



Opinion:

# NØKKELTALLSRAPPORT 2024

## Nasjonal reisevaneundersøkelse

Rapport utarbeidet av Opinion AS på vegne av Statens vegvesen og RVU-gruppa 18. mars 2025

# 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 Statens vegvesen (SVV), Jernbanedirektoratet, Bane NOR SF, Nye Veier AS, Avinor og Kystverket. Denne nøkkelrapporten er bestilt som avrop på rammeavtalen om Nasjonal RVU. Rapporten inneholder presentasjon av resultater, på samme tema som tidligere nøkkelrapporter.

For metodetekniske detaljer om tidligere års gjennomføringer henvises det til offisielle nøkkeltallsrapporter fra tidligere år. Historiske data fra 2013/14 og tidligere år er hentet fra TØI: Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 – nøkkelrapport (TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport). Nøkkeltallsrapport 2024 er produsert av Opinions RVU-team. Datagrunnlaget er kvalitetssikret av Opinions fagsjef for kvantitativ analyse og statistikk. Datagrunnlaget er basert på offisielt datasett 2024. Henvendelser om rapport og datagrunnlag kan rettes til senior prosjektleder eller kundeansvarlig. For 2024-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:

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

Roar Teige, senior prosjektleder ([roar@opinion.no](mailto:roar@opinion.no))

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

Nina Iren Hoven, senioranalytiker

Julie Opedal, analytiker

Ida-Marie Veland, analytiker

Peder Røsand, teknisk ansvarlig

# OPPSUMMERING

## TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

- 90 prosent av befolkningen over 18 år har førerkort i 2024. Fra 1992 til 2013/14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort. Fra 2013/14 til 2024 ligger andelen relativt stabilt.
- 83 prosent disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt mellom 84 og 88 prosent.
- Blant de som har tilgang til bil, er det en tydelig overvekt av de som har anledning til å benytte bilen hele dagen. Ti prosent har mulighet til å benytte bilen deler av dagen, mens syv prosent ikke har mulighet til bruk i det hele tatt.
- Gjennom hele måleperioden er det flest som har én 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 en bil faller og andelen som disponerer to biler øker. Fra 2009 til 2021 er det en svak tendens til en økende trend i å disponere tre eller flere biler. I perioden 2022 til 2024 er det ingen fremtredende endringer i bilhold.
- 95 prosent har tilgang til parkeringsplass i nærheten av der man bor. Resultatene ligger stabilt i måleperioden.
- Flere har svært god eller god tilgang til kollektivtransport enn svært dårlig eller dårlig. 57 prosent har svært eller ganske god tilgang, mens 30 prosent har svært dårlig eller dårlig tilgang. 12 prosent har middels tilgang. Resultatene fra 2023 til 2024 ligger stabilt.
- 60 prosent har tilgang til en vanlig sykkel i 2024. 19 prosent har tilgang til el-sykkel. Å ha tilgang til vanlig sykkel viser en fallende trend i måleperioden, mens el-sykkel har en økende trend.
- 69 prosent har tilgang til sykkel i 2024. I denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel. Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19. Frem til 2024 ligger andelen relativt stabilt, hvor andelen faller med to prosentpoeng.

## OMFANG AV REISER

- I snitt foretar vi 2,54 reiser per dag i 2024. Dette er noe lavere enn fjoråret, hvor gjennomsnittet var 2,60 reiser per dag.
- Størst enkeltandel av oss foretar 1-2 reiser daglig, 37 prosent. Andelen som ikke foretar noen daglige reiser har steget fra ti prosent i 2013/14 til 19 prosent i 2024.
- Flest av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer hvor andelen ligger på 21 prosent. De ulike distansene er imidlertid relativt jevnt fordelt. Det er ingen fremtredende utviklingsmønstre når det kommer til reiselengde i måleperioden 2013/14 til 2024.
- Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2024 på mellom 10 og 19 minutter. Færrest reiser er mellom 1-4 minutter.

## TRANSPORTMIDDELBRUK

- I 2024 er de fleste reisene foretatt som bilfører etterfulgt av å gå, med henholdsvis 47 og 23 prosent. 11 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 12 prosent via kollektivtransport.
- De lengste reisene, målt i kilometer, blir foretatt med kollektivtransport i 2024. Gjennomsnittlig reiselengde for kollektivreiser er på 58,4 km. Dette inkluderer flyreiser.
- I 2024 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, bil som passasjer og kollektivt, med om lag 40 minutter hver. Sykling har kortest gjennomsnittstid på 19 minutter.

## REISEFORMÅL

- Formålet til flest reiser som er foretatt i 2024 er handel eller service, etterfulgt av fritid og arbeid. Færrest reiser i forbindelse med skole/studiested og tjenestereiser.
- Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet ved arbeidsreiser, med 55 prosent. 18 prosent av arbeidsreisene blir gjort med kollektivtransport, etterfulgt av å gå med 12 prosent. 8 prosent av reisene blir foretatt med sykkel som fremkomstmiddel, og 5 prosent som passasjer i bil med andre. Det er ingen fremtredende endringer fra 2023 til 2024.
- Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte. Når det gjelder skolereiser med bil, foretas noen flere reiser som passasjer.
- Det er en overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 54 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 14 prosent gjøres med kollektivtransport og 13 prosent til fots.
- Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører, som har en andel på 77 prosent. Det er reisemåten bil som fører som har størst endring fra 2023, men en økning på 18 prosentpoeng.
- Ved 55 prosent av handlereisene kjøres det bil selv. 21 prosent blir gjennomført til fots og 13 prosent i bil som passasjer.
- 40 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 29 prosent. 15 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 8 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 4 prosent via sykkel.

# INNHOLDSFORTEGNELSE

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Forord</b>                                       | <b>1</b>  |
| <b>Oppsummering</b>                                 | <b>2</b>  |
| <b>Figurregister</b>                                | <b>6</b>  |
| <b>Kapittel 1: Bakgrunn, formål og definisjoner</b> | <b>8</b>  |
| <b>Kapittel 2: Gjennomføring og metode</b>          | <b>10</b> |
| Intervjuopplegg .....                               | 10        |
| Spørreskjema.....                                   | 11        |
| Stedfesting, reisetid og -avstand.....              | 12        |
| Datagrunnlag og utvalg .....                        | 13        |
| Respons og vektning .....                           | 14        |
| Presentasjon av resultater i denne rapporten .....  | 15        |
| <b>Kapittel 3: Tilgang til transportmidler</b>      | <b>16</b> |
| Antall biler i husholdningen.....                   | 18        |
| Parkering i nærheten av boligen .....               | 19        |
| Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid ..... | 20        |
| Tilgang til kollektivtransport.....                 | 20        |
| Tilgang til ulike transportmidler .....             | 22        |
| Tilgang til sykkel .....                            | 23        |
| Tilgang til moped/MC .....                          | 24        |
| Helsemessige problemer .....                        | 25        |
| <b>Kapittel 4: Omfang av reiser</b>                 | <b>27</b> |
| Antall daglige reiser .....                         | 27        |
| Daglige reiser i strekning.....                     | 30        |
| Daglige reiser i tid.....                           | 31        |
| <b>Kapittel 5: Transportmiddelbruk</b>              | <b>32</b> |
| Bruk av transportmidler .....                       | 32        |
| Bruk av transportmidler i strekning.....            | 34        |
| Bruk av transportmidler i tid .....                 | 37        |
| <b>Kapittel 6: Reiseformål</b>                      | <b>39</b> |
| Daglige reiser etter formål.....                    | 39        |
| Arbeidsreiser.....                                  | 40        |
| Skolereiser .....                                   | 44        |
| Tjenestereiser .....                                | 47        |
| Omsorgsreiser.....                                  | 50        |
| Handlereiser.....                                   | 54        |
| Fritidsreiser .....                                 | 58        |

## FIGURREGISTER

|  |    |
|--|----|
| Figur 1: Eksempel reiseregistrering .....  | 9  |
| 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 gratis parkeringsplass ved arbeid .....                                     | 20 |
| Figur 8: Tilgang til kollektivtransport .....  | 20 |
| Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler .....   | 22 |
| Figur 10: Tilgang til sykkel .....   | 23 |
| Figur 11: Tilgang til moped/MC .....   | 24 |
| Figur 12: Andel med bevegelingsutfordringer .....  | 26 |
| Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag .....  | 27 |
| Figur 14: Antall daglige reiser i intervaller .....  | 28 |
| Figur 15: Daglige reiser i strekning .....   | 30 |
| Figur 16: Daglige reiser i tid .....   | 31 |
| Figur 17: Transportmiddelbruk .....  | 32 |
| Figur 18: Bruk av transportmidler i strekning – kollektivt ikke inkludert fly, drosje, båt ..... | 35 |
| Figur 19: Reiseavstand inndelt etter transportmiddelbruk .....                                   | 36 |
| Figur 20: Transportmiddelbruk inndelt etter reiseavstand .....                                   | 36 |
| Figur 21: Bruk av transportmidler i tid .....  | 37 |
| Figur 22: Reisetid inndelt etter transportmiddel .....   | 38 |
| Figur 23: Daglige reiser etter formål .....  | 39 |
| Figur 24: Transportmiddel ved arbeidsreiser .....  | 40 |
| Figur 25: Arbeidsreisens starttidspunkt .....  | 41 |
| Figur 26: Arbeidsreisens lengde i strekning .....  | 42 |
| Figur 27: Arbeidsreisens lengde i tid .....  | 43 |
| Figur 28: Transportmiddel ved skolereiser .....  | 44 |
| Figur 29: Skolereisens lengde i strekning .....  | 45 |
| Figur 30: Skolereisens lengde i tid .....  | 46 |
| Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser .....   | 47 |
| Figur 32: Tjenestereisens lengde i strekning .....   | 48 |
| Figur 33: Tjenestereisens lengde i tid .....   | 49 |
| Figur 34: Transportmiddel ved omsorgsreiser .....  | 50 |
| Figur 35: Omsorgsreisens formål .....  | 51 |
| Figur 36: Omsorgsreisens lengde i strekning .....  | 52 |
| Figur 37: Omsorgsreisens lengde i tid .....  | 53 |
| Figur 38: Transportmiddel ved handlereiser .....   | 54 |
| Figur 39: Handlereisens starttidspunkt .....   | 55 |
| Figur 40: Handlereisens lengde i strekning .....   | 56 |
| Figur 41: Handlereisens lengde i tid .....   | 57 |
| Figur 42: Transportmiddel ved fritidsreiser .....  | 58 |
| Figur 43: Fritidsreisens starttidspunkt .....  | 59 |
| Figur 44: Fritidsreisens lengde i strekning .....  | 60 |
| Figur 45: Fritidsreisens lengde i tid .....  | 61 |

## TABELLREGISTER

|   |           |
|---|-----------|
| <i>Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå.....</i> | <i>13</i> |
| <i>Tabell 2: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2024.....</i>                          | <i>13</i> |
| <i>Tabell 3: Respons i RVU 1985 - 2024. Prosent og glidende gjennomsnitt.....</i>   | <i>14</i> |
| <i>Tabell 4: Bil etter type energibærer.....</i>                                    | <i>18</i> |
| <i>Tabell 5: Helsemessige problemer.....</i>  | <i>25</i> |
| <i>Tabell 6 Antall daglige reiser - historiske tall.....</i>                        | <i>29</i> |
| <i>Tabell 7: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel.....</i> | <i>35</i> |



# 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 og årlig fra og med 2016.

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

Dataene som er benyttet i denne rapporten er fra RVU 2024, og fra tidligere år der dataene er sammenlignbare.

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

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

## Hva defineres som en reise?

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

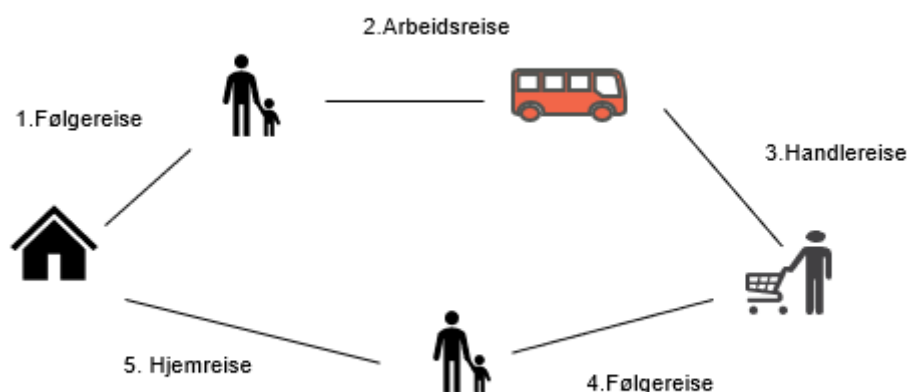
I reisevaneundersøkelsene gjøres det et skille mellom reiser som man har foretatt på en bestemt dag (i går), og lange reiser (innenfor de siste 30 dager). Lange reiser defineres som reiser på 100 km eller lengre én vei, enten i Norge eller til/fra utlandet.

## Daglige reiser

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

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

Figur 1: Eksempel reiseregistrering



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

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

## KAPITTEL 2: GJENNOMFØRING OG METODE

Kapitlet gir en overordnet beskrivelse av gjennomføring og metode. For detaljer henvises det til dokumentasjonsnotat, levert fra Opinion sammen med datasett for 2024.

### Intervjuopplegg

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

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

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

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

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

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

2020-datasettet er derfor 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).

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, 2023 og 2024 har datainnsamlingen foregått via brev/web/CATI gjennom hele året. Det har med andre ord ikke vært gjennomført endring i spørreskjema eller metode siden 2022. Vi nevner likevel situasjonen i 2020 og 2021 her i dette avsnittet, slik at lesere av rapporten og brukere av datasettene har bakgrunnsinformasjon om historikken.

I 2024 har 90 prosent av intervjuene vært gjennomført som selvutfylling på web og 10 prosent av intervjuene gjennomført som CATI intervjuer. Web er den dominerende metoden og den metoden Opinion er tryggest på gir det mest korrekte resultatbilde (en unngår intervjuerpåvirkning). Det etterstrebes kontinuerlig i datainnsamlingen å få flest mulig av respondentene til å besvare på web (etter ønske fra oppdragsgiver).

## Spørreskjema

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

Følgende liste viser skjemaets åtte seksjoner med noen hovedpunkter:

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

5. Reisefrekvens
  - Hyppighet ulike reisemåter på den tiden av året da intervjuet ble foretatt
6. Lange reiser siste måned (ekstraspørsmål, bare til nasjonalt basisutvalg)
  - Antall reiser siste 30 dager (i Norge over 100 km og/eller til/fra utland)
  - For hver reise: Ukedag, formål, start- og endested og transportmiddel
  - Evt. overnattinger
7. Reisemuligheter til jobb (arbeidsreisen)
  - Anslag på reiselengde (korteste veg) og tidsbruk for ulike transportmåter
  - Muligheter for parkering ved arbeidsplass, og for dekning av reisekostnader
8. Husholdningen
  - Antall personer i husstanden og deres slektskap til intervjupersonen
  - Alder, førerkort og yrkesaktivitet for husstandsmedlemmer
  - Parkeringstilgang ved bostedet
  - Kollektivtilbud ved bostedet
9. Bakgrunnsinformasjon
  - Utdanning, yrke og bransje (yrkesaktive)
  - Egen inntekt og husholdningens inntekt
  - Fysiske problemer som begrenser bruk av transportmidler
  - Respondentens fødeland

## Stedfesting, reisetid og -avstand

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

Metodene for stedfesting under intervju er i stadig endring. I RVU 2016-2019 ble kartløsningen til Google Maps inkludert, som også er benyttet siden. Stedfesting av oppgitte adresser til grunnkrets og kommune gjøres automatisk såfremt respondenten klarer å oppgi en gyldig lokasjon i kartløsningen. Der dette ikke er tilfelle, er det i 2024 gjort en omfattende jobb med manuell koding av adresser oppgitt i fritekst. Som resultat av dette er stedfestingen i 2024 nær 100%.

Tabell 3 viser oversikt over variabler stedfestet på grunnkretsnivå. Mange av tilfellene med manglende grunnkrets gjelder steder i utlandet. Hvis man ser bort fra disse er stedfestingen i 2024 over 99% for alle typer steder. 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 syv-sifret delområdenummer. Dette gjelder 1.8% av respondentene i 2024.

Tabell 1: Stedfestede variabler. Andel observasjoner på grunnkrets nivå

| Type sted                | Registrert for                                   | (2018/2019/2020/2021/2022/2023/2024)                |
|--------------------------|--|---|
| Bosted                   | Alle respondenter                                | (98,5 / 98,5 / 95,2 / 99,97 / 99,97 / 99,5 / 100)   |
| Bosted2                  | Respondenter som oppgir å ha et sekundært bosted | (83,8 / 98,2 / 83,1 / 98,10 / 96,54 / 94,95 / 95,9) |
| Arbeidssted              | Yrkesaktive med fast oppmøtested                 | (92,6 / 95,9 / 83,5 / 98,59 / 96,62 / 95,50 / 99,5) |
| Skole/studiested         | Skoleelever/studenter med fast oppmøtested       | (66,9 / 95,8 / 79,8 / 98,59 / 98,60 / 96,48 / 98,7) |
| Start- og endested reise | Daglige reiser                                   | (87,0 / 91,4 / 80,0 / 98,21 / 97,97 / 92,41 / 98,3) |

## Datagrunnlag og utvalg

RVU 2024 består av et landsdekkende nasjonalt utvalg og flere lokale tilleggsutvalg. Tilleggsutvalgene er definert for geografiske regioner som er bevisst oversamlet for å styrke analysegrunnlaget for disse områdene.

I datamaterialet for RVU 2024 finnes også tilleggsutvalg for en del mindre bykommuner/byområder. Sammensetningen av utvalg i RVU 2024 er vist i tabell 2. Som vi ser, er intervjugrunnlagene svært ulike mellom områdene med tilleggsutvalg og de uten.

Tabell 2: Utvalg og utvalgsstørrelser RVU 2024

| Områder med tilleggsutvalg   | Antall kommuner | Befolkning (13 år+) SSB 01.01.2024 | Antall intervjuer | Utvalgsprosent |
|------------------------------|-----------------|------------------------------------|-------------------|----------------|
| Bergensområdet               | 10              | 387331                             | 5812              | 1.50%          |
| Buskerudbyen                 | 4               | 157227                             | 2419              | 1.54%          |
| Grenland                     | 4               | 95731                              | 2025              | 2.12%          |
| Halden                       | 1               | 27882                              | 371               | 1.33%          |
| Moss                         | 1               | 45345                              | 1082              | 2.39%          |
| Nedre Glomma                 | 2               | 125468                             | 1688              | 1.35%          |
| Nord-Jæren                   | 9               | 301960                             | 5045              | 1.67%          |
| Osloområdet                  | 20              | 1225067                            | 8063              | 0.66%          |
| Resten av Østfold            | 8               | 71783                              | 780               | 1.09%          |
| Tromsø                       | 1               | 68344                              | 2450              | 3.58%          |
| Trondheimsområdet            | 8               | 271621                             | 5276              | 1.94%          |
| Kommuner med tilleggsutvalg  | 68              | 2777759                            | 35011             | 1.26%          |
| Kommuner uten tilleggsutvalg | 289             | 1997736                            | 1129              | 0.06%          |
| Hele landet                  | 357             | 4775495                            | 36140             | 0.76%          |

Til sammen 68 kommuner er dekket av tilleggsutvalg i RVU 2024. Dette utgjør 19 prosent av landets kommuner (etter kommuneinndelingen i 2020) og 58 prosent av befolkningen over 13 år (pr 2024). Dermed har vi 289 kommuner (81 prosent av kommunene, 42 prosent av befolkningen) som er representert gjennom et atskillig mer sparsomt nasjonalt utvalg. I 159 av de minst befolkede kommunene er det færre enn 10 intervjuer i RVU 2024.

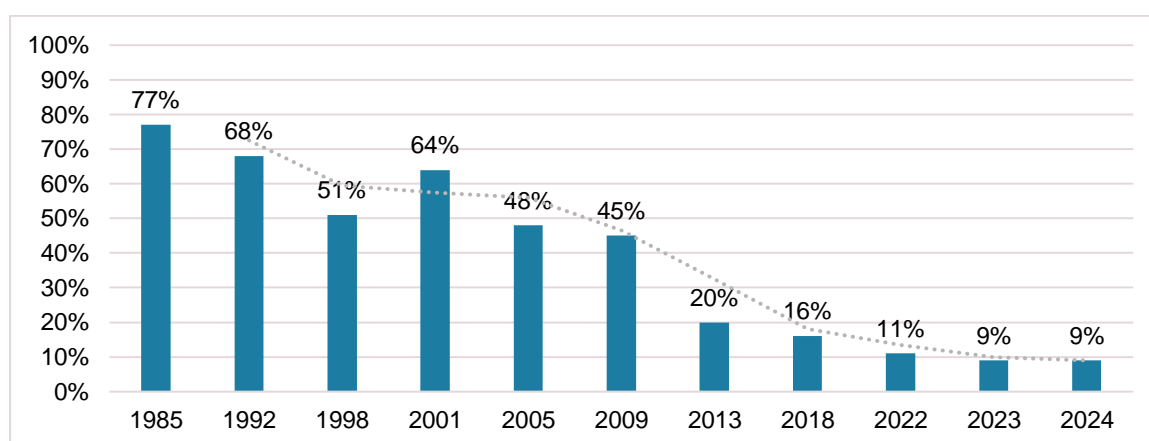
Intervjugrunnlaget bestemmer hvilke geografiske inndelinger som egner seg for lokale analyser. Generelt kan områdene med tilleggsutvalg analyseres separat. Områdene uten tilleggsutvalg har for lavt intervjugrunnlag for geografiske inndelinger. De inkluderes fortrinnsvis i nasjonale tall.

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

## Respons og vekting

For RVU 2020 ble det ikke presentert en samlet responsrate i og med at gjennomføring er levert av 2 forskjellige leverandører. I 2021 ble det heller ikke presentert responsrater, da det ble benyttet to ulike metoder for datainnsamling gjennom året. For 2022 derimot ble det registrert en responsrate på 11 %. I 2024 er responsraten på 9 prosent. Overordnet er responsrater i tråd med en mangeårig utvikling med synkende svarvillighet i spørreundersøkelser, kombinert med økende vanskeligheter med å oppnå kontakt med telefonrespondenter.

Tabell 3: Respons i RVU 1985 - 2024. Prosent og glidende gjennomsnitt



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

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

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

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

Dataene er vektet på følgende variabler:

- kjønn
- alder
- geografi
- reisedag

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

## Presentasjon av resultater i denne rapporten

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

Data fra 2020, 2021, 2022, 2023 og 2024 er fra datasett som Opinion har samlet inn, bearbeidet og tilrettelagt.

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

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

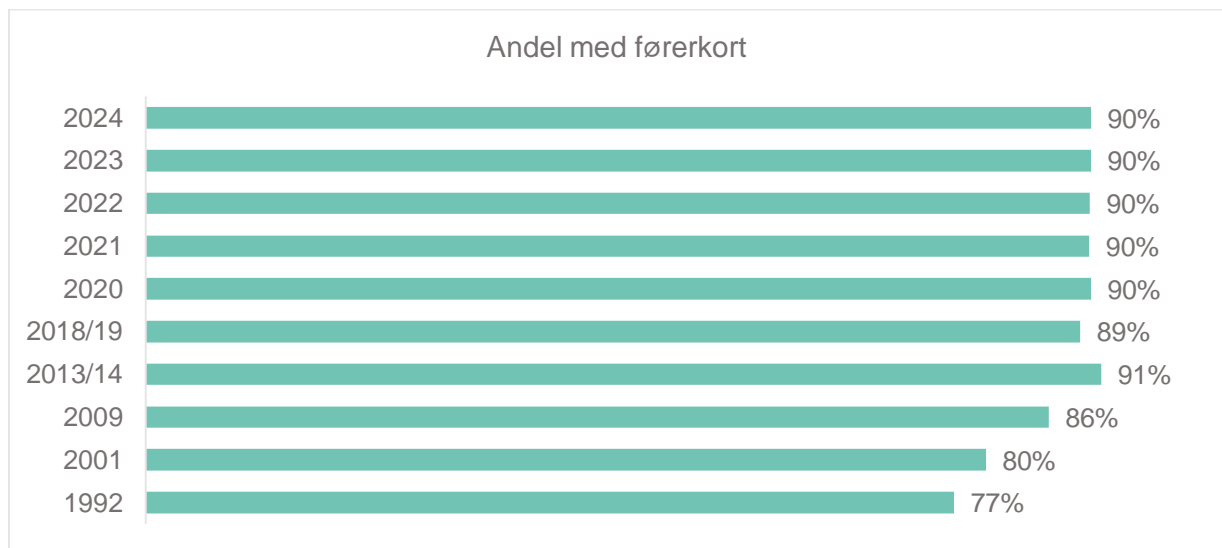


## KAPITTEL 3: TILGANG TIL TRANSPORTMIDLER

### Førerkort

90 prosent av befolkningen over 18 år har førerkort i 2024. Fra 1992 til 2013/14 har det vært en stigende trend i andel med førerkort. Fra 2013/14 til 2024 ligger andelen relativt stabilt.

Figur 2: Førerkort for bil



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

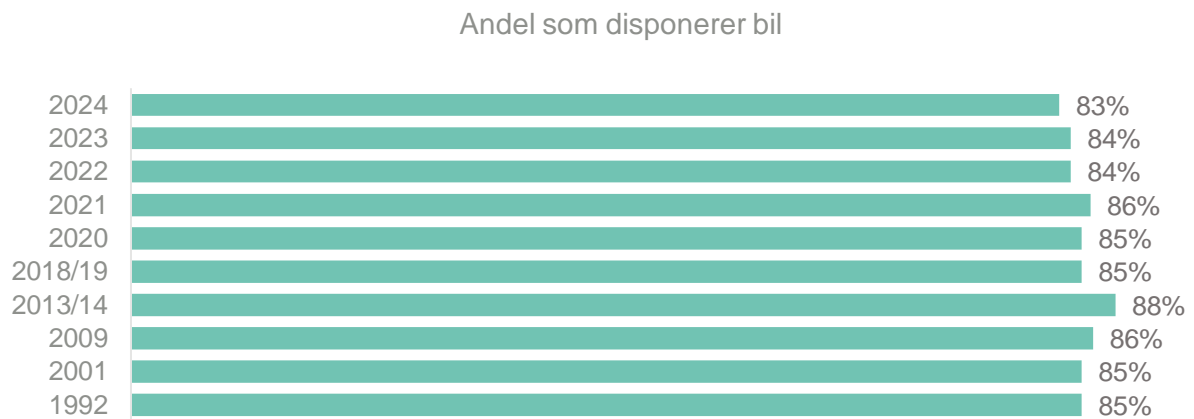
Vi finner en høy andel personer med førerkort blant:

- Menn
- Aldersgruppen 45+ år
- Par med og uten barn
- Høyskole-/universitetsutdannede med høyere grad
- Yrkesaktive og alderspensjonister

## Tilgang til bil

83 prosent disponerer bil. Gjennom hele måleperioden ligger andelen relativt stabilt mellom 84 og 88 prosent.

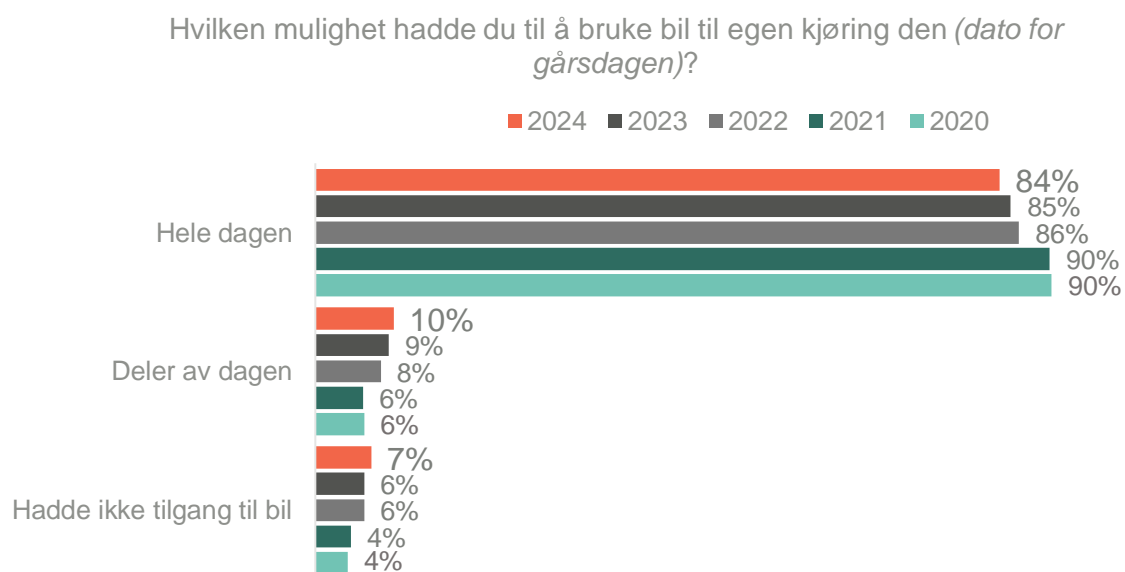
Figur 3: Andel som disponerer bil



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

Blant de som har tilgang til bil, er det en tydelig overvekt av de som har anledning til å benytte bilen hele dagen. Ti prosent har mulighet til å benytte bilen deler av dagen, mens syv prosent ikke har mulighet til bruk i det hele tatt.

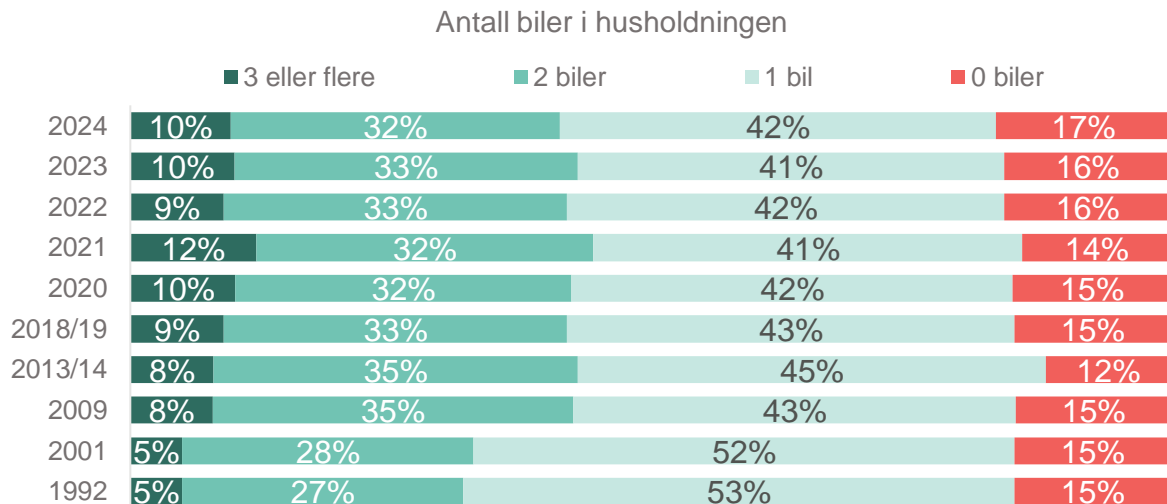
Figur 4: Tilgang til å benytte bil



## Antall biler i husholdningen

Gjennom hele måleperioden er det flest som har én 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 en bil faller og andelen som disponerer to biler øker. Fra 2009 til 2021 er det en svak tendens til en økende trend i å disponere tre eller flere biler. I perioden 2022 til 2024 er det ingen fremtredende endringer i bilhold.

Figur 5: Antall biler i husholdningen



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

Tabell 4: Bil etter type energibærer

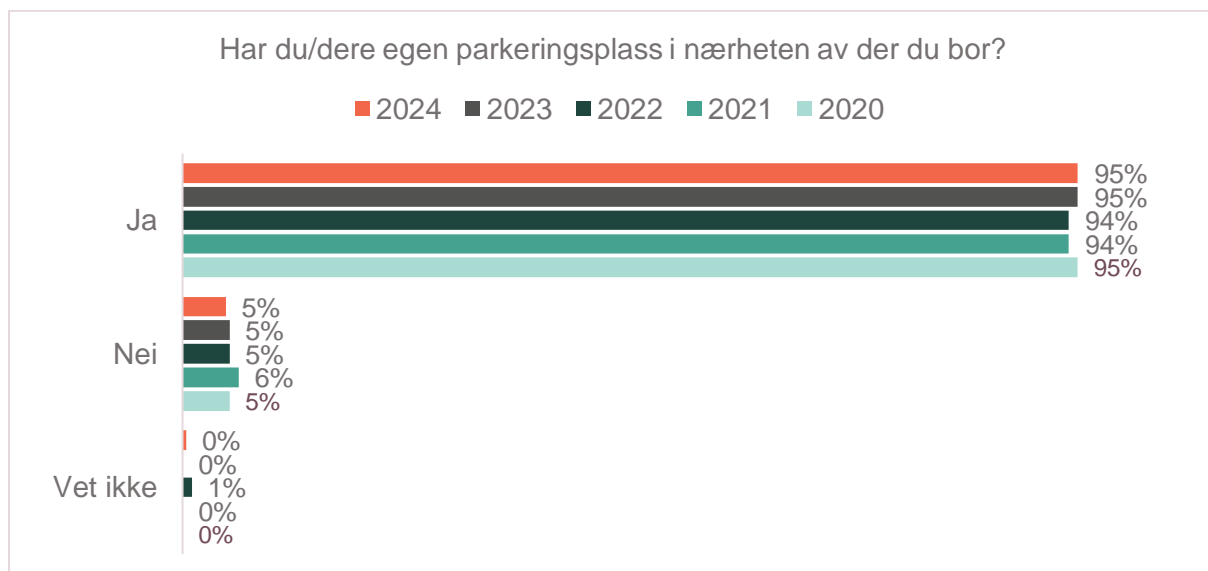
| Biler etter type energibærer  | Andel av bilene |             | Biler per husstand |             |
|-------------------------------|-----------------|-------------|--------------------|-------------|
|                               | 2024            | 2023        | 2024               | 2023        |
| Bensin/Diesel                 | 61%             | 65%         | 0.84               | 0.91        |
| Elektrisitet                  | 27%             | 24%         | 0.38               | 0.34        |
| Hybrid/annet                  | 11%             | 10%         | 0.15               | 0.14        |
| Ukjent energibærer            | 1%              | 1%          | 0.01               | 0.01        |
| <b>Alle typer energibærer</b> | <b>100%</b>     | <b>100%</b> | <b>1.38</b>        | <b>1.41</b> |

Gjennomsnittlig antall biler per husstand er 1.38 i 2024 (dette inkluderer husstander uten biler). 27% av bilene er elbiler, en økning på 3 prosentpoeng fra 2023.

## Parkering i nærheten av boligen

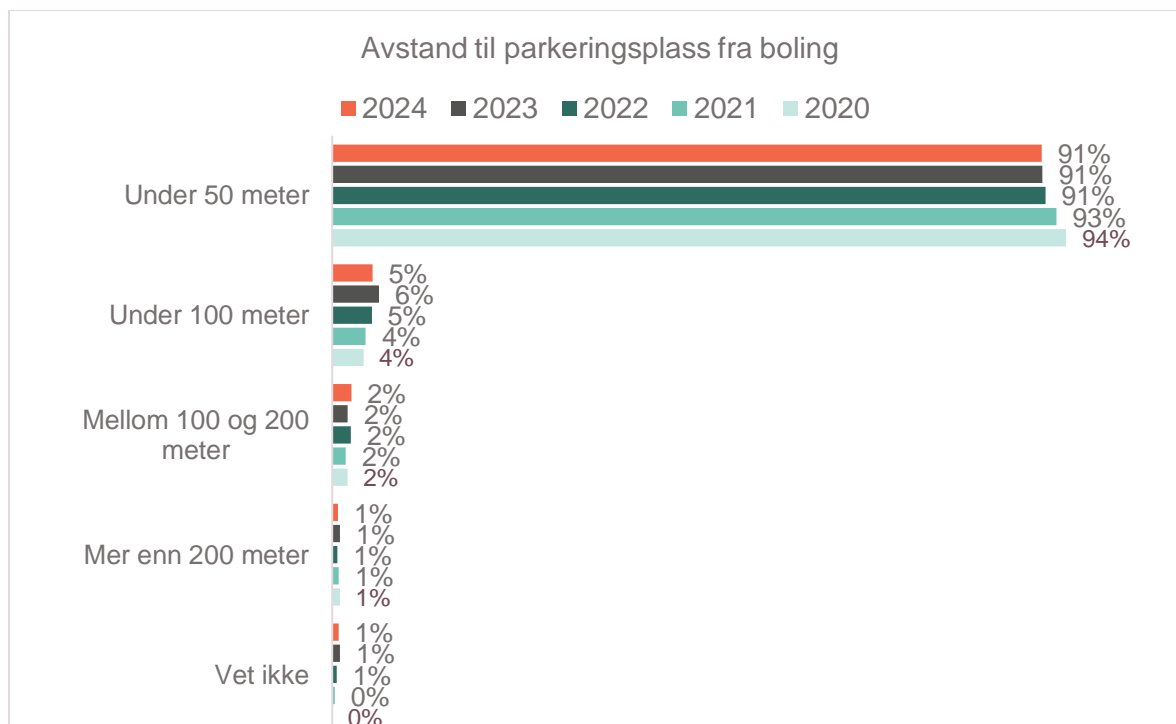
95 prosent har tilgang til parkeringsplass i nærheten av der man bor. Resultatene ligger stabilt i måleperioden.

Figur 6: Parkering i nærheten av boligen



Blant de som har egen parkeringsplass er det størst andel som har dette under 50 meter fra boligen.

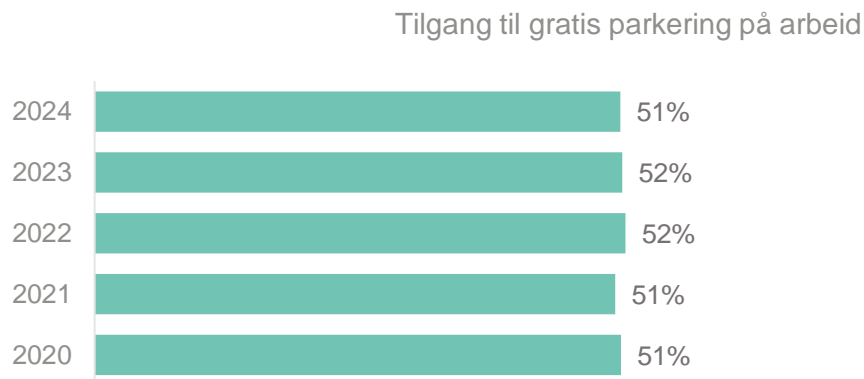
Figur 7: Avstand til egen parkeringsplass



## Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid

I 2024 har 51 prosent av arbeidstagere mulighet til å kjøre til jobb (disponerer bil og har førerkort), og kan parkere gratis på plass disponert av arbeidsgiver. Dette gjelder de som har fast oppmøtested på jobb. Andelen ligger relativt stabilt i måleperioden.

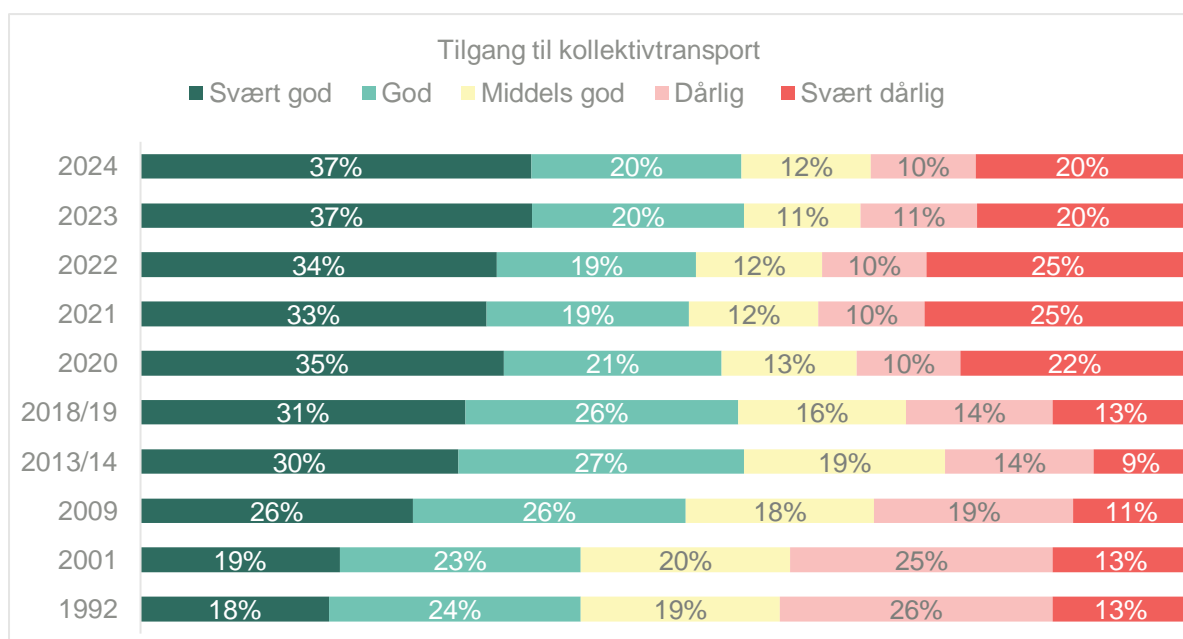
Figur 7: Tilgang til gratis parkeringsplass ved arbeid



## Tilgang til kollektivtransport

Flere har svært god eller god tilgang til kollektivtransport enn svært dårlig eller dårlig. 57 prosent har svært eller ganske god tilgang, mens 30 prosent har svært dårlig eller dårlig tilgang. 12 prosent har middels tilgang. Resultatene fra 2023 til 2024 ligger stabilt.

Figur 8: Tilgang til kollektivtransport



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

Grupper som rapporterer best tilgang til kollektivtransport i RVU 2023 er:

- Aldersgruppen 25-34 år
- Høyere grad / forskerutdanning
- Enslige uten barn
- Studenter
- Husstander med minst 1 600 000 i inntekt

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

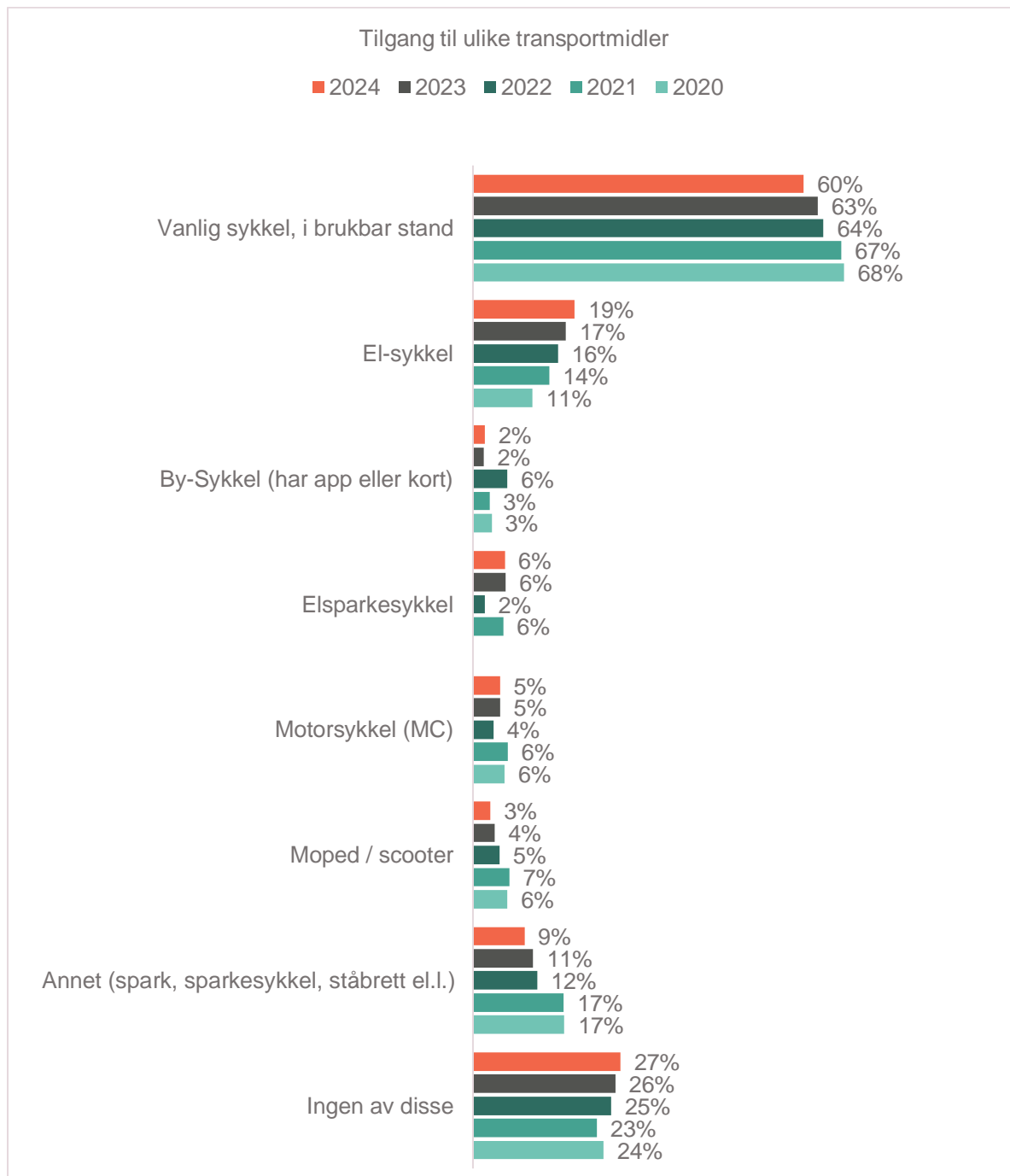
#### 5) Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport

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

60 prosent har tilgang til en vanlig sykkel i 2024. 19 prosent har tilgang til el-sykkel. Å ha tilgang til vanlig sykkel viser en fallende trend i måleperioden, mens el-sykkel har en økende trend.

Figur 9: Tilgang til ulike transportmidler



## Tilgang til sykkel

69 prosent har tilgang til sykkel i 2024. I denne andelen inngår både vanlig sykkel, elsykkel eller app/kort til bysykkel. Tidsperioden 1992 til 2009 viser en økende trend, før andelen faller fra 2009 frem til 2018/19. Frem til 2024 ligger andelen relativt stabilt, hvor andelen faller med to prosentpoeng.

Figur 10: Tilgang til sykkel



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

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

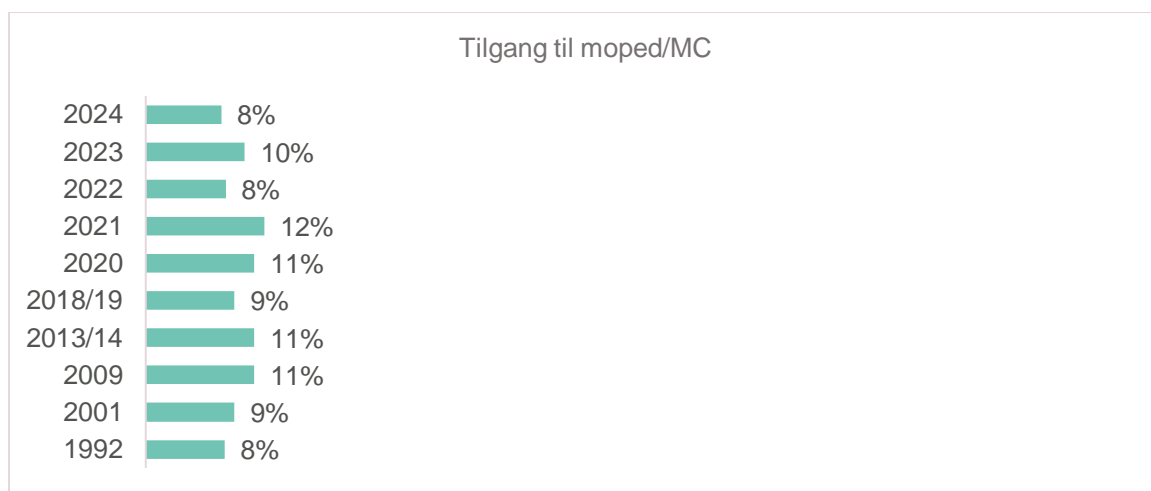
- Menn
- Aldersgruppene 13-17 år og 35-66 år
- Høyskole/universitetsutdannelse
- Par med barn
- Yrkesaktive
- Høy husstandsinntekt



## Tilgang til moped/MC

8 prosent har tilgang til moped/MC. Andelen som har tilgang til dette har ligget relativt stabilt mellom 8 og 12 prosent gjennom måleperioden.

Figur 11: Tilgang til moped/MC



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

Vi finner en høyere andel personer med tilgang til moped/MC blant:

- Menn
- Aldersgruppene 45-54 år

## Helsemessige problemer

10 prosent har fysiske problemer som begrenser deres muligheter til å bevege seg utendørs eller bruke transportmidler. Blant de som har problemer, er det størst andel som har problemer med å gå etterfulgt av å sykle.

Tabell 5: Helsemessige problemer

| Gjør det vanskelig å:           | Andel av alle | Andel av de som har problemer |
|---------------------------------|---------------|-------------------------------|
| Gå                              | 8             | 74                            |
| Sykle                           | 5             | 52                            |
| Reise med fly                   | 2             | 19                            |
| Reise med andre kollektivmidler | 3             | 32                            |
| Bil som passasjer               | 1             | 6                             |
| Kjøre bil selv                  | 2             | 20                            |

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

Figur 12 Andel med bevegelsesutfordringer

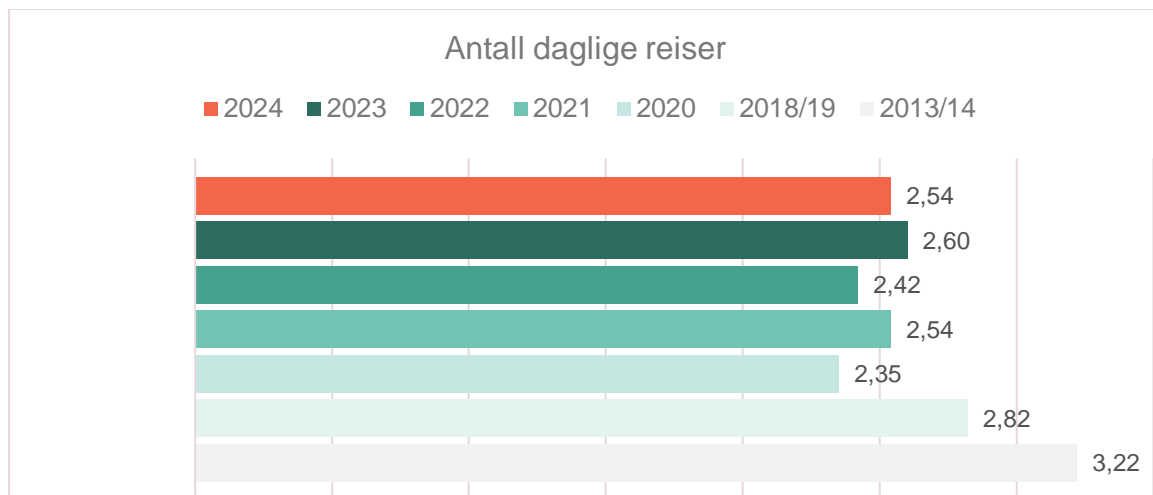


## KAPITTEL 4: OMFANG AV REISER

### Antall daglige reiser

Hver og en av oss / hver nordmann foretar 2,54 reiser i gjennomsnitt per dag i 2024. Dette er noe lavere enn fjoråret, hvor gjennomsnittet var 2,60 reiser per dag. Det må understrekes at oppfordring om å unngå unødvendige reiser i forbindelse med koronapandemien har vært gjeldende i varierende grad i deler av 2021 og 2020, og i begynnelsen av 2022.

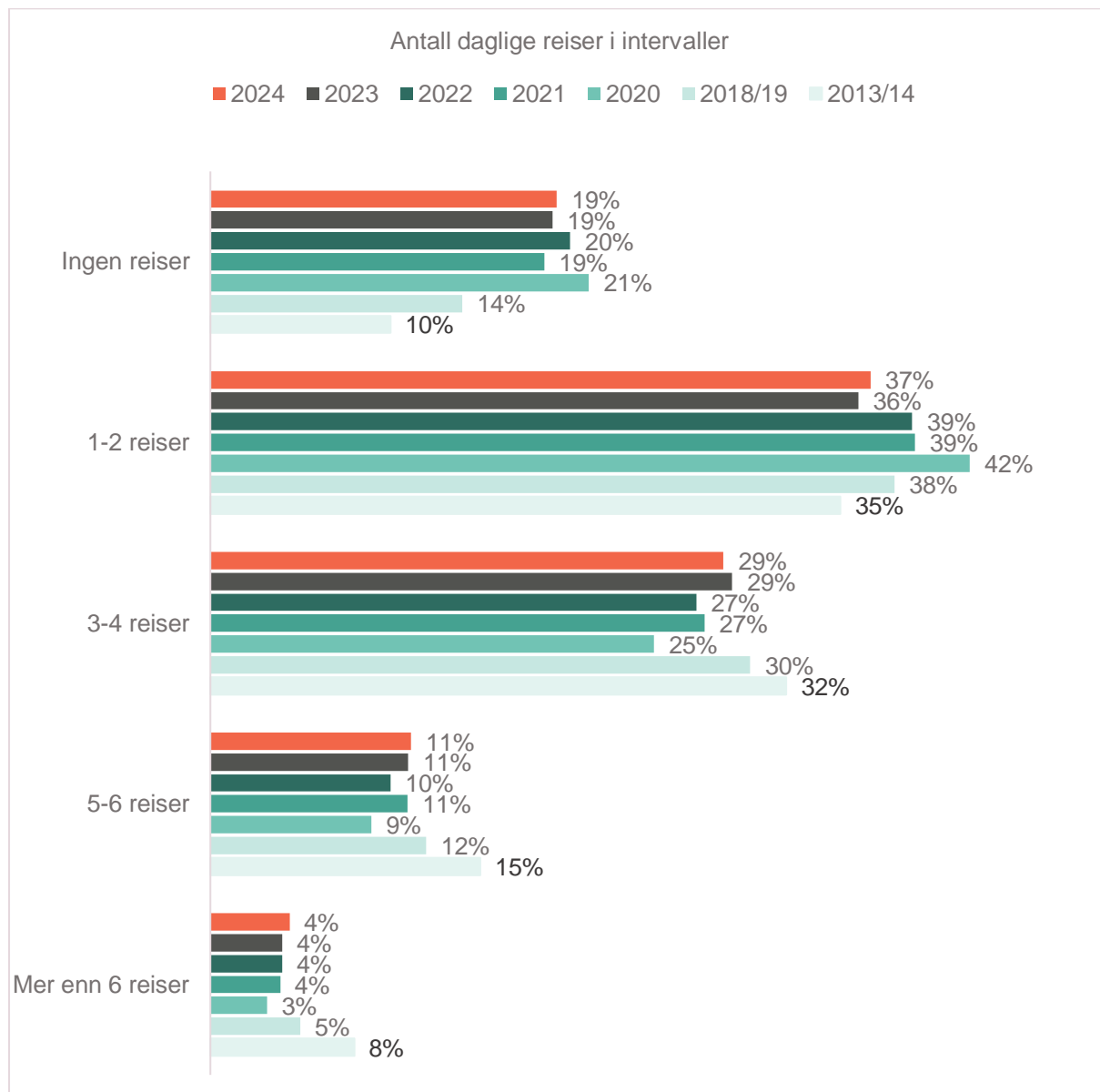
Figur 13: Gjennomsnittlig antall reiser per dag



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

De fleste, 37 prosent, reiser 1 eller 2 ganger daglig. Andelen som ikke foretar noen daglige reiser har steget siden 2013/14, fra 10 til 19 prosent i 2024.

Figur 14: Antall daglige reiser i intervaller



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

Tabell 6 Antall daglige reiser - historiske tall

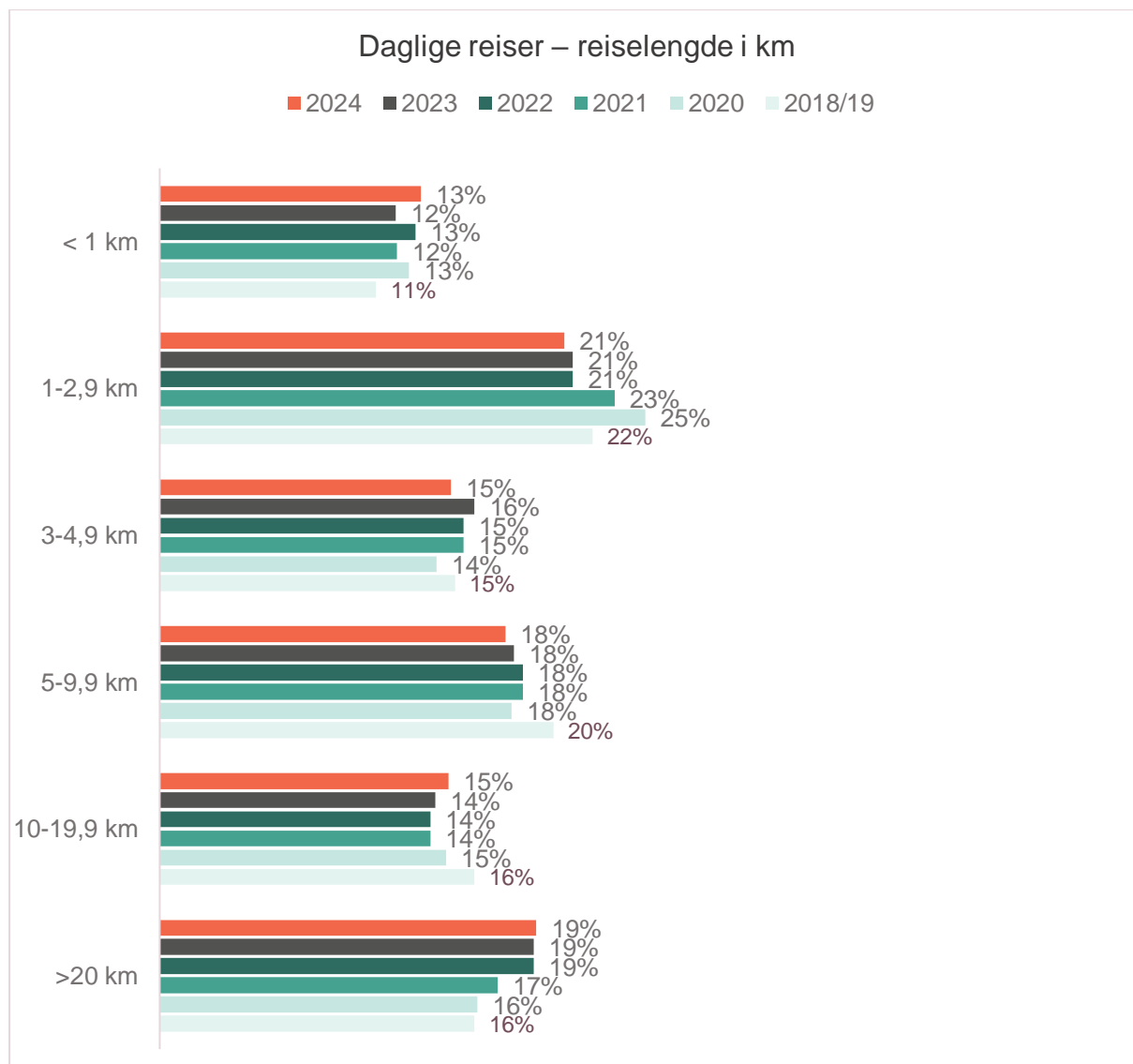
| Antall reiser pr dag | 1992 | 2001 | 2009 | 2013/14 | 2018/19 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|----------------------|------|------|------|---------|---------|------|------|------|------|------|
| Ingen reiser         | 15   | 15   | 14   | 10      | 14      | 21   | 19   | 20   | 19   | 19   |
| 1-2 reiser           | 35   | 35   | 30   | 35      | 38      | 42   | 39   | 39   | 36   | 37   |
| 3-4 reiser           | 29   | 28   | 31   | 32      | 30      | 25   | 27   | 27   | 29   | 29   |
| 5-6 reiser           | 15   | 14   | 17   | 15      | 12      | 9    | 11   | 10   | 11   | 11   |
| 7 reiser og mer      | 6    | 8    | 9    | 7       | 5       | 3    | 4    | 4    | 4    | 4    |
| Sum                  | 100  | 100  | 100  | 100     | 100     | 100  | 100  | 100  | 100  | 100  |

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

## Daglige reiser i strekning

Flest av de daglige reisene er mellom 1-2,9 kilometer hvor andelen ligger på 21 prosent. De ulike distansene er imidlertid relativt jevnt fordelt. Det er ingen fremtredende utviklingsmønstre når det kommer til reiselengde i måleperioden 2013/14 til 2024.

Figur 15: Daglige reiser i strekning

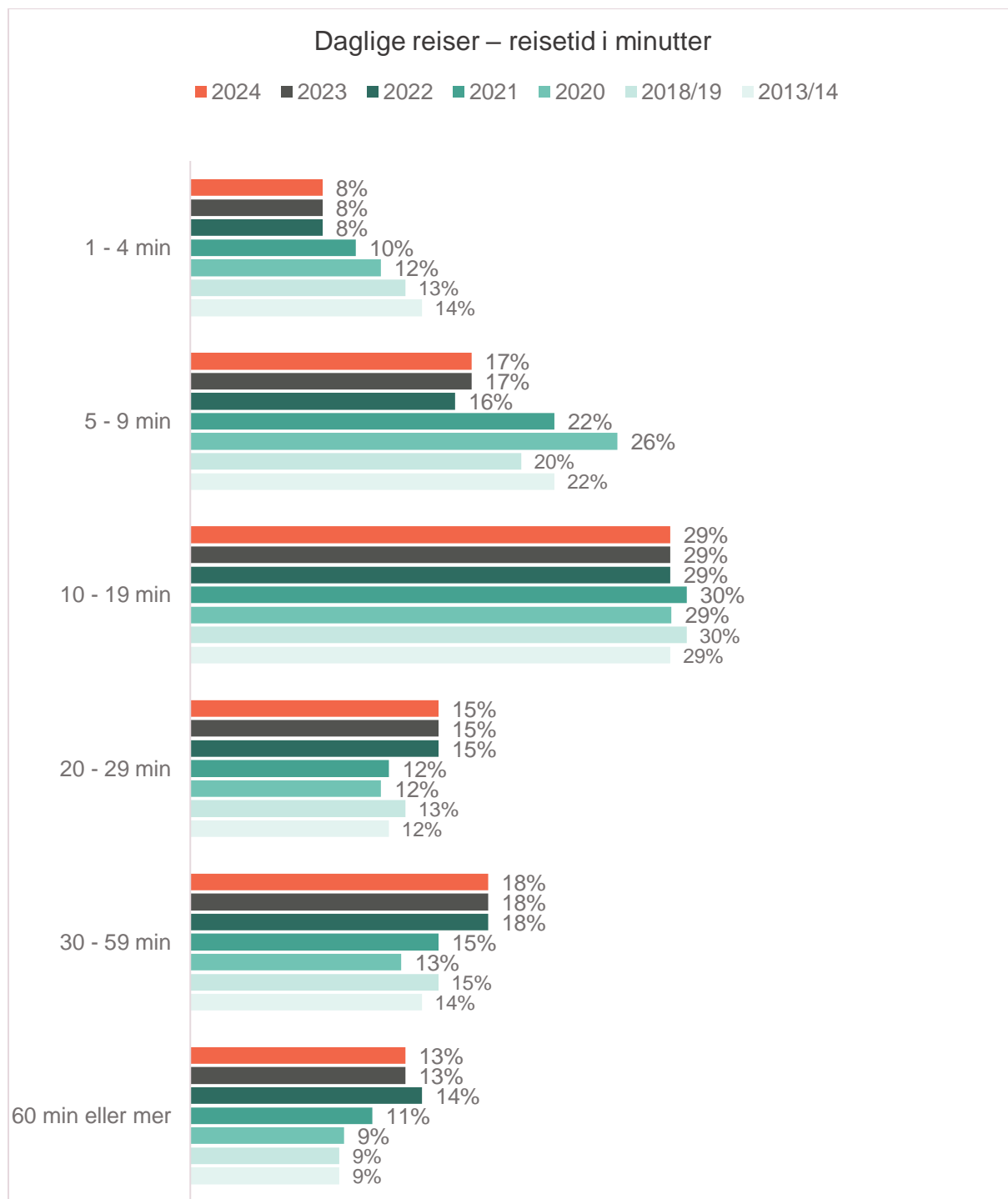


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

## Daglige reiser i tid

Når det kommer til reisetid på de daglige reisene, er de fleste reisene i 2024 på mellom 10 og 19 minutter. Færrest reiser er mellom 1-4 minutter.

Figur 16: Daglige reiser i tid



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

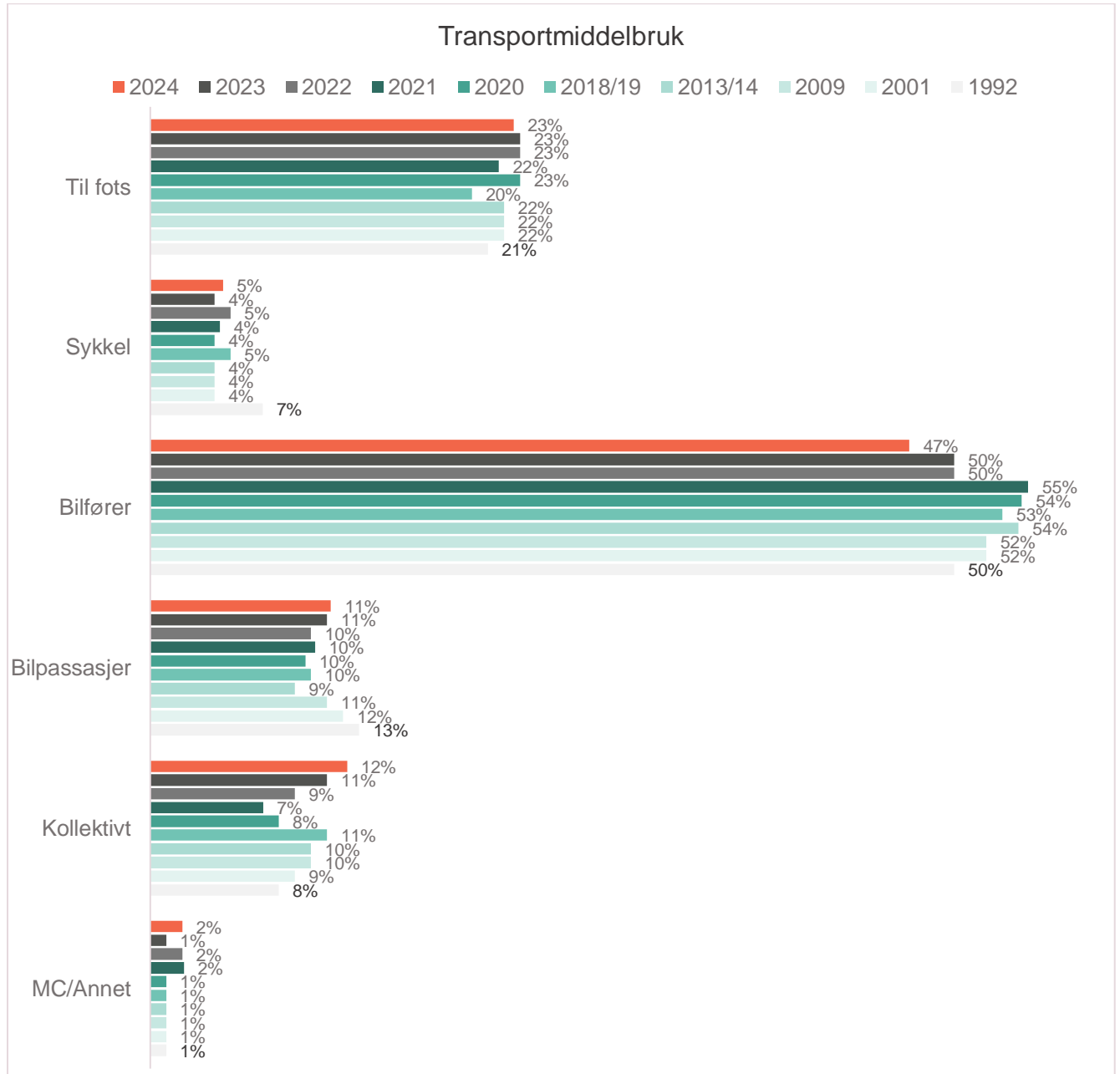


## KAPITTEL 5: TRANSPORTMIDDELBRUK

### Bruk av transportmidler

I 2024 er de fleste reisene foretatt som bilfører etterfulgt av å gå, med henholdsvis 47 og 23 prosent. 11 prosent av reisene er foretatt som bilpassasjer og 12 prosent via kollektivtransport.

Figur 17: Transportmiddelbruk



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

Nasjonalt er gangandelen av reisene på 23 prosent. I følgende grupper er andelen gangturer høyest

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

Nasjonalt er andelen reiser som bilfører 47 prosent. I følgende grupper er andelen reiser som bilfører høyere:

- Menn
- Personer eldre enn 34 år
- Videregående og lavere grad ved universitet/høyskole
- Yrkesaktive og alderspensjonister

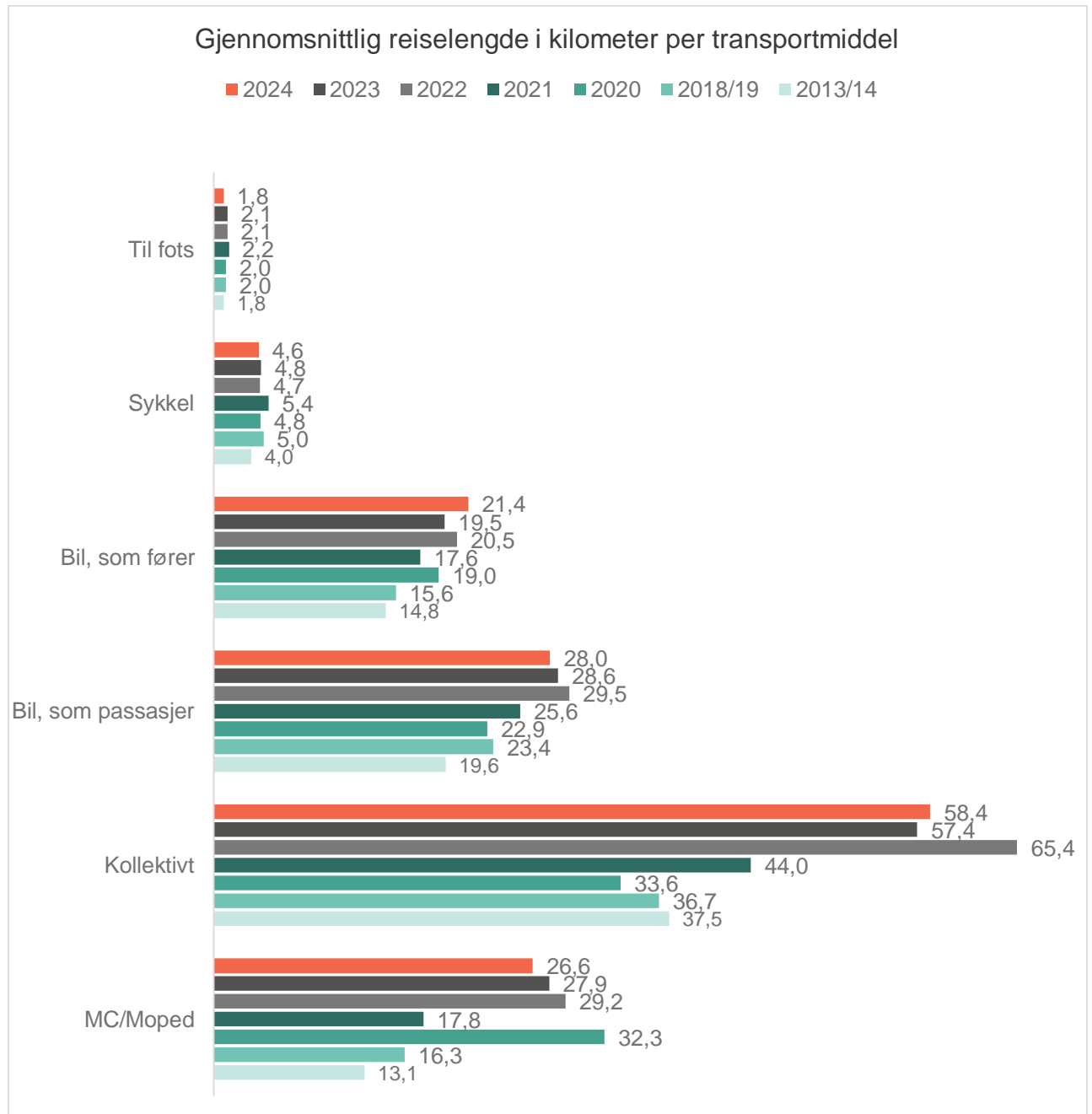
Nasjonalt er sykkelandelen 5 prosent. I følgende grupper er andelen som sykler høyere:

- Aldersgruppen 35-44 år
- De med høyere utdanning
- Yrkesaktive

## Bruk av transportmidler i strekning

De lengste reisene, målt i kilometer, blir foretatt med kollektivtransport i 2024. Gjennomsnittlig reiselengde for kollektivreiser er på 58,4 km. Flere flyreiser i 2024 sammenlignet med tidligere år bidrar til å forklare noe av økte reiselengden

Figur 17: Bruk av transportmidler i strekning

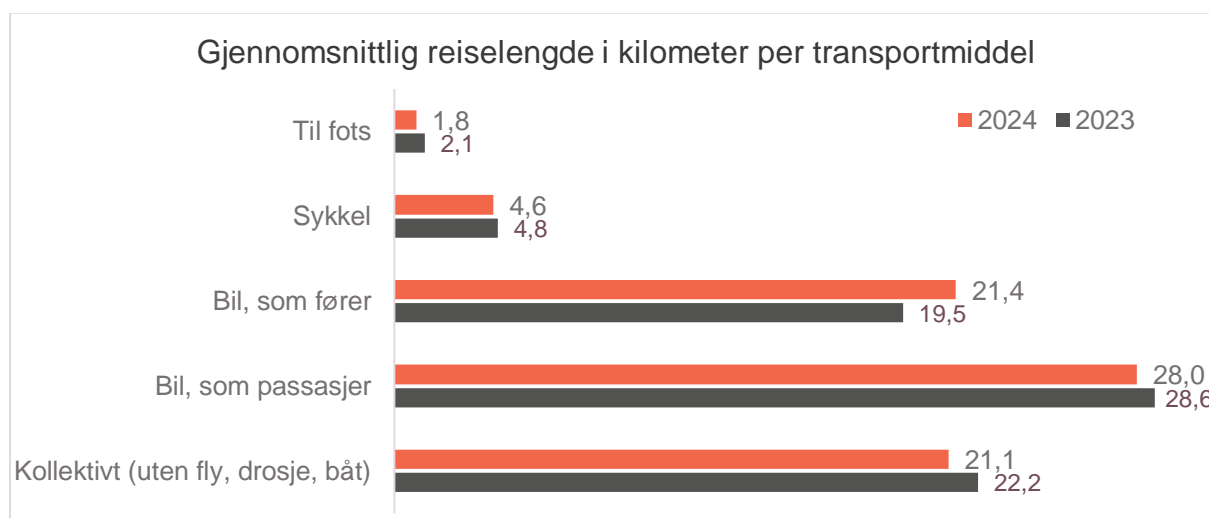


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

Det er flere forekomster av lange turer med kollektivtransport i datasettet, der flere lange reiser med fly bidrar til å forklare den høyere snittlengden sammenliknet med 2020 og 2021. Data fra 2020, 2021, 2022 som viser «Kollektivt» er **ikke direkte sammenlignbare** med tidligere års data. Det skyldes manglende informasjon om hva som er lagt til grunn for å estimere «kollektivt» i tidligere rapporter.

Med ny definisjon av kollektivreiser, der fly, taxi og båt er tatt ut, er gjennomsnittlig reiselengde på nivå med bilreiser, og lavere enn reiser som bilpassasjer. Dette er vist for 2023-2024 i figuren nedenfor.

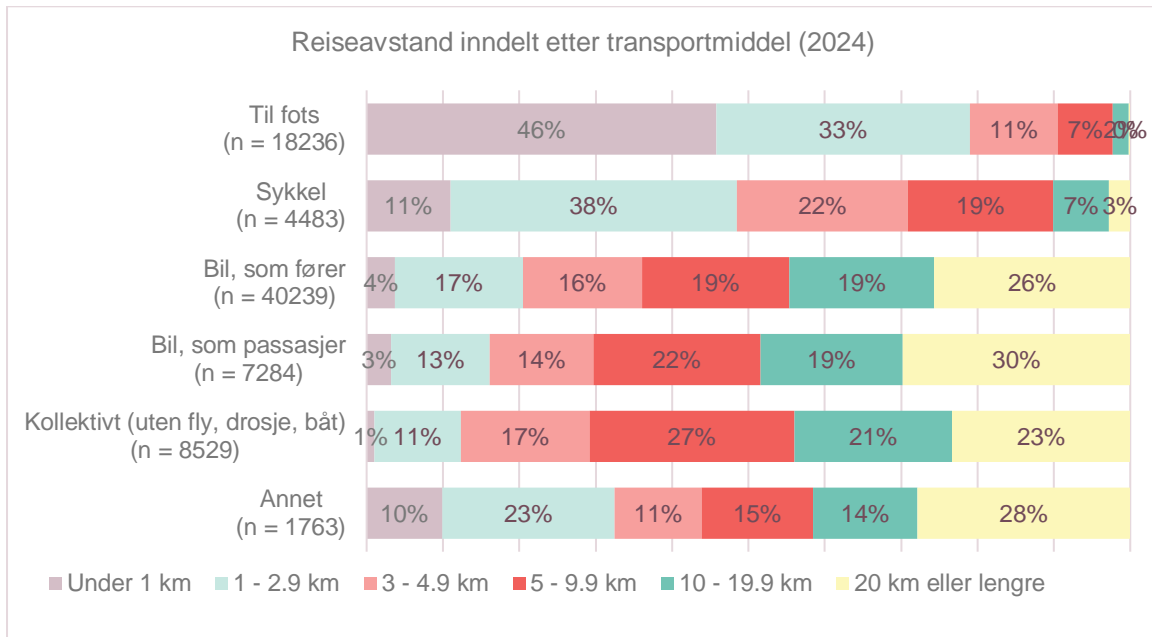
Figur 18: Bruk av transportmidler i strekning – kollektivt ikke inkludert fly, drosje, båt



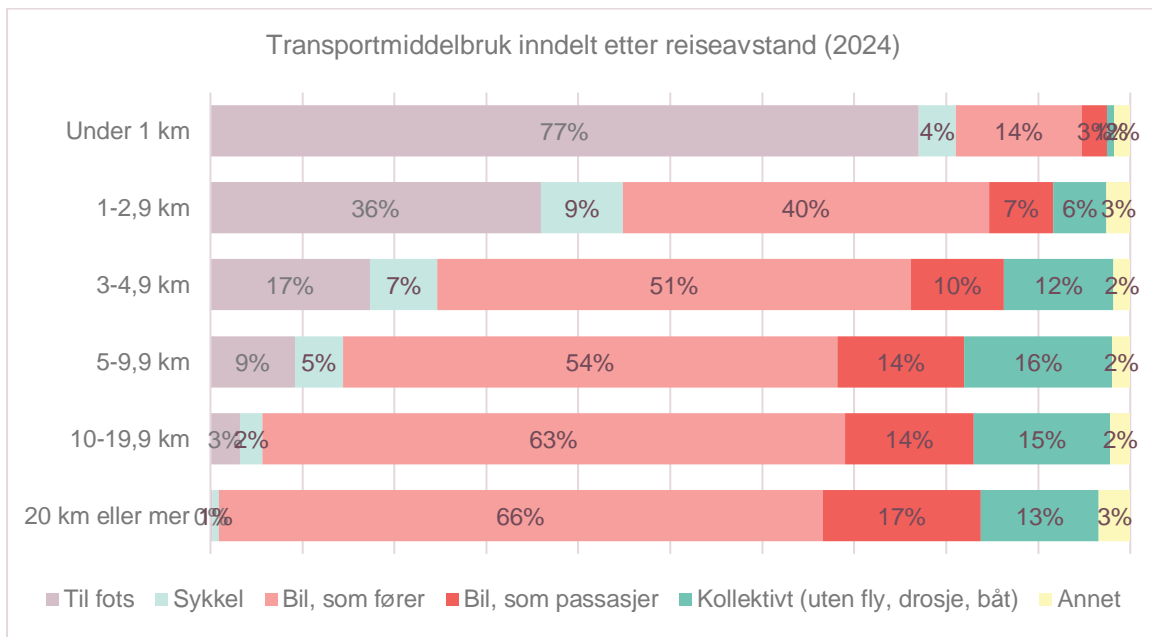
Tabell 7: Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel

| Gjennomsnittlig reiseavstand og -lengde etter transportmiddel | Reiseavstand i KM | Reiselengde i MIN |
|---|-------------------|-------------------|
| Til fots  | 1,8               | 27,1              |
| Kollektivt  | 58,42             | 46                |
| Kollektivt, uten fly, drosje, båt                             | 21,12             | 38,9              |
| Bil, som fører  | 21,4              | 31,9              |
| Bil, som passasjer  | 27,96             | 39,2              |
| Sykkel  | 4,6               | 19,2              |
| MC/Moped  | 26,58             | 37,7              |
| Annet   | 16,16             | 50,3              |

Figur 19: Reiseavstand inndelt etter transportmiddelbruk



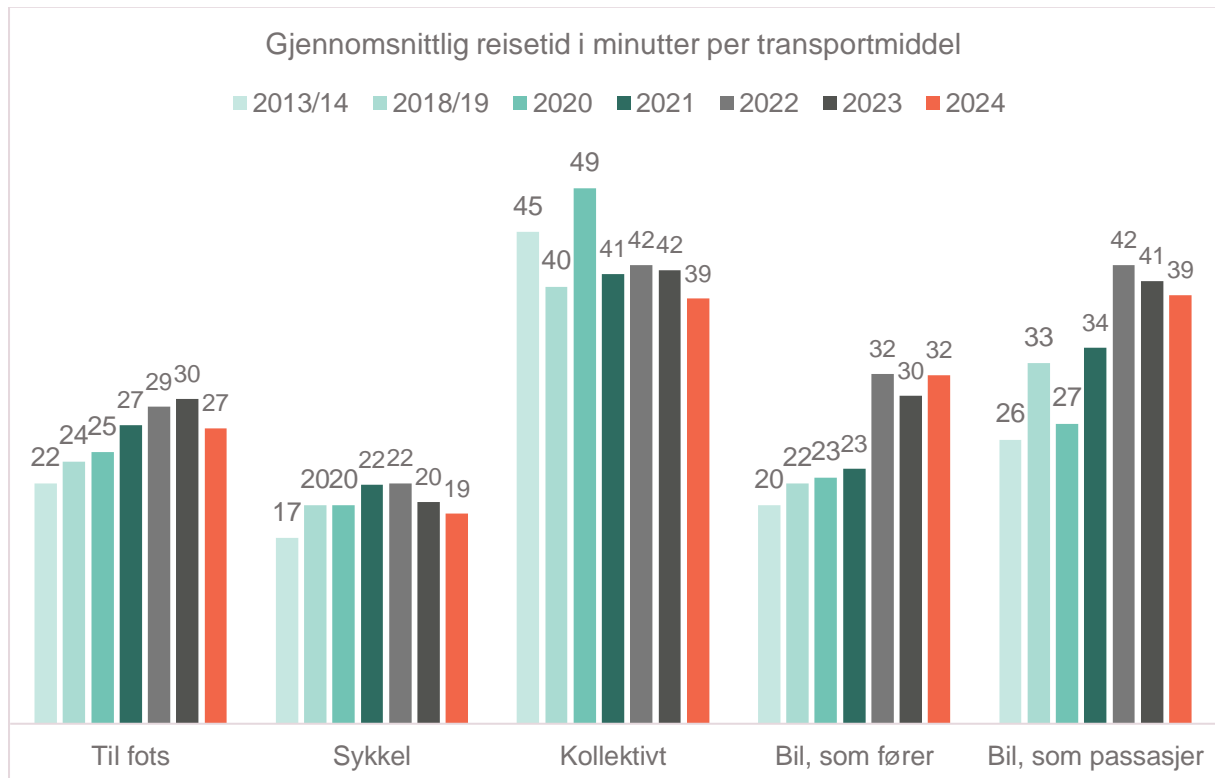
Figur 20: Transportmiddelbruk inndelt etter reiseavstand



## Bruk av transportmidler i tid

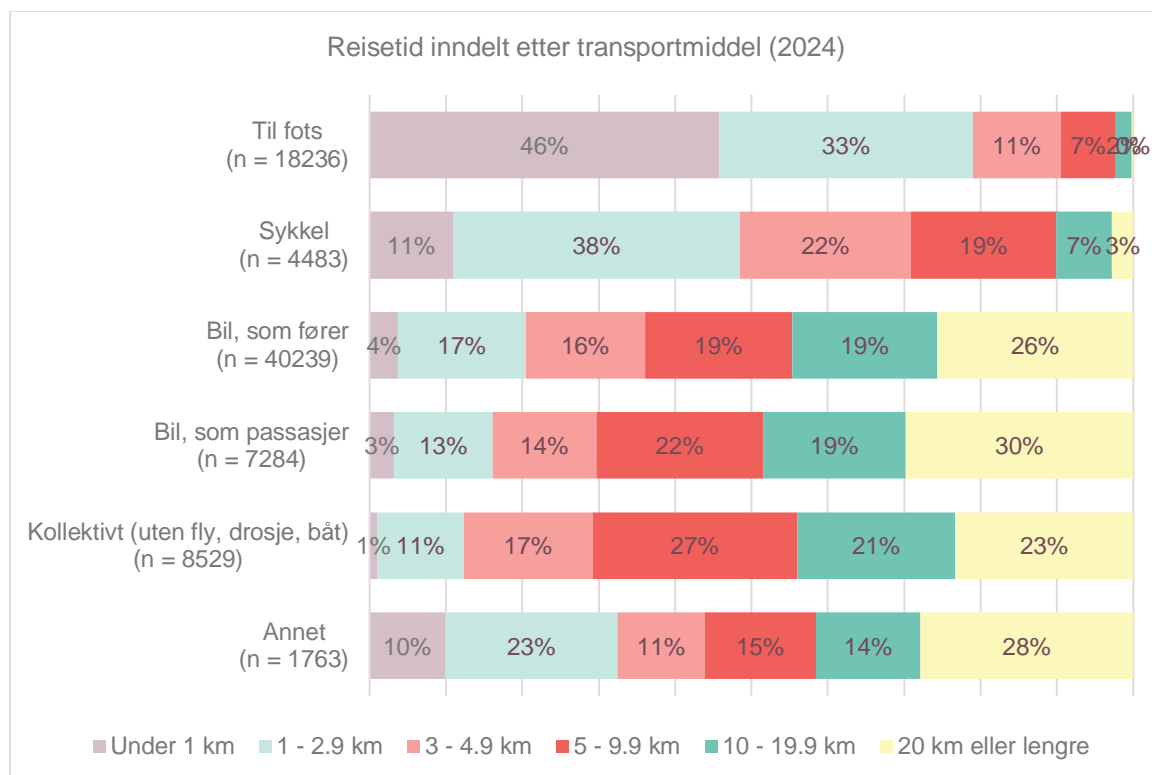
I 2024 er det transportmiddelet med lengst gjennomsnittstid kollektivtransport, bil som passasjer og kollektivt, med om lag 40 minutter hver. Sykkling har kortest gjennomsnittstid på 19 minutter.

Figur 21: Bruk av transportmidler i tid



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

Figur 22: Reisetid inndelt etter transportmiddel

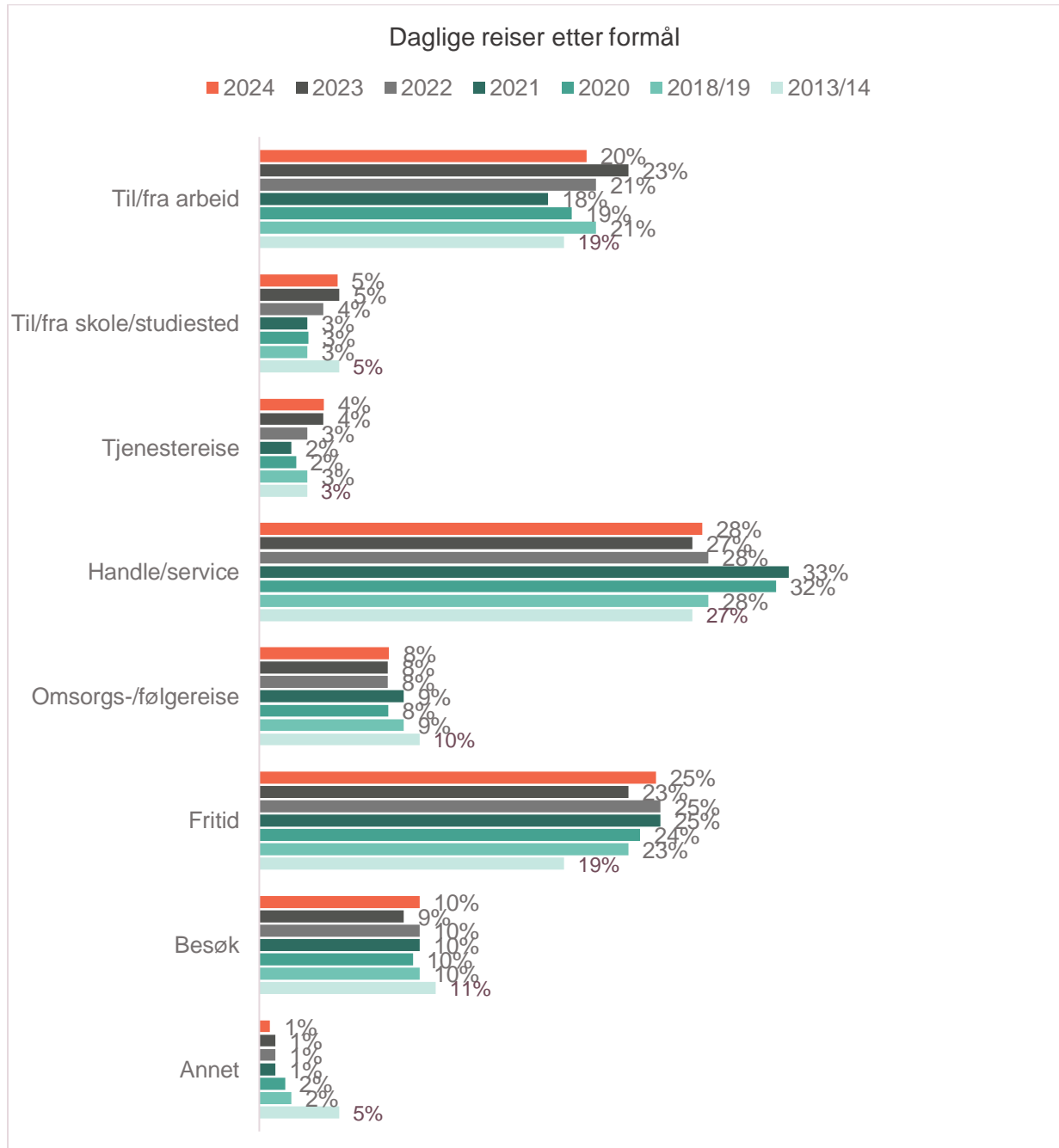


## KAPITTEL 6: REISEFORMÅL

### Daglige reiser etter formål

Formålet til flest reiser som er foretatt i 2024 er handel eller service, etterfulgt av fritid og arbeid. Færrest reiser i forbindelse med skole/studiested og tjenestereiser.

Figur 23: Daglige reiser etter formål



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

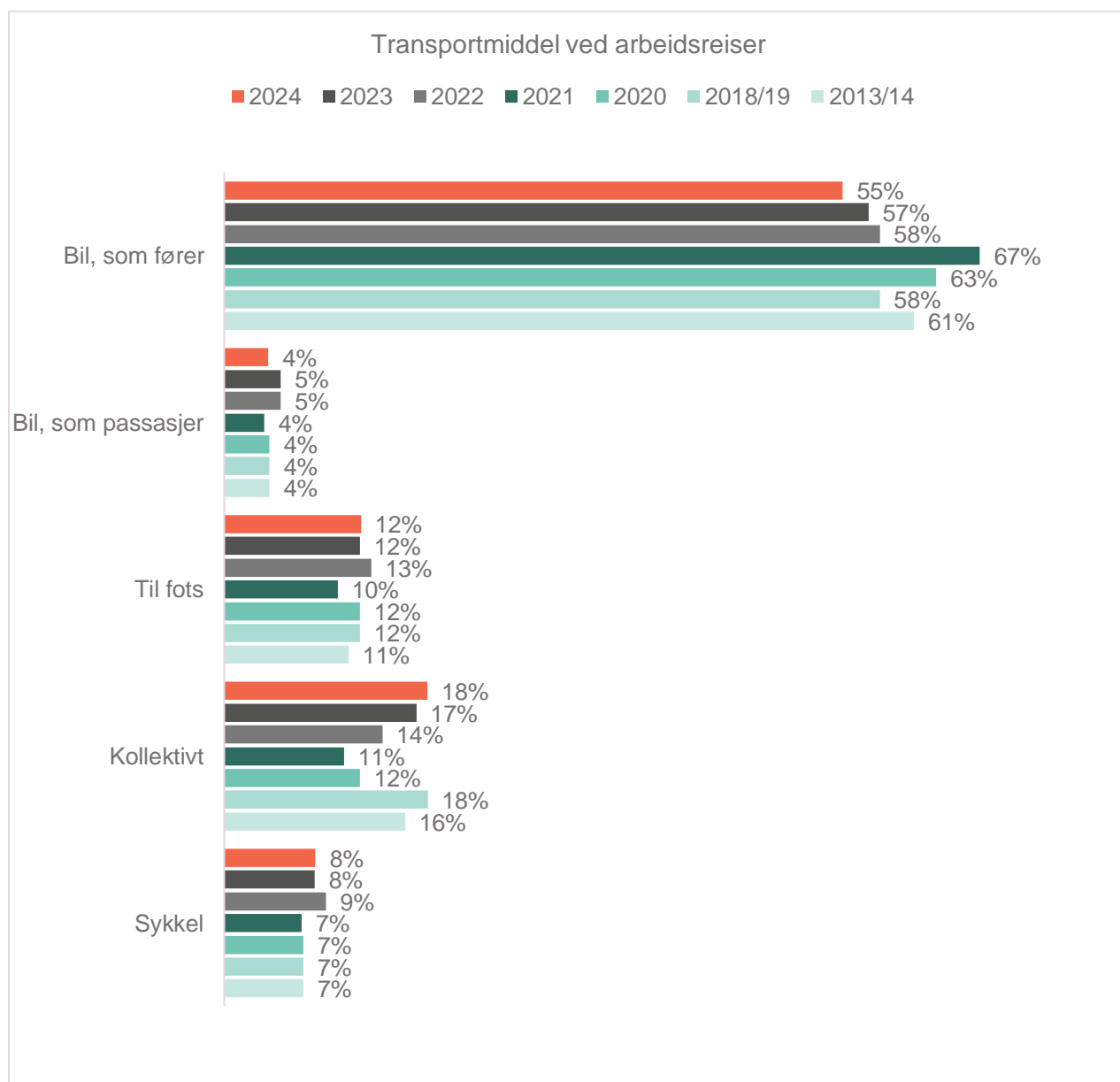


## Arbeidsreiser

### Transportmiddel ved arbeidsreiser

Bil som fører er det hyppigst benyttede transportmiddelet ved arbeidsreiser, med 55 prosent. 18 prosent av arbeidsreisene blir gjort med kollektivtransport, etterfulgt av å gå med 12 prosent. 8 prosent av reisene blir foretatt med sykkel som fremkomstmiddel, og 5 prosent som passasjer i bil med andre. Det er ingen fremtredende endringer fra 2023 til 2024.

Figur 24: Transportmiddel ved arbeidsreiser

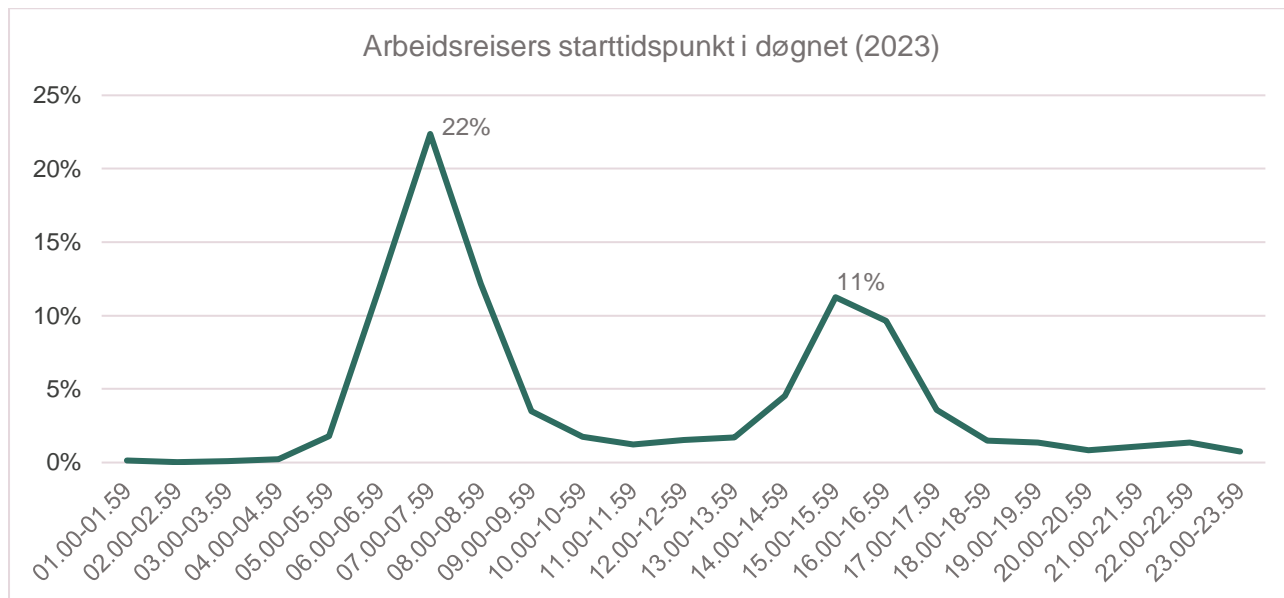


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

### Arbeidsreisens starttidspunkt

Fra den grafiske fremstillingen ser man at det fremkommer to topper hvor de fleste av arbeidsreisene gjennomføres, mellom kl. 07 – 08 (22 prosent) og mellom kl. 15 – 16 (11 prosent).

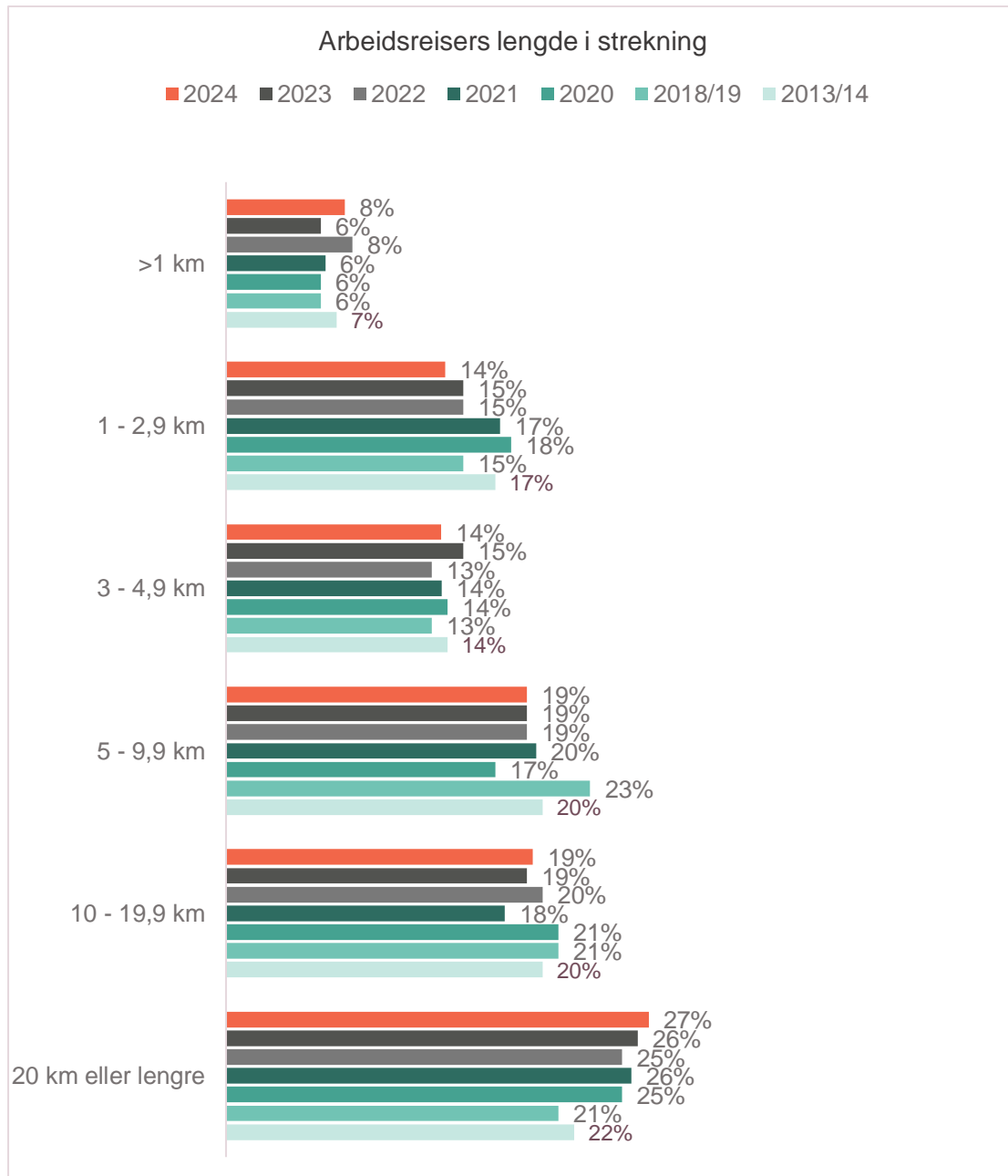
Figur 25: Arbeidsreisens starttidspunkt



## Arbeidsreisens lengde i strekning

Færrest andel arbeidsreiser er under 1 kilometer i 2024. Utover dette fremkommer det ikke én. Sammenlignet med 2023 ligger resultatene relativt stabilt.

Figur 26: Arbeidsreisens lengde i strekning

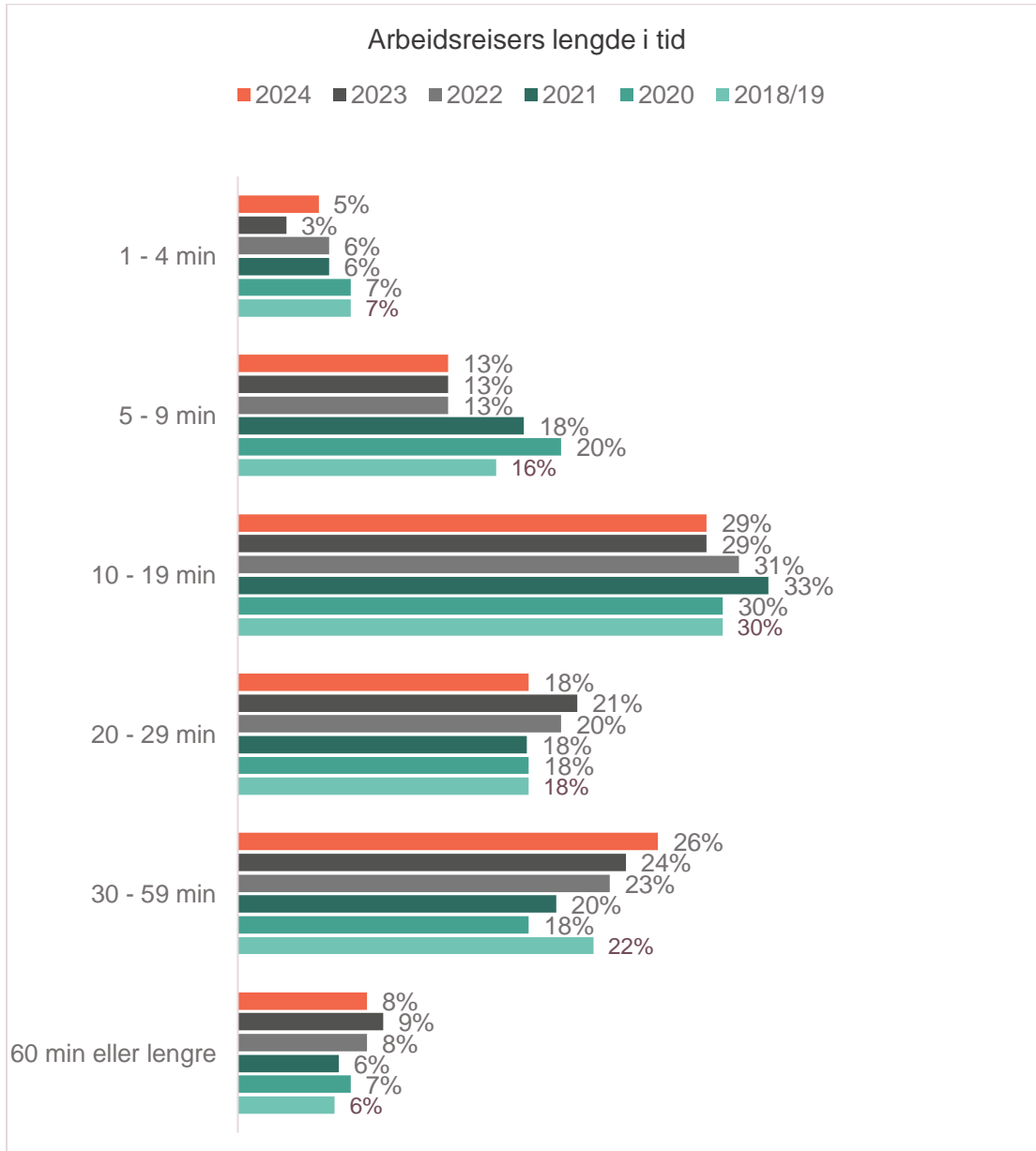


Data 2013/14 er hentet fra: TØI, RVU 2013/14 – nøkkelrapport. Data for 2018/19 her hentet fra: TØI rapport 1835 - utkast 6b

### Arbeidsreisens lengde i tid

29 prosent av arbeidsreiser har en reisetid på 10-19 minutter. Færrest reiser befinner seg i ytterpunktene: 5 prosent av arbeidsreisene tar 1-4 minutter og 8 prosent bruker minst en time. Resultatene ligger relativt stabilt fra 2023.

Figur 27: Arbeidsreisens lengde i tid

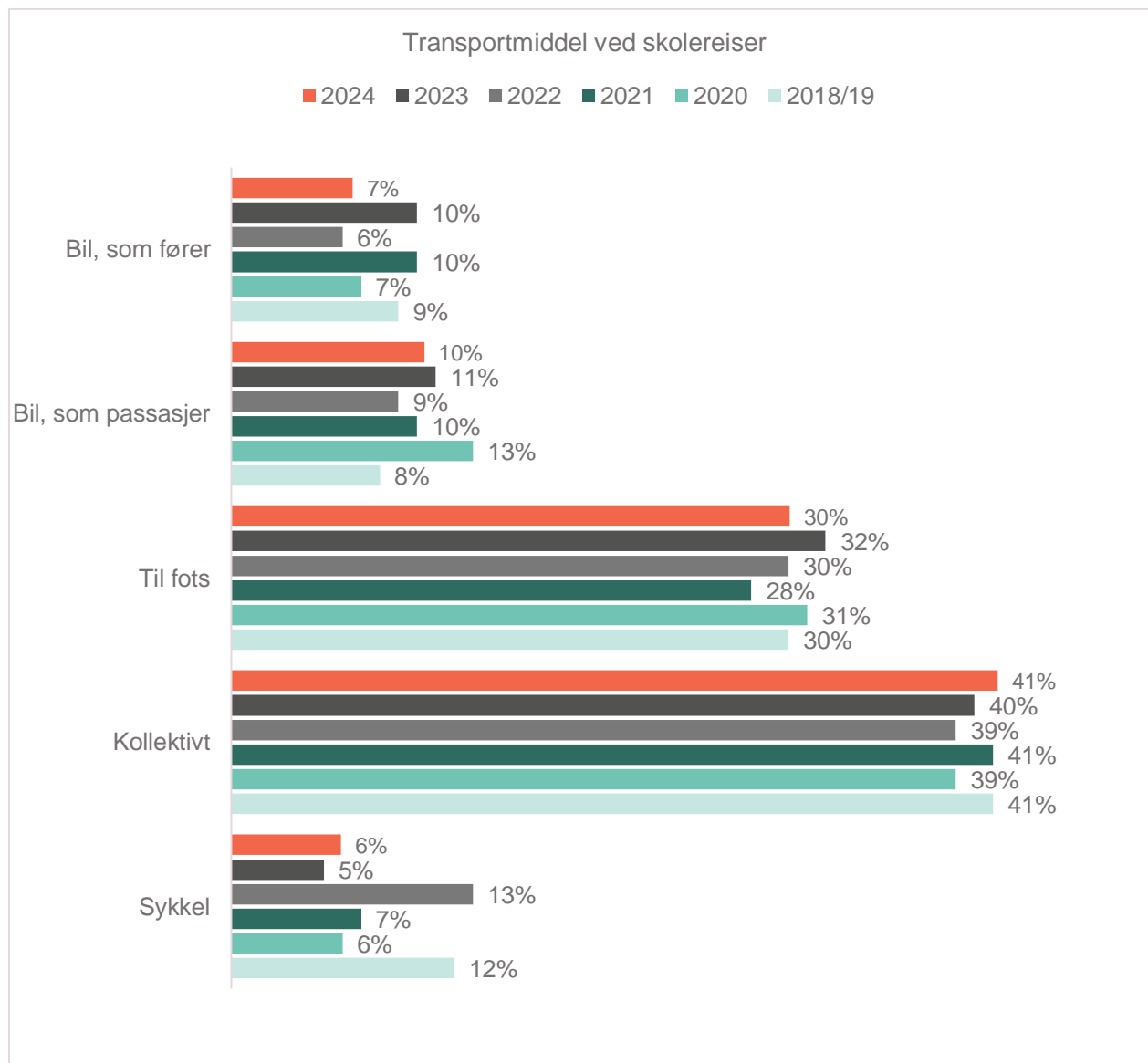


## Skolereiser

### Transportmiddel benyttet på skolereiser

Blant skolereisene, som omfatter alle reiser tilknyttet skolegang og studier, er det kollektivtransport og gange som peker seg ut som transportmåte. Når det gjelder skolereiser med bil, foretas noen flere reiser som passasjer.

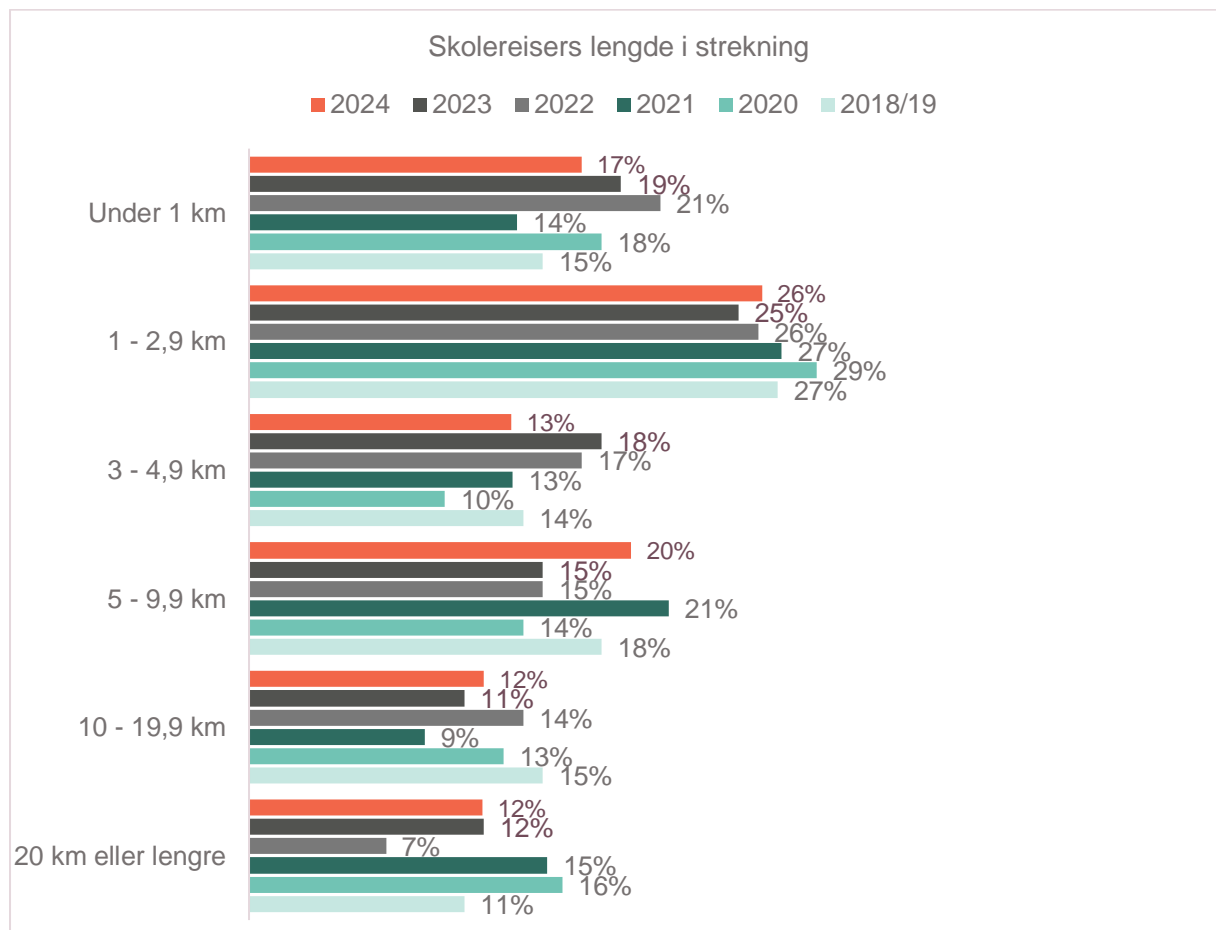
Figur 28: Transportmiddel ved skolereiser



### Skolereisers lengde i strekning

26 prosent av skolereisene er mellom 1 og 2,9 km. Resten av distansene har en andel på mellom 12 og 20 prosent.

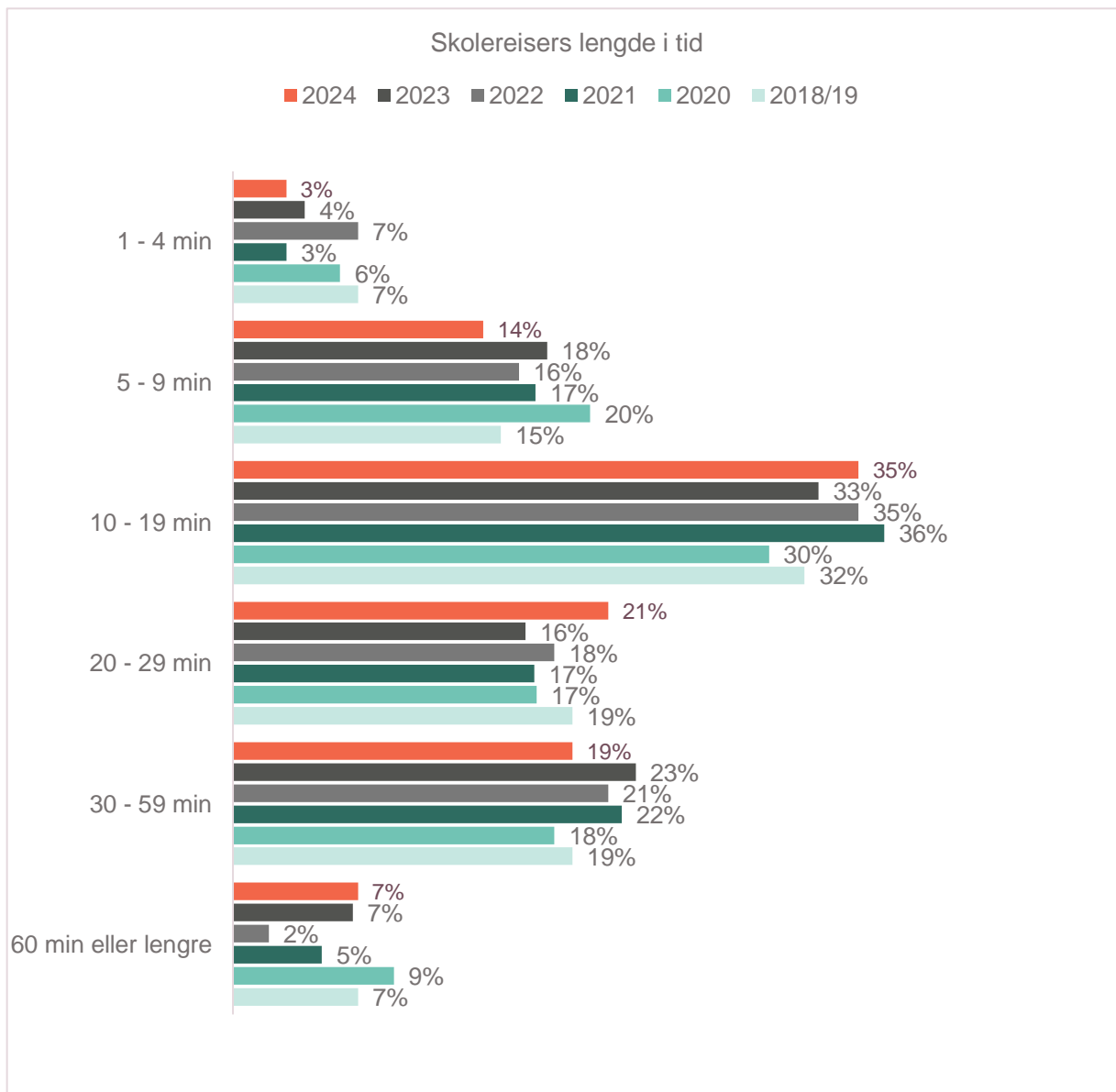
Figur 29: Skolereisers lengde i strekning



## Skolereiser lengde i tid

De fleste skolereisene har en varighet på 10-19 min. Det er lavest forekomst i ytterpunktene av tidsintervallene – under 4 minutter eller over 60 minutter.

Figur 30: Skolereisers lengde i tid

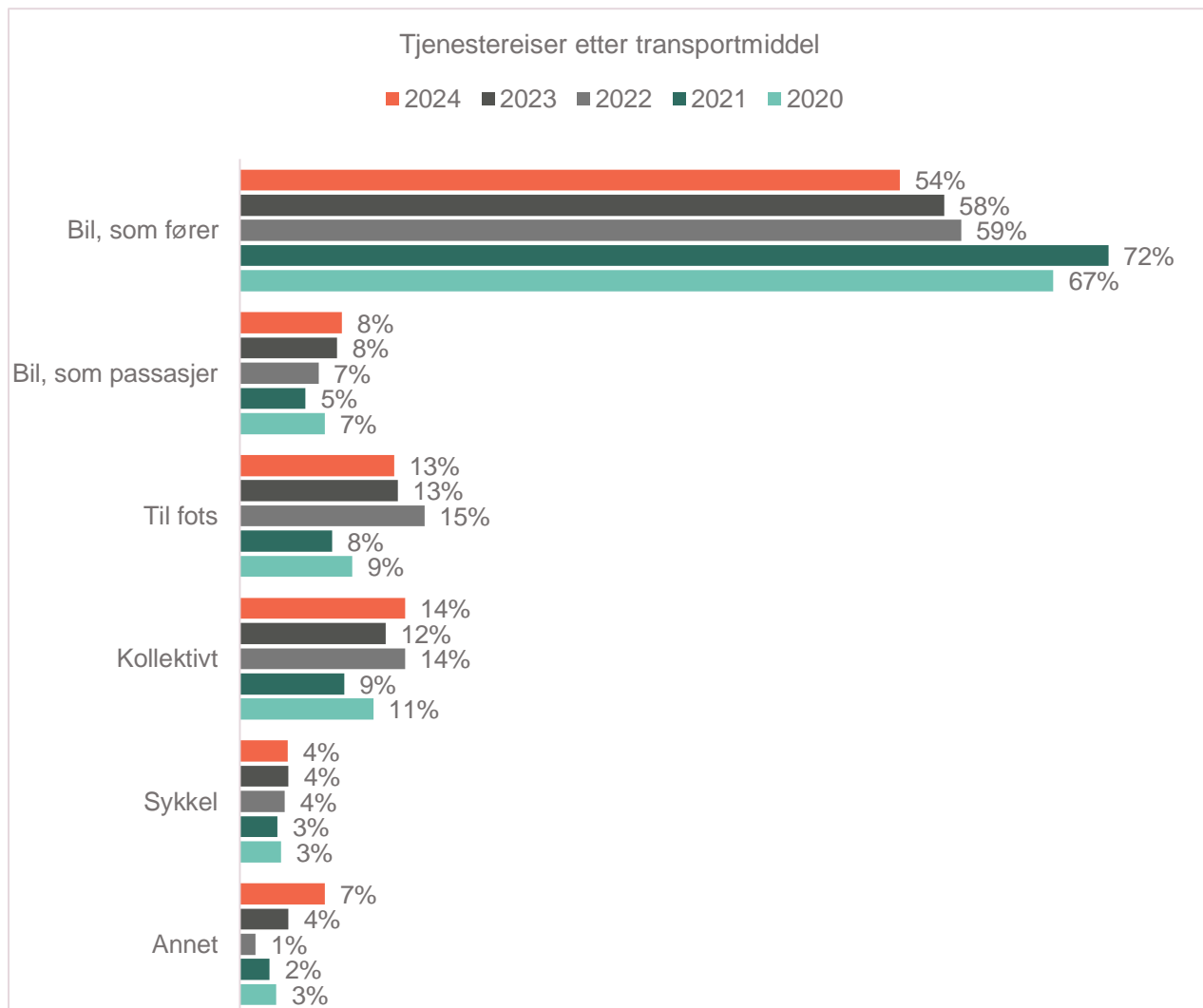


## Tjenestereiser

### Transportmiddel ved tjenestereiser

Det er en overvekt av å kjøre selv når man gjennomfører tjenestereiser, hele 54 prosent av tjenestereisene foregår som bilfører. 14 prosent gjøres med kollektivtransport og 13 prosent til fots.

Figur 31: Transportmiddel ved tjenestereiser

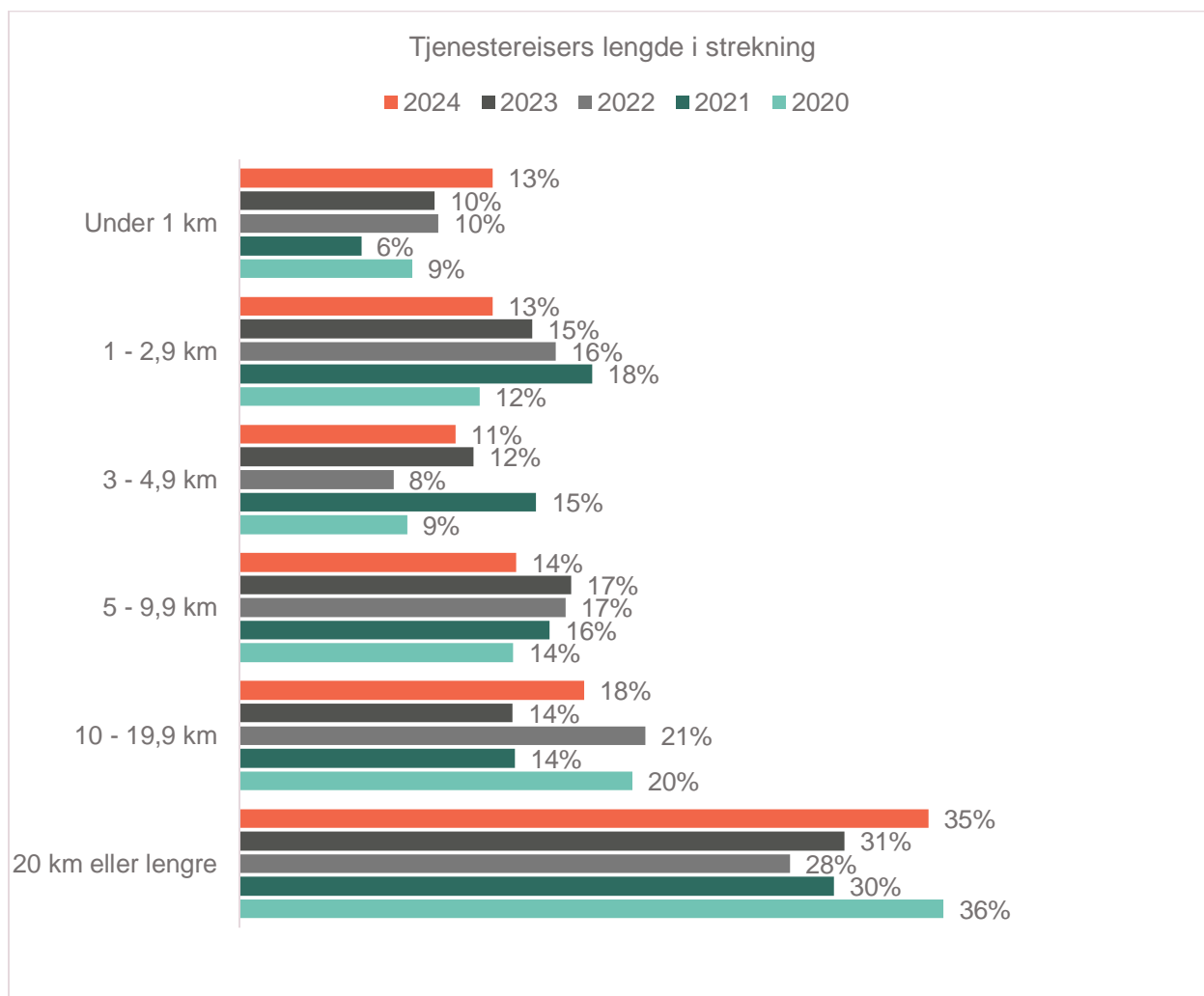




## Tjenestereiser etter strekning

Størst andel av tjenestereisene er 20 km eller lengre.

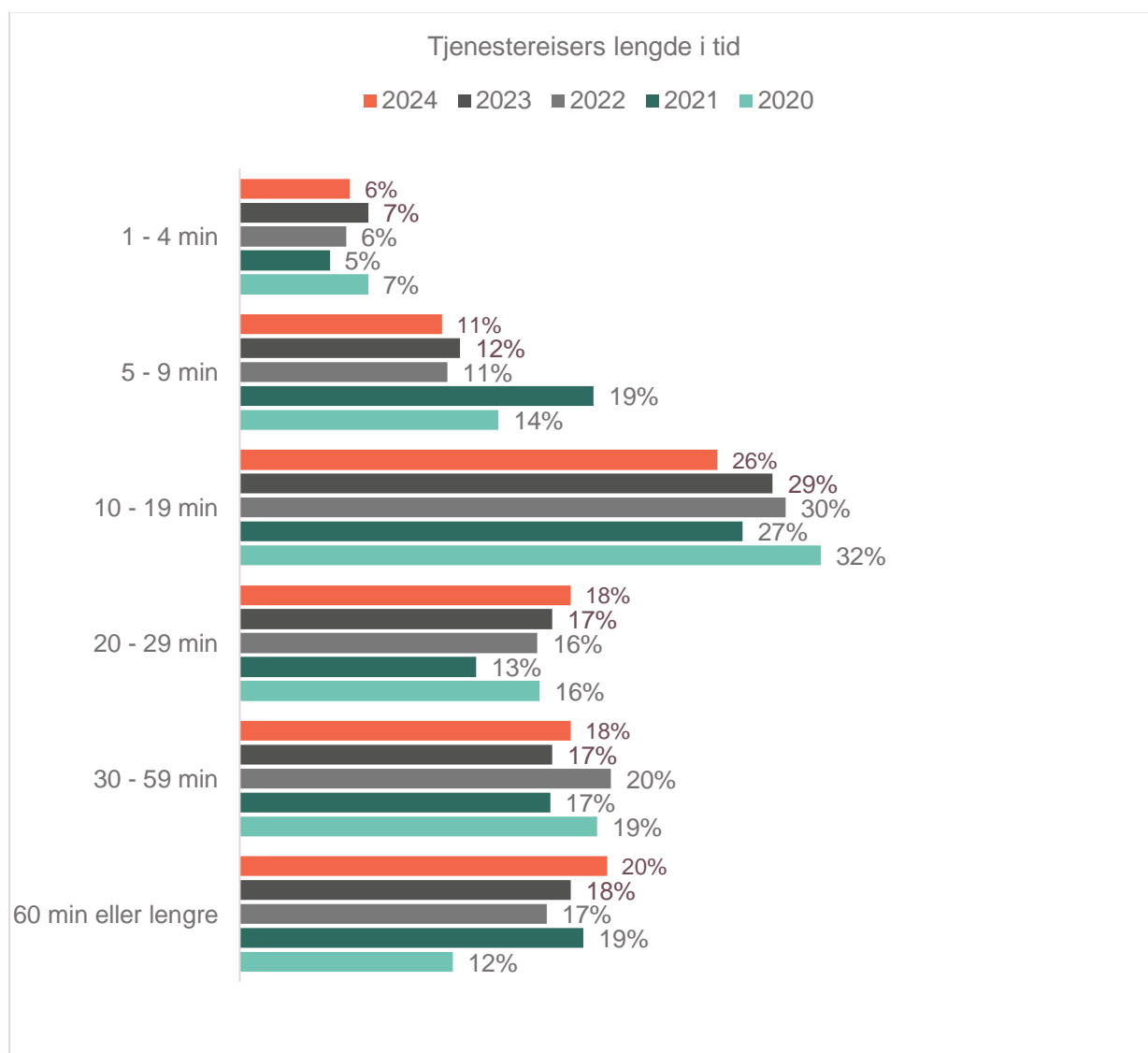
Figur 32: Tjenestereisers lengde i strekning



### Tjenestereisenes reisetid

Flesteparten av tjenestereisene tar 10 – 19 minutter. Færrest reiser har en varighet mellom 1 og 4 minutter etterfulgt av 5-9 minutter. Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt.

Figur 33: Tjenestereisers lengde i tid

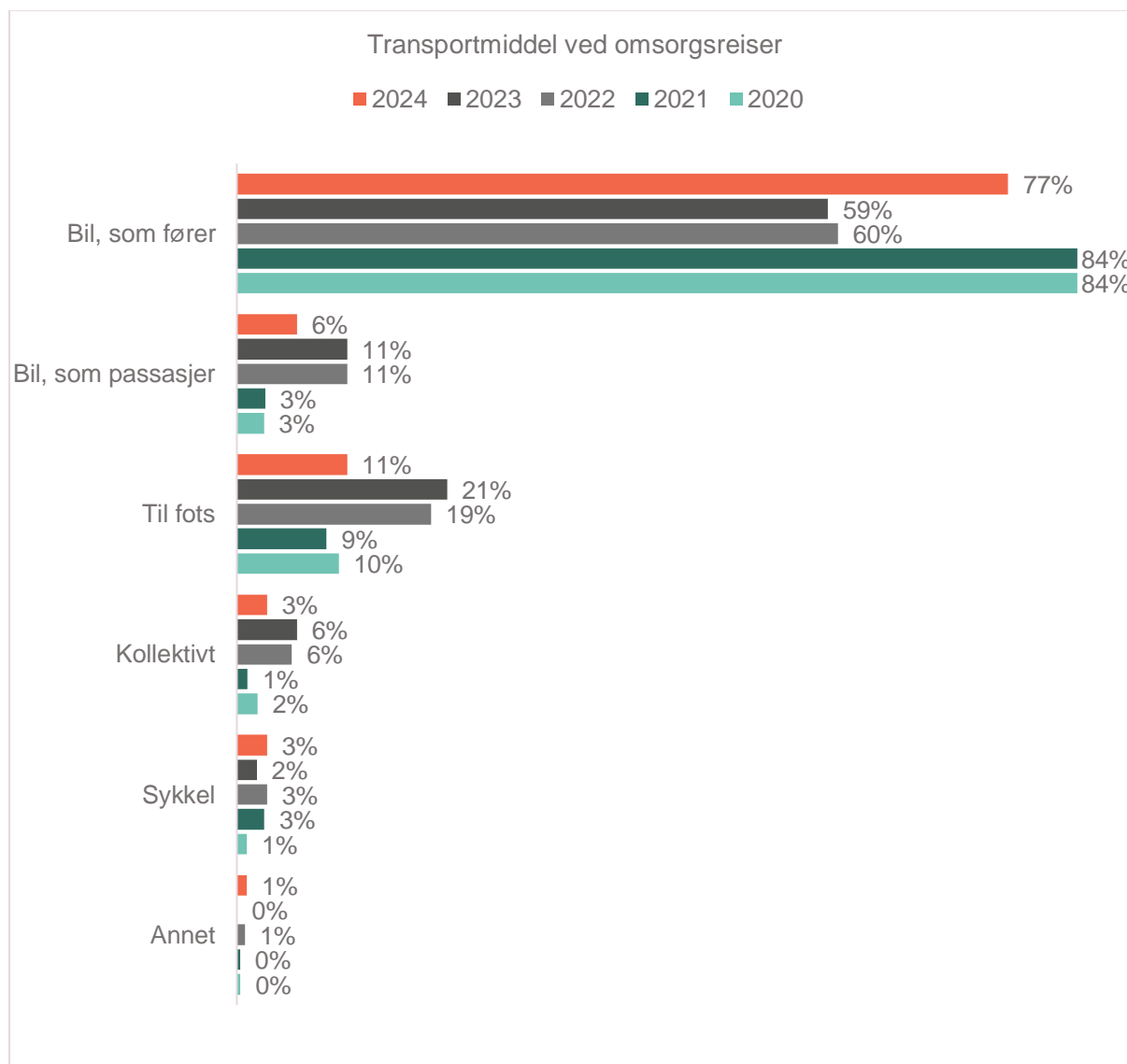


## Omsorgsreiser

### Transportmiddel ved omsorgsreiser

Transportmiddelet som oftest benyttes ved omsorgsreiser er bil som man selv kjører, som har en andel på 77 prosent. Det er reisemåten bil som fører som har størst endring fra 2023, men en økning på 18 prosentpoeng.

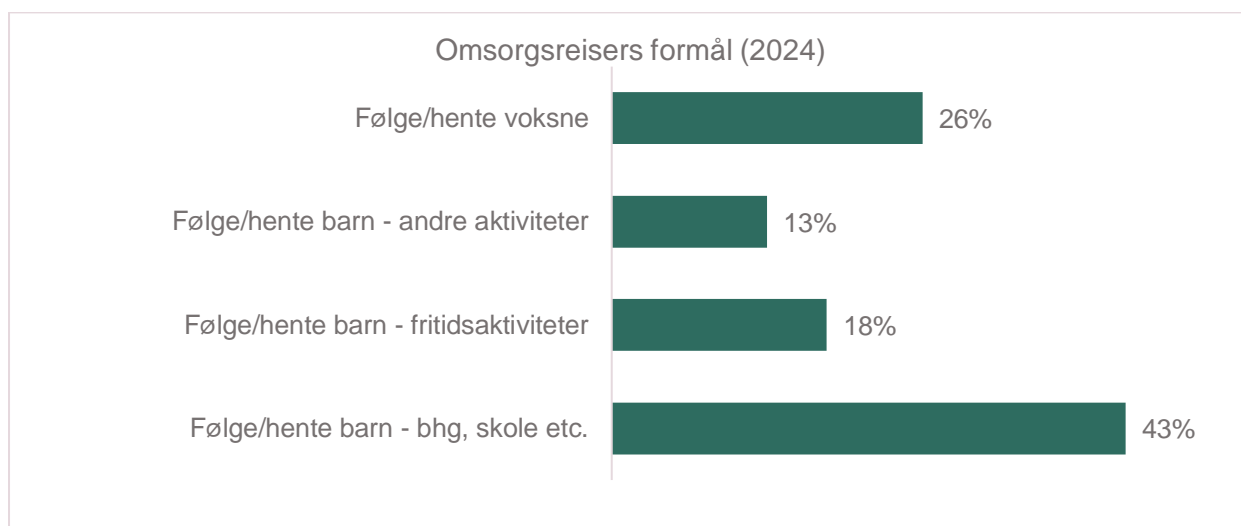
Figur 34: Transportmiddel ved omsorgsreiser



### Omsorgsreisens formål

Størst andel av omsorgsreisene (43 prosent) er å følge/hente barn. 26 prosent har som formål å følge/hente voksne, etterfulgt av å følge/hente barn til fritidsaktiviteter og andre aktiviteter med hhv. 18 og 13 prosent.

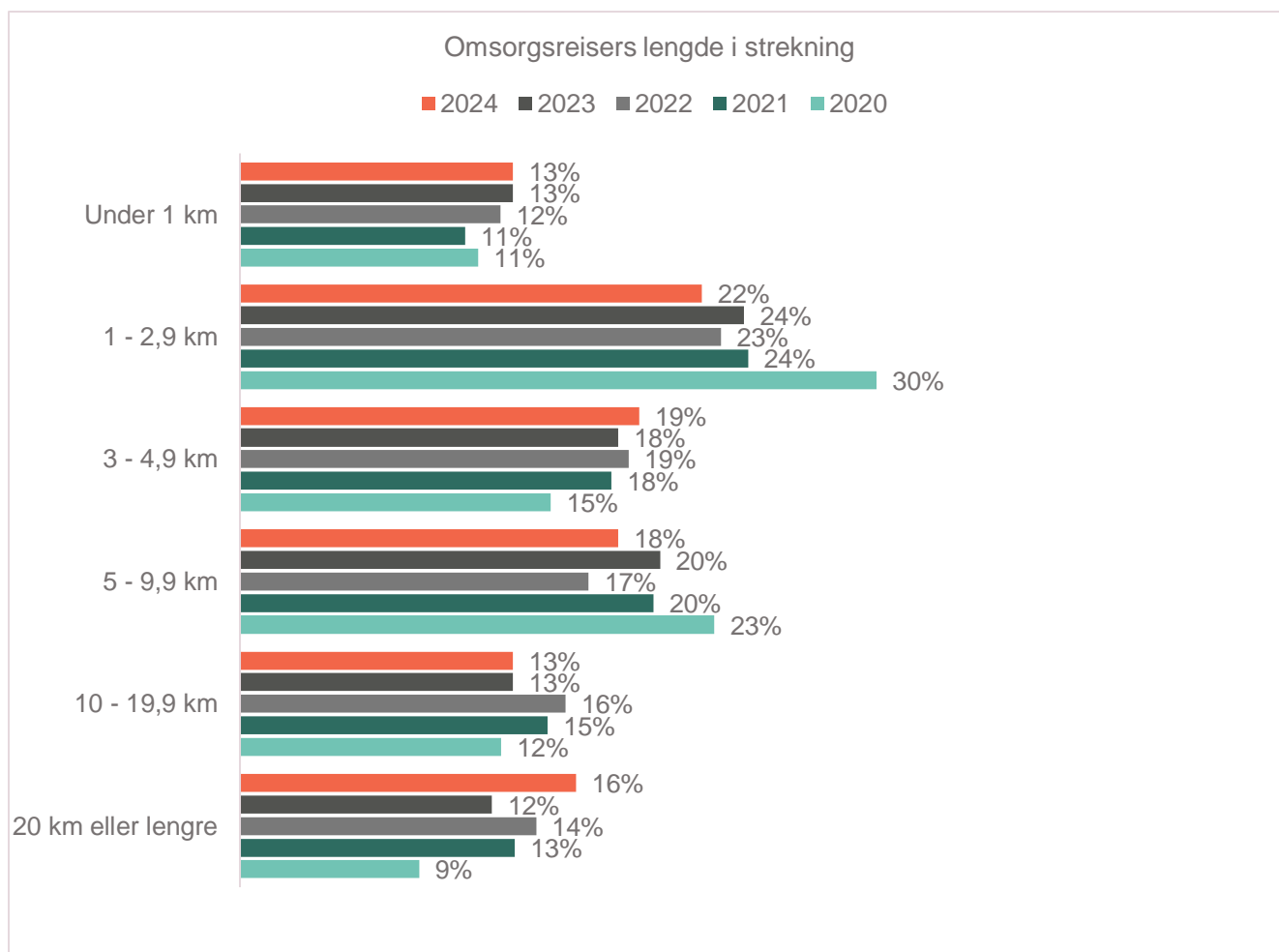
Figur 35: Omsorgsreisens formål



## Omsorgsreisens strekning

22 prosent av omsorgsreisene har en strekning på mellom 1 og 2,9 km. Utover dette fremkommer det ikke et fremtredende mønster på omsorgsreisens strekning.

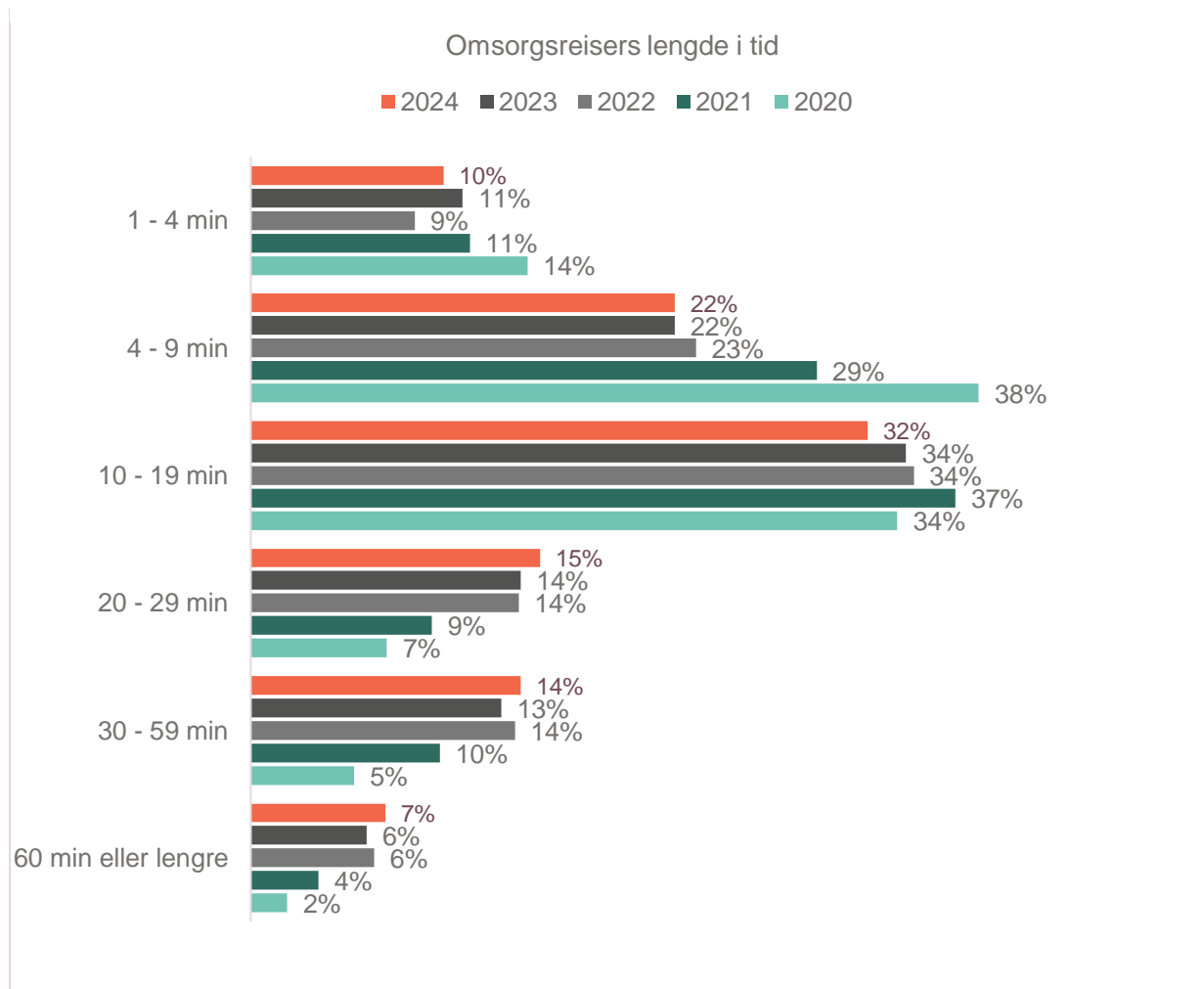
Figur 36: Omsorgsreisens lengde i strekning



## Omsorgsreiser etter reisetid

De fleste omsorgsreisene tar mellom 10 og 19 minutter. De minste andelene finner vi i ytterpunktene 1-4 minutter og 60 minutter eller lengre.

Figur 37: Omsorgsreisens lengde i tid

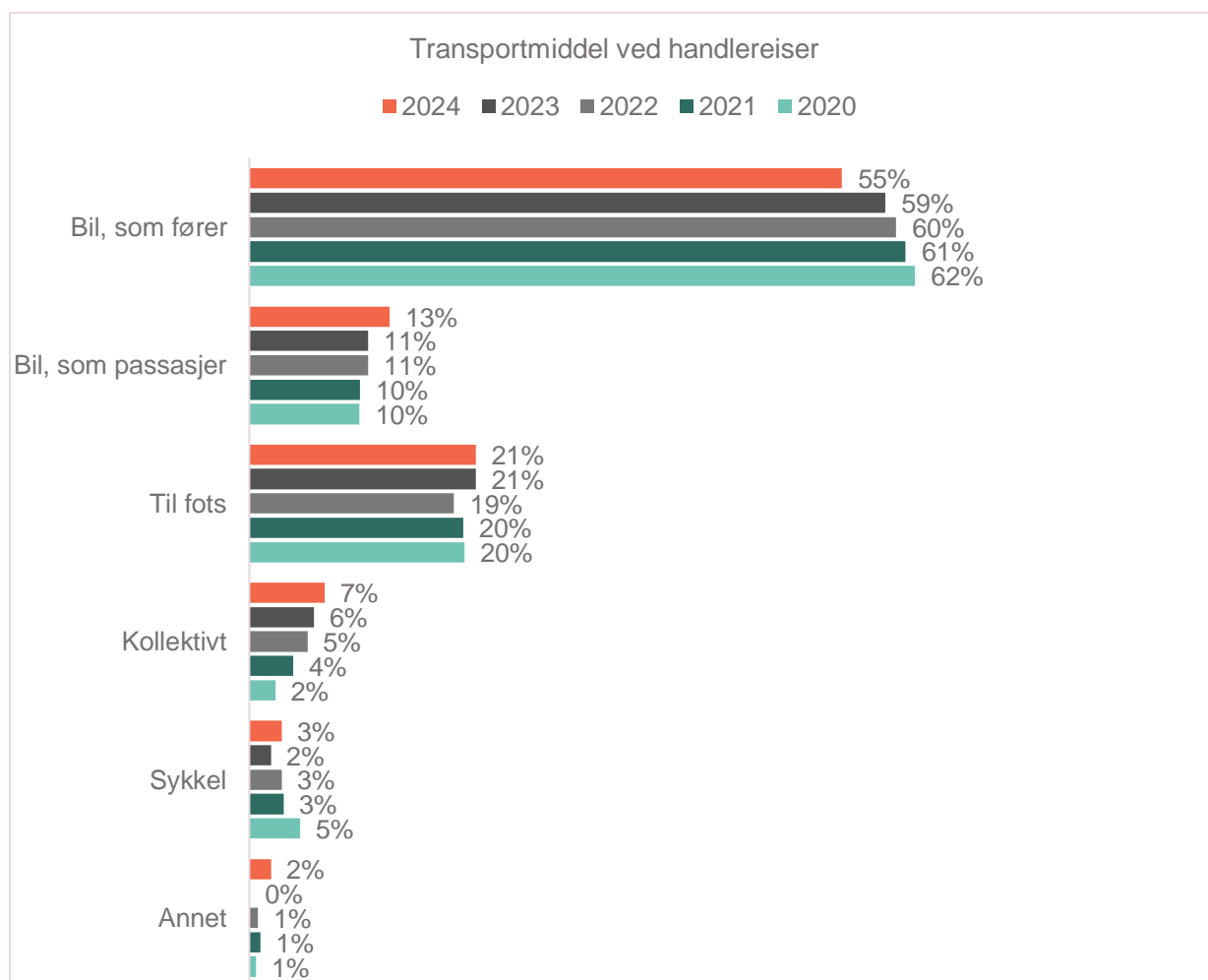


## Handlereiser

### Transportmiddel ved handlereiser

Ved 55 prosent av handlereisene kjøres det bil selv. 21 prosent blir gjennomført til fots og 13 prosent i bil som passasjer.

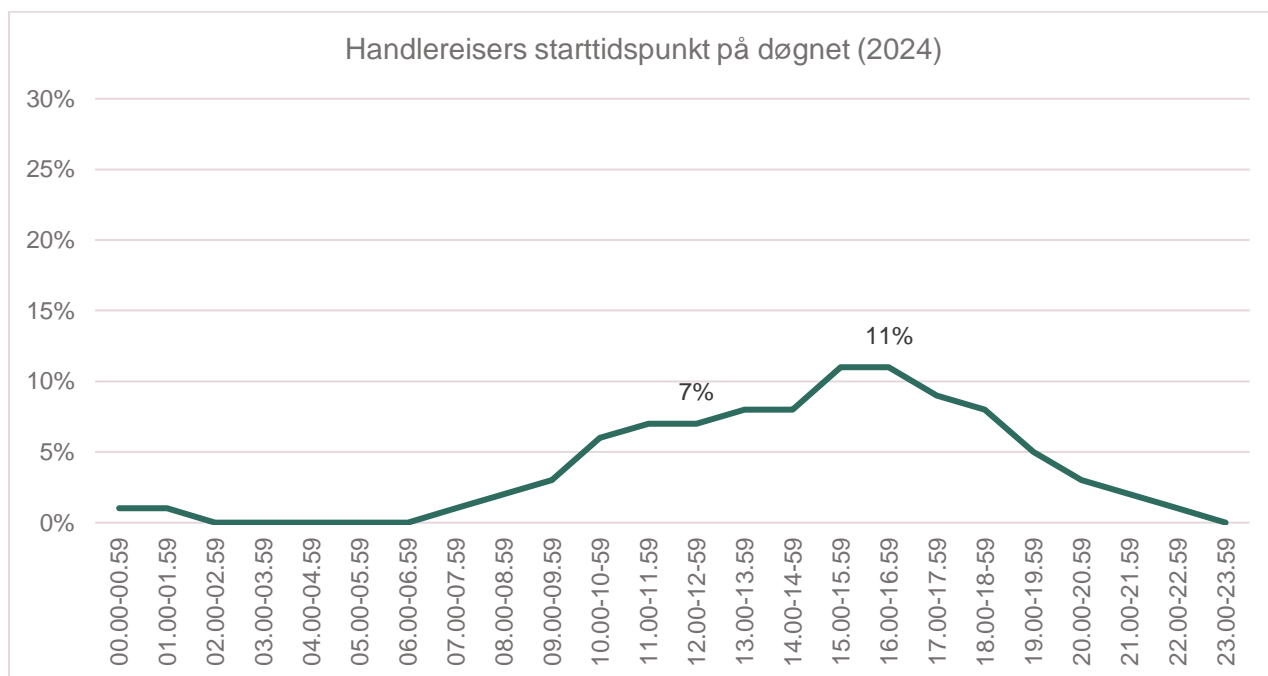
Figur 38: Transportmiddel ved handlereiser



## Handlereisers starttidspunkt

Når det gjelder handlereisenes starttidspunkt på døgnet, ser man at fra kl. 07 på morgenen starter disse reisene og andelen stiger frem til kl. 16 før de avtar ut dagen.

Figur 39: Handlereisers starttidspunkt

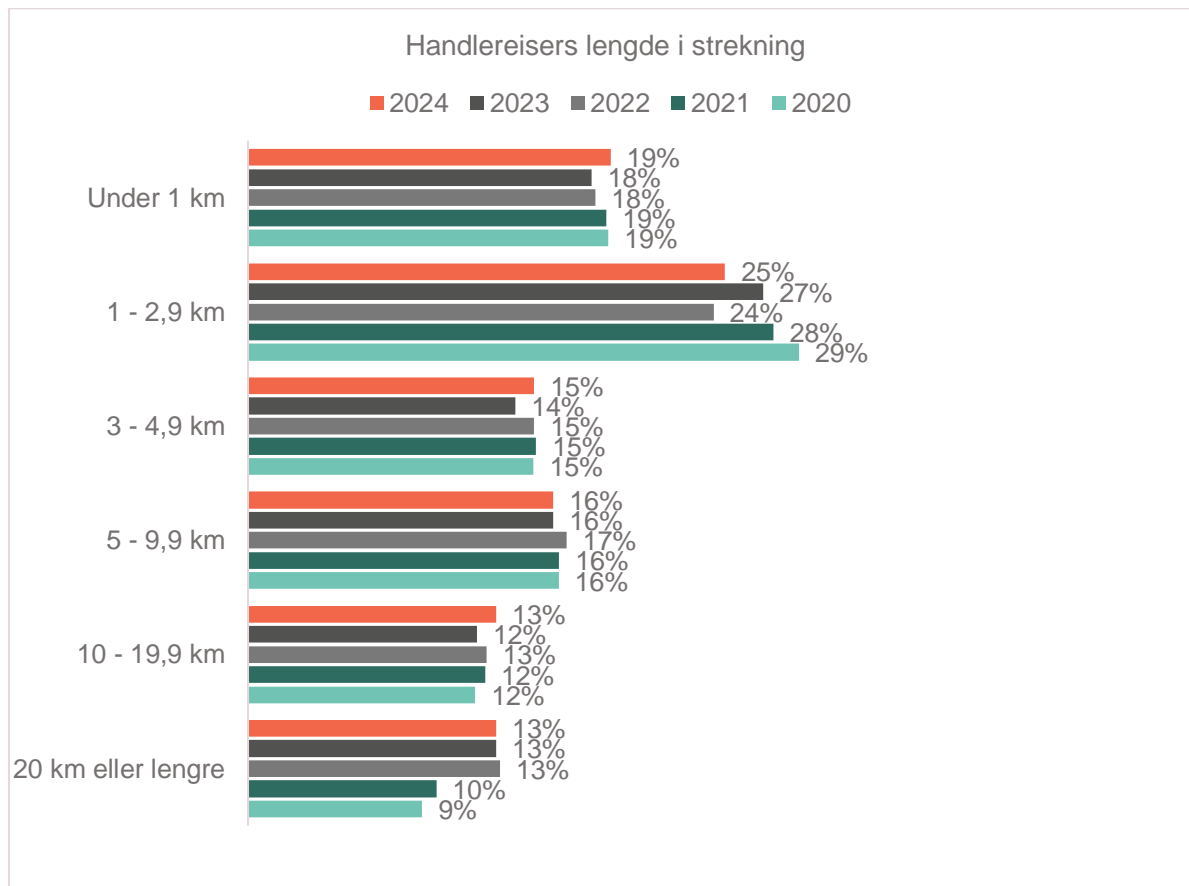




### Handlereisers lengde i strekning

25 prosent av handlereiser er mellom 1 og 2,9 km. Øvrige lengdeintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 13 og 19 prosent.

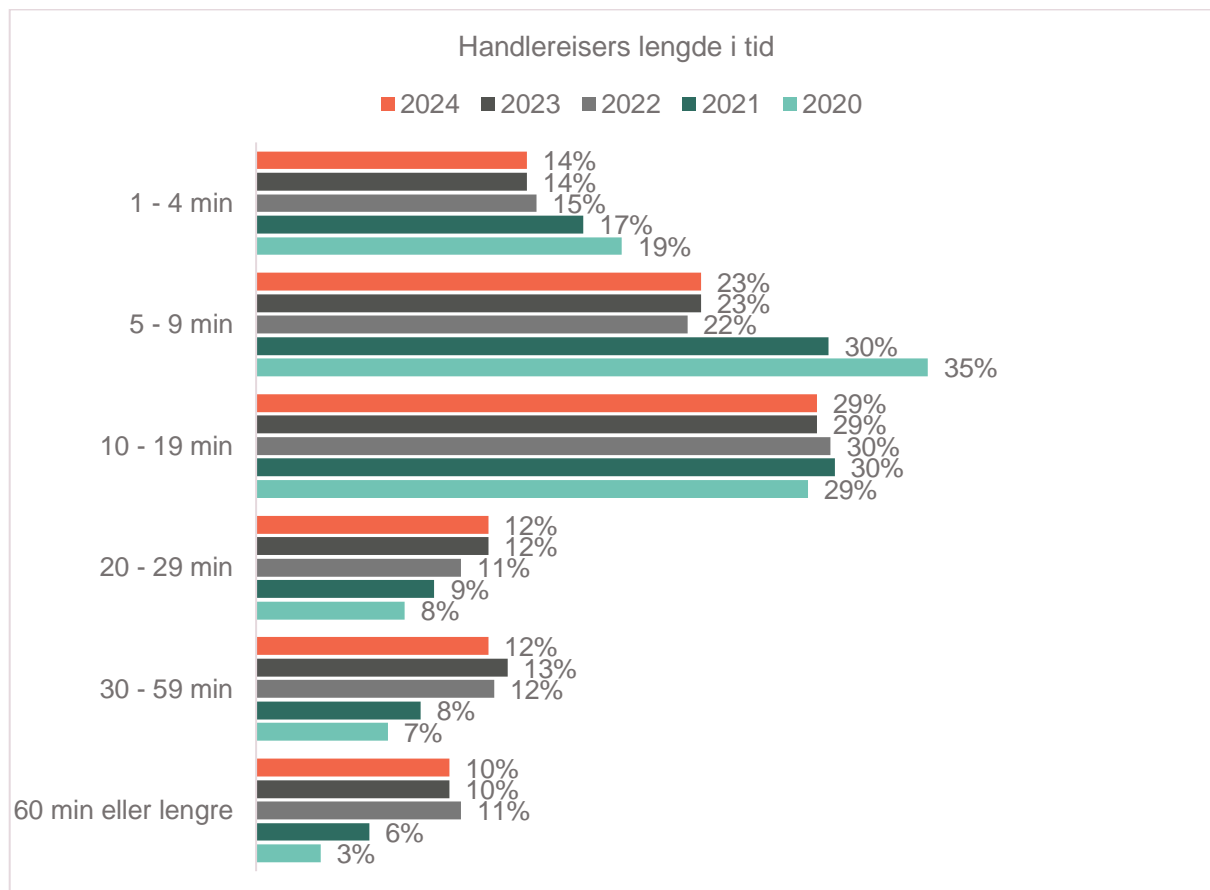
Figur 40: Handlereisers lengde i strekning



## Handlereisers lengde i tid

29 prosent av handlereisene tar 10-19 minutter. 23 prosent av dem tar 4-9 minutter. Øvrige tidsintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 10 og 14 prosent.

Figur 41: Handlereisers lengde i tid

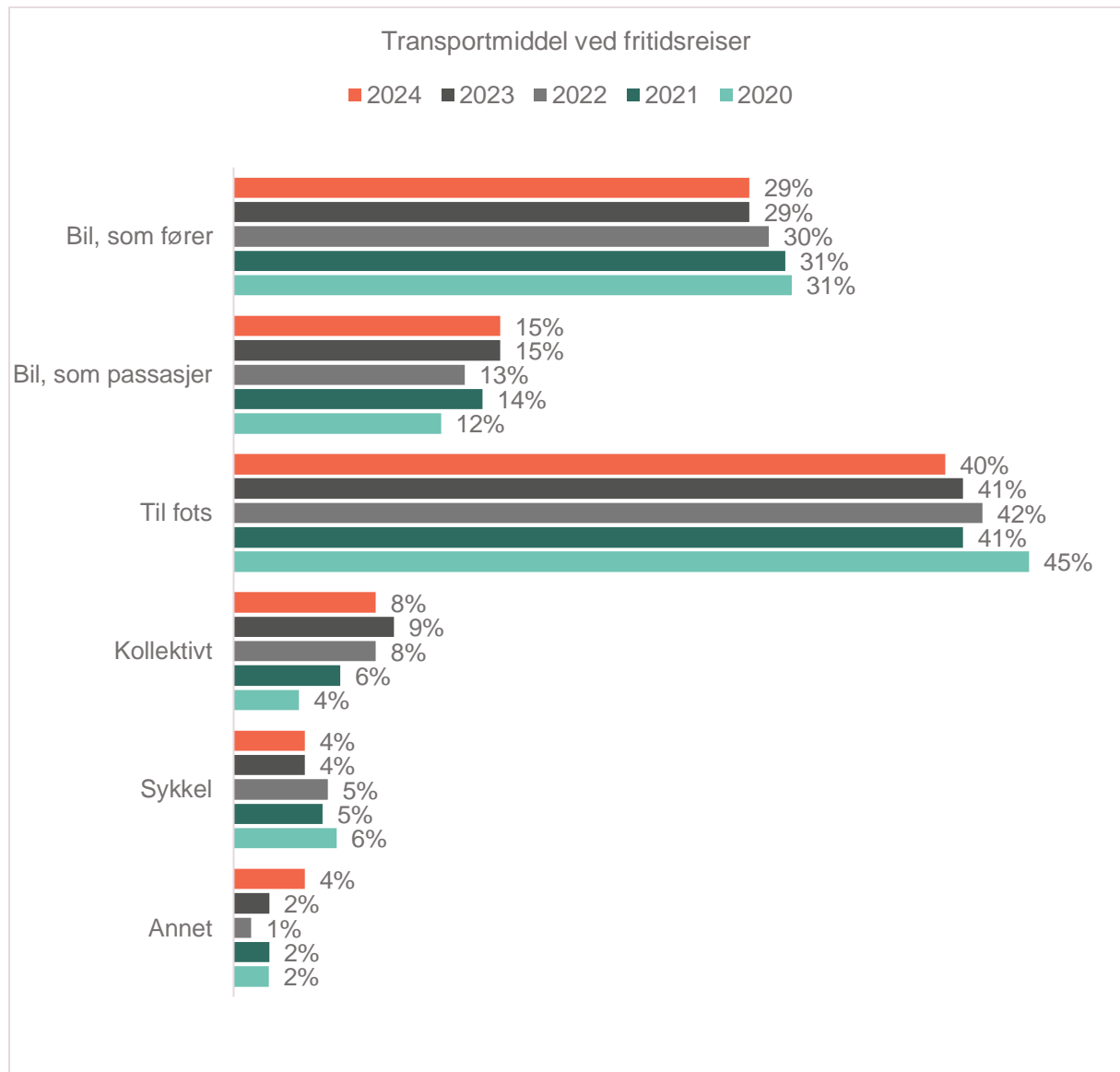


## Fritidsreiser

### Transportmiddel ved fritidsreiser

40 prosent av fritidsreisene foregår til fots, etterfulgt av bil som fører med 29 prosent. 15 prosent av reisene foretas som passasjer med andre i bil, 8 prosent gjennom å benytte seg av kollektiv transport og 4 prosent via sykkel.

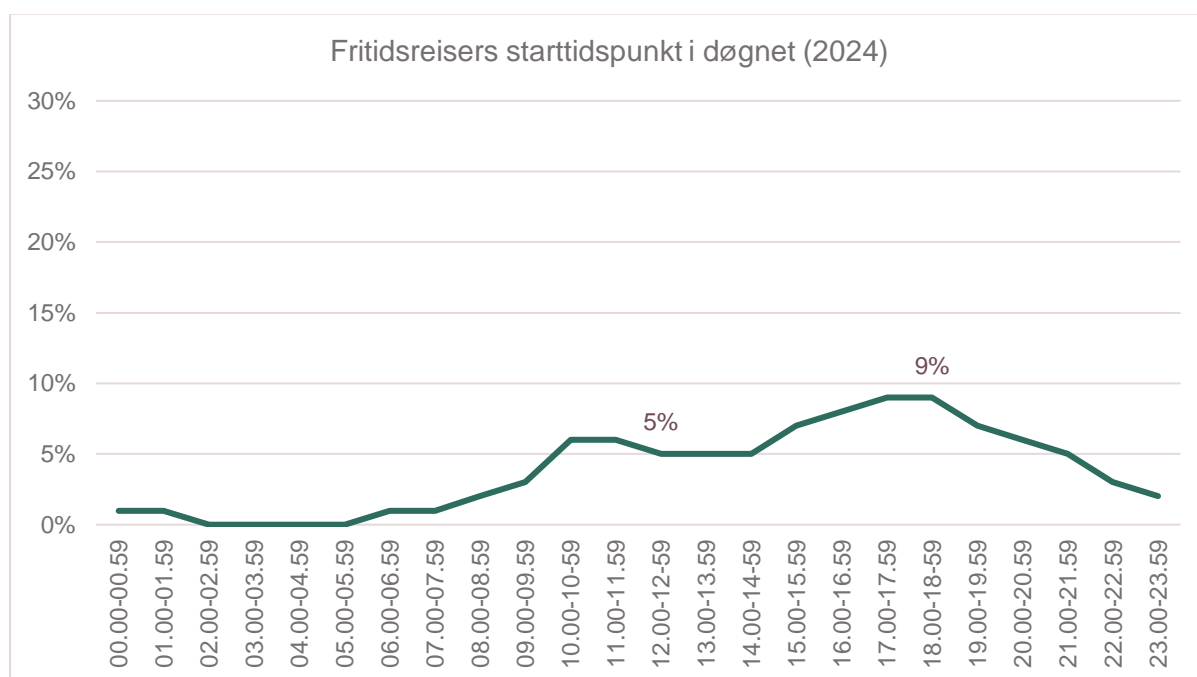
Figur 42: Transportmiddel ved fritidsreiser



### Fritidsreisereis starttidspunkt

På spørsmål om fritidsreisereis starttidspunkt i døgnet, ser man at fra kl. 06 på morgenen starter fritidsreisene og andelen stiger frem til kl. 13. Andelen holder seg da relativt konstant frem til kl. 15, hvor den øker frem til rundt kl. 19, hvor det begynner å avta ut resten av døgnet.

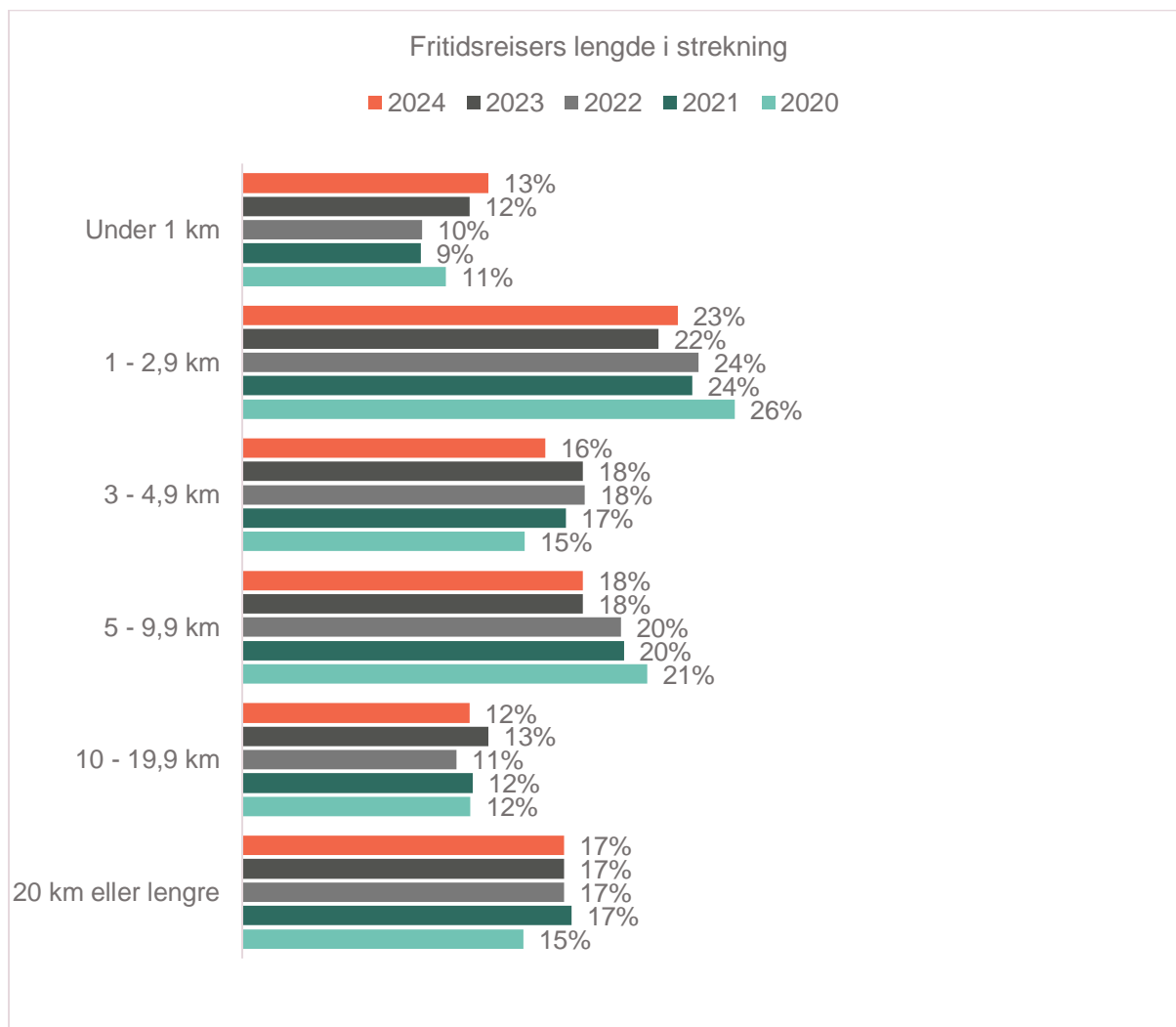
Figur 43: Fritidsreisereis starttidspunkt



### Fritidsreiser lengde i strekning

23 prosent av fritidsreisereisens lengde i strekning er 1-2,9 km. Øvrige lengdeintervaller er relativt jevnt fordelt med en andel på mellom 12 og 18 prosent.

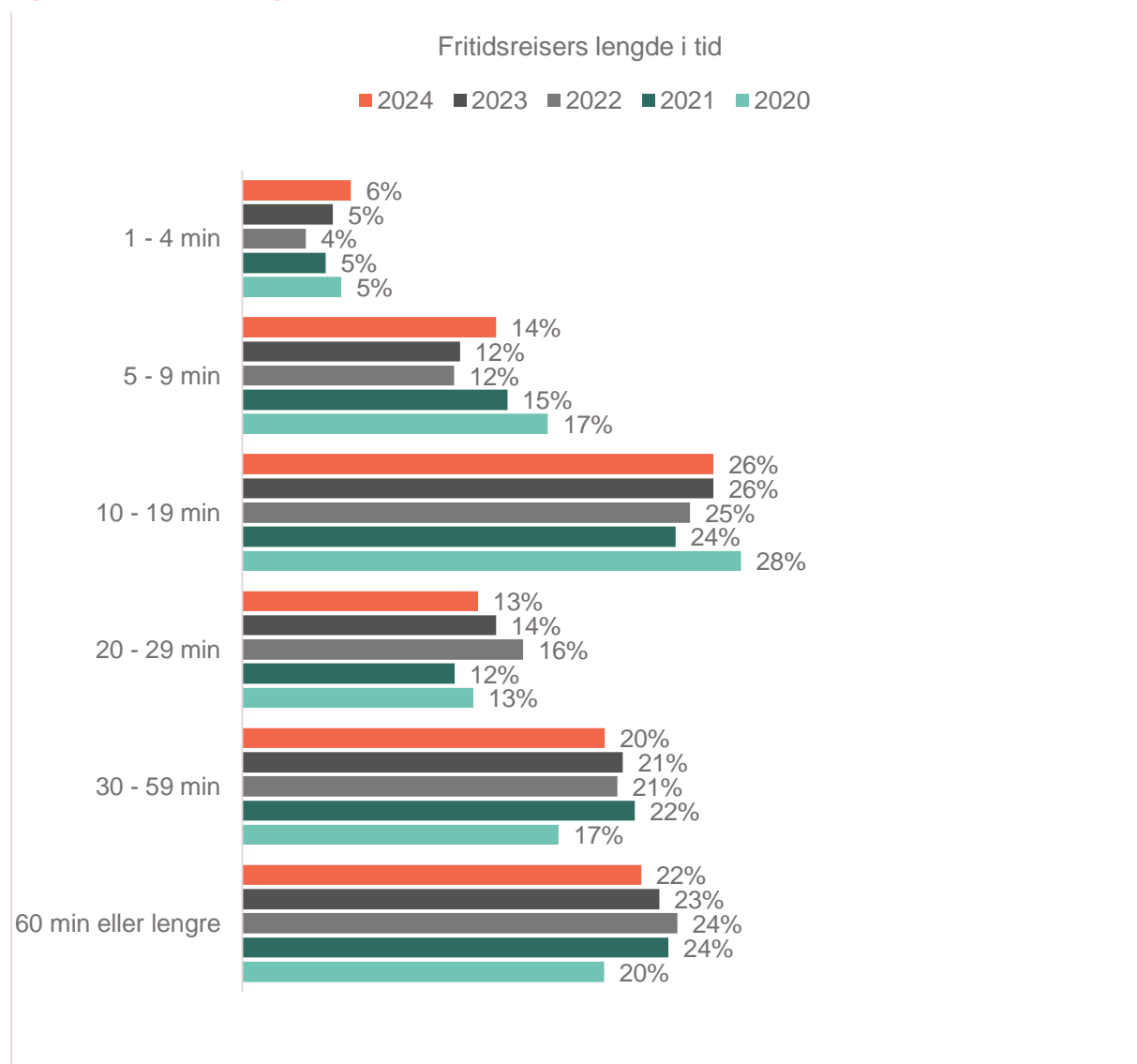
Figur 44: Fritidsreisereisens lengde i strekning



### Fritidsreisens lengde i tid

26 prosent av fritidsreiser tar mellom 10 og 19 minutter, og 22 prosent tar minst 60 minutter. Færrest fritidsreiser tar 1-4 minutter.

Figur 45: Fritidsreisens lengde i tid



|



**Opinion:**