



Opinion:

NØKKELTALLSRAPPORT 2022

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 2022 er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Datagrunnlaget er basert på offisielt datasett 2022. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For 2022 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, 28/04-2023

OPPSUMMERING

Tilgang til transportmidler

- I 2022 oppgir 90 prosent blant de over 18 år at de har førerkort for bil. Fra 1992 til 2013/14 var det en stigende trend i andel med førerkort, som har ligget stabilt siden.
- I 2022 oppgir 84 prosent at de disponerer bil. Stabilt over tid.
- 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. Fra 2021 til 2022 faller imidlertid denne andelen fra 12 til 9 prosent, samtidig som andelen som har 0 biler i husholdningen øker fra 14 til 16 prosent.
- 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.
- Blant de som oppgir å ha egen parkeringsplass i nærheten av boligen, svarer 91 prosent at den ligger mindre enn 50 meter fra boligen. Det er en synkende trend i å ha parkeringsplass mindre enn 50 meter fra boligen i perioden 2020-2022.
- I 2022 er det flest (34 prosent) som vurderer tilgangen til kollektivtransporten svært god. Totalt oppgir 53 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 – andelen som enten mener tilgangen til kollektivtransport er svært god og svært dårlig øker.

Omfang av reiser

- I 2022 foretas det i gjennomsnitt 2,42 reiser per dag, som er noe lavere enn som fjoråret (2,54), men høyere enn 2020 (2,35). Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i varierende grad i deler av 2021 og 2020, og i begynnelsen av 2022.
- Flest (21 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 2022.

- Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2022 på mellom 10 og 19 minutter (29 prosent) etterfulgt av 5-9 minutter (16 prosent). Reiser på 1-4 minutter viser en fallende trend i måleperioden. Reiser på 5-9 minutter viser størst endring fra 2021, med en reduksjon på 6 prosentpoeng.

Transportmiddelbruk

- I 2022 er de fleste reisene foretatt som bilfører (50 prosent) etterfulgt av til fots (23 prosent). 10 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 9 prosent via kollektivtransport. Færrest av reisene er gjort på sykkel og MC/annet som fremkomstmiddel (hhv. 5 og 2 prosent). Størst endring fra 2021 til 2022 er en reduksjon i å reise som bilfører på 5 prosentpoeng.
- 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 reisefrekvens med kollektivtransport.
- Transportmiddelet som har lengst reisedistanse er kollektivtransport (65,4 km). Dette er også transportmiddelet som har størst økning fra 2021, hvor distansen var 44 km. Med unntak av gange og sykling, viser øvrige transportmidler en økning i strekning fra 2021 til 2022.
- I 2022 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport og bil som passasjer, begge med 42 minutter. Det er størst endring i å reise med MC/moped siste år med en økning på 14 prosentpoeng fra 2021 til 2022. Bil som både fører og passasjer viser også en økning, med hhv. 9 og 8 prosentpoeng i samme periode.

Reiseformål

- De fleste reisene som er foretatt i 2022 er tilknyttet handel eller service (28 prosent) etterfulgt av fritid (25 prosent) og jobb (21 prosent). 10 prosent av reisene har besøk som formål og 8 prosent er omsorgs-/følgereiser. Det er størst endring fra fjoråret i form av økning i reise til jobb og reduksjon i handle/servicereiser.
- Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet (58 prosent) i 2022 ved arbeidsreiser. 14 prosent av arbeidsreisene ble foretatt med kollektiv transport, og omtrent en like stor andel gående (13 prosent). 9 prosent av reisene ble foretatt med sykkel som fremkomstmiddel og 5 prosent som passasjer i bil med andre. Sammenlignet med 2021 er det størst endring i å reise med bil som fører med en reduksjon på 9 prosentpoeng.

- Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte (hhv. 39 og 30 prosent). Når det gjelder skolereiser med bil, foretas om lag like mange reiser som fører og passasjer (hhv. 6 og 9 prosent). 13 prosent av reisene er med sykkel og 3 prosent med av MC eller moped. Det er størst endring i form av økning i sykkelbruk fra fjoråret, 6 prosentpoeng.
- Det er en klar overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 59 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 14 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport og 15 prosent til fots. Sammenlignet med 2021 er det størst endring i å benytte seg av bil som fører og gange (hhv. -13 og 8 prosentpoeng).
- Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører (60 prosent). 19 prosent av disse reisene foretas til fots og 11 prosent som passasjer. Kun marginale andeler av omsorgsreiser fordeler seg på kollektivtransport, sykkel, MC/moped og annet. Det er en reduksjon på 24 prosentpoeng i å foreta omsorgsreiser med bil som fører, og en økning på 10 og 7 prosentpoeng for gange og passasjer i bil.
- For 60 prosent av handlereisene oppgis det at man kjører bil selv. 5 prosent av handlereisene ble foretatt kollektivt. 19 prosent ble gjort til fots og 11 prosent som passasjer i bil. i bil. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.
- 42 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 30 prosent. 13 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 8 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 5 prosent via sykkel. Det er en svakt økende trend i måleperioden å reise kollektivt til fritidsreiser.

INNHALDSFORTEGNELSE

Forord	1
Oppsummering	2
Figurregister	6
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	8
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	10
Intervjuopplegg	10
Spørreskjema.....	12
Stedfesting, reisetid og -avstand.....	13
Datagrunnlag og utvalg	14
Respons og vektning	15
Presentasjon av resultater i denne rapporten	16
Kapittel 3: Tilgang til transportmidler	17
Antall biler i husholdningen.....	19
Parkering i nærheten av boligen	20
Tilgang til kollektivtransport.....	21
Tilgang til ulike transportmidler	23
Tilgang til sykkel.....	24
Tilgang til moped/MC	25
Helsemessige problemer	26
Kapittel 4: Omfang av reiser	27
Antall daglige reiser	27
Daglige reiser i strekning.....	30
Daglige reiser i tid.....	31
Kapittel 5: Transportmiddelbruk	32
Bruk av transportmidler	32
Bruk av transportmidler i strekning.....	35
Bruk av transportmidler i tid	37
Kapittel 6: Reiseformål	40
Daglige reiser etter formål.....	40
Arbeidsreiser.....	41
Skolereiser	45
Tjenestereiser	48
Omsorgsreiser.....	50
Handlereiser.....	53
Fritidsreiser.....	57

FIGURREGISTER

Figur 1: Eksempel reiseregistrering	9
Figur 2: Førerkort for bil	17
Figur 3: Andel som disponerer bil	18
Figur 4: Tilgang til å benytte bil	18
Figur 5: Antall biler i husholdningen	19
Figur 6: Parkering i nærheten av boligen	20
Figur 7: Tilgang til kollektivtransport	21
Figur 8: Tilgang til ulike transportmidler	23
Figur 9: Tilgang til sykkel	24
Figur 10: Tilgang til moped/MC	25
Figur 11 Andel med bevegelsesutfordringer	27
Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag	28
Figur 13: Antall daglige reiser i intervaller	29
Figur 14: Daglige reiser i strekning	30
Figur 15: Daglige reiser i tid	31
Figur 16: Transportmiddelbruk	32
Figur 17: Daglige reiser med kollektivtransport etter biltilgang	34
Figur 18: Bruk av transportmidler i strekning	35
Figur 19 Transportmiddelbruk etter reiseavstand	37
Figur 20: Bruk av transportmidler i tid	38
Figur 21 Transportmiddelbruk etter reisetid	39
Figur 22: Daglige reiser etter formål	40
Figur 23: Transportmiddel ved arbeidsreiser	41
Figur 24: Arbeidsreisens starttidspunkt	42
Figur 25: Arbeidsreisens lengde i strekning	43
Figur 26: Arbeidsreisens lengde i tid	44
Figur 27: Transportmiddel ved skolereiser	45
Figur 28: Skolereiser fordelt i løpet av året	46
Figur 29: Skolereisens lengde i strekning	46
Figur 30: Skolereisens lengde i tid	47
Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser	48
Figur 32: Tjenestereisens lengde i strekning	49
Figur 33: Tjenestereisens lengde i tid	49
Figur 34: Transportmiddel ved omsorgsreiser	50
Figur 35: Omsorgsreisens formål	51
Figur 36: Omsorgsreisens lengde i strekning	51
Figur 37: Omsorgsreisens lengde i tid	52
Figur 38: Transportmiddel ved handlereiser	53
Figur 39: Handlereisens starttidspunkt	54
Figur 40: Handlereisens lengde i strekning	55
Figur 41: Handlereisens lengde i tid	56
Figur 42: Transportmiddel ved fritidsreiser	57
Figur 43: Handlereisens starttidspunkt	58
Figur 44: Fritidsreisens lengde i strekning	59
Figur 45: Fritidsreisens lengde i tid	60

TABELLREGISTER

<i>Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå</i>	13
<i>Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2022</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>	26
<i>Tabell 6 Antall daglige reiser - historiske tall</i>	29
<i>Tabell 7: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel</i>	36
<i>Tabell 8: Reiseavstand gruppert etter transportmiddel</i>	36
<i>Tabell 11: Reisetid gruppert etter transportmiddel</i>	38
<i>Tabell 12: Transportmiddel på arbeidsreisen</i>	42

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, 2021 og 2022.

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 2022 og fra tidligere år der dataene er sammenlignbare.

Reisevaneundersøkelsen omfatter alle reiser som foretas på daglig basis og lengre reiser som gjøres sjeldnere, samt alle typer transportmidler, inkludert gange. Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene er å undersøke befolkningens reiseaktivitet og reisemønster.

Undersøkelsene skal blant annet gi informasjon om omfanget av folks reiser, hvordan og hvorfor folk reiser og hvordan reiseaktiviteten varierer på tvers av ulike grupper i befolkningen.

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

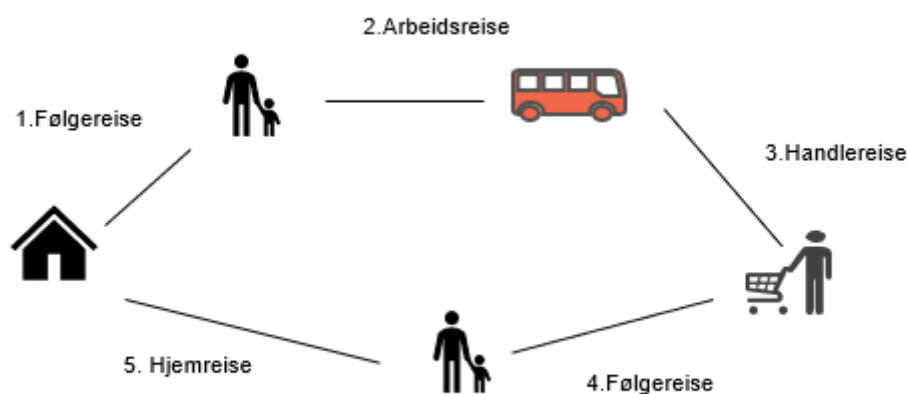
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

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 for 2022.

Intervjuopplegg

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Spørreskjema

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

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

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

For hver reise:

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

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

Stedfesting, reisetid og -avstand

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

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

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkretsnivå

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

Datagrunnlag og utvalg

RVU 2022 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 datamaterialet for RVU 2022 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2022 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 2022

Områder med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2022	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Viken (Akershus)	20	1 178 098	7 702	0,65 %
Bergensområdet	10	377 807	5 897	1,56 %
Trondheimsregionen	8	264 667	5 344	2,02 %
Nord-Jæren	9	290 370	5 264	1,81 %
Buskerudbyen	4	152 234	2 501	1,64 %
Nedre Glomma	2	122 256	2 030	1,66 %
Tromsø	1	66 704	2 716	4,07 %
Moss	1	43 536	2 201	5,06 %
Ringerike	1	27 042	806	2,98 %
Halden	1	27 292	405	1,48 %
Viken-Buskerud	15	60 935	508	0,83 %
Viken-Østfold	8	69 461	814	1,17 %
Kommuner med tilleggsutvalg	80	2 680 402	36 188	1,35 %
<i>Kommuner uten tilleggsutvalg</i>	276	1 959 941	3 523	0,18 %
Hele landet	356	4 640 343	39 711	0,86 %

Til sammen 80 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2022. Dette utgjør 22 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 58 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2022). Dermed har vi 276 kommuner (78 prosent av kommunene, 42 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 183 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2022.

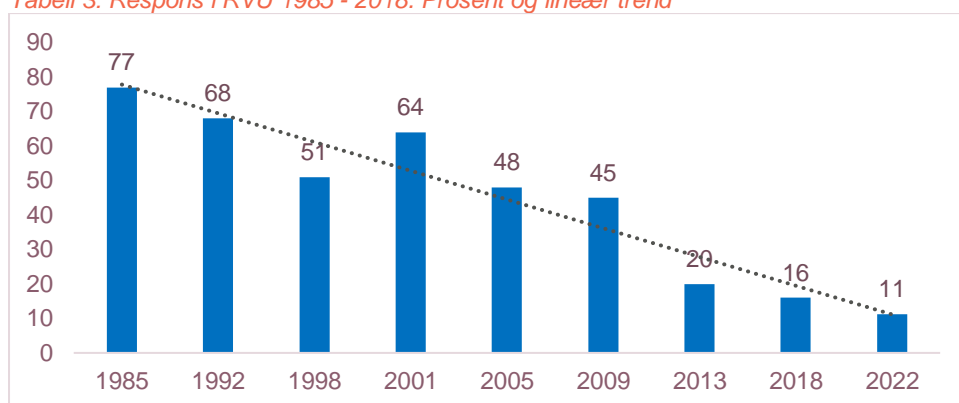
Intervjugrunnlaget bestemmer hvilke geografiske inndelinger som egner seg for lokale analyser. Generelt kan områdene med tilleggsutvalg analyseres separat. Områdene uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. De inkluderes fortrinnsvis i nasjonale tall.

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

Respons og vekting

For RVU 2020 ble det ikke presentert en samlet responsrate i og med at gjennomføring er levert av 2 forskjellige leverandører. I 2021 ble det heller ikke presentert responsrater, da det ble benyttet to ulike metoder for datainnsamling gjennom året. For 2022 derimot ble det registrert en responsrate på 11,3 %. 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 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 meget 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 samlet nasjonalt RVU datasett. Det er også et krav at det vektevariabelen i datasettet skal kunne benyttes til å sammenligne geografiske enheter definert som tilleggsutvalgsområder.

Samlet medfører dette at vekten i datasettet har meget høye verdier, dette medfører at en må tolke nasjonale resultater med forsiktighet.

Dataene er vektet på følgende variabler

- kjønn
- alder
- geografi
- tidsperiode
- reisedag

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

Presentasjon av resultater i denne rapporten

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

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

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

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

KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

Førerkort

I 2022 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 har ligget stabilt frem til 2022.

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 45-66 år
- Par med og uten barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive på heltid/mertid og alderspensjonister

Tilgang til bil

I 2022 oppgir 84 prosent at de disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt.

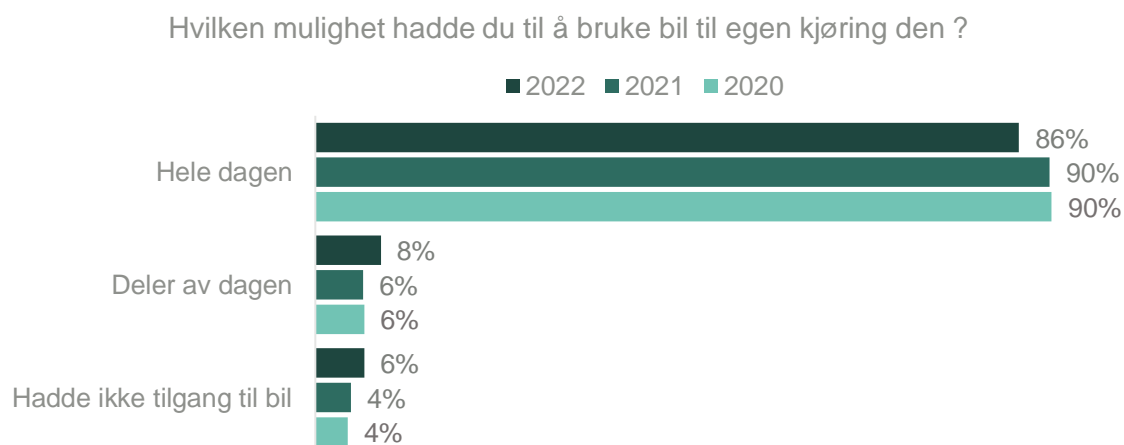
Figur 3: Andel som disponerer bil



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 (86 prosent). 8 prosent opplyser at de hadde mulighet til å benytte bilen deler av dagen mens 6 prosent ikke hadde mulighet til bruk i det hele tatt. Det er en signifikant reduksjon i å disponere bil hele dagen sammenlignet med 2021, mens å disponere bil deler av dagen og at man ikke hadde tilgang viser derimot en signifikant økning.

Figur 4: Tilgang til å benytte bil



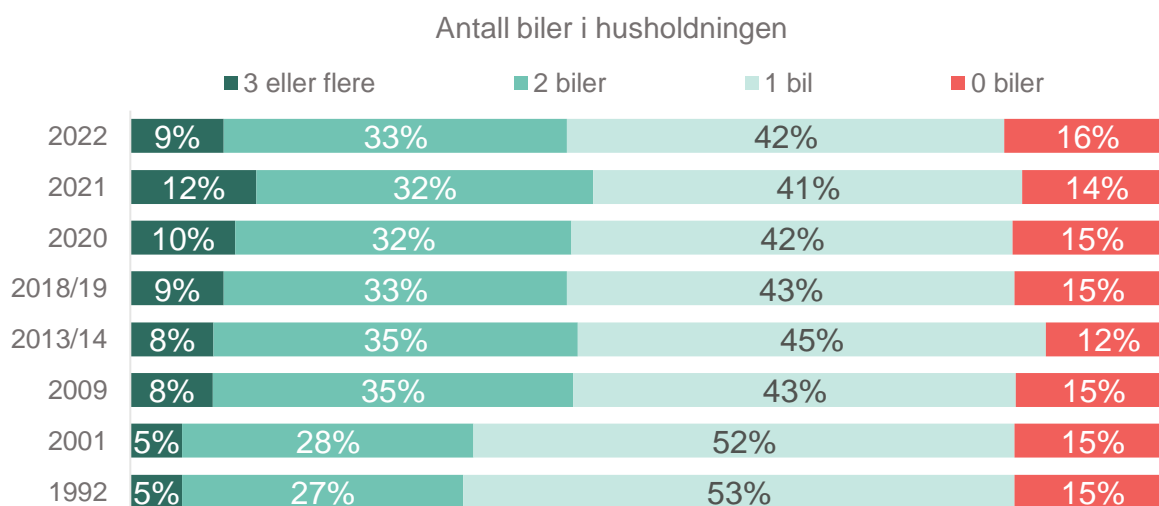
Høye andeler med biltilgang hele reisedagen er i følgende kategorier:

- Aldersgruppen 45 år og eldre
- Enslige med barn
- 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. Fra 2021 til 2022 faller imidlertid denne andelen fra 12 til 9 prosent, samtidig som andelen som har 0 biler i husholdningen øker fra 14 til 16 prosent.

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

De høyeste andelenene med minst én bil finner vi i kategoriene:

- Aldersgruppen 45 år og eldre
- Par med og uten barn
- Yrkesaktive som jobber heltid og mertid
- Lederstillinger
- Husstandsinntekt på minst 1 000 000

Bensin- og dieseldrevne biler er fortsatt i flertall (68 prosent), men andelen er ned med 6 prosentpoeng fra 2021 (74 prosent). I 2022 går 20 prosent av husstandenes biler på elektrisitet mot 16 prosent i 2021, og 11 prosent er hybridbiler mot 8 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. 64 prosent av de som har elbil i husstanden bor i husstand med minst to biler.

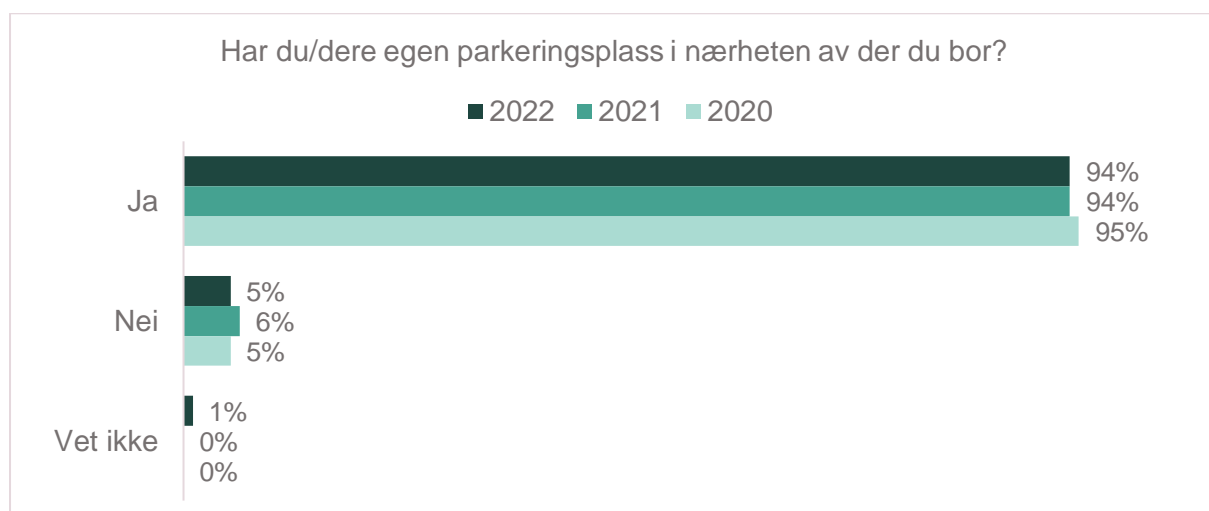
Tabell 4: Bil etter type energibærer

Biler etter type energibærer	Andel av bilene	Biler per husstand
Bensin/Diesel	68 %	0,94
Elektrisitet	20 %	0,28
Hybrid/annet	11 %	0,15
Ukjent energibærer	1 %	0,01
Alle typer energibærer	100 %	1,39

Parkering i nærheten av boligen

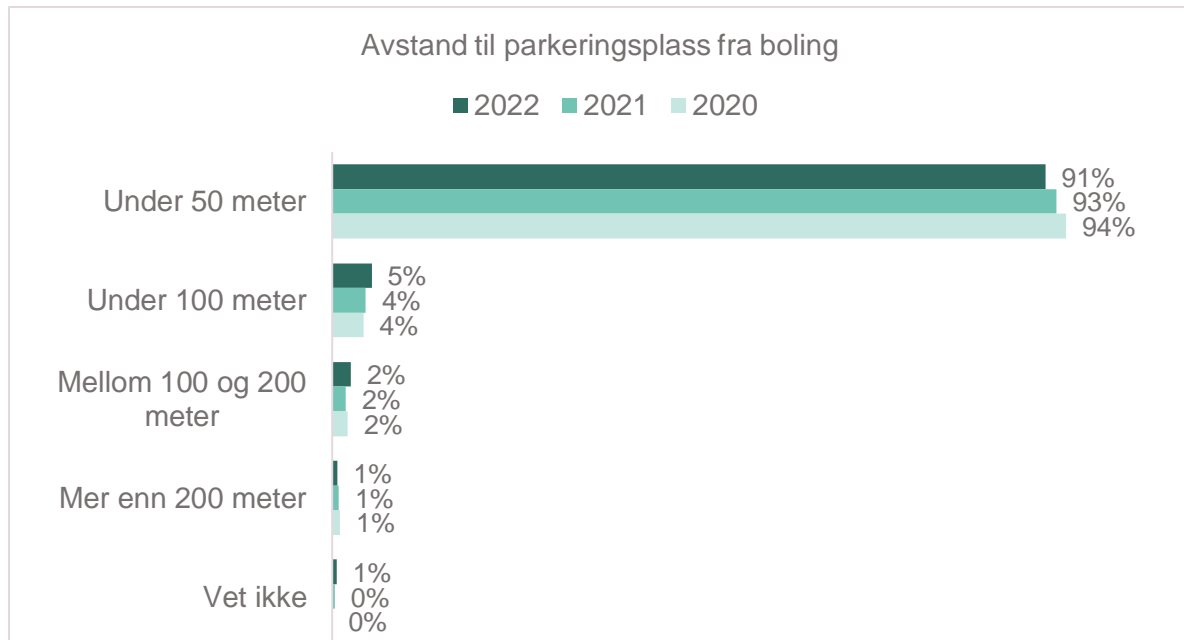
På spørsmål om man har tilgang til egen parkeringsplass i nærheten av boligen (blant de som eier/disponerer bil), oppgir 94 prosent at de har tilgang til dette. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.

Figur 6: Parkering i nærheten av boligen



Blant de som oppgir å ha egen parkeringsplass i nærheten av boligen, svarer 91 prosent at den ligger mindre enn 50 meter fra boligen. Det er en synkende trend i å ha parkeringsplass mindre enn 50 meter fra boligen i perioden 2020-2022.

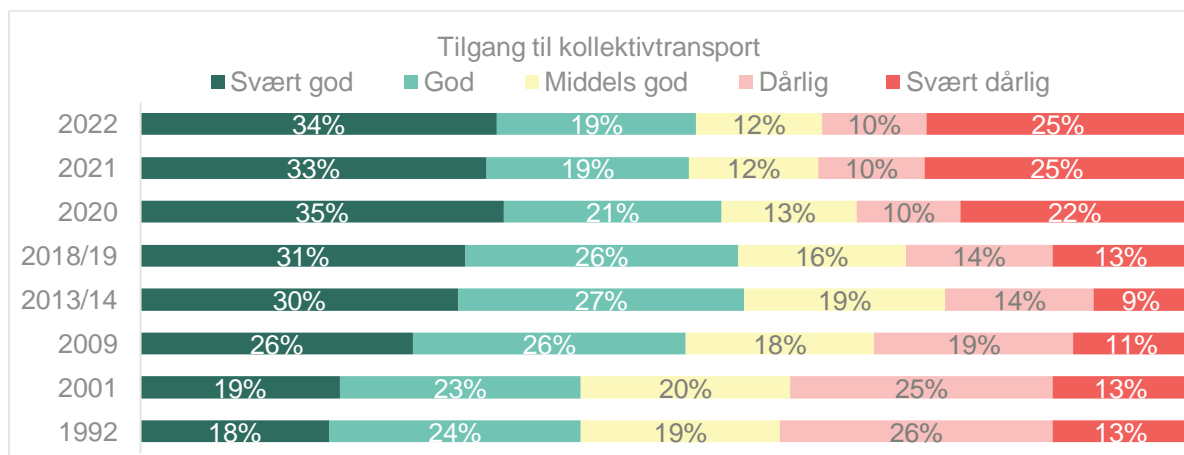
Figur 7: Avstand til egen parkeringsplass



Tilgang til kollektivtransport

I 2022 er det flest (34 prosent) som vurderer tilgangen til kollektivtransporten svært god. Totalt oppgir 53 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 – andelen 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 2022 er:

- Aldersgruppen 18-44 år
- Forskerutdanning
- Enslige uten barn

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

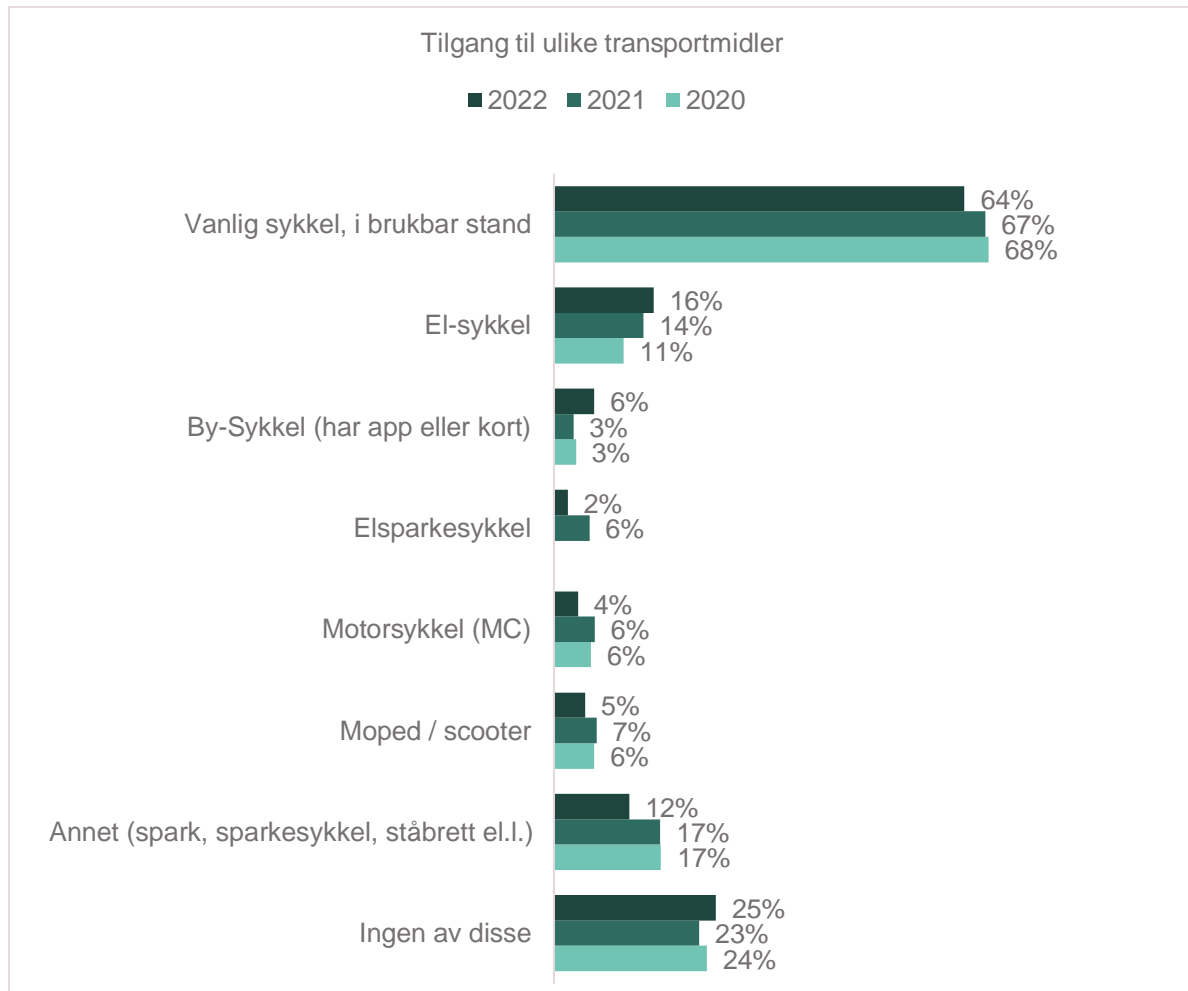
5) *Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*

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 nær enn 2 av 3 (64 prosent) at de har tilgang til en vanlig sykkel i 2022. 16 prosent har tilgang til el-sykkel og 6 prosent tilgang til bysykkel. Å ha tilgang til vanlig sykkel viser noe reduksjon, mens el-sykkel har en økende trend. Største endring fra 2021 til 2022 er nedgang i andre typer transportmidler (spark, sparkesykkel, ståbrett eller lignende).

Figur 8: Tilgang til ulike transportmidler



Tilgang til sykkel

Totalt oppgir 7 av 10 at de har tilgang til sykkel i 2022 (i denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel). Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19. Frem til 2022 ligger andelen relativt stabilt.

Blant de som eier eller disponerer sykkel er de fleste av disse vanlige sykler (90 prosent), 22 prosent er elsykkel og tre prosent er app eller kort til bysykkel. De fleste elsykler og bysykler disponeres av personer som også har vanlig sykkel. Femten prosent av befolkningen har tilgang til både vanlig sykkel og elsykkel. Dermed er vanlig sykkel tilgjengelig hos 64 prosent og elsykkel hos 16 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 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

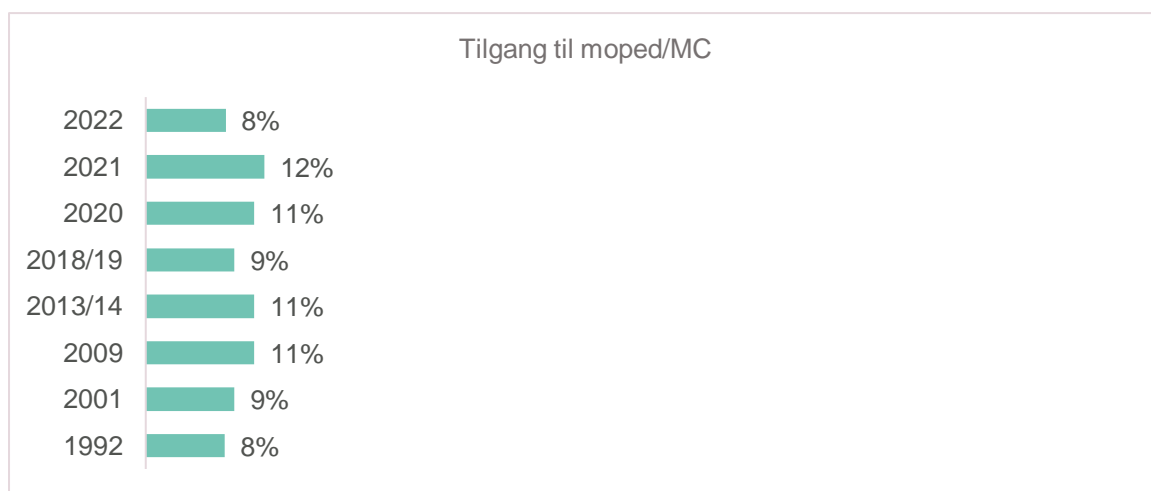
Vi finner en høyere andel personer med tilgang til sykkel blant:

- Aldersgruppene 13-17 år og 35-54 år
- Par med barn
- Studenter
- Høy husstandsinntekt

Tilgang til moped/MC

8 prosent hadde tilgang til moped/MC i 2022. 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, før andelen faller i 2022.

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

Helsemessige problemer

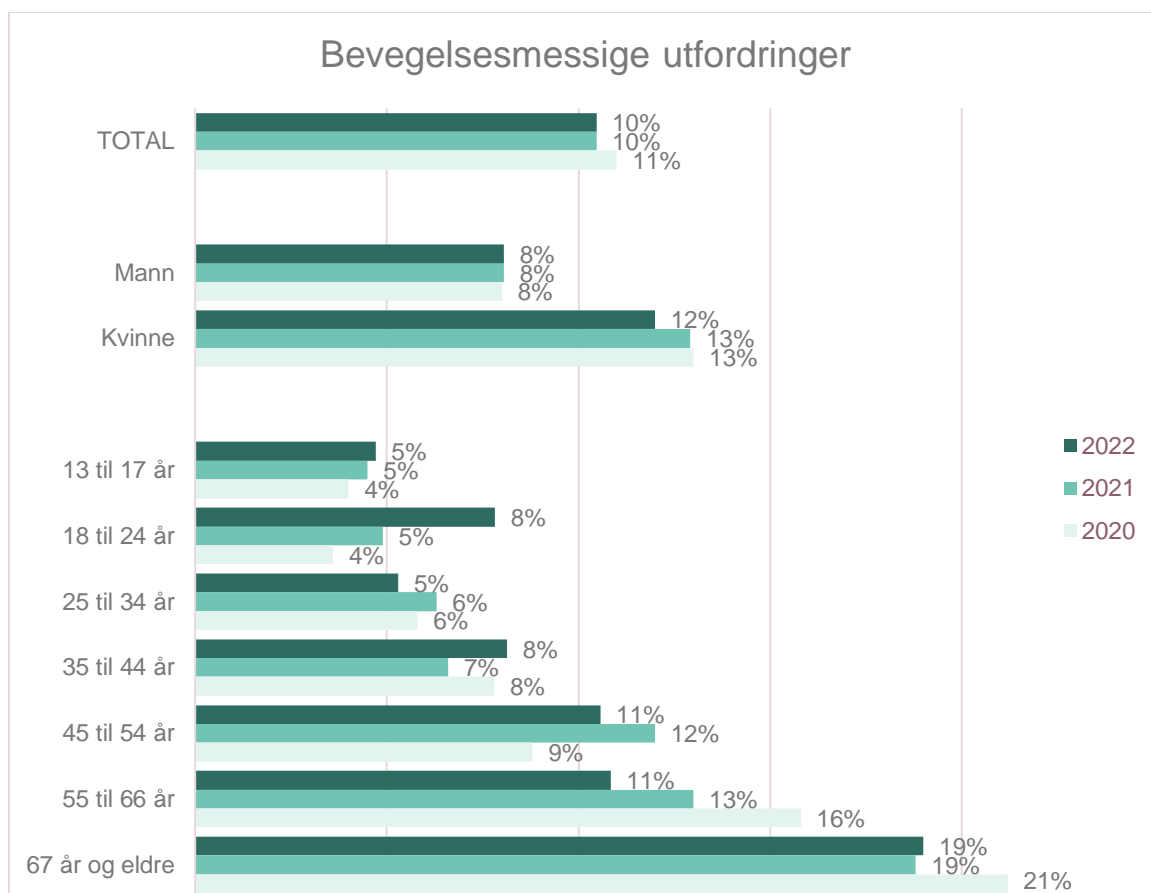
I RVU 2022 er det 10 prosent av respondentene som svarte at de for tiden har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Det er på nivå med fjoråret, hvor like mange oppga det samme.

Tabell 5: Helsemessige problemer

Gjør det vanskelig å:	Andel av alle	Andel av de som har problemer
Gå	8	74
Sykle	5	53
Reise med fly	2	18
Reise med andre kollektivmidler	3	31
Bil som passasjer	1	8
Kjøre bil selv	2	20

Problemene er størst blant de over 67 år, og kvinner har mer problemer enn menn, 12 mot 8 prosent.

Figur 11 Andel med bevegelsesutfordringer



KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

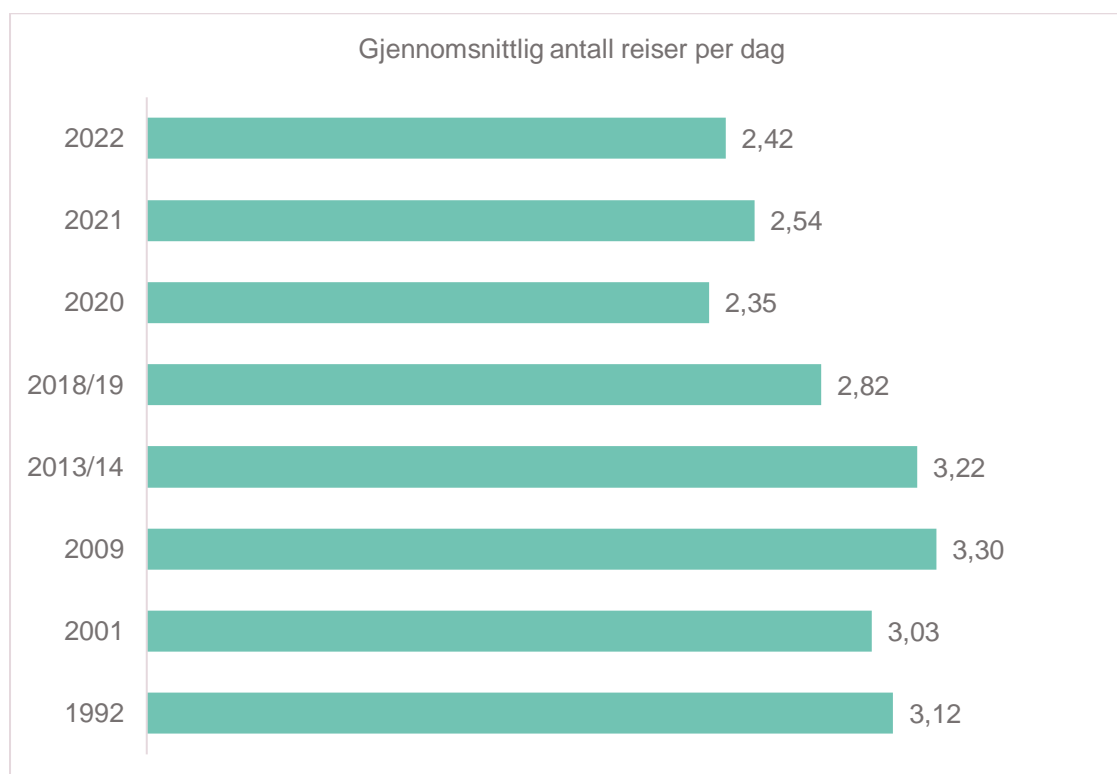
Antall daglige reiser

I 2022 foretas det i gjennomsnitt 2,42 reiser per dag, som er noe lavere enn 2021 (2,54), men noe høyere enn 2020 (2,35). Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i varierende grad i deler av 2021 og 2020, og i begynnelsen av 2022. Opinion har foretatt flere analyser av bakgrunnsdata for om mulig bedre kunne forstå reduksjon i antall reiser på totalnivå fra 2021 til 2022 og vi gjør oppmerksom på følgende nyanser:

- Antall reiser fra 2021 til 2022 synes å være stabilt i alle de fire store byvekst-avtaleområdene
- Reduksjon i antall reiser finner vi primært i «rest-Norge»

Ytterligere detaljer om dette er presentert i dokumentasjonsnotatet som omhandler datamaterialet.

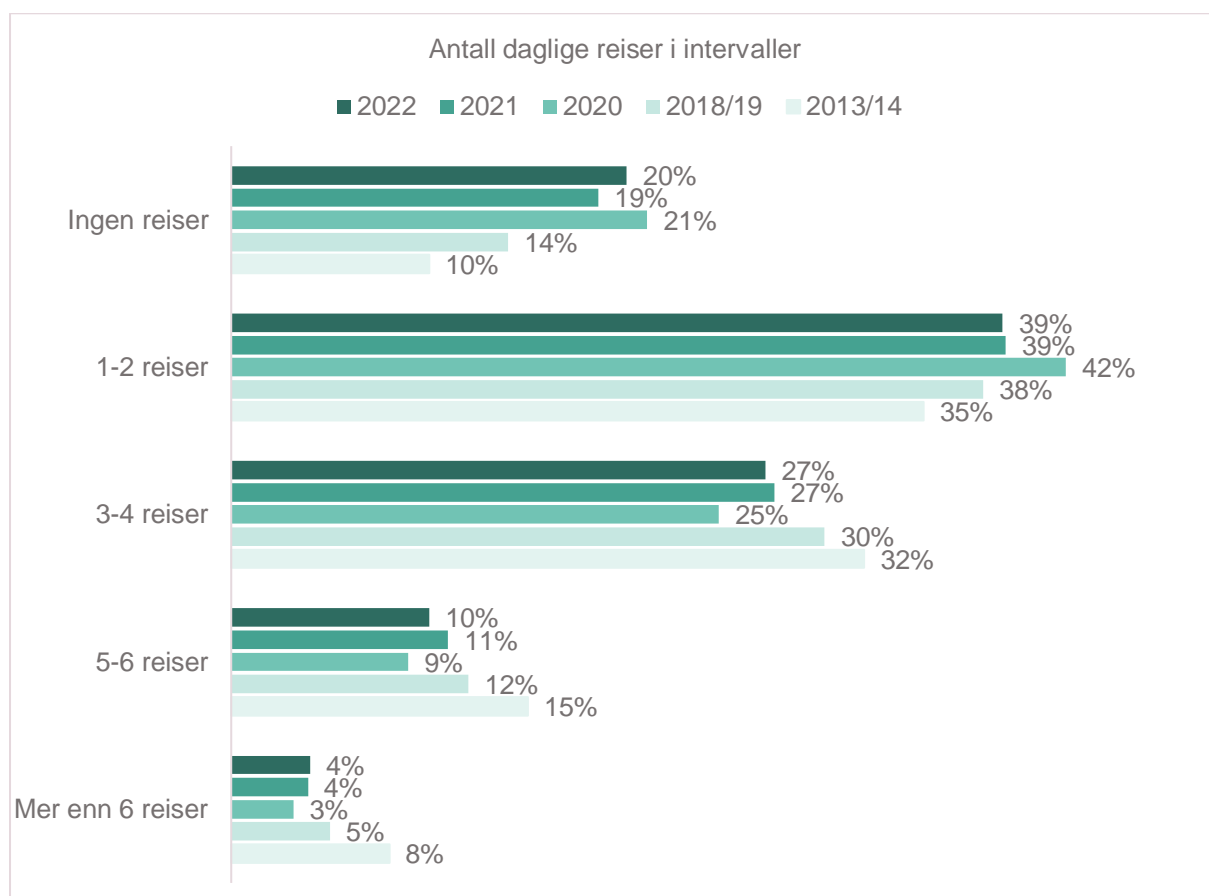
Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag



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 og resultatene holder seg relativt stabilt fra 2021 til 2022.

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

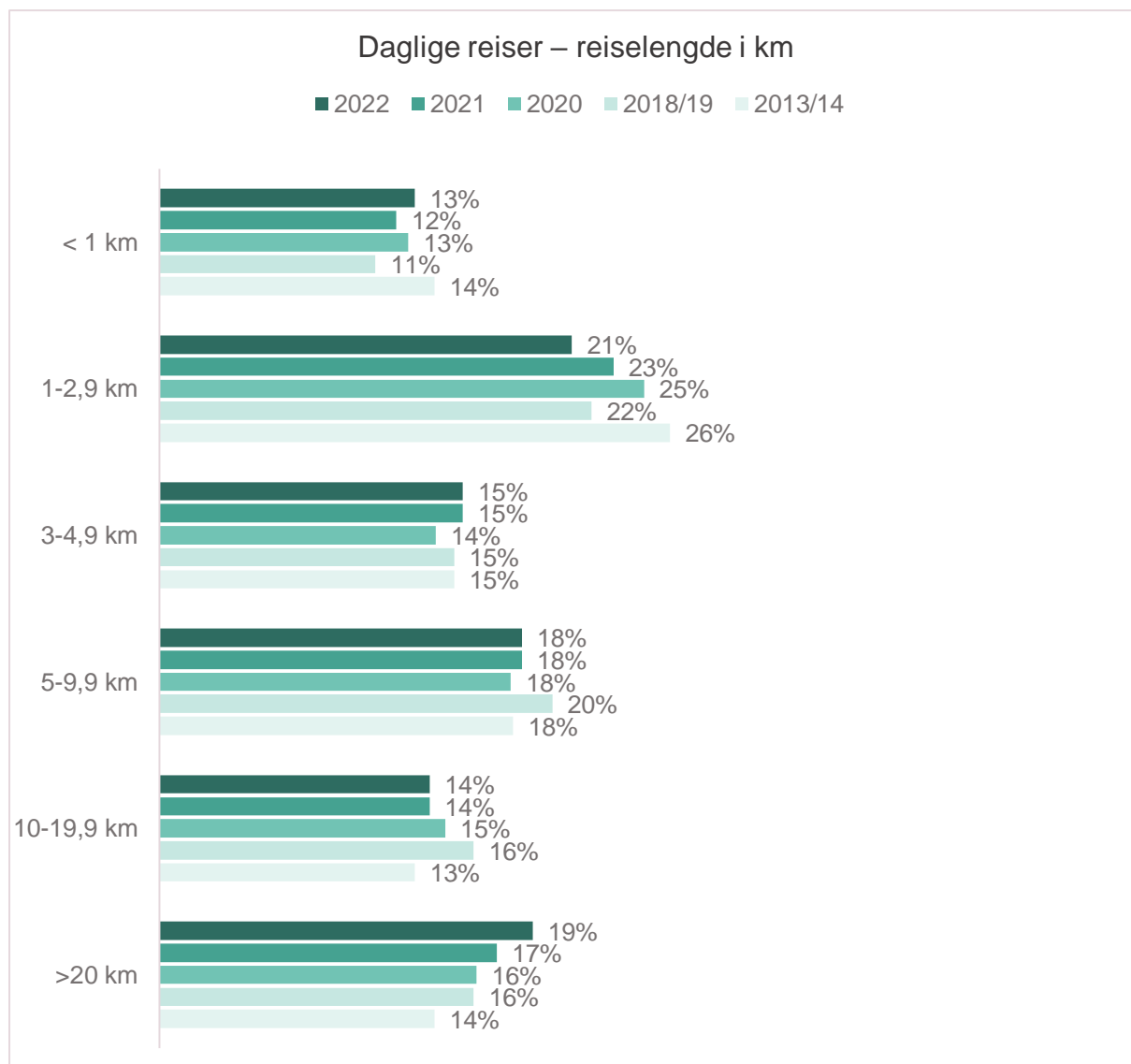
Antall reiser pr dag	1992	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021	2022
Ingen reiser	15	15	14	10	14	21	19	20
1-2 reiser	35	35	30	35	38	42	39	39
3-4 reiser	29	28	31	32	30	25	27	27
5-6 reiser	15	14	17	15	12	9	11	10
7 reiser og mer	6	8	9	7	5	3	4	4
Sum	100	100	100	100	100	100	100	100

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

Daglige reiser i strekning

Flest (21 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 2022.

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

Kortest reiseavstand og -tid på en gjennomsnittsdag har gruppene:

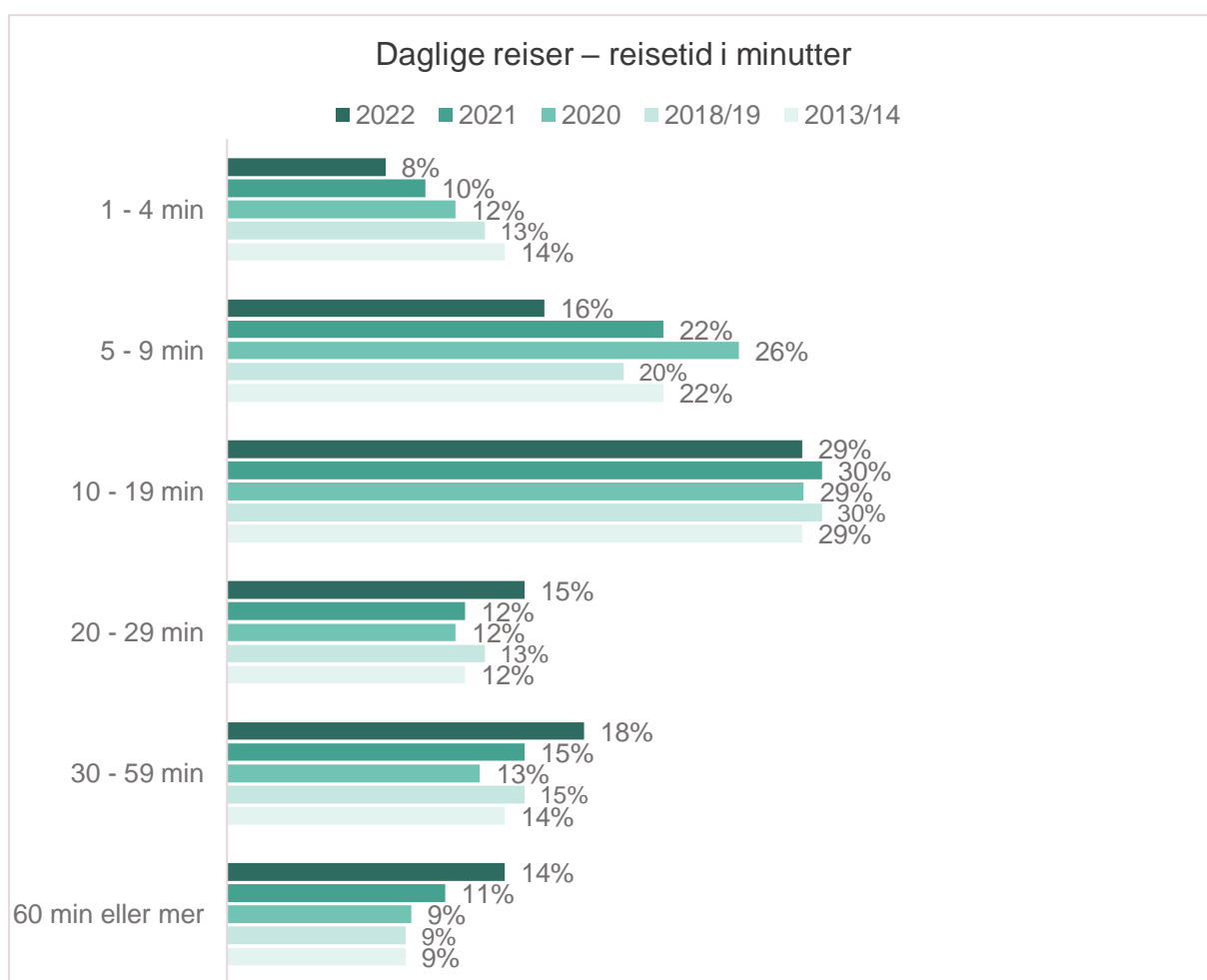
- Kvinner
- Personer i aldersgruppen 13-17 år

- Enslige og husstander mer flere voksne
- Studenter

Daglige reiser i tid

Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2022 på mellom 10 og 19 minutter (29 prosent) etterfulgt av 5-9 minutter (16 prosent). Reiser på 1-4 minutter viser en fallende trend i måleperioden. Reiser på 5-9 minutter viser størst endring fra 2021, med en reduksjon på 6 prosentpoeng.

Figur 15: Daglige reiser i tid



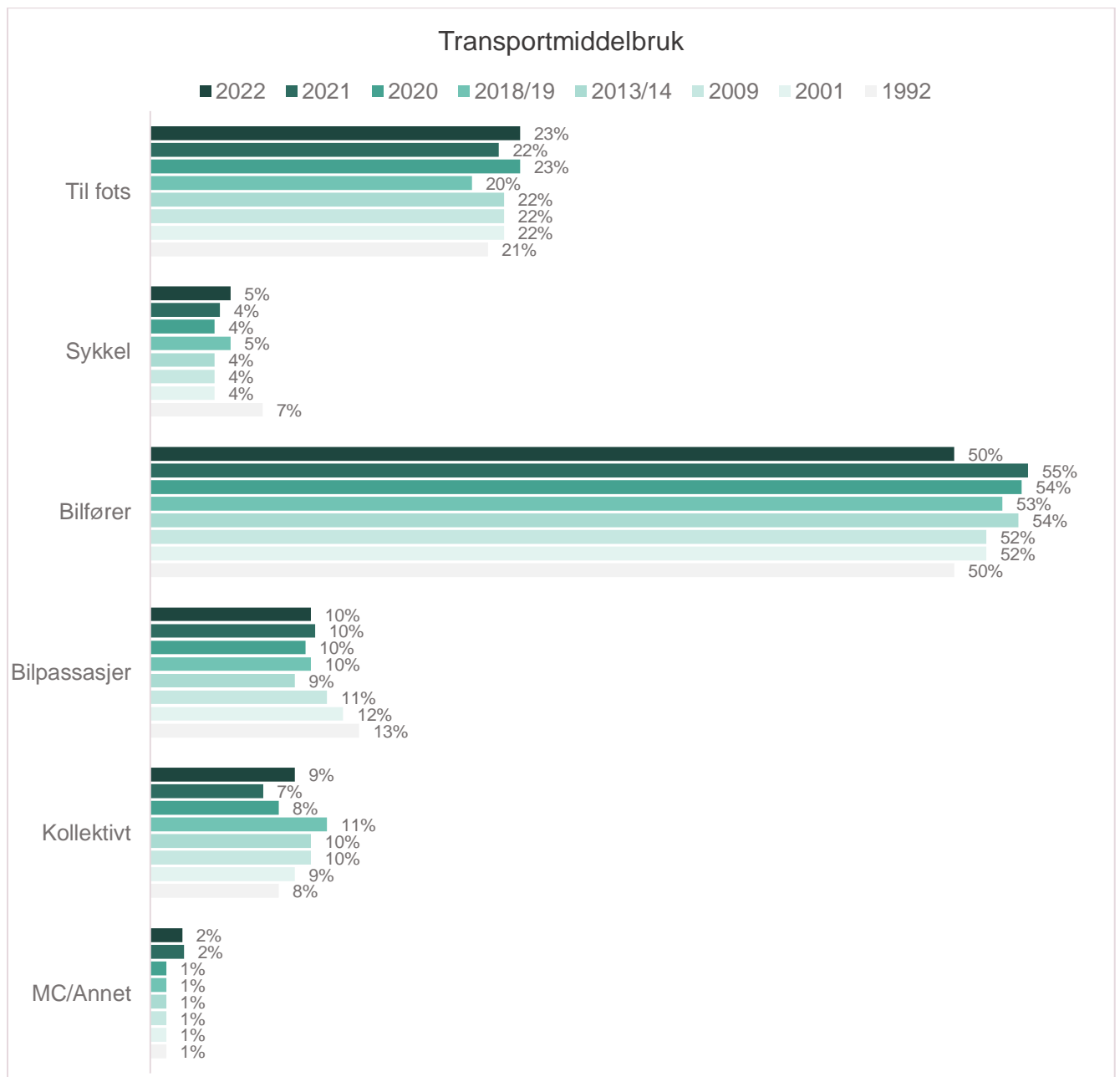
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b.

KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

Bruk av transportmidler

I 2022 er de fleste reisene foretatt som bilfører (50 prosent) etterfulgt av til fots (23 prosent). 10 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 9 prosent via kollektivtransport. Færrest av reisene er gjort på sykkel og MC/annet som fremkomstmiddel (hvh. 5 og 2 prosent). Størst endring fra 2021 til 2022 er en reduksjon i å reise som bilfører på 5 prosentpoeng.

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 23 prosent. I følgende grupper er andelen gangturer høyest

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

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

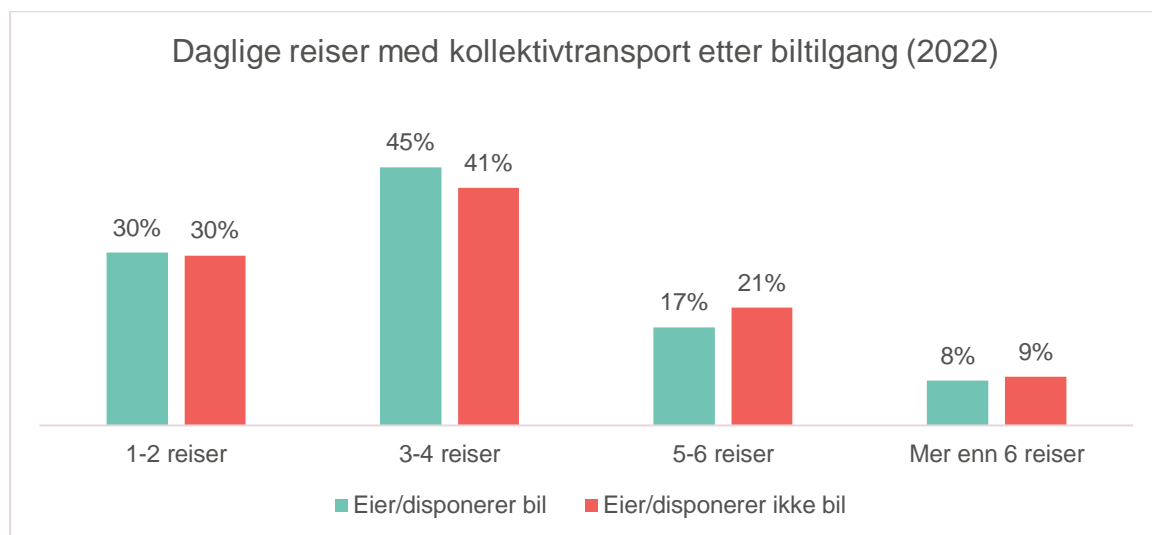
- Menn
- Personer eldre enn 34 år
- Videregående og lavere grad ved universitet/høyskole
- Par med og uten barn og enslige
- Husstandsinntekter på under 1 000 000

Nasjonalt er sykkelandelen 5 prosent. I følgende grupper er andelen som sykler høyere:

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

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.

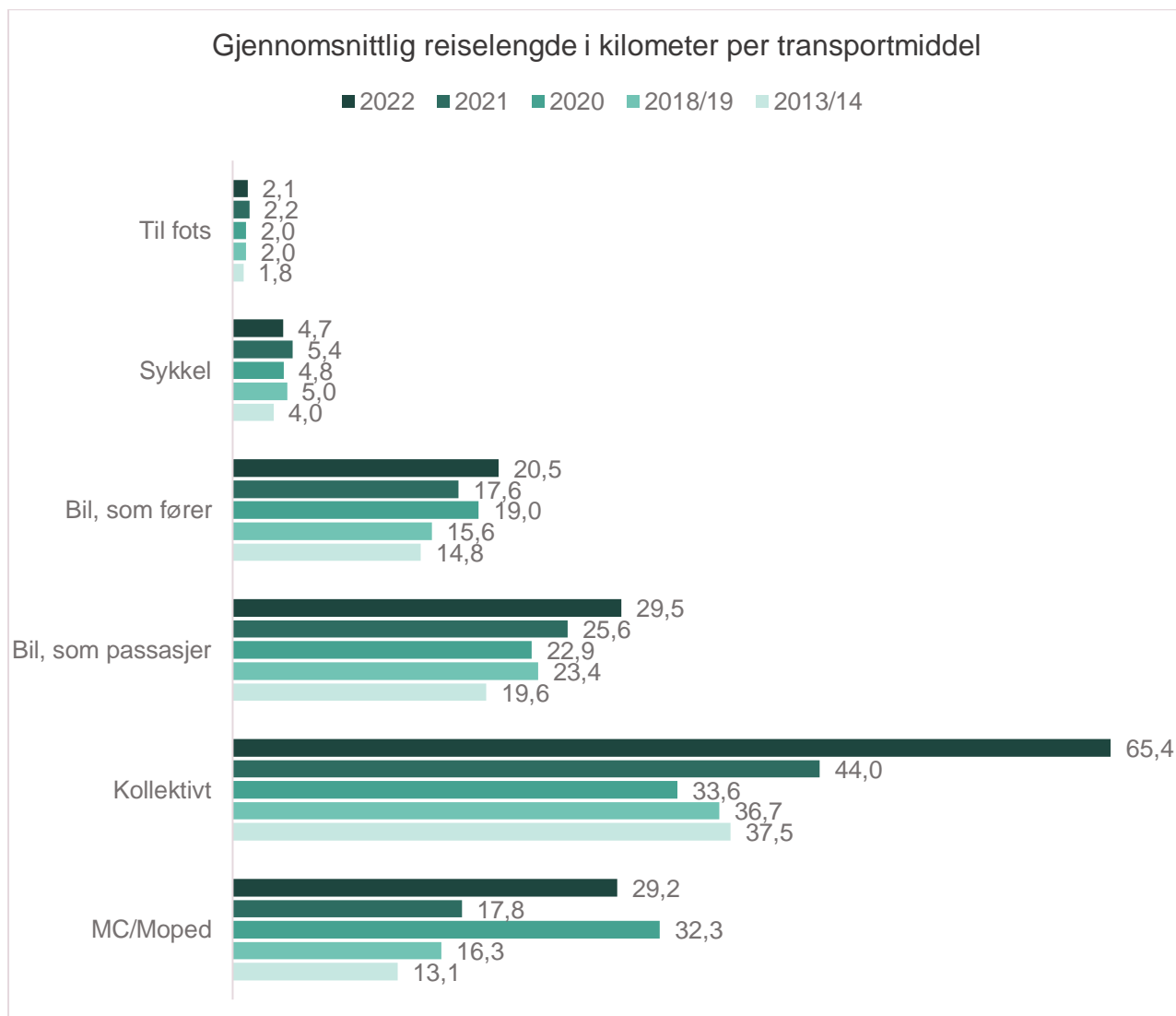
Figur 17: Daglige reiser med kollektivtransport etter biltilgang



Bruk av transportmidler i strekning

Transportmiddelet som har lengst reisedistanse er kollektivtransport (65,4 km). Dette er også transportmiddelet som har størst økning fra 2021, hvor distansen var 44 km. Med unntak av gange og sykling, viser øvrige transportmidler en økning i strekning fra 2021 til 2022.

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

Det er flere forekomster av lange turer med kollektivtransport i datasettet, der flere lange reiser med fly bidrar til å forklare den høyere snittlengden sammenliknet med 2020 og 2021.

NB! Data fra 2020, 2021, 2022 som viser «Kollektivt» er **ikke direkte sammenlignbare** med tidligere års data. Det skyldes manglende informasjon om hva som er lagt til grunn for å estimere «kollektivt» i tidligere rapporter.

Tabell 7: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel

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

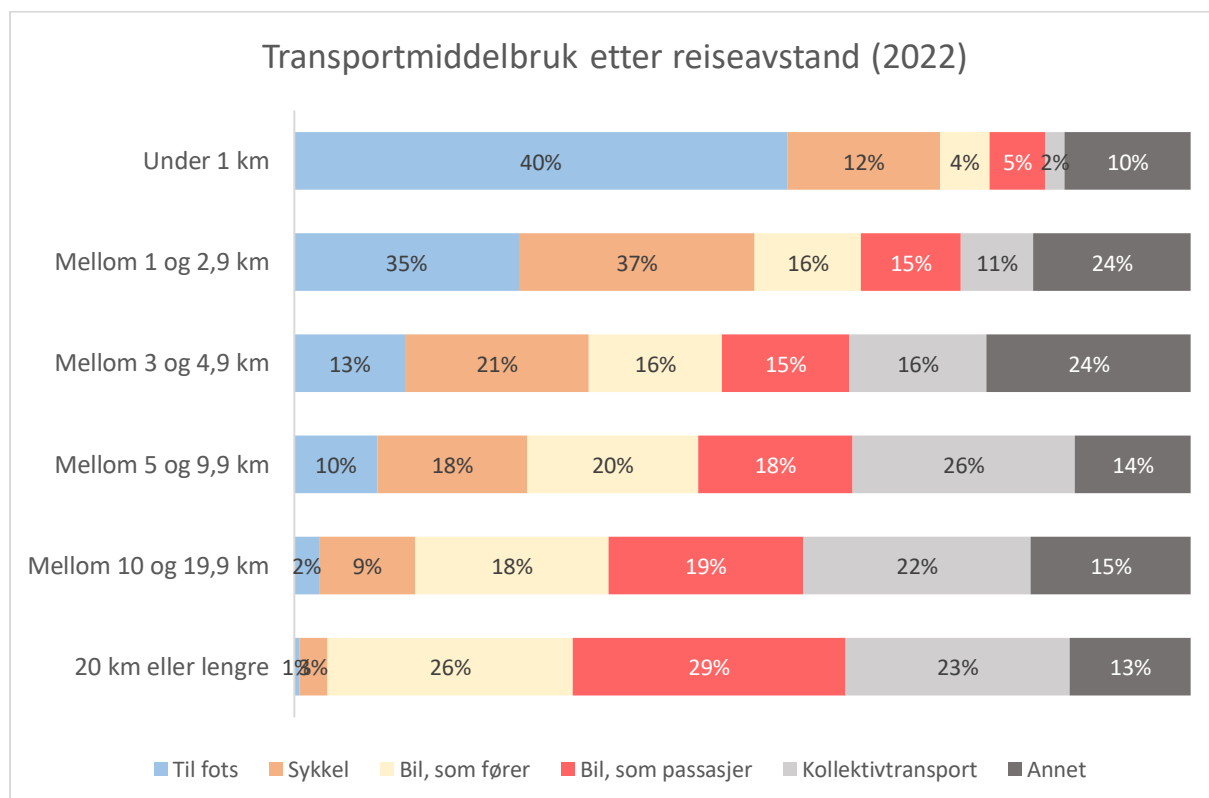
Tabell 8: Reiseavstand gruppert etter transportmiddel

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

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 %

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 %

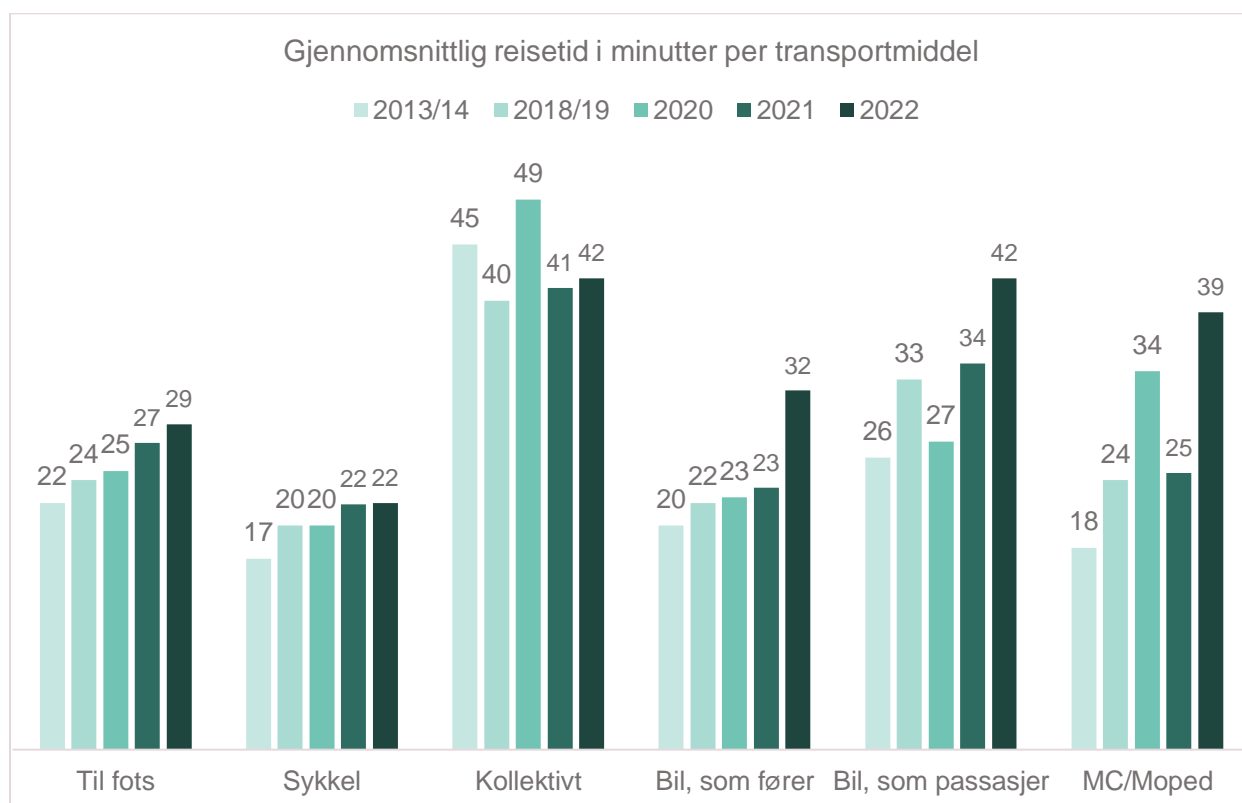
Figur 19 Transportmiddelbruk etter reiseavstand



Bruk av transportmidler i tid

I 2022 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport og bil som passasjer, begge med 42 minutter. Det er størst endring i å reise med MC/moped siste år med en økning på 14 prosentpoeng fra 2021 til 2022. Bil som både fører og passasjer viser også en økning, med hhv. 9 og 8 prosentpoeng i samme periode.

Figur 20: Bruk av transportmidler i tid

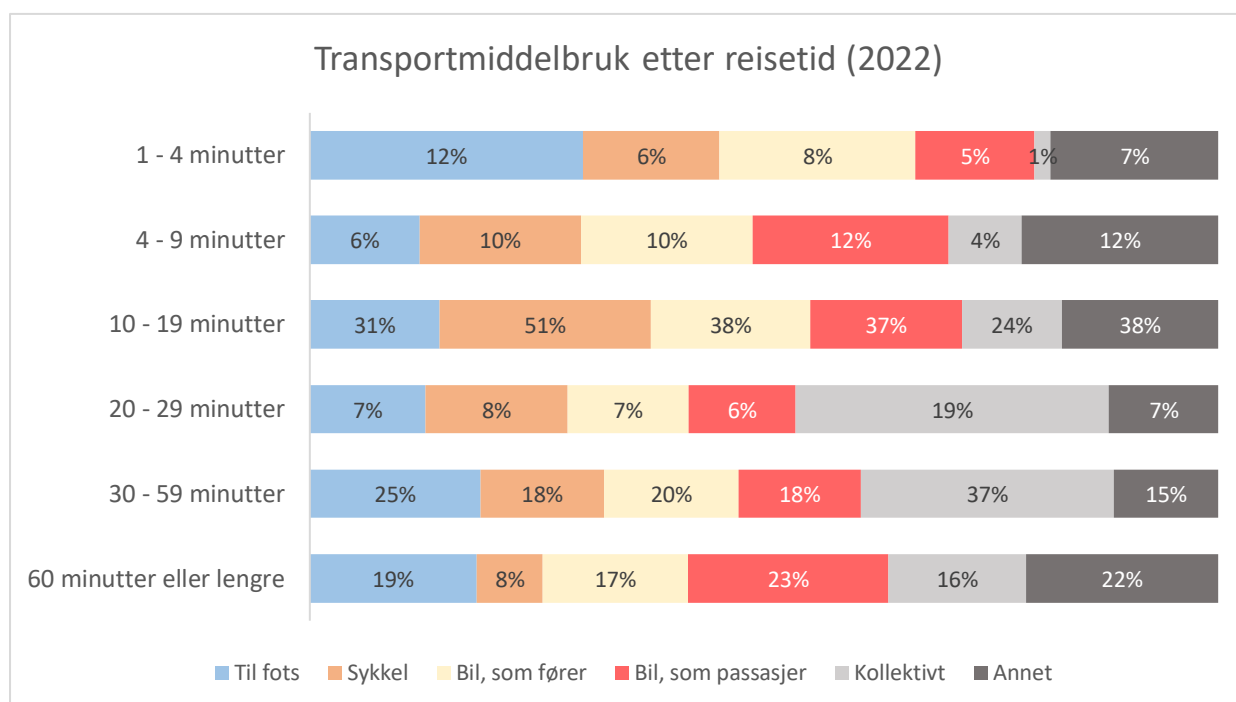


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Tabell 9: Reisetid gruppert etter transportmiddel

Reisetid gruppert etter transportmiddel	1 - 4 minutter	4 - 9 minutter	10 - 19 minutter	20 - 29 minutter	30 - 59 minutter	60 minutter eller lengre
Til fots	12 %	6 %	31 %	7 %	25 %	19 %
Sykkel	6 %	10 %	51 %	8 %	18 %	8 %
Bil, som fører	8 %	10 %	38 %	7 %	20 %	17 %
Bil, som passasjer	5 %	12 %	37 %	6 %	18 %	23 %
Kollektivt	1 %	4 %	24 %	19 %	37 %	16 %
Annet	7 %	12 %	38 %	7 %	15 %	22 %

Figur 21 Transportmiddelbruk etter reisetid

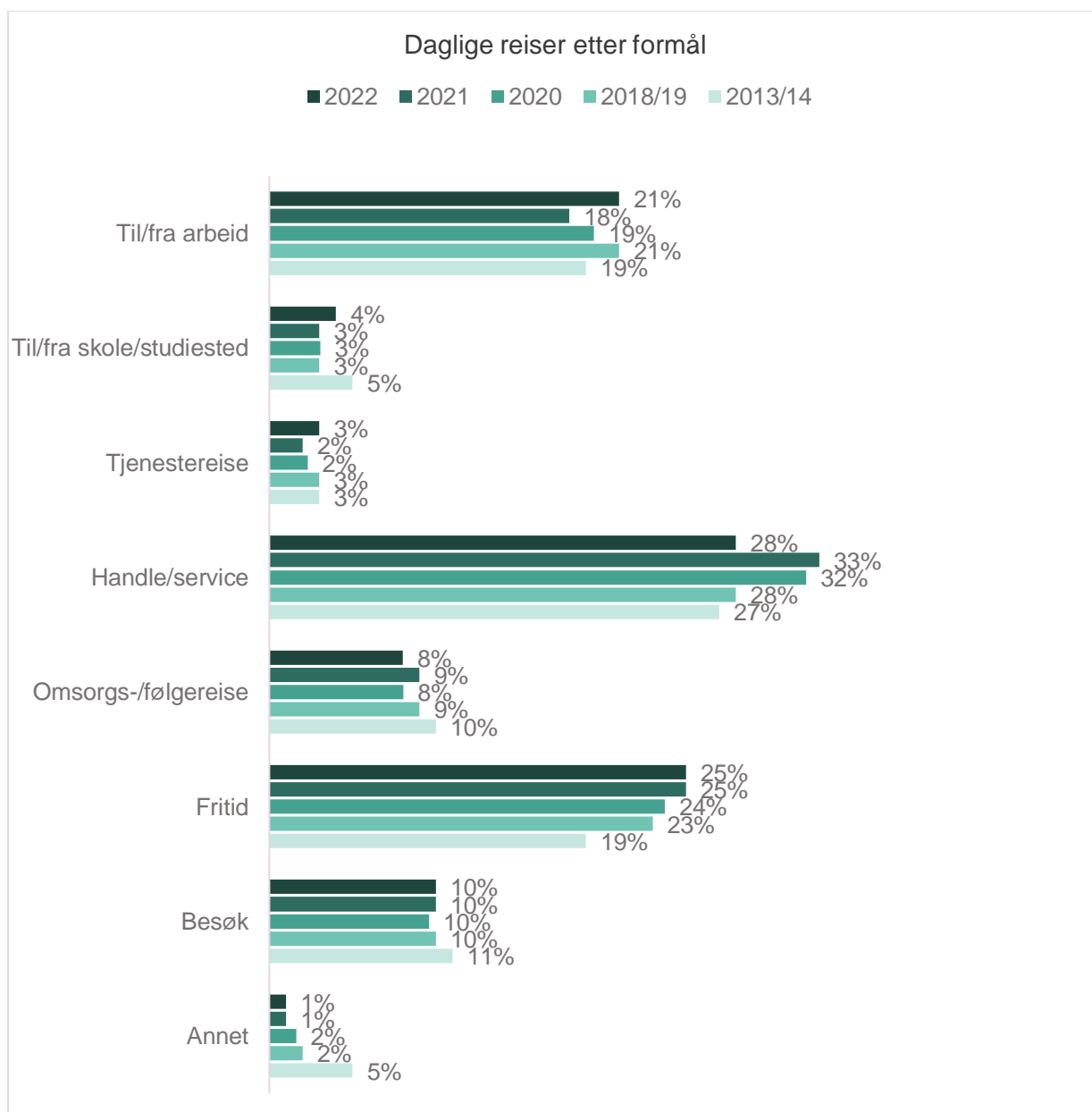


KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

Daglige reiser etter formål

De fleste reisene som er foretatt i 2022 er tilknyttet handel eller service (28 prosent) etterfulgt av fritid (25 prosent) og jobb (21 prosent). 10 prosent av reisene har besøk som formål og 8 prosent er omsorgs-/følgereiser. Det er størst endring fra fjoråret i form av økning i reise til jobb og reduksjon i handle/servicereiser.

Figur 22: Daglige reiser etter formål



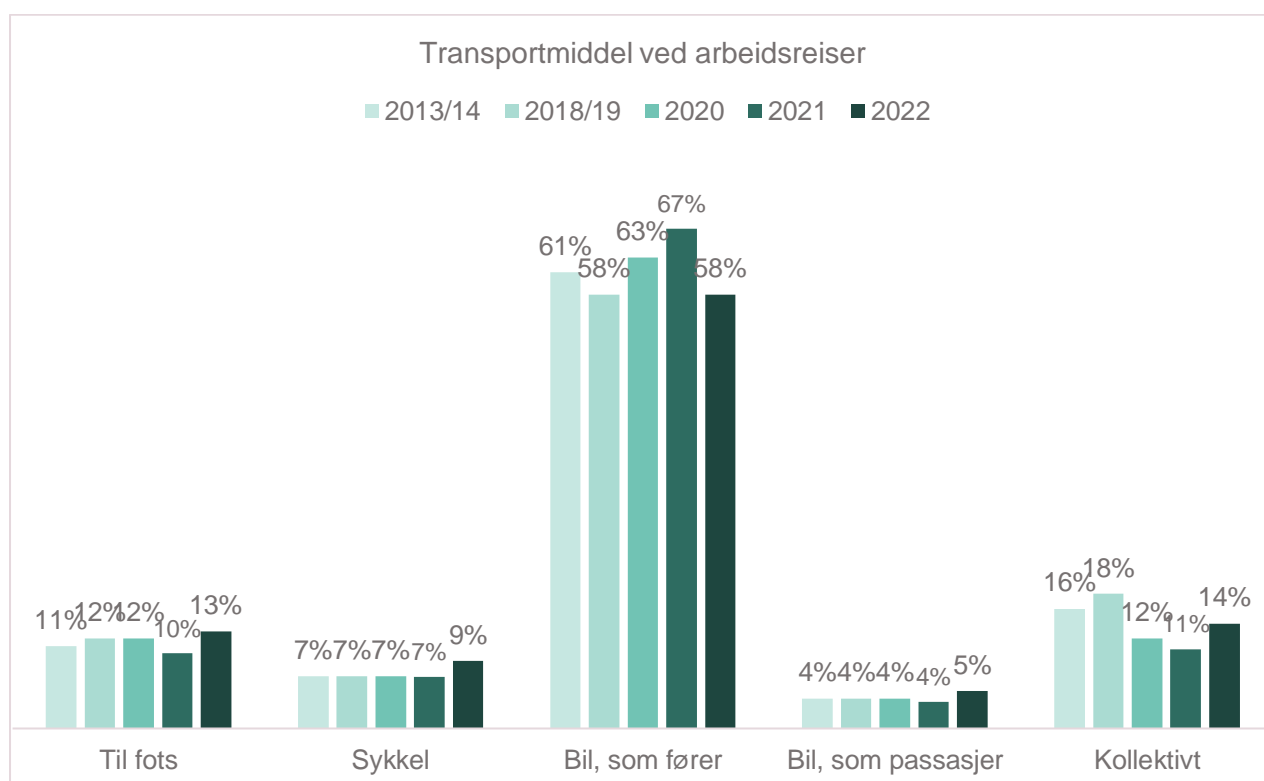
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Arbeidsreiser

Transportmiddel ved arbeidsreiser

Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet (58 prosent) i 2022. 14 prosent av arbeidsreisene ble foretatt med kollektiv transport, og omtrent en like stor andel gående (13 prosent). 9 prosent av reisene ble foretatt med sykkel som fremkomstmiddel og 5 prosent som passasjer i bil med andre. Sammenlignet med 2021 er det størst endring i å reise med bil som fører med en reduksjon på 9 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 10: Transportmiddel på arbeidsreisen

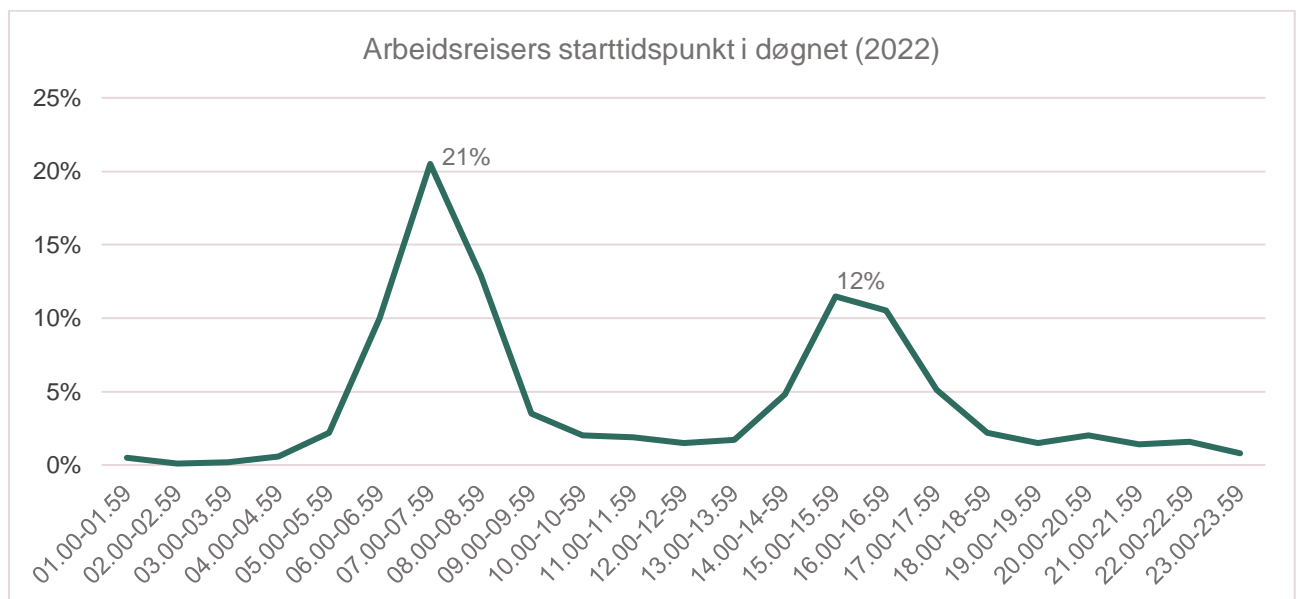
Transportmiddel på arbeidsreisen	1992	2001	2009	2013/14	2018/19	2020	2021	2022
Til fots	11	11	11	11	12	12	10	13
Sykkel	6	6	6	7	7	7	7	9
MC/moped	1	1	1	1	1	1	1	1
Bilfører	63	63	61	61	58	63	67	58
Bilpassasjer	7	7	5	4	4	4	4	4
Kollektivt	12	12	15	16	18	12	11	14
Annet	-	-	1	1	0	2	1	1
Sum	100	100	100	100	100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

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

Arbeidsreisens starttidspunkt

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

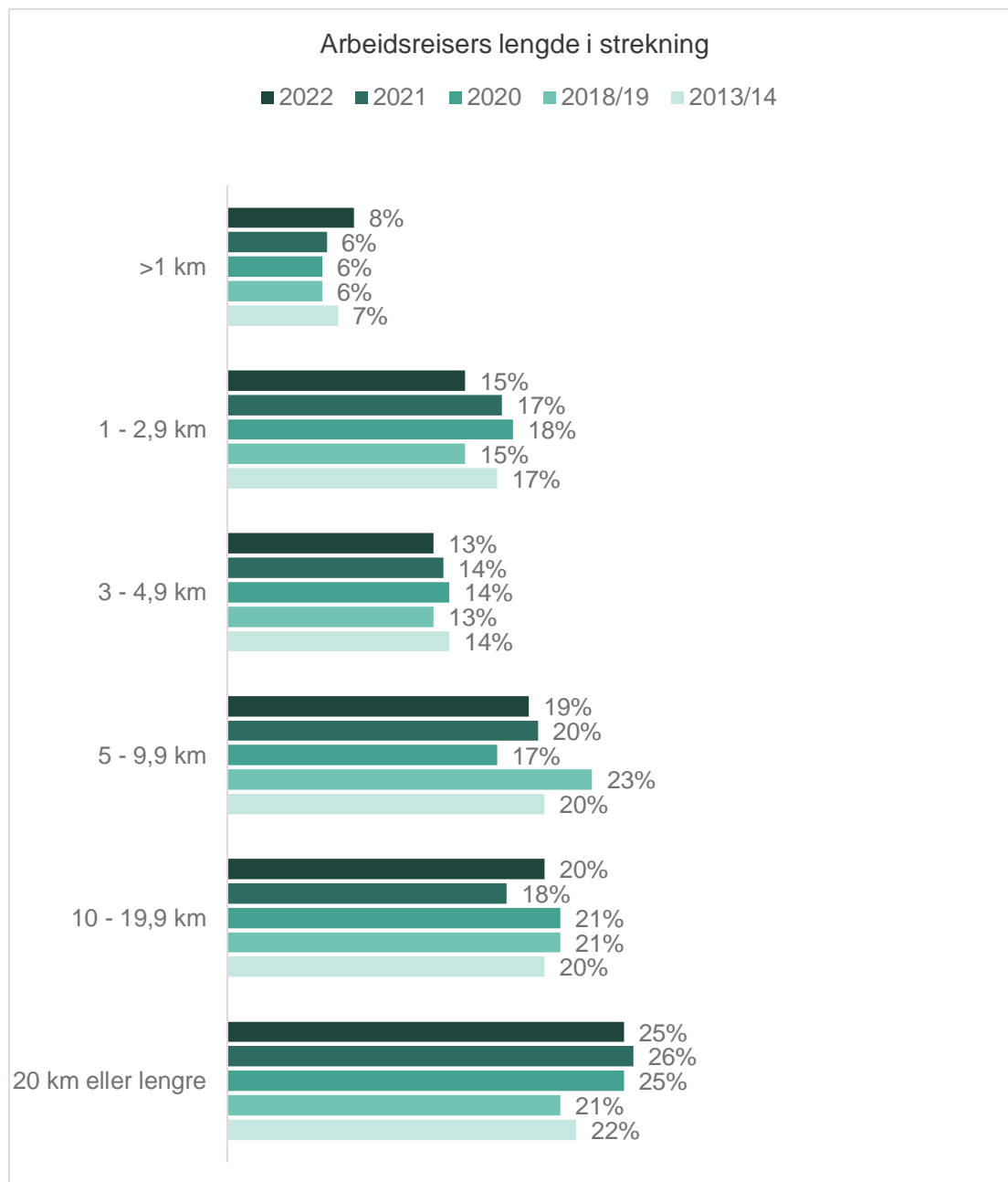
Figur 24: Arbeidsreisens starttidspunkt



Arbeidsreisens lengde i strekning

Færrest andel arbeidsreiser er under 1 kilometer i 2021 (8 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 2021 ligger resultatene relativt stabilt.

Figur 25: Arbeidsreisens lengde i strekning

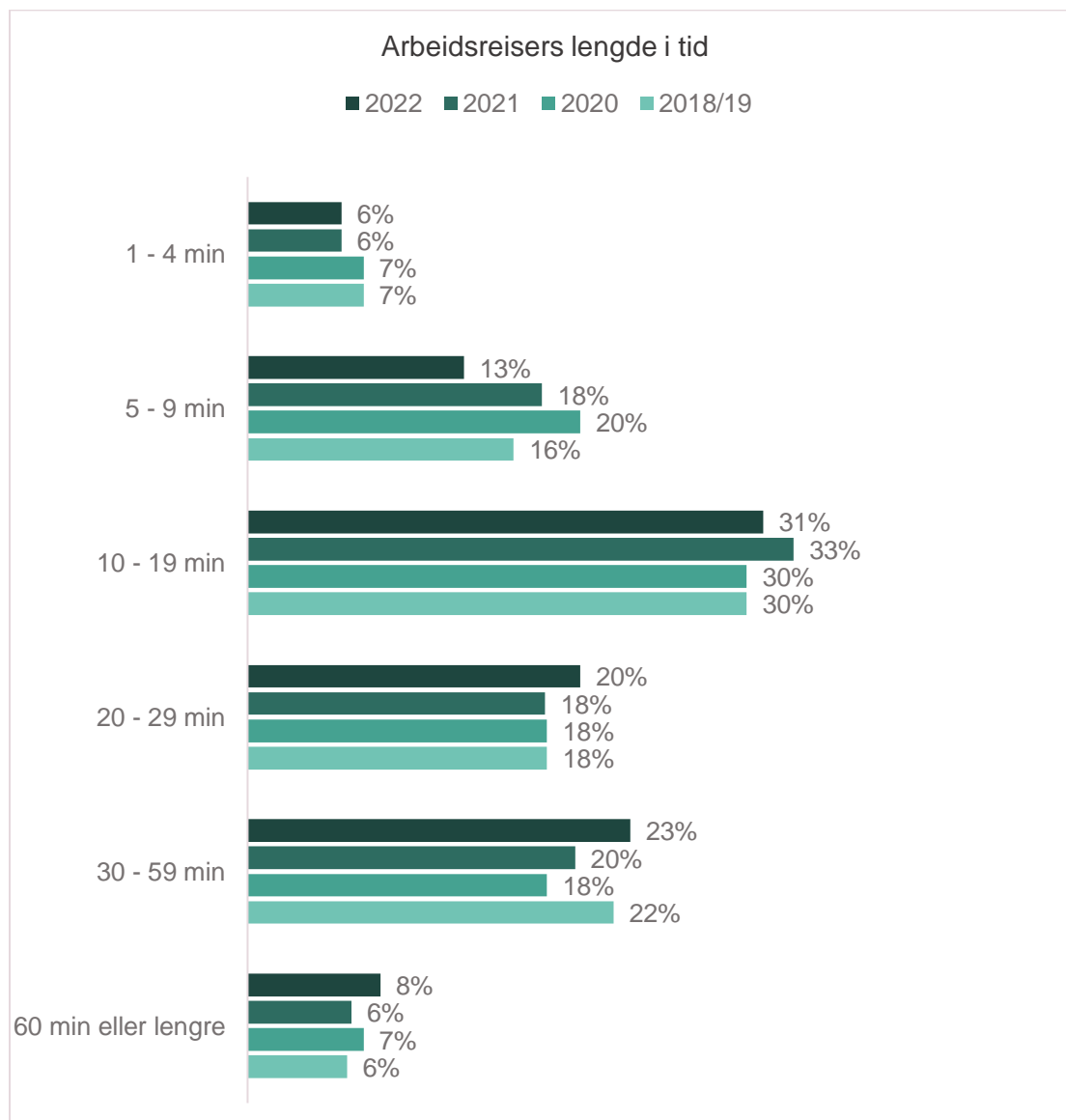


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Arbeidsreisens lengde i tid

3 av 10 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 omtrent like stor andel varer minst en time. Med unntak av 5-9 minutter med en oppslutning på 13 prosent, er øvrige tidsintervaller relativt jevnt fordelt med en andel på omtrent 2 av 10. Resultatene ligger relativt stabilt fra 2021.

Figur 26: Arbeidsreisens lengde i tid

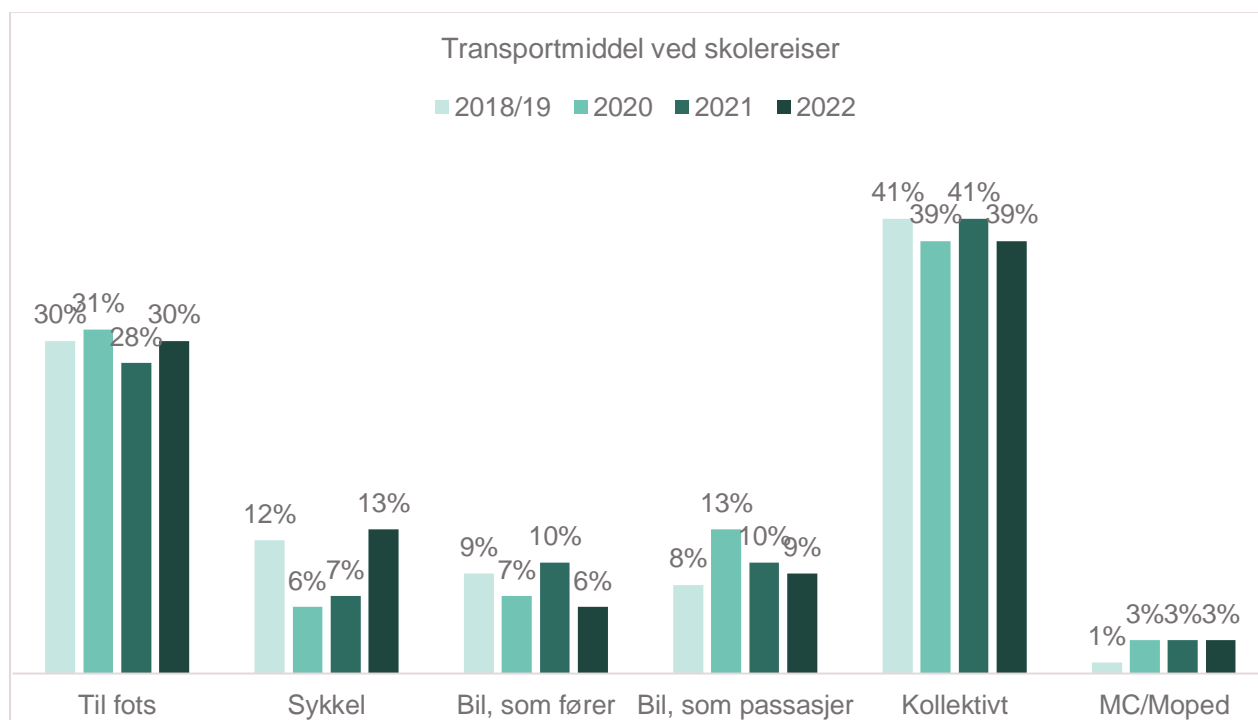


Skolereiser

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. 39 og 30 prosent). Når det gjelder skolereiser med bil, foretas om lag like mange reiser som fører og passasjer (hhv. 6 og 9 prosent). 13 prosent av reisene er med sykkel og 3 prosent med av MC eller moped. Det er størst endring i form av økning i sykkelbruk fra fjoråret, 6 prosentpoeng.

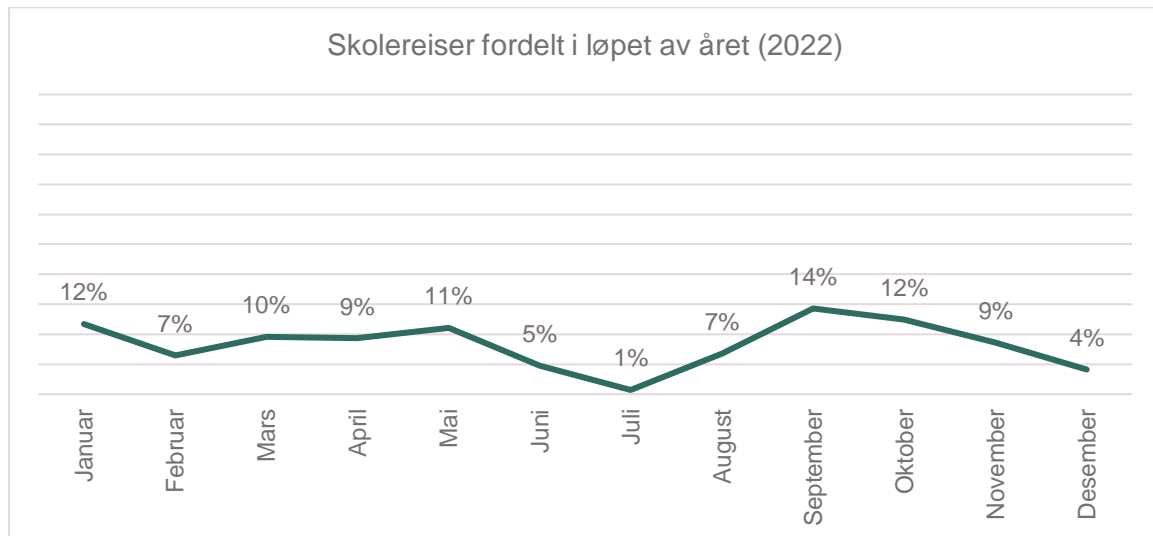
Figur 27: Transportmiddel ved skolereiser



Skolereiser i løpet av året

I 2022 ble det foretatt færrest skolereiser i sommermånedene juni, juli og august, som kan antas å ha sammenheng med sommerferien. Det ble også foretatt færre skolereiser i månedene februar og desember, som også kan ha sammenheng med hhv. vinter- og juleferie.

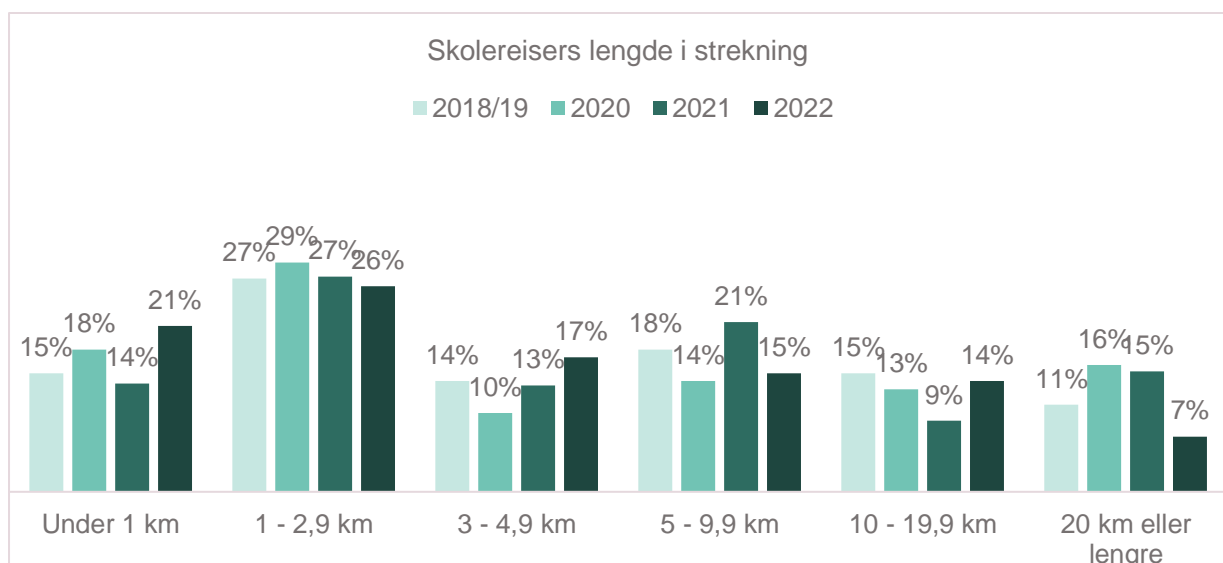
Figur 28: Skolereiser fordelt i løpet av året



Skolereisers lengde i strekning

Nær 3 av 10 av skolereisene er på mellom 1 og 2,9 km. Øvrige distanser er relativt jevnt fordelt, med unntak av de lengste reisene på minst 20 kilometer. Disse reisene viser en reduksjon på 8 prosentpoeng sammenlignet med 2021, samtidig som de aller korteste reiseveiene på under 1 kilometer har en økning på 7 prosentpoeng i samme periode.

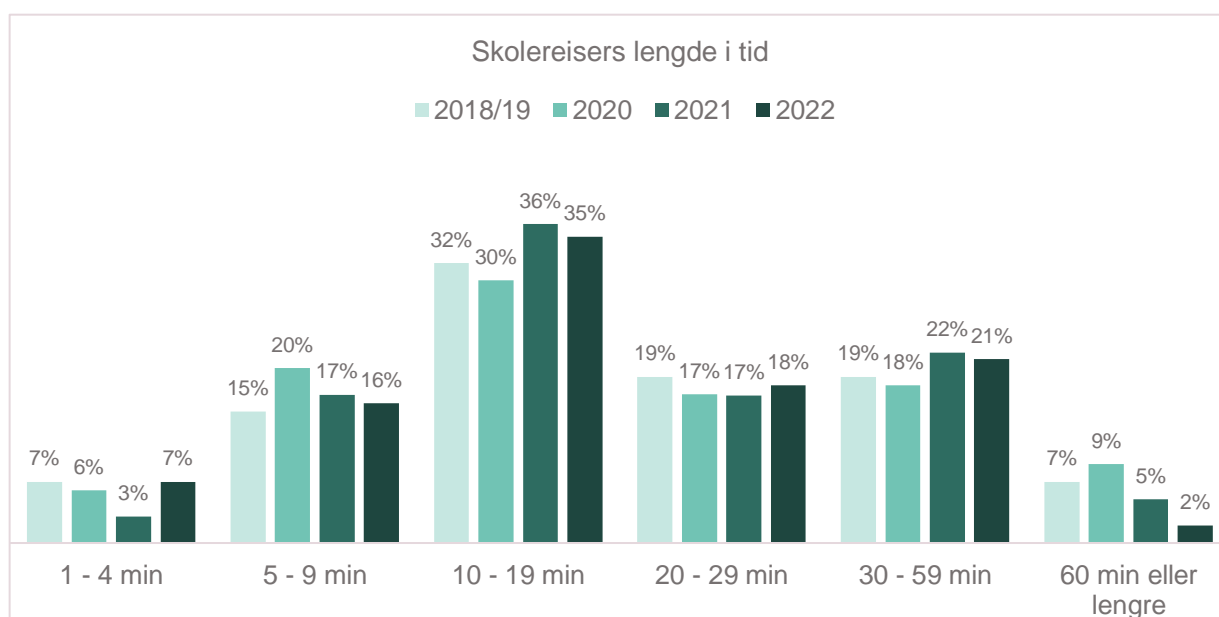
Figur 29: Skolereisers lengde i strekning



Skolereisers lengde i tid

De fleste skolereisene har en varighet på mellom 10 og 19 minutter (35 prosent). Det er lavest forekomst i ytterpunktene av tidsintervallene; under 4 minutter eller over 60 minutter (hhv. 7 og 2 prosent). Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på om lag 2 av 10. Resultatene fra 2021 til 2022 ligger relativt jevnt, hvor største økning er i ytterpunktene: 1-4 minutter har en økning på 4 prosentpoeng, mens 60 minutter eller lengre har en reduksjon på 3 prosentpoeng.

Figur 30: Skolereisers lengde i tid

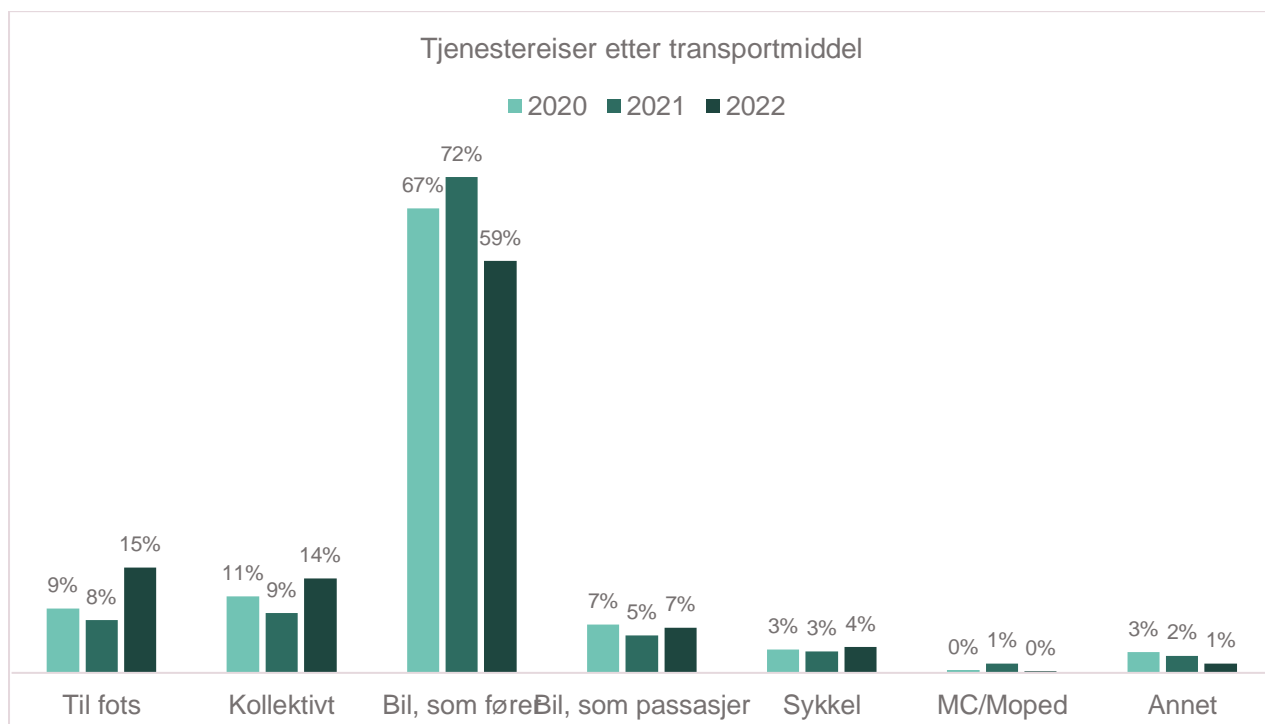


Tjenestereiser

Transportmiddel ved tjenestereiser

Det er en klar overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 59 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 14 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport og 15 prosent til fots. Sammenlignet med 2021 er det størst endring i å benytte seg av bil som fører og gange (hhv. -13 og 8 prosentpoeng).

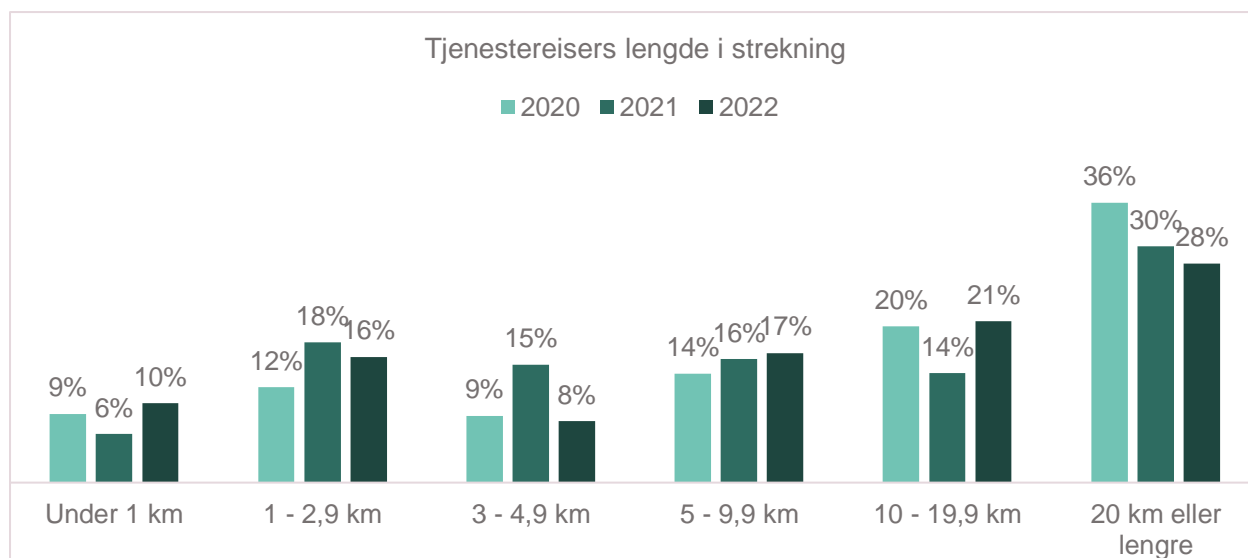
Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser



Tjenestereiser etter strekning

Størst andel av tjenestereisene er 20 km eller lengre (28 prosent). Sammenlignet med 2021 er det størst endring i 3-4,9 km og 10-19,9 km, med hhv. reduksjon på 7 prosentpoeng og økning på 7 prosentpoeng.

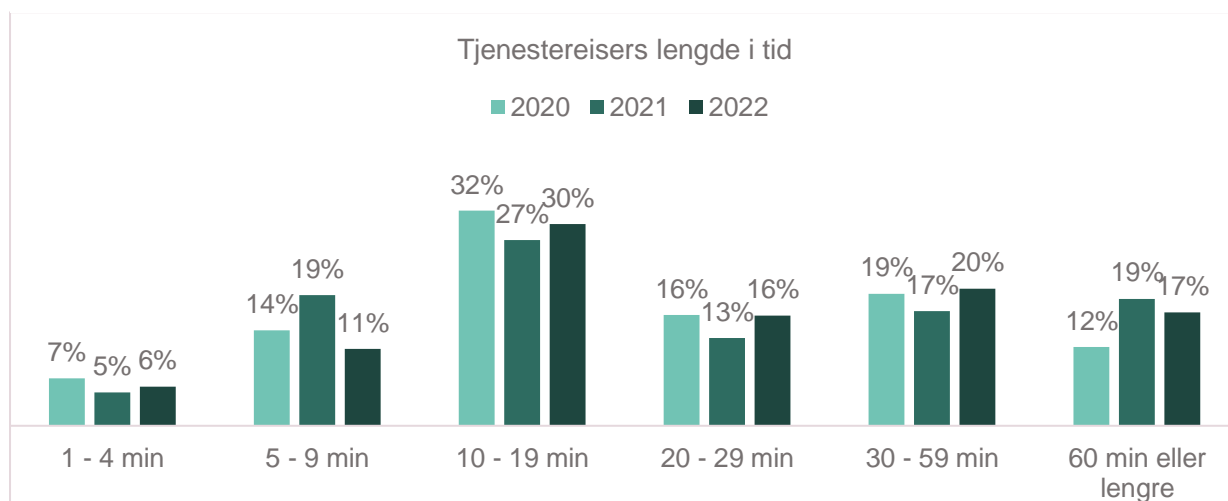
Figur 32: Tjenestereisers lengde i strekning



Tjenestereisenes reisetid

Flesteparten av tjenestereisene tar 10 – 19 minutter (30 prosent). Færrest reiser har en varighet mellom 1 og 4 minutter, og øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt. Sammenlignet med fjoråret er det størst reduksjon i reiser som er 5-9 minutter.

Figur 33: Tjenestereisers lengde i tid

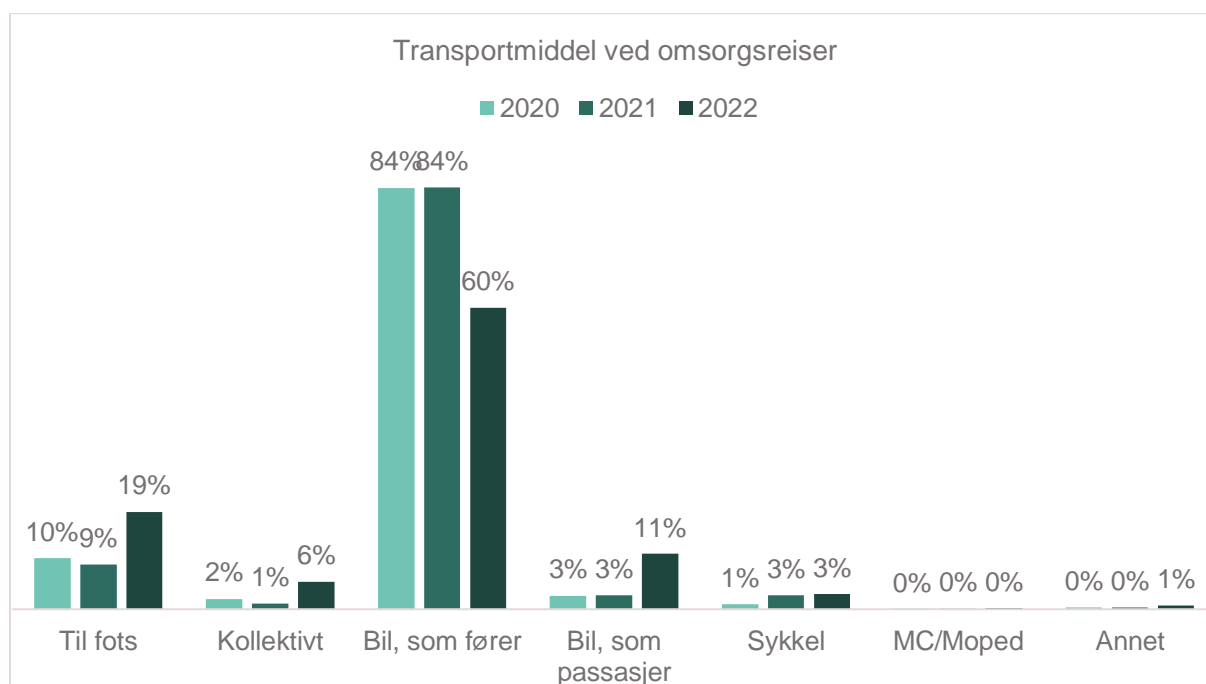


Omsorgsreiser

Transportmiddel ved omsorgsreiser

Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører (60 prosent). 19 prosent av disse reisene foretas til fots og 11 prosent som passasjer. Kun marginale andeler av omsorgsreiser fordeler seg på kollektivtransport, sykkel, MC/moped og annet. Det er en reduksjon på 24 prosentpoeng i å foreta omsorgsreiser med bil som fører, og en økning på 10 og 7 prosentpoeng for gange og passasjer i bil.

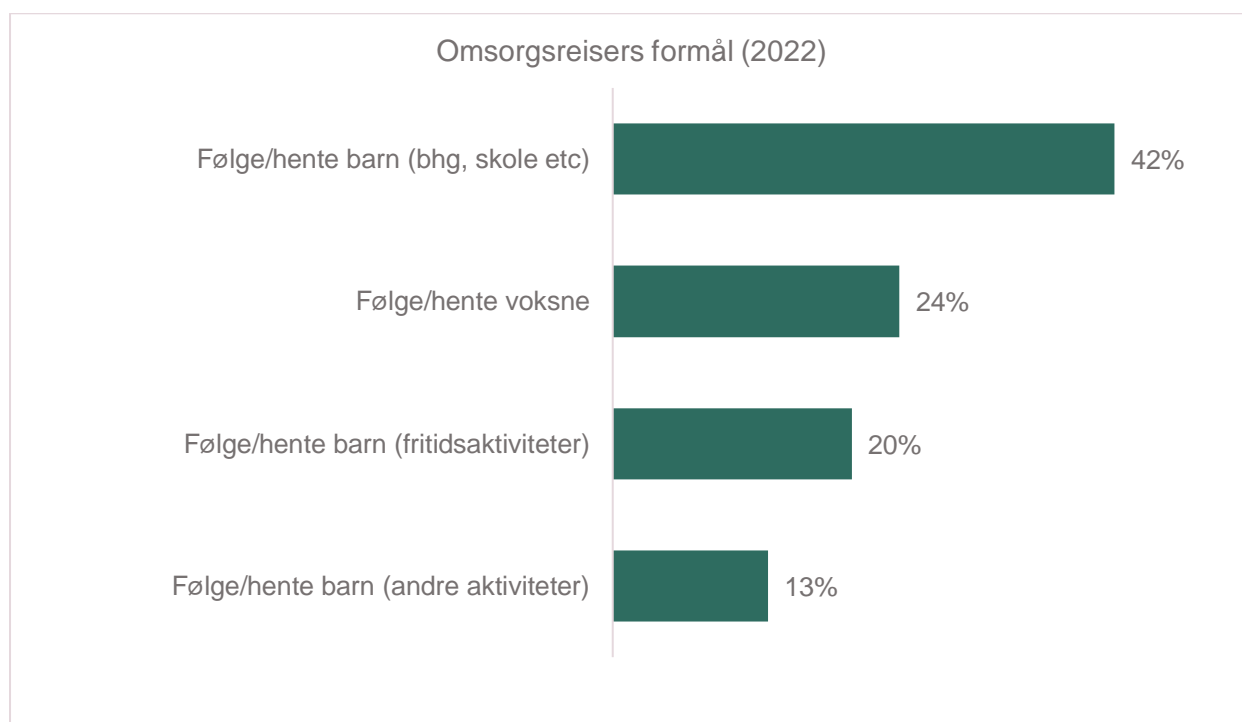
Figur 34: Transportmiddel ved omsorgsreiser



Omsorgsreisens formål

Størst andel av omsorgsreisene (42 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 (20 prosent) og andre aktiviteter (13 prosent).

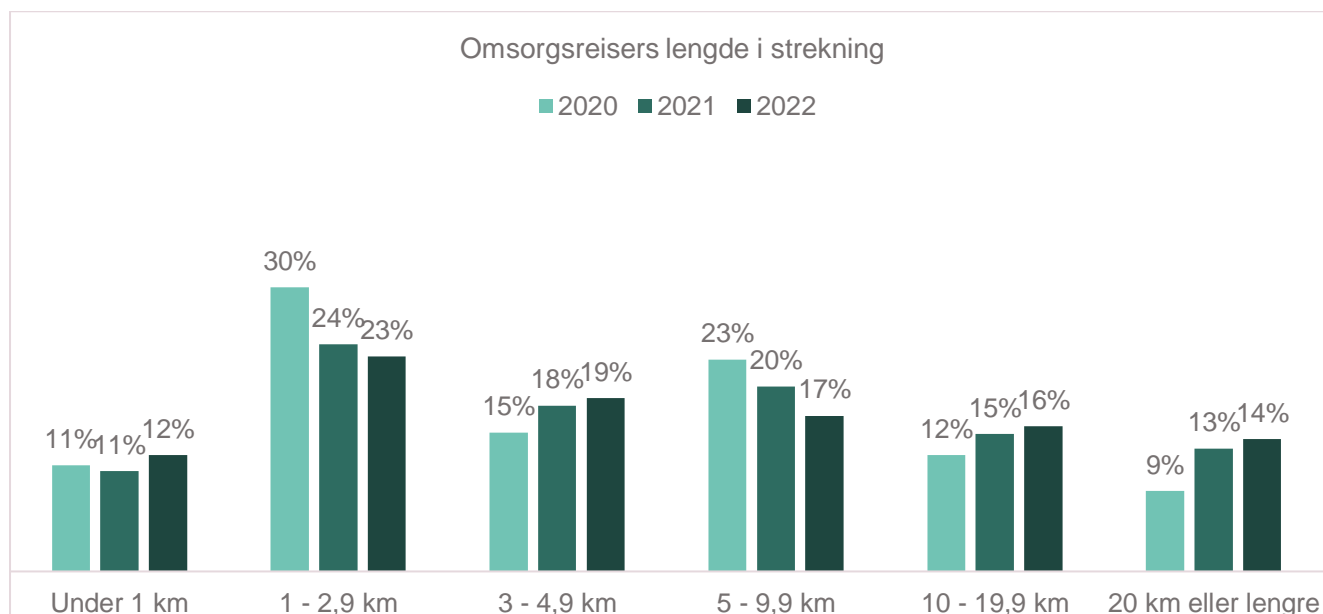
Figur 35: Omsorgsreisens formål



Omsorgsreisens strekning

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

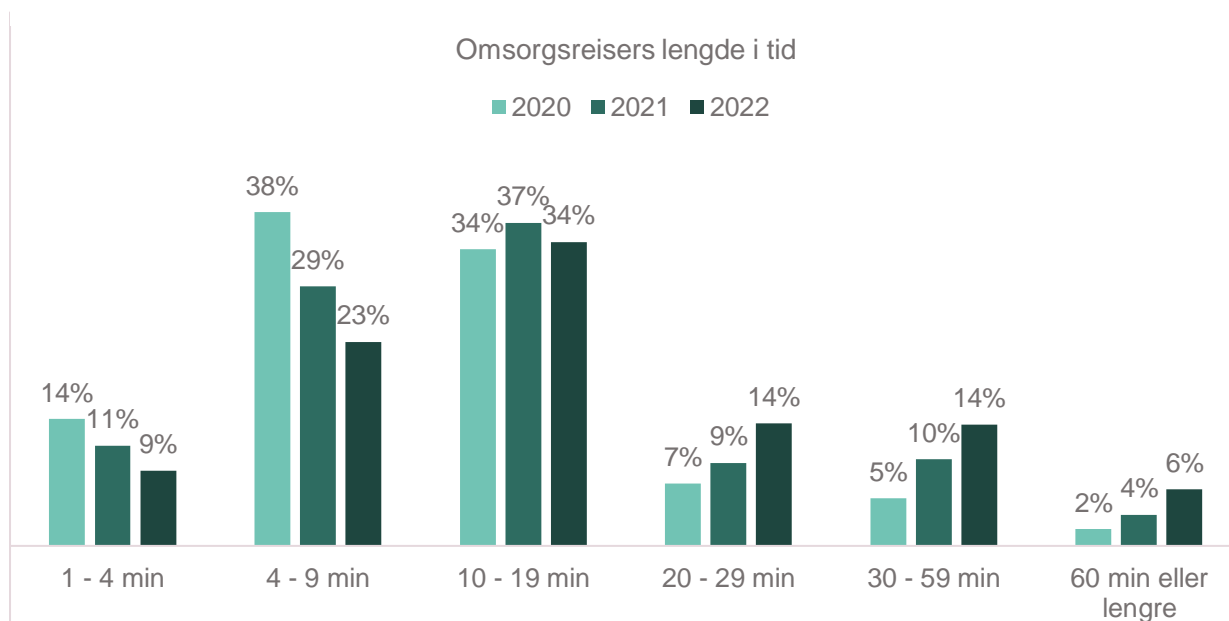
Figur 36: Omsorgsreisens lengde i strekning



Omsorgsreiser etter reisetid

De fleste omsorgsreisene tar mellom 10 og 19 minutter (34 prosent) og mellom 4 og 9 minutter (23 prosent). Sammenlignet med 2021 er det en reduksjon i de korteste intervallene frem til og med 19 minutter, samtidig som det er en økning i intervallene på minst 20 minutter.

Figur 37: Omsorgsreisens lengde i tid

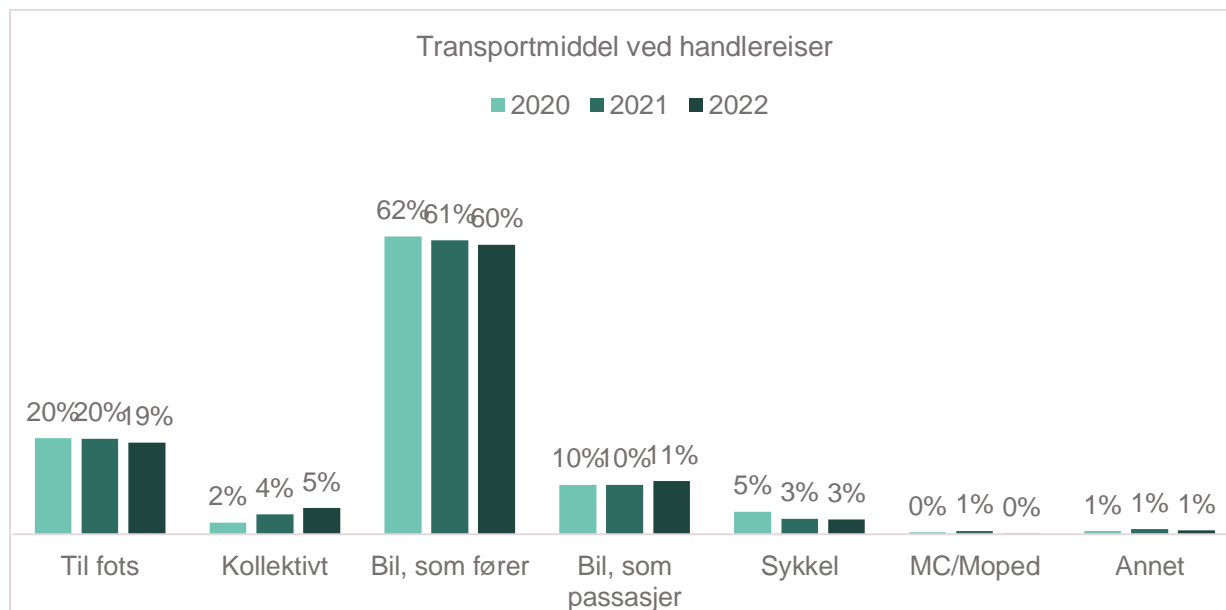


Handlereiser

Transportmiddel ved handlereiser

For 60 prosent av handlereisene oppgis det at man kjører bil selv. 5 prosent av handlereisene ble foretatt kollektivt. 19 prosent ble gjort til fots og 11 prosent som passasjer i bil. Resultatene ligger stabilt fra fjoråret.

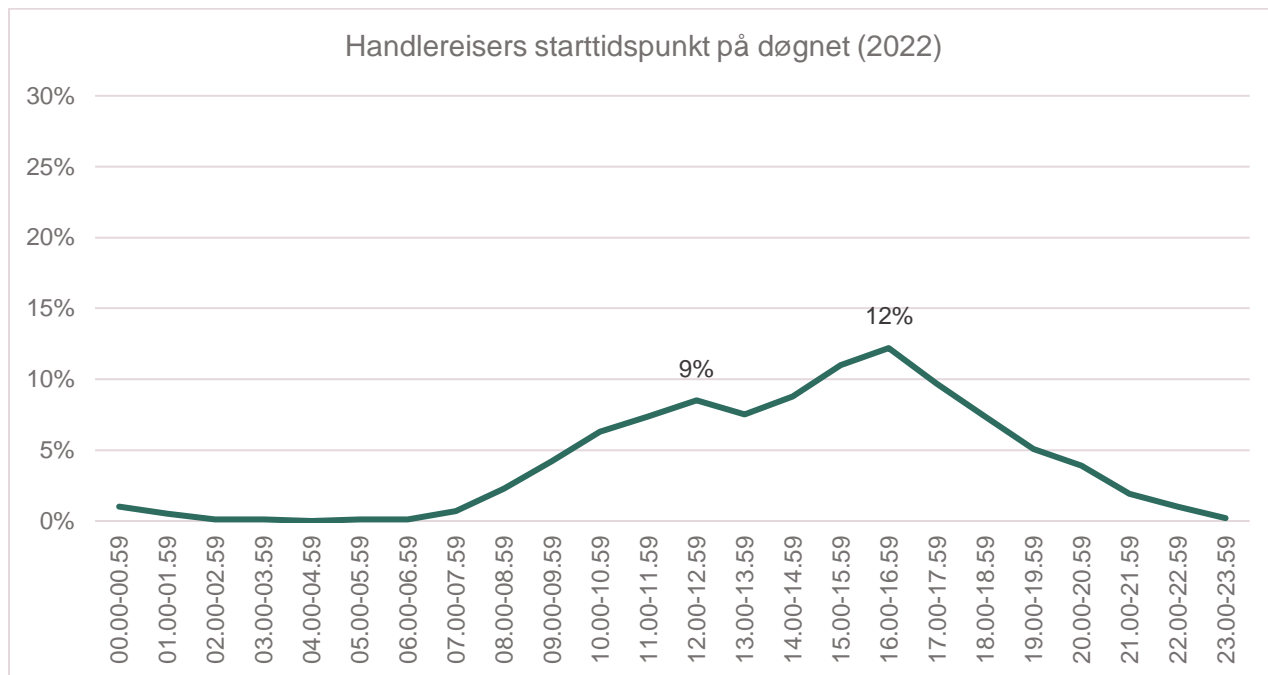
Figur 38: Transportmiddel ved handlereiser



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. Det er et lite fall den kommende timen, før det øker frem til kl. 17, hvor handlereisene begynner å avta ut resten av døgnet.

Figur 39: Handlereisers starttidspunkt



Handlereisers lengde i strekning

1 av 4 (24 prosent) av handlereisers lengde har en strekning på mellom 1 og 2,9 km. Resultatene ligger stabilt fra 2021, med unntak av en fallende trend i 1-2,9 km og økende trend i 20 km eller lengre.

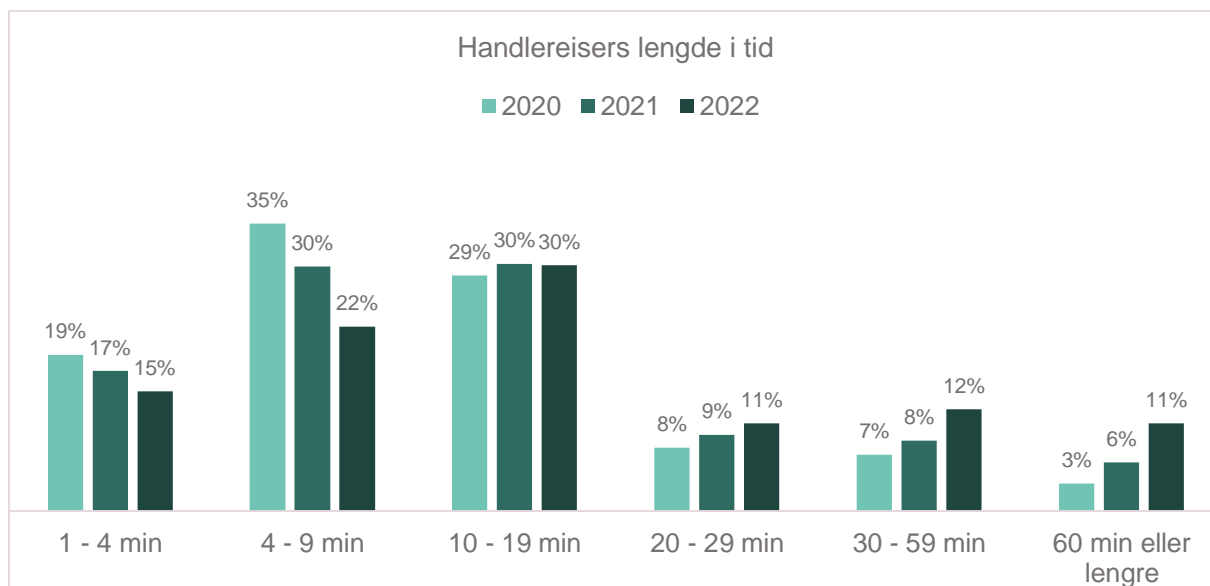
Figur 40: Handlereisers lengde i strekning



Handlereisers lengde i tid

Totalt tar om lag 2 av 3 handlereiser under 20 minutter. Med økende tid fra 20 minutter ser man en fallende frekvens i hvert tidsintervall i perioden 2020-2022.

Figur 41: Handlereisers lengde i tid

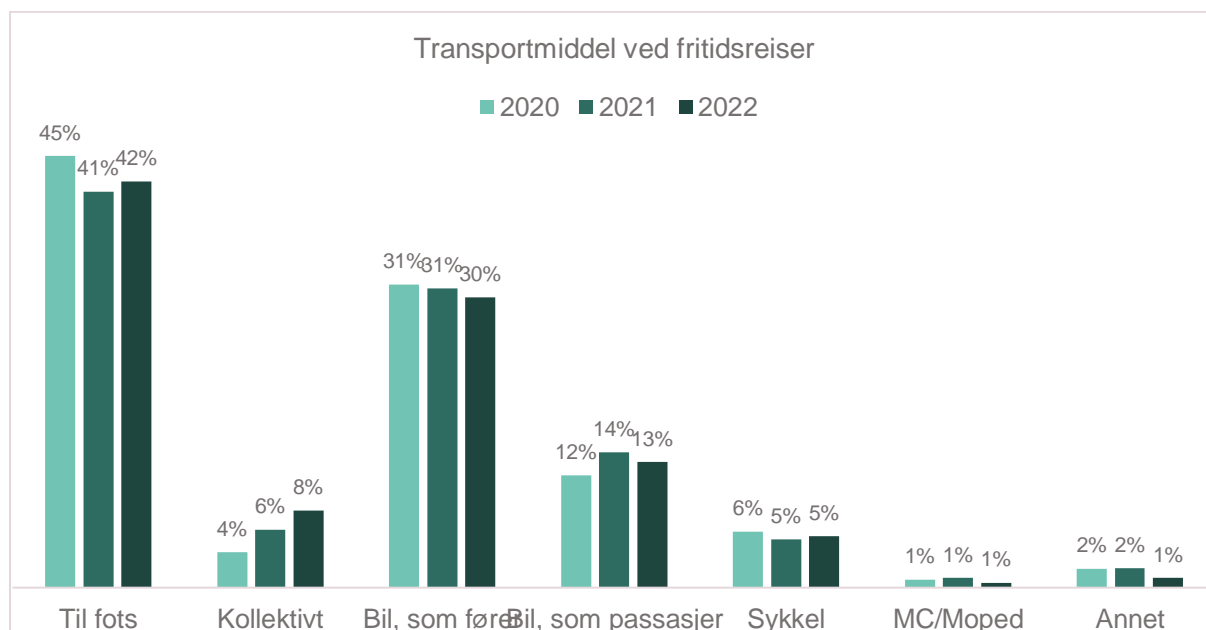


Fritidsreiser

Transportmiddel ved fritidsreiser

42 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 30 prosent. 13 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 8 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 5 prosent via sykkel. Det er en svakt økende trend i måleperioden å reise kollektivt til fritidsreiser.

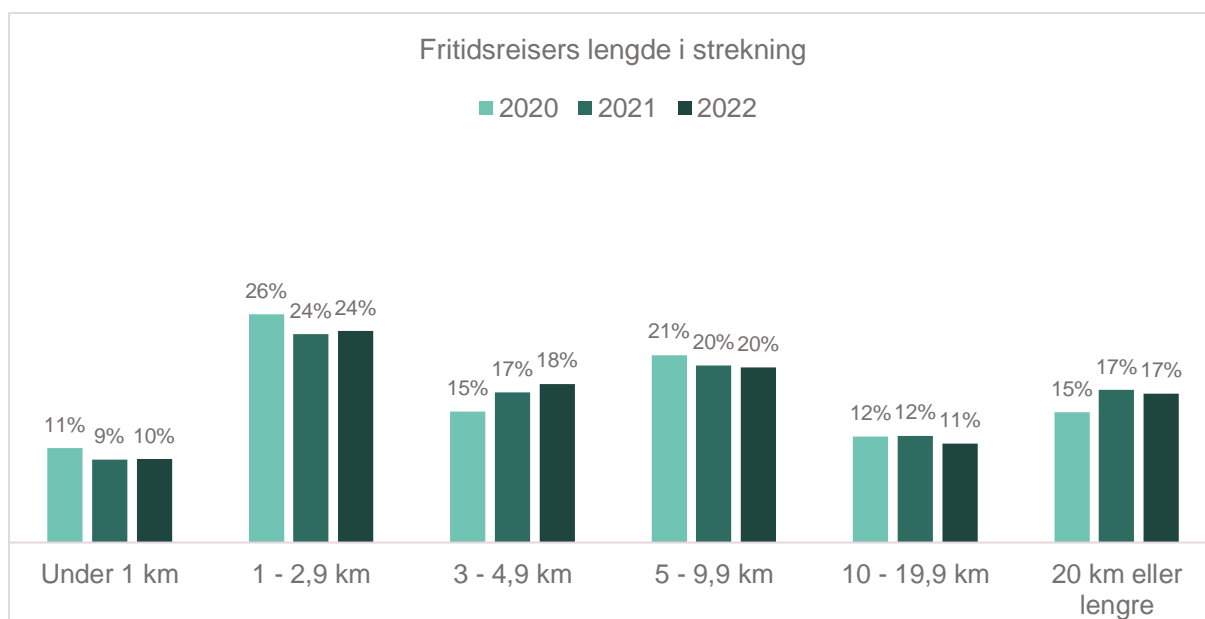
Figur 42: Transportmiddel ved fritidsreiser



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, 10 prosent. Resultatene ligger relativt stabilt fra 2020.

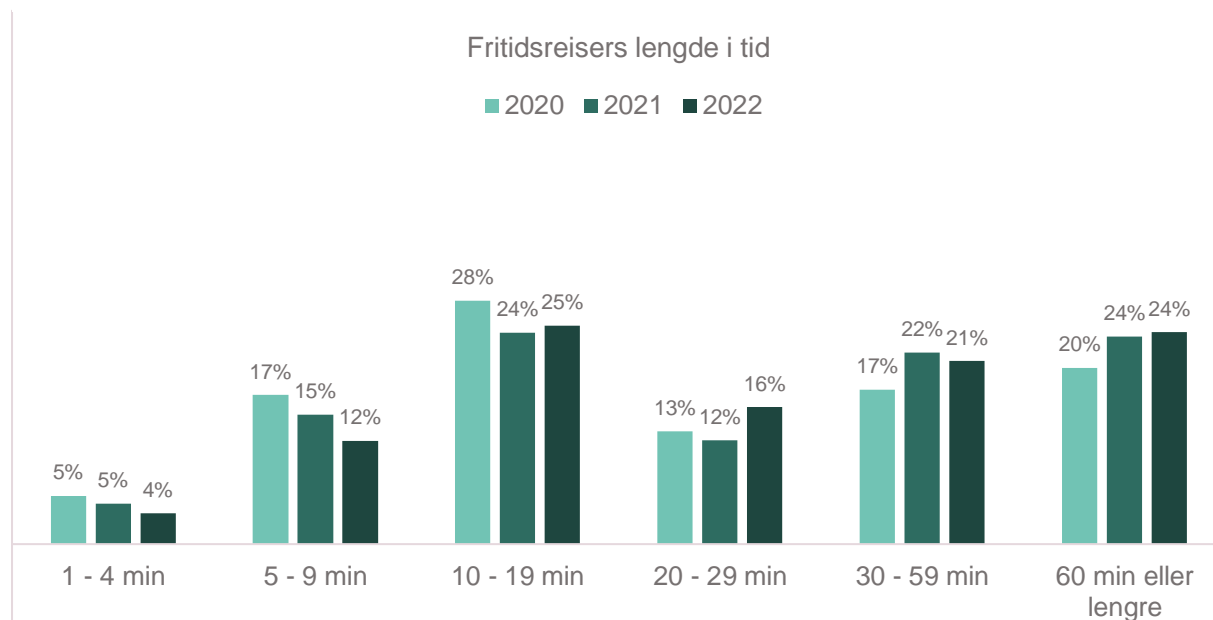
Figur 44: Fritidsreisereisens lengde i strekning



Fritidsreisens lengde i tid

Om lag 1 av 4 av fritidsreisene tok mellom 10 og 19 minutter eller minst 60 minutter. Færrest fritidsreiser tar 1-4 minutter (4 prosent).

Figur 45: Fritidsreisens lengde i tid



|



Opinion: