



Opinion:

NØKKELTALLSRAPPORT 2021

Nasjonal reisevaneundersøkelse

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa

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 2021 er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Datagrunnlaget er basert på offisielt datasett 2021. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For 2021 datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven (oskar.kleven@vegvesen.no)

Opinions RVU-team består av:

Julie Opedal, prosjektkoordinator / analytiker (julie@opinion.no)

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)

Oslo, 29/06-2022

OPPSUMMERING

Tilgang til transportmidler

- 90 prosent blant de over 18 år oppgir at de har førerkort for bil. Fra 1992 til 2013//14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort, som så har stabilisert seg frem til 2021.
- 86 prosent opplyser at de disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt, mellom 85 og 88 prosent. Blant de som har tilgang til bil, er det er klar overvekt at de hadde anledning til å benytte den hele dagen (90 prosent). 6 prosent opplyser at de hadde mulighet til å benytte bilen deler av dagen mens 4 prosent ikke hadde mulighet til bruk i det hele tatt. Resultatene ligger stabilt fra 2020.
- Totalt oppgir vel 7 av 10 at de har tilgang til sykkel (i denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel). Dette ligger stabilt i forhold til 2018/19. Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19.
- Flest (33 prosent) som vurderer tilgangen til kollektivtransporten svært god. Totalt oppgir 52 prosent at den er svært god eller god, mens 35 prosent mener derimot at den er dårlig eller svært dårlig. 12 prosent synes tilgangen til kollektivtransport er middels. De siste årene ser man en økning i polarisering – andelene som enten mener tilgangen til kollektivtransport er svært god og svært dårlig øker.
- 12 prosent hadde tilgang til moped/MC i 2021. Fra 1992 til 2009 ser man en økende trend, og det holder seg stabilt frem til 2013/14. Etter en liten nedgang i 2018/19, ser vi en svakt økende trend frem til 2021.

Omfang av reiser

- I 2021 foretas det i gjennomsnitt 2,54 reiser per dag, som er noe høyere enn fjoråret (2,35). Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i deler av 2021 og 2020. Fra 2013/14 til 2020 ser man at det er en økende trend i å ikke foreta seg noen reiser og gjøre 1-2 reiser daglig. Samtidig er det en nedgang i å gjøre 3 reiser eller flere i samme periode. I 2021 brytes imidlertid disse trendene.
- Flest (23 prosent) av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer, men de ulike distansene er relativt jevnt fordelt. Det er ingen fremtredende mønstre når det kommer til reiselengde i måleperioden 2013/14 til 2021.

- Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2021 på mellom 10 og 19 minutter (30 prosent) etterfulgt av 4-9 minutter (22 prosent). Reiser på 1-4 minutter viser en fallende trend i måleperioden. Reiser på 4-9 minutter viser størst endring fra 2020, med en reduksjon på 4 prosentpoeng.

Transportmiddelbruk

- I 2021 er de fleste reisene foretatt som bilfører (55 prosent) etterfulgt av til fots (22 prosent). 10 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 7 prosent via kollektivtransport. Færrest av reisene er gjort på sykkel og MC/annet som fremkomstmiddel (hvv. 4 og 2 prosent). For de daglige reisene med kollektivtransport fremkommer det ikke noe tydelig mønster basert på hvorvidt man har tilgang til bil eller ikke: Det er få forskjeller mellom de to gruppene på frekvens av reiser med kollektivtransport.
- Transportmiddelet som har lengst reisedistanse er kollektivtransport (44,0 km). Dette er også transportmiddelet som har størst økning fra 2020, hvor distansen var 33,6 km. Avstand til fots, sykkel og med bil ligger relativt stabilt i samme periode.
- I 2021 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, med 41 minutter. Dette er etterfulgt av bil som passasjer med 34 minutter. Det er størst endring i å reise kollektivt fra fjoråret, med en reduksjon på 10 prosentpoeng. MC/moped har en reduksjon på 9 prosentpoeng, mens bil som passasjer har en økning på 7 prosentpoeng i samme periode.

Reiseformål

- De fleste reisene som er foretatt i 2021 er tilknyttet handel eller service (33 prosent) etterfulgt av fritid (25 prosent) og jobb (18 prosent). 10 prosent av reisene har besøk som formål og 9 prosent er omsorgs-/følgereiser. Det er ingen store endringer fra fjoråret.
- Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet (67 prosent) i 2021. 11 prosent av arbeidsreisene ble foretatt med kollektiv transport, og omtrent en like stor andel gående (10 prosent). 7 prosent av reisene ble foretatt med sykkel som fremkomstmiddel og 4 prosent som passasjer i bil med andre. Sammenlignet med 2020 er det størst endring i å reise med bil som fører på 4
- Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte (hvv. 41 og 28 prosent). Når

det gjelder skolereiser med bil, foretas like mange reiser som fører og passasjer (begge 10 prosent). 7 prosent av reisene er med sykkel og 3 prosent med av MC eller moped.

- Det er en klar overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 72 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 9 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport og 8 prosent til fots. Sammenlignet med 2020 er det størst økning i å benytte seg av bil som fører på 5 prosentpoeng.
- Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører (84 prosent). 9 prosent av disse reisene foretas til fots. Kun marginale andeler av omsorgsreiser fordeler seg på kollektivtransport, sykkel og bil som passasjer. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.
- For 61 prosent av handlereisene oppgis det at man kjører bil selv. 20 prosent av handlereisene ble foretatt til fots og 10 prosent som passasjer i bil. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.
- 41 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 31 prosent. 14 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 6 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 5 prosent via sykkel.

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	1
Oppsummering	2
Figurregister	6
Tabellregister	7
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	8
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	10
Intervjuopplegg.....	10
Spørreskjema	11
Stedfesting, reisetid og -avstand	13
Datagrunnlag og utvalg	14
Vekting.....	15
Presentasjon av resultater i denne rapporten.....	16
Kapittel 3: Tilgang til transportmidler	17
Tilgang til bil	17
Antall biler i husholdningen.....	18
Parkering i nærheten av boligen	20
Tilgang til kollektivtransport.....	21
Tilgang til ulike transportmidler	22
Tilgang til sykkel	23
Tilgang til moped/MC.....	24
Helsemessige problemer	25
Kapittel 4: Omfang av reiser	27
Antall daglige reiser.....	27
Daglige reiser i strekning	29
Daglige reiser i tid	30
Kapittel 5: Transportmiddelbruk	31
Bruk av transportmidler.....	31
Bruk av transportmidler i strekning	33
Bruk av transportmidler i tid.....	36
Kapittel 6: Reiseformål	39
Daglige reiser etter formål.....	39
Arbeidsreiser.....	40
Skolereiser	44
Tjenestereiser.....	47
Omsorgsreiser.....	49
Handlereiser	52
Fritidsreiser	56

FIGURREGISTER

<i>Figur 1: Eksempel reiseregistrering</i>	9
<i>Figur 3: Førerkort for bil</i>	17
<i>Figur 4: Andel som disponerer bil</i>	18
<i>Figur 5: Tilgang til å benytte bil</i>	18
<i>Figur 6: Antall biler i husholdningen</i>	19
<i>Figur 7: Parkering i nærheten av boligen</i>	20
<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 bevegelsesutfordringer</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: Daglige reiser med kollektivtransport etter biltilgang</i>	33
<i>Figur 19: Bruk av transportmidler i strekning</i>	34
<i>Figur 20 Transportmiddelbruk etter reiselengde</i>	36
<i>Figur 21: Bruk av transportmidler i tid</i>	37
<i>Figur 22: Daglige reiser etter formål</i>	39
<i>Figur 23: Transportmiddel ved arbeidsreiser</i>	40
<i>Figur 24: Arbeidsreisere starttidspunkt</i>	41
<i>Figur 25: Arbeidsreisere lengde i strekning</i>	42
<i>Figur 26: Arbeidsreisere lengde i tid</i>	43
<i>Figur 27: Transportmiddel ved skolereiser</i>	44
<i>Figur 28: Skolereiser fordelt i løpet av året</i>	45
<i>Figur 29: Skolereisere lengde i strekning</i>	46
<i>Figur 30: Skolereisere lengde i tid</i>	46
<i>Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser</i>	47
<i>Figur 32: Tjenestereisere lengde i strekning</i>	48
<i>Figur 33: Tjenestereisere lengde i tid</i>	48
<i>Figur 34: Transportmiddel ved omsorgsreiser</i>	49
<i>Figur 35: Omsorgsreisere formål</i>	50
<i>Figur 36: Omsorgsreisere lengde i strekning</i>	50
<i>Figur 37: Omsorgsreisere lengde i tid</i>	51
<i>Figur 38: Transportmiddel ved handlereiser</i>	52

<i>Figur 39: Handlereisers starttidspunkt</i>	53
<i>Figur 40: Handlereisers lengde i strekning</i>	54
<i>Figur 41: Handlereisers lengde i tid</i>	55
<i>Figur 42: Transportmiddel ved fritidsreiser</i>	56
<i>Figur 43: Handlereisers starttidspunkt</i>	57
<i>Figur 44: Fritidsreisereisens lengde i strekning</i>	58
<i>Figur 45: Fritidsreisereisens 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 2021</i>	14
<i>Tabell 3: Respons i RVU 1985 - 2018. Prosent og lineær trend</i>	15
<i>Tabell 4: Bil etter type energibærer</i>	20
<i>Tabell 5: Helsemessige problemer</i>	25
<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>	35
<i>Tabell 9: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel</i>	35
<i>Tabell 10: Reiseavstand gruppert etter transportmiddel</i>	35
<i>Tabell 11: Reisetid gruppert etter transportmiddel</i>	37
<i>Tabell 12: Transportmiddel på arbeidsreisen</i>	41

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, 2016-19, 2020 og 2021.

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 2021 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 trafiksikkerhetsarbeidet 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 områder.

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.

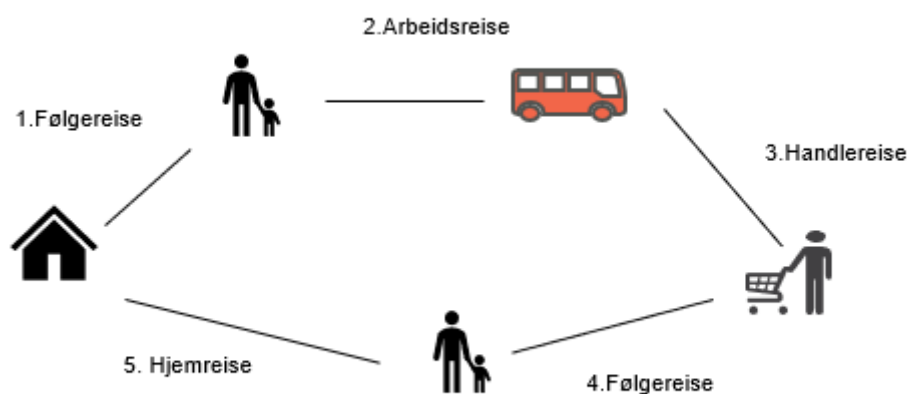
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

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 2021.

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 er 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 raskt 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.

Ønske 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 omfangsrrike 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 utvalget som lå til grunn for 2020 datasettet gjennomført som normal metode med brev/Web/Cati første kvartal og som telefonundersøkelse siste 3 kvartaler (uten at respondent i forkant har mottatt noen for informasjons-/rekrutteringsbrev)

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, til webintervju og oppfølging via CATI.

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

Hensikten har fra oppstart i 2020 vært at RVU skal tilbake til opprinnelig metode. Vurderingen som ble tatt i juli 2021 var at resultatene ville bli balansert ved at begge metodene fikk omtrent lik vekt i datasettet.

Det er derfor Opinion sin vurdering at det samlede datasettet gir et godt grunnlag for å beskrive befolkningens reisevaner i 2021. Vi anbefaler samtidig at man i analyser benytter datasettet for året totalt sett.

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.
 - Gjøre mål, 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 i 2021. 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)
Bosted	Alle respondenter	(98,5 / 98,5 / 95,2 / 99,97)
Bosted2	Respondenter som oppgir å ha et sekundært bosted	(83,8 / 98,2 / 83,1 / 98,10)
Arbeidssted	Yrkesaktive med fast oppmøtested	(92,6 / 95,9 / 83,5 / 98,59)
Skole/studiested	Skoleelever/studenter med fast oppmøtested	(66,9 / 95,8 / 79,8 / 98,59)
Start- og endested reise	Daglige reiser	(87,0 / 91,4 / 80,0 / 98,21)

Datagrunnlag og utvalg

RVU 2021 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske områder som er bevisst oversamlet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene. I denne rapporten er det tatt ut resultater for de største byområdene i tillegg til de nasjonale nøkkeltallene.

I datamaterialet for RVU 2021 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2021 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 2021

Områder med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2021	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Viken (Akershus)	20	1 162 531	7 715	0,66 %
Bergen	10	374 514	5 713	1,53 %
Trondheim	8	261 015	5 097	1,95 %
Nord-Jæren	9	287 237	4 889	1,70 %
Kristiansand	5	122 248	2 125	1,74 %
Buskerudbyen	4	150 519	2 561	1,70 %
Nedre Glomma	2	120 712	2 185	1,81 %
Tromsø	1	66 109	2 485	3,76 %
Moss	1	42 919	2 135	4,97 %
Ringerike	1	26 819	789	2,94 %
Halden	1	27 133	401	1,48 %
Viken-Buskerud	15	60 312	449	0,74 %
Viken-Østfold	7	68 725	476	0,69 %
Indre Østfold	1	38 638	378	0,98 %
Kommuner med tilleggsutvalg	85	2 809 431	37 398	1,33 %
<i>Kommuner uten tilleggsutvalg</i>	<i>271</i>	<i>1 789 601</i>	<i>3 070</i>	<i>0,17 %</i>
Hele landet	356	4 599 032	40 468	0,88 %

Til sammen 85 antall kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2021. Dette utgjør 24 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 61 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2021). Dermed har vi 271 kommuner (76 prosent av kommunene, 39 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 105 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2021.

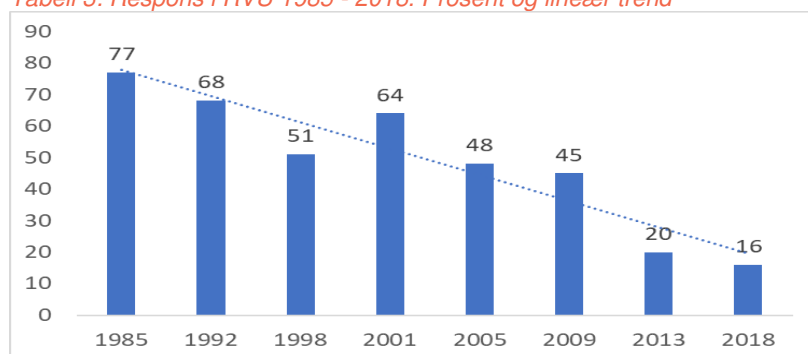
Intervjugrunnlaget bestemmer hvilke geografiske inndelinger som egner seg for lokale analyser. Generelt kan områdene med tilleggsutvalg analyseres separat. Områdene uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. Der brukes fortrinnsvis i nasjonale tall.

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.

Vekting

Sannsynligheten for feil øker med lav svarprosent (stort frafall), og der undersøkelsen bygger på et lite utvalg av befolkningen. For RVU 2020 ble det ikke presentert en samlet responsrate i og med at gjennomføring er levert av 2 forskjellige leverandører. 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 - 2018. Prosent og lineær trend



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – 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 utfordrende å vekte på en god måte. Årsaken er at tilleggsutvalgene, med mange intervju innenfor begrensede geografiske områder, skaper store skjevheter, når alle intervju skal inngå i ett nasjonalt RVU datasett. I tillegg er det en utfordring at noen tilleggsutvalg kun har ønsket å delta i deler av 2020. En ønsker også at det kun skal være en vektevariabel i datasettet som skal kunne benyttes til å analysere mindre geografiske enheter (kommuner).

Samlet medfører dette at vekten i datasettet har meget høye verdier.

Dataene er vektet på følgende variabler

- kjønn
- alder
- geografi
- tidsperiode/sesong
- reisedag

Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten også på analyser på mindre geografiske områder som eksempelvis kommuner

innenfor tilleggsutvalgsområde. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av mindre og andre geografiske enheter innenfor tilleggsutvalgsområder, gjerne vil kreve en tilpasset vektmodell for det område en ønsker å analysere.

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 og 2021 er fra datasettet 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.

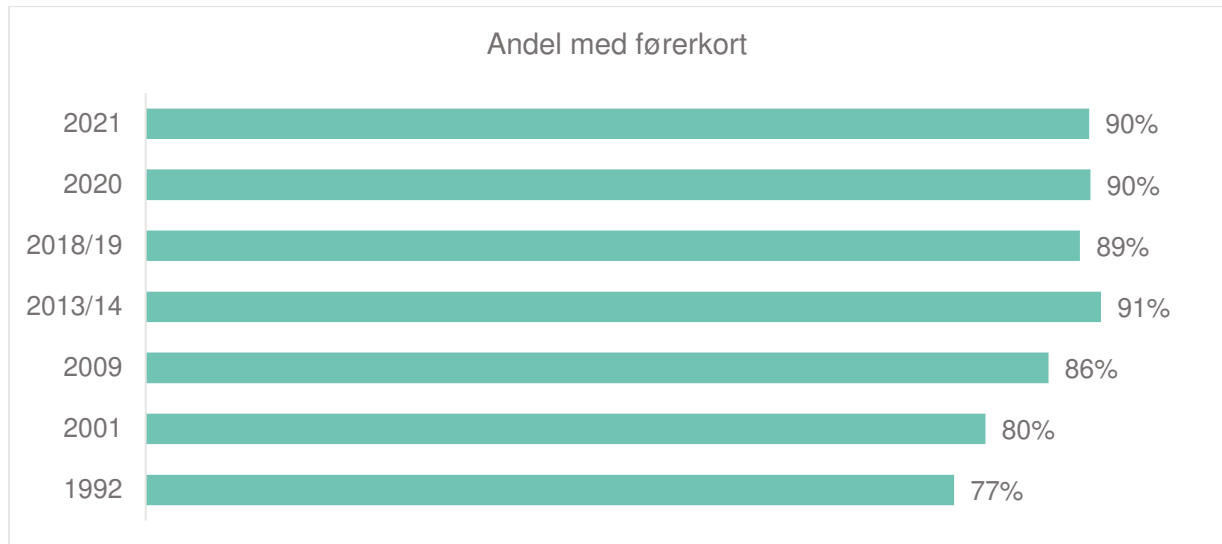
All grafikk er tydelig markert med kilder. Alle data er godkjent av RVU gruppa.

KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

Førerkort

I 2021 oppgir 90 prosent blant de over 18 år at de har førerkort for bil. Fra 1992 til 2013//14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort, som så har stabilisert seg frem til 2021.

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

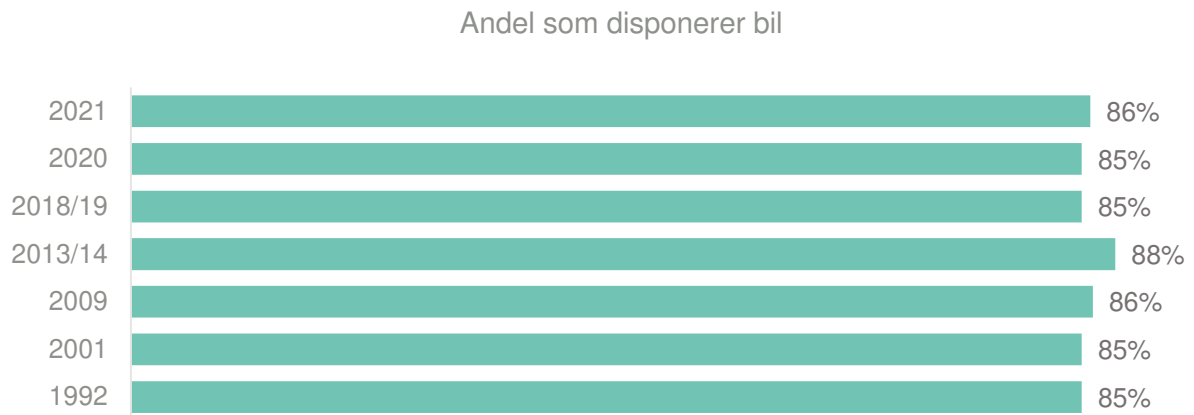
Vi finner en høy andel personer med førerkort blant:

- Menn
- Aldersgruppen 45-74 år
- Par med barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive på heltid/mertid og alderspensjonister

Tilgang til bil

I 2021 oppgir 86 prosent at de disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt, mellom 85 og 88 prosent.

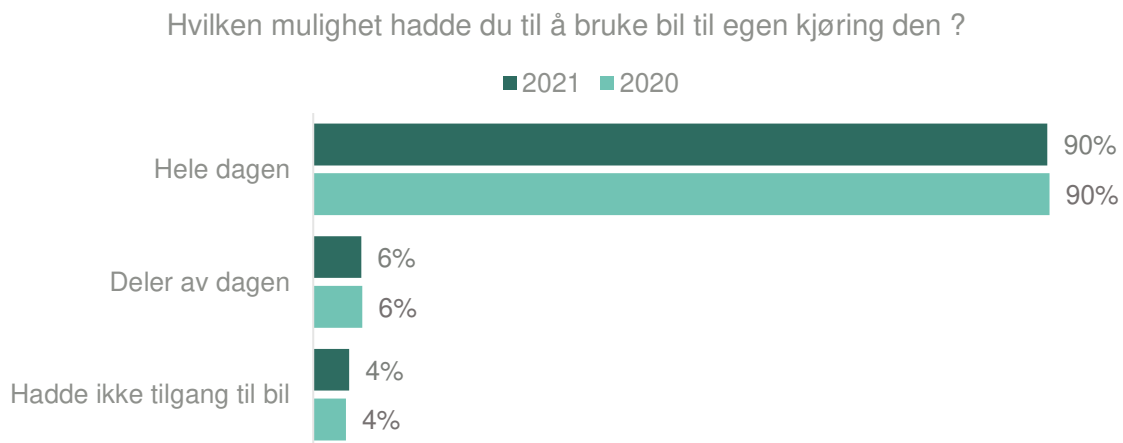
Figur 3: Andel som disponerer bil



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 er klar overvekt at de hadde anledning til å benytte den hele dagen (90 prosent). 6 prosent opplyser at de hadde mulighet til å benytte bilen deler av dagen mens 4 prosent ikke hadde mulighet til bruk i det hele tatt. Resultatene ligger stabilt fra 2020.

Figur 4: Tilgang til å benytte bil



Høye andeler med biltilgang hele reisedagen er i følgende kategorier:

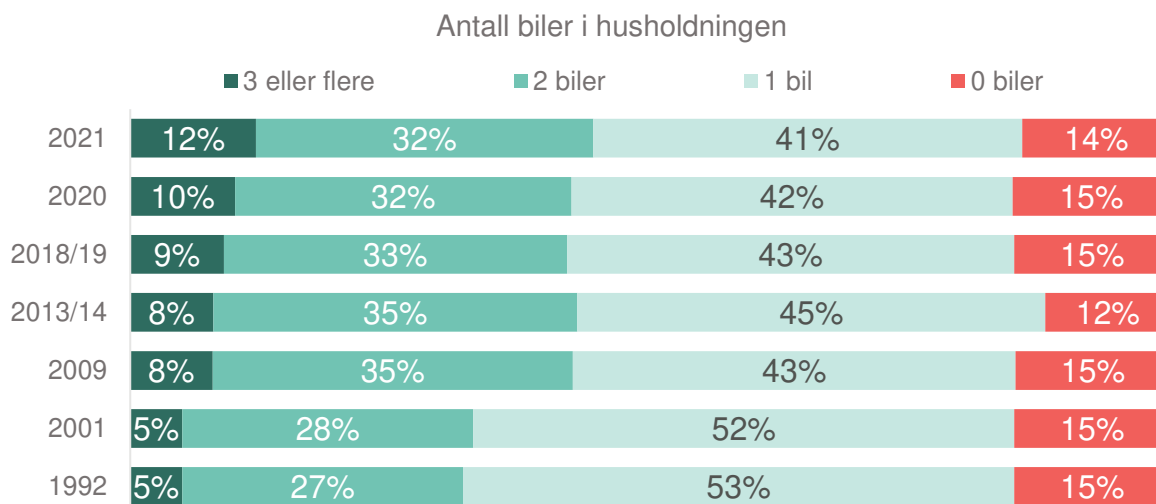
- Aldersgruppen 35 år og eldre
- Yrkesaktive og alderspensjonister
- Lederstillinger

Antall biler i husholdningen

Gjennom hele måleperioden er det flest som oppgir at de har 1 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 1 bil

faller og andelen som disponerer 2 biler øker. Fra 2009 til 2021 er det en svak tendens til en økende trend i å disponere 3 eller flere biler.

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

Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen er 1,5. De høyeste andelenene med minst én bil finner vi i kategoriene:

- Aldersgruppene 45-74 år.
- Par med og uten barn
- Yrkesaktive som jobber heltid og mertid
- Lederstillinger
- Personinntekt over 500.000 kr
- Husstandsinnntekt over 800.000 kr

Bilholdet er lavest blant:

- Aldersgruppene 18-34 år og over 74 år
- Enslige uten barn
- Deltidsarbeidende og ikke yrkesaktive
- Personlig inntekt under 300.000 kr
- Husholdningsinntekt under 400.000 kr
- Personer bosatt i Oslo. Også Bergen og Trondheim har relativt lave andeler husstander med bil.

Bensin- og dieseldrevne biler er fortsatt i flertall (74 prosent), men andelen er ned med 5 prosentpoeng fra 2020 (79 prosent). RVU 2021 går 16 prosent av husstandenes biler på elektrisitet mot 12 prosent i 2020, og åtte prosent er hybridbiler mot syv prosent i fjor. Tilsvarende tall for 2018/19 var 84 prosent bensin/diesel og 9 prosent elektrisitet og 6 prosent hybrid. Flertallet av elbilene finnes i husstander med to eller flere biler.

69 prosent av de som har elbil i husstanden bor i husstand med minst to biler.

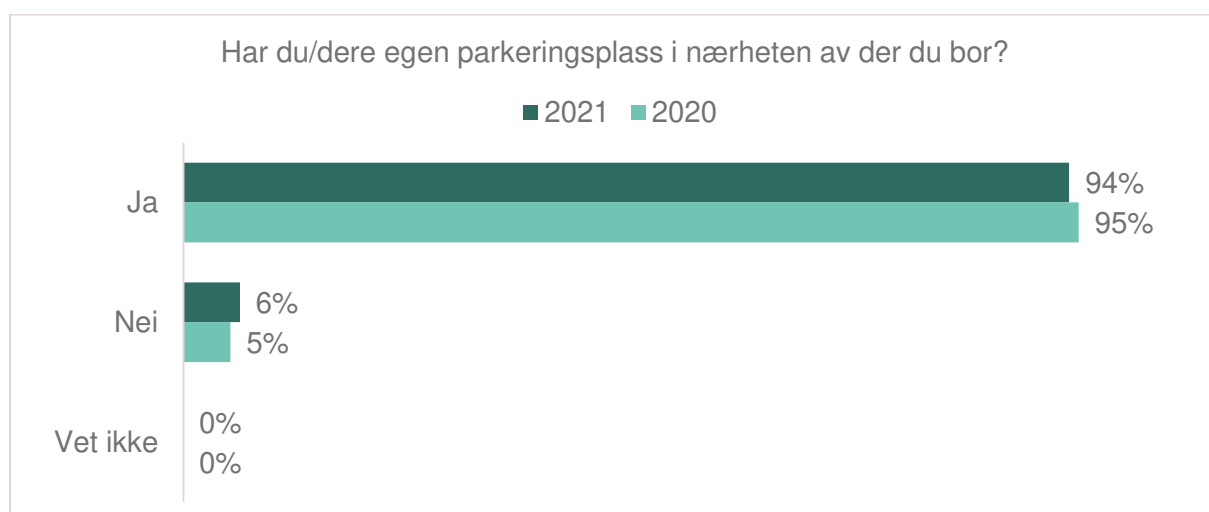
Tabell 4: Bil etter type energibærer

Biler etter type energibærer	Andel av bilene	Biler per husstand
Bensin/diesel	74 %	1,47
Elektrisitet	16 %	1,14
Hybrid/annet	8 %	1,05
Ukjent energibærer	2 %	1,69
Alle typer energibærer	100 %	1,34

Parkering i nærheten av boligen

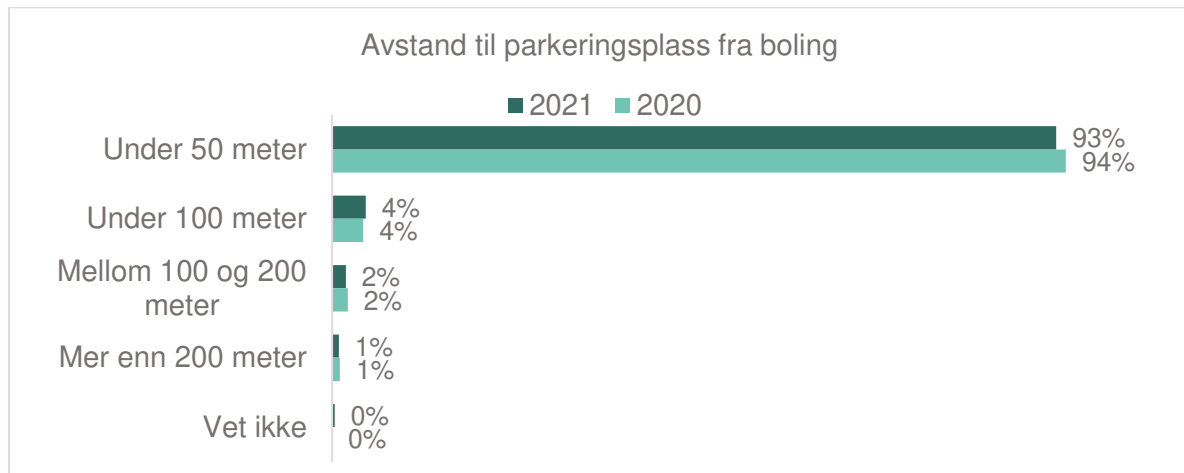
På spørsmål om man har tilgang til egen parkeringsplass i nærheten av boligen (blant de som eier/disponerer bil), oppgir 94 prosent at de har tilgang til dette. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.

Figur 6: Parkering i nærheten av boligen



Blant de som oppgir å ha egen parkeringsplass i nærheten av boligen, svarer 93 % at den ligger mindre enn 50 meter fra boligen. Resultatene ligger stabilt fra 2020.

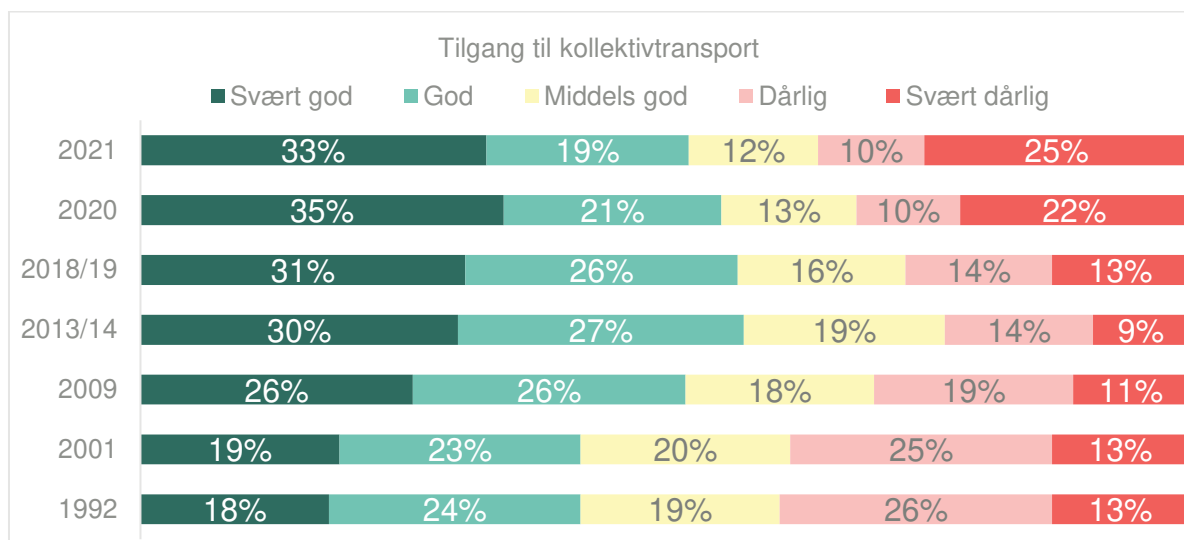
Figur 7: Avstand til egen parkeringsplass



Tilgang til kollektivtransport

I 2021 er det flest (33 prosent) som vurderer tilgangen til kollektivtransporten svært god. Totalt oppgir 52 prosent at den er svært god eller god, mens 35 prosent mener derimot at den er dårlig eller svært dårlig. 12 prosent synes tilgangen til kollektivtransport er middels. De siste årene ser man en økning i polarisering – andelene som enten mener tilgangen til kollektivtransport er svært god og svært dårlig øker.

Figur 7: 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 2021 er:

- Aldersgruppen 18-34 år
- Enslige uten barn
- Personer i høyeste inntektsgruppe

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

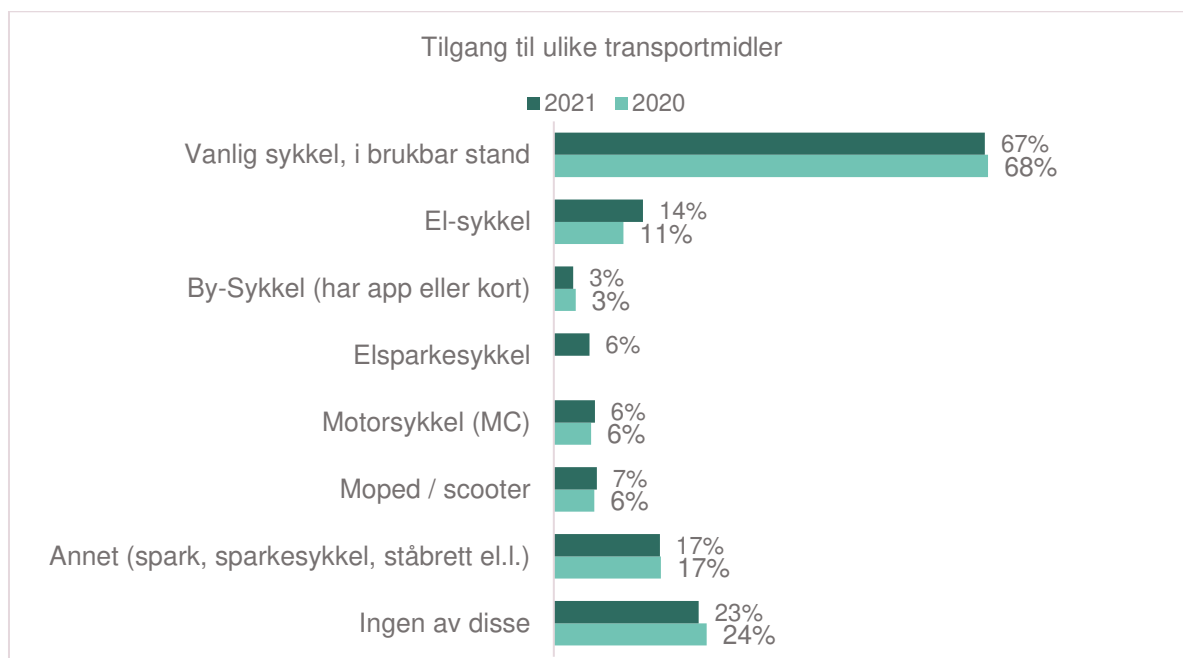
5) Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport

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

Av de presenterte transportmidlene oppgir mer enn 2 av 3 (67 prosent) at de har tilgang til en vanlig sykkel i 2021. 14 prosent har tilgang til el-sykkel og 3 prosent tilgang til bysykkel. Omtrent like mange har tilgang til el-sparkesykkel, motorsykkel som moped/scooter (hhv. 6, 6 og 7 prosent). Største endring fra 2020 til 2021 er økning i å disponere elsykkel på 3 prosentpoeng.

Figur 8: Tilgang til ulike transportmidler

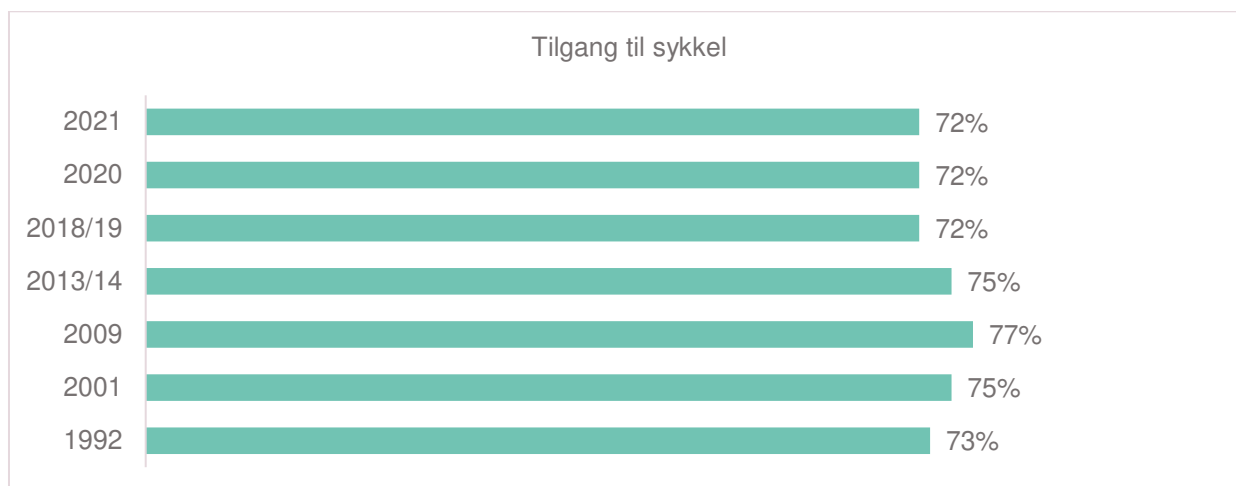


Tilgang til sykkel

Totalt oppgir vel 7 av 10 at de har tilgang til sykkel i 2021 (i denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel). Dette ligger stabilt i forhold til 2018/19. Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19.

Blant de som eier eller disponerer sykkel er de fleste av disse vanlige sykler (92 prosent), 21 prosent er elsykkel og fem prosent er app eller kort til bysykkel. De fleste elsykler og bysykler disponeres av personer som også har vanlig sykkel. Elleve prosent av befolkningen har tilgang til både vanlig sykkel og elsykkel. Dermed er vanlig sykkel tilgjengelig hos 66 prosent og elsykkel hos 15 prosent av befolkningen.

Figur 9: Tilgang til sykkel



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

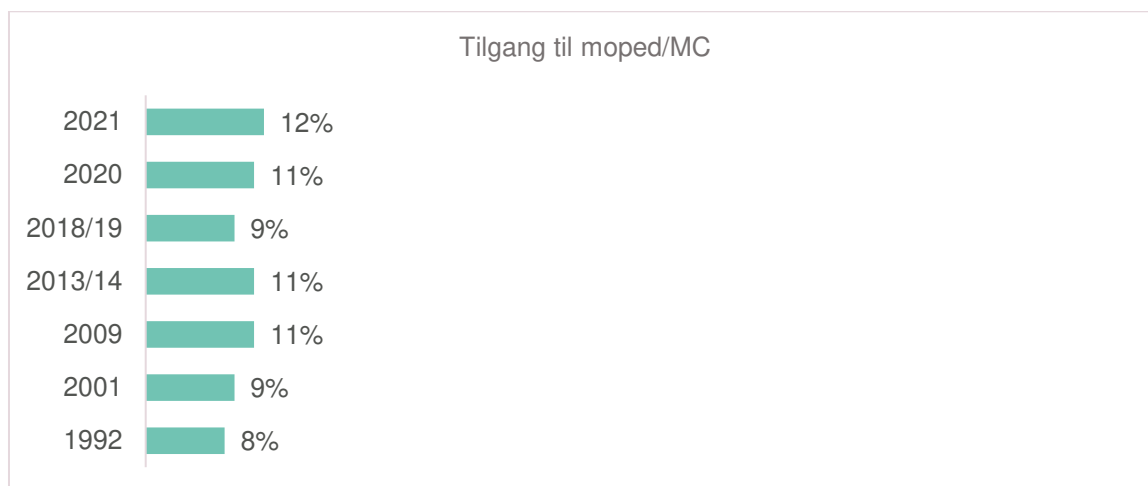
Vi finner en høyere andel personer med tilgang til sykkel blant:

- Aldersgruppene under 18 år og 35-54 år
- Videregående skolegang
- Alderspensionister
- Ikke-yrkesaktive

Tilgang til moped/MC

12 prosent hadde tilgang til moped/MC i 2021. Fra 1992 til 2009 ser man en økende trend, og det holder seg stabilt frem til 2013/14. Etter en liten nedgang i 2018/19, ser vi en svakt økende trend frem til 2021.

Figur 10: 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 16-17 år og 45-54 år
- Grunnskole og videregående opplæring
- Personlig inntekt under kr 500.000

Helsemessige problemer

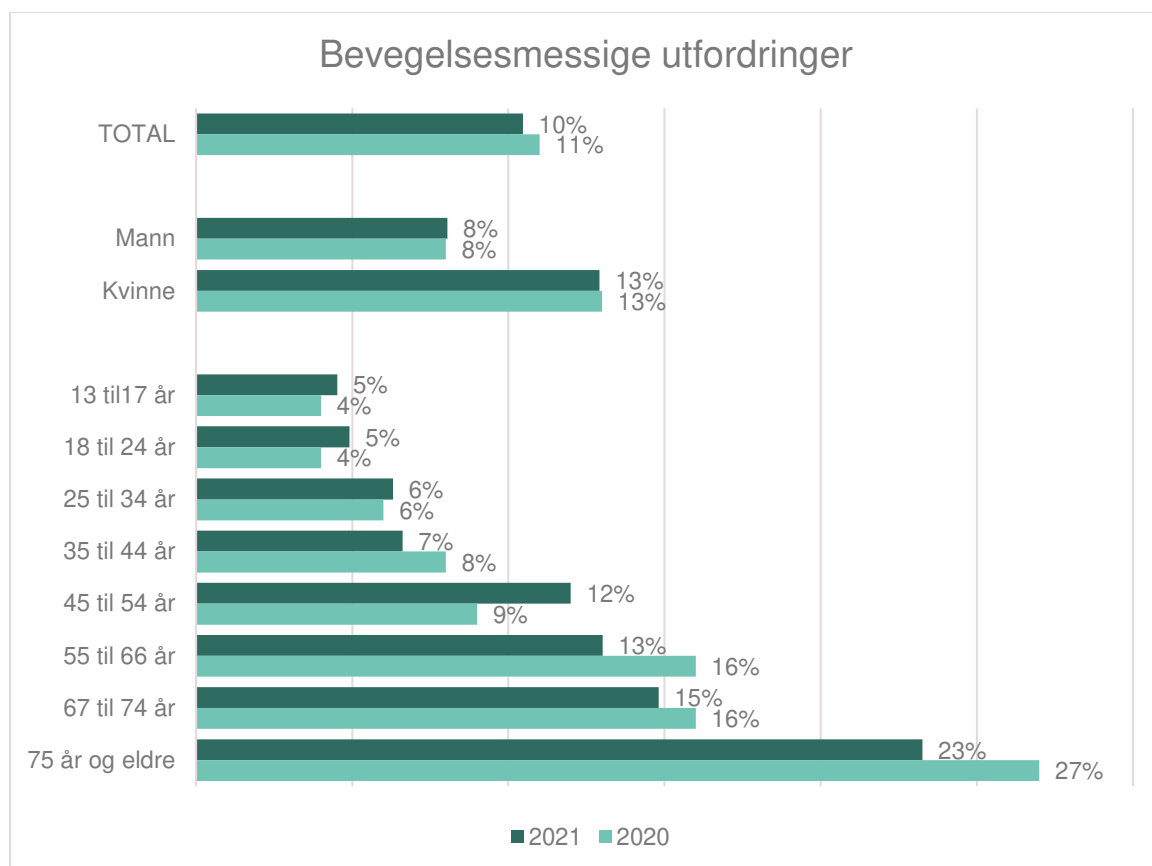
I RVU 2021 er det 10 prosent av respondentene som svarte at de for tiden har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Det er på nivå med fjoråret, hvor 11 prosent oppga det samme.

Tabell 5: Helsemessige problemer

Gjør det vanskelig å:	Andel av alle	Andel av de som har problemer
Gå	8	79
Sykle	7	64
Reise med fly	2	22
Reise med andre kollektivmidler	3	31
Bil som passasjer	1	12
Kjøre bil selv	3	24

Problemenes øker med alder, og kvinner har mer problemer enn menn, 13 mot 8 prosent.

Figur 11 Andel med bevegelsesutfordringer

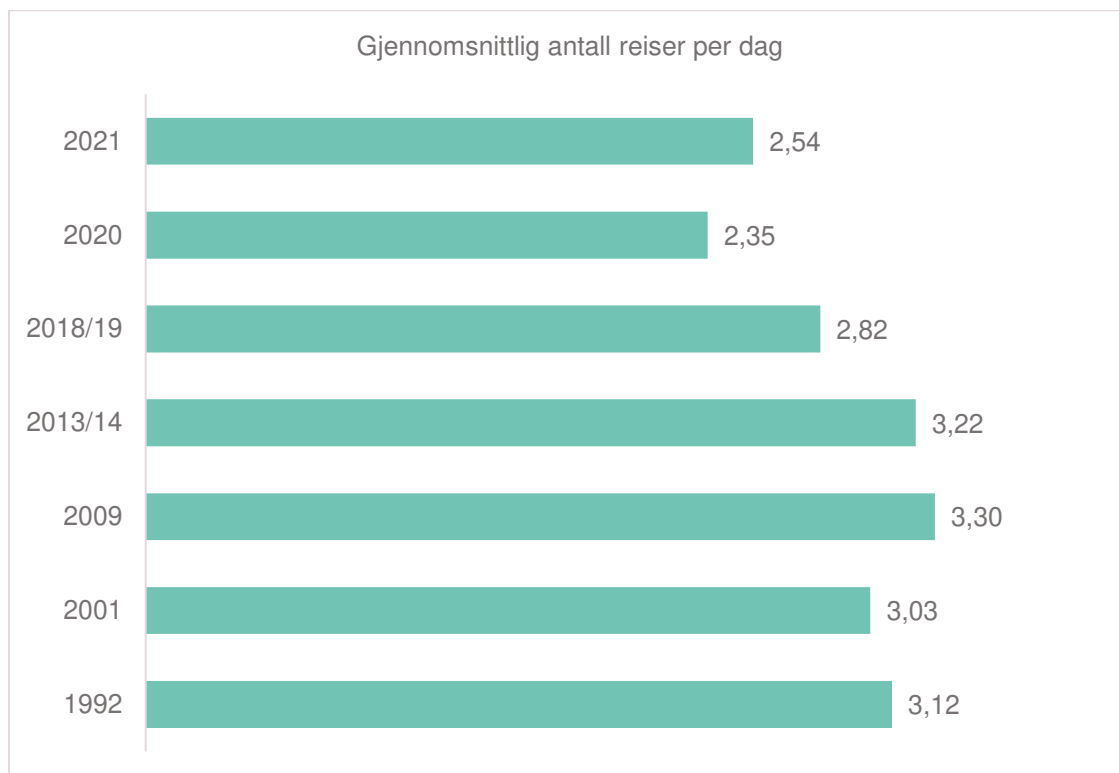


KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

Antall daglige reiser

I 2021 foretas det i gjennomsnitt 2,54 reiser per dag, som er noe høyere enn fjoråret (2,35). Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i deler av 2021 og 2020.

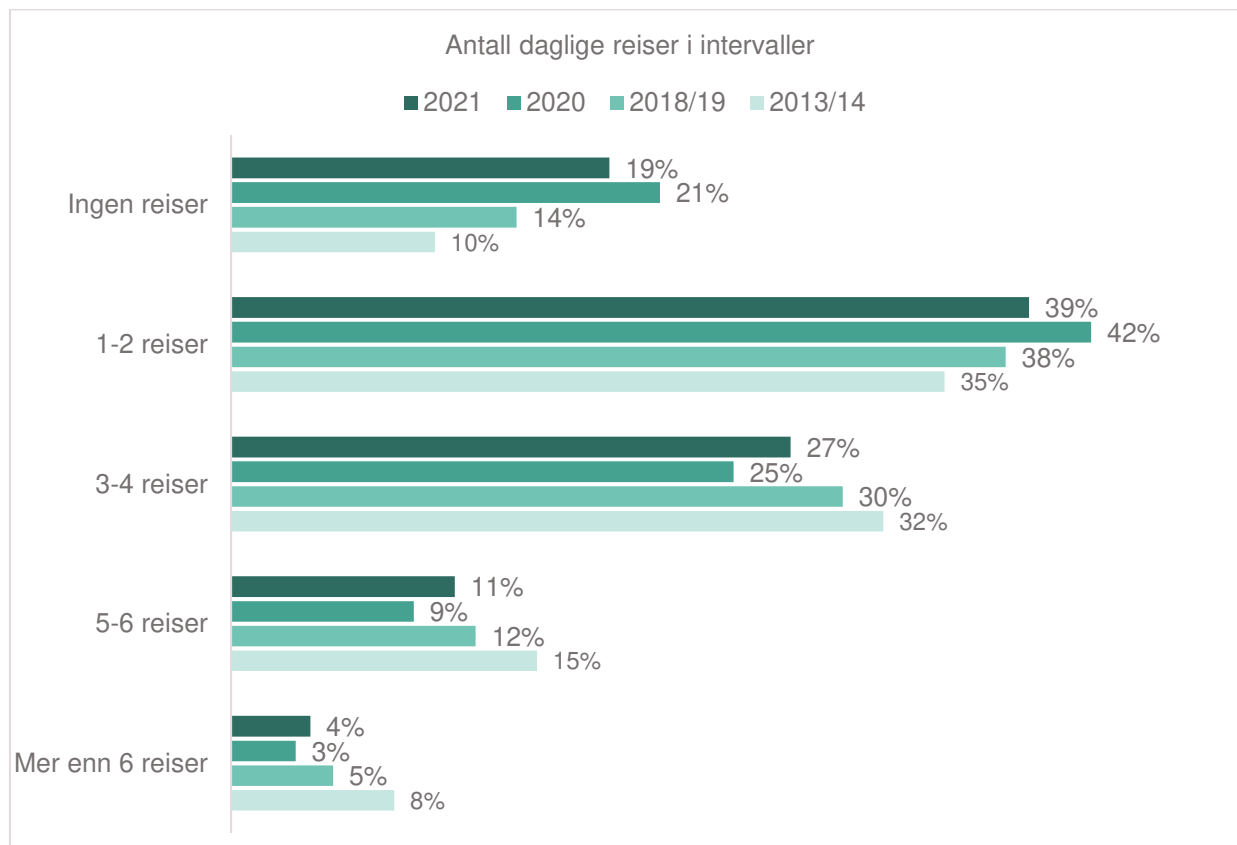
Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag



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

Fra 2013/14 til 2020 ser man at det er en økende trend i å ikke foreta seg noen reiser og gjøre 1-2 reiser daglig. Samtidig er det en nedgang i å gjøre 3 reiser eller flere i samme periode. I 2021 brytes imidlertid disse trendene.

Figur 13: 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

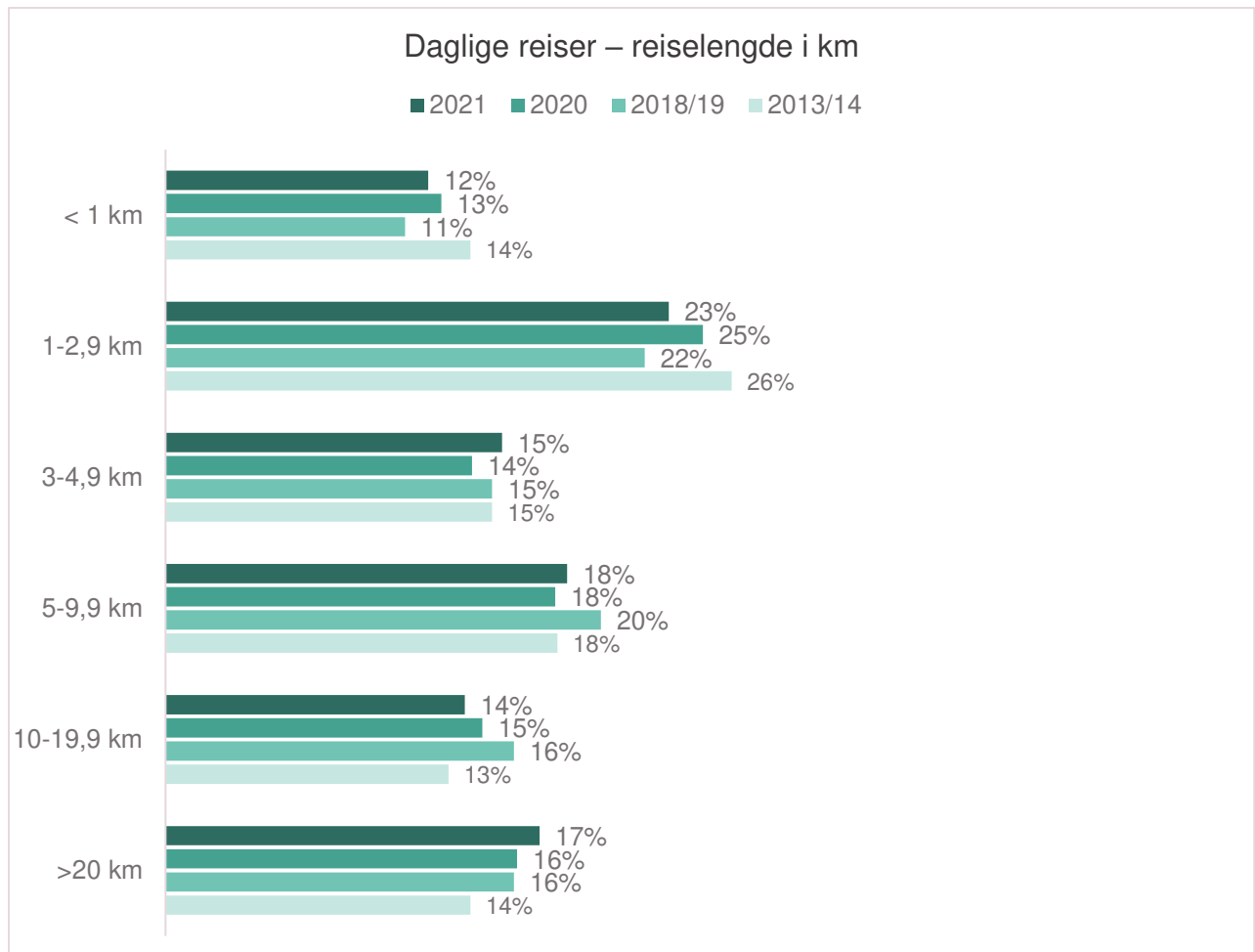
Antall reiser pr dag	1992	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021
Ingen reiser	15	15	14	10	14	21	19
1-2 reiser	35	35	30	35	38	42	39
3-4 reiser	29	28	31	32	30	25	27
5-6 reiser	15	14	17	15	12	9	11
7 reiser og mer	6	8	9	7	5	3	4
Sum	100	100	100	100	100	100	100

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 (23 prosent) av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer, men de ulike distansene er relativt jevnt fordelt. Det er ingen fremtredende mønstre når det kommer til reiselengde i måleperioden 2013/14 til 2021.

Figur 14: 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

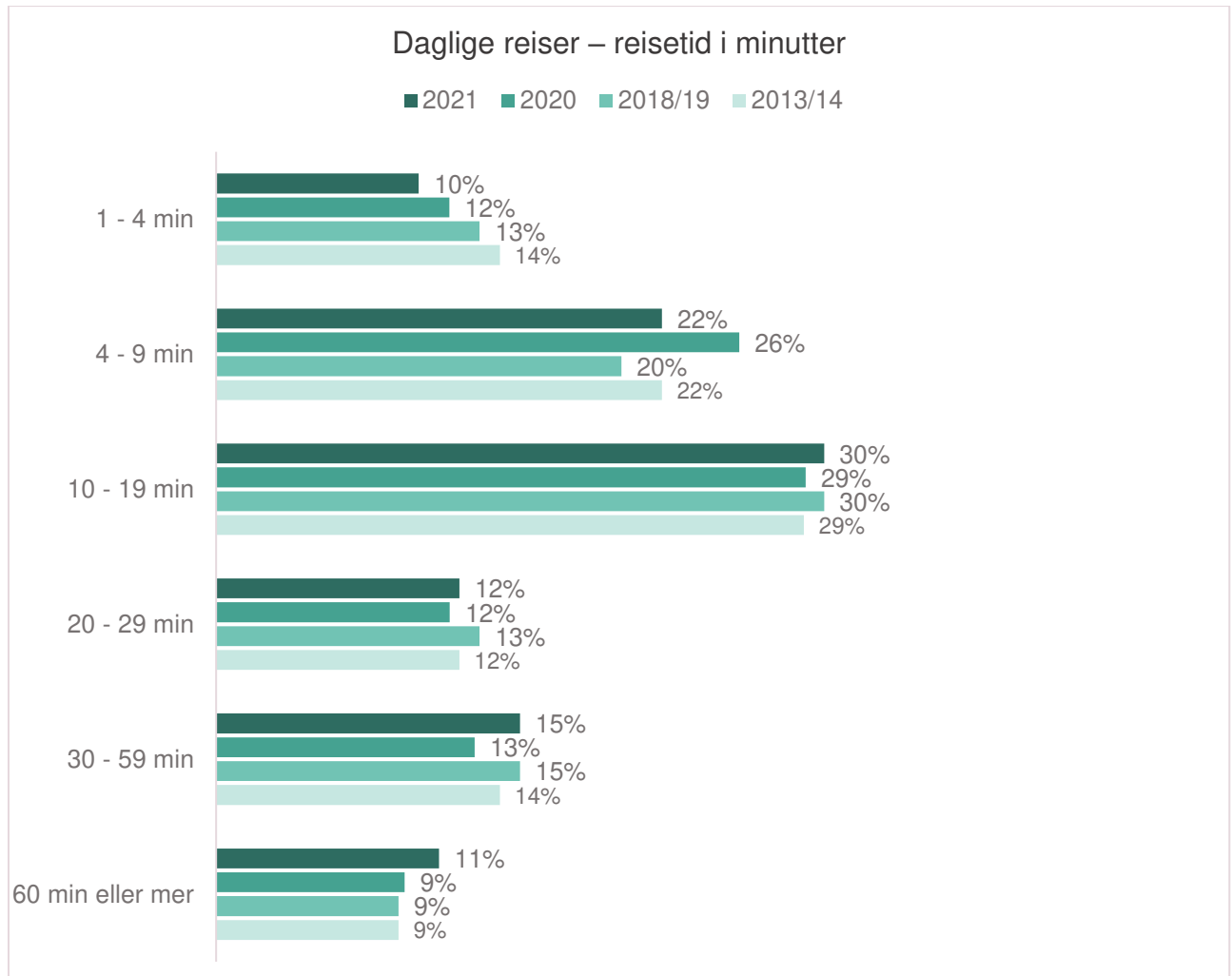
Lengst reiseavstand og -tid på en gjennomsnittsdag har gruppene:

- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-66 år
- Husstander med høy inntekt
- Yrkesaktive med lang arbeidstid

Daglige reiser i tid

Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2021 på mellom 10 og 19 minutter (30 prosent) etterfulgt av 4-9 minutter (22 prosent). Reiser på 1-4 minutter viser en fallende trend i måleperioden. Reiser på 4-9 minutter viser størst endring fra 2020, med en reduksjon på 4 prosentpoeng.

Figur 15: Daglige reiser i tid



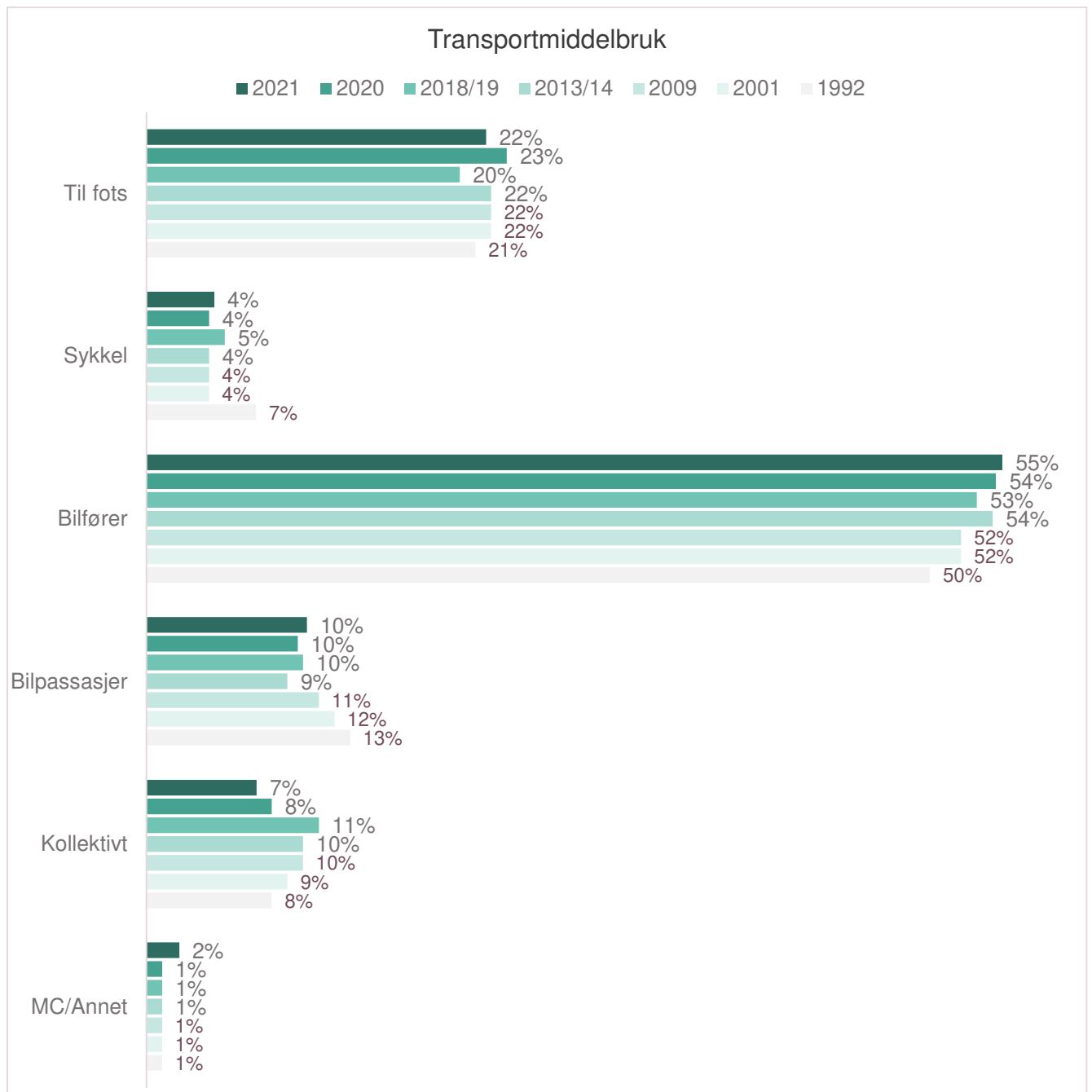
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

Bruk av transportmidler

I 2021 er de fleste reisene foretatt som bilfører (55 prosent) etterfulgt av til fots (22 prosent). 10 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 7 prosent via kollektivtransport. Færrest av reisene er gjort på sykkel og MC/annet som fremkomstmiddel (hvh. 4 og 2 prosent).

Figur 16: 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 22 prosent. I følgende grupper er andelen gangturer (hele vegen) høyere (fra ca. 25 prosent):

- Under 34 år
- Enslige
- Ikke yrkesaktive
- De laveste inntektskategoriene
- Bosatte i Oslo, Bergen og Trondheim

Nasjonalt er andelen reiser som bilfører 55 prosent. I følgende grupper er andelen reiser som bilfører høyere:

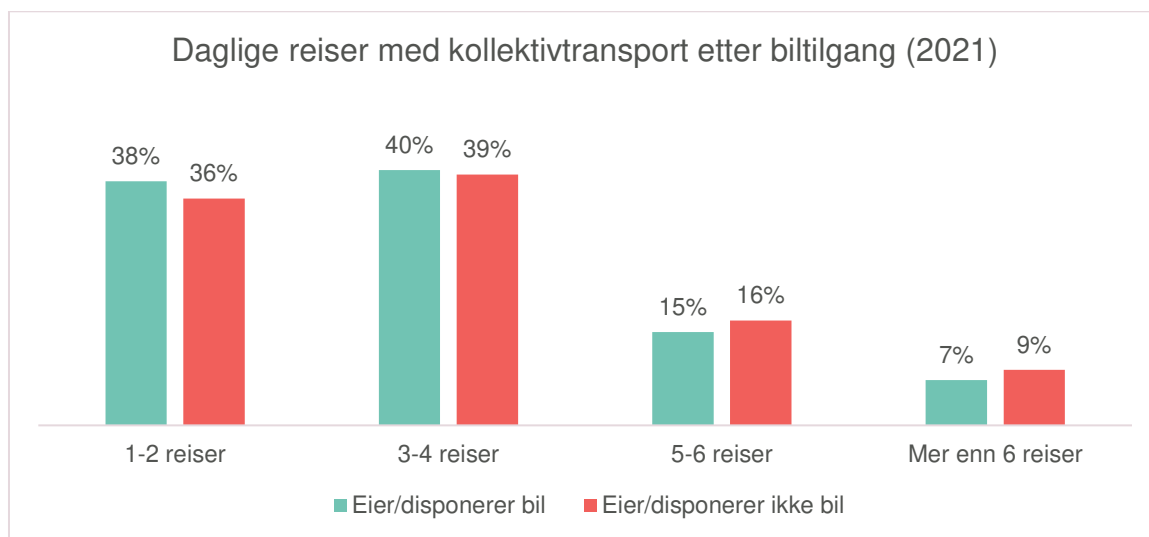
- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-54 år
- Husholdninger med barn
- Yrkesaktive som jobber fulltid eller mertid
- Middels og høyere inntektskategorier

Nasjonalt er kollektivandelen av reiser 7 prosent. I følgende grupper er andelen kollektivreiser høyere:

- Unge, spesielt de under 18 år
- Enslige uten barn og husholdninger med flere voksne
- Deltidsarbeidende
- De laveste inntektskategoriene
- Bosatte i Oslo, Bergen og Trondheim

For de daglige reisene med kollektivtransport fremkommer det ikke noe tydelig mønster basert på hvorvidt man har tilgang til bil eller ikke: Det er få forskjeller mellom de to gruppene på frekvens av reiser med kollektivtransport.

Figur 17: Daglige reiser med kollektivtransport etter biltilgang



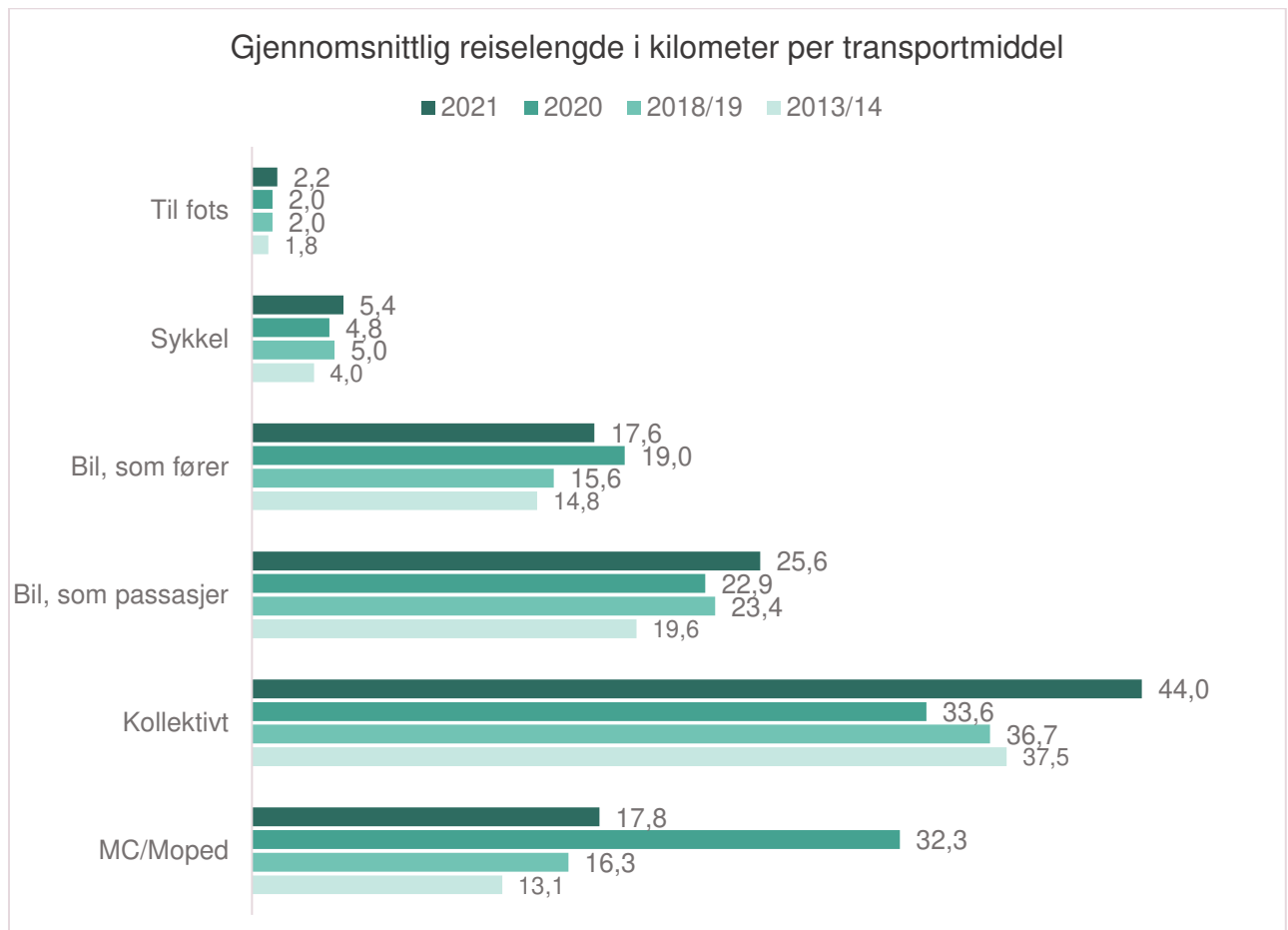
Nasjonalt er sykkelandelen 4 prosent. I følgende grupper er andelen som sykler høyere:

- De med høyere utdanning
- Studenter
- Bosatte i Oslo, Trondheim og Stavanger

Bruk av transportmidler i strekning

Transportmiddelet som har lengst reisedistanse er kollektivtransport (44,0 km). Dette er også transportmiddelet som har størst økning fra 2020, hvor distansen var 33,6 km. Avstand til fots, sykkel og med bil ligger relativt stabilt i samme periode.

Figur 18: 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

Tabell 7: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel

Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel	Reiseavstand i KM	Reiselengde i MIN
Til fots	2,2	27,3
Kollektivt	44,0	41,2
Bil, som fører	17,6	23,3
Bil, som passasjer	25,6	34,4
Sykkel	5,4	21,9
MC/Moped	17,8	24,6
Annet	7,7	28,2

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	36 %	36 %	14 %	11 %	2 %	1 %
Sykkel	19 %	35 %	20 %	16 %	6 %	5 %
Bil, som fører	5 %	20 %	15 %	21 %	18 %	22 %
Bil, som passasjer	3 %	16 %	15 %	21 %	18 %	28 %
Kollektivt	4 %	12 %	16 %	24 %	18 %	26 %
MC/moped	10 %	15 %	26 %	15 %	15 %	20 %
Annet	16 %	32 %	21 %	16 %	8 %	6 %

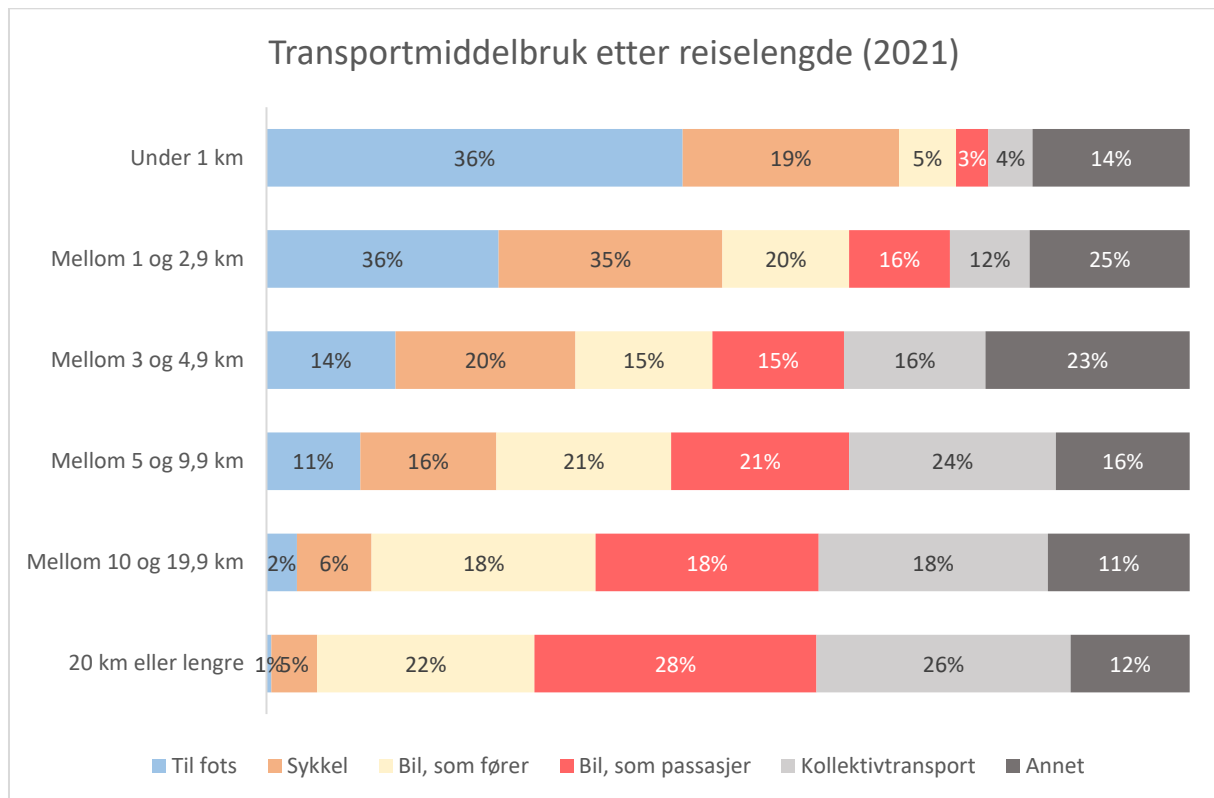
Tabell 9: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel

Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel	Reiseavstand i KM	Reiselengde i MIN
Til fots	2,1	26,0
Kollektivt	28,5	45,7
Bil, som fører	16,1	20,6
Bil, som passasjer	21,0	27,1
Sykkel	4,9	20,1
MC/Moped	20,7	27,4
Annet	34,5	47,2

Tabell 10: 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 %	12 %	10 %	3 %	0 %
Kollektivt	2 %	14 %	17 %	25 %	20 %	22 %
Bil, som fører	5 %	21 %	15 %	22 %	19 %	19 %
Bil, som passasjer	4 %	19 %	15 %	21 %	17 %	23 %
Sykkel	11 %	38 %	20 %	20 %	7 %	4 %
MC/Moped	5 %	16 %	15 %	17 %	21 %	25 %
Annet	16 %	29 %	17 %	12 %	12 %	15 %

Figur 19 Transportmiddelbruk etter reiselengde



Bruk av transportmidler i tid

I 2021 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, med 41 minutter. Dette er etterfulgt av bil som passasjer med 34 minutter. Det er størst endring i å reise kollektivt fra fjoråret, med en reduksjon på 10 prosentpoeng. MC/moped har en reduksjon på 9 prosentpoeng, mens bil som passasjer har en økning på 7 prosentpoeng i samme periode.

Figur 20: Bruk av transportmidler i tid

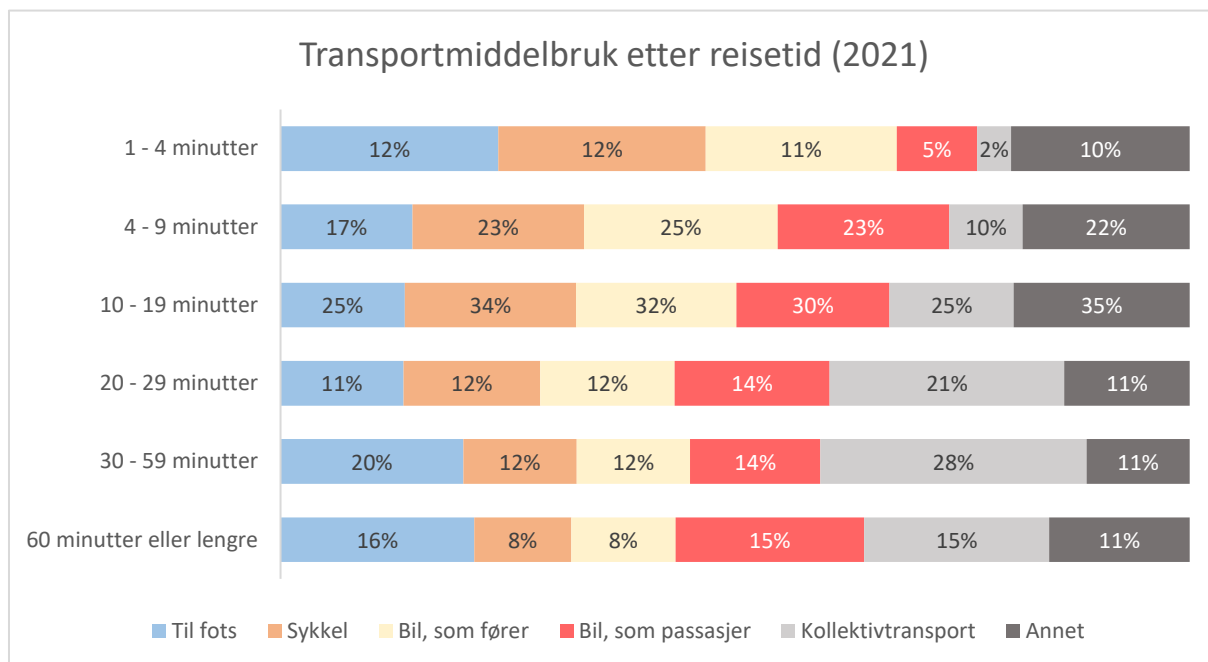


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Tabell 11: 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	12 %	17 %	25 %	11 %	20 %	16 %
Sykkel	12 %	23 %	34 %	12 %	12 %	8 %
Bil, som fører	11 %	25 %	32 %	12 %	12 %	8 %
Bil, som passasjer	5 %	23 %	30 %	14 %	14 %	15 %
Kollektivt	2 %	10 %	25 %	21 %	28 %	15 %
Annet	10 %	22 %	35 %	11 %	11 %	11 %

Figur 21 Transportmiddelbruk etter reisetid

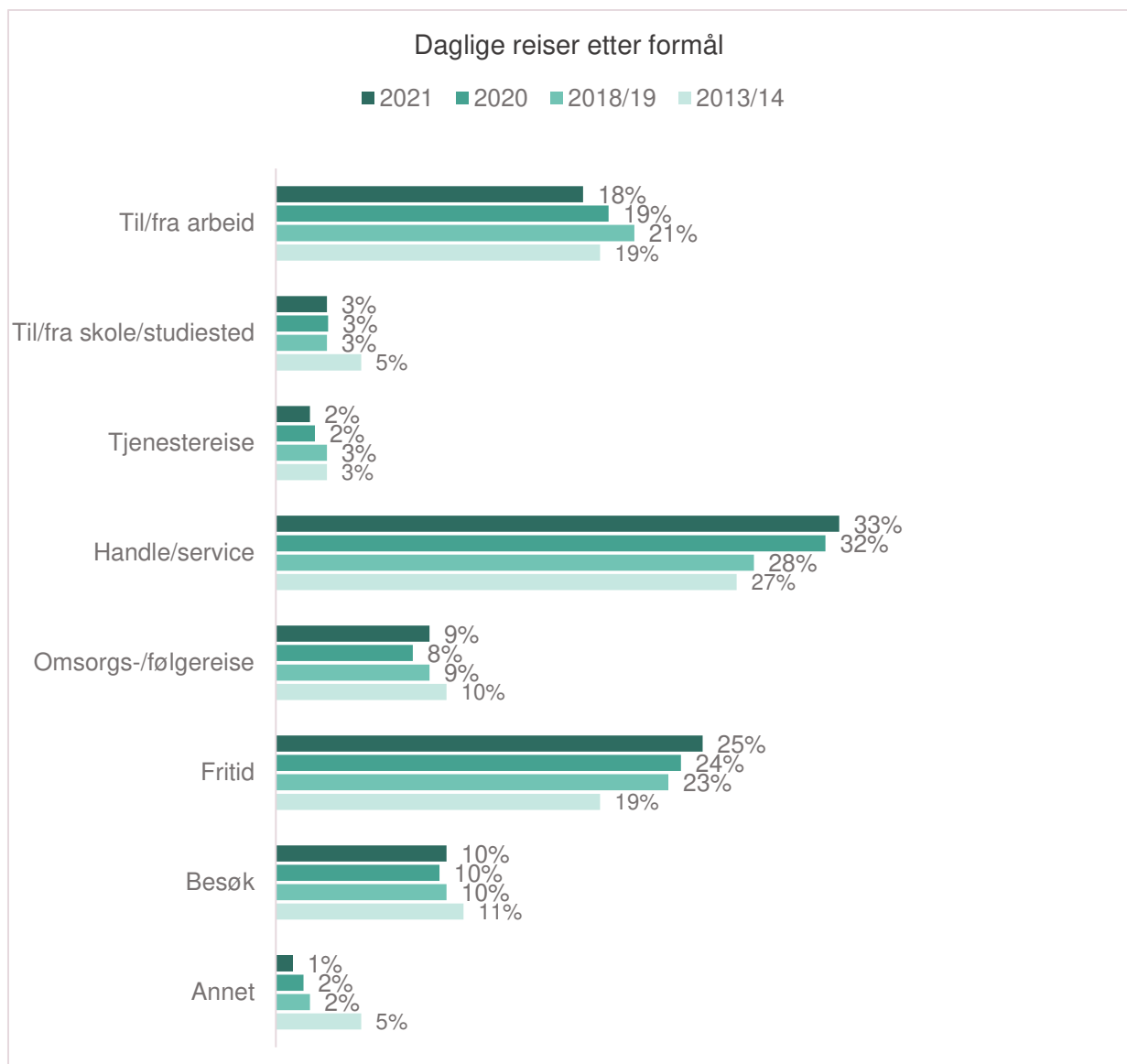


KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

Daglige reiser etter formål

De fleste reisene som er foretatt i 2021 er tilknyttet handel eller service (33 prosent) etterfulgt av fritid (25 prosent) og jobb (18 prosent). 10 prosent av reisene har besøk som formål og 9 prosent er omsorgs-/følgereiser. Det er ingen store endringer fra fjoråret.

Figur 22: Daglige reiser etter formål



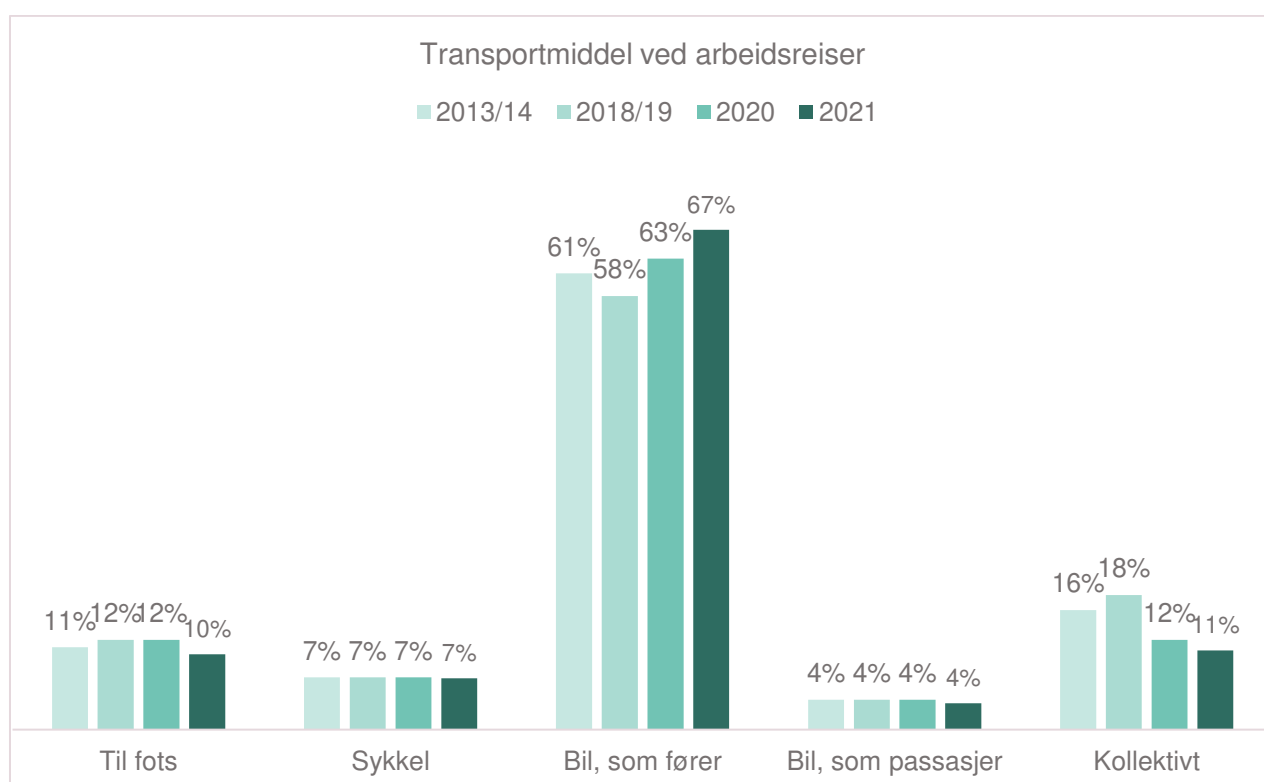
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Arbeidsreiser

Transportmiddel ved arbeidsreiser

Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet (67 prosent) i 2021. 11 prosent av arbeidsreisene ble foretatt med kollektiv transport, og omtrent en like stor andel gående (10 prosent). 7 prosent av reisene ble foretatt med sykkel som fremkomstmiddel og 4 prosent som passasjer i bil med andre. Sammenlignet med 2020 er det størst endring i å reise med bil som fører på 4 prosentpoeng.

Figur 23: 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 12: Transportmiddel på arbeidsreisen

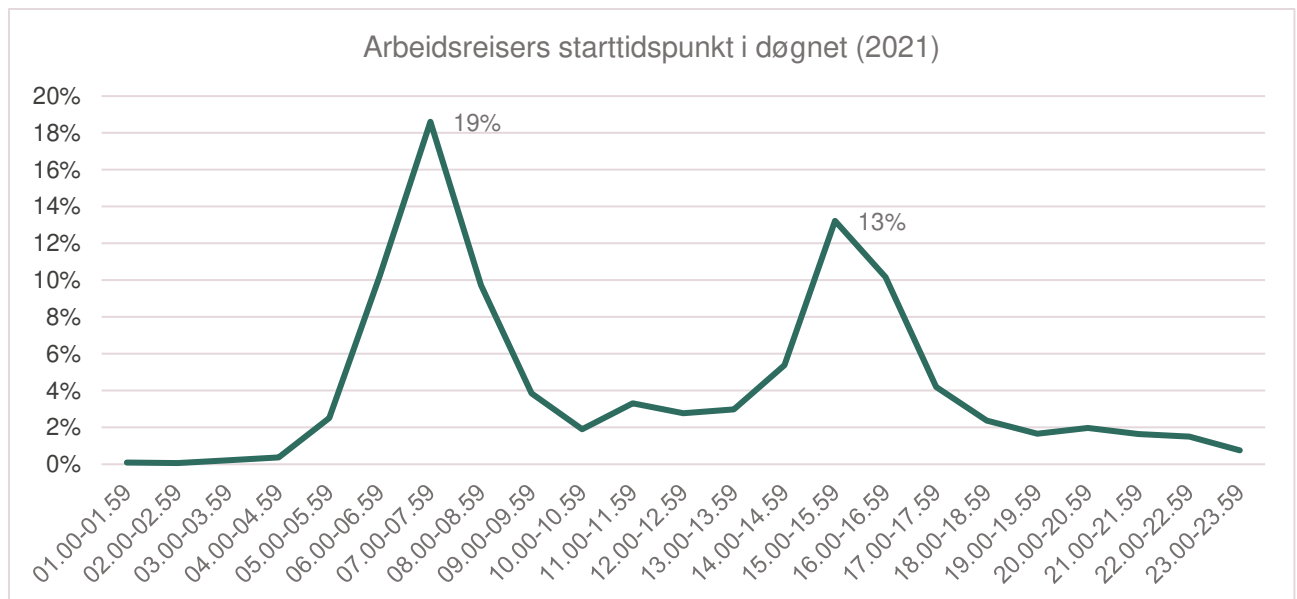
Transportmiddel på arbeidsreisen	1992	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021
Til fots	11	11	11	11	12	12	10
Sykkel	6	6	6	7	7	7	7
MC/moped	1	1	1	1	1	1	1
Bilfører	63	63	61	61	58	63	67
Bilpassasjer	7	7	5	4	4	4	4
Kollektivt	12	12	15	16	18	12	11
Annet	-	-	1	1	0	2	1
Sum	100	100	100	100	100	100	100

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

Arbeidsreisere starttidspunkt

Fra den grafiske fremstillingen ser man at det fremkommer to topper hvor de fleste av arbeidsreisene gjennomføres, mellom kl. 07 – 08 (19 prosent) og mellom kl. 15 – 16 (13 prosent).

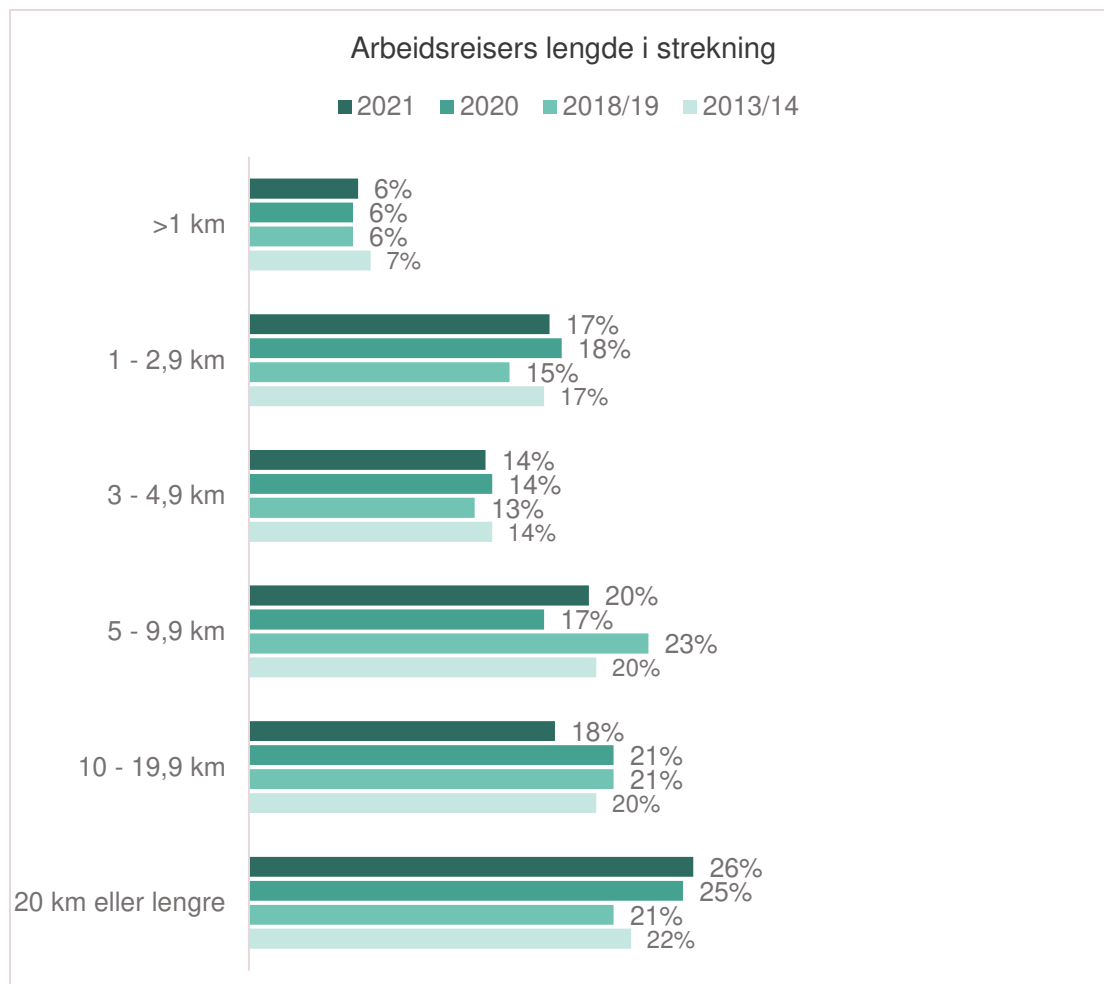
Figur 24: Arbeidsreisere starttidspunkt



Arbeidsreisens lengde i strekning

Færrest andel arbeidsreiser er under 1 kilometer i 2021 (6 prosent). 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 2020 ligger resultatene relativt stabilt.

Figur 25: Arbeidsreisens lengde i strekning

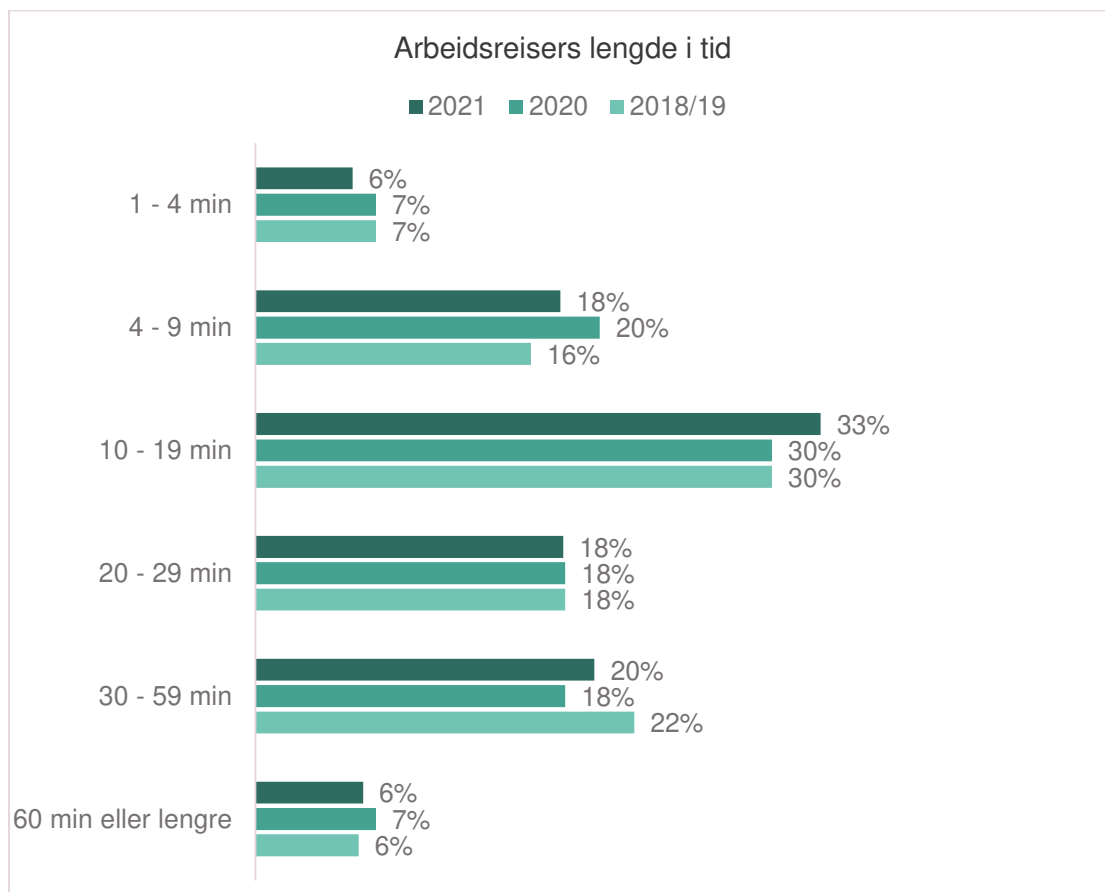


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Arbeidsreisens lengde i tid

1 av 3 arbeidsreiser har en reisetid forbindelse med jobb på 10-19 minutter. Færrest reiser befinner seg i ytterpunktene: 6 prosent av arbeidsreisene tar 1-4 minutter og en like stor andel varer minst en time. Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på omtrent 2 av 10. Resultatene ligger relativt stabilt fra 2020.

Figur 26: Arbeidsreisens lengde i tid

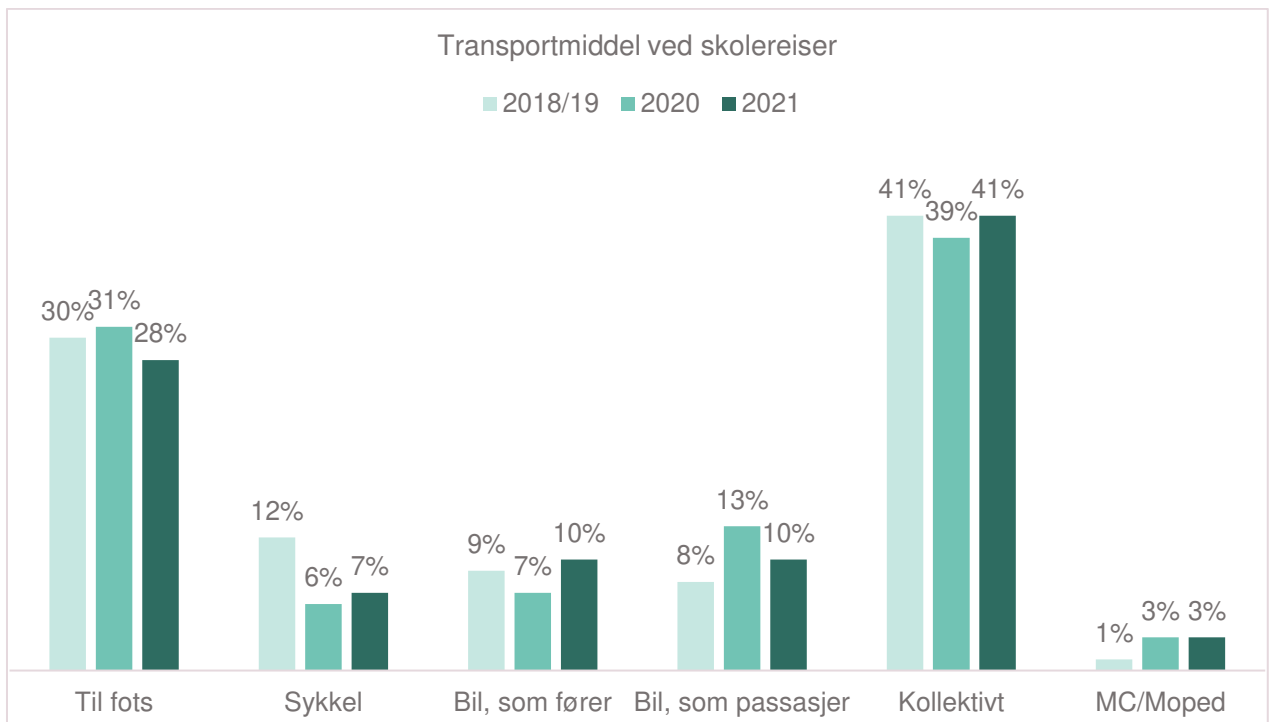


Skolereiser

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 (hhv. 41 og 28 prosent). Når det gjelder skolereiser med bil, foretas like mange reiser som fører og passasjer (begge 10 prosent). 7 prosent av reisene er med sykkel og 3 prosent med av MC eller moped.

Figur 27: Transportmiddel ved skolereiser

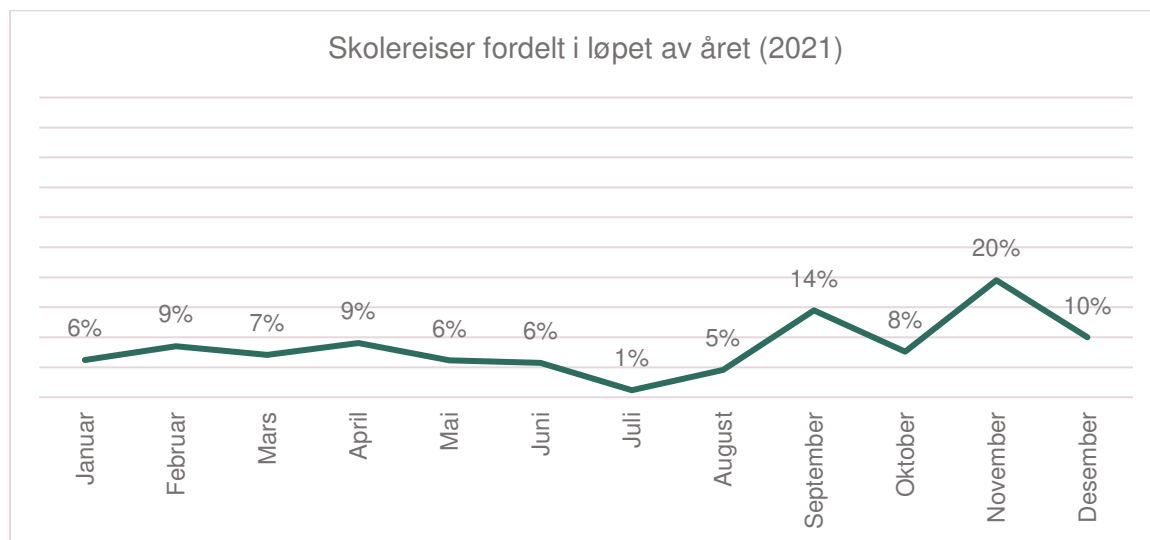


Skolereiser i løpet av året

I 2020 ble de fleste skolereisene foretatt i vintermånedene desember, januar, februar og mars. Fra mars til april falt andelen skolereiser brått fra 12 til 2 prosent, og andelen holdt seg lav på mellom 0 til 2 prosent frem til og med august. Fra september til november tok antallet seg noe opp, og lå da på 6 til 7 prosent. Pandemien og nedstengingen av Norge er en underliggende årsak til dette.

I 2021 er mønsteret noe annerledes og jevnere gjennom året, med en topp mot slutten av året. Også dette mønsteret antas å henge sammen med pandemi og mye hjemmeskole.

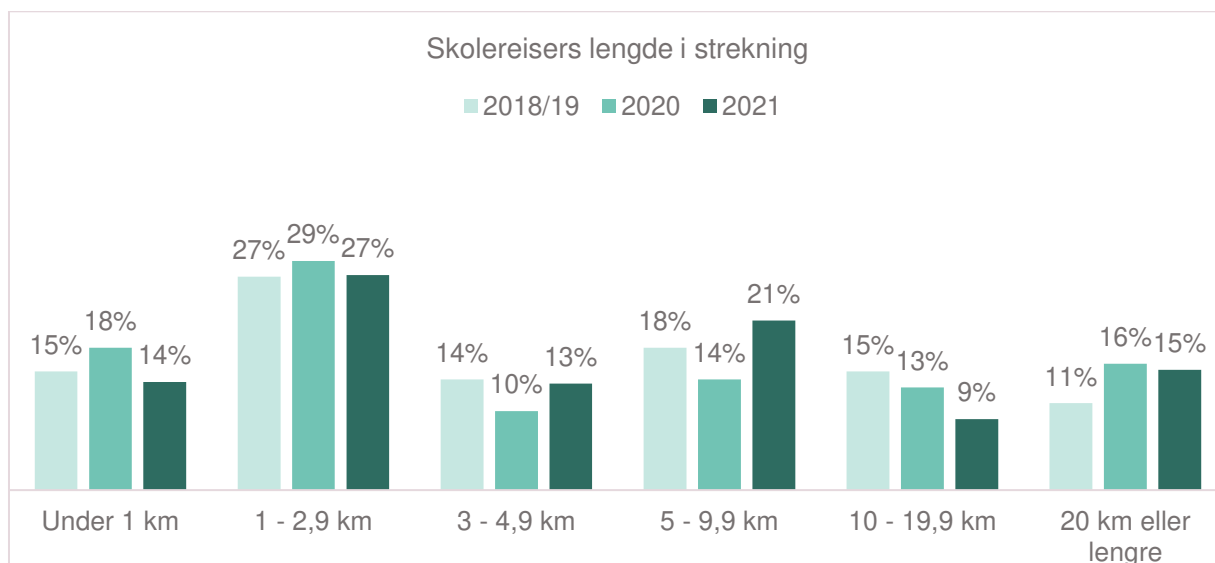
Figur 28: Skolereiser fordelt i løpet av året



Skolereisers lengde i strekning

Om lag 3 av 10 av skolereisene er på mellom 1 og 2,9 km. Øvrige distanser er relativt jevnt fordelt. Sammenlignet med 2020 er det størst økning i at skolereisen er 5-9,9 km på 7 prosentpoeng.

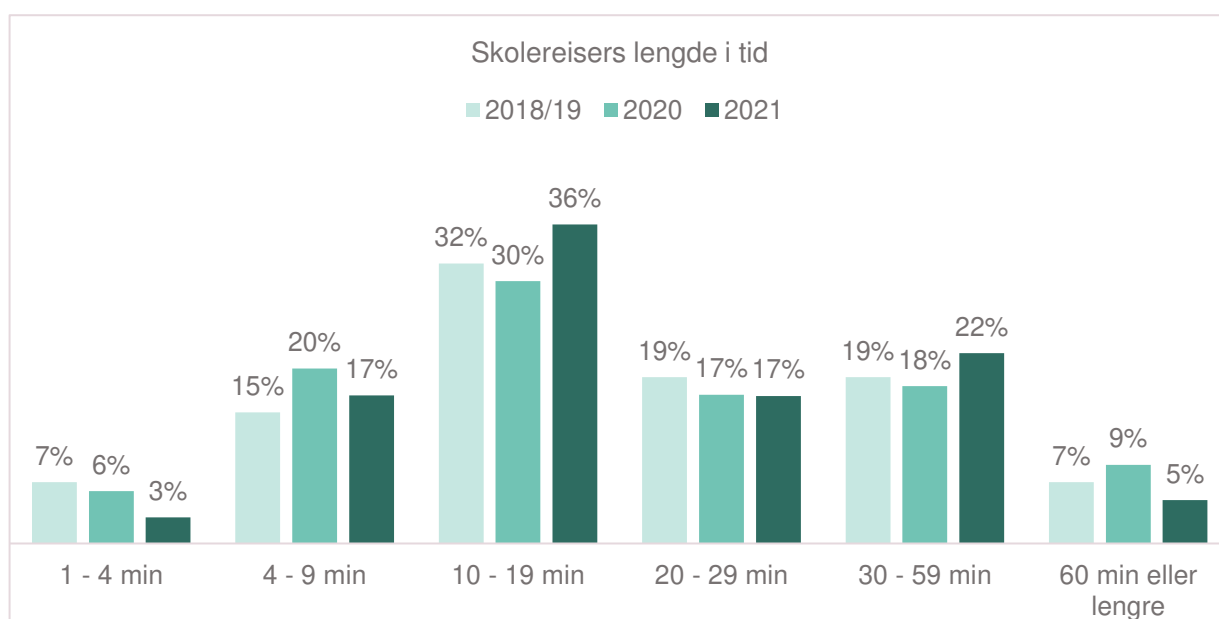
Figur 29: Skolereisers lengde i strekning



Skolereisers lengde i tid

De fleste skolereisene har en varighet på mellom 10 og 19 minutter (36 prosent). Det er lavest forekomst i ytterpunktene av tidsintervallene; under 4 minutter eller over 60 minutter (hvh. 3 og 5 prosent). Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på om lag 2 av 10. Resultatene fra 2020 til 2021 ligger relativt jevnt, hvor største økning er i intervallet 10-19 minutter med en økning på 6 prosentpoeng.

Figur 30: Skolereisers lengde i tid

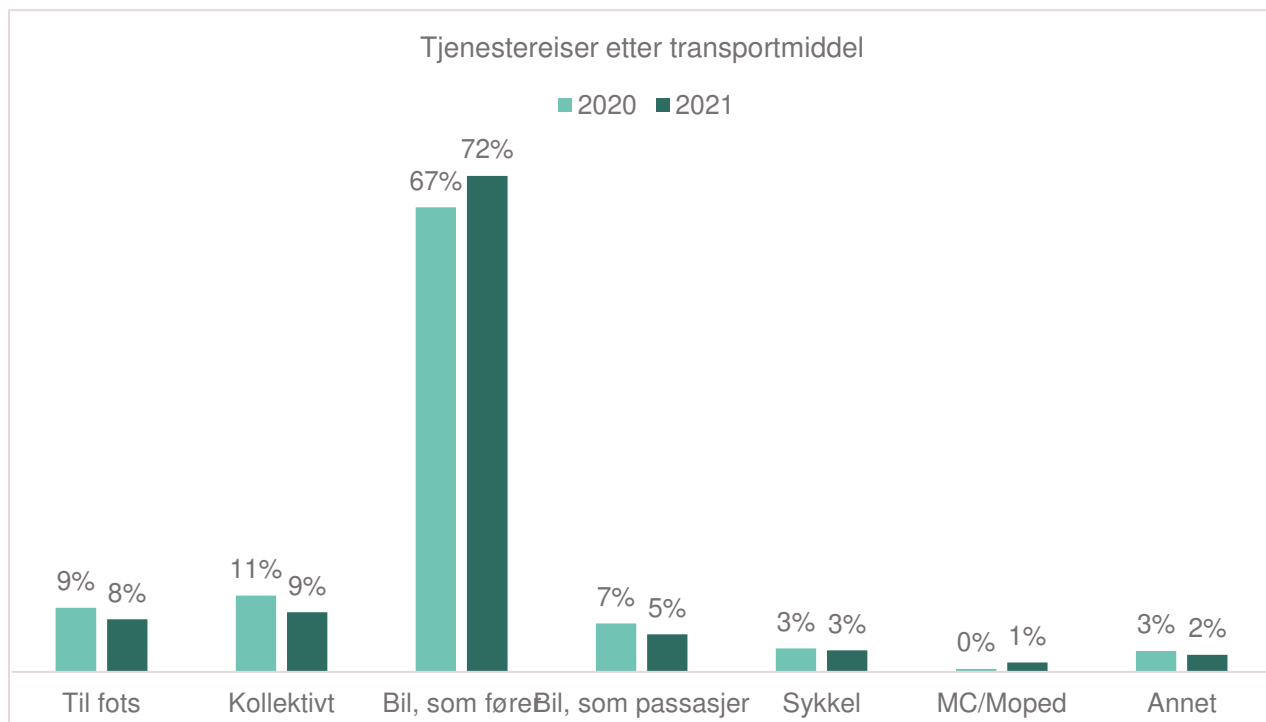


Tjenestereiser

Transportmiddel ved tjenestereiser

Det er en klar overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 72 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 9 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport og 8 prosent til fots. Sammenlignet med 2020 er det størst økning i å benytte seg av bil som fører på 5 prosentpoeng.

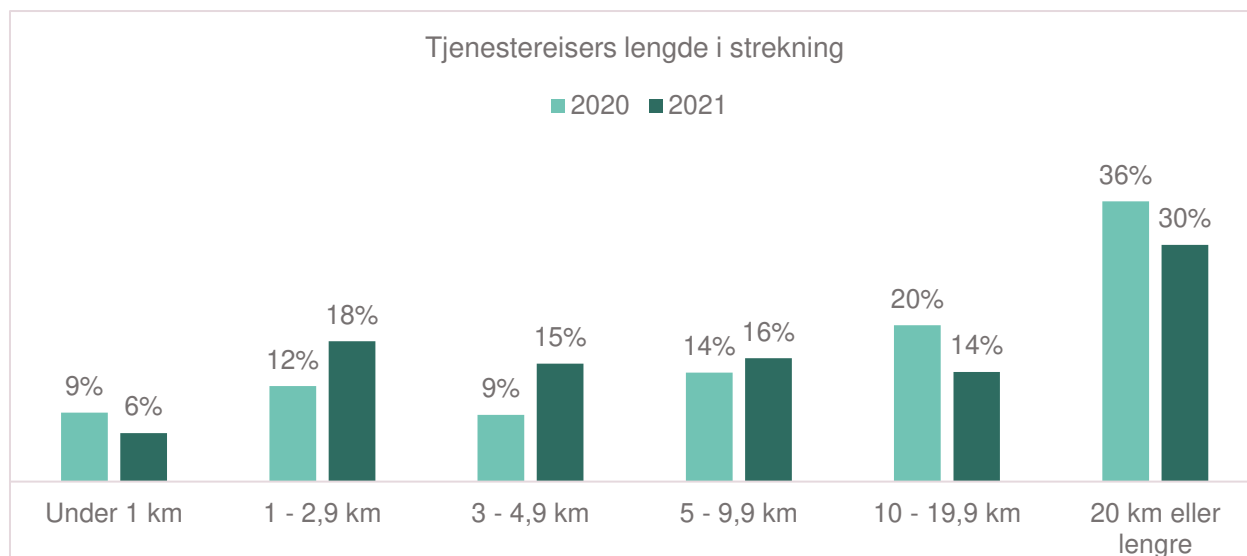
Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser



Tjenestereiser etter strekning

Størst andel av tjenestereisene er 20 km eller lengre (30 prosent). Dette utgjør en nedgang på 6 prosentpoeng fra fjoråret. Distansen 10-19,9 km viser også en nedgang på 6 prosentpoeng i samme periode. Distansene 1-2,9 km, 3-4,9 km og 5-9,9 km har derimot en økning.

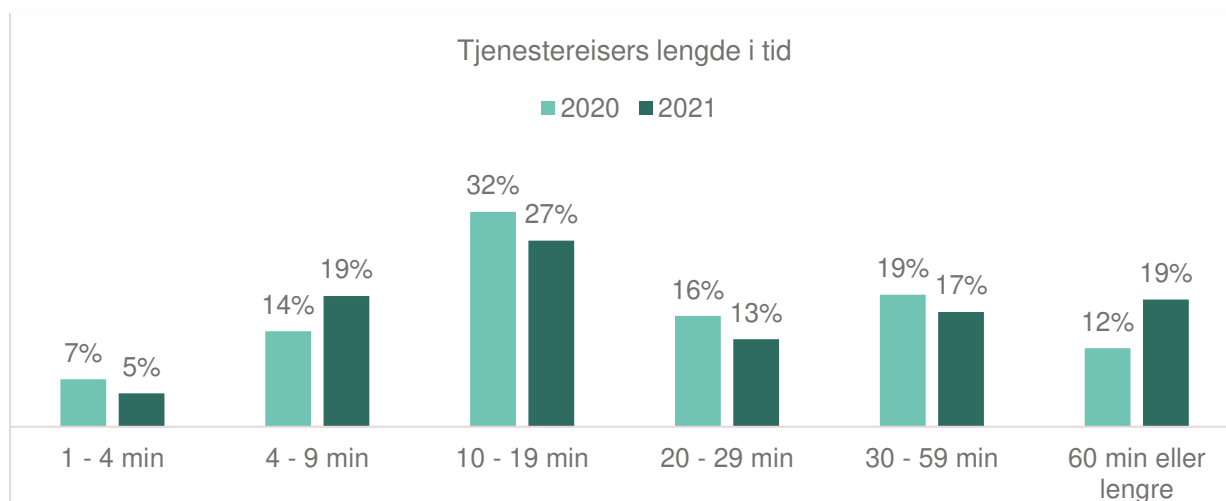
Figur 32: Tjenestereisers lengde i strekning



Tjenestereisenes reisetid

Flesteparten av tjenestereisene tar 10 – 19 minutter (27 prosent). Færrest reiser har en varighet mellom 1 og 4 minutter, og øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt. Sammenlignet med fjoråret er det størst økning i reiser som er 60 min eller lengre.

Figur 33: Tjenestereisers lengde i tid

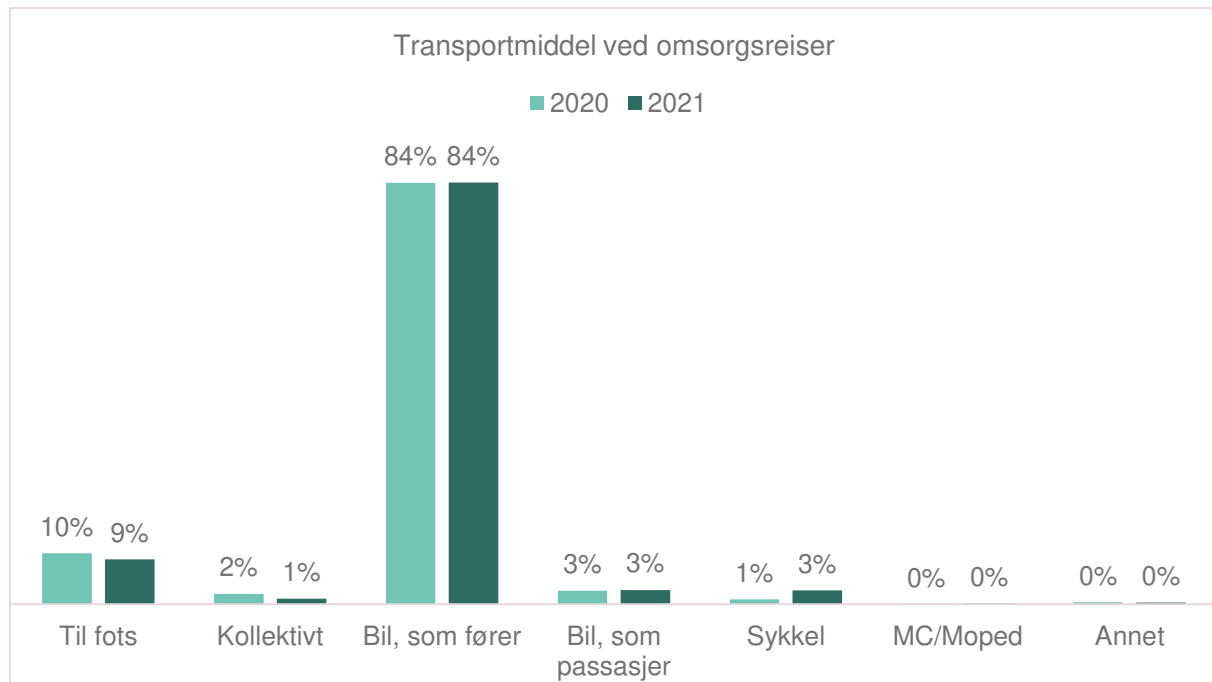


Omsorgsreiser

Transportmiddel ved omsorgsreiser

Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører (84 prosent). 9 prosent av disse reisene foretas til fots. Kun marginale andeler av omsorgsreiser fordeler seg på kollektivtransport, sykkel og bil som passasjer. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.

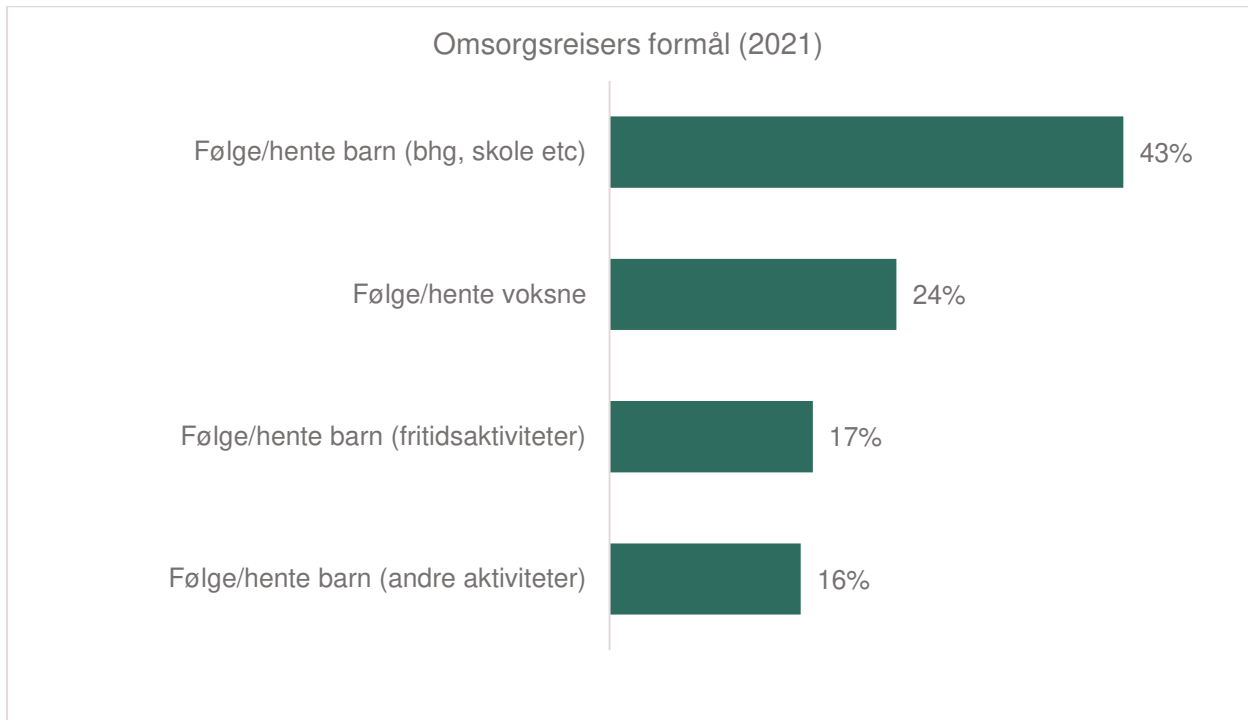
Figur 34: Transportmiddel ved omsorgsreiser



Omsorgsreisens formål

Størst andel av omsorgsreisene (43 prosent) er å følge/hente barn. 24 prosent har som formål å følge/hente voksne etterfulgt av å følge/hente barn i forbindelse med fritidsaktiviteter (17 prosent) og andre aktiviteter (16 prosent).

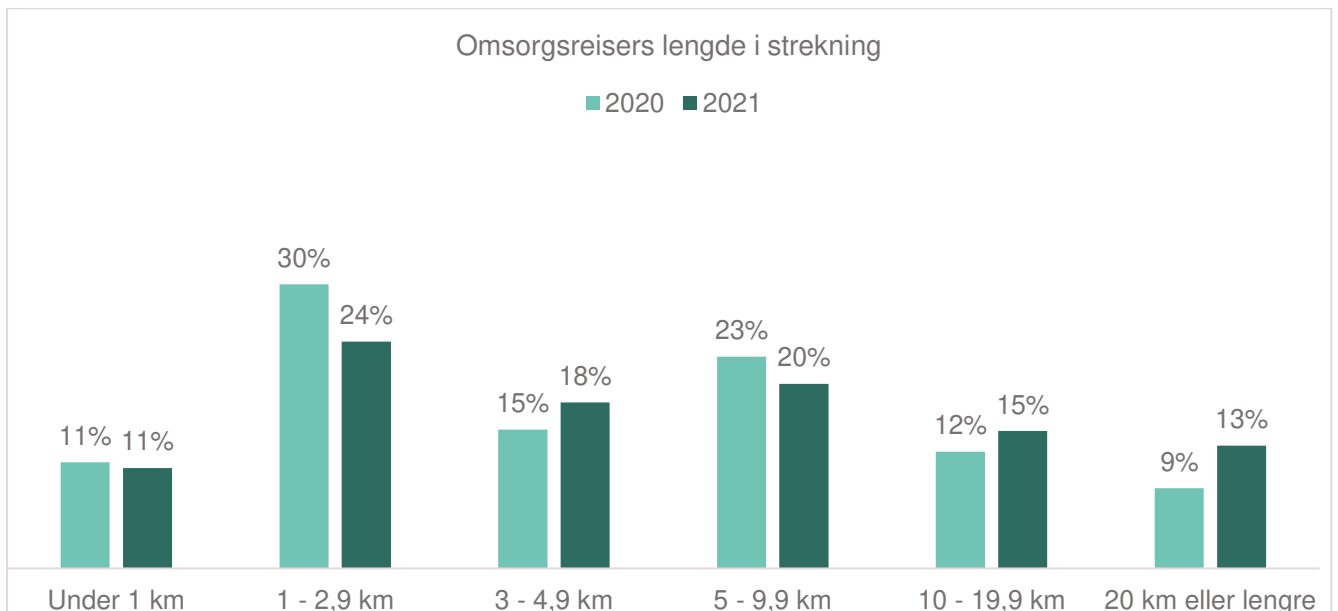
Figur 35: Omsorgsreisens formål



Omsorgsreisens strekning

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

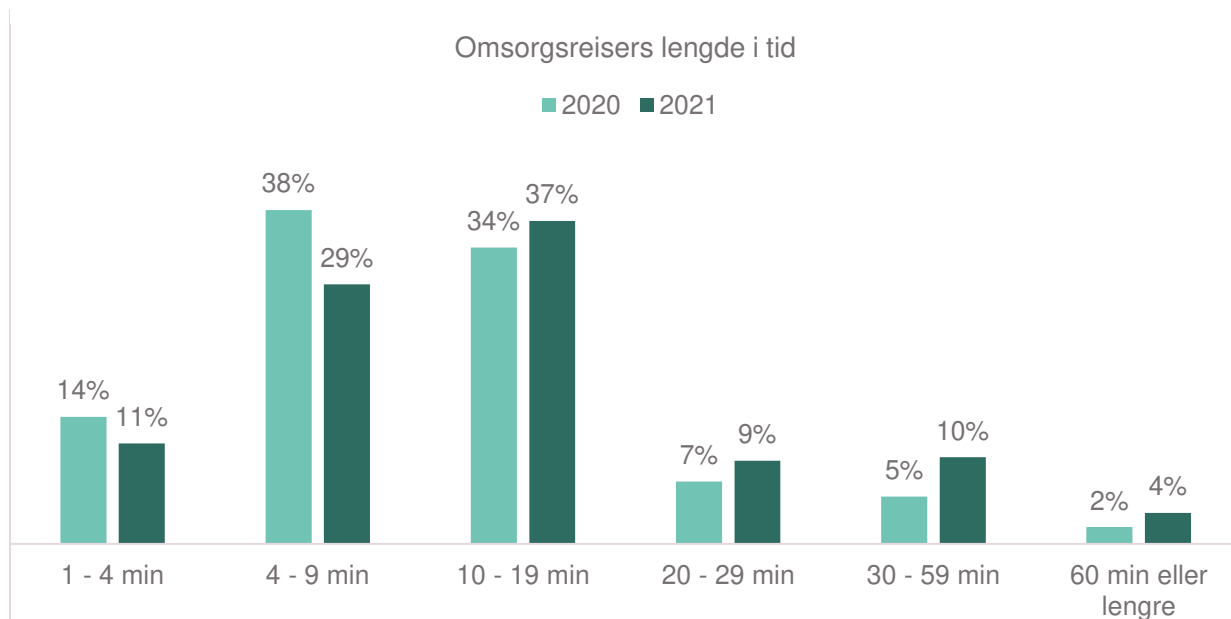
Figur 36: Omsorgsreisens lengde i strekning



Omsorgsreiser etter reisetid

De fleste omsorgsreisene tar mellom 4 og 9 minutter (29 prosent) og mellom 10 og 19 minutter (37 prosent). Sammenlignet med 2020 er det størst endring i intervallet 4-9 minutter, med en nedgang på 9 prosentpoeng.

Figur 37: Omsorgsreisens lengde i tid

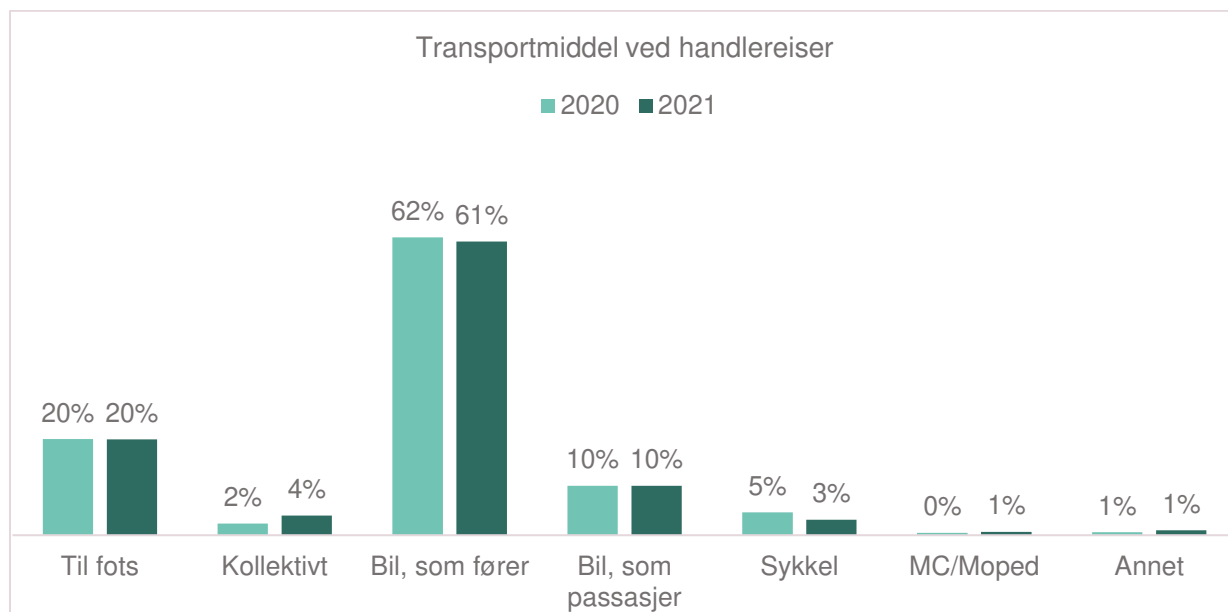


Handlereiser

Transportmiddel ved handlereiser

For 61 prosent av handlereisene oppgis det at man kjører bil selv. 20 prosent av handlereisene ble foretatt til fots og 10 prosent som passasjer i bil. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.

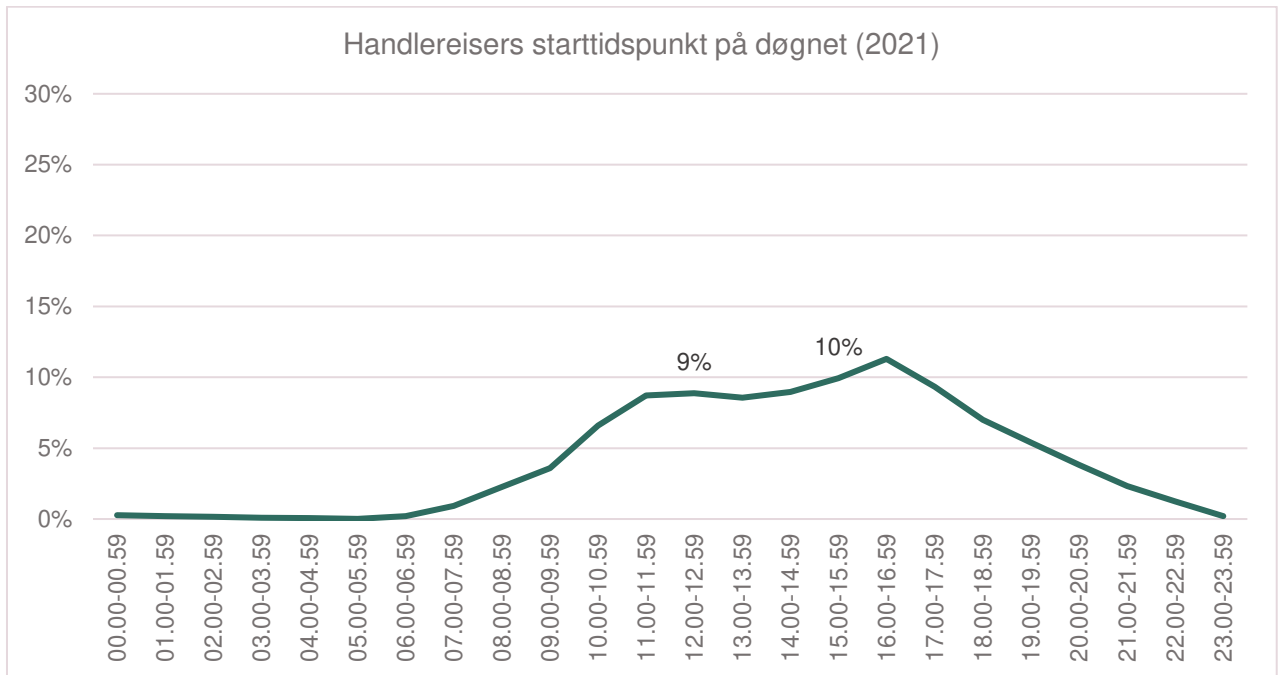
Figur 38: Transportmiddel ved handlereiser



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. Andelen holder seg da relativt konstant frem til kl. 18, hvor handlereisene begynner å avta ut resten av døgnet.

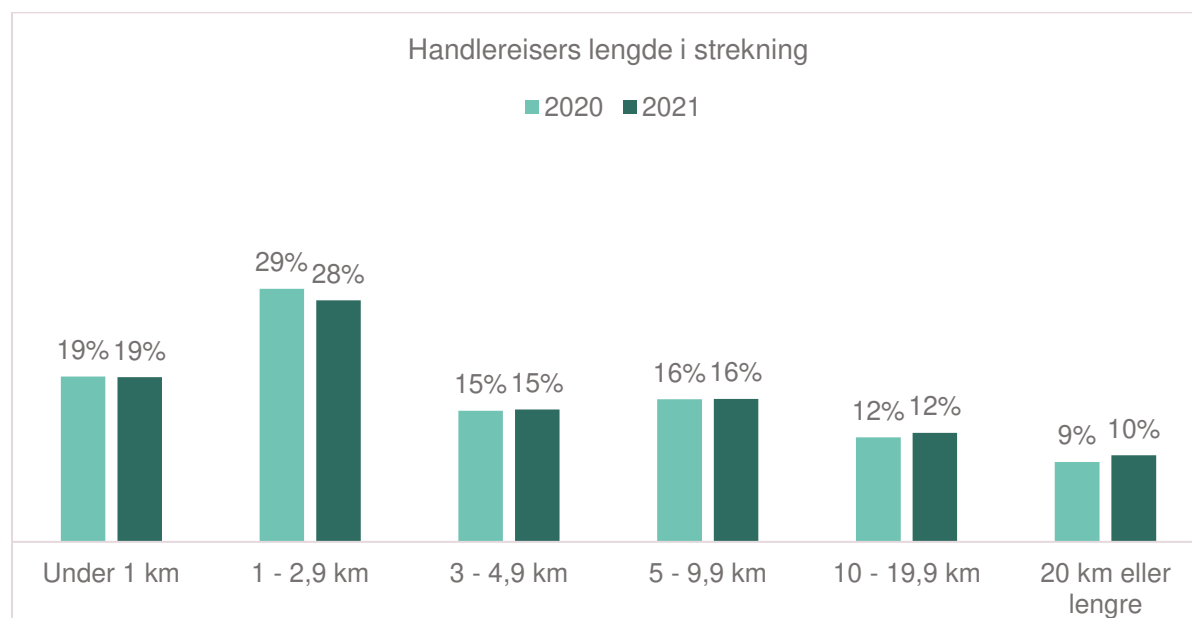
Figur 39: Handlereisers starttidspunkt



Handlereisers lengde i strekning

Nær 3 av 10 (28 prosent) av handlereisers lengde har en strekning på mellom 1 og 2,9 km. Resultatene ligger stabilt fra 2020.

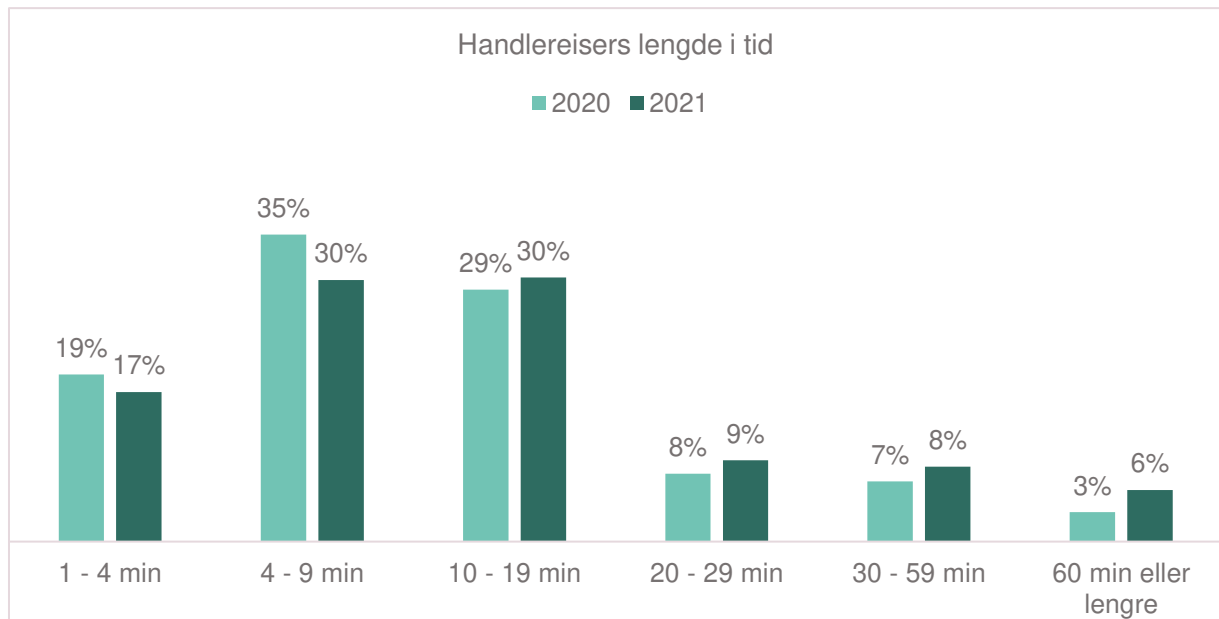
Figur 40: Handlereisers lengde i strekning



Handlereisers lengde i tid

Totalt tar i overkant av 8 av 10 (77 prosent) handlereiser under 20 minutter. Tidsintervallene som peker seg ut er 4-9 minutter og 10-19 minutter (begge 30 prosent). Med økende tid fra 20 minutter ser man en fallende frekvens. Sammenlignet med 2020 er det størst endring i intervallet 4-9 minutter med en reduksjon på 5 prosentpoeng.

Figur 41: Handlereisers lengde i tid

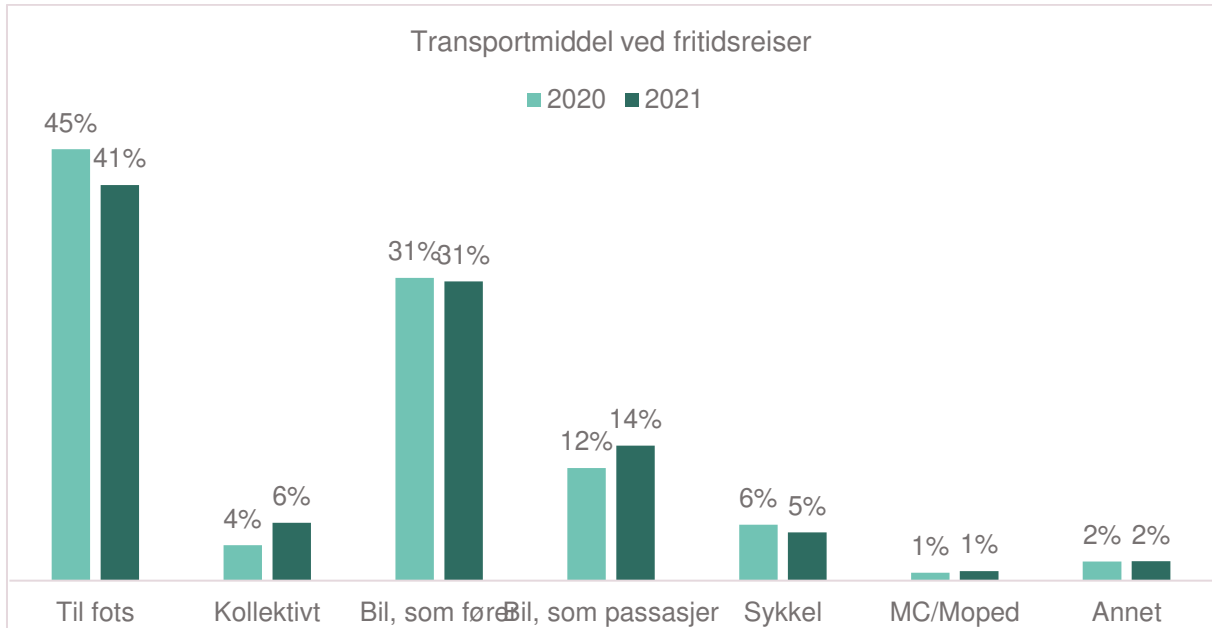


Fritidsreiser

Transportmiddel ved fritidsreiser

41 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 31 prosent. 14 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 6 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 5 prosent via sykkel.

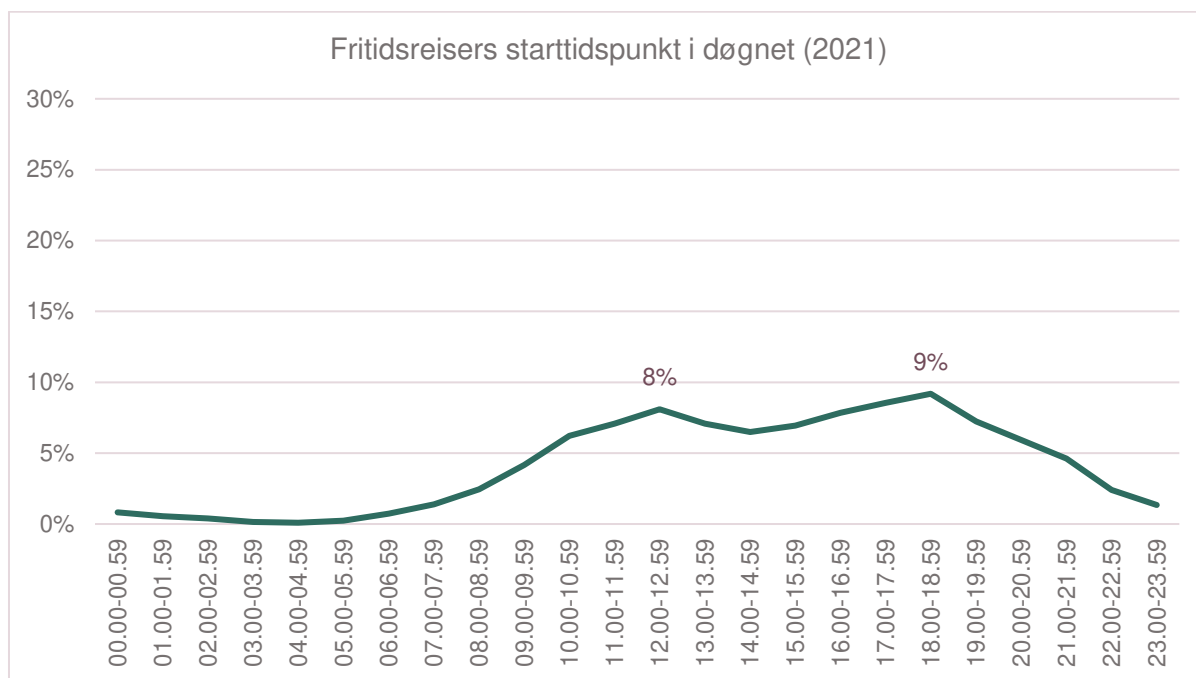
Figur 42: Transportmiddel ved fritidsreiser



Fritidsreisereisere starttidspunkt

På spørsmål om fritidsreisereisere starttidspunkt i døgnet, ser man at fra kl. 07 på morgenen starter fritidsreisene og andelen stiger frem til kl. 13. Andelen holder seg da relativt konstant frem til kl. 19, hvor det begynner å avta ut resten av døgnet.

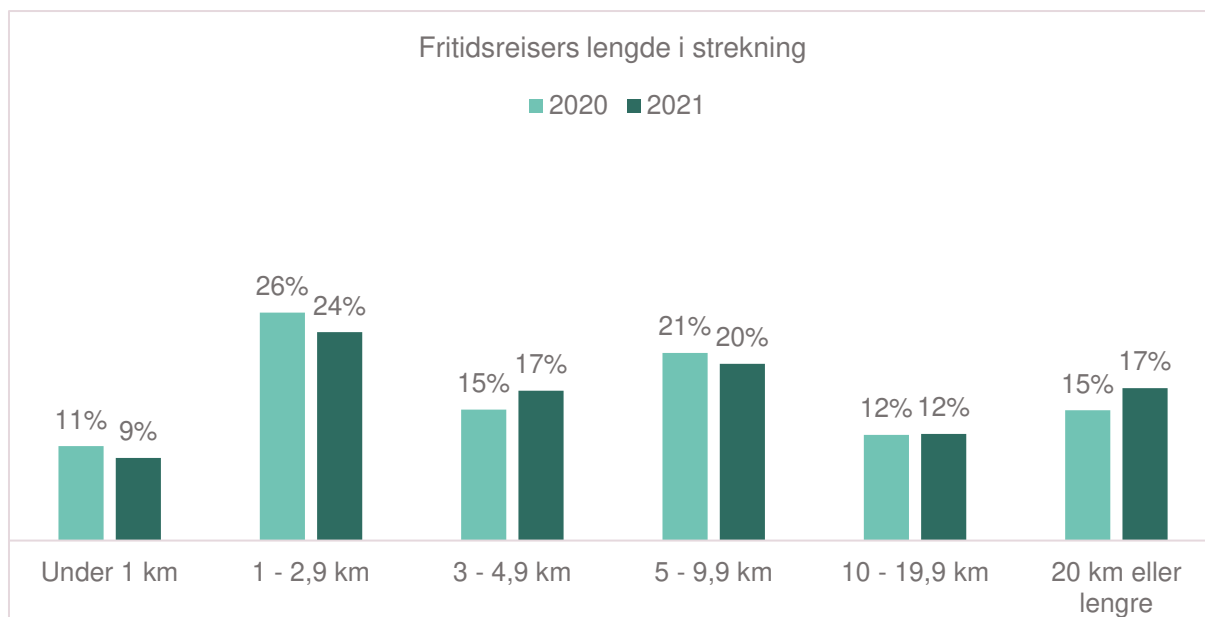
Figur 43: Handlereisere starttidspunkt



Fritidsreiser lengde i strekning

En firedel (24 prosent) av fritidsreisereisens lengde i strekning er 1-2,9 km, etterfulgt av 5-9,9 km (20 prosent). Fritidsreiser på under 1 km utgjør den laveste andelen, 9 prosent. Resultatene ligger relativt stabilt fra 2020.

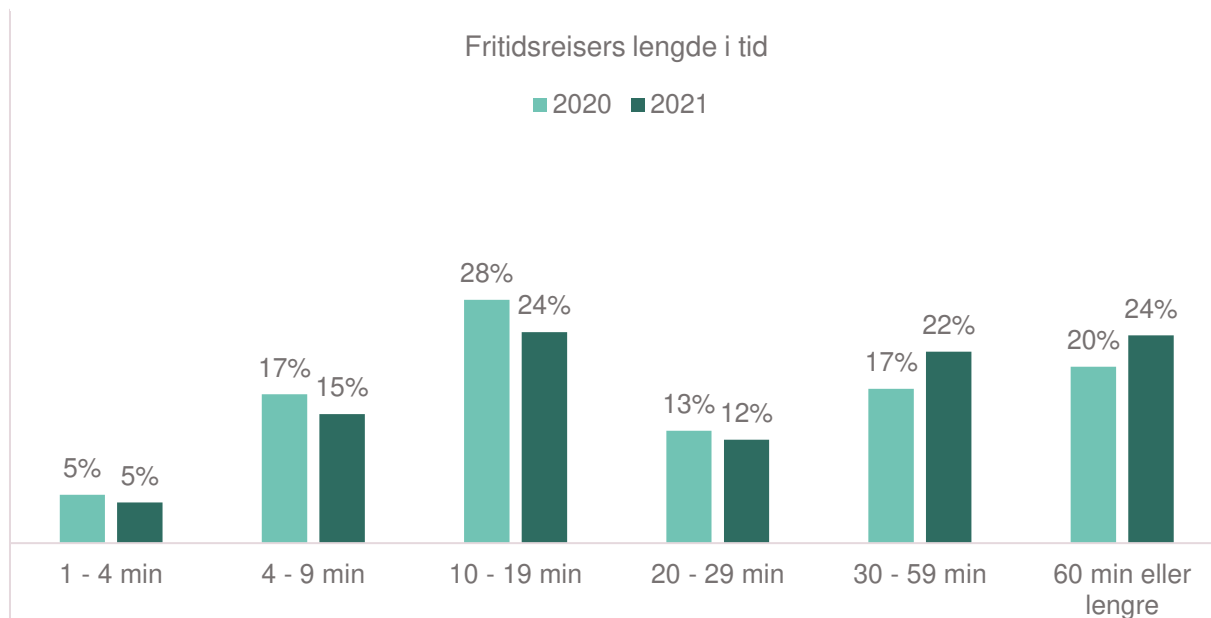
Figur 44: Fritidsreisereisens lengde i strekning



Fritidsreisens lengde i tid

24 prosent av fritidsreisene tok mellom 10 og 19 minutter eller minst 60 minutter. Færrest fritidsreiser tar 1-4 minutter (5 prosent). Det er størst endring i intervallet 30-59 minutter siste år, med en økning på 5 prosentpoeng.

Figur 45: Fritidsreisens lengde i tid



|



Opinion: