting av turer

I tråd med gjeldende praksis ble det lagt opp til at turene skulle stedfestes på laveste offisielle geografiske enhet, som er grunnkrets. Både for besvarelser på nett og ved telefonintervju stedfestet respondenten/intervjueren turene ved å plote start og sluttsted i et Google Maps brukergrensesnitt der koordinater og adresseinformasjon fra kartfunksjonen lagres som variabler sammen med resten av besvarelsen. Det vil si at dersom registreringen er korrekt gjennomført, lagres informasjon om start- og sluttsted for samtlige reiser på koordinatnivå. Omkodning til grunnkrets skjer imidlertid ved bruk av adresseinformasjon som kobles opp mot det nasjonale adresseregisteret (Matrikkelen). Det er ikke alltid at koordinatpunktet som blir satt i kartfunksjonen, gir tilbake en gyldig adresse, og for disse tilfellene er koding foretatt manuelt. I enkelte tilfeller var respondenten/intervjueren ikke i stand til å sette et punkt i kartløsningen. Det ble da gitt mulighet for tekstbasert registrering av start- og/eller målpunkt, som deretter er stedfestet manuelt. All manuell stedfesting er gjort på bydelsnivå dersom start- eller sluttsted ligger i Oslo. For start- eller sluttsted utenfor Oslo er kategorien «utenfor undersøkelsesområdet» benyttet.

I datasettet for 2013 er 0,5 prosent av turene ikke stedfestet etter start- og sluttsted. I 2017-datasettet er 4,1 prosent av turene ikke stedfestet på startsted og 4,2 prosent av turene ikke stedfestet på sluttsted. Ses det bort fra turer som ikke er lagt til for å korrigere turkjedene, er det kun 0,1 prosent av turene som ikke er stedfestet på bydelsnivå.

2.6 Frafall

Innholdet i dette delkapittelet er hentet fra dokumentasjonsrapporten for 2017-undersøkelsen, som er utarbeidet av Epinion.

Tabell 2-2 Utfall i gjennomføringsfasen for bruttoutvalg

FRAFALL HELE UTVALGET	Antall	Andel (%)
Avbrutt		
Tatt ut av utvalget	19	0.17 %
Avbrutt	44	0.38 %
Ikke oppnådd kontakt	1	0.01 %
Stoppet	120	1.03 %
Avbrutt Total	184	1.58 %
Feil nummer eller person		
Påført nummer var til fax	6	0.05 %
Påført telefonnummer var galt	406	3.49 %
Feil nummer eller person Total	413	3.54 %
Fullført		
Besvart undersøkelse	2519	21.63 %
Fullført Total	2519	21.63 %
Ikke nådd		
Telefonsvarer	610	5.23 %
Ikke nådd til avtalt tidspunkt	1	0.01 %
Maks forsøk nådd	2781	23.88 %
Ikke svar	1190	10.21 %
Ikke nådd Total	4581	39.33 %
Ikke tilgjengelig / ikke mulig å delta		
Opptatt	226	1.94 %
Annen grunn	12	0.10 %
Språkproblemer	236	2.03 %
Ikke tilgjengelig	50	0.43 %
Syk	14	0.12 %
Ikke tilgjengelig / ikke mulig å delta Total	538	4.62 %
Nekter		
FailedScreener	12	0.11 %
Nekter_Soft	42	0.36 %
Refused	1121	9.62 %
Nekter Total	1175	10.09 %
Uten telefonnummer		
No Phone Number	2238	19.21 %
Uten telefonnummer Total	2238	19.21 %
Total	11648	100.00 %
Ikke brukt	852	
Grand total	12500	

En frafallsanalyse gir muligheten til å vurdere utvalgets representativitet. Når man sammenligner bruttoutvalget med nettoutvalget, kan en se om det finnes likheter eller store forskjeller i sammensetningen av disse to. Frafallsanalysen gir også mulighet til å se på de ulike årsaker til at enkelte grupper av befolkningen ikke ønsker å delta i en undersøkelse.

I frafallsanalysen klassifiseres hver enkelt respondent i utvalget etter om vedkommende har svart eller etter eventuell grunn for at undersøkelsen ikke ble besvart. Det var også mulig for respondenten til å ta kontakt pr. telefon eller epost for å melde ulike beskjeder som for eksempel ønsker om ikke å delta, påføring av telefonnummer, avtale ringetidspunkt, og lignende.

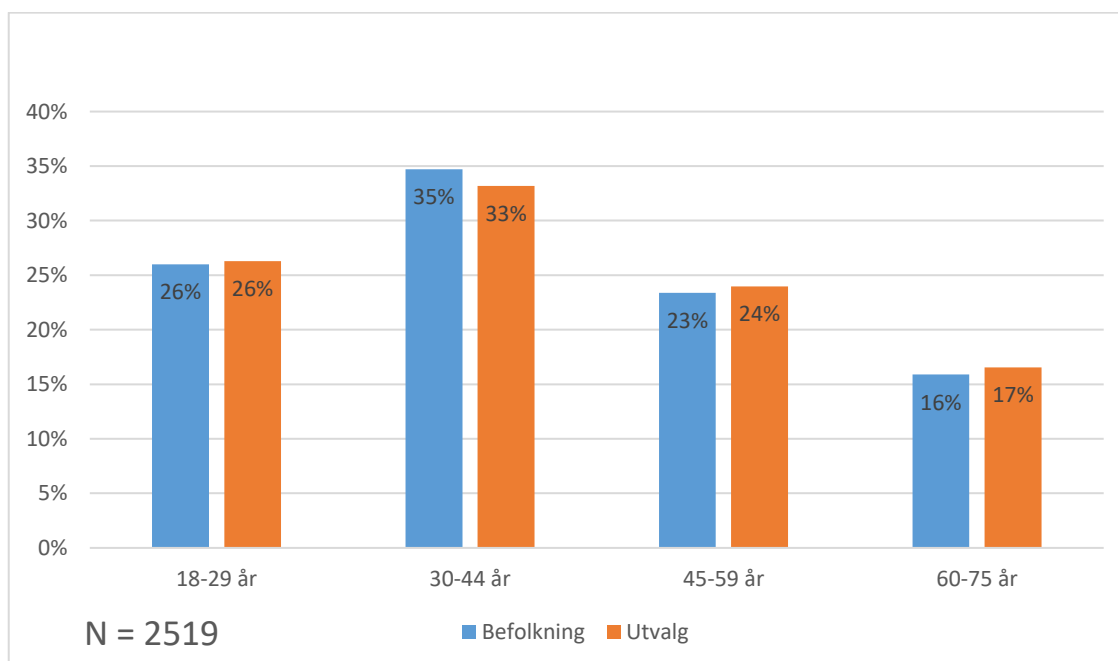
Tabell 2-2 viser at undersøkelsen hadde en svarprosent på 22 prosent. 19 prosent av utvalget bestod av respondenter uten telefonnummer som dermed bare hadde mulighet til å besvare på nett. Det var særlig blant disse respondentene at svarprosenten var lav. Blant de som hadde telefonnummer registrert på seg, og således hadde muligheten til å svare enten via nett eller telefon, var svarprosenten 27 prosent.

Det var omtrent 10 prosent som nektet å svare på undersøkelsen, og om lag 40 prosent av personene i bruttoutvalget svarte ikke på noen av oppringningene.

2.7 Representativitet og vekting

Undersøkelsen ble gjennomført på en slik måte at totalutvalget skulle være representativt med hensyn på kjønn og alder, og dette forholdet ble også forsøkt tatt hensyn til på bydelsnivå og ukedag, men ikke ukenummer.

Kjønnsfordelingen i utvalget er 49 prosent menn og 51 prosent kvinner. Oslos befolkning for aldersgruppen 18-75 har tilnærmet lik kjønnsfordeling, og totalutvalget har dermed en representativ kjønnsfordeling.

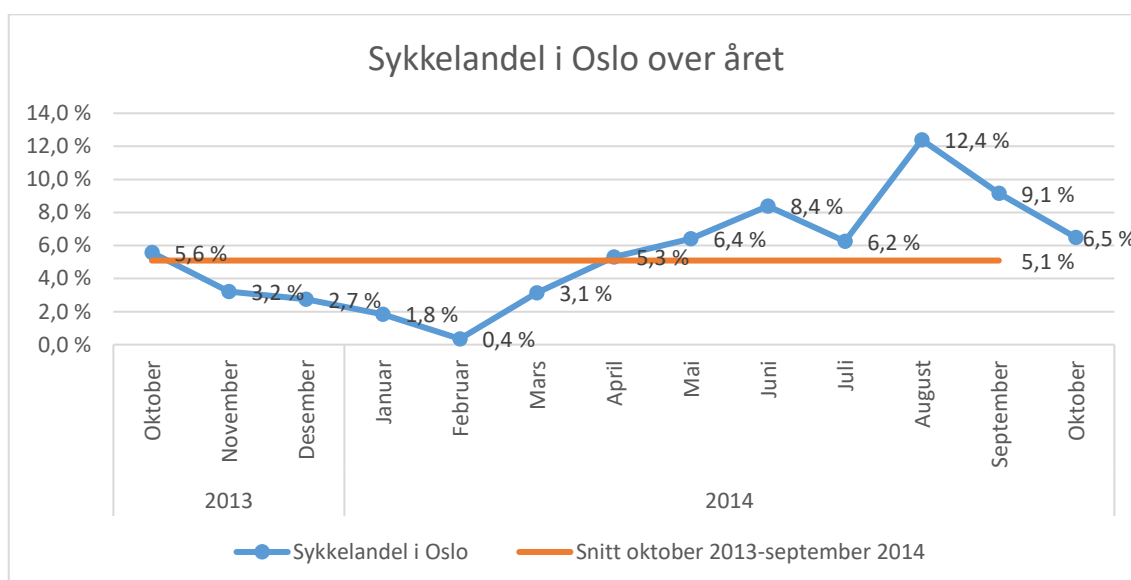


Figur 2-2 Aldersfordeling i uvektet utvalg og Oslos befolkning mellom 18 og 75 år i 2017

Det er også godt samsvar i aldersfordeling mellom totalutvalget og befolkningen, aldersgruppen 30-44 år er marginalt underrepresentert, og aldersgruppene 45-59 år og 60-75 år blir tilsvarende overrepresentert. Forskjellene er såpass ubetydelig at det i utgangspunktet ikke ville vært nødvendig å vekte 2017-utvalget.

2.7.1 Sammenlignbarhet

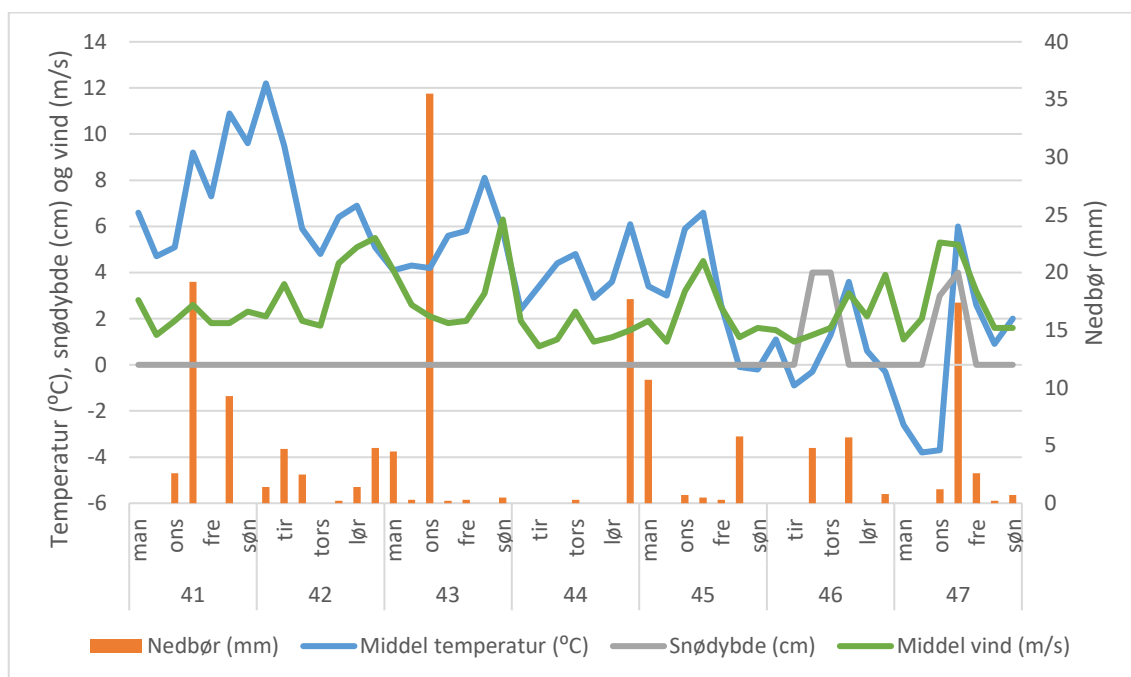
Det er lagt stor vekt i det metodiske opplegget på muligheten for å sammenligne resultater fra denne undersøkelsen med resultatene fra den forrige reisevaneundersøkelsen gjennomført i 2013, med særlig fokus på endringer i sykkelbruk. For å unngå at sesongvariasjoner skulle vanskeliggjøre sammenligning mellom de to undersøkelsene, ble 2017-undersøkelsen gjennomført over samme tidsperiode på året som 2013-undersøkelsen, men med en ukes lengre varighet. Undersøkelsesperioden er valgt fordi oktober er en av to måneder (april er den andre) der sykkelandelen i størst grad representerer årsgjennomsnittet (Figur 2-3).



Figur 2-3 Sykkelandel blant bosatte i Oslo etter måned for perioden oktober 2013 til oktober 2014. Kilde: Nasjonal Reisevaneundersøkelse 2013/14

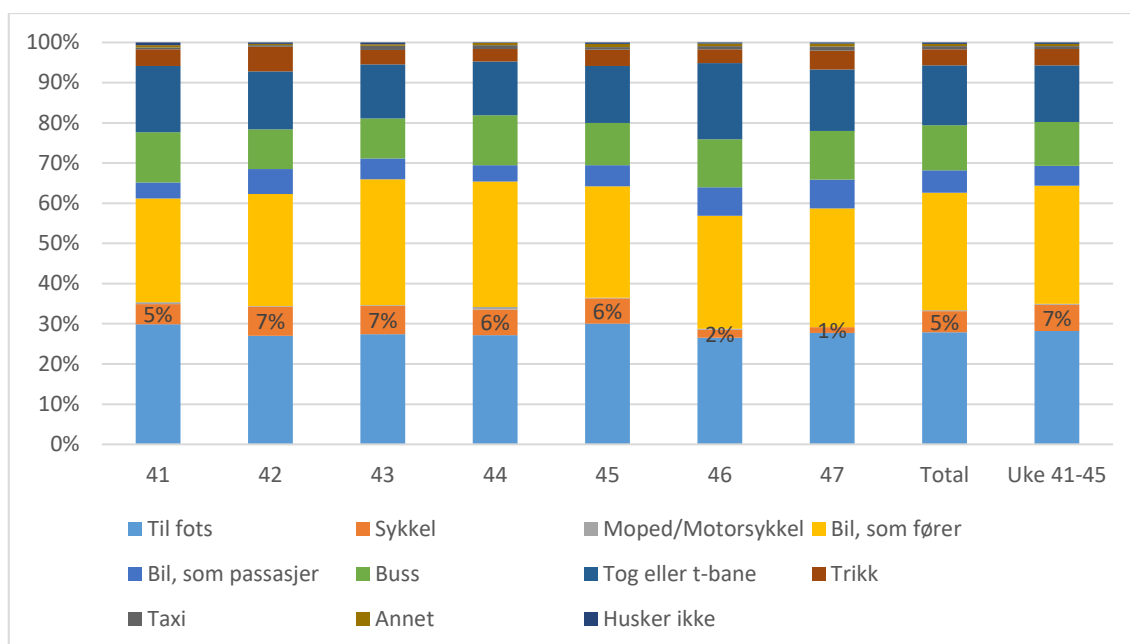
Svakheten med å la en måned representere årsgjennomsnittet er at månedene som i størst grad representerer snittet, også er særlig utsatt for varierende værforhold fra år til år. Dette kommer også frem av figuren der sykkelandelen i oktober 2013 var 5,6 prosent, mens den i 2014 var 6,5 prosent. Det er nærliggende å anta at sykkelandelen i oktober kan variere mer fra år til år enn gjennomsnittet for et helt år. Dette gjør det vanskeligere å vurdere hvorvidt en endring i sykkelandelen er reell, som vil si at flere/færre sykler, eller om det skyldes bedre/verre værforhold enn i sammenligningsmåneden, og dermed gir annet resultat enn om undersøkelsesperioden hadde strukket seg over et helt år.

Ulikt værforhold mellom uke 41-46 2013 og uke 41-47 2017 har vist seg å føre til utfordringer når resultatene mellom de to undersøkelsene skal sammenlignes. I 2013 var det relativt fine sykkelforhold gjennom hele undersøkelsesperioden, med generelt lite nedbør og temperaturer mellom 2-15 grader.



Figur 2-4 Værforhold (nedbør, middeltemperatur, snødybde og vind) i undersøkelsesperioden i 2017. Kilde: yr.no

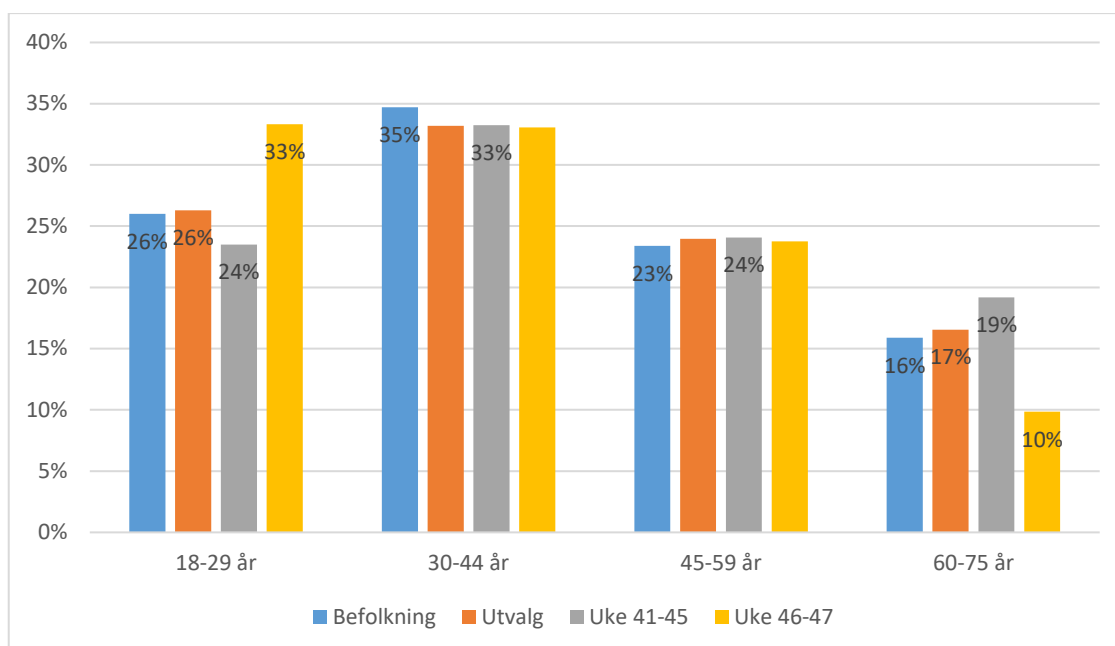
I 2017 var det noenlunde tilsvarende forhold fra uke 41 til 45, men som figuren viser, endret dette seg i helgen uke 45. Temperaturen sank ned mot 0°C, og i uke 46 hadde det falt 4 cm med snø, som lå i to dager. I uke 47 sank middeltemperaturen ned mot minus 4°C, og det kom på nytt snø. Dette påvirket transportmiddelfordelingen betydelig, og andelen som syklet i uke 46 og 47, falt betraktelig.



Figur 2-5 Transportmiddelfordeling i undersøkelsesperioden 2017 etter uke, uvektet utvalg

I stor grad som følge av kuldeperioden i uke 46-47 er total andel som syklet, 2 prosentpoeng lavere enn dersom disse to ukene ikke hadde vært inkludert i totalutvalget. Det blir dermed vanskelig å sammenligne resultatene mellom 2013- og 2017-undersøkelsen uten å ta hensyn til og kontrollere for værforhold. Dette lar seg dessverre ikke gjøre fordi 2013-datasettet som er gjort tilgjengelig fra oppdragsgiver, ikke inneholder opplysninger om hvilken uke respondenten oppgav sin reiseaktivitet, kun om ukedag. Data om værforhold kan derfor ikke påkobles.

Av den grunn ble det i samråd med oppdragsgiver besluttet at når 2017-resultatene skal sammenlignes med 2013-resultatene, så foretas dette med utvalget samlet inn i uke 41-45, da det i denne perioden var noenlunde tilsvarende værforhold. Men når deler av utvalget utelukkes, må det på ny undersøkes hvorvidt dette delutvalget er befolkningsrepresentativt. Kjønnfordelingen i delutvalget er 53 prosent kvinner og 47 prosent menn, som utgjør et avvik på tre prosentpoeng for begge kjønn i forhold til faktisk kjønnfordeling.



Figur 2-6 Aldersfordeling for Oslos befolkning mellom 18 og 75 år i 2017, utvalg og delutvalg

I delutvalget for uke 41-45 er aldersgruppen 18-29 år underrepresentert med 2 prosentpoeng, mens den eldste aldersgruppen er tilsvarende overrepresentert med 3 prosentpoeng. De øvrige aldersgruppene gjenspeiler befolkningen.

Siden delutvalgets kjønns- og alderssammensetting i større grad avviker fra befolkningen enn totalutvalget, samt at det er nødvendig å vekte 2013-utvalget for at dette skal bli representativt, har vi valgt å vekte begge utvalgene med hensyn på kjønn og alder.

Dette er gjort for områdene Indre/Ytre by, slik at både 2013- og 2017-utvalget er vektet slik at det er befolkningsrepresentativt med hensyn til alder, kjønn og befolkningsandel i Indre og Ytre by. Grunnen til at en enda finere geografisk inndeling ikke er benyttet i vektingen, er at det da blir for små utvalgsgrupper som vektet. Om det for en bydel tilfeldigvis var en aldersgruppe blant for eksempel kvinner som var sterkt underrepresentert, ville vekten bidratt til at svarene fra disse ville påvirket total svarfordeling i uforholdsmessig stor grad.

Tabell 2-3 Innbyggere mellom 18 og 75 år i Oslo og antall respondenter i 2013 og 2017 etter kjønn, alder og bosted, utvalgsvekt og befolkningsvekt

Befolkning og utvalg	År	Sted	Mann				Kvinne			
			18-29 år	30-44 år	45-59 år	60-75 år	18-29 år	30-44 år	45-59 år	60-75 år
Befolkning	2013	Indre by	28622	38651	16360	9385	32229	31968	14090	9814
		Ytre by	29805	45382	38289	25034	31263	45706	38176	27410
	2017	Indre by	30695	42966	18893	11007	36010	35734	16100	11263
		Ytre by	31055	47189	41034	27526	32038	47179	40510	29796
Utvalg	2013	Indre by	36	67	47	62	75	67	57	62
		Ytre by	57	118	184	214	62	136	197	245
	2017-uke 41-47	Indre by	150	179	108	78	142	174	138	79
		Ytre by	189	223	176	123	181	260	182	137
	2017-uke 41-45	Indre by	103	145	71	62	126	154	82	53
		Ytre by	94	137	133	105	102	165	149	127
Utvalgsvekt	2013	Indre by	2,5	2,1	1,2	0,6	1,5	1,8	0,9	0,6
		Ytre by	1,8	1,4	0,8	0,4	1,9	1,2	0,7	0,4
	2017-uke 41-47	Indre by	1,0	1,2	0,9	0,7	1,3	1,0	0,6	0,7
		Ytre by	0,8	1,1	1,2	1,1	0,9	0,9	1,1	1,1
	2017-uke 41-45	Indre by	1,1	1,1	1,0	0,6	1,0	0,8	0,7	0,8
		Ytre by	1,2	1,2	1,1	0,9	1,1	1,0	1,0	0,9
Vekt befolkning	2013	Indre by	477	411	237	113	290	340	166	117
		Ytre by	355	278	150	83	359	238	140	78
	2017-uke 41-47	Indre by	205	240	175	141	254	205	117	143
		Ytre by	164	212	233	224	177	181	223	217
	2017-uke 41-45	Indre by	298	296	266	178	286	232	196	213
		Ytre by	330	344	309	262	314	286	272	235

Utvalgsvektene er utarbeidet ved å dividere andelen en kjønns- og alderskategori utgjør av totalpopulasjonen, med andelen tilsvarende gruppe utgjør i utvalget det aktuelle undersøkelsesåret. En vekt under 1 betyr at gruppen er overrepresentert i utvalget, og svarene ilegges lavere vekt. En vekt over 1 betyr at gruppen er underrepresentert i utvalget, og svarene ilegges høyere vekt. Dersom vekten er lik 1, er utvalgsgruppen representativ med hensyn til populasjonen. Vektene i tabellen viser at i 2013 er menn mellom 18 og 29 år bosatt Indre by sterkt underrepresentert, og svarene fra disse vektlegges 2,5 ganger mer enn i uvektet utvalg. Samtidig er andelen 60-75 år i samme utvalg generelt kraftig overrepresentert, og svarene fra denne gruppen vektlegges halvparten av uvektet utvalg. I 2017-utvalget varierer vektene i mindre grad, fra 0,7 til 1,3, og også her er det de yngre, mellom 18 og 29 år, som er underrepresentert og vektet opp, mens de eldre aldersgruppene mellom 45 og 75 år er overrepresentert og vektet ned.

En utfordring og et paradoks som gjelder generelt for reisevaneundersøkelser med et tilfeldig trukket utvalg som deretter skal nås per post og påminnes via telefon, er at det

er enklere å nå respondenter med lav reiseaktivitet da disse oftere er hjemme og har bedre tid til å gjennomføre undersøkelsen. Selve metoden kan dermed bidra til at utvalget består av en overvekt med lav reiseaktivitet, som gjenspeiles ved at de eldste aldersgruppene, som typisk har lavere reiseaktivitet enn yngre, blir overrepresentert.

Når utvalgsvektene anvendes, vil utvalgets sammensetning med hensyn til kjønn, alder og andel bosatt i Indre/Ytre by, tilsvare befolkningen. Når befolkningsvektene brukes, vil antall personer i utvalget gjenspeile befolkningen med hensyn til kjønn, alder og antall bosatt i Indre/Ytre by.

2.8 Undersøkelsesområdet

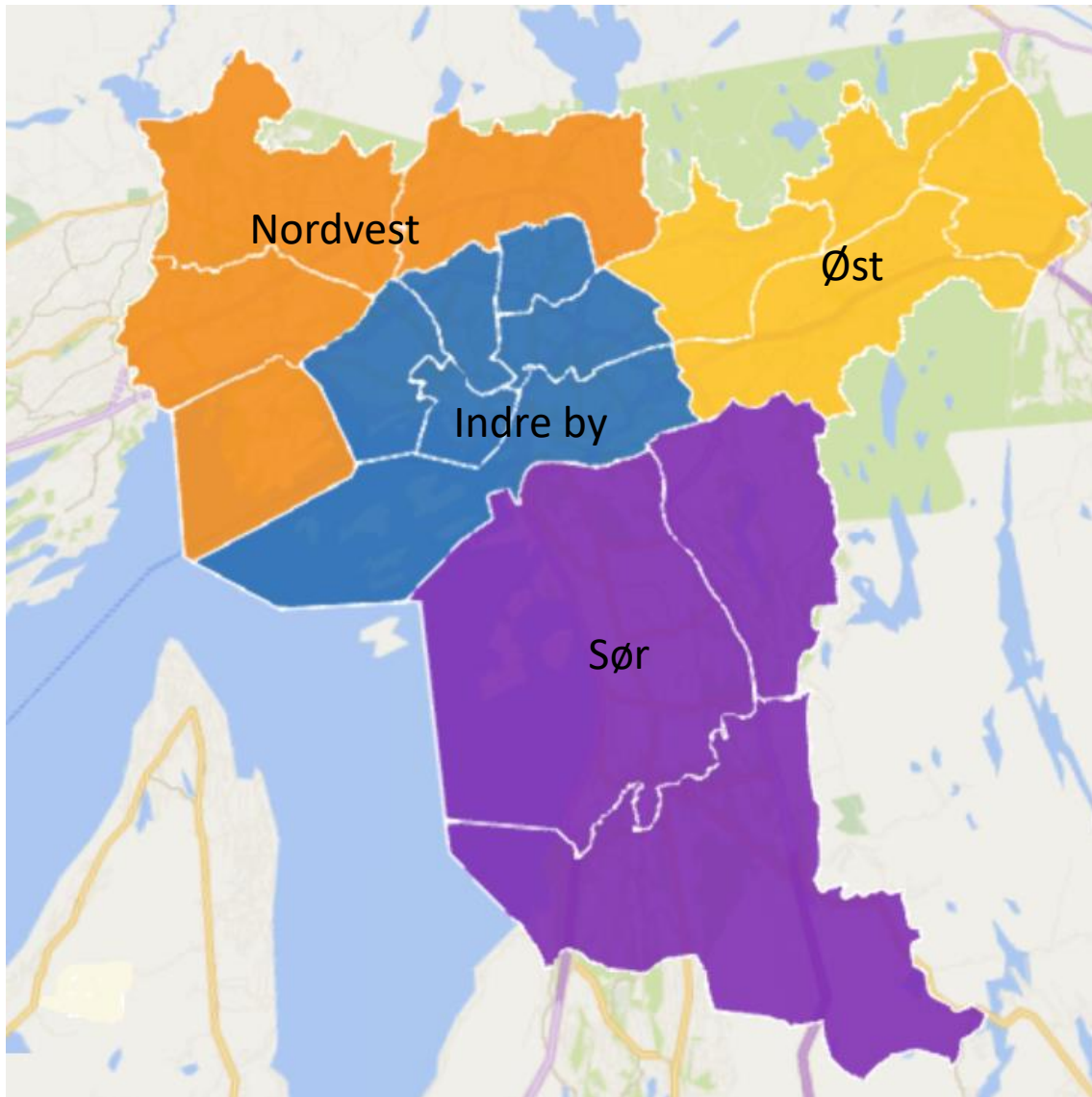
Analyser etter geografisk variasjon for gjennomsnitt og variabler med få kategorier, presenteres i kart. Kart over Oslos bydeler er lastet ned som shapefiler fra Statistisk sentralbyrå sin karttjeneste, <https://kart.ssb.no/>. Disse er deretter lastet inn i GIS-programmet QGIS, der projeksjonen er endret og bydelene navngitt, og importert som egendefinerte regioner i programtillegget Excel Maps, som er benyttet for å presentere kartresultatene.

Den laveste geografiske enheten som analyser presenteres i kart for, er bydeler, der utvalget deles inn i 15 kategorier.



Figur 2-7 Kart over bydeler som inngår i undersøkelsesområdet

Denne inndelingen er for fin til presentasjon av resultater om reiseaktivitet på undersøkelsesdagen og til å gjøre signifikansanalyser mellom 2013 og 2017. For disse formål benyttes en grovere geografisk inndeling der bydelene er gruppert til fire soner: Indre by, Nordvest, Øst og Sør. Når denne inndelingen benyttes, skilles Bygdøy ut fra Frogner bydel og legges til Nordvest. Grunnen er at Bygdøy geografisk er mer lik bydelene gruppert til Nordvest, blant annet med tanke på boligtetthet og kollektivinfrastruktur, samt at Bygdøy, i likhet med bydelene i Nordvest, ligger utenfor bomringen i Oslo.



Figur 2-8 Kart over bydeler gruppert

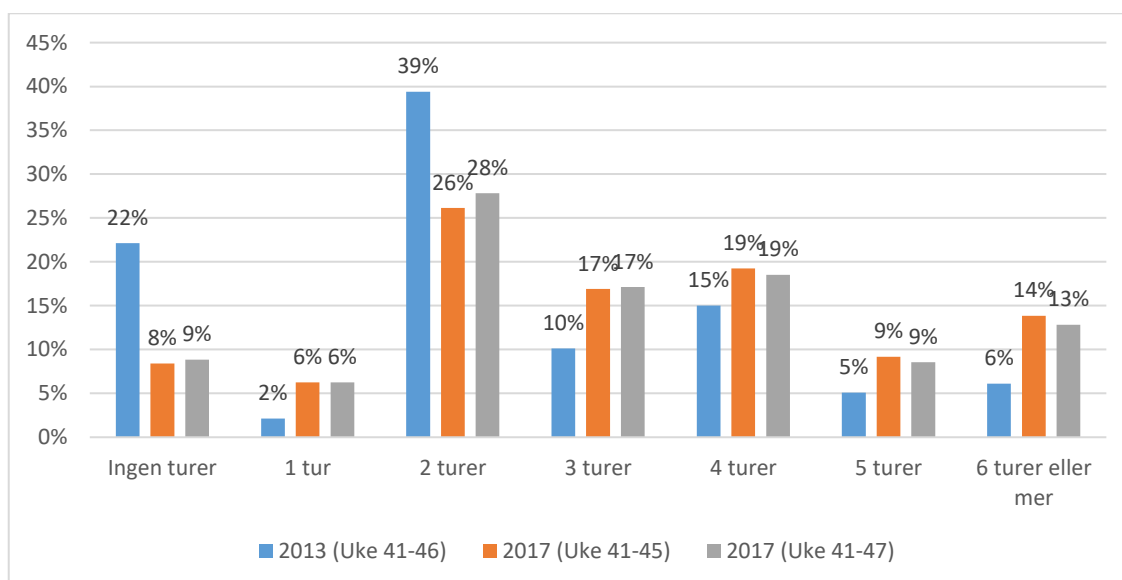
I enkelte analyser er det mest hensiktsmessig å skille mellom bydelene i Indre by og de øvrige bydelene. Da slås Nordvest, Øst og Sør sammen og får betegnelsen Ytre by.

3. Reiseomfang

Resultatene i dette kapittelet er analyser av selvrapportert reiseaktivitet for undersøkelsesdagen (reisedagboken). Da det her legges vekt på sammenligning mellom 2013 og 2017, er det kun de som har svart i uke 41-45 i 2017 som inngår i utvalget som sammenlignes med 2013.

3.1 Antall turer på undersøkelsesdagen

I snitt gjennomførte deltakerne i reisevaneundersøkelsen 3,2 turer for sin oppgitte undersøkelsesdag i 2017. Om en kun ser på delutvalget uke 41-45, oppgav disse i snitt 3,3 turer. Dette er 0,81 turer mer i snitt enn hva 2013-utvalget oppgav, som i snitt reiste 2,4 turer på undersøkelsesdagen. De nasjonale reisevaneundersøkelsene, som er gjennomført med 4-5 års mellomrom siden 1985, viser at reiseaktiviteten er overraskende stabil over tid. Det er av den grunn lite trolig at reiseaktiviteten til Oslos befolkning har økt med i underkant av en tur i snitt mellom 2013 og 2017.

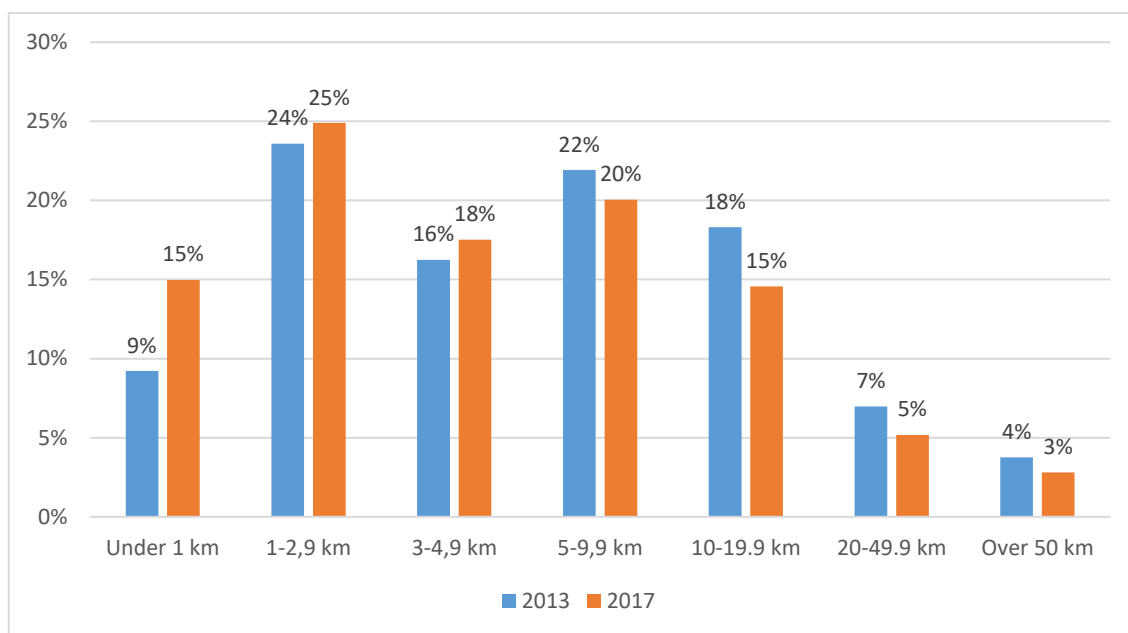


Figur 3-1 Turer på undersøkelsesdagen etter antall i 2013 og 2017

Fordelingen av antall turer gjennomført på undersøkelsesdagen viser klare forskjeller i reiseaktivitet mellom 2013- og 2017-undersøkelsen. Den mest betydningsfulle forskjellen er at 22 prosent av de som deltok i 2013, ikke hadde reiseaktivitet på undersøkelsesdagen, mot 8 prosent av delutvalget og 9 prosent av totalutvalget i 2017. Overrepresentasjon av personer over 60 år i 2013-utvalget kan være en forklaring på denne forskjellen, men også fordelt på alder er det for samtlige aldersgrupper en gjennomgående høyere andel som ikke gjennomfører turer i 2013-undersøkelsen enn i 2017. Videre er andelen som har gjennomført tre turer eller mer, høyere for samtlige kategorier i 2017 enn i 2013. Dette kan skyldes metodiske forskjeller, der ulik

informasjon om hvordan reiseaktiviteten skal oppgis, og maks antall turer som tillates registrert², er en nærliggende forklaring.

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen, som ble gjennomført i 2013/14, oppgav respondentene bosatt i Oslo at de gjennomførte 3,22 turer i snitt på undersøkelsesdagen. Dette er tilnærmet identisk med resultatene fra 2017-undersøkelsen. Gjennomføringen av nasjonal RVU ligger tett opp mot hvordan 2017-undersøkelsen er blitt gjennomført, både i trekking av utvalg og spørsmålstilling av reiseaktivitet. Det er dermed nærliggende å anta at forskjeller i gjennomføringsmetoden for 2013- og 2017-undersøkelsen har ført til at ulikt omfang av reiseaktivitet er rapportert, og at antall reiser som gjennomføres blant Oslos befolkning i realiteten har vært stabil de siste 5 årene.

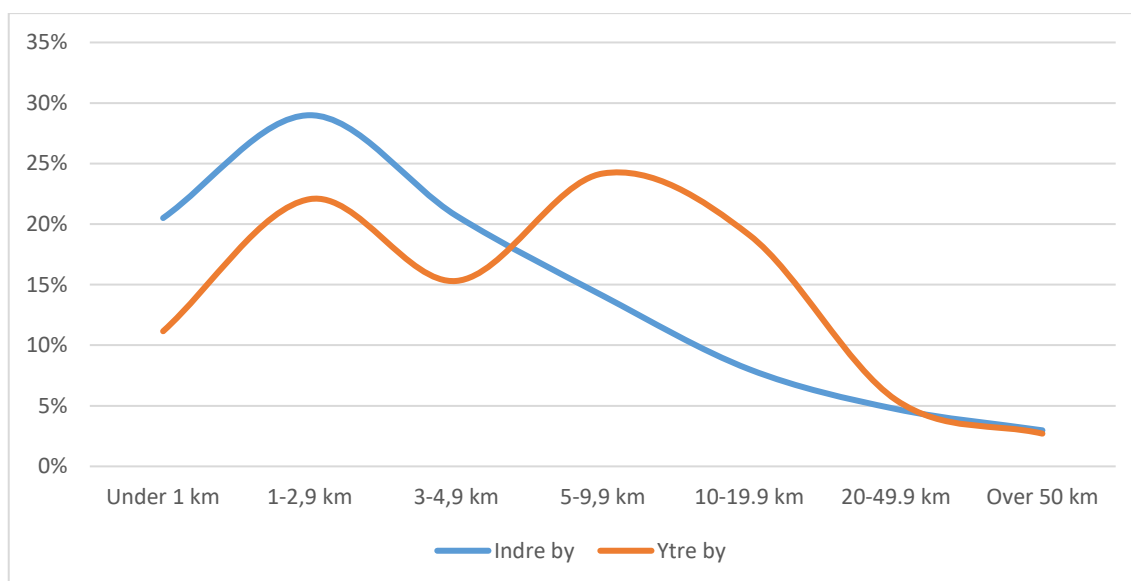


Figur 3-2 Fordeling av turer etter turens lengde, alle dager, i 2013 og 2017

Fordeles turene etter lengde, er det turer mellom 1-2,9 km som utgjør den største gruppen. En fjerdedel av samtlige turer som gjennomføres av bosatte i Oslo, er innenfor dette intervallet. Den nest største gruppen er intervallet mellom 5 og 9,9 km der en femtedel av turene inngår. Turer under 1 kilometer utgjør 15 prosent, mens turer over 20 kilometer kun utgjør 8 prosent av alle turer som gjennomføres av bosatte i Oslo. Dette er en langt lavere andel enn for Norge samlet, ifølge den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 var 15 prosent av alle turer over 20 kilometer lange.

Ser en på forskjeller mellom 2013 og 2017, utgjør korte turer under 5 kilometer en lavere andel i 2013 sammenlignet med 2017, mens turer over 5 km utgjør en høyere andel i 2013. Dette er hva en kan forvente om turer til fots systematisk underrapporteres.

² I 2013 ble det maks registrert 10 turer, i 2017 var maksgrensen satt til 15.



Figur 3-3 Fordeling av turer etter turens lengde, alle dager, i Indre og Ytre by i 2017

Fordelingen av turer etter lengde er noe ulik mellom bosatte i Indre og Ytre by. I Indre by utgjør turer mellom 1-2,9 kilometer den største andelen av reiser, som deretter gradvis reduseres etter lengde, på tross av økende intervaller. I Ytre by utgjør turer mellom 5-9,9 kilometer en større andel enn intervallet mellom 3-4,9 kilometer. Dette er mer i tråd med fordelingen som gjelder for Norge samlet.

Tabell 3-1 Antall turer fra og til delområder internt i Oslo på ukedager

År	Fra/Til	Sentrum	Nordvest	Øst	Sør	Total	Befolkning	Gj. Snitt turer
2013	Sentrum	327970	92715	52715	46510	519909	181119	2,87
	Nordvest	94769	76588	18783	12380	202521	92778	2,18
	Øst	53107	18583	79008	12928	163626	96151	1,70
	Sør	46823	12391	13417	59576	132208	92136	1,43
	Total	522669	200277	163922	131394	1018263	462184	2,20
2017	Sentrum	497427	98542	49715	51309	696993	202669	3,44
	Nordvest	96949	181609	13130	13178	304865	97582	3,12
	Øst	50701	15743	125886	15647	207977	100979	2,06
	Sør	52065	14447	16325	120964	203801	97765	2,08
	Total	697142	310341	205055	201098	1413636	498995	2,83

Tabellen over viser antall turer som gjennomføres av Oslos befolkning internt og mellom grupper av bydeler i Oslo på ukedager (mandag-fredag) i 2013 og 2017, der turer med opprinnelse og/eller destinasjon utenfor Oslo er utelatt. Utvalget er oppskalert til å representere hele Oslos befolkning.

I 2017 hadde rundt halvparten av turene bydelene i sentrum/Indre by som opprinnelse eller/og destinasjon. De fleste turene som gjennomføres av Oslos befolkning, 35 prosent, skjer internt i sentrum/Indre by. I snitt gjennomfører Oslos befolkning 3,4 turer

med Indre by som opprinnelses- eller destinasjonssted. Bydelene nordvest for Indre by er det området med nest høyest reiseaktivitet i Oslo, 13 prosent av samtlige turer som gjennomføres internt i Oslo har disse bydelene som opprinnelse og destinasjonssted. I snitt gjennomfører Oslos befolkning 3,1 turer med opprinnelses- eller destinasjonssted i bydeler nordvest for sentrum. Reiser internt mellom bydeler øst og sør for sentrum utgjør begge 9 prosent av samtlige reiser som gjennomføres av Oslos befolkning internt i Oslo. I snitt blir dette 2,1 reiser med opprinnelses- eller destinasjonssted i disse to områdene på ukedager.

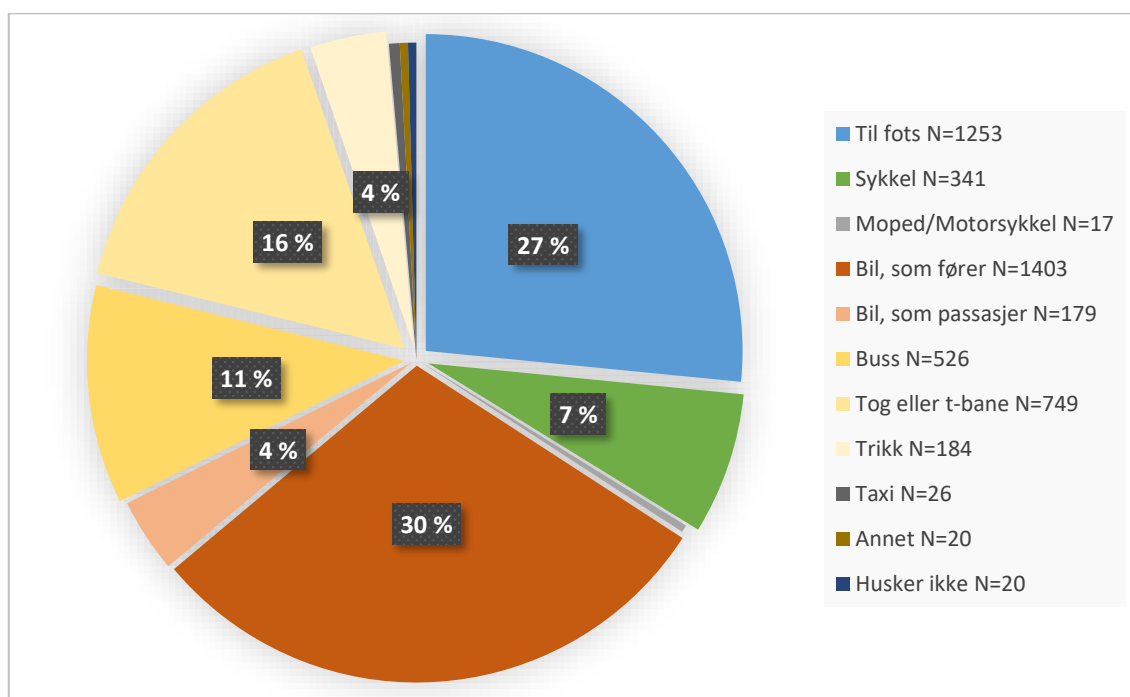
For turer mellom delområdene, utgjør turer som gjennomføres mellom Indre by og bydelene nordvest for Indre by, den største reisestrømmen. 14 prosent av alle turer som gjennomføres internt i Oslo av Oslos befolkning, er mellom Indre by og bydelene nordvest for Indre by, henholdsvis 7 prosent fra Indre by til Nordvest og 7 prosent fra Nordvest til Indre by. 8 prosent av turene, 4 prosent i hver retning, går mellom Indre by og bydelene både øst og sør for Indre by. Turer mellom områdene i Ytre by utgjør 1 prosent av alle turer per relasjon, totalt 6 prosent av alle turer som gjennomføres av Oslos befolkning i Oslo.

Sammenlignes turmatrisene for 2013 og 2017 er det, når utvalget oppskaleres til å representere hele Oslos befolkning, registrert 400 000 flere turer gjennomført av Oslos befolkning i Oslo i 2017 enn i 2013. I all hovedsak er dette interne turer i delområdene, som utgjør en langt større andel av totalt antall turer gjennomført i 2017, der 65 prosent av alle turer foregår internt i delområdene, enn i 2013 da tilsvarende andel var 53 prosent. Dette gjør at andelen turer mellom delområdene utgjør en tilsvarende høyere andel i 2013 enn i 2017, mens antall turer er forholdsvis stabil mellom de to undersøkelsene.

4. Bruk av transportmidler

Som nevnt i kapittel 2.3 kan en tur inkludere flere deletapper med ulike transportmidler. Med unntak av turer til fots, inkluderer så godt som alle turer registrert en start- og sluttetappe til fots fra opprinnelses- til destinasjonssted. Om denne etappen var over 50 meter, ble respondenten bedt om å oppgi til fots som ett av flere transportmiddel. Dersom respondenten oppgav flere transportmidler for turen, ble det i tillegg spurt om hvilket transportmiddel vedkommende reiste lengst med for den aktuelle turen, og det er fordeling av turer etter hovedtransportmiddel som presenteres videre i dette kapitlet. Merk at oppgitt N ikke er antall respondenter, men antall turer registrert fra reisedagboken.

4.1 Transportmiddelfordeling



Figur 4-1 Hovedreisemåte Oslo 2017, hverdagsreiser i uke 41-45

30 prosent av samtlige turer blant Oslos befolkning gjennomføres med bil. Dette samsvarer godt med resultatene fra Nasjonal RVU 2013/14 der bilandelen for Oslo var 31 prosent. Dette er en relativt lav bilandelen i nasjonal målestokk der de øvrige storbykommunene i Norge, Stavanger, Bergen og Trondheim, har en bilandelen på henholdsvis 49, 44 og 42 prosent (Hjorthol m.fl. 2014). Andelen bilpassasjerer er 4 prosent.

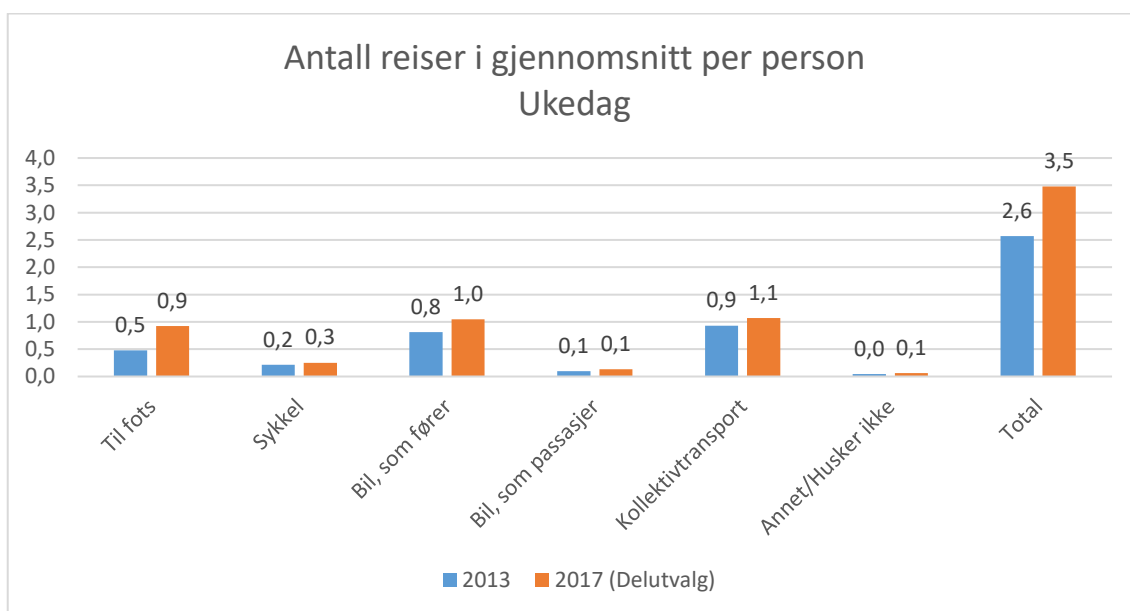
Andelen turer til fots utgjør 27 prosent av samtlige reiser, mot 32 prosent i nasjonal RVU 2013/14. Grunn til avvik her kan være forårsaket av ulike innsamlingsperioder over året. 27 prosent er på nivå med til fotsandelen i Trondheim og Bergen, og er 3 prosentpoeng

høyere enn til fotsandelen i Stavanger. Av kollektivtransportmidlene er det tog/t-bane som har høyest andel, og utgjør 16 prosent av samtlige turer blant Oslos befolkning, etterfulgt av buss (11 prosent) og trikk (4 prosent). Den totale kollektivandelen summeres til 31 prosent. Dette er 5 prosentpoeng høyere enn tilsvarende andel for Oslo i Nasjonal RVU 2013/14, 21 prosentpoeng høyere enn Stavanger, 15 prosentpoeng høyere enn Bergen og 19 prosentpoeng høyere enn Trondheim.

Andel turer med sykkel utgjør 7 prosent av alle turer i Oslo, som er 2 prosentpoeng høyere enn hva som ble oppgitt i Nasjonal RVU 2013/14, der sykkelandelen var 5 prosent. I Nasjonal RVU 2013/14 var sykkelandelen for alle dager i oktober 2013 5 prosent, som økte til 7 prosent i oktober 2014, tilsvarende sykkelandelen i 2017.

De øvrige storbyene i Norge hadde en sykkelandel på henholdsvis 8 prosent (Stavanger), 3 prosent (Bergen) og 9 prosent (Trondheim) (Hjorthol m.fl. 2014).

4.2 Antall turer per person

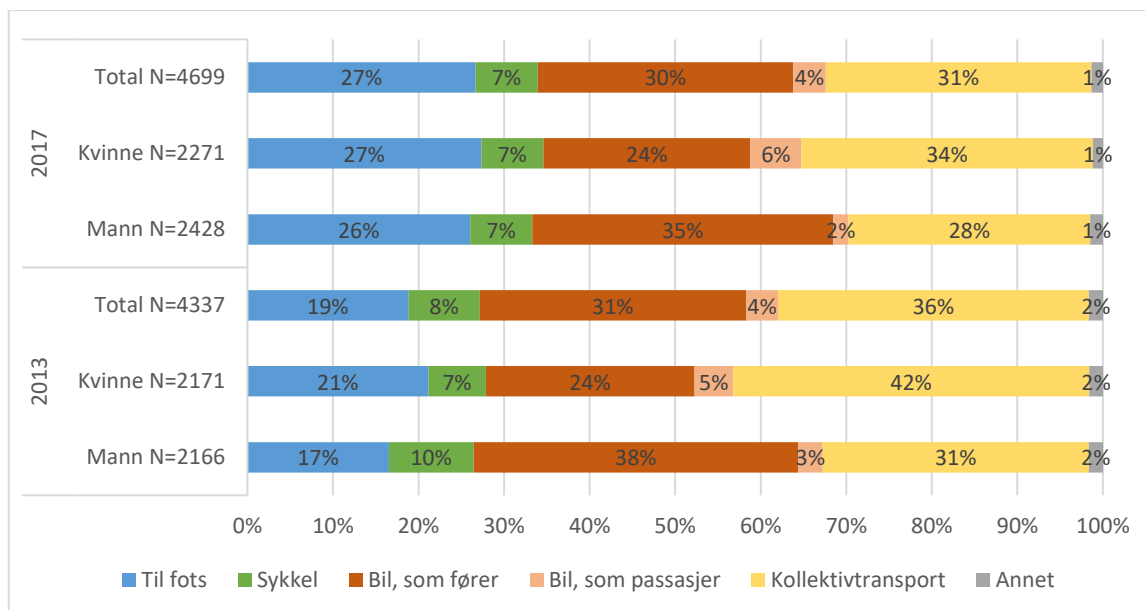


Figur 4-2 Antall reiser i snitt for ukedagene etter transportmiddel i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45)

I 2017 gjennomførte Oslos befolkning 3,5 turer i snitt i ukedagene. Det gjennomføres flest kollektivturer (1,1 tur i snitt), turer med bil som fører (1,0) og til fots (0,9 turer). I snitt gjennomfører Oslos befolkning 0,3 turer med sykkel på ukedager i oktober.

I 2013-undersøkelsen er det særlig turer til fots som er lavere (0,5 turer i ukedagene) sammenlignet med delutvalget i 2017. For de øvrige kategoriene er det mindre forskjeller i antall turer per ukedag etter transportmiddel, og ligger mellom 0,1 og 0,2 turer høyere i 2017 enn i 2013 for de fleste kategorier.

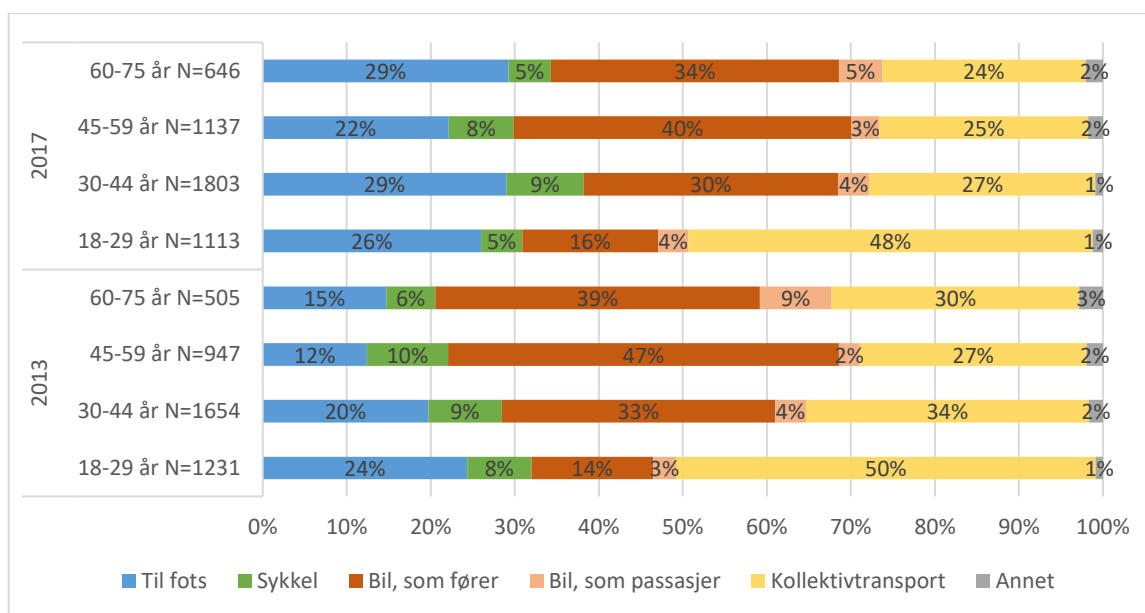
4.3 Endring i transportmiddelfordeling mellom 2013 og 2017



Figur 4-3 Transportmiddelfordeling etter kjønn for ukedager i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45)

Den største forskjellen i transportmiddelvalg etter kjønn i 2017 er at kvinner i større grad reiser med kollektivtransport og som passasjer i bil, og i mindre grad som bilfører enn menn. Andelen turer utført som bilfører er 24 prosent blant kvinner og 9 prosentpoeng høyere blant menn, 35 prosent. Andelen turer gjennomført til fots eller på sykkel er tilnærmet likt fordelt mellom kjønnene. Sykkelandelen er dermed 7 prosent for begge kjønn.

Samme mønster ser en også i 2013, blant kvinner utgjør bil som fører 24 prosent av alle turer, mens tilsvarende andel blant menn er 38 prosent. I 2013 var det også en kjønnsforskjell i andelen som sykler. Sykkelandelen blant kvinner var 7 prosent og 10 prosent blant menn. Andelen turer til fots var vesentlig lavere blant begge kjønn i 2013, totalt 8 prosentpoeng lavere. At turer til fots utgjør en såpass større andel av alle turer i 2017 mot 2013 er lite trolig, og mest sannsynlig er korte turer til fots underrapportert i 2013-undersøkelsen. Dette vil påvirke den totale transportmiddelfordelingen i 2013 ved at de øvrige transportmiddelkategoriene i sum vil bli tilsvarende høyere. I kapittel 4.4 forsøkes det å korrigere for underrapportering av turer til fots, ved å utelate denne kategorien.



Figur 4-4 Transportmiddelfordeling etter aldersgrupper for ukedager i 2013 og 2017 (uke 41-45)

Aldersgruppen som gjennomfører relativt flest turer med sykkel, er mellom 30 og 59 år. Sykkelandelen blant de som er mellom 30 og 44 år er 9 prosent, og 8 prosent blant de mellom 45 og 59 år. Sykkelandelen blant de mellom 18 og 29 år og mellom 60 og 75 år, er 5 prosent.

Aldersgruppen som gjennomfører relativt flest turer som bilfører, er mellom 45 og 59 år, der 40 prosent turene denne aldersgruppen foretar er som bilfører. Bilførerandelen blant de mellom 60 og 75 år er 34 prosent, og 30 prosent blant de mellom 30 og 44 år. Bilførerandelen blant de mellom 18 og 29 år er kun 16 prosent.

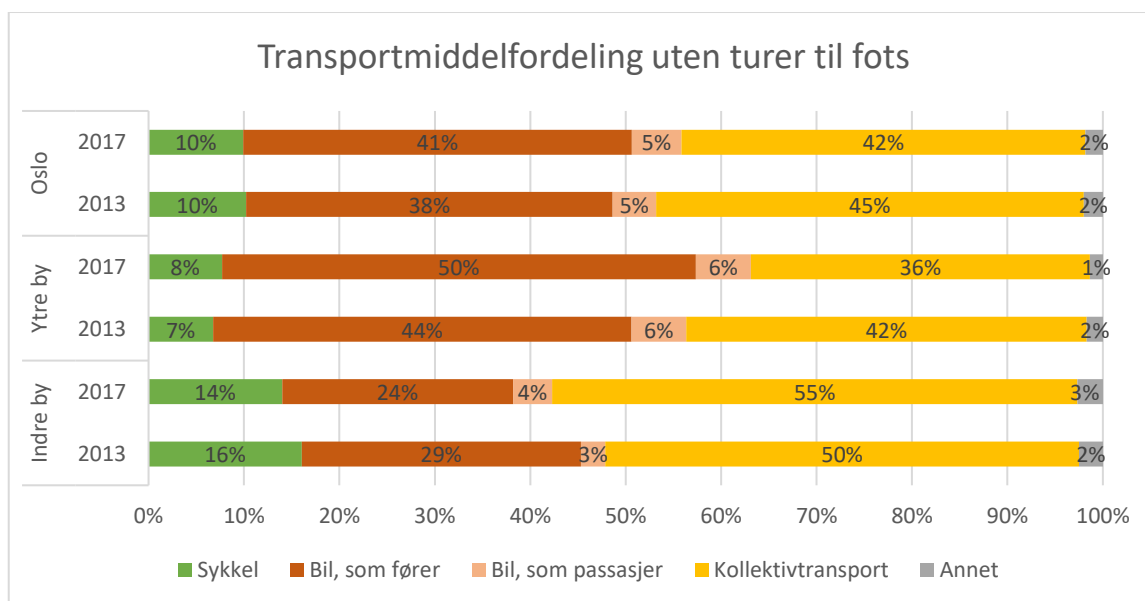
48 prosent av turene blant de mellom 18 og 29 år er med kollektivtransport, mens for de øvrige aldersgruppene står kollektivtransport for rundt en fjerdedel av turene.

Andelen turer til fots er høyest blant de mellom 30 og 44 år og mellom 60 og 75 år, i disse aldersgruppene gjennomføres 29 prosent av alle turer til fots. De mellom 45 og 59 år har lavest til fots-andel med 22 prosent. Blant de mellom 18 og 29 år utgjør turer til fots 26 prosent av alle turer på undersøkelsesdagen.

En finner i stor grad de samme trekkene i 2013-undersøkelsen, men underrapportering av turer til fots gjør det vanskelig å sammenligne transportmiddelfordelinger direkte uten å korrigere for dette.

4.4 Endring i transportmiddelfordeling mellom 2013 og 2017 korrigert for underrapportering av turer til fots i 2013

At turer til fots i 2013 mest sannsynlig er underrapportert i 2013-undersøkelsen, gjør det vanskelig å sammenligne transportmiddelfordelingen mellom 2013- og 2017-undersøkelsene uten å korrigere for dette. En måte å gjøre dette på, er å se bort fra kategorien til fots, da det i hovedsak er her det er forskjeller som ikke kan tilskrives reelle endringer, men metodiske forskjeller i måten undersøkelsene ble gjennomført på.



Figur 4-5 Transportmiddelfordeling uten gåturer etter byområde for ukedager i 2013 og 2017 (uke 41-45)

Utelates kategorien til fots, har andelen turer med bil som sjåfør økt med 3 prosentpoeng og andelen turer med kollektivtransport blitt redusert tilsvarende med 3 prosentpoeng mellom 2013 og 2017. De øvrige kategoriene, sykkel, bil som sjåfør og annet har vært stabil i samme periode.

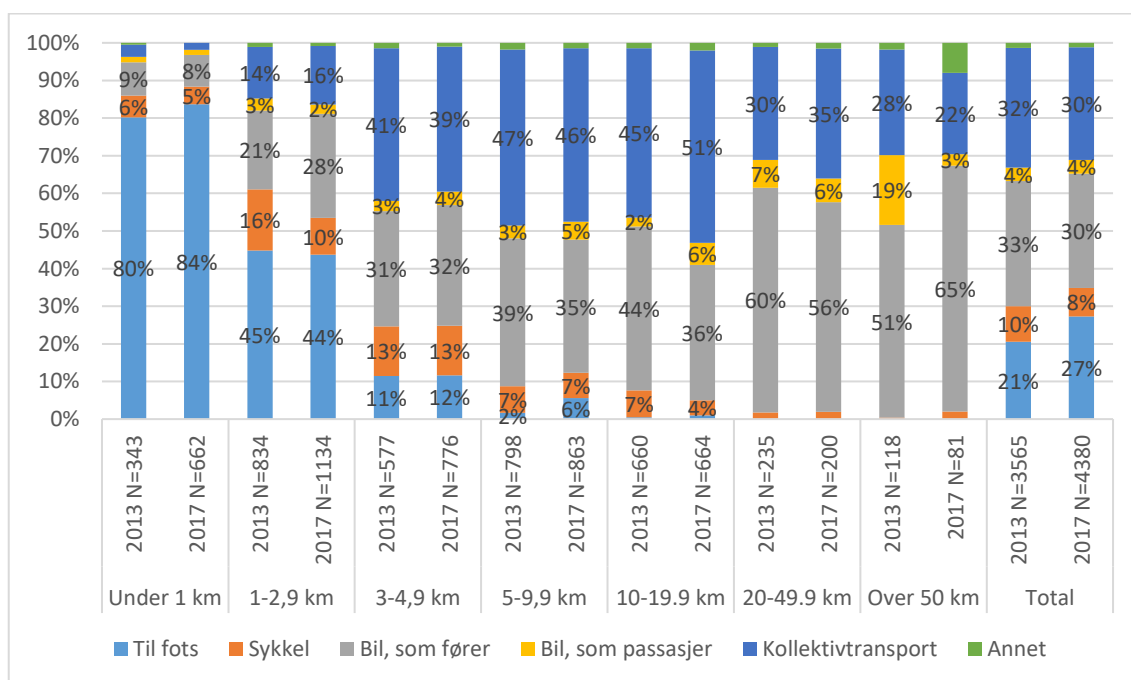
Fordeles transportmiddelfordelingen på Indre og Ytre by, har disse to områdene opplevd ulik utvikling mellom 2013 og 2017. Blant bosatte i Indre by har andelen turer med kollektivtransport økt med 5 prosentpoeng, mens andelen turer med bil som sjåfør og sykkel har gått ned med henholdsvis 5 og 2 prosentpoeng fra 2013 til 2017. Blant bosatte i Ytre by var utviklingen motsatt, andelen turer med bil som sjåfør økte med 6 prosentpoeng og sykkelandelen økte med 1 prosentpoeng, mens kollektivandelen ble redusert tilsvarende med 6 prosentpoeng.

Fordeles turer med sykkel etter kjønn, sto kvinner for 40 prosent av alle registrerte sykkelturer i 2013, og 48 prosent i 2017. Fordelt etter alder er andelen turer med sykkel redusert for aldersgruppen 18-29 år, som samsvarer med at en lavere andel i denne aldersgruppen hadde tilgang til sykkel i 2017. For aldersgruppen 30-44 år økte andelen

turer gjennomført med sykkel i samme periode. De øvrige aldersgruppene gjennomførte tilnærmet tilsvarende andel turer med sykkel i 2013 og 2017.

Ulempen med å utelate til fots-kategorien er at de øvrige kategoriene får høyere verdier, som ikke er sammenlignbar med øvrige reisevaneundersøkelser. En annen tilnærming er å forutsette at andelen turer til fots har vært stabil mellom 2013 og 2017, og legge til turer til fots i 2013 slik at andelen til fots blir stabil mellom 2013 og 2017. Dette kan imidlertid få andre utilsiktede konsekvenser når en ser på utvikling i transportmiddelfordeling. Om dette likevel gjøres, vil en identifisere de samme utviklingstrekkene som er vist i Figur 4-5, men differansen mellom fordelingene i 2013 og 2017 blir noe redusert. Sykkelandelen er da 7 prosent både i 2013 og 2017, der andelen gikk ned fra 10 til 9 prosent blant bosatte i Indre by og økte fra 5 til 6 prosent blant bosatte i Ytre by mellom 2013 og 2017.

4.5 Transportmiddelfordeling etter turens lengde



Figur 4-6 Transportmiddelfordeling etter turlengde for ukedager i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45)

Andelen turer til fots er desidert høyest for turer under 1 kilometer, og denne transportformen utgjør 84 prosent av alle turer i denne lengdekategorien i 2017. Deretter reduseres andelen til fots betydelig etter avstand fram mot 9,9 kilometer. For turer over 10 kilometer er andelen til fots marginal. I 2017 er sykkelandelen relativt størst for turer mellom 3 og 4,9 kilometer, der 13 prosent av alle reiser i dette intervallet gjennomføres med sykkel. Sykkelandelen er også relativt høy for turer i intervallet 1 til 2,9 kilometer, med 10 prosent, og 5 til 9,9 kilometer med 7 prosent. For turer under 1

kilometer gjennomføres 5 prosent av turene med sykkel, mens andelen er 4 prosent for turer fra 10-19,9 kilometer og nær null ved lengre avstander.

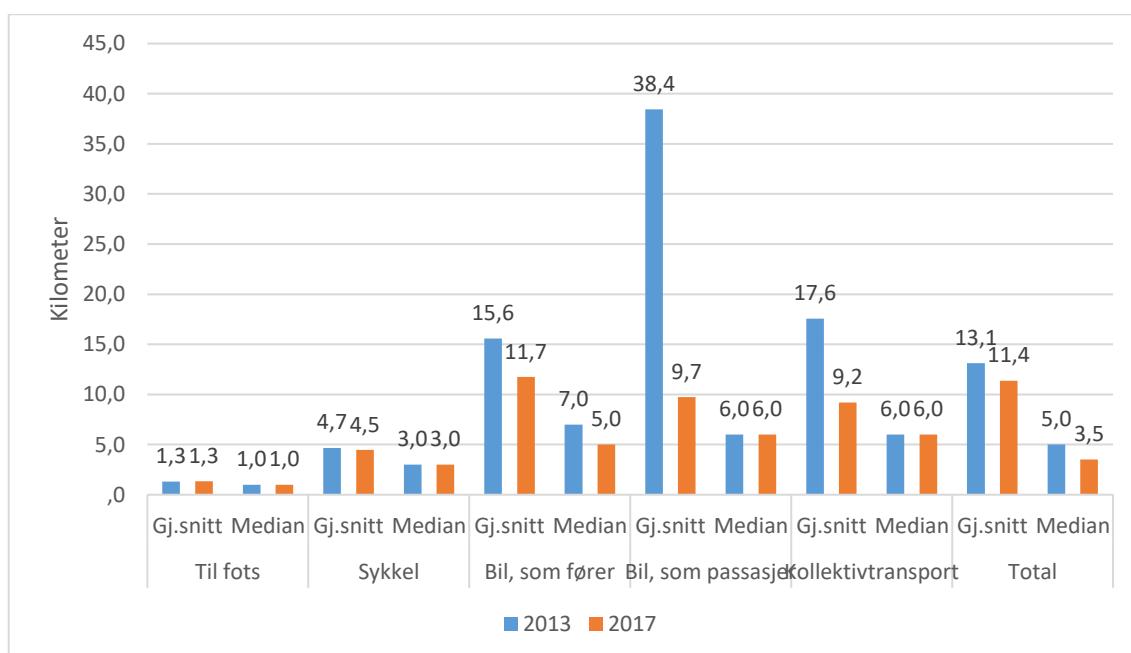
Bilandelen øker etter turenes lengde, fra 8 prosent av alle turer under 1 kilometer til 65 prosent for turer over 50 kilometer. Tilsvarende gjelder også for bilpassasjerer, for turer under 1 kilometer er andelen nær null prosent, og øker gradvis etter lengde til 10 prosent for turer over 50 kilometer.

Kollektivtransporten i Oslo har størst markedsandel for mellomlange reiser i intervallet 3 til 19,9 kilometer. Høyest er kollektivandelen for turer mellom 10 og 19,9 kilometer, der 51 prosent av turene gjennomføres med kollektivtransport på ukedagene.

4.6 Avstand etter transportmiddelvalg (gjennomsnitt og median)

Turens lengde er et av spørsmålene som er vanskelig å anslå for respondentene. I 2017 ble det spurt om turens lengde i tillegg til at denne ble beregnet i kartløsningen, mens distansene fra 2013 kun ble selvrapportert. For at turen skulle få påført lengde i kartløsningen, krevdes gyldige start- og sluttadresser. I 2017 er kartløsningens verdier valgt der gyldig adresse er identifisert for både start- og sluttsted, ellers brukes selvrapportert distanse.

Ekstremverdier er fjernet fra datamaterialet, men datamaterialet kan likevel inneholde verdier som er ukorrekte. Medianverdien påvirkes i langt mindre grad av ekstremverdier enn gjennomsnittsverdier og av den grunn rapporteres begge deler i figuren under.



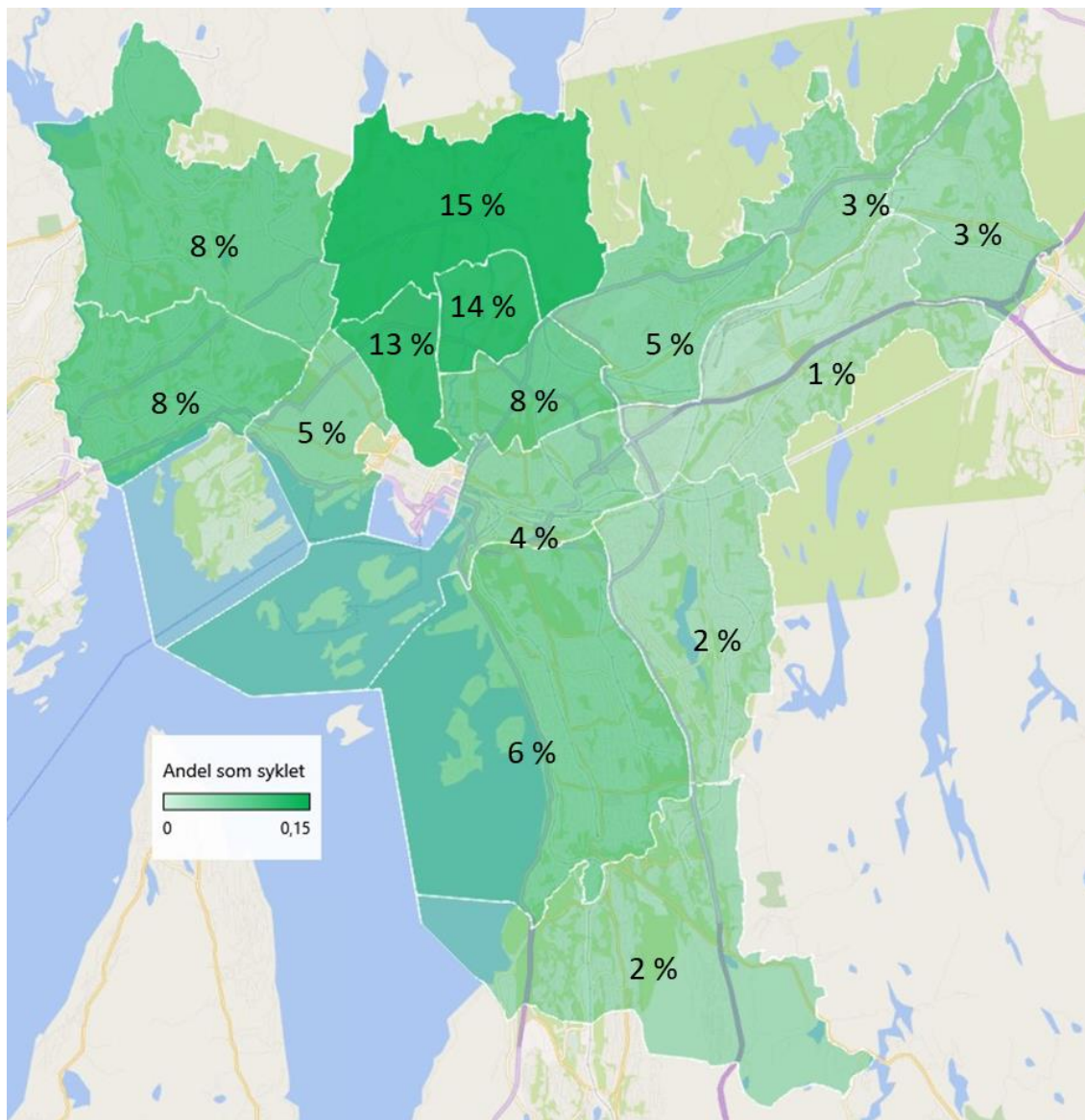
Figur 4-7 Lengde (gjennomsnitt og median) etter transportmiddelvalg for ukedager i 2013 og 2017

Samlet er snittlengden for turene som gjennomføres på ukedager blant Oslos befolkning 11,4 kilometer i 2017, mot 13,1 i 2013. Medianverdien, det vil si den verdien som deler utvalget i to var 3,5 kilometer i 2017 og 5 kilometer i 2013. At turer til fots er

underrapportert i 2013, bidrar til at snittlengden per tur er høyere totalt, men dette påvirker ikke snittet innen hver transportmiddelkategori.

Snittlengden for sykkelturet på ukedager i Oslo er 4,5 kilometer i 2017, mot 4,7 kilometer i 2013. Medianverdien for begge år er 3 kilometer. Menn reiser i snitt 5,7 kilometer, kvinner 3,1 kilometer. Det er registrert 30 turer med elsykkel, disse turene var i snitt 4,4 kilometer lange, 6,6 kilometer blant menn og 3,4 blant kvinner. Turer med bysykkel er i snitt 2,9 kilometer lange.

4.7 Sykkelandel i bydelene



Figur 4-8 Andel turer gjennomført med sykkel på ukedager i 2017 (uke 41-45) av alle turer gjennomført, etter bostedsbydel. Utvalget inneholder 341 turer med sykkel

Bydelene der bosatte oppgir høyest sykkelandel er de tre bydelene Nordre Aker (15 prosent), Sagene (14 prosent) og St. Hanshaugen (13 prosent), som alle grenser til

hverandre. Grunnen til særlig høy sykkelandel i disse tre bydelene, er mest sannsynlig en kombinasjon av følgende forhold:

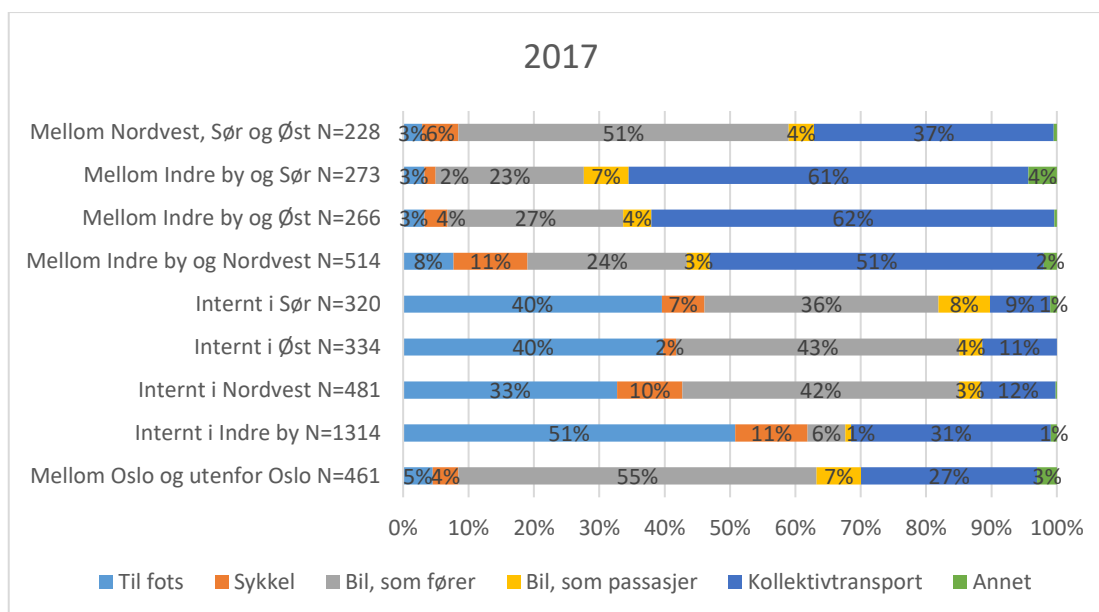
1. Store arbeidsplasskonsentrasjoner med relativt perifer sentralitet er lokalisert i disse bydelene, som Oslo universitetssykehus (Ullevål sykehus), Forskningsparken og Universitetsområdet på Blindern. Samtidig er dette arbeidsplasser som sysselsetter relativt høyt utdannet arbeidskraft ved fast arbeidssted og det er innført parkeringsrestriksjoner/betaling i området
2. Bydelene består av større boområder med relativt lav arealutnyttelse og ligger i sykkelavstand til disse stedene
3. Gjennomgående sykkeltraseer fra Nordre Aker til Oslo sentrum som tangerer nevnte områder med høy arbeidsplasskonsentrasjon

Øvrige bydeler med relativt høy sykkelandel er Vestre Aker, Ullern og Grünerløkka (alle 8 prosent). Blant bydelene sør for Indre by har Nordstrand høyest sykkelandel (6 prosent), mens Bjerke har høyest sykkelandel blant bydelene øst for Indre by (5 prosent). Begge bydelene grenser mot Indre by.

Bydelene Grorud, Stovner, Alna, Østensjø og Søndre Nordstrand, som alle ligger øst i Oslo, har lavest sykkelandel på mellom 1 og 3 prosent.

4.8 Transportmiddelfordeling på geografiske relasjoner

Det er betydelige forskjeller i transportmiddelfordelingen etter opprinnelses- og destinasjonssted.



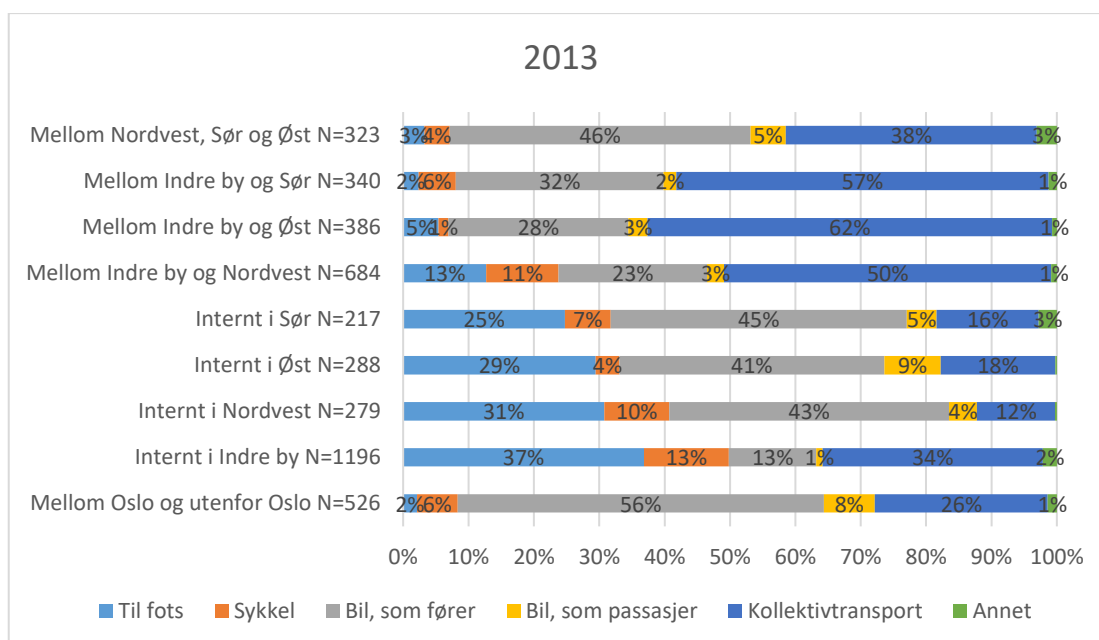
Figur 4-9 Transportmiddelfordeling ukedager etter geografiske relasjoner i 2017 (uke 41-45)

Sykkelandelen er høyest på turer internt i Indre by og mellom Indre by og Nordvest. På disse relasjonene gjennomføres 11 prosent av alle turer med sykkel. Sykkelandelen er også relativt høy på turer internt i Nordvest med 10 prosent og internt i Sør med 7 prosent av alle turer på disse relasjonene. Lavest sykkelandel observeres mellom Indre by og Sør samt internt i Øst (begge 2 prosent), mellom Indre by og Øst samt mellom Oslo og områdene utenfor Oslo (begge 4 prosent). Sykkelandelen mellom delområdene i Ytre by er på 6 prosent.

Andelen turer til fots er klart høyest internt i delområdene, og høyest i Indre by/Sentrum der 51 prosent av samtlige turer foregår til fots. Relasjonen mellom Indre by og Nordvest har høyest andel turer til fots for ikke-interne relasjoner, 8 prosent av turene på denne relasjonen foregår til fots.

Kollektivandelen er høyest på relasjoner mellom Ytre og Indre by, der denne er over 60 prosent på relasjonen mellom Indre by og bydelene øst og sør for Indre by. Kollektivandelen mellom delområdene i Ytre by er 37 prosent og internt i Indre by gjennomføres 31 prosent av alle reiser med kollektivtransport. Relasjonene med lavest kollektivandel i Oslo er internturer i delområdene som ligger i Ytre by.

Bilandelen er høyest på relasjoner mellom Oslo og områder utenfor Oslo (55 prosent) og mellom delområdene i Ytre by (51 prosent). Bilandelen ligger rundt 40 prosent for turer internt i delområder i Ytre by og 25 prosent på relasjoner mellom Ytre og Indre by. For turer internt i Indre by gjennomføres kun 6 prosent av alle turer med bil.



Figur 4-10 Transportmiddelfordeling ukedager etter geografiske relasjoner i 2013 (Uke 41-46)

Transportfordelingen for tilsvarende relasjoner i 2013 gjenspeiler i stor grad fordelingen i 2017, med unntak av at andelen turer til fots er vesentlig lavere for internturer med unntak av Nordvest. Dette påvirker den øvrige transportfordelingen på relasjoner med høy andel turer til fots. Tas dette høyde for har transportmiddelfordelingen vært relativt stabil for de fleste relasjonene i Oslo mellom 2013 og 2017.

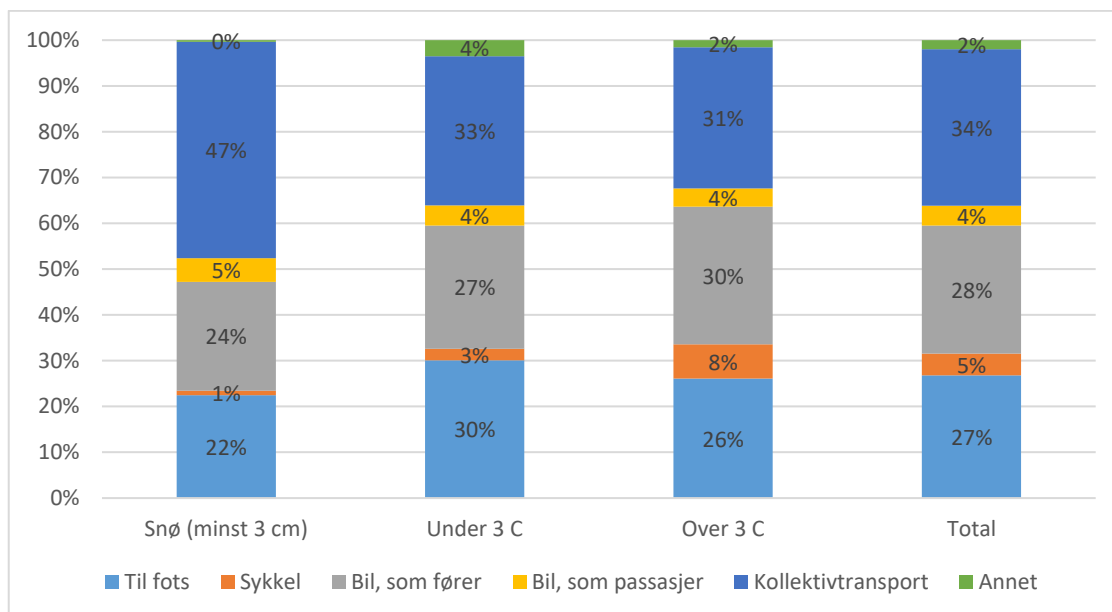
4.9 Værforhold og transportmiddelfordeling

Blant de undersøkte værvariablene, snø, nedbør, vind og temperatur, var det snø og temperatur over/under 3°C som i størst grad gjorde utslag for andelen som sykler.

Det er viktig å være klar over at utvalget ikke er samlet inn for å representere befolkningen på dag- eller ukenivå, kun over hele innsamlingsperioden. Vektene er heller ikke utarbeidet for å korrigere eventuelle skjevfordelinger på dag- eller ukenivå, kun for hele perioden uke 41-47, uke 41-45 og uke 46-47. Dette får konsekvenser når en opererer med variabler som grupperer utvalget på bestemte undersøkelsesdager, slik som for eksempel værforhold, ved at disse gruppene kan være skjevfordelt med hensyn til alder, kjønn og bosted. For dager med snø er aldersgruppen 30-44 år underrepresentert og de over 60 overrepresentert, mens det motsatte er tilfellet for dager med temperaturer under 3°C. For dager med temperaturer over 3°C er utvalget befolkningsrepresentativt med hensyn til alder.

Det er heller ikke slik at dagene fordeler seg likt etter værforholdene, for eksempel var det kun i ukedagene at det lå snø i undersøkelsesperioden, mens forholdsvis flere har svart for en lørdag og søndag der temperaturen ligger under 3°C enn over. Varierende værforhold kan dermed bidra til skjeve resultater i enhver reisevaneundersøkelse dersom utvalget ikke er representativt på dagnivå, noe som er svært vanskelig å få til i

praksis grunnet ulik svartilbøyelighet blant ulike demografiske grupper. For å unngå feilslutninger som følge av dette, presenteres resultatene i dette avsnittet kun for ukedager.

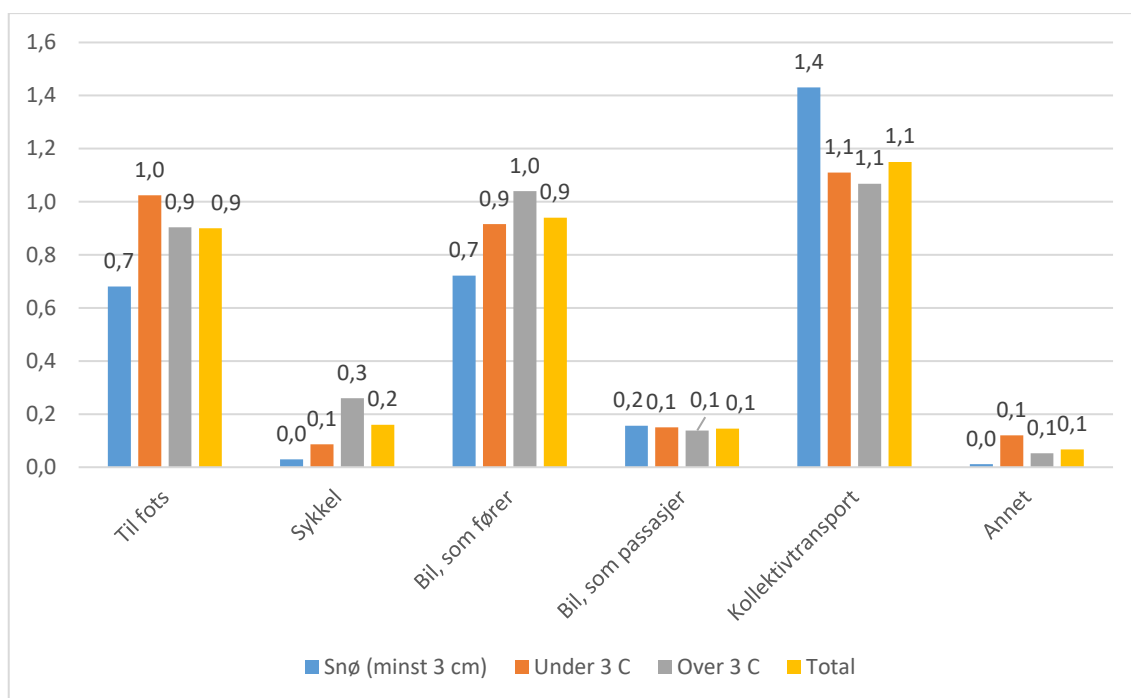


Figur 4-11 Transportmiddelfordeling i Oslo på ukedager etter værforhold i 2017

De fire dagene det lå snø i undersøkelsesperioden var andelen som syklet marginal, kun 1 prosent av turer som ble gjennomført disse dagene ble gjort med sykkel. Også andelen turer til fots og med bil som sjåfør var da lavere sammenlignet med undersøkelsesperioden totalt sett, mens kollektivandelen var 13 prosentpoeng høyere.

Totalt var det 9 ukedager i undersøkelsesperioden der middeltemperaturen lå under 3°C i løpet av dagen, fem av dagene var før første snøfall, to var i perioden mellom de to snøfallene og en dag var etter siste snøfall. På dager med temperaturer under 3°C ble 3 prosent av alle turer gjennomført på sykkel. På disse dagene var andelen turer til fots 3 prosentpoeng høyere enn undersøkelsesperioden totalt sett.

Det var 24 ukedager med middeltemperatur over 3°C der 23 av disse var i perioden før 10. november (uke 45). På dager med middeltemperatur over 3°C ble 8 prosent av turene gjennomført på sykkel. Det er i hovedsak andelen som går og som tar kollektivtransport som er lavere i perioder med temperaturer over 3°C, og sykkelandelen er relativt høyere. Også andelen som kjører bil er høyere på ukedager med middeltemperatur over 3°C, noe som innebærer at snø og temperaturer under 3°C bidrar til å redusere andelen som kjører bil på senhøsten.

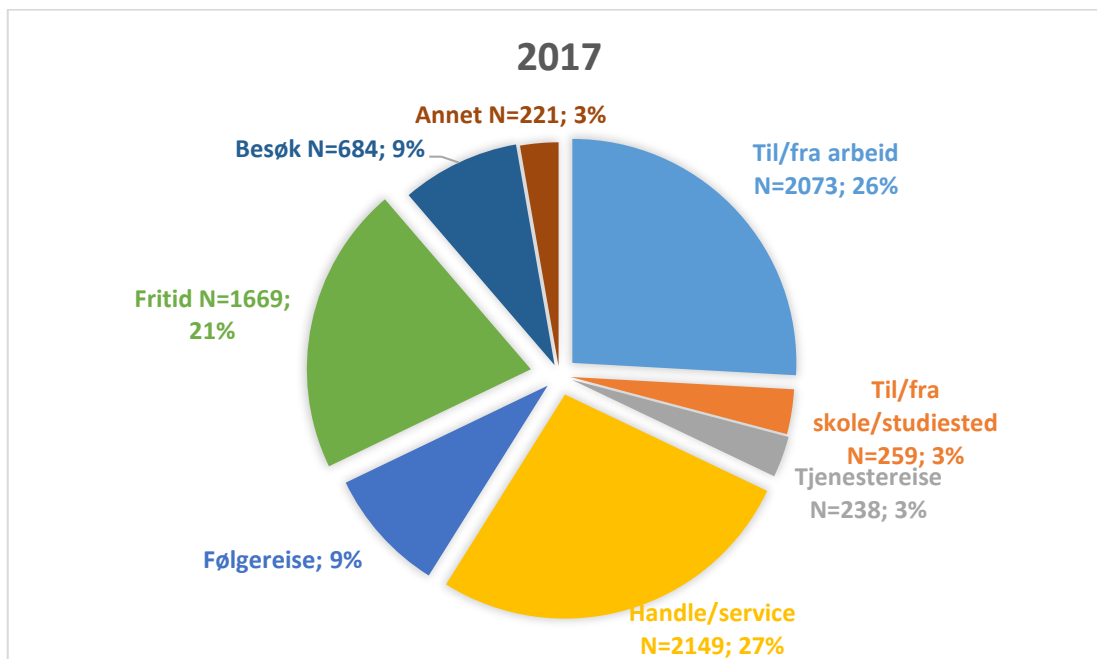


Figur 4-12 Gjennomsnittlig antall turer gjennomført per person i Oslo på ukedager etter transportmiddel og værforhold i 2017

Fordeles antall turer per person etter værforhold, bidrar snøfall til redusert antall turer for samtlige transportmidler unntatt kollektivtransport, som får overført disse turene. Temperaturer under 3°C øker antall turer gjennomført til fots, mens temperaturer over 3°C øker antall turer på sykkel og bil. Her kan det imidlertid være utfordringer med utvalgets representativitet som forårsaker endringene, så det anbefales at effekten som værforhold har på transportmiddelvalg, verifiseres med andre kilder.

5. Reisehensikt

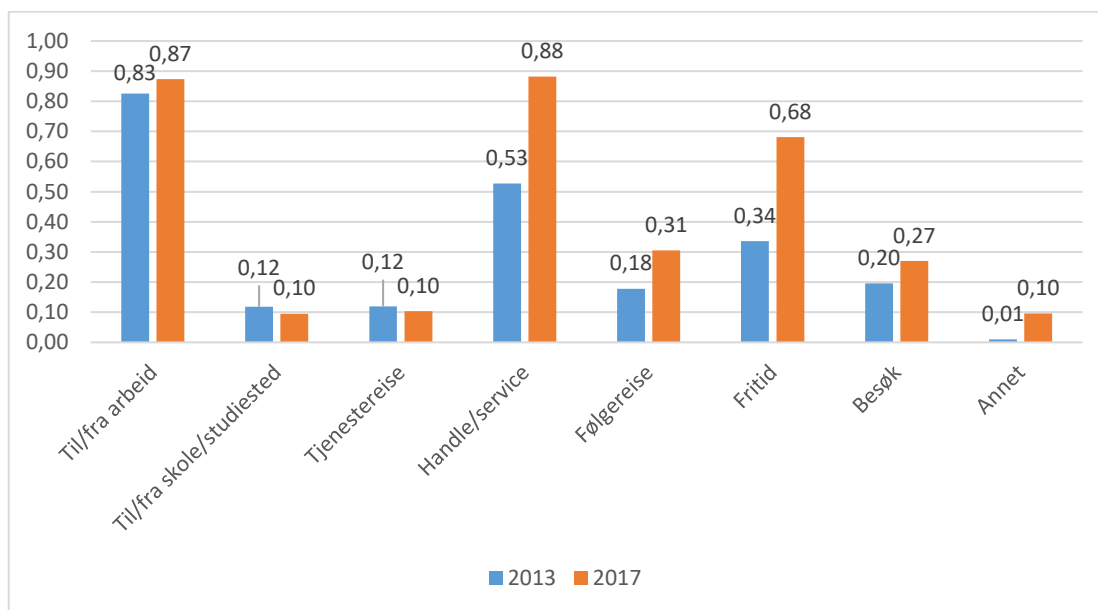
De daglige turene kan grovt kategoriseres i tre typer aktiviteter, turer til, fra og i forbindelse med arbeid og skole, turer med hensikt å foreta innkjøp, gjennomføre andre ærend og hente/bringe barn eller andre, og turer i forbindelse med fritid, inklusivt besøk (Hjorthol m.fl. 2014).



Figur 5-1 Daglige turer etter formål i 2017 (Uke 41-47)

I 2017 utgjorde turer i forbindelse med arbeid og skole 32 prosent av samtlige turer gjennomført i Oslo, som er to prosentpoeng høyere enn nasjonal RVU 2013/14. Turer i forbindelse med innkjøp, andre ærend og hente/bringe barn eller andre utgjorde 36 prosent, som er marginalt høyere enn nasjonal RVU 2013/14, mens turer i forbindelse med fritid og besøk utgjorde 30 prosent, tilsvarende som i nasjonal RVU 2013/14.

5.1 Antall turer etter reisehensikt

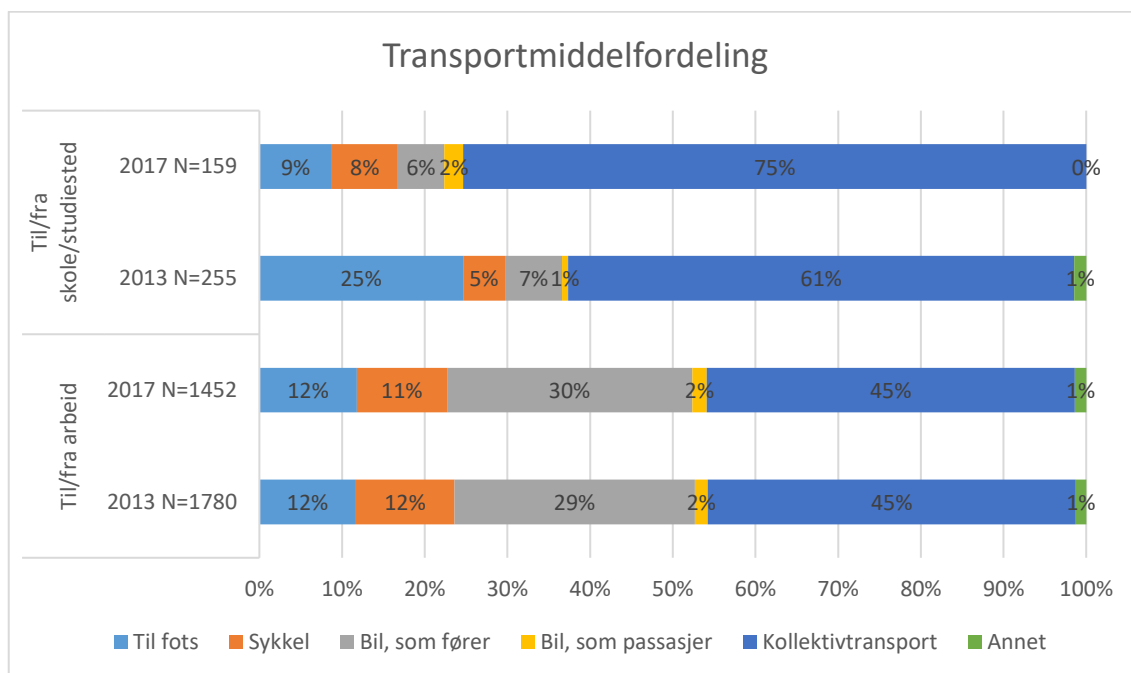


Figur 5-2 Antall turer i snitt for hele uken etter hensikt i 2013 (Uke 41-46) og 2017 (uke 41-45)

Oslos befolkning gjennomfører flest turer i forbindelse med reisen til og fra arbeid (0,87 turer per dag), handel/service (0,88 turer per dag) og fritid (0,68 turer per dag).

Sammenlignet med 2013-undersøkelsen er det registrert noenlunde tilsvarende antall turer i snitt per dag i forbindelse med arbeid og skole, men langt flere turer for øvrige hensikter. Tas Figur 4-3 med i betraktningen, som viser at andelen turer til fots er vesentlig lavere i 2013 enn i 2017, tilsier dette at turer til fots for andre hensikter enn til/fra arbeid eller skole er blitt underrapportert i 2013-undersøkelsen. Samtidig skulle det da være mulig å sammenligne utvikling i transportmiddelfordeling for turer til/fra arbeid og skole mellom 2013 og 2017.

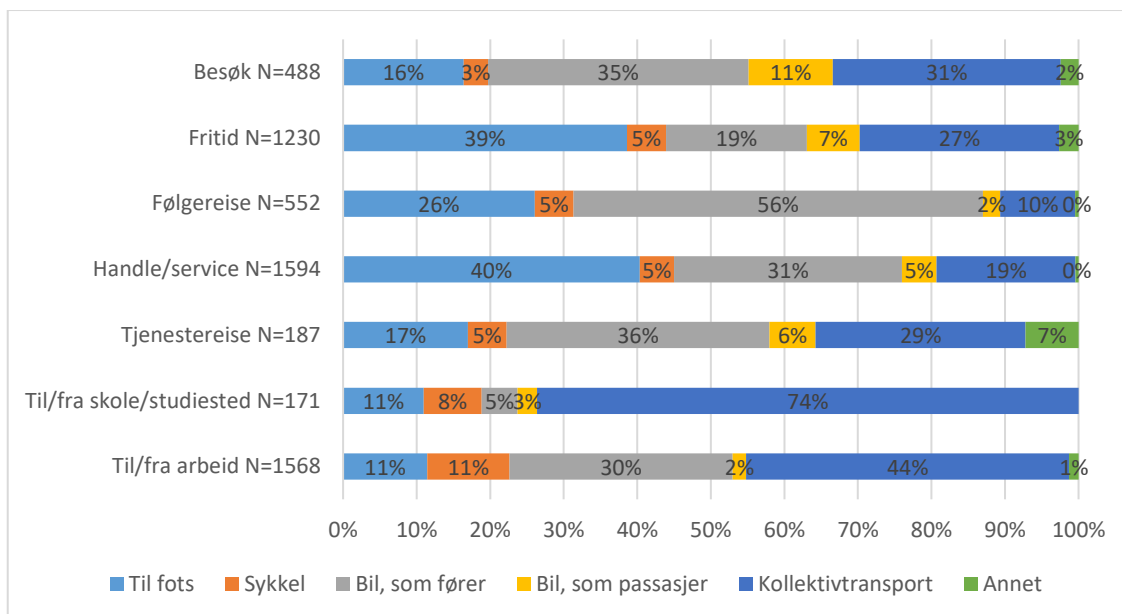
5.2 Transportmiddelfordeling for skole- og arbeidsreiser



Figur 5-3 Transportmiddelfordeling for turer til/fra arbeid og skole på ukedager i 2017 (uke 41-45) og 2013 (uke 41-46)

For turer til/fra arbeid har transportmiddelfordelingen blant Oslos befolkning vært tilnærmet uendret mellom 2013 og 2017, og endringene er dermed heller ikke statistisk signifikant. For turer til/fra skole er det større endringer, der den viktigste forskjellen er at andelen som gikk til og fra skole/undervisningssted i 2013 var langt høyere i 2013 (25 prosent) sammenlignet med 2017 (9 prosent). Tilsvarende var andelen som benyttet kollektivtransport høyere i 2017 med hele 75 prosent, sammenlignet med 61 prosent i 2013. Her er det viktig å påpeke at både for 2013 og 2017 er det registrert forholdsvis få turer til/fra skole, henholdsvis 255 og 159 turer, som bidrar til at denne gruppen i langt større grad kan være utsatt for tilfeldige variasjoner. At turer til/fra skole i hovedsak utføres blant yngre, som er aldersgruppen som i størst grad er ilagt høyere vekt, både i 2013 og 2017-undersøkelsen fører også til at antall turer i realiteten er lavere. Uvektet er det registrert 148 turer i 2013 og 144 i 2017. I tillegg kan transportmiddelfordelingen variere betydelig avhengig av om det er turer til/fra videregående skole eller til/fra høyskole/universitet. I vektet datasett utfører aldersgruppen under 21 år 36 prosent av alle skolereiser i 2017-undersøkelsen, mens tilsvarende andel er 17 prosent i 2013-undersøkelsen. Også dette kan bidra til de betydelige forskjellene i transportmiddelfordeling mellom undersøkelsene.

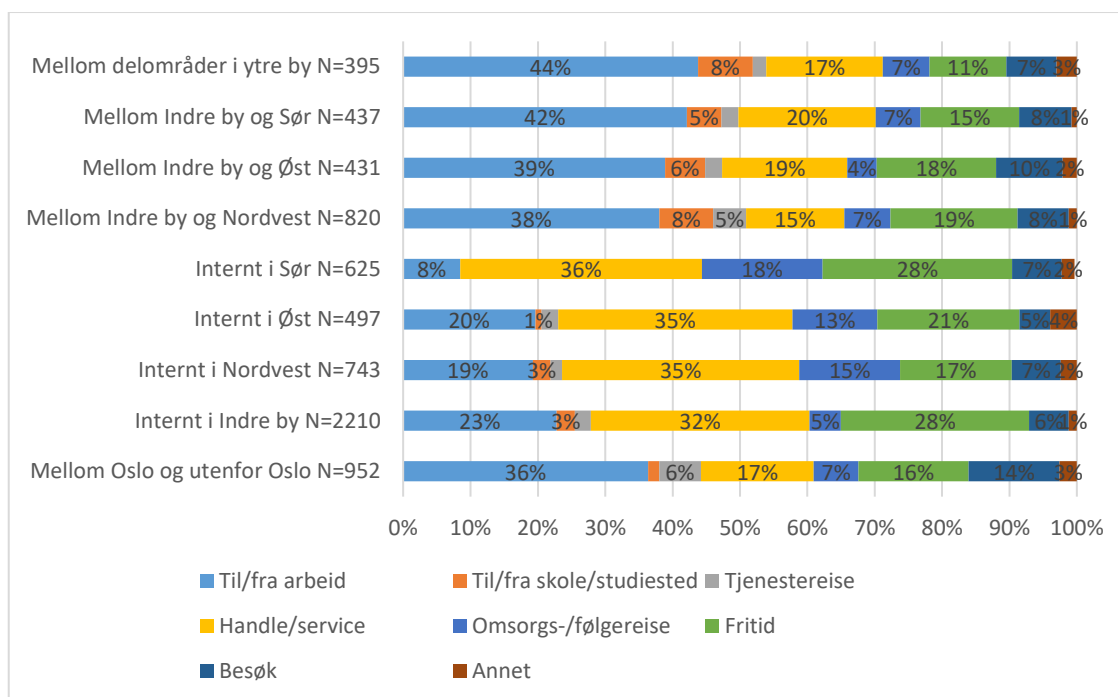
5.3 Transportmiddelfordeling for øvrige reisehensikter



Figur 5-4 Transportmiddelfordeling etter hensikt for hele uken i 2017 (uke 41-45)

Sykkel blir i størst grad brukt på turer til/fra arbeid og utgjør 11 prosent av disse turene. 8 prosent av turene til/fra skole/studiested blant Oslos befolkning over 18 år foregår med sykkel. For tjenesteturer, handel/service, følgeturer og turer i forbindelse med fritid er sykkelandelen 5 prosent. Reisehensikten som har lavest sykkelandel, er besøksturer med en sykkelandel på 3 prosent.

5.4 Reisehensikt over geografiske relasjoner



Figur 5-5 Turhensikt etter geografiske relasjoner for hele uken i 2017 (uke 41-47)

Turer til/fra arbeid dominerer for turer mellom delområdene hvor denne kategorien utgjør mellom 36 og 46 prosent av alle turer. Bydelene sør for Indre by utmerker seg med at en svært lav andel av de interne turene er til/fra arbeid, kun 8 prosent. I øvrige delområder utgjør turer til/fra arbeid rundt 20 prosent av de interne turene. Over en tredjedel av de interne turene er til/fra innkjøp/andre ærend. Andelen turer til/fra skole er høyest mellom Indre by og Nordvest, samt mellom delområder i Ytre by, og utgjør 8 prosent av alle turer på disse to relasjonene. Andelen fritidsturer er høyest på relasjonene internt i Indre by og bydelene sør for Indre by der 28 prosent av turene har dette som hensikt. Relasjonene mellom delområdene i Ytre by har lavest andel fritidsturer med 11 prosent.

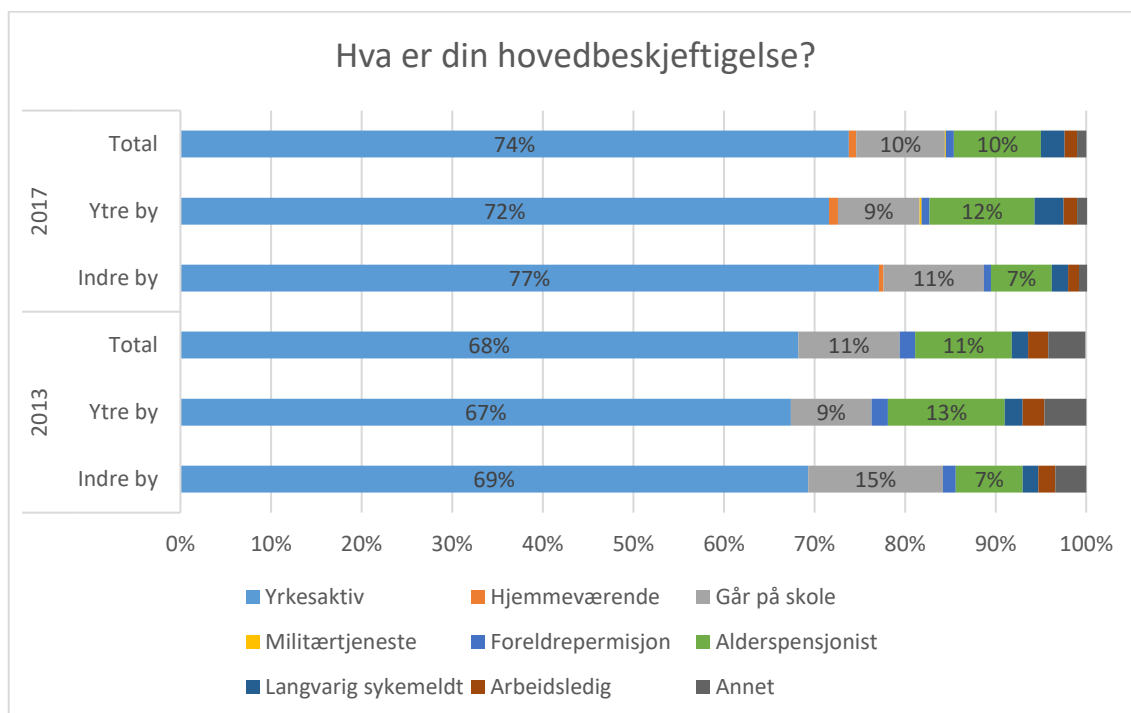
6. Sosioøkonomisk bakgrunnsinformasjon

I dette kapittelet presenteres utvalgets fordeling etter hovedbeskjeftigelse, husholdningstype og husholdningsinntekt, samt husholdningenes tilgang til transportmidler (tilgang til bil og sykkel, snitt antall biler og sykler tilgjengelig per husholdning, og bruk av billettprodukt ved kollektivreiser).

Da det kun er reiseaktivitet på undersøkelsesdagen som påvirkes av værforhold, har vi valgt å presentere totalutvalget for 2017 i dette kapittelet. Alle svarfordelinger er vektet med hensyn på kjønn, alder og bosted (Indre/Ytre by). Utvalgets uvektede fordeling etter kjønn, alder og bosted er presentert i 2.7.

6.1 Hovedbeskjeftigelse

Hovedbeskjeftigelse påvirker reiseaktiviteten i betydelig grad, der yrkesaktive og skoleelever generelt gjennomfører flere turer per dag sammenlignet med øvrige grupper (Engebretsen m.fl. 2014). I denne undersøkelsen gjennomfører disse gruppene i snitt en reise mer i løpet av en dag enn de øvrige kategoriene. Alderspensionister og langvarig sykmeldte/uføre reiser minst.



Figur 6-1 Fordeling av utvalget kategorisert etter hovedbeskjeftigelse i 2013 og 2017 totalt og for Indre og Ytre by. N = totalutvalg

I 2017 oppgav 74 prosent at de var yrkesaktive, 10 prosent er henholdsvis under utdanning og alderspensionister. Resten av kategoriene utgjør 6 prosent av utvalget i 2017.

Andelen yrkesaktive er høyest i Indre by, hvor denne gruppen utgjør 77 prosent. Blant bosatte i Ytre by er 72 prosent yrkesaktive. Andelen yrkesaktive er lavest i Øst (70 prosent) og høyest i Sør (73 prosent), mens den er 72 prosent i Nordvest.

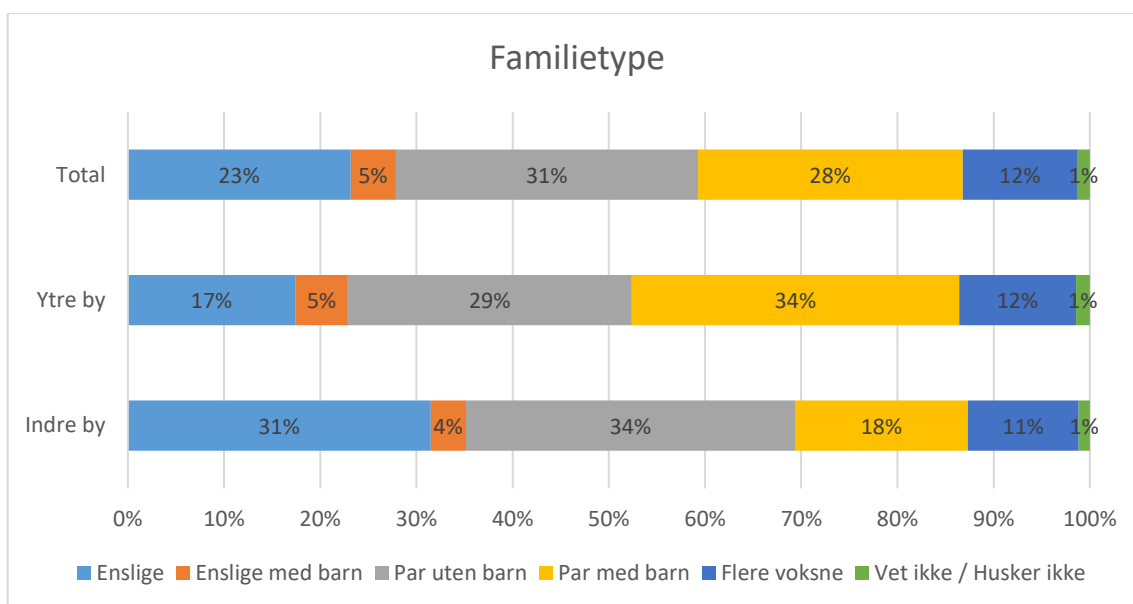
90 prosent i aldersgruppen 30 til 59 år er yrkesaktiv, 62 prosent blant de under 30 år og 32 prosent blant de over 60 år. 78 prosent av alle menn og 69 prosent av alle kvinner i utvalget er yrkesaktive.

Sammenlignet med 2013 er andelen yrkesaktive 6 prosentpoeng høyere i 2017 for befolkningen 18 til 75 år. Endringen er signifikant, men ikke i tråd med offisiell statistikk. I følge registerbasert statistikk fra Statistisk sentralbyrå (Tabell 06445) var andelen sysselsatte i Oslo 69,4 prosent i 2013 og 68,2 prosent i 2017 for aldersgruppen 15-74 år. Andelen yrkesaktive er dermed representativt i 2013-utvalget, og overrepresentert i 2017-utvalget. Det er særlig menn som er overrepresentert blant yrkesaktive i 2017-utvalget med 8 prosentpoeng. Kvinner er overrepresentert med 4 prosentpoeng.

Merk at kategoriene hjemmeværende og militærtjeneste i 2013 inngår under annet, noe som delvis forklarer hvorfor kategorien «annet» utgjør en større andel i 2013.

6.2 Om Husholdningen

Husholdningens familietype påvirker reiseaktiviteten i betydelig grad, men innenfor hver kategori kan dette variere sterkt med andre forhold. I denne undersøkelsen gjennomfører for eksempel unge (18-44 år) enslige like mange turer som totalutvalget, mens eldre (45-75 år) enslige reiser en halv tur i snitt mindre per dag enn totalbefolkningen. Respondenter i husholdninger med barn under 18 år reiser oftere enn det øvrige utvalget, men her er det et viktig unntak der enslige under 29 år med barn i snitt gjennomfører 0,7 turer mindre per dag enn totalutvalget. Den gruppen som gjennomførte færrest turer i denne undersøkelsen er personer mellom 60-75 år i kategoriene «flere voksne». Disse oppgav i snitt 1,2 turer færre enn totalutvalget.



Figur 6-2 Fordeling av utvalget kategorisert etter familietype i 2017 totalt og for Indre og Ytre by. N = totalutvalg

I snitt består husholdningene i utvalget av 2,5 personer. I Indre by er det færre personer per husholdning (2,1) enn i Ytre by (2,7).

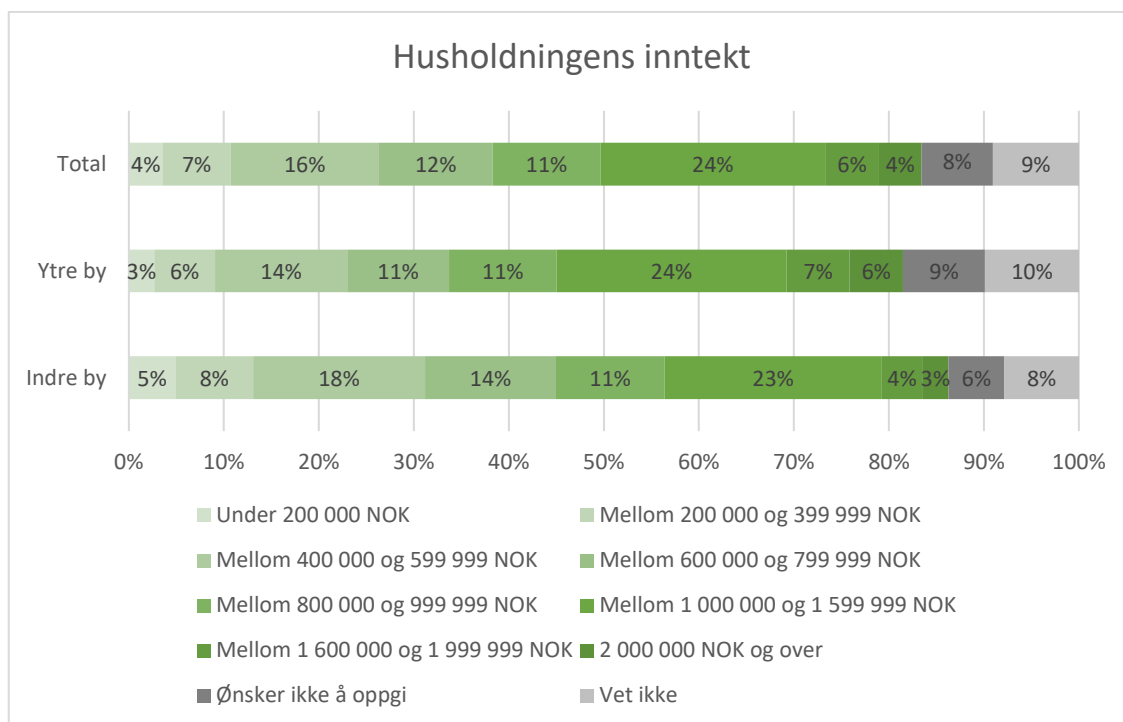
Totalt oppgav 33 prosent av respondentene at de var en del av en husholdning med barn under 18 år, 39 prosent i Ytre by og 22 prosent i Indre by. Andelen enpersonshusholdninger er desidert høyest i sentrum der rundt en tredjedel oppgir dette som familietype, og vesentlig lavere i Ytre by, der tilsvarende andel er 17 prosent.

Inntekt ble bedt oppgitt samlet for husholdningen i faste intervaller, og er i tillegg til geografisk stedfesting det mest personvernsensitive spørsmålet i denne undersøkelsen. For å unngå at svarnekt her skal øke tilbøyeligheten for svarnekt på øvrige spørsmål, ble dette spørsmålet stilt til slutt. Samtidig er det et spørsmål som for enkelte kan være vanskelig å ha full oversikt over. For eksempel bes respondenter i et bokollektiv å oppgi total inntekt for alle beboerne, slik dette spørsmålet er stilt. Begge deler gjør at det kun er samlet inn svar på dette spørsmålet fra 83 prosent av utvalget, og andelen svar varierer betydelig etter husholdningstype. Blant medlemmer av parhusholdning med barn har 91 prosent oppgitt husholdningsinntekten, mens dette gjelder for 51 prosent av husholdninger bestående av flere voksne. Det virker også som om enkelte respondenter anonymiserte seg ved å svare «vet ikke / ønsker ikke svare» på husholdningstype. Blant disse har kun 33 prosent oppgitt husholdningens inntekt.

Med unntak av den laveste inntektsgruppen, som har husholdningsinntekt under 200 000 kr og oppgir en reiseaktivitet lik totalutvalget, påvirker husholdningens inntekt reiseaktiviteten tilnærmet lineært. De som oppgav en husholdningsinntekt på mellom 200 000 og 800 000 kr gjennomførte i snitt færre turer per dag enn totalutvalget, mens de som oppgav en husholdningsinntekt på over 800 000 kr gjennomførte flere turer enn totalutvalget. De som ikke ønsket å oppgi eller ikke visste husholdningens samlede inntekt, oppgav i snitt 2,6 turer per dag, som er 0,6 færre turer enn totalutvalget. Det

kan være flere årsaker til dette, blant annet at de med lav inntekt i større grad ikke ønsker å oppgi inntekt, eller at de som anonymiserte seg selv på disse spørsmålene også kan være mer tilbøyelig til å holde tilbake informasjon om reiseaktivitet. En siste årsak er at gruppen flervoksenhusholdninger har høy andel med uoppgitt inntekt, og samtidig lavest reiseaktivitet.

38 prosent oppgir en samlet husholdningsinntekt under 800 000 kr og 45 prosent oppgir en samlet husholdningsinntekt over 800 000 kr. 8 prosent ønsket ikke å oppgi inntekt, og 9 prosent visste ikke samlet husholdningens samlede inntekt.



Figur 6-3 Fordeling av utvalget kategorisert etter husholdningsinntekt i 2017 totalt og for Indre og Ytre by. N = totalutvalg

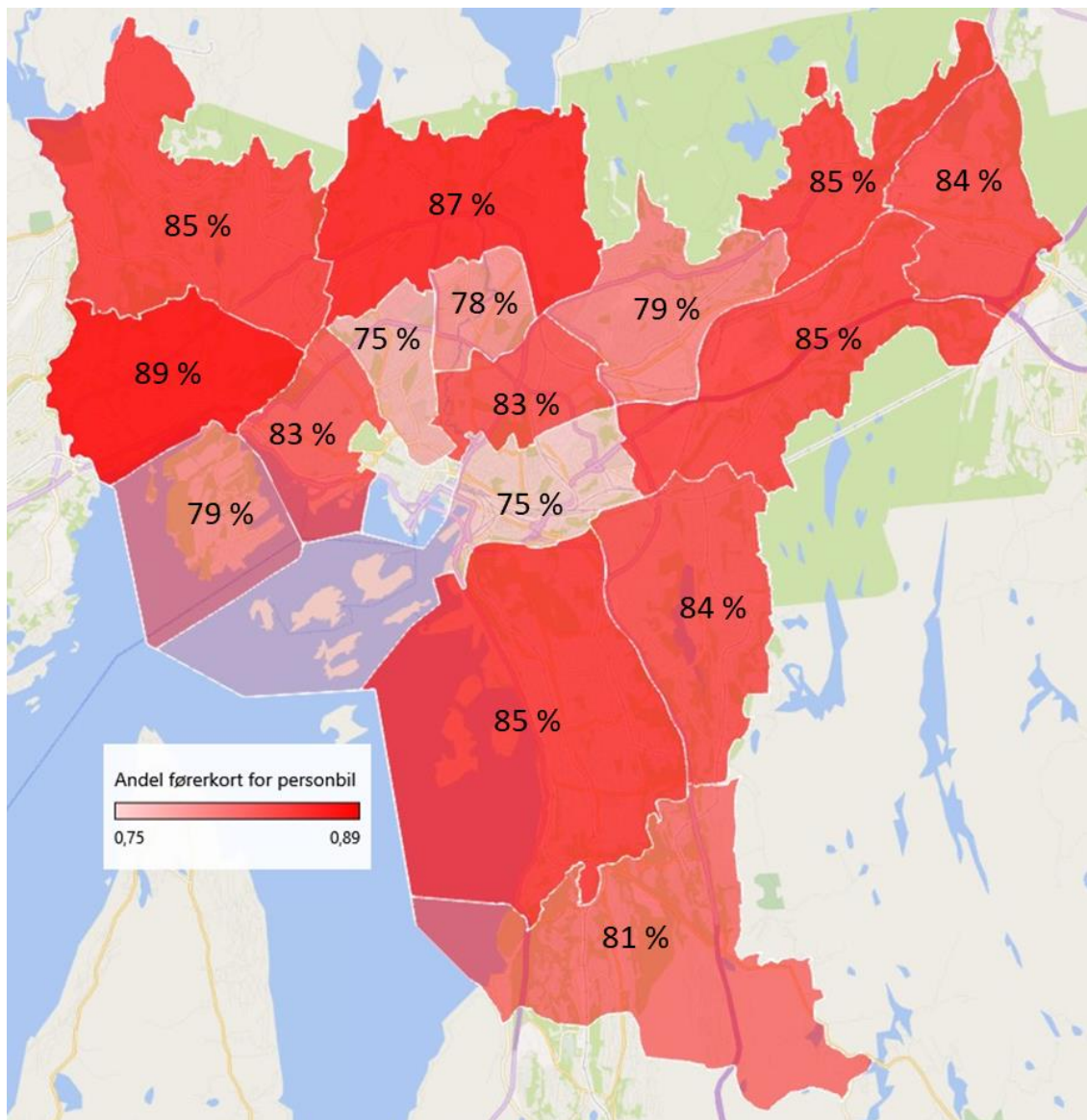
Andelen som oppgir en husholdningsinntekt på under 800 000 kr er høyest i sentrum/Indre by hvor denne gruppen utgjør 45 prosent. I Ytre by er tilsvarende andel 34 prosent, men her er det betydelige geografiske variasjoner. I Nordvest utgjør andelen under 800 000 kr kun 24 prosent, mens den for Øst er på 42 prosent, tett opp til fordelingen i sentrum. I Sør oppgir 34 prosent en husholdningsinntekt under 800 000 kroner.

I 2013 ble det hverken stilt spørsmål om husholdningstype, antall personer i husholdningen eller husholdningens inntekt.

7. Tilgang til transporttilbud

I dette avsnittet presenteres husholdningenes tilgang til transportmidler, samt hvilke grupper som er over-/underrepresentert sammenlignet med totalutvalget.

7.1 Førerkortandel



Figur 7-1 Andelen respondenter over 18 år med førerkort for personbil etter bostedsbydel

Totalt har 82 prosent av utvalget over 18 år førerkort klasse B. Andelen med førerkort er lavest i Sentrum/Indre by (79 prosent) og høyest i Nordvest (87 prosent), etterfulgt av Sør (84 prosent) og Øst (83 prosent).

Andelen med førerkort er relativt høy blant personer innenfor følgende grupper:

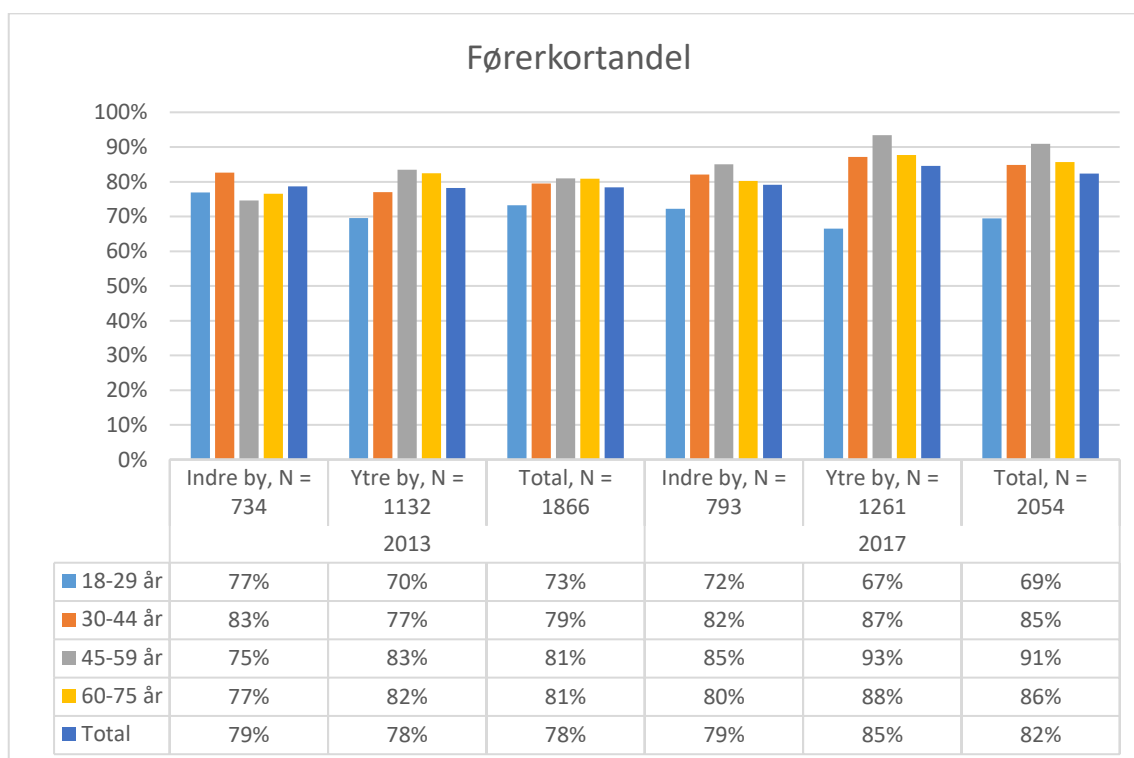
- Aldersgruppene mellom 30-59 år (85-91 %, se Figur 7-2)

- Menn (86 %)
- Yrkesaktive/i fødselspermisjon (87 %)
- De med inntekt over 800 000 kr (90-96 %)
- Parhusholdninger (90 %)

Andelen med førerkort er relativt lav blant personer innenfor følgende grupper:

- Aldersgruppene under 30 år (69 %)
- Kvinner (79 %)
- Går på skole (58 %)
- Sykemeldt/arbeidsledig/annet (61-70 %)
- De med inntekt under 400 000 kr (67-70 %)
- Enslige (79 %)
- Flervoksenhusholdninger (58 %)

Andelen med førerkort blant alderspensjonister økte fra 74 prosent til 84 prosent mellom 2013 og 2017.

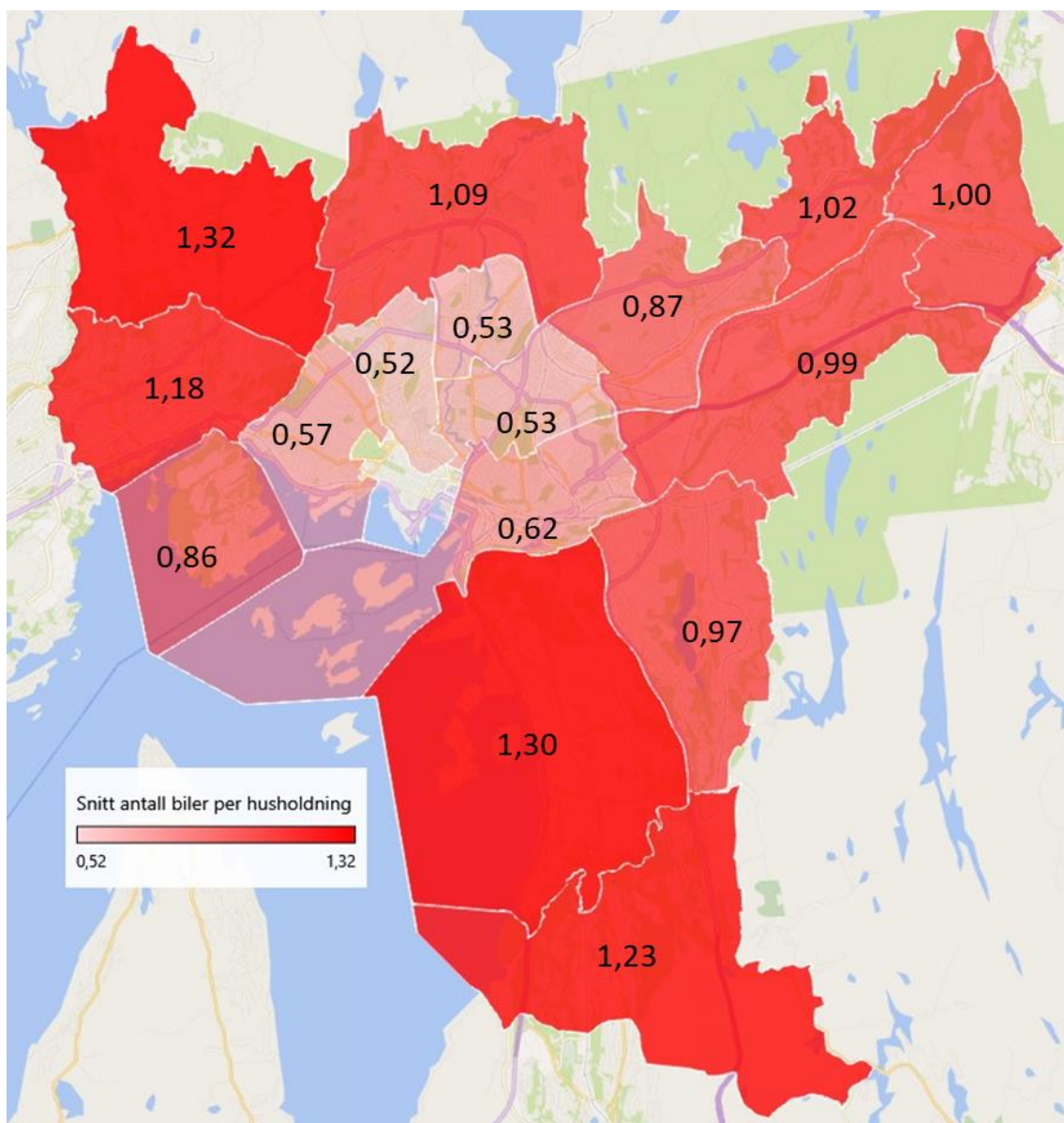


Figur 7-2 Førerkortandel etter aldersgrupper i 2013 og 2017 totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by

Sammenlignet med 2013 har førerkortandelen økt med 4 prosentpoeng. Fordelt på alder kan en observere et kjent utviklingstrekk, førerkortandelen blant de under 30 år gikk ned fra 73 prosent til 69 prosent.

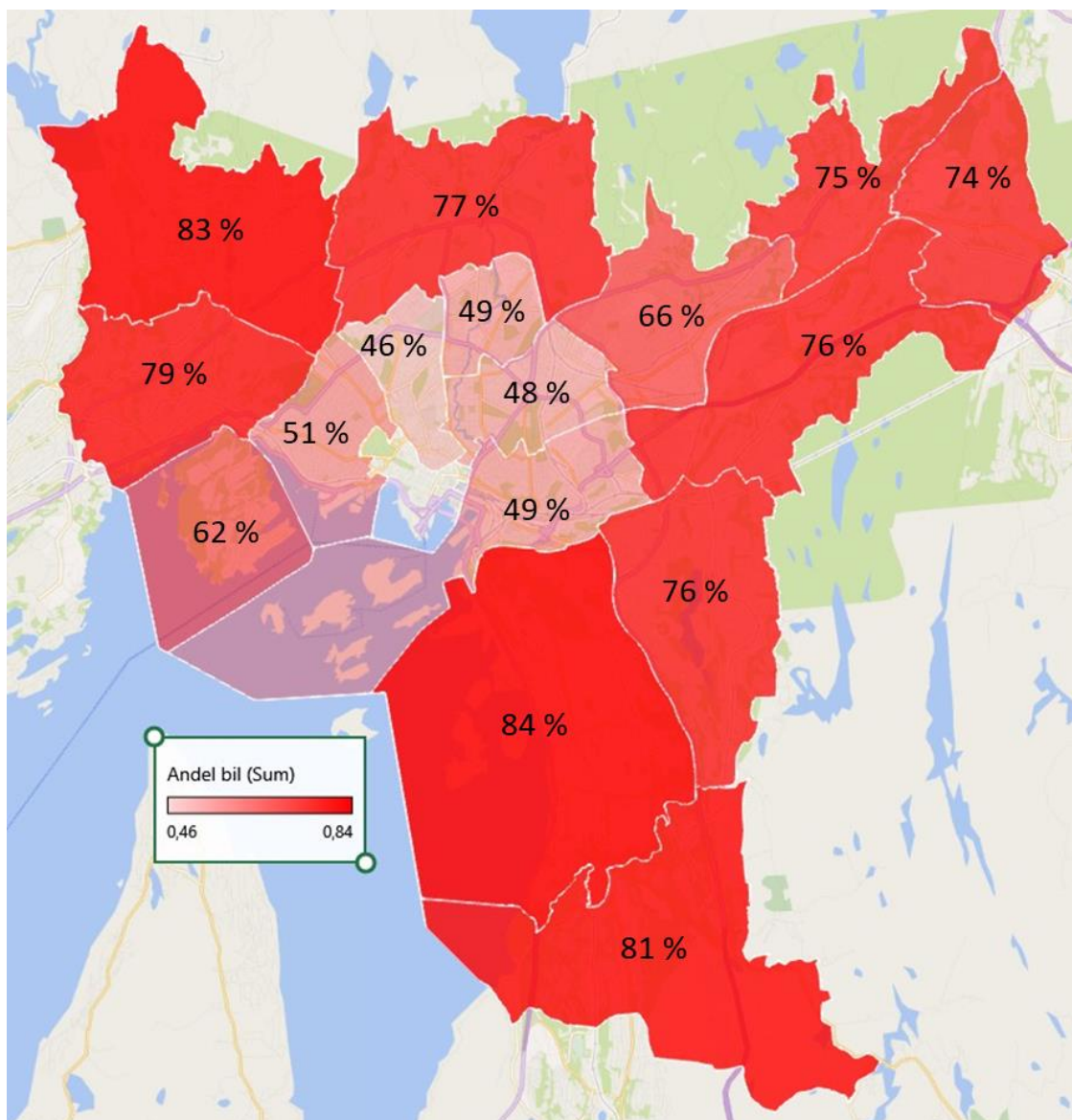
Førerkortandelen blant de over 30 år økte for samtlige aldersgrupper og mest for aldersgruppen 45 til 59 år hvor økningen var på 10 prosentpoeng.

7.2 Tilgang til bil



Figur 7-3 Antall biler i gjennomsnitt per husholdning etter bosted i 2017

Husholdninger bosatt i bydeler nordvest og sør for Indre by har best tilgang til egen bil. I snitt er det mer enn én og inntil 1,3 biler per husholdning i disse bydelene. Husholdningene bosatt i Indre by har lavest tilgang til egen bil, i snitt 0,5 biler per husholdning. I bydelene øst for Indre by har husholdningene tilgang til en bil i snitt per husholdning.



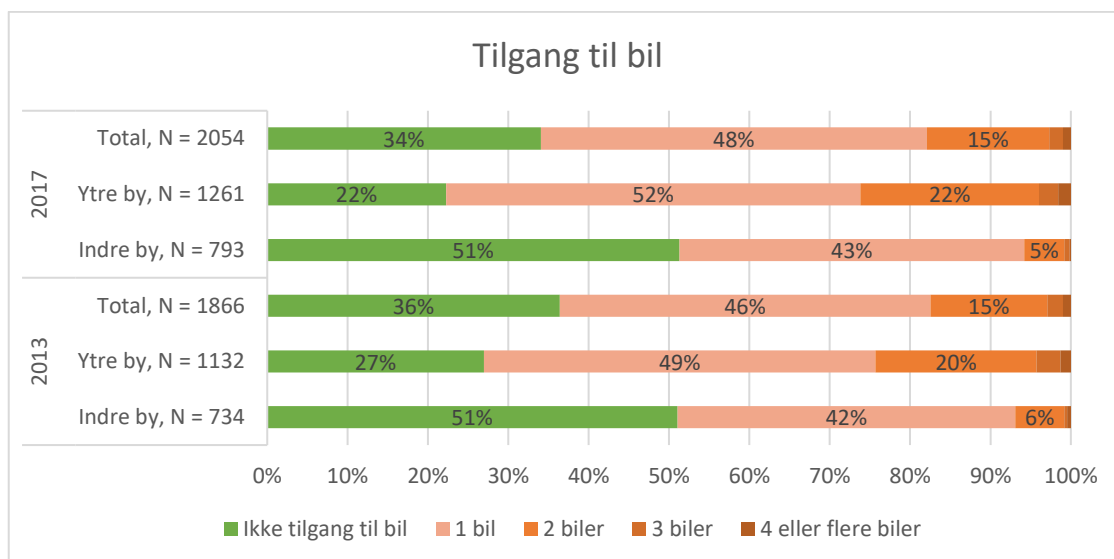
Figur 7-4 Andel husholdninger med tilgang til egen bil etter bydel

Andelen husholdninger som ikke har tilgang til bil er høyest blant bosatte i sentrum/Indre by (51 %) etterfulgt av østre bydeler (32 %). I nordvestre bydeler er andelen husholdninger uten tilgang til bil lavest (23 %) etterfulgt av bydelene i sør (25 %).

Gruppene som ikke har tilgang til bil, følger i stor grad samme mønster som for de uten førerkort

- Aldersgruppene under 30 år (54 %)
- Går på skole (55 %)
- Sykemeldt/arbeidsledig/annet (43-49 %)
- Lav inntekt, de med inntekt under 400 000 kr (63-84 %)
- Enslige (59 %)
- Flervoksenhusholdninger (45 %)

Merk at kjønn ikke er et kjennetegn på ikke tilgang på bil, henholdsvis 33 prosent av menn og 35 prosent av kvinner er i husholdninger uten tilgang på egen bil.



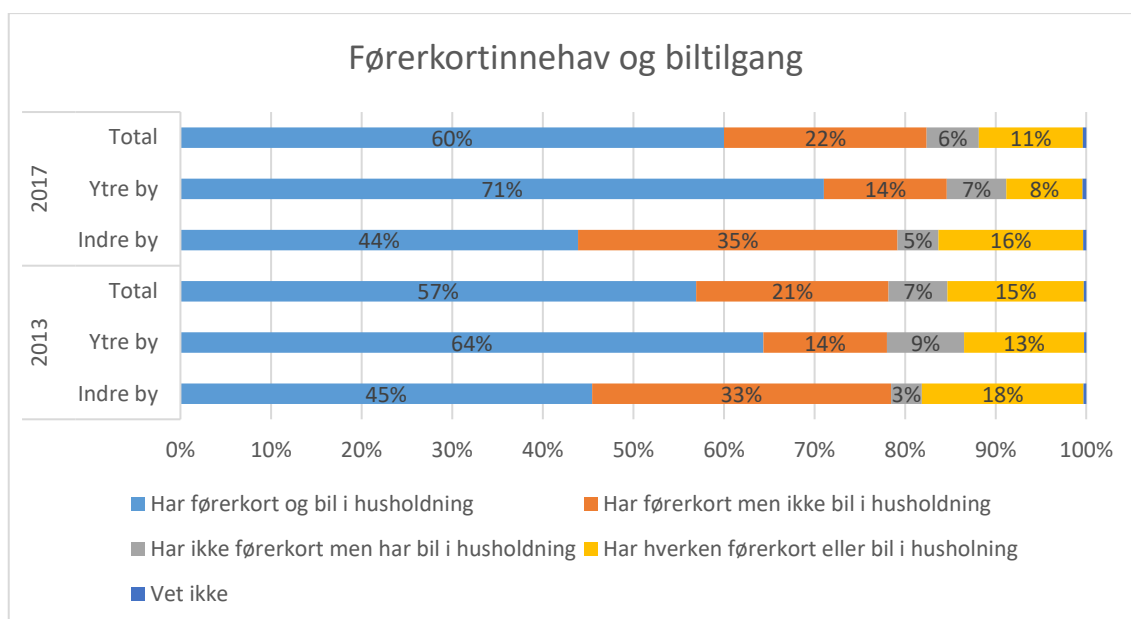
Figur 7-5 Andel respondenter medlem av en husholdning med tilgang til egen bil i 2013 og 2017, totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by

Biltilgangen i husholdningene er betydelig høyere i Ytre by enn i Indre by, både når det gjelder andel som ikke har tilgang til bil og andel som har tilgang til 2 eller flere biler. I Indre by har kun 6 prosent av husholdningene tilgang til 2 eller flere biler. Tilsvarende andel blant husholdningene i Ytre by er 26 prosent.

Det har kun vært ubetydelige endringer i biltilgangen i husholdningene mellom 2013 og 2017, og utviklingen anses som stabil.

Blant husholdningene som disponerer egen bil, oppgir rundt 25 prosent at de disponerer elbil. Blant bosatte Ytre by er andelen som disponerer elbil 26 prosent, som er 5 prosentpoeng høyere enn blant de bosatt Indre by.

Da det å kjøre bil selv, både betinger førerkortinnehav og tilgang til bil i husholdningen, bør disse to forholdene ses i sammenheng for å vurdere utvalgets tilgang til bil.



Figur 7-6 Andel av husholdningene der respondenten både har førerkort og er medlem av en husholdning som har tilgang til egen bil i 2013 og 2017, totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by

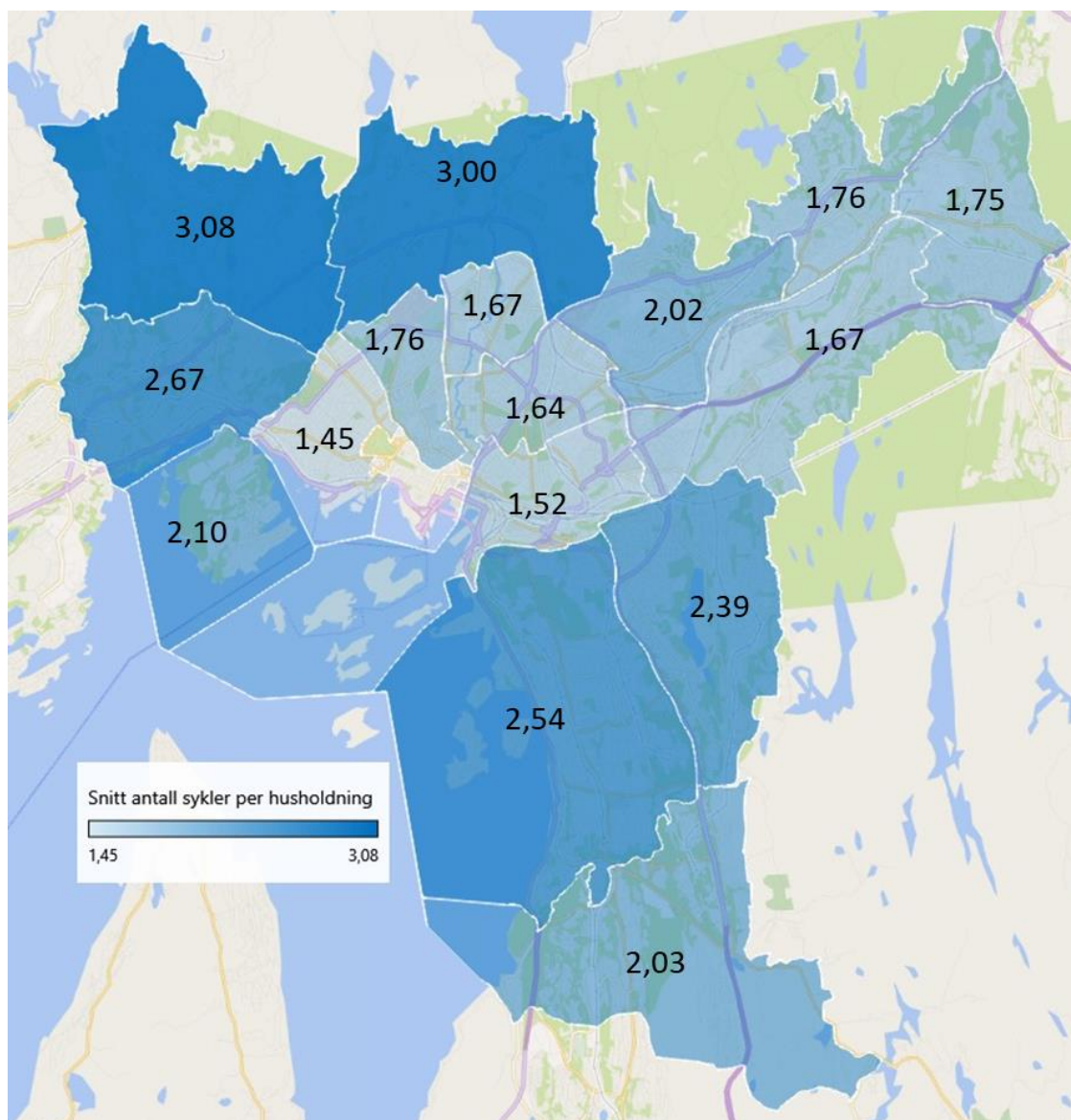
I 2017 utgjorde andelen som både hadde førerkort og tilgang til bil i husholdningen, 60 prosent av utvalget. Blant bosatte i Indre by gjelder dette 44 prosent, mens 71 prosent i Ytre by har både førerkort og tilgang til bil. Andelen som ikke har mulighet til å kjøre bil selv, enten fordi de ikke hadde førerkort og/eller bil i husholdningen, var 39 prosent i 2017.

Mellom 2013 og 2017 økte andelen som har anledning til å kjøre egen bil med 3 prosentpoeng. I Indre by falt andelen som kan kjøre egen bil marginalt i denne perioden, mens andelen økte med 7 prosentpoeng i Ytre by.

Blant husholdningene som ikke har tilgang til egen bil i husholdningen i 2017, har rundt en tredjedel mulighet til å disponere bil på andre måter; 21 prosent har mulighet til å disponere bil gjennom lån fra slektninger/venner/bekjente, 7 prosent gjennom bildeleordninger og 4 prosent gjennom jobben.

Spørsmål om fast parkeringsplass ble kun stilt til husholdninger med tilgang til egen bil i 2017. Totalt har 82 prosent av disse husholdningene fast parkeringsplass ved bosted. 92 prosent av husholdningene med bil i Ytre by har tilgang til fast parkering, mens dette gjelder for 59 prosent i Indre by. Blant husholdninger med bil uten fast parkering, parkerer 9 prosent i fellesanlegg og 79 prosent langs vei/gate. Her er det små forskjeller mellom Indre og Ytre by.

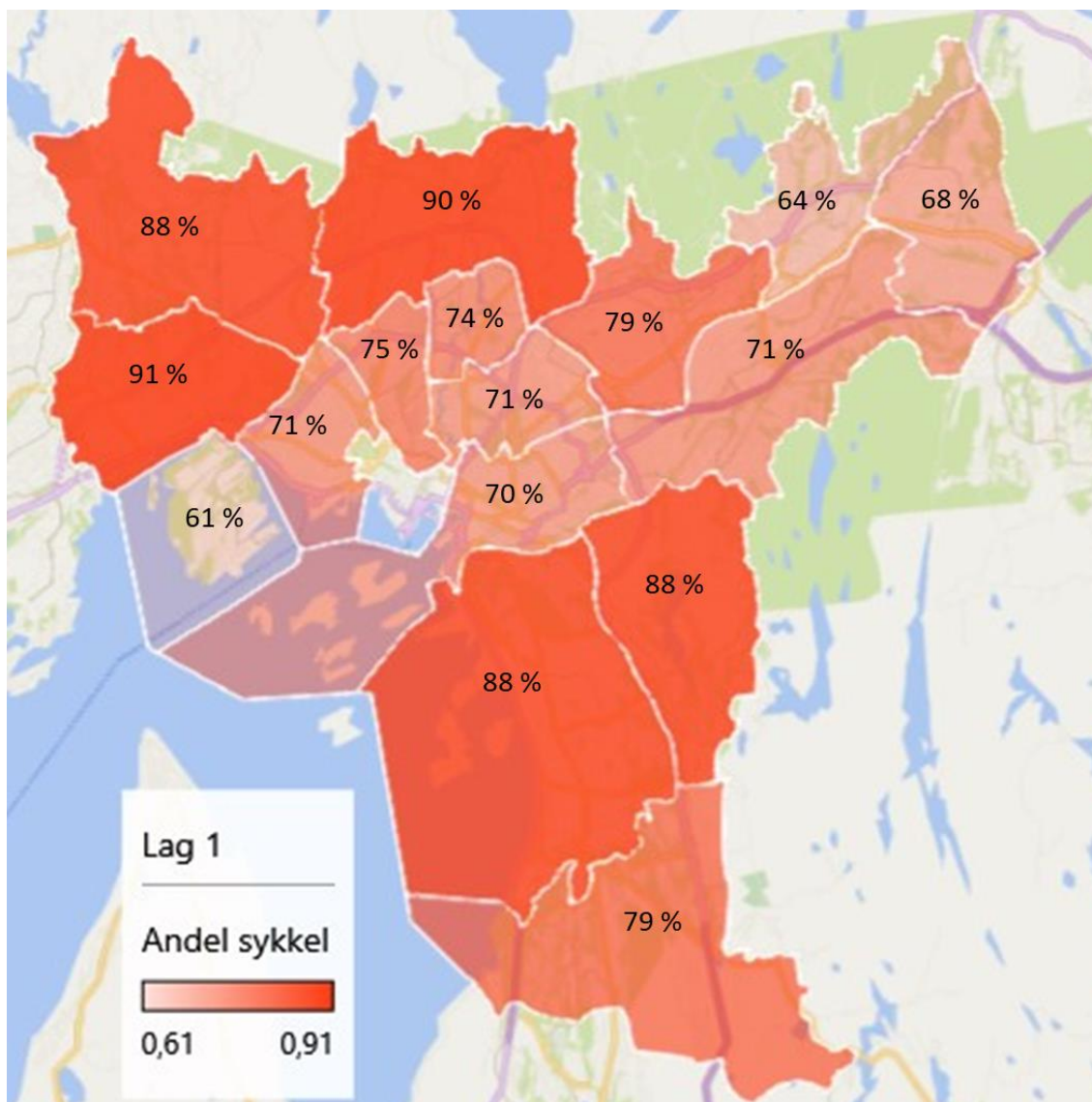
7.3 Sykkeltilgang



Figur 7-7 Antall sykler i gjennomsnitt per husholdning etter bostedsbydel i 2017

Husholdninger bosatt i bydeler nordvest og sør for Indre by har best tilgang til sykkel. I snitt er det mer enn to og inntil 3,1 sykler per husholdning i disse bydelene. Husholdningene bosatt i Indre by og bydeler øst for Indre by har lavest tilgang til egen sykkel, i snitt 1,5 og 1,8 sykler per husholdning.

Det er i stor grad de samme bydelene der husholdningene i snitt har tilgang til flest biler, som også har tilgang til flest sykler. At andelen enpersonshusholdninger er høyere i Indre by, bidrar til å trekke ned snittet av antall sykler i husholdningen. Av den grunn er andel husholdninger med tilgang til sykkel et mer presist mål.



Figur 7-8 Andel husholdninger med tilgang til sykkel etter bydel i 2017

Totalt har 78 prosent av husholdningene tilgang til egen sykkel. Andel med tilgang til sykkel er høyest blant de bosatt i bydelene som ligger nordvest for Indre by, der 90 prosent har tilgang til sykkel, etterfulgt av bosatte i bydelene sør for Indre by der 86 prosent har tilgang til sykkel. Bosatte i bydeler øst for Indre by har lavest tilgang til sykkel, tett etterfulgt av bosatte i Indre by. I disse områdene har rundt 71-72 prosent tilgang til sykkel.

Både i Indre by og i Øst har det vært relativt ubetydelige endringer mellom 2013 og 2017. I Nordvest, der andelen som hadde tilgang til sykkel også var høyest i 2013, økte denne ytterligere med 4 prosentpoeng. Den største veksten i andel med tilgang til sykkel forekom i bydelene sør for Indre by, som økte med 9 prosentpoeng. Denne endringen er signifikant.

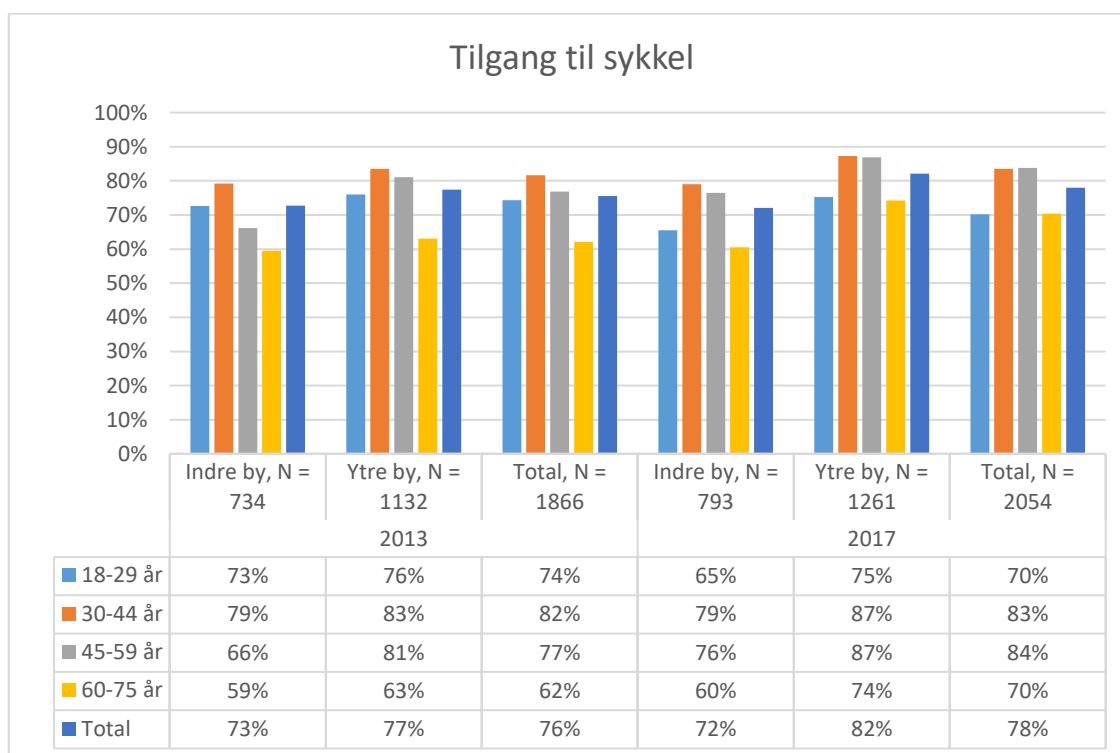
Utover bosted er tilgang til sykkel høyere enn totalutvalget blant følgende grupper:

- Aldersgruppen 30-59 år (84 %)
- Husholdningsinntekt over 800 000 kr (85-95 %)
- Yrkesaktive (82 %)
- Innehavere av førerkort og i husholdning med tilgang til bil (85 %)
- Mann (80 %)

Tilgang til sykkel er lavere enn totalutvalget blant følgende grupper:

- Aldersgruppen yngre enn 30 år og eldre enn 59 år (70 %)
- Ikke yrkesaktiv (eller i fødselspermisjon) (60-69 %)
- Husholdningsinntekt under 600 000 kr (55-70 %)
- Medlem av husholdning som ikke har tilgang til bil (47-61 %)
- Kvinne (76 %)

I stor grad er det de samme sosioøkonomiske gruppene som ikke har tilgang til bil som heller ikke har tilgang til sykkel, når det ikke kontrolleres for hvordan disse faktorene påvirker hverandre. Det kan se ut som om husholdningens inntekt er den bakenforliggende forklaringen for tilgang til sykkel, da samtlige av de øvrige gruppene som tilkjennegir lav tilgang til sykkel, også kjennetegnes med lavere husholdningsinntekt enn gruppene med høy sykkeltilgang.



Figur 7-9 Andel respondenter med tilgang til egen sykkel i 2013 og 2017, totalt og blant bosatte i Indre og Ytre by

Mellom 2013 og 2017 økte andelen som har tilgang til sykkel, fra 76 til 78 prosent. Veksten skjedde utelukkende i de ytre bydelene, og blant samtlige aldersgrupper med

unntak av de under 30 år. Tilgang til sykkel blant bosatte i Indre by gikk marginalt tilbake, også her i hovedsak på grunn av lavere tilgang til sykkel blant de under 30 år.

Blant respondentene som disponerer egen sykkel, oppgir rundt 4 prosent at de disponerer egen elsykkel. 6 prosent av de bosatte i Ytre by har elsykkel, mot 2 prosent blant bosatte Indre by. Kun en prosent av de som disponerer sykkel, oppgir at de disponerer lastesykkel. Disse bor i all hovedsak i Ytre by.

14 prosent av utvalget oppgav at de har abonnement for bysykkel, hvorav 4 prosent bruker tilbudet ofte og 6 prosent av og til. Andelen med bysykkelabonnement er høyest blant bosatte i Indre by, der 27 prosent har dette, mens tilsvarende andel blant bosatte i Ytre by er 4 prosent. Det er ingen forskjell i andelen som har bysykkelabonnement blant de som har tilgang til sykkel og de som ikke har det, hverken i Indre eller Ytre by.

7.4 Billettprodukt for kollektivreiser

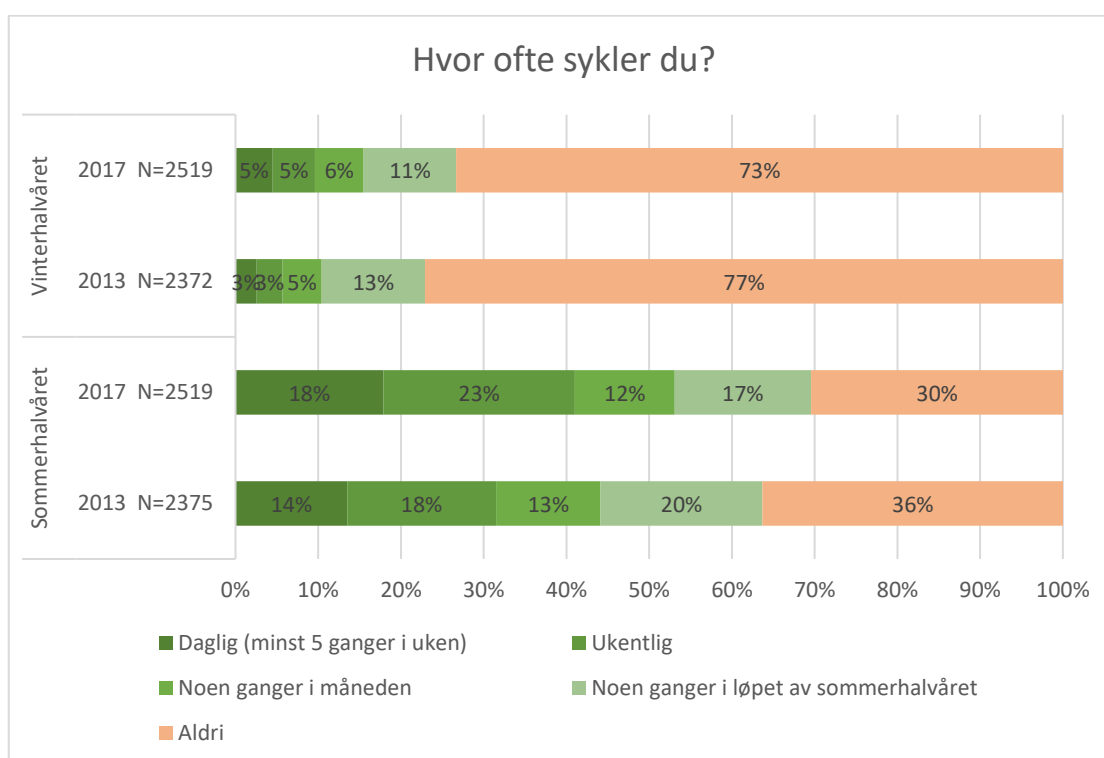
Kun 3 prosent av utvalget opplyser at de aldri reiser kollektivt, og de øvrige kan grovt deles inn i to tilnærmet like store grupper; de som bruker enkeltbillett (43 %) og de som bruker 30-dagersbillett (45 %). Andelen som bruker annen kortttype, utgjør 4 prosent av totalutvalget, men hele 20 prosent blant de over 59 år. Andelen som bruker 30-dagersbillett er 70 prosent blant de under 30 år. Bruk av 30-dagersbillett avtar med alder. 30-dagersbillett brukes i større grad av kvinner (49 %) enn menn (41 %), og i større grad blant bosatte i Indre by (49 %) enn i Ytre by (42 %).

8. Reisemiddelbruk over året

Resultatene som presenteres i dette kapittelet vektet på tilsvarende måte som i forrige kapittel og viser reisemiddelbruk i sommer- og vinterhalvåret. For spørsmål om sykling er det mulig å sammenligne utviklingen mellom 2013 og 2017.

Da respondentene svarer for sykkelbruk over en lengre periode, henholdsvis sommer- og vinterhalvåret, påvirkes svarene i mindre grad av tilfeldig variasjon grunnet værforhold eller ikke-representativ reiseaktivitet enn svarene fra turdagboken som rapporteres i kapittel 7. Ulempen med spørsmålet er at svarkategoriene blir mer upresis, fordi samme kategori kan velges av respondenter med svært ulik sykkelbruk. Respondentene kan også tolke spørsmålet noe ulikt, der enkelte muligens svarer for en forestilt representativ uke, mens andre forsøker å svare ut fra et forestilt veid snitt av all sykkelbruk i løpet av halvårsperiodene. Sammenlignes svarene på dette spørsmålet med oppgitt reiseaktivitet på undersøkelsesdagen, gjennomførte de som sykler daglig i sommerhalvåret 27 prosent av alle turer med sykkel. Blant de som svarte at de sykler ukentlig, var tilsvarende andel 4 prosent. De øvrige kategoriene rapporterte en sykkelandel på under 1 prosent på undersøkelsesdagen.

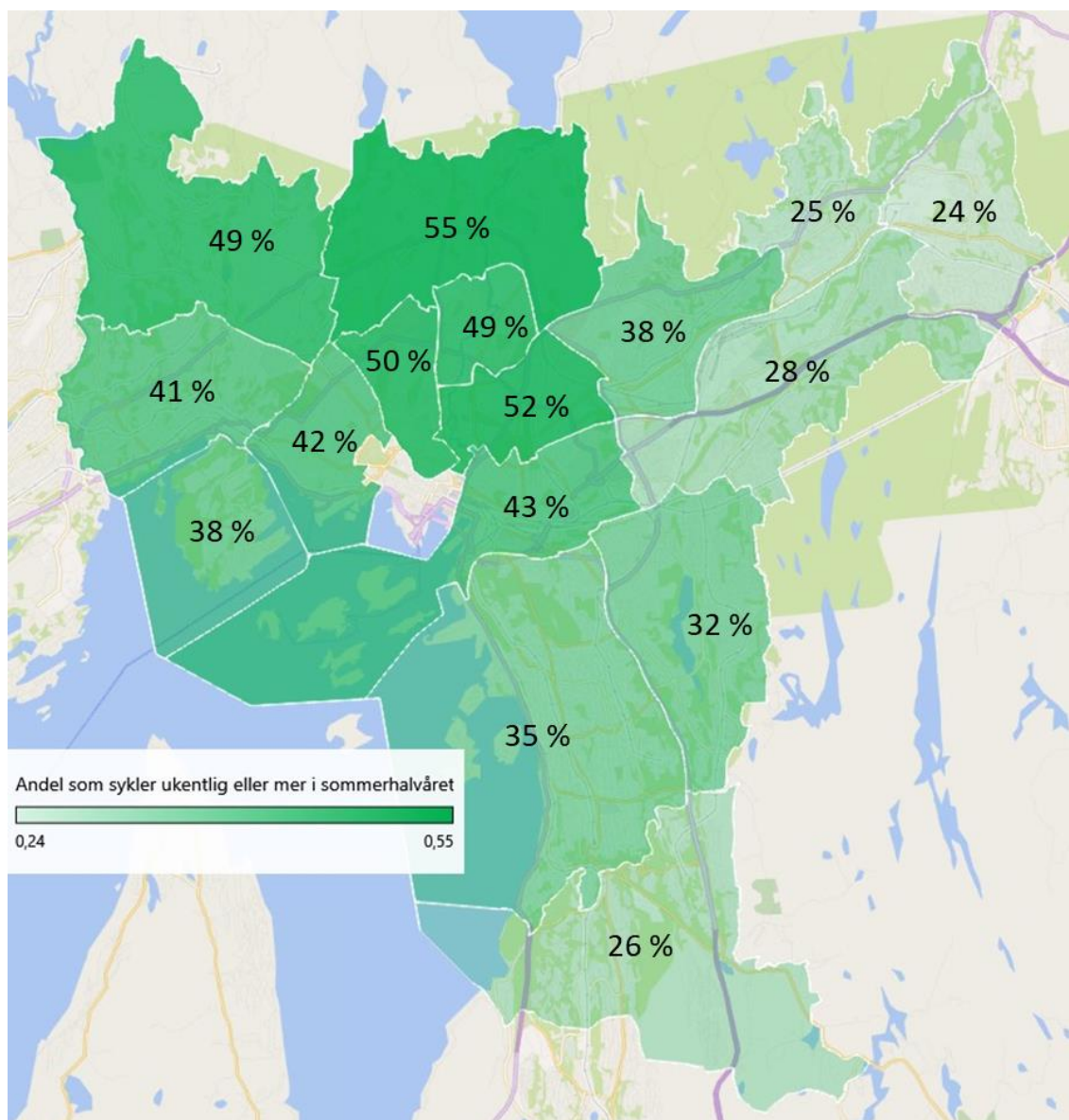
8.1 Sykkelbruk i Oslo i sommer- og vinterhalvåret



Figur 8-1 Sykkelbruk i sommer- og vinterhalvåret i 2013 og 2017 etter hvor ofte respondentene sykler

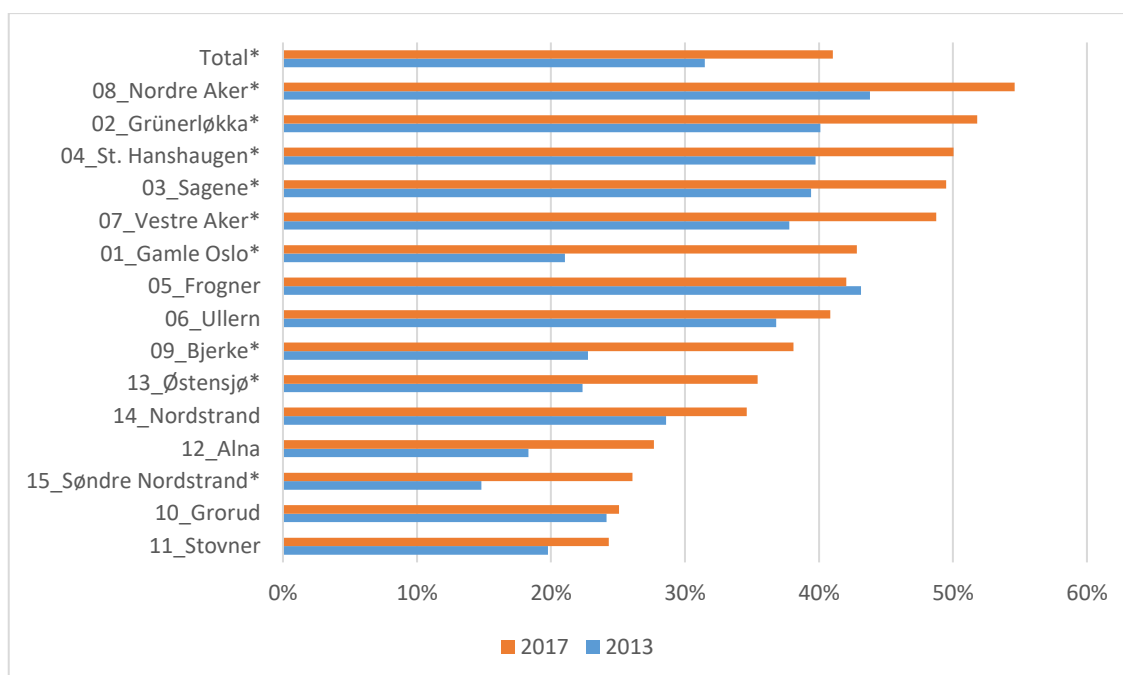
Andelen som sykler varierer betydelig etter årstid. I 2017 syklet 41 prosent ukentlig i sommerhalvåret, som reduseres til 10 prosent i vinterhalvåret. Tilsvarende økte andelen som aldri sykler fra 30 prosent i sommerhalvåret til 73 prosent i vinterhalvåret.

Mellom 2013 og 2017 økte andelen som syklet ukentlig eller oftere i sommerhalvåret, med 9 prosentpoeng, fra 32 prosent. I vinterhalvåret økte andelen mer beskjedent, fra 6 prosent i 2013 til 10 prosent i 2017.



Figur 8-2 Andel som sykler ukentlig eller oftere i sommerhalvåret etter bydel i 2017

Bydelene som har høyest andel ukentlige syklister i sommerhalvåret, ligger i Nordvest der i underkant av halvparten av respondentene sykler ukentlig eller oftere. I Indre by/sentrum er tilsvarende andel 47 prosent, i de sørlige bydelene 33 prosent, og for de østlige bydelene 29 prosent.

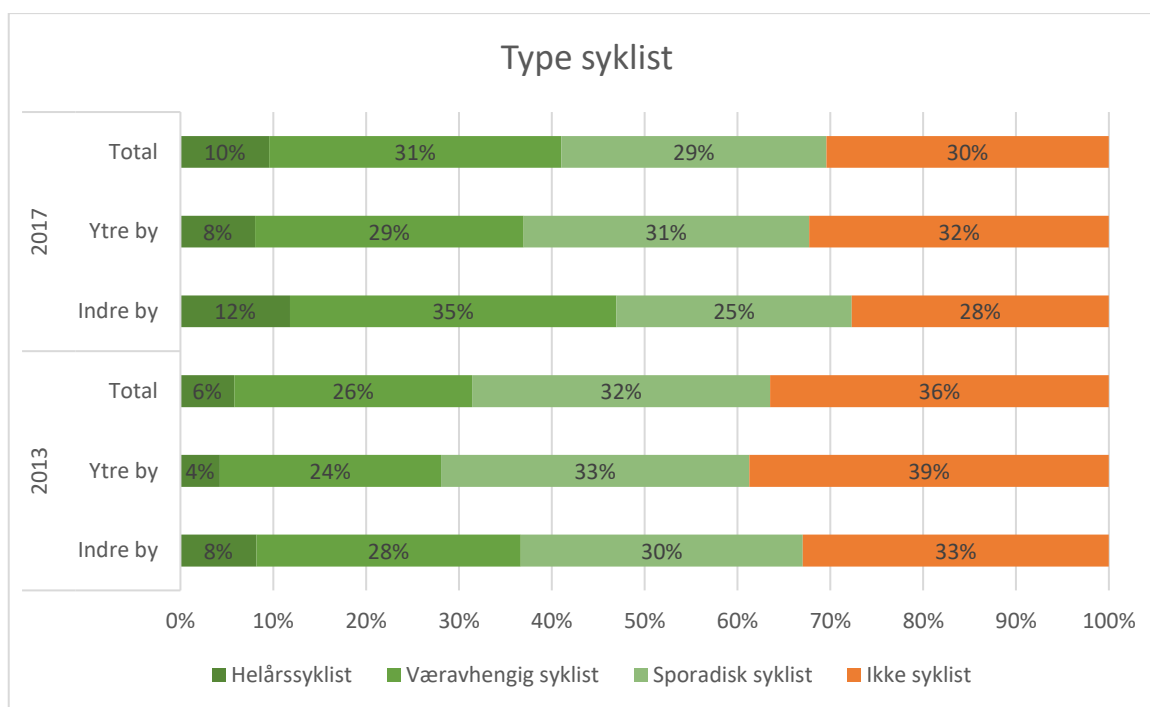


Figur 8-3 Andel av respondentene som sykler ukentlig eller mer i 2013 og 2017 etter bydel. *= signifikante endringer mellom 2013 og 2017. N 2013 = 2375, N 2017 = 2519

Veksten fra 2013 til 2017 i andelen som sykler ukentlig eller oftere, er relativt jevnt fordelt i Oslo. I bydeler nordvest for Indre by økte andelen som sykler ukentlig eller mer fra 44 til 55 prosent i Nordre Aker, fra 38 til 49 prosent i Vestre Aker og noe mer beskjedent fra 37 til 41 prosent i Ullern. I Indre by er det en del variasjoner i utviklingen mellom bydelene. Andelen ukentlige syklistene i Gamle Oslo doblet seg fra 21 prosent til 43 prosent, bydelene Grünerløkka, St. Hanshaugen og Sagene økte med rundt 10 prosentpoeng fra 40 prosent til 50 prosent, mens utviklingen i Frogner bydel var stabil på rundt 42 prosent i samme periode. Blant bydelene sør for Indre by var det størst vekst i Østensjø, fra 21 til 35 prosent, etterfulgt av Søndre Nordstrand som økte fra 15 til 26 prosent. I Nordstrand økte andelen som sykler ukentlig eller oftere fra 29 til 35 prosent.

I bydelene øst for sentrum var veksten noe lavere med 7,5 prosentpoeng fra 2013 til 2017. I bydelen Bjerke økte andelen som sykler ukentlig eller mer fra 23 til 38 prosent, i Alna fra 18 til 26 prosent og på Stovner fra 20 til 24 prosent. I Grorud var det ingen endring i andelen som syklet ukentlig eller mer i sommerhalvåret.

For å forenkle de videre analysene om sykkelbruk, typologiseres respondentene i fire grupper etter hvor ofte de sykler i sommer- og vinterhalvåret. De som sykler ukentlig eller oftere både i sommer- og vinterhalvåret, klassifiseres som helårssyklist. De som sykler ukentlig i sommerhalvåret og sjeldnere enn ukentlig i vinterhalvåret, klassifiseres som sesong-/værvhengig syklist. Sporadisk syklist er de som sykler minst noen ganger i løpet av sommerhalvåret, mens ikke syklist er de som aldri sykler.



Figur 8-4 Type syklist etter bosted i 2017

I 2017 oppgir 10 prosent av befolkningsutvalget en sykkelbruk som klassifiserer dem som helårssyklist, 31 prosent som værvhengig syklist, 29 prosent som sporadisk syklist og 30 prosent som ikke syklist. Andelen helårs- og værvhengige syklist er høyest blant befolkningen bosatt i Indre by der 12 og 35 prosent av befolkningen oppgir en sykkelbruk som klassifiserer dem som henholdsvis helårs- og værvhengig syklist.

Sammenlignet med 2013 er andelen som ikke sykler, redusert fra 36 prosent til 30 prosent og andelen sporadiske syklist fra 32 til 29 prosent, mens helårssyklist og værvhengige syklist har økt tilsvarende med 4 og 5 prosentpoeng. Endringene er større enn feilmarginene for utvalgene, og vi kan av den grunn med 95 prosent sannsynlighet slå fast at fordelingen etter type syklist har endret seg mellom 2013 og 2017.

Helårssyklistene utgjør 10 prosent av totalutvalget, og er overrepresentert i følgende grupper:

- Menn (12 %)
- Mellom 30 og 45 år (13 %)
- Bor i nordvestlige bydeler (15 %)
- Husholdningsinntekt mellom 1,6 mill. kr og 2 mill. kr (17 %)
- Er i parhusholdninger med barn (15 %)

Gruppene som er underrepresentert, er:

- Kvinner (7 %)
- Under 30 år eller eldre enn 59 år (5 %)
- Bor i bydeler øst eller sør for Indre by (4/5 %)
- Pensjonist, ufør eller skoleelev (4-5 %)

- Husholdningsinntekt under 400 000 kr (4-7 %)
- Er aleneboere eller i husholdninger med flere voksne (7 %)

Den væravhengige syklisten utgjør 31 prosent av totalutvalget, og er overrepresentert i følgende grupper:

- Er under 45 år (34-35 %)
- Bor i Indre by eller Nordvest (35 %)
- Er yrkesaktiv (34 %)
- Har enten husholdningsinntekt under 200 000 kr eller over 2 mill. kr (37/41 %)
- Er i parhusholdninger med barn (35 %)

Gruppene som er underrepresentert, er:

- Eldre enn 59 år (21 %)
- Bor i bydeler øst eller sør for Indre by (24-28 %)
- Er ikke yrkesaktiv (12-19 %)
- Husholdningsinntekt mellom 200 000 kr og 400 000 kr (22 %)

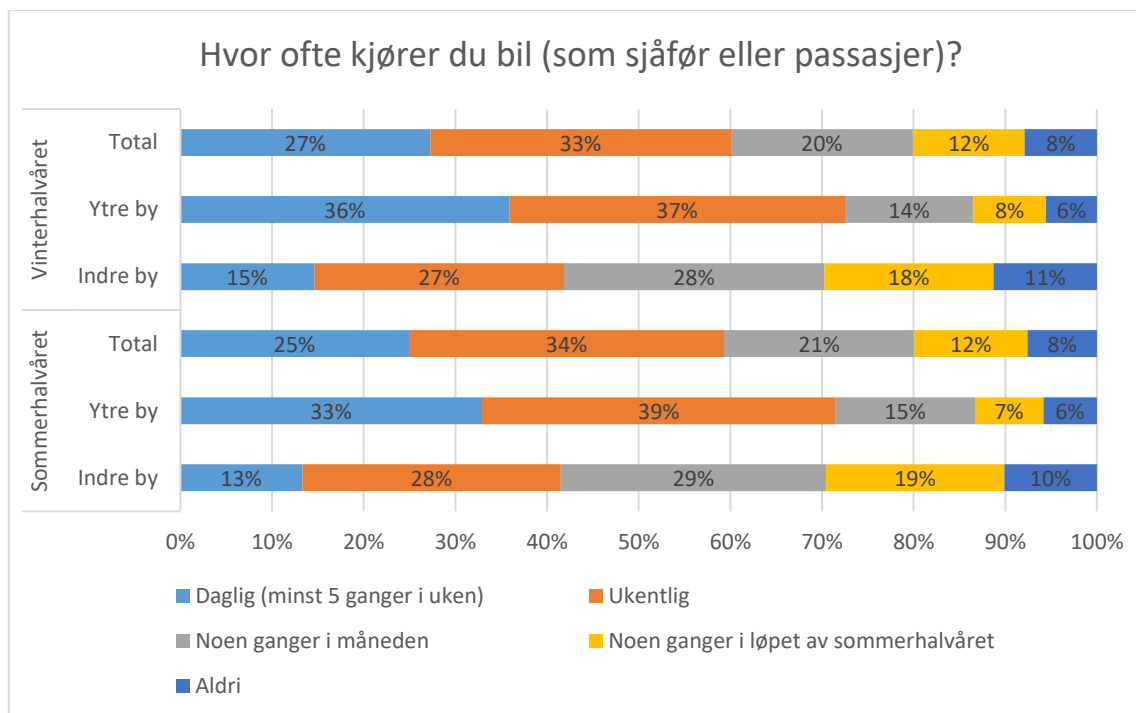
28 prosent av utvalget betegnes som sporadiske syklistere og det er få grupper som er over- eller underrepresentert. Bosatte i bydeler sør for Indre by er i større grad sporadiske syklistere (38 %) mens alderspensjonister (24 %), arbeidsledige (21 %) og uføre (20 %) i mindre grad er sporadiske syklistere.

Ikke syklistere utgjør 30 prosent av utvalget og er overrepresentert i følgende grupper:

- Kvinner (35 %)
- Eldre enn 59 år (46 %)
- Bor i bydeler øst for Indre by (46 %)
- Pensjonist, ufør eller arbeidsledige (53-57 %)
- Husholdningsinntekt mellom 200 000 og 399 000 kr (49 %)
- Enslige med barn eller aleneboere (35-38 %)

8.2 Bilbruk blant Oslos befolkning i sommer- og vinterhalvåret

Spørsmål om bilbruk ble kun stilt i 2017-undersøkelsen.



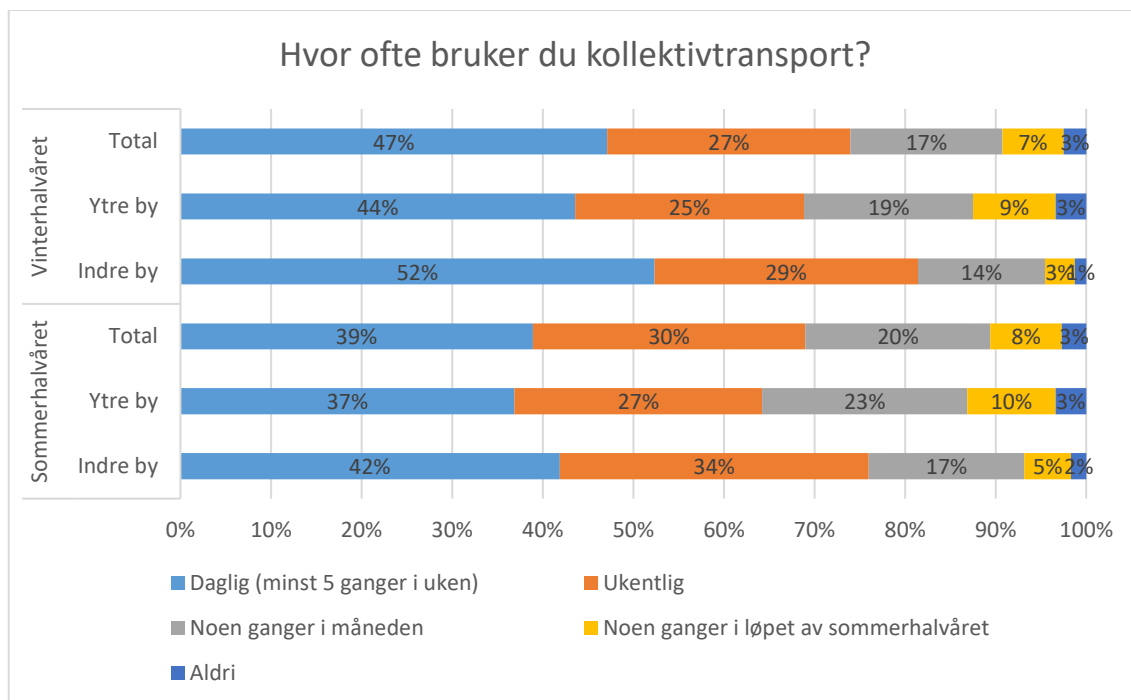
Figur 8-5 Bilbruk i sommer- og vinterhalvåret etter bosted i 2017

En større andel av befolkningen i Ytre by kjører bil (som sjåfør eller passasjer) daglig eller ukentlig sammenlignet med befolkningen i Indre by. For hele Oslo kjører en fjerdedel bil daglig i sommerhalvåret. Denne gruppen øker med 2 prosentpoeng i vinterhalvåret, som overføres fra gruppen som kjører ukentlig og noen ganger i måneden i sommerhalvåret.

Blant syklistene er det de som sykler sporadisk, som i størst grad kjører bil daglig. I denne gruppen er 33 prosent daglige bilister i sommerhalvåret, som øker til 35 prosent vinterhalvåret. Blant helårssyklistene er det kun 8 prosent som kjører bil daglig i sommerhalvåret, som øker til 11 prosent i vinterhalvåret. Blant ikke-syklistene kjører 27 prosent bil daglig både sommer og vinter, som er 2 prosentpoeng høyere enn befolkningen som helhet. I denne gruppen er også de som i størst grad aldri kjører bil, der 12 prosent aldri kjører bil i sommerhalvåret.

8.3 Kollektivbruk blant Oslos befolkning i sommer- og vinterhalvåret

Spørsmål om kollektivbruk ble kun stilt i 2017-undersøkelsen.



Figur 8-6 Kollektivbruk i sommer- og vinterhalvåret etter bosted i 2017

Befolkningen i Indre by oppgir oftere bruk av kollektivtransport sammenlignet med befolkningen i Ytre by. 39 prosent av utvalget oppgir at de bruker kollektivtransport daglig i sommerhalvåret. Denne gruppen øker til 47 prosentpoeng i vinterhalvåret, som er en større økning enn blant de som kjører bil. Økningen skyldes mer bruk av kollektivtransport i vinterhalvåret blant de som bruker kollektivtransport sjeldnere enn daglig i sommerhalvåret. Gruppen som aldri bruker kollektivtransport, utgjør kun 3 prosent av utvalget og er stabil mellom sommer- og vinterhalvåret.

Kategorisert etter sykkelbruk, er det de som sykler sporadiske eller aldri som i størst grad benytter kollektivtransport daglig i sommerhalvåret, der 45-46 prosent er daglige kollektivbrukere. Denne gruppen øker til 46-47 prosent i vinterhalvåret. Blant helårssyklisterne er det 12 prosent som bruker kollektivtransport daglig i sommerhalvåret, som øker til 21 prosent i vinterhalvåret. Sesongsyklisterne er de som i størst grad bidrar til svingninger i bruk av kollektivtransport mellom sommer- og vinterhalvåret. 36 prosent oppgir daglig bruk i sommerhalvåret, som øker til 55 prosent i vinterhalvåret.

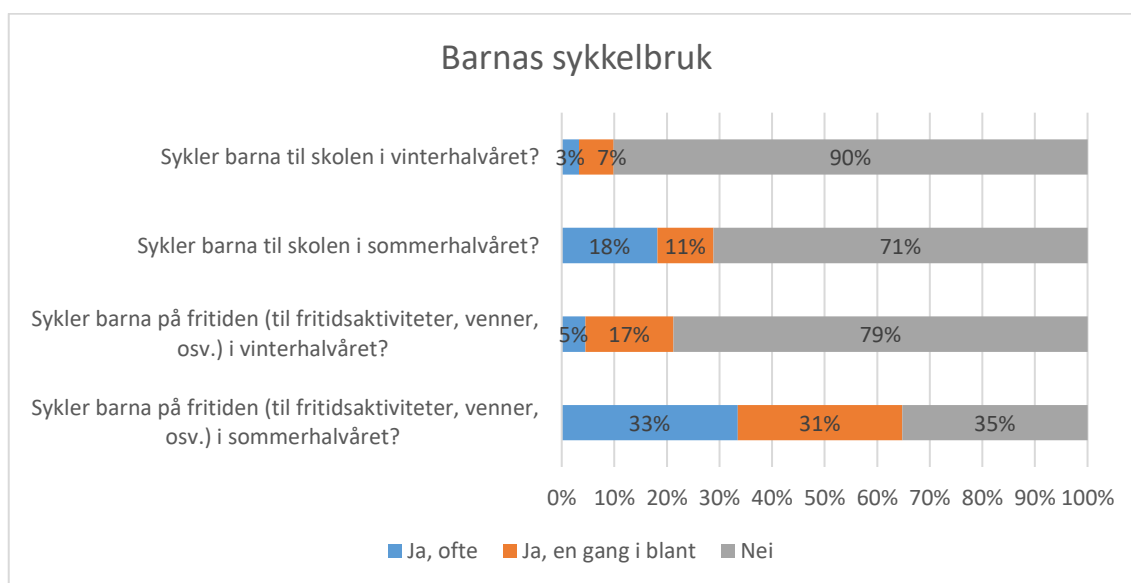
Gruppen som aldri bruker kollektivtransport er, i likhet med de som aldri kjører bil, størst blant ikke-syklisterne. 6 prosent i denne gruppen bruker aldri kollektivtransport i sommerhalvåret og vinterhalvåret. Til sammenligning er det 3 prosent av helårssyklisterne og 1 prosent av de øvrige sykkeltypologiene som aldri benytter kollektivtransport.

9. Barnas sykkelbruk

Respondenter i husholdninger med barn under 18 år ble spurt om barnas sykkelbruk til skole og på fritiden i sommer- og vinterhalvåret. Dette spørsmålet ble også stilt i 2013, men da ble det ikke stilt spørsmål om husholdningstype. Det er dermed ikke mulig å anslå andelen husholdninger med barn under 18 år som sykler av alle husholdninger med barn under 18 år, kun som en andel av alle husholdninger. Av den grunn sammenlignes ikke dette spørsmålet mellom 2013 og 2017.

I 2017 svarte 33 prosent av respondentene (825 respondenter) at de var medlem av en husholdning med barn under 18 år. 13 av respondentene ønsket ikke å svare på dette spørsmålet. Fordelingene som presenteres videre i dette avsnittet er blant husholdninger med barn under 18 år.

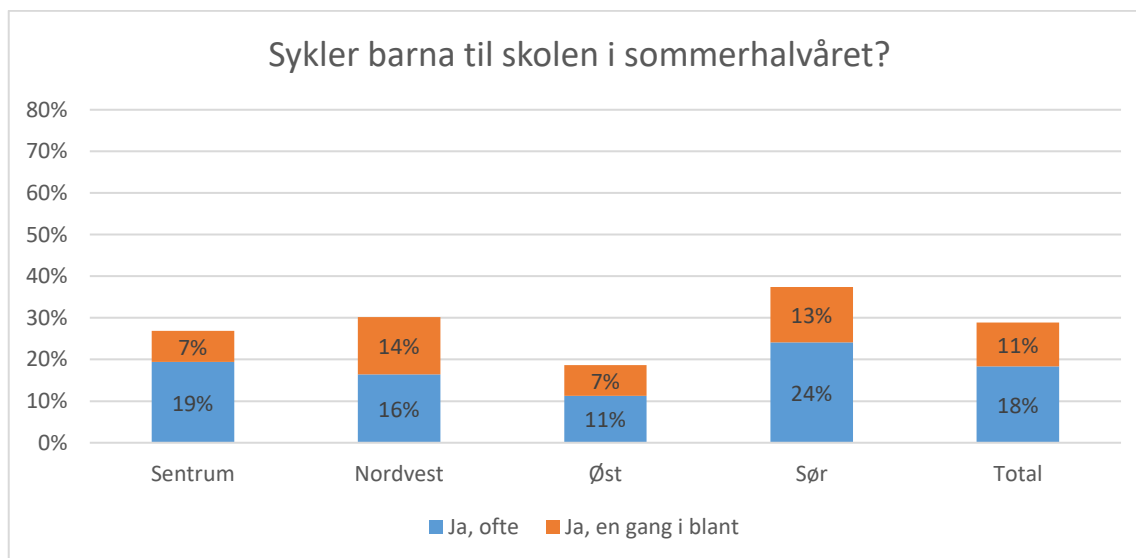
En svakhet med spørsmålsstillingen er at for husholdninger med flere barn under 18 år, ble det implisitt antatt at disse har lik sykkelbruk. Hvordan respondentene håndterte eventuell ulik sykkelbruk blant flere barn under 18 år, er uvisst.



Figur 9-1 Barnas sykkelbruk til skole og fritidsaktiviteter i sommer- og vinterhalvåret i 2017

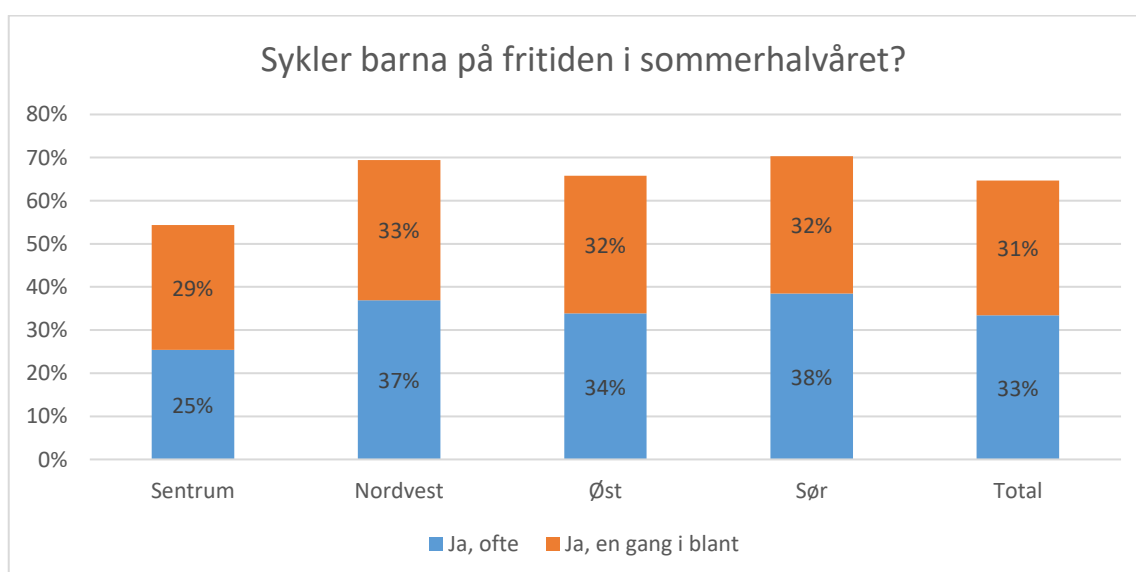
Barn sykler i større grad til/fra fritidsaktiviteter enn til/fra skole. Barns sykkelbruk på fritiden i sommerhalvåret fordeler seg i tre nokså like store grupper. I 33 prosent av husholdningene med barn under 18 år sykler barna ofte på fritiden i sommerhalvåret, i 31 prosent av husholdningene sykler de en gang i blant, mens 35 prosent oppgir at barna ikke sykler til/fra fritidsaktiviteter i sommerhalvåret. I vinterhalvåret er det 79 prosent som ikke sykler på fritiden.

18 prosent oppgir at barna sykler ofte til eller fra skolen, 11 prosent en gang i blant, mens 71 prosent oppgir at barna ikke sykler til/fra skolen i sommerhalvåret. I vinterhalvåret svarer 90 prosent at barna ikke sykler til skolen.



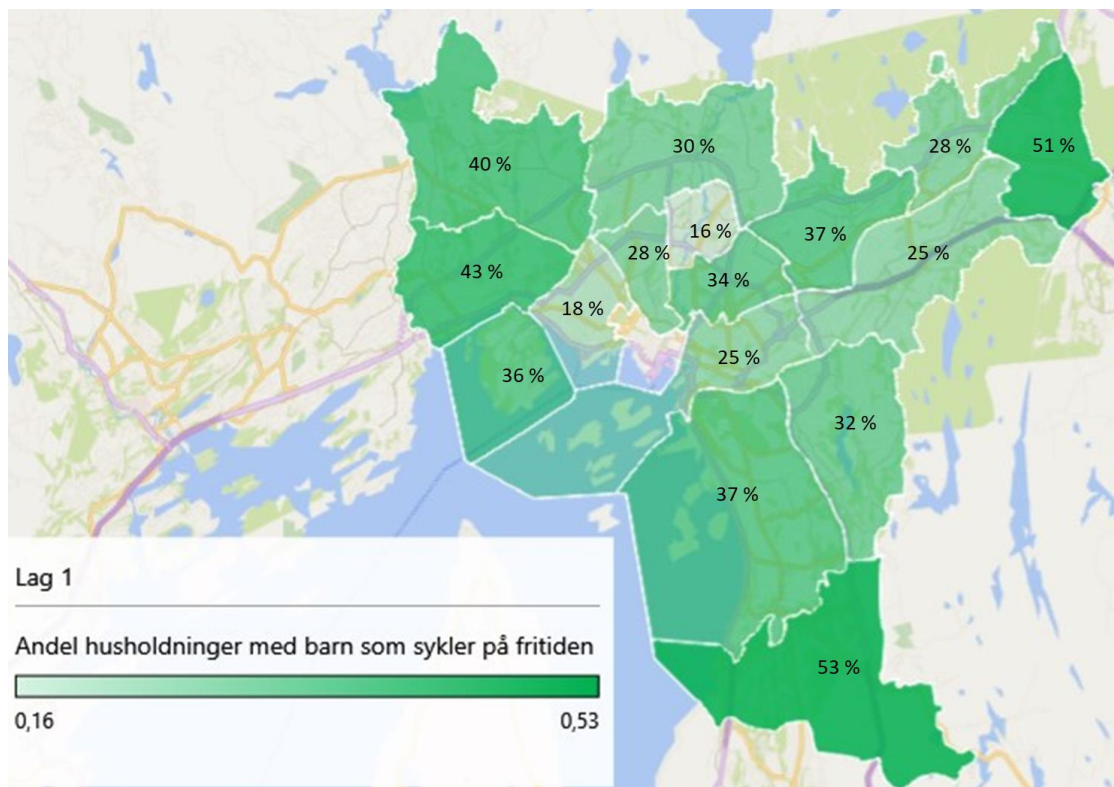
Figur 9-2 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra skolen i 2017 etter bydelssoner

Fordelt etter bosted er det i bydeler sør for sentrum høyest andel av barna sykler til skolen i sommerhalvåret. 24 prosent sykler ofte og 13 prosent av og til. I Indre by sykler henholdsvis 19 og 7 prosent ofte og en gang i blant til skolen, mens dette gjelder for 16 og 14 prosent i bydeler nordvest for Indre by. I bydeler øst for Indre by er det lavest andel som sykler til skolen i sommerhalvåret, 11 prosent sykler ofte og 7 prosent en gang i blant.



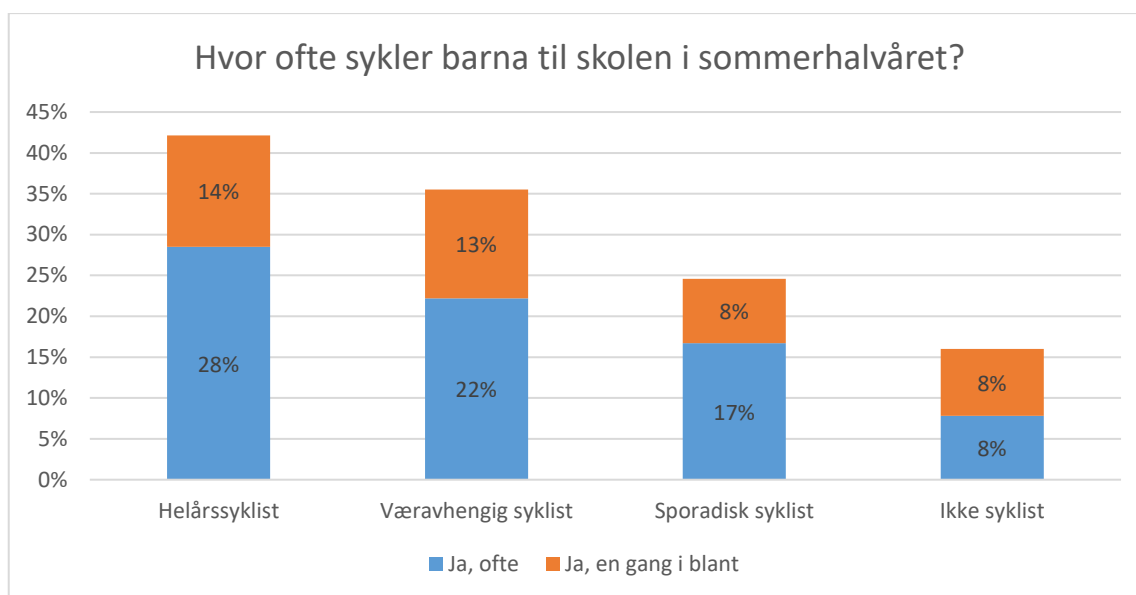
Figur 9-3 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra fritidsaktiviteter i 2017 etter bydelssoner

Ser en på sykling på fritiden endrer bildet seg noe, men det er fortsatt i bydelene sør for sentrum at andelen som sykler er høyest. På fritiden sykler her 38 prosent ofte og 32 prosent en gang i blant. Fordelingen er tilnærmet identisk i bydeler nordvest for sentrum (37 prosent sykler ofte og 33 prosent en gang i blant), og noe lavere i bydelene øst for sentrum (34 prosent sykler ofte og 32 prosent en gang i blant). Barn i husholdninger bosatt i Indre by er de som i minst grad sykler på fritiden, 25 prosent sykler ofte og 29 prosent en gang i blant. Rundt halvparten av respondentene i husholdninger med barn under 18 år bosatt i sentrum, svarer at barna deres ikke sykler på fritiden i sommerhalvåret.



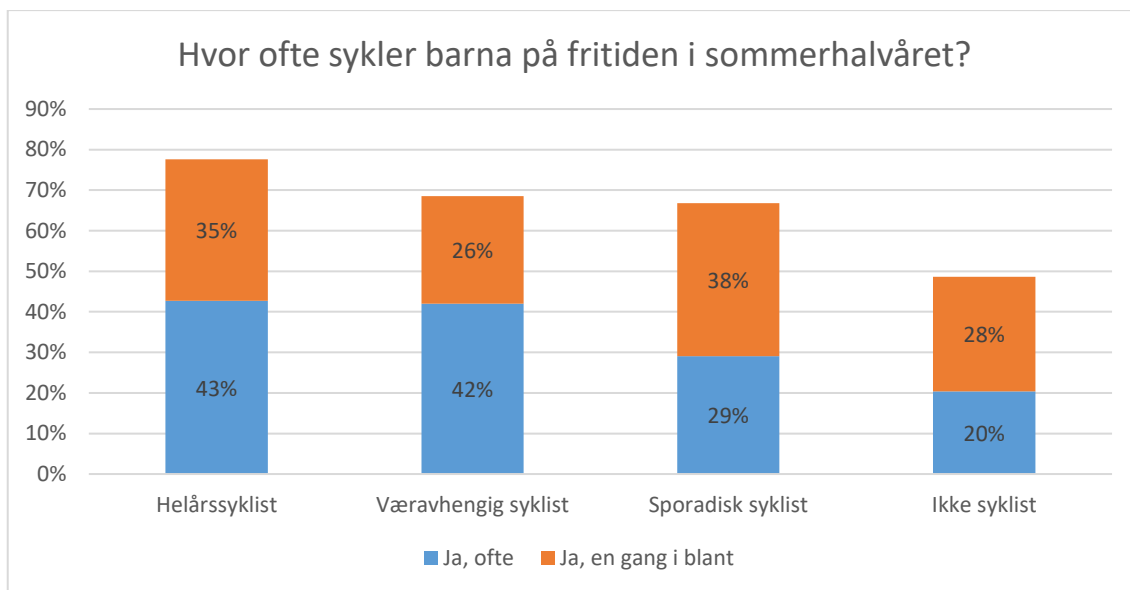
Figur 9-4 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte til/fra fritidsaktiviteter i 2017 etter bydeler

Fordelt etter bydel er det barna til bosatte i bydeler lengst unna sentrum som i størst grad sykler ofte til/fra fritidsaktiviteter. Dette gjelder for 53 prosent av husholdninger med barn under 18 år i Søndre Nordstrand og 51 prosent i Stovner. I indre by er andelen vesentlig lavere, i Sagene sykler kun 16 prosent ofte og 18 prosent i Frogner. Grünerløkka er den bydelen i indre by der høyest andel av barna sykler ofte til fritidsaktiviteter, 34 prosent.



Figur 9-5 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra skolen i 2017 etter den foresattes sykkelbruk

Fordeles andelen barn som sykler til skolen etter sykkelatferden til den av foreldrene som svarte på vegne av barna i husholdningen, er det en klar sammenheng mellom foreldrenes sykkelbruk og andelen barn som sykler til skolen i sommerhalvåret. I husholdninger der respondenten syklet minst ukentlig både sommer og vinter (helårssyklist), oppgav 28 prosent at barna i husholdningen syklet ofte til skolen, mens 14 prosent svarte en gang i blant. Blant værvhengige syklist oppgir 22 prosent at barna sykler ofte til skolen i sommerhalvåret og 13 prosent en gang i blant. Blant sporadiske syklist (sykler mindre enn en gang i uken) med barn under 18 år oppgir 17 prosent at de sykler ofte og 8 prosent en gang i blant til skolen. Barna til ikke syklist er de som i minst grad sykler til skolen, 8 prosent svarer at barna sykler henholdsvis ofte og en gang i blant til skolen i sommerhalvåret. Foreldrenes sykkelbruk ser dermed ut til å være en viktig forklaring for i hvilken grad barna sykler til skolen. Samtidig er det naturlig å anta at forhold som påvirker foreldrenes sykkelbruk, også påvirker barnas sykkelbruk, som tilgang til sykkelparkering ved bosted, husholdningens økonomi og hvor tilrettelagt nærområdet er for sykling.



Figur 9-6 Andel husholdninger med barn under 18 år som sykler ofte og en gang i blant til/fra fritidsaktiviteter i 2017 etter den foresattes sykkelbruk

Tilsvarende mønster gjelder også for barnas sykling på fritiden. Barna til helårssyklister sykler i størst grad på fritiden, etterfulgt av barna til væravhengige sykklister og sporadiske sykklister. Barna til ikke sykklister er de som sykler minst på fritiden.

10. Referanser

Carlson, Niklas (2014): Reisevaneundersøkelse for Oslo 2013. Rapport. Markör Marknad & Kommunikation AB

Hjorthol, Randi, Engebretsen, Øystein og Uteng, Tanu Priya (2014): Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport. TØI-Rapport 1383/2014. Transportøkonomisk Institutt

Vedlegg A

Intervjuguide



SPØRRESKJEMA: REISEVANEUNDERSØKELSE OSLO KOMMUNE

6.oktober 2017

Q1_BOSTED

Stemmer det at adressen din er [<Address from sample>](#)?

Vi tenker på den boligen du tilbringer mest tid i.

- _1 Ja
- _2 Nei
- _3 Nei, men det er en adresse hvor jeg tilbringer tid av og til

Q2_BOSTED_ANNET^[DM1]

Hva er din nåværende adresse?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

[\[Google Maps\]](#)

_2 Finner ikke adressen på kartet, korrekt adresse er: [<OPEN FIELD>](#)

Q3_FORERKORT

Har du førerkort for personbil?

- _1 Ja
- _2 Nei
- _3 Ønsker ikke å svare

Q4_PERIODEKORT

Hvilken type billett bruker du oftest når du reiser kollektivt?

- _1 Enkelbillett
- _2 24-timersbillett
- _3 7-dagersbillett
- _4 30-dagersbillett
- _5 365-dagersbillett



- _6 TT-kort
- _7 Fribillett / Frikort
- _8 Annet korttype
- _9 Reiser aldri kollektivt

Q5_BIL_TILGANG

Hvor mange av følgende kjøretøy eier eller leaser du eller andre i husholdningen?

_1 Bil	<input type="checkbox"/>
_2 El-Bil	<input type="checkbox"/>
_3 Eier eller leaser ikke bil	

Q5B_BIL_TILGANG_SPM2

Disponerer du eller andre i husholdningen bil på annen måte?

- _1 Nei
- _2 Låner av slektninger/venner/bekjente
- _3 Er med i bildeleordning (bilkollektiv, bilpool via arbeidsgiver o.l.)
- _4 Firmabil
- _5 Annet
- _6 Vet ikke

Q6_BILPARKERING

Har du/dere fast parkeringsplass i nærheten av der du bor?

- _1 Ja
- _2 Nei
- _3 Vet ikke

Q6B_ANNET_PARKERING [DM2]

Hva slags parkering benytter du/dere?

- _1 Parkering i fellesanlegg, men ikke fast plass
- _2 Gateparkering
- _3 Begge deler



_4 Annet

Q7_SYKKEL_TILGANG

Hvor mange sykler (i brukbar stand) har husholdningen tilgang til?

_1 Sykkel	<input type="checkbox"/>
_2 Har ikke tilgang til sykkel	

Q7B_SYKKEL_TYPER^[DM3]

Er noen av syklene dine av følgende type?

	Ja	Nei
El-sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lastesykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
El-lastesykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Q8_BYSYKKEL

Har du abonnement for Bysykkel?

- _1 Ja, og bruker ofte
_2 Ja, og bruker av og til
_3 Ja, og bruker sjeldent
_4 Nei

Q9_BRUKS_FREKVENS_SOMMER

Hvor ofte pleier du å benytte følgende transportmidler i **sommerhalvåret** (april til september)?

	Daglig (minst 5 ganger i uken)	Ukentlig	Noen ganger i måneden	Noen ganger i løpet av sommerhalvåret	Aldri
_1 Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_2 Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_3 Kollektivtransport (buss, tog, t-bane, trikk, båt, taxi, fly, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Q10_BRUKS_FREKVENS_VINTER

Hvor ofte pleier du å benytte følgende transportmidler i **vinterhalvåret** (oktober til mars)?

	Daglig (minst 5 ganger i uken)	Ukentlig	Noen ganger i måneden	Noen ganger i løpet av vinterhalvåret	Aldri
_1 Sykkel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_2 Bil	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_3 Kollektivtransport (buss, tog, t-bane, trikk, båt, taxi, fly, etc.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Q11_BARN

Finnes det barn i husholdningen som er under 18 år?

- _1 Ja
_2 Nei
_3 Ønsker ikke å svare

Q11B_BARN_SYKLING_[DM4]_A

Gjør barna i husholdningen (under 18 år) følgende i sommerhalvåret (april til september)

	Ja, ofte	Ja, en gang i blant	Ja, ofte året rundt	Nei
_1 Sykler til skolen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_2 Sykler på fritiden (til fritidsaktiviteter, venner, osv.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Q11B_BARN_SYKLING_[DM5]_B

Gjør barna i husholdningen (under 18 år) følgende i vinterhalvåret (oktober til mars)

	Ja, ofte	Ja, en gang i blant	Ja, ofte året rundt	Nei
_1 Sykler til skolen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
_2 Sykler på fritiden (til fritidsaktiviteter, venner, osv.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>



Q23_HOVED

Hva er din hovedbeskjeftigelse?

- _1 Yrkesaktiv, inntektsgivende arbeid
- _2 Hjemmeværende / omsorgsarbeid i hjemmet
- _3 Går på skole / studerer
- _4 Militærtjeneste / Siviltjeneste
- _5 Fødsels-/ foreldrepermisjon
- _6 Alderspensionist, AFP eller andre tidligpensjonsordninger
- _7 Langvarig sykemeldt eller ufør
- _8 Arbeidsledig, uten inntektsgivende arbeid
- _9 Annet

Q23B_OPPMOTE_[DM6]

Har du fast oppmøtested på arbeid/skole?

- _1 Ja
- _2 Nei

Q23C_OPPMOTE_ANDRESSE_[DM7]

Hva er adressen til oppmøtestedet?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

[\[Google Maps\]](#)

- _2 Finner ikke adressen på kartet, korrekt adresse er: <OPEN FIELD>

[INFO – KARTLEGGING AV REISEVANER]

Vi ønsker at du registrerer alle turene du foretok i går utenfor gårdsplassen eller tomten til huset du bor i, uavhengig av lengde, varighet eller formål. Det er viktig at du ikke glemmer å ta med korte gang- eller sykkelturner.

Hver gang du stopper for å utføre et gjøremål eller er kommet hjem, regner vi en reise for avsluttet; dvs. at hvis du reiser fra hjemstedet ditt til arbeid og tilbake hjem, regnes det som to reiser.



Husk også at turer du tar underveis på en reise telles som en egen reise. Drar du f.eks. innom butikken på vei hjem fra arbeid, telles tur fra arbeid til butikk som én reise, og tur fra butikk og hjem som en annen reise.



Q12_REISEDAG_AKTIVITETER

Vi starter med å registrere formålet med de ulike reisene du foretok i går. Gjennomførte du noen av følgende:

Flere svar mulig

- _1 Arbeid
- _2 Skole/studier
- _3 Reise eller møte i tilknytting til arbeidet
- _4 Innkjøp av dagligvarer eller andre innkjøp
- _5 Ærend (bilverksted, bank, helsetjeneste, hente utstyr, privat befarings eller annet)
- _6 Hente/bringe/-følge barn
- _7 Hente/bringe/-følge voksne
- _8 Private besøk (familie, venner eller andre, også sykebesøk)
- _9 Underholdning (var på kino, teater, idrettsarrangement eller publikum på andre arrangementer)
- _10 Organisert aktivitet (deltaker eller arrangør på idrettsarrangement, kulturaktivitet eller lignende)
- _11 Egenorganisert fritidsaktivitet (trening, kafé, gåtur eller annet)
- _12 Ferieturer, weekend, hytte- og båtturer
- _13 Militærreise (Reiser til/fra tjenestested for vernepliktige)
- _14 Annet
- _15 Hadde ingen reiser på reisedagen

Q13_ROLIG_GRUNN_[DM8]

Hadde du ikke behov for å reise denne dagen, eller var du forhindret fra å reise?



- _1 Hadde ikke behov for å reise
- _2 Forhindret på grunn av egen eller andres sykdom
- _3 Forhindret på grunn av dårlig vær/føre
- _4 Kunne ikke komme ut på egenhånd
- _5 Hadde ikke tilgang på bil eller andre transportmidler
- _6 Jeg var i utlandet hele dagen
- _6 Annet
- _7 Ønsker ikke å svare

Q14_REISE_START[DM9]

Hvor startet din første reise?

- _1 Hjemstedet ({#Home1_Address})
- _2 Fast oppmøtested på arbeid/skole[DM10]
- _3 Annet sted i Norge
- _4 Annet sted i utlandet, hvor: ← OPEN TEXT

Q14_REISE_START[DM11]_ADRESSE

Hvor **startet** denne reisen?

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

- _1 Registrer adresse (Google Maps)
- _2 Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er:
- _3 Vet ikke / ønsker ikke å oppgi

Q15_REISE_END

Hvor endte denne reisen?

- _1 Hjemstedet ({#Home1_Address})
- _2 Fast oppmøtested på arbeid/skole[DM12]
- _3 Annet sted i Norge
- _4 Annet sted i utlandet, hvor: ← OPEN TEXT



Q15B_REISE_END_ADRESSE

Hvor **avsluttet** du denne reisen? [DM13]

Skriv inn adresse (gatenavn og husnummer) eller klikk på område i kartet, zoom inn og klikk til du får et rødt ikon på riktig adresse.

- _1 Registrer adresse (Google Maps)
- _2 Finner ikke den ønskede adressen på kartet, korrekt adresse er:
- _3 Vet ikke / ønsker ikke å oppgi

Q16_REISE_KLOKKESLETT_START

Når startet reisen?

- _1 Kl.
- _2 Husker ikke

Q17_REISE_FORMAL

Hva var reisens formål?

Hvis formålet med reisen er å reise **hjem, vennligst velg det formålet som du hadde sist før du reiste hjem.*

- _1 Arbeid
- _2 Skole/studier
- _3 Reise eller møte i tilknytting til arbeidet
- _4 Innkjøp av dagligvarer eller andre innkjøp
- _5 Ærend (bilverksted, bank, helsetjeneste, hente utstyr, privat befarings eller annet)
- _6 Hente/bringe/-følge barn
- _7 Hente/bringe/-følge voksne
- _8 Private besøk (familie, venner eller andre, også sykebesøk)
- _9 Underholdning (var på kino, teater, idrettsarrangement eller publikum på andre arrangementer)
- _10 Organisert aktivitet (deltaker, tilskuer eller arrangør på idrettsarrangement, kulturaktivitet eller lignende)
- _11 Egenorganisert fritidsaktivitet (trening, kafé, gåtur eller annet)



- _12 Ferieturer, weekend, hytte- og båtturer
- _13 Militærreise (Reiser til/fra tjenestested for vernepliktige)
- _14 Annet

Q18_TRANSPORTMIDLER (multiple)

Registrer alle transportmidlene benyttet for denne reisen

Flere svar mulig.

- _16 Til fots (hele veien)
- _1 Til fots mer enn 50 meter (deler av veien)
- _2 Sykkel
- _3 El-Sykkel
- _4 Bysykkel
- _5 Moped
- _6 Motorsykkel
- _7 Bil, som fører
- _8 Bil, som passasjer
- _9 Buss
- _10 Tog eller t-bane
- _11 Trikk
- _12 Ferge eller lignende
- _13 Taxi
- _14 Annet
- _15 Husker ikke

Q19_TRANSPORTMIDDEL_HOVED

Hvilket transportmiddel reiste du lengst med for denne turen? [DM14]

- _1 Til fots mer enn 50 meter (deler av veien)
- _2 Sykkel
- _3 El-Sykkel



- _4 Bysykkel
- _5 Moped
- _6 Motorsykkel
- _7 Bil, som fører
- _8 Bil, som passasjer
- _9 Buss
- _10 Tog eller t-bane
- _11 Trikk
- _12 Ferge eller lignende
- _13 Taxi
- _14 Annet
- _15 Husker ikke

Q20_REISE_KLOKKESLETT_END

Når kom du frem?

*Du har oppgitt at reisen din startet kl. **AM:PM** [DM15]

_1 Kl. [DM16]

_2 Husker ikke

Q21_REISE_AVSTAND

Vennligst oppgi omtrent hvor langt du reiste i kilometer for denne reisen?

_1 Kilometer

_2 Husker ikke

Q22_FLERE

Foretok du flere reiser denne dagen? Reisen du har nettopp registrert er: <Answer_Q17_REISE_FORMAL>

*Husk at hjemreise også skal med.

_1 Ja

_2 Nei

**Q24_PERSONER**

Hvor mange personer er det totalt i husholdningen?

Til husholdningen regner vi alle personer som er fast bosatt i boligen, og som har felles matbudsjett. Personer som er fast bosatt i boligen, men som i perioder er borte fra hjemmet, på grunn av arbeid, delt omsorg el., skal regnes med. For personer med flere bostedsadresser regnes alle personer som er fast bosatt på disse og som et har felles matbudsjett med som en del av husholdningen.

- _1 Skriv: <Numerical>
- _2 Vet ikke / Husker ikke

Q25_INFO_PERSONER_[DM17]

Vi vil nå stille noen spørsmål om husstandsmedlemmene (unntatt deg selv), fra den eldste til den yngste. Start med den eldste, og fortsett med de yngre i kronologisk orden.

	ALDER_PERS_	SLEKT_PERS_	FORERKORT_PER S_	ARBEID_PERSON
	Alder	Slektskapsforhold	Har han/hun fører kort for bil? _[DM18]	Har han/hun inntektsgivende arbeid? _[DM19]
PERSON 1	<Numerical>	_1 Ektefelle, samboer	_1 Ja	_1 Ja
PERSON 2		_2 Barn (inkl. stebarn/ektefelles, samboers barn, fosterbarn)	_2 Nei	_2 Nei
PERSON 3		_3 Søster/bror (inkl. halvøsken)		
...		_4 Mor		
		_5 Far		
		_6 Fars eller mors ektefelle/samboer		
		_7 Annen slektning		
		_8 Ikke slektning		
PERSON 15 _[DM20]		_9 Annen omsorgsperson		

Q24_INNTEKT

Hva vil du anslå husholdningens samlede brutto årsinntekt (inntekt før skatt) de siste 12 månedene?

- _1 Under 200 000 NOK
- _2 Mellom 200 000 og 399 999 NOK
- _3 Mellom 400 000 og 599 999 NOK
- _4 Mellom 600 000 og 799 999 NOK
- _5 Mellom 800 000 og 999 999 NOK
- _6 Mellom 1 000 000 og 1 599 999 NOK



EPINI^QN

- _7 Mellom 1 600 000 og 1 999 999 NOK
- _8 2 000 000 NOK og over
- _9 Ønsker ikke å oppgi
- _10 Vet ikke

<END SURVEY>

Det var alt, tusen takk for hjelpen!



International Research Institute of Stavanger

Hovedkontor

Postboks 0846
4069 Stavanger
Tlf: 51 87 50 00
Fax: 51 87 52 00

Besøksadresse: Prof. Olav Hanssensvei 15

E-post: firmapost@iris.no

Org. nummer: 988 944 459 MVA

Bergen

Thormøhlensgate 55
5508 Bergen
Tlf: 55 54 38 50
Fax: 55 54 38 60

Mekjarvik

Mekjarvik 12
4070 Randaberg
Tlf: 51 87 55 00
Fax: 51 87 55 30