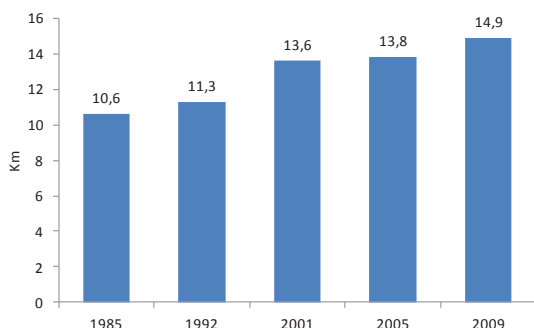


## Arbeidsreiser

De daglige arbeidsreisene har stor samfunnsmessig betydning. De foregår som oftest i løpet av noen få morgen- og ettermiddagstimer, og de går stort sett på de samme strekningene hver dag. For storbyene betyr det at arbeidsreisene er dimensjonerende både for kollektivtransporten og for veisystemet. I gjennomsnitt har arbeidsreisen økt fra omtrent 10 km til 15 km fra 1985 til 2009. Bil er den vanligste reisemåten, men kollektivandelen har økt i de største byene. Andelen som har gratis parkering på jobben har gått ned.

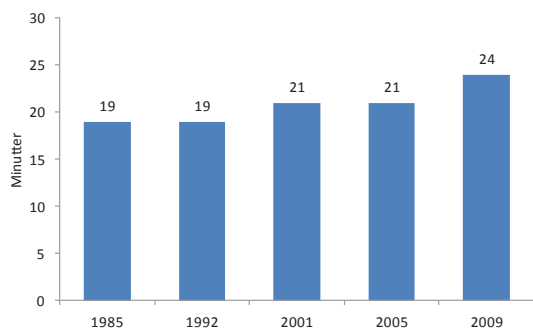
### Arbeidsreisen har økt både i tid og lengde

I 1985 var arbeidsreisen i gjennomsnitt 10,6 km lang. I 2009 var den nesten 15 km, en økning på 40 %. Arbeidsreisenes lengde har økt gjennom hele denne 25-års perioden.



Arbeidsreisens lengde i km. 1985-2009

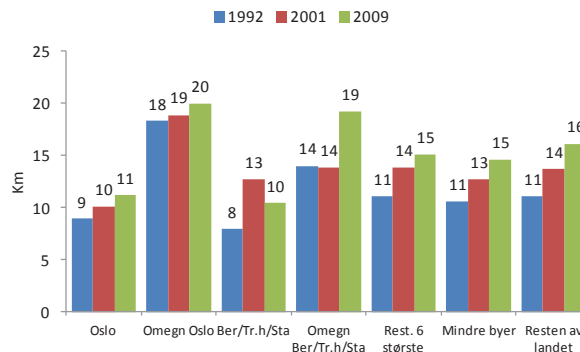
Reisetiden økte fra 19 minutter i 1985 til 24 minutter i 2009. Det betyr en økning på 26 % i reisetid. Hastigheten på arbeidsreisene har dermed økt fra 33 til 37 km/time.



Arbeidsreisens lengde i minutter. 1985-2009

Fra 1992 har arbeidsreisens lengde stort sett økt i alle deler av landet. Bosatte i omegnskommunene til Oslo (Akershus samt

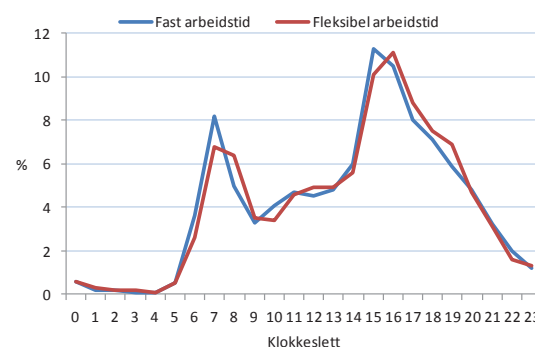
noen kommuner i Østfold og Buskerud) har de lengste reisene, mens de som bor i de største byene, Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger, har de korteste arbeidsreisene.



Arbeidsreisens lengde i km etter bosted i 1992, 2001 og 2009

### Fleksibel arbeidstid utnyttes i liten grad

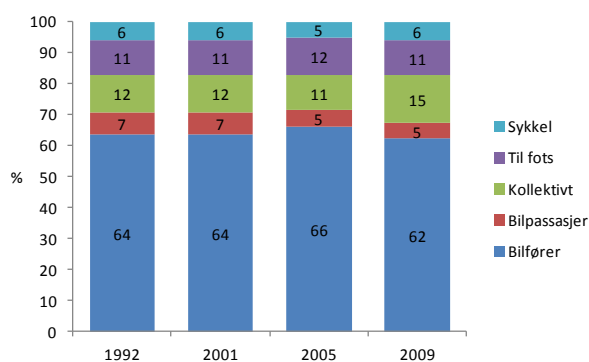
Det er liten forskjell når man starter og slutter arbeidsdagen mellom de som har fast arbeidstid og de med fleksibel arbeidstid. Sistnevnte starter imidlertid noe senere om morgenen, og starttidspunktet er også noe mer spredt i tid.



Starttidspunkt på arbeidsreisene etter arbeidstidsordning. 2009, prosent

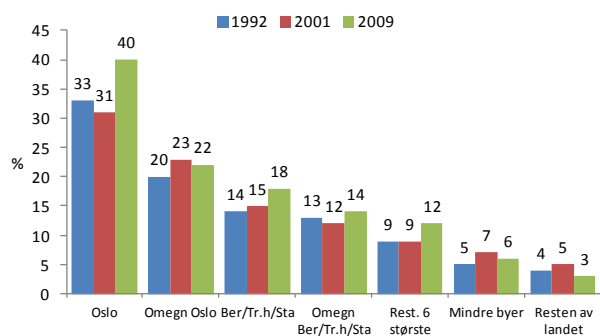
## Kollektivandelen har økt i de store byene

De senere årene har bilandelen på arbeidsreisene sunket noe, mens kollektive reisemåter har økt. Andelen som går, sykler og er bilpassasjer har endret seg lite i løpet av perioden.



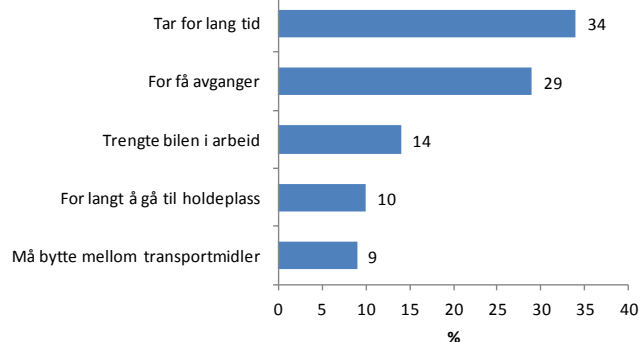
Transportmiddelbruk på arbeidsreisen. 1992–2009, prosent

Bosatte i Oslo er de som oftest bruker kollektivtransport til arbeidet. De siste 10 årene har andelen økt fra 31 til 40 %. Også i de andre større byene har kollektivandelen økt. I mindre byer og i resten av landet er kollektivandelene små.



Andel som reiser kollektivt på arbeidsreisen etter bosted. 1992, 2001 og 2009

Selv om det fins et kollektivtilbud der folk bor, er det ikke alltid slik at det blir brukt – tilbudet vurderes ikke som godt nok. De som er bilførere eller bilpassasjerer sier at tid er den viktigste grunnen til at de ikke velger kollektive reisemåter til jobben. For få avganger er nest viktigst. Langt færre sier at grunnen er at de trenger bilen i arbeidet.

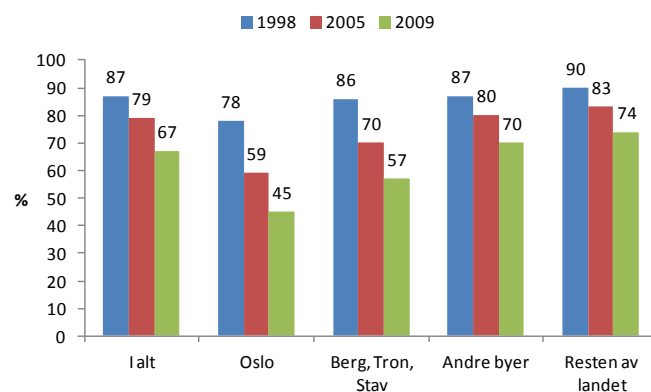


Grunner til ikke å reise kollektivt til jobb i 2009 for de som kjører bil. Prosent

## Nedgang i andelen som har gratis parkering

Flertallet av de yrkesaktive har tilgang til gratis parkeringsplass som disponeres av arbeidsgiver, og hvor det er godt med plasser. De siste 10 årene har imidlertid denne andelen gått kraftig ned, og det er nå 67 % som har denne typen frynsegode. Det er store geografiske forskjeller. I Oslo er andelen 45 %, mens 74 % av de

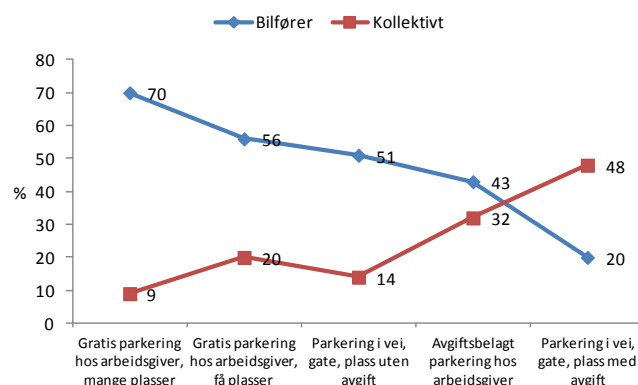
som bor i spredtbygde strøk har tilgang til gratis parkeringsplass hvor det er godt med plasser.



Andel som har gratis parkering og mange plasser på arbeidsplassen etter bosted. 1998–2009, prosent

## Parkering avgjørende for reisemåten

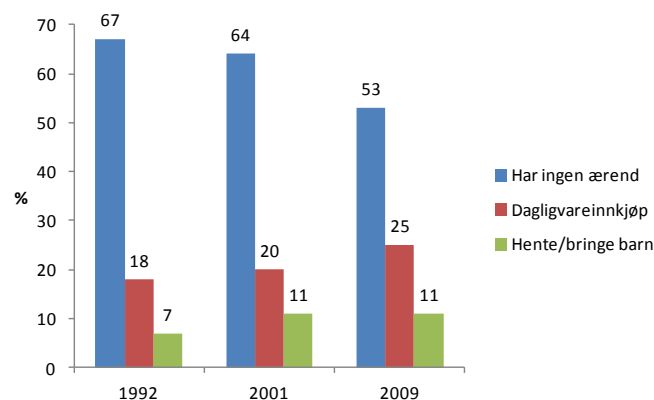
Dersom parkeringen avgiftsbelegges avtar bilbruken på arbeidsreisen, mens kollektivandelen øker. Der parkeringen er gratis, og det er godt med plasser, kjører 70 % bil og ikke mer enn 9 % kollektivt. Må man betale for parkering på vei/plass utenom arbeidet, kjører nesten halvparten kollektivt, mens ikke mer enn 20 % tar bilen.



Andel som kjører bil og reiser kollektivt etter parkeringsforhold på arbeidsplassen

## Ærend i forbindelse med arbeidsreisen har økt

Arbeidsreiser kombineres ofte med andre typer av gjøremål. For den enkelte har arbeidsreisen derfor betydning for hvordan hverdagslivet kan organiseres. Kjøp av dagligvarer er det vanligste ærend folk har i forbindelse med arbeidsreisen. Fra 1992 til 2009 har andelen som har ærend økt fra 33 til 47 %. I overkant av 10 % følger eller henter barn i barnehage, skole eller fritidsaktiviteter.



Andel med/uten ærend på vei til/fra jobb. 1992, 2001 og 2009, prosent