

# Nøkkelrapport Tromsø

## Reisevaneundersøkelsen 2022



Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Tenk Tromsø ved Tromsø kommune, Troms og Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen



## Forord

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

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

Opinion AS gjennomfører Nasjonal reisevaneundersøkelse RVU på vegne av Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Denne rapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU. Rapporten er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Henvendelser om rapporter og datagrunnlag kan rettes til prosjektkoordinator.

Opinions RVU-team består av:

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

Hege Skar, senioranalytiker

Peder Røsand, senior prosjektleder

Roar Teige, senior prosjektleder

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

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

Oslo, 05. mai 2023



## Innhold

Forord.....	2
Sammendrag .....	6
1 Bakgrunn, formål og definisjoner .....	7
1.1 Bakgrunn og formål .....	7
1.2 Hva defineres som en reise? .....	7
2 Gjennomføring og metode.....	9
2.1 Intervjuopplegg .....	9
2.2 Utvalget .....	11
2.3 Vekting .....	11
2.4 Statistisk signifikans og feilmarginer .....	11
2.5 Om rapporten .....	12
3 Tilgang til transportressurser .....	13
3.1 Førerkort .....	13
3.2 Tilgang til bil .....	15
3.2.1 Andel el-bileiere .....	16
3.3 Type drivstoff/energibærer .....	17
3.4 Tilgang til andre transportmidler .....	18
3.5 Parkering i nærheten av bolig .....	20
3.6 Parkeringsforhold ved arbeid .....	21
3.7 Tilgang til kollektivtransport .....	22
3.8 Helsemessige bevegelsesutfordringer .....	25
4 Omfang av reiser.....	27
4.1 Antall daglige reiser .....	27
4.2 Daglige reiser – reisemønster, lengde og tidsbruk .....	30
5 Transportmiddelbruk .....	35
5.1 Transportmiddelbruk gjennom døgnet .....	35
5.2 Transportmiddelbruk på daglige reiser .....	36
5.3 Reiselengde og tidsbruk for ulike transportmidler .....	37
6 Reisesenes formål .....	41
6.1 Daglige reiser etter reiseformål .....	41
7 Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk.....	43
7.1 Arbeidsreiser .....	43
7.2 Skolereiser .....	45
7.3. Omsorgs/følge- og besøksreiser .....	48
7.4 Innkjøpsreiser .....	51
7.5 Fritidsreiser .....	53



Vedlegg: Tabeller.....	56
------------------------	----

## Figurregister

Figur 1 Eksempel reiseregistrering .....	8
Figur 2 Førerkort for bil blant befolkningen over 18 år.....	13
Figur 3 Førerkort for bil etter bydeler (befolkning over 18 år).....	14
Figur 4 Antall biler som disponeres i husholdningen .....	15
Figur 5 Andel husholdninger som eier minst 1 el-bil.....	16
Figur 6 Type drivstoff/energibærer.....	17
Figur 7 Tilgang til andre transportmidler .....	18
Figur 8 Tilgang sykkel/el-sykkel etter bydel.....	19
Figur 9 Egen parkeringsplass i nærheten av bolig .....	20
Figur 10 Avstand fra bolig til egen parkeringsplass .....	20
Figur 11 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted .....	21
Figur 12 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted etter bydeler .....	21
Figur 13 Tilgang til kollektivtransport – sammenlikning mot andre byområder .....	22
Figur 14 Tilgang kollektivtransport etter bydeler.....	23
Figur 15 Avgangshyppighet kollektivtransport.....	24
Figur 16 Helsemessige bevegelsesutfordringer .....	25
Figur 17 Andel med helsemessige bevegelsesutfordringer etter bydel .....	26
Figur 18 Type helsemessige bevegelsesutfordringer .....	26
Figur 19 Antall daglige reiser per person - gjennomsnitt.....	27
Figur 20 Antall daglige reiser per person .....	28
Figur 21 Antall daglige reiser / Andel med 0-reiser per ukedag .....	29
Figur 22 Starttidspunkt for reisen – intervaller.....	30
Figur 23 Gjennomsnittlig reiseavstand (Km) og lengde (Min) per reise uavhengig av transportmiddel .....	31
Figur 24 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km per reisehensikt .....	31
Figur 25 Gjennomsnittlig reisetid i Min etter reisehensikt.....	32
Figur 26 Daglige reiser - reiselengde etter bydeler.....	33
Figur 27 Daglige reiser – reisetid i minutter etter bydeler .....	34
Figur 28 Fordeling av reiser gjennom døgnet.....	35
Figur 29 Bruk av ulike transportmiddel gjennom døgnet.....	36
Figur 30 Daglige reiser etter transportmiddel .....	36
Figur 31 Daglige kollektivreiser etter transportmiddel.....	37
Figur 32 Reiseavstand i Km per transportmiddel.....	38
Figur 33 Reisetid i minutter per transportmiddel.....	38



Figur 34 Transportmiddelbruk på ulike reiselengder.....	39
Figur 35 Reisetidspunkt etter reiseformål.....	39
Figur 36 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km per reise / Yrkesstatus .....	40
Figur 37 Gjennomsnittlig reisetid i minutter / Yrkesstatus .....	40
Figur 38 Hovedformålet for reisen .....	41
Figur 39 Transportmiddelbruk etter reiseformål .....	42
Figur 40 Starttidspunkt for reisen etter reiseformål.....	42
Figur 41 Arbeidsreiser etter starttidspunkt .....	43
Figur 42 Arbeidsreise etter lengde.....	44
Figur 43 Arbeidsreise etter reisetid.....	44
Figur 44 Arbeidsreise etter transportmiddelbruk .....	45
Figur 45 Skolereiser etter starttidspunkt .....	46
Figur 46 Skolereiser etter lengde.....	46
Figur 47 Skolereiser etter reisetid.....	47
Figur 48 Skolereiser etter transportmiddelbruk .....	48
Figur 49 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter starttidspunkt .....	49
Figur 50 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter lengde .....	49
Figur 51 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter reisetid.....	50
Figur 52 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk .....	50
Figur 53 Innkjøpsreiser etter starttidspunkt.....	51
Figur 54 Innkjøpsreiser etter lengde .....	52
Figur 55 Innkjøpsreiser etter reisetid .....	52
Figur 56 Transportmiddelbruk etter innkjøpsreiser .....	53
Figur 57 Fritidsreiser etter starttidspunkt.....	54
Figur 58 Fritidsreiser etter lengde .....	54
Figur 59 Fritidsreiser etter reisetid .....	55
Figur 60 Fritidsreiser etter transportmiddelbruk.....	55



## Sammendrag

I den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2022 (RVU 2022) er 39 711 personer fra 13 år og eldre intervjuet på via web eller telefon om ulike temaer knyttet til reisevaner og tilgang til transportressurser. Det ble intervjuet 2 723 personer i Tromsø i 2022.

I gjennomsnitt ble det foretatt 2,42 reiser per person per på landsbasis per dag i 2022. Gjennomsnittslengden på en reise blant den norske befolkningen er 20,4 km, og tidsbruken er 32,8 minutter. For Tromsø er gjennomsnittlig antall daglige reiser 2,57 og lengden på reisene er i snitt 23,3 kilometer og gjennomsnittlig tidsbruk per reise er 28,1 minutter. En andel på 20 prosent av Tromsøs befolkning gjennomfører ingen reiser utenfor bostedet på en vanlig dag, mens 35 prosent gjennomfører mellom 1 og 2 reiser per dag, og 29 prosent gjennomfører mellom 3 og 4 daglige reiser og resterende 17 prosentene foretar 5 eller flere reiser per dag.

De fleste reisene i Tromsø er korte, 34 prosent er under tre km. 42 prosent av de daglige reisene gjøres som bilfører (ned fra 49 prosent i 2019), 11 prosent som bilpassasjer, 25 prosent til fots, 6 prosent på sykkel og 15 prosent kollektivt. Andelen kollektivt er høyere enn i landet totalt sett, der andelen som bruker kollektivt er på 10 prosent.

Blant befolkningen 18 år eller eldre i Tromsø er det 90 prosent som har førerkort for bil. 81 prosent av befolkningen i Tromsø eier eller disponerer minst én bil.

En andel på 59 prosent av befolkningen i Tromsø har et svært godt kollektivtilbud, dvs. at det er minst fire avganger per time og mindre enn én km til nærmeste holdeplass. Tilsvarende tall i 2019 var 37 prosent.

Fordeling av de daglige reisene når det gjelder reisehensikt viser at 29 prosent av reisene arbeids-, skole- eller tjenestereiser, 45 prosent av reisene er handle-/service- eller følge/omsorgsreiser og 26 prosent er fritids- og besøksreiser, inkludert organisert aktivitet.





# 1 Bakgrunn, formål og definisjoner

## 1.1 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.

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

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2022, og omfatter for Tromsø 2 723 respondenter og 6 699 reiser foretatt gjennom 2022. Tallene er sammenliknet med tidligere års resultater, der dette er hensiktsmessig.

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

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

## 1.2 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.

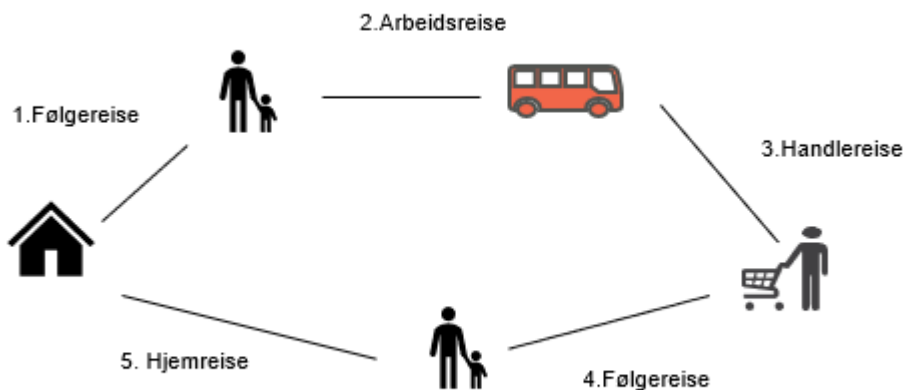


### 1.3 Daglige reiser

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.





## 2 Gjennomføring og metode

### 2.1 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. I 2022 var andelen web-respondenter 80 %

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 raskt oppstart av datainnsamlingen, slik at man ikke fikk tidsopphold i dataene. Dette medførte at det ble mindre tid til rigging og testing av undersøkelsen, enn det en bør beregne ved en kompleks datafangst av dette omfanget.

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



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

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

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

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

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

I 2022 har datainnsamlingen foregått via brev/web/CATI gjennom hele året. Det har med andre ord ikke vært gjennomført endring i spørreskjema eller metode gjennom fjoråret 2022. Vi nevner likevel situasjonen i 2020 og 2021 her i dette avsnittet, slik at lesere av rapporten og brukere av datasettene har bakgrunnsinformasjon om historikken. I 2022 har vi en fordeling på omtrent 20/80 mellom telefonintervjuer/webintervjuer.

Intervjuarbeidet på RVU 2019 ble gjennomført ved bruk av kombinasjonsmetode (telefon- og web intervju) med en fordeling på omtrent 50/50 mellom de ulike metodene. I Tromsø ble 56 % av intervjuene gjennomført via telefon og 44 % prosent via et webbasert skjema som respondentene besvarte på egen hånd.



## 2.2 Utvalget

Det gjennomføres intervjuer med utvalg både på nasjonalt nivå, og på regionale tilleggsutvalg på egen bestilling og som Tromsø utgjør en del av.

Utvalget er representativt for befolkningen i Norge, og er trukket fra det sentrale folkeregisteret. Populasjonen i reisevaneundersøkelsen er bosatte i Norge som er 13 år eller eldre. Totalt antall intervjuer gjennomført på nasjonalt nivå er 39 711, og det er totalt registrert 92 254 reiser. For Tromsø er det totalt 2 723 respondenter i datagrunnlaget for 2022, og til sammen 6 699 reiseregistreringer.

## 2.3 Vekting

Det nasjonale datasettet for RVU 2022 er vektet på kjønn, alder, geografi, tidsperiode og reisedag. Det er benyttet RIM-vekt med vekte-variablene kjønn, alder, reisedag og geografi. RIM-vekten har den fordel at den er mer fleksibel og ikke er avhengig av å låse «interlocking relationships» mellom ulike vektevariabler.

Samme prosedyre er også benyttet for å beregne en egen vekt for Tromsø kommune, som er benyttet i denne rapporten for resultater som gjelder Tromsø.

## 2.4 Statistisk signifikans og feilmarginer

Alle undersøkelser er beheftet med feilmarginer. Feilmarginene knytter seg i hovedsak til statistisk usikkerhet. Dette er utvalgsskjevheter, som medfører at utvalget ikke er identisk med universet eller målgruppen. Ulikheter kan knytte seg til bestemte kjennetegn eller adferd.

Prosentresultatet pluss/minus feilmarginen som er angitt for den aktuelle utvalgsstørrelse og prosentresultat, gir et 95 prosent konfidensintervall. Et konfidensintervall på 95 prosent betyr at vi med 95 prosent sannsynlighet kan si at resultatet for hele populasjonen ligger innenfor det aktuelle intervallet. Beregningene av feilmarginer forutsetter at det ikke forekommer systematiske skjevheter og feil i utvalget eller rene målefeil.

Denne rapporten tar utgangspunkt i et 95 % signifikansnivå. Ved en base på for eksempel 1000 (n=1000) kan vi med 95% sannsynlighet si at det riktige resultatet ligger innenfor  $\pm 1,4$  og  $\pm 3,1$  prosentpoeng, avhengig av prosentresultatets størrelse. Usikkerheten er størst ved et prosentresultat på 50% og minst ved prosentresultater på 5% / 95%.



En komplett tabell med feilmarginer ved ulike utvalgsstørrelser og prosentresultat ved 95% signifikansnivå er presentert i vedlegg 1.

## 2.5 Om rapporten

Denne rapporten viser en grafisk fremstilling av relevante resultater med kommentarer for Tromsø (RVU Tromsø 2022), med sammenlikning mot tall fra det nasjonale utvalget (RVU 2022) samt data for Tromsø fra årene 2019-2021 der det er hensiktsmessig. Det er også brutt ned på bydeler etter inndeling definert av Tromsø kommune, se nedenstående tabell for antall respondenter per bydel og prosentfordeling:

Bydeler	N (antall)	Prosent
<b>RVU Tromsø 2022</b>	<b>2723</b>	<b>100,0%</b>
Hamna	140	5,1%
Stakkevollan	157	5,8%
Borgtun	130	4,8%
Mortensnes og Workinnmarka	433	15,9%
Sentrum	234	8,6%
Fagereng	211	7,7%
Bjerkaker	187	6,9%
Tromsdalen	330	12,1%
Kroken	207	7,6%
Kvaløysletta/Kaldfjord	320	11,8%
Øvrig Tromsø	374	13,7%

Områder som dekkes i rapporten er:

- Tilgang til transportressurser
- Omfang av reiser
- Transportmiddelbruk
- Reisesenes formål
- Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk

Til slutt i rapporten finnes et tabellverk over spørsmålene brutt ned på demografi for et utvalg spørsmål fra undersøkelsen. Øvrige tabeller med nedbrytninger på ulike målgrupper kan bestilles separat.

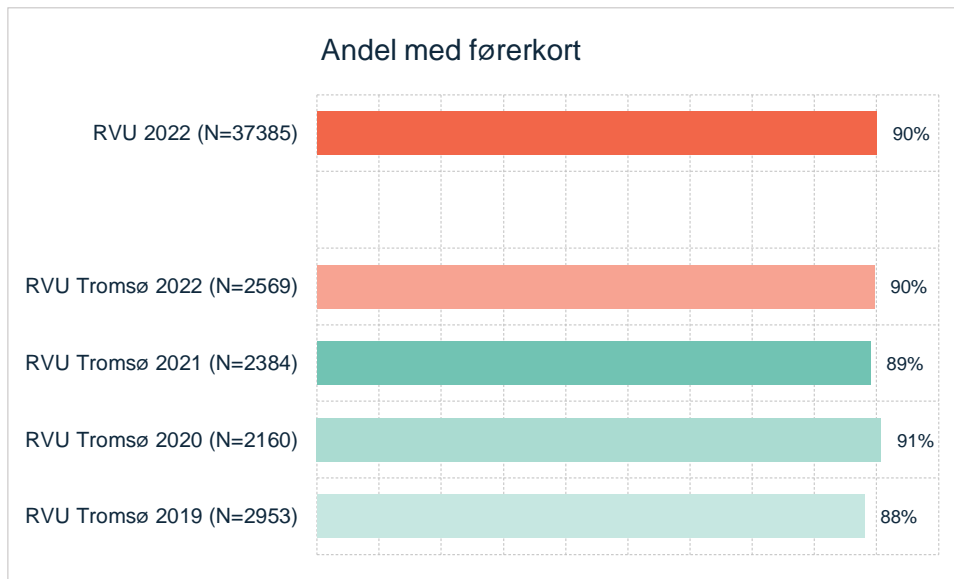


## 3 Tilgang til transportressurser

### 3.1 Førerkort

På nasjonalt nivå har 90 prosent av den voksne befolkningen førerkort. Tilsvarende andel for Tromsø er lik den nasjonale; 90 prosent. Andelen som har førerkort, ligger relativt stabilt de siste årene.

Figur 2 Førerkort for bil blant befolkningen over 18 år



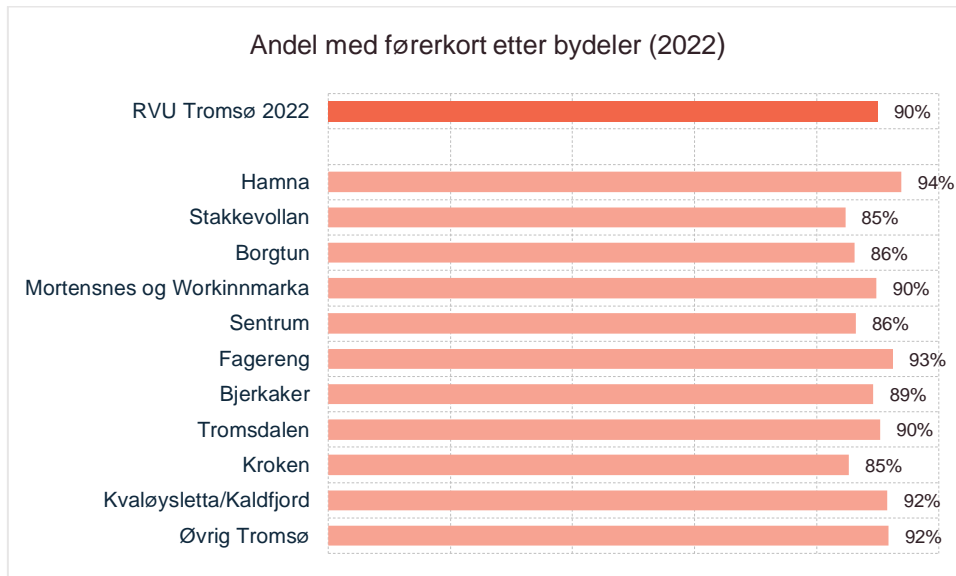
For Tromsø finner vi en høy andel personer med førerkort blant

- Menn
- Aldersgruppen 35-66 år
- Par med og uten barn
- Høyskole-/universitetsutdannede
- Yrkesaktive



Fordelt på bydeler i Tromsø kommune varierer andelen med førerkort fra 85 prosent til 95 prosent, med en feilmargin på  $\pm 4,9$  for de minste bydelene.

Figur 3 Førerkort for bil etter bydeler (befolkning over 18 år)



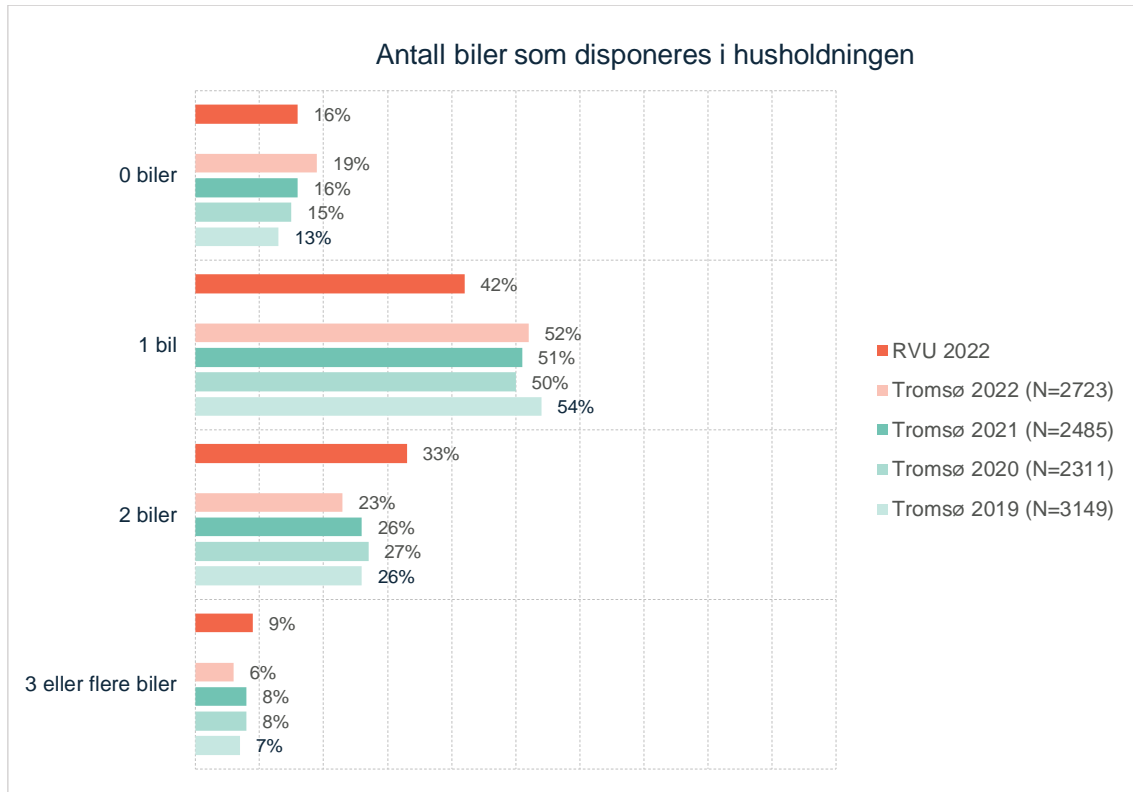
Basestørrelser bydeler,  $n = 126 - 409$



### 3.2 Tilgang til bil

Majoriteten av befolkningen i Tromsø, 81 prosent, eier eller disponerer minst én bil. Dette er en nedgang fra 86 prosent i 2019. Dette er noe lavere enn i befolkningen på nasjonalt nivå, der andelen som eier minst en bil er på 84 prosent. Andelen som disponerer to eller flere biler på nasjonalt nivå er 42 prosent, mens tilsvarende andel i Tromsø i 2022 på 29 prosent.

Figur 4 Antall biler som disponeres i husholdningen





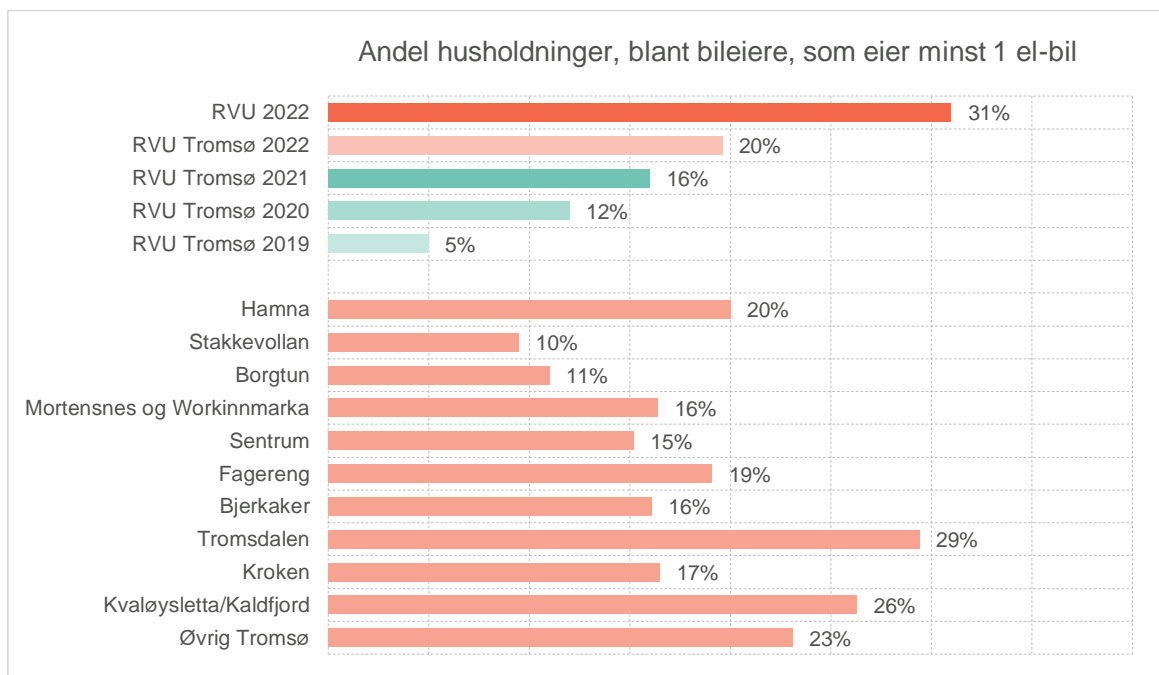


### 3.2.1 Andel el-bileiere

Andel husholdninger blant bileiere som eier minst én el-bil er på 31 prosent på landsbasis og 20 prosent i Tromsø. Både på nasjonalt nivå og i Tromsø har denne andelen økt kraftig siden 2019, da 14 prosent på landsbasis og 5 prosent i Tromsø eide el-bil.

På tvers av bydeler varierer andelen fra 10 prosent i Stakkevollan til 29 prosent i Tromsdalen.

Figur 5 Andel husholdninger som eier minst 1 el-bil



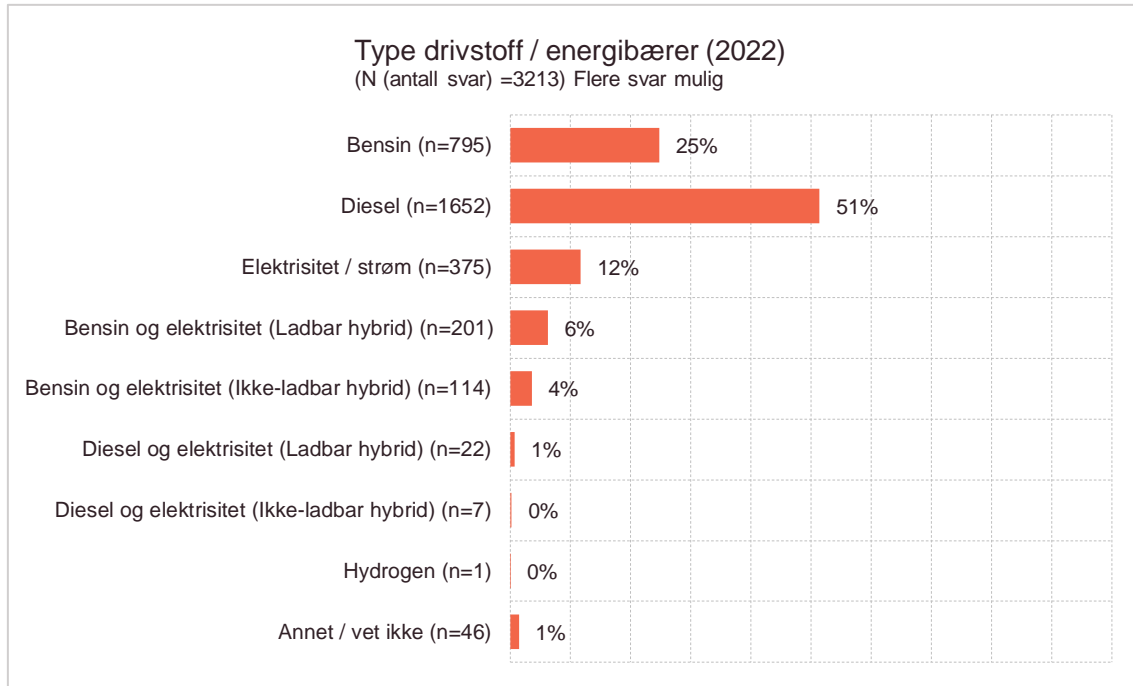
Basestørrelser bydeler, n= 130 - 433



### 3.3 Type drivstoff/energibærer

Majoriteten av bilene, 51 prosent, bruker diesel som energikilde. Dette er ned fra 57 prosent i 2019. 25 prosent bruker bensin (32 prosent i 2019) og andelen elbiler / ladbar hybrid er til sammen på 19 prosent, mot 7 prosent i 2019.

Figur 6 Type drivstoff/energibærer

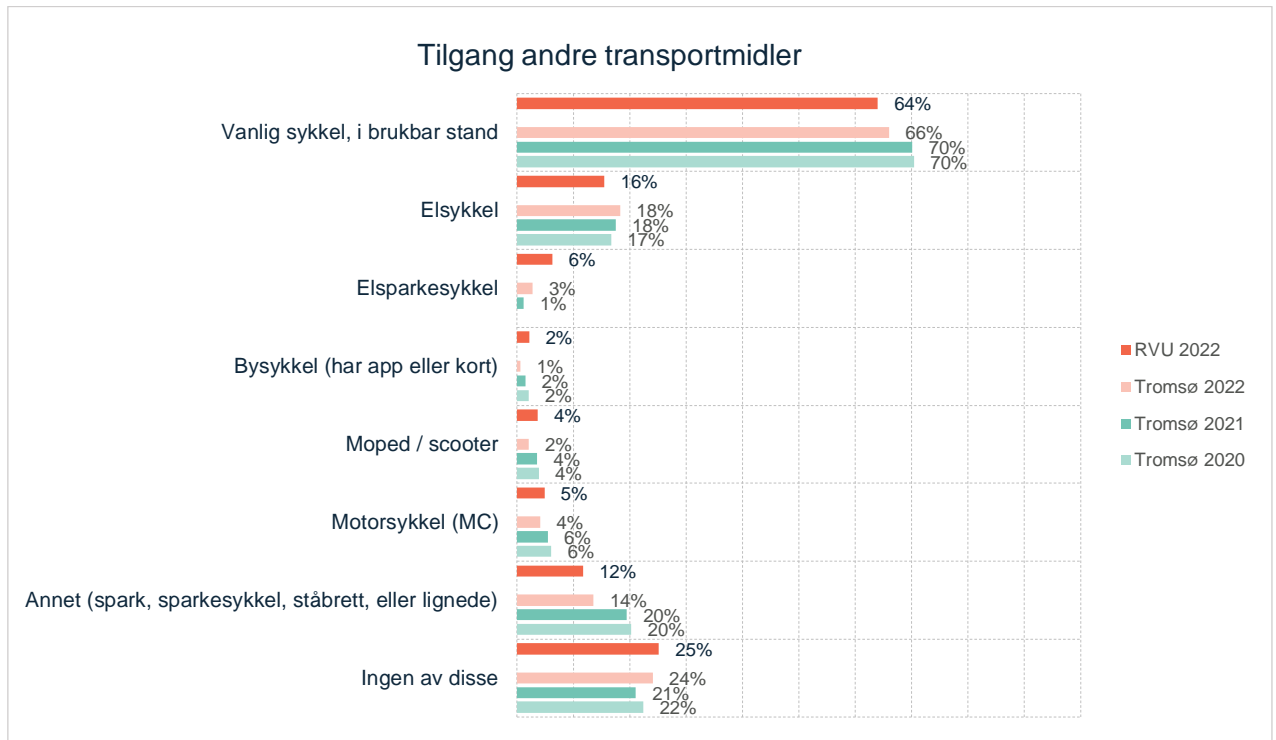




### 3.4 Tilgang til andre transportmidler

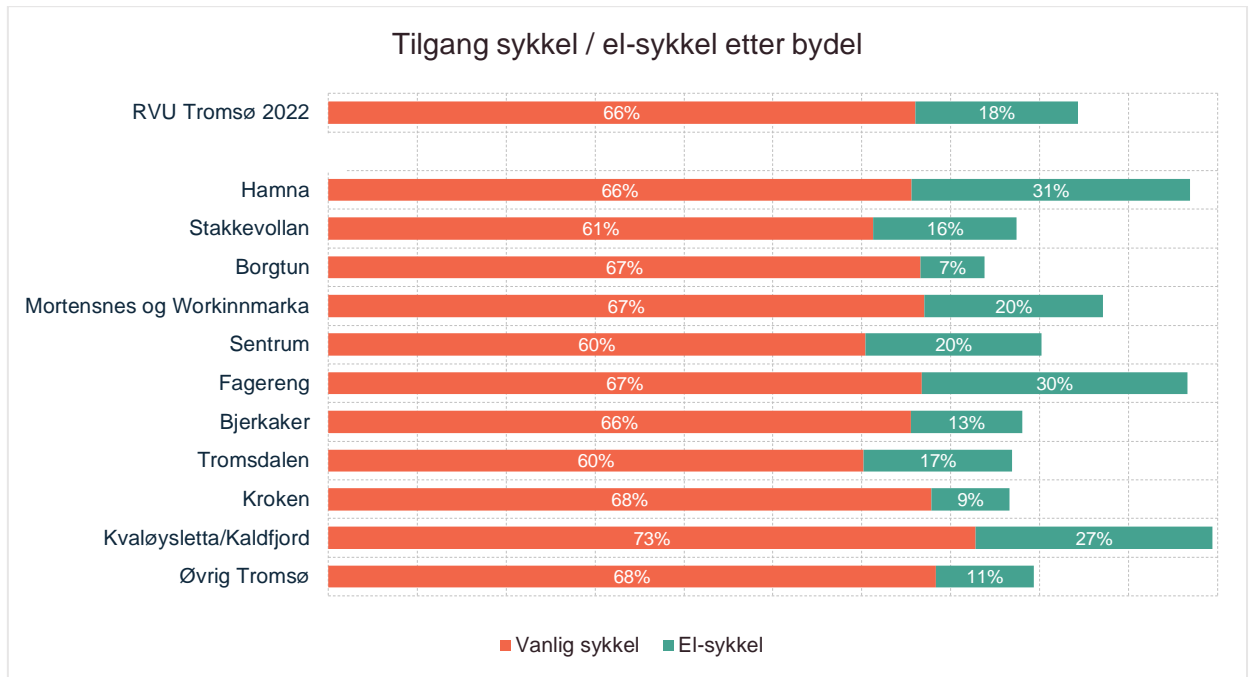
64 prosent av befolkningen i Norge eier eller disponerer sykkel, og Tromsø skiller seg ikke ut fra landet på dette punktet, der 66 prosent oppgir det samme. 18 prosent eier eller disponerer el-sykkel i Tromsø, og dette er også på nivå med resten av landet. (Spørsmålet var stilt noe annerledes i 2019, derfor er det ikke sammenliknet mot disse tallene).

Figur 7 Tilgang til andre transportmidler





Figur 8 Tilgang sykkel/el-sykkel etter bydel



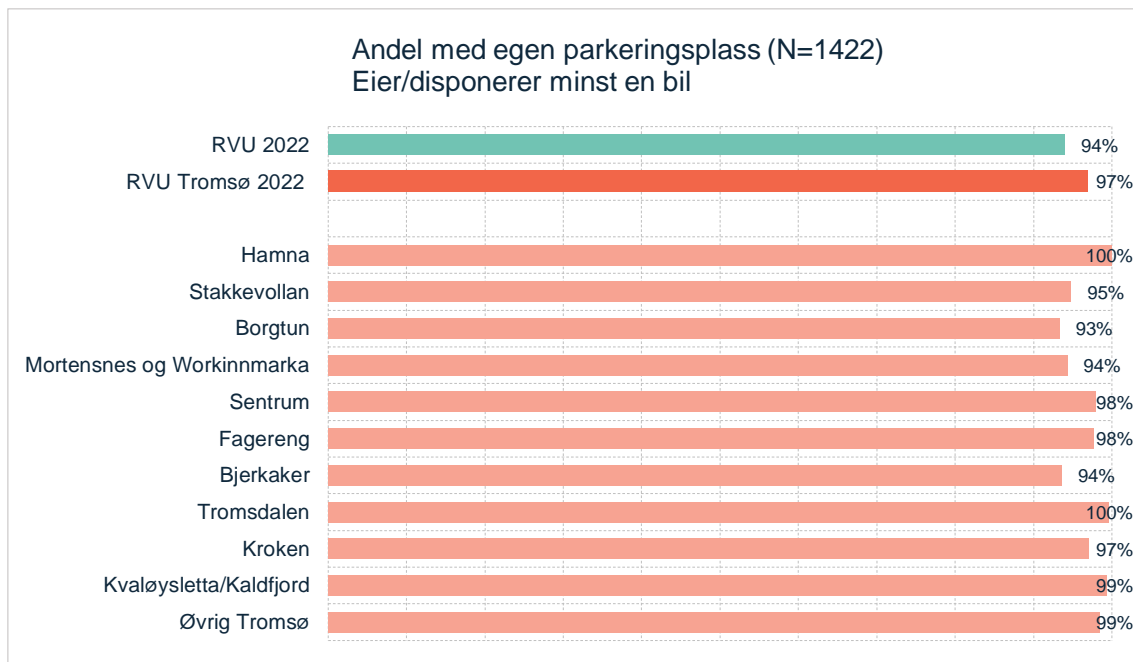
Basestørrelser bydeler, n= 130 - 433



### 3.5 Parkering i nærheten av bolig

Nær sagt alle som har eller disponerer bil i Tromsø har tilgang til egen parkeringsplass i nærheten av boligen, 97 prosent.

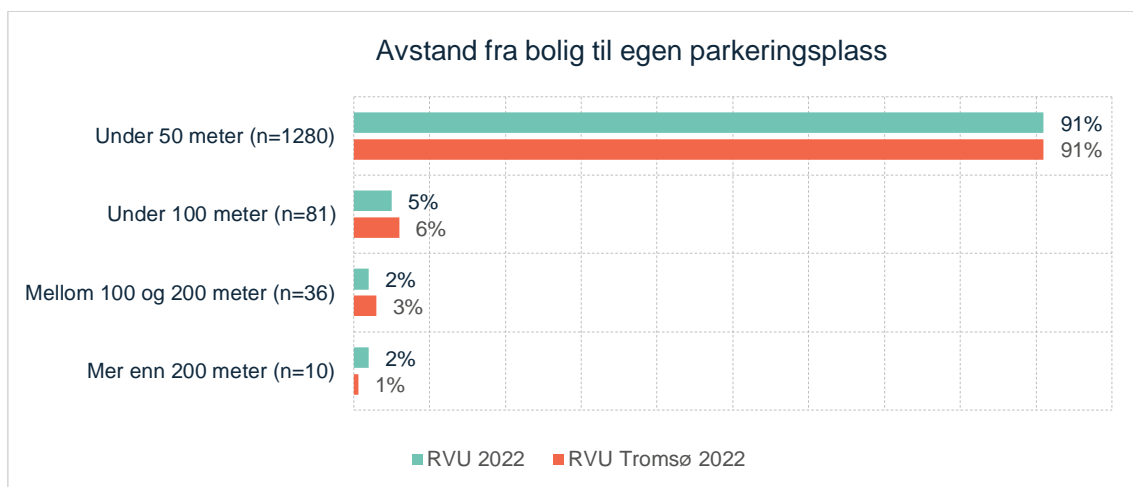
Figur 9 Egen parkeringsplass i nærheten av bolig



Basestørrelser bydeler, n= 65 - 242

Av de som sier at de har egen parkeringsplass i nærheten av bolig oppgir 9 av 10 at denne ligger i tilknytning til boligen, innenfor 50 meter.

Figur 10 Avstand fra bolig til egen parkeringsplass

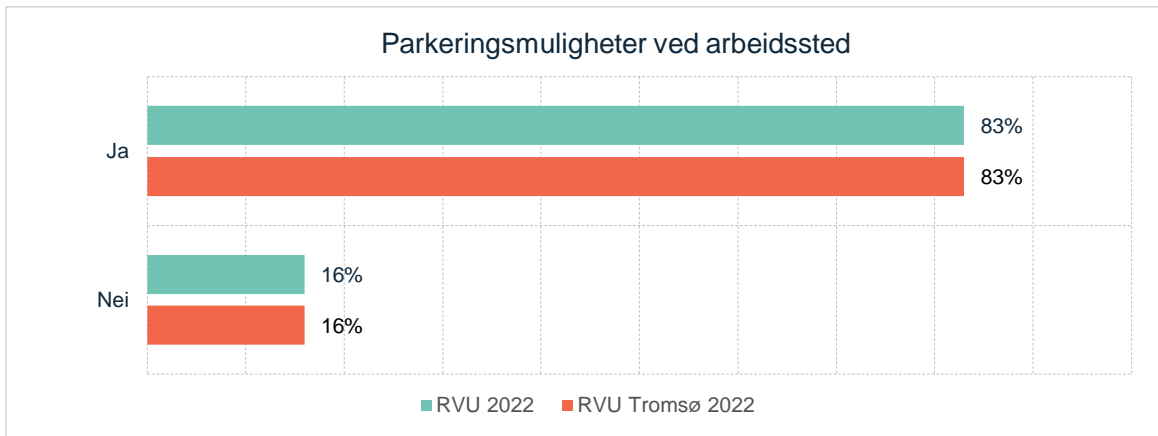




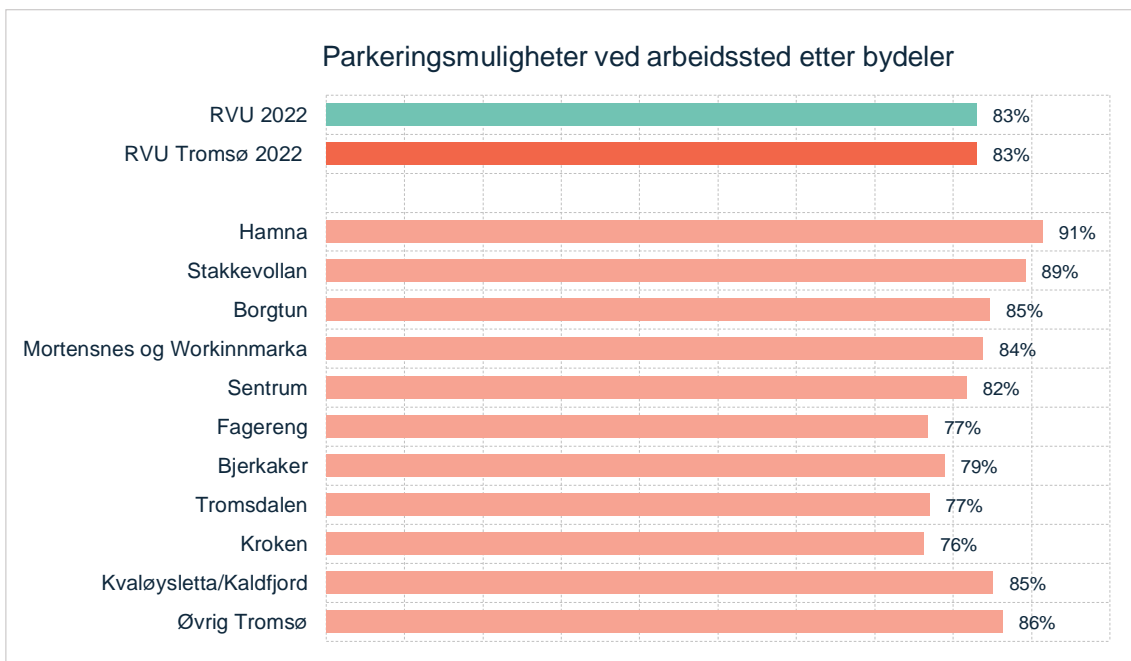
### 3.6 Parkeringsforhold ved arbeid

Om man har muligheter til å parkere på parkeringsplass som arbeidsgiver disponerer kan dette bidra til økt bilkjøring til og fra jobb. 83 prosent oppgir at de har parkeringsmuligheter ved arbeidsstedet, som er på nivå med hva det nasjonale utvalget har oppgitt.

Figur 11 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted



Figur 12 Parkeringsmuligheter ved arbeidssted etter bydeler



Basestørrelser bydeler, n= 50-176



### 3.7 Tilgang til kollektivtransport

Mer enn 80 prosent av befolkningen i Tromsø har et godt eller svært godt kollektivtilbud der de bor. Dette er på linje med tilsvarende tall for Oslo/Akershus, som er tatt med her av sammenlikningshensyn - sammen med andre byområder. 14 prosent oppgir at de har et dårlig eller svært dårlig kollektivtilbud

Hvor god tilgang man har til kollektivtilbud er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen man vanligvis bruker. Klassifiseringen er definert som beskrevet under:

#### Klassifisering tilgang:

**Svært god tilgang:** Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen

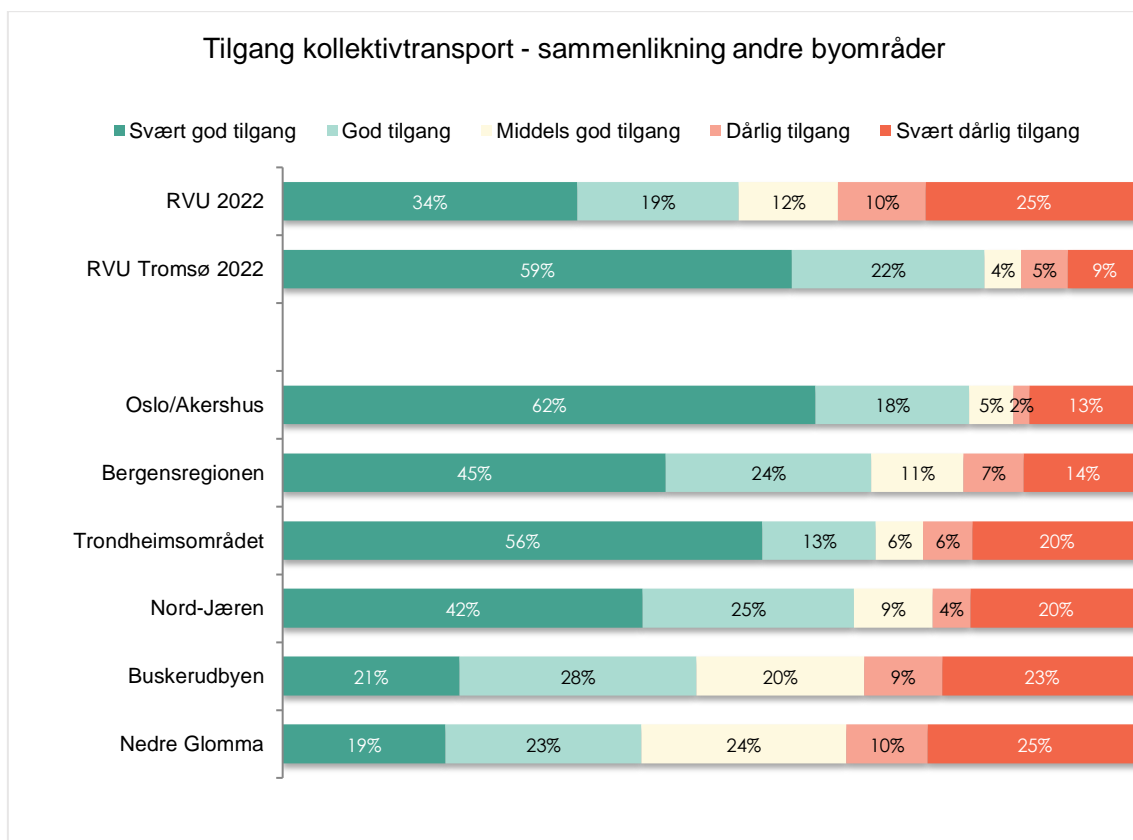
**God tilgang:** 2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

**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

**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

**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

Figur 13 Tilgang til kollektivtransport – sammenlikning mot andre byområder

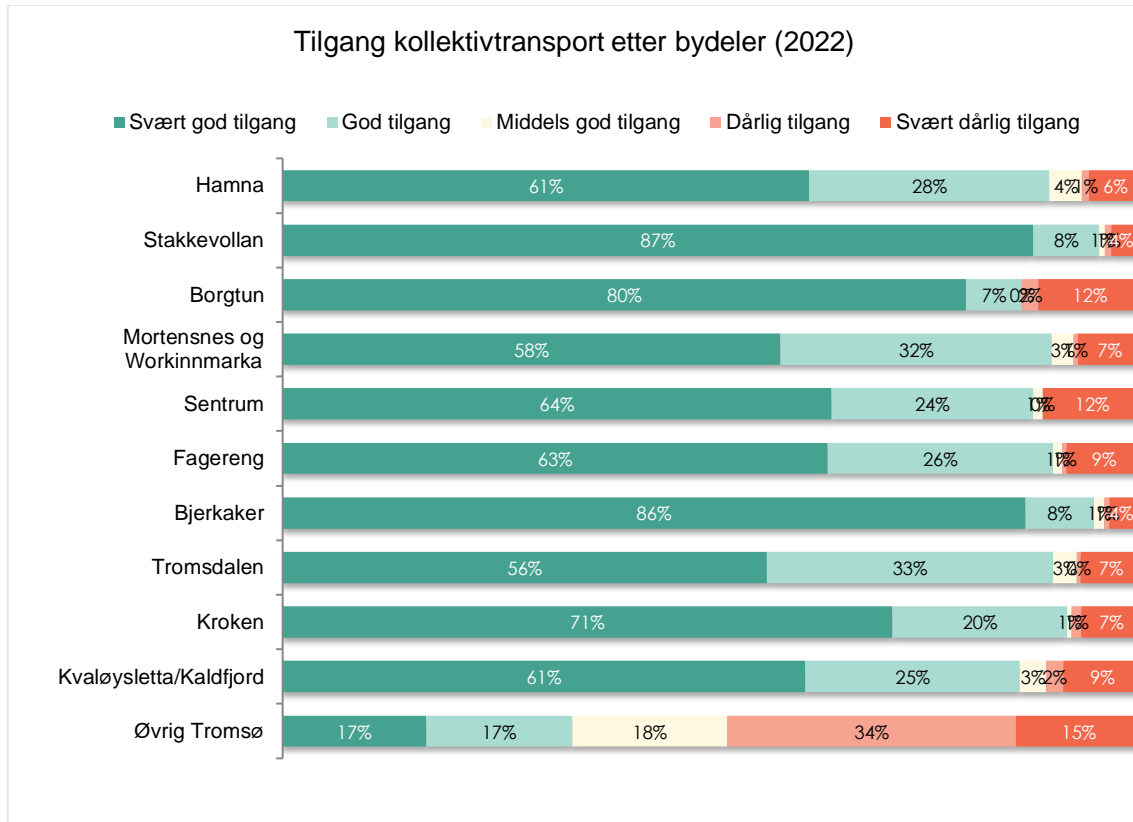






Det er stor variasjon på tvers av bydeler når det gjelder tilgang til kollektivtransport. Best tilgang finner vi i Bjerkaker og Stakkevollan, mens dårligst i Øvrig Tromsø, som er definert som resten av Tromsø kommune, utenfor de definerte bydelene.

Figur 14 Tilgang kollektivtransport etter bydeler

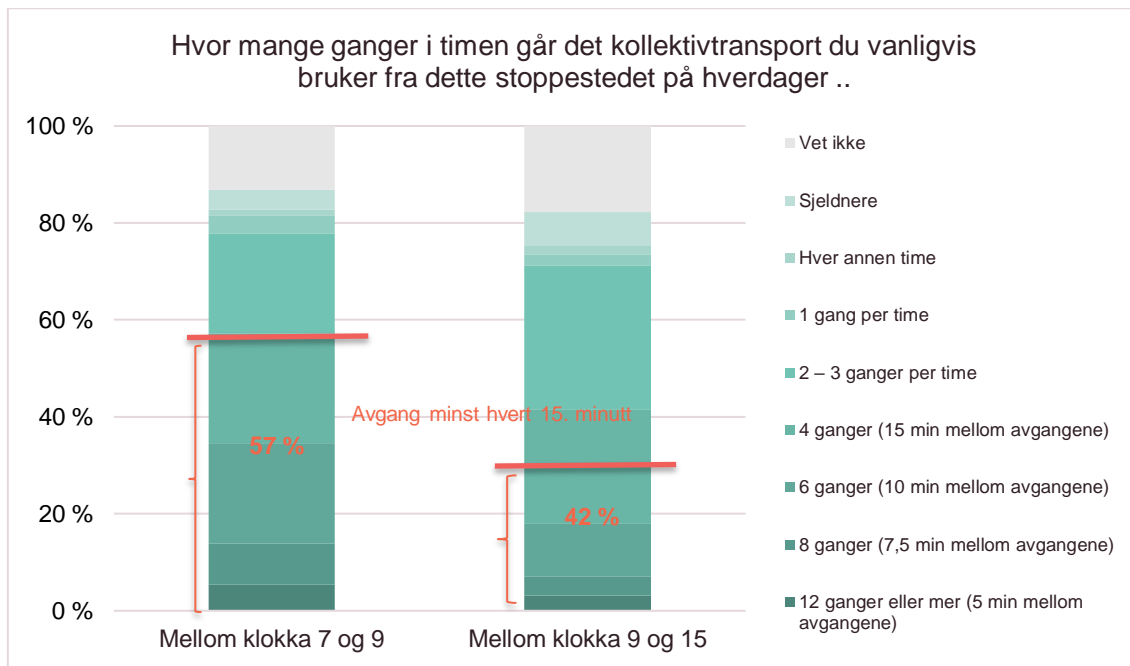


Basestørrelser bydeler, n= 123-359



Godt over halvparten, 57 prosent, oppgir at det er avganger minst hvert kvarter i rushtiden mellom klokken 7 og 9. 42 prosent oppgir samme avgangshyppighet på dagtid mellom klokken 9 og 15. Dette er en økning fra henholdsvis 49 prosent og 30 prosent i 2019.

Figur 15 Avgangshyppighet kollektivtransport

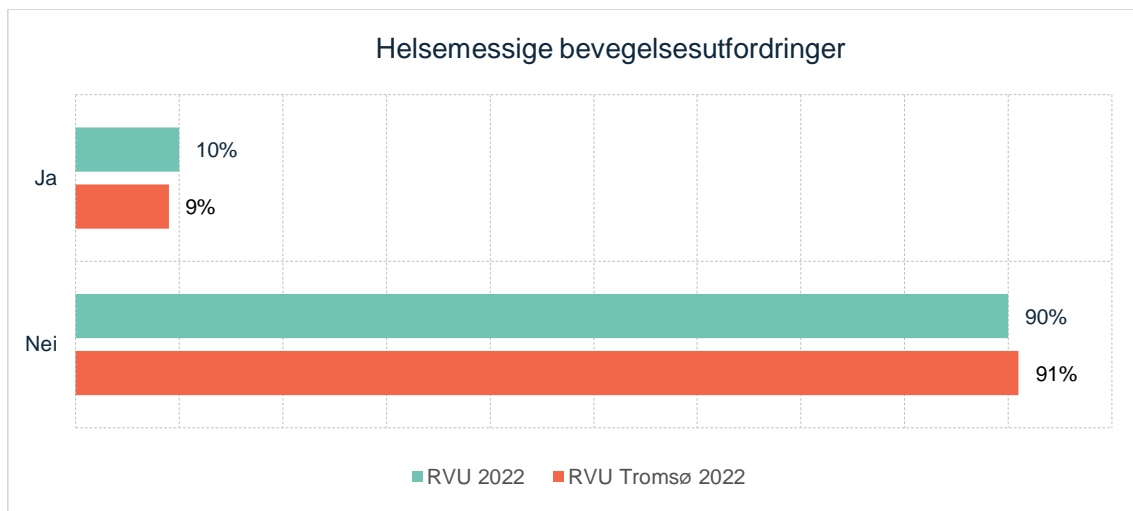




### 3.8 Helsemessige bevegesutfordringer

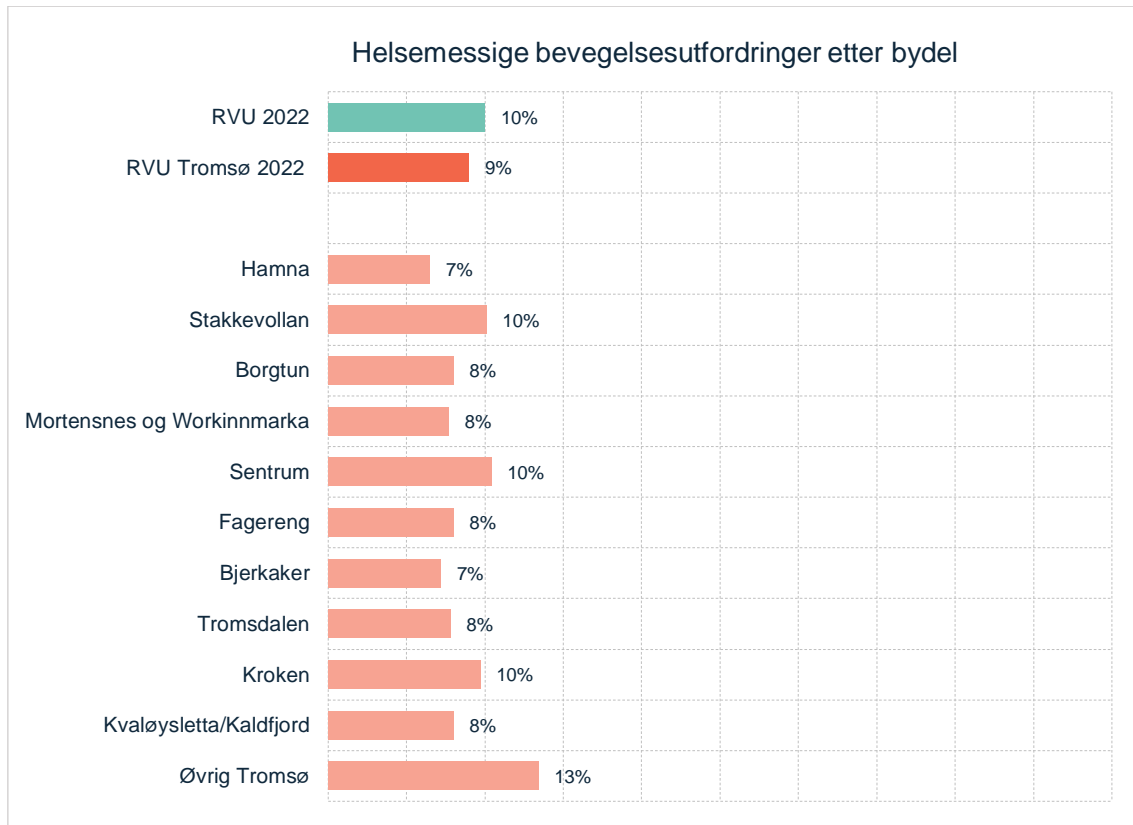
Andelen som oppgir å ha helsemessige utfordringer som medfører problemer med å bevege seg utendørs eller benytte transportmidler er på 9 prosent, på samme nivå som det nasjonale utvalget (10 prosent). På spørsmål om på hvilken måte dette begrenser bevegelsesfriheten oppgir flest at de har problemer med å gå.

Figur 16 Helsemessige bevegesutfordringer



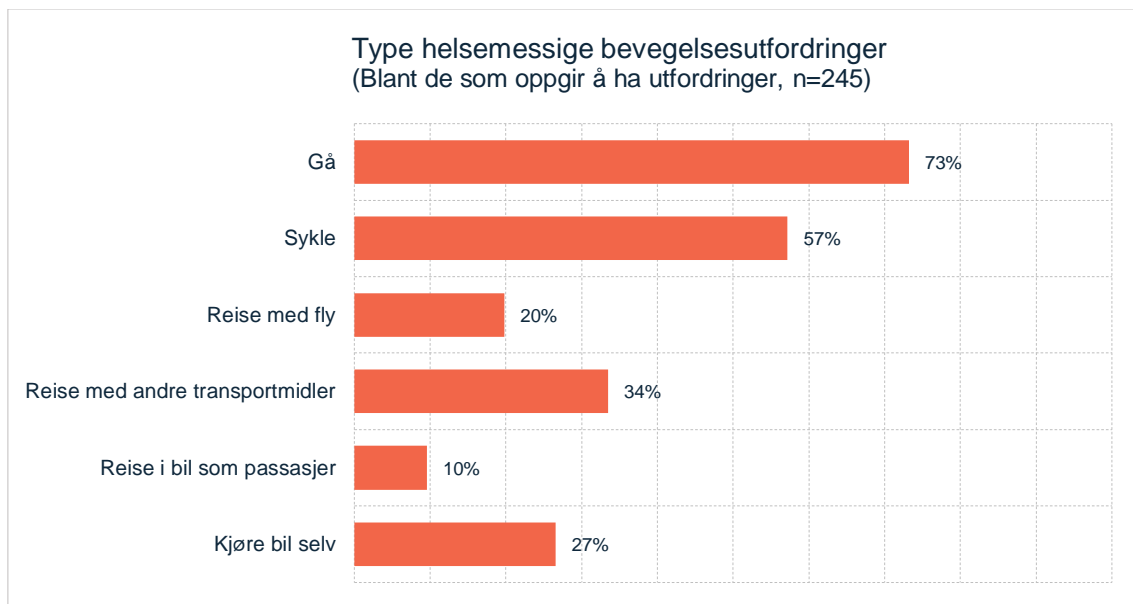


Figur 17 Andel med helsemessige bevegelsesutfordringer etter bydel



Basestørrelser bydeler, n= 130-433

Figur 18 Type helsemessige bevegelsesutfordringer



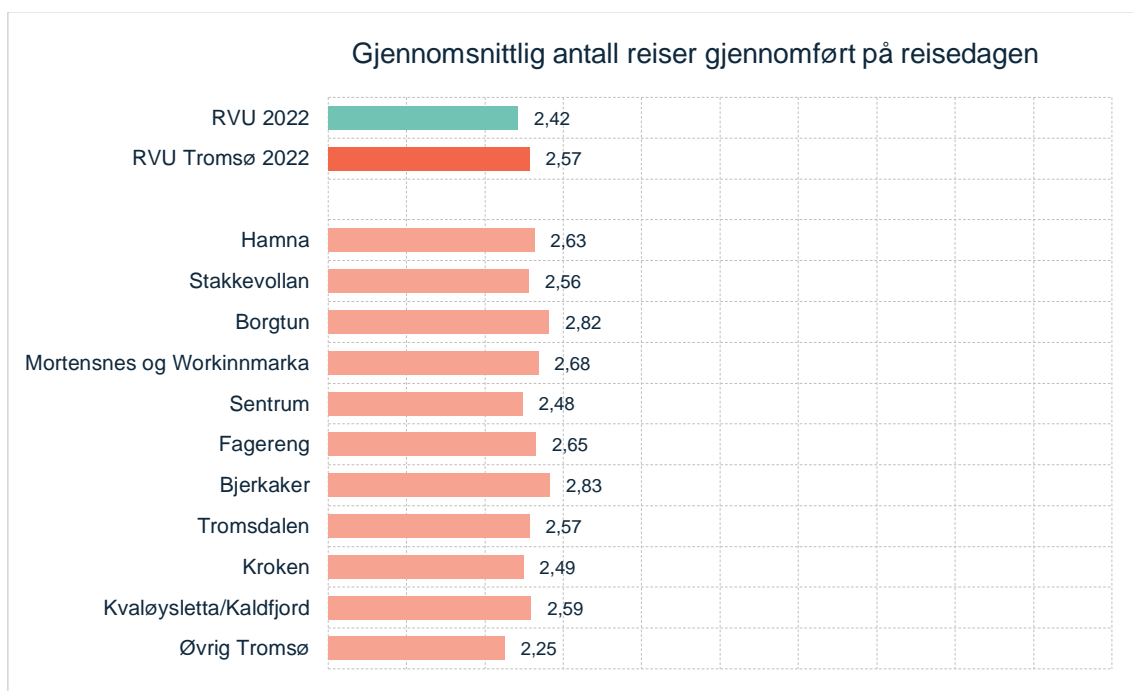


## 4 Omfang av reiser

### 4.1 Antall daglige reiser

Gjennomsnittlig antall daglige reiser blant befolkningen i Tromsø ligger på 2,57 reiser (2,90 reiser i 2019). På tvers av bydelene varierer det mellom 2,25 og 2,83 reiser per dag. Overordnet ser vi at antallet reiser ikke har tatt seg opp igjen etter koronapandemien, også på nasjonalt nivå har vi registrert en nedgang, fra 2,82 reiser i 2019 til 2,42 reiser i 2022.

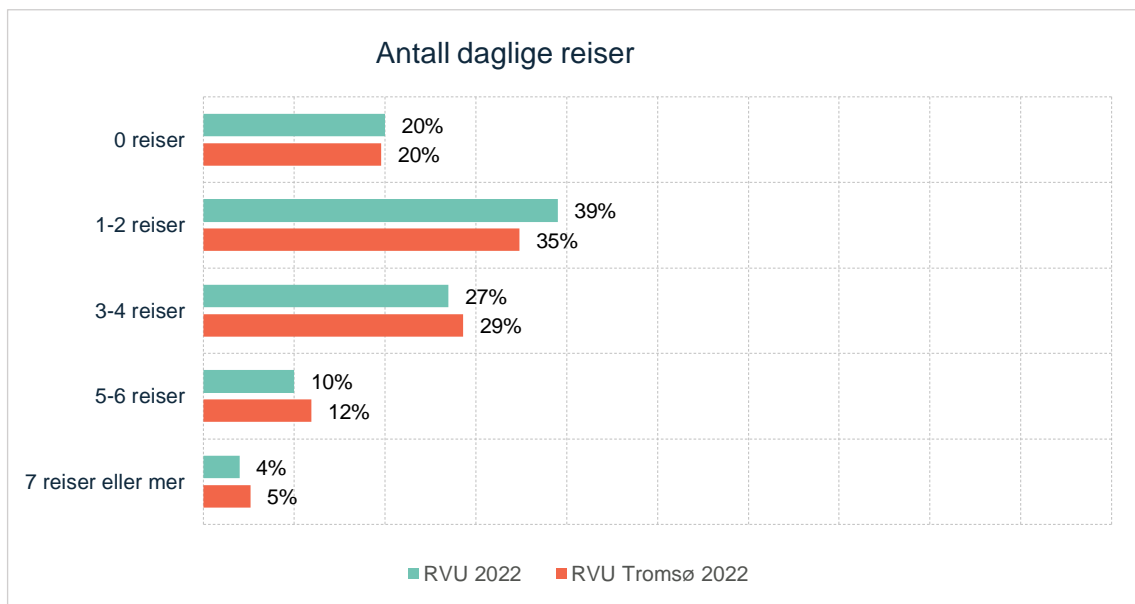
Figur 19 Antall daglige reiser per person - gjennomsnitt





I løpet av en gjennomsnittlig dag er det 20 prosent som ikke har foretatt noen reise (13 prosent i 2019), 35 prosent gjennomfører en eller to reiser. 29 prosent gjennomfører tre eller fire reiser, mens 17 prosent har fem eller flere reiser i løpet av en gjennomsnittlig ukedag. Vi har færre reiser i helgen (lørdag og søndag) enn gjennom uka, og andelen som ikke reiser (andel 0-reiser) er høyest på søndager med 22 prosent 0-reiser.

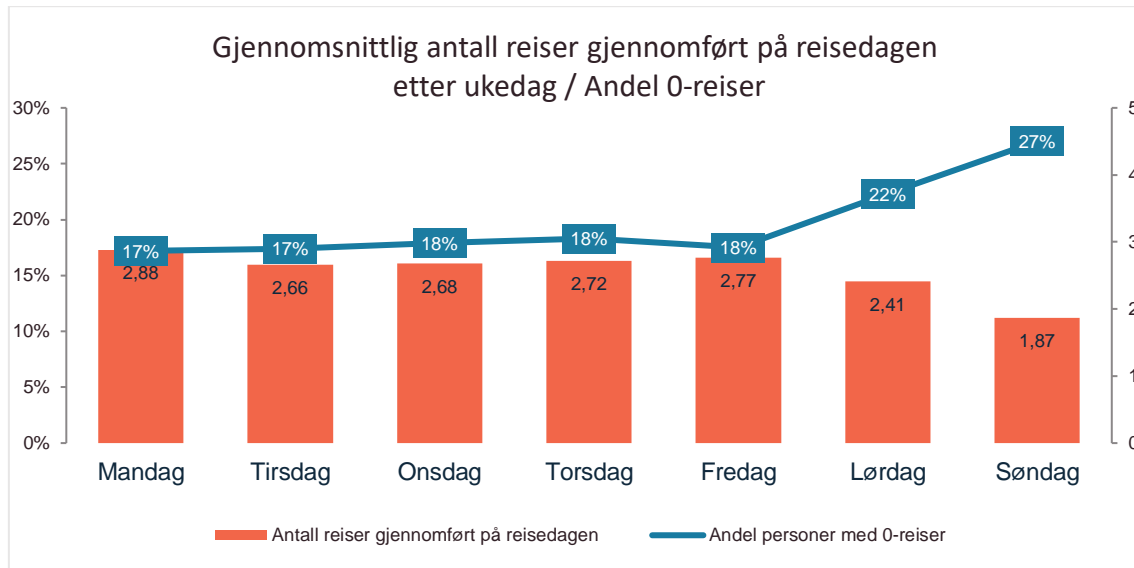
Figur 20 Antall daglige reiser per person



Andelen 0-reiser varierer fra 17/18 prosent gjennom hverdagene til 27 prosent på søndager.



Figur 21 Antall daglige reiser / Andel med 0-reiser per ukedag





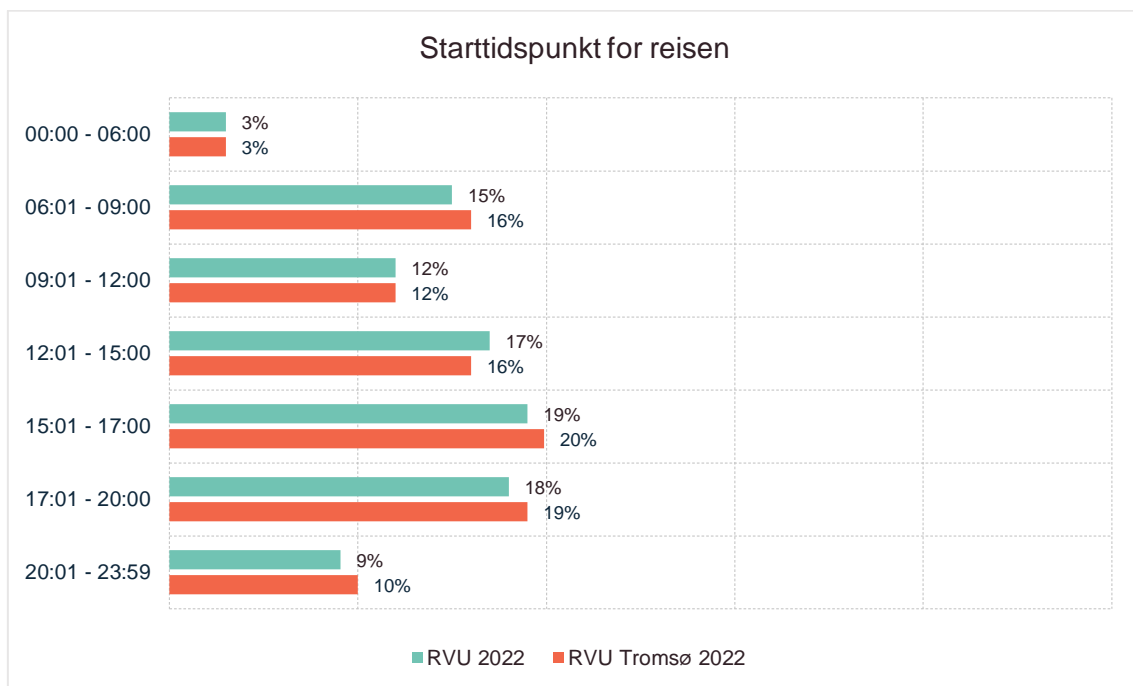


## 4.2 Daglige reiser – reisemønster, lengde og tidsbruk

### 4.2.1. Reisemønster gjennom døgnet

Reisemønsteret gjennom døgnet viser en relativt jevn spredning i reiseaktivitet mellom kl. 6 og 20, med noe lavere reiseaktivitet mellom 9 og 12. Reisemønsteret gjennom døgnet i Tromsø skiller seg ikke fra reisemønster på nasjonalt nivå

Figur 22 Starttidspunkt for reisen – intervaller

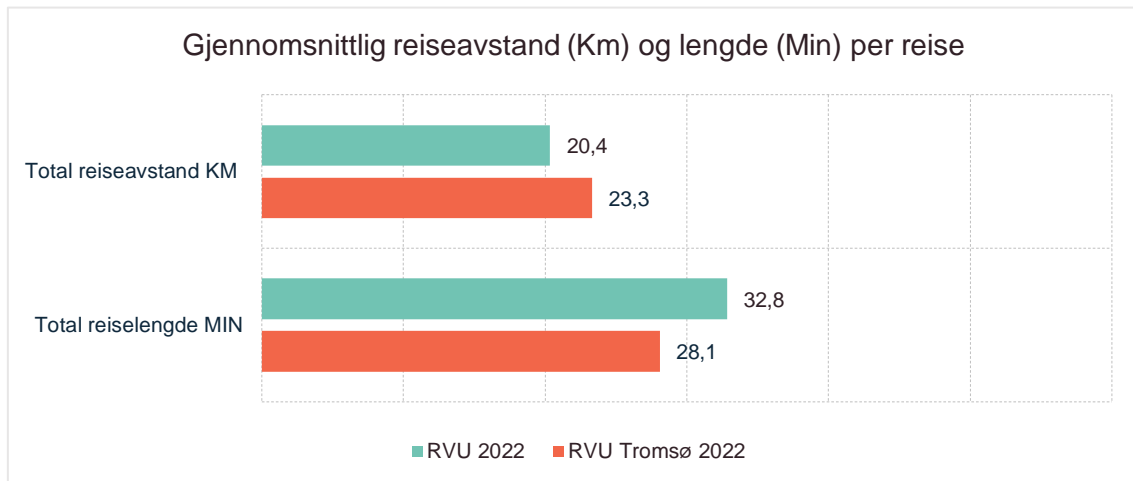




## 4.2.2. Reiselengde og reisetid

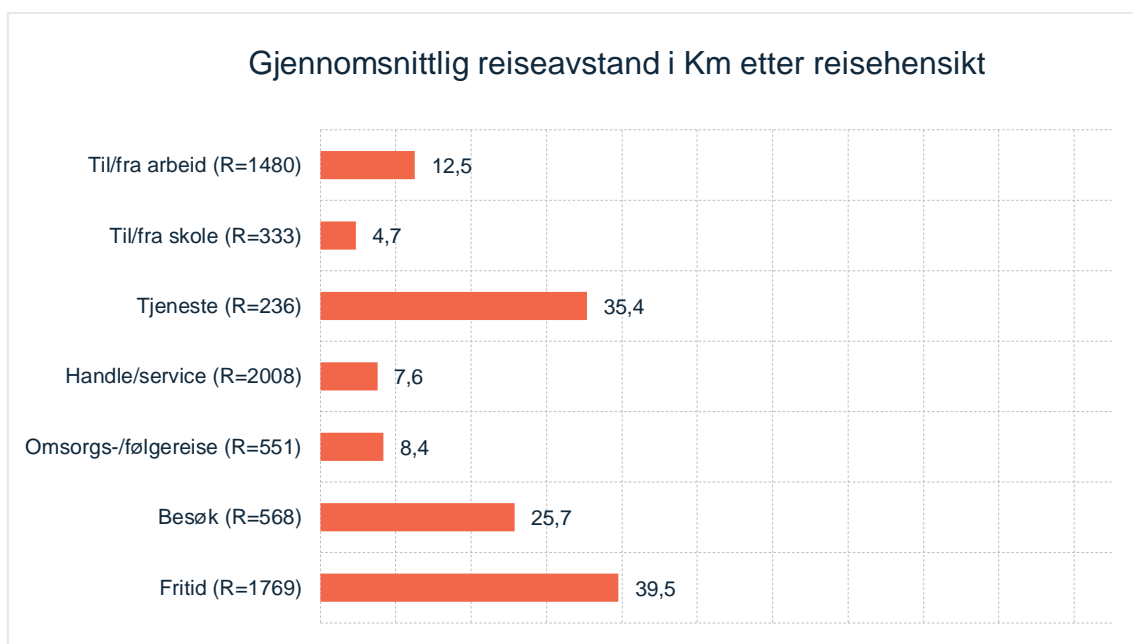
Gjennomsnittslengden på en reise blant befolkningen i Tromsø er 23,3 km og varigheten 28,1 minutter. På nasjonalt nivå er tilsvarende tall 20,4 km og 32,8 minutter.

Figur 23 Gjennomsnittlig reiseavstand (Km) og lengde (Min) per reise uavhengig av transportmiddel



Ser vi på gjennomsnittlig reiseavstand etter formål med reisen er det en del variasjon. Reiser til/fra arbeid ligger på 12,5 kilometer, reise til/fra skole på 4,7 kilometer. De lengste reisene er fritids- og tjenestereiser, som i gjennomsnitt ligger på henholdsvis 39,5 og 35,4 kilometer.

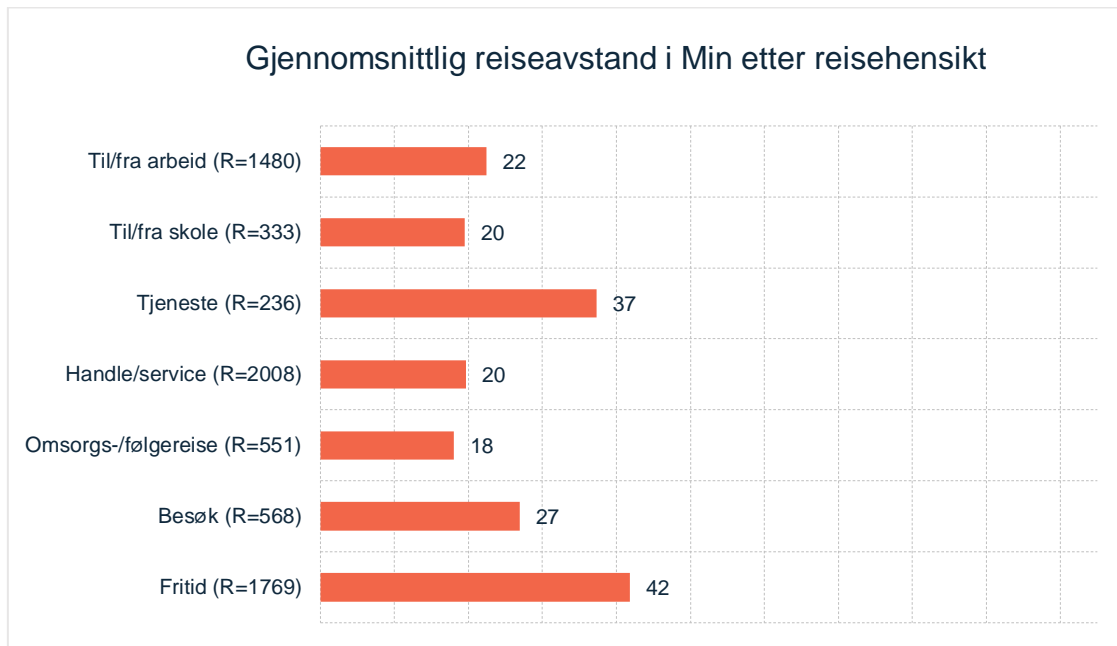
Figur 24 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km per reisehensikt





Gjennomsnittlig reisetid er på 22 minutter for reiser til/fra arbeid og på 20 minutter til/fra skole. Reisetiden for handle/servicereiser ligger også på 20 minutter. Igjen er reisetiden lengst for fritidsreiser (42 minutter) og tjenestereiser (37 minutter).

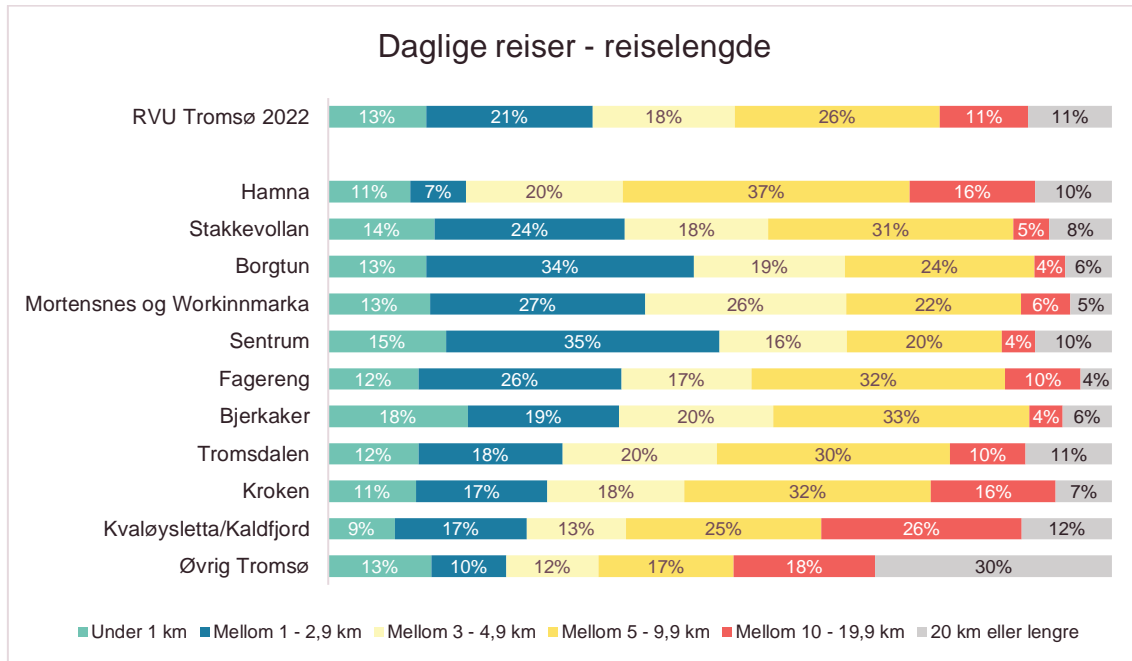
Figur 25 Gjennomsnittlig reisetid i Min etter reisehensikt





34 prosent av reisene er innenfor 3 kilometer i Tromsø som helhet. Det er noe variasjon på tvers av bydeler, med kortest reiselengde i sentrum og Borgtun med om lag halvparten av reisene innenfor 3 kilometer.

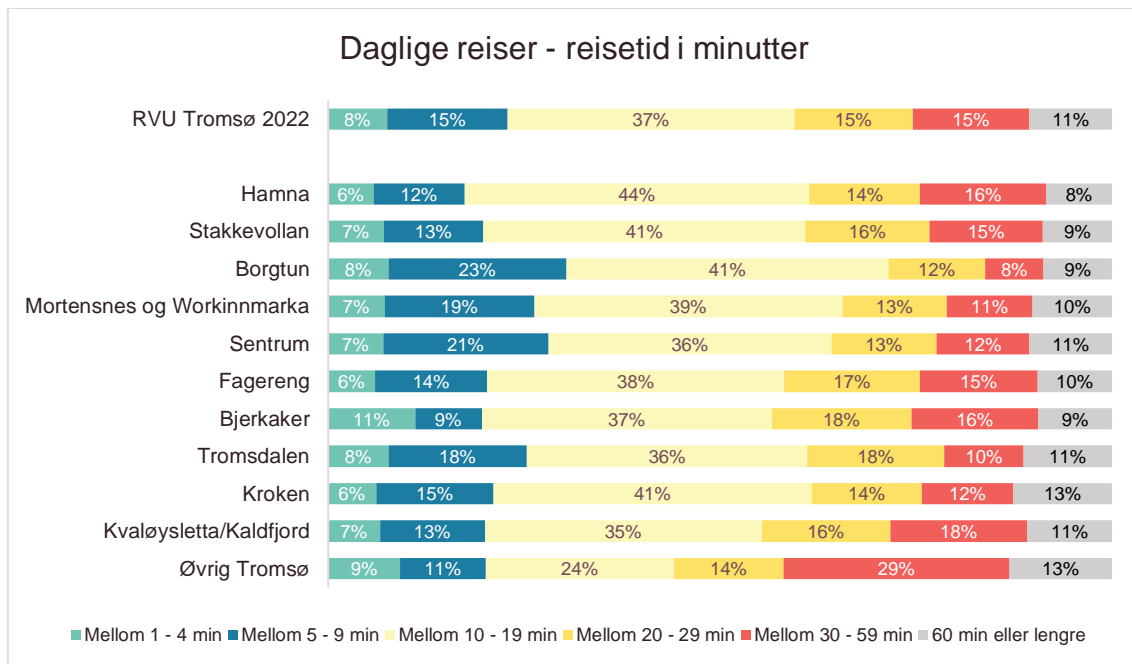
Figur 26 Daglige reiser - reiselengde etter bydeler





Om lag 2 av 10 daglige reiser er på under 10 minutter. Til sammenlikning var 4 av 10 reiser i 2019 på under 10 minutter. 11 prosent av reisene er på en time eller lengre (5 prosent i 2019). Kortest reisetid (innenfor 10 minutter) finner vi i sentrum og bydelen Borgtun. Lengst reisetid er registrert i Øvrig Tromsø, som utgjør områdene utenfor de definerte bydelene.

Figur 27 Daglige reiser – reisetid i minutter etter bydeler





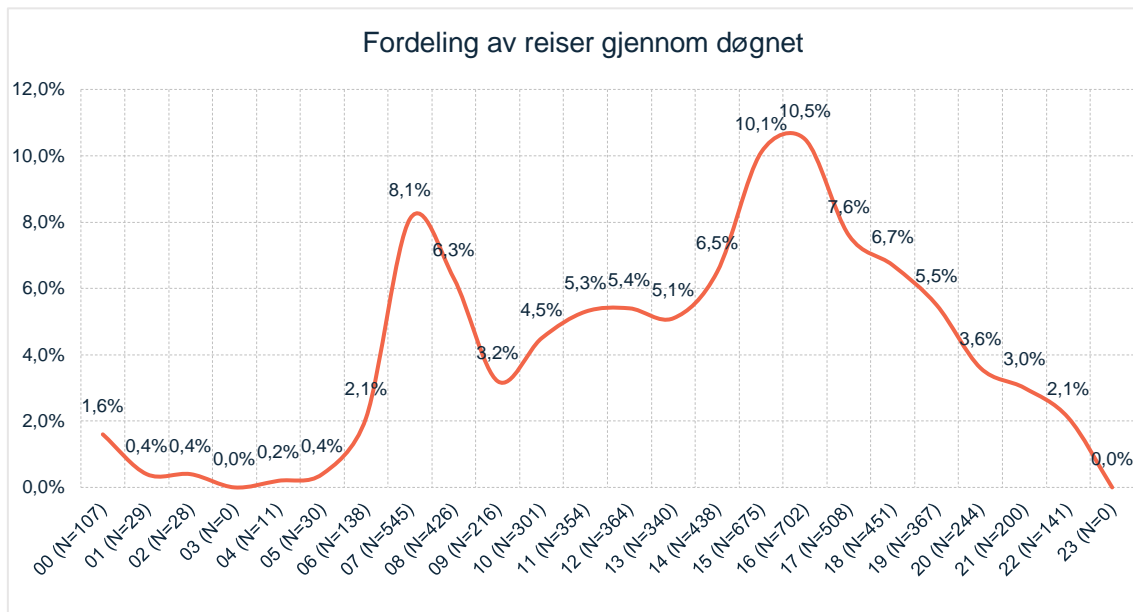
## 5 Transportmiddelbruk

### 5.1 Transportmiddelbruk gjennom døgnet

Reisene fordeler seg ikke uventet med en topp i morgentimene og en på ettermiddagen.

Reiseaktiviteten synker etter morgentrafikken og stiger deretter utover dagen til den når en topp rundt klokken 16.

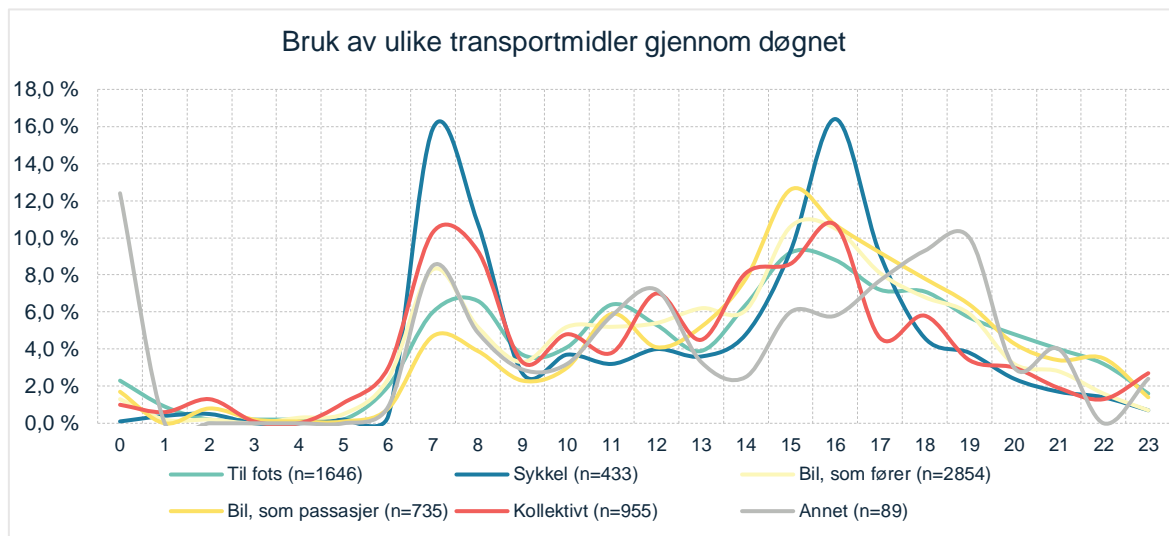
Figur 28 Fordeling av reiser gjennom døgnet





Om vi ser på reiseaktiviteten fordelt på ulike transportmidler, er sykkel og kollektivtransport mest benyttet i rushperiodene, mest sannsynlig som fremkomstmiddel til jobb og skole. I kategorien «Annet» inngår blant annet moped og motorsykkel, men denne gruppen er totalt sett ganske liten (n=89). Utover kvelden dominerer bil som fører og passasjer, samt at mange går til fots til og fra destinasjonene.

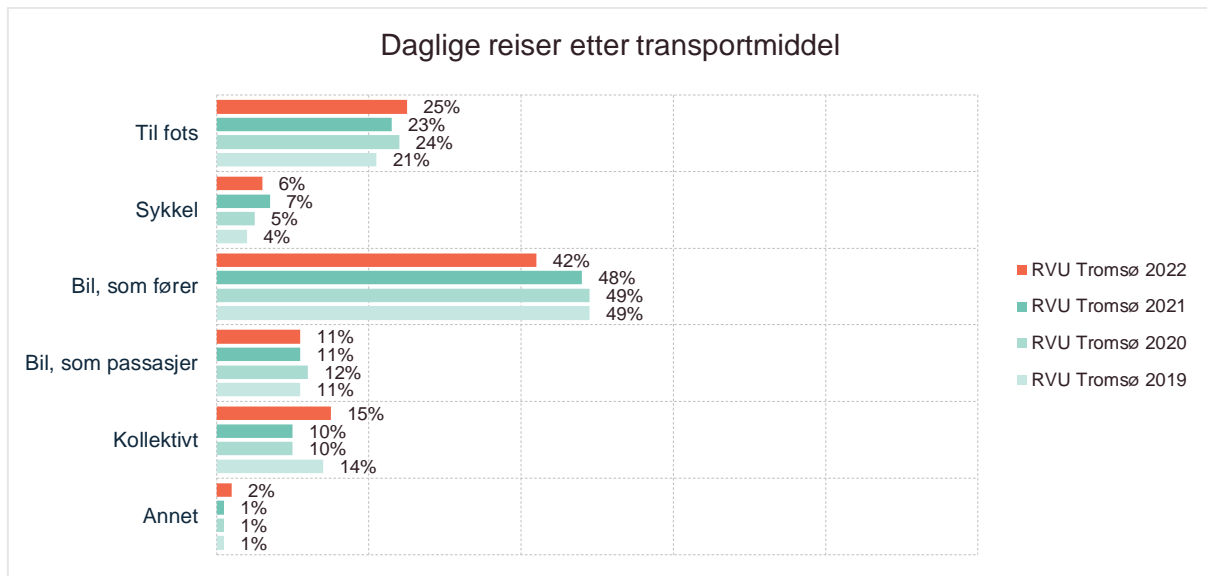
Figur 29 Bruk av ulike transportmidler gjennom døgnet



## 5.2 Transportmiddelbruk på daglige reiser

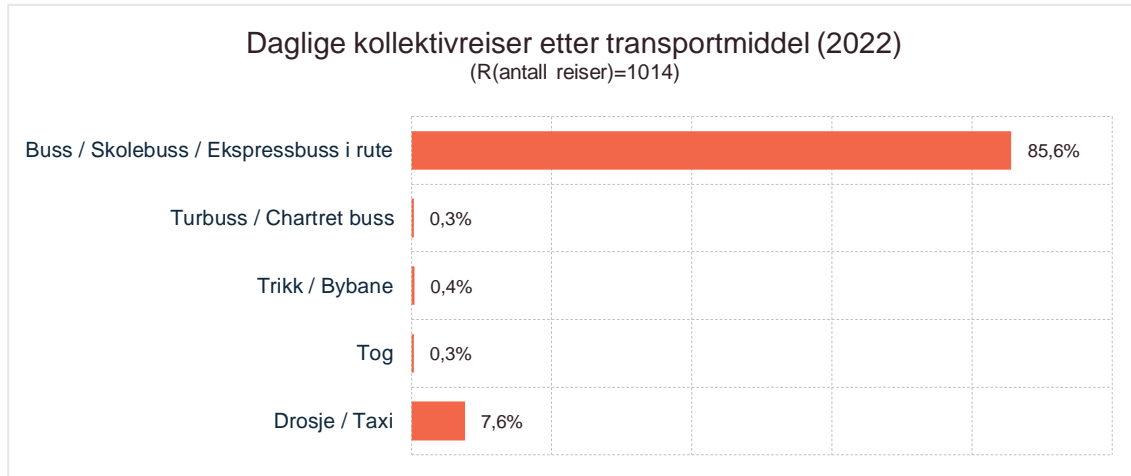
42 prosent av alle daglige reiser gjøres som bilfører (49 prosent i 2019), mens bare 11 prosent foretas som bilpassasjer. En firedel av de daglige reisene er til fots, seks prosent på sykkel og 15 prosent kollektivt.

Figur 30 Daglige reiser etter transportmiddel



Blant de som benytter kollektivtransport oppgir nær 86 prosent at de benytter buss. 7,6 prosent benytter drosje, de resterende fordeler seg på andre transportmidler. Da det verken finnes trikk eller t-bane i Tromsø kan vi anta at disse ikke var alternativer som ble benyttet i svarfordelingen for Tromsø da undersøkelsen ble besvart.

Figur 31 Daglige kollektivreiser etter transportmiddel



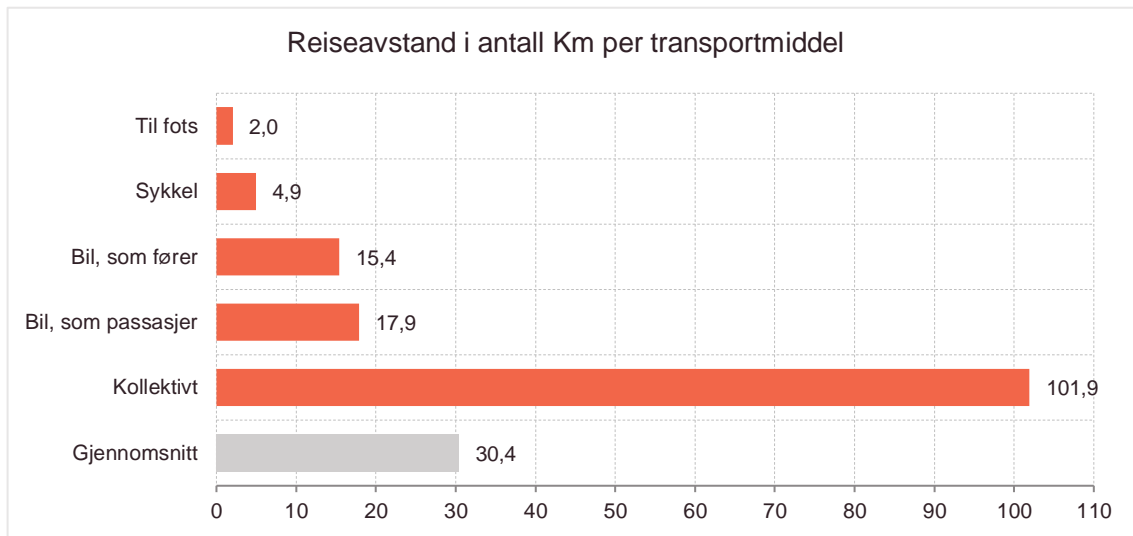
### 5.3 Reiselengde og tidsbruk for ulike transportmidler

For Tromsø var en gjennomsnittlig reise 30,4 km lang og varer i 36,2 minutter (Figur 33). De lengste reisene er foretatt med kollektivtransport som også inneholder flytrafikk (101,9 km). I gjennomsnitt er reiser med bil på 15 km som fører og nær 18 km som passasjer.



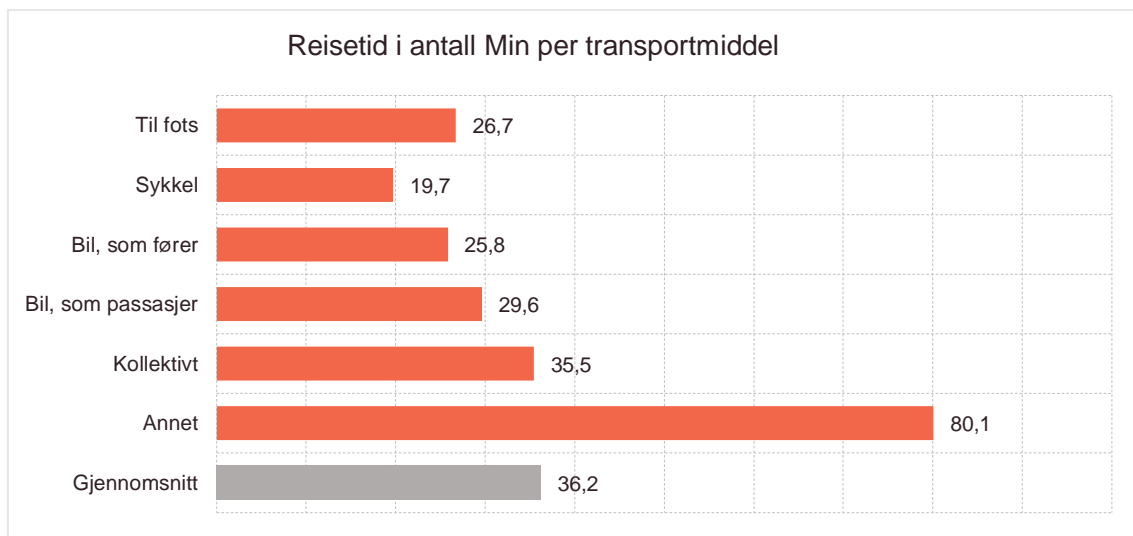


Figur 32 Reiseavstand i Km per transportmiddel



Lengst reisetid er oppgitt av passasjerer med kollektivtransport, 35,5 minutter. Deretter kommer passasjer i bil med 29,6 minutter i gjennomsnittlig reisetid. Bilreiser som fører er i snitt på 25,8 minutter.

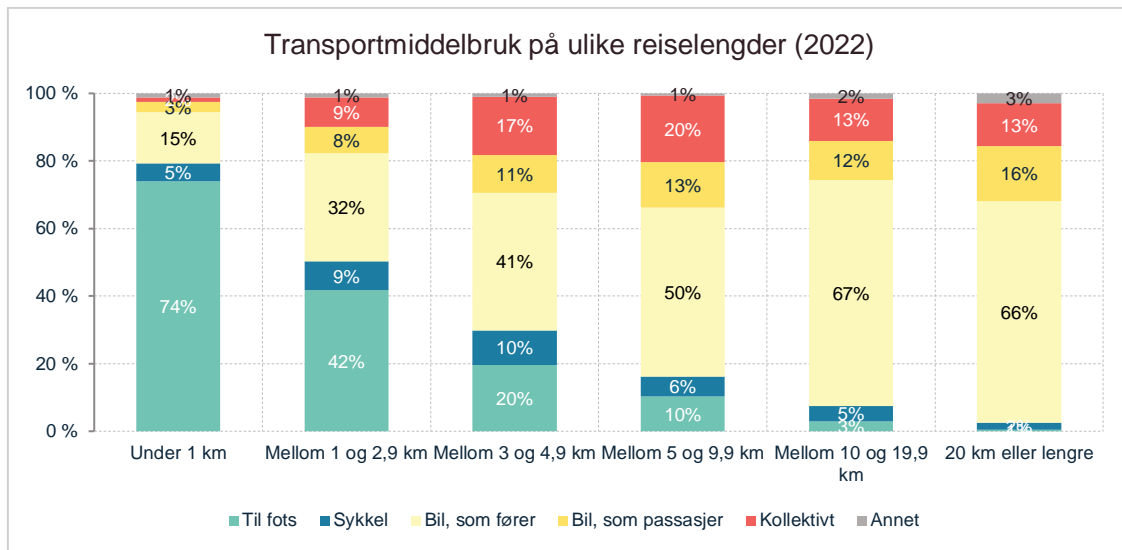
Figur 33 Reisetid i minutter per transportmiddel



På korte turer/reiser er det vanligst å gå til fots. 74 prosent av turene under 1 kilometer foretas til fots, og 42 prosent av turene mellom 1 og inntil 3 kilometer det samme. Bilen er det hyppigst benyttede transportmiddel på reiser over 3 kilometer.

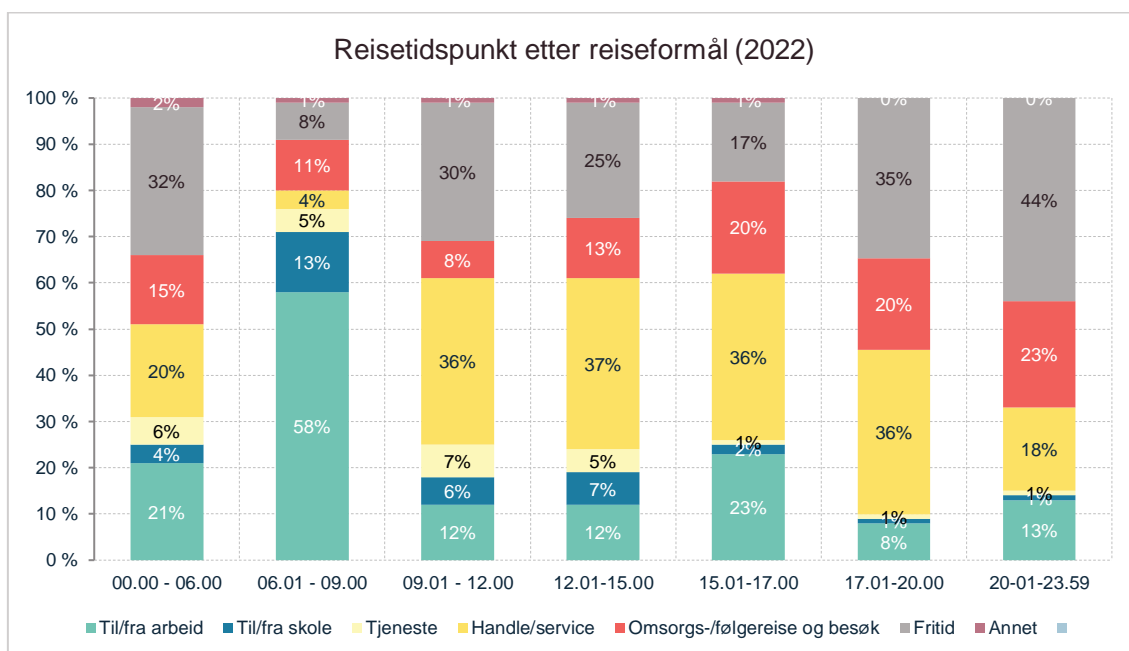


Figur 34 Transportmiddelbruk på ulike reiselengder



I tidsrommet mellom klokken 6 og 9 står arbeidsreiser for 58 prosent av reisene. I dette tidsrommet er majoriteten av reisene klassifisert som enten arbeidsreise, reise til/fra skole eller studiested. Det er også en del omsorgs/følgereiser. Det er en lav andel fritidsreiser i dette tidsrommet. Fra klokken 9 og utover utgjør handle/servicereiser den største andelen frem til klokken 17. Fra klokken 20 og utover er det fritidsreiser som utgjør den største andelen reiser.

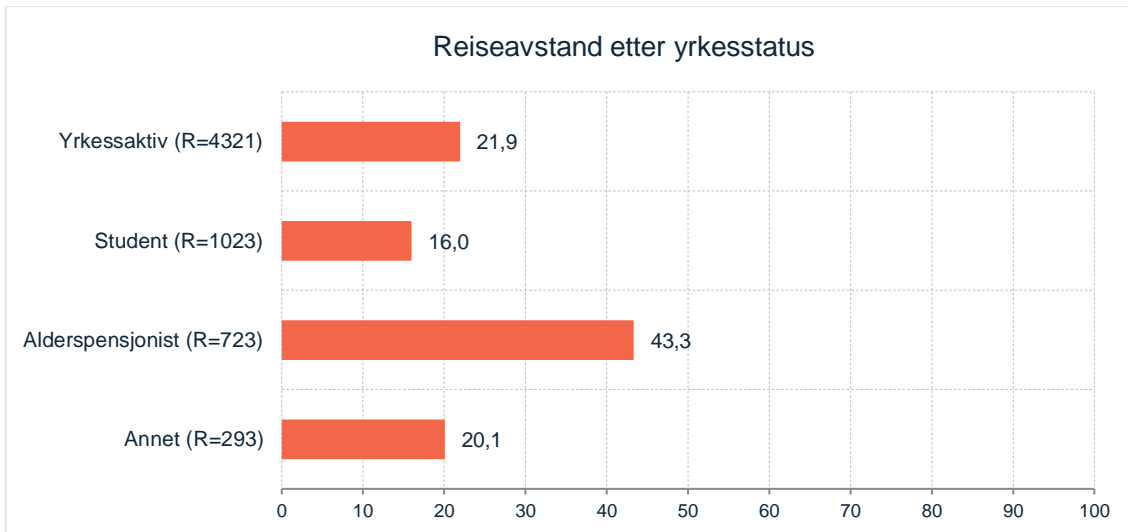
Figur 35 Reisetidspunkt etter reiseformål





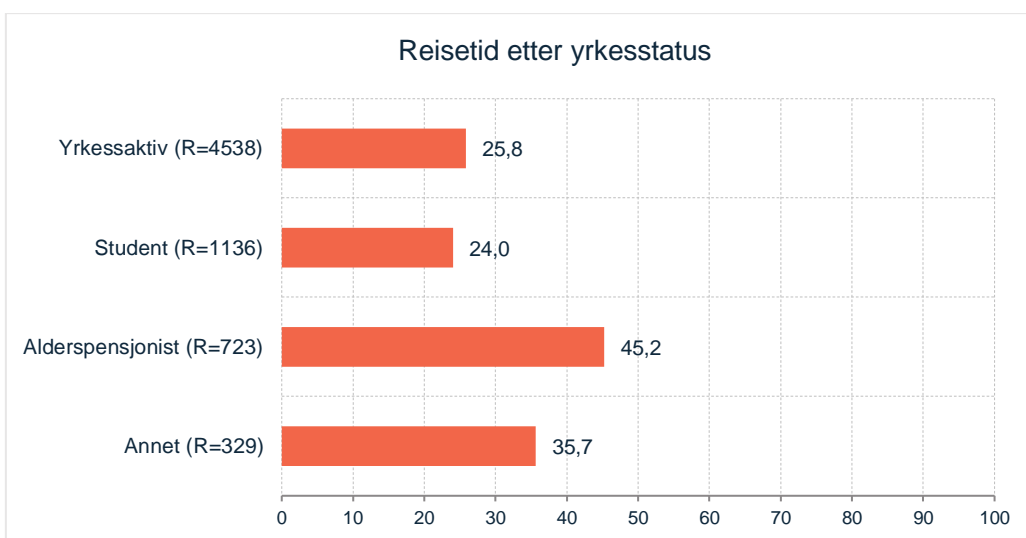
Om vi ser på gjennomsnittlig reiseavstand etter yrkesstatus finner vi at alderspensjonister har de lengste reisene, målt i gjennomsnittlig kilometerlengde. Dette skiller seg fra 2019, da gjennomsnittlig reiseavstand i denne gruppen utgjorde halvparten så mange kilometer (21,2 kilometer).

Figur 36 Gjennomsnittlig reiseavstand i Km per reise / Yrkesstatus



Gjennomsnittlig reisetid i minutter brutt ned på yrkesstatus viser at alderspensjonistene bruker mest tid på de daglige reisene, hvilket er naturlig da de også har den lengste reiseavstanden.

Figur 37 Gjennomsnittlig reisetid i minutter / Yrkesstatus





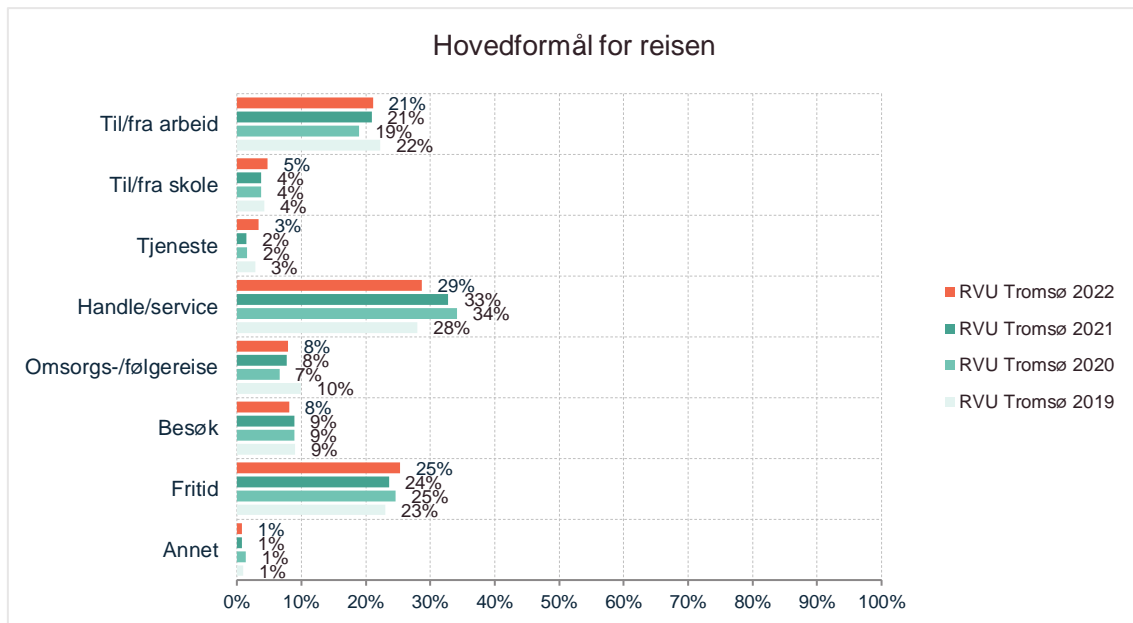
## 6 Reisenes formål

De daglige reisene er knyttet til tre hovedområder av aktiviteter: Reiser i forbindelse med arbeid og skole, reiser i forbindelse med innkjøp og andre ærend, samt hente/bringe barn og andre, og reiser i forbindelse med fritid.

For Tromsø er 29 prosent av reisene arbeids-, skole- eller tjenestereiser, 37 prosent av reisene er handle-/service- eller følge/omsorgsreiser og 33 prosent er fritids- og besøksreiser, inkludert organisert aktivitet.

### 6.1 Daglige reiser etter reiseformål

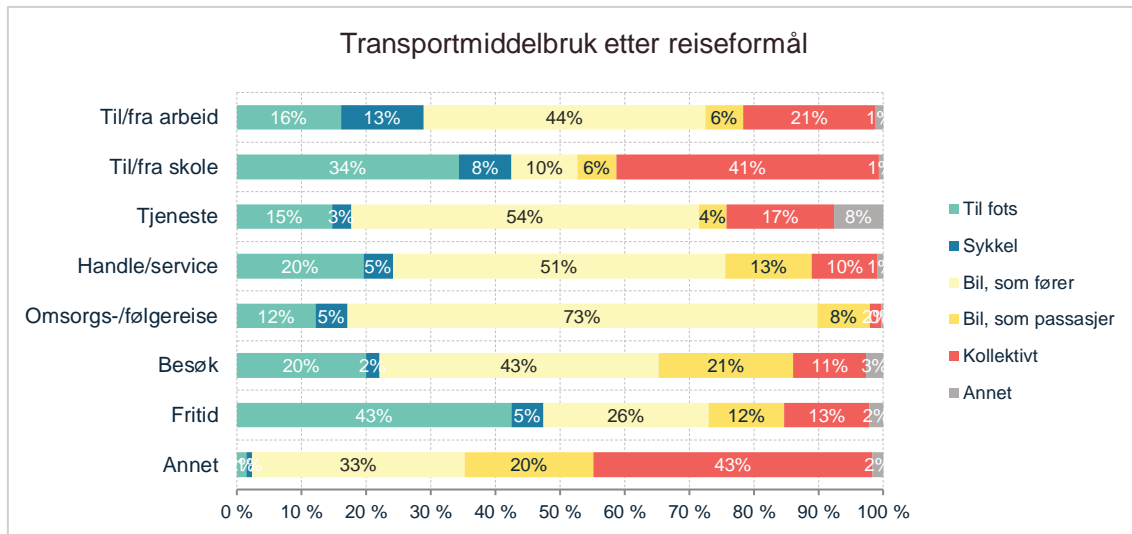
Figur 38 Hovedformålet for reisen



Transportmiddelbruk etter reiseformål viser at 16 prosent går til fots til jobben og 34 prosent til skole. På fritiden går hele 43 prosent til fots på sine reiser. Bil er det hyppigst benyttede transportmiddelet uavhengig av formål, med unntak av til/fra skole og fritidsreiser. Kollektivtransport benyttes i størst grad ved reiser til og fra skole.

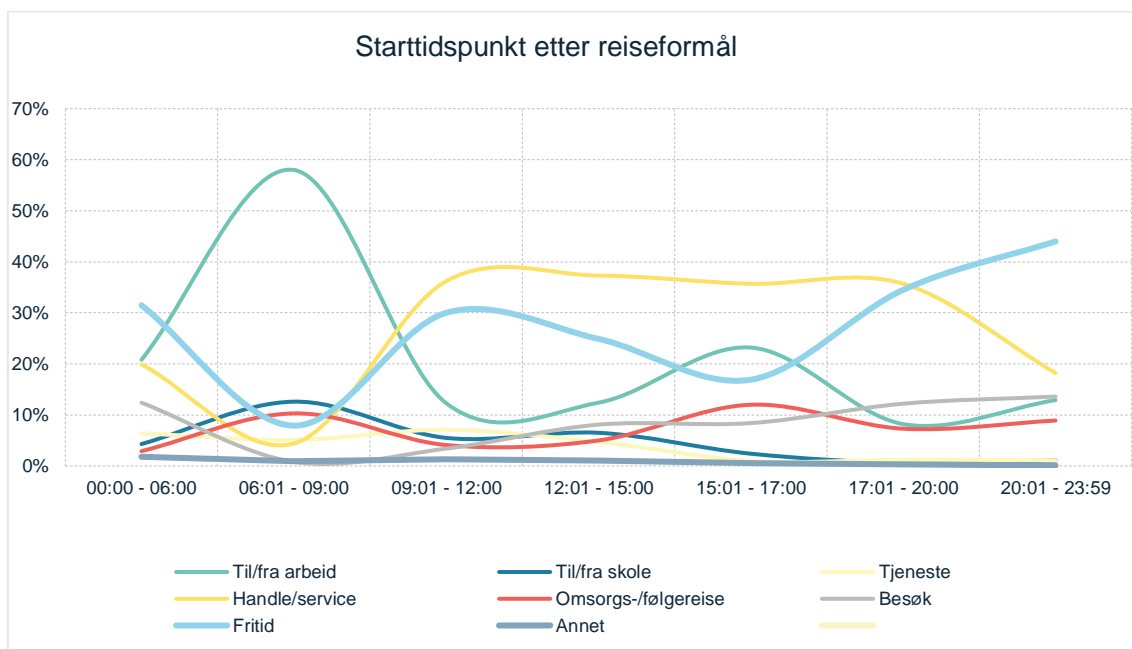


Figur 39 Transportmiddelbruk etter reiseformål



Om morgenen er det arbeidsreiser som dominerer reiseaktiviteten, men utover formiddagen øker handle- og servicereiser og dominerer reiseaktiviteten resten av dagen, frem til fritidsreiser overtar som dominerende reiseformål på ettermiddagen og utover kvelden.

Figur 40 Starttidspunkt for reisen etter reiseformål





## 7 Type reise, antall, lengde og tids- og transportmiddelbruk

### 7.1 Arbeidsreiser

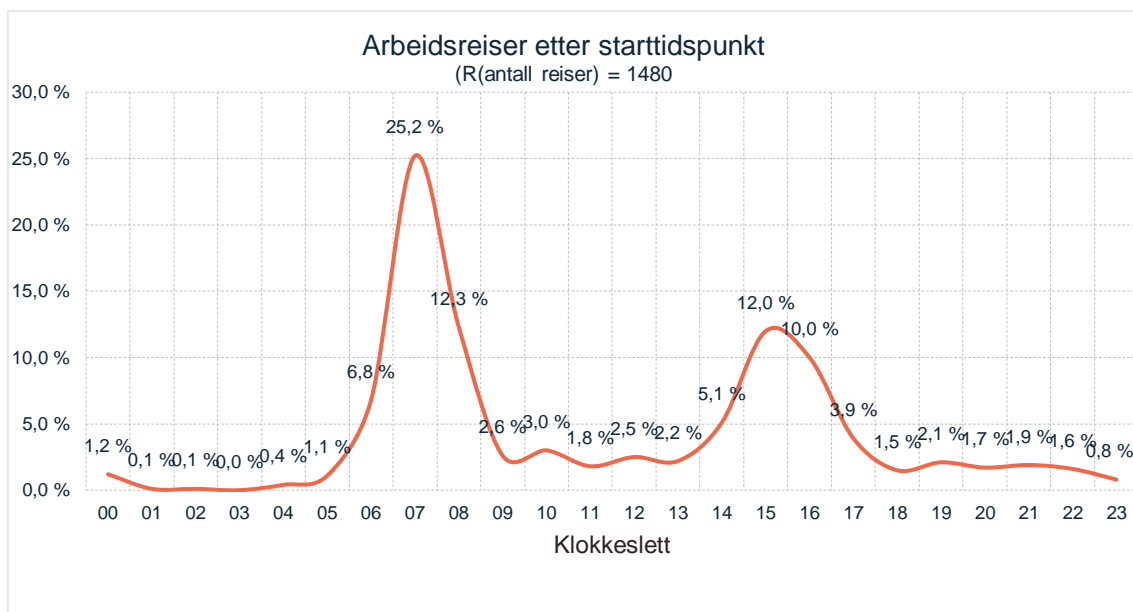
Arbeidsreisene utgjorde 21 prosent av alle enkeltreiser i Tromsø i 2022. Merk at denne andelen kan påvirkes av måten reisene deles inn på når det gjelder enkeltreiser (se punkt 1.3). En reise fra arbeidsstedet til et annet sted enn hjemmet blir ikke registrert som en arbeidsreise, men defineres av formålet med destinasjonen reisen går til etter arbeidstidens slutt.

Arbeidsreisene er viktige fordi de for en stor del er konsentrert til noen få timer på døgnet og derfor er dimensjonerende for vei- og kollektivsystemet.

Arbeidsreisene er mer konsentrert om morgenen enn på ettermiddagen. Dette kan skyldes av mange ikke reiser direkte hjem fra arbeidsplassen, men også at arbeidstiden kan variere.

#### 7.1.1. Arbeidsreiser etter starttidspunkt

Figur 41 Arbeidsreiser etter starttidspunkt



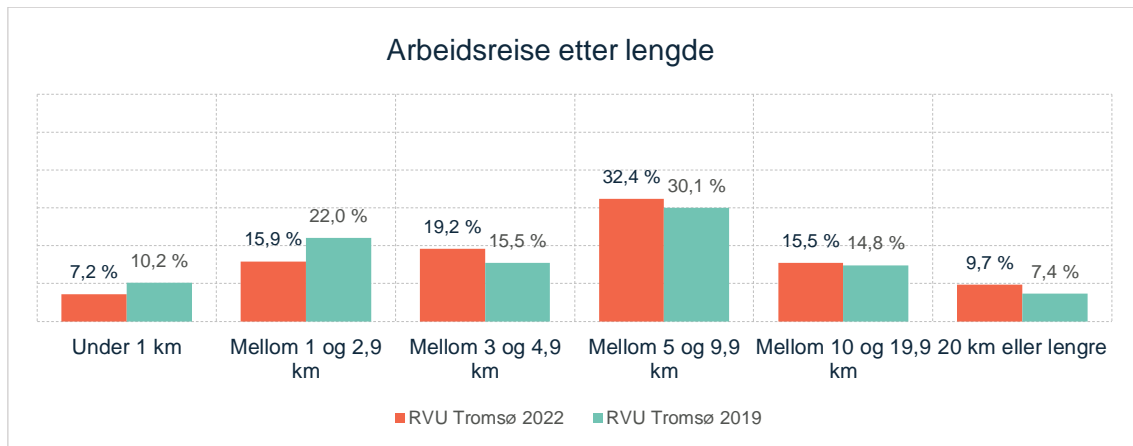


### 7.1.2. Arbeidsreiser etter lengde og varighet

En gjennomsnittlig arbeidsreise er 12,5 km og varer i 22,4 minutter.

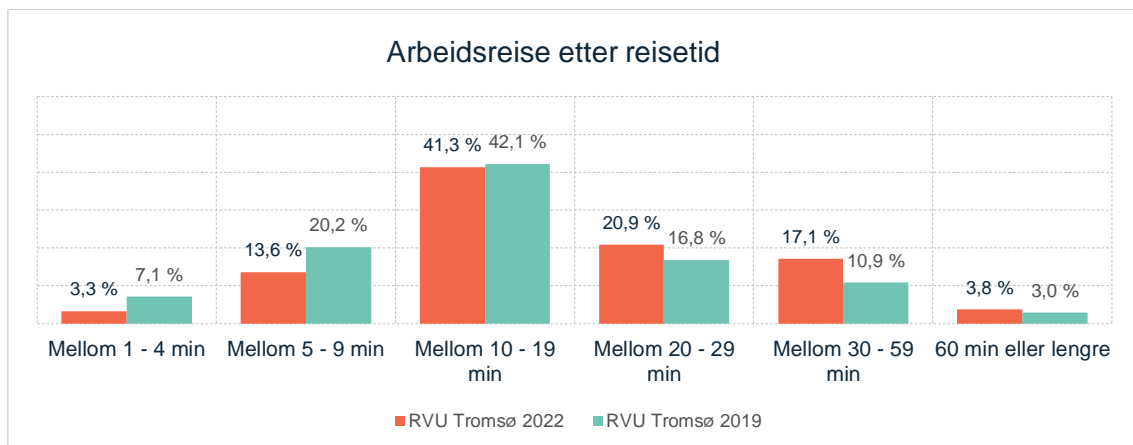
Drøye 7 prosent av reisene er kortere enn én kilometer, mens 25 prosent er 10 kilometer eller lengre. Hovedtyngden av reiselengde ligger innenfor fem til ti kilometer (32,4 prosent).

Figur 42 Arbeidsreise etter lengde



3 prosent av reisene varer mindre enn fem minutter, 21 prosent varer en halvtime eller lengre. De fleste arbeidsreisene, 41 prosent, varer mellom ti og nitten minutter.

Figur 43 Arbeidsreise etter reisetid

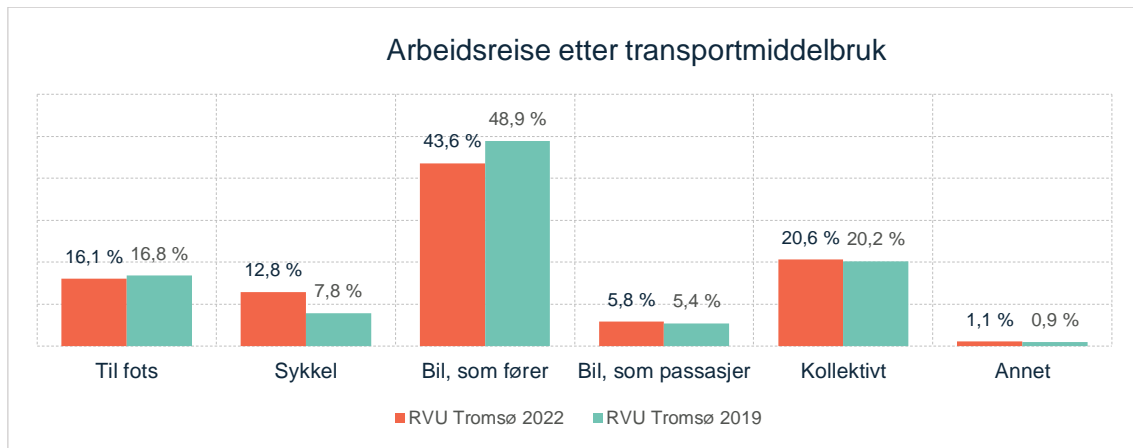




### 7.1.3. Transportmiddelbruk arbeidsreiser

Den vanligste reisemåten til og fra arbeid er med bil, som fører, men mønsteret har endret seg fra 2019. Da kjørte nær halvparten (49 prosent) bil til jobb, denne andelen har sunket til nær 44 prosent. Det kan se ut til at sykkel har tatt andeler fra biltrafikken, fra åtte prosent i 2019 til 13 prosent i 2022. Kollektive transportmidler står for 20 prosent av arbeidsreisene, mens 16 prosent gikk til fots.

Figur 44 Arbeidsreise etter transportmiddelbruk



## 7.2 Skolereiser

Skolereiser omfatter alle reiser i forbindelse med vanlig skolegang eller annen organisert undervisning. Skolereiser inkluderer ikke reiser som foreldre foretar for å følge barn.

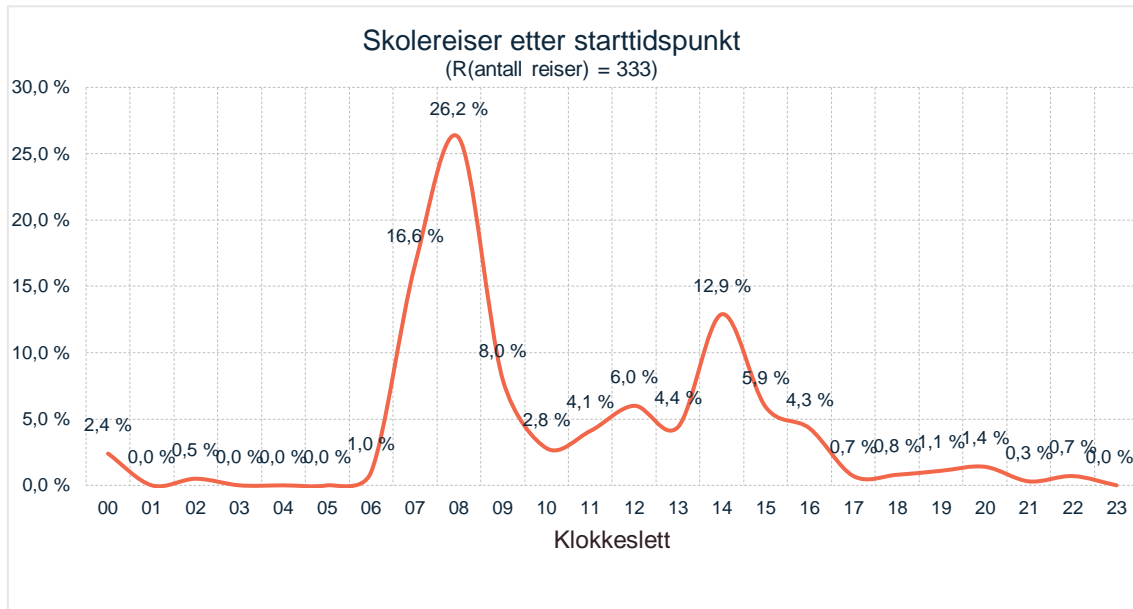
### 7.2.1. Skolereiser etter starttidspunkt

Reiseaktiviteten er naturlig nok størst rundt klokken 8, ved skoledagens start. En ny topp i reiseaktivitet finner vi rundt klokken 14, da skolen slutter. Den er ikke like markant som på morgenen, men det kan skyldes at man ikke reiser rett hjem, men videre til for eksempel fritidsaktiviteter og trening.





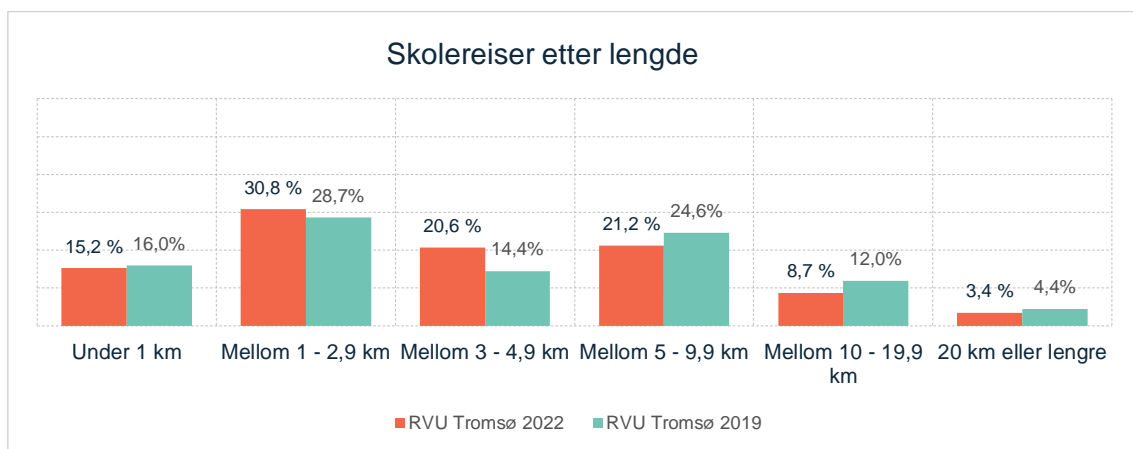
Figur 45 Skolereiser etter starttidspunkt



## 7.2.2. Skolereiser etter lengde og varighet

15 prosent av skolereisene er under én kilometer, og nær 31 prosent mellom en og tre kilometer. 33 prosent av reisene er mer enn 5 kilometer (41 prosent i 2019), og av disse er 3 prosent mer enn 20 kilometer.

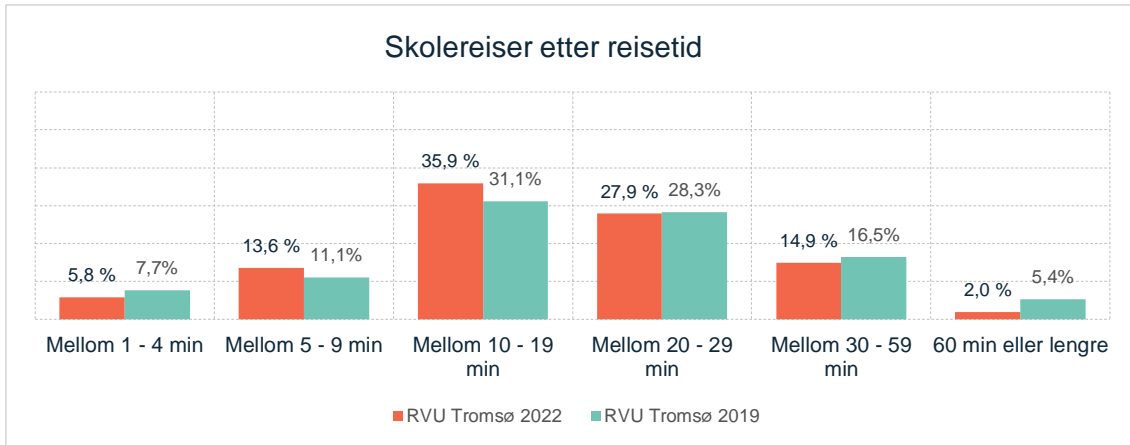
Figur 46 Skolereiser etter lengde





Nær en av fem, 19 prosent, av skolereisene varer under 10 minutter. De fleste reisene, 64 prosent, varer mellom 10 minutter og en halvtime, mens 17 prosent av reisene varer en halvtime eller mer.

Figur 47 Skolereiser etter reisetid

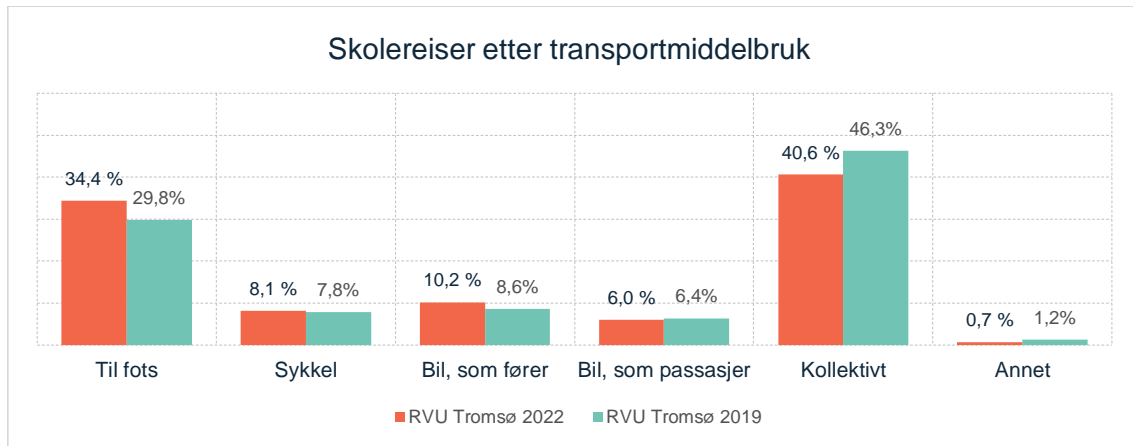


### 7.2.3. Transportmiddelbruk skolereiser

Hovedtransportmiddel som benyttes til og fra skolen er kollektivtransport, 4 av 10 benytter kollektivt (41 prosent). 34 prosent går til fots og 8 prosent sykler. 16 prosent benytter bil, enten som fører eller passasjer.



Figur 48 Skolereiser etter transportmiddelbruk



### 7.3. Omsorgs/følge- og besøksreiser

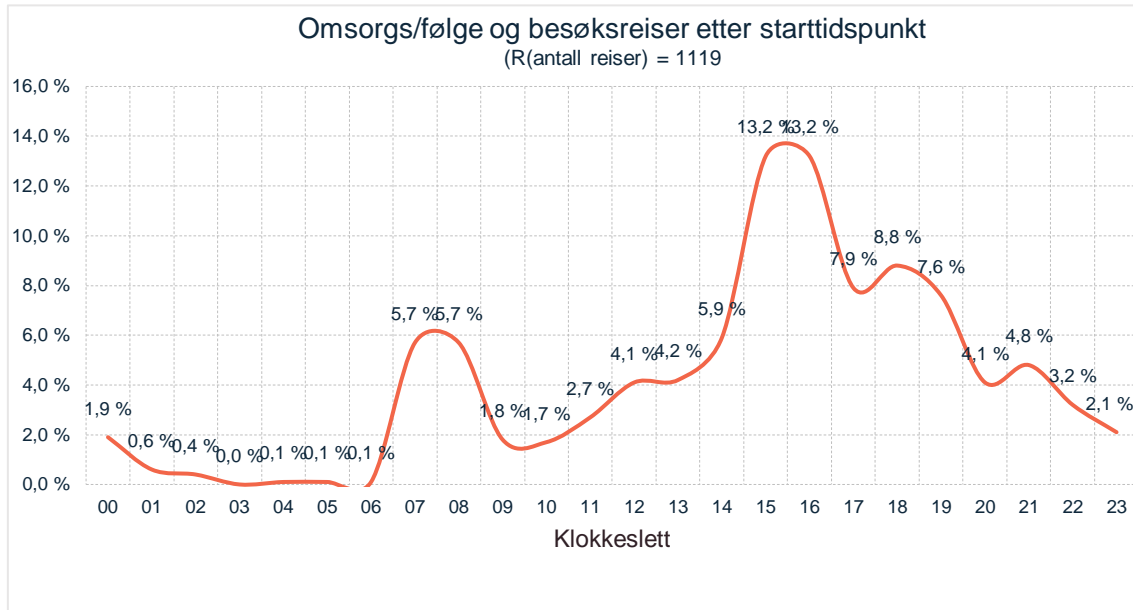
Innenfor denne kategorien reiser er 42 prosent av reisene forbundet med å følge barn til og fra skole og barnehage. 14 prosent av reisene består i å følge barn til fritidsaktiviteter, mens de resterende reisene har som formål å hente og bringe barn og andre til ulike aktiviteter eller medisinske tjenester, 12 prosent. Til slutt består de siste 32 prosentene innenfor denne typen reiser av ulike følgereiser av voksne eller besøk.

#### 7.3.1. Omsorgs/følge- og besøksreiser etter starttidspunkt

Omsorgs/følge- og besøksreiser viser en topp rundt 15-16 tiden, og avtar gradvis utover kvelden.



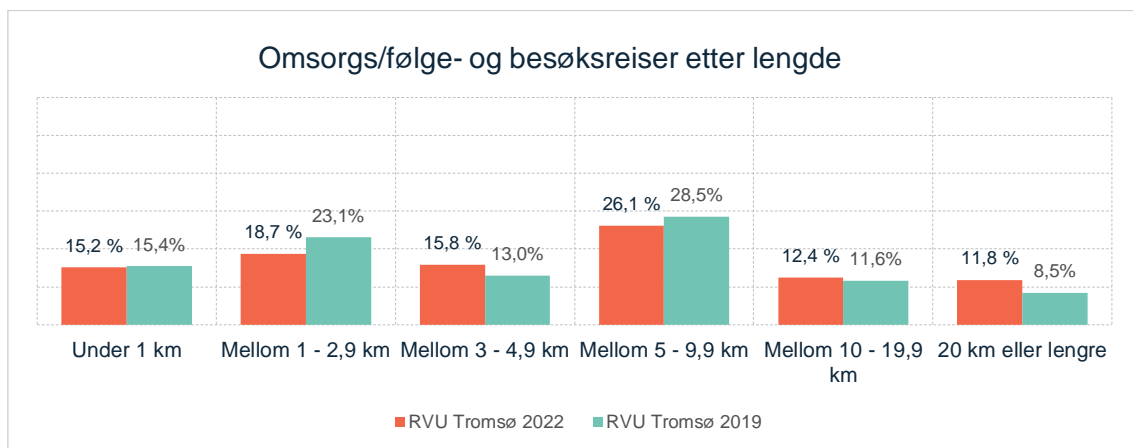
Figur 49 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter starttidspunkt



### 7.3.2. Omsorgs-/følge og besøksreiser etter lengde og varighet

Omsorgs/følgerisene tenderer å være lengre enn øvrige typer reiser, der halvparten (51 prosent) er på 5 kilometer eller lengre. 34 prosent av reisene har en lengde på under 3 kilometer.

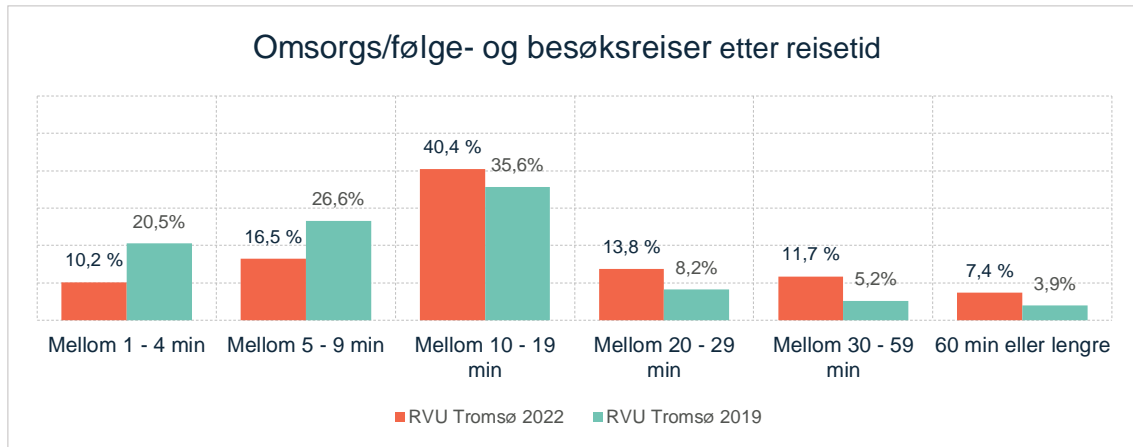
Figur 50 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter lengde



Nær halvparten av omsorgs/følgerisene er på under 10 minutter. 40 prosent av reisene er på mellom 10 og 19 minutter, mens 33 prosent av reisene er på mer enn 20 minutter.



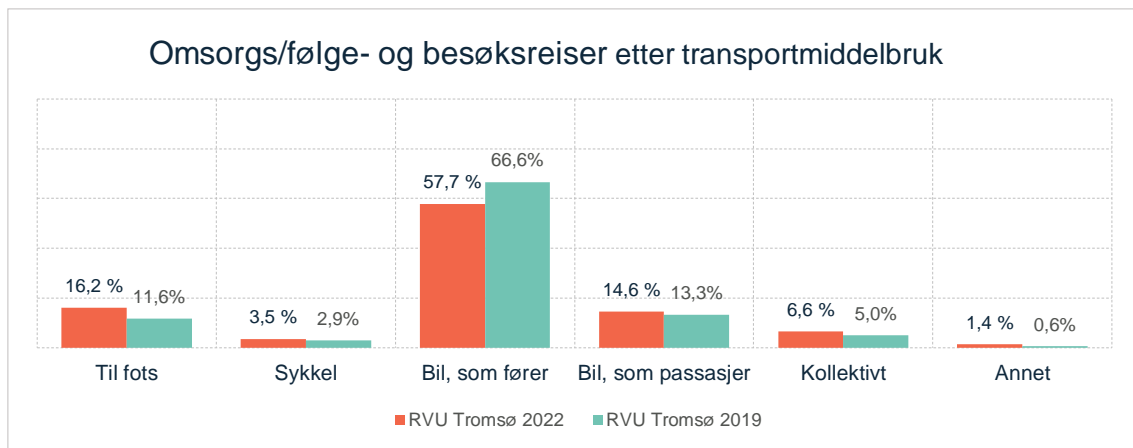
Figur 51 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter reisetid



### 7.3.3. Transportmiddelbruk omsorgs/følge- og besøksreiser

Bil som transportmiddel dominerer når det gjelder omsorgs/følgereiser og står for til sammen 72 prosent av transporten. Andelen har likevel gått ned fra 80 prosent i 2019. Drøye 16 prosent går til fots og nær 7 prosent oppgir at de bruker kollektivtransport.

Figur 52 Omsorgs/følge- og besøksreiser etter transportmiddelbruk





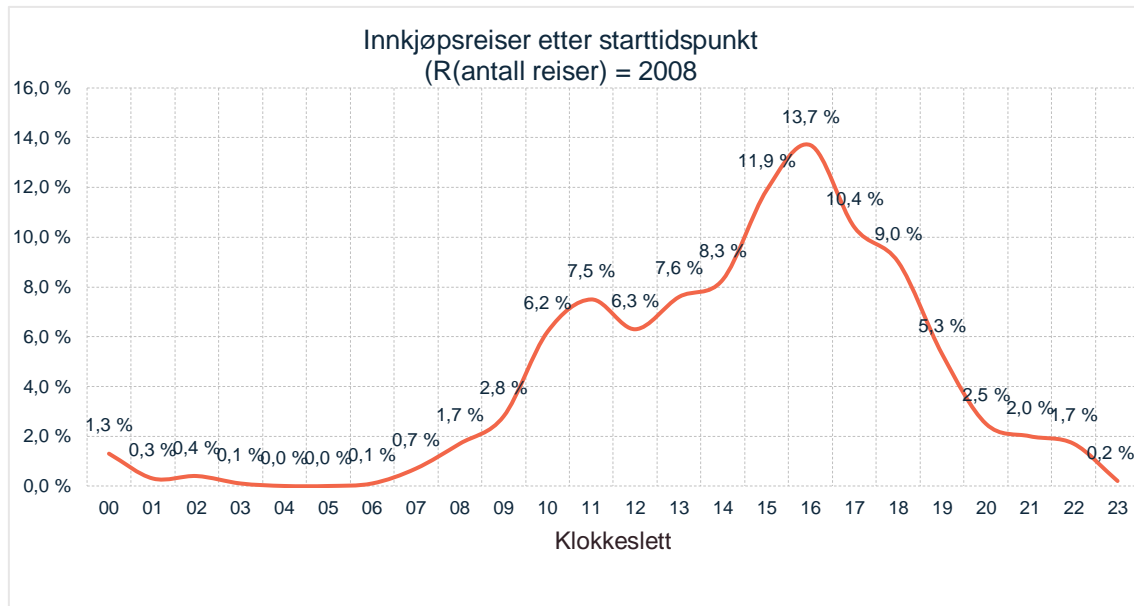
## 7.4 Innkjøpsreiser

Innkjøpsreisene utgjør 29 prosent av de daglige reisene. Innenfor denne kategorien står innkjøp av dagligvarer for 57 prosent, andre innkjøp for 17 prosent, service og diverse ærend og medisinske tjenester for 26 prosent. Service/ærend inkluderer besøk på postkontor, bank, offentlige kontorer m.v. Medisinske tjenester er besøk hos lege, tannlege, fysioterapeut, sykehus o.l.

### 7.4.1. Innkjøpsreiser etter starttidspunkt

Det er på ettermiddagene at reiseaktiviteten er størst når det gjelder innkjøpsreiser. Mange handler etter arbeidstid, og vi ser en topp rundt klokken 16.

Figur 53 Innkjøpsreiser etter starttidspunkt

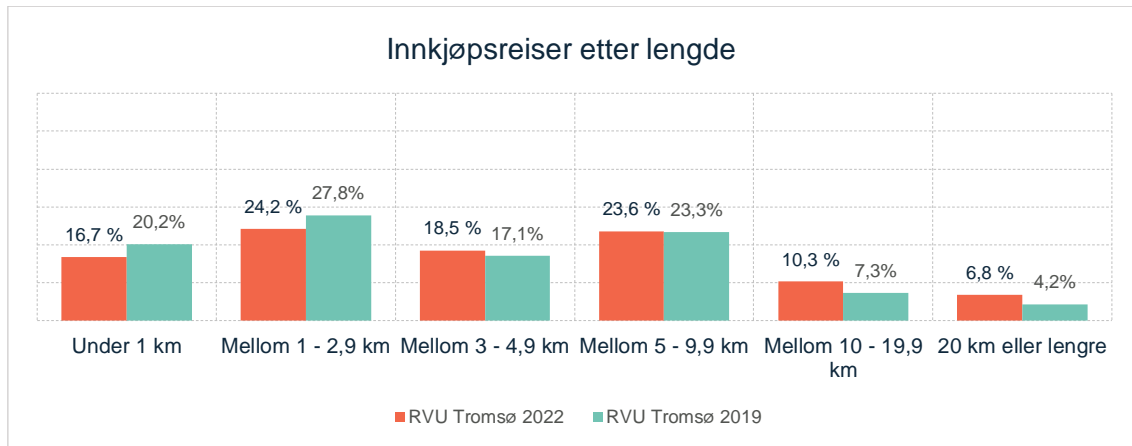


### 7.4.2. Innkjøpsreiser etter lengde og varighet

De fleste innkjøpsreisene, 41 prosent, foregår innenfor 3 kilometer. 17 prosent av reisene har en lengde på 10 kilometer eller mer.

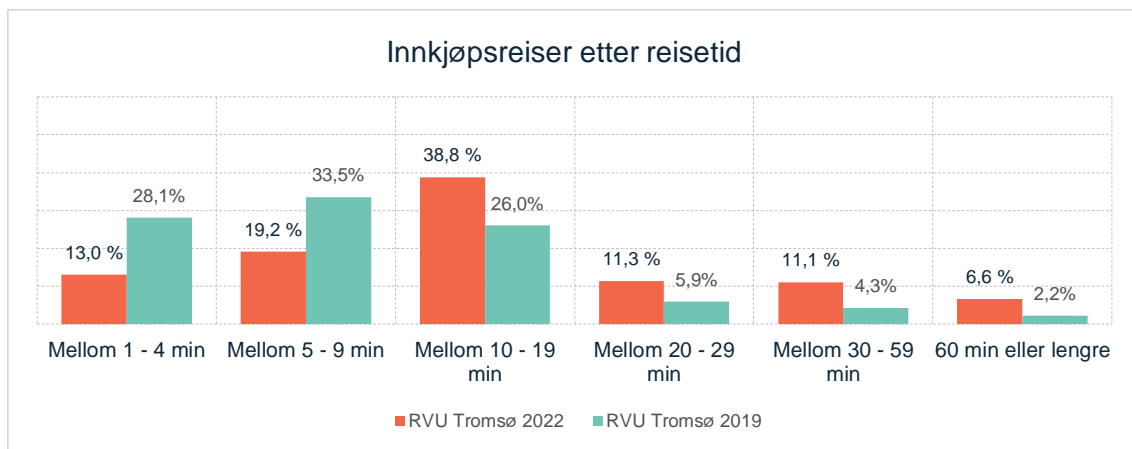


Figur 54 Innkjøpsreiser etter lengde



Halvparten av innkjøpsreisene, 50 prosent, tar mindre mellom 10 minutter og en halvtime. 32 prosent av reisene tar under 10 minutter. Tilsvarende tall i 2019 var på 62 prosent. Det er altså ut til at innkjøpsreiser har økt i reisetid siden 2019, 18 prosent av reisene tok mer enn 30 minutter i 2022 mot 6 prosent av reisene i 2019.

Figur 55 Innkjøpsreiser etter reisetid

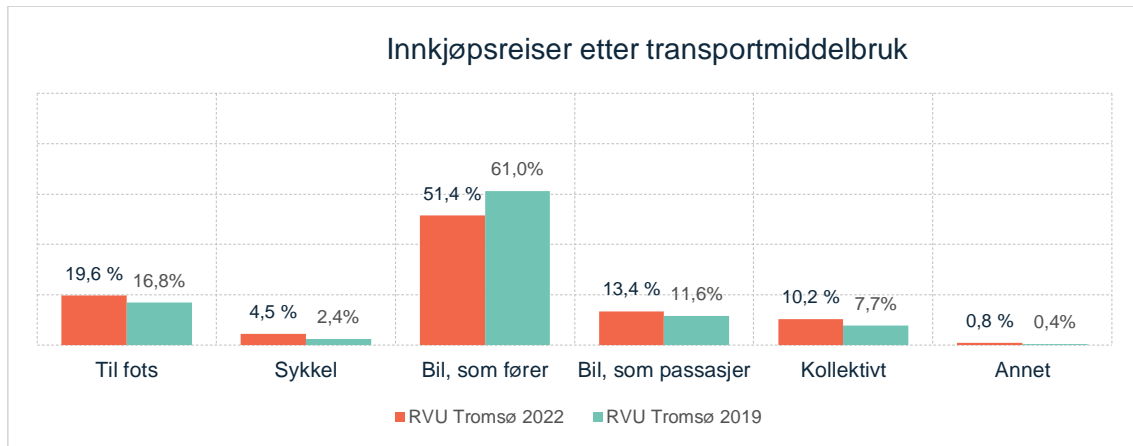


### 7.4.3. Transportmiddelbruk innkjøpsreiser

Den vanligste reisemåten på innkjøpsreiser er med bil, 65 prosent, enten som fører eller passasjer. Tallet er gått ned fra 73 prosent i 2019. Flere går til fots, nær 20 prosent mot 17 prosent i 2019. Også kollektivandelen går noe opp, fra og nær 8 prosent til drøye 10 prosent.



Figur 56 Transportmiddelbruk etter innkjøpsreiser



## 7.5 Fritidsreiser

Fritids- og besøksreiser utgjør ca. 33 prosent av alle reiser, og består av reiser i forbindelse med egne fritidsaktiviteter som kino- og teaterbesøk, konserter, restaurantbesøk, idrettsaktiviteter som tilskuer eller deltaker, joggetur, luftetur med hunden etc., og privat samvær som besøk hos venner, slektninger osv. Båttur, hyttetur, ferie og helgereiser er også inkludert.

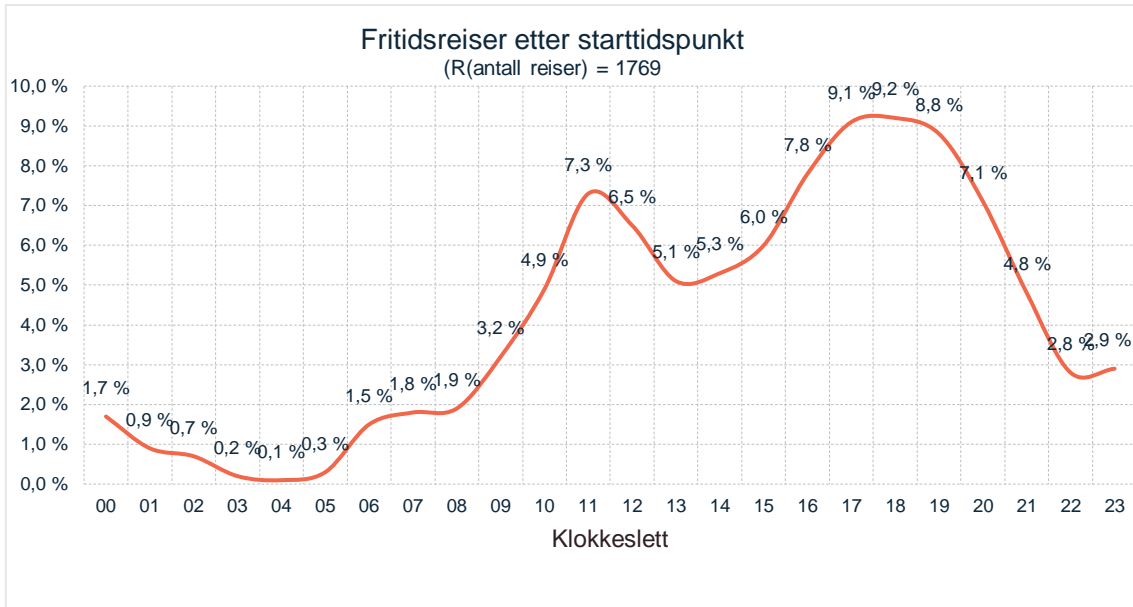
Fritidsreiser når en topp rundt klokken 18/19, for deretter å falle brått utover kvelden. Det er også lite reiseaktivitet på morgenen før klokken 11.





### 7.5.1. Fritidsreiser etter starttidspunkt

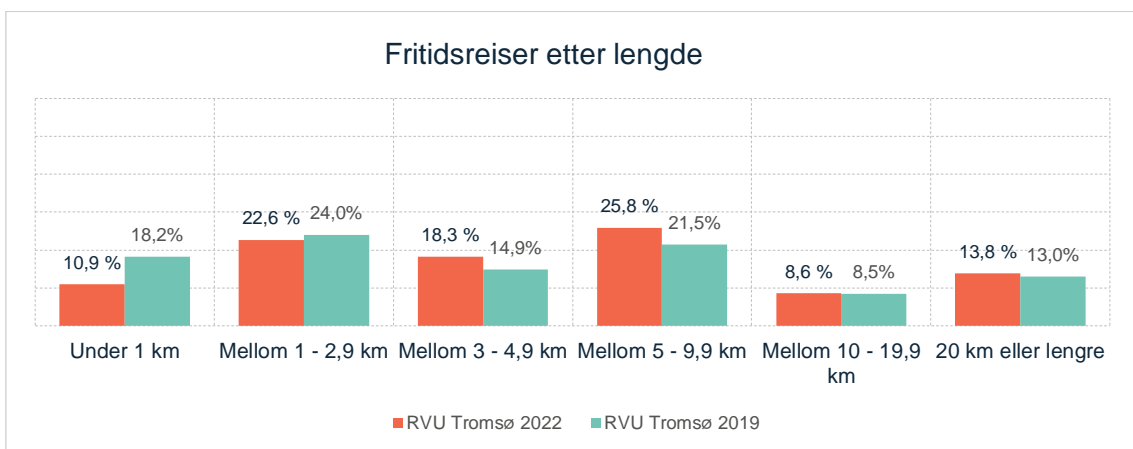
Figur 57 Fritidsreiser etter starttidspunkt



### 7.5.2. Fritidsreiser etter lengde og varighet

De fleste fritidsreiser, 34 prosent (42 prosent i 2019), foregår innenfor en lengde på 3 kilometer. 22 prosent skjer innenfor en reiselengde på 10 kilometer eller mer. Reismønsteret etter reiselengde er noe mer spredt for fritidsreiser enn for de andre reisene.

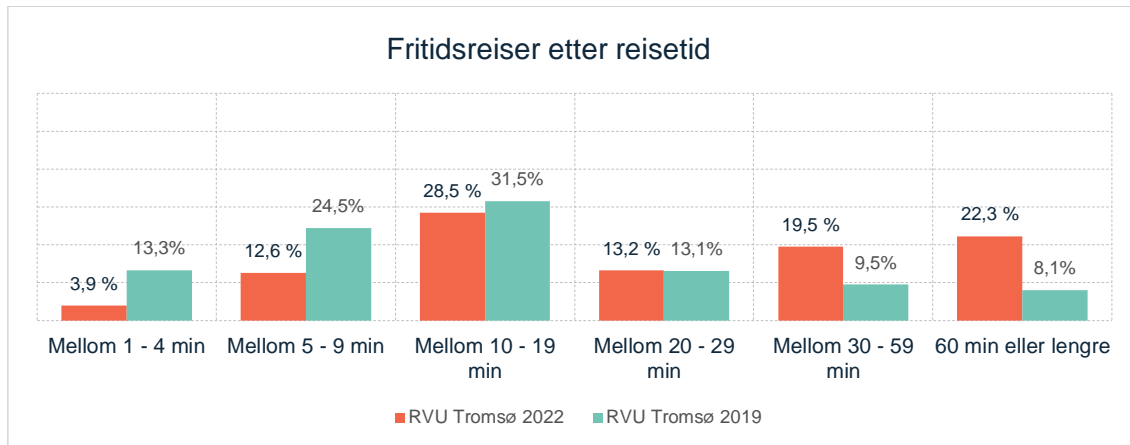
Figur 58 Fritidsreiser etter lengde





17 prosent (38 prosent i 2019) av fritidsreisene varer under 10 minutter, og ytterligere 28,5 prosent under 20 minutter. En større andel av fritidsreisene etter denne definisjonen varer mer enn en halvtime, 42 prosent i 2022 mot 18 prosent i 2019.

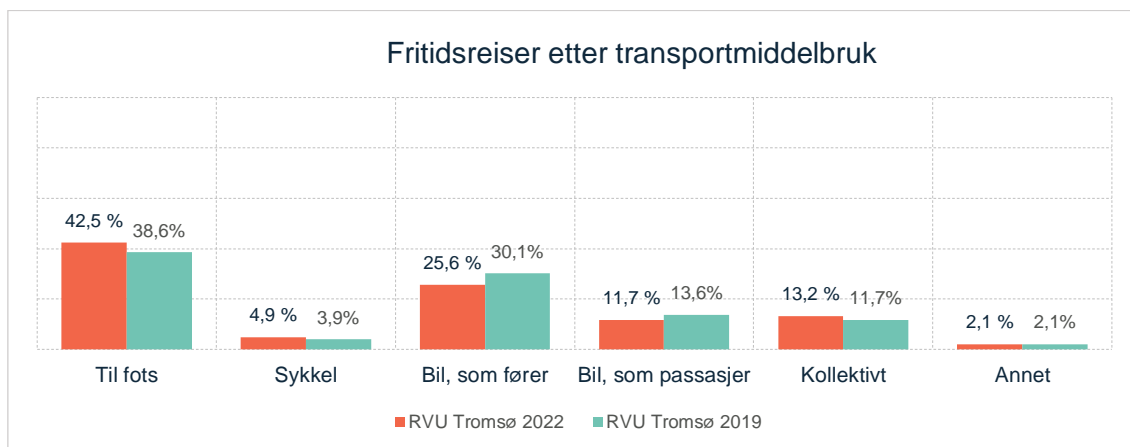
Figur 59 Fritidsreiser etter reisetid



### 7.5.3. Transportmiddelbruk fritidsreiser

Fritidsreiser skiller seg ut ved at over 4 av 10 foregår til fots (42,5 prosent). Deretter følger bil som nest hyppigste brukte transportmiddel, 37 prosent som enten fører eller passasjer. Denne andelen har gått ned fra 44 prosent i 2019.

Figur 60 Fritidsreiser etter transportmiddelbruk





## Vedlegg: Tabeller

Tabell 1. Feilmargintabell

Tabell 2. Demografi

Tabell 3. Førerkort etter demografi

Tabell 4. Eier/disponerer bil i husholdningen

Tabell 5. Tilgang til kollektivtransport

Tabell 6. Antall daglige reiser – gjennomsnitt

Tabell 7. Type reise / reiseformål

Tabell 8. Transportmiddelbruk

**Tabell 1. Feilmargintabell**

n	Prosentresultat									
	5,0 %	10,0 %	15,0 %	20,0 %	25,0 %	30,0 %	35,0 %	40,0 %	45,0 %	50,0 %
100	4,3 %	5,9 %	7,0 %	7,8 %	8,5 %	9,0 %	9,3 %	9,6 %	9,8 %	9,8 %
150	3,5 %	4,8 %	5,7 %	6,4 %	6,9 %	7,3 %	7,6 %	7,8 %	8,0 %	8,0 %
200	3,0 %	4,2 %	4,9 %	5,5 %	6,0 %	6,4 %	6,6 %	6,8 %	6,9 %	6,9 %
250	2,7 %	3,7 %	4,4 %	5,0 %	5,4 %	5,7 %	5,9 %	6,1 %	6,2 %	6,2 %
300	2,5 %	3,4 %	4,0 %	4,5 %	4,9 %	5,2 %	5,4 %	5,5 %	5,6 %	5,7 %
400	2,1 %	2,9 %	3,5 %	3,9 %	4,2 %	4,5 %	4,7 %	4,8 %	4,9 %	4,9 %
500	1,9 %	2,6 %	3,1 %	3,5 %	3,8 %	4,0 %	4,2 %	4,3 %	4,4 %	4,4 %
600	1,7 %	2,4 %	2,9 %	3,2 %	3,5 %	3,7 %	3,8 %	3,9 %	4,0 %	4,0 %
700	1,6 %	2,2 %	2,6 %	3,0 %	3,2 %	3,4 %	3,5 %	3,6 %	3,7 %	3,7 %
800	1,5 %	2,1 %	2,5 %	2,8 %	3,0 %	3,2 %	3,3 %	3,4 %	3,4 %	3,5 %
900	1,4 %	2,0 %	2,3 %	2,6 %	2,8 %	3,0 %	3,1 %	3,2 %	3,3 %	3,3 %
1000	1,4 %	1,9 %	2,2 %	2,5 %	2,7 %	2,8 %	3,0 %	3,0 %	3,1 %	3,1 %
1200	1,2 %	1,7 %	2,0 %	2,3 %	2,5 %	2,6 %	2,7 %	2,8 %	2,8 %	2,8 %

**Tabell 2. Demografi**

Demografi	Antall	Prosent
<b>Kjønn</b>		
Menn	1352	50%
Kvinner	1371	50%
<b>Alder</b>		
13-17 år	154	6%
18-24 år	224	8%
25-34 år	433	16%
35-44 år	314	12%
45-54 år	445	16%
55-66 år	616	23%
67 år +	537	20%
<b>Tromsø bydeler</b>		
Hamna	140	5%
Stakkevollan	157	6%
Borgtun	130	5%
Mortensnes og Workinnmarka	433	16%
Sentrum	234	9%
Fagereng	211	8%
Bjerkaker	187	7%
Tromsdalen	330	12%
Kroken	207	8%
Kvaløysletta/Kaldfjord	320	12%
Øvrig Tromsø	374	13,7%
<b>Utdanning</b>		
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	250	9%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	775	29%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	738	27%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	676	25%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	162	6%
Ønsker ikke å oppgi	122	5%

**Tabell 3. Førerkort for bil**

<b>Har du førerkort for bil</b>	<b>Ja</b>	<b>Nei</b>
<b>Kjønn</b>		
Menn	93 %	7%
Kvinner	88 %	12%
<b>Alder</b>		
13-17 år	0 %	100%
18-24 år	74 %	26%
25-34 år	87 %	13%
35-44 år	92 %	8%
45-54 år	96 %	5%
55-66 år	95 %	5%
67 år eller eldre	89 %	11%
<b>Tromsø bydeler</b>		
Hamna	95 %	5%
Stakkevollan	85 %	15%
Borgtun	87 %	14%
Mortensnes og Workinnmarka	91 %	9%
Sentrum	87 %	13%
Fagereng	93 %	7%
Bjerkaker	90 %	10%
Tromsdalen	92 %	8%
Kroken	87 %	13%
Kvaløysletta/Kaldfjord	92 %	8%
Øvrig	92 %	8%
<b>Utdanning</b>		
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	78 %	22%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	86 %	14%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	94 %	6%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	95 %	5%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	94 %	6%
Ønsker ikke å oppgi	78 %	22%



Tabell 4. Eier/disponerer bil i husholdningen

Eier eller disponerer du eller andre i husholdningen bil?	Ja	Nei
<b>Kjønn</b>		
Menn	86%	15%
Kvinner	81%	19%
<b>Alder</b>		
13-17 år	76%	24%
18-24 år	59%	42%
25-34 år	69%	31%
35-44 år	87%	13%
45-54 år	92%	8%
55-66 år	93%	8%
67 år eller eldre	87%	13%
<b>Tromsø bydeler</b>		
Hamna	92%	8%
Stakkevollan	77%	23%
Borgtun	72%	29%
Mortensnes og Workinnmarka	81%	19%
Sentrum	73%	27%
Fagereng	87%	13%
Bjerkaker	78%	23%
Tromsdalen	86%	14%
Kroken	86%	15%
Kvaløysletta/Kaldfjord	91%	9%
Øvrig	86%	14%
<b>Utdanning</b>		
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	82%	18%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	81%	19%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	84%	16%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	85%	15%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	87%	13%
Ønsker ikke å oppgi	77%	23%



**Tabell 5. Tilgang kollektivtransport**

Tilgang kollektivtransport	Svært god tilgang	God tilgang	Middels god tilgang	Dårlig tilgang	Svært dårlig tilgang
<b>Kjønn</b>					
Menn	60%	22%	4%	7%	7%
Kvinner	58%	23%	4%	5%	10%
<b>Alder</b>					
13-17 år	62%	13%	6%	7%	12%
18-24 år	65%	18%	4%	3%	10%
25-34 år	61%	25%	3%	3%	8%
35-44 år	58%	20%	7%	7%	8%
45-54 år	59%	24%	5%	4%	8%
55-66 år	57%	23%	5%	8%	8%
67 år eller eldre	56%	26%	2%	6%	10%
<b>Tromsø bydeler</b>					
Hamna	61%	28%	4%	1%	6%
Stakkevollan	87%	8%	1%	1%	4%
Borgtun	80%	7%	0%	2%	12%
Mortensnes og Workinnmarka	58%	32%	3%	1%	7%
Sentrum	64%	24%	1%	0%	12%
Fagereng	63%	26%	1%	1%	9%
Bjerkaker	86%	8%	1%	1%	4%
Tromsdalen	56%	33%	3%	0%	7%
Kroken	71%	20%	1%	1%	7%
Kvaløysletta/Kaldfjord	61%	25%	3%	2%	9%
Øvrig	17%	17%	18%	34%	15%
<b>Utdanning</b>					
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	50%	22%	4%	11%	14%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	55%	20%	7%	7%	12%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	62%	26%	3%	3%	6%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	65%	23%	2%	4%	6%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	56%	29%	7%	4%	4%
Ønsker ikke å oppgi	55%	8%	4%	13%	21%



**Tabell 6. Antall daglige reiser – gjennomsnitt**

<b>Antall reiser gjennomført på reisedagen</b>	<b>Gjennomsnittlig antall reiser</b>
<b>Kjønn</b>	
Menn	2,55
Kvinner	2,59
<b>Alder</b>	
13-17 år	2,75
18-24 år	2,68
25-34 år	2,87
35-44 år	3,04
45-54 år	2,85
55-66 år	2,11
67 år eller eldre	1,69
<b>Tromsø bydeler</b>	
Hamna	2,63
Stakkevollan	2,56
Borgtun	2,82
Mortensnes og Workinnmarka	2,68
Sentrum	2,48
Fagereng	2,65
Bjerkaker	2,83
Tromsdalen	2,57
Kroken	2,49
Kvaløysletta/Kaldfjord	2,59
Øvrig	2,25
<b>Utdanning</b>	
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	2,35
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	2,29
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	2,78
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	2,70
Forskerutdanning (7 eller flere år)	3,04
Ønsker ikke å oppgi	2,19





Tabell 7. Type reise / reiseformål

Type reise / reisehensikt	Til/fra arbeid	Til/fra skole	Tjeneste-reise	Innkjøpsreise	Omsorgs-/følgereise	Besøks-reise	Fritids-reise
<b>Kjønn</b>							
Menn	22%	4%	4%	29%	9%	8%	25%
Kvinner	21%	6%	3%	29%	7%	9%	26%
<b>Alder</b>							
13-17 år	5%	30%	1%	19%	0%	15%	30%
18-24 år	18%	14%	3%	24%	5%	9%	28%
25-34 år	23%	3%	4%	31%	7%	9%	23%
35-44 år	24%	1%	4%	26%	16%	6%	23%
45-54 år	28%	1%	4%	29%	9%	6%	24%
55-66 år	30%	0%	4%	29%	6%	8%	24%
67 år eller eldre	6%	0%	1%	42%	6%	10%	34%
<b>Tromsø bydeler</b>							
Hamna	21%	5%	1%	24%	12%	11%	25%
Stakkevollan	22%	4%	2%	25%	8%	5%	34%
Borgtun	19%	9%	1%	28%	6%	10%	27%
Mortensnes og Workinnmarka	19%	7%	2%	27%	8%	10%	28%
Sentrum	22%	2%	6%	30%	6%	6%	28%
Fagereng	21%	4%	2%	28%	11%	6%	28%
Bjerkaker	23%	4%	6%	31%	3%	10%	23%
Tromsdalen	22%	6%	5%	30%	7%	6%	24%
Kroken	24%	4%	5%	30%	6%	9%	23%
Kvaløysletta/Kaldfjord	21%	4%	2%	33%	11%	8%	22%
Øvrig	23%	4%	3%	30%	9%	9%	22%
<b>Utdanning</b>							
Grunnskole (inkl. ungdomsskole/framhaldsskole/realskole)	10%	19%	2%	24%	4%	14%	28%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	24%	5%	4%	32%	6%	9%	21%
Høgskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	21%	3%	4%	30%	10%	8%	25%
Høgskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	24%	1%	4%	29%	9%	6%	28%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	27%	1%	2%	26%	10%	5%	29%
Ønsker ikke å oppgi	9%	22%	3%	26%	1%	14%	27%



**Tabell 8. Transportmiddelbruk daglige reiser**

Transportmiddel	Til fots	Sykkel	Bil, som fører	Bil, som passasjer	Kollektivtransport
<b>Kjønn</b>					
Menn	22%	8%	53%	6%	13%
Kvinner	28%	5%	33%	17%	17%
<b>Alder</b>					
13-17 år	38 %	5 %	2 %	28 %	28 %
18-24 år	25 %	5 %	26 %	12 %	33 %
25-34 år	27 %	7 %	42 %	9 %	15 %
35-44 år	22 %	9 %	49 %	10 %	10 %
45-54 år	22 %	6 %	55 %	7 %	10 %
55-66 år	23 %	6 %	53 %	10 %	8 %
67 år eller eldre	25 %	4 %	48 %	13 %	11 %
<b>Tromsø bydeler</b>					
Hamna	17%	6%	50%	17%	11%
Stakkevollan	30%	11%	31%	7%	21%
Borgtun	27%	9%	33%	12%	19%
Mortensnes og Workinnmarka	29%	11%	37%	8%	15%
Sentrum	36%	9%	35%	11%	10%
Fagereng	30%	6%	42%	11%	12%
Bjerkaker	30%	5%	28%	16%	22%
Tromsdalen	20%	3%	54%	11%	12%
Kroken	19%	2%	47%	12%	21%
Kvaløysletta/Kaldfjord	15%	7%	53%	12%	13%
Øvrig	23%	1%	52%	11%	13%
<b>Utdanning</b>					
Grunnskole (inkl. ungdomskole/framhaldsskole/realskole)	25%	7%	20%	23%	23%
Videregående (inkl. gymnas/yrkesskole/handelsskole/påbygging)	16%	2%	57%	11%	14%
Høyskole/universitet – lavere grad (til og med 4 år)	21%	4%	52%	10%	13%
Høyskole/universitet – høyere grad (5 eller flere år)	23%	6%	51%	8%	12%
Forskerutdanning (7 eller flere år)	28%	5%	49%	7%	9%
Ønsker ikke å oppgi	29%	17%	20%	18%	15%
<b>Husholdningens inntekt</b>					
Under 600 000 NOK	29%	4%	26%	21%	21%
Mellom 600 000 og 999 999 NOK	20%	3%	49%	10%	17%
Mellom 1 000 000 og 1 599 000 NOK	22%	6%	49%	10%	13%
1 600 000 NOK eller mer	29%	9%	41%	9%	12%
Ønsker ikke å oppgi	27%	13%	37%	10%	13%
Vet ikke	34%	5%	18%	23%	21%



# Opinion: