

# Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) Nøkkeltallsrapport 2020



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

Versjon per 23.12.2021

## Forord

Formålet med de nasjonale reisevaneundersøkelsene (RVU) er å kartlegge og analysere befolkningens reiseaktivitet og reisemønstre. 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, (sammenlignet med tidligere nøkkelrapporter levert av TØI). Denne rapporten vektlegger presentasjon av resultater, på samme tema som tidligere nøkkelrapporter.

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltalrapporter fra tidligere år. Historisk data fra 2013/14 og tidligere år, er hentet fra TØI: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport (TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport). Nøkkeltallsrapport 2020 er produsert av Opinions RVU-team. Rapporten inneholder data for hele 2020, inkludert data samlet inn i første kvartal 2020, fra tidligere leverandør. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Datagrunnlaget er basert på offisielt datasett 2020. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator eller kundeansvarlig. For 2020 datasett og tilhørende dokumentasjons-/vektenotat henviser vi til SVV v/Oskar Kleven ([oskar.kleven@vegvesen.no](mailto:oskar.kleven@vegvesen.no))

Opinions RVU-team består av:

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

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

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

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

Oslo, 20/12-2021

## Innholdsfortegnelse

Forord .....	2
Sammendrag .....	5
Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner .....	7
Kapittel 2: Gjennomføring og metode .....	9
Intervjuopplegg .....	9
Spørreskjema .....	10
Stedfesting, reisetid og -avstand .....	11
Datagrunnlag og utvalg .....	13
Vekting .....	15
Kapittel 3: Tilgang til transportmidler .....	16
Førerkort .....	16
Tilgang til bil .....	16
Antall biler i husholdningen .....	18
Parkering i nærheten av boligen .....	19
Tilgang til kollektivtransport .....	20
Tilgang til ulike transportmidler .....	21
Tilgang til sykkel .....	22
Tilgang til moped/MC .....	23
Helsemessige problemer .....	24
Kapittel 4: Omfang av reiser .....	25
Antall daglige reiser .....	25
Daglige reiser i strekning .....	27
Daglige reiser i tid .....	28
Kapittel 5: Transportmiddelbruk .....	29
Bruk av transportmidler .....	29
Bruk av transportmidler i strekning .....	31
Bruk av transportmidler i tid .....	33
Kapittel 6: Reiseformål .....	35
Daglige reiser etter formål .....	35
Arbeidsreiser .....	36
Skolereiser .....	40
Tjenestereiser .....	43
Omsorgsreiser .....	45
Handlereiser .....	49
Fritidsreiser .....	53
Vedlegg - Tabeller .....	56

## Bilderegister

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

## Sammendrag

### Tilgang til transportmidler

- I 2020 oppgir 90 prosent blant de over 18 år at de har førerkort for bil. Høyest andel finner vi hos de som er 45-54 år, og 55-64 år med hhv. 97 og 96 prosent. Fra 18 år til 45 år er andelen med førerkort stigende, mens den er avtakende fra 64 år og eldre. Fra 1992 til 2013//14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort, som så har stabilisert seg frem til 2020.
- I 2020 oppgir 84 prosent at de disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt, mellom 84 og 88 prosent.
- Gjennom hele måleperioden er det flest som oppgir at de har 1 bil. I 1992 og 2001 er fordelingen av antall biler relativt lik, men fra 2001 til 2009 ser man et markant skille: Andelen som disponerer 1 bil faller og andelen som disponerer 2 biler øker. Fra 2009 til 2020 er det en svak tendens til en økende trend i å disponere 3 eller flere biler, og en fallende trend i å ha 2 biler.
- I 2020 er det flest (35 prosent) som vurderer tilgangen til kollektivtransporten svært god. Totalt oppgir 56 prosent at den er svært god eller god, mens 32 prosent mener derimot at den er dårlig eller svært dårlig. 13 prosent synes tilgangen til kollektivtransport er middels. De siste årene ser man en økning i polarisering – andelene som enten mener tilgangen til kollektivtransport er svært god og svært dårlig øker.

### Omfang av reiser

- I 2020 foretas det i gjennomsnitt 2,35 reiser per dag, som er det laveste antallet i måleperioden og redusert fra 2,82 i 2018/2019. Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i store deler av året. Likevel fremkommer det en synkende trend i gjennomsnittlige daglige reiser fra 2009 til 2020.
- Flesteparten (1 av 4) av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer, men de ulike distansene er relativt jevnt fordelt. Det er ingen fremtredende mønstre når det kommer til reiselengde i måleperioden 2013/14 til 2020.
- Når det kommer til reisetid til de daglige reisene, varer de fleste av disse (29 prosent) mellom 10 og 19 minutter i 2020, etterfulgt av 4-9 minutter (26 prosent). På øvrige tidsintervaller er andelen relativt lik i 2020, omtrent 1 av 10 oppgir 1-4 min, 20-29 min, 30-59 min og minst 60 minutter. Resultatene ligger relativt stabilt med 2013/14 og 2018/19, hvor størst endring er en økning i reisetid på 4-9 minutter på 4 prosentpoeng.

## Transportmiddelbruk

- I 2020 er de fleste reisene foretatt som bilfører (54 prosent) etterfulgt av til fots (23 prosent). 10 prosent av reisene gjøres som bilpassasjer og 8 prosent via kollektivtransport. Lavest andel har sykkel og MC eller annet som fremkomstmiddel (hhv. 4 og 1 prosent). Sammenlignet med 2018/2019 ligger transportmiddelbruk stabilt.
- Transportmidlene som har lengst reisedistanse er kollektivtransport (33,6 km) og MC/moped (32,3 km). Økningen i reiselengde for MC skyldes forekomster av lange turer via dette transportmiddelet i datasettet. Utenom dette er det størst økning i reiselengde fra 2018/19 som bilfører og nedgang i kollektivtransport. Avstand til fots, sykkel og bil som passasjer ligger relativt stabilt i samme periode.
- I 2020 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, med 49 minutter. Dette er etterfulgt av MC/moped med 34 minutter, men dette må sees i lys av forrige punkt. Fra 2018/19 til 2020 er det størst økning i reisetid i kollektivtransport og MC/moped og reduksjon i bil som passasjer. Reiser til fots, sykkel og bil som fører holder seg relativt stabilt i samme periode.

## Reiseformål

- De fleste reisene i 2020 er tilknyttet handel eller service (32 prosent) etterfulgt av fritid (24 prosent) og jobb (19 prosent). 10 prosent av reisenes formål er besøk og 8 prosent er omsorgs-/følgereiser. Sammenlignet med 2018/19 er største endring en økning i handel- og servicereiser på 4 prosentpoeng. Arbeidsreiser ligger relativt stabilt med en nedgang på 2 prosentpoeng fra 21 prosent i 2018/19 til 19 prosent i 2020.



## Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner

### Bakgrunn og formål

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) ble gjennomført første gang i 1985, og siden den gang er den gjennomført i 1992, 1998, 2001, 2005, 2009 og 2013/2014, 2018/19, 2020 og 2021.

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

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2020 og fra tidligere år der dataene er sammenlignbare.

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

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

### Hva defineres som en reise?

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

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

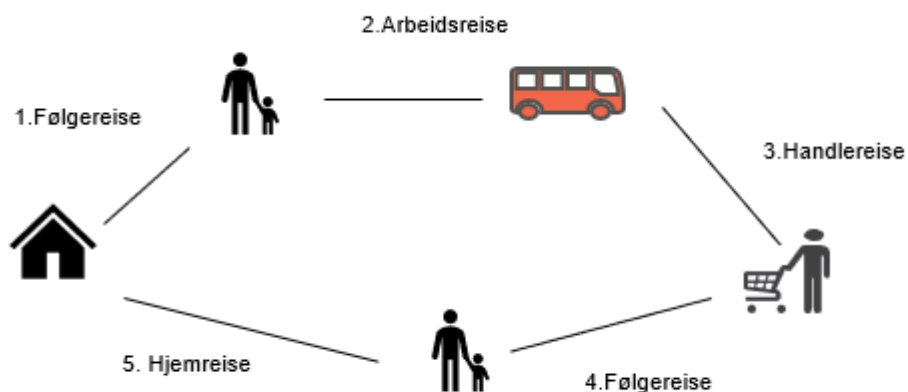
### Daglige reiser

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

transportmidler på linje med motoriserte reiser med bil eller kollektive transportmidler. Reisedefinisjonen er i samsvar med definisjoner som brukes i tilsvarende undersøkelser i andre land.

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

*Figur 1: Eksempel reiseregistrering*



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

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



## Kapittel 2: Gjennomføring og metode

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For detaljer henvises det til dokumentasjonsnotat, levert fra Opinion sammen med datasett 2020

### Intervjuopplegg

Populasjonen i reisevaneundersøkelsene er bosatte i Norge som er 13 år og eldre. Det er 2 forskjellige leverandører som er ansvarlig for datainnsamling av RVU 2020,

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.

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

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

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

Databasen inneholder ca. 4,1 millioner personer, hvorav ca. 3 millioner personer er oppgitt med ett eller flere telefonnummer. Unike fastnummer er ca. 251 000 som er knyttet til ca. 354 000 personer (husstand). Unike

mobilnummer er ca. 3,2 millioner. Databasen er den mest omfangsrrike databasen for markeds og meningsmåling som er tilgjengelig i Norge.

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

Med andre ord er utvalget som ligger til grunn for 2020 datasett primært gjennomført som telefonundersøkelse, uten at respondent i forkant har mottatt noe for rekrutteringsbrev.

## 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 15 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, transportmiddel
  - Evt. overnattinger
7. Reisemuligheter til jobb (arbeidsreisen)
  - Anslag på reiselengde (korteste veg) og tidsbruk for ulike transportmåter
  - Muligheter for parkering ved arbeidsplass, og for dekning av reisekostnader
8. Husholdningen
  - Antall personer i husstanden og deres slektskap til intervjupersonen
  - Alder, førerkort og yrkesaktivitet for husstandsmedlemmer
  - Parkeringstilgang ved bostedet
  - Kollektivtilbud ved bostedet
9. Bakgrunnsinformasjon
  - Utdanning, yrke og bransje (yrkesaktive)
  - Egen inntekt og husholdningens inntekt
  - Fysiske problemer som begrenser bruk av transportmidler
  - Respondentens fødeland

## Stedfesting, reisetid og -avstand

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

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps inkludert, som også er benyttet i 2020. De fleste av de daglige reisenes start- og endepunkter er stedfestet på grunnkretsnivå.

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

Tabell 1 Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå

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

## Datagrunnlag og utvalg

RVU 2020 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske områder som er bevisst oversamplet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene. I denne rapporten er det tatt ut resultater for de største byområdene i tillegg til de nasjonale nøkkeltallene.

I datamaterialet for RVU 2020 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2020 er vist i tabell 3. Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom områdene med tilleggsutvalg og de uten.

Tabell 2 Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2020

Områder med tilleggsutvalg	Antall kommuner	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2020	Antall intervjuer	Utvalgsprosent
Oslo/Viken (Akershus)	20	1 149 940	8 608	0,7 %
Bergen	10	371 466	5 430	1,5 %
Trondheim	8	257 540	4 693	1,8 %
Nord-Jæren	9	284 199	2 553	0,9 %
Kristiansand	5	120 854	2 051	1,7 %
Buskerudbyen	6	181 415	1 620	0,9 %
Grenlandsbyen	4	92 685	1 980	2,1 %
Bodø	3	57 077	2 998	5,3 %
Tromsø	1	65 654	2 318	3,5 %
<b>Kommuner med tilleggsutvalg</b>	<b>66</b>	<b>2 580 830</b>	<b>32 251</b>	<b>1,2 %</b>
<i>Kommuner uten tilleggsutvalg</i>	<i>290</i>	<i>1 984 345</i>	<i>6 197</i>	<i>0,3 %</i>
<b>Hele landet</b>	<b>356</b>	<b>4 565 175</b>	<b>38 448</b>	<b>0,8 %</b>

Til sammen 66 antall kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2020. Dette utgjør 19 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 57 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2020). Dermed har vi 290 kommuner (81 prosent av kommunene, 43 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 202 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2020.

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

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

I denne rapporten presenteres tall for fem bykommuner separat (Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger og Kristiansand).

Tabell 3 Utvalg og utvalgsfordeling store byer

Store byer	Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2020	Antall intervjuer	Utvalgs- prosent
Oslo	592 619	4 301	0,7 %
Stavanger	120 697	2 018	1,7 %
Trondheim	175 307	3 360	1,9 %
Bergen	243 128	3 204	1,3 %
Kristiansand	94 015	1 575	1,7 %
<b>5 store byer</b>	<b>4 565 175</b>	<b>38 448</b>	<b>0,8 %</b>

Tilsvarende resultater er tatt ut for omlandskommuner til hver av de fire største byene (ikke Kristiansand). Disse omlandene består av flere kommuner som til sammen har tilstrekkelig intervjugrunnlag. Oversikt over de geografiske inndelingene brukt i denne rapporten er vist i tabell 4:

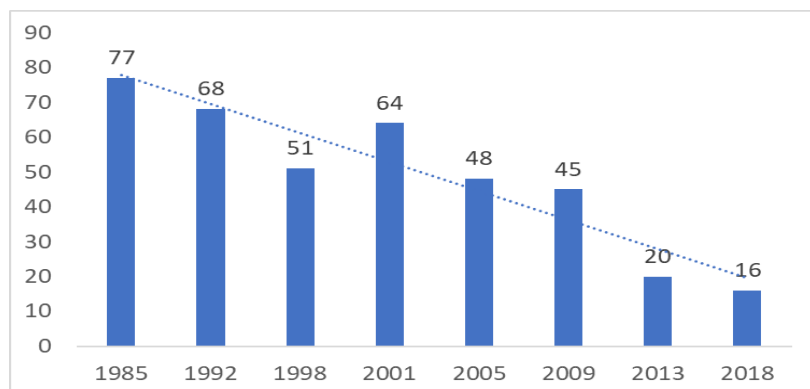
Tabell 4 Omlandskommuner til de store byene - utvalg og utvalgsfordeling

Omland Oslo	Antall intervjuer	Omland Stavanger	Antall intervjuer
Vestby	110	Sandes	1 062
Nordre Follo	361	Hå	262
Ås	149	Klepp	264
Frogn	121	Time	266
Nesodden	134	Gjesdal	183
Bærum	846	Sola	361
Asker	569	Randaberg	169
Aurskog-Høland	128	Strand	174
Rælingen og Enebakk	219	<b>Omland Stavanger</b>	<b>2 741</b>
Lørenskog	256		
Lillestrøm	505	<b>Omland Trondheim</b>	
Nittedal og Gjerdrum	199	Melhus	270
Ullensaker	220	Skaun og Midtre Gauldal	172
Nes	160	Malvik	228
Eidsvoll	179	Stjørdal	383
Nannestad og Hurdal	151	Indre Fosen	178
<b>Omland Oslo</b>	<b>4 307</b>	Orkland	249
		<b>Omland Trondheim</b>	<b>1 480</b>
<b>Omland Bergen</b>	.		
Voss	158		
Bjørnafjorden	379		
Øygarden	599		
Askøy	421		
Osterøy	106		
Alver	468		
Austrheim, Vaksdal, Samnanger	95		
<b>Omland Bergen</b>	<b>2 226</b>		

## Vekting

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

Tabell 5 Respons i RVU 1985 - 2018. Prosent og lineær trend



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

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

Datasettet for den nasjonale RVU er utfordrende å vekte på en god måte. Årsaken er at tilleggsutvalgene, med mange intervju innenfor begrensede geografiske områder, skaper store skjevheter, når alle intervju skal inngå i ett nasjonalt RVU datasett. I tillegg er det en utfordring at noen tilleggsutvalg kun har ønsket å delta i deler av 2020. En ønsker også at det kun skal være en vektvariabel i datasettet som skal kunne benyttes til å analysere mindre geografiske enheter (kommuner).

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

Dataene er vektet på følgende variabler

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

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

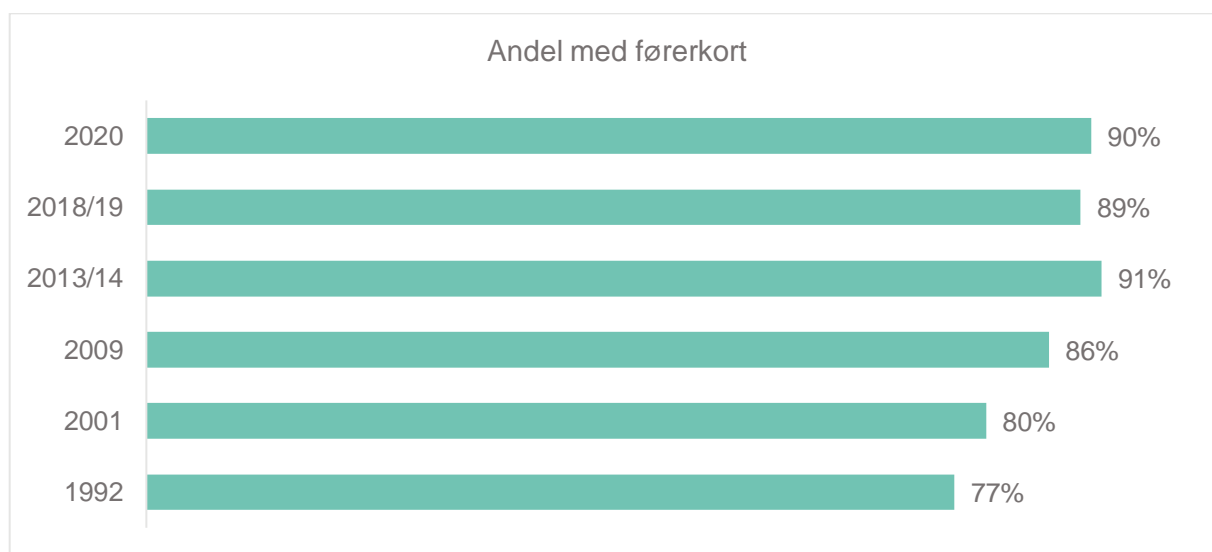


## Kapittel 3: Tilgang til transportmidler

### Førerkort

I 2020 oppgir 90 prosent blant de over 18 år at de har førerkort for bil. Fra 1992 til 2013//14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort, som så har stabilisert seg frem til 2020.

Figur 2: Førerkort for bil



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Vi finner en høy andel personer med førerkort blant:

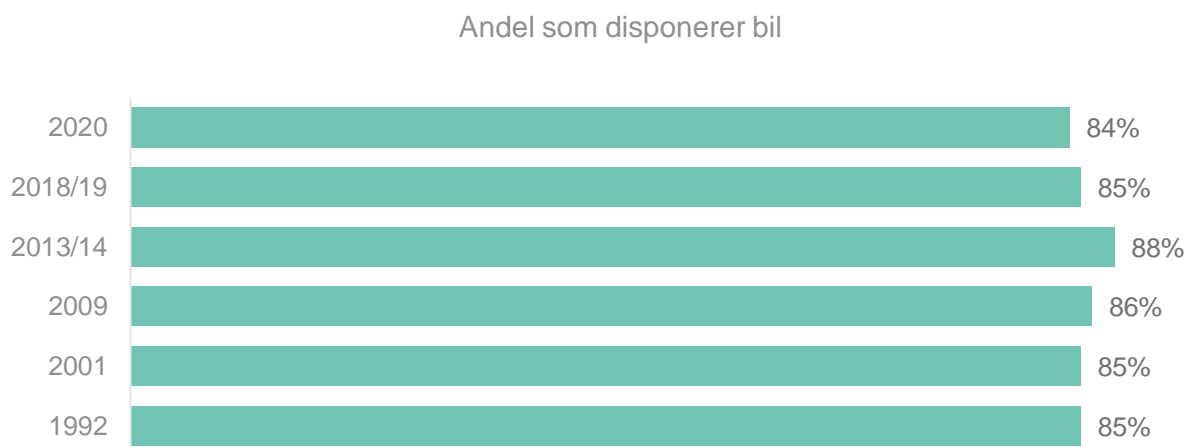
- Menn
- Aldersgruppen 45-66 år
- Par med barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive på heltid/mertid, spesielt lederstillinger
- Personer med inntekt over kr 400.000, og i husstander med inntekt over kr 600.000
- Førerkortandelene er lavest i de største byene, og lavest er førerkortandelen i Oslo

### Tilgang til bil

I 2020 oppgir 84 prosent at de disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt, mellom 84 og 88 prosent.

Figur 3: Andel som disponerer bil

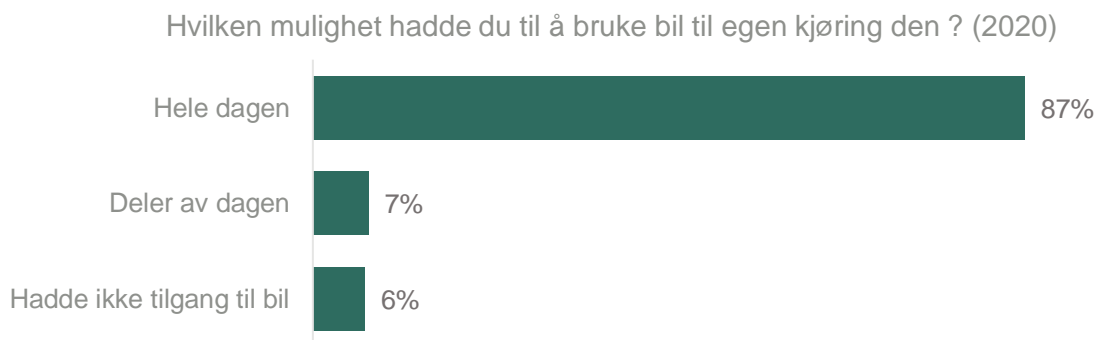
Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Blant de som har tilgang til bil, er det er klar overvekt at de hadde anledning til å benytte den hele dagen (87 prosent). 7 prosent opplyser at de hadde mulighet til å benytte bilen deler av dagen mens 6 prosent ikke hadde mulighet til bruk i det hele tatt.

Figur 4: Tilgang til å benytte bil



Spørsmålet om biltilgang hele eller deler av reisedagen omfatter fra RVU 2018/19 også de som er med i delebilordninger. Dette er foreløpig en liten kategori bilførere.

Høye andeler med biltilgang hele reisedagen er i følgende kategorier:

- Aldersgruppene 45-74 år
- Yrkesaktive som jobber heltid og mertid
- Lederstillinger

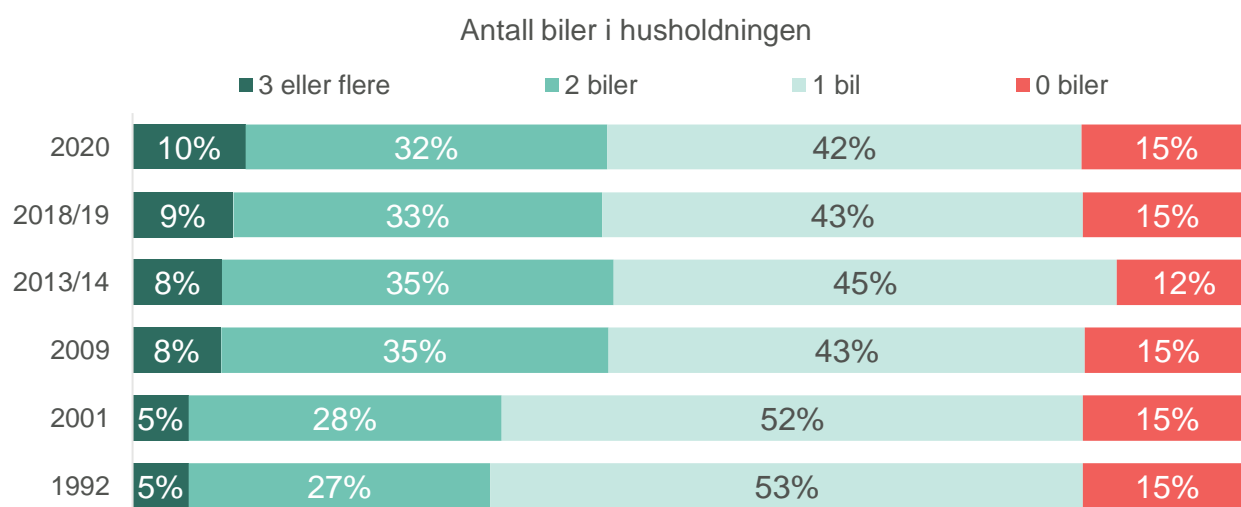
Lavere andel med biltilgang hele reisedagen har kategoriene:

- Aldersgruppene under 34 år og over 74 år
- Ikke yrkesaktive eller yrkesaktive som jobber deltid
- Bosatte i større byer, spesielt Oslo

## Antall biler i husholdningen

Gjennom hele måleperioden er det flest som oppgir at de har 1 bil. I 1992 og 2001 er fordelingen av antall biler relativt lik, men fra 2001 til 2009 ser man et markant skille: Andelen som disponerer 1 bil faller og andelen som disponerer 2 biler øker. Fra 2009 til 2020 er det en svak tendens til en økende trend i å disponere 3 eller flere biler, og en fallende trend i å ha 2 biler.

Figur 5: Antall biler i husholdningen



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Gjennomsnittlig antall biler i husholdningen er 1,4. De høyeste andelene med minst én bil finner vi i kategoriene:

- Aldersgruppene 45-74 år. Blant de eldste (67 år og eldre) er det mest vanlig at husstanden har én bil
- Par med barn
- Yrkesaktive som jobber heltid og mertid
- Lederstillinger
- Personinntekt over 400.000 kr
- Husstandsinnkomst over 800.000 kr

Bilholdet er lavest blant:

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

Bensin- og dieseldrevne biler er fortsatt i flertall (79 prosent), men i RVU 2020 går 12 prosent av husstandenes biler på elektrisitet og syv prosent er hybridbiler. Tilsvarende tall for 2018/19 var 84 prosent bensin/diesel og 9 prosent elektrisitet og 6 prosent hybrid. Flertallet av elbilene finnes i husstander med to eller flere biler. 71 prosent av de som har elbil i husstanden bor i husstand med minst to biler.

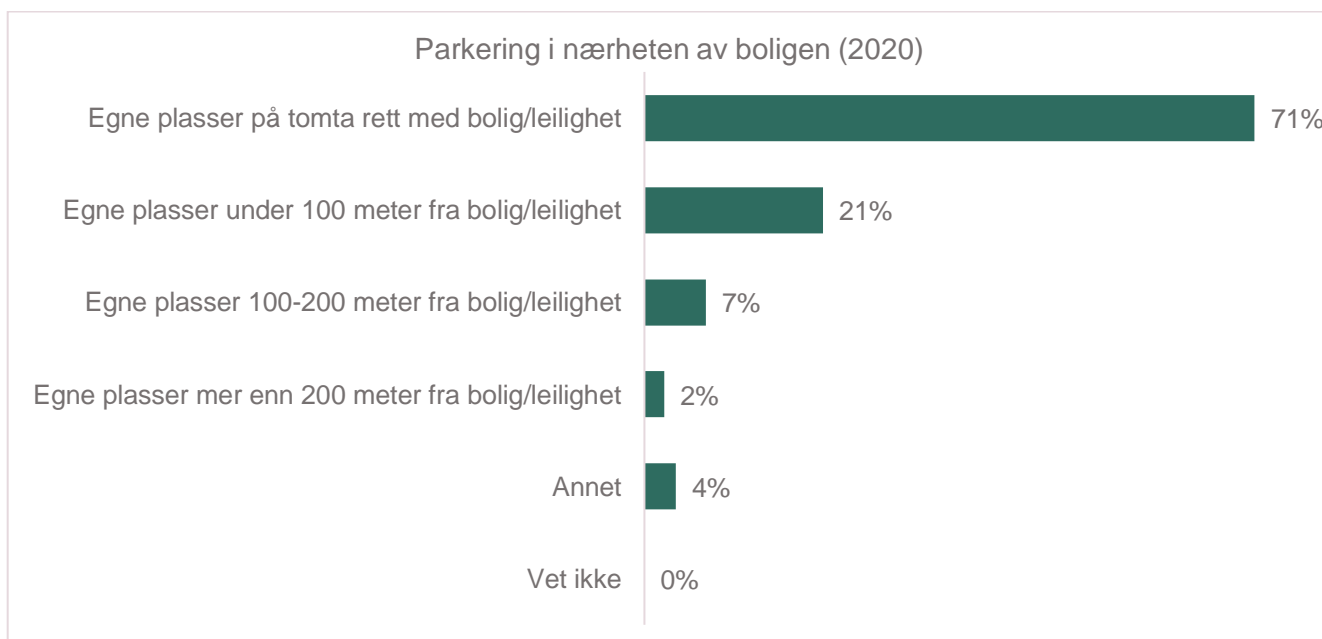
Tabell 5 Bil etter type energibærer

Biler etter type energibærer	Andel av bilene	Biler pr husstand
Bensin-/diesel	79 %	1,12
Elektrisitet	12 %	0,17
Hybrid/annet	7 %	0,11
Ukjent energibærer	2 %	0,03
Alle typer energibærer	100 %	1,43

## Parkering i nærheten av boligen

På spørsmål om man har tilgang til egen parkeringsplass i nærheten av boligen, oppgir 7 av 10 (71 prosent) at de har egne plasser på tomten rett ved boligen/leiligheten deres. 21 prosent oppgir at de har dette under 100 meter hjemmefra.

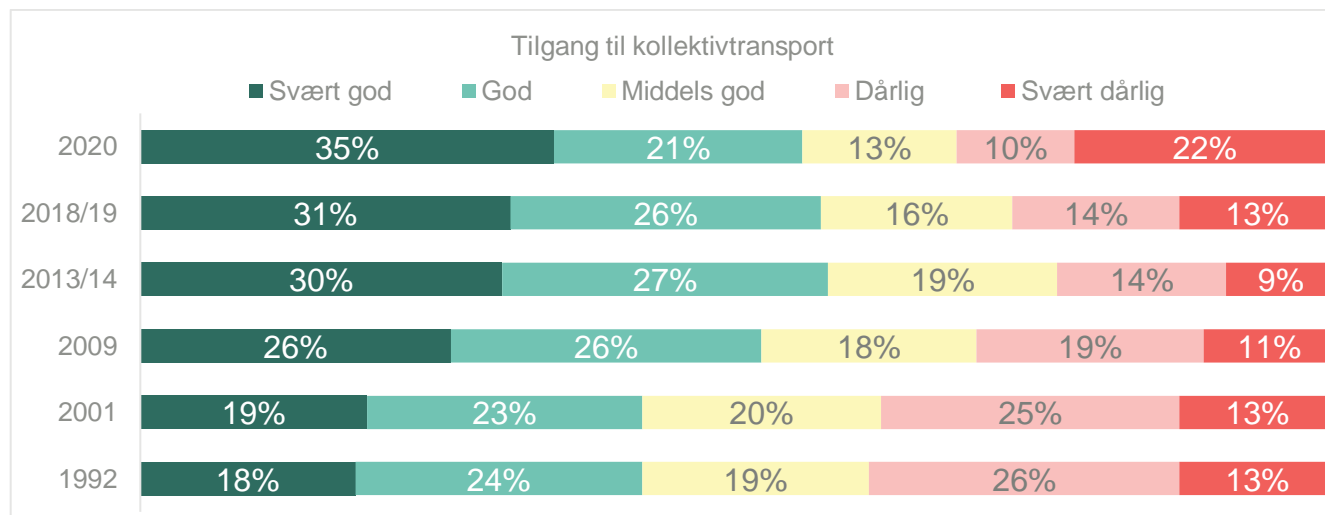
Figur 6: Parkering i nærheten av boligen



## Tilgang til kollektivtransport

I 2020 er det flest (35 prosent) som vurderer tilgangen til kollektivtransporten svært god. Totalt oppgir 56 prosent at den er svært god eller god, mens 32 prosent mener derimot at den er dårlig eller svært dårlig. 13 prosent synes tilgangen til kollektivtransport er middels. De siste årene ser man en økning i polarisering – andelene som enten mener tilgangen til kollektivtransport er svært god og svært dårlig øker.

Figur 7: Tilgang til kollektivtransport



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Grupper som rapporterer best tilgang til kollektivtransport i RVU 2020 er:

- Aldersgruppen 25-34 år
- Enslige uten barn
- Personer i laveste og høyeste inntektsgrupper
- Personer bosatt i Oslo og de andre større byene

Indeks for kategorisering av tilgang kollektivtransport er beskrevet nedenfor:

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

1) *Svært god tilgang*

Minst 4 avganger pr time og under 1 km til holdeplassen

2) *God tilgang*

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

3) *Middels god tilgang*

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

4) *Dårlig tilgang*

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

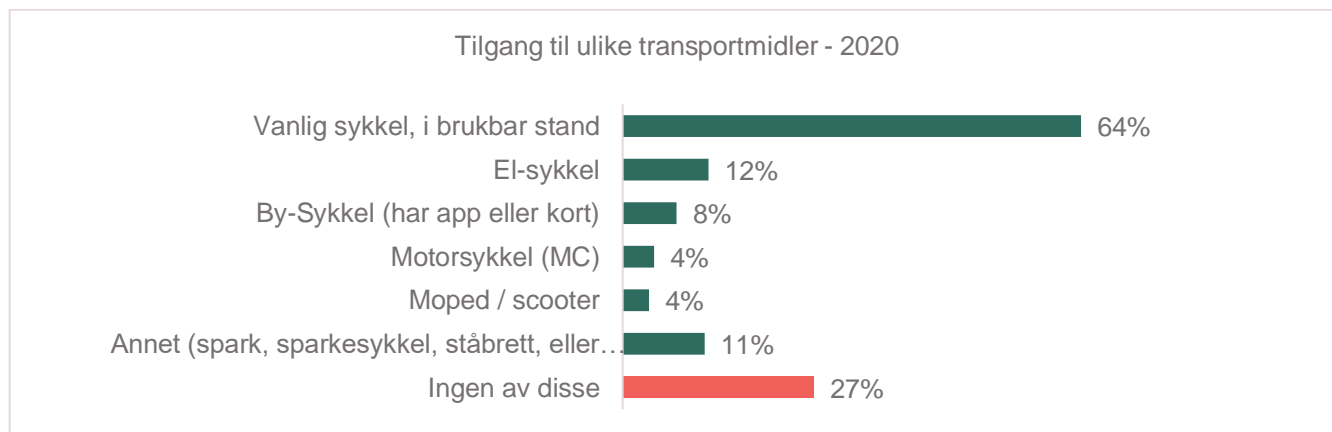
5) *Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*

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

## Tilgang til ulike transportmidler

Av de presenterte transportmidlene oppgir nær 2 av 3 (64 prosent) at de har tilgang til en vanlig sykkel i 2020. 12 prosent har tilgang til el-sykkel og 8 prosent tilgang til bysykkel. Like mange har tilgang til motorsykkel som moped/scooter (begge 4 prosent).

Figur 8: Tilgang til ulike transportmidler

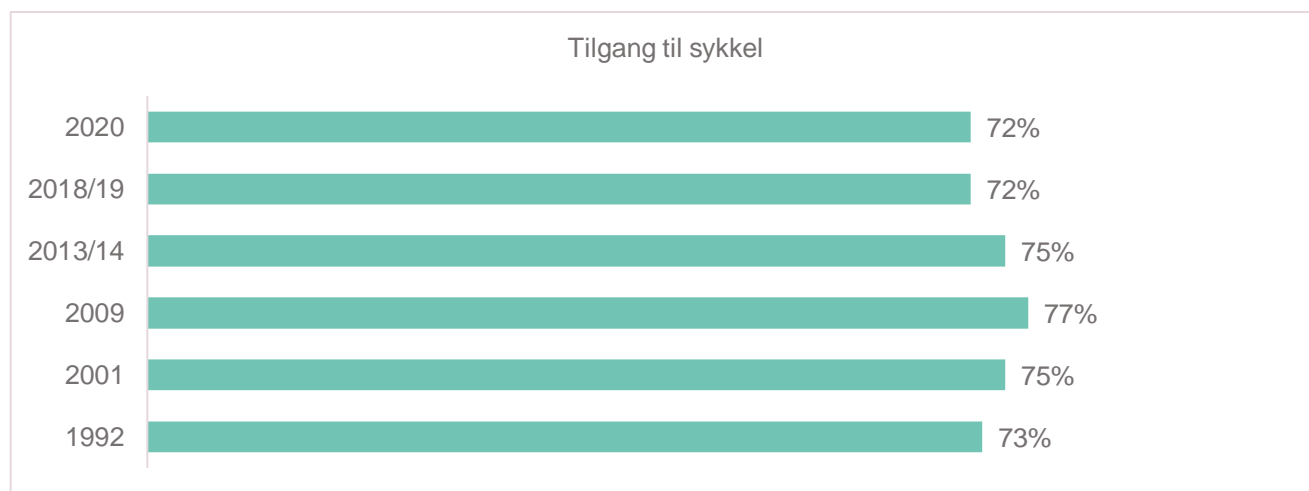


## Tilgang til sykkel

Totalt oppgir vel 7 av 10 at de har tilgang til sykkel i 2020 (i denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel). Dette ligger stabilt i forhold til 2018/19. Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19.

Blant de som eier eller disponerer sykkel er de fleste av disse vanlige sykler (95 prosent), femten prosent er elsykkel og fem prosent er app eller kort til bysykkel. De fleste elsykler og bysykler disponeres av personer som også har vanlig sykkel. Nesten fem prosent av befolkningen har tilgang til både vanlig sykkel og elsykkel. Dermed er vanlig sykkel tilgjengelig hos 69 prosent og elsykkel hos 7 prosent av befolkningen.

Figur 9: Tilgang til sykkel



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

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

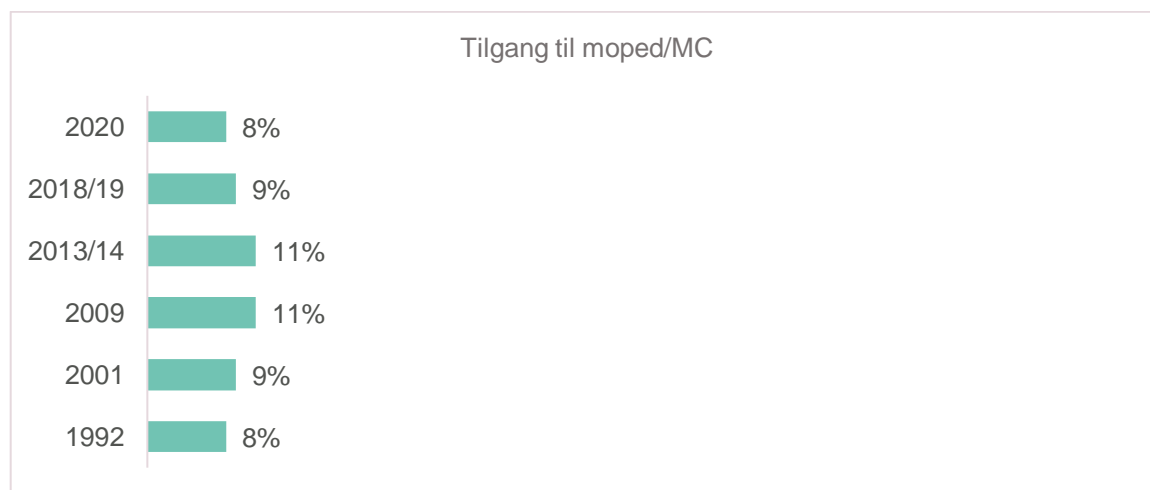
- Aldersgruppene under 18 år og 35-54 år
- Par med barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive. Mertid/heltid, lederstillinger
- Personlig inntekt over kr 500.000 (andel øker med inntekt fra 100.000)
- Husholdningsinntekt over kr 1.000.000 (andel øker med inntekt fra 200.000)



## Tilgang til moped/MC

8 prosent hadde tilgang til moped/MC i 2020. Fra 1992 til 2009 ser man en økende trend, og holder seg stabilt frem til 2013/14, hvor det så skjer en fallende trend.

Figur 10: Tilgang til moped/MC



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Åtte prosent av utvalget eier eller disponerer motorsykkel eller moped. Det er en litt lavere andel enn 2009 og 2013/14. Vi finner en høyere andel personer med tilgang til moped/MC blant:

- Menn
- Aldersgruppene 16-17 år og 45-66 år
- Yrkesaktive og studenter
- Personlig inntekt over kr 500.000
- Husholdningsinntekt over kr 800 000
- Av de store byene har Trondheim og Kristiansand høyest andel med tilgang til moped/MC.

## Helsemessige problemer

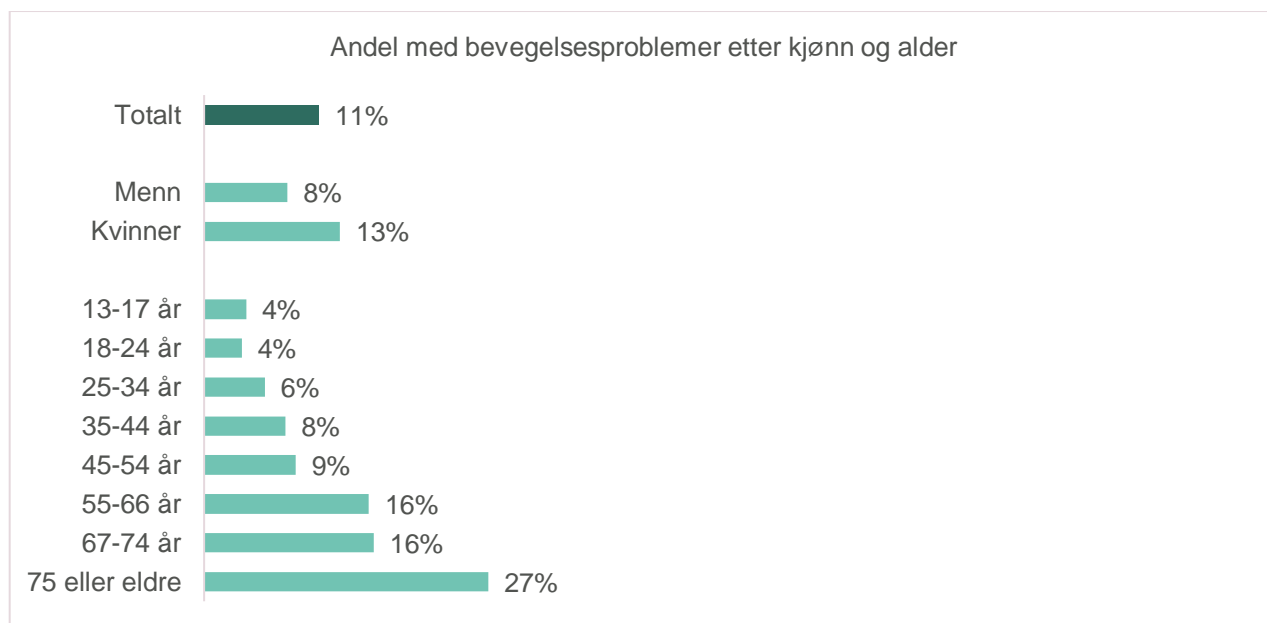
I RVU 2020 er det 11 prosent av respondentene som svarte at de for tiden har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Det er flest som har problemer med å gå (83 prosent) og sykle (66 prosent).

Tabell 6 Helsemessige bevegelsesutfordringer

Gjør det vanskelig å:	Andel av alle	Andel av de som har problemer
Gå	9	83
Sykle	7	66
Reise med fly	3	23
Reise med andre kollektivmidler	3	30
Bil som passasjer	1	11
Kjøre bil selv	3	25

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

Figur 11 Andel med bevegelsesutfordringer

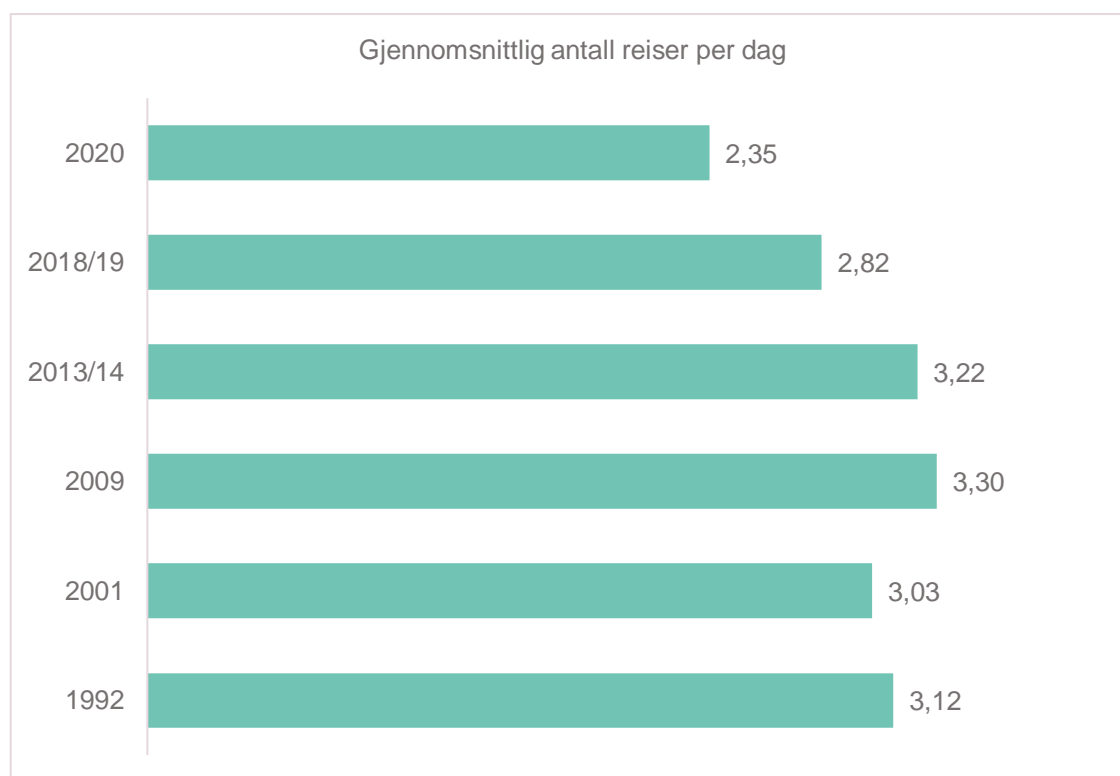


## Kapittel 4: Omfang av reiser

### Antall daglige reiser

I 2020 foretas det i gjennomsnitt 2,35 reiser per dag, som er det laveste antallet i måleperioden. Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i store deler av året. Likevel fremkommer det en synkende trend i gjennomsnittlige daglige reiser fra 2009 til 2020.

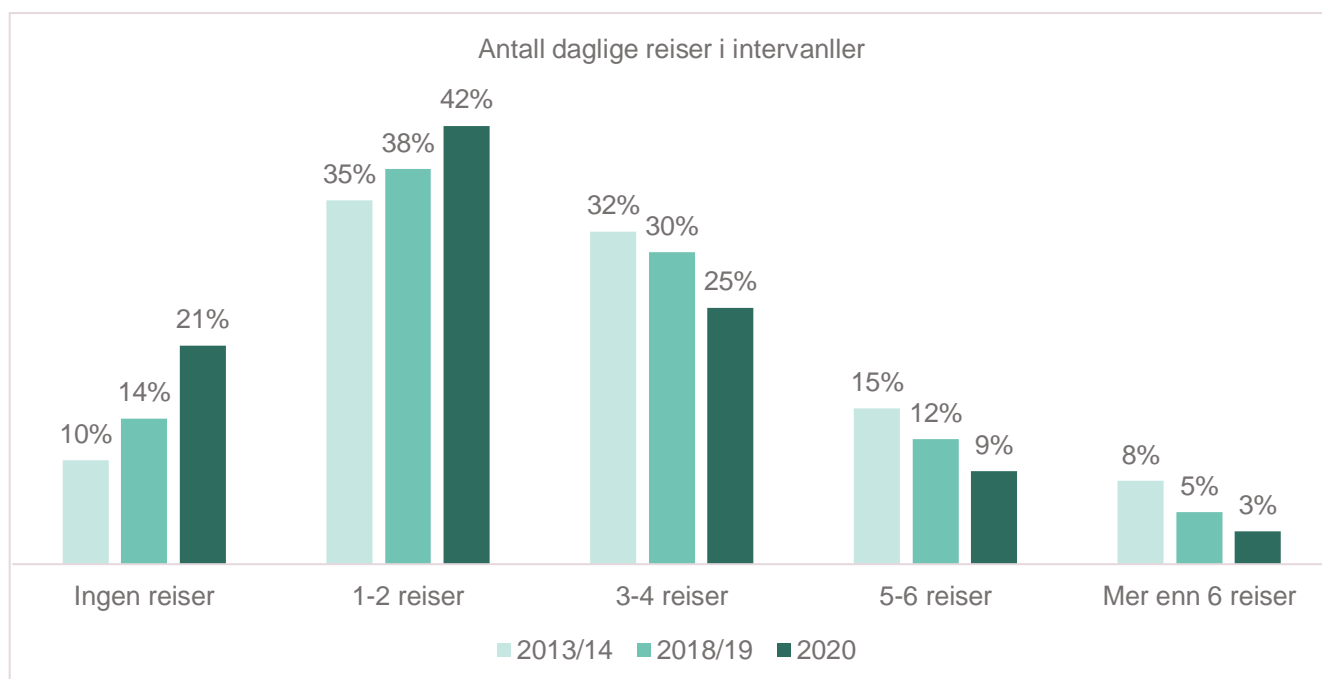
Figur 12: Gjennomsnittlig antall reiser per dag



Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

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

Figur 13: Antall daglige reiser i intervaller



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

De som har flest reiser er:

- Personer i aldersgruppene 35-54 år
- Husstander med barn, spesielt enslige med barn
- Husstander med høy husholdningsinntekt
- Yrkesaktive
- De som har førerkort og de som har flere biler i husstanden

Tabell 7 Antall daglige reiser - historiske tall

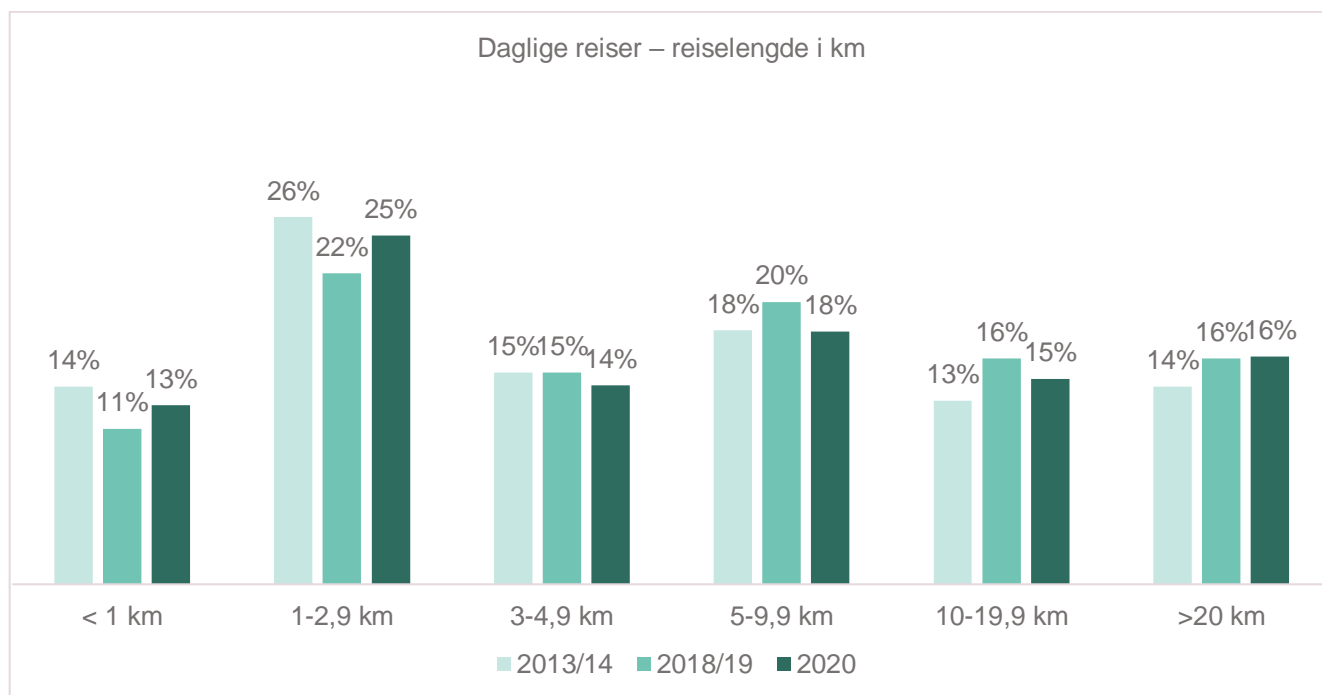
Antall reiser pr dag	1992	2001	2009	2013/14	2018/19	2020
Ingen reiser	15	15	14	10	14	21
1-2 reiser	35	35	30	35	38	42
3-4 reiser	29	28	31	32	30	25
5-6 reiser	15	14	17	15	12	9
7 reiser og mer	6	8	9	7	5	3
Sum	100	100	100	100	100	100

Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

## Daglige reiser i strekning

Flest (1 av 4) av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer, men de ulike distansene er relativt jevnt fordelt. Det er ingen fremtredende mønstre når det kommer til reiselengde i måleperioden 2013/14 til 2020.

Figur 14: Daglige reiser i strekning



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Lengst reiseavstand og -tid på en gjennomsnittsdag har gruppene:

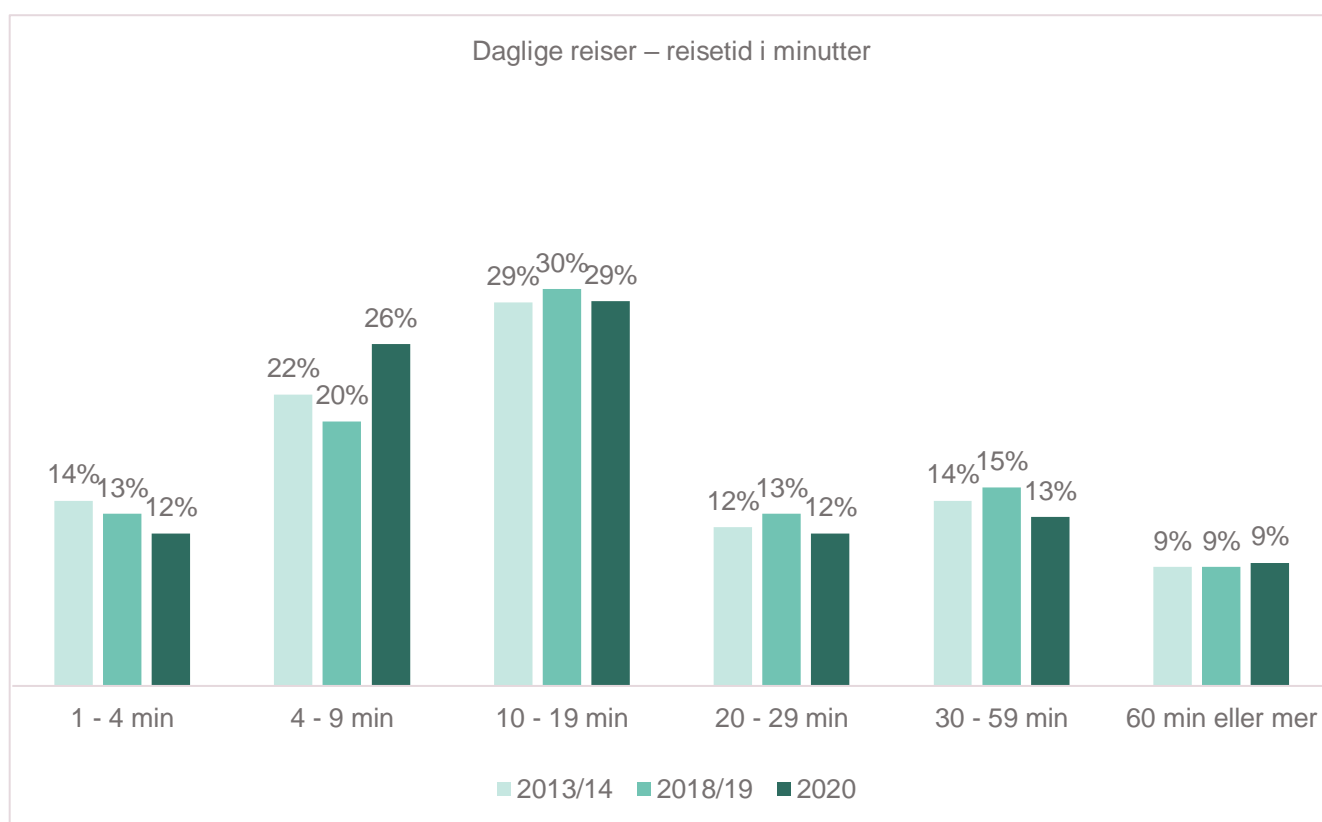
- Menn
- Personer i aldersgruppen 45-66 år
- Husstander med høy inntekt
- Yrkesaktive med lang arbeidstid

Reiselengdene er kortest for bosatte i de større byene.

## Daglige reiser i tid

Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2020 på mellom 10 og 19 minutter (29 prosent) etterfulgt av 4-9 minutter (26 prosent). På øvrige tidsintervaller er andelen relativt lik i 2020, omtrent 1 av 10 av reisene har en reiselengde på henholdsvis 1-4 minutter, 20-29 minutter, 30-59 min og minst 60 minutter. Resultatene ligger relativt stabilt med 2013/14 og 2018/19, hvor størst endring er en økning i reisetid på 4-9 minutter på 4 prosentpoeng.

Figur 15: Daglige reiser i tid



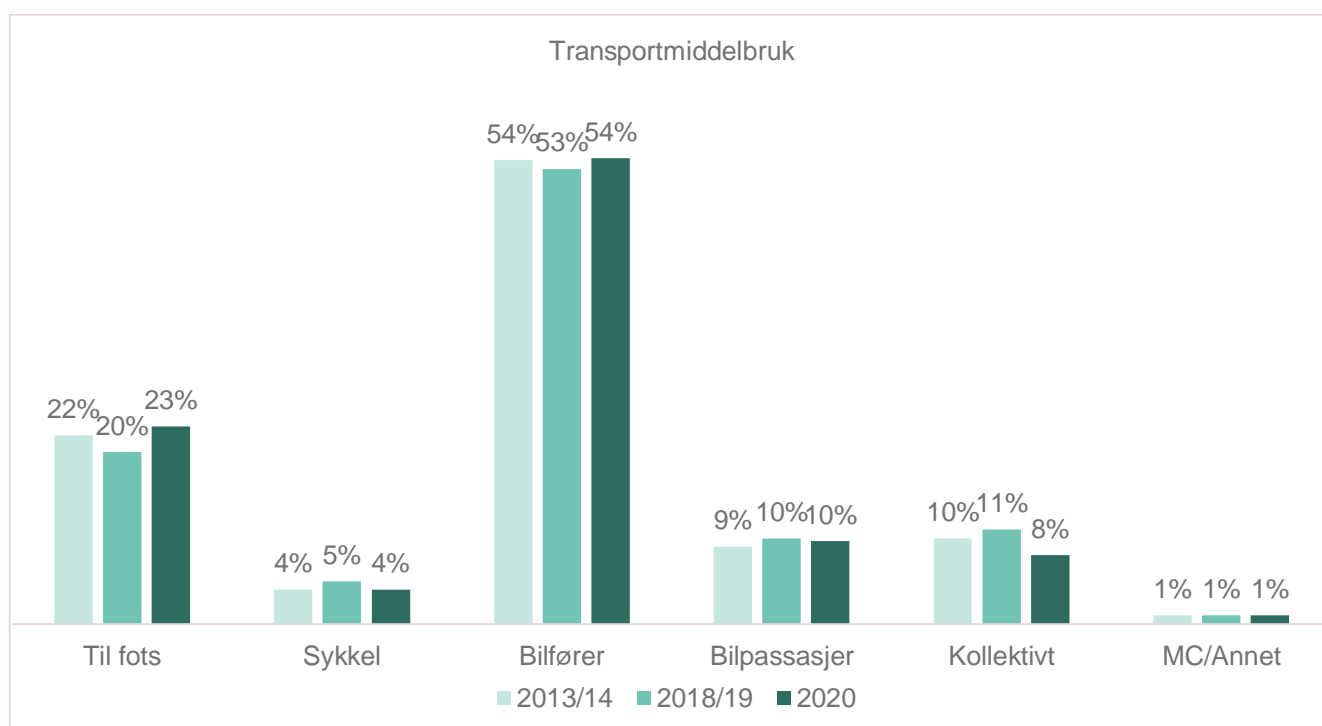
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

## Kapittel 5: Transportmiddelbruk

### Bruk av transportmidler

I 2020 er de fleste reisene foretatt som bilfører (54 prosent) etterfulgt av til fots (23 prosent). 10 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 8 prosent via kollektivtransport. Færrest av reisene er gjort på sykkel og MC eller annet som fremkomstmiddel (hhv. 4 og 1 prosent).

Figur 16: Transportmiddelbruk



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

I RVU 2020 ble det rapportert 2,35 daglige reiser pr person, og dette er vesentlig færre enn tidligere år. 2020 var et spesielt år med koronapandemi, og mye av reduksjonen i antall reiser kan antakelig tilskrives dette.

Nasjonalt er gangandelen av reisene på 23 prosent. I følgende grupper er andelen gangturer (hele vegen) høyere (fra ca. 27 prosent):

- Under 34 år og over 67 år
- Enslige
- Ikke yrkesaktive
- De laveste inntektskategoriene



- Bosatte i Oslo

Nasjonalt er andelen reiser som bilfører 54 prosent. I følgende grupper er andelen reiser som bilfører høyere:

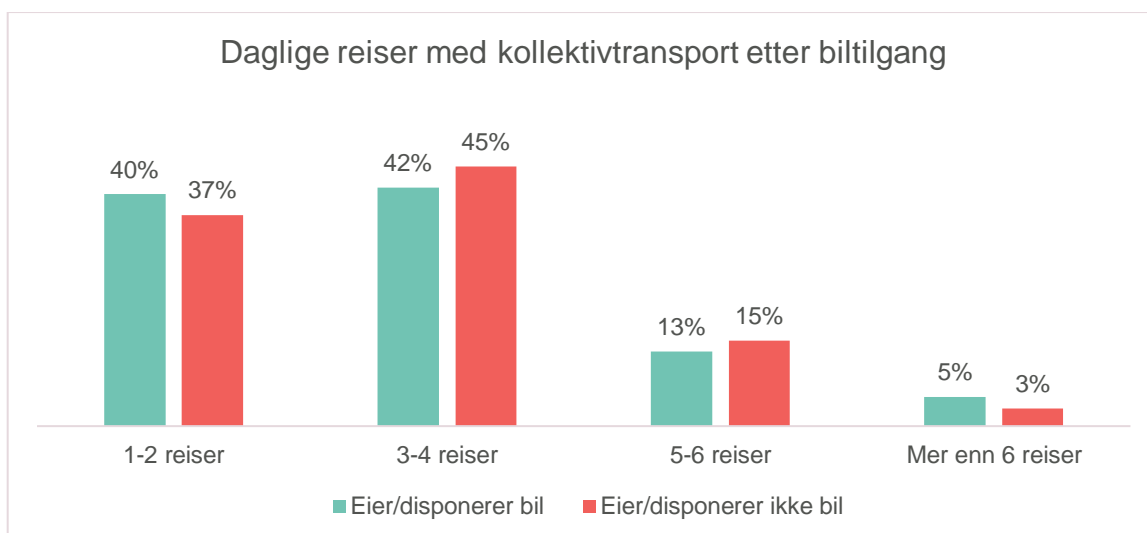
- Menn
- Personer i aldersgruppen 35-66 år
- Husholdninger med barn
- Yrkesaktive som jobber mertid
- Middels og høyere inntektskategorier
- Omlandskommune til Bergen, Trondheim og Stavange

Nasjonalt er kollektivandelen av reiser 8 prosent. I følgende grupper er andelen kollektivtreiser høyere:

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

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

Figur 17: Daglige reiser med kollektivtransport etter biltilgang



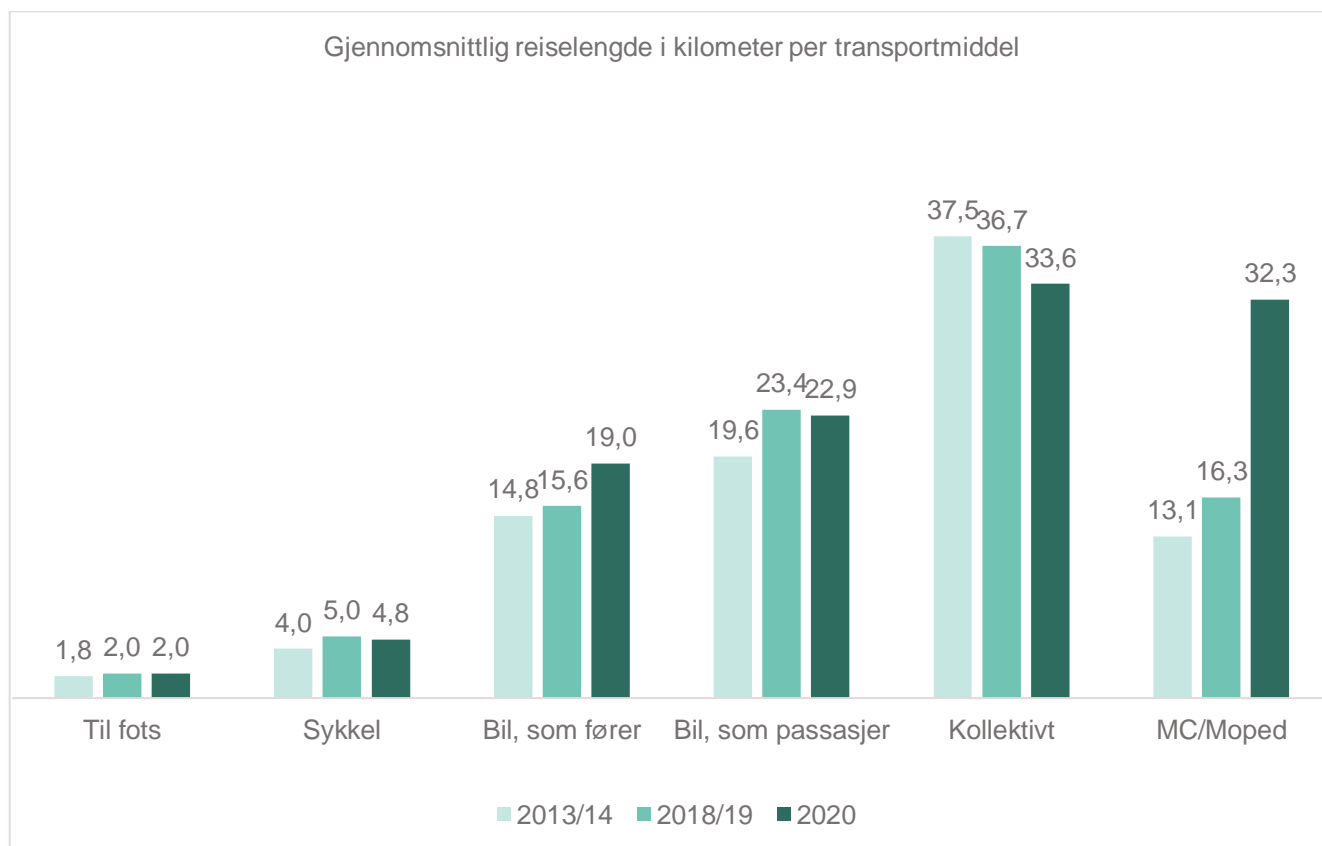
Nasjonalt er sykkelandelen 4 prosent. I følgende grupper er andelen som sykler høyere:

- De laveste inntektskategoriene
- De med høyere utdanning
- Bosatte i Oslo og Stavanger

## Bruk av transportmidler i strekning

Transportmidlene som har lengst reisedistanse er kollektivtransport (33,6 km) og MC/moped (32,3 km). Økningen i reiselengde for MC skyldes forekomster av lange turer via dette transportmiddelet i datasettet. Utenom dette er det størst økning i reiselengde fra 2018/19 som bilfører og nedgang i kollektivtransport. Avstand til fots, sykkel og bil som passasjer ligger relativt stabilt i samme periode.

Figur 18: Bruk av transportmidler i strekning



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Tabell 8 Reiseavstand og -lengde etter transportmiddel

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

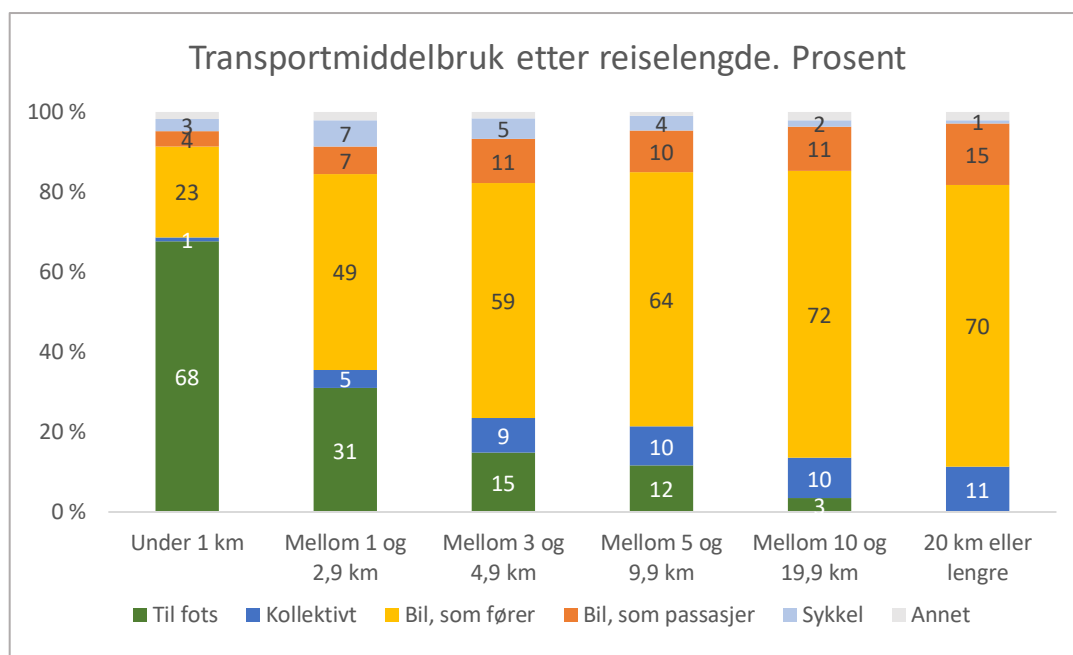
De daglige reisene er vanligvis korte. 75 prosent av gangturene er kortere enn tre kilometer, og hele 40 prosent er på under en kilometer. Den vanligste sykkeldistansen er mellom 1 og 3 km, 38 prosent, og 69 prosent av sykkelturene er kortere enn fem kilometer

Tabell 9 Reiseavstand gruppert per transportmiddel

Reiseavstand gruppert etter transportmiddel	Under 1 km	Mellom 1 og 2,9 km	Mellom 3 og 4,9 km	Mellom 5 og 9,9 km	Mellom 10 og 19,9 km	20 km eller lengre
Til fots	40 %	35 %	12 %	10 %	3 %	0 %
Kollektivt	2 %	14 %	17 %	25 %	20 %	22 %
Bil, som fører	5 %	21 %	15 %	22 %	19 %	19 %
Bil, som passasjer	4 %	19 %	15 %	21 %	17 %	23 %
Sykkel	11 %	38 %	20 %	20 %	7 %	4 %
MC/Moped	5 %	16 %	15 %	17 %	21 %	25 %
Annet	16 %	29 %	17 %	12 %	12 %	15 %

På reiser under 1 kilometer utgjør fotturer 68 prosent av alle reisene, mens bil som fører utgjør 23 prosent.

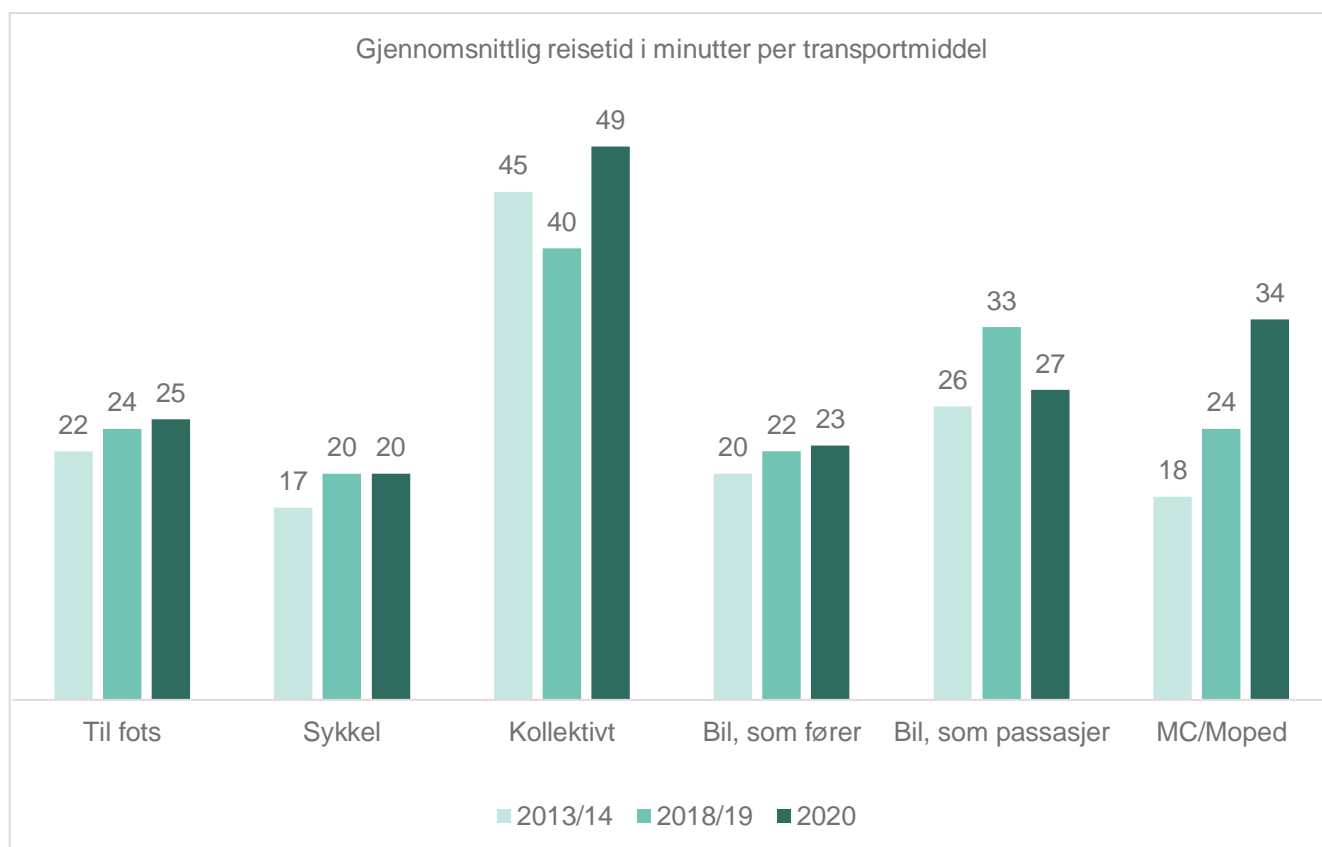
Figur 19 Transportmiddelbruk etter reiselengde



## Bruk av transportmidler i tid

I 2020 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, med 49 minutter. Dette er etterfulgt av MC/moped med 34 minutter, men dette må sees i lys av forrige graf med forklaring. Fra 2018/19 til 2020 er det størst økning i reisetid i kollektivtransport og MC/moped og reduksjon i bil som passasjer. Reiser til fots, sykkel og bil som fører holder seg relativt stabilt i samme periode.

Figur 20: Bruk av transportmidler i tid



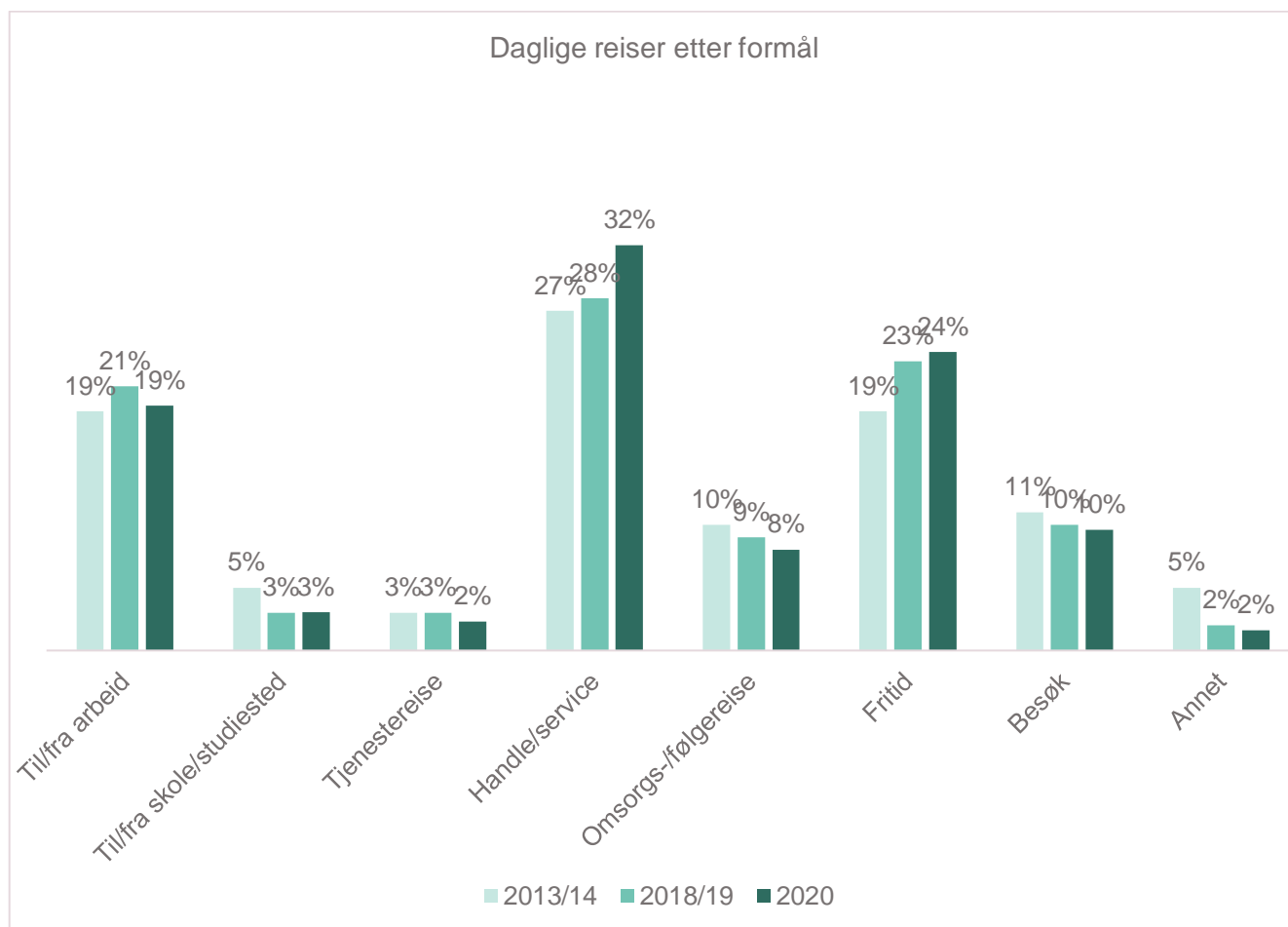
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

## Kapittel 6: Reiseformål

### Daglige reiser etter formål

De fleste reisene som er foretatt i 2020 er tilknyttet handel eller service (32 prosent) etterfulgt av fritid (24 prosent) og jobb (19 prosent). 10 prosent av reisene har besøk som formål og 8 prosent er omsorgs-/følgereiser. Sammenlignet med 2018/19 er største endring en økning i handel- og servicereiser på 4 prosentpoeng.

Figur 21: Daglige reiser etter formål



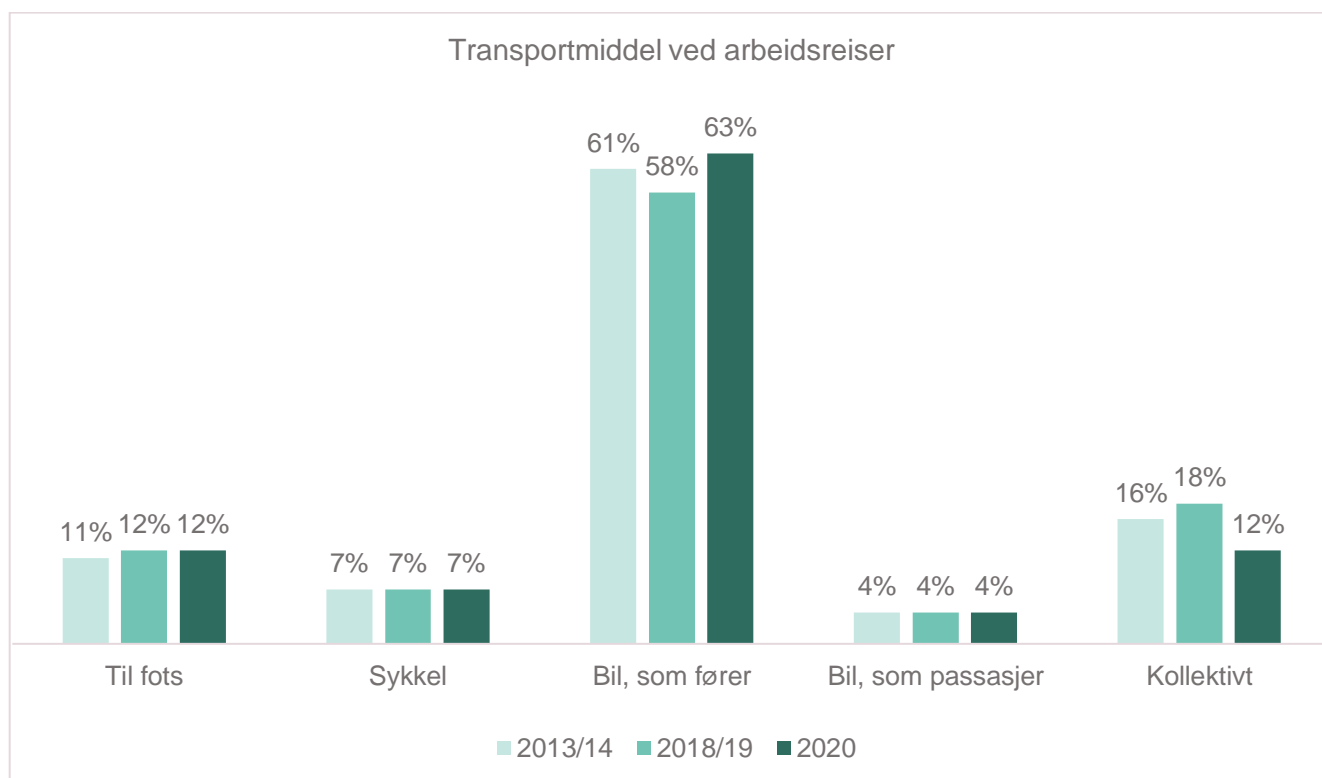
Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

## Arbeidsreiser

### Transportmiddel ved arbeidsreiser

Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet (63 prosent) i 2020. 12 prosent av arbeidsreisene ble foretatt til fots, og i en like stor andel ble det benyttet kollektiv transport. 7 prosent av reisene ble foretatt med sykkel som fremkomstmiddel og 4 prosent som passasjer i bil med andre. Sammenlignet med 2018/19 er det størst endring i form av økning å kjøre bil selv og en nedgang i å reise kollektivt.

Figur 22: Transportmiddel ved arbeidsreiser



Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

Tabell 10 Transportmiddel på arbeidsreiser - historiske tall

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

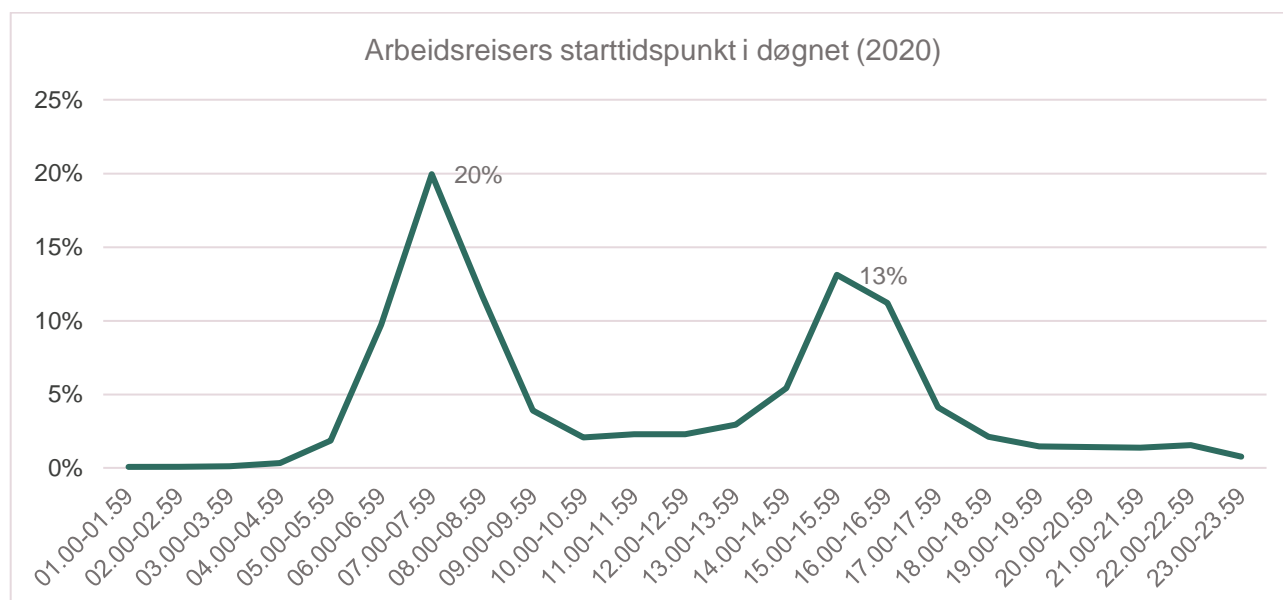
Data frem til og med 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport



### Arbeidsreisens starttidspunkt

Fra den grafiske fremstillingen ser man at det fremkommer to topper hvor de fleste av arbeidsreisene gjennomføres, mellom kl. 07 – 08 (20 prosent) og mellom kl. 15 – 16 (13 prosent).

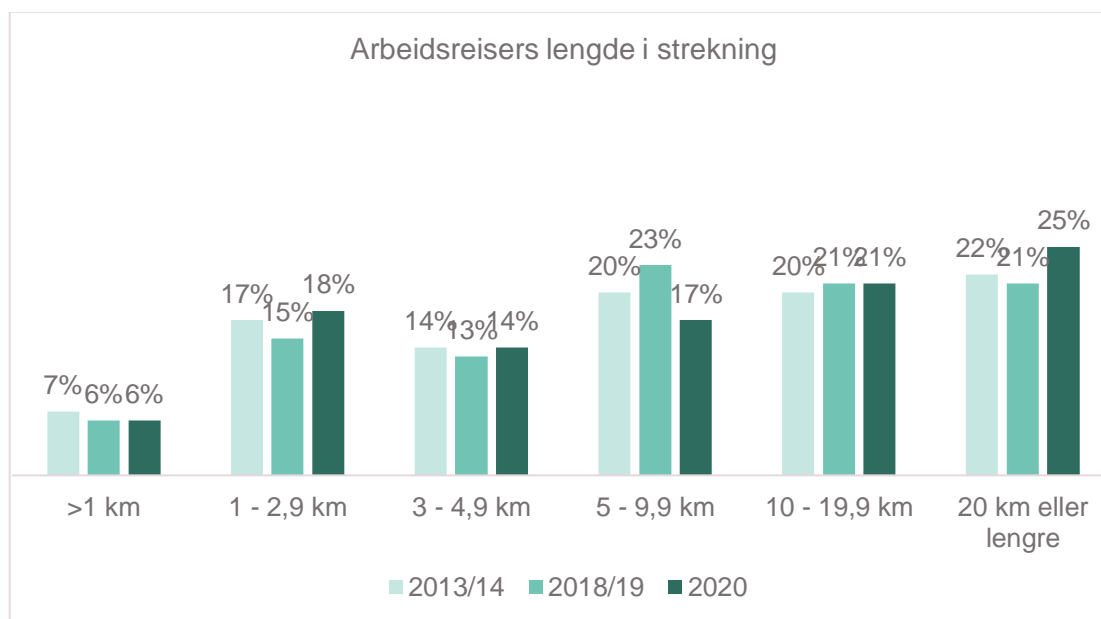
Figur 23: Arbeidsreisens starttidspunkt



### Arbeidsreisens lengde i strekning

Færrest andel arbeidsreiser er under 1 kilometer i 2020 (6 prosent). Utover dette fremkommer det ikke én distanse til arbeidet som peker seg ut, men det er derimot relativt jevnt fordelt på de ulike distansene. Sammenlignet med 2018/19 ligger resultatene relativt stabilt, med unntak av noe økning i strekningen 20 kilometer eller mer og nedgang i 5-9,9 kilometer.

Figur 24: Arbeidsreisens lengde i strekning

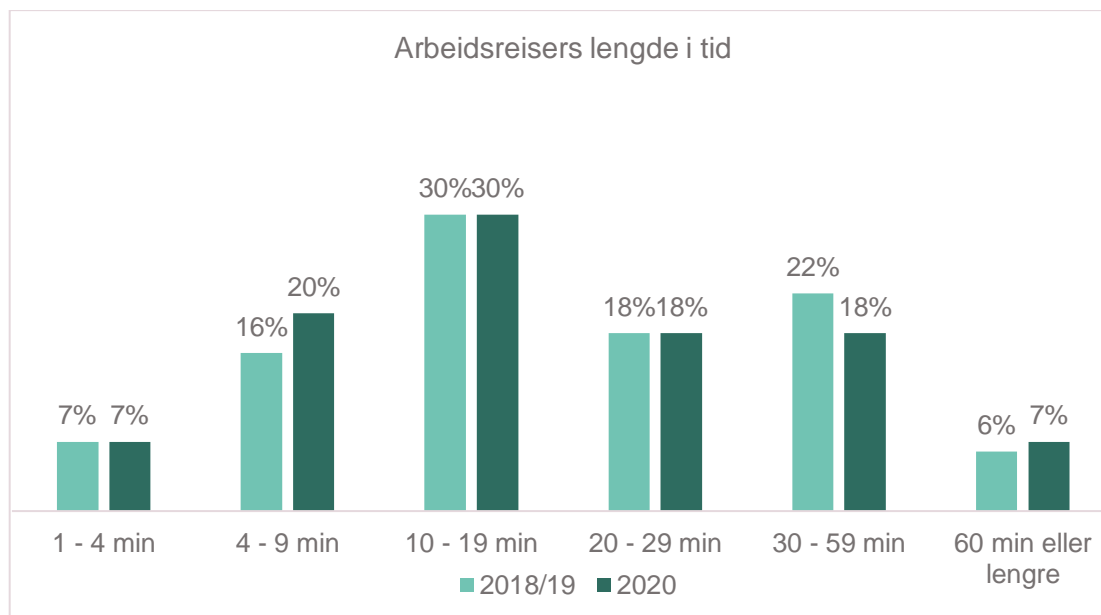


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport

### Arbeidsreisens lengde i tid

3 av 10 arbeidsreiser har en reisetid forbindelse med jobb på 10-19 minutter. Færrest reiser befinner seg i ytterpunktene: 7 prosent av arbeidsreisene tar 1-4 minutter og en like stor andel varer minst en time. Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på omtrent 2 av 10. Sammenlignet med 2018/19 er det størst økning i at reisetiden er 4-9 minutter og en tilsvarende nedgang i at dette tar mellom 30-59 minutter, men alt i alt ligger resultatene relativt stabilt.

Figur 25: Arbeidsreisens lengde i tid

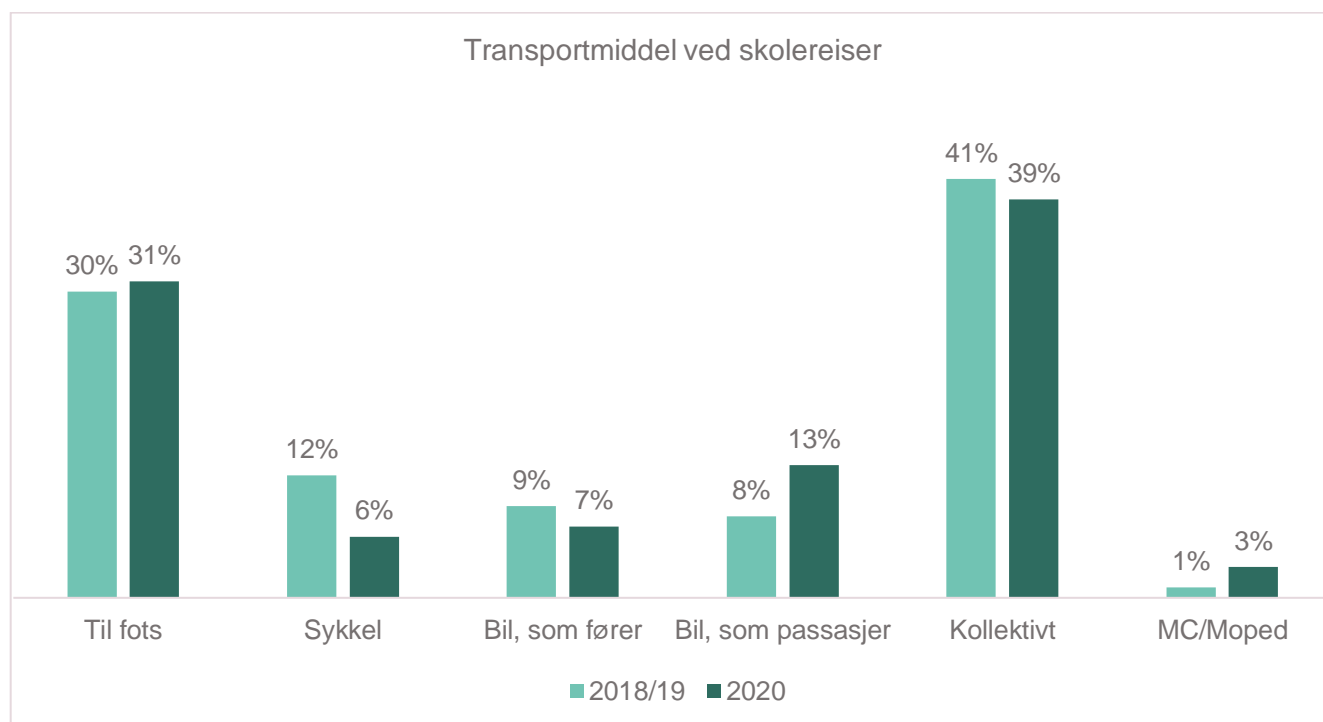


## Skolereiser

### Transportmiddel benyttet på skolereiser

Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og det å gå til fots som peker seg ut som transportmåte (hhv. 39 og 31 prosent). Når det gjelder skolereiser med bil, foretas en større andel som passasjer (13 prosent) sammenlignet med som fører (7 prosent). 6 prosent av reisene er med sykkel og 3 prosent med av MC eller moped. Fra 2018/19 er det en halvering i skolereiser med sykkel og en økning i reiser som passasjer i bil.

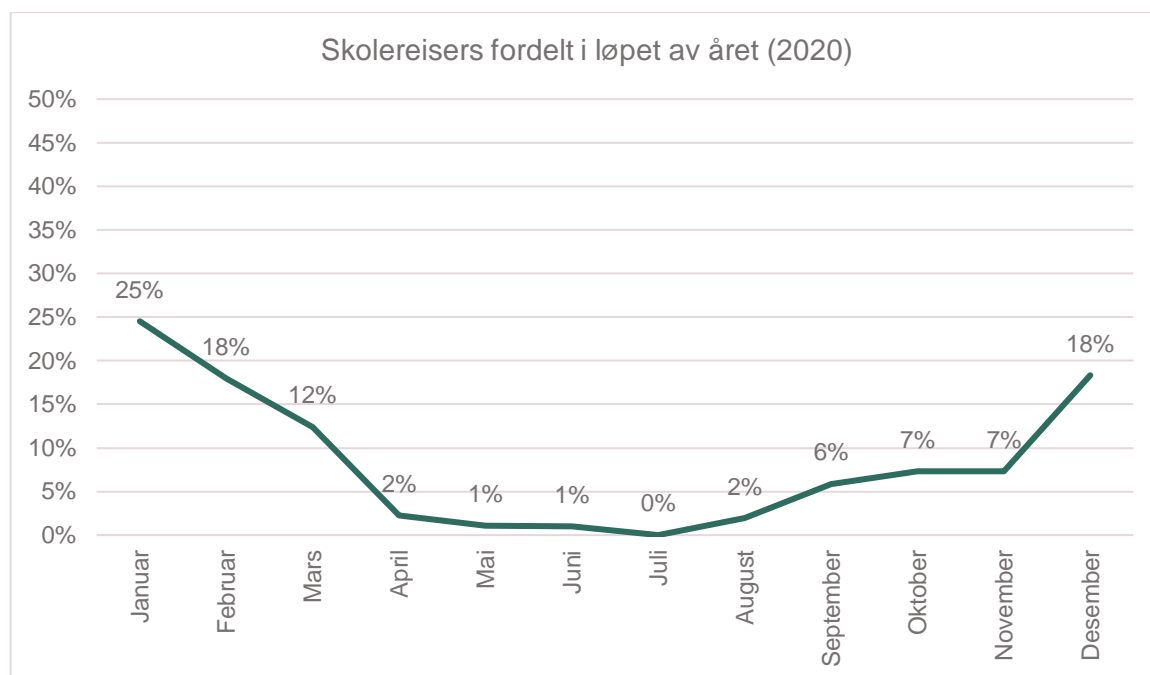
Figur 26: Transportmiddel ved skolereiser



## Skolereiser i løpet av året

Flest skolereiser foretas i vintermånedene desember, januar, februar og mars. Fra april til mars faller andelen skolereiser brått, og andelen holder seg lav mellom 0 til 2 prosent frem til og med august. Fra september til november tas antallet noe opp, og ligger på 6 til 7 prosent.

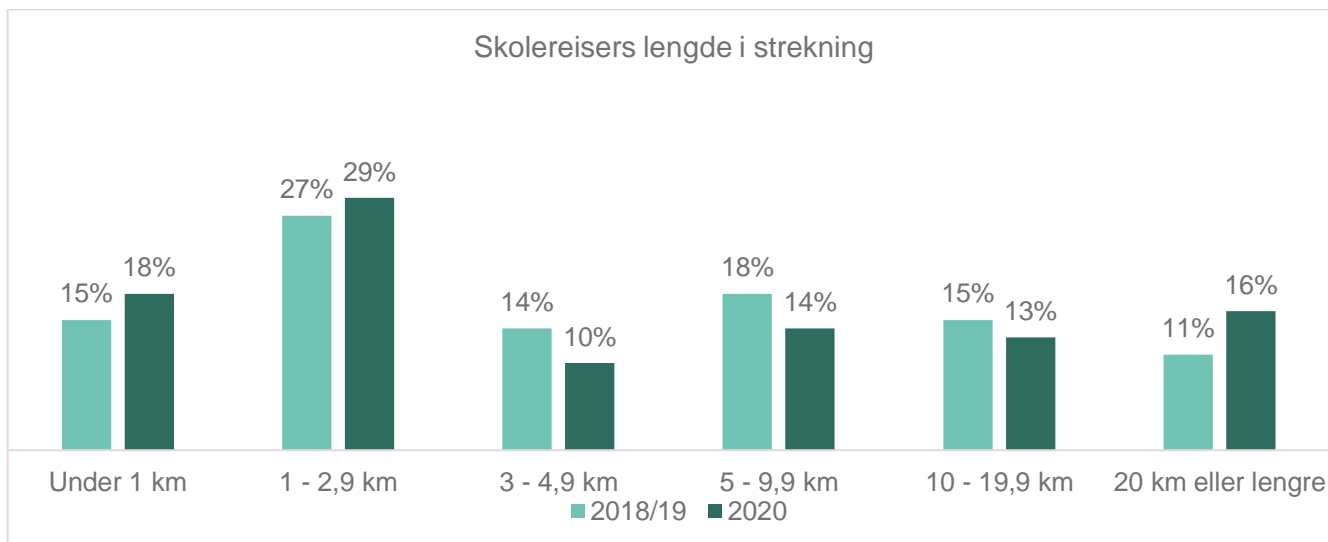
Figur 27: Skolereiser fordelt i løpet av året



### Skolereisers lengde i strekning

Om lag 3 av 10 av skolereisene er på mellom 1 og 2,9 km. Øvrige distanser er relativt jevnt fordelt med en forekomst på mellom 1 og 2 av 10. Sammenlignet med 2018/19 ser man tendenser til at det er en økning i ytterpunktene og generelt en reduksjon i distansene imellom.

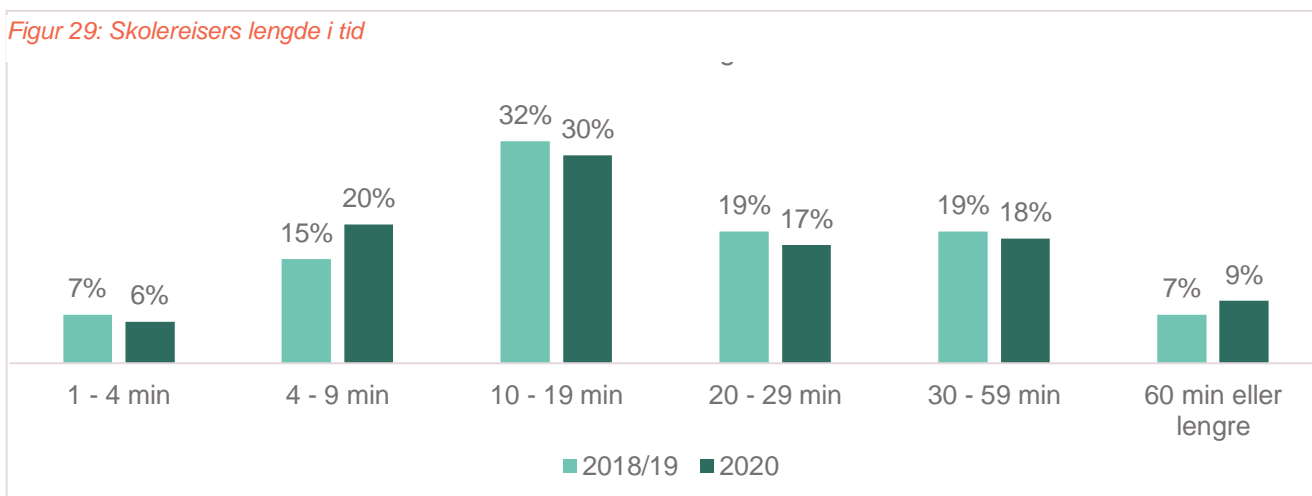
Figur 28: Skolereisers lengde i strekning



### Skolereisers lengde i tid

De fleste skolereisene har en varighet på mellom 10 og 19 minutter (30 prosent). Det er lavest forekomst i ytterpunktene av tidsintervallene; under 4 minutter eller over 60 minutter (hvh. 6 og 9 prosent). Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på om lag 2 av 10. Resultatene fra 2018/19 til 2020 ligger relativt jevnt, hvor største økning er i intervallet 4-9 minutter med en økning på 5 prosentpoeng.

Figur 29: Skolereisers lengde i tid

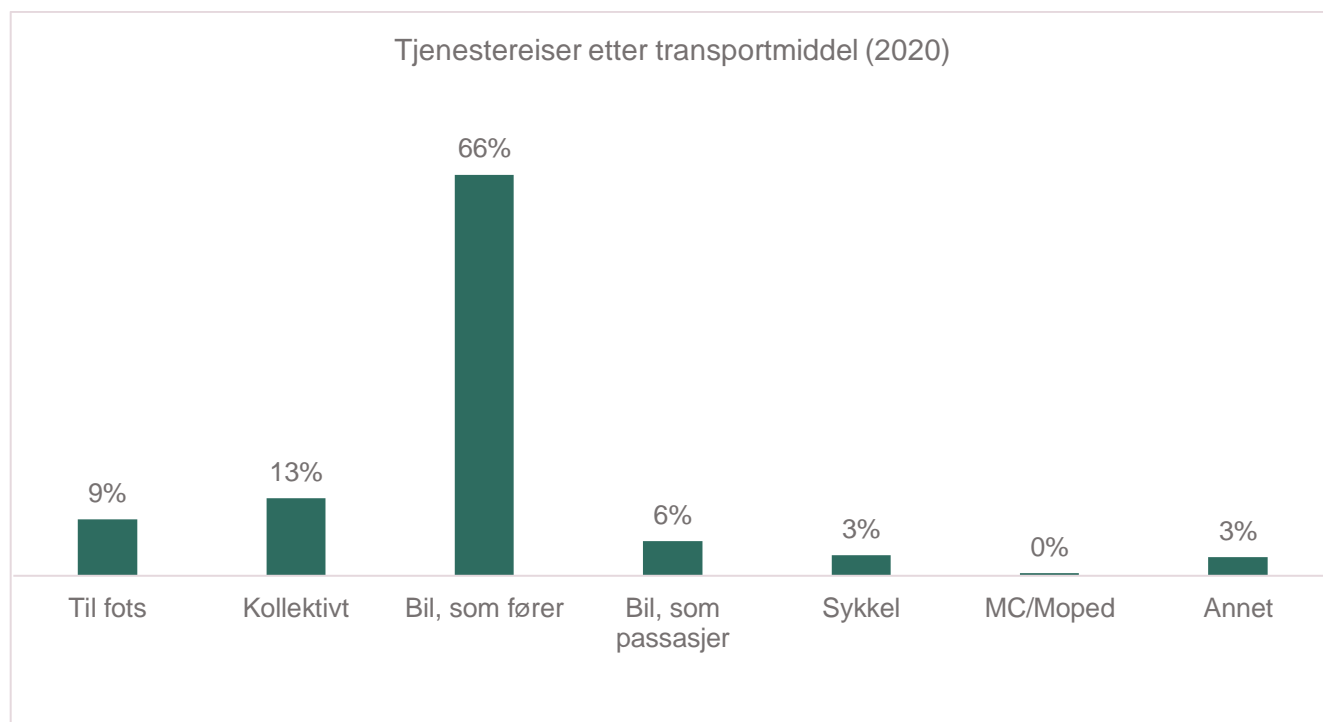


## Tjenestereiser

### Transportmiddel ved tjenestereiser

Det er en klar overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 66 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 13 prosent av reisene gjøres med kollektivtransport, 9 prosent til fots og 6 prosent som passasjer i bil med andre. En like stor andel (3 prosent) foregår gjennom å benytte seg av sykkel eller andre typer transportmidler.

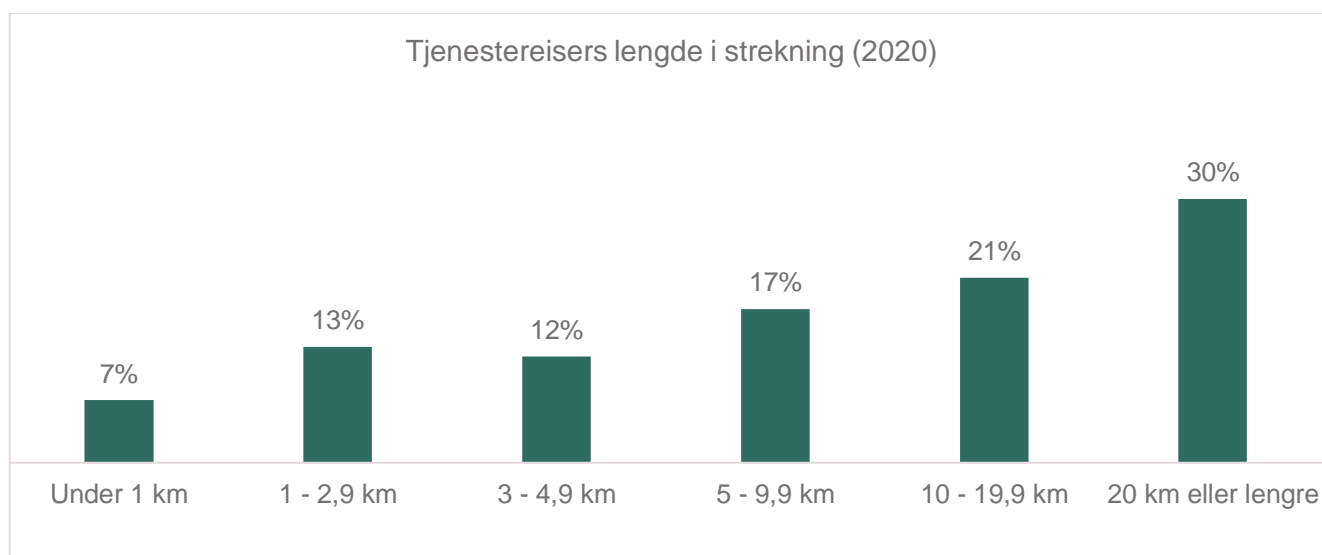
Figur 30: Transportmiddel ved tjenestereiser



### Tjenestereiser etter strekning

Kun 7 prosent av tjenestereisene er under 1 km. Om lag 1 av 10 av reisene den enten er 1 – 2,9 km eller 3 – 4,9 km. Om lag 2 av 10 tjenestereiser har en lengde på mellom 5 og 10 km og mellom 10 og 20 km. De fleste tjenestereisene (3 av 10) er på minst 20 kilometer.

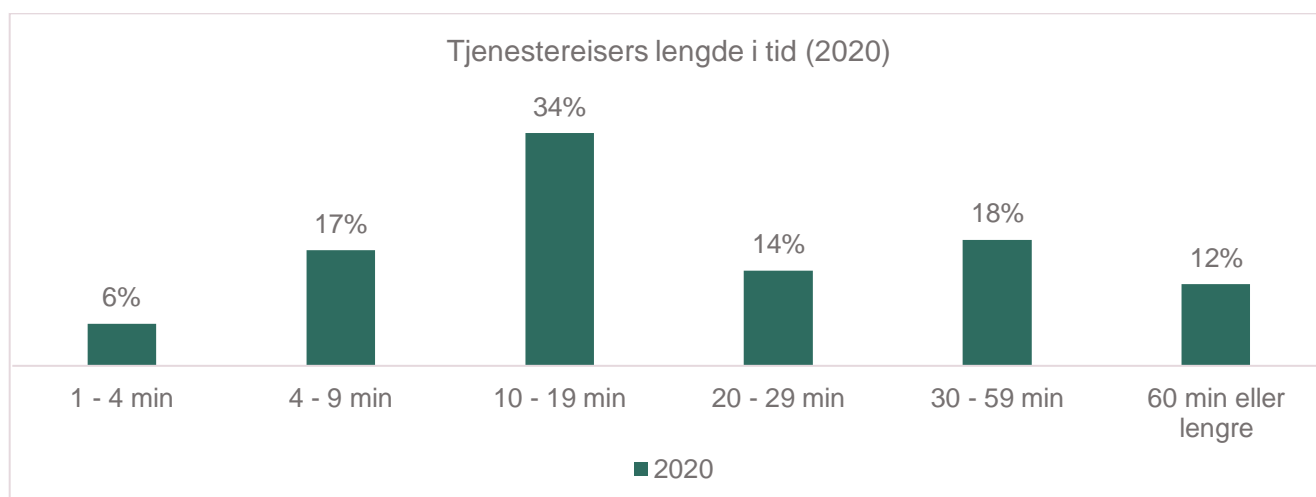
Figur 31: Tjenestereisers lengde i strekning



### Tjenestereisenes reisetid

Flesteparten av tjenestereisene tar 10 – 19 minutter (34 prosent). Færrest reiser har en varighet mellom 1 og 4 minutter, og øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt.

Figur 32: Tjenestereisers lengde i tid



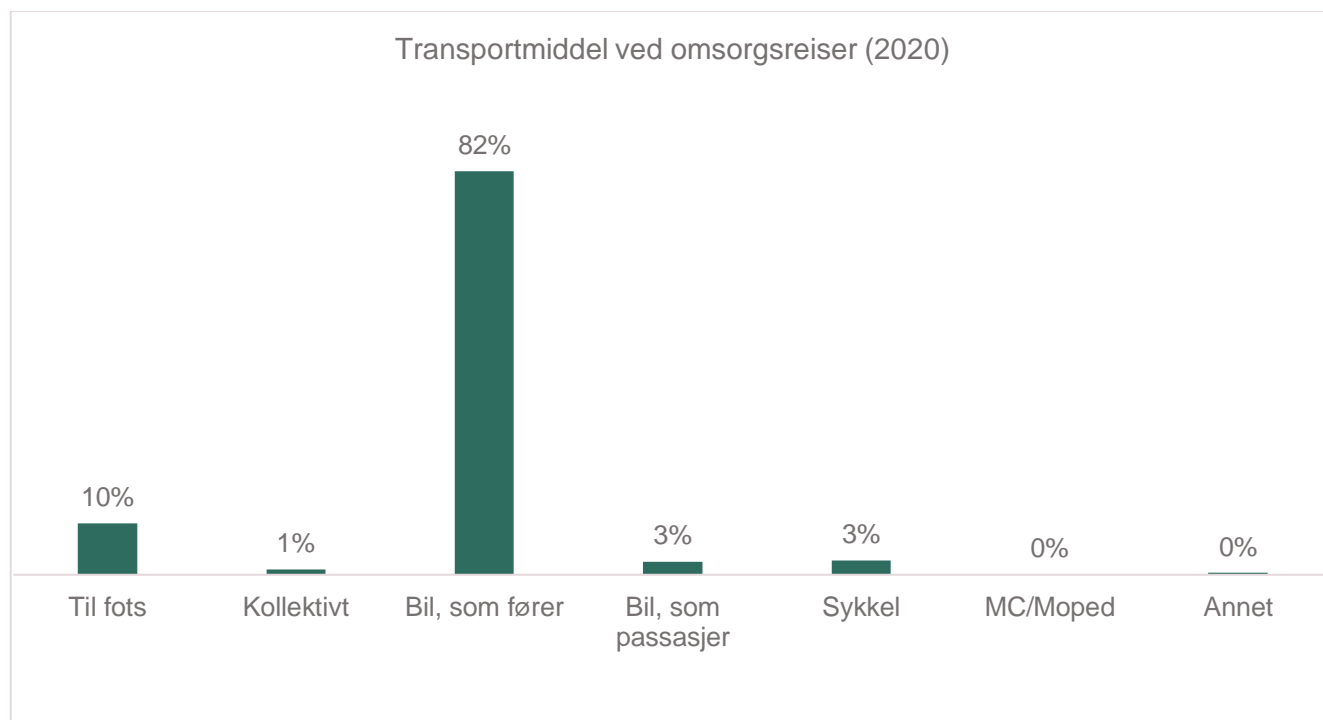


## Omsorgsreiser

### Transportmiddel ved omsorgsreiser

Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører (82 prosent). 10 prosent av disse reisene foretas til fots. Kun marginale andeler av omsorgsreiser fordeler seg på kollektivtransport, sykkel og bil som passasjer.

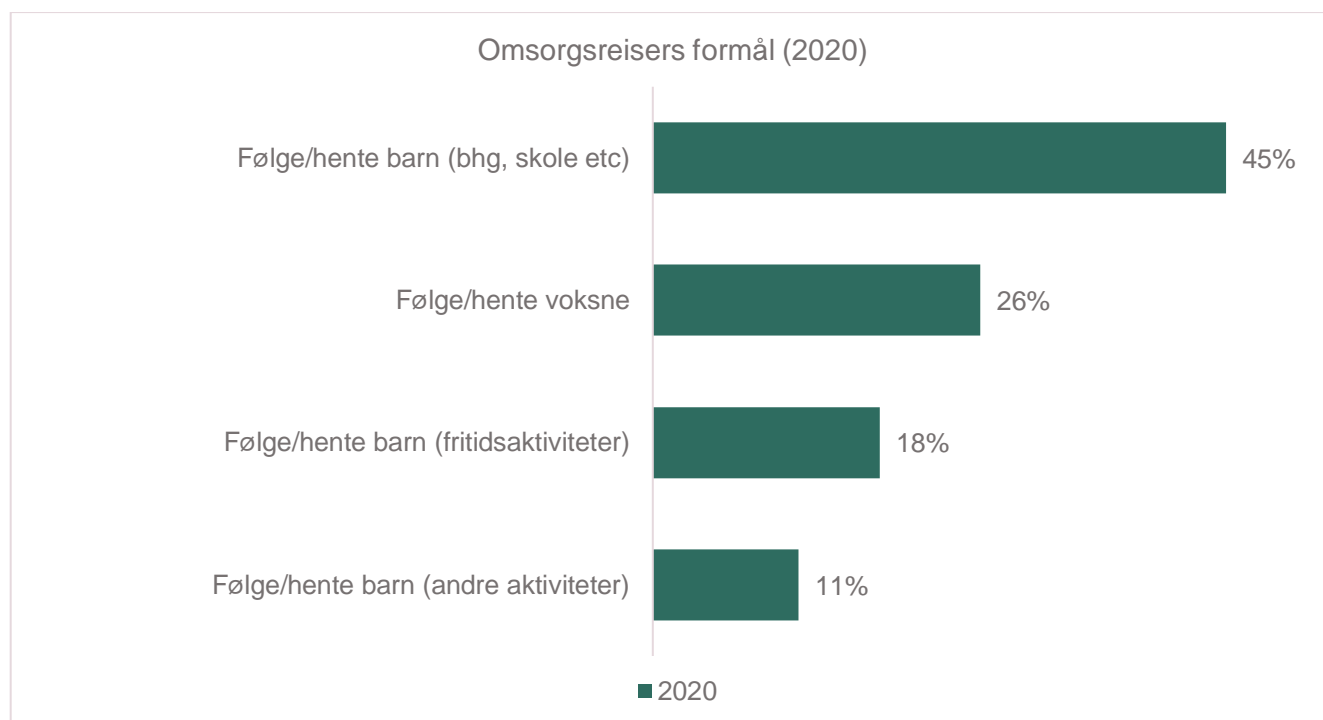
Figur 33: Transportmiddel ved omsorgsreiser



## Omsorgsreisens formål

Størst andel av omsorgsreisene (45 prosent) er å følge/hente barn. 26 prosent har som formål å følge/hente voksne etterfulgt av å følge/hente barn i forbindelse med fritidsaktiviteter (18 prosent) og andre aktiviteter (11 prosent).

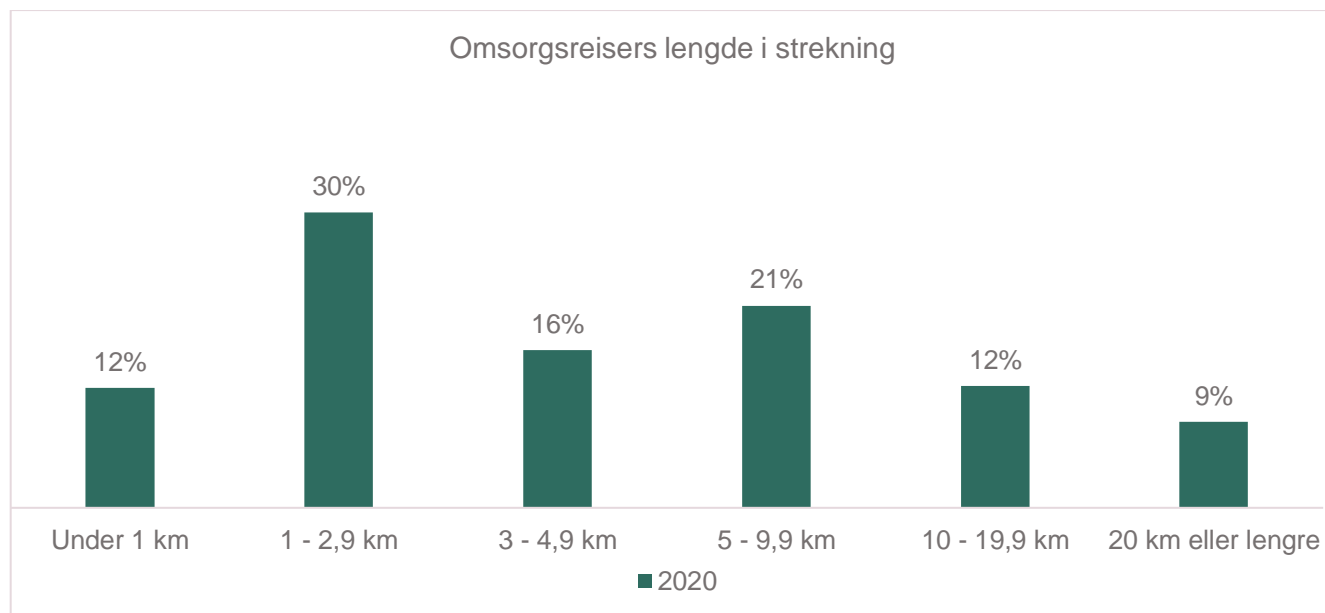
Figur 34: Omsorgsreisens formål



## Omsorgsreisens strekning

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

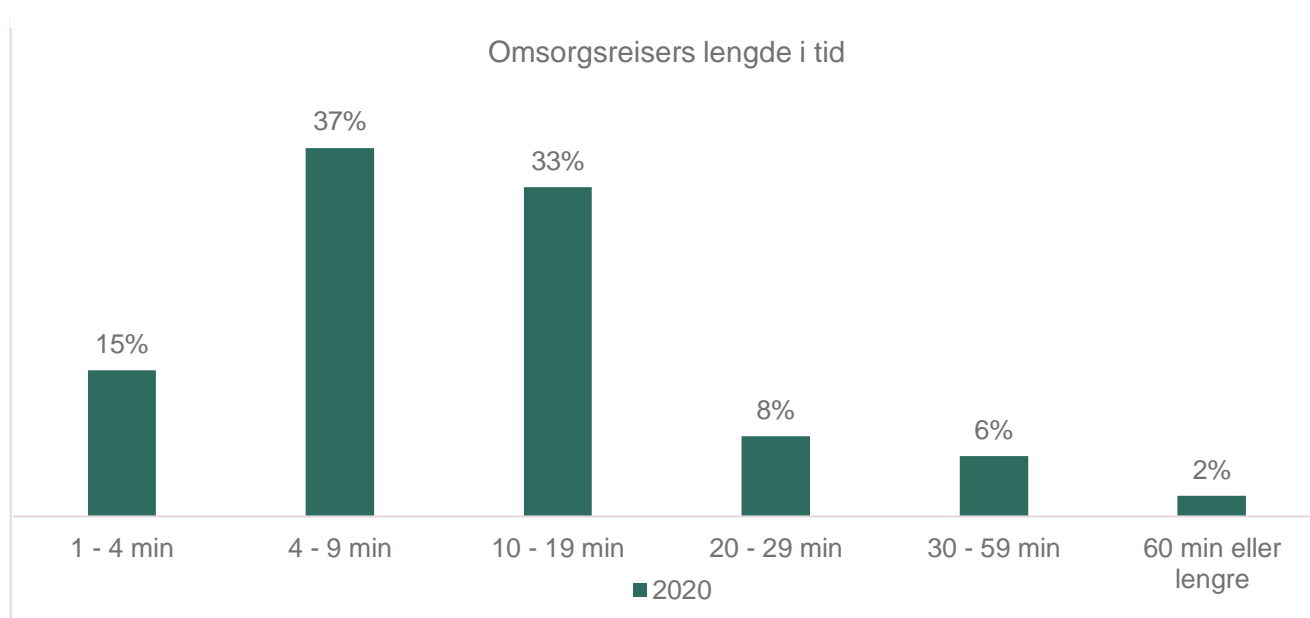
Figur 35: Omsorgsreisens lengde i strekning



### Omsorgsreiser etter reisetid

De fleste omsorgsreisene tar mellom 4 og 9 minutter (37 prosent) og mellom 10 og 19 minutter (33 prosent). 15 prosent av reisene tar mellom 1 og 4 minutter.

Figur 36: Omsorgsreisens lengde i tid

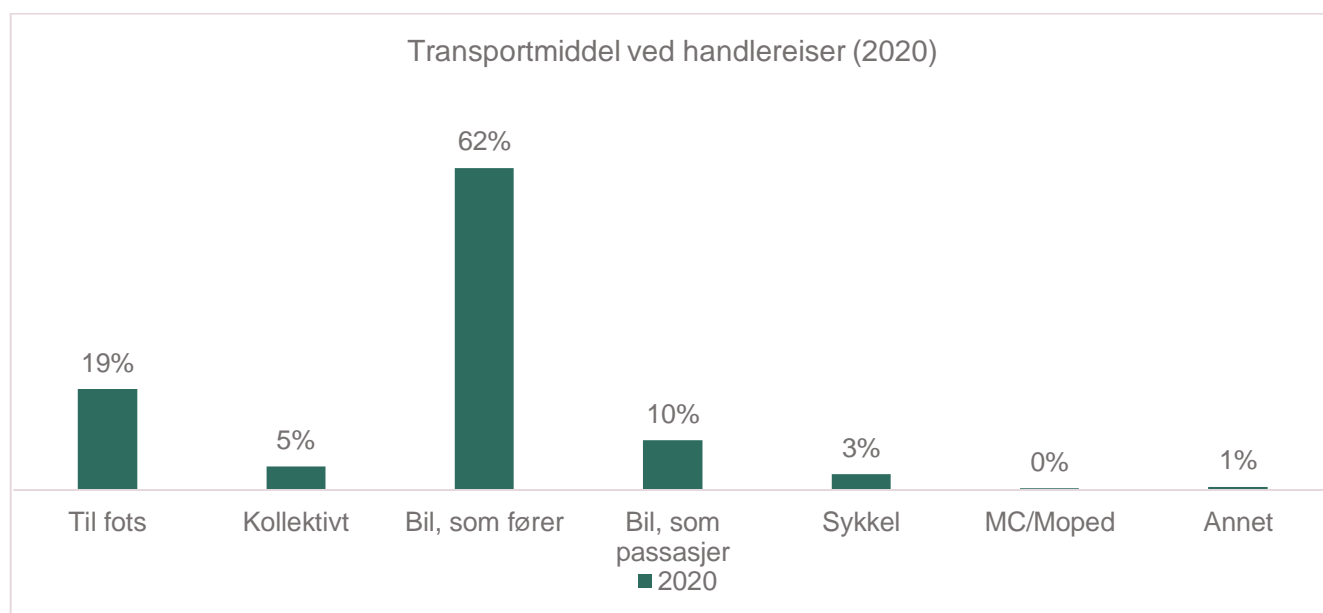


## Handlereiser

### Transportmiddel ved handlereiser

For 62 prosent av handlereisene oppgis det at man kjører bil selv. 19 prosent av handlereisene ble foretatt til fots og 10 prosent som passasjer i bil.

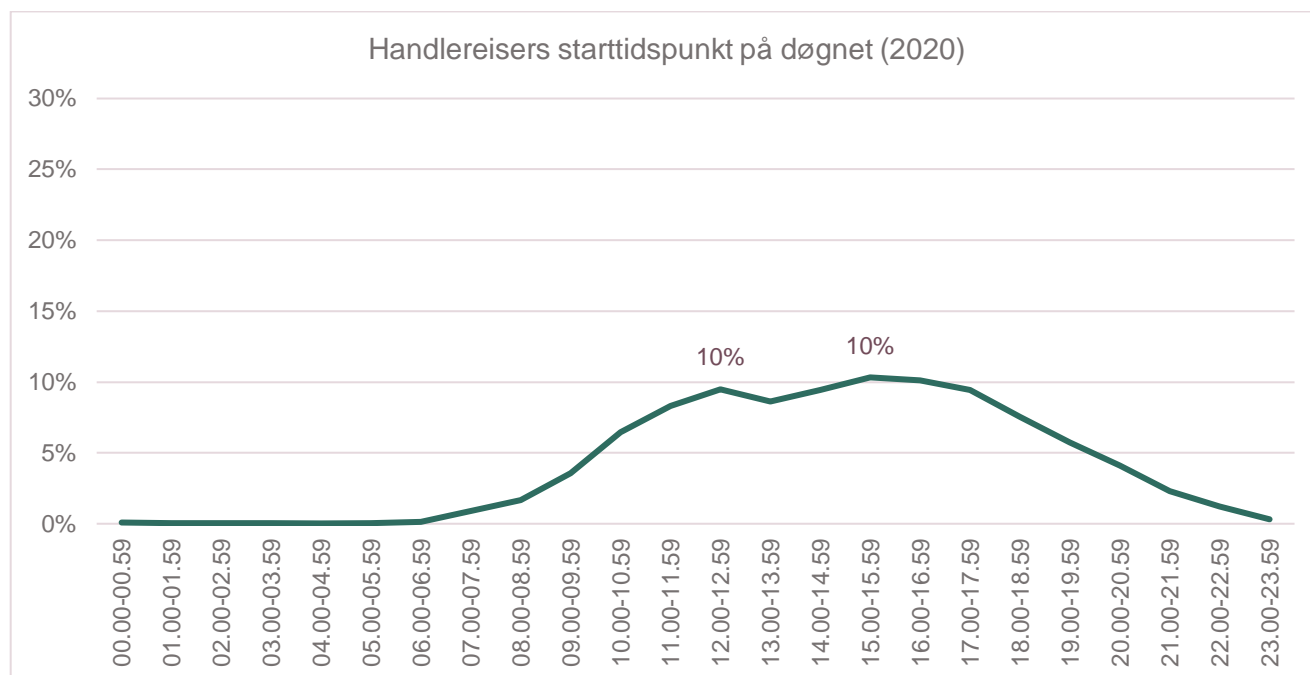
Figur 37: Transportmiddel ved handlereiser



## Handlereisers starttidspunkt

Når det gjelder handlereisenes starttidspunkt på døgnet, ser man at fra kl. 07 på morgenen starter disse reisene og andelen stiger frem til kl. 12. Andelen holder seg da relativt konstant frem til kl. 18, hvor handlereisene begynner å avta ut resten av døgnet.

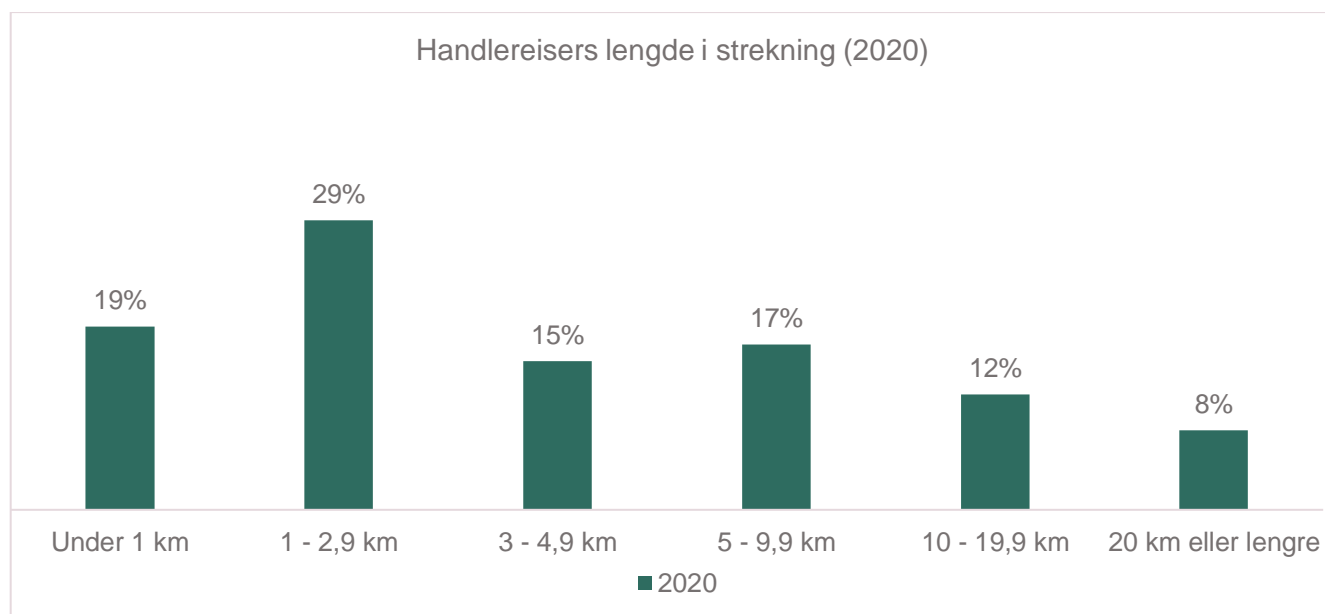
Figur 38: Handlereisers starttidspunkt



### Handlereisers lengde i strekning

Nær en tredel (29 prosent) av handlereisers lengde har en strekning på mellom 1 og 2,9 km og kun en lav andel av reisene har en lengde på 20 km eller lengre (8 prosent). Utover dette er det relativt jevnt fordelt og ikke et spesifikt mønster som fremgår i de øvrige distansene.

Figur 39: Handlereisers lengde i strekning



## Handlereisers lengde i tid

Totalt tar i overkant av 8 av 10 (82 prosent) handlereiser under 20 minutter. Tidsintervallene som peker seg ut er 4-9 minutter og 10-19 minutter (hvv. 34 prosent og 29 prosent). Med økende tid fra 20 minutter ser man en fallende frekvens.

Figur 40: Handlereisers lengde i tid



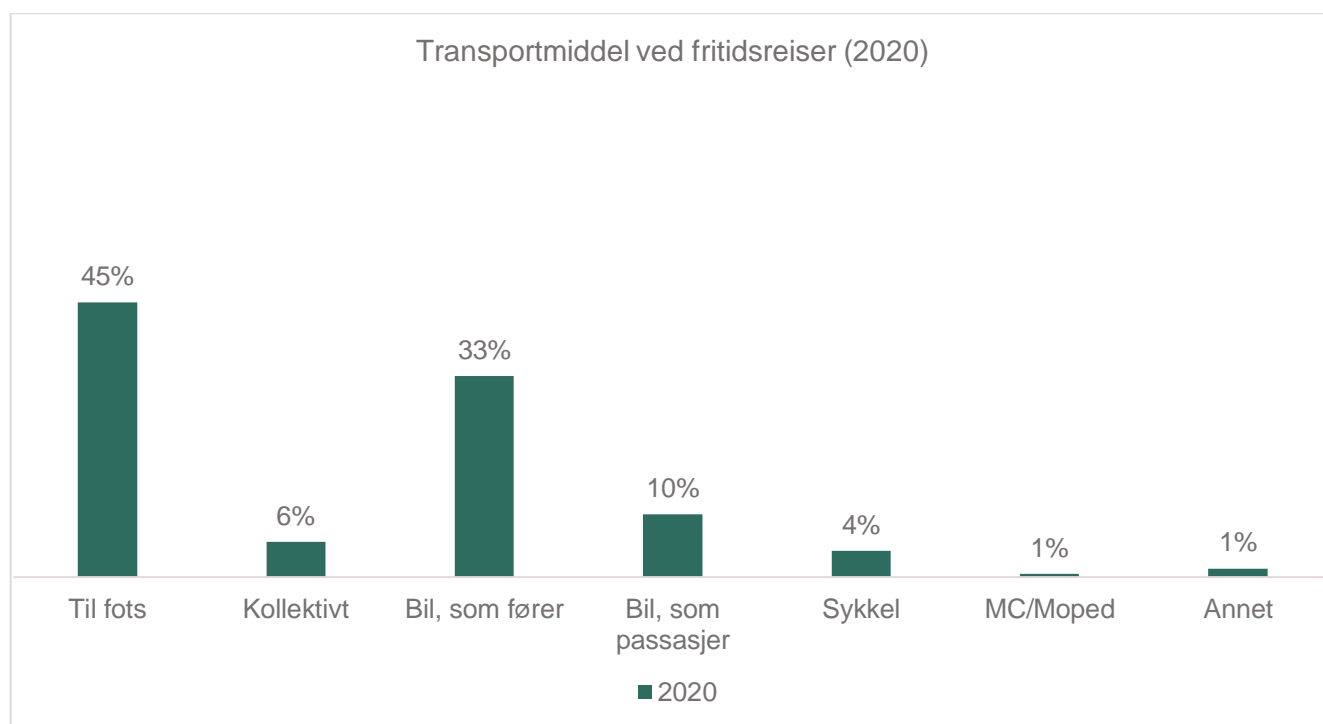


## Fritidsreiser

### Transportmiddel ved fritidsreiser

45 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 33 prosent. 10 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 6 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 4 prosent via sykkel.

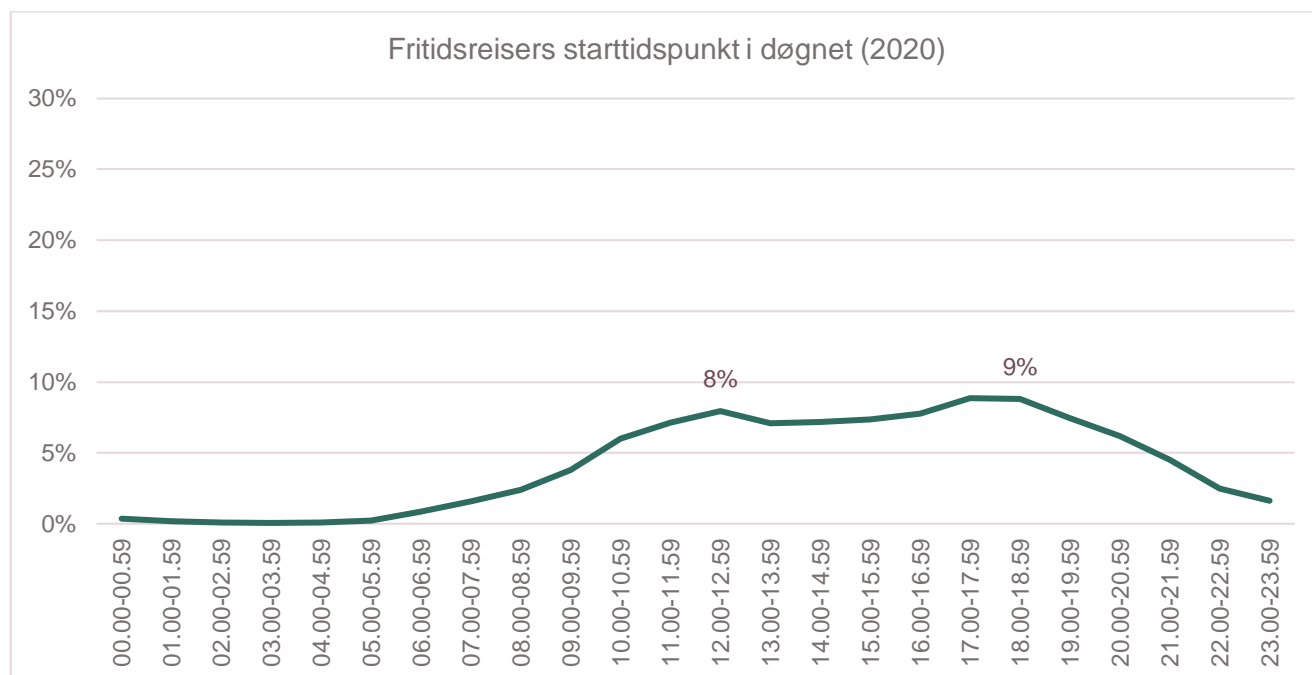
Figur 41: Transportmiddel ved fritidsreiser



## Fritidsreisers starttidspunkt

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

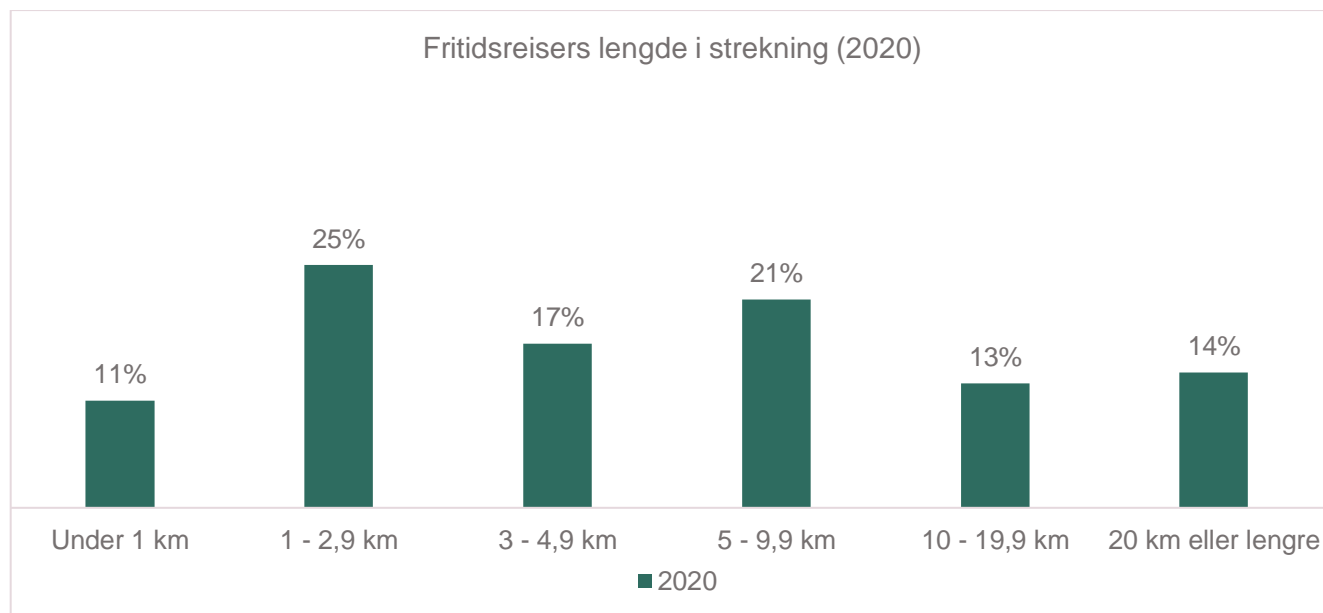
Figur 42: Handlereisers starttidspunkt



### Fritidsreiser lengde i strekning

En firedel 25 prosent av fritidsreisere lengde i strekning er 1-2,9 km, etterfulgt av 5-9,9 km (21 prosent). Fritidsreiser på under 1 km utgjør den laveste andelen, 11 prosent.

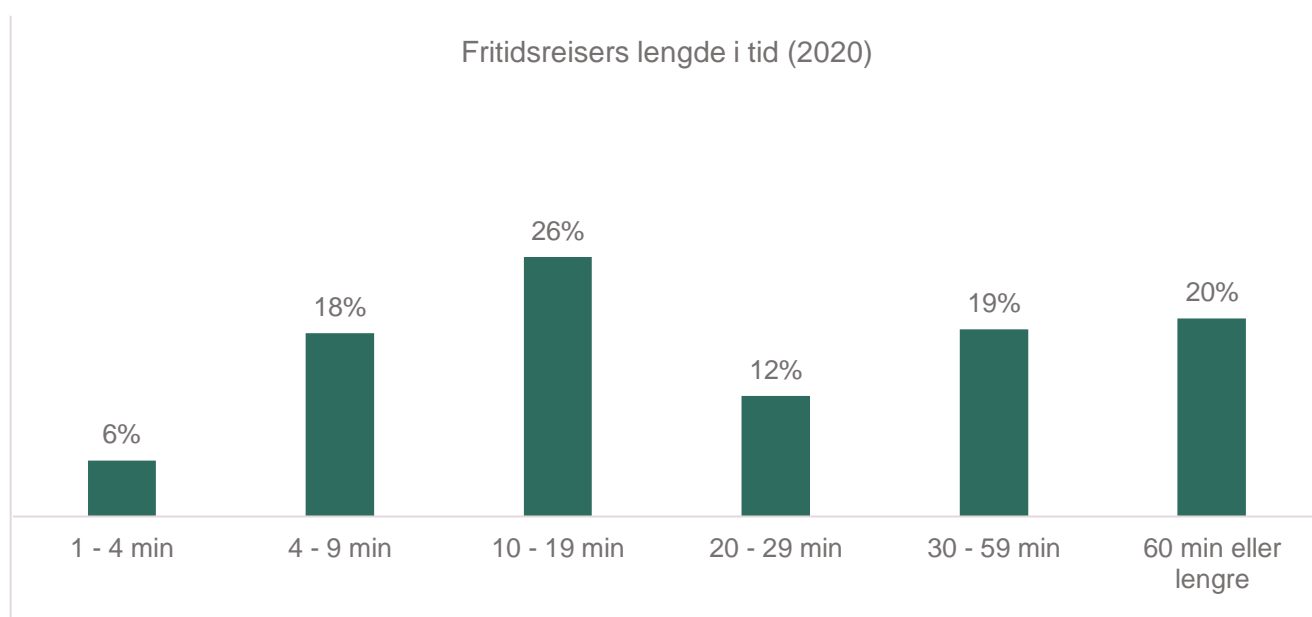
Figur 43: Fritidsreisere lengde i strekning



### Fritidsreisere lengde i tid

26 prosent av fritidsreisene tok mellom 10 og 19 minutter, og 6 prosent mellom 1 og 4 minutter. Det er ikke et fremtredende mønster i tid brukt på fritidsreiser. 6 av 10 (62 prosent) av reisene varer kortere enn 20 minutter.

Figur 44: Fritidsreisere lengde i tid



## Vedlegg - Tabeller

Tabell 11 Førerkort og bilhold

Antall biler i husholdningen	Førerkort			Antall biler					Elbil			
	Ja	Nei	Sum	Ingen biler	1 bil	2 biler	3 eller flere biler	Sum	Eier el-bil	Eier bil, ikke el-bil	Disponerer ikke bil	Sum
<b>BASE</b>	32069	3687	35756	5850	16182	12432	3980	38444	7877	24721	5850	38448
<b>Totalt</b>												
Alle	90%	10%	100%	15%	42%	32%	10%	100%	21%	64%	15%	100%
<b>Kjønn</b>												
Mann	92%	8%	100%	14%	40%	34%	12%	100%	21%	65%	14%	100%
Kvinne	88%	12%	100%	17%	44%	31%	8%	100%	20%	63%	17%	100%
<b>Alder</b>												
13-17 år	0%	0%	0%	17%	25%	38%	20%	100%	25%	59%	17%	100%
18-24 år	74%	26%	100%	35%	31%	21%	13%	100%	14%	51%	35%	100%
25-34 år	87%	13%	100%	25%	43%	25%	7%	100%	18%	57%	25%	100%
35-44 år	93%	7%	100%	12%	42%	40%	7%	101%	29%	59%	12%	100%
45-54 år	97%	3%	100%	6%	36%	42%	16%	100%	28%	66%	6%	100%
55-66 år	96%	4%	100%	6%	42%	39%	13%	100%	20%	73%	6%	100%
67-74 år	93%	7%	100%	8%	57%	30%	5%	100%	13%	79%	8%	100%
75 eller eldre	78%	22%	100%	21%	63%	13%	3%	100%	8%	71%	21%	100%
<b>Utdanning</b>												
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	73%	27%	100%	18%	34%	32%	16%	100%	18%	65%	18%	100%
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	88%	12%	100%	16%	40%	32%	12%	100%	16%	68%	16%	100%
Høgskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	92%	8%	100%	13%	44%	34%	9%	100%	23%	63%	13%	100%
Høgskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	95%	5%	100%	14%	47%	31%	7%	99%	26%	60%	14%	100%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	94%	6%	100%	12%	50%	29%	8%	99%	22%	66%	12%	100%
<b>Familietype</b>												
Enslig	84%	16%	100%	34%	57%	7%	2%	100%	6%	60%	34%	100%
Enslig med barn	88%	12%	100%	18%	60%	17%	5%	100%	16%	66%	18%	100%
Par uten barn	92%	8%	100%	9%	46%	37%	8%	100%	18%	73%	9%	100%
Par med barn	97%	3%	100%	3%	31%	51%	15%	100%	35%	61%	3%	100%
Flere voksne	75%	25%	100%	21%	29%	31%	19%	100%	21%	58%	21%	100%
<b>Yrkesaktivitet</b>												
Mertid	96%	4%	100%	8%	35%	40%	17%	100%	28%	65%	8%	100%
Heltid	94%	6%	100%	11%	41%	38%	11%	101%	26%	63%	11%	100%
Deltid	84%	16%	100%	24%	34%	28%	14%	100%	17%	59%	24%	100%
Ikke yrkesaktiv	84%	16%	100%	18%	49%	26%	8%	100%	14%	68%	18%	100%
<b>Husholdningsinntekt</b>												
Under 600 000 NOK	85%	15%	100%	23%	54%	19%	4%	100%	8%	69%	23%	100%
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	93%	7%	100%	9%	44%	38%	10%	101%	18%	73%	9%	100%
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	96%	4%	100%	5%	32%	47%	15%	99%	31%	64%	5%	100%
1 600 000 NOK eller mer	98%	2%	100%	3%	29%	48%	20%	100%	44%	53%	3%	100%
Ønsker ikke å oppgi	89%	11%	100%	13%	45%	36%	7%	101%	20%	67%	13%	100%
<b>Store byer</b>												
Oslo	83%	17%	100%	37%	46%	14%	3%	100%	20%	43%	37%	100%
Stavanger	90%	10%	100%	15%	51%	28%	6%	100%	25%	60%	15%	100%
Trondheim	87%	13%	100%	23%	49%	23%	5%	100%	20%	57%	23%	100%
Bergen	87%	13%	100%	23%	47%	23%	7%	100%	28%	49%	23%	100%
Kristiansand	90%	10%	100%	14%	48%	31%	7%	100%	26%	60%	14%	100%
<b>Omland byer</b>												
Omland Oslo (Akershus)	90%	9%	100%	10%	42%	36%	11%	100%	28,1%	62,1%	9,9%	100%
Omland Bergen	92%	8%	100%	8%	37%	40%	14%	100%	31,0%	60,5%	8,5%	100%
Omland Trondheim	95%	5%	100%	8%	35%	42%	16%	100%	26,7%	65,7%	7,6%	100%
Omland Stavanger	95%	5%	100%	7%	41%	40%	12%	100%	27,6%	65,6%	6,8%	100%

Tabell 12 Parkering i nærheten av boligen

Parkering i nærheten av boligen			
Parkering i nærheten av boligen	Ja	Nei	Sum
<b>BASE</b>	3211	2479	5690
<b>Totalt</b>			
Alle	95%	5%	100 %
<b>Kjønn</b>			
Mann	95%	5%	100 %
Kvinne	95%	4%	100 %
<b>Alder</b>			
13-17 år	94%	5%	99 %
18-24 år	92%	8%	100 %
25-34 år	90%	9%	100 %
35-44 år	94%	6%	100 %
45-54 år	95%	5%	100 %
55-66 år	97%	3%	100 %
67-74 år	98%	2%	100 %
75 eller eldre	98%	2%	100 %
<b>Utdanning</b>			
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	96%	4%	100 %
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	96%	4%	100 %
Høgskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	95%	5%	100 %
Høgskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	94%	6%	100 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	94%	6%	100 %
<b>Familietype</b>			
Enslig	94%	6%	100 %
Enslig med barn	95%	5%	100 %
Par uten barn	96%	4%	100 %
Par med barn	96%	4%	100 %
Flere voksne	94%	6%	100 %
<b>Yrkesaktivitet</b>			
Mertid	92%	8%	100 %
Heltid	94%	6%	100 %
Deltid	93%	7%	100 %
Ikke yrkesaktiv	98%	2%	100 %
<b>Husholdningsinntekt</b>			
Under 600 000 NOK	95%	5%	100 %
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	96%	4%	100 %
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	95%	5%	100 %
1 600 000 NOK eller mer	95%	5%	100 %
Ønsker ikke å oppgi	97%	3%	100 %
<b>Store byer</b>			
Oslo	84%	16%	100 %
Stavanger	93%	7%	100 %
Trondheim	95%	5%	100 %
Bergen	90%	10%	100 %
Kristiansand	96%	4%	100 %
<b>Omland byer</b>			
Omland Oslo (Akershus)	98%	1%	100 %
Omland Bergen	99%	1%	100 %
Omland Trondheim	99%	1%	100 %
Omland Stavanger	99%	1%	100 %

Tabell 13 Biltilgang på reisedagen

Biltilgang på reisedagen						
Biltilgang på reisedagen	Ikke bil, har førerkort	Ikke bil, ikke førerkort	Bil og førerkort, tilgang til bil hele reisedagen	Bil og førerkort, ikke tilgang til bil hele reisedagen	Bil i husholdningen, ikke førerkort	Sum
BASE	3211	2479	26963	2772	3003	38428
<b>Totalt</b>						
Alle	8%	6%	70%	7%	8%	100 %
<b>Kjønn</b>						
Mann	8%	5%	73%	7%	7%	100 %
Kvinne	9%	8%	68%	7%	8%	100 %
<b>Alder</b>						
13-17 år	0%	15%	0%	0%	85%	100 %
18-24 år	21%	13%	39%	12%	16%	100 %
25-34 år	19%	9%	60%	8%	4%	100 %
35-44 år	7%	4%	79%	8%	2%	100 %
45-54 år	4%	2%	84%	8%	2%	100 %
55-66 år	4%	2%	84%	8%	2%	100 %
67-74 år	4%	4%	84%	5%	3%	100 %
75 eller eldre	5%	15%	70%	4%	6%	100 %
<b>Utdanning</b>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	3%	14%	36%	4%	44%	100 %
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	8%	8%	71%	8%	6%	100 %
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	9%	5%	76%	8%	3%	100 %
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	11%	4%	76%	8%	2%	100 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	8%	4%	78%	8%	3%	100 %
<b>Familietype</b>						
Enslig	19%	16%	59%	4%	1%	100 %
Enslig med barn	8%	6%	78%	5%	3%	100 %
Par uten barn	6%	3%	80%	7%	4%	100 %
Par med barn	2%	1%	85%	9%	2%	100 %
Flere voksne	11%	11%	29%	9%	41%	100 %
<b>Yrkesaktivitet</b>						
Mertid	7%	2%	81%	9%	2%	100 %
Heltid	8%	3%	78%	8%	2%	100 %
Deltid	14%	8%	57%	8%	13%	100 %
Ikke yrkesaktiv	7%	11%	61%	5%	16%	100 %
<b>Husholdningsinntekt</b>						
Under 600 000 NOK	15%	10%	64%	6%	6%	100 %
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	6%	3%	79%	7%	6%	100 %
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	4%	1%	82%	9%	5%	100 %
1 600 000 NOK eller mer	2%	0%	83%	10%	5%	100 %
Ønsker ikke å oppgi	5%	7%	74%	8%	7%	100 %
<b>Store byer</b>						
Oslo	23%	13%	50%	7%	7%	100 %
Stavanger	8%	6%	69%	9%	7%	100 %
Trondheim	14%	8%	63%	8%	6%	100 %
Bergen	13%	9%	63%	8%	7%	100 %
Kristiansand	7%	7%	73%	7%	7%	100 %
<b>Omland byer</b>						
Omland Oslo (Akershus)	4%	5%	73%	7%	10%	100 %
Omland Bergen	3%	4%	79%	6%	8%	100 %
Omland Trondheim	3%	3%	81%	7%	6%	100 %
Omland Stavanger	3%	3%	78%	8%	7%	100 %

Tabell 14 Tilgang kollektivtransport

Tilgang kollektivtransport						
Tilgang kollektivtransport	Svært god tilgang	God tilgang	Middels god tilgang	Dårlig tilgang	Svært dårlig eller ingen tilgang	Sum
BASE	10496	6260	3986	2892	6605	30239
<b>Totalt</b>						
Alle	35%	21%	13%	10%	22%	100 %
<b>Kjønn</b>						
Mann	34%	20%	14%	10%	22%	100 %
Kvinne	35%	21%	13%	9%	22%	100 %
<b>Alder</b>						
13-17 år	30%	24%	16%	12%	18 %	100 %
18-24 år	41%	19%	12%	9%	19 %	100 %
25-34 år	42%	19%	12%	6%	20 %	100 %
35-44 år	35%	21%	13%	10%	22 %	100 %
45-54 år	33%	21%	14%	8%	23 %	100 %
55-66 år	31%	20%	13%	10%	26 %	100 %
67-74 år	30%	19%	14%	15%	21 %	100 %
75 eller eldre	31%	25%	12%	10%	22 %	100 %
<b>Utdanning</b>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	25 %	23 %	17 %	12 %	23 %	100 %
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	29 %	20 %	14 %	11 %	26 %	100 %
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	37 %	21 %	14 %	7 %	21 %	100 %
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	45 %	20 %	10 %	9 %	16 %	100 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	50 %	24 %	9 %	5 %	12 %	100 %
<b>Familietype</b>						
Enslig	40 %	19 %	12 %	8 %	22 %	100 %
Enslig med barn	31 %	24 %	12 %	8 %	26 %	100 %
Par uten barn	34 %	19 %	13 %	10 %	23 %	100 %
Par med barn	33 %	22 %	14 %	10 %	21 %	100 %
Flere voksne	35 %	23 %	13 %	10 %	19 %	100 %
<b>Yrkesaktivitet</b>						
Mertid	35 %	19 %	10 %	9 %	27 %	100 %
Heltid	37 %	21 %	14 %	8 %	20 %	100 %
Deltid	36 %	23 %	11 %	8 %	22 %	100 %
Ikke yrkesaktiv	32 %	21 %	14 %	12 %	21 %	100 %
<b>Husholdningsinntekt</b>						
Under 600 000 NOK	31%	19%	15%	14%	22 %	100 %
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	31%	20%	14%	11%	24 %	100 %
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	35%	22%	13%	9%	22 %	100 %
1 600 000 NOK eller mer	42%	21%	11%	6%	19 %	100 %
Ønsker ikke å oppgi	30%	26%	13%	13%	18 %	100 %
<b>Store byer</b>						
Oslo	81 %	10 %	1 %	0 %	7 %	100 %
Stavanger	64 %	17 %	5 %	2 %	12 %	100 %
Trondheim	73 %	15 %	3 %	1 %	7 %	100 %
Bergen	53 %	29 %	7 %	1 %	10 %	100 %
Kristiansand	40 %	32 %	13 %	4 %	12 %	100 %
<b>Omland byer</b>						
Omland Oslo (Akershus)	41%	29%	11%	4%	15 %	100 %
Omland Bergen	13 %	31 %	22 %	18 %	17 %	100 %
Omland Trondheim	12 %	21 %	16 %	14 %	37 %	100 %
Omland Stavanger	29%	33%	13%	5%	21 %	100 %

Tabell 15 Tilgang sykkel og moped/MC

Tilgang sykkel og moped/MC	Tilgang sykkel			Tilgang moped/MC*		
	Ja	Nei	Sum	Ja	Nei	Sum
BASE	27591	10857	38448	4318	34130	38448
<b>Totalt</b>						
Alle	72%	28%	100 %	11 %	89%	100 %
<b>Kjønn</b>						
Mann	72%	28%	100 %	15%	85%	100 %
Kvinne	72%	28%	100 %	7%	93%	100 %
<b>Alder</b>						
13-17 år	83%	17%	100 %	24%	76%	100 %
18-24 år	55%	45%	100 %	9 %	91%	100 %
25-34 år	67%	33%	100 %	8 %	92%	100 %
35-44 år	80%	20%	100 %	11 %	89%	100 %
45-54 år	82%	18%	100 %	18 %	82%	100 %
55-66 år	77%	23%	100 %	14 %	86%	100 %
67-74 år	70%	30%	100 %	6 %	94%	100 %
75 eller eldre	48%	52%	100 %	2 %	98%	100 %
<b>Utdanning</b>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	69%	31%	100 %	18 %	82%	100 %
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	65%	35%	100 %	12 %	88%	100 %
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	75%	25%	100 %	10 %	90%	100 %
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	81%	19%	100 %	8 %	92%	100 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	82%	18%	100 %	5 %	95%	100 %
<b>Familietype</b>						
Enslig	58%	42%	100 %	7%	93%	100 %
Enslig med barn	74%	26%	100 %	9%	91%	100 %
Par uten barn	70%	30%	100 %	10%	90%	100 %
Par med barn	85%	15%	100 %	15%	85%	100 %
Flere voksne	71%	29%	100 %	14%	86%	100 %
<b>Yrkesaktivitet</b>						
Mertid	79%	21%	100 %	15%	85%	100 %
Heltid	77%	23%	100 %	14%	86%	100 %
Deltid	73%	27%	100 %	13%	87%	100 %
Ikke yrkesaktiv	65%	35%	100 %	7%	93%	100 %
<b>Husholdningsinntekt</b>						
Under 600 000 NOK	66%	34%	100 %	8 %	92%	100 %
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	73%	27%	100 %	14 %	86%	100 %
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	82%	18%	100 %	15 %	85%	100 %
1 600 000 NOK eller mer	88%	12%	100 %	15 %	85%	100 %
Ønsker ikke å oppgi	71%	29%	100 %	8 %	92%	100 %
<b>Store byer</b>						
Oslo	69%	31%	100 %	6%	94%	100 %
Stavanger	74%	26%	100 %	7%	93%	100 %
Trondheim	76%	24%	100 %	11%	89%	100 %
Bergen	61%	39%	100 %	8%	92%	100 %
Kristiansand	77%	23%	100 %	11%	89%	100 %
<b>Omland byer</b>						
Omland Oslo (Akershus)	74%	26%	100 %	10%	90%	100 %
Omland Bergen	60 %	40 %	100 %	12%	88%	100 %
Omland Trondheim	75 %	25 %	100 %	16 %	84 %	100 %
Omland Stavanger	74%	26%	100 %	12%	88%	100 %



Tabell 16 Antall daglige reiser

Antall daglige reiser						
Antall daglige reiser	Ingen reiser	1-2 reiser	3-4 reiser	5-6 reiser	Mer enn 6 reiser	Sum
<b>BASE</b>	8087	16219	9480	3444	1218	38448
<b>Totalt</b>						
Alle	21%	42%	25%	9%	3%	100 %
<b>Kjønn</b>						
Mann	20%	43%	24%	10%	3%	100 %
Kvinne	22%	41%	25%	8%	3%	100 %
<b>Alder</b>						
13-17 år	24%	42%	26%	8%	0%	100 %
18-24 år	19%	43%	26%	9%	3%	100 %
25-34 år	18%	39%	28%	11%	4%	100 %
35-44 år	16%	38%	27%	13%	6%	100 %
45-54 år	18%	40%	27%	11%	4%	100 %
55-66 år	20%	46%	24%	8%	2%	100 %
67-74 år	27%	47%	19%	5%	2%	100 %
75 eller eldre	35%	45%	16%	2%	1%	100 %
<b>Utdanning</b>						
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	27%	45%	22%	6%	1%	100 %
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	23%	43%	23%	8%	3%	100 %
Høgskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	20%	41%	26%	10%	3%	100 %
Høgskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	16%	41%	28%	11%	5%	100 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	19%	40%	26%	13%	2%	100 %
<b>Familietype</b>						
Enslig	23%	44%	23%	7%	3%	100 %
Enslig med barn	18%	42%	25%	9%	6%	100 %
Par uten barn	23%	45%	23%	7%	2%	100 %
Par med barn	17%	38%	27%	13%	5%	100 %
Flere voksne	22%	43%	25%	9%	2%	100 %
<b>Yrkesaktivitet</b>						
Mertid	18%	40%	24%	12%	6%	100 %
Heltid	16%	41%	28%	12%	4%	100 %
Deltid	16%	41%	31%	9%	4%	100 %
Ikke yrkesaktiv	30%	44%	20%	5%	1%	100 %
<b>Husholdningsinntekt</b>						
Under 600 000 NOK	22%	42%	26%	8%	2%	100 %
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	20%	41%	25%	9%	4%	100 %
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	17%	40%	26%	13%	5%	100 %
1 600 000 NOK eller mer	16%	38%	28%	13%	4%	100 %
Ønsker ikke å oppgi	26%	46%	21%	5%	2%	100 %
<b>Store byer</b>						
Oslo	19%	43%	26%	10%	3%	100 %
Stavanger	19%	38%	29%	9%	4%	100 %
Trondheim	19%	41%	27%	10%	4%	100 %
Bergen	21%	42%	26%	9%	2%	100 %
Kristiansand	16%	42%	28%	10%	3%	100 %
<b>Omland byer</b>						
Omland Oslo (Akershus)	21%	42%	26%	8%	3%	100 %
Omland Bergen	24%	41%	24%	7%	4%	100 %
Omland Trondheim	22%	40%	26%	8%	4%	100 %
Omland Stavanger	20%	39%	26%	10%	4%	100 %

Tabell 17 Daglige reiser etter transportmiddel

Daglige reiser etter transportmiddel								
Daglige reiser etter transportmiddel	Til fots	Kollektivt	Bil, som fører	Bil, som passasjer	Sykkel	MC/Moped	Annet	Sum
<b>Totalt</b>								
Alle	23%	8%	54%	10%	4%	1%	1%	100 %
<b>Kjønn</b>								
Mann	19%	7%	61%	6%	4%	1%	2%	100 %
Kvinne	26%	9%	47%	13%	3%	0%	1%	100 %
<b>Alder</b>								
13-17 år	28%	26%	4%	28%	5%	5%	4%	100 %
18-24 år	28%	14%	37%	15%	4%	0%	1%	100 %
25-34 år	27%	9%	51%	7%	4%	0%	1%	100 %
35-44 år	21%	5%	63%	6%	5%	0%	1%	100 %
45-54 år	15%	4%	68%	7%	4%	0%	1%	100 %
55-66 år	19%	4%	65%	8%	2%	1%	1%	100 %
67-74 år	27%	5%	54%	10%	2%	0%	1%	100 %
75 eller eldre	27%	7%	51%	12%	4%	0%	0%	100 %
<b>Utdanning</b>								
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	24%	17%	26%	23%	4%	3%	3%	100 %
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	19%	6%	62%	9%	2%	0%	1%	100 %
Høgskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	23%	7%	57%	8%	4%	0%	1%	100 %
Høgskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	25%	7%	54%	7%	6%	1%	1%	100 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	29%	6%	51%	8%	6%	0%	1%	100 %
<b>Familietype</b>								
Enslig	30%	11%	47%	6%	4%	1%	2%	100 %
Enslig med barn	19%	6%	65%	5%	4%	0%	1%	100 %
Par uten barn	24%	6%	55%	11%	3%	0%	1%	100 %
Par med barn	16%	4%	69%	7%	4%	0%	1%	100 %
Flere voksne	27%	18%	26%	20%	4%	2%	2%	100 %
<b>Yrkesaktivitet</b>								
Mertid	22%	6%	60%	5%	4%	1%	2%	100 %
Heltid	23%	7%	57%	8%	4%	1%	1%	100 %
Deltid	29%	12%	40%	13%	4%	1%	1%	100 %
Ikke yrkesaktiv	32%	9%	38%	16%	3%	0%	1%	100 %
<b>Husholdningsinntekt</b>								
Under 600 000 NOK	26%	10%	50%	9%	4%	0%	1%	100 %
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	21%	6%	60%	8%	3%	0%	1%	100 %
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	19%	5%	61%	8%	5%	0%	1%	100 %
1 600 000 NOK eller mer	19%	6%	61%	8%	6%	1%	1%	100 %
Ønsker ikke å oppgi	21%	8%	55%	12%	4%	1%	1%	100 %
<b>Store byer</b>								
Oslo	37%	18%	29%	6%	8%	1%	1%	100 %
Stavanger	25%	7%	50%	9%	8%	0%	1%	100 %
Trondheim	30%	10%	43%	8%	7%	1%	1%	100 %
Bergen	28%	11%	48%	8%	3%	1%	1%	100 %
Kristiansand	19%	6%	58%	10%	6%	0%	1%	100 %
<b>Omland byer</b>								
Omland Oslo (Akershus)	20%	8%	59%	9%	3%	0%	1%	100 %
Omland Bergen	15%	5%	69%	9%	1%	1%	1%	100 %
Omland Trondheim	16%	4%	67%	10%	2%	0%	1%	100 %
Omland Stavanger	17%	4%	63%	9%	5%	1%	1%	100 %

Tabell 18 Daglige reiser etter reiseformål

Daglige reiser etter reiseformål									
Daglige reiser etter reiseformål	Til/fra arbeid	Til/fra skole	Tjeneste	Handle/service	Omsorgs-/følgereise	Besøk	Fritid	Annet	SUM
<b>Totalt</b>									
Alle	20%	3%	2%	31%	8%	9%	24%	2%	100 %
<b>Kjønn</b>									
Mann	21%	3%	3%	32%	7%	9%	23%	2%	100 %
Kvinne	19%	3%	2%	31%	8%	10%	26%	2%	100 %
<b>Alder</b>									
13-17 år	6%	34%	0%	17%	0%	12%	28%	2%	100 %
18-24 år	20%	9%	2%	29%	3%	13%	22%	2%	100 %
25-34 år	24%	2%	3%	28%	9%	10%	23%	2%	100 %
35-44 år	23%	0%	3%	28%	15%	7%	22%	1%	100 %
45-54 år	26%	0%	3%	29%	9%	7%	24%	2%	100 %
55-66 år	23%	0%	3%	33%	5%	10%	24%	2%	100 %
67-74 år	5%	0%	1%	44%	4%	11%	33%	2%	100 %
75 eller eldre	2%	0%	1%	49%	4%	12%	32%	2%	100 %
<b>Utdanning</b>									
Grunn-/ungdomsskole inntil 9 år	12%	17%	1%	27%	4%	12%	25%	2%	100 %
Videregående, yrkes- og allmennfaglig	22%	2%	3%	33%	7%	10%	22%	2%	100 %
Høgskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	20%	1%	2%	32%	9%	9%	25%	2%	100 %
Høgskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	21%	0%	2%	30%	9%	8%	27%	2%	100 %
Forskerutdanning (7 eller flere år)	22%	0%	2%	32%	9%	7%	27%	2%	100 %
<b>Familietype</b>									
Enslig	19%	2%	2%	35%	2%	12%	26%	2%	100 %
Enslig med barn	20%	1%	2%	32%	14%	9%	20%	2%	100 %
Par uten barn	18%	1%	2%	36%	3%	10%	27%	2%	100 %
Par med barn	24%	0%	3%	27%	16%	6%	22%	1%	100 %
Flere voksne	15%	16%	2%	26%	3%	12%	25%	2%	100 %
<b>Yrkesaktivitet</b>									
Mertid	22%	0%	4%	24%	6%	10%	30%	4%	100 %
Heltid	22%	0%	2%	27%	7%	10%	30%	3%	100 %
Deltid	16%	3%	2%	28%	4%	14%	30%	3%	100 %
Ikke yrkesaktiv	1%	6%	0%	36%	3%	13%	38%	4%	100 %
<b>Husholdningsinntekt</b>									
Under 600 000 NOK	17%	4%	2%	34%	7%	11%	24%	2%	100 %
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	19%	1%	3%	34%	9%	10%	23%	2%	100 %
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	24%	1%	3%	28%	11%	7%	23%	2%	100 %
1 600 000 NOK eller mer	23%	2%	3%	28%	11%	7%	25%	2%	100 %
Ønsker ikke å oppgi	20%	3%	2%	33%	6%	9%	26%	2%	100 %
<b>Store byer</b>									
Oslo	20%	2%	3%	31%	6%	9%	28%	2%	100 %
Stavanger	18%	3%	2%	31%	7%	10%	26%	2%	100 %
Trondheim	21%	3%	2%	31%	7%	8%	26%	2%	100 %
Bergen	19%	3%	3%	32%	8%	9%	25%	2%	100 %
Kristiansand	20%	3%	2%	31%	8%	10%	25%	1%	100 %
<b>Omland byer</b>									
Omland Oslo (Akershus)	18%	3%	2%	32%	10%	8%	24%	2%	100 %
Omland Bergen	19%	2%	2%	33%	11%	10%	21%	2%	100 %
Omland Trondheim	21%	2%	2%	30%	8%	11%	24%	2%	100 %
Omland Stavanger	22%	3%	2%	29%	8%	10%	24%	2%	100 %

