



Opinion:

# NØKKELTALLSRAPPORT 2023

## Nasjonal reisevaneundersøkelse

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 14.mars 2024

# FORORD

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er å kartlegge og analysere befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene er grunnlag for planlegging og modellutvikling innenfor transportsektoren, og er blant annet blitt brukt i arbeidet med:

- ❖ Stortingsmeldinger og Nasjonal Transportplan (NTP)
- ❖ Lokal og regional areal- og transportplanlegging
- ❖ Analyser av konkurranseflater og markedsandeler
- ❖ Persontransportmodeller
- ❖ Statistikk og eksponeringstall
- ❖ Prognoser
- ❖ Ulike mobilitetsanalyser knyttet til velferd, tidsbruk, livsstil etc.

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU. Som en del av oppdraget ønsket oppdragsgiver en forenklet nøkkelrapport, (sammenlignet med tidligere nøkkelrapporter levert av TØI). Denne rapporten vektlegger presentasjon av resultater, på samme tema som tidligere nøkkelrapporter.

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltallsrapporter fra tidligere år. Historiske data fra 2013/14 og tidligere år er hentet fra TØI: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport (TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport). Nøkkeltallsrapport 2023 er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Datagrunnlaget er basert på offisielt datasett 2023. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For 2023-datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven ([oskar.kleven@vegvesen.no](mailto:oskar.kleven@vegvesen.no))

Opinions RVU-team består av:

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

Ida Marie Veland, analytiker

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

Roar Teige, senior prosjektleder

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

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

# OPPSUMMERING

## Tilgang til transportmidler

- 90 prosent av befolkningen over 18 år har førerkort. Fra 1992 til 2013/14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort, som har ligget stabilt frem til 2023.
- 84 prosent disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt mellom 84 og 88 prosent.
- Blant de som har tilgang til bil, er det en tydelig overvekt av de som har anledning til å benytte bilen hele dagen. Ni prosent har mulighet til å benytte bilen deler av dagen, mens seks prosent ikke har mulighet til bruk i det hele tatt.
- Gjennom hele måleperioden er det flest som har en bil. I 1992 og 2001 er fordelingen av antall biler relativt lik, men fra 2001 til 2009 ser man et markant skille: Andelen som disponerer en bil faller og andelen som disponerer to biler øker. Fra 2009 til 2021 er det en svak tendens til en økende trend i å disponere tre eller flere biler. I perioden 2021 til 2023 er det ingen fremtredende endringer i bilhold.
- 95 prosent har tilgang til parkeringsplass i nærheten av der man bor. Resultatene ligger stabilt i måleperioden. Blant de som har egen parkeringsplass, er det størst andel som har dette under 50 meter fra boligen.
- 52 prosent av arbeidstagere har mulighet til å kjøre bil til arbeid (disponerer bil og har førerkort) og parkere gratis på plass som disponeres av arbeidsgiver. Andelen ligger relativt stabilt fra 2020 til 2023.
- Flere har svært god eller god tilgang til kollektivtransport enn svært dårlig eller dårlig. 57 prosent har svært eller ganske god tilgang, mens 31 prosent har svært dårlig eller dårlig tilgang. 11 prosent har middels tilgang. Fra 2022 til 2023 er det en økning i å ha svært god tilgang, og det er samtidig en reduksjon i å ha svært dårlig tilgang.
- 7 av 10 har tilgang til sykkel i 2023. I denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel. Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19. Frem til 2023 ligger andelen relativt stabilt.
- 1 av 10 har tilgang til moped/MC. Andelen som har tilgang til dette har ligget relativt stabilt mellom 8 og 12 prosent gjennom måleperioden.

## Omfang av reiser

- I 2023 foretas det i gjennomsnitt 2,6 reiser per dag. Dette er noe høyere enn fjoråret, hvor gjennomsnittet var 2,42 reiser per dag.
- 36 prosent har 1-2 daglige reiser, som utgjør største andel. 29 prosent har 3-4 daglige reiser. 11 prosent har 5-6 reiser, mens 4 prosent har mer enn seks reiser i løpet av en dag. 19 prosent foretar ingen reiser.
- Flest av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer, hvor andelen ligger på 21 prosent. Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2023 på mellom 10 og 19 minutter, etterfulgt av 30-59 minutter.

## Transportmiddelbruk

- I 2023 er de fleste reisene foretatt som bilfører etterfulgt av å gå, med henholdsvis 50 og 23 prosent. 11 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 11 prosent via kollektivtransport. Færrest av reisene er gjort på sykkel og MC/annet som fremkomstmiddel.
- I 2023 er transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, bil som passasjer og MC/moped, med om lag 40 minutter hver. Transportmiddelet bil som fører og til fots har lik gjennomsnittstid på 30 minutter. Sykling har kortest gjennomsnittstid på 20 minutter.

## Reiseformål

- De fleste reisene som er foretatt i 2023 er tilknyttet handel eller service, etterfulgt av fritid og arbeid. Færrest reiser i forbindelse med skole/studiested og tjenestereiser.
- Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet ved arbeidsreiser, med 57 prosent. 17 prosent av arbeidsreisene blir gjort med kollektiv transport, tett etterfulgt av å gå med 12 prosent. 8 prosent av reisene blir foretatt med sykkel som fremkomstmiddel og 5 prosent som passasjer i bil med andre. Sammenlignet med 2022 er det størst endring ved å reise kollektivt. Kollektiv som transportmiddel blir i mindre grad benyttet under koronapandemien.
- Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte. Når det gjelder skolereiser med bil, foretas om lag like mange reiser som fører og passasjer, hhv. 10 og 11 prosent. 5

prosent av reisene er med sykkel og 3 prosent med av MC eller moped. Det er størst endring i form av en reduksjon i sykkelbruk fra fjoråret, med 8 prosentpoeng.

- Det er en overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 58 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 13 prosent gjøres til fots og 12 prosent med kollektivtransport.
- Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører, som har en andel på 59 prosent. 21 prosent av disse reisene foretas til fots og 11 prosent som passasjer. Kun marginale andeler av omsorgsreiser fordeler seg på kollektivtransport, sykkel, MC/moped og annet.
- Ved 59 prosent av handlereisene kjøres det bil selv. 21 prosent blir gjennomført til fots og 11 prosent i bil som passasjer. Andelen som benytter seg av kollektiv transport, sykkel, mc/moped ligger under 10 prosent.
- 42 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 29 prosent. 15 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 9 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 4 prosent via sykkel. Det er en økende trend i måleperioden å reise kollektivt ved fritidsreiser.

# INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>Forord</b>	<b>1</b>
<b>Oppsummering</b>	<b>2</b>
<b>Figurregister</b>	<b>6</b>
<b>Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner</b>	<b>8</b>
<b>Kapittel 2: Gjennomføring og metode</b>	<b>10</b>
Intervjuopplegg.....	10
Spørreskjema.....	12
Stedfesting, reisetid og -avstand.....	13
Datagrunnlag og utvalg.....	14
Respons og vektning.....	15
Presentasjon av resultater i denne rapporten.....	16
<b>Kapittel 3: Tilgang til transportmidler</b>	<b>17</b>
Antall biler i husholdningen.....	19
Parkering i nærheten av boligen.....	20
Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid.....	21
Tilgang til kollektivtransport.....	21
Tilgang til ulike transportmidler.....	23
Tilgang til sykkel.....	24
Tilgang til moped/MC.....	25
Helsemessige problemer.....	26
<b>Kapittel 4: Omfang av reiser</b>	<b>27</b>
Antall daglige reiser.....	27
Daglige reiser i strekning.....	29
Daglige reiser i tid.....	30
<b>Kapittel 5: Transportmiddelbruk</b>	<b>31</b>
Bruk av transportmidler.....	31
Bruk av transportmidler i strekning.....	33
Bruk av transportmidler i tid.....	35
<b>Kapittel 6: Reiseformål</b>	<b>37</b>
Daglige reiser etter formål.....	37
Arbeidsreiser.....	38
Skolereiser.....	42
Tjenestereiser.....	45
Omsorgsreiser.....	48
Handlereiser.....	52
Fritidsreiser.....	56

## FIGURREGISTER

<i>Figur 1: Eksempel reiseregistrering</i> .....	9
<i>Figur 2: Førerkort for bil</i> .....	17
<i>Figur 3: Andel som disponerer bil</i> .....	18
<i>Figur 4: Tilgang til å benytte bil</i> .....	18
<i>Figur 5: Antall biler i husholdningen</i> .....	19
<i>Figur 6: Parkering i nærheten av boligen</i> .....	20
<i>Figur 7: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid</i> .....	21
<i>Figur 8: Tilgang til kollektivtransport</i> .....	21
<i>Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler</i> .....	23
<i>Figur 10: Tilgang til sykkel</i> .....	24
<i>Figur 11: Tilgang til moped/MC</i> .....	25
<i>Figur 12 Andel med bevegelserutfordringer</i> .....	26
<i>Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag</i> .....	27
<i>Figur 14: Antall daglige reiser i intervaller</i> .....	28
<i>Figur 15: Daglige reiser i strekning</i> .....	29
<i>Figur 16: Daglige reiser i tid</i> .....	30
<i>Figur 17: Transportmiddelbruk</i> .....	31
<i>Figur 18: Transportmiddel ved arbeidsreiser</i> .....	38
<i>Figur 19: Arbeidsreisens starttidspunkt</i> .....	39
<i>Figur 20: Arbeidsreisens lengde i strekning</i> .....	40
<i>Figur 21: Arbeidsreisens lengde i tid</i> .....	41
<i>Figur 22: Transportmiddel ved skolereiser</i> .....	42
<i>Figur 23: Skolereiser fordelt i løpet av året</i> .....	43
<i>Figur 24: Skolereisens lengde i strekning</i> .....	43
<i>Figur 25: Skolereisens lengde i tid</i> .....	44
<i>Figur 26: Transportmiddel ved tjenestereiser</i> .....	45
<i>Figur 27: Tjenestereisens lengde i strekning</i> .....	46
<i>Figur 28: Tjenestereisens lengde i tid</i> .....	47
<i>Figur 29: Transportmiddel ved omsorgsreiser</i> .....	48
<i>Figur 30: Omsorgsreisens formål</i> .....	49
<i>Figur 31: Omsorgsreisens lengde i strekning</i> .....	50
<i>Figur 32: Omsorgsreisens lengde i tid</i> .....	51
<i>Figur 33: Transportmiddel ved handlereiser</i> .....	52
<i>Figur 34: Handlereisens starttidspunkt</i> .....	53
<i>Figur 35: Handlereisens lengde i strekning</i> .....	54
<i>Figur 36: Handlereisens lengde i tid</i> .....	55
<i>Figur 37: Transportmiddel ved fritidsreiser</i> .....	56
<i>Figur 38: Handlereisens starttidspunkt</i> .....	57
<i>Figur 39: Fritidsreisens lengde i strekning</i> .....	58
<i>Figur 40: Fritidsreisens lengde i tid</i> .....	59

## TABELLREGISTER

<i>Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå</i> .....	13
<i>Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023</i> .....	14
<i>Tabell 3: Respons i RVU 1985 - 2023. Prosent og lineær trend</i> .....	15
<i>Tabell 4: Bil etter type energibærer</i> .....	19
<i>Tabell 5: Helsemessige problemer</i> .....	26
<i>Tabell 6 Antall daglige reiser - historiske tall</i> .....	28
<i>Tabell 7: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel</i> .....	34
<i>Tabell 8: Reiseavstand gruppert etter transportmiddel</i> .....	34
<i>Tabell 9: Reisetid gruppert etter transportmiddel</i> .....	35
<i>Tabell 10: Transportmiddel på arbeidsreisen</i> .....	39



# KAPITTEL 1: BAKGRUNN, FORMÅL OG DEFINISJONER

## Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985, og siden den gang er den gjennomført i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/2014 og årlig fra og med 2016.

Fra 2016 gikk man over til å gjennomføre kontinuerlige reisevaneundersøkelser med datainnsamling jevnt fordelt gjennom året. Dette ble gjort for blant annet å kunne følge utviklingen i reisevanene tettere, samt være mer fleksibel når det gjelder eventuelle kjøp av tilleggsutvalg.

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2023, og fra tidligere år der dataene er sammenlignbare.

Reisevaneundersøkelsen omfatter alle reiser som foretas på daglig basis, og lengre reiser som gjøres sjeldnere, samt alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster. Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om omfanget av folks reiser, hvordan og hvorfor folk reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer på tvers av ulike grupper i befolkningen.

Data fra reisevaneundersøkelsene brukes i forbindelse med planlegging innenfor vei- og kollektivsektoren, som grunnlag for utvikling av transportmodeller, prognosearbeid, eksponeringsberegninger i trafikksikkerhetsarbeidet og i en rekke utrednings- og forskningsoppgaver. Dataene er også viktige som bakgrunn for å vurdere resultater fra undersøkelser knyttet til spesielle transportmidler eller bestemte geografiske regioner.

## Hva defineres som en reise?

En reise defineres her som enhver forflytning utenfor egen bolig, skole, arbeidsplass eller fritidsbolig, uavhengig av forflytningens lengde, varighet, formål eller hvilket transportmiddel som brukes. Denne definisjonen av reise er noe annerledes enn den allmenne oppfatningen om hva en reise er, spesielt de daglige reisene.

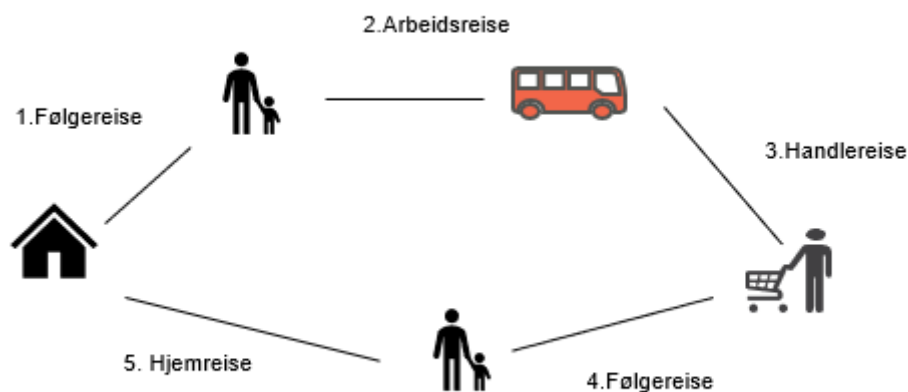
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

## Daglige reiser

Daglige reiser defineres og avgrenses ut fra formålet på bestemmelsesstedet. Når man har kommet fram til stedet for formålet med reisen, regnes reisen som avsluttet. For eksempel er en reise til butikken en handlereise, en reise til arbeid er en arbeidsreise osv. Reiser som ender i eget hjem defineres ut fra formålet på foregående reise. En reise fra arbeidet og hjem er en arbeidsreise, mens en reise hjem fra et besøk hos en venn er en besøksreise. På én reise kan man bruke ett eller flere transportmidler. Gange og sykkel regnes som transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler. Reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

Figuren nedenfor illustrerer hvordan reisene kan registreres i løpet av en dag.

Figur 1: Eksempel reiseregistrering



Når man går hjemmefra om morgenen for å levere i barnehagen, og så drar videre derfra til arbeidsplassen, regnes dette som to reiser etter den definisjonen som brukes i RVU: En følgereise (hjemmefra til barnehagen) og en arbeidsreise (fra barnehagen til arbeidsplassen).

Den vanlige oppfatningen er at man har gjort en arbeidsreise med stopp innom barnehagen, og tenker på dette som én reise.

## KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For detaljer henvises det til dokumentasjonsnotat, levert fra Opinion sammen med datasett for 2023.

### Intervjuopplegg

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

Utvalget for RVU 2016-2019, 2013/14, 2009, 2005 og 2001 er trukket fra det sentrale folkeregisteret. De fleste nasjonale reisevaneundersøkelser til og med 2013/14 har blitt gjennomført som telefonintervju, hvor respondentene på forhånd har fått tilsendt brev med informasjon om undersøkelsens innhold og den tildelte datoen de vil bli spurt om å rapportere reiser for.

I den kontinuerlige reisevaneundersøkelsen fra 2016 brukes for første gang selvbetjente web-intervjuer (CAWI) i tillegg til telefonintervjuer (CATI). Tilgang til web-skjema tilbys i første omgang gjennom et informasjonsbrev til alle som er trukket ut i RVU-utvalgene. Telefonintervju ble i neste omgang benyttet til oppfølging av de som ikke responderte på web. I 2018-2019 var andelen web-respondenter 45 prosent.

Telefonutvalget i RVU 2018/19 skiller seg dermed fra 2013/14-utvalget hvor samtlige respondenter ble kontaktet pr telefon.

Opinion ble valgt som leverandør av datainnsamling og kvalitetssikring, med inngåelse av kontrakt ultimo første kvartal 2020, med ønske om oppstart så raskt som mulig, i praksis i april 2020. Dette ble som kjent samtidig starten på en spesiell periode med pandemi.

Utvalget for første kvartal 2020 fulgte samme metode som ble startet i 2016, som ble gjennomført av tidligere leverandør Epinion. Opinion overtok datainnsamlingen i april 2020, to uker etter at Norge (og mange andre land) stengte ned som følge av iverksettelse av nasjonale tiltak mot korona.

2020 ble et spesielt år, der både arbeids-, studie- og reisevaner på grunn av korona ble drastisk endret over natten. Samtidig - kanskje særlig på grunn av korona – var det ønske om kontinuitet, og rask oppstart av datainnsamlingen, slik at man ikke fikk tidsopphold i dataene. Dette medførte at det ble mindre tid til rigging og testing av undersøkelsen, enn det en bør beregne ved en kompleks datafangst av dette omfanget.

Ønsket om rask oppstart medførte også at en da valgte å starte opp med å gjennomføre RVU (fra og med april 2020) kun som telefonintervju (Cati) der utvalget ble trukket representativt fra Data Factory AS sin database for markeds- og meningsmåling. Disse leverer oppdatert utvalgsdatabase én gang

per uke. Databasen er bygd opp av Matrikkelen (Norsk Eiendomsregister), samt data fra alle de norske teleoperatørene, Brønnøysundregistrene og andre relevante kilder.

Databasen inneholder ca. 4,1 millioner personer, hvorav ca. 3 millioner personer er oppgitt med ett eller flere telefonnummer. Unike fastnummer er ca. 251 000 som er knyttet til ca. 354 000 personer (husstand). Unike mobilnummer er ca. 3,2 millioner. Databasen er den mest omfangsrike databasen for markeds og meningsmåling som er tilgjengelig i Norge.

For å sikre at hele befolkningen har mulighet for å bli trukket ut, også de som ikke har enten mobil- eller fasttelefon, trekkes det ut et utvalg som avspeiler den faktiske fordelingen av mobil og fasttelefoner i kommunene. Utvalget blir dessuten kvotert på kjønn, alder og geografi slik at det er representativt for populasjonen.

Med andre ord er 2020-datasettet gjennomført med brev/Web/CATI første kvartal og som telefonundersøkelse (CATI) siste 3 kvartaler (uten at respondent i forkant har mottatt noen for informasjons-/rekrutteringsbrev før telefonintervjuet).

Innsamlingsmetoden med kun CATI fortsatte i 2021. Norge var fortsatt midt i en pandemi, og det ble vurdert ved flere anledninger når en skulle returnere til den opprinnelige metoden med rekruttering via brev, for webintervju og oppfølging via CATI.

Ingen visste / kunne forutsi når pandemien ville ta slutt og RVU-gruppa besluttet å gå over til opprinnelig metode med brev/web/CATI ca. midtveis i året 2021. Vurderingen fra Opinion og RVU gruppa var at en da ville få et årsett med data som i bestod av ren CATI ca. første halvår og brev/web/CATI ca. annet halvår.

I 2022 og 2023 har datainnsamlingen foregått via brev/web/CATI gjennom hele året. Det har med andre ord ikke vært gjennomført endring i spørreskjema eller metode siden 2022. Vi nevner likevel situasjonen i 2020 og 2021 her i dette avsnittet, slik at lesere av rapporten og brukere av datasettene har bakgrunnsinformasjon om historikken.

I 2023 har 89 % av intervjuene vært gjennomført som selvutfylling på web og 11 % av intervjuene gjennomført som CATI intervjuer. Web er den dominerende metoden og den metoden Opinion er tryggest på gir det mest korrekte resultatbilde (en unngår intervjuerpåvirkning). Det etterstrebes kontinuerlig i datainnsamlingen å få flest mulig av respondentene til å besvare på web (etter ønske fra oppdragsgiver).

## Spørreskjema

I reisevaneundersøkelsene innhentes bakgrunnsopplysninger om intervjupersonen og husholdningen vedkommende tilhører, og hvilke reiser han/hun har foretatt på registreringsdagen (daglige reiser). Til det nasjonale basisutvalget stilles ekstraspørsmål om lengre reiser (100 km og lengre samt reiser til/fra Norge) foretatt siste måned. Spørreskjemaet starter med introduksjon om undersøkelsens formål.

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

1. Bosted
  - Bekrefte stedfesting for bosted, også evt. sekundært bosted
2. Transportmidler
  - Førerkort og tilgang til bil
  - Eieforhold bil med årsmodell, biltype og energibærer
  - Antall biler i husholdningen
  - Lademuligheter for elbil
  - Tilgang til sykkel, moped, MC
3. Arbeid/yrke
  - Yrkesstatus, arbeidsforhold
  - Stedfesting av arbeidsplass for arbeidstakere med fast oppmøtested
  - Stedfesting av evt. skole-/studiested
4. Reisedagen.
  - Gjøremål, og registrering av inntil 8 reiser («daglige reiser»)
  - Tilgang til bil på reisedagen

For hver reise:

  - Starttidspunkt, formål, startsted og endested for reisen
  - Alle transportmidler brukt på reisen
  - Betalingsmåte kollektivreiser
5. Reisefrekvens
  - Hyppighet ulike reisemåter på den tiden av året da intervjuet ble foretatt
6. Lange reiser siste måned (ekstraspørsmål, bare til nasjonalt basisutvalg)
  - Antall reiser siste 30 dager (i Norge over 100 km og/eller til/fra utland)
  - For hver reise: Ukedag, formål, start- og endested og transportmiddel
  - Evt. overnattinger
7. Reisemuligheter til jobb (arbeidsreisen)
  - Anslag på reiselengde (korteste veg) og tidsbruk for ulike transportmåter
  - Muligheter for parkering ved arbeidsplass, og for dekning av reisekostnader
8. Husholdningen
  - Antall personer i husstanden og deres slektskap til intervjupersonen
  - Alder, førerkort og yrkesaktivitet for husstandsmedlemmer

- Parkeringstilgang ved bostedet
  - Kollektivtilbud ved bostedet
9. Bakgrunnsinformasjon
- Utdanning, yrke og bransje (yrkesaktive)
  - Egen inntekt og husholdningens inntekt
  - Fysiske problemer som begrenser bruk av transportmidler
  - Respondentens fødeland

## Stedfesting, reisetid og -avstand

Fra og med RVU 2001 har start- og endepunkter for reisene, bosteder og arbeidsplasser vært stedfestet til grunnkrets. Erfaringsmessig er stedfestingen mest presis for de stedene respondentene kjenner best – eget bosted og jobb med fast oppmøtested. Slike «faste» reisepunkt registreres og verifiseres i begynnelsen av intervjuet. Dermed er stedfestingen av de vanligste reisepunktene klar til bruk under reiserapporteringen. Fra og med RVU 2016-2019 er listen utvidet med sekundære bosteder og skoler/studiesteder.

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps inkludert, som også er benyttet siden. De fleste av de daglige reisenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkrets nivå.

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

*Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå*

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

## Datagrunnlag og utvalg

RVU 2023 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske regioner som er bevisst oversamlet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene.

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

Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023

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

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

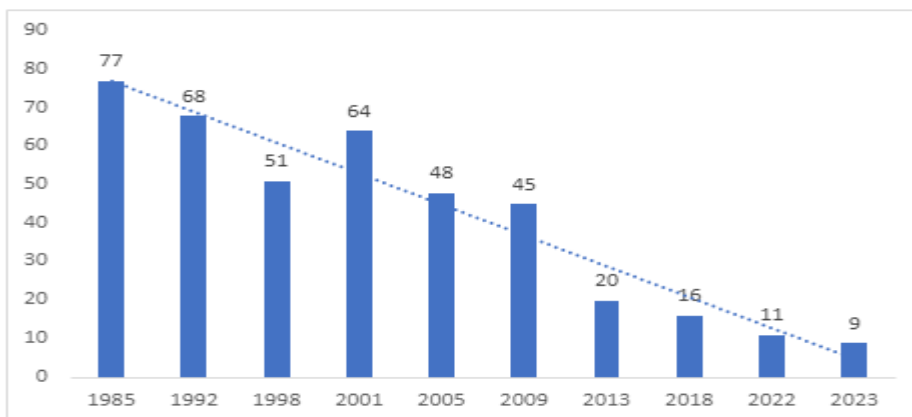
Intervjugrunnlaget bestemmer hvilke geografiske inndelinger som egner seg for lokale analyser. Generelt kan områdene med tilleggsutvalg analyseres separat. Områdene uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. De inkluderes fortrinnsvis i nasjonale tall.

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

## Respons og vekting

For RVU 2020 ble det ikke presentert en samlet responsrate i og med at gjennomføring er levert av 2 forskjellige leverandører. I 2021 ble det heller ikke presentert responsrater, da det ble benyttet to ulike metoder for datainnsamling gjennom året. For 2022 derimot ble det registrert en responsrate på 11 %. I 2023 er responsraten på 9 prosent. Overordnet er responsrater i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter.

Tabell 3: Respons i RVU 1985 - 2023. Prosent og lineær trend



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

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

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

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



Dataene er vektet på følgende variabler:

- kjønn
- alder
- geografi
- reisedag

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

## Presentasjon av resultater i denne rapporten

Denne nøkkelrapporten og de grafiske fremstillingene inneholder data fra ulike kilder. Historiske data fra 2018/2019 og eldre er hentet fra tidligere nøkkelrapporter. Dette er data som er samlet inn og bearbeidet av tidligere/andre leverandører.

Data fra 2020, 2021, 2022 og 2023 er fra datasett som Opinion har samlet inn, bearbeidet og tilrettelagt.

Tidsserier vil variere i lengde på ulike tema. Dette skyldes primært manglende historiske data i tidligere nøkkelrapporter.

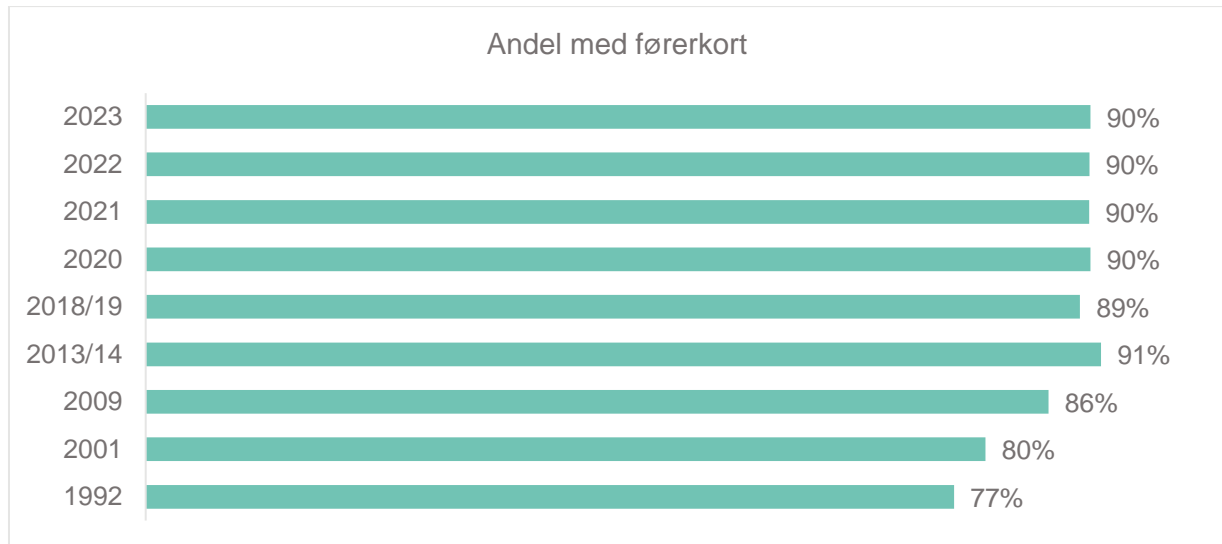
All grafikk er tydelig markert med kilder. Alle data er godkjent av RVU-gruppa.

## KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

### Førerkort

90 prosent av befolkningen over 18 år har førerkort i 2023. Fra 1992 til 2013/14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort, som har ligget stabilt frem til 2023.

Figur 2: Førerkort for bil



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

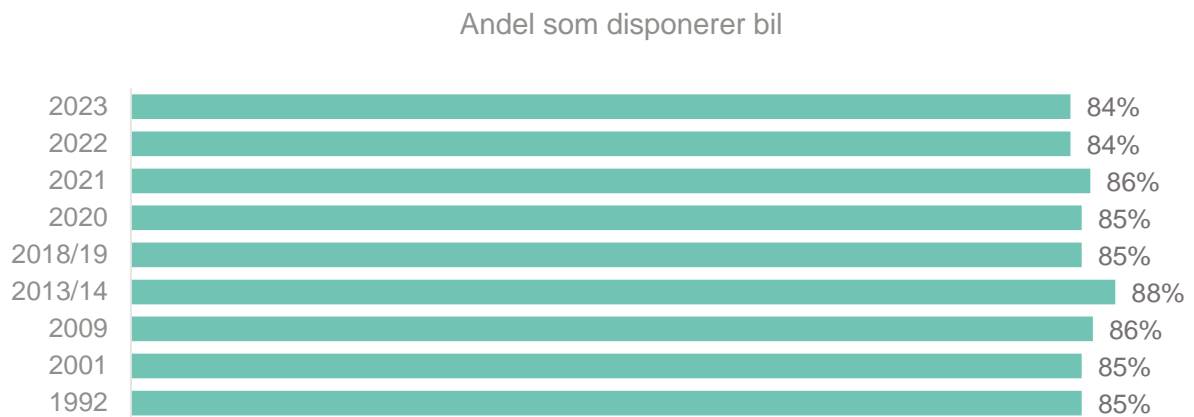
Vi finner en høy andel personer med førerkort blant:

- Menn
- Aldersgruppen 55-66 år
- Par med og uten barn
- Høyskole-/universitetsutdannede med høyere grad
- Yrkesaktive og alderspensjonister

## Tilgang til bil

84 prosent disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt mellom 84 og 88 prosent.

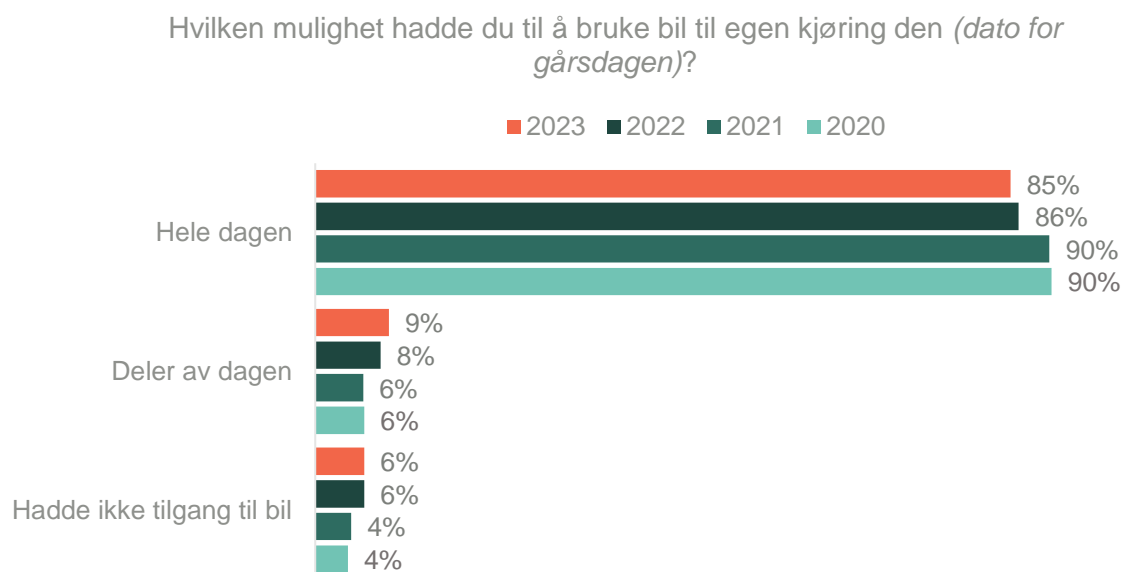
Figur 3: Andel som disponerer bil



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Blant de som har tilgang til bil, er det en tydelig overvekt av de som har anledning til å benytte bilen hele dagen. Ni prosent har mulighet til å benytte bilen deler av dagen, mens seks prosent ikke har mulighet til bruk i det hele tatt.

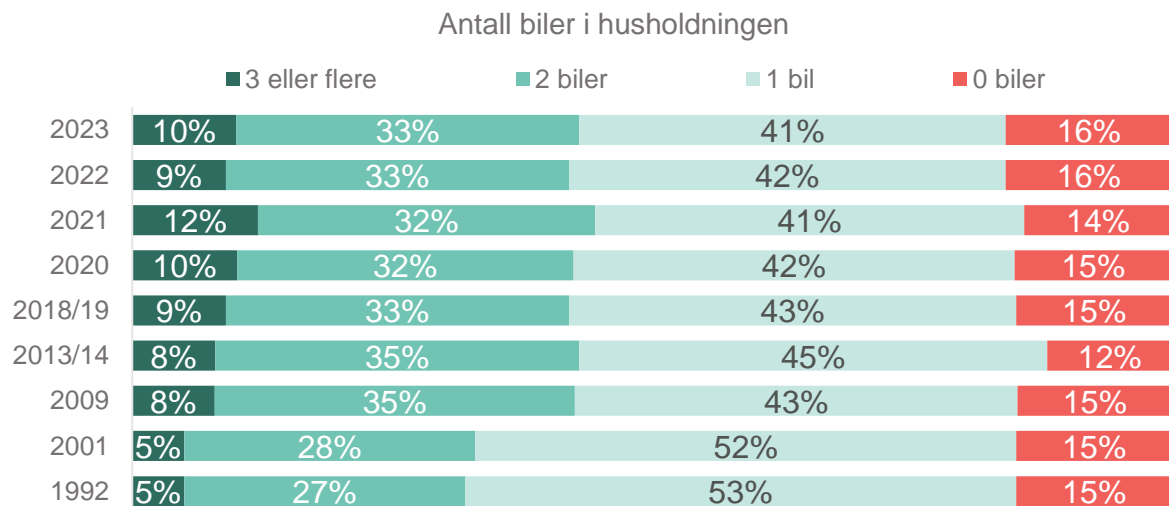
Figur 4: Tilgang til å benytte bil



## Antall biler i husholdningen

Gjennom hele måleperioden er det flest som har en bil. I 1992 og 2001 er fordelingen av antall biler relativt lik, men fra 2001 til 2009 ser man et markant skille: Andelen som disponerer en bil faller og andelen som disponerer to biler øker. Fra 2009 til 2021 er det en svak tendens til en økende trend i å disponere tre eller flere biler. I perioden 2021 til 2023 er det ingen fremtredende endringer i bilhold.

Figur 5: Antall biler i husholdningen



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

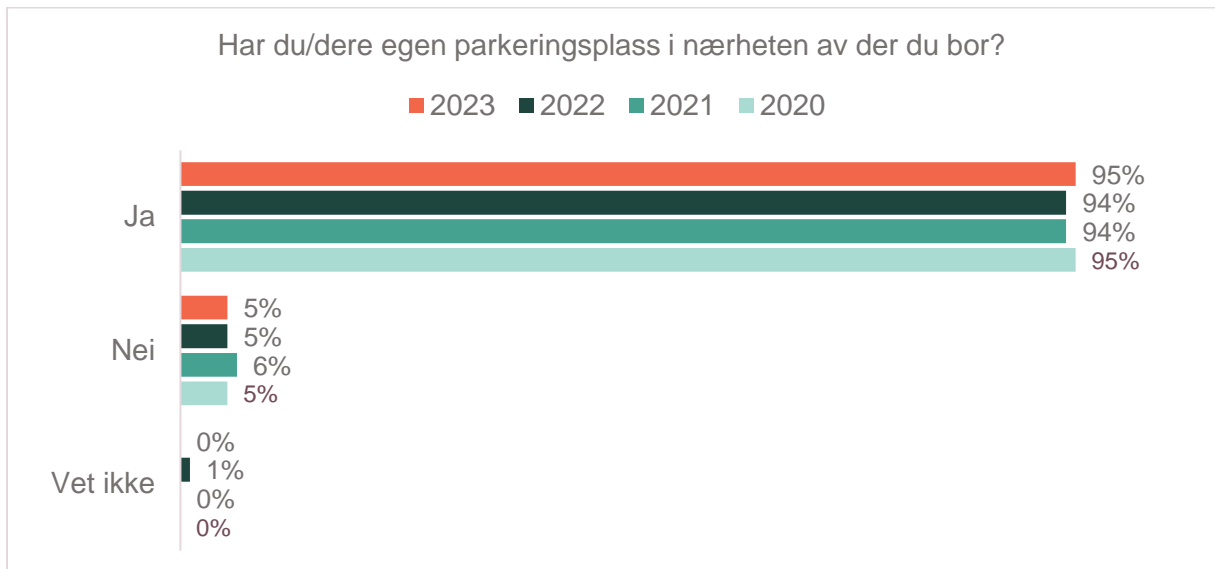
Tabell 4: Bil etter type energibærer

Biler etter type energibærer	Andel av bilene	Biler per husstand
Bensin/Diesel	60 %	0,82
Elektrisitet	28 %	0,38
Hybrid/annet	12 %	0,16
Ukjent energibærer	1 %	0,01
Alle typer energibærer	100 %	1,37

## Parkering i nærheten av boligen

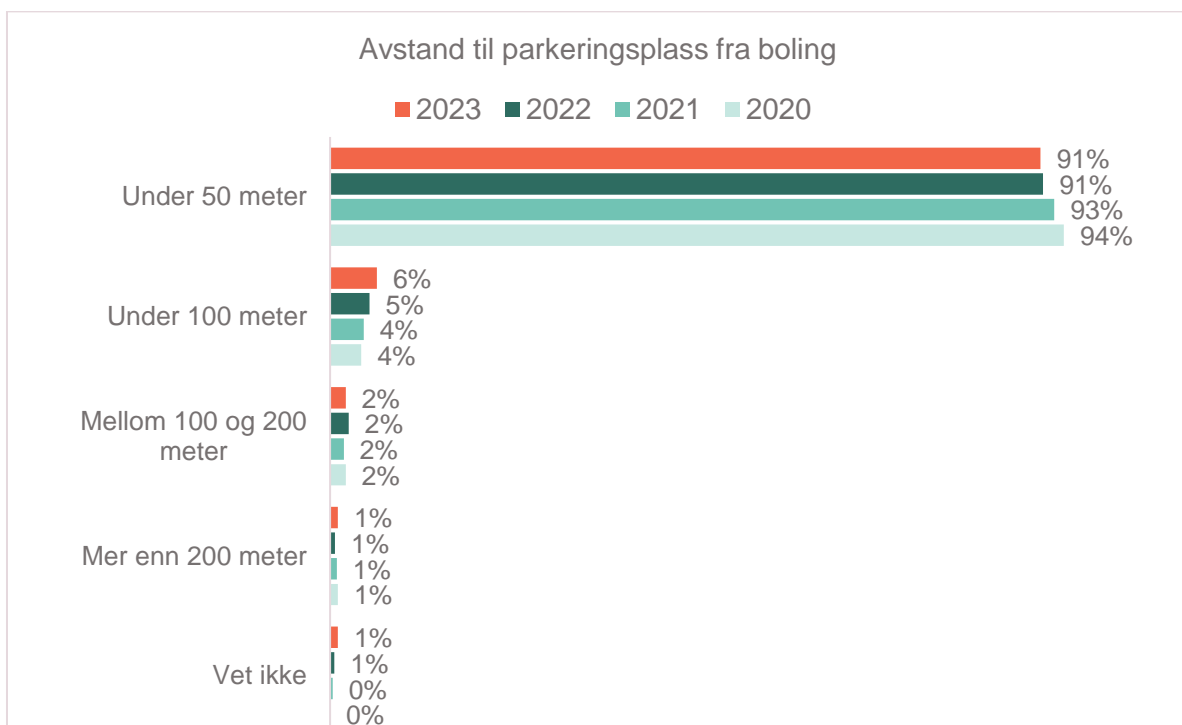
95 prosent har tilgang til parkeringsplass i nærheten av der man bor. Resultatene ligger stabilt i måleperioden.

Figur 6: Parkering i nærheten av boligen



Blant de som har egen parkeringsplass er det størst andel som har dette under 50 meter fra boligen.

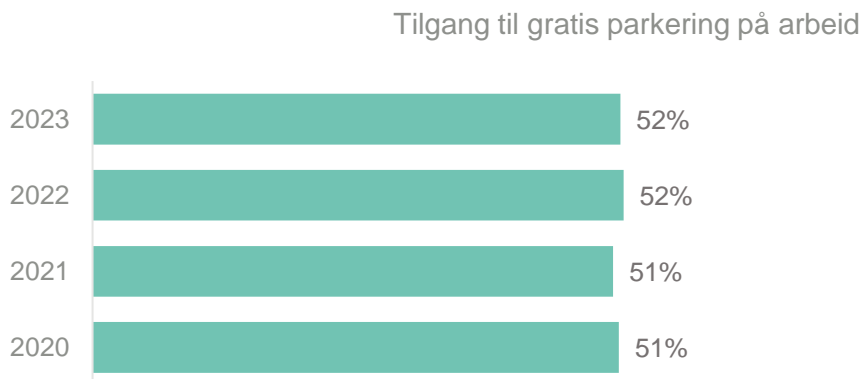
Figur 7: Avstand til egen parkeringsplass



## Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

I 2023 har 52 prosent av arbeidstagere mulighet til å kjøre til jobb (disponerer bil og har førerkort), og parkere gratis på plass disponert av arbeidsgiver. Dette gjelder de som har fast oppmøtested på jobb. Andelen ligger relativt stabilt fra 2020 til 2023.

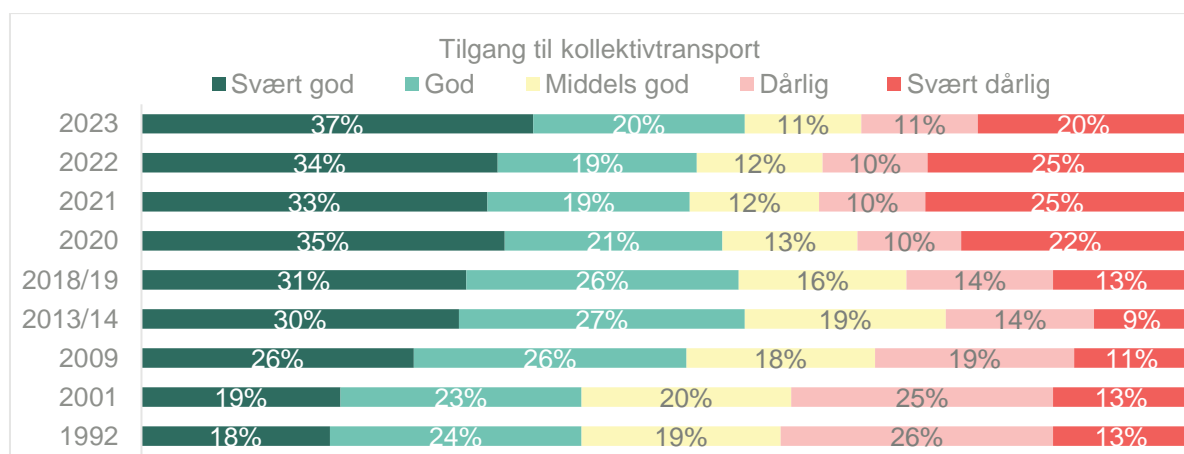
Figur 7: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid



## Tilgang til kollektivtransport

Flere har svært god eller god tilgang til kollektivtransport enn svært dårlig eller dårlig. 57 prosent har svært eller ganske god tilgang, mens 31 prosent har svært dårlig eller dårlig tilgang. 11 prosent har middels tilgang. Fra 2022 til 2023 er det en økning i å ha svært god tilgang, og det er samtidig en reduksjon i å ha svært dårlig tilgang.

Figur 8: Tilgang til kollektivtransport



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Grupper som rapporterer best tilgang til kollektivtransport i RVU 2023 er:

- Aldersgruppen 25-44 år
- Forskerutdanning
- Enslige uten barn
- Studenter
- Husstander med minst 1 600 000 i inntekt

Indeks for kategorisering av tilgang kollektivtransport er beskrevet nedenfor:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr time	1	2	5
2-3 pr time	2	3	5
1 pr time	3	4	5
Annenhver time / sjeldnere	4	5	5

*1) Svært god tilgang*

Minst 4 avganger pr time og under 1 km til holdeplassen

*2) God tilgang*

2-3 avganger pr time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

*3) Middels god tilgang*

1 avgang pr time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

*4) Dårlig tilgang*

Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr time og 1-1,5 km til holdeplassen

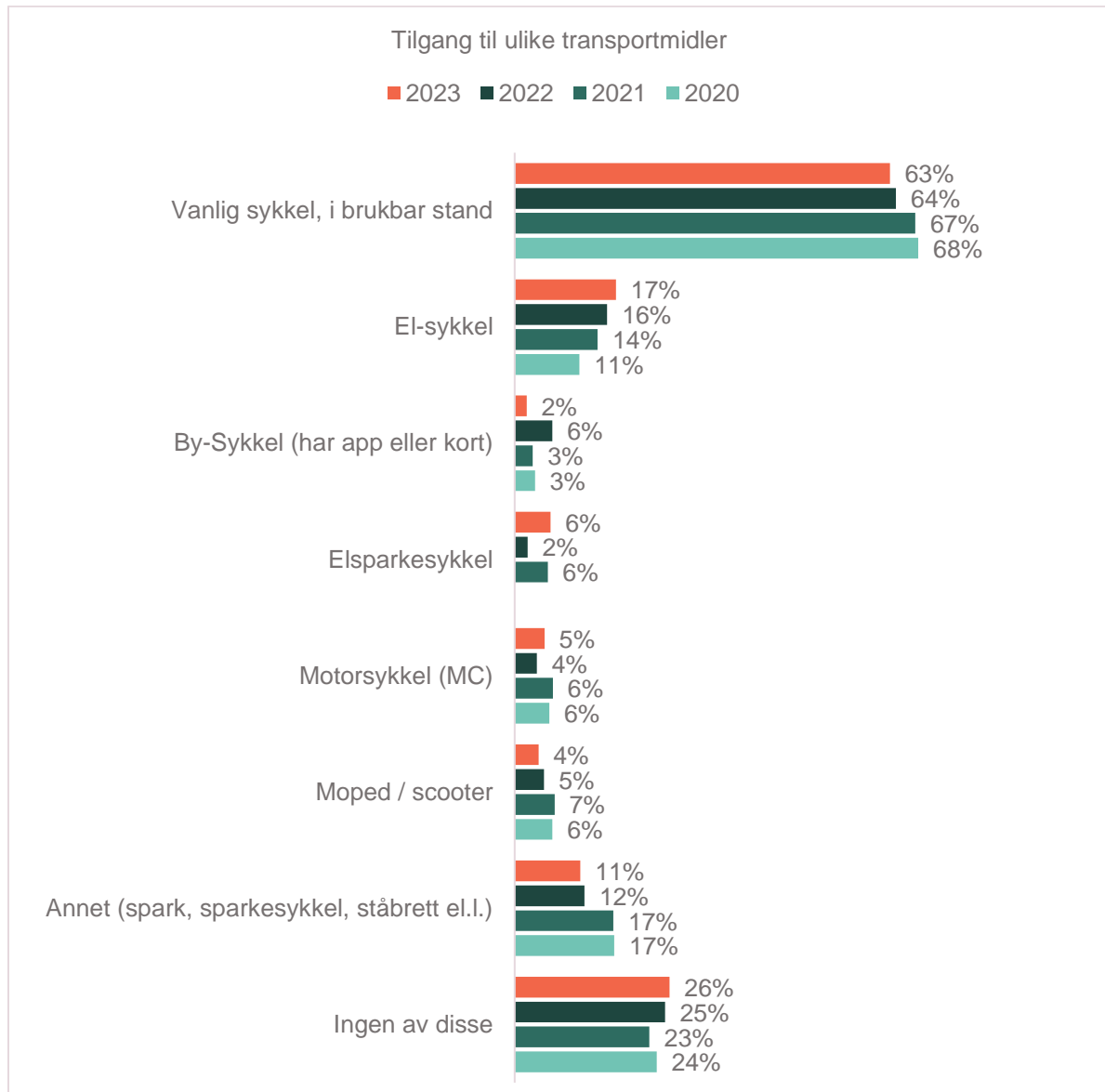
*5) Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*

Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

## Tilgang til ulike transportmidler

63 prosent har tilgang til en vanlig sykkel i 2023. 17 prosent har tilgang til el-sykkel. Å ha tilgang til vanlig sykkel viser en fallende trend i måleperioden, mens el-sykkel har en økende trend.

Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler





## Tilgang til sykkel

71 prosent har tilgang til sykkel i 2023. I denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel. Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19. Frem til 2023 ligger andelen relativt stabilt.

Figur 10: Tilgang til sykkel



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Vi finner en høyere andel personer med tilgang til sykkel blant:

- Aldersgruppene 13-17 år og 35-54 år
- Ingen fullført utdanning
- Par med barn
- Studenter og yrkesaktive
- Høy husstandsinntekt

## Tilgang til moped/MC

10 prosent har tilgang til moped/MC. Andelen som har tilgang til dette har ligget relativt stabilt mellom 8 og 12 prosent gjennom måleperioden.

Figur 11: Tilgang til moped/MC



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Vi finner en høyere andel personer med tilgang til moped/MC blant:

- Menn
- Aldersgruppene 13-17 år og 45-54 år

## Helsemessige problemer

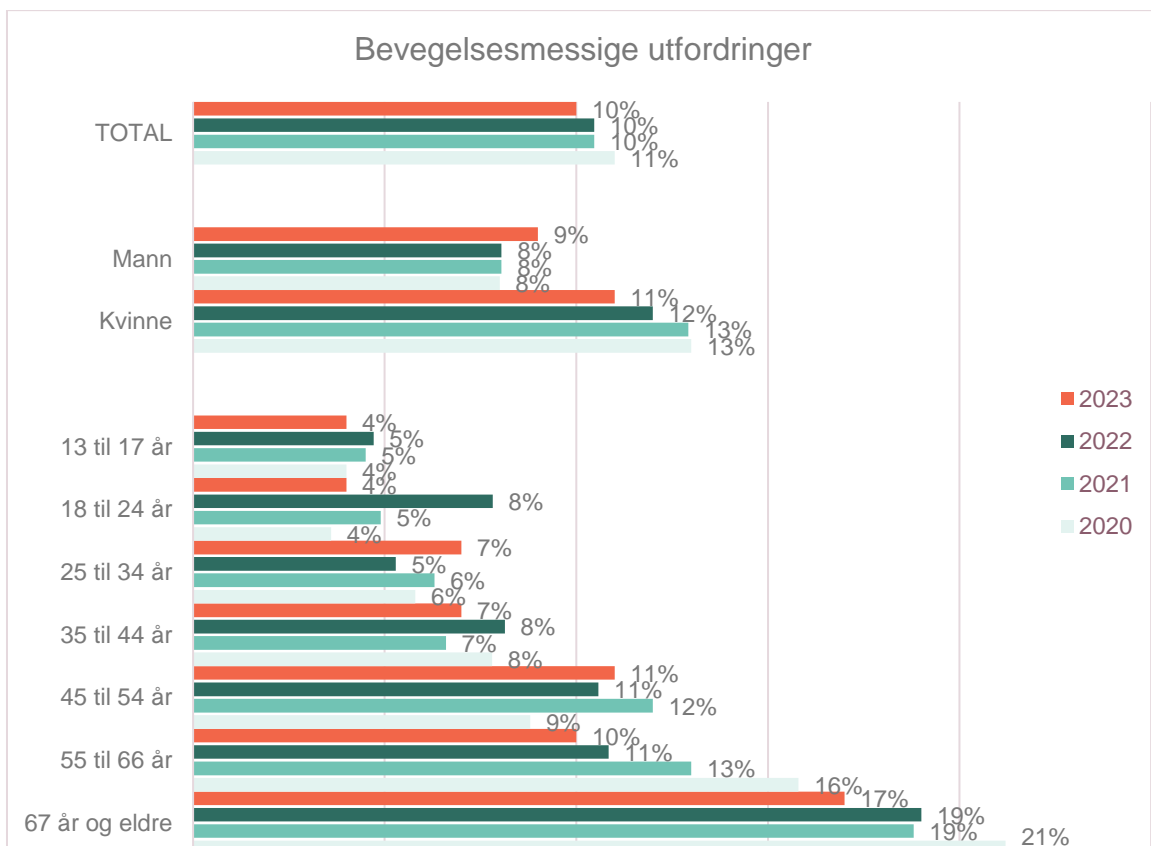
10 prosent har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Det er på nivå med fjoråret. Blant de som har problemer, er det størst andel som har problemer med å gå etterfulgt av å sykle.

Tabell 5: Helsemessige problemer

Gjør det vanskelig å:	Andel av alle	Andel av de som har problemer
Gå	7	73
Sykle	5	54
Reise med fly	2	18
Reise med andre kollektivmidler	3	29
Bil som passasjer	1	8
Kjøre bil selv	2	20

Problemene er størst blant de over 67 år, og kvinner har mer problemer enn menn, elleve mot ni prosent.

Figur 12 Andel med bevegelingsutfordringer

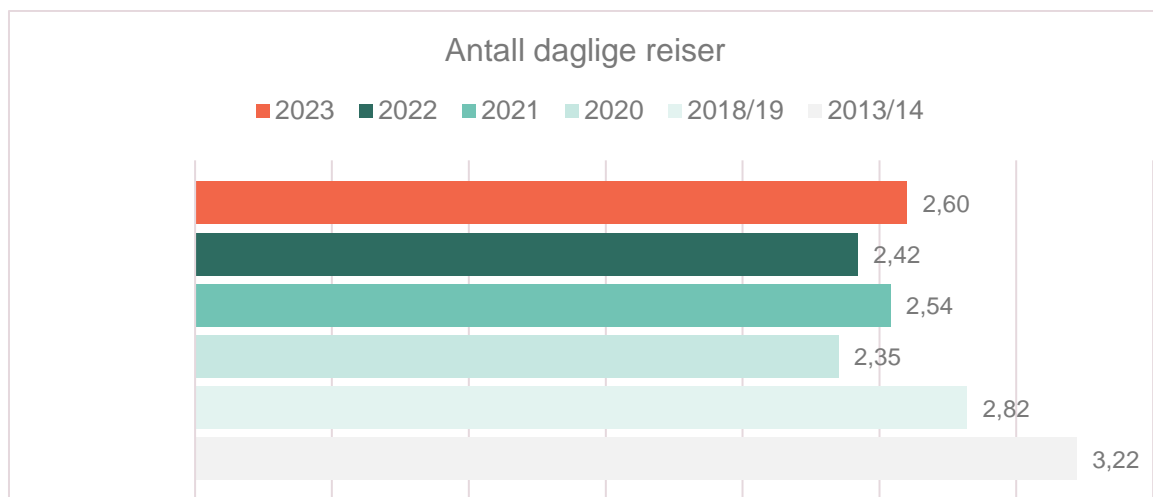


## KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

### Antall daglige reiser

Hver og en av oss / hver nordmann foretar 2,6 reiser i gjennomsnitt per dag i 2023. Dette er noe høyere enn fjoråret, hvor gjennomsnittet var 2,42 reiser per dag. Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i varierende grad i deler av 2021 og 2020, og i begynnelsen av 2022.

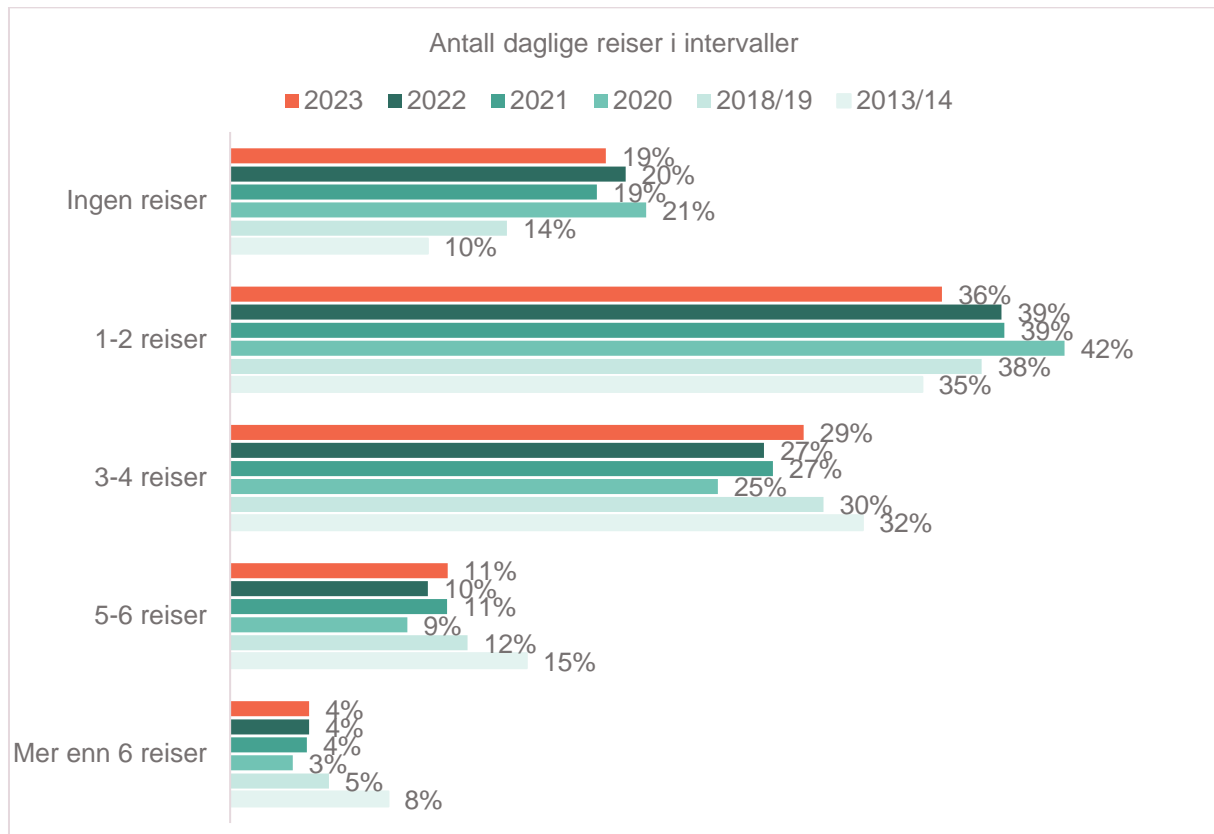
Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

De fleste, 36 prosent, reiser 1 eller 2 ganger daglig. Andelen som ikke foretar noen daglige reiser har steget siden 2013/14, fra 10 til 19 prosent i 2023.

Figur 14: Antall daglige reiser i intervaller



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Tabell 6 Antall daglige reiser - historiske tall

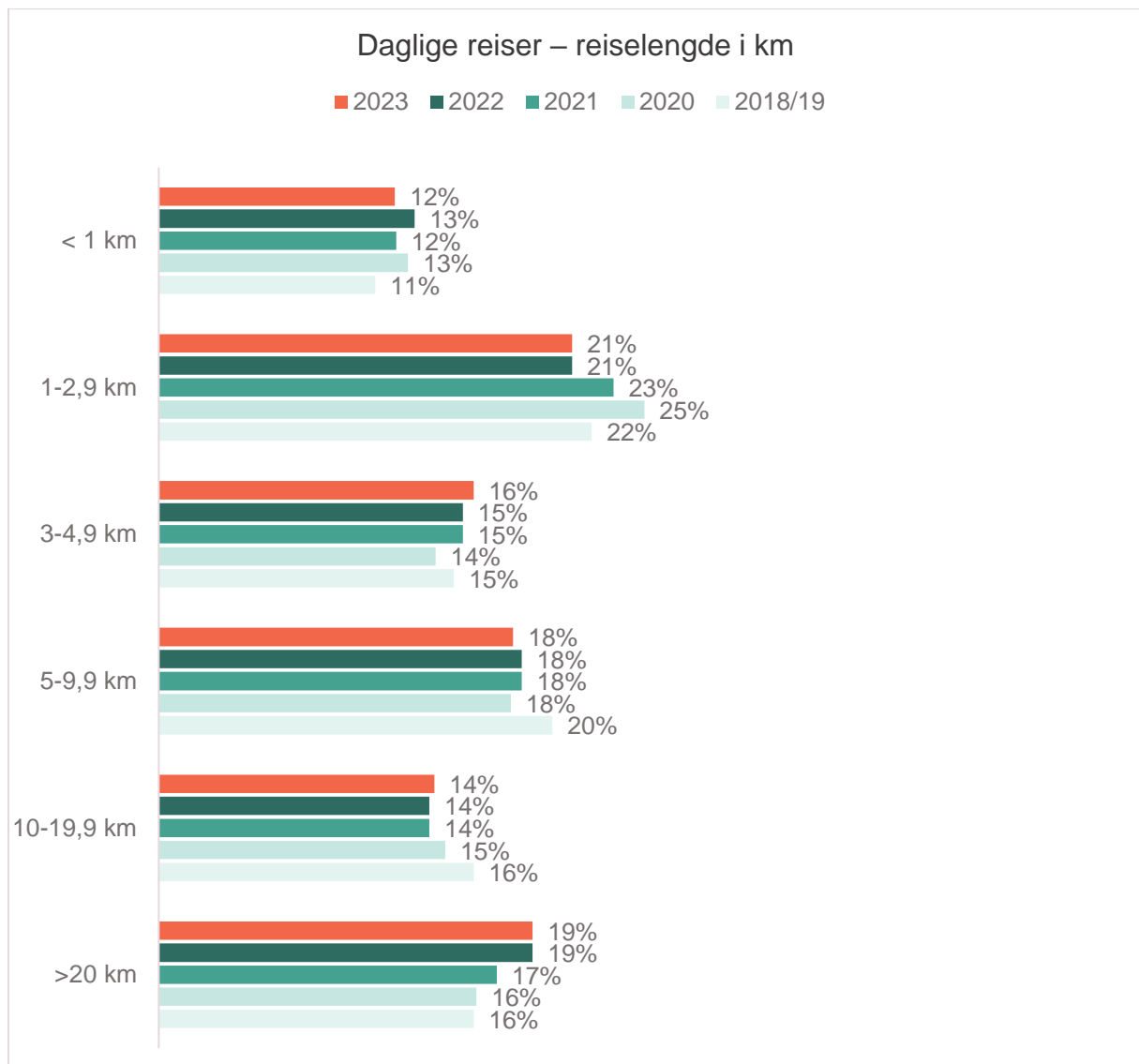
Antall reiser pr dag	1992	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021	2022	2023
Ingen reiser	15	15	14	10	14	21	19	20	19
1-2 reiser	35	35	30	35	38	42	39	39	36
3-4 reiser	29	28	31	32	30	25	27	27	29
5-6 reiser	15	14	17	15	12	9	11	10	11
7 reiser og mer	6	8	9	7	5	3	4	4	4
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

## Daglige reiser i strekning

Flest av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer hvor andelen ligger på 21 prosent. De ulike distansene er imidlertid relativt jevnt fordelt. Det er ingen fremtredende utviklingsmønstre når det kommer til reiselengde i måleperioden 2013/14 til 2023.

Figur 15: Daglige reiser i strekning

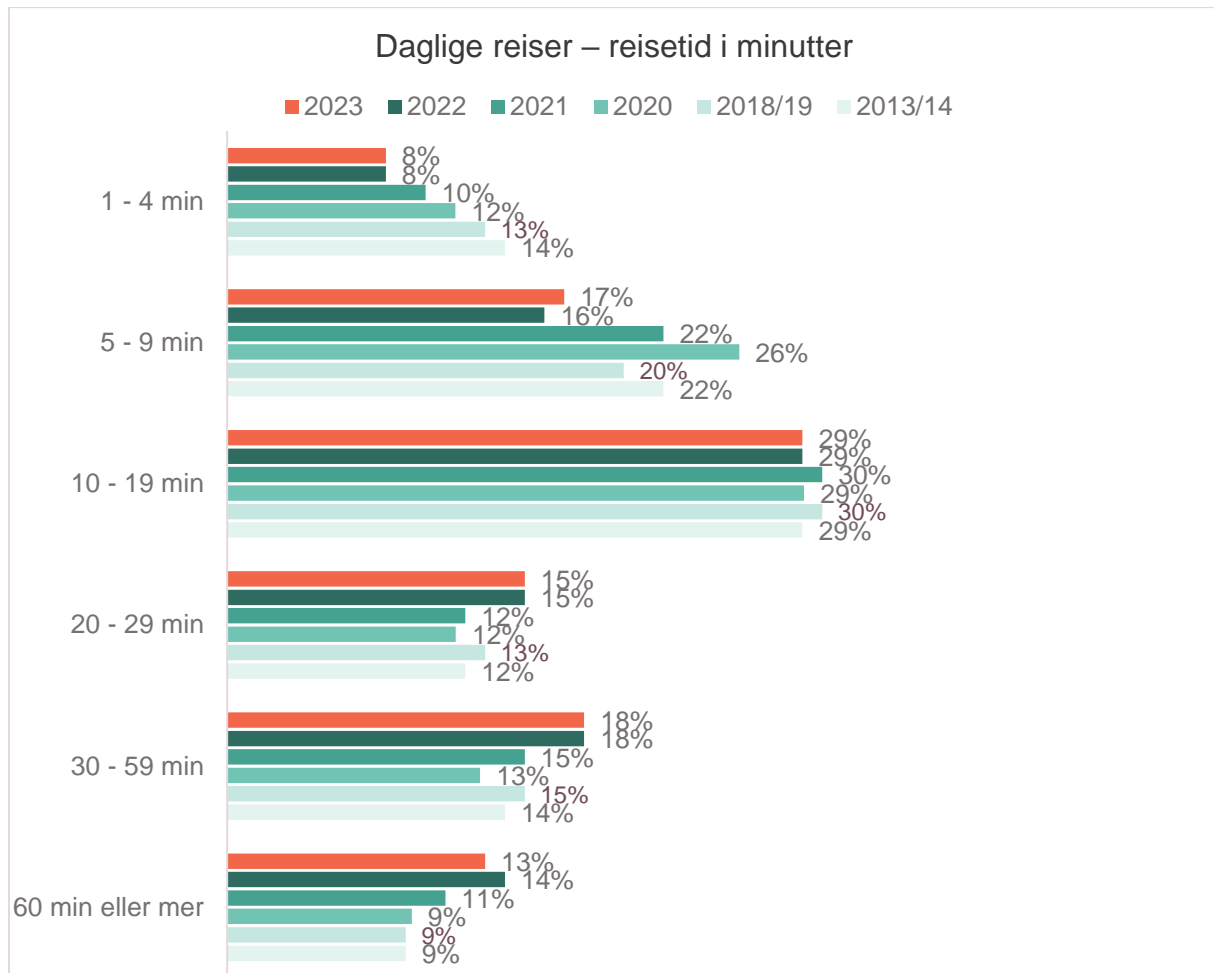


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

## Daglige reiser i tid

Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2023 på mellom 10 og 19 minutter, etterfulgt av 30-59 minutter.

Figur 16: Daglige reiser i tid



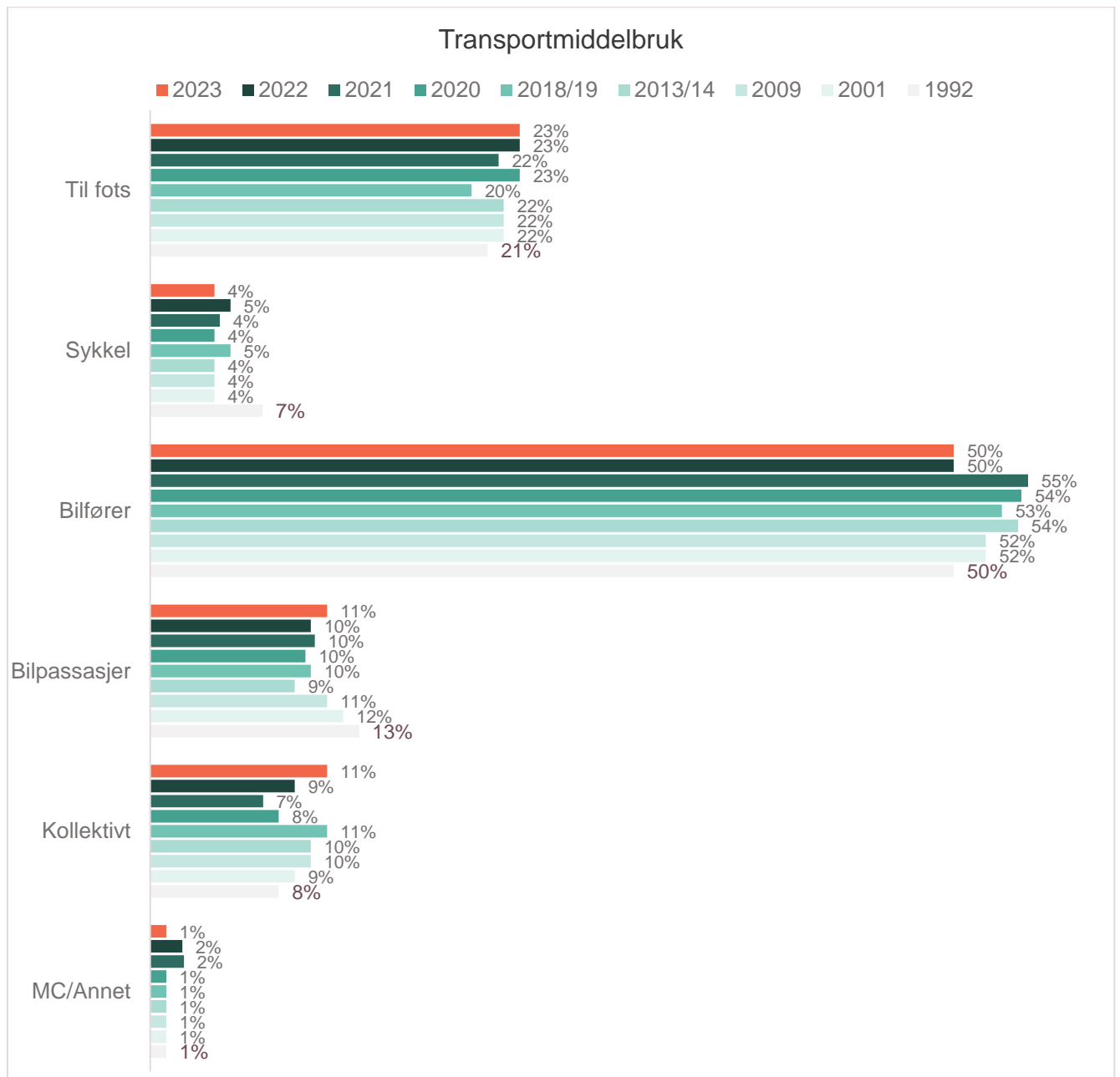
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b.

## KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

### Bruk av transportmidler

I 2023 er de fleste reisene foretatt som bilfører etterfulgt av å gå, med henholdsvis 50 og 23 prosent. 11 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 11 prosent via kollektivtransport. Færrest av reisene er gjort på sykkel og MC/annet som fremkomstmiddel.

Figur 17: Transportmiddelbruk



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b



Nasjonalt er gangandelen av reisene på 23 prosent. I følgende grupper er andelen gangturer høyest

- Kvinner
- 13-34 år
- Minst 5 år høyere utdanning
- Enslige
- Studenter

Nasjonalt er andelen reiser som bilfører 50 prosent. I følgende grupper er andelen reiser som bilfører høyere:

- Menn
- Personer eldre enn 34 år
- Videregående og lavere grad ved universitet/høyskole
- Par med og uten barn og enslige
- Husstandsinntekter på under 1 000 000

Nasjonalt er sykkelandelen 4 prosent. I følgende grupper er andelen som sykler høyere:

- Aldersgruppen 13 – 17 år
- De med høyere utdanning
- Studenter
- Bosatte i Oslo, Trondheim og Stavanger

## Bruk av transportmidler i strekning

De lengste reisene, målt i kilometer, blir foretatt med kollektivtransport i 2023. Gjennomsnittlig reiselengde for kollektivreiser er på 57,4 km. Flere flyreiser i 2023 sammenlignet med 2021 og 2020 bidrar til å forklare noe av økte reiselengden

Figur 17: Bruk av transportmidler i strekning



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Det er flere forekomster av lange turer med kollektivtransport i datasettet, der flere lange reiser med fly bidrar til å forklare den høyere snittlengden sammenliknet med 2020 og 2021. Data fra 2020, 2021, 2022 som viser «Kollektivt» er **ikke direkte sammenlignbare** med tidligere års data. Det skyldes manglende informasjon om hva som er lagt til grunn for å estimere «kollektivt» i tidligere rapporter.

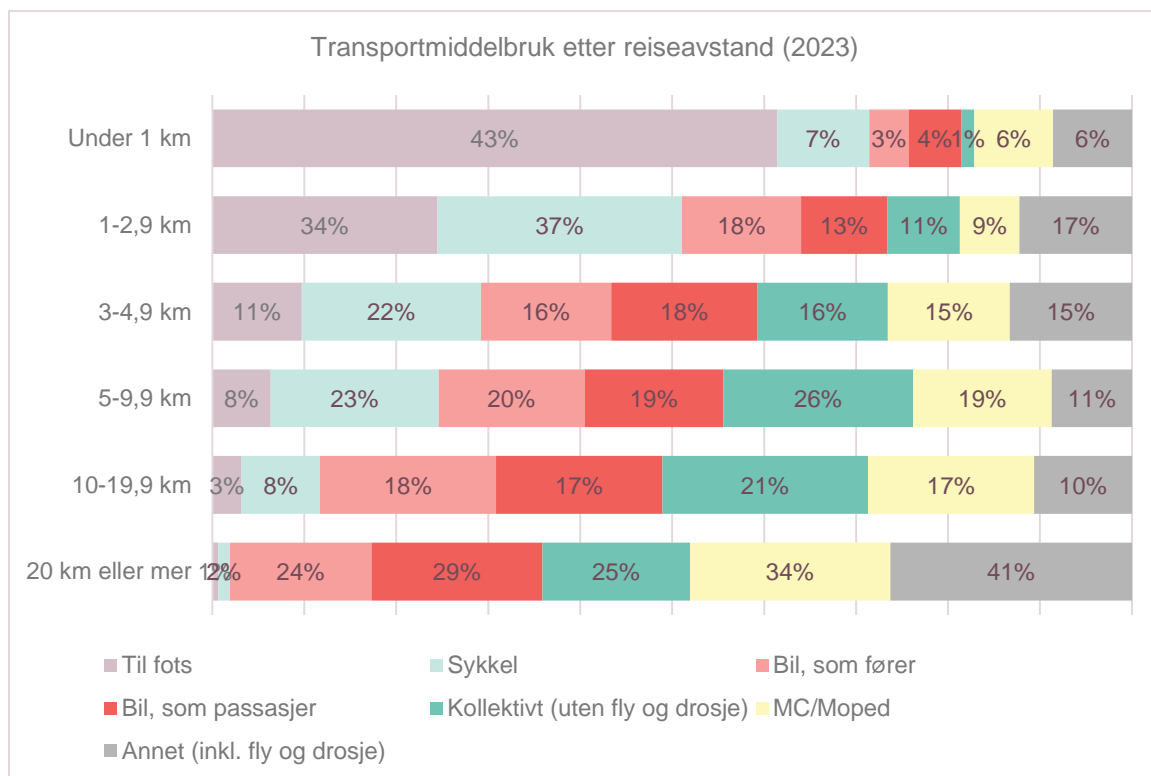
Tabell 7: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel

Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel	Reiseavstand i KM	Reiselengde i MIN
Til fots	2,1	29,0
Kollektivt	65,4	42,0
Bil, som fører	20,5	31,8
Bil, som passasjer	29,5	41,8
Sykkel	4,7	21,6
MC/Moped	29,2	39,0
Annet	16,7	50,5

Tabell 8: Reiseavstand gruppert etter transportmiddel

Reiseavstand gruppert etter transportmiddel	Under 1 km	Mellom 1 og 2,9 km	Mellom 3 og 4,9 km	Mellom 5 og 9,9 km	Mellom 10 og 19,9 km	20 km eller lengre
Til fots	40 %	35 %	13 %	10 %	2 %	1 %
Sykkel	12 %	37 %	21 %	18 %	9 %	3 %
Bil, som fører	4 %	16 %	16 %	20 %	18 %	26 %
Bil, som passasjer	5 %	15 %	15 %	18 %	19 %	29 %
Kollektivt	2 %	11 %	16 %	26 %	22 %	23 %
Annet	10 %	24 %	24 %	14 %	15 %	13 %

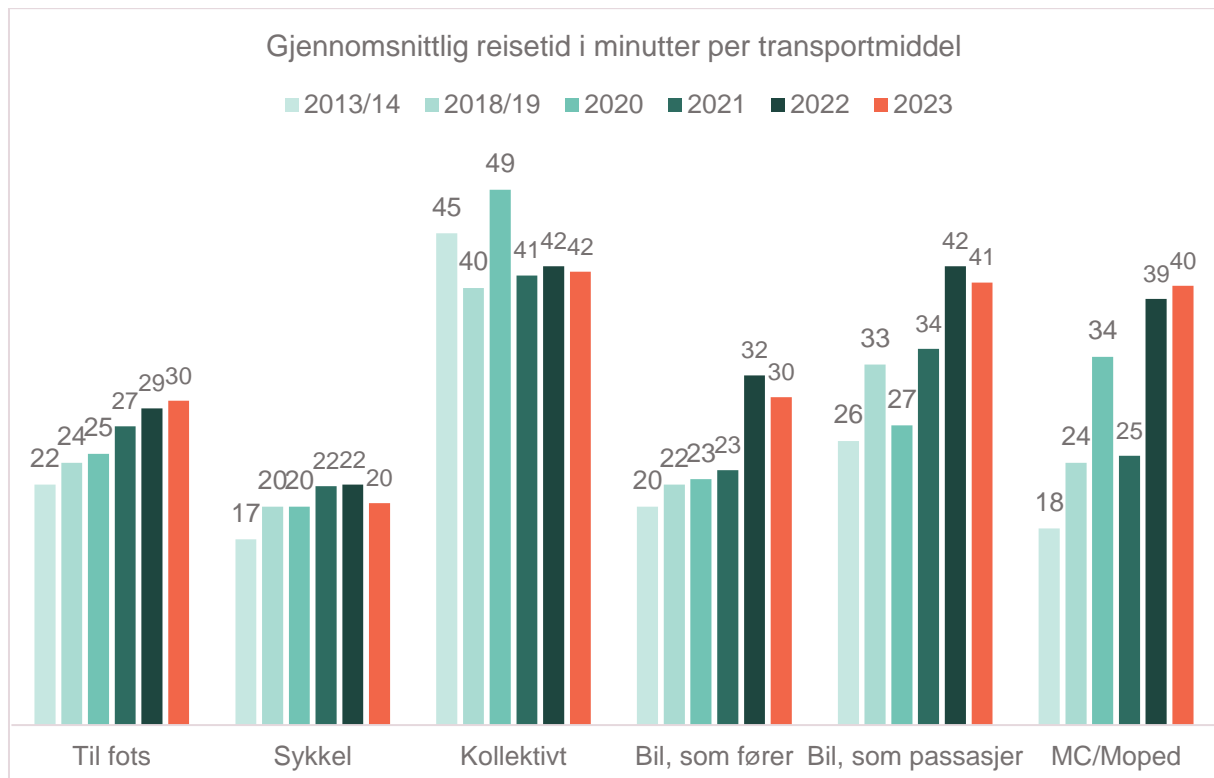
Figur 18: Transportmiddelbruk etter reiseavstand



## Bruk av transportmidler i tid

I 2023 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, bil som passasjer og MC/moped, med om lag 40 minutter hver. Transportmiddelet bil som fører og til fots har lik gjennomsnittstid på 30 minutter. Sykkling har kortest gjennomsnittstid på 20 minutter.

Figur 19: Bruk av transportmidler i tid

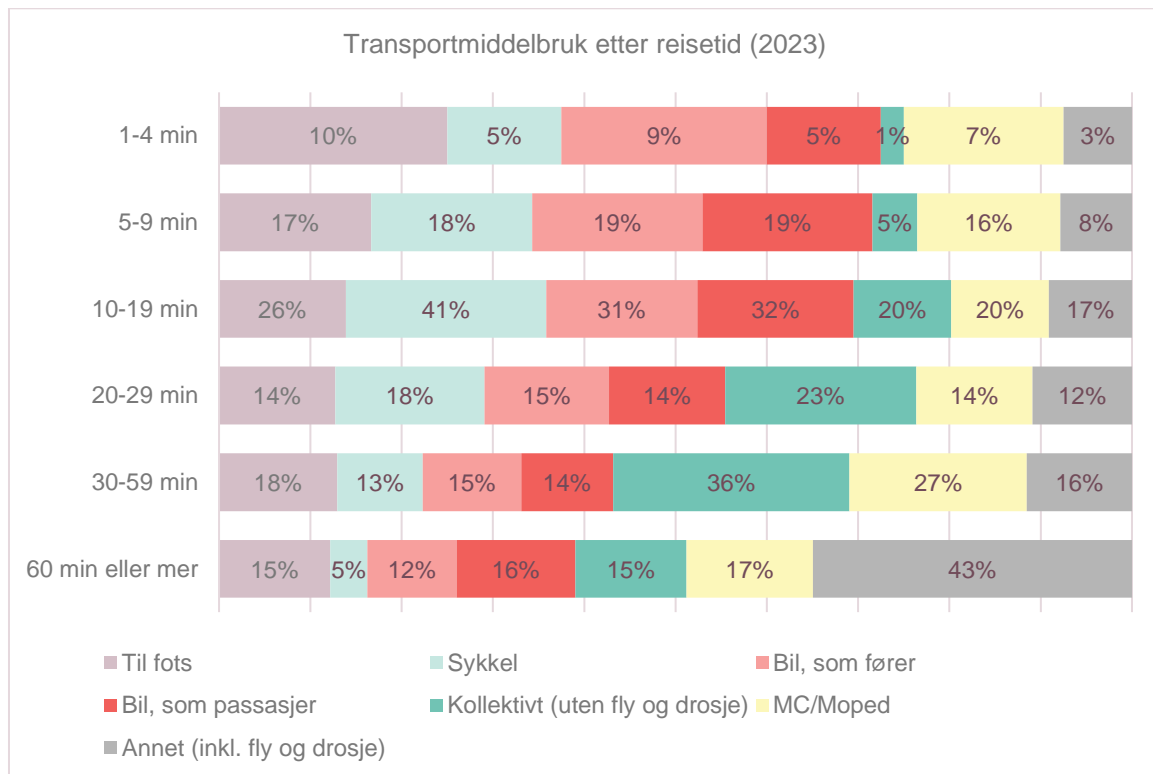


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Tabell 9: Reisetid gruppert etter transportmiddel

Reisetid gruppert etter transportmiddel	1 - 4 minutter	4 - 9 minutter	10 - 19 minutter	20 - 29 minutter	30 - 59 minutter	60 minutter eller lengre
Til fots	31 %	23 %	20 %	20 %	23 %	26 %
Sykkel	3 %	5 %	6 %	5 %	3 %	2 %
Bil, som fører	56 %	56 %	53 %	47 %	42 %	43 %
Bil, som passasjer	8 %	13 %	12 %	10 %	9 %	14 %
Kollektivt (uten fly og drosje)	2 %	3 %	8 %	16 %	21 %	12 %
MC/Moped	0 %	0 %	0 %	0 %	1 %	1 %
Annet (inkl. fly og drosje)	0 %	1 %	1 %	1 %	1 %	3 %
SUM	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Figur 20: Transportmiddelbruk etter reisetid

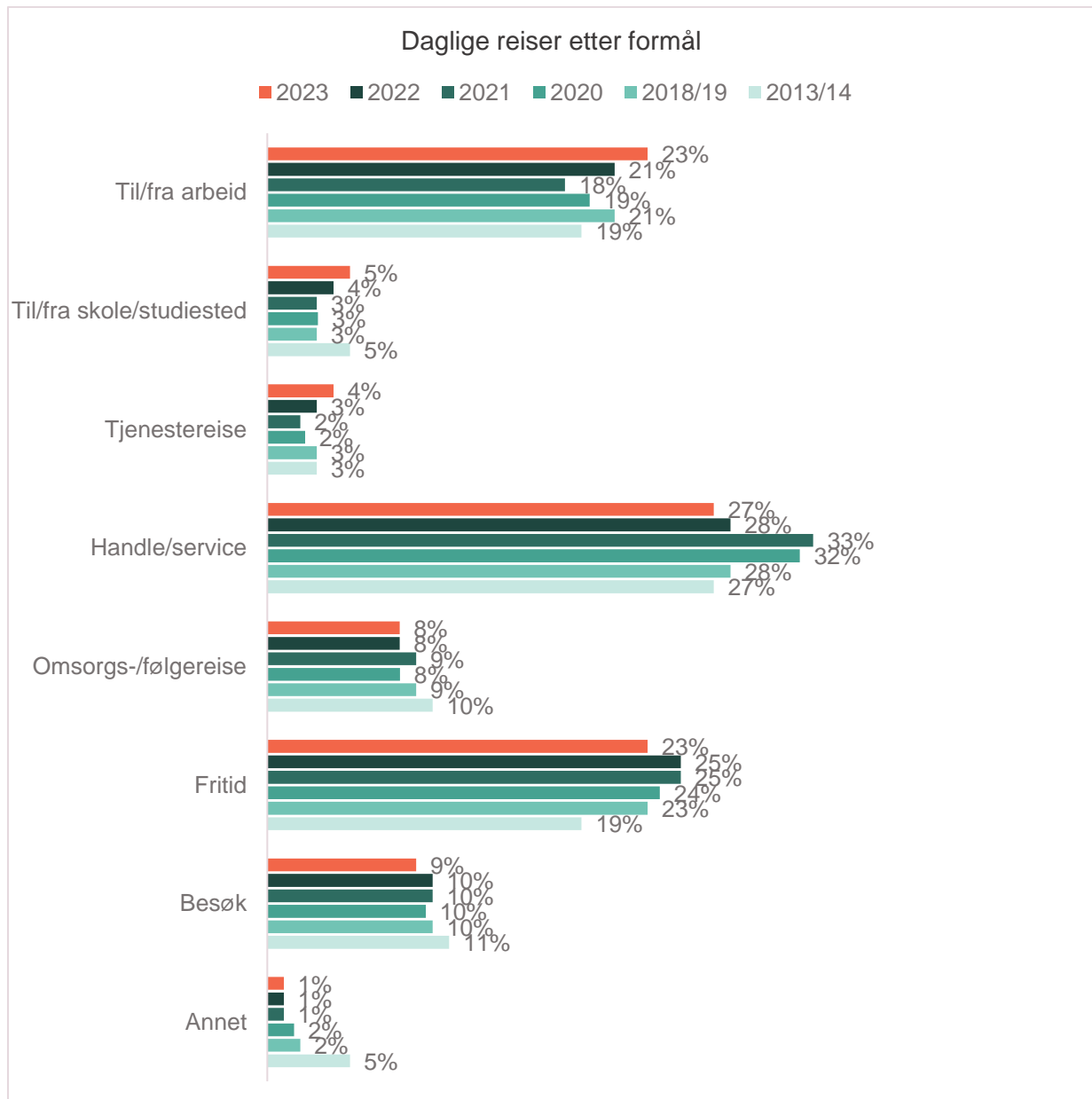


## KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

### Daglige reiser etter formål

Formålet til flest reiser som er foretatt i 2023 er handel eller service, etterfulgt av fritid og arbeid. Færrest reiser i forbindelse med skole/studiested og tjenestereiser.

Figur 21: Daglige reiser etter formål



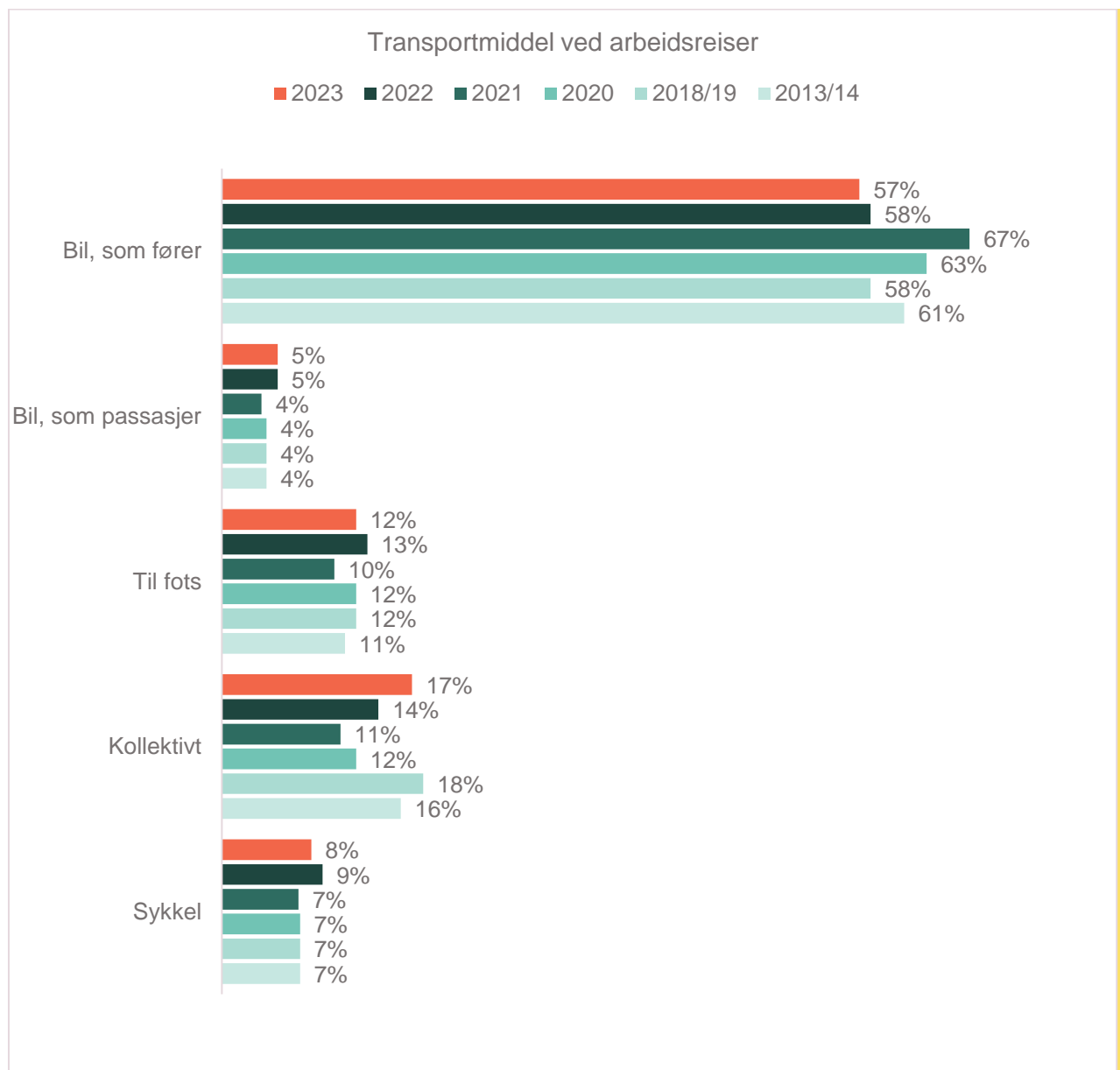
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

## Arbeidsreiser

### Transportmiddel ved arbeidsreiser

Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet ved arbeidsreiser, med 57 prosent. 17 prosent av arbeidsreisene blir gjort med kollektivtransport, tett etterfulgt av å gå med 12 prosent. 8 prosent av reisene blir foretatt med sykkel som fremkomstmiddel, og 5 prosent som passasjer i bil med andre. Sammenlignet med 2022 er det størst endring ved å reise kollektivt, som har økt med tre prosentpoeng. Kollektiv som transportmiddel blir i mindre grad benyttet under koronapandemien.

Figur 18: Transportmiddel ved arbeidsreiser



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Tabell 10: Transportmiddel på arbeidsreisen

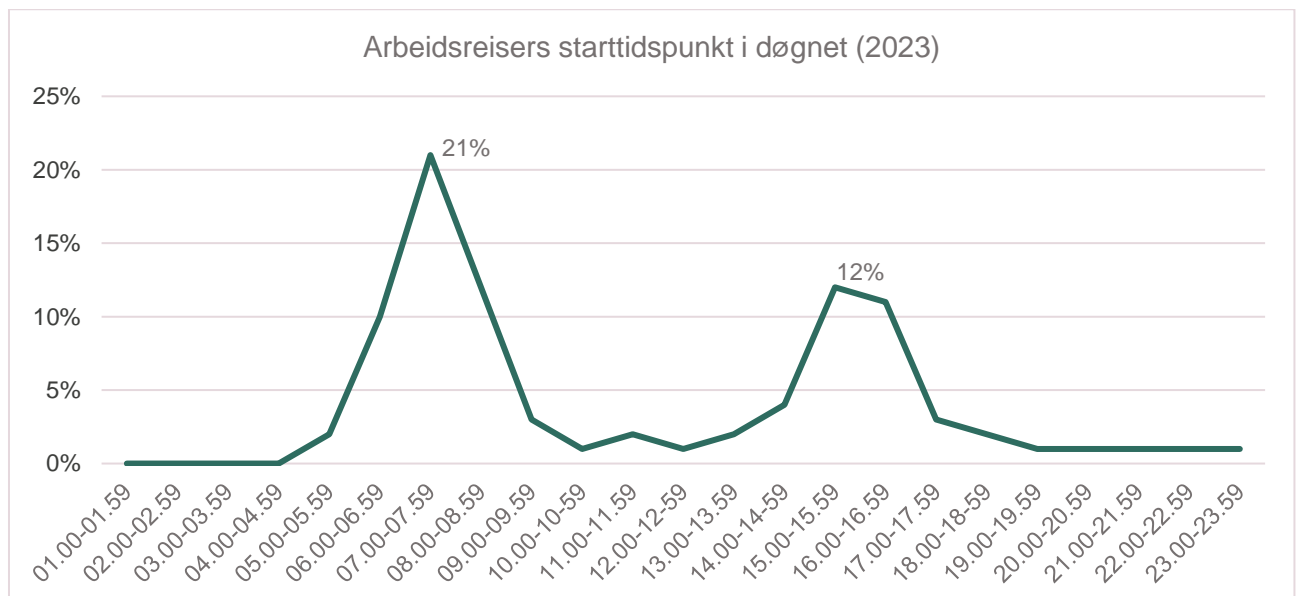
Transportmiddel på arbeidsreisen	1992	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021	2022	2023
Til fots	11	11	11	11	12	12	10	13	12
Sykkel	6	6	6	7	7	7	7	9	8
MC/moped	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Bilfører	63	63	61	61	58	63	67	58	57
Bilpassasjer	7	7	5	4	4	4	4	4	5
Kollektivt	12	12	15	16	18	12	11	14	17
Annet	-	-	1	1	0	2	1	1	1
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

### Arbeidsreisens starttidspunkt

Fra den grafiske fremstillingen ser man at det fremkommer to topper hvor de fleste av arbeidsreisene gjennomføres, mellom kl. 07 – 08 (21 prosent) og mellom kl. 15 – 16 (12 prosent).

Figur 19: Arbeidsreisens starttidspunkt

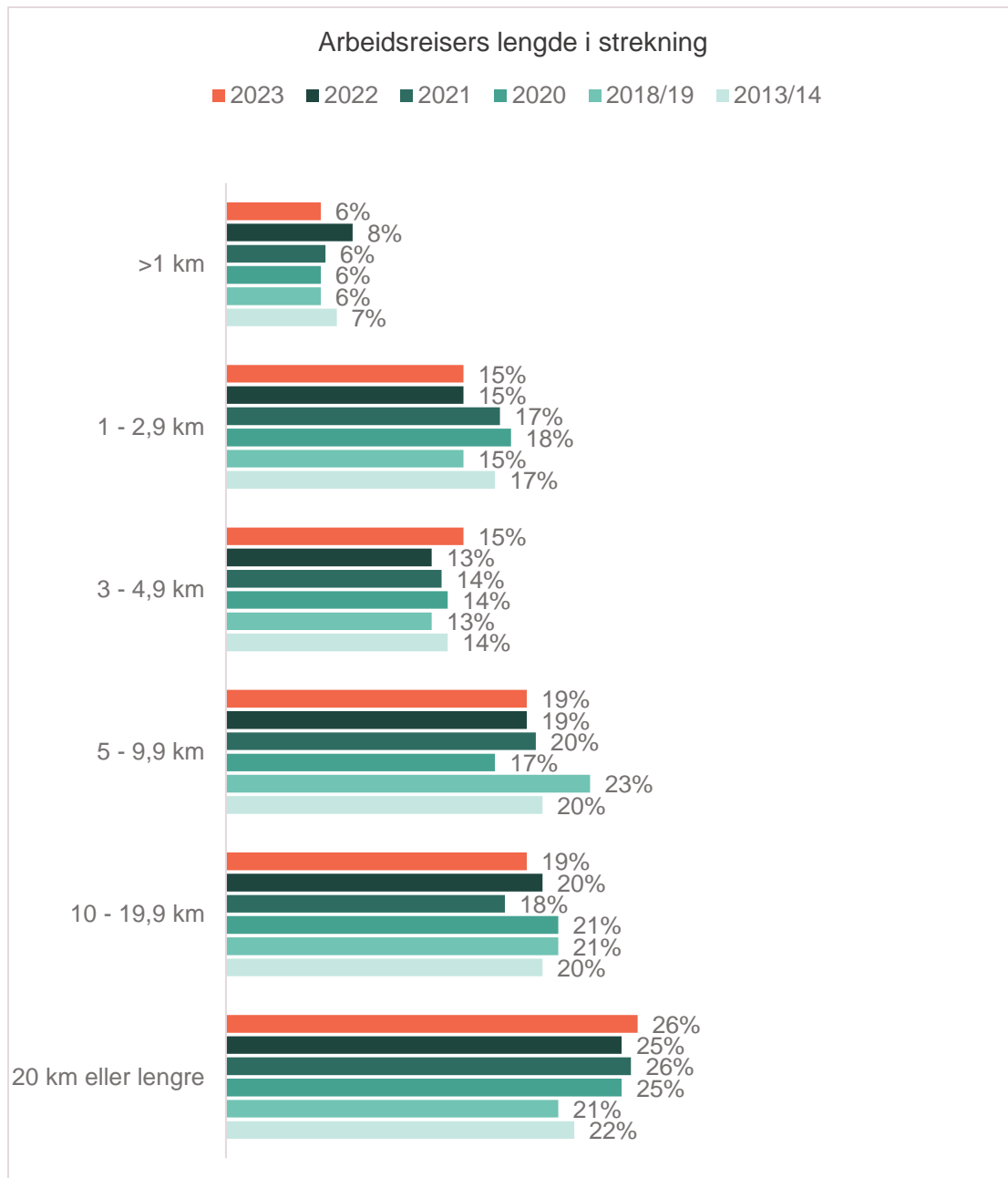




### Arbeidsreisens lengde i strekning

Færrest andel arbeidsreiser er under 1 kilometer i 2023. Utover dette fremkommer det ikke én distanse til arbeidet som peker seg ut, men det er derimot relativt jevnt fordelt på de ulike distansene. Sammenlignet med 2022 ligger resultatene relativt stabilt.

Figur 20: Arbeidsreisens lengde i strekning

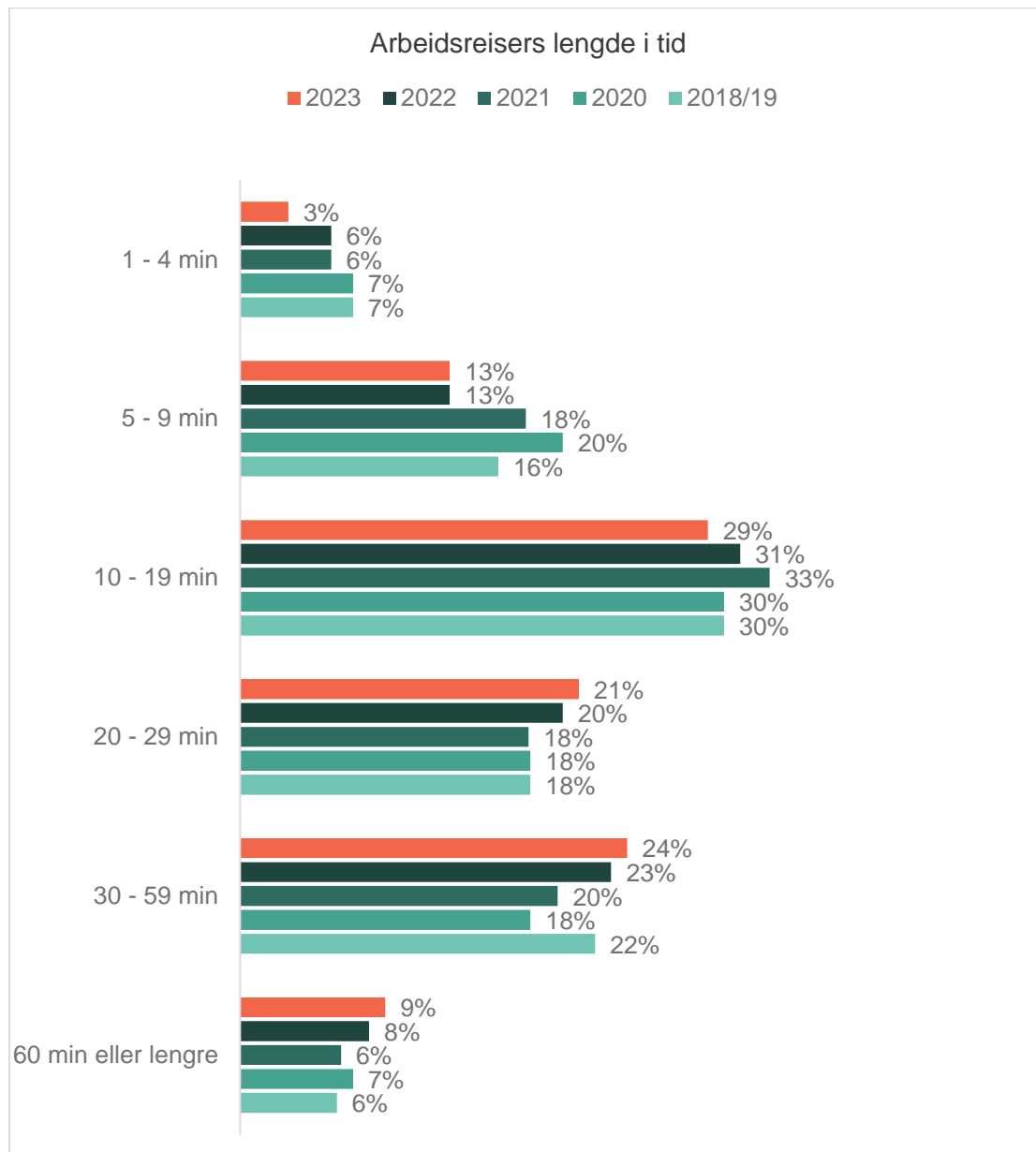


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

### Arbeidsreisens lengde i tid

29 prosent av arbeidsreiser har en reisetid på 10-19 minutter. Færrest reiser befinner seg i ytterpunktene: 3 prosent av arbeidsreisene tar 1-4 minutter og 9 prosent bruker minst en time. Med unntak av 5-9 minutter med en oppslutning på 13 prosent, er øvrige tidsintervaller relativt jevnt fordelt med en andel på omtrent 20 prosent. Resultatene ligger relativt stabilt fra 2022.

Figur 21: Arbeidsreisens lengde i tid

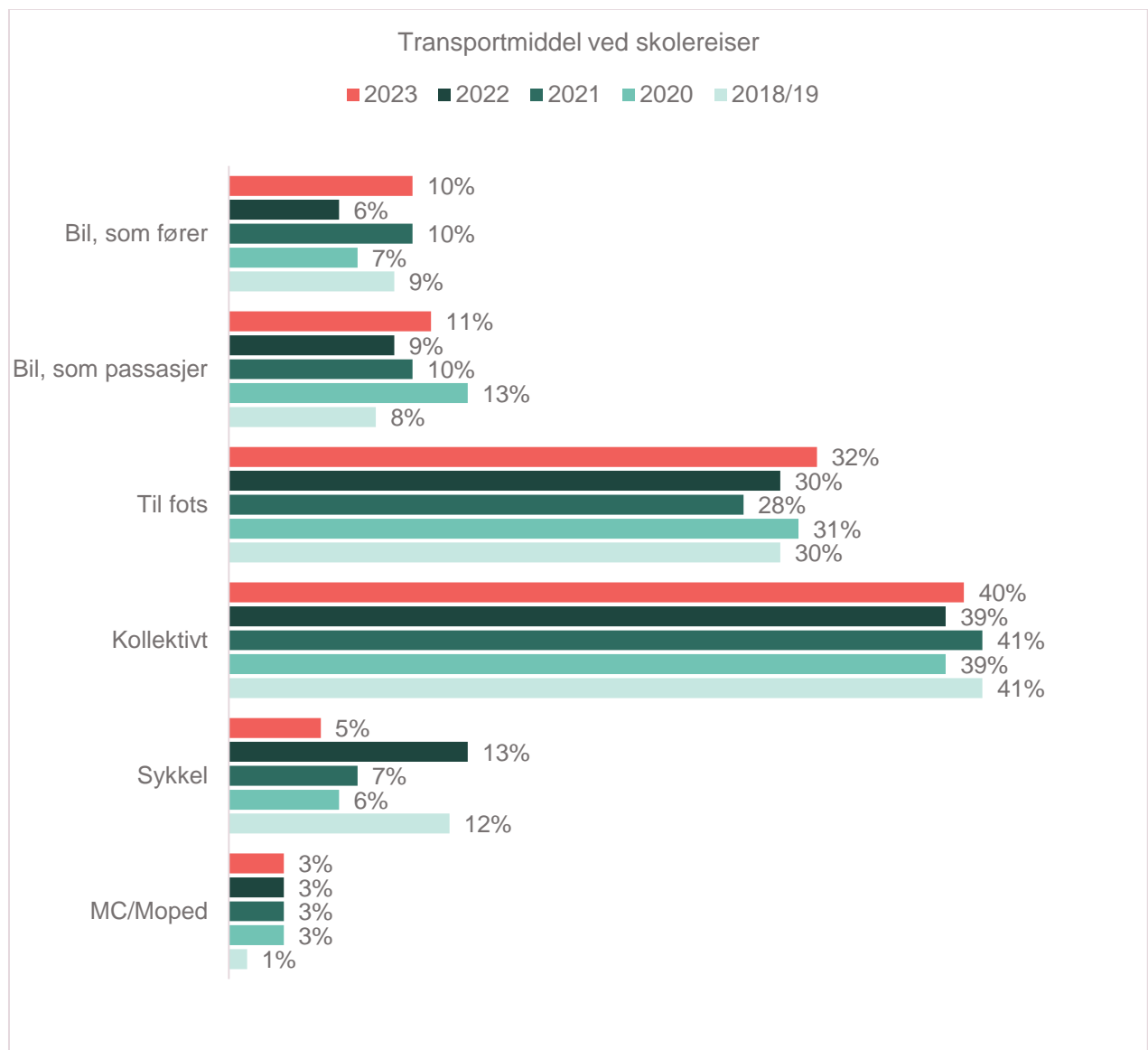


## Skolereiser

### Transportmiddel benyttet på skolereiser

Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte. Når det gjelder skolereiser med bil, foretas om lag like mange reiser som fører og passasjer, henholdsvis 10 og 11 prosent. 5 prosent av reisene er med sykkel og 3 prosent med av MC eller moped. Det er størst endring i form av en reduksjon i sykkelbruk fra fjoråret, med 8 prosentpoeng.

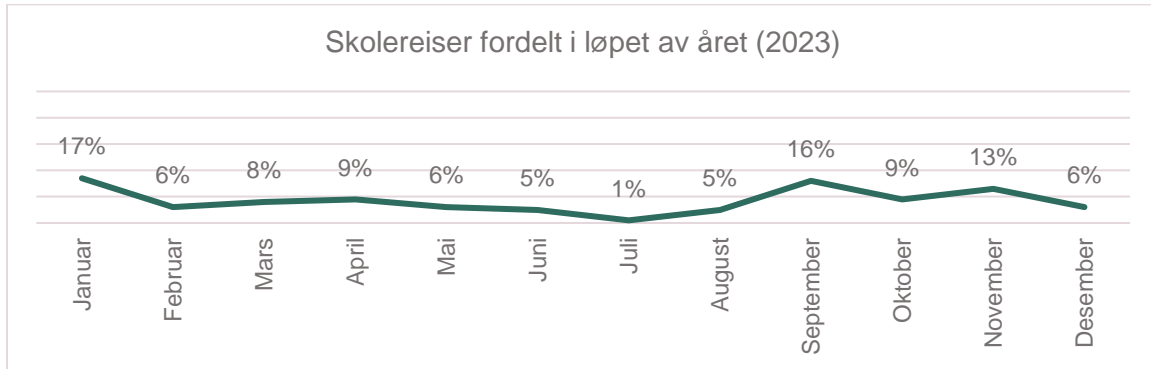
Figur 22: Transportmiddel ved skolereiser



### Skolereiser i løpet av året

I 2023 blir det foretatt færrest skolereiser i sommermånedene juni, juli og august, som kan antas å ha sammenheng med sommerferien. Det ble også foretatt færre skolereiser i månedene februar og desember, som også kan ha sammenheng med vinter- og juleferie.

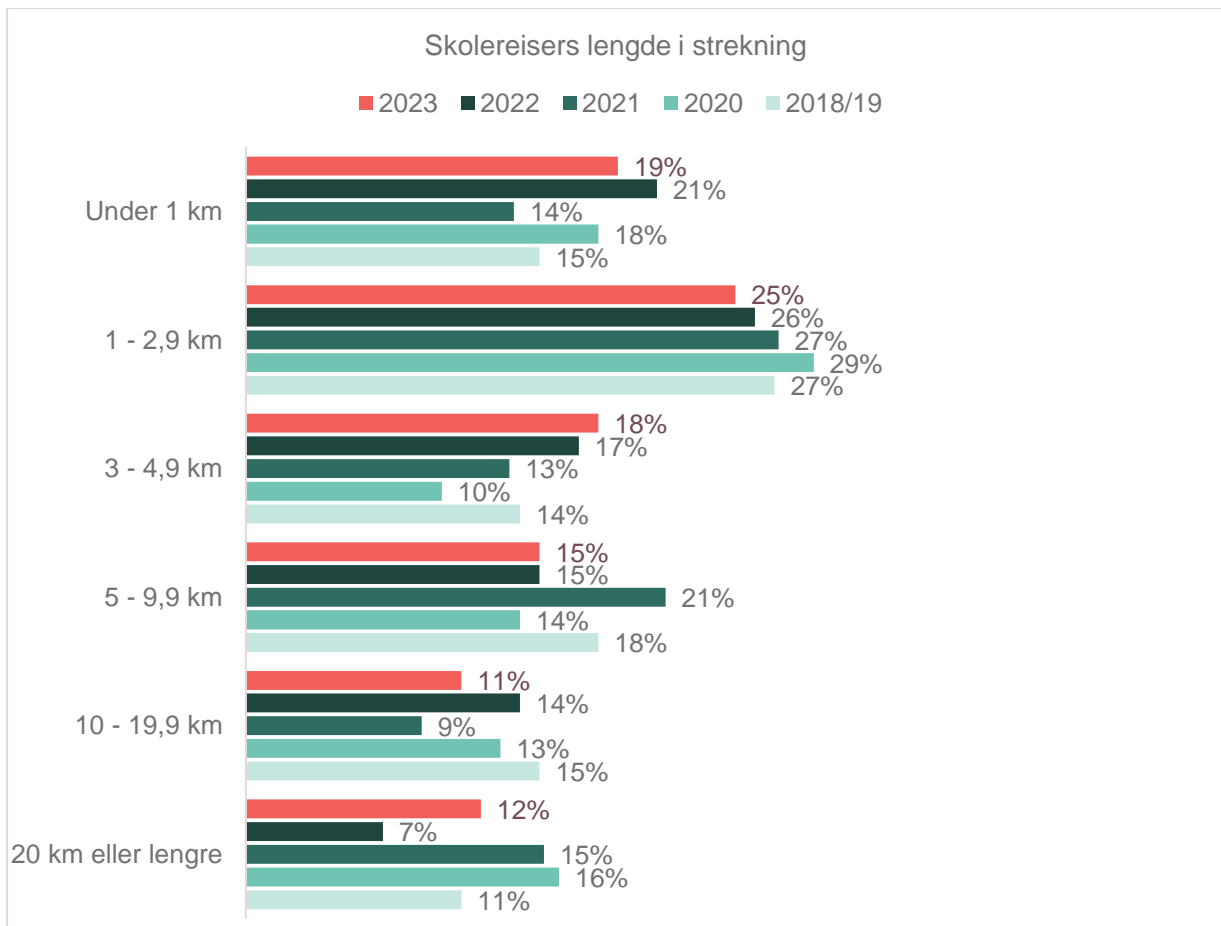
Figur 23: Skolereiser fordelt i løpet av året



### Skolereisers lengde i strekning

42 prosent av skolereisene er mellom 1 og 2,9 km. Resten av distansene har en andel på mellom 11 og 18 prosent.

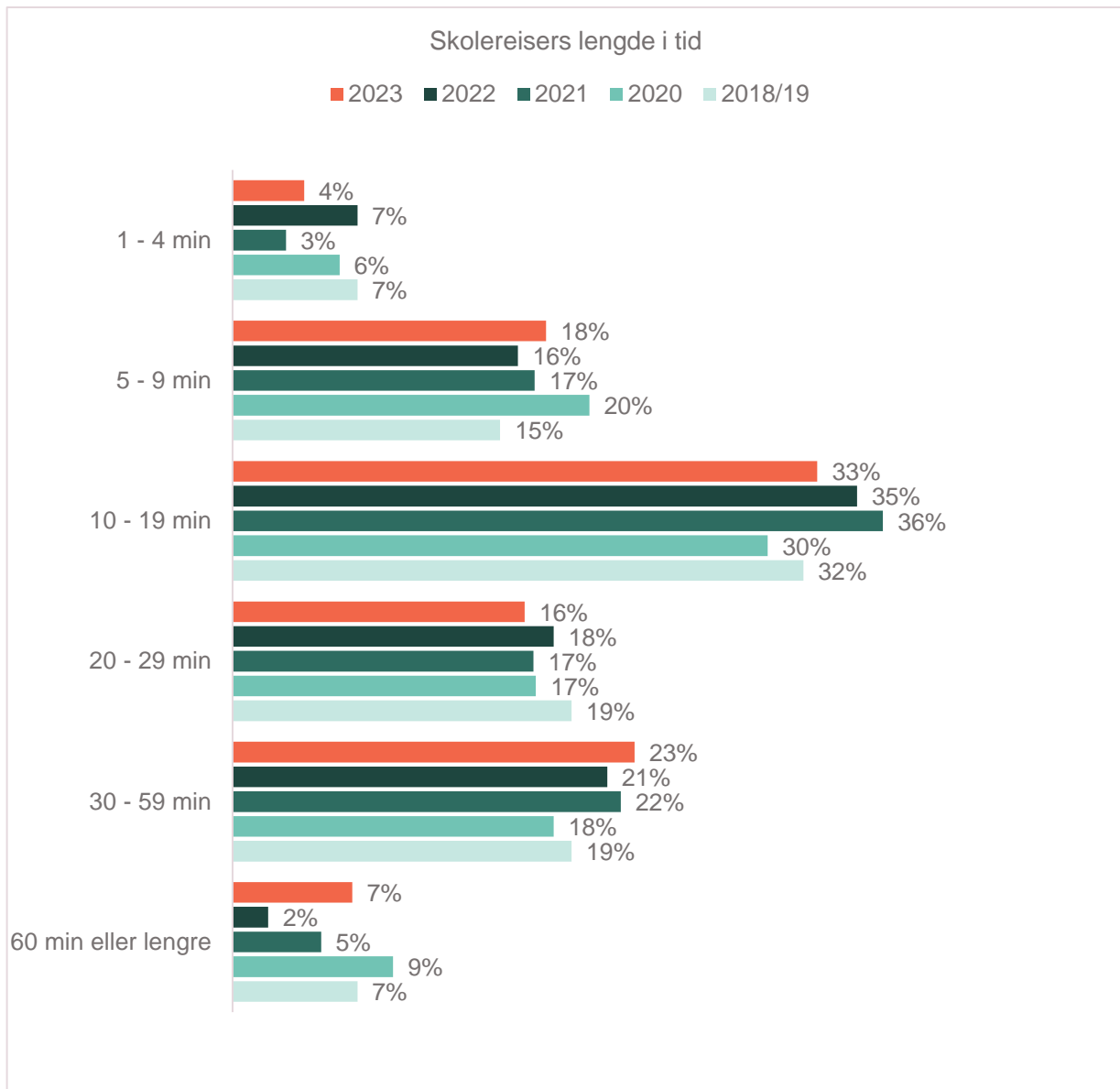
Figur 24: Skolereisers lengde i strekning



## Skolereisers lengde i tid

De fleste skolereisene har en varighet på 10-19 min. Det er lavest forekomst i ytterpunktene av tidsintervallene – under 4 minutter eller over 60 minutter. Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 16 og 23 prosent. Resultatene fra 2022 til 2023 ligger relativt jevnt, hvor største endring er i ytterpunktene: 1-4 minutter har en reduksjon på tre prosentpoeng, mens 60 minutter eller lengre har en økning på fem prosentpoeng.

Figur 25: Skolereisers lengde i tid

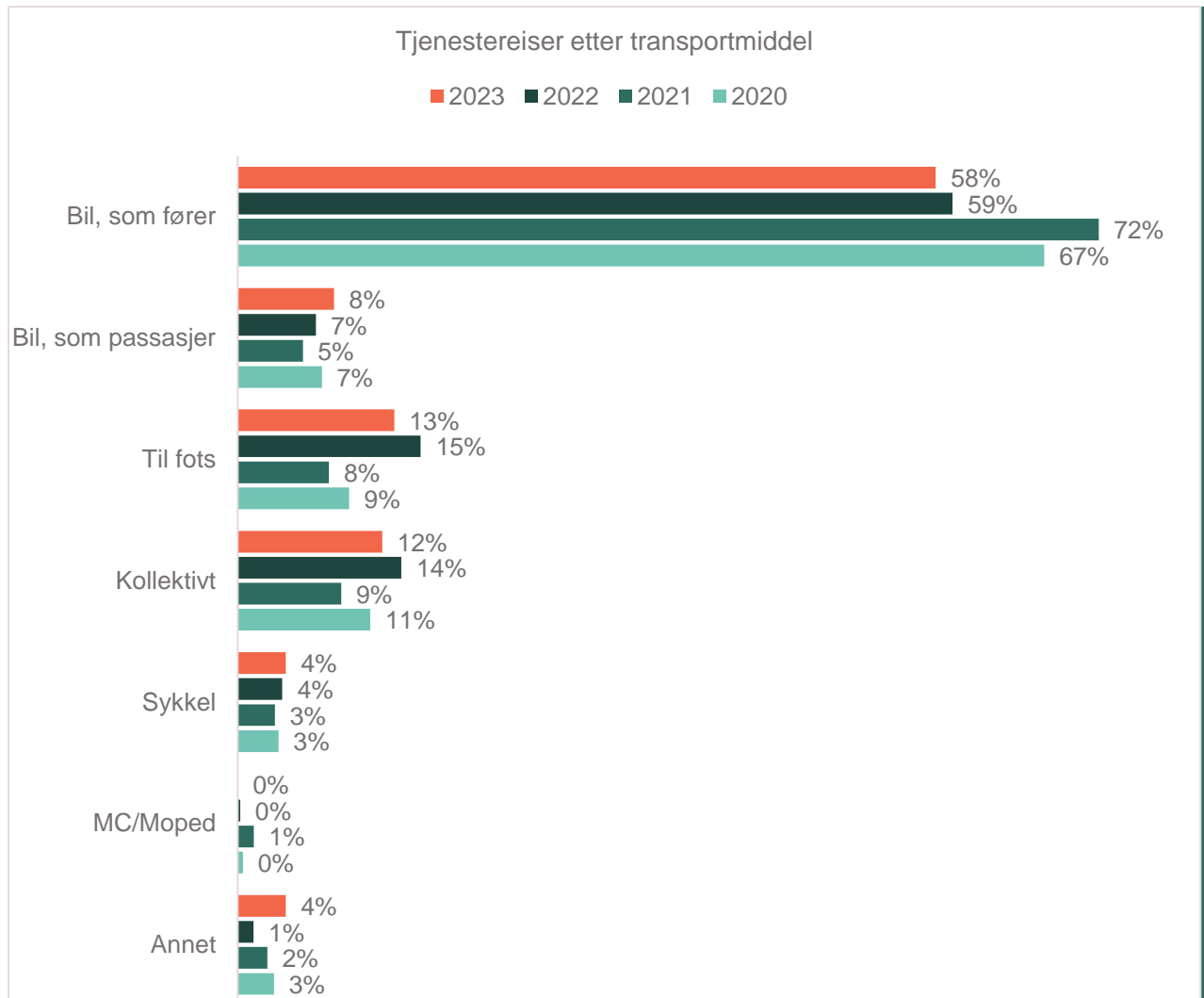


## Tjenestereiser

### Transportmiddel ved tjenestereiser

Det er en overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 58 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 13 prosent gjøres til fots og tolv prosent med kollektivtransport.

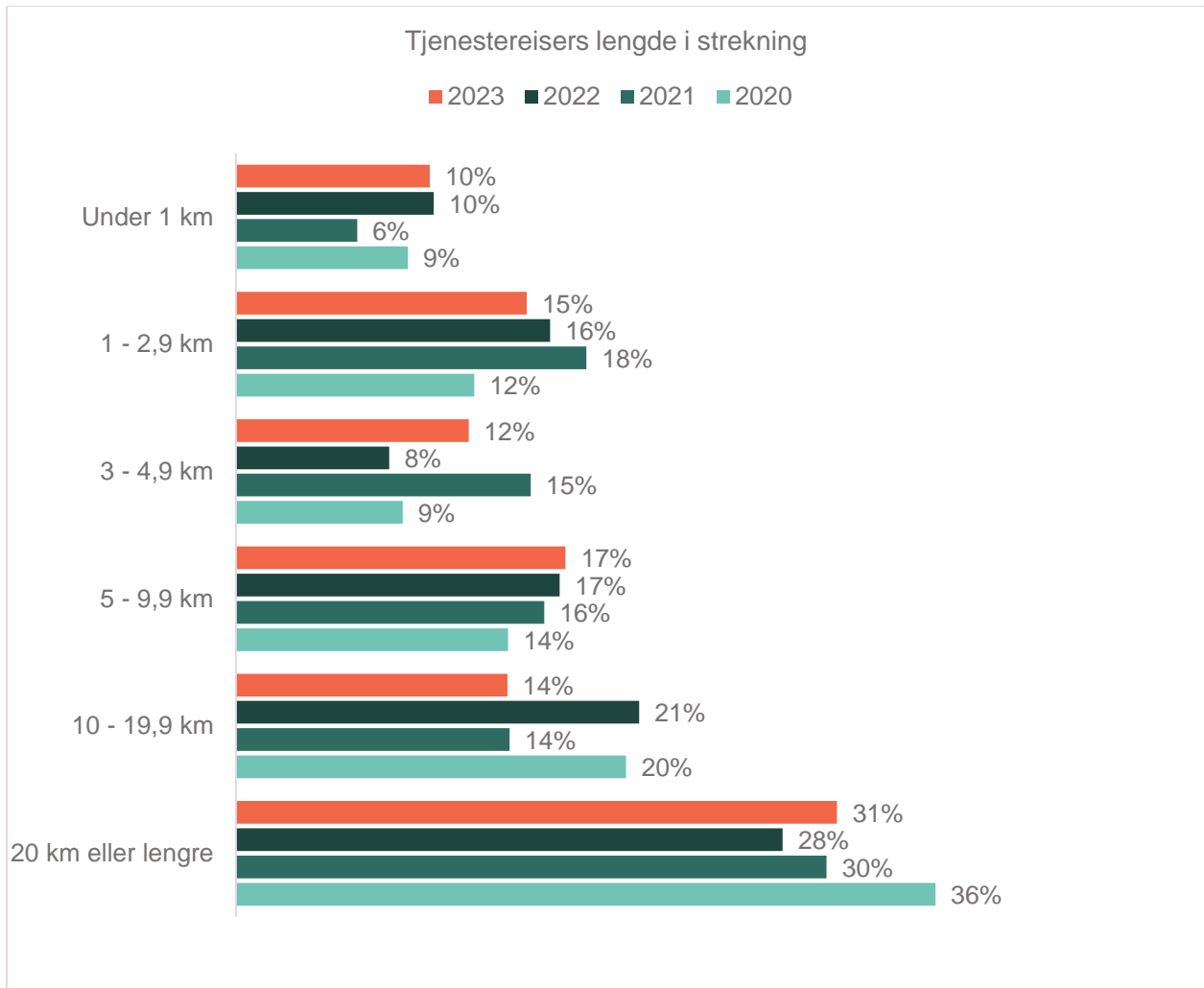
Figur 26: Transportmiddel ved tjenestereiser



## Tjenestereiser etter strekning

Størst andel av tjenestereisene er 20 km eller lengre. Sammenlignet med 2022 er det størst endring i intervallet 10-19,9 km, hvor andelen faller fra 21 til 14 prosent.

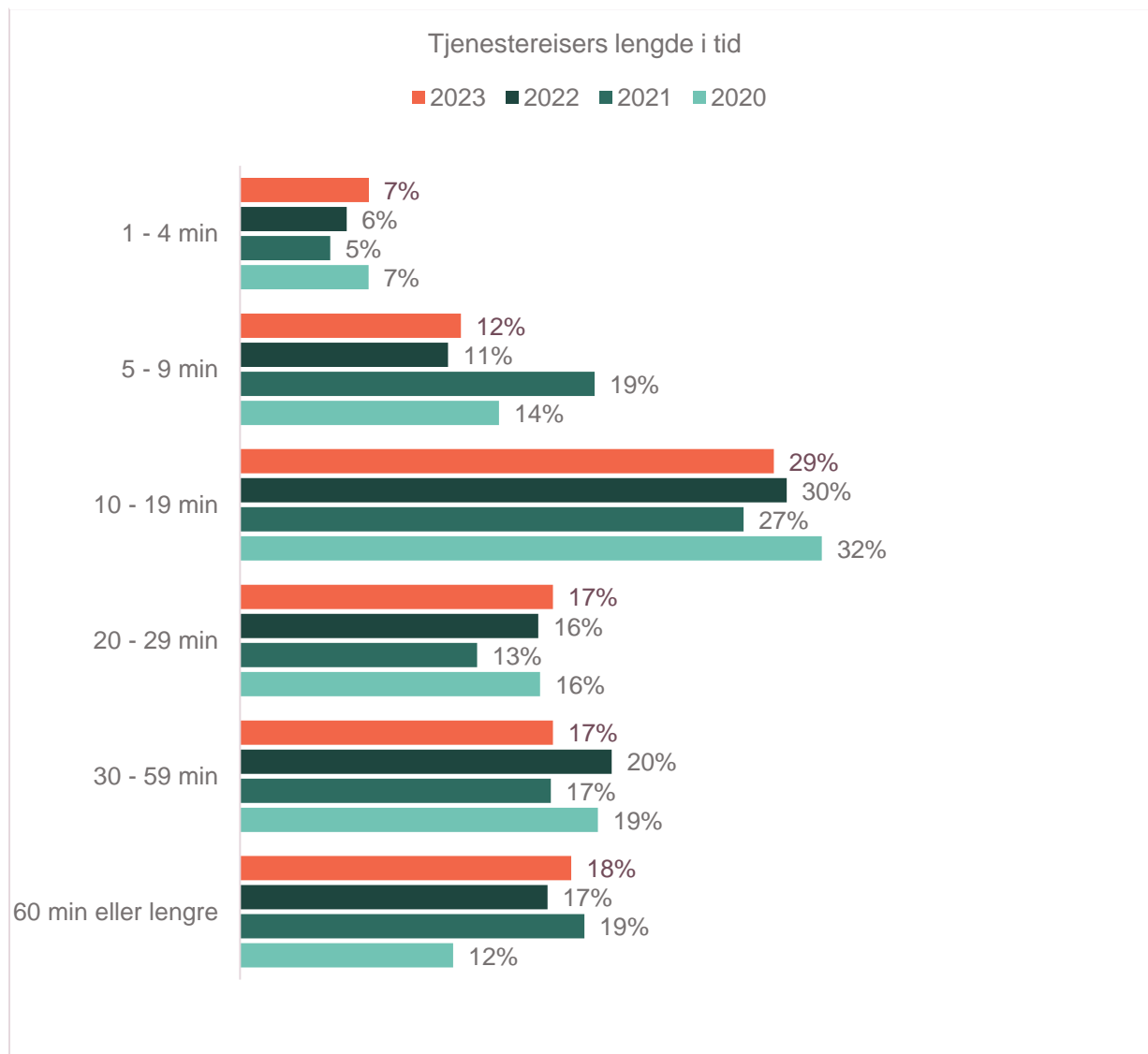
Figur 27: Tjenestereisers lengde i strekning



## Tjenestereisenes reisetid

Flesteparten av tjenestereisene tar 10 – 19 minutter. Færrest reiser har en varighet mellom 1 og 4 minutter, og øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt.

Figur 28: Tjenestereisers lengde i tid



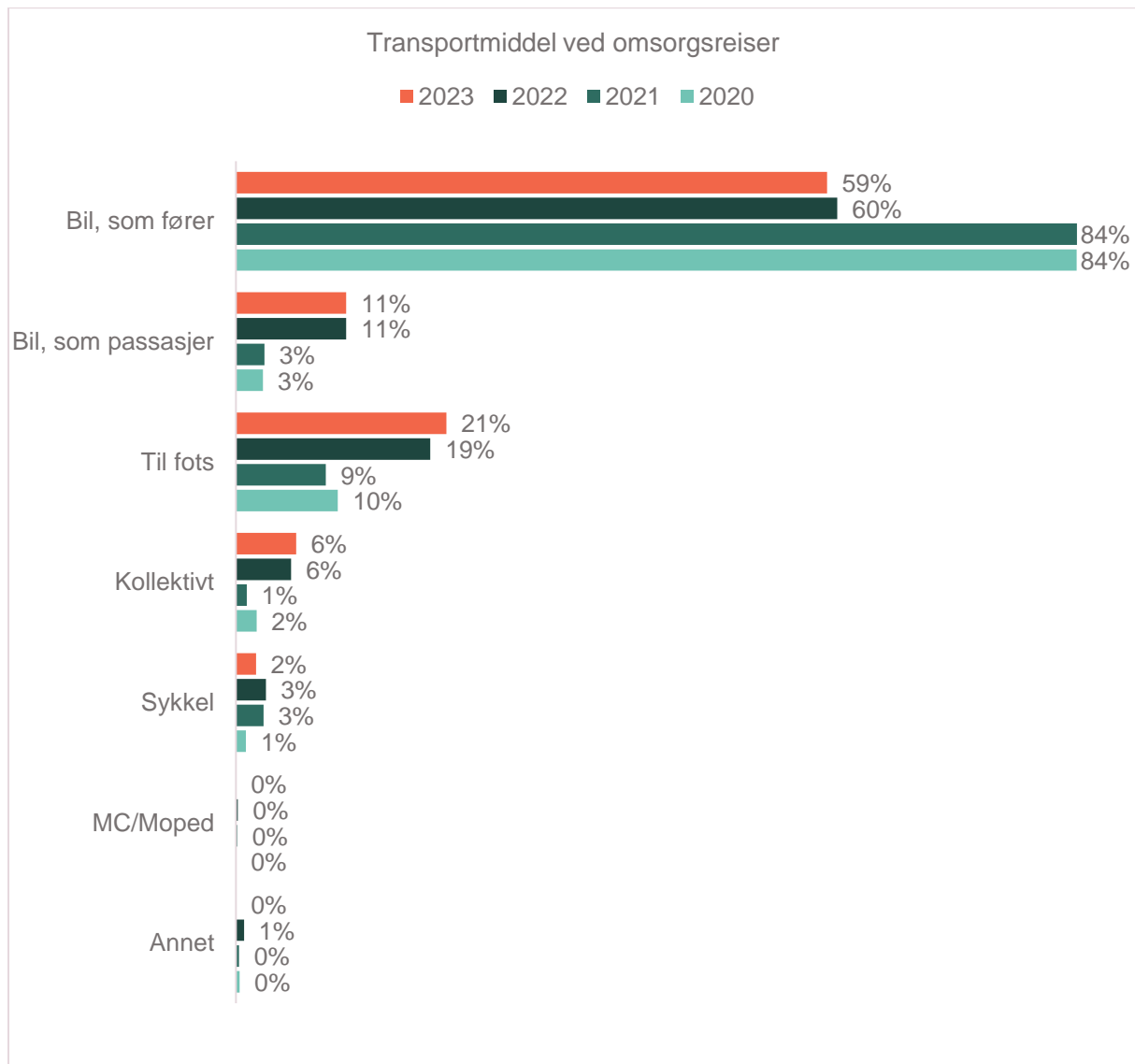


## Omsorgsreiser

### Transportmiddel ved omsorgsreiser

Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører, som har en andel på 59 prosent. 21 prosent av disse reisene foretas til fots og elleve prosent som passasjer. Kun marginale andeler av omsorgsreiser fordeler seg på kollektivtransport, sykkel, MC/moped og annet.

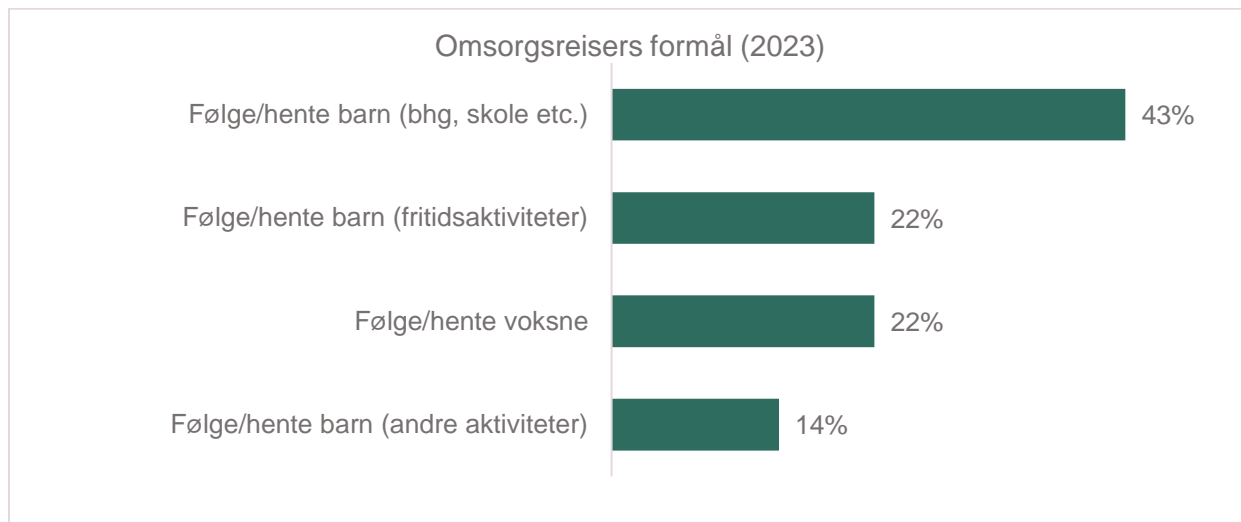
Figur 29: Transportmiddel ved omsorgsreiser



### Omsorgsreisens formål

Størst andel av omsorgsreisene (43 prosent) er å følge/hente barn. 22 prosent har som formål å følge/hente barn til fritidsaktiviteter og like mange for å følge/hente voksne. 14 prosent utgjør å følge/hente barn til andre aktiviteter.

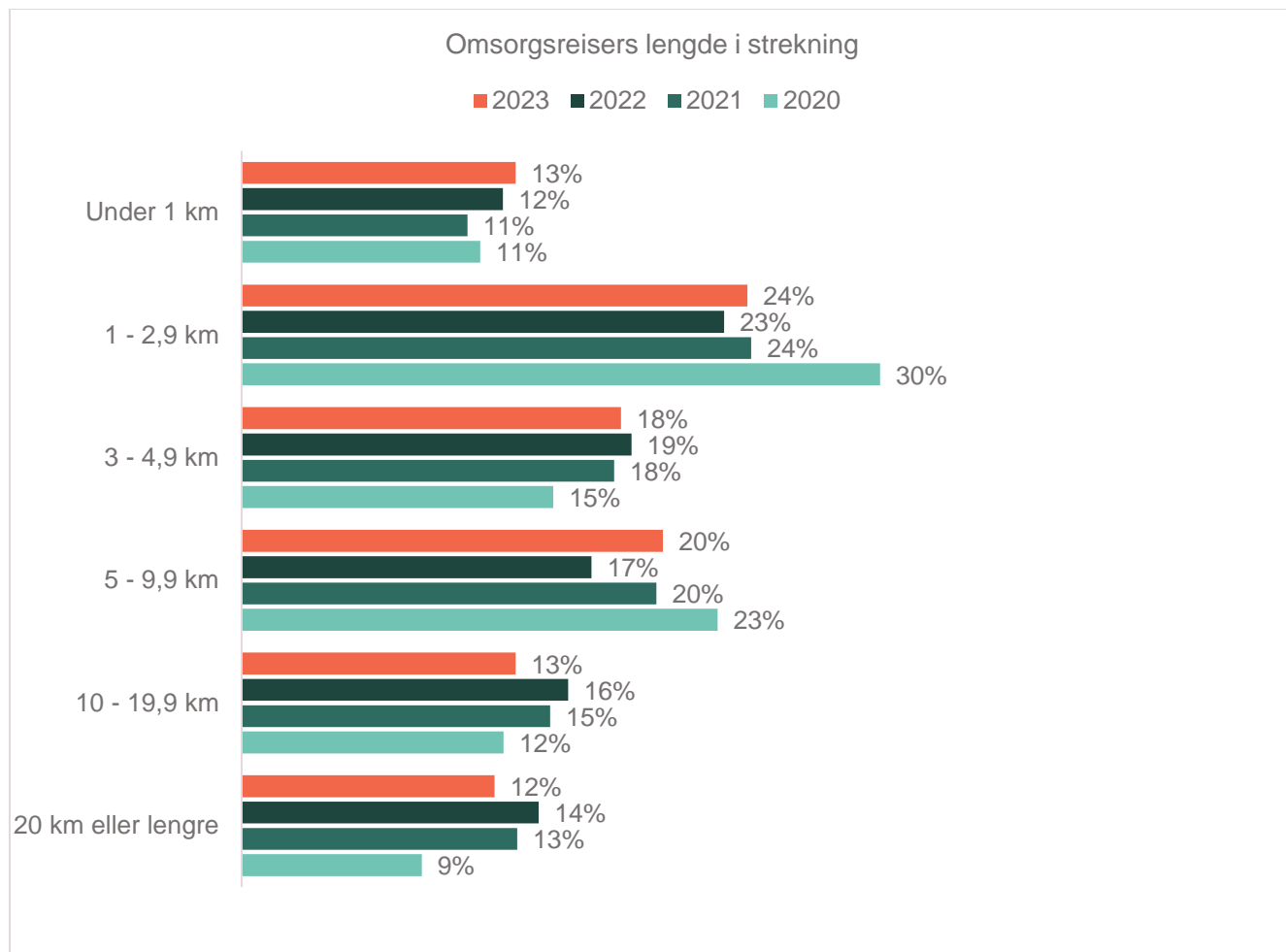
Figur 30: Omsorgsreisens formål



## Omsorgsreisens strekning

24 prosent av omsorgsreisene har en strekning på mellom 1 og 2,9 km. Utover dette fremkommer det ikke et fremtredende mønster på omsorgsreisens strekning.

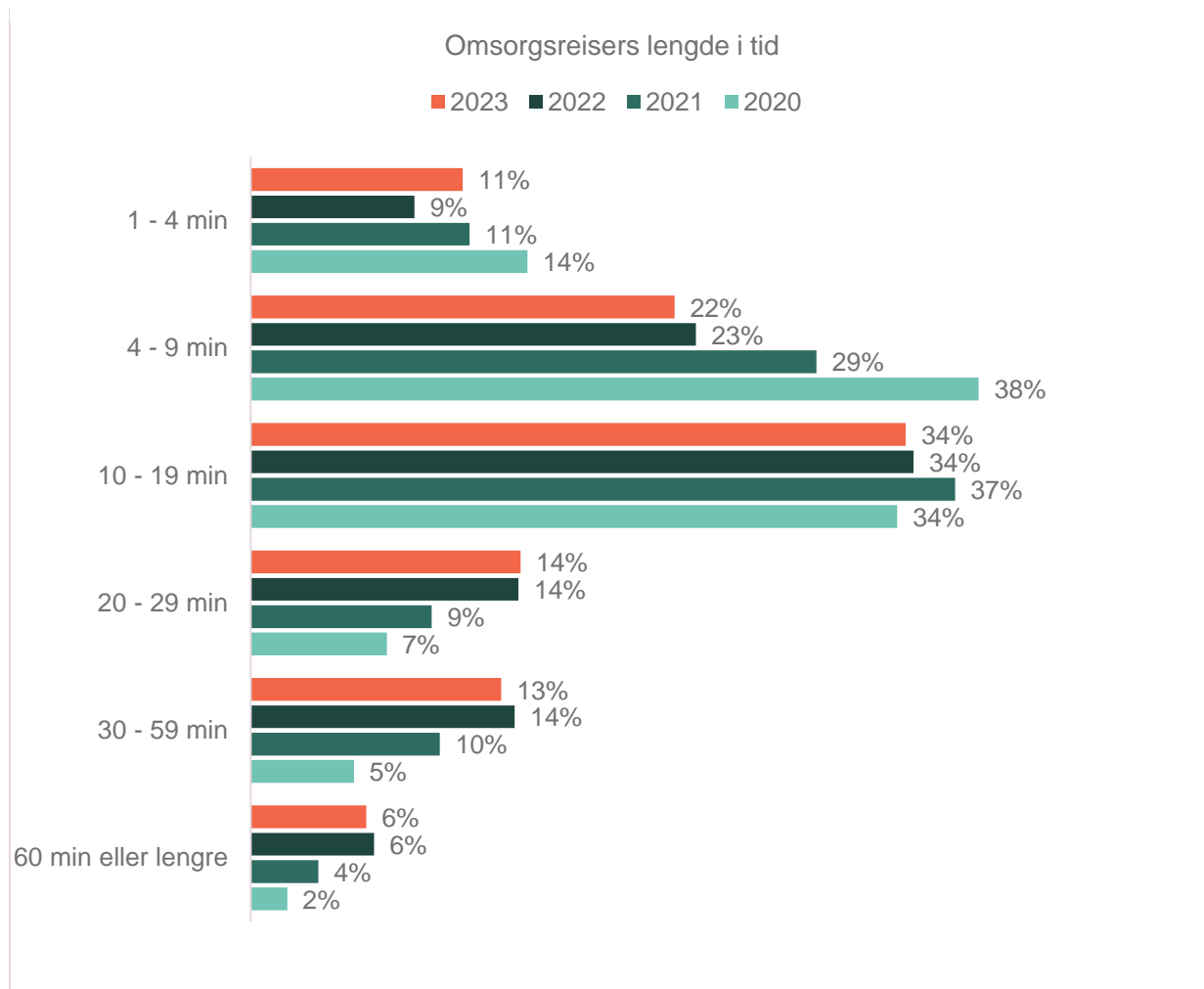
Figur 31: Omsorgsreisens lengde i strekning



## Omsorgsreiser etter reisetid

De fleste omsorgsreisene tar mellom 10 og 19 minutter. De minste andelene finner vi i ytterpunktene 1-4 minutter og 60 minutter eller lengre.

Figur 32: Omsorgsreisens lengde i tid

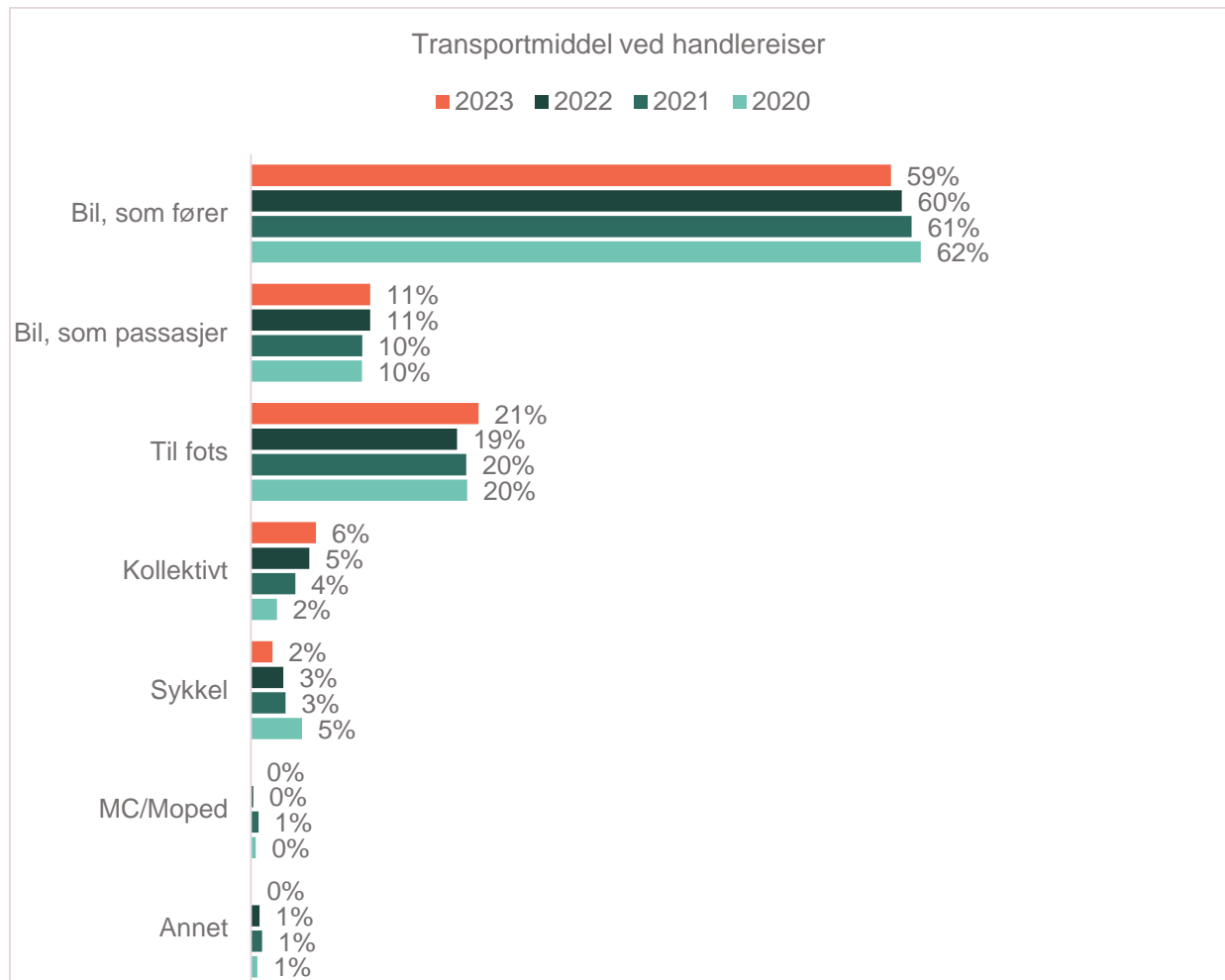


## Handlereiser

### Transportmiddel ved handlereiser

Ved 59 prosent av handlereisene kjøres det bil selv. 21 prosent blir gjennomført til fots og 11 prosent i bil som passasjer. Andelen som benytter seg av kollektiv transport, sykkel, mc/moped ligger under 10 prosent.

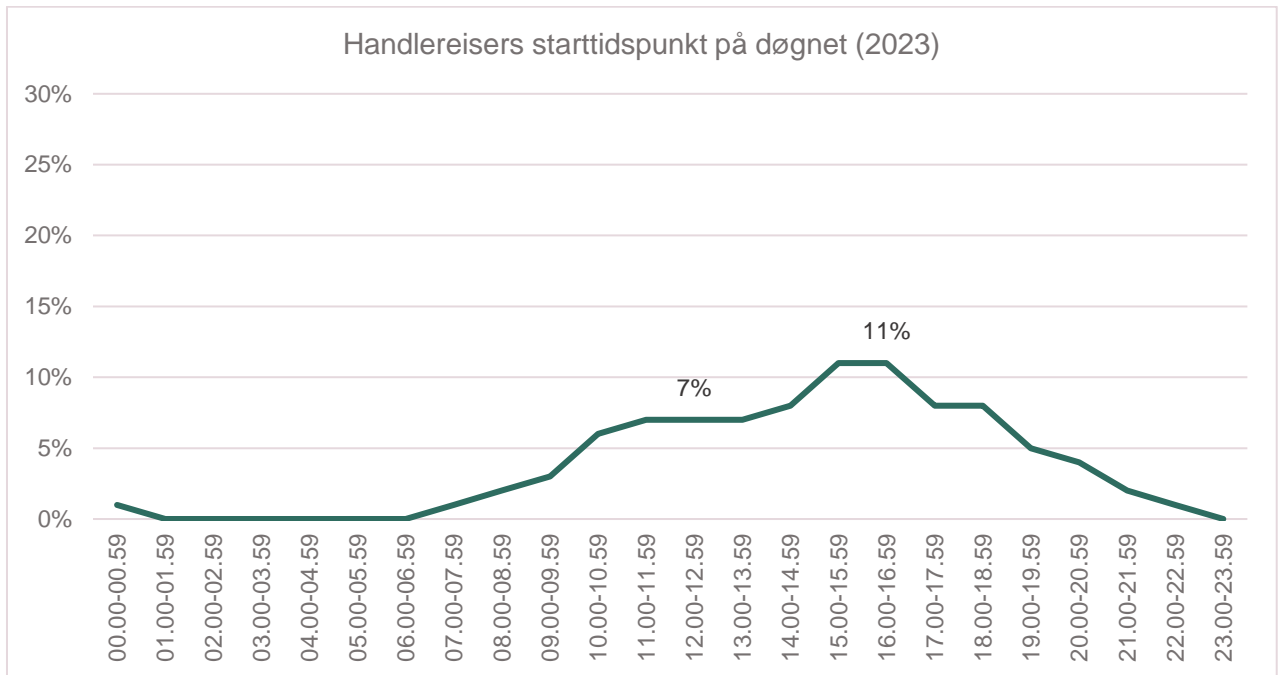
Figur 33: Transportmiddel ved handlereiser



## Handlereisers starttidspunkt

Når det gjelder handlereisenes starttidspunkt på døgnet, ser man at fra kl. 07 på morgenen starter disse reisene og andelen stiger frem til kl. 12. Det er et lite fall den kommende timen, før det øker frem til kl. 17, hvor handlereisene begynner å avta ut resten av døgnet.

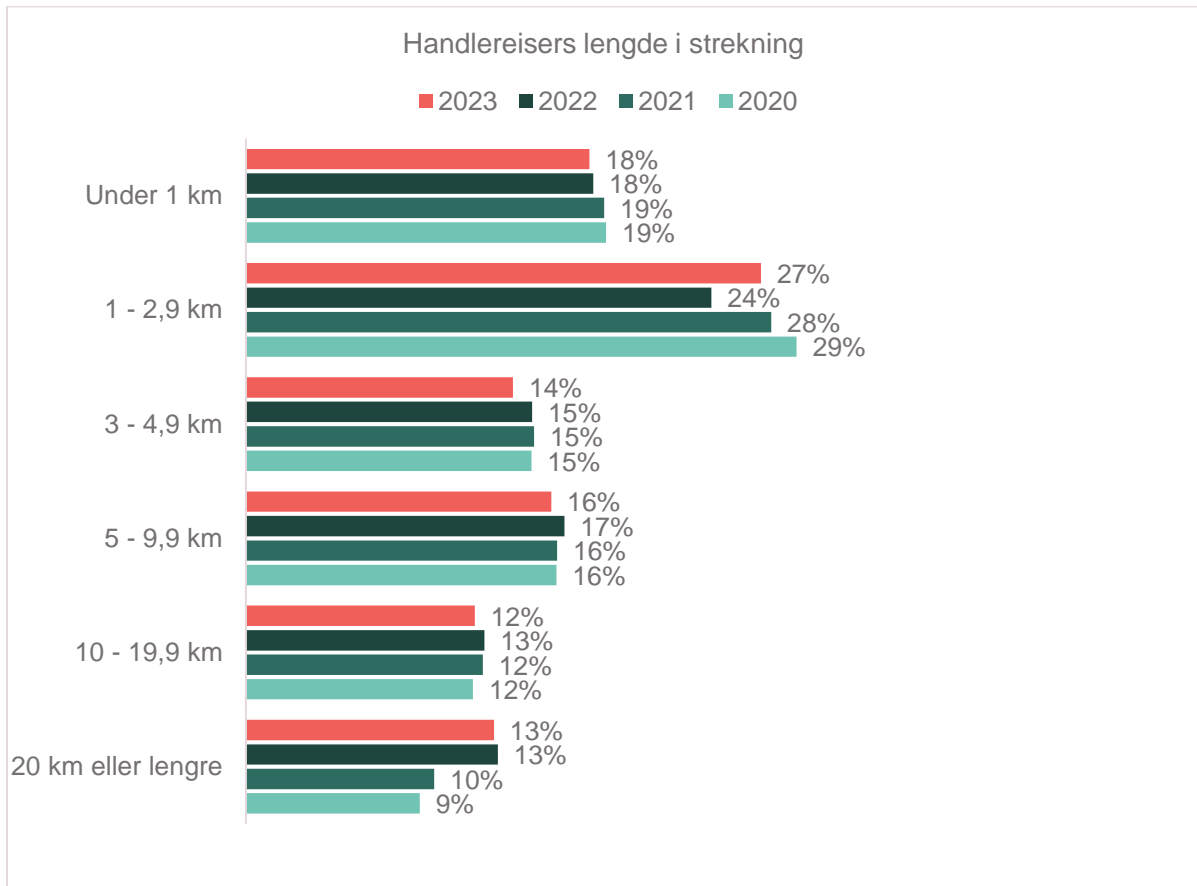
Figur 34: Handlereisers starttidspunkt



### Handlereisers lengde i strekning

27 prosent av handlereiser er mellom 1 og 2,9 km. Øvrige lengdeintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 12 og 18 prosent.

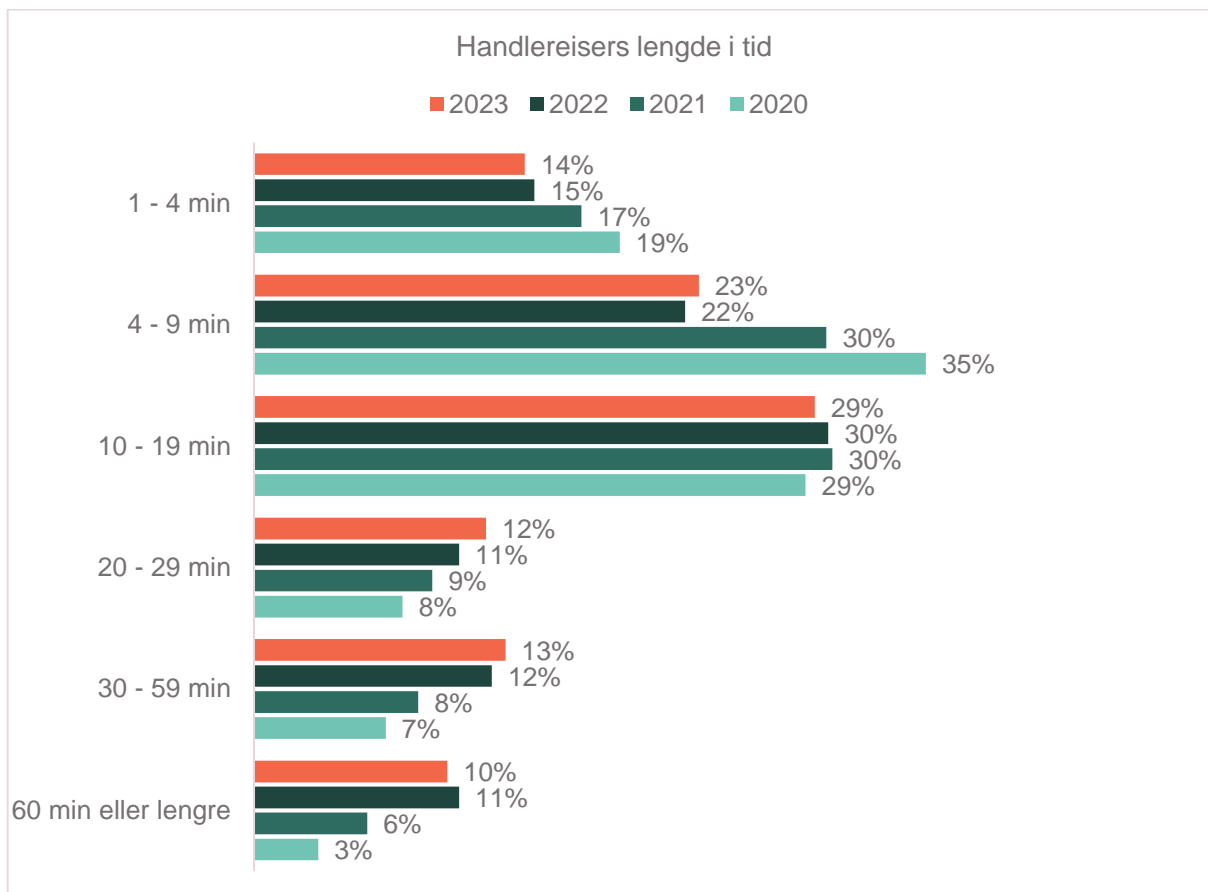
Figur 35: Handlereisers lengde i strekning



### Handlereisers lengde i tid

29 prosent av handlereisene tar 10-19 minutter. 23 prosent av dem tar 4-9 minutter. Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 10 og 14 prosent.

Figur 36: Handlereisers lengde i tid



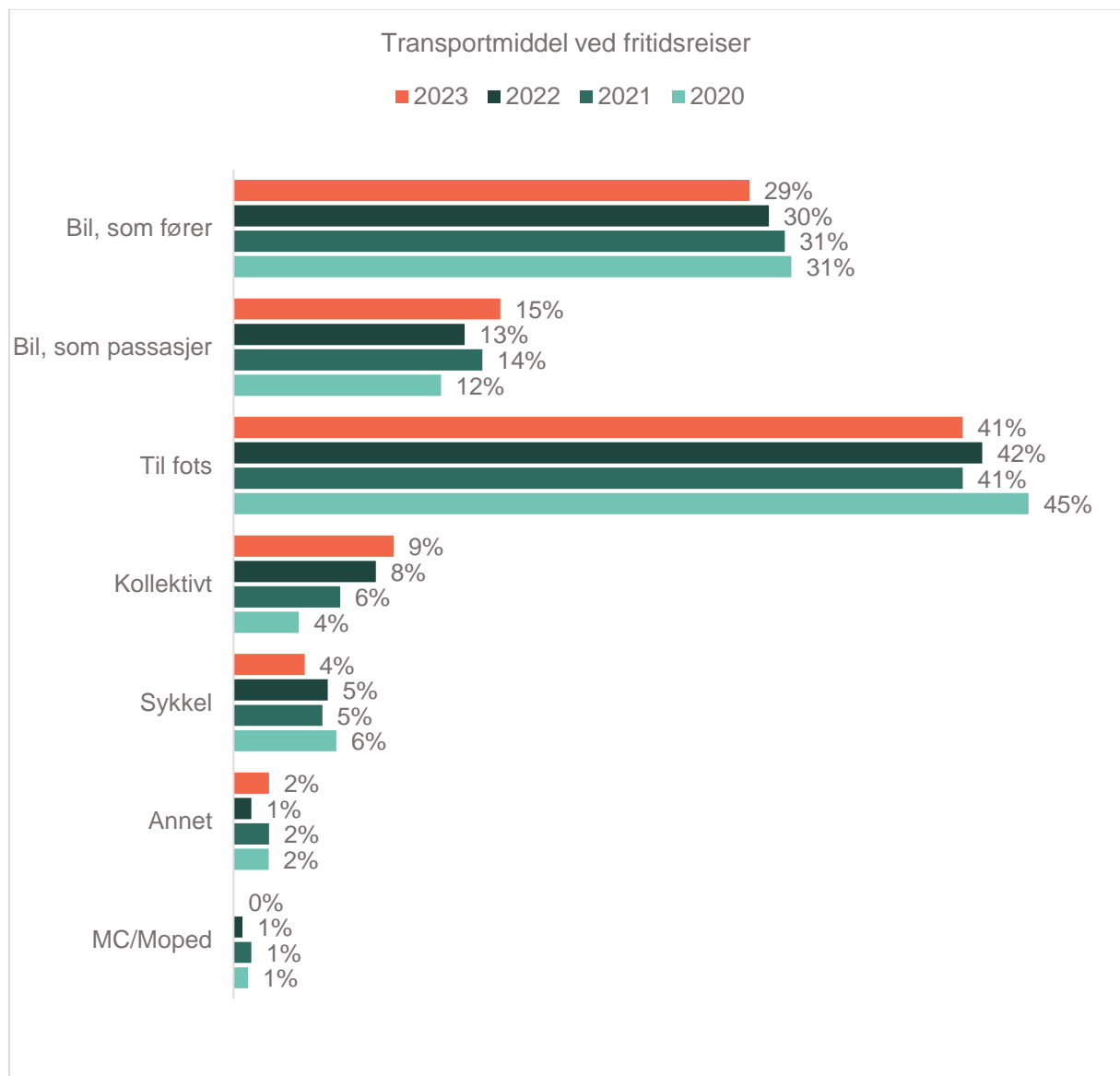


## Fritidsreiser

### Transportmiddel ved fritidsreiser

42 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 29 prosent. 15 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 9 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 4 prosent via sykkel. Det er en økende trend i måleperioden å reise kollektivt ved fritidsreiser.

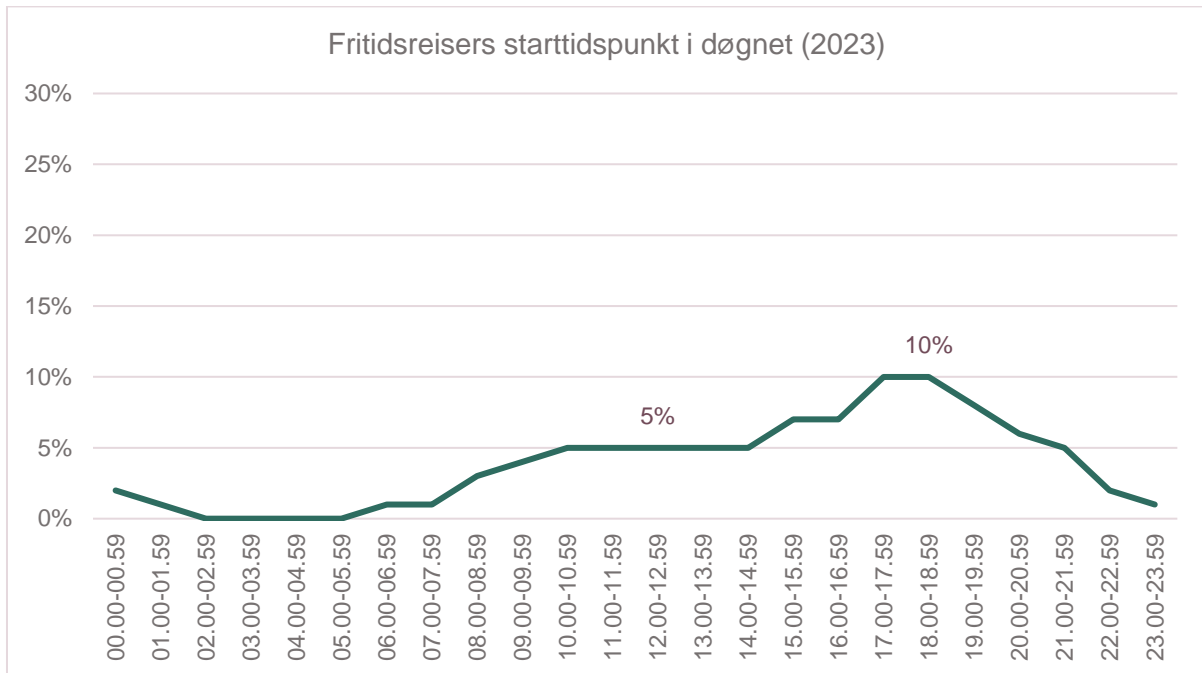
Figur 37: Transportmiddel ved fritidsreiser



### Fritidsreisens starttidspunkt

På spørsmål om fritidsreisens starttidspunkt i døgnet, ser man at fra kl. 06 på morgenen starter fritidsreisene og andelen stiger frem til kl. 13. Andelen holder seg da relativt konstant frem til kl. 15, hvor den øker frem til rundt kl. 20, hvor det begynner å avta ut resten av døgnet.

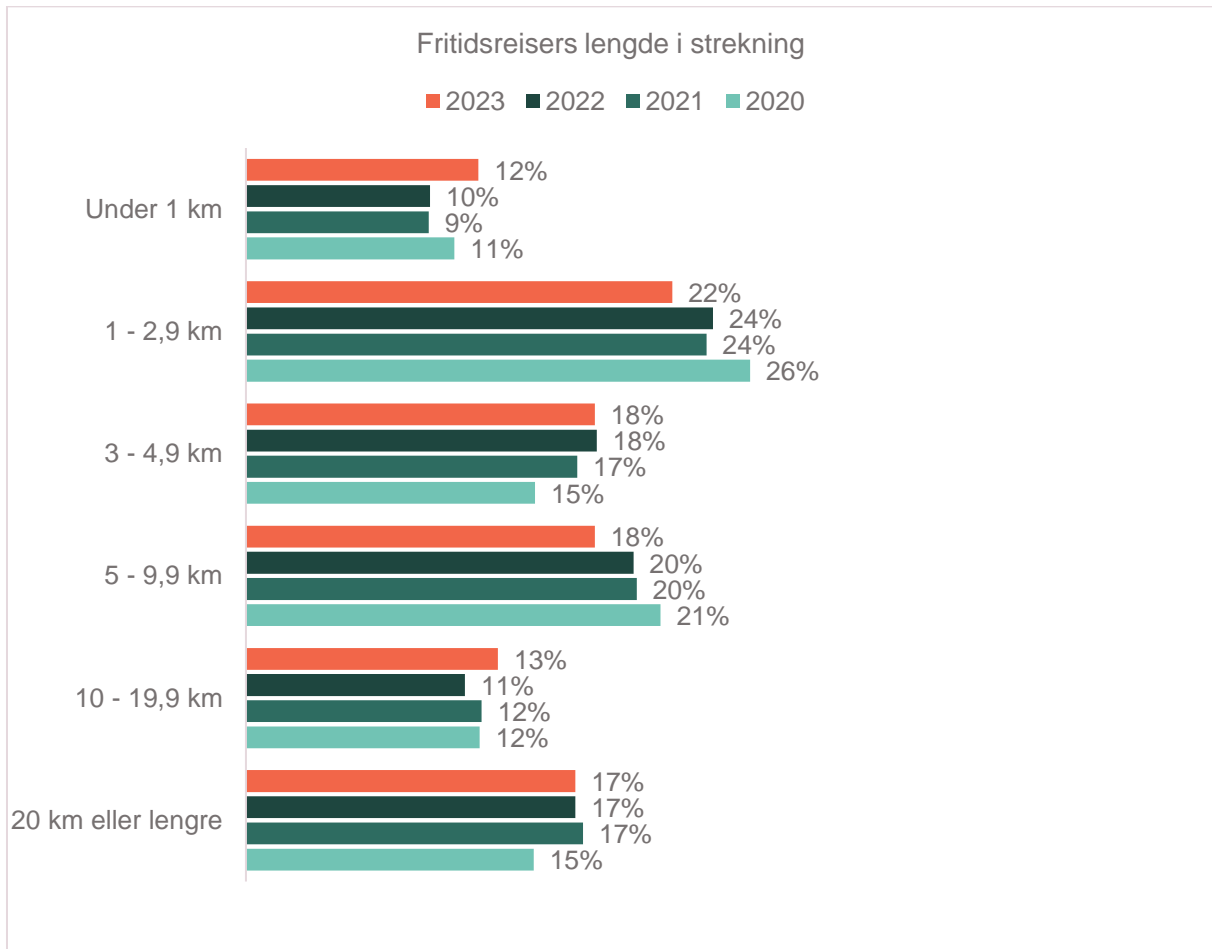
Figur 38: Handlereisens starttidspunkt



### Fritidsreiser lengde i strekning

22 prosent av fritidsreisere lengde i strekning er 1-2,9 km. Øvrige lengdeintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 12 og 18 prosent.

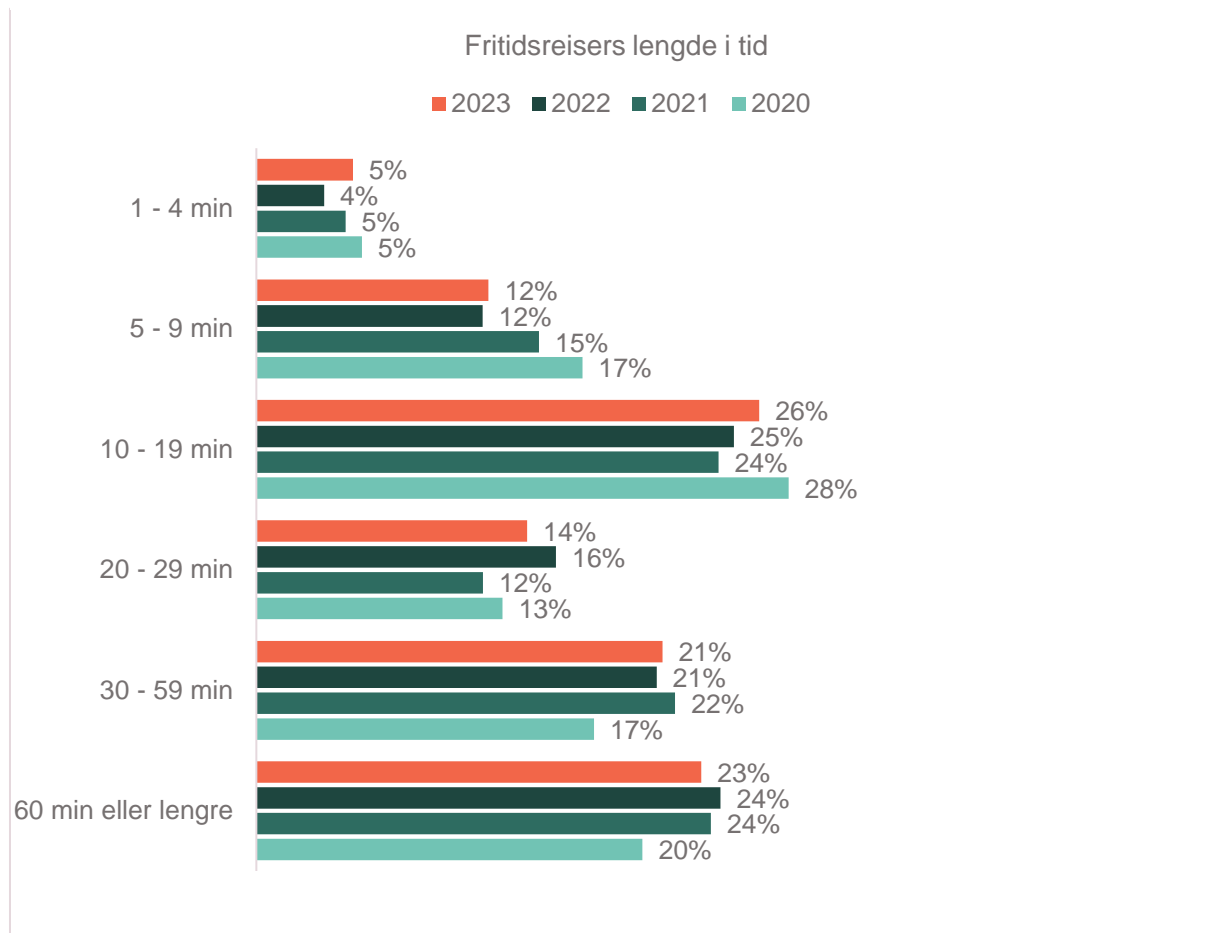
Figur 39: Fritidsreisere lengde i strekning



### Fritidsreisens lengde i tid

26 prosent av fritidsreiser tar mellom 10 og 19 minutter, og 23 prosent tar minst 60 minutter. Færrest fritidsreiser tar 1-4 minutter.

Figur 40: Fritidsreisens lengde i tid



|



**Opinion:**