



Opinion:

REISEVANER I DE 7 STØRSTE BYREGIONENE MED TILLEGGSSUTVALG 2023

Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU)

Lvert av Opinion 14.03.2024

FORORD

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

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

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. 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 største byregionene med tilleggsutvalg; Oslo/Akershus, Bergensregionen, Trondheimsregionen, Nord-Jæren, Buskerudbyen, Nedre Glomma og Tromsøregionen. I rapporten inngår også kapittel 10 der det presenteres grafiske resultater for de 5 byvekstavtaleområdene (begrenset til de kommunene som inngår i de respektive avtalene).

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 prosjektleder 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, prosjektleder / analytiker (julie@opinion.no)

Ida Marie Veland, analytiker

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

Roar Teige, senior prosjektleder

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

Ole Brauteset, seniorrådgiver/partner, kundeansvarlig (ob@opinion.no)

Oversikt over kommuner som inngår i regioner med tilleggsutvalg, inkludert i denne rapporten:**Oslo/Akershus**

K-0301 Oslo
 K-3019 Vestby
 K-3020 Nordre Follo
 K-3021 Ås
 K-3022 Frogn
 K-3023 Nesodden
 K-3024 Bærum
 K-3025 Asker
 K-3026 Aurskog-Høland
 K-3027 Rælingen
 K-3028 Enebakk
 K-3029 Lørenskog
 K-3030 Lillestrøm
 K-3031 Nittedal
 K-3032 Gjerdrum
 K-3033 Ullensaker
 K-3034 Nes
 K-3035 Eidsvoll
 K-3036 Nannestad
 K-3037 Hurdal

Bergensregionen

K-4601 Bergen
 K-4621 Voss
 K-4623 Samnanger
 K-4624 Bjørnafjorden
 K-4632 Austrheim
 K-4626 Øygarden
 K-4627 Askøy
 K-4628 Vaksdal
 K-4630 Osterøy
 K-4631 Alver

Trondheimsregionen

K-5001 Trondheim
 K-5027 Midtre Gauldal
 K-5028 Melhus
 K-5029 Skaun
 K-5031 Malvik
 K-5035 Stjørdal
 K-5054 Indre Fosen
 K-5059 Orkland

Nord-Jæren

K-1103 Stavanger
 K-1108 Sandnes
 K-1119 Hå
 K-1120 Klepp
 K-1121 Time
 K-1122 Gjesdal
 K-1124 Sola
 K-1127 Randaberg
 K-1130 Strand

Buskerudbyen

K-3005 Drammen
 K-3006 Kongsberg
 K-3048 Øvre Eiker
 K-3049 Lier

Nedre Glomma

K-3003 Sarpsborg
 K-3004 Fredrikstad

Tromsøregionen

K-5401 Tromsø

Det har vært gjort endringer i kommunestrukturen forbindelse med kommunereformen, per 1.januar 2020. For kommuner som da ble slått sammen med andre kommuner som allerede var inkludert i tilleggsutvalgsregionene, vil den nye «større» kommunen automatisk inngå i datagrunnlaget for regionen.

Oversikt over områder med byvekstavaler: (Se kapitel 10 for resultater fra byvekstavtaler (BVA))

Oslo/Akershus	Bergensområdet	Nord-Jæren
K-0301 Oslo	K-4601 Bergen	K-1103 Stavanger
K-3019 Vestby	K-4624 Bjørnafjorden	K-1108 Sandnes
K-3020 Nordre Follo	K-4626 Øygarden	K-1124 Sola
K-3021 Ås	K-4627 Askøy	K-1127 Randaberg
K-3022 Frogn	K-4631 Alver	
K-3023 Nesodden		
K-3024 Bærum		
K-3025 Asker		
K-3026 Aurskog-Høland		
K-3027 Rælingen		
K-3028 Enebakk		
K-3029 Lørenskog	Trondheimsområdet	Tromsø
K-3030 Lillestrøm	K-5001 Trondheim	K-5401 Tromsø
K-3031 Nittedal	K-5028 Melhus	
K-3032 Gjerdrum	K-5029 Skaun	
K-3033 Ullensaker	K-5031 Malvik	
K-3034 Nes	K-5035 Stjørdal	
K-3035 Eidsvoll	K-5059 Orkland	
K-3036 Nannestad		
K-3037 Hurdal		

For ordens skyld så nevner vi at **byvekstavtaleområdet** Oslo/Akershus, er identisk med **tilleggsutvalgsregionen** Oslo/Akershus. Tromsø er ny som byvekstavtalekommune i 2023.

For resterende byvekstavtaleområder inngår færre kommuner enn i tilleggsutvalgsregionene.

Det har vært gjort endringer i kommunestrukturen i forbindelse med kommunereformen, per 1.januar 2020. For kommuner som da ble slått sammen med andre kommuner som allerede var inkludert i byvekstavtaler, vil den nye «større» kommunen automatisk inngå i datagrunnlaget for avtaleområdet.

INNHOOLD

Forord	1
Bilderegister	6
Tabellregister	9
Oppsummering	9
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner	15
Kapittel 2: Gjennomføring og metode	16
Intervjuopplegg	17
Spørreskjema	19
Stedfesting, reisetid og -avstand	20
Datagrunnlag og utvalg	21
Respons og vekting	24
Presentasjon av resultater i denne rapporten	25
Kapittel 3: Tilgang til bil og andre transportmidler	26
Andel med førerkort	26
Andel som eier/disponerer bil	28
Antall biler husholdningen disponerer	30
Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen	31
Andre transportmidler man eier/disponerer	33
Kapittel 4: Tilgang til parkeringsplass	34
Tilgang til parkeringsplass nær bolig	34
Avstand til parkeringsplass	36
Kapittel 5: Tilgang til kollektivtilbud	37
Kapittel 6: Bevegelsesutfordringer	38
Andel med bevegelsesutfordringer	38
Hvilke transportmidler man har utfordringer med	40
Kapittel 7: Daglige reiser	41
Kapittel 8: Transportmiddelbruk	43
Kapittel 9: Ulike reisemål	47

Reiser til/fra arbeid	47
Til/fra skole	51
Tjenestereiser	55
Handle- og servicereiser	59
Omsorgs- og følgereiser	63
Besøksreiser	67
Fritidsreiser	71
Kapittel 10: Byvekstavtaleområdene	75
Byvekstavtalene samlet	75
Oslo/Akershus BVA	84
Bergensområdet BVA	92
Trondheimsområdet BVA	100
Nord-Jæren BVA	108
Tromsø BVA	116

FIGURREGISTER

Figur 1: Eksempel reiseregistrering	16
Figur 2: Andel med førerkort for bil	26
Figur 3: Andel med førerkort for bil (2018-2023).....	27
Figur 4: Eier eller disponerer bil	28
Figur 5: Andel som eier/disponerer bil (2018-2023).....	29
Figur 6: Antall biler i husholdningen	30
Figur 7: Tilgang til egen bil på reisedagen	31
Figur 8: Tilgang til bil hele dagen (2018-2023)	32
Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler i tillegg til bil.....	33
Figur 10: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig	34
Figur 11: Tilgang til parkeringsplass (2018-2023).....	35
Figur 12: Avstand til parkeringen fra boligen	36
Figur 13: Tilgang til kollektivtransport.....	37
Figur 14: Andel med bevegelsesutfordringer	38
Figur 15: Andel som har bevegelsesproblemer (2018-2023)	39
Figur 16: Transportmidler som gir utfordringer (blant de som har bevegelsesproblemer)	40
Figur 17: Antall daglige reiser.....	41
Figur 18: Antall daglige reiser (2018-2023).....	42
Figur 19: Transportmiddelfordeling	43
Figur 20: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon).....	44
Figur 21: Reiselengde i km.....	46
Figur 22: Transportmiddel til/fra arbeid	47
Figur 23: Transportmiddel til/fra arbeid (kollektiv, ny definisjon).....	48
Figur 24: Reiselengde i strekning til/fra arbeid.....	49
Figur 25: Reiselengde i tid til/fra arbeid.....	50
Figur 26: Transportmiddel til/fra skole	51
Figur 27: Transportmiddel til/fra skole (kollektiv, ny definisjon)	52
Figur 28: Reiselengde i strekning til/fra skole	53
Figur 29: Reiselengde i tid til/fra skole	54
Figur 30: Transportmiddel ved tjenestereiser	55
Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser (kollektiv, ny definisjon).....	56
Figur 32: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser	57
Figur 33: Reiselengde i tid ved tjenestereiser	58
Figur 34: Transportmiddel ved handle-/servicereiser.....	59
Figur 35: Transportmiddel ved handle-/servicereiser (kollektiv, ny definisjon)	60
Figur 36: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser	61
Figur 37: Reiselengde i tid ved handle-/servicereiser	62
Figur 38: Transportmiddel ved omsorgs-/følgereiser	63
Figur 39: Transportmiddel ved omsorgs-/følgereiser (kollektiv, ny definisjon)	64
Figur 40: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser	65
Figur 41: Reiselengde i tid ved omsorgs-/følgereiser	66
Figur 42: Transportmiddel ved besøksreiser	67
Figur 43: Transportmiddel ved besøksreiser (kollektiv, ny definisjon)	68
Figur 44: Reiselengde i strekning ved besøksreiser	69
Figur 45: Reiselengde i tid ved besøksreiser	70
Figur 46: Transportmiddel ved fritidsreiser.....	71
Figur 47: Transportmiddel ved fritidsreiser (kollektiv, ny definisjon).....	72
Figur 48: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser	73

Figur 49: Reiselengde i tid ved fritidsreiser	74
Figur 50: Andel med førerkort, byvekstavtaler 2023	76
Figur 51: Andel med førerkort, BVA Alle 2020-2023.....	76
Figur 52: Biltilgang, byvekstavtaler 2023	77
Figur 53: Biltilgang, BVA Alle 2020-2023.....	77
Figur 54: Tilgang til parkeringsplass ved bosted, byvekstavtaler 2023	78
Figur 55: Tilgang til parkeringsplass ved bosted, BVA Alle 2020-2023.....	78
Figur 56: Tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplass, byvekstavtaler 2023.....	79
Figur 57: Tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplass, BVA Alle 2020-2023	79
Figur 58: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeidsplass, byvekstavtaler 2023.....	80
Figur 59: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeidsplass, BVA Alle 2020-2023	80
Figur 60: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, byvekstavtaler 2023.....	81
Figur 61: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser til/fra jobb, BVA Alle 2020-2023.....	81
Figur 62: Antall daglige reiser, byvekstavtaler 2023	82
Figur 63: Antall daglige reiser, BVA Alle 2020-2023.....	82
Figur 64: Transportmiddelfordeling, byvekstavtaler 2023.....	83
Figur 65: Transportmiddelfordeling, BVA Alle 2020-2023	83
Figur 66: Andel med førerkort, 2023	84
Figur 67: Andel med førerkort, Oslo/Akershus BVA 2020-2023	84
Figur 68: Andel som eier/disponerer bil, 2023	85
Figur 69: Andel som eier/disponerer bil, Oslo/Akershus BVA 2020-2023	85
Figur 70: Parkeringsplass ved bolig, 2023.....	86
Figur 71: Parkeringsplass ved bolig, Oslo/Akershus BVA 2020-2023.....	86
Figur 72: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023	87
Figur 73: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Oslo/Akershus BVA 2020-2023.....	87
Figur 74: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023	88
Figur 75: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Oslo/Akershus BVA 2020-2023.....	88
Figur 76: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023	89
Figur 77: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Oslo/Akershus BVA 2020-2023	89
Figur 78: Antall daglige reiser, 2023	90
Figur 79: Antall daglige reiser, Oslo/Akershus BVA 2020-2023	90
Figur 80: Transportmiddelfordeling, 2023.....	91
Figur 81: Transportmiddelfordeling, Oslo/Akershus BVA 2020-2023.....	91
Figur 82: Andel med førerkort, 2023	92
Figur 83: Andel med førerkort, Bergensområdet BVA 2020-2023.....	92
Figur 84: Andel som eier/disponerer bil, 2023	93
Figur 85: Andel som eier/disponerer bil, Bergensområdet BVA 2020-2023.....	93
Figur 86: Parkeringsplass ved bolig, 2023.....	94
Figur 87: Parkeringsplass ved bolig, Bergensområdet BVA 2020-2023	94
Figur 88: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023	95
Figur 89: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Bergensområdet BVA 2020-2023.....	95
Figur 90: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023	96
Figur 91: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Bergensområdet BVA 2020-2023.....	96
Figur 92: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023	97
Figur 93: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Bergensområdet BVA 2020-2023	97
Figur 94: Antall daglige reiser, 2023	98
Figur 95: Antall daglige reiser, Bergensområdet BVA 2020-2023.....	98
Figur 96: Transportmiddelfordeling, 2023.....	99
Figur 97: Transportmiddelfordeling, Bergensområdet BVA 2020-2023.....	99

Figur 98: Andel med førerkort, 2023	100
Figur 99: Andel med førerkort, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	100
Figur 100: Andel som eier/disponerer bil, 2023	101
Figur 101: Andel som eier/disponerer bil, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	101
Figur 102: Parkeringsplass ved bolig, 2023	102
Figur 103: Parkeringsplass ved bolig, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	102
Figur 104: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023	103
Figur 105: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	103
Figur 106: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023	104
Figur 107: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	104
Figur 108: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023	105
Figur 109: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	105
Figur 110: Antall daglige reiser, 2023	106
Figur 111: Antall daglige reiser, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	106
Figur 112: Transportmiddelfordeling, 2023	107
Figur 113: Transportmiddelfordeling, Trondheimsområdet BVA 2020-2023	107
Figur 114: Andel med førerkort, 2023	108
Figur 115: Andel med førerkort, Nord-Jæren BVA 2020-2023	108
Figur 116: Andel som eier/disponerer bil, 2023	109
Figur 117: Andel som eier/disponerer bil, Nord-Jæren BVA 2020-2023	109
Figur 118: Parkeringsplass ved bolig, 2023	110
Figur 119: Parkeringsplass ved bolig, Nord-Jæren BVA 2020-2023	110
Figur 120: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023	111
Figur 121: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Nord-Jæren BVA 2020-2023	111
Figur 122: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023	112
Figur 123: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Nord-Jæren BVA 2020-2023	112
Figur 124: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023	113
Figur 125: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Nord-Jæren BVA 2020-2023	113
Figur 126: Antall daglige reiser, 2023	114
Figur 127: Antall daglige reiser, Nord-Jæren BVA 2020-2023	114
Figur 128: Transportmiddelfordeling, 2023	115
Figur 129: Transportmiddelfordeling, Nord-Jæren BVA 2020-2023	115
Figur 130: Andel med førerkort, 2023	116
Figur 131: Andel med førerkort, Tromsø BVA 2020-2023	116
Figur 132: Andel som eier/disponerer bil, 2023	117
Figur 133: Andel som eier/disponerer bil, Tromsø BVA 2020-2023	117
Figur 134: Parkeringsplass ved bolig, 2023	118
Figur 135: Parkeringsplass ved bolig, Tromsø BVA 2020-2023	118
Figur 136: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023	119
Figur 137: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Tromsø BVA 2020-2023	119
Figur 138: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023	120
Figur 139: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Tromsø BVA 2020-2023	120
Figur 140: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023	121
Figur 141: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Tromsø BVA 2020-2023	121
Figur 142: Antall daglige reiser, 2023	122
Figur 143: Antall daglige reiser, Tromsø BVA 2020-2023	122
Figur 144: Transportmiddelfordeling, 2023	123
Figur 145: Transportmiddelfordeling, Tromsø BVA 2020-2023	123

TABELLREGISTER

<i>Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå</i>	<i>20</i>
<i>Tabell 2: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023.....</i>	<i>21</i>
<i>Tabell 3: Utvalg og utvalgsfordeling byregioner, 2023.....</i>	<i>22</i>
<i>Tabell 4: Respons i RVU 1985 - 2023. Prosent og lineær trend.....</i>	<i>24</i>
<i>Tabell 5: Transportmiddelfordeling per kollektivtrafikktype</i>	<i>45</i>
<i>Tabell 6: Transportmiddel til/fra arbeid – kollektivtransport</i>	<i>48</i>
<i>Tabell 7: Transportmiddel ved fritidsreiser – kollektivtransport.....</i>	<i>72</i>

OPPSUMMERING

Tilgang til bil og andre personlige transportmiddel

ANDEL MED FØRERKORT

- 90 prosent av befolkningen som er 18 år eller eldre har førerkort for bil. I Oslo/Akershus er andelen lavest. Her har 86 prosent førerkort for bil. Bergensregionen og Tromsø følger etter med 89 prosent. I Buskerudbyen finner vi høyest andel førerkortinnehavere på 92 prosent. Andelen i befolkningen med førerkort er stabil over tid. Det er ingen store endringer fra fjoråret.

ANDEL SOM EIER/DISPONERER BIL

- På landsbasis eier eller disponerer 84 prosent av myndige bil. Den høyeste andelen av eierskap eller disponering finner vi blant personer i Buskerudbyen, Nedre Glomma og Nord-Jæren med henholdsvis 90, 90 og 87 prosent. Med 74 prosent er det minst bilhold i Oslo/Akershus. I år ser vi noe variert utvikling i bilhold. Enkelte områder holdes stabile, andre øker, og andre går ned i andel som eier eller disponerer bil. Nedre Glomma ser en økning på to prosentpoeng fra året før. I Oslo/Akershus ser vi en nedgang på to prosentpoeng fra 2022 til 2023.

ANTALL BILER HUSHOLDNINGEN DISPONERER

- På landsbasis disponerer 41 prosent én bil i sin husholdning. 33 prosent har to biler, mens 10 prosent har tre eller flere biler. 16 prosent disponerer ikke bil. I Oslo/Akershus er det med 26 prosent størst andel som ikke disponerer bil. I Buskerudbyen og Nedre Glomma disponerer 90 prosent minst én bil.

TILGANG TIL Å BRUKE BIL TIL EGEN KJØRING PÅ REISEDAGEN

- På landsbasis har 85 prosent tilgang til å benytte seg av bil på reisedagen, mens 9 prosent har det deler av dagen. Spørsmålet ble stilt til befolkningen som er 18 år eller eldre. Nedre Glomma har størst andel tilgang til bil til egen kjøring på reisedagen med 88 prosent. I Oslo/Akershus er denne andelen lavest, med 80 prosent som har tilgang til bil på reisedagen.
- I perioden 2018-2020 ser vi at befolkningen i regionene har en økende grad av tilgang til bil hele dagen. I 2021 er det derimot en marginal nedgang i alle regioner med unntak av Nord-

Jæren. I 2022 faller tilgangen i alle regioner. Trenden fortsetter i 2023. Tilgang til bil hele dagen synker noe i alle regioner med unntak av Nedre Glomma og Tromsø. Trondheimsregionen har størst nedgang med to prosentpoeng fallende utvikling fra fjoråret.

ANDRE TRANSPORTMIDLER MAN EIER/DISPONERER

- På tvers av alle regioner har majoriteten tilgang til vanlig sykkel. Bergensregionen skiller seg ut med lavere andel sykkeltilgang (52 prosent) og høyere andel som ikke har tilgang til noen av de opplistede transportmidlene (37 prosent).

Tilgang til parkeringsplass

TILGANG TIL PARKERINGSPLASS NÆR BOLIG

- De aller fleste har tilgang til parkeringsplass i nærheten av egen bolig. I alle regioner har minst 91 prosent dette. De som er bosatt i Oslo/Akershus har sammen med Bergensregionen en noe mindre grad av tilgang sammenlignet med øvrige regioner. Spørsmålet om tilgang til parkeringsplass har gått til de som oppgir at de eier eller disponerer minst én bil.
- Tilgangen til parkeringsplass i nærheten av egen bolig er nokså stabil over tid.

AVSTAND TIL PARKERINGSPLASS

- De aller fleste som har tilgang til parkeringsplass har denne under 50 meter fra sin bolig. I Oslo/Akershus har 83 prosent under 50 meter avstand til sin parkeringsplass, som er lavest andel sammenlignet med øvrige regioner.

Tilgang til kollektivtilbud

VURDERING AV TILGANG TIL KOLLEKTIVTILBUDET

- På landsbasis har 57 prosent god eller svært god tilgang til kollektivtilbud der de bor. Tromsø trekker landsnittet opp, her har 88 prosent god eller svært god tilgang. Dette er høyest i landet, etterfulgt av Oslo/Akershus der 85 prosent har god eller svært god tilgang. I Nedre Glomma er andelen lavest, her har 47 prosent god eller svært god tilgang.

Bevegelsesutfordringer

ANDEL MED BEVEGELSESFORDRINGER

- 10 prosent har for tiden fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Andelen er relativt jevn over regionene.
- Fra fjoråret går andelen med bevegelsesproblemer ned i alle regioner unntatt Tromsø. I Oslo/Akershus synker andelen med tre prosentpoeng fra 2022.

HVILKE TRANSPORTMIDLER MAN HAR UTFORDRINGER MED

- Blant de med bevegelsesutfordringer, er det flest som synes det er problematisk å gå etterfulgt av å sykle, henholdsvis 73 og 54 prosent. (Det er verdt å merke seg at det er mange som aldri sykler, som derfor sannsynligvis aldri har utfordringer med dette). På tredjeplass er andre kollektivtransportmidler, som ligger på rundt 30 prosent i alle regioner. I Buskerudbyen er andelen større. Her byr det for 37 prosent på problemer å ta andre kollektivtransportmidler.

Daglige reiser

ANTALL DAGLIGE REISER

- De ulike regionene viser relativt likt mønster i antall reiser som blir foretatt i løpet av en dag. For alle regioner er det en gjennomgående overvekt av å gjøre mellom én og to reiser daglig.
- I 2023 øker gjennomsnittlige antall daglige reiser i alle områder. Økningen er størst på landsbasis og i Nedre Glomma. Årene 2020 og 2021 var som kjent preget av Covid-19, med restriksjoner på reisevirksomhet gitt av myndighetene. I 2023 er gjennomsnittlig antall reiser fortsatt på et lavere nivå enn det var før Covid-19.

Transportmiddelbruk

TRANSPORTMIDLER SOM BENYTTES

- På landsbasis er halvparten av reisene gjennomført ved bil som fører. Til sammen bruker vi bil enten som fører eller passasjer ved 61 prosent av reisene. I Nedre Glomma er denne andelen høyest på 72 prosent, og i Oslo/Akershus er denne andelen lavest på 42 prosent. I Oslo/Akershus er andelen reiser til fots 30 prosent, som er størst på tvers av områdene. I Oslo/Akershus er også andelen kollektivreiser størst på 21 prosent.

Ulike reiseformål

REISER TIL/FRA ARBEID

- Til og fra arbeid bruker vi på landsbasis i størst grad bil, 57 prosent. Dette gjelder for alle områder unntatt Oslo/Akershus der største andel bruker kollektivtransport til og fra arbeid. I Oslo/Akershus er kollektivandelen 36 prosent mens andelen bil som fører er 35 prosent.

TIL/FRA SKOLE

- Til og fra skole reiser vi i størst grad kollektivt som transportmiddel. I Tromsø er denne andelen størst på 57 prosent. I Buskerudbyen og Nedre Glomma er andelen minst, på henholdsvis 34 og 33 prosent.

TJENESTEREISER

- I 58 prosent av tjenestereiser er transportmiddel bil som fører. Andelen er størst i Nedre Glomma (75 prosent), og minst i Oslo/Akershus (35 prosent). I Oslo/Akershus og Tromsø brukes kollektivtransport i større grad enn andre områder, henholdsvis 29 og 28 prosent.

HANDLE- OG SERVICEREISER

- Ved handle- og servicereiser er flest reiser gjennomført ved bil som fører. Andelen er størst i Nedre Glomma (69 prosent) og lavest i Oslo/Akershus (41 prosent). I alle områder er bil som fører transportmiddel i størstedelen av handle- og servicereiser, og til fots utgjør nest størst andel reiser. I Oslo/Akershus er gange transportmiddel i 35 prosent av reiser, og i Nedre Glomma er andelen 13 prosent.

OMSORG- OG FØLGEREISER

- Bil som fører er transportmiddelet ved majoriteten av omsorgs- og følgereiser, både nasjonalt og på tvers av områder. I Oslo/Akershus er 25 prosent av reisene til fots, som er en betraktelig større andel enn alle andre områder.

BESØKSREISER

- Bil som fører er transportmiddelet ved majoriteten av besøksreiser, 52 prosent. Bil, enten som fører eller passasjer, står for 74 prosent av besøksreisene på landsnivå. I Oslo/Akershus er kollektivandelen 21 prosent, som er større enn i øvrige områder.

FRITIDSREISER

- Fritidsreiser gjennomfører vi i størst grad til fots, for mellom 36 og 44 prosent av reiser. I Oslo/Akershus utgjør kollektivandelen 17 prosent, en større andel enn øvrige områder. I Buskerudbyen, Nord-Jæren og Nedre Glomma er med henholdsvis 34, 33 og 33 prosent bilandelen (som fører) størst av områdene.

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, 2013/2014, og årlig fra og med 2016.

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

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

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

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

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

Hva defineres som en reise?

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

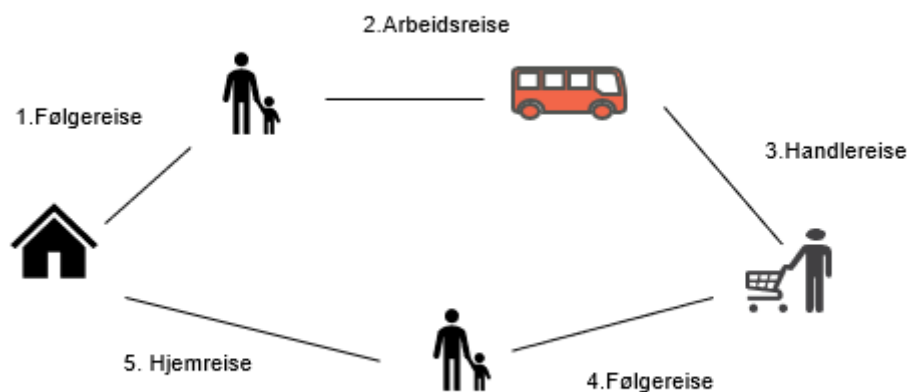
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

Daglige reiser

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

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

Figur 1: Eksempel reiseregistrering



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

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

KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

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

Intervjuopplegg

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

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

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

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

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

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

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

Ønsket om rask oppstart medførte også at en da valgte å starte opp med å gjennomføre RVU (fra og med april 2020) kun som telefonintervju (CATI) der utvalget ble trukket representativt fra Data Factory AS sin database for markeds- og meningsmåling. Disse leverer oppdatert utvalgsdatabase én gang per uke. Databasen er bygd opp av Matrikkelen (Norsk Eiendomsregister), samt data fra alle de norske teleoperatørene, Brønnøysundregistrene og andre relevante kilder.

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

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

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

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

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

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

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

Spørreskjema

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

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

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

For hver reise:

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

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

Stedfesting, reisetid og -avstand

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

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps inkludert, som også er benyttet siden. De fleste av de daglige reisenes start- og endepunkter er stedfestet på 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	(2018/2019/2020/2021/2022/2023)
Bosted	Alle respondenter	(98,5 / 98,5 / 95,2 / 99,97 / 99,97 / 99,5)
Bosted2	Respondenter som oppgir å ha et sekundært bosted	(83,8 / 98,2 / 83,1 / 98,10 / 96,54 / 94,95)
Arbeidssted	Yrkesaktive med fast oppmøtested	(92,6 / 95,9 / 83,5 / 98,59 / 96,62 / 95,50)
Skole/studiested	Skoleelever/studenter med fast oppmøtested	(66,9 / 95,8 / 79,8 / 98,59 / 98,60 / 96,48)
Start- og endested reise	Daglige reiser	(87,0 / 91,4 / 80,0 / 98,21 / 97,97 / 92,41)

Datagrunnlag og utvalg

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

I datamaterialet for RVU 2023 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/regioner. Sammensetningen av utvalg i RVU 2023 er vist i tabell 2. Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom regionene med tilleggsutvalg og de uten. **Antall intervju** per region er summen av tilleggsutvalg og andel av nasjonalt utvalg. (Isolert så utgjør nasjonalt utvalg 2 936 respondenter.)

Tabell 2: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2023

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

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

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

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

I denne rapporten presenteres tall for syv regioner, som alle var dekket av tilleggsutvalg. Som nevnt innledningsvis hadde ikke Grenland og Kristiansand tilleggsutvalg i 2023, derfor inngår ikke disse regionene i 2023-tallene, da intervjugrunnlaget er for lavt. Det presiseres også at regionene i denne rapporten ikke er sammenfallende med byvekstvtaleområdene. Nedenfor er det presentert en oversikt over kommuner som inngår i de respektive regionene. I tillegg er det i til kapittel 10 tatt inn noen sentrale resultater, for de 5 byvekstvtaleområdene.

Tabell 3: Utvalg og utvalgsfordeling byregioner, 2023

Regioner med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Med nasjonalt utvalg
Oslo/Akershus	20	7 258
Bergensregionen	10	5 693
Trondheimsregionen	8	5 022
Nord-Jæren	9	4 959
Tromsø	1	2 550
Buskerudbyen	4	2 493
Nedre Glomma	2	1 850
Sum	54	29 825

Oversikt over hvilke kommuner som inngår i tilleggsutvalgene i regionene i denne rapporten:**Oslo/Akershus**

K-0301 Oslo
 K-3019 Vestby
 K-3020 Nordre Follo
 K-3021 Ås
 K-3022 Frogn
 K-3023 Nesodden
 K-3024 Bærum
 K-3025 Asker
 K-3026 Aurskog-Høland
 K-3027 Rælingen
 K-3028 Enebakk
 K-3029 Lørenskog
 K-3030 Lillestrøm
 K-3031 Nittedal
 K-3032 Gjerdrum
 K-3033 Ullensaker
 K-3034 Nes
 K-3035 Eidsvoll
 K-3036 Nannestad
 K-3037 Hurdal

Bergensregionen

K-4601 Bergen
 K-4621 Voss
 K-4623 Samnanger
 K-4624 Bjørnafjorden
 K-4632 Austrheim
 K-4626 Øygarden
 K-4627 Askøy
 K-4628 Vaksdal
 K-4630 Osterøy
 K-4631 Alver

Trondheimsregionen

K-5001 Trondheim
 K-5027 Midtre Gauldal
 K-5028 Melhus
 K-5029 Skaun
 K-5031 Malvik
 K-5035 Stjørdal
 K-5054 Indre Fosen
 K-5059 Orkland

Nord-Jæren

K-1103 Stavanger
 K-1108 Sandnes
 K-1119 Hå
 K-1120 Klepp
 K-1121 Time
 K-1122 Gjesdal
 K-1124 Sola
 K-1127 Randaberg
 K-1130 Strand

Buskerudbyen

K-3005 Drammen
 K-3006 Kongsberg
 K-3048 Øvre Eiker
 K-3049 Lier

Nedre Glomma

K-3003 Sarpsborg
 K-3004 Fredrikstad

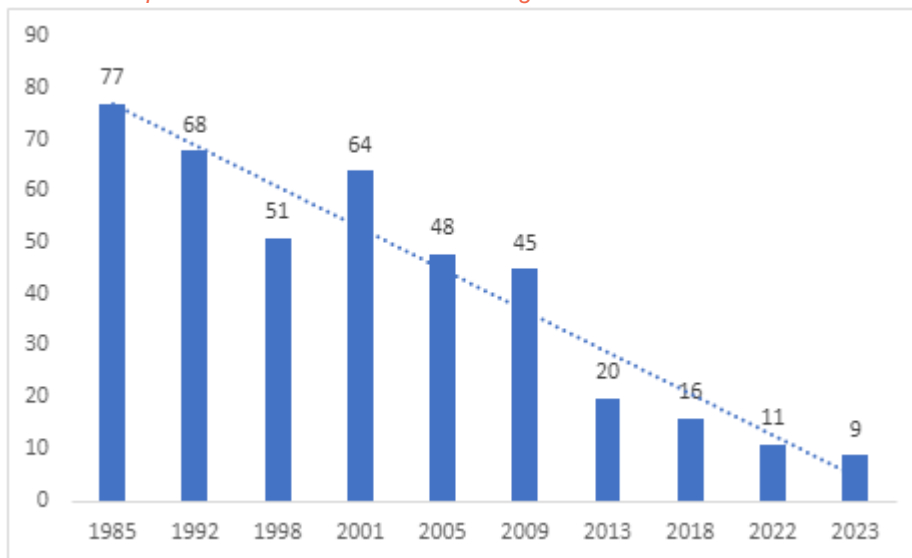
Tromsø

K-5401 Tromsø

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 prosent. I 2023 er responsraten på 9 prosent. Overordnet er responsrater i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter.

Tabell 4: Respons i RVU 1985 - 2023. Prosent og lineær trend



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

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

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

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

Dataene er vektet på følgende variabler

- kjønn
- alder
- geografi
- reisedag

Vekten som nå er inkludert i datasettet har en finmasket geografisk inndeling. Dette gjør at det er mulig å bruke vekten for å sammenligne mindre geografiske regioner som eksempelvis byregioner eller andre tilleggsutvalgsregioner. Imidlertid gjør vi oppmerksom på at analyser av geografiske enheter **innenfor tilleggsutvalgsregioner**, som hovedregel vil kreve en tilpasset vektmodell for den regionen en ønsker å analysere. Det er utarbeidet egne regionale vekter for de fire største byregionene som muliggjør analyser innenfor disse regionene (for eksempel Bergen by mot øvrige kommuner i Bergensregionen). I denne rapporten er imidlertid den nasjonale vekten benyttet. Detaljer rundt vektingen er beskrevet i eget dokumentasjonsnotat.

Presentasjon av resultater i denne rapporten

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

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

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

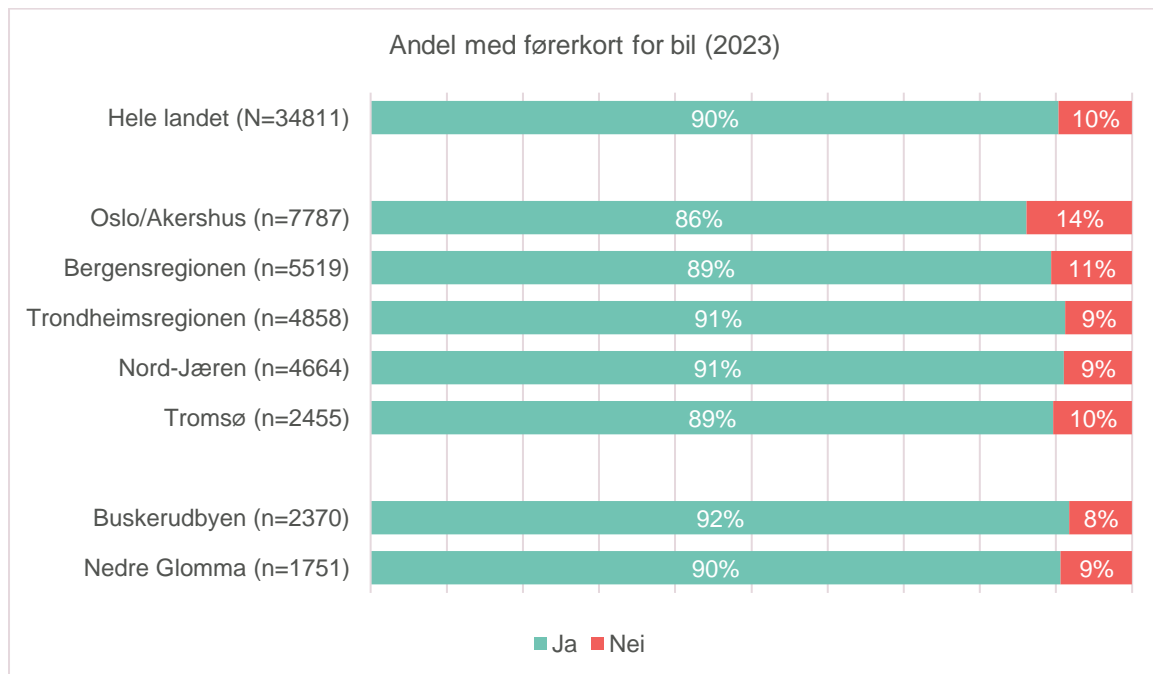
All grafikk er tydelig markert med kilder. Alle data er godkjent av RVU-gruppa.

KAPITTEL 3: TILGANG TIL BIL OG ANDRE TRANSPORTMIDLER

Andel med førerkort

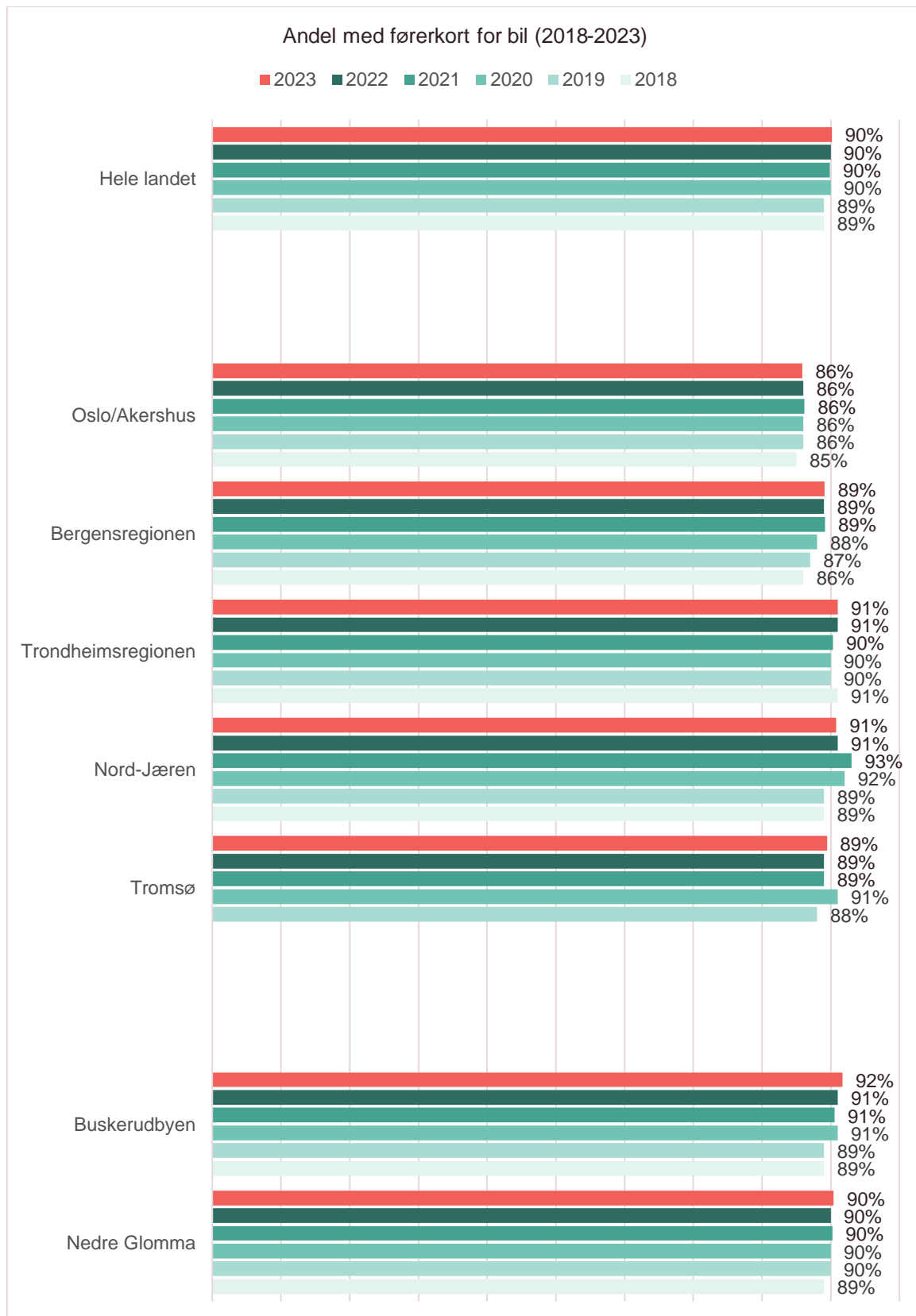
90 prosent av befolkningen som er 18 år eller eldre har førerkort for bil. I Buskerudbyen finner vi høyest andel førerkortinnehavere på 92 prosent. Bergensregionen og Tromsø følger etter med 89 prosent. I Oslo/Akershus er andelen lavest. Her har 86 prosent førerkort for bil.

Figur 2: Andel med førerkort for bil



Andelen i befolkningen med førerkort er stabil over tid. Det er ingen store endringer fra fjoråret.

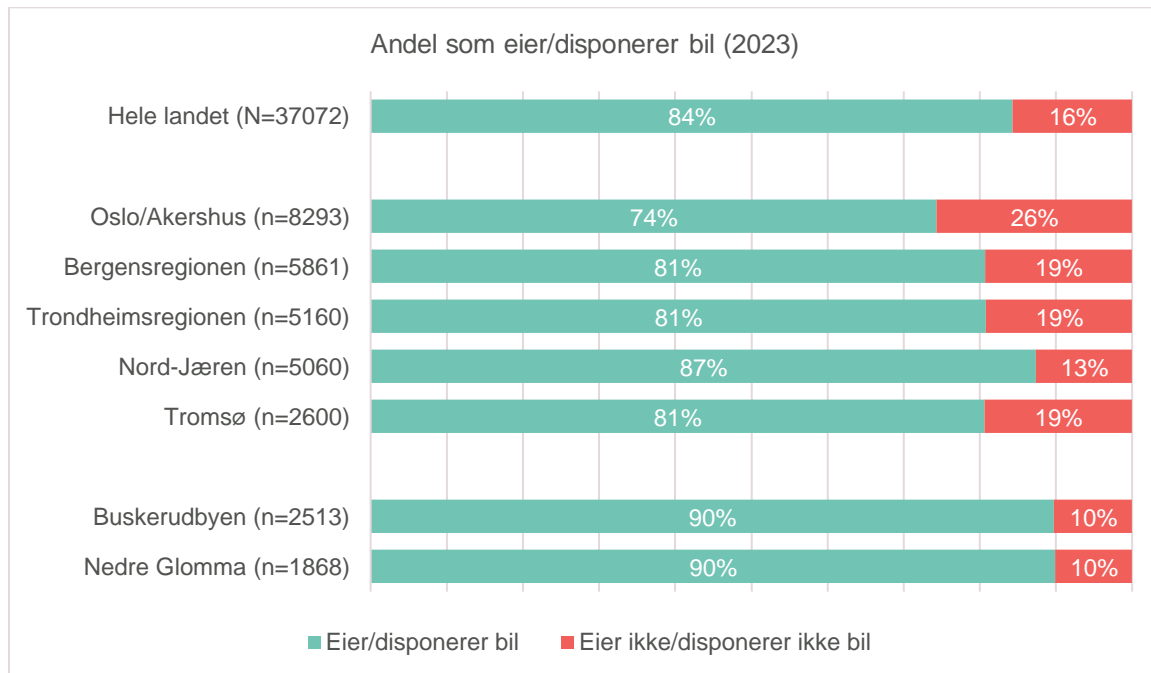
Figur 3: Andel med førerkort for bil (2018-2023)



Andel som eier/disponerer bil

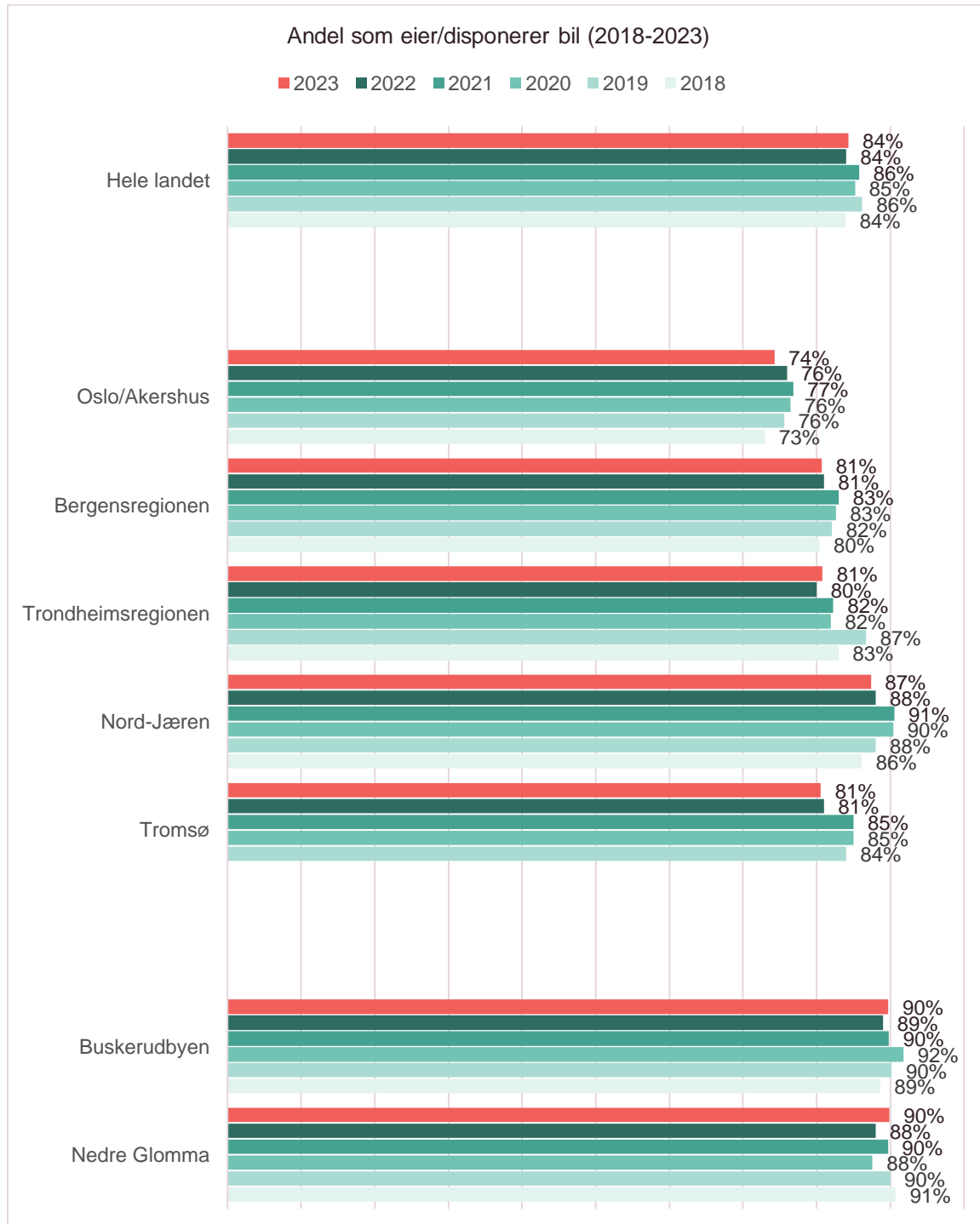
På landsbasis eier eller disponerer 84 prosent av myndige bil. Den høyeste andelen av eierskap eller disponering finner vi blant personer i Buskerudbyen, Nedre Glomma og Nord-Jæren med henholdsvis 90, 90 og 87 prosent. Med 74 prosent er det minst bilhold i Oslo/Akershus.

Figur 4: Eier eller disponerer bil



I år ser vi noe variert utvikling i bilhold. Enkelte områder holdes stabile, andre øker, og andre går ned i andel som eier eller disponerer bil. Nedre Glomma ser en økning på to prosentpoeng fra året før. I Oslo/Akershus ser vi en nedgang på to prosentpoeng fra 2022 til 2023.

Figur 5: Andel som eier/disponerer bil (2018-2023)

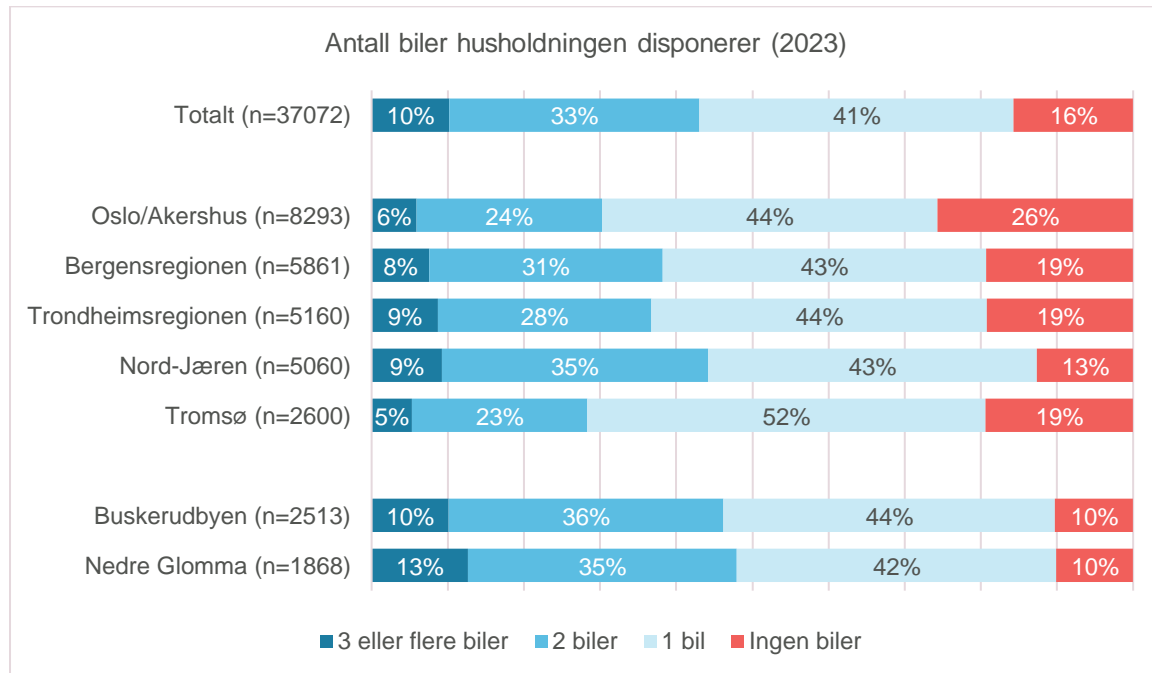


Antall biler husholdningen disponerer

På landsbasis disponerer 41 prosent én bil i sin husholdning. 33 prosent har to biler, mens 10 prosent har tre eller flere biler. 16 prosent disponerer ikke bil.

I Oslo/Akershus er det med 26 prosent størst andel som ikke disponerer bil. I Buskerudbyen og Nedre Glomma disponerer 90 prosent minst én bil.

Figur 6: Antall biler i husholdningen

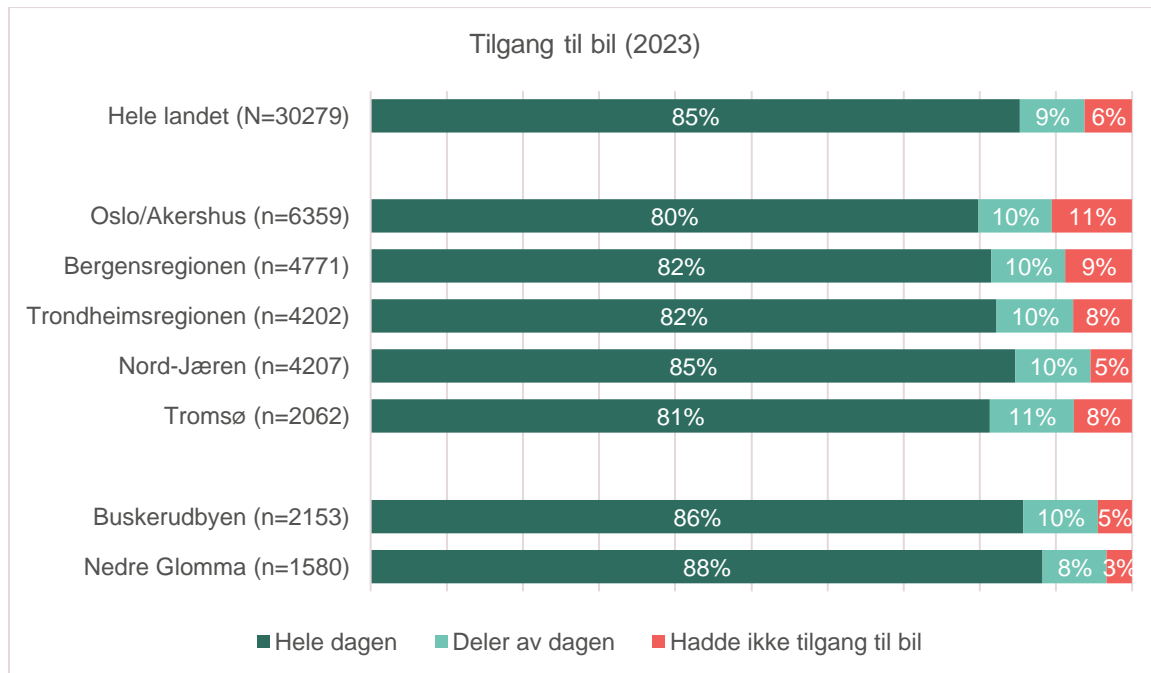


Tilgang til å bruke bil til egen kjøring på reisedagen

På landsbasis har 85 prosent tilgang til å benytte seg av bil på reisedagen, mens 9 prosent har det deler av dagen. Spørsmålet ble stilt til befolkningen som er 18 år eller eldre.

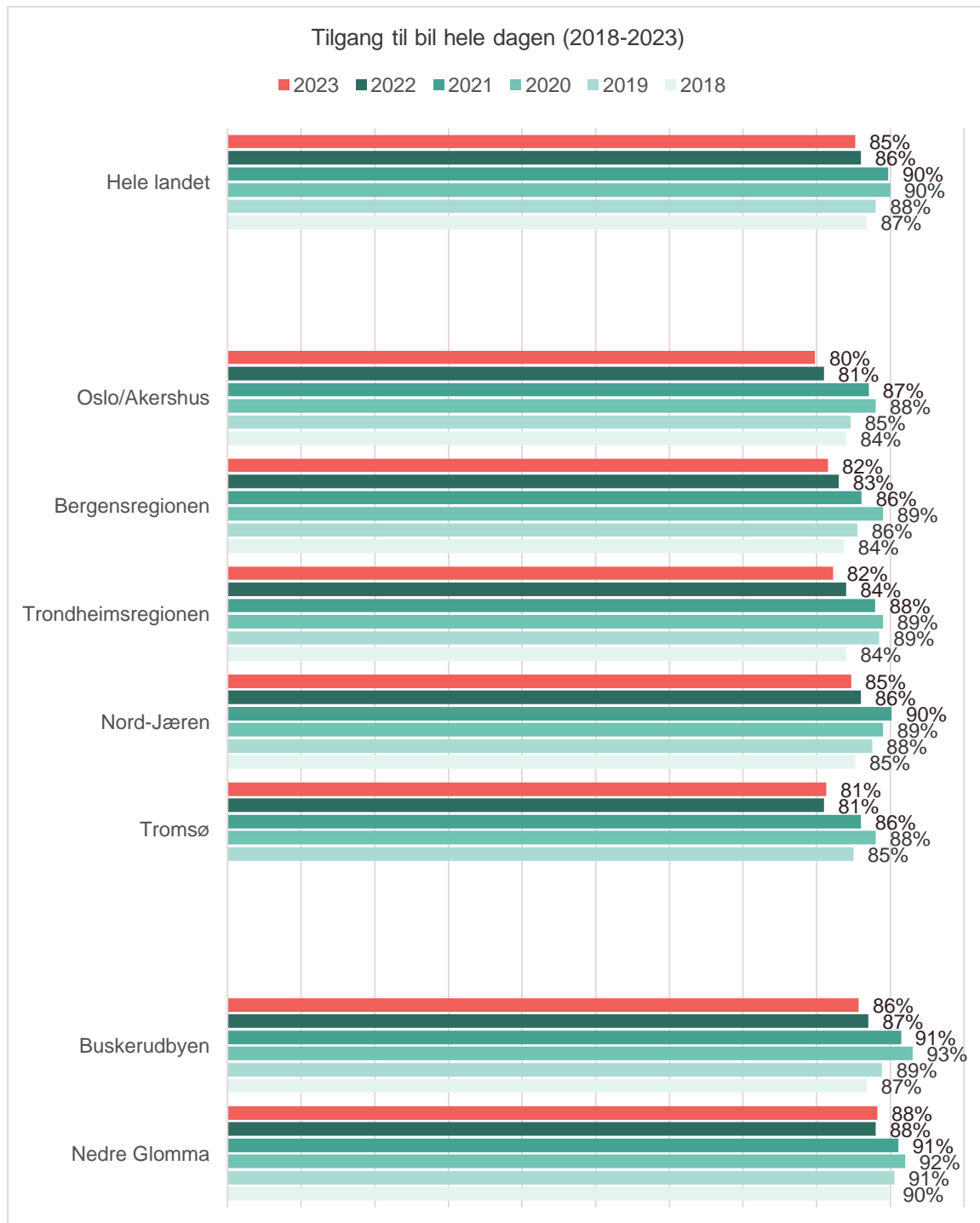
Nedre Glomma har størst andel tilgang til bil til egen kjøring på reisedagen med 88 prosent. I Oslo/Akershus er denne andelen lavest, med 80 prosent som har tilgang til bil på reisedagen.

Figur 7: Tilgang til egen bil på reisedagen



I perioden 2018-2020 ser vi at befolkningen i regionene har en økende grad av tilgang til bil hele dagen. I 2021 er det derimot en marginal nedgang i alle regioner med unntak av Nord-Jæren. I 2022 faller tilgangen i alle regioner. Trenden fortsetter i 2023. Tilgang til bil hele dagen synker noe i alle regioner med unntak av Nedre Glomma og Tromsø. Trondheimsregionen har størst nedgang med to prosentpoeng fallende utvikling fra fjoråret.

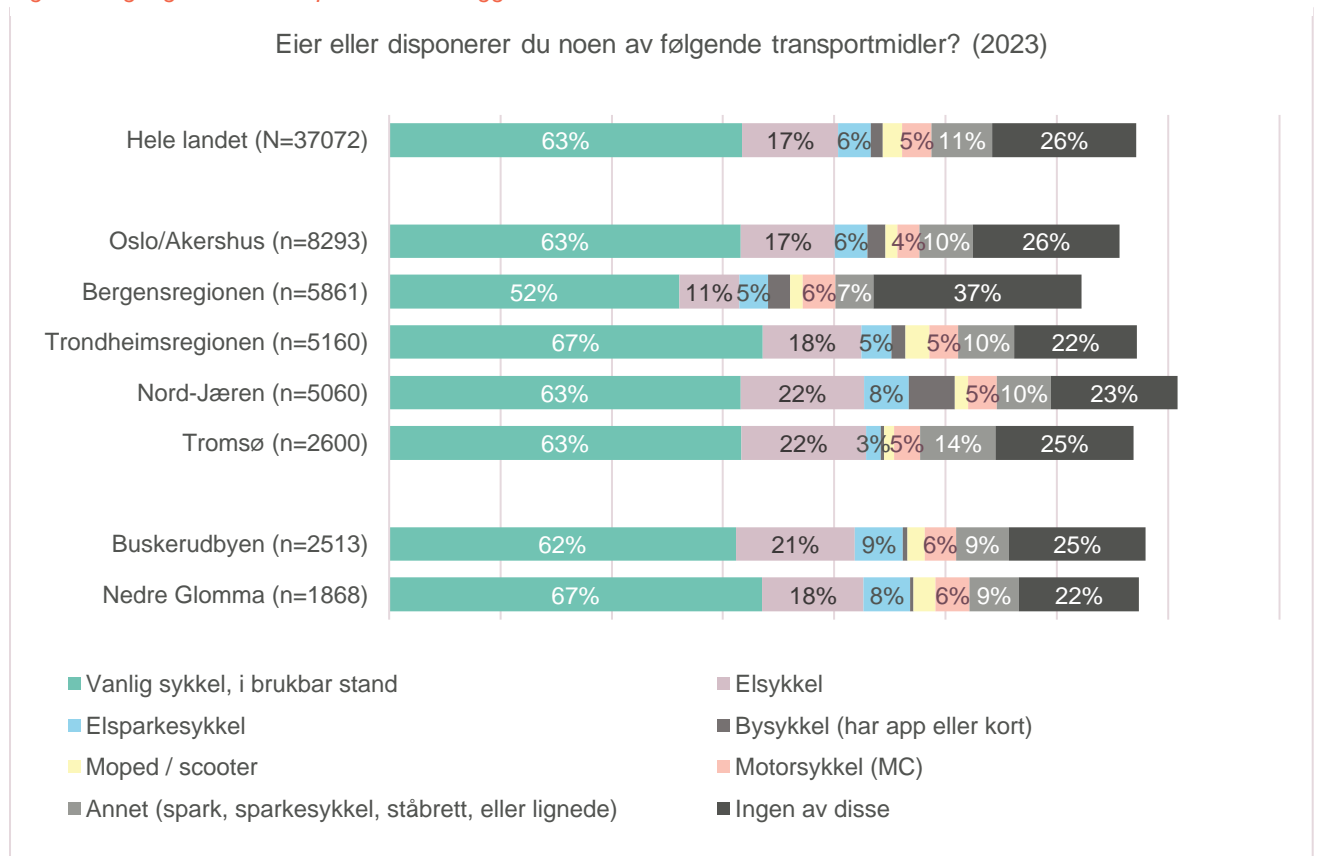
Figur 8: Tilgang til bil hele dagen (2018-2023)



Andre transportmidler man eier/disponerer

På tvers av alle regioner har majoriteten tilgang til vanlig sykkel. Bergensregionen skiller seg ut med lavere andel sykkeltilgang (52 prosent) og høyere andel som ikke har tilgang til *noen* av de opplistede transportmidlene (37 prosent).

Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler i tillegg til bil

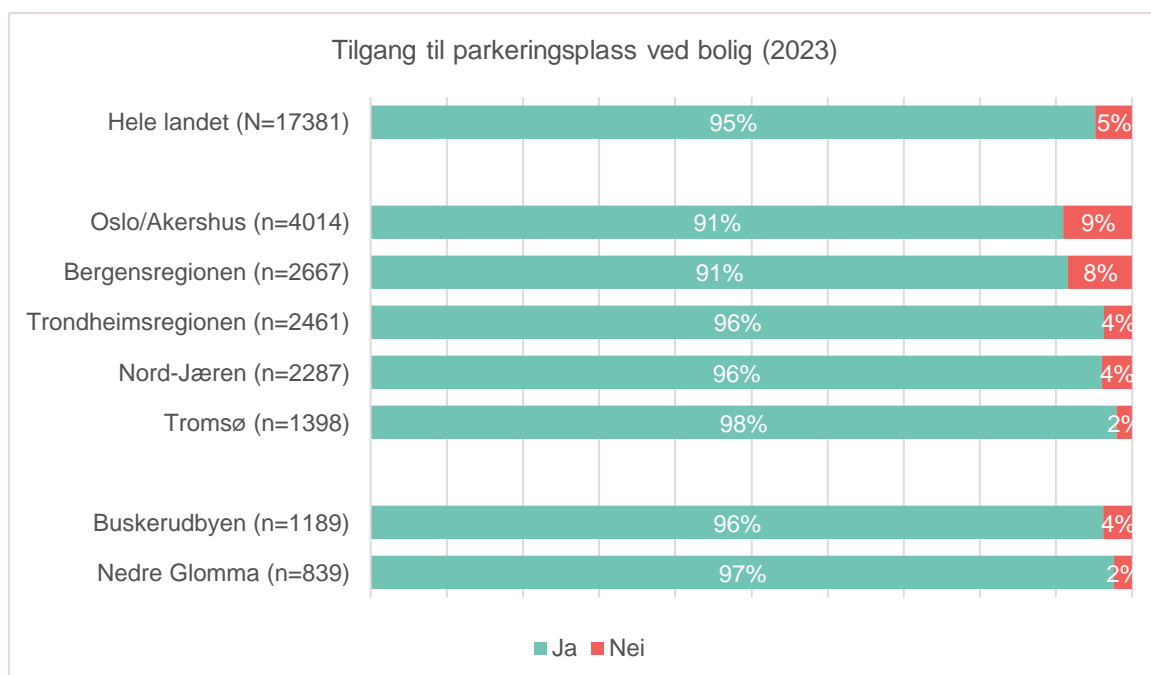


KAPITTEL 4: TILGANG TIL PARKERINGSPLASS

Tilgang til parkeringsplass nær bolig

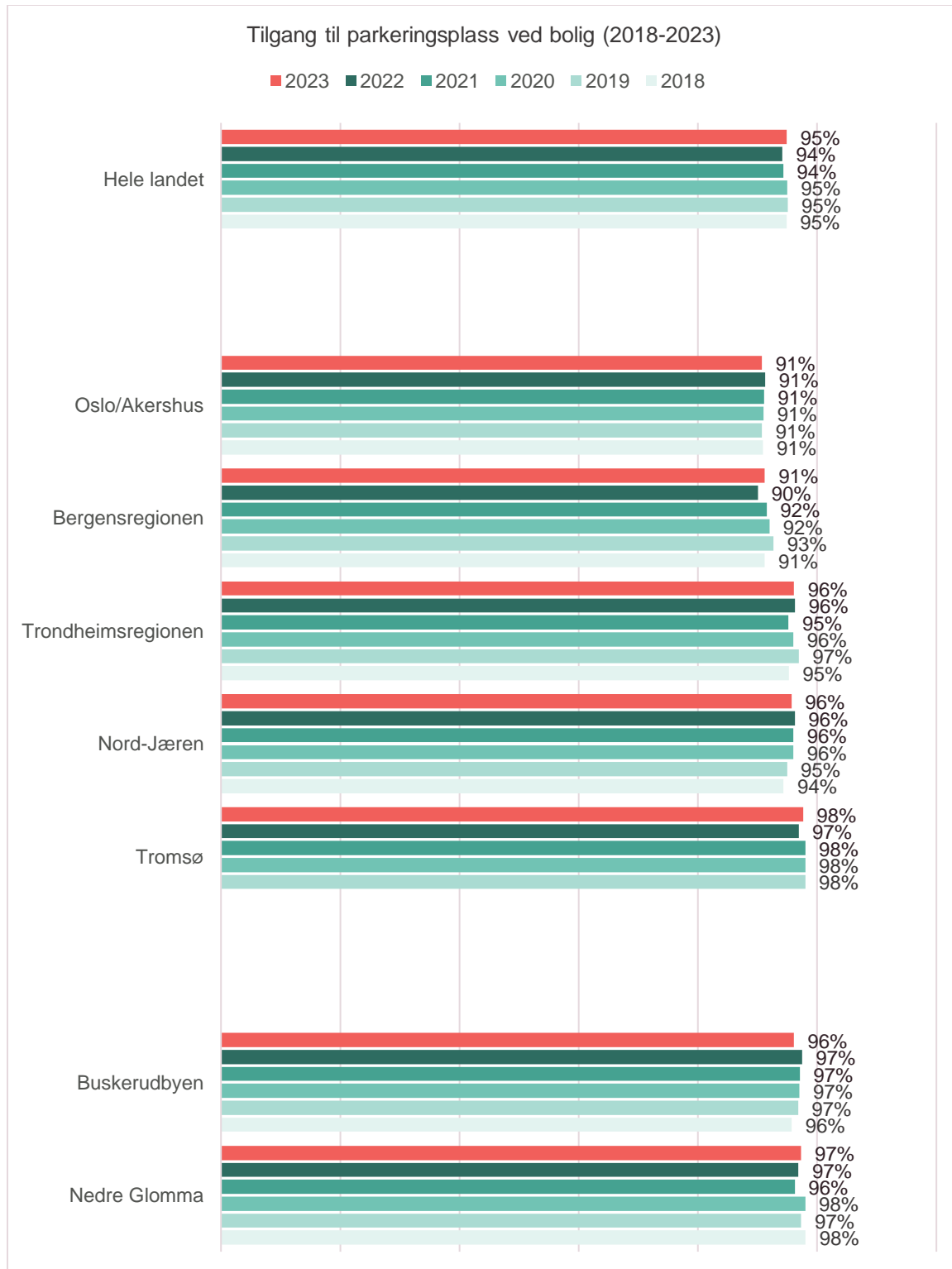
De aller fleste har tilgang til parkeringsplass i nærheten av egen bolig. I alle regioner har minst 91 prosent dette. De som er bosatt i Oslo/Akershus har sammen med Bergensregionen en noe mindre grad av tilgang sammenlignet med øvrige regioner. Spørsmålet om tilgang til parkeringsplass har gått til de som oppgir at de eier eller disponerer minst én bil.

Figur 10: Tilgang til parkeringsplass i nærheten av bolig



Tilgangen til parkeringsplass i nærheten av egen bolig er nokså stabil over tid.

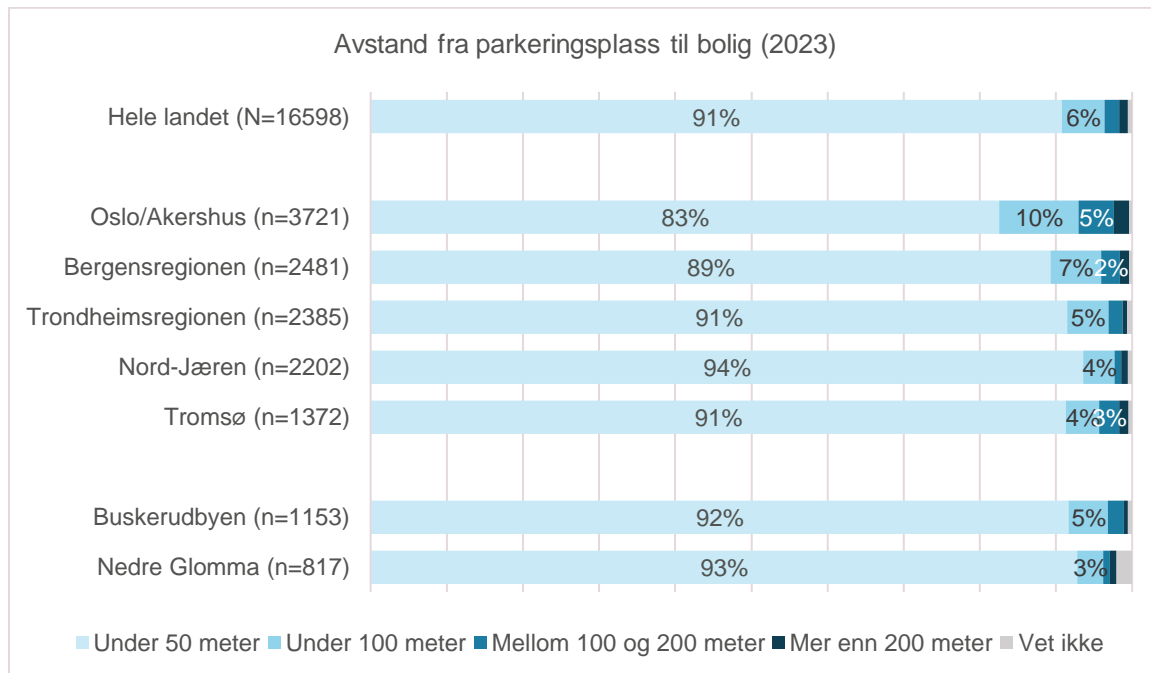
Figur 11: Tilgang til parkeringsplass (2018-2023)



Avstand til parkeringsplass

De aller fleste som har tilgang til parkeringsplass har denne under 50 meter fra sin bolig. I Oslo/Akershus har 83 prosent under 50 meter avstand til sin parkeringsplass, som er lavest andel sammenlignet med øvrige regioner.

Figur 12: Avstand til parkeringen fra boligen

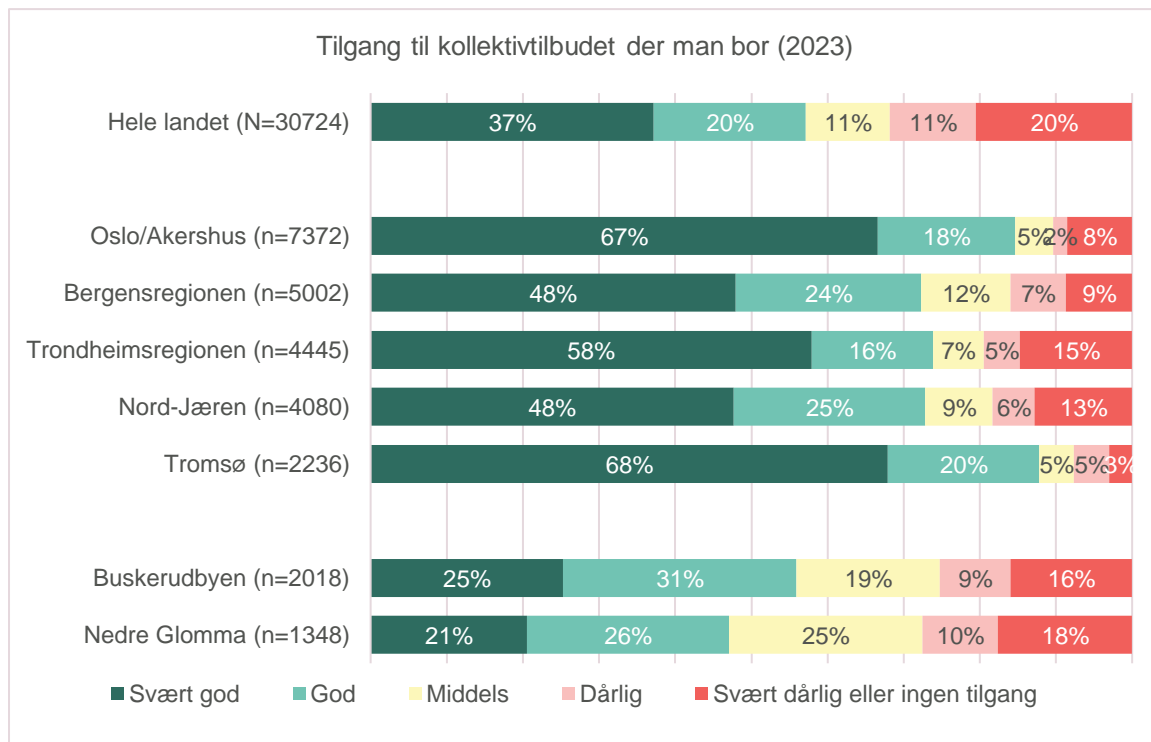


KAPITTEL 5: TILGANG TIL KOLLEKTIVTILBUD

Tilgang til kollektivtilbudet

På landsbasis har 57 prosent god eller svært god tilgang til kollektivtilbud der de bor. Tromsø trekker landssnittet opp, her har 88 prosent god eller svært god tilgang. Dette er høyest i landet, etterfulgt av Oslo/Akershus der 85 prosent har god eller svært god tilgang. I Nedre Glomma er andelen lavest, her har 47 prosent god eller svært god tilgang.

Figur 13: Tilgang til kollektivtransport



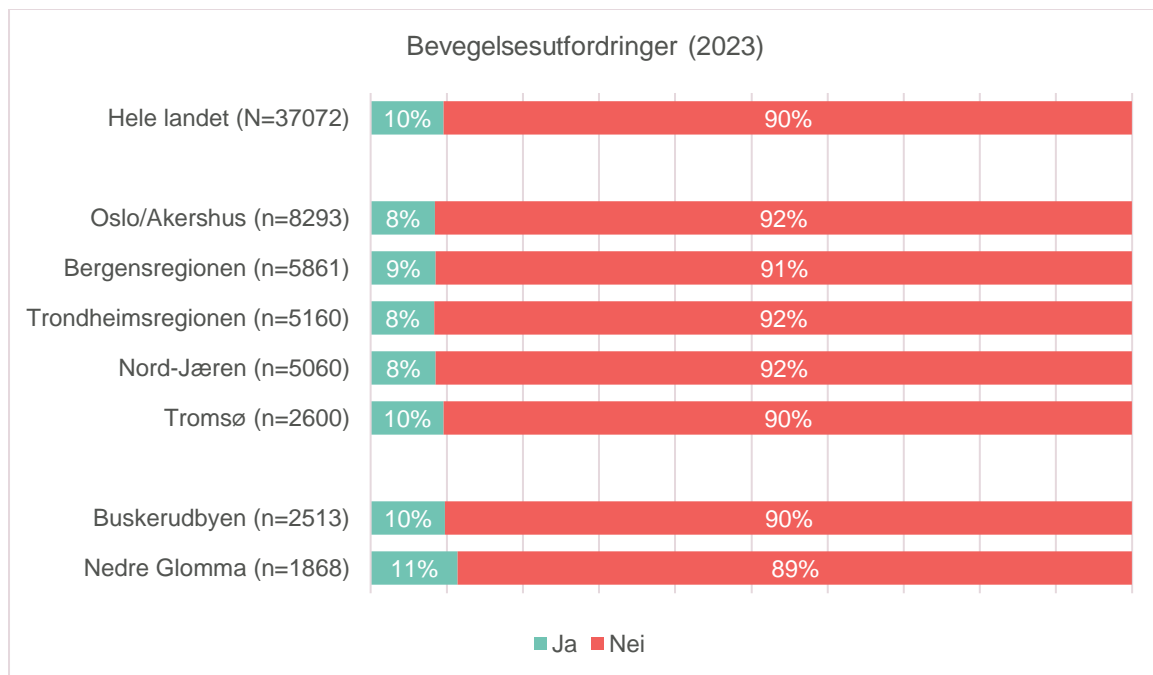
Til grunn for beregningen er en kombinasjon av avstand til holdeplass, og avgangsfrekvens mellom kl. 7 og 9, for det kollektive transportmidlet som en «vanligvis bruker» eller som det kan være «mest aktuelt å bruke». F.eks. er «Svært god» en kombinasjon av «minst fire avganger i timen» og «under 1 km i avstand». Alle har fått spørsmålene om avstand, og alle som ikke har oppgitt «Det finnes ikke noe kollektivtilbud» har så fått spørsmål om frekvens. De som har svart «Vet ikke» på frekvens mellom kl. 7 og 9 og samtidig har avstand 1,5 km eller kortere er utelatt fra prosentutregningen. Hvilke typer holdeplasser som inngår i kollektivtilbudet er definert av respondentene selv.

KAPITTEL 6: BEVEGELSESFORDRINGER

Andel med bevegelsesutfordringer

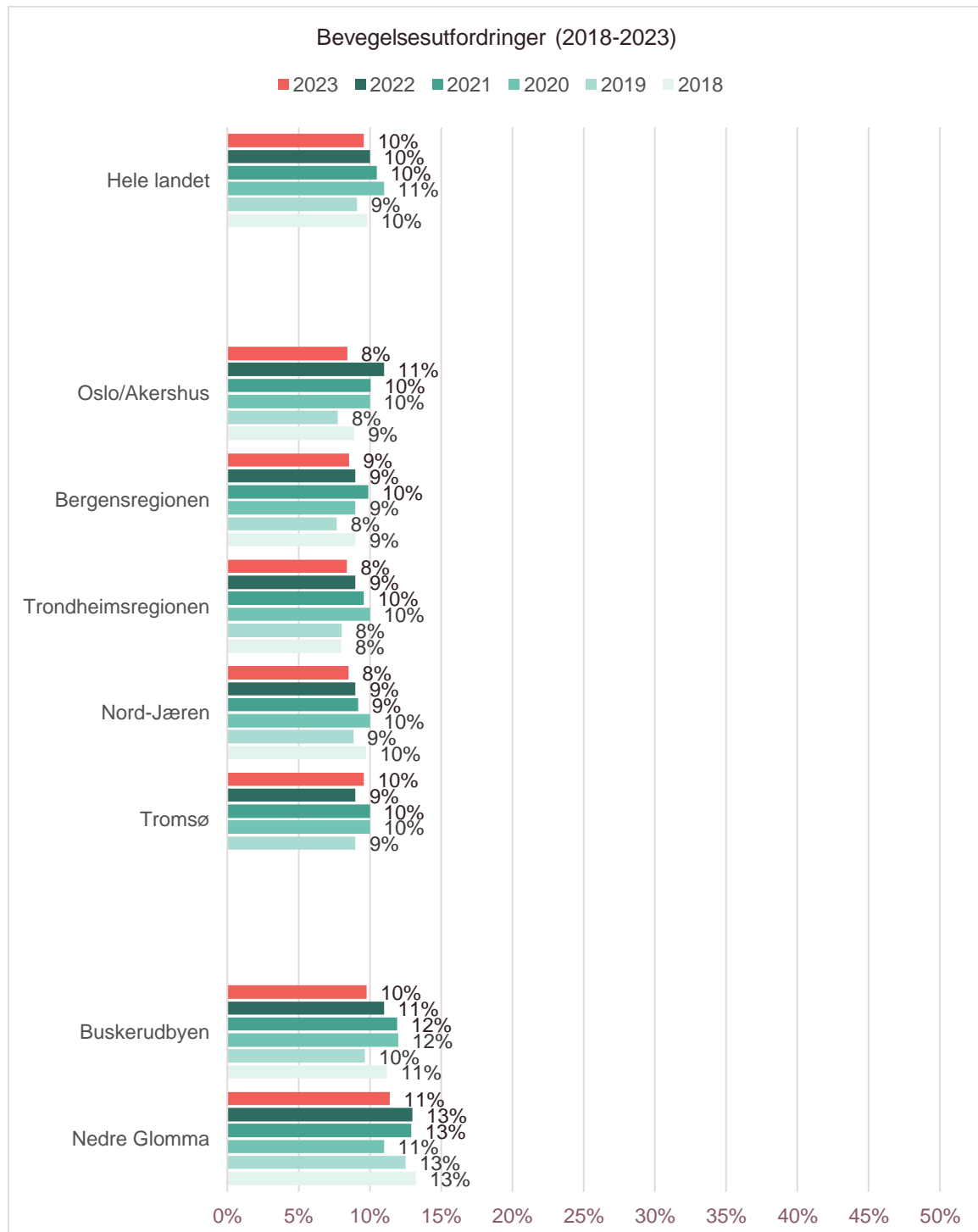
10 prosent har for tiden fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Andelen er relativt jevn over regionene.

Figur 14: Andel med bevegelsesutfordringer



Fra fjoråret går andelen med bevegelsesproblemer ned i alle regioner unntatt Tromsø. I Oslo/Akershus synker andelen med tre prosentpoeng fra 2022.

Figur 15: Andel som har bevegelsesproblemer (2018-2023)

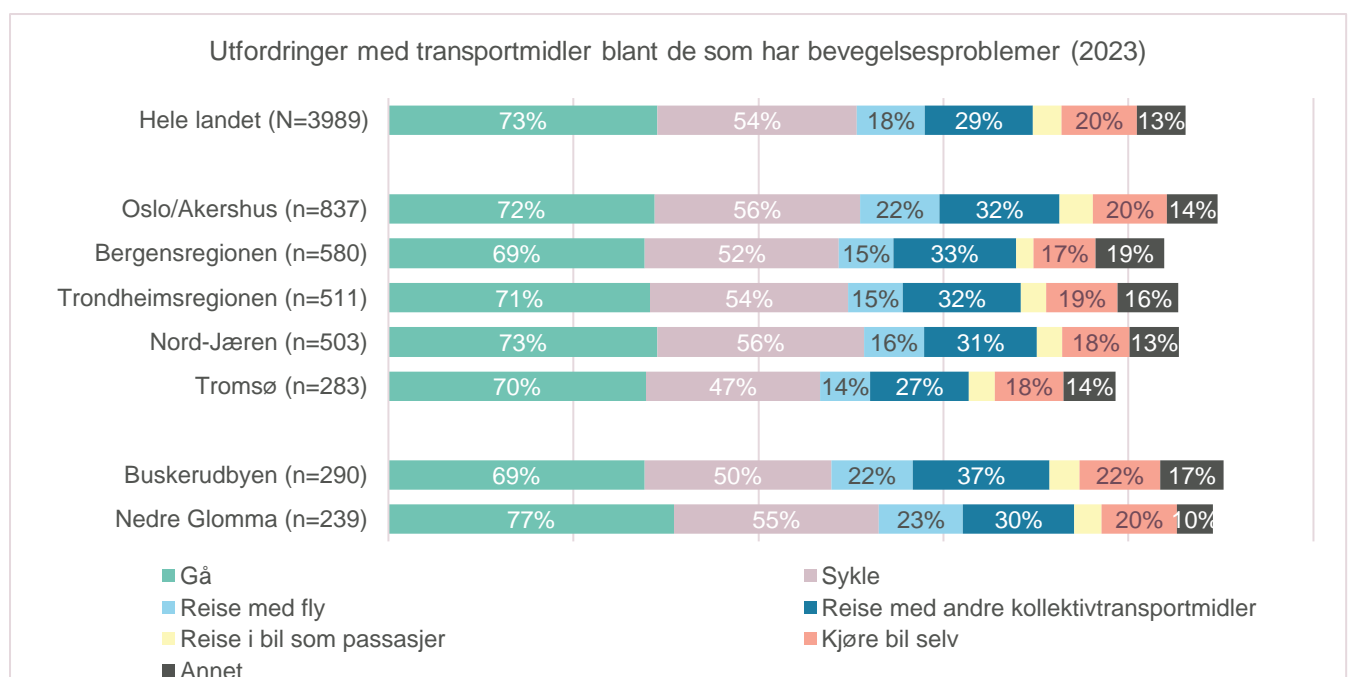


Hvilke transportmidler man har utfordringer med

Blant de med bevegelsesutfordringer, er det flest som synes det er problematisk å gå etterfulgt av å sykle, henholdsvis 73 og 54 prosent. (Det er verdt å merke seg at det er mange som aldri sykler, som derfor sannsynligvis aldri har utfordringer med dette).

På tredjeplass er andre kollektivtransportmidler, som ligger på rundt 30 prosent i alle regioner. I Buskerudbyen er andelen større. Her byr det for 37 prosent på problemer å ta andre kollektivtransportmidler.

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

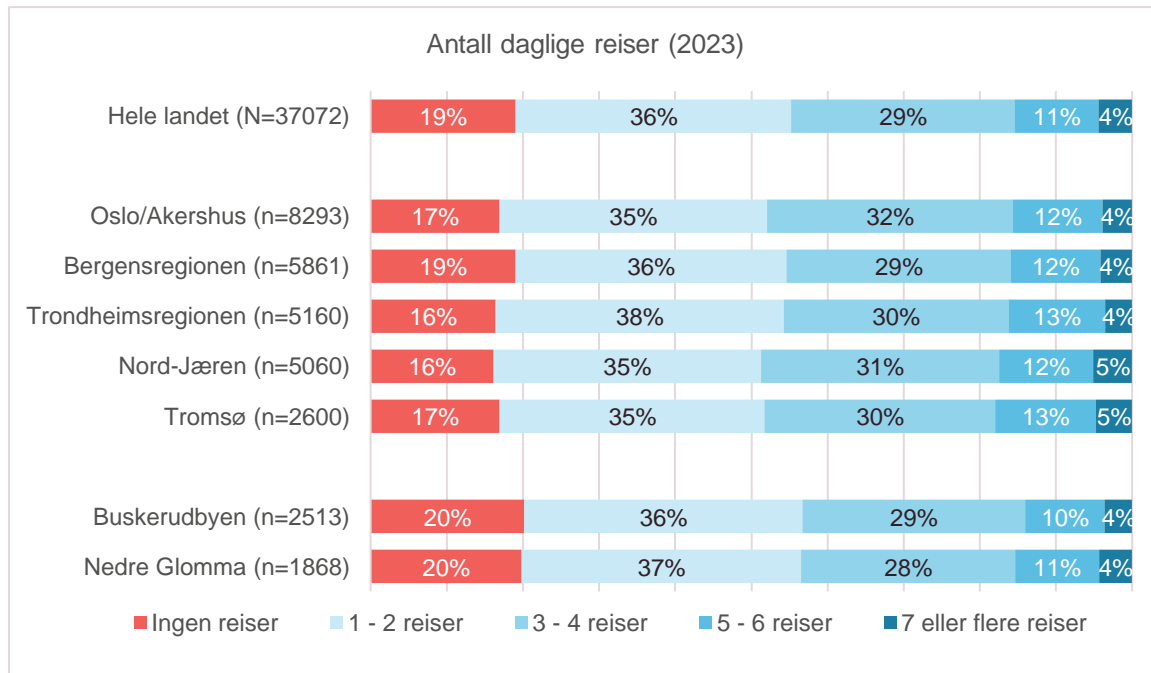


KAPITTEL 7: DAGLIGE REISER

Antall daglige reiser

De ulike regionene viser relativt likt mønster i antall reiser som blir foretatt i løpet av en dag. For alle regioner er det en gjennomgående overvekt av å gjøre mellom én og to reiser daglig.

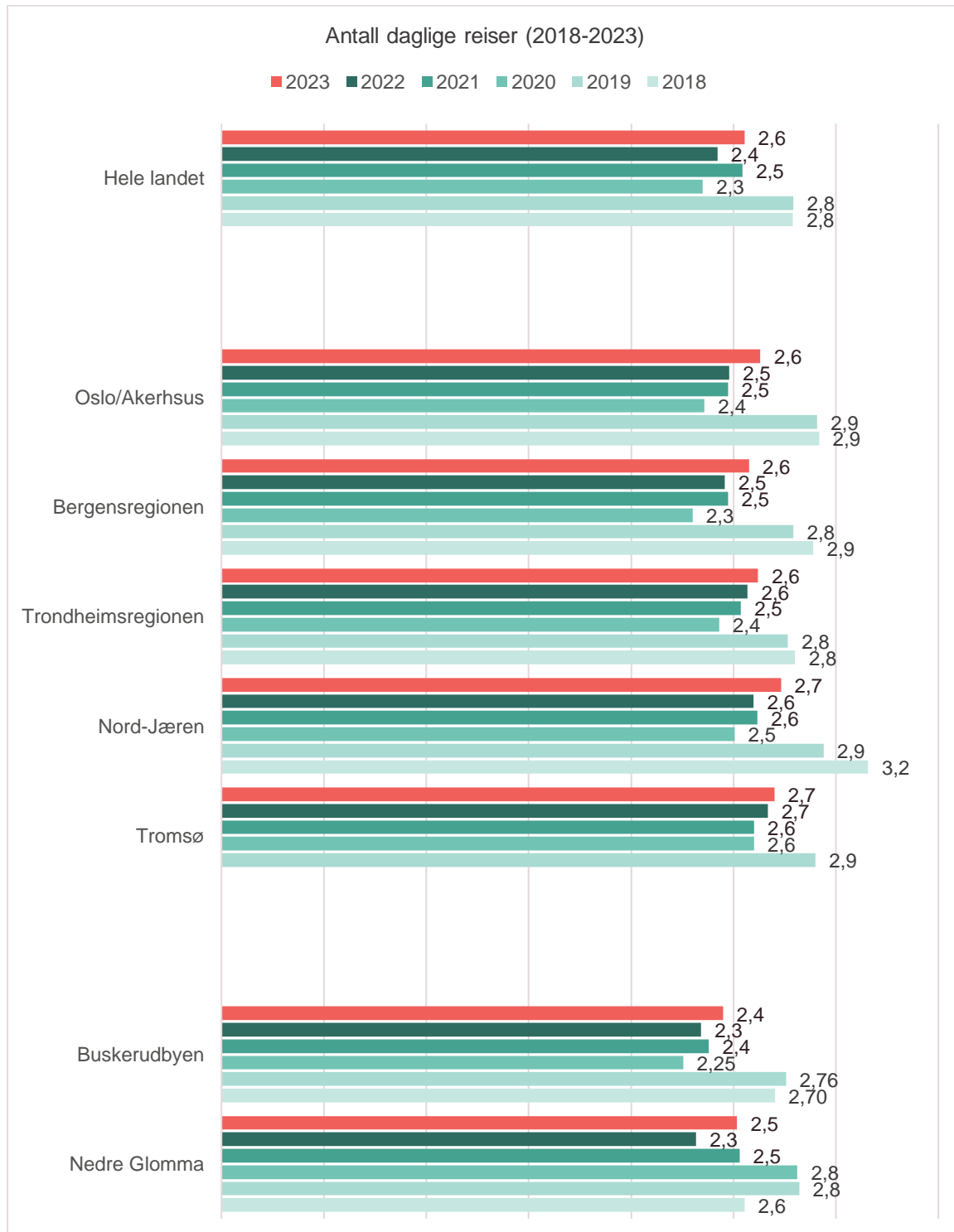
Figur 17: Antall daglige reiser



I 2023 øker gjennomsnittlige antall daglige reiser i alle områder. Økningen er størst på landsbasis og i Nedre Glomma.

Årene 2020 og 2021 var som kjent preget av Covid-19, med restriksjoner på reisevirksomhet gitt av myndighetene. I 2023 er gjennomsnittlig antall reiser fortsatt på et lavere nivå enn det var før Covid-19.

Figur 18: Antall daglige reiser (2018-2023)

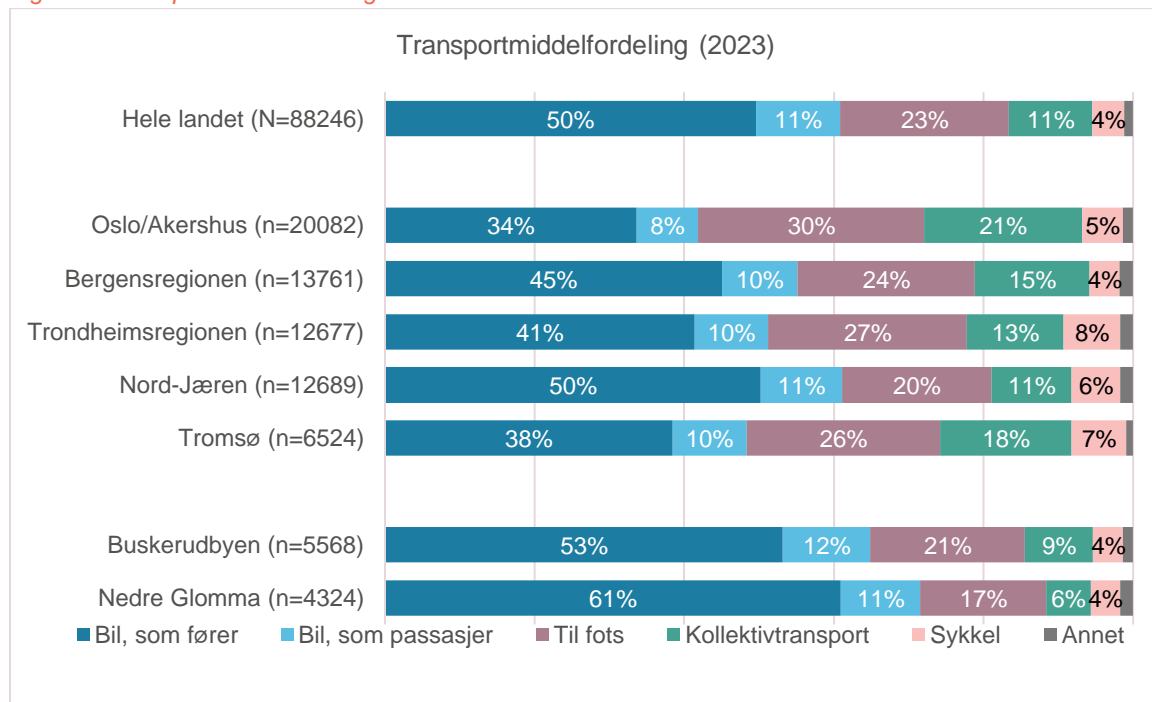


KAPITTEL 8: TRANSPORTMIDDELBRUK

På landsbasis er halvparten av reisene gjennomført ved bil som fører. Til sammen bruker vi bil enten som fører eller passasjer ved 61 prosent av reisene. I Nedre Glomma er denne andelen høyest på 72 prosent, og i Oslo/Akershus er denne andelen lavest på 42 prosent.

I Oslo/Akershus er andelen reiser til fots 30 prosent, som er størst på tvers av områdene. I Oslo/Akershus er også andelen kollektivreiser størst med 21 prosent.

Figur 19: Transportmiddelfordeling



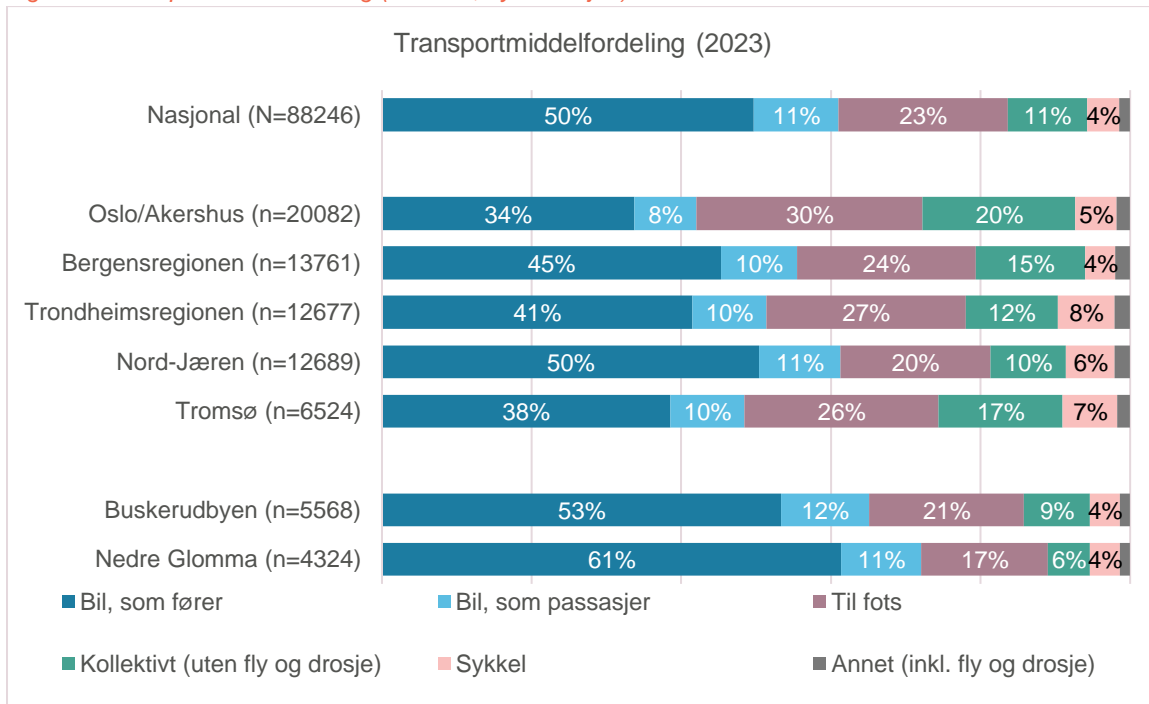
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 20: Transportmiddelfordeling (kollektiv, ny definisjon)



«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Som tidligere nevnt inkluderer kollektivtransport en rekke former for transport. I tabellen nedenfor er det presentert **transportmiddelfordeling** per kollektivtransportform. For hele landet er bussandelen 53 prosent. I Tromsø er bussandelen høyest med 93 prosent.

Tabell 5: Transportmiddelfordeling per kollektivtrafikktype

	Buss	Bane/ Trikk	Tog	Drosje/ taxi	Fly	Ferge/ båt	Vet ikke / husker ikke
Hele landet (n=10741)	53	23	17	2	3	2	1
Oslo/Akershus (n=3835)	38	37	19	2	2	1	1
Bergensregionen (n=1814)	61	27	3	2	2	2	1
Trondheimsregionen (n=1514)	85	3	6	2	3	1	1
Nord-Jæren (n=1187)	67	1	22	3	4	2	1
Tromsø (n=1015)	93	0	0	4	2	0	1
Buskerudbyen (n=410)	43	3	48	1	3	1	1
Nedre Glomma (n=254)	60	3	22	3	3	8	1

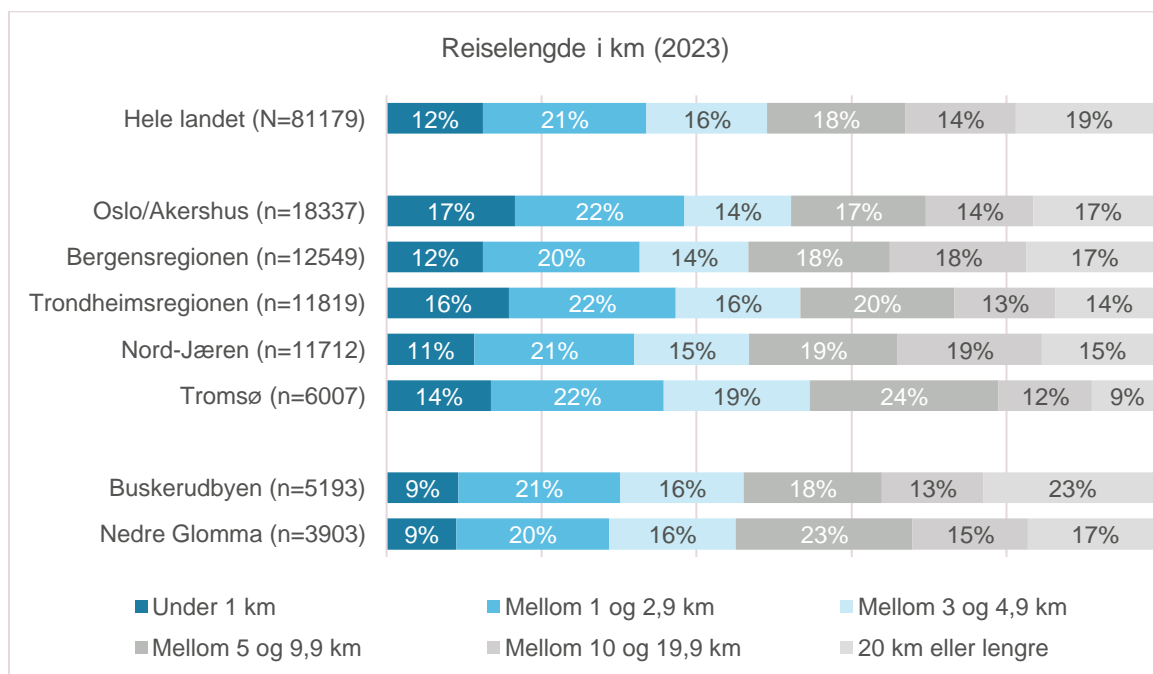
Reiselengde i strekning

Størst andel reiser er mellom 1 og 2,9 km – på landsbasis 21 prosent. Fordelingen er allikevel ganske jevn over alle reiselengder. 19 prosent av alle reiser er 20 km eller lengre.

I Buskerudbyen og Nedre Glomma ser vi laveste andeler korte reiser, altså reiser under 1 km, med 9 prosent. I Oslo/Akershus og Trondheimsregionen er andelen korte reiser størst, på henholdsvis 17 og 16 prosent.

I Buskerudbyen finner vi størst andel reiser som er 20 km eller lengre. Her er andelen 23 prosent. I Tromsø har vi lavest andel på 9 prosent.

Figur 21: Reiselengde i km



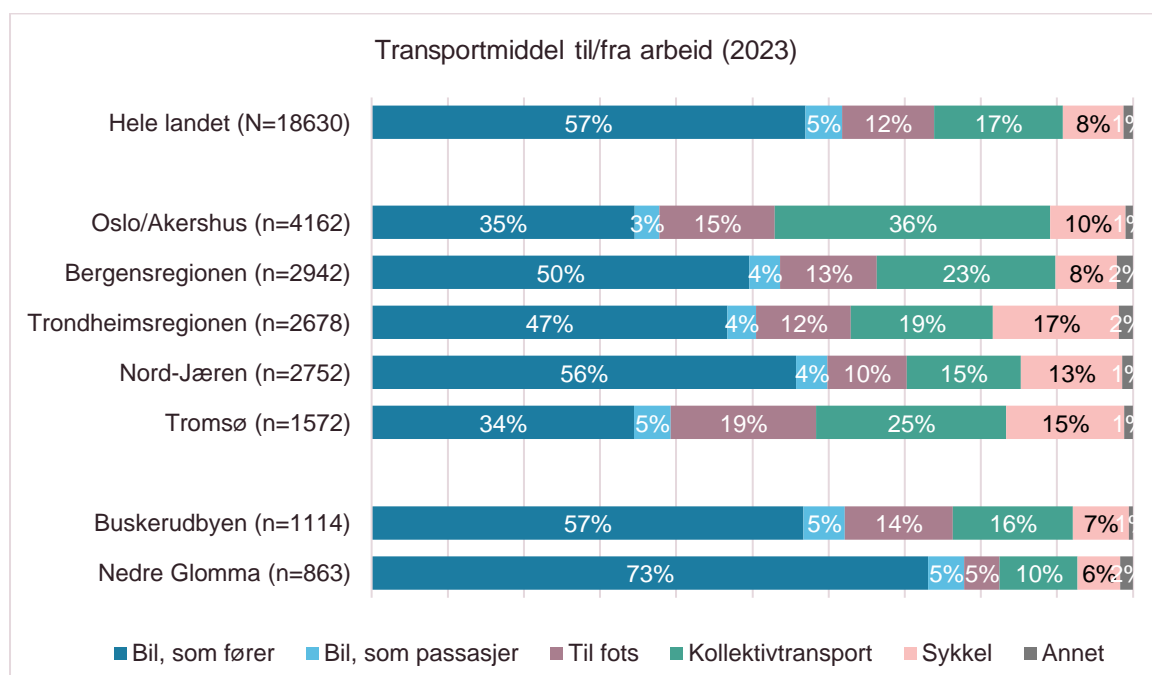
KAPITTEL 9: ULIKE REISEFORMÅL

Reiser til/fra arbeid

Transportmiddelfordeling

Til og fra arbeid bruker vi på landsbasis i størst grad bil, 57 prosent. Dette gjelder for alle områder unntatt Oslo/Akershus der største andel bruker kollektivtransport til og fra arbeid. I Oslo/Akershus er kollektivandelen 36 prosent mens andelen bil som fører er 35 prosent.

Figur 22: Transportmiddel til/fra arbeid



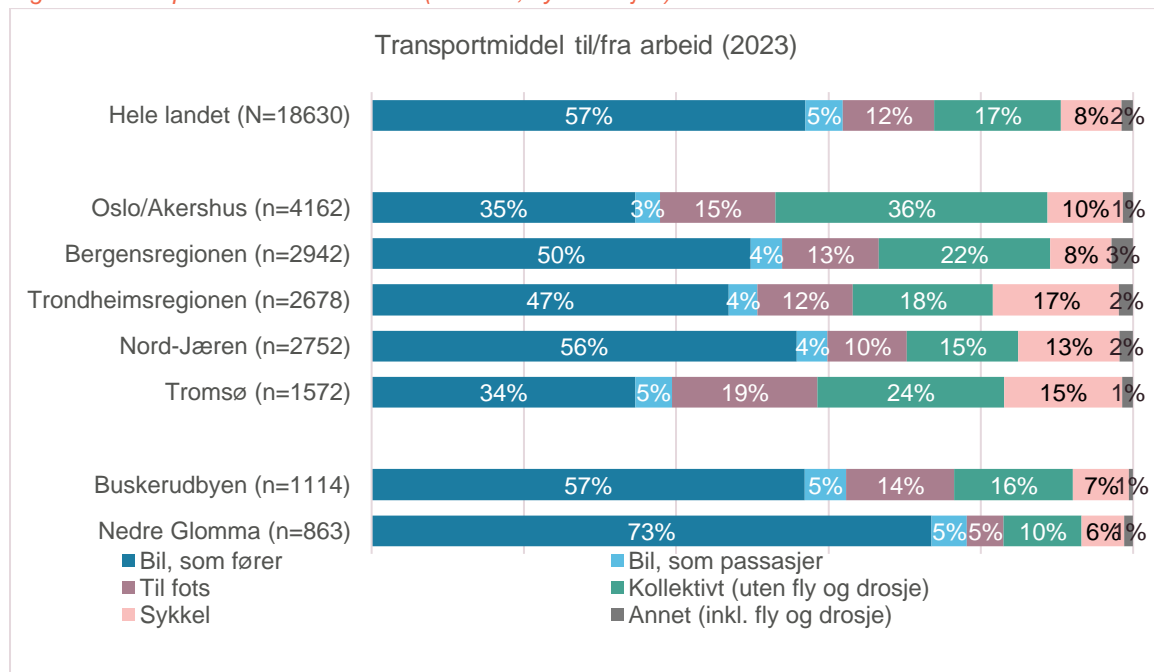
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 23: Transportmiddel til/fra arbeid (kollektiv, ny definisjon)



«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Tabell 6: Transportmiddel til/fra arbeid – kollektivtransport

Tall i radprosent	Buss	Bane/trikk	Tog	Drosje / Taxi	Fly	Båt	Vet ikke / husker ikke
Oslo/Akershus (n=1432)	36%	35%	26%	1%	0%	2%	0%
Bergensregionen (n=612)	64%	25%	2%	3%	1%	4%	1%
Trondheimsregionen (n=484)	85%	3%	9%	0%	1%	2%	0%
Nord-Jæren (n=388)	64%	0%	32%	0%	2%	2%	0%
Tromsø (n=353)	97%	0%	0%	1%	1%	0%	0%
Buskerudbyen (n=178)	35%	1%	62%	0%	1%	0%	1%
Nedre Glomma (n=97)	47%	2%	46%	0%	0%	5%	0%

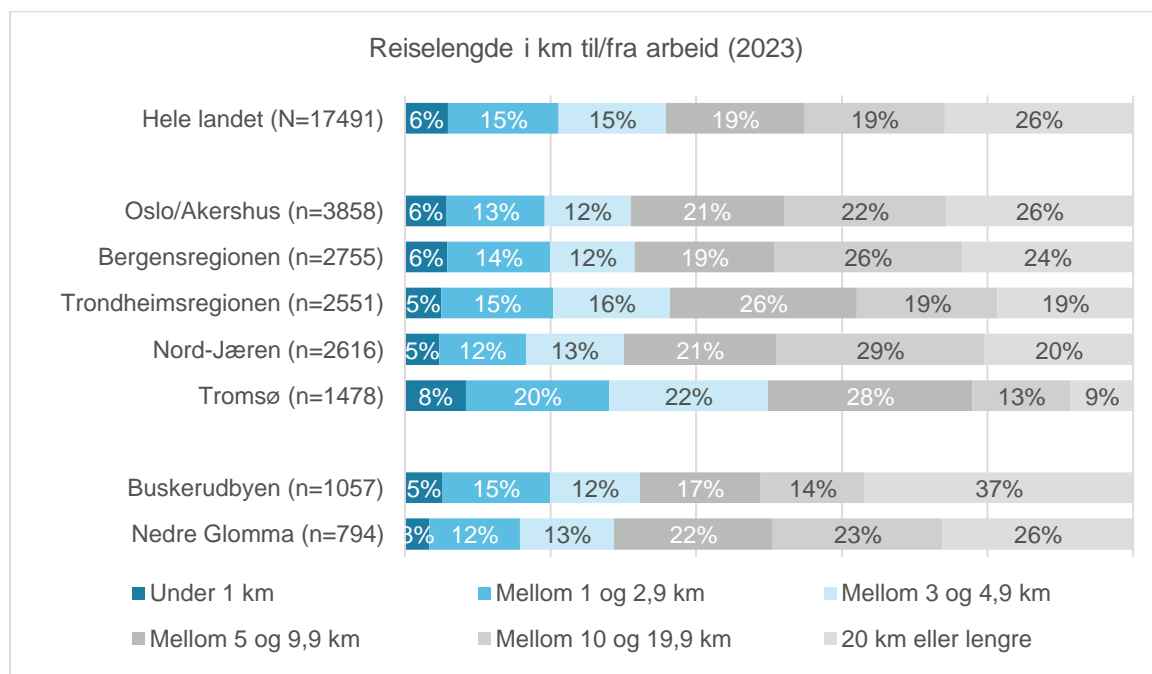
Reiselengde i strekning

På landsbasis er størst andel reiser til og fra arbeid 20 km eller lengre. Til sammen er 64 prosent av reisene fem kilometer eller lengre.

På områdenivå varierer fordelingen noe, men til felles har alle områder størst andel reiser fem kilometer eller mer. Tromsø skiller seg ut ved at halvparten av reisene er under fem kilometer og halvparten er fem kilometer eller mer.

Buskerudbyen har størst andel reiser 20 km eller lengre på 37 prosent. I Tromsø forekommer denne reiselengden i minst grad, med 9 prosent.

Figur 24: Reiselengde i strekning til/fra arbeid

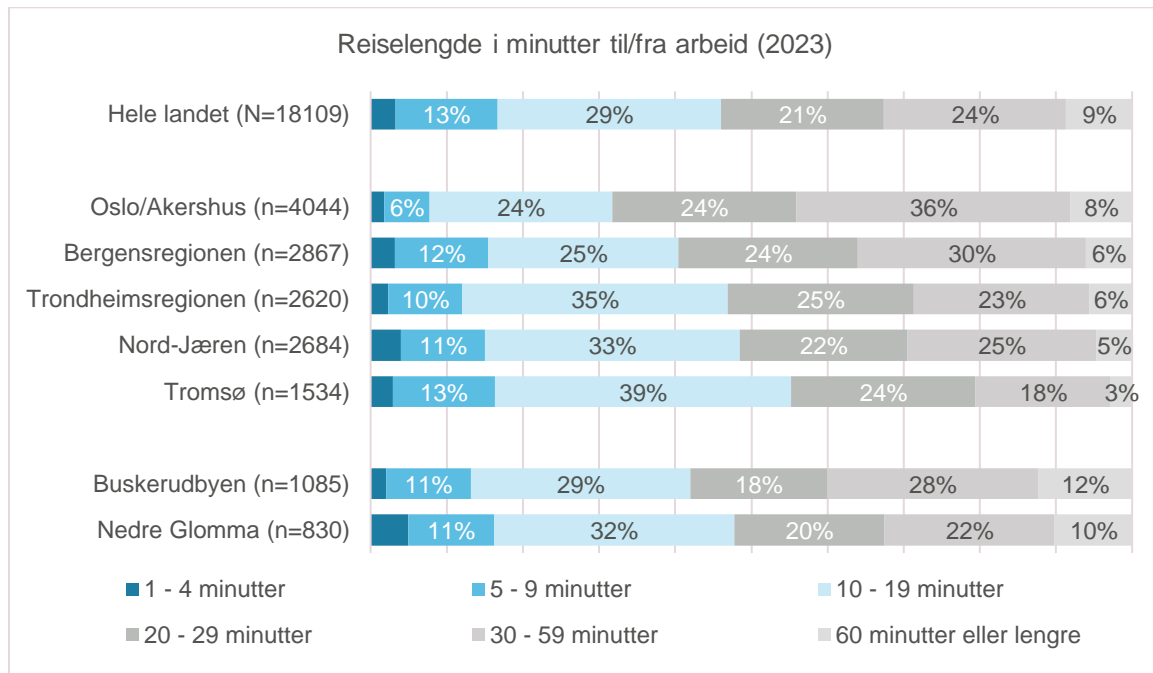


Reiselengde i tid

På nasjonalt nivå er størst andel reiser til og fra arbeid 10-19 minutter. Lavest andel reiser er 1-4 minutter.

Oslo/Akershus og Bergensregionen skiller seg fra landstotalen ved å ha størst andel reiser av varighet 30-59 minutter.

Figur 25: Reiselengde i tid til/fra arbeid

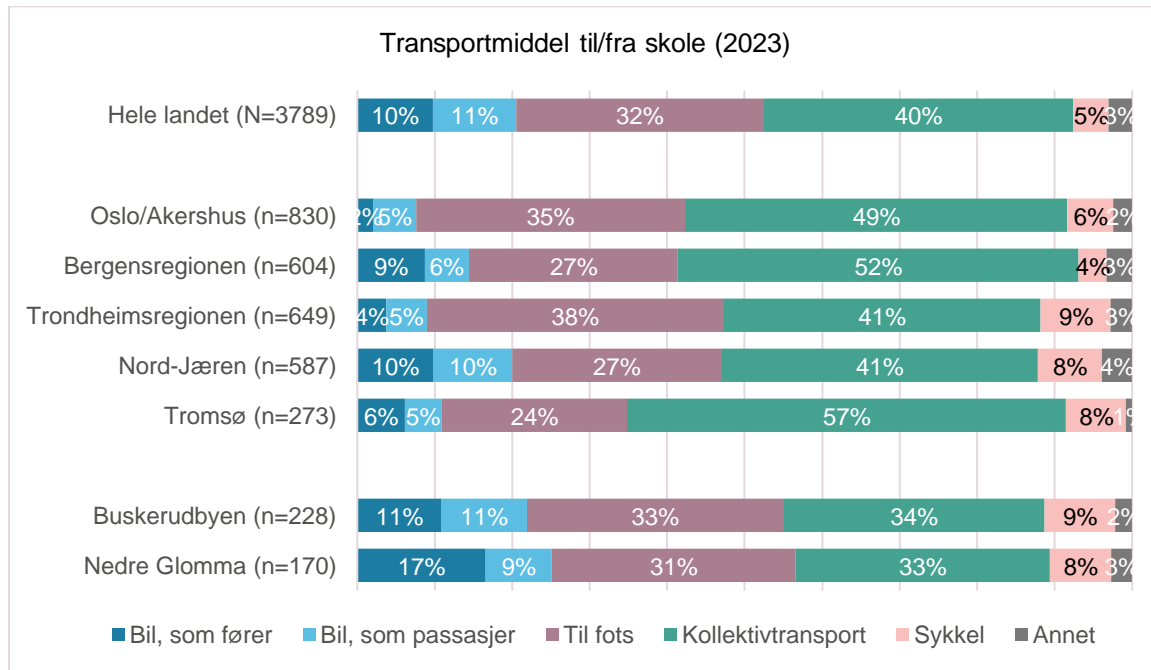


Til/fra skole

Transportmiddelfordeling

Til og fra skole reiser vi i størst grad med kollektivt som transportmiddel. I Tromsø er denne andelen størst på 57 prosent. I Buskerudbyen og Nedre Glomma er andelene minst, på henholdsvis 34 og 33 prosent.

Figur 26: Transportmiddel til/fra skole



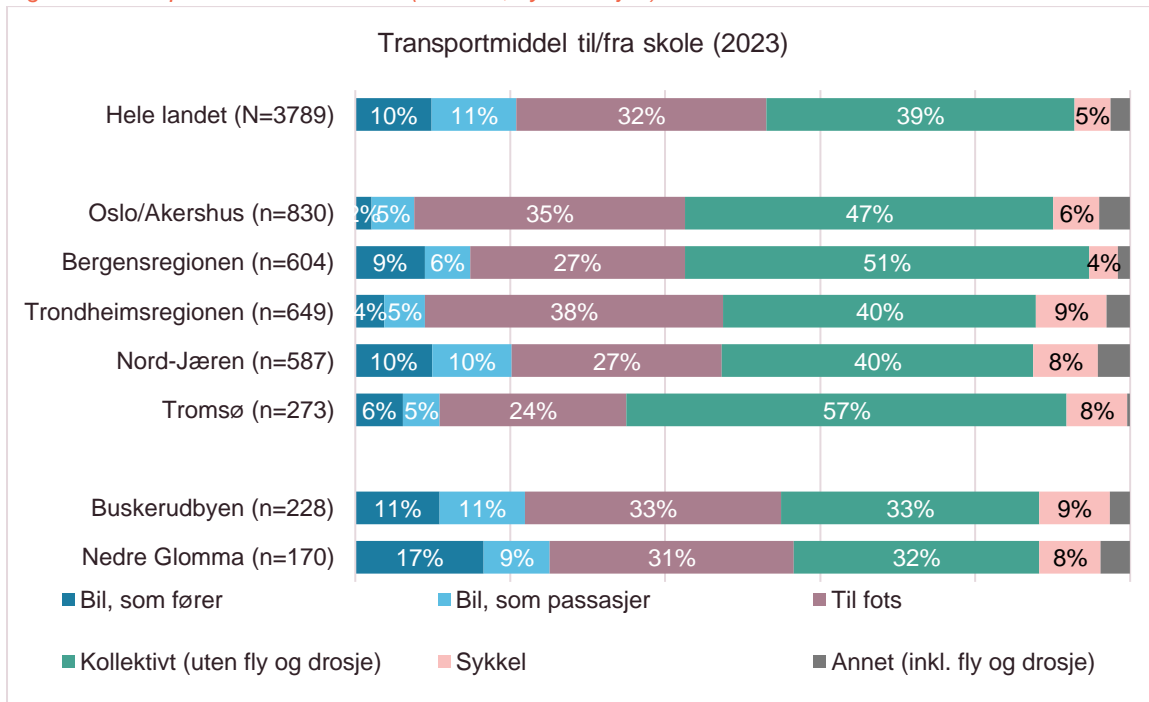
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 27: Transportmiddel til/fra skole (kollektiv, ny definisjon)



«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

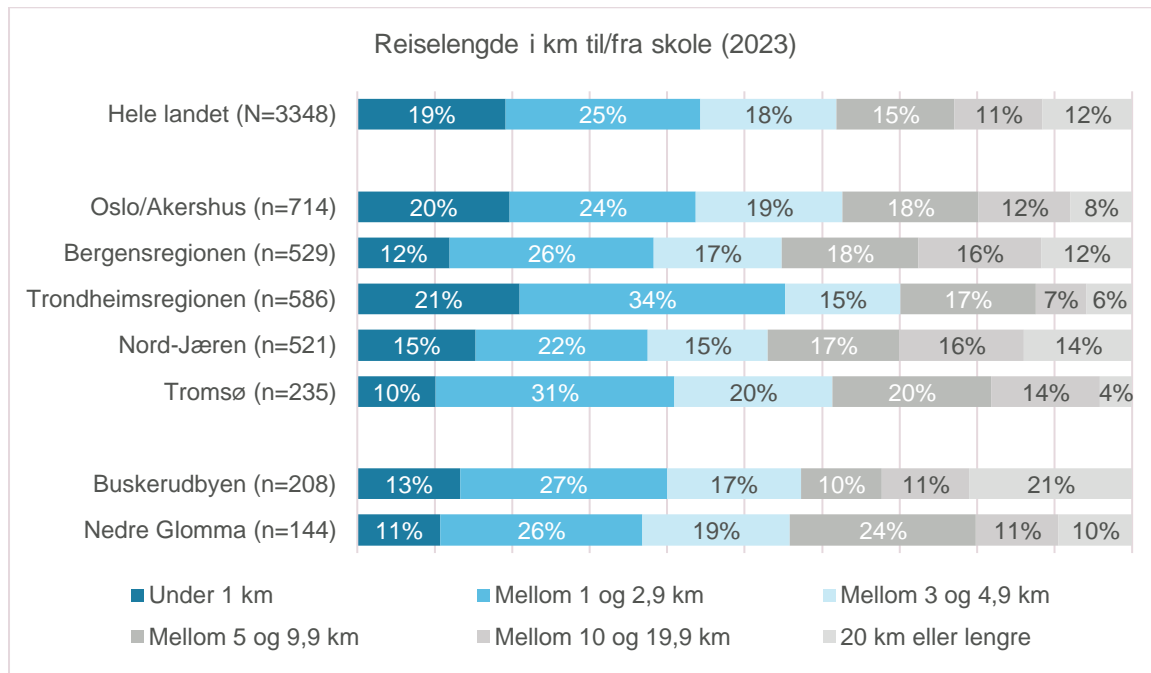
«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Reiselengde i strekning

På landsbasis har 25 prosent reiselengde til og fra skole på 1-2,9 km. På tvers av alle områder forekommer dette strekningsintervallet for størst andel, fra 22-34 prosent.

I Buskerudbyen er 21 prosent av reisene til og fra skole 20 km eller lengre. Andelen er betraktelig høyere enn i øvrige områder.

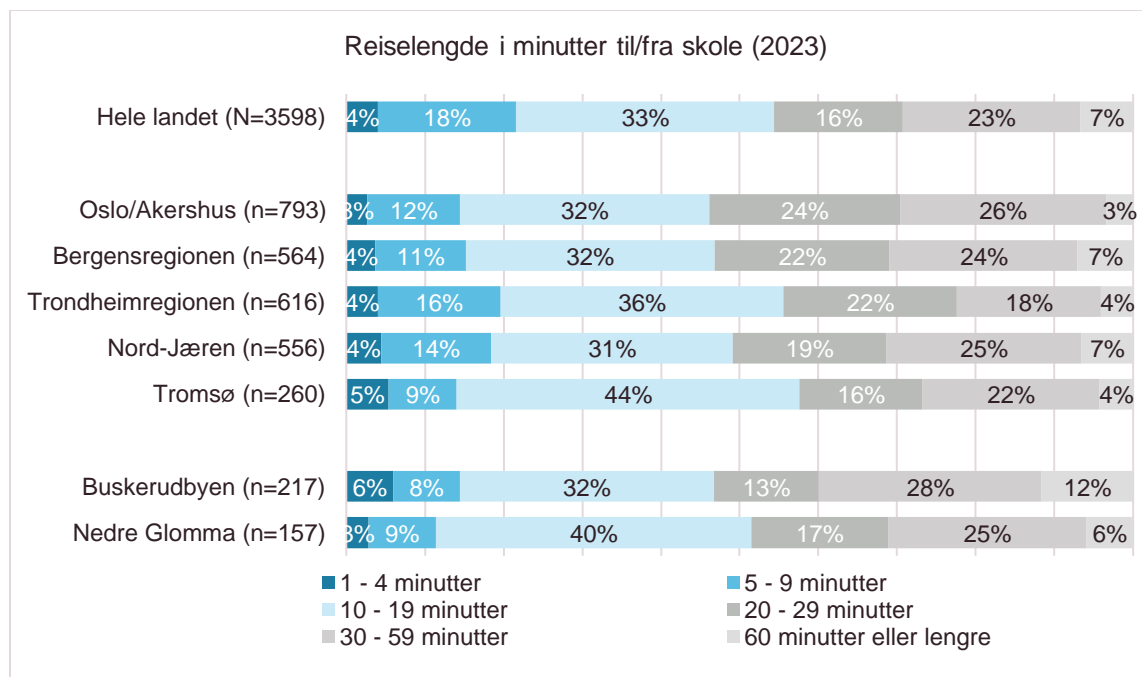
Figur 28: Reiselengde i strekning til/fra skole



Reiselengde i tid

33 prosent av reiser til og fra skole er 10-19 minutter på nasjonalt nivå. Også på områdenivå utgjør dette tidsintervallet størst andel reiser, fra 31 til 44 prosent.

Figur 29: Reiselengde i tid til/fra skole



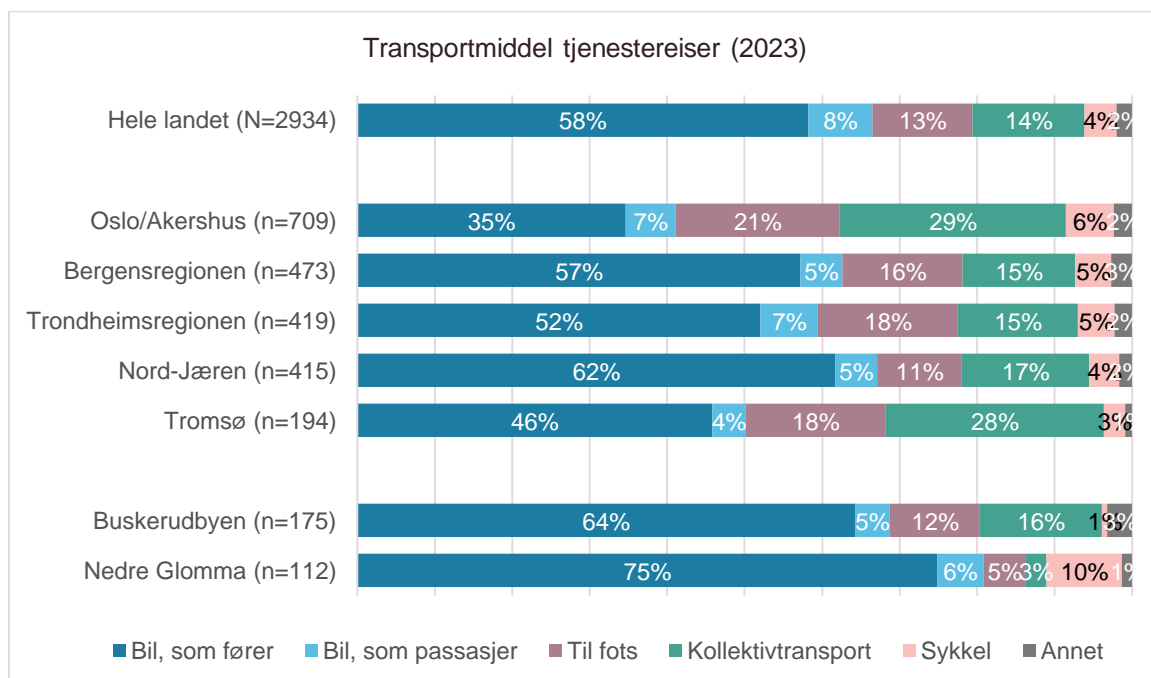
Tjenestereiser

Transportmiddelfordeling

I 58 prosent av tjenestereiser er transportmiddel bil som fører. Andelen er størst i Nedre Glomma (75 prosent), og minst i Oslo/Akershus (35 prosent).

I Oslo/Akershus og Tromsø brukes kollektivtransport i større grad enn andre områder, henholdsvis 29 og 28 prosent.

Figur 30: Transportmiddel ved tjenestereiser



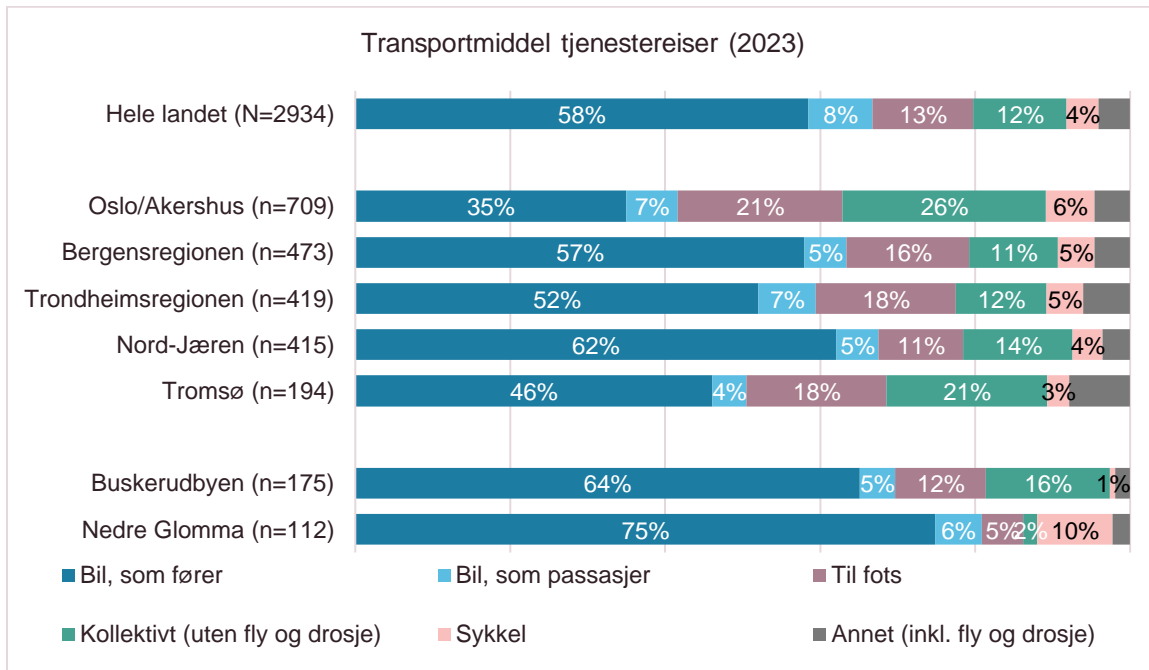
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser (kollektiv, ny definisjon)



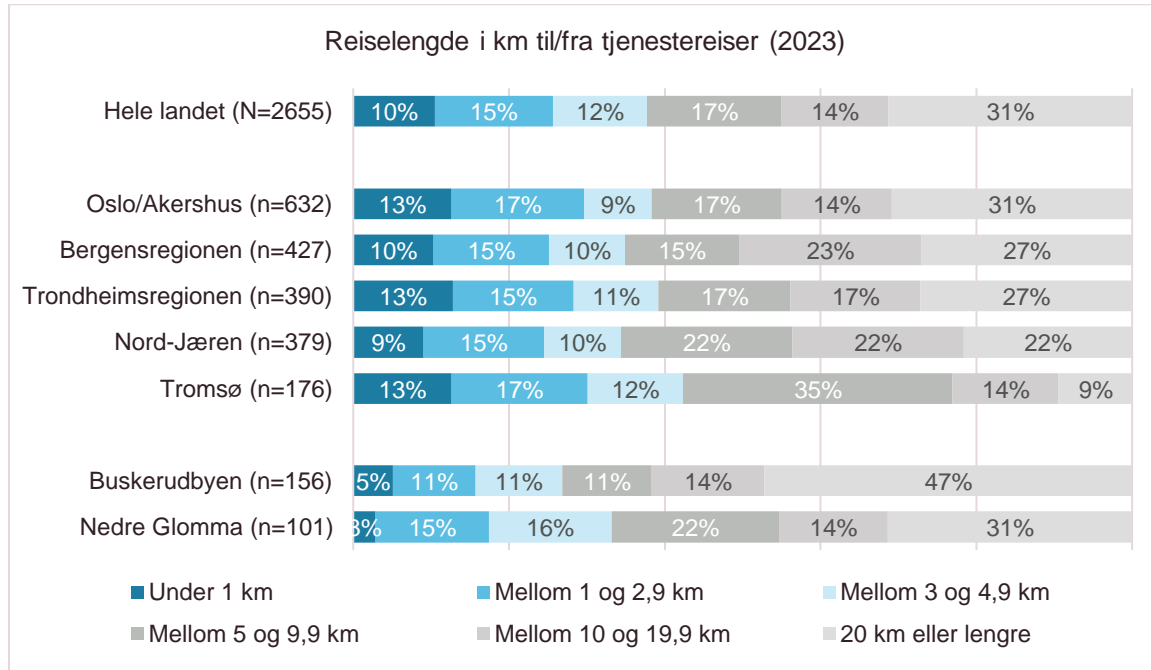
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Reiselengde i strekning

Størst andel tjenestereiser er 20 km eller lengre på landsbasis. I Tromsø er denne andelen nede på 9 prosent, mens størst andel tjenestereiser er her mellom 5 og 9,9 km. I Buskerudbyen er 47 prosent av tjenestereiser 20 km eller lengre.

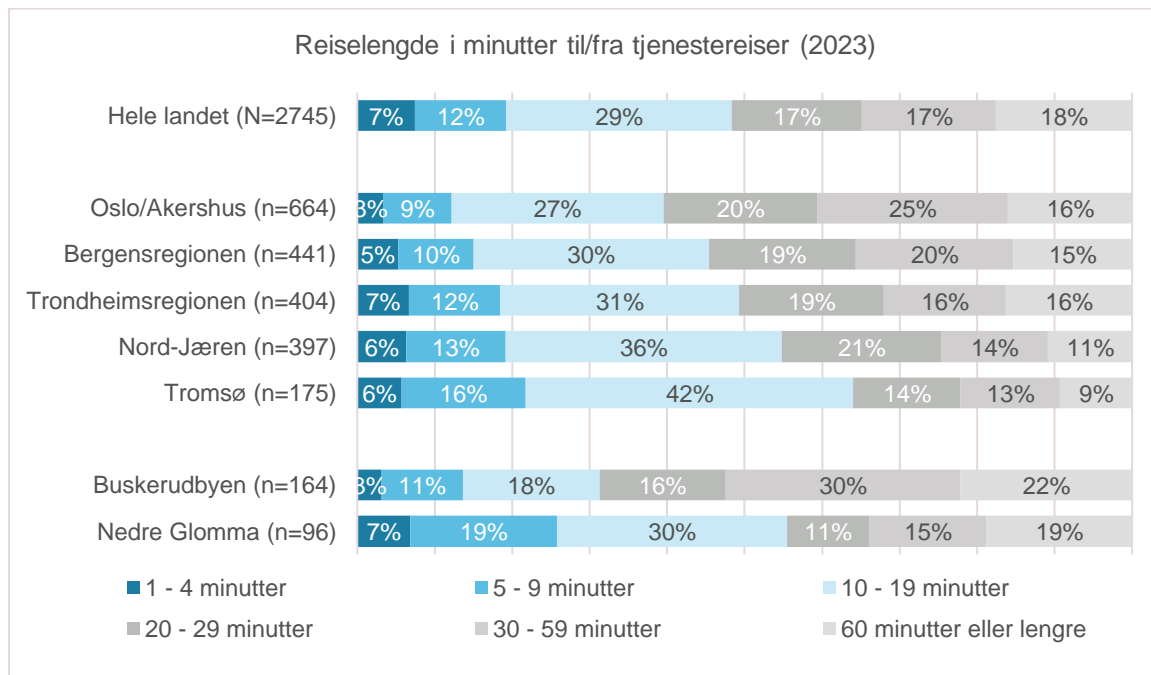
Figur 32: Reiselengde i strekning ved tjenestereiser



Reiselengde i tid

På nasjonalt nivå tar størst andel tjenestereiser 10-19 minutter. I Tromsø er denne andelen størst med 42 prosent, og i Buskerudbyen er andelen lavest med 18 prosent. I Buskerudbyen er størst andel tjenestereiser 30-59 minutter.

Figur 33: Reiselengde i tid ved tjenestereiser

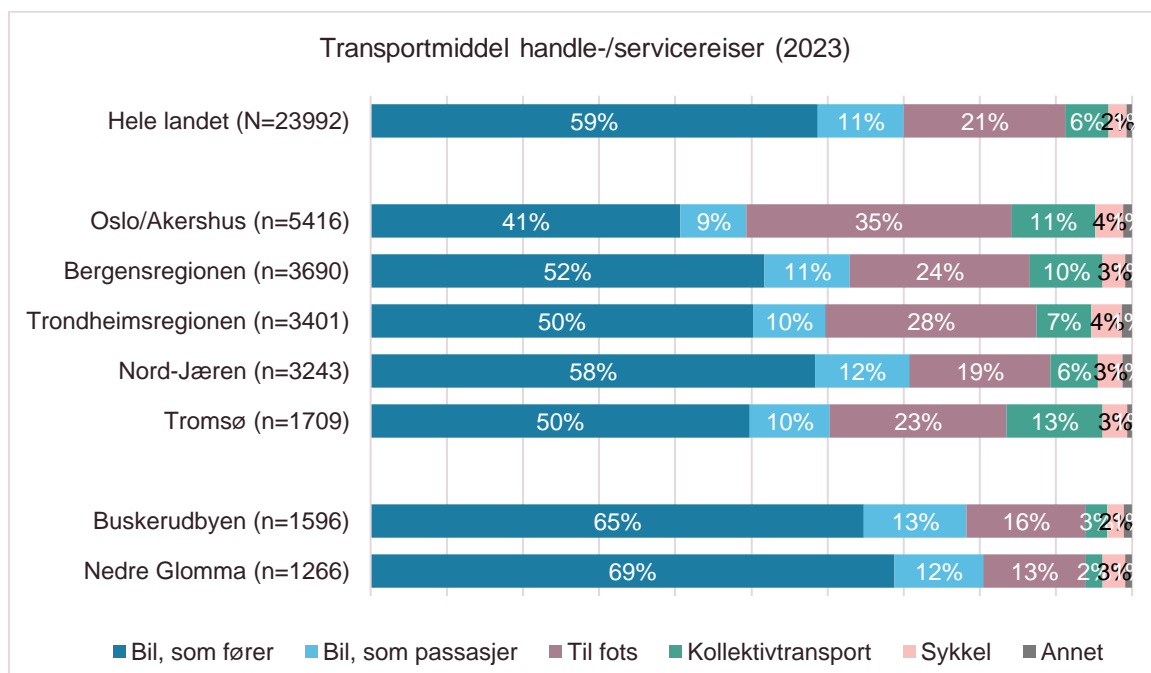


Handle- og servicereiser

Transportmiddelfordeling

Ved handle- og servicereiser er flest reiser gjennomført ved bil som fører. Andelen er størst i Nedre Glomma (69 prosent) og lavest i Oslo/Akershus (41 prosent). I alle områder er bil som fører transportmiddel i størstedelen av handle- og servicereiser, og til fots utgjør nest størst andel reiser. I Oslo/Akershus er gange transportmiddel i 35 prosent av reiser, og i Nedre Glomma er andelen 13 prosent.

Figur 34: Transportmiddel ved handle-/servicereiser



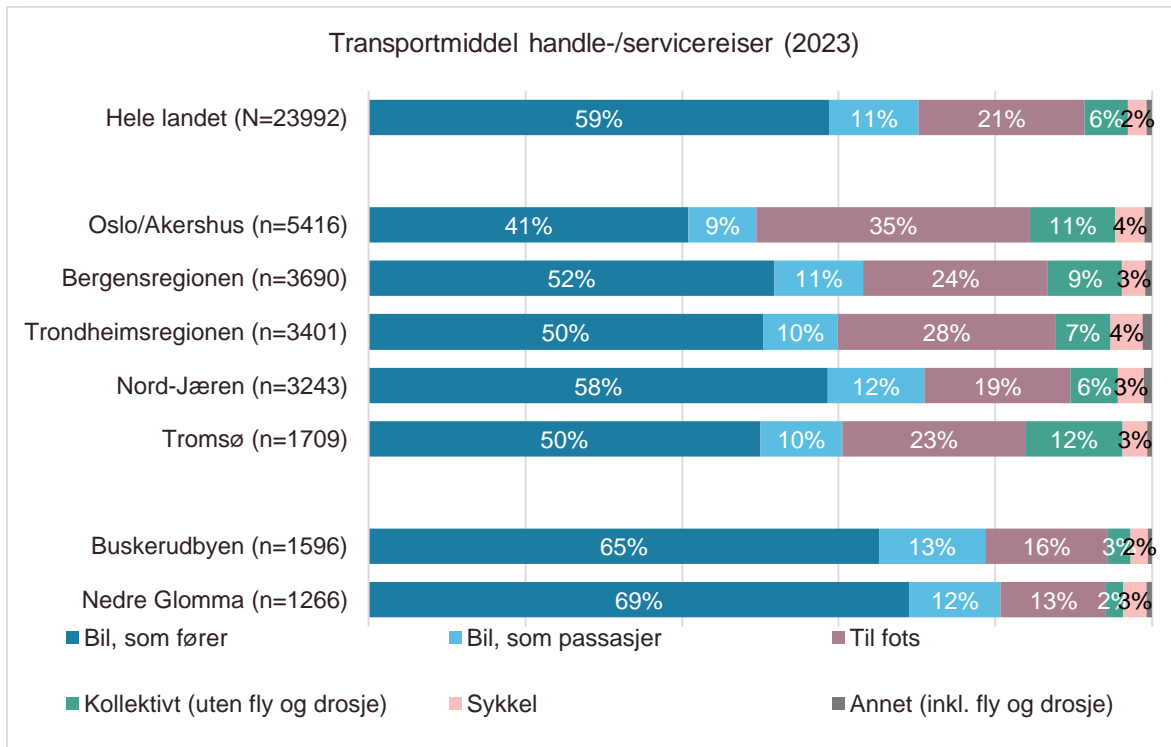
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 35: Transportmiddel ved handle-/servicereiser (kollektiv, ny definisjon)



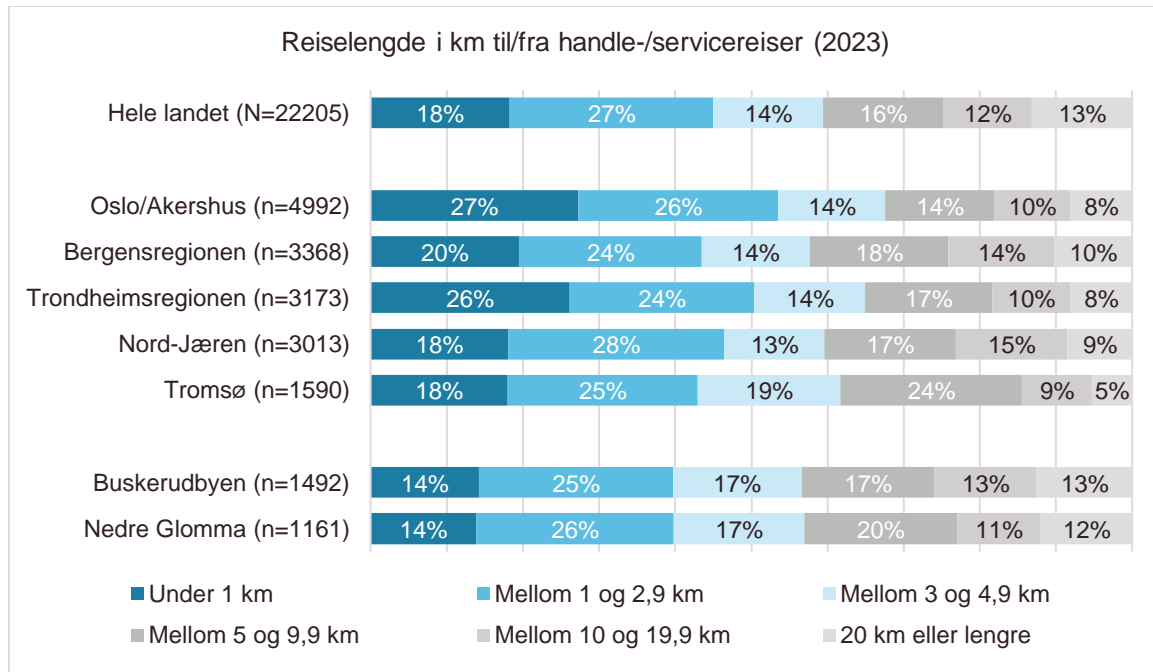
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Reiselengde i strekning

Nasjonalt og i de fleste områder er størst enkeltandel handel- og servicereiser mellom 1 og 2,9 km lange. Unntak er Oslo/Akershus og Trondheimsregionen der marginalt større andeler reiser er under 1 km.

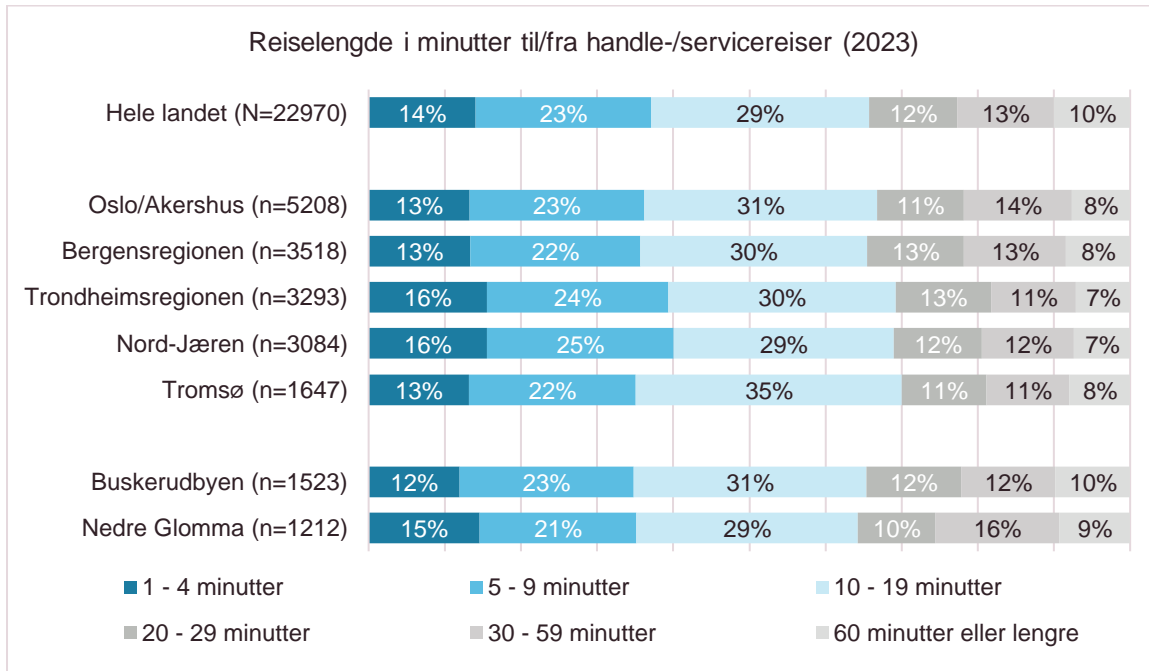
Figur 36: Reiselengde i strekning ved handle-/servicereiser



Reiselengde i tid

Størst andel reiser er 10-19 minutter. Dette gjelder alle områder. Øvrig tidsfordeling varierer lite på tvers av områdene.

Figur 37: Reiselengde i tid ved handle-/servicereiser

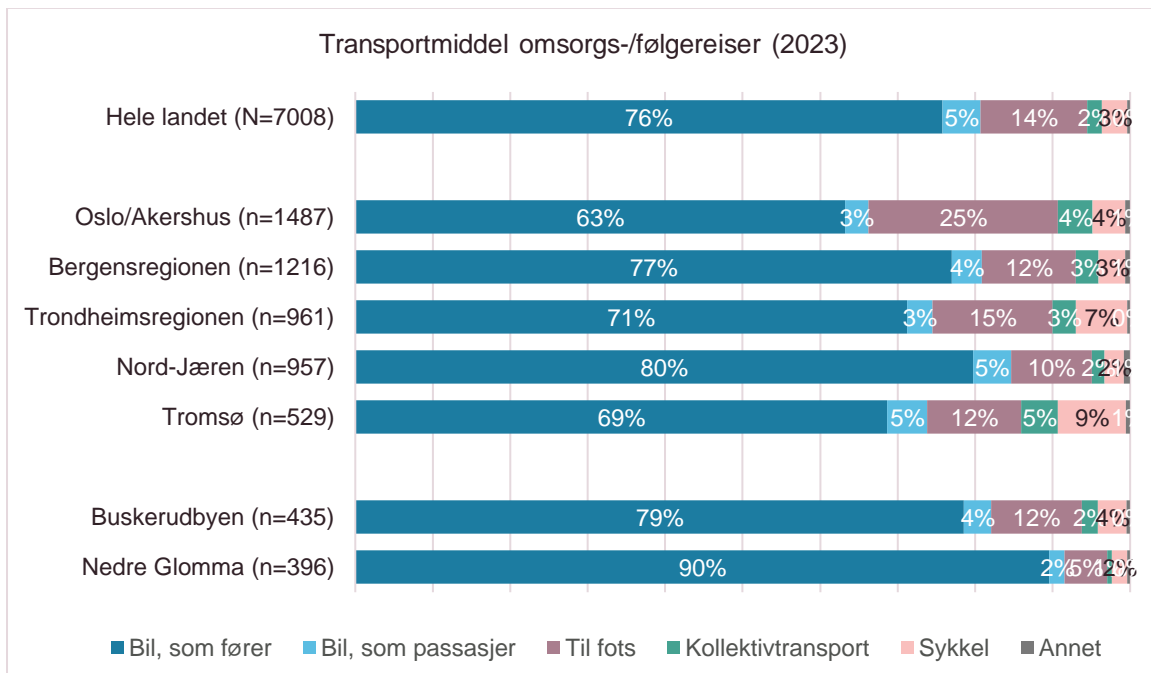


Omsorgs- og følgereiser

Transportmiddelfordeling

Bil som fører er transportmiddelet ved majoriteten av omsorgs- og følgereiser, både nasjonalt og på tvers av områder. I Oslo/Akershus er 25 prosent av reisene til fots, som er en betraktelig større andel enn alle andre områder.

Figur 38: Transportmiddel ved omsorgs-/følgereiser



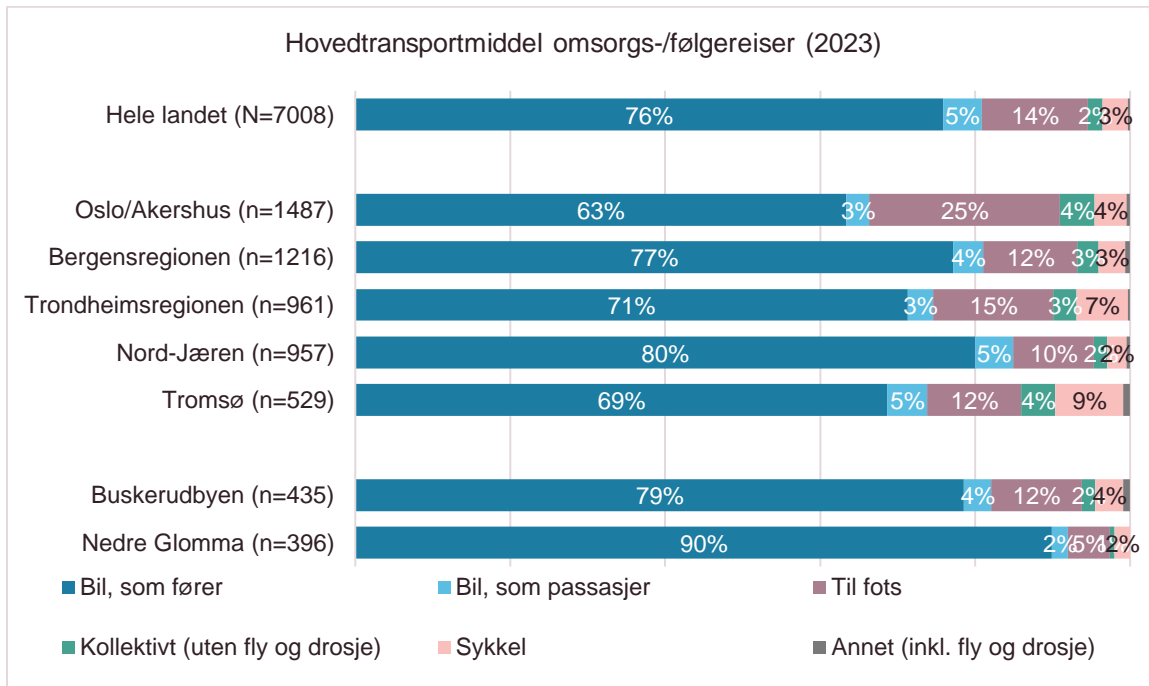
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 39: Transportmiddel ved omsorgs-/følgereiser (kollektiv, ny definisjon)



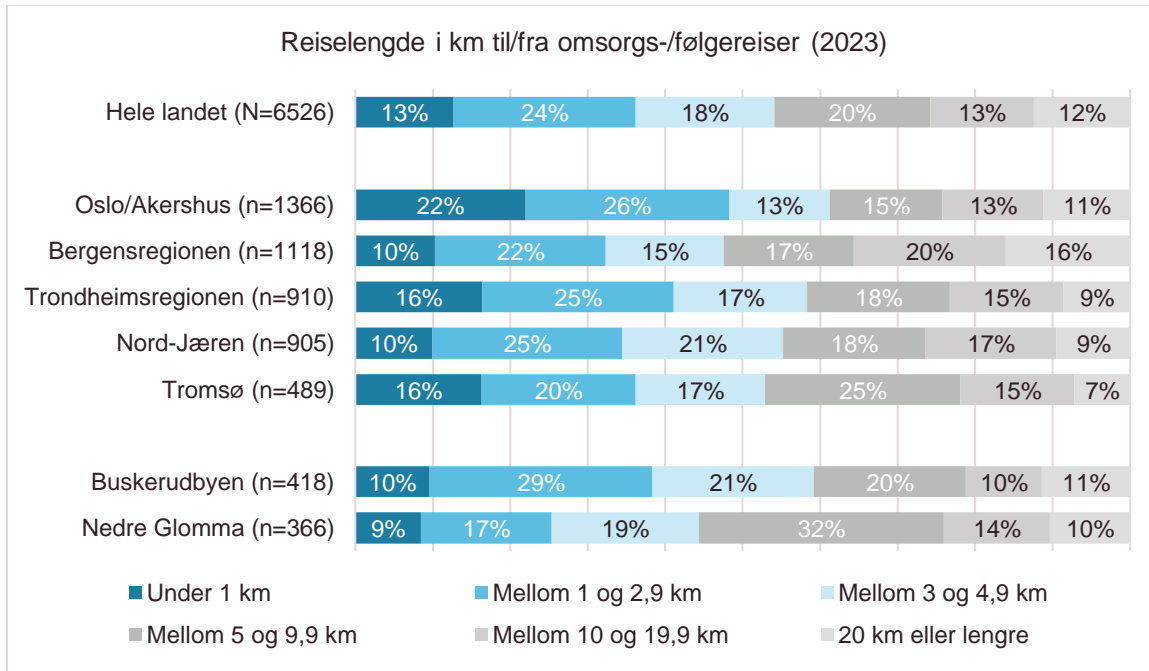
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Reiselengde i strekning

Strekningsslengde for omsorgs- og følgereiser varierer. På totalnivå er noe større andel reiser mellom 1 og 2,9 km. I Nedre Glomma og Tromsø er flest omsorgs- og følgereiser mellom 5 og 9,9 km.

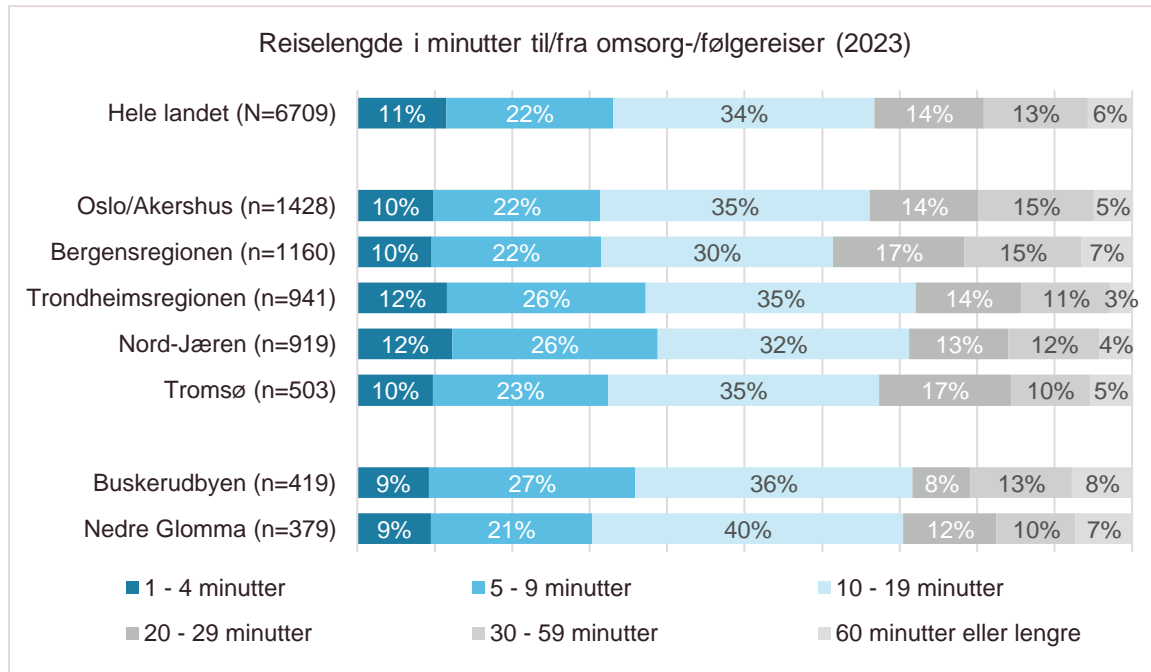
Figur 40: Reiselengde i strekning ved omsorgs-/følgereiser



Reiselengde i tid

Størstedelen av omsorgs- og følgereiser er mellom 10-19 minutter lange på tvers av områdene.

Figur 41: Reiselengde i tid ved omsorgs-/følgereiser



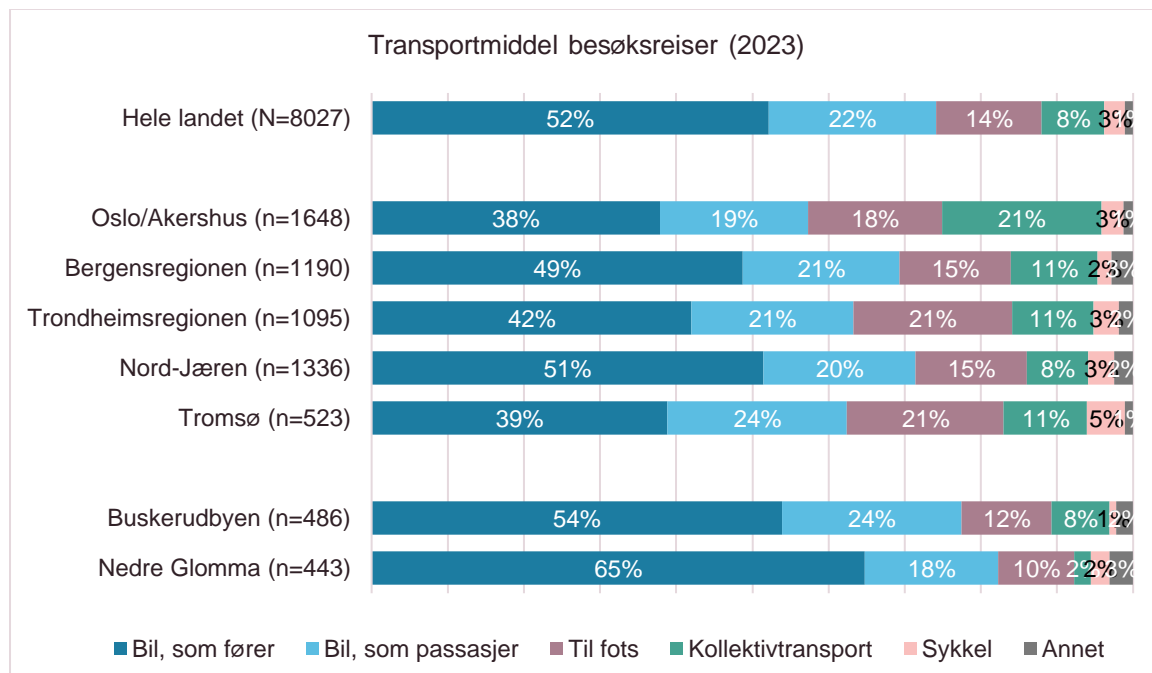
Besøksreiser

Transportmiddelfordeling

Transportmiddel bil som fører har størst andel ved besøksreiser. Bil, enten som fører eller passasjer, står for 74 prosent av besøksreisene på landsnivå.

I Oslo/Akershus er kollektivandelen 21 prosent, som er større enn i øvrige områder.

Figur 42: Transportmiddel ved besøksreiser



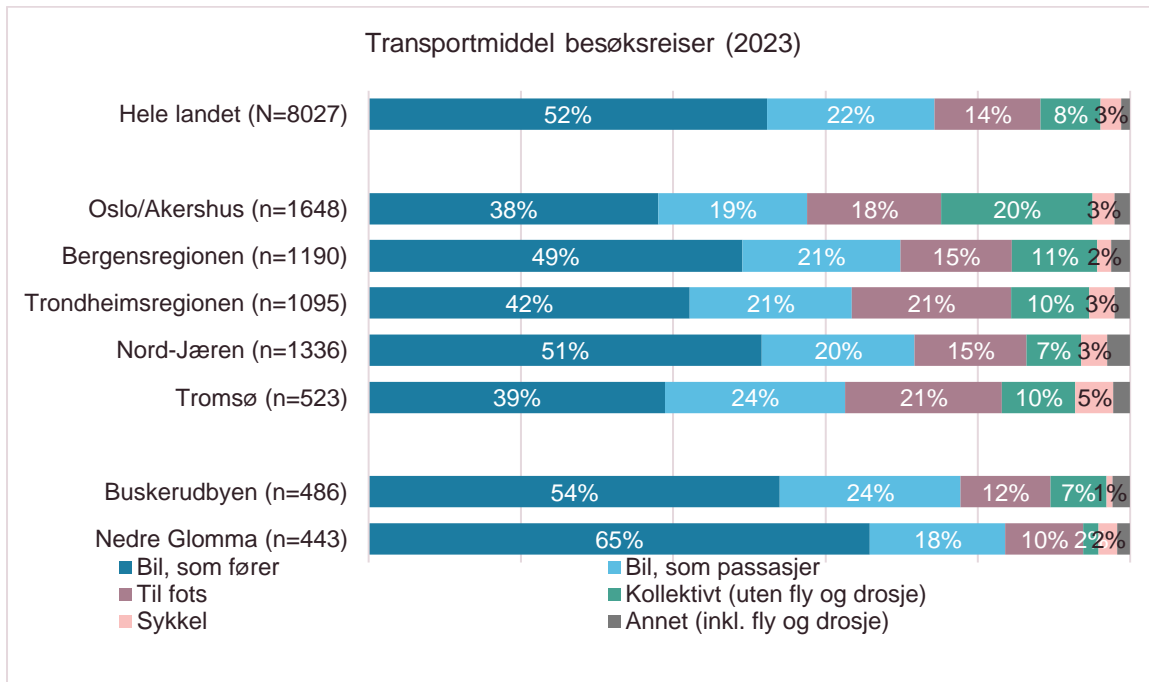
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 43: Transportmiddel ved besøksreiser (kollektiv, ny definisjon)



«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

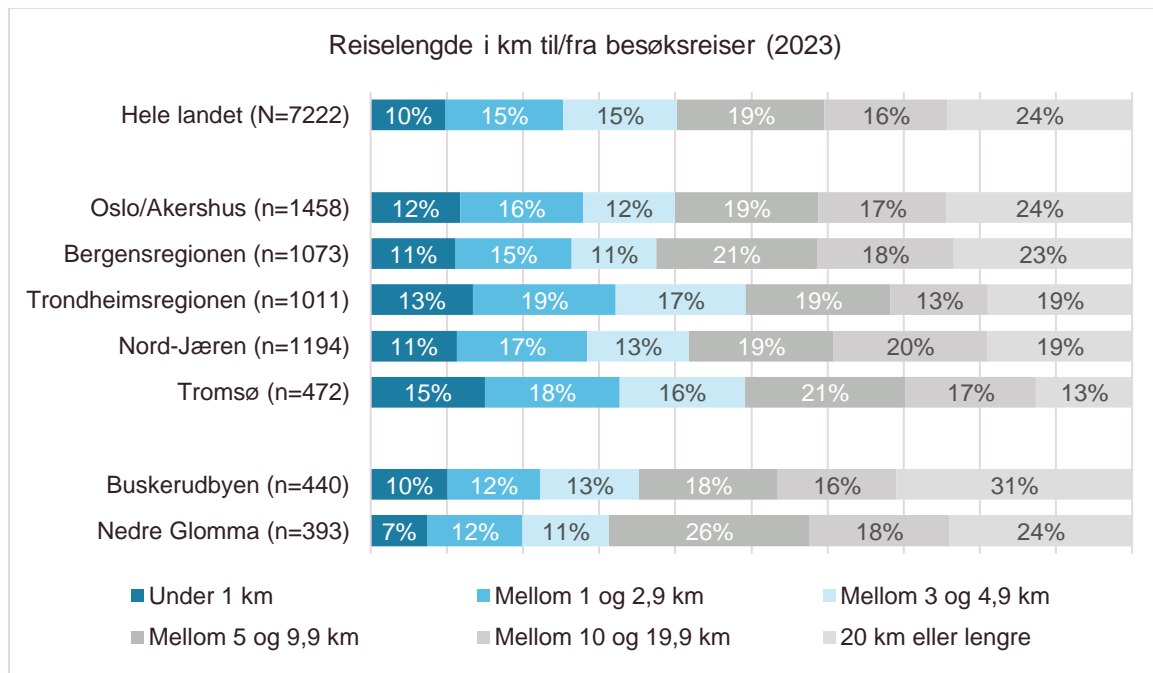
«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Reiselengde i strekning

Reiselengde i strekning er jevnt fordelt over intervallene.

I Buskerudbyen er 31 prosent av besøksreisene 20 km eller lengre. I Tromsø er 13 prosent av reisene like lange.

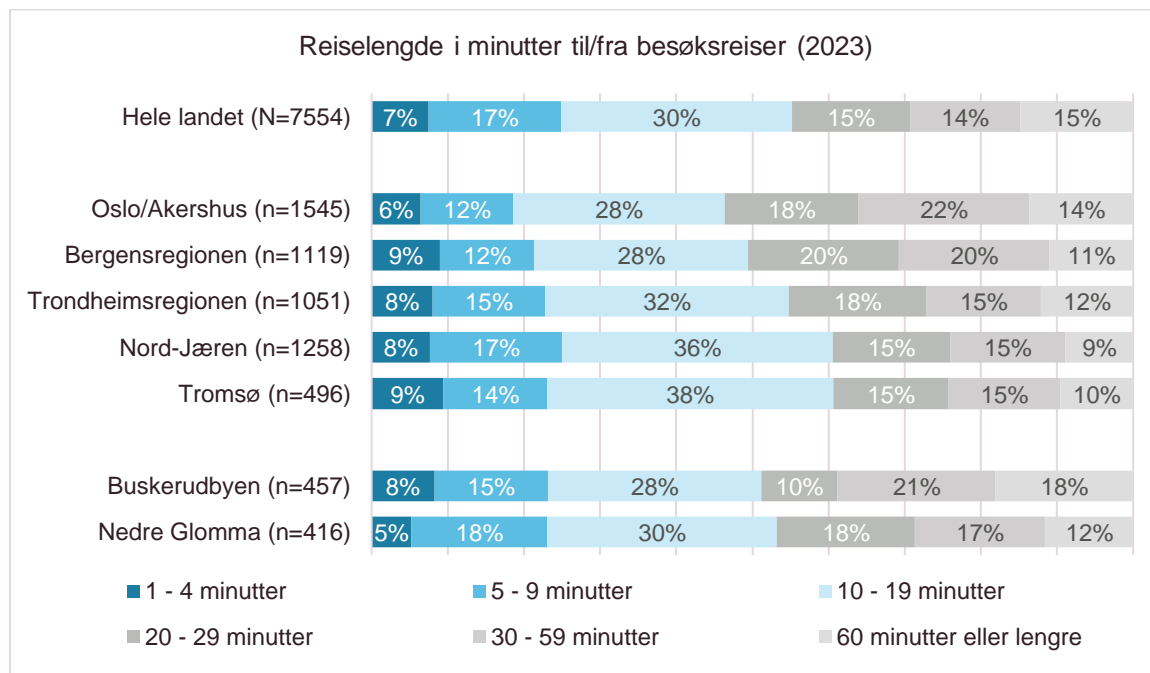
Figur 44: Reiselengde i strekning ved besøksreiser



Reiselengde i tid

Gjennomgående er størst andel besøksreiser 10-19 minutter lange, mellom 28 og 38 prosent.

Figur 45: Reiselengde i tid ved besøksreiser



Fritidsreiser

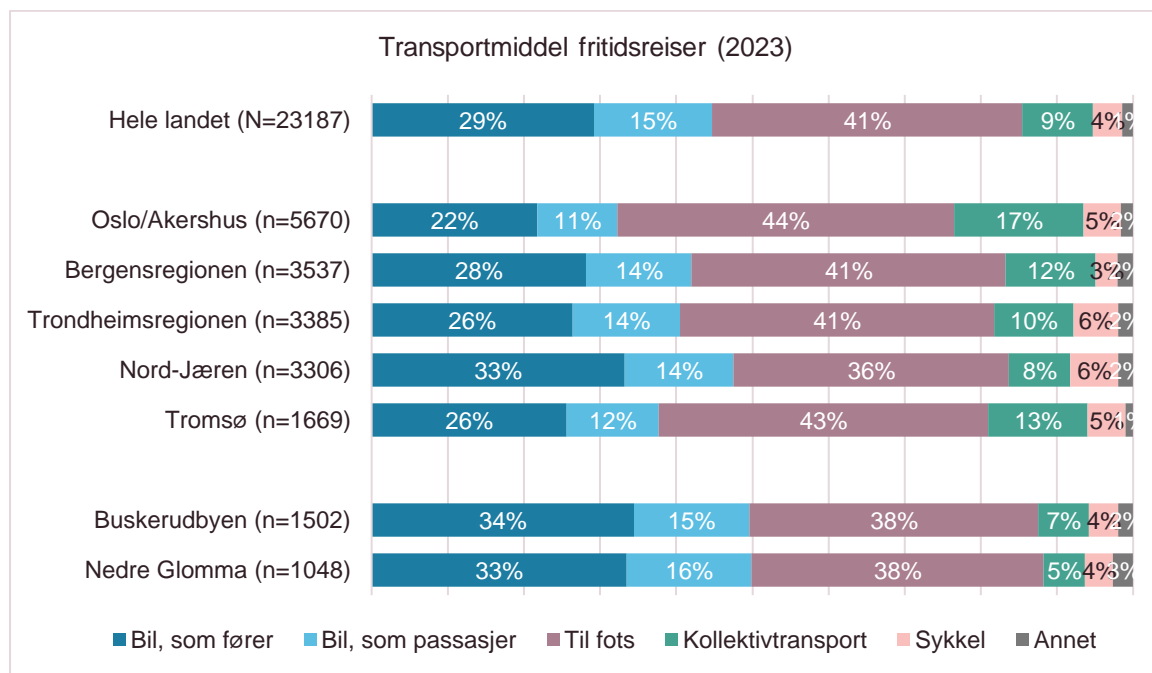
Transportmiddelfordeling

Fritidsreiser gjennomfører vi i størst grad til fots, for mellom 36 og 44 prosent av reiser. I

Oslo/Akershus utgjør kollektivandelen 17 prosent, en større andel enn øvrige områder. I

Buskerudbyen, Nord-Jæren og Nedre Glomma er med henholdsvis 34, 33 og 33 prosent bilandelen (som fører) størst av områdene.

Figur 46: Transportmiddel ved fritidsreiser



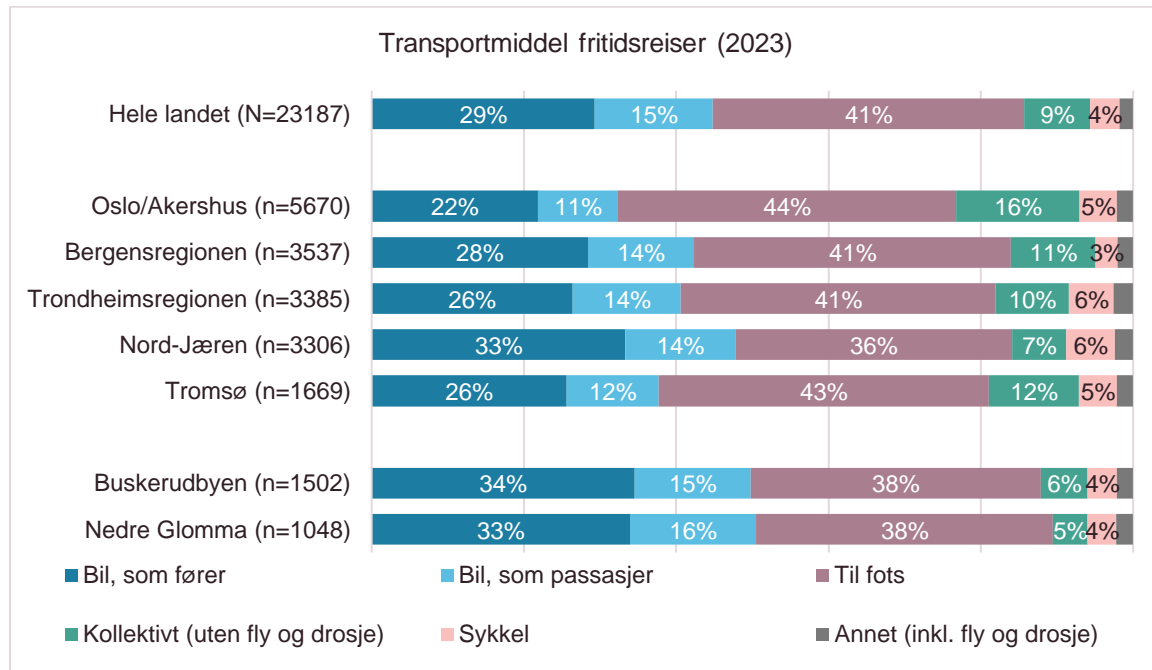
«Kollektivtransport» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, fly, ferje, båt og taxi

«Annet» inkluderer også moped/MC

Nedenfor vises ny fordeling der vi har fjernet fly og taxi fra kollektivbegrepet.

I hovedsak er fordelingen den samme som forrige bilde, men det kan forekomme mindre avvik i kollektivandel.

Figur 47: Transportmiddel ved fritidsreiser (kollektiv, ny definisjon)



«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

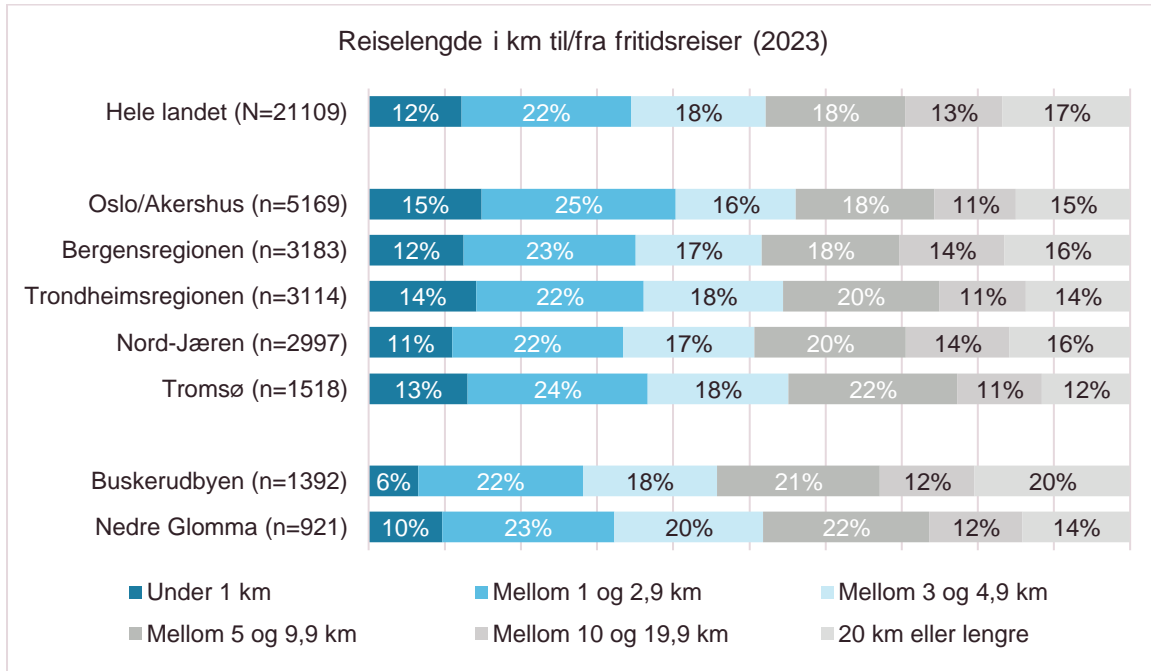
Tabell 7: Transportmiddel ved fritidsreiser – kollektivtransport

Tall i radprosent	Buss	Bane/trikk	Tog	Drosje / Taxi	Fly	Båt	Vet ikke / husker ikke
Oslo/Akershus (n=849)	34%	41%	17%	2%	3%	2%	1%
Bergensregionen (n=349)	55%	31%	5%	1%	6%	3%	1%
Trondheimsregionen (n=311)	82%	4%	5%	3%	5%	1%	0%
Nord-Jæren (n=225)	68%	1%	11%	4%	7%	5%	4%
Tromsø (n=197)	88%	1%	0%	6%	3%	1%	1%
Buskerudbyen (n=90)	55%	5%	24%	3%	8%	3%	3%
Nedre Glomma (n=54)	46%	7%	9%	7%	9%	21%	2%

Reiselengde i strekning

Størst andel fritidsreiser er mellom 1 og 2,9 km.

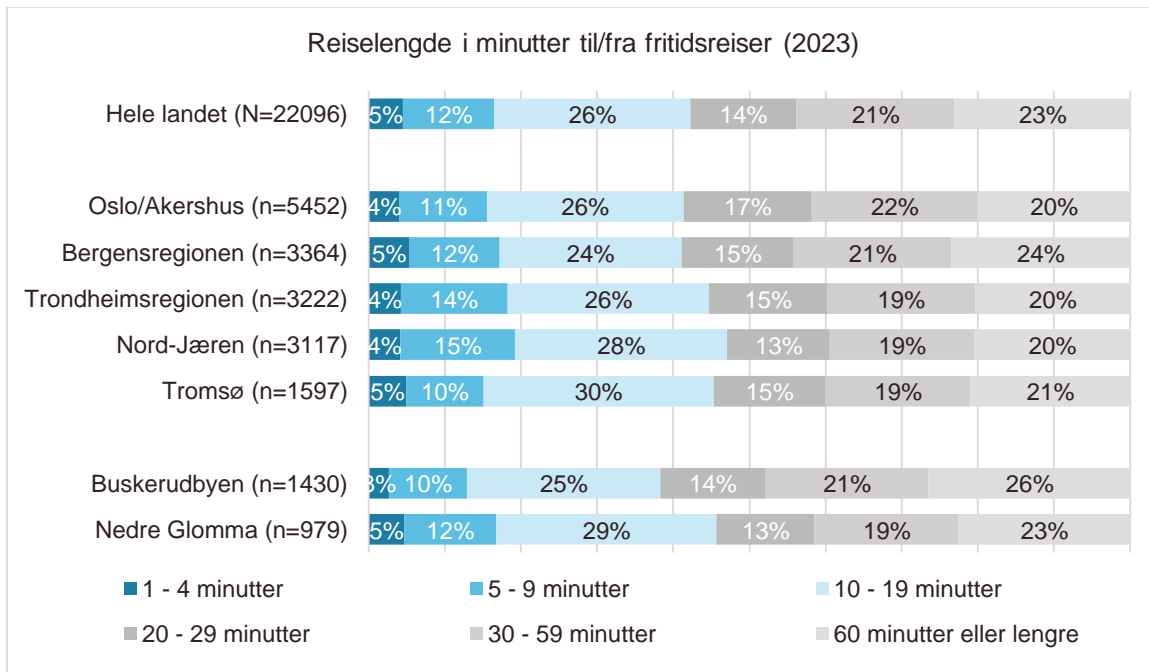
Figur 48: Reiselengde i strekning ved fritidsreiser



Reiselengde i tid

Størst andel fritidsreiser er 10-19 minutter lange på tvers av alle områder.

Figur 49: Reiselengde i tid ved fritidsreiser



KAPITTEL 10: BYVEKSTAVTALEOMRÅDENE

Per dato er det inngått 5 byvekstavaler mellom Staten og følgende kommuner:

<u>Oslo/Akershus</u>	<u>Bergensområdet</u>	<u>Nord-Jæren BVA</u>
K-0301 Oslo	K-4601 Bergen	K-1103 Stavanger
K-3019 Vestby	K-4624 Bjørnafjorden	K-1108 Sandnes
K-3020 Nordre Follo	K-4626 Øygarden	K-1124 Sola
K-3021 Ås	K-4627 Askøy	K-1127 Randaberg
K-3022 Frogn	K-4631 Alver	
K-3023 Nesodden		
K-3024 Bærum		
K-3025 Asker		
K-3026 Aurskog-Høland		
K-3027 Rælingen		
K-3028 Enebakk		
K-3029 Lørenskog	<u>Trondheimsområdet</u>	<u>Tromsø BVA</u>
K-3030 Lillestrøm	K-5001 Trondheim	K-5401 Tromsø
K-3031 Nittedal	K-5028 Melhus	
K-3032 Gjerdrum	K-5029 Skaun	
K-3033 Ullensaker	K-5031 Malvik	
K-3034 Nes	K-5035 Stjørdal	
K-3035 Eidsvoll	K-5059 Orkland	
K-3036 Nannestad		
K-3037 Hurdal		

I dette kapittelet er det presentert grafiske resultater for byvekstavtalene, med ulike nedbrytninger og sammenstillinger.

Det har vært gjort endringer i kommunestrukturen forbindelse med kommunereformen, per 1.januar 2020. For kommuner som da ble slått sammen med andre kommuner som allerede var inkludert i byvekstavtaler, vil den nye «større» kommunen automatisk inngå i datagrunnlaget for avtaleområdet.

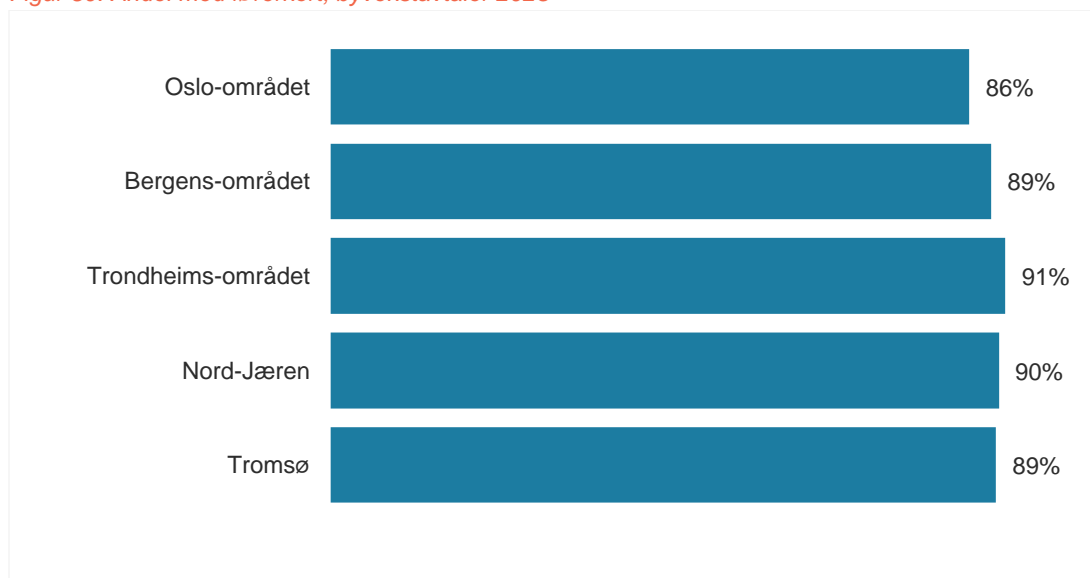
Det er benytte regionale vekter i datasettet som ligger til grunn for grafikk der en presenterer resultater for byvekstavtaleområder, bykommuner og «rest»-kommuner.

Datagrunnlaget og grafikk er hentet fra Opinions RVU dashboard. Kontakt gjerne Opinions RVU team for informasjon om mulig tilgang til dashboard.

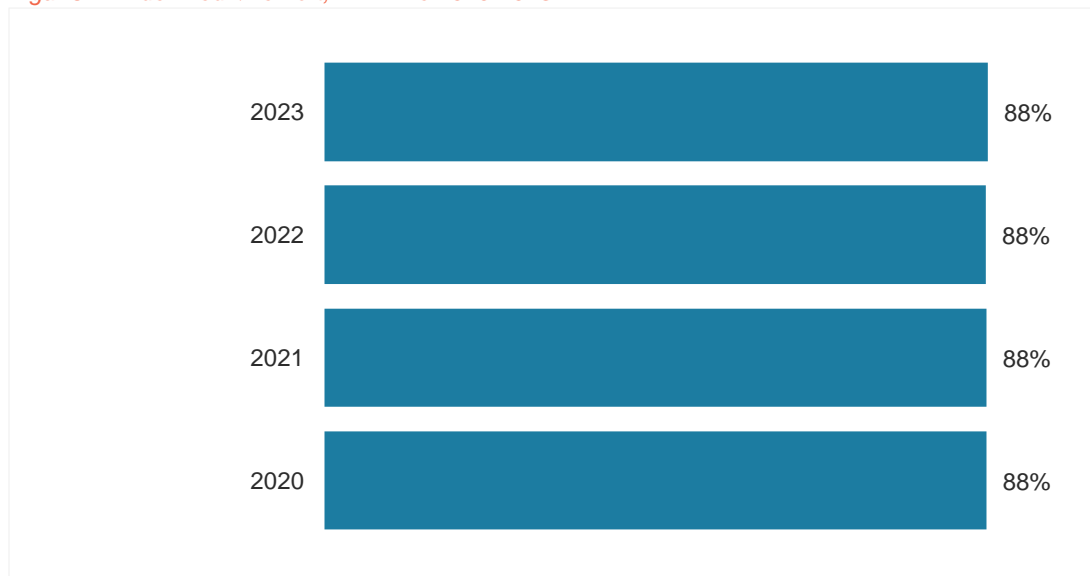
Byvekstavtalene samlet

Fører kort

Figur 50: Andel med fører kort, byvekstavtaler 2023

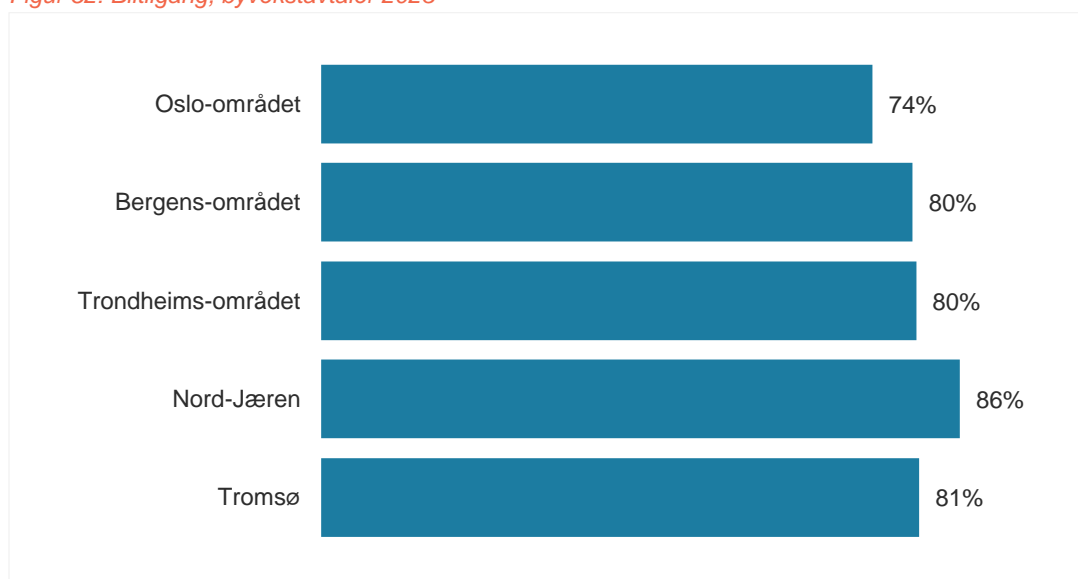


Figur 51: Andel med fører kort, BVA Alle 2020-2023

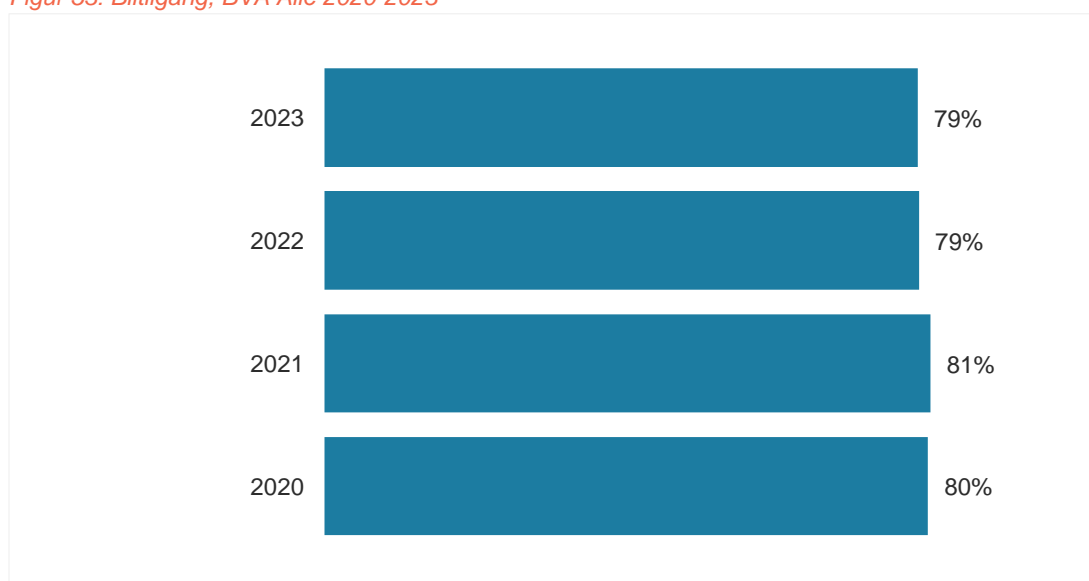


Biltilgang

Figur 52: Biltilgang, byvekstvtaler 2023

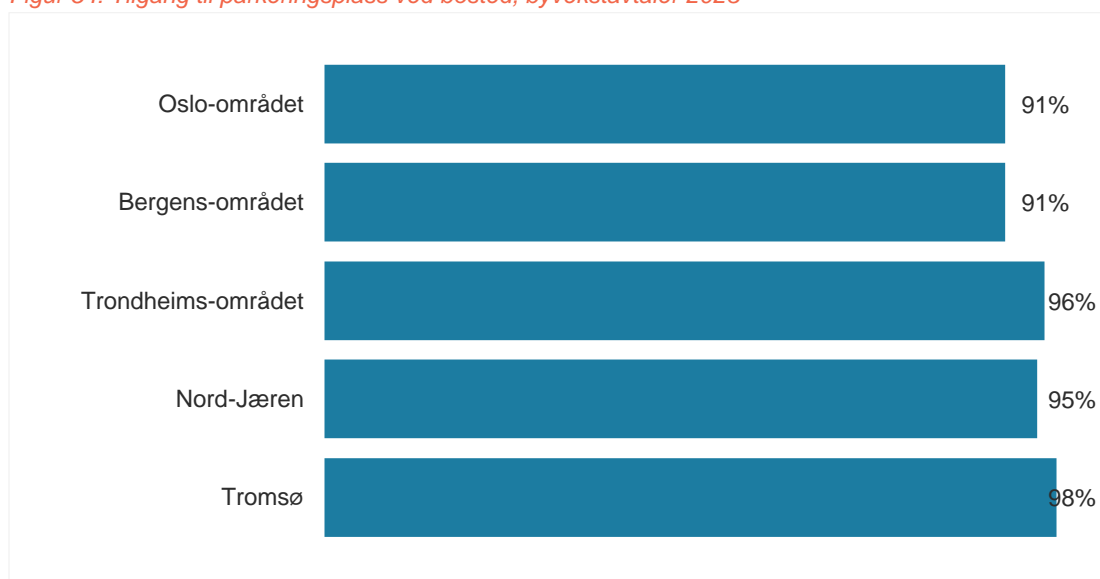


Figur 53: Biltilgang, BVA Alle 2020-2023

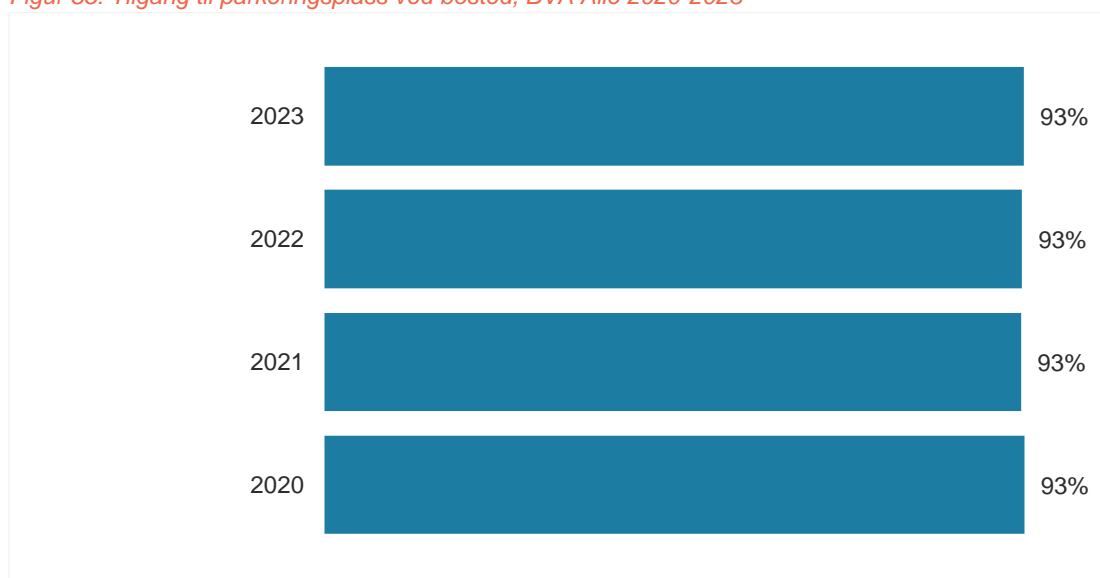


Tilgang til parkeringsplass ved bosted

Figur 54: Tilgang til parkeringsplass ved bosted, byveksttaler 2023

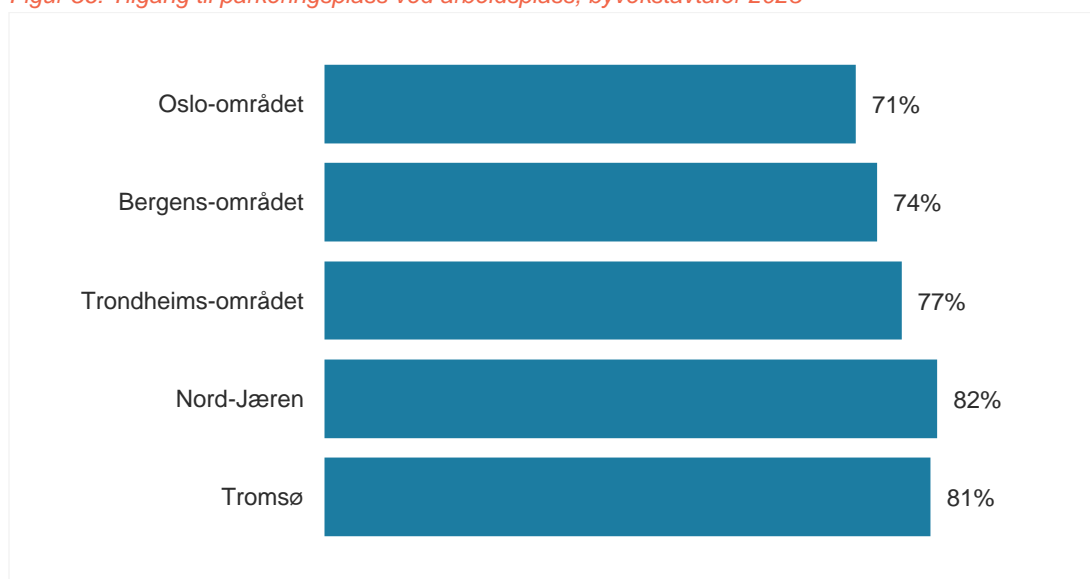


Figur 55: Tilgang til parkeringsplass ved bosted, BVA Alle 2020-2023

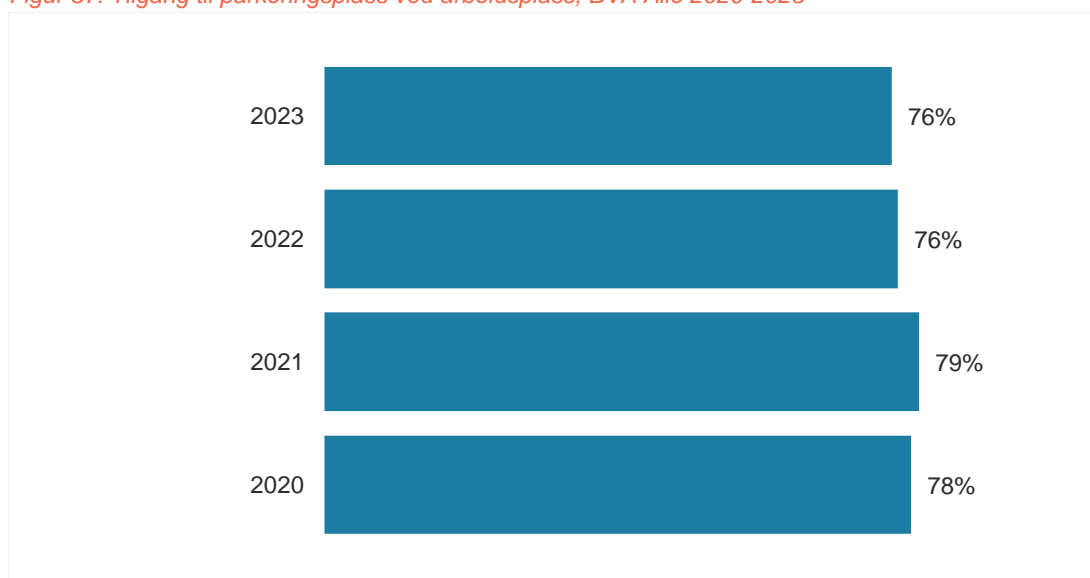


Tilgang til parkeringsplass ved arbeid

Figur 56: Tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplass, byveksttaler 2023

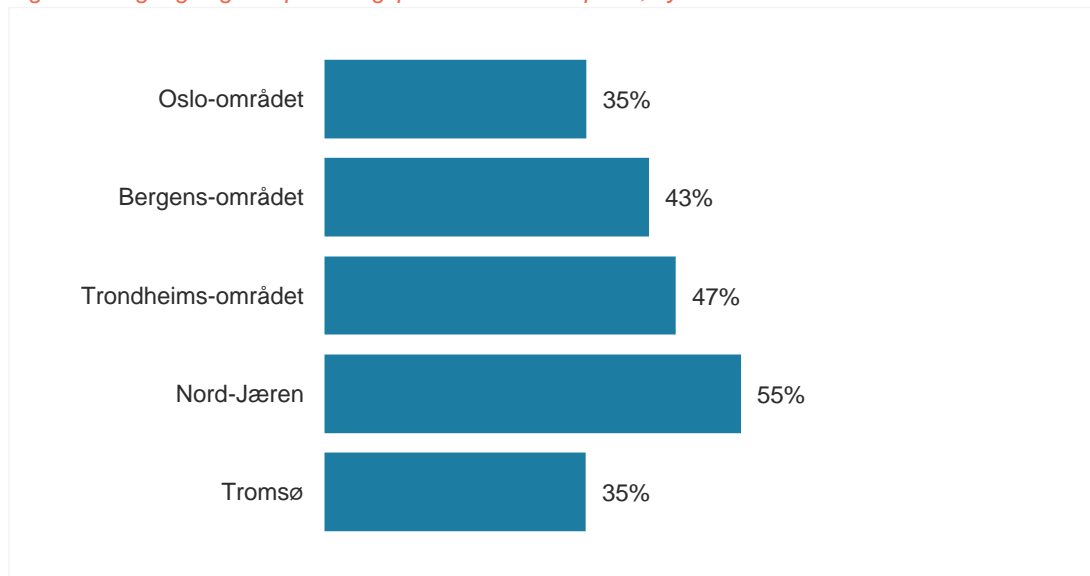


Figur 57: Tilgang til parkeringsplass ved arbeidsplass, BVA Alle 2020-2023



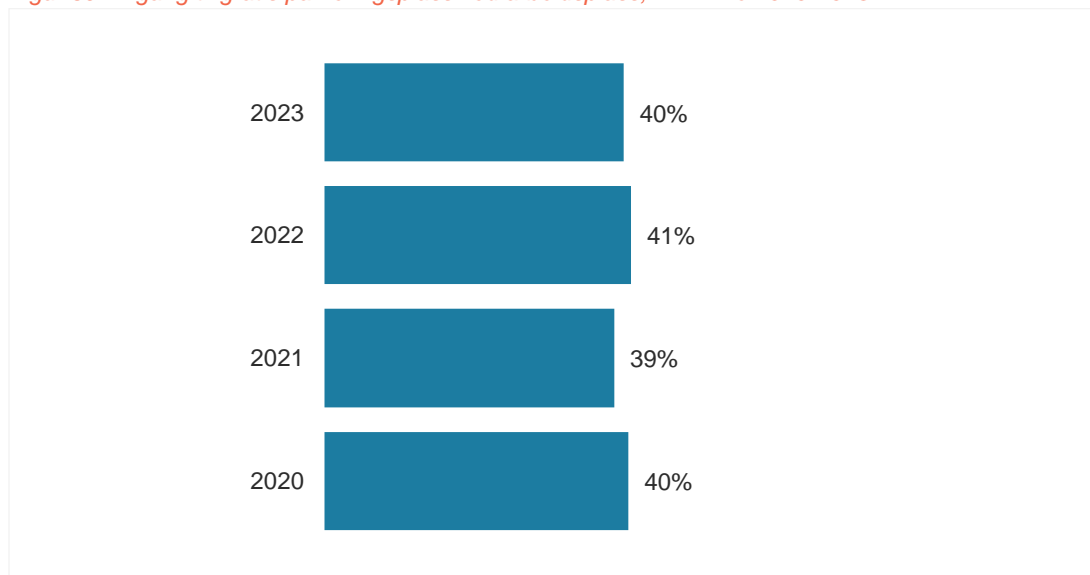
Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

Figur 58: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeidsplass, byvekstavtaler 2023



Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

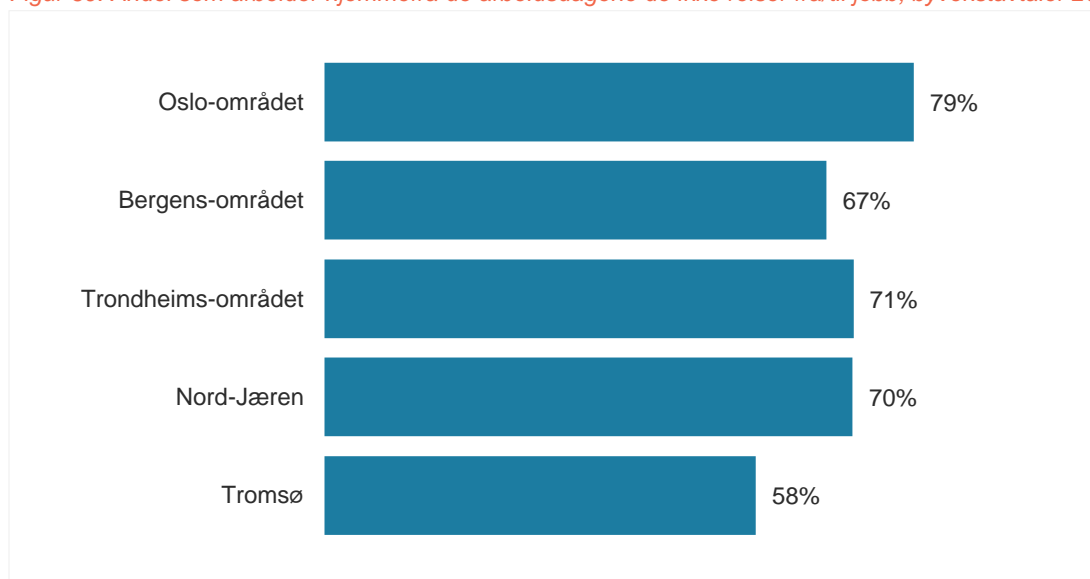
Figur 59: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeidsplass, BVA Alle 2020-2023



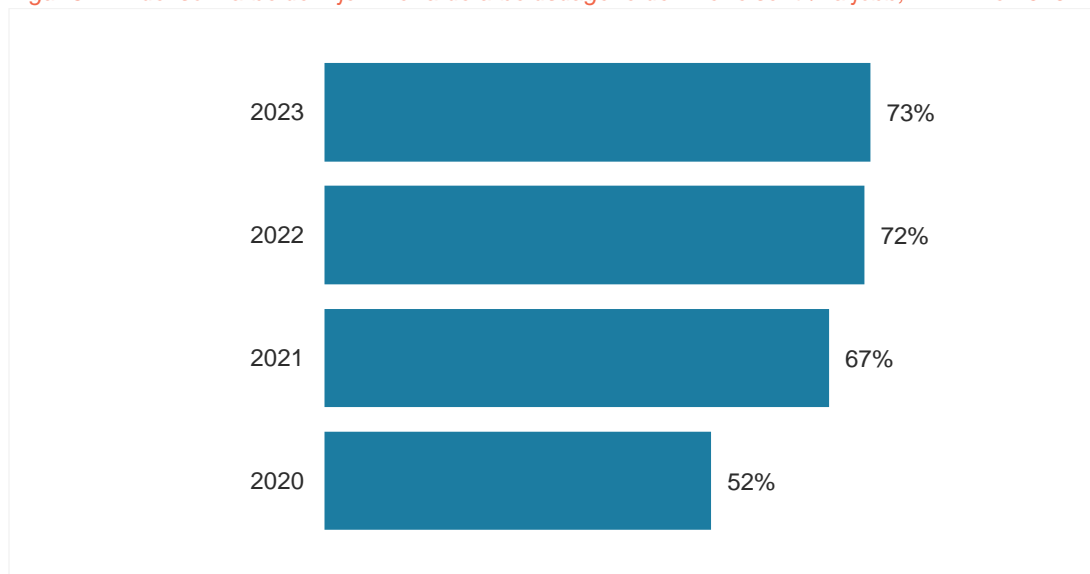
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 60: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, byveksttaler 2023

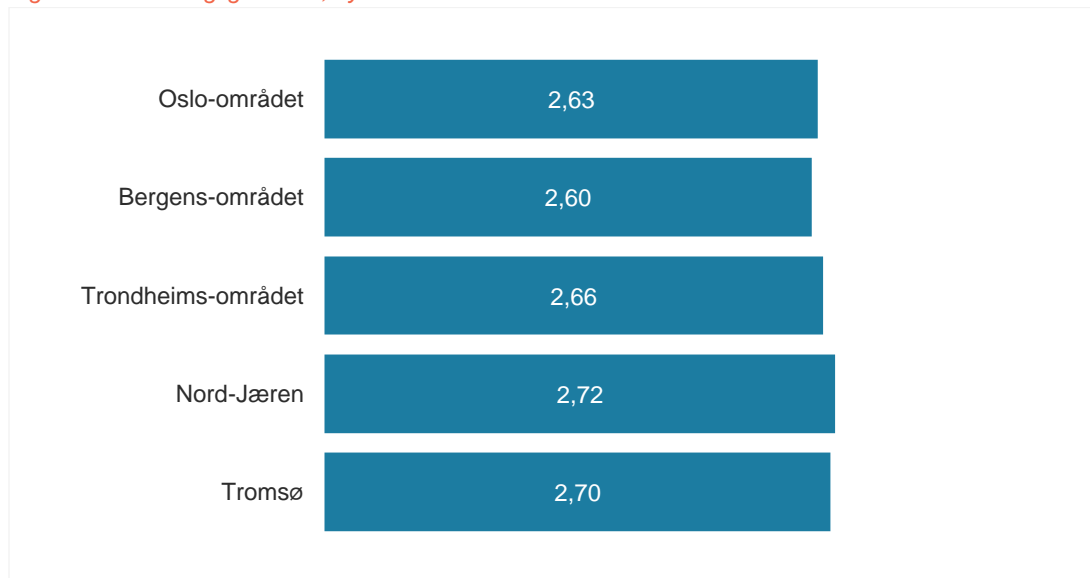


Figur 61: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser til/fra jobb, BVA Alle 2020-2023

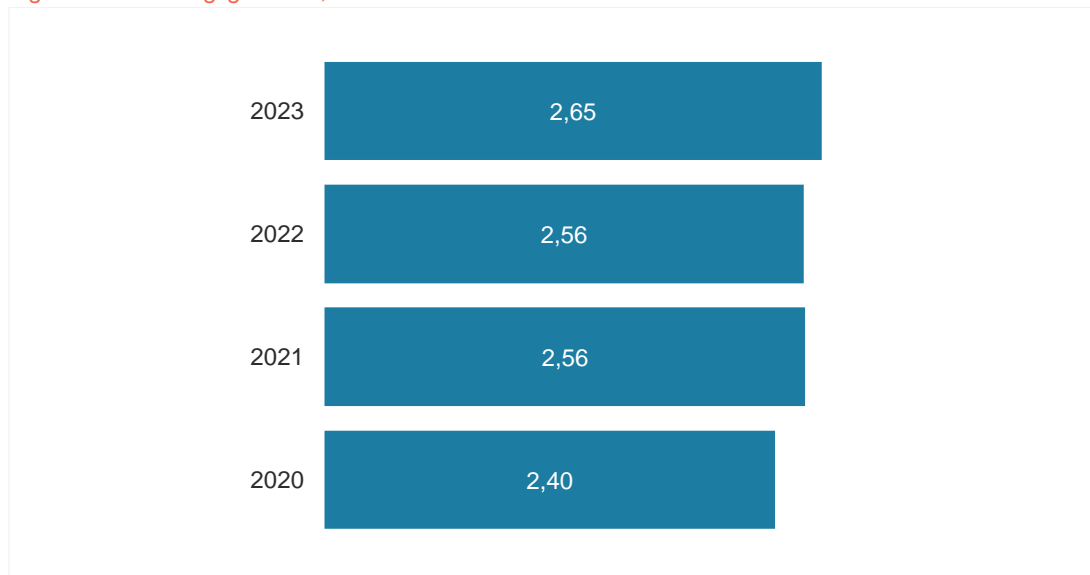


Antall reiser

Figur 62: Antall daglige reiser, byvekstvtaler 2023

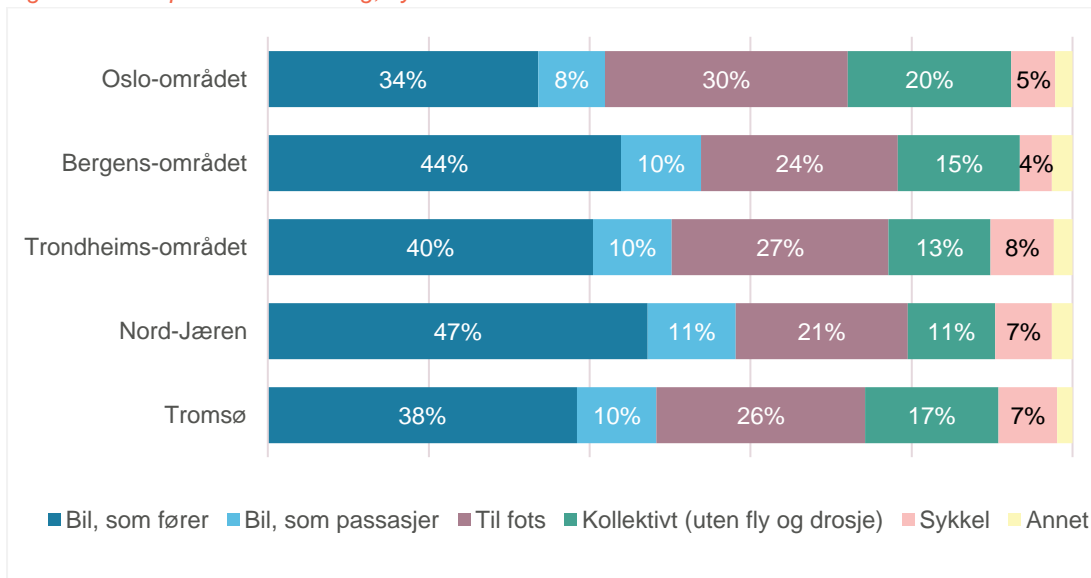


Figur 63: Antall daglige reiser, BVA Alle 2020-2023



Bruk av transportmidler

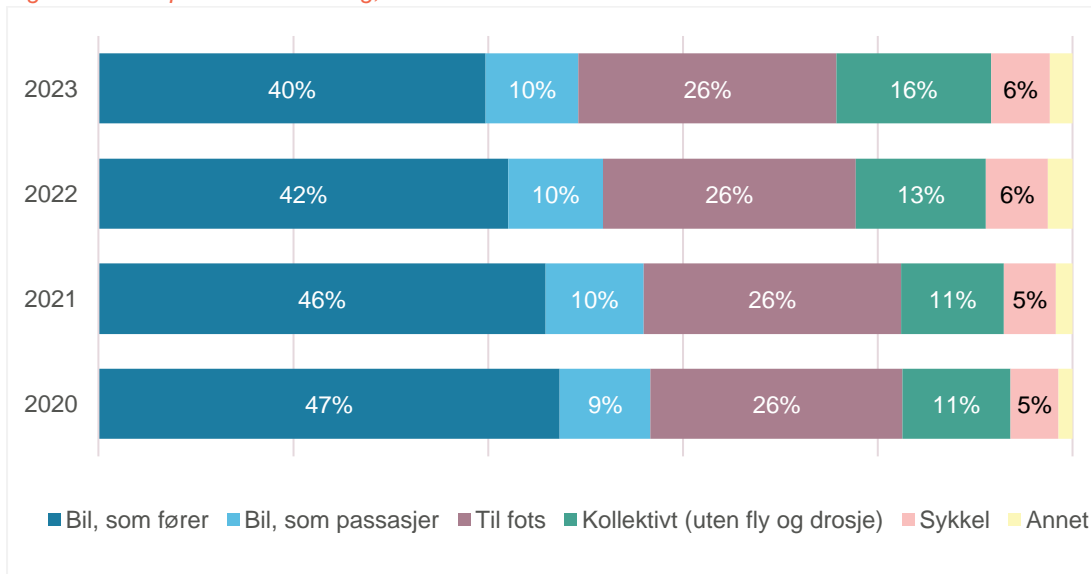
Figur 64: Transportmiddelfordeling, byvekstavtaler 2023



«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Figur 65: Transportmiddelfordeling, BVA Alle 2020-2023



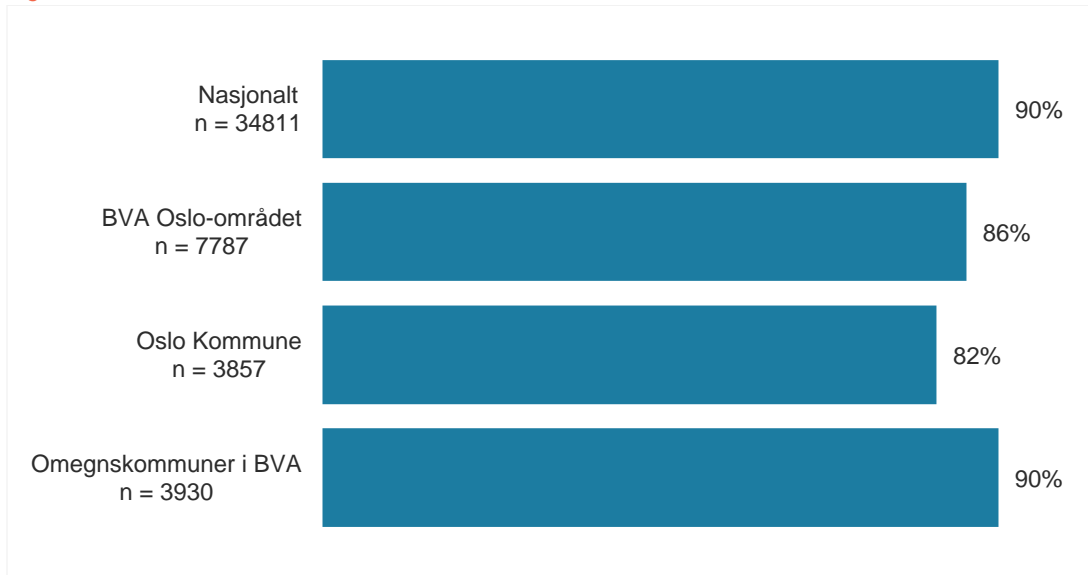
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

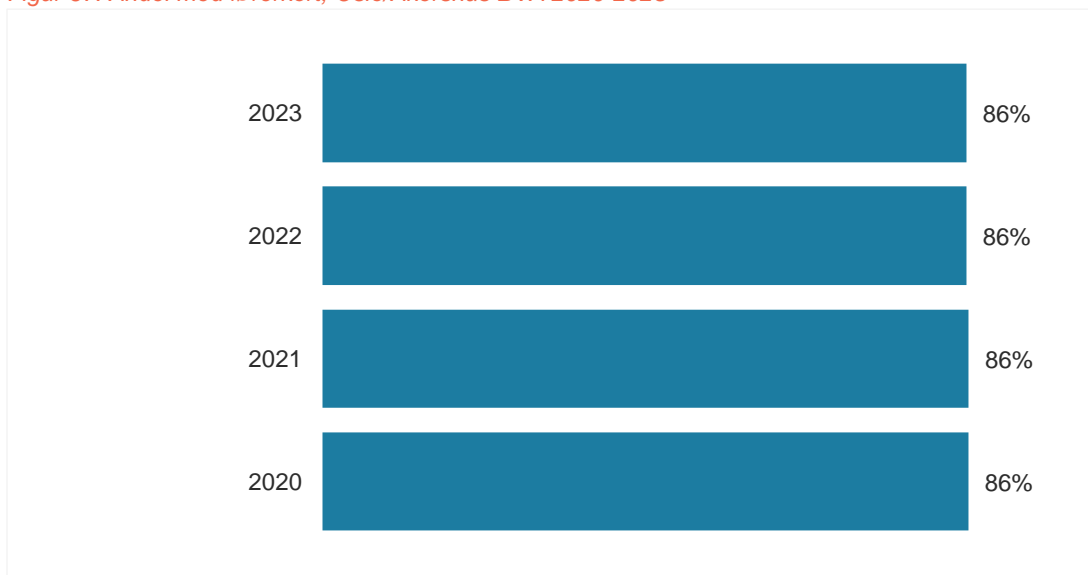
Oslo/Akershus BVA

Førerkort

Figur 66: Andel med førerkort, 2023

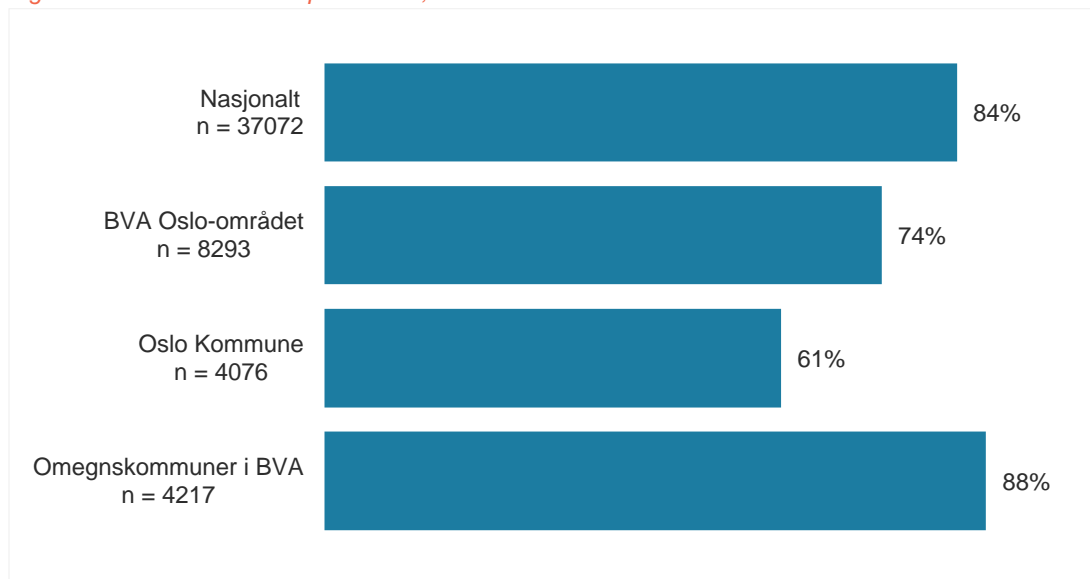


Figur 67: Andel med førerkort, Oslo/Akershus BVA 2020-2023

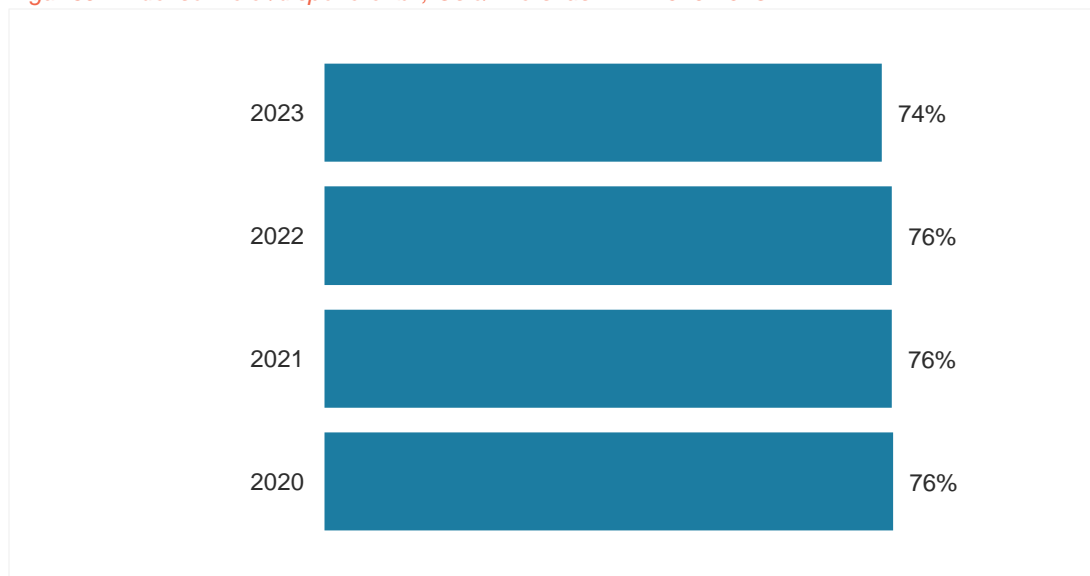


Andel som eier/disponerer bil

Figur 68: Andel som eier/disponerer bil, 2023

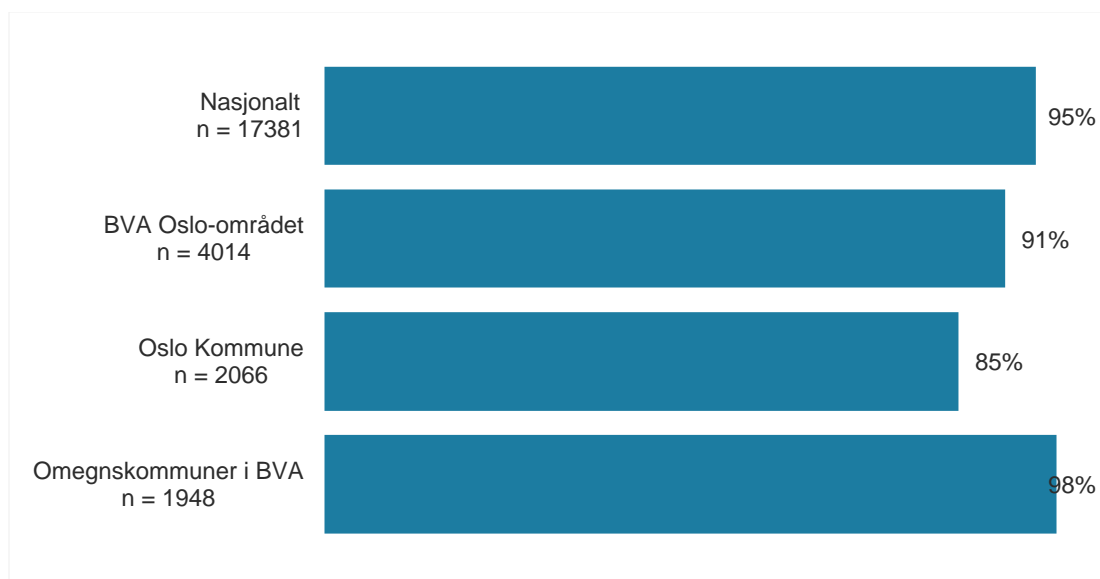


Figur 69: Andel som eier/disponerer bil, Oslo/Akershus BVA 2020-2023

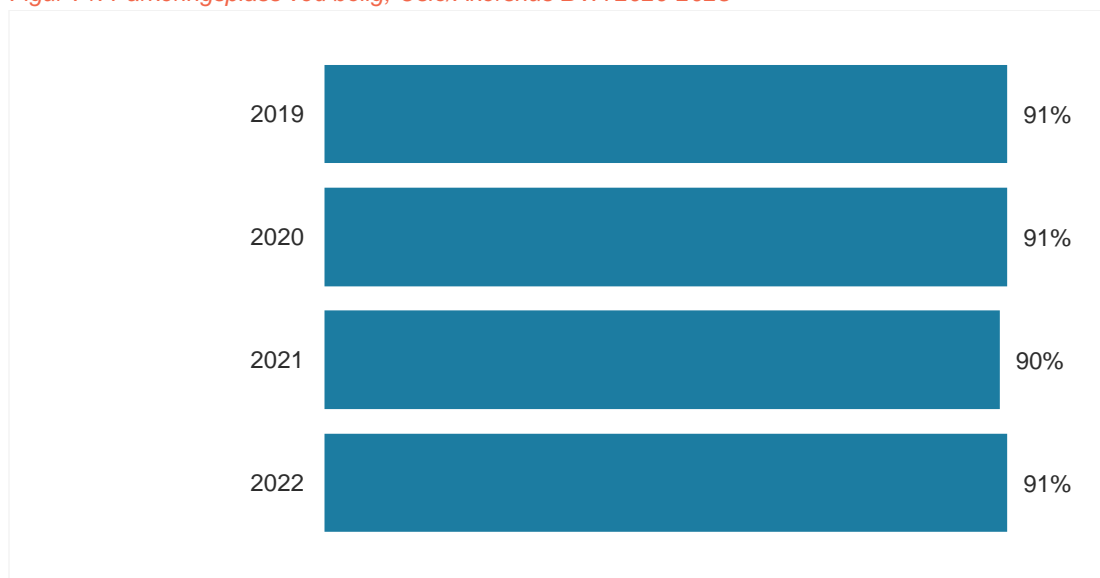


Parkeringsplass

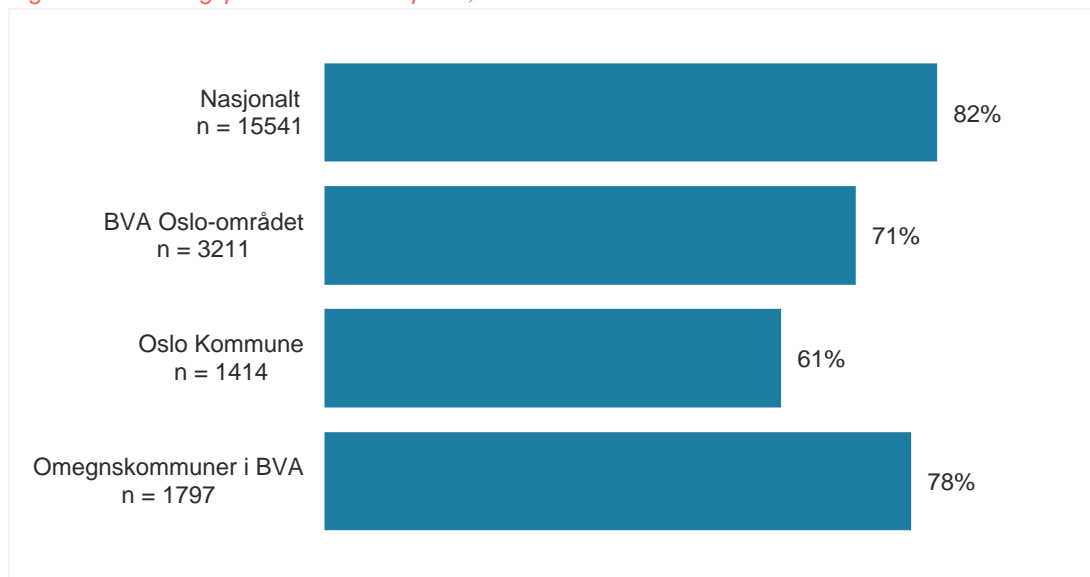
Figur 70: Parkeringsplass ved bolig, 2023



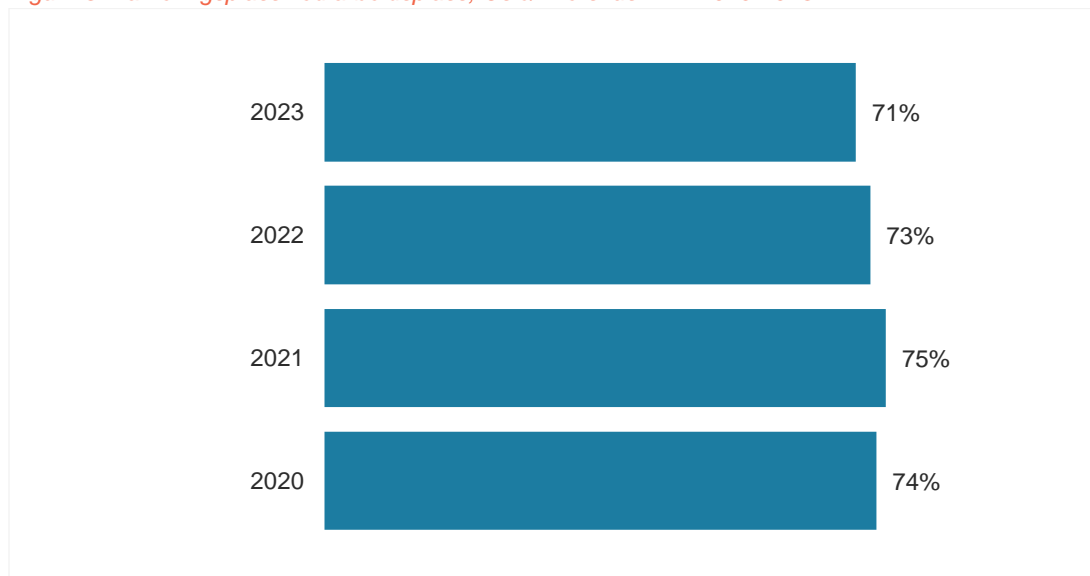
Figur 71: Parkeringsplass ved bolig, Oslo/Akershus BVA 2020-2023



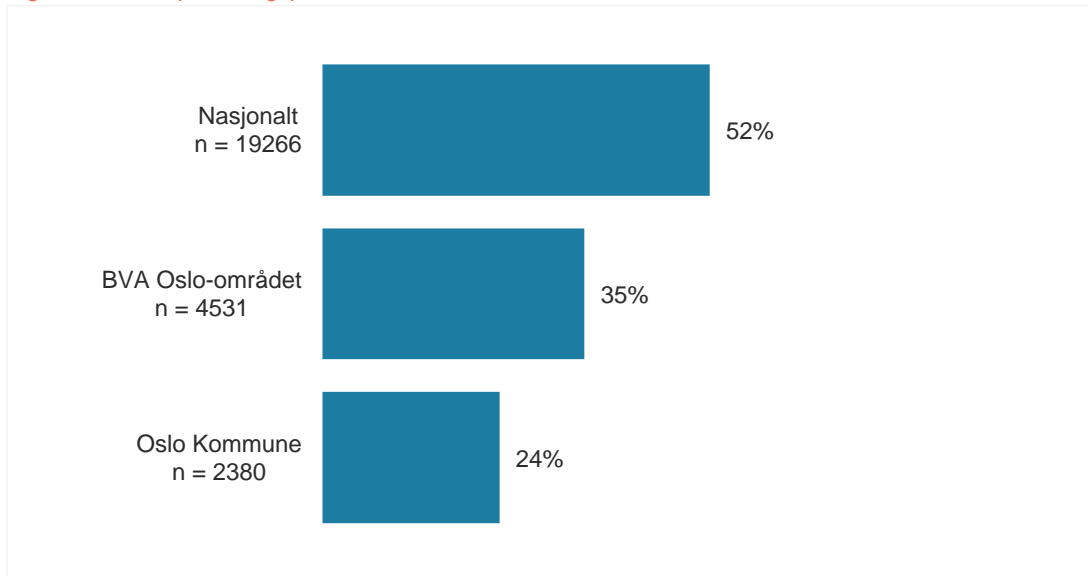
Figur 72: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023



Figur 73: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Oslo/Akershus BVA 2020-2023

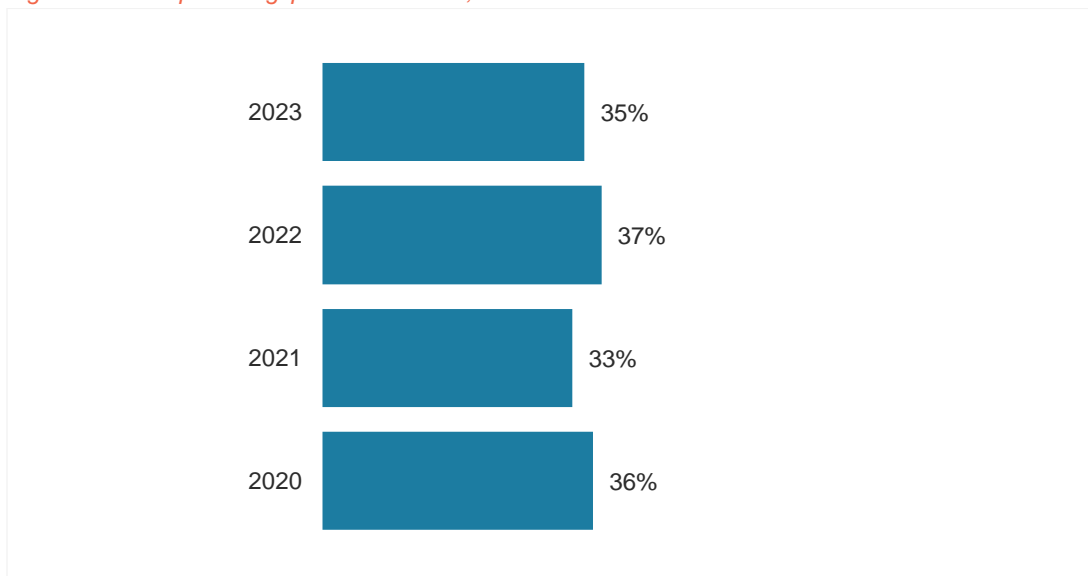


Figur 74: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023



Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

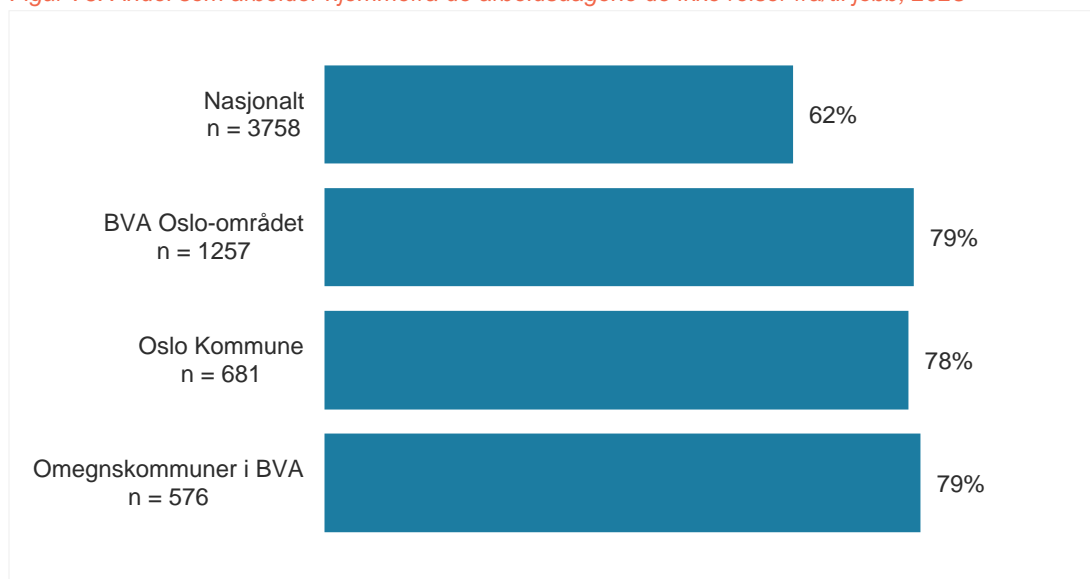
Figur 75: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Oslo/Akershus BVA 2020-2023



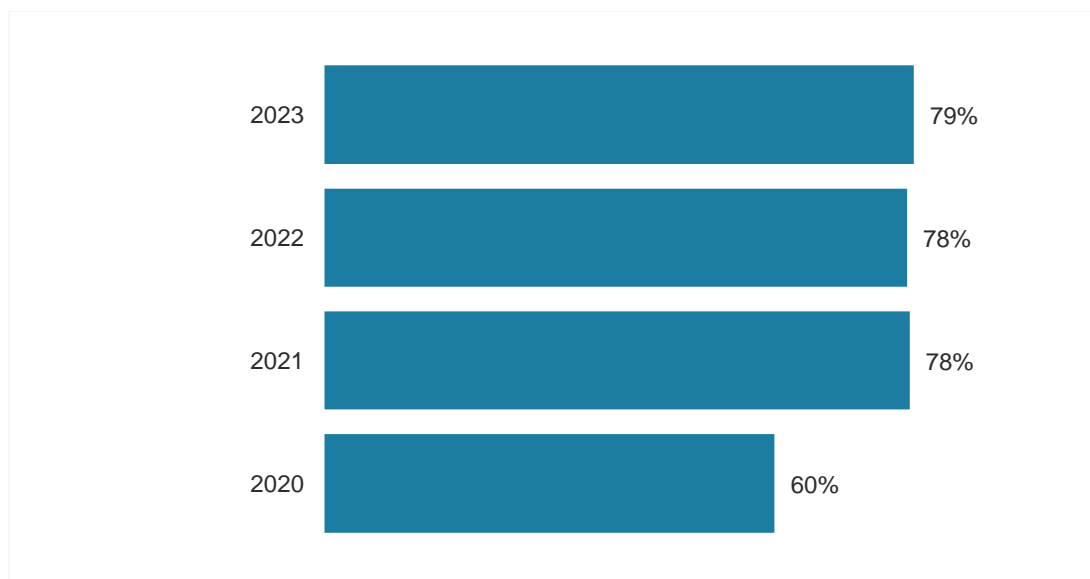
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 76: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023

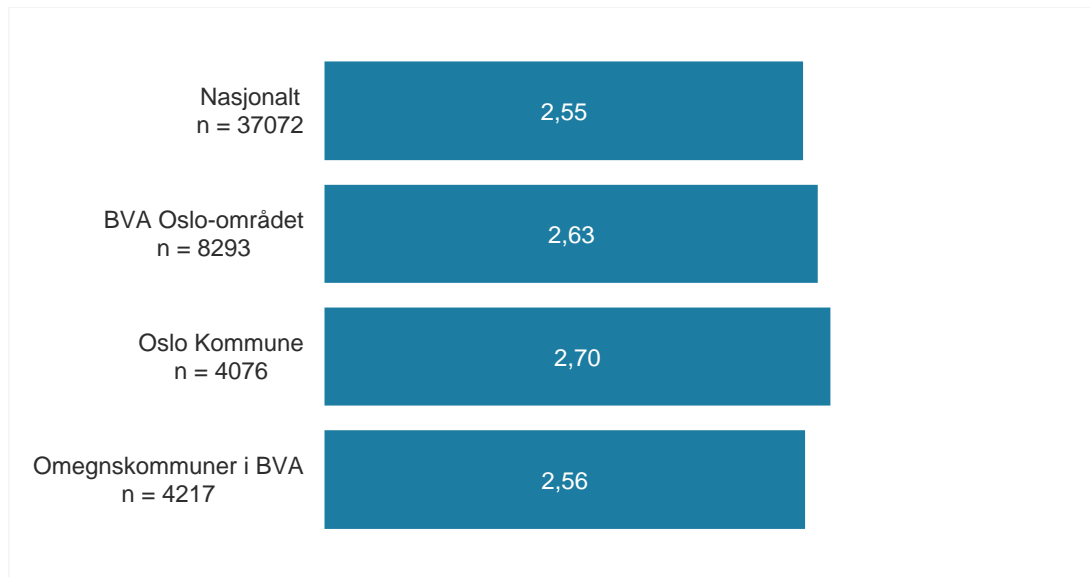


Figur 77: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Oslo/Akershus BVA 2020-2023

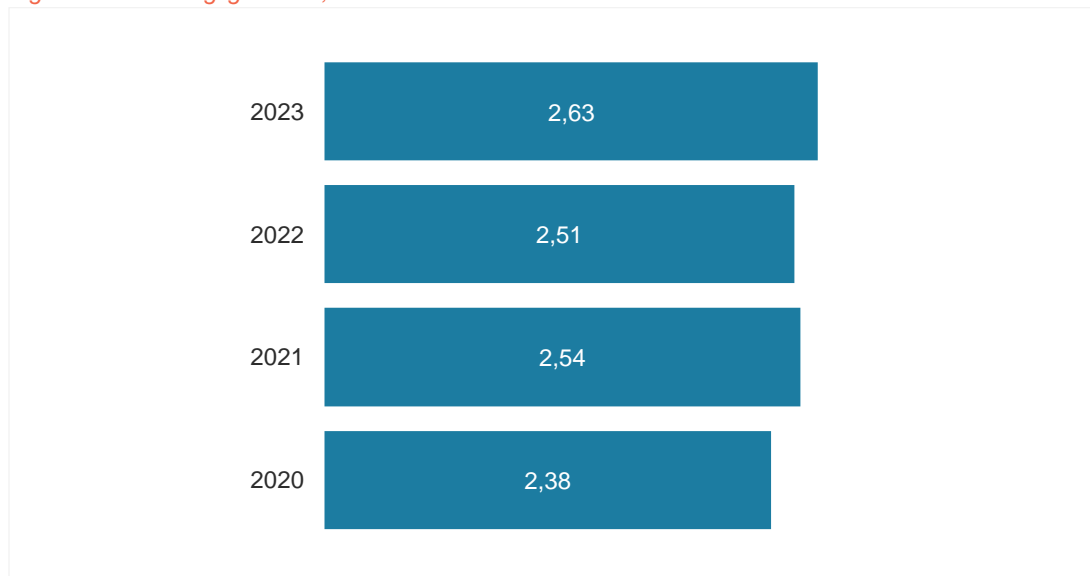


Antall daglige reiser

Figur 78: Antall daglige reiser, 2023

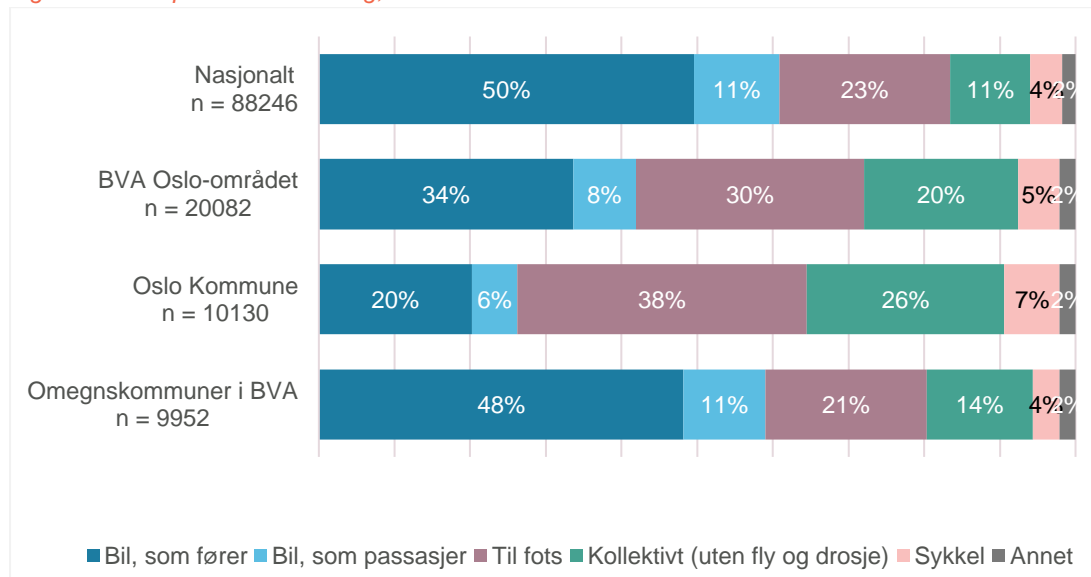


Figur 79: Antall daglige reiser, Oslo/Akershus BVA 2020-2023



Transportmiddelfordeling

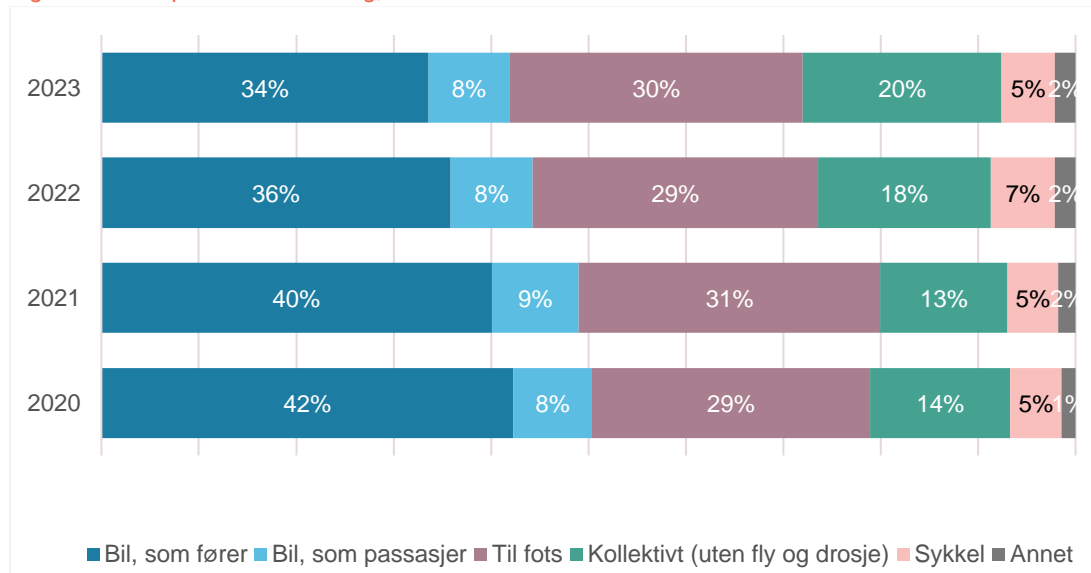
Figur 80: Transportmiddelfordeling, 2023



«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Figur 81: Transportmiddelfordeling, Oslo/Akershus BVA 2020-2023



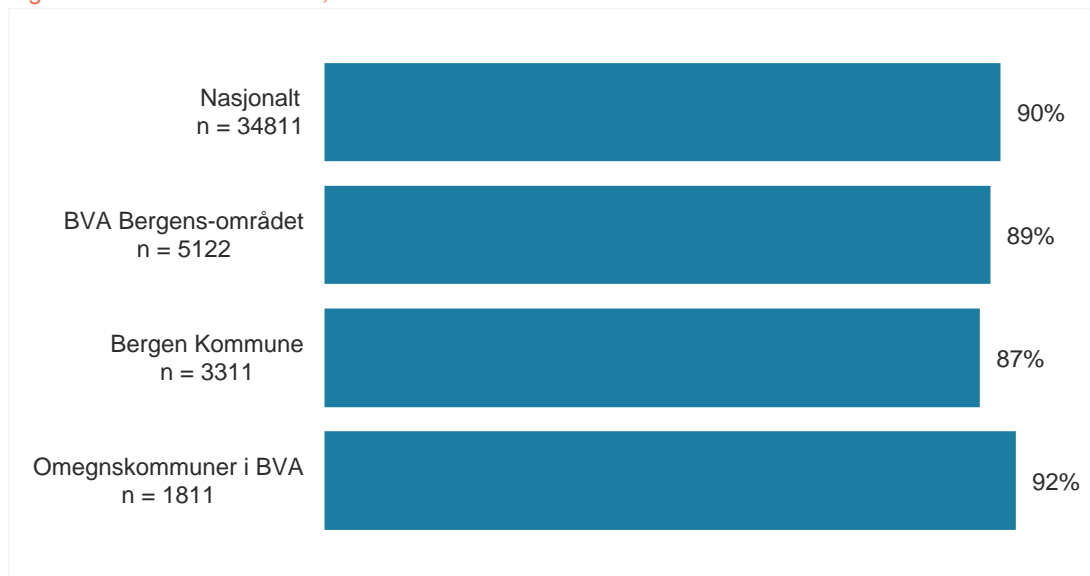
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

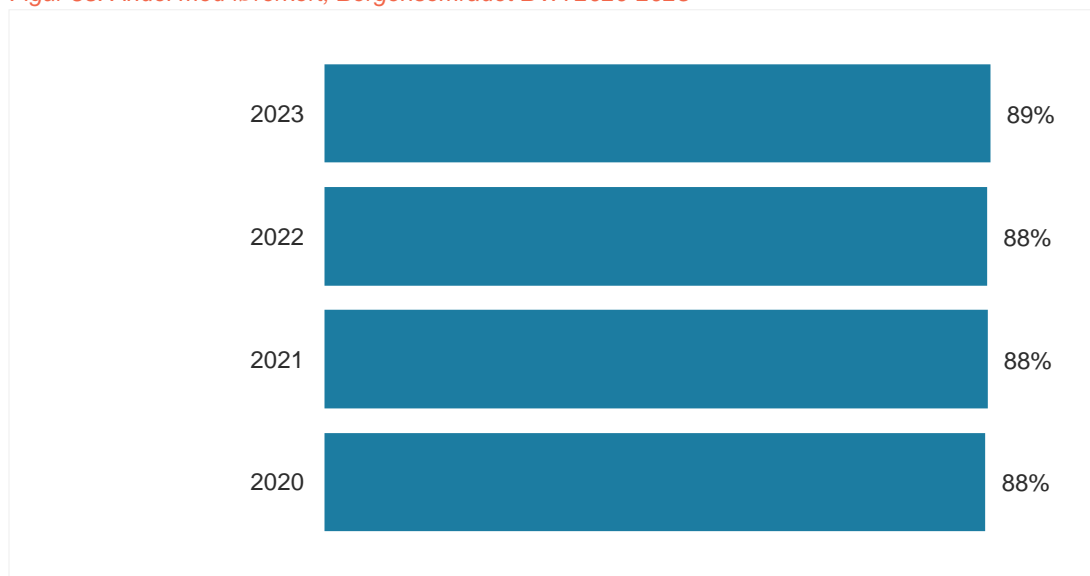
Bergensområdet BVA

Førerkort

Figur 82: Andel med førerkort, 2023

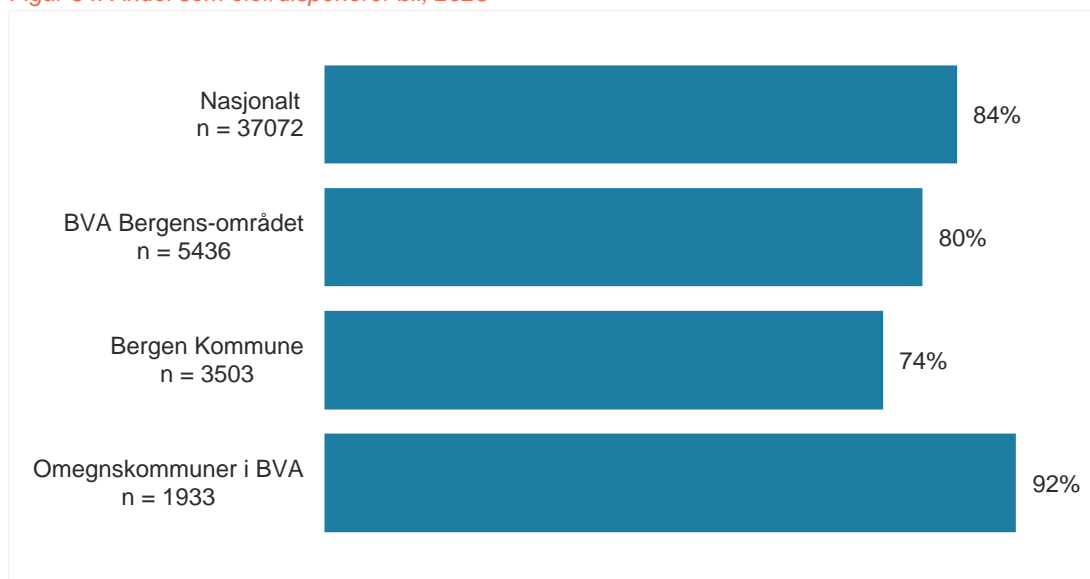


Figur 83: Andel med førerkort, Bergensområdet BVA 2020-2023

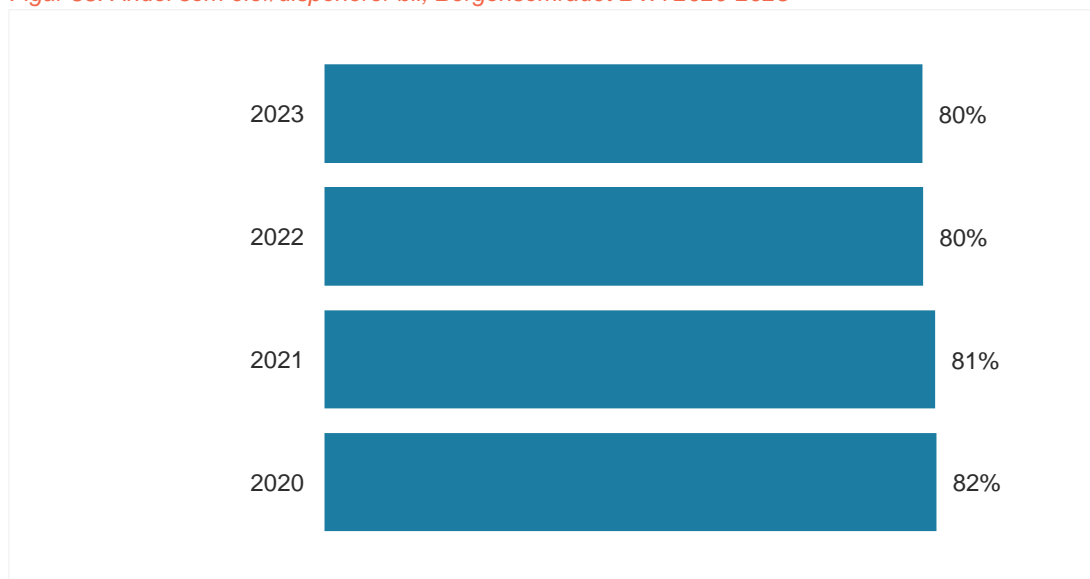


Andel som eier/disponerer bil

Figur 84: Andel som eier/disponerer bil, 2023

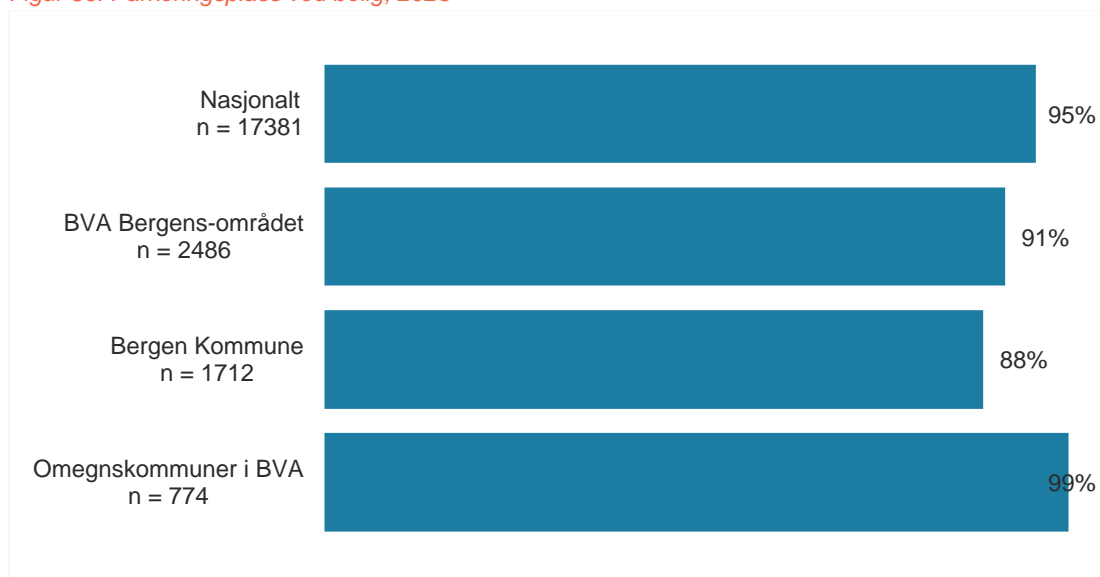


Figur 85: Andel som eier/disponerer bil, Bergensområdet BVA 2020-2023

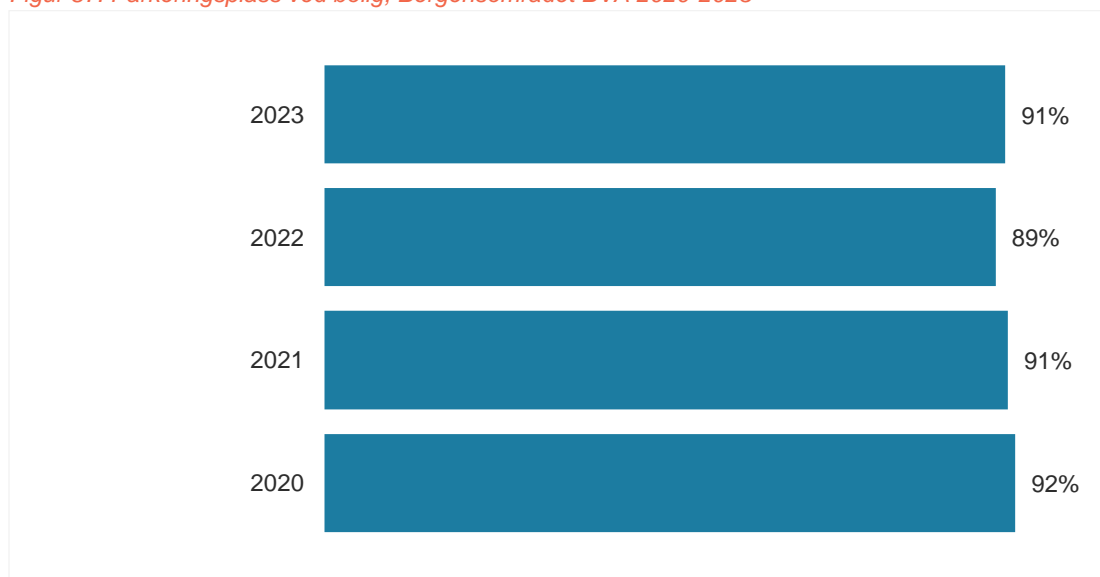


Parkeringsplass

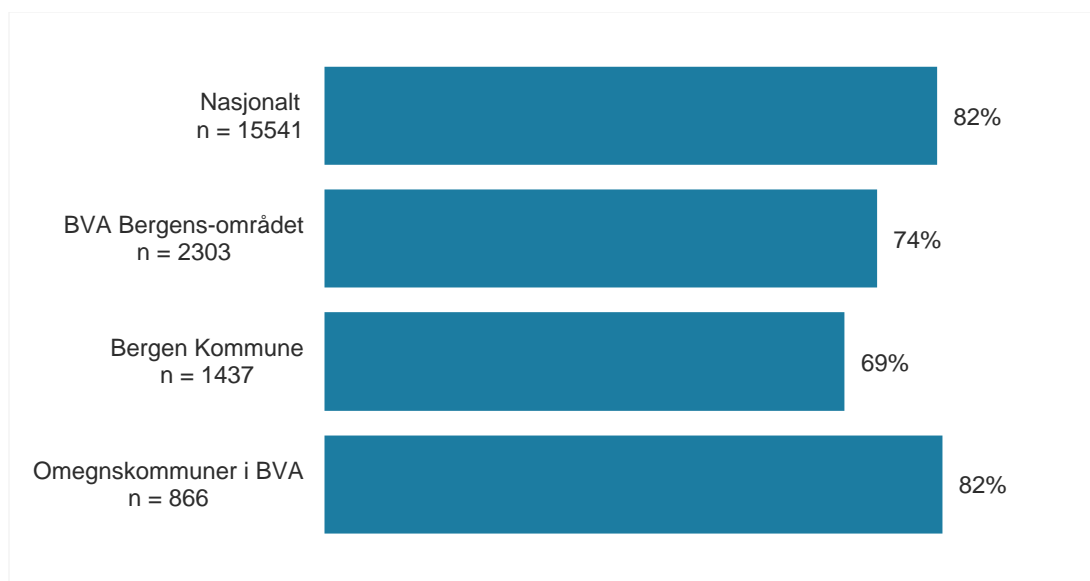
Figur 86: Parkeringsplass ved bolig, 2023



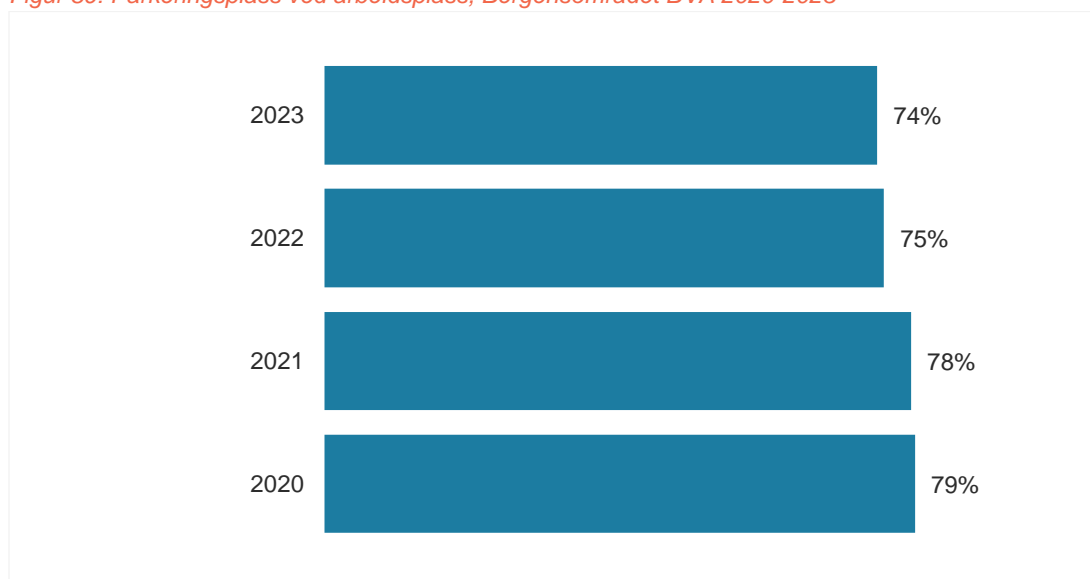
Figur 87: Parkeringsplass ved bolig, Bergensområdet BVA 2020-2023



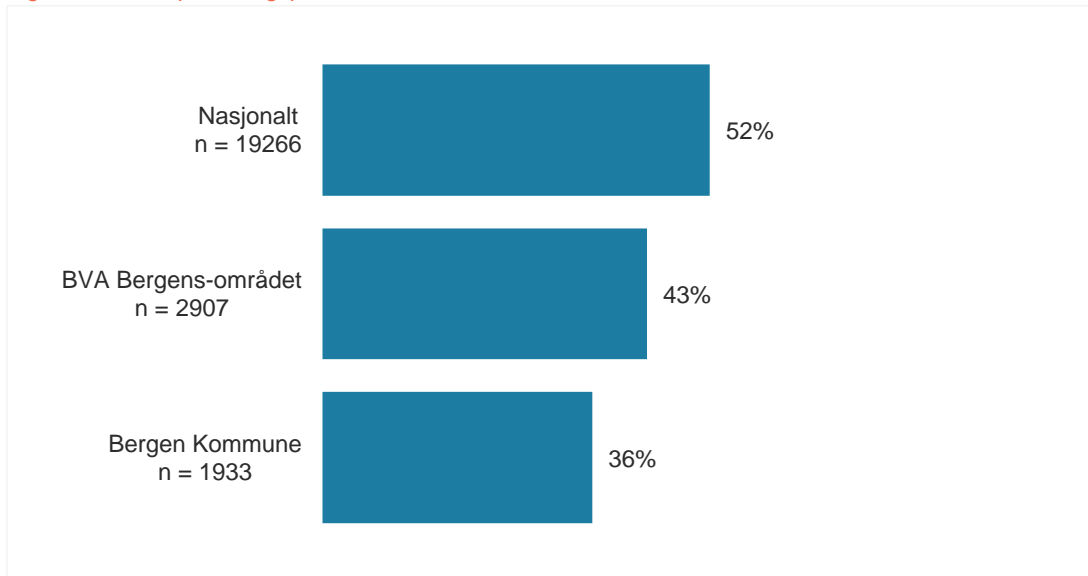
Figur 88: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023



Figur 89: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Bergensområdet BVA 2020-2023

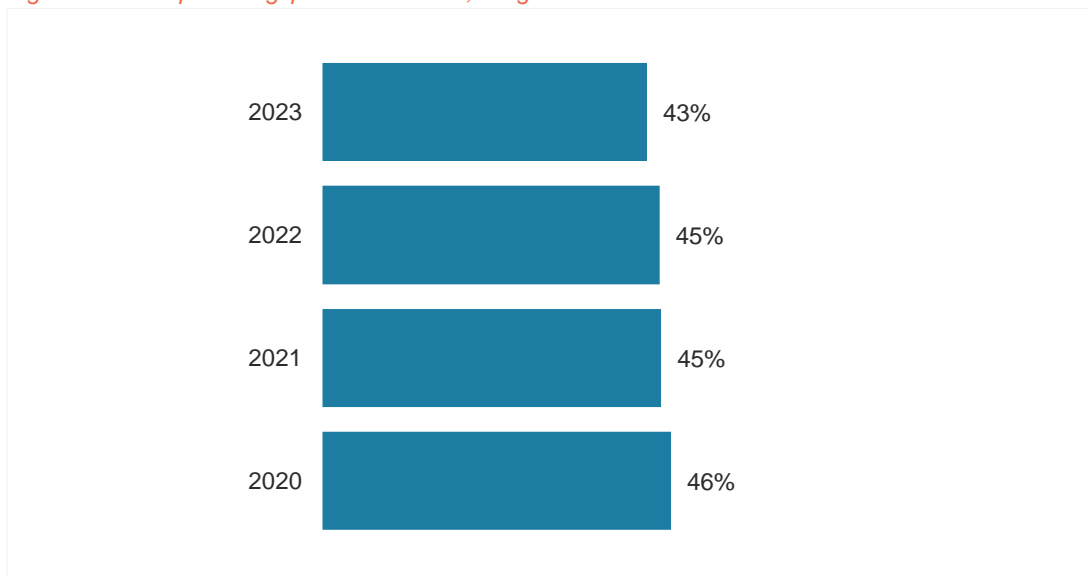


Figur 90: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023



Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

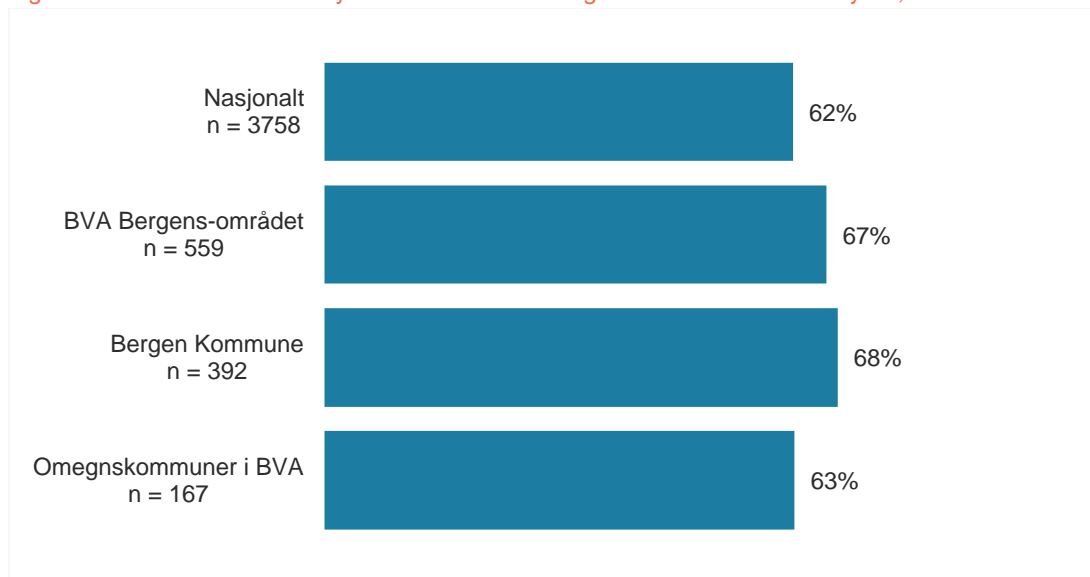
Figur 91: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Bergensområdet BVA 2020-2023



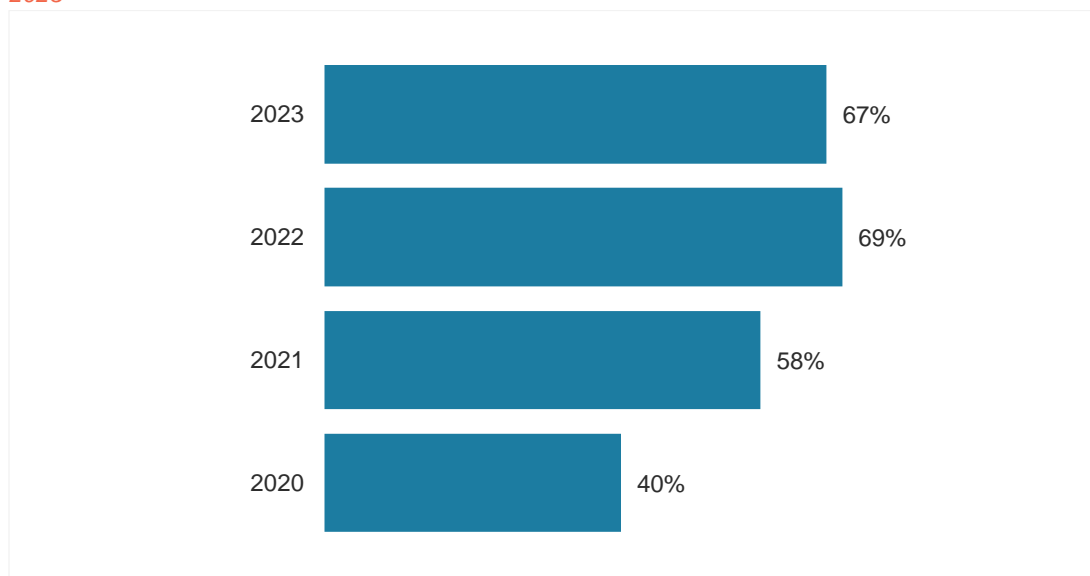
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 92: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023

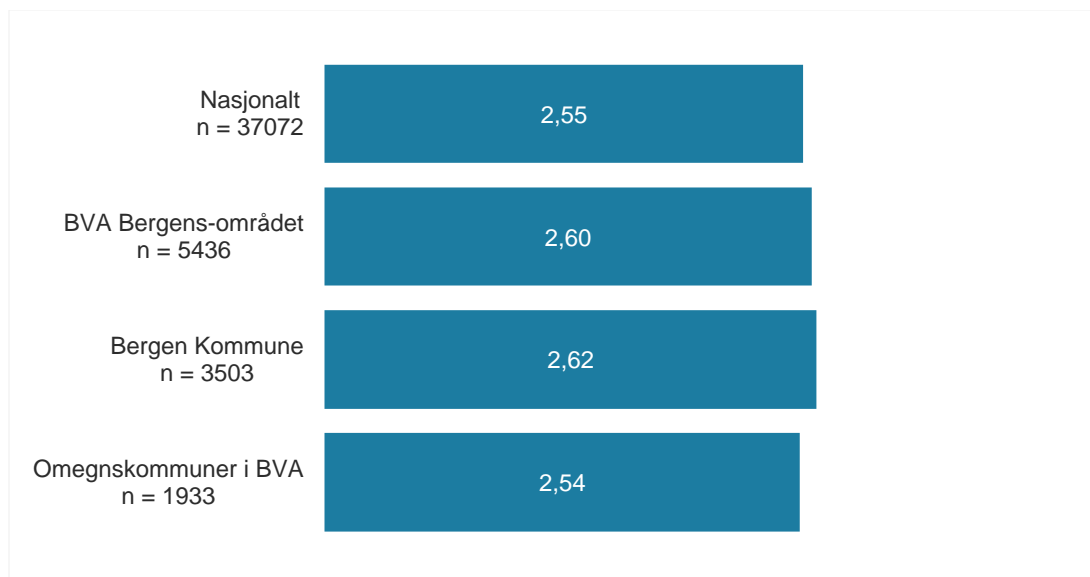


Figur 93: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Bergensområdet BVA 2020-2023

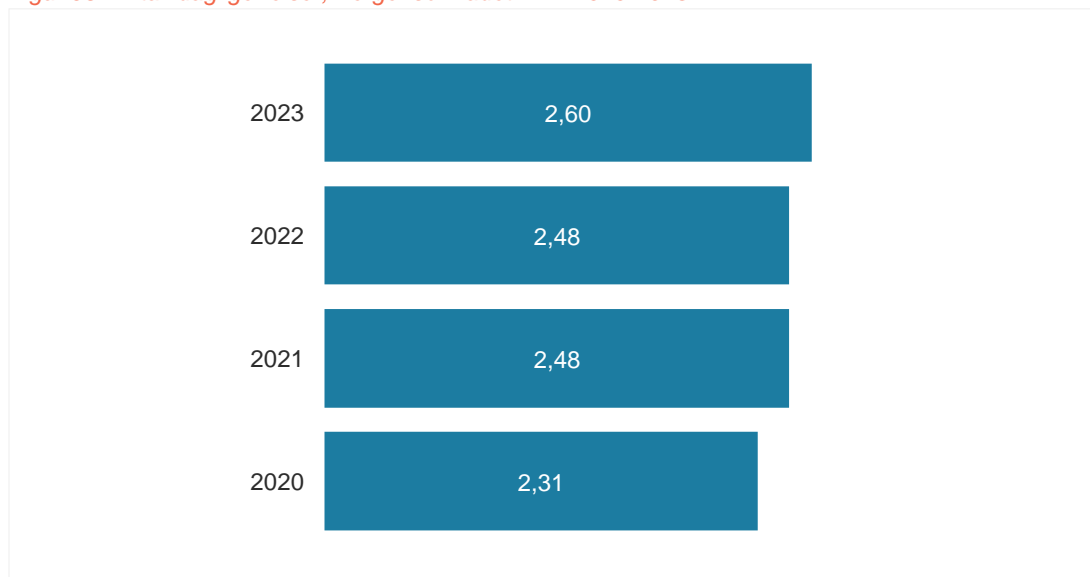


Antall daglige reiser

Figur 94: Antall daglige reiser, 2023

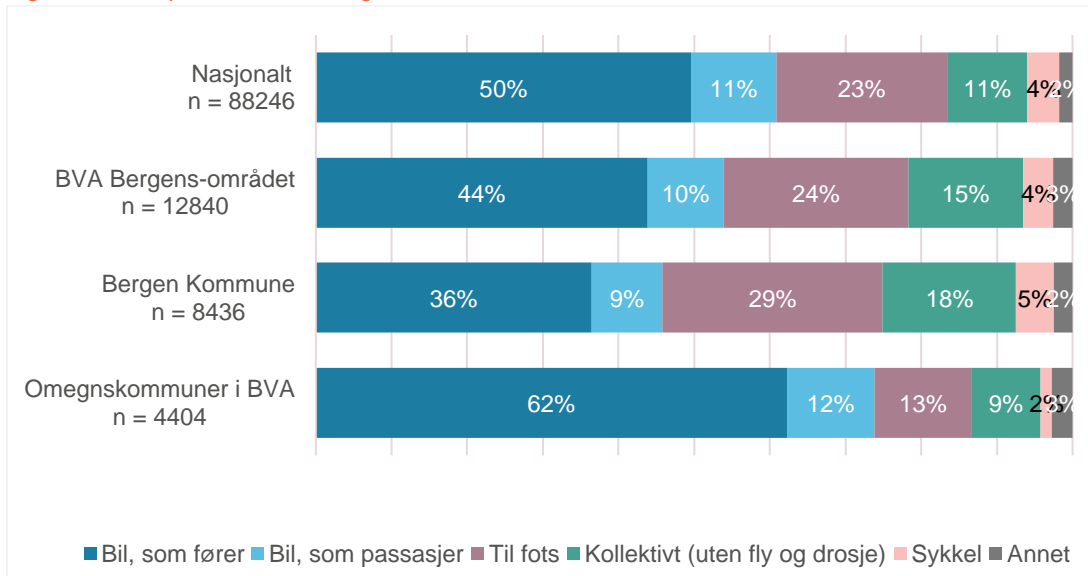


Figur 95: Antall daglige reiser, Bergensområdet BVA 2020-2023



Transportmiddelfordeling

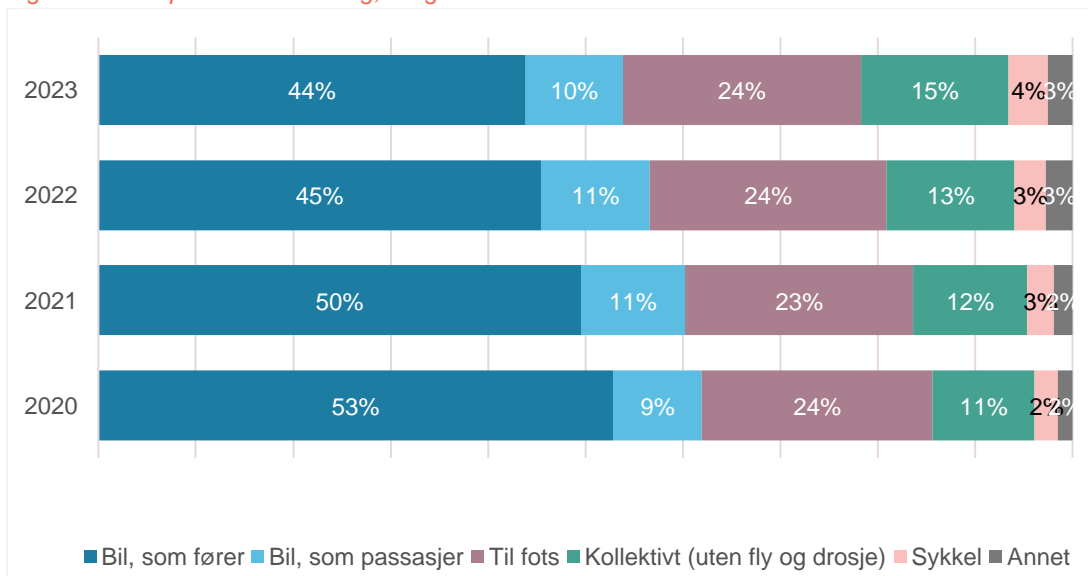
Figur 96: Transportmiddelfordeling, 2023



«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Figur 97: Transportmiddelfordeling, Bergensområdet BVA 2020-2023



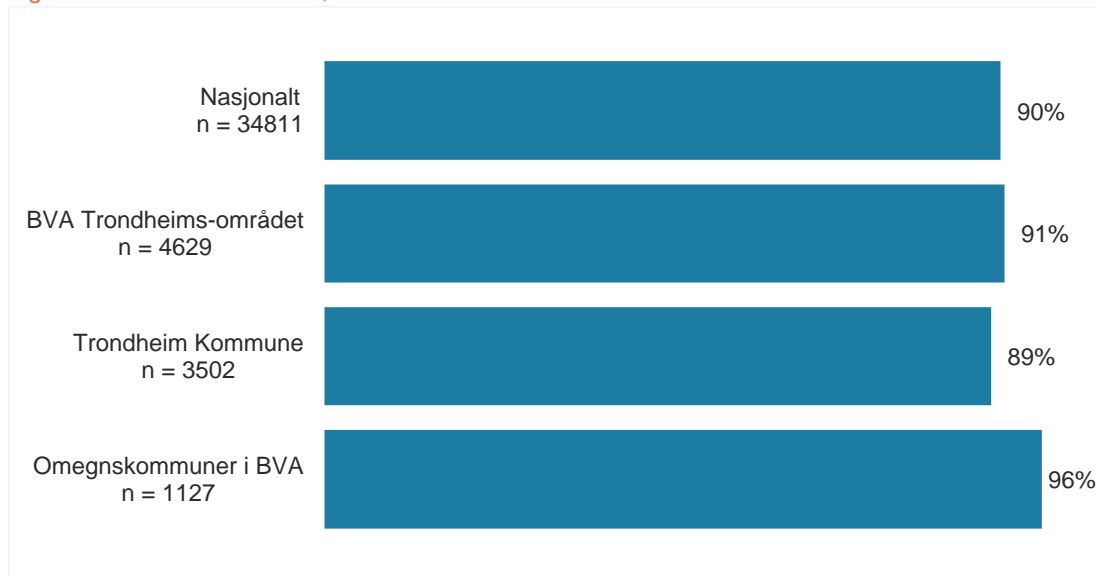
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

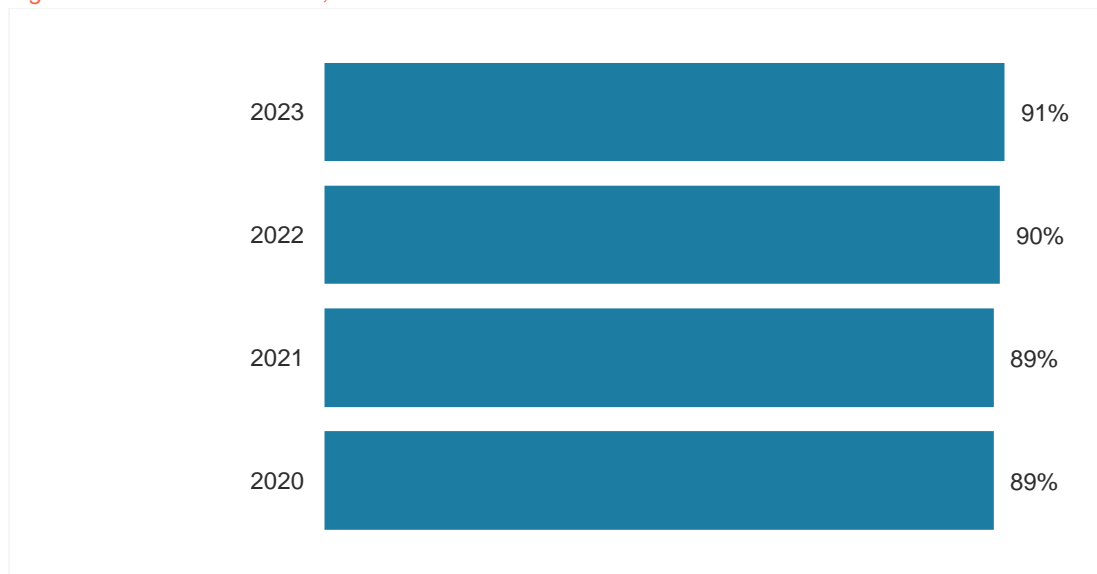
Trondheimsområdet BVA

Førerkort

Figur 98: Andel med førerkort, 2023

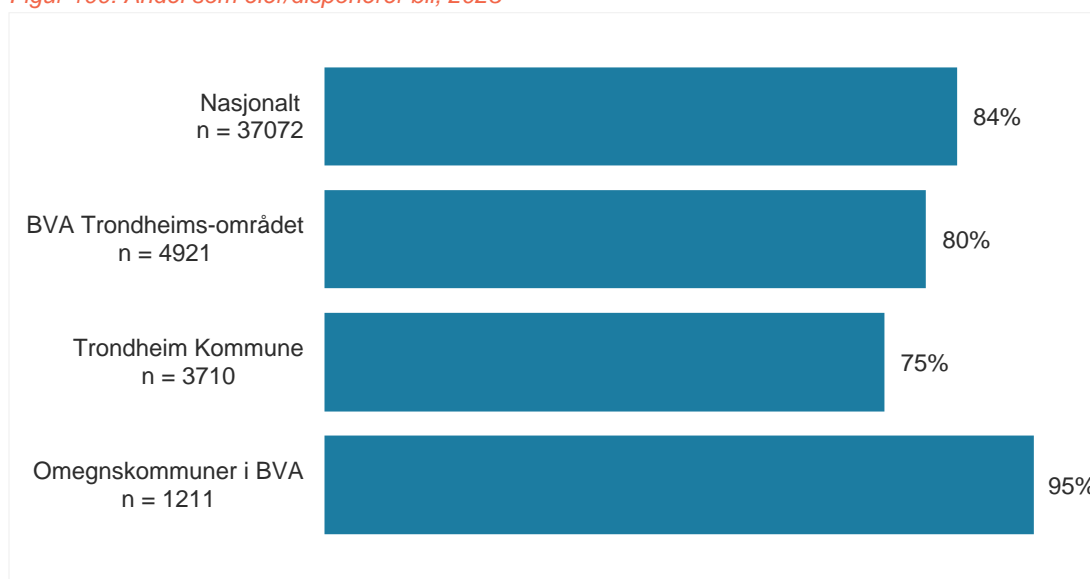


Figur 99: Andel med førerkort, Trondheimsområdet BVA 2020-2023

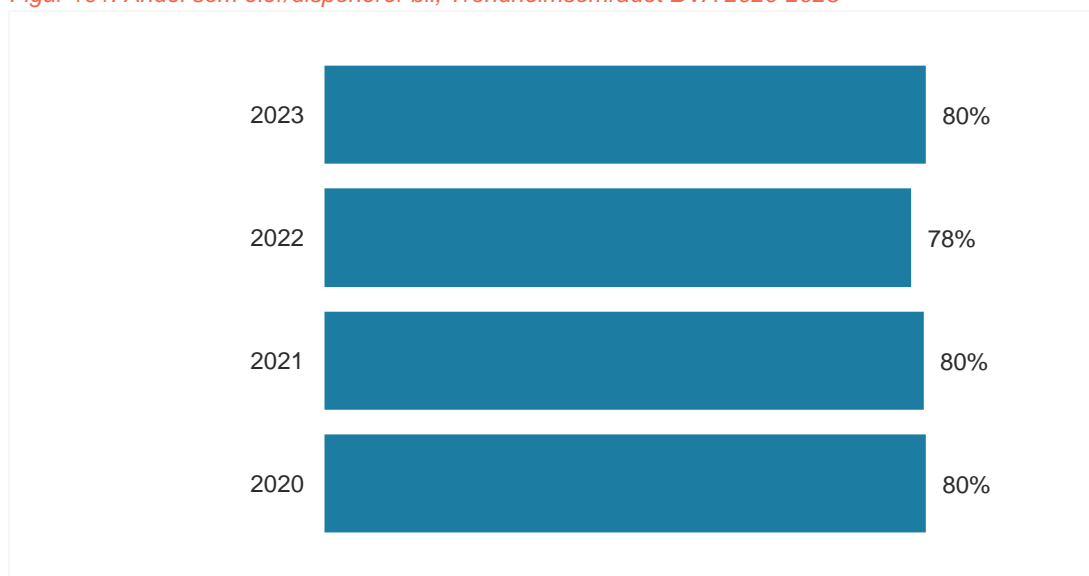


Andel som eier/disponerer bil

Figur 100: Andel som eier/disponerer bil, 2023

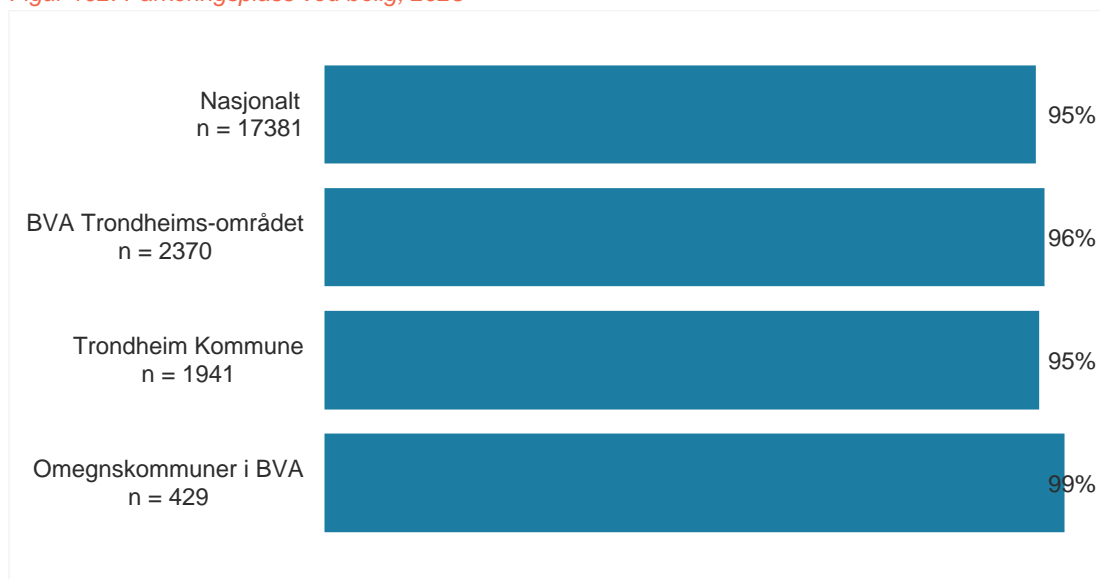


Figur 101: Andel som eier/disponerer bil, Trondheimsområdet BVA 2020-2023

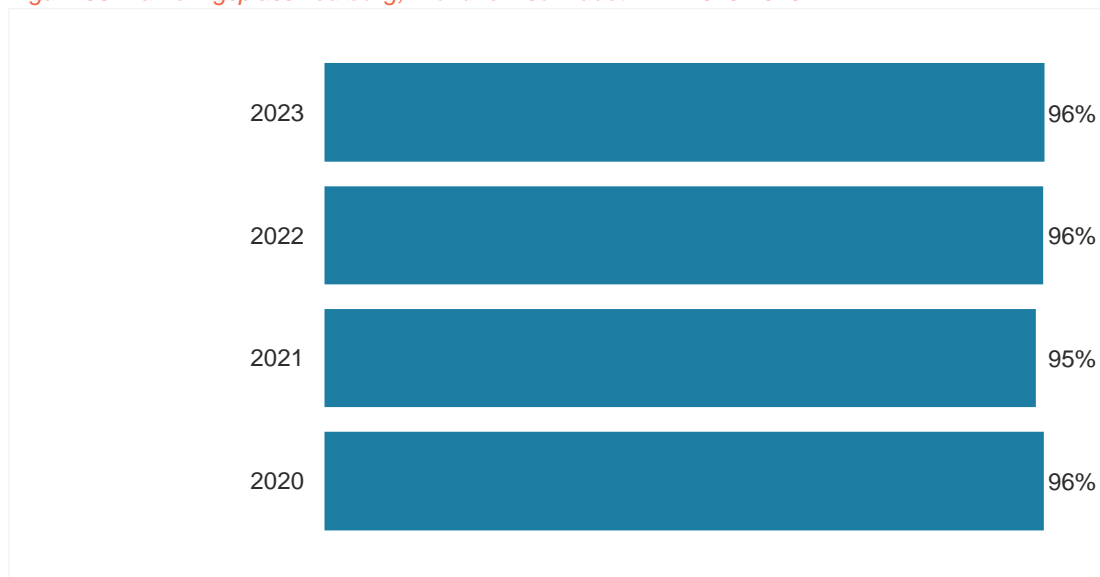


Parkeringsplass

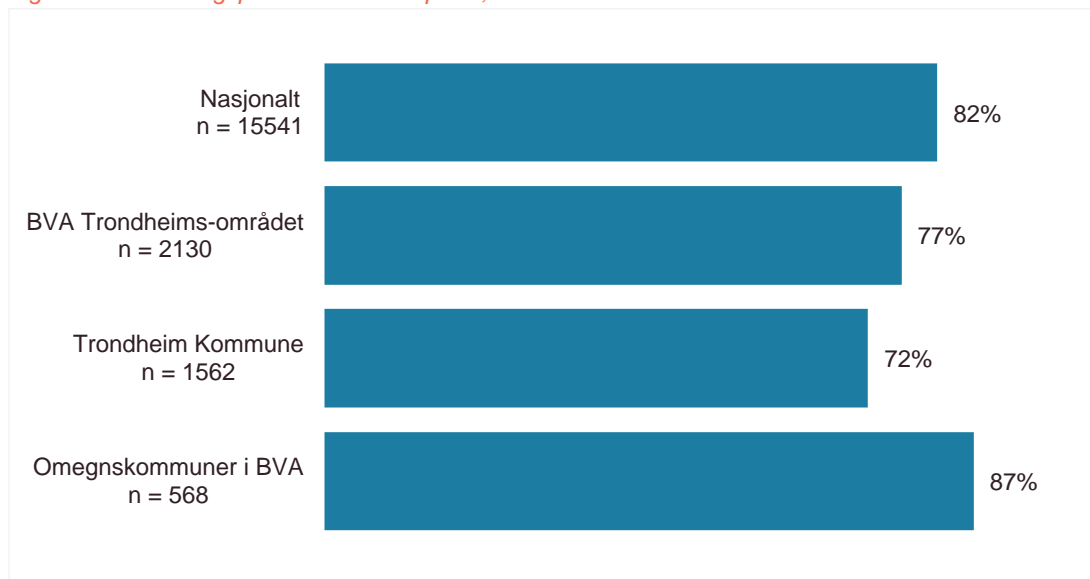
Figur 102: Parkeringsplass ved bolig, 2023



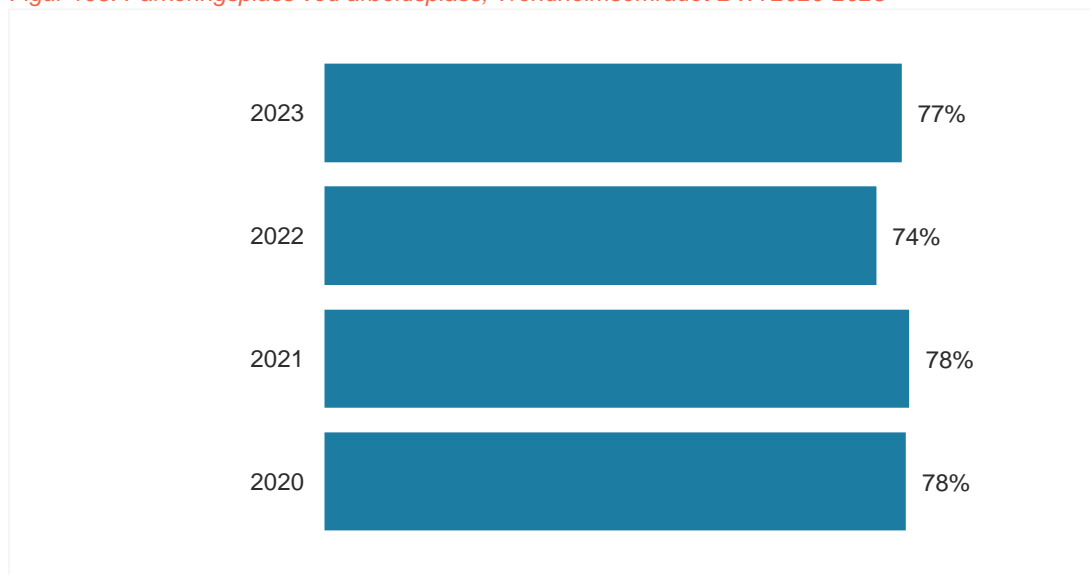
Figur 103: Parkeringsplass ved bolig, Trondheimsområdet BVA 2020-2023



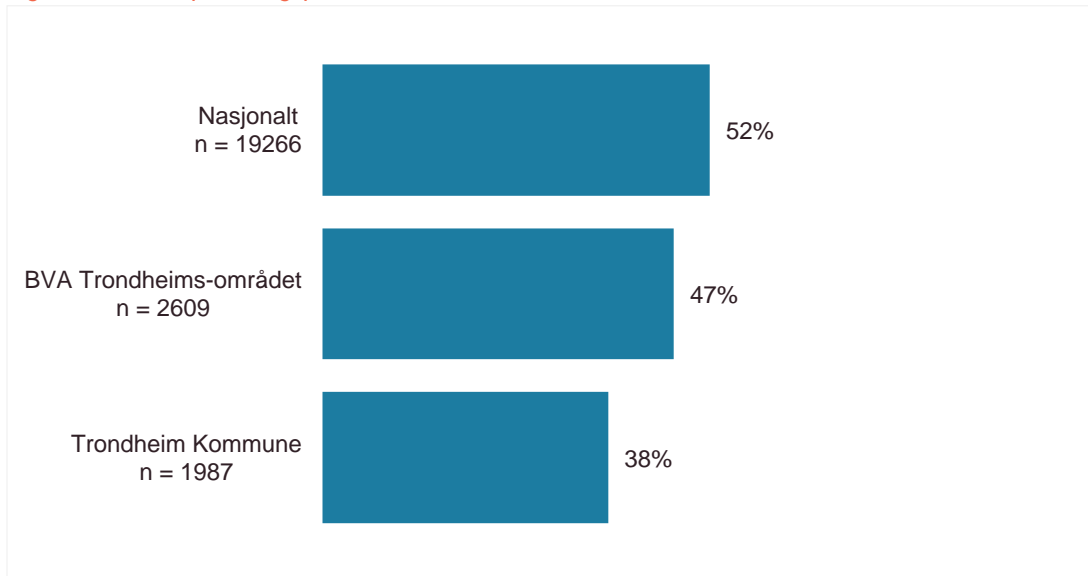
Figur 104: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023



Figur 105: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Trondheimsområdet BVA 2020-2023

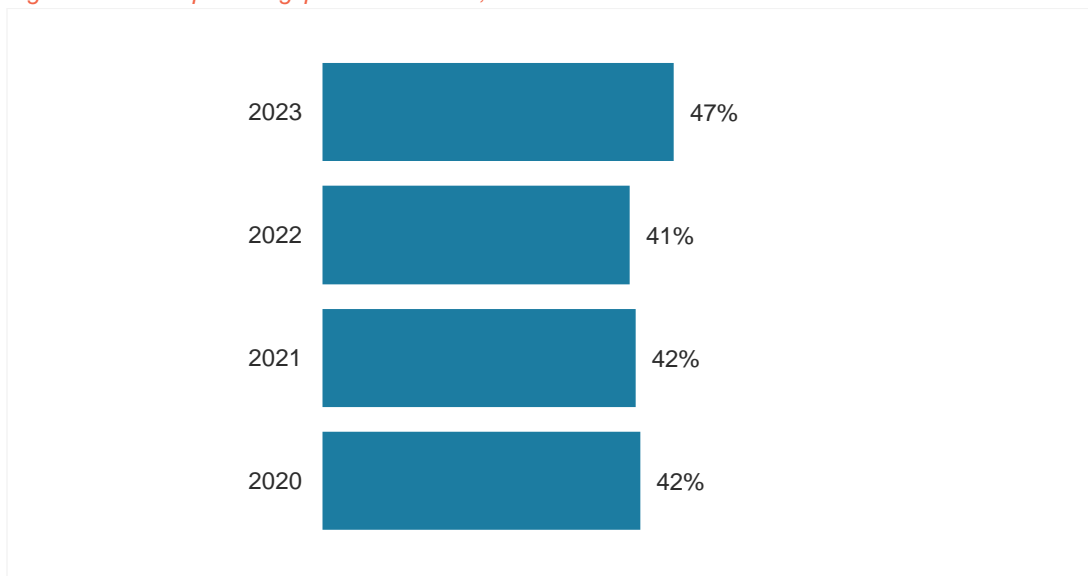


Figur 106: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023



Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

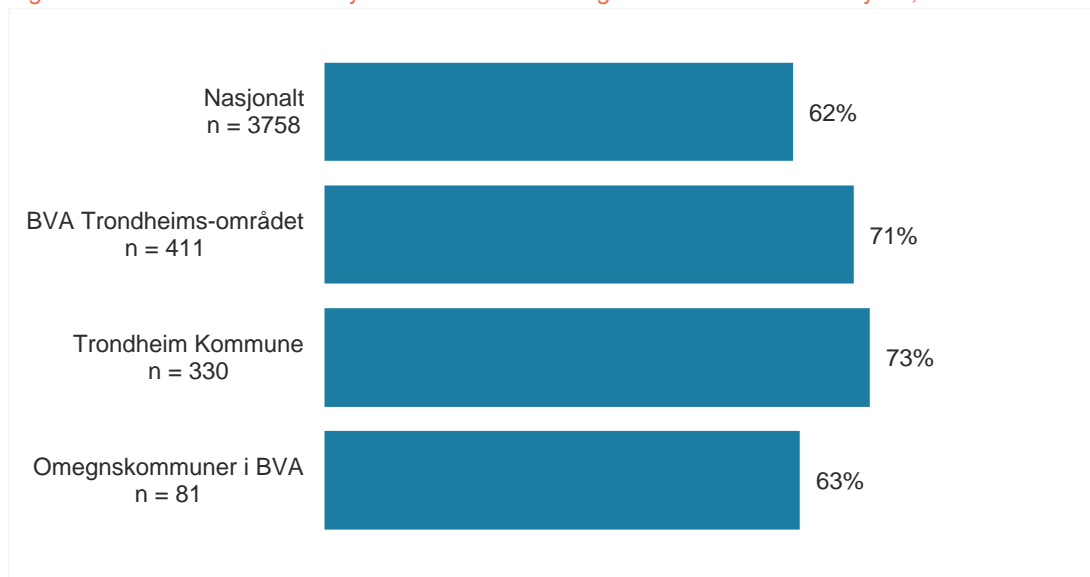
Figur 107: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Trondheimsområdet BVA 2020-2023



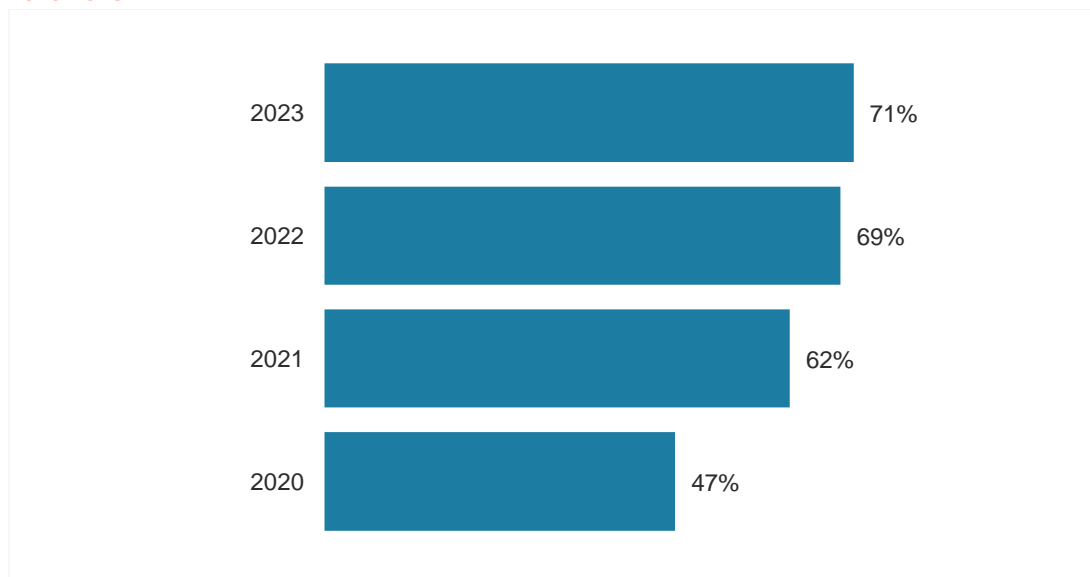
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 108: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023

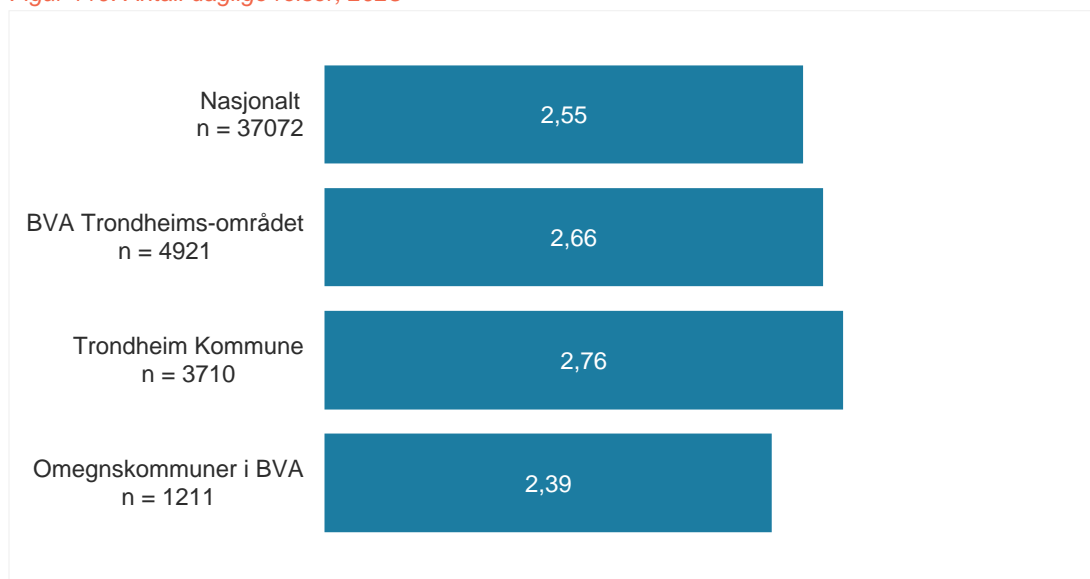


Figur 109: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Trondheimsområdet BVA 2020-2023

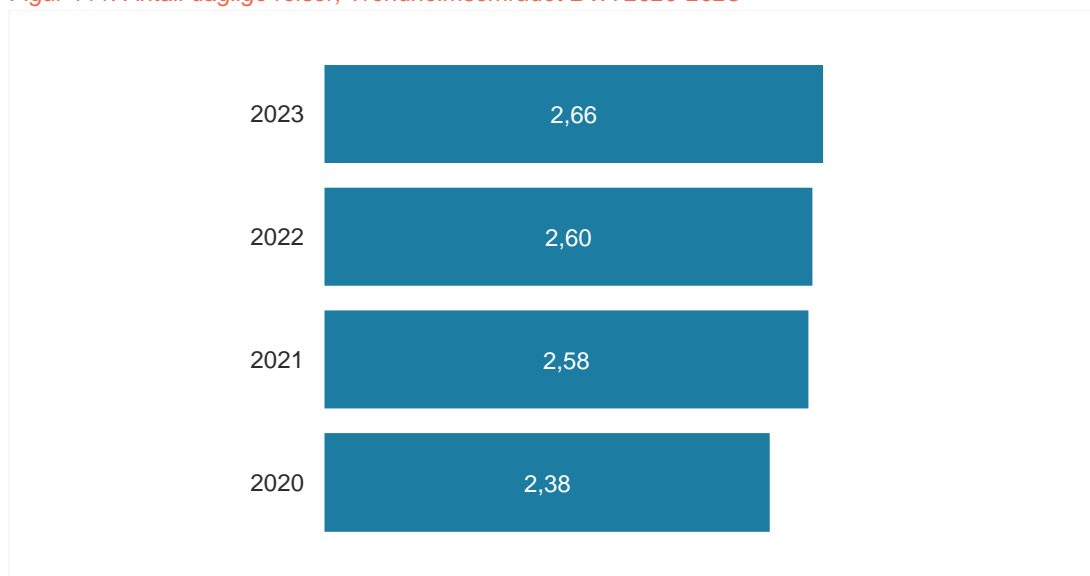


Antall daglige reiser

Figur 110: Antall daglige reiser, 2023

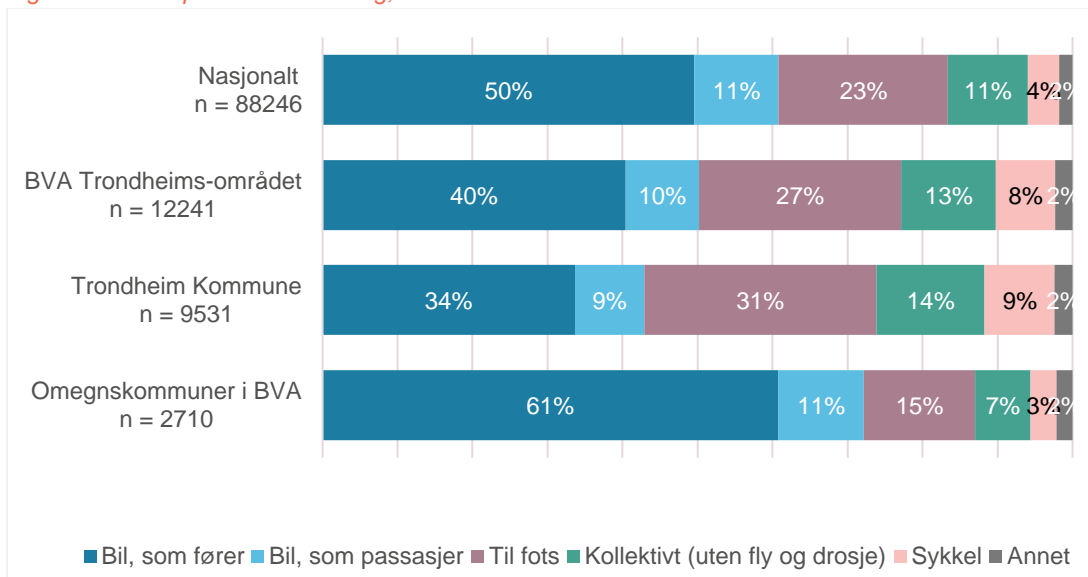


Figur 111: Antall daglige reiser, Trondheimsområdet BVA 2020-2023



Transportmiddelfordeling

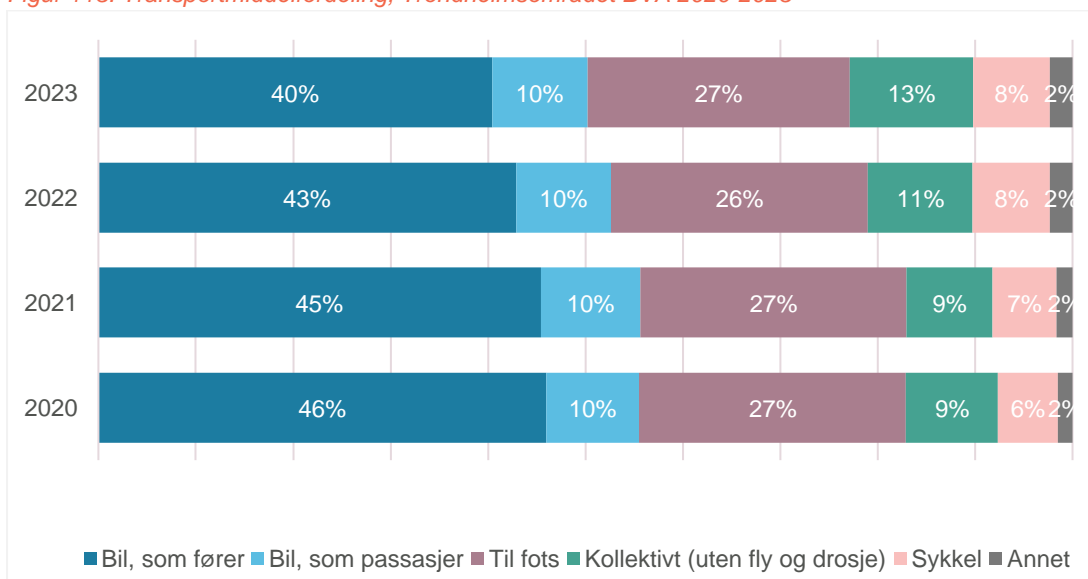
Figur 112: Transportmiddelfordeling, 2023



«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Figur 113: Transportmiddelfordeling, Trondheimsområdet BVA 2020-2023



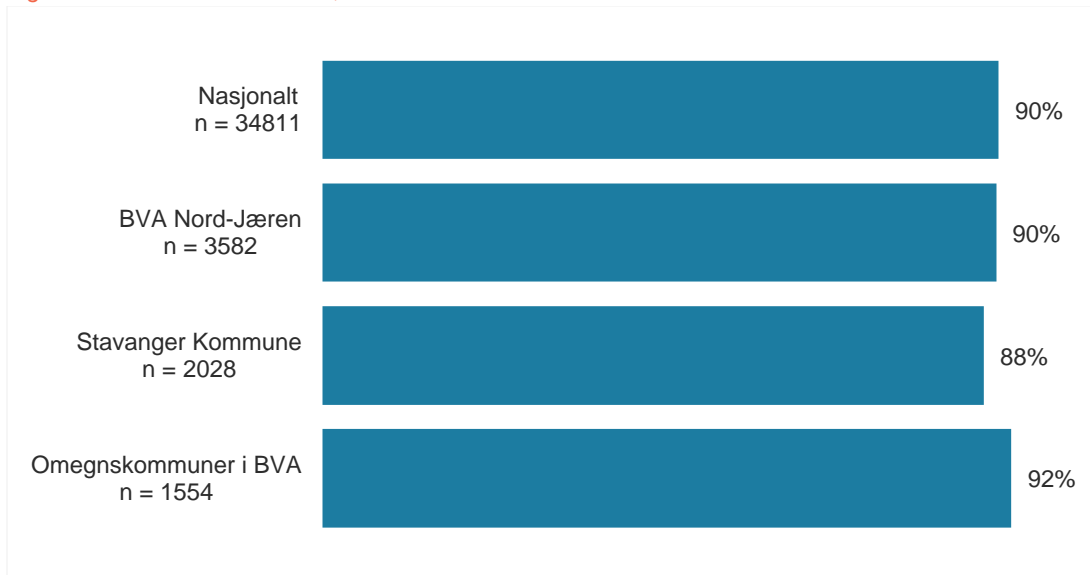
«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

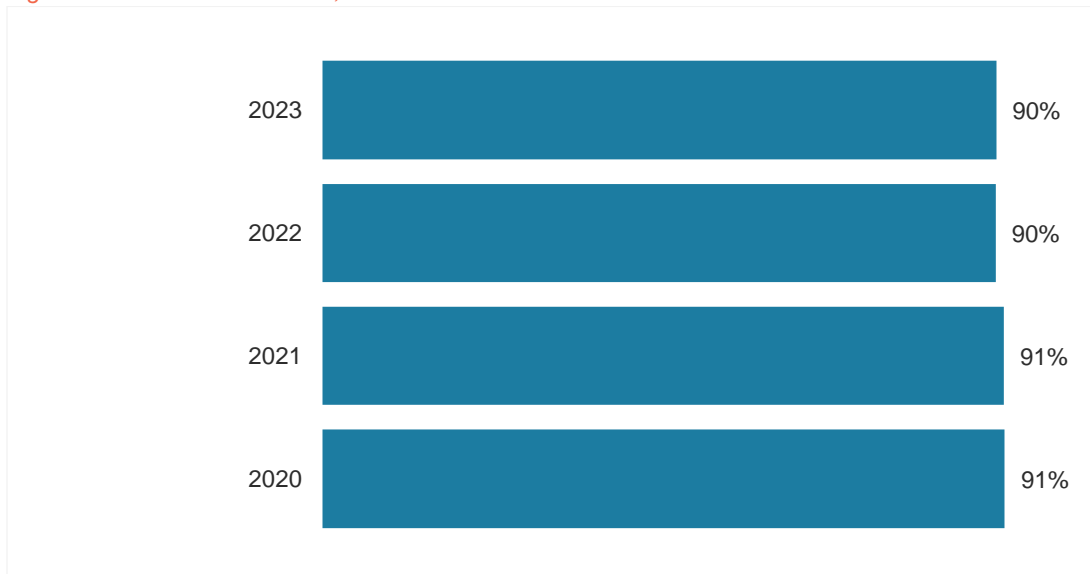
Nord-Jæren BVA

Førerkort

Figur 114: Andel med førerkort, 2023

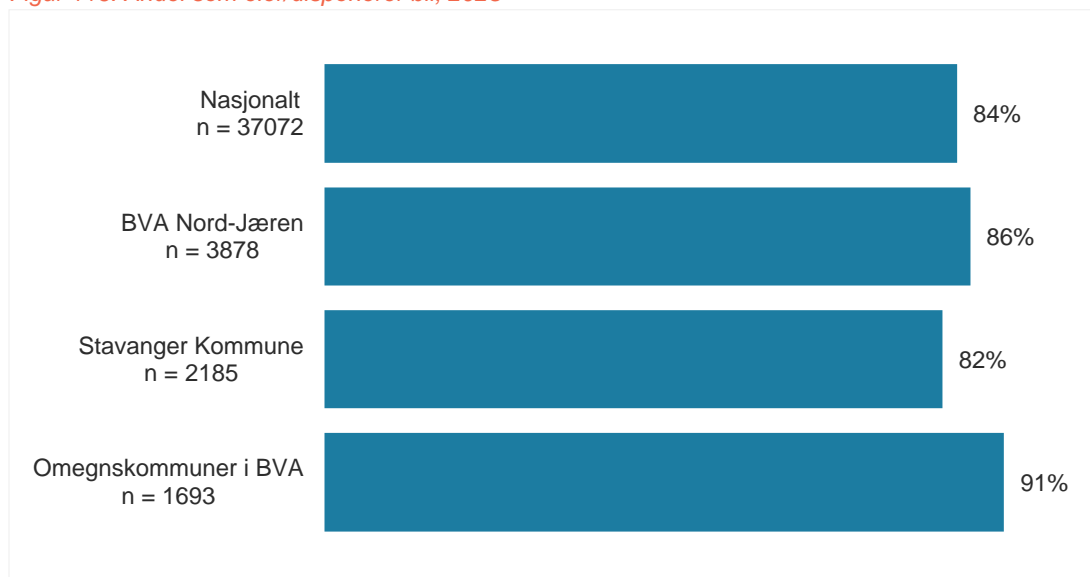


Figur 115: Andel med førerkort, Nord-Jæren BVA 2020-2023

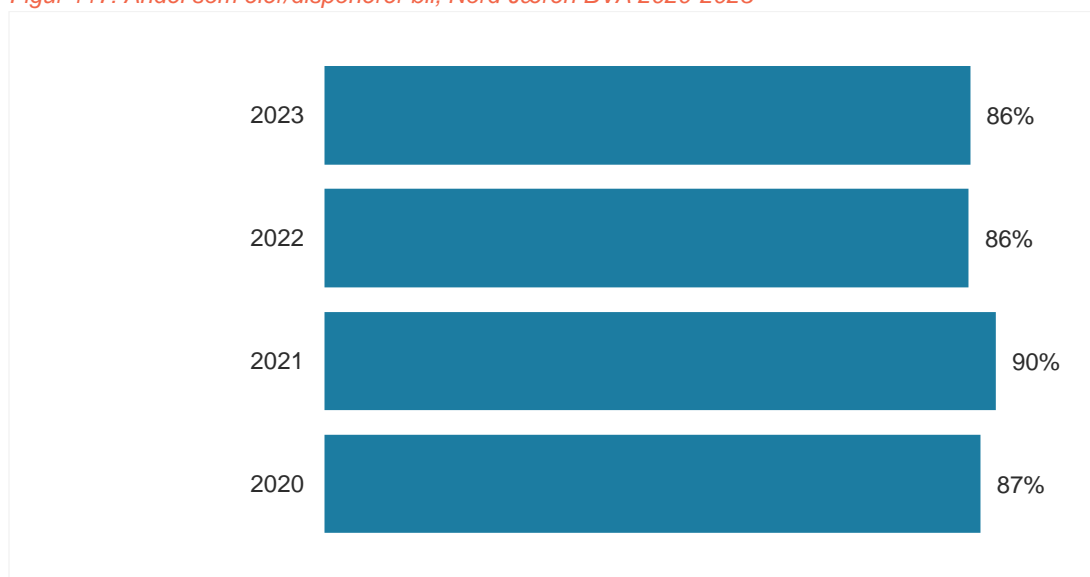


Andel som eier/disponerer bil

Figur 116: Andel som eier/disponerer bil, 2023

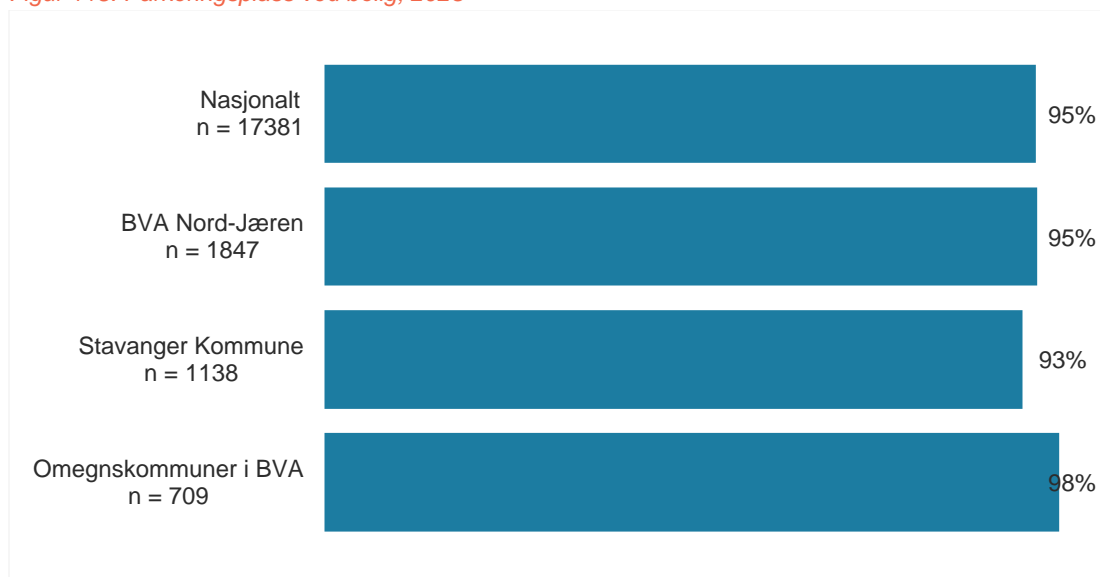


Figur 117: Andel som eier/disponerer bil, Nord-Jæren BVA 2020-2023

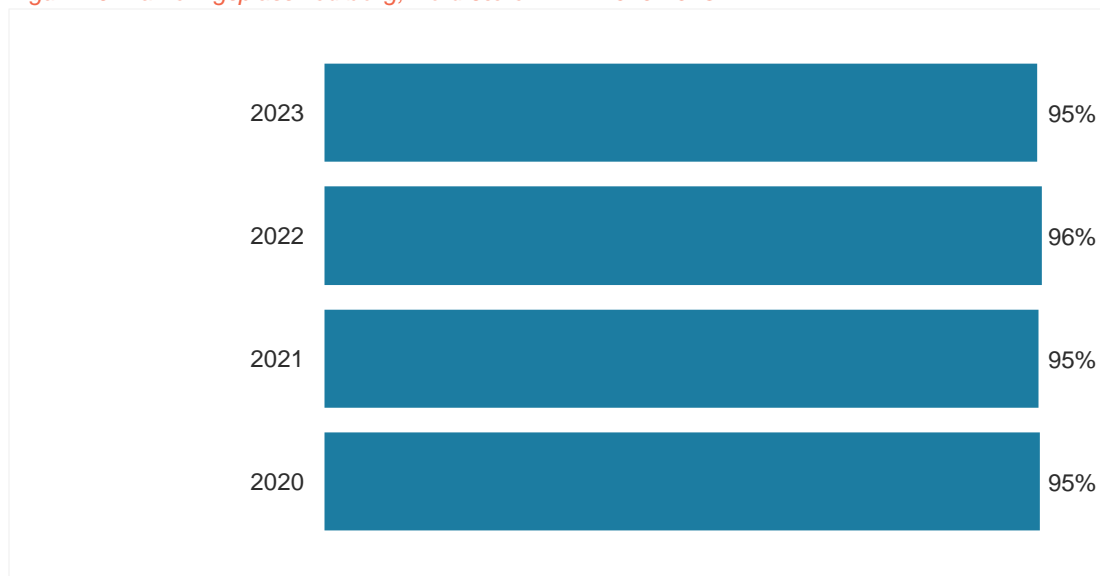


Parkeringsplass

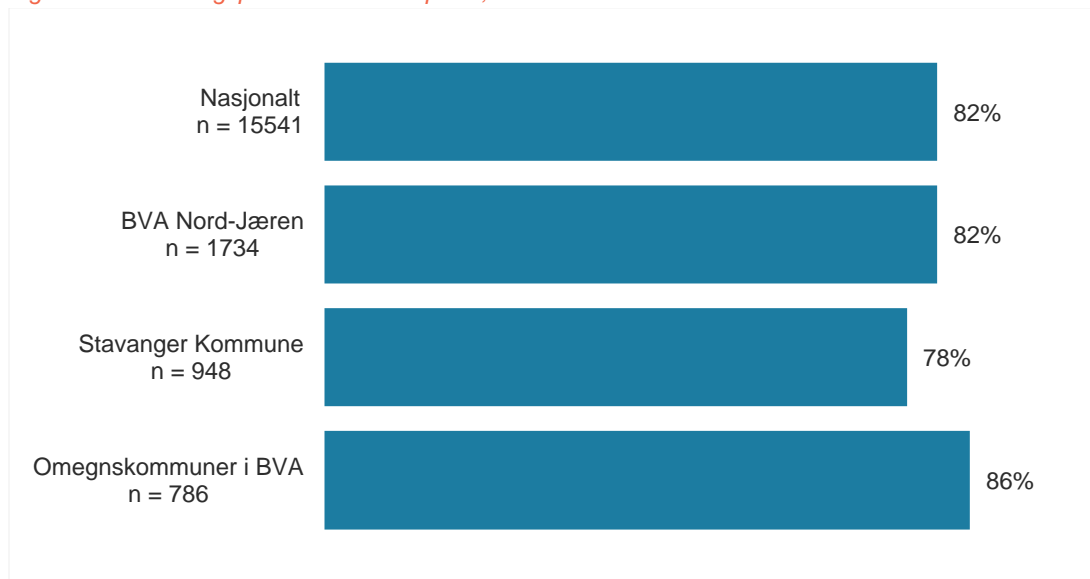
Figur 118: Parkeringsplass ved bolig, 2023



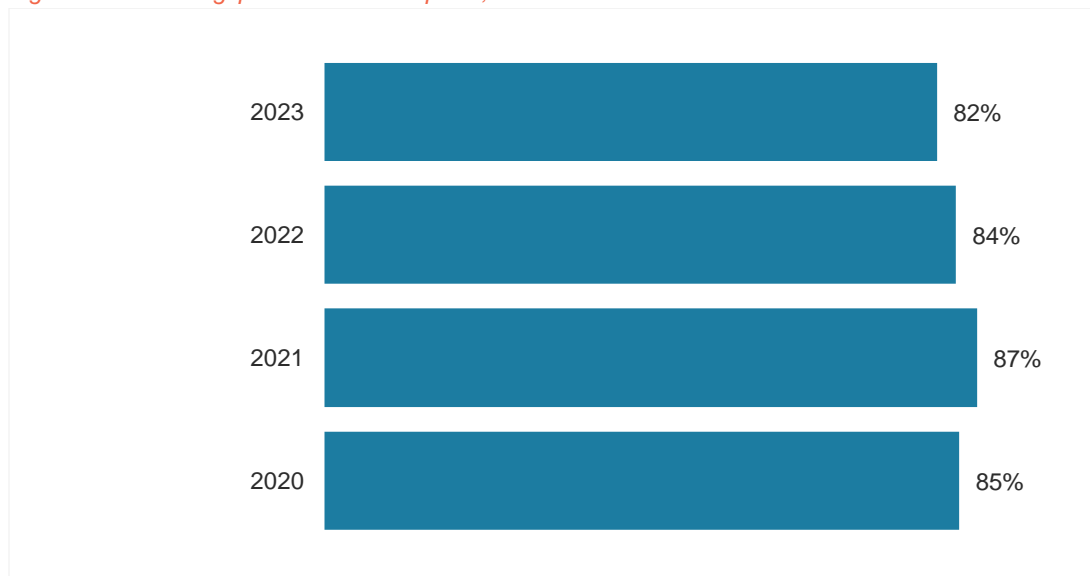
Figur 119: Parkeringsplass ved bolig, Nord-Jæren BVA 2020-2023



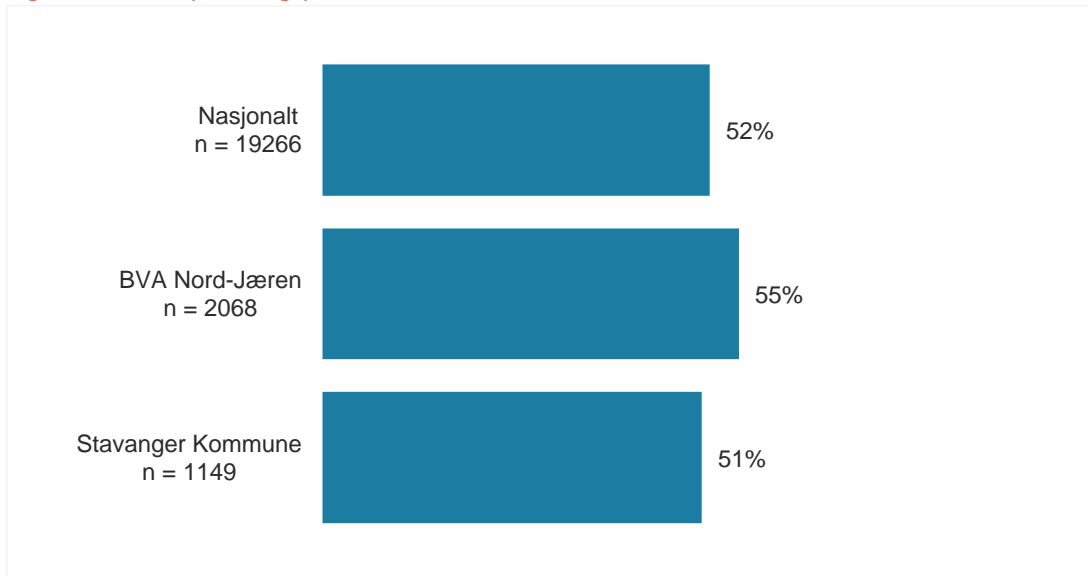
Figur 120: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023



Figur 121: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Nord-Jæren BVA 2020-2023

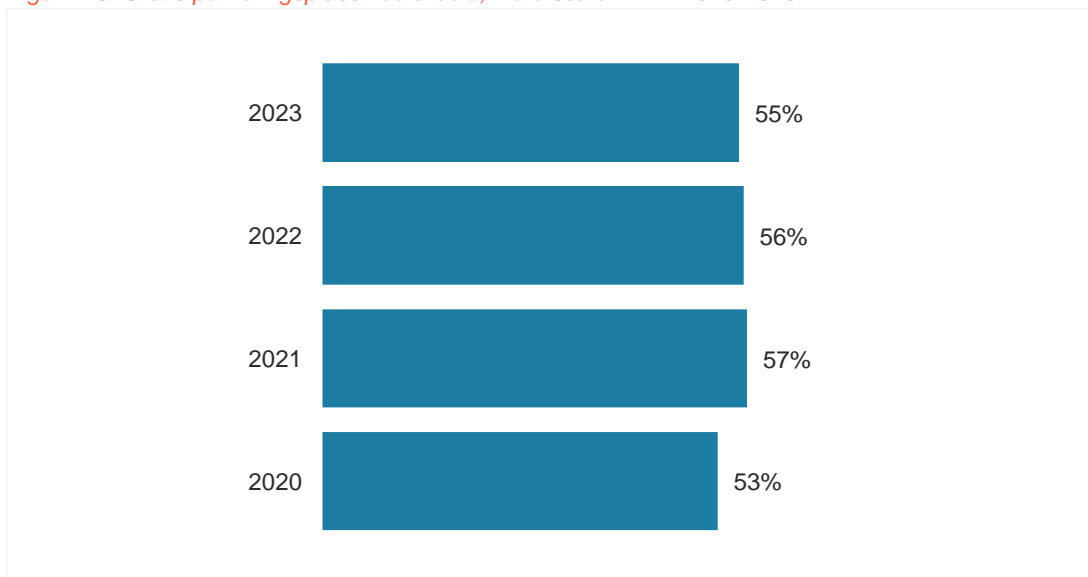


Figur 122: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023



Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

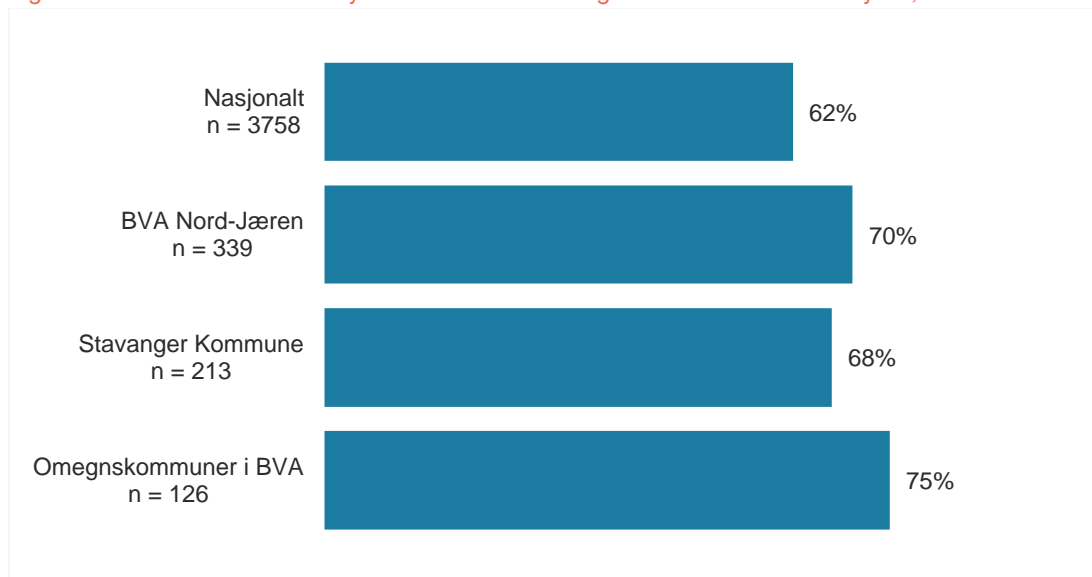
Figur 123: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Nord-Jæren BVA 2020-2023



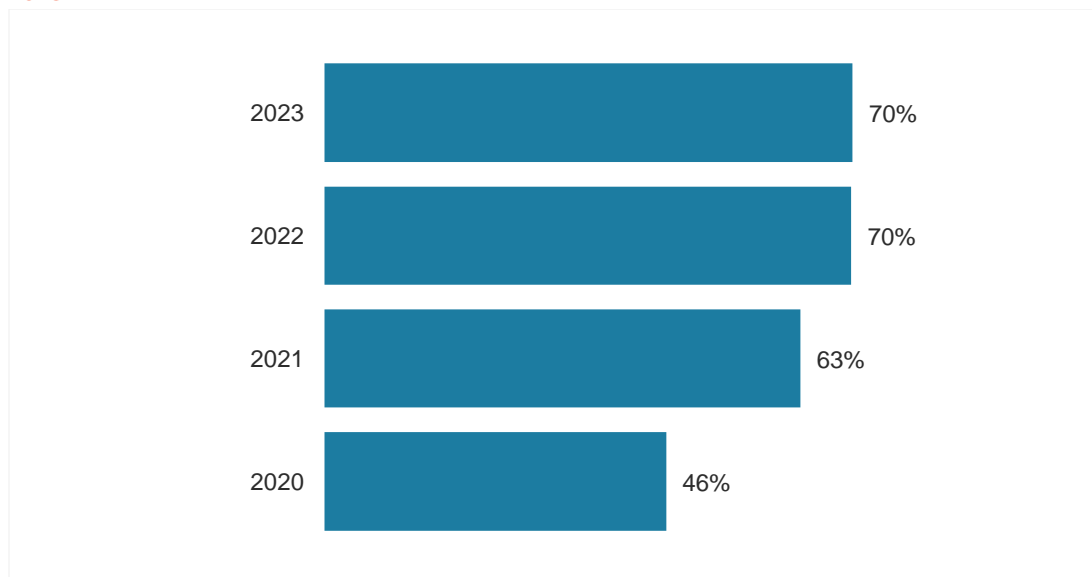
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Hjemmekontor

Figur 124: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023

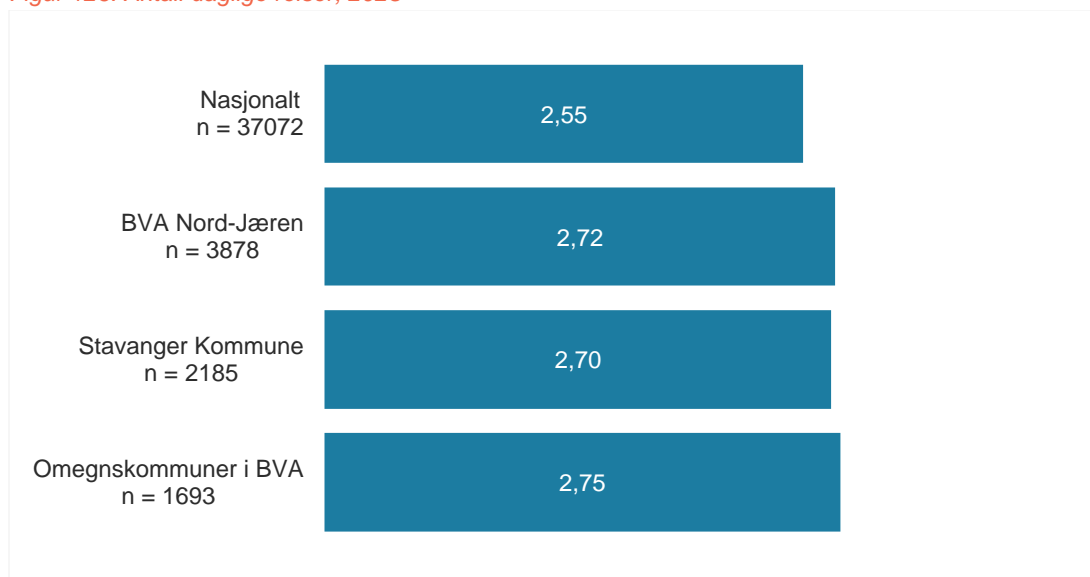


Figur 125: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Nord-Jæren BVA 2020-2023

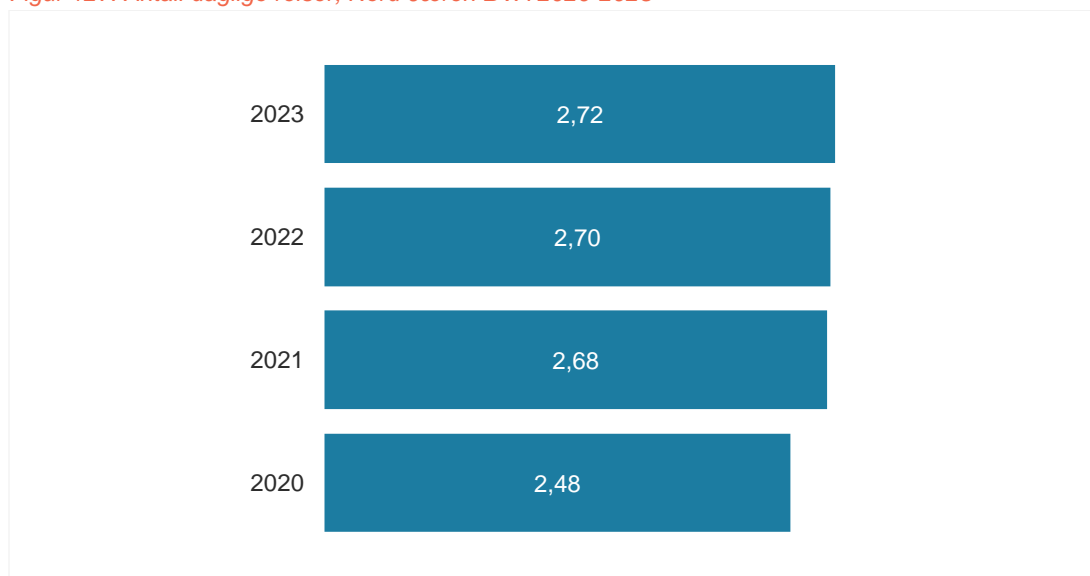


Antall daglige reiser

Figur 126: Antall daglige reiser, 2023

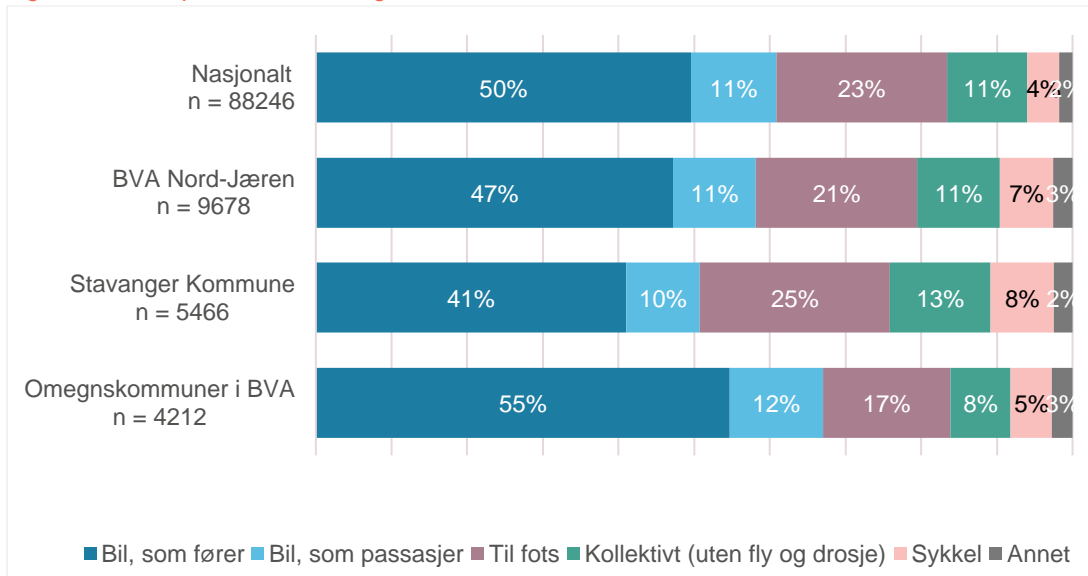


Figur 127: Antall daglige reiser, Nord-Jæren BVA 2020-2023



Transportmiddelfordeling

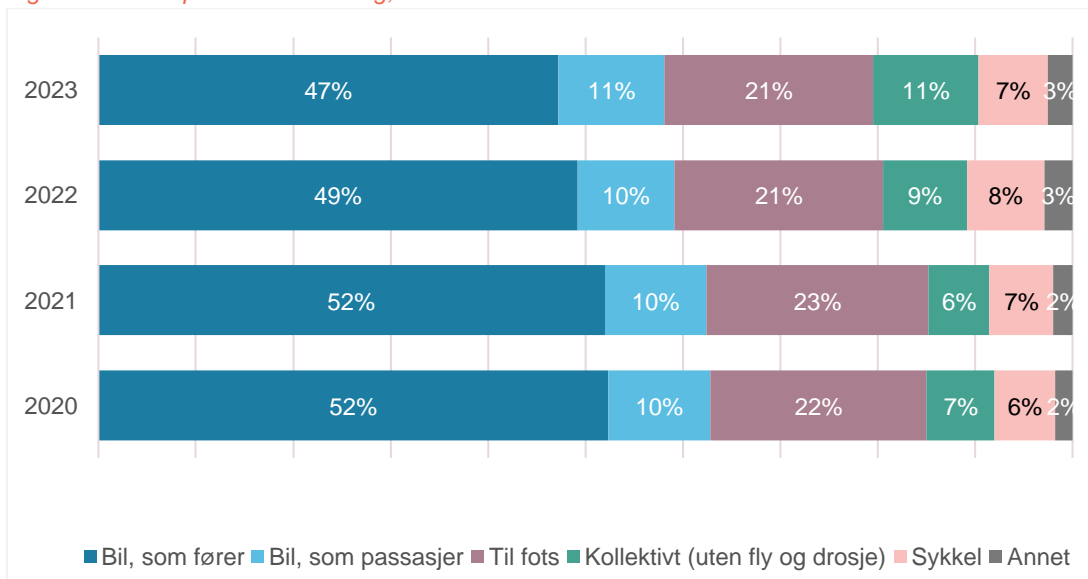
Figur 128: Transportmiddelfordeling, 2023



«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Figur 129: Transportmiddelfordeling, Nord-Jæren BVA 2020-2023



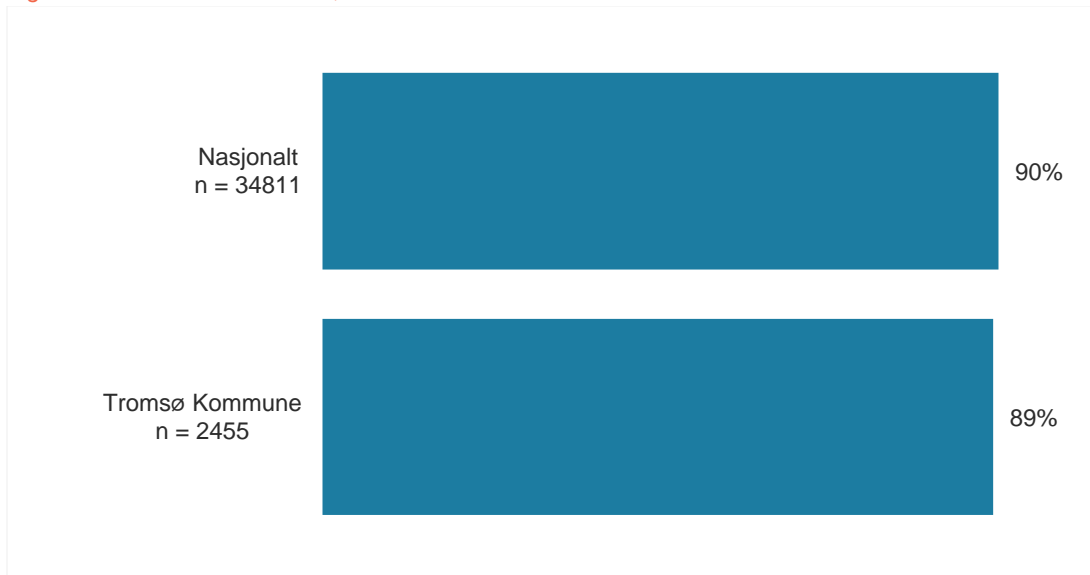
«Kollektiv» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

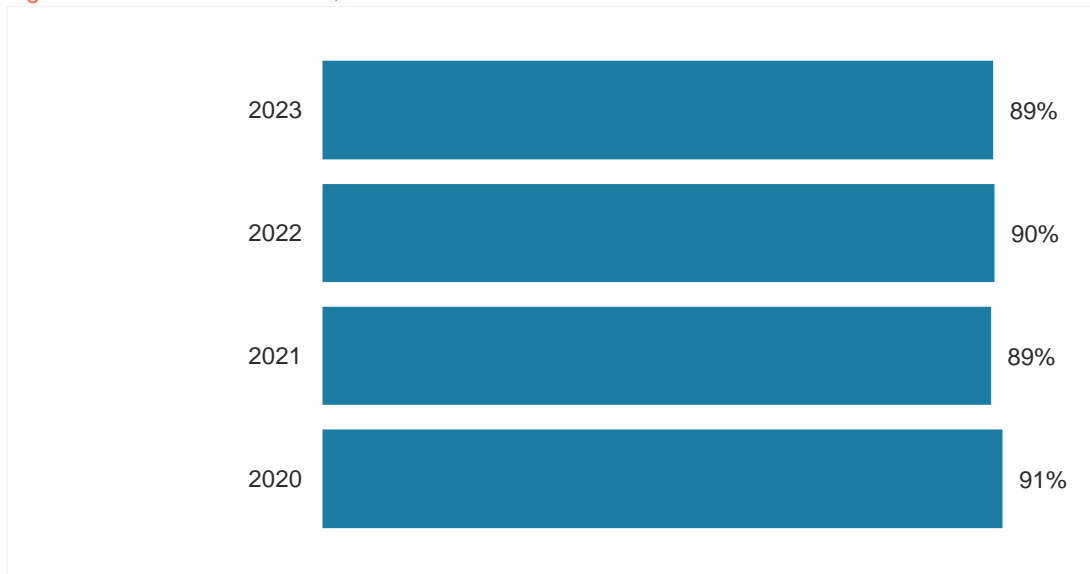
Tromsø BVA

Førerkort

Figur 130: Andel med førerkort, 2023



Figur 131: Andel med førerkort, Tromsø BVA 2020-2023

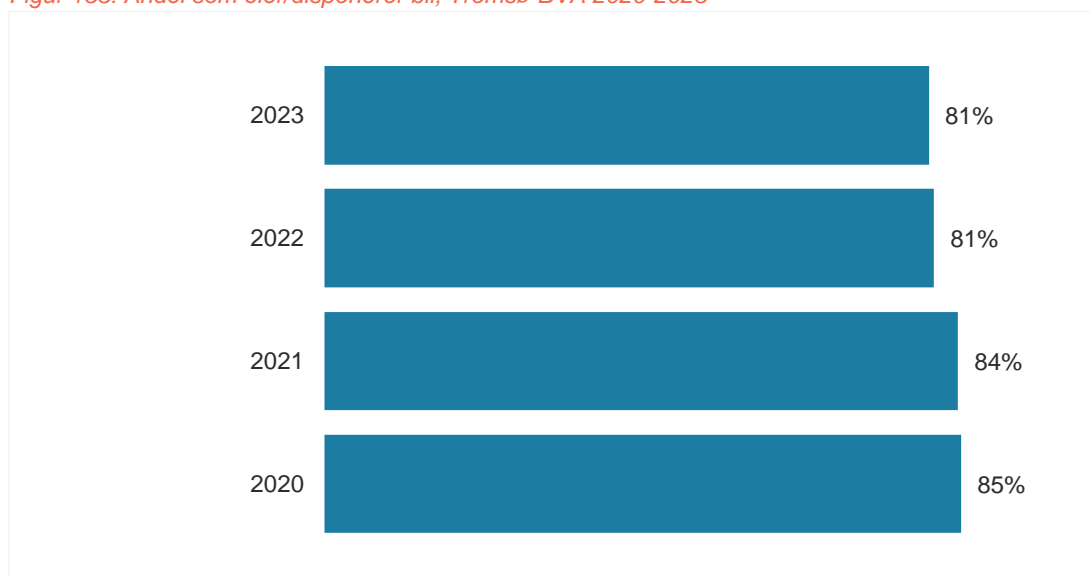


Andel som eier/disponerer bil

Figur 132: Andel som eier/disponerer bil, 2023

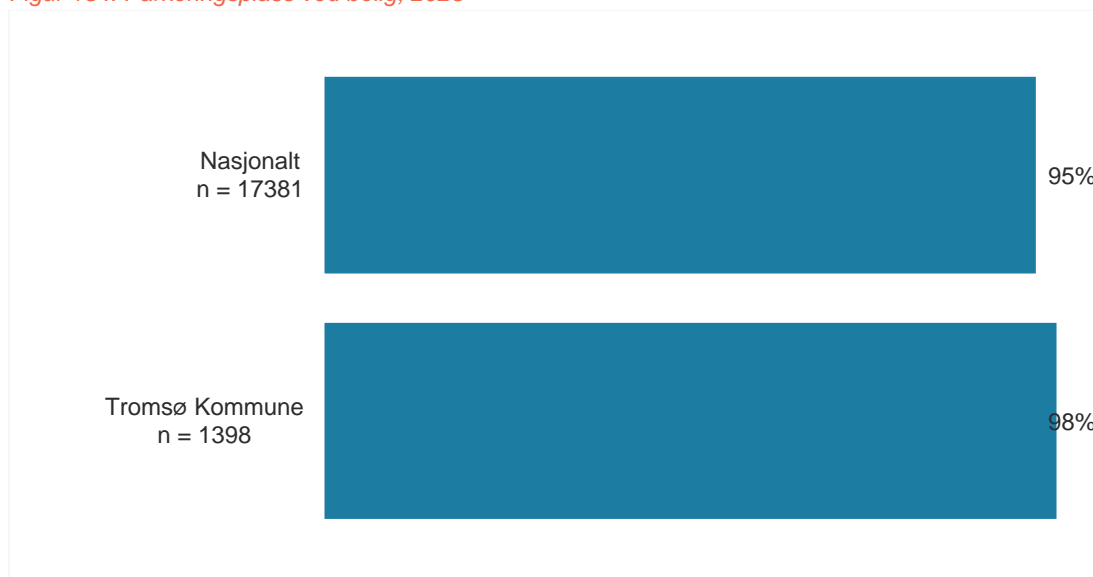


Figur 133: Andel som eier/disponerer bil, Tromsø BVA 2020-2023

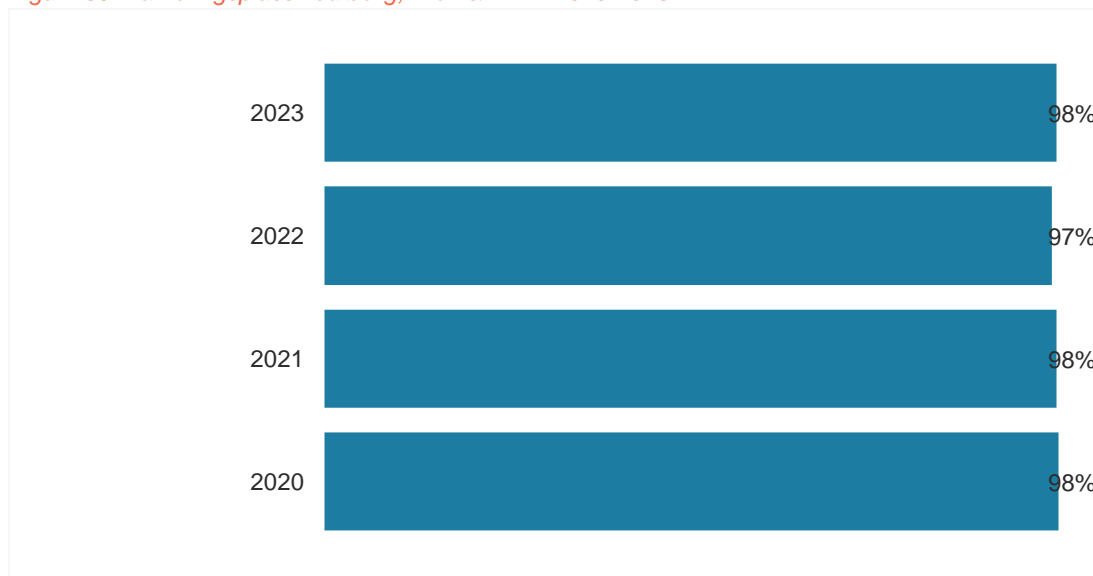


Parkeringsplass

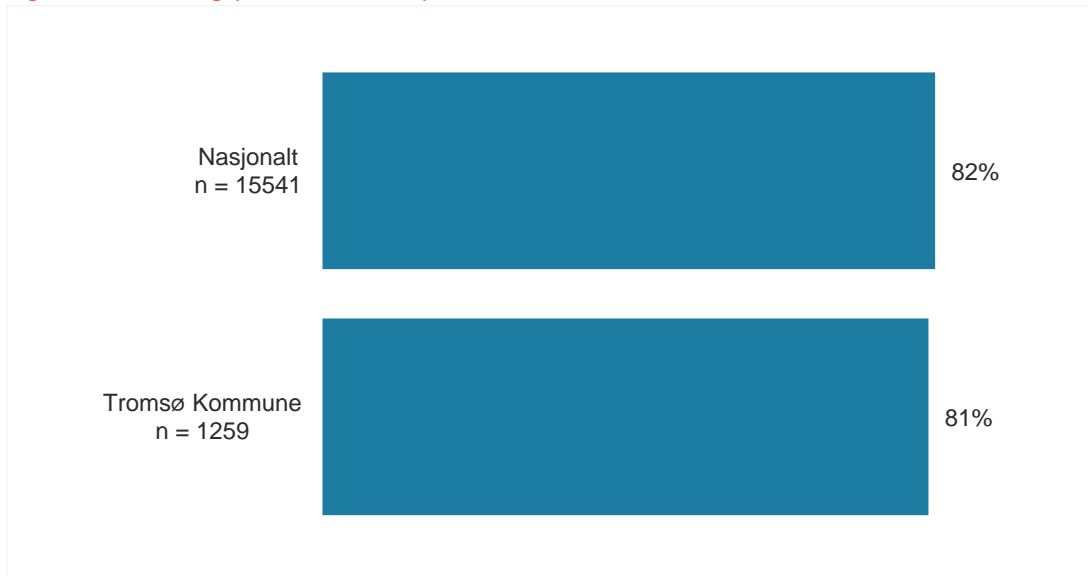
Figur 134: Parkeringsplass ved bolig, 2023



Figur 135: Parkeringsplass ved bolig, Tromsø BVA 2020-2023

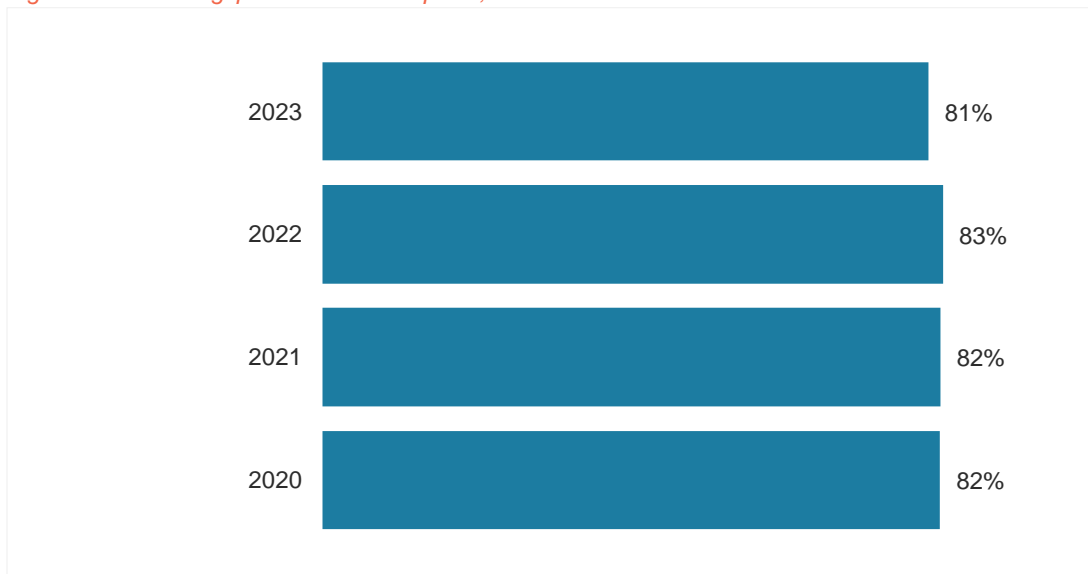


Figur 136: Parkeringsplass ved arbeidsplass, 2023



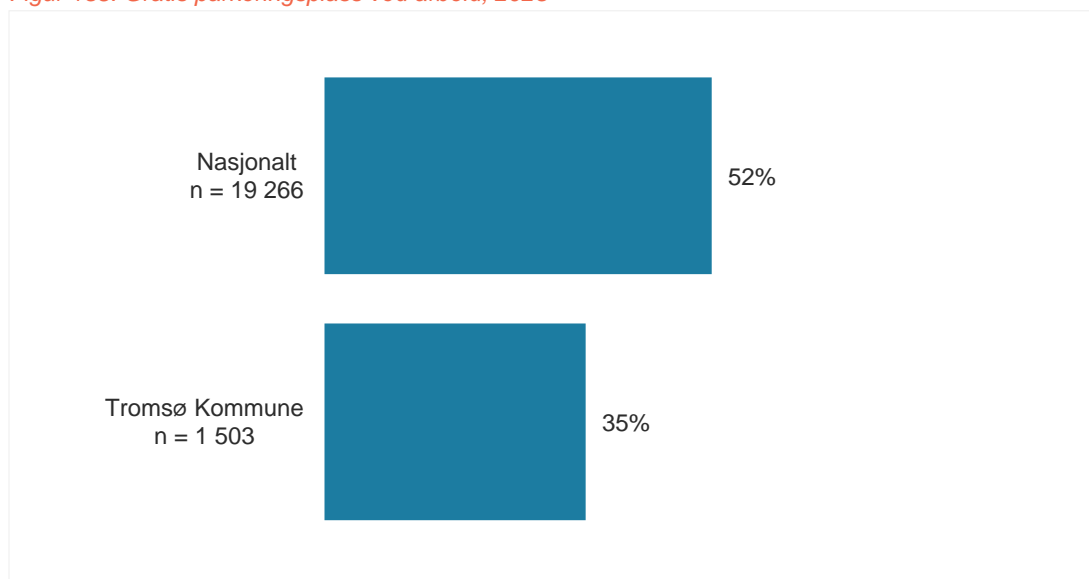
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Figur 137: Parkeringsplass ved arbeidsplass, Tromsø BVA 2020-2023



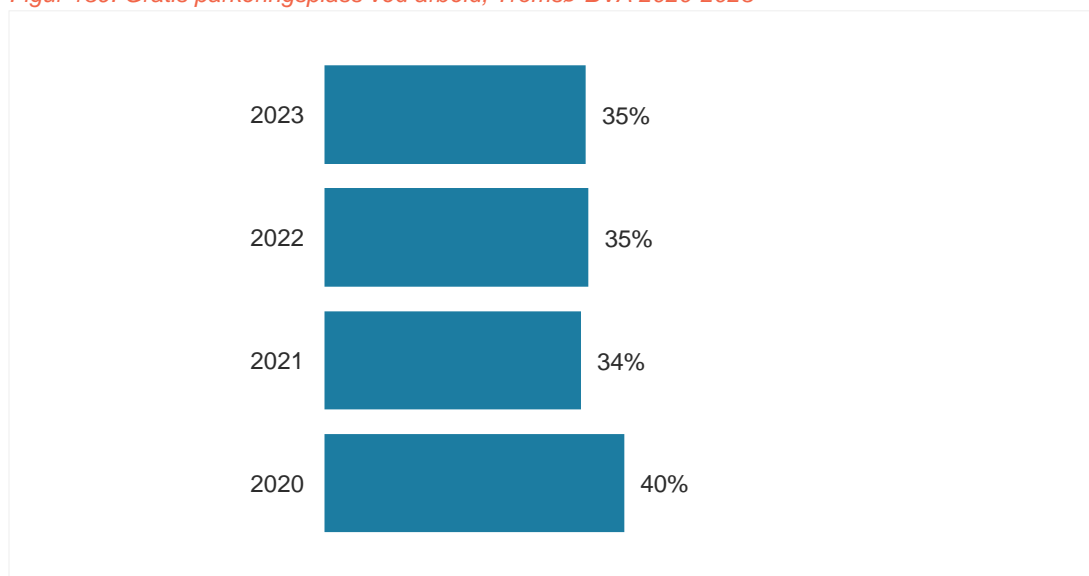
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Figur 138: Gratis parkeringsplass ved arbeid, 2023



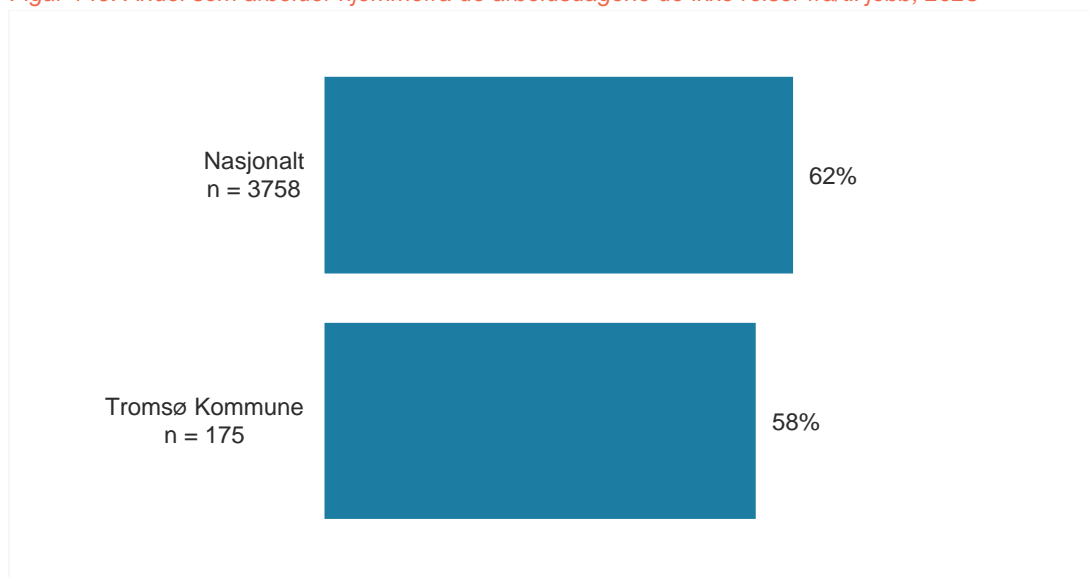
Andel av alle yrkesaktive som har mulighet til å kjøre (disponerer bil og har førerkort) til fast oppmøtested med gratis parkeringsplass (disponert av arbeidsgiver).

Figur 139: Gratis parkeringsplass ved arbeid, Tromsø BVA 2020-2023

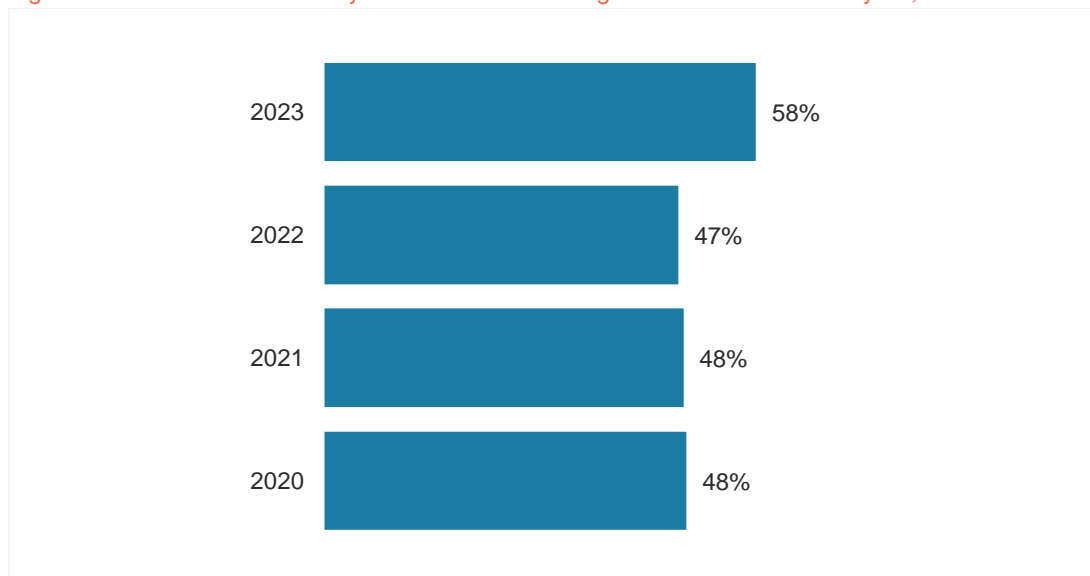


Hjemmekontor

Figur 140: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, 2023

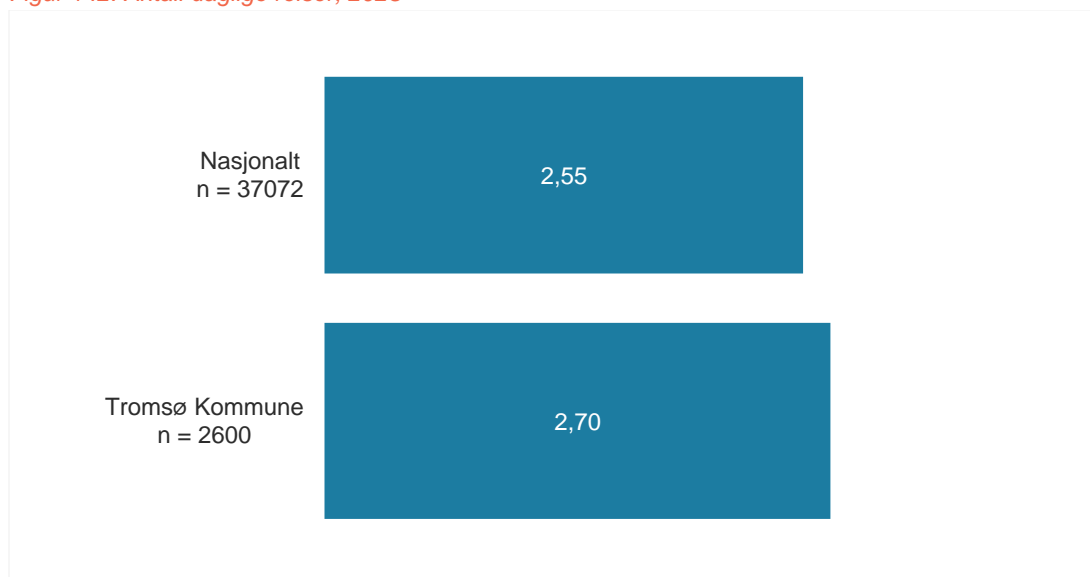


Figur 141: Andel som arbeider hjemmefra de arbeidsdagene de ikke reiser fra/til jobb, Tromsø BVA 2020-2023

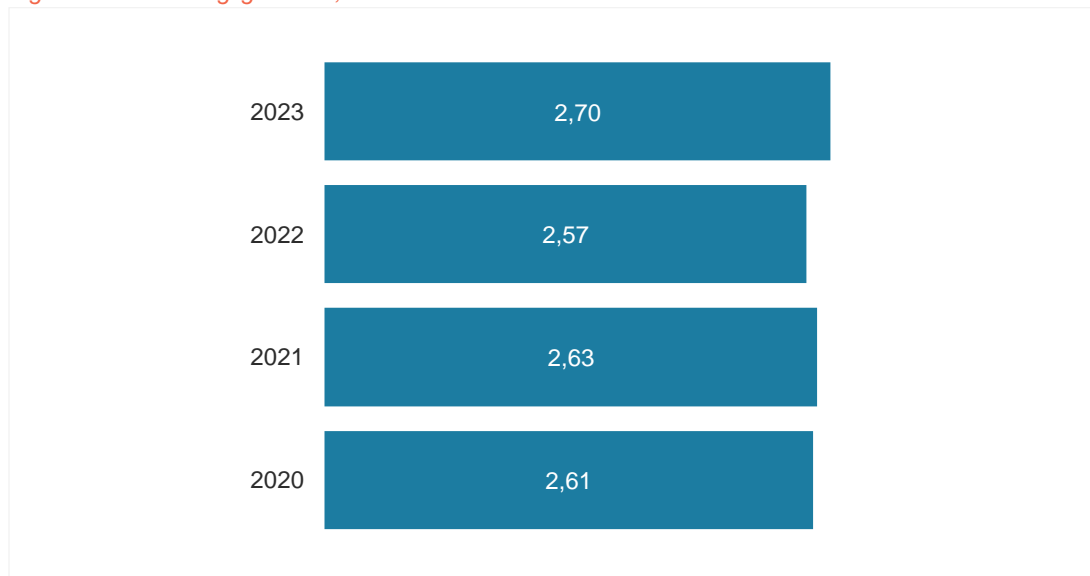


Antall daglige reiser

Figur 142: Antall daglige reiser, 2023

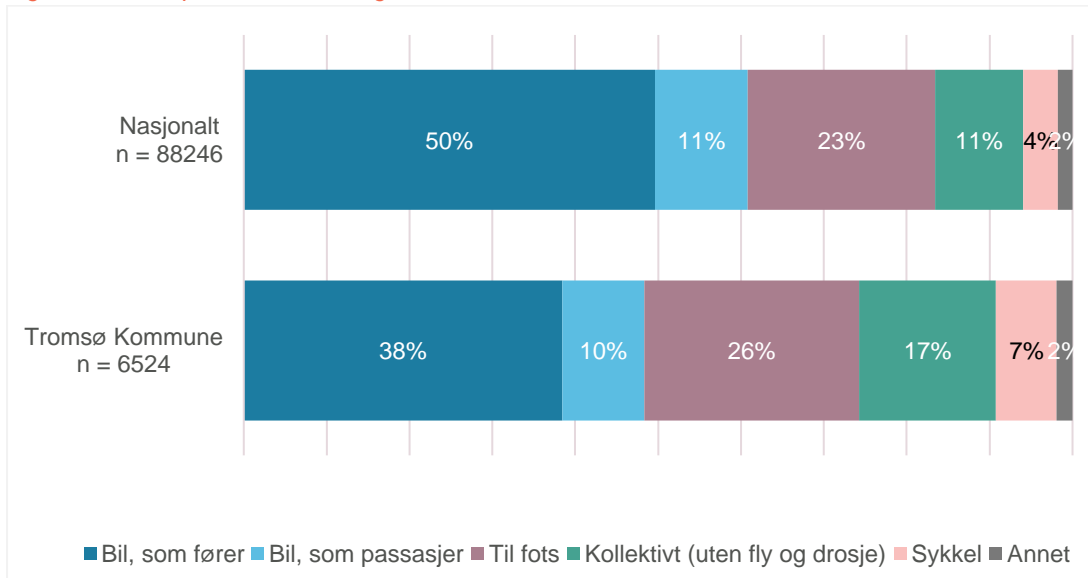


Figur 143: Antall daglige reiser, Tromsø BVA 2020-2023



Transportmiddelfordeling

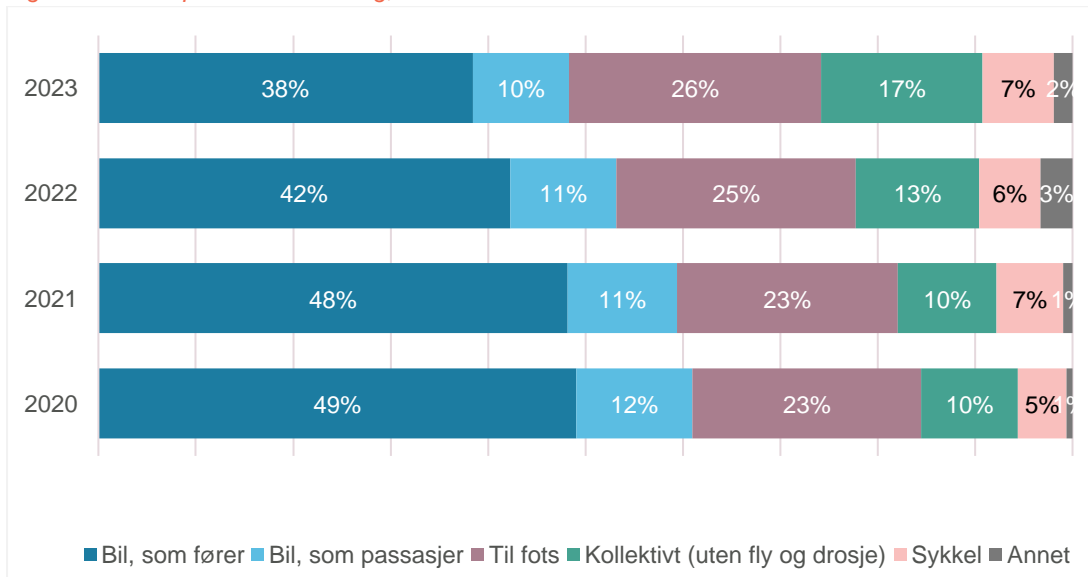
Figur 144: Transportmiddelfordeling, 2023



«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

Figur 145: Transportmiddelfordeling, Tromsø BVA 2020-2023



«Kollektivt» inkluderer buss, tog, trikk, t-bane, ferje, og båt

«Annet» inkluderer fly, drosje, moped/MC og annet

|



Opinion: