



Opinion:

REISEVANER I DE 8 STØRSTE BYOMRÅDENE 2021

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

Lvert av Opinion 30/06-2022

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. Opinion overtok oppdraget om datainnsamling for RVU fra og med april 2020. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU. Som en del av oppdraget ønsket oppdragsgiver en forenklet nøkkelrapport, for de 8 største byområdene; Oslo/Akershus, Bergensregionen, Trondheimsområdet, Nord-Jæren, Kristiansandregionen, Grenland, Buskerudbyen og Nedre Glomma. Det presiseres at tall for Grenland **ikke** inngår i tall for 2021, da denne regionen ikke hadde tilleggsvalg i 2021. Historiske tall for 2018-2020 er likevel presentert.

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltalrapporter fra tidligere år. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven (oskar.kleven@vegvesen.no)

Opinions RVU-team består av:

Julie Opedal, prosjektkoordinator og 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, 30/06-2022

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	1
Innholdsfortegnelse	2
Bilderegister	4
Tabellregister	5
Kapittel 1: Oppsummering	6
Kapittel 2: Bakgrunn og formål	9
Kapittel 3: Gjennomføring og metode	11
Intervjuopplegg	11
Spørreskjema	13
Stedfesting, reisetid og -avstand	14
Datagrunnlag og utvalg	15
Vekting.....	17
Kapittel 4: Tilgang til bil	19
Andel med førerkort	19
Andel som eier/disponerer bil	21
Antall biler husholdningen disponerer	23
Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen	24
Kapittel 5: Tilgang til parkeringsplass	26
Tilgang til parkeringsplass nær bolig	26
Avstand til parkeringsplass	28
Kapittel 6: Tilgang til kollektivtilbud	29
Vurdering av tilgang til kollektivtilbudet.....	29
Transportmidler man eier/disponerer	30
Kapittel 7: Bevegelsesutfordringer	31
Andel med bevegelsesutfordringer.....	31
Hvilke transportmidler man har utfordringer med	33
Kapittel 8: Daglige reiser	34
Antall daglige reiser	34

Kapittel 9: Transportmiddelbruk	36
<hr/>	
Kapittel 10: Ulike reiseformål	40
<hr/>	
Reiser til/fra arbeid.....	40
Til/fra skole	43
Tjenestereiser	46
Handle- og servicereiser.....	49
Omsorg- og følgereiser.....	52
Besøksreiser	55
Fritidsreiser	58
Andre reiser	61

BILDEREGISTER

Figur 1 Eksempel reiseregistrering.....	10
Figur 3: Andel med førerkort for bil.....	19
Figur 4: Andel med førerkort for bil - utvikling	20
Figur 5: Eier eller disponerer bil.....	21
Figur 6: Andel som eier/disponerer bil (2018-2020).....	22
Figur 7: Antall biler i husholdningen	23
Figur 8: Tilgang til egen bil på reisedagen	24
Figur 9: Tilgang til bil hele dagen - utvikling	25
Figur 10: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig.....	26
Figur 11: Tilgang til parkeringsplass - utvikling	27
Figur 12: Avstand til parkeringen fra boligen.....	28
Figur 13: Tilgang til kollektivtransport.....	29
Figur 14: Tilgang til ulike transportmidler	30
Figur 15: Andel med bevegelsesutfordringer	31
Figur 16: Andel som har bevegelsesproblemer - utvikling	32
Figur 17: Transportmidler som gir utfordringer (blant de som har bevegelsesproblemer).....	33
Figur 18: Antall daglige reiser.....	34
Figur 19: Antall daglige reiser (snitt) - utvikling	35
Figur 20: Transportmiddelbruk	36
Figur 21: Reiselengde i km.....	37
Figur 22: Reiselengde i km per transportmiddel - gjennomsnitt.....	38
Figur 23: Reiselengde i tid (minutter) per transportmiddel - gjennomsnitt	39
Figur 24: Hovedtransportmiddel til/fra arbeid	40
Figur 25: Reiselengde i strekning til/fra arbeid.....	41
Figur 26: Reiselengde i tid til/fra arbeid.....	42
Figur 27: Hovedtransportmiddel til/fra skole.....	43
Figur 28: Reiselengde i strekning til/fra skole.....	44
Figur 29: Reiselengde i tid til/fra skole	45
Figur 30: Hovedtransportmiddel ved tjenestereiser	46
Figur 31: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser	47
Figur 32: Reiselengde i tid ved tjenestereiser	48
Figur 33: Hovedtransportmiddel ved handle-/servicereiser.....	49
Figur 34: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser	50
Figur 35: Reiselengde i tid ved handle-/servicereiser	51
Figur 36: Hovedtransportmiddel ved omsorgs-/følgereiser	52
Figur 37: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser.....	53
Figur 38: Reiselengde i tid ved omsorgs-/følgereiser.....	54

<i>Figur 39: Hovedtransportmiddel ved besøksreiser</i>	55
<i>Figur 40: Reiselengde i strekning ved besøksreiser</i>	56
<i>Figur 41: Reiselengde i tid ved besøksreiser</i>	57
<i>Figur 42: Hovedtransportmiddel ved fritidsreiser</i>	58
<i>Figur 43: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser</i>	59
<i>Figur 44: Reiselengde i tid ved fritidsreiser</i>	60
<i>Figur 45: Hovedtransportmiddel ved andre reiser</i>	61
<i>Figur 46: Reiselengde i strekning ved andre reiser</i>	62
<i>Figur 47: Reiselengde i tid ved andre reiser</i>	63

TABELLREGISTER

<i>Tabell 1 Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå</i>	14
<i>Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2021</i>	15
<i>Tabell 3 Utvalg og utvalgsfordeling byområder</i>	16

KAPITTEL 1: OPPSUMMERING

Tilgang til bil

- 90 prosent av befolkningen som er 18 år eller eldre oppgir at de har førerkort for bil. Den laveste andelen finner vi i byområdene i Oslo eller gamle Akershus. 86 prosent oppgir her at de har førerkort for bil, tett etterfulgt av Bergensregionen med 89 prosent. Den største andelen finner vi blant personer bosatt på Nord-Jæren med 93 prosent.
- 86 prosent av de som er myndige oppgir at de enten eier eller disponerer bil. Den høyeste andelen av eierskap eller disponering finner vi blant personer på Nord-Jæren med 91 prosent, tett etterfulgt av Buskerudbyen og Nedre Glomma, begge med 90 prosent. Oslo og Akershus har den laveste andelen eierskap eller disponering med 77 prosent, etterfulgt av Trondheimsområdet med 82 prosent
- 41 prosent opplyser om at egen husholdning disponerer 1 bil. 32 prosent har 2 biler, mens 12 prosent har minst 3 biler. 14 prosent av de spurte oppgir at husstanden ikke har noen biler. Det er liten variasjon mellom de ulike byområdene når det kommer til antall biler. 23 prosent av de som er bosatt i Oslo og Akershus oppgir i størst grad at deres husstand ikke disponerer noen bil, som er den største andelen av byområdene.

Tilgang til parkeringsplass

- De aller fleste har tilgang til parkeringsplass i nærheten av egen bolig. I alle byområdene oppgir over 9 av 10 at de har dette. De som er bosatt i Oslo og Akershus har sammen med Bergensregionen en noe mindre grad av tilgang sammenlignet med øvrige byområder. Tilgangen til parkeringsplass i nærheten av egen bolig ligger relativt konstant i perioden 2018-2021, men Kristiansandsområdet viser den største økningen fra 88 til 95 prosent fra 2018 til 2019.
- På spørsmål om hvor langt parkeringsplassen ligger fra boligen er det en gjennomgående overvekt i alle områder at avstanden er under 50 meter. I Oslo og Akershus oppgir 86 prosent dette, som er lavest andel sammenlignet med de øvrige områdene.

Tilgang til kollektivtilbud

- På landsbasis oppgir 52 prosent at det er svært god eller god tilgang til kollektivtilbudet der man bor. 78 prosent av de spurte i Oslo og Akershus oppgir svært god eller god tilgang. Det er høyest i landet. Byområdene Bergen, Trondheim og Nord Jæren ligger relativt jevnt med ca. 70 prosent som mener tilgangen er god eller svært god. Kristiansandsområdet viser en

lavere oppslutning med 62 prosent. Den laveste oppslutningen finner vi i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 50 og 43 prosent.

Bevegelsesutfordringer

- Omtrent 1 av 10 oppgir på landsbasis at de har noen fysiske problemer som begrenser deres mulighet med tanke på transportmuligheter. Andelen med slike fysiske problemer ligger relativt jevnt blant de ulike byområdene, og det er ingen enkeltområder som skiller seg nevneverdig fra resten. Når man ser på utviklingen i andel som oppgir at de har bevegelsesutfordringer, så fremkommer det et relativt stabilt nivå uten store endringer i perioden 2018-2021 i de ulike byområdene.
- Blant de med bevegelsesutfordringer, er det gjennomgående flest som oppgir at det er problematisk å gå etterfulgt av å sykle. Om lag 3 av 10 sier at det er vanskelig å reise med andre kollektivtransportmidler. Omtrent 1 av 4 oppgir at det er vanskelig å kjøre bil selv og å reise med fly, mens omtrent 1 av 10 synes det er utfordrende å være passasjer i bil. Det er liten variasjon mellom de ulike byområdene, men Nedre Glomma skiller seg noe ut med en lavere andel som oppgir utfordringer med å reise med andre kollektivtransportmidler, reise med fly og å være passasjer i bil.

Daglige reiser

- De ulike byområdene viser et relativt likt mønster i antall reiser som blir foretatt i løpet av en dag. For alle områder er det en gjennomgående overvekt av å gjøre mellom 1 og 2 reiser daglig, hvor om lag 4 av 10 oppgir at de gjør dette. Det siste året er det en økende trend i antall daglige reiser i de fire største byområdene Oslo og Akershus, Bergensregionen, Trondheimsområdet og Nord-Jæren i tillegg til Buskerudbyen. Kristiansand holder seg stabilt, mens Nedre Glomma viser en nedgang. Resultatene må sees i lys av koronasituasjonen i 2020 og 2021, hvor det har vært varierende grad av reisebegrensninger og -råd.

Transportmiddelbruk

- For alle byområdene er det gjennomgående at bil som fører er det transportmiddelet som i størst grad ble benyttet. Den laveste andelen bilførere finner vi blant de som er bosatt i Oslo og Akershus med 41 prosent. Den høyeste andelen på 62 prosent finner vi blant de som er bosatt i Nedre Glomma.
- De som bor i Oslo og Akershus oppgir i størst grad å gå til fots (29 prosent). Å reise i bil som passasjer og bruke sykkel er transportmåtene som i minst grad har variasjon mellom de ulike områdene.

Ulike reisemål

- Bil som fører er den transportmåten som i størst grad gjøres i forbindelse med reiser til og fra arbeid. På landsbasis oppgir 67 prosent dette. Den høyeste andelen finner vi i Nedre Glomma med 81 prosent. Lavest andel finner vi i Oslo og Akershus med 48 prosent.
- Kollektivtransport er det som brukes mest i forbindelse med reiser til og fra skole. Unntaket er Trondheimsområdet, der gange blir hyppigst benyttet. Den aller høyeste andelen kollektivreisende finner vi i Bergensregionen, der 59 prosent oppgir dette.
- I størst grad kjører man bil selv ved tjenestereiser. Det er generelt liten variasjon i bruk av ulike transportmidler ved tjenestereiser blant de ulike byområdene. Et unntak finner vi blant de som er bosatt i Nedre Glomma, hvor hele 93 prosent oppgir at de hovedsakelig kjører bil når de er på tjenestereiser.
- I befolkningen oppgir 61 prosent at de kjører bil selv ved handle og servicereiser. 20 prosent oppgir gange, som utgjør den nest høyeste andelen. Oslo og Akershus oppgir størst grad av gange med 31 prosent, og minst grad av bil som fører med 47 prosent. Bruk av øvrige transportmidler er relativt jevnt fordelt blant de ulike byområdene.
- For omsorg- og følgereiser er det reisemetoden bil som fører som peker seg ut i alle byområder. Andelen er noe lavere i Oslo og Akershus med 67 prosent, når vi sammenligner med øvrige steder. Oslo og Akershus oppgir videre å benytte bena i større grad enn i andre byområder.
- Det er gjennomgående flest som oppgir at de benytter seg av reisemåten bil som sjåfør når de skal gjennomføre besøkreiser. Andelen er lavest i Oslo og Akershus med 42 prosent og størst i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 58 og 57 prosent.
- Transportmiddelet som i størst grad blir brukt ved fritidsreiser er gange, etterfulgt av bil som fører. De som er bosatt i de fire største byområdene oppgir i større grad gange og i mindre grad bil som fører enn de tre mindre byområdene.

KAPITTEL 2: 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, 2018/19, 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. Data som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2021, og er sammenliknet mot data fra 2018, 2019 og 2020 der det er hensiktsmessig

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 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.

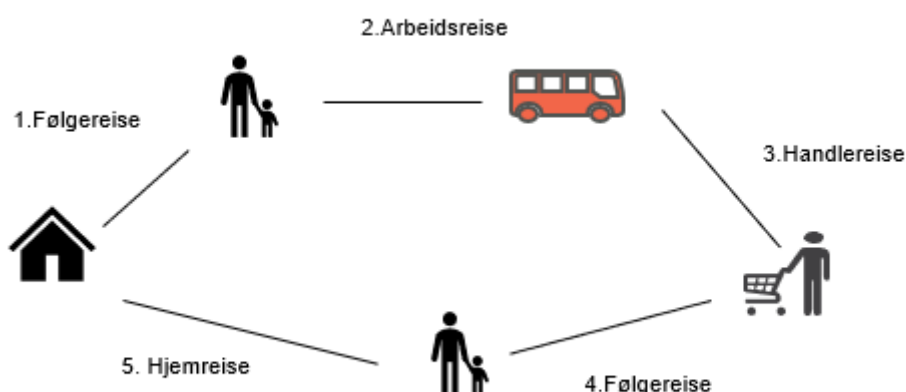
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man foretok forrige dag, og lange reiser som er innenfor de siste 30 dager. Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til og fra utlandet.

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 3: 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 RVU 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 eller hun har foretatt på registreringsdagen dvs. daglige reiser. Til det nasjonale basisutvalget stilles ekstraspørsmål om lengre reiser, altså 100 km og lengre samt reiser til og 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 15 reiser («daglige reiser»)
 - Tilgang til bil på reisedagenFor 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, 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 2020. De fleste av de daglige reisenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkretsnivå.

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

Tabell 1 Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkretsnivå

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)

I 2020 var stedsfestingsprosenten lavere enn i 2021. Dette skyldes at det ved oppstart av datainnsamlingen i mars 2020 og frem til august samme år var mulig for respondentene å kun skrive inn stedsinformasjon som tekst, altså uten å plote inn koordinater i kartfunksjonen. Denne muligheten ble fjernet i august, slik at det fra da av måtte respondentene markere stedsinformasjon i kart.

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 8 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, som er 76 prosent av kommunene og 39 prosent av befolkningen, 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 egnest 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.

I denne rapporten presenteres tall for åtte byområder, som alle var dekket av tilleggsutvalg. Som nevnt innledningsvis hadde ikke Grenland tilleggsutvalg i 2021, derfor inngår ikke Grenland i 2021-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt. Imidlertid er det presentert tall for 2018-2020 for denne regionen

Tabell 3 Utvalg og utvalgsfordeling byområder

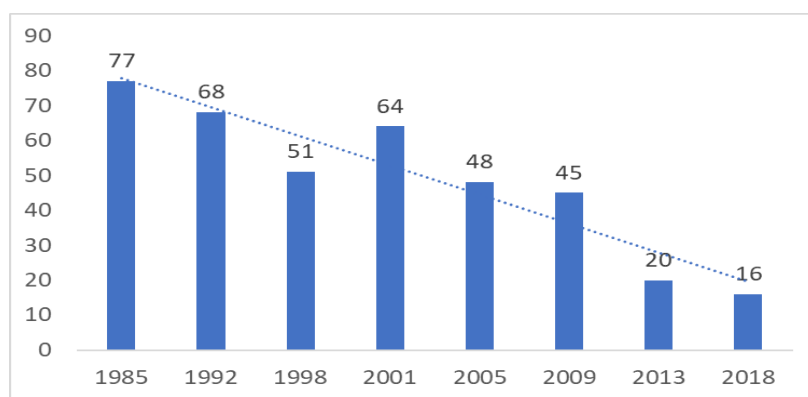
Byområder	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2021	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Akershus	1 162 531	8 250	0,71 %
Bergensområdet	374 514	5 921	1,58 %
Trondheimsregionen	261 015	5 288	2,03 %
Nord-Jæren	287 237	5 110	1,78 %
Kristiansandsområdet	122 248	2 199	1,80 %
Buskerudbyen	183 037	2 561	1,40 %
Nedre Glomma	120712	2 290	1,90 %
Byområder totalt	2 809 431	37 398	1,33 %

Merk – baser for Byområder skiller seg fra baser for tilsvarende område i Tilleggsutvalgene, fordi Byområder inneholder intervjuer både fra Tilleggsutvalgene + Nasjonalt utvalg (ref. avvik tabell 2 og tabell 3).

Vekting

Sannsynligheten for feil øker med lav svarprosent (stort frafall), og der undersøkelsen bygger på et lite utvalg av befolkningen. For RVU 2020 er det ikke presentert en samlet responsrate i og med at gjennomføring er levert av 2 forskjellige leverandører, og for RVU 2021 er ikke tallene klare enda (dette vil bli oppdatert til neste versjon av rapporten). Overordnet er responsrater i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter (Se tabell 5 for data frem til og med 2018).

Tabell 5 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 utvalgskjellene 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 vektvariabel 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

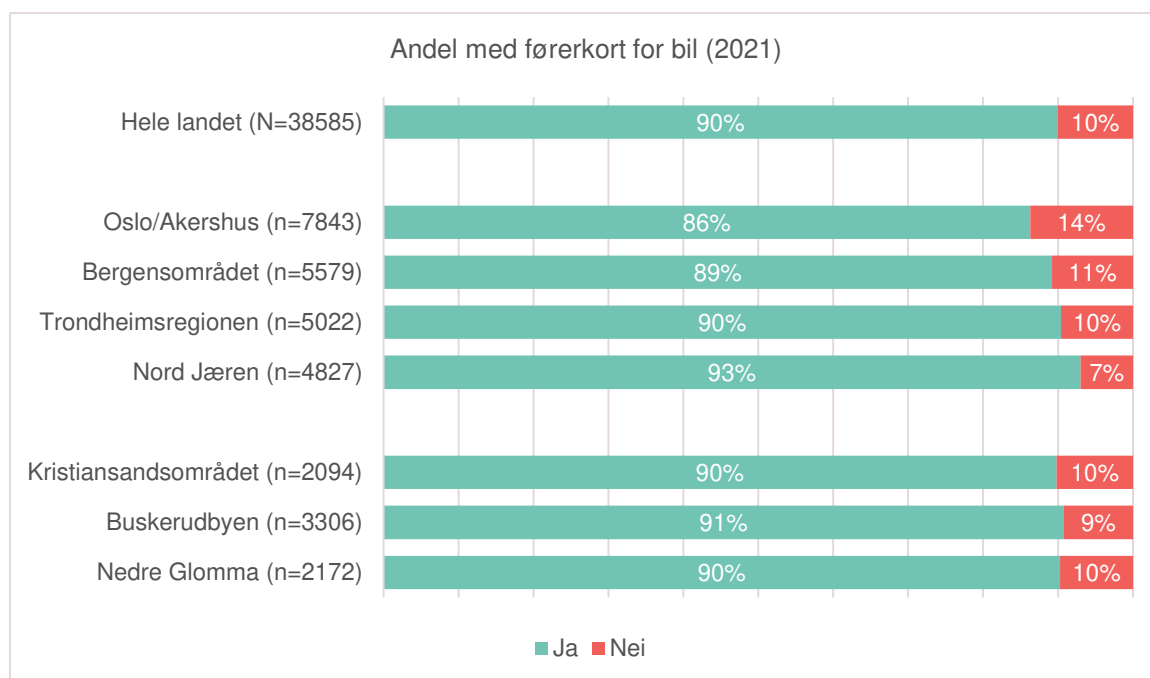
Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten også på analyser på mindre geografiske områder.

KAPITTEL 4: TILGANG TIL BIL

Andel med førerkort

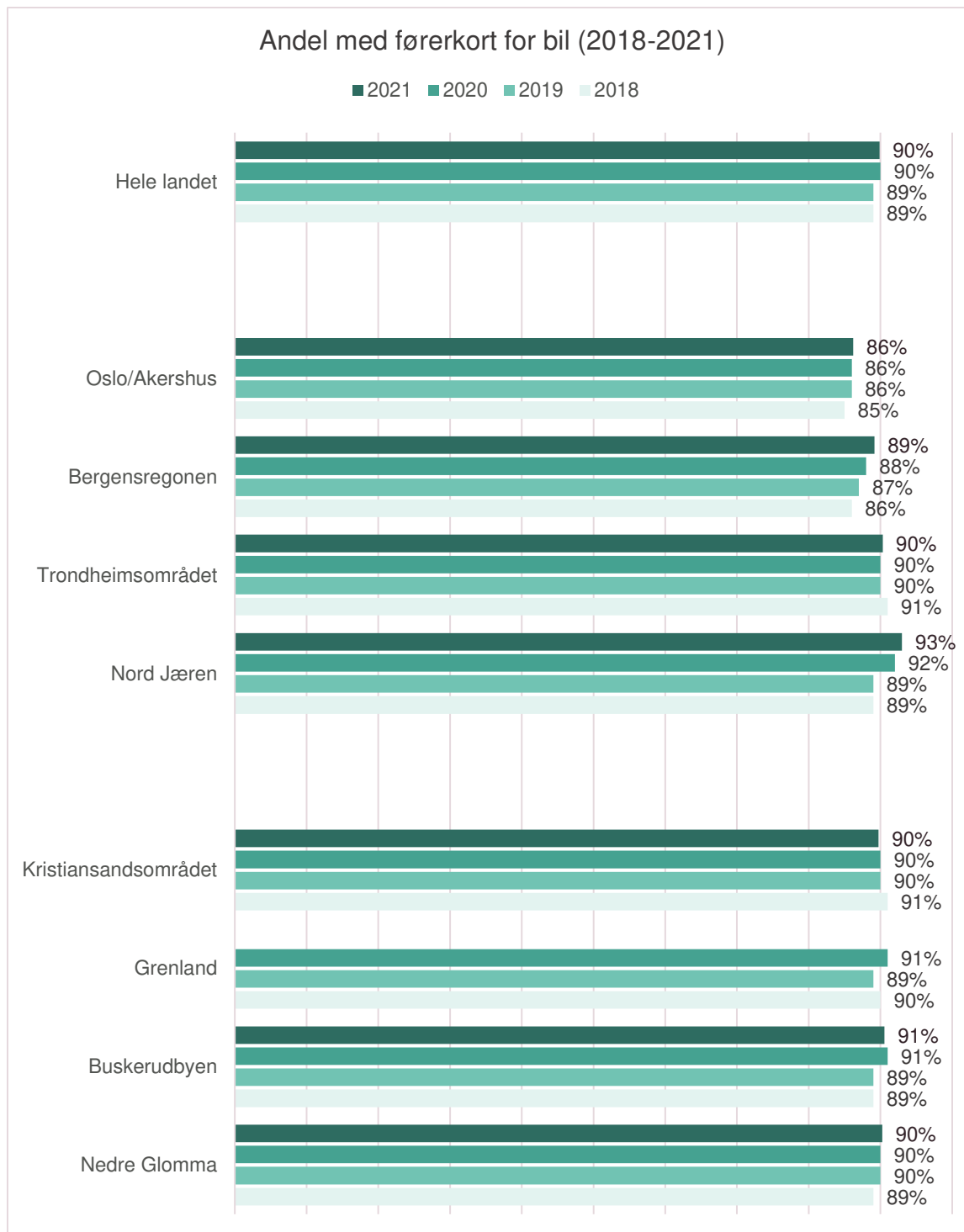
90 prosent av befolkningen som er 18 år eller eldre oppgir at de har førerkort for bil. Den laveste andelen finner vi i byområdene i Oslo eller gamle Akershus. 86 prosent oppgir her at de har førerkort for bil, tett etterfulgt av Bergensregionen med 89 prosent. Den største andelen er personer bosatt på Nord-Jæren med 93 prosent.

Figur 2: Andel med førerkort for bil



Når man ser på utviklingen av andel med førerkort, fremkommer det at det ligger relativt stabilt.

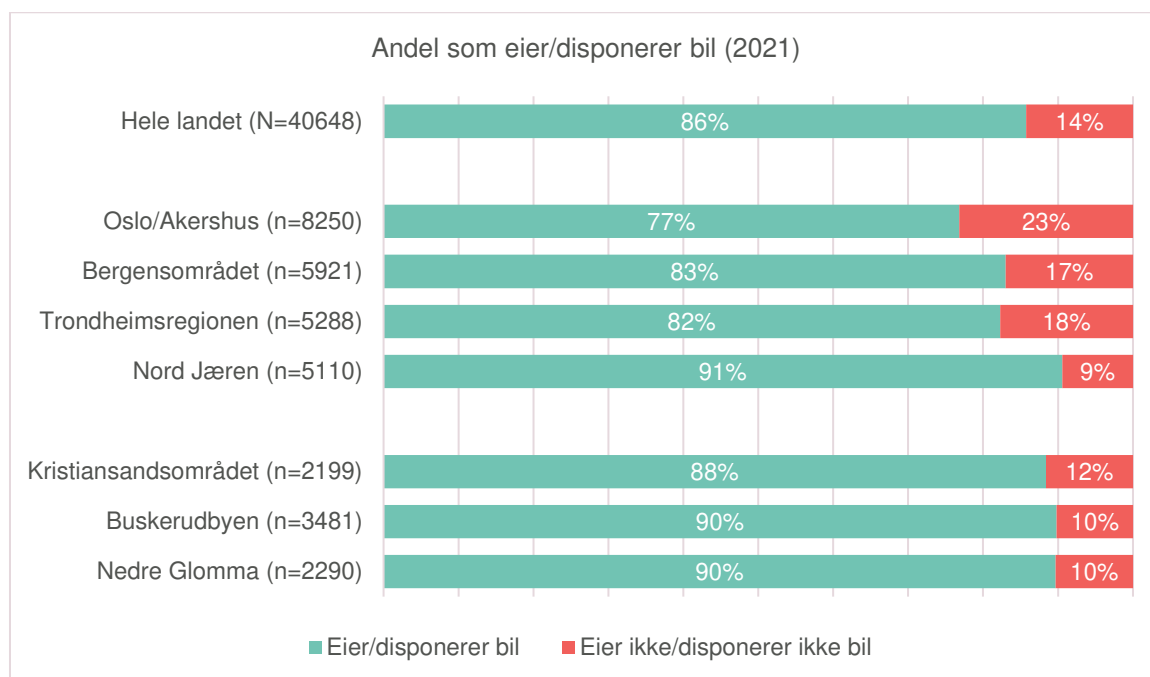
Figur 3: Andel med førerkort for bil - utvikling



Andel som eier/disponerer bil

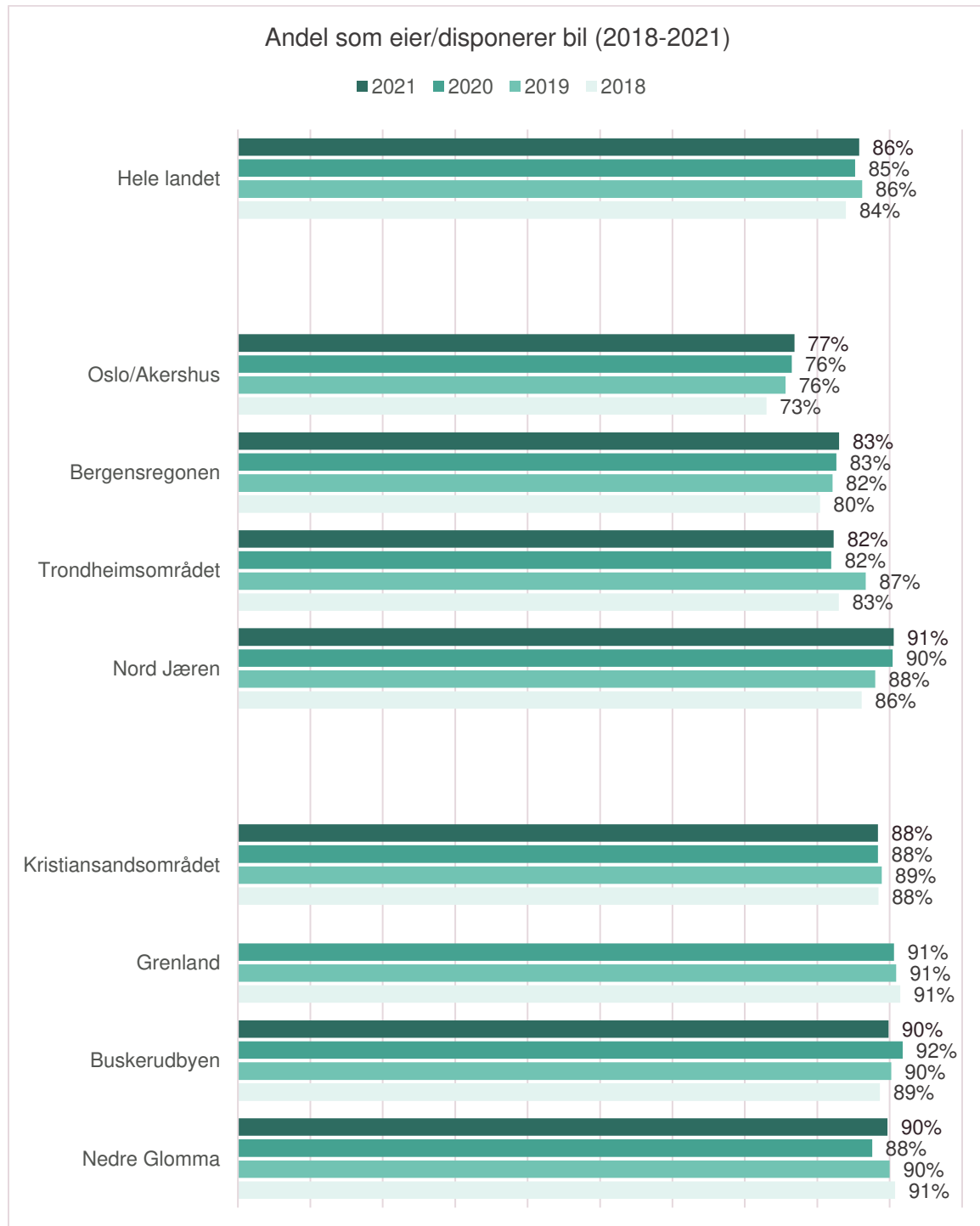
På landsbasis oppgir 86 prosent av de som er myndige at de enten eier eller disponerer bil. Den høyeste andelen av eierskap eller disponering finner vi blant personer på Nord-Jæren med 91 prosent, tett etterfulgt av Buskerudbyen og Nedre Glomma. Begge med 90 prosent. Oslo og Akershus har den laveste andelen eierskap eller disponering med 77 prosent, etterfulgt av Trondheimsområdet med 82 prosent

Figur 4: Eier eller disponerer bil



Buskerudbyen, Oslo og Akershus, Bergensregionen og Nord-Jæren har en økende trendutvikling i andelen som eier eller disponerer bil i perioden 2018-2020. Nedre Glomma har en negativ trendutvikling, mens Kristiansandsområdet ligger relativt konstant. I perioden 2018-2020 viser Trondheimsområdet størst variasjon. Fra 2018 til 2020 ser vi en økning på 4 prosentpoeng til 87 prosent. Fra 2019 til 2020 ser vi en reduksjon på 5 prosentpoeng til 82 prosent.

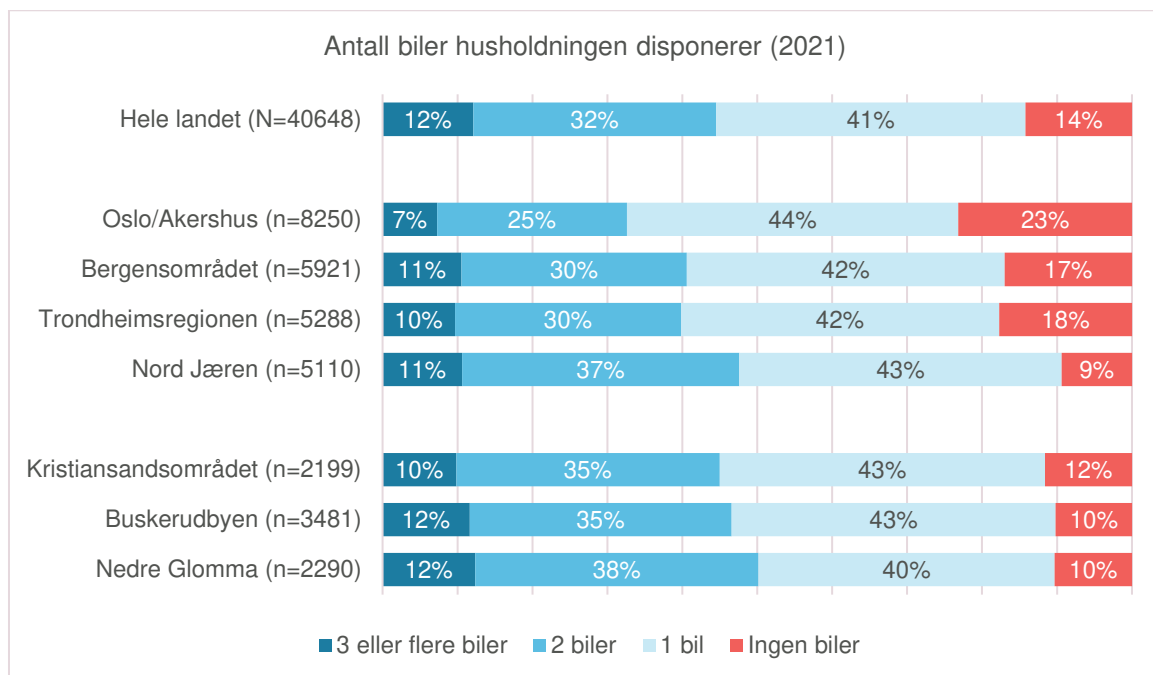
Figur 5: Andel som eier/disponerer bil (2018-2020)



Antall biler husholdningen disponerer

På landsbasis oppgir 41 prosent at egen husholdning disponerer 1 bil. 32 prosent har 2 biler, mens 12 prosent har minst 3 biler. 14 prosent av de spurte oppgir at husstanden ikke har noen biler. Det er liten variasjon mellom de ulike byområdene når det kommer til antall biler. 23 prosent av de som er bosatt i Oslo og Akershus oppgir i størst grad at deres husstand ikke disponerer noen bil, som er den høyeste andelen av byområdene.

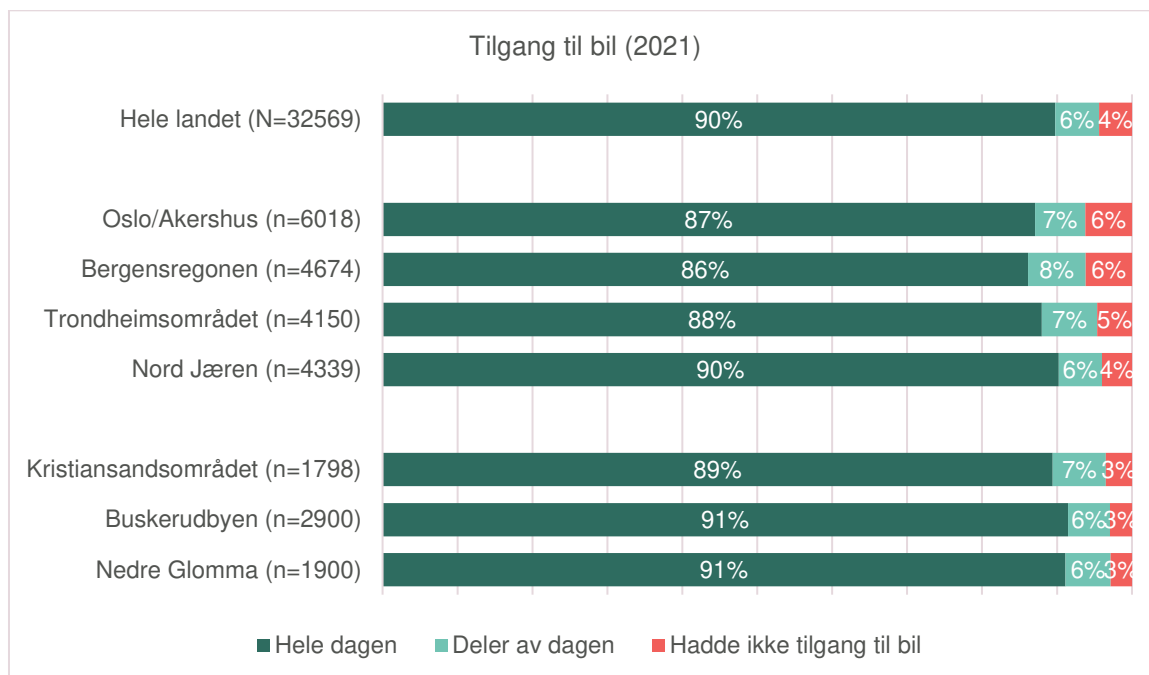
Figur 6: Antall biler i husholdningen



Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen

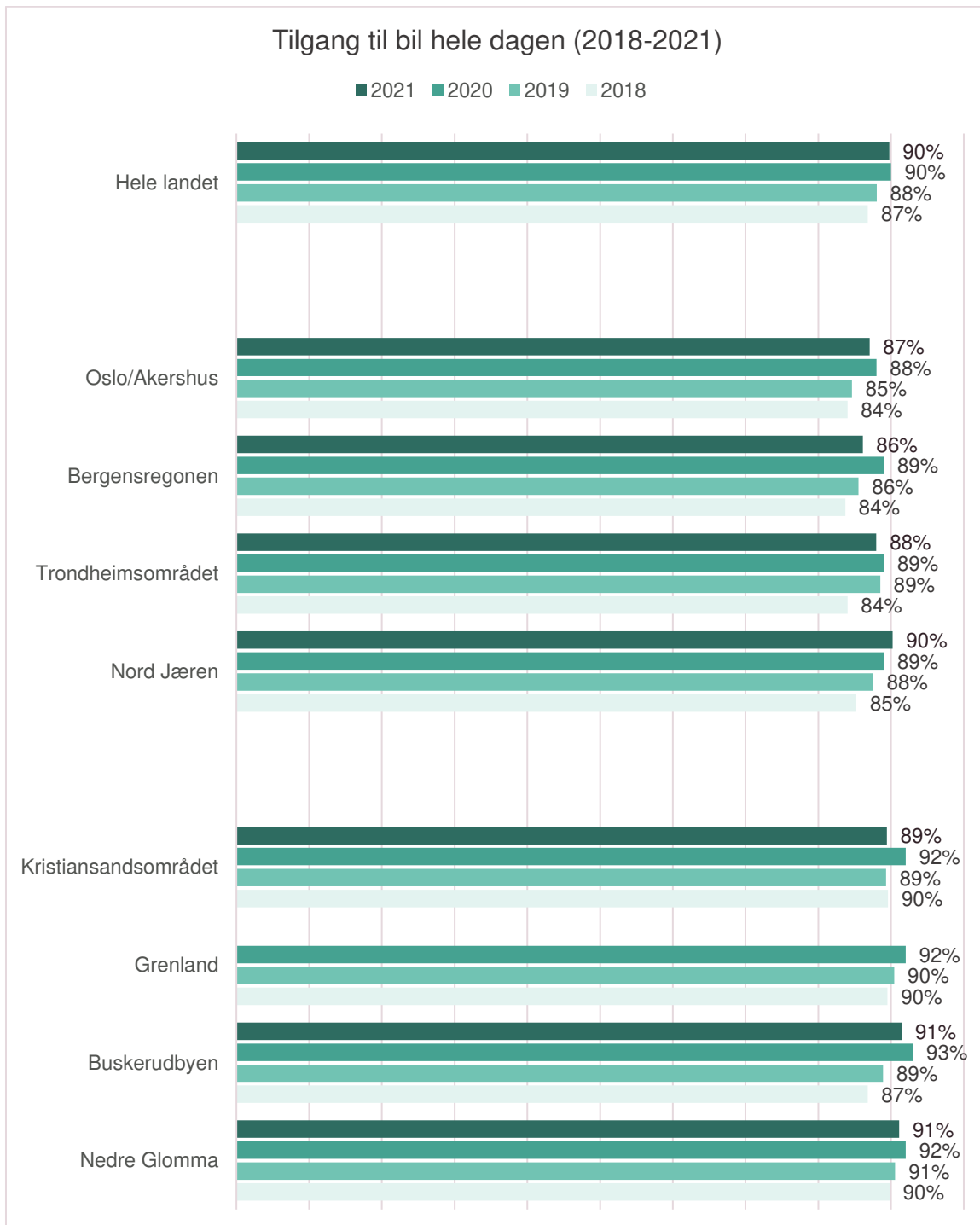
På landsbasis oppgir 90 prosent at de hadde tilgang til å benytte seg av bil på reisedagen, mens 6 prosent opplyser at de hadde det deler av dagen. Spørsmålet ble stilt til befolkningen som er 18 år eller eldre. Det er lite spredning blant resultatene mellom de ulike byområdene, og ingen av dem peker seg spesielt ut.

Figur 7: Tilgang til egen bil på reisedagen



I perioden 2018-2020 ser vi at befolkningen i byområdene har en økende grad av tilgang til bil hele dagen. Den største økningen fra 2018 til 2020 ser vi i Buskerudbyen, som i perioden har økt med 6 prosentpoeng til 93 prosent. I Bergensregionen og Trondheimsområdet er det en økning på 5 prosentpoeng. I 2021 ser vi i imidlertid en marginal nedjustering for alle byområder, med unntak av Nord Jæren som fortsetter å vise en økende trend.

Figur 8: Tilgang til bil hele dagen - utvikling

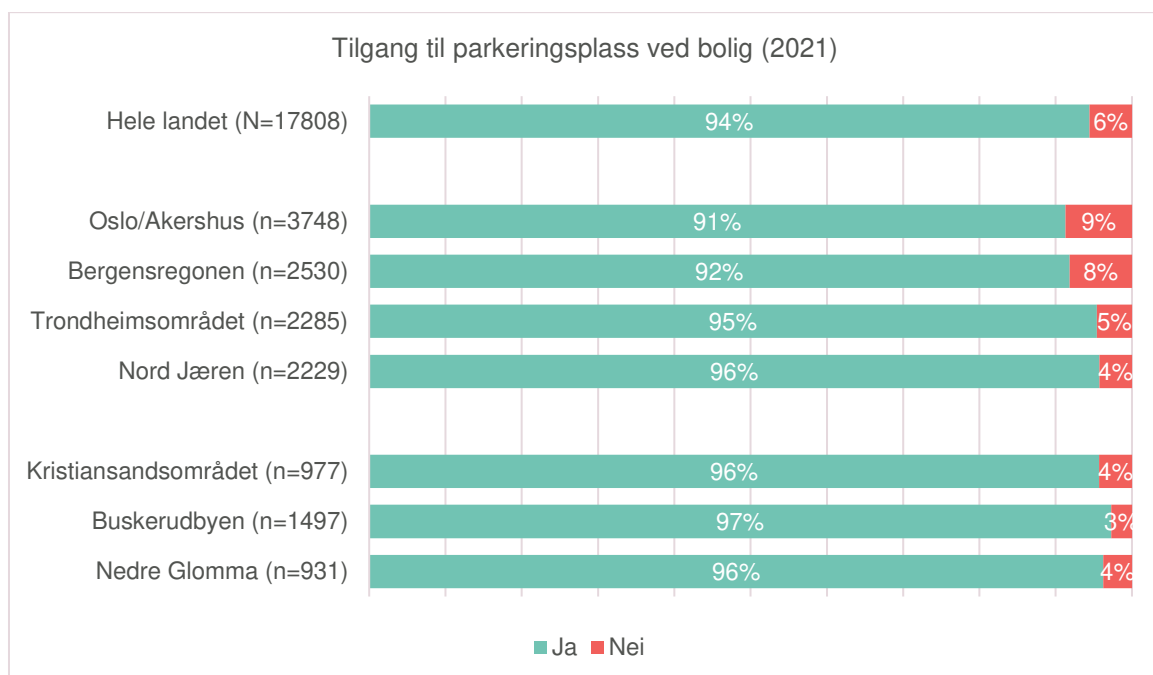


KAPITTEL 5: TILGANG TIL PARKERINGSPLASS

Tilgang til parkeringsplass nær bolig

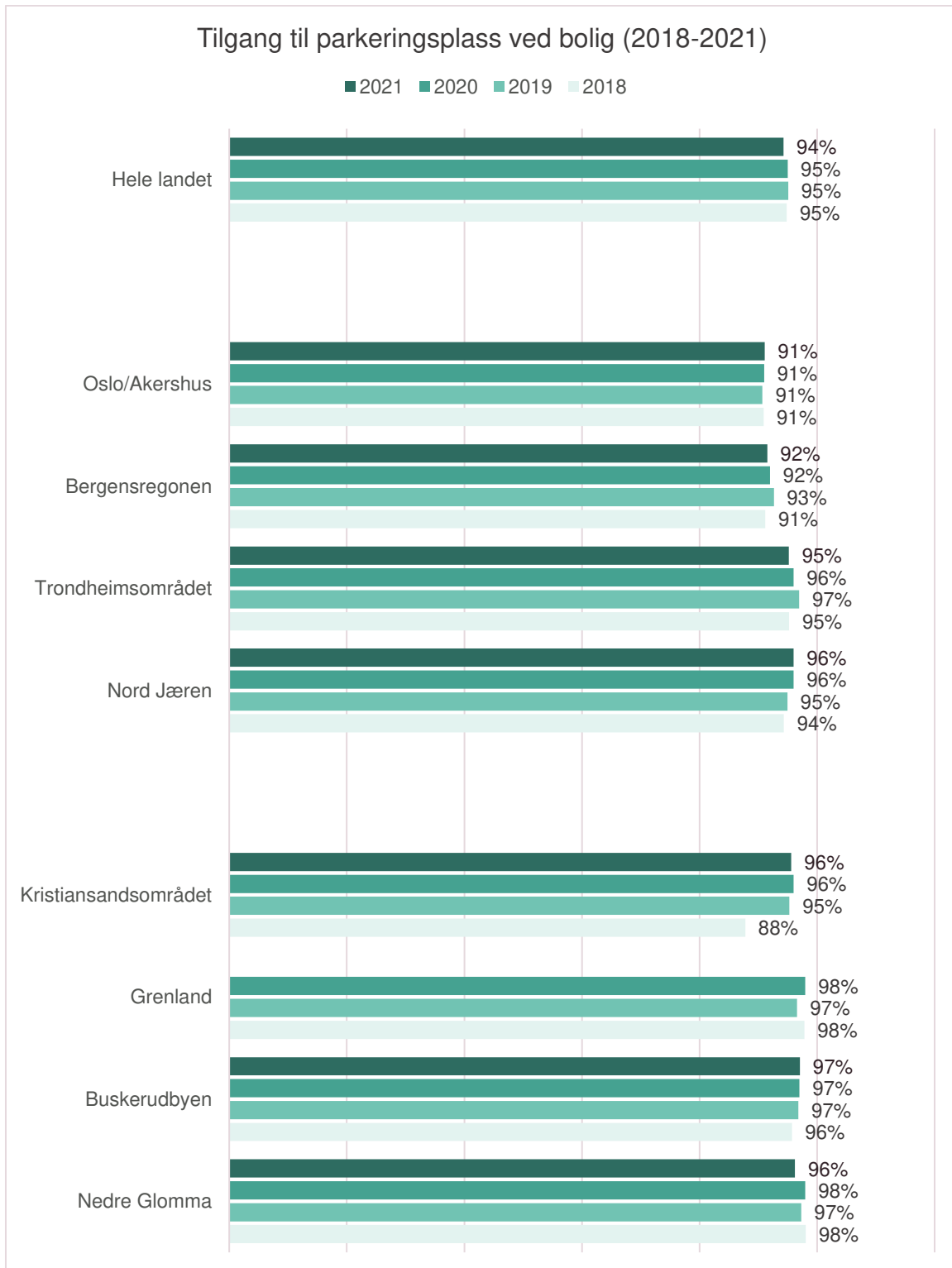
De aller fleste har tilgang til parkeringsplass i nærheten av egen bolig. I alle byområdene oppgir over 9 av 10 at de har dette. De som er bosatt i Oslo og Akershus har sammen med Bergensregionen en noe mindre grad av tilgang sammenlignet med øvrige byområder.

Figur 9: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig



Tilgangen til parkeringsplass i nærheten av egen bolig ligger relativt konstant i perioden 2018-2021, men Kristiansandsområdet viser den største økningen fra 88 til 95 prosent fra 2018 til 2019.

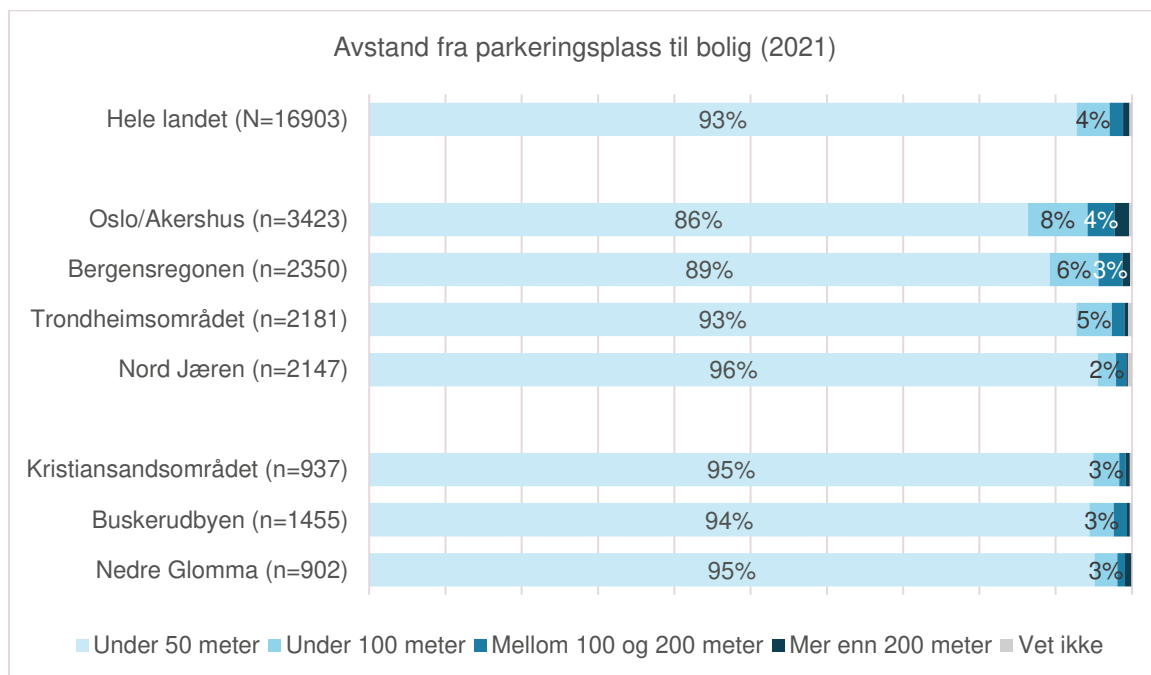
Figur 10: Tilgang til parkeringsplass - utvikling



Avstand til parkeringsplass

På spørsmål om hvor langt parkeringsplassen ligger fra boligen er det en gjennomgående overvekt i alle områder at avstanden er under 50 meter. I Oslo/Akershus oppgir 86 prosent dette, som er lavest andel sammenlignet med de øvrige områdene.

Figur 11: Avstand til parkeringen fra boligen

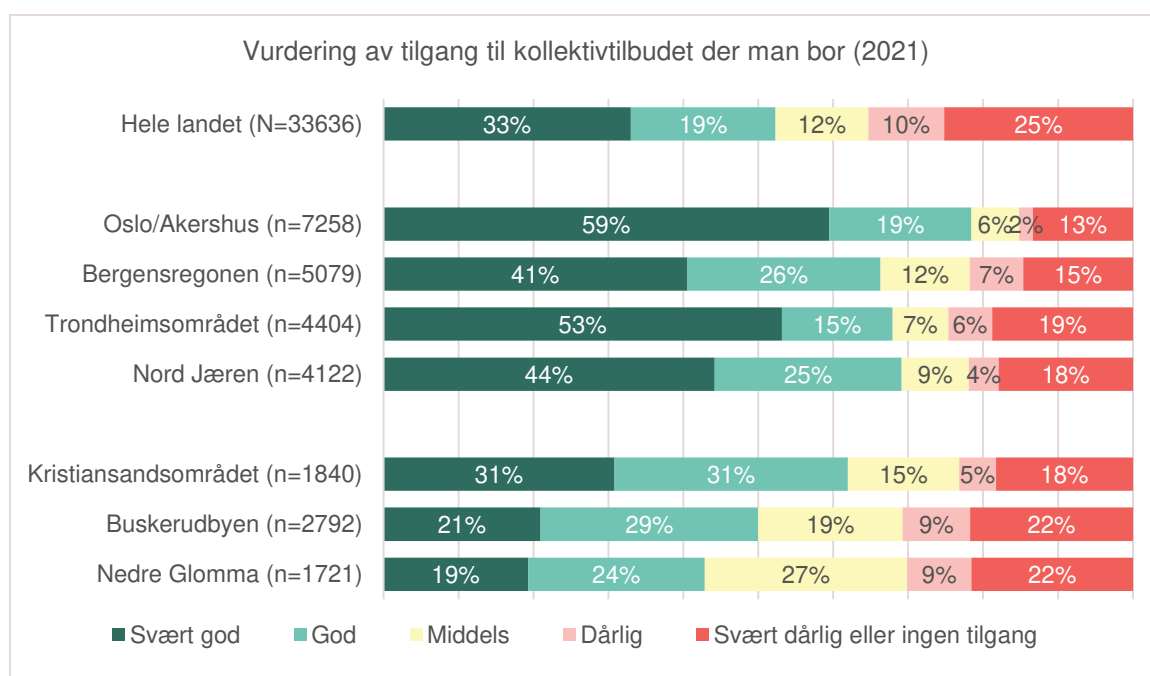


KAPITTEL 6: TILGANG TIL KOLLEKTIVTILBUD

Vurdering av tilgang til kollektivtilbudet

På landsbasis oppgir 52 prosent at det er svært god eller god tilgang til kollektivtilbudet der man bor. 78 prosent av de spurte i Oslo og Akershus oppgir svært god eller god tilgang. Det er høyest i landet. Byområdene Bergen, Trondheim og Nord Jæren ligger relativt jevnt med om lag 70 % som mener tilgangen er god eller svært god. Kristiansandsområdet viser en lavere oppslutning med 62 prosent. Den laveste oppslutningen finner vi i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 50 og 43 prosent.

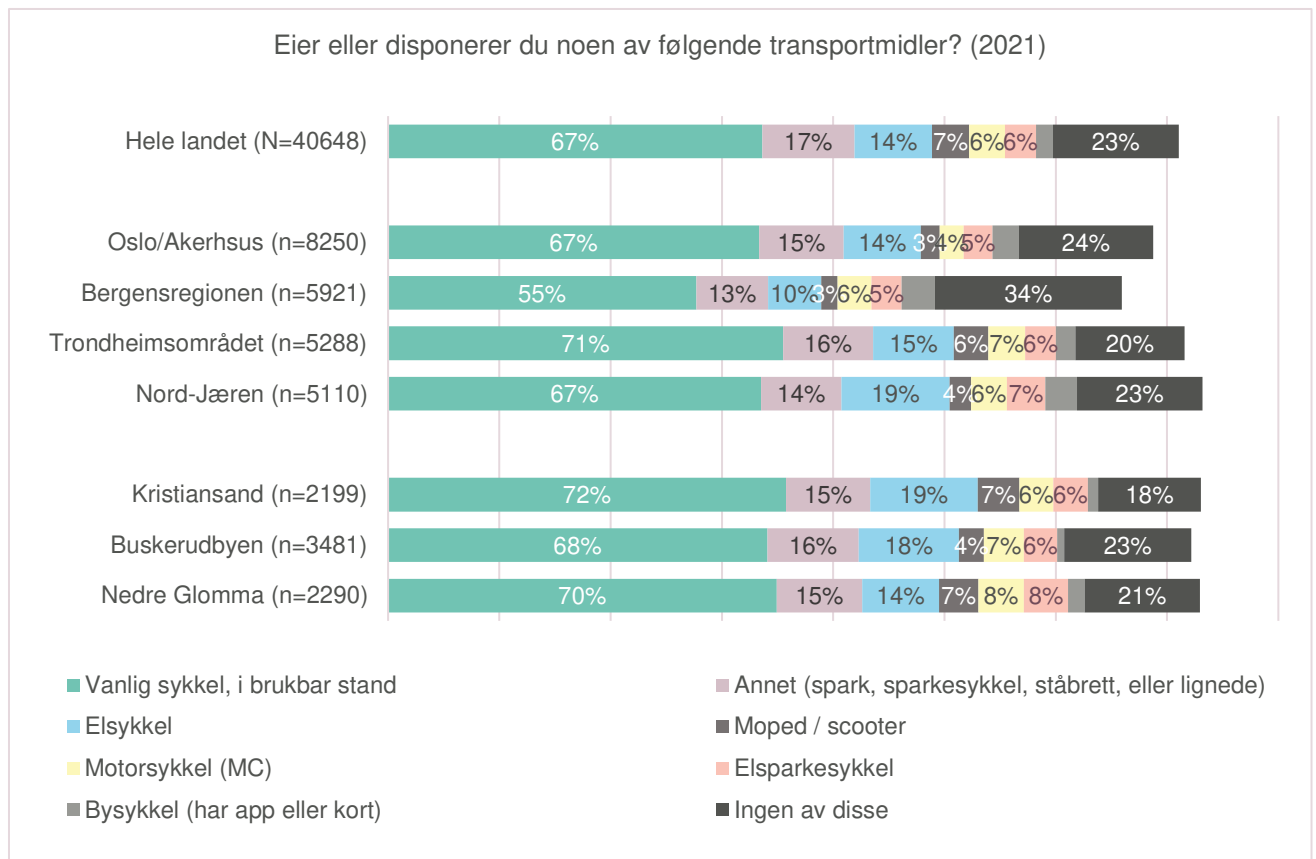
Figur 12: Tilgang til kollektivtransport



Transportmidler man eier/disponerer

På spørsmål om hvilke transportmidler man eier eller disponerer, er det en gjennomgående overvekt av å oppgi vanlig sykkel i brukbar stand. Om lag 7 av 10 opplyser at de har dette. Unntaket er Bergensregionen, der 55 prosent oppgir det samme.

Figur 13: Tilgang til ulike transportmidler

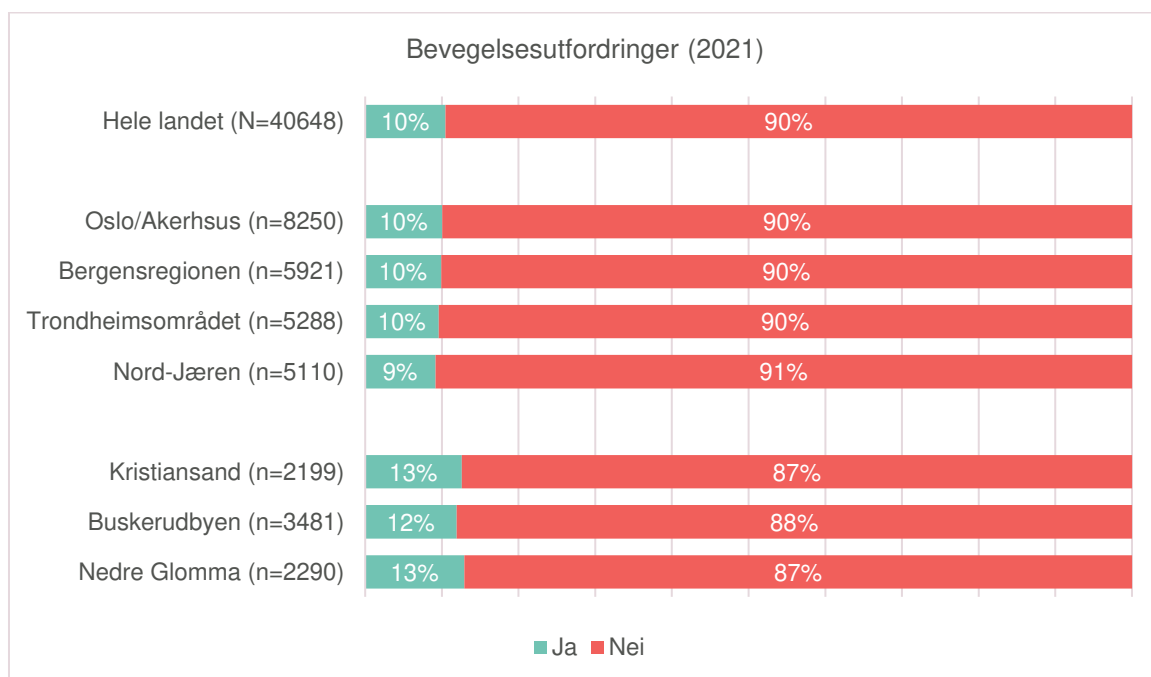


KAPITTEL 7: BEVEGELSESFORDRINGER

Andel med bevegelsesutfordringer

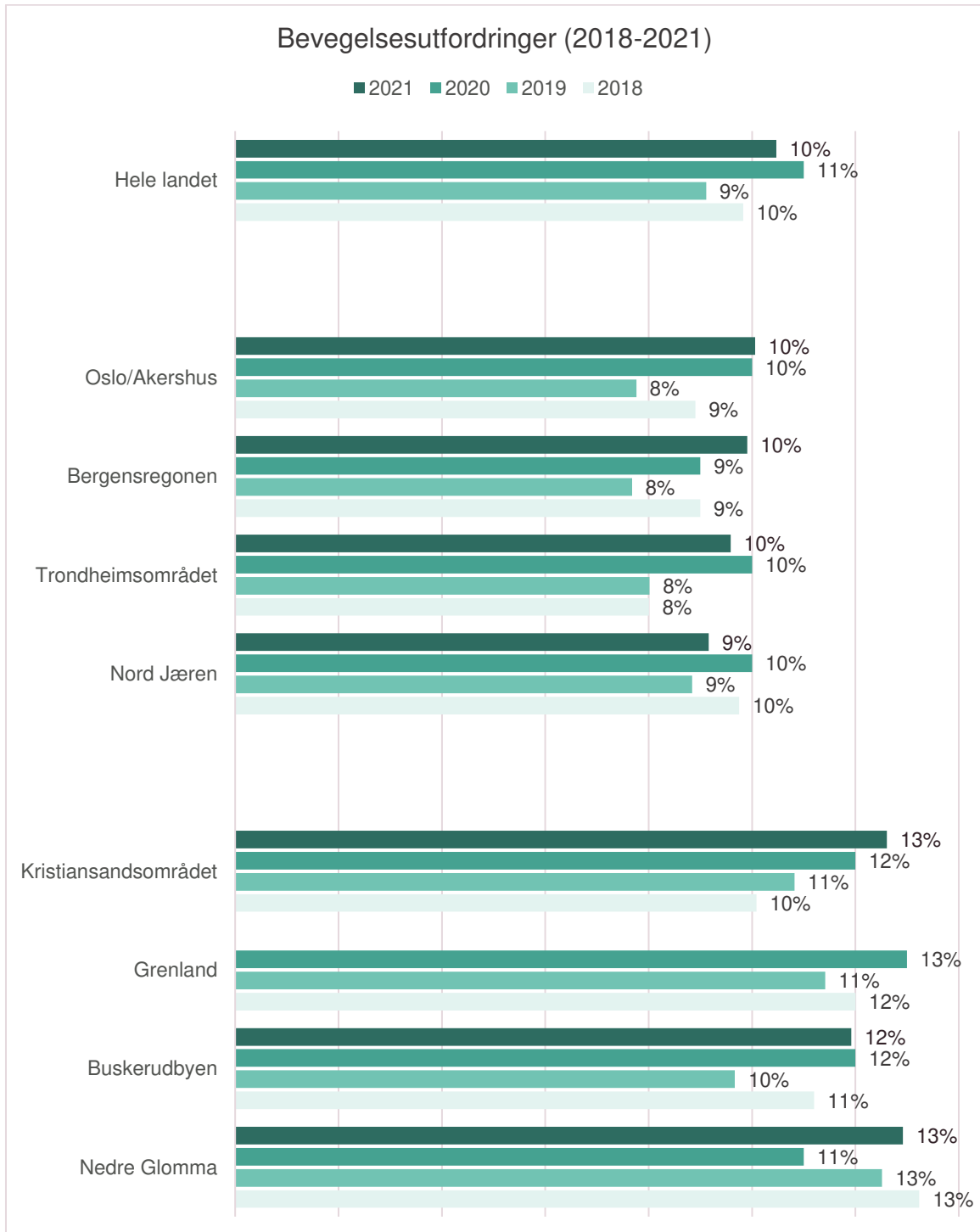
Om lag 1 av 10 oppgir på landsbasis at de har noen fysiske problemer som begrenser deres mulighet med tanke på transportmuligheter. Andelen med slike fysiske problemer ligger relativt jevnt blant de ulike byområdene, og det er ingen enkeltområder som skiller seg nevneverdig fra resten.

Figur 14: Andel med bevegelsesutfordringer



Når man ser på utviklingen i andel som oppgir at de har bevegelsesutfordringer, så fremkommer det et relativt stabilt nivå uten store endringer i perioden 2018-2021 blant de ulike byområdene.

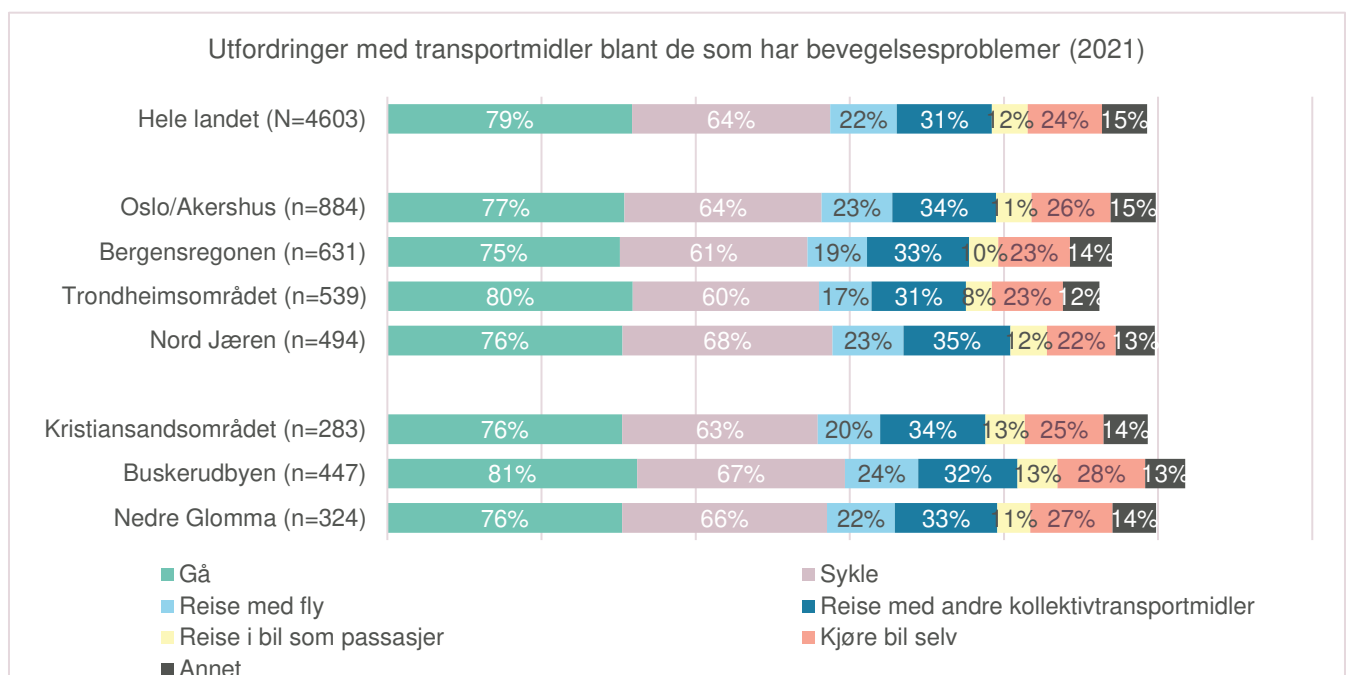
Figur 15: Andel som har bevegelsesproblemer - utvikling



Hvilke transportmidler man har utfordringer med

Blant de med bevegelsesutfordringer, er det gjennomgående flest som oppgir at det er problematisk å gå etterfulgt av å sykle. Om lag 3 av 10 sier at det er vanskelig å reise med andre kollektivtransportmidler. Omtrent 1 av 4 oppgir at det er vanskelig å kjøre bil selv og å reise med fly, mens omtrent 1 av 10 synes det er utfordrende å være passasjer i bil. Det er liten variasjon mellom de ulike byområdene, men Nedre Glomma skiller seg noe ut med en lavere andel som oppgir å ha utfordringer med å reise med andre kollektivtransportmidler, reise med fly og å være passasjer i bil.

Figur 16: Transportmidler som gir utfordringer (blant de som har bevegelsesproblemer)

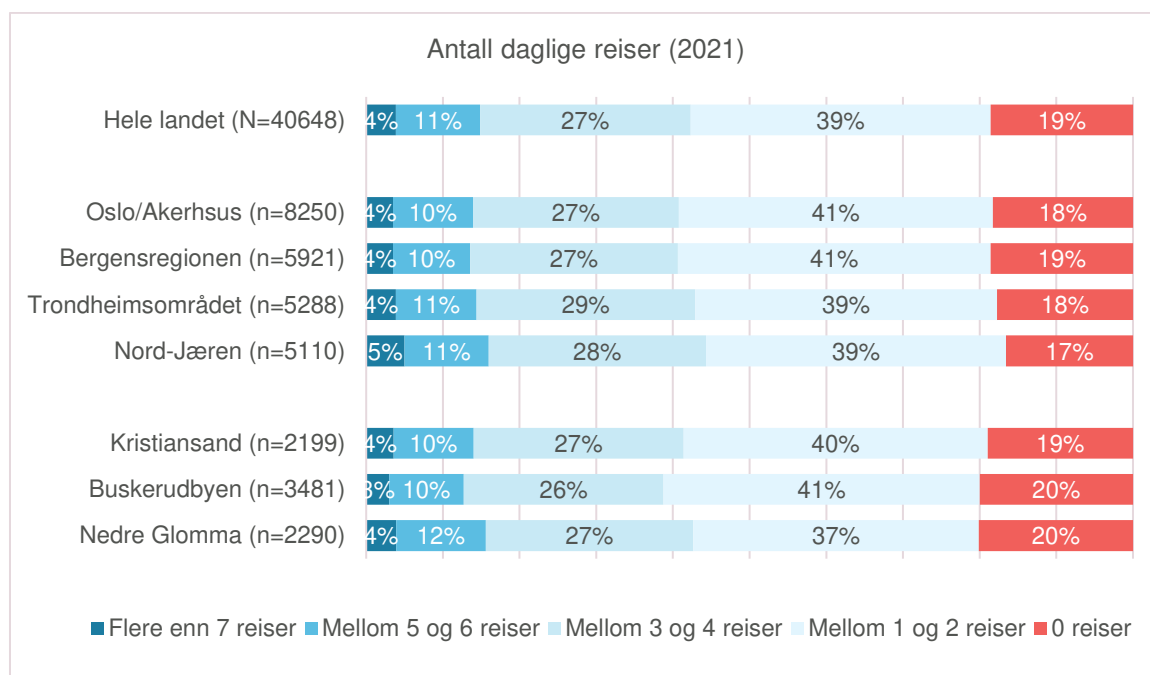


KAPITTEL 8: DAGLIGE REISER

Antall daglige reiser

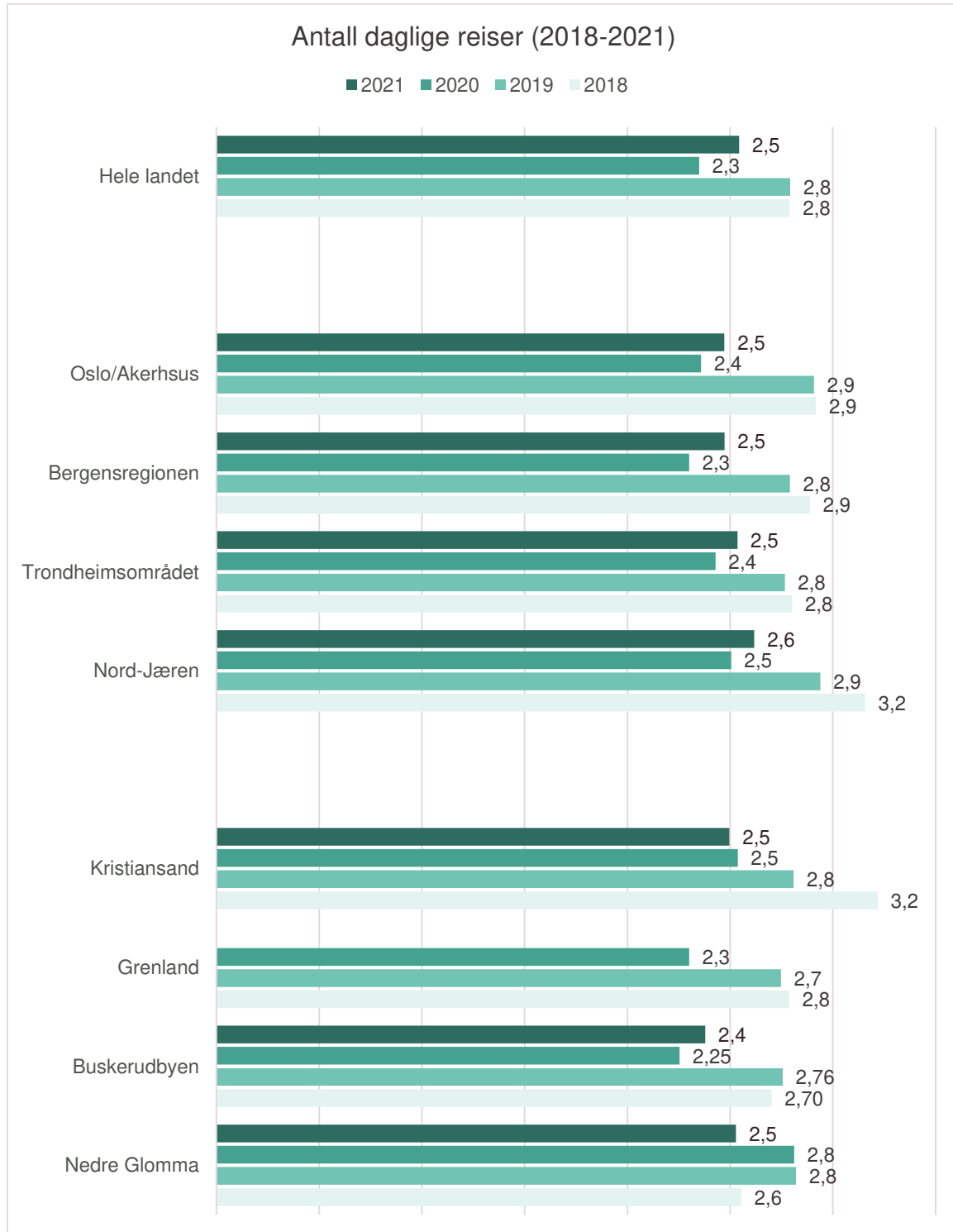
De ulike byområdene viser relativt likt mønster i antall reiser som blir foretatt i løpet av en dag. For alle områder er det en gjennomgående overvekt av å gjøre mellom 1 og 2 reiser daglig, hvor om lag 4 av 10 oppgir at de gjør dette.

Figur 17: Antall daglige reiser



Det siste året er det en økende trend i antall daglige reiser i de fire største byområdene Oslo/Akershus, Bergensregionen, Trondheimsområdet og Nord-Jæren i tillegg til Buskerudbyen. Kristiansand holder seg stabilt, mens Nedre Glomma viser en nedgang. Resultatene må sees i lys av koronasituasjonen i 2020 og 2021, hvor det har vært varierende grad av reisebegrensninger og -råd.

Figur 18: Antall daglige reiser (snitt) - utvikling

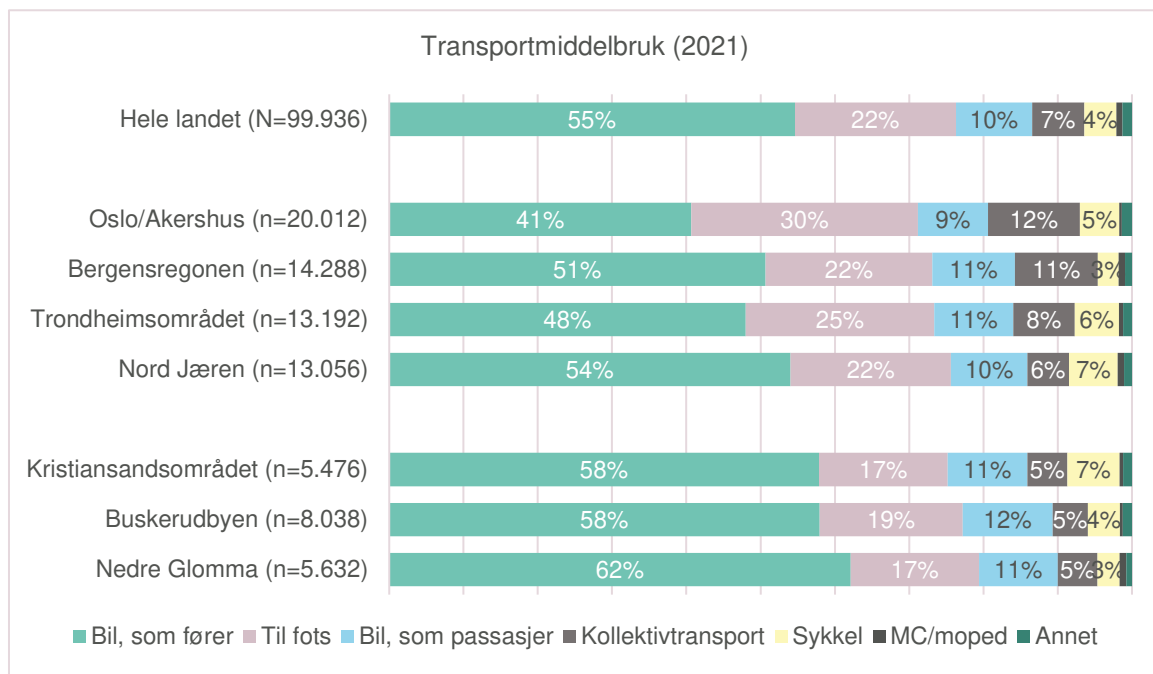


KAPITTEL 9: TRANSPORTMIDDELBRUK

For alle byområdene er det gjennomgående at bil som fører er det transportmiddelet som i størst grad ble benyttet. Den laveste andelen bilførere finner vi blant de som er bosatt i Oslo og Akershus med 41 prosent. Den høyeste andelen på 62 prosent finner vi blant de som er bosatt i Nedre Glomma.

De som bor i Oslo og Akershus oppgir i størst grad å gå til fots (29 prosent). Å reise i bil som passasjer og bruke sykkel er transportmåtene som i minst grad har variasjon mellom de ulike områdene.

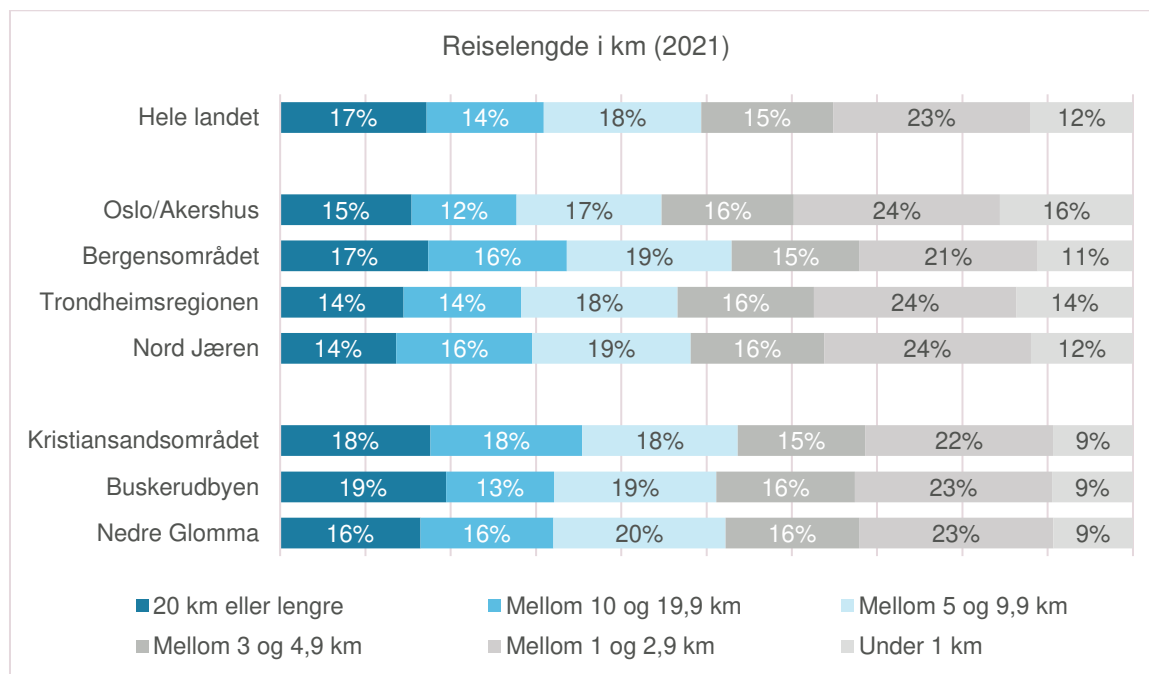
Figur 19: Transportmiddelbruk



Reiselengde i strekning

Det er relativt jevnt fordelt mellom reisene som er 20 km eller lengre, 10-19,0 km eller 5-9,9 km. Det er en gjennomgående trend i at reisene mellom 1-2,9 km er de som i størst grad blir gjort.

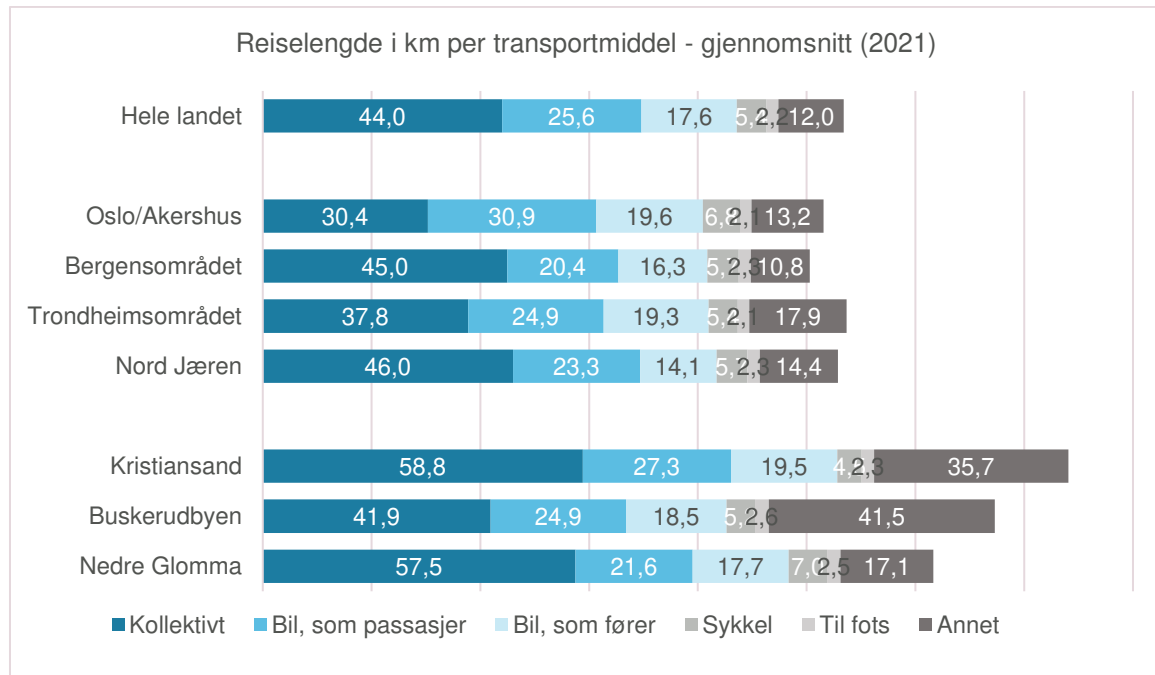
Figur 20: Reiselengde i km



Reiselengde per transportmiddel

Lengden på strekningen for reiser til fots eller på sykkel er gjennomgående lavest blant de ulike transportmidlene. Kristiansand og Nedre Glomma har lengst reiselengde for kollektivtransport (henholdsvis 58,8 og 57,5 km).

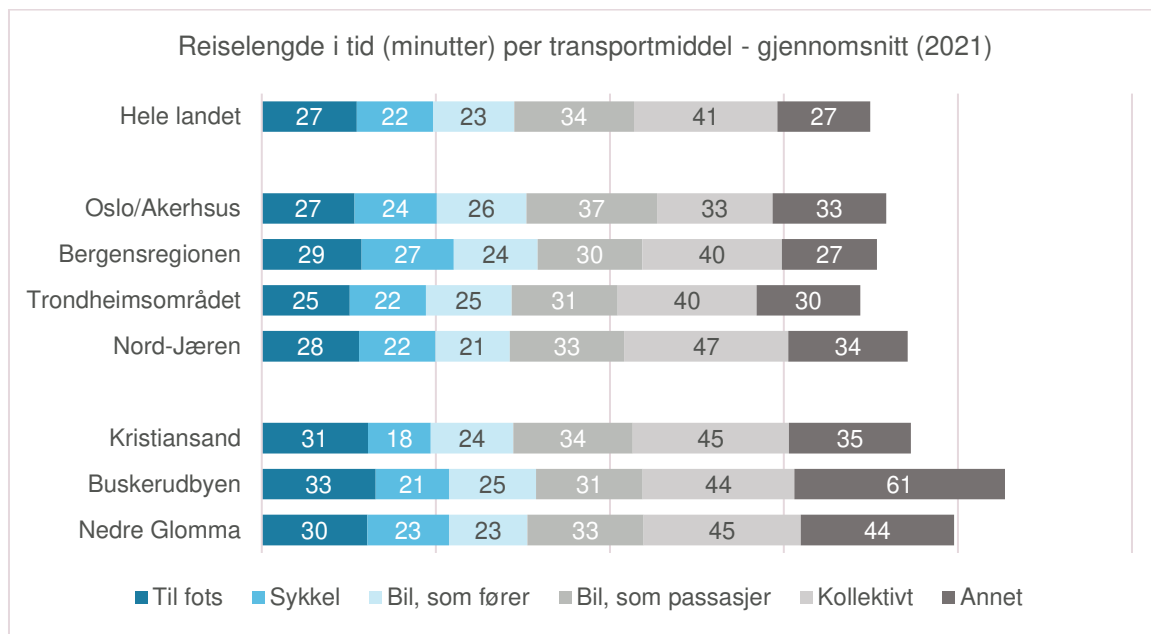
Figur 21: Reiselengde i km per transportmiddel - gjennomsnitt



Reiselengde i tid per transportmiddel

Reiselengden i minutter for gange, sykkel og bil som fører er relativt jevnt fordelt. Bil som passasjer og kollektivtransport har generelt noe lengre reisetid.

Figur 22: Reiselengde i tid (minutter) per transportmiddel - gjennomsnitt



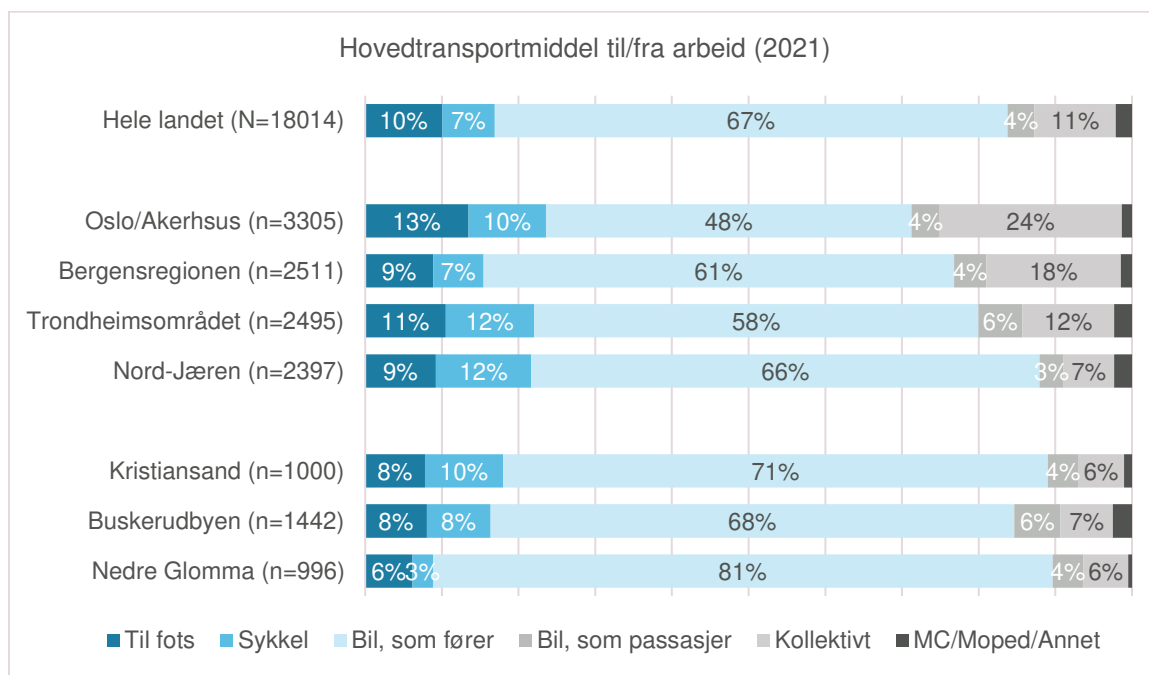
KAPITTEL 10: ULIKE REISEFORMÅL

Reiser til/fra arbeid

Hovedtransportmiddel

Bil som fører er den transportmåten som i størst grad benyttes i forbindelse med reiser til og fra arbeid. På landsbasis oppgir 67 prosent dette. Den høyeste andelen finner vi i Nedre Glomma med 81 prosent. Lavest andel finner vi i Oslo og Akershus med 48 prosent.

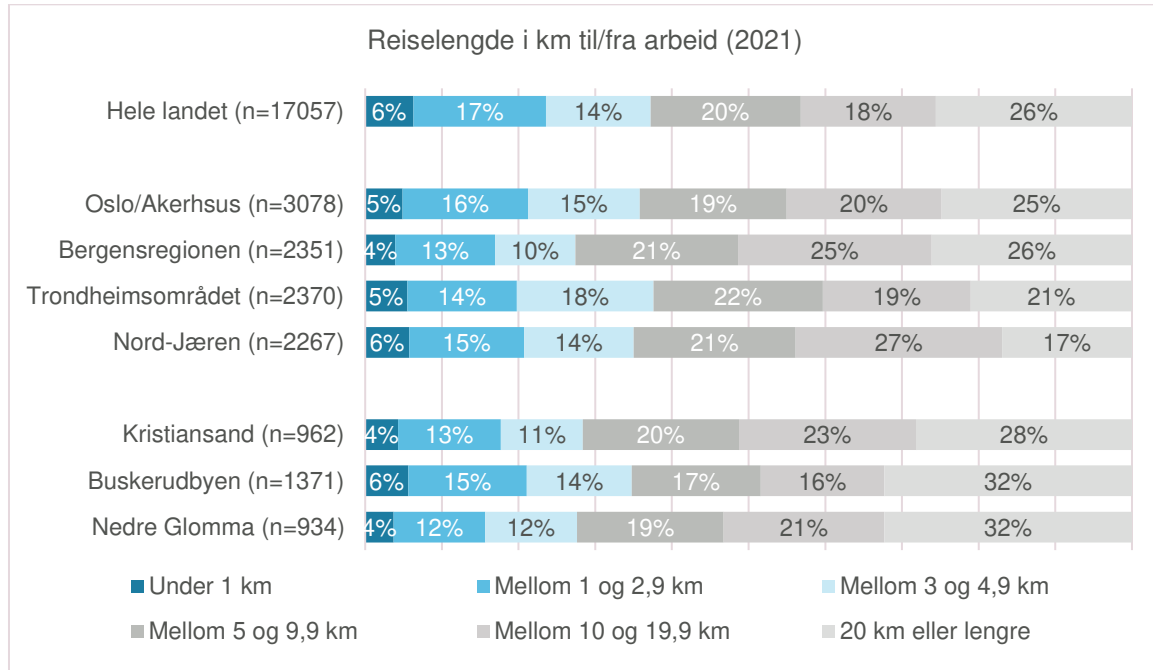
Figur 23: Hovedtransportmiddel til/fra arbeid



Reiselengde i strekning

Gjennomgående for de ulike byområdene ser man at reiselengde til og fra arbeid i minst grad er under 1 kilometer. Det er ikke én reiselengde som dominerer, og svarfordelingen viser spredning mellom de ulike distansene. Det er relativt likt svarmønster for de ulike byområdene.

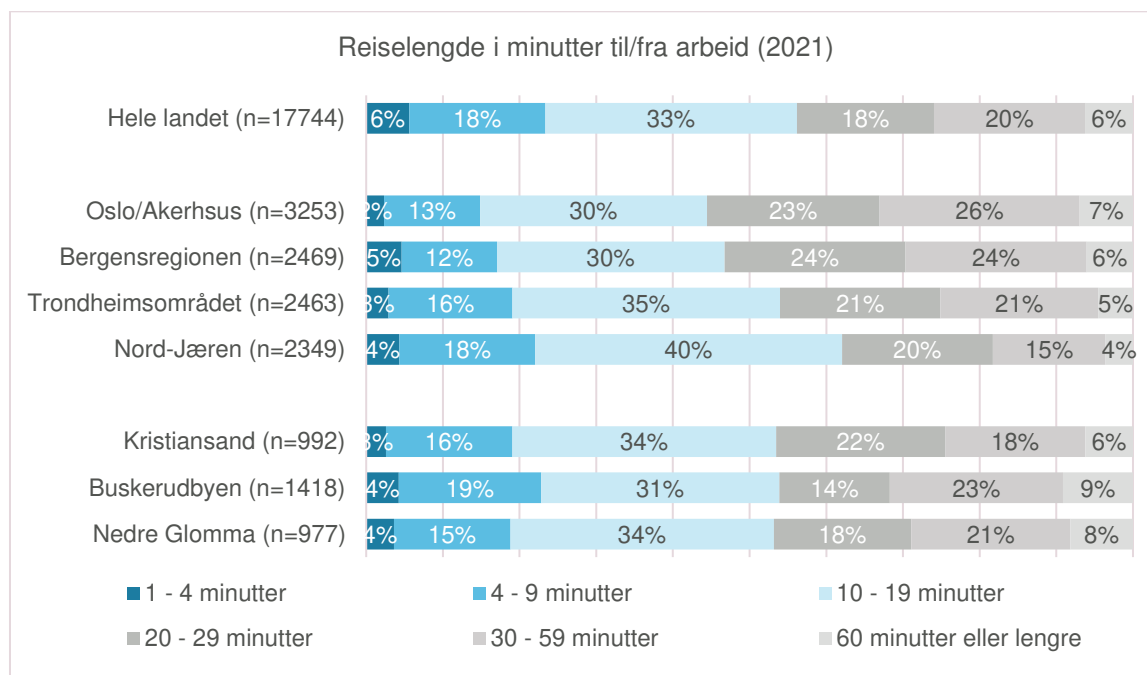
Figur 24: Reiselengde i strekning til/fra arbeid



Reiselengde i tid

Når det kommer til reiselengde i tid til og fra arbeid er det gjennomgående intervallet 10-19 minutter som peker seg ut, hvor mellom 3 og 4 av 10 oppgir dette i de ulike byområdene. Færrest oppgir å ha den korteste og lengste reisetiden på under 4 minutter eller 60 minutter eller lengre.

Figur 25: Reiselengde i tid til/fra arbeid

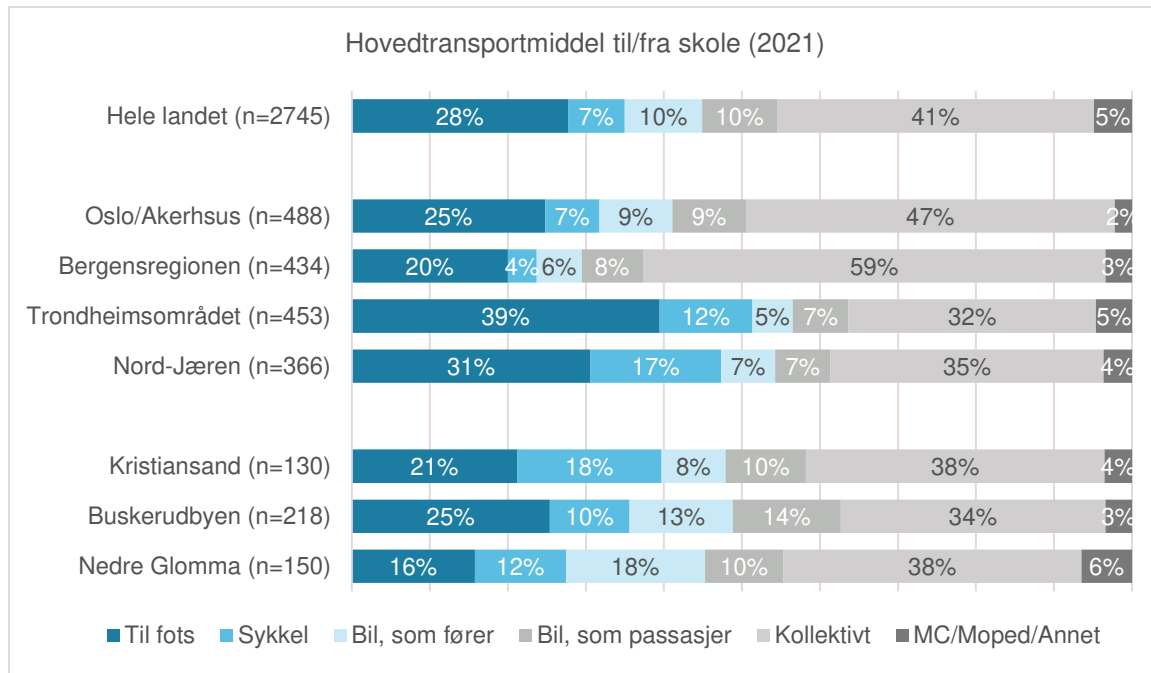


Til/fra skole

Hovedtransportmiddel

Kollektivtransport er det som brukes mest i forbindelse med reiser til og fra skole. Unntaket er Trondheimsområdet, der gange blir hyppigst benyttet. Den aller høyeste andelen kollektivreisende finner vi i Bergensregionen, der 59 prosent oppgir dette.

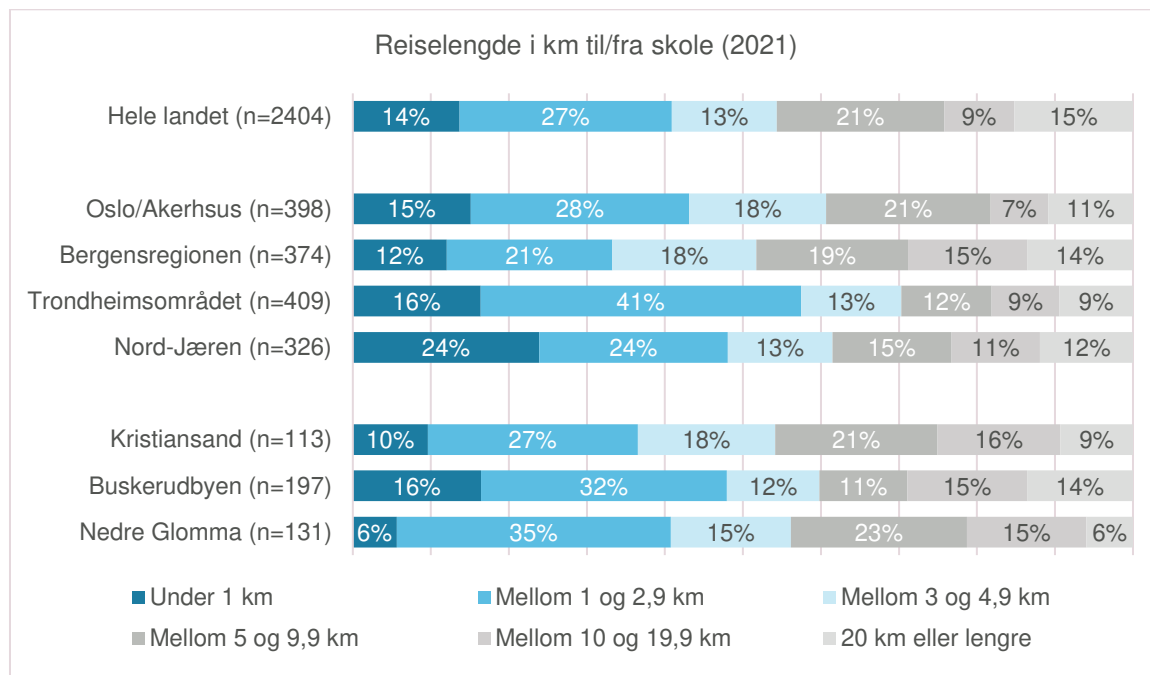
Figur 26: Hovedtransportmiddel til/fra skole



Reiselengde i strekning

På landsbasis oppgir flest (27 prosent) at reiselengden i strekning til skole er mellom 1 og 2,9 km og færrest opplyser om at den er mellom 10 og 19,9 km (9 prosent). Det fremkommer ikke noe fremtredende mønster i svarfordeling mellom de ulike byområdene.

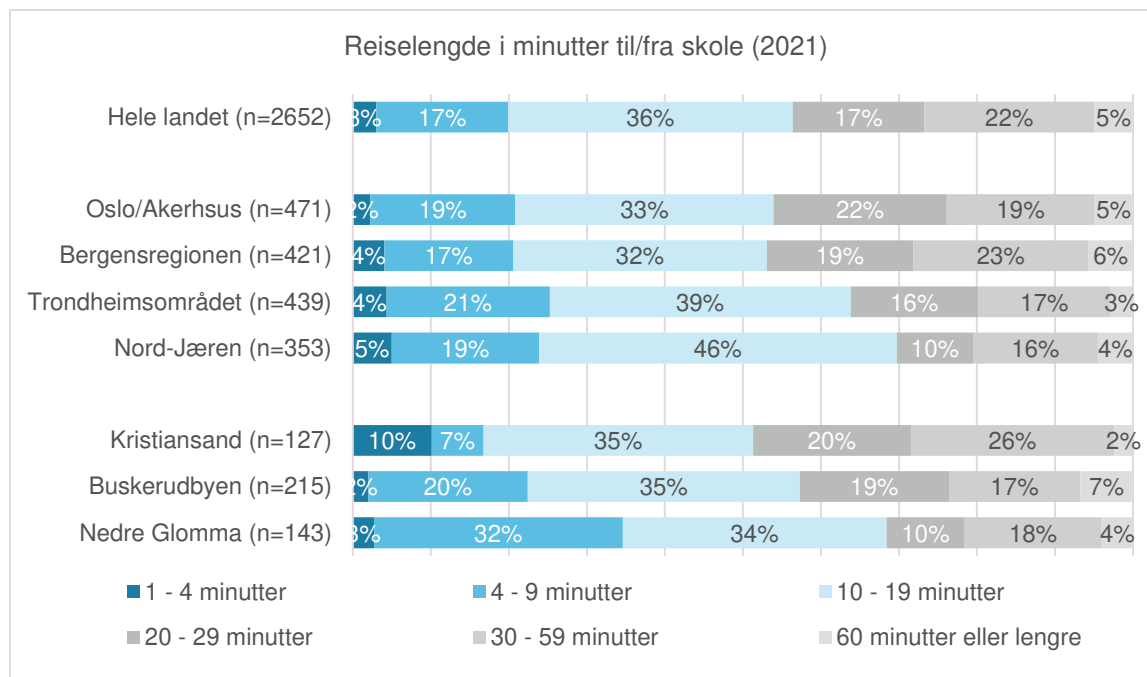
Figur 27: Reiselengde i strekning til/fra skole



Reiselengde i tid

Reisetiden 10-19 minutter til skole som blir hyppigst nevnt for alle områder. Færrest oppgir å ha den korteste og lengste reisetiden på under 4 minutter eller 60 minutter eller lengre.

Figur 28: Reiselengde i tid til/fra skole

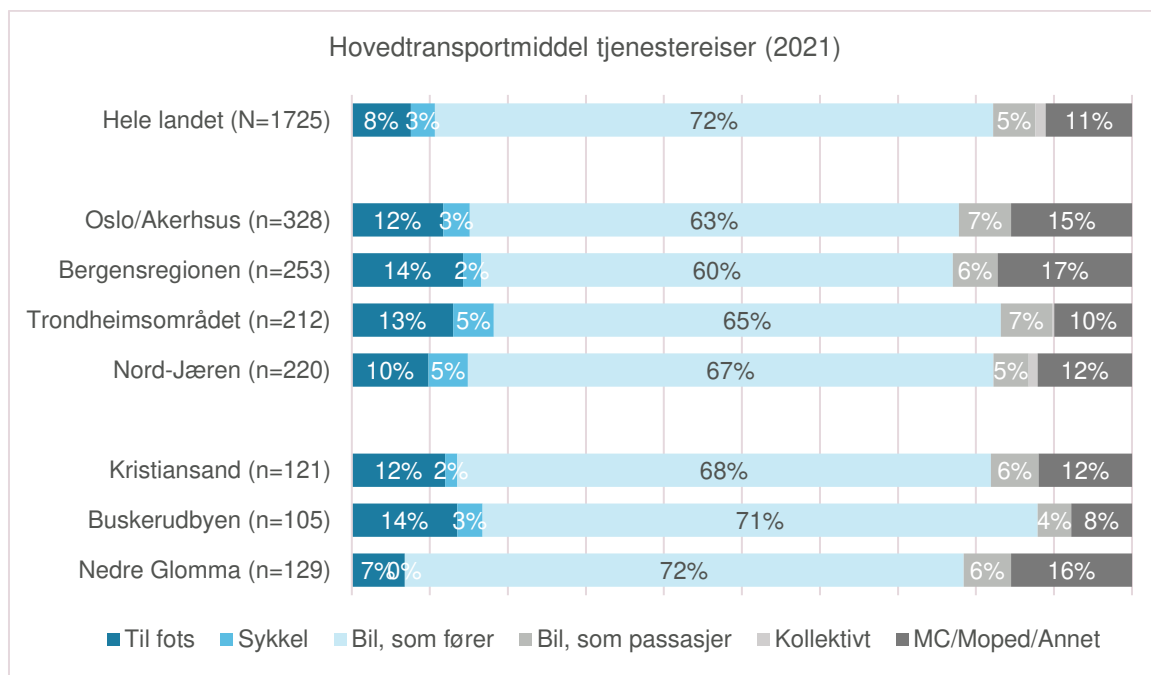


Tjenestereiser

Hovedtransportmiddel

I størst grad kjører man bil selv ved tjenestereiser. Det er generelt liten variasjon i bruk av ulike transportmidler ved tjenestereiser blant de ulike byområdene. Et unntak finner vi blant de som er bosatt i Nedre Glomma, hvor hele 93 prosent oppgir at de hovedsakelig kjører bil når de er på tjenestereiser.

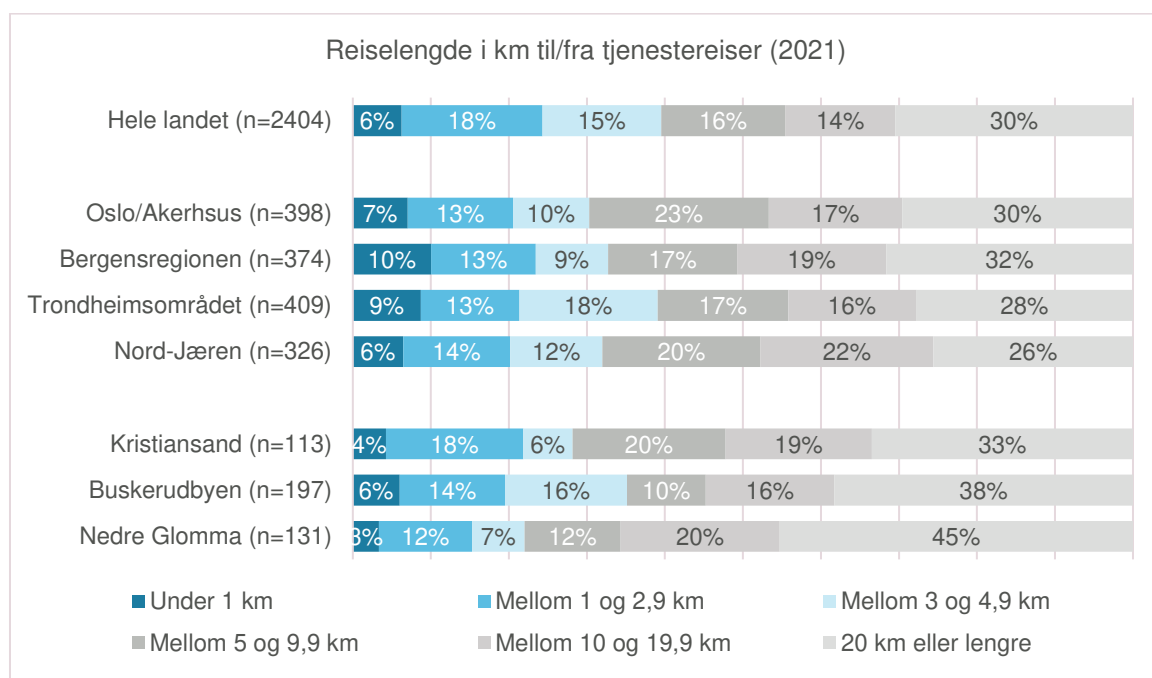
Figur 29: Hovedtransportmiddel ved tjenestereiser



Reiselengde i strekning

Om man ser på hele landet er det flest (30 prosent) som oppgir at tjenestereisene er minst 20 kilometer. Denne distansen er også dominerende for alle byområdene. Nedre Glomma oppgir i størst grad distansen 20 km eller lengre (45 prosent).

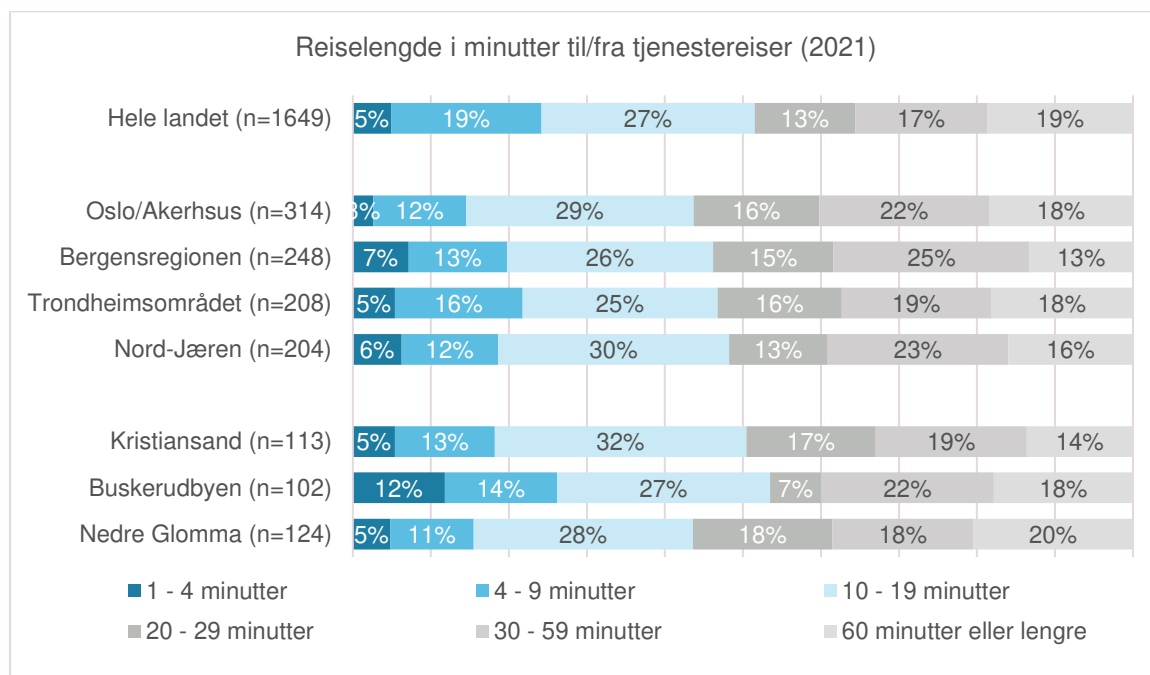
Figur 30: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser



Reiselengde i tid

Når det kommer til tjenestereisenes lengde i tid, er det gjennomgående i de ulike byområdene at disse tar 10-19 minutter. Med unntak av Buskerudbyen, er det felles for alle byområdene er at færrest oppgir at de tar maks 4 minutter.

Figur 31: Reiselengde i tid ved tjenestereiser

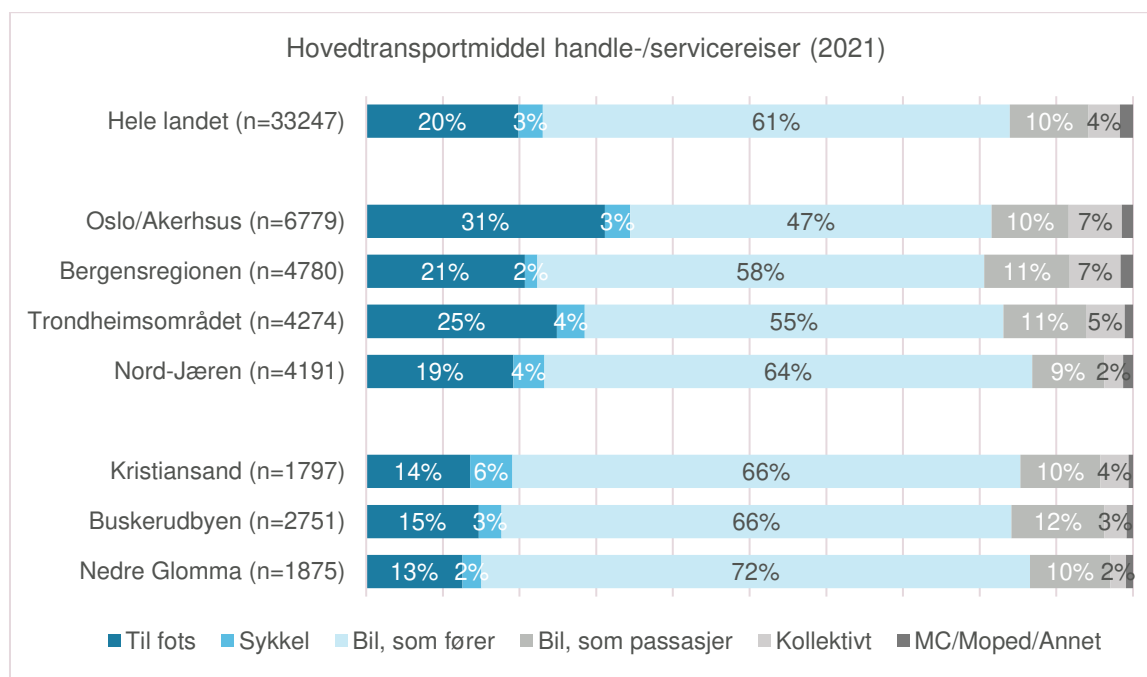


Handle- og servicereiser

Hovedtransportmiddel

I befolkningen oppgir 61 prosent at de kjører bil selv ved handle og servicereiser. 20 prosent oppgir gange, som utgjør den nest høyeste andelen. Oslo og Akershus oppgir størst grad av gange med 31 prosent, og minst grad av bil som fører med 47 prosent. Bruk av øvrige transportmidler er relativt jevnt fordelt blant de ulike byområdene.

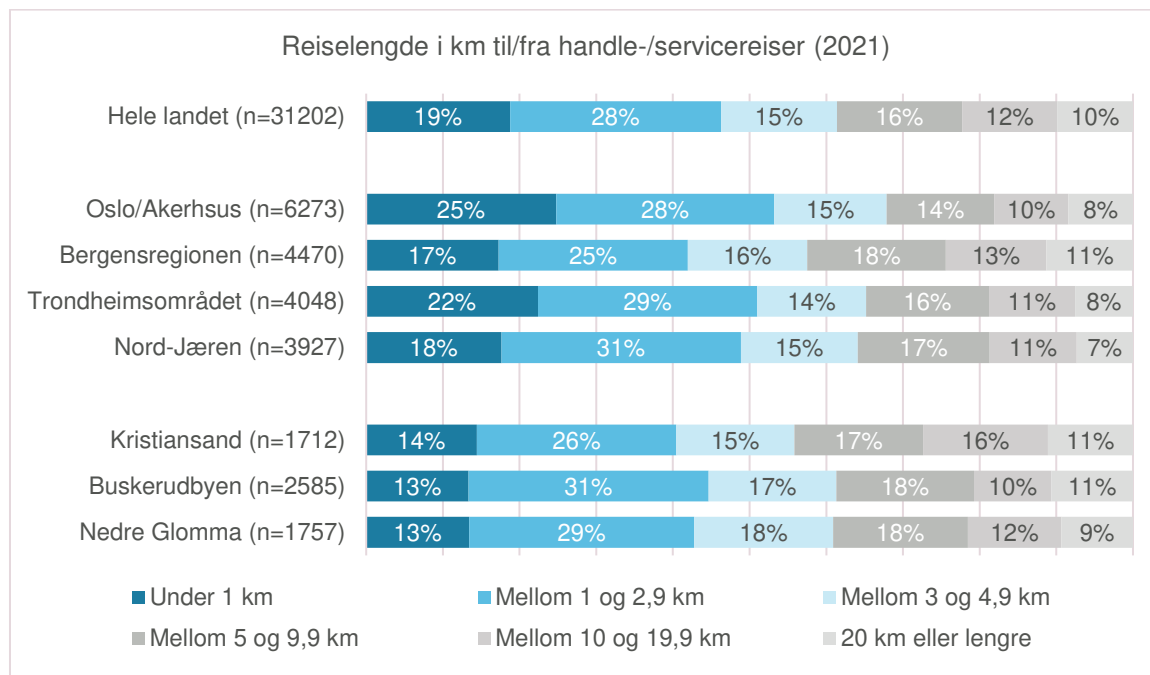
Figur 32: Hovedtransportmiddel ved handle-/servicereiser



Reiselengde i strekning

I alle byområder er det flest som oppgir at reiselengden for handle- og servicereiser er mellom 1 og 2,9 km. De fire største byområdene (Oslo/Akershus, Bergensregionen, Trondheimsområdet og Nord-Jæren) oppgir i større grad under 1 km enn de tre mindre byområdene.

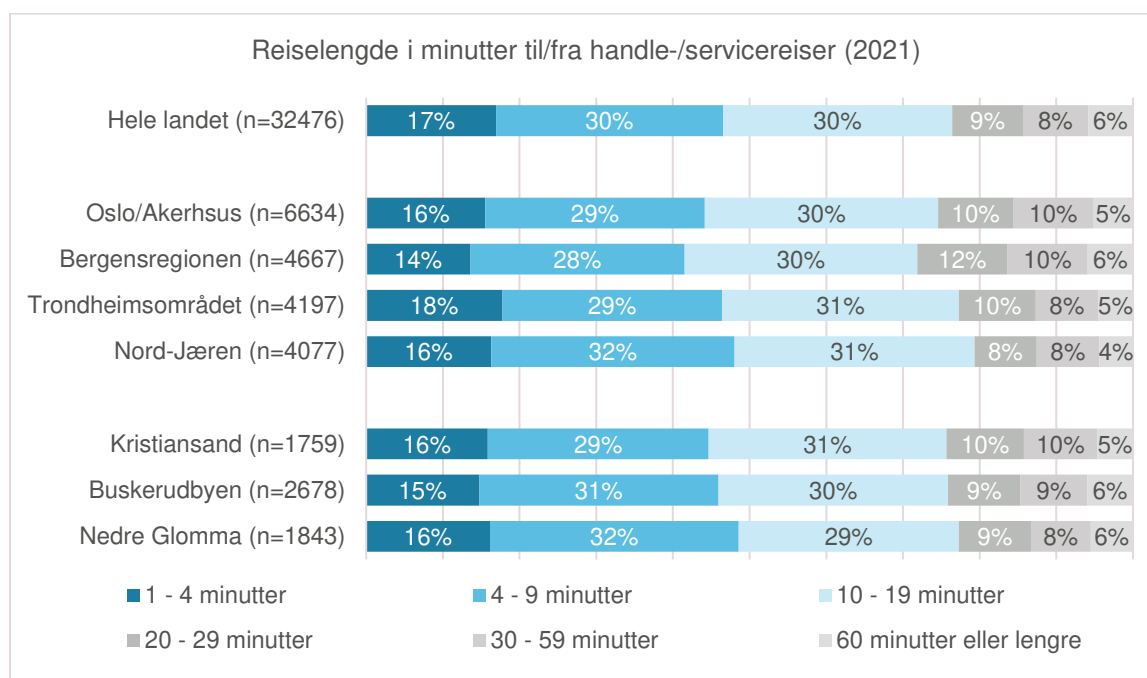
Figur 33: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser



Reiselengde i tid

Det er de tre korteste tidsintervallene som dominerer handle- og servicereiser, da om lag mellom 8 og 9 av 10 oppgir at disse tar under 20 minutter. Det er et relativt likt svarmønster blant de ulike byområdene.

Figur 34: Reiselengde i tid ved handle-/servicereiser

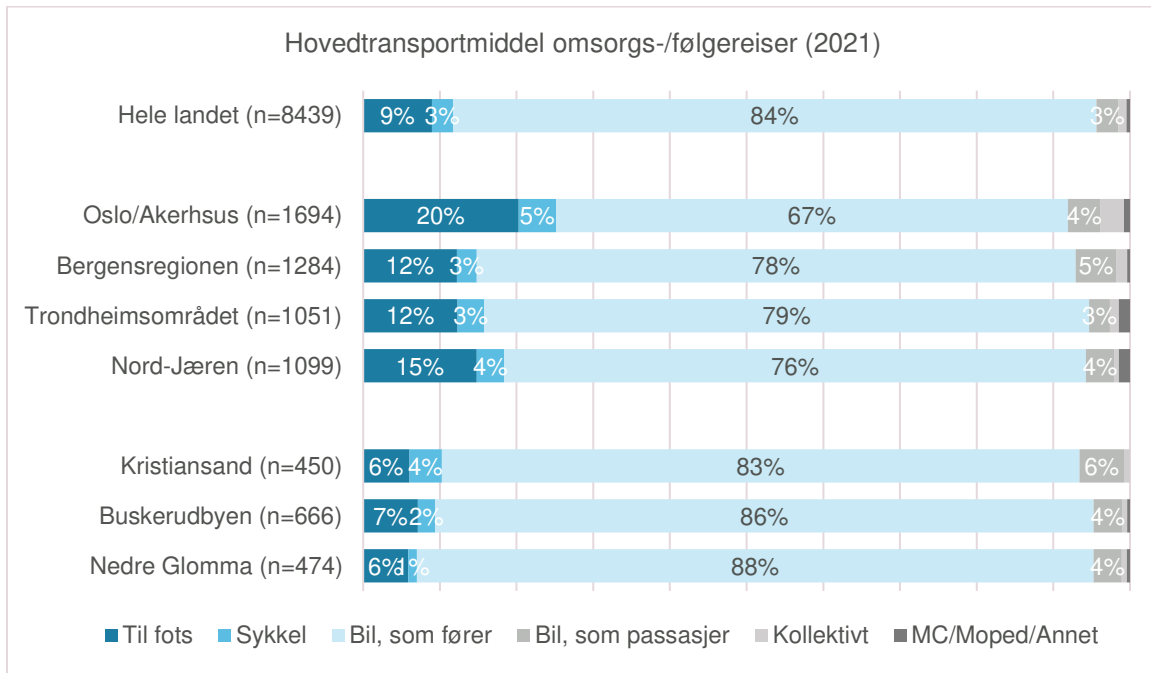


Omsorg- og følgereiser

Hovedtransportmiddel

For omsorg- og følgereiser er det reisemetoden bil som fører som peker seg ut i alle byområder. Andelen er noe lavere i Oslo/Akershus med 67 prosent enn øvrige steder. Oslo/Akershus oppgir videre å benytte bena enn i andre byområder.

Figur 35: Hovedtransportmiddel ved omsorgs-/følgereiser

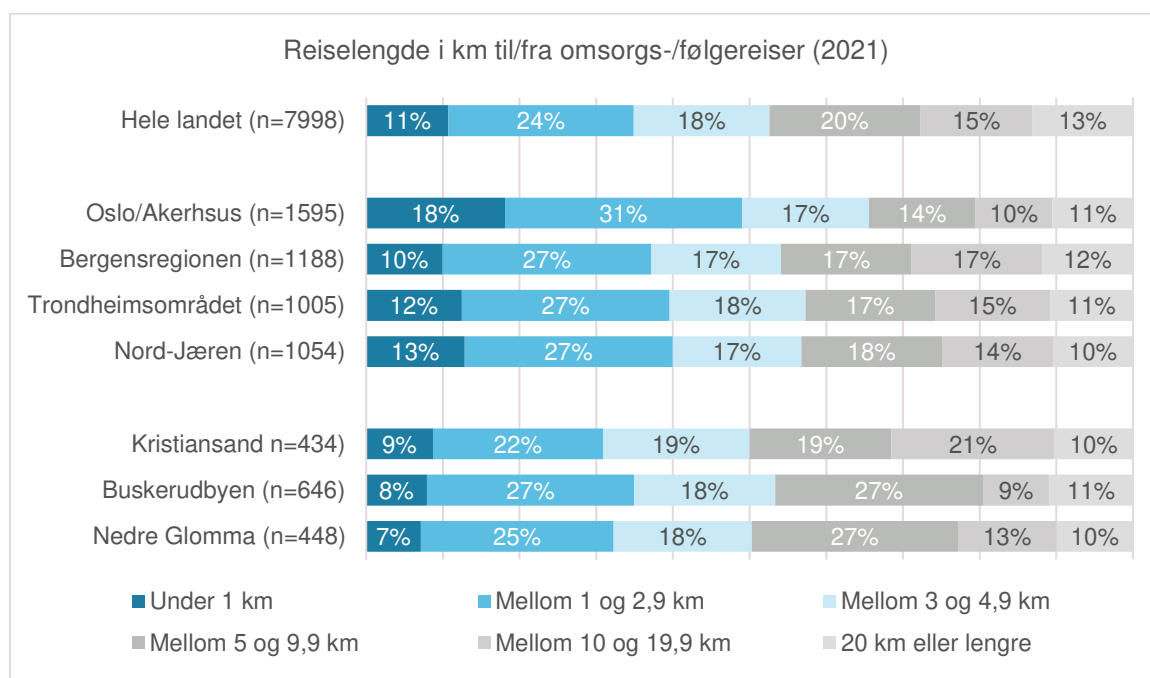


Reiselengde i strekning

Når det kommer til omsorgs- og følgereisers reiselengde i strekning, er det distansen 1-2,9 km som i størst grad oppgis i de ulike byområdene, med unntak av Buskerudbyen og Nedre Glomma.

Ytterpunktene oppgis generelt i minst grad.

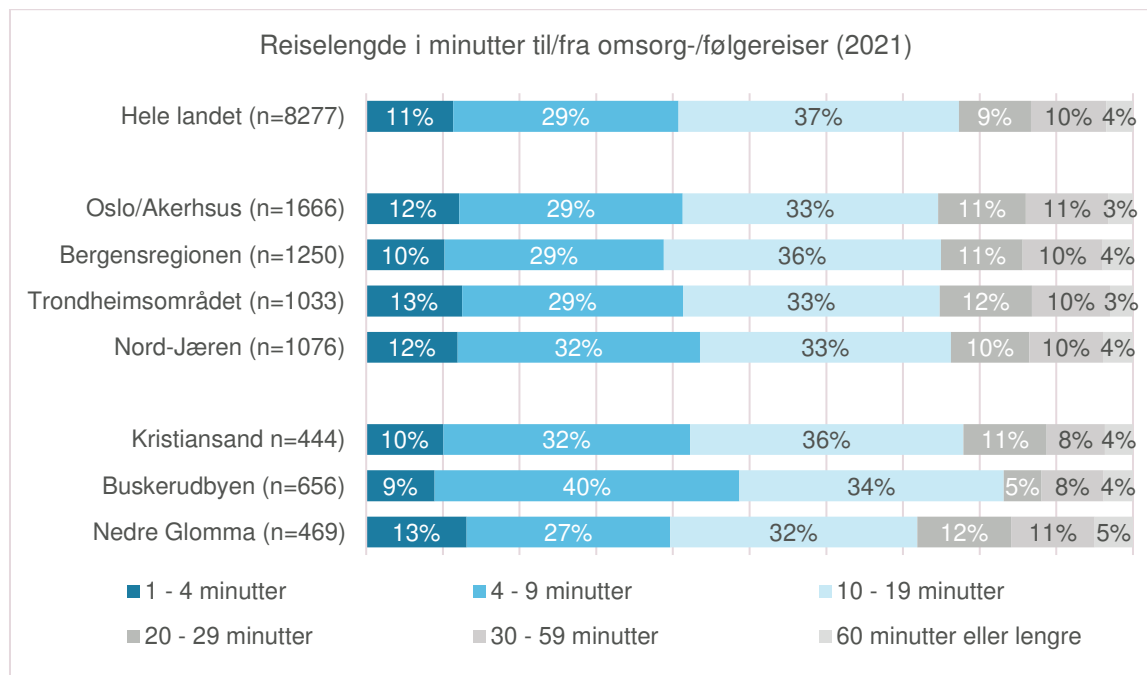
Figur 36: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser



Reiselengde i tid

Tidsintervallene 4-9 og 10-19 minutter oppgis i størst grad for omsorgs- og følgereiser. De som er bosatt i Buskerudbyen oppgir i størst grad at de benytter 4-9 minutter (40 prosent), sammenlignet med øvrige byområder.

Figur 37: Reiselengde i tid ved omsorgs-/følgereiser

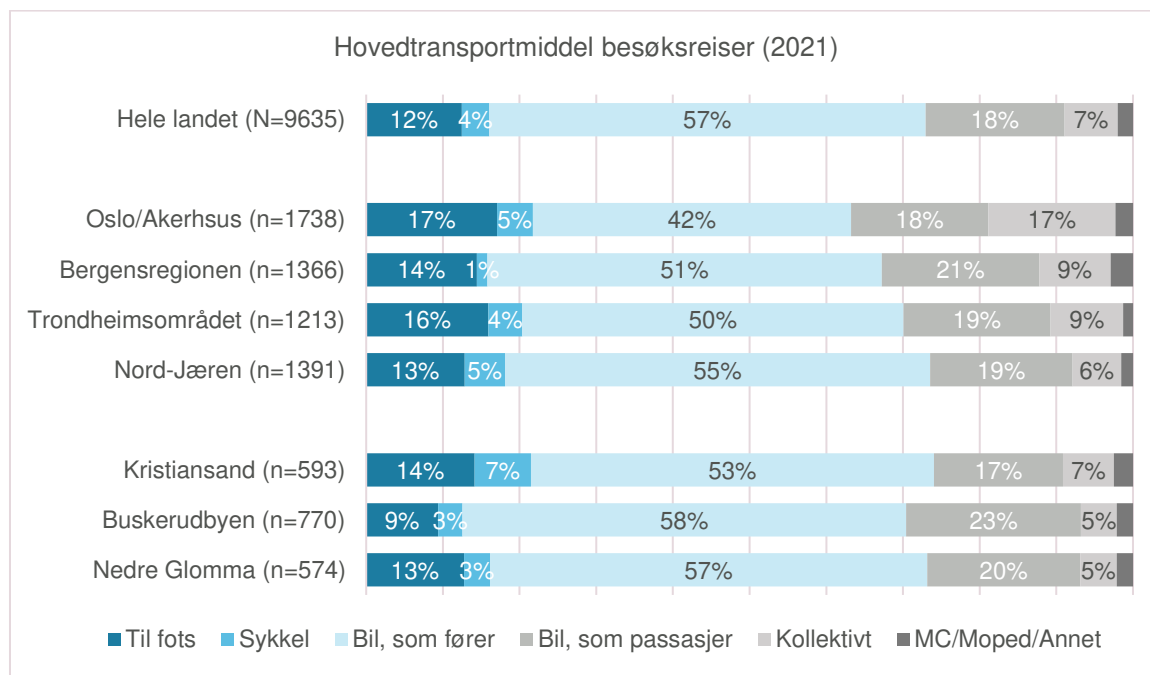


Besøksreiser

Hovedtransportmiddel

Det er gjennomgående flest som oppgir at de benytter seg av reisemåten bil som sjåfør når de skal gjennomføre besøksreiser. Andelen er minst i Oslo/Akershus med 42 prosent og størst i Buskerudbyen og Nedre Glomma med henholdsvis 58 og 57 prosent.

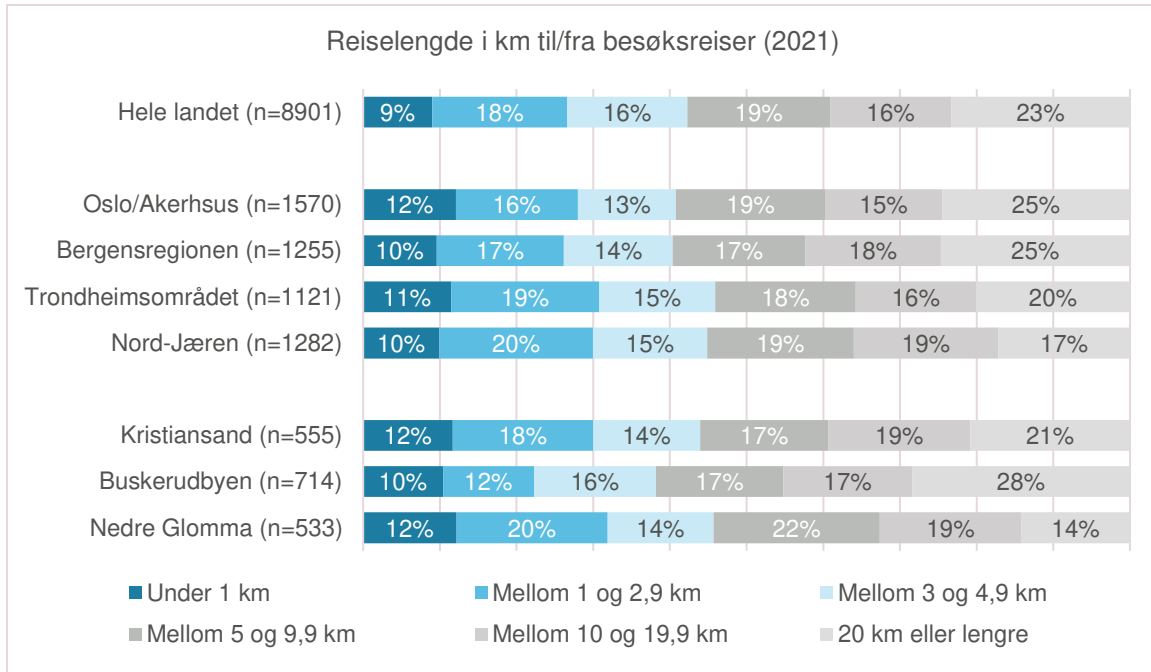
Figur 38: Hovedtransportmiddel ved besøksreiser



Reiselengde i strekning

Det er ingen spesifikk distanse som peker seg ut i forbindelse med reiselengde ved besøksreiser. Det er videre relativt likt svarmønster mellom de ulike byområdene.

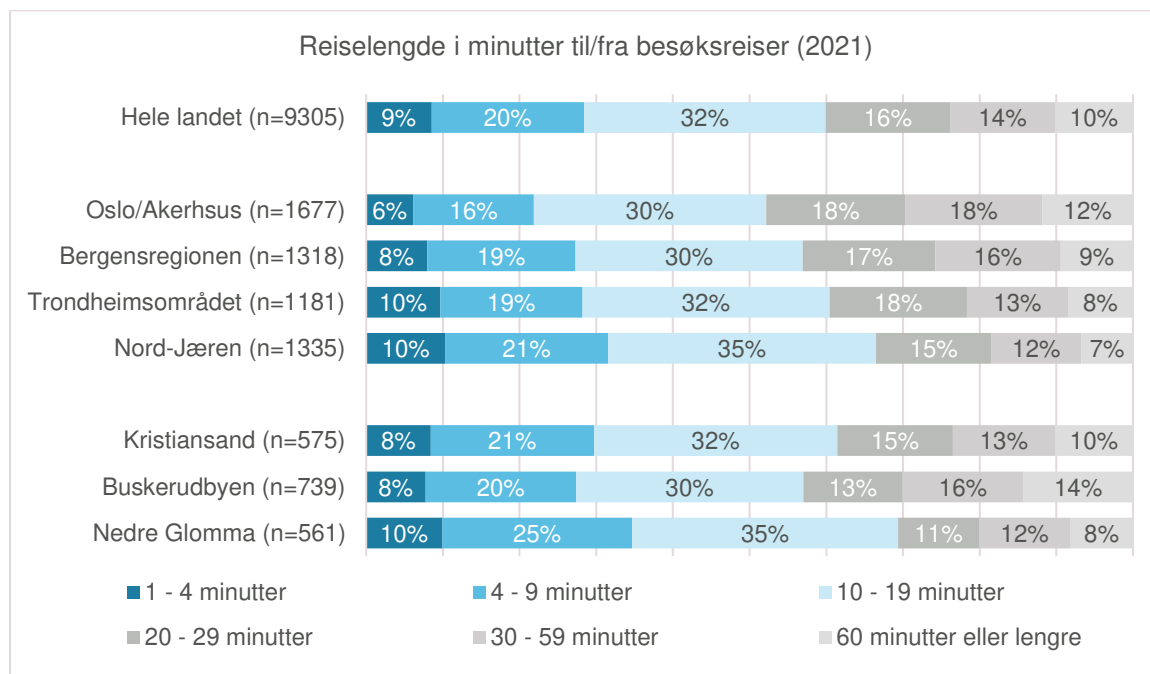
Figur 39: Reiselengde i strekning ved besøksreiser



Reiselengde i tid

32 prosent på nasjonalt nivå oppgir at reiselengden ved besøkreiser er 10-19 minutter, som også er intervallet med størst frekvens blant de ulike byområdene.

Figur 40: Reiselengde i tid ved besøkreiser

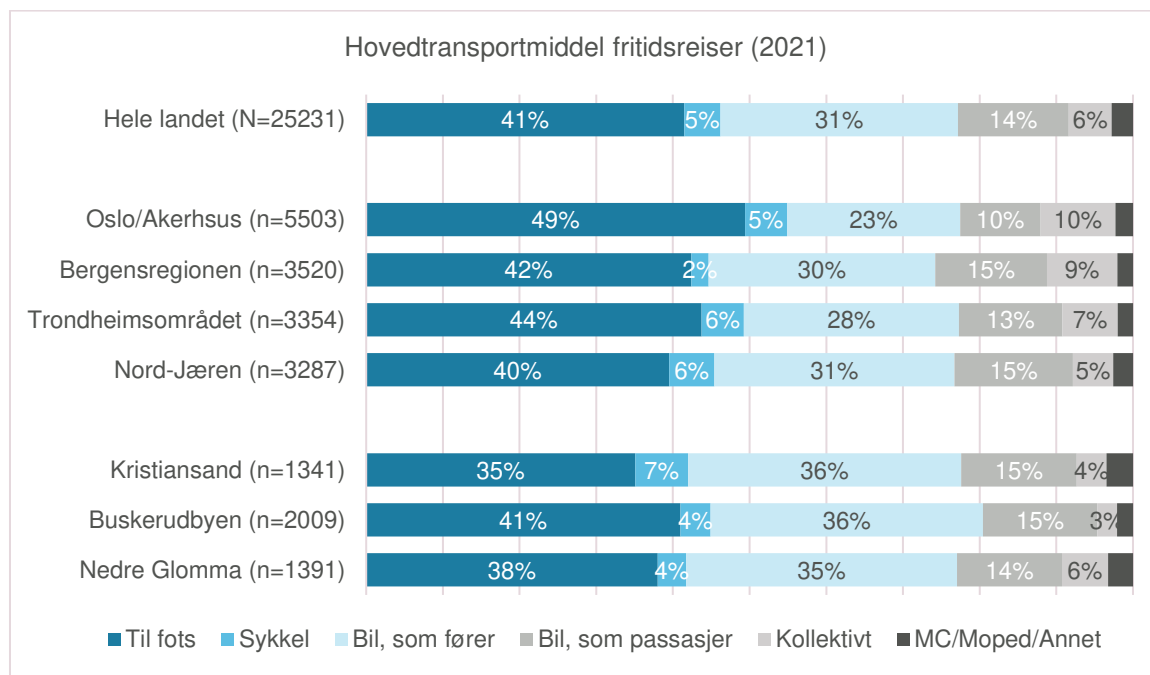


Fritidsreiser

Hovedtransportmiddel

Transportmiddelet som i størst grad blir brukt ved fritidsreiser er gange, etterfulgt av bil som fører. De som er bosatt i de fire største byområdene oppgir i større grad gange og i mindre grad bil som fører enn de tre mindre byområdene.

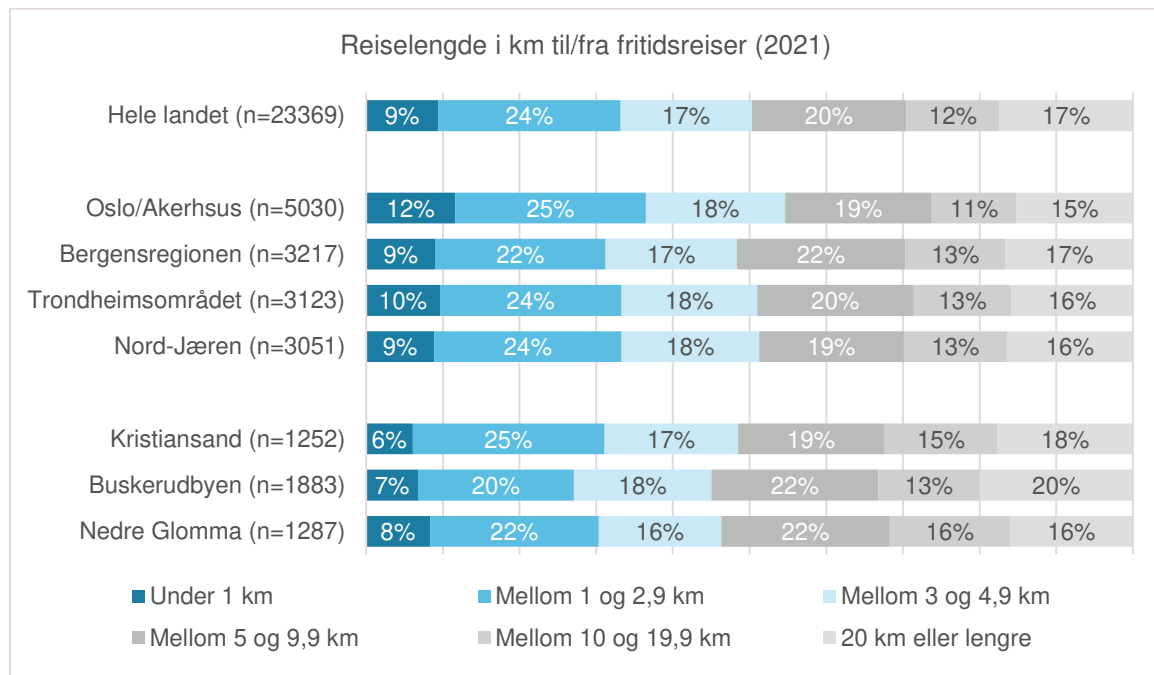
Figur 41: Hovedtransportmiddel ved fritidsreiser



Reiselengde i strekning

Svarfordelingen mellom de ulike byområdene er relativt lik. Flest oppgir at distansen for fritidsreiser er mellom 1-2,9 km (mellom 20-25 prosent blant de ulike byområdene). Færrest oppgir at fritidsreiser er under 1 km.

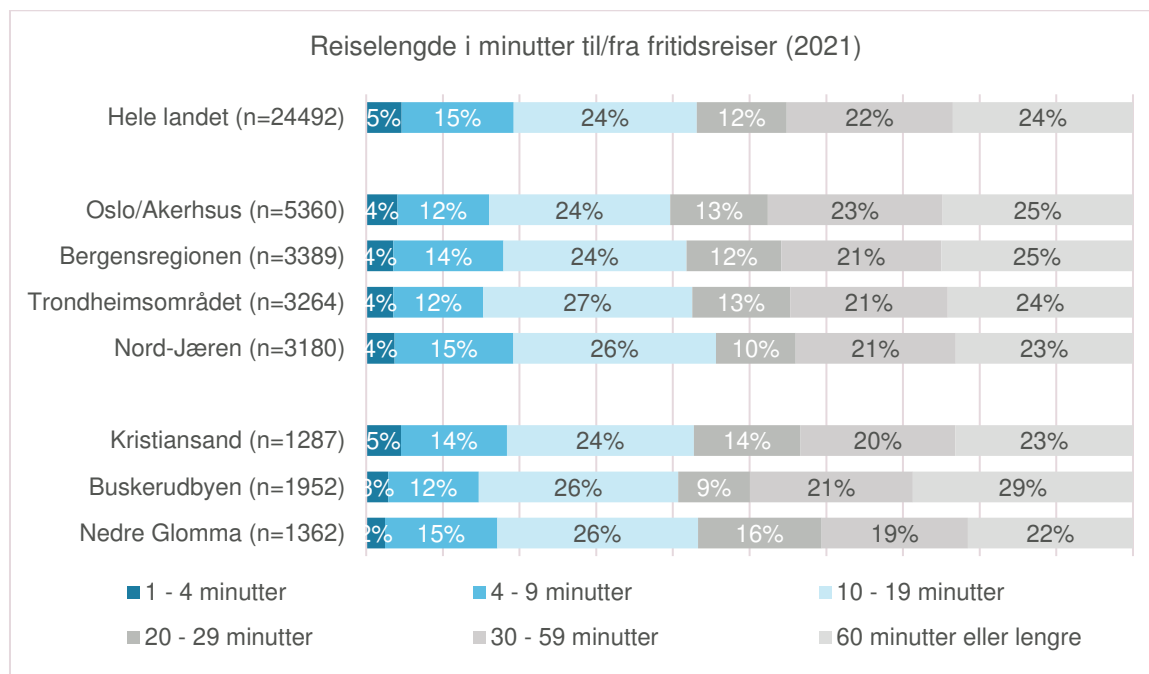
Figur 42: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser



Reiselengde i tid

Også for reiselengde i tid fremkommer det en relativt lik svarfordeling mellom byområdene når det kommer til fritidsreiser. Det er ingen byområder som peker seg vesentlig ut fra resten.

Figur 43: Reiselengde i tid ved fritidsreiser

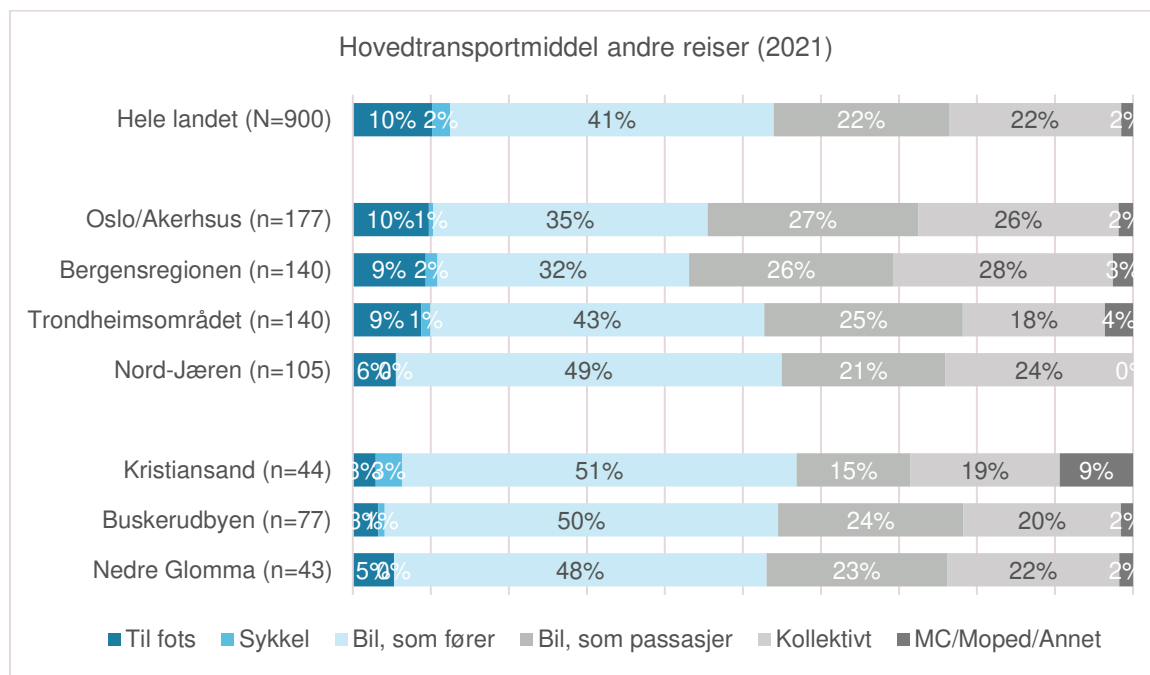


Andre reiser

Hovedtransportmiddel

For andre typer reiser er det bil som sjåfør som oftest blir nevnt som transportmetode. De som er bosatt i Oslo og Akershus og Bergensregionen har lavest andel som oppgir dette blant byområdene, med henholdsvis 35 og 32 prosent.

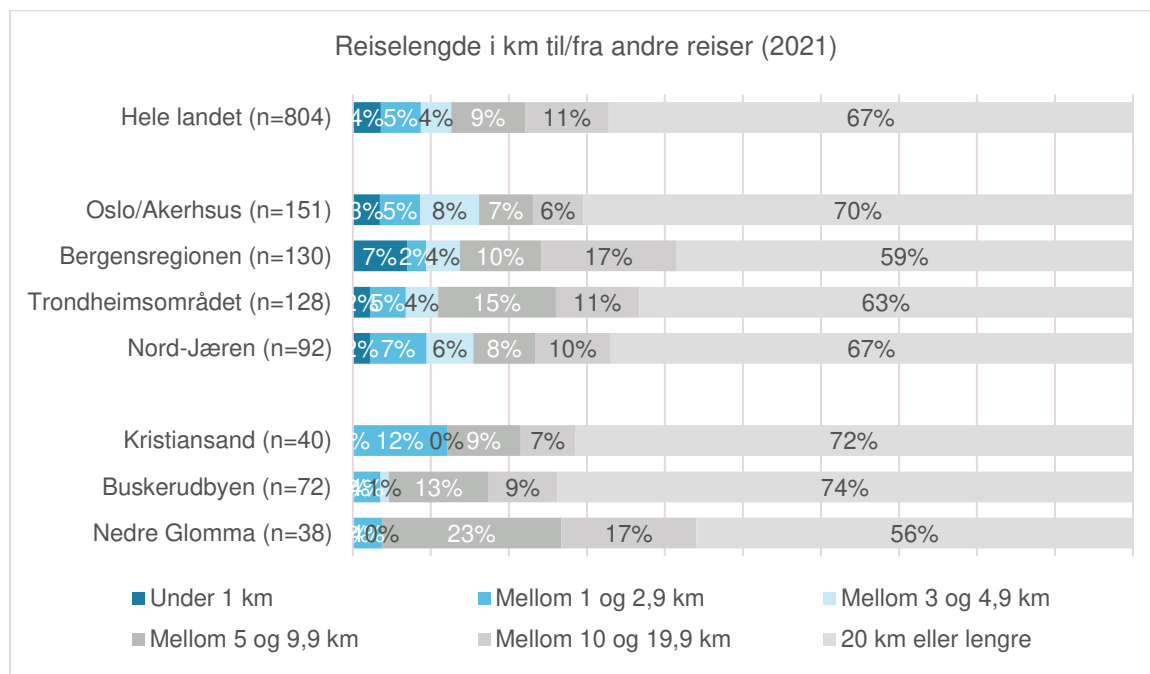
Figur 44: Hovedtransportmiddel ved andre reiser



Reiselengde i strekning

Andre typer reiser kan klassifiseres som lange, hvor majoriteten oppgir at disse er 20 km eller lengre. Dette er gjennomgående for alle byområdene.

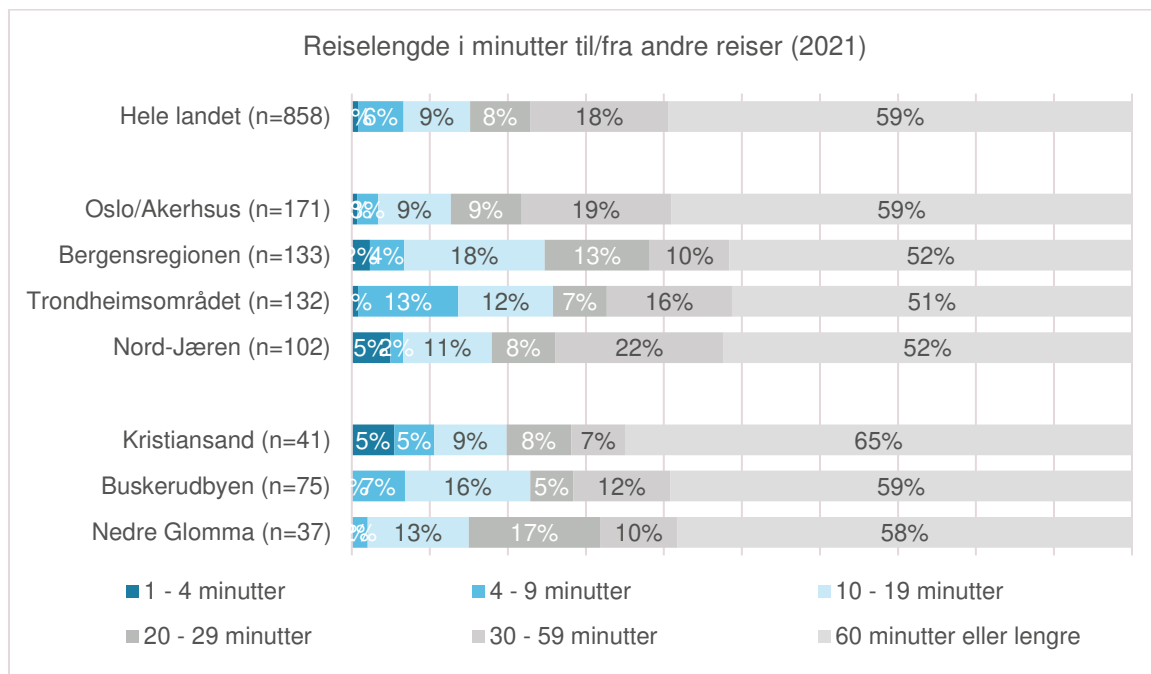
Figur 45: Reiselengde i strekning ved andre reiser



Reiselengde i tid

Når det kommer til tidsbruk for andre reiser, oppgir også flest her at disse tar 60 minutter eller mindre.

Figur 46: Reiselengde i tid ved andre reiser



|



Opinion: